

市長記者会見記録

日時：2017年 4月 4日（火）14時00分～14時57分

場所：第3庁舎18階 講堂

議題：川崎市と京浜急行電鉄株式会社との「包括連携協定」について（まちづくり局）

<内容>

<川崎市と京浜急行電鉄株式会社との「包括連携協定」について>

司会： それでは、ただいまより市長記者会見を始めます。本日の議題は、川崎市と京浜急行電鉄株式会社との「包括連携協定」についてとなっております。

それでは、京浜急行電鉄株式会社からお越しいただきました皆様方をご紹介いたします。

京浜急行電鉄株式会社取締役社長の原田一之様でございます。

原田取締役社長： 原田でございます。よろしくお願いいたします。

司会： 取締役副社長の小倉俊幸様でございます。

小倉取締役副社長： よろしくお願いいいたします。

司会： 常務取締役の本多利明様でございます。

本多常務取締役： どうぞよろしくお願いいたします。

司会： それでは、福田市長より今回の協定締結の概要等についてご説明をさせていただきます。市長、よろしくお願いいたします。

市長： よろしくお願いいいたします。それでは、京浜急行電鉄株式会社様と包括連携協定の締結に当たりまして、まず私からご挨拶を申し上げます。

京浜急行電鉄様におかれましては、大師線を発祥の地とし、来年の2月には創立120周年を迎えられ、長い間、本市とともに歩んできた歴史をお持ちの電鉄会社様でいらっしやいます。

京急大師線につきましては、本市の京浜臨海部の産業の発展を支えるとともに、川崎大師をはじめとする歴史的資産を生かした文化の発展に大きく貢献していただいております。

一方、京急本線は品川・横浜などの大都市と川崎を短時間で結ぶとともに、羽田空港には川崎から最短で12分という高いアクセス性を誇り、今後ますます増加が見込まれる訪日外国人の川崎への来訪をいかに呼び込むかという点においても、大変重要な路線でございます。

また、本市といたしましては、平成27年、京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針を策定したところでございますが、地区一帯の整備には京急電鉄様との連携・協力が不可欠であり、まちづくりのパートナーとしてともに整備を推進していきたいと考えております。

これらを踏まえ、産業や暮らしを支える沿線の機能強化や、さらなる発展、地域活性化の実現に向け、互いに連携し、具体的な取り組みにつなげていくことの方角性を確認したことから、本日、包括連携協定を締結することといたしました。

それでは、協定の概要を説明させていただきますので、配付しております資料1をごらんいただければと思います。

左下の2に連携・協力の基本的な事項がございます。「交通」として、駅周辺のまちづくりと交通結節機能強化に関すること、「産業」として、沿線の産業や観光等の発展に資するまちづくりに関すること、「暮らし」として、誰もが暮らしやすいまちづくりに関することの3つの視点を柱として取り組みを進めてまいります。

協定の具体的な内容は右側に記載しておりますが、それを図として模式的にあらわした資料2をごらんいただければと思います。

3本の柱の1つ、「交通」につきましては、図の左側をごらんください。京急川崎駅周辺のまちづくりについて、赤い斜線のハッチでお示ししております。また、京急川崎駅とJR川崎駅との乗りかえ連携強化も今後の取り組みとなります。

資料中央の大師線産業道路駅前では、大師線の地下化後に交通広場の整備が完了し、バス発着が強化される予定です。大師線及びここから発着するバスは、京浜臨海部の産業を支える公共交通と捉え、京浜臨海部等へのアクセス向上に努めてまいります。

大師線の先には殿町国際戦略拠点キングスカイフロントがあり、多摩川の対岸の羽田空港周辺を結ぶ羽田連絡道路の事業を進めております。この道路整備を契機として、羽田空港周辺へのバスルート等の構築についても取り組んでまいります。

次に、「産業」につきましては、大師線沿線をごらんいただきますと、沿線には川崎大師をはじめ、多くの観光資源を有しております。これらを生かした地域活性化に取り組んでまいりたいと考えております。現在、大師線では大師線をめぐるキャンペーンが行われております。

最後に、「暮らし」につきましては、京急本線の高架下スペースの利活用や、それに合わせた地域活性化の取り組みにつきましても、両方で意見交換を始めたところでございます。また、現在進めている大師線の連続立体交差事業により、沿線地域において貴重な地上空間が生まれることから、その活用方法についても意見交換を始めてま

いりたいと考えております。

協定の概要についての説明は以上になりますが、本日の協定締結を契機といたしまして、交通・産業・暮らし、この3つの柱を中心に、さまざまな分野で幅広く連携することで、交通機能の強化と、それに伴う沿線地域の価値向上により、さらなる産業及び観光の発展、暮らしやすいまちづくりへ取り組んでまいりたいと考えております。

最後に、この協定がお互いの持続的な成長や発展の一助になることを祈念いたしまして、私からのご挨拶とさせていただきます。

説明は以上でございます。

司会： ありがとうございます。

続きまして、京浜急行電鉄株式会社、原田社長様より、協定締結の背景等についてご説明をお願いしたいと存じます。よろしく願いいたします。

原田取締役社長： ただいまご紹介にあずかりました京急電鉄の原田でございます。

私ども京急電鉄は、皆様もご存じのことと思いますが、川崎の地が発祥の地でございます。人間で言えば、生まれふるさとでございます。このように、当社の生まれ故郷である川崎市様と、本日このような協定を締結できましたことを大変喜ばしく思っております。

