

令和7年度第2回川崎臨海部活性化推進協議会議事録

■日時：令和8年2月16日（月）15時00分～17時00分

■場所：ステーションコンファレンス川崎 ROOM A+B（オンライン併用）

1 開会

○川崎市 福田市長

皆様、こんにちは。大変お忙しい中、この協議会に御参加をいただきまして誠にありがとうございます。大西会長はじめ、学識の先生方にも御参加いただきまして、心から感謝申し上げます。

川崎臨海部は今、非常に動きが活発でございます。こういった最新の動きを多くの関係者の皆様と一堂に会して共有していくことというのは、非常に大事なことだと思っています。

つい先週の金曜日にも GX 戦略地域の指定にあたって申請をしたところで、今日もその話題提供があると思います。こういった激しい動きの中で、こういうことで今動いているんだ、自分たちにどのように関わるのだろうか、ということをお客様が主体的に考えていただくということがとても大事だと思っています。今日一日を有意義に、お互いに学び合う機会にしていきたいなと思っています。本日はどうぞよろしく願いいたします。

○山根副会長

皆様はじめまして。昨年11月に川崎商工会議所副会頭に就任をさせていただきました山根と申します。どうぞよろしく願いいたします。

臨海部に所属する大手企業様、また数多くの工業団地の中の事業者様にも多数会員企業として参画をしていただいておりますが、川崎臨海部というのは多くの会員企業にとって近くて遠い場所というのが現実かなと思います。そうした意味でも川崎臨海部というのは非常に大きなポテンシャルを持っているわけであります。そのポテンシャルをいかに会員企業の皆様が享受できるのか、理解できるのか。そういったことを考えながら参加させていただきたいと思っています。どうぞよろしく願いいたします。

○大西会長

本日は、リーディングプロジェクトに関する取組について、立地企業2社から発表をしていただき、まとめて意見交換及び質疑のお時間を取りたいと思います。その後いくつか情報提供を予定しています。

それでは、はじめに三菱化工機株式会社様より「MKKプロジェクトの紹介」についてです。よろしく願いいたします。

2 議題

(1) MKKプロジェクトの紹介

○三菱化工機株式会社 林様

三菱化工機の林でございます。錚々たる皆様の前で発表するのは大変心苦しいのですが、我々の取り組みについて御説明・御紹介させていただければと思います。

川崎市は市制 102 年になりますが、我々は 90 年経っており老舗になりかけているところですが、小さな会社ですが、歴史はありますし、技術もあります。しかし、それだけでは成長できない。そういった中でどうしたらよいかと、もがいて作ったのがこの MKK プロジェクトです。

詳細は後ほどお話ししますが、私は元々銀行員でした。コーポレートファイナンスの世界で、8%以上成長するんだと言われてやってきたわけですが、みんなが本当にそんなに成長していたら地球がダメになってしまうというところもあります。

我々90年の歴史と、自社で持つ開発技術を一生懸命集めても、やれることには限りがあるだろうと思っています。社会課題を解決するために動くには一社では無理です。色々な方と力を合わせてやっていかなきゃいけない。ただその際に三菱化工機という固い名前と、スリーダイヤが少しハードルになります。

やはり皆様から親しまれやすい、あるいは組んでやってみようかなと思うためには、少し別のブランド、別のチャンネルを使ってやる必要があるだろうと思い、この MKK プロジェクトを誕生させました。

我々は投資家、あるいは色々なステークホルダーがいますが、それだけではなく、地元あるいは社会から愛される、頼りにされる会社でないと、さらに 100 年続いていく、そういった会社にならないといけないと思っています。この地元川崎で完全循環するモデルをまずは作り、それを横展開、川崎モデルとして広げていきたいという思いでした。

ちょっと生意気なこと書いてありますが、「行動は慣習となり、慣習はやがて文化となる」と。つまり我々90年やっているの凝り固まっているんです。これを変えるのはすごく難しいのですが、社会正義あるいはテクノロジーが日々前進し変化していく中で、このままやっていると退化へのコミットメントなのかもと考えています。色々な方の力もお借りしながら、皆様と一緒にどんどん変わりながらスピードアップしてやっていきたいなと思っています。

○三菱化工機株式会社 山田様

三菱化工機の山田と申します。よろしく願いいたします・

ここからは MKK プロジェクトの発足した背景と現在どういったことをやっているのかをお話しさせていただきます。

その前に、三菱化工機について御紹介させていただきます。我々、気体・液体・固体の分離ろ過技術をコアに「単体機械事業」と「エンジニアリング事業」の2本立てで特に船関係、重油を使っている油清浄機を中心にやってきて、創業 90 年を迎えました。2025 年から GX 分野を報告セグメントとして切り抜いてやっているということでございます。

2021年事業ポートフォリオの見直しを念頭にビジョンの策定を実施しました。5つの社会課題、そして4つの戦略的事業領域を設定しました。2050年をゴールに、100周年を迎える2035年までに売上高1,000億円という目標を立てました。ビジョンを発表した2021年時点の売上高が480億円、残りの500億円を新規事業で稼ぐ計画となっています。新技術でのマーケット開拓は困難なため、既存技術製品でのマーケット開拓を目指すこととしました。

そこで課題になるのが認知度でした。既存技術で、既存マーケットで理解いただいていたとしても、新規事業で倍にするのであれば全く違う分野での認知を取りにいかねばならない。高校生以上の全国に市場調査した結果、「三菱化工機を知っていますか？」という問いに45%が「はい」と答えました。ちなみに、三菱重工は85%でした。「では、事業内容知っていますか？」という問いには、20%が「はい」という結果になりました。「何で知りましたか？」という問いには、「TVCMを見ました」、「新聞広告を見ました」と回答がありました。「信用ができる会社ですか？」には「すごく信用ができる」、「社会に貢献している」と回答がありました。

我々、CM広告を出したことがないんです。出していないのにCMで知ったという回答があった。「三菱」という名前に引っ張られて、正しく三菱化工機の社名と事業が結びついていない、認知されていないことが分かりました。また川崎市内、全国と数字は同じでした。

まず認知度向上のため、戦略を立てて知ってもらわないといけない。2050年長期ビジョンまでの25年を3つに区切り、足元の5年間は、まずは川崎での認知を取っていきこうとしました。後ほども御紹介しますが、川崎の元祖ニュートンタンメン本舗さんをもじって、水素ノー炭炭メンというものをやっています。これは、我々が水素をやっている、川崎で水素製造装置をやっているということを知ってもらうために、技術の話から入るよりも、最終製品から入った方がとっつきやすいところから認知を高めていく。川崎発の環境技術ブランドとして足元5年間は川崎を中心に、その後全国グローバルに展開していくことを目指して行っております。川崎は様々な公害で苦しんだ街であるが、同時にそれを解決してきた街でもあります。また三菱化工機は90年間、川崎で、特に環境に対応した技術製品でやってきました。川崎から世界で一番クリーンなエネルギー技術、エネルギービジネスのモデルが出てきたら世界に通用するのではないかといいた発想でございます。

メーカーですので、技術に自信はあります。製品もあります。しかし、マーケットを作ることは難しい。であれば技術にビジネスモデル、ビジネスデザインも一緒にやっていくことで循環型社会に変えていくという壮大なテーマでスタートしたのが、昨年7月となります。

(動画紹介)

こちらの動画については、三菱化工機を御存知の方は、これまでとは大きく違う雰囲気だと感じていただけたと思います。これまで到達できなかった方々へのアプローチということで、あえて尖った見せ方をさせていただいております。プロジェクトのブランド化として

