

第 6 1 回 川 崎 港 港 湾 審 議 会 議 事 録

1 開 催 日 時 令和6年10月9日(水) 午前10時00分～午前11時30分

2 開 催 場 所 川崎市役所本庁舎 復元棟1階 101・102会議室

3 出 席 委 員 委 員 別紙出席者名簿のとおり
事務局 港湾局 森局長
港湾経営部 木村部長
経営企画課 白井課長 三枝担当課長
長期計画担当 鶴巻課長補佐
計画調整担当 矢原課長補佐
制度担当 桐ヶ谷担当係長

4 議 題

- (1) 諮問第85号 川崎港港湾計画の改訂について
- (2) 諮問第86号 川崎港の臨港地区内の分区指定解除について
- (3) 諮問第87号 令和6年度川崎市港湾環境整備負担金の負担対象工事の指定について

5 公開・非公開の別 公開

6 傍 聴 人 数 8人

7 議 事 要 旨

(1) 開 会

(2) 港湾局長挨拶

(3) 審議

ア 諮問第85号 川崎港港湾計画の改訂について

(ア) 市から内容説明

川崎港港湾計画の改訂について説明

(イ) 質疑応答

(石川委員)

3点質問させていただく。

まず、コンテナターミナルの取り扱いの能力について、令和20年代前半までに40万TEUという目標を掲げており、これは既存の計画を先に延長するものになっている。今までの議論の中でも、既に取り扱いのある家具装備品などの貨物量増加が期待されるとい

うことであり、現在、少し増加してきているということを認識している。それにしても、あと15年というところで40万TEUの達成ができるのか、過大な予測になっているのではないかということで、この根拠についてお聞きしたい。また、現在集まっている荷物に対し多くの補助金が出されており、対象貨物の約38.8%が補助対象になるということもあって、無理をして荷物を集めざるを得ない状況となっている。こうした中で40万TEUを達成できる見込みがあるのかということをお聞きたい。

2点目は、東扇島の堀込部の土地利用計画についてであるが、当初は冷蔵倉庫の建替え用地やモータープールの用地が必要であるということであった。モータープールが各港外地域に分散していたことが非効率的であったため、一箇所に集約して効率よく輸送を可能とする計画を持っていたかと思うが、今回の計画では、脱炭素対策や様々な厚生施設など幅広い用途となっており、モータープールの面積が縮小されるのではないかと感じるが問題はないのか。また、冷蔵倉庫の建替用地の確保も必要であるかと思うが、実際に地元事業者から建替用地の確保について要望があるのかということと、今回の計画の中で建替用地が必要であると整理されているのかということをお聞きしたい。

3点目は、扇島地区の土地利用計画の変更についてであるが、水素戦略の拠点ということで、現在民間バースとして使用されているものを事業者から無償貸与を受け、国の方で岸壁を整備すると理解をしている。しかし、水素戦略そのものは民間事業であるため、市が大きな金額を負担して整備をするということは、市民理解が得られないのではないかと考えている。今までの議論の中で、一般の様々な船を着岸できるようにするため、公共バースとして整備を行うという説明があったが、様々な船を着岸させるのは扇島地区でなければならないのか。また、扇島地区にはモータープールなども整備されることとなっており、これに伴う道路整備を行い発着を可能とすることと理解しているが、それであれば東扇島堀込部の方に延伸する岸壁でカバーできるのではないのか。

以上3点を審議にあたり確認したい。

(事務局)

はじめに、港湾の能力についてであるが、コンテナ貨物取扱量の根拠としては、平成25年から令和4年までの外内貿別、公専別、品目別、荷姿別の取扱貨物量の推移に対し、過去の取扱実績や利用企業アンケート、社会経済指標の見通し、市場予測など行いベース貨物として予測を行っている。また、モダルシフトを考慮した貨物の設定も行ったうえで、外貿コンテナ、純内貿コンテナ、国際フィーダーの取扱貨物の予測を行っている。外貿及び内貿の内訳としては、令和20年代前半に外貿が約34万TEU、内貿が約6万TEUを見込んでおり、合計で40万TEUとして推計しており、推計上は問題ないと考えている。しかし、あくまでも推計上のものであり、コンテナ貨物については、直ちに40万TEUを目指すのではなく、官民で協力しながら20万TEUを目標として掲げているため、これに向けて取り組みを進めていき、その上で川崎港の港湾の能力としてある40万TEUを目指していくことを考えている。

