

第1回 横浜市京浜臨海部再編整備マスタープラン改定審議会 議事録		
日 時	平成29年4月27日(木) 15時00分～17時00分	
開催場所	市庁舎5階 関係機関執務室	
出席者 及び 欠席者	委 員	出席者10人【成立】 池田龍彦、井上聰史、岩佐朋子、小此木歌藏、岸井隆幸、小西健一郎、 藤倉まなみ、二村真理子、真野博司、森地茂 (敬称略)
	(定数12人) (定足数7人)	
	欠席者	佐土原聡、村木美貴 (敬称略)
	事務局	薬師寺都市整備局長、小池都市整備局企画部長、堀田都市整備局企画課長、 林経済局長、三枝経済局成長戦略推進部長、桐原経済局産業立地調整課長、 中野港湾局副局長
開催形態	公開 (傍聴者1人)	
議 題	1 会長及び会長職務代理者の選出について 2 京浜臨海部再編整備マスタープランの改定について 3 その他	
決定事項	1 森地委員を会長とする 2 岸井委員を会長職務代理者とする	
議 事	(事務局)	委員、幹事及び事務局の紹介 委員の半数以上である10名の出席があるため会議が成立していることの報告 傍聴者数が1人であることの報告 配付資料の確認及び審議会の概要の説明等
		<b>議題1 会長及び会長職務代理者の選出について (要旨)</b>
		・横浜市京浜臨海部再編整備マスタープラン改定審議会条例第4条第2項に基づき、互選により会長に森地委員、会長職務代理者に岸井委員が選出された。
		<b>議題2 京浜臨海部再編整備マスタープランの改定について</b>
	(事務局)	(京浜臨海部再編整備マスタープラン改定について資料説明)
	(森地会長)	随分多方面に検討されていて、以前のマスタープランでも同じような趣旨の話があった。全体で見ると個別の話がたくさんあるが、大きな骨太の話をどのような形で立てれば良いのかということが一つ。もう一つは川崎もそうだが、海岸線に沿って1～3層という整理をしているが、今話を聞いていると、都心臨海部から段々と京浜臨海部に向かって都市開発が進んできている。海岸線を直角方向に、色々な動きをどう捉えるかということが、今の作業の中に入っている。
	(井上委員)	個々の企業ベースの動きを理解することも大事なのだが、そういうものを全体と絡めて20年前のマスタープランが掲げた方向に持っていくためのプロジェクト、あるいはこのような産業用地の中での区画整理は日本では経験がないかも知れないが、ある方向に向けて、例えば、国際的にも評価されるロケーションとして売りに出すような共通の強いイメージ、そのための計画の

議 事

ツールが必要なのではないか。今回の議論では、どういう方向を目指すのかというところで終わらずに、むしろそれを動かしていくための計画のツール、例えば、民間の土地同士の思い切った換地やマッチング等は、ヨーロッパでは行われている。もう一つは、川崎市と横浜市は違う行政体ではあるが、臨海部のゾーンということで言うと、ここで何かをしようとする人からすると、恐らくここは一体として捉えているだろう。今の説明では無かったが、この20年間、横浜市と川崎市とでこの臨海部のあり方や変え様について、どういう連携や作戦を行ってきたのかという点についても非常に関心がある。いずれにしても、このスペース自体のポテンシャルがあるということは、様々な点からも言えると思うのだが、それが国内的にも国際的にもマーケットに評価される価値をきちんと持たせるためには、やはり両市が一緒になって行った方が生み出しやすいのではないか。「環境」ということを一つとっても、アメリカやヨーロッパでは「環境インフラ」をこのような臨海部に公共と民間の資本でビジネスとして整備をしていくというプロジェクトが進んでいるが、そういうものひとつとっても、スケールメリットという意味で、一緒に解いていった方が早いし、効果が出る。また、シナジー効果も期待できるので、単に「集積の効果」という言葉だけで終わらないようにするためにも、より進めやすいと思う。

(真野委員)

