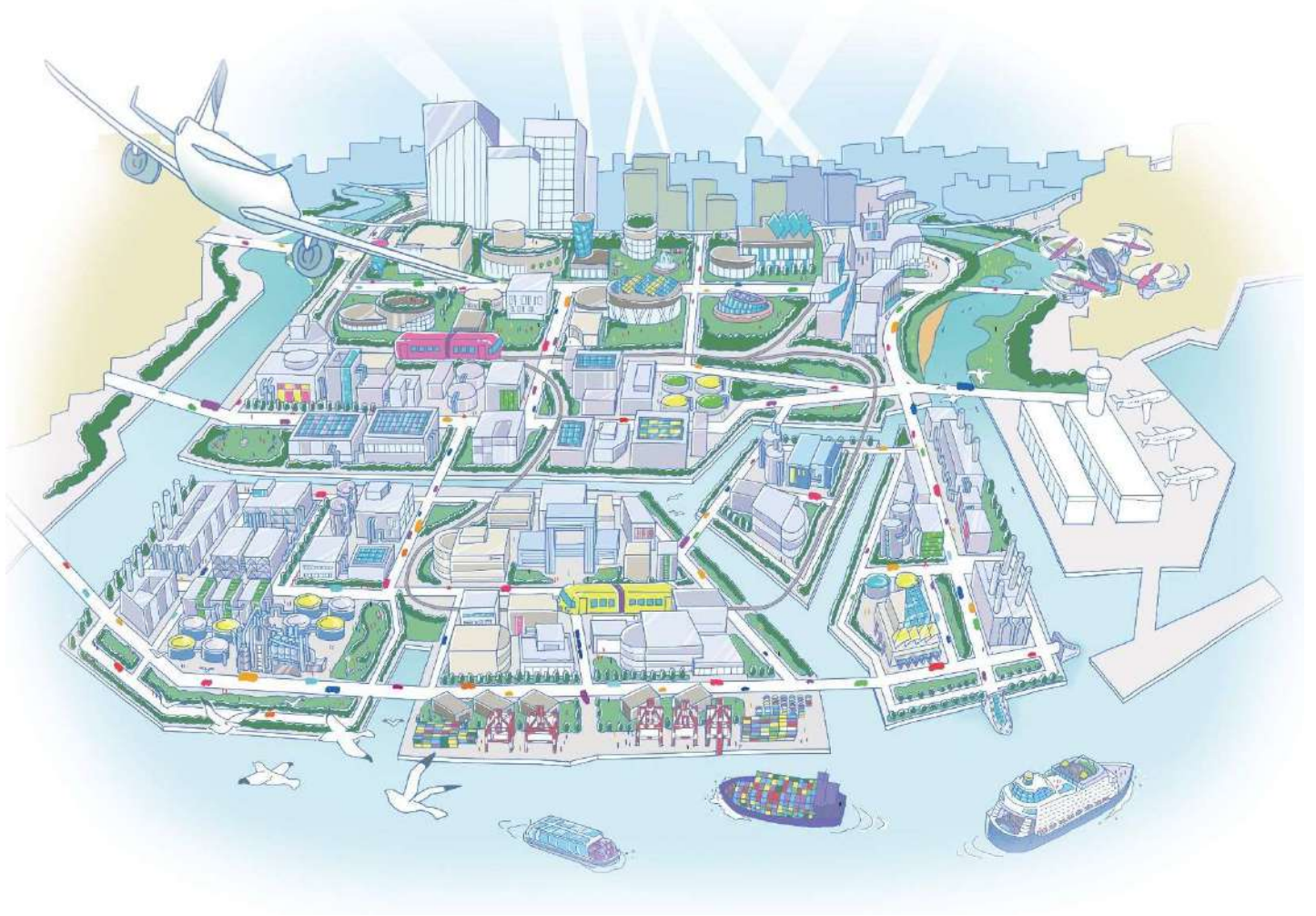


# 臨海部ビジョン

～ 川崎臨海部の目指す将来像 ～

〔リーディングプロジェクト2023年6月改定〕



川 崎 市

## 臨海部ビジョンの改定にあたって



川崎臨海部は約100年前に、浅野総一郎が埋立事業や企業誘致を行い、戦後の高度経済成長期に飛躍的に発展を遂げ、日本経済を支えてきました。その後、環境問題や産業空洞化を経験する過程で、企業を中心に地域全体が新陳代謝を繰り返し、高度な研究開発機能等の集積が進んできました。

激動の世の中においても、川崎臨海部が発展し続け、本市の「力強い産業都市づくり」の中心として市民サービスや雇用を支えるだけでなく、産業拠点として世界の模範となるような地域を目指して、平成30（2018）年3月に、企業をはじめとする様々な関係者のみなさまとともに30年後を見据えた臨海部のビジョンを策定しました。

策定から5年が経過し、臨海部ビジョンに基づく取組を進めてきたことにより、キングスカイフロントのまちづくりの概成など、具体的な成果が創出するとともに、産業構造の変化による大規模な土地利用の転換や、2050年にカーボンニュートラルの実現を目指すなど、社会経済環境が大きく変化しています。こうした中、川崎市は、令和6（2024）年に市制100周年を迎え、次の100年に向けて、川崎臨海部が持続的に発展し、日本の成長を牽引するとともに、世界へ貢献する役割をしっかりと果たしていくため、この度、リーディングプロジェクトを改定いたしました。

臨海部ビジョンでは、川崎臨海部が目指す30年後の将来像として、新たな時代に求められる「豊かさを実現する産業が躍動」し、川崎臨海部の風土を活かした「多様な人材や文化が共鳴」する地域を掲げています。しかし、ビジョンを掲げただけでは魅力的な地域は実現しません。理想を現実のものにするためには、臨海部に関わる全ての人がビジョンを共有し、実現に向けて協力し合い、それぞれの役割のもとに全力で取り組むことが不可欠です。

30年後も輝き続ける川崎臨海部の実現に向けて、共に取り組んでいきましょう。

令和5（2023）年6月

川崎市長

福田 紀彦

# 目次

<b>1</b>	<b>はじめに</b> .....	<b>1</b>
1-1	ビジョン策定の背景 .....	1
1-2	ビジョン策定の目的・手法 .....	2
1-3	川崎臨海部の現在の状況 .....	4
1-4	策定体制 .....	6
1-5	検討経過 .....	8
<b>2</b>	<b>ビジョン策定の前提となる状況</b> .....	<b>11</b>
2-1	ビジョンを策定する上での基本的な考え方 .....	11
2-2	川崎臨海部のあゆみ .....	13
2-3	バックキャストिंगのための未来想定 .....	19
2-4	川崎臨海部に期待される役割 .....	20
<b>3</b>	<b>ビジョン策定に関わる主な意見</b> .....	<b>21</b>
3-1	意見聴取を中心に据えたビジョン策定 .....	21
3-2	企業・有識者からの意見のまとめ .....	22
3-3	近隣自治体との連携について（大田区） .....	24
3-4	近隣自治体との連携について（横浜市） .....	25
3-5	ビジョンを貫く基本理念 .....	26
<b>4</b>	<b>ビジョンの構成</b> .....	<b>27</b>
<b>5</b>	<b>30年後の将来像</b> .....	<b>28</b>
5-1	30年後の将来像 .....	28
5-2	30年後の川崎臨海部のイメージ .....	31
5-3	30年後の将来像（エリア図） .....	37
5-4	臨海部ビジョン推進による首都圏全域の発展 .....	38
<b>6</b>	<b>基本戦略</b> .....	<b>39</b>
6-1	基本戦略とは .....	39
6-2	基本戦略の関係性 .....	40
6-3	基本戦略 .....	41
1	新産業の創出 .....	42
2	基幹産業の高機能化 .....	43
3	最適なエネルギー環境の構築 .....	44

4	港湾機能の強化	45
5	人材の育成・交流	46
6	生活環境の向上	47
7	開かれた臨海部づくり	48
8	災害対応力の強化	49
9	交通機能の強化	50
<b>7</b>	<b>リーディングプロジェクト</b>	<b>51</b>
7-1	リーディングプロジェクトとは	51
7-2	これまでの主な取組	52
7-3	リーディングプロジェクトの改定	54
7-4	今後の取り組むべき方向性	59
7-5	リーディングプロジェクト一覧	65
1	新産業創出プロジェクト	66
2	大規模土地利用転換プロジェクト	67
3	資産活用・投資促進プロジェクト	68
4	カーボンニュートラル推進プロジェクト	69
5	港湾物流機能強化プロジェクト	70
6	世界に誇れる人材育成プロジェクト	71
7	働きやすく暮らしやすい環境づくりプロジェクト	72
8	エリアブランディングプロジェクト	73
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	74
10	災害対応力向上プロジェクト	75
11	交通機能強化プロジェクト	76
<b>8</b>	<b>ビジョンの実現に向けて</b>	<b>77</b>
8-1	ビジョンの実現に向けた基本的な視点	77
8-2	ビジョン推進の考え方	78
	<b>参考基礎資料</b>	<b>80</b>
	<b>用語集</b>	<b>110</b>

# 1 はじめに

## 1-1 ビジョン策定の背景

川崎臨海部を取り巻く国内外の状況は、近年大きく変化しています。

世界経済においては、アジアが占める規模が増すとともに、世界規模で人口増加や高齢化が進展していること、パリ協定に代表されるように地球規模の温暖化対策が行われ、またシェールガス革命などエネルギーにおいても大規模な構造転換が起こりつつあること、AI（人工知能）やIoT（モノのインターネット）など第4次産業革命と呼ばれる技術革新やビジネスモデルのゲームチェンジにより産業構造転換が起こっていること、さらにEV（電気自動車）の普及を契機とした移動手段の変革が起こっていることなど、グローバル（世界）情勢は大きく変化をしつつあります。

ローカル（国内）情勢に目を向けると、生産年齢人口の減少や首都圏への人口集中が加速し、人口動態やライフスタイルの変化を受け、石油など重化学工業の国内市場が縮小し、また温暖化対策の国際枠組みを踏まえたCO<sub>2</sub>排出量の削減に向けた取組が全国で行われ、さらにはリニア中央新幹線など革新的なモビリティの出現により移動時間が短縮化するなど、社会全体が大きな転換期を迎えています。

川崎臨海部では、グローバル化に伴う生産機能の海外移転など、産業構造転換の影響を大きく受けるとともに、高度成長期以来、生産を続けてきた工場群の設備老朽化が進行しつつあります。一方で、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から新産業を創出する殿町国際戦略拠点「キングスカイフロント」の形成や水素社会の実現に向けた川崎水素戦略に基づくプロジェクト等が進み、新たな成長産業の芽も生まれつつあります。さらに、物流・ロジスティクスの技術やビジネスモデルの進展に伴い、首都圏近郊を中心に大型物流施設の立地が進むとともに、東京港・横浜港・川崎港が国際戦略港湾に指定されるなど物流環境も大きく変化しています。

## 1-2 ビジョン策定の目的・手法

このように、日本国内も含め世界規模で大規模な社会経済環境の変化が起こる中でも、川崎臨海部を、川崎市のまちづくりの基本目標のひとつである「力強い産業都市づくり」の中心的な役割を担う地域として、さらには日本の成長を牽引する「産業と環境が高度に調和する地域」として持続的に発展させるため、30年後を見据えた臨海部の目指す将来像やその実現に向けた戦略、取組の方向性を示すことが、ビジョン策定の目的です。

ビジョンの策定においては、現在直面している個々の課題に対し解決策を検討し、全体を積み上げる方式ではなく、30年後を見据えた臨海部の目指す将来像、理想像を設定・共有したうえで、その実現策を検討するバックキャスト手法（※）により策定を行います。

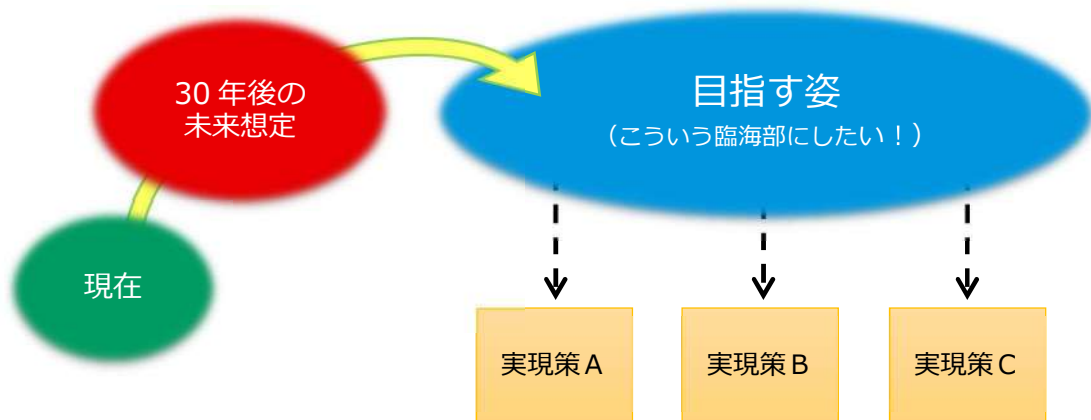
### ※バックキャスト手法

未来のある時点に目標を設定しておき、そこから振り返って現在すべきことを考える方法。スウェーデンが発祥とされ、今では国や企業の一部でも採用されている。

この手法を採用した理由は、現在直面している個々の課題に対し解決策を検討し、全体を積み上げる方式（積上方式）では、大規模な社会変革に対応できず、結果として川崎臨海部が衰退してしまうことへの危機感からです。例えば、コンビナートの設備老朽化を例にとると、積上方式では設備を更新することはコスト面等の条件が厳しいので、この先の3年、5年の維持を目標として補修するに留めるという考え方となることが想定されます。こうした考え方の先には、世界のコンビナートが最新鋭の設備を備え競争力を高めている状況においては、相対的に競争力を失う結果となる可能性があるだけでなく、設置から40年、50年を経過している設備は事故の危険性を高めるなど、問題の先送りとなってしまうのではないかと考えました。

川崎臨海部が今後長期にわたり持続的に発展し、市民の生活を支え、日本経済を牽引するためには、長期的な視点から将来像を設定し、現在の状況や直面する課題に捉われすぎずに、様々な角度から柔軟に実現策を検討していくことが重要と考え、この手法を採用しました。

## バックキャストイング手法のイメージ



また、30年という期間は、一人の人が社会に出てから働く年数に相当することから、概ね社会が一回りする期間と捉えています。10年先では個社の事情は大きく変わっても地域全体が大きく変わることは少ないと思いますが、30年先の場合は大きく変わる可能性がでてきます。

「臨海部ビジョン」は、前述のバックキャストイング手法を用いて策定することとしていることから、地域が大きく変わる可能性がある30年後という未来を想定し、目指す将来像を設定することとしました。

### 1-3 川崎臨海部の現在の状況

川崎臨海部全体は約2,800ヘクタールの広さがあり、鉄鋼、石油、エネルギー、物流等の工場や事業所が集積し、コンビナートを形成しています。浮島町や千鳥町を中心に石油産業が集積しています。また、南渡田や扇島を中心に鉄鋼業の集積があり、千鳥町、水江町、扇町、東扇島を中心にエネルギー施設の集積も見られます。さらに、東扇島には物流施設が集積し、日本最大級の冷凍冷蔵倉庫群も立地しています。

殿町国際戦略拠点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を中心とした集積によるまちづくりが概成しており、また、扇島地区における高炉等設備の休止（2023年9月）の決定に伴って扇島南地区（川崎市側）に用途未定の222haの土地が発生する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ており、南渡田地区においては臨海部全体の機能転換を牽引する新産業創出拠点の形成が進められています。

2022年3月には多摩川スカイブリッジが開通し、さらに、東扇島水江町線、国道357号多摩川トンネルなどの整備が進められています。

川崎区の製造業の事業所数は約340（川崎市全体では約1,030）、従業者数は約26,000人（川崎市全体では約47,000人）、製造品出荷額等は約2兆5,800億円（川崎市全体では約3兆4,000億円）とされており、川崎市の産業の中でも非常に重要な地域となっています。

川崎駅から臨海部までのエリアは市街地となっており、産業地帯と市街地が近接しているエリアと言えます。

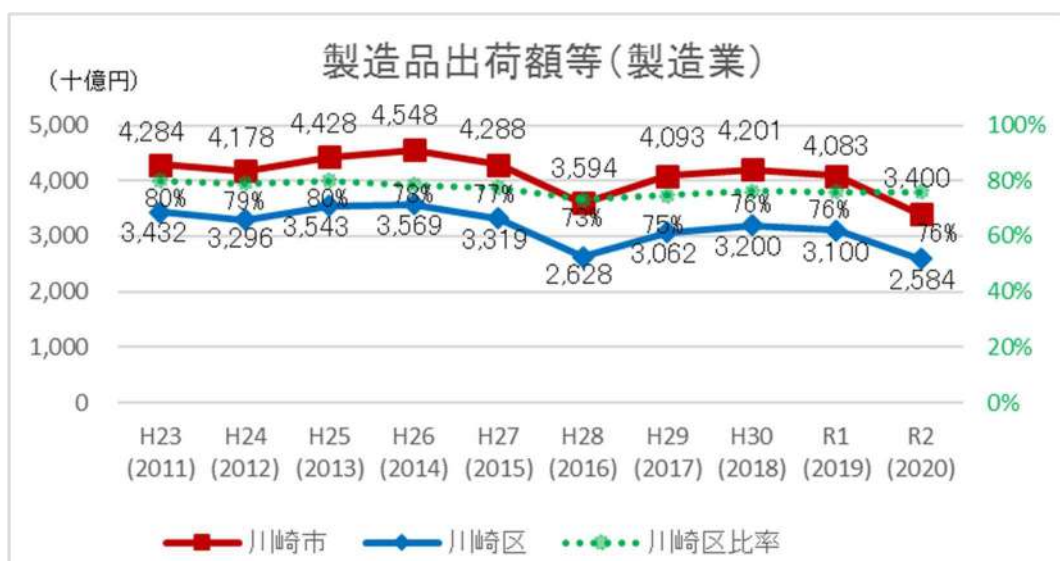
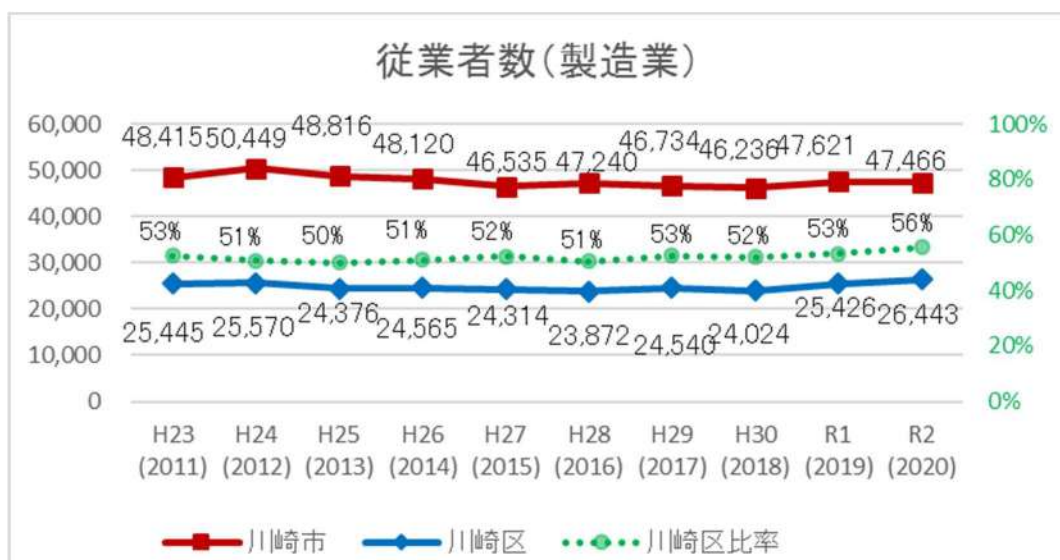
図は、川崎臨海部の現在の状況を地図上に表したものです。



※事業所・従業者数：経済センサス(H28・民営・川崎区のうち産業道路以南及び「川崎殿町・大師河原地域」、「浜川崎駅周辺地域」及び多摩川リバーサイド地区)  
注：現況・データ等は策定当時のものから一部更新しています。

図表 1-1 川崎臨海部の現状





(出典:工業統計・経済センサスから作成)

図表 1-2 川崎市の製造業の事業所数と従業者数と製造品出荷額等の推移

注:現況・データ等は策定当時のものから一部更新しています。

## 1-4 策定体制

ビジョン策定に向けて、次のような体制で意見交換や検討を行ってきました。

### ■臨海部ビジョン有識者懇談会

基幹産業である石油産業、鉄鋼業の再編や次世代エネルギーの推進等、臨海部を取り巻く環境が大きく変動する社会経済環境を踏まえてビジョンを策定するため、俯瞰的、長期的、専門的な視点が必要であることから、学識経験者による懇談会を設置しました。

#### 【構成員】

<座長> 涌井 史郎 氏（東京都市大学 環境学部 特別教授）

橘川 武郎 氏（東京理科大学大学院イノベーション研究科 教授）

中井 検裕 氏（東京工業大学 環境・社会理工学院建築学系 教授）

平尾 光司 氏（昭和女子大学 名誉理事）

注：肩書は策定当時

### ■臨海部の活性化に向けた研究会

臨海部の立地企業19社により構成されるNPO法人産業・環境創造リエゾンセンターと行っている定例的な研究会について、ビジョン策定期間においては臨海部ビジョンを研究テーマとし、開催しました。

### ■ヒアリング・意見交換

産業、環境、都市計画といった分野だけでなく、物流、防災、観光、人材など幅広い分野にわたる検討が必要なことから、また、臨海部にはリエゾンセンターに加盟していない企業も多数立地していることから、専門的な知見を持つ有識者や臨海部に関わる企業等へのヒアリング・意見交換を実施しました。また、広域的な視点から検討を行うため、近隣を中心とした関係自治体とも意見交換を行いました。

### ■市民への情報発信、意見募集

シンポジウムの開催による情報発信や、ホームページでは年間を通じて意見募集を行いました。

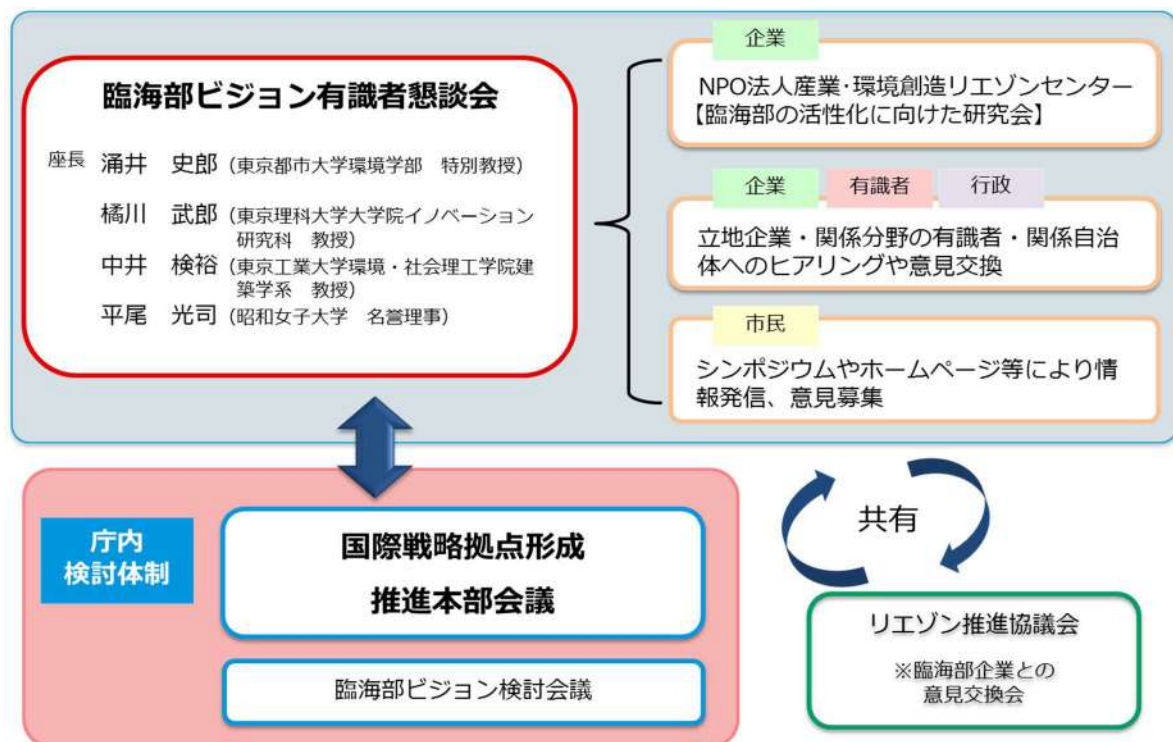
## ■ 庁内検討

川崎市役所内の体制として、庁内横断的にビジョン策定に取り組む必要があるため、市長を座長とする国際戦略拠点形成推進本部会議をはじめ、臨海部ビジョン検討会議を設置し、庁内関係各課との共有、連携を図りました。

## ■ その他

川崎臨海部の活性化を目的として、川崎臨海部に係る企業、団体、行政が一堂に会し、臨海部の現況を踏まえた課題解決や新たな取組の検討を行う「川崎臨海部再生リエゾン推進協議会」において、ビジョン策定期間は毎回、議事の中で進捗状況の共有や意見交換の機会を作りました。

以下に、推進体制の全体イメージを図示しました。



図表 1-3 臨海部ビジョン策定体制

## 1-5 検討経過

「臨海部ビジョン」の策定過程では、次のとおり検討を行いました。

### 臨海部ビジョン有識者懇談会

有識者懇談会を6回開催し、幅広い視点からの意見聴取、議論を行いました。

#### ■第1回（2016年10月5日）

臨海部の歴史、企業動向を踏まえ、ビジョン策定に必要な視点やポイントを議論しました。

#### ■第2回（2016年12月26日）

企業動向等を踏まえ、30年後の臨海部の役割やビジョンの方向性について議論しました。

#### ■第3回（2017年3月7日）

ビジョン全体の方向性や、臨海部の「30年後の将来像」として設定する内容について議論しました。

#### ■第4回（2017年7月14日）

「目指す臨海部像」や、重点的に取り組むリーディングプロジェクトについて議論しました。

#### ■第5回（2017年9月28日）

臨海部ビジョン（素案）について議論しました。

#### ■第6回（2018年2月7日）

臨海部ビジョンの推進とリーディングプロジェクトの進め方について議論しました。

（有識者懇談会の様子）



## 企業・有識者・関係自治体との意見交換等

臨海部に関わる全ての人々が共有できるビジョンづくりを目指し、臨海部企業で働く様々な人（本社や川崎工場・事業所など様々な勤務地の方、経営層、現場など様々な階層の方）、専門家（コンビナート、知的財産、エネルギー、物流、観光、防災などの様々な分野）へのヒアリングや意見交換、また、広域的視点から臨海部の将来を検討するために、京浜臨海部を構成する近隣自治体（横浜市、大田区、神奈川県、東京都）やコンビナートを有する他の自治体（岡山県、愛知県、千葉県、堺市、大分県）との意見交換など、合計152件実施しました。

## シンポジウム、立地企業とのワークショップ、若手版ワークショップの開催

ビジョンを広く知ってもらい、様々な意見をいただくため、2017年6月21日に臨海部ビジョン策定に向けたシンポジウム「30年後の川崎臨海部を考える」を開催しました。この他、キングスカイフロントの視察に訪れた高校生など、市民へのアンケートを実施しました。

さらに、立地企業の意見を臨海部の将来像の検討に反映させるため、NPO法人産業・環境創造リエゾンセンター会員企業と臨海部ビジョンを研究テーマとした臨海部活性化に向けた研究会を実施し（計14回）うち4回についてはワークショップを開催するなど、活発な意見交換を行いました。ワークショップでは、30年後の地域社会の中心を担う、各企業の若手社員からも意見をいただきました。

### ■臨海部ビジョン策定に向けたシンポジウム「30年後の川崎臨海部を考える」

開催日：2017年6月21日 15時～17時

参加者：270名

（シンポジウムの様子）



## ■臨海部活性化に向けた研究会におけるワークショップ

- ・川崎臨海部のSWOT（強み、弱み、機会、脅威）ワークショップ（2016年9月6日実施）
- ・各企業の若手社員による「働き続けたい企業、働き続けたい地域とは」を考えるワークショップ（2017年1月25日実施）
- ・臨海部ビジョン推進のためのプロジェクト検討ワークショップ（2017年7月19日、2017年9月12日実施）

（ワークショップの様子）



## 庁内検討

臨海部の将来にわたる変化を見据えた全庁横断的な検討を行うため、関係部署による会議を以下のとおり開催しました。

■国際戦略拠点形成推進本部会議（市長を座長とする会議：5回）

■臨海部ビジョン検討会議（関係部署による会議：5回）

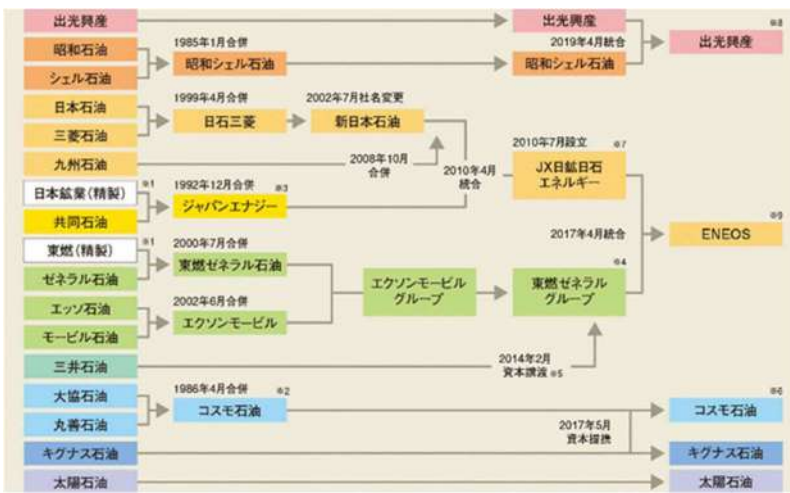
この他、担当者による打合せを多数実施しました。

## 2 ビジョン策定の前提となる状況

### 2-1 ビジョンを策定する上での基本的な考え方

川崎臨海部の現状としては、石油産業を中心に業界再編の動きがあり、コンビナート全体の設備老朽化が進むと同時に、低未利用地が分散的に発生するなどの状況があります。また、物流施設の老朽化が進む一方、新規施設の需要が高まっているとともに、川崎駅と臨海部の間のエリアの活性化の必要性が高まっています。

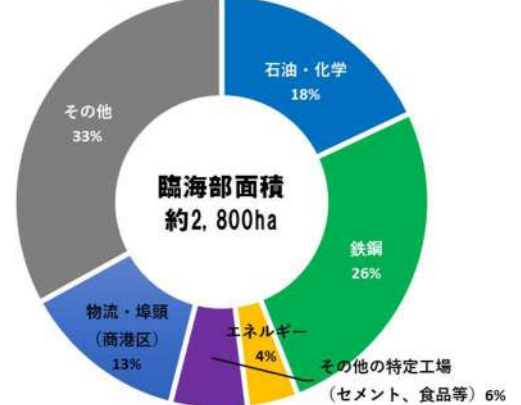
石油業界の再編



(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)

コンビナートの老朽化



(出典：経済産業省(2014)「石油化学産業の市場構造に関する調査報告」)

物流需要の高まり

川崎港のコンテナ貨物量推移

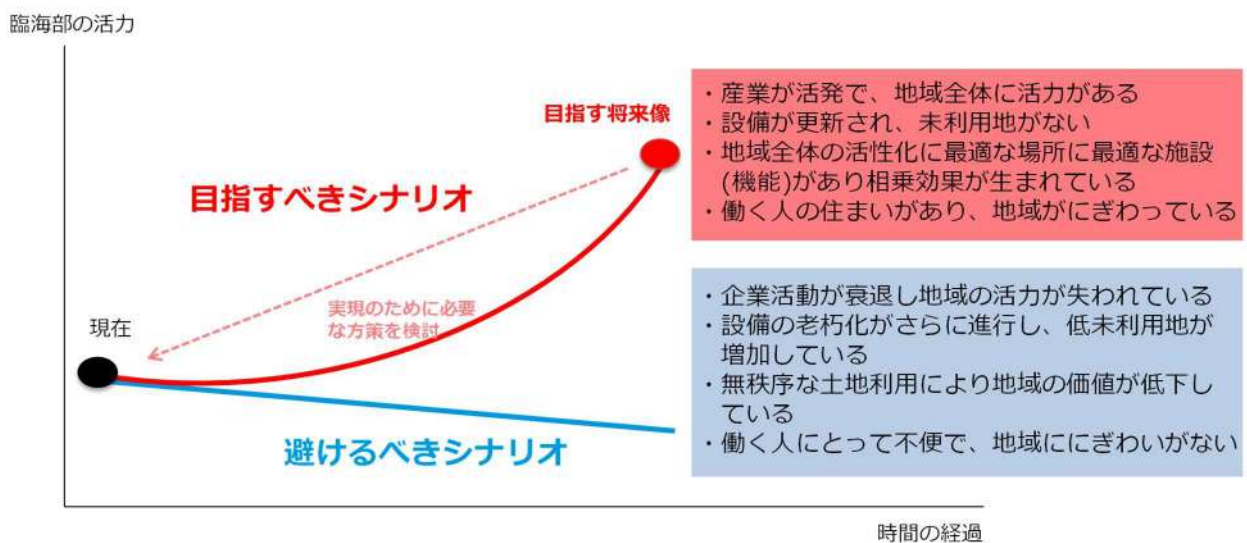


(出典：川崎港統計年報)

図表 2-1 川崎臨海部を取り巻く動向等

注: 現況・データ等は策定当時のものから一部更新しています。

こうした中でこの現状を放置した場合、時間の経過と共に「企業活動が衰退し地域の活力が失われている」「設備の老朽化がさらに進行し低未利用地が増加している」「無秩序な土地利用により地域の価値が低下している」「働く人にとって不便で、地域ににぎわいが無い」といった地域全体の衰退につながるリスクがあります。ビジョンにおいては、これらを「避けるべきシナリオ」とし、「産業が活発で、地域全体に活力がある」「設備が更新され、未利用地がない」「地域全体の活性化に最適な場所に最適な施設（機能）があり相乗効果が生まれている」「働く人の住まいがあり、地域がにぎわっている」といった状況の達成を「目指すべきシナリオ」とし、その実現のために必要な方策を検討する、という考え方をもとに、ビジョン策定を進めました。



図表 2-2 ビジョンを策定する上での基本的な考え方



## 2-2 川崎臨海部のあゆみ

川崎臨海部は、1900年代（明治中期）から、埋立事業が開始され、戦後には鉄鋼業や石油精製・石油化学などの企業が集積し、日本の高度経済成長を牽引するコンビナートが形成されました。高度成長期には環境問題が深刻化しましたが、市民運動の高まり、設備や技術の向上などにより、徐々に改善していきました。

1990年代頃からは、企業のグローバル化や水平分業化の進展を受け、遊休地が顕在化し始めました。このような状況を受け、臨海部の再生や活性化に向け基本計画やガイドラインに基づき取組が進められました。現在では、国際戦略拠点「キングスカイフロント」の形成が進み、水素戦略が策定されるなど、新たな取組が進められています。

