

京浜臨海部の再生と地域経済 ～地域比較の観点から

開催日：2006年10月30日（月）

講師：金沢大学 佐無田 光

本稿の課題は、地域再生の課題を発展段階的視点から位置づけ、異なるパターンの地域発展戦略の枠組みや、各地の地域再生計画を見比べながら、京浜臨海部の再生計画の特徴と問題点を明らかにすることである。最初に、ポスト工業化という問題視角を説明し、次に、いくつかの地域イノベーションシステムのパターンから地域再生の方向性を論じる。3節以降では、日本における地域再生とくに大都市圏臨海部に焦点を絞って、各地の地域再生計画を検討し、京浜臨海部の再生計画の特徴と問題点を論じる。最後に、問題提起的に、代替的な京浜臨海部再生計画案を紹介する。

1. ポスト工業化の地域再生

1990年代後半から2000年代にかけて、日本では「地域再生」という用語が盛んに使われてきたが、はたして何を再生するのかということについて定まった見方があるわけではない。地域再生の議論の前提には、たいていの場合、時代の変化に適応できていない地域の経済・社会・環境の危機がある。これを、産業構造の転換だけで狭くとらえるならば、構造不況に陥り空洞化している旧来の基軸産業に替わる、新しい成長産業の誘致・育成政策が必要だということになる。しかし、産業を入れ替えるだけで根本的な問題解決になるのか。より奥深い社会の変化を見るならば、「豊かさ」のあり方を見直し、社会発展の枠組み自体の転換を意識した地域再生が求められる。

社会学者ダニエル・ベルは今から30年以上前の時点で、先駆的に『ポスト工業社会の到来』という社会的予測を行った。ベルがポスト工業社会の特徴として指摘したのは、サービス経済化と知識・技術の中心性だけではない。財貨の生産が至上命題であった工業社会に対して、ポスト工業社会では社会的必要に応えるためのシステム設計が課題となる。以前は、モノをつくり出す生産力が重要で、所得循環の中心に「産業」が位置した。しかし現在の成熟社会では、自動車と道路混雑に代表されるように、モノをただ増やしても、飽和していることによる損失のほうが大きい。自動車の無秩序な利用を制御する交通計画や都市計画の存在がなければ人々の不便さが解消されないように、存在しているモノをよりよく利用するためのシステムの向上に、従来とは違う技術や知識の発展が必要とされる。ポスト工業社会の含意は、産業中心社会ではなくなり、技術評価と社会制度の進歩が社会の豊かさをつくりだす時代になったというところにある。

地域再生を考える場合にも、ポスト工業化という歴史認識を持つ必要がある。ポスト工業化の課題を一般的に整理すると、(1) 社会システムを改革し、知識・成熟社会に相応しい「生活

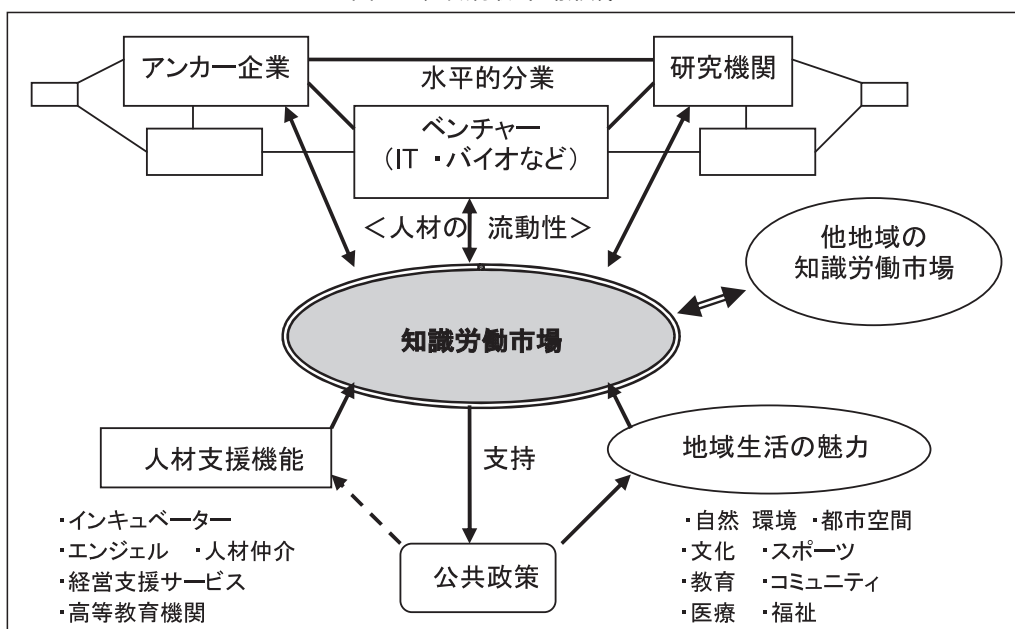
の質」を実現すること、(2) 知識を生み出す人的能力を開発し、組織化すること、(3) 産業システムに知識・技術の革新機能を埋め込むこと、といったところであろう。産業構造の転換が先にありきではなく、それは社会システムの改革の一環である。地域再生の戦略をポスト工業化の課題に即して立てるならば、(1) 生産システムを効率化して、必要とされなくなった土地を人々の生活の質を改善するために役立てること、(2) 人々が暮らし、学び、集い、支えあい、新しいアイデアを創発するのに相応しい都市社会を形成すること、(3) 既存の技術蓄積を基盤にして、社会のニーズをとらえ新しい事業に育てるイノベーション型の産業システムを発展させること、が課題となる。

ところが、日本の地域再生政策は、依然として工業化時代と同様に産業政策に偏っている。工場の移転や閉鎖で空いた土地や埋立てで生じた土地に別の産業を誘致したり、立地企業に操業を維持してもらうための支援政策などを行い、産業の回復を図れば全ては解決するというスタンスをとっている。ここに、日本の地域再生政策に根本的な誤りがあるのではないかというのが本稿の基本的な問題提起である。

2. 地域イノベーションシステムと地域再生

知識・技術の革新を発揮させる地域的集積のメカニズムが競争力の源泉になってくるとして、地域イノベーションシステム (RIS) に注目が集まっているが、Cooke (1998) が整理しているように、RISには多様な類型がある。RISを一般化することはできないが、ここではRISと「生活の質」との関わりに着目して3つのパターンを取り上げて整理することで、なぜ日本の地域再生が環境や生活の再生に向かわないのかを論じたい。また、日本で一般的に考えられている産官学連携とは異なる形での地域再生がありうることを示す。

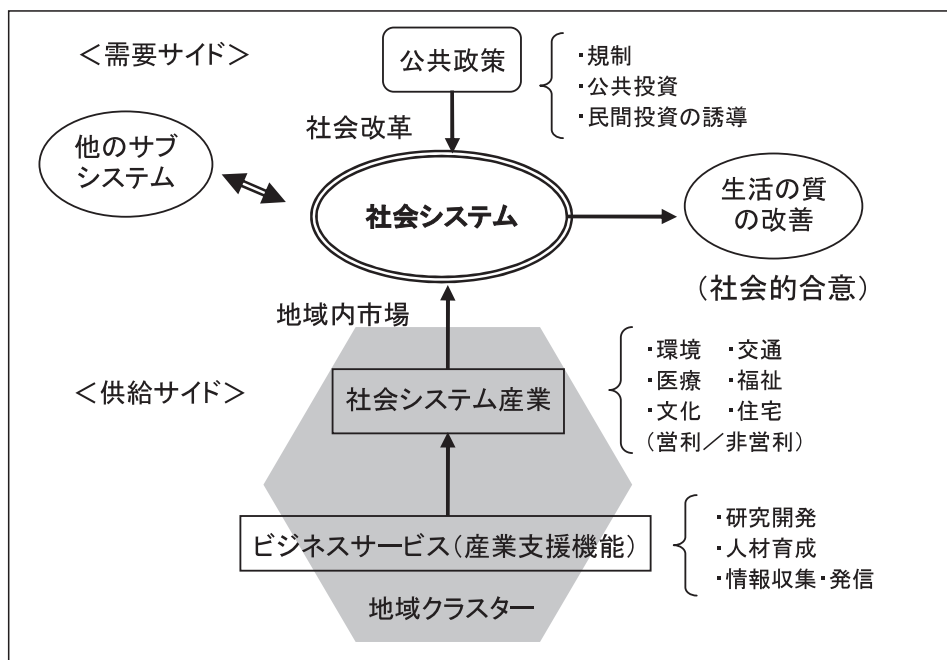
図1 知識労働市場形成型RIS



まず、もっともよく取り上げられるパターンが、知識労働市場形成型のRISである（図1参照）。アメリカのシリコンバレーや、シリコンバレー・モデルの「移植」に成功したとされるテキサス州オースティンなどが典型的なパターンである。アンカー企業、研究機関、ベンチャー企業等が柔軟で水平的な分業関係にあり、スピノフ・スピアウト起業が起きやすく、知識労働者が組織間を頻繁に異動する。個人主義だが助け合いのある人間関係が企業や社会の文化となっており、競争と協力のネットワークで累積的なイノベーションを実現する。地域の強みは、企業の立地よりも「人」、すなわち知識労働市場の存在にある。このRISは、人材の流動性が高いことが一つの条件であり、情報技術やバイオなど基礎研究レベルの革新が著しい産業領域に適している。