展開をしている最中でございます。地元の方と一緒にイベントをやっております。先ほどのノー炭炭メンは大学生の方の発案になるのですが、学生の方のアイデアが川崎なら実現ができるということ、これは川崎ならではだと思っております。こういった取組を通して、我々の事業を理解していただく、同時に川崎から世界に通用する技術を生み出していきたいと考えております。現在4つのプロジェクトが動いております。

- ① 水素由来クリーンエネルギーの用途開拓およびサプライチェーン構築
- ② 食のサーキュラーエコノミーを実現するビジネスモデルの検討、再生エネルギーの循環型システムの検討
- ③ 産業廃棄物の利活用における地域循環モデルの検証およびブランド商材の企画開発
- ④ 産業・都市排熱の利活用による脱炭素化の推進

2030年に完成予定の川崎アリーナシティ、こちらに水素由来のエネルギーをインストールするという前提で、すでに実証をスタートさせております。弊社の工場で作った水素を、皆さまの生活の場で使っていただく、この実証を始めております。生活の身近で水素を使うということは、市民の方にとっての理解や、アプリケーション開発を同時に進めないといけない。そういった活動を通して、我々への理解も進めていこうというものでございます。

一般の方に分かりやすい水素の使い方というのを提案していく、そしてそれで終わるのではなく、例えばラーメンであれば、廃棄物が出てきます。その廃棄物を分離・ろ過技術を使って、有機物を生み出し、生産に回していく。ここの小さいサイクルというのを、まずは川崎でみんなと一緒に作っていきたいと思っております。そしてこれを徐々にスケールアップしていき、そこには当然我々の分離ろ過といった技術も入っていきますし、地域の方との循環というのも、このMKKプロジェクトを通して行っていきたいと考えております。

ここから半年ほどは、ラーメンに限らず、ビールであるとか、色々な仕掛けを考えているところでございます。ぜひ、これからプロジェクトを御覧になったときに、我々の取組の目的などを思い出していただけますと幸いです。

○三菱化工機株式会社 林様

ソリッドスクエアの裏、川崎テックセンター15階にフロアを構えています。皆様が来てコラボレーションできるように、多少のお酒と、多少のカウンターと、多少のローソファーがございます。お近くにいらっしゃった際にはちょっとこんな話聞きたいとか、この間のビデオの詳しいものを見せてよとか、何かありましたら、ぜひ、遠慮なくお寄りいただければと思います。皆様が勝手に来て、勝手に帰れるような、そんな場にしたいなと思っておりますので、ぜひよろしくお願ひします。

(2) モーダルシフト推進による「持続可能な物流」の取り組み

○味の素株式会社 隈元様

ただいま御紹介いただきました味の素株式会社の隈元でございます。

モーダルシフトとはトラック輸送から鉄道や船舶輸送などの環境負荷の少ない輸送手段に切り替えることを指し、環境保護や効率の観点から注目されています。物流領域においては、従事者の労働時間規制や就労の意識の変化により、輸送力が低下しており、モーダルシフトの期待が高まっています。食品業界のモーダルシフト率が40～50%とされている中、味の素株式会社は95%となっております。

今回、発表を通じまして、当社の取組への理解を高めていただき、今後も産学公民連携を通じた地域や新たな取組への貢献をしていきたいと考えております。

まず、会社の紹介をさせていただきます。味の素株式会社は1909年、味の素を商品化して創業しました。当社はアミノサイエンスで人・社会・地域のウェルビーイングに貢献するという志を持ち、それを実現する取り組みとして、「事業を通じた社会価値と経済価値の共創」という考え方をもとに推進しております。従業員約3万5千人、24カ国に117の工場を持っております。売上は1兆5000億円となっております。当社はアミノ酸を中心に、食品から電子材料という形で幅広く事業展開をしております。

続いて、川崎事業所の紹介になります。川崎事業所は、1914年操業となっております、味の素グループの工場の発祥の地でございます。従業員数は約4,000人おりまして、工場だけでなく研究開発の拠点にもなっております。川崎事業所では、食品や食品素材、絶縁体フィルムなどを生産しております。

当社における物流の取り組みとして、国土交通省の総合物流施策大綱や国土交通省と経済産業省が共同で推進するフィジカルインターネットの実現に向けたアクションプランをベースに、持続可能な加工食品物流の構築を目指しております。具体的には、総合物流施策大綱の3つの方針、方向性に従い取り組んでおり、モーダルシフトの取り組みに関しては、強くてしなやか物流、止めない物流に位置づけ、推進しております。

モーダルシフトの範囲について御説明します。当社物流センター間の特に長い距離、500km以上を対象にした在庫移動の区間に対してモーダルシフトを推進しています。それ以外の倉庫からお客様という短距離はトラックを中心に運搬しております、このモーダルシフトの範囲は、長距離を対象にした範囲出ることを御理解いただければと思います。

当社は1952年に、当社製品を工場からお客様の倉庫へ直接鉄道輸送しようと試みました。これにより、鉄道輸送が物流コストの低減や、確実にお客様へ届けられるということにつながりまして、販売の増加に貢献しているというものでございます。

当社がさらにモーダルシフトに力を入れる理由は3つございます。

1つ目は、トラックドライバー不足、時間外労働規制でございます。国の調査によりますと、物流の従事者は2030年に現在の66%になると言われており、運べなくなるリスクが高まっております。モーダルシフトをすることで、輸送能力の高い鉄道や船に切り替えること

でこの輸送力不足に対応していくというのが理由です。

2つ目は、SDGs への対応でございます。日本の CO₂ 排出量のうち運輸部門が占めているのは約 20%となっております。ここの排出量をできるだけ減らしていくというのが理由でございます。モーダルシフトをすることで船、鉄道ともに CO₂ 排出削減できるため、これを進めて貢献していくこととしています。

3つ目が自然災害の増加です。昨今、自然災害が増えており、物流網の分断も懸念されております。モーダルシフトをすることで、トラックがダメだったら鉄道で運ぶ、鉄道がダメだったら船を使うという輸送の複線化を実施しています。自然災害が増えたとしても供給責任を果たすということで、モーダルシフトを進めております。

2025 年 4 月に環境負荷低減を含めた法律（物流効率化法）が施行されました。当社が以前より取り組んでいるモーダルシフトはこの法律に合致しており、多くの食品会社でもモーダルシフト推進などの実施行動宣言を打ち出しております。モーダルシフト率は 2015 年 74%→2024 年 97%に向上しております。同業他社 40~50%に比べ高い比率となっております。また CO₂ 排出量も 50%削減となっております。

ただ、モーダルシフトの取組については、実施にあたって 3 つの課題を乗り越える必要がございました。

1つ目が、在庫移動のリードタイムの確保でございます。モーダルシフトを行いますと、船や鉄道は出発の時間が決まっております。トラックに比べて時間に関しては融通が利きませんので、鉄道や船でも運ぶ場合には、在庫移動のリードタイムを多く確保する必要があります。しかし、これを確保すると緊急時の対応が遅れてしまうということがございますので、それをいかに発生させないか、事前に潰しておくか、というのが課題でございます。

2つ目がコストとのバランス確保です。輸送区間によってはトラックよりコストが高くなる場合があります。運べなくなるリスクをどう捉えるか、コストが増加するのであれば打ち返し策をどう考えるか、これを一緒に考えていくことが 2つ目でございます。

