

令和5年度第2回川崎臨海部活性化推進協議会

■日時：令和6年2月26日（月）14：00～16：00

■場所：川崎市役所本庁舎2階ホール（オンライン併用）

1 開会

○川崎市 福田市長

皆様、こんにちは。大変お忙しい中、当協議会に御参加をいただきまして、誠にありがとうございます。

臨海部のキングスカイフロントのL i S E（ライズ）でいつも開催しておりますけれども、昨年6月にこの建物を竣工しまして、11月から実際に本格稼働しているんですけれども、ぜひ新しい庁舎のほうで多くの皆さんに見ていただくということで、この場所で開催させていただく運びとなりました。

御案内のように、川崎市は今年、市制が始まって100年という大きな節目を迎えておりますが、この節目の年にいろんなことが動いております。世の中のカーボンニュートラルの動きでありますとか、あるいは大規模な土地利用転換というふうな形で、川崎の産業の面でも大きく変動することになっておりますので、そういった意味では、この場を通じていろんな情報を共有させていただいて情報交換させていただく、その意義はますます大きくなっているのではないかなと思っております。

日頃から大西会長をはじめ、学識の平野先生なども大変この臨海部のことについて御指導いただいておりますけれども、今日も様々な方から発表いただくことになっております。ぜひ有意義な会議にしていきたいと思いますので、どうか御協力のほど、よろしくお願ひしたいと思ひます。では、よろしくお願ひします。

2 議事

（1）臨海部ビジョンの進捗状況

○大西会長

御紹介いただきました大西です。どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

この庁舎は、先ほど市長さんから御案内がありましたけれども、昨年末に本格稼働したということですが、本格的なペーパーレス庁舎ということで、今日は基本的には皆さんパソコンを使って資料を御覧いただくことになっているようですが、全体がそういう感じにな

っているということでもあります。そうはいつでも、パソコンを忘れて紙の資料が必要だという方もいらっしゃるんですが、徐々にこういう仕組みに慣れていく必要があるのかなど。企業の方は大分前からこういう感じになっているのかもしれませんが、よろしくお願いいたします。

今日、これまでの議論の中で少し毎回のテーマを絞って、重点的に重要な 이슈について議論するというやり方にしたほうが皆さんが集中して議論ができると思いますか、成果も上がるのではないかと御意見も頂戴したということで少しテーマを絞って、今日は特に2024年問題に関連して交通関係を取り上げて議論しようということでもあります。議題は1と2で大きく2つで報告、発表をしていただいて、その後、意見交換及び質疑に入るという手順を進めてまいりたいと思います。

最初は、議題1は恒例ですけれども、臨海部ビジョンの進捗状況ということで川崎市のほうから臨海部ビジョンリーディングプロジェクト取組状況の報告、それから間もなく次年度になりますが、次年度の取組予定について説明をしていただきます。

臨海部国際戦略本部事業推進部の岩間部長さんから御報告いただきます。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事業推進部の岩間でございます。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、臨海部ビジョンリーディングプロジェクトの取組状況と令和6年度の取組予定につきまして御報告させていただきます。

資料1、通しの番号では10ページを御覧ください。

初めに、令和5年度の主な成果につきまして御説明します。

1. 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を令和5年8月に策定いたしました。

①カーボンニュートラルの実現と新たな産業創出を同時に実現し、②川崎臨海部の持続的発展につなげ市民生活を支えるとともに、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ことを目指すものでございます。

次の11ページを御覧ください。

2. カーボンニュートラルコンビナートの構築に向けた取組といたしまして、(1)水素

エネルギーの利活用拡大に向け、大田区・東京都と連携協定を締結いたしました。今後、空港臨海エリアにおける水素等の供給体制の構築や需要の拡大等について三者で連携して推進し、首都圏、ひいては日本のカーボンニュートラル化に貢献してまいります。

(2)カーボンニュートラルの早期実現に向け、川崎重工様と連携協定を締結いたしました。同社は水素に係るサプライチェーン全体にわたる技術開発を行っており、川崎臨海部を中心とする商用規模での液化水素サプライチェーンの構築を見据えたものでございます。

(3)大規模水素サプライチェーンの早期実現に向け、川崎市長がオーストラリア・ヴィクトリア州を訪問しました。同時期に開催された日豪経済合同委員会会議に出席するとともに、現地自治体と水素サプライチェーンの構築に向けた連携を進めていく旨の共同声明に合意しました。

次の12ページを御覧ください。

3. 川崎臨海部の価値を高めるエリアブランディングプロジェクトでございます。

(1)川崎市市制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市内中学生を対象とした科学体験イベントを実施しました。

(2)川崎臨海部を市内の子どもたちに理解していただくためのツールの一つとして、GIGA端末に対応した川崎臨海部副読本、小学校版、中学校版を制作しました。新年度からの運用を予定しております。

4. 路上駐停車の抑制対策でございます。

(1)本市で初めてPark-PFIを採用した池上新町南緑道がリニューアルオープンいたしました。緑道の再整備に合わせて交通レスト機能を導入しております。

(2)殿町夜光線において、路上駐停車の抑制対策に関する社会実験を3月8日まで実施しております。

次に、通しのページ番号で13ページを御覧ください。

令和6年度の主な取組予定と令和6年度川崎市予算案につきまして御説明します。

なお、6年度予算案につきましては、現在、川崎市議会で審議中でございます。

1. 扇島地区を中心とする大規模土地利用転換でございますが、先導エリアの2028年度の一部土地利用開始及び2030年度の概成を目指した土地利用誘導手法の検討、道路交通アクセス等に関する検討などで約4億7,000万円を計上しております。

2. 南渡田地区の新産業拠点の形成についてでございますが、(2)取組予定としまし

て、北地区北側の事業着手、企業誘致の推進、都市計画変更、交通管理者との協議などで約1億5,000万円を計上しております。

次の14ページを御覧ください。

3. 国際戦略拠点、キングスカイフロントについてでございます。川崎市産業振興財団との協働によるエリア運営、国際戦略拠点にふさわしい拠点整備などで約5億5,000万円を計上しております。

4. カーボンニュートラルコンビナートの構築についてでございます。カーボンニュートラルコンビナート形成推進協議会等を活用した企業間連携によるプロジェクトの創出、国の基本方針や投資促進策等を踏まえた大規模水素サプライチェーンの拠点形成に向けた取組、炭素資源回収拡大に資する実証プロジェクトの創出支援などに約3,700万円を計上しております。

次の15ページを御覧ください。

5. 投資促進・競争力強化についてでございますが、本市投資促進制度に約8,300万円を、6. 交通機能強化、拠点機能の向上につきましては、大師橋駅前広場の整備推進、市道塩浜26号線の拡幅整備、交通レスト機能や憩い・交流機能の導入等の取組などに約7億2,200万円を計上しております。

次の16ページを御覧ください。

川崎市市制100周年記念事業のうち、川崎臨海部のエリアブランディングに係る取組を御紹介いたします。

川崎市のこれからの担う若者たちに、川崎を、川崎臨海部を「知って・関わって・好きになっていただく」事業を実施いたします。

(1) 記念シンポジウムの開催でございます。市立の高校生を対象に、川崎臨海部での研究を通じて、ノーベル化学賞を受賞されました旭化成株式会社様の吉野彰名誉フェローを講師にお迎えした記念シンポジウムを来年1月に開催いたします。

(2) 川崎臨海部OPEN DAYでございます。昨年のプレ事業で実施したキングスカイフロントの研究機関に加えて、川崎臨海部のものづくり企業やエネルギー企業なども含め、市内の中高生を対象に、川崎臨海部を実際に見て体感し、臨海部の認知度や理解度を深める機会を提供したいと考えております。本事業につきましては、改めて個別に御相談に伺わせていただきたいと存じます。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。

以上、令和6年度の主な取組に係る本市予算のうち、臨海部国際戦略費につきましては、令和5年度予算から約9億5,300万円増の約20億5,000万円を計上したところでございます。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、また、本市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ために、引き続き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。

以上でございます。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。1番目の市からの臨海部ビジョンの進捗状況、特に来年度の予算提案に含まれている取組等についても紹介をしていただきました。

続いて議題2に移りたいと思います。これは臨海部のリーディングプロジェクトに関する取組ということで、さっき申し上げた交通関係で幾つかのテーマを取り上げて説明を受けてディスカッションしたいと思っています。

まず、川崎臨海部の交通機能強化に向けた取組についてということで、川崎市の臨海部国際戦略本部拠点整備推進部の松川部長さんから説明をしていただきます。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でございます。

通しページの18ページ、資料2を御覧ください。

私からは、川崎臨海部の交通機能強化に向けた取組といたしまして、臨海部の就業者の通勤実態、あと交通機能強化に必要となる大型車の路上駐停車抑制に向けた取組について御報告をさせていただきます。

次のページを御覧ください。

こちらは昨年6月に改定いたしま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追記をさせていただきました交通機能強化のイメージでございまして、図の右側にお示しする目指す姿を実現して、川崎臨海部の持続的発展を支え、価値向上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。

こちらは、このリーディングプロジェクトの現在の取組状況でございまして、まず右下③にお示ししておりますが、昨年3月1日から川崎駅と水江町の間にて定時性、速達性、大量輸送を可能とする連節バスによるBRTが導入されたところでございます。また、ハード整備といたしましては、右上②にお示しいたします大師橋駅の駅前交通広場の整備を進めているところでございます。また、左上①にお示ししておりますが、この後、御発表のある川崎鶴見臨港バス様によって、国土交通省の共創モデル実証プロジェクトとしてAIオンデマンドバスの実証実験や産業道路での自動運転バスの実証実験が実施されたところでございます。

次のページを御覧ください。

ここから少し臨海部の就業者の状況について見ていきたいと思っております。令和3年の経済センサスによりますと、1)にお示しするように、臨海部の従業員数は平成28年度から2.3%増加しております。特にキングスカイフロントがある多摩川リバーサイド地区の増加が著しい状況となっております。また、2)の円グラフにまとめておりますが、こちらはKDDIのデータを用いた市の独自分析の結果でございまして、臨海部の就業者の約3割の方が川崎区内から通勤していることが分かりました。

次のページを御覧ください。

こうした通勤者の実態を把握するために、令和4年9月と11月の2回にわたりまして、川崎駅東口バスターミナルから臨海部に向けてバスを利用して通勤している方を対象に、ウェブアンケートを実施したところでございまして、その結果でございまして、次のページを御覧ください。

初めに、川崎駅までの交通手段でございまして、上段のバーチャートにお示しいたしますとおり、8割近くは鉄道を利用してございまして、横浜方面から通勤している方が最も多いことが分かりました。また、我々が着目しているのは右から2番目の灰色の部分、バスで川崎駅に来る方の内訳でございまして、バス利用者の半数が川崎区内からバスで来ているということ。つまり、一度川崎駅にバスで戻ってから臨海部に向かっているという実態がございまして、この要因といたしましては、大きくは3つあるのではないかと考えているところでございまして、まず1つは、バスネットワークとしての横軸が不十分なために一度バスターミナルに戻らなければいけないといった点、そしてもう一つは、バス車内の混雑によって途中のバス停から乗れないといった点、さらに長時間の乗車となることに対して座って通勤していきたいといったことが要因ではないかと考えているところでござい

