

令和5年度第1回川崎臨海部活性化推進協議会

■日時：令和5年10月16日（月）14：00～16：15

■場所：川崎生命科学・環境研究センター（LiSE）1階大会議室（オンライン併用）

1 開会

○川崎市 加藤副市長

皆様、こんにちは。本日は、川崎臨海部活性化推進協議会に御参加いただきまして誠にありがとうございます。また、学識の先生方におかれましては、いつも大変お忙しい中、御出席を賜りまして心から感謝を申し上げます。

今年は、本当に異常とも言えるような暑い日が続いたところでございまして、世界では山火事ですとか、洪水ですとか、大規模な自然災害が多発をしたところでございます。これも地球温暖化の影響ということになるのかもしれませんが、こうした異常気象につきましましては、各企業の皆様におかれましては、事業を継続する上で大きなリスクになっているのではないかなと思います。また一方で、こういった異常気象に対する対応につきましても、それぞれ取り組まれているのかなと思っているところでございます。

本協議会につきましましては、今年の3月に開催して以来ということになりますが、この9月にはJFEスチール様の高炉休止という、川崎市にとりましては歴史の転換点となるような大きな出来事のございました。この件につきましましては、今後の土地利用も含めまして後ほど報告させていただきたいと思っております。

また、水素利用につきましましては、この6月に国の水素基本戦略が改定されましたが、川崎市でも同じく6月に、東京都様、そして大田区様と水素の利活用に関する連携協定を締結したところでございますし、また、9月には川崎重工業様とも連携協定を締結いたしまして、この利活用に向けた取組を進めているところでございます。

もう1点、先週の10月12日でございますけれども、再生可能エネルギーの普及を目的としました地域エネルギー会社、川崎未来エナジー株式会社が設立をされたところでもございまして、今、脱炭素社会の実現に向けて様々な取組を進めているところでございます。

そして、本日の協議会でございます。初めに、臨海部ビジョンの進捗状況について御報告をさせていただきます。次に、リーディングプロジェクトに関する取組といたしまして、太平洋セメント株式会社様、株式会社デイ・シイ様から、カーボンニュートラルモデル工場に向けた検討について発表をいただきます。学識の先生方からは、それぞれにつき

ましてコメントいただく予定となっておりますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

本日の協議会が皆様にとりまして有意義な会議となりますことをお祈り申し上げます。開会に当たっての御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

2 議事

(1) 臨海部ビジョンの進捗状況

○大西会長

皆様、こんにちは。どうぞよろしくお願ひいたします。

前回は、たしか島津製作所の新しい建物を使わせていただいて、見学をさせていただいて、そこで会議をやったのではないかなど。たしかそれは前回ですよ。その節はありがとうございました。

今日は、今、副市長から御案内があったような議事で進めてまいりたいと思います。結構盛りだくさんな感じですので、早速議事に入ります。

まず、議題の(1)が臨海部ビジョンの進捗状況ということであります。これは川崎市の臨海部国際戦略本部事業推進部の岩間部長さん、宮崎理事さん、松川部長さんに御報告いただきます。よろしくお願ひいたします。

○川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部 岩間部長

私は臨海部国際戦略本部の岩間と申します。本日は、どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、臨海部ビジョンに基づく今後の取り組むべき方向性について御説明させていただきます。資料1を御覧ください。初めに、臨海部ビジョンの目的でございます。川崎臨海部を、川崎市における「力強い産業都市づくり」の中心的な役割を担う地域として、さらには日本の成長を牽引する産業と環境が高度に調和する地域として持続的に発展させるために、30年後の川崎臨海部の目指す将来像やその実現に向けた戦略、取組の方向性を示すことを目的といたしまして、2018年に川崎市が策定した計画でございます。

計画策定に当たりましては、先導的、モデル的に取り組む具体的なプロジェクトをリーディングプロジェクトとして取り組んできたところでございますが、計画策定から5年が経過いたしまして、産業構造の変化による大規模な土地利用転換や、2050年カーボンニュ

ートラル化など、川崎臨海部を取り巻く環境変化を踏まえまして、本年6月にリーディングプロジェクトの改定を行ったところでございます。

次のページは、川崎臨海部が目指すべき30年後の将来像でございます。成熟社会における豊かさを実現する産業が躍動し、革新的な技術、製品、サービスが生まれる知性と創造性のあふれる地域として、新しい価値を生み出し続けている。「働く・暮らす・学ぶ」が一体となった受容性に富む地域として、多様な人材や文化が共鳴し、働く人や市民の誇りとなっているというものでございます。

次のページは、臨海部ビジョンの構成でございまして、従前に設定いたしました9つの基本戦略を踏まえ、今回、リーディングプロジェクトを改定するに当たりましては、次のページに記載しております5つの今後の取り組むべき方向性を新たに設定いたしました。

1つ目といたしましては、時代の変化に呼応する持続可能な産業拠点の形成でございます。基幹産業の高機能化・高付加価値化を図る取組を進めるとともに、川崎臨海部全体の機能転換を牽引する研究開発機能を中心とした、我が国の国土形成計画の一角を成すような土地利用転換の取組推進を図ります。本年8月に本市が策定しました土地利用方針につきましては、私の説明の後で別途御説明いたします。

2つ目は、カーボンニュートラル社会を実現する次世代型のコンビナートの形成でございます。カーボンニュートラル化された次世代型のコンビナートへの変革を進めることで、産業構造の転換を先導してまいります。本日は、関連する取組として、株式会社デイ・シイ川崎工場様のカーボンニュートラルモデル工場に向けた検討につきまして、後ほど御説明いただく予定でございます。

3つ目は、産業活動や豊かな生活を支えながら社会経済環境の変化にも対応した川崎港の形成でございます。港湾物流機能の強化を図るとともに、カーボンニュートラル等の社会経済環境の変化に対応した川崎港を形成してまいります。

4つ目は、働きやすく暮らしやすい生活環境の向上と市民が誇れる開かれた臨海部づくりでございます。社会的な行動変容を踏まえた快適な生活環境を整備するとともに、自然や文化などの地域資源の活用により、働きやすい魅力のある就業環境の整備と、我が国を支える研究開発人材や起業人材、技能人材の育成・確保を目指してまいります。

5つ目は、川崎臨海部の持続的な発展を支える交通機能の強化でございます。川崎臨海部の交通環境を改善・強化し、さらに魅力ある大規模な土地利用転換等を実現する交通基盤の構築等を図ってまいります。

臨海部ビジョンの御説明は以上でございますが、本日は川崎臨海部のプロモーションにつきまして少し触れさせていただきたいと存じます。

現在までに市民の川崎臨海部に対する認知度や理解度を向上させるために実施してきた、あるいは実施している取組の概要でございます。この中には、企業PR、CSR活動等の一環として、市民の社会見学やツアーの受入れを積極的にしていただいている企業や研究機関が多数ございますし、市が行う事業に御賛同いただきまして、特に川崎の子ども・若者へのプロモーションに積極的に御協力いただいております。

川崎臨海部の市民の認知度、理解度の向上がなぜ重要なのか、必要なのかについてでございますが、川崎臨海部は、川崎市民の生活を支え、川崎市の発展、さらには日本の成長を牽引してきました。カーボンニュートラルの実現に向けた取組や大規模な土地利用転換など、市制100周年を控え、今、川崎臨海部は、100年に一度のかつていない大変革期を迎えてございます。臨海部の持続的な発展のためには、企業から活動拠点として選ばれ続けることはもちろん、川崎市民の誇りであり続けることが重要であり、市民がかっこいいと思う、ワクワクする川崎臨海部のスーパーコンテンツを積極的に発信する必要があると考えております。あわせて、本市は、川崎臨海部活性化のための施策を積極的に展開するとともに、今後、必要な投資も行うことから、その意義等につきましては十分な市民理解を得る必要があると考えてございます。

川崎臨海部への市民理解は、行政が公共施策、公共投資を川崎臨海部で積極的に行うためには必要不可欠ですし、当地において積極的な新事業や事業転換を行う企業活動にも必要なものであると考えてございます。公共投資や積極的な企業活動は民間投資を促進し、結果として立地する企業の収益向上にもつながっていくものと考えております。その収益は雇用や地域経済活性につながり、次の公共投資につながる税源となることで、行政は市民サービスを向上させることができます。川崎臨海部が川崎市民にとって大切なエリアであることについて、川崎臨海部が今後も産業拠点であり続けることの重要性について、市民理解がより深くなって、川崎臨海部は市民の誇りとなる。エリア価値はさらに向上する。新たな企業等の進出にもつながり、川崎臨海部のますますの発展につながっていくものと考えてございます。

川崎臨海部が市民の誇りとなることを目指して、川崎臨海部のエリアブランディングに積極的に取り組んでまいります。後ほどの情報提供で本市シティプロモーション推進室の担当からも説明がございましたが、来年、川崎市は市制100周年の節目を迎えます。川崎臨

海部においても、まさしく次の100年の道標となる大転換期を迎えております。先週10月10日に市制100周年記念のプレ事業として、キングスカイフロントネットワーク協議会により、「OPEN DAY」としまして、市内中学生を対象とした科学体験のイベントを実施していただき、参加した中学生から大変好評の声をいただきました。川崎臨海部のこれからの100年について、川崎の子どもや若者としっかりと共有していく川崎市制100周年記念事業に、臨海部の立地企業の皆様と協力して取り組んでまいりたいと存じます。改めて個別に御相談に伺わせていただきますので、ぜひ事業趣旨を御理解いただき、御参加いただきますようお願いいたします。

臨海部ビジョンリーディングプロジェクトの改定についての御説明は以上でございます。川崎臨海部が今後も競争力の高い産業拠点であり続けるためには、もちろん本地に立地する企業や研究機関等の皆様の事業活動が持続的に発展し続けることが大前提でございます。また、2050年カーボンニュートラル化という我が国共通の目標の達成に向けても、カーボンニュートラルコンビナートの実現に向けた取組を加速させる必要がございます。この臨海部ビジョンは行政計画ではございますが、川崎臨海部で事業活動を営まれている企業や研究機関の皆様、NPO法人産業・環境創造リエゾンセンターなどの関係各位と連携を深め、皆様と一致協力してリーディングプロジェクトを進めてまいりたいと考えてございます。ありがとうございました。

○大西会長

続いて、お願いいたします。

○川崎市臨海部国際戦略本部 宮崎担当理事（戦略拠点推進室長）

続きまして、JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針についてということで、戦略拠点推進室の宮崎より御説明させていただきます。

ペースを少し眺めていただきながら、この土地利用方針は、6月にパブリックコメントを行いまして、114通564件、ほぼ賛同の意見ということで、市のパブリックコメントとして非常に関心の高いものでございました。その後、8月に策定いたしまして、同時に9月7日には、OHGISHIMA2050ということで、JFEさんのほうで土地利用の考え方をお出しになっております。そして、9月16日に高炉の火が消えて、今は静寂に包まれているという状況でございます。

こちらの土地利用方針ですが、ポイントとなるところを赤く示しております。目的、背景でございますけれども、②として、カーボンニュートラルの実現と、次の世代の柱となる新たな産業の創出ということが1つ。もう一つは、持続的発展につなげて市民の生活を支えるということはもちろんですが、それに加えて、我が国の課題解決に資する効果的な土地利用転換を早期に実現するということを掲げております。

そうした中、対象範囲でございますけれども、色で囲っておりますが、扇島地区等ということで、全体は400ヘクタールありまして、赤、青、黄色といろいろありますけれども、今回大きなポイントとなるのが下の赤枠のところでございます、こちらが扇島南地区、222ヘクタールございます。この中で、図の一番下のところに黄色くもやっとなら書いておりますけれども、こちらが先導エリアというところで、70ヘクタールでございます。こちらは原料ヤードというあまり構造物がないところであり、かつ、大水深バース、少し白くなっておりますが、この大水深バースは22メートルの深さで、横浜の最深のものでも18メートルでございますので、それを上回る全国有数の大水深バースがあるということで、こちらを活用しながら早期の土地利用転換を目指していきたいというところでございます。

そうした中で、臨海部の特性を考えますと、鉄鋼、石油、化学などの素材産業やエネルギーが非常に広くありますので、そういったところとつながりながら、どのような土地利用転換をしていくかということを考えてまいったところでございます。

