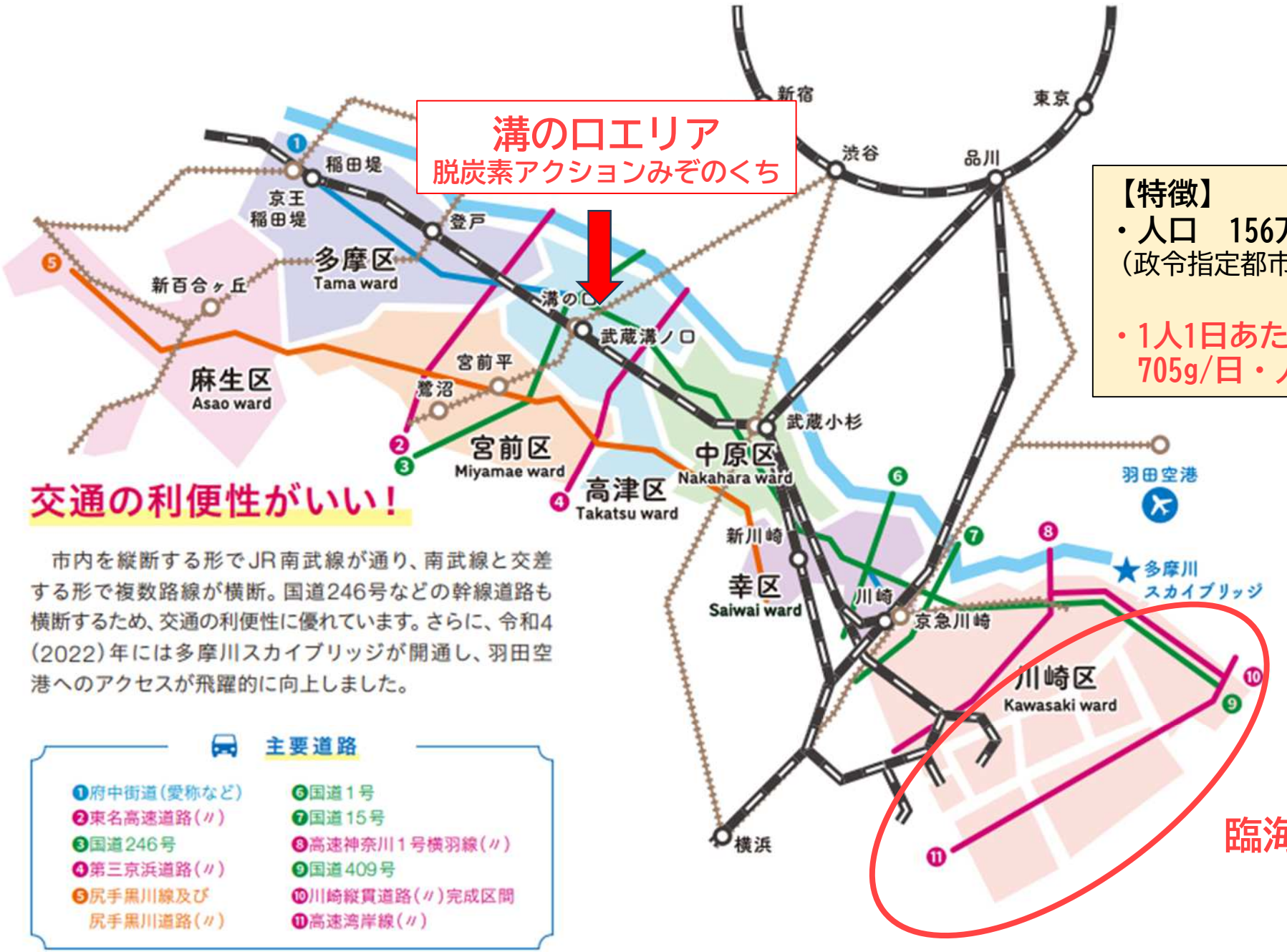
資料6

第４回再生資源供給サプライチェーンの強靭化に関する検討会

ヒアリング資料

川崎市

川崎市について



【特徴】
・人口　156万人
（政令指定都市6位、人口密度2位）

・1人1日あたりごみ排出量
705g/日・人（政令市1位）

交通の利便性がいい！

市内を縦断する形でJR南武線が通り、南武線と交差する形で複数路線が横断。国道246号などの幹線道路も横断するため、交通の利便性に優れています。さらに、令和4(2022)年には多摩川スカイブリッジが開通し、羽田空港へのアクセスが飛躍的に向上しました。

