

京浜臨海部における遊休地、未利用地の現状と今後

開催日：2006年12月22日（金）

講師：川崎市総合企画局 高橋 哲也

（高橋） 総合企画局都市経営部、企画調整課の高橋です。本日は私と河合主査とでまいりました。

ただいま、平尾先生のほうから臨海部の将来像についてのお話もありましたが、私のほうからは、まず、将来を語る前に、京浜臨海部というものがどういう形でできあがってきたのかということについて振り返ってお話させていただきたいと思います。その後、近年言われてきた臨海部の空洞化について、どのような様々な要因や環境変化によって、低未利用化、遊休地化してしまったのか、そして、現在、それがどのような要因や背景で再活性化してきたのかということをお話させていただいて、そのうえで、今後の展望についてお話しさせていただきたいと思っております。

私は現在、総合企画局企画調整課で市の事業調整等をしておりますが、最初は港湾局に配属されまして、以来、20年ぐらい港湾局で、川崎の臨海部、港湾管理者の業務や港湾政策等の業務を行ってまいりました。こうした経験を踏まえて、これまで臨海部がどのように形成されてきたのかということについて最初にお話しさせていただきたいと思います。京浜臨海部というと、東京、川崎、横浜とあるわけですが、それぞれ生い立ちが異なっておりまして、まず、どのような経過で現在の形になってきたのかという話をしたいと思っております。

まず横浜港についてはご案内ですが、古い話をしますと、黒船が来て江戸を開港しろと言われてたときに、江戸を開港してしまうと黒船から大砲が直接江戸城に届いてしまうということで、江戸の開港はならない、どこか近いところを開港するというので川崎が1つ候補になったということです。しかし、川崎でもまだ近すぎるということで、横浜村を開港したということで、横浜についてはそういった開港都市としての歴史があるところでございます。

東京港については、首都圏の大消費地の真ん中にあるということで、国策的に公共が開発してきたところでございます。

川崎ですが、資料を用意させていただきました。古い写真ですが、これが昭和26年の川崎港です。真ん中にちょうどあるのが千鳥町です。東扇島はまだ埋め立てすらスタートしていませんので、当然ございません。浮島もございません。これが昭和26年の川崎港です。戦後、昭和26年に港湾法というものが制定されました。これは連合国が日本に対して、日本を2度と戦争をさせないようにしようということで、内務省と軍部の解体をしたわけですが、併せて国に港を持たせないということをやりました。それが港湾法の制定で、港湾管理者には国がなれない、

地方自治体しかねないという形になりました。法制定とあわせて、昭和26年に川崎市が港湾管理者としてスタートしたということで、その当時の航空写真でございます。千鳥町も戦争で埋め立てが中途半端になっていて、半分くらいが砂浜みたいになっているんですが、千鳥町は旧内務省が埋め立てたところです。そこを川崎市が引き継ぎをして完成させ、浮島については神奈川県が埋め立て、順次、埋め立て、開発が進んで今の川崎港の形になってきました。

歴史的な流れをまとめさせていただいた資料がありますが、特徴的には川崎は東京、横浜と異なりまして、民間埋め立てが主流で、浅野総一郎さんと安田善次郎さんとか、渋沢栄一さんとかそういった民間の方々が中心に埋め立てを進めてきたところでございまして、ここにありますように、埋め立て企業の欄に浅野総一郎さんとか、東亜港湾工業とありますが、現在の東亜建設でございまして、この会社をつくったのも浅野総一郎さん達でございまして、

千鳥町は途中から川崎市が今の形に完成させるまでの埋め立てをいたしました。

日本鋼管扇島とありますが、日本鋼管も実は創業者は白石さんという方で、これは浅野総一郎さんのお弟子さんであり娘婿にあたりまして、そういった方々が埋め立てを行ってまいりました。さらに、川崎市が埋め立てた東扇島という大きな埋立地、443ヘクタールありますが、昭和47年から埋め立てを開始して平成元年に竣工しました。そういうふうな流れで、川崎市が持っている公共埠頭は主に千鳥町と東扇島だけでございます。それ以外のところはほとんどが民間所有でございます。ですから、東京、横浜と違うという点で言いますと、川崎は民活でできた港湾であることと、プライベートバスや民間の埠頭が多いという特徴を有しているところでございます。

逆に言うと、浅野総一郎さんですとかそういった偉大な方々が、あの当時、世界を見たときに日本という国がこれから成り立っていくためには、工業であるとかそういった殖産産業をやっていかなければいけない、そのための埋立地をつくって、そこに工業を張りつかせたという、民間の発意から生まれた港でもあるということです。横浜は歴史的経過も踏まえ商業港、業務機能が強いですが、川崎は生い立ちの経過から工業港としての色合いが非常に強い港湾となっております。

その後の経過で、国際的な状況変化や、社会経済環境の変化から、川崎も工業港だけではなくなかやあっていけないということで、いろいろな試みをしてきたわけです。とくにコンテナリゼーションという言葉がございまして、コンテナという四角い箱、20フィートのものと40フィートのものがあるのですが、これが国際物流の主流となってまいりました。コンテナというものができるまでは、海上輸送は非常に新規参入が難しい分野でした。荷姿が違う貨物を船に積むには難しいノウハウが必要で、ばらばらに船に載せていたんですが、荷姿が、形が違うものを積んでいくというのは非常に難しい作業でして、さらにいろいろな港に寄るわけですから、例えばいちばん下のものを取り出すときには全部降ろさなきゃいけないケースや、それからまたもう1回積んでまた違う港へ持っていかなくちゃいけないという非常にめんどろなことをやっていました。壊さないような積み方にもノウハウが重要でありました。それが1956年ぐらいに、いまで言うところのマースクシーランドという会社がコンテナ輸送の実験をしまして、1966年、シーランドさんが北米航路と欧州航路という基幹航路にコンテナ輸送を導入いたしました。これが大きな契機となり物流量が一気に10倍にも膨れ上がった。要するに簡単な話なん

ですが、鉄でできた箱の中にもものを入れれば、その中にさえちゃんと入れて固定してそれを積んでいけば、めんどろな積み卸しの作業が要らなくて、その箱を降ろす港の順番の上に載せていけば作業も効率化されるし、その積み卸しとか積むときの複雑な手間とか技術的なものがなくてもできるということで、コンテナという「魔法の箱」が一気に国際海上物流を飛躍的に増加させました。

さて、日本という国は非常に資源がない国ですので、ほとんどの物資を海外から依存しておりますが、食料品で言うとカロリーベースで7割、エネルギーで言えば99.8%ですが、こうした物資を輸送するのに何を使うかということと当然、物理的に船を使うわけです。

そこで、先ほど話しましたコンテナリゼーションへの対応が必要になるのですが、これにアジアに中でいち早く対応したのが、日本なんですね。日本の有する産業力、競争力も要因としてあるのですが、アジアに先駆けて、コンテナターミナルを整備したことで、まず、世界中のアジア向けの貨物、コンテナは、まずアジアの中では日本に集まるようになりました。理由としては、アジアの中にはコンテナに対応できるような埠頭が日本にしかなかったんですね。ですから否が応にも欧米、北米からの貨物というのは東南アジアに来る場合にはまずは日本に来て、日本に来てから積み卸しをして、アジアのいろいろな国々が船で日本に来て、それを船で小分けにしてそれぞれ持っていったというふうな状況で、要するに世界のアジアのハブが日本だったというふうな状況にありました。

コンテナリゼーションに対応して、東京、横浜、神戸であるとかそういった港湾がコンテナを整備して、ちょうど全総の時代ですかね、日本はそういう形で整備が進んできたのですが、川崎は非常に立ち遅れました。と言うのは先ほど申しましたとおり、川崎市が持っている公共埠頭というのが川崎港全体の中でいうと千鳥町と東扇島しかないんです。東扇島は当時埋め立て途中でしたし、あとは全部民間の埠頭、プライベートバースということでした。しかし、川崎港も工業港だけではもう成り立たない、これから産業構造も変わってくるということも考えると、やっぱりコンテナ対応施設をつくって輸出入していく、原材料でなく製品、半製品などや日用雑貨とかは、コンテナが主流になっていましたので、コンテナ対応型施設を整備する必要性がありました。工業港だけでなく、商業港機能も必要だと考えるようになってきました。旧来型のいわゆる加工貿易立国的な考え方で、原材料を輸入して製品にして付加価値つけて輸出するという仕組みだけだともうだめだということで、工業港だけの機能ではなくて、商業港としての機能をプラスしようということで、非常に遅ればせながらなんですがコンテナの整備をはじめたということです。