そうした中で、上のほうにございますとおり、扇島地区等の特性ということで、カーボンニュートラルに取り組む産業基盤があるということですか、首都圏に位置しながら、さらに陸海空の拠点である、そういった特性も踏まえながら、このエリアの資源を最大限生かす土地利用転換を進めるのでございますけれども、右のほうの京浜臨海部全体に少し視野を広げながら、さらに左のほうにございます国の関連計画というものを読み込みながら、下のほうに国の重要政策における土地利用関連テーマとありますが、例えば、昨今かなり関心の高いエネルギー安全保障、水素をはじめとするGX、あるいは当然DXもそうですけれども、そういったことを中心に、特に親和性が高いと考えられるテーマについて議論してきているところでございます。

そうした中で、土地利用の方向性として5つ挙げておりまして、1点目としては、カーボンニュートラルを先導ということで、エネルギー構造の転換を先導していきたいというのが1点。2点目として、首都圏の強靱化を実現ということで、平時も災害時も実現する

ということでございます。3点目として、新たな価値や革新的技術を創造するという
ことで、世界に先駆けた革新的な技術をここで生み出していきたいということ
でございます。4点目として、未来を体験できるフィードの創出と、5番目として、
スーパーシティの形成を掲げております。

そうした中で、先ほど先導エリアと申し上げたところを少し色分けでゾーニング
しております。赤い部分がカーボンニュートラルエネルギーゾーンとしておりま
して、70ヘクタールの半分ぐらいでございますけれども、こちらは、中段に書い
ておりますが、令和10（2028）年度から一部土地利用開始を目指しておりま
して、日本初の大規模水素サプライチェーンの構築に向けた実証事業受入地
として、この場所とはまだ決まっていないうございますけれども、川崎臨海部
が選定されておりますので、それを見据えながら、水素等の供給拠点の整
備、実証開始に向けて、そこをターゲットに進めていきたいと考えておりま
す。

さらに、その少し上のほうには紫色で港湾物流というのがありますし、その
北側には高度物流というのがあります。この物流に関しましても、普通の物
流ではなくて、首都高に面して港に面している。まさしく2024年問題を解
決するために、GX、DXを踏まえながら、どのような高度な物流が可能かとい
うことを今議論している最中でございます。

こういったものを実現するために、現在、こちらの土地は、首都高が通って
いるだけで、JFEさんの構内通路しかないということで、一般道アクセスが
ない状況でございます。そこで国のほうにも非常に尽力いただきまして、下
のほうに②で国道357号と書いておりますけれども、まず国道を首都高の
両脇に整備していただきながら、さらに首都高速湾岸線の出入口をつくる
ということで、今、都市計画で、2ランプというハーフランプだけの都市計
画はあるんですが、それをフルにしまして、都市計画変更して進めていく
ということで、まさしく今日の夜7時から、市役所本庁舎の2階のホール、
新しい建物の低層部になりますけれども、そちらで都市計画の素案の説明
会が開催されるということで、ようやく計画のキックオフという状況で
ございます。

こうした基盤を整備しながら、まず先導エリアを整備しまして、その次に、
左側に黄色くありますけれども、次世代産業、あるいはその先に商業・文
化・生活といったゾーンを形成していきたい。これをおおむね2050年ぐ
らいまでに概成していきたいと考えております。

先ほど水素の拠点がございましたけれども、この2028年というのが一つの
ターゲットになっておりまして、水素の供給拠点の一部供用開始、実証事
業開始ということに合わせ

て、道路も相当なスピードで、国、首都高さんに相当御協力いただきながら進めているところでございます。

国に協力いただきながら、そうした取組をやっている背景には、京浜臨海部は典型的な日本のコンビナート地帯でございますので、これを川崎臨海部、京浜臨海部のみならず、日本全国のコンビナートの再編のモデルケースにしていきたいと考えております。我々は、先日も経済産業省の若い方にも来ていただきながら、これを一つモデルとしながら、どのように考えていったらいいかということを経験している最中でございます。こうした取組を日本全国に展開していくためには、冒頭申し上げました川崎臨海部のいろんなつながりを、土地利用転換、産業構造の転換についても生かしながら、いろんな方々と協力しながら進めていきたいと考えておりますので、今後とも御協力をよろしく願いいたします。

私からの説明は以上でございます。

○大西会長

では、お願いします。

○川崎市臨海部国際戦略本部拠点整備推進部 松川部長

臨海部国際戦略本部拠点整備推進部の松川と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

資料3を御覧ください。私からは、3月に御説明をさせていただいた内容と一部重複いたしますけれども、塩浜3丁目周辺地区における大型車の路上駐停車抑制に関する取組について御説明をさせていただきます。

次のページを御覧ください。初めに、本年6月に改定した臨海部ビジョンにおいて、今後の取り組むべき方向性として、川崎臨海部の持続的な発展を支える交通機能の強化について、新たに記載をさせていただいたところがございます。その考え方につきまして、簡単に御説明をさせていただきたいと思っております。

川崎臨海部の持続的な発展を支え価値を向上させるためには、交通環境の改善・強化、魅力ある大規模土地利用転換等を実現する交通基盤の構築等が大変重要であると考えております。お示ししている図は、図の右側にお示ししておりますが、目指す姿をイメージしたものでございまして、交通拠点の整備と、それらを結ぶネットワークを形成いたしまし

て、端末交通の強化、あるいは次世代モビリティの活用等、様々な交通モードを活用して実現していこうと考えているものでございます。

また、こうした川崎臨海部の交通ネットワークを首都圏とつながる広域的なネットワークにつなげることで、幅広い目線でいきますと、快適な移動、あるいは強靱な交通機能を強化していこうと考えているところでございます。

この実現には、川崎臨海部における人あるいは物の動きをいかなるときも止めない、停滞させないということが大変重要であると考えておりまして、これらを阻害する要因の一つが、路上駐停車による交通流動の阻害であると考えているところでございます。こうしたことを含めまして、本日は市が進めている路上駐停車抑制対策について御説明をさせていただきまして、今後、各企業の皆様にも御協力をいただければと考えているところでございます。

次のページを御覧ください。川崎臨海部では、左上に(1)として背景をまとめておりますけれども、殿町夜光線あるいは皐橋水江町線といった幹線道路での路上駐停車が多数発生しておりまして、車両の通行、あるいは沿道の出入り、バス運行への影響、渋滞の発生、こういった様々な課題を抱えているところでございます。

こうした路上駐停車を抑制するためのこれまでの取組でございますが、初めに、皐橋水江町線、図が小さくて分かりづらいんですが、赤点でお示しする場所での取組について御説明をいたしますので、次のページを御覧ください。

皐橋水江町線沿道で実施いたしましたP a r k - P F I制度を活用した交通レスト機能の導入について御説明をいたします。この取組につきましては、図の薄い緑色で着色した池上新町南緑道の老朽化、あるいはごみの不法投棄といった景観・環境面での課題、あと図の下のほうになりますが、皐橋水江町線での大型車の路上駐停車の課題、これをP a r k - P F I制度を活用して同時に合理的に解決していこうとするものでございます。

この事業について、公募による事業者選定を行った結果でございますが、図の青の部分でコンビニエンスストアを営業していた山崎製パン株式会社が事業者を選定されまして、その提案内容ですが、緑道の再整備とともに、緑道内の濃い緑色でお示ししております収益施設と書いてある部分ですが、こちらに公募対象公園施設として新たなコンビニエンスストアを設置して、旧店舗の跡地などを活用して駐車場を増設することで地域課題の解決を図ろうとするものでございます。

次のページを御覧ください。右上の写真が緑道内に新たに設置したコンビニエンススト

アでございます。緑道につきましては、写真右側にお示いたしますとおり再整備をされて、本年7月18日にリニューアルオープンをしたところでございます。この取組では、導入した施設が交通レストにもなるように、ちょっと写真が見つらいですけれども、例えばコンビニエンスストアに屋外テラスが設置されております。休憩・くつろぎスペースといったものをつくることによって、交通レストとなるような工夫をしているところでございます。

次のページを御覧ください。こちらはコンビニエンスストアに隣接して設置いたしました駐車場の整備前後の写真でございます。整備後の駐車可能台数といたしましては、大型車・中型車用が整備前の2.2倍で13台になっています。また、普通車用につきましては、1.5倍の45台というふうに増設をしたところでございます。

次のページを御覧ください。右上の写真が大型車駐車場の利用状況でございますけれども、食事の時間帯を中心にほぼ満車の状態となっております。利用者へのヒアリング結果といたしましては、大型車の運転手としては非常に助かるといった肯定的な意見が多くございました。整備前には殿町夜光線などに駐停車していたということも分かってまいりました。また、2024年問題関連の質問をしたところ、荷主様の敷地の中に待機所はあるんですが、利用時間が厳しくて利用したことがないといったネガティブな感想も確認できたところでございます。

次のページを御覧ください。次に、もう一つの取組として、こちらは3月にも御説明させていただきましたが、殿町夜光線での社会実験について簡単に御説明をいたします。社会実験は、右側の図の殿町夜光線の赤の両矢印でお示した、かわさき南部斎苑前から運輸支局前交差点の間、片側760メートルで、上下線合わせて1,520メートルを対象に、昨年、2回に分けて記載の目的のために行ったものでございます。

なお、実験で使用した仮設トラック待機所につきましては、右下の位置図にお示いたします実験区間内で、赤でお示しをしておりますが、入江崎水処理センターの西系敷地の中に設置したところでございます。

次のページを御覧ください。こちらは物理的な駐停車抑制対策などの結果をまとめたものでございます。図の中央、青丸でお示した部分が実験対象区間でございまして、調査時点の駐車台数を数字でお示ししています。青は実験前と比較して実験中の駐車台数が減少した地点で、赤が逆に増加した地点となっております。実験の結果、路上駐停車していた車両は主に近隣に分散したというような結果となっております。

次のページを御覧ください。こちらは1日の仮設トラック待機所の利用状況でございます。横軸が時間で、縦軸は利用した車両となっております。この図から、朝の荷受けに遅れないように深夜から早朝にかけて利用して、朝の8時に出発するといった車両が最も多い傾向となっていることが明らかとなりました。

次のページを御覧ください。こちらはドライバーへのアンケート結果をまとめたものでございまして、円グラフの左上から、首都圏の1都3県から来ている車両が約8割。あと、駐停車の目的が、時間調整が5割強、休憩が4割。目的地の半数が近隣の殿町、塩浜、水江町ということが分かってまいりました。また、トラック待機所につきましては、ほとんどのドライバーが利用したいという意向を示しておりますが、そのうち約9割が近隣であればという条件がついた意向であることも分かってまいりました。先ほど御説明いたしました近隣に分散したという結果の背景として、こうしたドライバー心理が働いているのかなということも分かったところでございます。

次のページを御覧ください。こちらはトラック待機所に望む機能についてでございますが、やはりトイレ、コンビニといったものを望む声が非常に多いことが明らかとなりました。

次のページを御覧ください。こちらは、これまでのPark-PFI制度を活用した取組と殿町夜光線での社会実験、この2つの取組から明らかとなったことをまとめたものでございます。2024年問題の対応も含めまして、やはり荷待ち時間の短縮、あるいは待機所の確保といった荷主企業様の取組も非常に重要になるということが考察されたところでございます。

次のページを御覧ください。こうした昨年度までの取組を踏まえまして、今年度と来年度の2か年にわたりまして、もう一度社会実験をさせていただきまして、物理的な駐停車抑制対策の実装を確立するとともに、2024年問題による影響を踏まえた、民活によるトラック待機所の確保につなげる取組について進めてまいりたいと考えております。今年度につきましては、社会実験として来月ぐらいから4か月間程度、殿町夜光線の昨年度と同じ区間を対象に実施いたします。

社会実験の概要といたしましては、1点目、2点目については記載のとおり、実装可能な路上駐停車抑制対策、あるいは待機所への誘導効果などについて確認をしております。

次のページを御覧ください。3点目として、トイレ、自動販売機、ごみ箱などを備えた

仮設トラック待機所を昨年度と同じ場所に開設いたしまして、その利用状況を確認してまいります。また、利用者へのアンケート調査も実施して、利用目的あるいは利用時間といった実態を分析してまいります。

