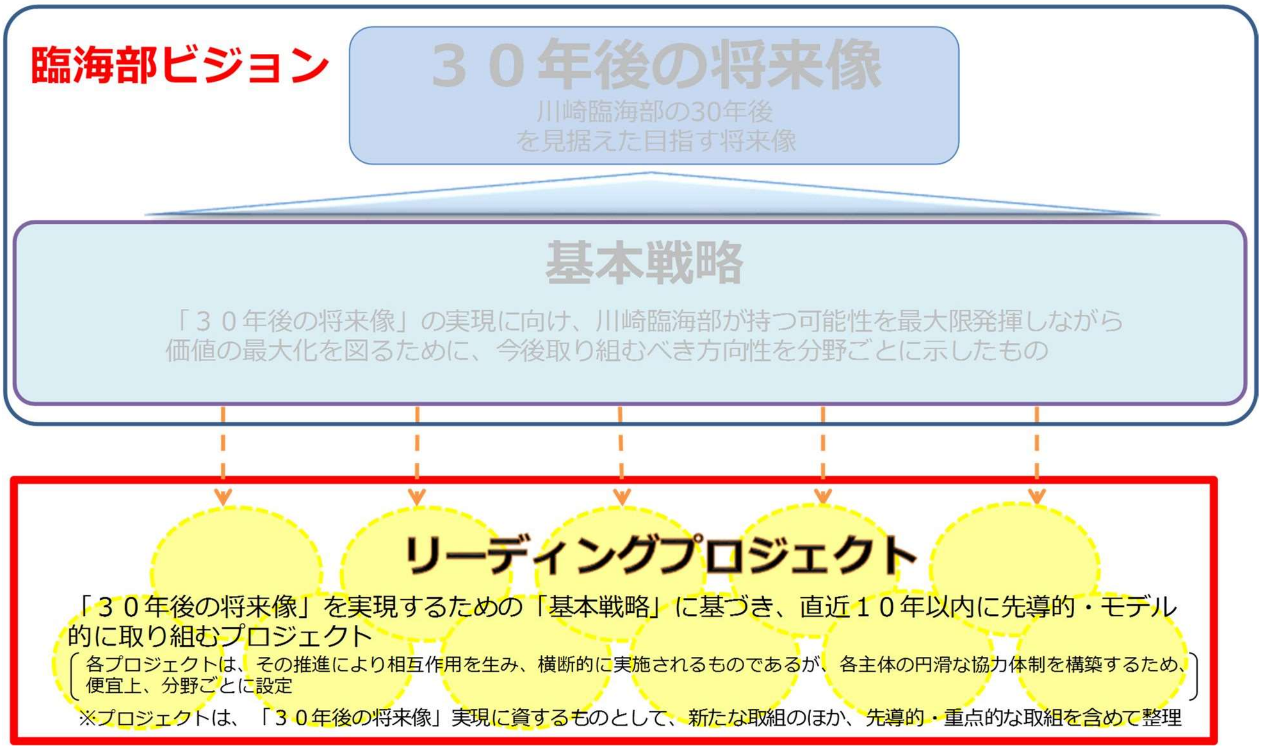
7　リーディングプロジェクト

７－１　リーディングプロジェクトとは

リーディングプロジェクトとは、「３０年後の将来像」の実現に向けた「基本戦略」に基づいて、直近１０年以内に先導的・モデル的に取り組む具体的なプロジェクトのことです。

リーディングプロジェクトについては、新たなプロジェクトを設定する、他のプロジェクトと統合するなど、適宜、最も有効と思われる手段を検討しながら推進します。



図表７－１　臨海部ビジョンの構成（リーディングプロジェクト）

７－２　これまでの主な取組

2018 年にビジョンを策定して以降、これまで 13 のリーディングプロジェクトに基づく取組を推進し、次のような成果がありました。

	これまでの取組と成果（2018-2022見込み）
PJ① 新産業拠点形成	**キングスカイフロントを活かした産業創出・効果波及**
	・産業振興財団にクラスター化推進を担う機能の設置 ・新たな国プログラムを5つ獲得 ・世界的なインキュベーターと連携したシェアラボやシェアオフィス開設
	社会の課題を解決する技術革新等を先導する南渡田地区新産業創出拠点の形成
	・南渡田地区拠点整備基本計画の策定
PJ② 資産活用・投資促進	**土地利用転換・再投資を促進する制度の構築**
	・既存基幹産業の競争力強化や戦略的な立地誘導を図る投資促進制度の策定
	企業からの事前相談の円滑化
	・投資促進制度の運用等に係る総合相談窓口の設置
PJ③ 水素エネルギー利用推進	**水素エネルギー利用推進**
	・海外からの水素サプライチェーン実証事業の実施 ・水素パイプライン配管情報の公開 ・NEDOの調査事業により、パイプラインを活用する水素供給モデルの事業性調査（2021-2022）を実施 ・カーボンニュートラルコンビナート構想の策定 ・燃料電池電車（FCトレイン）の実証走行や水素ホテルの水素燃料電池の社会実装
PJ④ 低炭素インダストリーエリア構築	**低炭素インダストリーエリア構築**
	・川崎カーボンニュートラルコンビナート構想の策定 ・廃棄物処理施設の未利用熱の利活用に関する実証事業の国プロジェクトを実施 ・川崎カーボンニュートラルコンビナート形成推進協議会及びエネルギー地域最適化部会の創設・開催 ・企業の意見を反映し、立地企業のCO2削減に向けた取組の冊子を公開
PJ⑤ 港湾物流機能強化	**コンテナターミナルや臨港道路等の港湾施設の機能強化**
	・コンテナターミナル荷捌き地の改修、コンテナ関連施設整備工事、臨港道路東扇島水江町線、東扇島堀込部土地造成等の整備工事の実施
	浮島１期地区や千鳥町地区の土地利用転換の推進
	・先行整備可能範囲における本格的土地利用に向けた基礎調査のとりまとめ（浮島１期地区） ・倉庫等の建替・改良の促進に向けた検討や道路改良の実施（千鳥町地区）
PJ⑥ 臨海空間を活かした地域活性化	**臨海空間を利用した新たな賑わいの創出**
	・港湾緑地（東扇島西公園）を活用したモデル事業の実施
	工場夜景等の地域資源を活用したニューツーリズムの創出
	・港湾施設や鉄道、音楽といった地域資源と、工場夜景を組み合わせたツアーの実施
PJ⑦ 世界に誇れる人材育成	**技能継承を促す教育プログラムの実施**
	・技術・技能の継承に資する教育プログラムを開発し、民間主導の運営に向けたスキームを構築
	産業の高度化を支える人材の育成
	・新技術導入に資する講座を開設し共通講座の運営スキームの構築

	これまでの取組と成果（2018-2022見込み）
PJ⑧ 働きたい環境づくり	就業者が憩い・交流できる機能の導入・仕組みの構築
	・コロナ禍の状況を踏まえた企業交流会の仕組み構築 ・都市公園整備の方向性のとりまとめ及び都市計画手続着手
	共同保育所の整備等の子育て支援施設の充実
	・臨海部における企業主導型保育事業を活用した保育園の開園
	路上駐車の解消や環境美化促進のための抜本的な対策
	・皐橋水江町線沿道の交通レスト施設整備 ・殿町夜光線の路上駐停車削減に関する社会実験実施 ・強化した路上駐車等の対策に基づく取組の実施
PJ⑨ 緑地創出	市民が親しみ憩える共通緑地の整備
	・新たな緑地制度の構築及び共通緑地の創出に向けた調査・検討
	臨海部の良質な緑地の整備
	・臨海部の緑地整備に係る相談窓口の設置・運用
PJ⑩ 職住近接促進	就業者等の実態を捉えた生活環境の形成
	・殿町まちづくり方針の策定 ・民間事業候補地の選定とコンセプトや導入機能イメージ案の作成
PJ⑪ 企業活動見える化	企業と行政の連携によるPR活動の推進
	・臨海部の情報を発信するランディングページの設置
	次世代を担う子ども達に向けた学習機会の仕組みの確立
	・しごとスタイルプログラムの創設、実施のほか、教育機関や企業と連携した新たなキャリア形成支援の仕組みの構築
	企業活動の見える化の仕組みの確立
	・動画等を活用したメディアへのプロモーションによる露出度の増加
PJ⑫ 災害対応力向上	地域全体のBCP連携の仕組みづくり
	・「川崎臨海部地域連携BCP」のモデル策定
	就業者や来訪者の安全確保の仕組みづくり
	・実践的な臨海部広域防災訓練の実施及び一時滞在施設等への登録増
PJ⑬ 交通機能強化	臨海部の基幹的交通軸の整備
	・臨海部中央軸（水江町）にBRTを導入
	基幹的交通を踏まえたバス等の新たな交通ネットワークの形成
	・臨海部の発展を支える交通機能強化の実現に向けて、実施方針を策定 ・扇島や南渡田の土地利用に係る取組を考慮した、短中長期の将来における臨海部全体の交通ネットワークのあり方をとりまとめ ・新たな交通拠点の導入に向けて案をとりまとめ
	臨海部への通勤環境の向上
	・小川町に企業送迎バス等の乗降場を整備し、供用を開始
	交通結節点の整備及び新たなバスルートの構築
	・大師橋駅交通拠点整備に向けて、交通管理者協議及び実施設計 ・天空橋方面へのバス路線が新たに運行を開始

７－３　リーディングプロジェクトの改定

● 背景

2018 年にビジョンを策定してから５年が経過する中で、世界的な社会・経済状況の変化により川崎臨海部を取り巻く環境は大きく変化しています。

産業構造の変化による大規模な土地利用転換や 2050 年カーボンニュートラル化、急速な基幹的デジタル技術の進化など、川崎臨海部が直面する大きな環境変化の中においても、我が国有数の産業拠点として、これからも持続的に発展していくためには、リーディングプロジェクトの見直しを行い、将来像の実現に向けた最適な取組を再構築する必要があります。

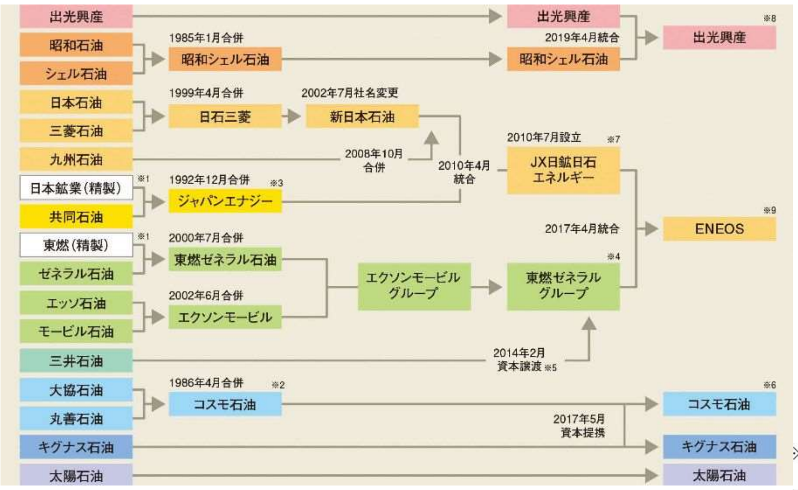
○主な環境変化

■産業構造の変化による大規模な土地利用の転換
・国際競争の激化や国内需要の減少等により、石油・化学や鉄鋼分野における生産設備の集約化が進み、川崎臨海部においても大規模な土地利用転換が発生

