

## 新たな産業クラスター「エコタウンからコンビナートへ」

開催日：2007年11月29日（木）

講師：（社）日本プロジェクト産業協議会 内野 義之

（福島） 研究会を久しぶりに行います。

まず、内野さんには何度もご登場願っているんですけども、来週の土曜日にシンポジウムがありますので、実を言うと、かなりその準備というか打ち合わせも兼ねて、きょうはエコタウン、コンビナートというお話を頂こうと。一応僕の考えとしては、シンポジウムの落としどころというか、そのあたりを内野さんに、アイデアを頂こうという意識がちょっとあるものですから、きょうはパネリストにも一応連絡したんですけども、なかなか皆さんお忙しくて。それよりも、パネリストの一部の方からもレジュメが来ていますので、それをもう少し読んで、なるべく中村先生の講演とディスカッションがうまくつながるように。そういう意図があって、ディスカッションの最後の結論として、エココンビナートという、クラスターと言っていいのかな、こういう概念を提起できれば。もちろんそううまくいかどうかはわかりませんが、

その点、今日は時間は約40分の短めに話をさせていただいて、来週のシンポジウムの展開の仕方を少し考えていますので、ご意見をいただければと思っております。では、内野さん、よろしく願います。

（内野） 内野です。お忙しいところどうもごろうさまでございます。

それでは、資料はこちらの新たな産業クラスター「エコタウンからエココンビナートへ」というもので、早速ですけども、説明に入らせていただきたいと思います。基本的には新たな産業クラスターというものを、川崎の既存のコンビナート群にどういうふうに育成していくかという話の中で、エコタウンという経済産業省と環境省がやっています事業から新たな展開へということで、昨年までハイブリットエココンビナート構想というのを私から提案させていただいたのですが、それをどう展開を図っていくのかというところの入口論をきょうはお話させていただいて、また皆様のお知恵もかりて、取りまとめていければと思っておりますので、よろしく願います。

めくっていただきますと、これはもう何度も出てきていまして恐縮なんですけど、京浜臨海部の歴史ということで、浅野総一郎氏が埋め立てを開始したということで、（現在、ラゾーナでも映画をやっているらしいですね。ということで、私もまだ見に行っていないんですが、おもしろいということです。）特に扇島は旧日本鋼管が高炉を2つにするということをつくったん

ですけれども、社会景気の変動でなかなか厳しい時代を経て今は1基になっているというような状況を踏まえております。

ただ、今は中国のほうの鉄鋼の輸出がかなりあって、円高も含んで、鉄鋼業界空前の利益率ということで大変に景気がいいというふうに。ただ、いつまでこれがもつかわからないということがあるので、できればJAPICで、こちらとの連携でやっていますこのエココンビナート構想を早く展開して安定的なコンビナートにしたいと思っています。隣に書いてありますが、そういった色刷りですのでこちらはちょっと見ておいていただければと思うんですが、めくっていただきますと今の主な立地企業というのがございまして、こちらを見ていただきますと、やはり石油関係、金属、化学、セメント、こういうのがもうびっしりですね。基本的には第二次産業の典型というところの立地企業が、今なお現存しているというようなところがございます。当然いすゞのところは神奈川口構想ということで拠点開発構想をやっておりますけれども、そういうところが徐々に変わってきていると。

ただ、現在、羽田の再沖は2009年とっているのですが、実際は若干半年から8カ月遅れそうなんですけれども、それになりますと、かなり物流関係のものがこの辺の企業の跡地に入り込んでくる。しかも、土地の所有者はファンド系ですね。外資のファンドというものが入ってくるという状況でして、これがまたかなり脅威を与えているというような状況もございます。これは、なかなか大変な状況で、この間ちょっと調べましたら、やはりファンド自体の倫理というのがなかなかないので、その辺にどうやって日本型の倫理を導入していくのかというのがかなり厳しくて、彼らが単なるマネーゲームのところでは何かやってしまうと、結局我々が考えていた構想も何も関係なく、途中で頓挫する方向になってしまうというのがあります。

