

第3章 躍動する臨海部の発展方向

第1節 『川崎市臨海部－環境共生型産業のモデル地域へ』

経済学部教授／都市政策研究センター長 平 尾 光 司

目 次

- ・川崎臨海部の新展開
- ・川崎市、臨海部における空洞化の終焉
- ・素材型産業の成長と復活
- ・川崎区製造業の高付加価値と好調な経営
- ・臨海部遊休地の減少
- ・臨海部企業のリストラクチャリング、高付加価値化
- ・臨海部主要企業の改革
- ・臨海部優位性強化のポイント
- ・川崎臨海部の環境技術の優位性
- ・立地優位性の活用がポイント
- ・臨海部へのアクセスの改善
- ・求められる公共インフラのローコスト化と投資ストック
- ・臨海部のイメージアップに向けて
- ・資源循環型都市の世界モデルとして

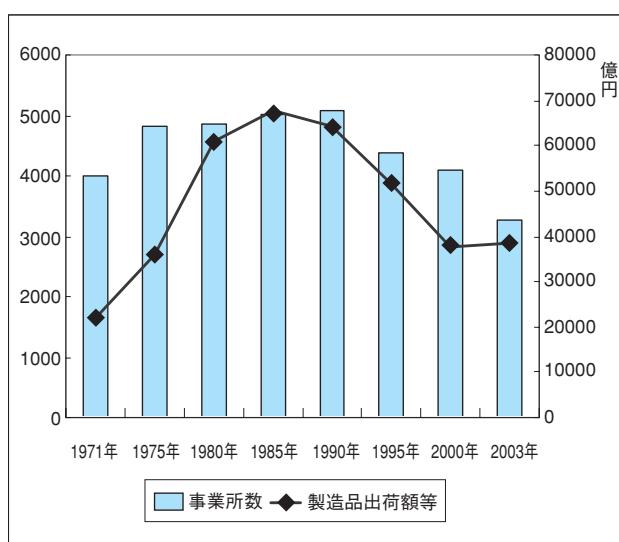
■川崎臨海部の新展開

1980年代後半から1990年代を通じて空洞化現象が強く懸念されてきた川崎臨海部が、近年、力強い新しい展開を示してきている。それは何を意味しているか。また、この再生、成長、発展の新しい動きを、持続可能にしていくための条件は何か。そのためのいろいろな連携の在り方をどのように考えるべきか。これらの諸問題を考察することにより、川崎臨海部の再生の方向性、可能性について検討してみたい。

1980年代、1990年代、特に1990年をピークに、いわゆる空洞化現象と呼ばれる、生産活動の低下あるいは事業所数の減少、遊休地の増加などが「臨海部問題」として意識されるようになつた。この1990年以降、つるべ落としと表現されるほど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、上向きに転じつつある。(図表3.1-1)

3
章

図表3.1-1 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



資料 川崎市工業統計調査（川崎市全体）

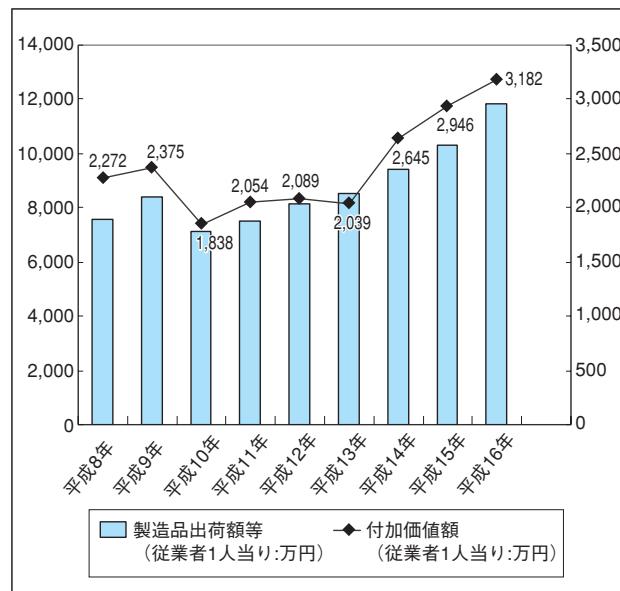
■川崎市、臨海部における空洞化の終焉

これを一人当たりの、川崎市全体の生産性ということで見ると、平成11年がボトムで、それ以降回復に向かっている。この生産性の上昇を臨海部について見ると（通常、産業道路から海側の地域が臨海部とされるが、ここでは工業統計の区分の制約から、川崎区を臨海部としている）、平成10年から非常に停滞していたが、平成14年以降、一人当たりの付加価値額、あるいは製造品出荷額において、回復が顕著である。〈図表3.1-2、3.1-3〉

