

パネルディスカッション

(福島) 文学部の福島です。きょう司会という大役を仰せつかっております。きょうはメンバーを見ますと、ぼくが話すよりもパネリストの先生方にお任せしたほうがいいかと思いますが、とりあえず進行だけ行います。

まず、先ほど中村先生から非常に貴重な講演をいただきましてありがとうございます。特にぼくは地理学という学問をしているものですから、特に地域をベースにした研究を行っているわけです。そういう意味では非常に、地域からもう一度経済をつくりなおす、そういう言葉が非常に印象に残りました。

パネルディスカッションは90分しかありませんので、一応趣旨説明だけ行って、あとパネラーにバトンタッチいたします。

最近、「イノベーション都市川崎」という言葉をよく耳にいたします。とくにK S P等、サイエンスパークとかあるいは川崎市の産業振興会館、そういうところが1つのコア、拠点として位置付けられております。このシンポジウムでは、ひとことで言えばイノベーションクラスター、それをどういうかたちで提案できるか、あるいは提示できるか。その一言でいいと思うんですね。ただこれが非常に難しく、どういうクラスターを提案できるか、提示できるか。あるいは川崎的産業クラスター、あるいは地域的クラスター、あるいは平尾先生がよくおっしゃっている川崎モデル。そういうものを少し具体的な議論の末、提案できればいいと思います。

とりあえずぼくのプリントをごらんください。A 4が1枚あります。時間がないので少し誘導的に説明いたします。大きくは、1、2という項目があります。これはたぶんのちほどリエゾンセンターの瀧田様からお話があると思いますが、先ほどの中村先生からも話があったんですけれども、再生を、産業再生、環境再生、都市再生と、この3つに大きく分類できると思うんですね。先ほどから言われているように、その3つの再生の関係。この3つの再生をどのようにリレーションするか。それが1つ議論のテーマになるかと思います。

具体的にはそこに書いてある産業再生というのは、例えばJ F Eに代表されるような鉄、あるいはアサノセメントに代表されるようなセメント、あるいは後ほどお話ししていただく東京ガスのようなエネルギーの産業。そういう素材産業あるいはエネルギー産業が、その高度な先端技術と相まって、新しいビジネスを生み出す。そういう形の産業再生。それから、のちほど内野さんのほうからお話をうかがう、エコタウンの構想。それは一種の環境調和型のシステムあるいは都市を志向する。そういうかたちの環境再生。それから来月あるいは再来月に予定しております、神奈川口構想ですね。この構想を中心としたいわゆる都市再生。そういう、都市の再生、環境の再生、産業の再生。この3つをどのようなかたちで融合するか。

2つ目には新しい川崎モデル。地域的産業クラスター、イノベティブクラスター、あるいはイノベーションクラスター。これは、経産省で昨年度のような報告書が出ております。イノベーションを恒常的に生み出すような産業クラスター。このような産業クラスターを長期にわたって、数十年間の単位で長期的な視野でそういう施策を展開する。つまり、短期ではなく少し時間をかけてクラスターをつくっていく。

まとめとしましては、これはあく自身の考えですけれども、パートナーシップから広域的ネットワークをつくり、そしてそれが産業クラスターを生み、そしてまたイノベーションを加速する。あるいはイノベーションが加速されることによってまた産業クラスターが生まれる。こういう流れではないかと思います。

そういう意味で、いまからご紹介します4人の先生方に、各専門分野から、具体的に臨海部でどのような活性化の方策、あるいは戦略をしているか。そのあたりからご説明願います。

その前にまず簡単にパネリストのお名前と所属を紹介いたします。

まずぼくの左側には、いま1時間基調講演をいただいた中村先生です。

一応発表の順に右側のほうから、川崎市の総合企画局臨海部の、現在は施策推進担当部です。高橋哲也様です。

(高橋) よろしく願います。川崎市の総合企画局からまいりました高橋といいます。先ほど中村先生のほうから臨海部の工業化の100年の歴史といったお話がありましたが、川崎市が港湾管理者になったのが昭和26年でございまして、以降、私いまは総合企画局にありますが、港湾局で港湾政策を業務をさせていただいておりますので、埋め立ての歴史なり工業化の歴史なり、また空洞化を経て新たな機能である研究開発機能みたいなものを加えて再活性化をしつつある臨海部についてお話しさせていただければと思っております。また本日、先生方と一緒にお話をさせていただきながら、川崎の臨海部の未来像などが描けていければいいなと思っております。よろしく願います。

(福島) ありがとうございます。2番目に(NPO法人)産業・環境創造リエゾンセンター専務理事の瀧田浩さんです。

(瀧田) ご紹介いただきました瀧田でございます。38年間川崎市で産業政策、都市政策、そして環境政策、これらに携わってまいりまして、現在は臨海部の大手の企業、現在18社になりましたが、お手もとにお配りしたなかではまだ17社になっておりますが、その大手企業さん、トータルしますと川崎臨海部面積2,700ヘクタールの半分以上を占めておりますが、その企業の皆さんが作り出した環境というキーワードで産業再生、都市再生を図っていこうと、こういう、大変志の高いNPO法人をつくられて、そこの専務理事をやっています。

そういうなかで、いま中村先生のお話をおうかがいいたしましたが、私も川崎で生まれ育ちまして公害も経験してまいりまして、環境問題には極めて敏感でございます。その中で、実は、ウォーターフロントの再生については、都市政策としてかなり意図して提案をしてきたつもりでございます。しかし、その結果どうなったかという、臨海部を中心にですが、公害にあまり負荷をかけない企業、これは国の追い出し政策と、それから、川崎は地価が高いものですから、それを背景として出ていって、川崎でなければ操業できないという企業だけが残ってしまったと。これを、私の長い間のそういう体験も含めたなかからの反省として、市民の目線だけで見てきたのではないかと。企業の皆さんの立場というものを本当に真剣に聞いて政策をしてきたのか。つまり両方の目から見てそして考えていくべきではないかという、強い反省を私は持っております、それに基づいて、特に総合企画局長になってからは企業と連携して臨海部の再生を図っていこうと、こういう取り組みにチャレンジいたしました。この件につきましてはのちほど私のいただいている時間でお話しさせていただきたいと思っております。

(福島) ありがとうございます。続いて東京ガスエネルギー企画部長、永井様よろしくお願ひします。

(永井) ただいまご紹介いただきました東京ガスエネルギー企画部の永井でございます。本日は「京浜臨海部の再生に向けて」というテーマのなかで、お話しさせていただく機会をいただきまして大変光栄に思っております。私東京ガスのエネルギー企画部に所属しておりますが、一方で産業界の団体でありますJAPICという団体のなかで京浜臨海部のなかで産業界としてどのような活動を行っていくことによって、京浜臨海部がさらに活性化され、地域に貢献できる街ができるのかといったことを検討しているところでございます。

先ほど中村先生からお話しをいただいたわけでございますが、皆様もご案内のように、ちょうどこのタイミングで環境といった観点でございますと、インドのバリ島におきまして国連気候変動枠組条約の国際会議がいま行われておるところでございます。加えて、国際的にはそういった動きのなかで、国レベルにおきましてもご案内の京都議定書の約束期間が2008年から始まりまして、2012年、これは第1約束期間ということで、いよいよ来年から日本は6%削減していくという約束の期間に入っております。新聞紙上を皆様ごらんになられますと、必ずや環境に関する記事がみられているかと思ひます。

そういったなかで私、東京ガスという会社に属してございまして、エネルギー事業者の立場から、企業連携といったかたちのなかで、エネルギー問題、どのようなかたちで貢献ができるのかなということをご常日頃お客様とお話をしていられる立場にございまして。エネルギーの企業連携のなかでは、やはりこれから、ひとつキーワードとして、京都議定書目標達成計画のなかでも出てきていられるのですが、なかなかわかりづらひ言葉なんです、「面的エネルギーの利用」という言葉で単純に申しますと、これはエネルギーの共同利用ということではございまして、いろいろお客様が川崎の場合はもうすでに利用されている部分がございますが、エネルギーが発生している部分と、まだピークがない部分と、それぞれ合わさったかたちで効率的に運用するといったことができることにより、低CO₂化を目指すようなかたちのエネルギー利用ができるということになります。先生のお話のなかで、最初のスライドのなかにも出てございまして、CO₂削減などの環境資源の時代の企業対応と企業連携というものが望まれるというお話がございまして。まさに私はこの部分、大きなポイントがこれから日本にも課せられてくるのではないかと考えてございまして。

のちほど私の話のなかで、これは東京ガスという観点ではなく、都市ガス業界という観点でのお話をさせていただくことになる部分がございますが、皆様に情報発信させていただければと思ひてございまして。きょうはどうぞよろしくお願ひいたします。

(福島) どうもありがとうございます。続いて日本プロジェクト産業協議会主任研究員、内野様、よろしくお願ひします。

(内野) こんにちは。内野でございます。いま永井さんがおっしゃいましたJAPICというのは、日本プロジェクト産業協議会を英語で言った略語でございまして、何だろうと思ひた方々は、専修大学と一緒に研究して経済団体とだけ認識ください。

いま私が仕事をしてございましては臨海部の再編整備、特に京浜臨海部あるいは北九州などの再編整備ですが、加えて、最近では社会状況を反映して、どちらかという地域活性化の視点

から、四国の松山ですとか高松ですとか、地方中心都市の活性化をどうするかということも仕事にしており、全国をいろいろ飛び回っているような状況でございます。

先ほど先生に基調講演をいただきまして、私も大変共鳴をいたしましたのですが、「都市政策はまさしく今後の産業政策の一部になる」ということはたいへんごもっともなことです。なぜかといいますと、情報化、例えばインターネットなど情報技術の進展や国際化になりまして、住民の方も工業地帯の企業が何をしているのかよくわかってくる、あるいは工場のほうもズルしちゃいけないじゃないですけど、いろいろなことをやっているのを住民にわかっていただかないとちゃんとした仕事ができないという情報の共有化、さらには、住むところと工業地帯がだんだん一体化してきているのは事実なんですね。

そうしますとお互いにそこで協調して協力してやっついていかないとなかなか立ち行きがいかない、そういう社会がやってきたと。まさしくそのとおりだと思います。

ただ、視点を変えますと、いまちょっと問題なのは、日本というのはものづくりというところが大事なんです、実はものづくりにつきましては、京浜でいうと代表されるのは鉄、JFEさんなんです、たまたま小泉首相が中国で、靖国参拝で批難されて戻ってきて何もしていない間に輸出が3倍に伸び、輸入が2倍に増えたというようなことが実態経済で起こっております。それは公共政策というものが白紙の状態だったのが、アジアでは実態経済がかなり動いているというような状況が起こっているということです。そういったなかで、実態経済を支えるべき金融経済が、実は実態経済を脅かしております、簡単にいうとファンドですね。こういったところが企業の買収に入っているということになり、単なる金儲けの資本が入ってくることによって、せっかくできた倫理観あるいは環境に対する配慮というものが失われてしまうのではないかと懸念が拡大しています。あと技術ですね。技術を海外に簡単にお金でもっていかれてしまう、そんなところがちょっと懸念される場所だとは思っています。