■2050 年カーボンニュートラル化
・川崎臨海部はエネルギーや素材・原料の製造プロセスで多くの CO2 を排出
・既存のコンビナート設備を活用しながら新たな技術を導入していくことで、カーボンニュートラル社会に相応しいエネルギー供給拠点及び素材・原料の製造拠点に転換が求められている

■ＡＩ・ＩＯＴなど基幹的なデジタル技術の進化
・現実世界で発生するあらゆる事象がデータ化されるようになり、デジタル空間（サイバー世界）のデータの取得・活用が新たな価値を創出する源泉となっている。
・企業の競争力維持・強化を図るためには、デジタルトランスフォーメーションをスピーディーに進めていくことが求められている

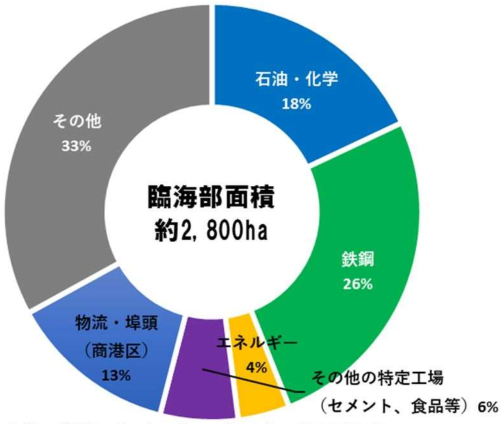
石油業界の再編



（出典：石油連盟「今日の石油産業 2022」）

川崎臨海部の土地利用

川崎臨海部の業種別の面積割合

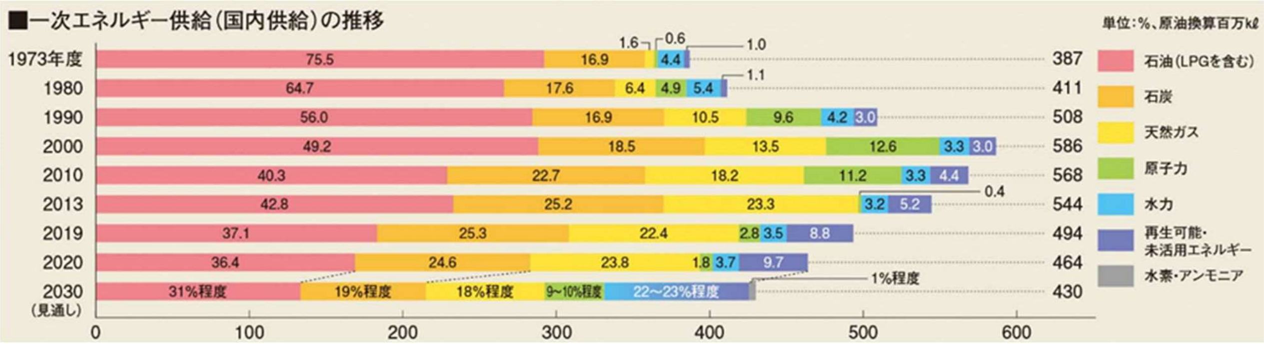


※「石油・化学」、「鉄鋼」、「エネルギー」、「その他の特定工場」は、工場立地法の特定工場を対象としている。
※「その他」には、特定工場以外の工場、住宅地、公共施設、道路・鉄道等が含まれている。

（出典：工場立地法に基づく届出等から作成）

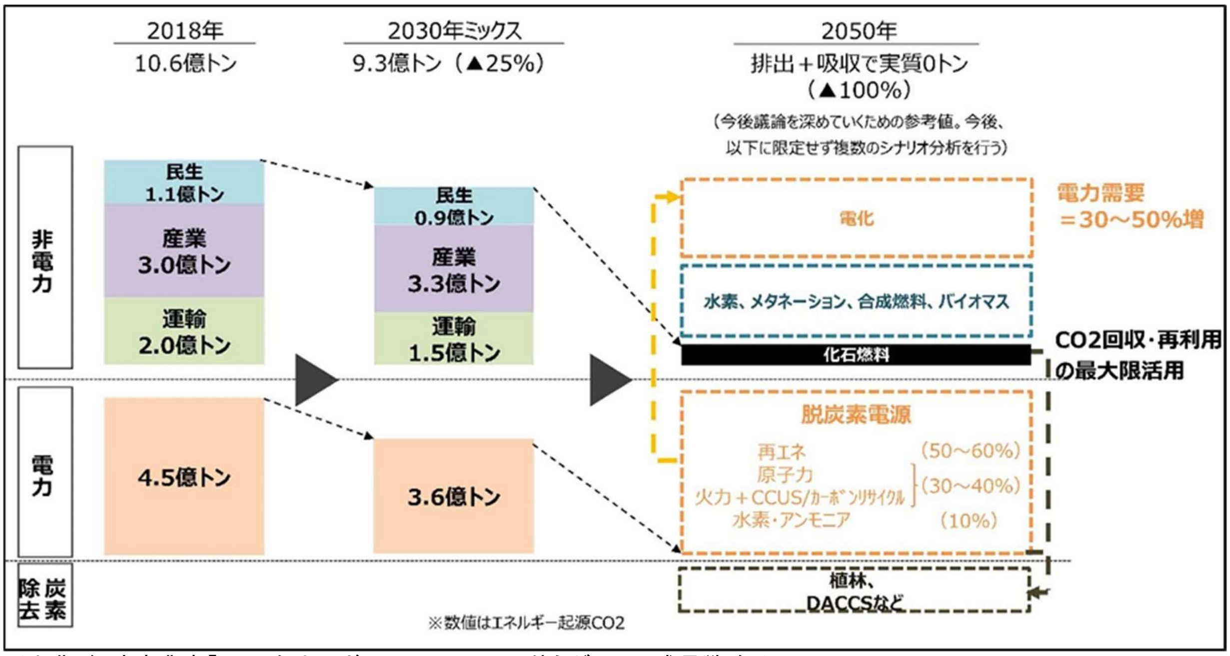
図表７－２　川崎臨海部を取り巻く環境変化等（１）

国内の石油需給の動向



【数値は経済産業省「総合エネルギー統計」及び「長期エネルギー需給見通し」】
（出典：石油連盟「今日の石油産業 2022」）

2050 年カーボンニュートラルの実現



（出典：経済産業省「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」）

統合イノベーション戦略

○「第６期科学技術・イノベーション基本計画」策定後、更に①各国間の技術覇権争い、②気候変動問題への対策について国内外で大きく変化

○重点的に取り組むべき施策 ～第６期基本計画・Society 5.0の具体化～

1　国民の安全と安心を確保する持続可能で強靭な社会への変革
2　知のフロンティアを開拓し価値創造の源泉となる研究力の強化
3　一人ひとりの多様な幸せと課題への挑戦を実現する教育・人材育成
4　官民連携による分野別戦略の推進

基盤技術	環境変化に伴う新AI戦略の策定・量子戦略の見直し、ワクチン等の開発・生産体制の強化を含めたバイオ戦略の実行、マテリアルDXプラットフォームの実現など、世界最先端の研究開発、拠点形成や人材育成等を推進
応用分野	健康・医療、宇宙、海洋、食料・農林水産業など、課題解決に向けた出口を見据え、産学官が連携して取組を推進

（出典：内閣府「統合イノベーション戦略 2021（概要）」を加工）

図表７－３　川崎臨海部を取り巻く環境変化等（２）

● 考え方

将来像及び基本戦略については、海外との競争激化による産業構造転換や脱炭素化などの課題を策定段階で想定して整理されたものであることから今後とも継承します。

リーディングプロジェクトについては、川崎臨海部を取り巻く環境変化に合わせて、基本戦略に基づくリーディングプロジェクトを改定し、将来像の実現に向けた取組を推進することとし、具体的には、ビジョン策定時からの環境変化を的確に捉えながら、これまでの成果や中間評価の結果を踏まえて効果的に取組を進めるため、プロジェクトの分野を再構成すべきものについて新設・統合を行った上で、プロジェクトごとの現状と課題を整理し、今回のリーディングプロジェクト改定から直近１０年以内に先導的・モデル的に取り組むものとして、達成目標・取組内容を設定しました。

● 視点

川崎臨海部が、その強みであるエネルギー・素材分野を取り巻く大きな環境の変化に直面する中においても、日本の発展に貢献し、世界をリードしていくためには、環境、社会・経済、技術などの世界の大きな潮流を「国家的な視点」で捉え、率先して社会的課題を解決し、産業の強みを活かした新しい価値観を創出する役割を果たしていくことが重要です。

そのような役割を果たすためには、「新陳代謝が源泉になる」と捉え、環境変化に合わせてしなやかに進化し、カーボンニュートラル化等の社会的要請や基幹的なデジタル技術の進化に対して、将来の事業展開に向けた機会として対応することで、成長分野への投資を進め、高付加価値な製品を作り出し続けることが必要となります。

また、生産設備の効率化や製造コストの削減など、一企業単独での対応には限界が見え始めており、エネルギーや原料、ユーティリティ等を複数企業間で活用することが必要であり、「コモンズ」（資源の共同利用地）の設定により、コンビナート内外の機能連携を一層向上させ、加速化することが重要となり、そのためには、川崎臨海部の様々な産業が首都圏に立地する優位性や裾野の広い企業群の集積などの川崎臨海部のポテンシャルを活かし、効果的に内外と連携することが必要となります。

■<u>「新陳代謝が源泉になる」</u>と捉える

将来の事業展開に向けた機会として対応し、成長分野への投資を推進

■<u>「コモンズ（資源の共同利用地）」</u>の設定

川崎臨海部の様々な産業が首都圏に立地する優位性や裾野の広い企業群の集積などのポテンシャルを活用

● 検討経過

学識経験者で構成される臨海部ビジョン推進懇談会の開催などにより、外部の専門的な知見を活用するとともに、川崎臨海部活性化推進協議会やＮＰＯ法人産業・環境創造リエゾンセンターにおいて行っている研究会を通じて、意見交換やワークショップを行い、臨海部立地企業と課題認識を共有しながら、併せてヒアリングやアンケートを実施しました。

また、庁内横断的にビジョン推進に取り組む必要があるため、市長を座長とする川崎臨海部戦略拠点形成推進本部会議をはじめ、臨海部ビジョン推進会議を開催し、全庁的な共有・連携を図りながら検討を進めました。

□臨海部ビジョン推進懇談会
（学識経験者）

東京都市大学 環境学部 特別教授	涌井　史郎　氏
国際大学大学院 国際経営学研究科 教授	橘川　武郎　氏
東京工業大学 環境・社会理工学院 教授	中井　検裕　氏
専修大学 社会科学研究所 研究参与	平尾　光司　氏

□検討経過

2022 年	２月 16 日	臨海部ビジョン推進会議
	３月 15 日	臨海部ビジョン推進懇談会
	３月 25 日	川崎臨海部活性化推進協議会
	４月 19 日	川崎臨海部戦略拠点形成推進本部会議
	７月 25 日	臨海部ビジョン推進懇談会
	９月 14 日	リエゾン研究会（ワークショップ）
	９月 29 日	臨海部ビジョン推進会議
	10 月３日	川崎臨海部活性化推進協議会
2023 年	2月1日	臨海部ビジョン推進会議
	2月上旬	臨海部ビジョン推進懇談会委員意見聴取
	3月中旬	パブリックコメント（～4月中旬）