主要道路

❶府中街道（愛称など）
❷東名高速道路（〃）
❸国道246号
❹第三京浜道路（〃）
❺尻手黒川線及び尻手黒川道路（〃）
❻国道1号
❼国道15号
❽高速神奈川1号横羽線（〃）
❾国道409号
❿川崎縦貫道路（〃）完成区間
⓫高速湾岸線（〃）

川崎市について

強み（臨海部エリアにおける環境産業の集積）

代表的なリサイクル施設等

1997（平成9）年に川崎臨海部全体を対象に
環境と産業の調和したまちづくりを目指す
国内第１号のエコタウン地域認定

川崎バイオマス発電㈱（扇町）
【処理方法】　国内初の都市型バイオマス発電
（木くずや廃材などを燃料として熱利用）
【発電能力】　33,000KW

㈱YAMANAKA（浅野町）
【処理方法】　廃自動車金属リサイクル等
（廃自動車の破砕・選別）
【処理能力】960t/日

㈱デイ・シイ（浅野町）
【処理方法】産廃を原料としたセメント製造等
（産廃等の焼成）
【処理能力】3,300t/日

コアレックス三栄㈱（水江町）
【処理方法】　難再生古紙リサイクル
（古紙の溶解・再生）
【処理能力】165t/日

川崎ゼロ・エミッション工業団地（水江町）
川崎エコタウンの先進的モデル施設として整備
された工業団地（13社）
※コアレックス含む

㈱タケエイ（浮島）
【処理方法】　建築系廃棄物リサイクル等
（混合廃棄物の破砕・選別）
【処理能力】912t/日



㈱クレハ環境ウェステックかながわ（千鳥町）
【処理方法】　産廃中間処理施設・発電等
（産廃の焼却）
【処理能力】210t/日

JFEアーバンリサイクル㈱（水江町）
【処理方法】プラ、銅、アルミニウム等の回収
（廃家電の破砕・選別 ）
【処理能力】　206t/日

出典：川崎エコタウンHP、施設許可情報より作成

川崎市について

・川崎臨海部は**国内最大級**の**プラスチックリサイクル拠点**が集積

（国内プラスチックリサイクル量（約200万t）の１割以上（約28万t※）を処理できる施設が集積）

・ペットボトルリサイクル能力　　市内年間排出量の**約７倍**
