

# 第1回川崎臨海部再生リエゾン推進協議会 議事録

■日時：平成29年7月6日(木) 15時00分～17時00分

■場所：川崎フロンティアビル2階会議室

## 1 開会

○臨海部国際戦略本部：開会

○大西会長

皆さん、こんにちは、大変暑い中をお集まりいただきましてありがとうございます。

今日は議事次第にありますように2年かけてとりまとめる予定の臨海部ビジョンの中間とりまとめについてご報告をいただいて、意見交換をするということになっています。いろいろな角度からご意見を頂戴できればと思います。今までビジョンがなかったのかといえばそうでもなく、漠然とした方向性はありますけれども、川崎における変化もありまして、最新の動向をふまえてのビジョンを作ろうということでもありますので、最新の動向に関する知見をお持ちの皆さんに、こういう機会にぜひご意見を出していただければと思います。

## 2 議題

### (1) (仮称)臨海部ビジョン

#### ・臨海部ビジョン中間とりまとめ

○大西会長

それでは、はじめに、(仮称)臨海部ビジョンの中間とりまとめについて、川崎市から説明していただきます。

○臨海部国際戦略本部 中村理事

川崎市臨海部国際戦略本部の中村でございます。私から臨海部ビジョン中間とりまとめについてご説明させていただきます。

それでは、まず臨海部ビジョンの位置づけでございますが、このビジョンは川崎臨海部に関わるすべての方が共有できる30年後を見据えた目指すべき将来像と、その実現に向けた戦略や取組の方向性を示すものでございます。この川崎臨海部に関わる全ての方が共有できるということが、今回のビジョン策定のポイントでございます。川崎臨海部は、そのほとんどが民間企業の敷地であり、地権者である企業の皆様の意向や動向をふまえたビジョンでなければ絵に描いた餅となってしまいます。また、立地企業の多くは、日本のみならずグローバルに事業を展開していることから、将来の企業動向や土地利用を想定しつつ、ビジョンを策定するためには有識者の方々の専門的な知見が必要でございます。さらに、川崎臨海部の面積は約2,800haと、幸区と宮前区を合わせた面積とほぼ同等であり、また、市民や首都圏の生活を支えるエネルギーと物流の拠点でございます。さらに水辺の空間へのアクセスという点からも市民の皆様にとって大変関心の深いエリアでございます。このため、今回のビジョンは、行政が一方向的に策定するのではなく、川崎臨海部に関わるすべての方々とともに作り上げていくというスタンスで構築していきたいと考えております。また、このビジョンは平成28～29年度の2か年をかけて策定する予定でございますが、このようなスタンスに基づき、これまでの検討状況をふまえ、今後の方向性を整理し、中間とり

まとめとして公表させていただきました。

前置きが少し長くなってしまいましたが、中間とりまとめの内容につきまして説明してまいります。まず、1-1 ビジョン策定の背景、目的、手法でございます。川崎臨海部の現状につきましては、産業構造の大きな転換への対応、1900年初頭に埋め立てが始まり、次々と大規模工場が進出し、さらに高度成長期には日本の産業を支えてきた生産設備の老朽化の進行という課題を抱えながら、一方で、ライフサイエンス分野や水素プロジェクトなど新たな成長産業部門も生まれつつございます。このような背景の下で、力強い産業都市づくりの中心の役割を担う川崎臨海部について、産業と環境が調和する地域として、持続的に発展させるために30年後を見据えた目指すべき将来像とその実現に向けた戦略や取組の方向性を示すことが目的でございます。策定にあたりましては、現在直面している個々の課題に対し、30年後に想定される未来をふまえた目指す臨海部像を設定し、それを共有した上でその実現策を検討するバックキャスティングという手法により策定していくこととしております。バックキャスティング手法につきましては、不透明で先が見えず、また変化が激しい時代だからこそ、理想とする将来を先に描く手法でございます。最近では国の長期ビジョンや企業の長期ビジョンを策定する上でも用いられている手法でございます。策定の作業は平成28年度から行なっており、産業、環境、都市計画などが専門の有識者の方々及び市長などによる懇談会を開催するとともに多様な分野の専門家や臨海部に関連する企業との意見交換を実施したほか、本日お集まりの企業の皆様との研究会やワークショップを実施してきたところでございます。また、庁内におきましても、市長を座長とする幹部会議を開催し、検討してまいりました。

ビジョン検討の前提となる条件について、2-1では川崎臨海部の歩み、2-2では川崎臨海部の現在の状況、2-3ではバックキャスティングのための未来想定、2-4では川崎臨海部に期待される役割をそれぞれまとめております。

次の3川崎臨海部の目指すべき将来像が今回の中間とりまとめの肝となります。まず、3-1ビジョンを策定する上での基本的な考え方でございますが、川崎臨海部の現在の動向といたしまして、石油産業を中心とした業界再編、コンビナート全体の設備老朽化、低未利用地が分散的な発生などがあります。こうした動向を放置した場合、臨海部の活力が低下し、地域全体の衰退につながるリスクがあり、これは避けるべきシナリオでございます。このため、産業が活発で地域全体に活力があるなど、目指すべき臨海部像をまず打ち立て、共有化し、その実現のために必要な方策を検討していくことが、今回のビジョン策定の基本的な考え方でございます。次に3-2ビジョンの構成ですが、目指すべき臨海部像、戦略・取組の方向性、プロジェクトの3つの要素で構成しております。まず、目指す臨海部像とは、臨海部に関わる人々が共有できる30年後の将来像を表す言葉やイメージでございます。次に戦略・取組の方向性といたしましては、目指す臨海部像を実現するためにどのような地域資源をどのように活用するのかといった方策の方向性でございます。また、プロジェクトにつきましては、目指す臨海部像を実現するために戦略・取組の方向性に基づき直近10年程度を目途に先導的、モデル的に取り組む具体的な実施内容でございます。このビジョンの策定につきましては、先ほど説明させていただきましたバックキャスティング手法により、まず目指す臨海部像を設定し共有するため、本日ご参加いただいている企業の皆様や有識者の方々から様々なご意見をいただきました。その主なものを3-3目指す臨海部像に関する企業、有識者からの主な意見としてカテゴリ一別にまとめておりますが、実に多角的な視点から様々な意見をいただいております。次に3-4目指す臨海部像とはでは、3-3で示した意見を

元に目指す臨海部像を設定する要素を2つに整理いたしました。例えば、新しい価値を創り続けていくことが一番大事、日本で最も付加価値を生み出すエリアという旗が大事、ワクワクする感じが臨海部に生まれればいいなどが、原動力とのキーワードとして、また、21世紀型のイノベーションは組織を超えた人のつながりから生まれる、企業単独ではできないことがコラボレーションで可能になればその地域の価値につながる、一つのエリアで働く、暮らす、学ぶ、ができる、地域共生モデルができれば世界に誇れるエリアとなる、などは活力を支えるキーワードと言えます。これらを成熟社会における豊かさを実現する産業が躍動し、最先端の研究が行われ、新たな技術が生まれ続ける未来があふれる地域として、働く人や市民の誇りとなっている、また、多様な人材が集い交わり、「働く・暮らす・学ぶ」が充足した魅力的な地域環境が調和している、を目指す臨海部像の要素として2つにまとめました。なお、目指す臨海部像につきましては、さらに30年後の将来を表わす具体的な言葉、イメージを設定するため今後検討を深めてまいります。次に3-5 目指す臨海部像を構成する30年後の分野毎のイメージにつきましては、目指す臨海部像の要素である豊かさを実現する産業が躍動し、魅力的な地域環境が調和しているという状態を分野毎の30年後の具体的なイメージとして整理したものでございます。次に3-6 目指す臨海部像の実現に向けた戦略・取組の方向性につきましては、上段に川崎臨海部のどのような地域資源をどのように活用するかといった戦略の考え方を、中心部から下段には目指す臨海部像を実現するために、必要な取組の方向性を示すとともに観念を図に示したものでございます。次に3-7、プロジェクトの企画に向けた今後の検討課題でございますが、中間とりまとめでは、まだ具体的なプロジェクトを示すまでには至っておりませんが、臨海部立地企業や本市が中心となって解決に向けて取り組む課題としてまとめております。例えば、新たな産業の創出という検討の視点では取り組むべき課題として新たな産業創出拠点の形成などを挙げ、さらにイノベーション創出に向けた産業拠点の形成の検討を検討の方向性としています。この検討課題はすぐに検討に取り組むものもあれば、30年後を見据えて取り組むべきもの、また立地企業が主体となるもの、市が主体となるもの、協働して取り組むべきものが混在しております。今後精力的に検討し、11月にお示しする予定のビジョン案ではプロジェクトについても具体的にお示ししてまいります。次に3-8 川崎臨海部の目指すべき将来像につきましては、例えば、臨海部の第1層を高度かつ最先端の研究開発等、価値の創出を行うエリアとするなど、プロジェクトの具体化により、目指すべき将来像のイメージをこれまでの検討に基づき整理したものでございます。

