令和6年度 第1回川崎臨海部活性化推進協議会

■日時：令和6年10月16日（水）14：00～17：30

■場所：川崎生命科学・環境研究センター（LiSE）1階大会議室（オンライン併用）

1 開会

○川崎市 加藤副市長

皆様、こんにちは。本日は川崎臨海部活性化推進協議会に御出席いただきまして誠にありがとうございます。また大西先生、平野先生、瀬田先生、大変お忙しい中、御出席いただきましてありがとうございます。本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

今年度は川崎市制100周年ということでございまして、この間様々な事業・イベントに取り組んでまいりましたが、各企業の皆様には、それぞれの事業につきまして御支援・御協力いただいておりますことに改めまして感謝を申し上げさせていただきます。

今週末10月19日からはいよいよ全国都市緑化かわさきフェアが開催されます。富士見公園、等々力緑地、生田緑地で開催されますので、ぜひ近くの会場に足を運んでいただければと思います。

今年度上半期の臨海部の動きについて御紹介させていただきます。5月に川崎市とJFEホールディングス様とで、扇島地区の先導エリアの整備推進に関する協定を締結させていただきました。そして7月にはJFEホールディングス様、JFEスチール様、日本水素エネルギー様とで、液化水素受入地として扇島地区先導エリアの一部の土地を賃貸借することについて合意をされまして、JFEスチール様と日本水素エネルギー様との間で予約契約が締結されたところでございます。

そして6月でございしますが、創立150周年を迎えられました国立医薬品食品衛生研究所様と100周年を迎えた本市との合同で市民公開講座を開催いたしまして、多くの方に御来場いただいたところでございます。

そして本市の投資促進制度につきましては、日本触媒様と三菱化工機様において本制度を活用した設備投資が計画されるとともに、本制度を活用いたしました日本冶金工業様の増強工事が完成いたしまして、稼働に至ったところでございます。そのほか旭化成様の川崎製造所におけるアルカリ水電解パイロット試験設備の本格稼働、レゾナック様の川崎事業所における火力発電設備のリプレース計画が公表されるなど、企業の皆様による川崎臨海部における大規模な積極投資が次々と発表されたというような状況がございまして。

本日の協議会では臨海部の交通課題のほか、南海トラフ地震臨時情報について議題とさせていただきます。また議事終了後はナノ医療イノベーションセンターiCONMの研究設備やシェアラボの見学会を行いますので、こちらにも御参加いただきますようよろしくお願ひいたします。

本日の協議会が皆様にとりまして有意義な会となりますことを願っております。本日はどうぞよろしくお願ひいたします

2 議事

(1) 臨海部の交通課題について

○大西会長

皆さんこんにちは。まだ蒸し暑い中お集まりいただきましてありがとうございます。適宜服装で調節していただいて、議論に参加していただければと思います。

それでは早速、今日は最後に iCONM の見学も予定されていますので、予定されていたスケジュールの時刻、概ね 16 時過ぎくらいに終了するというところで進めてまいりたいと思います。

はじめに議題 1 が臨海部の交通関係の議題であります。これについては川崎市のそれぞれ担当の方から報告をいただくということになっておりますので、進めていただければと思います。よろしく願いいたします。

○川崎市臨海部国際戦略本部拠点整備推進部 石川担当課長

臨海部国際戦略本部拠点整備推進担当の石川です。よろしく願いいたします。

それでは川崎臨海部の大型車の路上駐停車抑制社会実験の結果報告をさせていただきます。今年 2 月の前回報告ではこの社会実験の最中でしたので、途中経過を御説明させていただきました。今回は結果を取りまとめましたので、その御報告をさせていただきます。

繰り返しになりますが、この取組は道路交通円滑化や渋滞緩和により臨海部立地企業の持続的な産業活動を支援することを目的としており、大型車の路上駐停車対策・交通レスト機能の導入を検討するものでございます。これまでの取組で、令和 4 年度の社会実験ではカラーコーンの設置により路上駐停車が約 9 割減少、駐停車の理由として時間調整と休憩が 9 割強、待機場所の利用は深夜から早朝の長時間および日中の短時間が多いこと、目的地に近い待機場所を望む傾向が強い、待機場所にはドライバーが休憩のための機能を求めていることが分かりました。

さて、今回の社会実験の概要でございますが、目的は物理的に駐停車ができない対策として、前回のカラーコーンからラバーポールへの変更をいたしました。その効果の確認、またトラックの待機場所の利用状況の確認、ドライバー・立地企業への意識啓発でございます。

社会実験の期間は令和 5 年 11 月 9 日～令和 6 年 3 月 8 日までの 4 ヶ月間、場所は殿町夜光線のかわさき南部斎苑前～運輸支局前交差点間の上下線約 1,250m でございます。内容は道路上下線の路肩にラバーポールを設置し、入江崎水処理センターと川崎南部斎苑の間にある水処理センター用地の地上部にレスト機能を備えた大型車の仮設待機所を開設いたしました。

実験中に殿町夜光線に立て看板による駐停車・駐車禁止の周知と QR コードによる仮設トラック待機所等への誘導案内をいたしました。仮設トラック待機所の利用者および立地企業へのアンケートによる実態調査、実験の前後に殿町夜光線の調査区間や隣接区間等の路上駐停車車両を調査し、効果を検証してまいりました。

それでは実験結果でございます。まずラバーポールの設置効果についてでございますが、こち

らの写真は左側がラバーポール設置前でございまして、右側がラバーポール設置後の状況でございます。路上駐停車の調査結果でございますが、設置前には調査平均あたり 32.5 台が設置後には 8.3 台まで減少し、約 74%減少しており効果が確認されました。なお前回の報告では数値を青字で記載しております。

設置前につきましては、平均の取り方を 1 日平均から 1 回平均に、その集計の単位を変更したために数値が変わっております。設置後については調査期間が終了まで長くなったために、効果が若干鈍化したためにその数値が増えたと思われれます。

次に社会実験の仮設トラック待機所についてでございます。入江崎水処理センターと川崎南部斎苑の間に設置した仮設トラック待機所の様子でございます。面積が約 3,500 m²でございまして、最大 25 台程度が停車可能になっているスペースでございます。

次にトラック待機所の利用状況についてでございます。最も利用の多かった待機所の状況を示しています。グラフの左側が時間として午前 0～12 時までの午前中の時間を示してございまして、右側が午後 12～24 時に利用があった個別の車両について、利用時間の長さをオレンジ色の帯で示したものでございます。利用が多いものについては左の青い枠の部分、前日や夜間から利用する車両が 10 台、その次に朝 7～9 時に出発する車両が 1 日の 3 割に当たります 27 台、赤い枠の方で囲んでいるところがございます。その次に右の方に移りましてお昼の 12～13 時頃に利用する台数が 16 台、全体の約 2 割というような特徴がございました。

次に仮設トラック待機所の利用台数の調査でございます。こちらの図は縦軸が 1 日の利用台数を示しており、横軸が実験の日にちの経過を示したものでございます。ラバーポール設置後は平均利用台数が約 38 台増加しており、青色の図の左の方にラバーポール設置とありますが、ラバーポール設置により利用が約 2.5 倍に増加したことが分かります。

その次に実験対象の区間外の大型車の路上駐停車の状況についてでございます。写真は殿町夜光線の調査区間の外と皁橋水江町線の様子を示したものでございます。

平均駐車台数の変化につきましては殿町夜光線では実験前が平均 1 回 19 台、実験後は 16.4 台となっており、皁橋水江町線では実験前が平均 17.9 台、実験後は 14.6 台となっております。

前回のものは青字で示しており、こちらも集計単位が日にちから回数に変更しております。ラバーポールの設置により社会実験後も減少傾向にあります。しかし依然として路上駐停車が残っているため、立地企業での対応も必要となっているような状況でございます。

以上、令和 5 年度の社会実験で明らかになったことと、今後の取組の方向についてでございます。路上駐停車の抑制対策施設の設置については、ラバーポールの抑制効果が確認できました。今後については、交通や道路管理者との調整によりますが、著しい交通の阻害があり円滑な交通を確保する必要がある範囲など設置の可能性はあります。

その次に交通レスト機能の導入について。ラバーポールの設置と交通レスト機能の導入が効果的であったこと、依然として路上駐停車車両は残るためにさらなる削減を進める必要があること、

荷待ちの対策については荷主の荷受け・荷積みの対応が不可欠であるということがアンケート調査より分かりました。

今後も企業の皆様の取組による荷待ちトラックの削減を継続するとともに、立地企業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検討を進めてまいります。

画面一番下の部分につきましては、法が改正され、その対応の内容について書いたものでございます。今回 2024 年の法改正の概要といたしましては、荷主物流事業者間の商慣行を見直し、荷待ち・荷受け時間の削減や積載率の向上を図ることを狙いとしております。