3つ目が作業オペレーションの変更です。課題 1つ目と 2つ目を活動していくと社内の業務プロセスを変える必要がありますので、そこをいかにセットで考えていくか、というものでございます。

解決のポイントは「連携」でございます。社内部門の連携においては、販売部門や事業部門と在庫をどう持つか、いかに物流コストを一緒に改善していくか、工場に関しては出荷時間をいかに変更していくか、ということをやってきています。社外部門との連携に関しては F-LINE 株式会社とこの取り組みをしております。F-LINE 株式会社は「競争は商品で、物流は共同で」という理念の下、当社を含むハウス食品グループ、カゴメ、日清食品ウェルナ社、日清オイルグループ社の 5 社が出資して、2019 年にできた会社です。この会社とモーダルシフトを進めており、一緒になってモーダルシフトの設計や、鉄道や船舶会社の交渉を行っております。

具体的な事例を紹介させていただきます。

1つ目が鉄道・船舶輸送枠の拡大です。当社では、川崎から関東への長距離輸送においてモーダルシフトの可能性を探っており、これまでは同じ拠点にありながらそれぞれで輸送の手段を確保しておりました。しかしF-LINE社や味の素食品社、当社で協議を重ね、全て同じ業務プロセスとしたことで、鉄道及び船舶の輸送が実現し、この区間においてモーダルシフト率は100%となったというものでございます。

2つ目が鉄道輸送枠の拡大です。関東から関西への長距離区間ではトラック輸送の割合も高いことがあり、モーダルシフトの可能性を探っておりました。一方、関西から関東の輸送力が多いハウス食品でも同じような課題を持っていたため、協議を重ね、当社が関東から関西に鉄道で持っていき、そのコンテナをそのままハウス食品の関西工場へ持っていきハウス食品の商品を積み、鉄道でハウス食品の関東工場に戻ってくる。こういうラウンドの鉄道輸送というのを作り上げ、モーダルシフトを向上させました。

今後に向けての取り組みとして、関係部門との連携によって、物流領域での付加価値のある取り組みを生活者へ伝える活動をしていきます。例えば、工場の社会科見学や対外の発表でモーダルシフトの取り組みを紹介し、ホームページでも物流やモーダルシフトという取り組みを紹介しております。小学生向けの社会科見学中、モーダルシフトの座学をレクチャーしております。当初はモーダルシフトを紹介して、小学生に響くのかという心配がありましたが、SDGsだけでなくサプライチェーンという言葉も習っており、非常に関心が高いということを実感しました。2024年は5,000人と増やしており、目標値1万7,000人を目指し、取組を進めてまいります。これからも当社の取組を社会に向けて御紹介していきたいと思っております。

以上で報告を終わります。

○大西会長

ありがとうございました。今回は、企業等との連携を行いながら社会課題の解決を図る共創プロジェクトと、持続可能な物流に向けた取組について、それぞれ御発表いただきました。

それでは発表いただいた内容について、意見交換に移りたいと思います。是非、皆さまからも各社で取り組まれている内容や感じている課題感などを共有いただきながら、御意見・御質問をいただきたいと思っております。

○京浜急行電鉄株式会社 佐藤様

御説明ありがとうございました。非常に参考になりました。

最後に御説明いただいた味の素さんのモーダルシフトの取り組みに関しましては、同業他社さんと連携されてモーダルシフトの効率化に取り組まれているというのは、非常に画期的だなと思えました。鉄道事業者としても非常に興味のある内容であったと思っています。ありがとうございました。

三菱化工機様の御発表にありました、川崎新アリーナの水素由来エネルギーの供給モデ

ルの立案に向けてといったところに関しては、当社としても川崎新アリーナの計画推進に向けて現在設計・精査等を鋭意努力しているところですので、引き続き注目していきたいなと思っています。また本年 1 月には川崎アリーナシティのプロジェクトの新たなパートナーといった形で三菱化工機様、それから味の素様に御参画いただいたところです。今後の魅力あるアリーナ整備に向けまして大変心強いなと感じているところです。引き続きいろいろな場面で連携いただければと思っています。よろしくお願いたします。

○大西会長

川崎アリーナというのは、いつ頃オープンなんですか？

○京浜急行電鉄株式会社 佐藤様

先ほどの御説明だと 2030 年というのを一つの目標として進められているものかと思っています。

○大西会長

最寄り駅は、JR と京急両方。ちょうど間ぐらいのところにあるということですね。

○日清製粉株式会社 小川様

日清製粉の小川と申します。この度は発表を大変興味深く拝見させていただきました。ありがとうございました。

同じ食品会社として、味の素様に御質問させていただければと思います。弊社は物流手段の選定基準ということについて、CO₂削減のほか、BCP の観点からも関西から関東については鉄道、北海道ー関東圏の間には船舶などの輸送手段を一部導入していますが、一方で、工場同士で結ぶ幹線全てで導入できているわけではなく、その点、課題感を持っているところなんです。物流手段の KPI としては、例えばリードタイムやコスト、安全性、製品が安全に運べるかとか、BCP などの手段があるかと思いますが、この船舶と鉄道の使い分けをどのような基準で行われているのか、差し支えない範囲で教えていただければと思います。

また、鉄道・船舶はトラックよりもコストが高い状況になっているのかどうか。物流全体のうちどの程度こういった CO₂削減をできるような、こういうものを導入できているのかといった点もとても興味深く思っています。差し支えない範囲で御教示いただけますと幸いです。

○味の素株式会社 隈元様

御質問ありがとうございます。まず鉄道、船舶の使い分けですが、当社、モーダルシフトはまず 500km 以上の長距離区間を対象にしています。船舶・鉄道化に関しては総合的に考

えており、例えば輸送区間によって、駅が近いのか、ダイヤがあるのか、そういったそもそもモーダルシフトができるかというところから探し、やはり輸送の能力やコスト、かかるリードタイム、環境面という形で、総合的に判断しております。区間ごとにそれぞれ違いますので、どちらがいいのかということを決めています。

特にコストに関する課題になりますが、区間によってはやはりトラックよりコストが上がってしまうということが事実です。ただこのコストを比較するときには、現状のコストとの比較はしていません。将来、例えば昨年から言われている 2024 年問題、時間が設定されている中でトラックドライバーが 1 人で行っていたものが例えば 2 人になったらどのぐらいのコストが上がるのか。そういうシミュレーションをした上で、鉄道・船舶輸送はどうか、どこまでできるのかということを検討しています。コスト面については、やはり物流コストの適正化という、打ち返し策とセットでモーダルシフトを進めているという状況です。

○川崎臨港倉庫埠頭株式会社 高橋様

貴重なお話ありがとうございました。私、川崎港振興協会の会長も務めており、振興協会として物流研修会というのを定期的にやっています。先週の物流研修会のテーマがまさにモーダルシフトで、川崎港は RORO 船の拠点港になっていますので、モーダルシフトを牽引していく大きな役割のある港です。

川崎港は現在においても北海道から九州まで RORO 船が就航しています。RORO 船というのは主に自動車が多いわけですが、コンテナのような大きな箱物を載せることも可能で、現在もたくさん輸送しています。そういったものでモーダルシフトを取り組んでいるわけですが、川崎港の港湾計画において、東扇島ふ頭の再配置で RORO 船をたくさん受け入れられる港としての機能を強化するということになっている中、先週の物流研修会の中でも、やはり貨物をいかに集めるかということが非常に重要で、貨物さえ集まれば船会社はどこにでも運びますよと。船で運ぶメリットというのは環境面もそうですが、やはり長距離で一度に大量のものが運べるということです。

