

第2節 川崎臨海部地域の再編と地域的課題 —日本型ウォーターフロント開発から学ぶ—

文学部教授 福島義和

目 次

1. 日本の街づくりに何が欠けているのか—ロンドンと比較—
2. 川崎臨海部地域のウォーターフロント開発の経緯と背景
3. 川崎臨海部における遊休地発生と土地利用転換の動向—産業再編のなかで—
4. 「海」のある都市政策—パブリックアクセスと港湾行政のグリーン化—

1. 日本の街づくりに何が欠けているのか —ロンドンと比較—

1960年代に繁栄の絶頂期にあったロンドン・ドックランド地域the Docklandsは、1985年にはドックの閉鎖がほぼ終了している。詳細は別稿^{注1}に譲るが、サッチャー首相（当時）の強力な手入れによって立ち上げたLDDCの活躍により、貧困のイーストエンド地域に一大金融センターが出現した。

本稿における関心は、サッチャーリズムの批判ではなく、街づくりの基本的戦略である。確かにこのドックランド地域には過激な建築物もあり、チャールズ皇太子にもかなり噛み付かれたこともあったが、重要なのは多くの歴史的建築物が保存指定（アイボリー・ハウス、アビーミルズ揚水場など）されていることである。新しい建築物は、もとからその場所にある古い建築物とうまく調和しなければならない。再開発事業では周囲との調和の調整にかなりの時間を費やすケースもあったようである。

世界の街づくりの動向をみると、1990年代にはコンパクトな街づくりがEU諸国から広がっていった。その底流には、郊外の開発から市街地の再生へ、自動車交通から公共交通（脱クルマ社会）へ、用途純化から複合的な土地利用や混合用途へ、といった変化がみられる。

このような海外の諸都市と比較すると、1960年代の高度経済成長を支えた多くの日本の大都市は、臨海部に大型のコンビナート（技術的・経済的連関性をもつ種々の産業部門が、限られ

た一定地域内で結合し、複雑・多岐にわたる生産体系を構築すること）を有する港湾都市である。東京湾を筆頭に、大阪湾、伊勢湾などのウォーターフロントは、鉄鋼や石油・化学コンビナートなどの臨海性装置型工業が立地する巨大な工業集積地となり、市民の居住空間からはいつのまにか完全に隔離された空間になっていった。特に川崎臨海部地域はその代表例だといえる。

現在、川崎市における都市基盤整備の構造的特徴として、「港湾」に関しては以下の5点が指摘されている（川崎市まちづくり局計画部交通計画課、2005年）。

- ① 民間主導によって生まれた川崎港（187バースのうち80%が民間バース→企業専用埠頭）
- ② 公共埠頭は千鳥町（川崎港のルーツ）と東扇島のみ
- ③ 取り扱い貨物の約90%が民間貨物
- ④ 定期航路が少なく、不定期船が多い
- ⑤ 港への公共アクセスが弱く、市民生活と分断（パブリックアクセス）

川崎市の街づくりを展望するとき、イギリスのロンドン、バーミンガム、リバプール（写真1・2参照）やアメリカのボルチモア、ボストンなどのウォーターフロント開発と比較すると、埋め立て地に工場を誘致して形成されたコンビナート地帯（写真3・4参照）が旧市街地に隣接して作られる街づくりには、現在ではどこかに違和感を感じる。

本稿では、海岸の大規模な埋め立て事業の繰り返しによって生み出された港湾工業都市・川

注1：拙稿（1993）「ロンドンドックランズ再開発地域の経済地理学的諸問題」専修大学人文科学年報 第23号 pp.97~109

拙稿（1998）「ドックランズ再開発事業にみる中央政府と地方政府の関係」専修大学社会科学研究所『社会科学年報』第32号 pp.371~392

また、北米の最近のウォーターフロント開発については、次の論文が有益である。

石田崇志（2006）「北米における近年のウォーターフロント開発事例」地域開発 2月号 pp.43~47

崎市が抱える課題を、現状を踏まえつつ考察する。その際、bottom up approach とよばれる研究方法（図表3.2-1参照）でlocalから、



national さらには international へと展開しながらウォーターフロント開発の課題に迫る。

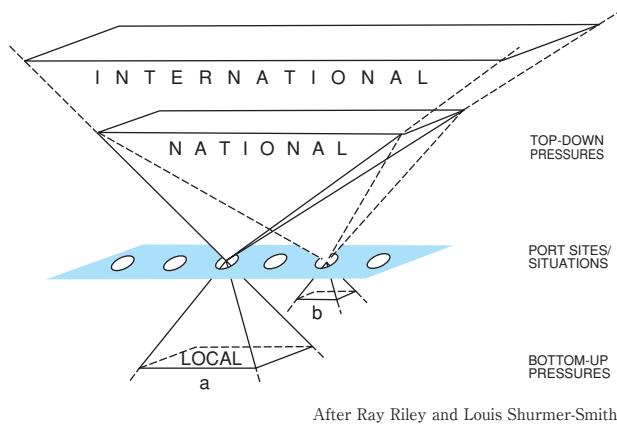


写真1・2 バーミンガム（イギリス）中心部における運河再生（2007.3）



写真3・4 川崎港とスバル、そして空き地（2007年2月）

図表3.2-1 ウォーターフロント開発への分析のためのフレームワーク（A framework for the analysis of waterfront redevelopment）



2. 川崎臨海部地域のウォーターフロント開発の経緯と背景

2-1 川崎臨海部地域の形成と埋め立て地との関係

日本では高度経済成長期に基礎素材型産業（鉄鋼業や石油化学工業など）を中心に重化学工業化が進んだ。これらの産業が太平洋ベルトに集中し、特に4大工業地帯（現在では3大工業地帯といわれ、北九州地帯は除外）では海岸の大規模な埋め立てによってコンビナート地帯が形成された。工業製品出荷額が第二位の京浜工業地帯は、1990年代に中京工業地帯にその出荷額を凌駕されたまま、現在に至っている。この京浜工業地帯の中心

