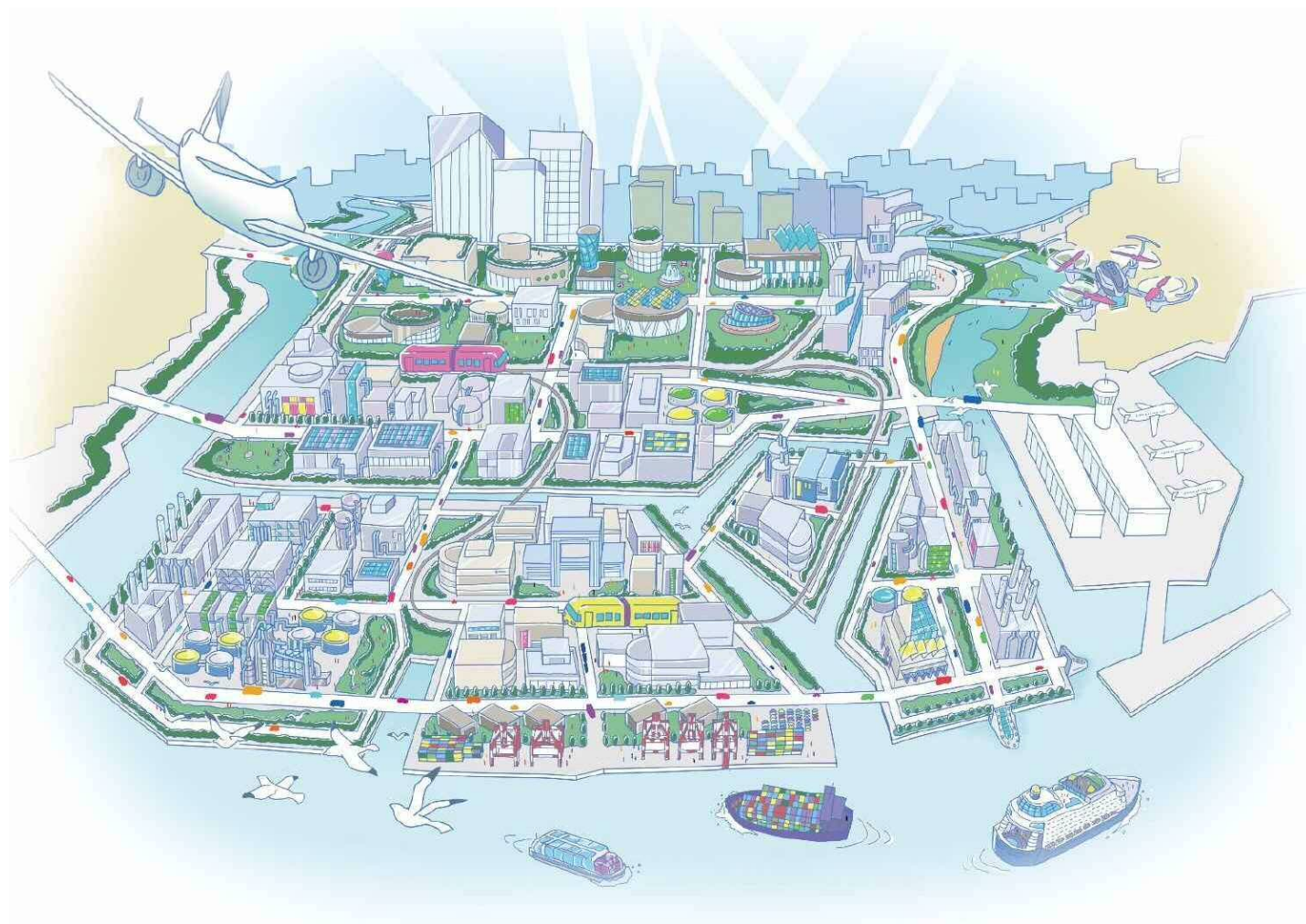


臨海部ビジョン

～ 川崎臨海部の目指す将来像 ～



川崎市

ビジョン策定にあたって



川崎臨海部は約100年前に、起業家の元祖とも言える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、環境問題やグローバル化に伴う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や物流施設の集積が進んできました。現在では、基幹産業の競争力強化に向けた取組やコンビナートとしての強みを活かした企業間連携が生まれるとともに、殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの形成や水素を利活用した取組が展開するなど、新たな産業創出に向けた動きも加速しています。

これからの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、今回、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。

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」する地域を掲げました。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。

2018年3月 川崎市長

福田 紀彦

目次

1	はじめに	1
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
2	ビジョン策定の前提となる状況	11
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
3	ビジョン策定に関わる主な意見	21
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
4	ビジョンの構成	27
5	30年後の将来像	28
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
6	基本戦略	39
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
7	リーディングプロジェクト	51
7-1	リーディングプロジェクトとは	51
7-2	リーディングプロジェクト一覧	52
1	新産業拠点形成プロジェクト	54
2	資産活用・投資促進プロジェクト	55
3	水素エネルギー利用推進プロジェクト	56
4	低炭素型インダストリーエリア構築プロジェクト	57
5	港湾物流機能強化プロジェクト	58
6	臨海空間を活かした地域活性化プロジェクト	59
7	世界に誇れる人材育成プロジェクト	60
8	働きたい環境づくりプロジェクト	61
9	緑地創出プロジェクト	62
10	職住近接促進プロジェクト	63
11	企業活動見える化プロジェクト	64
12	災害対応力向上プロジェクト	65
13	交通機能強化プロジェクト	66
8	ビジョンの実現に向けて	67
8-1	ビジョンの実現に向けた基本的な視点	67
8-2	ビジョン推進の考え方	68
	参考基礎資料	70
	用語集	124

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CO₂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。

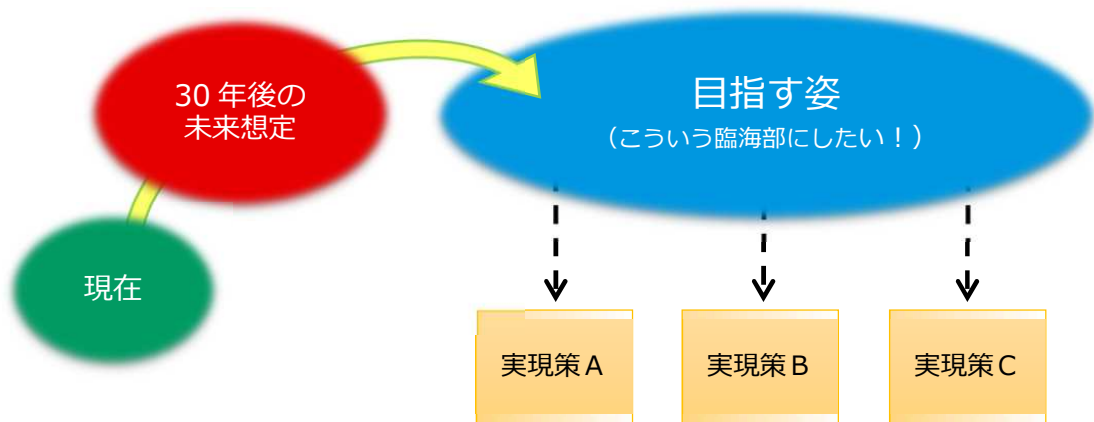
※バックキャスト手法

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あります。「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することから、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。

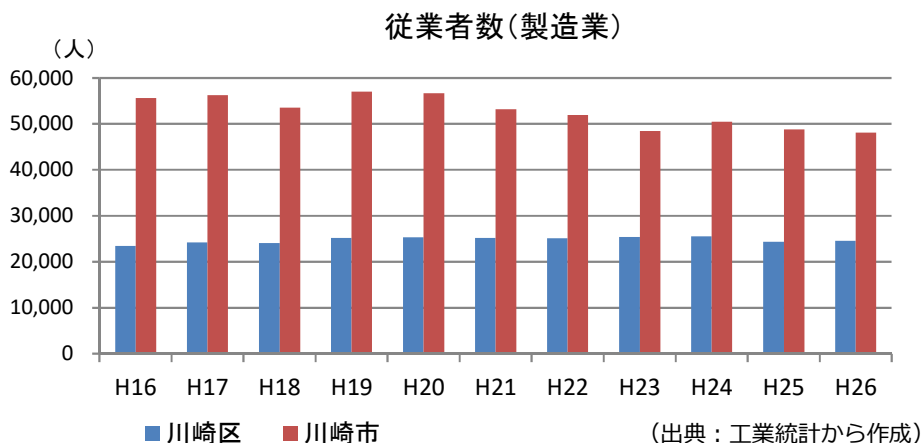
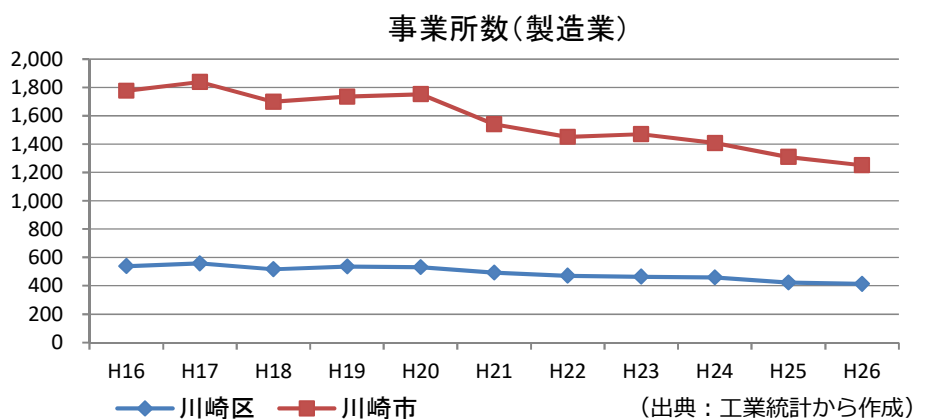
1-3 川崎臨海部の現在の状況

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。

また、「川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン」（2009年3月）において、臨海部の発展を先導する「戦略拠点」と位置づけられている殿町3丁目地区、浜川崎駅（南渡田）周辺地区をはじめ、「戦略拠点」等を支援・補完するエリアとして位置づけられている浮島1期地区、塩浜、多摩川リバーサイドの各地区を中心に、土地利用転換が進んでいます。