これが川崎港コンテナターミナルという資料ですが、水深が14~15メートルぐらいあるコンテナ対応型のバースですね。普通のバースですとコンテナは取り扱えないので、カントリークレーンを整備して、これが言わば、船の上に手を伸ばして貨物をとって岸壁へ降ろす、または船へ載せる施設です。こういったものが整備されていないとコンテナというのは取り扱えないため、こういった機能を持ったものを整備しました。先ほどコンテナリゼーションというものが始まったのが1966年と言いましたが、まことに遅いんですが、川崎港は平成8年に供用開始したということで、遅ればせながらこういう取り組みをして、商業港としての機能の強化に取り組んだというのが川崎港の歴史であります。合わせて、こちらのポートオブ川崎という資料。

これで商業港としての機能を東扇島に持たせようということできざま取り組んできたわけですが、この中でとくに8ページ、9ページにございますが、「世界の物、情報、人が集まるフォーリン・アクセス・ゾーン、川崎FAZ」とありますが、ここはコンテナ対応型の物流拠点を整備しました。物流センターの両サイドにランプウェイがございまして、要するに船からコンテナを降ろしてトラックに積んで、そのトラックがそのままランプウェイを上がって1階、2階、3階、4階と全部持っていけるような形になっています。一般倉庫は上まではあがれないのですが、こういったコンテナ対応型物流拠点は、それぞれの階のテナントさんで、荷物を降ろして流通加工ができるような物流施設でございます。それぞれ第3セクターを設立しまして、コンテナターミナルには「かわさき港コンテナターミナル株式会社」、川崎のFAZにつきましても、これはフォーリン・アクセス・ゾーンという、いわゆるFTZの日本版みたいなものでございますが、「かわさきファズ株式会社」を設立しております。両会社の設立から、少し私は携わっており、川崎FAZにつきましては平成15年度から黒字を計上していますが、かわさき港コンテナターミナル(株)については破産という結果になってしまいました。会社は破産しましたがコンテナターミナルはいまも稼働しておりますので、そういった世界の物流の主流であるコンテナ対応型の港湾ということを整備しながら、川崎港も東京と横浜まではいかないまでも、商業港機能を加えた総合港湾としてやっぴいこうと取り組んできたということです。

国際的な状況変化で考えますと、いま中国が非常に元気で、中国との貿易が盛んですが、これも思い返してみると、中国との貿易が正常化する、国交が正常化したという時代に遡ると、中国から見れば東京湾の中に横浜という港があるのは知っているけれども、東京港というのはあまり知られていなかったんですね。それもここ数十年で、中国の貨物を扱っていた会社が東京港に進出したことによって、今では盛んに中国航路が東京港に来るようになってきたということです。川崎港にも就航しています。

こちらの資料にございますが、東京港につきましては、いま、北米、欧州、韓国、中国、東南アジア、その他ということで、いま359万TEU。TEUというのは20フィートのコンテナ1個を1TEUと言いまして、ですから年間359万個のコンテナを扱っているということです。横浜港が273万TEUということで273万個扱っているということです。川崎はコンテナ後発港でありバースも1バースしかありませんので、比べると非常に少ないのですが、3.5万TEUということです。

ところが、コンテナの数のスケールを分析しますと、先ほどアジアの中でコンテナターミナルを整備したのが日本が最初で、だから日本に集まったんだということを説明させていただきましたが、実は今、日本中のコンテナ貨物の量を合わせてもシンガポール1国に勝てない位の状況です。というのは、日本がそういう整備をしたあとに、アジアの各国がコンテナターミナルの必要性を痛感し、整備をどんどんやまして、シンガポール、香港、高雄、それぞれの国が非常にコンテナターミナルの整備をした結果、日本というのは高コスト構造もあって競争力を失ってしまって、いまは日本を中継してアジアに回るのではなくて、シンガポールとか香港に1回寄って、それから日本に来るといふ、ハブ機能を日本は奪われてしまっているという状況で、日本の港湾というのは相対的な地位が低下しているという状況にあります。

バブルがはじけて、3セク神話も崩壊して、私も3セクの再建、破綻処理だとかいろいろな

ことをやってきたわけですが、そういった中で日本の港湾政策とか臨海部における政策が立ち遅れて競争力を失ってきたということを実感しています。覚えておられると思うのですが、かつてはものすごい貿易黒字の時代がございまして、日本が世界中に対して経済戦争を仕掛けていたみたいな言い方で、エコノミックアニマルみたいな言い方をされていた時期があって、「ジャパン・バッシング」ということで、日本の貿易黒字が多すぎる、年間10兆円ぐらいの貿易黒字を得ているということで非常に叩かれていた時代がありました。その後、日本の港湾の相対的な地位が低下して日本に貨物が経由しなくなっちゃって、「ジャパン・バッシング」みたいな、「日本飛ばし」みたいなことを言われて、そのあとは、「ジャパン・ナッシング」じゃないんですけど、相手にされないというふうな状況が危惧されるまでに一時はなったというふうに思います。いまはだいぶ回復基調にあるのかなと思います。

先ほどシンガポールのお話をさせていただきましたが、シンガポールは大きさでいうと淡路島程度ですか、そのくらいの大きさの島に集中して設備投資した結果、日本には国中いろいろなところにコンテナターミナルがあるのですが、すべて合わせてもシンガポール1国分の取扱量にかなわないぐらい、シンガポールはコンテナ貨物取扱量が世界で1番になっていた時期もありまして、いまも1番か2番ぐらいを推移していると思います。その当時のシンガポールの考え方というのが、「島国の経済レベルというものは、その国の持っている港湾のレベルを超えることはできない」というふうな考え方で、当時のシンガポールのリ・クワンユーさんという首相、その方が強いリーダーシップでシンガポールのコンテナの整備をして、なおかつ24時間稼働とか、フルタイムでできるようにしたりとか、ワンストップ・サービスを進め、船の上から通関手続きができるようにしたりとか、そういうスピードとか時間、いつでもできますよ、365日オープンですよとか、夜間でも荷役しますよとか、大水深バースの数も多いですよとか、機械の性能もいいですよということでナンバーワンになっていったわけです。日本はどうしても、土日は休みですよとか、夜はだめとか、行政サイドも縦割りの弊害があって、税関、検疫、港湾管理者などいろんな行政に申請しなければいけないということで、時間もコストも手間もかかるということで敬遠されてしまったということです。

ただ、結果として、シンガポールなどにそういうことをやられて日本はその地位を譲った形になったわけですが、当時、シンガポールとか香港とかの国々が台頭する前の日本の考え方、その考え方はどうだったのか、日本は高度経済成長を遂げてきたのですが、そのときの考え方を振り返らせていただきます。

日本は、まず、島国なので当たり前ですが、①国の面積に比べて海岸線の延長線が非常に長い、弱点として②重要な資源に乏しい。石油とかLNGとかそういった資源がない。それから、日本の特徴としては膨大な人口を有している、労働力を有していますが、③人が多く住める地域、可住地域というのは海岸地帯、要するに平野部に非常に集まっている。①から③の要素、広い海岸線を生かして人口が集中している臨海部で、乏しい原材料を輸入して加工貿易するといった考え方があった。要は東京であるとか名古屋であるとか大阪であるとかそういう平野部、臨海部には人が多い。海岸線があって、資源がないから資源をそこに持ってきて、そして臨海部にはたくさんの労働力があるということで、そういったことを利用して海岸線に港湾を整備して原材料を輸入する。そしてなおかつ、人が集まっていますので消費力、購買力。それから

生産力、そういったものが非常にある臨海部で加工流通をしていくことが最も効率的で、その結節点となる港湾機能を充実させて、高度経済成長がなされてきたという状況と思います。それがそのあとにシンガポールだとかそういった国々が台頭することで、なかなか成り立たなくなってきたということと、合わせて、産業構造が変わってしまって、いままでの、原材料を輸入して日本でその原材料を使って何か付加価値をつけて、それを海外に輸出して金を儲けるといふ、加工貿易立国的なものの考え方が、産業構造が変わったりとか、もろもろのことで成り立たなくなってきました。いま準アジア域内国内輸送と言っていますが、アジアがどちらかという1つの国みたいな形で動いている中、旧来型の発想では、通用しなくなってきたということです。当時は貿易黒字が毎年10兆円ぐらいで動いてきたのですが、成長型の経済から成熟型の経済へ移行し、産業構造の転換などから製造業などの海外移転などが進み、一時期は空洞化が懸念されて、川崎の臨海部も遊休地が膨大になり、大きな課題であった時期があります。

