

令和6年度 第2回川崎臨海部活性化推進協議会

■日時：令和7年3月13日（木）10時00分～11時55分

■場所：ステーションコンファレンス川崎 R00M A+B（オンライン併用）

1 開会

○川崎市 福田市長

皆様、おはようございます。本日は年度末の大変お忙しい中、このように多数の御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。御案内のように、昨年の7月に川崎市は市制100周年を迎えまして、3月末までということになります。ここにいらっしゃる多くの企業の皆様にも大変な御協力をいただきまして、おかげさまで市民の皆様のシビックプライドも爆上がりしているところでございます。

これからの101年目からのまちづくりも私たち川崎市にとって臨海部というのが、これまでも大事で、すし、これからももっと大事というところでありまして、皆様とともにこれからの進むべき臨海部というものを共有しながら前に進めてまいりたいと思っております。今日は皆様の手元に先月発行しました川崎の市政だよりというものをお配りしております。これは市民の皆さんに配布しているものなのですが、70万世帯ぐらいに配布しています。「ここがすごいぞ！川崎臨海部」ということで、裏面を見ていただきますと、臨海部のどんなところがすごいのかというのを書かせていただいております。

川崎臨海部は、市民の皆様が日頃いつも行っているところではないので、どこがすごいのかというのを分かりやすくして、そしてこれから川崎の若者たちにとっても、この臨海部が憧れでスーパーカッコいいところではなければならないと思っておりますので、是非皆様方の御協力、各個社の繁栄も大事でありますけれども、エリアの全体としての価値というものを皆様と共有しながらしっかり前に進めてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

今日の時間は約2時間ありますけれども、皆様、有意義な時間にしてまいりたいと思っております。本日、大西会長を始め、学識の先生方にも御参加いただけることに、改めて感謝を申し上げて、冒頭の御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

2 議題

（1）川崎臨海部における交通課題への取組について

○大西先生

皆さん、おはようございます。それでは早速ですが進めてまいりたいと思います。

今日はリーディングプロジェクトに関する取組について、2つのテーマ、「交通課題」と「産業競争力」という2つのテーマを中心に報告と発表をしていただいて、テーマごとに意見交換及び質疑の時間を取るという方法で進めていきたいと思っております。それでは初めに川崎臨海部における交通課題への取組をテーマとして、「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針の改定に向けた中間取りまとめ」ということで、まずは川崎市から報告をしていただきます。

○川崎市臨海部国際戦略本部拠点整備推進部 室井部長

よろしくお願いいたします。私からは、臨海部の交通機能強化に向けた実施方針の改定につきまして、中間取りまとめを行いましたので、それについて御報告させていただきます。

1. 実施方針につきましては、令和7年度改定を予定してございます。

改定では2つの視点で取りまとめることとしており、

①臨海部における人の移動を支える交通ネットワークの考え方

②新たな交通量発生に対応する道路機能強化の考え方

で取りまとめを行い、臨海部ビジョンの実現に向けた中長期的な方向性と、今後の5年間の取組を示すものでございます。

2. 主なこれまでの取組といたしましては、1～3の取組を臨港バス様に御協力をいただき進めるとともに、4の企業送迎バスの乗降場を整備し、現在約30社の企業様に御利用いただいております。

3. 川崎臨海部における影響です。

(1) 臨海部の人の移動特性でございますが、朝8時台、夕方6時台の通勤時間帯の移動が多く、昼間の移動が極端に少ない特性がございます。

(2) 路線バスの運行状況でございますが、川崎駅から臨海部には1日1,500便以上運行されており、昨今の運転手不足等により、この5年間で年間200便が減便されています。

(3) 路線バスの遅延状況でございますが、運行距離が長くなるにつれて、遅延割合が増加し、臨海部第2層、第3層へのバスは、約半数が5分以上遅延している状況でございます。

(4) バス路線でございます。バス路線は、浮島・東扇島行きの路線は、川崎駅からの運行距離が10キロを超えており、バス乗車が長時間となっている状況でございます。

(5) 鉄道につきましては、臨海部には京急大師線、JR南部支線線、JR鶴見線が運行されており、計画路線として川崎アプローチ線、東海道貨物線がございます。JR南武支線とJR鶴見線の浜川崎駅舎が道路で分断されている状況でございます。

(6) 道路でございます。図4に道路の混雑度をお示ししております。混雑度1.0を超えると混雑している区間といえます。産業道路のA地点におきましては、交通量が4万台を超え、混雑度が1.35と高い状況となっております。

(7) 大規模土地利用転換でございますが、①の扇島地区の先導エリアは、令和10年度からの一部土地利用開始を予定しております。また②の南渡田地区の北地区北側につきましては、令和9年度のまちびらきを予定しております。

4. 川崎臨海部における課題でございます。課題につきましては(1)、(2)の2つの視点で整理しており、人の移動に係る課題を6つ、新たな交通量発生について課題を3つ挙げております。

5 (1) 臨海部の交通機能強化の考え方でございますが、枠内に考え方を3つお示ししております。

この考え方を図6で簡単に御説明いたしますと、赤色の交通拠点とオレンジ色の交通結節点の拠点間同士を鉄道やBRTなどの基幹的交通軸で結び、拠点・結節点から多様な端末交通で目的地を結び、交通機能強化を図っていくものでございます。

次に(2)交通基本強化の方向性でございますが、課題と同様に、2つの視点で整理しております。

①円滑な人の移動を支える交通ネットワーク形成として、ア～クまで8つ

②新たな交通量発生に対応する道路機能強化として、ア～エまで4つ方向性を整理してございます。

6. 今後の取組でございます。

(1) 交通ネットワーク形成として取組を7つ右側にお示ししております。

図7でその主な取組内容を御説明いたしますと、臨海部側に赤、オレンジで示す3つの交通拠点、3つ

の交通結節点を整備するとともに、青色の軸で示す鉄道や BRT 等の 4 つの基幹的交通軸の形成に向けた取組を推進してまいります。また、自動運転技術を用いたバス等、新たなモビリティの導入可能性の検討などを進めてまいります。

(2) 道路機能強化でございますが、今後の取組を右側に 4 つお示ししております。図 8 に示す主な取組内容といたしましては、臨海部地域内や羽田空港方面へのアクセス向上、周辺への交通分散のため、臨海部幹線道路の実現に向けた検討を進めるものでございます。また扇島地区で企業や人々が活動できるよう道路整備を進めてまいります。

引き続き臨海部ビジョンの目指す臨海部の持続的な発展を支え、価値の向上を図る交通機能強化を目指し、実施方針の取りまとめを今後進めてまいります。私の説明は以上です。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。それでは、ただいまの交通課題への取組に関連して企業さんか事例の御紹介ということで報告をしていただきたいと思います。

花王株式会社様から「待機車両の時間削減に向けた取組について」ということでお話しいただきます。花王株式会社川崎工場長の古河崎工事長様よりお願いいたします。

こちらの資料はないということですので、画面を御覧いただきながらお聞きいただければと思います。

○花王株式会社 川崎工場長 古河崎様

ただいま御紹介にあずかりました花王株式会社の古河崎です。

川崎市様、地域の皆様、日頃は弊社の創業に多大な御支援と御協力賜り本当にありがとうございます。

先ほどの交通機能強化という話から、少しピン트가ずれるのですが、弊社のトラック待機時間削減という取組内容を御紹介させていただきたいと思います。

はじめに弊社の事業ですけれども、皆様の御家庭でもお使いいただいている家庭品を作っている事業と、その原料となるものを一部ケミカルの会社に送っている事業との 2 つで構成されております。

そして、これらの製品は日本国内では国内 10 工場で生産されております。その中で、川崎工場の位置づけは、家庭品の東日本供給拠点として、西の和歌山に対して国内の中でも重要な位置を示しております。その川崎工場の概要ですけれども川崎区の浮島に所在しております。創業後から約 60 年経っております。

ここで花王のサプライチェーンについて御紹介させていただきます。花王は国内 10 工場でものづくりを行っていますが、こちらは原料の調達をして、国内 24 ヲ所の我々が自前で運営している物流拠点に運び、その後、小売店さんへお届けするという、調達、物流から小口配送まで全て一貫して自社で行っているところが、他社の日用品メーカーと異なっている点になります。その中で工場の製品の出荷の特異的なところになるのですけれども、全国 24 箇所に物流拠点があるなら作った在庫はそちらに置いているのだと思いますが、違います。工場に置いています。