研修会の結論としては、やはり川崎港を利用する貨物が増えれば RORO 船の就航もどんどん増える。したがってそれが進めばモーダルシフトも進むという理解をしたので、本日お集まりの皆様でモーダルシフトを御検討いただいている方がいましたら、ぜひ川崎港の利用を御検討いただくと大変ありがたいと思っています。

○大西会長

隈元さん、川崎港を利用する御予定もありますか。

○味の素株式会社 隈元様

ありがとうございます、ぜひよろしくお願いします。モーダルシフトを進めている上で、

やはり今も鉄道や船舶に偏っており、輸送枠が足りないというのが課題です。輸送枠を増やしたいと考えていても確保が難しく、十分に確保できていないというのが実情ですので、ぜひこうやって輸送枠を増やしていただいたり、そういった施策を国として進めていただくと、我々メーカーとしても心強いと思っていますので、ぜひよろしくお願いたします。

○大西会長

ありがとうございました。それでは、それぞれの発表を踏まえて、平野先生、瀬田先生からコメントをいただきたいと思います。

○成城大学 経済学部 平野教授

興味深い報告を今日もお聞きすることができて大変良かったです。2つの報告に共通することは、結局、人材というものが今後ものすごく希少な資源になっていくということを念頭に入れつつ、先取りした行動なのかなと感じました。アプローチは両方とも違って、最初の三菱化工機さんは、やはり人材をきちんと確保しようと、確保に走るために頑張る政策を考えている。一方で味の素さんは人材が減ったとしても耐えうるような体制の構築につながっているという共通点を感じて、この両方の政策を、おそらく片方だけじゃなく両方見据えながら進めていくことが重要だろうと思ったというのが全体のコメントです。

三菱化工機さんに思うことは、開かれた会社というのは、すごく臨海部にとって重要で、自由に立ち寄れるようなコンセプトは先進的だと思っていますし、臨海部をより親しみを持ってもらい、さらにここは学生や若い人も多いので、人材確保につながっていくのではないかと思います。屋台村の話も、各社集まって臨海部屋台村でも作ったらどうですかと、より存在感アピールできませんかということも思いました。

2番目、やはり人材が希少資源になっていく意味で、今やられていることはすごく重要だと思います。一方で、ただ人材を確保すればというのがボトルネックということは、多分、足元の技術がしっかりしている会社なんだろうと思っています。足元の技術の話をもうちよっとお聞きしたかったということと、足元の技術の話をした方が理系とか、幅広い人材に刺さるのではないかと、この会社の良さが伝わったと思ったというのが2点目です。

3点目、おそらく水素を発電に使うとかバルクな使い方ではなく、小さな水素社会という考え方がもう一つ必要になってきて、そういう面で、この小さな水素社会の一部を担う会社としてやっていけるんじゃないかと。そこにもうちょっとコンセプトを作っていってもいいですし、水素を使うことが環境に良い以外に何が他にもできるのかというのが、今後広がるポイントかなと思っています。水素を使う、環境に良い、でもそれ以外にこんな価値が提案できますみたいな形を取っていけば、より広がっていくと思います。上島コーヒーがコーヒーを水素焙煎している。水素を使ってコーヒーを焙煎すると何がいいかというと、微小な燃焼が可能になるのでコーヒーが美味しくなると。この「環境に良い」×「美味しさ」みたいな組み合わせ、掛け算の先を見つけていくともっともっと広がっていくんじゃないかな

と思ったというのが三菱化工機さんに対する私の印象のコメントです。

2番目の味の素さんですが、1つ目はやはりまた先進的な話をされているなど。モーダルシフトっていうと、大体どこか理想論と思っているところがあるんですけど、それを90%まで高めていくという、このゴリゴリとした進め方が素晴らしいなど改めて私は思った次第です。その点で今日もいいお話を聞けて、やはり90%まで高めるというのはなかなか難しいことなので、これを実現したというのはすごいなと思いました。

2番目ですが、これ考えていくとコンテナだったら異業種でもできるはずなので、化学とか、臨海部は色々な企業さんがいますので、もっともっと広がりができるんじゃないか、多業種もできるんじゃないかなと思いました。それが先ほど言われたように船舶輸送を広げていくことにつながっていくと思うので、同じコンテナだったら幅広にできませんか、というのが今後の課題になってくるんじゃないかと思っています。

そういった面で3番目は、やはり臨海部として川崎は企業がいっぱい集積している。集積しているということは連携できるという、その集積のメリットをどんどん生かしていくことが重要な鍵になってくるかと思っています。

最後、余計な4点目のコメントは、ただ、根本的に重要なのは荷物が増えるという背景にあることは何かといたら、産業が強いということです。だから産業が弱ってきたら根本的に色々なことが連携できなくなってくるので、この工業地域が各地で強くあるということが改めて重要だと、私の中で認識したという次第です。川崎だけじゃなく他地域も強いことが重要、川崎が強いことも重要と思いました。

○東京大学 大学院工学系研究科都市工学専攻 瀬田准教授

まず三菱化工機さんのお話、大変勉強になりました。特に最初のたまり場というお話は非常に大事ななと感じました。

2000年代から政府が産業クラスター政策をやってきたわけですが、その時ぐらいから異業種交流ですとか、人と人とを結びつけるということの重要性が謳われてきましたが、芽が出たり出なかったりということもあるのではないかと思います。ただ、やはりそういう場を引き続き提供していくと。提供された場に色々な方がいらっしゃるといのは、引き続き非常に重要なことだろうなと感じています。

今日はお話にありませんでしたが、場を提供して、どうやらお酒も出るようなので、私も今度行ってみようかと思いますが、コーディネーターがいるということは非常に重要ななと思っています。人と人、あるいはニーズとシーズを結びつけるような、うまいコーディネーターの方がいらっしゃると、非常にそこが発展すると。いきなり何か新しい新産業が生まれなくても、ネットワークとして広がるということが非常に重要になると感じています。

次の味の素さんのお話も大変勉強になりました。私のいる学科の同僚に交通工学をやっている者もいますので、今日はモーダルシフトということはやはり交通に関係したことだと思っていますので、非常に勉強になりました。その研究室の学生の発表を聞いていると、近年

いわゆる交通のモードが本当に非常に発展しているなと思います。うちの研究室は比較的旅客を中心に研究していますが、例えば私自身もシェアカーや、ループに代表される電動シェアスクーター、ああいうものは非常によく使いますし、その研究も結構出てきています。物流もそういう意味では大きく変化していると。これからも非常に大きく変化し続けるのではないかと考えています。

今日のお話はトラックから鉄道、船舶への移行、あるいは多様化をするということだったかと思います。道路交通にしても、例えば、少し先だと自動運転ということが出てくると思いますが、当座でも連節トラック、あるいは高速道路に電車のような送電線を張って、電気で供給されたトラックが動くというものもドイツで実用化されています。そういったものが色々出てきて、おそらくそれが栄枯盛衰で様々な形で発展したり、あるいは衰退したりしながら、全体としてはどんどんモードが変化していくのではないかと考えています。そういう意味では、昔以上に常に変化に対応するような、そういう体制が非常に必要だと思っています。これは皆様方、企業様だけではなくて大学もそうです。最近は今まで全然なかったGPSの人流データやAI、最近学生が、AIでこんなものが出ましたけど、先生違いますよね？みたいな話をしてくる。新たな分析方法がどんどん出て、あるいは意思決定の判断の方法の提案も色々出てきています。この変化に対応するのは非常に大変ですが、これからはそういう時代だということで、我々も、あるいは皆様方もそういった変化に対応するような体制を進めていくということが大事だと、今日の御発表をお伺いして感じました。