この場合の公共政策としては、企業誘致もあるが、もっとも重要な焦点は知識労働市場の形成にある。1つは人材支援機能の整備であり、ハード設備よりも、人的能力の形成や人的ネットワークを支援するソフトな公的・私的なサービス産業の裾野を広げることが課題となる。もう1つは、知識労働者層が住み暮らす場として地域に魅力を感じるための、環境・教育・福祉などの地域生活条件の充実である。企業は移転しても人は残り、そこで新たな仕事を創出するくらいの魅力ある地域の暮らしが、知識労働市場の形成を支える。

図2 社会システム改革型RIS



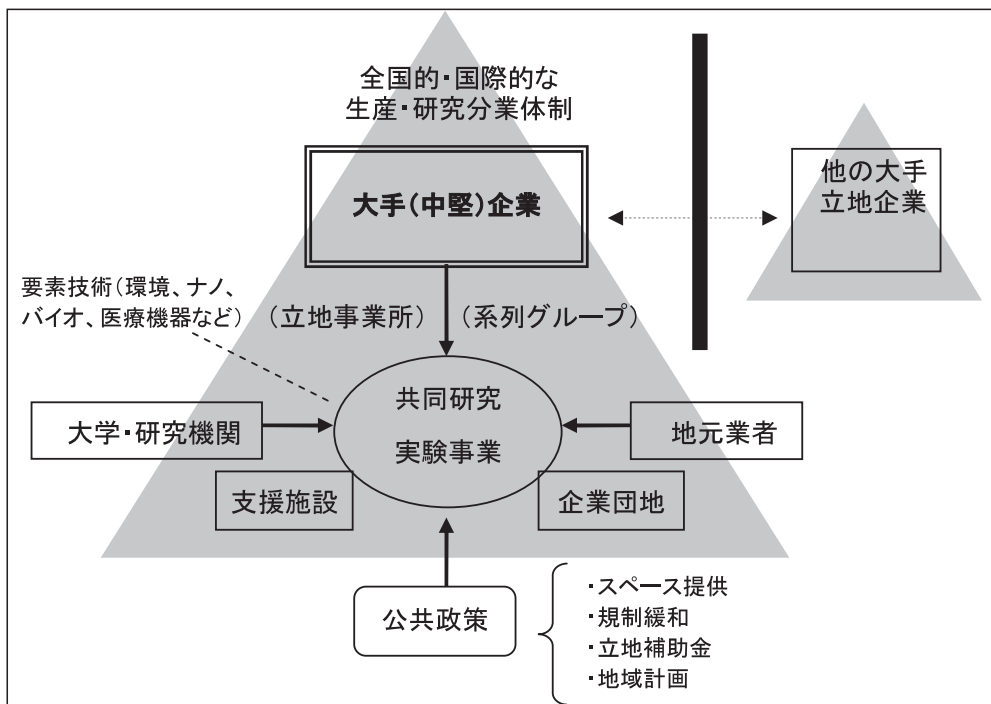
日本では、シリコンバレーなどがよく取り上げられるが、これだけが唯一のRISのパターンというわけではない。異なるパターンの1つとして、社会システム改革型のRISがある（図2参照）。経営学者のポーターが、環境規制が産業の競争力につながる可能性に言及しているが、いわば需要サイドからの産業クラスター政策である。出発点となるのは、社会運動や世論であり、これを受けて公共部門が社会システムを改革するための公共政策を実施する。例えば、自動車中心の交通システムから脱クルマ社会へ、あるいは、原発依存型エネルギーシステムから分散型エネルギ

一自治システムへ、といった社会システムの改革があり、そこにニーズをつかんだ地域産業が新しい事業を開拓して成長するというパターンである。米カリフォルニア州の低排ガス自動車規制－次世代交通産業プロジェクトや、ドイツ・フライブルクのソーラー産業などが典型例である。

行政の実施する公共政策は、特定領域の新しい需要を顕在化させる。例えば、自動車排ガス規制は低排ガス車の需要を呼び起こし、再生可能エネルギー買い取り制度は風力や太陽エネルギーへの投資を刺激する。公共建築物に関して省エネや太陽エネルギーの設置を求める入札基準を設ければ、低エネルギー建築や太陽光発電の需要が創出される。Fleet規制とって、一定台数以上の自動車を所有する事業者に対して低排ガス車基準を満たすように求めれば、民間投資を誘導して低排ガス車の市場を拡大する。

環境技術の開発に先行した企業は、公共的規制の存在によって当面の競争優位と市場シェアを獲得できる。他地域に模倣されるような先進的な政策であるほど、規制情報や地域内市場のユーザー情報に近い地元企業が有利な立場に立つ。もちろん地元企業にも対応できる技術力や経営力がなければならない。供給サイドの取組みとして、関連する技術分野の研究機関、基盤技術を擁する産業群、新規事業分野を開拓しようとする企業、社会的ビジネスの支援団体や資金提供者など、諸アクターの組織化が対応していなければならない。市場のシェアを奪われる立場の勢力からは、常に政策の翻意を求める圧力がかかるので、それに対抗する十分な科学的・技術的根拠、世論や議会の支持が必要になる。

図3 企業頂点型RIS



これらに対して、日本の地域の多くでは、3つ目の企業頂点型RISの構造になっている（図3参照）。基本的に工業化モデルの延長であるが、大手・中堅企業の全国的・国際的な生産・研究の垂直的分業体制が競争力の源泉であり、自社内またはグループ企業内での技術の摺り合わせで強みを発揮する。地域に立地する事業所は、こうした垂直的企業内分業の一端でしかない。行政サイドは、大手・中堅企業を中心にして、大学・研究機関の研究者や若干の地元業者を巻き込みながら、共同研究や実験事業を行おうとする。大手企業にとっては周辺的な研究事業であることがほとんどであるが、技術が有望であれば、自社の事業に積極的に組み込んでいく。日本ではこの共同研究事業をクラスターと呼んでいるが、これは地域的な産業集積ではなく、特定事業への協力・連携体制のことにすぎない。

自治体は、公共政策として、事業スペースを提供し、規制を緩和し、立地補助金をつけ、地域のためのプロジェクトであるという地域計画の枠組みを準備する。支援施設を設置したり、関連する分野の企業団地を整備したりする場合もある。しかしながら、このように徹底した企業支援の政策をとっても、最終的にプロジェクトが単発で終わり、他の立地企業とは無関係のまま、地域の産業連関として発展しない傾向がある。企業頂点型RISの枠組みでは、地域の生活の質とは関連せず、知識労働者も根づかない。地域への貢献は、企業の立地による雇用と税収というところにとどまる。

地域側は、産官学連携や大学発ベンチャーを地域に根づかせようと様々な努力をしているが、垂直的統合型の企業組織を前提としている限り、限界がある。シリコンバレー型のRISを目指そうにも、労働市場の流動化していない日本では難しさがある。社会システム改革型RISも、そのまま日本の地域に当てはめることはできないであろう。とはいえ、ポスト工業化の地域再生を企図するならば、企業頂点型RISの枠組みを根本から見直すことは必要であろう。次節以降では、日本の地域再生計画の実態から、地域計画自体が工業化時代の枠組みから転換できていない問題を明らかにする。

