

令和8年度第1回川崎市産業振興協議会 会議録

1 開催日時

令和8年7月27日（月）10時00分～11時50分

2 開催場所

川崎市役所本庁舎203会議室

3 出席者

（1）委員（13名）

鹿住会長（専修大学商学部教授）、岡田委員（明治大学経営学部教授）、増山委員（川崎商工会議所副会頭）、田村委員（神奈川県情報サービス産業協会常務理事）、高梨委員（川崎地区貨物自動車事業協同組合代表理事）、館委員（川崎地域連合事務局長）、鶴飼委員（川崎工業振興倶楽部副会長）、小林委員（川崎信用金庫常務理事）、出口委員（川崎市商店街連合会青年部相談役）、沼委員（川崎市工業団体連合会理事）、星野委員（神奈川県中小企業家同友会副代表理事）、佐藤委員（川崎建設業協会副会長）、池田委員（新川崎地区ネットワーク協議会会長）

（2）事務局

経済労働局長、産業政策部長、経営支援部長、観光・地域活力推進部長、イノベーション推進部長、労働・人材支援部長、都市農業振興センター所長、企画課長

4 議題（公開）

- （1）川崎市中小企業活性化条例に基づく令和7年度実施施策の検証について
- （2）中小企業活性化施策論点シートについて
- （3）その他

5 傍聴人

0名

6 会議の内容

(事務局)

- ・令和8年度第1回川崎市産業振興協議会の開会を宣言
- ・会議成立、会議公開及び傍聴人の有無（傍聴人0名）を確認

以下、会議録

(鹿住会長)

まずは議題1について、事務局から説明をお願いしたい。

(企画課長)

資料1～資料3に基づき説明。

(鹿住会長)

ただいまの事務局の説明を受けて、御質問や御意見があれば御発言いただきたい。

(館委員)

資料53ページ、産業観光推進事業について、産業観光を軸としたとあるが、川崎は特に工業のまち、最先端のまちであるので、色々な方に見ていただきたい産業があるかと思う。ただし、インバウンドの方や修学旅行生の方に見ていただくとする際、例えば移動手段や食事場所の確保に苦労するのではないか。そこで提案になるが、市内の海側に道の駅を作ってほしい。道の駅は神奈川県内に5つしかないが、特に都会にはない。JFEの跡地の活用としても考えられるのではないか。

羽田空港と大師地区の方まで無人運転バスの試験運転を実施していると思う。昨年試乗会に参加し、レベル2だが、外国人が20人ほど視察に来ていて、通訳の方の資料を横目で見たところ、アメリカの自動車の労働組合の方々だったようだ。外国人も無人運転に対し、興味があるのだろう。羽田から無人運転バスに乗って大師まで来て、そこから観光バスに乗って各工場や施設の見学に行くと、昼食の場所やバスの待機場所はどうするかという問題が発生する。そこで道の駅の活用が考えられる。

観光目的以外にも京浜工業地帯では毎朝トラックの渋滞が発生している。都会に良く見られる階層型の駐車場があると渋滞の解消にもつながるのではないか。

見学の受け入れ先となる工場の展示物、展示施設について古くて手が上げられないところにも市の補助をいただき、展示物をきれいにするなど良い。さらに道の駅でかわさきそだちの市内産農産物を買えたり、食べられたり、渋滞の解消に繋がるなど、都会型の道の駅ができると良いだろう。

(観光・地域活力推進部)

昨年かわさき観光振興プランを策定したところだが、策定にあたっての課題として、移動手段や飲食場所の問題があった。これらの課題に対し、具体的には今後対応してい

くが、目的として川崎を観光の目的地にしてほしいという思いがあり、ハード、ソフトの充実を幅広い発想で考えていきたい。産業観光は待っているだけでなく、教育旅行誘致の観点から、昨年工業専門学校に出向き、市内企業の PR を行った。一方で、観光だけで完結させず、商業だと飲食店、農業分野、まちづくり分野などと連携して、どのようなことができるか整理し、検討していきたいと考えているので、貴重な御意見をいただき感謝申し上げます。

(鹿住会長)