全国 24 箇所の拠点には、売れた分だけ補充するという考え方で行っています。例えば仙台でアタックが売れて、名古屋でニュービーズが売れた、でも仙台ではニュービーズはあるけれどアタックが足りない。いやいや、名古屋ではニュービーズが足りないのだということが起きないように、売れた分だけを工

場から補充するという形をとってしまして、在庫を工場でコントロールするというようなサプライチェーンを組んでおります。

そのため工場の中では、昔から創業を行っている自動倉庫と呼ばれる工場で作ったものがコンベアで運ばれ、クレーンで格納し、出庫後クレーンとコンベアを通じて自動で行う自動倉庫を2棟持っていました。しかし昨今の能力増強により、そこだけではどうしても保管しきれないというようなことになりまして、外の倉庫を必要に応じて、都度借りておりました。

本日御紹介したいトラックの待機時間の削減の取組は、自動倉庫で行った取組と外部の倉庫で行った取組の2つの御紹介をさせていただきたいと思えます。

まず自動倉庫の方ですが、この左端の写真にあるように、トラックは準備ができているのに乗せるべき製品が準備できていなくて、トラックを待たせてしまっているというような状況がありました。川崎工場では目の前が国道で、場外でお待ちいただくことは許されないのです、全てトラックは場内に入っているのですけれども、待っているトラックで場内が溢れてしまっているというような状況にもなっていました。

一体何が起きているのだろうということで、定点カメラを使って調べてみたところ、製品をトラックに乗せるべき出荷するところに、なぜか入荷するものが多々あったと。それはパレットを入荷したり、一部川崎工場の中で作れない製品は、外の製造委託会社で作ってもらっていますので、そちらで作ってもらったものを一旦工場の中に引き取るというような入庫作業があった他、販売品の入庫作業がありました。

そこで、これらの入庫量を減らして、全体の入出庫量を下げようと思いました。まず外部の委託会社から作ってもらったものを自動倉庫に入れることをやめました。こちらはもう外部倉庫を活用していましたので、直接外部倉庫へ持っていただくこととしました。

先ほど物流拠点は売れた分だけ補充するとお伝えしました。そうすると、メリットのシャンプーは欲しいけどメリットのコンディショナーはそんなにいらないのだというようなことが起きまして、その場合は自動倉庫から一旦それだけ出し、必要な量だけをピッキングして、また自動倉庫に入れる。そしてトラックに乗せるというような作業を行っていましたので、これは無駄だよね、ということになりました。自動倉庫からの出庫はパレット2段積みブロック台でしか出庫しないように固定をして、このような端数物というものも外部倉庫の方で実施することに変えまして、自動倉庫の入出庫量を減らしました。それによりトラックの待機時間を削減することができました。

また、クレーンは機械的な能力なので、ドラスティックでは変えられないのですけれども、制御の面から、もうちょっと触れるところがありましたので、制御を変えることにより出庫能力を上げるということも取り組みました。

それらの取組の結果、今まで場内で平均89分ちょっとトラックを待たしていたのですけれども、32分までトラックのお待ちいただく時間を減らすことができました。

続いて外部倉庫のお話になります。先ほど私は外部倉庫を必要に応じて、あちこち借りておりましてけれども、実情として東扇島にあたり、遠くは扇町の方にも倉庫を借りておりました。そうすると、エッセンシャルはどこにあるのだとか、ハミングはどこにあるのか、ということもなりまして、拠点が必要なもののためにトラックが少し厚めに回るといったようなことも生じておりました。そのため、倉庫を集約しようということで、一つ大きな倉庫を同じ浮島の中に集約いたしました。

それにより、それまで殿町夜行線を通して東扇島に行っていたのですけれども、そのトラックの通行

量を大幅に減らすことができました。また待機時間ではありませんが、拘束時間を減らすことができました。

外部倉庫の方ですが、工場の中の自動倉庫と違って、クレーンだとかコンテナとかが一切ありません。作業はフォークリフトによる人手の作業になります。入庫は、工場から横持ちと呼んでいますけども、川崎工場で作ったものを運んで入れる入庫作業、出庫は物流拠点から「あれが欲しい」「これが欲しい」というものに應える出庫作業になります。これをフォークリフトでやるわけですが、新しい集約した倉庫で円滑にオペレーションを行うために、まず出荷に関しては前日に出庫のオーダーを用意して、堺向け、仙台向け、青森向けとそれぞれ用意してピッキングをしておいて、当日は載せるだけという運用にしました。

それからトラックには予約システムを導入しまして、「あなたのトラックはいつ来てくださいね」「どのバースについてくださいね」という予約システムを用意し、万全の体制で準備できたと思っておりました。

ところが実際オペレーションを始めてみると、60 分以上少しお待ちいただくトラックが、全体の 11% も発生いたしまして、これは良くないということになりました。こちらの方はフォークリフトによる人手作業になりますので、やはり人生産性というものを上げなきゃいけないというところで、2 つほど現場と現物を見ながら取組を行いましたので御紹介させていただきたいと思います。

まず 1 つは着床バースの平準化ということなのですが、これまでは同じ方面行きは同じバースを使っておりました。ナンバー 1 バースには堺行き、ナンバー 2 バースは近郊向け、ナンバー 3 バースは東北向けというようなことをしておりました。トラックは同じ時間に同じ方面がやってくるということになってしまいまして、例えば堺方面に行くトラックが 3 台同時に来てしまって、1 台が積んでいる間は 2 台目、3 台目は待たしてしまうというようなことが起きていました。

そこで 1 か月、2 か月のデータを見て最適なバースにしようと、バースの平準化を行いました。例えば境行きだったら、バースを 1、2、3 に分けて、近郊向けと組み合わせることによってバースの平準化を図りました。

それと、呼び出し時間に時間がかかっていたということも分かりました。予約システムを導入していたので、トラックの運転手はスマホから入場したら連絡がシステムに入るのですけれども、これを受けた受付オペレーターが、トラックが入ってきたことをフォークリフトに電話して、「もうそこ空いていますか?」「作業終わっていますか?」と聞き、フォークリフトの人から「もう少しかかる」と言われると、「終わったら連絡してください」、そして「終わりましたよ」と連絡が来たら、「ではトラック入場してください」というようなやり取りが何台も同時に入ってくるので、受付の人が回らなくなっていました。受付漏れだったり、フォークリフトの連絡漏れだったりということで、結果的にトラックを待たせしてしまっていたということがありましたので、フォークマンにこのシステムのタブレットを渡しまして、作業が終わったら自分で呼ぶようにし、さらに 1 台のフォークリフトで大体 3 バース分くらい見えていますので、今日の前のバースが作業中であっても、隣のバースが空いていたら、空いているバースに誘導して先に呼んでおくようにすることで呼び出し時間の効率化を図りました。

その結果、それまで 60 分以上待ちしていたトラックが 11% あったのですが、0.3% まで減らすことができました。

最後まとめになりますけれども、トラックをお待たせしてしまう事情というのは、入出荷量が多すぎる

こと、それから設備の能力が不足すること、作業計画が悪いことが挙げられましたので、これらを見直すことにより量を減らし、入出荷能力を上げることで、トラックの待機時間の削減に取り組みました。

以上、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。現場のいろいろな苦労というか、工夫というのもお伺いで大変有意義でした。どうもありがとうございました。

それでは、この最初のテーマ、交通課題ということについて意見交換をしたいと思います。以前からの協議会のテーマでもある交通課題について、今日は市の方から包括的な計画の策定状況についてお伺いし、同時に具体例も今お伺いしたわけであります。皆さんからどういう課題を抱えているか、あるいはどういう取組を行ってきたかということも含みつつ、御意見あるいは御質問をいただけたらと思います。いかがでしょうか。御発言があったら挙手をお願いします。

○旭化成株式会社 佐々様

本日は御説明ありがとうございました。交通課題について、御質問させていただきたいと思います。

我々、臨海部の企業としましては、交通課題というのは非常に物流の問題だけでなく、通勤の負担の増加にもつながっており、本当に喫緊の課題だと認識しています。

川崎市としまして、今回御説明いただいたような、いろいろな施策、バスの改善や、インフラ整備、道路整備など、中長期的な施策として取り組んでいこうとされているというのが、非常によく分かりましたし、大変ありがたく思っております。

一方で、例えば交通シミュレーションとかで渋滞の原因を探るとか、あとスマート信号システムといったような、これは警察も絡んでくるところだとは思いますが、短期的なというか比較的短いところで効果が出そうな何か施策等を考えていらっしゃいましたら、御説明いただけるとありがたいと思います。