荷主物流間の取り組むべき措置といたしましては、荷待ち時間の短縮、荷受け時間の短縮、積載率の向上が挙げられており、適切な貨物の受け取り、引渡し日の指示、パレット等の利用の標準化などが取組事例として挙げられています。

最後に企業の皆様への引き続きのお願いになりますが、殿町夜光線を含む主な幹線道路は駐車禁止、路上駐停車の主な要因は荷待ち、民活による交通レスト機能の導入には駐車台数に限りがあります。以上のことから、路上駐停車をしないように関係者の周知、荷待ち時間の短縮に向けた取組の推進として受取時間の指示・予約等を行っていただく、また企業側での対応強化として、限りある敷地になると思いますが、一部でも道路に出ないような敷地内での一時的な待機場所等の取組をお願いしたいと思っております。

今年度の市の取組についてですが、2024 年問題の対応がどのようにされているか、またこの変化がどれほどのものかを把握するために、仮設トラック待機所を設ける社会実験を 11 月頃から交通管理者と協力して行う予定で進めているところでございます。

また 2024 年問題を踏まえた立地企業様への路上駐停車の取組につきましても、ヒアリング調査をさせていただきたいと考えておりますので、その際はご協力のほどよろしくお願ひしたいと思っております。説明は以上でございます。

○川崎市まちづくり局交通政策室 藤島担当課長

皆さまこんにちは。川崎市まちづくり局交通政策室で課長をしております藤島と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。私からは、自動運転バスの取組について御紹介いたします。

川崎市では、自動運転バスの取組を行う目的として一つありますが、昨今の運転手不足に起因いたします便数の減少といったものがございます。また交通安全、安全な交通環境を作ることと、もう一つは住んでよし、また働いてよしといった交通環境を将来にわたって維持していくといったことを目的に掲げています。

こちらのグラフを見ていただきますと、川崎市の人口は 2030 年頃までは増加傾向を示していますが、バス便に関しましては平成 30 年をピークに減少しており、令和 4 年時点で 1 日あたり 2,000 便減少しているといった状況でございます。

こうした課題に対応するための手段として自動運転バスの取組を進めていくわけでございます

が、この取組、川崎市単独では当然できません。今日御出席いただいている川崎鶴見臨港バス様、また右側に記載している多種多様な事業パートナーの皆様方と取組を進めているところでございます。

ルートでございますが、今回2つのルート、いずれも路線バスの走行ルートでございます。一つは京浜急行大師線の大師橋駅からキングスカイフロントを經由し、多摩川を渡り対岸の羽田空港エリア、天空橋を結ぶルート。こちらについては全国初、都道府県を跨ぐルートでございます。1日30万人以上の方に御利用いただく、川崎駅前から市立川崎病院を結ぶ2点間の輸送ルートでございます。

今回こちらの写真でございます Minibus J6 の v2.0 を川崎市として購入をいたしまして、令和9年度のレベル4実装を目標として取組を進めていきたいと考えております。

左下でございます事業の特徴でございますが、都市部における自動運転バスのレベル4実装を目指した取組でございます。自動車や自転車、歩行者が多いエリアでの実験ということと、羽田空港エリアを結ぶルートという話題性、またちょっとマニアックになりますが、人が多く利用されるエリアというのは携帯電話の電波が多く使われるということで、そうした環境下でもこうした自動運転がしっかりと運行できるのかどうかといったところも見極めていく予定でございます。

2つのルートのうち右側の中段でございます羽田連絡線につきましては、L2と呼ばれるレベル2での運行、また下の川崎病院線については、今回は運転手による手動運行といったことで準備をしております。

レベルにつきましては皆さん御承知のところもあるかと思いますが5段階ございまして、レベル1～2につきましては、運転の主役は人間の運転手が担います。レベル3～5は運転の主役がシステムに移行いたします。ということでレベル2とレベル4の間には相当大きい壁があるということで、なかなかチャレンジのしがいのある困難なミッションかなと捉えております。

実際の走行期間でございますが、テスト走行を1月13日頃から開始いたします。ちょうどキングスカイフロントの街中も、新しい新型のEV自動運転バスが駆け抜けるという状況でございます。

実際にお客様に御利用いただける期間は1月27日頃から10日間程度ということで、それぞれ2つのルートを日数割りしながら行っていきたいと考えております。

長期的なロードマップでございますが、ざっくりしたもので恐縮ですがレベル2を今年度、また来年度以降はまずレベル2でしっかり走り込みを行います。このデータをもとにレベル4の許認可の手続きを令和7年度頃から入っていきたいと考えております。

許認可の手続きは概ね1年程度は要すると考えておりますので、令和8年度の後半ぐらいからレベル4を一部区間でも走ればと考えております。

この2ルートの実装が順調に進みますと、その横展開というものを想定しており、臨海部のエリア、こうしたところへの横展開といったものにつながっていけばと考えております。

川崎市では「街なかで いつでも見られる いつでも乗れる自動運転バス」と書かせていただきましたが、先ほど副市長からも御案内がありましたとおり、10月19日からいよいよ全国都市緑化かわさきフェアが開催されます。都市の中の新たな緑の価値ということをテーマに多種多様な緑の展示といったものが行われると同時に、こうした新しいモビリティというものが川崎の街中を駆け抜けてまいります。

ぜひこの取組に多くの企業の方々の御参画をいただけるというようなことを祈念いたしまして、私からの御説明とさせていただきます。ありがとうございました。

○川崎市臨海部国際戦略本部拠点整備推進部 古市担当課長

続きまして資料3になります。臨海部の交通機能強化に向けた実施方針の改定について、臨海部国際戦略本部拠点整備推進部の古市から御説明させていただきます。

はじめに実施方針とはというところですが、臨海部が目指す交通ネットワークの将来像および交通機能の強化に向けた中長期的な方向性と、今後5年間の取組を示す計画といたしまして2021年3月に策定されたものでございます。

この計画では臨海部への通勤環境の改善を目指し、主に就業者の移動のしやすさを向上させる取組を取りまとめてきております。この実施方針につきまして、今年度改定を考えておりますが、これに先立ちまして昨年6月に臨海部ビジョンの改定を行っております。この中で、臨海部における将来交通ネットワークのイメージと目指す姿などをお示したところでございます。

また昨年8月に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が策定されております。

これらを背景としまして、今回改定する実施方針では、就業者だけではなく誰もが利用しやすい、人が移動する交通アクセスというものに加えまして、立地企業の操業環境に影響する道路ネットワークとして交通機能の考え方についてお示していきたいと考えております。

今回の計画の策定にあたりましては、年度内にパブリックコメントを実施する予定となっておりますので、活性化推進協議会のメンバーの皆様にも御案内させていただきたいと考えております。

続きまして、本市臨海部における交通機能強化に関わるこれまでの取組として、①多摩川スカイブリッジの開通を契機としまして、本日いらっしゃっております川崎鶴見臨港バスの協力のもと②～⑦に記載の取組が行われているところでございます。

なお④のAIオンデマンドバスにつきましては、現在川崎区内で来年1月末までの間、実証実験を行っておりますので、ぜひ御利用いただければと思います。

実施方針の改定にあたり、臨海部における交通に関する主な現状について御説明いたします。これまで交通状況の把握のために市や国の統計データ、道路交通センサスやパーソントリップ調査のデータ、主要交差点における交通量・渋滞長調査、バスのオープンデータや携帯電話の位置

情報のビッグデータの活用、バス利用者へのアンケート調査などを実施して整理しているところでございます。

まず1) ですが、図2にお示しした通り、緑線や青線が現在臨海部にアクセスするバスの路線となっており、臨海部への移動の多くが川崎駅東口からのバスに依存しているということになっており、長いバス路線となっております。

また2) について、図3に示すとおり、通勤に伴う移動が朝夕に集中しており、昼間の移動が少ないという状況がございます。

3) につきましては、川崎臨海部に限ったことではないのですが、先ほど説明があった通りバスの運転手不足というものが非常に問題になっているところでございます。

次に5) に記載の通り、川崎区の道路ネットワークとしましては、川崎駅から臨海部地域の縦軸には道路が複数あるというところですが、東京・横浜方面に向けた横軸の道路が限定的であるという状況でございます。

状況を踏まえた課題として整理しておりますが、この中で例えば図8では道路交通センサデータを示していますが、産業道路の横浜市側では交通量と混雑度が現在増加しているという状況にございまして、横断軸の道路において渋滞が発生しているという状況になっています。

今回お示したデータは一部ではございますが、このような現状と課題を踏まえながら、今後の5年間の取組と中長期的な方向性を示す実施方針というものを今後策定していく次第でございます。