的な役割を担ってきたのが、川崎臨海部地域である。

1970年代後半（昭和50年）以降、国の工業立地分散政策や公害問題の激化等のために（図表3.2-2参照）、事業所の域外移転が進み、鉄鋼、石油化学を中心とする製造業の空洞化現象が長期的に見られる（図表3.2-3参照）。それに付随して雇用者数の減少、税収の大幅な減少、生産性の低下等の諸問題は地元自治体等にとっても大きな悩みである。現在川崎臨海部地域は、

事業所の再編restructure、土地利用転換conversion、業態を越えた連携cooperationなどの課題に直面している。

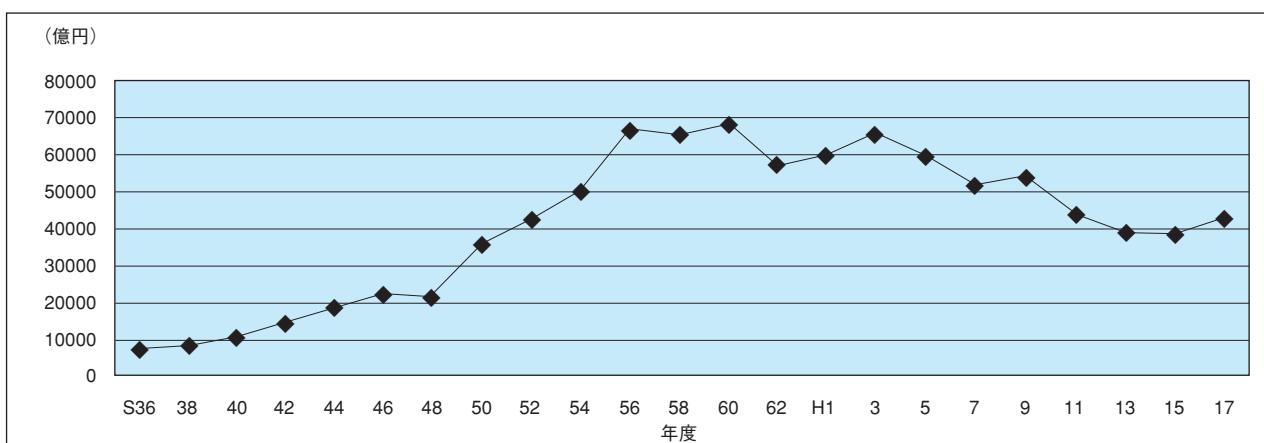
川崎臨海部地域（JR東海道線以南のほぼ川崎区全域）では大正年間に埋め立てが始まり、1912年（大正2年）に浅野総一郎による埋め立て事業（約150万坪）が本格化した（図表3.2-4）。その後、既成市街地の海側に順次埋立地を形成していった。簡潔に埋め立て地の三層の特徴を整理すると、図表3.2-5になる。

図表3.2-2 川崎市の地域産業政策（1960年代-2000年代）

1960年代 高度経済成長期	1970年代 安定成長期	1980年代 バブル経済期	1990年代 ポストバブル経済期	2000年代 「格差拡大」期
		コンビナート「冬の時代」		
産業公害 (四大公害)	高速交通公害	生活公害	「失われた10年」	廃棄物やエネルギー等の環境問題
京浜工業地帯 (鉄鋼・石油コンビナート) 公害対策基本法(67)	公害対策と工場設備移転集約 工業再配置促進法 (72)	大規模プロジェクト構想が東京湾臨海部 (89) 研究開発機能強化 「2001かわさきプラン」 (83)	臨海部の物流・交流拠点の整備 エコタウン構想 (98) 川崎新時代2010年プラン (93)	ゼロエミഷョン工業団地(02) 羽田空港の国際化(09)
市公害防止条例 (60) 横浜、川崎市域に既成市街地の工業等の制限法 (65)	大気汚染防止に関する協定 公害防止条例(72) 特に地区総量規制 日本钢管(現JFE) →移転→工場跡地→ 扇町工業団地 浅野工業団地	「メトロポリス構想 (電子・機械工業を中心の都市)」 川崎市産業構造・雇用問題懇談会 (正村公宏教授)	K C T F A Z 「川崎臨海部再編整備の基本方針」 ↓ 4拠点の物流・人流の拡大	「イノベーション・クラスターによる地域活性化政策」 (平尾光司教授) 構造改革特区→ 国際環境特区など

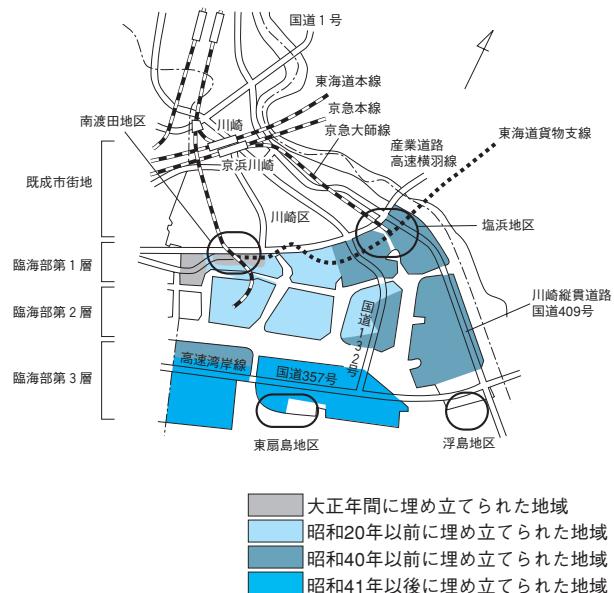
（出所）長谷川公一（1993）『環境問題と社会運動』、伊藤和良（2004）『川崎市におけるエコタウン事業の現況と課題』、東京大学社会科学研究所編（2005）『「失われた10年」を考え：経済危機の教訓』などより作成

図表3.2-3 川崎市の製造業の製品出荷額



工業統計調査結果報告（神奈川県発行）および川崎市の工業（川崎市発行）より作成

図表3.2-4 川崎臨海部の三層地区と既成市街地



(出所) 永井進他2名(2002)『環境再生－川崎から公害地域の再生を考える』有斐閣などより作成

図表3.2-5 川崎臨海部三層地区別の土地利用

第一層；（大正期から戦前の昭和期） (産業道路から内奥運河)