次に、4 今後の検討スケジュールでございます。今後の検討の方向性といたしましては、目指す臨海部像の具体的な言葉やイメージを設定するとともに、戦略・取組の方向性やプロジェクトの内容について検討を進めてまいります。また、今後のスケジュールにつきましては、中間とりまとめを企業や市民の皆様さらに発信するとともに、有識者懇談会や企業の方々とも意見を重ね、ビジョン案を11月頃に公表し、パブリックコメントを実施した後、来年3月にビジョンを策定する予定でございます。また、この中間とりまとめにつきましては、川崎市のホームページで公表中であり、意見募集も行なっております。ぜひともご活用ください。この中間とりまとめの内容を広く周知するため、6月21日に「30年後の川崎臨海部を考える」と題してシンポジウムを開催いたしました。おかげさまで定員200名のところ270名の方に参加していただきました。終了後のアンケートにつきましても、内容が興味深く刺激を受けた、川崎臨海部の将来を考えるきっかけになったなど、概ね好意的な意見を多数いただいたところであり、また交通インフラの整備などのご意見もいただいております。冒頭に申し上げましたとおり、このビジョンは川崎臨海部に

関わる全ての方と創り上げていきたいと考えており、シンポジウム以降、既にここにいらっしゃる企業の方々にもご訪問させていただいております。今後もできるだけ多くの企業の皆様のところへ迅速に伺いながら、意見交換や議論をさせていただきたいと考えています。また、関係者の方々や市民の皆様からも意見を頂戴しながら、ビジョンを完成したいと考えておりますので、今後とも皆様のご理解とご協力をよろしくお願いいたします。私からの説明は以上でございます。

○大西会長

ありがとうございました。臨海部ビジョンは今年度末が策定の目標時期となっておりますが、その中間的なとりまとめについての報告をしていただきました。臨海部関係者の皆さんとこれを協働で創り上げていこうとしているということでありましたので、ここでこれに関連したご発言を頂戴できればと思います。JXTG エネルギー様、いかがでしょうか。

○JXTG エネルギー(株) 埴氏

本日はこのような発言の機会を与えていただきありがとうございます。私ども JXTG エネルギーは、今年4月に旧 JX エネルギーと東燃ゼネラル石油が経営統合しまして、新たなスタートを切りました。中でもこの川崎地区につきましては、元々旧両社の石油精製と化学の工場が隣接しており、規模的にも石油精製と化学の連携という意味で大きなシナジー効果が期待できる地区ということで、統合の目玉として期待されております。そういう中で、30年後のビジョンということですが、やはりなんと言いましても、30年後も私どもの会社の事業所がこの川崎地区で操業を続けていけるということが大前提になろうかと思えます。川崎に立地する操業メリット、例えば、消費地に近い、それから近隣の会社との Win-Win の関係、実はいろいろな会社がパイプラインでつながって一体操業をしている、インフラが整っている、そういった操業メリットを30年後も享受できるということがまず1番大事な事かなと考えております。特に、近隣の会社との一体操業というのは非常に大事な要素でございます、そういう意味では企業単体ということではなく、コンビナート地区一体となった繁栄が期待できるような地区になっていけばいいのかなと思えます。具体的な面で申しますと、操業コストや規制緩和、インフラ整備、長期的な人材確保、特に女性や技能職等の長期的な人材の確保、あるいは防災といったことが挙げられるかと思えます。いずれにしても30年後の我々自身の会社、事業所の姿を想像しながら、その時にどのような環境であれば川崎地区の操業メリットを受けられるのか、あるいは逆にこちらからお返しができるのかということを想像しながら、いろいろ自分たちで考えて、ぜひ川崎市の方にも意見を言わせていただきながら30年後のビジョンと一緒に作るお手伝いをさせていただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○大西会長

ありがとうございました。続いて、旭化成様、よろしくお願いいたします。

○旭化成(株) 中村氏

昨年度、この臨海ビジョンの策定にあたり、30年後を見据えたバックキャストというお話があった時に、その時にもお話しさせていただいたのですが、企業でも中期計画を作る際に3年くらい先までしか見据えられないという中で、30年先を見据えてやっていくというのは、正直

どんなものかなと考えておりました。そういう中で、ここまでとりまとめいただいたということで、まずはご苦労様でした。ありがとうございます。ただ、この間、シンポジウムでも参加させていただいて、有識者の方々から、2000年頃に産業の空洞化を心配されていろいろ考えていた時には、今の川崎がこういうかたちになっているとは想像できなかったというようなお話もありました。そういうことも含めて、30年後を考えるというのは非常に難しいことではないのかなと思っております。そういう中でこの臨海部ビジョンを今年度末までにとりまとめるという話でございますし、先ほどプロジェクトの話もございましたが、これから取り組むべきことについてもこれからまとめていくということですので、企業としてもまたいろいろなかたちで意見を言わせていただければと思います。そういう意味では、ビジョンをつくり上げてからも考えていく課題はまだまだ出てくるのではないかと思いますので、ぜひそういったことについても協議しながらやらせていただければと思っております。先日も、私どもの方に臨海部国際戦略本部の方々に来て、お話もさせていただきましたし、これからも協力しながらやらせていただければと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

○大西会長

ありがとうございました。それでは、JFE スチール様、お願いいたします。

○JFE スチール(株) 岩山氏

やはり、一番のポイントは、臨海部ビジョンの中にも書かれていますが、羽田方面と横浜方面への交通アクセス、横羽連携といいますか、その改善だと思っておりますし、それと川崎の中心部と臨海部の交通アクセスの改善がポイントになってくるのではないかと思います。川崎市を中心に、ぜひ横浜・羽田方面との調整を図ってほしいと思います。元々、浅野総一郎の埋立というのは鶴見川から多摩川の間でございますので、市域は違うかもしれませんが、そのエリアも含めて一体的に第一層をどうしていくのか、その辺りのビジョンづくりが大事になってくるのではないかと思いますので、そこを今後ぜひ検討いただきたいと思っております。先ほどもお話がありましたが、企業がこの地に残るためにどういったことを検討していかないといけないかという観点では私どもも同じでございますし、まさにこれからはゼロサムというか、企業としては世界も含めてどこに最適立地していくかという選択の時代に入っておりますので、その中で川崎に残るべきだと選ばれるためには、規制緩和、具体的にいうと緑地率、あるいはこれから工業用水も更新時期を迎えていくわけですが、工業用水は臨海企業にとっては血液でございますので、工業用水の料金体系をどうするのかといったことがございます。また、これから30年、私どもの企業でいきますと立地して105年ということで、設備をどんどん更新していかないといけないんですね。新しく来た産業に対する補助、融資はあるのですが、既存の企業が最新の設備に更新する場合、最新の設備を導入することで省エネや環境に良い設備になっているので、その辺りに対する補助のあり方、あるいは、防災も、石油化学系では大地震が起きた時にかなり影響があるということで国の補助制度がありますけれども、石油化学だけではなく、川崎の臨海コンビナートのその他の企業でも大地震で影響が出たら大変なことになりますので、その辺りの国の制度の拡張等、いろいろと検討する要素はあろうかと思っておりますので、一緒に検討していきたいと思っております。

○大西会長

ありがとうございました。他の方からご意見ご発言がありましたらお願いいたします。それでは、臨海部ビジョンについて、柏木先生からコメントを頂戴できればと思います。

○西武文理大学 柏木教授

一つ申し上げたいと思っているのは、石油産業、鉄鋼産業、エネルギー施設、物流施設という4つにカテゴリ化されているのですが、前回、筋肉質にしていくということを発表された方も仰っていたのですが、それらが、バックキャストिंगというか、30年後にどうなっていくのかというのは、難しいと思うのですが、それぞれの領域である程度の方向性というか、どのように進むかという目星のようなものをつけた方がいいのではないかと思います。例えば、石油がかなり減ってきて、水素に変わりつつある中で、JXさんが水素スタンドを40カ所作ったという話を聞いたのですが、それをさらにどう増やしていくのか。あるいは、発電所を作る中で水素にどれくらい転換できるのか。鉄も石油もエネルギーも物流もすごく変わると思います。特に圏央道沿いはものすごい勢いで変わってきていますので、それが臨海部にどう関わってくるのかということを含めて、どこが大きく変わってくるのかということをもう少し見せていただくとわかりやすいのではないかと思います。実は、私の方でも、サービス産業中心ですが企業にヒアリングをしまして、この間、ある企業でオペレーションも含めて女性の方が出産後に働かれるというお話をお聞きして、そういう意味で言うと30年後もたぶん労働力が足りなくなるので、出産後の女性が働ける環境をどう作っていくかということがかなり重要だと思います。中間取りまとめの中にも少しは書いてあるのですが、今後の検討課題の中で、多様な働き手の生活基盤や次世代を担う人材の確保の中にもう少しきちんと柱立てして、ぜひ川崎が先陣をきってやっていただくと、臨海部では女性が結構働いているということもあるので、その辺をもう少し調べていただいて、きちんと柱立てがされると、ずいぶん臨海部への見方が変わってくるのではないかと思います。