□主な意見

（臨海部ビジョン推進懇談会における委員意見）

・国家的な課題であるインキュベーションをどのように川崎臨海部で戦略化するのかという中でスタートアップ企業にどういった支援をするのかいうことを考えなければならない。
・行政と企業の顔の他に市民の顔が見えてこない。市民と臨海部の距離をどうやって縮めていくのかという戦略が必要。
・グローバル拠点としての川崎を目指すにあたり、世界の都市間競争ではいかに人材を採ってくるかという競争になっており、魅力ある生活環境や就業環境により世界的な競争力を持つことが必要。
・イノベート川崎で新たな工場等の誘致を行い、拠点形成を進めてきたが、これまでの知見を踏まえて次に挑んでいくことが大切。
・臨海部エリアの産業イメージとして、浮島から水江の地域にかけては廃プラからの炭素循環で成果を出したところであるが、CO2 の有効利用の拠点にすることができる。
・今後の拠点形成では、まずは南渡田が非常に重要。南渡田は大学との連携や既存の市街地と臨海部の接点になる場所になるという目線で新しい拠点を作っていくという考えが必要。
・再生エネルギーの実装などカーボンニュートラルの実用化に向けた新産業の創出など両方に掛かる取組が必要。
・車の次は人を中心とした交通体系に移り変わる。サイバー空間の中で全ての人が自由に移動できる時代が来るとすると、これらに対応した社会変革を捉えておく必要がある。

（立地企業・行政によるワークショップ）

・既存企業の産業競争力強化として、既存企業との連携などの潜在力を高める取組が必要。各企業の人材といった無形資産を高めていくことで、DX やサステナビリティといったような課題解決の一助になるのではないか。
・既にカーボンニュートラルコンビナート構想ができているので、臨海部ビジョンにうまく取り組んでいくことが必要。川崎臨海部は水素パイプラインが敷かれており、既存施設を有効利用できる。
・働きやすく暮らしやすい環境づくりとして、女性、シニアが働きやすい場所であること。さらに、若者を引き付ける環境をどう作るか。例えば、東扇島東公園など音が出ても住民から苦情が来ない環境を活かし、魅力のあることができるはず。
・交通ネットワークにおいて、一番の問題は渋滞。路上駐車や、アクセスが一本で逃げ道がないといった点が課題。将来的には鉄道があれば一番よいが、例えば貨物路線が通っていたところを活用できないか。
・災害対応力の強化としては、自助は各企業がそれぞれ行っているが、災害が起こったときに取りまとめるプラットフォームが必要なのではないか。

（立地企業・機関のアンケート）

・研究開発を進める領域・製品等がある割合は 3 割程度であり、業種区分では「製造」、「廃棄物処理」が高く、研究開発施設を設置・拡張する可能性がある企業は 1 割程度であり、 業種区分では「学術」、「廃棄物処理」、「製造」が高い。
・カーボンニュートラルコンビナートについて、市に期待する役割・要望や市と連携した取組の可能性は、業種区分では「廃棄物処理」、「電気ガス」、「製造」、「建設」が高く、「補助助成」、「連携の橋渡し」、「資金獲得」、「プラリサイクル」、「水素供給」など多岐にわたっている。
・働きやすい環境づくりについて、働きやすい環境に必要な施設は、「飲食店」、「コンビニ」、「保育所」、「交通網」など多岐にわたっている。
・企業活動の見える化については、企業活動を伝えるための地域との接点がある割合は 4 割程度、接点はないが地域との接点の必要性を感じている割合は２割程度であり、合わせて 6 割を超えている。
・ＢＣＰ（事業継続計画）については、作成（予定を含む）している割合が 7 割を超える一方で、災害時の地域連携の取組は半数程度にとどまっている。
・職住近接については、「実現している」の割合が 3 割を超える一方で、「職住近接よりも通勤環境改善に取り組んでもらいたい」、「資金・労力を投入するほどではない」、「職住近接は必須ではない」との回答があった。

７－４　今後の取り組むべき方向性

「３０年後の将来像」の実現に向けた「基本戦略」に基づき、直近１０年以内に先導的・モデル的に取り組むリーディングプロジェクトを効果的に推進するため、１０年から先を見据えた目指す姿などを「今後の取り組むべき方向性」として、次のとおり示します。

１　時代の変化に呼応する持続可能な産業拠点の形成

世界的な都市・地域間競争が激化し、企業の事業戦略が国内にとどまらない中で、これまで川崎市を支えてきた基幹産業の一つである鉄鋼業が一大転換期を迎えるなど、川崎臨海部の100年に1度の大きな環境変化が訪れています。

このような状況下においても、川崎臨海部が我が国の経済を牽引する高度な産業エリアとして、時代の変化に呼応しながら持続的な発展を遂げるため、**基幹産業の高機能化・高付加価値化を図る取組を進めるとともに、川崎臨海部全体の機能転換を牽引する研究開発機能を中心とした成長戦略拠点の形成**を促進する取組を進めます。

また、川崎臨海部における大規模な土地利用の転換を見据え、これからの社会をリードする新しい価値や革新的技術を創造し、レジリエンスの高いエリア形成を図ることで、**我が国の国土形成計画の一角を成すような土地利用転換の取組**を推進します。

【目指す姿】

○異分野融合や AI・IOT など最新技術の活用により、これまで川崎臨海部を支えてきた基幹産業の高機能化が進むとともに、投資の拡大や規制の緩和・弾力的運用に向けた取組により地域の競争力が強化され、日本で最も高付加価値を生み出すエリアとなることを目指します。

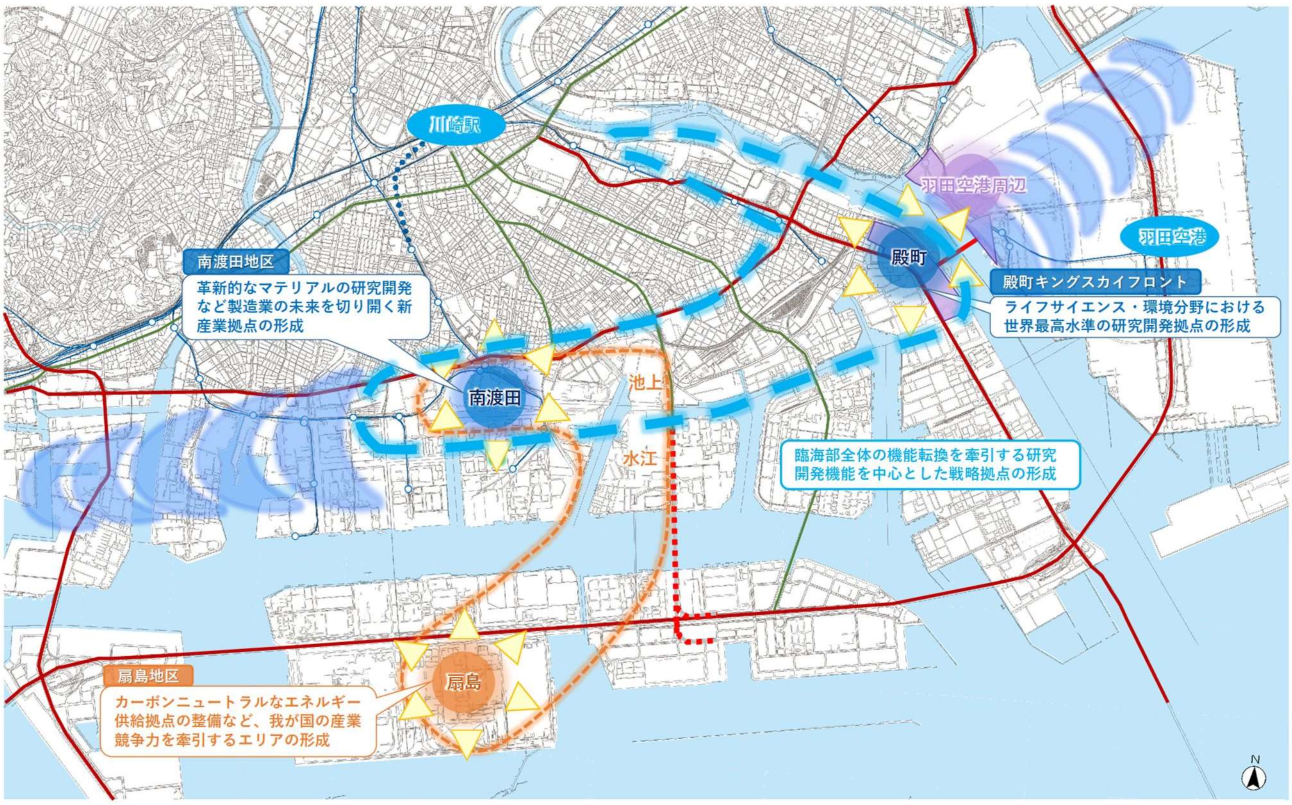
○キングスカイフロントにおいて、世界トップクラスの研究者たちが集まり、活発な交流から川崎発の革新的なイノベーションが次々に生まれるエコシステムを構築することで、ライフサイエンス・環境分野における世界最高水準の研究開発拠点が形成されるとともに、その研究成果を周辺地域へ広く波及させ、川崎臨海部の第1層エリアを中心に研究開発エリアが形成されることを目指します。

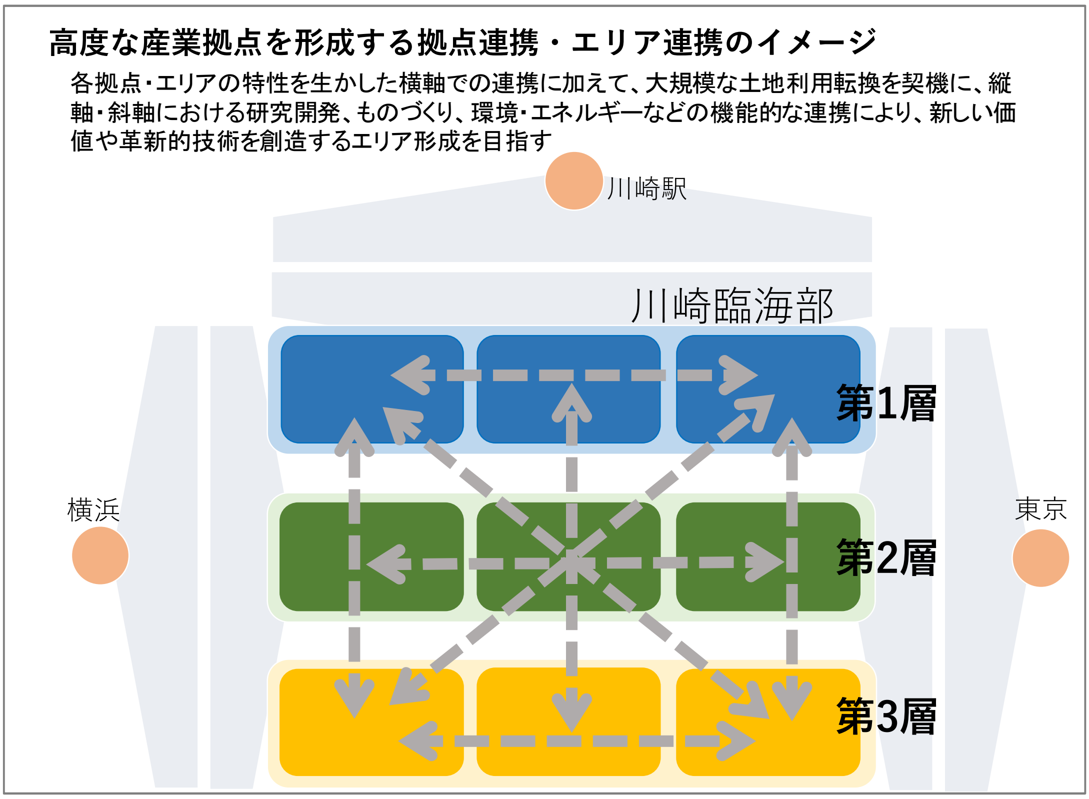
○南渡田地区において、革新的なマテリアルの研究開発が行われるなど、社会課題の解決や日本の産業発展に寄与し、製造業の未来を切り開く新産業拠点が形成されることを目指します。