小田急線に乗車していると、登戸駅で降りる観光客の方がとても多く、恐らく藤子・F・不二雄ミュージアムに行かれていると思うのだが、駅からのアクセスは外国人にとっては分かりにくく、飲食店はミュージアム内にあっても周辺にはあまり無い。面的な開発が重要である。

(観光・地域活力推進部長)

おっしゃる通り面的な観光ができるようにしていくことが重要である。

かわさき推しメシという取組の中で、個店の飲食店を知っていただくために作成したマップを、訪れた方に川崎を楽しんでもらいたいということで配布を行った。藤子・F・不二雄ミュージアムや最近ポケパークカントーも開業し、コンテンツ自体に人が訪れるようになったが、そこからの回遊性をどのように高めていくか、課題感を持って取り組んでいきたい。

(星野委員)

資料 9 ページのかわさき起業家オーディションについて、神奈川県中小企業家同友会として、起業家オーディション受賞者に、賞の 1 つとして同友会の 1 年間の会費を無料にする特典を出している。昔は川崎の企業の参加は少なかったが、最近は川崎の企業が多く参加し始めてきていると感じる。これまでの成果が出てきているのではないかと思う。会員のお子様が参加したと耳にしたが、一般の方がもっと参加すれば色々な意味で広がりが出るのではないか。スタートアップ企業を目指す子どもが出てくるようになると思う。いずれにしても今後も続けてほしい。

(出口委員)

先ほど観光の話があったが、川崎の立地はとても良い。例えばここから羽田空港に向かうと多摩川スカイブリッジを通ると、信号としては、3 回程しか曲がらないで行けるほど利便性が高い。しかし、羽田空港側から川崎に行くとき、案内があまり無く、だいたい環八周りになってしまい、遠回りをさせられ、近いのに遠いイメージが持たれていると感じる。もっと近いことを対外的に PR しても良い。

川崎には他都市にはない、観光資源があると思う。工場夜景もだいぶメジャーになったが、臨海部の貨物鉄道なんかも楽しめるはずだ。全国から鉄道ファンは来る。川崎の臨海部はまだまだ発展していけると思う。川崎は「さき」とついているだけあって先進

的な取組をしていると思うので、川崎の先を突き詰めていっていただきたい。観光のアイデアを商業者としても出していきたい。

(高梨委員)

まず、原油高関係で、燃料は少し余ってきている状況にある。ただオイル、ナフサは足りない。トラックメーカー4社とも車検以外はオイル交換できないと言われている。また、中東の問題で燃料価格は高止まりの状態が続いている。先週も100ドル/バレルを超えている状態であるので、このあたりは注視しなければならない。市としては伴走型の支援というが、短期的についても支援を考えていただきたい。私は地区貨物自動車事業協同組合の代表理事であり、神奈川県トラック協会の川崎ブロックの副ブロック長も務めており、市議会にヒアリングをお願いした経緯もあるので、ぜひこの点はお願いしたい。

観光の問題について、私は武蔵小杉で生まれ、湘南で育った。昨年茅ヶ崎に道の駅ができて、海岸沿いに渋滞ができて仕方がないと地元の方は思っているようだ。ドッグランも併設されていて私も数回行ったがもう少し広ければ良いなと思った。川崎は川崎区でも人口が集まっており、川崎区には運送事業者も集まっている。東扇島に食肉流通センターなど色々な施設があるが、一番問題なのは交通機関で、川崎駅からあまりにも時間がかかりすぎる。従業員が集まらないという問題がある。私の知り合いの港関係者は水素でモノレールを通したら良いと極端な意見であるのは承知だが、そのようなことを言われた。

平塚にアウトレットができた。アパレルや食料品も入居しており、道の駅でなくても人の集客というのは可能だと考える。車で行けることはもちろん、車以外の手段で行けるようにしなければ人は集まらないと思う。

(岡田委員)

資料3ページの年間起業件数について、目標件数150件に対し、実績が199件と上回っているところを見ると、非常によい支援がなされているのだということが分かる。起業された方はその前のページにある起業家オーディションや集中型支援に参加、あるいは何らか関わって起業されたのか。それぞれの施策が関連付けられて起業されたのか、それとも全く別の形の起業なのか、そのあたりの関係性を教えていただきたい。