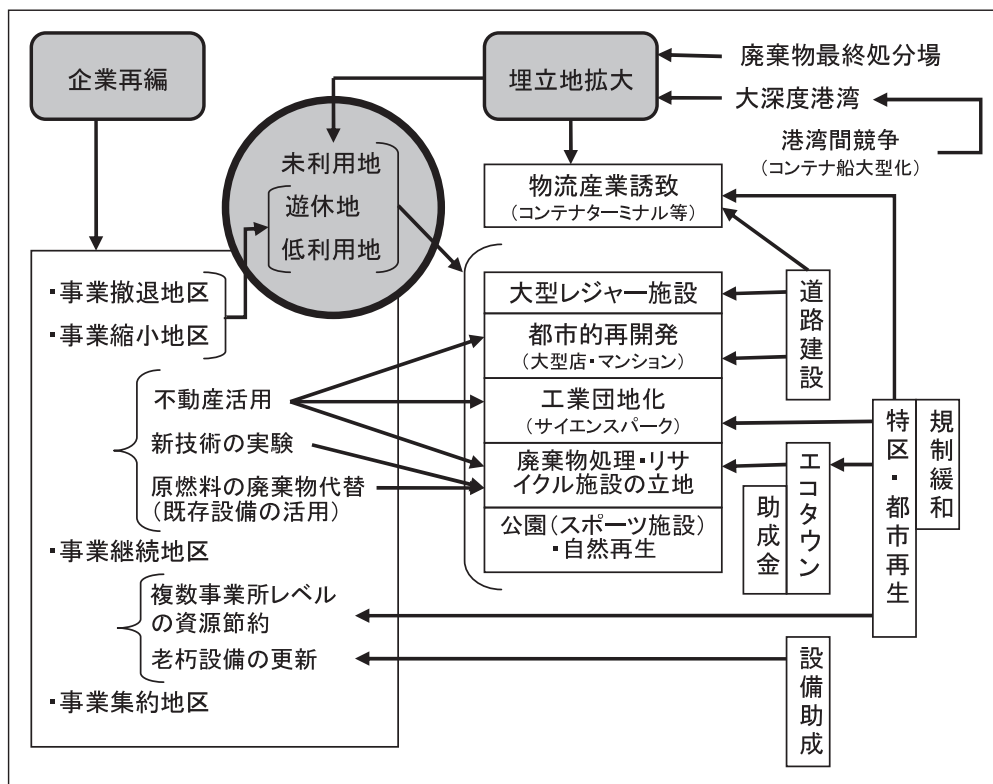
3. 日本における大都市圏臨海部再編

各地の地域再生計画を検討する前に、グローバル経済における日本経済の位置を確認しておこう。1990年代には製造業のリストラが進み、機械工業を中心にアジアレベルの企業内分業が進展した。国内には本社機能をはじめとする経済上部機能および高度な研究開発・試作機能が残り、日本経済は欧米と同じようにポスト工業化の段階に向かうかと思われた。ところが2000年代前半の日本経済の復活を支えたのは、むしろ工業の再生であった。自動車、電機、そして素材産業が復興し、日本は高付加価値工業製品の輸出基地として復活した。自動車や液晶などの先端技術開発生産工場いわゆるプロトタイプ生産機能の集結する中部経済圏や、アジア向け国内量産拠点となっている九州などを中心に、国内投資への回帰が言われるようになった。ポスト工業化といわれるが、日本経済は高度工業化の方向で生き残ろうとしているかに見える。

この現象は、高次工業機能で競争力を保持する日本経済の強みを示すと同時に、工業化の段階にとどまっている日本経済の弱さでもあるといえよう。米国では、ものづくりからソフトウェアへの流れがより鮮明で、金融、IT、バイオなどの活発なイノベーションが経済の競争力を支えている。欧州では、文化・芸術、デザイン、環境、福祉・医療、スポーツなどのブランド力で付加

価値を創出し、生活の質に裏づけられた豊かな経済を実現している。日本でもゲームやアニメーションが海外から高い評価を得るなど、一部ではポスト工業化の兆候が見られるが、大学・研究機関を組み込んだ研究開発ネットワーク（ナノ、バイオ、ライフサイエンスなど）では国際競争力は決して高くない。

図4 日本における臨海部再編の流れ



高度工業化でもものづくりが再生したといっても、その過程では従来の工業機能はかなり整理され、製造業に依存できなくなった地域も多い。いわば「取り残された」地域で、「地域再生」が課題となっている。日本の製造業とくに重化学工業は大都市圏臨海部地域に集中的に立地してきた。臨海工業地帯は日本でもっとも事業所が広い面積を占めてきた場所であり、したがって工業の再編によってもっとも大量の遊休地が発生し、地域開発の方向転換が積極的に検討されるべき地区でもある。日本における臨海部再編の流れを整理しておこう（図4参照）。

臨海部再編の動因となっているのは、企業再編と埋立地拡大による遊休地・低未利用地の発生である。企業再編によって全ての地域で遊休地等が生じているわけではない。企業ごとの事業所の立地再編によって、事業撤退地区、事業縮小地区、事業継続地区、事業集約地区に区別される（明瞭に区分けできるわけではなく、企業ごとに地域の位置づけは異なり、相互に重なり合う大まかな区別と理解されたい）。このうち遊休地等が発生して地域再生が課題となっているのは、事業撤退地区、事業縮小地区ということになる。

表1 高炉製鉄業の再編状況（2005年時点）

	事業集約地区	事業継続地区	事業縮小地区	事業撤退地区
新日本製鐵	君津3(研究センター) 名古屋2(技研)	大分2	八幡1(技研)* 室蘭1(技研)* 広畑(技研)*	堺* 釜石*
JFE	福山4*(製鋼研究) 水島3*(厚板研究)		千葉1*(薄板研究) 京浜1*(基礎研究)	
住友金属工業	鹿島2(製鋼研究)	和歌山2	尼崎(製品研究) 小倉*	
神戸製鋼	加古川2(技研)		神戸1*(基礎研究)	

注：数字は稼働中の高炉の数。カッコ内は主な研究機能。*印：エコタウン政策等との関連。

1980年代後半から90年代の臨海部再編の主役となった高炉製鉄業の再編に沿って見てみると（表1参照）、新日本製鐵は君津、名古屋に事業集約し、大分を量産拠点として残す一方、八幡、室蘭、広畑では高炉を減らして事業縮小し、堺、釜石では高炉製鉄から完全に撤退した（鋼材など一部生産機能のみ継続）。NKKと川崎製鐵が合併したJFEは、主力を福山、水島の西日本製鐵所に集約し、京浜、千葉の東日本製鐵所では研究開発機能を中心にして高炉一基ずつを残すのみの体制に縮小した。高炉が縮減された地区では、製鉄業のリストラが臨海部再編の引き金となり、後述するように、企業の事業編成と関わりながらエコタウン等の公共政策と連動する形となっている。高炉製鉄業の他にも、非鉄金属製錬業、石油精製・石油化学、造船、自動車などの事業所再編によって、多くの遊休地・低利用地が発生している。

臨海部再編のもう一つの動因は埋立地の拡大である。用地が不足しているために埋立てが行われているのではなく、廃棄物や浚渫土砂等の処分という供給側の理由から埋立てが続けられている。とくに近年、コンテナ船の大型化に伴って港湾間競争が激しくなり、大型船の入荷できる港に貨物が集中するとして、各港で港湾の大深度化とコンテナターミナルの造成に多額の費用がかけられている。この際に発生する大量の浚渫土砂の行き場として、利用目的が定まらないまま埋立て事業が実施され、広大な未利用地を発生させている。

埋立地の利用方針として、大深度港湾を活用した物流産業の誘致を掲げている地域が多い。しかし、大型船は特定の港湾に集中するので、全ての大深度港湾に満遍なく需要が行き渡るわけではない。個々の港湾はそれぞれ勝ち組になる予測を立てているが、全国的に見ると港湾過剰の様相を呈している。したがって物流産業の立地自体が不明瞭な状況にあるが、たとえ新規に物流産業が立地したとしても、単に一時保管の倉庫やトラック基地など低付加価値な施設が立ち並ぶだけに終わる可能性が高い。

企業の再編と埋立地拡大によって生じた遊休地・低未利用地の活用は、地権者である企業の事

業編成と深く関わっている。まず、最初に企画されたのは、広い用地を使った臨海型大型レジャー施設の開発であったが、これは一部の成功例を除き、採算性が悪く、ほとんどうまくいっていない（赤字がたまり売却された北九州のスペースワールド、閉鎖されたワイルドブルーヨコハマ、事業化できずに終わった川崎の手塚治虫ワールドなど）。

次に、比較的内陸の都市部に近い利便な土地は、大型店やマンションなどの都市的再開発に利用されている。土地所有者である企業が、鉄鋼や非鉄金属などの業種で、都市開発セクションまでを企業グループに抱えている場合は、こうした都市再開発に向かいやすい。元は工業用地であったため環境対策には十分慎重な対応が必要なはずであるが、杜撰な管理のために土壤汚染が発覚する事例も後を絶たない。

遊休地が操業中の工場に囲まれ都市再開発が容易でない場合や、土地所有者の企業が不動産開発部署を持たない場合は、単に他企業や行政に土地を売却したり、自社所有地のまま土地を貸し出したりして工業団地化されている。大都市圏では、自社の研究棟を核にしてサイエンスパークとして不動産を活用する事例も見られる。都市部に比べて立地条件の悪い臨海部の工業団地に立地する企業といえば、都市部では嫌がられるような汚染リスクの高い産業であることが多い。より不便な海側の土地で特に多いのが、廃棄物処理・リサイクル施設の立地である。

廃棄物処理・リサイクル施設の立地には、やはり再編過程にある企業の事業部門単位の利害が関わっている。仕事の減った素材系の下請け業者が親企業に組織されてリサイクルに事業転換したり、親企業の環境管理部門が独自展開してリサイクル事業を進めたりしている。鉄鋼業のようにエンジニアリング部門を抱える企業であれば、廃棄物処理・リサイクル事業は自社の新型焼却炉やガス化溶融炉の恰好のデモンストレーションとなる。また石油化学、鉄鋼、非鉄などの素材産業は、事業再編で周辺の事業所から原燃料を入手できなくなったり、割高になった原燃料費を節約したりするために、廃棄物資源を原燃料として代替して、リサイクル事業で既存設備や遊休地を活用している。

最後に、残された場所、他の土地利用が見込めないような土地では、公園の整備や自然再生実験が行われている。マンション開発や企業の研究所の近くで公園やスポーツ施設が整備されると（公共事業として行われる場合もある）、不動産価値が上昇し、土地所有者にとっての利益となる。一方、海側に突き出ている、もっともアクセスが不便な場所が、自然再生の実験事業に利用されている。これは住民にとって身近な自然にはなりえず、自然海岸を埋め立てた土地で再生する森や干潟がはたして「自然」と呼べるのか、という本質的な疑問が残る。