図表3.1-2 空洞化の終息 従業員一人当たり生産性の上昇
(川崎市-4人以上の製造業)



図表3.1-3 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)



■素材型産業の成長と復活

その中で、川崎市全体の製造業の構成比の推移を見ると、平成8年当時には、加工組立型が56%、素材が30%であったが、平成16年には、素材型が55%、加工組立型が29%と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対照的に逆転したことがわかる。ここに、素材型産業の復活と成長力回復ということが顕著に表れている。

図表3.1-4 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
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

これを業種別に見ると、この8年間で石油、鉄鋼、あるいは化学のウエートが大きく高まっている。石油、鉄鋼、化学などの臨海部を代表する業種の川崎市工業全体の付加価値にしめる割合が8年前には25～26%であったものが、平成16年には53%になってきており、ドラマチックなまでに臨海部に集積するこれらの業種のウエートが高まっていることがわかる。

図表3.1-5 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
総数 (産業中分類)	1,830,965	100.0	1,143,573	1,107,957	△3.1	100.0
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

■川崎区製造業の高付加価値と好調な経営

さらに、川崎市全体における川崎区の割合を見ると、事業所数で3割、事業者の数で43%、出荷

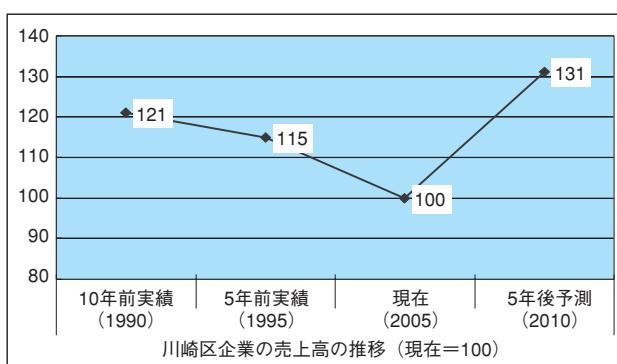
額で70%を占めている。また、税収面財政収入においても非常に大きなウエートを占めている。

したがって、川崎市の財政収入の強化、あるいは市全体の経済活動の強化には臨海部をいかに活性化するか、活発化するかということに懸かっていると言える。さらに、製造業の付加価値を見ると、一人当たりの付加価値額、川崎区の高さは32百万円と市全体の平均に比して飛びぬけて高いことがわかる。(図表3.1-6参照)

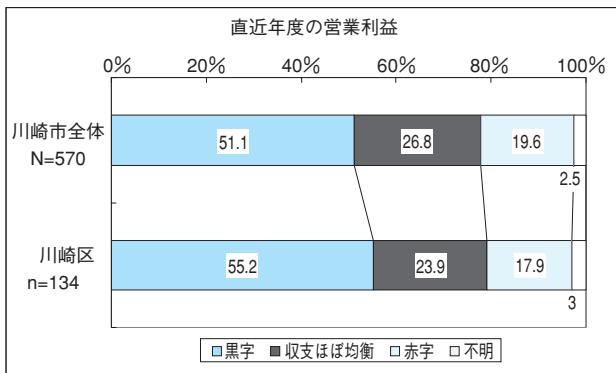
図表3.1-6 川崎区製造業の付加価値率の上昇

区別	従業者一人当たり付加価値額		
	平成15年	平成16年	増減率
総数	百万円	百万円	%
川崎区	19.1	19.9	4.4
幸区	30.6	31.9	4.1
中原区	7.2	7.9	10.0
高津区	14.1	14.9	5.9
宮前区	10.6	11.9	12.9
多摩区	7.4	7.3	△1.6
麻生区	6.9	6.8	△1.1
	8.6	9.5	9.7