続いて、東扇島堀込部についての御質問であるが、当初の土地利用計画に加えて多様なニーズに対応するための計画をしている。冷凍冷蔵倉庫の建替用地やモータープールの確保は、依然として必要である旨の要望等もいただいております。多層階の施設を導入するなど工夫しながら進めていく。また、扇島地区にもモータープールを確保することを考えているため、これによりニーズに応えていきたいと考えている。

最後に扇島地区についてだが、現在、市と国とでどちらが整備するかについては調整している最中である。水素等のエネルギー拠点として利用することに加え、荷捌地不足の解消を図りRORO貨物も含めたバースの活用を考えているため、公共バースで整備すると

いう計画にしているところである。

(石川委員)

コンテナ取扱貨物量の40万TEUについてだが、ベース貨物とモーダルシフトで増加していくこととしているが、実際に増加する貨物はどのようなものを想定しているのか。

また、本当に現在のコンテナ取扱貨物量の約2倍以上の40万TEUになるという需要が見込めるのか。

(事務局)

増加する取扱貨物として、外貿公共コンテナ貨物においては家具装備品やその他日用品が大きく増加するものと考えている。

(石川委員)

家具装備品やその他日用品などが増加して、40万TEUを達成し得るほどの増加量になるのか。また、モーダルシフトによる陸上輸送から海上輸送への切り替えが起こりうるということだが、補助金を出しながら荷を集めている現状からすれば、他港との競争がある中で現在の2倍以上のコンテナ取扱貨物量をこの十数年で達成するという目標を持つということは、非常に無理があるのではないかと考える。目標自体を高く持つことは決して悪いことではないと思うが、問題はこの目標を一度設定してしまうとそれに見合った港の整備を求められることとなる。

最後に、現在の港の機能としては、40万TEUを達成することが可能なのか、また、これを達成するには今後どのような港の整備が必要なのかお聞きしたい。

(事務局)

現在は、コンテナ岸壁の延長が431mでガントリークレーン3基が整備されており、約20万TEUのコンテナを取り扱えることが可能となっている。先ほど申したように官民協力しながらまずは20万TEUを目指し、20万TEU達成が見えてきた段階で、その時の船の大きさなどを勘案しながら岸壁の延長や、ガントリークレーンを増やしていくことを検討する。そして、最終的には40万TEUの能力を有する川崎港ということで、計画、岸壁は延長850mということとしている。

(石川委員)

20万TEU達成が見えてきた段階で、整備計画を立てなければならないかと思うが、その達成時期の目途と、どのくらいの時期に再整備の検討が必要になるのか。

(事務局)

コンテナ取扱貨物量の官民目標である20万TEUは、令和7年度に達成することと設定していたが、現状の貨物量を踏まえ令和11年を目標に官民連携して取り組んでいく計画としている。そして、令和11年に20万TEUの達成が可能であるならば、その後の整備を考えていきたいと思っている。

(石川委員)

令和11年というとかなり目前に迫っているかと思うが、仮に令和11年の段階でコンテナ取扱貨物量が横這いであったとか、目標達成が難しいとなった場合には、港湾計画における目標年次を変更することもあり得るのか。

(事務局)

港湾計画は10年から15年先将来を見据えた計画であるため、令和11年の時点でコンテナ取扱貨物量が仮に官民目標の20万TEUに届かない場合であっても、最終的な港湾の能力である40万TEUを設定しながら取組を進めていくことを考えている。

(石川委員)

最後に意見を述べさせていただくが、コンテナ取扱貨物量に関しては、様々な経済的な動向もあり、必ずしも目標通りにいかないことも目標を達成することもあり得るため、その時々に応じて整備計画や港の規模を検証していくことが必要であると考えます。

私たちは令和20年代前半で40万TEUの達成というのは過大予測ではないか、それに基づく整備計画は、今後改めて整備計画を作成するときに過大予測に基づいた過大投資になり得る可能性があるのではないかとこのことを危惧している。官民目標の20万TEUを達成する目標である令和11年度の段階で、実態に見合った港湾計画の見直しということ強く求めていきたいと思う。

また、東扇島堀込部については、元々、焼却灰と川崎市最後の埋立地として市民の貴重な財産となっていた。それを港湾計画の変更で埋め立てることになったが、今までの議論の中で、新たな市内の埋立地は検討されていないし、現在の浮島の埋立地も沖合に延伸することは不可能であると埋立計画の際に出されており、貴重な埋立地である。それをJR東海のリニア新幹線の土を使って埋め立てるという計画であるが、これは市民の財産を無くすことであり、堀込部の埋立に反対しているため、今回の岸壁の整備についても理解できない。

