

川崎港長期構想検討委員会（第1回）議事録

1 開催日時 令和3年11月29日（月）10時00分

2 開催場所 ステーションコンファレンス川崎

3 出席委員 配席図のとおり

4 議 事

- (1) 川崎港長期構想の策定について
- (2) 川崎港の現況について
- (3) 社会情勢の変化について
- (4) 川崎港の課題について
- (5) 意見交換

5 公開・非公開の別 公開

6 傍聴人数 8名

7 議 事 要 旨

- (1) 開会
- (2) 挨拶
- (3) 川崎港長期構想検討委員会の規約について
- (4) 委員紹介
- (5) 委員長の選任等について
- (6) 議事
 - ア 川崎港長期構想の策定について
市から内容説明
 - イ 川崎港の現況について
市から内容説明

ウ 社会情勢の変化について
市から内容説明

エ 川崎港の課題について
市から内容説明

オ 意見交換

委員区分	主な意見
港湾関係者	<ul style="list-style-type: none">・京浜臨海部は鉄鋼、石油化学、電力、ガスなどの一大集積地であり、ゆえにCO₂の発生量も多い。集積のメリットを生かし、各業界が連携して、川崎臨海部で生成・製造させる水素やグリーン電力を首都圏全体に供給することで、首都圏全体のCO₂削減をこのエリアが先導的に担っていくことが大事。・水素やアンモニアの全てを国内で製造できないため、ある程度は輸入に頼る。川崎港がカーボンニュートラルポートであることは大事なキーワード。・JFEの高炉休止に伴い大水深岸壁が遊休化となるため、生かすことも考えられる。・首都圏に近接し、エネルギー産業が集積し、既存の電力網や水素パイプラインがあることのメリットを活かし、京浜臨海部全体で日本のカーボンニュートラルを先導する役割を担うことのできるエリアである。・脆弱な交通アクセスの改善が課題。・川崎港振興協会は、港湾関係者ととともに川崎港の利用促進、マリエンを中心とした市民に親しまれる取組を進めている。・今後にもぎわいや港利用の拡大、環境分野等、川崎港の将来の発展に結びつく取組をしていきたい。・川崎臨海部は東日本へのエネルギー供給基地、素材の供給基地など大きな役割を果たしているが、今後、脱炭素化を目指しても新しい形で日本経済に貢献することが重要。・川崎港が地域企業にとって活動しやすいインフラ（ソフト面も含めて）として機能していけたらよい。・JFEの関係で、引き続き新しい形で土地利用しやすい環境になれば良いのでは。・川崎港は、日本有数の発電などのエネルギー機能や化石燃料の輸入拠点機能といった産業港としての機能を確立しており、また、物流面ではアジア各地とのコンテナ航路の就航や我が国随一の冷凍冷蔵倉庫の集積といった特色を確立している。・これまでの蓄積を生かしながら産業構造の変化や脱炭素化、土地利用の用途転換などの展望を見据え、国際競争力の強化につながる川崎港の方向性についての検討が必要。・川崎港が出来た頃は、公共ふ頭は千鳥町の半分程度しかなく、その後、東扇島の埋立や様々な港湾施設の整備の時代が長く続いた。そして、様々な港湾施設も含めて、川崎港を管理する時代があり、その後にFAZ事業、コンテナ事業の取組など、工業港機能に加えて、商業港としての機能を加味した総合港湾に向けてチャレンジをした時代があった。このような経過を踏まえ、現在の川崎港がある。・これから新たな時代を迎えるわけであるが、今後は脱炭素化、技術革新への対応が課題であり、これを好機と捉え対応していくことが必要。・弊社では、脱炭素化を大きな課題と捉え、川崎市と共に取組を進めている。川崎臨海部の立地の優位性を生かした脱炭素化に向けたカーボンニュートラルポート、コ

	<p>ンビナート強化に貢献していきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・川崎港内の各地区は島式であり、地震等で被災した場合には各地区が孤立化する恐れもあるため、災害対策も重要である。 ・東京港、横浜港に比べると、川崎港は発展途上というところもあるので、これを機会に10年、20年先を見据え、荷主・ユーザー・船社・港湾労働者がさらに働きやすい環境の整備を検討していきたい。 ・物流関連事業では、道路が混雑するとコストがかかるため、島内だけでなく、そこに通じる動線をいかに効率的にするかが大事。これにより、物流コストだけでなく、環境面や市民の島内への来訪時間も短縮されるなど連鎖的に様々な改善が図れるようになると思う。 ・東京湾の港湾において、川崎港がどのような役割を果たしていくか役割分担が大事。 ・コンテナターミナルについて、東京港、横浜港が引き続き開発を進める中、川崎港は20年後にどういった役割を果たすかが大事。 ・川崎港の現在の特徴・強みはエネルギー関連メーカーの集積、自動車に特化したターミナル、リーファーや冷蔵倉庫のサプライチェーンであり、これらをどう生かすかが今後の課題。 ・世界の港では脱炭素に向けて鉄道の利用が進む。川崎港周辺には鉄道網もあるので、トラック利用と鉄道利用とのバランスが取れたロジスティクスの構築が課題。 ・臨海部の遊休地や東扇島の前面海域を活用した風力発電など、地産地消・BCP等の観点から自然エネルギーの臨海部生産拠点を開発してはどうか。 ・現在主に発展途上国で行われる船の解撤は、環境汚染等で世界的な問題となっている。大水深バースと土地を有するJFEのエリアは環境汚染を引き起さない最新鋭解撤工場の候補地の1つになるのではないか。船の鉄スクラップは質が良く電炉利用に有効。船のスクラップは今後世界で争奪戦になる。 ・川崎港では、物流、産業、環境などの問題、課題が多岐に渡ることを改めて認識できた。 ・港運業界として、市民のためにいかに地域貢献できるかが重要であり、子供たちに港を知ってもらう取組や新型コロナウイルスの対応など様々な取組を進めていき、港を通じて川崎市の発展に貢献していきたい。 ・市民にもっと港を知ってもらう取組を行い、港の理解者を増やすことが重要。 ・職業体験などで港湾の仕事や、港の機能、物流の重要性を学習してもらうなど学校教育へ働きかける姿勢が重要。 ・教育の成果は時間がかかる。長期構想の長いスパンと親和性がある。 ・港や物流業の理解者を1人でも多く作ることが大切であり、それは港の整備など港湾振興施策の円滑な推進につながるものと考ええる。 ・低温物流業界は無人化・AI化の取組をしているが、まだまだ人による作業が主であり、労働力不足が今後の課題である。 ・東扇島地区への交通網の整備など、働きやすさや人が集まりやすい環境を整備してほしい。 ・トラック輸送のアクセス改善が喫緊の課題。
学識経験者	<ul style="list-style-type: none"> ・川崎市は細長い形状をしているため、川崎港は居住地域から港湾区域までの距離が遠いことがマイナスに働いていると考えられる。 ・港湾緑地は他港と遜色をとらないものであるが、知られていないことがもったいない。行政からも周知が必要。