さらに、羽田連絡道路や東扇島水江町線、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。

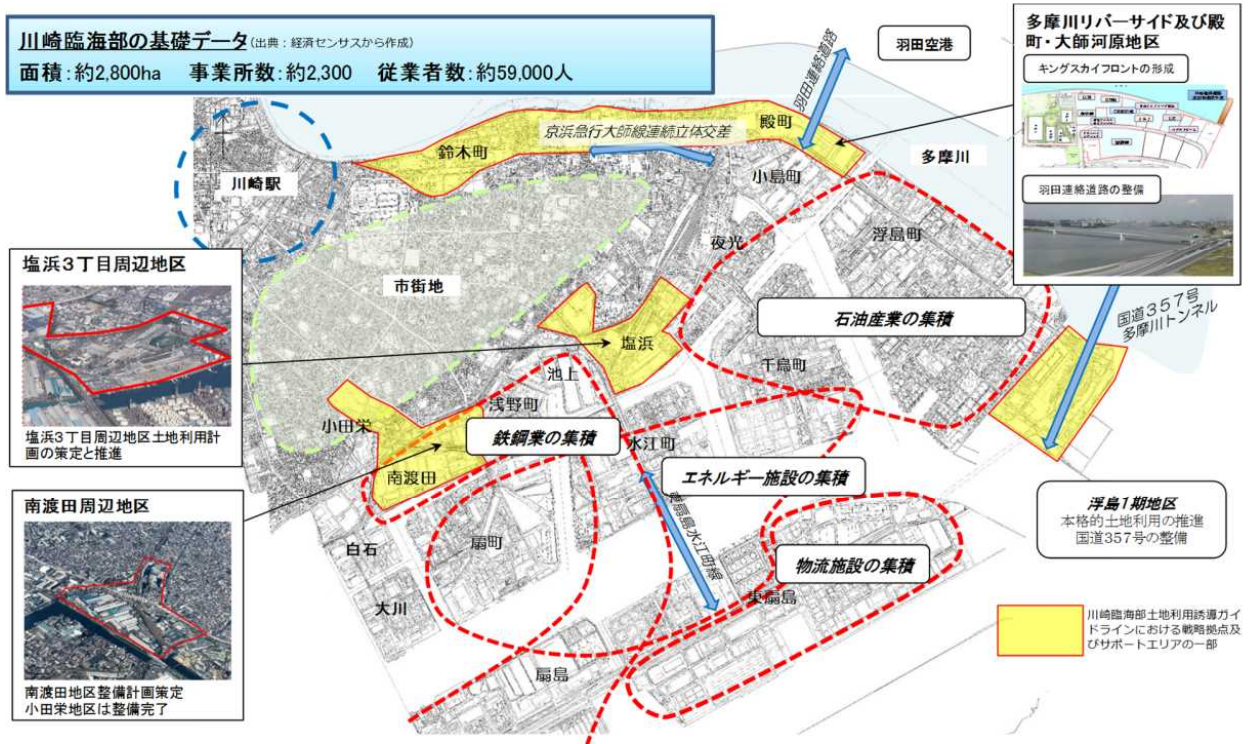
なお、川崎区の製造業の事業所数は約400（川崎市全体では約1,250）、従業者数は約25,000人（川崎市全体では約48,000）とされており（工業統計調査より）、川崎市の産業の中でも非常に重要な地域となっています。



図表1-1 川崎市の製造業の事業所数と従業者数推移

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。



図表 1-2 川崎臨海部の現状

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）

■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。

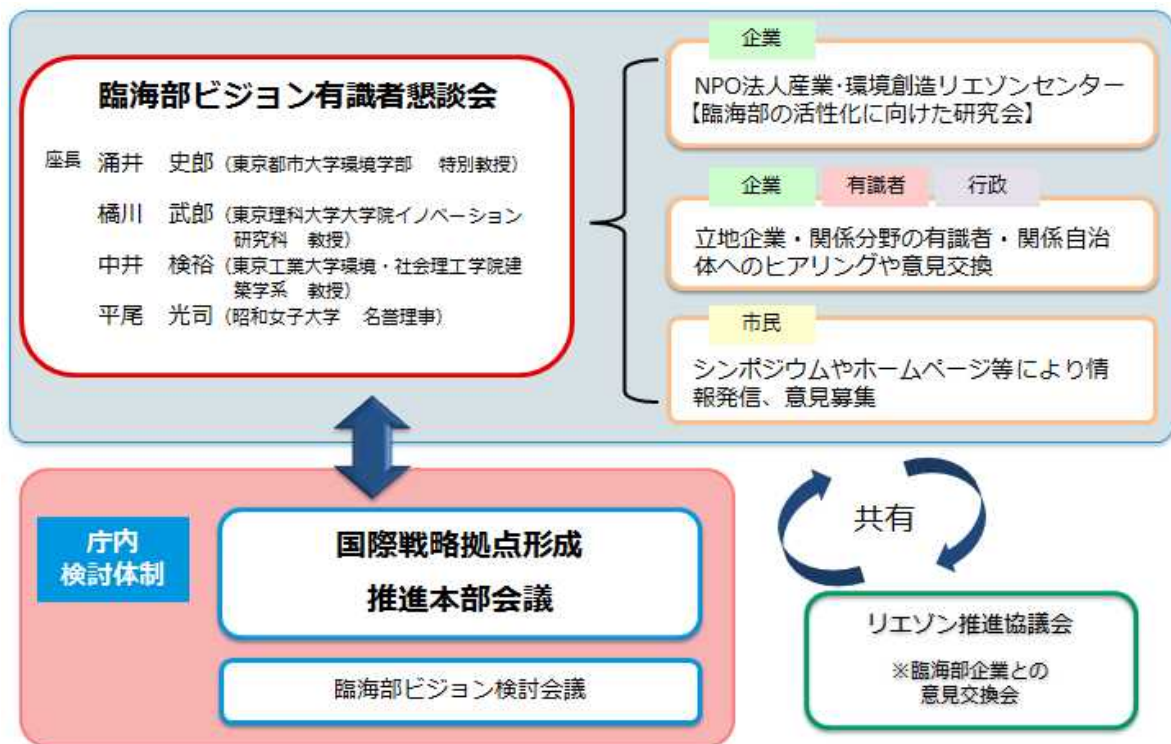
■ 庁内検討

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「働きたい企業、働きたい地域とは」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）

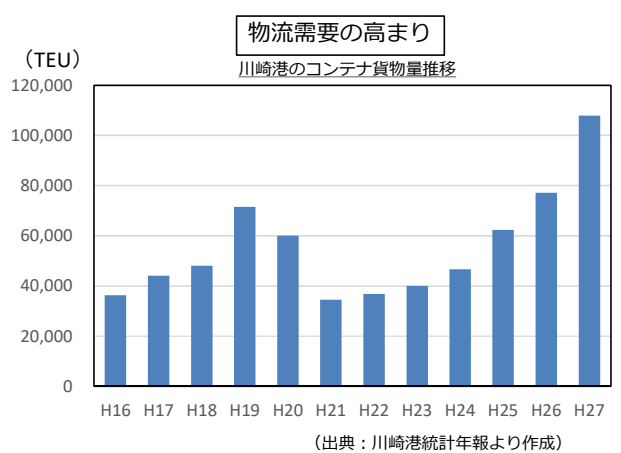
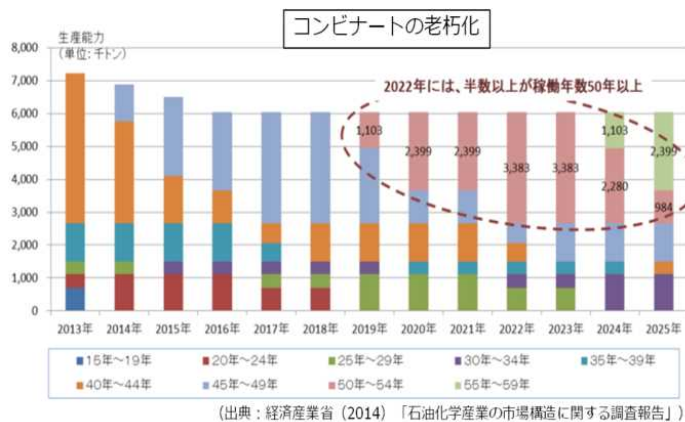
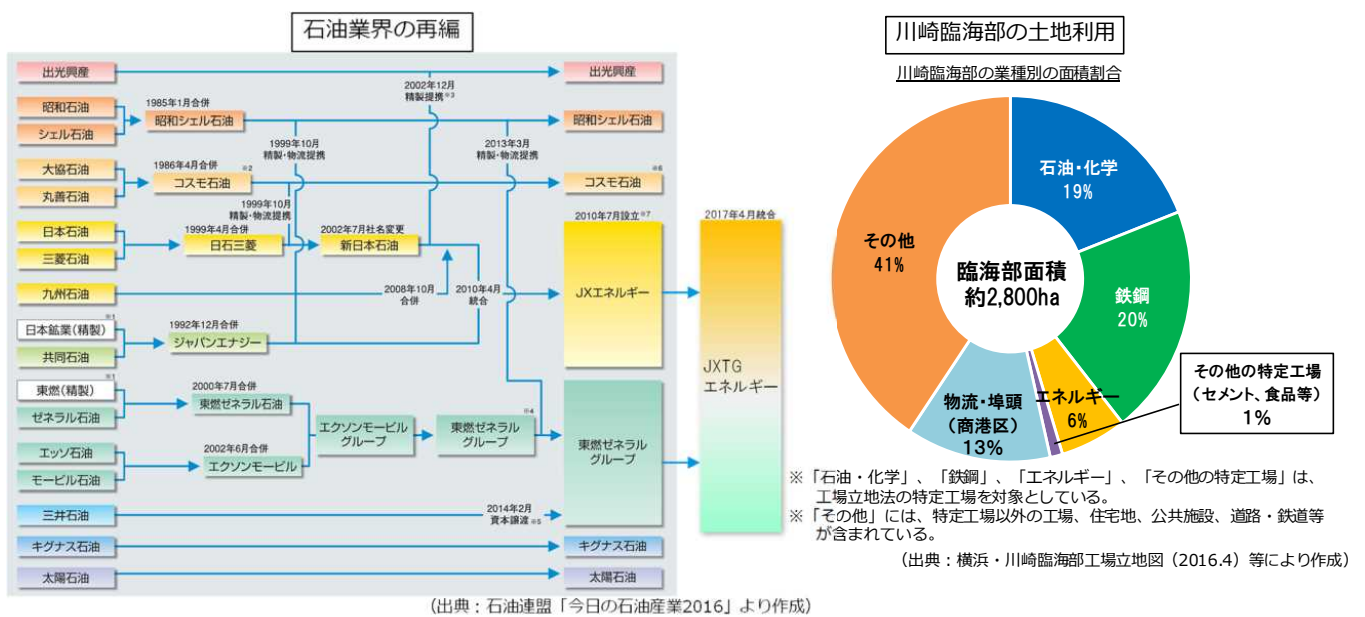
■臨海部ビジョン検討会議（関係部署による会議：5回）