現在、川崎区内に立地する企業の経営状況を見ると(専修大学アンケート調査、2005年8月実施)、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年後の売り上げ推移をたどると、10年間で2割下落したが、今後は5年間では3割ぐらいの売上高ベースでの企業活動の上昇を見込んでいるということがわかる。さらに、収益環境の調査結果をみると、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が、全体の8割強を占めており、企業活動が現在非常に回復してきて、将来について収益・売り上げともに伸びると企業経営者が考えているということが読み取れる。

図表3.1-7 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

図表3.1-8 川崎市内企業アンケート調査結果より



■臨海部遊休地の減少

川崎市の臨海部は、明治の末期から100年間にわたって歴史的に形成されてきた地域であり、世界最大の工業地帯であった。それが1990年代に前述のような空洞化現象が起きて、工場の閉鎖、撤退が急激に進み、平成11年のピーク時には遊休地が京浜臨海部全体で320ヘクタール、川崎市だけでも平成15年には155ヘクタールという、膨大な面積の遊休地が発生した。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。

■臨海部企業のリストラクチャリング、高付加価値化

このように生産企業活動、あるいは遊休地の減少と再生が進んだ背景について、2004年から2006年にかけて臨海部の主要企業ヒアリングを実施した。それをまとめると、第一に臨海部における大企業の事業所が事業の再構築を実施し、ローコストオペレーションを徹底化したということがあげられる。その血のにじむような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きた。

第2には、その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ある。

第3に注目すべきことは、素材産業は、過去も何度か景気循環の中で市況産業的に数量、価格の大きな変化を繰り返してきているが、今回は単に過去の数量景気的な復活・再現ではなく、新しい研究集約、R&Dの集積、そして新製品、素材開発による高付加価値化というものがベー

スになっているということ、しかも、この3つが相乗効果的に展開しているということに臨海部再生の特徴がある。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、その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。つまり、この相互連関性を集積する各企業がそれぞれの業種の特性、あるいは企業の状況〈需要条件、競争条件、立地条件など〉に合わせて展開してきているというところが今回の臨海部再生のポイントといえる。

■臨海部主要企業の改革

具体例を紹介していこう。

花王は全体の構造改革の中で川崎工場の位置付けをハウスホールド、つまり高級洗剤とトイレタリー、日用品の日本の最大の生産基地にするということに特化し、それによって一人当たりの生産性を向上させるというかたちで、ローコスト・オペレーションに成果を上げている。

旭化成ケミカルズは、生産担当者の多機能化により、オペレーションの人員を思い切って下げ、原単位を下げていく、そしてそれを支えていく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システムによって高度化しドラスティックに生産コストを下げてきている。

味の素は、平成10年から生産革新プロジェクトに取り組み、同じように多能工化を進め、従来600人でオペレーションしていたのを現在250名、半分以下に生産要員を削減し、全く新しい生産構造に変えてきている。

研究集約高度化のケースとしてはJFEが、鉄鋼生産品目の高級化を進めると同時に、技術研究所の拡充、THINKに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り多種多様な新産業の苗床とし、それがまた環境技術ベンチャー起業の入居スタートアップ、アジア起業家村によりアジアとも結びついてきている。

味の素は川崎のメルシャンの工場を買収して、そこに総合研究センターを完成させ、バイオからアミノ酸、あるいは医療、食品、5つの研究所と製品の開発センターをここに集約し、味の素グループのグローバルな展開の基礎を、この

川崎において展開しつつあり、研究開発部門に500人以上が従事している。

R&Dと生産革新と新製品とを結び付けたというケースでは、旭化成ケミカルズが好例を提供している。同社では、従来の量産型のケミカルから高機能材生産にシフトしている。高機能のITO、あるいはエレクトロニクス用の材料に加えてイオン交換膜、膜技術で世界トップのシェアを持っており、このイオン交換膜によって燃料電池やリチウム電池、海水の淡水化、さまざまな排水処理、医療など非常に多様な基礎素材になる膜技術を展開している。