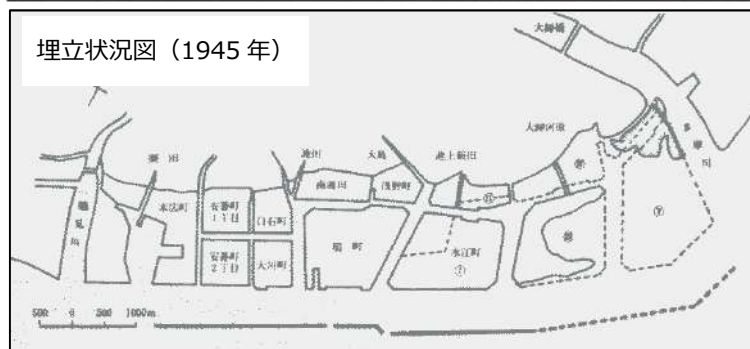
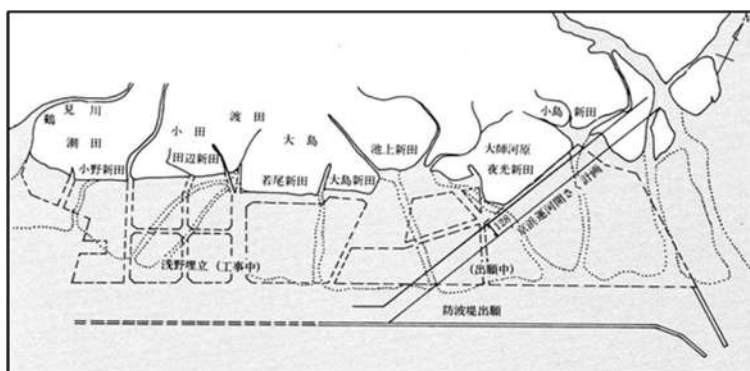
### 【京浜臨海部の形成（1900～1950年代）】

- 首都圏の中で、大規模で安価な土地を求めて、川崎に企業が次々と立地。
- 実業家の浅野総一郎が、大型船が泊まれる港の整備及び川崎・横浜にまたがる臨海部の埋立に着手。
- 土地の不足に対応する形で埋立事業が進み、企業集積も進展。
- 関東大震災を契機として、工場が東京から川崎・横浜地区に次々に移転。
- 太平洋戦争により壊滅的な打撃を受けるが、朝鮮戦争を機に経済活動が発展。
- 機械工業、鉄鋼、非鉄、非金属、エネルギー（石油、石油化学、電力）等の各分野での集中的な設備拡充が行われ、日本の高度成長を担う中心的な工業地帯が形成。



浅野総一郎

（出典：浅野工学専門学校）

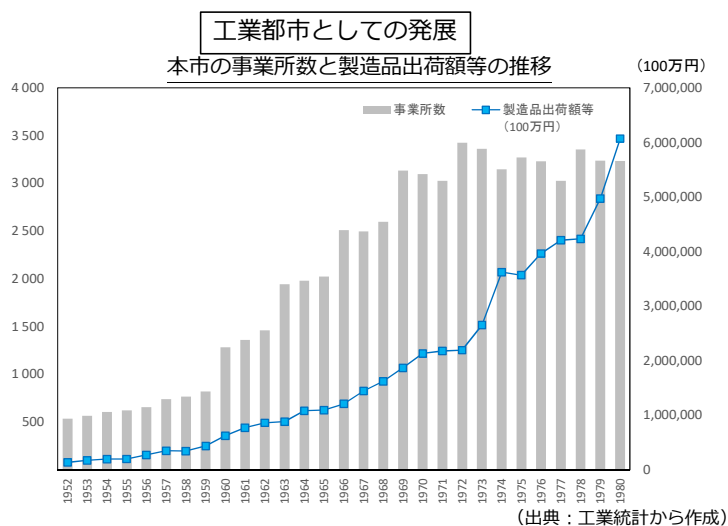


図表2-3 京浜臨海部の形成（1）

（出典：川崎市港湾局）

## 【高度経済成長を牽引（1950～1970年代）】

- 1950年代に埋立事業及び企業誘致が進展し、戦後、鉄鋼・非鉄金属を中心とした企業の立地、発電所建設、石油パイプラインとシーバースの整備によりコンビナートが形成。
- 日本最大級のコンビナートとして日本の高度経済成長を牽引。
- 扇島、東扇島の造成を終え、現在の臨海部コンビナートの形となる。



(出典：川崎市環境局)

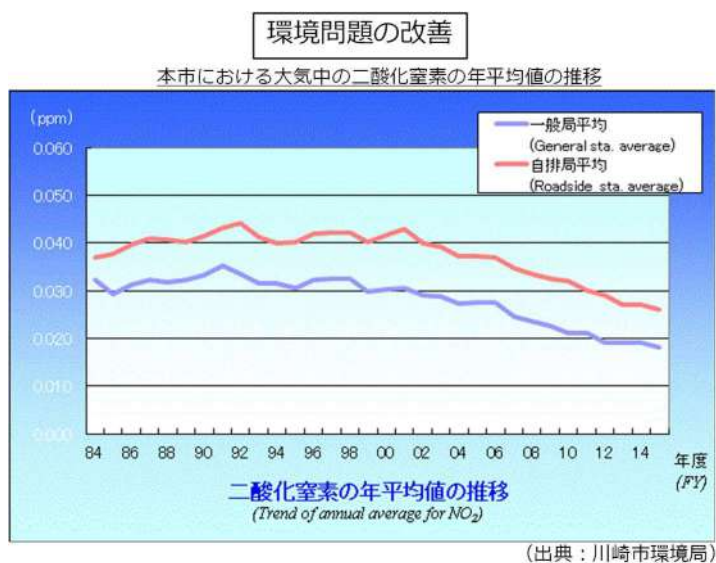


(出典：川崎市港湾局)

図表 2-4 京浜臨海部の形成 (2)

## 【環境問題と解決に向けた取組（1960～1990年代）】

- 高度成長期に工場からの排水・排煙により環境問題が深刻化する。
  - ・ 市民運動の高まり
  - ・ 公害防止に関する条例、日本初の環境アセスメント条例の制定
  - ・ 工場の排煙設備や環境対策技術などの向上
- 市民・企業・行政の努力により環境問題は徐々に改善。以降、産業と環境が調和したエリアを目指す。
- 1970年代のオイルショックにより高度経済成長期が終焉。安定成長時代となった社会・経済構造の変化の中で、不況業種が発生。企業も新しい事業展開方向を模索。



1950年代



現在

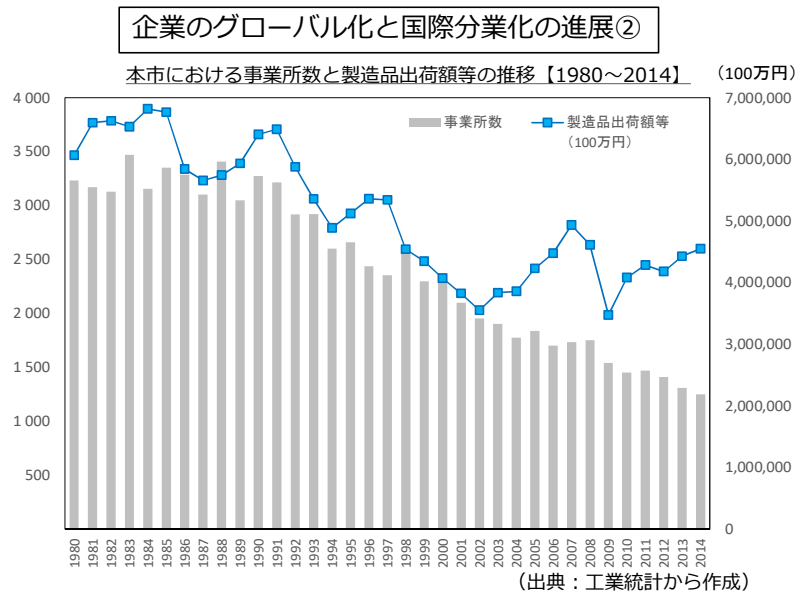
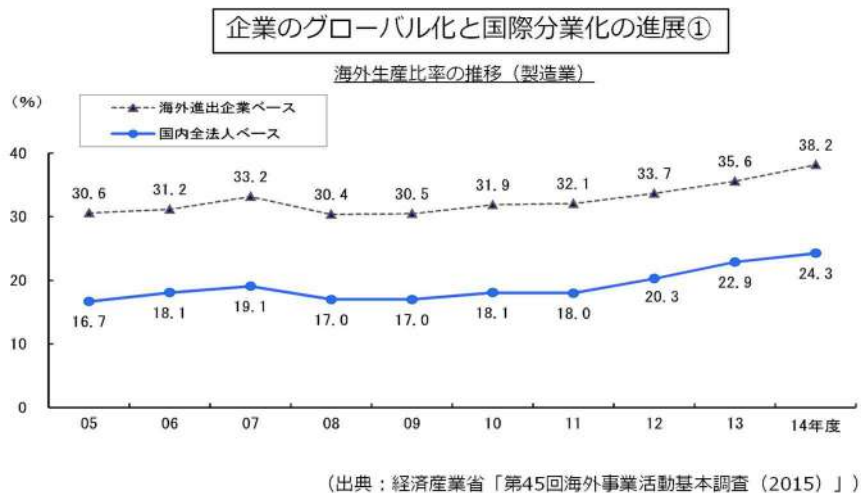


図表 2-5 環境問題と解決に向けた取組

## 【産業の空洞化（1990年代）】

■企業のグローバル化と国際的な分業化の進展を受け、工場が海外や地方へ移転し、遊休地が顕在化。

■1996年度以降の推移では、1999年度のピーク時には遊休地 220ha を記録。

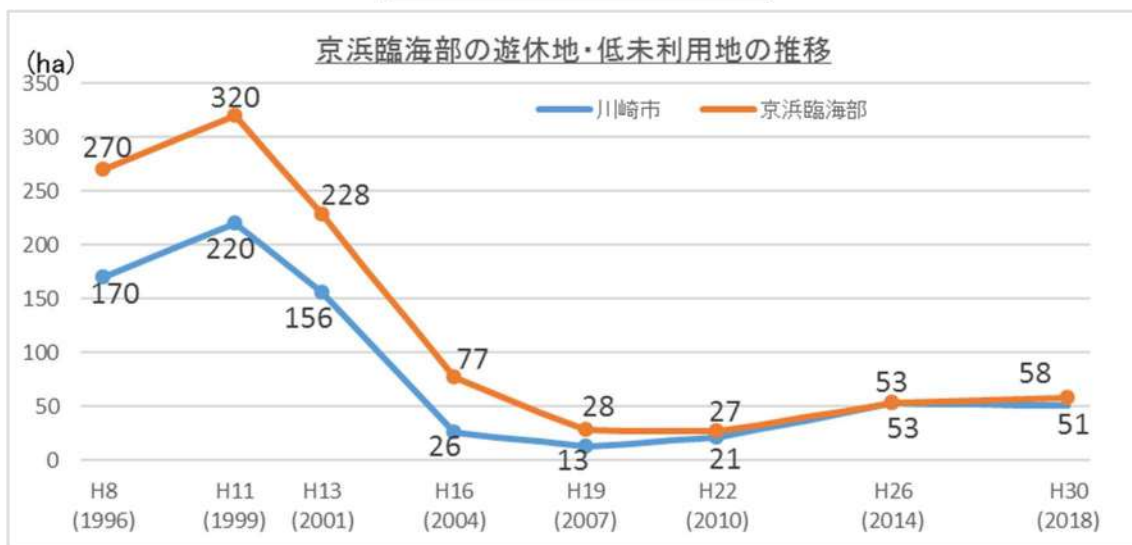


図表 2-6 企業のグローバル化と国際分業化の進展

## 【臨海部の再生（1990～2000年代）】

- 産業構造の質的な変化等に的確に対応し、新たな臨海部の創生を図るため、1996年度に「川崎臨海部再編整備の基本方針」を策定。
- 1997年度に「エコタウンプラン」を策定。政府から、川崎臨海部全体を対象エリアとして、国内第1号のエコタウン地域の認定を受ける。
- 川崎臨海部の再活性化に向け、新たな産業立地促進とまちづくりを推進するため、2002年度に「川崎臨海部再生プログラム」が策定され、その実践組織（川崎臨海部再生リエゾン推進協議会）を設立。
- 連携のプラットフォーム機能として、2004年度に地元産業界、行政関係者、学識経験者からなる「NPO法人産業・環境創造リエゾンセンター」設立。
- 企業間連携を通じたエリア全体の効率性向上、産業と環境の好循環を実現するスマートコンビナートの構築を目指すため、「京浜臨海部コンビナート高度化等検討会議」設立。
- 臨海部の再生や活性化に向け、基本計画やガイドラインに基づき取組が進められた。

### 産業空洞化と臨海部の再生



(出典：京浜臨海部立地企業動向調査から作成)

図表 2-7 産業空洞化と臨海部の再生

**【新たな拠点形成と新産業創出（2000年代～2010年代）】**

- 臨海部の活性化と持続的発展を推進するため、2008年度に「川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン」を策定。
- 殿町3丁目のいすゞ自動車工場跡地に、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から新産業を創出する国際戦略拠点「キングスカイフロント」の拠点形成を開始。
- 2011年度に国から国際戦略総合特区に指定。2014年度に、川崎市を含む東京圏が国家戦略特区に指定。
- 次世代エネルギー源としての期待が高い水素の普及に向け、2014年度に「水素社会の実現に向けた川崎水素戦略」を策定し、これに基づく具体的なプロジェクトを推進。

**新たな拠点の形成**

殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの形成



(出典：川崎市臨海部国際戦略本部)



図表 2-8 新たな拠点形成と新産業創出

注：現況・データ等は策定当時のものから一部更新しています。

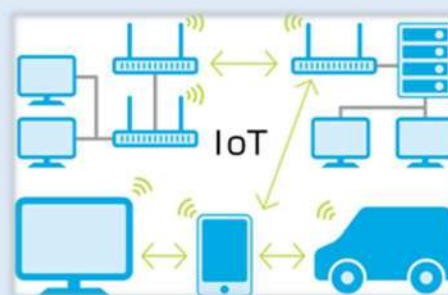
## 2-3 バックキャストिंगのための未来想定

ビジョンをバックキャストिंगにより策定することから、およそ30年後の（主に産業分野における）社会経済環境を想定し、議論を行いました。

### 30年後に想定される（主に産業分野における）社会経済環境

- 第4次産業革命の進展により価値の源泉が「ヒト（人材）」・「データ」に移る  
Society 5.0 の経済システムが進展し、離れて「自立分散」する多様なもの同士を、新たな技術革新を通じてつなげ「統合」することが大きな付加価値を生んでいる。
- 世界中で予測困難なスピードと経路でイノベーションが進化する中、社会を巻き込んで試行錯誤をしながら、失敗しても再び挑戦できるプロセスが有効となっている。
- 2050年までには、首都圏の3環状道路やリニア中央新幹線等、基幹的な交通インフラの整備が大きく進展することが見込まれ、国土・交通・暮らし方の利便性が飛躍的に向上する。
- ICTの進歩と共に、交通、物流、建設等、広い分野において自動化、機械化といった技術革新が進展する。また、医療、理学、工学、IT等の先端分野に加え、製造業や食品産業など様々な分野横断型・異分野融合型の研究開発によりイノベーションと成長が実現される。

（参考：日本再興戦略、科学技術イノベーション戦略、国土交通白書 他）



（出典）経済産業省



（出典）JR東海



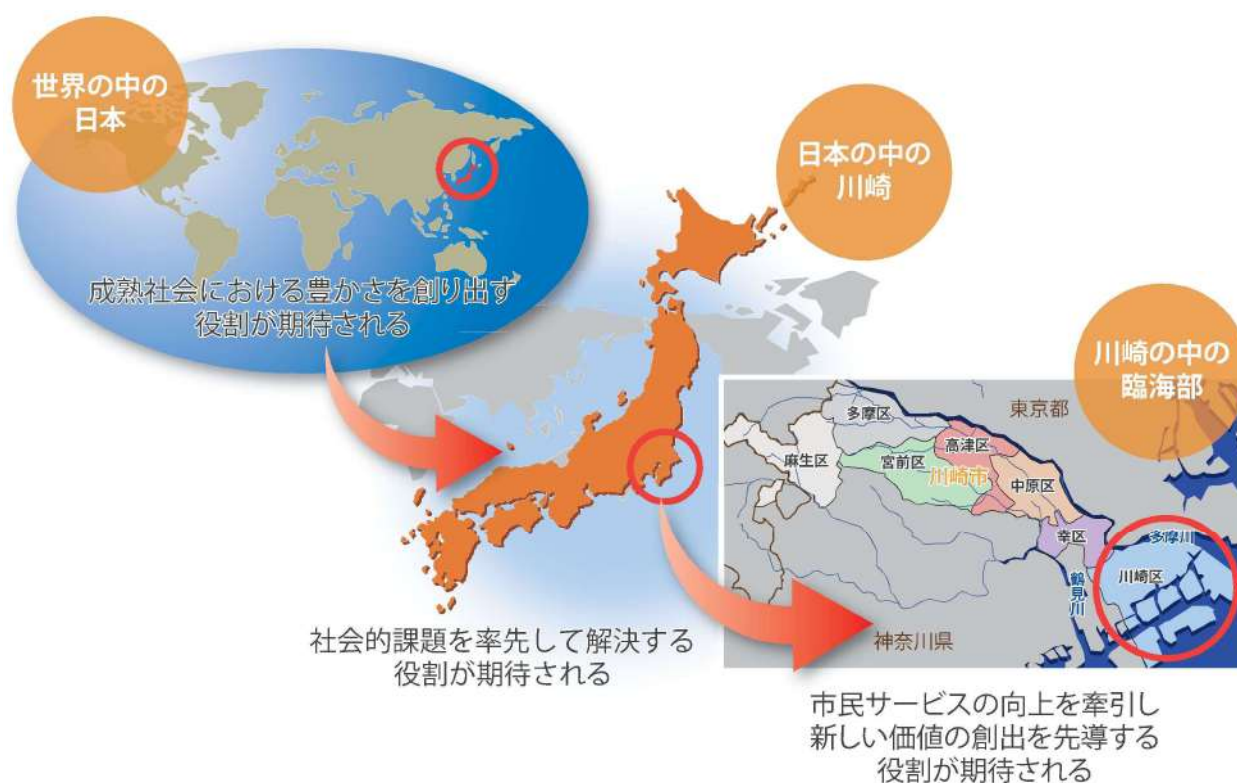
（出典）経済産業省

## 2-4 川崎臨海部に期待される役割

世界ではグローバル化の進展と社会変革が想定される中、日本は自律的・戦略的に他国とネットワークを形成しながら、地球環境問題、少子化、超高齢社会など地球規模の課題を解決する先進国として、成熟社会における豊かさを創り出す役割が期待されています。

その中で、川崎は環境問題や産業空洞化など様々な困難に対応してきた歴史・経験を活かし、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を創出する役割が期待されています。

臨海部は「力強い産業都市」の中心として、企業の売上や投資の増加、就業者の収入の増加により、地域の発展と雇用を生み、市民サービスの向上を牽引することが期待されています。また、地域特性を活かし新しい技術の実装の場となることにより、地球規模の課題を解決する新しい価値の創出を先導するとともに、東京、横浜など周辺地域にも波及効果を生み出す役割を期待されています。



図表 2-9 川崎臨海部に期待される役割



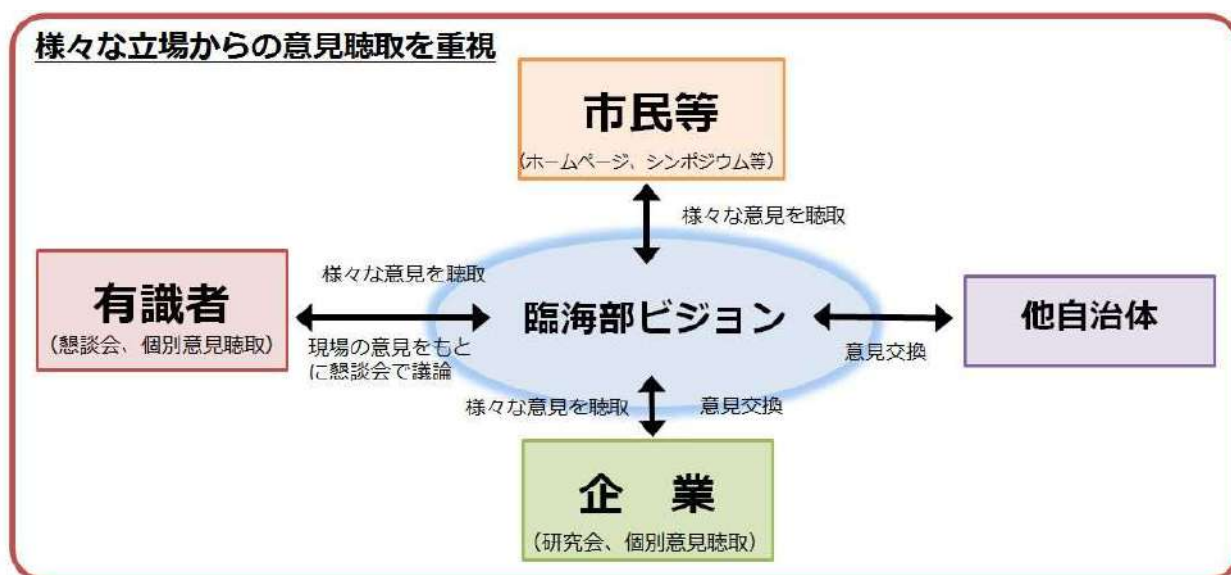
### 3 ビジョン策定に関わる主な意見

#### 3-1 意見聴取を中心に据えたビジョン策定

「臨海部ビジョン」は、臨海部に関わる人が、皆で目指す将来像を共有し、その実現に向け協力して取り組む必要があります。

ビジョンの策定においては、企業、有識者、他自治体、市民など様々な関係者から意見を伺い、合意形成を行う「プロセス重視」の方針により検討を進めてきました。

策定後も、各関係者がそれぞれにやるべきこと、できることを共有しながらビジョンの実現を目指していけるよう、継続的に意見交換の場を確保していきます。



図表 3-1 ビジョン策定に向けた意見聴取

## 3-2 企業・有識者からの意見のまとめ

ビジョン策定過程における意見聴取の中で得た共通する意見、重要な意見について、次のとおりビジョンの骨格を形づくる意見として整理しました。

### 30年後の社会に関わること

- ・ 社会全体が、成長よりも成熟に転換していく。
- ・ 30年後は、「オープンで全てがつながっている社会」で、効率性と効果の追求が今よりも進む。
- ・ 集合知が製品の価値を決め、消費者が評価する時代が深化する。
- ・ 今後も川崎臨海部での物流需要は旺盛。
- ・ 21世紀型のイノベーションは、組織を超えた人のつながりから生まれる。
- ・ これからの時代には、人が集まってくること（職住近接）が選ばれる地域の条件。

### 臨海部の目指す将来像に係ること

- ・ ものづくりの旗は降ろさず、新しい価値を創り続けることが大事。
- ・ 日本で最も付加価値を生み出すエリアという旗が大事。
- ・ ワクワクする感じが臨海部に生まれると良い。
- ・ 臨海部は川崎の最大の自慢だということが必要。
- ・ 市街地ではできない社会実験的なことができる空間として、新しい技術開発の実験場として使ってもらうのが良い。
- ・ 臨海部を3層構造で考え、産業道路から運河へ至るまでのエリアを第1層、製造業を中心に活動している各島のエリアを第2層、東扇島や千鳥町の公共部分のエリアを第3層とし、層ごとにゾーニングして考える。
- ・ 一つのエリアで『働く』『暮らす』『学ぶ』ができる地域共生モデルができれば世界に誇れるエリアとなる。

## 川崎臨海部の特長に関わること

- ・ 「東京と近いが東京ではない」という川崎の独自性がある。
- ・ 川崎は社会的課題や社会的困難に対してチャレンジしてきた歴史がある。
- ・ 羽田と一体的に発展するということを前面に打ち出す。
- ・ 川崎は、これだけ産業がありながら自然が豊か。一番の宝は多摩川で、臨海部の象徴。
- ・ 多様な産業、多様な人が集まりながら融合する地域風土がある。
- ・ 川崎は利便性が高い一方で地価や人件費が高いという立地特性があるため、必然的に新分野、高付加価値を目指すことになる。

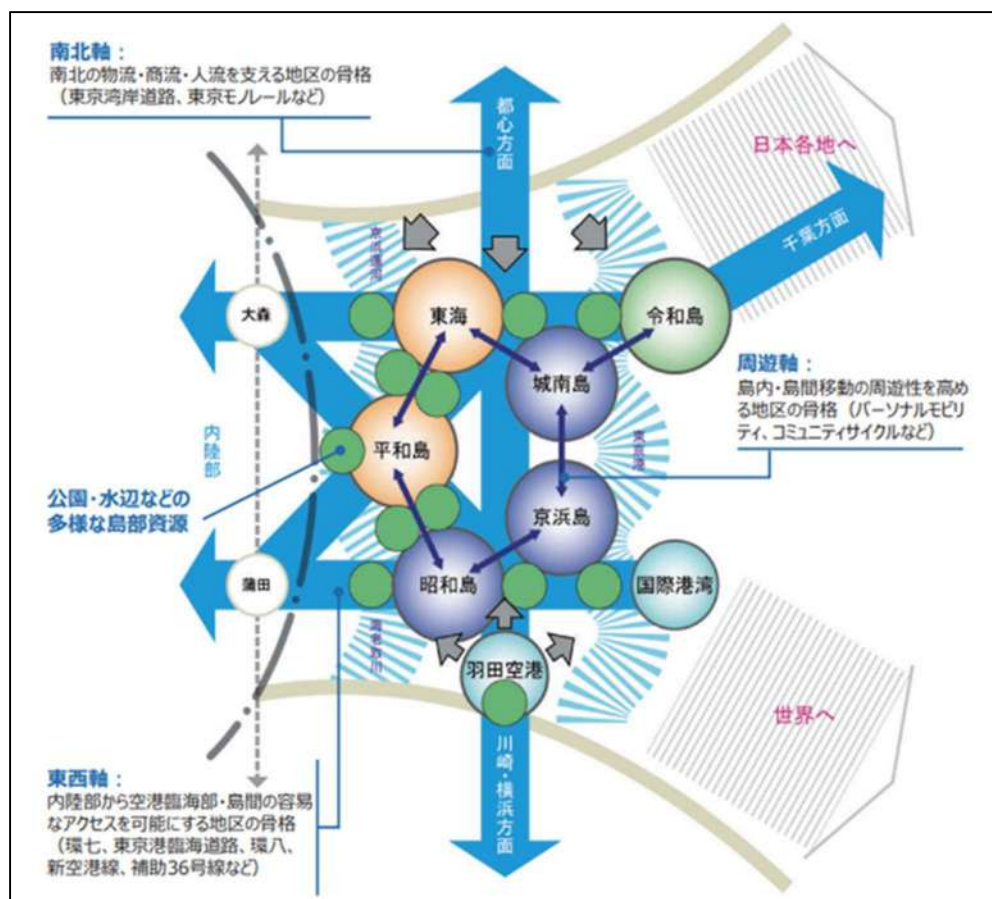
## 実現に向けた取組に関わること

- ・ 川崎臨海部に投資が生まれるとすると、スクラップ・アンド・ビルドが基本となるので、それを促進させるような制度措置が必要。
- ・ 交通アクセス向上や空間リノベーションなどを通じて、高度人材が働きたいと思えるエリアづくりをしてほしい。
- ・ 川崎は技能者が多いので、技能と先端の科学が上手にコラボレーションするような仕組みが作れると非常に魅力的。
- ・ 子どもや北部の市民にこそ臨海部の良さを伝え、理解してもらうのが良い。
- ・ 「働き続けたい地域」になるために、交流が盛んで、誇りが持てる地域、働く人を応援する仕組みがある地域となるような取組をしてほしい。

### 3-3 近隣自治体との連携について（大田区）

大田区では2040年の空港臨海部を見据えた新たなまちづくりの指針となる「空港臨海部グランドビジョン2040」を2022年3月に策定しました。このビジョンでは、「多様な人々が交流・挑戦する”未来型創造都市”」を将来像に掲げ、世界へはばたく空港臨海部を目指すとしており、区民の皆様、企業の皆様、国や東京都をはじめ、関係機関と連携・協力しながら、本ビジョンを推進することとしています。

本市は、2013年に大田区との間で産業連携に関する基本協定を締結し、「特区」・「企業」・「国際化」・「観光・商業」の4分野において、両自治体や立地機関・企業の間での様々な連携が進められており、2022年3月に締結された総合特区3拠点（羽田イノベーションシティ、羽田エアポートガーデン、キングスカイフロント）における一体的な先端産業・研究開発拠点形成に向けた相互連携に関する協定など、多摩川スカイブリッジを活用して、さらに連携を深めていきます。



(出典：大田区「空港臨海部グランドビジョン2040」)

図表3-2 近隣自治体（大田区）の動向

注：現況・データ等は策定当時のものから一部更新しています。

### 3-4 近隣自治体との連携について（横浜市）

横浜市では、京浜臨海部再編整備マスタープランを2018年に改定し、20年後の将来像として掲げる「多様なヒト・モノ・地域をつなげ、新たな価値を創造・発信する新時代の産業空間」の実現に向けて、「グローバル・イノベーション：技術革新により世界をリードする産業空間」と「インダストリアル・エンターテインメント：多くの人で賑わう魅力ある産業観光」を戦略の柱として推進するとともに、都市環境や交通、環境、防災等の面から、総合的かつ強力にまちづくりに取り組んでいます。

川崎臨海部は、土地利用を行う上での産業機能や広域交通ネットワーク、防災や地球温暖化対策など、同マスタープランに基づき実施される施策との連携を図っていきます。



図表 3-3 近隣自治体（横浜市）との連携イメージ

注：現況・データ等は策定当時のものから一部更新しています。

### 3-5 ビジョンを貫く基本理念

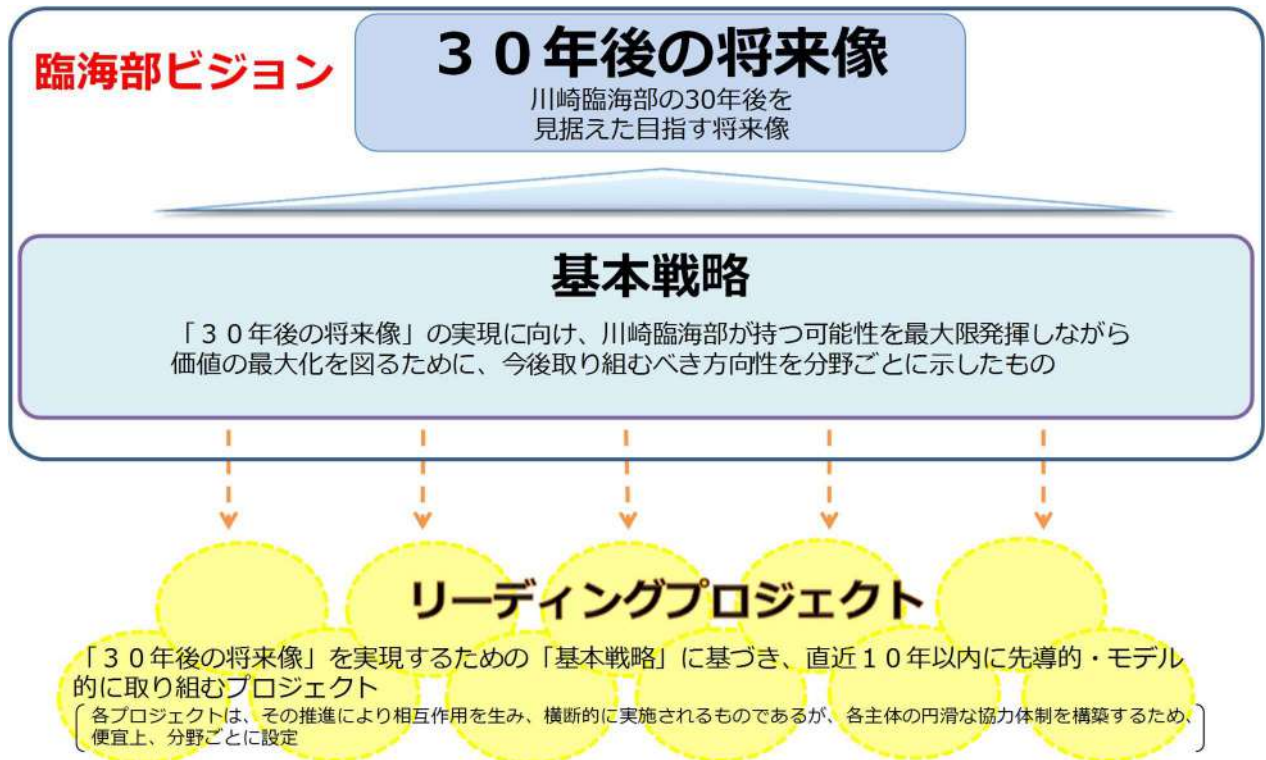
企業や有識者の意見から導き出される共通項目の中でも、ビジョンを形作るうえでの基本的な内容や条件について、ビジョンを貫く基本理念として、次のとおり集約を行いました。

これらの要素をベースに、目指す将来像や実現に向けた方策を設定しました。

- 川崎臨海部は今後も**産業（ものづくり）が高度に発展し続ける地域**として、世界で最も付加価値を生み出すエリアを目指すべきである。
- **多様性と交流を重視した地域**を目指すべきである。
- 産業エリアとしてだけでなく、**自然環境や暮らし、学びの機会が充足した地域**を目指すべきである。
- 羽田空港・京浜港や多摩川などの**地域資源を最大限に活用**するべきである。
- 川崎臨海部が**市民や就業者の誇りとなる地域**を目指すべきである。

## 4 ビジョンの構成

「臨海部ビジョン」は、川崎臨海部の「30年後の将来像」と、その実現のための分野ごとの「基本戦略」で構成し、この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」を設定します。



図表4-1 ビジョンの構成

## 5 30年後の将来像

### 5-1 30年後の将来像

ビジョン策定過程における様々な意見を集約してとりまとめた「ビジョンを貫く基本理念」をもとに、川崎臨海部が目指す「30年後の将来像」を次のとおり表現しました。

#### ビジョンを貫く基本理念

- 川崎臨海部は今後も**産業（ものづくり）が高度に発展し続ける地域**として、世界で最も付加価値を生み出すエリアを目指すべきである。
- 多様性と交流を重視した地域**を目指すべきである。
- 産業エリアとしてだけでなく、**自然環境や暮らし、学びの機会が充足した地域**を目指すべきである。
- 羽田空港・京浜港や多摩川などの**地域資源を最大限に活用**するべきである。
- 川崎臨海部が**市民や就業者の誇りとなる地域**を目指すべきである。



#### 川崎臨海部が目指す「30年後の将来像」

- 成熟社会における**豊かさを実現する産業が躍動**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地域として、新しい価値を生み出し続けている。
- 「働く・暮らす・学ぶ」が一体となった受容性に富む地域として、**多様な人材や文化が共鳴**し、働く人や市民の誇りとなっている。



## 『豊かさを実現する産業が躍動』する臨海部は・・・

日本経済を牽引してきた国内有数のコンビナートが、重化学工業の国内市場縮小や設備老朽化により大きな転換期を迎える中、30年後は、川崎の強みである健康・医療、環境、素材、情報通信などの研究開発機能、技術、人材を活かしたオープンイノベーションにより知性が交わり、刺激を生むことで、社会的課題の解決と経済発展を両立する新しい価値を絶え間なく創出しています。

同時に、環境問題の経験を活かして企業の省エネ化・リサイクル化が一層進み、クリーンエネルギーを活用しながらゼロエミッション化を進めるとともに、震災・津波のリスクが高まる中でも強靱なライフラインと社会インフラ、協力体制が整っている安心して操業できる持続可能な地域となっています。

さらに、国際戦略港湾に指定されている川崎港の先端的な物流機能や道路網の充実などにより、臨海部が国内外の結節点としての役割を果たすとともに、羽田空港周辺地区と一体的に発展しています。

また、新たな交通ネットワークの整備等の新たな移動手段や交通システムが導入されるなど、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が強化され、誰もが快適に感じる交通環境が実現しています。