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

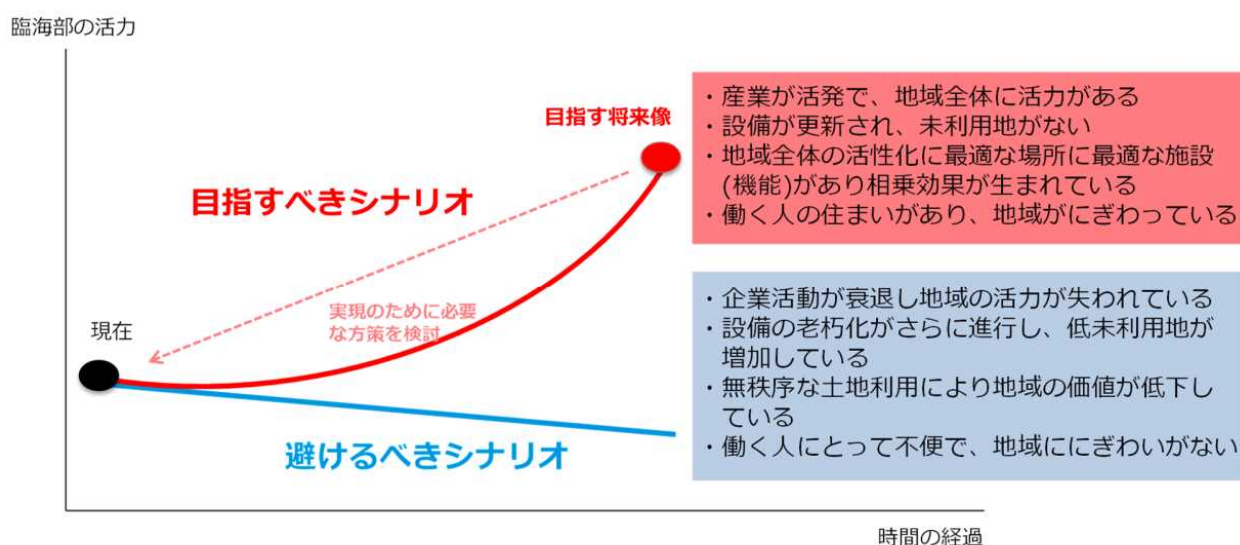
2-1 ビジョンを策定する上での基本的な考え方

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。



図表 2-1 川崎臨海部を取り巻く動向等

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。

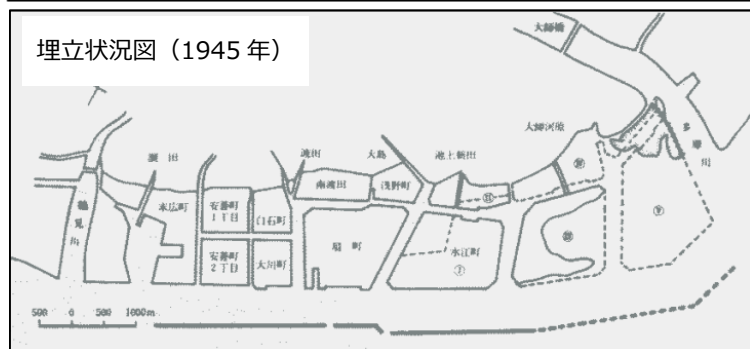
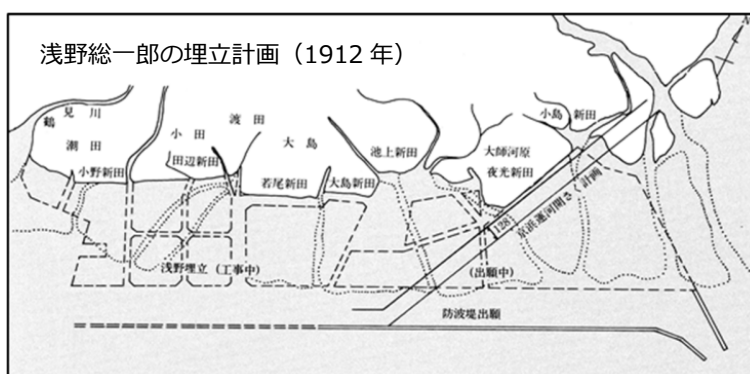
【京浜臨海部の形成（1900～1950年代）】

- 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）

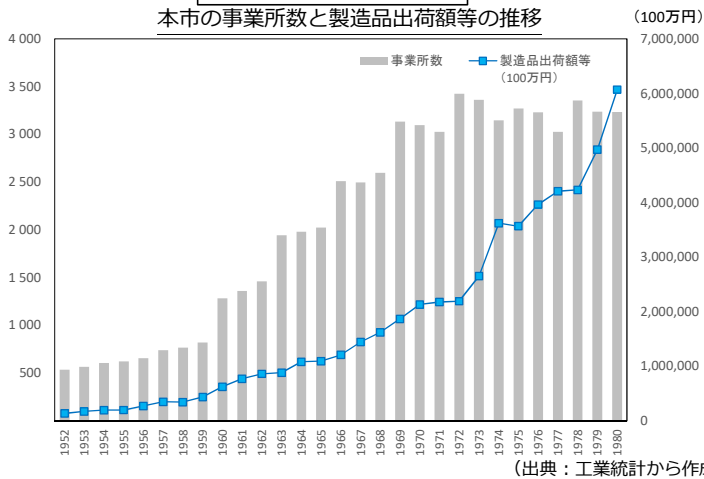
（出典：川崎市港湾局）

【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。

工業都市としての発展

本市の事業所数と製造品出荷額等の推移



(出典：川崎市環境局)



扇町（1952年）



浮島（1959年）



川崎港全景（1956年）

(出典：川崎市港湾局)

図表 2-4 京浜臨海部の形成（2）

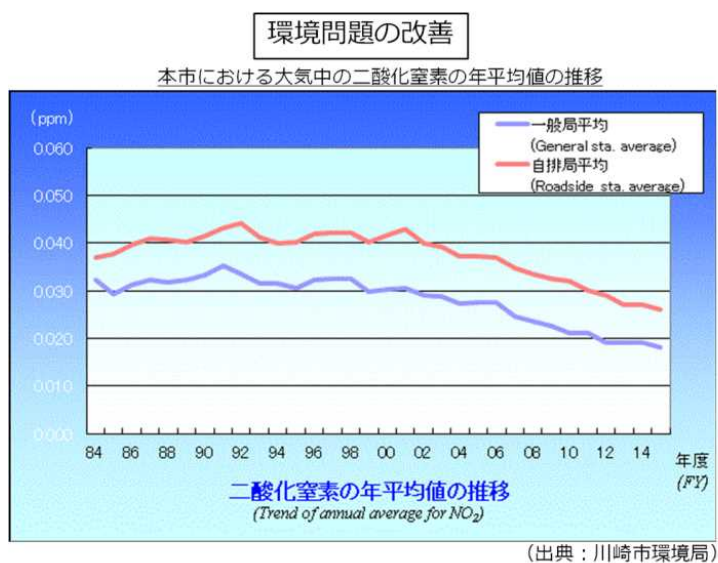
【環境問題と解決に向けた取組（1960～1990年代）】

■ 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

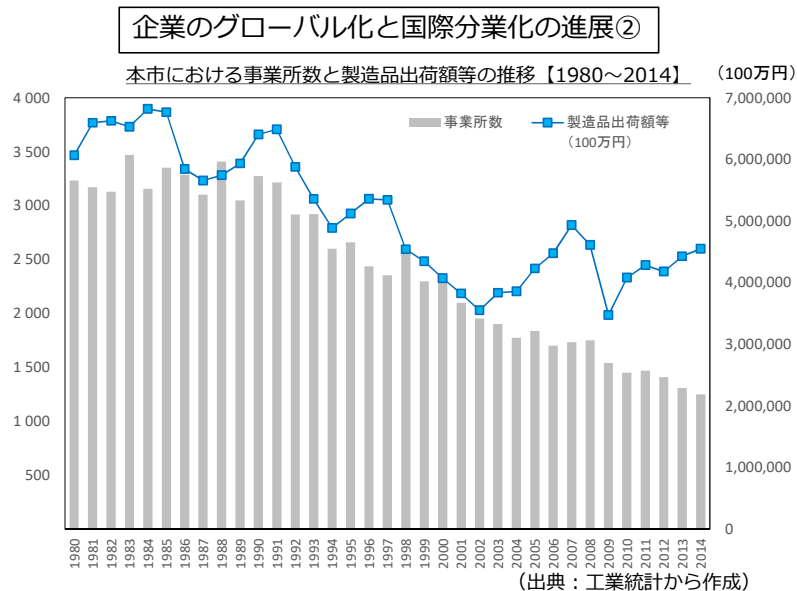
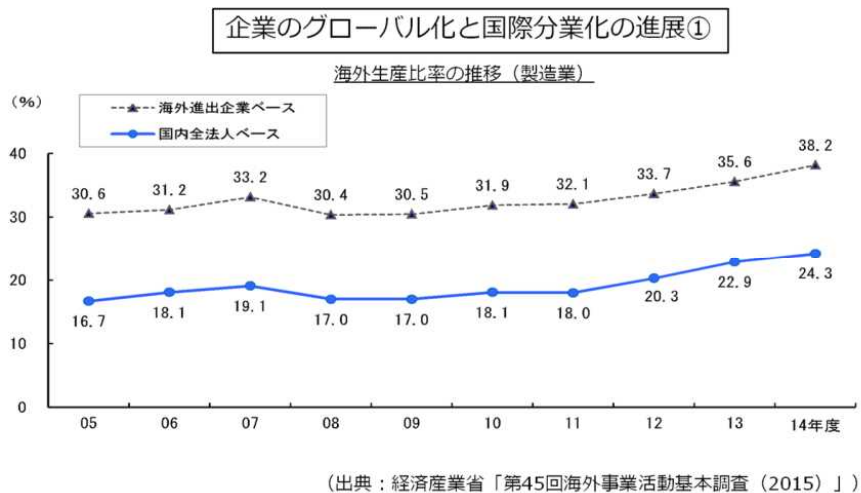


図表 2-5 環境問題と解決に向けた取組

【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。



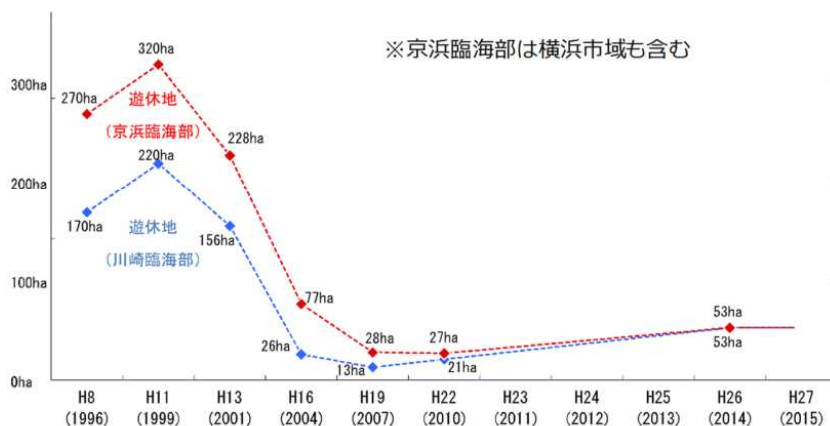
図表2-6 企業のグローバル化と国際分業化の進展

【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、2003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

京浜臨海部の遊休地・低未利用地の推移



(出典：2014年度京浜臨海部立地企業動向調査)

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～現在）】

- 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。



(出典：川崎市臨海部国際戦略本部)



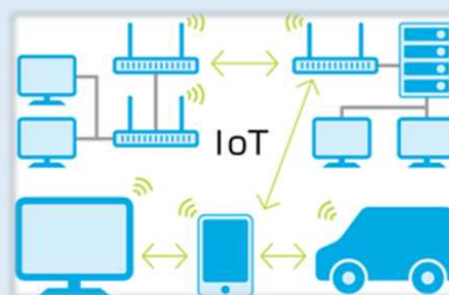
図表 2-8 新たな拠点形成と新産業創出

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。



(出典) 経済産業省



(出典) JR東海



(出典) 経済産業省

(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)