(福島) 今は、遊休地には、例えばほとんど何もやっていないんでしょう。

(内野) そうですね。98%以上はそういう形になっています。ただ、今はそういう中で、たまたまJFEさんのお話なのですが、今までですと日本の中のジャパンというのを意識しているろやってきたのだけれども、東アジア、特に輸出ケース、これはやはりアジアの中の日本での企業の役割というのは何だということをちょっと考え出して、それが企業連携を強める1つのイニシアチブというか、思想になるのではないかとそんなことを言っておりました。

では、次に参りまして、そういった中で、もう皆さん何回もご承知のとおり、京浜臨海部自体は都市再生、現在、都市再生本部と地域再生本部、いろいろなものが一緒になりまして、地域活性化統合本部という組織になっております。これは、来年3月になりますと地域活性化の提案を各自治体から受けるということになり、約25億円/年の予算で募集を図り活性化していくということがありますので、本当はこういうタイミングに何か出せると大変いいなと思っています。その最初のとっかかりが京浜地区では京浜臨海部の都市再生の予定地域の設定ということになっておりまして、こちらは川崎だけではなくて横浜も含めて4,400ヘクタール全部というものがこの中に入っているという状況です。ただ、これができたからといって何か動いているかという、先ほど言ったファンドの動きとか羽田の再沖の動きがかなり激しくて、なかなかこれが実態についてこないというのが現状のようであります。

あと、面白い話としましては、ちょっと脱線するんですが、現在、神奈川県知事の松沢さんが、8月に『Voice』という雑誌で、横浜、羽田、成田を結びニアモーターカー構想という

のが出しました。J A P I C が平成 2 年に検討したリニアの構想を載せていたんですけども、あれのもともとの発端は今度羽田が再沖すると、40.8万回くらいの能力になりまして、成田が20万回ちょっとなんです、両方足しても60万ちょっとなので、やはり両方で100万回にする必要があるだろうというのが中身です。今の政権の地域格差の是正というところの1つのアイテムとしては、やはり地域空港と羽田を結ぶというのが、活性化の1つなんです。どう見ても、羽田と結ばない地方の空港と都市というのは、なかなか活性化しないという一面もありますので、それを何とかするというのは大事な話です。やはりリニアは大体400キロぐらいのスピードでいくんですね。そうすると、横浜に止まると羽田で、間にある川崎にとまらない可能性がいちばん大きいです。そういう意味では、これができても川崎に対するインセンティブがどこまであるかというのは大変微妙なところございまして、鉄道の運行屋さんには言わせれば、各駅と急行で、各駅で川崎に行くのがあってもいいのではないかという話もあるのですが、実際問題はなかなか厳しいという立場に実は川崎の臨海部と川崎市の位置づけがあるというのを認識しなくてはなりません。

(福島) 今まで全部臨海都市、という概念でやっていたわけでしょう。それが現実にはほとんどだめなわけでしょう。

(内野) そうです。

(福島) それをしっかりと出したほうがいいのでは。今まではタウンとか、タウンでエコをどうこうするとか考えたんだけど、もうちょっと明確なメッセージが必要だと思います。(内野) まさしくそのとおりですね。

それでちょっとめくっていただくと、今言ったような、たまたま最近の話題で言いましたけれども、港湾と道路の整備というのが今こんな現状でやられているという資料がこちらでございます。実はこれが前置きでございまして、さっと聞いていただければいいような内容なのですが、やはり三環状から、都心、川崎、横浜の環状道路がどうなるかというような話がどんどん展開されているというのがこれでございます。