○キングスカイフロントと南渡田地区の拠点間連携等により、研究開発から事業化や社会実装まで一貫して取り組める基盤や仕組みが作られるなど、相乗効果が発現することを目指します。

○川崎臨海部を中心として、羽田空港周辺エリアや横浜エリアとの産業連携機能が強化され、世界をリードする一体的な研究開発エリアが形成されることを目指します。

○扇島地区における、カーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の整備など、我が国の重点課題の解決に寄与するとともに、首都圏の強靭化を実現する大規模土地利用転換の取組が進み、引き続き、我が国の産業競争力を牽引するエリアとなることを目指します。





図表７－４　拠点・エリア連携イメージ

２　カーボンニュートラル社会を実現する次世代型のコンビナートの形成

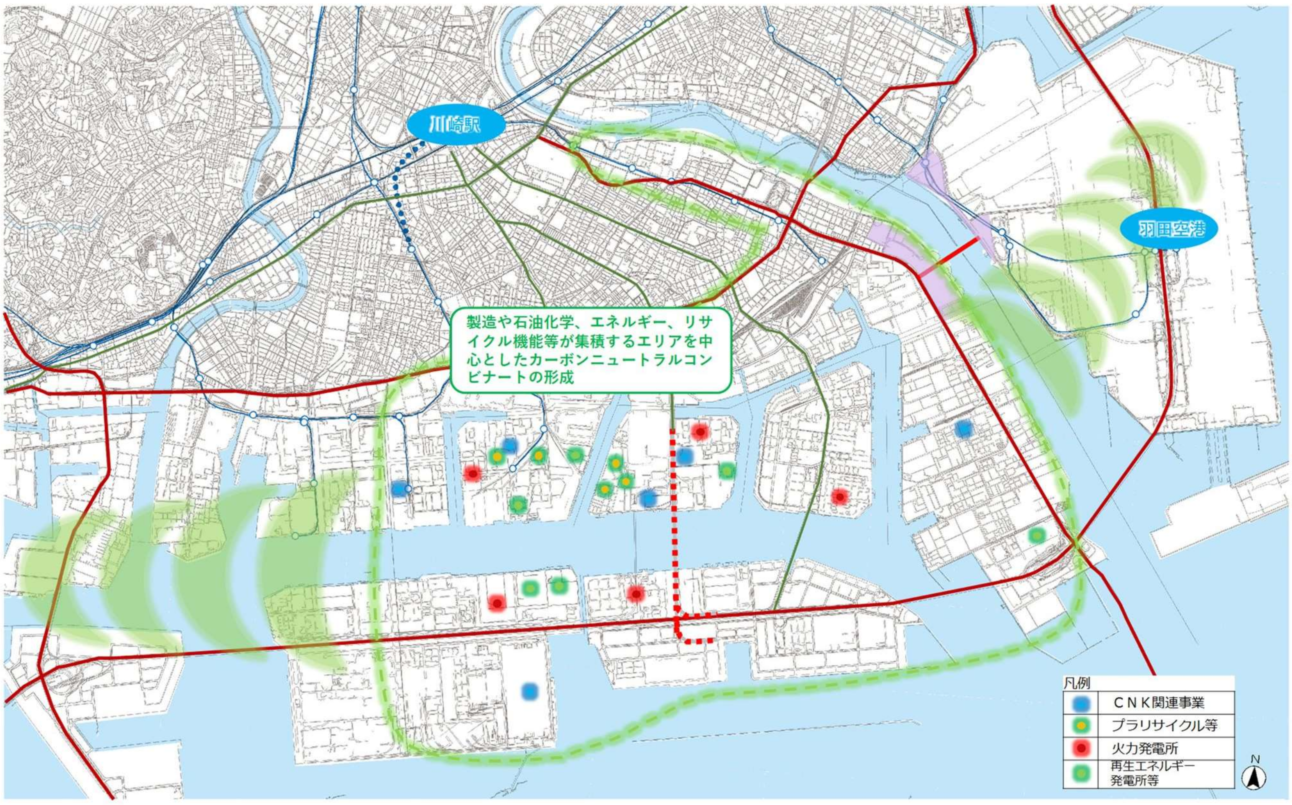
世界的なカーボンニュートラル化の潮流の中、引き続き産業競争力を確保するため、製造やエネルギー、リサイクル施設等の基幹産業が集積する川崎臨海部において、**カーボンニュートラル化された次世代型のコンビナートへの変革を進めることで、産業構造の転換を先導**する取組を進めます。

また、水素を軸としたカーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点の形成、炭素循環型コンビナートの形成、エネルギーの地域最適化を推進し、カーボンニュートラルに寄与する産業を成長させるなど、日本のカーボンニュートラル社会の実現を牽引するエリアを目指します。

さらに、首都圏の生活を支える重要な機能が集積する川崎臨海部が、災害時にもその役割を果たすことができるよう、強靭な基盤の整備による持続可能な地域の実現を目指します。

【目指す姿】

○海外や地域の CO2 フリー水素等から、モビリティ燃料や電気等を製造し、首都圏に供給するカーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点が形成されることを目指します。
○首都圏の廃プラスチックや川崎臨海部内外の CO2 などの再資源化可能な炭素資源から素材・製品等を製造する、炭素循環型コンビナートが形成されることを目指します。
○電気、ガス、水素等のエネルギーやユーティリティが地域最適化され、世界最高レベルの安定的かつレジリエントでクリーンなエネルギーネットワークが形成されることを目指します。
○コンビナート地区において、強靭なライフライン、社会インフラ、立地企業等の協力体制を整備することにより、災害時にも適切に対応することのできる次世代型のコンビナートが形成されることを目指します。



3　産業活動や豊かな生活を支えながら社会経済環境の変化にも対応した川崎港の形成

冷凍・冷蔵倉庫をはじめ多くの物流施設が立地し、首都圏の産業活動や人々の生活を支える物流機能が集積している川崎港において、現在検討を進めている川崎港長期構想に基づき、**港湾物流機能の強化を図るとともにカーボンニュートラル等の社会経済環境の変化に対応した川崎港の形成**に向けた取組を**推進**します。

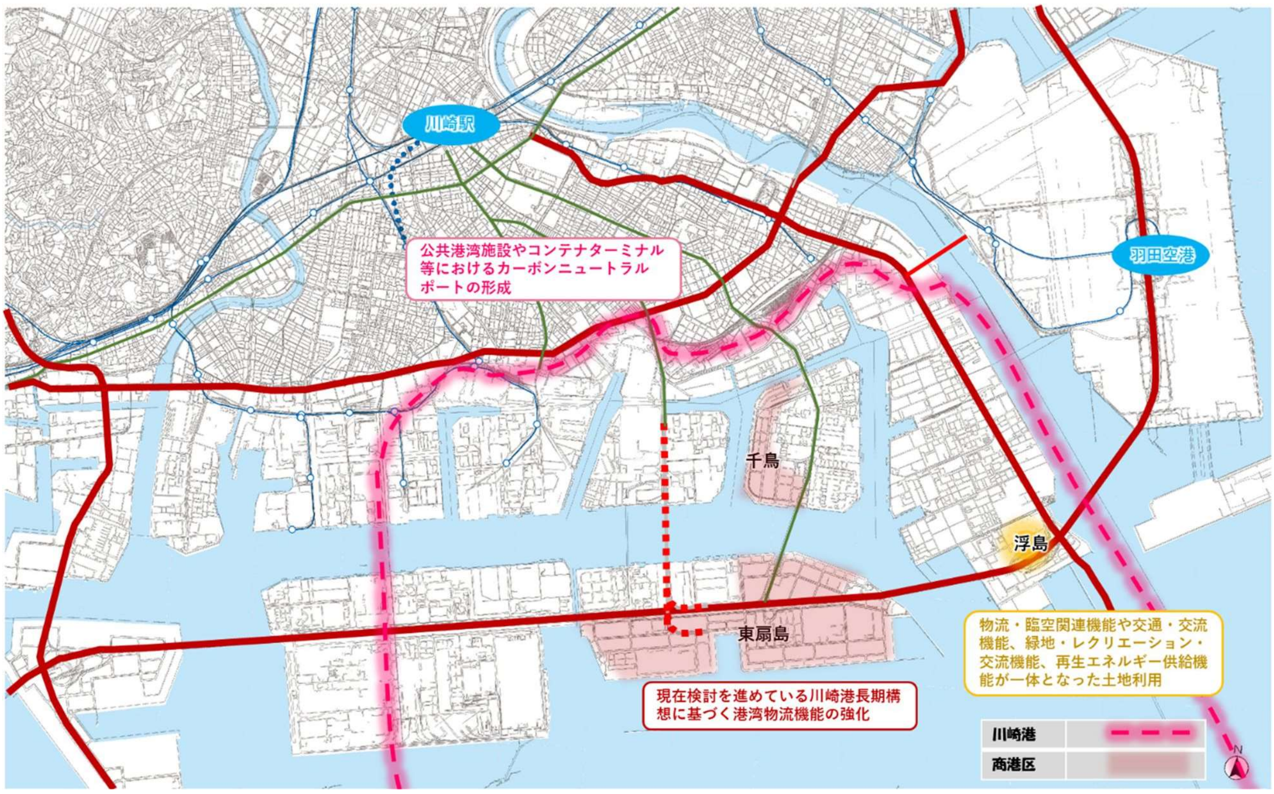
【目指す姿】

○コンテナターミナルや臨港道路等港湾施設の機能強化・拡充が図られるなど、首都圏の生活を支える港湾物流機能が一層強化されることを目指します。

○災害時における復旧・復興拠点としても機能するよう、東扇島地区基幹的広域防災拠点と合わせ、耐震強化岸壁の整備、緊急物資等輸送路の確保等により、災害への対応力が強化されることを目指します。

○コンテナターミナルや公共港湾施設での脱炭素化に取り組むことなどを通じ、カーボンニュートラル等の社会経済環境の変化に対応した川崎港の形成を目指します。

○浮島1期地区について、交通利便性や立地特性を活かし、物流・臨空関連機能や交通・交流機能、緑地・レクリエーション・交流機能、さらにはカーボンニュートラルに資する再生可能エネルギーの供給機能が一体となった土地利用が図られることを目指します。