最後に4点目として、立地企業の皆様、あるいはドライバーの方々へのアンケート調査等によりまして、路上駐停車抑制に対する意識、さらには啓発効果について確認をしてまいりたいと考えています。また、立地企業の皆様には、2024年問題への取組状況の調査についても併せて行わせていただきたいと思いますと考えております。

これらによって、路上駐停車、あるいは仮設トラック待機所の利用状況と2024年問題との関係性について、今年度から来年度にかけて分析してまいりたいと考えております。臨海部の路上駐停車の抑制には、ドライバーの皆さんだけではなくて、立地企業の皆様の取組も大変重要でございますので、御協力いただけますようお願い申し上げます。

私からの説明は以上でございます。

○大西会長

どうもありがとうございました。川崎市の岩間さん、宮崎さん、松川さんから、臨海部ビジョンに基づく今後の取組について、それからJFEスチール株式会社さんの東日本製鉄所京浜地区の高炉休止に伴う新たな土地利用方針、特に一番右手の70ヘクタールについてお話しいただきました。それから、今は塩浜3丁目周辺地区における大型車の路上駐停車抑制に関する取組で、今年度も行う社会実験についても説明をいただきました。

これらの川崎市の説明について、会場から御発言があったらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。日本冶金の池田さんからお願いします。

○日本冶金工業株式会社 池田様

日本冶金の池田と申します。報告ありがとうございました。私のほうからは、一番最後に報告がありました路上駐車問題について、質問というよりも意見と、あとは当社の今やっている取組を少し述べさせていただきたいと思っております。

私どもの製造所も今話がありました殿町夜光線に面したところにあります。路上駐車が
多い社会実験をした場所とは違うんですけれども、大師河原のほうにありまして、ちょうど正面にコンビニエンスストアがあります。そのコンビニエンスストアを利用する大型車両がやはり多く駐車しているところで、長時間の駐車ではないんですが、大型車の駐車が

目立つという場所でもあります。コンビニに寄って買物をされたドライバーの方が、車内で食事をしたり、お茶を飲んだり、休んだりというようなことをされると思うんですけれども、その後のお弁当の空いた容器とか、空き缶やペットボトルとか、ひどいときには、長距離を走られる方で、着替えなんかの入ったバッグをそのまま街路樹の脇のところへ捨てていかれたりということがありまして、かなり景観上よろしくないという状況になっております。

しかし、今現在は、街路樹がかなり短く刈り込まれていて茂っていないので、ごみが捨てられると目立つような状態になっておりまして、今日もここへ来るときに歩道を歩いてきたんですけれども、全くと言っていいほどごみが捨てられていないという状況であります。

川崎市さんをお願いしたいのは、街路樹は一応川崎市の管轄ということで、刈り込みとか、いろいろ手入れはしていただいているんですが、かなり広範囲にわたってということで、なかなか手が回らないと思うんですけれども、街路樹をしっかりと短く刈り込むということは、路上駐車の問題とはちょっと離れているかもしれませんが、まちの景観にもつながると思いますので、駐車抑制対策と併せて、ぜひともそちらのほうも力を入れていてもらいたいというお願いであります。

あと、大型車両の路上駐車に対する当社の取組ですけれども、私どもはステンレスをつくっている鉄鋼業であります。重量物が製品となりますので、大型のトレーラーの重量制限もありまして、大型のトレーラー1台に対して製品1個しか積めないということで、非常に効率の悪い物流を強いられております。どうしても出荷が月末集中になってしまうために、月末の最終日3日間ぐらいは、多い日ですと日に200台ぐらいの大型のトラックとかトレーラーが入ってきます。路上に停めるということができないために、朝から夕方まで、手配した車両は構内に留め置いて待機してもらおうんですけれども、構内の道路がほとんど出荷のトラック、トレーラーの車両で埋まるぐらいの状況になって、出荷担当者が一日中、交通整理に出ているというのが今の現状であります。警察とか、いろんなところからの御指導もありまして、路上駐車をしないということで、基本的に入ってくる車については中に入れていくということではありますが、かなりの制限があるというのは事実であります。

そういった中で、2024年問題もありまして物流の見直しをしておりますので、出荷も月末集中ではなくて平準化を図ったりするようなことも検討はしているんですけれども、大型

車両の抑制、台数を減らすということについては、まだまだ大きな決め手という状況がないのが実際のところであります。そういったことで、繰り返しになりますが、入ってくる車、出荷のトラックもそうですし、あとは原料を運ぶ大型の車両についても、基本的には、朝から門を開けて、構内で留め置いて待機してもらおうということを経営せざるを得ないのかなというところではあるんですけども、大型車両の駐車問題が問題というところは認識をしております。今後も車両のやりくり等をしながら抑制をしていきたいと思っておりますので、ぜひともまた御指導とか御協力をお願いしたいということであります。

すみません、長くなりましたが、以上です。

○大西会長

どうもありがとうございました。

もうお一人手が挙がったので、レゾナックの鈴木さんに御発言いただいて、市から今の剪定とか、あるいは大型車両問題について何かコメントがあればと思います。では、お願いします。

○株式会社レゾナック 鈴木様

レゾナック川崎事業所の鈴木と申します。本日は御説明ありがとうございました。私からも質問というかコメント並びに当グループの取組を紹介させていただければと思います。

まず、当事業所は、扇町、千鳥、大川に所在しておりますけれども、大型車の路上駐停車については同じ課題を持っております。御説明いただきましたドライバーさんのコメントは、まさに我々も物流事業者から同じような御意見をいただいております。弊社事業所内には車両の待機所がかなり少なく、指定時間までは場外で待機せざるを得ないですとか、あと納入先が時間指定の場合、道路交通事情を考慮すると、早く到着して外で待機せざるを得ないという声が上がっております。これらに対しては、我々営業とも連携して、お客様と納入時間指定の緩和ですとか、そういったことに取り組んで何とか解決しようとしております。一方、事業所内では、荷待ち時間の削減に取り組んでおりますけれども、なかなか目に見えた結果が出ていないという状況でございます。

ただ、弊社グループ会社の中で、これまで2時間かかっておりました荷待ち時間を30分に短縮した取組がございまして、今日、共有をさせていただければと思うんですけど

も、まず取り組んだのは、物流パートナーと連携しまして、ドライバーの方にiPadを渡しまして、LINE WORKSというLINEのビジネス版のアプリケーションを使って、出荷のコントロールマンとドライバーが直接LINEでメッセージをやり合うという形を取りました。また、出荷場の状況をライブ配信しまして、ドライバーの方が、今、待機所がどのような状況かというのを映像で確認できるような形を取りまして、ドライバーの方と積み込みのコントロールマンの間でインタラクティブな情報のやり取りをすることで、6年はかかったんですけれども、かなりの時間を削減することができました。したがって、こういった取組等を我々レゾナックとしても取り入れたりだとか、あと川崎におられます企業の方々と水平展開をしまして、何とか川崎の物流事情が改善できればと考えておりまして、今後も、川崎市、我々企業、そして物流パートナーと連携して取り組んでいければいいと考えております。よろしく願いいたします。

○大西会長

ありがとうございました。LINE WORKSを利用した取組についても御紹介いただきました。トラックの待機に話題が集中しましたが、市のほうで何かありますか。

○川崎市臨海部国際戦略本部拠点整備推進部 松川部長

御意見ありがとうございました。最初の樹木の刈り込みとか景観の関係で、臨海部って殺風景というか、みどりが生い茂ってきれいだなというイメージはあまりないと思うんですが、やはりごみがあるというのはすごくマイナスイメージだと思っていて、景観や環境問題には行政としてもしっかり取り組んでいく必要があるというふうには考えております。あとはドライバーさんの意識の問題、そこら辺もしっかり御理解いただく必要があるのかなと。

何より一番大きな問題としては、お話を聞いている限りでいくと、せっかくコンビニがあるのに駐車場がないから、結局は路上で停めて、ごみ箱もないので捨ててしまうという悪循環になっているのかなというふうには感じますので、そこら辺も含めて、各企業様といろいろ情報共有させていただければと思っています。

あともう1点、2024年問題の関係でございますけれども、レゾナックさんの取組は素晴らしいと思います。ありがとうございます。ぜひ川崎の各企業様にも横展開していただければと思っています。特に、国のほうでもいろいろ動きがありまして、総理大臣が座長に

なっている我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議の中で、物流革新に向けた政策パッケージというものが示されております。この中で、大きくは3つ、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容というところが示されておりましたけれども、その中で、荷待ち、荷役時間の短縮が商慣行の見直しという中で明確に打ち出されています。それをまさに取り組んでいただけているのかなと思います。非常にありがたいと思います。

あともう一つ、ちょっと紹介しますけれども、トラックGメンって聞いたことがありますか。国土交通省がトラックGメンというのをやっていて、こちらが法に基づいて働きかけを行って、その後、要請をして、それでも駄目だと勧告・公表というような結構厳しい取組をしていこうということで、特に来月11月と12月が集中監視月間ということで実施されるそうなので、皆様にも頭の片隅に入れておいていただいて、もし万が一、国交省のほうから来てしまったときに御対応いただければと思います。

とにかくいろいろ先進的な取組をされている企業様も十分いらっしゃるというのも解りましたし、そこら辺も改めてヒアリングさせていただきたいと思いますので、今後とも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

どうもありがとうございました。

続いて、今の3つの川崎市からのプレゼンに関連して、川崎商工会議所副会頭で、今年4月に本協議会の副会長へ御就任いただきました岩山副会長さんから一言コメントをお願いいたします。

○岩山副会長（川崎市商工会議所副会頭）

改めまして、川崎商工会議所副会頭のJFEの岩山でございます。前回まで会員企業側に座っておりましたけれども、今回からここに座れということでございますので、皆さん、引き続きよろしく願いしたいと思っております。

川崎市さんから発表がありましたことに関連して、私から3つほどコメントを述べたいと思うんですけれども、まず1点目は、南渡田ですが、これは臨海部ビジョンのリーディングプロジェクトという形で位置づけられておりまして、いよいよ浜川崎に近い南渡田北地区北が来年の春から解体工事、基盤整備が始まるということで、JFEとしては土地利用転換対象400ヘクタールなんですけれども、その第一歩ということで、2027年度に第

1期のまち開きに向けて進み出すということでもあります。

南渡田は、御案内のとおり、マテリアル、素材系の研究の集積、実装実証の場、あるいは学術との連携という形で進んでいくわけですが、やはり大事なものは、それに先行して、既に立ち上がっているこの場所、キングスカイフロントとの連携が研究分野では非常に大事だなどと思っているのが1つと、併せて、川崎はもう一つ重要な研究拠点があって、新川崎・創造のもり、ここも非常に重要なところだなど思っております。量子コンピュータが一体どんなものか、私にはさっぱり分からないんですけども、ただ、これからのことを考えて連携が必要だと思っておりますので、ぜひ何かの機会に、この場新川崎のチームもオブザーバーという形で入りながら、いろんな意見交換、情報交換をしながら連携を深めていきたいというのがまず1点目のコメントであります。

2点目は、扇島ということで、確かに222ヘクタール、J F Eの跡地ではあるんですけども、テーマとしてはカーボンニュートラルだとか、あるいはあれだけの大きな土地で、概成するには相当の年数がかかりますので、それを見越した形の自動運転だとか空飛ぶ車、こういったことが当たり前のインフラになるでしょうし、デジタルツインを生かしたまちづくり、あるいは実験という形でやってまいりたいという考えがコンセプトにありますので、222ヘクタールだけではなくて、扇島の他のエリアも含めて、J F Eだけではなくて、扇島に立地されている企業、一旦エネルギー企業と町内会という形で立ち上がっていますが、まずそこでの連携も大事ですし、プラス川崎の特徴というのは、これだけの日本を代表する企業の集積、あるいはベンチャーキャピタルも含めた新たな技術を持たれた企業の集積があるということなので、扇島のみならず臨海部全体の構造転換、土地利用転換、それで、先ほど川崎市さんから説明があったように、この地区が日本のモデル地区になるように、臨海部の全体の総合力でぜひ推進していきたいというのが2つ目のコメントであります。