- ★日本鋼管、浅野セメント（90年前）
- ★日本鋼管など大規模工場の転出
- ☆企業の低未利用地の土地利用転換
- ☆既存工場内遊休地の有効利用
- ☆土地売却への高い要求
- ☆交通インフラの整備

第二層；（戦前からの埋め立て地と1950年半ばの埋立地） (内奥運河から京浜運河)

- ★産業活動の中心的地区
- ★石油化学コンビナート
- ★ほとんどが工業専用地域
- ☆企業の低未利用地の活用
- ☆生産機能の高度化

第三層；（1970年半ばから） (京浜運河から海側：扇島、東扇島)

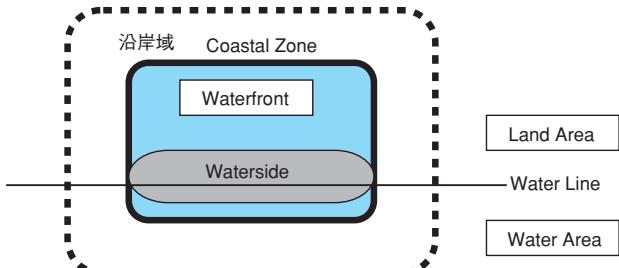
- ★JFEスチール ★物流施設
- ☆国際的な物流機能

(出所) 川崎市(1996)川崎臨海部再編整備の基本方針より作成

2-2. ウォーターフロント開発と地域産業政策

本稿では、ウォーターフロントの領域には既成市街地を含めて、図表3.2-6のように広義に捉え、水辺waterside—ウォーターフロントwaterfront—沿岸域coastal zoneの3地区から構成されている、とする

図表3.2-6 広義ウォーターフロントの領



(出所) 横内憲久・桜井慎一(1995)「ウォーターフロントの変遷と役割」を一部修正

例えば欧米のウォーターフロント開発をみると、海岸線の前進、つまり日本のような大規模な埋め立てにより、コンビナートの工業地帯を作り上げるようなことはあまり見られない。現実のウォーターフロントの開発の場合でも、ミティゲーションmitigationのような手法^{注2}で、自然の保障（他の場所に確保）を大前提で行う。開発か保存かという単純な二者択一の原則ではない。

古い建物を大切に残すのも同じ論理であろう。その場所にもとからあったもの、あるいは長きにわたり継続されてきたものを簡単に破壊しない思想は、特にヨーロッパは優れているようだ。

一方日本のウォーターフロント開発は、高度経済成長期に前述の東京湾を筆頭に、大阪湾、伊勢湾などの太平洋ベルト地帯に拡大し、鉄鋼・石油コンビナートなど臨海性装置型工業が立地する巨大な工業集積地を形成させた。そして深刻な公害問題への対処療法的な対応が一段落した1985年以降は、民活事業や緑地の整備等により、港湾に人が憩い水に親しむことのできる空間に創出していく港湾行政が全国的に展開されている（国土交通省港湾局、2005）。

2003年、京浜臨海部再生プログラムの中に、構造改革特別区域法に基づく5つの構造改革特

注2：ミティゲーションに関する文献は以下の物が有益である。

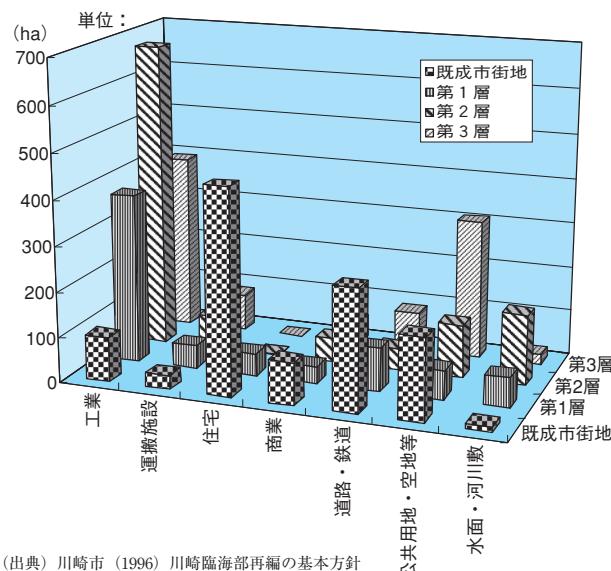
編著水環境創造研究会(1997)『ミチゲーションと第3の国土空間づくり』共立出版

区が認定され、民間事業者などの事業展開が活性化できるように、規制緩和されている。特区を活用した既存立地企業の高度化や新産業の創出、物流拠点の整備などを進め、臨海部の発展をめざしている（京浜臨海部再編整備協議会、2004）。「神奈川口構想」を始めとした規制緩和政策が臨海部再生計画にとって何ら問題点はないのだろうか？

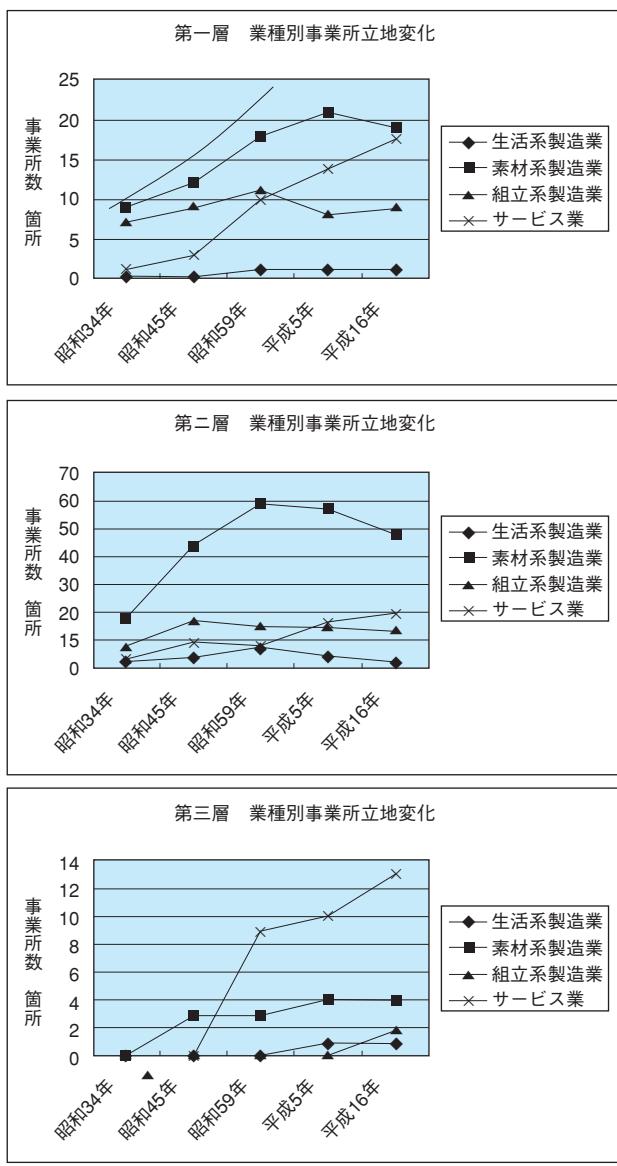
2-3 川崎臨海部地域における三層地区別の土地利用の特徴—企業立地とパブリックアクセス