京浜臨海部は日本で一番良い立地条件を持っている。今後さらに大きな変貌が期待される地域である。

現行のマスタープランを策定した20年前と今では産業構造は大きく変わってきているが、京浜臨海にはかつて日本経済発展の主導的な役割を果たしてきた重厚長大型の企業の集積が非常に多い。これは決して悪いことではないが、これら企業の京浜臨海部での事業活動はいま転換期を迎えているのではないか。

京浜臨海部は横浜、川崎を含め、埋立面積が約6000haある。これは市原市から木更津市に至る京葉コンビナートと同じくらいの大きな地帯であり、それが首都圏の中核部にある。この立地条件を活かし、これから20年かけて、京浜臨海部を臨海工業地帯から臨海イノベーション地帯の形成に向けて、大きく転換していく必要があると思う。

例えば、現在、京浜臨海部では、石油化学がエチレン約90万トン／年、石油精製は原油処理約60万バレル／日の能力がある。いずれも広大な土地の中で生産している。

しかし、重厚長大型の企業は今後、さらに国際競争力に打ち勝ち、生き延びていくために、推測の域を出ないが、世界を見据えて、国内の他の事業所との生産体制の再編整備を促進して行くであろうと思う。製油所が原油処理を止めて、それを他の地域でやることも予想される。重厚長大型の企業は今まで生産していたものから、新しい分野への取り組みも強化し、ますます多様性を持っていくことになるだろう。

議 事

それを実現するためには、京浜臨海部は最も良い場所である。ここがさらにイノベーションを起こしていくベルト地帯となるように、これは今後の横浜市の産業政策、都市政策の方向、企業の考え方しだいによると思うが、それを大きな旗印に掲げて、臨海工業地帯から臨海イノベーション地帯への大転換を20年で図っていくことを大きく打ち出したら良い。

京浜臨海部にはライフ・イノベーション国際戦略総合特区があり、計画期間が本年3月、平成34年3月までへの延長が決まった。横浜には末広地区と福浦地区に拠点がある。

ここをイノベーション・ホット・スポットとして拡大し、クラスターを形成する必要がある。

イノベーション・ホット・スポットは古い話だが、今も新鮮味がある。これは全米競争力評議会、ナショナル・イノベーション・イニシアティブ(N I I)が2004年12月、ブッシュ大統領に提出した「Innovate America」、一般にはパルミサーノ・レポート(N I I議長、IBM会長のサミュエルJパルミサーノ氏)と呼ばれているが、「アメリカはイノベーションを起こさない限り没落する」という趣旨の勧告の中で提案された施策の一つである。

イノベーション・ホット・スポットとは、起業を生み出すための頭脳と資本と人材が交わる拠点であり、学際的な最先端の研究を土台に構築するものとしている。その役割の第一は次世代のイノベーターに訓練の場を提供すること、第二は研究者と起業の接点を創り出すこと、第三はイノベーターに初期段階の資金提供や経験豊富なメンターを紹介すること、第四は新たなアイデアの移転や商品化を促進するネットワークを育むイノベーションコミュニティを創出すること、第五は地域の経済政策に関与すること、第六は政策立案者や一般市民と共に地域で行われているイノベーションの啓蒙普及に努めることとしている。

このレポートにも書いてあるが、これは何も新しいものではなく、手本はシリコンバレーであり、このようなものを2005年以降5年間で全国に10地区作っていかうと提案している。

末広と福浦をイノベーション・ホット・スポット、クラスターにしていくと共に、もう一つ大事なことは、基礎研究—応用研究—開発研究—製造が一体的な地域の中で実現できるシステムを構築することである。

一方、京浜臨海部の用地のことであるが、企業の中には、既に工場を閉鎖したり、これから閉鎖するものがあり、生産を海外に移転したものもある。遊休地が増えそうだ。また、一つの企業であちこちに工場を分散しているものがあり、これが統合され、一部が遊休地になることも考えられる。

工場閉鎖というと、一般論としては「まずい」と思うのだが、一方では京浜臨海に立地したいという企業が相当ありそうである。現在、分譲用地が殆どないので、立地したい企業も、立地させたい市も困っているのではないか。