3つ目は、そういったものを推進するには、1つは交通基盤が大事だなど思っております。今まで東西の交通基盤というのは、都市計画の決定はされているんですけども、なかなか進んでこなかったということですが、今回、いよいよ2028年度の水素サプライチェーンの立ち上げに向けて、首都高の扇島インターチェンジの一部開通に向けた動きとか、あるいはその後の国道357号の整備、さらには今日の資料の中にも一部入っていましたけれども、将来的には扇町と扇島を結ぶ新たなアクセス路、こういった形で相当交通基盤が変わっていくという計画、さらにタイムスケジュールも示されているわけですから、

ここが変わっていくと扇島全体がすごく飛躍的に変わると思っていますので、ぜひ行政当局の皆さんは、その時間軸で進めていただきたいと思います。

最後に、どうしてもやっぱり臨海部というのは市民から離れたまちなんですよね。川崎市民全体から見たら臨海部ってよく分からないねという感じなので、先ほど説明された市民理解とエリアブランディングというのは非常に大切だなと思っています。来年、市制100年でもありますので、ぜひとも官民学術を併せて、この市民理解とエリアブランディングに力を入れてやってまいりたいと思っています。

以上、3点コメントをさせていただきました。

○大西会長

どうもありがとうございました。1点目でおっしゃったキングスカイフロントも、これで大体埋まったので、次の川崎市の展開としては、土地的には、新しい南渡田を含めて、そういうところが重要になってくると思うので、ぜひ連携を図るということもテーマとして考えていく必要があるかなと思います。どうもありがとうございました。

それでは、今の3つのテーマについて、平野先生と瀬田先生においでいただいていますので、コメントをいただきたい。では、平野先生からお願いします。

○成城大学 平野教授

成城大学の平野です。よろしく申し上げます。今日もいろいろと発表いただいて、ありがとうございます。

順番に、まずプロモーションのところから話していきたいと思うんですけども、プロモーションについては、いろいろと努力されていて、イベントとかパンフレットとか、ここで拝見していて面白いなと思ったんですが、足りない点は、そもそも川崎市の媒体に行き着かないというところにボトルネックがあるのではないかと。川崎市のこのホームページを見ないと、川崎市の冊子が手元に来ないとかというところにボトルネックがあって、そのためには、より目につく主体ときちんと連携する必要があるのではないかなと思っています。

例えば、今、本屋さんに行くと、まち歩き東京とかのガイドブックがいっぱい出ていて、そういう中に川崎の臨海部は全く出てこないんですね。川崎の臨海部というものを取材して載せてくださいよとガイドブックをつくっている会社にアピールしていくとか、あ

とは人を寄せるということに関しては、私は大学生とよく接しているんですけども、謎解きとかスタンプラリーがあると彼らは意気揚々と出かけていくんですね。謎解きを設定すると、謎解きのまとめサイトみたいなのに載せられて、その中に川崎市という選択肢が出てくれば、ああ、川崎、近くでやっているな、ここへ行ってみようと思えると思うので、より目につく媒体ときちんと連携していくということが必要なのではないかなと思っています。大分は、目につくではなくて産業観光の冊子をつくっていたんですけども、やっぱりこれもまた手に届きにくいような感じが私もしているところです。

次に、エリアブランディングの話ですけども、臨海部でやることの正当性の確保という意味では、これはすごく頑張らなければいけないなということだと思います。ここ殿町も、殿町だけでブランドになっているんですが、先ほど岩山副会長からも話にあった南渡田とか新川崎も含めた形で、全体としての川崎の先進的なブランドイメージを高めるために、例えば名前であるとか、ロゴであるとかというものを統一していくことが必要なのではないかなと思っています。

100周年に関しては、この部屋で流していた映像を私は楽しく拝見しました。これも連携するならば、市制100周年仲間は意外と少ないらしくて、1924年市制施行というのは別府市とか宮崎市ぐらいで、あまりないので、実は100年仲間というので何かできるのではないかなという気もちらっとしたところです。

以上、プロモーションの話です。

次に、カーボンニュートラルですが、先導エリアを立地できる高炉が止まるということが逆に川崎市に大きなチャンスになっていて、多くの場所でカーボンニュートラルをやりたいけれども、土地がないんだということがボトルネックになっていたりするので、これは川崎市にとって非常に大きいなと思っています。

ただ、先導エリアからより広いエリア、例えば扇島だけではなくて浮島とか、そういうところのエネルギー転換にもつなげるような形で、エリア的に広くというのと、業種的に発電とかではなくて、より製造業、化学とかセメントとか、そういうほうにも波及効果が及ぶように、エリアとしても業種としても広がりをもたせるように設定されていく必要性が今後あるのではないかなと思っています。エチレンセンターの再編等も多分議論になってくると思うので、より広いエリアで使えるような形にどんどんなっていくといいなと思っています。

先導エリアは、やっぱりショールーム的な役割もあると思っているので、最先端の川崎

を見てくださいというふうな先導エリアが見える場所に設定しておいたほうが、より臨海部に来る人も増えるし、理解も深まるのではないかなと思っていて、そういう施設みたいなものを考えてもらえるといいのではないかなと思いました。というのがカーボンニュートラル周りで、カーボンニュートラルはCNKでいっぱい話したので、この辺にしておきます。

最後に、路上駐車の話ですけれども、交通レスト施設はすごくいいなと私も見ていて思いました。2024年問題もあるので、これはやっぱり拡充しなければいけなくて、そのときに、トラックの待機所に給電できるような設備もつくれば、カーボンニュートラル化とトラックの待機の解決みたいなものをうまく組み合わせていくという手もあるのではないかなと思いました。

社会実験に関しては、34台利用というのが多いのか少ないのか、ちょっと評価が分からなくて、多くの車が外に逃げていったということを考えると、本質的にまだニーズをつかみ切れていないし、対応策としては決め手がまだ見つかっていない段階なのかなと思いました。やっぱりこれは行政の問題だけではないと思っていて、荷主さんのほうがそれだけ待たせれば車がアイドリングをかけて、CO₂も増えるというふうになってくるので、荷主さんの努力もかなり必要になってきて、荷主間の協力みたいなもの、繁忙期が違う会社同士で協力するとか、さっきレゾナックさんからも話があったんですけれども、例えば、小さなものでもいいので、レゾナックさんが小さなものと言っているわけではないんですが、取組を共有することによって少しずつ改善していくのではないかと。その取組の共有というのは、四日市なんかを見ていると、それを企業間で話すことによって解決策が見つかることがあるので、共有できるというのはコンビナートの強みだと思うので、そういうところをしっかりされていくと、よりよくなるのではないかなと思いました。

ごみの問題は、やっぱり美観を損ねて、割れた窓理論になってしまうので、これも重要だと思いました。運転手さんも多分好きで停めているわけではないし、好きで捨てているわけでもないで、そこは何でそういうことが起きるのかというのを翻って解決する必要があるのかなと思いました。

以上です。長くなってすみません。

○大西会長 ありがとうございます。では、瀬田先生、お願いします。

○東京大学 瀬田准教授

もうほとんど平野先生に言っていただきましたので、あまりないんですけども、1点だけ。3つの取組に共通するものとして、市民の理解を得たりとか、あるいは市民が来て心地よいとか、そういったことを非常に重視すべきなのではないかと思います。

都市計画も昔は結構用途を特化して、例えば、私が子どもの頃ぐらいのニュースを見ると、丸の内は大体お盆とか正月は人が全然なくて、こんなに人がいませんみたいな話でしたけれども、今は結構いますよね。平日のオフィスの人とは全然違う人たちがいるということです。それから、住工混在地区といっても、この辺ではなくて、もっと小さな工場と住宅が混ざっているようなエリアも、昔はお互い嫌っていて、なるべく分けようということをやっていたんですが、最近は、もう少し工場からも、もしかしたら住宅からもですけども、歩み寄って、一緒にまちをしっかりと運営していこうという動きもあるやに聞いています。

もちろん、そういったところと、こちらのような埋立地で、大きな工場がたくさんあるところでは一概に比較はできないんですけども、市民がたまには訪れる。1回ぐらい来て工場を見たり、あるいは結構海の景色がきれいだということで、そういったものを見たことがあるというきっかけが実は非常に重要だと思っています。来ることによって、もちろんエリアブランディングにもなりますし、あるいは道すがらの歩道とかも少しきれいにしようかというインセンティブというか、気持ちみたいなものも出てくるかもしれません。例えば、生産機能にとっては部外者が来ると邪魔だみたいな考え方も当然あると思うんですけども、最近はいろんな人たちを迎え入れてという考え方を、かなりいろんなまちのいろんな地区でやっていますので、ぜひその辺も考えながら、この臨海部のことも考えていただければと少し感じた次第です。

以上です。ありがとうございました。

(2) リーディングプロジェクトに関する取組

○大西会長

どうもありがとうございました。

それでは続いて、議題の(2)に移ります。リーディングプロジェクトに関する取組ということで、まずは株式会社デイ・シイさんの川崎工場のカーボンニュートラルモデル工場に向けた検討について、太平洋セメントグループ執行役員の高野様と、デイ・シイ社長の

上野山さんから御報告いただきます。お願いします。

○株式会社デイ・シイ 上野山様

皆さん、こんにちは。ただいま紹介にあずかりました太平洋セメントグループ、株式会社デイ・シイの上野山と申します。よろしく願いいたします。また、日頃より川崎市様並びに川崎臨海部の皆様方にはいろいろな形で大変お世話になっています。また、御支援、御指導をいただいております。この場を借りてお礼申し上げます。ありがとうございます。

本日は、「(株) デイ・シイ川崎工場のカーボンニュートラルモデル工場に向けた検討について」と題しまして、私どもの親会社である太平洋セメントの中央研究所長の高野と一緒に御報告させていただきたいと思っております。

まず最初に、太平洋セメントグループの紹介をさせていただきます。国内及び環太平洋を中心にセメント工場の事業展開を行っております。国内の生産拠点は左に示しておりますとおりですけれども、全部で9つの工場を展開しております。それから、海外の生産拠点に関しましては、環太平洋、北米と東南アジアに7工場を展開しております。国内外合わせて、セメントの生産量は年間で3,000万トンぐらいに上ります。その工場から二酸化炭素が発生しておりますけれども、合計しますと年間で2,160万トンと大量になっております。

続きまして、株式会社デイ・シイ川崎工場の紹介をさせていただきたいと思っております。川崎工場は、川崎臨海部生みの親と言われております浅野総一郎の創業でございます。首都圏で唯一のセメント工場でございます。操業106年になっております。工場の規模としましては、太平洋セメントグループの中では小ぶりでございます。特徴といたしましては、マーケットのニーズに合わせて、高炉スラグを用いた混合セメントや地盤改良材を得意としております。

工場のロケーションは、左の写真にありますとおりで、川崎臨海部浅野町でございます。工場の主要設備としましては、セメントを焼成するロータリーキルン、そして外目には目立ちますけれども、原料の予熱器であるプレヒーター、タワーというものがございます。

では、ここで発表者を交代いたします。

○太平洋セメント株式会社 高野様

それでは、ここから太平洋セメント中央研究所の高野から御説明させていただきます。

今御紹介いたしましたとおり、太平洋セメントグループとしてカーボンニュートラル戦略2050というのを設定しております。とはいえ、太平洋セメントグループの中のセメント工場がグループ全体の95%以上のCO₂を出している。ただ、2,000万トンのうちの95%ですから、残りの部分も物流も含めて下げていかなければいけないということでございます。

ここには2021年にカーボンニュートラル戦略2050を公表と書いてございますけれども、私どもは中期経営計画の2018、2019、2020年の段階で、当時は低炭素と言われていた時期から取組を開始して、カーボンニュートラルということをして2021年に公表しております。翌年の2022年には具体的な技術開発ロードマップと、GXリーグでも要求されております2030の中間目標というものを策定して公表しております。