説明としては以上になります。ありがとうございました。

○大西会長

市のほうから3点説明をいただきました。駐停車の問題と、有人ですけども、バスの自動運転の話、それから全体の交通機能強化についての話の3つありました。

意見交換に移りたいと思います。今年度、先ほどの話のように臨海部の交通機能強化に向けた方針の改定も行うということでも議論が進むということですが、立地機関としての操業上の観点、あるいは就業者の通勤の観点等からいろいろ御意見があると思いますので、会場から御発言がありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

○全日本空輸株式会社 宍戸様

ANA 殿町ビジネスセンターの宍戸と申します。臨海部の交通課題の御説明ありがとうございます。私どもANAグループの現在の状況と交通課題を手短にお話させていただきます。

まず、ANA 殿町ビジネスセンターには、ANA ケータリングサービスと申します機内食の工場を擁しており、機内食の製造と羽田空港への輸送を行っております。

このANA ケータリングサービスでは、先ほどお話のありました2024年問題は勤務時間の関係か

らも特段の影響はございません。強いて言えば工場で使用する食材の到着遅れを回避するため、余裕を持った在庫管理を行っております。

また従来は環状8号線や高速道路を経由して羽田空港を往復していましたが、多摩川スカイブリッジ開通後は片道で約20分の短縮に加え、ガソリン代などの費用が大幅に削減できております。

交通課題としては、機内食搬送時の409号線利用はほぼ短い区間しかございません。一方で従業員の送迎では、弊社事業所と大師橋駅周辺間を企業送迎バスとして運行しているため、交通渋滞を加味し出勤時間に余裕を持った配車が必要になっている状況でございます。

課題としては、昨年度より川崎市が中心となって「企業送迎バス連絡調整会議」を開催していただいております。大師橋周辺の乗降場の整備を進めていただいておりますが、その調整の中での課題として共有させていただきます。

私ども臨海部に立地する各企業の送迎バスが今回の整備で1カ所に集まることになるため、様々なルール作りが必要になってきますが、その中でも物理的な課題を2点ご紹介いたします。

1点目は待機場所への屋根の設置です。昨今の非常に強い夏の日差しや雨・風を防ぐための屋根の設置をぜひ御検討いただきたいということ。

2点目は乗降場所への区画線の整備です。複数の企業バスが分刻みで発着するため整列をスムーズに行えるような工夫が必要になると考えております。

今回の乗降場所は409号線沿いであり国交省の管轄と思っておりますし、先ほど御紹介いただいたラバーポールの設置よりもハードルが高い課題かもしれませんが、ぜひとも実現に向けた調整をお願いしたいと考えております。私からは以上となります。

○大西会長

ありがとうございます。それに対する回答は後で伺うことにして、もう一方、御発言があったらお願いします。真ん中のペプチドリームさんですかね。

○ペプチドリーム株式会社 沖本様

はい、御説明ありがとうございました。ペプチドリームの沖本と申します。

ペプチドリーム、キングスカイフロントエリアで230名程度の社員が出勤しておりますので、主に社員の通勤環境に関してコメントをさせていただきます。

現状の通勤経路ですが、約40%が小島新田から徒歩または自転車で通勤をしており、35%がバスということで、天空橋または川崎からバスで通勤しています。

社員の意見としては大師線をさらに伸ばしてほしいという意見は結構ありますが、バスに関しても本数、弊社がフレックスということもあり朝の9時以降、夜の7時以降バスの本数が減ってしまうことについてはもう少しあるとありがたいという意見がありました。

また雨などの天候状況や路上駐車状況によってはバスに遅れが生じているということもございますので、その辺についても意見が出ておりました。

今回御紹介いただいたような自動運転バスの取組は、弊社にとっても通勤環境が改善する取組になるのかなと思いき、お聞きしておきまして、非常にありがたいと考えております。

少し別の話ですが、天空橋からキングスカイフロント東に着いたとき、ほとんどの入居者は道の反対側にオフィスがあるので、近くに横断歩道があるとありがたいという意見も出ております。以上です。

○大西会長

ありがとうございました。それでは地域に居住している住民の方々の観点ということで、田島中央地区町内会連合会の会長でもあり本協議会の副会長もしていただいている島田さんからコメントを頂戴できればと思います。

○島田副会長（田島中央地区町内会連合会 会長）

田島中央地区町内会連合会の島田と申します。この会場にそれぞれの地域の団体さんが出席されていると思いますが、私どもは特に臨海部の企業の方々と一番接している地域・団体ということで、先ほど車社会の中での大型車あるいは中型、全てに向けての違法駐車。そういった面でラバーポールが設置され、大幅に改善されたということは、私どもの地域としては、要望の中の一つでしたので良かったなと思います。

もう一つの自動運転、これは私共としては、直接的には生活上における地域としての利便ですが、企業の方々にとっては、川崎区の中での操業が改善されていくと大変ありがたいなと思っています。

川崎区内で化学薬品を取り扱っている企業さんが十何社か立地されていて、そういった方々との交流を持たせていただいております。この工業地域の人たちはレスポンシブルケアという名称のもとに、企業の方の保安防災であるとか、環境保全、物流の保全、そういったことの取組を私どものコミュニティへ情報をしっかりと提供してもらおうということが非常にありがたく、企業の現況を知る上では大変ありがたい会議を持たせていただいております。

こういったことの中で、企業の方々の操業のあらましであることに対して、私どもが地域としても、お互いに企業市民と生活市民という関係作りができていくということは大変ありがたいことではありますが、こういったことが他の立地企業の方々にも求めさせていただければありがたいなと思っています。

また3つ目の交通の実施方針の改定と言っておりますが、既に今年度に向けて、JFEさんの渡田地域の大規模開発に向けて、市が交通をしっかりとした機能を持った整備といいますか、それを念頭において今取り組んでおられると思いますが、それに影響されるのは私どもの地域であっ

て、そこに確実に参入される企業、そしてそれに対する物流というのが当然出てきます。そういった点で、私どもの生活道路との関係づくりが今後あるのではないかというのが、これからの課題だなと感じております。そういったことはしっかりと事前に話し合い、情報を提供していただきたいというのが私どもの地域の願いです。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。いくつか、特に全日本空輸さんとペプチドリームさんからは日頃の活動に基づいた具体的な要望も出ていますので、今の段階で先ほど述べていただいた担当課長さん方に、何か回答があればお願いしたいと思っております。

具体的には、全日本空輸さんからは通勤バスの屋根の設置ですね、特に夏季における。これは設備投資が必要なものかなと思います。

それと白線を引いて待機する、バスが整然と待機できるようにしたらどうかという提案で、これとペプチドリームさんの横断歩道を設置。横断歩道になると交通管理者が出てくるのかもしれませんが、地面に線を引けばいいと言えばいいので、比較的経費的にはかからないのかなと思います。屋根は少し経費がかかると。

それからバスの便ですね。これが朝9時とか夕方、夜になって便数が減るので、フレックスタイムを採用している企業にとってはちょっと問題があると。具体的な考えについてお考えを伺えればと思います。

それから今の島田さん含めて全体には、臨海部の交通についてこれから検討していくときに、新しい機能が立地して交通がさらに輻輳してくるといえるときに、企業系の交通と生活系の交通というのが、どのように仕分けられてお互いが干渉しないようにすることが、この計画の中でどのように検討されるのかですね。

それから途中で、これは自動運転に対する期待があったと思いますが、自動運転が果たして、レベル4までだと運転手さんが乗ることなので、問題意識の運転手さんの不足ということにどのくらい応えることになるのか。目的としているところについても触れていただければと思います。

いろいろ前後してコメントしましたが、お願いできますか。

○臨海部国際戦略本部 古市担当課長

臨海部国際戦略本部の古市のほうから御回答させていただきます。御意見ありがとうございます。

まず全日本空輸様からの御意見につきましては、現在企業送迎バスの乗降場の使い方を利用される企業の皆様といろいろ調整させていただいているというところがございますので、引き続きルール作りなどの御協力はお願いしたいと思っております。

屋根の設置の検討につきましては、国道を管理する道路管理者ですとか、交通管理者と協議と調整をしていく必要があるというところと、現地における地下埋設物などの調査などを行いながら判断していく必要がございますので、利用される皆様と管理の方法などについても御相談させていただきたいと思っております。

白線につきましては、道路管理者だけでなく、現在交通管理者とも協議はさせていただいているところではあります。歩道内にバスを待つ人のための白線を設置するということにつきましては、かなり難色を示されているというところがございます。引き続き円滑な乗車ができるように関係機関と協議調整してまいりたいと考えております。