○大西会長

足を引っ張ろうとしているわけではないんですが、このモーダルシフトなり脱炭素社会、水素社会というテーマに、時代はやや複雑に絡み合っていますよね。掘って掘って掘れまくれという、大統領が強大な力を持っている一方で、脱炭素社会に向けて非常に熱心な中国という国もあって。それが安全保障上の組み合わせとはまた違う構成になっているので、世界がどのように脱炭素と平和なり安全保障という、両方とも重要なテーマですけど、それを巡って展開していくのかというのが不透明なところもあるような気がします。その議論を시다となかなか大変なので、そういうことがあるということを前提に考えると、モーダルシフトがいいねということだけではなく、その良さが炭素を出さない、CO₂を出さないだけではなく、コスト面でもいいので、これを進めることによって企業の業績が上がっていくとか、あるいは社会全体で物流コストが下がることによって、味の素の製品を安く手に入れることができるのかですね。コスト面の問題もいるのかなという気もします。

コメントの中で、モーダルシフトで鉄道なりを利用すると、今のところトラックより少し割高になる場合もあると伺いました。例えばEVトラックのようなものが普及していくと、先ほどのように関西拠点の企業と関東拠点の企業が協力して空荷を防ぐというようなことは当然必要だと思うんですけども、輸送手段そのものが小回りの利くようなトラックの活用で、しかも脱炭素は実現するというような将来像というのもあり得ると思うんですね。

ぜひ船を使ってもらいたい、あるいは鉄道をもっと活用していこうというのは当然検討していくべきだと思うんですが、トラックのあり方についても、どういうトラックができてきたら安く運べる組み合わせが最適化されていくのか、そういう議論も併せて検討して、色々な意味でトライしていく必要があるのではないかなという気がいたします。

三菱化工機さんの進めておられる仕事も、水素を活用するという意味では脱炭素社会という大きな目標に向かってのステップだと思うんですね。私が感じているのは、EV車がこのところ不振になっているように、なかなかそこに向かう道が一直線ではないと。色々言われていることを、そのまま受け止めれば一直線で進んでもいいんだけど、色々な考え方が世界にはあるということだと思うんです。それを踏まえて、その中で我々が必要だと信ずること、つまり CO₂ がどんどん増えれば気候変動が荒くなり、特に温暖化という問題がますますクローズアップされてこざるを得ないということなので、そこに脱炭素エネルギーを使うということは重要なテーマだと思うんですけど、その使い方は結構たくさん通りがありそうだと、工夫の余地がありそうだと。そういったものを踏まえた工夫も、トライしてくる企業が川崎から出てくると、将来の多様性が生まれてくるのかなという気もしました。いずれにしても非常に貴重な御発表、三菱化工機さん、味の素さんどうもありがとうございました。改めてお礼を申し上げます。

それでは、次は情報提供です。川崎市からお願いします。

情報提供（１）川崎臨海部投資促進制度の見直し等について

○臨海部国際戦略本部事業推進部 田中担当課長

川崎市臨海部国際戦略本部の田中でございます。よろしく願いいたします。

川崎臨海部投資促進制度について、来年度以降に制度の見直しを行いますので、その内容について御説明させていただきます。

具体的に 2 種類の制度について御説明いたします。初めに川崎臨海部産業競争力強化促進補助金についてです。こちらは、30 年以上創業している製造業事業者が設備投資を行う場合に補助金を交付する制度でございます。投下固定資産額が 20 億円以上、補助率は 3%、補助金の上限は 5 億円となっております。これまでの活用実績でございますが、制度運用開始からこれまで 6 件交付決定しており、設備投資額の合計は約 750 億円となっております。

活用効果として、投資喚起については 6 件中 5 件の申請について本補助金が当該設備投資の判断材料となったことを確認しております。高度化・高機能化、温室効果ガス排出量の削減につきましても、それぞれ効果が出ております。

見直しに際して、川崎臨海部に立地する主な製造業、発電事業者の方を対象とした設備投資に関するアンケート調査を実施いたしました。本協議会に御出席いただいている皆様の中にも御協力いただいた企業様がいらっしゃいます。誠にありがとうございました。設備投資を行う目的につきましては、高度化・高機能化に資する投資内容を選択した回答数が約

78%となっております。設備投資を決定する際の判断材料として自治体の支援・補助金と回答した企業が約 77%でございました。

川崎臨海部における投資環境にかかる課題として、本制度策定以降の川崎臨海部を取り巻く環境が急速に変化していることを踏まえ、下記の 5 点を整理しております。

- (1) 経済状況・社会情勢等の変化に対応した産業競争力の強化
- (2) 基幹産業の高度化・高機能化
- (3) カーボンニュートラルコンビナートの実現
- (4) 大規模な土地利用転換の早期実現
- (5) 産業基盤の整備

令和 8 年度以降の制度について、現行制度の要件に加え、製造業で創業年数を問わないもの、川崎カーボンニュートラルコンビナート構想の推進に資する設備投資等で業種や創業年数を問わないものを新たに追加し、このうち川崎カーボンニュートラルコンビナート構想の推進に資する設備投資等につきましては、対象となる設備の価格等を考慮し、等価固定資産額を 3 億円以上に引き下げ、また、補助率を 5% に設定するなど臨海部における GX の早期実現を図るために支援を強化していく内容としております。

もう一つの制度でございますが、川崎臨海部研究開発機能強化補助金（イノベート川崎ネクスト）について御説明いたします。川崎臨海部の中で戦略的に土地利用を推進する地域、現状ではキングスカイフロントと南渡田地区において、研究所等の新設に係る経費に対し補助金を交付する制度でございます。自社活用型と賃貸 R&D 型の施設整備に対して補助金を交付する制度で、令和 5 年度から運用しております。

本制度で整備をされた賃貸 R&D 型施設へ入居するテナント事業者に対する補助金制度を新設いたします。

補助金の対象額について、法人市民税相当額または、固定資産税相当額のどちらかを選択できることとし、収益を見込むことができる事業者や、積極的な設備投資を行う事業者の入居を促進していきたいと考えております。

制度運用期間については令和 9 年度の南渡田地区のまちびらきに向け、テナント事業者の入居を強く後押しするため令和 9 年度までの 2 年間といたします。

立地企業の皆様方におかれましては、積極的な設備投資をお願いしたいと考えております。本制度の活用について、ぜひ御検討いただけましたらと思います。どうぞよろしく願いいたします。

報告は以上でございます。

情報提供（２）臨海部の交通機能強化に向けた実施方針の策定について

○臨海部国際戦略本部基盤整備推進部 古市担当課長

川崎市臨海部国際戦略本部の古市と申します。どうぞよろしく願いいたします。

本方針は川崎臨海部のエリアに特化した交通の計画ということで 5 年前に策定したもの

でございます、主に5年間の取組を示したものでございます。川崎臨海部においては、近年産業構造の転換や、大規模土地利用転換などで社会経済環境が大きく変化してきているということもございまして、これを受け今回「人の移動を支える交通ネットワークの形成」に加え、「交通混雑に対応する道路機能強化」についての取り組みということで計画を改定しております。

本方針の視点としましては、2つございまして、視点1「円滑な人の移動を支える交通ネットワーク形成」はこれまでの計画の中で取り扱ってきた分野となっております。今回の改定におきましては視点2「交通混雑に対応する道路機能強化」を追加して策定しているところでございます。