古い話をさせていただきますと10数年前、当時はまだ日本がどんどんどんどん伸びていて、ある意味「ジャパン・アズ・ナンバーワン」ということがアメリカの『ニューズウィーク』と思います。アメリカで記事になったり、日本はアメリカに追いつけ、追い越せということできずと頑張っていて、背伸びして背伸びして頑張ってきたんですが、一瞬、アメリカに追いついて、一瞬追い越して、そのあと大きくつまづいてしまったということで、その要因としてはやはり、基礎がしっかりしてなかった、土台が豊かでなかったということもあるんでしょうけれども、そのあとの産業政策、特に港湾政策に遅れをとったことなどを鑑みますと、色々な要因はあると思いますが、国際的な視点が弱かったとか、日本型の仕組みが旧態全としていて時代にあわなくなってきたのかなという感じがしております。私は、いまもよく覚えているのですが、日本が経済成長していたころ、その当時にアジアを中心とした国際会議がKSPでありまして傍聴していたのですが、その国際会議でマレーシアかと記憶していますが、日本という国もいずれは衰退するだろうと発言され、今の日本型のやり方ではだめだということ。「奢れる平家も久しからず」という言葉を使って言われて、非常に印象深いと同時に、そんなことはないだろうと思ったのですが、残念ながらある種現実のものになってしまったなというふうな感を持っております。

こちらにアジアの港湾の長期政策の検討スケジュールということで、港湾の長期政策にあたっての論点整理、背景・現状ということで、先ほど言いましたように、中国をはじめとするアジアの経済成長とか、アジアとの関係性。左側が港湾を取り巻く状況ということで、「アジア諸国の大規模港湾整備」ということでちょっと見ていただきますと、これを見ていただいてもわかりますとおり、アジアの国が-15メートル、-16メートル、-17メートル、キールンにいたっては-18メートル、こうしたものも含めて多数の高規格コンテナターミナル整備を計画しています。日本は、川崎は-14。横浜にいま-16をつくろうとしています。昨日の政府の発表で、スーパー中核港湾の整備ということで、東京、横浜などでアジアの国に負けられないようにということでやろうとしているわけですが、スケールだけで見るととてもじゃないけど追いつかないだろうという感じがします。

その次ですが、先ほどお話ししましたコストとサービスの比較です。輸入貨物が入港から引取りまでの時間ということで、これはリードタイムと言っていますが、米国では1日から

2日、イギリスとオランダでは2、3日。ドイツでは2日。シンガポールは船が入ってから24時間以内に荷主さんのところへ貨物が届きます。日本はどうかというと、約2.8日とか3.1日とか、要するに船が入ってから荷主さんのところへ行くまでにこれだけ時間がかかるというふうなマイナス面。それからコンテナ取り扱ひ料金の国際比較とありますが、だいぶ改善してきたのですが、東京港を100とすると高雄は65、釜山が64ということで、約3割ぐらい、各アジアの港のほうが料金も安い、時間も早くて安いということで競争力が非常に厳しい状況にあります。

その次が、超大型コンテナ船の出現ということで、これまではせいぜい4,000とか5,000個積み目のコンテナ船だったのですが、8,000個を積むような大きな船ができてきて、その大きな船は当然大きな水深があるところじゃないと着けられませんので、そういう整備をしていかなければ、要するに世界の三大航路から日本ははずれてしまうというような状況が危惧されます。

その次に世界最大のコンテナ船ということで写真を載せてございます。積載能力が1万1,000TEUということで、当然、いちばん右側に喫水とありますが、水深も-16.5メートルの水深がなければいけないということで、簡単に言ってしまうと、このマースク社がつくった船は日本の港には着けられないということですね、これだけ大きい船になってしまうと。そういう状況が1点ございます。そういった基盤整備の部分も課題です。

参考資料の1をごらんいただきたいのですが、こちらが中国をはじめとするアジアの急速な経済成長ということでございます。言うまでもなく、中国が経済成長をずっと続けてきて、いまも年間8%ぐらいのGDPの成長率ということでございまして、非常に、ある意味脅威ではあるのですが、逆に言うと中国をはじめとするアジアの経済成長に引っ張られて日本も少し回復しているというような状況もあるかと思えます。

その次が日本の海上コンテナ貨物量の現状と見通しですが、これを見ると順調に増えているように見えますが、日本としては増えています、アジアの国はこれをはるかに上回る増加率ですので相対的には地位が下がっているということ。それから、貿易相手国としてアジアというところが非常に割合が増えているということがわかると思えます。日本の貿易というのはこれまでは北米とか欧州が中心だったところから、いまはもうアジアが中心になっていることが見てとれるかなと思えます。アジアとの関係強化が必要です。

こういった港湾政策の状況ですとか、産業構造の転換への対応がうまくなかなかなかなかったということも含めて話させていただきました。港湾政策という部分では、競争力の地位低下、アジアのさまざまな国々に抜かれてしまった。産業構造の空洞化という前に、シンガポール、香港、高雄とかそういったところに、まず国際的な貨物がそっちへ行ってしまうということで、海上輸送貨物の空洞化ということがまず始まってしまったということですね。そういったところがあるということ、いまだに残念ながら、ワンストップ・サービスが実現できないんですね。例えば海外の主要の港ですと、船が入るときに1ヶ所に申請すればそこですべての手続きが終わるのですが、日本の場合ですと、例えば農林水産省に申請しなければいけない。税関に申請しなきゃいけない。もちろん管理者である市とか行政に申請しなきゃいけない。ちょっと挙げただけでも3ヶ所に申請しなければいけない。海外ですと、例えば船の上から電子で申請をして、着いたときには許可が下りている。だからその場でものが流せるわけですが、日本は

着いてから紙で申請をしてということをやっていました。現在、船舶系は、港湾EDIという取り組みですとか、貨物系はNACCSということで電子申請に取り組んでおりますが、なかなか1本化できないというふうな状況にあります。

背景を長々とお話しさせていただいたのですが、これから本題でございます。

臨海部における遊休地の状況でございます。平成16年度に臨海部の遊休地の状況を調査いたしまして、13年度に調査したのと比較したものでございます。平成13年度と比べまして、京浜臨海部というとらえ方ですと、66%の減少ですが、グラフで見ていただくとおわかりになるかと思いますが、川崎の遊休地の面積につきましては13年度の155.8から26.4ヘクタールということで、83%の減少ということで、この間、川崎の臨海部の遊休地が大幅に減少したということでございます。その後ろのページについています「京浜臨海部における遊休地・低未利用地の状況について」というのが、昨年6月21日に記者発表したもので、問い合わせ先に私の名前がありますが、資料でございます。こちらの中身については細かい説明は割愛させていただきます。何がどう減ったかというところですが、5ページ目に補足資料がございます。13年度と比べて減少した理由ですが、まず1点は、都市再生特別措置法に基づく都市再生緊急整備地域内の大規模工場の移転跡地が売却された例、これはいすゞでございます。いすゞ工場の跡地の38ヘクタールの半分がヨドバシカメラに、残り半分が都市再生機構が買収しまして、この38ヘクタールが減った要因となっております。ヨドバシカメラの用地につきましては、いまヨドバシカメラさんが6ヘクタールのアッセンブリセンターを稼働しています。ヨドバシカメラさんの全国の店舗の部品の置き場という形ですか、配送拠点ということになっています。ヨドバシさんと都市再生機構が持っている18ヘクタールを合わせて神奈川口と言っています。説明が前後してしまって申し分けないのですが、「神奈川口の整備に向けて」というパンフレットがありますが、これが羽田空港の再拡張、国際化を活用して臨海部を再活性化しようという構想ですが、この殿町3丁目地区の④、⑤、⑥がいすゞの跡地でございます。④、⑤、⑥の⑤の真ん中へんから⑥にかけての部分がヨドバシカメラさん。それから④と⑤の中ほどが都市再生機構の土地でございます。ここについてはいま、3年間の暫定利用となっております。というのは羽田空港からの連絡路の位置とか、そういったものがなかなか決まらないという状況があるので、都市機構さんとしては当面3年間暫定利用をしていくことになったようです。その暫定利用にいま応募して、ここを賃貸することになるのが、先ほど川崎港の第3セクターでご説明させていただきました、かわさきファズ株式会社という、川崎市が筆頭株主になっている第3セクターですね。そこが18ヘクタールの公募部分を賃貸して3年間、暫定利用をするというふうな状況になっております。これが1点。