もう1点として、資料69ページで、人材確保の相談窓口の一本化とあるが、人材を確保するために一本化してほしいという企業側のニーズなのか、相談機関側の事情ないしニーズなのかを教えてほしい。また、窓口を一本化というよりも情報を一元化して共有することの方が重要で、機関を1つにし、窓口を減らすことになればむしろ利便性が悪くなることも危惧されるのではないか。窓口となる機関が多くとも、情報が一元化され、共有されていたほうが良いと思う。一本化は大切なものかもしれないが、一本化することで、もし利便性が下がるようであれば現状の情報の共有と一元化の対応を取る方が良いと思う。

(イノベーション推進部長)

1 点目の質問について、創業支援等事業計画は民間の様々な支援機関とも連携した取組となっており、昨年度で 14 団体 21 事業の登録がある。中には産業振興財団や様々な金融機関、K-NIC などがそれぞれ連携して取組を進めている。オーディションもその一部であり、幅広く官民の支援機関と連携して市として全体的に創業を支えていこうという取組である。K-NIC は NEDO と連携しながら、ディープテックと言われる研究・開発型の創業を支援しており、大学のシーズなどが今後社会課題の解決に役立つようなスタートアップ創出に繋がるような支援に力を入れているという特徴がある。これらを踏まえて全体的に起業支援について取組を進めている。

(岡田委員)

様々な施策の連動があり、素晴らしいと思った。スタートアップの起業後のフォローは、例えば M&A をした後が大事ということで、ポスト・マージャー・インテグレーション (PMI) が重視されているように、スタートアップにも重要だと思うが、起業後のフォローアップは何か行っているか。

(イノベーション推進部長)

市としては、K-NIC やアクセラレーションプログラムなどでディープテック分野を中心とした取組を行っているところで、その先はインキュベーション施設である新川崎 KBIC や臨海部のキングスカイフロントなどで成長を支援しており、さらに今後いくつかのインキュベーション施設ができてくる予定であるので、そのようなところで一貫した支援を行っていききたい。さらに、その先の M&A や IPO までは我々の支援の中でのなるべく取り組んでいけるようにしている。

(労働・人材支援部長)

先ほどの後半の質問について、相談窓口の一本化は全てを集約するというわけではなく、元々国がハローワーク、地方自治体にも支援機関がある中で、情報の共有化が最も大事であると考えていて、どこに相談に行っても同じようなアドバイスや支援メニューを提供できるようになることが一番大事である。我々もハローワークなどと様々連携していて、イベントや説明会等を実施している。そのような情報を相談いただいている企業にしっかりとお伝えし、障害者の方の雇用や外国人の方の雇用などに対し、様々な分野の支援があるので、企業側が何を望んでいて、何をお伝えするのが良いかが大事であり、企業の方と関係機関を繋ぐという意味で我々が一度間に入って上手く説明し、二度手間にならないようにしっかりと支援体制を整えることが大事ということで、現在検討している。

(鹿住会長)

以上で議題 1 を終了とし、議題 2 について事務局から説明をお願いしたい。

(企画課長)

資料4に基づき説明。

(鹿住会長)

ただいまの事務局の説明を受けて、御質問や御意見があれば御発言いただきたい。まずは人材確保がテーマの論点シート2からお願いしたい。

(増山委員)

商工会議所の会頭が変わり、AIの推進を行っている。現在大手IT企業では、中高年齢層の高度人材が余ってきており、そういった人材を中小企業はもっと使ってほしいと会頭がおっしゃっている。

経営のやり方は近年大きく変わり、今までの延長で議論してもあまり意味がないと私自身思う。具体的には、バックキャスト的な思考をしなければ、個別的で小手先の議論で終わってしまう。これからはAIの普及・活用を通じて、中小企業の活性化が必要な時代になる。中小企業がAIを使えば労働力が減っても対応できる時代が来るという前提条件があるので、今の延長であるフォアキャストの思考ではなく、AIが普及する前提で、いかに中小企業がAIを使えるようになるかの施策の検討が必要である。

外国人材について、ワーカー的に使うよりも高度人材に充てなければならない。こちらも個別の課題ではなく、重点を絞っていかなければならない。

川崎は文化、スポーツ、芸術のまちだからアニメなど使いながらPRを強化し、そこに企業がチャンスを見出せるような方向に持って行けると良い。

(鵜飼委員)