本稿では、ウォーターフロントの地域概念として既成市街地（JR東海道線～産業道路）を含め、広範囲に解釈する。その理由は都市全体の地域再生に向けてのウォーターフロント開発を志向しているからである。つまり、埋立地の抱える問題は単なるインフラ整備だけではなく、既成市街地の問題（例えば、中心市街地の活性化）と密接にリンクするべきと考えるからである^{注3}。同時に、広義のウォーターフロント（臨海部）は川崎市、さらには首都圏、そして日本、世界へとリンクしている。港湾都市として位置づけられる川崎市は、後背地域の首都圏の重要な拠点都市である。しかしその川崎港は貿易港の横浜港とは異なり、純然たる工業港である。

図表3.2-7 川崎臨海部の土地利用状況（1995年）



図表3.2-8 川崎市臨海部の三層地区別における業種別事業所の立地変化（1959～2006年）



図表3.2-7は、川崎臨海部の既成市街地と三層地区別の土地利用（1995年）の状況である。データが10年以上も前であるが、既存工場やインフラの整備を含め、今後の土地利用転換の方向性を検討するためには、土地利用の状況把握が重要な基礎的作業となる（前述の図表3.2-5も参照）。さらに臨海部三層別の業種別事業所の立地変化（1959～2006年）（図表3.2-8）を詳細に検討すれば、各層別の地域的特徴は把握できる。

これらの図表（図表3.2-7、図表3.2-8

注3：臨海部と中心市街地との連携の重要性を次の論文は指摘している。

盛光寛人（2006）「臨海部の未利用地活用と中心市街地の連携による地域活性化を目指して 一新湊みなとまちづくり方策」地域開発2月号

図表3.2-5) から以下のことが指摘できる。

- ① 既成市街地では住宅が卓越しているが、埋立地の三層全体をみても住宅はほとんどみかけない。つまり、埋立地には居住空間はほとんどない。
 - ② 第一層は、1959年当時住宅地をわずかに残しながらも、すでに広大な面積の日本鋼管（現 JFE）、そして旭ダウ、日本石油化学、日本冶金工業などの素材系産業が立地している。近年、石油輸送関連やトラック輸送の拡大が要因で、輸送サービス業等が飛躍的に伸長している。この地区は様々な事業所が混在し、旧市街地とも連携を図っていく複合産業地区といえる。
 - ③ 第二層は、1959年から現在にかけて、明らかに素材産業が大幅な割合を占め、それを基盤に発展してきた高度生産地区である。問題は平成時代に入って事業所数が減少傾向にあることで、全体としてはゼロ・エミഷン工業団地にかかわっていく動きがあ

る。さらに、この地区は内陸にも港湾にもアクセスが悪く、物流産業のメリットが少ないことも問題である。

- ④ 第三層は、1970年によくやく扇島の一部の埋め立てが始まった。この扇島は日本鋼管が占有しているが、三層地区全体では公共用地・空地等の割合が他の2層に比較して、高い割合を示している。

川崎市が埋め立てを行った東扇島地区は、急速な道路網の拡充を背景に、東急ストアや資生堂、日産自動車等の物流関連産業が立地している。今後、港湾物流施設のF A Zを利用するため、外資コンテナ取り扱い機能の充実化が図られ、首都圏の物流拠点として展開されていく。

これら三層地区の企業立地の傾向をみる限り、川崎臨海部の埋立地にはほとんど居住性や娯楽性ではなく、産業道路を挟んで形成された駅側の既成市街地とは1995年時点できつた異質な空間になっている。