一方、事業継続地区に位置づけられた事業所、とくに汎用品を扱う事業所では、既存設備を最大限に活用しつつ、コストを削減して競争力を保つことが至上命題である。歴史の古い事業所では狭隘な敷地内で老朽化した設備を更新したり、最小のコストで施設管理・防災対策等を行って生産効率を上げることが課題となっている。すでに事業所単位・企業単位のコスト削減は限界であり、系列を超えて、地区に立地する複数事業所を横断するコスト削減を展望する段階に入っている。石油精製・石油化学業界では、旧通産省～経産省の主導でコンビナート・ルネッサンス構想が提起され、設備の共同運用や製品・原材料等の融通によって製油所間および石油化学コンビナートの高度効率化を実現するための実験事業が各地で進められている。鉄鋼業が中心となって、未利用廃熱の有効利用や資源データベースの作成など地区全体でのエネルギー・資源効率化を行

うための研究も行われている。これに対して、同じ事業継続地区や事業集約地区でも、ファインケミカルや高級薄版など高付加価値な素材製品を製造・開発する戦略的拠点工場では、事業所横断的なコスト削減策はそれほど問題になっていない。

こうした企業主導の臨海部再編は、しかしながら企業個別の事業としてだけでは進みにくく、行政とくに自治体行政の支援を必要とする。特定企業の利害を含みつつも、公共政策を含む「地域再生」計画として展開してくることになる。臨海部再編のために行政が行っている支援政策は大きく分けて3つある。第1に、工業専用地区であった臨海部は、環境が劣悪で旅客アクセスが悪い。都市的再開発を行うにしても、物流産業を誘致するにしても、新たな幹線道路等のインフラ整備が必要であり、地域再生計画の名目で大規模な公共事業が展開されている。第2に、工業専用地区で従来とは異なる事業を行うために、様々な規制の枠組みが制約となってくる。自治体は企業と相談をして特区や都市再生指定のための計画を立て、国に規制緩和の特例事項を申請する。第3に、自治体の主要な関心事は固定資産税であり、自治体は臨海部で事業や施設を継続してもらうために、様々な助成制度を整備し活用している。廃棄物処理・リサイクル事業に関しては、エコタウン事業に指定されることで、設備費の51%補助を受けられた（現在は廃止）。

以上のように、日本の臨海部再編は、事業所の立地再編によって大量の遊休地等が発生しているにも関わらず、臨海部という本来もっともアメニティ豊かな地区を都市生活の魅力に活用することがほとんどできずに、むしろ殺風景な人工海岸を一層拡張し、物流倉庫や廃棄物処理施設などの低付加価値な事業を集めて海側を埋め尽くすという方向にある。これは日本の臨海部再編の全般的な傾向であるが、地域ごとにはそれぞれの特徴や違いがある。次に代表的な大都市圏臨海部の再生計画を比較・検討しよう。

4. 各地の臨海部再生計画

(1) 千葉市・蘇我臨海部の再生計画 [企業計画全面支援型]

千葉市蘇我地区に約870haの敷地を擁してきた旧川崎製鉄は、6溶鋳炉を2炉に再編し、海側埋立地の西工場に生産集約をはかってきたが、JFEへの統合を受けてさらに第5高炉を休止し、西工場の第6高炉を残すのみとなった。これに伴い、陸寄りの東工場では、溶鋳炉、コークス炉、焼結、製鋼、圧延等の工場を休止し、製鉄所内約312haが遊休地となった。旧川崎製鉄が1994年から工場跡地利用の専門チームを設けて都市再開発を構想しはじめたことに連動して、千葉市も蘇我地区の再開発計画を検討し、1996年に「蘇我臨海部開発整備基本構想」を発表、2001年に「蘇我特定地区（約227ヘクタール）」の整備計画を決定した。技術研究所本部や圧延工場など操業を続ける製鉄所の機能を残しつつ、JR蘇我駅周辺から地区西側の水際線までを商業開発軸とし、公共事業でスポーツ公園を整備し、新駅や南北幹線道路の整備によって交通アクセスを改善するというように、官民一体で製鉄所遊休地の利用転換をはかる開発方式となっている。

この計画に基づき、JFE東工場の北東部（地権者はJFE）は、イトーヨーカ堂や島忠ホームズなどが立地する商業地として開発され、JR蘇我駅近くでは、JFE都市開発のオール電化マンションが建設されている。南東のパークゾーンでは、工業専用地域指定のまま、千葉市が事業主体となり、総事業費431億円（国145億円、市286億円）をかけて、サッカー場、陸上競技場、テニスコートなどを含む総合スポーツ公園（46ha）を2015年までに整備する計画である。土地はJFEか

ら無償で供与されるが、アスベスト処理を含む工場群の解体除去事業は千葉市側の費用負担（5億4千万円）で行われる。この公園は、JFEの西工場・東工場や東京電力火力発電所によって囲まれており、海辺の眺望を堪能できるような空間ではない。公園の整備によって、隣接する居住系開発地区の不動産価値が高まることが期待される。また、南西のJFE所有地約40haは、環境技術の実証研究エリアや、JFEのガス化溶融プラントやメタン発酵ガス化施設などリサイクル事業の立地する「蘇我エコロジーパーク」として整備されている。

（2）堺北臨海部の再生計画 [企画倒れ型]

大阪府の堺・泉北臨海工業地帯では、1987年に新日本製鐵が堺製鉄所の高炉廃棄を決定。堺製鉄所にコークスを供給していた大阪ガス堺製造所も89年に操業を停止、設備を撤去し、新日鐵の工場拡張予定だった埋立地とあわせて277haの遊休地・未利用地が発生した。加えて2004年には、容量3117万m³に及ぶ産業廃棄物埋立事業が終了し、約290haの未利用地の活用が課題となってきた。大阪湾ベイエリア開発整備のモデル地区となるべく、1993年、堺市、大阪府、新日鐵、大阪ガス、関西電力らで構成される堺北エリア開発整備協議会が設立された。世界都市・大阪の玄関口となるべく、「国際的な大規模集客施設や文化交流・研究開発施設」の立地をはかり、「ウォーターフロントの魅力を活かした多機能複合型国際都市」をめざすとされた。民間の事業主体が中核施設を整備し、これを税制上の特例措置や無利子融資、公共施設や交通基盤の整備等で支援していく予定であった。

しかし、当初計画された国際的な大型中核施設の立地は実現していない。国際級スタジアムが立地予定だった場所は、堺市によって15.8haの緑地広場に整備された。国際マリーナ・コンプレックスは開設できなかったが、釣りやクルージング向けの小規模マリーナが2004年にオープンした。医療研究センターが計画されていた地区では、2004年に新日鐵が約40ha分の跡地利用計画を発表し、家具・ホームセンターや、映画、温浴施設、ゲーム施設、大型家電量販店などが入居するショッピングモールが立地することとなった。

沖合の廃棄物埋立地では、約100haの区域を自然再生の実験地とする「共生の森」構想が大阪府農林水産部と国土交通省によって進められている。野鳥が飛来する森、湿地、草地、池などの「ビオトープエリア」を形成するとして、2003年に検討委員会が設置された。残りのエリアの一部ではリサイクル事業の立地が決まっている。

（3）北九州臨海部（響灘）の再生計画 [積極リスク引き受け型]

かつて11基もの高炉があり日本の粗鋼生産の6割を担ってきた新日鐵八幡製鉄所であるが、八幡地区の高炉は全廃され、戸畑の高炉も1基になった。これに伴い、若松地区の焼結工場など高炉関連設備が整理され、270ha余りの遊休地が発生した。さらに響灘地区では、将来の産業用地需要を見込んで埋め立てた千数百haが未利用状態にある。

北九州市は、新たな産業振興策として「静脈産業」の立地促進のための勉強会を1992年から開始し、1997年にエコタウン事業の最初の地域指定を受けた。「響リサイクル団地」と「実証研究エリア」は焼結工場跡地他を活用したもので、都市部では住民の同意を得にくい廃棄物処理関係の実験施設等が敷地を求めて、数十の施設が立地している。2000年には旧厚生省から北九州エコ

タウン内へのPCB処理施設（九州・四国・中国地方対応）の立地要請があり、市は計140回以上、参加延べ人数4500人に及ぶ市民説明会を実施して受け入れを進めた。PCB処理施設の建設は新日鐵が受注し、PCB廃棄物の処理済油や鉄容器を八幡製鐵所で再利用する。2005年には、新日鐵、三井物産、九州電力の出資によって、ガス化溶融炉と高効率廃棄物ボイラー発電を組み合わせた「複合中核施設」が建設され、団地企業のリサイクル後の残渣と自動車シュレッダーダスト等の産業廃棄物を処理している。行政による地域住民に対する安全性の説明等を含む環境対策関連の手厚い企業立地サポートが、他の地域にはない強みだとされる。