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が期待されています。



図表 2-9 川崎臨海部に期待される役割

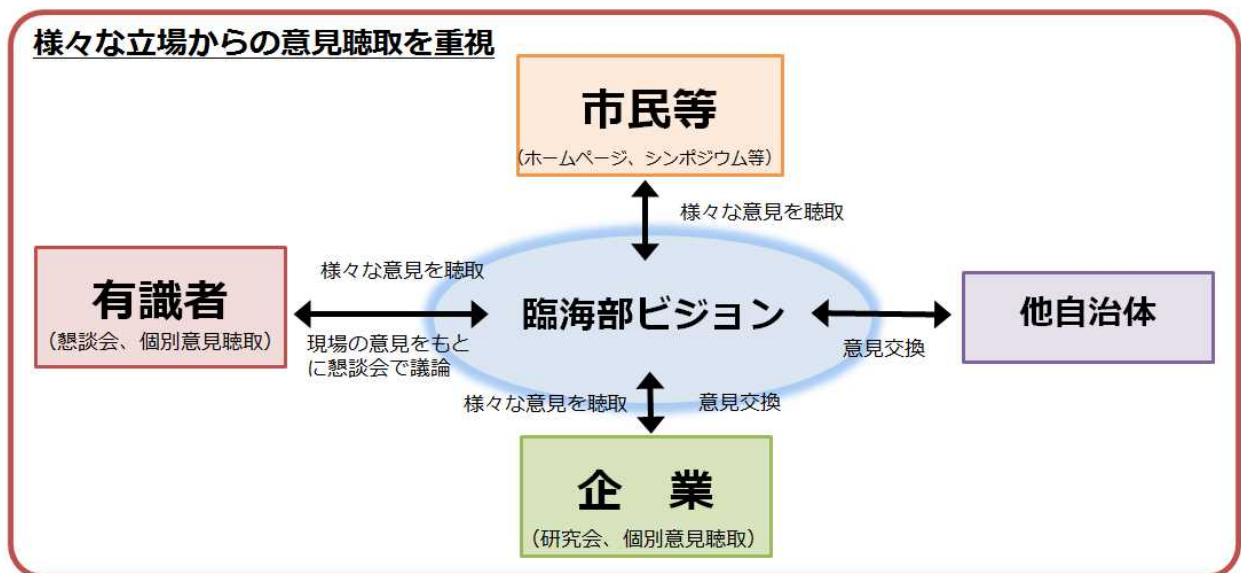
3 ビジョン策定に関わる主な意見

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）

大田区は2030年代を見据えた「おおた都市づくりビジョン」において、羽田空港周辺の将来像を「国内外の産業や文化が集い交流する拠点」と位置づけ、特に東京オリンピックに向けて、羽田空港跡地ゾーンの開発に取り組んでいます。

川崎臨海部（殿町地区）と羽田空港周辺地区は、ともに国際戦略総合特区、国家戦略特区に指定されていることから、今後も、特区间連携による一体的な拠点形成を進めていきます。

まちの将来イメージ（羽田空港跡地周辺）



＜羽田空港跡地第1ゾーン＞
 空港や市街地との近接性を活かした
 創造と交流ゾーン

＜羽田空港跡地第2ゾーン＞
 国際線地区に隣接することを活かした
 交流ゾーン



国道357号多摩川トンネルにより
 広域道路ネットワークが強化

羽田連絡道路により連携強化された、
 羽田空港跡地地区と川崎市殿町地区

多摩川沿いの長い水際線を活用した良好な環境
 の創出と快適で魅力あふれる親水ネットワーク
 の形成

「おおた都市づくりビジョン」より抜粋

図表3-2 近隣自治体（大田区）の動向

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の再編整備の指針であるマスタープラン（1997年2月策定）の改定を進めています。

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

3-5 ビジョンを貫く基本理念

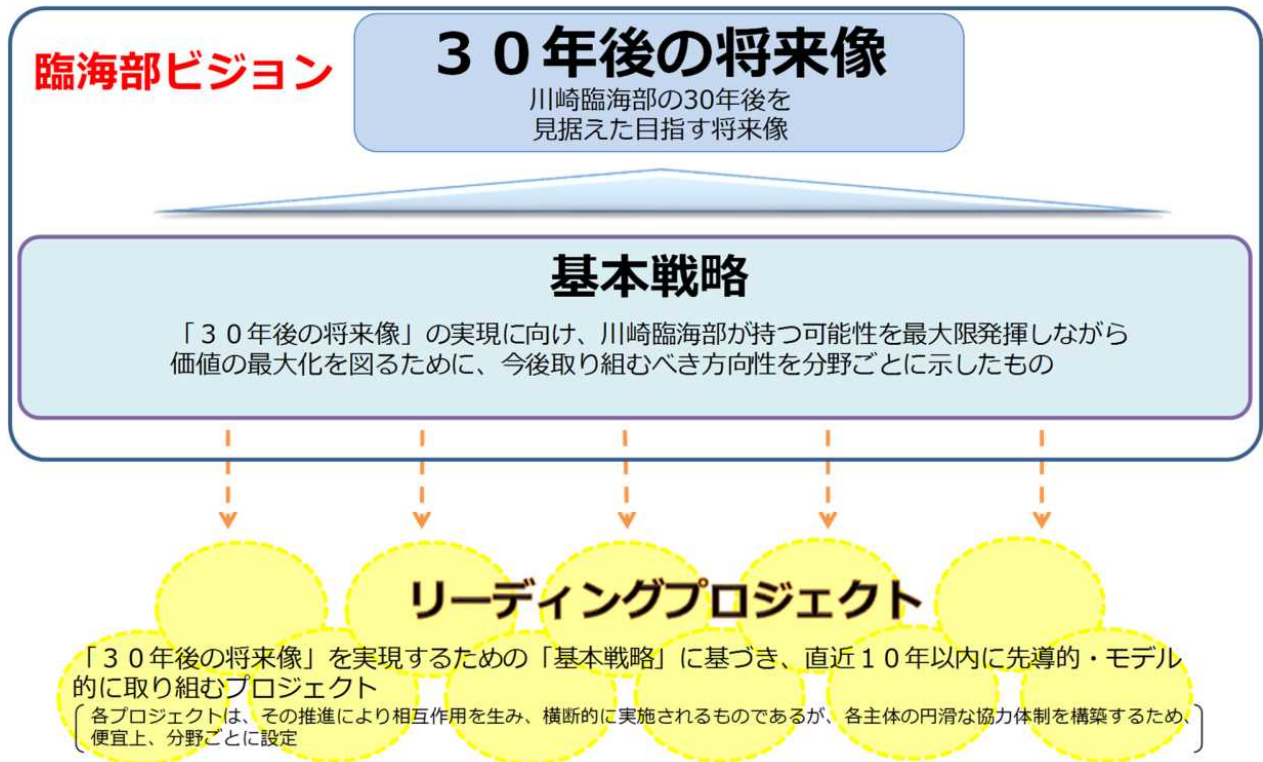
企業や有識者の意見から導き出される共通項目の中でも、ビジョンを形作るうえでの基本的な内容や条件について、ビジョンを貫く基本理念として、次のとおり集約を行いました。

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

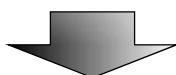
5 30年後の将来像

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。

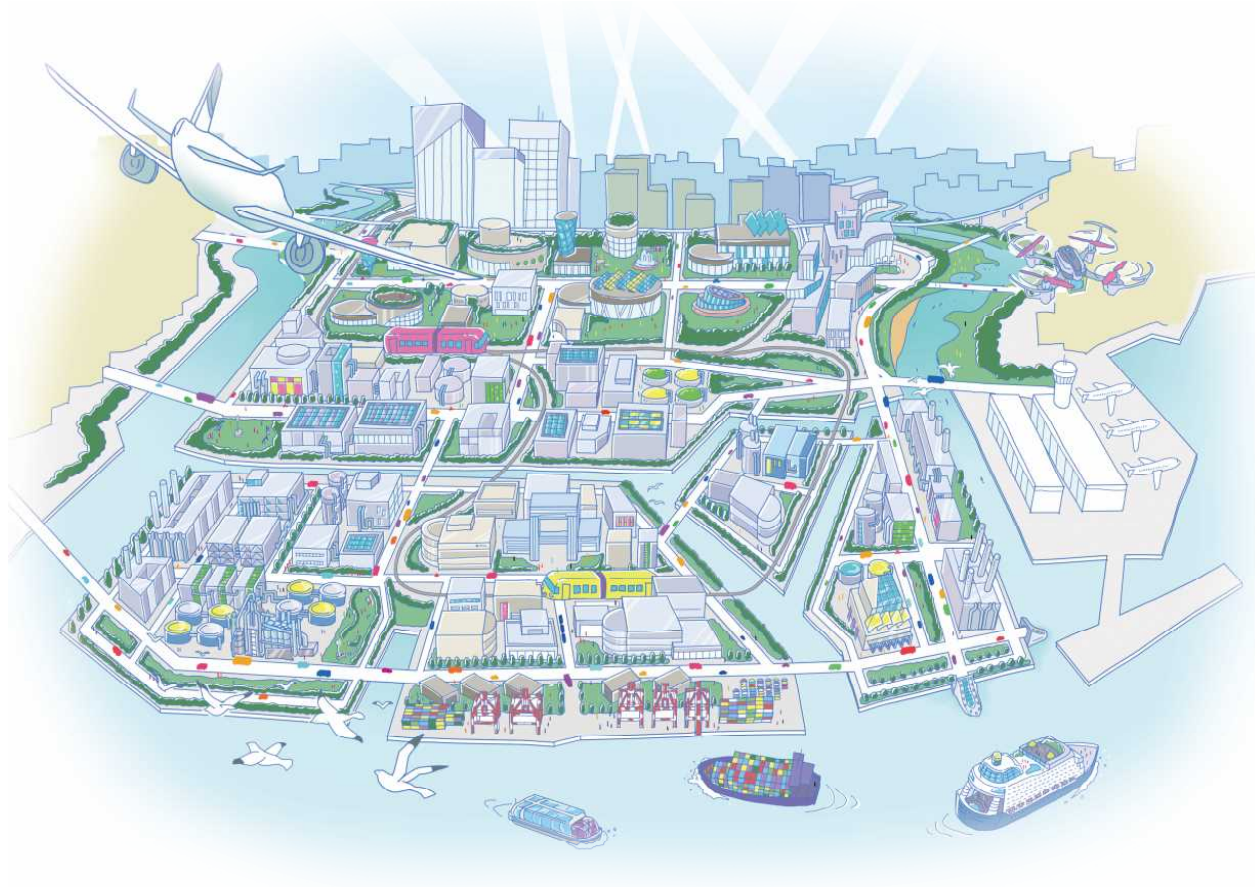
『多様な人材や文化が共鳴』する臨海部は・・・

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。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

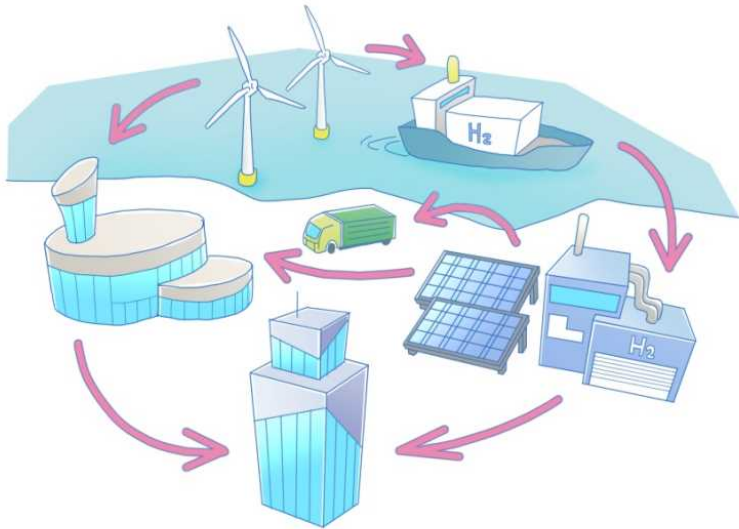
この地域では、世界中から新しいアイデアを持つ人が集まり、最先端の研究開発と社会実装が行われて、アイデアを形にし、新しい価値を次々に生むことができます。そして、その価値が周辺地域にも波及しています。