あとは、先ほど羽田の国際化も入っていますけれども、再沖展開が始まりますけれども、そうすると川崎の土地というのはずいぶん利用価値が変わってくるということで、物流の方々かなり遊休地に入ってきているのが実態でございます。当然先生がおっしゃられたように、私も当然地方空港から羽田に来てアジアに向かうというのがベストだろうなと思っているのですが、国のほうの政策、いま国土形成計画という国土計画をつくっているのですが、こちらでは各地域ブロック、東北、九州、四国、そこがヨーロッパと同じくらいの経済規模の国と同じように動いてそこからアジアと結びなさいという話をしていますが、航空業界の実態と政策が不一致してまして、以前は羽田、成田と関空の二眼レフ構想なんて言っていたのですが、くるくる変わって、政策が単なる空港の施設をつくる計画にだけなっていて長期的なビジョンがないということなので、これは川崎にとってはたいへん重要な話なので、このへん時間があればちょっと話をしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

(福島) 早速おもしろい話題が出ておりますけれども、一応どんどん進めまして、いまから20分、各自プレゼンをしていただいてそれから議論に入りたいと思います。ではまず高橋さん、よろしく願いいたします。

(高橋) 改めまして川崎市の総合企画局からまいりました高橋といいます。よろしく願い

たします。

先ほど、川崎の臨海部をはじめ、京浜臨海部については100年かけてというお話がございましたが、ちょっと歴史的な経過をお話しさせていただきますと、まず、後ろに写っておりますが、富士をバックに、川崎の臨海部の非常に力強い姿でございますが、川崎の臨海部は東京、横浜との違いを言わせていただくならば、例えば横浜港につきましては、開港都市、明治維新のときに開港した開港都市としての歴史を持っております。また、東京につきましては、首都圏の大消費地を支える港湾、臨海部というかたちで成り立ってきているところでございます。では川崎はどういったかたちなのかということでございますが、川崎は、本日お集まりの学生の皆様方にはだいぶ古い話になってしまうかと思いますが、浅野総一郎さんでございますとか、渋沢栄一さん、または安田善次郎さんという方々が、日本の工業化を進めないと世界に対抗できないということで、民間が主体で埋め立てを進めてきたという歴史を持っております、いわば民活でできた港湾、臨海部でございます。ですので、いまちょうど浅野総一郎さんの映画につきまして、3部作で「九転十起の男」、9回転んでも10回起き上がるということで、川崎の臨海部の礎をつくった方の映画が上映されているところでございます。

それでは皆さん、臨海部を見たことがあるかどうかというところでございますが、まず川崎の臨海部につきましてはさまざまな方が埋め立てのプレーヤーとして形づくっております。まずこれは浮島町でございますが、こちらは石油化学系のエネルギーの集積拠点というかたちで埋め立てが進められて、神奈川県埋め立てでございます。

こちらが千鳥町でございます。千鳥町につきましては、川崎市が港湾管理者になった昭和26年に公共の埠頭ということで管理を始めた最初の埠頭でございます。

こちらは水江町でございます、こちらは神奈川県並びに東和建設という、浅野総一郎さんがつくられた会社が埋め立てられたところでございます。

それからこちらが扇町、それから大川町、白石町というかたちでございますが、こちらが扇町でございますが、なぜ扇町かという、臨海部の第1層の部分につきましては、浅野総一郎さんをはじめとする民間の方々が埋め立てて、こちら浅野総一郎さんが設立されました、現在の東和建設でございますが、埋め立てたところでございまして、扇町という名称は、浅野家の家紋が扇であるということに端を発しております、扇町となっております。それから、浅野総一郎さんの娘婿さんでありますかたが、日本鋼管いまのJFEを創設しております、そのときの役員である大川さん、白石さんという方の名前が大川町、白石町というかたちでいま残っております。

こちらが京浜臨海部のなかの鶴見運河でございますが、真ん中に運河が通っております。こちらが京浜運河ということで、かつては日本の経済、産業の成長を支える大動脈として大きな役割を果たしてきたところでございます。

手前にあるのが扇島でございます、これは日本鋼管さん、現在のJFEさんが埋め立てられたところでございまして、その奥にあるのが東扇島でございます、こちらは昭和47年に川崎市がシビルポートアイランド計画ということで埋め立てたところでございます。こちらが東扇島でございます。昭和47年から平成元年にかけて埋め立てられたところでございまして、川崎港の工業港としての機能に加えて、商業港としての機能といったものを加味した、総合港湾へと転換し

ていくというふうな構想のなかで埋め立てられた、433ヘクタールの港でございます。

それから、先ほど中村先生のお話のなかに海辺というお話がありましたが、いまちょうど人工海浜が見えていると思いますが、ちょうど斜め上のところに15.8ヘクタールの東緑地という巨大な公園をつくらうという計画がされておりまして、こちらは市民が直接海に親しめるような公園として整備を進めているところで、来年4月には供用開始をいたします。

ここでちょっと川崎市の概要を簡単にご説明させていただきたいと思っております。この概要の中にございますとおり、細かい説明は割愛させていただきますが、川崎につきましては、研究開発に従事する方が非常に多い都市ということで、研究開発都市としての色合いを非常に強く持っております。それから、先ほど東芝のお話も出ましたが、川崎の西口エリアにつきましては、ラゾーナでございますとか、音楽のまちの象徴であります、ミュゼ川崎シンフォニーホールを核とした、音楽のまちの取り組みを川崎市でいまやっているところでございます。合わせて、スポーツということで、ことしはアメリカンフットボールのワールドカップを川崎の地で開催をいたしました。ほか、フロンターレも含めて、スポーツパートナーシップ制度みたいなものを導入しながら、先ほど中村先生から川崎はすてきなまちになるポテンシャルが非常にあるんだという大変ありがたいお言葉をいただいたわけですが、そういった魅力のあるまちづくりに向けて取り組んでいるところでございます。

臨海部の話に戻らせていただきますが、一時期臨海部が遊休地という問題、空洞化の問題が出たということでございますが、これはどういうことかといいますと、成り立ちが工業ということでスタートしておりますので、いわゆる加工貿易立国というところの形態がいちばん如実にあらわれた臨海部の形態だったと。したがって、産業構造が変わっていったり貿易構造が変わっていく、あるいは国際的な水平分業ですとか、そういった産業等の動き、そういったものの影響をいちばん受けるのがやはり川崎の臨海部だったということで、一時期、日本全体の景気の動向も低迷したということも踏まえまして、空洞化が懸念された時期がございました。

しかしながら、現在はいままでも日本の経済を支えてきた臨海部でございますが、どのようになっているかということでございますが、いま、産業研究開発都市の先端都市川崎というパワーポイントを出させていただきましたが、川崎市は戦前、戦後を通じまして日本有数の工業都市として発展してきたわけでございますが、いまは、研究開発機能を新たな強みとした都市として発展しておりまして、川崎の南武線の沿線には200を超えるような研究開発拠点が立地するような都市となっております。

この川崎の研究開発都市、またイノベーション等を誘発する3つの拠点がございまして、3つのサイエンスパークでございます。いちばん上が神奈川サイエンスパークということで、民法法の第1号認定のサイエンスパークでございます。真ん中が「新川崎・創造のもりKBIC」というところでございますが、こちらは大学と連携をした先端研究を行っているインキュベーション施設でございます。そしていちばん下、「テクノハブイノベーション川崎」、THINKと呼んでおりますが、こちらは民間主導型ということで、JFE都市開発さんがやられているインキュベーション施設でございまして、先ほど私の隣にいらっしゃいました瀧田さんがおられるリエゾンセンターもこちらに入っておりますし、また、アジア起業家村構想という、アジアの

ベンチャーをここで起業化して、川崎の技術なりそういった研究開発みたいなものを海外に持って行っていただくような取り組みもこちらでなされております。

それから、遊休地の推移でございます。先ほど川崎の臨海部というものが産業構造の転換あるいは国際的な水平分業の影響をいちばん、もろに受けやすいエリアだということをお示しさせていただきましたが、横浜と川崎を比べますと、川崎が格段に遊休地が発生してしまっていて、なおかつ、大幅に削減したということでございます。155.8ヘクタールあった遊休地が、いま26.4ヘクタールということで、約83%の減少というかたちになっておりまして、こちらはおとしに臨海部の動向について記者さんに説明させていただいたとき、私も説明させていただいたんですが、そのときの資料でございまして、臨海部については、こういったかたちで3つのサイエンスパークが誘導しながら、研究開発みたいな新たな機能を加えて再活性化をしているという状況でございます。

それから、先ほどのお話にもありました神奈川口構想でございます。羽田空港が再拡張、国際化されまして、発着容量が約1.4倍になります。合わせて、国内随一の航空拠点であった羽田空港がアジアに向けて国際化がされます。川崎市では、羽田空港の対岸に位置するエリアを都市再生緊急整備地域というかたちに位置付けまして、神奈川口構想というものを大きなトリガーとして、臨海部の活性化に向けた都市、まちづくり、そういったものを進めていきたいというふう考えているところでございます。

それから、こちらが羽田空港が国際化された場合に想定される就航航路の範囲を示したものでございます。一応いま現在は、先ほどもJ A P I Cの、先生からもお話がありましたとおり、成田と羽田の棲み分けみたいな議論のなかで、羽田は国内、そして成田は国際という位置付けで、いま示されているのは1,947キロというエリアでございます。これは何で1,947キロというエリアなのかということをお申しますと、国内線でいちばん遠いのが石垣島でございまして、国内線の範囲のなかでの国際化ということで、いまは1,947キロというエリアが示されております。ただ、この就航エリアについては、できるかぎりA S E A Nの諸国も含めて広いエリアに国際化されることが非常に望ましいというふう考えておりますし、先ほど中村先生からのお話にもございましたとおり、羽田は国内とつながっておりますので、羽田が国内とつながることで、羽田を通して、羽田、また羽田の対岸である川崎のエリアが世界につながるができる。そういったことも十分に考えながら、対岸の神奈川口のエリアの開発、まちづくりを環境にも十分配慮しながら進めてまいりたいというふう考えているところでございます。

それで、どんなところでどんなことを考えてやっというところでございますが、先ほど中村先生のお話のなかに、バイオ、ライフサイエンス、医療みたいなお話もございましたが、神奈川口のエリアから広がる健康科学ということで、ライフサイエンスというところも1つ大きな焦点を当てております。先ほど申しましたいちばん下でございまして、K S P、K B I C、T H I N K、そしてこの神奈川口という大きな4つの拠点。それから南武線沿線に広がる200を超える世界的企業の研究開発機関、こういったものの連携で、「川崎・多摩川イノベーションパレー」の形成をしていきたい。そのための大きなトリガーとなるとところが、神奈川口のエリアだろうということでございます。きのうもNHKなどで盛んに放映されておりましたが、万能細胞が発明されたということで、こちらの分野についてはものすごいスピードで進