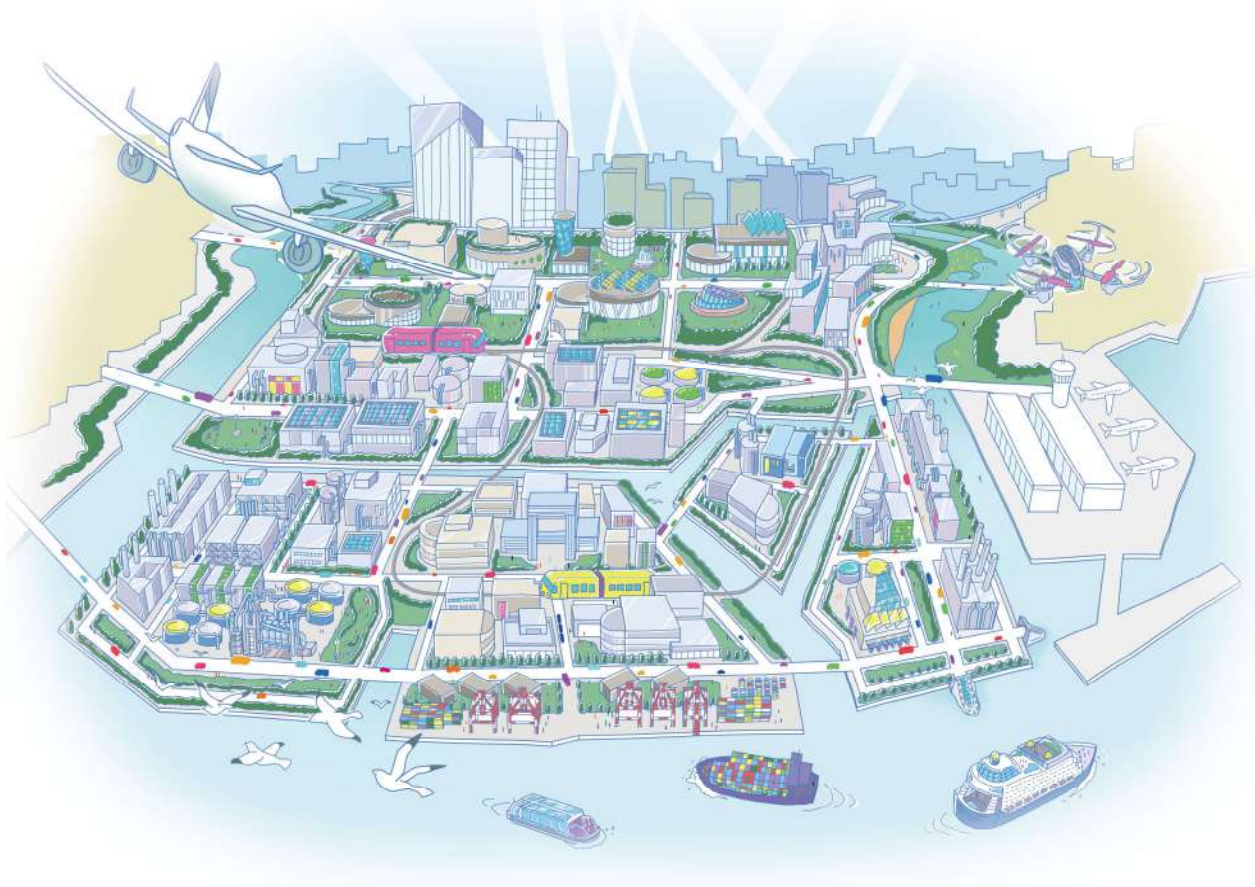
## 『多様な人材や文化が共鳴』する臨海部は・・・

これまで工業地帯として発展する一方で、就業者の憩いの場、飲食する場が不足しているといった課題がありましたが、これからはストレスのない、快適な就業環境を実現する地域として、まとまった緑地が整備され、空気や道路がきれいになり、多摩川をはじめとした臨海部の地域資源を活かした親水空間に市民や就業者が集い、憩うなど、誰もが「働いてみたい」「働き続けたい」環境が創出されています。

また、産業構造やライフスタイルの変化により立地企業の社宅が減少するなど、現在は住むエリアと働くエリアが分離していますが、30年後は、交通機能の強化とともに、川崎駅から臨海部までのエリアに多様な生活が可能となる住環境が整備され、働く場所と暮らす場所が一体となった「住み続けたい街」が実現しています。

羽田空港の近くにこうした環境が整うことにより、世界中から最先端の人材が集まるとともに、川崎の特長である研究人材や技能人材が育つ仕組みが整い、多様な人が交流できる地域となっています。その結果、文化的でデザイン性あふれる創造的空間が生まれ、イノベーションが次々に生み出されると同時に、臨海部のイメージが転換し、市民や働く人の誇りとなる新しい臨海部像が確立されています。

## SUPER HYBRID FRONT KAWASAKI



※川崎臨海部の30年後の目指す将来イメージを鳥瞰図として表したものです。

### SUPER HYBRID FRONT KAWASAKI

(スーパー ハイブリッド フロント カワサキ)

川崎臨海部の30年後を想起させる呼び名として、川崎臨海部が持つ様々な産業、人材、知性や文化が高度に融合し、社会変革を先導する新しい価値を生み出す地域であり続けるとともに、臨海部が川崎の玄関口として世界に飛躍していく場所であることを一言で表現しました。

これまでのイメージを一新し、「カッコいい」「ワクワクする」イメージを生み、高付加価値化とゼロエミッション化を両立させる突き抜けた地域であること、人、モノ、情報が行き交いながらアイデアを形にし新たな価値を創出するなど、異なる要素を混ぜ合わせ、組み合わせることによりイノベーションを創出していく地域であることを表し、これを30年後の将来像としています。

## 新しいアイデアを形にできる



川崎臨海部の30年後のイメージを様々な視点から表現したものです

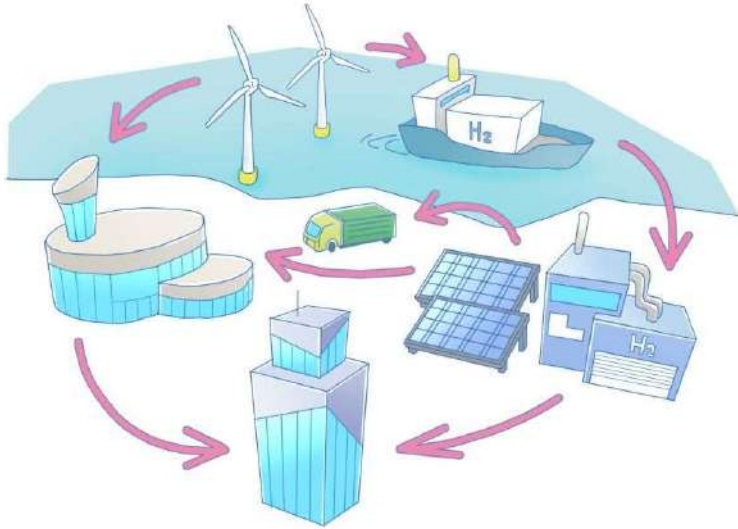
この地域では、世界中から新しいアイデアを持つ人が集まり、最先端の研究開発と社会実装が行われて、アイデアを形にし、新しい価値を次々に生むことができます。そして、その価値が周辺地域にも波及しています。

## 日本最大の付加価値を生み出している



この地域を支えてきたコンビナートの新陳代謝により、基幹産業が高機能化しながら環境調和・スマート化を実現し、日本で最も付加価値を生み出しています。

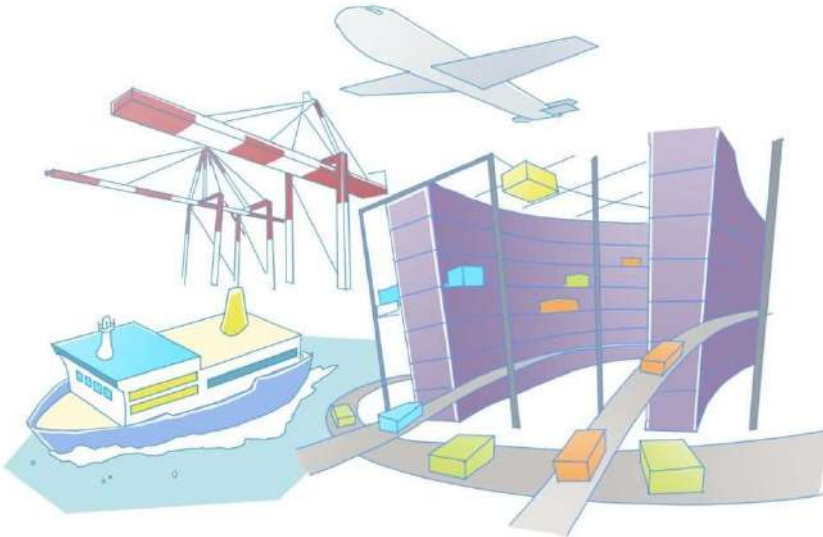
## ゼロエミッション化している



川崎臨海部の30年後のイメージを様々な視点から表現したものです

産業と環境が高度に調和し、新たな原料や素材の開発、クリーンエネルギーの普及・活用が進み、国際社会に貢献しながら地域全体で低炭素化・ゼロエミッション化が実現しています。

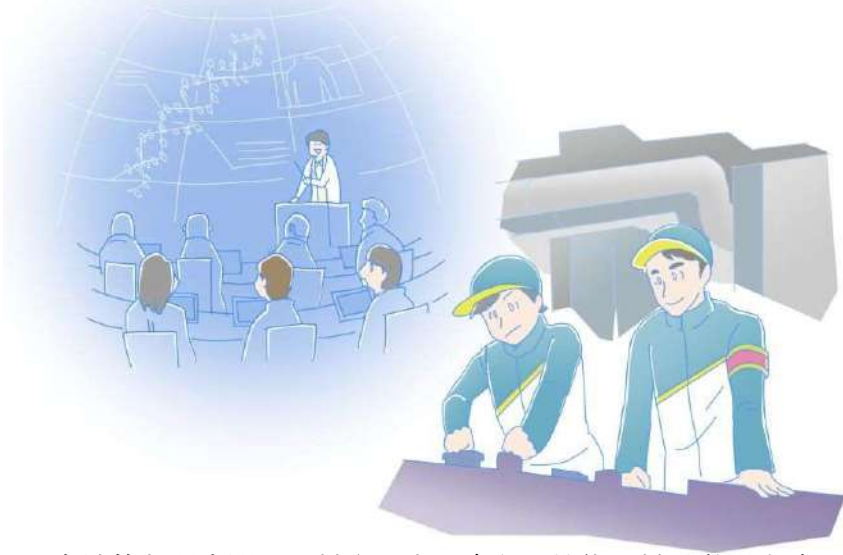
## 人、モノ、情報が行き交う拠点になっている



陸送、海運、空輸といった様々なニーズに対応した物流の高機能化を図るなど、国内外の重要な結節点としての役割を強化することにより、人、モノ、情報が行き交う日本を代表する拠点となっています。

## 最も自分が磨ける地域になっている

川崎臨海部の30年後のイメージを様々な視点から表現したものです



先端的な研究開発人材や日本を支える技能人材が学び交流できる仕組みが整うなど、この地域では基礎から応用まで学ぶことができるだけでなく、ここに来るだけで刺激が得られる、最も自分が磨き輝ける場所になっています。

## 楽しく働ける地域になっている



この地域に立地する企業、研究所はとても働きやすい就業環境が整っており、また、職場の近くで快適に飲食、交流ができ余暇が過ごせるなど、働くことが楽しくなる地域になっています。また、働く場と暮らす場が近くにあり、多様なワークライフバランスが実現しています。

## 「カッコいい」「ワクワクする」臨海部になっている

川崎臨海部の30年後のイメージを様々な視点から表現したものです



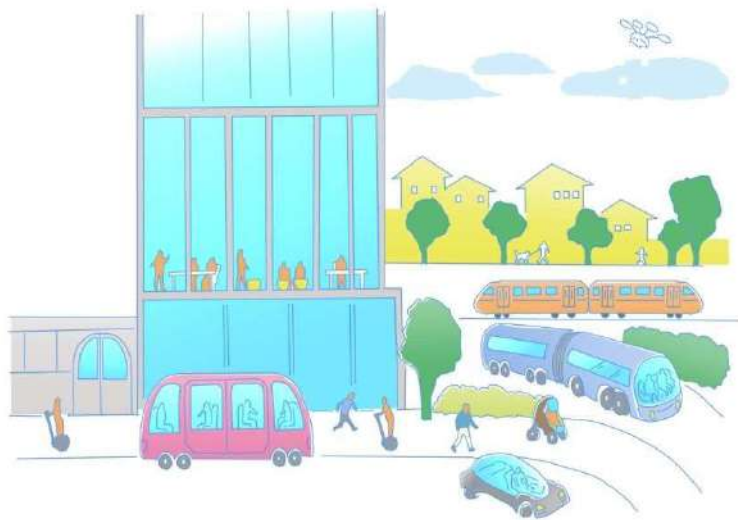
臨海部の取組が広く知られ、また文化的で創造性あふれる地域として臨海部全体が変化していくことにより、これまでのイメージから「カッコいい」「ワクワクする」といったイメージに変わり、市民の誇りとなる新しい臨海部像が確立しています。

## 災害時にも首都圏を守る要となっている



企業をはじめ臨海部に携わる関係者が協力し、強靱なライフラインと社会インフラ、協力体制を整えることにより、安心して働くことができ、また働く人や市民の命と生活を守る地域になっています。また、一大エネルギー拠点として、首都圏の生活を守る要となっています。

## 交通が快適になっている



川崎臨海部の30年後のイメージを様々な視点から表現したものです

新たな交通軸の整備などが進み、臨海部に通う人、集う人が、快適に移動できる場所になっています。



### 5-3 30年後の将来像（エリア図）

川崎臨海部の30年後の将来像について、機能とエリア図を次のとおり整理しました。

- 第4次産業革命を先導する新たな拠点を核に産業が波及し、**日本の成長を牽引**
- 健康・医療、環境・エネルギー、ものづくりなど、**川崎の強みを活かした産業が躍動**
- 多様な人材とのコラボレーションにより、**新たな価値を常に創出**
- 多様な産業と魅力的な住空間がある、**地域全体に楽しさと魅力が感じられる地域**
- 成熟社会における「豊かさ」を実現し続ける、**ワクワク感を抱ける地域**



※この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の2万5千分1地形図、数値地図25000（地名・公共施設）及び基盤地図情報及び電子地形図（タイル）を使用した。（H27情使、第854-5号）

図表5-1 30年後の将来像（エリア図）

## 5-4 臨海部ビジョン推進による首都圏全域の発展

東京、横浜、千葉、内陸部など周辺環境を踏まえた広域的な連携を進め、川崎臨海部の長期的発展を首都圏域全体の発展につなげるとともに、世界への展開、世界との連携を進めます。



※この地図の作成に当たっては、国土地理院長の承認を得て、同院発行の2万5千分1地形図、数値地図25000(地名・公共施設)及び基盤地図情報及び電子地形図(タイル)を使用した。(H27情使、第854-5号)

図表5-2 川崎臨海部と首都圏域との関係

### 内陸地域との連携

産業革命を先導するIoT連携を図ります。

### 東京圏域との連携

首都圏中枢機能(本社、省庁など)との連携、羽田・殿町の一体的戦略拠点形成、東京港との連携、水素などエネルギー連携を図ります。

### 京浜臨海部再編整備マスタープランとの連携

横浜市が策定している京浜臨海部再編整備マスタープランとの整合をとりながら、京浜臨海部の一体的発展、横浜港との連携、水素などエネルギー連携を図ります。

### 千葉県域との連携

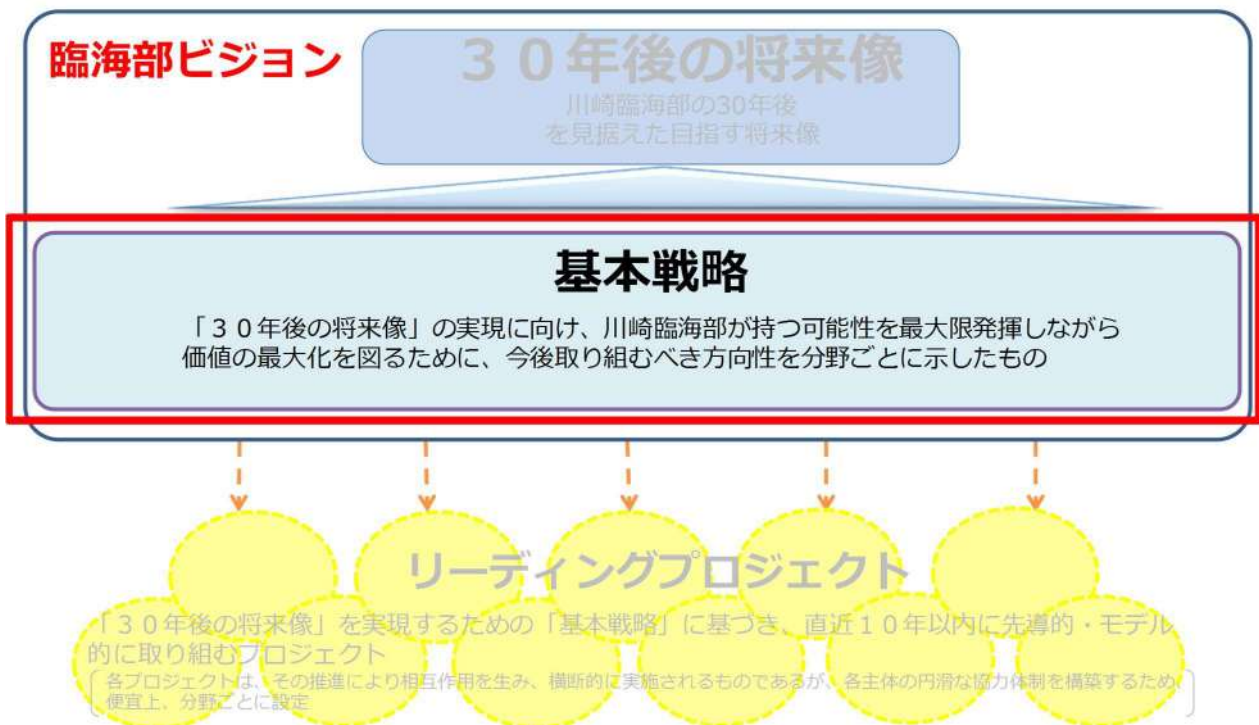
京葉工業地域とコンビナート連携を図ります。

## 6 基本戦略

### 6-1 基本戦略とは

「基本戦略」とは、「30年後の将来像」の実現に向け、川崎臨海部が持つ可能性を最大限発揮しながら価値の最大化を図るために、今後取り組むべき方向性を分野ごとに示したものです。

これらの戦略に基づき取組を進めることで、「豊かさを実現する産業が躍動」し、「多様な人材や文化が共鳴」した臨海部の将来像を実現します。

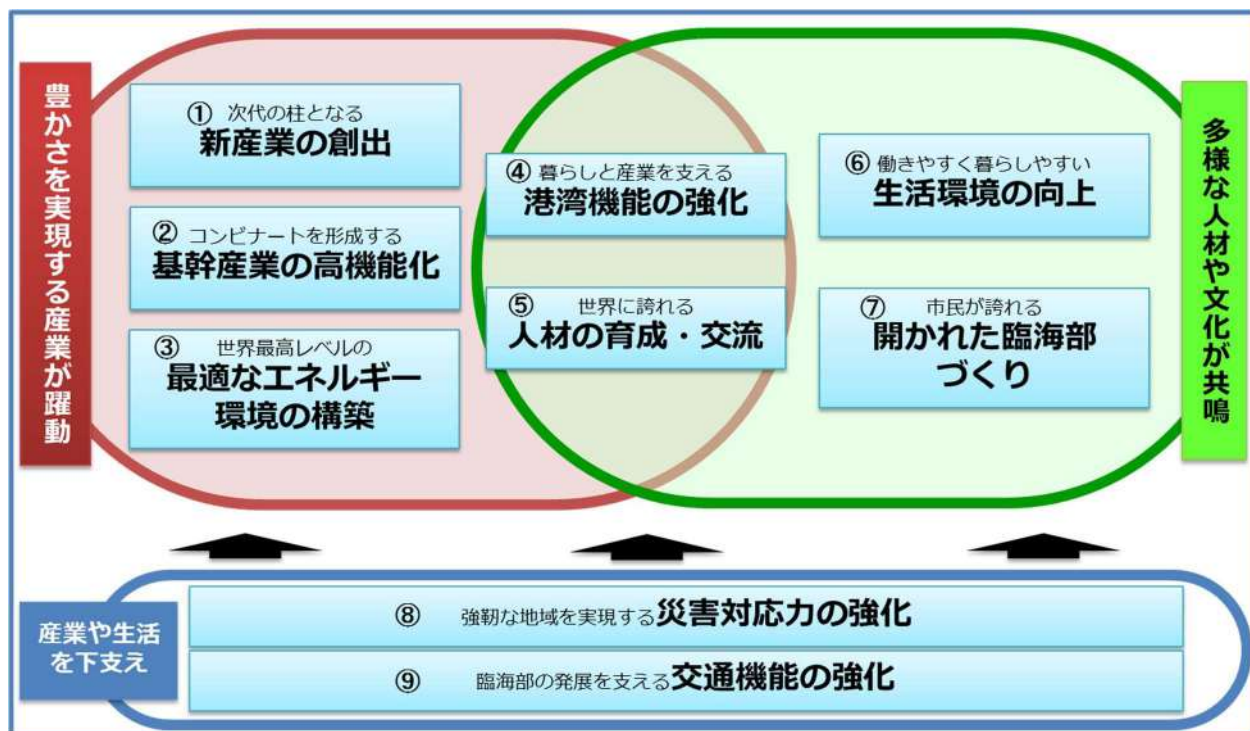


図表 6-1 臨海部ビジョンの構成（基本戦略）

## 6-2 基本戦略の関係性

基本戦略は、「30年後の将来像」に基づき、関係者がビジョンの実現に主体性を持ちながら取り組めるよう、分野別に設定しました。

各戦略はそれぞれに影響、連携し合いながら、臨海部の価値を上げ、「30年後の将来像」の実現を目指します。



図表6-2 基本戦略の関係性

### 6-3 基本戦略

「基本戦略」として、次の9の戦略を設定しました。各基本戦略は、現状と課題、目指すシナリオ、臨海部の地域資源、戦略アプローチについて整理しています。

基本戦略1 次代の柱となる**新産業の創出**

基本戦略2 コンビナートを形成する**基幹産業の高機能化**

基本戦略3 世界最高レベルの**最適なエネルギー環境の構築**

基本戦略4 暮らしと産業を支える**港湾機能の強化**

基本戦略5 世界に誇れる**人材の育成・交流**

基本戦略6 働きやすく暮らしやすい**生活環境の向上**

基本戦略7 市民が誇れる**開かれた臨海部づくり**

基本戦略8 強靱な地域を実現する**災害対応力の強化**

基本戦略9 臨海部の発展を支える**交通機能の強化**

## 基本戦略 1

## 新産業の創出

国際戦略拠点キングスカイフロントが概ね完成する一方で、臨海部の既存企業の敷地に低未利用地が発生する恐れがあるなど、産業構造の変化が顕在化しつつある中、臨海部では次代の柱となる新産業の創出に向けて、新たな産業拠点の形成及び拠点間の相乗効果等を高める段階的な土地利用転換を促進し、第1層及び多摩川リバーサイド地区に研究開発エリアを形成します。

また、川崎の強みである健康・医療、環境、素材、情報通信などの研究開発機能、技術、人材を活かしながら、オープンイノベーション・コラボレーションによる**社会課題を解決する最先端の研究・技術開発により、豊かさを実現する産業をいち早く創出**します。

### 現状と課題

- キングスカイフロントが概ね完成
- 研究成果の事業化や周辺地域への波及が重要
- 既存企業に低未利用地発生恐れ



### 目指すシナリオ

- 新たな産業拠点を形成
- 拠点の事業活動が周辺地域に波及
- 豊かさを実現する産業が創出

### 【臨海部の地域資源】

- 羽田空港との近接性
- 首都圏(最終消費地、本社機能等)に位置する好立地
- 研究開発機能、技術、人材の集積
- 素材、エネルギーなど基幹産業、ものづくり機能の集積
- キングスカイフロントにおける研究開発機関の集積



### 戦略アプローチ

- 市内のみならず、国内外の研究開発機関との連携や次世代情報通信技術・高度ものづくり技術の融合等を通じ、豊かさを実現する新しい産業を創出する。
- 羽田空港との近接性や産業の多様性を活かし、人材の交流を生み、異分野連携を促進し、新たな価値を創出する。
- キングスカイフロントや新たな産業拠点の形成により、拠点間の相乗効果等を生みながら、第1層及び多摩川リバーサイド地区に研究開発エリアを形成する。

## 基本戦略 2

# 基幹産業の高機能化

石油・鉄鋼など臨海部を支えてきた基幹産業の国内需要の減少や、日本有数のコンビナートとして活動してきた立地企業の設備老朽化が進む現状を打破するため、臨海部のコンビナートを形成する基幹産業の高度化・高機能化を進める投資を促進し、**日本で最も付加価値の高い生産活動を行い革新的な技術、製品、サービスを生み出し続ける、産業と環境が高度に調和した地域を実現**します。

また、現在は産業構造の変化等に伴う土地利用転換や低未利用な資産が顕在化しつつある中、資産の有効活用を促進する仕組みを構築するとともに、土地の整序化を行いながら、最適な土地利用を図り、地域の価値向上を進めます。

### 現状と課題

- 企業の設備が老朽化
- 企業再編等により土地利用転換が発生
- 低未利用な資産が顕在化



### 目指すシナリオ

- 設備更新や投資の促進により日本で最も高付加価値を生む地域に
- 設備や資産を有効活用
- 最適な土地利用が実現

### 【臨海部の地域資源】

- 研究機関の集積などに象徴される新陳代謝の風土
- 環境問題の経験により培った環境技術・産業の集積
- NPO法人産業・環境創造リエゾンセンターをはじめとした企業と行政の顔の見える関係

### 戦略アプローチ

- 企業の設備更新や投資の促進とより良い環境づくりが両立できる仕組みを構築し、産業と環境の好循環を生み出す。
- 土地の整序化を円滑に行うための仕組みの導入により、相乗効果を生み地域の価値を向上させる土地利用を促進する。
- 資産の有効活用を促す仕組みの導入により、低未利用資産を解消する。
- 企業と行政の顔の見える関係を強化し、地域の価値を向上させる最適な仕組みを検討する。

### 基本戦略 3

## 最適なエネルギー環境の構築

市内のCO<sub>2</sub>排出量の7割以上を産業部門が占める中、パリ協定をはじめとして地球温暖化対策の世界全体の取組が求められています。また、環境・エネルギーの取組を率先して進めてきた臨海部においては未利用エネルギーの利活用が課題となっている中、最先端のAI、IoT技術の活用による電力系統と水素系統の連携を通じて再生可能エネルギーの導入を進め、**世界最高レベルの安定的でクリーンなエネルギー環境を構築し、臨海部エリア全域のゼロエミッション化を進めます。**

#### 現状と課題

- 市内のCO<sub>2</sub>排出量の7割以上を産業系が占める
- 未利用エネルギーの利活用が課題



#### 目指すシナリオ

- 産業競争力の強化に資する安定的でクリーンなエネルギー環境の構築と臨海部全域のゼロエミッション化の実現

#### 【臨海部の地域資源】

- 水素などの次世代エネルギーの導入・利活用を可能とする臨海部コンビナートのインフラや技術
- 首都圏の一般家庭の電力消費量に相当する電力供給ポテンシャル



#### 戦略アプローチ

- 臨海部の特徴を活かし、水素など次世代型クリーンエネルギーシステムを導入・利活用することで最適なエネルギー環境を構築する。
- 最先端のAIやIoT技術を積極的に活用しながらゼロエミッション化に資する様々なエネルギーソリューションの社会実装を進める。
- 産業集積の強みを活かした国際貢献を行いながら、産業と環境が高度に調和した低炭素型産業地帯を実現する。



## 基本戦略 4

# 港湾機能の強化

石油化学や鉄鋼をはじめとする基幹産業を支える工業港として、また日本有数の冷凍冷蔵倉庫群を有する商業港として発展してきた川崎港の物流の効率化や港湾施設を強化する基盤整備、新たな物流体系に対応した高機能な物流施設の集積などの機能強化に取り組みます。また、首都圏中心部に位置した陸路、羽田空港と近接した空路、世界に開かれた海路を有する立地優位性を活かし、**多様な輸送モードが最適に機能しながら、先端技術を活用した高機能かつ効率的な物流サービスを推進する国際戦略港湾としての役割**を果たします。

また、川崎市域活性化の観点から、臨海空間を活かした振興策を強化することにより、賑わいのある港づくりを進めます。

### 現状と課題

- 港湾・物流施設が老朽化
- 低利用な港湾緑地の存在や市民が港に触れ合える機会の拡大が課題



### 目指すシナリオ

- 港湾・物流施設が更新され、高機能かつ効率的な物流機能を持つ港が実現
- 港湾振興策により賑わいのある港が実現

### 【臨海部の地域資源】

- 臨海部産業や人々の生活を支える商工機能を併せ持つ国際戦略港湾
- 首都圏中心部に位置し、羽田空港に近い立地優位性
- 産業観光や工場夜景などの観光資源
- 川崎マリエンなどの市民利用施設や港湾緑地
- 世界有数の技術を持つ多様な産業の集積



### 戦略アプローチ

- 港湾機能の強化を図りながら、先端技術を活用するなど、高機能化・高度化する新たな物流ニーズに対応した物流体系を構築する。
- 首都圏や海外の人々をターゲットに、産業観光需要を契機とした港湾振興策を強化することにより、市内経済の活性化を図る。

## 基本戦略 5

## 人材の育成・交流

川崎臨海部には高度な技能を持つ人材が多数存在する一方、企業の競争力を支える技能の継承や育成が課題となっています。また、世界レベルの人材獲得競争が激化する中で、新たな価値の創出を牽引する高度人材をいかに集め、育てるかが大きな課題となっています。こうした中、技能人材や高度技術者等の育成の仕組みを整備し、**国内外から高度人材が集まり育つ環境**を創ります。

また、多様な人材の多様な働き方・学びを支えられるよう、企業の就労環境や働きやすい地域環境の向上、様々な人材が組織の枠を越えて学習や交流ができる仕組みづくりを進めることにより、誰もが**「働きやすい地域」「働き続けたい地域」を実現**します。

### 現状と課題

- 新たな価値創出を牽引する高度人材が集まる仕組みづくりが課題
- 企業内の円滑な技能継承が進まない



### 目指すシナリオ

- 技能人材の育成や技能継承の仕組みを整備
- 組織を越えて学習や交流ができる仕組みを通じ、世界から高度人材が集まる環境を実現

### 【臨海部の地域資源】

- 高度な研究開発力を持つ企業人材
- 日本経済を支える技能者
- 人材育成にノウハウを持つ企業、研究機関
- 人材育成の知見を有する大学

### 戦略アプローチ

- 企業の協力により、地域として技能を継承し、技能者を育成できる仕組みを構築する。
- 国内外の最先端の研究機関や立地企業、大学、国等と連携した教育プログラムの実施等により、新たな価値の創出を牽引する高度人材を育成する。
- 組織を越えた教育や交流の仕組みを整備し、様々な人材が学び集える環境を整備する。
- 子育て支援等の機能導入を通じて、就業者の働きやすさを支援する。

## 基本戦略6

## 生活環境の向上

川崎駅から臨海部までのエリアに多数あった立地企業の社宅が、産業構造やライフスタイルの変化により減少するにつれ、住むエリアと働くエリアが分離されてきましたが、今後の「選ばれる街」を目指して、このエリアに**臨海部で働く人材をはじめ多様な人々が住みたいと思える生活環境を整備**し、職住近接を促進します。

また、事業所ごとの限られた敷地内に配置された緑地を市民に活用できる形で創出しながら、清潔かつ快適で景観にも配慮された、**近隣住民や就業者が憩い、交流できる地域環境を整備**します。

### 現状と課題

- 川崎駅と臨海部間の地域に住宅など就業者用の住居が減少
- 臨海部に就業者等が憩い、交流できる場が不足



### 目指すシナリオ

- 川崎駅と臨海部間の地域に新たな働き手の確保につながる住環境が整う
- 就業者や市民が憩い、交流できる場が整う

### 【臨海部の地域資源】

- リノベーションスクールなど空き住居の利活用に向けた新たな活動
- クリーン大作戦など企業、団体、行政が協働で行った地域の取組実績と協力体制



### 戦略アプローチ

- 空き住居や利用転換が行われる物件や公共空間等について、民間事業者と行政の協働によりリノベーションを行い、地域全体への波及を生む。
- 企業、団体、行政の協働による取組を強化し、清潔かつ快適な空間づくりを実現する。
- 新たな緑地の創出など様々な機会を活用し、就業者や市民が憩い、交流できる仕組みや機能を整備する。

## 基本戦略 7

# 開かれた臨海部づくり

臨海部の企業と市民の接点が少なく、認知度や理解度の向上や、市民や他地域の方が抱くイメージの転換が課題となっている中、臨海部ならではの魅力や文化の発信等を通じてイメージ転換が図られ、臨海部で働くことが「ワクワクする」「かっこいい」と思われる、**就業者や市民の誇りとなる新しい臨海部のブランドイメージを確立**し、国内外に発信します。

また、企業活動をわかりやすく伝えられる仕組みなど市民と臨海部の接点をつくる環境を整備することにより、**市民に認知され、理解され、親しまれる地域を実現**します

### 現状と課題

- 臨海部の企業と市民の接点が少なく、企業活動や製品が知られていない
- 市民や他地域の住民が抱くイメージの転換が課題



### 目指すシナリオ

- 市民と企業との接点生まれ、企業活動が伝わっている
- 就業者や市民の誇りとなる新しいイメージが確立

### 【臨海部の地域資源】

- 工場夜景やロケ地、羽田空港、多摩川など観光訴求力のある眺望
- 企業・行政・関係団体との連携によるPR体制
- イベントやお祭りなど、企業や地域における取組のノウハウ



### 戦略アプローチ

- 企業の枠を超え、地域全体の特長や将来像、企業活動が伝わる仕組みづくりを、関係者の協働により推進し、イメージの転換を図る。
- 企業と市民の接点をつくり、特に次世代を担う子どもに訴求する内容・手法を用いながら、認知度・理解度の向上を図る。
- 羽田空港や多摩川、緑地、親水空間などの資源の活用や企業内の取組、文化の発信を通じ、国内外の人々が魅力を感じる地域づくりを実現する。

## 基本戦略 8

# 災害対応力の強化

川崎臨海部は、エネルギーや物流など重要な機能が集積している地域であり、首都圏の防災機能における重要な役割を担っていることから、この地域の災害対応力を向上させることは、市内のみならず、首都圏の災害対応力を向上させることにつながります。

そのため、地震・津波などの自然災害や事故などのコンビナート地区に関する災害から市民や働く人の命を守り、立地企業の被害を最小限に抑え、また市民生活を早期に回復することができるよう、強靱なライフライン、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、**発災時に最適な対応をすることのできる、災害対応力の高い地域を実現**します。

### 現状と課題

- 工場や倉庫等の設備が老朽化
- 災害対応は各企業にゆだねられ、災害発生時の連携に課題がある



### 目指すシナリオ

- 的確に災害に対応できるソフト・ハードの体制が地域全体で整備

### 【臨海部の地域資源】

- 安全対策に関する高度な設備やノウハウを持つ事業所
- 川崎臨海部防災協議会など、防災に関する情報共有等の場
- 国の基幹的広域防災拠点である東扇島東公園

### 戦略アプローチ

- 安全対策に関する専門知識、現場ノウハウを有する事業者や関係機関と協力し、災害発生時の想定を地域全体で行いながら、対応方法の共有や訓練を徹底する。
- 企業、団体、行政など関係者の顔の見える関係を活かし、情報や対応方法を共有する。
- 国等への働きかけを行いながら、ハード面の安全対策を強化し、強靱なインフラ、ライフラインを整備する。

## 基本戦略 9

## 交通機能の強化

川崎臨海部へのアクセスは川崎駅からのバス交通への依存度が高く、駅前広場が飽和し、ピーク時のバス車内が混雑するなど、交通環境の改善が求められており、マイカー通勤も多く交通渋滞等も課題となっています。また、羽田連絡道路（多摩川スカイブリッジ）の整備による羽田空港周辺地区との近接性の一層の向上を捉えた新たな交通ネットワークの整備などが期待されています。