こちらのスライドで、セメント産業が直面しているCO₂の課題の難しさをお示したいと思います。CO₂の発生源です。左のスライドで、右側がエネルギー由来、主燃料は微粉炭になります。いわゆる石炭由来のCO₂が40%、残りはセメントの主原料の石灰石由来ということです。残念ながら、セメントの主原料の石灰石を大量に代替するという技術はございません。なので、セメントを生産する限りは大量のCO₂が出てしまうというものでございます。燃料由来が多い産業は、いわゆる燃料転換である程度の削減ができますけれども、セメント産業の直面している問題はこういうものでございます。

ということで、右に簡単に我々の考え方でございます。既存技術として原料由来のいろいろな削減策、石灰石の使用量を極力下げる。もう一つは石炭の使用量を極力下げるといものが既存技術の中の主要な取組になりますけれども、先ほど申し上げましたように、石灰石由来のCO₂は大量に出ますので、これを回収して有効利用するか、貯留しないといけないということを我々は考えてございます。ということで、今、我々が取り組んでいる革新技术といえますのは、CO₂回収・利用・貯留という技術になります。

これが公表済みでございます2030年に向けた取組と2050年に向けた取組になります。2030年に向けた取組のほうは、国内・海外グループ工場、弊社は既に10年前にCO₂の目標を設定してございまして、そのときに2000年度比での目標を設定してございます。ということで、2000年度比で2030年にサプライチェーン全体でCO₂排出の原単位（1トンセメントを製造するときのCO₂排出量）を20%以上削減するというものを設定してございます。

一方で、国内では温対法がございますので、参考までにCO₂排出量削減割合（国内）というものも設定してございます。これは総排出量で2000年度比で40%以上削減するというものです。

これを実現するための方策としては、先ほど申し上げた既存技術、省エネ、低CO₂エネルギー／セメントの最大活用に加えて、革新技術、CO₂回収・利用・貯留の技術を2030年までに完成させるというものでございます。そのために、太平洋セメントグループ全体でカーボンニュートラルに向けて1,000億円投資するというものも2年前に公表してございます。

2030年までにこの革新技術を完成させまして、2030年度以降2050年までには革新技術を当社の国内・海外工場に展開していくというもので、最終的には物流も含めてサプライチェーン全体としてカーボンニュートラルを実現するという目標でございます。

それでは、太平洋セメントグループが取り組んでいる革新技術とは何かというものを少しお話ししたいと思います。上側が2020年から取り組んでいるNEDOの助成事業でございます。皆様もお聞きになられていることがあるかも知れませんが、回収したCO₂の有効利用方法として炭酸塩化、カルシウム系の廃棄物にCO₂を固定するというものが有効利用の方策です。ちなみに、この段階では、日本国内のセメント産業で初めてアミン法の実証プラントを導入しまして、回収したCO₂で炭酸塩化の技術実証を進めてまいりました。

2021年からは、皆様お聞きになったことが多いと思いますけれども、G I 基金事業で、アミン法ではない新しいセメントプロセスに適用可能なCO₂回収型セメント製造技術というもの、我々はC2SPキルンと呼んでおりますけれども、これの開発を進めております。このC2SPキルンを2030年までに実機稼働するというものが目標になります。

このG I 基金事業においては、回収したCO₂の活用策としては、大量に活用が可能な燃料化を見据えまして、具体的にはメタネーションというものに取り組んでいます。一方、今年度公表いたしました、今年度、JOGMEC、これも経産省系の補助事業ですけれども、CCSのFS検討にも参画してございます。この中身について少しお話ししたいと思います。

これが、私どもが今最も注力しているC2SPキルンの概要でございます。先ほどセメント工場の写真で高いタワーがありました。このタワーというのは、ここにあるプレヒーターと呼ばれるところでございます。これは熱効率を一番効率的に回収するプロセスで、

我々は、現状のプロセスでは、ここをサスペンションプレヒーター、NSPキルンと呼んでおります。ちなみに、C2SPキルンはCarbon Capture Suspension Preheaterというものでございます。いわゆるCO₂回収型で、熱効率がいい新たなプロセスを開発するというものでございます。

それで、CO₂の排出源、発生するものが一番多いのが仮焼炉になります。この仮焼炉に酸素燃焼を導入することによって、排出ガス中のCO₂濃度を90%近くまで高濃度にすることができます。この高濃度のガスを直接回収するというプロセスです。GI基金事業の中では、この回収したCO₂の一部をメタネーションするということで技術開発を進めております。

次に、CCUに加えてCCSのお話でございます。JOGNECというところの先進的CCS事業の中身でございますけれども、これは皆さん御存じかと思いますが、7事業がJOGNECのこの事業で採択されております。私どもが参画しておりますのは、ちょっと小さくて恐縮ですが、伊藤忠商事さんが主幹会社であるコンソーシアムに参加しております。いろいろな会社さんを書いてございますけれども、我々はCO₂排出業者として参画しております。ここに書いているようなエミッターが2か所ございます。太平洋セメントグループの役割は、排出CO₂の分離回収と、それを輸送・貯留する場合には液化が必要になります。また、このJOGNECの構想では、船で秋田沖に運ぶという机上検討をしておりますけれども、その場合には出荷基地をどうするかを検討しなければいけないということで、このJOGNECの公募事業もデイ・シイ川崎工場をモデルとして検討を進めてございます。

このようなGI基金事業、NEDOのモデル事業を踏まえまして、CNモデル工場構想の検討を開始して、この夏にリリースしております。このCNの達成には革新技术が必要であるということを申し上げました。私どもの現状の計画では、GI基金事業において2026年からデイ・シイ川崎工場で実機規模の実証試験を開始したい。そのことによって2030年までに革新技术が完成できる。これが商業規模として運転できることを確認することです。その暁に、2030年度以降、デイ・シイ川崎工場をカーボンニュートラルのモデル工場として運転していく。

このモデル工場という意味は何かといいますと、CCUSの可能性のある技術はデイ・シイ川崎工場ですべて実証するという意味です。逆説的に言いますと、私どものほかの国内工場においては、立地的な問題でいろいろな技術メニューが異なってくると考えます。例

えば、水素の供給インフラがないところではほかの技術を考えなければいけないということでございます。ということで、デイ・シイ川崎工場は、前半のお話にもありましたが、川崎コンビナートという非常に有効なインフラがあるということでございます。ここでデイ・シイ川崎工場をモデルとしたCNモデル工場の検討に着手したということでございます。

まとめでございます。太平洋セメントグループは2030年までにCO₂回収・利用・貯留に関する革新技術の開発を完了して、その後にデイ・シイ川崎工場をCNモデル工場とすべく基本検討を開始しております。これは川崎市さんにも御協力いただいて、いろいろな検討を進めているところでございます。国内初のCNセメント工場とするとともに、川崎カーボンニュートラルコンビナート構想に適合した事業スキームを目指して協議を進めてまいっております。

CO₂利用・貯留に関しては、デイ・シイ川崎工場のCO₂のみではなくて、近隣企業様のCO₂も含めたハブ&クラスター方式が適切ではないかと考えております。このことを視野に入れた検討を進めております。

本事業においては、用地の確保や他社とのアライアンス、具体的に言いますと、多量のCO₂を出荷するようなバースの確保ということも必要で、やはり地域のためのインフラ整備という観点が必要なのではないかと考えて、川崎市様をはじめとする行政の方々と意見交換、協議を進めさせていただいている状況でございます。

御清聴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。今の臨海部ビジョンのリーディングプロジェクトの一つということになりますが、会場からこれに関連して御発言があったらお願いします。

○株式会社浜銀総合研究所 鈴木様

浜銀総合研究所の社長の鈴木でございます。太平洋セメント様、デイ・シイ様、貴重なお話どうもありがとうございました。

セメントはリサイクルの優等生と言われていましており、これまでもセメント産業におきましては資源循環に多大な貢献をされてきたことと存じます。また、今回、カーボンニュートラル戦略を掲げられて、既存の技術のみならず、新たな技術革新によりその実現を

目指されるということは、川崎のみならず我が国のカーボンニュートラルに多大な貢献もされていくことと存じます。改めて敬意を表したいと思います。

そこで、1点お伺いしたいのですが、カーボンニュートラルの実現に向けては、個々の企業の取組と併せて、地域間あるいは企業間の連携というのも大変重要だと思います。そうした中で、本日、まとめのページで御説明いただきましたハブ&クラスター方式でのCO₂のマネジメントにつきまして、現時点で地域企業との連携ということについて何かお考えがございましたら教えていただければ幸いです。よろしくお願いいたします。

○大西会長

では、お願いいたします。

○太平洋セメント株式会社 高野様

大変重要な御質問ありがとうございました。まだ具体的にお話しできる状況ではございませんが、G I 基金事業の中で、昨年度、今年度とヨーロッパに現地調査に行かせております。ヨーロッパでも地域によって状況が異なりますけれども、北欧ではCO₂を貯留するサイトが十分に確保されていて、その貯留地に運ぶようなパイプラインも整備されている地域がございます。そういうのが1つのモデルかなと思います。

一方で、フランスのように、CO₂を貯留するサイトがないので、CCUをメインに考えているという国もございますけれども、私どもとしては、CCUにするにしても、いろいろな地域インフラというのは必要だと考えてございますので、そのためには自治体様と近隣企業の連携が必要であると考えてございます。回答はここまでにさせていただきたいと思っております。

○株式会社浜銀総合研究所 鈴木様

かしこまりました。ありがとうございます。川崎臨海部で100年以上の歴史を持つデイ・シイ様が率先して、太平洋セメントグループ様の下でこの事業にチャレンジされるということは、この地域にとっても大変意義深いものだと思います。ぜひこの地域の牽引をお願いいたします。どうも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。

それでは、今のテーマに関連して、平野先生と瀬田先生からコメントいただければと思います。平野先生、お願いします。

○成城大学 平野教授

御発表いただき、ありがとうございます。今の取組は大変よく分かりました。その上で、今、御発表を伺って強く認識したのは、今、経産省で拠点整備の議論とか、値差支援とか、いろんな議論がされているんですけども、再生可能エネルギーを海外から輸入するということが行きがちであって、CO₂、結局、出ちゃうものに関しては分離回収して、それを出荷していくほうの拠点に対する整備の支援であるとか、拠点整備に向かう枠組みとかの議論がやっぱりまだ不十分なんだなということを改めて認識した次第です。発表をお聞きして思ったのは、鉄鋼とセメントってどうしても出るものは出るという世界なので、もうこれは致し方ないし、これを日本でしないで、海外の規制の緩いところであればいいという解決策は絶対にいけない道筋なので、日本でしっかりとできるようにして、それを横展開していくということが重要なので、ここ川崎発の技術として非常に重要なものを開発されていると思っています。

伺っていても本当に思うのは、基本的にこれ以外に答えはないですよなと思っています、これ以外にないということは、逆に言えば、すごく困難な道のりなんですけれども、選択肢が少ないので、それ1点に本気になれるという意味ではいいのではないかなと逆説的には言えると思っています。CO₂の出荷とか分離回収の技術は他の産業も共通するところなので、コンビナートに立地しているということは、その点では非常に強みになるし、逆に強みにしなければならないんだなということを思ったところで、大変切れ味の悪いことを言っているんですが、これしかないものを聞かされたので、これしかない。ぜひ川崎発で成功されることを祈っていますとしか言いようがないですけども、以上でございます。

○大西会長

ありがとうございました。では、瀬田先生、お願いします。

○東京大学 瀬田准教授

大変先進的な技術だと。私は、この技術のことはあまりよくは存じ上げないんですが、非常に理解いたしました。

今日のスライドで、デイ・シイさんの工場の位置を見ると、少し内陸といいますか、陸地に近いほうにあって、先ほど岩山副会長がおっしゃった次は南渡田あたりにも研究機能が立地するというふうな、その地域に近いのではないかと推察いたしました。なぜそれが気になったかという、最近、こちらの会員企業さんの中で、本社を多分都心からこちらに一部移したという報道があったと思うんです。その理由として、もともとオフィスと工場というのは離れて立地するものを、ある程度一緒にしたほうがいろいろ効率もいいし、場合によってはイノベーションも起こるのではないかという話が出ていました。そういう意味では、こういった工場として、あるいは実験として非常に先進的なことをやっている工程が、研究機能と少し近い位置であることが結構大事になってくるのかなという意味では、デイ・シイさんの工場の位置というのは非常にキーポイントなのかなと、やや素人考えですが、思いました。事業自体も大事なんですけれども、まさにほかの企業さんとの連携という意味でも、この立地をぜひ生かしていただくということも一案かなと思いました。