・プラ製容器包装のリサイクル能力　市内年間排出量の**約14倍**

ケミカルリサイクル



RESONAC（扇町）

廃プラをアンモニア・水素製造
処理能力：6.4万t/年

ケミカルリサイクル



ﾍﾟｯﾄﾘﾌｧｲﾝﾃｸﾉｼﾞｰ（扇町）

廃PETのモノマー化
処理能力：2.0万t/年

マテリアルリサイクル
ケミカルリサイクル



JFEプラリソース（水江町）

廃プラのペレット化
廃プラのコークス炉化学原料化
処理能力：8.8万t/年

マテリアルリサイクル
ケミカルリサイクル
ソーティング（選別）



Ｊサーキュラーシステム（水江町）

廃プラのペレット化
廃プラのコークス炉化学原料化
処理能力：6.0万t/年

マテリアルリサイクル



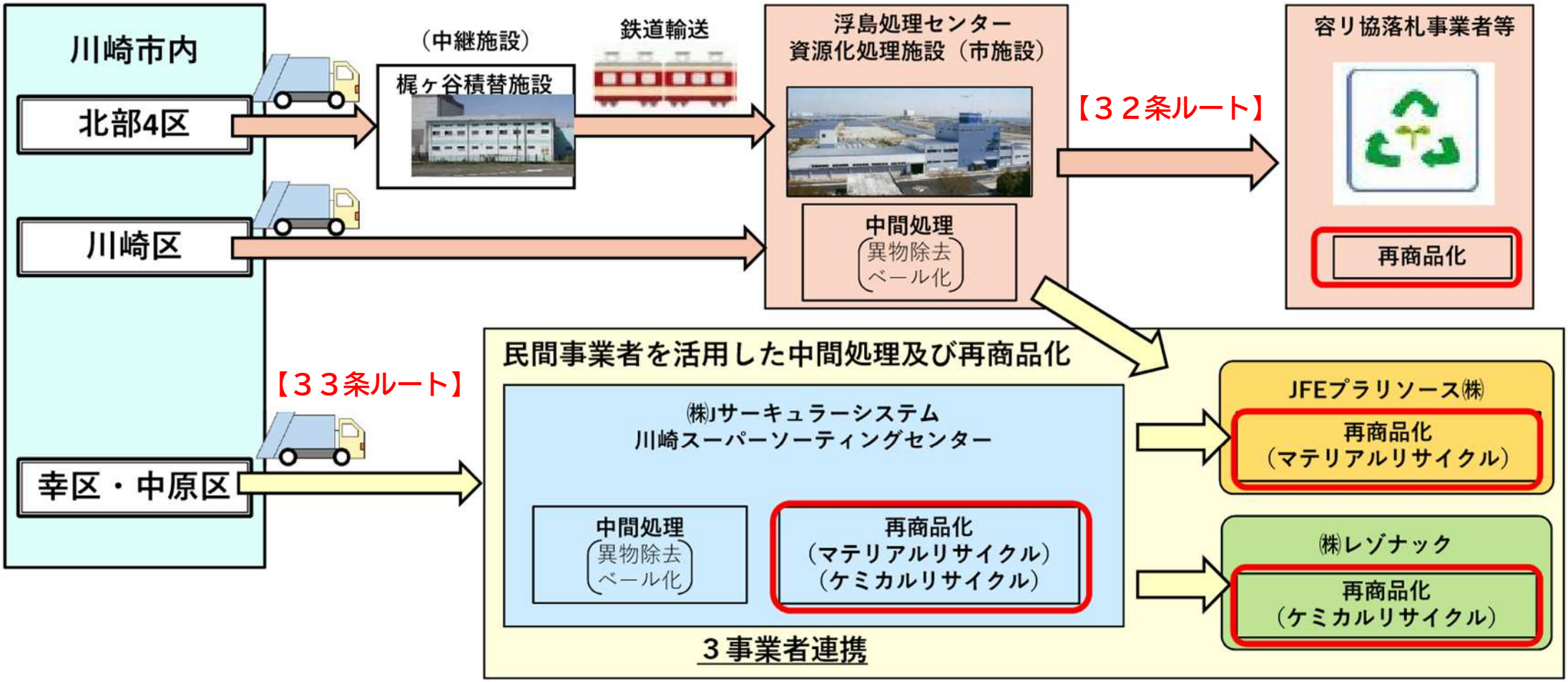
Ｊ＆T環境（水江町）

廃PETのフレーク化
処理能力：1.5万t/年

※ 約28万tには一部プラ以外（JFEアーバンリサイクル）の廃家電のリサイクルを含む

川崎市の公民連携事業

・分別品目名を「プラスチック製容器包装」から「プラスチック資源」に変更
・令和６年度から一括回収開始、令和８年度に全市拡大
・市内企業とプラ法第33条の環境大臣・経済産業大臣の認定を取得



※Jサーキュラーシステム、JFEプラリソース及びレゾナックはいずれも民間事業者によって整備・運営されている施設であり、川崎市のPFI事業ではありません。

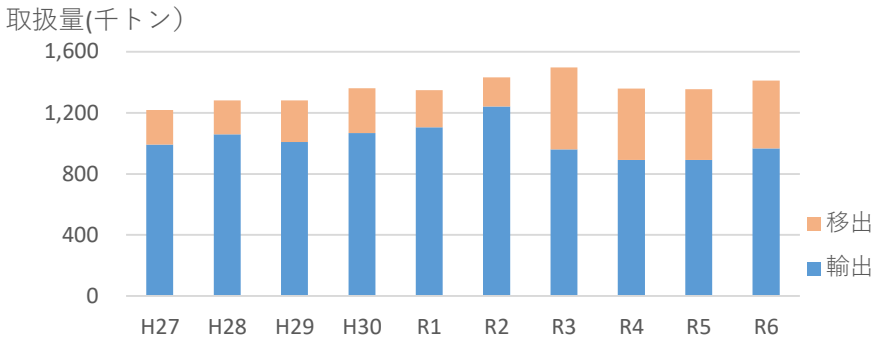
川崎港の紹介

- 川崎市が管理している川崎港はリサイクルポートに指定され、循環資源貨物である**金属くずの輸移出量が全国第１位**となっている。
- 川崎市が岸壁や背後の荷さばき地の整備を行い、民間事業者がそれらの施設を活用し、保管・荷役・海上輸送等を担っている。
- また、循環資源貨物の円滑な取扱いに向けた港湾機能の維持・強化を進めているところであり、それらの取組が認められ、令和８年８月には**サーキュラーエコノミーポートに選定**された。