○大西会長

ありがとうございました。川崎市の方、いかがでしょうか。

○臨海部国際戦略本部 中村部長

ありがとうございます。今日は概要版で説明させていただきましたが、本編の資料編には、業界全体の動向等も資料としてまとめてあります。ただ、実際に説明するのにそのような資料がないと、確かにご指摘のようなお話が出てくると思いますので、実際にビジョン策定の段階では、資料編に入れてあったような業界動向もしっかり記載させていただきたいと考えています。また、人材活用、特に女性の人材活用というお話が出ましたが、先ほども申し上げましたとおり、シンポジウムの終了後、かなり企業も回らせていただいているのですが、皆さんが仰ることは、必ず人材活用、中でも女性の活用をどうしていくかということで、共同保育所を含めてご意見をいただいています。ぜひともそういうご意見を反映したビジョンを策定していきたいと考えています。

○大西会長

ほかにご発言はありますか。いろいろなご意見をいただきましたが、私からも一言申し上げたいと思います。話を聞いていて、バックキャストिंगという割にはおとなしい感じがします。バックキャストिंगの反対語のフォアキャストिंगは予想、予測です。バックキャ

スティングはその反対になるわけです。普通は今年こうだったから来年こうだと予想していくわけですね。企業ではせいぜい3年だというお話がありましたが、3年くらいだと今年をふまえて少し改善していくとこうなるというのは読めるわけです。しかし、さらにその先となると、ステップを段々に踏んでいってもどうなるかわからない。そこでバックキャストイングが出てくるわけですが、バックキャストイングというのは、おそらく理想というか、今のままではちょっと考えられないが、こうなったらいい、あるいはこうならなければいけないというものが設定されて、そこに到達するために今から何をすればいいかを考えるわけですね。例えば、自分が将来、総理大臣になりたいと思い、総理大臣になるために今から何をすればいいかを考え、夢に向けて一歩を踏み出すということだと思えます。その観点からすると、川崎が今描いているのは割と手堅い夢のような気がします。もう少し踏み込んで、例えば、これは日本中が抱えていることですが、子どもが増える地域社会にするにはどうしたらいいかということも、今、日本ではできていないし不安があるわけですから、そういうこともあるでしょう。あるいは、臨海部はなかなかアメニティが十分でないので、皆がここに遊び来ようようなアメニティあふれる臨海部という将来像を描いて、そのための一歩は何かという設定もあるでしょう。こういう川崎臨海部であったらいいなという夢の実現という面がもう少しあってもいいのではないかと。バックキャストイングという手法を取り入れたのは、市役所としてはなかなか大胆な決断だったと思うのですが、あまりそれは従来型の手法でまじめに議論するのではなく、もう少し大きな夢を設定して、そのための第一歩は何かという大胆なまとめをしていくと最初のねらいを全うできるのではないかという気もします。そういうことも片隅に入れておいていただければと思います。

## (2) 物流動向について

### ・グローバルな物流視線で眺める日本の現状

○大西会長

それでは、2つ目の議題に移ります。議題の2つ目は、物流の動向というテーマであります。ビジョンの中間まとめにも出てきました、目指すべき臨海部像を構成する分野の1つが物流であるということで、物流に焦点を当てて報告をしていただければと思います。まず、グローバルな物流の視線で眺める日本の現状ということについて、日本通運からご発言をいただきます。お願いします。

○日本通運(株) 西村氏

こんにちは。日本通運の西村と申します。本日は貴重な発表の場を設けていただき誠にありがとうございます。さて、今回、グローバルな物流視線で眺める日本の現状というタイトルで物流の視点から見た世界の中の日本の位置づけについてお話しさせていただきたいと思えます。さらに、近隣にもスポットを当てて、川崎臨海部の将来のあり方についても、物流の視点からお話しをさせていただきたいと思えます。

世界の物流の流れについて、航空貨物と海運貨物とに分けて説明をいたします。まずは航空貨物の流れです。資料に表記してある数値の単位はtで、矢印の線の太さは物流の多さを表わしています。日本を除くアジア域内およびアジア発着の取扱量が占める割合が全体の46.7%となっています。世界経済の中、その中心がアジアにあることを、まさにこの数値が物語っております。次に海運貨物です。単位のTEUは20ftコンテナの数となります。tに換算する場合は1コンテナ

あたり 21t と計算されます。例えば、アジア発欧州向けの場合、海運貨物は 4 億 5400 万 t になり、これは航空貨物の 460 万 t と比較して 100 倍近い取扱量となります。海運貨物もアジアが占める割合が 52.3%に達しています。航空貨物、海運貨物の両方に言えることですが、アジアから欧州、北米に向けての輸出が輸入を大幅に上回っていることがわかります。これは今年のデータですから、未だに中国を中心としたアジアが世界の生産工場であることの証でもあります。ネットのメディア等で中国経済に翳りが出てきたとのニュースも伝わっておりますが、同じアジア内の、主にタイやインドネシアなどにシフトするだけで、アジア全体の取扱量は短期、中期的に変動はないだろうと予想されています。もちろん、これらの数値は金額ベースではありませんので、為替の変動等による不確定要素は考慮されていません。今回はあくまでも取扱量の大陸別ボリュームを実感していただくことを考えております。

それでは、世界の中での日本の港湾の位置づけについて説明させていただきます。世界の主要港湾のコンテナ取扱数をみると、1980 年にはトップ 20 に神戸、横浜、東京といった国内の主要港がランクインしていましたが、直近の 2015 年には東京が辛うじて 30 位にランクインしているだけです。もちろん、これは単純に港の順位を明示したに過ぎませんし、国内主要港の取扱数量自体は堅実に伸びています。しかしながら、世界の主要港の伸び率はそれを大幅に上回っています。いずれにしても世界の中で我が国の港湾の位置づけが伸び悩んでいることは否めません。

さて、少し視線を近隣に向けてみましょう。川崎臨海部、ここではさらに絞って川崎港の現状をお話したいと思えます。川崎港の 2016 年の取扱品をみると、石油、LNG を含む化学工業品、原油、鉱石を含む鉱産品が全体の 78%を占めており、重工業の京浜工業地帯を反映した結果となっています。懸念されるべきは、外貿の 81.1%が輸入で、輸出はわずか 18.9%しかないということです。そこに貿易の不均衡が生じています。

次に、川崎港に隣接する羽田空港の国際貨物取扱量の推移について説明させていただきます。2011 年の東日本大震災の影響があり、数年は停滞しましたが、2014 年の発着枠拡大を契機に取扱量が一気に増加しており、今後も右肩上がりに増加するものと予想されています。ちなみに 2016 年を例に挙げると、取扱量全体の約 70%が国内貨物で約 30%が国際貨物という割合です。この伸張率から想像すると、意外なのですが、現状、羽田に降り立つ貨物専用機は 1 日 1、2 便に過ぎません。ほとんどは旅客機に混載され、そのうちの一定の割合は宅配便扱いで運ばれています。では、この高い伸び率を牽引しているのは何か。発着枠の拡大による増便はもちろんその理由と考えられますが、小口貨物に関しては現在のトレンドである、ある市場の存在を無視できません。それではその市場について説明します。ここでは将来最も持続性が見込まれる EC 市場を例に説明します。EC とはエレクトリックコマースの略で電子商取引と略されます。Web サイト上で物品を販売するオンラインショップや、ソフトウェアなどデジタルコンテンツのオンライン販売、ネットオークションなどです。ネット通販市場は 2020 年には 20 兆円規模にまで達するとの予測もなされており、一貫して右肩上がりの成長をみせている市場です。しかも、今後もこの傾向が続く可能性が極めて高い産業であります。EC による消費の飛躍的な拡大傾向はおそらくこれからも止まりません。また、海外からの商材調達により、EC 市場における港の重要性も今以上に増してくると予測されます。さらに驚くべき特徴が 1 つあります。2011 年、東日本大震災の年とそれ以降の年の推移にご注目ください。あれほどの大震災が発生し、日本中の経済が停滞していた中、EC 市場の伸び率だけは全く衰えを見せていません。事実としてリスクに強い産業であることを示しているのではないのでしょうか。また、違う側面として、大災害時等の緊急時に消防や警察、自衛隊等

