

## 都市基盤ユニットの今後 —JAPICとのコラボレーションのなかで—

開催日：2006年6月1日（木）

講師：（社）日本プロジェクト産業協議会 内野 義之

（福島） それではまず、今日の予定をお伝えします。最初に我々の都市基盤ユニットが、どういう仕事を実際に具体的にこなすかということで、僕も思い悩んでいたわけです。そこに助け船でJAPIC（社）日本プロジェクト産業協議会の内野さんから、そこに書いてあるように、連携しながら大学側の我々の仕事とJAPICサイドの仕事と少し分けてやってみたらどうかと。これはうれしいプロポーザルで、今、法政の田中先生の体の調子が少し悪くてあまり研究会に出られないなか、私自身の力量不足もあり、基盤ユニットとしての活動が軌道にのっていません。それで内野さんと相談して、そこにあるような調査項目が挙がってきたわけです。

それで、この中になんか、これはユニットとして今後やっていったいいような内容もあるものですから、この内容を中心に成果を出していこうということになったわけです。

（内野） 今回の連携調査の背景ですが、もともとのお話は平尾先生がJAPICに来られましてお話ししたときに、連携でやっていったらいいですねという話になり、じゃあそういうのを考えてみましょうかと。それでちょっとお話をさせていただいたのがきっかけです。

（平尾） そうだね。

（内野） そうです、はい。

（平尾） 前に講演したじゃない、川崎で。あのときの資料等で一緒に何かできないか。そのときにどうも僕らのほうが進んでいないようだから、少し手伝って欲しいということで、そういう。

（内野） そういう意味では調査の内容もさることながら、運動論としてはやはり川崎市がターゲットになるので川崎の地元の企業さんたちが集まっているリエゾン研究会とか、東大の大西先生がやっているNPOとか、各種学校もそうですし、いろいろなところが集まって、いろいろな提案をしたほうが、市のほうも提案を受け取りやすいんじゃないかと思っています。そういうことで連携できるところは一緒に連携していったほうが、お互いに効果的だろうという話をさせていただいて、では、どんなことが連携できるのかというのをちょっと表に簡単にまとめたのがこの2枚でございます。あと簡単に、中身がどんな感じかというイメージの資料をお持ちなのが配布資料ですので、説明をさせていただきます。

まず都市基盤ユニットとして調査すべき事項と書いてあるのですが、これは1つ目がやはり川崎臨海部の今後の動向です。そういう意味では1つ目が羽田空港の再沖の展開によるインバ

クトの調査ということで、これ28万回が40万回強になると、そのうち国際便が3万回ぐらいふえるということで、かなりアジアから人が来るのではないかと予想されます。ただ、滑走路自体がそんなに長くないので、大体1,000キロ規模ぐらいしか飛行機が飛べないので、北京までは入らないらしいですね。

(平尾) 北京は入らないのですか。

(内野) そのような状況を、後でこちらの資料がまたありますので詳しくご説明しますが、あと再沖事業にある施設増強の現状の把握ですね。今、再沖しているということは埋め立てを随分していますので、逆に都市側に近いほうの埋立地が約200ヘクタール余っているんですけども、昔から東京商工会議所の大田支部のほうで15年ぐらい前から跡地の払い下げの話で何をつくるかという議論を随分させていただいていたんですけども、なかなかいざとなるとよくわからなくなってきたということで、今、大体50ヘクタールぐらいを民間に払い下げという形になっているようです。あとは国の土地と東京都のほうでいろいろ取り合いをするという形の中で、実際の空港施設の機能をどういうふうに配置するのかという話が多分出てくると思っています。

そういう意味では、もう1つが周辺土地利用の変化ということですが、これ川崎の臨海部もかなり遊休地がありましたが、今は90%ぐらい埋まってきてまして、空港をにらんだ物流関係ですとか、あるいはちょっと大規模な商業施設などが多く立地してきています。都市再生機構が絡んでいるところは、もう少し別の産業、医療ですとかいろいろなものを入れようというような状況がありますので、この辺はきっちり押さえる必要があるなと思っています。

(平尾) ちょっと確認したいんですけど、90%埋まっているということは10%は残っていて。

(内野) そうですね。

(平尾) そんなに。

(内野) 恐らくは、ほとんど買い手がついています。ただ、いすゞのところはヨドバシカメラが半分買っているんですけども、あとの半分以上を都市再生機構で持っているんですけども、あそこも独立法人になりましたので、来年ぐらいにその土地を売らなきゃいけないんですね。その意味では、その土地の買い手によってはどうにでもなるということになってまして、一時期例えばオリックス宮内さん（経済財政諮問会議）がいろいろ動いていたんですけど、その辺がどうなるかですね。基本的には都市再生機構の土地は買って、しばらく区画整理事業とかの地盤をならした後売らなきゃいかんということが条件です。言い換えれば、ずっと持っていてはいけないということで、利益を上げなきゃいかんということですので、その売り方によっていろいろ変わってくるなというところがあります。

そういう意味で（2）の「新たな産業集積の可能性」、羽田再沖合展開によってもたらされる新たな産業の可能性という意味では、今、言いました臨空タウンとしての可能性が考えられるのかと。特に川崎の場合ですと、いすゞのところは橋をかけようという話がありましたが、構造物としての予算、値段を聞いても単なる橋だけではなく大田区側が環八とモノレールの間に入っちゃうんですね。そうすると構造的が相当高いらしいですよ。東京都側から見ると何で川崎のために自分たちで金出さなきゃいけないんだという理解になってしまう。川崎市としてはお金がない中、一応地元負担の空港については、川崎市、横浜市、両方とも100億円ずつ

出しています。そこで今後どうやって議論しましょうかという話になっています。ただ、こちらの資料にありますような例の都市再生の予定地域に入って、協議会をつくって1年間議論したけれども、その中にこの橋の話は入っていません。これをやると議論が分散するというところで、そこにつながる臨港臨海部幹線道ですか、あと殿町夜光線をこちに引っ張るというようなものしか実はやっていなくて、橋は宙ぶらりんになったままなんです。

(平尾) この話ですね。

(内野) そうです。しかも悪いことに、政治的に言いますと東京都のほうは、この辺を推進していたのが浜渦副知事だったんですけれども、辞めてしまいましたので、川崎市側との窓口が東京都側にいなくなっちゃったので、また役所がよくやるパターンなんですけれど振り出しに戻ってしまって、議論をまた最初からと。一応その当時の石原国交省大臣と市長の会合というのを一応つくってはいるんですけれども、ほとんど開かれていないという状況のようです。