また、日本ゼオンは、自動車用合成ゴムの工場としてスタートしたが、今はタイヤ用の合成ゴムよりも、むしろ高機能ゴム素材生産にシフトしており、自動車のさまざまな機能部品の素材としても耐蝕性のある、高熱に強いゴムの世界のトップメーカーになっている。日本ゼオンも研究センターを川崎に集約を進めており、6研究所と企業センターを現在建設中である。JFEは、従来の量産型の鉄鋼製品から高品質、高級材に展開しており、特に鉄の分野の総合力を生かしたスーパー・オラック製造技術を開発した。この技術によってJFEはLNGタンカー、コンテナ船などの非常に付加価値の高い造船用の、効率のいい高級熱圧延材を、世界の独占商品として生産している。これによって鋼材生産の高付加価値化を進めてきている。

昭和電工は、従来、硫酸、肥料の硫酸のためのアンモニア製造、あるいは肥料のソーダを製造していたが、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して半導体、液晶用の高純度ガス、情報通信機器用のスペシャリティケミカルズ、医薬品の中間体などの分野に高付加価値の製品を供給するようになってきている。従来はトン単位で販売していた製品が、今はグラム単位、あるいはキログラム単位の販売となりバルク売りのコモディティ型製品の供給形態から変化してきている。

■臨海部優位性強化のポイント

このように、各臨海部の企業の新しい動きが現在の再生を支えている。今後の臨海部の優位性の強化については次のような諸点がポイントとなろう。まず第一に、現在のこの臨海部に集積された産業の構造を研究開発・知識集約型に

一層高度化することである。

第二に、この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、高付加価値素材の開発・生産に特化することによって工業化の進む東アジアへの先端素材の開発・供給基地としての地位の確立である。これによって日本と東アジアの新しい国際分業関係の形成の一端を担うことになる。臨海部はそういう高機能、高付加価値材の生産基地、研究開発基地になっていくであろうと考えられる。

第三には地域資産の活用である。この地域には、経済学でいうレガシー・アセット(過去の遺産、マイナスの遺産でなくてプラスの遺産)、すなわち生産設備の資本ストック、あるいはインフラのストック、人的な資源、あるいは人的資源に体化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ているということができる。また、コンビナートで結びついた高度な原料・エネルギー連関もレガシー・アセットとして数えることができよう。このエネルギー連関は後に紹介するように産業・環境創造リエゾンセンターのプロジェクトの推進によって今後、新たな高度な価値を生み出していくと予測できる。

第四には特に首都圏立地という立地条件を優位性である。これは、ユーザーとの近接性の優位条件である。日本の自動車産業の競争力の藤本隆宏教授の研究の中で、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ことが明らかにされた。その「擦り合わせ」が部品の段階とあわせて素材の段階で従来以上に高度になってきている。そして素材の段階での擦り合わせ、つまりトヨタ自動車とJFEとの自動車用の薄板の技術のナノレベルでの共同開発、あるいはまたJFEと造船メーカーとの、コンテナ船、LNG船用の高級厚板のユーザーと擦り合わせて開発が進んでいる。

首都圏という世界最大の消費市場、生産市場への近接性が「すり合わせ」活動の効率的展開の基盤を提供するといえよう。

■川崎臨海部の環境技術の優位性

では、臨海部の企業で開発されてきている環

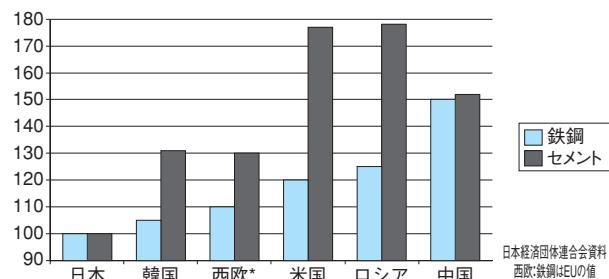
境技術はどのようにして産業化されるのか、あるいはビジネスになるのであろうか。まず、マクロ的に見ると、日本の環境技術をエネルギー源単位(GDP単位当たりのエネルギー源単位)、の低さにあらわれている。GDP一単位当たりのエネルギーで見ると中国は日本の10倍を使っている。また、個別産業の鉄鋼、セメントでは、日本を100とするとアメリカはじめ、各国とも非常に膨大なエネルギーを使っている。つまり日本の工業は世界で抜群に優れたエネルギー効率を実現していることがわかる。