工場の跡地、遊休地が分譲用地になれば良いと思う。

既存企業の今後のあり方を推測すると、現在の生産体制をそのまま続ける、現在の生産分野のうち高付加価値製品、高機能製品、高精密製品への転換を図る、新分野への進出を図ることなどを検討していると思われるが、不動産事業を展開することも一つのあり方ではないか。お客様はいるのだから、土地を分譲する、土地を賃貸する、建物を賃貸することによって、新しい企業が立地してくるようにしたら良いだろう。勿論、遊休地を自ら使うことであれば、それは十分にやるべきである。これらを市は支援するべきであると思う。何れにしろ、遊休地を放っておくことはもったいない。

京浜臨海部にもっと欲しいものは賑わいの拠点である。そのモデルは麒麟麦酒の横浜工場である。非常に素晴らしい。私は昔、経産省と一緒に同社のようなニュー・ファクトリーを全国に展開させようとの施策に取り組んだことがある。建物が美しい、いつでも見学できる、体験できる、ショッピングできる、公園などで楽しめる工場、これをニュー・ファクトリーと言っていたが、最近では「夢工場」、「観光工場」とも呼ばれている。

京浜臨海部の既存工場がそういう形で装いを新たにすれば、もっと賑わいが増すだろう。

(池田委員)

遊休地についてゾーンに分けて、新しい立地状況をスポット的に説明していただいたが、東京電力の発電所や廃棄物の最終処分場、下水処理場など、動かさないような施設がかなりある。その他に民間企業の持ち物や土地が今後どうなるのかというところで、川崎市とアンケート調査を一緒にやっているが、土地がどれくらい今使われていて、今後どの程度どうなるのかといったところをこのゾーンの中に書き込めたらよい。人の土地なので、勝手に色を付けるのはなかなか難しいと思うが、そこがとても重要なのではないかと思う。今後は、装置型の産業が使っていたような広い面積はほぼ必要なく、新しいイノベーションのものが来る時にはもっとコンパクトなものがあると思う。そのような時にこれだけ広大な土地を全て埋めることは極めて難しく、そこまで考えることはないだろう。しかし、環境を非常に良くして、交通インフラのハードとともに、シャトルバスを走らせたり、ソフトをちゃんとしながら、皆がそこに行きたい、緑も保ちながら立地ができるというような環境をここでつくるというのは、交通利便性から言えばすごくポテンシャルがあるのではないかと思う。ここは日産の生まれ故郷なので、日産が展開をしているのは分かるが、これからの見通しを上手く理解をして、今後誘導していくことが必要である。ただ、土地は全て企業の持ち物なので、それを勝手にプランニングすることはできないので、そこのマッチングが非常に重要である。現地を視察するということもあると思うが、その前に全体がどのような方向にあるのかを一度整理した方がよい。

(小西委員)

私どもの工場と兄弟会社で JMU という造船会社が同じ敷地内にあり、土地を 6 : 4 ぐらいで使っている。JMU の前身は当社の造船部門と日立造船の造船部門が一緒になったユニバーサル造船という造船会社。そして IHI の造船部

門と一緒に JMU。私どもの工場ではシールドマシンや大径の水道管、タービン、エンジンといったものを製造しているが、工場の敷地は、JMU と合わせると 50 万㎡ほどある。今ボイラーやタービンは鶴見の工場で作っているが、中国でつくっているものもあり、今後も鶴見の工場で作るのかという課題がある。三重県の津市にも工場を持っていて、そちらで製造しても良い。また、将来の土地活用という観点では、土地利用を転換していくことについても考えていかなければならない。一企業の敷地にこだわらず、隣接する企業にも声をかけて、例えば、新たな取組として賑わいを創出するような発想なども含め、幅広く勉強していくことも必要である。

京浜臨海部は、立地としてはポテンシャルが高く、実に利便性の良いところではあるが、現在と同じようなものを今後 10 年、20 年先も造っていくかということを含めて、今回、議論していく必要がある。

(藤倉委員)