また、環境産業は結局、一時期川崎市のほうも随分トラックがいっぱい来るとか、いろいろ反対していたんですが、どうもこういう趨勢に対して断り切れなくなるということで、環境的な、特に廃棄物処理関係ですね、こういうものに対してもかなり規制を緩めまして、産業としてどんどん誘致しようという形に方向性が変わってきています。そういう意味で、もともとエコタウンみたいなものがあるんですけれども、それと異なった産業というのが出てきます。

今回、重要な調査としては、この既存のコンビナートへの影響です。これは坪50円ぐらいのときから、京浜臨海部の埋め立てが始まっていまして、それで護岸整備を国でやって、日本ナンバー1の工業地帯になったけれども、もともといる産業にとってはここにいる立地のメリットがどこにあるのかを考えたときに、やはり今後の社会の動向というのはやっぱり環境ですとか、エネルギーを無駄に使わない、CO<sub>2</sub>、京都議定書との関係ですね、そういうことからいうとエネルギー排出の無駄をしないし環境的に優しい工業地帯であるという立地のポテンシャルを上げていきたいと地元企業は考えていると思います。この「環境」や「資源循環」をキーワードとした立地ポテンシャル向上に向けては、経済産業省の政策になりますので、政策展開を行っていくことになります。

あとご承知のとおり川崎の駅前にはラゾーナとか、東芝の跡地でいろいろなものができたりして、かなり人の流れが変わります。ただ、旧商店街とのバランスが悪くなっていて、多分商業シェアが相当落ち込むと考えられます。なおかつ駐車場がない、駅前において面的な広がりが出ると駐車場問題もかなり浮上してくる。

(平尾) 何か川崎の東が悪いといったときに、コンビナートとか昔のイメージで、西のラゾーナのほうは新しい川崎の新住民用のイメージをつくるということで、東西で都市戦略の違いを出している。

(内野) 一番代表的なのが、あそこの地下街をつくったおかげで随分まちの雰囲気が変わったんですね。昔、私も子供のころは川崎球場に行くのが怖いくらいの通りで、いつ酔っぱらいに絡まれるかわからないような通りだったんですけれど、今はアゼリア地下街ができて、女性も1人で歩けるような街になってきたということで、さらなる飛躍をということで駅前のアメニティ確保と集積をつくっているんでしょう。

(福島) 東側は歴史的には宿場町で、やはりコンビナートですね。西側はかつて東芝などの工

場もあったし住宅もあった。現在はヨーロッパの街を意識したラゾーナがオープンし、かなり新しいイメージというのが生まれつつあるようですが、今後実態調査ができればいいんだけど。

(内野) 問題は駅周辺に大学などの学校がなく若者があまりいないことでしょう。ちょっと話は変わりますが、例えば、お茶の水なんかですと駅を降りて、こちら側は学生が多いんですけど、あちら側は病院が多いので、高齢者とか、けが人と若者がちょうど中央線を挟んだところで分離しているのを一体化できるような開発をしようという話がありましたが、まちとしてもバランスをどう確保するかが課題となっています。

(平尾) 御茶ノ水では、明治大学とか東洋大、日大、女子短期大学などが集結していて活気があるけれども、将来計画の取りまとめに関しては諸事情によりまとまりがない状況です。川崎駅もそういう意味では都市機能のバランスをどのように考えていくのか、当然新たな産業の可能性を左右する要素は人口動向ですから、スプロール化がどれだけ始まっているとか、あと前回も宮本先生のまとめたような中小企業のものづくりがどういう動向でいるのかとか、あるいは交通インフラの整備というのが、(今の高橋市長のところでは若干ストップしているところがありますので) 計画どうりきちんと実行できるのか、先ほど申し上げましたとおり東京都との連携をしっかりとできるのかと、その辺ですね。

あと大きな2番としては、今後の動向を踏まえた川崎市の検討事項としては、やはり2国間貿易のFTAが出てきますので、そういった中で羽田の活用というのをどう考えなくてはいけないのかというのがあります。ただ、今の国土の形成計画というのは、各地域ブロックで物事を考えて、そこにあるメイン空港と、例えばアジアの国を結ぼうという形になっていますけれども、航空行政はやっぱり成田、羽田、中部新国際空港がメインとなっています。その意味では、もう地域ブロック化ではなくて、3空港に集中しているわけですね。それで私もJALとかANAの人にヒアリングしたんですけども、例えば九州からアジア方面に行って、飛行機が帰ってきたら、修理するために関空まで行かなきゃいけないようです。要は九州の空港には修理場がない。そうすると結局経費のかかる国内線は締め出しにあい、外国のエアラインを優遇する結果になってしまうようです。

(フロア) ANAとかJALは締め出されるのですか。

(内野) ええ、国内空港会社を締め出すためにやっているんじゃないかというような感じになってきて、それか、入りたいなら関空まで行って、整備してからもう1回戻ってきてアジアへ飛べなんてばかなことを言っているらしいですよ。そうすると地域ブロックの中の国際化というのをどう思うかということですね。そういうのがどうなるかという話があるようです。そういう意味ではアジアとの結びつきをどう考えるのかというのは、やはり京浜の場合も大事ななと思っています。

そういう意味では、やっぱり航空産業というのは空港が大きくなると必ず出てきますので、川崎側にどれだけ取り込めるという話が当然出てきます。あとは既存の産業構造と、ほかの産業が融合できてどうなるかという話もあるんですけども、前回私が書いたレポートでは、九州ですとやはり自動車産業がかなりあって、部品メーカーがくっついてくるわけですね。今、車というのは1台につき220個ぐらいのIT関係の技術を使っているんで、周辺にIT産業が

かなり張りついているというような状況になっているので、そういう産業の組み合わせが京浜臨海部でできるのかどうか鍵になります。そういう意味ではやはり既存産業の環境に寄与する循環型工業地帯みたいな話が出てこない限りは、なかなか新しいものと今いる企業と、あるいはそういった、そういうものに寄ってくる、連携できる企業というのをどう考えるかというのがかなり大事になってきますので、ここはある意味地球温暖化とか、CO<sub>2</sub>の観点から企業の連携、産業の連携、資源循環の可能性ですとか、産業開発の話、あるいは道路インフラ整備による渋滞の解決、鉄道のほうは貨物を使うことによって、トラックを使わなくしようというようなことが起きますので、こうした方向で考える必要があります。この辺、後でまた資料がありますので詳しくご説明します。

当然緑化の話が出てきますので、これは各工場単位ではなくて、京浜臨海部全体としてのエリアマネジメントをするような方向で物事を考えていかないと、人に優しい工場とか環境とかというのとまた大きく離れてしまうこともありますので、今後も検討のテーマだと。