しかも、その日本の中で川崎は60年代—70年代の深刻な公害を克服する過程で公害防止技術を開発・蓄積して、国内でも一番厳しい環境基準をクリアしてきた。また、排出物のリサイクル技術も地域内で確立してきた。その成果として臨海部は阿部市長の主張されている「環境技術が百貨店的にすべてそろっている」という環境対策技術の先進的地位を築いてきた。それをベースとして、1996年に臨海部全体がエコタウンとして承認され、循環型・省資源型の「川崎ゼロ・エミッション工業団地」が整備されてきた。

他方、グローバルにもポスト京都議定書を展望した環境対策の強化が2007年5月のIPCCで明確に打ち出された。

特に中国の資源消費型、あるいは資源浪費型の成長は限界にきていることは強く認識され、2006年の第11回人民代表者会議でその問題が厳しく議論され、中国も経済成長と、環境負荷削減と資源・エネルギー効率の向上ということが切迫した大きな課題となっている。

図表3.1-9 環境対策技術の蓄積
わが国製造業のエネルギー効率
(日本を100とした場合のエネルギー指數)



図表 3.1-10 環境対策技術の蓄積
アジア諸国のエネルギー原単位

	日本	中国	タイ	マレーシア	フィリピン	インドネシア	ベトナム
エネルギー原単位 (toe/GDP)	92	1,020	433	460	462	704	1,270

つまり、川崎臨海部で蓄積されている環境技術が世界的に活用されていく環境・条件が形成されてきている。そして省エネルギー、省資源、廃棄物処理技術が環境産業化していく展望できる段階に入ってきた。

環境技術がどのようにして生産技術として移転されていくか産業化されていくのかそのプロセスを検討してみたい。第一に、民間企業の生産技術を提供されるときに、ノウハウとして環境技術を提供される。しかしこれは価格、売上げが分別されず独立した市場ではなく付随的の存在である。

第二に政府ベースでは発展途上国の環境対策支援で、排煙脱硫などの汚染物質除去、水質改善などの設備建設、操業に伴うプラント輸出の市場が形成されてきた。現在、日本のODAの見直しが行われており、その中で、環境技術の移転の重点化が検討されており、市場の拡大が予想される。

第三に最近、急速に拡大しているCDM（クリーン・デベロップメント・メカニズム）により排出権取引をベースとする新市場である。これは先進国が発展途上国で実施したCO₂排出削減プロジェクトによる削減効果を自国ないしは自社の目標削減に充当できる仕組みである。環境投資と排出権取引に市場メカニズムを適用する

ことによって、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、環境技術の普及を促進することを目指すものであり、膨大な環境産業市場が形成されつつある。2006年の推計では欧州の排出権取引市場は200億ユーロに達したとされており、日本企業の国内外での排出権取引も活発化しており、CDMの適用条件を改善によって一層のビジネス化が進むことが予想される。〈図表3.1-11参照〉

第四には東アジア特に中国との環境協力の展開である。2007年4月の温家宝首相の来日の際に日中間で合意された「環境保護協力に関する声明」で中国の期待が明確に示され、今後の具体化が期待される。短期的には中国への環境技術を移転するということが、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産業化していくことが可能となる。川崎市は上海市と環境協力協定を2005年に調印してこのような流れを先取りしてきた。

従来、環境負荷対策は企業会計的には投資コスト、オペレーションコストであった。それが徐々に、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る。

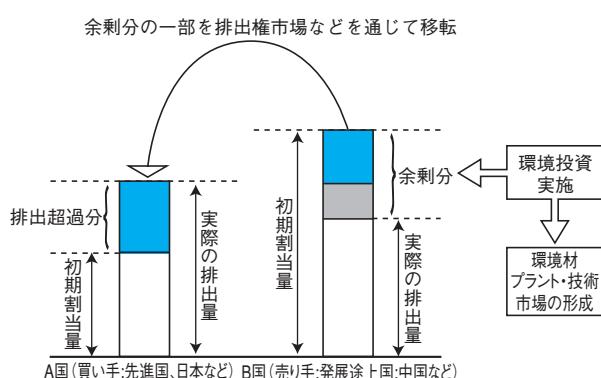
臨海部では、JFEは高炉を使ったプラスチックの利用の技術を各国に輸出しているが、このような事例がさらに進んでいくことを通じて、今度はそれを提供していくエンジニアリング産業というものが出てくることも期待される。