んでいるわけですが、実は川崎の臨海部にも医療系、ライフサイエンス系の大手企業が立地しておりまして、例えばカテーテル治療のカテーテルをつくるようなナノテクノロジーの拠点である企業、または世界のライフサイエンスを支えていこうというふうなグローバルな企業が立地しておりまして、こういったライフサイエンス医療系の部分も1つ大きな視野に入れながら、羽田空港の国際化というものを十分に活用した川崎の活性化、イノベーションみたいなものを進めていきたいというふうに考えているところでございます。

それから、先ほども中村先生のお話からありました、海辺ですね。臨海部は先ほどお話しましたとおり、民間の方々が工業化を進めようということで埋め立てをしてきたという経過等々ありまして、市民の方には比較的遠い、川崎の臨海部でございましたが、こちらに、こういった、東扇島のエリアでございまして、約15.8ヘクタールの広大な人工海浜を持った、ドッグランですとか、これだけ大きな公園を首都圏でつくるところはもうなかなかないだろうし、臨海部にも、ここが最大だろうと思っております。こちらの整備をいま進めておりまして、整備の状況は先ほど航空写真で見ていただきましたが、いまは途上でございまして、来年4月にはオープンして、バーベキューであるとかドッグラン、それから砂浜と親しめるようなもの、合わせて、せっかく音楽のまちということを進めておりますので、こういったところで音楽イベントの開催ですとか、そういった市民の方にもう一度川崎の海辺に親しんでいただけるような取り組みを進めたいというふうに考えております。

この東公園につきましては、単に市民の方に親しんでいただくというところだけではなく、もう1つの目的を持っているところでございます。基幹的広域防災拠点でございまして。やはり災害というものは非常に大変なことでございますので、特に首都圏というのは我が国を支える成長エンジンの役割を担っておりますので、川崎だけということではなく、首都圏に大規模な災害が発生した場合には、川崎港のこちらの東扇島の公園が一挙にライフラインを支える物資をコントロールする拠点として、災害時の緊急時の物資をここに置いて。実はここがなぜ基幹的広域防災拠点になったかといいますと、このすぐ裏側に31号岸壁と9号岸壁というのがありますが、ちょうど船が着いている絵がヘリコプターの上にあると思っておりますが、ここが耐震補強岸壁ということで、非常に災害に強い岸壁でございまして。ですので、ここに物資をきちんと運び、備蓄し、必要なところに運ぶことで首都圏の災害を最低限に防いでいこうということでございます。

それからちょっとこれは将来に対するちょっとした心配でございまして、日本の港湾というのは相対的に地位が低下してきてしまったわけでございまして、かつては神戸が世界のベスト10の4位に入っていたり、日本の港湾というのはアジアの中心、ハブ機能になっていたわけですが、いまでは香港、高雄、シンガポール、そういった国々にその地位を奪われておりまして、港湾の地位は相対的に低下しております。港湾の地位の低下が招くものとしたしましては、当然ですが、例えばアメリカやヨーロッパから来るものがシンガポールですとかそういったところを中継をする。そうすると、そのときの積み替えにかかる時間、それから積み替えにかかるコスト、そういったものがすべて日本のコストに結びついてしまうということで、非常にそういったことが危惧されるなかで、いま世界最大のコンテナ船というのがここに映し出されておりますが、水深がマイナス16.5メートルということで、非常に深い水深を持っていないと船が

着けないということで、こういった、8,000個ぐらいコンテナ貨物、コンテナ貨物というのはよく道路なんかで見ると思いますが、四角い鉄の箱ですが、20フィートコンテナを1個と換算すると8,000個が運べるということで、こういった船が世界の基幹航路で就航するようになると、日本の港にはなかなか着く場所がいまありません。先ほど言いました日本の経済成長を支えた京浜運河はこのくらいの水深の船になってしまいますと、水深が足りなくて通行できないということでございます。そういったことはこれからいろいろと日本も、スーパー中枢港湾みたいな構想を立てて、横浜、東京港も含めて、日本の港湾の競争力の回復に向けた取り組みが進められているところでございます。

最後に、川崎の臨海部の大きな特色といたしまして、3つのシーバースがあります。シーバースというのは原油のタンカー、非常に水深の深い船が来られまして、そこを海底パイプラインでつなぐことによって石油が輸入できるということで、エネルギー供給拠点としての機能を持っております。あわせてJFEさんのところにLNG、非常に高効率なエネルギーの棧橋がありますが、そこからエネルギーが供給できることによって、本日永井さんが見えておりますが、東京ガスをはじめとするエネルギー供給拠点の機能を果たしております、首都圏をはじめとする私たちの暮らし、ひいては産業経済を支えているということです。また、瀧田さんが見えておりますが、リエゾンセンターのように、川崎の臨海部には、産学公民が連携して川崎の臨海部をどう考えていこうかというふうなNPO法人もございまして、こういった方々と連携、提言をいただきながら進めていくというのが川崎の臨海部の大きな努めだと思っております。このへんにいたしまして、瀧田さんにバトンタッチしたいと思います。どうもありがとうございました。

(福島) どうもありがとうございます。続きまして、瀧田様、よろしく申し上げます。

(瀧田) それでは続きましてNPO法人産業・環境創造リエゾンセンターの活動についてご紹介させていただきます。このNPO法人は、いまから3年ほど前にできましてことし4年目を迎えているところでございます。会員としては、個人会員として有識者の方に入っておりますが、平尾先生にもお入りいただいているところでございます。

それでは最初に、なぜこのようなNPOができたか、そこに至るまでの川崎市政での取り組み、そのへんの経過、背景みたいなものをご紹介させていただきます。

平成13年から14年の2か年にわたりまして、川崎臨海部再生リエゾン研究会というものをつくりました。当時私総合企画局長をやっております、先ほどお話がありましたように、臨海部の空洞化に非常に危機感を持って、行政だけではなく企業の皆様方も同じような危機感を持たれたということからこの研究会が発足いたしまして、そこに書いてございますような6つの作業部会をつくりました。具体的には環境・エネルギーネットワーク研究会、土壌浄化、インフラの整備、具体的には貨物線の客線化や川崎駅にアプローチさせる浜川崎線の検討及び道路計画などについて検討の作業部会を設けました。これを踏まえまして、平成15年3月に2003年3月でございますが、臨海部の再生プログラムというものをつくりました。そのキーワードは、産業再生、環境再生、都市再生というものであります。1つは産業の活性化、2つはまちづく

り、土地利用、3つは快適な環境づくり、4つ目は規制緩和と法整備、それから産学公民の連携による推進体制。もう1つは広域連携の推進ですが、この5番目がこのNPO法人の設立につながっております。

この研究会の発展を踏まえまして、続いてそれを推進するための協議会を設立いたしました。その構成メンバーでございますが、研究会で中心になっていただいた学識者と、企業委員の方、それから経済産業団体の方を中心に、さらに新たに地域代表として、6団体に入らせていただきました。また、研究会のときから川崎臨海部で行政と企業が連携して再生を図ろうとしている取り組みに非常に国も注目をされまして、オブザーバーとしてでございますけれども、内閣官房。これは都市再生の担当セクションでございましたが、そのほかに経済産業省、国交省、神奈川県、さらには政策投資銀行、日本貨物鉄道、産業技術総合研究所等に入らせていただいて、プログラムを具体的にどう推進していくかという協議を進めていただいたところでございます。

これも、そのときの検討の中身でございますが、先ほどのプログラムを踏まえまして産業活性化分科会、規制緩和・推進組織、快適環境づくり、そしてまちづくりというかたちで取り組んでまいりました。それで生まれたのが、私どものほうの、NPO産業・環境創造リエゾンセンターでございまして、ある意味でリエゾン推進協議会が親にあたるということがいえると思います。したがって、この協議会との一体的な連携のなかで、3つのワーキンググループをつくり取り組んでおります。1つはエネルギー、1つは資源循環、そして3つ目は国際環境特区ということでございます。

この3つのワーキングの取り組みの中身でございますが、まずエネルギーにつきましては環境省の助成を受けまして、早稲田大学の理工学部が窓口になりまして、我々とエネルギー問題についての検討。それから資源循環については文科省と環境省の支援を受けまして、それに東洋大学、国立環境研究所、UNEP等がからんでいただいて資源循環の検討。3つ目は、川崎市等の国際環境特区の検討。これに取り組んできたわけでございます。

まず1番目のエネルギーワーキンググループでございます。これは、京浜工業地帯の未利用エネルギーの産業間及び、地域社会、いわゆる民生での活用システムの構築を図ろうというものであります。それともう1つは、CO₂の削減を組み込んだまちづくりを行うということで、川崎臨海部の産業系未利用エネルギーを東京、横浜を含む近接の大規模な再開発プロジェクトに供給することによって、CO₂の削減に貢献しようというものでございます。

その検討のフローと、排熱オフライン輸送のイメージでございます。2004年度に工場の排熱と民生側の熱需要の調査を実施いたしました。150℃以下のいわゆる使えないといわれて排熱されている産業系排熱を、オンライン、いわゆるパイプラインでやっておりますが、またはオフライン、この場合は右側にありますように、蓄熱タンクというものに溜めまして、熱供給センターから再開発プロジェクトに供給しようと、こういうものでございます。

次は、需要調査の結果はどうであったかということであります。工場からの利用可能排熱量。これは蒸気と高温水と温水の合計でございますが、近接する川崎横浜で進められている再開発プロジェクト、図もございますが、8件。これの冷暖房と給湯の熱需要の実に2.5倍もあるということがわかりました。この排熱量をすべて活用できるとすると、約35万トンのCO₂の削減になるということが判明いたしまして、この結果を踏まえまして、再開発プロジェクトのなか

から、先ほどもお話がございましたが、神奈川口つまり隣接する旧いすゞ工場跡地約37ヘクタール。ここでの導入を検討のメインとして開始したというところでございます。

この産業系排熱の民生利用需要におけるハードウェアとプレーヤーの模式図でございます。上段がオフラインで熱供給事業者が排熱供給事業者からの排熱を、蓄熱コンテナ提供者と輸送事業者を活用いたしまして、需要家に供給するというイメージでございます。下の図は、熱供給事業者が導管整備によるオンラインで排熱仲介事業者を介して需要家に供給するというイメージのものでございます。