先ほどにもある通り、生産年齢人口は少なくなっている。属性によって、企業の技術革新等もあり、それまで企業が一定数抱えていた人が不要になってくるということが大手企業にあると思う。そういった方々が中小企業でまだまだ活躍できるという配慮はあると思うので、そういったマッチングのようなところは一企業では難しく、行政に期待するところは大きい。

障害者雇用について、年々法定雇用率は上がっており、大手企業であればしっかりときているというわけではない。比較的軽度な、優秀な方は世の中引っ張りだこになっている。企業として障害者の方と上手くマッチングしていくというのは企業の一努力では難しいところであるので、川崎市として様々なことを取り組まれていると思うが、そういったところはより今後求められていくと感じる。

(出口委員)

人材確保、定着、育成とあるが、育成がおざなりになっている企業が多いと感じる。入社したは良いが育てられないとか、育てても給与に反映されないとか、キャリアアップしても見合った給与が支払われないから辞めてしまうなど悪循環に陥ってしまう。そ

ういった面へのサポート体制が行政として作っていけると良い。キャリアアップをすることで、稼げる人材になれば経営者はそこに人件費をかけるのは当然という形だが、人を確保して育て上げて、途中で辞められてしまう悪循環が商店街ではある。お金をかけて育てても稼げる人材にならない状態が続いているイメージがある。

育て上げるのが上手な経営者のモデルケースを提示すると良い。昔のように終身雇用ではなくなってきたが、働き続けるメリットを提示していく経営者の方もいる。人材という部分だと雇用に行きがちだが、育成という部分にももっと注目してやっていただきたい。働いている人はキャリアアップで稼げる人材になって年収が上がります、企業にとっては育てあげる意味がありますよ、10年、20年先の経営が安定しますよというのをこの中で定着させていくことが大切と考える。

(佐藤委員)

建設業界も人材が減っている状況で、若手技術者が入ってこない、女性活用もなかなか進んでいない。当社に若手2人が入ったが、資格を取らせてあげたいと思っている。資格を取ることで若手社員が自覚をもって仕事に責任を持てるようになるからである。資格試験を受けさせるにあたって、補助があると良い。様々なところで補助制度はあるが、川崎市では見つけられなかったもので、市内業者向けの補助金等を手厚くしてほしい。

また、川崎市ではえるぼし認定企業ということで、女性活躍を推進しているが、建設業として女性の活躍というのはなかなか難しい。えるぼし認定のためには、既に女性が入っていないといけない。えるぼし認定を取るために市として女性が活躍できる環境づくりに対する取組も行してほしい。

(沼委員)

女性労働者は工業界も大変少ない状況である。女性が1人工として働けるように、と私も思っている。当社は重量物を扱うので、女性が希望するということが少ない。

女性が多い職場をウェブサイトで調べてみると、環境が良いとか、きれいであるという言葉が並んでいる。当社は現場を安全靴で歩き、グラインダーの落ちが出るなどあるものの、製造業の中ではきれいさを保てていると思うが、アパレルや事務職の職場環境と比較すると全く違う。建築業界や運送業界などももしかしたらそうかもしれないが、女性が働きたいと思う職場のモデル事例のようなものを作っていただき、女性の求職者を紹介できるようになれば良い。当社も女性労働者の受け入れを行いたいと思うが、当社は更衣室がない。トイレは分かれてはいるが、現場には男性トイレしかないので、女性トイレを作りたいと思うのだが、補助金も無いので、自力で実施するしかない。また、川崎は土地が高いので、トイレ1つ作るのにも大変である。更衣室もどこに作ろうかというところから考えなければならない。女性が働きたいと思えるようなきれいな、整った環境でないと女性も来ないだろう。補助金など実施手法は検討いただきつつ、女性が来るから整えるではなく、環境を整えてから安心して女性の募集ができる形であると良い。

(館委員)

川崎市は大手の電機メーカーが多く立地している。その中で情報系、ソフトウェア系、IT 関連の仕事に従事している人から、我々のところに相談が来ている。電気系の職種は 60 歳の定年が中々伸びない中で、「60 歳以降もこれまで培ってきた経験を活かして、活躍したい」と考えている方の相談先として、ハローワークかシルバー人材センターかキャリアサポートかわさきか分からないケースがあった。そういった方の相談先としてどちらを案内すれば良いか。