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。

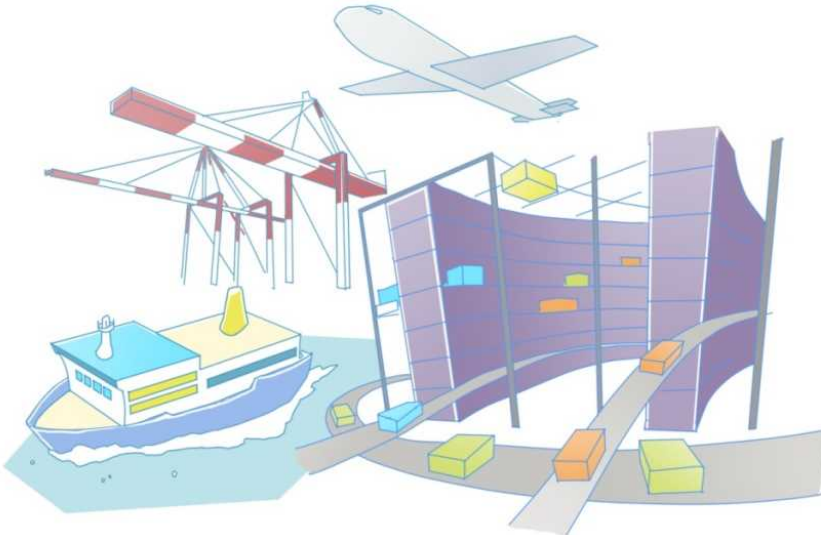
ゼロエミッション化している



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。

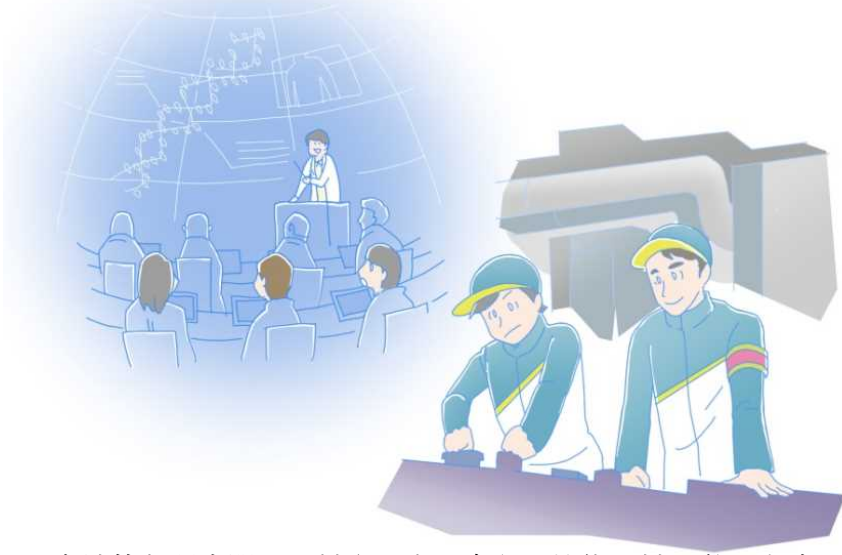
人、モノ、情報が行き交う拠点になっている



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



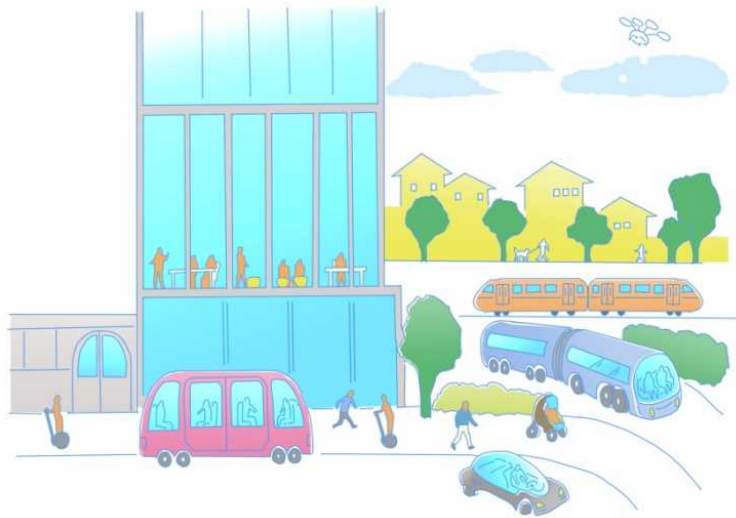
臨海部の取組が広く知られ、また文化的で創造性あふれる地域として臨海部全体が変化していくことにより、これまでのイメージから「カッコいい」「ワクワクする」といったイメージに変わり、市民の誇りとなる新しい臨海部像が確立しています。

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

横浜市が策定を進め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。

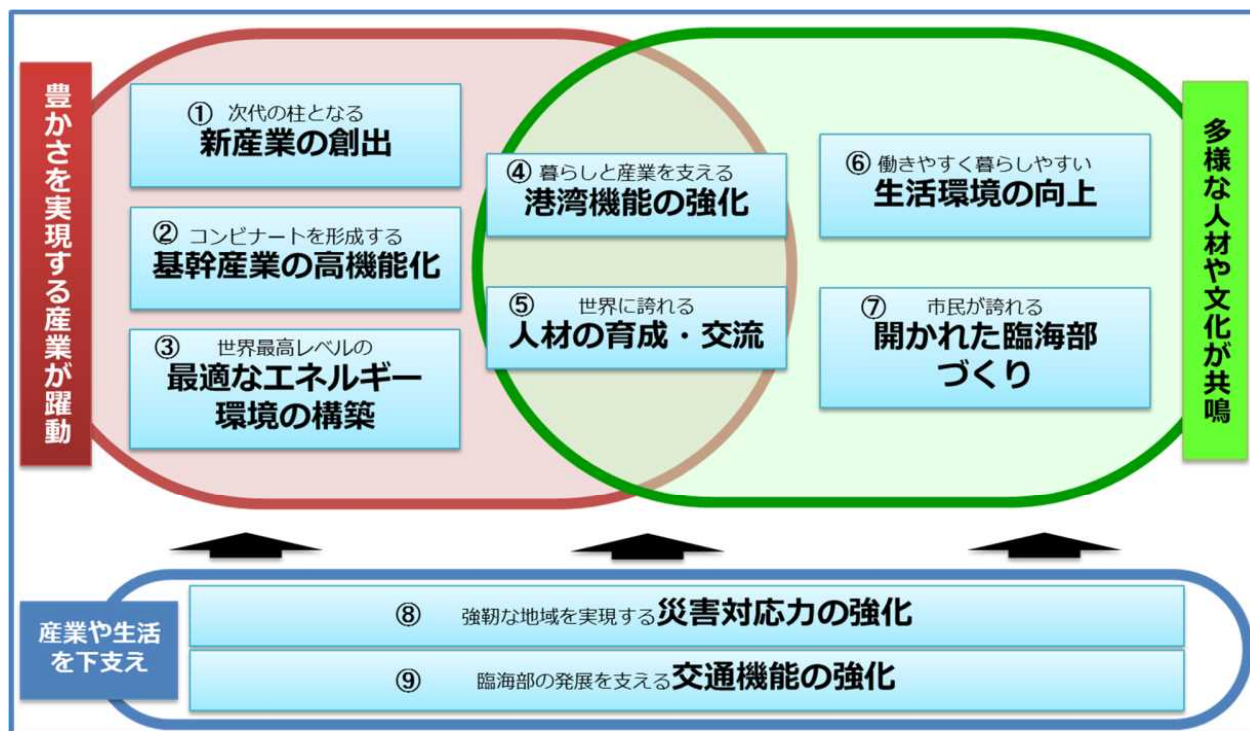


図表 6-1 臨海部ビジョンの構成（基本戦略）

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への恐れ



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CO₂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CO₂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

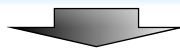


目指すシナリオ

- 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

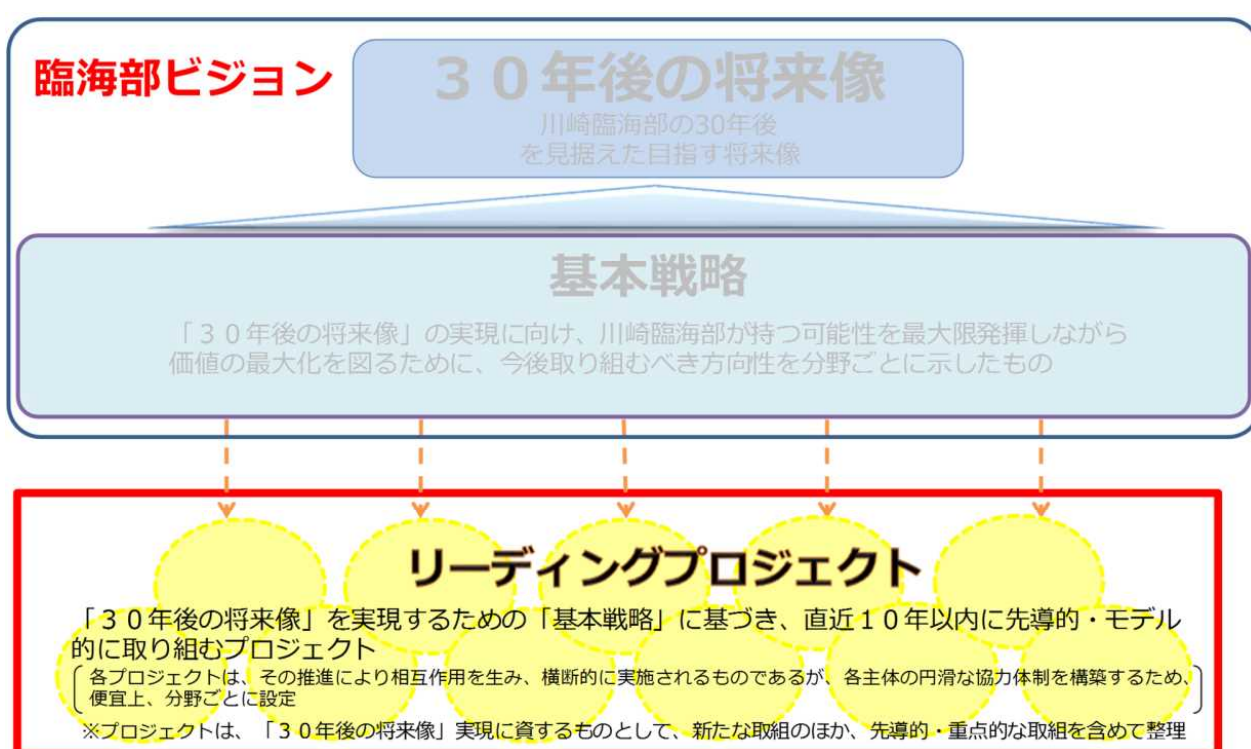
- 川崎駅と臨海部をつなぐ基幹的交通軸を整備する。
- 土地利用転換を捉えて拠点間の円滑な移動を実現する交通ネットワークを整備する。
- 次世代モビリティなど、新たな移動手段・交通システムの導入により、移動の快適性を向上させる。