それから、もう1点が、工場立地図をごらんいただきたいと思えます。もう1ヶ所、扇町の一部が遊休地としてとらえられていたのですが、この一部にペトリバースという、ペットボトルを再生利用する会社さんが張りついて、合わせてその後ろに、川崎天然ガス発電株式会社が設立されてここに発電所をつくろうという計画が持ち上がって土地が埋まったということで、いま工事中でございます。

(福島) ペトリバースのあたりの動きは。

(高橋) ペトリバースの上のところ、川崎天然ガスという発電所が計画されています。こ

これは、電力の自由化ということもあるかと思いますが、ここに大きな発電所をつくろうという計画が立ち上がって、遊休地ではなくなったということでございます。

それともう1つ大きな要素として、中国が非常に伸びているということをお話しさせていただきましたが、JFEスチール（旧日本鋼管）さんが中国特需、中国がいまオリンピックとか万博とかもろもろの準備で急速にインフラを整備して鉄鋼の需要が高まったということで、JFEさんの自社活用が非常に促進されて遊休地じゃないというふうな見方をされたという、大きく言いますとこの3つの動きがありまして、臨海部の遊休地については大幅に埋まったということでございます。

その中で、まだ遊休地として残っているところも合わせて説明させていただきたいと思いますが、扇島の部分。ここはなぜだめなのかというと、これものちほど臨海部の課題として申し上げますが、道路がないんですよ。要するに高速道路は通っているのですが、扇島には出入口がないわけで、一般車両は降りられない。現在、旧日本鋼管の海底トンネルがあるのですが、そこを使わせてもらうしかなくて、非常に道路づげが悪いということが要因かと思いますが、いま遊休地にカウントされています。

それと、水江町の部分。ここも、今後は自社利用していきたいということになっておりますが、現在は遊休地としてカウントされています。

もう1つが同じく水江町のところですね。ここもいま、資材置き場みたいな形で賃貸しているのですが、遊休地としてカウントされております。

このへんの道路付けの悪さというのは、冒頭に川崎の臨海部が民活でできたということをお話ししましたが、公共が臨海部をつくと、公共空間の確保、当然道路であるとか公園であるとかそういったものをきちっと整備するのですが、民間が埋め立てて民間に売買をしたので、当然できる限り多くの土地を売ろうとするわけですよ。で、必要最小限の道路をつくる。そうするとその後の発展にインフラが着いていかなくなってしまうと、川崎の臨海部は、要するに道路であるとかそういうインフラが非常に脆弱になってしまっていることがあると思いますし、市民利用などの観点が弱い、鉄軌道系が弱い、もちろん当時そういった要請が時代としてなかったことから、そうなったわけですが。いま遊休地で残されています部分とかは、そういう道路付けの悪さとかが理由でなかなか自社利用とか転用がなかなか進まないという状況にあると思います。

とはいえ、一応、そういった形で臨海部については遊休地は大幅に減ったという状況にあります。参考までに資料の後ろに当日記者発表をしたあとに日本経済新聞と神奈川新聞さんですか、臨海部の活動が活発化したということで、新聞記事が出ておりますのでこれもつけさせていただきますのでのちほどご参照いただきたいと思います。

では、臨海部も再活性化したので、これでいいのかというと、このままではまた難しい局面を迎えるかもしれません。例えば、中国の発展や急速なインフラ整備が一定終わってしまった場合、今、日本の成長を牽引している東アジアの動向ですとか、こういったことに左右されて、新たな遊休地が発生する可能性もあるということで、今後まだ注視していかなければいけないと、そう認識しなければと考えています。

川崎駅から臨海部全体のいまの動きですが、資料は全体像としてあらわしたものでございま

す。今の川崎の大きな動きでございます。川崎駅周辺につきましては、ミューザ、ラゾーナ、DICE、ラ・チッタデッラ、東芝の跡地にキヤノンが、川崎駅周辺に活性化の動きがあります。それから多摩川沿いに下流に行きますと、味の素さんがいま400億円をかけて、今後5年間で世界の食品とか医療、健康などの研究開発拠点をつくろうということで一大拠点をつくろうという動きがあります。それから海側においていきますと、神奈川口に都市機構とヨドバシカメラという用地がありまして、そこに羽田空港への連絡道路が検討されておりますが、その中で都市機構が持っている土地、ヨドバシが持っている土地、最下流部にヨドバシのアッセンブリセンターが出来上がっていて、都市機構の持っている土地については川崎FAZがこれから賃貸するというようになっております。

さらに殿町夜光線沿いに日本ゼオンという企業があります。塩浜操作場というところの下でございますが、日本ゼオンという会社は合成ゴムなどを主力としております。自動車のタイミングベルトとか、手術のときの手袋ですとか、フリースの材料ですとか、そういったものをつくっている会社で、世界のシェアのかなりの割合を占めていて非常に元気な会社です。しかし、ゼオンさんもいまのままの業態に加え、21世紀を見据えた、半導体材料や液晶用表示材料、ナノテクですとかそういったものを踏まえた次世代研究開発をやるということで、ここは100億円かけて研究開発拠点が今年の5月26日に着工しております。

さらに真ん中にいきますと、ラサールの物流と商業です。このラサールが開発する場所の産業道路の交差点が、日本でも有数の空気の悪い交差点ということで、そこにさらにラサールさんの物流と商業ができるということで、環境問題が課題となっています。

さらに鶴見のほう、横浜のほうにいきますと、浜川崎駅と周辺地域に民間型インキュベーション施設として、THINK（テクノハブイノベーション川崎）があります。JFE都市開発さんによる研究開発、インキュベーション拠点ですが、このエリアには様々な動きがあります。あわせて小田栄というところにも新たな計画が進んでおります。

東扇島ですが、東扇島のFAZの2期3期の用地です。こちらにつきましては19年度、来年度から2期、3期で流通加工型の高度物流機能として本格的な活用がされます。FAZの2期、3期の用地につきましては、約23ヘクタールございまして、いま東京、横浜、川崎と見たときに、23ヘクタールといった広大な用地はここにしかないのではないのでしょうか。高速道路も至近にあります。高速道路は料金がかかるという課題はあるのですが、足の便がいいということ、目の前にコンテナターミナルがあるという優位性があるので、そういったところを生かしてうまく物流拠点としてさらに東扇島全体の活性化を進めてまいりたいと考えております。

それから、東扇島の浮島寄りのところに基幹的広域防災拠点を整備しています。15.8ヘクタールありまして、首都圏に大規模災害が発生したときに、ライフライン系の物資をここに集積して、災害時の首都圏のライフラインを支える広域的な防災拠点となります。再来年の4月に竣工し、平常時は市民が憩えるような公園、災害時には防災拠点として機能するというところでいま整備が進んでいるところでございます。

こうした動きがあるわけですが、先ほどお話ししましたJFE都市開発さんのTHINKでは、ご案内かと思いますが、アジア起業家村構想を推進しております。アジアからのベンチャーを集めて、川崎の環境技術などを学んでいただいて、それを本国に持ち帰ってもらってアジアの環境

対策などにつなげ国際貢献していくという構想を進めています。それからこれは平尾先生がよくご存じだと思いますが、第2 KSP構想があります。いま溝の口駅にKSP、かながわサイエンスパークがありますが、日本で最初のインキュベーション施設ですが、これが20周年を迎えて、第2、第3のKSPをつくろうという成長戦略の中で、第2 KSP構想というものが実は、神奈川口のエリアで具現化に向けて検討が進められているところです。

それから東京圏全体の社会資本の状況ですが、臨海部を考えるとときに臨海部単体で見る視点だけではなく、東京圏全体の社会資本整備の主要な事業・計画を踏まえることが必要です。いわゆる3環状9放射ですとか、様々な基盤整備を見据えて、時間軸も考慮し、臨海部をどのような拠点としていくのかを考えることが重要だと思います。3環状9放射の道路網は構想が大きく、なかなか出来上がっていかないのですが、将来的には3つの半円を描くような形の3環状。それから放射線状に伸びる9つの道路網を整備することで交通の流れを円滑化する、都心中心部に車を流さないようにしていこうという計画でございます。

その次のページが、「社会資本整備の大都市比較」ということで用意させていただきました。こちらは先進主要国の道路網の整備に関する資料でございます、首都圏とロンドン、ベルリン、パリ、北京との比較です。いちばん上が我が国の首都圏でございます、3環状9放射を整備しようという形でやっているわけですが、なかなか進んでいないという状況にあります。その下がロンドンの状況です。ロンドンもいろいろ課題があって、なかなか簡単にはいかないという状況になっています。その下がベルリンでして、ベルリンはドイツが東西統一されたときの影響を色濃く受けていまして、旧西ドイツ側は整備されているのですが、旧東ドイツ側は整備されていないという状況で、旧東ドイツの急速なモータリゼーションの普及によって、道路の容量が不足しているという状況にあります。その下がパリです。パリについては概ね3環状道路が完成している状況で、規模や都市構造が東京圏と類似性が多く、整備動向が東京圏の3環状との対比としても注目されます。整備がほぼ完成しているパリでも、問題はあり、ソフト的な対策などをしてきてます。・・・・補足をお願いします。