また、扇島地区の土地利用転換については、水素戦略の拠点になるということだが、水素戦略自体はまだ不確実な技術である上に、本来そのほとんどは民間事業として進められるものである。国と市との費用負担は今後の協議であるということだが、民間から無償譲渡されたとしても、多額の資金を使って整備をするのは市民の理解が得られないのではないかと考えている。

以上3点の理由から、今回の港湾計画の変更には同意できないということと意見を述べさせていただきます。

(渡邊副会長)

参考意見を述べさせていただきます。

川崎港のみならず他の港もそうだが、将来の取扱貨物量の予測はあくまで予測であり、実際に将来が来なければ分からない。1つ大事なことは、川崎港はコロナが訪れる直前にコンテナ取扱貨物量が15万TEUを達成しているが、その7、8年前は2～3万TEU程度であり、この達成はわずか10年前後で成したというものである。

これはどうして達成できたかという点、荷主と船社の両方に海外まで赴きポートセールスを行い、そこで信頼を得た結果である。たまたまコロナが訪れたことによりTEUが落ちたが、現在では港湾局と荷主、船社とのネットワークが形作られている状態でスタートを切ることになるため、この過去の実績に対して我々は大いに敬意を払う必要があると思っている。そして、それが将来取扱貨物量の推測値に滲み出るのではないかと考える。

また、パブリックコメントの実施結果では、市民の皆様は大変新エネルギーに期待している。そのため、扇島地区の土地利用転換に関して民間事業者のみで行うことは市民の皆さんの意見を踏みにじってしまうのではないだろうか。

(上原委員)

渡邊副会長の参考意見、大変参考になった。確かに、そもそもコンテナ取扱貨物量が2～3万TEUであったものが15万TEUになったことは、そこに港の魅力やベースの力があるということと、港湾関係者の皆様のポートセールスがしっかりと行われていたということだと思う。

投資あるいは未来予測に対して、何が適正かというのは確かに難しいため、投資額が過大であるとか過少であるかは判別がつきづらい。例えば、橋の建設により、魅力を感じた荷主やロジスティクス会社が大型の物流施設を建てれば、地方議員の我々としては固定資産税収入という形で報われるため、しっかりと収入額の算出をしていただきたく思う。今回の計画による投資額に対して、どのくらいの民間投資が見込まれ、市税収入の増加に資することを想像できれば、港湾に関係がない人でも川崎市にいて良かったと思うことができる。

今回の計画は、新エネルギーや環境に期待している市民も味方につけることができる未来ある計画であると思う。投資案件の少なくなったこの日本において、また、川崎市において新産業が見込みづらい中では、今回の計画を応援したいと思うのが市民の声ではないかと考える。

(日高委員)

貨物に対する補助金のことについては、全国的規模で実施されていると理解しており、国政レベルで議論することが望ましいと考える。

将来のコンテナ取扱貨物量の目標設定にあたっては、船会社や港運事業者の意見が非常に重要であると思うため、例えば港運事業者とより精緻な将来設計に係る議論や、東京横浜のコンテナターミナルとの将来予測に対する議論をしていただくのが、非常に重要であると考えます。

使いやすい港になれば企業が進出してくると思うため、そのための投資であれば意味があると考えます。しかし、東京湾内に似たような港がいくつもあると、企業としてはどの港が良いのかということにもなりかねないため、その部分を東京、横浜、川崎とで良い議論をしていただければ、より日本の発展に役立つのではないかと考える。

(梅山会長)

港湾の能力の問題あるいは投資の問題について、船会社や港運会社、一般市民の方々の観点におけるご意見があったが、全体でものを見る観点も必要であると感じたところである。

それぞれの意見に対して尤もな部分があり、これらを踏まえながら官民で連携して、コンテナ取扱貨物量の官民目標である20万TEUの達成に向けて、前向きに川崎港の発展のために努力していただければありがたい。

(ウ) 審議結果

諮問第85号は、「原案のとおり適当である。」と答申することが了承された。

イ 諮問第86号 川崎港の臨港地区内の分区の変更について

(ア) 市から内容説明

川崎港の臨港地区内の分区の変更について説明。

(イ) 質疑応答

(石川委員)

大川町産業団地地区における分区指定の解除及び地区計画の決定により、現在、立地している事業者の操業が困難になることはあるのか。

(事務局)