協定締結にご尽力いただきました福田市長様はじめ、川崎市の皆様には厚く御礼申し上げます。

京急電鉄は、明治32年1月21日、初大師の日に六郷橋、川崎駅より少し大師寄りになりますが、六郷橋から大師間、約2キロを開業しております。東京、品川と日本の玄関口として重要性が高まっております羽田空港、そして横浜、三浦半島を結んでおる路線でございますが、全ては発祥の地である川崎から発展したものでございます。

川崎市内には本線2駅、大師線には6駅の合計8駅がございます。川崎の中心市街地に位置します京急川崎駅は、近年、輸送人員が大変増加しております大師線の各駅と、それからJRの駅との結節点になっている駅でございます。当社線にとって非常に重要な駅となっております、またグループ会社の川崎鶴見臨港バスが市内のバス輸送を担い、地域の重要な交通ネットワークを形成するとともに、地域発展に貢献してまいりました。

最近では、川崎市内の当社線沿線におけます開発も積極的に行っております。大師線港町駅前に約1,400戸のトリプルタワー「リヴァリエ」、この建設を行いまして、本年3月に無事全ての建物が竣工いたしました。もう大半が入居済みでございます。

市街地と多摩川の自然が一体となる住環境を有しているほか、敷地内にコンビニやカフェ、保育園、クリニックモールなどもございまして、安心して便利なまちづくりを進めたことが大変高い評価をいただいているところでございます。

京急川崎駅周辺では、J R川崎駅東口の駅前広場再編整備に伴う高架下の商業施設としまして、私どものスーパーマーケットでございまして京急ストアをオープンしております。また、駅直結の複合施設としまして、京急川崎駅前ビルを建設いたしまして、ショッピングセンターでございましてウィング川崎、京急EXイン川崎駅前、あと保育園の京急キッズランド京急川崎保育園を開業いたしているところでございます。駅利用者の利便性向上や駅周辺のにぎわいの創出を図ったところでございます。

さらに、京急川崎駅前ビルは、川崎市様と帰宅困難者に対する一時滞在施設の使用に関する協定を締結いたしまして、駅周辺の防災機能の向上を図っているところでございます。また、当社線の主要駅でありますことや、川崎駅周辺景観計画特定地区に隣接する地域だということから、駅前の高架下商業施設との連続性や周辺環境への配慮など、特に景観に配慮した計画といたしました。その点を高く評価していただきまして、港町駅に続きまして、昨年、平成28年度の第23回川崎市都市景観形成協力者として表彰していただいたところでございます。

これまでも当社は、川崎市内の京浜工業地帯に勤務される皆様の足として、輸送サービス、そして駅周辺のまちづくりを担ってまいりました。今後も沿線のさらなる活性化を目指すに当たり、社会情勢や産業の変化、川崎市様の取り組み等を踏まえて、改めて川崎市様と協力体制を強化し、ともに進める必要があると感じておるところでございます。

特に、交通機能の強化におきましては、J R線やバス、タクシー等の連携による公共交通のネットワークの拡充が非常に重要だと思っております。京急川崎駅におけますシームレスな乗りかえを実現するためには、川崎市様のお力が必要であると考えております。

輸送サービスにつきましては、少子高齢化や女性のさらなる社会進出等の社会環境の変化、外国人利用者の増加等、利用者やニーズの多様性に対応するため、より利用しやすい当社線を目指し、鉄道の機能向上を図っていかねばならないと考えております。川崎市様や沿線企業様との連携によりまして、町全体での機能向上を目指すべきと考えております。

さらに、まちづくりに関しましては、先ほど市長からもお話ございましたが、羽田空港の近接性から、国際化に対応したまちづくりも積極的に推進する必要があります。

特に京急川崎駅周辺は、羽田空港国際線ターミナル駅からわずか12分と大変近く、川崎市における海外の玄関口としての総合的なまちづくりを行っていく必要があると考えております。

本協定の締結を機に、2015年に川崎市様が策定しました京急川崎駅周辺地区まちづくり整備方針に基づいたまちづくりや、当社の強みと地域の特性を生かした沿線の活性化をこれまで以上に推進していきたいと考えております。

また、産業道路駅では、先ほどもお話ございましたが、現在も暫定でございますが、バスターミナルが整備されております。キングスカイフロントへの玄関口になっております。2020年に羽田空港との連絡道路が完成いたしますと、川崎市内における羽田空港国際線ターミナルに最も近い、羽田神奈川口と言えるような駅になるんじゃないかと思っております。ますます羽田空港国際化の流れを川崎市内に取り込んでいくことが可能となってまいります。

今日は、協定の締結というスタートでございますので、具体的な内容につきましては、今後川崎市様との協議により推進していくこととなりますが、本協定の趣旨に基づき、川崎市様と京急グループのより一層の連携を深めて、具体的に取り組みを実施することによりまして、川崎市様の中でも川崎市臨海部のさらなる活性化に寄与してまいりたいと考えております。

以上でございます。ありがとうございました。

司会： ありがとうございました。

協定書につきましては、既に記名・押印を済ませておりますので、ここで写真撮影とさせていただきます。

では、撮影のほう、よろしく願いいたします。

(写真撮影)