(河合主査) そうですね。3環状ができていく状況のパリでも、いろいろな取組みをしています。環状道路が整備されても、環状道路内への交通集中に対する課題は残るため、パリでは、早い時期から環状道路内の大型貨物車の通過規制や時間帯による貨物車の駐停車禁止を実施しています。これは、環状道路が整備されても、交通の流れを適切に導くことも必要になるということで、整備はもちろんのこと、それと合わせていろいろな手を打つことも大切と考えています。

(高橋) このように、ロンドン、ベルリン、パリ、日本の首都圏と比較をすると、それぞれ、なかなかうまく進んでいなかったり、それぞれの都市でそれぞれの都市なりの課題があるという状況ですが、いちばん下の北京は少し異なります。北京というのは中国という体制もあるのですが、計画を決めるとどんどんどんどん出来ちゃいます。先ほどの港湾のコンテナターミナルの整備のお話もそうですが、国が決めるとどんどん整備出来ちゃうということで、現状では6環状計画のうち5つが完成しているということで、オリンピックの開催に向けてものすごい勢いでインフラの整備が進んでいます。ただこうした急速な基盤整備は、将来には、たぶん日本の高度経済成長のときと同じような、急速な発展に伴う公害問題であるとか、いろいろな課題がこれから発生してくるだろうと予測されています。中国などのこういったインフラの整備

を支える、例えば日本の日本鋼管、JFEさんであるとか、先ほど言いましたペトリバース、廃ペットボトルみたいなものも実は中国が輸入している状況にあります。中国はとにかく急いで整備しようということで、世界中からいろいろな物資を集めている状況にあります。

その次のページでこれから何をしたいのかということ、「臨海部再生に向けた主要プロジェクト・構想」を落とした資料です。川崎の臨海部については何回も言うようで申し訳ありませんが、民間が開発したという経過なども含めまして、道路網の整備がちょっと弱点です。そこで、これから整備が必要な社会基盤として、1点といたしましては、神奈川口の連絡路。それから国道357、いちばん湾岸を通っている道路ですが、これが高速道路しか通っていないので、一般道路も通っていかないとなかなか物流の流れが円滑化しない。ロードプライシングも進まず産業道路に交通環境負荷がかかってしまう状況が続く。そこで、ロードプライシング的な考え方からも、こちら側に交通をシフトするのが望ましいということと、それから真ん中に臨海部幹線道路というものがありますが、これも地権者さんとの交渉など課題はありますが、羽田空港の連絡路と合わせて、殿町夜光線からずっと横浜方面に流れるような新たな道路として、整備も検討されている状況にあります。それから鉄軌道系で言いますと、川崎アプローチ線、川崎の駅から浜川崎、それから最終的には神奈川口のエリアまでを結ぶような鉄道の整備も必要になってくるのかなと考えております。

先ほど来、再三、池上町交差点の環境負荷の問題を言っているのですが、何で池上がそんなに排気ガスの問題が発生してしまうかということ、これは1つに、東京港と横浜港のバランスの課題がありまして、東京港は大消費地を抱えておりますので輸入が多いんですね。横浜は、バランスはとれていますが輸出が強いということで、東京と横浜を車が行き交うんですね。東京で輸入貨物を降ろして、空っぽのコンテナが産業道路を横浜に向けて走ります。横浜は輸出貨物があるので、その空っぽのコンテナに横浜が貨物を入れてまた世界に輸出をします。その間、川崎の産業道路を空っぽのコンテナを載せた車が30万TEUぐらい走るんですね。そういうことで、川崎はその環境負荷だけをいただいているという状況にあるので、今後を考える上においては、東京と横浜と川崎という、それぞれの港湾が連携をして、うまくそういう環境負荷とか、それから時間がかかるというロス、そういったものをなくしていくような取り組みが必要だと考えております。しかしなかなか、湾内連携というのは様々に取り組んではいるものの、東京湾を一つのエリアとして統一的に管理、運営するというのは、これはもっと大きな行政課題かと思えます。

それから、将来に向けてということですが、いま、様々な要因から臨海部の遊休地も埋まって、川崎につきましては先ほど言いました味の素さんとか日本ゼオンさんとか、JFE THINKのところみたいに新たな研究開発機能を加えたりとか、FAZのような流通加工みたいな要素を加えて臨海部は再活性化しているという状況にあるのですが、一方では中国に引張られる、アジアの成長に牽引されているという側面も否めない部分がありますので、景気が上向き、状況がよくなっている、このタイミングを逃さずに、ビジョンを持ってインフラを整備していかなきゃいけない状況にあると思っております。

それからもう1点、最大の課題になっているのが、浮島町とか千鳥町に石油コンビナートが非常に集積しています。この集積というのは日本の中でも顕著なんですけど、施設の更新が大き

な課題となっています。というのは、例えば、昔の消防法の基準でつくられており、再構築には相当なパイプラインを作り替えないといけないということとか、再編整備にあたっては相当な緑地を確保しなければいけないということで、それぞれの企業さんとしてはなかなか抜本的な再整備ができなくて、維持補修を繰り返しながら何とか延命化しているというような状況にあると思います。これを再構築できるような仕組みを作れないか、ということが大きな課題かなというふうに思っております。

それと合わせて、やはり川崎の臨海部というのは民間埋め立てということも踏まえて、緑が少ない、アメニティ豊かな臨海部に、再整備と合わせて、緑豊かな臨海部にしていかなきゃいけないというのも1つの大きな課題だと思っております。

あとは先々を考えると、物流の形態が変わっていて、先ほど「ジャパン・アズ・ナンバーワン」というお話をさせていただきましたが、そのときに日本が世界に誇れるロジスティクスとか物流の仕組み、例えば日産のジャストインタイムみたいな考え方とか、トヨタさんのカンバン方式みたいなものがあって、そういった在庫を置かないというふうなやり方が日本の成長を支えてきたところもあるのですが、その後、日本では物流の新たな仕組みづくりに苦労している状況です。海外では、アメリカを中心に、サードパーティ・ロジスティクスですとか、いまは4段階目のシステムになっています。そういうふうな段階になっていても、日本はどうしても、官だけでなく民間も、要するに物流のアウトソーシング化というのがなかなかできないんですね。で、戦略的な物流改革にちょっと遅れをとってしまっているなという状況があるんです。官だけではなく民間部門においてもそういうことができないという弱みがあります。日本の企業風土なども要因かとも感じています。

あともう1点、私の個人的な思いなんですけど、究極の在庫を置かないというふうなことを考えると、船の上で加工するというのが究極になるのかなと思っています。要は、船で運ぶ日数というのは、在庫なわけです。もったいない在庫期間なんです。それを原材料として船に載せて、船の上で製品化して、出来上がったものを降ろせるようになれば、これがいちばん究極なのかなというふうに考えていますが、まだまだそこまでは技術的にはいかないだろうとは思いますが、いずれ実現するのではと思っています。

あともう1点は、航空貨物と港湾貨物とありますが、最新の製品であるとか、最新の機器というものは航空貨物で運ばれます。例えば洋服なんかもそうですが、新しいファッションモードみたいなものは飛行機で運ばれます。さらに例えばIT系の最新鋭の機器も飛行機で運ばれます。これはなぜかという、船で運んでいると、いまは情報化社会ですので、船で運んでいる間に新しく開発された新製品のコンセプトみたいなものがばれちゃう事態が発生します。例えばアメリカで開発されて日本に運ぶまでの船に運んでいる間にそのコンセプトがもれちゃうと、着くまでの間に違う国で同じような製品ができちゃうんですね。ですので、そういったものについては情報速度を重視して飛行機で運んでいるという状況にあります。ですので、そのへんのところも考えながら海上物流と航空物流の最適化みたいな観点から、物流、貿易というものは変わっていかなければいけないのかなと考えています。

あと、私の経験的に、先ほどもショックを受けたというお話をしたのですが、もう1つショックを受けたことを言われたことがありまして、川崎FAZ株式会社を立ち上げたときのパート