す。

次に、下の②川崎駅前バス停での待ち時間についてでございます。下のバーチャートのとおり、10分以上お待ちいただく方が全体の6割以上いらっしゃるという実態が明らかとなりました。

次のページを御覧ください。

上段の③乗車するバスについてでございますが、「座れるバスが来るまで待つ」という方が半数近くいる実態も明らかとなりました。

中段の④バスの乗車時間については、20分以上が約9割、30分以上も4割近くいる実態が分かりました。

また、下段の⑤バス利用者の遅延に対する意識といたしましては、約9割の方が10分以上の遅れを大幅な遅れというふうに認識していることが分かりました。

次のページを御覧ください。

こちらは公共交通オープンデータを用いて分析したバス遅延状況でございますが、長大路線と言われる千鳥町、東扇島方面の路線を対象に分析したものでございます。

1)の円グラフは、朝のピーク時間帯の下り方向の遅延状況でございますが、10分以上の遅れが20%あることが分かりました。一方で、2)の円グラフでお示ししていますが、夕方のピーク時間帯の上り方向の遅延状況でございますが、夕方については10分以上の遅れは2%と朝のピーク時間帯と比べて少ない実態であることが分かりました。

右側の水色の背景のところでございますが、路線は異なりますけれども、BRTについて参考に分析した結果でございますが、BRTにつきましては10分以上の遅れはほとんど生じていないということも明らかとなりました。BRTについては、現在、神奈川県警とも協力いたしまして、PTPSの運用実態などについて詳細に分析をしているところでございますが、より安定して高い効果が発揮できるようにしてまいりたいと考えております。

次のページを御覧ください。

このページはこれまで説明した通勤実態についてまとめたものでございますが、バスの遅れを生じさせる要因といたしましては、下段の青の箱書きに記載をいたしておりますが、交通集中による渋滞は交通ネットワークの充実が鍵を握るものと考えております。一方で路上駐停車による車線減少などについては、路上駐停車の要因やその解消方法などについてしっかりと分析、改善していく必要があるものと考えております。

次のページを御覧ください。

そこで、昨年10月の協議会でも御報告をさせていただきましたが、昨年度から殿町夜光線において社会実験を実施するなど、大型車の路上駐停車抑制に向けた取組を進めているところでございまして、目前となりました物流の2024年問題といった視点も踏まえて検討を進めているところでございます。なお、昨年度の社会実験では、下段の箱書きにお示しているような結果が得られたところでございます。

次のページを御覧ください。

今年度につきましては、昨年度の実施結果を踏まえまして、右側の図にお示しする昨年度と同じ場所でございますが、ここで11月9日から来週金曜日3月8日までの114日間の長期間にわたって実験を実施しているところでございます。

実験の目的といたしましては、1つ目は路上駐停車抑制対策の実装効果の確認、これは実装施設として、左下にお示しいたしておりますが、路肩にオレンジ色のラバーポールを設置いたしまして、その効果を確認しているところでございます。

2つ目は、トラック待機所に求められる規模、機能等の確認、こちらにつきましては仮設トラック待機所の利用状況を確認するとともに、ドライバーへのアンケートを含めて、臨海部の立地企業の皆様にも有効となる情報を収集しているところでございます。

そして、最後に3つ目でございますが、物流の2024年問題を踏まえてドライバー、荷主、企業への意識啓発を行うものでございます。

次のページを御覧ください。

ここから現在実施している社会実験の状況について御説明をさせていただきます。こちらは対策施設の実装の効果でございまして、左側の写真は、看板だけで仮設トラック待機所に誘導している状況でございます。右側の写真は、ラバーポールを設置した後の状況でございまして、ラバーポールを設置することで路上駐停車を激減することができております。また、ラバーポールの損傷などもなく、実装施設といたしましては有効であるということが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。

こちらは仮設トラック待機所の利用状況でございまして、開設したエリアについては、ピーク時にはほぼ満車の状態まで御利用いただい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1月16日の火曜日ですけれども、この1日の利用状況をまとめたものでござい

ます。縦軸を駐車車両、横軸に時間を取りまして、各車両の利用状況をグラフ化したものでございます。ここから夜間から早朝の長時間の利用が多いこと、あと日中については1時間程度の昼休憩が多いことなどが明らかとなりました。

次のページを御覧ください。

こちらは仮設トラック待機所を利用している理由でございまして、いわゆる荷待ちによる時間調整が多数であることが明らかとなりました。細かく見ていきますと、下の左側の図になりますけれども、早朝については荷下ろし、その右側ですが、日中については積み込みを理由とした時間調整が多数であることが分かりました。

次のページを御覧ください。

こちらは仮設トラック待機所の日単位の利用台数をグラフ化したものでございます。ラバーポール設置後、左から3分の1ぐらいのところですが、ラバーポール設置後に急増しておりまして、1月末時点では、この増加がほぼ収束傾向にあること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。

こちらは社会実験の区間外の状況でございまして、左側が殿町夜光線、右側が皐月橋水江町線でございます。両方の路線とも写真の下に数字を記載しておりますけれども、駐停車車両が減少するといった傾向が確認できました。この要因といたしましては、社会実験によって開設された仮設トラック待機所を利用するドライバーが増加したことなどが推測されるところでございます。なお、減少したとはいえ、依然として多くの路上駐停車車両が存在しておりますので、立地企業の皆様による対策が必要であるもの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。

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す。路上駐停車については時間調整のため、やむを得ず行っているといった趣旨の御意見をいただいております。また、仮設トラック待機所については肯定的な意見をいただいております。また、コンビニエンスストアの機能が求められているということにつきましても、改めて確認ができたところでございます。また、2024年問題につきましても、法令違反はしたくないといった意識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。

こちらは地元町内会などからの御意見でございまして、町内会からは立地企業の皆様の

対策に期待するといった趣旨の御意見をいただいたところでございます。また、横断歩道を安全に渡れるようになったという意見や、バスの運転手目線からも走りやすくなったという御意見をいただいたところでございます。

次のページを御覧ください。

こちらはまだ実験中ではございますが、現時点で明らかになったこと、あと、今後の取組の方向性をまとめたものでございます。上段の部分ですが、ラバーポールの実装につきましては、その効果等について確認ができましたので、今後、実装拡大に向けて道路管理者、交通管理者との調整を進めてまいります。また、その下でございますが、交通レスト機能の導入につきましては、抑制施設の実装と交通レスト機能の導入を併せることで大きな効果が確認できたこと、あと荷待ち等の抜本的な対策には、やはり荷主様による対応が不可欠であることをなどが分かってまいりました。今後、企業の皆様に路上での荷待ちトラックの削減に向けた取組を進めていただくとともに、立地企業の皆様を含む民間活力を活用した交通レスト機能の導入についても検討してまいりたいと考えております。

次のページを御覧ください。

最後になりますが、路上駐停車は、やはり荷待ちが大きな要因となっております。そこで、立地企業の皆様の取組が必要不可欠な状況と考えております。今後の川崎臨海部の持続的な発展を立地企業の皆様で一体となって推進していくためにも、やはり路上駐停車抑制に取り組んで円滑な交通流動を確保するということが重要なことと考えておりますので、改めて立地企業の皆様で路上駐停車抑制に向けた取組を推進していただけますようお願いいたしまして、私からの報告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

どうもありがとうございました。今のお話の最初のほうに出てきた、川崎区内におけるA I オンデマンドバス実証実験に関連して、実際にこれの実施に当たった川崎鶴見臨港バス株式会社様から御報告をいただきたいと思っております。常務取締役の鬼頭恒寛さん、よろしく願いいたします。

○川崎鶴見臨港バス株式会社 鬼頭様

川崎鶴見臨港バスの鬼頭でございます。よろしく願いいたします。

それでは、A I オンデマンドバスの実証実験について御説明させていただきます。

AI オンデマンドバス「のるーとKAWASAKI」とは、路線バスのような他のお客様と相乗りになる乗合型の交通でありながら、時刻表や決められた運行ルートが存在しない新しい交通サービスの一つでございます。運行ルートは、予約に応じAIが最適なルートを判断し、運転手に指示をして運行いたします。御利用には、事前にアプリ、またはLINEから予約が必要となりますが、タクシーより安価で利用することができまして、今回の実証実験は無料でしたが、また、路線バスのバス停よりも細かく設定されたポイントで乗降できるため、より目的地の近くまで御乗車いただける路線バスとタクシーの中間のような位置づけの新しい交通サービスです。

実証実験の目的としましては、既存の路線バスや後述の自動運転バスと組み合わせることで川崎での交通手段の拡張を目指すこと、現在、路線バスでは移動することができない川崎区内を南北に縦断するニーズを確認すること、あわせて、深刻化しておりますバス運転手不足の問題により路線バスではカバーできなくなっている移動ニーズへの対応を図ることを目的としております。

運行概要は記載のとおり、期間中の平日、土曜の合計で62日間運行いたしました。車両は、ハイエースを使用しておりまして、路線バスでは走行できないルートを走行できるため、より細かい運行が可能となりました。運行は、川崎駅東口から約1.5キロ東側から産業道路までの約4.5キロ四方を運行エリアとし、エリア内の商業施設や病院をはじめとする各施設に御協力いただき、51か所を乗降できる場所、ミーティングポイントとして設定して運行いたしました。

御利用は、期間中合計で4,372人の御利用がございました。登録ID数は約1,700件あったんですが、一度でも利用のあったIDは554件と、約7割が登録のみで利用がなかったという結果でございました。

利用者属性は、30代から50代で約7割を占めておりまして、60代以上は全体の約1割程度とエリア内人口から考えますと伸び悩む結果となりました。また、20代を除く全世代で男性と比較して女性のほうが二、三倍程度利用が多いという特徴がございました。

乗降で利用率の高さに目立った差はなくて、全体的に京浜急行大師線やJR南武支線小田栄駅といった鉄道駅に近いポイントの利用が目立ちました。また、利用回数の上位は商業施設、スーパーが多く、次いで病院、それから行政、地域施設という結果になりました。

この図は利用者の乗車場所、降車場所を線で結んだ図でございまして、移動が多ければ

多いほど線が太くなっております。こちらの図からも分かるとおり、東西の移動も決して少なくはないんですけども、南北を縦断する移動が多く、川崎区内を南北に移動したいというニーズが一定数あることが分かる結果となりました。

こちらは利用アンケートの結果の一部になりますけれども、利用者の移動の目的は、乗降ヒートマップでスーパー、商業施設の利用が多かったのと同様、買物目的での御利用が一番多く、次いで通院という結果となりました。また、全員回答ではないため、御利用者の一部の御意見ではございますが、アンケート回答者の9割以上が便利さを感じているという結果でございます。