司会： よろしいでしょうか。ありがとうございました。

続きまして、質疑応答に移りますが、会見終了後、15時からを目途に会見室において記者レクを行わせていただきますので、あわせてよろしく願いいたします。

なお、市政一般の質疑につきましては、本件の質疑応答終了後、改めてお受けいたします。

それでは、進行につきましては、幹事社様、よろしく願いいたします。

幹事社： 幹事社です。よろしく願いします。

今のご説明でもあったんですけども、最近の動きですと、京急川崎駅のビルもできて、かなりにぎわいになっていて、それから大師線の連続立体交差も進んでいます。

今回の取り組みというのは、交通・産業・暮らしという3点の取り組みということなのですが、説明が幾つかございましたけれども、改めまして、市長からは、行政の立場から、当面の課題としてこの辺は非常に注目しているという取り組み、あと原田社長からも同様に、この辺を特に力を入れてみたいというところがございましたらお聞かせいただきたいと思います。よろしくをお願いします。

市長： まず、先ほどご説明したとおり、27年度にお示しした整備方針に基づいて、29年度、今年度ですね、京急川崎駅周辺の整備促進計画というものを策定することになっておりますので、まずそれに基づいて、京急様と一緒に駅周辺の誘導を図っていきたいということと、もう一つは、やはり先ほども申し上げましたけれども、JR川崎駅との接続ということで、北口通路が来年の3月に竣工いたしますので、そうするとタワー・リパークのところに接続することになりますので、そこからそのまま京急川崎駅のほうに接続していくというイメージになっていきます。そうすると、ほんとうに、今までJR川崎駅と京急川崎駅というのがすごく遠く感じていたところが、ほんとうにシームレスにつながっていくといったことを、これからより具体的に京急さんと深めていきたいと思っています。

それから、もろもろ、先ほどの繰り返しになってしまうので重ねませんが、そういったところが大きなポイントになるかと思っております。

幹事社： 特にJR川崎駅とのアクセスというか、乗りかえのところを注目されていると。

市長： そうですね、はい。

幹事社： すいません、原田社長、お願いします。

原田取締役社長： 話したいことはいっぱいあるんですけども、今、福田市長様のほうからもそのお話が出ましたので、私どもも非常に期待しております。これはちょっと雑談的になるんですけども、私どもお大師さんの大みそかの日に終夜運転をやっていますが、その日というのは夜中じゅう電車を動かしているんですけども、ある年、南武線が運転をやめたんです。夜中でやめまして、そこからばたっと南武線から来られる方が減ったおかげで、私どもの終夜運転に来られる方がすごく減ったんです。これは、後でしばらくして気がついたんですけども、やっぱり南武線から川崎大師にお参りに来られる方が、今まで終夜運転をやっていたので来たのが来なくなった。そういった意味では、南武線と大師線、それから京急の本線、羽田空港へというのは非常に大きなルートだと考えておりますので、なかなか線路をつなぐわけにはいきませんが、わずか300メートルですので、歩いて4分かそこらかなという感じ

がしております。

それがどういうふうに歩けるような道をつくっていくかというのは、これから川崎市様と一緒に考えていかなきゃいけないんですが、300メートルというと、多分、羽田空港の中、国際線ターミナルの端から端まで歩いたら300メートルどころじゃないと思いますので、非常に近くなるのかなという気がします。そういう意味では、川崎駅周辺の再開発がそういうことを中心に行われてくることによって、羽田空港の近さをまた生かすことができるのかと思っております。

その中で、私どもはやはり今、羽田空港の話、先ほどもしましたけれども、京急にとって羽田空港アクセスというのは、非常に大きな役割だと思っております。川崎駅まで12分ということで電車で参ります。10分ヘッドで電車が来ていますので、非常に川崎駅に来るには便利だと思っております。

それから、連絡道路ができることによって、国際線ターミナルから、多分バスでも、先ほどの産業道路の駅なんかも、ほんとうに10分で十分来られる。今でもすいていれば、川崎駅前でも10分足らずで来られるんだろうと思っております。

そういった意味では、羽田空港の国際化の流れをどういうふうに川崎市内、それから臨海部に引き込むか、これが非常に重要だと思っております。私どもも京急電鉄のグループの方針も、羽田空港の国際化、大きな流れをどういうふうに沿線に取り込むかというのは、我々の長期計画上の一番のテーマですので、そういった中に川崎市さんとうこういう協定を結べるのが非常にメリットがあると考えております。

幹事社： ありがとうございます。幹事社からは以上です。

記者： じゃあ、せっかくですので原田社長さんに。資料1の3の主な取組ということであるんですけども、先ほどおっしゃった羽田の臨海部、連絡道路を契機と、これ、バスルートの構築に協力して取り組みますと、産業道路から要するに羽田空港連絡道路というか、そのルートをとということなんでしょうか。どんな感じのルートを、まあ、これからなんでしょうけれども。

原田取締役社長： バスルートについては、まだまだこれからだと思っております。当然、川崎駅から直接というのもあるかと思えますし。ただ、今、産業道路駅前の、暫定ですけども、バスターミナルをつくって、殿町への、あそこからバスターミナルになっています。これがそのまま延びていけば、羽田空港の国際線ターミナルということになりますので、非常に近いルートになると思っております。