北九州ではまた、日本海側で最大水深の港湾と響灘コンテナターミナルを建設し、埠頭用地180ha、港湾関連用地316haの埋立事業を進めている。大型船舶化が進む国際コンテナ貨物に対応し、環黄海圏のハブ港湾（中継拠点）をめざすとしている。背後には広大な未利用地問題があり、響灘地区では、新日鐵、旭硝子、電源開発、九州工業（三井アルミニウム工業の海面埋立事業を引き継いだ三井物産系列会社）等が保有する493haの未利用地の先行きが立っていない。響灘開発やエコタウンに対しては、中小工場の多い若松区の住民などを中心に、PCB処理施設の安全管理や、響灘産廃埋立事業の環境汚染を問題視する運動がある。2005年には、響灘の産廃埋立地に大量のシュレッダーダストが投棄されたとして、ひびき灘開発が捜査を受けた。

（4）四日市臨海部の再生計画 [立地継続要望型]

四日市の臨海工業地帯は3つの石油化学コンビナートから形成されてきた。三菱油化と三菱化成の合併を受けて、2001年に三菱化学のエチレンセンターが休止された。三菱化学以外では四日市は事業継続地区であり、企業の遊休地はそれほど多くはない。

1989年段階で四日市市の法人市民税104億円のうち41億円が臨海部コンビナート企業からの税収であったが、2001年には11億円に落ち込んだ。四日市市は、2000年に「四日市市企業立地促進条例」を制定し、新設に加え増設の場合でも、固定資産総額・都市計画税額の1/2相当額を交付する制度を整えた（3年間）。四日市市と三重県は、市内立地企業10社（後に14社）等呼びかけて、2001年、四日市臨海部工業地帯再生プログラム検討会を発足させた。この検討会の意見交換から、臨海部企業の個別具体的な規制緩和の要望が集約され、2003年の構造改革特区第1号認定「技術集積活用型産業再生特区」につながった。特区の内容は、①石油コンビナート法レイアウト規制の緩和、②関税法規制の特例措置による港湾利用の促進、③燃料電池産業集積促進のための電気事業法特例である。

エチレンセンターとともにポリエチレン、ポリプロピレンなど中間化学製品の製造も休止した三菱化学四日市事業所構内には、虫食い状に34.8haの遊休地が発生した。三菱化学は、構内余剰地を工業団地化するため企業誘致活動を行っている。このうち内陸飛び地の川尻地区に、OA機器リサイクル、家電リサイクルなどの環境・エネルギー関連企業の立地が決まり、2005年にエコタウンとして承認された。

四日市の霞ヶ浦北埠頭では、水深14mの国際海上コンテナターミナルを造成中であり（2014年完成予定）、霞ヶ浦地区全体で約390haの埋立地の利用が課題となる。四日市港管理組合は、トラック物流をスムーズにするため約5kmの臨港バイパス道路の建設計画を進めている。これに対して、四日市臨海部にわずかに残る貴重な干潟環境を破壊するとして、住民らが建設反対運動を

起こしている。

以上のように、各地の臨海部再生計画は、企業の再編動向と自治体の対応の仕方ですべて性格が異なるが、概ね以下の点で共通の問題点がある。第1に、再生計画が産業支援とくに遊休地を発生させた企業の地権者利害を支援する内容を中心としている。臨海部を生活空間あるいはアメニティ空間として再生する視点や、新しい都市型の産業システムを構築する視点は弱い。第2に、土地利用の需要が見込めないまま埋立てを行い、あるいはいまだに埋立てが継続しており、地域によっては今後も未利用地等の発生が予測される。第3に、遊休地等を何らかの土地利用で埋めようとする結果、立地条件の悪い臨海部は廃棄物処理・リサイクル施設など市街地に立地できないリスク施設の集約地になっており、リスクがリスクを呼ぶ構造となり、臨海部が長期にわたって人々の日常生活から隔離された空間として固定化する傾向がある。第4に、他に使い道がないゆえに一部で公園整備や自然再生が始まっているが、それは誰のために行われているのか。周囲が工場で覆われていたり、市街地から隔離されたりしている場合に、はたして生活者にとって利用価値のある環境になっているのかという問題がある。次に京浜臨海部の再生計画を検討する。

5. 京浜臨海部の再生計画

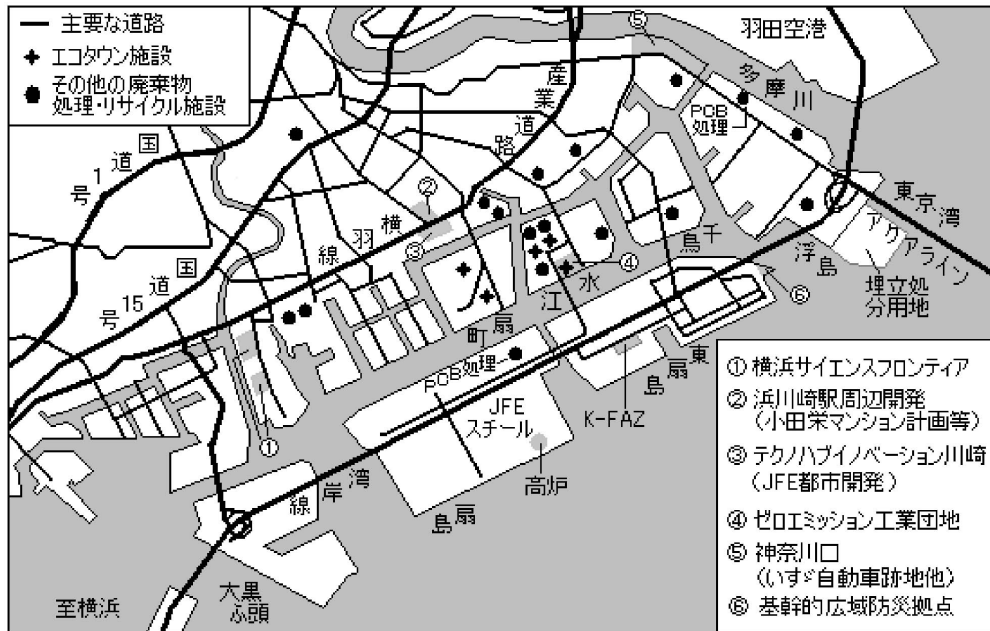
京浜臨海部の再生計画の特徴を一言でいうならば、「五月雨プロジェクト型」である。他の地域と比較して、企業が細かく広範囲に立地しており、そのために遊休地等が散発的に発生する。そのたびに、遊休地・低未利用地を利用した拠点地区整備による産業振興が打ち出され、地域再生の方向性が提起されるが、実現できたかできなかったかわからないうちに、また別の地区で拠点プロジェクトが提起されるというように、五月雨式に降れば止みまた降るような形で再編が続いている（図5参照）。

京浜臨海部約4300haでは、旧NKK京浜製鉄所（現JFE東日本製鉄所）が、1989年から高炉1基体制となり、94年には4500人の雇用削減を含むリストラ計画が発表された。1990年代後半になると、旧三菱石油、東芝、いすゞ自動車等からも縮小・撤退の計画が提示された。利用転換予定地は1999年には21社320haと見込まれた。1996年に川崎市の川崎臨海部再編整備の基本方針、1997年に横浜市の京浜臨海部再編整備マスタープラン、神奈川県京浜臨海部再編整備基本構想が相次いで策定された。横浜市のマスタープランでは、鶴見区末広地区の研究開発拠点が重視された。川崎臨海部再編整備の基本方針では、新産業拠点（南渡田）、集客・交流拠点（塩浜）、国際貿易・物流拠点（東扇島）、スポーツ・文化・レクリエーション拠点（浮島）という4つの拠点地区を設定し、それらを、川崎縦貫道路と東海道貨物線支線の旅客線化によって結びつける計画であった。

最初に拠点プロジェクトが進められたのは、東扇島や浮島の埋立地である。東扇島地先埋立事業は1990年、浮島地先埋立事業（第I期）は95年に竣工した。加えて、東京湾岸道路（94年開通）、東京湾横断道路（97年開通）、東扇島シビル・ポート・アイランドの大型船舶用バース（98年完成）などの道路・港湾施設が完成し、これらの有効活用を地方行政として迫られたことが背景にある。川崎市は、1994年より東扇島で第3セクター方式により川崎港コンテナターミナル（KCT）

およびK-FAZ（輸入促進基盤施設）事業を行ってきたが、コンテナ貨物量や流通加工施設の利用が伸び悩んで累積赤字を拡大したため、市が損失補填してKCTを破産処理し、FAZについては規模縮小し陸上交通路からの搬送品加工を中心に事業継続させることを2004年に決定した。東京港と横浜港に挟まれた川崎港を、港湾物流の拠点とする戦略に無理があったことが露呈した。

図5 京浜臨海部再編整備図



出典：寺西俊一・西村幸夫編『地域再生の環境学』東京大学出版会、2006年、181ページ

浮島の開発は、東海道貨物線旅客線化の計画と連動する予定であった。旅客線化を実現すれば、臨海部の立地事業所にとって遊休地の土地増価を期待できる。ところが、朝夕の通勤客（工場労働者）以外に乗客を計算できないため、JRグループは旅客線化に及び腰であった。そこで、浮島にレクリエーション施設があれば、日中の利用者が計算でき、旅客線化が可能となるという寸法である。しかし、浮島では、1994～98年に国際サッカー場建設計画が検討されたが凍結。1998～2002年には手塚治虫ワールドが検討されたが事業化を見込めず建設を断念した。