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 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13のプロジェクトに取り組みます。

① 新産業拠点形成プロジェクト

南渡田周辺地区に「Society5.0」を先導する拠点を形成するなど、土地利用転換を踏まえた高度な価値を創出する拠点の形成を推進するとともに、殿町地区のキングスカイフロントの効果を周辺に波及させる。

② 資産活用・投資促進プロジェクト

企業の競争力強化を進めるため、低未利用地の最適利用を図るための仕組みの導入、設備の老朽化解消や新たな設備投資を促進する制度の導入、共通インフラの再整理等を図る。

③ 水素エネルギー利用推進プロジェクト

国際的な水素サプライチェーンを構築するとともに、水素発電を導入し、広域水素ネットワークや水素スマートグリッドを形成する。

④ 低炭素型インダストリーエリア構築プロジェクト

温室効果ガス削減に向けた各企業の自主的な取組に加え、新たな環境技術の社会実装等を進め、世界をリードする低炭素型産業エリアのモデル地域を形成する。

⑤ 港湾物流機能強化プロジェクト

新たな物流拠点の形成やコンテナターミナルの機能強化、東扇島物流施設の再編整備等により、物流機能の高機能・高度化を図る。

⑥ 臨海空間を活かした地域活性化プロジェクト

川崎マリエンや港湾緑地での様々なイベントや、クルーズ船、観光船等を活用した賑わいの場の創出を通し、地域活性化を図る。

⑦ 世界に誇れる人材育成プロジェクト

我が国を支える研究人材や技能人材の育成、技能継承について、各企業だけでなく地域全体で可能となるような教育機能を検討し、臨海部の企業・研究機関が協力しながら機能導入を図る。

⑧ 働きたい環境づくりプロジェクト

就業者向けの子育て支援施設の整備や、快適に飲食・休憩・組織を越えた交流ができる施設や仕組みの構築、企業の就労環境の向上等により、働きたいと思える環境の充実を図る。

⑨ 緑地創出プロジェクト

市民が親しみ憩える良質な緑地を創出するため、事業所敷地内の一部の緑地を臨海部の別の場所に共通緑地として設置するほか、市民が親しめる親水空間の創出や生物多様性の推進に向けた取組を行う。

⑩ 職住近接促進プロジェクト

臨海部の産業活動を支える人材、特に研究者や技術者、技能者等の高度人材を臨海部に呼び込む住居、空間、生活利便施設等の生活環境を整備するなど、職住が近接する地域を促進する。

⑪ 企業活動見える化プロジェクト

臨海部の認知度・理解度向上、イメージ向上、シビックプライドの醸成を図るため、企業活動や企業と市民の接点が伝わり、理解できるショールーム機能の導入や教育活動に取り組む。

⑫ 災害対応力向上プロジェクト

地域全体の強靱化を図るため、防災・減災、早期復旧の各フェーズにおける課題対応策を実践するとともに、災害発生時に早期復旧するための地域全体の情報共有・協力体制を構築する。

⑬ 交通機能強化プロジェクト

川崎臨海部の環境変化などに対応する交通機能のあり方を整理し、臨海部の新たな基幹的交通軸の整備や既存交通の強化、次世代モビリティの活用等により、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る。

プロジェクト ①	新産業拠点形成プロジェクト
-------------	----------------------

臨海部の第1層及び多摩川リバーサイド地区を、臨海部全体の大規模な土地利用転換を先導するエリアとして、高度かつ最先端の研究開発や価値の創出に向けた機能転換を図ります。

南渡田周辺地区では、産業活動のデジタル化・ネットワーク化など「Society5.0」を先導し、臨海部全体の機能転換を牽引する新産業創出拠点を形成します。さらに、拠点同士の連携により相乗効果を生み出します。

《主たる基本戦略》 **1. 新産業の創出**

《関連する基本戦略》 5. 人材の育成・交流、6. 生活環境の向上、7. 開かれた臨海部づくり、9. 交通機能の強化

現状と課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 南渡田地区では研究所、生産施設、倉庫、サイエンスパークなどが立地しているが、低利用な土地が増えている一方で機能集約や利用転換が課題となっている。 ● キングスカイフロントでは拠点形成が概成し、研究機関の一部が本格稼動をし始めている一方、研究成果の事業化や周辺地域への産業波及が求められている。



達成目標と取組内容

- ◆ **南渡田地区における、AIやIoT等をはじめとする研究開発及び社会実装を行う新産業創出の拠点化**
 - ・ 導入機能や事業手法等の検討、拠点整備＜協働＞
 - ・ 導入機能に関わる企業や関係機関の誘致＜協働＞
- ◆ **拠点間の相乗効果の創出**
 - ・ 異分野融合研究の呼び込み、事業化に関わる支援体制の構築＜協働＞
 - ・ 研究及び事業化を支える高度人材の育成、確保＜協働＞
 - ・ 産学連携・産産連携の推進＜協働＞
- ◆ **大規模な土地利用転換を踏まえた新たな価値の創出**

時間軸	第1段階（～5年）	土地利用の検討を行い、土地利用計画の策定等を行う。
	第2段階（～10年）	段階的土地利用を開始し、新たな価値を創出する機能の導入に取り組む。

プロジェクトイメージ



プロジェクト ②	資産活用・投資促進プロジェクト
-------------	------------------------

低未利用の資産の有効活用や土地の最適利用を図るための仕組みの導入、設備の老朽化解消や新たな設備投資の促進を通じ、また競争力の強化に資する共通インフラの再整理や機能更新を図ることにより、資産活用・設備投資を活発化し、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**

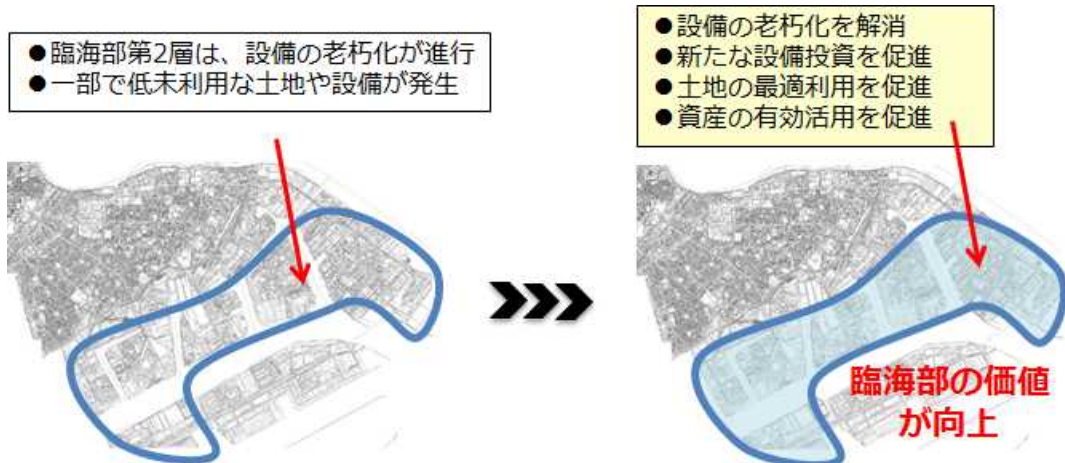
《関連する基本戦略》 4. 港湾機能の強化

現状と課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 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		
<p>◆ 設備の老朽化解消や資産の有効活用、新たな設備投資促進等を通じ、企業の産業競争力強化を促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 土地の整序化を促す仕組みの検討、導入<協働> ・ 資産の有効活用を促す仕組みの検討、導入<協働> ・ 投資意欲を喚起するような制度構築<行政> ・ 投資の促進を支援するファイナンス機能の導入<協働> ・ 工業用水など共通インフラのあり方の検討、整備<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）	競争力強化に資する各制度のあり方を議論し、運用を開始する。
	第2段階（～10年）	各制度の運用と改善を通じ、競争力強化と最適な土地利用に向けた制度を確立する。

プロジェクトイメージ



プロジェクト ③	水素エネルギー利用推進プロジェクト
-------------	--------------------------

臨海部産業エリアの発電施設に最新の水素発電や燃料電池技術を導入するとともに、水素供給を支える水素サプライチェーンを構築します。

水素パイプラインを活用した広域水素ネットワークに、燃料電池や次世代モビリティ等を組み込んだ水素スマートグリッドを形成します。

《主たる基本戦略》 **3. 最適なエネルギー環境の構築**

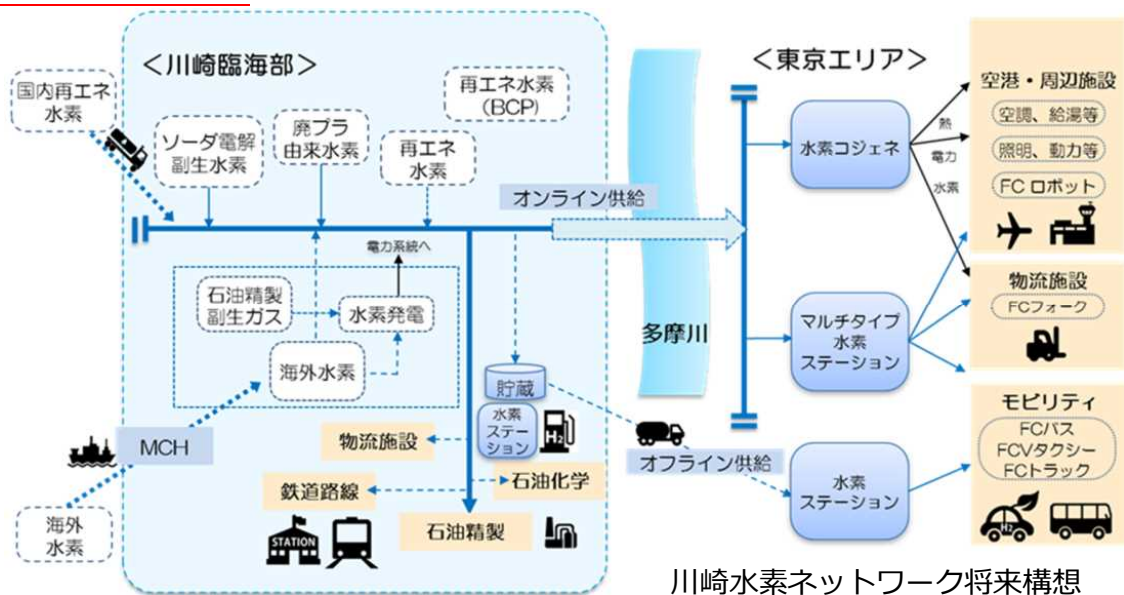
《関連する基本戦略》 1. 新産業の創出、2. 基幹産業の高機能化、8. 災害対応力の強化

現状と課題	
	<ul style="list-style-type: none"> ● 川崎臨海部には、多様な事業主体による多彩な発電資源を活用した発電施設が多数立地し、稼働しており、首都圏における一大電力エネルギー供給基地となっている。 ● 副生水素をはじめとして、既に大量の水素が利活用されており、インフラも構築されている。 ● 地球温暖化対策に資する次世代型エネルギーの導入が求められている。