あと前回、山中湖のところで合宿をさせていただいたときにやりましたのは、徳田先生のところの商業・流通チームが、やはり川崎駅前の商店街とかSOHOの調査をするというのがありまして、たまたま私のほうも市と商工会議所とかいろいろな方々と、IT技術を使った産業観光の促進をやるような実験を、来年実証実験をしようとしていまして、そのコンセプトづくりを今年から始めることとなり、6月9日に川崎商工会議所で第1回目のキックオフの会議が開かれるので、徳田先生のチームともこの辺はうまくできればいいなと考えてます。

そういうものと、やはり臨海部の産業がうまくマッチングしていったって、いろいろある流れができるような話になったほうが、都市としてはやっぱり魅力が高まると。そこに羽田をどうくつつけるかという、3点の結びつきみたいな感じですね。当然あと多摩川沿いの話もあるかもしれないけれども、あまり話を大きくすると散漫になるので、とりあえずは3点ぐらいをやるというような感じになると思います。

(フロア) 産業観光というのは埋立地のほうでということ？

(内野) 埋立地から駅前にかけてになると思います。いろいろ聞いたところによりますと、当然重化学系のJFEなんかでも見学コースとかあるんですけども、どっちかという川崎の場合は食品関係がメインのほうがいいのではないかと。特に今食に対する安全というのが高まっていますので、うちはこういうところの原料を使って、衛生的に生産していることを世間に訴える必要が出てきます。クノールとか味の素とか、そういうのはやはり見せると。それによってお土産ももらえるというのものもあるかもしれませんが、安心感を与えることで企業のイメージもアップさせるというようなことで、そういう観光の視点というのはかなり重要視されてきているなど。ただ、残念なことに、そういうところを見てお土産を持っていった人も、川崎の駅あたりに来ると皆さん中華街へ行っちゃうらしいですね、やっぱり川崎の駅前、ここら辺の、コリアンタウンでもいいんですけど、あれもちょっと遠いですよね。

(福島) コリアンタウンは遠いですよ。

(内野) そうしたらやっぱり駅前で何とか残って、食事をして帰ってもらうような形に街を変えていかないと。

(フロア) そうするとラゾーナ。商売するために、JR川崎駅を取り込まなくちゃ。

(内野) 昔浮島のところでサッカー場をつくる計画があったんですけど、それもやっぱり3万人から2万8,000人ぐらいの人が来て、交通がさばけなくなるというので、警察の反対のためできなかった。その後、例の手塚治虫の話が出たり、都市再生のほうで、基盤のところは都市再生でやるから上物として来てくださいなんて話まで出ていたんですけど、あれはもう途中で頓挫しちゃって。

(福島) 市としてはアクセス、交通つまり足のほうが。

(内野) そうですね、あふれて危険になるというので、警察とか消防庁から当時はノーだったという感じのようです。

(フロア) 何か余計な話を。

(内野) めくっていただきますと、いろいろ調査項目がありまして、さっき説明したような話もありますので、こちらを見ながら、こちらの資料を簡単に説明させていただきますと、変なコピーで申しわけないんですけど、まず、これが羽田空港関連、これは国土交通省の航空局がつくった資料なんですけれども、国内旅客がどうなっているとか、次を見ますと国際旅客の推移がどれぐらいあるのがわかります。これは例の「ビジットジャパン」用に国交省がまとめたものだと思います。かなりこれは平成15年、ちょっと古いんですけども統計ってやっぱり3年ぐらい遅れるんですね。約9,549万人ぐらいのうち、東京、大阪、関空がほとんどです。先ほどの地域ブロックの話ではなくて、3大都市圏集中型ですよと、大阪ですね、この後中部ができたので、若干変わっているかと思えますけれども。

(フロア) 中部が入っていないんだよね。

(内野) このときまだ入っていない。それであとは今、何をやっているかといいますと、航空会社の経営の概要が載っているんですけど、この後JALもいろいろ問題があって、JALは相当大変みたいです。

あと競争を激化するために、大手から40便取って、これを新規会社とか全部に振り分けるという政策を展開するようです。ただ、ほとんど地方空港の経営状態というのはよくありません。これは例の特別会計、空港の特別会計で荷発着料を中央で集めてから、赤字の空港にばらまいているのが現状ですので、経営上成り立っているのは私の調べだと千歳空港だけです、例えば福岡空港は利用者数が多いので経営状態は良好だと思いますが、あそこは約6割が民有地で、借地料を払っているんです。あそこは米軍との基地の交渉サイトに入っていますので、沖縄の基地の借地料と同じでスライドしてどんどん上がっていきんです。これらの費用が相当圧迫しています。悪い代表例は佐賀空港だと読み取れます。ひとつひとつ見ていくとかなり危ない空港が多いので、今後破綻する空港もあるのではないかと考えます。

(フロア) これを見ると、要するに規制緩和で大手のモノポリーの分を少し出させるんですけども、なかなかそれは難しいということなの。

(内野) もともとの既得権を奪ったんですね。既得権を奪って、新規の路線に振り分けるということで、そういう意味では大手の2社から見ればちょっと厳しいくらい、いろいろあるんじゃないかなと思いますけれども。

あとは新たな地方空港のネットワークの維持というのをかなりやろうとしていたと思うんですけど、ただ、やはり問題はさっき言った整備場ですね、整備するところがないと新規参入

の会社があってもなかなかほかに吸収されて、N T T状態になってしまうんじゃないかと。

あとはちょっと見ていただきたいんですが、9ページぐらいからが羽田の空港の再拡張事業のところですけども、2009年に完成の予定ですね。ただ、水深があそこは12メートルです。地盤はかなり安定しているんですけども、空港を運営しているので昼間は工事ができないんですね。あと多摩川があるおかげで、あそこは冬と夏では深さが変わってきますので、かなり厳しいことになってくる。それで工事費は約6,000億と言われてますが、そのうちの2,000億が貨物ターミナルでP F I事業という民間委託の事業方式で事業を行います。

何でP F I方式にしたかといいますと、埋め立ての工法自体を本当の埋め立てでやるのか、メガフロートというんですけども、ちょっと浮くやつですね、大きな船みたいな滑走路をつくるのかという話で、これでかなりもめたんです。それで結局折衷案でハイブリッド構造というものがあまして、去年の夏ぐらいにちょうど工法が決まりました。