こうした中、川崎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に向けては、土地利用転換等を捉えた新たな交通ネットワークの整備や次世代モビリティなど、新たな移動手段・交通システムの導入を図り、**誰もが快適に感じる交通環境を実現**します。

### 現状と課題

- バス交通への依存度が高い
- 川崎駅前広場が飽和し、ピーク時のバス車内が混雑
- マイカー通勤が多い



### 目指すシナリオ

- 川崎臨海部への基幹交通軸の整備
- 円滑な移動の実現
- 誰もが快適に感じる交通環境が実現

### 【臨海部の地域資源】

- 高速道路、産業道路、国道409号・357号、羽田連絡道路（多摩川スカイブリッジ）などの道路網
- 京急大師線、JR南武支線、JR鶴見線、東海道貨物支線などの鉄道網
- 路線バス網

### 戦略アプローチ

- 川崎駅と臨海部をつなぐ基幹的交通軸を整備する。
- 土地利用転換を捉えて拠点間の円滑な移動を実現する交通ネットワークを整備する。
- 次世代モビリティなど、新たな移動手段・交通システムの導入により、移動の快適性を向上させる。

注：現況・データ等は策定当時のものから一部更新しています。

## 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	<p>キングスカイフロントを活かした産業創出・効果波及</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・産業振興財団にクラスター化推進を担う機能の設置</li> <li>・新たな国プログラムを5つ獲得</li> <li>・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</li> </ul> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南渡田地区拠点整備基本計画の策定</li> </ul>
PJ② 資産活用・ 投資促進	<p>土地利用転換・再投資を促進する制度の構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>企業からの事前相談の円滑化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・投資促進制度の運用等に係る総合相談窓口の設置</li> </ul>
PJ③ 水素エネルギー 利用推進	<p>水素エネルギー利用推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海外からの水素サプライチェーン実証事業の実施</li> <li>・水素パイプライン配管情報の公開</li> <li>・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</li> <li>・カーボンニュートラルコンビナート構想の策定</li> <li>・燃料電池電車(FCT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</li> </ul>
PJ④ 低炭素イン ダストリーエ リア構築	<p>低炭素インダストリーエリア構築</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・川崎カーボンニュートラルコンビナート構想の策定</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
PJ⑤ 港湾物流機 能強化	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>浮島1期地区や千鳥町地区の土地利用転換の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul>
PJ⑥ 臨海空間を 活かした地 域活性化	<p>臨海空間を利用した新たな賑わいの創出</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾緑地(東扇島西公園)を活用したモデル事業の実施</li> </ul> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
PJ⑦ 世界に誇れ る人材育成	<p>技能継承を促す教育プログラムの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>産業の高度化を支える人材の育成</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>



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
PJ⑨ 緑地創出	路上駐車の解消や環境美化促進のための抜本的な対策
	・梶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
	市民が親しみ憩える共通緑地の整備
PJ⑩ 職住近接促進	・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
	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
PJ⑪ 企業活動見える化	・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
	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
PJ⑫ 災害対応力向上	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
	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
PJ⑬ 交通機能強化	・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
	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

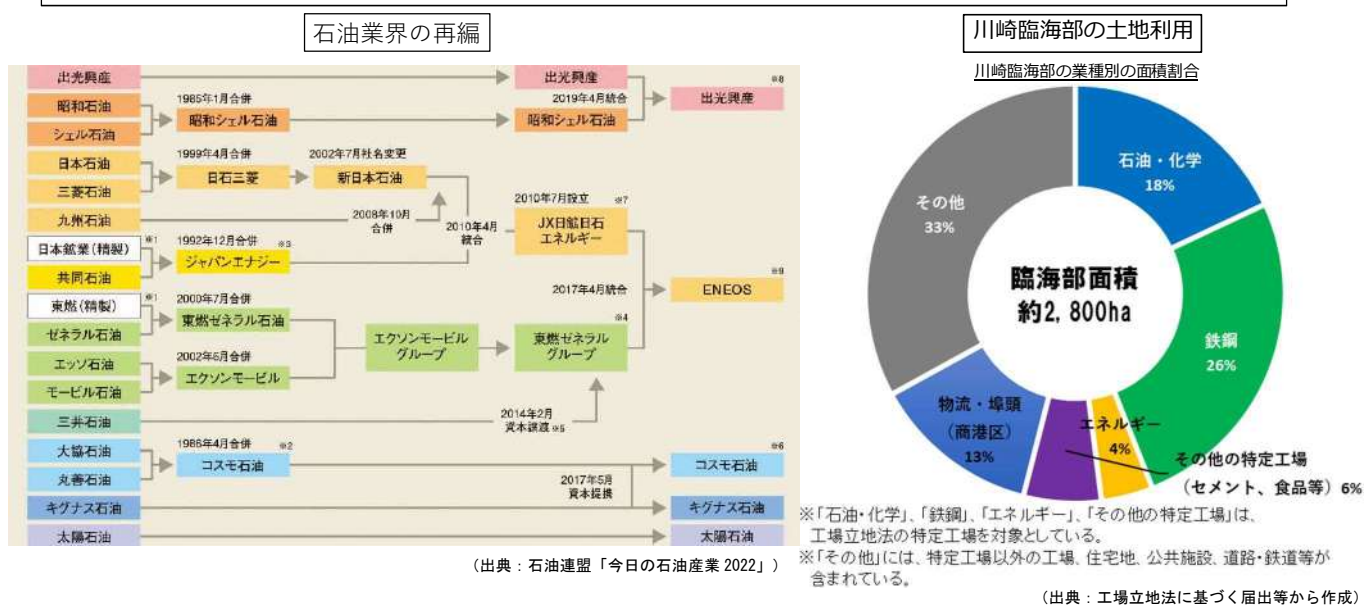
・国際競争の激化や国内需要の減少等により、石油・化学や鉄鋼分野における生産設備の集約化が進み、川崎臨海部においても大規模な土地利用転換が発生

#### ■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CO<sub>2</sub>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・原料の製造拠点を転換が求められている

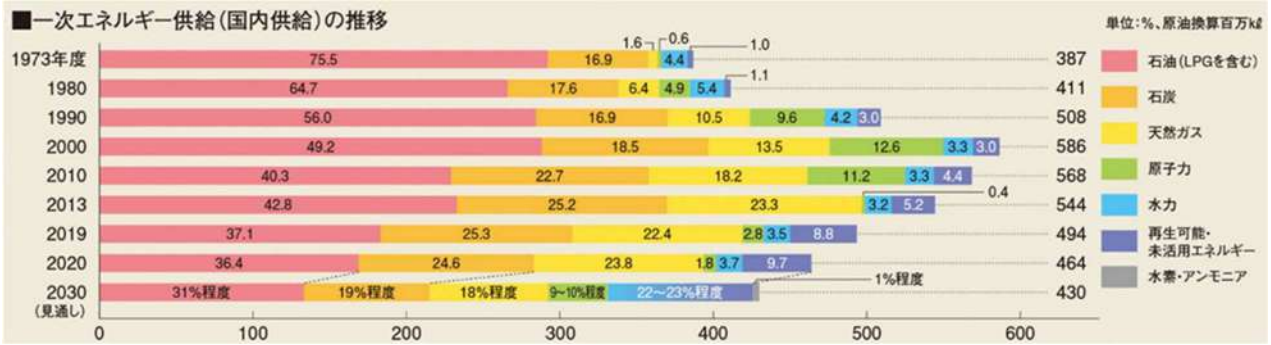
#### ■AI・IoTなど基幹的なデジタル技術の進化

・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



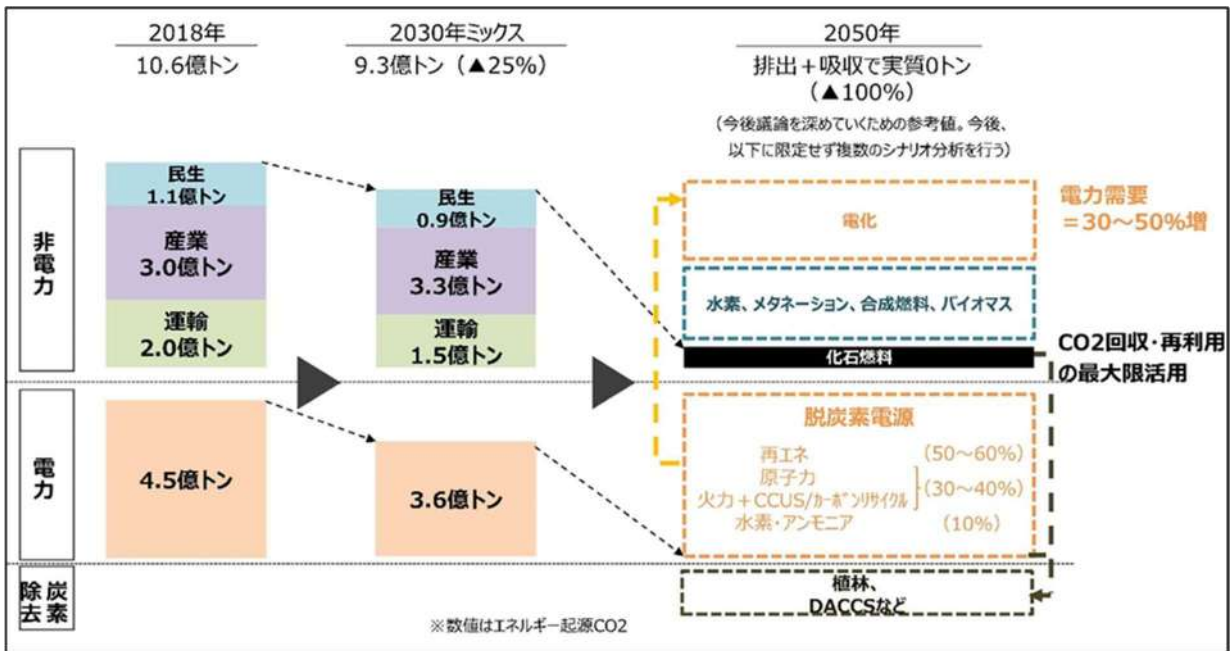
図表 7-2 川崎臨海部を取り巻く環境変化等 (1)

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靱な社会への変革
- 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。

### ■ 「新陳代謝が源泉になる」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

### ■ 「コモンズ（資源の共同利用地）」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と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っているので、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。

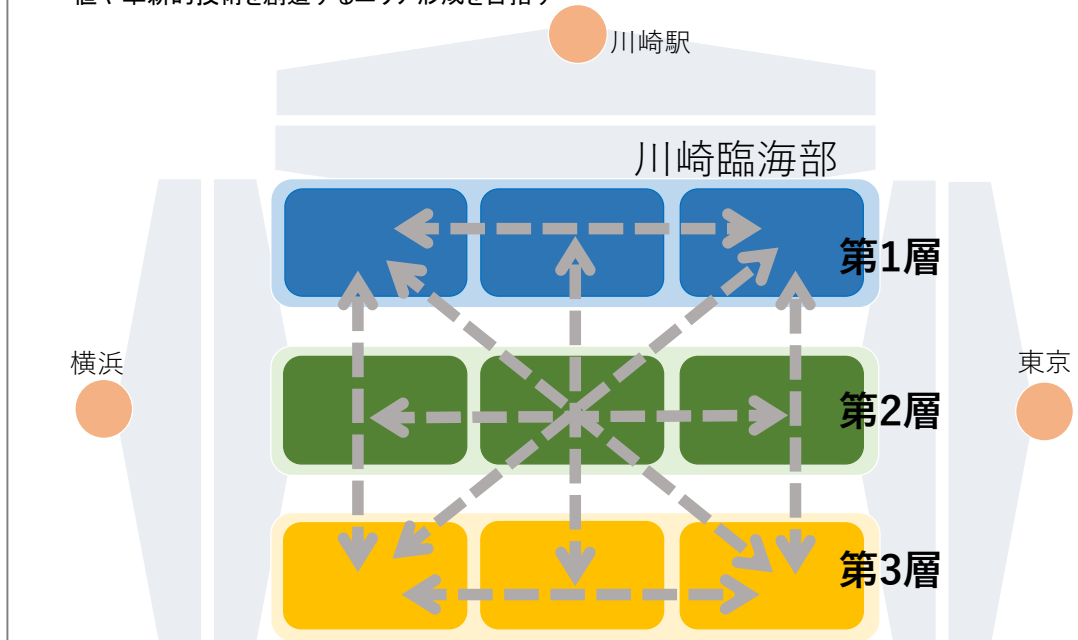
#### 【目指す姿】

- 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、首都圏の強靱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。



### 高度な産業拠点を形成する拠点連携・エリア連携のイメージ

各拠点・エリアの特性を生かした横軸での連携に加えて、大規模な土地利用転換を契機に、縦軸・斜軸における研究開発、ものづくり、環境・エネルギーなどの機能的な連携により、新しい価値や革新的技術を創造するエリア形成を目指す



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

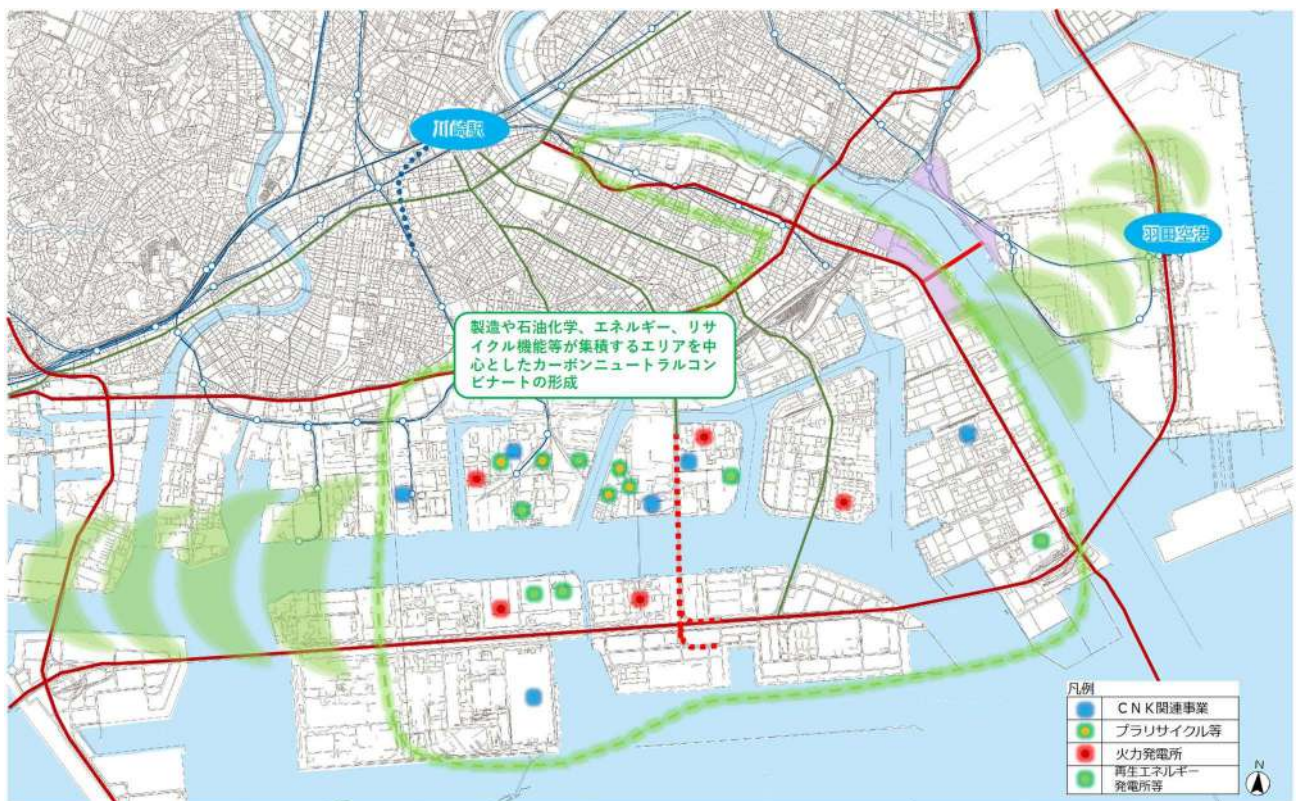
世界的なカーボンニュートラル化の潮流の中、引き続き産業競争力を確保するため、製造やエネルギー、リサイクル施設等の基幹産業が集積する川崎臨海部において、カーボンニュートラル化された次世代型のコンビナートへの変革を進めることで、産業構造の転換を先導する取組を進めます。

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、強靱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CO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>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、強靱なライフライン、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。



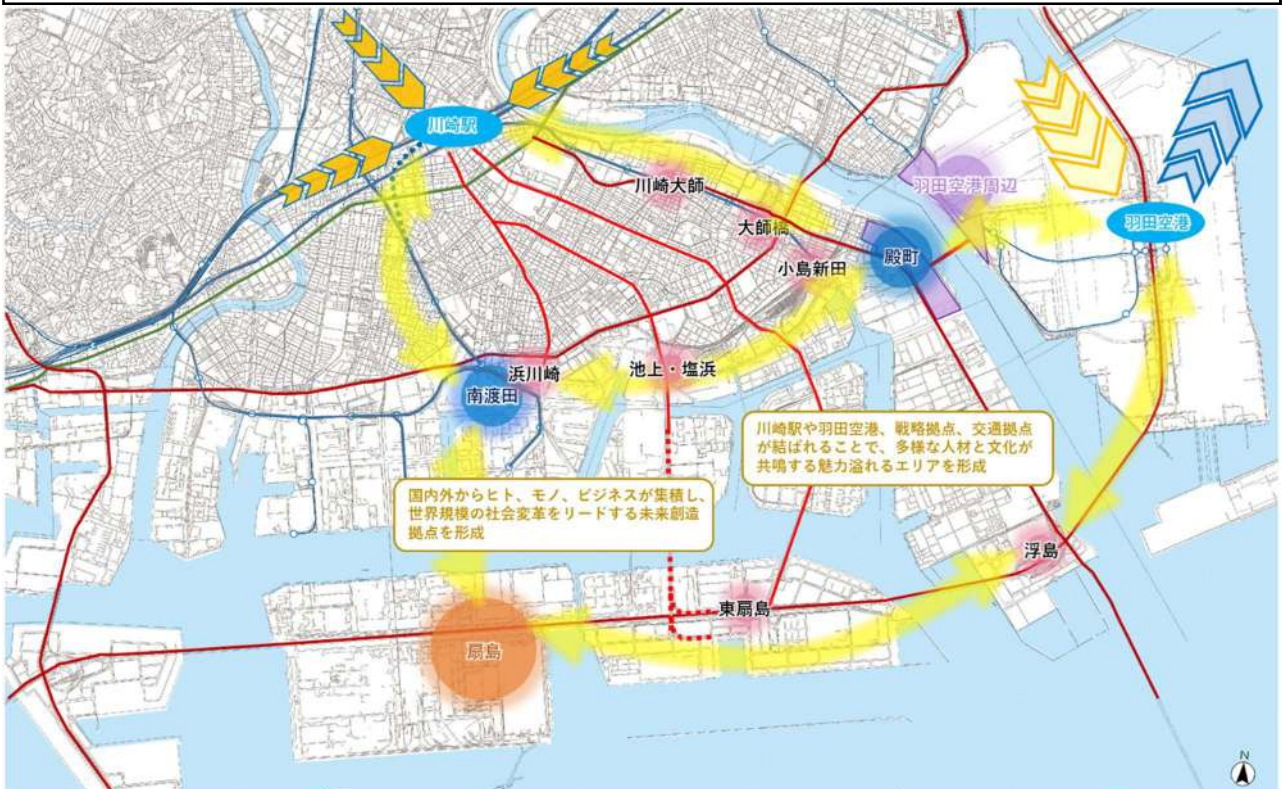
#### 4 働きやすく暮らしやすい生活環境の向上と市民が誇れる開かれた臨海部づくり

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。

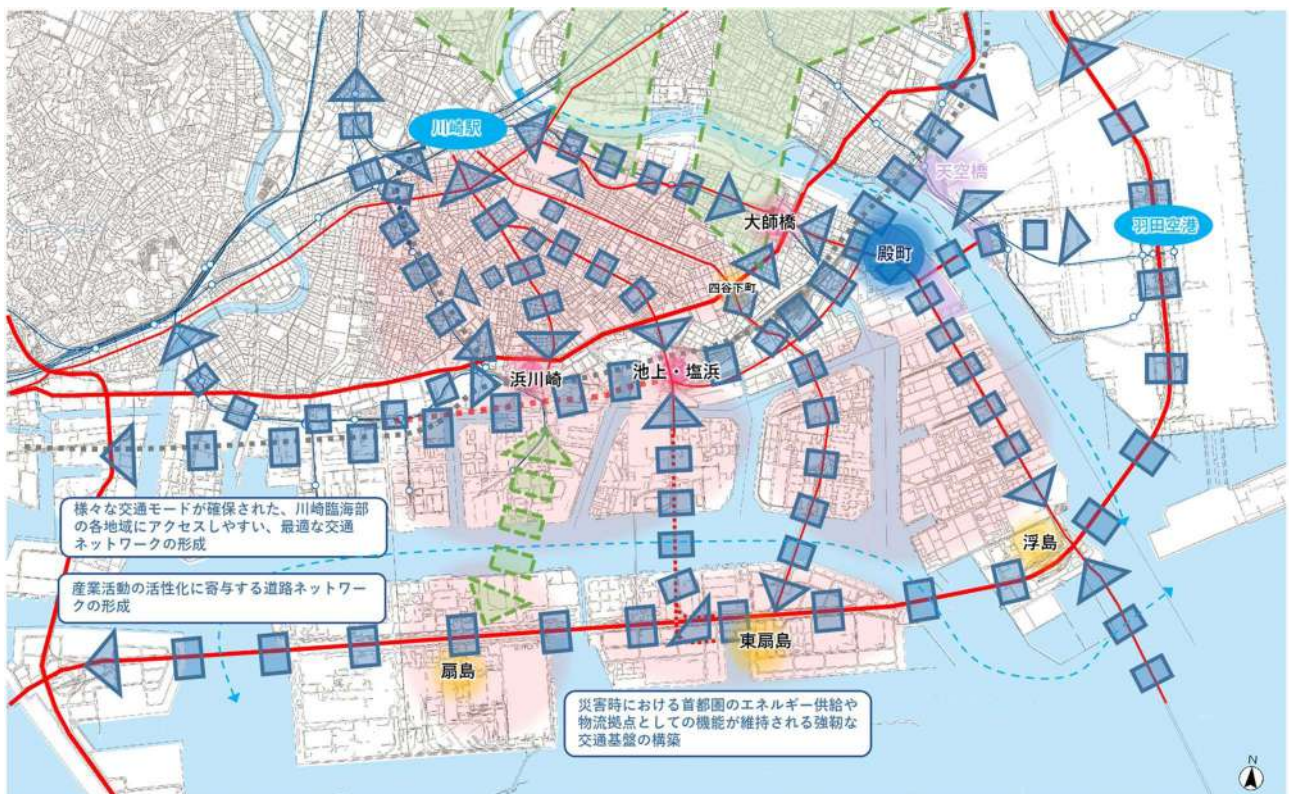


## 5 川崎臨海部の持続的な発展を支える交通機能の強化

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靱な交通基盤となることを目指します。



凡例

	鉄道		鉄道 (計画推進)
	主要道路 (高速含む)		道路(事業中又は 計画推進)
	高速道路 (調査中)		将来交通 ネットワーク
	交通拠点		将来交通ネット ワーク(構想)
	交通結節点		水上交通 (観光船等活用) (構想)

## 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	<b>新産業創出プロジェクト</b>
-------------	--------------------

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>



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	内容
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	<b>大規模土地利用転換プロジェクト</b>
-------------	------------------------

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>



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

**南渡田地区**

- ・大規模土地利用転換の先鞭として次世代の臨海部を牽引する**革新的な素材の研究開発を中心とした新たな産業拠点を形成**
- ・川上から川下まで様々な産業の集積により**研究開発から実証・生産・市場導入まで一気通貫でつながる産業拠点を形成**

【デジタル社会やグリーン社会の実現に寄与する革新的な素材開発】

【様々な企業・研究者が集まり次々とイノベーションを創出】

**周辺地区（池上町・扇町・水江町）**

- ・リサイクルをはじめとする産業の集積を活かして、**臨海部の持続的な発展に寄与**

【リサイクルプラント】

**扇島地区（扇島南・扇島北）**

- ・陸海空の結節点となり得る地理的優位性を活かし、**平時は川崎臨海部の発展だけではなく、我が国の重点課題を解決し、有事は首都圏を守る要となることを目指す**
- ・カーボンニュートラルエネルギーや高度物流、次世代モビリティの拠点など、**新しい価値や革新的技術の創造につながる未来志向の土地利用を推進**

【カーボンニュートラルエネルギーの受入れ基地】

【輸送の効率化に資する高度物流施設】

【空のモビリティの発着場】

プロジェクト ③	<b>資産活用・投資促進プロジェクト</b>
-------------	------------------------

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>

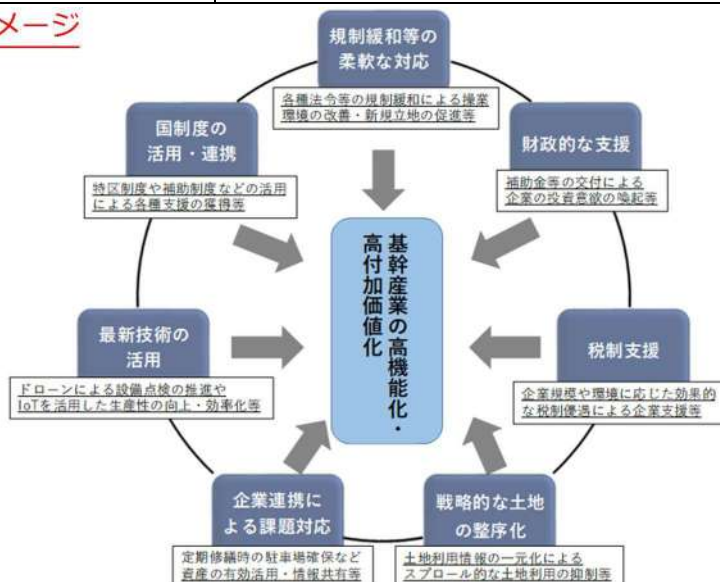


**達成目標と取組内容**

- ◆ **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〉

<b>時間軸</b>	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	<b>カーボンニュートラル推進プロジェクト</b>
-------------	---------------------------

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り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

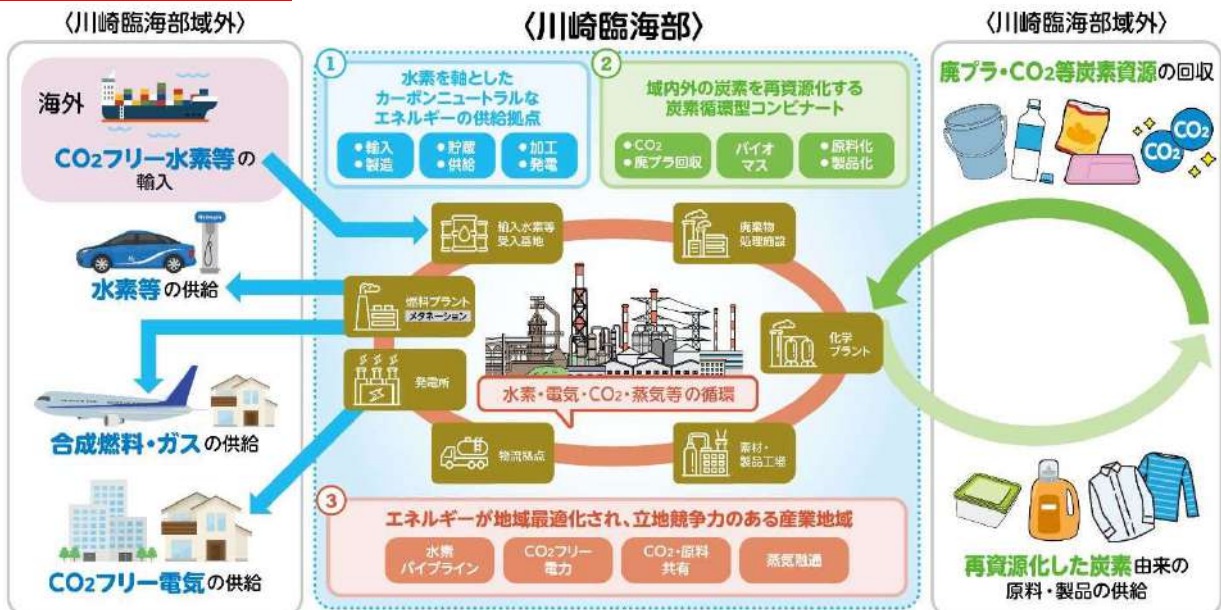
現状と課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 世界ではカーボンニュートラルに向けた動きが加速している中、エネルギーや製品の素材・原料の製造プロセスで多くのCO<sub>2</sub>を排出しており、カーボンニュートラルの取組が遅れると産業競争力の低下を招くおそれがある。</li> <li>● カーボンニュートラルに寄与する産業の成長など、臨海部のカーボンニュートラル化を実現しながら、新たなコンビナートのロールモデルとなる産業エリアの形成を図ることが求められている。</li> </ul>



達成目標と取組内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>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</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>フリー水素等の供給体制の構築〈企業〉</li> <li>・CO<sub>2</sub>フリー水素等の需要量拡大〈協働〉</li> <li>・社会受容性の向上〈協働〉</li> </ul> </li> <li>◆ <b>炭素循環型コンビナートの形成</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・炭素資源の回収の拡大〈協働〉</li> <li>・革新的な再資源化手法の導入〈企業〉</li> <li>・市民・企業への理解促進〈協働〉</li> </ul> </li> <li>◆ <b>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</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・電力利用や熱利用の地域最適化〈協働〉</li> <li>・CO<sub>2</sub>や原料等の有効活用の拡大〈企業〉</li> </ul> </li> </ul>

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	<h2 style="margin: 0;">港湾物流機能強化プロジェクト</h2>
-------------	--

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>



達成目標と取組内容
<p>◆ <b>首都圏を支える物流機能の強化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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&lt;協働&gt;</li> <li>・ 企業との連携強化等による配送の効率化&lt;協働&gt;</li> <li>・ 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&lt;協働&gt;</li> <li>・ 企業との連携等による国内外との航路拡充&lt;協働&gt;</li> <li>・ 物流施設群の老朽化対策等、物流機能強化に向けた掘込部土地造成事業の推進&lt;協働&gt;</li> </ul> <p>◆ <b>港湾機能の脱炭素化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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&lt;協働&gt;</li> </ul>

時間軸	第1段階（～5年）	第2段階（～10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。	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	<b>世界に誇れる人材育成プロジェクト</b>
-------------	-------------------------

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>

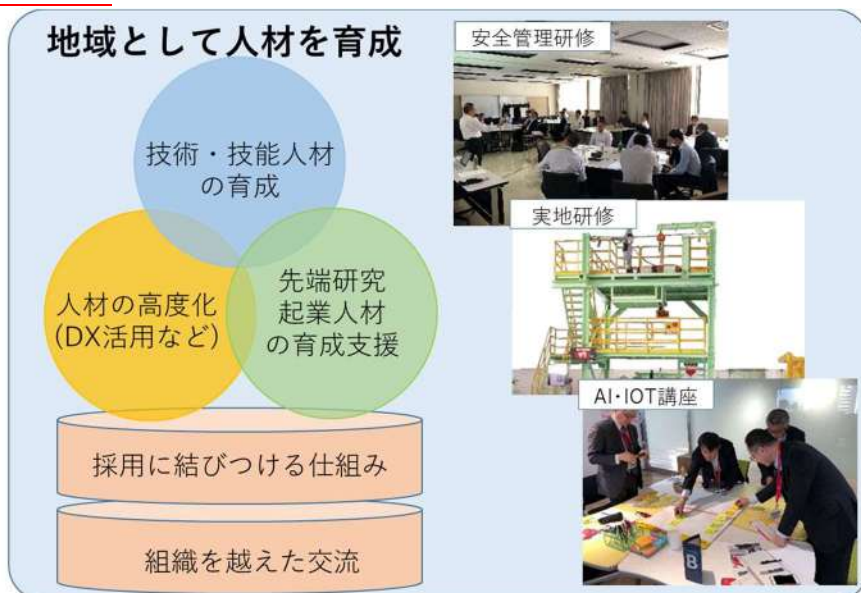


達成目標と取組内容
-----------

- ◆ **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）	第2段階（～10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。	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	<b>働きやすく暮らしやすい環境づくりプロジェクト</b>
-------------	-------------------------------

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>



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）	第2段階（～10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。	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	<b>エリアブランディングプロジェクト</b>
-------------	-------------------------

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 企業と市民との接点が少ないことから、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。</li> <li>● 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を訪れることで、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。</li> </ul>



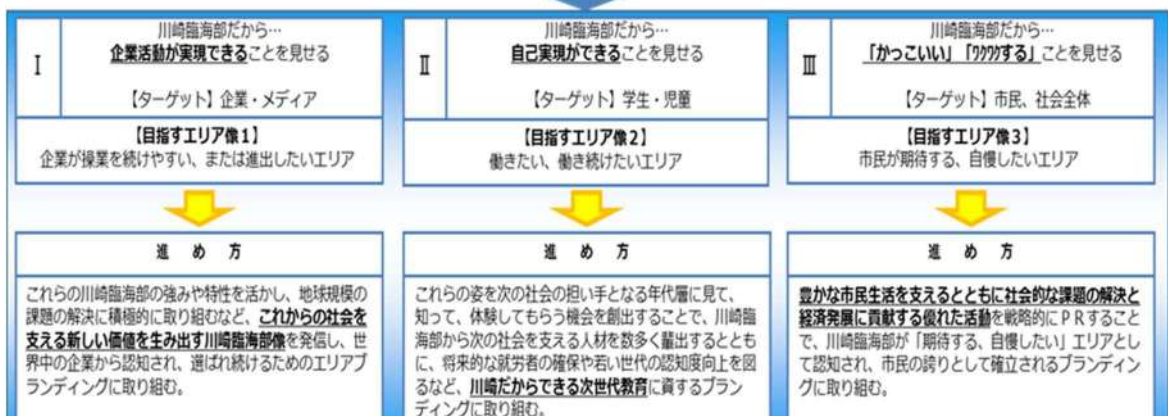
**達成目標と取組内容**

- ◆ **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	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**

ターゲットごとに取組の方向性を定め、より戦略的に**川崎臨海部のブランド化**を図る



プロジェクト ⑨	<b>国内外の人々が魅力を感じる地域づくりプロジェクト</b>
-------------	---------------------------------

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
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>



達成目標と取組内容
<p>◆ <b>地域資源を活かした文化の発信や魅力の創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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〉</li> <li>・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〉</li> <li>・周遊クルーズ観光船の停泊空間等の整備、運用〈協働〉</li> <li>・産業観光や夜景ツアー等を活用した事業の推進〈協働〉</li> <li>・臨海部ならではの文化発信に向けた取組の推進〈協働〉</li> </ul> <p>◆ <b>新たな緑地や憩い・にぎわい空間の創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生物多様性の推進や親水空間の創出・活用〈協働〉</li> <li>・港湾緑地における魅力創出に向けた基盤の整備〈行政〉</li> <li>・工場敷地内外の緑地の整備〈協働〉</li> <li>・緑地整備と連携した憩い・にぎわい機能の導入〈協働〉</li> </ul>

時間軸	第1段階（～5年）	第2段階（～10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。	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	<b>災害対応力向上プロジェクト</b>
-------------	----------------------

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、地域全体の強靱化を図るため、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靱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
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>



達成目標と取組内容
<p>◆ <b>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、強靱な地域を創出</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> </ul> <p>◆ <b>広域的な地域の強靱化に寄与する機能の導入</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>