ナー企業が三井物産です。川崎のFAZ事業というのは三井物産とマイカルをキーテナントとするプロジェクトだったんですね。そうしたことをキーに当時国策でも合った輸入の促進をしていこうというふうな形。川崎市にとっては貿易を活性化する、プラス商業機能を付加していこうという形で、三井物産をパートナーとしてやっていたのです。三井物産の方とお話をしたときに雑談で、行政は安泰だと思われているかもしれないけれども、行政というのは、日本がなくなったらなくなっちゃいますよねという言い方をされました。三井物産さんは、我々は世界で商売をしているから別に日本がなくなっても企業としては生き残れるんだとおっしゃられて、これもちょっと、なるほどそういう見方があるんだなと当時は思ったのですが、いまになってみると、トヨタさんなんかもそうですが、収入とか売上の半分以上が海外ですよ。ですので、日本じゃなくても海外でも生き残れちゃうという状況で、そういうことを三井物産の方がおっしゃられていたのです。現実いま、トヨタなんかの状況を見ると、商圈として、マーケットとしては、日本よりも逆に言うところを商圈としているということを考え合わせると、企業のグローバル化ということは非常に進んでいて、そういったことも考え、国際的にも魅力と競争力のある臨海部を考えていかなければいけないのかなと思っております。

話がとっちらかってしまって申し分けないのですが、臨海部の状況と、これからどうしていったらいいのか、私の個人的な思いも含めてお話させていただきました。

(福島) 川崎臨海部のエネルギー関連の動き、状況のさらに説明をお願いします。

(高橋) 東京電力では千鳥町の発電所を火力からLNGを材料とする、リフレッシュ計画が進んでいます。既設が、火力での発電所で6本煙突があったのですが、煙突1個で17.5万kWが6個、合わせて107万kWぐらいの発電所ですが、それがリフレッシュ計画ですと、いま1号系列がスタートしていますが、1軸で50万kWが3個、1号、2号系列を合わせると約300万kWの発電ができるような状況になります。300万kWというのは、川崎のすべての民生利用、産業利用の電力もすべて賄ってしまうぐらいの量です。電力の自由化のお話を先ほどさせていただきましたが、真ん中の川崎天然ガス株式会社、これは東京ガスが発電事業に参入しているということで、東京ガスが電力事業に食い込んできている状況でございまして、東電さんも競争相手が増えている状況です。合弁会社で川崎天然ガスという会社が立ち上がりまして、20年4月の1号機の運用開始に向けていま工事が進んでいるということです。

東京湾の真ん中に東西連携ガス導管というものがありますが、これは赤の点線がずっと伸びていますが、千葉のほうにも東京電力さんの電力の拠点がございまして、千葉側の東京電力と川崎側の東京電力さんをガス導管で結ぶ工事がいまなされていまして、平成21年には海底のガス導管がつながるといって工事が進められています。

それから左側に株式会社扇島パワーというものがありますが、こちらも東京電力ではなくて、東京ガスと、昭和シェルと、こちらが発電事業をやるべく工事がスタートしてまして、これらの動きをすべて合わせますと、川崎の臨海部というのは非常にエネルギー系の拠点としての動きが非常に盛んになっています。その1つの理由としては、ちょっと見づらいんですが、扇島に棧橋がありますが、これがLNGバースでございまして。LNGというのは非常に発火点が低くてマイナス何度か忘れてしまったんですが、低い温度を保たなければならない、引火点が非常に低いものです。川崎に基地がございまして、ここに基地があることでこの基地を使った、

LNGを生かした発電がいまどんどん動いているところです。また、いま中国の動向にあわせ、石油が高騰しています。ですから、電気をつくる原材料が石油からLNGにシフトする動きもあります。新エネルギーも含め、そういった動きが非常に顕著なのが川崎の臨海部という状況にあると思います。

(平尾) これは環境創造リエゾンセンターでやっているエネルギーの最適な利用というものがありますね、あれとはどのように変わるんですか。

(高橋) 後ろに、「地球温暖化対策・ヒートアイランド対策モデル地域」の指定ということで、資料がございます。これが川崎でやろうとしているコンビナートの未利用排熱の再生利用でございます。このプロジェクトは主に浮島ですね。後ろについています資料1-2をごらんいただきたいのですが、東燃さんですが、これの3ページ目に調査区域図とありますが、殿町3丁目周辺地域と言っていますが、浮島と殿町でございまして、東燃さんのほうから非常に未利用排熱が出るだろうということで、これを再利用できないかということで、1つはオフラインということで大型のトラックに、蓄熱体みたいなものをつくって、排蒸気、熱源を入れてそれをポンプ化したものを運んで、それを例えば公共施設の温水プールに使えないかとか、冷暖房に使えないかという取り組みをしているのが1点。それから、オンライン。浮島の下に共同溝がありますので、そこにパイプを通して未利用排熱を使えないかという動き。これらが今年度NEDOさんの認可を受けて、いま調査されている内容でございます。

あと資料にはないのですが、東京電力さんがいま千鳥町のリフレッシュ計画で、ここを世界最高水準の発電効率、要するにエネルギーに対してそれを電力化する効率が世界でいちばんいいものをつくるわけですが、ここも非常に排蒸気が出ます。排蒸気を千鳥町から夜光町の橋を渡ったところまでパイプラインを通して、排蒸気を企業間、11社ですか、新日石さんとか、周辺に立地している11社が排蒸気を再利用しようというプロジェクトがスタートしてまして、総事業費が約30億円。新たな会社を設立いたしまして、名前がスチームネットです。蒸気のネットワークということでスチームネットという会社をつくって、東京電力さんの排蒸気を利用した地球温暖化対策のプロジェクトがスタートしています。ですので、川崎臨海部では浮島の、リエゾンさんが関わっているプロジェクトと、もう1つ民間だけの千鳥町のプロジェクトの2つの地球温暖化対策が、いま取り組まれている状況にあります。

(平尾) 道路のお話があったんですけども、鉄道の関係、それから例の貨物船から鉄道を使っているモーダルシフトの現状。それから川崎駅から臨海部に対するアクセスがすごく悪いんですよ。その地図だと川崎アプローチ線というのが設定されているようですけども、これが神奈川口までつながると思うのですが、鉄道のほうはどうなのでしょう。

(高橋) 川崎アプローチ線につきましては、川崎駅から浜川崎を通過して、理想を言えば神奈川口エリアまでつながることがいちばんいいのですが、現実的には、平成12年の運輸政策審議会の18号答申で平成27年度までに検討を要する路線という形になっていて、なかなか簡単に行かないというのが現状でございます。どうしても、川崎の臨海部の弱さとして鉄軌道系が脆弱であります。東京、横浜と比べると。川崎は工業港なので、いままではそれはそれでいいだろうという見方もあったのですが、道路や港湾は、ものを集めることは可能なんです、人を集めようとすると、やっぱり鉄軌道系がないと人が集まらない。また合わせて、いま研究開発系の

拠点をやっ払いこうとすると、通勤の便が悪かったりとか環境が悪かったりすると優秀な研究者の方は集まってくれないだろうということで、そういう環境面の再生みたいなことも含めてやらなければいけないというふうな認識を持っています。神奈川口のエリアについても、現地を見られると周辺に工場があったり、緑が少なく、アメニティはあまり良好でないので、神奈川口のエリア使って少しアメニティ豊かな、緑も公園も豊かな空間にして、ここに研究開発ゾーンみたいなものができればということを考えています。それにはやはり鉄道みたいなものも必要で、いま京浜急行が産業道路駅まででして、ちょうど神奈川口まで歩いて12、13分かかるということでして、そこを例えばバスとか鉄道も含めてアクセスをよくしていこうというふうな考え方を持っています。東海道貨物支線なんかも、これも同じく平成27年度までに検討するという状況です。なかなかうまくいかない理由としては、JRの貨物のダイヤが非常に厳しい。東北のほうまでつながっていて、そこに旅客線を入れるとなると相当の、日本全体の貨物の動きのダイヤが苦しくなってしまうということも含めて、JRさんとしてはなかなか、われわれのほうではお願いしているのですが、難しい課題があるやに聞いております。