2つ目のワーキング、資源循環でございます。川崎市は企業連携による資源循環構造の臨海部をめざし、全国エコタウン計画の第1号の認証を受けておりますが、目的としては3つございます。1つは産業間・地域間連携による産業廃棄物等自治体ごみの資源化。2つ目はCO₂の削減。それから環境効果の定量評価と川崎モデルの構築、3つ目は連携プロジェクトをテコとする環境特区の検討という3点でございます。ご案内のように、川崎臨海部はJ F E、昭和電工、D C、これはセメント会社でございますが、そしてY A K I N川崎など、代表的な動脈分野といわれる企業が、静脈分野でも先進的な取り組みを進めております。そこで臨海部を中心に、川崎市域内の各企業から排出される廃棄物を地域連携臨海部企業ネットワークによって、資源循環を通して有効活用しようということでございまして、これによってCO₂削減にも貢献する、また環境ビジネスの拡大にもつながると考えているものでございます。

次が川崎臨海部の資源循環アンケート調査の結果でございますが、立地企業、35社の回答結果によりますと、廃棄物と副産物、この排出実態は年間約38万7,000トンでございまして、そのうち36.1%を自社で処理し、県内、関東、静岡で55.3%。残り約1割を関東圏、静岡以外で処理をしております。要望としましては、図にございますように、廃棄物フローなどの情報提供サービス、これがいちばん多い。ついで、新たな資源循環の取り組みの推進、そして行政相談機能の充実の順でございました。

この資源循環システムのイメージでございます。これは排出者の排出情報と、受け入れ側の情報をデータベース化しまして、電子媒体上でマッチングをはかろうとするものでございます。域内での資源循環、言い換えますと、地産地消、これを進めようとするものでございます。

次は3つ目のワーキング、環境特区ワーキングでございます。これは工場立地法の規制緩和の動きを踏まえまして、緑豊かな臨海部の再生に向けた新たな戦略転換の一環としまして、集合地特例の拡大による共通緑地制度の導入。それから域内飛び緑地の認定、さらには緑化算定方式の統一などを検討するものでございました。この検討結果を踏まえまして、昨年2006年2月でございまして、上部組織のリエゾン推進協議会から市長宛て4件の提案をさせていただきました。そこにごございますように、1つは川崎臨海部の緑化計画の策定と、それにあわせた規制の整備運用。それから効果的な緑の増加と事業用地の使いやすさの両立を目指し工場立地法の見直し。それから同一企業やグループ企業の事業体の一体としての取り組みや、川崎市の緑化指針の算定方法にかかわる特区の提案。そして4番目には臨海部における緑関連規制の整合ということでございまして、これに対して川崎市は、まず1番目については、市の緑の基本計画の改定作業のなかで、平成20年度から島ごとの緑化計画を検討していくことになっております。2つ目の関連では、ことしの7月から都市計画法上の工業専用地域全体について工場立地

法上の工業集合地としての取扱が特例として認められまして、同一企業の緑地の一体計算が可能になりました。それから、自分のところでとれないけれども、隣接する工場等々と連携をして、一定の緑をとるということになりますと、工場を集合地に含められるということになりました。それらを踏まえまして、新たな森を各島ごとにつくっていかうという構想がいま進められております。

以上を踏まえまして、今年度の私どもの主な活動内容でございますが、大きく、自主事業と委託事業の2つからなっております。特に自主事業は従来からの、先ほどのワーキンググループでご紹介したものに加えまして、今年度から新たに、会員の相互間、会員と行政の間の情報交換や意見交換を密にいたしまして、臨海部の再生の取り組みを強化するために、月1回のリエゾン交流会、年2回以上の市関係局の幹部との意見交換会等を実施しております。それから新たな研究プロジェクトとして、11月からヒートアイランド対策研究会を立ち上げております。当NPO法人の年間予算は約1,000万円で、うち、市からの委託費が200万円でございます。

以下は、企業間のリエゾン。リエゾンというのはフランス語で連携とかいう意味になりますけれども、このような連携組織ができたその成果の1つとして生まれましたプロジェクトをご紹介させていただきます。川崎臨海部で、企業連携による省エネルギー事業の事例でございます。これは東京電力の川崎火力発電所、これが全面リニューアルに伴いまして、NEDOの支援を受けまして、川崎市の千鳥・夜光地区でございます、10社でございますね、ここに発電所の蒸気を、既設、新設を合わせたパイプラインで供給するものでございます。このために、主たる関係会社3社の出資によりまして、川崎スチームネット株式会社が設立されております。資本金が8,000万円でございます。簡単に申し上げますと、10社と申し上げましたが、この各社はいま単独のボイラーで蒸気をつくっておりますが、このプロジェクトによりまして非常に効率化できるということでございます。具体的な中身でございますけれども、蒸気の供給量は年間約30万トン。これを15年間以上にわたって供給するという計画でございます。つまり、15年以上ですから、その間これらの企業はここに存続するという意思決定をしたというふうにとっただけでもけっこうでございます。供給開始期間は平成21年度の下期でございますが、省エネの効果でございますが原油換算で約1万1,000キロリットル。年間でございますが、これは一般家庭9,300所帯分の年間エネルギー消費量に相当すると。またCO₂の年間排出量の削減効果約2.5万トン、これは一般家庭約4,600所帯分の年間CO₂排出量に相当するというところでございます。

これは、そのコンバインドサイクル発電による、世界最高水準の発電効率、これを川崎火力発電所が実現しております。それに基づいて、いま1号機の3分の1が竣工しております、以下順次2号機、3号機が竣工いたしまして、その竣工する平成27年7月に合わせて、新たな供給の仕組みが実施されていくというものでございます。

最後になります。これは新しい発電所の全景でございます。ご清聴ありがとうございました。

(福島) ありがとうございます。続いてリエゾンのグループでもある東京ガスの永井様、よろしく申し上げます。

(永井) 本日ご紹介いたしますこちらの資料は、先ほどもご挨拶でお話ししましたが、ちょうどいま各企業、業界が自主行動計画というものをCO₂削減に対して目標設定をしております、そのなかで、日本ガス協会、都市ガス業界の団体ですけれども、そちらでどれだけCO₂を削減することができるかということをもとめた資料でございます。きょうは川崎臨海ということでございますので、そちらに関連する部分にポイントを絞ってお話しさせていただきたいと思っております。

冒頭に、こちらの自主行動計画目標ですけれども、どんな数字かということ、こういった内容でご説明したいと思うのですが、いま現在日本で、90年から2005年にかけてCO₂はどのくらい出たかと申しますと、1,404万トンCO₂が出ました。今回この日本ガス協会で発表したものは、これだけの手法を用いることによって単年度あたり4,800万トンのCO₂を下げるができるぞということを発表したものでございます。

こちらは、背景のいろいろな法律はどのようなものがあるかということですか、国際関係の状況でどういったものがいま動いているかというものを説明したものでございますが、時間の関係がございまして割愛させていただきます。

まずいちばん大きい効果と申しますのが、都市ガスというのは天然ガス、こちらはメタンというものが主の燃料になっています。なかなか皆様お触れになられる機会はないと思いますが、メタンと申しますのは炭素1つに対して水素が4つついている、そういった非常に炭素比率が低いエネルギーでございます。ゆえに、高効率バーナーなどに用いることによって、いままで100あったものが45までCO₂を下げるができることといったことを模式したものでございます。

さらにCO₂、炭素エネルギーを天然ガスを用いてどのようなことができるかといったことでもございますが、どちらの国々で産出しているかということのご紹介と、それに加えて将来は、Cの部分を集散的に水素に改質することによりまして、燃料電池自動車の燃料として活用していこうと。こちらについてはいまトヨタさんの燃料電池自動車が写真で出ておりますが、実際にもう動いております。

さらに、都市ガスの場合は、パイプラインを使って日本全国のお客様にお送りするものなんです、いまこちら、ブルーのラインは日本全国でパイプラインの計画がこのように進んでいるというものを模式したものでございます。従来は、中村先生のお話でもございましたけれども、企業間連携ですとかコミュニティ、そういったところでの低炭素型CO₂の削減、環境対策というものが進んでいかなければいけないということなのですが、まず最初に機械そのもの、それぞれのご家庭なりそれぞれの個人でCO₂を削減させるために、いままで従来国策としてやってきたやり方でもございますけれども、高効率の機械をまずは開発し、それを設置していくということでございます。単純にこれはご家庭の湯沸器と、1キロワットのガスエンジンの排熱を給湯に使ったものの商品を写真で示しております。さらに家庭用の燃料電池というものが、これはすでに大規模な実証実験を行っておるんですけれども、05年から08年にかけて行いました。だいたい全国に2,100台ぐらい、実証テストをしまして、所定の目標どおりCO₂の削減効果というものが確認がとれたといった状況でございます。こちらの燃料電池のタイプを、さらに高温の排熱がとれるタイプのものに、これからいま開発を進めているところでもございまして、こちらができると効率は飛躍的に上がるというかたちになります。

こちらが、図表に示したものでございますが、縦軸が発電効率、横軸が機械の大きさというもの

でございます。真ん中に1点鎖線で赤いラインが出ているのが、平均的な火力発電所における発電効率を示しています。すでに大方のガスエンジンタイプのものは、火力発電所の効率を超えた部分のものがもう市場投入されておりまして。さらに燃料電池にいたっては、それぞれ緑色のハッチングをした範囲になりますけれども、このように、非常に高効率なカタチで利用することができるということを見てとることができます。

こういった燃料電池などを用いて、お客様のそれぞれのご家庭で省CO₂というものの意識は当然これからしていかなければいけないんですけれども、ライフスタイルを変えていくなかで、なかなか給湯の使用量を変化させたり、もしくはご家庭のご家族が核家族化していったりすることによって、給湯量の変化がございますが、それに対応するといったことをイメージ的に示したものでございます。

さらに既築、新築、戸建て、集合住宅といったものでも対応ができるよといったものでございますのと、HEMSといちばん下に書いてございますが、これはホームエネルギーマネジメントシステムというものでございまして、各ご家庭でどれだけエネルギーを使ったかというのを見える化するという機械でございます。こういったものも市場投入しております。

こちらがちょっとおもしろいので参考に付けさせていただきましたが、左側が、これから市場投入していこうと考えておるのですが、集合住宅のバルコニー、手すりの部分、こちらに太陽熱のパネルをいま、これはもう試作機ができました。だいたい大きき的には1メートル×1メートルぐらいですけれども、通常ですと太陽熱というと屋根の上にはぼんと置いてあるようなもののイメージですが、デザイン性にすぐれて、見かけ格好いいぞといったものを、これからお客様にお勧めしていこうかなと考えています。さらに、右側は太陽光の発電と燃料電池を組み合わせて、再生可能エネルギーである太陽光発電をふんだんに使っていこうといったシステムを考えている漫画でございます。

このように、再生可能エネルギーと地産地消型で、そこで出たエネルギーをそのまま使っていこうということを、都市ガスで安定的に補完をして利用していこうといったものの漫画をこちらに示しています。これはどういったことかということ、風力発電で申しますれば、風が出れば発電は期待できるわけでございますし、太陽光発電も、くもっていなければ、晴れていれば太陽光発電は期待できるわけですが、なかなか期待どおり再生可能エネルギーというものが出ないときがございますので、その部分を都市ガスの発電と混ぜてやっちはどうかといった提案でございます。