以上です。ありがとうございました。

3 情報提供

○大西会長

どうもありがとうございました。

それでは、3番の議題に進みます。3番は情報提供ということで、幾つか臨海部に関する情報を提供していただくことになっています。

まず初めに、羽田空港の機能強化についてということで、前にも一度御報告いただいたことがあったかと思いますが、国土交通省航空局さんから説明していただきます。首都圏空港課の東京国際空港環境企画調整室、高橋専門官さん、お願いします。

○国土交通省 航空局 高橋専門官

ただいま御紹介にあずかりました、私、国土交通省航空局首都圏空港課で主に羽田空港を担当しております高橋と申します。どうぞよろしくお願いたします。皆様には、日頃

より羽田空港の安全な運航に御理解をいただき、また、3年前の主に春から秋にかけての午後、皆様の上空を航空機が飛行しており、騒音や落下物などの御心配をおかけしておりますが、今回それについて御説明させていただく機会を設けていただき、この場をお借りして感謝申し上げます。

それでは、説明させていただきます。まず、資料の首都圏空港の機能強化についてです。下のグラフのとおり、青の羽田空港と茶色の成田空港を合わせて、最終的には年間100万回に発着容量を増やす計画です。羽田空港については、既に3年前の2020年に、新たな飛行経路を導入することで約49万回の容量を確保しており、成田は、今後、滑走路の新設や延長を行うことで50万回を確保する予定です。年間100万回の発着容量を確保することで、ロンドンの119万回やニューヨークの128万回に近づけ、香港、シンガポール、ソウルなどアジア主要諸国に後れを取っていた国際線を充実させる予定です。

最近まではコロナ禍で人や物の流れが大幅に減少し、経済的に大きな打撃を被りましたが、最近の羽田空港はコロナ禍前の水準に戻ってきており、場合によってはそれ以上の需要になっています。経済の活性化は、人、物、金の流れる量に比例すると言いますが、中長期的には人口減少社会を迎えた日本で、これからも豊かな生活を実現するためには、海外や日本国内の交流を活発化させることが必要であると考えています。また、多くの外国人観光客をお迎えすることで、日本のすばらしさを知っていただき、親近感、愛着を抱いていただくことも重要です。また、少し視点は変わりますが、今まで東京湾上空を使った経路でしたが、その先の千葉県の方に騒音の負担をお願いし続けておる状況でした。その御負担を川崎市さんはじめ東京都など周辺地域で分担していくということも機能強化の一つの理由になっております。

次のページに移ります。羽田空港の飛行経路（北風時）とあります。航空機が安全に離着陸するには向かい風が有利なのですが、北風の場合、主に南から北に向けて離着陸を行っております。

次のページは南風時になります。今度は逆に、北から南に向けて離着陸をするということになります。地図が2つ並べてあるんですけども、右側のほうが3年前から導入しました新たなルートとなっております。この場合に、4つある滑走路の一番北側から離陸するんですが、その際に川崎臨海部の上空を飛行させていただいて、東京湾のほうに出ていくということになっております。

詳しくは次のページですが、川崎市上空における飛行経路ということになりまして、詳

しい地図を載せております。ピンクで色をつけておるところ、ここが想定 of 飛行エリアになります。このエリア内で騒音測定局を国立医薬品食品衛生研究所さんの上に設置させていただいております。また、今年 of 4月から川崎市立殿町小学校でも設置をさせていただいております。

続きまして、南風時のB滑走路離陸便数の推移でございます。こちらにつきましては、1時間あたり20便程度を想定しておりますけれども、コロナ禍で便数が少なかったので、最初は20便に対して5便を下回ったりとか、そのようなことがあったんですが、最近につきましては20便に近づいてきている。2023年6月の時点では1時間あたり19便となっているという状況が見えております。今後、需要が増えたとしても、滑走路の処理容量から大きく増えることはないということになってございます。

続きまして、先ほど述べさせていただきました国立医薬品食品衛生研究所の上で騒音測定をした結果でございます。こちらの瞬間の騒音値につきましては、大体80デシベル台で収まっております。音のイメージとしましては、掃除機の音とか、幹線道路の脇とか、そういうようなところに近いものになっております。

下のほうに黄色く枠で囲ってあるところがあるんですが、こちらにつきましては、航空機の環境基準でございますLdenという単位を用いておりますけれども、年間55デシベルとなっております。こちらにつきましては、基準上は住宅地では57デシベル以下、その他生活地域については62デシベル以下という基準になっておりますが、そちらを下回っております。ただ、基準以下なのでよいという認識はございませんで、さらなる取組を行っていく必要があると我々も認識をしております。

次のページでございます。騒音対策・落下物対策についてです。騒音対策につきましては、左側の青枠で囲っておりますとおり、主に8つの対策を行っております。特に川崎臨海部様に影響のあるところでいきますと、まず西向きに離陸する航空機の制限、こちらについては後ほど詳しく説明させていただきたいと思っております。その他、時間を制限したり、高騒音機については着陸料を少し高くしたり、そのようなことも行っておりますし、防音工事の助成等を行っております。

右側の黄色で囲っています落下物対策——落下物についてはあってはならないことですが、万が一、落下物が発生した場合の対策についても7つほど講じております。ちなみに、新飛行経路の運用を開始してから本日に至るまで、経路下での航空機の落下物というものはゼロ件でございます。

続きまして、B滑走路離陸時の騒音軽減方策でございます。こちらにつきましては、先ほどの騒音対策の一つで述べさせていただいているものですが、まず左側の騒音軽減運航方式でございます。こちらについては、離陸するときには急上昇で飛んでいただく。そして、可能な限り早期の旋回を開始することで東京湾のほうに早く出ていただくということになっております。また、昨年の11月から導入したんですけれども、滑走路の末端離陸といたしまして、滑走路のより東側のほうから、東京湾側から離陸することで、少しでも騒音軽減を達成しようという取組を行っております。

なお、右側に書いております運用機材の制限ということでございますが、長距離国際線の制限を行っております。羽田からの距離が6,000キロメートル程度以内の路線となっております。その他、機材の制限としまして、エンジンが4つある飛行機、ボーイング747、俗に言うジャンボ機とかエアバスのA340、こういった機材はB滑走路を使用しないように制限をかけております。

最後になりますが、我々の騒音や落下物に対する取組について詳しくお知りになりたいことがございましたら、コールセンターを設けております。また、ホームページも設けておりますので、QRコード等から入っていただけていただければと思っております。

最後になりますが、これからも航空の安全・安心に向けて取り組んでまいります。また、羽田空港も皆様に身近に感じていただける便利な空港となるよう努力してまいりますので、引き続き御理解、御協力のほどよろしくお願いいたします。

すみません、駆け足でつたない説明でしたけれども、私のほうからは以上とさせていただきます。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。全部で4つ報告がありますので、4つ報告していただいた後、御質問があったらお聞きしたいと思います。

続きまして、カーボンニュートラルの早期実現に向けた川崎市と川崎重工業株式会社との連携協定締結ということで、川崎市臨海部国際戦略本部成長戦略推進部の江崎課長さんからお願いします。

○川崎市臨海部国際戦略本部成長戦略推進部 江崎担当課長

御紹介にあずかりました江崎でございます。私のほうからは川崎重工様との連携協定の

締結について御説明いたします。

皆様にはもう言うまでもないことではございますが、川崎臨海部につきましては、いわゆるコンビナートエリア、石油化学や鉄鋼、エネルギーといった産業が集積しているというところでございまして、そのおかげもありまして川崎市は従業者1人当たりの製造品出荷額が政令市の中でトップと。その出荷額の大半を川崎臨海部が生み出しているという状況でございます。

また、それがゆえにということではございますが、温室効果ガス、CO₂も政令市の中で一番出しているという状況でございまして、私どもとしては、こちらの産業競争力をしっかり保ちながら、CO₂のみをしっかりと減らしていく、なくしていくといったことに立地企業の皆様と一緒にチャレンジしているところでございます。

これまで川崎市におきましては、国に先駆けまして、カーボンニュートラル宣言以前から、低炭素に関する様々なプロジェクトを進めております。2015年に全国に先駆けて川崎水素戦略を策定いたしまして、こちらにございますような様々なリーディングプロジェクトを進めてまいりました。例えば、水素サプライチェーンの構築モデルですとか、地産地消型の水素のモデル、こちらについては世界初といったような冠がつくプロジェクトでございまして、様々なことを進めてまいりました。

そういった中で、世界は、いわゆる低炭素から脱炭素、カーボンニュートラルといった動きが加速してまいりまして、それを踏まえて昨年3月に策定をしたのが川崎カーボンニュートラルコンビナート構想ということではございます。この構想の中では、2050年カーボンニュートラル社会の実現に向けた臨海部エリアの将来像を提示しているところでございます。

こちらが現在の川崎臨海部のイメージ図ということではございます。左上のほうからですが、海外から原油ですとかLNGといった化石資源を輸入してきまして、これを基としたエネルギーの供給拠点であるということ。もう一つが、化石資源由来の素材製品を供給していくという石油化学コンビナートとしての機能・役割ということではございます。

こういった現在の川崎臨海部を2050年までにこうしていきたいといったイメージがこちらの図でございまして、大きく3つございます。1つ目が、CO₂フリー水素を海外から輸入してきまして、左上のほうからになりますけれども、この水素を基としたカーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点になっていこうというのが1つ目でございます。

2つ目は、右のほう、緑色の矢印とか字で表現されている部分ではございますが、使用済

みプラスチックですとかCO₂といった炭素資源を基に素材、製品を供給していく炭素循環型のコンビナートになっていこうということ。

3点目としては、水素などのカーボンニュートラルなエネルギーをこのエリアに行き渡らせて、立地競争力のある産業地域になっていこう。オレンジ色の線とか文字の部分ですが、そういった3つの将来像を実現していきたいというところでございます。

こちらは水素の拠点のイメージをもう少し具体的に書いたものでございますが、海外から水素を輸入してきまして、これを発電所で水素発電して域外に電気を供給していくということですか、あるいは水素を基に都市ガスに代わるようなガスを合成して供給していたり、FC車用の燃料を供給したりといったようなことをイメージしているところでございます。

現在、この将来像実現に向けて、現状とのギャップを埋めるような取組を立地企業の皆様と協力して進めているところでございます。

こちらは官民の協議会をつくっているということで、企業間連携に向けたプラットフォームとして設立しているところでございまして、現在、83社2機関、多くの企業の方に御参加いただいているというものでございます。

そして、現在、官民で連携して取り組んでいる取組として、具体的かつ重要なプロジェクトが、グリーンイノベーション基金事業の一つでございまして液化水素サプライチェーンの商用化実証ということでございます。こちらはオーストラリアで製造した水素を日本に持ってくる、その日本に持ってくる時の受入れ地が川崎臨海部を予定しているところでございまして、まずこの実証の円滑な実施を本市としてもサポートしていきたいということと、実証の先にある商用化に確実にステップアップできるように、周辺企業との調整役をしっかりと担っていきたいと考えているところでございます。

こういった取組をしっかりとステップアップできるように、実証から商用化といったプロセスを着実に進んでいけるように、そういった狙いを持って締結させていただいたのが川崎重工との連携協定ということでございます。

こちらは先月、締結をさせていただきまして、川崎重工様は水素をつくる、運ぶ、ためる、そして使うというサプライチェーン一連の技術の開発を行ってございまして、まさに大規模な水素サプライチェーンの拠点を川崎臨海部でつくっていくというときに、極めて心強いパートナーだと考えてございまして、水素の利用拡大ですとか、水素の供給体制の構築といった幅広い部分で連携をしていきたいと考えているところでございます。