ペプチドリーム様からの御要望につきましても、御要望としては承りましたので、何ができるかというところは今すぐお答えできないのですが、関係機関と調整してまいりたいと思います。以上でございます。

○川崎市まちづくり局交通政策室 藤島担当課長

自動運転関係の御質問につきましてお答えいたします。交通政策室藤島でございます。

まず運転手不足への対応というものに、自動運転がどの程度寄与するのかということがございます。今年度行うレベル2につきましては、運転席に運転手が同乗して運転の主体が運転手ということがございますので、この段階ではまだ運転手不足への対応というところは図られない形です。レベル4が許可・認可されますと、基本的には運転席に運転手が乗らなくていいという形の運行が実現いたします。しかしながら無人のバスに一般の市民の方、従業者の方がいきなり乗れるかという、やはり抵抗があるのかなと私ども捉えています。法律の中では保安員、要は運転の免許証は持っていないものの、車内で起こった事柄に対して対応する職員というものが乗る形のレベル4というものも法律上は用意されています。

今後のレベル2での実験の状況なども踏まえまして判断してまいりますが、レベル4の初動時については、こうした保安員の同乗といったようなことも想定して進めていきたいと考えております。以上でございます。

○大西会長

以上ですか。少し応答があるともうちょっと深まるのかもしれませんが、時間の関係もありますので、今お答えいただいて、それぞれ協議の場、あるいは意見を交換する場があると思いますので、そういう機会を利用して詰めていただければと思います。

特に交通計画全体については、高炉がストップし、土地利用の転換が起こることということで、その場合に新たな交通が発生するという可能性もあると思います。

それと地域の居住している方の環境等をどう整合させていくのか。こういうことも課題になると思いますので、様々な場を通じてお互い意見交換しながら、突然予期しないことが起こらない

ような配慮というのをしていくことが必要なのかなと思います。

(2) 南海トラフ地震臨時情報について

○大西会長

時間の関係もありますので次の議題に移ります。

2つ目が南海トラフ地震臨時情報についてであります。これについては川崎市の危機管理本部危機対策部の角田担当課長さんからお話しいただきます。お願いします。

○川崎市危機管理本部危機対策部 角田担当課長

ただいま御紹介をいただきました、川崎市危機管理本部の角田と申します。私からは資料4に沿いまして、先日の南海トラフ地震の関連情報や地震に対する事前の備えなどを中心にお伝えできればと考えております。本日はどうぞよろしくお願ひいたします。

まず次の大規模地震に備えることといたしまして、御存知のとおり南海トラフ沿いではマグニチュード8～9クラスの地震が今後30年以内に70～80%の確率で発生するとされており、幸い今回は大事にはいたっておりません。

ただそれで「ああよかった」で終わらせるのではなく、今回おそらくは南海トラフ関連情報が出たときに皆さんお一人お一人が感じたことや不安に思ったこと、取り組まれたことなどがあるかと思っておりますので、ぜひそれを次の大規模地震への備えとして、準備や取組を継続していただけるとよろしいかと存じます。また地震の研究は進んでいるとはいえ、必ずしも事前に異常現象が観測されるとは限りません。

ということで、本日は南海トラフの特徴や企業の事前対策等につきまして、国のガイドラインを中心に御紹介してまいります。

初となる南海トラフ地震臨時情報は8月8日に発表されたわけですが、国は南海トラフの地震に備え、南海トラフ地震防災対策推進地域を指定しております。川崎市はこの地域に入っていないということをまずは御認識いただければと存じます。

とはいえ、本日御参加されている企業の皆様は、グローバルな事業展開をされている企業様も多いので、本日御紹介する対策などはもうそんなことはやっているよ、という内容も多いかもしれませんが、念のためお聞きいただければ幸いです。

御参考までに、国における神奈川県内の指定の状況はこのようになっております。では、対策を講ずるにはまずは相手を知るところから始めてまいります。

日本の下には4つのプレートがございます。まず南海トラフはこのあたり、この領域で100～150年間の間隔で大規模な地震が発生しており、ここを震源とする地震を南海トラフ地震と言います。そしてこの地震による影響がとりわけ大きいとされている地域が右の図で、この地域では大地震や津波が想定されています。

突然ですがクイズです。このスライドはお手元の資料にはお付けしておりませんが、この5、2、80という3つの数字、何だと思いませんか？貴重なお時間いただき恐縮ですが、少しだけ想像してみてください。

これらの数字は、南海トラフ地震が起きたときの川崎市における地震や津波の大きさを示したものです。

南海トラフ地震における川崎市の最大震度は一部で5強、大半は5弱。この震度は東日本大震災のときの本市の状況とほぼ同じとなりますので、揺れの大きさなど当時の状況を思い起こしていただけるとよろしいかと思えます。

津波は最大で2m、最短80分で到達見込みとなっています。臨海部の浸水深は一部で10～30cm、あってもごく一部で1m程度です。ちなみに、本市で津波被害が最も大きい地震として想定する慶長型地震の津波ハザードマップなども市ホームページで公表しています。御興味のある方は御参照いただければと存じます。

今回発表された臨時情報の御紹介です。この枠組みは、令和元年5月に開始されました。臨時情報が発表されたら備えの再確認を、臨時情報が発表されたら今一度ハザードマップの確認等をしていただくことが重要です。

今回発表された臨時情報は巨大地震注意でした。発表後の対応の流れは資料に記載の通りとなります。また災害時にはSNSで多くのデマが流れることも考えられます。国や自治体からの発表を注視しながら、従業員に対して正しい情報を共有していただければと思います。

国の臨時情報発表とそのときの川崎市の対応はどうだったかと言いますと、国は8月8日16時43分頃の地震発生後、30分以内に臨時情報調査中を発表し、そこから約2時間後に巨大地震注意を発表しました。川崎市ではその臨時情報の発表に伴って8日の17時に川崎市災害警戒体制を敷き、市民の皆さんに市長からメッセージを發出し地震への備えの再確認等の呼びかけを行ったほか、市の備蓄の点検などを実施しました。こちらが發出した市長メッセージになります。

次は己を知れば百戦危うからずということで、臨時情報が発表されても慌てないための準備等について御案内してまいります。

何をするかといえば、まずはやはり自己点検の実施となります。自己点検の例としては、自社のBCPの確認や従業員の安全確保手順、緊急時の体制の確認、重要業務間の優先注意付けなどとなります。

まず自社のBCPの確認ですが、自社のBCPの脆弱性を把握することが重要で、まだ不十分な対策があればその対策を進めます。

次に従業員の安全確保手順として、各自で身の安全を確保した後、負傷者の救出などを行います。またこれには帰宅することがかえって危険な場合の待機指示なども含まれます。

次に、緊急時の体制の確認として、代行者や初動対応として部署ごとの役割分担などを定めているかを確認します。そして重要業務間の優先順位付けとしては、売上への影響等評価を行い、

優先的に継続・復旧すべき重要な事業を絞り込みます。

またこれは御紹介になりますが家庭での備え等については市のホームページでも御案内しています。こちらのQRコードから、冒頭で少しお伝えした津波ハザードマップなどのページにも飛ぶことができます。またここから臨海部に特化した防災対策をまとめた、川崎市臨海部防災対策計画も御覧いただくことができます。また何から取り組めばいいか悩まれた場合は、国のガイドラインを御活用ください。広範囲に及ぶ地震が発生した場合、取引先等まで含めると何らかの影響を受ける可能性が高いと思われますので準備を怠らないことが大切です。

ただそうは言っても完全な防災対策を実施することは現実的にはなかなか困難かと思しますので、個々の状況に応じて適切な防災対策を実施した上で、できる限り事業を継続できることを目指すということになります。その際の考え方や取組について例を挙げて掲載しているのが、国のガイドラインになります。国のガイドラインでは臨時情報発表時に企業が取るべき対応を例示していますので、必要に応じて自社のBCPなどに反映していただくと良いかと思えます。また国のガイドラインには、行動チェックリストも次ページ以降のように掲載しています。御案内したチェックリストは、職場の見やすい場所に掲出していただくなどお役立ていただければと思います。

では次に、企業の事業継続強化に向けてです。このあたりは皆様よく御存知かと思えますが、国から企業の防災対策事業継続強化に向けてというものが公表されております。一部を御紹介しますと、サプライチェーンを介した影響対策のポイントとして事業継続計画の策定や仕入れ先の複数化などが挙げられており、まずは仕入れ先への確認、リスクコミュニケーションから始めることが推奨されております。そしてポイントとしましては完璧なものを目指すよりも、重要業務の選定等の明確化を図るということです。