時間軸	第1段階（～5年）	第2段階（～10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。	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	<b>交通機能強化プロジェクト</b>
-------------	---------------------

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

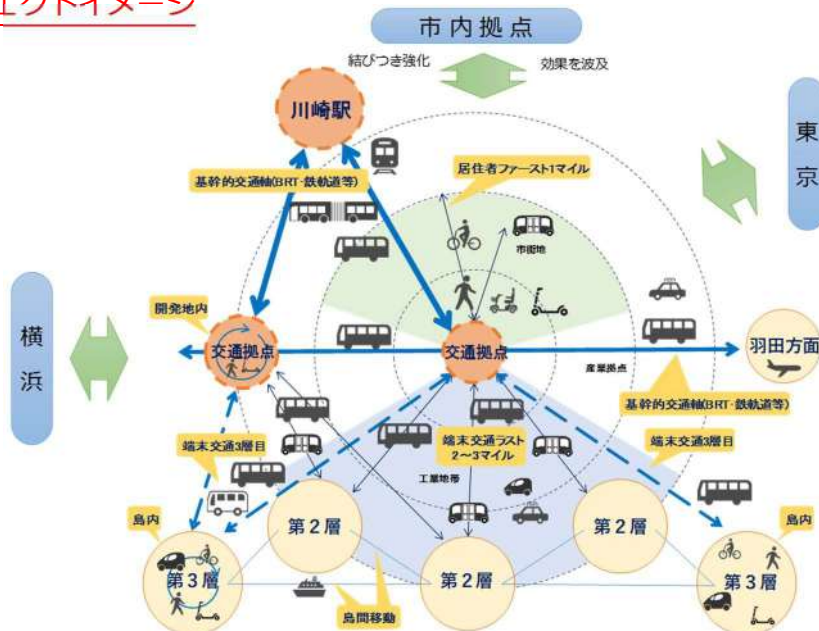
現状と課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在の公共交通体系は川崎駅からのバス交通へ依存しており、川崎駅前広場及びピーク時のバス車内の混雑、長大路線における定時制の確保など、通勤環境が課題とされている。</li> <li>● 鉄軌道については、JR南武支線が脆弱であることから輸送力向上を含めた改善が必要である。</li> <li>● 多摩川リバーサイド地区や東扇島地区における就業者数の増加が顕著であり、また、大規模な土地利用転換などの環境変化に柔軟に対応できる交通ネットワークが求められている。</li> <li>● 新たな交通基盤として多摩川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。</li> </ul>



達成目標と取組内容
<p>◆ <b>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</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東扇島水江町線、国道357号の整備・活用〈行政〉</li> <li>・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〉</li> <li>・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〉</li> <li>・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〉</li> <li>・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〉</li> </ul>

時間軸	第1段階（～5年）	第2段階（～10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。	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





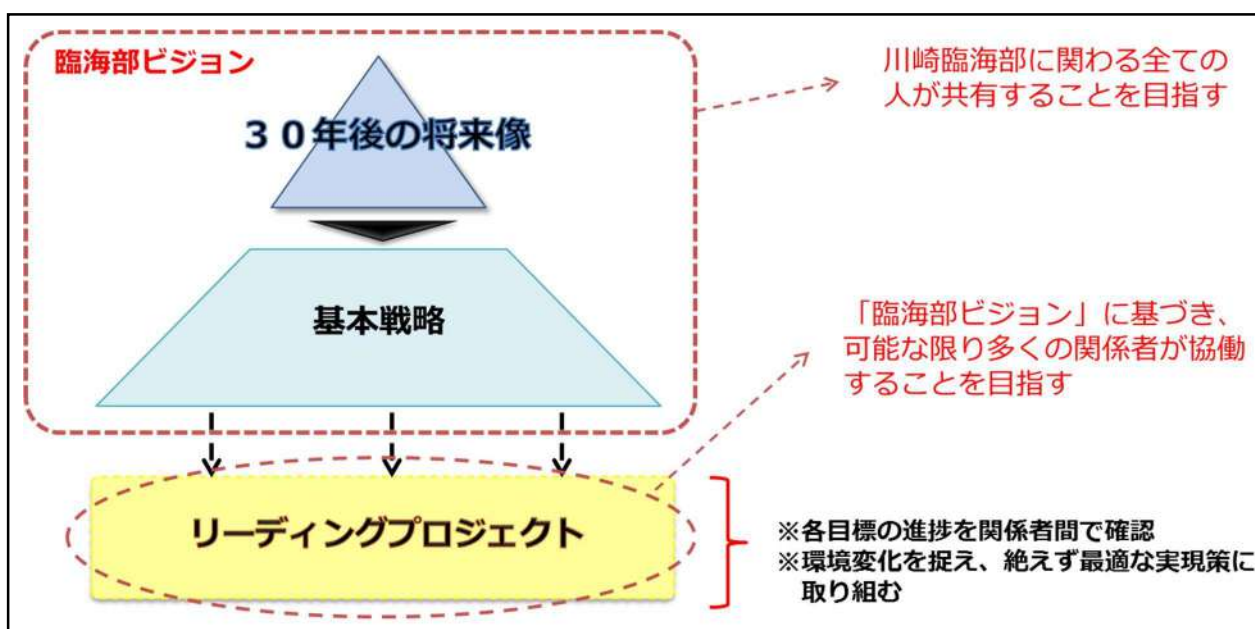
## 8 ビジョンの実現に向けて

### 8-1 ビジョンの実現に向けた基本的な視点

臨海部ビジョンは、川崎臨海部に関わる全ての人々が共有することを目指すとともに、その実現に向け、立場や組織を超えて可能な限り多くの関係者が協働することを目指します。

「30年後の将来像」の実現に向け、「基本戦略」に基づき、リーディングプロジェクトごとに各目標の進捗を関係者間で確認し、継続的に改善を行います。

リーディングプロジェクトの取組内容については、社会経済環境や状況の変化を捉えながら柔軟に見直し、必要に応じて新たなプロジェクトを設定するなど、最適な実現策に取り組みます。



図表 8-1 ビジョンの実現に向けた基本的な視点

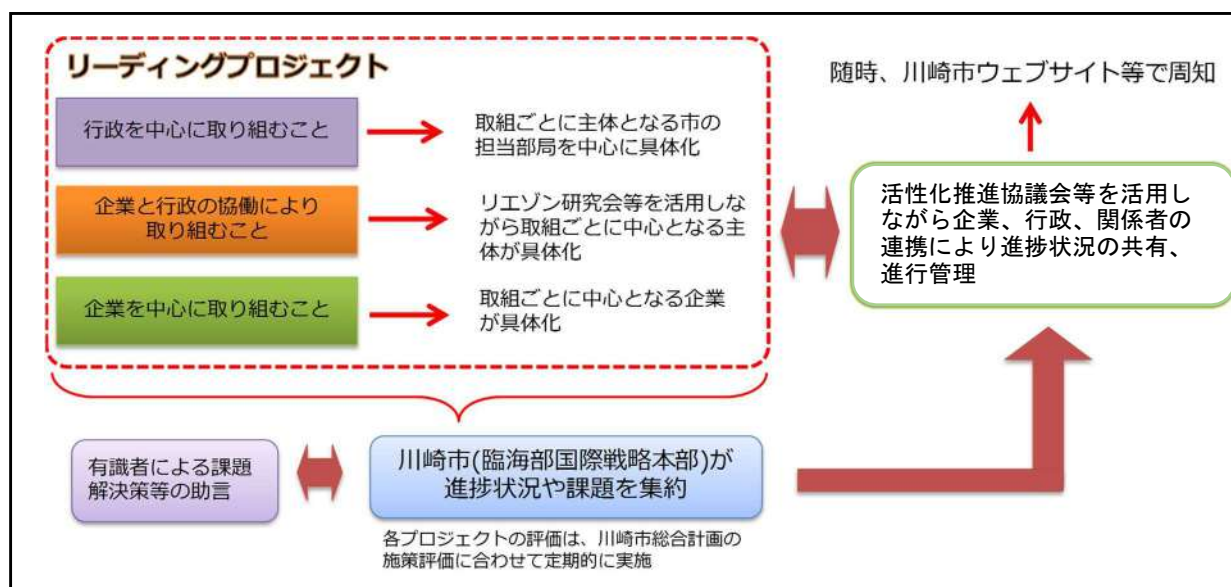
## 8-2 ビジョン推進の考え方

臨海部ビジョンは、策定から順次、「リーディングプロジェクト」の推進に取り組み、関係者と協力しながら各プロジェクトに位置づけられた取組を具体化します。

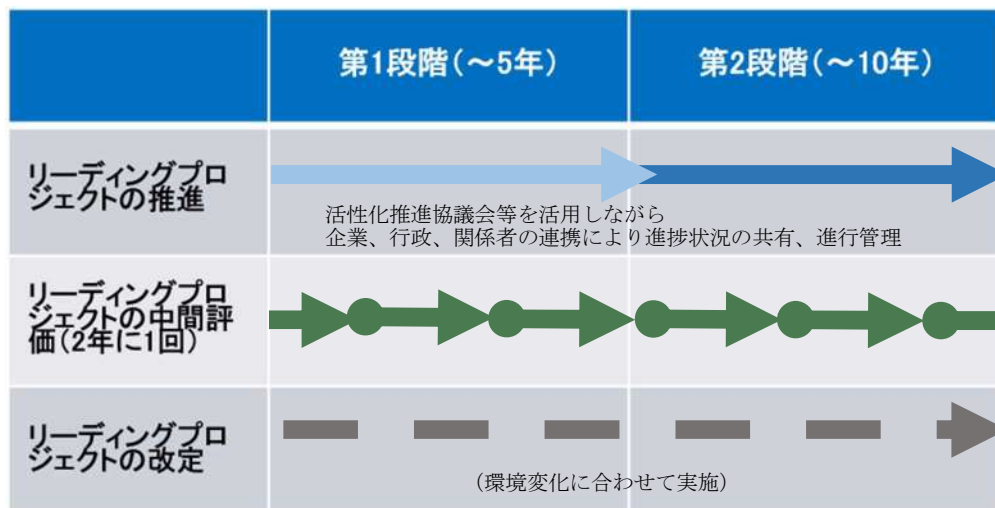
各取組は、「行政を中心に取り組むこと」「企業と行政の協働により取り組むこと」「企業を中心に取り組むこと」に分類し、川崎市が関わるものは、取組内容の具体化に合わせ、総合計画や関連分野の諸計画への位置づけと整合を図ります。企業が関わるものは、リエゾン研究会等を活用しながら取組ごとに中心となる主体が具体化を図ります。

各プロジェクトについては、川崎市(臨海部国際戦略本部)が進捗状況や課題を集約し、有識者から課題解決策等の助言を得るとともに、川崎臨海部活性化推進協議会等を活用しながら企業、行政、関係者の連携により進捗状況の共有や進行管理を行います。

なお、各プロジェクトの評価は、川崎市総合計画の施策評価に合わせて定期的を実施します。



図表 8-2 ビジョン推進の考え方



図表 8-3 今後のスケジュール

## 参考基礎資料

## 1 世界規模での大きな潮流

カーボンニュートラル化や新型コロナウイルス感染症、基幹的なデジタル技術の進歩など、環境・社会・経済・技術といった様々な分野における急激な変化が見られる。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大などの新興感染症の流行や地球温暖化による気候変動のリスクが顕在化しており、国際的には人間と動物、生態系の健康を一体として捉えるワンヘルス (One Health) といった概念が広まり、豊かな地球と社会に支えられて人間のウェルビーイング (well-being) <sup>1</sup> が実現するといった考え方が提唱されている。

このような視点からは、自然と経済活動の間には高い相互依存性が存在し、ネイチャーベースドソリューション (NbS: Nature-based Solutions) <sup>2</sup> などの新たな取組が重要視されており、これまでの世界規模での大きな潮流と合わせ、あらゆる局面でこれまでの社会経済システムにおける常態が覆る可能性が指摘されている。

### ○各分野における世界規模での大きな潮流を踏まえた急激な変化

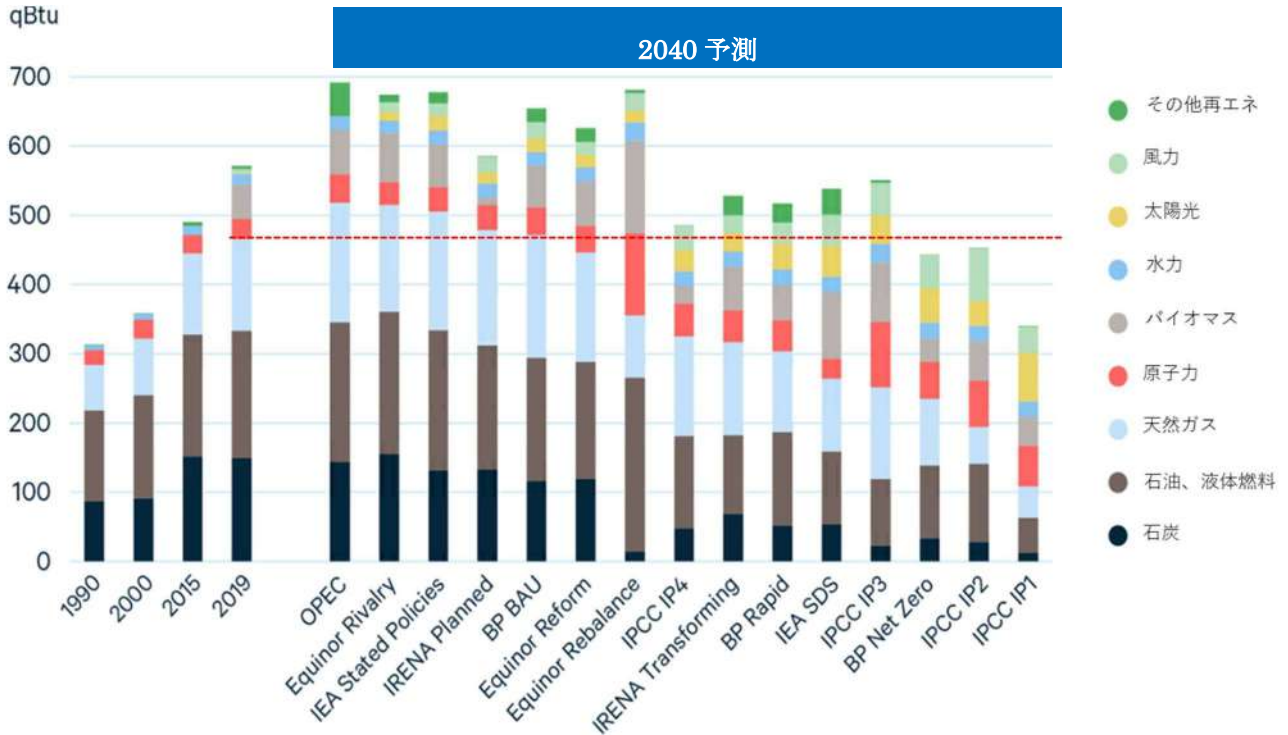
環境	経済
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 2050年カーボンニュートラル化</li><li>・ 気候変動や自然災害への対応</li><li>・ サーキュラーエコノミー</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 経済安全保障・地政学リスクへの対応など国際サプライチェーンの変化</li><li>・ サステナビリティに基づく投資・産業転換</li><li>・ シェアリングエコノミー</li></ul>
社会	技術
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 新型コロナウイルス感染症</li><li>・ 個人の価値観の多様化</li><li>・ 少子高齢化社会</li><li>・ 働き方の変化</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ AI、クラウドやビッグデータ、5G など基幹的なデジタル技術の進歩</li><li>・ 自動運転やドローンなど、ロボティクス技術開発の進化</li><li>・ バイオ、ゲノム、再生医療など最先端医療技術の進化</li></ul>

<sup>1</sup> 心身と社会的な健康

<sup>2</sup> 自然に基づく解決策

○世界のエネルギー動向（燃料構成）

・多くの国際機関が2040年時点での化石燃料（天然ガス含）の使用量が2019年よりも低下すると予測している。



（出典：Resources for the Future HP を一部加工）

○グローバル化を支えた国際秩序

・世界経済の相互依存が進む中で経済と安保による「地経学」的な動きが見られる。

【地経学の背景】	【地経学的な経済的事態のイメージ】
①グローバルガバナンスの弱体化	● A国の軍事設備の敷地を提供したX社に対し、B国政府がB国内での <u>営業停止命令</u> 。
②軍事ツール使用のコスト増、国内外からの批判拡大のため、 <b>経済ツールを活用した国家影響力行使</b> が活発に	● C国の防衛政策に不満のあるD国政府が、 <u>D国人のC国観光を制限</u> 。
③民間ビジネスのリスクの拡大 (政治的不安定、新興勢力・新技術の台頭 ⇒投資・経営リスク増大)	● E国政府が、軍事的緊張の高まっているF国の企業の部材を含む製品を <u>補助金支給対象から除外</u> 。 ● G国政府が、国際政治で対立するH国製ゲームの <u>新規認可審査中断</u> 。 ● I国の外交政策を支持しない国に対して、 <u>ガスパイプラインを遮断</u> 。

（出典：経済産業省「世界の構造変化と日本の対応」）

## 2 国内の動向

国内の産業構造は、世界的なグローバル化の進展等に伴う 1980 年台後半以降の製造業の海外移転、また、急速なデジタル化への対応の遅れや少子高齢化の進展などに伴う産業競争力の低下など、ここ 30 年で大きく変化しており、昨今では、新型コロナウイルス感染症の世界的な流行に加えて、地政学リスクや急激な円安等による資源調達価格の上昇などが企業活動に大きな影響を与えている。

このような状況下において、企業活動では、激甚化する自然災害への対応として、さらに米中貿易摩擦以降、感染症の感染拡大やロシアによるウクライナ侵攻などの地政学リスクの高まりなども相まって、経済安全保障の観点からも、レジリエンス<sup>3</sup>の強化を図るために、生産拠点の国内回帰なども含め、国際的なサプライチェーンの再構築を迫られるとともに、新たなデジタル技術の開発などのビジネス環境の激しい変化を背景として、競争力維持・強化を図るため、デジタルトランスフォーメーション（DX：Digital Transformation）<sup>4</sup>をスピーディーに進めていくことが求められている。

また、政府は令和 2（2020）年 10 月に 2050 年までにカーボンニュートラル（CN：Carbon Neutral）<sup>5</sup>を目指すことを宣言し、国・地方を始めとして、民間企業においても様々な取組が進められているが、カーボンニュートラル化の潮流は産業界に対して従来のビジネスモデルや戦略の根本的な変革を迫っている。この動きを成長戦略として取り組む観点から、「2050 年カーボンニュートラル化に伴うグリーン成長戦略（令和 3（2021）年 6 月決定）」においては、今後の成長が期待される重要分野であって、温室効果ガスの排出削減の観点からも取組が不可欠な 14 分野（エネルギー関連産業、輸送・製造関連産業、家庭・オフィス関連産業の各分野）において、それぞれの分野の特性を踏まえながら、日本の国際成長力を強化しつつ、自立的な市場拡大につなげる取組が進められている。消費活動においても、意識の高まりにより、人・社会・地域・環境に配慮した消費行動が見られ、社会全体のデジタル化が進展とも相まってシェアリングエコノミーや、エシカル消費が広がっている。

このような状況を踏まえて、政府は令和 3（2021）年 6 月に決定した「統合イノベーション戦略 2021」においては、各国間の技術覇権争いや気候変動問題への対策に関しての国内外での大きな進展を踏まえて、Society 5.0 実現のためのデジタル社会の形成や地球温暖化問題への対応、経済安全保障等のレジリエンスなどの施策を推進し、AI 技術、バイオテクノロジー、量子技術、材料の「基盤技術分野」及び、環境エネルギー、安全・安心、健康・医療、宇宙、海洋、食料・農林水産業の「応用分野」について、官民連携により社会実装、研究開発や人材育成などに戦略的に取り組むとされている。

---

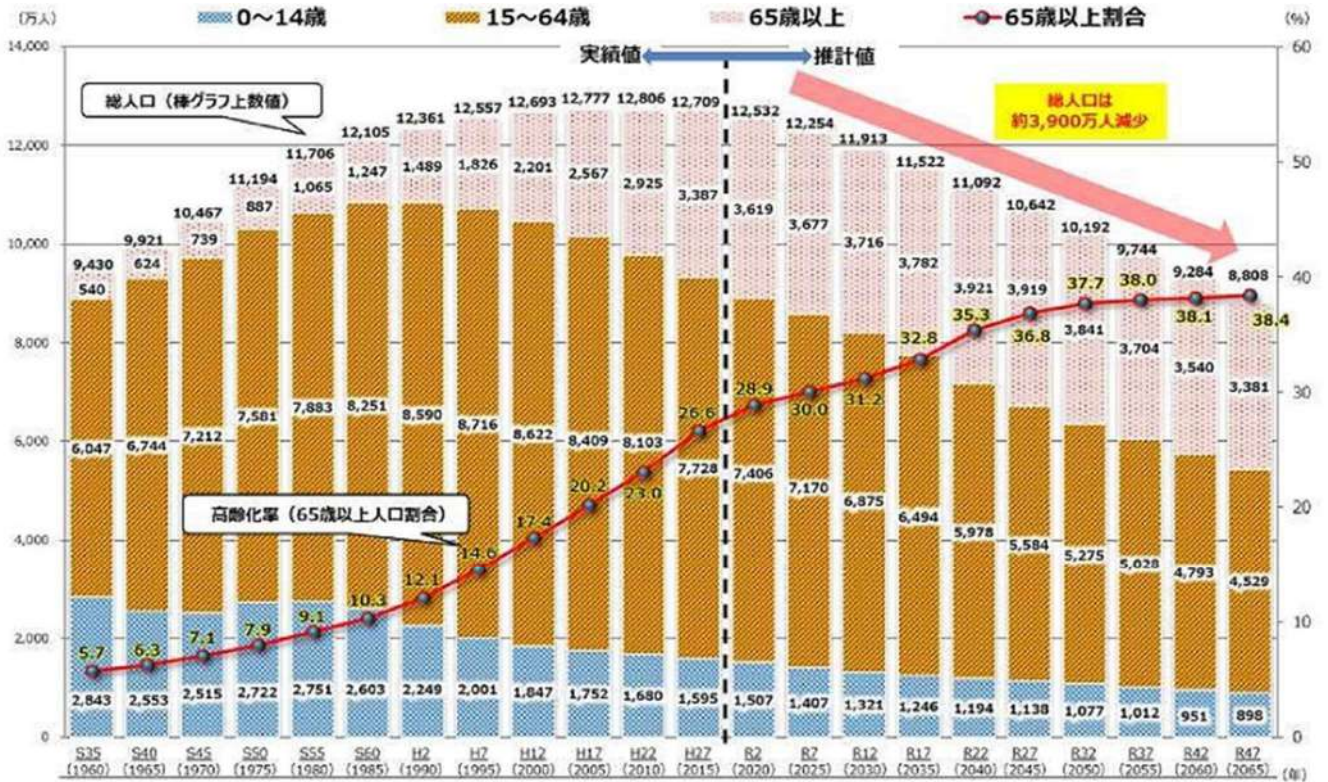
<sup>3</sup>強靱性・回復力・困難に対する耐性

<sup>4</sup>データとデジタル技術を活用して、製品やサービス、ビジネスモデル、さらには、業務そのものや組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争力維持・強化を図ること

<sup>5</sup>地球温暖化による気候変動を背景として、温室効果ガスの排出量の削減並びに吸収作用の保全及び強化を図り、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること

○人口の推移と将来人口推計（国）

- ・日本の総人口は、2065年には、約8,800万人と約3,900万人減少し、高齢化率は約38%へ上昇する見込み



※平成27（2015）年以降は、「年齢不詳」をあん分した人口。平成22（2010）年以前は、総人口にのみ「年齢不詳」人口を含む  
資料：2015年までは総務省「国勢調査」、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年4月推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果より作成

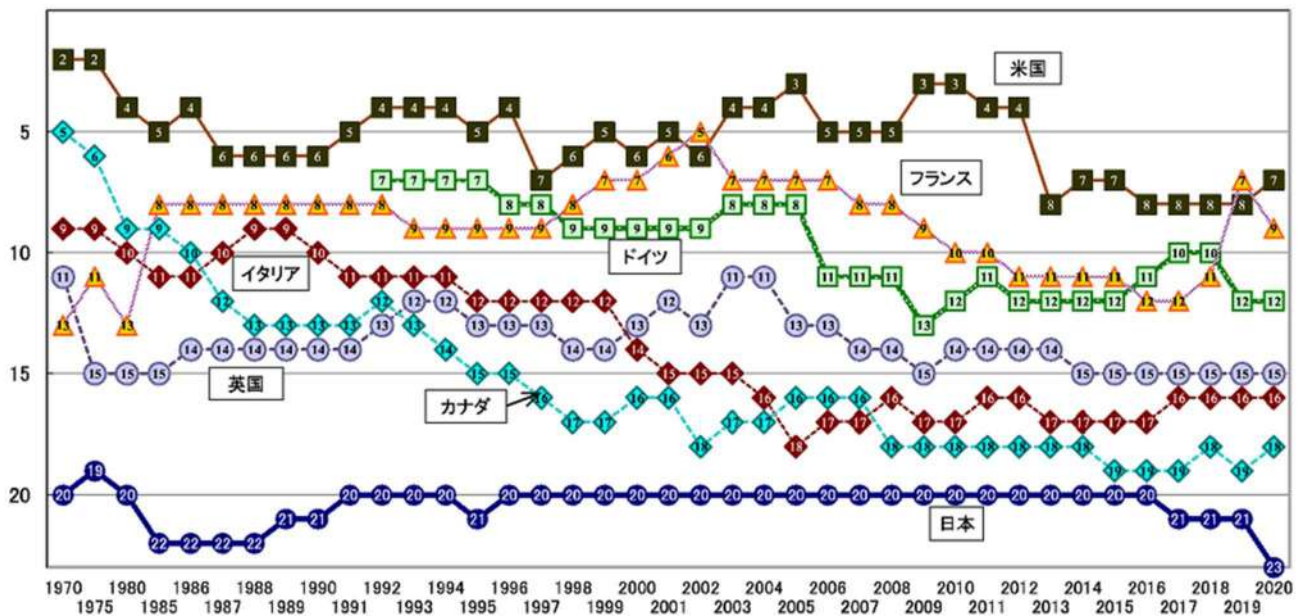
（出典：川崎市「第3期実施計画」）

○日本の労働生産性

- ・OECD加盟38カ国では主要先進国との比較で最下位

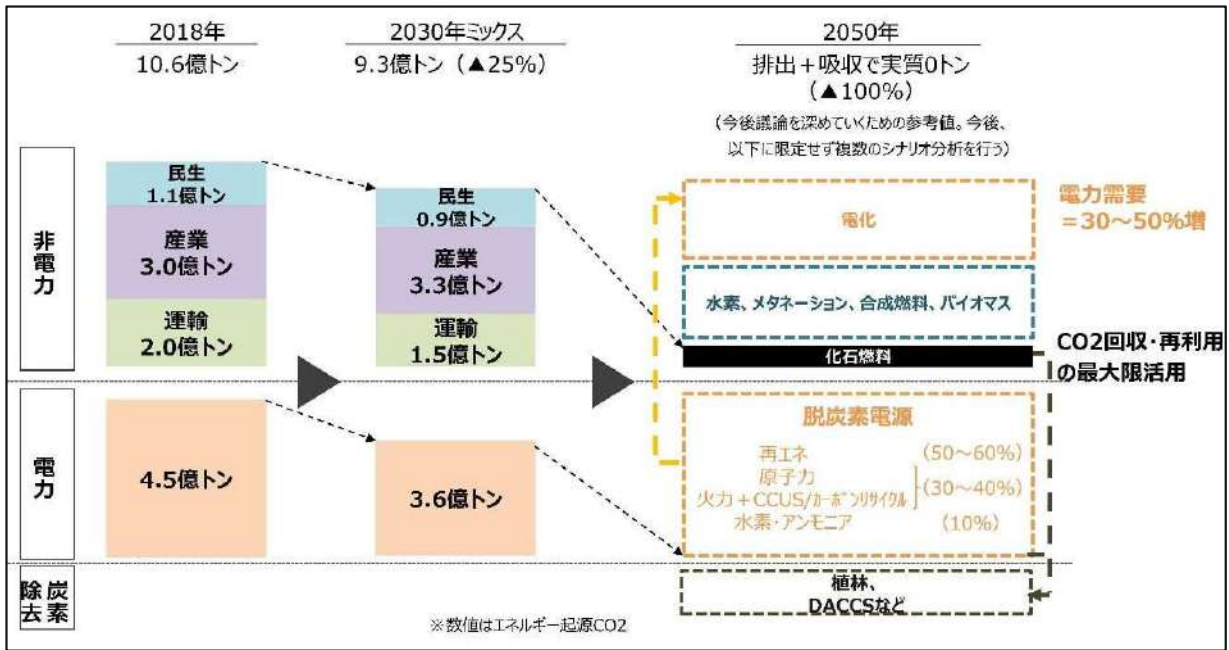
順位)

主要先進7カ国の時間当たり労働生産性の順位の変遷

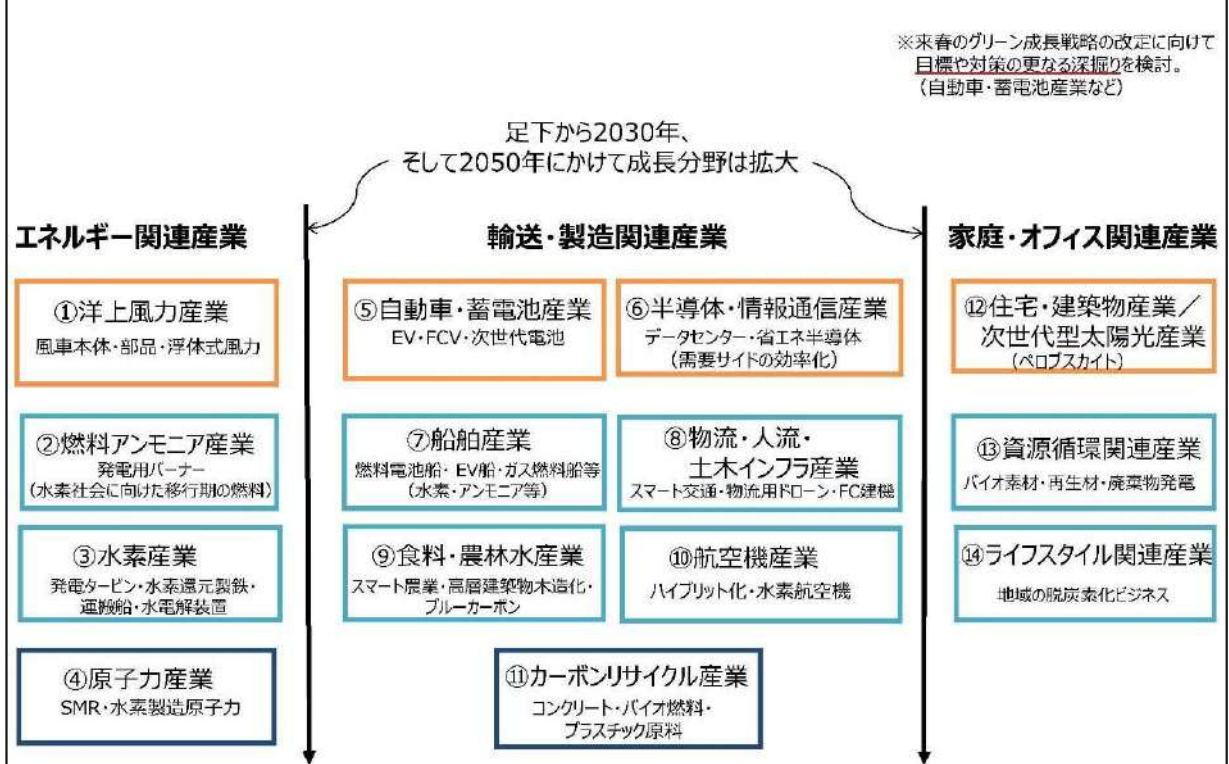


（出典：日本生産性本部「労働生産性の国際比較」）

○2050年カーボンニュートラルの実現



5. 分野毎の「実行計画」(課題と対応、工程表)



(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」)



第1章 第2節 ニューノーマルでの生き残りに向けて

過去の取組の検証と今後の課題（レジリエンス）

過去の取組

- 東日本大震災や熊本地震、全国各地での豪雨や台風といった**自然災害を経験し**、企業における**危機意識は着実に向上**。**BCP（事業継続計画）を策定する企業も年々増加**。
- 政府としても、**こうした企業行動を積極的に支援**してきたこともあり、一定の成果があったものと評価できる。
- 一方で、調達先の広い範囲での把握や定期的な更新といった、**サプライチェーン全体を見渡した準備対応については依然として道半ば**。

今後の課題

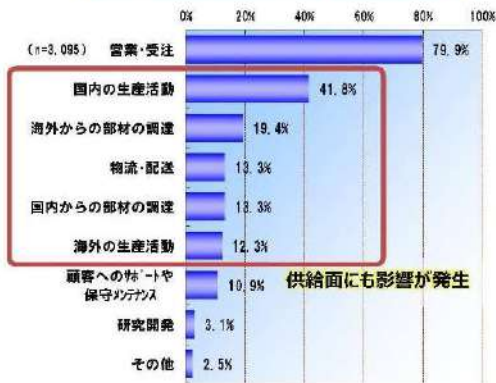
- 新型コロナウイルス感染症は、自然災害のような局所的被害ではなく、**世界全体に予測不可能な形で被害**をもたらした。
- このような中で、**サプライチェーン全体を可視化した上での準備**や、危機事象の内容にかかわらず**残されたリソースでの事業継続を図るための想定**を着実に進めることが、今後のレジリエンス強化には不可欠となる。
- さらには、「**グリーン**」や「**デジタル**」の分野での**競争力のカギを握る半導体や蓄電池、川上のマテリアルに関するサプライチェーン構築・強靭化**や、**経済安全保障をめぐる国際動向をリスクのひとつとして精緻に把握**しておくといった対応も必要となる。

第1章 第2節 ニューノーマルでの生き残りに向けて

1. レジリエンス —サプライチェーンの強靭化—

- 新型コロナウイルス感染症の感染は、**自然災害のような局所的被害ではなく、世界全体に拡大**。需要減・受注減に加え、調達、物流などの**サプライチェーンに支障をきたし、供給面にも影響**。
- 今後も**世界的な「不確実性」の高まり**が想定される中、**自社の被害想定だけでなく、サプライチェーン全体を俯瞰し**、調達先の分散など、多面的なリスク対応を通じて**レジリエンスを強化**していくことが求められる。