操業しやすくするために、分区指定解除願及び地区計画に関する都市計画提案書が事業者から提出されたものであると認識している。

(上原委員)

「分区指定解除に関する検討会」の発足から5年経過して都市計画提案で合意したものであり、非常に良い話であると思う。

(ウ) 審議結果

諮問第86号は、「原案のとおり適当である。」と答申することが了承された。

ウ 諮問第87号 令和6年度川崎市港湾環境整備負担金の負担対象工事の指定について

(ア) 市から内容説明

令和6年度川崎市港湾環境整備負担金の負担対象工事の指定について説明

(イ) 質疑応答

(長谷川議員)

負担対象工事の3項目の中で、建設工事はここ数年行われてないということだが、今後行う予定はあるか。

(事務局)

現在工事中の東扇島水江町線の完成後、水江町側の橋のたもとに水江町緑地の整備する検討を進めている。

(長谷川議員)

答申後、事業者へ通知が送られると思うが、今後予定があるとされた建設工事について、事業者への負担ということを考えると、内容や金額や規模等、事後ではなく事前にお知らせを送ることはあるか。

(事務局)

負担金の手続きとして組み込まれている状況にはないが、大規模な事業については議会等も通じ企業も含めた市民のみなさまに幅広く前広に予めお伝えすることとしたい。

(長谷川議員)

大規模な工事がある際には真摯に事業者の理解を得る必要があると考えるので意見として伝える。

(河野議員)

令和5年度の負担対象事業者は151社で負担割合は上限1/2とのことだが、条例施行の昭和55年から同じ負担割合なのか。

(事務局)

現状では同じ、港湾法で上限として設定されている数字を川崎市は使用している。

(河野議員)

今まで事業者より負担割合について意見はあったか。また、公園遊具の補修など工事内容については賛同の上での負担となっているか。公園に隣接した事業者からこういうものを整備してもらいたいというような意見を伺う機会はあるか。

(事務局)

負担対象事業者には理解をいただきながら事業を進めている。特定のご要望をいただくことはあまりないが、事業者が集まる場で情報提供させていただいて、今後ご意見あれば是非伺いたい。建設工事費は金額が大きくなることもあり、負担割合については検討したい。

(河野議員)

負担が大きくなる新たな工事についての説明も含め、公園等の周辺事業者は特に関心もあると思うので、意見を聞きながら環境整備を進めてほしい。

(上原議員)

令和4年の港湾法の改正時の国の報道発表資料において、「港湾の管理、利用等の効率化と質の向上」として緑地貸付の制度が述べられているが、この制度による収益が上がった場合、負担金と相殺する考えなどはあるか。

(事務局)

指摘された制度については認識している。水江町緑地の検討を進める中で、採算性というところが大きなポイントとなるが、見込めるものについては、みなと緑地 PPP の制度を使うことも検討したい。費用負担も収益からということになるので、環境整備負担金における負担減に繋がる話と思われる。

(上原議員)

収益分を環境整備負担金から差し引くことはできるのか。

(事務局)

緑地の整備・管理に民間事業者に参加いただく制度があり、民間事業者が整備するものは負担金対象外になるので、その部分は負担金計算から除外されると認識いただいて構わない。

(上原議員)

民間事業者が市に対して賃料を支払うことになるか。

(事務局)

賃貸借契約というかたちでの貸付になり、公園の管理・運営をする方が支払うことになる。

(岩山委員)

港湾計画も改訂され東扇島・扇島がより市民に開かれたエリアになるが、東公園や西公園

をパーク PFI として民間に施設建設を許可する代わりに、運営・管理を委託して、現在負担となっている維持補修費用の削減を図りながら、民間の力を生かしてさらに公園の活性化、市民に開かれたエリアにしていく等の考えがあれば伺いたい。

(事務局)

先述の水江町緑地を整備するタイミングで、西公園も含めて検討がされると思われる。東公園については、大規模地震等、有事の際の基幹的広域防災拠点に位置付けられていることから調整が難しい。

(岩山委員)

これから交通アクセス改善されて、多くの市民が来られるようになる。現在、西公園には釣りをされている方が多く、その対岸の扇島のエリアも土地利用転換されることも踏まえ、民間活力を生かした賑わいづくりも検討してもらいたい。

(ウ) 審議結果

諮問第 87 号は、「原案のとおり適当である。」と答申することが了承された。

(4) 閉会

(5) 閉会后

(押田委員)