○川崎市臨海部国際戦略本部拠点整備推進部 室井部長

今、御質問いただきまして、交通渋滞の課題というところにつきましては、やはり臨海部の交通の円滑化をしていくためには重要な課題というふうに認識してございます。

今現在、短期的な取組の渋滞対策といいますと、やはり路上駐車が課題でございまして、円滑に道路を通行できる、というところが短期的にまず必要なものだと考えてございます。

現在そういった取組を警察（交通管理者）と連携して進めており、今年度で3年目になるのですが、社会実験を殿町夜光線でやらせていただいております。こちらにつきましてもまだ整備の途中段階ではありますが、あらかた傾向というものに分かってきてございます。

引き続き、警察とも連携をしながら進めていきたいということと、やはり信号であったり、規制を変えていったりというのは、県の持ち分ということもあり、市の方で直接なかなかできないものですので協議はなかなか大変なところもございしますが、臨海部の企業様のお声を聞きながら、我々の方としても渋滞抑制対策に努めていきたいと考えております。以上です。

○大西会長

ありがとうございました。今のお話で、県警だから県が相手にしないといけないということですか、政令市でも相手にできないということでしょうか。

○川崎市臨海部国際戦略本部拠点整備推進部 室井部長

市は（市道など）道路管理者の経験はあるのですが、信号であったり、横断歩道をつけたりというものについては、前回の協議会でもお話がありましたが、（交通管理者である）県との協議が必要です。これがまた市に権限があれば、少し違うとは思いますが、現在はそういった状況でございます。

○大西会長

まだ分権化されていない領域がその辺にもあると思いました。そこは鋭意協議を進めていただいて、できるだけユーザーサイドから見て、合理的な形で交通管理を行われるのが望ましいのかなと思います。

他に御発言があったらお願いします。

○大川町産業振興連絡協議会 岩水様

私どもは大川町と言いまして、臨海部の島の中の産業団地なのですが、ここの外周道路にトラックの駐車が多い。そのトラックをいろいろ見てみると、どうも島の中の産業団地に納品に来たのではなく、どうも他の臨海部の工場に納品するのを、時間待ちをしているという状態が見受けられると。今、御発表あった花王さんの話というわけではなくて、一般的な物流の話として荷物の受入時間をきっちり決めて効率的に納品する。その結果、工場でも倉庫でも待機時間が減って、その企業さんにとってはいいのかもしれないのですが、やはりその度に納品待ちの駐車が増える、こういう結果も出ているのかなという感じが、感覚的なものでありますけど、しました。そういうところが見受けられますので、やはり以前御検討いただいた大規模なトラックの待ち合い場所を作るとか、それもきっちり周知していくというのが重要なんじゃないかなというふうに私はお話を聞いて感じました。以上でございます

○花王株式会社 川崎工場長 古河崎様

発表させていただきましたとおり、予約システムを使った時間制の導入はしています。しかし弊社工場では、トラックの方が渋滞を避けたいから、少し早めに来るということも多々あります。

そういったトラックはもう全て場内で受け入れています。決して、道路だとかその他の場所で待つことのないようにやっています。来てしまったものは、予約時間までそのトラックを待たすかということもやっていません。予約システムがパーフェクトには機能はしていませんが、双方の解決策を探る上でのツールとしては成り立ってはいっていると思っています。そのため、予約システムを入れて予約通りに来れば、本当は解決しそうなのですが、今おっしゃっていただいたような問題もありますから、まずは場内には受け入れる。受け入れてしまったら受け入れ順に作業はするというようなことを、弊社ではやっております。

○大西会長

はい、ありがとうございます。花王さんはさっきのお話だと 10 ヘクタールぐらいの敷地があるので、それなり余裕のある工場だと思いますけど、そうでないケースもあるのかなと思います。では、川崎市からお願いします。

○川崎市臨海部国際戦略本部 玉井本部長

今、社会実験で殿町夜光線の水江町に近い場所で、大型車のトラックの待機場を設けております。22 台分の大型トラックが停められるようになっていますが、そのトラックの待機場では朝の 7 時ぐらいと 13 時ぐらいの時間に極端に 2 つのピークがございます。

これまでも社会実験をやっておりましたが、今のお話しもございましたように朝の渋滞を避けるために、いわゆる予約の時間に遅刻してはいけないというトラック運転手の方の心理的な部分もあって、早い方は夜中の 2 時頃にも着いていて、朝を待っている、かなり早い時間から川崎臨海部の方に大型車が入ってくるという状況があります。その最終的なピークが 6 時から 7 時ぐらいにあり、その後いわゆる一般的な日常の就業時間に合わせて各立地企業様の方に行かれるという状況でございます。昼休みは就業時間がないので、少し前の 12 時から 13 時にかけて、次のピークが来るという状況でございます。花王様のように、柔軟にその予約時間に限らず受けていただけると、トラックの待機所も場合によっては 22 台以上入ることもあり、待機所だけではキャパオーバーになっている可能性があるのかなというふうにとっています。一社一社の方々に少しでも今のようなシステムで御協力いただけるとより円滑化が進むかなと考えております。以上です。

○大西会長

このような取組もされていますが、特に去年からトラックドライバーの働き方改革で、少し動きが変わったのかという議論もありましたけど、大川町の方ではどうですか。あまり変わらないですか。

○大川町産業振興連絡協議会 岩水様

見た目は変わった感じはしません。

○大西先生

市の方でも取り組んでいて、今言った借地ですかね、借りてトラック待機場を今 22 台分作っているということですね。

○川崎市臨海部国際戦略本部拠点整備推進部 室井部長

社会実験を行っているトラック待機所は、上下水道局の隣に将来使う計画の用地がございまして、そちらを活用しています。

○大西会長

暫定利用ということなので、なかなか恒久的にそういう待機場所を設けるというのは行ってないようですが、それでも企業さんにも協力していただいて、徐々に追い込んでいったり、あるいはドライバーの方にも合理的に時間を配分できるような仕組みを考えて、企業と一緒にいろいろなやり方で詰めていこ

うとしているのですが、今のところあまり効果がない場合もあるということですか。

○大川町産業振興連絡協議会 岩水様

一台一台の停まっている車に聞いているわけではないので、我々の感覚でしかないですけど、やはり減った気はしないですね。

○大西会長

そういうお声もあるので、もう一度その辺も含めて情報収集をして、去年からどういうふうに変ったかということも一つ着目点だと思いますので、さらに取組を進めていただければと思います。どうもありがとうございました。

他に御発言があったらお願いします。

○日本通運株式会社 竹内様

日本通運の竹内と申します。よろしくお願いいたします。

私どもの水江町に約3万坪の倉庫を持っておりまして、様々なお客様の貨物商品をお預かりしています。その他、NXと最近愛称も変わってきているのですが、横浜とか、川崎地区に、10万坪以上の倉庫を構えておりますので、何かの折りに、御利用いただければなと思っております。

まず、花王様の発表、素晴らしい発表で、非常に感銘を受けました。ありがとうございました。なぜ花王様がここまでやられるかということの背景が、我々は物流業者の面からお伝えしたいと思います。

2024年問題が叫ばれて久しいですが、一説にはなりますが、私どもの総合研究所の中での計算によれば、2030年度には今の輸送能力が34.1%ほど不足するというような状況になります。3分の2だけしか運べなくなるという可能性が高いということです。

というのは、ドライバーさんの時間外の上限が設けられたりしているためではありますが、成り手がいないとか、トラックの供給が間に合わないとか、様々な要因で輸送能力が低下することが予想されています。そのため、ここまでコストをかけられて、お時間かけられて、おそらく普通にやるよりはコストはかかっていらっしゃると思います。それにも関わらず、花王様としての英断でここまでやられているというのは、本当に素晴らしいなと思います。

その他、私どもの立場からお願いといえば一つございまして、今水江町の方から橋をかけていただいていると思うのですが、こちらがなるべく早くできるといいかなと思っておりますので、ぜひよろしくお願いいたします。

また、我々物流業者の一つのアイデアとして、今後は自動化や、連結のトラック、2台分運べるようなトラックというのは進んでくると思います。これに対する物流の倉庫の作り方だとか、場所のスペースの問題、場合によっては充電設備の問題など、あらゆる角度からの検証や、今後のそういった準備なども含めて、要素に加える必要があると思いますので、是非よろしくお願いいたします。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。連結トラックはいつ頃から導入される可能性があるということとし