どうしても市内から来ますと、バスはかなり渋滞もしますので、大師線とバスをう

まく連携しながら、市内の渋滞を避けながら、いろんな臨海部へのルートをつくっていくというのも、我々臨港バスグループと連携する1つの意味かと思っています。そういう意味では立体化というか、地下化をしていく中で、町が、線路が下にありますので、線路の下におりたものを逆にどういうふうに駅前も含めて生かしていくかというのは、これから非常に大きな意味があると考えています。

記者： そこで、「暮らし」のほうで連続立体交差、大師線の地下化、地上部分を地域活性化にという、これからいろいろ煮詰めていく話なんでしょうけれども、どんなイメージなのかというのをもう少し教えてください。

原田取締役社長： 具体的に今どういう土地利用をしていくかということは、まだこれからの協議になると思いますけれども、ちょうど多摩川の反対側になりますけれども、蒲田も連続立体交差がありました。もう今年の3月で全て完成しまして、全て終了したんですが、6キロにわたって踏切が28個なくなりました。連立事業のメリットというのは、渋滞の解消であったり、鉄道、安全性の問題だったりするんですけども、蒲田の連立を見ていまして非常に感じるのは、京急でいう蒲田の西口の再開発が進みました。それから、糞谷の駅前も今着々と進んでおります。連立事業とあわせてまちづくりが進むという例を目の当たりに見ていると、非常にこれはまちづくりのきっかけになるんだなという気がしております。

ただ、連立事業というのは上に上がっていますから、何か建物ができ上がっているから、これを頑張って再開発やろうかなという感じがするんですけども、地下化の場合は下に潜っちゃいますので、線路がなくなっちゃうとどうなのかなというのはこれからの課題かと思っているんです。そうしますと、駅周辺ですとか、地下化した地上部分をどういうふうに活性化して周辺と一体化するかということが、まちづくりにとっては非常に意味があるかと思っておりますので、私どもとしても、周辺に合わせたまちづくりをしていきたい、そんなふうに考えています。

記者： ありがとうございます。

記者： 今のことに関連なんですけど、京急大師線をめぐっては、川崎市さんとの協定で連続立体交差、社長の言葉をかりるなら地下化が進んでいます。ただ、川崎大師から京急川崎側については、なかなか実際のところ、地下化というか、連続立体交差のめどがついていないところです。おっしゃるように、暮らしやすいまちづくりは非常に重要なんですけど、そのために連続立体交差は欠かせず、とりわけ、先ほど社長がご言及なさったような、渋滞のネックとなっているような踏切も川崎駅の近くのほうに

あります。

今後、この協定を踏まえてなんですが、大師線の連続立体交差の進捗、今後の見通しとか、そういったものにどういふぐあいに影響してくるのか、あるいはしてこないのか、そこら辺の現時点でのお考えで結構ですので聞かせてください。これは、住民に非常にニーズが高いものなので、よろしくをお願いします。

市長： 私からでいいですか。

記者： いいですよ。

市長： ご案内のとおりでありますけれども、小島新田側から段階的に今整備を進めておりまして、京急川崎駅を含む2期区間においては、整備までに非常に長い期間を要することから、現在、事業を休止しているところでもありますので、今年度、川崎市の総合都市交通計画との整合性を図りながら、より効率的、効果的な手法について検討を進めていきたいと考えています。

原田取締役社長： 立体化事業そのものは、やはり都市側の事業なものですから、私どもとすると、川崎市様の意向に従いながら進めていくということになろうかと思えます。ただ、先ほど申しましたように、立体化の効果ですとか、そういったものをどういふふうが発現していくかというのは、しっかりと協議しながら進めてまいりたいと考えております。

記者： わかりました。

それからもう一つ、京急川崎駅の京急高架下利活用というふうにあるんですが、例えば神奈川県内だと、もう随分前ですが、黄金町だとか日ノ出町のあたりの京急の高架下のところを、当時、中田前市長だったと思うんですが、大幅に市と京急さんで連携して、街並みを変えて、今では文化の発信の拠点や何かになっています。感じとしては、京急川崎から八丁畷までというのは、まさに日ノ出町や黄金町のあたりと似た感じもしないでもないんですが、あそこら辺のところを、当然今後のことだと思うんですけれども、イメージとしては、例えば横浜市さんと京急さんでなさったような、ああした形の文化とかクリエイターとかを生み出すような形にしていけるのか、何か今の段階で結構ですので、イメージがあれば教えてください。

原田取締役社長： 今お話にありました黄金町、日ノ出町というのは、私ども非常に、歓楽街と言えば歓楽街なんですけれども、なかなか難しいエリアでした。横浜市さんや神奈川県警さん、地元の方、皆さんと協力して新しい町をつくっていかうという、きっかけとしては、私どもの耐震補強工事がございまして、阪神・淡路大震災の後の耐震補強工事ですらでもやらざるを得ないということで、それをきっかけとして進

んでいったわけでございます。

私どもとすると、あの場所がそこと同じとは思わないんですけども、ただ、川崎市を中心部から八丁畷にかけてという、ちょっとやっばりにぎわいという意味ではないかなという感じがしておりますので、逆に新しい町が作れる可能性があると考えております。高架下をどのように利用していくかというのは、これからの協議になるかと思いますが、いろんな活用の仕方、決してほんとうの中心市街地とは違うものかもしれませんけれども、川崎市さんが便利だと言っていただけ、特に外国の方なんかには言っていたような施設なんかも可能性としてはあるのかとはちょっと思っております。