右上のところはこちら下水熱を、下水処理場の汚泥、いわゆる皆様のご家庭から出る下水を処理場ではいわゆる菌で1回下水処理をするんですけれども、その菌が出てきたいわゆる菌の死骸ですね、それが汚泥というカタチで出てきます。これは従来ですと焼却処理をしているものなのですが、これを蒸し焼きにしますとまたガスが出てまいります。この出てきたガスと都市ガスを混ぜることによって発電させて、熱と電気を取り出そうといったもので、こちらはもうすでに実際使われている場所が複数ございます。

バイオマスを活用した地産地消型のシステムということで、若干わかりやすい、近しいカタチのところをご紹介させていただきたいと思っております。これは、ちょっとおもしろい例なんですけれども、皆様夏場はあまり気にならないかもしれないんですけれども、海岸べりを秋などに散歩さ

れると、打ち上げられたいわゆる海草、藻が打ち上げられているところをごらんになられたことがあるかと思いますが、こちらが海岸べりを埋めてしまって、いま非常に海水の栄養分が低いものですから藻の発生が多くて、それがいわゆる腐ったかたちになって臭い匂いを発生しているということで公害問題に発展しているということを聞きつけたものですから、うちの技術開発部の人間がその海草類を集めて、それがバイオマスのガス化の燃料にならないかということを実際に検討してみました。結果、これは横浜で実際にやってみたんですけれども、所定の能力を確認することができました。

さらに、これからは、先ほども挨拶で述べさせていただきましたけれども、エネルギーの共同利用ということが求められていくのではないかなという時代になってまいります。現在はそれぞれの建物ごとに使っているエネルギーを融通しあっていこう、エネルギーの共同利用をしていこうといったものが右側の漫画のイメージです。さらにこちらを、ネットワークで、地域で結んでしまおうといったものを、私ども、これはなかなかキャッチコピーがうまくないんですけれども、従来は「マイクログリッド」とかいう言葉で言っておったんですが、これを「スマートネットワーク」というと何となくちょっと格好いい言葉かなということで、これからはガス業界でスマートネットワークを構築していこうということでご提案していこうかというふうに考えています。

このスマートネットワークを構築することによって、その中で発電をすることができますので、その発電機を回すことによって、万が一のときの防災時、防災に必要な負荷に対しての給電ができるようなことも可能ですよといったことを示した図でございます。

その影響度合い、どのくらいのCO₂の削減効果が見込めるかといったものを、こちらで、建物間ですとか、ある街区、まちの2、3個エリアぐらいのイメージのものから、地域冷暖房と申しますのは、こちらは大手町の大丸有といったああいいうビル群のイメージですけれども、そういった規模ぐらいのものまで含めたかたちのときに、どのくらいのCO₂の削減効果が見込めるかといったものを模式したものでございます。

最後に、先ほど冒頭にも述べましたが、協会としてまとめたものが、4,800万トン、CO₂というものが単年度で削減することができますよといったことをいま考えているところでございます。

これを2050年レベルまでいったときには、最後には私どもでいま考えていますのは、都市ガス、先ほどメタンCH₄というかたちで申しましたが、そのCH₄のCを、それぞれお客様ごとの、お客様の場所でCを取り出してしまって、Hのかたちで、つまり水素というかたちでお客様にお送りしよう。ローカル水素ネットワーク社会というものを将来、2050年には考えていきたい。そうしますともうCO₂問題はまったく出てこない、そういったことをいま考えているところでございます。

こういったことを2030年、4,800万トンCO₂減を目指すということで、私どものキャッチコピー、私はこれは格好いいなと思うんですけれども、Gas Vision 2030というかたちで呼んでおります。

以上ご清聴ありがとうございました。

(福島) どうもありがとうございます。ではパネリストとしては最後、内野さんよろしくお願
いします。

(内野) こちらで座って説明させていただきます。

いままでNPO法人の瀧田さん、あるいは永井さんからいろいろなお話がありましたけれど
も、基本的には、企業が連携をして無駄なエネルギーをなくそう、あるいは循環させて環境に
配慮したコンビナートを形成するというので、私がいま研究しておりますのが、そういつ
た考え方をいかに政策に乗せて、どうやっていくのかということです。さらには、企業の集ま
りのクラスター群と言っても良いのでしょうか、それをイノベーションができるよう、技術開
発あるいは産業創造ができるようなかたちにどうやってもっていったらいいのかというこ
とをいま検討しております。

それを現在、エコタウンというところから注目して、エココンビナート、あるいは、ハイブ
リッドエココンビナートという概念にもっていくことだと考えております。また、これが発展
しますと、先ほどのご講演でもありましたように、臨海公園都市ではないですが、エコパーク
アイランドみたいな話に展開していく、50年後ぐらいにはそのようになるよといったこと
を検討しておりますので、この内容につきましてご説明させていただきたいと思
います。

まず本題に入る前に、このような政策を打つということになりますと、政策というのはど
こがやるのかというと、実は政治なんですね。政治というのは国会です。そうなりますと
その政治の役割というのは何かというと、簡単に言うと3つあります。外交、内政、あ
とは財政ということになり、基本的にここにかかわるのは内政問題が中心になります。

それで、いまの日本の状況を見ますと、日本というのは人口減少・高齢化が進行して
おり、近いうちに若者がいなくなって高齢者が多くなりますよと。そういう意味では
交流人口を地域で増やしましょうと。要は観光客を増やしましょうということで、川
崎でも産業観光というのを目玉にしようとしていま活動をされているようなこと
です。

2つ目が国際化ですね。いままでは企業、産業の国際化というかたちだったのですが、
これが個人ですね。ここに学生さんがいらっしゃると思うんですが、やはり国際人
になれと教育されているかもしれませんが、これが実は都市の国際化というよ
うな視点が出てきていますので、産業から都市へ、ということが日本全国へ
広がっております。

もう1つは情報化です。これはITという名前がなぜか最近ICTという名前
に変わっていますが、ITを使いながら、ICTを使いながら多様な人々が
いろいろなところに参画できるような社会を模索するということで、総務省
のほうでは情報化社会推進という語句で表現されております。

最後はやはり環境ですね。これは地域では環境問題がとどまらなくな
ってきて世界規模になっているところがございます。これは川崎で何か
やったことによって遠い世界でシロクマが海水でおぼれちゃうとい
うような世界が出てくるのではないかと、京都議定書などの議論が背景
になっております。

こういった状況を踏まえて、都市として、どのように環境問題、国際化、
地域の活性化にアプローチしていけばいいのかといったところをヒント
としていきたいと思うのですが、基本的

にはまちづくりと産業、特に川崎の場合ですと工業地帯、これが一体的に仲良くしながら成長していく過程をとらなければいけないのではないかということになります。

6 ページにをご覧ください。

1 つ目のキーワードがエコタウンになります。前半のところで皆様の説明があったので省略させていただきますが、エコタウンは日本語で「環境調和型まちづくり」という名前になっていますが、なぜか「まちづくり」なんです、工業地帯が。しかも漢字を使っていないところが姑息なところで、田んぼの町でもなければ街路の街でもないということで、どうでも解釈できるような字を使っているところがみそでございませう。このエコタウンの目的ですが、いまの経済産業省と環境省がつくった政策でございまして、こちらは廃棄物の発生抑制、リサイクル推進を通じた資源循環型社会というものを構築しましょうというのが目的になっています。これは地方自治体がエコタウンプランを作成して、2 省が承認をして、先導的なリサイクル施設に対して、事業に対して財政支援を行うということで、いまは全国に62施設になっているというところでございませう。

こちらの大きな課題というか、目標的な課題解決としては、先ほどの地球温暖化防止策、あるいは地域資源循環の効率化というものをあげています。あとは広域循環を含めた適切な循環リサイクルの形成というところが政策の柱になっております。

それで、これを川崎で見ると、これは川崎の地図を四角にしたものですが、都市部、工業地帯、港湾機能というふうにあります、工業地帯とエコタウン地域がどういうふうになっているかという、実は96年に旧通産省、いまの経産省がエコタウンプランを承認しています。これは、96年というところを時代背景を考えると遊休地がかなり多かったときに、遊休地にこういう環境産業を誘致しようということが徐々に始まってきて、最初のころは汚いトラックがまちを通るんじゃないかという反対もあったのですが、こういった経過をたどりまして、いまや主要な産業に育ちつつあるというようところがございませう。

2 番目が、川崎臨海部全体2,800ヘクタールぐらいが対象になっております。これはほかの北九州とか八戸とかいろいろなところにエコタウンはあるのですが、とにかく広いですね。そういったところの地域の方が見にくくと、川崎のエコタウンがどこにあるかわからないという状況があり、来ててもどこに何があるのかさっぱりわからないと聞いております。

あと3番目、立地する企業の資源循環への活動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ようところで、中心となっているのはいま川崎ゼロエミッション団地ということになっています。これは、下水処理の高度処理をした水でトイレトペーパーをつくりながら、その水でめっき工場の何かを使ってきれいにして、また循環をさせるようなことがいま試みとしてなされておまして、エコタウンの中心をなしていると聞いております。

次お願いします。

これが、いろいろな施設があるところで、この地図さえ持っていれば悩まずに見学ができるということになりますが、きょうは時間がないので省略させていただいて次にいきますと、このエコタウンというものがいまだどういう状況になっているかという、表なんですけど、非循環型物資の流れ（エコタウンでないところとと思ってください）と現状のエコタウンを比較すると、新規資源につきましては、普通の都市は海外に大部分依存していますが、エコタウンのな

かというのは一部リサイクル原料を代替しているということになりますので、これをハイブリッドエココンビナートに進化させる場合、一部ではなくてほとんどすべてをとるかたちになります。廃棄物につきましても、いまは両方とも国内の広域処理をしているという状況になっているのですが、これを地域でうまく処理をして資源として副産物として利用したいというふうなことになっています。

次に、リサイクル原料というのは当然ないので、普通の都市、非循環型では利用はありません。エコタウンの中ではというと、一部リサイクル拠点というのはエコタウン自体、あるいはリサイクルポートというものが進んでいますので、広域にリサイクル資源を利用する環境が整いつつあるというふうにいえると思います。地域内の循環については、リサイクル原料がないので、リサイクル原料を利用することは普通の都市ではありません。ただでもエコタウンの中ではこれが一部循環しつつあるというのを、これをどう100%にもっていくかというところが、いまエコタウンとしてあります。エコタウン自体が今後発展する、これはエココンビナートというようなところですが、じゃあエココンビナートはなぜかということになるのですか、まずはリサイクルポートというのをうまく活用しなくてはいけないのではないかとこのように考えております。実は、港は国交省の港湾関係なんですね。要は港をやっている方がやるので、なかなかまだ連携がとれていないようなところがありますので、うまくこういったところを取り持ちするところがあらわれてうまくできれば、さらに連携が進むのではないかと考えております。