次の7ページのところからが本題なんです、川崎臨海部の土地利用とエコタウンと言った場合、川崎の土地利用というのは、これは単なる模式図にしてみました、要は都市部、駅のところですね。あと、臨海部の1層、2層ぐらいのところ、3層が工業地帯と港湾機能というような形に実は分かれているというかたちになっています。何でこんなのをかいたのかといいますと、次にエコタウンの概要というのが書いてございます。ちょっと読み上げますと、まず96年に通産省がエコタウンプランという構想をつくったあと、川崎では承認されて、首都圏に立地する川崎臨海部全体ですから、2,800ヘクタールがその対象区域になったと。それに立地する既存企業の資源循環型生産活動への展開や、新たな資源リサイクル施設を促進しましょうということで、できた当時は施設に対する経産省のインセンティブ、補助金の手当てというのがあったのですが、現在では三位一体の税制改革で補助金がなくなりましたので、全く手当てがなくなっているという状況でございます。それで、今実際に川崎で行われているのは、廃棄物を原料・生産資源として使用する循環型・省資源型のゼロ・エミッション団地というのができているというようなところなんです、他のエコタウンと比べて川崎市がおもしろいのは、かなり広いんですね。私も八戸とか北九州行ったのですが、行くとエコタウンですと

かわかるんですけど、川崎に行ってエコタウンを探してもどこだかよくわからない、あちらこちらに点在しているような状況になっています。これがまずエコタウンとしての基礎です。今7ページのところです。

めくって8ページを見ていただきますと、8ページのところは、立地の状況を、これ川崎市の資料なんですけれども、書いてありますのがこちらです。それで、瀧田さんが言われたリエゾンセンターが左の上にありますけれども、実はこれは川崎ゼロ・エミッション団地と右の下に書いてありますが、これは水江町のところにありまして、こんな形で、ペットボトル、アンモニア、プラスチックのところですね。かなり広い地域に点在していて、実はあまりくっついていないんですね。ゼロ・エミッション団地だけは細かいものがくっついていて、連携調査のときには、JAPICの皆さんでたしか一緒に見学に行った方もいらっしゃると思うんですが、こんな形になっていまして、その中で実は異質なものが、リサイクルポートというのがございまして、これは実はちょっとだけあるというような形になっています。

次のエコタウンの概要と課題というところなんですけれども、これエコタウンというのは漢字で書きますと、「環境調和型まちづくり」という、実は「まちづくり」という名前がついているんですね。おもしろいんです、これ。いかにも古めかしいんですね、環境調和型というんです。その目的と概要につきましては、経済産業省及び環境省における地域の産業蓄積などを活かした環境産業の振興地域の独自性を踏まえた廃棄物の発生抑制・リサイクル推進を通じた資源循環型経済社会の構築です。このようにうたっています。エコタウン事業では地方自治体が「エコタウンプラン」を作成して、環境省と経産省の2省が共同承認して、先導的なりサイクル施設事業に財政支援をしますということで、全国26ヶ所、62施設にそういうことをやっていたのですが、今は助成はありませんというところで、経産省からは次の新しい計画と、実は新しい補助方式をつくりたいということがあって、その概念としてこの新しい産業クラスター、エココンビナート構想というのをその政策に入れたらどうかというのが、実は私の今の動きの流れになっているところでございます。

エコタウンの事業の基本的な課題というか、その中の事業自体の課題ではないのですが、解決すべき課題としては、地域の地球温暖化防止策というものをやらなければいけないということで、東京都ではマイナスカーボン都市という名前になっています。一般的には低炭素都市とかそういう名前になっておりまして、いろいろなっているというところです。

これと含めまして、今いろいろなことが言われておりますのは、もう十数年前から、特に伊藤滋先生だったですかね、コンパクトシティ論というのがかなり流行りまして、パワーセンターと呼んでいた時期は、都市のエネルギーをむだなく使い、なんとかしましようという発想だったのですが、今はこういうマイナスカーボン都市というような発想になってきていますので、コンパクトシティという概念が大幅に変わってきていまして、今後のコンパクトシティというのはこうあるべきだという概念を示すと、かなり注目されるというような状況になっています。

特に、都市で言いますとコンパクトシティ論については富山市あるいは八戸が有名ですけども、八戸あたりは何で有名かといいますと、これは市の財政が厳しい中でちょっと都心から離れたところに住んでいる方というのは、もう除雪作業ができないんですね。雪深くても除雪作業のお金がないので、助成するので都市のマンションに住んでくださいということで、コン