記者： すいません、もう一つだけ。京急さんとほかの電鉄さんのアクセシビリティの向上という点では、やはり横浜市さんがシーサイドラインと金沢八景駅のところで、シーサイドラインの駅をちょっと京急、金沢八景駅に近づけるような形で工事が進んでいます。先ほど市長がおっしゃったように、北口ができる場合にリパークに接続するので、そういう意味でいうと心理的な距離感は近いかなという感じがするんですが、JRを持ってくるわけにはいかないと思うんですけども、例えば京急の川崎駅を地下化してJRの下に持ってくるような、当初、大師線の連続立体交差では京急川崎駅は地下に入ることになっているので、そういう形、そこまで大規模な駅周辺の再開発というか、まちづくりということは考えていないでしょうか。

原田取締役社長： 現時点で、先ほどお話がありました2020年の大きな節目を迎えるに当たって、2期工事の立体化の話もそうなんですけれども、非常に時間がかかろうかと思えます。線路を延ばしていくというのは簡単にはいかない部分ですので、やはり既存のストックをどう生かしていくかというのは、交通政策審議会で京急川崎駅周辺の利便性向上というのが取り上げられたように、既存ストックの中でどうやって利便性を上げていくか。300メートルですので、その300メートルをどういうふうにして歩いて便利にするか、ぬれずに歩けるかとか、いろんなことが考えられると思うんですね。まずそこをやっていくのが先かなと思っております。大きな流れというのは、確かにあると思えます。ただ、非常に難しい課題もありますし、簡単にはいかないのかと思えます。

記者： わかりました。ありがとうございます。

記者： 原田社長に。羽田の国際化というところでかなりたくさんのお話がありましたけれども、あと、JRさんとのアクセシビリティをよくしてと、それで乗客増加に

つなげたいみたいなこともあったかと思いますが、JRさん独自で羽田へのアクセスルートというのを今後整備される予定になっていますよね。そうしたときに、京急の今の羽田アクセスというのは、逆に乗客が減るんじゃないかというおそれもあると思うんですけども、その辺のところはどう考えていらっしゃいますか。

原田取締役社長： 本日、JRのアクセス線の話が出ると思っていなかったのですが、特に回答は用意していなかったんですが、確かにその構想が新聞等出ているのは私ども承知しておりますし、交通政策審議会の答申の中にも入っているのは承知しております。

ただ、羽田空港への延伸というのは、かなり時間もかかるかと思いますが、そうすぐにできる、今の大師線を川崎駅という、もっと大変なんじゃないかと思っております。ただ、これはJRさんが考えられることなので、私どもとすれば、JRさんがやられることをどうこうという話じゃないと思っています。

ただ、私どもとすると、1998年に羽田空港に乗り入れてから20年近い年数がたつわけですけれども、やはり今後もいかに羽田空港の利便性、私どものアクセスの利便性を上げていくかということをしっかりやっていくことが非常に重要かと思っております。特に、川崎、横浜、そして品川、品川は今度、リニア中央新幹線の駅にもなります。そういったことを考えますと、私どものアクセスの役目というのは非常にあろうかと思っておりますので、しっかりとアクセスを向上させるための施策を、どういうふうこれからやっていくかということが一番重要かと思っております。

JRさんが非常に脅威であることは間違いないと思っています。決して何も問題ありませんよとは私の口からは言いませんけれども、しっかりと私どものアクセスをこれまで以上に便利にして、羽田空港のアクセスには京急なくしてはならないという存在だということ構築上げていくことが、私どもの役割だと思っております。

記者： そのことについて、川崎市との連携というのは、何らか貢献できるというふうにお考えですか。

原田取締役社長： はい。私どものルートというのは、羽田空港から川崎市、さっきも12分という話をしましたが、非常に便利だと思っています。ただ、その川崎市さんがいろんな産業が興り、住宅ができ、いろんな方が住み、いろんな方が働き、こういうことができてくるとなると、羽田空港から川崎に来るお客様が非常に増えるわけです。そういった意味では、連携をして町をつくっていくことが非常に重要だと思っています。

記者： ありがとうございます。

もう一ついいですか。またちょっとお金もかかることですし、すぐできるものでもないと思うんですが、今、小島新田で大師線が終わりになっていて、鉄道会社の方にはほんとうに釈迦に説法なんです、ネットワークがうまくできていないというのが大師線の課題の1つだと思います。それとあわせて、川崎市が力を入れているキングスカイフロントに最寄りの駅がないということも、1つ、川崎市さん側にとって見れば問題というか課題になっていると思います。

小島新田から臨海部のほうに、こういうことを契機に大師線を延伸していく考えがないのかということと、それからあと、もう沿線自治体はずっとJR貨物の貨客併用を国とJRに要望していて、なかなかこれが実現しないですが、もしうまくいけば、キングスカイフロントのあたりで乗りかえ、貨客併用のJRと大師線が結ばれて、ネットワークが構築できて、さらにこれが実現すると、羽田、東京方面に行く新たなルートができるということになるんですが、大師線の今後の延伸方針であるとか、そういうものというのは今のところ、お考えはありますでしょうか。