プラン改定に向けた視点として、この 20 年の変化のところで防災性の向上や温暖化対策について出していたが、留意点として付け加えるならば、一つは、この 20 年の中で土壤汚染対策法ができたことである。豊洲の例もあるが、工場の跡地は土壤汚染のリスクがある。ゼロリスクを求めるのはいかなものかと思うが、用途によってはやはり資金がかかたり用途に制限が出て来たりする。元々使用している工場の業態にもよるが、一つの視点として持っていた方が良い。二点目として、神奈川県のアセスメント事例を見ると、工場の中に植栽をしているところなどに鳥などがやってきて、生態系が新たにできている。人工の場所ではあるが、新しい生態系ができている実態があるので、人から見た緑地、緑の確保だけではなく、もう少し広く、生態系の繋がり確保といったところも視点としてあると良いと思う。ところで、個人的に条件としてよく理解できなかったのだが、「羽田空港と」というのが初めに出て来る。羽田を物流のポイントとして考えているのであれば、羽田は今、実際に貨物がどの程度あり、それがこれから増える予定なのかどうか、羽田そのものの今後の発展や羽田へのアクセスがどの程度拡大可能なのか、その辺の将来予測はあるのではないかと思う。また、意外に広い米軍敷地があるということを事前の説明で知ったのだが、この 10 年を考えた時には、返還される見通しはあるのか。可能性がないのであれば、これは無しと考えるべきなのではないかと思う。もう少し情報があればと思う。

(二村委員)

3 点申し上げたい。まず、現行プランのゾーンは 6 つに分けられているが、このゾーンはこのまま堅持するのか。先程キリンビールの話が出たが、あれは良い観光施設だと思う。そうなる今回は京浜臨海部の議論ではあるが、実は都心臨海部と京浜臨海部の境界が段々曖昧になってきているというか、都心臨海部の方が拡張しているのではないかという感じもする。機能拡大や延長といったものに対し、今後どのように対処していくのか、もしくはどう考えたら良いのか。次に、市としてそれぞれの地区に性格を持たせているが、市としてのプランに想定していない施設が移転してきてしまった時に、例え

ば、企業立地条例を適用しないなどの可能性はあるのか。もしくはこういうものに移ってきてほしいといった企業に働きかけを行うために、特別なインセンティブを付けるような可能性はあるのか。例えば、ここには研究施設に移ってきていただきたいので、研究施設であれば、向こう何年間か税の減免を行うとか、他の産業ではしないとといった強烈的なインセンティブを持たせていくのかどうか。最後に、臨海部なので、港ということを考えると、京浜港として国際戦略港湾のコンテナ港湾の指定を受けているはずで、その中で横浜港だけで考えるのではなく、横浜、川崎、東京の3港で考えないと、二重投資になってしまう可能性がある。港があつてこそ、この臨海部が成立するということになる、これは切っても切れないのではないかと。ぜひ早いうちに3港でその話をして、横浜としてはどのように港湾として伸ばしていくのか方針を決めれば、土地利用も変わってくるのではないかとという気がする。

(小此木委員)