次お願いします。

それで、右のほうは実はハイブリッドエココンビナートの、青色のほうは段階的なステップなんです、1つ目が、エコタウン周辺部ですね。先ほど言った都市部、港湾部を含めたところで、資源循環がなされるということでございます。2つ目のステップとしては、資源循環だけではなくて、先ほどありましたね、NPO法人さんでもやっていましたけれども、排熱エネルギーというのを、融通も含めたかたちの循環。こういったものが環境政策になりますが、どんどん出ていくということになります。さらには第3ステップでは、東京ガスの永井さんから話がありましたけれども、無駄なエネルギーに加えて、さらなる新しい資源エネルギー、これはいまの感じだとエタノールあるいはメタンガスというようなかたちになりますが、こういったものを含めた循環で3ステップに上げていって、都市とのエネルギー供給基地になるというようなところが出てくると、都市と工業地帯が一体化してくるのではないかと、というようなところがございます。

向かって左側のほうになりますと、第1ステップを濃くした青色ですけれども、第2ステップでは、エコタウン同士が地域の連携をしていくと。さらにはそうではないところが連携をしていって、最終的には日本全国が資源循環型の経済社会になるというようなかたちになっておりますが、こういった中のキーとしては、先ほど言いましたリサイクルポート、あるいはそういったところに対するインフラですね。これ実は環境のほうの話はいくらやっても、例えば道路行政側が関係ないところに道路をつくっていたら持っていけないということになりますので、それはうまく連携させなければいけない。お互いに共通の目的をもって、同じ政策で目的を持ちながら1つの方向に向かっていくようなところが大事だと思っております。

それをやるための1つの合言葉として、「ハイブリッドエココンビナート」ということでいまは名前をつけておりますが、これは裏を返せばマイナスカーボン都市というようなことの実現につながるということになります。都市というものがコンパクト化をさらに図っていきながら、工業地帯と一緒に連動しながらエネルギー融通、資源融通をしながら一体的な都市構造をつくりながら、国際的な競争力もどんどん図っていく。そんなところが私の考えているところの政策の1つだと考えているところでございます。

それで、これをきょうの主題でありますイノベーションクラスターへの展開ですが、実はこういったなかで大事な主役というのは企業なんですね。企業というのは環境というものをどうとらえているかということ、経済活動に対しては環境というのはかなりコストがかかるというようなところがあるのですが、現在ではこれをうまく両立させるというようなところを志向しなければ、企業としてのこれからの生き道がないととらえている会社が大勢を占めてきまして、そのなかに、お互いの企業の連携をするというような思想が生まれてきたというようなところもありますけれども、こういったエネルギーを逆に利用して、ここから出てくる環境技術、あるいは連携の技術あるいは生産行程の技術、こういったものをここで生み続けながら、そういうものを産業のイノベーションのクラスターといったところで、アジアの諸国に輸出できるようなマザー都市と。例えば、九州が自動車のアジアのマザー工場都市を目指しておりますが、北部のほうですけどね。川崎はそういう意味では環境技術、こういうもののマザー工場、マザー都市というところを目指していけばいいのではないかなと今考えております。それによって、アジアからのジャパンバッシングもある意味回避できるようなかたちで川崎を、日本の都市の1つの位置付けにできればいいかなというふうにご考えておる次第でございます。

これは先ほどの港湾と道路なので後ほど見ていただければと思うのですが、次お願いします。

それで、実現に向けては川崎の都市政策の一部をこのハイブリッドエココンビナートという構想が一部を担いながら、大きな都市のコンパクト化に対するエネルギー供給源としての大きな都市像というものに向かっていけばいいのではないかと考えておまして、また、今後1年ぐらいですか、いろいろ検討しながらこういう政策を、ここで言うと経済産業省、あるいは環境省、国土交通省と一緒に総合的な理想として展開していくところの第1号のモデル都市として川崎として実施できればというふうにご考えているところでございます。

時間がないのでこのへんで終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

(福島) どうもありがとうございました。いま内野さんのほうからうまくまとめていただいたのですが、このシンポは3会場でやっております。川崎のほうと、専修大学の生田校舎でも同じように放映されています。川崎の産業振興会館のほう出ますか。まずすぐに議論してもいいんですけども、時間がほとんどなくなってきていますので、質問をまず受け付けます。

神田校舎

(質問：工藤) 川崎からきました工藤と申します。2つほど質問をお願いします。東京都、神奈川県、横浜市、川崎市の分業開発、再生がポイントになると思われるが、行政の足の引っ張り合いが質的、効率的な損失になっているが、この4公共団体と住民参加、さらに大学研究機

関が基幹産業となる企業の協働、協力の連合組織ができないかぎり、私は全体的イノベーションクラスターは不可能と思われる。

2つ目。京浜臨海部再生のコンセプトが明確でなく、都市政策が総花総論になって、一般市民には理解ができない。例えば予算的裏付けのないものは絵に描いた餅である。

(福島) まことに的確なご質問で、どなたが答えるかというのはなかなか難しいですが、ほかにございますか。

(高橋) 質問の趣旨ですが、3つの港なり都市があって、例えば東京、横浜、川崎みたいな、京浜港といったところが連携しないと実効的な政策が打てないというご質問でござりますが。

いま例えば私のほうからご説明させていただいたなかで、スーパー中枢港湾みたいなお話をさせていただきましたが、東京湾では残念ながら、東京、横浜、川崎というかたちでのスーパー中枢港湾というものはつくれなかったわけでござりますが、例えば大阪では、大阪と神戸で1つの組織体となって施策をやっていたりしておりまして、東京と横浜と川崎につきましては、港湾連携をしておりまして、その部分につきましては、例えば東京は非常に輸入が多くて、横浜は輸出が多いということも含めて、バランスが非常に悪いというところで、川崎が真ん中に挟まって、例えば空の貨物を横浜から、空のコンテナを横浜港から東京港へもっていったりというかたちで、3港連携ということを進めております。ただ、ご指摘のとおりまったくそのへんについては十分にできているかという、なかなか簡単にはいかないところがあるかと思いますが、京浜臨海部につきましては、県、横浜、川崎で京浜臨海部再編整備協議会を設置したりとか、港湾につきましても3港連携の取り組みをこれからきちんと進めていかなければいけないというふうに思っておりますので、おっしゃられていることはもっともなご指摘だと思っておりますので、そのへんも含めて、これから取り組んでいきたいというふうに思っております。

(福島) 2番目の質問に対してはどうでしょうか。クラスター概念等が非常に不鮮明であるということですが。

(高橋) 京浜臨海部と言いますと、例えばいまいわれているのは横浜につきましては商業港的な機能が非常にございまして、京浜臨海部といわれるといわゆる産業が盛んなエリアというのは川崎のエリアと鶴見のエリアを一部含んだ部分を京浜臨海部と言っておりまして、この部分について、県と横浜と川崎市で京浜臨海部の協議会を立ち上げてやっておりますが、予算の部分でというところに関しては、相互にお金を出し合っていてやっている部分はあるんですけども、それを、現時点の枠組みの中で、川崎、当然、港湾政策的にはそれぞれの特色がございまして、そういった特色に合わせた予算づけをきちんとしていかなければいけないと思うのですが、現状ではやはり、横浜の予算を決めるのは横浜市議会でございますし、川崎の予算を決めるのは川崎でございますので、その部分はやはり横断的に情報交換をしながら予算をきちんと、適切に配分していくことが必要だとは思っておりますが、それがきちんと担保できるかという、いまの現行制度ではなかなか難しいというのが現状でございます。

(福島) 時間があまりないので、会場から質問を受け入れて我々のほうで優先的にお答えします。

(質問：赤松) まちづくりの活動をしています赤松です。こういったかたちの報告は川崎都市白書の発表の席を含めて2回目でございますけれども、特に今回は臨海部のところに非常に重心を置かれた。ただ、どうしても臨海部再生を考えたときに、川崎の都市の成り立ちとして、北部の状況とか、北部の先端産業の集積あるいは住宅地の集積、そして大学の集積といったようなものと、南部の工業集積、港湾機能といったものの関係性をやはり常に注視しないと、基本的には方向性がだいぶずれていってしまうのではないかということがございますけれども、それらを、先ほどの方も広域ということをおっしゃっていましたが、広域のなかの動向を見ながら、時期的なプランニングを考えていくことが非常に重要かと思っておりますけれども、このへんいかがでしょうか。

(福島) 臨海部との一体性、一体化というテーマは我々のプロジェクトでも常に問題になるんですけども、これについてはあとでたぶんコメントがあると思います。

(質問：専修大学須藤) 専修大学経済学部4年須藤と申します。中村先生に質問があるのですが、大都市比較を順位で見ると横浜市と川崎市の産業、経済の特徴というグラフがあるのですが、事業所の数は書いてないんですか。事業所の数をお教えいただけますか。

(中村) 問題としては数字はあまり意味がない。統計というのはただのデータが必要なんじゃないんです。何を論理として出しているか、それを実証するために独自につくるものですから、そこから重要性によってそのまま出していません。事業所の数なんかはすぐに行政で出てきますから。(※なお、シンポジウムの後、高橋氏より正確な数字を提示していただいた。)

(質問：専修大学須藤) ありがとうございます。

(福島) あと生田と川崎市産業振興会館のほうどうでしょうか。

川崎産業振興会館

(質問：西村) どうもありがとうございます。会社員の西村と申します。1点質問です。こうした活動の資金源というのはどのようになっているのでしょうか。特に近年は国が頼りにならないといいますが、地方もそうなんですが、財政がかなり逼迫しているような情勢もありますし、また金融業界のほうも98年以降はかなりそうしたところで規制してきて、最近はまだちょっと変わってはいるようですが、中小企業を相手にしたり、大企業を相手にしたり、国際間の金融支援をしたりというなかにおいて、こうした日本独自の独立企業集団または企業間でこうしたクラスター型をつくったときに、共通の融資みたいなかたちをとって、こうした資金源をつくっているのか。もしそうであるとしても、最近情報公開の規制が非常に厳しくなっていて、ファイアーウォール規制に抵触したりしてとてもやりにくいのではないかとちょっと

懸念しているのですが、川崎市であれば川崎信金さん、または横浜信金さんの協力等があるのでしょうか。それともNPOさん、または先ほど内野先生が懸念されていた、非常に強力な企業のファンディングでもってこうした支援をされているのでしょうか。ぜひ内野先生、または瀧田先生におうかがいしたいと思います。