ようか。

○日本通運株式会社 竹内様

すでにトラックそのものがありまして、高速道路を時々走ると昼間でも走っている状況ではございます。ただ当然いろいろな制約がありますので、これについてはどんどん緩和されていくと思いますが、どちらかという受け入れの設備の問題が大きいと思いますので、この辺のお話でございました。

○大西会長

川崎市の方で今の技術革新というか、モードが変わるということについて、何か研究されているとか対策を考えているとかありますか。

○川崎市臨海部国際戦略本部拠点整備推進部 室井部長

川崎市の方といたしましては、臨海部自体これから大規模土地利用転換であるとか変わってきますので、そういった中で、今、運転サムソフト、トラックのドライバーサムソフトの中で、そういった連結トラックであるとか、自動運転であるとか、そういった技術というのは今後将来進んでくると思っております。

そうした中で、やはり既存のストックを有効活用していくという大切なことなわけですけれど、新しい技術が入ってきて、インフラをどのように作っていくかということは、少しずつ今議論していますので、今後しっかり対応を図っていければというふうに考えております。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。なかなかこの問題は根が深いというか、そう簡単に解決できない場合もあるということで、息の長い取組が必要な分野だと思います。その中で企業さんの御努力、それから市の方の大きな計画の枠組み、それから現場で気づいたことについて挙げていただいて、それに対する取組をするという、そういうことで問題を徐々に解決していくということが重要なと思います。さらにこういう場も通じて進めていければと思います。

どうもありがとうございました。おそらくこの問題はまだまだ御意見を感じておられることがあると思うのですが、今日のところはこのくらいにさせていただきたいと思います。

(2) 産業競争力の強化に向けた取組

○大西会長

2つ目のテーマが産業競争力の強化ということであります。臨海部の投資促進制度ということで、まず川崎市から報告をしていただきます。その後企業さんからの御報告があります。お願いします。

○川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部 岩間部長

川崎市臨海部国際戦略本部の岩間と申します。どうぞよろしく願いいたします。

この後は日本ゼオン様から川崎工場における設備投資計画について御説明いただきますけれども、その前に本市の投資促進制度について御説明させていただきたいと思います。

資料の方は通しページ番号の 20 ページをお開きください。川崎臨海部エリアを対象とした現行の制度概要でございまして、現在 3 つの制度がございまして。青色の川崎臨海部産業競争力強化促進補助金についてでございますが、こちらは製造業の事業者様を対象としたものでございまして、詳細は後ほど御説明いたします。

次に左下、緑色の川崎臨海部土地利用整序化奨励金でございまして、こちらは売却した土地で新たに製造業が創業した場合に、その土地を売却した企業に対しまして、固定資産税及び都市計画税の 1 年分に相当する額を奨励金として交付するものでございまして、基幹産業への望ましい土地利用への誘導を図ることを目的とした制度でございまして。

次に右下、黄色のイノベート川崎ネクストでございまして、こちらは研究所等の新設に 20 億円を上限として補助金を交付するものでございまして、キングスカイフロント地区及び南渡田地区における研究開発拠点の形成を進めることを目的としたものでございまして。

続きまして 21 ページをお開きください。川崎臨海部産業競争力強化促進補助金について御説明いたします。この制度は、長年立地している製造業事業者様が事業所の再投資を行う場合に、5 億円を上限として補助金を交付するものでございまして。イラストにございますように、新工場の建設、プラントの増強、新製品プラントの設置など、川崎臨海部エリアにおける基幹産業の高度化や高機能化を図ることを目的としています。

次のページをお開きください。令和 3 年度から本制度は運用しておりまして、これまで 6 件、約 750 億円の設備投資が実施、あるいは予定されているところでございまして。

次のページを御覧ください。本制度につきましては制度設立から 5 年間の時限制度となっておりまして、来年度、令和 7 年度末までが申請の期間となっております。令和 8 年度以降の制度運用につきましては、これまでの実績ですとか、効果などを検証いたしまして、今後検討するということにしております。

川崎臨海部における皆様方の積極的な設備投資は産業エリアとしての活性化というだけではなく、市政の安定的な運営に極めて大切なものでございまして。今後皆様方の積極投資を促進するという視点から、様々な機会を捉えて幅広い御意見をいただきたいと考えておりますので、どうぞ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して。

○大西会長

ありがとうございました。それではこちらのテーマについて企業さんの取組の紹介ということで、日本ゼオン株式会社様から「新たな共創イノベーション施設の建設について」御発表であります。よろしくお願いいたします。

○日本ゼオン株式会社 川崎工場 生産革新室長 中園 様

改めまして、よろしくお願いいたします。御紹介にあずかりました日本ゼオン株式会社の中園と申します。

今回は新たな共創イノベーション施設の建設ということで発表させていただきたいと思っております。

まず、はじめに弊社の会社の概要を御紹介させていただきたいと思っております。弊社は日本ゼオン株式会社と申しまして、本社は東京の千代田区にございまして。設立としましては 1950 年ということで、今年が 75 周年という会社でございまして。連結の従業員数はおよそ 4500 人程度、グループ企業としましては 18 の国と地域に 54 社いるような会社でございまして。

我々の産業の御紹介ですが、こちら右下の写真にございますように大きな装置を使いまして、こちらで石油を発端とする原料をいろいろ使いまして、石油製品を生産することを主としています。化学の企業ということになります。

弊社の事業でございますが、大きくは3つの事業に分かれてございます。1つは最終製品としてこちらのタイヤのようなもの、あとは車のエンジンのホースですとか、そういったものの素材になります合成ゴムと呼ばれるものです。またゴムの手袋、こちらの原料になります合成ラテックスといったものを作っております。エラストマー素材と呼ばれる事業を展開しております。一方で光学レンズ、例えばカメラのレンズですとか、こういったものの樹脂の素材、また、こちらの写真にございます携帯電話、スマートフォン、テレビといったもののフィルムを作っている事業。あとはエネルギー関連事業としましては、例えばリチウム電池、リチウムイオンバッテリーのバインダーとなるようなものの素材を全般に扱っております。その他、カーボンナノチューブですとか、RIM、塗料なども扱っている企業でございます。

こちらは原油をどう活用しているかというものを示した図になってございます。原油を蒸留分離しましてナフサが得られますが、こちらをいろいろな留分、さらに蒸留を重ねて、例えばブタジエンという物質が得られますが、こちらを用いて合成ゴム、合成ラテックスを作っております。また、このC₅留分と呼ばれるところからは、先ほど申しましたレンズですとか光学フィルムなどを作っております。こちらの用途の欄を御覧いただくと、割と最終製品としては皆様の身近にあるものでして、こういったものの素材として提供している会社でございます。

それでは今回のメインの御報告となります共創イノベーション施設の対象の地域について御紹介させていただきます。弊社の川崎工場、総合開発センターは同じ敷地内にありまして、所在地としましては川崎区の夜光にございます。敷地面積としては9万㎡、工場の創業開始が1959年、主要製品としては合成ゴム、合成ラテックスというものを作っております。

こちらに地図をお示ししておりますが、殿町夜光線に面した一角に立地しております。こちらが弊社の地区の敷地でございますが、総合開発センター、こちらが研究所になります。そちらと生産拠点である川崎工場、こちらが隣接しているというのが特徴になってございます。おおよそですが川崎工場としましては約200名弱、総合開発センターとしましては400名、計600名弱という規模で、この地域で生産活動をしているということになります。

ここで少し話は変わりますが、当社が成し遂げたいことを、御紹介させていただきたいと思います。当社としましては、社会課題の解決と企業としての成長を両立させて、弊社の企業理念となっております、大地の永遠と人類の繁栄に貢献する、これを実現していきたいと考えてございます。

弊社のマテリアリティ、重要な観点、視点というところでございますが、こちらを5つの歯車として示したものが下の図になってございます。まずは心からワクワクできる会社の実現、こういったものを一つの大きな原動力にしまして、こちらに経営基盤を含めた強固なガバナンス、そして対話・コミュニケーションという潤滑剤、こういったものを添加しながらイノベーションで他にない価値を提供していきたいというようなことを考えてございます。これをどんどん回すことで、新たな製品や技術、こういったものを作り上げて、さらにその先に社会の変化に対応した事業構造の変革というものも実現していきたいと考えております。引いては、循環型社会への対応や、弊社の企業理念の大地の永遠と人類の繁栄に貢献するところにつなげていきたいと考えています。これ以降のスライドで御説明させていただく共創イノベーション施設は、赤点線枠を特に中心的に担っていくと考えています。