(福島) ぼくらの予想以上に貨物線を利用しているということで。貨物船を使ってないんじゃないかと思ったけど、そうではありませんね。

(高橋) 低利用の鉄道路線という意味では、千鳥町に通っている神奈川臨海鉄道という鉄軌道があります。塩浜の操車場から、ずっと鉄道が通っています。これはあまり使われていなくて、ほとんど1日に1回通るか通らないかくらい量です。これは、冒頭にもお話ししましたとおり、国が整備したものでして、要するに千鳥町を食料品の配送拠点にしようみたいな計画があって、それを川崎市が引き取って、川崎市の、当時は交通局が持っていたのですが、いまは港湾が持っていますが。あまり運行していない状況ですね。モータルシフトの観点から鉄道を利用するというのは非常に好ましいんですけども、現状はなかなか簡単ではありません。利用者にとって便利でないとモータルシフトも進まないのです。鉄道を使った運送を想定すると、例えば船から貨物を降ろします。それでトラックでどこかの鉄道駅に行きます。鉄道駅に行くと、こんどは貨車に積みます。貨車に積んでまた駅に行きます。駅に行くとまたトラックに積みます。トラックに積んで荷主のところへ行きます。こんなに積み替えをしていたのではやはり物流として成り立たないんですよ。そういう状況があるので、どうしても船からいきなりトラックに揚げて、トラックで荷主さんのところ、取引先へ運んでいくというほうが、積み替えの回数が少なくて済みます。このように時間とコストの面でなかなかモータルシフトというものがうまく進まないというふうな状況があると思います。とくに川崎で言いますと、もし千鳥町がうまく使われるようになったとしても、ここで船で降ろして貨車に積んで、ここから塩浜操車場まで持ってきます。塩浜の操車場でまた積み替えをしてそこから持っていきますよね。どこかの鉄道の拠点に着いて、そこでまたトラックに載せてということになってしまうので、そういう状況があって有効活用がなかなかできないという点があると思います。

それともう1点は、鉄道のコンテナの大きさと船のコンテナの大きさが違うんですね。そうすると、そのまま積み卸せばいいというものではなくて、開けて、こんど小さい鉄道用のコンテナに載せ変えなければいけないんですね。これもまた大きな手間になってしまうので、なかなか進まないという状況があります。

(平尾) さっきコンビナートの防災法とか、消防法の関係で、コンビナートの再構築というのは非常に難しいだろうというお話でしたよね。われわれ、バーッと見ても、かなり工場も老朽化が進んできて、これどうするんだろうなという気がするんですけど、この前福島先生と四日市のコンビナートを見たときに、あそこはかなり特区の指定を受けて、防災法、消防法上のものをいろいろクリアして、それで一応設備の増設ができるようになってということですが、川崎はどうなのでしょう。

(高橋) 川崎はいまのところ特区を使ってという動きはないですね。ただ、先ほど言いましたとおり、私も現場を何回も歩いているのですが、本当に老朽化していて、パイプラインがものすごい輻輳化していて、1つのラックにパイプが何本も載っている。いまの消防法の規定でいうと、例えばパイプとパイプの距離はこのくらいあけなきゃいけないとかいろいろな規定があるのかと思います。が、いまは本当に輻輳してあるわけです。例えば全部作り替えますと言ったら、パイプの数がものすごく減らされてしまうのでは。そうすると会社としては作業環境が悪くなってしまうのでなかなかやれないし、建て替えとかをすると緑を増やさなきゃいけないというのがあって、なかなかできないという現状です。ですから先生がおっしゃるように、例えば特区みたいなものを使ってやっていくような方法とか、制度メニューをつくらないと、大規模な施設更新というのはなかなか難しいのかなという感じはしています。

あと、石油関係はけっこう外資が入っていて、海外が意思決定権を持っているというところにだいたいシフトしているのかなと思っています。そういうことも含めてなかなか難しい部分があるなという認識です。

極論をすると、昔は要するに産業の発展が最優先で、市民の生活の豊かさということよりも、戦後の復興がまず第一だったんだと思います。ですので、とにかくどんどんつくって行って、産業競争力を上げようという形でいまこういう形になっていると思うんですね。

例えば、端的に思うのは、千鳥町だとか、公共埠頭だとかを歩きます。歩道の上にパイプラインがある。普通歩道の上にそういう危険物のパイプラインがあるというのはなかなかどうかと思うのですが、いまはそういうものもあるぐらいの状況なんですね。安全面には配慮されてはいるのですが、それらを全部だめだというふうにやってしまうと、コンビナートの生産量というのは落ちてしまうかもしれません。そういうことになってしまうと、川崎というのは首都圏全体のエネルギー供給拠点でもありますので、首都圏自体の競争力も弱くなってしまうということもあって、企業にとってもわれわれにとってもなかなか痛しかゆしのところがあるかと思っています。浮島というのは千鳥町とも海底でパイプラインがつながっていて、会社数はいろいろあるんですけども、石油を融通し合っているんですね。ですから事故が発生したりするとそれがパイプラインを通じて引火してしまうというような危険性が危惧されます。前に爆発事故があったときは、当時の作業員の方がいち早くパイプラインの縁切りをしてくれたんですよね。よその会社のパイプラインまでいかないように、迅速な対応ができて、縁切りをして、そこだけの事故でとどまったんですが、それが全部に及んでしまうと大変なことになってしまう。そういうふうな危険性を排除するといったことも含めて、再編整備に向けた取り組みをやらなければいけないという状況にはあると思います。

(福島) 2つほどあるんですが、1つはリエゾン、東大の大西隆先生が中心にやっておられる

緑地ベルト構想みたいな、あれはどういうことになっていますか。

(高橋) リエゾンさんのほうからの提案というのは、まず共同緑地という構想がありまして、川崎の臨海部というのは緑が少なく、企業さんもがんばっていただいているんですけど、極めて少ないです。企業が建て替えをするときに、15%とか20%とかの緑地を確保しなければいけなくて、それが企業さんとしてはつらい部分でして、じゃあ逆にその緑地を例えば、道路の側道の緑地帯を企業が整備して、その緑地帯を企業の緑地面積にカウントしたらどうかというふうな提案がありまして、それに向けていま取り組んでいます。

一方では、川崎市の環境問題がありますので、先ほど言いました、排気ガスの問題で、そういうふうな規制緩和をするのは企業寄りの発想だろうということで、指摘を受けています。われわれのスタンスは、企業の操業環境を維持しつつ、臨海部に緑を増やそうという考え方に立ってそういうことを進めているという状況にありますが、本来の形で緑を本格的に増やすべきだという指摘もあり、今後の課題と考えています。

(福島) もう1つ、神奈川口の殿町1丁目、2丁目、3丁目まで、ここを調査しているんですね。少し前まで、50ぐらい企業があったんだけど、現在すでに10近くが操業していなくて、実態としては30余りの企業を個別に調査しています。

(高橋) 都市再生緊急整備地域ですね。

(福島) ここは実際人も住んでいるし、町工場も残っているわけですよ。これを見ると、住環境ゾーンとして誘導するということになっているんですけども、良好な住環境というのがよくわからなくて、町工場をなくすということは仕事なくなるわけですからね。最終的にどういう環境整備をするのか。④、⑤、⑥はよくわかるわけです。大型の再開発ですから。③は住民がいて、まだ一生懸命操業しているわけですよ。若干操業停止のところもあるんだけど。だからその地域は大型の再開発に比べてたぶんかなり事情が違うと思うんですね。そのへんはどうでしょうか。

(高橋) 基本的には③のところ、もうすでにたくさんの方が住んでいて市街地になっていて、ここは基本的にはこのまま住んでいる方を優先して考えて逆に周辺の環境を良くしていきたい。いまのまま市街地を維持していこうというふうな考え方ですね。ただお隣、ここがこれから変わるので、ここに環境をよくするような施設をつくったり、こちらスーパー堤防みたいな構想があるので、ここが少しいい環境になることで、③の住環境も多少なりともよくなってくるのかなと考えています。

(福島) でも一応工場がなくなると、そのあとにマンションが建つとか、当然高層のマンションが建ちますよね。そうすると従来工場を経営していた人にとっては非常にやりにくいというか、入ってくる人は文句を言うし、ずっと親の代からやっている人は経営を続けたいしというので、そういう問題が、ほくらヒアリングしていて聞こえてくるのですが。

(高橋) 工場跡地の問題というのは、都市機構さんのマンションさんとか、いろいろなマンションの開発とか、課題はあると思うんですが、いまおっしゃられた、工場跡地にマンションが建ってしまうと操業環境が悪くなるというのは、残った工場に対して新しく住んだ新住民の方から環境配慮を厳しく言われるようなことはあります。これは臨海部ではなくて、逆に言うと川崎の中部、北部のほうでいくつかの工場の集積拠点がありまして、そこが例えば10ぐらいあ