(生田校舎) 生田のほうは特に質問はないようですので、そちらのほうで進めてください。

(福島) いまご指名がありましたのでよろしく。

(高橋) まず、先ほどフロアのほうから質問いただいた内容ですが、川崎の都市としての一体感みたいなものをどのように形成していくのかというふうなことだったと思います。たしかに川崎は北部、たしかに麻生区につきましては、黒川に非常に良好ですばらしい緑がございまして、真ん中はいま武蔵小杉の開発が非常に進んでいるように住宅があったりとか、また点在する工業地があったり、さらに南部のほうにいきますときょうのテーマであります臨海部という、我が国の成長を支えてきた産業地帯があって、これらを1つ川崎というなかで、どうやってというところなのですが、非常に難しいご質問でございまして、例えば横浜港のように港の後ろに都市があるようなところについては港町みたいなかたちで開港都市というかたちがとれます。また神戸も同様でございまして、神戸港の背後にまちがあって、後ろに六甲山があって、非常に一体感をつくりやすいのですが、川崎の場合はどうしてもそういった細長い地形になっております。これは農業用水の関係でございまして、川崎は、水のつながりですね、二ヶ領用水でございまして、そういったものつながりで細長い地形になっております。

ですので、これを1つの考え方にまとめてというのはなかなか難しいのですか、逆に日本の縮図的にとらえますと、農業があり、緑があり、そして住宅があり工業がありということで、多様な個性のある都市だというふうに考えてそれをどうやって結びつけていくかということいろいろ考えているところで、そのなかの取り組みの1つが先ほどご説明させていただきました、音楽のまちみたいなかたちでございまして、川崎の西口のラゾーナのところとか、ミュージアム川崎シンフォニーホール、また北部のほうではことしやられていると思いますが、新百合ヶ丘の芸術のまち、さらにはいま、臨海部をはじめとしたエリアで、桐谷監督という歌手の宇多田ヒカルさんのだんなさんだった方ですが、ハリウッド映画を作成していたりとか、コンテンツの関係ですね。THINKのなかでも林海象さんが映画をつくっていたり。川崎は実はスクリーン数が政令市一番ということで、そういうふうなソフト面も含めて市民の方が音楽、あるいは芸術、映像ですとかそういったところで一体感を持っていただけるような取り組み。それからある意味スポーツでいえば、フロンターレが川崎市民と一緒にあって、麻生、中原、川崎も含めてですが一緒になって応援していくことで、川崎市が1つになって取り組めるような状況をつくっていききたいというふうな、そういったソフト面の取り組みを一生懸命やっているところです。

それから合わせて、川崎は母なる川ということで多摩川が通っております。ですので、多摩川プランというものを策定して、多摩川というものを1つ求心力にして、多摩川をみんなで大

切にしよう、愛していこうということで、川崎という都市を1つのマインドにまとめていくように、そういった部分の取り組みとかいろいろなそういうことをやりながら、川崎を一体感ある都市として発展させていきたいというふうに、また魅力も発信していきたいというふうに考えております。

(福島) 先ほど川崎のほうから質問のあった、内野さんとあと瀧田さん、よろしく申し上げます。

(内野) 最初の質問しか聞こえなかったので、資金調達論みたいな話でよろしいんですかね。としますと、大きくダイナミックに言えば、国家政策としてやるのであれば、お国にお金がある間に財政出動してもらいたいというのがいちばんだと思います。ただ、川崎という地域お都市というところの範疇でやるのであればどうかたちができるか。もちろん市役所に財源がどれだけあるかという話のなかでは、全国の都市を見ると川崎はまだまだましなほうなのか、ちょっとわからないですけど、かもしれませんが、実はそんなに余裕もないというようなところであれば、やはり企業群による資金調達論あるいは、基金みたいなものをつくるか、あるいはコミュニティファンド、いろいろなやり方があると思うのですが、それは各プロジェクトの個別の性質によって、それに投資したい企業あるいはやってみたい、そこに入りたいというところの意思がないとお金も集まりませんので、これは個別のプロジェクトで仕組むということが大事になりますので、その時点で金融資金調達論については詳しく専門家と一緒に考える。そういう意味ではいま、日本政策都市銀行さんも来年10月になると民営化しますけれども、彼らの役割もそういうところに徐々に変わってきているというところもありますので、例えばあとは最近渡辺行革大臣がやっているURさんの役割も、そういう基盤のところというところのどういうふうに扱われるのかとか、いろいろな応用編とかもありますので、たぶんそのへんを見つくりつつやるのがこれからのまちづくりの担当の方の役割ではないかなというふうに、個人的には感じています。質問の趣旨に合っていたかどうかわかりませんが、以上です。

(質問：西村) ありがとうございます。

(瀧田) ちょっと補足させてください。資金調達論という話がありましたが、リエゾン推進協議会、川崎市が事務局でやっておりますが、そのなかには政策投資銀行や関係の省もオブザーバーで入っております、そういう意味で、これは国としても支援したい、または資金的な援助もしたいというふうなことについての連携はとらせていただいております。国としても、やはりやる気のある都市、地域、そういうところを応援したいという気運がございます。いかに財政難といましてもですね。そういう意味で積極的にやはり連携した新しい取り組みというものを発信していくことが重要ではないかと思っております。

また、環境技術の面から、やはりこれから各企業、特に私どもの傘下の企業も、アジア地域を中心に貢献していきたいというふうに思っておりますが、やはり多額な研究費をかけまして開発した環境技術というものを簡単に外に出せるものではありません。逆に言えば最大のマル秘情報ということもありますので、やはりビジネスにどうつなげていくかという視点と一緒に考えていくという視点、これは不可欠だというふうに思っております。

(福島) 時間がかなり過ぎていますので、若干強引ですがまとめのほうに向かいたいと思います。

中村先生の講演のなかで非常に気になったのは、私自身、地理学をやっているものですから、海岸とか公共空間とか、そういうのに非常に興味あるわけです。最後のほうで言われた生活の質の問題と、いわゆるウォーターフロントの再生。そういうものをひっくるめて非経済的なファクターとしてクラスターを考えたかどうか。つまり、経済効率等で再生をねらうのではなくて、クラスター概念をもう少し広い意味でとらえてはどうかと。それは日ごろから僕自身も考えているわけです。

もう一度、いちばん最初に趣旨説明した図を見てください。のちほど中村先生にまとめてもらいますけれども、これは生活の質、quality of lifeというようなものをクラスター概念に入れて地域クラスターを考えているんだと。だから産業オンリーではなくて、いわゆる生活あるいは非経済的要素をクラスター概念に入れようと。そういう概念のソース（例えば佐無田氏のRIS概念など）はあるんですけども、具体的には中村先生がご指摘された、生活の質とかあるいはウォーターフロントの公共性。そういうものを入れて、どういうクラスターをつくるか。たぶん先ほどの沿岸部や、ウォーターフロントと市街地との一体化も、たぶんクラスター概念の考え方が出ていると思うのですが、以上ちょっと強引ですけど、よろしく願います。

(中村) 全体の感想めいた話から入らせていただきますけれども、基本的にはパネラーの方からのご報告は、私のはじめの基調講演でいえば、いわば産業再生をどう進めていくかと。実際に遊休地化した危機の時代というのをくぐり抜けて、京浜臨海部というのは非常に活発な産業空間に変わってきているんだ。これをさらにこの延長だけじゃなくて、いろいろな新しいシステムや技術ということを軸にして、さらなる発展をどう進めていくかということだったと思うんですね。

現実には大企業がいわば個別にいろいろな技術開発をしている、あるいは大企業の中にさまざまな無駄や、エネルギーや資源や、さまざまな非効率な部分があって、それを徹底的に利用して効率化を上げていこう。そういう場合にはかなり副次的な分野になってくるわけですね。そういうことをさらにもう少し広げていこうという。きょう、燃料電池なりの話になるとまた違った展開になるんですけども、そういう延長上で議論されてきたと思うんですね。これはこれで大いに進められているということだけでけっこうかと思うんですけども、その場合は、例えばご質問にあったような、川崎というところでの都市全体の一体感というふうになりますと、従来型の京浜臨海部の産業空間ということにある。研究開発なりハイテク産業なりの空間が真ん中であって、北部にはもっといい居住空間があると。それぞれは、みな東京というところに結びついていて、あるいは本社からとか、東京へのオフィスなり、川崎ではない。これが細長い地形という問題で解消できるのかどうか。むしろ港と都市との関係というご議論もございましたけれども、それはもっといえば、細長いかどうかではなくて、これはある意味では横浜の場合には商業港、川崎の場合には工業港、工業専用港湾としていわば人が入れない、私的な、しかもかなりプライベートな私たちの産業空間になっているわけですから、そういう意味ではもっと産業的な構造なりシステムなりの問題のところに入っていかざるを得ない。

そういう点でいいますと、むしろ私は、もっと長期のスタンス、いわばそういう意味での京

浜臨海??サイズ (1.55.30) ??は終わったと。そこで研究的なテーマとしてはですよ。そういう意味でもっと研究的なテーマで新しい問題になると、かなり次の時代を見通したかたちで、逆に自然とか文化というふうなところの領域こそ、あるいは生活の質だとか、そういう領域こそが産業の問題として変わってくるという、そういう時代がくるだろうと。そういう視点ではじめて京浜臨海部が海辺として再生するとか、そこからくる技術だとか、あるいは市民の参加とか、そういうことがまち全体、内陸部まで含めて、東京志向の住民が海辺のまち川崎でよかつたなというかたちの一体感が生まれてくるし、雇用とかも含めて交流が生まれてくるのではないかということが1つですね。

もう1つは、専修大学のプロジェクトというのはある意味でいうと、イノベーションクラスターというかたちで川崎の都市再生を考えている。そうすると、イノベーションクラスターという発想は何なのか。先ほどから、クラスターをやるにしても資金が要るだろう、あるいは関連する公共団体の連合が必要だろう、予算がないのはどうしたのかというご議論がございまして、1つひとつはたいへん重要なお指摘なんですけれども、それらはある意味でいうと、イノベーションクラスター論とかかわってはじめて論点になってくる課題じゃなくて、あらゆるプロジェクト、何をするにしてもそういうことが大事だろうという問題提起のようにおうかがいしたんですね。そういう意味でいうと、イノベーションクラスターということ自身がどういう発想で、どういう着地点を考えているのか、そことかわったかたちでの問題をどう考えていくのかというのが実は私の基調講演のときの問題意識であったわけです。

逆にいいますと、日本ではイノベーションとかそういう新しい技術や新しいことをやっていくのは大企業の方なんです。中小企業というのはいわば下請けで、それとかかわったかたちで成り立ってきた。それがトヨタさんのように、下請けじゃだめだと、親の企業がいうことだけじゃだめだということで、協力企業という位置付けをしたいとかいう、個別の企業を軸にした企業集団というかたちのクラスターというのはあるんですけれども、本来の意味でいいますと、いま世界でのクラスターというのは、イノベーションの、もっとも重要なイノベーションをやっていく力は小企業にあるという考え方なんです。その場合は大企業ではなく小企業にあるというのは、小さな企業だという意味じゃないんです。小企業というのは自己完結できない、技術的にも市場的にも。したがって、小企業が地域的に集積する、しかも集積だけではない、そこで地域的なネットワークという特殊な結びつきをつくっているということなんです。そういう意味でそれを、リージョナル・イノベーション・システム (RIS)、そういう言葉としていわれている。