バクトを図っているというのがあります。富山もそうですね。あそこも雪深いので自然現象がきってしまうのですが、LRTを有名にしたという森市長がいるんですけども、そういうことで都心に住んでくださいと。商業地をしっかりとした活性化をしながら、その中で暮らしてくださいねというような話をしているような状況なんですけど、裏を返すと、昔は公共事業というところで、地域の土木関係の会社が除雪作業をただに近いお金でやってくださっていたらしいんですね。それなのに、今こういう状況でお金も入ってこないの、市のほうにサービスはやめました、しっかりお金を取りますよとやっているの、どっちにしてもお金がかかってしまう状況らしいです。これが日本のいいところなのか悪いところなのかわからないのですが、社会の状況としては普通の公共的な仕事の関係がある場合は、朝4時からちゃんとした除雪はただ同然でやってあげましょうというような話が内々できていたのが崩壊しつつあるということで、そういう意味での必要悪がかなり悪化しているというような状況が地方では見受けられると思います。きょうは地方の話ではないので、話を戻すと、そういう意味での地球資源の循環の効率化というところがありまして、関係事業・組織の有機的に連衡するというようなことと、うまい経済合理性に基づいた循環リサイクルをやると。あとは公益循環を含めた適切な循環リサイクルの形成。

次のところをちょっとめくっていただきますと、エコタウンの発展による資源循環というのがあって、エコタウンじゃないところというのを、非循環型物の流れ、現状のエコタウンの物資の流れというのをちょっと整理しますと、こういう形になるんです。まずは新規資源につきましても、エコタウンじゃないところは、海外に大部分を依存していますというようなところでございます。逆にエコタウンのところは、まだ一部ですけども、リサイクル原料で代替しつつあるというようなところでございます。廃棄物については、同じで、廃棄物法に則って国内で広域処理しています。それで現状のエコタウンというのも、実はこれは同じように広域処理しているということになっていますので、私の言っているエココンビナートというのは、これを域内で処理したいというのが1つあります。

あとは、リサイクル原料については、従来型の都市では利用がされません。ただ、エコタウンではリサイクル拠点となりますエコタウンの中、あるいはリサイクルポートの中で、広域にリサイクル資源を活用できるような枠組みができていますというのがここでございます。あと、地域内循環としては、当然のことながらリサイクル原料の利用はありません。それが今のところ、エコタウンの中ではこれは一部なんです。一部地域内で循環しているというようなところがございまして、この一部というのをなるべく100%に近づけるといのが、多分エココンビナート構想の1つの目的となるのではないかなと思っています。

それと、ちょっと注意書きが下に書いてありますが、エコタウンといったものやリサイクルポートは、ある意味透明性を確保できる。透明性というのは、毒物が入ってちゃんと処理していないとかそういうのを想定していただければいいのですが、ちゃんときれいに処理されたものが確保できる、副産物がということですね。最近の船場吉兆じゃないですけど、そうじゃないように、静脈が確保できる静脈複合施設と港湾施設というのがちゃんとあるところはいいですよ。あとは、地域内循環の推進と周辺都市部との連携ということになりますので、川崎でいえば、この川崎臨海部の工業地帯と駅前の都市部、あるいは新規にできます神奈川口のところの連携が必要となってきますということなので、工業地帯で完結していたものを、ある程度地

域を周辺部に広げたところの概念に持っていくというのが1つの形になります。

次は、エコタウンは再資源化、CO<sub>2</sub>技術、新エネルギー創出技術が蓄積されるということがありますので、この辺を周辺を入れて混ぜるということになりますと、高度な環境技術というもののクラスター化が可能ではないかと。どこに器をつくるかということもあるのですが、これは1つの理論、理屈ですので、可能性があることですね。あとは、資源エネルギー循環の静脈物流インフラの充実と広域的な連携への展開が可能となってきますよということが考えられるかなと思っています。