それではこの共創イノベーション施設の概要について御説明させていただきます。

先ほどからあります殿町夜光線沿いに、イメージ写真をお示ししておりますが、このような建物を建てたいと考えております。敷地面積としては約 4,000 m²、先ほど 9 万 m²がこの全体の敷地と申しましたので、5%ぐらいが建物の大きさということになります。地上 8 階建てで 2026 年度の完工を予定しております。

右上に地図がございますが、研究所と工場の間に今回の施設を建てたいと考えております。この研究所、工場の双方が持っている事務機能なども集約しますし、この中には研究所の機能も新設いたします。

また工場の方は、工場全体のプラントを集中制御、監視するコントロール室というものがございしますが、その中枢機能を今回の施設の中に配置していきたいと考えてございます。

こちらの建物ですが、昨年 12 月に川崎臨海部産業競争力強化促進補助金の交付を認めていただきましたので、事業に着手いたしました。

続きまして、共創イノベーション施設の狙いでございます。

まず一つ目には、社内の連携強化をやっていききたいと考えております。繰り返しになりますが、工場と研究所が隣接する強みを活かしまして、その双方が持っている利点、強みというものを存分に発揮しながら製品の設計から事業化のサイクル、設計から製品の作り込み、そしてそれを事業として出していく、世の中に出していくというサイクルを高速で回していきたいと考えてございます。

また、同じ建物内にただ共存するだけではなかなかこういった強みを生かしきるということではできませんので、今までにないボーダーレスな空間としていきたいと考えてございます。例えば、集える場所ですとか、ここに来ないと価値が生まれないというような、いろいろな仕掛けをこの建物の中に作り込みまして、そうすることで偶発的な出会いや、偶発的な発想で新たなイノベーションが起こるといったような連続的なイノベーションを起こしていきながら、当社の技術発展拠点にしていきたいと考えてございます。

もう一方で、先ほど歯車の絵で御紹介しましたが、心から社員がワクワクしないと、やはり原動力というものにはなりませんので、社員が誇りを持ち、働きたくなる場を作っていきたいと考えてございます。例えばワークシーンによって仕事の場所を切り替えられるほか、昨今いろいろな企業さんで実施されていることだと思いますが、弊社も快適で効率の上がるオフィスを作っていきたいと考えております。また先ほどの建物には食堂も入れる予定でございます。従業員に聞きますと食堂の在り方、位置づけというのは非常に重く、従業員の期待が大きいということが分かっております。オンとオフを切り替えられる重要な仕事の一環ということで、リフレッシュできる食堂を管理していきたいと考えております。当建物のグランドコンセプトは、先ほど連続的なイノベーションと申しましたが、イノベーションとコミュニケーションをぐるぐる回していきたいと考えております。知と知が化学反応を起こすというようなコンセプトのもと、こういった建物を作っていきたいと考えてございます。

あとは地域との共生というところも大事な観点でございますので、災害対策や省エネによる地域との共生というところを図っていききたいと考えてございます。

化学コンビナートの一角に位置しておりますので、災害が起きたときに弊社が起因で災害が発展するということがあるとはならないので、耐震性や津波のリスク等を考慮しまして配置してございますし、先ほどの工場の中核機能というのは、この強固な建物の中に入れていきたいというふうに考えてございます。また、この強固さというところを生かして、地域の避難場所としても開放して、是非活用いただき

たいと考えております。あとは、高効率設備ですとか太陽光パネルとか、こういったものを導入することによって、創エネ、省エネを実現し、地域の共生というところを図っていきたいと考えております。

4点目になりますが、こちらは弊社としてもこれから積極的にやっていきたいと思っている分野でございます。先ほど社内の共創というところを御説明いたしました、社外の皆様とも共創していきたいと考えてございます。そこで共栄関係と書いてありますが、共に発展するウィン・ウィンの関係を築いていきたいと考えてございます。

御存知のとおり川崎は首都圏でございますので、多くの企業が集中する非常に高アクセス性という立地優位性を持ってございます。それを活かしながら、近隣の皆様をはじめとしまして、世界中の顧客やパートナーと共創する空間を提供していきたいと、そして当社が保有するコアテクノロジーとの融合というものを図っていききたいと考えてございます。例えば、先ほど冒頭で御紹介しましたようにリチウムイオン電池になりますが、こういったものを研究段階からお客様と最終製品を睨みながら開発ですとか、あとは殿町ございますキングスカイフロントに多くありますライフサイエンスや、バイオ系の研究企業様と共生、共に実験できる、研究開発できる空間もこの建物内に作っていききたいと考えてございますので、是非これから活用していただきたいなと考えております。

まとめになりますが、本施設は当社の発展だけでなく、川崎市臨海部のさらなる連携・交流を促進しまして、より大きな「うねり」というもののきっかけになれば幸いだというふうに考えてございます。そして弊社としましては、その先に本業を通じて、社会に貢献できる価値のある技術・製品というものを、世の中に出していきたいと考えてございます。

最後になりますが、今まで申し上げたとおり、一企業の取組では、なかなか大きな波及効果というものは生まれないと思っておりますので、この川崎市様をはじめとする行政、自治体の方々、そしてコンビナートに関連する各社様の御協力、連携というものが非常に重要になってくると考えております。是非とも御協力をお願いしたいと考えてございます。

また、現在建設工事中でございますので、工事期間中、御迷惑と御不便をおかけすることとも思いますが、臨海部のさらなる発展に向け、御協力をよろしくお願いしたいと思います。簡単ではございますが、以上で報告を終わらせていただきます。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。ただいま産業競争力の強化ということで、川崎市から支援制度の話、それから日本ゼオン様から具体的な事例、取組について御紹介いただきました。これらの内容について御意見、御質問いただきたいと思います。どなたか御発言がありましたらお願いいたします。

○大川町産業振興連絡協議会 岩水様

先ほどの川崎臨海部産業競争力強化促進補助金ですが、これを生かした事業って非常に素晴らしいなと思ったのですが、この制度自体を見てみると採択された事業が6件ということと、あと投下固定資産額が20億以上というところで、この内容を見ると、全て大企業向け、中企業から大企業向けというような印象を受けました。これはやはり中小企業向けの支援策というのは、御検討いただけないのかなというのが、一つ、私の方から要望でございます。私どもの足元を言いますと、大川町は産業団地ができて35年になるのですが、やはり事業の高度化を目指していかなきゃいけない企業というのは、多く言われて

おりまして、そういうところの後押しになるのではないかなと思い、発言させていただきました。以上意見でございました。

○大西会長

ありがとうございます。これについては制度の話なので、川崎市からお願いします。

○川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部 岩間部長

御質問ありがとうございました。御指摘のとおり、確かに投下固定資産額 20 億円以上ということで、かなり大型の投資案件に対して市は支援をしているということになります。こちらに関しましては、制度創設時にどういう対象事業にするかという議論があったと思います。我々としては、市として補助金という形で公金を支出いたしますので、その投資額に対してどれだけの市税収入のような波及効果が得られるのかという視点から、このような金額に設定させていただいたところでございます。

金額につきましては、様々な企業様からも御意見をいただいているところでございまして、中小企業様の観点からも御意見をいただいているところでございますので、これに関しましては庁内の関係局とも協議しながら、検討していきたいというところでございます。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。固定資産税が 1.4%ですかね、それを睨んで制度が設計されているのだらうと、つまり市としては税金で設備投資が行われれば、固定資産税の増加という格好で収入があるわけです。その一部を補助金にすることでインセンティブにすると、企業にとってはただ税金を取られるよりはその一部が返ってくるということになるので、メリットがあると。そういうことで少し長期的なスタンスに立てばウィン・ウィンの関係にあるということだと思うのです。税率は投下資本の額によらないと思うので、中小企業さんの投下資本のレベルでも今の計算は合うのかなという気もするので、制度については、そうした要望を踏まえて考える余地はあるのかなという気がしますけど、どうでしょうか。

○臨海部国際戦略本部事業推進部 岩間部長

先生がおっしゃる通り、我々が補助金として交付する額に対して、どのくらいの税収効果があるかをシミュレーションさせていただきながら、検討させていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○大西会長