達成目標と取組内容	
<p>◆ 水素を活用したクリーンなエネルギーが利用できる地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 海外からの水素サプライチェーンの構築＜協働＞ ・ 水素を燃料とした新たな発電方式の導入＜企業＞ ・ 水素パイプラインを活用した広域水素ネットワークの構築＜協働＞ ・ 公共交通や産業用車両等への水素エネルギーの導入＜協働＞ 	
時間軸	<p>第1段階（～5年）</p> <p>水素供給インフラの構築と水素需要の創出に向けた検討、実証を行う。</p>
	<p>第2段階（～10年）</p> <p>海外からの水素サプライチェーンや水素供給インフラの構築、水素発電など新たな水素の利活用を推進する。</p>

プロジェクトイメージ



プロジェクト
④

低炭素型インダストリーエリア構築プロジェクト

臨海部の産業集積を活かしたCO₂削減等の環境配慮の取組を進めていくために、各事業所の環境対策や環境配慮行動を進めながら、川崎臨海部の優れた環境技術・製品等の普及拡大にも取り組みます。

低炭素社会の構築に資する先進的・先導的な取組の推進により、新たな環境技術の社会実装等を進め、世界をリードする低炭素型産業エリアのモデル地域を形成します。

《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、6. 生活環境の向上

現状と課題

- 川崎臨海部には、低炭素・資源循環・エネルギー等の多くの環境技術・産業が集積している。市内のCO₂排出量の7割以上を産業系が占めており、低炭素化を進める上で、臨海部の果たす役割は大きい。
- 環境と経済を両立しながら、大幅な低炭素化を実現する必要がある。また臨海部での取組効果を広く国内外にも波及させていく必要がある。

達成目標と取組内容

◆ 各事業所での環境対策を着実にを行うとともに、AI や IoT 等の新たな技術の積極的導入や社会実装を進め、臨海部の産業集積を活かして環境課題を解決していくモデル地域を形成

- ・ 温室効果ガス削減に向けた各企業の自主的取組の実施と、利用可能な最善技術の積極的な導入
＜企業＞
- ・ 産業集積の強みや特徴を活かした先進的研究開発や実証事業等のプロジェクトの実施＜協働＞
- ・ エネルギーの最適利用やAI、IoT等の利活用などによる低炭素型エリア構築に向けたモデル事業を展開＜協働＞

時間軸

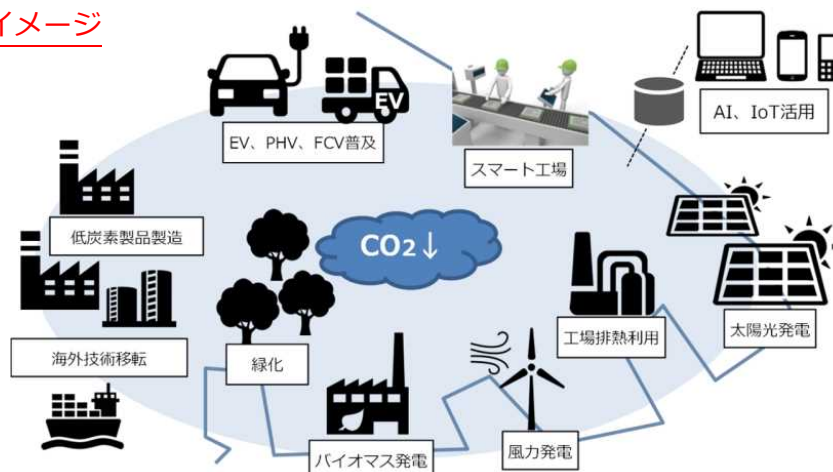
第1段階（～5年）

新たな環境技術の導入に向けた検討等を進めプロジェクトを創出し、低炭素型産業エリアの構築に向けて検討する。

第2段階（～10年）

モデル事業や実証事業等の先導的プロジェクトを展開し低炭素型産業エリアのモデル地域形成に向けて取り組む。

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、官民一体となった港湾利用促進を図ります。また、首都圏の中心部に位置し、羽田空港に近接しているなど、他地域にはない立地優位性を活かしながら、東扇島再編整備、新たな物流拠点の形成等の推進により高機能な物流施設の集積を図ります。

《主たる基本戦略》 **4. 港湾機能の強化**

《関連する基本戦略》 2. 基幹産業の高機能化、 8. 災害対応力の強化

現状と課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● コンテナターミナル背後に集積する荷主・倉庫への配送が非効率になっている。 ● 物流施設の老朽化が進行している。



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＞
- ・ 浮島1期地区や千鳥町地区における企業ニーズや周辺地域の土地利用転換の動向を踏まえた土地利用の推進＜協働＞
- ・ 鉄道や内航船と連携した新たな国内物流の検討、構築＜協働＞
- ・ 東扇島における貨物の共同配送システムの構築など企業との連携強化による配送の効率化＜協働＞
- ・ 国内他港・企業との連携による内航船強化＜協働＞
- ・ 物流施設群の老朽化対策や集荷推進策等、物流機能強化に向けた堀込部土地造成事業の推進＜協働＞

時間軸	第1段階（～5年）	第2段階（～10年）
	企業ニーズや周辺地域の土地利用転換の動向を踏まえた土地利用の検討及びコンテナターミナル等港湾施設の物流基盤の強化に向けた検討・調整を行う。	土地利用の推進やコンテナターミナル等港湾施設の物流基盤の強化を行う。

プロジェクトイメージ



プロジェクト
⑥

臨海空間を活かした地域活性化プロジェクト

臨海空間を活かした地域の活性化に向けて、より多くの人を訪れる機会を増やす取組を進めるとともに、親水空間などを活用した賑わいや憩いの場の創出と利用促進に向けた取組を進めます。また、観光客を対象としたクルーズ船を誘致するなど新たな賑わいの創出に取り組みます。

《主たる基本戦略》 4. 港湾機能の強化

《関連する基本戦略》 7. 開かれた臨海部づくり

現状と課題

- 港湾緑地等を活用して、市民に親しまれるイベントを開催し、港湾の振興を図っている。一方で、港湾の取組について全市的な知名度が低い。
- 臨海部のイメージ向上や活性化には、広く市民に港の役割や魅力を理解してもらうことが重要であり、港にふれあえる機会の提供や港湾施設の利用促進に向けた取組が必要である。また、さらなる賑わいのためには首都圏や海外からの観光需要も取り込む必要がある。



達成目標と取組内容

◆ 親水空間や緑地などの臨海空間を活かした様々なイベントや新たな賑わいを創出することによる地域活性化

- ・ 新たな賑わいの創出に向けた導入機能の検討と緑地の管理運営手法の検討、導入＜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＞
- ・ 水江町緑地・浮島1期地区等、臨海空間を利用した新たな賑わいの創出＜行政＞
- ・ クルーズ船（ホテルシップ等）の誘致・受け入れ＜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＞

時間軸

第1段階（～5年）	イベントの開催等を通じた、港や海辺に親しめる賑わいの創出。クルーズ船の誘致、受け入れを行う。
第2段階（～10年）	クルーズ船等を活用した港湾ならではの新たな賑わい空間を創出する。

プロジェクトイメージ



プロジェクト
⑦

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や技能に秀でた人材を集め、育てるため、また円滑な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

現状と課題

- 臨海部には我が国のものづくりを支える技能人材が集積していると言われる中、各企業においては技能継承が円滑に行われておらず、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人材、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、技能人材を育てる仕組みを構築**

- ・ 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）	各事業所の取組や協働して行うことを整理し、順次取り組む。
	第2段階（～10年）	人材育成のプログラムを確立するなど教育機能を導入する。

プロジェクトイメージ



研究開発人材を育成する講座や実践的教育

技能人材の実感知向上のトレーニング

プロジェクト ⑧	働きたい環境づくりプロジェクト
-------------	------------------------

就業者がストレスなく快適に働き、働く場としての生活満足が得られるよう、子育て支援施設など就業者の働きやすさを支援する機能の導入や、快適に飲食・休憩・組織を越えた交流ができる施設や仕組みの構築、企業の就労環境の向上等により、働きたいと思える環境の充実を図ります。

《主たる基本戦略》 **6. 生活環境の向上**

《関連する基本戦略》 5. 人材の育成・交流、9. 交通機能の強化

現状と課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 産業構造の転換、女性活躍推進、働き方改革など、働く環境が変化してきている。一方、川崎臨海部では多種多様な働く場があり、企業間連携や産学公民連携の土壌が整っている。 ● 産業活動を支える人材の確保、技術の継承が課題となっており、また、地域の活力や価値の向上、イノベーション創出のため多様な人材の交流や働きやすい環境づくりが求められている。 ● 塩浜3丁目周辺地区では、公共施設の更新・整備等に合わせ地区の魅力向上が求められている。



達成目標と取組内容		
<p>◆ 多様な人材が集積し、交流する場や働きやすい環境づくりを図るなど、働く人が魅力と誇りを感じる地域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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> ・高度人材の集積や交流を促進する環境の整備<協働> ・就業者が快適に飲食、休憩ができ、組織を越えた交流ができる施設・仕組みの構築<協働> ・子育て支援施設等の整備<協働> ・ゴミの不法投棄や路上駐停車の解消に向けた取組<協働> ・塩浜3丁目周辺地区における憩い・交流機能の導入<協働> 		
時間軸	第1段階（～5年）	各事業所の取組や協働して行うことを抽出し、順次取り組む。
	第2段階（～10年）	人材交流の場、子育て支援施設を整備し、快適な就労環境を構築する。

プロジェクトイメージ



異分野融合を促進するサイエンスカフェ



組織を越えて飲食、休憩、交流する場所

プロジェクト ⑨	緑地創出プロジェクト
-------------	-------------------

市民が活用しやすい効果的な緑を創出するため、共通緑地などの設置により事業所敷地内の緑地の一部を集合化するなど、市民が親しみ憩える、生物多様性やヒートアイランド現象の緩和に資する良質な緑地や親水空間、憩い空間を創出・保全します。

《主たる基本戦略》 **6. 生活環境の向上**

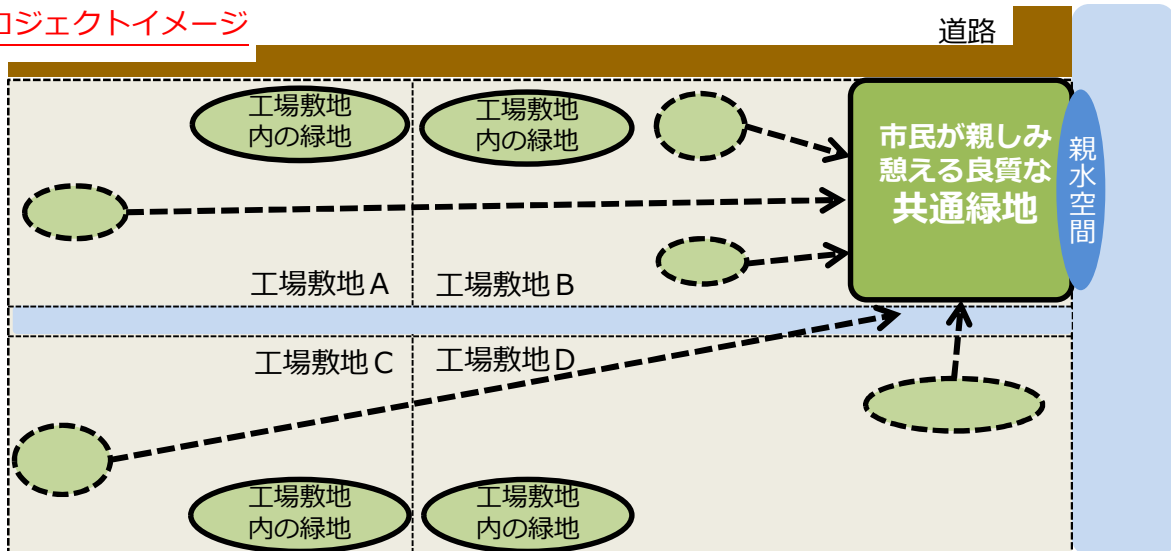
《関連する基本戦略》 2. 基幹産業の高機能化、4. 港湾機能の強化、7. 開かれた臨海部づくり