次のところですが、エコタウンの発展と連携の考え方ということですが、今見ていただいた表を現状としますと、エコタウン地域内の資源循環というのがありまして、左側が大きな展開を示したものでございます。これは、第1ステップとしては、エコタウン地域を中心として近隣地域も含めた資源循環をどんどん発展させていくということで、先ほど、全国に26カ所があるんですけども、これをエコタウン地域同士が連携をするということになりますので、例えば八戸と北九州と川崎が連携するというような形で、あと四日市ですか、いろいろなところが連携をするというのが第2ステップになっています。

第3ステップとしては、実はエコタウンではなくても、エコタウン的なことをやっている工業地域は結構あるんですね。そうすると、そういったところの循環も、エコタウン地域というのは基本的には行政が指定した枠組みでしかありませんので、そうすると、お金がもらえるということで大体やっているところとかがありますが、そうではなくてみずからやっているところもありますので、そういうところも入れて、日本の各、あらゆるところが連携するというのが第3ステップです。

これができる、資源循環型の経済社会構築ということで、先ほどのエコタウンの概念に沿うのではないかとことの1つの羅列があるんですが、エココンビナートのほうは、実は右側を目指したいということで今考えています。これは、第1ステップと大体似ています。エコタウン周辺部は、都市部、港湾部を含めた資源循環というのをしっかりやります。これは、実はそういう意味ではリサイクルポートですとか、今の川崎市の持っている港湾もしっかり視野に入れる。実は今、行政の縦割りで、経産省、環境省側のエコタウンと、リサイクルポートは国交省の港湾局なので、ちょっとそこに大きな壁がある状態なんですけど、それをなくしていくのと、都市部を入れていくというのが1つの形になります。

第2ステップとしては、資源循環に加えて熱エネルギー融資を含めた循環をさせましょうということでございます。これは、先ほどこちらのリエゾンセンターの瀧田さんのこの資料を見ましたら、実は東京電力がやっているのが川崎では大きな例で、火力発電所を改築したときに周りの企業さんを巻き込んで川崎スチームネットという会社をつくって、お湯を循環させてエネルギーをお互いにやるというような省エネの施設をつくって、なおかつ会社をつくっています。これは、実は国環研（独立行政法人国立環境研究所）から補助が出てやっているのですが、スチームをやるわけですから導管みたいなのが必要になるわけですね。要は共同溝みたいな。これを敷設するのにここから補助が出ているんですが、じゃあどこを通すんだといったときに、実は神奈川臨海鉄道さんという公的な鉄道会社がありまして、その横を通させてもらってやっているの、ほとんど土地代もかからずにやっているという事業の枠組みをつくっているというのがございます。

これにさらに第3ステップとしては、さらに新エネルギー供給を含めた循環ということになりますので、いま川崎市ではごみ処理場が4カ所あるんですけども、ごみを少なくしましょうというようなことで、いろんな努力をされて、それを焼却灰にするのか、エネルギーとして使うのかということで、エタノールとかメタンガスの発酵というのをやって、事業として今考えているようです。ですので、このエコタウンの中にそういう機能を持って、これをオフラインというんですか、トラック輸送になるのか、トラックだとまたガスが出るよという話がありますので、小規模な区間の場合、モノレールみたいなもので背負い込むというもの、そんなことも考えながら、資源の副産物を使うと同時に、エネルギー融通をして、今むだになっているエネルギーをやることも、新エネルギーを創出していくという3ステップをやるのが、ここで言っているハイブリッドエココンビナートになるという状況です。これを都市部の川崎駅周辺と、できれば羽田側で、羽田の空港へのエネルギーとして用いるというのができれば、かなり川崎の工業地帯というのは、ハイブリッドなエココンビナート化というようなところに落ち着くのではないかと考えています。