の緊急車両等の円滑な移動を確保するという観点から消費者の無駄な外出を控えさせる宅配メイトの EC 通販はある一定の効果が期待できると推測されます。そんな EC 事業ですが、インフラ等の環境を整備し、EC 企業を誘致集約することで多くのメリットを享受できます。国内 EC においては海外からの商材調達は今後も増してくることから、国内主要港の取扱量の増大に大いに寄与することでしょう。さらに近くに TC を配置することで、リードタイムの維持向上、またはデリバリーコストの抑制も図れます。国際 EC においては輸出、輸入ともに空港が重要な結節点になり、リードタイムや品質、利便性の向上から消費者に大きな恩恵をもたらします。つまり EC 事業は国境を越えた物の動きを大変活発化します。ではどれだけの経済規模があるのか、貿易額でみると、日本からアメリカと中国の 2 国への輸出だけで年間 2 兆 1 千億円もの経済規模が既に存在しているのです。先ほど航空貨物の増大についてお話ししましたが、この 2 兆 1 千億円の一部がそれに寄与していることは言うまでもありません。このように、EC は海、空を問わず越境貿易を促進します。そんな中で、AirPort、SeaPort、貨物鉄道、陸運拠点、それらが全て至近距離で収束でき、世界の経済都市人口を背後に持ち、さらに近隣エリアのさらなる開発余地が残されている地域は川崎臨海部ではないでしょうか。また、消費者の利便性と引き換えに、物流業界での長時間労働問題、人員不足が社会問題化しており、それを解決するキーワードである、IoT、AI、自動化に関して、EC 業界では既に導入や取組がなされています。IoT、AI、自動化の事例として、自動運転や無人走行、ロボットによる自動ピッキング、または倉庫内での無人搬送システム、ウェアラブル端末による作業指示、腰痛抑制のためのパワーアシストスーツ等は現在の EC 業界の中で普段から目にすることができます。実際に導入が着々と進んでいるのです。

最後になりますが、以上をふまえ、物流の観点から、川崎臨海部に求める新しい機能を 3 項目提言したいと思います。1 目として、Air & Sea→Multi Port 構想、海と空を統合した全く新しい制度づくりが必要だと考えられます。海と空で異なる法令等を共通化することにより、簡易性とスピード性を求めます。2 目として、Air & Sea、成長産業向けの広域特区としての場所を提供することです。たとえば、かわさきファズの広域版のようなものです。他の成功例ではキングスカイフロントもその 1 つです。港の前にかわさきファズがあり、空港の近くにキングスカイフロントがあります。川崎 FAZ では主に食品系、キングスカイフロントでは最先端の研究施設と、それぞれのロケーションを活かした明確なターゲットが存在していました。従って、港にも空港にも近いエリアに将来的に大変成長を見込める産業の集積地を、優位性のある川崎臨海部に、例えば、EC 関連拠点の集積をしてはいかがでしょうか。最後に、IoT、AI、自動化を促すための助成制度です。これからますます進むであろう人員不足が原因で物流現場の生産性の低下を招かないためにも自動化等を力強く後押しする助成制度が必要だと考えられます。また、その助成制度があることが、今まで川崎市を牽引してきた臨海部の各企業のさらなる発展にも寄与することと想定されます。以上で私の発表を終わりにさせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

#### ・産業活動を支える川崎港の物流について

○大西会長

ありがとうございました。物流について総括的な話をさせていただきました。特に最後のところで 3 つの機能としてのご提案を頂戴しました。ありがとうございました。続いて、産業活動を支える川崎港の物流ということで、川崎港を中心としたお話を川崎市港湾局長からお願いします。

○港湾局 酒井局長

ただいま紹介いただきました、川崎市港湾局長の酒井です。よろしくお願いいいたします。私は昨年4月に着任して、1年経っていろいろ勉強してきたり、自分なりに動き始めているところがありますので、そういったところを含めてご説明したいと思います。臨海部ビジョンについても物流のことについてまだまだ足りないのではないかという声がありまして、中間とりまとめに盛り込めてなかったところがあるのですが、その話も少し前向きに今後取り入れていきたいと思っていますので、そんな話もできたらと思います。

先ほどお話がありましたように、元々川崎港は工業港として発達した港なので、貨物量でいうと全国で10番以内ですが、そのうちの工業のものは約1割ということです。港湾計画が平成26年にできまして、この港湾計画というのは10年毎に将来の投資計画等を考えて見直していくものです。最新は平成26年でしたけれども、この時の1番の特徴は京浜3港の東京、横浜、川崎で貨物量のダブルカウントをしないようにして、それぞれ整理をして3港で頑張っていこうじゃないかということがまとめられた初めての港湾計画になりました。そうした中、コンテナについて先ほどの話でもありましたように国の今の一番大きなポイントは北米航路、欧州航路の直行航路が脆弱になってきている、それを何とか救わなければいけないということで、国の方は施策を打っているわけですが、その中で川崎港も一翼を担っております。川崎港を見ると、右肩上がりで増えていて10万TEUを超えました。10万TEUと言っても、横浜港が270万TEUですし、東京港が300万TEUを超えるので桁は違うのですが、右肩上がりで伸びています。これだけ伸びている理由は、貨物として何を運んでいるかということ、輸入で見ると家具装備品が多くなっていますが、これは主にニトリです。ニトリの方と話をすると、実は彼らは東京港も使っていて、東京港の方が安いそうです。川崎港はちょっと高い。それはなぜかということ、たくさん船が東京港に来ているので競争関係があって安くなるんですね。ところが、川崎で今年はまた1万TEUくらい増やすと言ってくれました。日本全国でニトリが一番扱っているのは神戸港だそうですが、神戸港を抜いて、今年は川崎港が日本で一番扱う港になりますと言っています。いろいろ話を聞くと、彼らにしてみれば在庫管理が命なわけで、オリンピックに向けて、これから東京港は渋滞も激しくなると思いますし、そのことで川崎港をどんどん使うようになってくるだろうと私は思っています。事実、大手流通も、去年、日用雑貨品の上海便を少し川崎港に回しましたし、今年は青島航路をこちらに回してきています。そうやってどんどん増えてくるだろうと思っています。港というのはニーズがあれば使われるかということ違っていて、やはりニーズがあってもきちんとサービスをして、使いやすい港にするから貨物が増えてくるんです。貨物が増えてくるからこそ、次のサービスもできるのだと思っています。その1つが、例えば輸出の方が確かに少ないのですが、再生資材、これは古紙です。これはラウンドユースというのをやって、輸入貨物を扱っているコンテナを、通常だと空のまま港に返さないといけないのですが、荷主同士でマッチングをさせて、古紙を輸出することまできめの細かいサービスをして荷主を集めてきているところです。

そうした中で、川崎港の一番の売りは何か、横浜や東京ではないサービスをどうしていくかということですが、それは、やはり冷凍冷蔵倉庫群、大きな倉庫群です。実際に私たちが今やっていることは川崎港を使うのにどれくらいの貨物を使ってくれますかということについて、今の航路であったらこれくらい増やせます、将来こういう航路を引いてくれたらもっと増やしますというようなことを調整して、毎年そういうところを確認して、貨物を集めてきているということです。そういう意味でいうと、コンテナターミナルといってもコンテナターミナルだけで経営を考えているのではなく、背後の倉庫群も含めて考えているということです。そういう中で、

もう少し広い目でみると、これだけの冷凍冷蔵倉庫群が東扇島にあります。その人たちが何を考えているかという、例えばチキンです。川崎港にタイの直行航路をひいてくれたら扱いますよという情報が入っていますので、そんなところもこれからきちんと受け止めていかないといけないかなと思っています。タイ航路が来ると、今 10 万 TEU と言いましたが、1 航路増えると 2 万 TEU くらい増えると私たちは計算をしています。

最近の話題ですが、東扇島に外資系ファンドが大型物流倉庫を建てるということがプレスに出していました。民間投資がそれだけ進むということです。外資が入って来て変な貨物を扱うのではないかという懸念を示す方もいらっしゃるのですが、外資の人たちが入ってくるけれども、いいテナントをきちんと見つけないとだめだと考えています。当然、アセスメントをやる時にきちんと川崎港の貨物を扱ってくれる企業というのを明文化させています。かつ、ただそれだけではなく、いかにいいテナントをみつけるかというのが 1 つのポイントです。水江町にグッドマンジャパンが倉庫を建てたのですが、その時に実は私たちも連携して、いかにいいテナントをグッドマンジャパンに紹介するかということで、グッドマンジャパンもニトリが全部借りるということで、そこに貸そうかということになり、貨物が増えてきたということです。こういう動きに対して、いかに自分たちがいい貨物を集めてくれるテナントを入れるかということだと思います。

それから、先ほどの基幹航路が減ってきている、日本の港の地位が相対的に下がってきているということについては、国の方も手を打っています。そうした中で一番のライバルは実は釜山です。釜山港は民間企業並みに営業活動をやっているわけで、日本でも民間企業に経営を任せようということで、国も出資をしてやるようになりました。この会社の社長は、日本郵船の諸岡さんで、実は海外の船会社関係の協会の会長をやったりして日本よりも海外で名前が知られている人です。彼は全世界のコンテナ会社の社長に電話一本で話ができるという人で、そういう人がリーダーになってコンテナ船の誘致をしようということで取り組んでいます。川崎港はどうかというと、やはり経営の中に入っていけるのは、非常にいろいろな情報をくれるということが一つの大きなメリットです。今、技術系の交流が始まっていて、横浜でいらなくなったものをまだ利用できるということで、コスト削減をしたり、そんな取組も始めているところです。