広域幹線道路・羽田空港などの交通基盤が単なる通過交通に終わり、川崎の地域発展のための構造を持っていないことは川崎市の懸案事項であった。このため、広域交通を地域へ誘導するための交通プロジェクトが必要であるとして、塩浜操車場跡地を利用した複合交通ターミナルの整備などが1990年代前半には提起されたが、計画は具体化しなかった。貨物線旅客化は、2000年の運輸政策審議会の答申で「今後整備を検討すべき路線」に位置づけられたものの、事業性の問題から結局実現には至っていない。川崎縦貫道路第Ⅰ期計画は、縦貫道が自動車交通量を増やし大気汚染を悪化させるのではないかと地元住民の懸念に配慮して、一部地下化・掘割化の道路設計が取り入れられたために、大幅に費用がかさんだ。第Ⅱ期計画の用途は立っていない。

京浜臨海部の再編は、当初の基本方針にはなかつたところから展開していく。旧NKKで廃プラ

高炉一貫リサイクルシステムが開発されたのが1996年であった。この技術を核にして、1997年、川崎区の産業道路以南の臨海部全ての地区がエコタウン地域として通産省から指定を受けた。エコタウンの拠点として、水江町の旧NKK子会社の倉庫跡地を環境事業団が買い上げ（土地造成工事は旧NKKが負担）、地区全体の排出物・廃棄物ゼロをめざす実験的モデル工業団地を造成した（運用面積7.7ha）。

川崎市経済局は1998年、エコタウンの実現のために「川崎市環境保全型まちづくり基本構想」を策定した。2005年までに、JFEの容器包装プラスチックの高炉原料化リサイクル施設や、昭和電工の廃プラアンモニア原料化施設、PET to PETリサイクルのペトリバース（株）（新日本石油製油所跡地に立地）など5つのリサイクル事業が川崎臨海部でエコタウン補助を受けた（補助額累計125.7億円）。ゼロエミッション工業団地には難再生古紙リサイクル事業のコアレックス・グループなどが立地し、2002年から操業している。また、水江の日立造船所跡地には建設系産業廃棄物リサイクル施設が、浮島のライオン工場跡地にも建設系産業廃棄物の中間処理施設が立地することが決まっている（表2参照）。

さらに、東京電力が扇島で、東芝も浮島で、PCB絶縁油の分解・再資源化施設を設置している。また、公共の産廃処理施設であるかながわクリーンセンター等に加え、中小の産業廃棄物業者が産業道路付近の低未利用地に立地している。図5を見ると、これらの施設が、住民から隔絶された臨海部工業地域に集中していることがわかる。企業の占有地域で行う事業に対して、住民の関心は相対的に大きくなく、危険な物質を扱う事業でも比較的立地しやすい状況になっている。この結果、京浜臨海部は、日本で最大級のリサイクル・処理機能の集積拠点（迷惑施設の溜り場）として再編されている。危険物質を取り扱う大規模施設の付近には、リスク管理の観点から住宅や集客施設を置くわけにはいかない。実際にリスク発覚の事件も起きている。2005年2月、ゼロエミッション工業団地の三栄レギュレーターは環境基準を超える汚水を排出したとの疑いで川崎海上保安署から捜索された。2005年10月には「かながわクリーンセンター」の排ガスが、法定排出基準の1.4～8.5倍の濃度のダイオキシン類を排出していたことが発覚した。

2001年、川崎市総合企画局臨海部再編整備推進室と旧NKK環境・エネルギー創造研究所がリーダーシップを取り、川崎臨海部の再生を検討する企業横断的な地域組織として、大企業18社が参加する川崎臨海部再生リエゾン研究会が立ち上げられた。2003年には、「サイエンスシティ川崎戦略会議提言」、および、リエゾン研究会が提言した「川崎臨海部再生プログラム」において、臨海部の将来像を「環境テクノ・シティ」として、環境科学系の高度研究開発機能と工場間の資源循環ネットワークを軸にした「環境・新エネルギー産業クラスター」をめざすとされた。これを受けて、JFE環境・エネルギー創造研究所が母体となったNPO法人「産業・環境創造リエゾンセンター」が中心となり、臨海部で発生する未利用エネルギーの有効活用策の研究や、京浜臨海部50社の資源循環データベース作成作業などを行っている。

これは京浜臨海部では初めてと目していい立地企業横断的な取組みであるが、諸企業が目的や戦略を共有できているかといえば、必ずしもそうではない。例えば、JFEと昭和電工はともに川崎臨海部でエコタウン事業に参加するが、それぞれ異なる企業利害で関わっている。JFEの場合は、主力を西日本に集約し、国際競争力を左右する薄板製品の開発本拠を千葉地区に置く一方、京浜地区では、エンジニアリング技術や制御・解析、バイオ、環境など多様な周辺技術・基礎技

表2 京浜臨海部における主要なリサイクル事業

事業	事業主体	立地(面積)	処理能力	事業費	うち補助	稼働年
ゼロ・エミッション工業団地	環境事業団	水江(77464 m ²)	17社+川崎エコタウン会館	125億円	1億円(川崎市)	2002
容器包装プラスチックの高炉原料化施設	JFE	水江	最大4万t/年	28億円	13.8億円	2000
廃プラ製コンクリート用型枠パネル製造施設	JFE	水江(4300 m ²)	廃プラ処理量2万t/年	26億円	13.13億円	2002
廃プラアンモニア原料化施設	昭和電工	扇町(13500 m ²)	廃プラ処理量6万5千t/年	74億円	37.37億円	2003
難再生古紙リサイクル施設	コアレックス(信栄製紙)	水江・ZE団地	古紙処理量7~8万/年	106億円	21億円	2002
ペット to ペットリサイクル施設	ベトリバース(アイエス・新日本石油他出資)	扇町(約5万m ²)製油所跡地	使用済みペットボトル27500t/年	80億円	40.4億円	2003
産業廃棄物プラスチックの高炉原料化事業	JFE	扇島	当初3万~現在5万t/年			1996
使用済み家電製品リサイクル	JFEアーバンリサイクル	水江	家電処理台数40万台/年	(資本金3億円)		2001
塩化ビニルの高炉リサイクル	JFE	水江	1000t/年		NEDO助成	1998
缶・ペットボトル資源化処理(圧縮・梱包)	JFE環境	水江(12500 m ²)	川崎市北部の受託分:缶4千t/年、ペットボトル1500t/年	10億円		2003
シュレッダーダスト処理システム	JFE	水江	1200t/年		NEDO助成	2000
蛍光灯水銀回収リサイクル	JFE環境	鶴見(3500 m ²)	5000t/年	3億円		2000
使用済みペットボトルの再生フレーク化	JFE環境	鶴見	1万t=約2億本/年	約14億円		2002
下水汚泥のセメント原料化	デイ・シイ	浅野町	14t/日			1999
石膏ボードのセメント原料化	デイ・シイ	浅野町	15万t/年			1999
建設汚泥リサイクル	デイ・シイ	扇町(三井埠頭内)	約5万m ³ /年			2002
廃プラのセメント焼成燃料化	デイ・シイ	浅野町	15000t/年			2004
TEPCO川崎リサイクルセンター(PCB絶縁油の分解・再資源化施設)	東京電力	扇島(31,700 m ²)	(1期)PCB混入絶縁油約6.6kl/日(2期)変圧器等約140t/日			1期2002 2期2003
PCB絶縁油の分解・再資源化施設	東芝	浮島町(255 m ²)	2.3kg/日	約2億円		2001
土壌浄化プラント	清水建設	扇町(5000 m ²)	12万t/年	6億円		2002
NSリサイクルセンター(産業廃棄物焼却)	日本整油	扇町(4982 m ²)	焼却炉220t/日、灰溶融炉27t/日			2005
建設系産業廃棄物リサイクル	鹿島道路・日本道路	水江(34335 m ²)日立造船所跡地	コンクリート廃材処理2640t/日			2006
建設系等産業廃棄物の中間処理	タケエイ	浮島(41090 m ²)ライオン工場跡地	2718t/日			2006
かながわクリーンセンター	(財)かながわ廃棄物処理事業団	千鳥町(24507 m ²)	横浜市・川崎市の産廃210t/日、発電4800kw		川崎市約15億円	2001
南部リサイクルセンター(破碎・圧縮・梱包まで)	川崎市営	夜光	空き缶20t/日、空き瓶45t/日、ペットボトル7.5t/日	13.6億円	13.6億円	1998
浮島処理センター(NKK型式のごみ焼却・発電施設)	川崎市営	浮島(約6万m ²)	900t/日、発電12万5千kw 粗大ゴミ処理50t/日	400億円 31億円	400億円 31億円	1995

資料：佐無田(2003)、浅妻(2004)、川崎市資料他をもとに作成

術の研究を行い、次世代型製鉄所を模索する実験地区に位置づけている。2000年の中期計画では「環境ソリューション事業」を柱の一つに据え、グループ全体の環境ビジネスの売上高を2割に拡大するとしていた。このため、積極的に京浜臨海部再編の議論をリードして、地区の資源・エネルギーネットワークを推進したいという立場にあった(ただし2000年度中盤からは中国の鉄鋼需要増によってJFEは史上空前の営業利益を上げ、環境ソリューション事業は後塵に隠れてしまったようである)。