うまくそういうことで投資が促進されればいいのかなと思います。他に何か御発言があったらお願いします。

○株式会社日本触媒 斉藤様

日本ゼオン様の御報告ありがとうございました。非常に魅力的な設備、取組であるというふうに感じております。私自身、研究開発と生産プロセスの業務に携わる立場にありまして、研究部門と生産部門、これらのコミュニケーションが必要であると感じておりますので、モデルケースとして参考にさせていた

だきたいと感じております。

弊社は今年度、2件の補助金申請をさせていただきましたので、それを進めさせていただくにあって、感じた所見を述べさせていただきたいと思います。

まず1点、感謝したい件がございまして、同業他社の参入を避けるために、かなり情報を絞ったような形でプレスリリースをしたいという要望がございました。また、進めるにあたりまして、プレスリリース内容の事前の相談ですとか、各種報道機関に対する対応、こちらを担当者の方と密にやり取りさせていただきまして、誠に感謝いたします。

もう一点、難しいなというふうに感じた点が、今回補助金の対象となるのが新たな設備である点ということで、土地の造成工事ですとか、機器の撤去・移設工事は含まれないというものがございました。弊社は工場の土地が狭いことから、設備増強時にはスクラップ&ビルドが必要になるケース多いため、こういった際に工事発注業者に依頼する際、または検収をあげる際に、そちらの工事を明確に分けて管理する必要があるというところで、少し難しさを感じております。以上です。

○大西会長

どうもありがとうございました。

○臨海部国際戦略本部事業推進部 岩間部長

御意見ありがとうございます。今現状の制度の対象事業から外れているところを、御指摘いただきましてありがとうございます。そういった点も、幅広に皆様からいろんな御意見を賜りまして、再来年度以降の制度をどうするのかというところを、皆様と議論しながら進めさせていただきたいと思います。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す。さっきの理屈からするとスクラップの方については、固定資産税が入ってこなくなりますので、補助金の原資がどうなのかという、市の財政上の問題があるのかなという気もします。そこはしかし関連した一体の事業というふうにも捉えられるので、そこを含んで促進していただくためにはどうすればいいのか、市の方でも検討していただければと思います。

それでは時間の関係もありますので、産業競争力の強化に向けたテーマ、御報告と質疑応答について、以上とさせていただきます。今日は2つのテーマ交通関係と産業競争力、補助金を含めた関係について報告なり議論させていただいたわけですが、先生方からこれらについてコメントを頂戴したいと思います。

○東京大学 大学院工学系研究科都市工学専攻 瀬田准教授

それぞれ御発表いただきありがとうございました。1つ目のテーマは交通、物流の関係でも花王様の取組は本当に先進的なだと非常に感銘を受けました。一般的な交通は、設備、施設をどんどん作って対応する方と、これは供給側なわけですが、逆に需要側のほうがうまく工夫をしていくという、大きくかけると2つに分かれていて、供給がつまりインフラを整えたり、あるいはバスの本数を増やしたりというのは、非常に効果的ではあるのですが、それによって例えば、さらに需要が増えたりする場合も

ありますし、そもそもそういった施設設備サービスを供給するのに非常にお金がかかるということがあります。

それに対して需要側の工夫については、一度工夫の頭を使うのですけれども、ただそれによって非常にコストパフォーマンスよく対応することができるということで、これを昔から交通工学の世界では潜在需要に対する取組ということで、あまり供給をしすぎると、今まで使ってこなかった人が使ってしまうので、むしろ需要側でうまくピークシフトをするとか、あるいはリモートワークを推進するといったことですとか、あるいは今日の花王さんの御発表のように、うまく物流を調整するといったことが非常に重要な取組になっているのではないかと思います。まだまだこの臨海部の交通、物流の取組というのは課題も多いというふうに先ほど座長もおっしゃっていましたが、引き続き需要側、つまり皆様方の取組も非常に重要になっていくのではないかと思いますので、是非推進していただければと思っています。

2 番目の投資促進で、日本ゼオン様の共創イノベーション施設というのも、大変ユニークな施設で開業すると非常に面白い取組になるかなと思いました。

少し話は変わりますが、私は公共施設の研究をしていて、公共施設っていわゆる箱物といわれていて、箱があってそこにみんな来るというイメージがあるかと思いますが、人口が減少していくと公共施設はちょっといらないのではないかっていう議論がどんどん出ていますね。ただ簡単に減らすことができない中で、ハードは減らすのだけれども、その中のサービスはどんどん活かしていくということも非常に注目をされています。実は地方県の政令指定都市に今週の前半にちょっとお邪魔したときに、図書館、これも箱物の一つなのですけれども、今まで図書館っていうと本を借りたり、あるいは勉強したりするっていうスペースだったのが、最近はそこで話し合っ、ちょっとしゃべれる空間みたいなのも、図書館であるにも関わらずあって、そこから市民活動の中で新しい取組が生まれたり、あるいは企業さんもそこに行って、いろいろ情報を集めたりってことを 図書館の場も非常に進めているというような取組が、その政令指定都市ではありました。

それにはやはり単に箱物があるだけではだめで、やはりそこで司書さんですとか、あるいはプロのコーディネーターの方が入って、橋渡しをしたりという取組が非常に重要になっている。これはこれまで公共施設っていうのはハードを作って終わりだったというのが、これからやっぱりソフトが大事だということになっていることの証左だと思うのです。おそらく同じようなことが民間の施設にも非常に言えるような気がしました。

すなわち、ハードは今日もスライドにありました日本ゼオン様の非常にスタイリッシュな施設ができるのですが、やはりより重要なのはソフトで、これからその箱の中でこういったイベントが行われるのかとか、あるいはこういったコーディネーターの人が入って、社内外の方々に「橋渡しをするのか」というのが非常に重要になってくると思います。おそらく日本ゼオン様はそういうのも考えていらっしゃるって、これから整備を進められると思うのですが、是非その辺頑張っていただければなというふうに思っています。

最後にこれは補助金でできるというお話がありましたが、おそらく補助金も来年度ですかね、検証検討の上でこれから評価をして、次の制度につなげていくというお話でしたが、もちろん原資は市税でという話もありましたが、是非ソフトによって生み出されるイノベティブな評価というの、少しその全体の評価の中に組み入れていただけると、今後の川崎市、臨海部の発展に非常に寄与することができる

のじゃないかなと思いました。以上です。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。それでは平野先生いかがでしょうか。

○成城大学 経済学部 平野教授 ※Web 参加

それでは、いくつかコメントさせていただきたいのですが、順番にまず、花王様の話を伺って、本当にまだまだ無駄取りできるところがたくさんあるのだなと実感したというところで、あと地道な観察とか分析の重要性というものも、改めて教わったなという感じがします。最終的にはこれから AI に置き換えていくのかという、こういう分析とかも含めてですね、トラックを入れていくのが AI になるのかなというふうに思ったりもしました。

こういう労働環境を改善していくことというのは、人材確保につながっていくので、すごく重要な事例だと思いますし、こういう内容が、この場で共有されたこと自身もすごくこの会合として意味があるのではないかなと思っています。この会合で共有されると、他の企業さんも、うちもやってみようかなって思って、こういう点があるのかって気づかれるので、本日事例共有していただいたことが大変良かったです。他の会社さんでも、もしこういう事例があれば共有していただければいいのかなと思っています。

四日市の会合の時は大抵この話が、「で、なんぼ？」っていう話になっていて、いくらかかったのって話まで共有するので、その辺の実際の肌感覚も含めて、企業間どうして会話が進んでいけばいいのではないかなと思っています。

旭化成様の質問の内容を私もお聞きして、渋滞の分析ってすごく重要で、分析をきっちりしなくても、少なくとも利用者は知っているという局面が多いと思うのですね。例えば、ここの右折レーンが短すぎるとか、信号の間隔が悪すぎるとか、そういう声を拾い集めていって、改善につなげていくというのが重要だと思います。

県との縦割りは、これ縦割りがあるからといって放置しておく、10年、20年固定化されるので、問題をしっかりと顕在化させた上で早いうちに突破した方がいいのではないかなというふうに私自身は思っています。この問題に引き継いで交通渋滞の問題で、大川町の産業団地の方からお話があったのですが、これもやはり重要な問題で、時間通りにトラックが走るというのは非常に難しく、時間通り着かないといけないうって圧力もかかっている、やはりバッファを作るしかないかなと思っています。例えば高速道のインターチェンジの近くにバッファとなるような、トラックステーションみたいなところを作らないといけなし、今開発している扇島の方ではこれを考えて織り込んで作ることが必要ではないかと思っています。