そんな中で、貨物を集める助成制度ということで、川崎港ではコンテナの助成制度をいくつかやってきました。おかげさまで 10 万 TEU まで増えて航路が維持できている状態になっています。この維持できている航路をもっとうまく活用しようではないかということで、今年からリーファー貨物促進事業、コンテナ・ラウンドユース促進事業、市内中小企業向け補助制度を作りました。リーファーコンテナの話は、これまで 50FEU が通常の助成だったのですが、それを 1FEU から助成を出そうじゃないかということです。冷凍冷蔵倉庫の貨物を 500 本集めるのは大変なので、そうではなくて 1 本からやろうということです。これが先ほど言いましたタイ航路誘致にもつながってくるだろうと思っています。次に、コンテナ・ラウンドユース促進事業です。基本的にコンテナターミナルから荷主が輸入、あるいは輸出すると、必ず空コンテナをコンテナターミナルとの間でやりとりをします。これはかなり無駄だということで、A の荷主から B の荷主に空コンテナを渡してあげれば、その分コンテナターミナルの前に車が来なくて済むということで、そういう輸送をする人には補助をしましょうということです。これを、先ほど言いました横浜川崎国際コンテナ株式会社の方とも一緒にやっているということです。最後に中小企業向けの補助制度も作りました。これはかなり大胆なのですが、川崎市の中小企業活性化のための成長戦略に関する条例が昨年 3 月に市議会を通りまして、その中に市内中小企業の海外販路の開拓を支援すべしとい

うことが書かれています。港湾局で何ができるかということで、せっかく航路が引けているのだから、市内中小企業であれば1本5万円まで補助を出そうということ。他は1本5千円等ですが、これは1本5万円まで出すということで、なぜ5万円なのかという話があるかと思いますが、大企業がたくさんの貨物を輸出したり輸入したりする時には税関はピックアップ検査です。税関の検査にお金がかかるわけではないのですが、そこに物を持っていくところにお金がかかる。ただし、大企業でたくさんの貨物を扱っている人たちにとってみたら、1本あたりにするとそんなにお金がかからないんですね。ところが中小企業だと、全量検査となって結局1本あたりの検査に関連する費用が高いということで、ヒアリングすると1本あたり5万円くらいの差額があるということだったので、市内中小企業も大企業並みといいますか、それくらいのところまで引き上げようではないかということで、こうした制度を作りました。ただ、これは上限を決めていて、1企業あたり上限12TEUまでとさせていただきます。まだ実際には1件だけですが、引き合いはあって5、6社から使いたいと言われています。

それから、川崎港の強みで、輸出の中では自動車が強調にきています。そうした中で、今、臨海部、特に東扇島の皆さんからは、実は企業活動をもっと活発化させたい、取扱貨物量を増やしたいけれども、人が増やせないのではなかなか事業を拡大できないという声はかなりあります。これはなぜかという、東扇島全体で一般道路は海底トンネルだけなんです。例えば、日本郵便では1,200人の人が働いていて、500人が正社員で700人が非常勤ですが、この非常勤を集めるのが大変で、なかなか人が集められない。それはアクセスが悪いからだということで、とにかく早く橋を作ってくれということをやっているところ。国任せではなく川崎市としても頑張らなければいけないということで、水江町側の企業とも調整をさせていただいているところ。

また、古くからの埠頭で千鳥町というところがあります。公共埠頭の中で最初にスタートしたのがこの千鳥町でございまして、昔は戦後の食料難に伴って飼料を輸入する基地でしたけれども、今は貨物が変わってきて、砂、砂利やリサイクルということで、もう少し整備をしていこうではないかということで取り組んでいます。

それから、東扇島の掘込部の土地造成事業について、リニアの土砂を受け入れる、受け入れないという話が新聞記事に出ていました。JR東海は今、梶が谷の貨物駅のところでシールドトンネルを横に掘る前の縦坑を作るのですが、この縦坑の土砂を扇町の三井埠頭に貨物列車で運んできて、そこから千葉の方に持って行っています。その次にシールドトンネルを横に掘り進める時の土砂を東扇島の掘込部の土地造成事業に使わせてくれないかという話が6月1日にあったところです。それをどうしようかということや議論して、費用負担をどうするか、どうやって運んでくるかというようなことを議論しているところです。ちなみにJR東海側のアセスメントの資料によると、平成32年から土砂を搬出し始めたいということをやっていますので、それまでに護岸整備等を私たちの方でやるのですが、その費用は誰が払うのかというようなことを議論しているということです。ちなみに、港湾局としては、例えば冷凍冷蔵倉庫、食肉センターを建て替えるのに用地が必要といったいろいろな要素がありまして、土地は早く作りたいと思っておりますが、JR東海がきちんと仕事をしてからというスタンスで話をしています。今の扇町まで鉄道を使うのにも、臨海部の道路にどう影響があるのかということで調査を進めました。JR東海に言っていたのは、梶が谷の工事が市民に心配のないように、きちんと市民の心配を払拭してやってくださいということです。それで、6月1日に市長のところにJR東海の幹部の方が来て、梶が谷から鉄道輸送をようやく始められましたという報告と、これからは次の話をさせていただきます。

という話になっているところです。

それから、最近の話題で、物流ではありませんが、ホテルシップの話が新聞の記事でありました。あれは、オリンピックの関係で宿不足が見込まれる中で、クルーズ船を誘致して、クルーズ船をホテル代わりにしたら宿不足が解消されるのではないかということをご政府の方で考えたことです。政府の方で何をやるかということ、クルーズ船をホテルにした時に、国内法がそれで適用できるのかという話です。例えば、旅館業法です。あれはクルーズなのか、ホテルや旅館なのかという話で、そのためにどういう手続きをとるかという話ですね。それから、関税法の話です。クルーズ船というのが西日本を中心にすごく流行っています。例えば上海から長崎、博多に来て帰る3泊4日のツアーが4万円程度であります。なぜあんなに安い料金でできるのかといえば、出している食料が免税で提供しているからです。では、その関税法をどのように適用するのか。あとは入国管理法です。例えば船員がショアパスで上陸できるのは1週間程度だと思っておりますが、オリンピック期間中、1か月泊まるといった時に、船員の入国管理をどう考えるのか。こうした現行法をホテルシップでどう考えるのかということをご整理しています。そのワーキンググループの中にはクルーズ会社もいれば、私たちのような港湾管理者もいて、いいお見合いができないかという話です。それを川崎に泊められないかと思っているのですが、そうすると羽田に降りた人が、例えば新宿のホテルに泊まりに行くより圧倒的に近いわけで、そんなことができれば、それを契機にクルーズ船を川崎港にも誘致することができないかと思っているところです。

最後に、臨海部ビジョンの中でホテルシップの話だけではなく盛り込みたいと思っていることの中の一つは、30年後はどうなるかわかりませんが、近々の課題となっているトラックドライバー不足の話です。トラックドライバー不足の中で、やはり内航海運の活用や鉄道利用は大いに考えられるべきものだと思っております。そうしたところも川崎港で受け止めていきたいと思っております。今日もある内航海運会社の社長が私のところに来て、これからも多頻度化と大型化を進めていくということで、かなり積極的にフォローの風が吹いているということでした。鉄道の方も浮島線はかなり使われていて、せっきやくそれが北関東まで行っているのです。例えば後ろに貨車を付ければそのままJRが持って行ってくれないかなと思っております。そういった中で東扇島にはレールはないのですが、貨物駅との間をうまく整備をして、シー・アンド・レールを進めていきたいと思っております。そういったことを神奈川臨海鉄道が具体的に進めていて、本当に具体的話が出てきたら臨海ビジョンにも新しく入れていきたいと思っております。30年後というよりも、もう少し手前の話として、それでもいろいろな新しい動きをしたいと思っておりますので、これからもよろしくお願ひします。どうもありがとうございました。

#### ・今後の航空貨物の動向

○大西会長

ありがとうございました。港の次は空ということで、今後の航空貨物の動向ということで、全日空の日野様、お願ひします。

○全日本空輸(株) 日野氏

皆さん、こんにちは。全日空の日野と申します。先ほど日本通運の方から航空も含めてお話をいただきましたが、私どもは、いわゆる運ぶキャリアでございまして、日本通運はフォワーダーとしてそれをどう通関してお客様の元へ運ぶかということで、ちょっと見方が違います。その辺