今回の実証実験から得られました成果といたしまして、利用者の9割以上が便利さを感じており、地域住民の外出機会の創出に一定の貢献をすることができました。また、南北を縦断するような交通手段が少ないという地域課題の解決策の一つとして、今回のAIオンデマンドバス「のるーとKAWASAKI」が有効であることが分かりました。

今後の課題としましては、オンデマンドバスの特徴でありますバスの到着時間に幅があることについて満足度が低い傾向があるため、今後、周知を深度化してまいります。また、予約方法を専用のスマートフォンアプリとLINEとしたため、年代が上がるにつれて予約に不便さを感じている傾向がございましたので、今後は予約方法の改善や操作説明の機会を拡充するなどの対策が必要となります。来年度は夏から冬にかけて、有償での実証運行を計画してございます。そこでの結果を踏まえまして、本格運行を検討してまいります。

続きまして、自動運転バスの実証実験について御説明させていただきます。

今回はレベル2での実証運行を行い、川崎市市内での将来的なレベル4の自動運転バスの社会実装に向けた課題や必要な機能を洗い出すことを目的として、実証実験を実施いたしました。

実施概要は記載のとおり、2023年10月23日から27日までの平日5日間実施いたしました。こちらは自動運転レベルの御説明なんですけれども、記載のとおりとなつてございます。今回は下のレベル2で実証を行いました。将来的には上のレベル4の路線バスの社会実装を目標としております。

今回の実証で走行したのは、川崎区内の弊社塩浜営業所から産業道路を経由し、京浜急行大師線の大師橋駅までを結ぶ往復約6キロのルートでございます。弊社の運転手が運転席に乗り、運転手の判断にて危険を感じた場合や大師橋駅構内の一部区間を除いて、ア

クセル、ブレーキのペダル操作、ハンドル操作を自動で運転いたしました。

今回の実証では、乗車定員の都合もあり、一般の方には御乗車いただけませんでした。川崎市福田市長様をはじめ、行政関係や警察、マスコミなど約350名に御乗車いただきました。また、乗車後のアンケートからも、自動運転バスへの関心、期待の高さを感じることができました。

今回の走行ルートは、想定どおり交通量が多く、混雑が目立ちました。また、走行ルート内に路上駐車が多く、手動運転が介入する一番の要因となっております。

今回の実証で得られた課題は、走行環境に起因するものが多くございました。その中でも今後この川崎で自動運転バスを社会実装していくための最大の課題となるのが路上駐車への対応です。都市部でもあり、そもそも駐車スペースが少ないというインフラ側の問題もございますが、警察と連携し、路上駐車を根絶していく環境づくりが必要となります。ぜひ各企業様にも御協力いただけますと幸いです。

最後になりますけれども、本実証実験では、将来的な路線バスの自動運転化に向け必要となる機能、課題の洗い出しを実施し、レベル4の社会実装までの道のりが確認できました。また、今回は当社として初めての自動運転バスの実験でしたが、本番走行だけでも約200キロの走行実績を達成できました。今後は今回の実証で得られた環境、技術、両面の課題を関係者と協力し、段階的に解消していき、早期での社会実装を目指してまいります。

どうも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。AIオンデマンドバスと自動運転バス、2つのケースについての実証実験について報告をしていただきました。

それから、今回の臨海部ビジョンのリーディングプロジェクトに関する取組に関連して、皆さんと課題を共有して議論を深めるという観点で、今回のテーマである交通機能強化や環境改善に関する事前アンケートを実施しています。その事前アンケートの集計結果について、川崎市から報告をしていただきます。臨海部国際戦略本部事業推進部小山課長さんからお願いします。

○川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部 小山課長

それでは、私から事前に実施をさせていただきましたアンケートの結果について概要を説明させていただきます。

60ページ、資料4を御覧ください。

今回、各企業様の物流2024年問題への対応状況などについてアンケートを実施いたしました。次のページ以降に荷主に当たる企業様からの回答を集計したものを記載させていただきます。

まず、61ページでございます。2024年問題により懸念される影響についてでございますけれども、「特に影響なし」との回答はなく、配送コストの高騰等、何らかの影響があるといった回答をいただいております。

次に、62ページになります。2024年問題に対応するための対策についてでございますけれども、鉄道や海運などへのモーダルシフト、また運送事業者との連携強化など、何らかの対策に取り組んでいる、また今後取り組むといった回答が上位となっております。

次に、63ページでございます。荷主のうち、発荷主の企業様からの御回答でございますけれども、荷積みを行う車両の入場時間について運送事業者とどのように調整をしているかという質問に対して、先着順での受付けとあらかじめ時間を指定しているといった対応が上位となっております。

次に、荷積みを行うまでの車両の待機時間の調整について、64ページでございますけれども、自社敷地内での対応が9割以上となっております。

続いて65ページでございます。荷主のうち、着荷主からの回答でございますけれども、荷下ろしを行う車両の入場時間についての運送事業者との調整につきましては、発荷主の回答と同様、先着順での受付けが上位となっておりますけれども、5のその他にございますように、開門時間を早めて構内で待機させるといった柔軟な対応も一部見られるところでございます。

次に、66ページでございます。荷下ろしを行うまでの車両の待機時間の調整についてでございますけれども、発荷主からの回答と同様、自社敷地内での対応が9割以上となっております。

次に、67ページでございます。荷主（共通）の回答でございますけれども、物流の2024年問題への対応を含め、荷待ちによる路上駐停車削減に向けた対策につきましては、自社敷地内での待機といった取組が多い傾向でございました。

以上が事前アンケートの結果の概要でございます。

続いて、68ページを御覧ください。先ほど路上駐停車の抑制に係る社会実験についての報告がございましたけれども、仮設トラック待機所を利用する大型車のドライバーへのヒアリングで聞かれた声でございます。待機所を利用する理由としては、早めに着いても待機場所が少ない、時間どおりに到着しても現場が混んでいて入れない、また配送先に待機場所がないなどの声があったところでございます。

69ページを御覧ください。2024年問題等における国の動向をまとめてございます。2024年問題につきましても、もともとドライバーの時間外労働の上限規制といったところに伴い発生する諸問題ではございますが、喫緊の課題として国の動きも加速をしているところでございます。ここでは荷主として求められる対応といった観点から概要をお示ししてございます。昨年、令和5年6月に策定されたガイドラインにおきましても、発荷主、着荷主に共通する取組事項として、荷待ち時間、荷役時間等に係る時間の把握、また、これらにかかる時間を計2時間以内とするといった内容が示されております。

次に、70ページになります。また、今月には物流関連2法の改正案が閣議決定をされまして、通常国会での成立が目指されているところでございますが、その中では荷主企業に対しては、荷待ちの時間の解消など物流の効率化に向けた計画の作成、また、計画を進める上での中心となる物流統括管理者の選任などの義務づけがされているといったところでございます。

最後に、まとめになりますけれども、このような状況を踏まえまして、今後、各企業様の自主的な取組、対応が求められるといったところではございますが、既に取組等を具体的に進められている企業もいらっしゃるかなと思います。この協議会を通じまして、取組の内容など積極的に共有をいただき、効果的な取組の構築の輪を広げて、臨海部全体の交通円滑化にもつなげていきたいと考えているところでございますので、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

どうもありがとうございました。小山さん、今の回答の中で回答数が随分少ないのがありましたけれども、例えば荷積みとか荷下ろしの待機時間の調整について聞いているところなんかは10件程度しか回答がないと思うんですけども、これは該当しないということなのか、全部で60件ぐらい対象、回答があったわけですね。

○川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部 小山課長

今回、回答自体は全体で38団体から御回答いただいておりますが、ただ、その中で属性として荷主に当たる企業様、あと運送事業者様に当たる企業、そのいずれでもないというところで、今回、回答としてお示ししているのが荷主に当たる企業様からの回答の集計ですので、少し回答の母数としては少なくなっているといった状況でございます。

○大西会長

だから、回答するべきなのに拒否しているというわけではない、回答するべき企業さんは全部回答してくれて、こういう結果ということですか。

○川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部 小山課長

一部多分お忙しい関係なのか、御回答をまだいただいていないところがございますので、今、御回答いただいている内容での現時点の集計という形でございます。

○大西会長

そういうことですか。

○川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部 小山課長

はい。

○大西会長

だから、回答だけ見ると、自社敷地内の駐車場で待機しているということだから、外に影響を与えていないということになるんですけども、そういう傾向だということでもいいのか、回答していない企業さんは逆にどこで駐車しているか知らないということなんですか。そういう傾向は読み取れないと。

○川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部 小山課長

そうですね。今回の回答の中からはちょっと読み取れない部分がございますので、その辺も課題感とかも意見交換できたらなとは思っています。

○大西会長

分かりました。今はまだ集計の途中段階ということも事情としてはあるということです。ありがとうございました。

それでは、交通に関連して報告いただいたものは、幾つかの観点というか、ケースがあると思うんですね。市民の方を対象にしたオンデマンドバスとか、あるいは自動運転バスも、もしうまくいけば、いずれ市民の方、一般の方が利用できるということなんでしょうが、それと2024年問題、これは皆さん御承知だと思いますが、トラックドライバーの就労環境改善ということで、いろいろな規制がこの4月から行われる。それに関連して対策、対応が必要になってくるということですが、それと重なるように現在のトラックが実際の用務に入るまでの時間に路上駐車しているケースがあつて、これが交通混雑を増幅させているということもあつて、これへの対応が要ということと、一般論としては2024年問題への対策でそれが改善されるのか、場合によって部分的に悪化するのか、そこは読めないところもありますけれども、2024年問題が本格化していく前の段階でいろんな対策が取られてきたということで、これを踏まえて4月以降の動きをどう読んで、どういう対策が必要だと考えていくのか。少し今の段階では見えないところもあろうかと思いますが、これらを含めて参加されている企業さんの中から、今の報告、川崎市及び川崎鶴見臨港バスからの報告を踏まえて御発言をいただいて、ディスカッションできればと思います。

それでは、どなたか御発言のある方、お願いします。あまり仕込んではいけないということなのですが、全然発言のない場合には発言してもいいよという申出をいただいている企業さん、私のほうでメモを頂戴していますので、味の素さん、いかがでしょうか。

○味の素株式会社 目黒様

味の素の目黒と申します。よろしく申し上げます。

基本的に味の素川崎事業所は、JR川崎駅から産業道路の間にありますので、臨海部とちょっと状況は違うと思いますが、基本的に荷待ちとかについてはもう24時間入れる物流門がありまして、そこで自社の中に入って待っていただいています。ただし、実際に荷が動くのが朝方になりますので、その間はそこで待っていただくという形になります。

2024年問題という形になったときに、早く来てもなかなか下ろせないとか、荷待ち時間がありますので、予約制にしたりとか、そういうシステムを入れてテストしていたり、あ