コロナ禍により支障をきたした業務内容



（資料）三菱UFJリサーチ&コンサルティング（株）「我が国ものづくり産業の課題と対応の方向性に係る報告」（2021年3月）

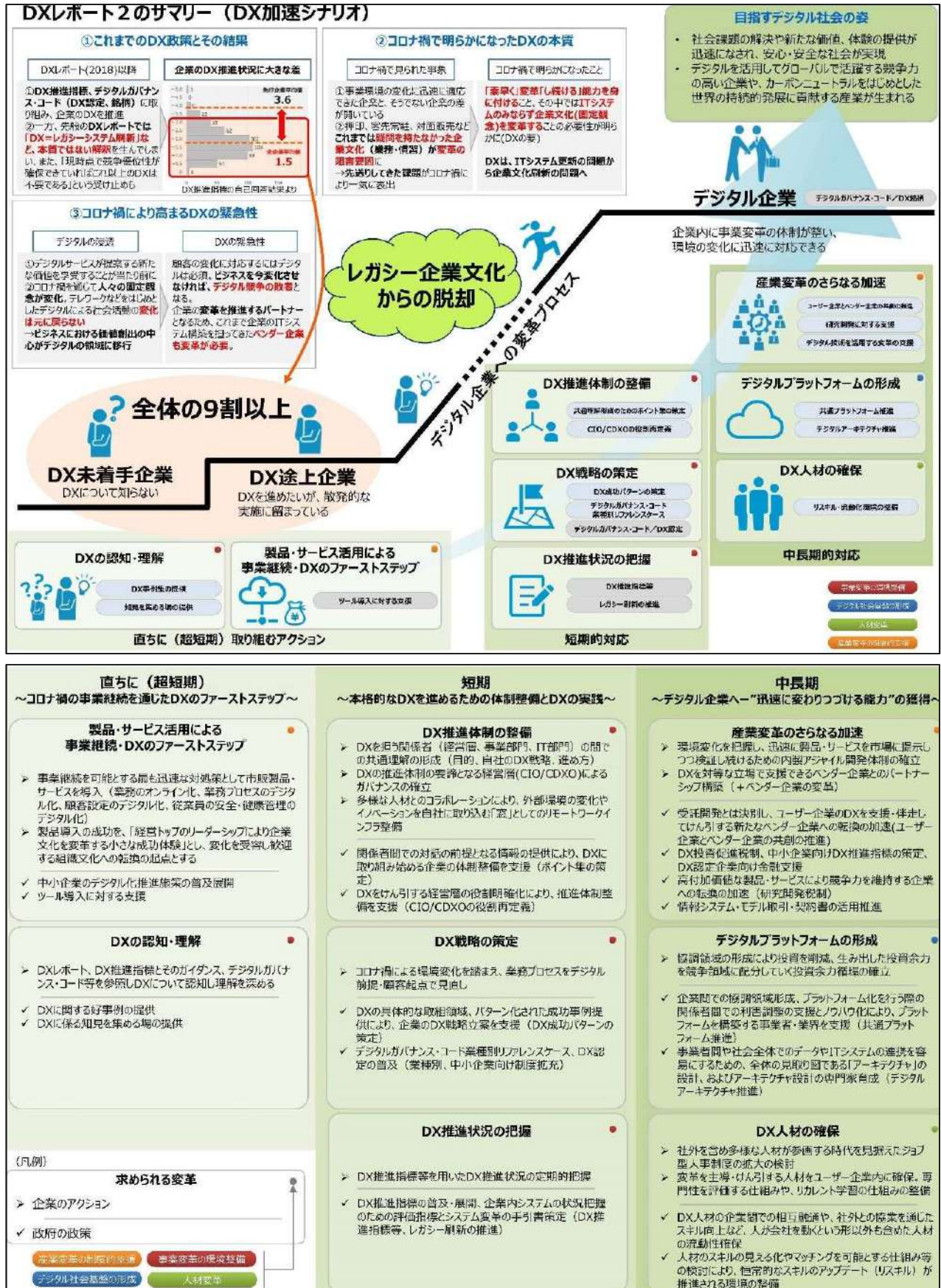
自社のBCPに対する課題意識

多くの企業が、自社の被害想定だけではサプライチェーン強靭化は難しいと考えている



（資料）（株）エヌ・ティ・ティ・データ経営研究所「企業の事業継続に係る意識調査（第5回）」（2020年8月）

○国のDXの取組



(出典:経済産業省「DXレポート2 中間取りまとめ(サマリー)」)

○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靱な社会への変革
- 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)

### 3 東京圏（東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県）の動向

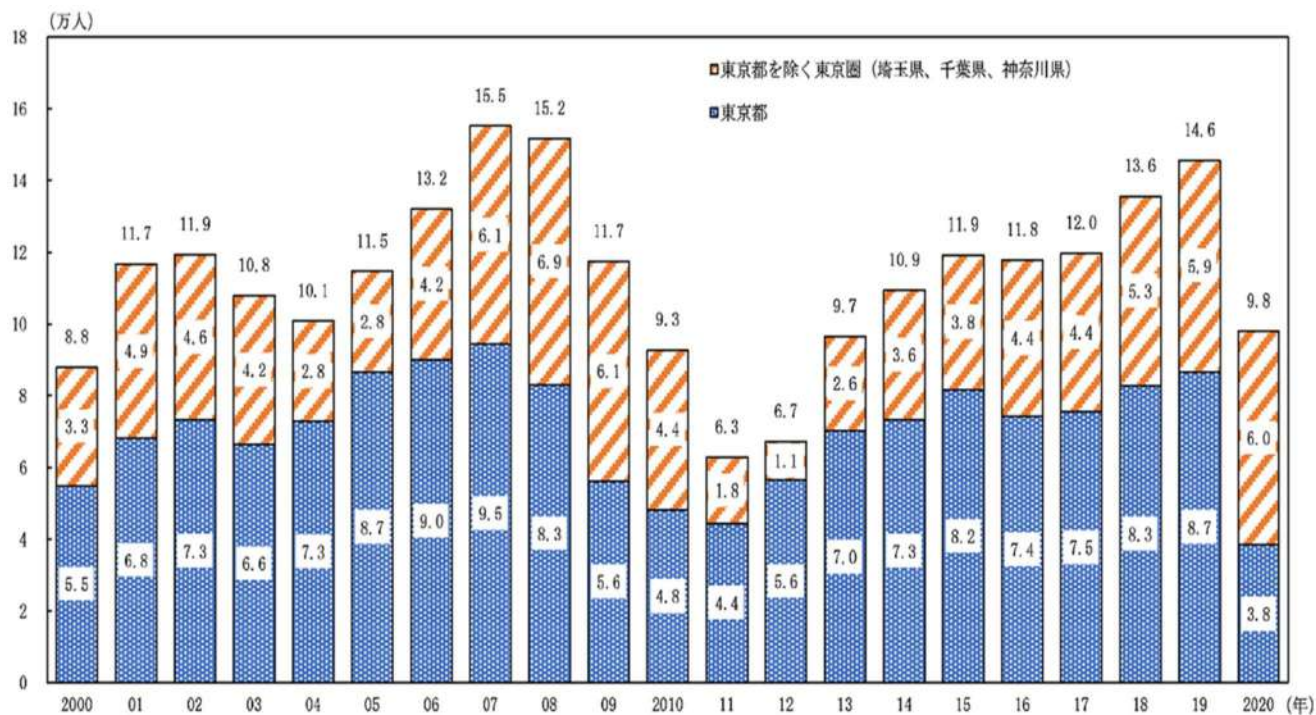
#### 3-1 新型コロナウイルス感染症の影響

感染拡大防止の観点から、テレワークの導入が急激に進展したことにより、人々が職場に近い都市圏に暮らす必要性が低下し、若者を中心に地方移住への関心が高まっている。企業側からもこうした変化に呼応して、本社の移転やサテライトオフィスの設置、テレワークと休暇との融合を図るワーケーションの導入などの新しい試みが始まっている。

東京圏への転入超過は、ここ 20 年では、10 万～15 万人程度で推移しているが、令和 2（2020）年度の東京都への転入超過は急激に落ち込んでおり、また、東京圏を中心にテレワークの導入が加速度的に進んだ。

感染症の影響によって、働き方や暮らし方に対する意識は大きく変容し、感染拡大以前より進められてきた働き方改革や東京一極集中の是正といった取組が加速する契機となっている。

#### ○東京圏への転入超過の推移

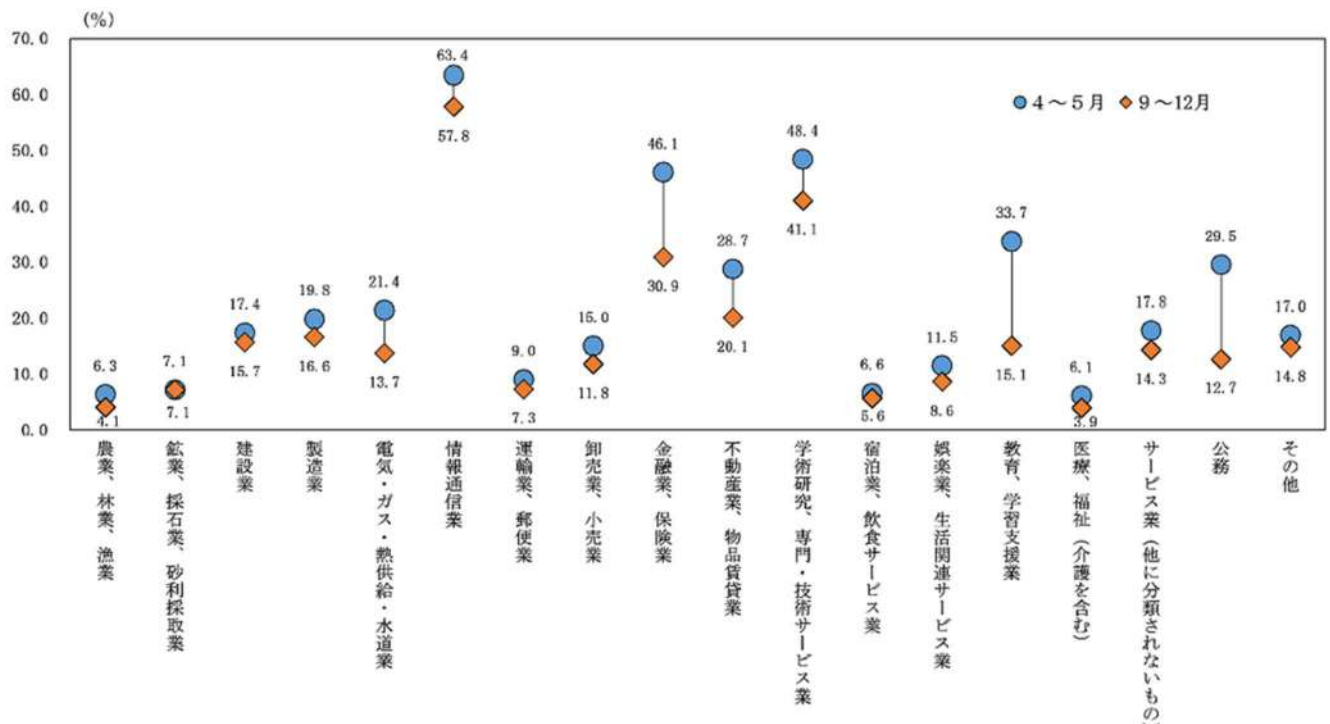
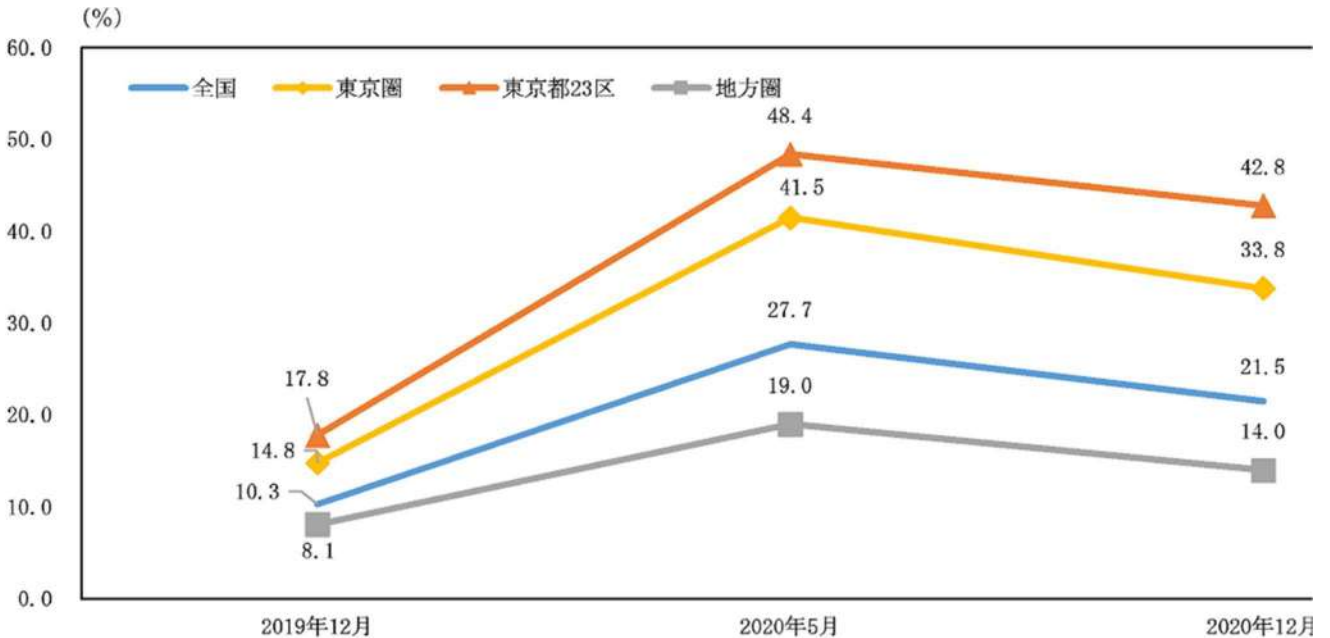


※「住民基本台帳人口移動報告」により作成

（出典：内閣府「地域の経済 2020-2021」）

○地域別・業種別テレワーク実施率

- ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大以降は、全国では20%程度で推移しているが、東京圏では30～40%程度で推移している。
- ・業種別では、情報通信や学術研究が40～50%程度と高くなっている一方で、製造や運輸は10～20%程度となっている。



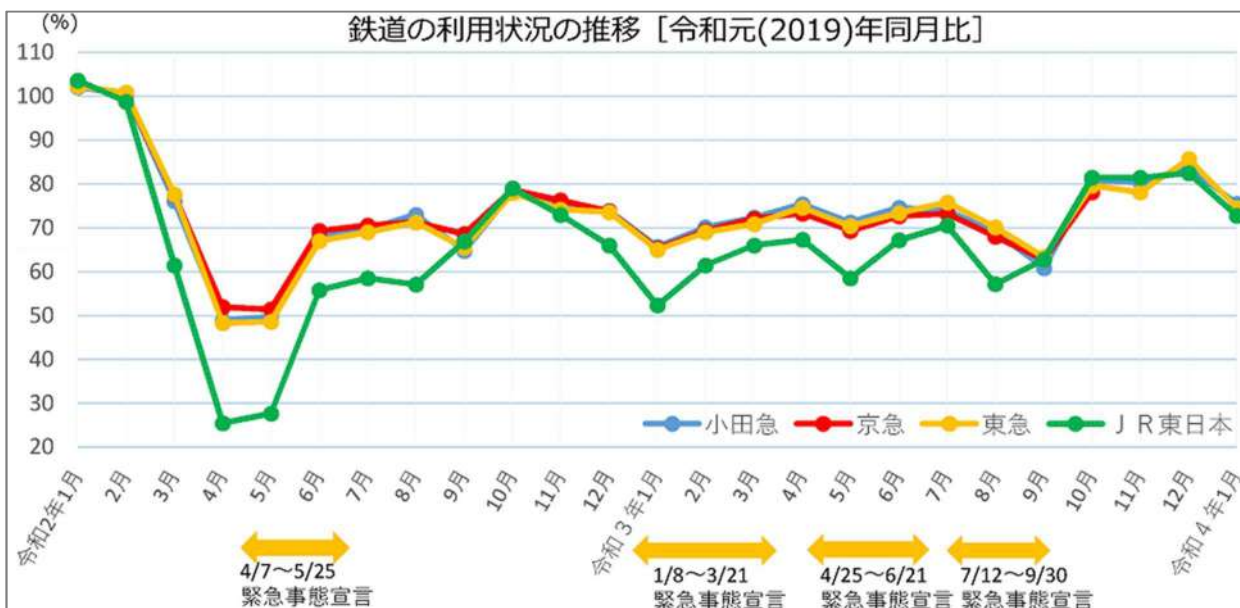
※内閣府「新型コロナウイルス感染症が地域の働き方や生活意識に与えた影響に関する調査」（調査期間 2021年1月15日～20日）により作成

※テレワーク実施率とは、それぞれの時期の経験した働き方として、「ほぼテレワーク(80%以上)」、「テレワーク中心(50%以上)で、出勤を併用」、「出勤中心(50%以上)で、テレワークを併用」、「基本的に出勤だが、不定期にテレワークを利用」と回答した者の全体に占める回答割合。回答者数は11,520人。

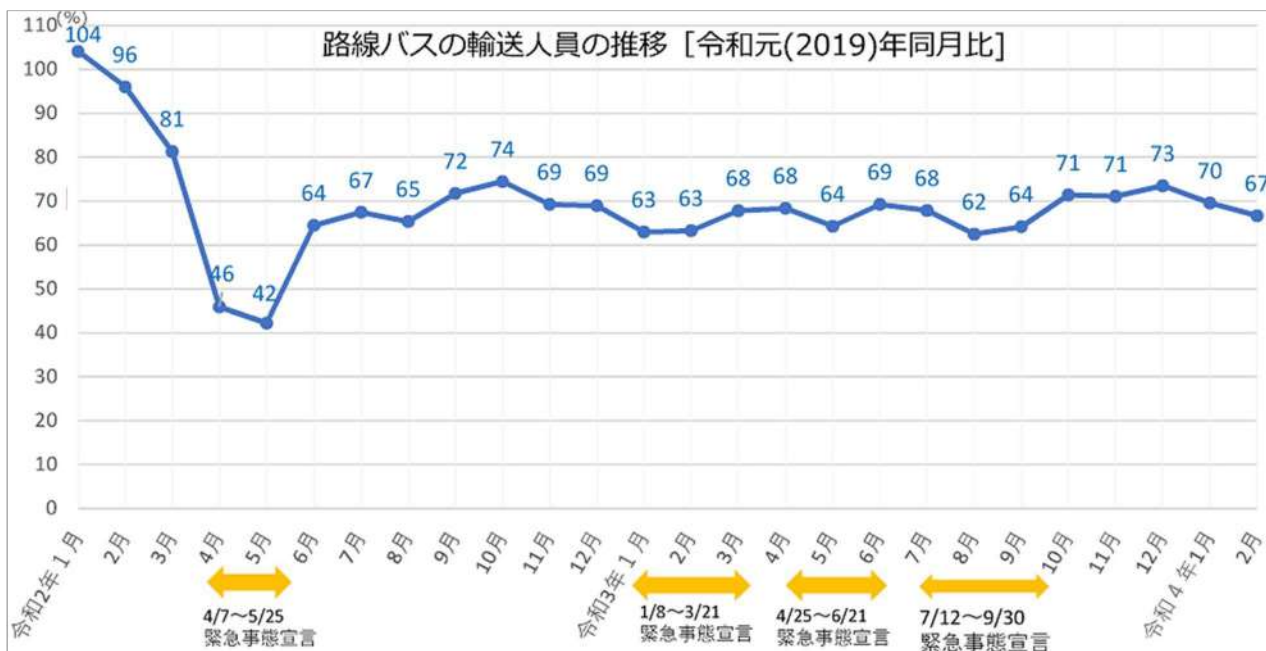
(出典：内閣府「地域の経済 2020-2021」)

### 3-2 交通・物流の現況

市内の鉄道各社や路線バスの利用状況は令和2(2020)年3月から大幅に落ち込み、最近では感染拡大前の70~80%程度(令和元(2019)年同月比)で推移している。



※私鉄各社は乗車人数、JRは在来線近距離・普通運賃収入ベース(定期除く)



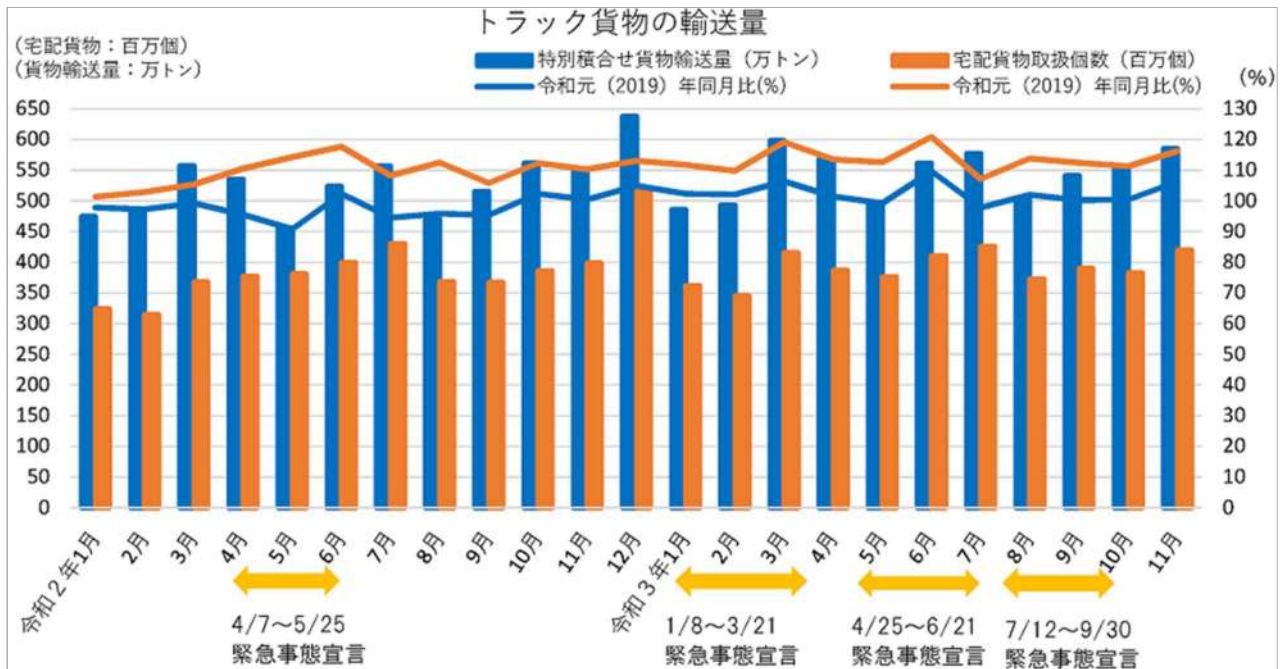
※川崎市交通局、川崎鶴見臨港バス、東急バス、小田急バス提供資料に基づき作成

(出典:川崎市「川崎市の交通の現況(令和4年3月)」)

県内の宿泊者数は、令和2(2020)年3月から大幅に落ち込み、最近では80%程度に回復している。また、国内のトラック貨物の輸送量は概ね横ばいで推移しているが、ネット通販の需要増を背景に宅配貨物取扱個数では感染拡大前の110~120%程度(令和元(2019)年同月比)で推移している。



※国土交通省「宿泊旅行統計調査」より作成



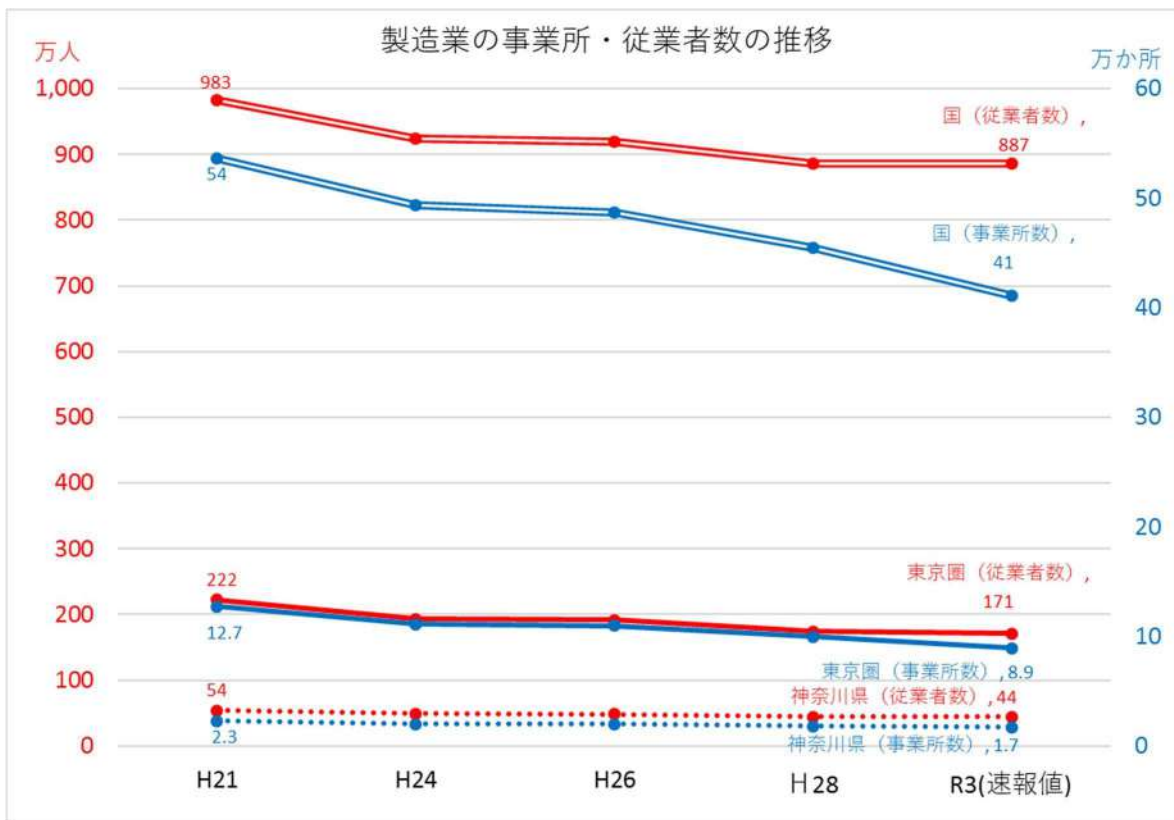
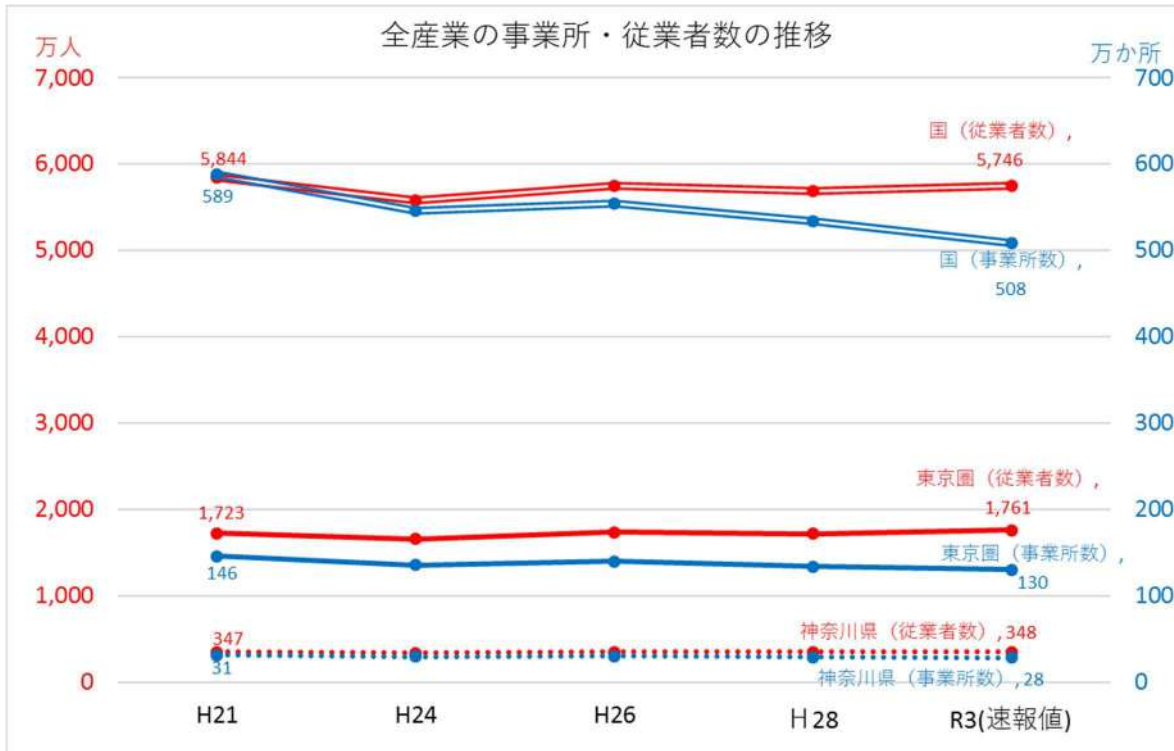
※特別積合せ貨物運送: 複数の荷主の荷物を混載したトラック便(宅配貨物も含む)

※国土交通省「国土交通月例経済」より作成

(出典: 川崎市「川崎市の交通の現況(令和4年3月)」)

### 3-3 産業立地の動向

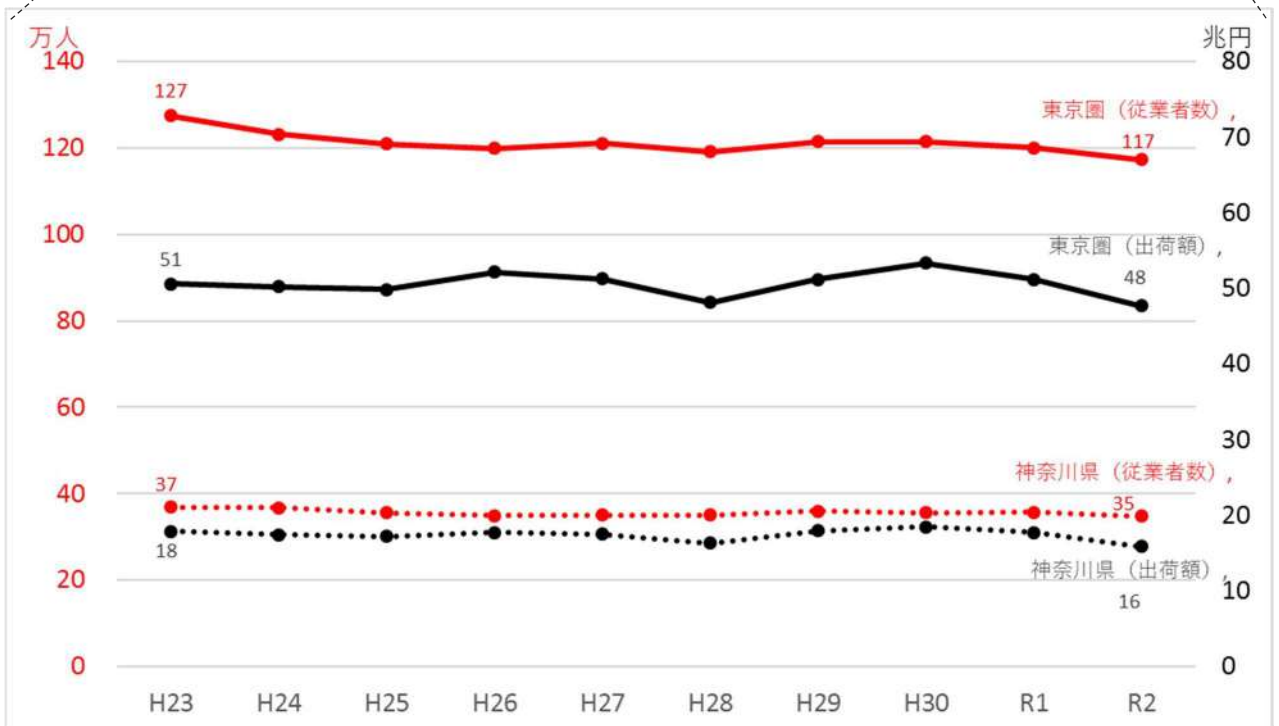
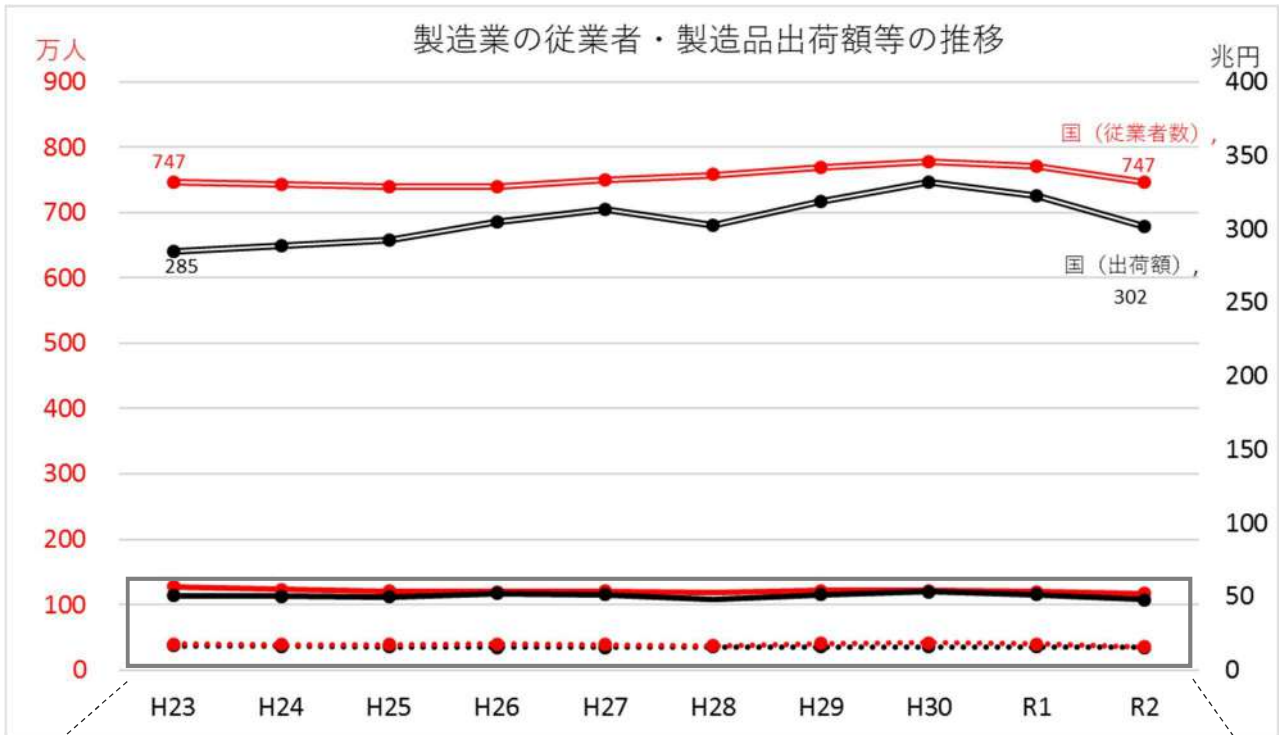
国内においては事業所数・従業者数ともに減少傾向であるが、東京圏・県内においては横ばいである。製造業においては国内・東京圏・県内ともに減少傾向にあるが、依然として、事業所数・従業者ともに全産業の1~2割程度を占める基幹産業である。



※民営の事業所・従業者  
(出典: 経済センサスから作成)