そのためには、下に書いてあるんですが、先ほどモノレールのなとか言いましたけれども、静脈物的なインフラをいかに整備していくのか。これは、半地下にして、昔あった下水の溝みたいにして、そこにバーツと流すというのも1つの可能性としてはあるのですが、それを用いたり、リサイクルポート、今現状は、宮本先生も言われたのですが、たしか一緒に皆さんと見に行ったときに、鉄くずばかり置いてあって、何の役にも立っていない。はっきりいまして、死んだ港みたいなんですよ。ここをうまく利用して、拠点にしていくというような、要は土地利用をもっと高度にしていくということをやらなければいけないということと、相互融通ネットワークを形成していきますので、実はエネルギーあるいは副産物というのは、かなりその場で処理すると厳しい場合がありますので、それをお互いに融通しあうようなかたちが、スラグ系ですね。これもまだ逆に、例えば神奈川臨海鉄道さんがJR貨物に入って、八戸の臨海鉄道さんに入って、お互いに行って帰ってくるものがあれば、融通できるようなシステムをうまく組めるとか、そういったことができれば、こちら側の第3ステップにも近いようなことができるのではないかとということなので。第1、第2、左側の第3ステップの実は途中の第2ステップくらいまでの間のところをもっと高度にしていきたいと思いますというのが、実はこのエココンビナート構想というふうに考えていただければと思っております。

それで、ちょっとめくっていただきますと、次がエコタウンからエココンビナート、あえてハイブリッドという言葉は今使っていませんが、高度循環産業クラスターの形成ということで、これは提言になります。何を提言するかというと、このハイブリッドコンビナートの実現に向けてというところなんです。先ほどの経産省さんの好きな言葉を使うと、環境調和型事業の立地を促す、ここは環境です、環境事業、ということは環境省ですね、産業支援です、これは経済産業省ということになりますので、循環産業の原材料の安定供給を支援する経済政策、環境政策、新エネルギー循環整備への財政支援というものを、政策と同時に財政支援をするというようなことが、1つの提案としてはできるのではないかと思っております。

次は、エコタウン地域と都市部、周辺部での間での物質循環とエネルギー利用を可能にする総合的な都市環境再生事業というのを創設して欲しいというのが1つありまして、これは、廃

棄物政策、経済政策、廃棄物ではなくて環境政策と読み替えても変わりありませんけれども、に加えて、都市再開発や道路下水道、新規インフラ、先ほどの新エネルギーが行きかうようなものですね。都市政策、港湾政策をプラスして、都市の面的なスケールで展開するというようなことを、少し1つ考えないといけないかなと思っています。

3番目が、高度循環産業クラスター地区の形成ということなので、先ほどのエコタウン内の新エネルギー開発施設や、リサイクルポートなどの集積拠点地域への支援ということで、川崎ですとやはりリサイクルポートというのを1つの拠点にして。なんでかというと、私有地ではないということと、いろんなところにあるというのがありますので、この辺を種地に、新エネルギーの可能性をやってあげればいいのかと。これは、実は北九州では似たようなことをやっています、溶融炉の施設を新日鉄エンジニアリングが国環研の補助でつくってしまっていて、溶融炉というのはすごく熱いんですね。そうすると隣にエタノールの施設をつかまして、その燃やした熱をちゃんと利用して、こっち側の出た汚い水も実はこっちの冷却に使っていて、それが蒸発してしまうということで、ある設備を何個か重ねると、お互いが影響しあってむだがなくなるということがあるんですね。これはマイクなんかでもそうなんですけれども、消音、高速道路なんかでもありますよね。うるさいのに同じ周波数を当てると音がなくなるのと同じような感じで、ちょっと合わせるとお互いに影響しあって、環境がよくなるということもありますので、そんなことを少しやったらいいのではないかと。これを循環拠点の地区開発制度とか、域内・域外の基幹のインフラなどの支援というようなものを行ったかどうかというようなところを今思っています。

最初に申し上げた話に戻りますけれども、こういった物流拠点（エコタウンやリサイクルポート）を中心に、地域特性を十分に生かして、静脈産業集積を行うことが重要なので、これは川崎市の産業政策、クラスター構想の1つの提案の中に、ここがない限りは、いくらくっつけましようといっても、くっつけるものがなければできませんので、ここがやはり大きな拠点ですね。基本的に、エココンビナートは応用ですので、まず基盤となる産業がなければできない。これはもう事実ですから、それをまずやるという展開でして、川崎市さんが是非これをやるというような話にならないとなかなか厳しい。