とはどうしても荷下ろしをするところが製造現場のエリアになりますので、よくカフェテリアプランという感じでやっているんですけども、入ったときに順番が来たら音が鳴る。商業施設へ行くにご飯を食べるところでよく鳴りますよね。ああいう形を渡したりとかして、ピピッと鳴ったら来ていいですよというふうにして、ドライバーさんの電話番号まで押さえるのが難しいので、そういう形を取ったりはしています。

それから、2024年問題というわけではないんですけども、食品メーカーでいくと、食品というのはある程度軽いものを積んでいます。ある場所に物を持っていったときに、帰りは空荷という形になると非常に効率が悪い。これは2024年問題というよりもコストの面があったんですが、2019年に食品メーカー5社が集まりまして、味の素、それからハウスさん、カゴメさん、日清製粉さん、日清オイリオさんという形のところで、その5社でエフラインという形で合弁会社というか、形をつくりまして、その中で共同配送、今よくテレビで共同配送等をいろいろやられていますけれども、先駆けて対応しているという形のところで、ドライバーさんに偏ることなく、いろんな地区に行っても、空荷では帰ってこない、効率よくしているという形を取っているという形になります。

参考にならないかもしれませんが、食品関係では、そういう形を取れるという形になっていますので、その形を取らせていただいています。

以上です。

○大西会長

基本的には、来たトラックは構内に入って、そこで待機するか、すぐ仕事をするかができるということですね。

○味の素株式会社 目黒様

そうですね。ただ、遠方のところとか、原料も、例えば三重県のほうから来ているものもあつたりとか、原料はいろいろなところから来ますので、そういう形になって、いろいろなところでサービスエリアで休んでいる方もいらっしゃるでしょうし、ある程度時間になってくると、5時ぐらいになると、ちょうど我々の入り口というのが京急の大師線の裏側のほうから、そこに物流門がございますので、そこから入っていただいて待機所がございますので、そこで待つていただくという形になります。ただ、構内にコンビニ等はございませんので、そこの中でゆっくり休んでいただくという形かなと思っています。

○大西会長

ありがとうございました。

それでは、大陽日酸さん、発言があったらお願いします。

○大陽日酸株式会社 岡倉様

大陽日酸の川崎水江事業所の岡倉と申します。座ったままで失礼します。

手前どもで2024年問題というだけではないんですが、そういった視点だけではないんですが、大きく3つ行っている話をさせていただきます。

一つには、先ほども味の素さんがおっしゃっていたとおり、事業所内に待機場所を設けておきまして、私どものほうも24時間入庫、出庫できるゲートを設けておりますので、早く来た運転手さんには、手前どもの構内の待機場所で仕事まで待っていただくというのをやっているのが一つ、これは事業所の中でやっていることの一つです。

もう一つは、手前どもの本社を通じても、大きく大陽日酸全体でやろうとしているのは一つモーダルシフトを考えておきまして、手前ども大陽日酸は高压ガスボンベだったり、ローリー車の高压ガスの配送、生産販売をやっている会社ですので、ボンベの配送というのを、これまで物流網といえ、基本的にはトラック中心にやっていたんですが、鉄道を使えないかということで、本社のほうで実験的に先日、1社、物流輸送から途中で鉄道に乗せ替えて走らせたという実証をやっています。これはうまくいけば、これを広げていければなということで会社単位でやっていることが一つ。

もう1点、3つ目は、これも会社全体でやっている話なんですが、これはお客様、販売店さんを含めたユーザーさん、高压ガスのボンベを使っているお客様とのお話になるんですが、物流の効率化を目指して、普段ボンベを配送したり、ローリー車を配送するには、お客様、受入れ側の時間指定というのが結構あるんですね。これは当然お客様のお仕事の御都合だったりすることもあるんですが、そこを何とか時間規制の緩和ですとか、入構規制、例えば何トン車以上は入れませんよというところを何とか緩和していただけないかというお願いをしているお客様へのお話が一つ。

あと、お客様にはもう一つ、緊急配送の依頼があった場合は、それを有償化させていただけないかと。これはコスト面も絡んでくるんですが、緊急配送というものはお客様の注文忘れがほとんどですので、そこをお客様の現場担当なり上の方とお話をして、それを有

償化するということで、これはお金をくださいということではなくて、注文忘れをなくせませんかというようなところを、お客様のほうに仕組みをつくっていただけませんかというお話を、これは営業を通じてやっている部分です。ですから、お客様対応の部分が一つ、あと物流、モーダルシフトと事業所でやっている、この3つの観点で今対応というのを行っているのが実情です。

簡単ですけども、以上でございます。

○大西会長

ありがとうございました。今の2番目の鉄道利用というのは、ある程度の距離以上のお客様対応ということですか。どのくらいの感じなんですか。

○大陽日酸株式会社 岡倉様

水江事業所は関東一円のボンベの配送だったりの中心にもなっているんですが、一方で全国の物流拠点への基幹事業所にもなっておりますので、まず実証実験でやったのは、三重方面の基幹輸送便の配送を鉄道を使ってみたというのを聞いています。

ただ1点、法的に我々の高圧ガスのボンベは高圧ガス保安法という法律で規定されている部分もあって、実は2時間を超えて同じ場所にとどまると貯蔵と見なされまして、高圧ガスの貯蔵は貯蔵の届けをしたり、許可を取ったり、いろいろしなきゃいけないので、同じ場所に2時間以上とどまれないということから、鉄道待ちを2時間以内にしなきゃいけないとか、そういった時間配分が結構難しいなというのが1回やってみて見えたところと聞いていますので、今後、そのあたりの効率的な時間配分だったりを探りながら、モーダルシフトをやっていければなと考えています。

○大西会長

例えば、鉄道が何かで2時間以上止まっちゃったら、何か施さないといけないんですか。

○大陽日酸株式会社 岡倉様

今の高圧ガスの保安法の体系ではそうになってしまうんですけども、そこも行政に陳情して少し緩和いただくとか、本部が経産省と協議をこれからするのか、そこまで聞いてい

ないんですけれども、そういったところの仕掛けも必要になるのかもしれませんが。

○大西会長

ありがとうございました。

続いて東亜建設工業さん、お願いできますか。

○東亜建設工業株式会社 淵様

東亜建設工業の淵でございます。

我々東亜建設工業は建設業界ですので、2024年問題は我々の業界も同様の問題を抱えております。我々は、2024年問題ですけれども、配送コストの高騰と資材の配送遅延ということを懸念しております。それらに対する対策なんですけれども、今のところ、早期発注というところで、具体的な対応というのは会社としては今からなのかなというような形です。

我々建設業界は、建設現場で使用する生コンクリート、あと鉄製品、そういったものを車両で運搬しております。路上駐車等に関して禁止する声かけ等はできるんですけれども、完全にこちら側ではコントロールできない面も多々ございます。川崎市内では、立地企業さんの我々構内での仕事も大変多いです。基本的には発注者でもある立地企業さんのルールに従って車両の路上駐車、迷惑駐車等がないように、そういったルールに従うように立地企業さんと協力して取り組んでいきたいと考えております。

以上です。

○大西会長

どうもありがとうございました。

では、もうお一人、プレス工業さん、お願いできますか。

○プレス工業株式会社 新井様

プレス工業の新井と申します。

私どもの取組は、独自の取組ではないんですけれども、得意先と協力サプライヤーに協業で取り組んでいる内容を御紹介したいと思います。

私どもの製品は、トラック用の車種フレームと車軸という長尺重量物を取り扱っており

まして、その関係で得意先からも、得意先の車両ラインに合わせた時間指定での納入を指示されていまして、シンクロ納入をしております。また、弊社に供給いただく構成部品につきましても、サプライヤーに協力してもらって時間指定で納入をいただくということを実施しております。

構内は、弊社の場合、過密状態ですので広くは取れないんですけれども、納入便の待機エリアと荷下ろし場所を設けていまして、近隣の路上駐車抑制に取り組んでいます。それと、構内への入場については入場門と退場門というのと、構内へは一方通行にして安全確保と混雑緩和を考慮しております。

以上です。

○大西会長

どうもありがとうございました。

今伺った企業様、待機場所を構内に十分取れないという御報告もありましたけれども、そういうことが路上駐車の一因にもしかしたらなっているかもしれない。

あと、時間厳守というトヨタ方式というんですか、そういうのを取り入れておられる方は多いと思うんですが、逆にそれに向けて安全を見て、ある程度早く行かないといけないということになると、どうしてもアイドルタイムができて、それをどこで過ごすかという問題になってくるということで、なかなか解きにくい問題かもしれません。一つのやり方が川崎市で共有の待機所を設けるというアイデアで、さらにそこにコンビニでもあったらいいということで、これは一見うまくつくった例があると思うんですが、川崎市では実証実験に加えて2ケース目をつくってみようというお考えもあるんでしょうかね。

○川崎市臨海部国際戦略本部拠点整備推進部 松川部長

川崎市の拠点整備推進部でございます。

1件目につきましては、皐月水江町線でPark-PFIを活用して、コンビニエンスストアを公園の中に設置しまして、それが制度上の優位性ですね。それを利用して駐車場を大きく取って、大型車が止められるような駐車場にしたというケースが1ケース目でございます。

2ケース目については、やはり土地がないとできませんので、市が考えている考え方の思考回路としてみると、市が持っていて、今まだ使っていないけれども、当面使えるんじ

やないかなというような土地を探して、その土地で、期間限定になってしまうかもしれませんが、そこで仮設のトラック待機所ができないかなと。

ただ、そこには、路上駐停車の話というのは、やはり市全体の経済の活性化だとか、そういう面にも当然影響しているところではございますけれども、規制の問題でいくと交通管理者の問題になってくるというところと、あと、大本は発荷主様なのか、着荷主様なのか、あるいは運送会社なのか、そこは曖昧なところでございますので、そこについては行政単独でやるというスキームはなかなか難しいだろうと考えております。先ほど御報告させていただいた中でもありましたけれども、民間企業の皆様、あるいは駐車場業をやっている方なんかの力を借りて、要は民間の力で、場所は市が提供して、民間の力でそういうことの運営ができないかなというところで今考えているところでございます。

具体的には今、社会実験をやっている場所についても、当然将来的には必要な土地になっておりますので、いつまで続けられるかということはお約束はできないところではありますけれども、やはりあそこをまず一つのモデル事業として、あそこで関係局と調整をして仮設のトラック待機所、特にドライバーさんが喜んで入っていただけるような待機所ができるといいなと考えているところでございます。

以上でございます。

○大西会長

ありがとうございました。

それでは、これまでの議論をまとめていただいて、平野先生からコメントを頂戴できればと思います。

○成城大学 平野教授

成城大学の平野です。どうもよろしくお願いたします。

いろいろとお話を聞かせていただいてありがとうございます。

まず、前提として一つ気になったのは待機場所の問題なんですけれども、結局、このトラックはどこに行くんですかというのが気になってしょうがなく、今、立地企業から見ると、割と待機所をつくっていますとか、いろんな対策をしていますとおっしゃる中で、では一体そこに止まっているトラックはどこに行くのという問題をしっかりと明らかにしなければ、対応策が考えられないんじゃないかなというので、調査のところをそれを