原田取締役社長： 大師線を羽田空港へという話は昔からありまして、私が担当しているころからあったんですけれども、現実問題、大師線の先には貨物線があったり、非常に難しい。多摩川を越えるのはなかなか大変だということで、現実的には厳しいというのが当時の検討結果でした。

今後、いろんな技術が変わり、できる可能性というのはなくはないんでしょうけれども、費用対効果というんですか、できるかどうかという、非常に厳しいんじゃないかと思っております。

それから、貨客併用の件ですが、これは私どもが直接かかわっている話ではありませんけれども、貨物としても非常にメイン動線ですので、そこに貨客併用がほんとうに可能なのかというのは、私どもちょっと勉強不足ですけれども、なかなか厳しいんじゃないかという気がいたします。貨物としての役割というのは、これからモーダルシフトで、どちらかという、もっと貨物に、自動車ではなくて貨物という流れというふうがあると思いますので、そこをまた旅客を入れることによってほんとうにプラスかどうかというのは、いろんなことを考えなきゃいけないのかとは思っています。

記者： ありがとうございます。

記者： すいません、原田社長、引き続き。大師線の件なんです、現在、4両編成だったかと思っておりますけれども、乗客が増えているということで、例えばこの編成の両数を増やすとか、ないしは東京方面から乗りかえなしで直通で行けるような列車を設

定するようなお考えというのは、現時点でどうでしょうか。

原田取締役社長： 現状の今のホームですとかを考えますと、6両というのは、川崎駅の状況、踏切がすぐあったり、そういう中でいうと、なかなか6両化というのは難しいという判断をしています。全部ホームを6両に変えていけばできない話じゃないんですが、非常に大変かと思っております。

ただ、今、5分ヘッドで大師線が走っておりますので、ある意味で非常に輸送力としてはあると思っております。輸送力を増強させる方法というのは、また検討次第だと思っておりますので、今時点では6両化ですとか、あと東京方面からのあそこの急のところをおろしてくるというのは、なかなかやっぱりこれも難しいかなと。たまに特別列車でやっておりますけれども、通常の運行の中で、本線の中からあそこをおろしてくるのは難しいなと考えております。

司会： いかがでございましょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本件につきましては終了といたします。ここで京浜急行電鉄株式会社の皆様が退室されます。ありがとうございました。

(市政一般)

〈無電柱化について〉

司会： それでは、大変お待たせいたしました。それでは、ここで市政一般の質疑に入らせていただきます。

改めまして、進行につきましては幹事社様、よろしく願いいたします。

幹事社： 幹事社から、まず1点。

道路の無電柱化について伺いたいんです。ご案内のとおり、昨年12月に国のほうで無電柱化の推進法ができて、きのうですか、東京都の知事、小池さんが無電柱化に向けての条例をつくるという方針を打ち出しています。市長もずっと、昨今言われていらっしゃる地域の防災力に向けても無電柱化というのは1つの大きな課題だと思っておりますけれども、ただ一方で、市としては無電柱化の整備基本方針というのをちょっと前からつくっていらして、やっぴらっしゃいますが、いわゆる市の管理の都市計画道とか、そういったものをなるべく無電柱化することなんですけど、聞くところによると、全体の2%ぐらいだという話です。その辺も踏まえて、市長としてのお考え、今後の条例化も含めて、さらに進めるためのお考えなどございましたら伺いたいと思います。

市長： 去年の12月に法律が通ったんですね。その前から結構何度も国会に出さ

れていて、それを求める自治体の声というのがあったことも承知していますし、その法律ができて国のほうでも進めていくということは歓迎していますが、一方で、非常にコストがかかるという現実があって、なかなか取り組みづらいというのが現実的にあります。今おっしゃっていただいたように、約2%という進捗率ですから、これから都市計画道路を整備するのに際して、それと一緒にやっていくという形になるかと思うんですが、現時点では非常にコストが高いというところで、なかなか整備が進まないというのが現状です。ですから、条例をつくるとかということではなくて、現実的に即した方向で進めていかなければいけないなどは思っています。

幹事社： 関連ですけれども、ただ、京都市さんとかだと、かなりコストの安いやり方も、かなり国もいろいろ開発していて、そういうやり方も1つの選択肢としてあると思うんですが、それも含めて何か考えていくようなことというのはありますか。

市長： そうですね。これから国のほうでも、あるいは自治体の中でもそういった研究というのがこれからますます進んでいくと思うんです。そういったところを注視していきたいとは思っています。

幹事社： ありがとうございます。幹事社からは以上です。

《国と地方の協議の場について》》

記者： 先月、市長もメンバーである指定都市市長会が菅官房長官に、国と地方の協議の場への六団体への指定都市市長会としての参加を求めたということが何か報じられているんですけれども、それについて菅さんは、一応政令市が加われば、議論がより一層活発になることも期待できると言っています。それに対して、六団体は、指定都市市長会が加わることなどあり得ないという声もあります。それについて、市長のお考えをお聞かせいただけますか。