相談先が分からないというニーズがあれば知らせる必要がある。相談体制の集中化を行い、そこで捌いてもらうことが有効と考える。

また、例えば中小企業の経営者を集めて DX のセミナーを開催しても、実務で動かす際は伴走者がいないために中々進まないとは思っている。そういった際に私の最初の発言にあるとおり、電気系の職種の 60 歳以降の方にお問い合わせできるようなメニューを増やしていただけると良いかと思う。

(労働・人材支援部長)

人材確保の話の前段として、先ほど AI の話があったが、人材確保のみならず生産性が向上し、効率化することで中小企業の人手不足に対して対応できるように支援している。

とはいえ業種などによっては今後も人がやらなくてはならない仕事がある。生産性向上と人材の確保は両輪でなければならない。数字は持っていないが、高校・大学の先生や就職活動を行っている学生から、AI が進んできて、今後自分の業界が狭くなるような業種よりも今後も自分の就職先の業種が残っていくかという部分が選択肢の 1 つになって就職先を考えているという話を聞く。逆に企業側からすると、業種によっては人が取れなくなっていく。数値上のエビデンスという話ではないが前段として考慮する必要はある。

若手が入ってせっかく育てても他の企業に取られてしまうという話はよく聞かれる。企業が育てても他社に持って行かれないような会社としての強み、役割はどうすれば良いかという点がポイントであり、採用できても、ミスマッチが生じて退職するのに対し、企業側が採用の段階でどのような人材を求めているのか、例えば会社説明会でも会社の事業の説明に終始し、自社の教育プログラムなどを含めて見せていくことが中小企業にとってはまだ弱いと思う。国の資料にもあるとおり地域の人事部のような、中小企業にとって人事担当を雇用することは中々難しいと思うので、様々な情報を持っている行政がサポートして、育成するまでの伴走支援が必要ではないかと感じている。

また、先ほど職場環境の改善が難しいとあったが、中小企業成長環境支援補助金のように職場環境の改善のための補助金もある。中小企業にとって費用面でなかなか改善が難しい部分もあると思うのでそのような点もしっかり支援していきたい。

また、外国人、障害者の方について、雇用したいと相談をもらうが、前段として諸条件が様々ある。大手の方はある程度知っているかもしれないが、中小企業は中々知らずに手を挙げても条件面で採用に至らないことがある。伴走支援という話もあるが、定着

のみならず採用の前の相談のところからトータル的な支援を行っていかねばならないと考えている。

今までは、どちらかというと求職者中心に我々と支援機関等と取り組んできたが、企業側のニーズも多いので、ミスマッチを無くして採用された方が定着するように支援していきたい。

(池田委員)

業界というよりも当社の話になるが、ものづくりの現場にいる方を雇用しようと色々探したが、見つからなかったのが、技術派遣の方を迎え入れて働いてもらっていた。働いていると良い人材になってきて、派遣の方も正社員になりたいという気持ちが芽生え、2名の方が正社員化した。試用期間があった上でお互い納得して採用に至ったことでとても良かったと思っている。社会的にも非正規雇用から正規雇用化するのは意義のあることだと自負している。一方で派遣会社としては人材が商品だったので、ペナルティを課された。本人も社会的にもプラスになるはずが、派遣の方を正社員にするとペナルティを払わざるを得なかった。今後もこのようなことを続けていきたいのだが、ボトルネックとなっている。個別の事情になってくるが、そういったところに補助や何らかの形を考えていただけると、当社だけでなく他社にとっても参考になるかと思う。

(鹿住会長)

今の製造業に関しては、AI もそうだが、ロボットの発展も著しい。1年後、2年後には今まで想像もできなかったことがロボットにより出来てくる時代になる。人がいなければロボットで置き換えるという発想がある。