その一方で既存のところは結構手の持ちようがないので、道路一本を使うというぐらい発想の転換も必要なのではないかと思っています。要は本質的には交通の支障にならなければいいということが元々の実現すべき価値になりますので、本質的に何が実現されていけばいいのかというところに遡っていって、実は支障にならないところの道路の一部を使ってしまうというぐらいの思い切りがないと、なかなかこれは解決しないではないかなと思いました。

川崎市さんの競争力強化の補助金の話なのですが、30年以上という条件が果たして必要なのかというのが少し私自身は疑問に思っていて、10年くらい前に来た事業者さんともどんどん投資したいとこ

ろに投資していただければいいわけなので、この年数の条件が必要なのかなと思いました。

もう一つは先ほど言いましたように金額の最低限がかなり大きくなっているんで、これも中小企業向けのものがあってもいいのではないかと。いろいろなものでなんとか「ミニ」みたいなものがあるのと同じように、「補助金ミニ」みたいなものがあってもいいのではないかなって思いました。

最後に日本ゼオン様のお話しも興味深く拝聴しました。実は、私は科学産業の歴史が最初の研究テーマだったので、何を実現されようかと考えているのか、痛いことがよくわかるという感じです。高負荷価値を作っていくという上では、研究所と工場、さらに営業との3者がいかにコミュニケーションをうまく取れるかというところにかかっているんで、そういうところを狙ってこの施設を作られているだろうというふうに思っていますし、日本の化学企業ってもう汎用品は難しいので、高負荷価値品に行くときには、こんな拠点にどこもかしこも生まれ変わっていかなければいけない。そのときに川崎が選ばれたというのが一番大きいのではないかなと思っています。ですので、おそらく他の化学企業さんもこういうことを考えられて、川崎で実現してもらうようになっていけばいいのではないかなと思います。

最後に会議としてはいろいろ発言がたくさんあったのと、私としては非常に興味深く拝聴できて、その点がこの川崎市の会議のいいところなのではないかなというふうに思っています。以上でございます。

○大西会長

どうもありがとうございます。

それでは私も少しかコメントさせていただきます。2つ大きく申し上げたいと思うのですが、一つは2つめの補助金を含めた川崎臨海部における投資の促進ということで、これは国際的な動きがどうなるかですね。アメリカでは、アメリカ人が消費するものはアメリカで作れということを言わんばかりに、関税政策とかいろんなことが発動されて、世界に混乱をすでに与え始めているわけです。全て日本で作ればいいというふうには思いませんけれども、絶えず日本の製造業が空洞化しない、そういう制度構築なり、動きの促進というのは、いるのだろーと思います。一例を挙げると、自動車では、私のデータによると、日本の事業は世界で乗用車を2,500~2,600万台作っているわけです。日本では900万台~1000万台弱作っていて、日本で売れている車というのが、500万台弱です。だから日本は自動車の輸出、海外で作っている日本企業の車が海外で買われているっていうことも含めて、非常に重要で、例えば中国なんかではだいたい同じですね。出入りはあるのですが、つまり3000万台ぐらい作って3,000万台ぐらい中国人が買っているということになります。アメリカは極端に輸入超過で、だからアメリカで作れということを言い始めているわけですね。

そこは世界の貿易っていうのは非常に重要で、特に日本にとっては重要なので、全て国内で作ればいいっていうことはもちろんないわけですが、やはりある一定のバランスをとって、国内での技術開発も促進されるような、配慮っていうのを絶えずしていく必要が政策当局、企業さん両方のテーマだと思うんですね。そういう意味では川崎についてもやはり、個々の政策だけではなくて川崎市の臨海部の企業さん全体で、どのくらい新規の設備投資が行われて、それがどういう技術開発なのか生産設備についてなのか、いろんな観点から整理して動向を見極めて適切な政策を打っていくということが重要なのかなと思います。非常に大きな工業地帯なので、日本の産業政策の一端を担うという意識で市の方でも分析することが必要なのかなという感じがいたします。

それから交通については本日いろいろ御発言をいただいて、平野先生からは、川崎市のこの会のいいと

ころ、いろんな御発言があることだということですが、正直なところ今までは、どなたが発言しそうだということが私として分かっていたのですが、今日は分からない御発言もありましたので、そういう格好で活発な議論が行われるというのはとてもいいことだと思います。

できれば、例えば見学会みたいなものもして、これはやはり今日の特にトラックの話なんかは、お許しいただけるなら見学させていただくと、参考になるケースがものすごくあるのではないかと思います。どうやって工夫しているのか、こういった会議の前後で現場見学を行うなど、有志で見せていただくということができれば、もうすごく有意義なんじゃないかと思います。個々の企業の工夫というのが、すごく問題の解決に貢献している例もたくさんあると思うのです。大企業、中小企業のそれぞれの御努力がここでの議論もさることながら、現場でもう少し質疑等を含めて理解することができると、伝播していくスピードも早いのかなという気がいたしました。是非その点を御検討いただければと思います

3 情報提供

○大西会長

それではディスカッションについては、有識者のコメントについては以上とさせていただいて、情報提供に移ります。

川崎港 CNP グリーン／トランジション・ファイナンス・フレームワークの策定について、ということで、川崎市港湾局経営企画課から御報告いただきます。

○川崎市港湾局経営企画課 三枝担当課長

私から、この度策定をいたしました、川崎港 CNP グリーン／トランジション・ファイナンス・フレームワークを御紹介させていただきます。

世界的な課題となっております脱炭素の取組でございますけれども、本市においても喫緊の課題の一つでございます。中でも港湾、それから臨海部というところは、CO2 排出量の約 6 割を占める産業の多くが集積しているということで、国の主導によるカーボンニュートラルポートの取組が、全国の港で進められている状況でございます。

その一環といたしまして、本市におきまして一昨年の 9 月に港湾法に基づく法定計画といたしまして、川崎港港湾脱炭素化推進計画、いわゆる CNP 形成計画を策定したところでございます。

図にございますとおり、川崎港と川崎臨海部エリアは、ほぼエリアを同じくしておりますので、本市の臨海部が進めるカーボンニュートラルコンビナート、こちらの取組と緊密に連携をして進めております。カーボンニュートラルコンビナートとポートの形成推進協議会を同じ構成員で形成し、同時に開催しております、臨海部の立地企業の皆様、それから関係する金融機関の皆様等々と連携した取組を進めているところでございます。

カーボンニュートラルポートの実現、引いては川崎港が様々な意味で選ばれる港となるためには、そうした皆様との連携、さらには企業間連携、こういったものが欠かせないものと考えておりますことから、同計画では本市や立地企業の皆様、合わせて 40 の主体による 108 の具体的な取組を位置づけております。続く 2 ページにまとめさせていただいておりますので、後ほど御参照いただければと思います。

本題ですけれども、こうした促進事業をいかに前に進めていくか、実現していくかというのが課題となっております、その一助となることを想定して、川崎港 CNP グリーン／トランジション・ファイナ

ンス・フレームワークを作成いたしました。脱炭素を含めたサステナブルな取組を進めるにあたりましては、資金調達を行う際にグリーンウォッシュを防止するために、資金調達される方はフレームワーク、国際的な基準を満たした事業計画、ルールブックのようなものを策定して、さらに第三者評価機関の評価を受けて、資金の借り受けなどを実行するというのが一般的な流れとなっております。

ただ、フレームワーク策定にはコストと事務負担が発生するという事で、今回 CNP 形成計画の脱炭素化促進事業に基づく使途特定型のフレームワークということで、本市が策定をいたしました。

これによりまして、脱炭素化促進事業の実施主体である臨海部の立地企業の皆様が取組を進める際のコストと事務負担の軽減が可能となります。本フレームワークはリースも対象としておりますので、是非促進事業を計画されている皆様に活用いただきたいと思いますと考えています。なお現在ではまだ促進事業に位置づけていらっしゃる事業者の方でも、今後位置づけていただくことを前提にフレームワークを活用いただける仕組みとしておりますので、是非当課までお声かけをいただければと考えております。

第1号の案件につきましては、大きく私どももPRをしたいと考えておりますので、是非積極的に御検討いただければと思っております。

私から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。

それでは、配布資料がいくつかありますので、その配布資料について、川崎市から御説明をお願いいたします。

○臨海部国際戦略本部事業推進部 小山担当課長

本日会場にお越しの皆様には紙にて配布をしておりますが、3点ほど御紹介させていただきます。

まず1点目は川崎臨海部PRリーフレットでございます。今年度、川崎臨海部のことを多くの市民の方に知っていただきたいということで、動画とリーフレットを作成しました。動画につきましては開催前に流させていただきましたけれど、YouTube等にもアップしておりますので是非御覧いただければと思います。動画、リーフレットにつきましては、本当に多くの企業様の御協力のもと、作成をさせていただきました。御協力ありがとうございました。