横浜港は生糸で発展してきた港であるが、明治中期になると、輸出も輸入も神戸港にトップの座を奪われる状況になる。なぜかという、阪神工業地帯ができ、そこに原綿を輸入し、それを紡績工場に入れ、そこで糸や綿織物に加工し輸出をするということで、神戸港にトップの座を奪われた。当時の工場の数は、神戸が600に対して、横浜は100であったという歴史的経緯があり、そして当時の市原市長が浅野総一郎や安田善次郎と組んで、京浜臨海部をつくり、また逆転させ、昭和60年のプラザ合意まで経緯が続いてきたということを見ると、京浜臨海部は横浜港の発展のためにつくった港であるという歴史的事実がある。それを考えると、やはり港湾物流とどうやって密接に考えていくのかということになるのだが、残念ながら生産拠点が昭和60年以降どんどん海外に移転していくという状況なので、いきなり港の貨物量が増えるような重厚長大がここに来るということは考えにくい、国の内外からの部品、あるいは陸からの部品といったものをアセンブリして、横浜港に貨物を入れて、この臨海部でアセンブリして出していくというような物流は考えられることだと思し、あるいは研究開発拠点にしても、研究だけでなく、そこには何らかの物流が伴うだろうし、今、税制の話も出たが、今まで京浜臨海部にあるマスタープランをもって、誘致しようというそういう気運さえ、この20年間無かった。おそらく平成9年なので、高秀市長がマスタープランをつくらうと。そして私が当時高秀市長から聞いた話では「とにかくあそこに工場群や研究開発拠点でも生産拠点でも良いからそれをつくることにより、固定資産税収入を増やす。あるいは、そこに人が来ることで賑やかしをつくる」ということを直接聞いているが、そういった意味では、この20年は失われし20年であった。ここから、この審議会を中心として、一つのマスタープランに立って、横浜市をあげて、民間も含めて、誘致をしていくという気運が高まれば、そういう想いが色々な企業に伝わり、皆さんと私たち自身も企業誘致に力を注いでいくということが必要なのではないだろうか。どういうところを誘致したら良いのかということについては基本的な

考えはないが、今回の説明を聞けば、実に多様な可能性があると思うので、これをこの審議会でどのようにまとめていくかということが一つの大きな課題であり、非常に楽しみであると思う。

(岸井委員)

本日の資料を見て 20 年経ったのでマスタープランの見直しを行わなければいけないという状況は分かったが、マスタープランを何のために創るのかということとはよく分からなかった。まず、そこを整理しないと議論が発散して何も変わらない気がする。こういう地域を一つのエリアとして捉えた時、20 年間の間にどういふ変化があったのか。個別の企業がここに立地したというような情報より、この地域全体が横浜、東京、首都圏、日本にとってどれだけの雇用、GDP、税収を生み出したのか、それらがどのように変化したのか、この大きな地域はどういふ役割を果たしているのか、20 年間の変化をきちんと理解しないとマスタープランを創る意味がないと思う。

その次にはツールが必要。マスタープランを創っても絵に描いた餅では何の意味もないので、どういふツールを用意できるのかということも同時に持ち出さないといけない。どのようなツール、またどのような工夫ができるのか、他の例も含めてこの京浜臨海部でどういふ道具立てを用いるのか、あるいは政策として制度提案を要求していくのか、制度を良くしていくのかということを一方で置きながらやらないと良いものにはならないだろう。なお、この地域とオールジャパン、あるいは首都圏との関係も大事なのだが、ここは横浜市の会議なので、横浜市の都心部とはどのような関係になっているのかということについて、もう少し明快に我々は理解しなければいけないのではないか。関係があるのか、ないのか。関係がないのであれば、それほど横浜市が一生懸命やっても仕方がないと思う。横浜の中というより、もっと日本にとって必要なところでやった方が良くらいのことかも知れない。やはり横浜の都心部もこの地域と手を携えて成長しているんだということが明確に言えるのであれば、その連携をより強めるための手立てを考える。それは横浜市の、こういう場面では大変大事なことではないかと思う。

(岩佐委員)

横浜市立大学で十数年間働かせていただき、横浜という場所にはずっといたのだが、本日話を伺っていて、改めて臨海部のポテンシャルの高さを勉強することができた。東京という大きなマーケットに隣接すると同時に港湾部が非常に発展していて、物流の面でも恵まれている場所で、なおかつ、これから先、知識集約的産業を育てていくためには、そこで働く人たちが楽しく、幸せに働けるような場所である必要があるわけだが、少し足を伸ばせば海で遊べるような自然豊かな場所にも恵まれると同時に、文化的な要素も揃っているという、ポテンシャルが非常に高い地域であるということが分かった。この中でどうやってイノベーションを起こすための生態系を整えていけるのかということを考えていきたいと思う。今後考えていくにあたり、優先順位がよく分からない。何を優先して考えれば良いのかということについて、私自身が理解する必要がある。あともう一つは制約条件。行政としてできるこ