デイ・シイセメントでは、廃プラ、建設残土、下水の処理汚泥にいたるまで、すべてセメントの原料と燃料に使っている。JFEの高炉を使ったプラスチックの処理、昭和電工の廃プラスチックから水素を取り出して、そしてアンモニアを抽出したエコアン、そのアンモニアをまた発電所の排煙脱硫に使うというかたちのサイクルが始まっている。

また、東京電力川崎火力発電所では世界最高の発電効率（59%）の発電プラントを建設中である。後述するようにその発電所で発生する蒸気を千鳥・夜光地区の企業に供給して有効利用することが計画されている。

特に川崎の化学、セメント、鉄鋼においては開発してきた高温溶融処理は、ごみ・廃棄プラスティックからダイオキシン等の発生を防止する環境技術が確立しているということは、技術面で優位性を持っていると評価されている。

図表 3.1-11 京都議定書における排出量取引の仕組み



(資料) 泉留雄他「環境と公害」日本評論社 P89 平尾加筆修正

環境・資源循環型コンビナートの形成

以上紹介したような環境対策技術の蓄積で、これまで臨海部における個別企業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きたが限界に達している。その限界を超えるべく現在は、民間の臨海部再生リエゾン推進協議会、N P Oの産業・環境創造リエゾンセンターと川崎市の協力で、個別の企業を連携させ、そこにおける廃熱資源の循環を目指す構想が具体化している。事業概要は下記のとおりである。前述した東京電力川崎火力発電所の蒸気をシステムパイプで連結されたコンビナート企業10社に供給して省エネルギー、CO₂削減を目指している。(図表3.1-12)

図表3.1-12 川崎 千島 夜光地区の発電所蒸気利用プロジェクト

●事業主体：川崎スチームネット株式会社

(* 出資社)

●蒸気供給先

- ・株式会社日本触媒 (*)
- ・旭化成ケミカルズ株式会社 (*)
- ・川崎化成工業株式会社
- ・昭和電工株式会社
- ・大同特殊鋼株式会社
- ・東京油槽株式会社
- ・日本ゼオン株式会社
- ・日本乳化剤株式会社
- ・日本ポリエチレン株式会社
- ・日本油脂株式会社

●蒸気供給源

- ・東京電力株式会社 (*) 川崎火力発電所 (建設中)

●蒸気供給量

年間 約30万トン

●蒸気供給開始時期

平成21年度下期

●年間の省エネルギー効果

約1.1万キロリットル (原油換算) 約4%

※一般家庭約9,300世帯分の年間エネルギー消費量に相当

●年間のCO₂排出量削減効果

約2.5万トン

※一般家庭約4,600世帯分の年間CO₂排出量に相当

トンのCO₂削減が可能とされている。これは川崎市内の住宅CO₂排出量の2%に相当する。

個別企業からコンビナート的に連携した処理システムは今後、川崎臨海部廃熱の市内再開発プロジェクト(羽田空港神奈川口と隣接する浮島・小島地区など)への民生利用へと展開することが構想されている。さらに事業プロジェクトの推進に加え、計画されている神奈川エリヤの環境総合研究所などの設立、国内外からの環境関連企業の立地によって国際環境特別区構想が実現し、それによって世界に発信する21世紀の資源循環型の川崎モデルが形成・展開されていくことが期待される。

■立地優位性の活用がポイント

首都圏立地は前述したように、世界最大の4,000万の単一消費市場に近いことと同時に、ユーザーとの「擦り合わせ」という意味で、臨海部の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。更に、東京の本社機能へのアクセスも指摘できよう。現在のように非常に変化の激しい経営環境ではスピードのある判断、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。したがって、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と考えられる。そして羽田空港との近接性、あるいは羽田空港だけではなくて川崎港、あるいはその他の輸送の条件で、やはり非常に有利なポジションにある。

川崎臨海部の発展のために羽田空港の国際化をいかに活用するかを考えるポイントは、頭脳立地型の知識産業が臨空産業として発展することへの期待である。

ピッツバーグの研究開発型都市としての再生が注目を集めている。その背景の一つが、10年前に開港したピッツバーグの新国際空港である。ピッツバーグの世界に対するアクセスが改善されたことによりマイクロソフト、インテル、SAPなどの企業が集積している。最近、アメリカの企業立地の専門のコンサルタント会社のデロイトの調査によると、知識産業、ハイテク産業の事業所の立地選択の要因として空港が一番大きな要因として挙げられて報告されている。川崎臨海部羽田空港の近接性がその国際化によって臨海部の知識産業の立地吸引力に大きなインパクトとなることが期待される。また臨海部