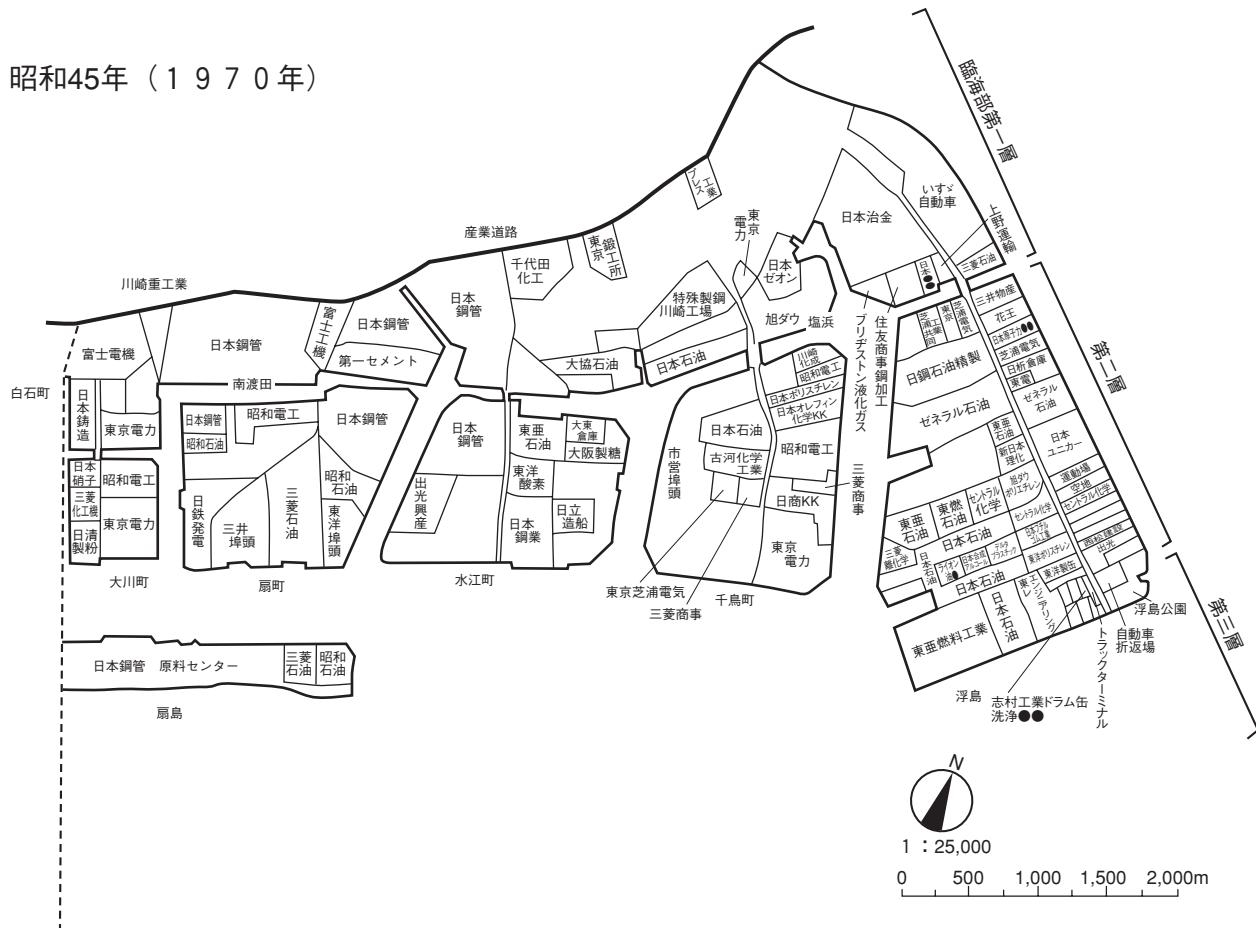
さらに埋立地における詳細な土地利用の変遷

図表3.2-9 川崎臨海部地域の埋立地形成と企業立地状況（1959～2004年）

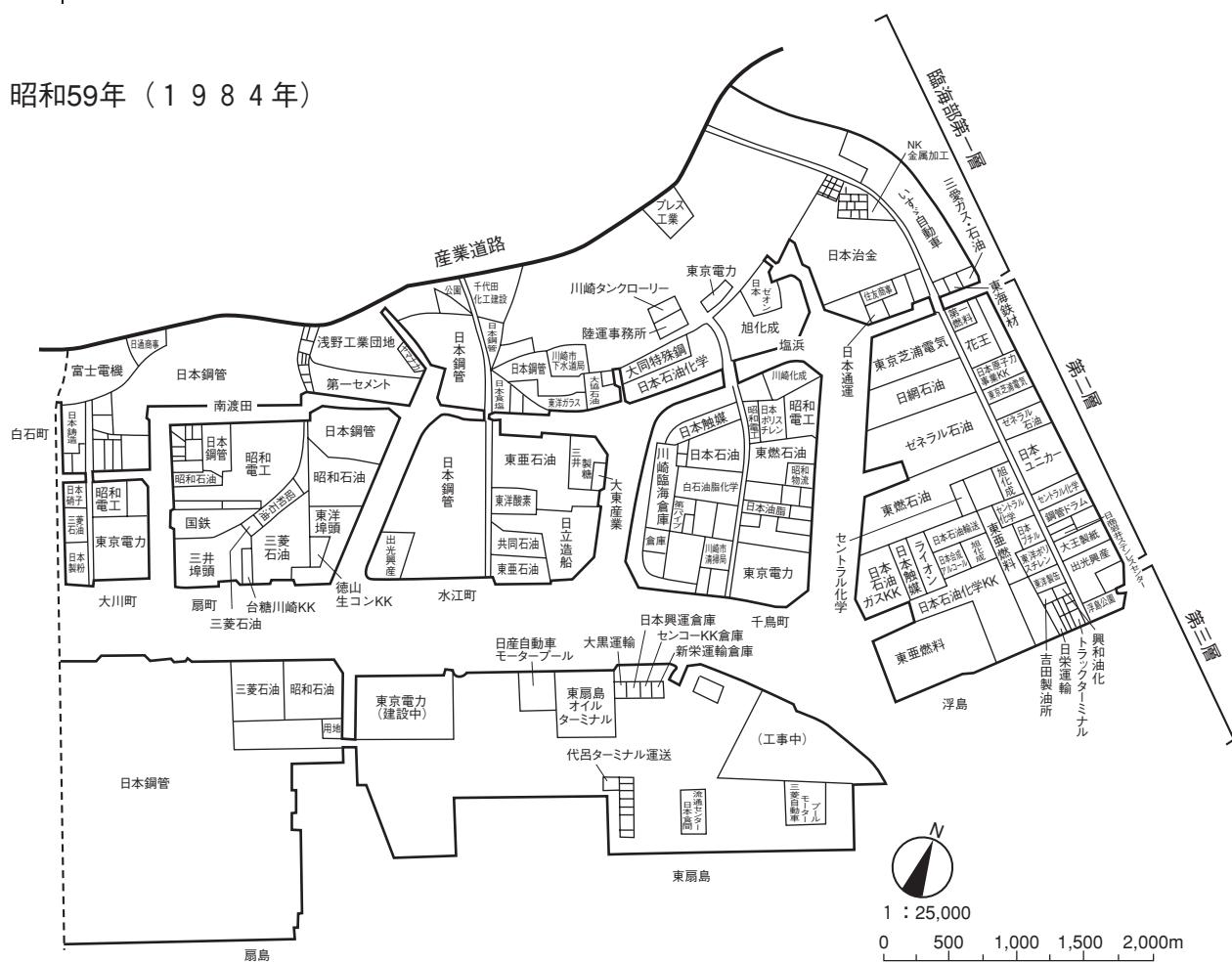
昭和34年（1959年）



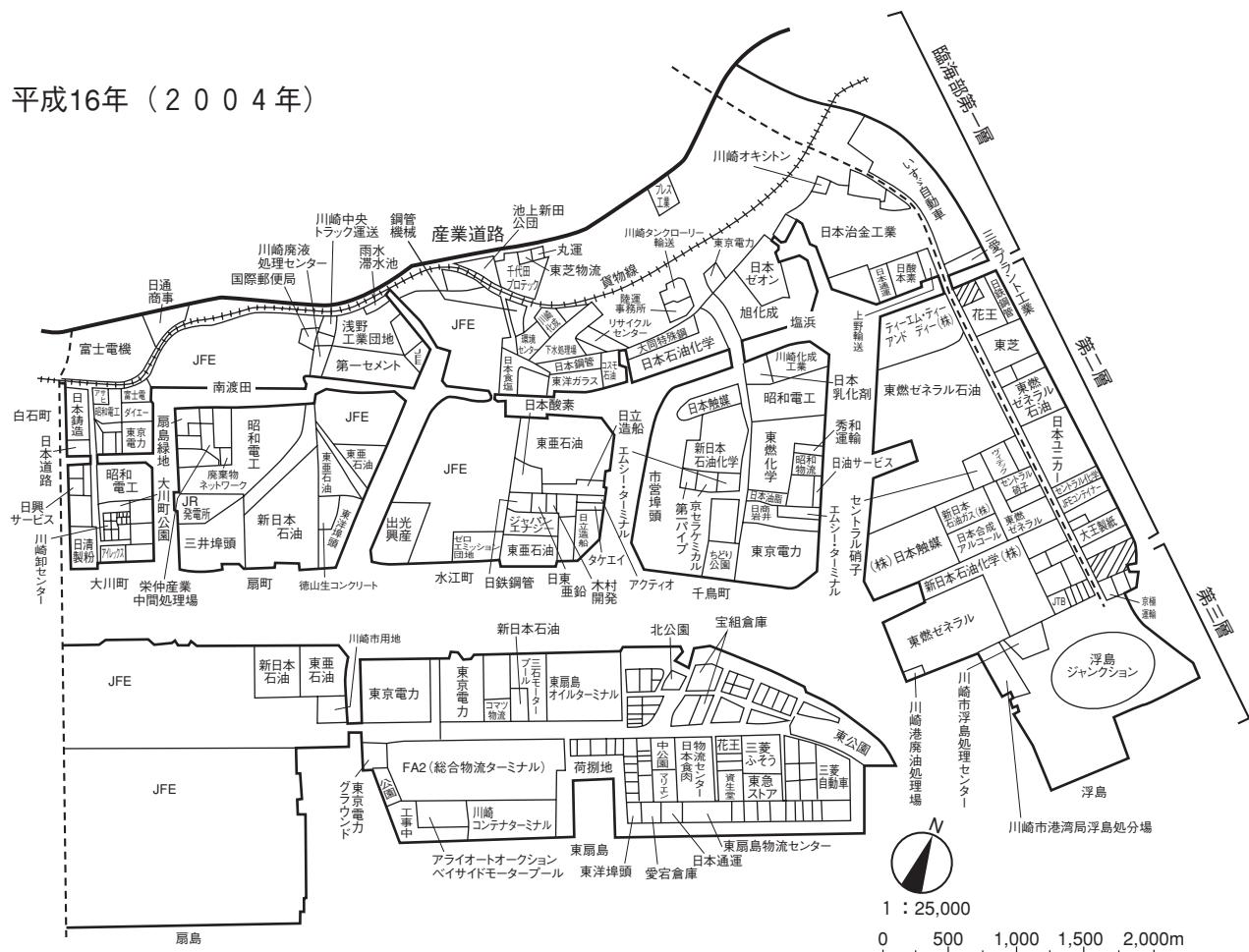
昭和45年（1970年）



昭和59年（1984年）



平成16年（2004年）



(1959—1970—1984—2004年)を追跡すると(図表3.2-9参照)、浅野セメントと日本鋼管は、自社で埋め立て工事を行い、その後日本鋼管や浅野関連会社などの企業が中核的に進出したのだが、総じて公共事業や国策を意識して土地利用が展開されている(除本理史、2002)。一方、イギリスのバーミンガムではロンドンまで通じるグランドキャニオン運河に対して、その運河周辺の荒廃地区に植生管理などを通じて積極的に地域再生に取り組んでいる。