と、できないことの理解を私もまだ不勉強で、定かではない。優先順位、制約条件をきちんと押さえた上で、これからこういった形で、この臨海部の中で生態系をつくり上げていくのかということについて、考えていきたいと思う。

(森地会長)

突拍子のない話かも知れませんが、ここだけじゃなく内陸部、重厚長大の後、立地された動きとか、そういうところもどんどん閉鎖されて、商業地になっているが、横浜の商業販売額はダウンしている。そういう現状である。つまりここも無くなった、向こうも無くなった、ここの産業を一体どうするんだという、そういう危機感を行政が持っているのだろうと思う。例えば、ボストンの港は、30年前に僕が住んでいた頃は広大な空き地だった。ところが今完全に埋まっている。埋まっているのは、最近のバイオや情報系のベンチャービジネス、ロジスティクスとか、卸売センターとかである。もちろん住宅も立地している。とにかく完全に埋まってしまった。巨大なコンベンションセンターも2つ立地している。驚いたことに、去年の春にGEの本社がコネティカットから臨海部に移転した。GEは、ちょっと前はもう負けたから製造業は辞めると言っていたが、今回移転に当たって、もう1回生き返ると。そのキーワードはIoT、AIだということで、各州が取り合いをした。コネティカットは税金が高くて、もともと金融センターで、ボストンとニューヨークの間の非常に恵まれたところで、そこから税金が上がるなら出て行くと言った時、あちこちが取り合いをして、結局ボストン、マサチューセッツ州が250億円を払って誘致した。なぜ来たかという、MIT（マサチューセッツ工科大学）の新しい若い人たちと組んで展開するんだと、だから製造業を作るんだと、これは非常にショッキングだった。それからシリコンバレー。このシリコンバレーは、今はほとんど働いているのは外国人である。だから世界企業、世界のそういう人たちの集まりになっている。その2つが競争しあっている。都市間競争がそんな格好でアメリカの中で起こっている。アジアの中で起こらないわけがない。企業はそうやって展開しているが、日本の企業は、研究所を作るとか言うけど、そこまでドラスティックにはならない。だけど危機感はあるという、こういう状況に横浜市もあれば、各企業の状況もある。したがって、非常に大きなチャンスであるかも知れない。したがって、今日色々話を伺ったが、どうぞ自由に、ここはこういうことを考えるべきという話を、少なくとももう1回くらいは発言いただいて、それを何らかの格好にしていくということにしたら良いのではないかと思っています。あまり勝手なことを言うてはいけませんが、皆さんの発言を聞いて、事務局からご発言をいただきたいと思います。

(事務局)

色々貴重なご意見ありがとうございました。今回の改定が、前回平成9年にマスタープランが作られているということは、一つ前提に作業がスタートしているものですから、そこをきちんと点検しようというところからスタートし、今日のプレゼンになっているというところがあります。そもそも、最

初井上先生のご意見の中でも、今回どういう方向を目指していくのか、細かい色々な施策やツールとかそういうことではなくて、岸井委員のお話にもありましたが、大きなところでどういうところを目指していくのかというところが、説明や資料の中で、若干不十分だったとちょっと反省しています。そこについてご説明をさせていただきますと、京浜臨海部というところが、小此木委員のお話にもありましたが、横浜の発展を振り返りますと、横浜港がまずあって、港湾都市として発展し、その後工業地帯、工業都市として発展してきました。それからその後住宅、首都圏に人が集まって、住宅として発展してきたという、その大きな3つの要素が横浜の都市を形成している大きな根本にあると思っています。その一つが工業都市という京浜臨海部の中で、平成9年にマスタープランがあって、我々は取り組みを進めて来たわけですが、その中で、20年経ってみて、振り返ってみる中で、やはり今大きな転換期に来ているのではないかというところがあり、そういう中で、再度将来を見通したプランを作ってみようというところがございます。ですので、そういう中で、この京浜臨海部を横浜市としてどういうふうにしていくか、大きな方向性を出したいというのが今回の目的ですので、その方向性がちょっとどういう方向にという部分が、我々として素案みたいなものがご提示できていないので、その部分は分かりにくいというご意見だったと思いますが、そういう意気込みというか、気構えで今回取り組みを始めておりますので、今日いただいたご意見を元に、次回もうちょっと横浜市としての考え方みたいなものを示せると思っています。