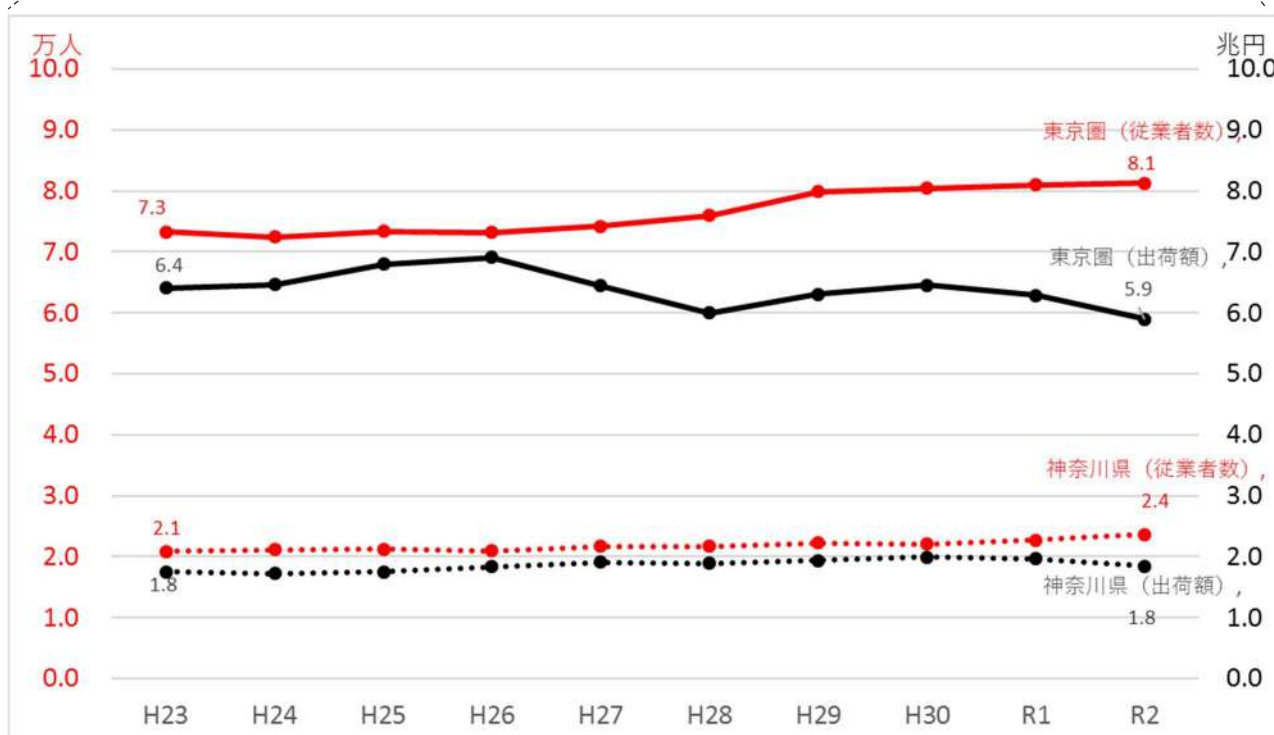
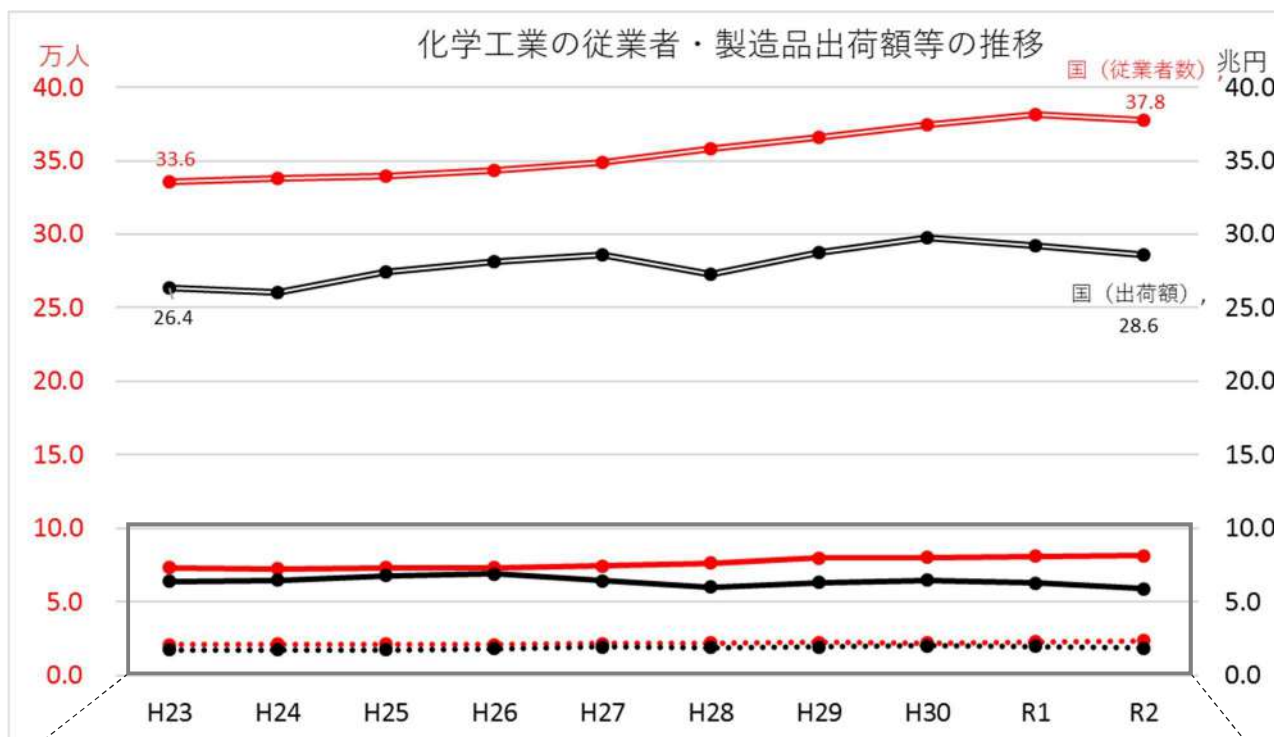


製造業全体においては、国内・東京圏・県内では従業員数・製造品出荷額等ともに横ばいである。



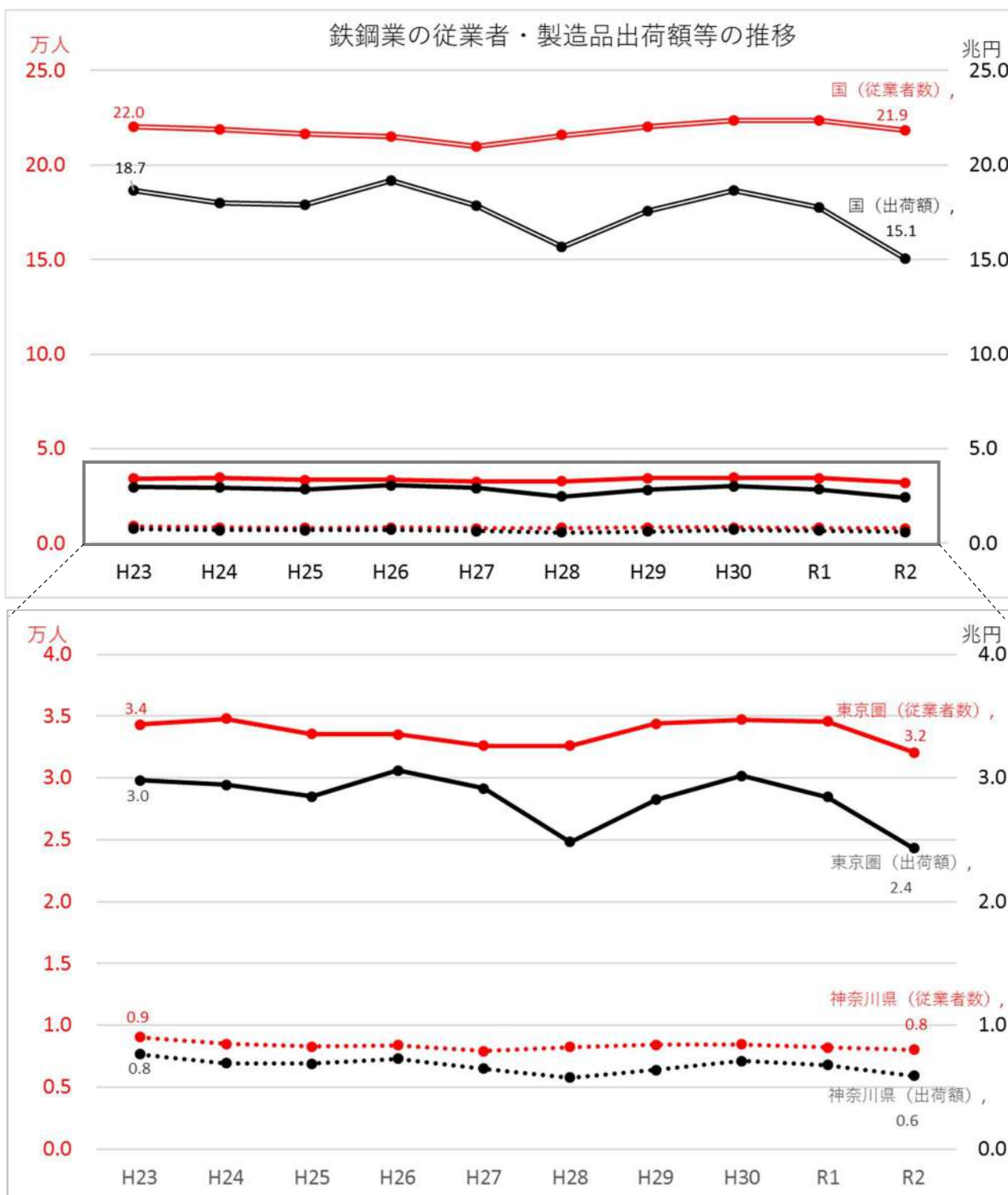
(出典:工業統計・経済センサスから作成)

化学工業においては、世界的な経済成長を背景に需要が増加し、国内では従業者数・製造品出荷額等ともに増加しているが、東京圏では従業者数は増加傾向で製造品出荷額等は減少傾向、県内では従業者数・製造品出荷額等ともに横ばいであり、今後の動向として、国内需要の減少や国際的な競争の激化が見込まれる中で、国内産業の競争力の確保に向けて基礎化学品から機能性化学品へのシフトの必要性が指摘されている。



(出典:工業統計・経済センサスから作成)

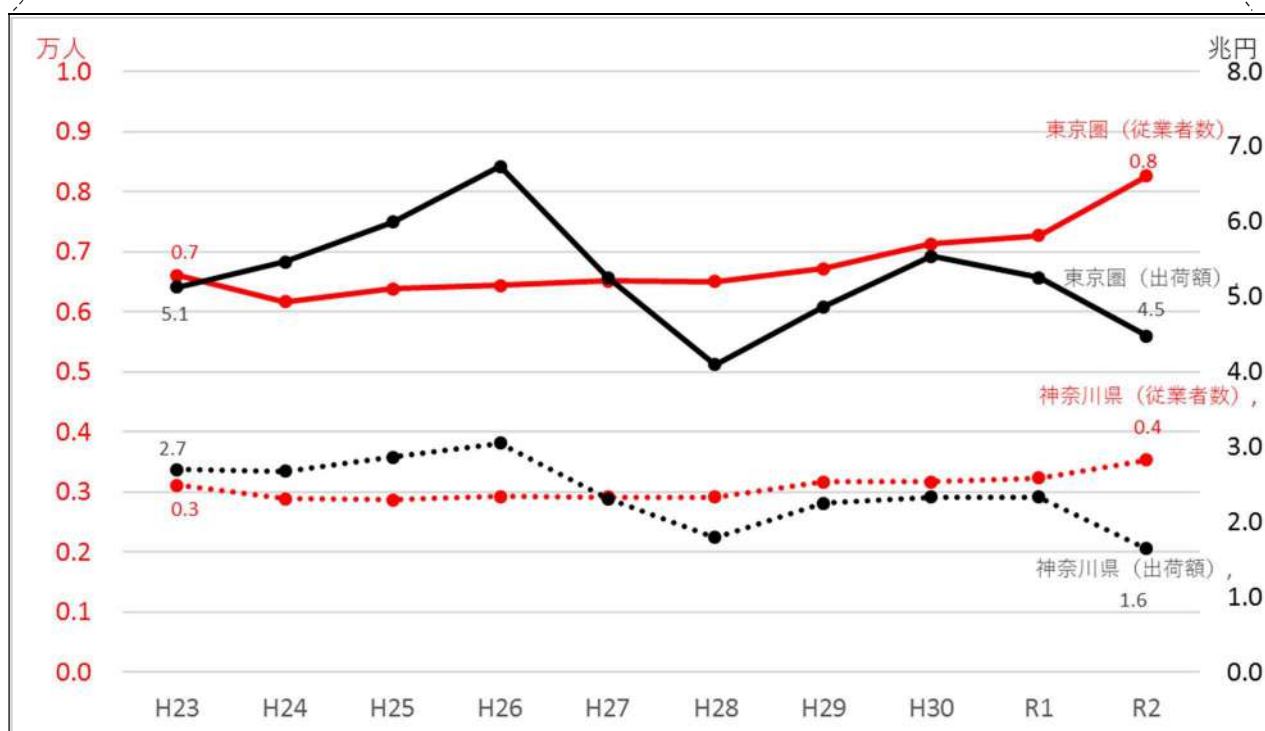
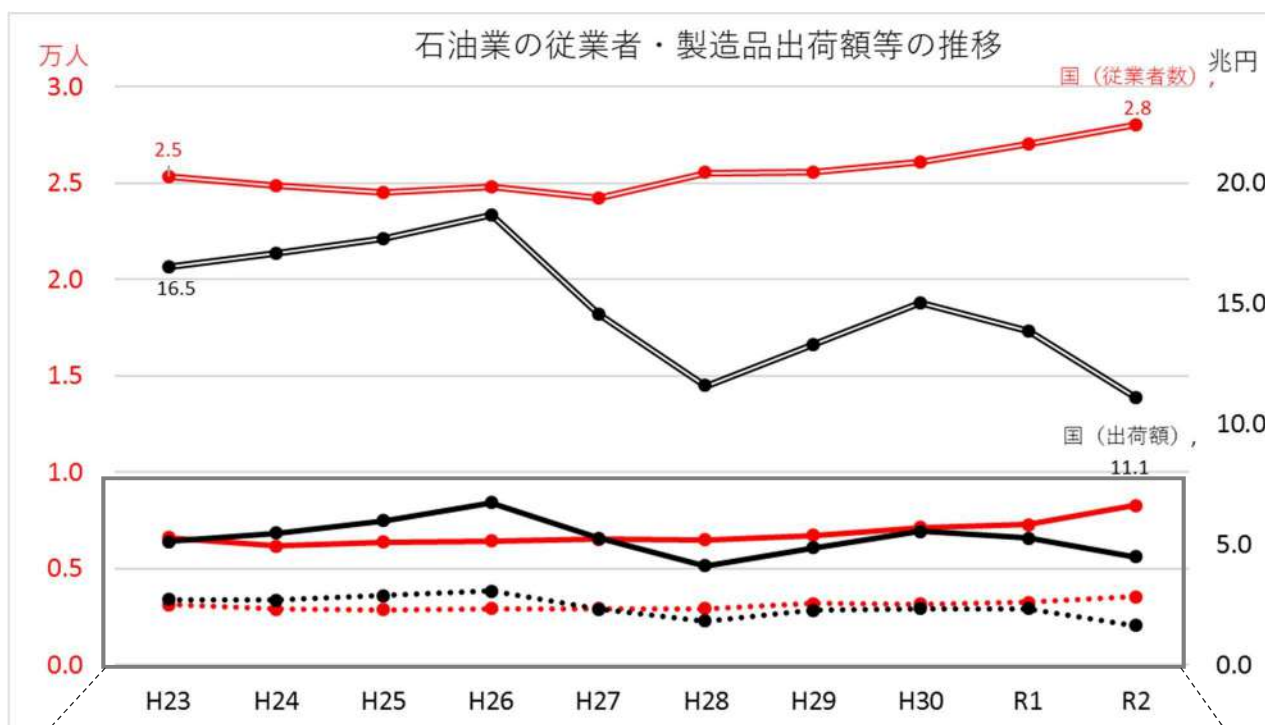
鉄鋼業においては、国内・東京圏・県内ともに従業者数・製造品出荷額等は減少傾向であり、国内需要の減少や国際的な競争の激化などにより、今後、製鉄所の高炉の廃止・休止が進められる中で、市内においても JFE スチール東日本製鉄所京浜地区の高炉休止などの動きが見られる。



(出典:工業統計・経済センサスから作成)

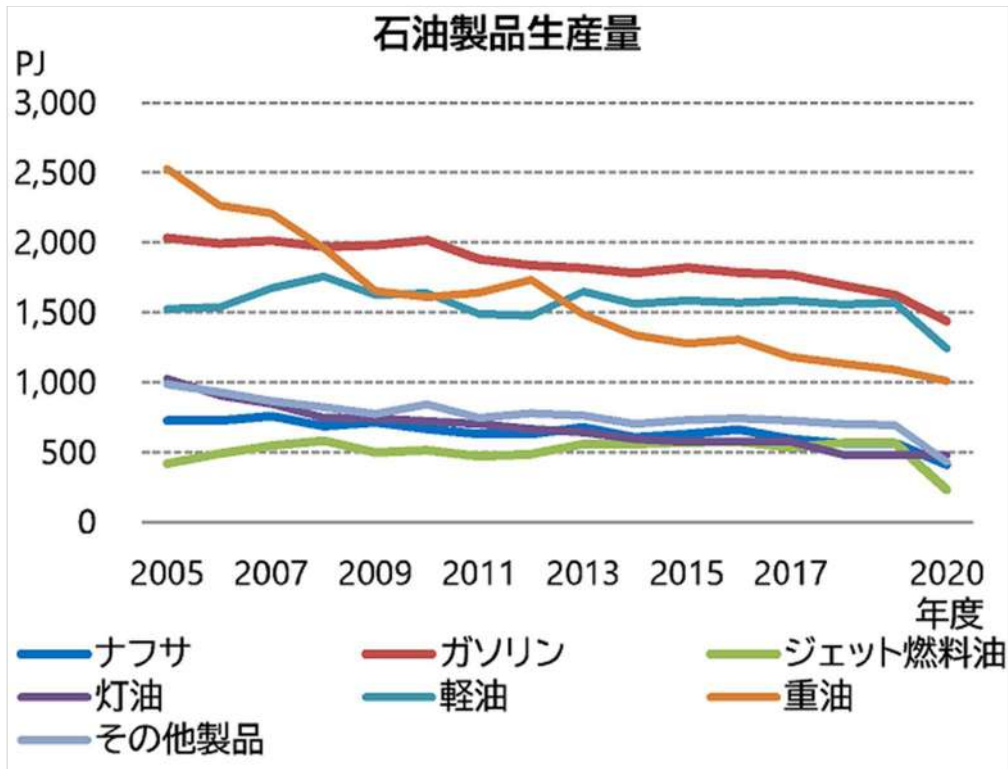
石油業においては、国内・東京圏・県内ともに従業者数は横ばいだが、平成 27（2019）年度に原油価格の下落などにより製造品出荷額等が大きく減少し、直近では新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響や原油価格の下落などの影響を受けている。

今後の動向として、中長期的な石油需要の減退に伴い、石油製品の生産量は減少傾向にあり、国内製油所の供給能力過剰が指摘される中で、石油元売り大手の統合による業界の再編が進んでおり、製油所の閉鎖が相次ぎ、県内においてもエネオス根岸製油所の処理能力の縮小などの動きが見られる。



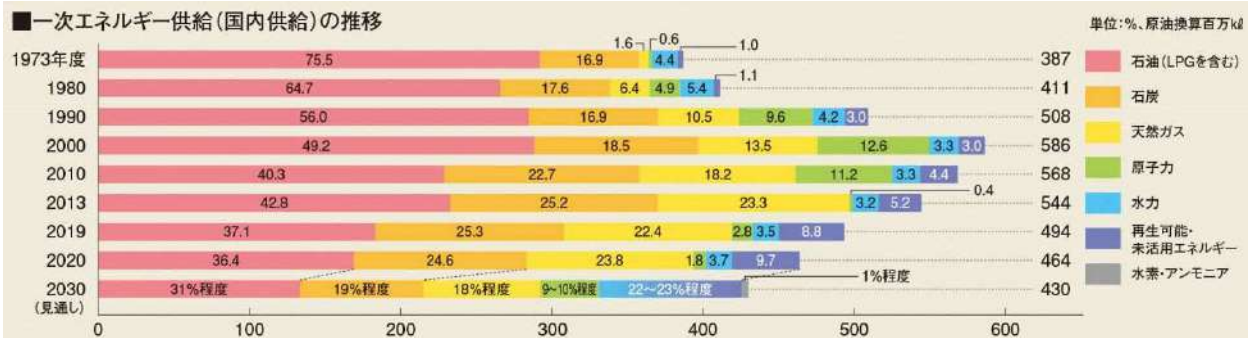
(出典:工業統計・経済センサスから作成)

○国内の石油製品生産量



(出典: 経済産業省「令和 2(2020)年度総合エネルギー統計確報」)

○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」)

### 3-4 周辺のインフラ整備状況

川崎臨海部の周辺では、広域的な交通インフラ網の整備が進んでおり、中央環状線をはじめとする首都圏三環状道路の総仕上げとして、東京外かく環状道路の東名高速から湾岸道路間の計画の具体化に向けた検討が進められている。

また、国道 357 号の多摩川トンネルが令和 3 (2021) 年から着手され、完成により羽田空港と浮島がダイレクトに接続される。

そのほか、臨港道路東扇島水江町線などが事業中であるほか、国道 357 号や首都高速道路湾岸線扇島出入口が都市計画決定されている。また、東海道貨物支線貨客併用化や川崎アプローチ線など将来的な交通アクセスの向上に向けた構想がある。

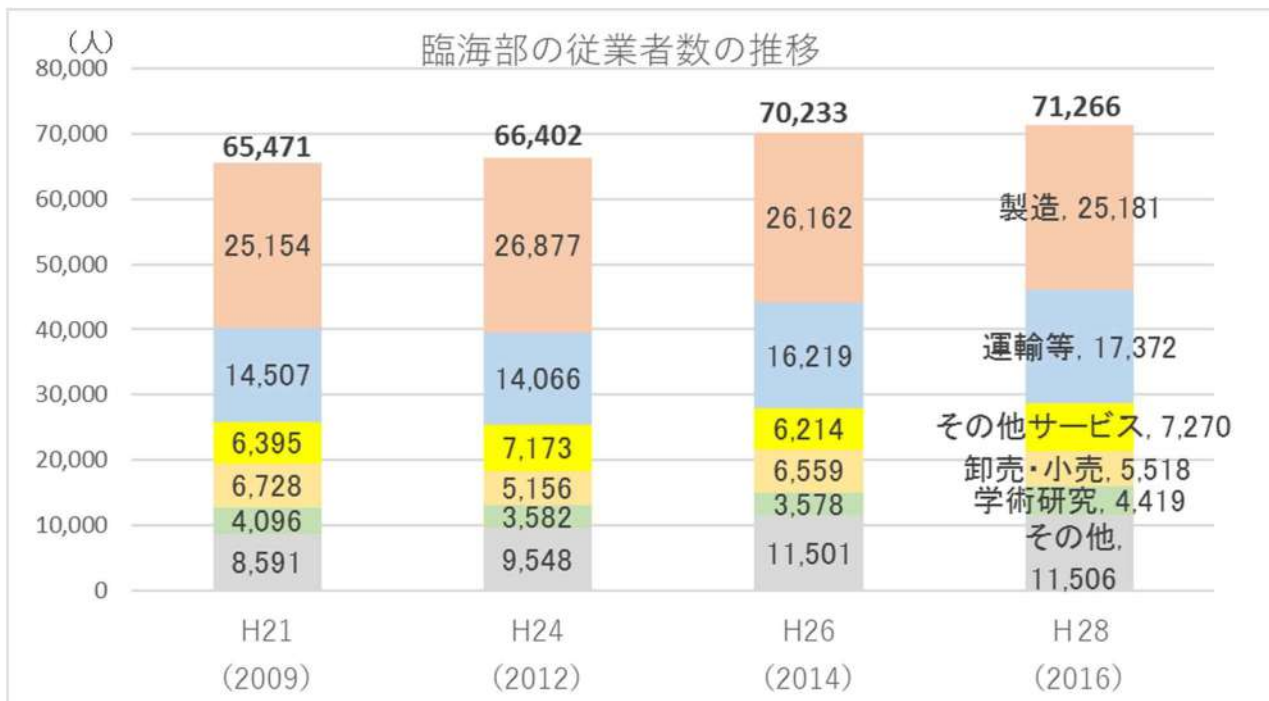
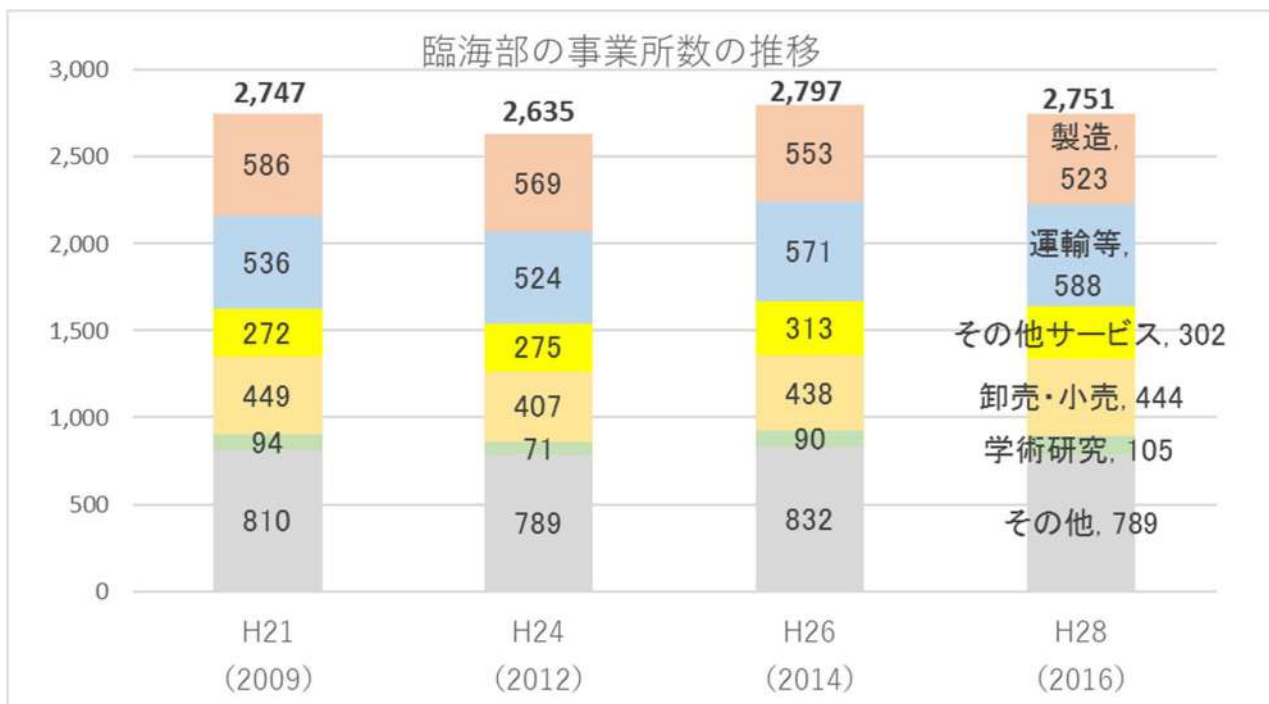


図出典: 国土地理院HP「地理院地図(電子国土Web)」(閲覧日:2021年5月18日)  
[https://maps.gsi.go.jp/#11/35.674869/139.621124/&base=std&base\\_grayscale=1&ls=std&disp=1&vs=c1i0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1&d=m](https://maps.gsi.go.jp/#11/35.674869/139.621124/&base=std&base_grayscale=1&ls=std&disp=1&vs=c1i0h0k0l0u0t0z0r0s0m0f1&d=m)  
 国土交通省HP [https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/06/060601\\_2/04.pdf](https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha06/06/060601_2/04.pdf) を基に作成

#### 4 川崎臨海部の状況

##### 4-1 川崎臨海部全体の事業所数及び従業者数

平成 21（2009）年度以降の動向としては、事業所数は、製造が減少する一方で、運輸等が増加し、全体では横ばい、従業者数は、卸売・小売が減少する一方で、運輸等が増加し、全体では増加傾向にある。事業所数・従業者数とも、引き続き、製造や運輸等の占める割合が大きい。



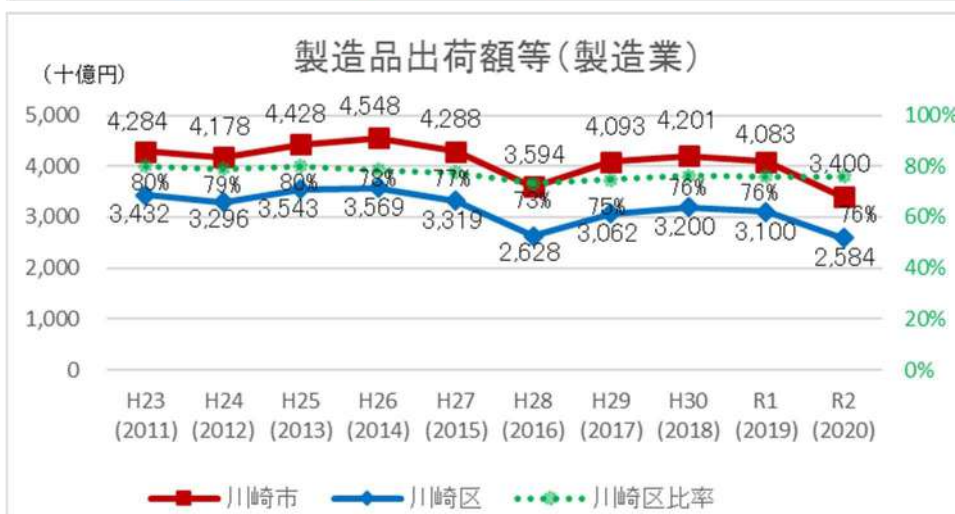
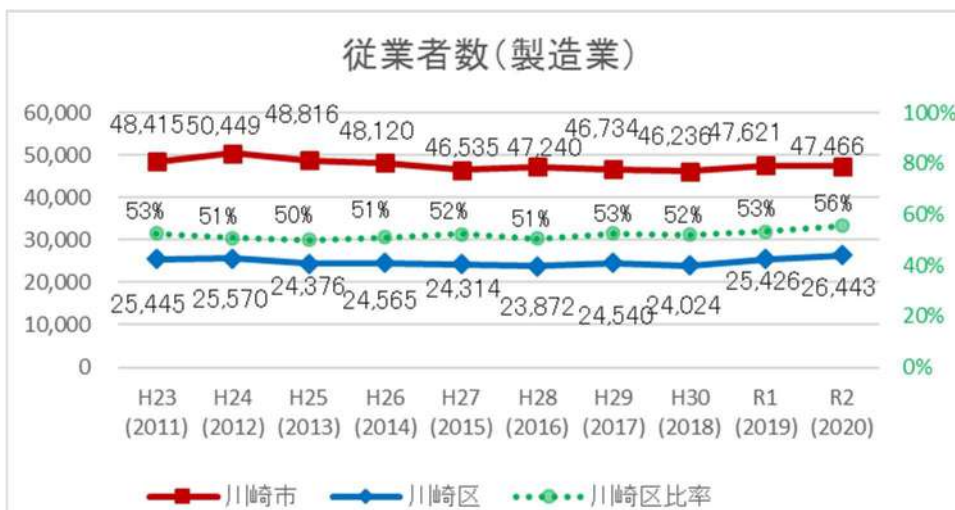
※民営の事業所・従業者

※川崎区のうち産業道路以南及び「川崎殿町・大師河原地域」、「浜川崎駅周辺地域」及び多摩川リバーサイド地区

(出典: 経済センサスから作成)

#### 4-2 製造業の事業所数、従業者数及び製造品出荷額等

臨海部（川崎区）では、ここ10年では、事業所数は本市全体の傾向と同様に減少しているが、従業者数・製造品出荷額等は横ばいで推移しており、本市に占める割合は、引き続き、非常に大きい。



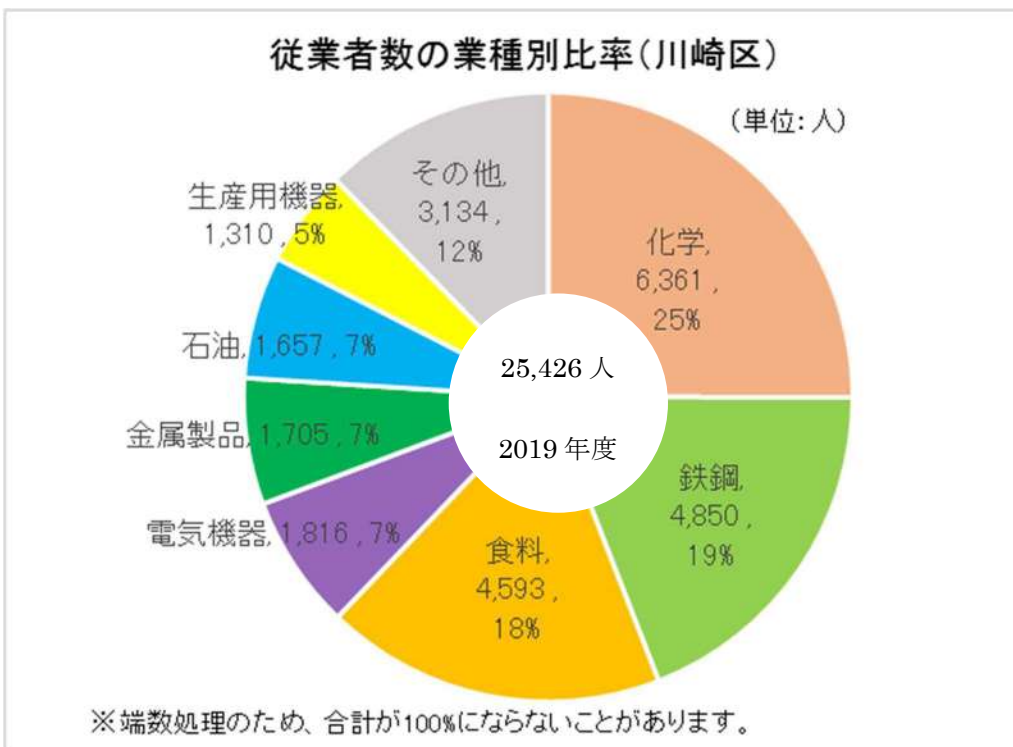
(出典:工業統計・経済センサスから作成)



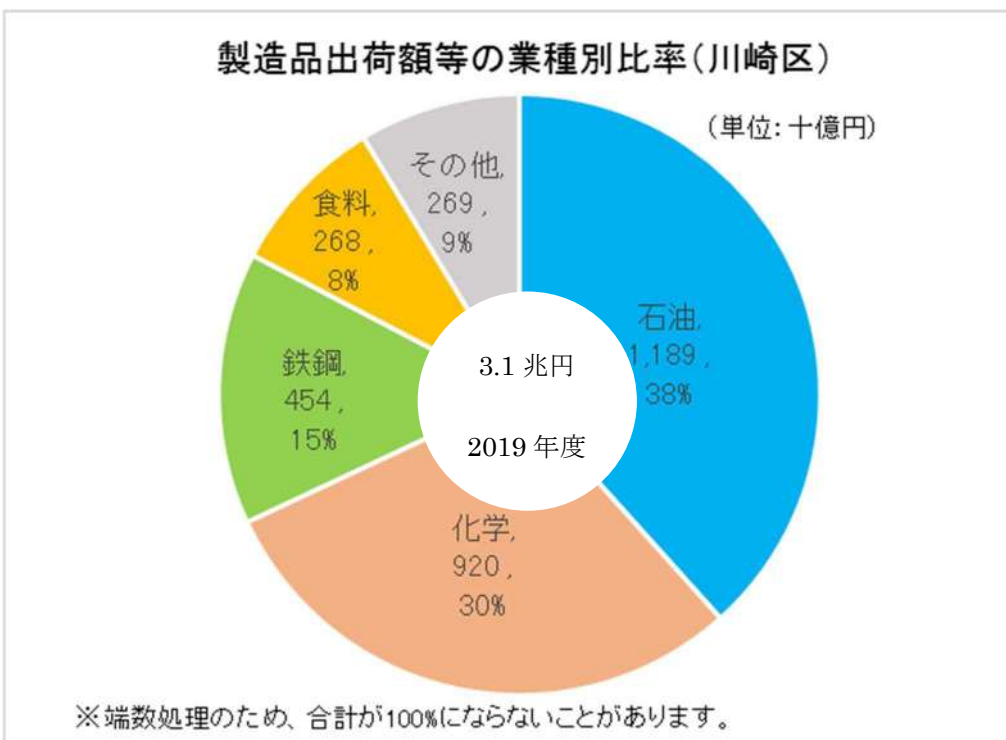
#### 4-3 製造業の業種別の従業者数及び製造品出荷額等

臨海部（川崎区）では、令和元（2019）年度では、従業者数は、化学（6,361人・25%）・鉄鋼（4,850人19%）、製造品出荷額等は、石油（1兆1,890億円・38%）・化学（9,200億円・30%）が大きな比率を占めており、素材型産業の比重が大きい。