表：金属くず輸移出量ランキング（令和６年）

順位	港名	金属くず輸移出量（トン）
１位	川崎港	1,409,721
２位	千葉港	1,331,518
３位	横浜港	975,998
４位	大阪港	650,597
５位	北九州港	573,341
合計	全国	10,886,424

出典：国土交通省港湾統計年報（令和6年）より作成



図：川崎港における金属くずの輸移出の推移

出典：川崎港統計年報より作成



図：金属くず取扱箇所



図：金属くず荷役状況

川崎市が資源循環産業の集積地として再生資源供給拠点を目指す上での課題

１．リサイクル事業の採算性確保

（１）再生材需要の創出が必要

・再生プラスチックの利用促進を行うため、再生材利用の義務化や目標設定が必要。
・公共調達における再生材利用拡大も必要。
(現在、レゾナックで製造したアンモニアを焼却場で発生するNOxを窒素に還元する脱硝に利用するため購入)

（２）バージン材と再生材の価格差を埋める支援が必要

・再生材を高品質化する設備投資を進めると、再生材の価格に上乗せとなりバージン材との価格競争に負けてしまう。
・高品質化によるコスト上昇への価格差補助やバージン材利用に対する課税等が必要。

（３）リサイクル原料の必要量確保

・油化等のケミカルリサイクルには年間何十万トンもの廃プラスチックが必要となるため、川崎市に広域から多くの廃プラスチックが集約する状況を整える必要がある。
・プラ新法33条認定(大臣認定)の場合、申請者単位で区分け管理を行う必要があり、一つの施設で多くの申請者(自治体)の廃プラスチックを受ける場合、保管スペースの確保が課題となる。混合して処理を行えればより多くの廃プラスチックを受け入れることが可能となるため、制度の見直しが必要。

川崎市が資源循環産業の集積地として再生資源供給拠点を目指す上での課題

2．物流・運搬コストに関する課題

（1）広域的なリサイクル原料の集積促進

・他の自治体が川崎市にリサイクル原料を運搬する際の費用が大きな課題。
川崎市には車両の他、船舶や鉄道といった輸送手段がある。

→**車両**：パッカー車から大型トラックへ積み替えを行う施設整備費用や運送費用

→**船舶**：パッカー車からコンテナへの積替え施設整備費、コンテナ使用料（リース料等）、船積み費用、港湾施設使用料、船舶輸送費

→**鉄道**：パッカー車からコンテナへ積み替えを行う施設整備費用、コンテナ使用料（リース料等）、貨物駅利用料、鉄道運送費用

自治体負担として川崎市までの運搬に関する費用が追加で必要となるため、広域処理の障壁となっている。
これらに国が支援を行うことで、広域処理に参加する自治体が増加していくと考えられる。

3．川崎港・資源循環拠点としての機能維持

（1）港湾施設の老朽化対策

- 主に循環資源貨物を扱っている千鳥町地区の公共岸壁については
供用開始から50年以上経過した施設が多く、機能維持にあたっては施設改修等の老朽化対策が必要。

川崎市が資源循環産業の集積地として再生資源供給拠点を目指す上での課題

４．廃プラスチック回収・リサイクル促進

（１）家庭系廃プラスチック分別率の向上

・川崎市の分別率は約40%であり、市民の正しい分別を促すことが課題。
・分別率の算出方法は自治体ごとに異なっているため、統一的な算出方法の明示と各自治体の分別率を公表し自治体間競争を促す仕組みが必要。

（２）事業系廃プラスチックの資源化率向上

　事業系廃プラスチックの処理方法を選択する際、焼却とリサイクルの価格差が大きいため、リサイクルを行うインセンティブが弱い。

・事業系廃プラスチックのリサイクルを義務化
・事業系廃プラスチックのリサイクル費用への補助(焼却処理と同等の価格まで)

（３）製品プラスチックの処理費用負担について

・現在、容器包装プラスチックはほとんど特定事業者が負担しているが、製品プラスチックについては処理費用の半額は特別交付金が出るものの、残り半分は自治体負担となっている。
　今後、分別率を向上させ、製品プラスチックの処理量も増加するにしたがって自治体負担も増加していくことになる。
・自治体の取り組みを進めるためにも製品プラスチックについて特定事業者が処理費用を負担する仕組みづくりが必要。