BCP策定にあたってはまず基本方針の明確化等を行い、そのうえで次の3つの要素を明確化することを推奨するとしています。重要業務の選定、目標復旧時間の設定、必要リソースの確保。このリソースの確保には、企業内別工場等での代替生産も含まれます。BCP策定に向けた支援ツールが国から出ておりますので、後ほど御参照いただければと存じます。また、こちらの資料も非常に参考になります。

では最後に、本日の振り返り、まとめとさせていただきます。南海トラフ沿いでは、臨時情報の発表がないまま突然の地震が発生する可能性もあれば、発表されても今回のように地震が発生しないこともあります。今回、国からの特別な注意の呼びかけは一旦終了しましたが、大規模地震の可能性がなくなったわけではありませんので、今後も日頃からの地震への備えを続けていただくことが大切です。

防災対策のメリットは、災害に強くなることだけではありません。防災対策に取り組む大きなメリットの一つに、企業価値の向上が挙げられますので、今後とも企業防災の取組推進に御理解・御協力をお願いさせていただきます。簡単ではございますがこれで私からの御説明とさせていただきます。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。それでは、今、南海トラフ地震臨時情報に関連した防災の話題について市のほうからお話をさせていただきましたので、こちらについて JFE スチールさんからお話を伺えればと思います。

○JFE スチール株式会社東日本製鉄所 橘様

JFE スチール東日本製鉄所環境防災部の橘と申します。

今回の臨時情報への対応状況について御報告をいたしますが、まず前提として弊社京浜地区の事業所は、川崎区と横浜市鶴見区にまたがって所在しております。ただ防災活動上は川崎市の事業所ということになっており、また扇島の地盤は人工地盤になっており、横浜市臨海部全般の状況とは異なるということで、事業所の地震防災規定は南海トラフ特措法の対策推進地域内の事業所のものにはなってございません。

我々の現行規程では、予知型地震対応としては地震臨時情報（巨大地震注意）というのが発令したときには、判定会の開催状況などを参考に統括本部の招集を検討して、警報に移行したら速やかに保安要員を確保する、保安要員以外のものを帰宅または自宅待機させる、重要施設の保全、操業の中断・休止などの応急措置を行うことになっております。

今夏の地震臨時情報に対しましては、この情報が報道されました時点で判定会の議論の状況から、統括本部を招集するほどの切迫性や根拠はないと判断いたしまして、統括本部の招集や応急措置に向けた準備等は全く行いませんでした。その後、一部の自治体および事業所さんが応急措置を実施されたという報道があり、社内から何もしなくていいのかという意見がありましたので、現在規程の見直しについて検討しているところでございます。

検討の方向性につきましては、弊社のような装置産業におきましては避難を前提とした応急措置中心の地震対策というのは取り得なくて、施設全体の耐震強度を高めて装置を操業可能な状態で保全するというようなことを目指すような、予防措置・復旧措置を中心とした地震対策にならざるを得ないと考えております。

また本日御説明いただきました地震予知についても、その実力は就業を制限したり生産を取りやめたりするような重大な決定を左右できるほどにはなく、臨時情報によって応急措置の段階を順次切り替えていくというような地震対策は実効性に疑いがあると考えております。

したがって臨時情報による応急措置というのは、法令上必要最小限の対応とするという方向で検討しています。

本日、川崎市様から御助言・御提案をいただいておりますが、我々法人としては国内外に複数の事業所を配置して相互に応援生産・代替生産ができるような体制を取るという BCP で災害リスクに備えておりますので、個々の事業所があらゆる想定に対して万全な体制であるというような

災害対策コストを担う必要はないだろうと考えております。

この点は避難さえできればいいという自然人とは、当然対応が異なるものと考えています。本日、災害想定についても御説明いただきましたけれども、公表される災害想定というのは想定し得る最大級の災害の場合のものとして承知してございます。各事業者への指導にあたっては、災害の発生確率と重大性に基づいて、合理的な災害対策が可能になるように御指導いただきたいと考えております。特に津波浸水想定については、災対法の科学的知見の理念に則って災害想定を設定いただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。以上です。

○大西会長

どうもありがとうございました。それでは今の2つの交通関係と防災のプレゼンテーション、それから会場からの御発言を踏まえて、平野先生、瀬田先生からコメントを頂戴したいと思います。まず平野先生からお願いします。

○成城大学 平野教授

成城大学の平野です。今日も色々と面白い情報提供や御意見をいただいて、興味深く拝聴しました。そのうえでコメントを端的に5つ。

まず1つ目は路上駐車問題。これどのレベルを目指しているのかという着地点が欲しいなと思いました。この着地点次第でやることが変わってくるのではないかと。完全に排除したいと思っているのならば、しっかりと企業側に指導したり、罰金を取っていくというコースも出るかもしれないし、もっとレストスペースみたいなものを増やさないといけないと思うのです。そのため、どの辺を目指すのかということをもっと考えた方がいいと思います。

場合によっては、一部の地域は路上駐車しても構わないと割り切ることも選択肢に出てきますし、もう一つは左車線を全部有料化したら誰も停めなくなるのではないかとということも考えられます。ラバーポール以外にも、ちょっと違う色々なアプローチが取り得るのではないかと考えたというのが1点目です。

2点目はバスですが、都心部で難しいからまずここで自動運転テストするということが、これ、本当は都心部と郊外部の両方でテストすべきではないかなと思いました。両方でテストした結果として利用適正を探ってみて、結局どちらかで使えるようになれば、例えば郊外を自動化して郊外で働くはずの運転手さんを都心部に回してくるという手も打てるので、両方やってみて利用適正を探ってみる、しっかり先の方策考えた方がいいのではないかなと思いました。

それと2027年に実装までいくかと言ったら結構難しいと思うので、次善の策は何ですかということを考えていかなきゃいけないと思います。その2つを考える必要が、バスの自動運転においては必要だと思います。

3つ目は臨海部の交通の問題ですけれども、ムラが多いということは多様な働き方ができるとい

うわけで、朝だけ働く人、夜だけ働く人、土日は運転しないみたいなかたちで、時間をスポットで決めて働くような人たちというのを集めてくれば、逆に働きやすくなってくる。働く側の目線から考えると、そんなこともあるかもしれないので、働く側の目線から考えていくことが重要ななと思いました。

さっきの自動運転ですけども、保安要員がという話だったら、主婦のパートの人とかを郊外で乗せてその団地の中をぐるぐる走らせるバスみたいなものを自動運転の方が楽なんじゃないかなと思ったというところがあります。働く側の目線から考えてみると、色々また別のことが考えられると思います。

4点目ですが、やっぱりこの南側の臨海部で渋滞する、朝の通勤時間というのはすごくよく分かって、そうすると一つの手としては、一部専用道路にして高速化して回転率上げるという手もありますし、鉄軌道と分担してハブ&スポークをもっとしっかりしていくというような話になってくるのではと思ったのが4つ目です。

5つ目は、最後の区画線問題。これは邪道なことを言いますが、区画線をまともに引こうとするからいけないのではないかと思います。タイルとかで整備されている歩道ありますよね。デザインとして、なんとなくここに並ばなきゃいけないのではないかっていうデザイン。カラー付けのタイルで2色にしてしまったりとか、それから歩道側の方になんとか寄りかかれそうな柵があるというふうにして、きちんと区画線ってわけではなく自発的に並びたくなるような、そういうデザイン効果みたいなもので解決する。そんな邪道な点もあるのではないかと思います。

問題を本質的に解決することが重要なので、もっと柔軟に考えてやってもいいのではないのでしょうか。あくまでデザインですと言い切るという手もあるのかなと思います。あくまでそうすると歩行者だって歩きやすくなるわけなので、結果的に本質的な価値が失われることがなければ、色々な手を考えてもいいのではないかなと思いました。以上でございます。

○大西会長

ありがとうございます。瀬田先生お願いします。

○東京大学 瀬田准教授

どうも瀬田です。よろしくお願いします。

社会実験についてはある意味効果はあったけれども、さらに立地企業さんの取組も必要だという結果だったと認識をしています。

2024年問題ですとか、あるいは中長期的に労働者が減っていくということは、トラックのドライバーさんも減っていくといったことに対してもいろいろ対策をしなければいけない。労働者の労働環境を守っていくことも非常に重要だと思うのですけれども、それにあたっては将来どういうかたちで収束するのかというのは、個人的には私はまだ見えていないので、そういう意味では

