

次世代型物流拠点の実現に向けて

川崎臨海部を成長の起点に

物流改革の本格化と 都市インフラへの影響

令和6年4月、「物流総合効率化法」が成立し、一定規模以上の荷主企業に対して物流統括管理者(CLO)の設置が義務づけられました。これを契機に、全国規模で物流改革が動き始めています。

この改革は企業内部の業務改善にとどまらず、物流インフラ全体の高度化が求められることから、地方自治体の対応も不可欠となっています。どれほど企業がCLOを中心に内部改革を進めたとしても、道路などの物流基盤が整っていないければ、その成果は限定的なものとなってしまいます。

川崎市にとっての 「チャンス」と「リスク」

本市にとって、この物流改革は大きな「チャンス」であると同時に、「リスク」でもあります。私は、本市臨海部の扇島・東扇島地域が、東京湾岸の中心に位置し、首都圏および全国を結ぶ物流拠点として極めて優れた地理的条件を備えていると考えております。

特に、扇島のJFE跡地は、東京港・横浜港に隣接し、水素エネルギー拠点としての整備も進んでいることから、自動運転物流や脱炭素化に対応した次世代型物流拠点としての可能性を大いに秘めております。

道路整備の遅れと企業流出の懸念

しかしながら、現状の川崎市における道路インフラの整備、特に臨海部の整備の遅れは深刻です。このままでは、かつて経験した企業流出の「第二波」が再び起こりかねません。

すなわち、「東京・横浜に比して本市の道路インフラが脆弱であるがゆえに、企業が再び川崎から離れていくのではないか」という強い危機感が拭えないのです。

次世代型物流拠点の整備を 市議会で提言

そこで私は、市議会において、臨海部のインターチェンジ近くの広大な土地に、高速道路IC直結型の次世代型基幹物流施設の整備を提言いたしました。これは、最先端の技術と機能を備えた物流拠点を構築することで、物流の効率化とともに、本市のインフラ整備と経済発展を同時に推進しようというものです。

自動走行と 水素エネルギーによる革新

今後、物流分野における自動走行化の潮流は間違いなく加速していきます。扇島はその自動走行化に最適な地理条件を備えており、港湾からのアクセス、内陸部との連携、さらには水素供給体制の整備など、多面的に高いポテンシャルを持っています。

こうした整備が進むことで、道路インフラが不十分な臨海部の活性化が実現され、ひいては軌道系インフラの必要性も生まれてくる可能性があります。

倉庫開発への民間の関心と市場動向

現在、大手デベロッパー各社(三菱地所、三井不動産、大和ハウスなど)は、マンション開発から大規模倉庫開発へと重心を移しつつあります。実際、大規模土地の入札においては、マンション事業者よりも倉庫開発事業者が高値で落札する例が増えています。

都心部においては例外的にマンション価格が高止まりしていますが、広大な土地の供給は極めて限られています。その点で、扇島は広さと立地の両面において、極めて優れた物流拠点候補地であると言えます。

令和6年12月議会での提言内容

以上の問題意識に基づき、既に私は令和6年12月議会(一般質問)においても、以下の4点を提起しています。

- ①物流効率化と道路インフラ整備は不可分であり、川崎市の対応は急務であること
- ②扇島が次世代型物流拠点として最適であり、国家プロジェクトとの連携を見据えた計画立案が必要であること
- ③現在、臨海部の開発に関する所管が4部局に分散しており、統一的な方針決定ができない体制にあること
- ④したがって、物流政策の受け皿としての一元的なセクションの創設が不可欠であること

つまり私は、単なる問題指摘にとどまらず、組織改革を含む具体的な提案を行いました。

6月24日議会での再確認と行政の反応

その後の令和6年6月24日の川崎市議会(一般質問)においても、私はこの提言を継続し、国や首都高からの初期的照会の有無や、ワンストップ窓口設置の進捗状況について確認を行いました。

これに対し、副市長は「国からの照会はないが、本年5月に関係局会議を開催し、情報共有を開始した。今後とも国の動向に注視し、関係局との連携を図っていく」と答弁しました。

一定の前進ではありますが、「注視」「連携」という抽象的な表現が並ぶばかりであり、市としての主体的戦略、スケジュール、責任部署の明示が未だ欠如しています。

戦略なき都市は、成長の波に乗れない

今や、都市間競争は激化しています。先行している自治体は、国の政策に先回りしてプロジェクトを提案し、土地確保や民間連携に着手しています。受け身の姿勢では、成長の波には乗れません。

道路が整備されなければ物流は成立せず、物流が整わなければ企業も来ないのです。物流拠点の整備は、インフラ、雇用、財政、そして環境にまで影響を与える、市民生活に直結する最重要政策の一つです。

未来は「注視」するものではない

私は引き続き、川崎市が次世代型物流拠点の整備に向け、国と対等に連携できる体制を構築すること、そして部局横断で戦略を立案できる「司令塔機能」の整備を提起してまいります。