(フロア) 新滑走路というやつですか。

(内野) 全体事業ではそういうことです。D滑走路です

(フロア) その前に、7、8を説明してください。見ればわかるんですけど、これはアジア、東アジアとのつながりを強くすると、そういうことですね。

(内野) そうです。これはやはり今、置かれている日本の立場がいろいろあるんですけど、キーワードの1つが「国から地方へ」というのと、2つ目がやはり「東アジアの一員として」という合い言葉があるんですね。東アジアをかなり意識した方向で航空政策、運輸行政をやっていくというこれはあらわれです。それで先ほどのまたF T Aなんかが出てきますと、かなり状況が変わってくるだろうということと、あとはアジアの航空のネットワークというのはかなり拡充してまして、中国の飛行場とのネットワークが増えています。

(フロア) 中国ね。

(内野) 港もそうですけれど、とんでもないものができつつあるので、このままいくと日本がアジアの小国になってしまうが、それでいいのかという話ですね。日本人全員がそれでいいよと言うならいいんですけども、やはりそうではないと、アジアの諸国をリードする国でありたいと、そのためには東アジアの中心として市場の拡大というのを図らない限りは、日本の生きていく道はないよというのが、これに載っている考え方です。特に中部の空港なんかの話ですと、ここは本国企業のネットワークの拡充と書いてあるんですが、具体的にはこれはもう中部だからトヨタですね。

(フロア) トヨタ。

(内野) ええ、トヨタが例えばトルコの工場に12万台ぐらいですか、やっていこうとすると、トルコの航空会社に中部に来てくれない限りは、要は工場を別に移すという交渉をする。あとは部品ですね。そういうことでやはり企業間のコードシェアをやるという話がどんどん出てきます。特に車の場合は、厳しいんですね。やはり部品メーカーがくっついてこないとなかなか厳しいという状況がかなり見られるようです。そういう意味ではメキシコあたりと日本といろいろあったんですけど、日本の労働力というのは大体日給40ドルぐらいです。中国が大体4

(フロア) 4ドル、10分の1。

(内野) メキシコが8ドル。

(フロア) ちょっと高い。

(内野) ルーマニアは実は2ドルが一番安いらしいんです。ただし人件費というのはトータルコストの中の、これは九州のトヨタの工場長というのか役員に聞いたんですが、トータルコストの中で27%を占めているということは、あとの73%は人件費じゃないところの経費を節減しない限りは利益が出ないという。いちばんでかいのは何かというと、部品メーカーが近くにいるかどうかですので、ルーマニアでいくら2ドルでつくっても、部品をずっと調達して持ってきている運送コストとか、あれをやると、例えば北九州にいたほうが労働賃金は40ドル払ってもメリットが出るという計算をしたようです。

(フロア) 今、業種が違って、国内での生産、ものづくりというか、戻ってきているところがあるそうです。そういうのは時々報道されているよね。今、内野さんが言ったようなこともあるのかね。

(フロア) 賃金水準は低いのはわかっているけれども、それ以外の要素が必ずしも、移動性がなかったりということでしょうね。

(内野) 調べたので九州の話はしますけれど、九州の場合は八幡製鉄所の一番のお客さんが今、ヒュンダイなんです。高級車用の製鉄なんです。これはまだ韓国でつくれないんです。今どき何でそんな鉄をつくれなかつたかと思うんですけれども、つくれないんですね。

(フロア) それを八幡でつくって。

(内野) 韓国に。

(フロア) 船で運ぶんですか。

(内野) 門司港から出しているんですよ。今、響灘にPFIでハブポートをつくりましたので、それでやっているんですけれど。

(フロア) 専用のバースかなんかをつくってプールした。

(内野) そうです。あとは北九州でこっちへ行くと広島の方のマツダのほうにつながるんですけど、あの辺も高級車用がかなり大きくなってきて、レクサスとか、つくるような形になっているのと、やっぱりあとエンジンですね。九州でつくって、アジアの国へ、ICが入っているようなところはくつついてやっていくような感じで、マザー工場化というんですか。自動車産業の場合はわかりやすいですね。京浜みたいなのは複合的なコンビナートですので、どの辺でメリットを出すかというのはいろいろな考え方ができる反面、売りというか、これだというのが出てこない限りは中途半端になっちゃう可能性があるなど、そんな感じがしますね。総合力で勝負する方向で行かないと。

そういう意味では、やっぱり港だけではなくて、2国間のこの航空の交渉というのはどんどんやっていって、そのへんが大事になってきますね。特に飛行機がいいのは速さですね。実は結構船で運んでいると2週間ぐらいかかってしまう間に、同じ製品を中国が盗んで、模造品をつくって売り出すらしいんですよ。信じられない。そういうのもさせないようにやるというのもまたあるみたいです。ただ、ちょっといろいろなところに聞いたら、次をめくっていただきますとそういう意味ではアジアの各大都市の拠点空港の整備状況ですので。

(フロア) これ、どんなのだった。例えばインチョン。



(内野) これ、滑走路が12万回とか、どれぐらいになるのだろうか。

(フロア) 香港なんかもう目いっぱいじゃないの、わからないけれど、すごく多いね、これは。

(内野) この間、新しいのをつくりましたので。

(フロア) あ、そうか。

(内野) ええ、移転して4年ぐらいなるんですかね。上海も当然すごいし、インチョンとかも、いろいろなところで航空飛行場の政策というのは、もう国が主導でやっていますね。だからそういう意味ではいろいろな人のいろいろな意見があるでしょうけれど、成田空港はどっちかというとまだ4,000メートル1個とあれば2,500メートルぐらいですかね、まだ反対の人がいますのでね。あれがネックで飛べないんですね、でかい飛行機が。それがあと尾を引いているという感じになってきているんだと思うんですね。ちなみに関空は、いまだに地盤が悪くて地盤沈下が激しい。整備場があるんですけども、すぐ沈んで、水が噴き上げてドアがあかなくなるらしいんですよ。ジャッキアップ構造といいまして、ジャッキで土地を上げるのですが、いつか限界、結局ずっと上げていられない、いつか限界に来るぞと、そうなったときにどうなるか。

(フロア) 維持管理するのが大変だと、管理問題。

(内野) ランニングコストがバカにならないでしょう。成田は4,000メートル1つと、2,500メートルが1つで運営をしています。

(フロア) これ見ると機能が全然違うんだね。

(内野) 関空の発着料が98万ぐらいですね。だけど上海なんかだとたしか10万いくらかいかないかですね、そんなものなんですね。日本は10倍ですよ、下手したら。その辺の改革もしないといかんでしょうけれど、国交省の航空局のいけないのは、行政的には整備計画はあっても、そういう政策立案ができないんですね。結局つくったり、改修したりする計画ばかりで。さっきのあった、やっとなんと発着数を40便とって何とかするとか、せこいことばかりやってろくな行政をやっていないというのがこれでわかる。何か港湾局もうそうですね、港湾整備計画以外の、例えば空港とか港湾を利用したまちづくりとかという政策論を全くやっていないんですね。縦割りで、都市地域整備局が言っても言うことを聞かないと。