(森地会長)

川崎が慶応を連れて来て、あそこが一つ起爆剤になった。例えば、東工大のある部局をここで新たに開設する話はあるかもしれない。今は産学連携が重視される時代になっていて、東工大は割合実用的な色んなことをアウトプットしている。典型的なのは、昔の携帯はアンテナを出して、今は必要なくなったが、あれは東工大の人が作った。最近は医療とか色々なものもあるが。そんな話と企業がうまくやってくれるようなことが、もしあるとすると面白いかも知れない。それくらいのことをイメージして、何かできることしないと。今の JFE さんが土地をどうやってやるかということばかりに縛られるとあんまり答えが出ないかも知れない。ぜひもう1回だけ、次回までに色々なアイデアを事前でも出ささせていただいて、それで、あまり荒唐無稽なものは事務局で整理していただいた方が良く思うのですが、少し発想を広げてお考えいただければ良いと思う。そうでないと、前のプランも今でも結構生きていて、あれと同じではね。一つは違う発想。一つは事業。すみません。勝手なことを言って。

(事務局)

補足させていただきますと、この20年ですが、ゾーン4の末広では、理研を誘致したり、市大の連携大学院を立地させ、研究開発拠点を作ったり、あるいは企業立地、それほどインパクトがないということだと思っておりますが、支援制度も設け、一応マスタープランに沿った機能転換も進んでいるが、やは

りそうではない機能転換もだいぶ進んでいるというのが、今日一口で言うところのことです。また、都市基盤につきまして、細々とした歩行者空間の整備とか、橋梁の耐震化はもちろんやっているが、骨格的な都市基盤については、なかなか工業を移転させて道路を整備するというような、横浜市の体力の問題もありますし、工場の土地利用転換なんかもモザイク的に進んでいるというような、この地区特有の事情がございまして、幹線道路については、正直申しまして、進められていないという状況でございます。それで、岸井委員から何をしたいのかというようなご質問がございまして、森地先生がご紹介してくださいましたように、内陸部の産業拠点につきましては、基本的に工業地域なので、企業の意向でマンションになったり、商業施設になったりという転換を基本的に止められない部分がございます。こちらは工専だったり、臨港地区も今はかかっているんで、やはり産業拠点として確実に残せるのは、この京浜臨海部なので、やはり時代に沿った産業拠点として残していきたいということはあるが、皆様からご指摘ありましたように、高付加価値化すると、面積的にはコンパクトになってくるというものもございまして、実際、エネルギー産業で遊休地化の懸念もかなり出ております。そういったことにどう対応したら良いのかという、本当にツールに苦慮しているところでございまして、これまでの、ゾーンで分けるというような考え方で良いのかどうかということも含めて、ぜひご議論いただけたらと思います。

(事務局) 色々貴重なご意見ありがとうございます。誘導も、成長産業で、健康・医療とかそういった分野に上乗せして、誘致活動をやっているが、元になる土地があまりない。最近の例で言うと、旭硝子さんの土地の工場の敷地内を借りて、ユーグレナさんのバイオジェット燃料の研究拠点を入れさせていただいたり、それから昭和電工さんの中にある廃線敷地が市有地だったので、その細々とした敷地を取り替えて、今 4,000 m<sup>2</sup>で分譲しているのですが、そこもやはり研究拠点として、守屋・恵比須地区に収斂されつつありますので、そういったものをさらに後押しすることなのですが、ダイナミックに動かす決定打ということが、なかなかないというのが我々の現場の手詰まり感もございまして、ぜひこういったところで、未来を見据えた、どういう動かし方が良いかというご意見をいただきながら、我々も頑張っ参りたいと思っております。よろしくお願ひします。