産業・環境創造リエゾンセンターの調査結果によれば臨海部の工場排熱の利用によって35万

の素材産業の製品の高付加価値、小口デリバリーによって航空貨物によるアジア市場への供給が急増しており、この面からも羽田空港の輸送力増強、国際便の効果は期待される。

■臨海部へのアクセスの改善

その効果を発揮するためには臨海部、あるいは羽田へのアクセスの改善というものが、緊急の課題である。この点の詳細な分析は本章第3節の内野論文を参照されたい。

最近の事例としては上海の長江ハイテクパークを紹介したい。上海市はこの長江ハイテクパークをポスト上海万博の上海の知識都市への転換・成長拠点地区にするという構想のもとに、建設中である。すでに復旦大学、あるいは中国医科大学、あるいは聯想(Legend)、あるいは中国のNTTにあたる中国通信などの産学の研究機関の集積が始まっている。

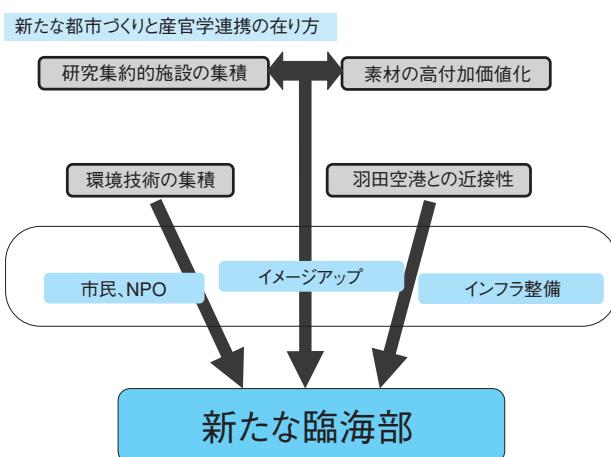
また、マイクロソフト、ソニーなどのハイテク外資も進出も相次いでいる。前述の臨空産業としての知識産業の立地の好例を提供している。長虹ハイテクパークは浦東(プードン)国際空港からリニアモーター列車で7分、それから上海市内の中心地区に地下鉄で7~8分で結ばれている。

川崎臨海部においては、塩浜地区の土地利用をどのように考えていくかが重要である。現在、ゾーニングの検討がされているが、多摩川の神奈川口、ヨドバシカメラといすゞ自動車の跡地をどのように効果的な利用をするかは、川崎の百年の計のためにもきわめて重要なポイントである。これは川崎市のみならず日本の国家戦略上からも正しい位置づけがされ、総合的なインフラ整備による飛躍的なアクセス改善が強く期待される。

また、新たな町づくりという視点でも、臨海部に蓄積された数多くの産業のレガシーアセットを、市民と世界に開かれた街づくりに向けていくことが必要である。そのために、臨海部に立地する企業、リエゾンセンター、商工会議所、地域代表、住民、それぞれの参加による街づくりが必要になってくる(第2節福島論文参照)。その街づくりの前提是、やはりインフラ整備である。特に鉄道、道路の総合的な整備・強化を急ぐ必要があろう。第3節で分析するように、臨海部の動脈である産業道路の慢性

的渋滞の解決、鉄道では南武線、鶴見線、京急線、あるいは東海道貨物線という鉄道路線が、それぞれ分断されている状態の改善が要望される。道路、鉄道というものはネットワークされることによって利便価値が高まる。これを神奈川口の整備に向けての、産業政策、交通政策の整合を持った展開によって知識産業の立地ポテシャルが向上するだけではなく既存の素材産業のRETAIN(引止め)、DEVELOPMENT(成長)も期待される。(第3節 内野論文)