(福島) 確かにオーストラリアの臨海部の都市といっても、しばしば外港があり、その港町のほうもけっこう栄えています。日本の場合は港なんて全然衰退しているという感じでしょう。オーストラリアの西海岸のパースもその外港としてすごくきれいなフルマンツルの港町がありますよ。だから普通地図を見ると大きな都市だけれど、必ず美しい外港がありますからね。

(内野) 特に日本の場合、港湾ですと船員関係の組合とかが強いんですよ。だから午後3時以降は絶対仕事しないとか、24時間港湾にしたいなんて言っても、なかなかそんな話ではない。あと船に必ず水先案内人が乗るんですけど、あれも相当年収が高いらしいんです。ところで、さっき言いました羽田のほうは、結局滑走路2,000メートルなんです、今度つくるD滑走路は近距離便なんですね、国際便といっても。それをどうするかですけど。あとは海のほうに出ましたので、11時以降の国際便を入れるかどうかという議論もあるんですね。

(フロア) 羽田はそうだなあ。これは地図で、東京から1,000キロ、いや、2,000キロ。

(内野) 2,000キロですね。

- (フロア) 1,940キロ。
- (内野) 2,000キロぐらいまでなので、北京は入らないらしいです。
- (フロア) 上海は近いんだね、おれ北京のほうが近いと思ったけれど。
- (フロア) あ、上海近いですね、90。
- (フロア) 上海のほうは1,000キロ台で、これを2,000、1,974、何の、数字が。
- (フロア) 石垣島までの距離。一応羽田から出ている便で一番遠いのが石垣島なので、一応そこを目安にということなんですけれども、台北からも以前は羽田に乗り入れたので、北京も一応。
- (フロア) あれじゃないの、2,000キロとやったら北京が入らないから。北京を入れないと。
- (内野) 滑走路2,000メートルだと制度上北京まで飛べない。
- (フロア) 間違えた、上海だと思ったの、北京が飛べないんだ。この1,947というのはものすごい微妙な。延長2,500やっても、北京には飛ばない。でも、ここで見たら北京もそこに書いてあるよ。この辺が微妙だな。一応北京まで行くことになっている。ここ微妙だね。
- (フロア) ですから2,500のほうから離陸はしないので、ここの3,000メートルのほうの滑走路から大型機は離陸させるとなるので。
- (フロア) あ、3,000はあるのか。
- (内野) 既存のやつが。
- (フロア) あ、そうか。2,500で飛ぶんじゃなくて3,000を使えば北京へ行ける。
- (内野) 一部はそっちに入ってくるでしょうけれど。
- (フロア) むしろ国内線の最大距離、羽田－石垣間1,947キロを目安として、釜山、ソウル、チェジュ、大連、シーアン、上海、チンタオ、青島、北京、台北等を想定している。だから北京までは飛ぶんだ。
- (内野) ただ、北京は入れないと言っていました、だめだと。ガソリンだか何か忘れてましたけれど、安全上とかの意味から、2,000の滑走路で行ったらいけないという議論になるでしょうと。

あとは飛行区間というと羽田もあるんですけど、例のあれですね、横田基地をどうしようという話が出てくるんですけど、実はわれわれ米軍の基地と一言で呼んでいるんですけど、実は海軍と陸軍でも違いますし、国連で来ているところもあるんです。だから基地は基地でも国連の基地なのか、米軍の陸軍なのか。国連でたまたま頼まれて米軍が来ているんだよというスタンスでいるところと、本当に陸軍で来ているところと3種類あるので、司令官が違うんです。統一に何かやろうとしても。要は3者を一まとめにして力を出せる政治家がまだいないんですね、簡単にいうと。横浜のノースドックですか、みなとみらいのこっち側なんかは、あれは陸軍なんですね。昔ベトナム戦争で壊れた戦車だとかを持ってきて、あと死体を運んだりとか、今はほとんど機能していないんですけど、海軍に行って話をしたって何もトンチンカンでわからないですね。

たまたま横田基地のいいのは畑の中につくっているんです。それで住宅は基地ができてから建った住宅のほうで8割なんです。当初は畑でしたので住民反対がないんです、ありきで来ている。あと、かなり高級軍人が住んでいたり、アメリカから数が来るときはジャンボジェット

であそこに降りてくる。そういう意味では一番大きいので、本格化するかどうかというのは、その辺かなりネックになってきちゃっているんですね。あとオイル関係もあそこで。だから米軍の基地があると座間なんかもそうですけれど、基本的には水道水を使わないんです、井戸水を上げて煮沸してから使っているんです。井戸水を上げるということは地盤沈下が起きるので、米軍は。

(フロア) どうして使わないの。

(内野) テロ対策です、毒を入れられる。

(内野) それで先ほどのこの2枚刷りの2ページ目の連携調査項目になりますけれども、それにちょっと関係した資料がこちらなんですけれども、今、私がずっとまとめている中のさわりなんですけれども、調査項目と書いてあるところで、最近の関係者の活動を整理しましょうということで、先ほどの資料にあるような都市再生の委員会、もう、これは終わっているの。

(フロア) その資料はコピーして差し上げる。これで都市再生？ 京浜臨海都市再生委員会交通基盤整備ワーキンググループ、平成16年にこれを答申したけれど、これはすでに終わっているものです。

(内野) これは5,000万円の予算で調査をしました。

(フロア) そこにあるやつは4つあるよね。

(内野) きょう持ってきましたのは、たまたまNPO法人産業環境リエゾンセンター、その1枚目ですね。やはり先ほど言いましたように既存の工場群から見ると環境とかCO2削減、エネルギーのむだをしないで、域内で完結しようという話になっているので、もともとリエゾンセンターから始まったNPO法人ができて、NPOを立ち上げていると。中には先ほど言ったエネルギー関係、さきほど言った資源循環とあと特区というので、3つのワーキングで調査をしていますので、この辺の中身を。

(フロア) 特区というのはエネルギー関係の企業を誘致するとか。

(内野) というか、これは逆に既存の人たちの、これからのエネルギー、廃熱利用ですとか、中で資源循環ですね。要は自分の工場としてはこれは要らないんだけど、隣を見たらこれ使えるよと言ってくれたので、じゃあ回そうかと。