2点目が冒頭、市長の御挨拶でも触れましたけれども、かわさき市政だよりの2月号でございます。「ここがすごいぞ！川崎臨海部」というタイトルで、川崎臨海部、特に水素に関する取組に焦点を当てた特集の記事となっております。こちらの紙面の作成に当たりまして、レゾナック様、またJFEホールディングス様、御担当者の方にインタビューに御協力いただくなど、大変ありがとうございました。

3点目でございます。こちらが全国都市緑化川崎フェアのチラシでございます。昨年の秋の開催に続きまして今月3月22日から4月13日まで約3週間、富士見公園、等々力緑地、生田緑地ほか市内全域を会場として開催をいたします。是非皆様にも足をお運びいただければと思っております。

配付資料の説明は以上でございます。ありがとうございました。

4 総括

○会長総括 大西会長

ありがとうございました。配布資料について説明をしていただきました。

それでは今日の議題は以上であります。2つのテーマについて川崎市並びに関係企業の皆さまからの御報告をいただいてディスカッションしたわけであります。2つのテーマはちょっと様相が違うといえますか、断面が異なりますけれども、両方とも川崎市の臨海部の今後の発展にとっては重要な要素で、使いやすい臨海部という面と、さらに発展する臨海部という、そういう側面を切り取ったテーマかなと思います。

さっきも申し上げましたけれども、日本の置かれている状況は、その強さと弱さというか、課題が浮かび上がるような昨今となっております、アメリカの動きによって日本の立場というのがいろいろな格好でクローズアップされてきているのではないかと思います。人口が減っていくということでいえば内需が減るわけですから、日本としてはやはり海外との貿易なり、海外の市場で日本のプレゼンスを高めるということでない、日本企業はこれ以上発展していかないのだろうと思います。そのことは様々な軋轢を海外で生むということにもなるので、そういうことがないように海外に定着していくということが必要になるということで、海外進出というのはこれまで以上に大きなテーマになると思います。

ただ、その一方で日本が空洞化しない、やはり当面技術の開発なり、そういうところが日本企業にとっては日本で行うというのが中心になると思うので、そうした技術開発部門、研究開発部門というものの強化というのが、日本における日本企業の活動にとってはより重要になるのだろうと思います。

様々な動きを俯瞰しながらですね、日本企業の日本における在り方、あるいは川崎における在り方というのを考えていく、そういう割と重要な時代がこれからすでに始まって続いていくのだろうというふうに思っています。その意味ではこの協議会についても、少し企業活動の中に視点を掘り下げたような議論というのにも必要になってくるかなと思っています。その上で、川崎臨海部をどのように良くしていくのか、先ほど平野先生からは道路もただ通るだけじゃなくて、停まるための道路という使い方も場所によってはあるのではないかとということで、制度の障害あるいは壁というのがあると思いますけれども、これはほぐしていけないことではないと思います。関係者と問題を共有して、どう考えていけばいいのかという、少なくともそういった問題意識の共有というのがないとほぐせないと思うので、そういうことも含めて進めていくことが必要なのかなと感じております。

今日はそういう点でいろいろな角度から議論ができたので、有意義な会であったと思います。最後の締めくりとして川崎市の福田市長から御挨拶をいただいて締めたいと思います。よろしくお願いいたします。

○閉会挨拶 福田市長

改めまして皆様今日は御参加いただきましてありがとうございました。

先ほど大西会長がおっしゃったように、予定にない御意見をいただいたことは、むしろそういう会であるべきだというふうに思っております、皆様に感謝申し上げます。

少しコメントさせていただきたいのですが、まず来年度は先ほどプレゼンさせていただいたように、交通機能を強化するための実施方針というものを作っていきますので、御説明させていただいたことと同時に、皆様から渋滞課題みたいなものをやはり大きな課題ですので、これをどうしていくかということとをさらに分析を深くして、その施策に反映させていきたいなと思っております。

これは、花王様から素晴らしい取組を発表していただきました。本当にワンフォーオール、オールフォ

一ワンみたいな取組で、こういう取組が全部の会社でやられると相当な効果があると思っております。例えば正しいかどうかかわからないですけども、今年の年末年始、救急が逼迫しまして、川崎市の救急車がすぐに応えられないという初めてのケースが発生しました。これは救急を呼ぶところから始まって、最後病院の病室がどのくらいあるかというところ、ずっと救急車が運ばれてきて病院に搬送されて、どう治療を受けて病院に入院するかというところまで、全てのポイントが整わないと必ずどこかでスタックを起こして大変なことになるということなのです。

交通渋滞も多分そういうことなのですね。どこかで改善してもどこかに負荷がかかるので、大川町の方から御説明いただいたように、私たちもこの3年間いろいろなことをやってきました。例えば大きな道路のところにポールを立てて、物理的に駐車できないようにするというのをやったら、その分どこかにプッシュされて他のほうに寄っていくと。あるいは一時待機場所みたいのを作ったのですが、ピークの時間が発生したり、全員に知らしめられていなかったりという課題もありました。このように一個やれば全て解決するという課題ではないので、ある意味、この重ね合わせのものというのが相当必要になってくると思っております。そのためには必要な情報を皆様と一緒に共有して、どこまでできるのかということと一緒に取り組まなければ、同じエリアで操業している者同士ですね、協力しないと解決しない課題だというふうに思っておりますので、是非こういった場、そして日常のコミュニケーションというのを密にさせていただいて、取り組んでまいりたいなと思っております。

その中で、日本通運様からお話いただいた連結のトラックですとか、こういった物流が大型化してくるということに対して、インフラ周りだとかということには私たちのまちづくりの観点から本当に考えていかなくてはいけないなど、改めて気づかしていただいたことがございました。本当にありがとうございました。

それから、日本ゼオン様を始めとした産業競争力強化に向けた取組ですが、これまで6社18億円の交付決定させていただいたとありましたが、全体として約750億円の投資が計画されたということは、川崎市にとっても大変ありがたいことと思っています。是非さらに利用させていただいて次の令和8年度以降の制度設計に向けてまたお知恵をいただきたいと思っています。中小企業に関しては、私たち様々な取組をやらせていただいておりますけれども、さらにこういったものが適切なのかということについても、また御意見を伺わせていただきたいなと思っています。

それから大西先生から御提案ありました見学会という話もこれは大事なかなと思っております。今年も議論して来年度からもっと集中的にやろうねと言っています。先ほど冒頭で御挨拶させていただいたように市民の皆様からは臨海部になぜこんなにお金を使うのかということとはなかなか理解できないです。やはり生活の場ではないので、あそこになぜあんなインフラにお金をかけているのか、どうしてそうなのか、というところは、見えないものに対してのお金というのは全部無駄に見えてしまうというものがあります。しかし、そこのところを見てもらって、知ってもらって、そして理解してもらった上で、なるほど、こういう投資をすることによって川崎が回るのだということを、より多くの人たちに見ていただくという見学会を、ものすごく多くやろうと思っております。

そういった意味では企業の皆さんにも御協力いただくことはあるかもしれませんが、是非よろしくお願ひしたいと思います。そして大事なのはやはり同じエリアに創業している企業の皆様が、個所の工夫みたいなものを一緒に見て、そしてこういう課題に対してどういうふうにやったらいいのかな、ということ共有していくことは、議論で聞いているよりも実際に見たほうが早いというものがあると思いま

すので、是非御相談しながらそういった機会も創出していきたいなと思っております。長い話になりましたけれども、今日本当に皆様から素晴らしい御意見とプレゼンテーションをいただいたと思っておりますし、学識の先生方からも素晴らしいコメントをいただきました。

是非今後の政策の中で活かしていきたいと思っております。どうもありがとうございました。

○大西会長

福田市長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いたしましたので、進行を司会にお返したいと思います。

○臨海部国際戦略本部事業推進部 小山担当課長

大西先生ありがとうございました。

本日会議の途中でウェブ参加の方と、また平野先生、途中音声もうまく伝わらない部分がありました。大変申し訳ございませんでした。

それでは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。本日長時間にわたる会議に御参加いただきまして誠にありがとうございました。お忘れ物のないようをお帰りください。ありがとうございました。