もう1点は、生産年齢人口が減っている中で、本大学でも配慮を必要としている学生がどんどん増えている。授業でも学内の障がい学生支援室から該当の学生について配慮するよう求められる。パニック障害や鬱病など能力は低くないが、電車に乗れない、授業に出られないなどの事情を抱えた人が多いため、教室で授業をやりながら、オンラインでも配信するなど可能な限り配慮している。一方で、コロナ禍で企業のリモートワークは流行ったが、コロナ禍が終わってから生産性が上がらないことやマネジメントができないなどの理由で一気に減ってしまった。女性や子育て中の方はリモートを希望するが、中々働ける職場が少ないという困りごとを抱えている若者等がいるのは事実なので、リモートでマネジメントするスキルを学ぶ研修やノウハウを共有することなど、対応していかないといけないのではないかと思います。それを行うためにAI やロボットなど新しいものを取り入れていくことは重要である。

AI のリテラシーについては、私たちより学生の方が高いのではないかと思います。学生は使用している。ただ使い方を間違えると、企業が必要としている新しい事業を創造する能力や論理的思考などが弱くなることもある。企業の中でAI をどのように活用するかを含めて研修やノウハウの共有が必要であり、それが生産性向上に繋がっていくと思う。

それでは、論点シート2の方はここまでとし、今度は中東情勢にかかる中小企業支援

がテーマの論点シート1の方について御意見がある方は発言をお願いしたい。

(星野委員)

BCPについて、当社は数年前に産業振興財団の支援をいただき作成したが、見直しできていない。当社の取引先からBCPが策定されているかアンケート調査があり、それに答えるために策定した経緯がある。策定したことについて対外的に発信もしていない。中小企業はBCPを策定しても活用していない企業が多いのではないかと。取引先からは最近コンプライアンスについてアンケート調査があった。その調査では、法的に問題があっても業務の遂行を先に優先するか、社員に教育しているかといった質問のアンケート調査で、非常に荒唐無稽な話で、品質に絡めた話ではあるが、そのような質問をされるにあたり、社内でもそのあたりをしっかりと整えていかなければならないと感じた。BCPもこのままで良いのか気になっており、そういったところの見直しやフォローアップもあると助かる。取引先にアンケートを返すときに、いつもやっていない旨回答するのともうかと思うし、当社から下請け企業に対して行うBCP調査もあり、小規模事業者や零細事業者も求められてくるかと思う。

(鹿住会長)

中東情勢のように予測できなかった事態が次々起こる中で1度作ったものがそのままというのは対応が難しいと思う。また、今回の中東情勢のような自社だけで対応が難しいケースもある。見直しする際、ここまでは自社で何とかなる、ここから先は自社だけでどうにもならないということであれば政策的な支援に繋げていくことになる。見直しをするというのは政策的なニーズを拾うことになるので、重要である。

(出口委員)

先ほどのAIと関連するが、当社もAIを活用しており、文章を読み込むとチェックしてもらえる機能がある。BCPや会社のマニュアル、各種申告の流れ等を読み込ませると人間では気づかない工程の省略化や効率化を提示されたり、BCPの弱点や記入漏れなどもチェックできるので、BCPの策定にAIの活用も大事ではないかと思う。BCPは介護や医療の分野では策定が義務化されている。見直しを行い、自然災害が起きたらなど色々な想定の下で当社も策定している。会社によって内情は違うのでそのあたりも含めて反映させて、見直すと良い。AIへの命令の仕方によって、精度の高いものができる。活用の仕方の発信もどんどんやっていくことが重要だ。当社も今年に入ってからAIの活用を始め、だいぶ効率化できてきている。市としてもPRしていくことが重要である。

(佐藤委員)

建設業について、材料は滞りが顕著であった。しかし、国の施策で流通の兆しが見えてきている。価格の高騰について、資金繰りはやっつけていただいているが、いずれは返していくお金で、コストが上がった分について今後企業側は下げない気がする。御理解をいただきたい。コストを抑えるために、天井材を無くす等、建設においては様々な工夫

を行い、施工等やり方も変わってくるのではないかと。コスト上昇分は下げるに下げられない状況が続くだろう。発注者側の御理解を求めながら、応札に展開していただきたい。

(田村委員)

先ほどの AI の話もあったが、システムの開発について、AI も使ってはいるが、基本的に人が開発していく。人件費が上がることでコスト増になってきている。システム開発でやることは変わらないのにコストだけが上がってくる。例えば保守にしても費用が上がると、なかなか理解が得られず価格転嫁がだいぶ苦戦している。