(フロア) 地域内で回して。

(内野) 例えばキューピーだったら黄身は使うけれど白身は使わないんですけれど、そうすると白身は何かの鉄を、何かをきれいにするので使うとか、卵1個でもむだにしないでつくるとかというのは結構あるんですね。そういったことを、そばを、周りを伸よくしてみるとお互いに融通し合え得る仲間になれるんじゃないかと。

(フロア) 域内で団結しよう。

(内野) そうですね、さっき言いましたエリアマネジメントみたいなのが中に入ってくるんじゃないかと。当然そういう中からエネルギーというのが出てきますので、これからはエネルギーをむだにしないというのが大事になってきますと。そうするとむだにしないということはどこかで活用してもらわなきゃいけないので、さっき言いましたいすゞの跡地にやっぱり都市ができていますので、神奈川口とか、そういうところに熱をどうやって供給するか、どんなシステムとしてどうやって導入するかとか、そういう話が出てくると。当然そうなるとそのエネル

ギー自体を安く使える都市になってくるということで、負荷が。例えば同じようなことは、富山のアルミ工場なんかもともと黒部ダムの電気を地元が夜中に使うと半額で使っていていいとか、そういうインセンティブやったので、あそこに結構来ているので、ちょっとこことは違うかもしれないけれども、そんなようなことを考えてやるというのがエネルギー関係ですね。資源はさっき言ったような感じで。あとこの特区の関係はやはり経産省への政策提言というところになると思うんですね。こういうものに網をかけてどうやってやっていくかというのを、役所側から応援してもらうということを考えているというのが、いろいろ一応私の。

(フロア) この間の話だと、企業間連携のようなスタイルはできるということです。

(内野) そうです。たまたまきょうはNPOだけ持ってきましたので。

(フロア) これ1冊NPOなの。

(内野) 違います、1、2、3、4ページぐらいですね。中身を全部説明していると相当時間がかかっちゃいますので、アウトラインだけ申し上げますと、5ページを見ていただきますと、次の調査項目の臨海部コンビナート域内の資源循環事業プロジェクトの提案と書いてあるんですが、これはここに当たります。産業系の廃熱利用と先進事例ということで、たまたまこれは日立の駅前の熱供給事業の話をちょっと例で出しているんですけども、2枚めくっていただきますと、こういう事例の次に、そういう資源循環のプロジェクトの構想をどう積み上げていくかという話が出てきます。あとはどういう事業主体でどうやってやっていくのかというのがあると思うんですけども。あまり具体的すぎますので、これはどこら辺までやるかですね。ただ、こういう形では調査とか我々もやっているの、情報は十分共有できると。

(福島) この部分は法政の田中先生がかつて川崎市役所でこういう部署におられたようで、本プロジェクトでは彼にどのぐらいやっていただけるか、大いに期待しています。多分彼がいちばんスペシャリストですから。

(内野) 3番目は、32ページと書いてあるあたりのところですけども、ここがエネルギー関係の状況なので、さっき言いましたように「神奈川口」と書いてあるところが例のいすゞのところですね。この工場群を1つのエネルギーセンターに見立てて、未利用廃熱をどういうふう、ちょっとみなとみらいまで入れちゃっていますけれども、さっき言いました川崎駅周辺とか臨海部、あるいは跡地になってくる物流の倉庫、あるいは港湾関係のところのエネルギーをうまく使うにはどうしたらいいのかというのを絵で簡単に説明しているものです。こういったものも今は実際事業フレームをかなり考えているんですけども、簡単にしたのが33ページですね。せっかくなのでどういう事業者でどういうことをやるのかと、こういう事業をやるんだったら例えば川崎市がどういう政策で、どういうインセンティブをくればいいのかとか、そういうのを検討する1つの材料ですね。

(フロア) 市営住宅の再利用とか、そういうのが、財務省との、書いたのが具体的に、あまり具体的だとまたよくわからないから、この程度でもそうですね。これをもうちょっと実証的に。

(内野) 新しい川崎の京浜臨海部のあり方みたいな話を持って立地企業の立地メリットをふやすためには、ハイブリット・エコ・コンビナートという概念を共有して物事を進めていくことが大事だと考えています。スーパーエコタウンでもいいんですけど、そういうもので枠がは

まっあって、実際の中身はこういう事業を展開していて、各企業とも全くむだをしていない優良企業ですとか、そういうことで企業イメージを上げていって。そうすると川崎の臨海部に皆さん立地したくなってくるということで、永続的な産業をどんとん積み重ねていくことができるのではないかと。重要な点は都市の規模だと考えます。処理するときの、川崎は大きい都市なので問題ないんですけど、私がたまたま北海道の富良野の事例を調査したのですが、6万人ぐらいの都市が3つあるんです。そうすると1つの自治体だけで、例えば富良野市と中富良野市となんかあるんですけど、1個ででかい廃棄処理場をつくっても、6万人分しか処理できないわけですから、もとがとれないんですね。であれば3つの都市でせいぜい20万都市ぐらいの規模で、野菜とかの処理はここでやる、あるいはし尿系はこっちの都市に持つてくるということで、3都市で1個ずつ処理の中身の違うのを20万規模のやつをつくって、互いに循環してやったらどうですかと、そのほうが効率的ですよと、そういう話をしなきゃいけないんですね。1個だとだめだ、もうからないとか、どんどんやればやるほど赤字になって、自治体の財源がなくなるというのがあるので。ただ、川崎はそういう意味では全くなくて、結構いけるんじゃないかなという感じ。

あとは今、去年このリエゾンのNPOと協力してアンケートをとったりしたのが、緑化の話ですね。これは説明し出すと切りがないんですけど、工場立地法の中で緑地面積が20%に達していないところが多いのをどうやってやっていくのかと。これも各工場ずつにばらばらでやっていたのでは緑が点でしか見えないんですね、面とか線で見えるような形にしていくには、エリアの中のエリアマネジメントとしてどうしたらいいのかと。それをなるべく水辺のほうに持つていって、きれいな景観を保つと、そういった形に仕上げていくためには、どういう手順で、どういう考え方でやればいいのかというのが大事になってきますので、これはまさしく市のほうの政策論になると思うんですけど、それもちょっと今のところ基礎的な考え方を取りまとめている最中というのがこちら、市の話ですとか、いろいろなことは今、取りまとめているのですが、何枚かめくっていただくとして47ページあたりで、ちょっとしたイメージを提示します。また、48ページあたりになると緑地をどういう姿で展開していくとかか、そんな話を少し今、取りまとめようかなと。