入れていただいたほうがいいんじゃないかなと思いましたというのがまず最初のコメントです。

次に、実際にその周囲の企業であるなら、もしかしたらすごく広域な問題なのかなとも思いました。というのは、止めている場所から例えば30分ぐらいのところとか、15分ぐらいのところというふうになってしまうと、多分その周囲の企業の問題だけではなくてしまうので、一体どこなのかなというのを把握しなきゃいけないと思いました。ちょっと追加でごめんなさい。

次のポイントなんですけれども、そうすると、次に重要なのは三者の連携だと思うんですね。それは荷主である立地企業と運送会社と自治体というものが三者連携して、この問題は解決しなければいけなくて、ちょうどよい時間にちょうどよく物が届くというので利益を得ているのは、結局、受ける側の企業の受益なんです。そうすると、やはり受益を受けている受益者側も積極的にこの問題に関与していかなきゃいけないんじゃないかなと思っているので、市だけが負担でやるような問題では私は全然ないと思っていて、むしろ受益者側である荷主、それから運送業者には自分事としてこの問題を考えるということが必要だと思っています。

次のポイントに入りますけれども、その際にレスト機能というのは有力な解決策だと思います。この際に使いたくなる機能みたいなもの、それはトラックのドライバーとして、そのレスト機能のところにいきたいなと思うという気持ちと、周囲の企業も自分たちの待機所を用意するだけではなくて、そこを整備することによってメリットがあるよねという、この2つを兼ね合わせるようなレスト機能を、トラックのドライバーさんと荷主企業と自治体とか三者で連携して何か新しいものをつくるという取組を始めたほうがいいのではないかなと思います。

それは、長期的にはトラックドライバーの人にとって、そういう機能があるから働きやすいということがドライバーの確保につながりますし、企業側としても、例えばより時間指定をしても大丈夫という環境が整うかもしれない。もしかしたら、例えばレスト機能に入ったら自動的に企業にお知らせサインが行って、企業側がスイッチを押せば、トラックに来てよということが、そのレスト機能の場所だとすぐに発信できるとかというふうになって、より効率的な物流の解決策としてのレスト機能をつくるみたいな、より高次の取組みみたいなものができるのではないかと考えています。

その際にはカーボンニュートラル化に向けて、実はトラックがアイドリングしている時

間に給電するとかというふうなシステムも兼ね合わせるとか、この問題だけではなくて広く新しい拠点、トラックのそういうふうな荷待ちをするような拠点づくりを川崎から発信してつくっていくみたいな取組に発展できるのではないかと考えていますし、それは今度開発する扇島とか、さらに物流のトラックが入る場所はどんどん増えていくわけですね。そういうところに新しい知見に基づいて、そういう拠点ができるようにしなければいけないと私自身は考えていますというのがこのポイントでした。

最後のポイントなんですけれども、これは私が分からないからお聞きしたいんですけれども、臨港バスさんには、自動運転すると、結局、所要時間はどう変わるんですかというのが少し気になりました。その点について後でお伺いしたいということ。

あと、私、素人質問で申し訳ないんですけれども、大西先生にお伺いしたくて、今やっている解決策はベストなものですかというのが気になっていて、例えばそれぞれにメリットはあると思うんです。オンデマンドのバスにしても、自動運転にしてもメリットがあるんですけれども、パッチを当てているような気がどうしてもしてしまって、根本的に川崎の問題を解決するためには、本当はどんな選択肢を取らなきゃいけないと大西先生は思っているのかということ、横から言ってしまって申し訳ないんですけれども、大西先生の見解、御知見をぜひお聞きしたいと思うところです。

最後に、もう一つオンデマンドバスのコメントなんですけれども、予約に関して私、東伊豆でやっているケースを聞くことがあって、そのときに聞いた際には、電話予約も一応受けているという話を聞きました。ただし、実際には電話予約が少なかったという結果も聞いていて、LINEが結構主力になっていて、それは使い方の周知をしっかりとしたほうが早く、使い方の周知をしっかりとしたら結構LINEでお年の方も予約して下さったみたいな話を聞いたので、他事例も見ながら、より高度化されると、川崎、新百合ヶ丘とかいろんなところにオンデマンドバスみたいなものが必要になってくる場所があると思うので、この知見は生かされるような気がしましたということです。

以上、いろいろと言ってしまいましたけれども、こういう形です。よろしくお願ひします。

○大西会長

ありがとうございます。臨港バスさんに質問に対する答えをしていただけたらと思います。

○川崎鶴見臨港バス株式会社 鬼頭様

臨港バスでございます。

自動運転することによって所要時間が変わるのかという御質問があったんですけども、やはり運行するスピードがありまして、制限速度もありますから、特に自動運転することによって速達性というのは、途中の停留所をなくしてしまえば、自動運転用はできますけれども、通常の停留所を全部止めようとする、既存のバスと何ら変わらないという考えになってしまいますね。

○成城大学 平野教授

自動運転にすると逆に遅れたりはしないんですかというのを懸念しているんですけども。

○川崎鶴見臨港バス株式会社 鬼頭様

今回の場合は特段時間の設定というものはあまり持たせなかったもので、遅れとかはあまり気にしなかったんですけども、ただ、産業道路のほうも大幅な渋滞とかがなかったもので、これというのは我々実験するほうとしては、いろんなシチュエーションがあったほうがよかったんですけども、5日間ともすごく天候に恵まれたりとかして、本当は雨が降って渋滞したらどうなっちゃうんだろうなというのが見たかったんですけども、今回そういうのが全くなかったんで、ただ無事に走れたなというだけの実験になってしまったというのが結果でございました。

○成城大学 平野教授

ありがとうございます。

○大西会長

ありがとうございました。

私にも質問がありましたので、大変重要な点だと思うんですが、私の印象では現段階はまだ隔靴搔痒の段階で、本質に届いていないなど。本質というのは何かというと、今日の企業さんのお話でも、自分のところで待機所があるので待機してもらっていると。全ての

企業がそうしていれば、十分な待機スペースがあるということであると、とにかく早く来た人も工場の中入ってもらって、そこで必要な時間を過ごしてもらおう。そこにコンビニがなければ、もし何か食べたい、飲みたいんだったら、それはどこかで調達してから入ってもらおうということをするれば、全て町全体から見れば平穩にそれぞれの敷地の中に収まっていくわけで、特に路上駐車とか何かの問題は起きないと思うんですけども、多分工場立地法で前に川崎市でいろいろデータを調べたりした経験から言うと、都心の工場地帯なので、敷地の余裕はそんなにないのではないかなと思うんですよね。大型トラックがたくさん待機しているという状態は、あまり想定されていないのではないかなという気がします。

したがって、どの企業はどのぐらい待機スペースがあって抱えていられるのかという実態を調べて、現にそこに入入りしているトラックでどのぐらいがあふれて路上駐車なりしている可能性があるのか。それと、それぞれのトラックというのは時間が指定されている場合に、当然何時に来てくれと指定されていると思うので、どのぐらいあらかじめ行くというのが、遠距離になればなるほど余裕が狂うということが出てくるので、かなり早く着いてしまうというケースもあると思うんです。その辺、実態を調べて企業ごとに把握するというのが対策には必ず必要だと思うんですが、そのことは逆に言えば、それぞれの企業にとってはちょっと言いたいなという感じもあると思うんです。

だから、みんなが協力して、まず調査をして、実態を整理する。その上で新しい制度で、企業の中で待機するにしても、トータルのドライバーの勤務時間が長くなるということが問題になるわけですから、そこがどういう影響を4月以降新たに及ぼしていくのか。ここも整理した上で、その上でそれぞれの敷地以外のところで待機する場所を確保する必要性というのがどの程度あるのか、これをきちんと把握することが必要だと思うんです。その具体的な外のスペースの確保の仕方は、今、市のほうからありましたように、市単独でやることではないと。平野先生もおっしゃいましたが、やっぱりいろんな人が協力してやらないといけないのだろうと。

しかも、そういうスペース、川崎市臨海部の公共トラック待機所みたいなのができるというのは想定しにくいんです。できるだけこれはなくして追い込んでいくということが必要だと思うんですが、そうなると、最初は少し臨時で余裕を見てつくっていくのを徐々に流れの中で必要性を減少させていくようなストーリーを描いていく必要があるのかなど。

ただ一方で、現実に苦情が来ているとかいうことなので、町と共存、企業と共存してい

くために、市としては苦情に対応した措置を取ることが必要だと思うので、今やられているような試みというのをまず2024年問題の端境期のところで少し進めて、手段を用意した上で、ちょっと情勢が流動的なので、その流動する動きに対応していくというようなことが必要なのかなと思います。

私の感じだと、第1段階の調査がなかなかしにくいわけですね。個々の企業さんがどれだけオープンに明かしていただけるかということもあるわけで、ただ、そこは協力を得て、こういう場があるので、そこを通じて把握して、有効な対策が打てる前提条件をつかっていくということが必要なのかなという気がいたします。

まだこの議論、何かどなたか発言があったらお願いしたいと思います。こういう問題もあるかもしれないかということですね。どうぞ。

○大師地区町内会連合会 浦野様

私、川崎区の町内会連合会の会長の浦野と申します。

現実的に今、住まいも池上新町ということで、先ほど行政の御努力によりまして、コンビニエンスストアを公園の中に設置していただいて、大型の駐車場等を増やしていただいた、これは一例ですね。これは多分ほかのいろいろなあの辺の道路を見ますと、市の土地が、休眠地はあると思いますけれども、あまりないと思うので、非常に難しいかなと思います。

もう1点私は感謝しているのが、今、下水処理場の休眠地を臨時にテストケースで大型の駐車場ということで、それもただテストケースということで3月8日で終わってしまう。もう終わっちゃうんですね。そうすると、そのドライバーさんはどこへ行くか、また居場所がなくなっちゃうということになります。

それから、大手の企業さんも非常に御努力いただいて、構内に入れていただくということで非常にありがたいと思うんですけれども、できない企業さん、土地がない中小企業、小企業の方はどうしても構内に入れられないということになります。そうすると路上駐車、ドライバーさんも非常にかわいそうで、夜走って到着いたりとか、そうすると、寝る場所もない。路駐でお泊りして、食べ物もなければ、コンビニで食べ物を買う、飲み物を買う。それから、人間って生理現象がございますから、トイレもいろいろございます。全くそういうものが道路には整備されていないわけですね。そういうものを根本的な形で解決していかないと、なかなかなくなるのかなと。地域も非常にごみが、車内で小便し