本方針に基づく取組でございますが、交通ネットワーク形成のための取組方針ということで、将来像のイメージを図でお示ししております。交通ネットワークの考え方としましては、現在川崎駅に一極集中している臨海部へのアクセスの起終点を臨海部の浜川崎、池上塩浜、大師橋駅に交通拠点を整備し、起終点と経路の分散化、及び鉄道やBRT、路線バスなどによって拠点間の接続を強化するというイメージとしております。

現在の具体的な取組事例としましては、大師橋駅における交通拠点の整備を進めており、今年の1月に駅前交通広場の一部利用を開始したところでございます。これに伴い、浮島方面への移動について、これまでは川崎駅を起終点としていた路線バスを、大師橋駅を起終点とし、浮島方面への運行を増便しております。特に朝のバスダイヤについては、京浜急行電鉄の乗り換えを考慮したダイヤとして運行していただいております。これにより通勤時間の短縮、定時性の向上につながると考えておりますので、ぜひ通期経路として御活用いただければと思います。

続きまして、道路機能強化の取組方針として図に将来像のイメージを示しております。既存のストックを活用することで、臨海部の既存道路の能力を最大限有効活用できるように取り組んでおります。具体的な内容として、路上駐停車対策の取組について御紹介いたします。Park-PFI制度を活用し、公園の中へのコンビニ事業と、大型車などの駐車場の整備を一体的に行ったという事業でございまして、3年程前からこの制度を使ったコンビニが営業しております。この度、駐車場を拡張し、新たに収益施設の駐車場が追加されました。大型車駐車場3台、小型車駐車場約10台分が新たに追加され、今後も路上駐停車の解消を目指し、荷待ちのトラックなどについては各企業様の敷地内での待機に御協力をお願いしているところですが、コンビニでの買い物や昼食などの際には、こちらの駐車場も御利用いただければと考えております。説明は以上でございます。

情報提供（3）国の新たな制度創設に伴う本市の対応について

○臨海部国際戦略本部土地利用転換推進部 下田担当課長

川崎市臨海部国際戦略本部の下田でございます。よろしくお願いたします。

現在、国が産業用地の創出という視点も踏まえた新たな制度を創設してございます。川崎

市はこの選定獲得を目指しているということでございますので、御説明させていただきます。

川崎臨海部においては、JFE スチール株式会社が所有している 400 ヘクタールに及ぶ敷地において、大規模土地利用転換の取り組みを推進しております。南渡田地区では、全体の土地利用の先鞭と位置付けておりまして、マテリアルを中心とした産業拠点の形成を進めており、現在 1 期地区はおよそ 10 万平米の大規模な賃貸型の R&D 施設の整備が事業着手しているところでございます。このエリアの最大の特徴は、研究開発だけではなく、少量の生産や実証あるいは最終的な量産化を見据えた一気通貫で社会実装までを行っていくというスケールアップ拠点の実現を目指し取組を進めております。

また、扇島地区についても全体 220 ヘクタールのうち、先導エリアの 70 ヘクタールについては、段階的に事業を進めており、GI 事業の水素受入拠点の整備も既に事業として着手しているところでございます。

段階的に事業を整備・推進しているものの、今後継続的な土地利用転換を推進していくためには、既存の建造物の撤去や解体に膨大なコストがかかるという大きな課題がございます。こういった課題も見据え、検討当初からこの土地利用に当たっては、国の重要政策と連動する、まさに国策誘導のような取り組みが必要だろうと、これまでも国に要望を行ってまいりました。

そうした状況の中、国において「GX 戦略地域制度」という新たな検討が進んでおり、GX に関する新技術の社会実装を切り口とし、産業用地としての土地整備、産業インフラ等を備えた拠点整備などを支援対象として昨年 12 月 23 日に制度が創設されました。

制度概要でございますが、大きく 4 つの類型に分かれております。このうち、①コンビナート等再生型という項目が、コンビナート跡地等を有効活用して産業クラスターを形成するというところで、まさに我々が取り組みをしている方向性と合致しているものでございます。

コンビナート等再生型とは、支援対象として GX の新技術の事業化を前提として、①ベンチャー企業の育成やスケールアップを支援するような拠点整備、②新技術の開発や試作量産等に必要な共用設備を整備する、③産業インフラを整備する、そういった場合に支援することが示されております。これに加え、土地整備に関して、不要な設備撤去という部分も支援対象になっております。

選定要件のところでございますが、コンビナート等再生型については、既存の施設や産業インフラなど、活用できるものは最大限に有効活用すること、また民間任せではなく、自治体も一定の負担を含む関係者として、コミットすることが必要とされております。

支援内容としましては、既存設備の転換支援、インフラ整備支援、そして用地転換支援、規制緩和制度改革と、かなりパッケージングされ、一体的な支援が想定されております。一方で具体的な支援の内容は明らかにされてなく、今後、公募申請の内容に応じて国において検討が進んでいくものでございます。

本制度は事業の早期実現に向けて、事業を加速する強力な後押しになるだろうと考えております。また、我が国の産業クラスターと指定されるということにおける、社会的なインパクトは非常に大きいと考えております。さらに南渡田や扇島が目指す方向性と国の目指す方向性、非常に親和性が高いと思っております、申請しない手はないだろうと考えておまして、全力で取り組みを進めており、既に申請を行っております。

申請の内容については、秘匿性の高いところがございますが、申請のエリアといたしましては、土地利用転換のエリアを中心としつつも、臨海部全体の裨益となるように臨海部エリア全体としております。GX制度の申請にあたっては、単に土地利用の全体像を見せれば良いという話ではなく、ここでどんな産業がどういう活動をし、その結果社会にどんなインパクトを与えていくのか、かなり具体的に書かなければいけないというハードルが非常に高い制度になっております。そのためこの取り組みを側面的に支援していただける民間企業の方々と連携を図ってきており、その民間企業の方々がコンソーシアムを立ち上げていただいておりますので、川崎市、JFE、コンソーシアム、この3者で申請をいたしました。

今後のスケジュールでございますが、国は2段階の選定を考えており、春頃には有望地域が決定する予定でございます。有望地域に選ばれますと、事業計画の内容を精査し、夏頃には最終的な決定となる予定でございます。申請は一旦終わりましたが、引き続き夏の本指定に向けて全力で取り組みを進めているところでございます。ここにいる皆様と、将来GX戦略地域というフィールドで色々なことに挑戦できればいいと考えておりますので、引き続き皆様にも情報共有をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

情報提供（４）量子イノベーションパークの実現に向けた取り組みについて

○経済労働局イノベーション推進部 坂本部長

川崎市経済労働局イノベーション推進部の坂本でございます。よろしくお願いいたします。

新川崎・創造のもりは首都圏最大級のインキュベーションラボとなっております。そして、慶応大学のK²（ケイスクエア）タウンキャンパスが立地しており、2021年アジア初のゲート型商用量子コンピューターの設置を契機として、創造のもりを中核に、市内全域で量子分野におけるイノベーションの創出を図る量子イノベーションパークの取り組みを進めているところでございます。この度、新川崎・創造のもりの機能更新に関して、整備運営に係る事業者が内定しました。今般の機能更新はK²タウンキャンパス部分を再整備するというもので、施設の整備・運営を含めた提案募集を実施し、三菱地所株式会社を代表企業、東急不動産、プライムライフテクノロジーズを構成員としたグループに優先交渉権者が決定いたしました。