(福島) ちょっと違う、大きさなんか。

(内野) そうですね。これはグリーンラインと、トランスポートラインって昔からやっているものの変形ですけど、要は川の部分に緑化のところを重点的なものを置きながら、それを線で結ぶような感じのイメージでつくっているんですけど。

(福島) これは工場ね、神奈川口。

(内野) これ全部というわけではないんですけどね、重点地域ですから、その中にあたかも何かがあるようなイメージでやっていくような感じになっています。あとは規制緩和の提案なんか少し今、考えている最中ではありますけど。

今、言いましたようにエネルギー関係の資源循環と緑化のプロジェクトの大体3本を柱にして、臨海部を眺めて、さっき言いましたエココンビナート構想みたいな政策の提案を最終的には取りまとめようというのが、この調査の大きな流れです。要は具体的なものがないとなかなか見えないので、どこまでやるかという話があるんですけど、具体的な事業展開となるとな

かなか調査とか研究の域を脱するところもありますので、その辺を実際の企業さんでやっているNPO法人が事業のほうを手がける、こっちは考え方をまとめるというような形で、仕切りをすれば何とかなるかなと思っています。

(福島) これを提案するわけでしょう。

(内野) そういう意味では川崎市への提言ということで、来年あたりまとめようという話が出ていたので、2年間くらいの調査をして、最終的にはこういう提案をして、例えば市民も最近厳しいですから、これをやったら何ができるんだといったときに、こういう資源循環の事業プロジェクトとか、こういうのが見えますよと。実際にやるのは地元の企業さんがやって、NPO法人が主体となって、こういうことで展開しようと思えばできますと。それに対して実施というところで大学のほうでサポートできますとか、うまくやっていけばいいのかなと。ただ、ちょっとやってみないとわかりませんが。

(福島) そこは市でやって、地理屋僕らはなかなか政策ができないから、どうなんですかね、例えばものすごく実証的なデータを集めて、ある程度シミュレーションをして、でも実際問題は土地利用とか交通体系になると、例えば橋をどこにかけるかという部分的にはまた違った要素がある。

(内野) あとここには載せていないんですけども、やはり我々都市基盤ユニットですので、資料の最後にインフラ関係の資料を。ちょっとバイテクとか書いてあってあれなんですけれど。京浜の交通、そういう意味では地球温暖化とか環境面のさっきやったような事業と政策の提案から、じゃあ翻ると交通基盤をどういうふうに整備したらいいのかというのを取りまとめようとしているのがこちらなんです。やっぱりCO2削減と、その効果みたいな話を少し今、取りまとめているのと同時に、渋滞の話。これは11年度道路コンセンサスのほうからやっているんですけど、これは次の2ページのほうになるんですが。こういうデータもかなりそろえていますので、どなたかの先生がこういうところを何かやりたいと言えば、ある程度の集積がありますよと。一応3ページのほうでは、主要道路の混雑平均の単位、速度なんかを出してやっていると。

(フロア) これもセンサス？

(内野) そうですね。

(フロア) こういうのがあるわけ、センサス。

(内野) これは加工しています。これは日本能率協会研究所に頼んで加工してもらったものです。

(フロア) 港湾だとか道路とか、空港は直接つくらないけれど、空港へのアクセス道路とかね。これは提案するのは簡単だけれど、事業計画の裏付けとか、事業費の裏づけみたいなのがなしというあまり意味ないだろう。

(内野) 財源確保なくして言っても無駄となるでしょう。

(フロア) あればいいという。

(内野) そういう意味ではちょっとこういう材料だけはそろえている状況です。

(フロア) でも、逆に言えばあれなのかな、全体像もさることながら、今行ったように、空港へのアクセスなんかに関して、今、既に計画されているのはこのくらいという計画で考えられている。どういうふうな進捗状況とか、あるいは停滞状況になっているというのは、もう既

にそちらでも調べがそろそろついているわけですね。

(内野) そうですね、かなり。

(フロア) あるんですね。だからそういうのを問題はありますが、さらに推進していくとか、その問題を選択して比較して、要するに選択肢を並べてみるということかもしれないね、言うならば。障害は大きいかもしれないけれども、効果はいちばん高そうなものから並べていくということですね。

(フロア) 一応条件をつけて。

(フロア) そのときのねらいとしては、臨海部の経済活動に貢献する度合いが大きいだろうか、あるいは川崎、特に駅周辺への集客力が大きいだろうか、何か目標というか基準は当然あるわけですね。それに照らしたときに、どの選択肢が、要するに100%になるかという、同じ基準で並べることができるかどうか分からないけど、かなり目標と基準というのは、ある種アドホックにならざるを得ない、全部統一的なきれいな目標、同じレベルの目標で、同じ基準で評価していくということではなくて、目標の設定と、基準の採択の仕方はかなりケース・バイ・ケースで変えざるを得ない。

(フロア) 一番大きな前提は、羽田の国際化再拡張に伴って、我々の川崎市がどういう形で影響を受けるか、その辺のデータがあるんだよね。それは前提で逆に川崎駅前をどう開発するかとか。

(黒田) ぼくたちの海外事例調査というのが最後に挙がっていますが、これはどういうところを想定されていますか？

(内野) 特に今のところはこれといったのもっていません。

(フロア) というのは、我々のほうは、実はこの夏くらいか秋、ことしから来年ぐらいいかけて考えているのは、ヨーロッパの港湾都市、ロッテルダム、オランダ、あるいはベネルクス三国、あのあたりをざっくり考えているんです。その根拠は要するにもともと川崎が港湾都市であるという規定が今でも有効であるとするならば、やっぱり昔から北欧というか、あのあたりがハンザ同盟以来の歴史もあるわけであるから、当然そういう港湾を中心にした物流が発生するだろうと。ヨーロッパという、EUというのができたというのもあって、それ以外でもそうですけれども、物流、お互いの国境を越えた人とももの流れというのがどう循環していくのか、それでこの川崎もある意味では川崎で生み出されたものが外へ行ったり、あるいは最近では川崎市内に住んでいる人が外へ飛び出したりしているという、こういう流れの中で完全に循環し切れていないという、それが悩みなのか、あるいは長所なのかよくわからないんですけども、そういう事例というか、そういうものをみずから体験しているヨーロッパ大陸の連中というのが一体どう考えているのか、国家としてもどう考えているのか、都市としてもどう考えているのかというのは、調査対象かなと思って、それが1つあります。