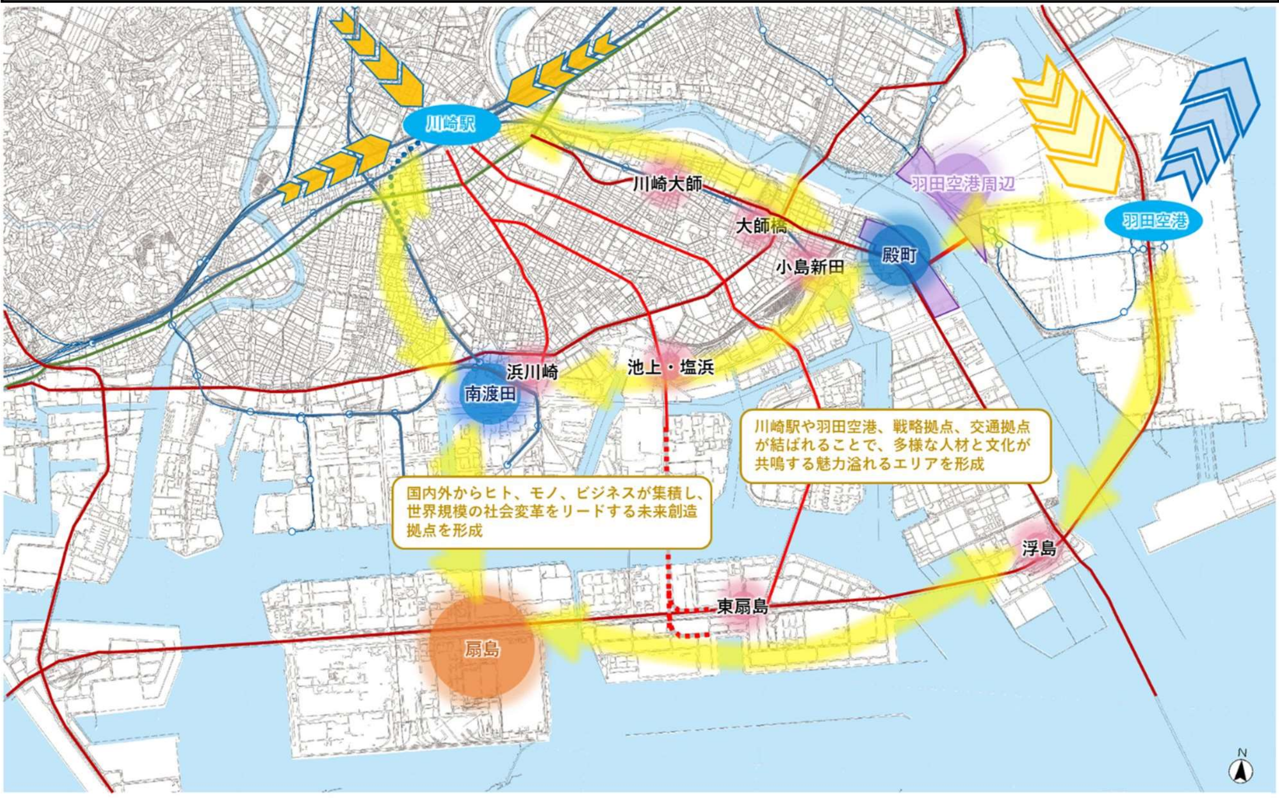
4　働きやすく暮らしやすい生活環境の向上と市民が誇れる開かれた臨海部づくり

川崎臨海部は、日本の中枢として官公庁や金融、企業の本社機能が集中する東京に近接し、また、空の玄関口である羽田空港が隣接しており、世界からヒト、モノ、ビジネスを集積するポテンシャルがあります。こうした特性を最大限に活かし、**社会的な行動変容を踏まえた快適な生活環境を整備するとともに、自然や文化などの地域資源の活用などにより、働きやすい魅力ある就業環境の整備**を図ります。そうしたことにより、産業、人材、知性や文化が高度に融合した、世界規模の社会変革をリードする新しい価値を生み出す未来創造拠点として、企業から活動拠点として選ばれ続け、また、市民の誇りとなる魅力ある川崎臨海部を目指します。

また、川崎臨海部の産業競争力を支える技術や技能を次世代に継承し、**我が国を支える研究開発人材や起業人材、技能人材を育成・確保**する取組を進めます。

【目指す姿】

○多摩川の水辺や羽田空港周辺地区、川崎大師など、自然や文化的な資源などが集積する多摩川リバーサイド地区において、川崎臨海部の就業者が働きやすく暮らしやすい生活環境が整備されることを目指します。
○東京や横浜、川崎市内陸部から多くの人が集まるターミナルとしての川崎駅と、人が集まり、憩い、繋がりが生まれる環境を備えた交通拠点などが有機的に結ばれることにより、多様な人材と文化が共鳴する魅力溢れるエリアとなることを目指します。
○川崎臨海部が首都圏の生活を支える重要なエリアであることや、川崎臨海部ならではの魅力が市民に浸透するなど、就業者と市民の双方にとって、誇りとなるエリアとなることを目指します。
○新たな価値の創出を牽引する高度人材が国内外から集い、川崎臨海部の産業競争力を支える技術や技能の継承が図られることを目指します。
○川崎臨海部の強みや特徴、地域資源を捉えたエリア像を広く浸透させる戦略的なブランディングの推進により、川崎臨海部の認知度・理解度の向上を図ることで、企業から選ばれ続け、市民の誇りとなるエリアを目指します。



5 川崎臨海部の持続的な発展を支える交通機能の強化

川崎臨海部の持続的な発展を支え価値の向上を図るため、交通拠点等の構築や各拠点間を結ぶ交通ネットワークを形成するとともに、端末交通の強化、次世代モビリティの活用などにより、**川崎臨海部の交通環境を改善・強化し、さらに魅力ある大規模土地利用転換等を実現する交通基盤の構築等**を図ることで、広域的なネットワークの充実に寄与し、誰もが円滑かつ快適に移動できる、災害時にも揺るがない交通機能の強化を図ります。

> 【目指す姿】
> ○交通拠点等を構築し、各拠点間を結ぶ基幹的交通軸として、BRTや鉄軌道などが整備されるとともに、交通拠点等を起点とした端末交通の強化や新技術による次世代モビリティの導入等、陸海空を活用した様々な交通モードが確保され、市内をはじめ首都圏や全国から川崎臨海部の各地域にアクセスしやすい、最適な交通ネットワークが形成されることを目指します。
> ○川崎臨海部における広域ネットワークとして幹線道路や高速道路が整備され、首都圏及び全国各地へ輸送がしやすい、産業活動の活性化に寄与する道路ネットワークが形成されることを目指します。
> ○災害時にも活用できるよう、様々な交通モードのネットワークが構築され、川崎臨海部に滞在する人の安全が確保されるとともに、災害時における首都圏のエネルギー供給や物流拠点としての機能が維持される強靭な交通基盤となることを目指します。

７－５　リーディングプロジェクト一覧

「リーディングプロジェクト」として、次の１１のプロジェクトに取り組みます。

① 新産業創出プロジェクト

② 大規模土地利用転換プロジェクト

③ 資産活用･投資促進プロジェクト

④ カーボンニュートラル推進プロジェクト

⑤ 港湾物流機能強化プロジェクト

⑥ 世界に誇れる人材育成プロジェクト

⑦ 働きやすく暮らしやすい環境づくりプロジェクト

⑧ エリアブランディングプロジェクト

⑨ 国内外の人々が魅力を感じる地域づくりプロジェクト

⑩ 災害対応力向上プロジェクト

⑪ 交通機能強化プロジェクト

プロジェクト ①	新産業創出プロジェクト

キングスカイフロントにおいて、ライフサイエンス分野における世界最高水準のクラスターとして形成を進め、研究開発から産業を創出し続けるイノベーション・エコシステムを構築し、さらに、拠点間の連携等により、研究開発から事業化や社会実装まで一貫して臨海部で取り組める基盤や仕組みづくりを行います。

≪主たる基本戦略≫　1．新産業の創出

≪関連する基本戦略≫　2．基幹産業の高機能化、5．人材の育成・交流、6．生活環境の向上

現状と課題
● キングスカイフロントにおいては、ライフサイエンス関連の先端企業等の集積により、まちづくりが概成している。 ● 先端的な研究開発や、スタートアップの育成などによる新産業創出をし続ける体制を構築するとともに、その成果を川崎臨海部をはじめとする首都圏などへ広域的に波及させ、さらには世界とのネットワークを構築するような取組が求められている。

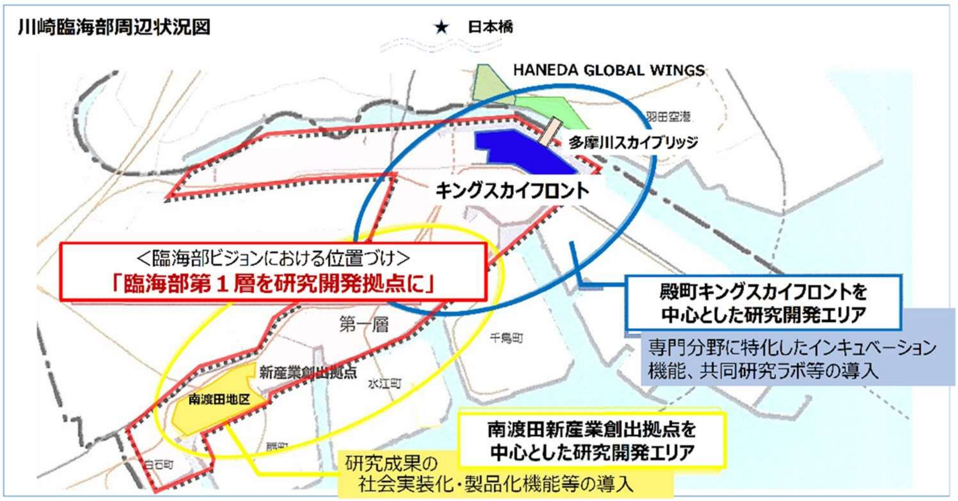
達成目標と取組内容
◆ 拠点間の相乗効果などによる新たな価値の創出 ・異分野融合研究の呼び込み、事業化に関わる支援〈協働〉 ・産学連携・産産連携の推進〈協働〉 ・研究開発から事業化や社会実装まで一貫して臨海部で取り組める基盤や仕組みづくり〈協働〉

時間軸	第１段階（～５年）	キングスカイフロントのクラスター化の推進及び周辺地域への展開に向けた事業スキームを整理・構築する。
	第２段階（～１０年）	新たなプロジェクトの実施による社会的な課題解決及び周辺地域への展開を図る。

プロジェクトイメージ

キングスカイフロントから川崎臨海部への波及

川崎臨海部第１層に研究開発エリアを形成し、「キングスカイフロント」の研究成果を波及させ、新産業を創出するとともに、スタートアップを呼び込み、イノベーション・エコシステムの構築に繋げる取組を推進します。



プロジェクト②	大規模土地利用転換プロジェクト

南渡田地区における革新的なマテリアルを生み出す新産業拠点の形成や扇島地区における陸海空の結節点としてのポテンシャルを活かした新しい価値・技術の創造につながる土地利用などを進め、脱炭素化の進展や産業構造の変化を見据えた社会課題の解決や臨海部全体の発展を牽引する機能転換を図ります。