それと、上記を円滑にする国土交通政策を一般的統合的に行うこと。これがまさしく言っているエココンビナート構想ということになります。先ほど申し上げましたように、マイナスカーボン都市の思想に対して、新しいコンパクトシティ論というのを確立して、新しい日本の環境産業クラスター型の都市像だということで、海外に知らしめて見学者を増やすというようなデモンストレーションもやるということが、本当は多分今後の展開ということで、企業立地とかを考えると、本当はかなり有効な手段になり得る。これは、運動論になってしまうので、あまり研究するという話ではないのですが、そんなことも入ってくるのではないかなと思っています。

ちなみに13ページを。

(Q1) ここで、マイナスカーボン都市に対して新しいコンパクトシティということは、マイナスカーボン都市の視点を否定するという意味ですか。



(内野) ではなくて、ちょっとこれは言葉足らずですみません。そういう意味ではなくて、やはり京都議定書に始まって都市を面的にCO<sub>2</sub>を削減、低炭素都市にしましょうというのが要はマイナスカーボン都市なんです、それというのはあまり未知数に広がった都市でやるのではなくて、ある程度コンパクト化して、この中でマイナスカーボン都市のものを展開するということが大事になってきますので、実はこれがマイナスカーボン都市、イコール、新しいコンパクトシティ論につながるのではないかと書いていますので、ちょっとすみません、そういう意味で「対して」という言葉がちょっと意味が。「それに加えて」ですね。するというような話でちょっとご理解いただければと思います。これは失礼いたしました。

こちら側にありますのが、今度来ていただく瀧田さんもいらしたんですが、10月に九州で全国エコタウン大会というところが開催されまして、そこで川崎市が出した資料ですね。かなり「エココンビナートに向けて」というような言葉も、最近では川崎市さんも使い始めていまして、私に見せて下さったのはこういう形で、やはり産業と環境と都市再生、要は経済産業省、環境省、国交省という分類のものをうまく組み合わせてやりましょう。ここでいうと、産業再生のほうでは、経済産業活動が活発に行われる場の形成ということ、資源循環モデルということです。未利用エネルギーについては、先ほど見たエタノール、メタンガスというようなものがあります。あとはもう既存のところ、平尾先生も関連のあるアジア起業家村、あと、新産業・研究機能の集積というようなことが今なされています。環境のほうでは、エコタウンは今やっていますけれども、これを一步進めたいということ、企業による緑の創出、あとは排熱のプロジェクトの連携というのもあるんですけども、あとは都市再生、これは新しいまちづくりというように考えてもいいんでしょうけれども、彼らの言葉なのでこのままにしましたけれども、戦略的拠点地区の整備ということで、ここには神奈川口も入っていますし、省CO<sub>2</sub>型都市、まさしくこれマイナスカーボンの話を意識しているのですが、あと、景観配慮をはじめとするアメニティの向上、各種インフラの整備というところで、今は入っているようなことになります。

最後になりますが、そういう意味では、やはりこちらを紙で出ささせていただいて、去年提案させていただいたハイブリッドエココンビナートの概念というこのピラミッドみたいなのがございますけれども、それをまさしく展開していくと、川崎では今現状はこういうかたちなんです、これをかなり高度化していくと、先ほどのような政策提言に加えて、いろいろな機能をどうやったらやってあげるかという多分FSが必要になってくるというようなことが今考えられています。去年も私がいろいろ関連しているところと連携で調査をやらせていただいたのですが、今年もできればこの辺をうまくやっていきたい。今度のシンポジウムのテーマとも合わせて、きょうはこんなことで今考えていることをちょっとご説明させていただいたという状況でございます。

一応話は以上でございます。

(福島) ありがとうございます。臨海部における土地利用の転換や融合の問題が大きな課題になってきます。つまり産業再生と環境再生と都市再生、こういう再生の方法を3つに分けていますが、最終的にはこれを地域をベースに1つにしたいわけですね。来るべきシンポジウムでも中村先生に、産業政策と環境政策との問題をお話ししてもらおうということになっています。