って、みんなで工場をやっているうちはいいのですが、そのうちの半分ぐらいが移転してしまう。川崎は非常に場所がいいので、移転されたあと、大規模マンションとかになっている例が多くて、それはそれで法律上、合法ですので、止めることはなかなかできないのですが、市としては地区計画であるとかもろもろのことをやりながら、地域住民の合意を得ながらそういうことをやっているのですが、完全に合意した形で進められるかというとなかなかそうはいかなくて、逆にマンションが出来上がっちゃって、例えば10社あったところの7社が抜けちゃって、7社のあとが全部マンションになっちゃう。そこに建ったマンションの住民の方が残った3社に対して、騒音ですとかの問題を主張されますので、最終的に残った工場さんも移転するような事例はあります。市の歳入でいうと、例えば工場のほうが川崎市にとっては税収面ではプラスになる場合であっても、そういう良好な住宅ができるということに対して、要するに川崎に新たに市民の方が来るわけですので、それはそれで好ましいという発想もありますし、そのへんは専門ではないのであまり詳しくないんですけども、例えば川崎の久地で言うと大規模なマンション開発があったりとか、武蔵小杉も、あそこは不二サッシとかいろいろな工場が集積していたところが、大規模なタワーマンションがどんどんできるという状況になっているのです。例えば小杉なんかを例にとれば、横須賀線の武蔵小杉新駅を平成21年につくって、新たな川崎の顔というか拠点みたいな形になって、そこに良好な市街地ができていくということは、ある意味望ましいのかなとは考えております。ですので、答えになってないんですけど、非常に難しいですね。

(福島) もう1つ、この案によると、東海道貨物支線が通ると、例えばここに1つ駅をつくるという案があるのね。つくると、当然また開発の仕方が変わってきますからね。それがそううまくいくかどうか。

(河合主査) 方法としては、単独で住宅建設することに対しては規制をかけられないですけど、行政側とのまちづくりの勉強会を行っていき、まちづくりへの気運が高まって、ある程度地権者さんが集まった中で、再開発など、行政側と一緒にいちばんいいまちづくりを考えて、まちが変わっていくというのがいちばん理想的ではあると思うんですけどね。

(福島) いすゞの下請的な企業が多かったと思うんですね。

(高橋) そういった川下産業的な企業は多かったと思います。

再開発の手法というのは、いま河合のほうから説明させていただきましたが、区画整理事業と再開発事業と2つのやり方があるって、そういうやり方の中でうまく調整をしながら良好な市街地をつくっていかうということで、いまちょうどこの専修大学さんで言うと、登戸と向ヶ丘遊園のあたりが区画整理事業と再開発をうまく組み合わせでやっている状況です。登戸の区画整理というのは既成市街地では日本でいちばん大きいと記憶しています。

(福島) 30年以上かけて。

(河合主査) 行政がやっているという。

(福島) 区画整理はやっているんだよね。どの地域も。

(フロア) 準工から？

(高橋) 工専は住宅つくれないんですけど、準工は可能です。ですので、まちづくり勉強会みたいなものをやりながら、うまく合意形成をしながらつくっていくという方向をとっています。

なかなか、登戸みたいな大規模なところの区画整理は本当に難しく、今、3号線ですか、だいぶ道路も、やっているみたいですが、簡単にはできない。ある意味、現在溝の口の北口がああいう形になっていますが、相当の期間が、かかっているんですね。というのは、やっぱり住んでいる方がいらっしやいますし。

(福島) でも、この地域は割ときれいだよ。街の区画はごちゃごちゃした町工場のようなところじゃなくて、きちんと区画は整理されています。

(高橋) そうですね。道路もきちっと通っていますから。

(フロア) 東京電力の蒸気を近隣企業間で再利用するという話がありましたが、蒸気をパイプラインで、様々な企業とつなげるうえで、理解というか協力を得て進めたというお話でしたが、そのときに何か課題とかはありましたか。

(高橋) 図面を持ってくればよかったです、東京電力さんからずっと、夜光町までかなり太いパイプが通るんですね。中には、高温の蒸気を通るわけです。それをどこをどう通すかということが課題でして、先ほど説明しました、神奈川臨海鉄道という鉄道敷がございまして、ちょうど東京電力から夜光町のずっと先までの道路、こういうふうにはずっと通ってまして、道路の脇に鉄道敷があるんですね。鉄道敷の線路を邪魔しない範囲で、パイプにラックをかけて、熱による伸び縮みに対応するように要所要所でたるみを設けてやっていく。臨海鉄道敷というのが川崎市の財産として持っている土地ですので、そこを臨海鉄道さんに使用許可をしているんですが、臨海鉄道さんにも、こういう企業連携による環境対策の取り組みなので理解いただきたいということでパイプラインやラック設置を合意していただいたところです。熱によってパイプが伸びたり縮んだり変化するとか、あとは、道路をまたぐところがあるので、そこは建設局の道路管理者さんをお願いをして許可をいただいたりとか、あと運河をまたぐところがあるので、そこは港湾局さんにご協力いただいて占有許可をもらったりとか、そういうふうな協力をいただいています。あとたぶん、相当目立つので、ある意味モニュメントというか、そこに何かアートの要素を加えられたらなというふうに思っています。

(福島) そこにたまたま臨海鉄道敷があったというのが原点ですね。

(高橋) そうですね。鉄道敷きがないと、おそらくどこに通すかということ、道路脇の歩道の上を通すしかない。すると、また歩道の上に高熱のパイプが通ることにもなります。計画されているパイプラインの位置も歩道のすぐ脇の鉄道敷きなので、東京電力さんとかスチームネットさんは、絶対に破裂したりすることがないように、安全対策にも留意していただいております。また人が歩くところにそういうものができるので、そのパイプだけでもある意味相当なモニュメントになるので、それをどういうふうに打ち出していかとも検討しています。色々なプロジェクトをやっているところと相談しながら考えていきたいというふうに思っていますけど。

(福島) 全体的には例えば臨海部が物流機能や、例えば研究開発、いろいろな動きがあっても、面積的に見るとJFEスチールが大きい。そうするとJFEスチールがどういうふうに変わっていくのかでかなり変動要素があるのでは。そういう情報はどうですか。

(高橋) まさに川崎というのはJFEの城下町みたいなところがございまして、この部分が全部JFEさんですね。また歴史的経過をお話ししますと、JFEさんがかつて事業展開していた部分

は、旧日本鋼管ですが、市街地に近接した場所にありまして住工混在を解消するという事で、扇島に、ここに約600ヘクタールの埋立地をJFEさんがつくって、この近隣にあった工場をこちらに移して、集約して巨大な製鉄所として操業しています。将来ということになりますと、過去、臨海部が遊休化していると心配されたときは、要するに鉄の需要がすごく落ちちゃって、日本鋼管さんが持っている土地というのは遊休地としてカウントされていたんですが、いまは中国特需で非常に需要が高まっているので、状況が変わっています。

将来はどうかというと、実際問題、中国とかアジアの成長とかインフラ整備がどこまで続くかわからないので、先々を見据えるとJFEさん自身も、実はちょっとJFEさんとお話したのですが、将来はという話をすると、われわれにもまったく予想は難しいというふうなことをおっしゃっていて、ですので、私も先ほど申しましたように、いま例えばJFEさんをとってみれば中国の成長に引っ張られて何とか遊休地がなくなって活性化しているけれども、そこがなくなっちゃうとまた再遊休地化する可能性があるということです。JFEさんの扇島というのは、一般車両はJFEさんがつくった自分の海底トンネルでしかアクセスできないんですね。ですからそういった状況も改善できれば、例えば、東扇島側から一般道で渡れるようにすることで、扇島の価値も変わってくると考えています。現状では、扇島というのは、JFEさんの私有トンネルを通らなければいけないような状況です。いまはいい状況で操業しているので、いまのところは緊急的にどうこうという話にはなっていないんですね。ただ、おっしゃられるように将来、鉄の需要が冷めたときに、ここが再遊休地化したときには、やっぱり一般道路との接続の必要性が議論される、高まるのではと考えています。

それから、JFEさんグループとしては日本国内に4つの製鉄所がございまして、競争しているんですね。その中でコストがいちばん高いのが扇島と聞いています。これは税金が高いとか、要するに、首都圏にあるということで、固定資産税とかそういうものが割高になっているということもあるんだと思うんです。一時期、日本鋼管さんの時代に福山工場に移転してしまうという話があったくらい、そういう危機的な状況もあり、行政も危惧しました。少し中長期的に考え、将来を見据えたインフラ整備をやっていかなきゃいけないと思います。JFEさんとも話しを進めながら、そんな状況ですね。

(福島) かなり時間をオーバー致しました。高橋さん、河合さん、岩瀬さん、今日はお忙しい中お越し頂きまして、本当に有難うございました。

〔了〕