たものをペットボトルで外に捨ててしまうとか、大便も捨ててしまうというようなことの衛生上の問題もございます。

それから、先ほどおっしゃいました自動運転の件も、我々町民からも、では車椅子の人はどうするんですかとか、障害を持っている方はどうするんですかとかいうようなことの問題も今出てきていますので、これは皆さん、企業、地域、行政でいろいろな形で相談しながら、2024年問題に対応していくのは当然なんですけれども、これからもっとこの地区は発達します。あと5年経てば、水江町の橋もできまして、東扇島から産業道路に一斉に車が流れてきます。そういう問題も考えると、もっともっと状況としては車の台数が増えて、対応が厳しくなるのかなと思っていますので、その辺の問題も、将来的な課題を見据えて皆さん方で御議論いただけたらありがたいかなと思います。

地域の現状をお話しさせていただきました。お願いします。

3 情報提供

○大西会長

どうもありがとうございました。ほかにございますか。

幾つか問題が出たようで、今、市は取組を始めていますので、それをさらに進めて新たな状況にうまく対応しながら、みんながある程度満足できる回答にたどり着かないといけないという問題だと思いますので、そういう合意をこういう場を通じてもつくっていただければと思います。御議論ありがとうございました。

それでは、時間の都合もありますので、今日用意している大きな2つ目の議題、様々な情報提供をしていただくということになっています。

初めに、前回の会議で岩山副会長から御意見がありました新川崎との連携というテーマですね。これについて新産業創出拠点新川崎・創造のもりについて、その今の状況等について、経済労働局イノベーション推進部、藤本課長さんから報告していただきます。お願いします。

○川崎市経済労働局イノベーション推進部 藤本課長

紹介いただきました川崎市経済労働局イノベーション推進部の藤本と申します。

本日は新川崎の取組を御紹介させていただける機会をいただきまして、ありがとうございます。ちょっと張り切り過ぎちゃっていろいろ細かい資料もつけてしまいましたので、

少し飛ばしながら御説明をさせていただければと思います。

臨海部と同じく、市の産業拠点、研究開発拠点である新川崎、特に創造のもりの取組を今日は御紹介できればと考えております。

71ページからの資料を御覧ください。

まず新川崎の位置、改めてですが、御紹介させていただいている資料になります。JRの新川崎駅が写真の中央の赤い丸の場所にございますけれども、左上から右下にかけて横須賀線が延びておりまして、この線路沿いの旧国鉄の操車場の跡地を中心に様々な企業が集積するエリアが新川崎という地区になってございます、その中で企業や大学間の連携の中核を担う場所として、赤い枠のエリアが新川崎・創造のもりという場所になってございます。

こちらが新川崎・創造のもりの御紹介の部分なんです、新川崎・創造のもりは、操車場の跡地の約1.8ヘクタールを開発したエリアになっておりまして、2000年に慶應大学の理工学系を中心としてK²タウンキャンパスという左側、緑の枠のエリアから整備を進めた場所になっておりまして、その整備以降インキュベーション施設としてかわさき新産業創造センター、KBIC、NANO BIC、AIR BICという3つの建物を3段階に分けて整備を行っております。

このエリアの全体としてスタートアップ向けのラボが100室、全体で延べ床で8000平米以上を備えておりまして、首都圏としては最大規模を誇っておりますし、ここにスタートアップの企業が約50社ほど入居しておりまして、入居率は今ほぼ100%の状況で施設全体は稼働してございます。

こちらが主な立地企業のお名前を御紹介したものですけれども、上の2つにあるような大企業に加えて、慶應、早稲田、東工大、東大の4つの大学の研究のコンソーシアムがあったり、中小企業も多数入居されていますし、ここに先ほど申し上げたように50を超える企業がございますので、そういう企業、研究機関が立地して連携をして様々な取組をしているというのが創造のもりの大きな特徴でございます。

創造のもりの直近の大きな動きとしては、3年前になりますけれども、アジアで初めての量子コンピューターの実機がIBMさんによってNANO BICという建物の中に設置されました。さらに、昨年秋には、当初設置された27量子ビットという性能の量子コンピューターが127量子ビットとバージョンアップされまして、今、安全保障の問題などがあってあまり海外に出さないということで、北米以外では新川崎のみに設置されている世

界最高水準の量子コンピューターが創造のもりで稼働しているという状況です。

また、この実機と連動して、実際の量子分野の研究開発を進めるプロジェクトも新川崎でスタートしておりまして、国の大きなプロジェクトの採択を受けて、スタートアップ企業の創出ですとか、社会実装などを目指した量子プロジェクトが進んで、研究者やスタートアップの企業が今ここに続々と集まっているという状況でもございます。

また、創造のもりの大きな特徴としては、オープンイノベーションという視点で企業、大学の連携を進めているというのが大きな特徴でございまして、これはクリーンルームにある大学が持っている機器を一般の企業さんにも安い価格で開放利用させていただいているという取組ですとか、次のページにも量子分野での量子コンピューターの利用環境を提供するプロジェクトですとか、量子インターネット通信でのテストベットということで様々な企業との連携プロジェクト、また、右側には半導体の開発プロジェクトということで、レゾナックさんですとか味の素さんなど臨海部の企業さんも名を連ねていただいて、次世代の半導体の開発プロジェクトがオープンイノベーションという形で進められているという状況でございます。

また、地域全体でオープンイノベーションの取組ということで、臨海部の取組と同様に、この新川崎の中でも地区の企業様同士のネットワークの協議会も運営させていただいて様々な取組をさせていただいております。右下にもありますけれども、あさってには島津製作所さんに伺わせていただいて、新川崎の企業さんが臨海部の企業さんと一緒に連携をさせていただくような取組も少しずつ進めさせていただいております。

次のページは、お子様向けの科学技術イベントなども新川崎でもやっているものの御紹介でございます。

また、こちらは80ページ、新川崎で成長したスタートアップの事例を紹介させていただいておりますし、81ページには市内に立地されている非常に有望なスタートアップ企業のお名前などを載せさせていただいておりますけれども、やはりこういうスタートアップ企業が続々と市内から生まれるという取組を進めていく必要があると思っておりますし、ここに市内の様々な拠点を載せさせていただいておりますけれども、NEDOさんと一緒にやらせていただいているK-N I Cという起業家を創出する拠点を入り口に、創造のもりがそういった企業の成長を担わせていただいて、成長した企業がライフサイエンス分野であればキングスカイフロントに立地されたり、大規模な拠点を求められている場合は南渡田などに立地されるような、そういう分野の企業を送り出すような強い取組を創造のもり

としては進めていければと思っておりますし、実際そういうふうには創造のもりからキングスカイフロントに立地されている企業なども複数生まれている状況でございます。

こうした成長企業を生み出すような動きをさらに力強いものとするために、市制100周年、次の100年を見据えて、創造のもりの新たな拠点の形成というものの検討を開始したところでございます。上部に書かれているような国内外の様々な課題に対して対応するような経済安全保障ですとか、GX等への対応を求められる中で、創造のもりにおいて量子技術ですとか半導体の関連産業が集積するという強みを生かして、最先端のコンピューティング分野の知識や人材が集積するような新たな拠点を整備して、量子イノベーションパークとして市域全体でイノベーションが起こるような取組のきっかけづくりをできればと考えております。

こちらが国の中での量子戦略の2030年の目標を示したものですけれども、市として量子イノベーションパークを進めることによって、こうした目標の実現にも大きく貢献するものだと考えております。

そうした中、昨年8月に量子イノベーションパークの実現に向けて慶應義塾との連携協定を結ばせていただきました。これは、2000年に創造のもりがスタートしまして、K²タウンキャンパスが生まれましたけれども、その機能更新と一緒に量子イノベーションパークというものを形成するというものを一体的に推進するものでございまして、双方が目指すような世界トップレベルの人材が集まり、社会実装につながるような最先端の研究開発拠点の形成というものを連携して取り組むものでございます。

機能更新の具体的なイメージとしては、87ページを御覧いただければと思うんですが、写真の左側に3つの円で示しておりますとおり、現在のK²タウンキャンパスのあるエリアを中心に、これまでの研究開発スペースに加えて、これまでにこのエリアになかった商業ですとかアメニティスペース、それから世界から人材を呼び込むために研究者とその家族の方が滞在できるような環境、また創造のもりという名称にありますように、緑との調和ということで周辺の公園との一体性ですとか、回遊性を生み出して、地域に開かれたような新しい拠点づくりというものをこれから進めていきたいと思っております。

イメージとしては、ラボを中心とする研究ラボ棟と商業や研究者の滞在施設とを分けた機能性と経済安全保障に配慮したセキュリティの両立を目指したような新しい拠点づくりをこれから進めていきたいと考えております。

こうした機能更新をするに当たっての基本的な考え方というものをまとめさせていただ

きまして、1月末に公表したところをごさいます。今現在、パブリックコメントの募集などを行っております。来年度、より具体的な施設の規模、内容などを定めた基本計画を策定する予定をごさいます。できるだけ早期に創造のもりの機能更新というものを実現したいと考えております。臨海部の企業の皆さんと引き続き御意見もいただきながら、こうした取組を進めていきたいと思っておりますので、引き続き、どうぞよろしくお願いたします。

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。市内では、今の新川崎創造のもりとキングスカイフロント、さらに臨海部全体を調整するというか、統合するような組織というはあるんですか。全部を見ているというか、情報が一元化されていて、さっきいろいろおっしゃった移っていくとか連携するとか、そういうことについて市が全部決めるわけではないでしょうが、コーディネートをしていくような体制というものはできているんですか。

○川崎市経済労働局イノベーション推進部 藤本課長

組織として一元化しているわけではなくて、臨海部国際戦略本部と経済労働局が情報交流しながら取組を進めているというような状況がございます。

○大西会長 情報交流はスムーズに行われていると。

○川崎市経済労働局イノベーション推進部 藤本課長

そうですね。定期的な情報交換をしておりますし、あと臨海部の企業さんが新川崎を見学いただくような機会も、今年度も数回開催させていただいておりますので、行政の中でも企業さん同士も、そういった交流を進めさせていただいております。

○大西会長

ありがとうございました。ということでございました。

岩山さん、どうでしょうか。

○岩山副会長

ここで育ったスタートアップ企業は、必ず大きくなるとその次のステップというのは出てきますので、それを市内に確実に整える仕組みというのは大事だと思っていますので、そういう意味で今説明があったとおり、キングスカイフロントとの連携、あと南渡田のことだけ書かれていますけれども、南渡田はもちろんなんですけれども、これから臨海部は大きく土地利用転換、変わっていきますので、臨海部全体で、こういった企業を受け止めていくというような仕組みをこれから、既にもう先ほど説明がありましたけれども、市の経済労働さんと臨海部国際戦略本部さん、常に情報交換されていますし、我々もいろいろ情報をいただいたりしているので、それを仕組みとしてこれからもつくっていききたいということ。

あと、見学会を2回検討しているということもありましたので、このメンバーでも見学会にぜひ参加させていただきたいなと思っています。ありがとうございます。

○大西会長

どうもありがとうございました。

それでは、情報提供の2つ目として、川崎市市制100周年、今年がそうだとということですが、記念事業の取組について川崎市総務企画局シティプロモーション推進室、小池部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 小池部長