最後に、今後のプロジェクトの展開イメージでございますが、これまでのプロジェクトは個社・個別の取組が中心でしたが、今後は企業間連携によりましてこれを面的に広げていくということと、段階についても、実証・開発からさらに社会実装というところに進めていきたいと考えてございまして、まさに液化水素サプライチェーンのプロジェクトなどは、この一番右上にあるカーボンニュートラル社会の実現に最も近いプロジェクト、先ほど御紹介いただきましたデイ・シイ、太平洋セメントグループ様のプロジェクトもまさにこういったプロジェクトだと思えます。こういったプロジェクトをしっかりと進めていけるように、川崎市としても積極的にサポートしていきたいと考えております。

説明のほうは以上でございます。御清聴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。カーボンニュートラルの早期実現に向けた市と川崎重工の協力ということでありました。

3つ目が川崎市市制100周年記念事業の取組ということで、総務企画局シティプロモーション推進室の石井担当課長さんからお願いします。

○川崎市総務企画局シティプロモーション推進室 石井担当課長

川崎市市制100周年記念事業の取組について御説明いたします。川崎市総務企画局シティプロモーション推進室で市制100周年を担当しております石井と申します。本日は、どうぞよろしく願いいたします。

資料7を御覧ください。市制100周年の記念事業でございますが、次の100年に向けて、「あたらしい川崎」を生み出していくスタートラインとして、様々な企業・団体とともに、オール川崎市で展開してまいります。

基本方針として、「Colors, Future! いろいろって未来。」への共感を喚起し、新たな100年に向けて根づくムーブメントを起こすとしております。

記念事業につきましては、350以上の企業・団体が参画する川崎市市制100周年記念事業「全国都市緑化かわさきフェア」の実行委員会主催事業、川崎市主催事業、実行委員会参画団体主催事業、市民等のパートナー主催事業の4つに分類し、それぞれが連携、関連しながら展開してまいります。

記念事業の全体像イメージでございますが、記念事業期間である令和6年度を3期に分

け、7月1日に開催する市制100周年記念式典、秋のフェス&カンファレンス、記念事業の象徴的事業である全国都市緑化かわさきフェアを取組の核とし、併せて、市民、企業、団体、市が共創しながら様々な事業を展開することで、来年1年間で多くのアクションで彩られ、この先の100年に向けた川崎の成長の機会としてまいります。

記念事業を先導する実行委員会主催事業でございます。現在、フェス&カンファレンス、公共空間を活用した賑わい創出プロジェクト、脱炭素プロジェクト、みどりの共創プロジェクトの4つのプロジェクトを検討しております。この4つの事業のうち、フェス&カンファレンス、公共空間を活用した賑わい創出プロジェクトを11月に開催し、実行委員会主催事業のプレ事業として盛り上げてまいりたいと考えております。

また、実行委員会主催事業では、提案型募集事業も行っております。参画団体、市民、企業、団体の皆様から広く提案事業を募集し、柔軟なアイデアや発想により記念事業を盛り上げてまいります。事業実施に関わる経費の一部を実行委員会が負担し、11月まで提案を募集しておりますので、ぜひ皆様からのすてきな提案をお待ちしております。

続いて、市主催事業でございます。今年度からプレ事業として幾つものイベント等を実施しております。100周年の公式ウェブサイトにも発信しておりますので、ぜひ御覧いただき、ぜひ御参加ください。

実行委員会参画団体主催事業・パートナー主催事業でございます。現在、「ニュートンタンメン」カップ麺に100周年応援デザインを掲載していただくなど、様々な取組を行っていただいております。本協議会において実行委員会に参画している企業の方々も、参画されていない方々も、100周年の趣旨に合う自主的な取組として、既存のリソースや日頃の取組を生かしながら実施していただき、市制100周年を盛り上げていただきたいと思います。

協賛計画について御説明いたします。記念事業の趣旨に賛同していただいた企業・団体、個人の皆様より、次の100年に向けた「あたらしい川崎」を生み出す取組を実行するための支援として、9月から協賛を募っております。この市制100周年を契機に、多くの方に川崎を知ってもらい、関わってもらい、好きになってもらえるよう、様々なアクションに挑戦してまいりますので、本事業の趣旨に御賛同いただき、お力添えを賜りますようお願い申し上げます。

こちらのスライドにつきましては、協賛ランクごとの協賛の特典メニューの表になりますので、後ほど御参照ください。

最後に、広報の取組でございます。来年1月からはいよいよ100周年イヤーとなりますので、ポスターをリニューアルするとともに、主要駅などで広く広報してまいります。100周年をきっかけに様々なアクションを実施することで、多くの方に川崎を知ってもらい、関わってもらい、川崎市を好きになってもらいたいと思っております。臨海部の企業の皆様と一緒に、好きがあふれるまちづくりを進めてまいりたいと考えておりますので、一緒に取り組んでいただけるようよろしくお願いします。

本日は盛りだくさんとなりましたが、以上となります。お時間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。次も100周年に関係があるといえば関係があるのでしょいか、全国都市緑化かわさきフェアが行われるということで、その取組状況について、建設緑政局緑化フェア推進室の木村室長さん、お願いします。

○川崎市建設緑政局緑化フェア推進室 木村室長

御紹介にあずかりました川崎市建設緑政局緑化フェア推進室の木村でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

私のほうからは、全国都市緑化かわさきフェアの取組状況についてということで情報提供させていただきますけれども、全国都市緑化かわさきフェアにつきましては、今年の3月のこの場でも軽く概要を御説明させていただいたところですが、この8月に基本・実施計画というものをまとめまして、少し具体的に計画をつくってまいりましたので、そのあたりを中心に本日は情報提供をさせていただきます。

まず、全国都市緑化フェアにつきましては、毎年、日本国内のどこかの都市で開催をされる花と緑の祭典でございまして、国土交通省様が提唱して実行委員会形式で開催をするものでございます。今年は5月、6月に仙台市のほうで開催をされたところでございますけれども、来年、私ども川崎市で全国都市緑化フェアを開くということで進めさせていただいておまして、その背景には、先ほど御紹介をさせていただきました市制100周年を迎えるということで、新たな川崎に向かってのスタートをみどりという切り口で少し発信していこうということで、100周年記念事業の象徴的的事业という位置づけをさせていただきまして、全国都市緑化かわさきフェアを開催させていただくものでございます。

かわさきフェアの背景といたしましては、まず川崎市のこれまでの振り返りという中で、みどりという切り口で振り返りますと、1つは、工業都市として発展しました我が市といたしましては、みどりの歴史の中でも臨海部での工場地帯での緑化の推進、あるいは市民の住民運動、緑地保全運動といったような中での町なかのみどり、保全緑地のみどりといったような様々なみどりがございます。とりわけ臨海部の皆様におかれましては、公害問題が全国的に広がる中で、いち早くみどりというものを使って環境改善の取組ということで、昭和47年から本市と工場緑化の協定を結んでいただいて、48年には工場緑化推進協議会、現在、みどりの事業所推進協議会という名称になってございますが、昨年50周年を迎えられたということで、早くから市と一緒に皆様に緑化の取組を進めていただいておりますので、こうした様々なみどりの取組を振り返りながら、次に向けて川崎市が環境先進都市として持続可能なまちづくりを進めていく上でどんなことを考えていけばいいのか、どんなことを始めていけばいいのかといったようなことを考えるきっかけとしたいということで、この全国都市緑化かわさきフェアを開催したいと考えたところでございます。

概要といたしましては、先ほど市制100周年の事業として御説明をしたストーリーの中で緑化フェアを展開していくわけですが、その内容を具体的に定めました基本・実施計画の目次のページになります。概要といたしましては、右側にいつもチラシで表示をさせていただいている表示がございしますが、こちらに7つの色の違う——これは葉っぱをモチーフにしているんですけども、7つの色が重なり合って広がっていく。この7というのは、川崎市は7つの行政区がございしますので、それを使って、いろいろなみどりがいろいろ重なり合って、あるいはいろいろな人や団体、企業様等が重なり合って次の時代に向けて広がっていく、そんなイメージをデザインしたものでございまして、市制100周年を迎える2024年、「みどりで、つなげる。みんなが、つながる。」というテーマで、実は全国的には、年間30日以上という国の規定に沿って、大体年に1回開催をされるものなんですけど、全国に例のない2期開催というものを今回かわさきフェアではもくろんでおります。

それは、市制100周年という中でストーリーを組んでございまして、まず市制100周年というのは、7月1日が市制記念日でございますけれども、これを皮切りに、100周年を祝いつつ地域全体で盛り上がりながら、ちょうど1年後になるんですけど、来年の10月19日、秋開催というものを開かせていただき、そこで様々なチャレンジ、いろいろな実験的なもの

のを何とか詰め込んでフェアを開始していきたいと思っております。さらには、その成果が3か月後、春に花を開かせる。花で例えますと、秋に種をまいたものが、市民、企業の皆様と一緒に育てて春に花を咲かせる、そのようなストーリー展開を考えておきまして、2期開催ということで計画をしたものでございます。

概要はただいま御説明したとおりですけれども、全体は2期開催でございますので、まずフェア前、今からもう既に市内の小中学校ですとか、いろいろな市民団体の方々と連携をしながら花づくりを始めておきまして、まだ実験の段階でございますが、来年度からすぐに市内の市立の小中学校では、全校参加という形で子どもたちと一緒に花づくりをして、緑化フェアの会場あるいは町なかを彩っていく、そんな取組を既に始めてございます。まだ実験校で何校か始めたぐらいなんですけれども、いろいろと試しながら今始めているところでございます。

フェア中も、秋開催、それから育成期間、育てる期間を置いて春開催という2期開催で、さらにはフェア後の町なかのみどりにつなげていくといったような展開で、今、計画を進めております。そのための様々な広報ですとか、いろいろな取組を今100周年事業の中で編み込みながら計画をしているところでございます。

協賛等につきましては先ほど御紹介したとおりでございますけれども、かわさきフェアの中では、こうした一般協賛のほかに、会場の中でプレゼンテッドバイみたいな企業協賛花壇みたいなものですとか、そのようなものも盛り込んでまいります。そのあたりはまた別途御案内をさせていただきますして、いろいろな皆様の持つ技術なんかをみどりと掛け合わせて会場で発信するといったようなつくりができないかと思っておりますので、そのあたりはぜひ御一考いただければと思います。

フェア会場につきましては、冒頭に申し上げたとおり、川崎市のみどりの振り返りの中で、臨海部のみどり、それから町なかのみどり、さらには保全緑地のみどりといったようなものを象徴するコア会場というのを設定させていただきまして、北のほうから生田緑地、中央地区では等々力緑地、そして南のほうでは富士見公園をコア会場と設定させていただいて、その周辺エリアもうまく広げていながら、全国の方々をおもてなししていきたいと考えております。とりわけ富士見公園につきましては、多摩川スカイブリッジで羽田空港ともつながって近くなっているというところもございまして、そうした意味では、このキングスカイフロント周辺もうまく取り込みながら会場設定をしていきたいと考えております。

それぞれの会場でございますけれども、富士見会場につきましては、先ほど申し上げたとおり、川崎区の臨海部に一番近い会場でございますが、川崎駅からも歩いて20分程度という距離でございますので、基本的には歩いて楽しみながら会場を訪れていただけるような仕掛けを考えたいと思っております。中間には、ちょうど新しく川崎市の本庁舎も建て替わりますので、そういったところも使いながらエリア全体を盛り上げていきたいと考えております。会場につきましては、緑化フェアの規定として都市公園を会場とするという規定もございます。実は川崎市の中でも一番古い都市計画決定公園が富士見公園でございますので、ここに様々な展開を盛り込んでいこうと考えております。

こちらは富士見公園でございますけれども、ちょうど左上のところ、カルッツかわさきという、昔、川崎体育館のあった場所ですが、今は文化・体育施設として生まれ変わっております。様々なホールや体育館がある場所でございますので、こちらをうまく式典会場として使いながら、公園全体を使ってフェア会場としていこうと思っております。今現在、富士見公園は再編整備の工事中でございます。そのリニューアルのお披露目というの兼ねて開催をします。また、カルッツかわさきにつきましては、今年も11月に国際環境技術展を開催いたしますけれども、来年もこのフェア期間中に取り組みまして、ある意味、富士見公園全体を使って、みどりというのを植物材料のみどりだけではなくて、生態系サービスのようなものも含めて、環境を丸ごと取り込んだような会場としてしつらえていきたいと考えておりますので、こうした点でもぜひ皆様にも注目をさせていただいて、あるいは何か関われる機会があれば御提案いただければと考えております。