のところ、少し違う視点の話をしていただければと思います。

まず、先ほど航空貨物が伸びているというお話がありましたが、逆に世界でみるとあまり伸びてないというのが申しあげたいところがございます。特に、2008年のリーマンショック以降、物流についてはかなり厳しい状況があります。ここにきてようやく少し良くなってきたかなというところではございますが、弊社でいうところの貨物部門ではなかなか赤字から脱却できないくらい厳しい状況にあるというのが実態でございます。では貨物がどんな具合になっているのかということで、日本の中での航空貨物、特に首都圏の貨物が日本の中でどれくらいの比率を占めているかというところと全体の7割弱、68%が成田と羽田の取扱貨物になっています。羽田もそこそこではないかということですが、実態として羽田はほとんどが国内貨物でございまして、国際貨物でいうと、実はバブルの頃は成田が世界一でした。それで貨物があふれてしまって、貨物を通関後、あるいは保税の部分で成田空港の中に置く場所がなく、それで成田の近郊の場所でフォワーダーも含めて保税の場所を税関が認めまして、空港外に置くということをやっておりました。これは非常にメリットがあって、自分のところの貨物を空港内ではなく、自分のところまで引っ張り込んで詰め替えることができたんですね。この利便性は非常に高く、実は成田はまだまだそういう意味では貨物の部分では圧倒的に主力になっています。成田は総取扱量が世界で8番目ですが、これは国内・国際を合わせて8番で、国際だけでいうと世界5番目となります。総取扱量というのは国内と国際を両方足したものです。上位を見るとメンフィスやルイビルというところがあります。メンフィスはFedExの基地でFedExのアメリカ国内での貨物が含まれていて圧倒的にそれが多いということです。ルイビルはアメリカのフォワーダーのUPSの基地になっています。国際でみると、1番は香港、2番が仁川、それからドバイ、上海、成田という順番になっています。

先ほどもお話がありましたが、貨物の流れが少し変わってきておりまして、今は第3国間の貨物を日本が取り扱っているというのが主流になっています。アジアから日本を経由してアメリカ等に行く貨物が多く、その意味での物流量としては日本を通過してヨーロッパあるいはアメリカに行く貨物を運んでいるというのが実態であります。何を言いたいかというと、従来は日本から例えば自動車の部品を中国に出すといった片道だったんですね。これが変わりつつあって、日本を経由していろいろなところへ物を出していく。そういうものが今後の貨物としての流れで特性も変わってくるのかなということでございます。

具体的に、どんな貨物が今後増えてくるのかということについては、今、成田の貨物量が羽田の何倍あるかということ、約6倍でございます。それから関空は羽田の2倍強でございます。何を言いたいかというと、思った以上に羽田は取扱量が少ないんです。少ないということは伸びしろがあると考えていただければよろしいかと思います。なぜ少ないかというと、先ほど申し上げましたとおり、一番は通関が羽田より成田の方が便利だということです。使い手のフォワーダーが成田の近くで詰め替えができる。それと路線網がまだ今は成田の方が充実している。この2点で羽田がまだまだ伸びていない部分ではあります。それと羽田の貨物施設よりも成田の方が安いんです。そういうことで、使い勝手の面から羽田が伸び悩んでいる。逆にいうと、この川崎エリアで、例えば浮島等の空港の近接地区で、かつそこが保税上屋ということになれば当然今後の活用性というのは高いだろうと思っています。特に国道357号の地下トンネルを作っているということもお聞きしていますし、さらに連絡道路ということで、羽田との近さでいうと圧倒的にこの利便性は上がってくる。一番のポイントは通関の問題で、これがさらに素早くできるものすごくメリットがあるのですが、実態の話をしてみますと、神奈川は横浜税関、羽田は東京税関なんです。そう

すると、税関を跨ぐんですね。これがどちらでもいいですよというような規制緩和がされるともっと利便性が上がってくると思っています。

品目として今後どういうものが増えていくのかということですが、先ほどもお話がありましたeコマースですね。ついこの間まで中国から来た方が爆買いしていましたが、それが鳴りを潜めた背景に何があるかということ、越境eコマースです。これで物が取り寄せられるということになると、わざわざ日本まで行って爆買いする必要はないし、少なくとも日本の品質が保たれた物が送ってこられるということで、今後も中国向けの日本あるいはアメリカからのeコマースはどんどん増えていこうということが将来的に考えられます。それからもう一つが自動車です。日本の自動車メーカーがどんどんアメリカに出て行っています。それにより、アメリカ向けの部品は今後も出てきますし、精密度の高いものはやはり日本で作られています。そういったものの輸出は今後もどんどん増えると思います。3つ目が医療品、医薬です。その意味では、つい最近、日本アイソトープ協会が殿町にアイソトープの生産設備を竣工されたり、あるいは富士フィルムも殿町に作られています。これは、今は千葉にあって、海外からのアイソトープを入れたり、あるいは生産したアイソトープを世界中あるいは国内に出しています。それが川崎にできるということでは、作ってから飛行機に載せられるまでの時間が非常に短くなりますので、機能が落ちる前に目的地に着けるようになってきました。そういった部分での医療関連は非常に今後伸びていこうと思っています。一方でアジアの人口がどんどん増えていくと同時に高齢化しています。中国も高齢化しています。そういう意味では薬の必要性がどんどん増えていこうということ、航空貨物の特性で、軽くて付加価値の高いものを運んでいくという意味ではまだまだ航空貨物の伸びる余地は十分あると思っていますし、その意味で川崎エリアとのコラボレーションができると、川崎エリアのステータスは非常に上がってくるのではないかと考えております。30年後まで医薬が続くかどうかはわかりませんが、少なくとも将来的な方向としてはそんな方向性が見えてくるのではないかとということで説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

○大西会長

ありがとうございました。3人の方から物流に関連したお話をしていただきました。川崎の発展について、いろいろな要素がありうるということで、そのために物流のスピードアップ、輸送コストの低減ということで、さらに努力をして、ユーザーの開拓が求められているということだと思います。それでは物流に関連して3つの報告がありましたが、どなたかご発言がありましたらお願いします。特にご発言がないようでしたら、議題3に移りたいと思いますがよろしいでしょうか。

### **(3) 情報提供**

#### **・キングスカイフロントと周辺の動向について**

○大西会長

それでは、議題3 情報提供ということで、いつもいろいろな情報が提供されますが、今日はまずキングスカイフロントと周辺の動向ということで川崎市の白鳥様からお願いします。

○臨海部国際戦略本部 白鳥部長

国際戦略推進部長の白鳥でございます。よろしくお願いたします。私からはキングスカイフロントとその周辺の最近の動向について紹介をさせていただきます。

キングスカイフロントへの産業の集積状況でございます。先ほどお話のあった日本アイソトープ協会が6月に開所となっております。また、富士フィルムRIファーマも既に立地しています。それから直近の動きとして、中分子創薬のトップランナーであるペプチドリームが9月に開所します。また、それから国立医薬品食品衛生研究所が6月に竣工しており、こちらは職員の方が500名ほどいるのですが、半年ほどかけて順次こちらに引っ越してくると伺っています。このようなかたちで、医薬品という部分ではこのところますます集積が進んでいるところでございます。

また、上流部分のA地区については、II棟と呼んでいる建物が6月に竣工しておりますが、これから内装工事ですので、まだオープンにはならないのですが、こちらには慶應義塾大学の殿町タウンキャンパス、それから東京工業大学の研究室、神奈川県メディカルイノベーションスクール、さらには本市のマネジメントセンターを拡張して入れていく運びになっております。

それから北側にあるホテルでございます。ホテルを作るというお話は既にさせていただいていると思いますが、運営開始は平成30年春頃を見込んでおります。運営は東急ホテルズで、東急REIホテルというブランドで運営をしていただきます。客室は200室程度で、かなり特徴的なホテルにしようということで進んでおります。特徴は2つございまして、1つは研究者等の長期滞在にも対応したライフスタイルホテルといった言い方をしております。多摩川沿いということでサイクリング、ランニングといったリバーサイドアクティビティを長期滞在の研究者等は結構なさるということですので、それに対応したランニングステーションや大浴場といったものも装備をしていくことになっております。さらに一番上の階にはエアポートビューのレストランも作っていくということで、規模こそ小さいのですが、かなりおもしろいホテルになろうかと思っておりますので、ぜひ楽しみにしていただけたらと思います。

それから、この地区に最先端の企業、研究所が急速に集積しております。そんな中で、地区のハード面で、街並みについてもそれにふさわしい、地区の価値や魅力を高めるような街並みづくりをしなくてはいけないということで取組を進めております。平成29年度には電線地中化の詳細な設計、それから地区の案内サインの設置を進めてまいります。

それから、羽田連絡道路でございます。平成29年6月23日に晴れて契約に至りました。今後は2020年のオリンピックイヤーを目指して着実に工事を進めていきたいと考えております。

次は、少しソフトのお話をさせていただきます。殿町地区におきましては、文部科学省のリサーチコンプレックス推進プログラムという補助事業を使いまして、ウェルビーイングリサーチキャンパス殿町という取組を進めております。これについては前回のこの会議で慶應義塾大学の服部オーガナイザーから概要のご説明があったと思いますが、世界に誇る地域発の研究開発実証拠点を形成しましょうということで、川崎は平成27年11月には可能性調査を行うフィージビリティスタディ採択、平成28年10月には本採択となっております。そういうことで、実際に動き出したのはつい最近のことなのですが、少しおもしろい取組を2点ご紹介したいと思っております。1点目は高齢者コ＝ホート調査ということでございます。コ＝ホート調査というのは一定の特徴を持った集団を一定期間追跡調査することによって変化や要因等を分析するという調査です。調査名は、川崎市における高齢者の暮らし方と健康に関する学術調査ということで、元気な高齢者にご協力いただき、自立の秘訣や介護に至ってしまうような要因の分析をして、それを高齢者の生活の質の向上、健康寿命の延伸に役立てていこうというものでございます。具体的には、85歳から