≪主たる基本戦略≫　1．新産業の創出

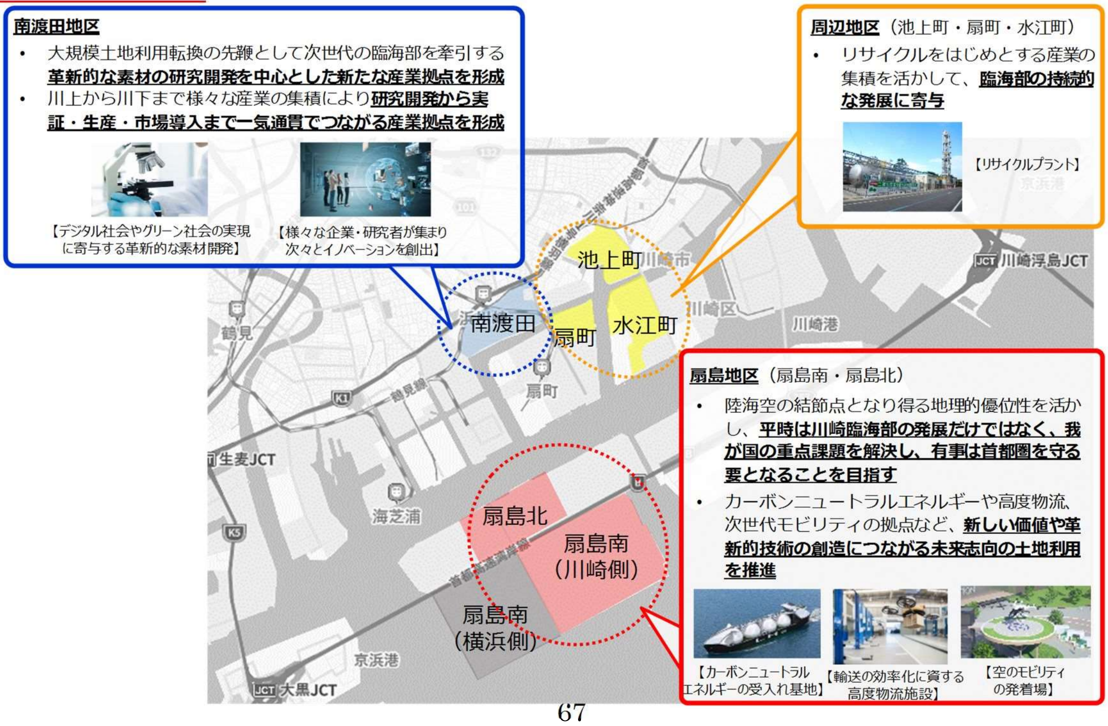
≪関連する基本戦略≫　２．基幹産業の高機能化、３．最適なエネルギー環境の構築、４．港湾機能の強化、６．生活環境の向上、８．災害対応力の強化、９．交通機能の強化

現状と課題
● 扇島地区の高炉休止により、これまで川崎臨海部を支えてきた基幹産業の一つである鉄鋼業が一大転換期を迎えている。 ● 扇島地区におけるかつてない規模の土地利用転換とともに、周辺地区においても今後の土地利用転換が見込まれる。 ● 南渡田地区においては、先行して新産業拠点形成の取組を進めており、土地利用転換のトリガーとしての役割が求められている。

達成目標と取組内容
◆ **南渡田地区における素材産業を中心とした新産業拠点の形成** ・企業や関係機関の誘致、事業計画に基づく基盤・施設整備〈協働〉 ◆ **扇島地区における新しい価値や革新的技術の創造につながる土地利用転換** ・導入機能や事業手法等の検討、基盤整備〈協働〉 ・導入機能に関わる企業や関係機関の誘致〈協働〉 ◆ **周辺地区における土地利用転換の推進**

時間軸		
	第１段階（～５年）	企業誘致や基盤整備などの事業推進を図り、南渡田地区において一部供用を開始する。
	第２段階（～１０年）	扇島地区において一部供用を開始するとともに、各地区の事業化を順次進める。

プロジェクトイメージ



プロジェクト③	資産活用・投資促進プロジェクト

規制緩和やインセンティブなど投資しやすい環境を整備するとともに、異分野融合やAI・IOTなど最新技術の活用による既存産業の高機能化・高付加価値化や、企業単体では解決が困難な課題に対応できる仕組みづくりにより、新たな土地利用や設備更新等を活発化し、企業の競争力強化を進めます。

≪主たる基本戦略≫　2．基幹産業の高機能化

≪関連する基本戦略≫　1．新産業の創出、3．最適なエネルギー環境の構築、4．港湾機能の強化、5．人材の育成・交流
8．災害対応力の強化

現状と課題

- 臨海部に立地している企業の設備が、設置から長期間を経過し、老朽化が進行しており、安全面や機能面、また環境調和のためにも設備更新や投資が求められている。
- 一部で低未利用な土地や設備が発生しており、地域全体の価値向上のネックとなっている。
- 首都圏に位置する高コスト構造を踏まえた設備更新・投資を進めるために、投資意欲を喚起するような仕組みが求められている。

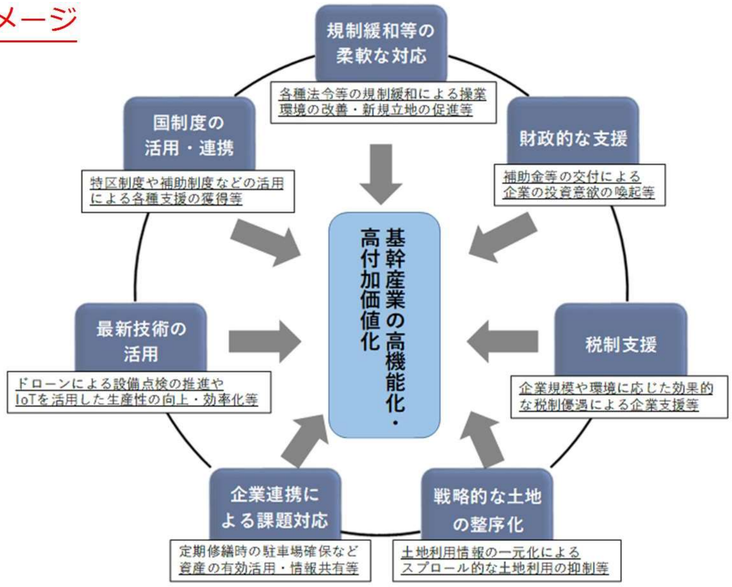
達成目標と取組内容

◆ **新たな投資促進や最新技術の活用、資源の有効活用等による産業競争力の強化**

・規制緩和やインセンティブ付与などによる投資しやすい環境の整備〈行政〉
・異分野融合やAI・IOTなどの最新技術の活用や、企業単体では解決が困難な課題へ対応するための連携の促進〈協働〉
・設備更新･投資による地域の競争力の強化〈企業〉
・競争力強化に資する国の施策等との連携〈協働〉
・土地利用転換を促す土壌対応〈協働〉

時間軸		
	第１段階（～５年）	各制度の構築や、効果的な運用と検証による見直しを行う。
	第２段階（～１０年）	各制度の運用と改善を通じ、新たな土地利用や設備更新等を活発化する制度を確立する。

プロジェクトイメージ



プロジェクト④	カーボンニュートラル推進プロジェクト

　我が国のトップランナーとして、水素利用拡大や水素パイプライン等を活用した水素の供給・需要拠点の構築とともに、高度分別・油化リサイクル等の高度なリサイクル手法などによる炭素循環や、ユーティリティ共用などによるエネルギーの地域最適化を推進し、カーボンニュートラルに寄与する産業の成長など、臨海部のカーボンニュートラル化を実現しながら、その成果をロールモデルとして東京湾岸をはじめ広域的に波及させる取組を進めます。

≪主たる基本戦略≫　３．最適なエネルギー環境の構築

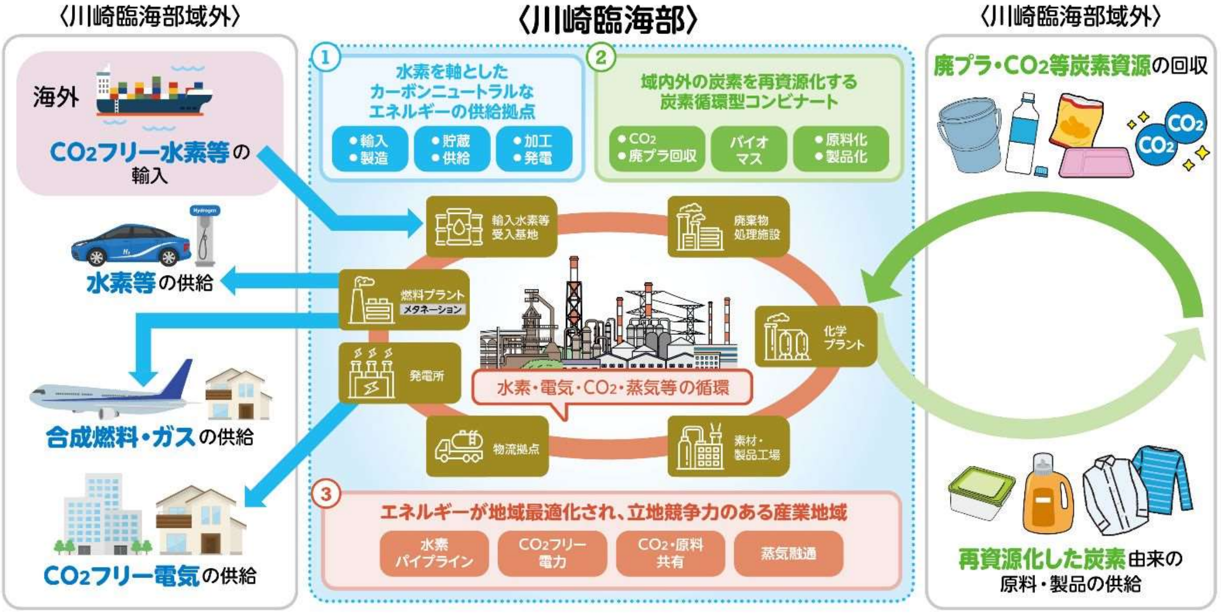
≪関連する基本戦略≫　１．新産業の創出、２．基幹産業の高機能化、４．港湾機能の強化

現状と課題
●　世界ではカーボンニュートラルに向けた動きが加速している中、エネルギーや製品の素材・原料の製造プロセスで多くの CO2 を排出しており、カーボンニュートラルの取組が遅れると産業競争力の低下を招くおそれがある。 ●　カーボンニュートラルに寄与する産業の成長など、臨海部のカーボンニュートラル化を実現しながら、新たなコンビナートのロールモデルとなる産業エリアの形成を図ることが求められている。

達成目標と取組内容
◆　水素を軸としたカーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点の形成 ･CO2 フリー水素等の供給体制の構築〈企業〉 ･CO2 フリー水素等の需要量拡大〈協働〉 ･社会受容性の向上〈協働〉 **◆　炭素循環型コンビナートの形成** ･炭素資源の回収の拡大〈協働〉 ･革新的な再資源化手法の導入〈企業〉 ･市民･企業への理解促進〈協働〉 **◆　エネルギーが地域最適化され、立地競争力のある産業地域の形成** ･電力利用や熱利用の地域最適化〈協働〉 ･CO2 や原料等の有効活用の拡大〈企業〉

時間軸	第１段階（～５年）	実証・開発とともにエネルギー需要モデルのあり方を調査・検討する。
	第２段階（～１０年）	社会実装を進めるとともにエネルギー需要モデルを構築する。