慶応大学のタウンキャンパスを含んだ量子・AI・半導体の新たな研究開発拠点「仮称QBIC」という大型のラボ、インキュベーション施設として整備運営をしていくこととしております。運営に関する主な提案としましては、開かれた交流・競争の場として整備して

いくとともに、量子・AI・半導体関係の企業を誘致し、まずは最先端の研究開発拠点を形成していくこととしております。それとともに、量子の基礎研究と活用する企業群を結ぶ POC 社会実拠点として機能させ、三菱自所グループが中心となってアカデミア、市内の研究開発機関、企業スタートアップを常時接続するような量子コミュニティを立ち上げて運営していくこととしております。また、このグループのネットワーク、強みを生かし、国内外の重要拠点とも連携し広域・国際的な量子エコシステムの形成を目指していくというものとなっております。

ライフサイエンス関連、マテリアル関連、また物流の最適化という分野におきましても、量子技術の可能性は広がっているものと認識しております。企業の皆様とも連携させていただきながら、本施設を日本の量子・AI・半導体をリードする拠点とすべく、また量子イノベーションパークの実現に向けて、取組を進めてまいりたいと思います。

情報提供（５）川崎版イノベーション・エコシステムの構築に向けた取組について

○経済労働局イノベーション推進部 坂本部長

2025年2月10日に、「Kawasaki Accelerating Open innovation Summit」、通称 KAOS と銘打ってアイデアソンイベントを開催したところでございます。

川崎市には 550 を超える研究開発機関が集積しているとともに、創造のもりやキングスカイフロントなど、世界最先端の研究開発拠点があり、国内でも稀有な先端産業の集積、そしてそれが混ざり合っている状態、これを KAOS の趣旨でもございますが、創造的な混沌と捉え、その中から次々とイノベーションが創出され、爆速で社会実装するエコシステムの構築を目指し、市内に研究拠点を持つ 7 社と意見交換を重ねてまいりました。

検討結果から、エコシステムの検討をより具体的な取り組みへと発展させるための起爆剤ということで、アイデアソンイベント KAOS を実施いたしました。川崎を世界で一番未来を試せる街にしていくための方策などについてアイデア出しを行ったというものでございます。

参加企業は市内に研究施設を持つ 22 社、参加人数は研究開発や新規事業開発などに携わる 70 名となっております。成果発表の際には、取組を後押ししていただくため、伊藤慶応義塾長、梅原横浜国立大学長、また参加企業の役員クラスなど幹部の方々、支援機関、金融機関、そして福田市長に参加いただきました。

エコシステムの構築に向け、様々なアイデアをいただいただけでなく、参加した各企業の皆様が生き生きとグループワークに取り組んでおり、企業・団体の垣根を越えて積極的に交流し、最後の交流会が終わった後もしばらく会場に残って話をされておりました。また、企業の幹部の皆様からも、温かいコメントをいただいております。やはりこういった繋がりが川崎版イノベーション・エコシステムの基盤となっていくものと考えております。こういった場作り、イベントをきっかけとして、臨海部企業の皆様とも連携をさせていただきながら、プラットフォーム作りなどを進めていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひい

たします。

情報提供（6）羽田空港の機能強化について

○国土交通省航空局 加島課長補佐

国土交通省航空局の加島でございます。よろしくお願いいたします。

旺盛な航空需要に対応するため羽田空港・成田空港はこれまで段階的に航空機の発着枠増枠の方を実施してまいりました。2030年訪日外国人旅行者6,000万人、訪日外国人旅行消費額15兆円の政府目標達成に向け、令和2年3月から羽田空港の年間発着枠を3.9万回拡大いたしまして、現在49万回、今後成田空港の機能強化と合わせ、首都圏空港全体で100万回を目指して事業を進めているところでございます。

続きまして、羽田空港の飛行経路でございますが、風向きによって飛行経路が異なる状況となっております。北風の運用状況は、従来の発着回数が1時間当たり82回でしたが、新しい経路では90回となっております。南風の運用状況は、従来は1時間当たり82回、新しい経路では90回となっております。そして新たに南風時に限り、B滑走路からの離陸を実施しておりまして、この際に川崎市上空を飛行することとなっております。こちらは1時間当たりおよそ20便を想定しております。

常時騒音測定を実施しておりまして、国立医薬品食品衛生研究所での騒音の測定結果は、2025年4～10月平均値大型機87.1、小型機84.5と推定平均値よりは低くなっておりませんが、比較的高い数値となっております。航空機の騒音の環境基準となるLdenは59.3で、環境省の定める騒音の基準値に収まっている状況でございます。

騒音対策として①新飛行経路の運用時間を限定、②着陸料の料金体系に騒音の要素を追加、③着陸時の高度引き上げ、④着陸前の飛行高度を上げるため着陸地点を移設、⑤着陸時の降下角の引き上げ、⑥条件を満たす施設への防音工事の助成、⑦騒音測定局の接地と結果の公明、⑧急上昇方式の導入と可能な限り早期の旋回開始、⑨西向きに離陸する大型機の滑走路末端からの離陸、⑩西向きに離陸する航空機の制限、以上10項目を挙げております。

落下物対策として①落下物防止対策の義務化、②駐機中の機体を抜き打ちでチェック、③航空会社の部品欠落の報告制度を充実、④全国の空港事務所等を通じ落下物に関する情報を収集、⑤落下物の原因分析を強化、⑥落下物の原因者である航空会社への処分等の実施、⑦落下物による被害者に対する補償等を充実と、対策を強化しているところでございます。

B滑走路離陸時の騒音軽減方策として、騒音軽減運行方式を実施しております。騒音源である飛行機が地上からなるべく離れるため、離陸後速やかに上昇してなるべく早い段階で高度を確保する急上昇方式という運航方式の導入、可能な限りの早期の旋回、また大型機については滑走路末端からの離陸を実施しております。また、運用機材の制限ということで、羽田空港からの距離が6,000mを超えるような路線については、B滑走路を使用しない運用としております。また、4発機の制限といった運用機材制限も実施しております。

御説明は以上でございます。ありがとうございます。

○大西会長

ありがとうございました。全部で6件の情報提供をいただきました。

何か会場から御発言がありましたらお願いいたします。

○三菱化工機株式会社 林様

先ほど先生方からいただいたコメントについて補足させていただきます。水素の使い方といったところで、我々、水素水素と言っておりましたが、実はバイオガスのことです。どちらかというと、LNGとか高カロリーのものではなく、植物残渣、あるいは下水とか汚泥。細かいもので言えば動物園の動物から出るゲップ。要はもったいないな、捨てるものをなくそうという発想です。その分熱交換率が低いので、その分しっかりと研究開発をしなければいけないのですが、どちらかというとメタンと水素、メタネーションというところに強みがある会社です。メタンガスの使い方も、例えばそれを電気として蓄電するようになると、災害が起こったとき、系統が違うので他がブラックアウトしてもここに電気があります。そういった使い方もできますし、自家炊き、ガスをガスのまま使うというのでやると、先ほどのニュートンメン本舗さんと作ったラーメンじゃないですが、家庭用のいわゆる都市ガスのような形で使えるというものです。

○NTT 東日本株式会社 丸山様

KAOSについてお伺いします。弊社もこのKAOSについての目的や趣旨に賛同し、今回アイデアソンイベントにも1名出席させていただきました。やはり企業間で一つのテーマでディスカッションしてアウトプットを出していくというのは、すごく良い取り組みだったと、担当者から話を聞いています。今後このアイデアソンイベントというのは定期的に行うものなのかどうかということが、まずお伺いしたいです。