皆さん、こんにちは。シティプロモーション推進室で100周年を担当しています小池と申します。今日はお時間をいただきまして、ありがとうございます。

それでは、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。よろしくお願いたします。

今から100年前、川崎市は人口5万人からスタートしましたが、今や政令市でも6番目、154万人の人口を擁する大都市に成長いたしました。産業、音楽・スポーツ・文化など多彩な魅力にあふれ、今なお成長を続ける活力のある都市になってございます。そして、今年いよいよ市制100周年を迎えました。この歴史的な節目に、川崎市の歴史や文化を知り、先人の功績に感謝するとともに、新しい川崎を生み出していく成長の機会としていきたいと考えてございます。

そのような中でございますが、川崎市は南北に細長い地形であるがゆえ、川崎市のことをよく知らない、例えば麻生区や北部の方などは臨海部に来たことがなく、川崎市を支えてきた産業が集積していることや、先進的な取組が行われていることを知らないという方も多くいらっしゃるのではないかと思います。そういった方々に100周年という機会に、改めて川崎のことを「知って」もらい、「関わって」もらい、「好きになって」もらうということを目指して取り組んでいます。

それに向け、市民、企業の皆様、団体の皆様とともに、様々なアクションを展開してまいります。紫色で示す記念式典や緑色で示す全国都市緑化かわさきフェア、赤色で示す実行委員会の事業、またオレンジ色の市が実施する事業、そして水色で示す市民や企業の皆様とともに生み出していく事業、そのような様々な主体による多くのアクションを1年間を通じて色とりどりに展開し、多くの方に市の魅力や価値に触れる機会を創出してまいります。

こちらは事業の抜粋でございますが、7月1日の記念式典。またColors, Future! Summitという取組では、川崎の未来を一緒に考えるカンファレンスなどを実施いたします。みんなの川崎祭では、市役所通りなど、これまでにない道路等の公共空間の活用により、魅力のある町をつくっていくことにチャレンジしてまいります。かわさき飛躍祭につきましては、市制記念日直前の週末となる6月29日に等々力球場での野外音楽フェスなど、多くの方々と100周年を祝い、川崎を楽しんでもらう取組を実施してまいります。

このような取組と併せて、先ほど申しました市民や企業の皆様とともに生み出していく事業、これを多く創出していきたいと考えてございます。一つ事例を紹介いたします。川崎海上保安署様の水難事故防止安全教室というアクションでございます。これまで学校のプールで実施していたものを、100周年をきっかけに未来を担う子どもたちを守りたい、もっと多くの方に知ってもらいたいという思いから、一般の方も対象に拡大して実施していくというものでございます。取組自体はそれほど大きなものではないかもしれませんが、多くの方に仕事を知ってもらうことができ、ファンになってもらえるかもしれない。また、このようなことを通じて、将来、川崎市を守る海猿が誕生するかもしれない、そんなことにもつながる取組かと思えます。

臨海部の企業の皆様も、子どもたちの体験イベントなど既に様々な取組を実施しておられますが、100周年を機により取組を広げ、様々なアクションを生み出すことにより、多くの方々に川崎臨海部のことを「知って」「関わって」、そして「好きになって」もらうこ

とができたらいいなと思っております。20年後、30年後に世界に羽ばたく技術者が生まれたとしたら、川崎市の財産でございますし、100周年のときに知ったことがきっかけですということになれば、本当にうれしく思います。

100周年事業で目指すレガシーでございますが、100周年を機に生まれたつながりやアクションを持続的に発展させていきたい。これを機に川崎のポテンシャルや魅力を高める取組を加速させていきたい。そして、川崎のファンを増やしていきたい。そのようなことを目指し、取り組んでまいります。あわせて、緑化フェアを通じて、みんなが緑でつながっていくような町の創出にも取り組んでまいります。

本日、お手元にもニュースレターをお配りしておりますので、また後ほど御覧いただければと思います。

2024年、川崎市は市制100周年です。ぜひ皆様と一緒に「新しい川崎」を生み出していきたいと考えてございます。どうぞよろしく願いいたします。

○大西会長

どうもありがとうございました。

続いて、その100周年とも関係していると思いますが、全国都市緑化かわさきフェアの取組状況について、お願いいたします。これは川崎市の建設緑政局緑化フェア推進室、木村室長さんからです。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

建設緑政局緑化フェア推進室長の木村と申します。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、私から建設緑政局における事業として、令和6年度に開催いたします全国都市緑化かわさきフェアについて御説明をさせていただきます。資料7をお開きください。

上段1、かわさきフェアの目的でございますとおり、先ほど御紹介をさせていただきました市制100周年事業の象徴的事業としてかわさきフェアを開催いたしますが、こちらにつきましては、資料の中下段でございますとおり、開催期間といたしまして、全国初となる2期開催というのを設定させていただきます。秋開催は今年の10月19日から11月17日までの30日間、そして2期目としまして翌年の春開催、令和7年3月22日から4月13日までの23日間ということで開催を準備しております。

会場構成でございますとおり、コア会場として市内の大規模公園3つのエリアを中心に

しまして、市内全域で地域の特色を生かした緑の取組を展開してまいります。下段、4、コア会場の取組のところでは少し会場のイメージをつくってまいりましたので、こちらの御紹介をさせていただきます。

1つ目は富士見公園会場でございます。メインガーデンといたしまして、工場のモチーフが次第に緑に包まれていく、これまでの川崎とその先に広がるこれからの川崎というのを表現した「Colors, Future Garden」というものを展開するとともに、都市の中の新しい緑を体験する壁面緑化の技術展示や、都市の中で緑を身近に取り入れた新しいライフスタイルを提案する企業、団体等の出展花壇など、都市の中の緑の価値に触れ、実感できる空間を創出したいと考えております。

なお、富士見公園は現在、再編整備工事中でございます。今年1月から立体駐車場、4月には北側エリアのテニスコート、相撲場、クラブハウス等がオープンするなど、順次供用を開始しておりますけれども、南側のメインエリアにつきましては、このかわさきフェアの開催に合わせてお披露目をする予定で、会場づくりを併せて準備を進めているところでございます。

次に、資料の次ページをお開きいただきまして、左上、等々力緑地会場でございますが、メインガーデンとしまして、今、大学生のアイデアと企業、団体の皆様とのノウハウを掛け合わせた五感を刺激する緑をテーマにしたアクティブガーデンといったものを検討中でございます。そのほか子どもたちが育成や植えつけをした花畑や環境に配慮した木製のパレットを使った廃棄物の削減など、緑を身近に感じる体験、体感の場を創出したいと思っております。

次に、右上、生田緑地会場でございます。生田緑地につきましては、自然の魅力やアート、科学の視点を織り交ぜた様々なワークショップ、そのほか625種、約2900株の秋のバラを觀賞することのできるバラ園も使いまして、これまでの歩みや協働の取組を紹介する展示の実施など、市民協働の取組により育んできた市内随一の緑の宝庫、生田緑地のありのままの自然を楽しんでいただける機会を提供したいと思っております。

続きまして、左下5、企業等と協働・連携した取組でございます。こちらには臨海部キングスカイフロントにおいて、公園緑地などの公共空間と民間開発区域が一体となったシームレスで質の高い緑空間を創出するとともに、立地企業等との協働による持続可能な花壇づくりを進めることで、将来的に地域における官民の融合による新たな緑の核の一つとなるよう取組を進めてまいります。また、羽田空港に隣接する立地特性を生かして、イン

バウンド観光客や滞在者がフェアを知って来場したくなるような仕掛けを展開していきたいと考えております。

次に、中段右側6、企業等と一緒に盛り上げる多様で多彩なアクションを御覧ください。かわさきフェアでは、市民総参加型のフェアを目指しておりまして、多様で多彩なアクションでフェアを盛り上げていきたいと考えております。一例として、こちらには協働による町なかの花壇づくりや社員向けの広報誌等の活用、オフィス内の緑化、企業の皆様の持つ様々な媒体を活用したPRなどを挙げさせていただいておりますが、様々な形で皆様とともに盛り上げていければと考えておりますので、ぜひこの後、御相談をさせていただければと思っております。

最後に7、取組スケジュールを御覧ください。フェア開催までいよいよ236日となっております。現在、認知度向上や機運醸成、市民参加の促進に向けて節目の機会などを捉えたイベントやプロモーション、SNSの発信などに取り組んでおりますが、とりわけ臨海部で事業所の皆様が長年育んでこられました緑は大きく川崎を特徴づける緑でございますので、このフェアを契機に、こうしたものをうまく生かして川崎らしい都市の中の緑の新たな価値を創出し、緑豊かなまちづくりを推進してまいりたいと考えておりますので、引き続き御協力くださいますよう、お願いを申し上げます。

また、10月にはぜひフェア会場にお越しいただけることを期待しまして、私の説明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

木村室長さん、どうもありがとうございました。緑化かわさきフェアの取組状況についての報告でありました。

次に、東京湾沿岸における高潮浸水想定区域等の見直しについてということで、最近、これが見直されたということなので、その見直しでどう変わったのか、川崎市から説明をしていただきます。危機管理本部危機対策部、牛島課長さん、お願いします。

○川崎市危機管理本部危機対策部 牛島課長

危機管理本部の牛島です。よろしく申し上げます。

先日の2月9日に神奈川県から、高潮浸水想定区域などの見直しについて発表がありましたので、お知らせをいたします。

画面は、その発表資料であります。

まず、見直しの経緯ですけれども、今までも高潮に関する想定はございまして、平成31年に浸水区域などが設定をされております。令和2年に国が高潮想定の手引というものを改定しましたことから、今回、県が新たにシミュレーションをし直したものであります。

アウトプットとしては3つございまして、1つ目は浸水の範囲や深さ、浸水の継続時間を示す高潮浸水想定区域図というものです。これは改定をされています。あと、木造家屋の倒壊、流出のおそれがある範囲を示す家屋倒壊等氾濫想定区域図というものが新たに設定をされています。3つ目として、警戒レベル5、緊急安全確保というのを発令することがありますが、その判断に資する高潮特別警戒水位というもの、これも改定をされております。この3つです。

諸条件を現行より複数にして、かつ厳しく設定されたことから、この高潮浸水想定区域なども大きくなりまして、高潮特別警戒水位というものも低くなり、つまり厳しくなっています。

これが全体図です。ちょっと小さくて恐縮なんですけど、地区ごとに拡大されたものが県のホームページにもう既に出ておりますので、お時間のあるときに確認していただければと思います。

左上の表の左側が今までの浸水面積で、右の赤枠のところが今回のものです。神奈川県が対象範囲でありまして、川崎市におきましては臨海部と中原区の浸水区域が増えているのが特徴的なところであります。下部の表の右のところに赤い囲みがあると思いますが、高潮特別警戒水位というものは、今まで川崎市は2.85メートルだったんですが、今回は1.5メートルまで下がっております。今までより早く高潮の警報ですとか、高潮の氾濫が発生しているかもという情報が発せられる可能性があります。