プロジェクトイメージ



プロジェクト⑤	港湾物流機能強化プロジェクト

首都圏という大消費地に近接した川崎臨海部において、産業活動や人々の生活を支える物流機能を強化させるため、港湾施設等の物流基盤の老朽化対策や維持・強化、官民一体となって港湾利用の促進を図ります。また、カーボンニュートラル等の社会経済環境の変化に対応した川崎港の形成に向けた取組を推進します。

≪主たる基本戦略≫　4．港湾機能の強化

≪関連する基本戦略≫　1．新産業の創出、2．基幹産業の高機能化、3．最適なエネルギー環境の構築、8．災害対応力の強化
9．交通機能の強化

現状と課題

- 産業活動を支え、地域経済や市民生活の安定や向上に貢献するため、港湾物流機能を維持・強化する必要がある。
- 冷凍・冷蔵倉庫の集積、立地上のポテンシャルを最大限に活かす必要がある。
- 少子高齢化によるトラックドライバー不足など働き手が不足していることなどから、内航船強化や走行距離削減等による効率化が必要である。また、物流施設の老朽化が進行している。
- 川崎港の脱炭素化を推進するため、港湾管理者としてのカーボンニュートラル化や港湾施設利用者への支援等に取り組む必要がある。

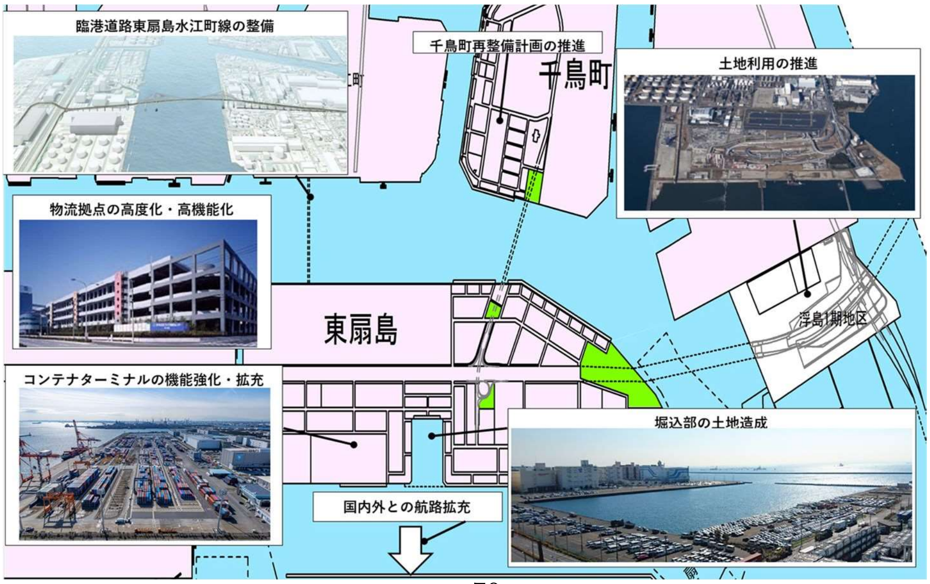
達成目標と取組内容

◆ **首都圏を支える物流機能の強化**
・コンテナターミナルや臨港道路等港湾施設の機能強化・拡充＜協働＞
・企業との連携強化等による配送の効率化＜協働＞
・浮島１期地区や千鳥町地区における企業ニーズ等を踏まえた土地利用の推進＜協働＞
・企業との連携等による国内外との航路拡充＜協働＞
・物流施設群の老朽化対策等、物流機能強化に向けた堀込部土地造成事業の推進＜協働＞

◆ **港湾機能の脱炭素化**
・コンテナターミナルや公共港湾施設等における脱炭素化の推進＜協働＞

時間軸	第１段階（～５年）	現在検討を進めている川崎港長期構想等に基づき港湾物流機能の強化や港湾機能の脱炭素化を推進する。
	第２段階（～１０年）	社会経済環境の変化に対応しながら川崎港長期構想等に基づき更なる港湾物流機能の強化や港湾機能の脱炭素化を推進する。

プロジェクトイメージ



プロジェクト⑥	世界に誇れる人材育成プロジェクト

臨海部をはじめ我が国を支える研究開発・起業人材や技能に秀でた人材を集め、育てるため、また円滑な技術・技能継承が可能となる仕組みを整えるため、川崎臨海部全域をキャンパスに見立てた教育機能を導入します。

≪主たる基本戦略≫　5．人材の育成・交流

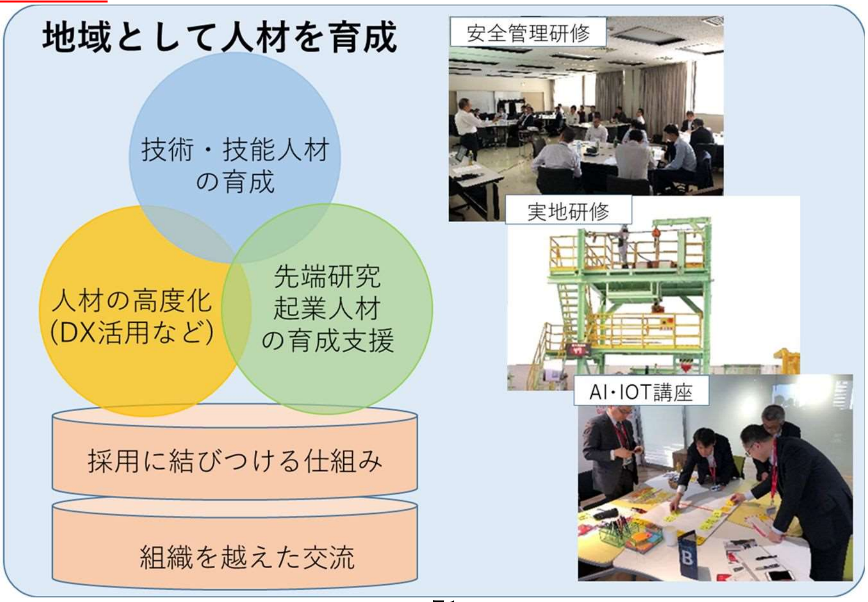
≪関連する基本戦略≫　1．新産業の創出、2．基幹産業の高機能化、6．生活環境の向上、7.開かれた臨海部づくり

現状と課題
● 臨海部には我が国のものづくりを支える技術・技能人材が集積していると言われる中、各企業において技術・技能の継承を十分に行うことが困難なケースがあり、企業の枠を超えた技能継承の仕組みが求められている。 ● 我が国を支える研究開発・起業人材、技術・技能人材の流出、喪失を防ぎ、臨海部が競争力を持ち続けるためには、地域として世界に誇れる人材を集め、育てる仕組みが求められている。

達成目標と取組内容
◆ **我が国を支える研究開発人材や起業人材、技能人材を育てる仕組みを構築** ･研究及び事業化を支える高度人材の育成、確保〈協働〉 ･技術・技能継承に向けた各事業所の取組〈企業〉 ･地域として人材を育成する教育機能の導入〈協働〉 （必要となる人材とリカレント教育機能の検討、各企業のリソース提供、教育プログラム作成、多様な主体との連携等） ･人材育成を採用に結びつける仕組みの構築〈協働〉 ･研究開発人材や技能人材が組織を越えて交流できる仕組みの導入〈協働〉

時間軸	第１段階（～５年）	地域として技術・技能者の教育・交流機能を導入するとともに、研究開発・起業人材を育成する仕組みの調整・検討を行う。
	第２段階（～１０年）	研究開発・起業人材を育成する仕組みの導入を行う。

プロジェクトイメージ



プロジェクト⑦	働きやすく暮らしやすい環境づくりプロジェクト

　臨海部で活躍する働く人材を呼び込むため、企業の就労環境の向上とともに、良好な都市環境や就業者・市民にとって必要な機能の導入などの働きやすく暮らしやすい環境づくりを進めます。

≪主たる基本戦略≫　６．生活環境の向上

≪関連する基本戦略≫　１．新産業の創出、５．人材の育成・交流、７．開かれた臨海部づくり

現状と課題
● 産業構造の転換、女性活躍推進、働き方改革、ＤＸ化などに加えて、感染症の世界的な流行を背景とした社会的な行動変容により働く環境が変化している。 ● 臨海部における産業活動の活性化のためには、研究開発・起業人材の確保、技術・技能の継承が課題となっている。 ● 拠点形成の進展に伴って人材の確保に欠かせない生活利便機能の必要性が増している。 ● 臨海部で活躍する人材を呼びこむ良好な都市環境の整備とともに、社会的な行動変容を踏まえた快適な生活環境・働きやすい職場環境が求められている。

達成目標と取組内容
◆　拠点形成と連携した生活利便施設の導入や良好な都市環境の整備 ・拠点形成と連携した交流機能の充実〈協働〉 ・景観に配慮された快適な生活空間の創出や利便施設の充実〈協働〉 **◆　社会的な行動変容を踏まえた快適な生活環境・働きやすい職場環境の形成** ・人材確保に資する地域環境のあり方の検討及び整備〈協働〉 ・保育や教育などの子育てと就業の両立に向けた環境整備〈協働〉 ・各事業所における働き方改革を通じた、働きやすい就労環境の整備〈企業〉 ・ゴミの不法投棄や路上駐停車の解消に向けた取組〈協働〉

時間軸	第１段階（～５年）	拠点形成の進捗と合わせた機能の導入とともに、就業者・市民にとって必要な機能を順次導入する。
	第２段階（～１０年）	快適な生活環境・働きやすい職場環境を構築する。

プロジェクトイメージ　働きやすい環境づくり・暮らしやすい環境づくり

プロジェクト ⑧	エリアブランディングプロジェクト

臨海部の持続的な発展には、企業から活動拠点として選ばれ続け、市民から誇りに思われるエリアであることが重要となるため、臨海部の強みや特徴を捉えたエリア像を広く浸透させる戦略的なブランディングを進めることで、川崎臨海部の認知度・理解度の向上を図ります。

≪主たる基本戦略≫　7．開かれた臨海部づくり

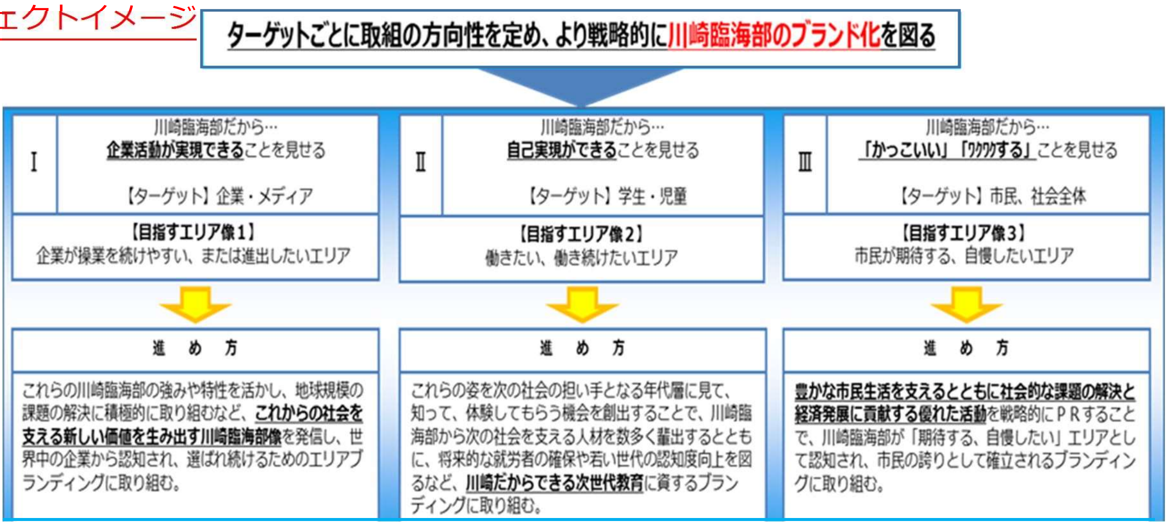
≪関連する基本戦略≫　5．人材の育成・交流

現状と課題
● 石油化学・鉄鋼等の製造業やエネルギー産業など素材型産業が多いことから、市民の日常生活とのつながりが見えにくく、広く社会に貢献している企業活動や製品・サービスが知られていない。 ● 企業と市民との接点があまりないことから、未だに公害問題、重工業の工業地帯のイメージを持つ市民が多く、近年の研究開発機能の集積や、環境問題に真摯に向き合い課題を解決しながら操業を続ける企業の姿があまり知られていない。 ● 豊かさを支える産業が躍動し、革新的な技術、製品、サービスが生まれる知性と創造性のあふれるエリアとして新しい価値を生み出し続けるとともに、多くの人々が臨海部エリアに訪れることで、多様な人材や文化が共鳴し、文化的で創造性あふれるエリアとして市民や就業者の誇りとなる必要がある。