市長： これ、指定都市市長会一致して、やっぱり指定都市の声をしっかり伝えていかないと、構成としてはいびつだということはずっと言ってきていますから、ぜひ長官におっしゃっていただいているとおり、今までも指定都市市長会として、国にしっかりと、政令指定都市はこういう現状なんですよということを伝えていかないと、いわゆる一般市というか、市長会という形になってしまうと、どうしてもちゃんと伝わらないというのがあって、これまでも市長会として官房長官や、あるいは与野党超えての政令指定都市選出の国会議員の皆さんにお集まりいただいて、政策をお伝えするという作業を毎年何度かに分けてやってきたと思うのですが、こういったことをちゃんと位置づけていただくということが僕は大事だと思っているので、これは政令市一

丸となって求めていきたいと思っています。

記者： わかりました。ありがとうございます。

《教育勅語について》

記者： 森友問題なんかでもちょっと話題になった教育勅語なんですけれども、政府が教材として活用することは否定しないという、そういう答弁書を閣議決定したというのがニュースになっていると思うんですけれども、だから教育現場で使うことまでは否定しない。あとは、現場の判断ですという考えを示していると思うんですけれども、市長としては、教育勅語、これを教育現場で活用するという考え方というんでしょうか、こういうことに対してはどのような認識をお持ちなのかというのをちょっとお聞きできればと思います。

市長： すいません、教育勅語自体は知っていますし、どういうことが書かれているかも知っていますが、それが、どういうふうな経緯でなっているのかというのは、あまりフォローしていなかった部分もあって、かみ合わなかったら困るので、調べてからコメントしたいと思います。

記者： わかりました。

《ヘイトスピーチについて①》

記者： 25日の中原区での講演会の件ですけれども、発言をユーチューブで確認をしましたが、直接的な法に触れるようなヘイトスピーチというものはなかったと思うんです。講演会に当たっては、例えば市の人権・男女共同参画室が「ヘイトスピーチ、許さない。」というポスターを会場近くの駅、武蔵小杉の駅に事前に張り出したり、あるいは会館側も、もしそこでヘイトスピーチがあったならば、次回は申し込みがあった場合は保留にしますよと、あるいは市民や議会のほうが事前の対応を要望するという、こういう事前の動きが結果的に抑止につながったんじゃないかとは私は見ているんですけれども、そのあたりで市長はどのように、市の取り組みも含めて評価をされているのかということをお聞かせください。

市長： ちょっと、そういったことが抑止につながったかどうかというのは、主催者の人たちに確認してもないので、どうなのかというのが事実がわからないので、それについてはコメントは差し控えたいと思います。

記者： 関連ですけれども、引き続いてなんですけど、直接的なひどい言葉というのはなかったですけれども、結果的にはというか、全体を見れば、差別をあおったり、あ

るいは分断をあおるような、そういうメッセージというのが伝わってくる内容だったと思うんです。だからこそ条例が必要だったり、ガイドラインが必要だったりということになると思うし、そういう動きが、今、例えば名古屋市とか京都でも進んでいると聞いていますけれども、やっぱりヘイトスピーチを許さない、人権を広く守っていく、人種差別を禁じていく条例というものを各自治体がつくっていく動きというのが少しずつ広がっていると思うんです。

これがかねて市長もおっしゃっていましたが、自治体はやれることを頑張っていてやっていきますという中で、それを支える国の法律というものが、やっぱり一方で必要になっていて、これがますます、先日、国が在日外国人に対する差別の実態調査も行っていますけれども、そこで差別の実態が明らかになっている中で、やっぱりそういうものが必要になっているんだろうと思うんですけれども、新しい法整備の必要性について、市長はどのようにお考えになられているのかをお聞かせいただきたい。

市長： いわゆるヘイトスピーチの関連の法律ができたというのは、一定の法制度ができたということは一定の評価をしています。それに基づいて、それぞれの自治体はその趣旨というのを理解して、できることをやっていくということは、これは大事な取り組みだと思うので、その取り組みはこれからも続けていかなくちゃいけないと思っています。ただ、それができたばかりですし、それをしっかりと運用していくということが大事なのではないかと思います。

いつも申し上げていることですが、こういった話は、本来私は法律だとか条例だというもので、何か縛るというふうにするものでは本来はないはずだと。しかし、現状は、人権が著しく損害されている事例というのがあったということから、こういった法律ができていくわけなので、そういった趣旨をしっかりとそれぞれの自治体や、あるいは自治体のみならず、それぞれの国民一人一人とか、市民一人一人が人権を尊重する気持ちというのを醸成していくことが僕は大事だと思っています。

記者： 国のほうでは、議員立法で人種差別撤廃基本法的なものですよね、人種差別を禁じる、幅広く禁じていこうという立法をしようという動きも、また今出てきているんです。そのあたりで、自治体としてもそういうものを求めた動きもあるし、というものをもう少しお聞かせいただきたい。

市長： 繰り返しになりますが、そもそも私は、法律でこういうものをがっちり縛るというのは、ほんとうはおかしいと思っているわけです。ですから、それが今後、法制化に、そういったものが進んでいくのかどうかというのは、私もちょっと承知しておりませんが、そういったことは、注視はしていきたいと思っています。