89歳の現役高齢者にご協力いただくということで、市内に1万2千人いらっしゃるのですが、この方々に通知を差し上げて1,000人の方を募集いたします。その上でアンケート調査や健康調査、整形外科調査といったものをさせていただきます。まず1回それを行った上で、半年後、1年後に電話による調査をして、さらに3年後、6年後にもう1度健康調査等を行って、しっかりとエビデンスをとっていこうという取組を進めているところでございます。

それから、Tonomachi Caféでございます。こちらは異文化融合による最先端の研究開発等を進めましょうということで、主に若手の研究者の方を対象に、その方たち自身に講師になっていただきまして、ご自身の研究を発表していただき、その上でディスカッションをしていこうというものでございます。ちょっとした工夫がございまして、20人くらいの規模で飲み物を飲みながら柔らかい雰囲気で見聞交換をして、つながっていただこうという取組でございます。これについては資料の中にチラシを入れてございます。ぜひ皆様方の企業の研究者の方々にご紹介いただいて、興味のある方はぜひ参加していただけたらと思います。

最後に、対岸の大田区側もいろいろな整備を進めておりまして、第1ゾーンは平成29年5月19日に事業予定者が決定したところでございます。こちらでは先端産業の集積やクールジャパンの発信施設といったものを整備していくことになっておりますので、川崎市側としてもしっかり連携して、相乗効果をあげられるように取組を進めていきたいと考えております。

私からは以上でございます。ありがとうございました。

○大西会長

どうもありがとうございました。

## ・水素戦略の動向

○臨海部国際戦略本部 高橋課長

こんにちは。臨海部事業推進部の高橋です。よろしくお願ひします。今日は、水素社会の実現に向けた水素戦略の取組について最新の情報を提供させていただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。まず、こちらは今進めてあります6つのリーディングプロジェクトでござひます。千代田化工と進めてありますサプライチェーンモデル、東芝のBCPモデル、それからその延長線上にござひますJRとやりましたCO<sub>2</sub>フリーモデル、これは水素を駅に入れようというものでござひます。それから、昭和電工と進めてあります地域循環型の水素の地産地消モデル、それからこちらはトヨタ、イワタニ、東芝、それから環境省の事業として、神奈川県、横浜市も含めまして進めてあります低炭素水素の利活用モデルです。それから、パッケージ型の水素ステーションモデルは、三菱化工機と進めているモデルでござひます。今、これらのモデルを中心に新しい事業モデルも創出を図りながら取組を進めているところでござひます。

その中で、今日は3点について情報提供をさせていただきたいと思ひます。

1つ目は、鉄道駅におけるCO<sub>2</sub>フリー水素の活用モデルということで、既に皆さんには、溝の口駅にH<sub>2</sub>O<sub>2</sub>という自立型エネルギー供給システムを入れるというお話をさせていただいておりますが、4月に無事設置が完了し、オープニングセレモニーを実施したところでござひます。2つ目は、地域循環型の水素の地産地消モデルということで、これはホテルに水素を入れるということをご報告させていただきます。それから、3つ目としましては、京浜プロジェクトについて簡易充填車で水素を輸送してフォークリフトで使うことについて、7

月に本格実施を開始するという話をしていただきます。

まず、溝ノ口駅でございますけれども、南武線の上りホーム側を少し幅を広くして台座を設け、そこに H2One を設置したというものでございます。仕様としましては、最初に東扇島に導入しました H2One のモデルと同じスペックでございます。太陽光パネルにつきましては駅舎の屋根の上に 200 m<sup>2</sup>のパネルを設置し、そこで発電した電気を使って H2One に電気を送って水を電気分解して水素を作り、それを 2 つのコンテナに入っていますタンクに貯めて、平常時はコンコースやホームの照明に使っております。それから、災害発生時には、溝の口駅は橋上駅舎になっていまして、その自由通路の照明にも電力を提供したり、それからトイレの照明やポンプアップの電力も供給したりということで、そうしたことに使うとことで一時滞在者に対して 2 日分の電力と温水を供給するというかたちをとっております。下にはウォームベンチといたしまして温水が通るパイプになっていて 3 基設置してございます。それから上の方には熱交換でミストを出すドライミストの装置を設置しています。また、49 インチの横型のデジタルサイネージを設置し、通常はエコステの取組を PR するために使っていますが、それ以外に水素戦略の動画や、高津区の情報も流そうと考えてございます。

それから、2 つ目ですが、これは水素の地産地消モデルです。昭和電工川崎事業所の KPR で作りました低炭素水素をパイプラインを使いまして殿町まで運ぶというものでございます。殿町まで運んで、ホテルに入れて、そこでエネルギー利用しようという取組でございます。ホテル全体の約 30%のエネルギーを水素で賄うかたちになっておりまして、ホテルの電力使用量が 400kw くらいで、その 1/4 をベースで使って、あとはお湯で利用するというので、3 割のエネルギーを賄うものでございます。燃料電池につきましては、東芝の大型の純水素型燃料電池を使っております。こちらは山口県周南市の方で最初に導入したものでございますけれども、それと同タイプのもを入れてあります。100kw という大型のもですが、水素の使用効率は 96%以上ということで、大変効率のいい最新型の燃料電池を導入させていただいたところでございます。ホテル入口部分の手前のところに壁で覆いまして、そこに燃料電池を設置しています。先ほど 30%というお話をしましたが、200 室のホテルの照明を 24 時間分全て賄うくらいの電力、それから温水では客室のバスと洗面のお湯を全て賄える量になってございます。

それから、低炭素水素牽引プロジェクトですが、横浜市のハマウイングでできた電気は売電していますけれども、その売電している電気を使いまして、ハマウイングの下に設備を置きまして水を電気分解して水素を作って、それを水素貯蔵タンクに貯めておいて、圧縮して今回開発した水素充填車に入れて、燃料電池フォークリフトに使うというものです。そういうサプライチェーンを作って、CO<sub>2</sub>削減効果やコストの削減にはどうしたらいいかということを検証するというモデルで、環境省の委託事業として採択されてやっております。場所のイメージですけれども、ハマウイングの下を整備しまして、蓄電池システム、水素製造装置、それから水素の圧縮機、水素タンクを設置しております。水素の製造や水素の圧縮については、ハマウイングが止まると水素の製造ができなかったりするものですから、トヨタの方からプリウスの古いバッテリーを再生するというかたちで 180 個ここに入れまして、その電気を使って、風力発電が動いてない時は水素を作ったり、それから水素を圧縮したりするというモデルでございます。これについては、川崎エリアですと、東扇島のかわさきファズにございますナカムラロジスティクス、それから同じく東扇島にあるニチレイロジの方で活用いただいているといった状況で、川崎エリアでは 3 台ずつ計 6 台、横浜市の方では中央卸売市場とキリンビールに 3 台ずつ入っていて、計 12 台で運用してい

くということになってございます。

私たちのプロジェクトにつきましては、こうした取組が進んでいるのですが、水素戦略は2040年をターゲットにしており、また国の方の燃料電池戦略ロードマップについても2040年をターゲットとしているということで、かなり息の長い話なのですが、私たちとしましてはこうしたプロジェクトを継続していくことによって、水素社会の実現を目指してまいりたいと考えております。

あと1点、告知ですけれども、7月28日に日経社会イノベーションフォーラムというものがございまして、大手町の日経ホールで開催されるのですが、川崎市長が登壇して講演いたします。また、JXTG、東芝、それから三菱化工機も登壇する予定ですし、あとは神戸市の副市長、東京都知事も出るということで、なかなかおもしろい講演になるかと思えます。それから、臨海部国際戦略本部の本部長の鈴木もパネルディスカッションに出るので、もしお時間のある方は見に来ていただければと思います。私からは以上でございます。

#### ○大西会長

ありがとうございました。それではこれから意見交換と最終的なまとめに入ります。時間がかなり押しておりますので、この会を代表して川崎商工会議所の加治様から講評をお願いします。

#### ○川崎商工会議所 加治副会頭

皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました川崎商工会議所の副会頭をしております加治と申します。今日の会場ですが、ここは川崎商工会議所がやっております、ご利用いただきましてありがとうございます。素晴らしい会場だと思いますので、皆様の会社でもぜひご活用いただければと思います。