2つ目のポイントで港湾というコンセプトでやっていくのがいいのか、都市とか、あるいは空港というコンセプトのほうがもはやいいのか、そんなあたり悩ましい。

(福島) ぼくは、一応臨海型から臨空型へと。では臨海型は全くなくなるのかと。実際に僕が貨物の現況なんか聞いたら、ふえているというわけ。だから実際あれはなくなるなら、だから臨海型から臨空型でなくて、臨海型プラス臨空型というのを。

(フロア) まあ、そうですね。

(フロア) 少なくともゼロにはならない、する必要もないし。

(内野) じゃあ臨海型は今のままでいいのかということもあるだろうし、従来の臨海の機能をどう維持し、かつ機能アップするのかということ。それから今、不十分にしか展開できていない臨空的な要素を、どうやって機能アップするか、そのあたりが課題でしょうか。そのことにはある意味では流出・流入のギャップというものをもっと積極的に、輸出と輸入の差が、アンバランスが大きくてもいいと、むしろそこにこそビジネスチャンスがある、そういうふうな見極めを持たないと、川崎の中で循環させましようみたいな話はありません。

(福島) 環境問題なんかはなるべく域内循環で、今言われたように港湾都市なんかの場合は、後背地が大きいということは、逆にどんどん広がっていかないと。

(フロア) さっきのごみの問題で、1つ量が変わって、実はけっこう有毒分が多いから、成立しちゃっているということがあるわけです。この間僕は下水道をやっていたものですから、下水道のダッチセンターを見学に行きました。あれを見たらやっぱり膨大な施設で、今3番目のものをつくっているんですね。要するに空き工場になったところ、隣接されている空き工場を順次使って、そこに下水処理センターをつくって。そうするとやっぱり川崎の場合はちょうど手ごろな、こっちのほうから集まった下水があそこにずっと集まってくると、ちょうど、かなりの規模の施設をつくって、うまいぐあいにそれなりの規模の、しかもそこから出てくる最終処理の熱処理を加えたセメントか何かの材料になるものがあるみたいです。ケーキというものです。あのごみ、最終処理されたものです。

(内野) 何か砂みたいな。

こういう、さっき言ったような話は、核としていいんですけども、道路とかになるとやっぱり渋滞緩和と、あと防災関係ですね。臨海部のところはほとんど災害が起きたときに逃げる道路がないんですよ。そのときのために逆につくっておいて、それにも役立つし、こういう話にもなるとか、1粒で3度おいしいじゃないですけど、そういうことで早目にやったほうがいいという提案はできると思うんですけどね。特に工場部の人たちもそれを望んでいるわけですから、例えば事業の展開の話とかしても、多分土地なんかただで出してくれる感じなんです。つなぎ道路をつくってくれるんだったら、別にただで、つくっていいですよ。もう、だから土地買収なんかしなくても。

(フロア) そう思うね。

(フロア) 道路通してくれるんだったら、無償で提供しますみたいな、じゃない。その後、地価が上がると、結局は。

(内野) 今の話だけれど、扇島は横浜市にも入っていますが、JFEには横浜市のほうからは道路がなくて行けないんですよ。

(フロア) 割と見て、行けないんだよね。横は通るんだけど、縦方向がだめなんだ。

(内野) それなのに横浜市に税金を払っているのはおかしいと。市民として何も税金のインセンティブをもらっていない、道路もない。

(〇〇) それはもうお互いに共存共栄という道を考えなくては。

(内野) まだちょっとあるんですけど、これは。



これがさっき言いました例の産業観光なんですけれど、ちょっと簡単に説明します。

今後の都市のあり方としては、ユニバーサル社会、要はだれでも参加して、バリアフリーな世の中と対応して都市の再構築と魅力をつくらないといけないということで、それで下にさがると社会環境というのが人口減少や高齢化ですとかグローバル化から始まって、都市間競争、多様化するニーズ、環境、ITなんかの状況があります。そういう中で都市の再構築をすると、ユニバーサルデザイン化の話と外国人対応、あとは都市の魅力という意味では交流人口をいかにふやすかというのとライフスタイルの対応ですね、外国人も同じですけれども。そういう中で、これは横浜とも書いたんですけど一応川崎だとするとやはり羽田の再沖を、訪問者をここにうまく集中させることが必要になってくると。今、国とか自治体ではユニバーサルデザイン大綱ですとか福祉関連法、あるいはビジットジャパンとか、IT関係のユーザンなんかをつくっているんですけど、結局は羽田空港を1つの情報拠点にしながら、川崎、これは川崎の京急のほうがいいのかとか、いろいろ議論はあると思うんですけど、とりあえず川崎駅の情報拠点化と、産業の観光資源化を図っていくことではないかと。

そんなことの中で、京浜臨海部を見たときに、やっぱり中心都市というのは川崎の駅前ですけれども、京浜臨海の都市と産業が連携した観光の推進というのを、今後の都市づくりの1つをきっかけにしようということで、うまくできないかと。それで産業観光の特徴なんですけれど、京浜臨海部は当然産業立地の集積がある、多様な業種がありますね。あとは臨海部ですから、当然ですけど港湾とか運河、水辺空間があるとか、かなりの知名度の高い企業が稼働しているのと、やっぱり産業遺産があるんですね。あと新規産業には立地のポテンシャルがかなり来ていると。その中で羽田空港、駅、京浜、川崎の臨海部の工場群が一体となった、そういう連携というんですか、そういうルートと産業のコンテンツをうまく図ってこうじゃないかというのが、この今、研究し始めているところでして。

(フロア) 何でテーマパーク。

(内野) これはちょっと最初の出足がテーマパークというところから入ってしまったんです。気にしないでください、

(フロア) テーマパークというのは、要らないというか、余分なキーワードだね。

(内野) これは最初、ディズニランドとIT化の仕事をしていたんですよ。それが一段落ついたので、京浜をやり始めているので、もともとこのワークの名前がテーマパークという名前だったので、内部資料だったので、そのままになっちゃったんですけど。そういう意味で、ユビキタス場所情報システムをうまく使って、この産業観光の推進ですとか、起点となる駅周辺の再構築ですとか、あとやっぱり産業観光の核となる施設がなかなかやっぱりないですね、マリエンとかいってもだれも知らなかったり。その辺やっぱりどうするのかと。あとはやっぱりアクセスですね。

(フロア) アクセスだろうな。

(内野) やってきたはいいけれども、交通渋滞に巻き込まれると二度と来るのは嫌だとか、そんな脆弱な都市じゃないよと。

(フロア) でも、やっぱり、それこそポイントと、多少面があって、景観があって。それをつなく、循環バスみたいな、マイクロバスみたいな、1時間に2本ぐらいで動かすようなシステ