また今回、弊社からは研究担当者ではなく新規事業開発担当者が出席したのですが、弊社も研究開発はあるのですが、川崎ではなくて東京の方になります。東京からも研究開発担当として参加してもいいのかどうかお伺いできればと思います。

○経済労働局イノベーション推進部 坂本部長

御質問いただきましてありがとうございます。まずこのイベントを今後続けていくかはまだ決まってはいません。やはりこういった場作り、先ほども申し上げましたが非常に重要だと考えていますので、継続的にやっていく方向になるのではと考えているところです。ただ、このアイデアソンという形になるのか、少し違う形になるのか、様々検討しながら、御意見もいただきながら進めてまいりたいと思っています。

また参加者については、今回は市内に研究開発拠点をお持ちの企業の方というのを前提にさせていただきましたが、色々な多様性がイノベーションにおいては必要じゃないかと

いう御意見も、このアイデアソンでも出ておりましたので、広げていく方向ではあるので大丈夫だろうと思っています。

○大西会長

量子イノベーションパークについて、事業者が決まって QBIC という研究開発拠点についての話がありましたが、説明の中で量子・AI・半導体という 3 つキーワードが並んでいますが、これらは別々にそれぞれ研究開発が行われるのか。このキーワードの連携というものもありますか。

○川崎市経済労働局イノベーション推進部 坂本部長

まず今回の提案としましては、やはり量子を中心にやっていく。ただ量子コンピューターの実装というのはまだ少し時間がかかるのではないかとこのところ、AI・半導体というハイパーコンピューティングも含めて補完する関係で進めていきたいと提案をいただいております。量子プラス半導体につきましても、これまで新川崎・創造のもりでは先端半導体の研究が行われてきていますので、それを活かしながら量子プラス AI・半導体、それぞれ先端の研究が行われるような拠点になっていくのではないかと考えております。

○川崎区町内会連合会 浦野会長

羽田空港の機能強化について確認です。私は大師地区の航空協議会で、再三国交省の方と打ち合わせしています。資料 4 ページ、飛行の幅が非常に広い。海側から陸側にかなり膨らんでいる。それから 1 本で、実線で飛んでいますよね。あれ全く範囲から逸脱しているわけです。これは私ども担当者にも聞きまして、着陸できなかった飛行機がもう一回やり直したと説明を受けました。そういう中で我々が希望しているのは、南風の時は非常にうるさいです。テレビの音が聞こえない、窓を閉めていても全然テレビなんか聞こえません。それから幼稚園の子どもが怖がっちゃうというようなことも再三言っています。飛行機が飛ぶところを少し海側に、5m ぐらいシフトしてくれと。そうすると陸側の上は少し飛ばなくなるというような説明も受けています。少しずつ我々の希望、航空会社の方も理解をして頑張っているみたいですが、まだまだ足りないです。住んでいる人の身になって、目線で、ぜひ御検討をお願いしたいと思います。

○国土交通省航空局 加島課長補佐

経路の幅については、滑走路から若干広がる飛行想定となっているものについては御指摘の通りかと思えます。幅から逸脱している黒い線というお話がございましたが、通常、浦野会長には実際の飛行経路も含めた航跡図も入った資料をお示ししていますが、こちらの資料については、航跡図は入っていません。黒い線についてはこちらの図には書かれていない状況になっています。そういった幅の中に収まるように、航空会社等にも状況を確認しつ

つ、経路下の皆様に御迷惑にならないような形で運用を実施していきたいと、こちらとしても考えています。御指摘ありましたような滑走路の部分についても御意見を伺っておりますので、そういったものも考慮しつつ、引き続き意見交換を実施させていただければと思いますので、どうぞよろしくお願い致します。

○大西会長

これはだいぶ幅がある。東側、図で行くと右側を飛んでいくと一般住宅にはあまり影響がないということですよね。それはパイロットの心得でそういうことができるのか、風向きによって西に触れてしまうのは避けられないのか、どうですか。

○国土交通省航空局 加島課長補佐

旋回開始可能になるためにある程度の高度を稼がなければいけないところもあるため、やはり飛行機の大きさ、重い飛行機になると、どうしても滑走路の中心をまっすぐ飛ぶような運用、この場合だと左に旋回するというようなことになりますので、そういった意味で若干離陸直後に旋回を伴うため、幅が広いかたちで想定した飛行エリアをお示しさせていただいているという状況です。

○大西会長

ありがとうございます。

それでは、最後に福田市長から御挨拶をお願いします。

○川崎市 福田市長

改めまして、本日は御参加いただきまして誠にありがとうございました。一点、繰り返しますが、先ほど御紹介させていただいた大師橋駅からの交通ルート、ダイヤが変わっていきますので、今日お越しの皆様の中で関係する方いらっしゃいましたら、ぜひ御協力をいただければと思っています。

配布資料の中で、人口減少時代を見据えたということで、特別市のシンポジウムの御紹介させていただきました。私たち川崎市を含めた政令指定都市の市長会で、特別市という、これまで 135 年続いてきた都道府県と市町村の硬直的な二層性を打破しようという取り組みをずっと進めてやってきました。この大きな地方制度を変えるときには、地方制度調査会に諮問することになっています。先月、高市総理からこの特別市を含む新たな大都市制度というものが諮問されましたので、いよいよこういった形も変わってまいります。

これから本格的な議論がなされていきますので、ぜひこちらにも御注目をいただければと思っています。

皆様、今日は情報提供様々ありがとうございました。三菱化工機さん、味の素さん本当に素晴らしいお話をいただいて、やはりこうやって集積しているからこそできるものという

ものを、私たち大変参考にさせていただきます。ぜひまたこのメンバーでさらにいい臨海部エリアを作っていきたいなと思っています。どうもありがとうございました。

○大西会長

福田市長、どうもありがとうございました。また今日は平野先生、瀬田先生にもコメントいただき、どうもありがとうございました。

非常に盛りだくさんの情報提供、冒頭の三菱化工機さん、味の素さんの御発表もあって、川崎臨海部が新たな展開、特に JFE さんの用地の土地利用転換というのも今日話題になりましたが、そこがかなり面積的には広い、また位置づけとしても重要なところを含んでいると思いますので、それを含めて変わっていくということになると思います。選挙でも盛んに言われましたが、やはり日本の現状、どうしても人口を見ると右肩下がりです。人口は労働力ですから、労働力が減っていくということは産業が沈滞化するということにならざるを得ない。それぞれは豊かに生活できるかもしれないけど、国力という点ではやはりマスとして効いてくるという問題があると思います。

そういう中で大きな転換を図っていくためには、やはり拠点が頑張っていく必要があると。日本の得意技というところから考えると、川崎は拠点中の拠点なのだろうと思います。

ぜひそういう時代状況の中で川崎臨海部の新たな展開、これは常に新たな展開を目指すわけですが、より外的環境からポジションが重要性を増しているということだと思いますので、参加企業の皆様におかれましても、それぞれ頑張るとともに連携を深めていくということで、行政とともに次のステップを見据えて展開・発展していくことができればと思います。今日はどうもありがとうございました。

それでは、本日の議事は全て終了しましたので、進行を司会に戻したいと思います。

○臨海部国際戦略本部事業推進部 田中担当課長

大西会長ありがとうございました。以上をもちまして、本日の協議会を終了いたします。本日は、御参加いただき、誠にありがとうございました。お忘れ物などないよう御注意いただき、お気をつけてお帰りください。