テレビ会議システムを利用して出席したが、ネットワーク環境の障害により発言が困難であったため、閉会后に意見を述べさせていただく。

水江町緑地や東扇島西公園などの港湾緑地について、事業採算性が見込める場合はみなと緑地 PPP 制度の活用を含めた検討を行うということだが、その検討にあたっては、何をもって事業採算性が見込めるのかという判断基準を整理するべきであると考え。もしくは、過去、川崎港の港湾緑地で行われた社会実験やイベントなどの事例から、本制度を活用するにあたっての事業採算性を整理することも考えられる。

また、事業採算性の有無は、市街地からの交通利便性に大きく影響を受けられるため、市街地から港湾まで距離が離れている川崎港の立地上、本制度の活用は慎重に行うべきである。加えて、都市公園のように市民の活動の場や憩いの場としての役割を担うことが可能な緑地でなければ、事業採算性を確保することは困難であると考えられるため、全ての港湾緑地に対して本制度が活用できるものではないことを考慮されたい。

第61回 川崎港港湾審議会 出席者名簿

(敬称略 氏名順不同)

区 分	氏 名	職 業 ・ 役 職 等	審議会	代理出席者
学識経験者	ウメヤマ カズシゲ 梅山 和成	一般財団法人 日本気象協会参与	会場	
	ワタナベ ユタカ 渡邊 豊	東京海洋大学大学院教授	会場	
	オシダ ケイコ 押田 佳子	日本大学理工学部准教授	WEB	
港湾関係者	イワヤマ マコト 岩山 眞士	川崎商工会議所副会頭	会場	
	オオネ キヨシ 大根 潔	公益社団法人 東京湾海難防止協会専務理事	会場	
	アダチ カズヤ 足立 和也	東京湾水先区水先人会会長	WEB	
	ヒダカ ツトム 日高 努	一般社団法人 日本船主協会	会場	
	ニシ シュウイチ 西 修一	川崎港運協会会長	会場	
	ミタ ヒサシ 三田 久	川崎港湾荷役協会会長	会場	
	ナカヤマ ヨシタカ 中山 好孝	川崎港湾労働組合協議会議長	会場	
	タカミヤ ナリアキ 高官 成昭	全日本海員組合関東地方支部長	会場	
	イチヤナギ タクシ 一柳 武司	千鳥町港湾労働団体代表	会場	
市議会議員	ウエハラ マサヒロ 上原 正裕	自由民主党	会場	
	ハセガワ トモカズ 長谷川 智一	みらい	会場	
	コウノ ユカリ 河野 ゆかり	公明党	会場	
	イシカワ ケンジ 石川 建二	日本共産党	会場	
	タカド トモコ 高戸 友子	あしたの川崎・日本維新の会	会場	
国の地方行政 機関の職員	エトウ ケンスケ 衛藤 謙介	国土交通省関東地方整備局副局長	会場	
	フジタ レイコ 藤田 礼子	国土交通省関東運輸局長	WEB (代理)	国土交通省関東運輸局交通政策部次長 吉村 学(よしむら がく)
	マツコウ カツノリ 松川 勝紀	海上保安庁横浜海上保安部長・京浜港長	会場 (代理)	横浜海上保安部川崎海上保安署長 中園 智之(なかぞの ともゆき)
	ヤマザキ ヨク 山崎 翼	財務省横浜税関長	会場 (代理)	川崎税関支署長 池田 徹(いけだ とおる)
	クロトビ サトシ 黒飛 敏	厚生労働省東京検疫所川崎検疫所支所長	会場	
	テラオカ ジュン 寺岡 潤	厚生労働省神奈川労働局職業安定部長	WEB (代理)	神奈川労働局職業安定部職業対策課長 高橋 秀樹(たかはし ひでき)
関係地方公共 団体の職員	フジサキ シンジロウ 藤崎 伸二郎	神奈川県県土整備局河川下水道部長	WEB (代理)	県土整備局河川水道部防災なぎさ担当課長 荒井 千里(あらい ちさと)
	クラバヤシ トオル 倉林 徹	神奈川県警察本部交通部長	会場 (代理)	神奈川県警察本部 交通部交通規制課 規制官 荻部 信行(かへべ のぶゆき)
市職員	スガヤ マサアキ 菅谷 政昭	環境局長	会場 (代理)	脱炭素戦略推進室長 神山 武久(かみやま たけひさ)
	ミヤザキ シンヤ 宮崎 伸哉	まちづくり局長	会場	
	タマイ カズヒロ 玉井 一彦	臨海部国際戦略本部長	会場	