未来とは、ただ「注視」するものではありません。

未来とは、「準備」し、「構想」し、そして自らの手で「つかみ取る」ものです。

市議会控室
〒210-0006
川崎市川崎区宮本町1
川崎市役所
TEL:044-200-5601

Ryusuke's
REPORT

市政レポート
vol.91
2025.8 発行

川崎市議会議員 無所属

三宅隆介

議会報告 令和7年第2回 川崎市議会定例会(一般質問)報告

Title

1

中野島駅・宿河原駅の 単独立体交差化を！

止まる電車、止まらぬ課題 ― JR南武線と踏切問題

Title

2

「遅刻隠し」と昇進の実態

川崎市役所に蔓延する勤務管理の
形骸化と不公正な人事評価

Title

3

次世代型物流拠点の 実現に向けて

川崎臨海部を成長の起点に

三宅隆介プロフィール

昭和46年3月23日生まれ。大東文化大学文学部 卒業。ユアサ商事株式会社を経て、国会議員秘書。
平成15年4月 川崎市議会議員 初当選、現在6期目。川崎市多摩区中野島在住。

中野島駅・宿河原駅の単独立体交差化を！

止まる電車、止まらぬ課題——JR南武線と踏切問題

JR 南武線—川崎の「ハイテク LINE」

JR南武線は、川崎市を南北に貫く極めて重要な鉄道インフラであり、一日あたり約90万人（2015年時点で約84万人）の乗客を運んでいます。その沿線には、世界的なハイテク企業の研究開発拠点が数多く立地しており、まさに「ハイテク LINE」と称するにふさわしい路線です。

それだけに、この路線の信頼性と安全性は、社会的・経済的にも非常に重要な意味を持ちます。

頻発する緊急停車と利用者の不安

私自身も日常的にJR南武線を利用しておりますが、近年、急停止を伴う「緊急停車」が頻発していることに気がかりを覚えています。高齢者が急停車によって転倒しそうな場面も、幾度となく目撃しています。

こうした現状を受け、私は令和7年6月24日の川崎市議会において、まちづくり局に対し「JR南武線が緊急停車しなけなければならない理由」について質問いたしました。

踏切直前横断の増加か？

まちづくり局長の答弁によれば、JR東日本からの報告では、踏切での直前横断や異音感知が主な原因とのことでした。しかし、異音感知が急増するとは考えにくく、実態としては踏切の直前横断の増加が主因ではないかと推察されます（ただし、現時点では公式データの確認には至っておりません）。

北部地域に集中する踏切と歴史的課題

この「踏切問題」は、川崎市行政にとって長年の悩みの種でもあります。背景には、かつての革新市政がインフラ整備を軽視してきた歴史的経緯もあると考えます。

現在、川崎市内には112か所の踏切が存在しており、臨海部の川崎区を除くと、踏切が最も多いのは多摩区で、その数は32か所にのびます。うち22か所はJR南武線に属する踏切です。次いで高津区に9か所となっています。

特に多摩区の踏切集中は、市北部の都市開発や交通円滑化にとって大きな障害です。現在、我が国全体で生産年齢人口比率が低下するなか、生産性向上は喫緊の課題であり、こうしたインフラ課題の解決は極めて重要です。

連続立体交差化事業の壁

本来であれば、JR南武線の溝ノ口以北についても、連続立体交差化事業（いわゆる連立事業）によって踏切除去や橋上駅化工を進め、交通の円滑化と安全性を同時に実現すべきです。

しかしながら、当該地域には府中街道・国道246号・東名高速など既に高架化された道路が多数存在しており、仮にJR南武線をさらに高高架で跨ぐとなると、事業費が著しく増大し、現状では連立事業の採択対象となっていないのが実情です。

私はこう提案しました： 単独立体交差の可能性

そこで私は、連立事業によらず、個別に立体交差化を検討すべきではないかと考え、議会において以下のように提案しました。

「たとえば、駅と踏切が隣接する中野島駅や宿河原駅では、駅改良と踏切除却をセットとした単独立体交差事業により、交通の安全性と円滑性を確保すべきではないか。そうした事業は採択可能な条件に合致するのではないか。」

矢向駅の事例にみる勾配基準

この提案に先立ち、私は現行の連続立体交差化事業（尻手～小杉間）における矢向駅周辺の縦断計画について確認しました。

建設緑政局の答弁によると、矢向駅から塚越踏切までの縦断勾配は1.87%、すり付け延長は約480メートルと設定されています。この1.87%という勾配について、私は「これはJRとの協議において設定された最低条件と理解してよいか」と再確認したところ、局長は「レール・構造物の高さを踏まえ、道路から6.82メートルのクリアランスを確保するため、1.87%に設定した」との明確な答弁を得ました。

中野島・宿河原の単独高架化を提案

この数値を基に、私はさらに次のような提案を行いました。「中野島駅では、隣接する中野島第二踏切のみを対象に、駅と踏切をセットで単独立体交差とし、現在線にすり付ける形式での事業化を検討すべきです。同様の手法は宿河原駅にも適用可能です。このような形式であれば、採択基準を満たす可能性があるのではないか。」