図表3.1-13



■求められる公共インフラのローコスト化と投資ストック

また、臨海部の産業インフラのローコスト化についても検討すべき余地は大きい。民間企業は、大変な血のにじむような経営努力によりローコスト・オペレーションを実現してきた。それに対する公共サービスのローコスト化というものを検討すべきときであると考える。臨海部に留まった企業は、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ことで激論を闘わせて、ローコスト・オペレーションへの努力を重ねてきている。その企業活動を支えるインフラの高コストが企業負担になっている。工業用水を例にとると、臨海部の主要工場は水の循環利用をしていて、工場の用水使用量というのは激減しているにもかかわらず、30年前、40年前の料金体系の負担がある。しかもそれが対岸の千葉と比較して2倍高いといわれている。公共インフラのローコスト化ということに向けての公的部門が知恵を絞るべき時である。

もう一つは公共インフラの投資ストックである。歴史的に、川崎市の臨海部のインフラは、その創発期から浅野総一郎をはじめ多くの民間の企業家、いわゆるヴィジョナリー（ヴィジョンを持った先駆者）が整備してきた。例えば南武線も浅野セメント原料の石灰石を青梅から運ぶために建設した鉄道であった。民間資本と公共資本のストックの差はかなりアンバランスといわざるを得ない。このことは川崎市で特に顕著である。例えば今特別会計で11兆円ある揮発油税にしても、空港整備に当てられているのは1,000億程度で、あとは道路に当てられている。しかも川崎市の道路に対しては、驚くほど少ない投資しか行われていない。川崎市の東燃、東亜石油、新日本石油をはじめ、おそらく庫出しベースでは巨額の揮発油税を納めている。にもかかわらず、それが川崎市の道路整備にあてられない。これは日本全体の財政構造の問題ともいえるが、そういった問題も含めてこの地域のインフラ整備問題を考える必要がある。

（第1章第3節 原田論文）

■臨海部のイメージアップに向けて

3番目は、臨海部のイメージアップの問題である。緑化率も含めてグリーンを確保し、臨海部の公害というイメージを払拭とともに、市民がアクセスしやすい臨海部というものを実現する必要がある。JFEの最近の市民祭りや彫刻展など市民が足を運ぶような催し物もあるが、もっと市民に開かれた臨海部にする必要がある。さらに、「緑と水のコンビナート」というべきものを実現すべきではないか。羽田のD滑走路が完成すると、飛行機の離着陸コースは臨海部の上空にあたる。したがって臨海部がアメリカで言う都市のゲートウェイ景観となる。都市景観は上空からその都市に最初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指摘されている。その意味で、臨海部が工場の集積だけでなく現在の防災基地のグリーンベルトだけでなく、工場単位ごとに小さいグリーンベルトをまとまったくかたちのグリーンベルトとなることを期待したい。そのグリーンベルトが多摩川、東京湾の親水空間と一体となって、水と緑の中のコンビナートの景観を形成することによって臨海部イメージアップが実現できる。そのために緑地規制の緩和、多摩川河口の整備

が要望される。（第3節参照）

4点目は、臨海部に優秀な人材が世界中から集まってくるというためには、やはり川崎市全体の魅力、クオリティ・オブ・ライフ、あるいはアメニティといったものが向上させる必要がある。グローバルな地域間、都市間での頭脳人材の獲得競争のため、世界の主要都市では住む場所としての都市の魅力向上に努めている。川崎市で、音楽の街、スポーツの街というスローガンによる文化おこしが、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と期待される。

■資源循環型都市の世界モデルとして

工業地帯としての川崎臨海部が20世紀の初めから形成されてちょうど100年を迎えた。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、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り、それをぜひ実現していくべきではないだろうか。例えばピッツバーグはアメリカを代表する鉄、セメント、アルミ、石油、鉄鋼の町であった。最近では、IT、バイオ、医療、教育、産業と都市イメージを一新させている。川崎市の姉妹都市のボルチモアは、40年前にはその臨海部の主要産業が鉄鋼、造船、化学、環境悪化により衰退を続けていたが、それから40年経って、すっかり環境都市に生まれ変わった。そして、ボルチモアの臨海部を訪問する観光客が年間1,500万人に達している。しかし、重要な違いは、川崎はボルチモア、ピッツバーグ、あるいはほかの先進国の工業地帯と違って、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、前述したように立地している重化学工業が新しい展開を遂げつつ、環境共生型の、高付加価値型の21世紀型の産業構造に高度化していることである。その意味で川崎臨海部は新しい都市モデルを提供している。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たい。