	<ul style="list-style-type: none"> ・東扇島東公園の海浜部には、横須賀の自然海岸の植物が海洋散布により生えており、貴重な生態系が復元されつつあることも川崎港の港湾緑地の魅力としてクローズアップすべき。 ・川崎港の魅力を知ってもらえるような機会をつくることで、今後、労働力の減少や、人口減少が進む中で、うまく人の心をつかんでいくことができればよい。 ・CO₂の発生元を削減する取組も大事だが、港でCO₂を吸収する機能（ブルーカーボンなど）の活用についても検討が必要。 ・川崎港には浜辺（かわさきの浜）や運河など水環境面でのポテンシャルがある。そこを干潟や藻場等の拠点として整備し、学校教育や市民の交流の場として活用して、市民等が水環境や川崎臨海部を身近に感じ、関心を持てる場となれば良い。 ・カーボンニュートラル化に果たす川崎港の役割は非常に大きい。再生可能エネルギーが今後増えていったとしても、中軸を担うのはやはり輸入エネルギーとなる。今後、カーボンニュートラルが実現しても、これを受け入れ、加工、流通させる地域を川崎に形成させていくことは非常に大きな仕事であり、長期に渡って川崎港のメインの仕事になる。 ・エネルギー（アンモニア、MCHなど）の備蓄の視点が必要。 ・ECの進展など産業構造の変化を見据え、新しい産業立地につながる施策や拡張余地を残しつつ計画する必要がある。 ・自動車、化学の2つの産業が活動しやすくあり続けることが重要であり、新しいチャンスが川崎港に存在している。 ・川崎港のポジショニングを見据えつつ、選択と集中により長所を伸ばす戦略が必要。 ・電子化と保安ついて、国や地域間で連携して統一したルール作りが必要。 ・港のカーボンニュートラルへの貢献として、港自身が使うエネルギーのカーボンニュートラル化やモーダルシフトなどの視点が必要。 ・鉄道の貨物線は千葉から横浜までつながっているため、その活用も重要な視点。 ・社会的変化（人口減、高齢化）への対応という視点も必要。 ・東京港や横浜港の間にある川崎港はどういった位置づけになるかが重要。 ・大きな船が必ずしも日本にダイレクトに来ない時代が来るかもしれない。そうすると、川崎のターミナルに合うような大きさの船が海外からダイレクトに来るようになるかもしれない。 ・川崎港のコンテナターミナルは背後地が狭い課題があるが、鉄道やバージの利用も効果的と考える。 ・国が進めているサイバーポートの取組を、荷主の希望を取り入れ合理的に行うことが必要。 ・デジタルツインの実現には、IoTによるリアルタイムに情報を取得できる環境を作ることが必要。 ・施設の老朽化、点検についてもIoTを利用することが必要。 ・45フィートコンテナを川崎港で扱えるよう検討してほしい。例えば川崎港内の物流倉庫とコンテナターミナルの間など、地域限定型の45フィートフリーポートも考えられる。
<p>国の地方 行政機 関・オブ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今後カーボンニュートラルが一番大きいインパクトとなるため、国の施策の方向性や横浜港・川崎港カーボンニュートラルポート形成の取組などを踏まえ、川崎港の将来像を議論できたらよい。

<p>ザーバー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・川崎港の強みを整理した上で、将来像を議論することで、特色ある長期構想につながるのでは。 ・何年先を見据えた構想とするかも含め、長期的な発想で検討していけたらよい。 ・長期構想なので、理想像を描いてもいいのではないか。 ・静穏度の確保など港の使いやすさも意識した方がよい。 ・今後の検討にあたっては、例えば、スクラップの輸出先が遠方になることによる船の大型化への対応や不純物を除くための新たなヤードの確保といった新たな需要に応じた土地利用転換も出てくるだろう。川崎港の強みも踏まえた、大胆な発想で議論もいいのではないか。 ・施設の老朽化により、事故や災害の発生が懸念されるため、適切な対応が必要である。 ・京浜運河は非常に狭いため、船舶の大型化や航行隻数が増加する場合は、航行安全対策の検討が必要。 ・本日意見のあったカーボンニュートラル、物流、防災など様々な視点と、基幹的広域防災拠点などの川崎の特徴を踏まえ今後も引き続き議論し、充実した長期構想をとりまとめてほしい。
-------------	--

(7) 閉 会