なお、工業統計としては集計されないが、電力において製造品出荷額が2,310億円（電力会社の公表データから推計）と大きい。



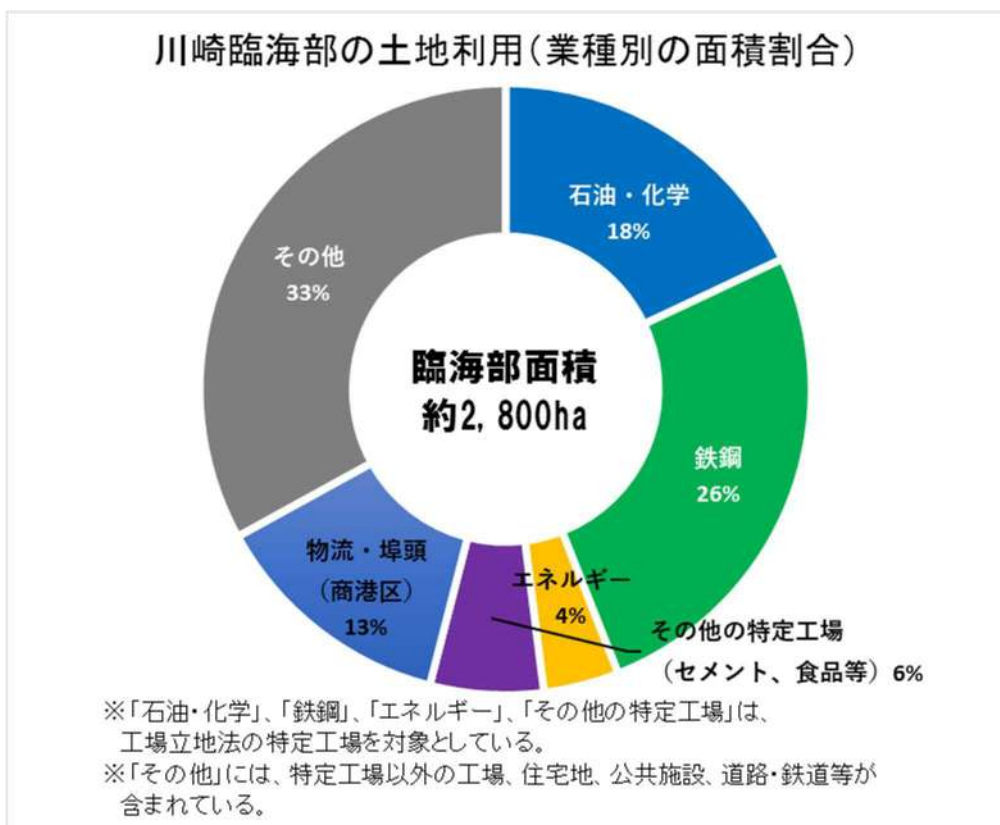
(出典:工業統計から作成)



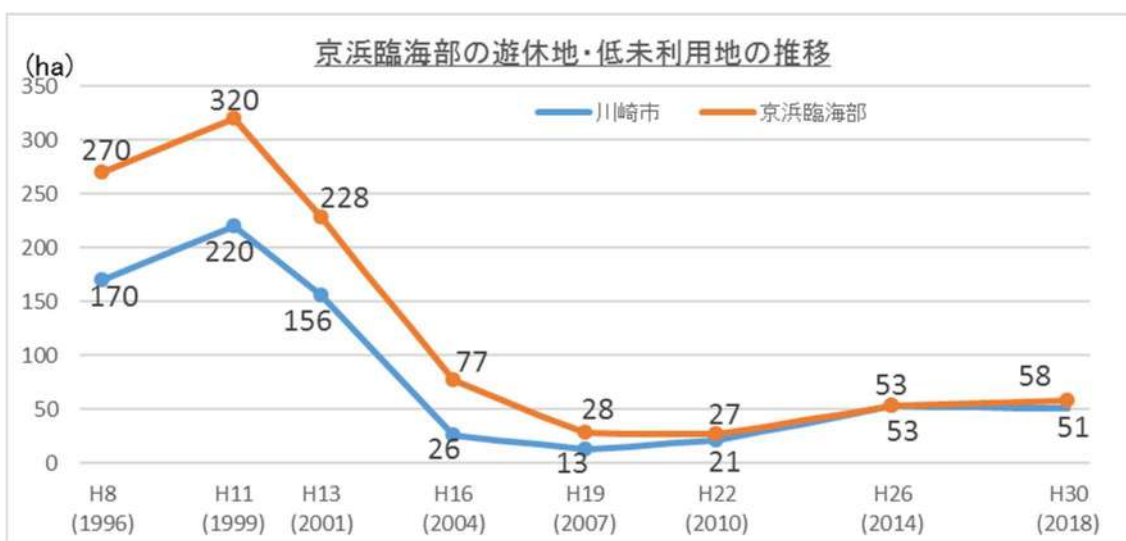
(出典:工業統計から作成)

#### 4-4 土地利用の状況

川崎臨海部の面積は約2,800haに及んでおり、石油・化学（18%）・鉄鋼（26%）が大きな比率を占めている。また、遊休地・低未利用地は平成11（1999）年度から平成19（2007）年度にかけて急激に減少したが、ここ10年では徐々に増加している。



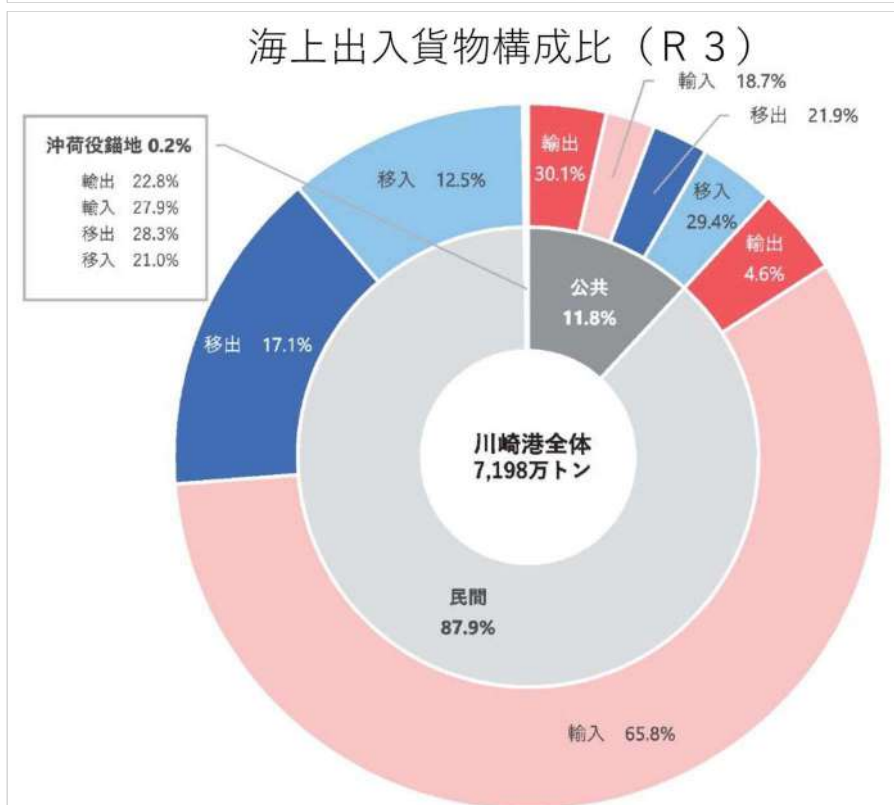
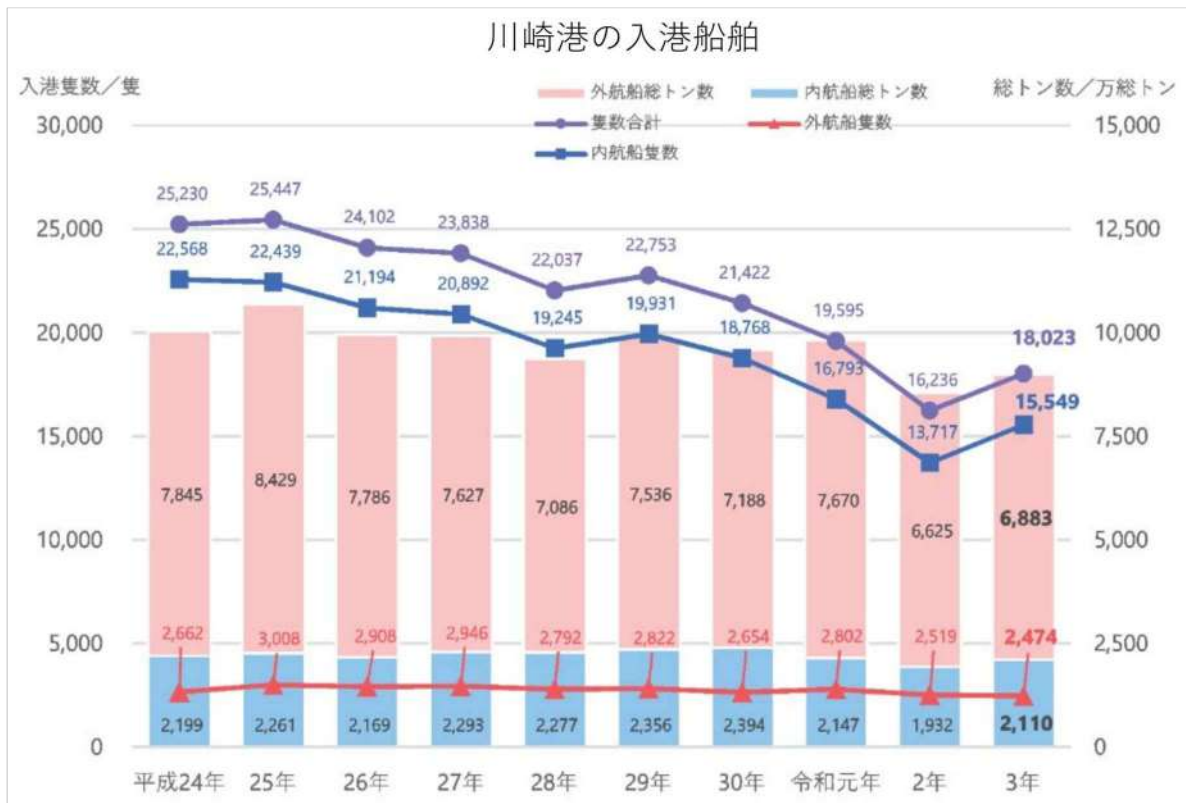
(出典:工場立地法に基づく届出(令和4(2022)年6月時点)等から作成)



(出典:京浜臨海部立地企業動向調査から作成)

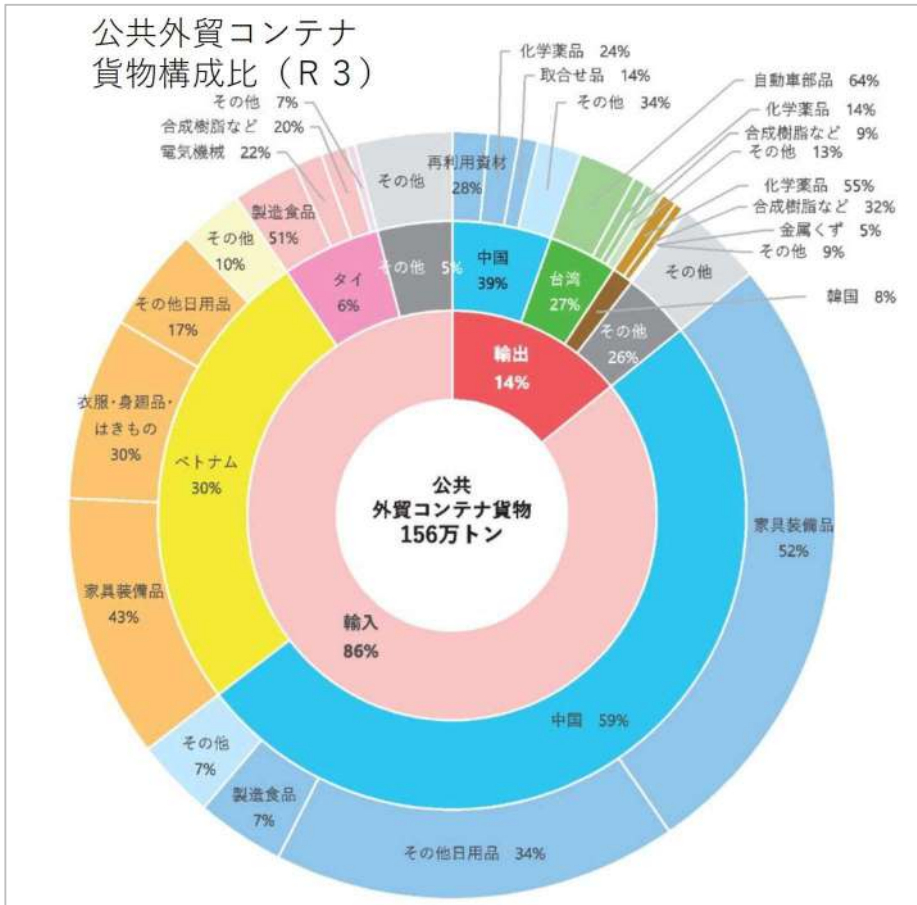
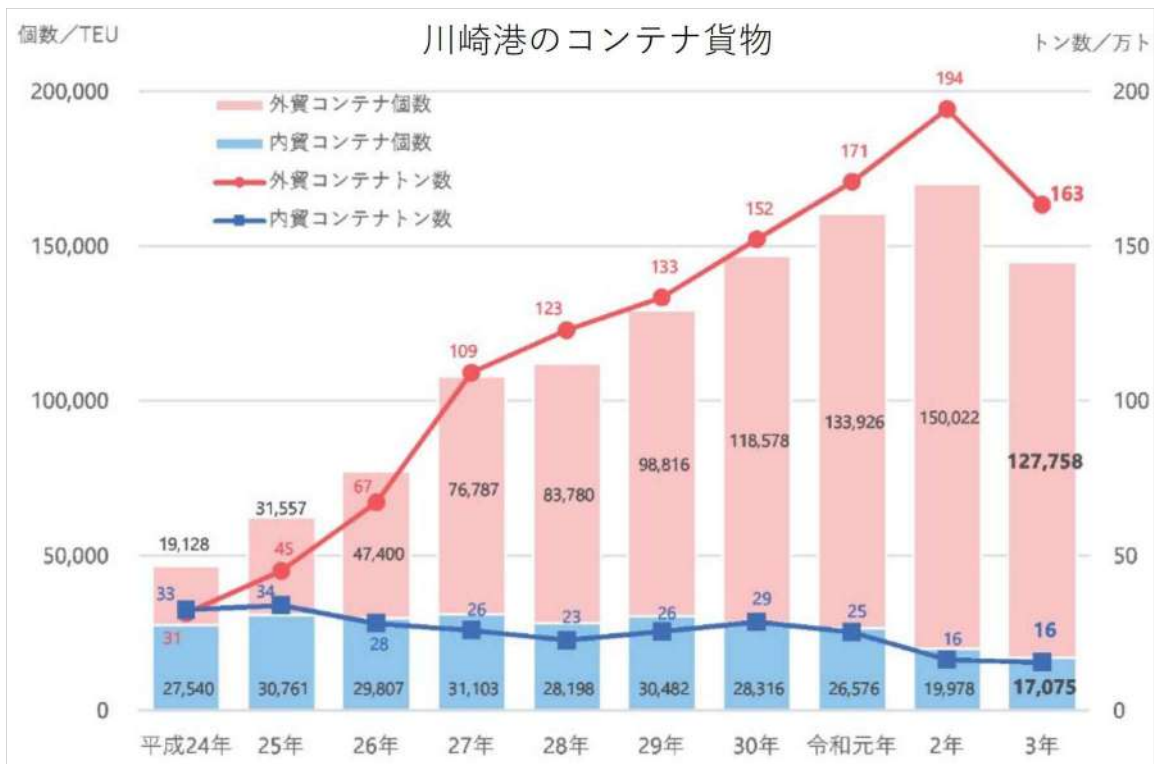
#### 4-5 川崎港の状況

川崎港の現況としては、入港船隻数は内航船の大型化等により減少している一方、総トン数は横ばいで推移していたが、令和2(2020)年度に新型コロナウイルス感染症の影響により入港隻数・総トン数ともに減少した。貨物取扱の構成比としては、LNG、原油、鉄鉱石、石炭など、民間における輸入が大半を占める。



(出典: 川崎港統計年報)

コンテナ貨物の取扱量としては、外貿コンテナが大きく増加していたが、令和3(2021)年度は新型コロナウイルス感染症の影響により減少した。取扱量全体に占める比率が大きい公共外貿では、中国・ベトナムの家具装飾品の輸入が多くを占める。



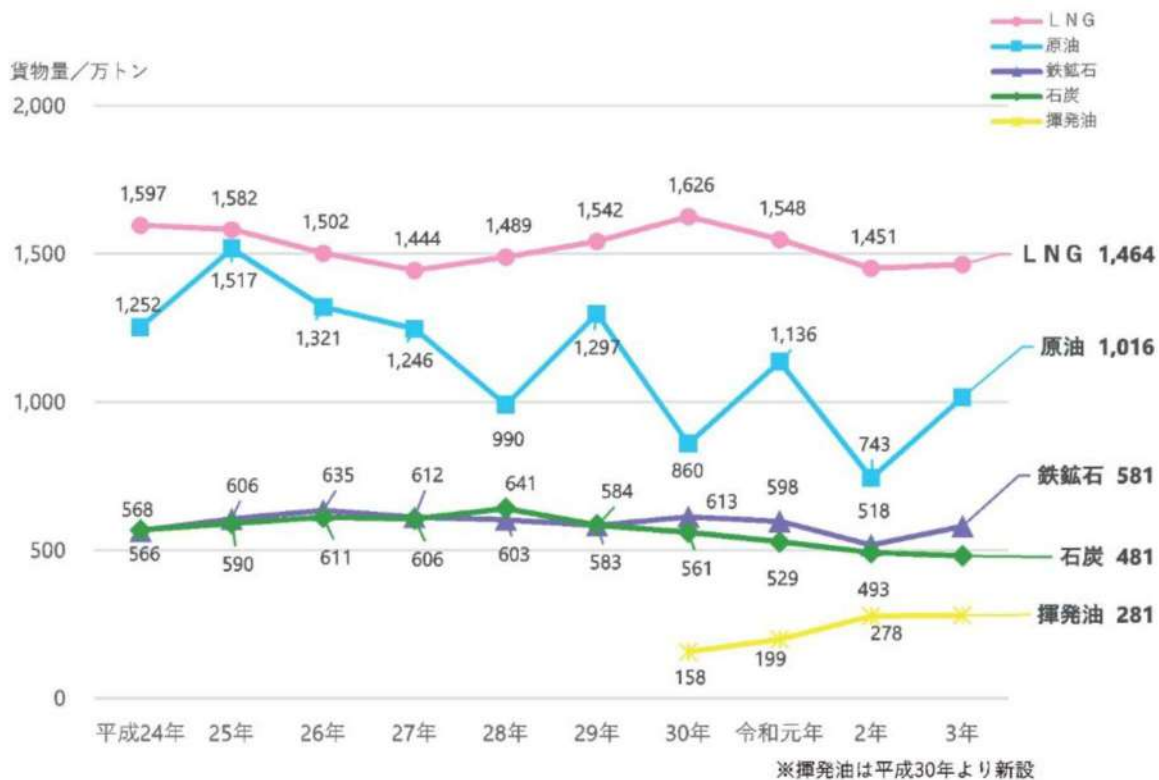
(出典:川崎港統計年報)

川崎港全体の主要品種別貨物量としては、輸出では、完成自動車が大きく減少しているが最も多く、輸入では、LNG及び原油が多いが、原油は大きく減少している。

## 輸 出



## 輸 入



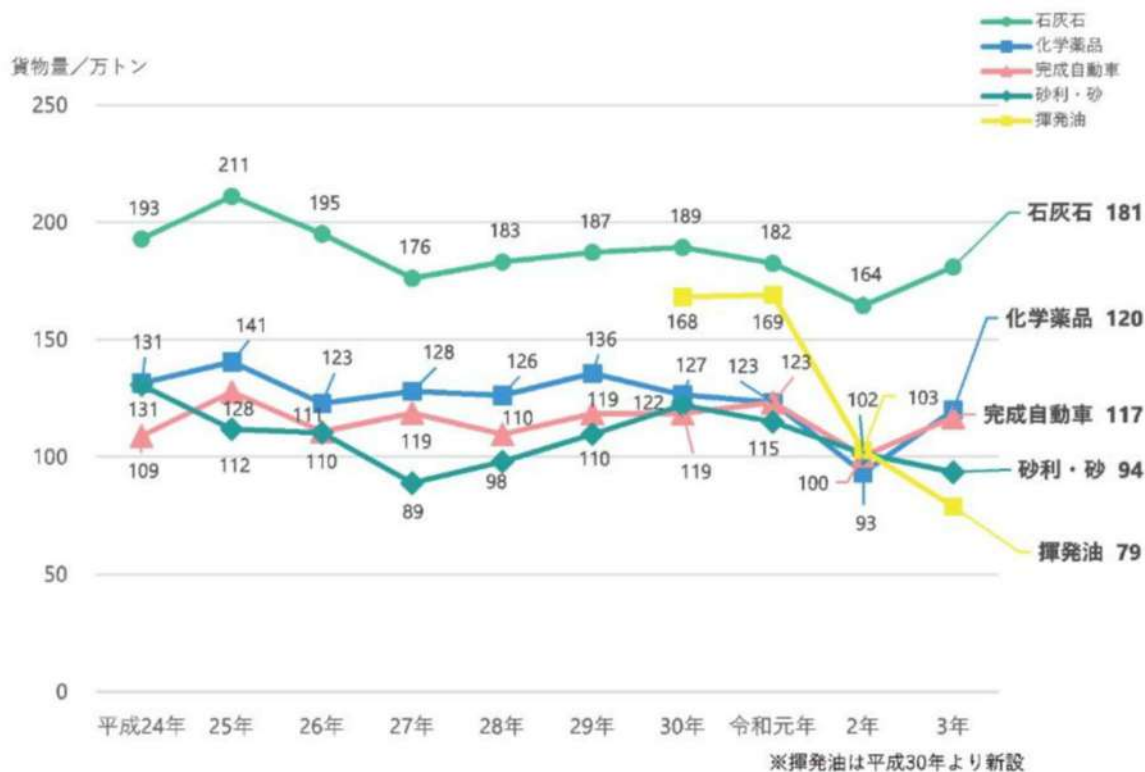
(出典:川崎港統計年報)

川崎港全体の主要品種別貨物量としては、移出では揮発油（ナフサ・ガソリン）が多く、その他の石油（灯油等）は大きく減少しており、移入では石灰石が多く、揮発油（ナフサ・ガソリン）は大きく減少している。

## 移出



## 移入

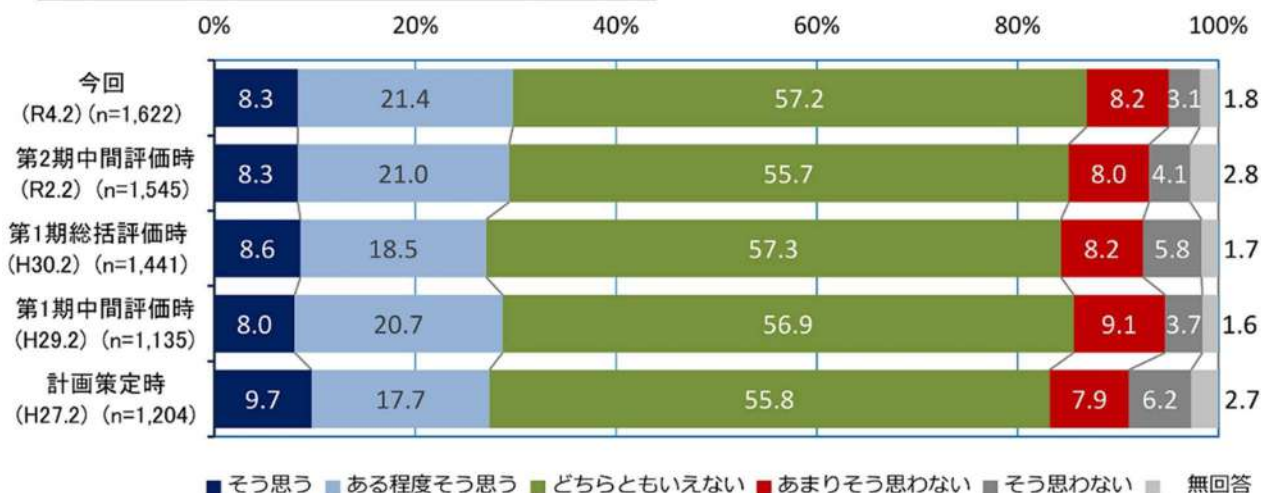


(出典:川崎港統計年報)

#### 4-6 臨海部の認知度

積極的的回答（そう思う・ある程度そう思う）の割合は徐々にではあるが増加傾向にある（H27:27.4% →R4:29.7%）。積極的的回答の内訳としては、年齢別では10歳代・50歳代・60歳代が多く、居住区別では川崎区が多い。

臨海部で経済活動が盛んであると思う市民の割合



#### (年齢別)



#### (居住区別)



※年齢別・居住区別ともに R4.2 の内訳

(出典: 令和3年度川崎市総合計画に関する市民アンケート調査報告書)

4-7 臨海部ビジョン策定後の主な出来事

2018	3	川崎市「臨海部ビジョン」策定
	9	経済産業省「DXレポート」公表 ・ ITシステム「2025年の崖」の克服とDXの本格的な展開
2019	2	川崎市「持続可能な開発目標(SDGs)推進方針」策定
2020	3	JFE「国内最適生産体制の構築に向けた構造改革の実施について」公表 ・ 2023年度を目途に東日本製鉄所京浜地区の上工程(製鉄、製鋼)および熱延設備を休止し、東日本製鉄所の薄板生産を一部品種(酸洗・特殊鋼)を除き千葉地区に集約
	4	新型コロナウイルス対策特別措置法に基づく緊急事態宣言
	10	政府「2050年カーボンニュートラル宣言」
	11	川崎市脱炭素戦略「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」策定 ・ 市民・事業者・行政が一丸となり、2050年の脱炭素社会の実現
	12	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」策定 ・ 持続的な成長とイノベーションを実現し、2050年カーボンニュートラル社会の実現可能性を更に高める
2021	2	川崎市「JFEホールディングス株式会社と川崎市との土地利用に関する協定」締結 ・ JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等の休止に伴う影響に対応し、川崎臨海部における地域の持続的な発展に向けた土地利用を推進していくため、相互の協力に関する協定を締結
	9	「デジタル社会形成基本法」施行 ・ デジタル社会の形成に関し、基本理念及び施策の策定に係る基本方針を定める
	10	環境省「地球温暖化対策計画」改定 ・ 我が国の中期目標として、2030年度において、温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指し、さらに、50%の高みに向け、挑戦を続けていく
	12	デジタル庁「デジタル社会の実現に向けた重点計画」策定 ・ 目指すべきデジタル社会の実現に向けて、政府が迅速かつ重点的に実施すべき施策
2022	3	川崎市「地球温暖化対策推進基本計画」改定 ・ 2050年の川崎臨海部が首都圏の脱炭素化に貢献する姿をイメージ化するとともに、2030年の温室効果ガス排出量の削減目標並びに施策の強化と5大プロジェクトを設定
	3	川崎市「川崎カーボンニュートラルコンビナート構想」策定 ・ 2050年カーボンニュートラルを踏まえた臨海部エリアの将来像を示し、バックキャスト的に取組を進めることにより、カーボンニュートラルの観点で日本を牽引する新たなコンビナート地域を構築
	8	川崎市「南渡田地区拠点整備基本計画」の策定 ・ 次世代の臨海部を牽引する新産業創出拠点を形成するため、拠点形成のコンセプトや土地利用方針等を取りまとめ
	11	川崎市「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に係る基本的な考え方」の策定 ・ 施策の基本方向や土地利用方針に位置付ける具体的な取組を考える上での認識、視点等を取りまとめ



## 用語集

臨海部ビジョンにおける用語等の意味は以下のとおりです。

## あ行

### ➤ イノベーション

それまでのモノ・仕組みなどに対して全く新しい技術や考え方を取り入れて新たな価値を生み出して社会的に大きな変化を起こすこと。

### ➤ エコタウン

地域の産業蓄積などを活かした環境産業の振興、地域の独自性を踏まえた廃棄物の抑制を通じた環境調和型のまちづくりの推進を目指す取組。

### ➤ エネルギーソリューション

創エネ・蓄エネ・省エネをトータルで行うことにより、利用者の安全・安心、快適を実現させ価値の最大化を図るもの。

### ➤ オープンイノベーション

自社だけでなく他社や大学、地方自治体、社会起業家など異業種、異分野が持つ技術やアイデア、ノウハウ、データなどを組み合わせ、革新的なビジネスモデル、研究成果、製品・サービス開発等につなげること。

## か行

### ➤ カーボンニュートラル

地球温暖化による気候変動を背景として、温室効果ガスの排出量の削減並びに吸収作用の保全及び強化を図り、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

### ➤ キングスカイフロント

世界的な成長が見込まれるライフサイエンス・環境分野を中心に、世界最高水準の研究開発から新産業を創出する殿町国際戦略拠点。「キング(King)」は、「Kawasaki INnovation Gateway」の頭文字と「殿町」の地名に由来。

### ➤ ゲームチェンジ

従来からのものの捉え方を変換させ、人々の行動様式や社会の制度を根本的に変えてしまうような技術的変革や社会的変革のこと。

## さ行

### ➤ シェールガス革命

従来はコスト的、技術的に困難であったシェールガス（地下数百～数千メートルの頁岩(けつがん)層に含まれているガスで、主成分はメタン）の生産が本格化したこと、低コストの非在来型天然ガスが登場したことによる、世界の天然ガス供給やエネルギー秩序に及ぼす影響を指す言葉。

### ➤ 次世代モビリティ

次の時代の人や物の移動に関する社会的な課題解決を目的とする乗り物や移動手段のこと。例えば、自動運転走行による自動車、軽自動車よりさらに小さい1～2人乗りの超小型モビリティ、必要なときにだけ利用できる自転車や自動車等のシェアリング等。

### ➤ 職住近接

職場と住居との距離が近いこと。

### ➤ ショールーム機能

臨海部で行われている取組や臨海部の立地企業・研究機関の活動の成果の展示などを通じ、臨海部について理解を深める仕掛けのこと。

### ➤ シーバース

海上でタンカーから石油を受け取るための施設。沖合に設けられた浮き栈橋で、石油はここからパイプを通じて陸へ送られる。

### ➤ スクラップ・アンド・ビルド

老朽化したり陳腐化したりして物理的または機能的に古くなった設備を廃棄し、新鋭設備に置き換えること。

➤ **スマート化**

ICTを駆使し、状況に応じて運用を最適化する高度な情報処理能力や管理・制御能力を持ったシステムを構築すること。

➤ **ゼロエミッション**

生産、消費活動等で発生する廃棄物をゼロにしようとする仕組み、考え方。

た行

➤ **第4次産業革命**

あらゆるものがインターネットにつながり、そこで蓄積される様々なデータを人工知能などを使って解析し、新たな製品・サービスの開発につなげる動きのこと。

➤ **低未利用地**

適正な利用が図られるべき土地であるにもかかわらず、長期間にわたり利用されていない「未利用地」と、周辺地域の利用状況に比べて利用頻度、整備水準、管理状況などが低い「低利用地」の総称。

➤ **土地の整序化**

立地している企業・施設が相乗効果を生み、臨海部全体の価値が向上するよう、土地の最適配置を図ること。

は行

➤ **パリ協定**

2015年の秋にパリで開催されたCOP21(気候変動枠組条約締約国会議)会議で決定した協定のこと。21世紀後半までに人間活動による温室効果ガスを実質的に0にすることや、各国における温室効果ガスの削減目標の再設定などが話し合われた。

➤ **プラットフォーム**

物事を行うための基礎となる仕組みを意味する言葉。

ら行

➤ **ライフサイエンス**

生命が営む生命現象の複雑かつ精緻なメカニズムを解明することで、その成果を医療・創薬の飛躍的な発展や、食料・環境問題の解決など、国民生活の向上及び国民経済の発展に大きく寄与するものとして注目を浴びている分野。

➤ **ライフライン**

電気、ガス、上下水道、電話、交通、通信などの市民生活の基盤・生命線となるシステムのこと。

➤ **リカレント教育**

義務教育または基礎教育の修了後、生涯にわたって教育と就労などの諸活動を交互に行うことを勧める教育システム。

➤ **リノベーション**

既存の建物に大規模な改修工事を行い、用途や機能を変更して性能を向上させ、付加価値を与えること。用途変更や機能の高度化を図り、刷新すること。

➤ **レジリエンス**

強靱性・回復力・困難に対する耐性。

➤ **ロジスティクス**

原料の手当てから販売まで、企業の物流活動において発生する物流の各分野を統合し、物の流れを一元管理して、全体の最適化をするための考え方のこと。

わ行

➤ **ワークライフバランス**

仕事と生活の調和を図ること。

A B C

➤ **A I**

「Artificial Intelligence」の略で、人工知能を意味する言葉。

➤ **B C P**

「Business Continuity Planning」の略で、災害などの緊急事態が発生したときに、企業が損害を最小限に抑え、事業の継続や復旧を図るための計画。事業継続計画と呼ばれる。

➤ **BRT**

「Bus Rapid Transit」の略で、バス高速輸送システムと呼ばれ、連節バスやPTPS（公共車両優先システム）、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となるシステム。

➤ **CO<sub>2</sub>フリー水素**

再生可能エネルギーにより水を電気分解する方法で製造される水素。製造時のCO<sub>2</sub>排出を抑制できるため、CO<sub>2</sub>排出量削減に大きく貢献できる。

➤ **DX**

「Digital Transformation」の略で、データとデジタル技術を活用して、製品やサービス、ビジネスモデル、さらには、業務そのものや組織、プロセス、企業文化・風土を変革し、競争力維持・強化を図ること。

➤ **ICT**

「Information and Communication Technology」の略で、情報通信技術を意味する言葉。

➤ **IoT**

「Internet of Things」の略で、あらゆるものがインターネットを通じてつながることによって実現する新たなサービス、ビジネスモデル、またはそれを可能とする要素技術を意味する言葉。従来のパソコン、スマートフォンのほか、各種センサーや送受信装置などが相互に情報をやりとりできるようになり、新たなネットワーク社会が実現すると期待されている。

➤ **Society5.0**

仮想空間と現実空間を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題

の解決を両立する、人間中心の社会のこと。IoTやAIにより、必要な情報が必要な時に提供されるようになり、社会的課題を克服し社会の変革を生み、希望の持てる社会、世代を超えて互いに尊重し合あえる社会、一人一人が快適で活躍できる社会を実現する概念。

➤ **SWOT分析**

目標を達成するために意思決定を必要としている組織や個人のプロジェクトなどにおいて、外部環境や内部環境を強み(Strength)、弱み(Weakness)、機会(Opportunity)、脅威(Threat)の4つのカテゴリで要因分析し、事業環境変化に対応した経営資源の最適活用を図る経営戦略策定方法の一つ。戦略立案を行うための現状把握を行うために活用される。

臨海部ビジョン  
〔リーディングプロジェクト 2023 年 6 月改定〕

川崎市

(問い合わせ先)

川崎市臨海部国際戦略本部事業推進部

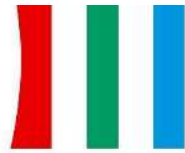
電 話 : 0 4 4 - 2 0 0 - 0 5 2 4

F A X : 0 4 4 - 2 0 0 - 3 5 4 0

E-mail : [59jigyo@city.kawasaki.jp](mailto:59jigyo@city.kawasaki.jp)

( 2 0 1 8 年 3 月 発行 : 臨海部ビジョン )

( 2 0 2 3 年 6 月 改定 : 臨海部ビジョン [リーディングプロジェクト 2023 年 6 月改定] )



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市