以降、等々力緑地につきましても同様に、武蔵小杉、あるいは新丸子、武蔵中原といったような駅から、徒歩だと20分から30分と少し距離がございますけれども、こちら町なかを歩いていただきながら、あるいは場合によってはバスを使っただいてということでございますが、従前からプロスポーツチームもあるような公園でございますので、そうしたところとうまく連携しながら会場をつくらしていきたいと考えております。こちらの等々力緑地につきましては、実はフェアが終わりました後で再編をするということで、少しいろいろな実験的な会場としてもつくりたいと考えております。

以降、生田緑地につきましては、保全型の緑地として活用しながら会場を整えつつ、川崎市全体を使いながらみどりの発信をしていくということで、市制100周年の中でみどりをテーマにして次の川崎に向かってどんな展開をしていけるか、そんな会場づくりをしていきたいと思っておりますので、どうぞ皆様も御協力をお願いできればと思います。

ちょっと時間が過ぎてしまいました。御清聴どうも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。国交省さん、それから川崎市から4件の報告をしていただきました。ちょっと時間が押していますが、どなたか御質問があったらお願いします。よろしいでしょうか。皆さん協力的なので、時間が押しているというと、ちょっとやめておこうかという感じで、申し訳ありません。

それでは、幾つか参考資料の紹介ということで、時間がないので短めにお願いできますか。小山さん、どうぞ。

4 参考資料紹介

○川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部 小山担当課長

それでは、私のほうから参考資料を簡単に御説明させていただきます。

1点目が参考資料1でございます。川崎の工場夜景をモチーフにしたクッキー「ヒカリノイズミ」の御紹介でございます。こちらはレゾナック様と東亜石油様のプラントの写真がパッケージに使用されております。今後、第2弾の販売も予定されておりますので、様々な場面で御活用いただければ幸いです。

2点目は参考資料2になります。大変人気のゲームソフト「FINAL FANTASY」と川崎の工場夜景がコラボしたクルーズイベントの御案内でございます。こちらにつきましては、旭化成様の御協力の下、イベントの実施に至ったものでございます。本市といたしましては、引き続き工場夜景の魅力を通じて川崎臨海部の魅力発信に努めてまいりますので、引き続き皆様方の御協力をお願いいたします。

3点目でございます。参考資料3になります。今月の27日に開催をされますリエゾンセンター主催のコンビナート都市連携シンポジウムの御案内でございます。当日は平野先生が基調講演で御登壇をされます。参加の事前申込みの期限が19日までとなっております。御都合がつく方は、ぜひお申込みをいただければと思います。

4点目が参考資料4になります。この6月改定をいたしました臨海部ビジョンのパンフレットでございます。ビジョンの概要に加えまして、これまでの主な成果、臨海部のトピックス等をまとめておりますので、御覧いただければと存じます。

なお、資料の一番最後に質問用紙をおつけしております。本日の議題、情報提供等に関

して何か御質問等がある場合は、こちらの用紙を事務局までお送りいただければと存じます。

最後になりますが、その他、本日、会場で御参加の皆様には何点か資料を配付させていただいております。市制100周年の関連のリーフレット、また、臨海部企業の人材育成講座の御案内を配付してございます。後ほど御参照いただければと思います。人材育成講座につきましては、これまでも参加された企業の皆様から大変好評をいただいておりますので、積極的な参加の御検討をいただければ幸いです。

参考資料の紹介は以上でございます。

○大西会長

どうもありがとうございました。

それでは、最後のまとめに入ります。お二人の先生から全体を通じてのコメントをお願いします。まず、平野先生からお願いします。

○成城大学 平野教授

今日も、どうもありがとうございました。4点あるんですけども、1つ目は、デイ・シイをはじめ水素のことを含めても、新しいことを試す場としてやっぱり川崎というのが選ばれているし、選ばれるような努力をしているしというところで、改めて川崎の臨海部の力強さを感じたというのが1点目です。

2点目ですけども、市もすごく取組を頑張っているなど、いつも思っています。国に先駆けて水素の戦略も出しましたし、それからカーボンニュートラルコンビナートも、国よりも先に研究会を立ち上げて、そのコンセプトを打ち出してやっていったというのは川崎のすごい成果だと思いますし、最後の添付の資料にあったように、臨海部ビジョンの成果をきちんと並べられていらっしゃるんですが、それを見ると、やっぱりすごく成果が上がっているなということを改めて思いましたというのが2点目です。

3点目は、ここからちょっと違う毛色なんですけれども、この報告を聞くのはいつもすごく面白くて、ああ、臨海部はこんなふうになっているんだとか、いろんな取組をされているんだというのを知る機会になって、この会合でやった内容をもうちょっと広く発信されるといいのではないかなと思っているのと、もう一方で、報告を聞くのは楽しいんですが、会議をより有意義にするためには何が必要なのかというのは常に再検討していても

いいのではないかと考えています。例えば、情報共有をもっとしっかりしてみるとか、課題の共有にもっと力点を置いてみようと、解決策の共有に力点を置いてみようと、毎回毎回力点を置いていくという形も一つの方法で、持ち帰るものをできるだけ大きくするような在り方ってどうなのかなということで、常に毎回毎回、この会議自身も進歩させていく必要があるのではないかなと感じたというところが3点目です。

4点目ですけれども、100周年と緑化フェアの話をお聞きして、非常に楽しく魅力的な企画だなと思っていますし、花のフェアで2期に分けてストーリーをつくるなんていうのは物すごく興味深い取組だなと思ったわけです。

その一方で、私が思ったのは、ここから毒を吐くんですけれども、現在のところ全然臨海部を考えていないのではないですかと。100周年も緑化フェアも臨海部の話は全然出てこなかったんで、市民が縁遠いと思っちゃう背景がそこにあるような感じが若干して、こういうときに臨海部というのは絡めていないような気がして、最後のほうを見ていくと、もうこれは金を出すしか協力の方法はないのではないかと、これを結論として誘導したいならばすごい設定だなというふうにも思うんですが、その辺がちょっと残念だったなと思ったところです。企画自身はすごく魅力的で、今さらどうこうということではないんですけども、私も世田谷区在住なので、ぜひ伺わせていただきたいなと思っています。

以上でございます。どうも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。では、瀬田先生、お願いします。

○東京大学 瀬田准教授

今日は、議題も情報提供も参考資料紹介も、結構空間の質を高めるとか魅力を高めるという話題が多かったかなと思いました。本来、この臨海部というのは生産機能が中心だと思うんですけれども、こういう場所の協議会で空間の質を高めるという話題が非常にたくさん出るというのは、それ自体がすごく将来のニーズを捉えているのではないかなと思いました。ぜひこういった取組を続けて、かつ、今、平野先生がおっしゃったような、まだまだ頑張らなければいけない部分も認識していただきながら、ぜひ進めていただければと思います。我々も微力ながら、ぜひ協力したいと思います。

以上です。

○大西会長

どうもありがとうございました。

今日は、かなり盛りだくさんの報告あるいは紹介をしていただきまして、ありがとうございました。一言だけ私からもコメントしたいと思いますが、コロナが明けて久しぶりの海外出張で何と北京に行く機会があって、北京に行ったんですが、そこで元学生がいろいろ案内してくれて、幾つかあったんですが、1つだけ挙げるとすると、北京の西の端ですか、山にかかる手前のところに、日本語で言えば首に鋼と書いて首鋼ですか、鉄工所の跡地を北京冬季五輪のスノボの会場か何かにしたところがあるんです。ドイツにエムシャーパークという鉄工所の跡地を新しい用途に転換した再開発がありますけれども、オリンピックに引っかけて、そのアイデアを借りてきたような感じもしたんですが、そこは川崎臨海部のスケールよりはもっと小さいわけですが、1つの巨大工場がオリンピック会場になって、もともとの施設がいろいろ利用されているんです。だから、新しいまちと古い鉄工所ですか、高炉があるんですけれども、融合した感じで、面白い開発だったんです。

川崎臨海部の場合には、今日の扇島はやり変えるということですか、全体としてはそっくり新しいものになるわけではなくて、これは川崎の伝統かもしれないけれども、徐々に変わっていくんですね。だから、断面断面を取ると、どういうまちになっていくのかというのは見えにくいところがあって、それで多分「Colors, Future!」、いろいろあるよ、そういうキャッチフレーズが、臨海部だけではない、川崎全体のキャッチフレーズになっているのかなと思いますが、アピールとしては、今、一番川崎として主張するものをもうちょっと鮮明に出すような議論の収れんというのか、低炭素が当面の看板ということになるのかもしれないし、これまでも環境問題とか、あるいは生命科学とか、いろんなことをやってきているので、やっぱり節目節目で川崎は今何を追求しているんだということを鮮明にアピールするというメリハリのつけ方も、Colorsに替わるアイデアとしてはあるのかなと。そういうことを通じて、こういった場も一つの目標に結集するというか、求心力が出てきて、みんなの思いが力になるような場面も増えるのではないかなという感じがいたしました。でも、大きな都市なので、一つにはまとめ切れない、いろんな施策をやらなければいけないということは重々承知しながら、メリハリをつけるということも必要なのかなと感じました。すみません、余計なことを言ったかもしれません。

それでは、以上で今日の議論は閉じまして、最後に主催者側からの御挨拶ということで、川崎市の臨海部国際戦略本部、玉井本部長さんから御挨拶をいただきます。

5 閉会

○川崎市臨海部国際戦略本部 玉井本部長

臨海部国際戦略本部の玉井でございます。本日は、長時間にわたり活発な御議論、意見交換をしていただきまして本当にありがとうございます。大西先生、平野先生、瀬田先生の3名の有識者の方々におかれましては、大変お忙しいところ、現場である殿町まで足を運んでいただきまして、貴重な御意見をいただきましてありがとうございます。太平洋セメント様、デイ・シイ様におかれましては、カーボンニュートラルの達成に向けた新しい取組というものを御発表いただきまして、ありがとうございました。

この川崎臨海部でございますけれども、産業の集積地として日本の経済成長に大きく貢献してきたわけでございますが、気候変動対応というカーボンニュートラルと、いわゆる経済成長の同時実現というものが今求められている状況でございます。こうした中で、先ほどあったように、川崎臨海部の400ヘクタールが、高炉が休止して土地利用転換するというところでございますけれども、このエリアに限らず、コンビナートの再編という部分ではモデルケースとなるよう、私どもとしても、社会の仕組みですとか、場合によっては諸課題を解決するような取組というものを、私どもだけではなく皆様方と一緒にチャレンジしていきたいと考えております。

皆さんが今日来ていただいている殿町地区につきましても、2008年の秋に一番最初の土地利用の計画というものを策定して、ちょうど15年経つわけでございますけれども、コロナが明けまして、久しぶりにいろんな市民の方々に夏も来ていただきました。そのときに聞こえたのは、川崎の臨海部にこんな最先端な研究をやっている場所があるんだということ親子の方々に実感していただいたというように、まちがどんどん変わっていった魅力のある場所をつくっていかねばならない。そのことが市民にとっても、ああ、川崎の臨海部というのは非常に魅力的な場所なんだねということにつながりますし、働いていただく方にとっても、川崎臨海部で働こうということで好循環の仕組みになっていくかと思えます。

ですので、先ほど2024年問題の交通の流れみたいな話もございましたけれども、それも私ども行政だけではなく、立地している企業の皆様と一緒にあって取り組んで、チャレン

ジしていくことによって諸課題を克服していくということを進めていきたいと思っておりますので、オール川崎として、このような一つ一つの課題を解決するのみならず、先ほど有識者の方からもあったように、新しいことをここでまず起こしていくということで、ああ、できるんだねと目に見える、可視化することによって広まっていくということを進めていきたいと思っております。

今日、2時間半近くにわたってこのような協議会を開催したということで、協議会そのものも、皆様の貴重なお時間を使ってやっているわけですので、私どもとしても、次回、3月を予定していますが、より有意義な協議会の場となるように頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

これにて閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

○川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部 小山担当課長

本日は、大変長時間にわたりまして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とさせていただきます。どうもありがとうございました。