そういう構造をどうつくるかということになりますと、イノベーションクラスターとは、企業におけるクラスターというのが日本は強いわけです。ところがそれは既存の産業分野、日本人の画一的で協力的なすり合わせ型技術に基づく産業分野ならそれでいいんだけど、じゃあ自動車産業はこれからもつのか、インドも中国もすごい巨大市場だ、もつんだという意味ではもつんですけれども、それはある意味では全体的な構造は向こうに移っていく、そのコントロールセンターなり開発センターなりというかたちでは残っていくということがあったとしてもですね。あるいは鉄はどうなっていくかという、最近の動きとすれば、東レが名古屋工場というのを、いままで航空機だけで使われていた炭素繊維これを自動車ですべてやっていく。つまり

高級鋼材で日本の鉄は強いと言っているけれども、実はそういう高級鋼材よりももっと10倍も強い、値段も何十倍ですけれども、これが大量生産段階に入っていけば、もっとコストダウンをやっていくとしたら、車体の部分を含めてかなり炭素繊維に変わってくる。そうしたら軽くて、まさに省エネで環境の時代といわれているなかで生き残っていける。そういうイノベーションというのがいま本格的に展開している段階ですから、そういう動きのもとで、従来型の延長でとらえられない構造が起ってくる。

そうすると企業クラスターの発展ということだけで、その強さを我々が維持しているということはあっても、それを都市のイノベーションの力として考えていくという、私の片思いかもしれないけれども、専修大学のプロジェクトの意味がそこにあるとすれば、それはまさにそういう既存の大企業が強い、そういう強さ、そういうものに支えられながらそこに多様な、そして多数の小企業が、「叢生」という言葉を私の基調講演で使いましたが、そういった言葉でとらえられる動きが次々と出てくる。そういう動き、そしてそこからさまざまなイノベーションがつくられていく、そういう仕組みをどうつくっていくのか。それを産業のなかの問題としてやるのと、都市のシステムやあるいは環境、福祉、医療、さまざまな非経済的な価値との結びつきのなかで、地域的なネットワークという必然性からくる、イノベーションシステムをどうつくっていくのかということがテーマだろうと。

そうすると、現実に日本の産業システムは個別の大企業を軸にしてやっている、技術やイノベーションの情報は外に出してはいけない、従業員はそういうことにかかわって他の企業と話してはいけない、向こうから情報をとるといいから、大いに共同研究とかはやりなさい、しかしみずからのものは出しちゃいけないよとかたちで動いているわけですから、理想的な仕組みをどうやってつくるのか。そのことが長期雇用という労働市場の問題も、あるいは企業の中で特許にかかわるような、何十億、何百億を稼ぐような開発をしても、ただかもらえるのが1千万なり2千万なりという、そういうなかのインセンティブのなさ。というふうなことのなかで、ある意味で会社のなかでそれなりにうまくやればいいかなというかたちでいま、現実があるという。それが欧米なりのいわばインセンティブとの大きな違いです。特にアメリカですね、それを取り込んでいくようなさまざまなヨーロッパの企業。こういう構造、制度というものの制約のなかで、既存の分野では強いけれども、新しい分野にはなかなかいけない。その構造をどういうふうに打破していくのかというのが、制度的な制約をどう超えていくかという、そういう地域的制度枠組みをどうつくるか、企業を超えた環境をどうつくるのか、逆に言えば技術のイノベーションなり地域的なクラスターをつくるためには、そういう地域的な制度的なイノベーションこそが求められているんじゃないか。そういう問題の領域で、研究ということを進めていく必要があるというふうに思っております。以上です。

(福島) どうもありがとうございます。もうぼくが言及することはなくて、いまの言葉を、我々のプロジェクトがあと1年ちょっとあるんですけれども、具体的にイノベティブクラスターを、やはり実証的に提示してそれを運用できるようにもっていきたいと思っております。

最後にご挨拶があります。

(徳田) 長時間たいへんお疲れさまでございました。中村先生、内野様、瀧田様、永井様、高橋様、また福島先生におかれましても、長時間にわたってご報告、ご討議ありがとうございます。また3会場で長時間皆様方が熱心に聴講していただいたことは大変感謝しております。

いま、そういうことで形式的にお話ししようと思ったのですが、いま中村先生からややチャレンジなご指摘を受けまして、本来でありましたら代表である平尾先生がお答えすべき内容かなと思いますが、不肖私事務局長でございますので、かわりにどこまで答えられるかわかりませんがお話しします。お疲れのところ恐縮ですが、ごかんべんいただきたいと思っております。

これも我々のチームのなかでは大変な論争になっている点でございまして、おまえがそういうことを言うことはセンターを代表しているとは言えないというふうにすぐ反論が出てきそうな気がいたしますけれども、我々もそうは言っても、まだ頭のなかの段階でございまして、イノベーションというものは、都市システムそのもののイノベーションと、それから産業部門、または市民コミュニティ部門の、おのおのの部門別のイノベーション、それから、それを裏付ける個々の企業、個々の市民1人ひとりのイノベーションという、意味合いはここで説明する時間はないんですけれども、そういった大づかみなかたちでいろいろなレベルでのイノベーションの結果として、新しい川崎という都市がつくられていくのではないかというふうに我々は考えているわけでございます。そのどこらへんをいまやっているのかというのは我々ちょっとあやしくて、きょうの皆様方のご意見をうかがっていると、そこらへんが何となくというか、かなり方向が見えてきたような感じがするわけでございます。

基本的にきょうのお話というのは川崎の臨海部の再生から、創造に向けて何をすべきかという、どういうビジョンを掲げて何をすべきかという、そういう意味での討論事業だったと思うんですけれども、そういう意味では非常に実りのある方向性をいただいたわけでございます。基本的に川崎市というのは臨海部を問わず、地理的に非常に優位性を持ったエリアでございまして、首都圏のなかの中核にあるということもあるし、空港、港湾、道路、鉄道というあらゆる交通ネットワークがそこに結集しているという、そういう意味で非常に高い優位性をもっているわけでございます。

それが、先生方のお話にもございましたように、歴史的に見ても産業構造、経済社会の劇的な転換を日本経済は遂げているわけでございますけれども、それに非常に柔軟に対応して産業活動が行われて、それに伴ってさまざまなかたちでの歴史的遺産という言い方をしますけれども、技術などの蓄積が行われてきたという。それだけの非常に高いポテンシャルを持ったエリアだというふうに我々は認識しているわけでございます。そういう意味で、これをどう生かしていくかが、川崎市またはひいては日本、首都圏、アジアのなかで大きな意味があるのではないかというのが我々のある意味では問題認識なわけでございます。

そういう意味で、じゃあ具体的にどうするのかということについて、私の立場で申し上げるのはなんですけれども、先ほどお話がございましたように、クラスターという意味もなかで大変な論争になっている点でございまして、なかなか言い難いんですけれども、おそらく最初のご講演でもお話しいただいた、クラスターの、神奈川というのはいろいろな要素があるけれども、それがつながってないんだよというんですね、いわば自律神経でうまくつながっていない

エリアであるというふうなお話でしたがございましたけれども、川崎の臨海部というのは実はもう少しでつながりそうなどころにあるんじゃないかというのが、私の感想なんですけれども、ほかの先生方はどういうふうに思われるかわかりませんが。ですから例えば新しい、健康とか、環境にかかわる産業の芽もあれば、別の研究開発の集積もそこにあるし、それから企業活動もそこで行われているし、一部ではありますけれども生活空間もできあがりつつあるとか、そこに神奈川口という新しいインパクトのある社会インフラが登場して、そこでまたそれが刺激を受けて、それが徐々に、もうちょっとたつと、中村先生がご指摘になったようなことが、もうちょっとまとまったかたちの絵に、1本1本1つひとつの要素がつながったようなかたちのエリアになってくるのではないかと。

これは共通の印象だと思うんですけども、我々もクラスターというのはただ要素がいっぱい並んでいるものがクラスターだとは思っていないわけで、その間をうまくつないで、そこから何か新しいものが生まれてくるようになっていなければこれはクラスターとは言えないんだということがございますので、もうちょっと時間がたてば、中村先生、先生方がいわれたようなかたちのものが出来上がるポテンシャルは相当あり、またそこに進んでいるのではないかと、という感じが我々しているわけでございます。ただこれは言うは簡単で行うのはたいへんなことでございます。

それから、私もそういう意味で、臨海部のクラスターというものが非常に有望なかたちで動いているというのはもちろん再認識したわけでございますけれども、先ほどフロアの方々からお話ございましたように、また中村先生からもご指摘ございましたように、実は、生活というものと産業、何となく産業クラスターと言っちゃうんですけども、実は生活クラスターというものが有り得るわけですね。先ほどの臨海部でも生活空間というのは非常に大事な要素に入っているわけで、我々のチームでも海外の実査とか頻繁にやっていてわかってきたことは、やっぱり産業空間というものと生活空間とは非常に密接に結びついているわけでございまして、そういう意味で、臨海部のなかでのクラスターだけではなくて、それから川崎市であれば、私は北部地域をはじめとする、非常にある意味では知的市民といえるような人たちが居住している北部エリアのコミュニティ、ここには非常に質の高い生活空間というのが実はポテンシャルとしてはあるわけでございまして、だから臨海部の可能性としては、将来像を市全体で見たときには、先ほど先生からお話ございましたように、臨海部からさらに北部との生活系のクラスターと言っているかどうかかわかりませんが、そういったものとリンケージをつくっていくということをやれば、そういう道をたどっていけば川崎市全体が非常に優位性の高い、ある意味では世界を代表する、アジアを引っ張っていくような都市になれるのではないかと我々は感じているわけでございます。

挨拶にしては長くなってしまっただいへん恐縮でございます。

最後に申し上げたいのは、そういうことで我々のイノベーションクラスターという非常に原点に立ったことについても、先生方のご指摘、ご報告なりご講演で、かなり我々いろいろ糸口が見えたような感じがいたします。我々のオープンリサーチセンター整備事業というのは来年度で実は終了でございまして、そこではいま申し上げたように、きちんと川崎の優位性というものが戦略的にパブリックにできるように、いわば戦略的に日本をリードする川崎の戦略的な

モデルといったものを提示、それも実践性のあるモデルというものを提示したいというふうに我々は日夜取り組んでおりますので、それに向けてまた、きょうご参加の皆様方、また先生方におかれましても、ご支援いただければたいへんありがたいと思います。

挨拶にしては長くなってたいへん恐縮でございますけれども、本日は長時間どうもありがとうございました。

(司会) それではこれをもちまして本日のシンポジウムを終了させていただきます。最後までご清聴ありがとうございました。

〔了〕