これに対して昭和電工の場合は、主力5事業部門のうち化学製品の開発・製造拠点を川崎に置くが、全売上における化学品の割合は11.1%と高くはない。川崎工場では、主要品目であるアンモニアの国際競争力維持のため、低価格のエネルギー・原料の確保が課題であった。アンモニア原料のオフガス供給元であった石油精製企業との契約が2002年に切れるため、新しい原料供給源

として、ガス化溶融炉を建設し、廉価で安定供給が見込める廃プラからアンモニア原料の水素、窒素を取り出す計画を選択した。時期的に政府の都市再生プロジェクトと重なっていたため、川崎市を通じて申請を行い、エコタウン事業として施設建設費の50%補助を受けた。昭和電工の場合は、JFEのような事業フロンティア戦略ではなく、どちらかといえば生産現場機能の維持に目的があり、リエゾンセンターにも参加していない。臨海部の企業横断的な連携が容易でないことが、ここからもわかる。

さて、エコタウンとはまた違うルートで、京浜臨海部の拠点プロジェクトは進められている。横浜市経済局は、鶴見区末広地区の東京ガスや旧NKKから土地約160haを取得し、2000年に「横浜サイエンスフロンティア」を開設した。理化学研究所のゲノム科学総合研究センターと横浜市立大学の連携大学院を核に、旧NKKの工場設備を利用した実験棟などが立地する。

2002年、神奈川県は地震防災フロンティア研究センターおよび国際レスキューシステム研究機構を川崎市の南渡田地区に誘致した。災害救助ロボットなどの研究開発空間として、低利用状態にあった南渡田の旧日本鋼管体育館を内装改良して、「川崎ラボラトリー」として整備した。既存施設の機能転換に資産活用の可能性をみだしたJFE都市開発は、約9haのJFE敷地内における既存研究施設群を活用してリサーチパークへの転換を進めるプロジェクト（テクノハブイノベーション川崎）を行っている。13の建物に、実験系の企業を中心に、防災・ロボット、情報、バイオ、ナノ、環境、福祉など幅広い領域の45の外部企業が入居している。環境・エネルギーなど特定産業の集積が企図されているわけではなく、JFE都市開発の利害を反映して、どちらかといえば資産活用の課題が先行している。

2005年頃から、臨海部の拠点プロジェクトはまた別個の新しい動きを始めた。神奈川県と川崎市は、いすゞ自動車跡地（東半分はヨドバシカメラが取得して関東圏向け大規模物流センターを建設中）を中心とする殿町・大師河原地域を、羽田空港の国際化を見越して「神奈川口」として交通基盤整備し、物流・居住・業務・研究開発の複合地域として再開発する計画である。地元自治体としては、羽田空港の再拡張に資金分担を要請されているため、何らか地域に対する波及効果を導出したいわけであるが、アクセス条件が悪く交通需要の見込みにくい地区であるため、事業化には困難が予想される。

以上のように、京浜臨海部では、多様な企業利害と多様な政策主体が錯綜して、拠点プロジェクトが散発的・五月雨的に出ては消えていく繰り返して再編が進んでいる。その結果、立地条件を改善するはずの交通プロジェクトは結局実現の見通しが立たず、「拠点」どころか個々のプロジェクトが分散的で、遊休地のほとんどは実際のところ、都市部に嫌われるリスク施設か低付加価値の物流産業（積み下ろしの倉庫かトラック基地）の立地で埋められている状況にある。

もう一つ、気になる問題がある。京浜地域では、工場から研究開発機能に転換される動きが始まって30年近くが経過したにも関わらず、この間に、国際的な競争力の源泉となるような地域的な知識労働市場が形成されていない。川崎市は、自市の専門的・技術的職業従事者率の高いことを誇っているが、表3を見ると、川崎市に住む専門的・技術的職業従事者のうち自市内で働いている人は4割に過ぎない。市内に住む専門的・技術的職業従事者の59%は他市で従業し、市内で従業する専門的・技術的職業従事者の52%は他市から通っている。この数字は、他の政令市の平均（22%、40%）よりも圧倒的に高い。川崎市では職住分離が進んでおり、知識労働者が地元

根付かないという構造を示している。知識労働者の働く場と「生活の質」を求める場が分離しているという現実がある。

表3 専門的・技術的職業従事者職住構成の大都市間比較

	当地に常住する就業者				
	専門的・技術的職業従事者				それ以外
	全就業者に占める割合	自区内従業率	自市内従業率	他市従業率	他市従業率
川崎市	18.6%	24.4%	40.7%	59.3%	50.0%
横浜市	17.5%	25.2%	55.1%	44.9%	36.0%
特別区部	15.9%	36.2%	88.0%	12.0%	7.3%
札幌市	15.2%	41.9%	93.6%	6.4%	5.7%
13政令市平均	15.4%	35.7%	77.6%	22.4%	16.2%
	当地で従業する就業者				
	専門的・技術的職業従事者				それ以外
	全就業者に占める割合	自区内常住率	自市内常住率	他市常住率	他市常住率
川崎市	19.4%	28.9%	48.2%	51.8%	37.7%
横浜市	16.8%	31.7%	69.3%	30.7%	23.3%
特別区部	16.5%	21.2%	51.4%	48.6%	43.3%
札幌市	15.1%	41.1%	91.7%	8.3%	8.3%
13政令市平均	15.4%	27.4%	59.6%	40.4%	35.2%

(資料) 平成12年国勢調査より作成

6. 京浜臨海部環境再生マスタープラン

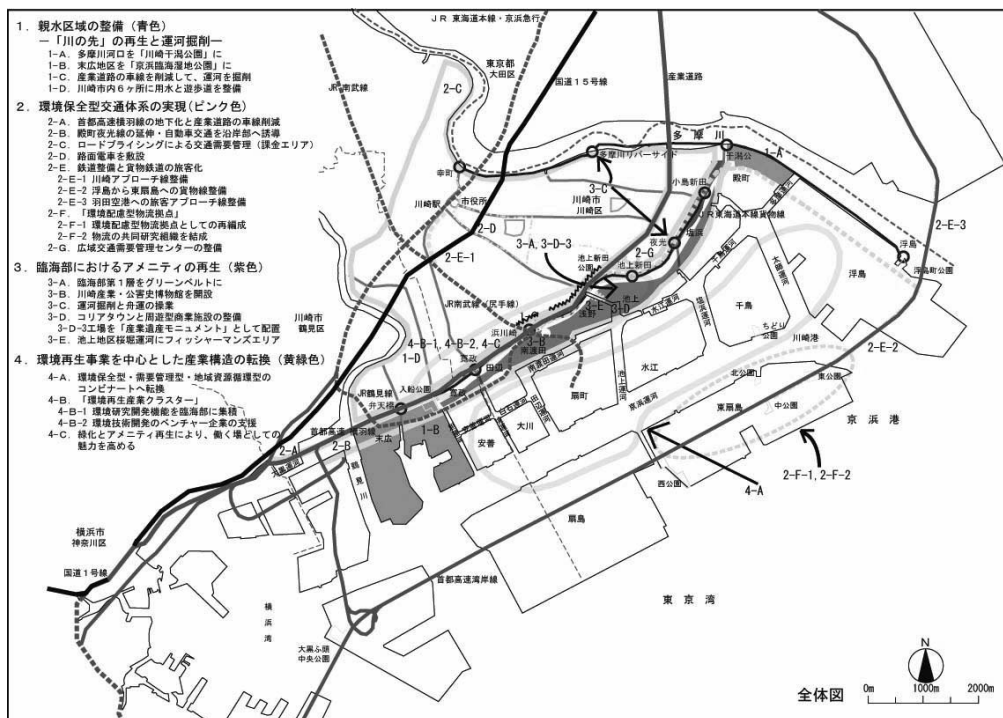
京浜臨海部の再生計画は、長期的な再生方向が明確ではなく、「五月雨プロジェクト型」になってしまっている。他地域に比べると良くも悪くも中途半端な印象である。国内素材産業として見ると、京浜臨海部の事業所は決して主力工場ではなく、そうはいつても末端的製造現場としては維持できるために、全面的に都市再開発の方向に向かうこともなく、研究開発機能が集まっているものの研究所間の連携は薄く、専門的・技術的知識労働者層を地域の強みにできていない。

本来、首都圏を構成する水辺の拠点都市なのであるから、「生活の質」や都市環境の魅力を基盤にして知識労働者の居住を促し、都市経済のなかで次々と事業を興すような環境を整え、職住近接型の生産者サービスを集積させる方向に進まなければならない。知識産業中心ならば、産業用地は以前より少なくすむのであるから、遊休地を新たな産業立地ではなく、「生活の質」の改善に役立てる発想こそが必要であった。そうならなかった原因は、立地企業の個々の利害や土地所有権が強かったこととともに、行政自体も短期的な経済的效果を求めてプロジェクトを計画していたからであろう。

問題なのは、個々のプロジェクトに関する是非論や手段論ではなく、全体として京浜臨海部をどういう地域にしていくかという、長期的な「目標」の不明確さではないか。現代においては、産業の立地から考えると手詰まりになるということが、京浜臨海部の事例や日本の臨海部再生から明らかである。むしろ、どのような地域の「豊かさ」をつくっていくのか、地域開発の「目標」