全体の話ということですが、この後、足立先生や大西先生からもコメントをしていただけたと思いますので、私の方からは、川崎市の紹介と私の思うことについて少しお時間をいただきたいと思えます。本来であれば川崎市からお話しいただいた方がよいのかもしれませんが、自分の街はこんなに良い街だよという話を川崎市の方ご自身からは言いづらいということもあるかもしれませんので、私の方からご紹介したいと思えます。まず、人口について、これは皆さんご存知のとおり、今年5月に川崎市の人口が150万人を超えました。全国で7番目に人口の多い都市となり、すぐ上には約2万人の差で神戸市、さらにその上には2~3万人の差で福岡市が控えています。その次は札幌市で200万都市になるんですね。そういった意味では川崎市は人口が伸びていますし、もっと上位に行くのがいかどうかということはありませんけれども、上位に行く可能性を秘めているということです。それから、政令指定都市20都市について集計しているデータの中から一部抜粋をさせていただきました。皆さんが社内で話を通して行く時に川崎市について正しい姿をご理解いただいているかどうかということがありますので、こういった数値についても使っていただければということでまとめたものになります。まず、川崎市は、生産年齢人口比率、15歳~64歳の全人口に占める割合が一番高いんです。今、日本の人口が減っていて労働者不足と言われていますけれども、全体の人口はそれほど減ってないのですが、生産年齢人口が減っているんですね。そうした中で、川崎市は生産年齢人口の比率が一番高いということです。それから、これは歴史的にそうなのですが、ものづくりのまち・川崎ですから、従業者1人あたりの製造品出荷額が40年以上にわたって1位だということです。それから、次が特筆すべきところで、学術・開発研究機関の従業者割合が2.38%で、数値でみると低いように見えますが、政令指定都市の中

では断トツの1位なんですね。2位の横浜が1%台だと思います。そういう意味では、ものづくりだけではなく、研究開発の人材もどんどん川崎に集積しているということでもあります。

そういった中で、川崎市が下位となっているものは結構おもしろくて、まず、刑法犯認知件数の対人口比が20位ということで、一番低いということです。犯罪が少ないということです。それと交通事故の死亡者数もそうです。川崎というと犯罪ばかり起きているような勘違いをしている方もいらっしゃるかもしれませんが、それは間違いだということです。これらの数値は毎年変動しますが、傾向としては低いということですね。あとは給料が結構高く、20都市の中で1番多く、支出も1番多いんですね。それと、特筆すべきは教育費への支出割合が1番高いんです。川崎市はこういった都市であるということをご皆さんに認識していただいて、これからいろいろ新しいことをこのエリアでやっていただく上で、川崎市はこういう街ですということを経営者の方にもお伝えいただくと、少し会社の中でも話が通りやすくなるのかなと思っています。

それから、研究やものづくりだけでなく、文化面でもいろいろな資源がありまして、大学については、10の大学がこの狭い川崎市の中に存在しています。それからスポーツや音楽施設もあります。スポーツでは、サッカーの川崎フロンターレ、バスケットボールの川崎ブレイブサンダース、女子バレーボールのNECレッドロケッツ、アメリカンフットボールの富士通フロンティアーズといったすごい力のあるスポーツチームが川崎市の中には存在しています。また、川崎大師はもちろんですけども、藤子・F・不二夫ミュージアムは予約制でほとんど満杯状態だということで、そういうものすごい集客力を誇っている施設もあります。このように、いろいろな面での文化的な要素もたくさんあります。それから、これはおまけみたいなものなのですが、よく川崎重工業は臨海部のどの辺にあるのですかと聞かれるのですが、皆さんご存知のとおり川崎重工業は神戸の企業であって川崎の企業ではありませんが、商工会議所に来られる方の中には結構誤解されている方が多いということです。それと、川崎病についても心配していただくのですが、こちらも発見された先生のお名前ということで、川崎市とは関係ないということでもあります。

最後に、皆さんは臨海部については十分ご理解いただいていると思いますが、先ほども言いましたように、各社のトップの方にぜひ川崎臨海部をご覧いただきたいと思います。見ていただければ、その規模と立地の良さを改めて認識していただけるのではないかと思います。また、大きく川崎臨海部が変わってきているということが見ていただくと分かっているのではないかと思います。それと、今日話を聞いていても、リエゾンの中でキングスカイフロントの話が話題提供というようなかたちでしかなかかなか出てこない、一緒になかなか語れないというのは、キングスカイフロントは今話題の特区であって、川崎市だけでなく国や神奈川県も大きく関与していますから、川崎市だけの持ち物ではないということでは言いづらいのではないかと私は勝手に推測しているのですが、行政の割り振りではそうかもしれませんが、企業からすれば、立地しているのは川崎地区ですから、キングスカイフロントは特にどんどん変わってきていますから、いろいろな情報を会社の中で使っていただけるのではないかなと思っています。特に羽田空港をキングスカイフロント側から見ていただくと、国際感覚を感じていただけるのではないかと思います。それから、川崎市は、特にキングスカイフロントを進めるにあたって、本当にものすごい力を結集してここまで進めてきたと思います。そういったことで、実際に川崎市からお話を聞いたりすると、もっと理解も深まるのではないかと思います。皆さんに限らず、もっと会社の上の方にもぜひ臨海部に来ていただきたいと思います。

○大西会長

ありがとうございました。最新のデータということでユニークな観点からお話をいただきました。まとめを足立先生にお願いしたいと思います。

#### ○東京工科大学 足立教授

皆様、おつかれさまでございます。この会はいつも内容の濃い話ばかりで、最後に副会頭から非常に川崎市の素晴らしい点についてもご報告がございました。あえて全体を俯瞰した方向でまとめさせていただきますと、1つの問題は、この川崎臨海部再生リエゾン推進協議会のテーマについてでございます。我々が何を目指しているかということ、川崎臨海部の再生を世界に誇れるようなモデルとしてどう構築するかということを考えていくことではなかろうかと思えます。外部的な環境は、お話がございましたように、世界はグローバル化しておりますし、日本の現状を見ますと、日本の人口は減ってきています。その中で、川崎市は、人口が増えているということです。これは翻って言うと、この川崎臨海部のミッション、課せられた課題として、世界、もしくは日本のこれからを担うような新しいモデルを作らなければいけないということですね。人口が減っていくということは、全人類的に必ずしもマイナスの要素だけではないのですが、それに対応して新しい社会システムを構築する場合に、川崎市がその受け皿となるように、新しい世界のモデルを作らなければいけないということではなかろうかと思えます。水素の世界を作っていく、またキングスカイフロントでのバイオの世界を作っていく、新しい研究開発で付加価値の高い世界を作っていく、あるいは人口が少なくなっても、犯罪発生率が低く安心して暮らせるなど、いろいろな問題で川崎市が新しい方向性を出されていると思えます。そういう意味で、30年後を目指して新しい臨海部ビジョンを作っていくというのは非常に結構な話ではなかろうかと思えます。先日、福田市長とお話ししました時に、実は川崎市は人口が増えているんだけど、埋立処分を最終的にしなければいけないような発生ごみの量は1割近く減っているというお話がありました。川崎市の市民、行政、産業の活動の中で、最終処分しなければいけないごみが減っているというのは、これは人類的課題としても非常に明るいモデルでございます。人類は世界に対して、地球に対して、非常に大きな負荷をかけているわけでございますから、そういう中で効率の良い世界を作っていくということに関して、本日は非常に重要な報告をたくさんいただいたと思っております。どうもありがとうございました。

### 3 閉会

#### ○大西会長

ありがとうございました。それでは、最後に、主催者の挨拶ということで、鈴木本部長をお願いします。

#### ○臨海部国際戦略本部 鈴木本部長

本日はお忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。加治副会頭から過分なお言葉をいただいて、ちょっと恐縮をしております、改めて気を引き締めてということの激励ということでお話を承らせていただきました。本日は臨海部ビジョンが中心でございますけれども、100年を超える歴史の中で川崎臨海部というのは本当に民間の方々のフロンティアでできあがって輝き続けてきた街だということだと思います。今日の間とりまとめでもその振り返りから始めようということでもまとめておりますけれども、そういう中でいろいろな山、谷を越えて

輝き続けているということで、その輝きをしっかり次の世代にも引き継いでいって、今こういう取組をしたからこそ30年後にこういう川崎臨海部があるということをしっかり皆が振り返ることができるような取組を今やろうということで取り組んでおります。川崎臨海部は、川崎市として、川崎市の誇るべき宝、あるいは強みであると思っております。こういった説明の場を設けていただいて、皆さんからは忌憚のない意見をいただいて、より熟度を上げてビジョンを作っていくということで我々も取り組んでいきたいと思っております。そういう意味では、今日に限らず、これから我々も、お忙しいとは思いますが、どんどん企業の皆さんのところに伺ってお話を伺うということを絶えずやっていきたいと思っておりますので、その際にはいろいろな現場の声をいただければと思っております。また、ものづくりの旗というのは重要でございますけれども、それを支える動脈であり静脈であるという意味で、物流の分野は、なかなか私どもを含めてわかりづらいうお話もいただいております。今回議題としてあえて物流ということでお話をいただきました。本日も説明、プレゼンテーションしていただきました皆様には心より感謝を申し上げます。いずれにしましても川崎臨海部再生リエゾン協議会の設置趣旨であります、本当にこれからも輝き続ける臨海部をつくろうということで我々も取り組んでまいりますので、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

○大西会長

それではこれで本日の会議を終了といたします。皆さん、ありがとうございました。

○臨海部国際戦略本部：閉会

以上