(事務局) 今色々ご意見を伺っている中で、港に関する事について3点ほどご質問というか、触れさせていただきたいのですが、まず一つは川崎港、東京港との連携です。実は平成23年に3港で議論して作った、京浜港の総合的な計画がございまして、これを元に平成26年12月に3港同時に港湾計画の改訂を行っております。それぞれの役割ですが、やはり物流の効率化ということで、コンテナ船が非常に大型化しておりまして、横浜港は東京湾の入口に近いといった点ですとか、基幹航路で太平洋を渡ってくる船に、なるべく速やかに

泊まってもらって、出ていっていただくと、それも物流の効率化なのですが、そういった超大型のコンテナ船は横浜港が受け入れると、3港でそういう役割分担に決めました。そのために、大水深の高規格のコンテナターミナルを作っていくということです。東京港は、非常に人口が多いので、近海航路の輸入の、割と小型のコンテナ船を受け入れていく。ただ非常に東京港の背後は混んでおり、横浜港は非常に道路が整備されてきておりますので、そういったメリットを活かしていく。川崎港は、非常に冷凍、冷蔵の高機能な倉庫が集積されておまして、比較的土壌があるということで、そういった役割となっています。ちょうど1年前に横浜川崎国際港湾株式会社というのを設立しまして、東京港は今後ということになっておりますが、先行して川崎市と横浜市で、国と一緒に、今後の発展を考える会社を作りました。そういった意味でも、今後も川崎港と話しながら進めていきたいということでもございました。2つ目に小此木委員からお話もございましたが、国の内外の部品をアセンブリしてということですけども、やはり20年前と非常に大きく変わったのは、世界中にサプライチェーンが拡大していることでして、国としても、創貨という施策を考えており、要はA、Bという国で作った部品を横浜港に持ってきて、組み立てて、さらに輸出するという、そういった施策でそういった機能を作っていくこと。コストが安く、簡易な部品を輸入し、我が国の非常に高度な技術力を有する中枢的なパーツと掛け合わせて、出していくという、そういった要素がだいぶ20年前と変わってきていますから、小此木委員が言われたように、京浜臨海部にそういった流通加工機能の高度な機能を誘致していくというのも一つあるのかなと思っております。それから3点目、最後ですが、キリン横浜工場の棧橋の話がありましたが、これは実はキリンさんの方から、90周年事業を何か考えているという話があるところでありまして、棧橋を作る話の実現したわけですが、港湾局としても観光船の会社を紹介するなど、海上保安庁とも協議して力を合わせて新しい観光ルートが出来上がったということで、先ほどボストンの話も出たのですが、観光の目的地が京浜臨海部にできてきた。さらに、観光船の会社も京浜臨海部にありますので、国土交通省とも一緒に、水上交通について話を進めていまして、日本橋、秋葉原、神田のあたりを、羽田を拠点にして、横浜とつなげていくということも可能性としては考えられますので、そういったことも今後の検討の中でご議論いただけるとありがたいと思います。

(森地会長)

ありがとうございました。姫路市は、新日鉄が音頭をとって、工場用地を提供して、公営高速を伸ばすということを現実にやっています。買うのではなく。最後に、井上先生と相談されて、ヨーロッパやアフリカで、都市的に使ったのではなく、産業用地として再生したところを、事務局で見に行っているかどうか。架空の話ではイメージが湧かないでしょう。井上先生が国際組織のトップだったので、あちこちに友達がいるはずですから、ぜひよろしくお願ひします。

	<p><b>議題3 その他</b></p> <p>(事務局) 今後のスケジュール等を説明</p>
資料	<p>&lt;説明資料&gt;</p> <p>(1) 京浜臨海部再編整備マスタープラン改定について(概要版)</p> <p>(2) 京浜臨海部再編整備マスタープラン改定について</p> <p>&lt;参考資料&gt;</p> <p>(1) 「諮問書」</p> <p>(2) 「横浜市京浜臨海部再編整備マスタープラン改定審議会条例」</p> <p>(3) 「横浜市附属機関の会議の公開に関する要綱」</p> <p>(4) 「京浜臨海部再編整備マスタープラン(現行：平成9年2月策定)」</p>

会議録の内容を確認しました。