平野先生がおっしゃるように、色々なタイプの対策を試しながら、次第に着地点を見出していくということが非常に重要なのかなと思いました。

それから自動運転については、実は今日、こちらに参るとき、羽田空港第三ターミナルからバスを利用しました。東京の方から来るのには非常に便利で、Google でルートを出しても半分ぐらいはそのルートが出てくるという感じになってきています。ただバスに乗ったら、乗った人が3人ぐらいしかいなかったと。昼頃なので仕方ないかなと思ったのですが、そういう意味ではこれから利用が進んでいくといいかなと思います。東京方面からどれくらいここにいらっしゃるのかというのはよく分かりませんし、時間帯にもよると思うのですが、アピール次第では非常に重要なルートになるのかなと。そのルートがまさに今日の自動運転バスのルートの一番目の方になっていましたので、このルートを大事にしていくということがキングスカイフロントのアクセスの非常に重要な要素の一つになるのかなと拝見をしておりました。

それから南海トラフについてですけれども、ちょっと調べてみると、直下地震の場合は震度が川崎でも場所にもよりますが、6弱～6強ということだそうです。それから津波は、今日の図ではものすごい大津波が来るという感じはなかったのですが、他方で、例えば台風が来ると高潮の問題もあったりする可能性があるのではないかと考えています。

最近、本当に皆さんも御承知のようにいろんな災害があって、それぞれやはり性質が違くと。例えば最近大雨が非常に問題になっていきますけれども、台風の大雨と線状降水帯の大雨だとだいぶ性質が違いますよね。台風は非常に雨量が多いが、ある程度予測がしやすい一方で、線状降水帯っていうのはいきなり線が引かれて、そこでもものすごい雨が降るところだと思います。

その辺の性質をしっかり理解をして、かつ先ほど JFE さんからのお話もありましたけれども、自分の会社では色々な災害の種類によってこういう対策をするというのをかなりカスタマイズしなければいけない時代になってきているのかなと思いました。

テレビでも災害のニュースってよくやっていますけれど、あれは本当に一般的な国民に対するメッセージであって、そういう意味では各社さんの営業のやり方・業務のやり方によってこの災害にはこういうふうに対応するということが、各社で御検討いただくということが非常に重要だなと改めて感じた次第です。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。私から一つだけ。今日の話でも社会実験と言いますか、交通の実験ということが出ました。これ全国でだいぶ前から社会実験という言葉が流行っていますね。交通についても色々なことが行われています。特に交通は問題が多岐にわたっているので、こうした対象になりやすいということがあるのかなと思います。

全部調べたわけではないのですが、社会実験となるものの一つの特徴は、なんとなく終わっちゃうということなんですね。実験がアリバイ作りみたいな感じになって、やっているふりするけ

どこから先進まないと。ある意味で実施が難しいから社会実験をしているというところもあって、その難しさはなかなか実験しても克服されないの、なんとなく雲散霧消されてしまうケースが多いです。

そういうことでも済む場合もあるけれども、問題が残ってしまうこともあると思うので、先ほど平野先生もおっしゃったように何を目的とするのかですね、その目的をはっきりさせて実験に馴染まない対策もあり得ると思います。

例えば路上駐車問題であると、駐車禁止になっている場所なので、路上駐車いいですよというわけには現状ではいけないでしょうが、そこはルールを変えるということも含めて考えると、すごく広がるわけですね。もちろん実験の中に含まれているように、駐車を誘導するような場所ってというのが確保できれば、しかもそれが民間の活力によって税金を使わないでできればすごくいいでしょうが、なかなか難しいから実験っていうのに留まっているのかなと思いました。

したがって、どういう対策があるのかということについては、問題の深刻さと対策を組み合わせで少し柔軟に考えていくということがいるのかなと思います。似たようなことが自動運転についても少し視野を広くしながら考えていくことが必要なのかなという感じがいたします。

そういうことで、今回の報告では実験を始めた、あるいは始めるということでもありますので、それらの評価で次のステップに進むということになると思いますが、何がそもそも問題だったのか、あるいは問題なのか、どうすることが一歩前進になるのかということについて柔軟に、あるいは総合的に考えながら進めていくことが必要なのかなという気がいたしました。

(3) 情報提供

○大西会長

それでは時間の関係もありますので、これからは情報提供に入ります。情報提供としていくつかありますので、はじめに iCONM in collaboration with BioLabs ということで、川崎市産業振興財団さんからお話いただくことになっています。厚見さんお願いします

○川崎市産業振興財団 厚見様

川崎市産業振興財団の厚見と申します。私はインキュベーション事業推進室のディレクターを務めております。キングスカイフロント、いろいろな企業様が立地しているかと思えますけども、川崎市および川崎産業振興財団としてスタートアップの活動の支援をキングスカイフロントのナノ医療イノベーションセンター、iCONM というところで行っております。

我々スタートアップの支援、インキュベーターと呼んでおります。インキュベーターという言葉にちょっと馴染みのない方もいらっしゃるかと思います。赤ちゃんを育てる保育器の英訳がインキュベーターです。赤ちゃんを、栄養がまだ足りない状態で暖かいところで育てる保育機。これを我々はスタートアップになぞらえて言葉を使っております。

まだまだ資金が足りない、時間がない、お金がない。そういったスタートアップが成長しやすいような環境というのを、川崎市キングスカイフロントの中で作っていきような活動をしております。

皆様御存知の通り、国を挙げて今、スタートアップの支援に注力しております。特に7月に行われた創薬エコシステムサミットの中で岸田首相の言葉もあって、これからは日本を挙げて創薬スタートアップを支援していくとされています。

その中で日本は、スタートアップを支援するクラスターとして、キングスカイフロントまでは名前は出なかったのですが、日本の中でもかなりポテンシャルの高いクラスターがすでに存在しているということで、我々の施設の中にも何件か国の方から視察の申し入れというのが来りました。そういったこともあって我々のほうでもバイオテック、いわゆる創薬系のスタートアップを支援する活動をしております。

キングスカイフロントは Greater Tokyo Biocommunity、いわゆる東京近辺のバイオコミュニティの中でもインキュベーターとして紹介していただいております。我々の活動を少し、この時間を借りて紹介できたらと思っております。

我々は iCONM in collaboration with BioLabs と申しまして、iCONM という施設が隣の建物にございます。もともとはアカデミアの建物だったのでありますが、現在は大手企業様およびスタートアップの方々にも使っていただいて、その施設の一部をインキュベーターとして利用しています。

また BioLabs というのは、アメリカのインキュベーターで、いわゆるアメリカの中でスタートアップを支援している企業さんと我々がコラボレーションしています。

創薬系のスタートアップに関しては、日本の市場で収まるものがほとんどありません。そのため、日本で育ったスタートアップが世界で羽ばたく、こういった支援を BioLabs と一緒に行っております。

少し資料を使って説明させていただけたらと思います。事業を始めるにあたって、我々がどういった形で、この iCONM という施設を使ってスタートアップを支援できるかというようなことを考えておりました。

御存知の通り、スタートアップはアイデアを持って社会実装に向けて走っていきますが、その過程で様々な課題があります。例えば1人、2人、3人で始めるスタートアップですので、やはり時間がない、お金がない、ネットワークがない、優秀な人材がいない。あと1つ、手頃なラボスペースがない。こういった課題があります。

やはり創薬系、ライフサイエンス系のスタートアップは、ラップトップパソコン1台でできるビジネスではないので、ラボスペースというのが必要になります。こういった課題をスタートアップが持っているのですが、これを iCONM としてどのように支援ができるかということを考えました。

結果的に我々が考えたのが、iCONMの施設をスタートアップにも開放してスタートアップの方々
が機器を買わずにシェアして利用していただくことで、彼らにお金をできるだけセーブして事業
開発などに使っていただく、研究開発をしていただく、そういった支援ができるのではないかと
考えました。また BioLabs とネットワークを作って、海外展開支援というのができるのではない
かということを考え始めました。

我々の施設では、ベンチをすでに持っていますのでラボを開設する必要はありません。そのた
め、初期投資が小さく済みます。また、我々の研究施設は 300 以上の共用機器がありますので、
買うことなくシェアして利用していただくことで、やはり初期コスト、購入するコストを抑える
ことができます。

また我々、スポンサー企業様にもついでにいただいて、公開しているところで言うとサーモフィ
ッシャーサイエンティフィック社とスポンサー契約をしております、そちらの会社の試薬や機
器とか、そういったものをディスカウントして利用することができる。スタートアップにとつ
ても我々にとつても、非常にメリットのある形でサービスを提供できるのではないかというこ
を考えています。

あとは BioLabs のネットワークを通じた知見、ビジネスをスタートアップの方々
が習得できま
す。やはりスタートアップはアカデミアとは違いますので、研究だけをしていけばいいとい
うわけではありません。ビジネスを学んでもらうという意味でも、我々イベントなどを通
じてスタートアップの方々、大学発のスタートアップの方々にビジネスを学んでもらうとい
うような機会を設けております。