を議論して、そこに至る道筋を遡って考える社会システム改革的思考が必要である。最後になるが、以前、「かわさき環境プロジェクト21」に集まった若手研究者4人が試案として提起した「京浜臨海部環境再生マスタープラン」を紹介して終わりにかえたい（図6参照）。

図6 京浜臨海部環境再生マスタープラン



「京浜臨海部環境再生マスタープラン」は、都市計画論ではない。地域再生の方向性を議論するための一つの問題提起である。かといって全くの空想から作図したものでもなく、京浜臨海部の歴史や現状、行政等から公表されている実際の諸計画、および、国内外の地域再生事例を参考に、議論できる範囲内でまとめた。現時点での実現可能性を一つ一つ検討していくと困難と言われてしまうかもしれないが、50年後100年後をイメージした将来像として参照してほしい。

(1) 親水空間の整備 ——「川の流れ」の再生

江戸期には現在の産業道路付近が海岸線であり、浅瀬でのり養殖が営まれ、多摩川と鶴見川の2河川の間には二ヶ領用水が張り巡らされ農業を支えていた。川崎の原風景は「川の流れ」である。徒歩圏内に親水空間を再生することが、この地の地域再生の原点となる。

多摩川河口および鶴見川河口末広地区を自然再生の実験地とする。地元小学校の授業に水草の管理等を組み込むなど、住民参加と環境教育を図り、砂浜・干潟・湿地林等の自然再生を行う。公園の中に、住宅、研究所、産業遺産等が共存する「日本版パルコ」の実験地とする。多摩川河口から鶴見川河口まで、産業道路に沿って運河を掘削し、運河沿いに緑道（歩道・自転車道）を整備する。横羽線（片側2車線）は全線地下化、産業道路（片側4車線）は片側1車線道路（大

型車両進入禁止道路)とし、2車線分を細狭の運河および緑道とする。多摩川－鶴見川の間の地域に、幅50cm程度の用水路および遊歩道を数本整備し、用水に沿って樹木を植え、海からの風の流れを視覚化する。親水区域の再生には、計画段階から住民が参加し、長期的保全・管理は行政ではなく住民が担う。

(2) 環境保全型交通体系の実現

耐震性・安全性・環境汚染の問題を考えると、首都高速横羽線は近いうちに耐用年数を迎え再建が必要になる。この際、米国ボストンや韓国清溪川再生の事例と同様に、横羽線も多摩川から東神奈川まで全線地下化し、交通流動化、防災・安全強化をはかる。地下化は、川崎公害訴訟の和解を根拠として、国と道路公団の責任で行うべきであろう。産業道路の代替道路として、臨海部第1層に殿町夜光線延伸道路を鶴見まで通し、殿町鶴見線から北側へは大型車両侵入禁止とする。臨海部第2層・第3層で発生する物流自動車交通は、殿町鶴見線を経由して、東は横羽線と首都高湾岸線に、西は大黒町で接続する首都高速大黒線に誘導する。多摩川、鶴見川、産業道路、国道1号線で囲まれた地区を面的ロードプライシングの対象地区とする。車種ごとに排ガスレベルを認定し、対象地区の通過自動車には、排ガスレベルに応じた自動料金課徴を行う。

代替交通手段として、川崎駅東口に路面電車を敷設する。地元商店街や企業などによる出資を募り、出資額に応じて商店街利用客のトラム利用料金割引、無料バス配布などを行う。浮島・東扇島に立地する物流業・倉庫施設を再編成し、共同輸配送やモーダルシフトにより、物流需要を最小の移動量で充足する効率的な広域物流システムを構築する。小売業や部品製造業を中心に物流の共同研究組合を立ち上げ、物流コストに関する商慣習の見直しや、新たな業界内コスト負担ルールを構築する契機とする。広域交通需要管理センターを設置し、広域物流情報システム、ロードプライシング管理、自動車排ガス基準違反車両自動追跡システム、渋滞状況にあわせて道路料金や信号時間を調整する高度道路情報システム等を備える。

(3) 賑わいの創出とアイデンティティ ——「産業道路」から「人々の交流の道路」へ

現在もっとも汚染が深刻で移動交通に占領されている産業道路周辺を、緑に囲まれ歴史性豊かで人々が集い賑わう生活と交流の空間として再生し、地域のアイデンティティと活力を刺激する。浜川崎駅前に産業・公害史博物館を開設し、産業と公害の歴史を語り伝え、京浜臨海部の環境再生の拠点とする。臨海部第1層の殿町鶴見線道路－産業道路間に、緩衝帯としてグリーンベルトを設ける。臨海部第1層に現在立地する事業者は設備更新期にあわせて、順次移転誘導する(リサイクル関連業者は臨海部第2層に、倉庫・運送業者は浮島・東扇島に)。公園は完全な緑地ではなく、グリーンベルト内に住宅や教育施設、産業遺産、研究機能、生産機能を含む形で長期的に推移させていく。

産業道路沿いの新運河沿いの風景に工夫を凝らし、臨海部観光のイメージを高める。コリアタウンを核に、大正昭和の工業都市の雰囲気を感じさせる飲食店、雑貨店、インテリアショップなどを立地する。産業道路沿いの建物は、建て替え時に、高さ・様式を一致させ、電線を地下化して景観に統一性をもたせるよう基準を設ける。欧米風の借り物ではなく、京浜臨海部の歴史や文化に根ざした共通の景観基準を設定し、取組みを徐々に既成市街地全体に広げる。

(4) 環境再生と地域的産業連関

臨海部の立地産業は、長期的にはよりコンパクトに、より高い資源生産性を実現していかねばならない。系列を超えて地域的に設備を結合しエネルギー・原材料・製品を融通しあう生産体制（コンビナート・ルネッサンスの高度化）や、廃棄物の資源化事業による輸入資源投入の抑制（エコタウンの高度化）は一つの方向性であるが、大規模設備による生産結合ではなく、需給の変動や質的变化に迅速柔軟に対応するネットワーク型生産体制への移行が課題となる。こうした企業間連携による資源保全の取組みは、個々の企業の自由裁量に任せていても進まないもので、例えば、素材製品を販売する事業者に対して、バージン資源含有率を一定割合以下であることを義務づける段階的強化型のリサイクル率規制（輸出品は除外し、国内市場で販売される建築資材・燃料等に対して、生産段階ではなく市場サイドから規制をかける）のようなものが必要であろう。

地域経済再生の主役は都市型立地の第三次産業である。臨海部の資源情報システム、防災・安全管理、汚染物質削減、土壤汚染除去、広域交通需要管理など環境再生の様々な課題を解決するための技術開発やシステム開発を担う研究開発部門やソフトウェア産業をはじめとして、検査・実験の請負部門、専門的な金融・保険業、柔軟なネットワーク型生産体制を支える労働者仲介業や設備斡旋業、資源管理・環境管理の専門コンサルタント、職業再訓練機関、等々、多様な生産者サービスが、地域的な産業連関を通じて発達してくるのが理想である。第1層と既成市街地では、旧工場内部を改装するなどして、新進気鋭の中小・ベンチャー企業の受け皿となるような低家賃オフィスの環境整備を行う。また、環境再生技術の国際技術コンペを定期的で開催し、最先端の情報を世界に発信する。

上記の改革を地域の共同的取組として進めるために、企業・行政・市民団体の地域横断的な協議会組織（京浜環境再生財団）を立ち上げる。財団は、ロードプライシング等の収入を財源として、専門的職員を雇用し、企業・行政・市民団体と協力しつつ、諸政策の計画・調整・遂行を担う。財団の目的は、環境関連の知識労働者が住み働く場所にふさわしい職住混在の都市環境を整備し、地域の誇りと魅力を高め、環境再生技術の世界的中心地として、優秀な人材と情報の磁石となる場を形成することである。

【参考文献】

- ・ 浅妻裕「川崎臨海部における素材型産業の再編動向について」『経済地理学年報』50巻4号、pp.1-21、2004年
- ・ 浅妻裕、佐無田光、鎮目志保子、除本理史「政策統合の地域計画 ―京浜臨海部環境再生マスタープランの提案―」日本環境学会 第29回研究発表会、2003年
- ・ 川崎臨海部再生リエゾン研究会「川崎臨海部再生プログラム」、2003年
- ・ 佐無田光「川崎エコタウンの地域的環境経済システム」『金沢大学経済学部論集』23巻2号、2003年
- ・ 永井進・寺西俊一・除本理史 編著『環境再生』有斐閣、2002年
- ・ 中村剛治郎『地域政治経済学』有斐閣、2005年
- ・ 中村剛治郎・佐無田光「環境再生と地域経済の再生 ―ポスト工業化時代の大都市圏臨海部再

- 生」寺西俊一・西村幸夫編『地域再生の環境学』東京大学出版会
- ・西澤昭夫、福嶋路 編著『大学発ベンチャー企業とクラスター戦略』学文社、2005年
 - ・ダニエル・ベル『脱工業社会の到来』[上・下] ダイヤモンド社、1975年
 - ・Cooke, P. et al. ed. (1998), *Regional Innovation Systems*, Routledge