達成目標と取組内容
◆ **企業から選ばれ続け、市民の誇りとなるエリア像の確立** ・新しい川崎臨海部を象徴するエリアコンセプトの発信〈協働〉 ・企業活動を伝える仕組みの検討･推進〈協働〉 ・企業と市民の接点づくり〈協働〉 ・企業･行政が一体となった情報発信の仕組みづくり〈協働〉 ・次世代を担う子どもたちに向けたキャリア形成を支援する取組の創出〈協働〉

時間軸		
時間軸	第１段階（～５年）	エリアコンセプトを検討・発信し、それぞれの機能や手法を確立する。
	第２段階（～１０年）	エリアコンセプトの浸透による川崎臨海部のブランド化を図る。

プロジェクトイメージ



プロジェクト⑨	国内外の人々が魅力を感じる地域づくりプロジェクト

多摩川スカイブリッジや羽田空港をはじめとした地域資源や立地優位性を最大限活用し、文化の発信や魅力の創出に取り組み、さらに、新たな緑地やにぎわい空間の創出を通じて、緑豊かで魅力ある地域づくりに取り組みます。

≪主たる基本戦略≫　7．開かれた臨海部づくり

≪関連する基本戦略≫　6．生活環境の向上

現状と課題
● 羽田空港や多摩川、港湾緑地等の貴重で魅力的な地域資源や首都圏に位置する立地優位性をもつ。 ● 一方で、市外在住者や非来港者など臨海部や川崎港との関わりが少ない方々の認知度が低い。 ● 立地企業や川崎港の役割や魅力を広く理解してもらうためには、実際にふれあう機会の提供が重要である。 ● さらなる魅力向上のため、感染症の流行による旅行・イベントに対する意識の変化を見据えながら、首都圏等の国内にとどまらず海外からの観光需要を取り込むとともに、臨海空間を活かしたにぎわいのある緑地などの新たな魅力の創出が求められている。

達成目標と取組内容
◆ **地域資源を活かした文化の発信や魅力の創出** ・多様な主体との連携による臨海空間を活用した新たな魅力の発掘、発信〈協働〉 ・川崎マリエンや港湾緑地での様々なイベント等の開催〈協働〉 ・周遊クルーズ観光船の停泊空間等の整備、運用〈協働〉 ・産業観光や夜景ツアー等を活用した事業の推進〈協働〉 ・臨海部ならではの文化発信に向けた取組の推進〈協働〉 ◆ **新たな緑地や憩い・にぎわい空間の創出** ・生物多様性の推進や親水空間の創出・活用〈協働〉 ・港湾緑地における魅力創出に向けた基盤の整備〈行政〉 ・工場敷地内外の緑地の整備〈協働〉 ・緑地整備と連携した憩い・にぎわい機能の導入〈協働〉

時間軸		
時間軸	第１段階（～５年）	イベントや観光等を通じて、さらなるにぎわいを創出するとともに、新たな緑地空間等の創出に向けて検討・調整する。
	第２段階（～１０年）	新たな緑地等を活かしたにぎわいを創出する。

プロジェクトイメージ　**臨海部の見学受入施設や主な観光資源マップ**

工場夜景

多摩川スカイブリッジ

プロジェクト⑩	災害対応力向上プロジェクト

防災対策のより一層の充実・強化を図りながら、防災・減災、早期復旧の各フェーズにおける課題を抽出し、対応策を検討・実践するとともに、地域全体の強靭化を図るため、災害発生時に早期復旧するための地域全体の情報共有プラットフォームや、企業や団体のＢＣＰが地域全体で達成できる仕組みを構築します。また、大規模土地利用転換に合わせた災害対応力の向上や首都圏の強靭化の実現に寄与する機能の導入を図ります。

≪主たる基本戦略≫　８．災害対応力の強化

≪関連する基本戦略≫　１．新産業の創出、２．基幹産業の高機能化、４．港湾機能の強化

現状と課題
● 石油コンビナート等災害防止法に基づく特別防災区域に指定されており、石油や高圧ガスなどを大量に扱う特定事業所が多く立地しており、 また、工場や倉庫等の設備老朽化が進み、安全面、防災面への配慮や対応が必要である。 ● 発災時に臨海部から内陸部への人や車の移動が困難になる恐れがある。 ● 石油精製や発電等の市民生活に直結するエネルギー関連施設が集積しているため、発災時においても安定供給を確保する必要がある。 ● 扇島地区などにおける大規模な土地利用転換を契機としたレジリエンスの強化が求められている。

達成目標と取組内容
◆ 防災･減災、早期復旧の各フェーズにおける対応策を実践し、強靭な地域を創出 ･発災時における被災状況等の迅速・確実な情報共有に向けたデジタル技術等の活用の検討、導入〈協働〉 ･帰宅が困難になった従業員や一時来訪者の安全確保の場の拡充〈協働〉 ･災害時における各企業・団体のＢＣＰの確実な運用と共助の実現に向けた地域連携ＢＣＰの検討、策定〈協働〉 ･耐震強化岸壁や海岸保全施設の整備等を通じた緊急物資等の輸送機能確保などによる、災害対応力の高い港湾機能の確保〈行政〉 **◆ 広域的な地域の強靭化に寄与する機能の導入** ･扇島地区の地理的優位性などを活かした、復旧・復興支援機能やオープンスペースなどの整備

時間軸	第１段階（～５年）	行政や立地企業、団体のＢＣＰが地域全体で達成できる仕組みを構築する。
	第２段階（～１０年）	地域全体でＢＣＰを達成できる仕組みの検証・強化する。

プロジェクトイメージ

■地域連携 BCP に基づき、
域内企業間で防災資機材や避難場所等を融通し合う「共助」で災害に対応

■川崎市等の関係機関と、
ICT を活用したプラットフォームにより、災害関連情報を共有

プロジェクト⑪	交通機能強化プロジェクト

大規模な土地利用転換などの環境変化を踏まえた臨海部における交通アクセスの最適化に係る検討を行いながら、交通ネットワークの核となる交通拠点の構築とともに、臨海部の基幹的交通軸や端末交通の強化を図ります。また、Society5.0 を実現する最新のモビリティについても積極的に導入を図り、臨海部の持続的な発展を支え価値を向上させる交通機能の強化を図ります。

≪主たる基本戦略≫　9．交通機能の強化

≪関連する基本戦略≫　１．新産業の創出、４．港湾機能の強化

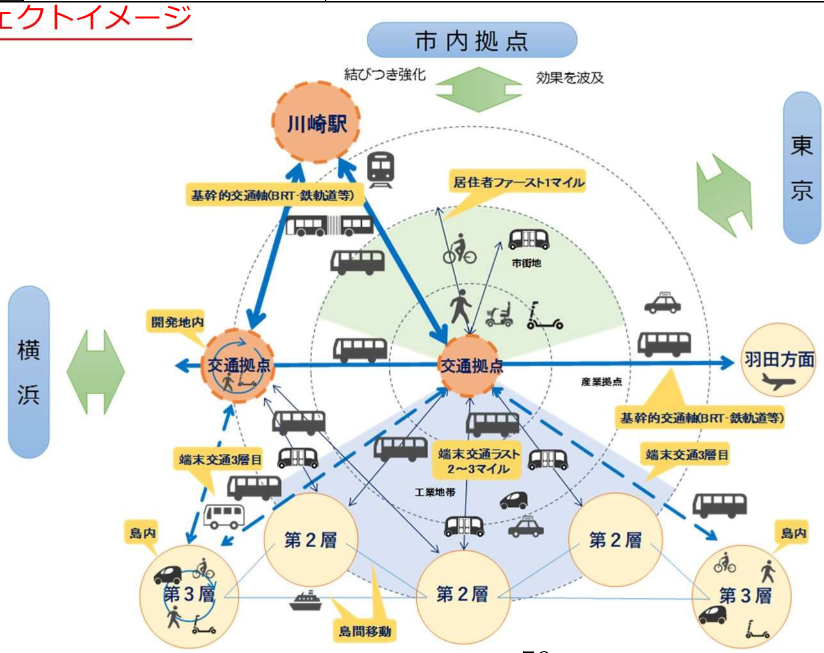
現状と課題

- 現在の公共交通体系は川崎駅からのバス交通へ依存しており、川崎駅前広場及びピーク時のバス車内の混雑、長大路線における定時制の確保など、通勤環境が課題とされている。
- 鉄軌道については、ＪＲ南武支線が脆弱であることから輸送力向上を含めた改善が必要である。
- 多摩川リバーサイド地区や東扇島地区における就業者数の増加が顕著であり、また、大規模な土地利用転換などの環境変化に柔軟に対応できる交通ネットワークが求められている。
- 新たな交通基盤として多摩川スカイブリッジが開通するとともに、臨港道路東扇島水江町線や国道３５７号（多摩川トンネル）などの整備が進展している。

達成目標と取組内容

◆　臨海部の持続的な発展を支え価値を向上させる交通機能の強化

・東扇島水江町線、国道３５７号の整備･活用〈行政〉
・大規模土地利用転換などの環境変化を踏まえた持続可能な交通ネットワークの検討及びネットワーク形成に向けた取組〈協働〉
・新たな基幹的交通軸(BRT･川崎アプローチ線･東海道貨物支線貨客併用化)の具体化に向けた取組〈協働〉
・新たな交通拠点等（大師橋駅・池上塩浜・浜川崎駅・東扇島）の整備と端末交通の構築〈協働〉
・働く環境の変化や社会構造の変化などによる人の移動ニーズに柔軟に対応できる多様な手段による新モビリティサービスの推進〈協働〉

時間軸	第１段階（～５年）	大師橋駅及び東扇島の交通拠点等の整備を図る。浜川崎・南渡田アクセス軸への BRT の導入を図る。
	第２段階（～１０年）	池上塩浜・浜川崎駅等の必要な交通拠点の整備を図る。 臨海部中央軸（東扇島）及び臨海部横断軸のＢＲＴ導入を図る。

プロジェクトイメージ