行政答弁の真意と今後の展望

この提案に対し、建設緑政局長からは以下のような答弁がありました。

「中野島第二踏切の立体交差化については、周辺に高架道路はないものの、複数の踏切が存在することが課題です。単独立体交差化の事業化にあたっては、費用対効果、交通量、周辺環境への影響など、多面的な調査・整理が必要です。」

行政答弁らしく、慎重な表現ではありましたが、「課題が整理されれば可能性がある」と読み取れる内容でした。

粘り強く、具現化を目指して

今回は、一般質問の時間の制約もあり、議論をさらに深めるには至りませんでしたが、今後も引き続き、戦略的かつ現実的な提案を粘り強く行い、中野島駅・宿河原駅周辺の単独立体交差化を具現化すべく取り組んでまいります。

「遅刻隠し」と昇進の実態

川崎市役所に蔓延する勤務管理の形骸化と不公正な人事評価

出退勤登録漏れ— 組織統治の根幹が問われている

川崎市では、職員に対しICカードによる出退勤の打刻が義務付けられています。これは勤務実績の把握、給与支給、そして公正な人事評価の基礎をなすものです。しかし、その打刻義務が組織全体で形骸化しつつある実態が明らかとなりました。

まず、令和6年度には**年間30日以上も打刻を怠っていた局長級の現職職員が3人も**存在し、うち1人は**年間69回の未登録**という深刻な状況にあります。さらに過去3年間を見ても、**現職の局長級3名が計62～142日もの打刻漏れ**を繰り返していたことが判明しています。

こうした打刻漏れについて、市は「押し忘れ」として処理していますが、出勤していた証拠が存在しない以上、**「遅刻隠しではないか」との疑念の声が市民から多数寄せられている**のが現状です。

打刻漏れは局長級だけではない— 管理職全体で蔓延

さらに深刻なのは、こうした打刻漏れが**局長級に限らず、管理職全体に蔓延している**という実態です。昨年度（令和6年度）だけで、**年間30日以上未登録があった管理職は計26人**にのびます。これはむしろ「過去と比べて少ない方」とされており、**出退勤登録の未実施が長年にわたり常態化している**ことを示しています。

私はこの問題を2018年6月議会でも厳しく指摘しましたが、その後も実態は改善されず、2019年度には**年間122回も打刻しなかった部長級職員**も存在していました。

川崎市管理職が出退勤登録怠る30日以上26人

川崎市職員で昨年度、ICカードによる出退勤登録を30日以上していない管理職が26人に上ることがわかった。昨年度は30回未満だったものの、ここ3年間で計62～142日、登録していなかった局長級（現在）の幹部も3人いたという。24日の市議会本会議で、三宅隆介議員（無所属）の一般質問に市が明らかにした。

三宅氏は「タイムカードの打刻は勤務管理の根幹で、打刻漏れが一向に改まらない。職員に規範を示すべき局長までもが数十回という打刻漏れがある」と指摘した。市幹部は「改善を図る必要がある。より一層の勤務規律の確保に向けて取り組みを進めたい」と答弁した。

市によると、ICカードで登録しない場合は所属長らが入力することになるという。三宅氏は2023年12月に教職員の打刻漏れを指摘し、改善を求めている。（佐藤英法）

「公務ではない」との見解に強い違和感

驚くべきことに、議会質問に対して所管局は当初、「出退勤登録は公務とは言いきれない」との見解を示しました。

しかし、地方公務員法第30条は「法令及び上司の職務上の命令に従う義務」を定めており、勤務時間の管理は明確にその範囲内です。打刻は勤務実績および給与の根拠であり、それがなければ正確な人事評価も処遇もできません。

評価の不公平と「川崎ルール」

問題は打刻漏れそのものだけではありません。それが**人事評価や昇進に全く影響していない**という組織運営の不公平にあります。

例えば、年間数十回の打刻漏れ（＝事実上の遅刻隠し）をしていた職員が、昇進を重ねて**区長や局長といった要職に就いている**例も確認されています。

また、公金着服といった重大不祥事に対する処分も一貫性を欠いており、**同様の行為に対し、ある職員は免職、他の職員は停職にとどまる**という事例が繰り返されています。

私はこのような処分の恣意的運用を「川崎ルール（罰の適用に一貫性がない慣行）」と呼び、組織の自浄作用を著しく損なう要因と位置づけています。

提言—公正な組織文化の再構築を

まずは、「川崎ルール」を撤廃し、出退勤登録を含む基本的な勤務規律を全うすること。そして、その実績をもとに**公平な人事評価と処分の基準を確立すること**。これこそが、いま川崎市政が取り組むべき最優先課題です。

市政の信頼回復に向け、私は引き続きこの問題を議会の場で追及してまいります。

令和7年6月26日
朝日新聞