今後の本市の対応でございましてけれども、現在は津波、高潮などの防災・減災対策につきましましては、減災の字がちょっと間違っておりますが、災害を減らすという減災が正しい字です。比較的発生頻度の高いものに対しましては、施設整備、つまりハード整備により対応いたしますけれども、発生頻度は極めて低いけれども、もし起きれば甚大な被害をもたらすものに対しては、ソフト対策に重点を置くというのは、これは国や県も含めて従来の考え方でありまして、今回の見直しは水防法という法律に基づくものでありまして、発生頻度は極めて低いけれども、起きたら甚大な被害をもたらすという想定し得る最大規模の

高潮に対して避難体制などの充実強化のために行うという枠組みであります。

今回のシミュレーションにつきましては、想定し得る最大規模というのはどれぐらいかといいますと、この規模の台風が東京湾を通過する確率は1000年から5000年に1回程度とされております。先ほどの図も、高潮が来たら全面的にあのような水浸しになるのかというと、そうではなくて、複数のケースを設定して、それぞれの地点で最大になるパターンを全て重ね合わせた絵になっています。

なお、この想定の内容につきましては、東京都と千葉県も今後同じように見直し予定がありまして、神奈川県の内容についても情報共有はしているということであります。

以上から本市といたしましては、今後、ソフト対策として住民の方々や臨海部の各地区の防災協議会などを通じました臨海部の企業の皆様などへの内容の説明会をやっていこうと思っています。あと、ハザードマップの作成なども行ってまいりたいと考えております。

今後、説明会などにつきましてはの日程調整も協議会を通じてさせていただきますので、その節は御協力をよろしくお願いいたします。

私からは以上です。

○大西会長

どうもありがとうございました。一番最後のところでソフト対策というのは、こういうことなんですか。避難するということじゃなくて、説明するということなんですか。

○川崎市危機管理本部危機対策部 牛島課長

説明もありますし、避難をさせるというのもありますし、そのためのハザードマップを作るというのもありますし、様々でございます。

○大西会長

だから、1000年とか5000年に一度だから、滅多に来ないけれども、来るかもしれない。来たときに説明してもらっただけではしょうがないですね。逃げなきゃいけないわけで。

○川崎市危機管理本部危機対策部 牛島課長

そうです。だから、こういう情報が。

○大西会長

堤防で防ぐということはしないと。ソフト対策だからね。

○川崎市危機管理本部危機対策部 牛島課長

はい。

○大西会長

だけれども、犠牲になってはいけないので避難するわけだけれども、避難をどこにするかとか、そういう計画はちゃんとつくりたいといけないんじゃないですか。

○川崎市危機管理本部危機対策部 牛島課長

それは現在もありますので、こういう情報が出たら、こういう避難をどこにしてくださいという説明をします。

○大西会長

それで大丈夫。現在の計画では、それは5000年に1回にも対応しているということですか。

○川崎市危機管理本部危機対策部 牛島課長

そのとおりです。

○大西会長

ということのようであります。だんだん被害想定が大きくなるといいますか、悪くなるということだと思いませんか。さっきの絵で一部幸区は減っていますけれども、ただ、全体としては厳しくなるわけで、ただ、高潮の場合には、私の想像では、これは低気圧だから、いきなり来るわけじゃなくて、ある程度分かるわけですよ。台風が接近しているというのは。

○川崎市危機管理本部危機対策部 牛島課長

おっしゃるとおりです。

○大西会長

ですから、避難する時間はあるだろうと。的確に避難、安全な場所にすれば命は大丈夫だと。ただ、水浸しになるかもしれないということですね。そういうことで、ほかの都道府県、東京、千葉は、東京湾関連でいくと、どういう対応をするかということも見ないといけない問題があると思いますけれども、よろしくお願ひしたいと思います。どうもありがとうございました。

○川崎市危機管理本部危機対策部 牛島課長

ありがとうございました。

4 参考資料紹介

○大西会長

以上、4件の報告を頂戴しました。ちょっと時間の関係もありますので、参考資料の紹介に移ります。参考資料について、小山課長さんから川崎市市制100周年、ニュースレター、これはさっき紹介していただきました。何か追加することがあれば。

○川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部 小山課長

本日、会場に御出席の方につきましては、先ほど御案内がございました市制100周年のニュースレター、あと経済労働局からイベントのお知らせということでチラシを配付させていただいておりますので、御参照いただければと思います。

また、資料の一番最後に質問用紙を添付してございます。本日の議題、また情報提供等に関して御質問がございましたら、こちらの方を提出いただければと思います。

以上でございます。

○大西会長

ありがとうございます。

それでは、全体についてのコメントを平野先生からお願いします。

○成城大学 平野教授

どうもありがとうございました。

テーマを絞ってという形の会が今回みたいにあっても非常に面白かったのかなと思いますし、深く議論できたのかなと思います。その際に、せっかくこれだけ集まっていっちゃって、私はもっとメリット実現のためにがつがつしてもいいんじゃないかと。企業の方も、地域の方も、これをやりたいんだからという自己利益をもっと出して議論に参加してもいいんじゃないかなと思っていて、ある意味大変お品がよく、お行儀がいいという形になっているので、その辺、がつがつしたところがあると、より面白くなってくるのかなということを今日感じたというのが1点目です。お付き合いではなくて、がつがつ感を出してもいいんじゃないかと思いました。市役所は困るかもしれないですけども。

2点目なんですけれども、産業創出の話のところでは気になっていたことは、産業の研究開発の拠点があるときに考えなきゃいけないのは2点で、出入の両方を考えなきゃいけないと、一方は入ってくる側、企業が入ってくる側で、今は川崎市というのはいまやれば当たるみたいな物すごい状態になっていて、いろんな拠点を開発すれば、常に企業が集まってくるんですけども、今後を考えていくと、日本の国内では確かに川崎は魅力的なんですけれども、つくばみたいに大きく開発された場所でもなくて、散発的に散在している研究拠点があって、日本だけではなくて国際的な競争を考えたときに、やっぱり川崎というもののブランドをもうちょっと考えたほうがよくて、これは前にも言ったことがあるんですけども、国際競争が起きたときにも耐えられるような統一した川崎のブランドみたいなものを打ち出してつくっていくということをイメージしていったほうがいいんじゃないかなというのが入ってくるほうで。

出に関しては、岩山さんがおっしゃったことがすごく重要で、できたら川崎市で事業展開してもらえるとということに橋渡しできるようにするというのと、もう一つは、私は川崎じゃなくてもいいと思っていて、他の日本の地域でもいいと思うので、日本国内での投資促進につながるような橋渡しに川崎市がなればいいんじゃないかなということを考えてというのが2点目です。

3点目のところは、せっかく100周年の話をお聞きしたので、緑化フェアのことは川崎臨海部も仲間に入れてもらって本当によかったなということと、あと3会場あるので、3会場でスタンプラリーとか、つながりを持てるような形というのを考えてもいいかなと思いました。

私、緑化フェアに口出ししているのですが、さすがにどこも見ていないのはあれだと思って生田緑地に初めて行って見たんですけれども、行って見たら非常によかったですというのが感想で、川崎って、そういうふうに行ってみたらよかったですとか、知ってみたらよかったですとか、住んでみたらよかったですとか、何々したらよかったですという町なんじゃないかなと思っていて、そう考えると100周年も、見てもらえればすごく川崎って評価されるはずなので、触れてもらう機会をもっと増やしたほうがよくて、例えば南側に臨海部があるので、北側で何かやったほうがいいんじゃないか。麻生区とか何とかで、あえて臨海部ではないところで臨海部の何かイベントをやったほうがいいのではないかな。

それから、川崎の中ではなくて羽田空港でやっても全然いいんじゃないかと思っていて、人目のつくところですぐそばなので、そういうところでやると、より川崎というものの100周年がアピールできるんじゃないかなと思ったということです。いずれにしても、いろんな業種の方が集まっていて、こういう業界で、こういう会合をして、何か一つの問題についてみんなで話し合うという機会があるのはすごく貴重な場だと思いますし、私自身もいろいろ知ることができて大変勉強になっていてありがたいなと思っています。今後ともぜひこの活動を自分事として皆さん方が積極的に関与してくださるとすごくいいんじゃないかなと思ったということです。

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。今年は緑化フェア、それから100周年ということで、川崎市の一体感を醸成する年になるのかなということを改めて感じました。

今日はちょっと時間が押していますので、最後のまとめは加藤副市長さんからお願いするということでよろしいですか。

5 閉会

○川崎市 加藤副市長

皆様、本日は御参加いただきまして、ありがとうございました。そして、大西先生、平野先生、いつも大変貴重な御意見、感謝しております。

そして、本日は臨港バス様からA I、オンデマンドバスと自動運転についてお話をいただきました。ありがとうございました。私も、自動運転のバスに乗車させていただいたん

ですが、やはり路上駐車が大きな課題かなと思っております。本日発表させていただいたとおり、臨海部の交通環境の改善に向けまして、川崎市は様々な取組を進めておりますし、また各企業の皆様もそれぞれの企業におかれましては、2024年問題への対応も含めて様々取り組んでいただいていると思っておりますのでございます。

しかしながら、現状を見ていただければ、臨海部の交通環境の改善に向けてまだまだ対策が必要だと認識しているところでございます。今後も引き続き、この環境改善に向けまして皆様の御協力、そしてまた各社の自主的なお取組の推進をぜひともお願い申し上げまして、私からの閉会の御挨拶をさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

○大西会長

今日は福田市長さんに最後までお付き合いいただきましたけれども、何か一言おっしゃいますか。

○川崎市 福田市長

どうもありがとうございました。長くお付き合いいただきました。

平野先生が、この会は結構お上品だと。もうちょっとがつつそれぞれの利益のことも話していいんじゃないかと言われたのが印象的で、そうだよなど。それを実現するためには、実はOne for All&All for Oneじゃないですけども、自分の利益を追求しようとする、このエリア全体のことを考えていかなくちゃいけない。交通問題もそうですし、ごみの問題もそうですし、いろんなところをどうやってみんな、自分がいいためにはみんなが、利他の精神というためには、自分がまず踏み込まなくてはいけないという感覚を今日僕は持ちまして、先生方からの御挨拶で市だけがやる話じゃないよねと。そのために多分この会があるんだと思いますので、共通課題をどうやってみんなで解決するかということで、ちょっとずつのチップインをしていただくと、そこで全員がここに何か操業し続けられる、あるいは創業したい、将来的には子どもたちも含めて臨海部で働きたい、こういうエリアにしていくということ、短期でできることと中長期にわたってやっていくことを整理して、私たちも一生懸命これに取り組んでまいり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

どうもありがとうございました。

それでは、ちょっと時間をオーバーしましたが、私の進行は以上とします。

○川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部 小山課長

大西会長、ありがとうございました。本日は2時間の大変長時間にわたる協議会に御参加いただきまして、皆様大変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。