浅妻裕(2002)によると、バーミンガムでは市民・行政・企業のパートナーシップをマネイジメントするグランドワーク・トラストといった中間団体が、企業に地域再生や景観保全のために補助金を出させてている。このようにみると、ウォーターフロント開発にはパブリックアクセスの概念導入が重要であることが理解できる。

3. 川崎臨海部における遊休地等発生と土地利用転換の動向—産業再編のなかで—

3-1 川崎臨海部における遊休地等の発生

約6100ヘクタールの京浜臨海部地域は、前述したように日本経済を牽引してきた地域であり、その中核が川崎臨海部地域である。近年の産業構造や国際的な経済環境の変化に伴い、生産機能の域外への転出や不採算部門の撤退などの動きがみられる。その結果、企業間のネットワークの崩壊や基盤的技術の喪失などが顕著である。特に川崎臨海部ではコンビナートの再編が確実に進行し、従来の連関構造が崩壊するなか、急激に土地利用が微妙な変化をみせながら遊休化している。

神奈川県の調査(2001年度)によると、川崎臨海部における三層別遊休地等^{注4}全体の面積

注4：遊休地等とは、遊休地と低未利用地からなる。遊休地とは「全く利用されていない土地（利用されていない施設・建物の敷地を含む）」で、低未利用地とは「利用度が著しく低い、または非本来的・暫定的な利用がなされている土地（同様の利用がなされている施設・建物の敷地を含む）」