全てのケースに当てはまるわけではないが、システム開発に AI を導入するとプログラムを組むのに例えば今までは 3 人月かかっていたところが、1 人月で済むことになるが、出てきたコードを確認するのに、非常に手間がかかる。今まで 3 人月で開発して 1 人月でチェックしていたところが、現在は逆転している状況が出てきている。開発は時間がかからなくなっているが、実用に耐えうる状態なのか予期しない不具合がないかの確認にだいぶ時間がかかる。結局工数が変わらない状況で、AI を導入しても、コストは急激に下がらない。IT 業界だから業務効率化と言われることはあるが、他の業界とそこまで変わらないという点は御理解いただきたい。

(小林委員)

緊急経営応援資金について、今月から支援を行っている。中東情勢が長引くにつれ中小企業が圧迫していく。前の会議でも信用保証料ゼロともう 1 歩踏み込んで利子の補給についてお話したところだが、なかなか予算が厳しいところだと思うが、他の自治体によっては利子補給を行っているところもあるのでう一段階利子の補給もしていただくなど御支援いただくとよいのではないかと。

(増山委員)

BCP の話は、いつも企業に作れと言われるが、むしろ市が BCP を策定する方が大事である。能登半島地震では、行政や事業者の BCP が、想定を超える被害により十分に機能しなかった事例があったように思える。企業の BCP は各企業の話で、むしろ市が災害時のシミュレーションをして目に見える安心をモデル事例として紹介してほしい。また、日本ですごいと感じるのはボランティアがたくさん集まることだ。例えば市の方で登録してもらって、各個人がそれぞれ対応して動くのではなく、市が取りまとめて対応した方が大事だと思う。

(高梨委員)

信用保証料ゼロと低金利は具体的に何%なのか。

(経営支援部長)

1 年間について 1.5% という形。

(高梨委員)

先ほど小林委員の発言にもあったが、利子補給についてトラック協会でも行っており、5年間で約1%となっている。例えばトラックを購入する際は5年間で1%を返すことになるので、1年間でというのは厳しいと感じる。もう少し何とかしてほしい。大型トラックの購入価格は、5年前と比較して1,500万円で購入できていたのが、今は2,000万円する。4トン車は、5年前は700万円だったのが、今は1,000万円する。コストはどんどん上がっていて、燃料についても航空業界は燃油サーチャージを付加できるが、荷主が納得しないとこちらは出してもらえない。トラック改正二法が国会を通り、2年後には適正原価が出てくる。その価格がどうなるか現在国や関係団体の方で協議している。適正原価イコール最低原価となっており、荷主はこれだけ最低でも払いなさいということになるので、金額次第によっては大変なことになると思っている。日本の物流の92%は営業ナンバートラックであり、そのうちの7%が通販や宅配便で、他は企業間、物流間の輸送である。金額は日本でも九州や東京、神奈川、東北の方で運賃が変わってくる。トラック改正二法で免許制度の更新がある。実は1990年に起こった規制緩和により運送事業者が増えすぎた。その頃からコンビニができたり、スーパーが深夜営業をやり始めたり、物流が大きく動き出し、365日24時間トラックが動いている状態になった。このような状況で人が足りるわけない。宅配便などは2交代制になってきている。そんな中で運賃が変われば、2030年には今の約3割程度が運べなくなり、事業者の数だと1万~1万5千社が廃業すると言われている調査結果もある。

倉庫などはITの導入により自動化が進んでいるが、トラックに関しては高速で自動運転などやっていて、自動運転バスも川崎市はやっているが、一般道でドライバーがいなくて安全にできるというのはまだまだ時間がかかると思う。人手が足りないために荷物が届かないというのは目に見えて分かっていくと思われる。

(鹿住会長)

以上で議題2を終了とし、議題3について事務局から説明をお願いしたい。

(企画課長)

今年度の協議会スケジュールを説明。

(鹿住会長)

それでは、本日の議題は以上とする。長時間にわたり御議論いただき、感謝申し上げます。その他事務局から連絡事項をお願いしたい。

(事務局)

長時間にわたるご議論に感謝申し上げます。本日の会議はこれで終了とする。

以上