あと人材の紹介、コミュニティですね。日本のスタートアップはやはり経験が非常に少ない
ということが挙げられます。アメリカと比べて非常に経験が少ないので、経験をお互い
シェアする場を作る必要があると考えています。そのため、スタートアップ同士がディス
カッション、経験をシェア、知識をシェアすることができる場を我々は作って
おります。

先ほど話しました BioLabs というアメリカのインキュベーターですね。アメリカ
の中で 11 拠点、ドイツとフランスにも 3 拠点、そして 2 年前に我々
コラボレーションをスタートさせて、赤
梓で囲ってあるように、我々川崎のキングスカイフロントに BioLabs の
連携拠点を開設しました。

彼らがアメリカでやっているスタートアップ支援、ノウハウというのを日本に持
ってきて日本流に直して我々が川崎でスタートアップを支援する。そして支
援されたスタートアップはグローバルに羽ばたいていく。そういったことを
するために、彼らと事業連携しております。

先ほどスタートアップは研究者ではない、アカデミアではないと、そのた
めビジネスを学んで
もらう必要がありますという話をさせていただきました。こちらにある写
真は我々が開催しているイベントです。ただイベントを開いているわけ
ではなくてそれぞれ目的があって、例えば左下にある写真ですね、
ネットワーキングの写真ですけども、写真の中の左下にいる一人の
男性、彼はオリシロジェノミクスという会社の元 CEO です。実は過
去にペプチドリームさんでも働いてい

た方ではありますが、そのオリシロジェノミクスという会社で何をしたかという、去年の冬に皆さん御存知のモデルナという会社を買収された経験を持っております。

M&A されたというのはスタートアップにとっては一つの成功例になっておりまして、いわゆるM&A の背景というのを他のスタートアップの方々にシェアしていただく、そういったイベントを行いました。

また真ん中は写真でわかるようにウェビナーです。アメリカの投資家や製薬企業の方々、またCRO の方々にウェビナーに登壇してもらって、日本のスタートアップがどうやってアメリカで資金調達すればよいか、どうすれば成功していくかというようなことを議論していただきました。

また一番右はピッチイベントですね。日本の中でも様々なかたちでピッチイベントが開催されているかと思うのですが、我々のピッチイベントはグローバルという言葉キーワードにしております。やはり iCONM の中に製薬企業の方々、インベスターの方々を招いて、スタートアップもそこでピッチをするのですが、同時にアメリカと接続してアメリカのインベスター、アメリカのファーマにも参加してもらって、日米でディスカッションさせていただきました。

このように ナノ医療イノベーションセンターiCONM を研究ができる場、そしてビジネスを学ぶ場、そしてグローバルと接続していく場、このように場を使うことでスタートアップを支援していくという活動をしております。私から説明は以上になります。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。川崎市産業振興財団 厚見さんでした。次に羽田空港の機能強化について。こちらは国土交通省航空局の東京国際空港環境企画調整室の菅野室長さんからお願います。

○国土交通省航空局 菅野室長

御紹介を預かりました、国土交通省航空局の首都圏空港課で羽田の担当室長をしております、菅野と申します。本日はお時間いただきましてありがとうございます。

私のほうからは羽田空港の現在の運用ですとか、どういった飛行経路で飛んでいてその騒音がどうなっているか、騒音の対策、また落下物、皆様御心配になっているかと思えますけれども、そういったことを情報提供させていただきます。

まず首都圏空港の機能強化ということで、首都圏空港、主に羽田空港と成田空港がございます。真ん中のところにグラフがありますけれども、これは発着回数を表しております。一番左は2010年10月までということで、当時は羽田空港約30万回、年間ですね。年間30万回の離発着、それに対して成田空港22万回ということで52万回でした。

2010年の10月以降、D滑走路の供用が開始されました。それを契機にして主に国際線の便数増加ということで、成田・羽田併せて59万回。オープンスカイということで、自由に空を飛べる

という、2国間協定によらないところで、空の自由化ということがされてきています。

そういったものを作ってきまして、2020年3月から都心上空を飛ぶということで、効率的な飛行経路で飛んでいくということをやしまして、現在は羽田空港49万回、成田空港34万回の約83万回の発着容量となっております。

2020年代後半ということで、羽田空港は特に変わりませんが、現在、成田空港第三滑走路も整備を進めておりまして、羽田・成田合わせて100万回を目指しているということがございます。

皆様御承知の通り航空需要が大変旺盛でして、特に日本政府として訪日外国人旅行者数6,000万人というものを現在目指しております。こういったことから首都圏空港の機能強化が必要ということで、国としても進めているところでございます。

飛行経路ですけれども、これは北風です。左と右ありますけれども、従来、今でも飛んでおりますけれども、北風運用の場合には風が北から来ますので、風に向かって出発・到着をするということになります。緑色が到着経路で、出発経路が青ということになります。これが新飛行経路ということになりますと、ちょっと細かいですが、C滑走路とD滑走路が従来のもので少し近接していましたので、これは荒川上空を通ることによって時間あたりの発着回数を増やしているといったこととなります。82回から90回に増えると、これを行っております。

それから南風。こちらのほうが川崎の皆様にも関係ありますが、従来のもものが左のほうで時間値82回。こちら滑走路の名前が書いてありませんが、緑色の線が到着経路です。上のほうがB滑走路の到着で、下のほうがD滑走路の到着。こういったかたちでしたが、都心上空を通ると効率的に滑走路が使えるということで、これはAとC滑走路になりますけれども、時間値90回を達成しております。

川崎の関係で言いますと、B滑走路から西の方に向かってちょうど川崎を通るような経路が引かれておりますけれども、これが時間値20回ほど飛んでおります。これが3～7時の間には3時間程度ということで、これが飛ぶ時には非常に大きな音が出ていますので、皆様には御迷惑をおかけしているということかと思えます。

川崎市上空における飛行経路ですが、B滑走路から離陸しまして、御覧のようなピンク色のエリアがありますが、このエリアを通過して飛行しているということになります。

西側のほうは住宅地もたくさんありますので、できるだけ出発してからすぐ左旋回をするようにしており、できるだけこの図面で見ますと右のほうを通るような経路で運行をしております。

騒音測定局を設けており、御覧のように3つありますが、うち2つ、殿町小学校と国立医薬品食品衛生研究所、こちらが通年で測定しており、あと短期で川崎生活環境事業所というところで、この3つで計測を行っております。

こちらは新飛行経路の運航便数の推移です。皆様に関係ありますのはB滑走路の出発ということで、青字のグラフを御覧いただければと思います。時間値20便ということで、これが3時間行

っておりますので、単純計算で 20×3 で 60 便。グラフがコロナ禍から現在に至るまでですが、コロナ禍、1 便も飛んでないときもありましたが、現在は 60 便ということではほぼ 100%戻っているような状況になっております。

これから騒音の関係をお話しいたしますが、環境基準では Lden と呼んでいるものを使っております。L が騒音レベルの L です。それから D、E、N というのは D が Day、E が Evening、夕方、N が Night ということで、1 日の騒音の総エネルギー量を年間平均したものを、これは環境基準で使っております。下の方に基準がございまして、地域の類型で分かれています。もっぱら住居の用に供される地域については 57dB。それ以外の地域であって、通常の生活を保全する必要がある地域については 62dB 以下という基準がございまして。

こちら測定結果です。2023 年 4 月～2024 年 3 月までのもので、国立薬品食品衛生研究所です。右下に先ほど御説明しました Lden がありますけれども、年間値でいうと 58dB ということで、かなり環境基準に迫っているような状況です。左のほうに山のグラフがありますが、色は小型機、中型機、大型機を示しており、縦軸が回数です。騒音発生回数で、横軸がデシベルを表しています。ピーク値が 83～85 ぐらいのところでは瞬間最大のデシベルが出ているといった状況になっております。

右上のグラフは実測値の平均の推移ということで、年間で表してはありますが、あまり変わりはありません。

こちらは殿町小学校です。こちら Lden が 53dB ということで、先ほどのものよりはちょっと低い状況になっております。

こちら短期測定結果ということで、1 週間分のもの示したのになります。Lden でいうと平均 56dB ということで、こちらになっております。

騒音対策、落下物対策、様々行っております。細かくは申し上げませんが、多面的に取り組んでおります。特に B 滑走路離陸時の騒音軽減方策としましては御覧のとおりですけれども、例えば騒音軽減方式ですと急上昇方式ということで、できる限り早く高く飛んで騒音を軽減するといったことをしております。それから先ほど申し上げた、可能な限り早期に旋回をして住宅地を避ける。それから滑走路末端離陸ということで、これは川崎から遠い側の B 滑走路の一番端から飛ぶことによって高度を稼ぐとこういうことをやっております。うるさい飛行機は飛ばせないような制限も行っております。