は、約229ha（図表3.2-11）発生している。特に臨海部第二層には、遊休地等全体の53%にあたる120haが集中している。

これらの遊休地が発生した埋立地では、その埋立地内の道路間をつなぐ橋やトンネルがそれぞれ一箇所しかないといったこともあり、交通体系の整備が緊急課題である。また立地事業所も、法定面積ぎりぎりの緑地整備しか行われておらず、労働者の健康や安全面にも問題がある。現在、整備されている緑地は7箇所で約16haしかない。

最近の工場緑化規制緩和の動きもあって^{注5}、川崎臨海部における緑地のあり方に対しても、「川崎臨海部再生リエゾン推進協議会」（大西隆会長）が「効果的な緑の増加」と「事業用地の使いやすさ」の両立を実現するために、以下の提案を市長に提案している（東京新聞、2006.2.7など）。

施設沿道等を緑地として整備し、費用負担した企業の「緑地」に加算するように指導を行い、臨海部全体での緑化を進めている。もちろんこのような規制緩和の動きに対して、「川崎公害病患者と家族の会」などは、企業の自助努力が足りないといった批判はある。

短期的並びに長期的な視点にたって、遊休地やウォーターフロントの開発を前述のパブリックアクセス概念で検討し、公共的な目的のために利用されるような方向に政策が誘導される必要がある。

3-2 遊休地等における土地利用転換の動き

もちろん図表3.2-10にもみられるように、1989年以降事業所跡地の売却・転用は実施されている。本稿では特に2001年度以降の新しい遊休地の動きに注目している。

図表3.2-11をみると、京浜臨海部の遊休地は1999年度をピークに遊休地の新規発生分の減少とともに確実に減少している。そして川崎と横浜の両市の遊休地の減少傾向（図表3.2-12）は対照的で、2001年から2004年の僅か3年の間に、川崎市は遊休地の土地利用転換に成果を上げた結果（83%減少）、2004年度において横浜市の半数近くの遊休地等面積（26.4ヘクタール）にまで減少している。川崎市の代表的な土地利用の転換例は、図表3.2-13に掲載してある。これ

らの遊休地が激減した理由として、以下の3点が挙げられる。

図表3.2-10 川崎臨海部における事業所跡地の売却・転用事例（1989年以降）

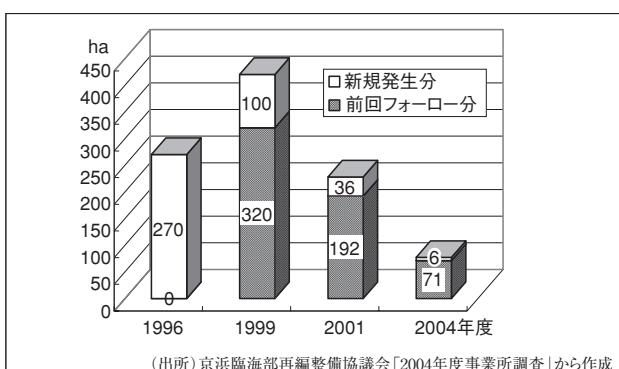
新事業所設立	現在の事業所もしくは土地所有者	元の事業所	面積(千m ²)	地域
1989年*	川崎市土地開発公社	日立造船	92	水江
1989年	運輸協同組合	東京電力潮田火力発電所	29	白石
1990年*	大師物流センター	昭和シェル石油資材倉庫	10	塩浜
1994年*	川崎市土地開発公社	昭和シェル（潤滑油センター）	6	塩浜
1995年*	ダイエー川崎プロセスセンター	NKK京浜製鉄所	45	白石
1996年*	神奈川県住宅供給公社	旭硝子京浜工場	24	田町
1996年*	共同債権買取り機構その他	富士デベロップメント（鋼料工場）	8	夜光
1997年	川崎市入江崎温水プールなど	大同特殊鋼	—	塩浜
1997年*	川崎市土地開発公社	NKK京浜製鉄所	10	夜光
1999年	新川崎郵便局	NKK京浜製鉄所	30	南渡田
2001年	都市基盤整備公団	いすゞ	18	殿町
2001年	エスパ（イトーヨーカード系列）	昭和電線電纜	37	小田

（注）1. *は土地取得年、それ以外は開業年。

2. 面積のうち、一は数値不明。

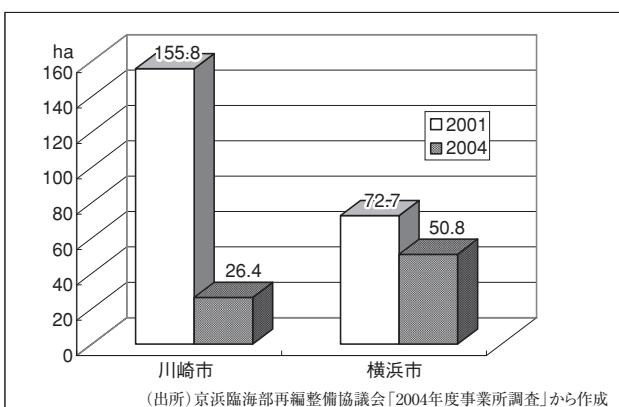
（出所）各紙報道、土地登記簿より作成。

図表3.2-11 京浜臨海部の遊休地推移（1996～2004）



（出所）京浜臨海部再編整備協議会「2004年度事業所調査」から作成

図表3.2-12 京浜臨海部（川崎市、横浜市）の遊休地の推移（2001～2004）



（出所）京浜臨海部再編整備協議会「2004年度事業所調査」から作成

注5：千葉県は2006年度に、大規模工場に義務付ける緑化規制を緩和し、見返りに工場周辺の敷地外で緑化に協力してもらう制度を創設した。県は手狭な敷地を敬遠して海外に移転しかねない石油化学コンビナートなどの設備投資意欲にこたえつつ、地域環境の保全を目指す。（日本経済新聞 2006.1.13）

図表3.2-13 川崎臨海部における代表的な土地利用転換の最近の例

《エネルギー産業》	②川崎天然ガス発電所計画（扇町）	2008年から運転開始
	④扇島火力発電所計画（横浜市扇島）	京浜臨海部への供給
《大規模物流施設》	⑤ヨドバシ配送センター（殿町）	いすゞ自動車跡地
	⑥物流施設（池上）	千代田プロテック跡地
《大規模商業施設》	⑧島忠ホームセンター計画（中瀬）	多摩川側は住宅地
《リサイクル施設》	⑫川崎水江地区リサイクル新事業（水江町）	再生アスファルト
《研究開発施設》	⑬味の素川崎事業所再構築（鈴木町）	メルシャン工場跡地
	⑭日本ゼオン（夜光）	次世代技術の総合開発センター