《名刺について》

記者： すいません。ちょっと、出馬会見の前の会見の話で、名刺割りの話なんですけれども。

市長： 名刺割り、はい。

記者： 名刺、裏の。市長としては、みずから思い出して、こういうのを配った覚えがあるという感じでおっしゃっていたんですけれども、その後、ご自身で調べてからということもおっしゃっていたと思うんですけれども、その日は担当課のほうで、スポーツ課のほうで急遽調べていただいて、このクラブには説明あったんですけれども、その日の段階のわかったことは。その後、市長ご自身の、例えば事務所とか個人に配られた経緯とか、何かわかったことがあればご説明をいただきたいです。また、選管の判断によると、あんまり望ましくないとか、寄附行為に当たるので望ましくないという見解があると思うんですけれども、そういったものを踏まえて、どういうふうにとめていらっしゃるかというのを改めて。

市長： 経緯も含めて、改めて確認させていただいた内容を事務方から、たしか即日、その日だったと思いますが、発表させていただいたことに相違はありません。

実際に配った数というのは、明確に何枚配ったかということは、正直何枚配ったかというのはわからないんですけれども、しかし、こういったことというのは、まことに、法律を遵守すべき立場にありながら、不用意なことをやってしまったということ、非常に私自身、反省していますし、かつ、フロンターレ、クラブもそうですし、それから後援会の皆さんに、ある意味、すごく嫌な気持ちにさせてしまったなということ、大変申しわけなく思っています。

今後、このようなことがないように、しっかりと私自身もしっかり律していきたいと思っています。

記者： わかりました。

《ヘイトスピーチについて②》

記者： ヘイトスピーチ関連の話なんですけれども、私もヘイトスピーチは全くだめだと思っているんですが、ヘイトスピーチは完全にだめだと思っているんですけれども、例えば川崎市だと、自治基本条例でも、全ての市民がきちんと公正に扱われるようにと定めているし、それからあと、川崎人権イニシアチブという立派なものもできてきて、福田市長がつくったものではない、福田市長のときにいきなりできたものではないですが、連綿と、川崎市は、人権と多文化共生ということをいろんな形をして

つくってきたと思います。

場合によっては条例が必要になってくることもあると思うんですけども、市長が本来的にはそういうもので縛るべきではないという考え方も、川崎市の今までの歩みを考えてみれば、そういう考え方もあるかと思うんです。とりあえず、秋にガイドラインをつくるということは市側も市長も明言されていますが、その先に人権施策推進協議会、それからあと、市民団体さんたちからご要望が上がっている包括的な人権擁護条例みたいなものまで市長としてはつくる必要があると考えているのかどうか、そこら辺の考え方を聞かせてください。

市長： 条例がどういう形かというのは、まだほんとうに研究をしている段階ですので、どういったことがあるのか、方策があるのかということの研究段階でありますので、具体的に今どうのこうのという、このレベル感のとかいう話ではありませんので、引き続きしっかりと勉強してはいきたいと思っております。

記者： すいません、ちょっと私の聞き方が悪かったんですが、レベル感ということよりか、条例を制定する必要があるのかないのかという考え方については、どうですかという質問なんです。

市長： いわゆる人権施策推進協議会の皆さんからいただいた答申というのもございますので、それを踏まえて、しっかりと検討していきたいと思っております。

記者： ガイドラインに関しては、秋に制定するということを明言なさっておりますけれども、条例に関しては、すいません、時期、言いづらいのかもしれないんですが、任期も越えますので。例えば、今年度だとか来年度だとか、そういったスケジュール感みたいなものはいかがでしょうか。

市長： まさに今、研究の緒についたところですので、時期的なことを明言できる段階にはないかと思っております。

記者： もう一つ、せんだってのヘイトをめぐる講演会では、主催者側の方々、先ほど神奈川新聞さんがおっしゃったように、明確なヘイトスピーチはされていなかったと私も確認しています。ただ、同時に、去年の6月にちょうど中原区でのデモがああいう形になったということ踏まえて、6月にももう一回デモをやろうと、何らかのアクションをやろうと。かつ、今度は市が直接管理しているようなところでやろうとすることをほのめかす話をしてしています。これは、秋にガイドラインができるんだとするならば、それより前ということになるんですが、そうした場合、市長はまた難しい判断を迫られるとも思うんですけども、どういうぐあいにしていこうかという考えは何かありますでしょうか。

市長： 現時点で何か具体的な形では見えてきていないので、特段それに向けて今対処するということはないですね。ですから、むしろもう少し個別具体的な話に、もし、なってくるのであれば、その時点でまた考えたいと思っています。

記者： ありがとうございます。

記者： ちょっと質問が続いているヘイトのことですけれども、福田市長、次期の市長選に出馬を表明されました。マニフェストについては、今後しっかり固めてからまた発表するということではありましたが、ヘイトに関する条例案については、現時点では次回の市長選の公約の中で、どういう形で盛り込んでいきたいと思われていますか。

市長： それはまだ全く、マニフェストについての構想をまだ発表する段階にないので、その扱いも含めて、まだ白紙だということです。

記者： 条例化の是非についても、まだ決めていないと。条例化するべきだとか、していきますとか、そこまでは踏み込みませんか、その辺も含めてまだ決めていないという認識でよろしいでしょうか。

市長： はい。

記者： わかりました。

司会： よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして終了いたします。ありがとうございました。

市長： ありがとうございました。

(以上)

この記録は、重複した言葉づかい、明らかな言い直しや質問項目などを整理したうえで掲載しています。

(お問い合わせ) 川崎市役所総務企画局シティプロモーション推進室報道担当

電話番号：044(200)2355