こちらは細かくは申し上げませんが、1 月 2 日に羽田の JAL 機の事故がございました。それを受けて有識者委員会を立ち上げて、この夏に中間取りまとめということでまとめております。ヒューマンエラーの防止というのも当たり前の話ですけれども、ヒューマンエラーは起こり得るものとしてシステムを強化してこれを補完していくと。そういった様々な方策によって、二度と痛ましい事故を起こさないという思いで対策を行っております。

駆け足になりましたけれども、何か御不明な点ありましたら、我々のほうに御一報いただければ

ばなと思っております。本日は以上となります。

○大西会長

どうもありがとうございました。次は港湾計画の改訂案ということで、こちらは川崎市の港湾局港湾経営部経営企画課 白井課長さんからお願いします。

○川崎市港湾局港湾経営部経営企画課 白井課長

御紹介にあずかりました港湾局経営企画課の白井と申します。よろしく申し上げます。

それでは資料7川崎港港湾計画の改訂案について情報提供させていただきます。川崎港港湾計画は現在改訂作業を進めておりまして、川崎港港湾審議会において改訂案を御承認いただいたところでございます。この後は国土交通大臣に港湾計画書を提出しまして、交通政策審議会を経て12月頃の改訂を予定しているところです。それでは内容について御説明しますので資料の84ページをお開きください。

はじめに港湾計画とは港湾法第3条の3に規定されている法定計画で、概ね10～15年先を目標年次とし、港湾空間における港湾の能力や港湾の施設の規模、および配置などを示しているものでございます。

左下にいきまして、現在の川崎港の港湾計画は平成26年に改定しております。川崎港を取り巻く情勢は変化しておりまして、2050年のカーボンニュートラル社会の実現や港湾におけるデジタル化の進展、物流の2024年問題等を踏まえまして、令和5年度には新たな川崎港の将来像を設定した川崎港長期構想を改定しました。その長期構想で設定した将来像を目指しまして、港湾計画の改定を行うものでございます。

右側に港湾計画書の構成がございしますが、港湾計画書はⅠ港湾計画の方針、Ⅱ港湾の能力、Ⅲ～Ⅶの港湾施設計画、土地利用計画、それから港湾計画図により定めているところでございます。

85ページをお開きください。資料右側の川崎港がもたらす経済効果ですが、川崎港における経済活動により関連する様々な産業分野に新たなもの・サービスが誘発されることで、全体で約6.8兆円、市内へ約4.8兆円の経済効果がもたらされており、川崎港は市内のみならず広域にわたって生産・消費活動を支えているところでございます。

2ページ進んで資料87ページです。港湾計画の基本方針ですが、黒字の9つの基本方針を定めております。

次に88ページです。川崎港の能力として、令和20年代前半における取扱貨物量等を次のように定めています。外貿・内貿の合計で5,880万トン、うちコンテナは40万TEUと定めています。資料右下にありますように、川崎港全体の取扱貨物量は令和4年度の実績の6,850万トンから5,880万トンへと減少するという見込みでございしますが、取扱貨物量の変動や公共ふ頭の取扱貨物量増加を見込むことから、港湾施設の配置等の見直しが必要であり改訂を行うところです。

次に今回の港湾施設計画と土地利用計画の主な内容を御説明いたします。資料 91 ページをお開き下さい。扇島地区の土地利用転換でございます。昨年 8 月に策定した扇島土地利用方針の方向性を踏まえまして、水素等の輸送船、RORO 船等の複数の事業者によるバース利用を見込み、既存の民間バースを多目的に利用できる公共バースに転換する計画を位置付けるとともに、必要なふ頭用地や交通機能用地を確保しております。

資料 93 ページをお開きください。東扇島外内貿ふ頭の再編でございます。内貿ふ頭の RORO 貨物を外貿ふ頭へシフトし、東扇島地区の公共ふ頭の再編を図り、内航 RORO 船の大型化に対応いたします。堀込部に新たな岸壁を計画するとともに、当該岸壁背後に奥行きのある荷さばき地を確保し荷役の効率化を図ります。

資料 95 ページを開きください。堀込部の土地利用計画の変更でございます。東扇島地区の核として、物流に加え交通対策やカーボンニュートラル化などの新たな課題、ニーズへ対応を図ります。地区内の冷凍冷蔵倉庫の需要等に対応した物流施設等の確保や、BRT などの交通拠点やトラック待機施設等の確保、川崎臨海部の交通課題解決に貢献するとともに飲食店等と一体的に整備することで、来訪者の利便性や就業環境の向上を図ってまいります。

港湾計画の主な内容の説明は以上でございます。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。それでは情報提供の最後に川崎臨海部の PR 推進事業についてということで、臨海部国際戦略本部事業推進部 小山担当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 小山担当課長

臨海部国際戦略本部の小山でございます。資料の 8 ということで、臨海部の PR 推進事業の資料をお示ししてございます。

1 枚おめくりいただきまして、今年度の事業の計画ということで掲載をしてございます。これまで臨海部の PR に関しては、様々な立地の企業様の御協力等をいただきながら進めてきたところではございますけれども、まだ市民の皆様の認知度が不十分というところもございますので、今後も引き続き皆様の御協力をいただきながらしっかりと取組を進めていきたいと思っています。

今年度の取組予定をまとめてございますが、特に右側のほうにございますとおり、今年度は市制 100 周年というちょうどいいタイミングでもございますので、この機を捉えましていくつかの新たな取組をチャレンジしてございます。

年明けにはノーベル化学賞を受賞された吉野先生をお迎えしたシンポジウムの開催、また実際に臨海部に来ていただいて現場を見ていただけるようなオープンデーといったイベント等々を計画してございます。

また右下になりますけれども、PR コンテンツの作成ということで、特に若い世代を中心に臨海

部に関してかっこいいとかワクワクするようなイメージを抱いていただけるような PR コンテンツ動画等作成を進めているところでございます。またこちらの動画に関しましては、完成しましたらまたこの協議会の場等で御覧いただければと思っております。以上でございます。ありがとうございます。

(4) 総括・閉会

○大西会長

どうもありがとうございました。4点情報提供していただきました。何かこれらについて会場から御発言があればお願いします。特にこれについてお願いはしていませんが、何か話を聞いて気になったということがあれば御発言いただきます。よろしいでしょうか。それぞれ御説明していただきましたので、何かこれらに関連して御質問等があれば、御担当の方々に連絡を取っていただければと思います。

それではちょっと予定の時間、時刻を過ぎてしまいました。この後見学もあるので、締めたいと思います。

今日は特に交通関係、それから防災ということで、川崎市のほうから様々な、現状行っている事業についての説明をしていただいて意見交換を行ったということでもあります。

私、最後に一つだけ申し上げるとすれば、川崎市のほうからの御説明の3つ目が臨海部全体についての交通計画を今年度で改めて整理するということがありました。これは一つには高炉の休止等にも示される、臨海部の土地利用の転換というのが、また話題になってきているということでもあります。場合によっては発生集中が多くなるような土地利用が生まれる可能性もあるということで、川崎臨海部の特に陸上の交通、これをどのように整備していくのかということについては、ずいぶん昔から話題にはなっていますが、なかなか決め手になるような、大胆な提案なり事業というのは行われてこなかったような気がします。ずっとこのまま工場を中心とした土地利用でいけば、今と同じような交通ということなのかもしれませんが、もっと一般の人が利用するような土地利用が出てきたりすれば事情が変わってくると思います。

そのため、そういうことを含めて将来像っていうのを改めて再整理をして、交通について考えていく必要があるのではないかと思います。対症療法的な交通計画ではなくて、少し腰を据えた将来展望に基づいた交通計画っていうのを作る機会なのかなと思います。

最後に市全体、市民全体にとって、川崎市臨海部はなかなか遠い場所だという御指摘もありました。これについては前から言われていることではありますが、先ほどのような土地利用の転換を通じて、色々な人が、一般の人が訪れる機会が増えるような、そういう土地利用がもし出てくるとすれば、それは川崎の住宅地域に住んでおられる方々が臨海部に来るチャンスが増えるということでもあって、臨海部の認知度、一体感が増すということにもなります。

そういう観点からも臨海部の交通のあり方というのは一つの曲がり角、転換期に来ているのか

なという気もしますので、私としてもこの臨海部の交通についての議論は大いに成果に期待したいと思います。

皆さんも色々と御意見があると思いますので、様々な機会、次回の会議、あるいはそれ以外の機会を通じて、交通についての身近なことからアイデアということまで、川崎市の方と議論していただけたらと思います。それでは本日は以上で議事終了ということで、進行を司会にお戻します。

○臨海部国際戦略本部事業推進部 小山担当課長

大西先生誠にありがとうございました。以上をもちまして、本日の議題を終了とさせていただきます。