- ① 図表3.2-13にあるように、工場移転後の跡地売却
- ② アジアでの需要拡大に対応した自社事業での土地活用
- ③ 集約後の事業所立地

京浜臨海部再編整備協議会（神奈川県、横浜市、川崎市で構成）の「京浜臨海部企業の土地利用等に関するアンケート調査」（2004.9.9～2005.2.10）で、遊休地等の今後の活用についての回答が6表に掲載されている。賃貸や自社利用を中心に売却も含めれば、企業の約8割が積極的に遊休地利用を考えている。この状況であればこそ、企業への行政側からの強い働きかけが重要である。

図表3.2-14 川崎臨海部における遊休地等の今後の利用

	回答数	構成比（%）
賃 貸	8	38.1
自 社 利 用	7	33.3
売 却	3	14.3
現 状 維 持	4	19.0
そ の 他	2	9.5
回答事業所数	21	—

* 複数回答可のため、「賃貸と売却」と回答したものが2事業所、「自社利用と売却」と回答したものが1事業所あり、この3つのいずれか1つ以上を回答した事業所の計は15事業所となる。「現状維持」及び「その他」は重複回答なし。

（出所）京浜臨海部再編整備協議会「京浜臨海部企業の土地利用等に関するアンケート調査（2004.9～2005.2）」

4 「海」のある都市政策 —パブリックアクセスと港湾行政のグリーン化—

グローバル化が進行するなか、生活空間から隔離されたウォーターフロントが、再び市民に近づきやすい空間（パブリックアクセスの確保）を得るために、どのような都市政策や街づくりが現実に実行されなければならないのか。

2000年に改正された「港湾法」には、日本の港湾が持続可能な発展を遂げるには、環境保全

への配慮が不可欠、とある。行政側は前述した大規模工場の敷地の緑化規制緩和政策に希望をつないでいる反面、その政策にはすでに前述したように公害関連の住民側から難問をつきつけられている。日本版ミティゲーション手法の開発を本格的に検討する必要がある。

今後ウォーターフロント政策が産業政策一辺倒ではなく、物流機能や産業活動と環境保全を一体化したものにならざるを得ないだろう。2002年のゼロ・エミッション工業団地は、企業側からの、そのような試みの一つといえる。

環境と地域経済の再生のためには、地域在住の多くの人達の意見をいかに吸い上げられるかが、重要となる。単なる利益誘導的な行為や開発独裁的な行為などに走らないようにするためには、市民（NPOも含む）、行政、企業、大学間のパートナーシップを調整する組織が必要で、イギリスのグランドワーク・トラストのような中間団体が日本にも本格的に育成されなければならない。産業クラスター政策において、現時点で政府はコーディネーターとして地元輩出の人材に期待している一面があるようだが、中心市街地活性政策におけるTMOの二の舞にならないことを願うだけである。人材や組織を育成するには、時間が必要である。

街づくりにイノベイティブな方法はない。行政は市民の活発な意見や活動に敏感に対応できるような、フレキシブルな組織であることが大切である。企業は地域社会の一員として、利益の一部は地域社会に還元する必要がある。つまり相互に数多くのパートナーシップを築きつつ、家庭、役所そして職場などから意識的に脱出し、時間をかけて「公共空間での議論」を、そしてその実行は即座に行う。やはり第三世界のクリチバ市（ブラジル）の都市環境政策が良い実例となるだろう。お金より、人材の育成（人的資源）である。国土交通省港湾局の「港湾行政の

グリーン化」（港湾の開発・利用と環境の保全・再生・創出が車の両輪）が絵に描いた餅になつてはならない。

最後に来るべき都市型社会における街づくりのあり方を考慮する際、重要になってくるパートナーシップ（図表3.2-15参照）のモデルを提示して本稿を終わりたい。このモデルをより洗練化されたものに展開するために、今後緻密なフィールドワークを海外中心に進めて行きたい。

参考文献

1. 京浜臨海部再編整備協議会（1996）『京浜臨海部の再編整備に関する基本方針』28P
2. 川崎港港湾管理者（2000）『川崎港港湾計画書一改訂一』港湾審議会第171回計画部会資料
3. 永井進・寺西俊一・除本理史（2002）『環境再生—川崎から公害地域の再生を考える』有斐閣
4. 浅妻裕（2004）「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 pp.289～309
5. 鹿嶋洋（2004）「四日市地域における石油化学コンビナートの再編と地域産業政策」経済地理学 年報 50巻 pp.310～324
6. 東京大学社会科学研究所編（2005）『「失われた10年」を超えて [I] 経済危機の教訓』東京大学出版会
7. 佐無田光（2005）「環境と地域経済」環境と公害 pp.25～25
8. 淡路剛監修 寺西俊一/西村幸夫（2006）『地域再生の環境学』東京大学出版会
9. 平尾光司（2006）「産業・都市構造の高度化と臨海部再生」（「臨海部再生シンポジウム2006」の基調講演資料）
10. 篠原修（2006）「日本の都市—その伝統と近代」彰国社
11. 稲田雅裕（2007）「東京湾・川崎港の今後の役割と港湾政策について」京浜臨海部再編整備研究会の講演資料
12. 中島伸（2007）「新しい「公共」をつくる—参加型地域づくりの可能性」自治体研究社

なお、本稿は、2006年3月18～20日に開催された日中シンポジウム（専修大学社会科学研究所と上海社会科学院社会発展研究院共催）や、2007年1月18日に神奈川まちづくり研究会（神奈川県地方自治研究センター主催）で発表した内容をもとに作成している。

また、本稿作成には専修大学個人研究助成（平成9年度）の一部も使用している。深謝する。

図表3.2-15 街づくりにおけるパートナーシップ（協働）のモデル
—豊かな公共領域を産み出すために—