現状と課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 臨海部地域の緑地は、港湾緑地を除き、企業が各事業所の敷地内に緑地を確保することを求められていることから、まとまった緑地、市民が活用できる緑地が創出できていない。 ● 企業の設備投資に併せて緑地の増加を行う制度となっているが、設備投資が進まないことで、緑地の新規創出につながっておらず、現在は臨海部に占める緑地の割合は全体で約8%（工場立地法上の特定工場の緑地率は約11%）にとどまっている。



達成目標と取組内容		
<p>◆ 市民が親しみ憩える、生物多様性に配慮した良質な緑地や親水空間を創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 緑地の創出に向けた最適な仕組みの検討、導入＜行政＞ ・ 緑と調和した親水空間の創出と活用＜協働＞ ・ 生物多様性の推進に向けた取組＜協働＞ ・ 工場敷地内の緑地の整備＜企業＞ ・ 共通緑地等の創出、管理＜協働＞ ・ 共通緑地と他のアメニティとの連携による市民、就業者の憩い機能や利便機能の導入＜協働＞ ・ 施設更新を捉えた憩い空間の創出＜協働＞ ・ 賑わい創出に資する港湾緑地（浮島1期等）の整備・活用＜協働＞ 		
時間軸	第1段階（～5年）	緑地の創出に向けた最適な仕組みを検討、導入する。
	第2段階（～10年）	市民、就業者の憩い・利便機能を導入する。

プロジェクトイメージ



プロジェクト ⑩	職住近接促進プロジェクト
-------------	---------------------

臨海部の産業活動を支える人材の継続的な確保を図るため、川崎駅から臨海部をつなぐエリアに臨海部で働く人材（特に研究者や技術者、技能者等）を呼び込む生活環境を整備するなど、職住の近接に向けたまちづくりを促進します。

《主たる基本戦略》 **6. 生活環境の向上**

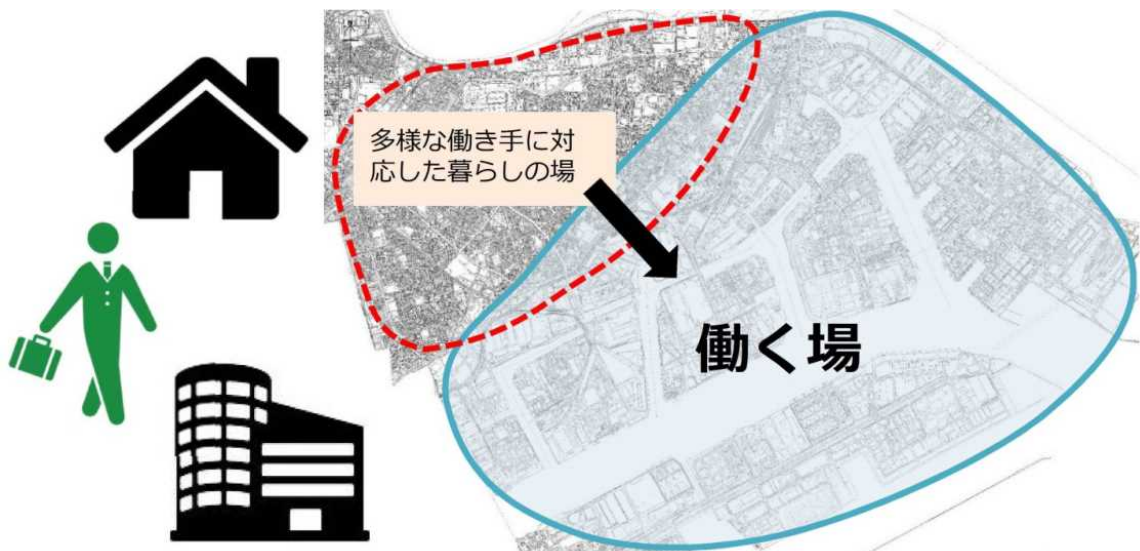
《関連する基本戦略》 7. 開かれた臨海部づくり、9. 交通機能の強化

現状と課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 川崎駅と産業道路の間の地域は、単身世帯用の借家や企業の社宅などが整備されてきたが、近年は社宅等が減少する一方、マンションの建設等の大規模住宅開発が進んでいる。 ● 研究開発機能の集積等に伴い、研究者等をはじめとした新たな働き手の確保に資する環境整備が求められている。



達成目標と取組内容		
<p>◆ 川崎駅から臨海部の間に、臨海部で働く人材の継続的な雇用の確保につながる生活環境を整備し、職住近接を実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 研究者等をはじめとした高度人材の確保に資する住環境のあり方の検討及び整備＜協働＞ ・ 民間事業者との連携による共同社宅等の誘導＜協働＞ ・ 景観に配慮された快適な生活空間の創出＜協働＞ ・ 生活利便施設の充実＜協働＞ 		
時間軸	第1段階（～5年）	住環境に関するニーズの把握を行い、最適な生活環境のあり方を検討する。
	第2段階（～10年）	必要な機能や仕組み、施設の導入に向けた取組を進め、順次充実を図る。

プロジェクトイメージ



プロジェクト ⑪	企業活動見える化プロジェクト
-------------	-----------------------

企業と市民の接点を作るとともに、企業活動が伝わり、理解できるショールーム機能の導入や教育活動など「企業活動の見える化」を進め、臨海部の認知度・理解度向上、イメージ向上、シビックプライドの醸成を図ります。

《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》 2. 基幹産業の高機能化、5. 人材の育成・交流

現状と課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 臨海部の企業と市民の接点が少なく、各企業の活動や製品が市民に知られていない。 ● 企業と市民の接点を作るとともに、特に次世代を担う子どもに対する臨海部の認知度・理解度を向上させることが求められている。 ● 臨海部に良いイメージを定着させ、就業者や市民から誇りをもってもらうことで、就職希望者の増加にもつなげることが求められている。



達成目標と取組内容		
<p>◆ 臨海部の認知度・理解度向上、イメージ向上による誇りの醸成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 企業活動を伝える仕組み(ショールーム機能)の検討・推進<協働> ・ 企業と市民の接点づくり<協働> ・ 企業・行政の連携による臨海部のPR<協働> ・ 市内学校への学習機会の創出<協働> ・ 多摩川をはじめ臨海部の特長を活かした環境学習の実施<協働> 		
時間軸	第1段階（～5年）	企業、教育機関と連携した臨海部のPR方法について検討する。
	第2段階（～10年）	企業活動の見える化の仕組みを確立する。また、市民（特に子ども）向けに学習機会の仕組みを確立する。

プロジェクトイメージ



市内学校による研究現場の見学会



キングスカイフロント夏の科学イベント

プロジェクト ⑫	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・実践します。

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。

《主たる基本戦略》 **8. 災害対応力の強化**

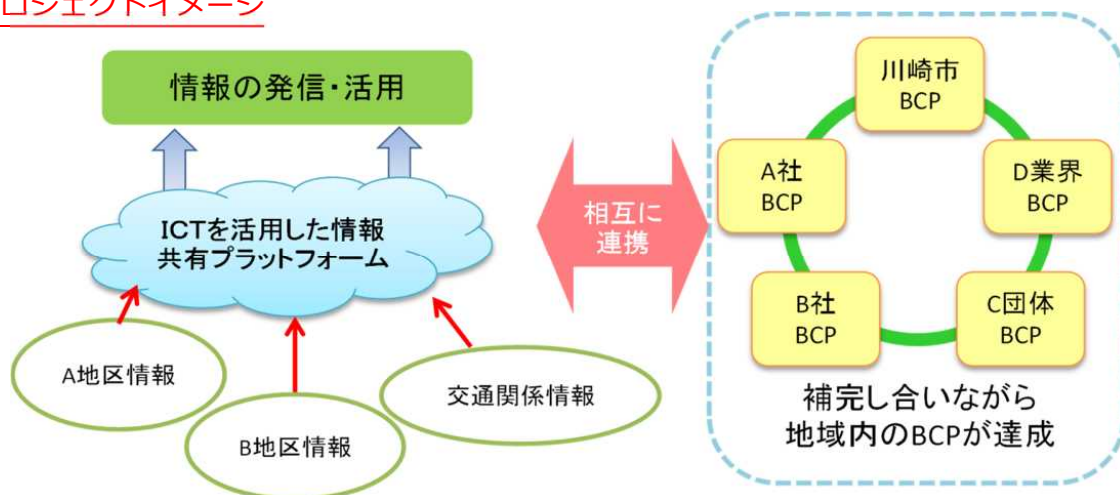
《関連する基本戦略》 2. 基幹産業の高機能化、4. 港湾機能の強化

現状と課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 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いる。 ● 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。 ● 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。 ● 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。



達成目標と取組内容		
<p>◆ 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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 発災時の緊急物資輸送機能確保<協働> ・ 発災時における市民生活に直結する燃料等の安定供給確保<協働> ・ 発災時における道路状況や施設の安全確認状況等の情報が共有できる仕組みの検討、構築<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ができる仕組みの検討、構築<協働> ・ 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の検討、構築<協働> 		
時間軸	第1段階（～5年）	現状の課題抽出、対応の検討を行う。
	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検討し、構築する。

プロジェクトイメージ



プロジェクト ⑬	交通機能強化プロジェクト
-------------	---------------------

川崎臨海部の環境変化などに対応する交通機能のあり方を整理し、臨海部の新たな基幹的交通軸の整備や既存交通の強化、次世代モビリティの活用等により、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、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"> ● 現在の交通体系は川崎駅からのバス交通への依存から川崎駅前広場及びピーク時のバス車内は混雑しており、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。 ● マイカー通勤の割合が高く、公共交通への転換を促す必要がある。 ● 新たな交通基盤として羽田連絡道路、臨港道路東扇島水江町線などの整備が進展している。



達成目標と取組内容		
<p>◆ 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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 羽田連絡道路、東扇島水江町線、国道357号(多摩川トンネル)の整備・活用<行政> ・ 臨海部の基幹的交通軸(川崎アプローチ線等)の具体化に向けた取組<協働> ・ 交通機能の強化に向けた産業道路駅前交通広場などの交通結節点の整備・検討<協働> ・ 新たな移動手段の導入(次世代モビリティ等の活用など)<協働> ・ 新技術の実証フィールドとして展開<協働> 		
時間軸	第1段階(～5年)	既存事業の推進及び新たな施策・事業の検討、調査、実証実験、導入、整備など。
	第2段階(～10年)	既存事業の推進及び新たな施策・事業の取組により、交通機能の強化に取り組む。

プロジェクトイメージ

30年後のイメージ

次世代モビリティや
新技術の導入



※川崎市撮影空中写真
(2016年度撮影)



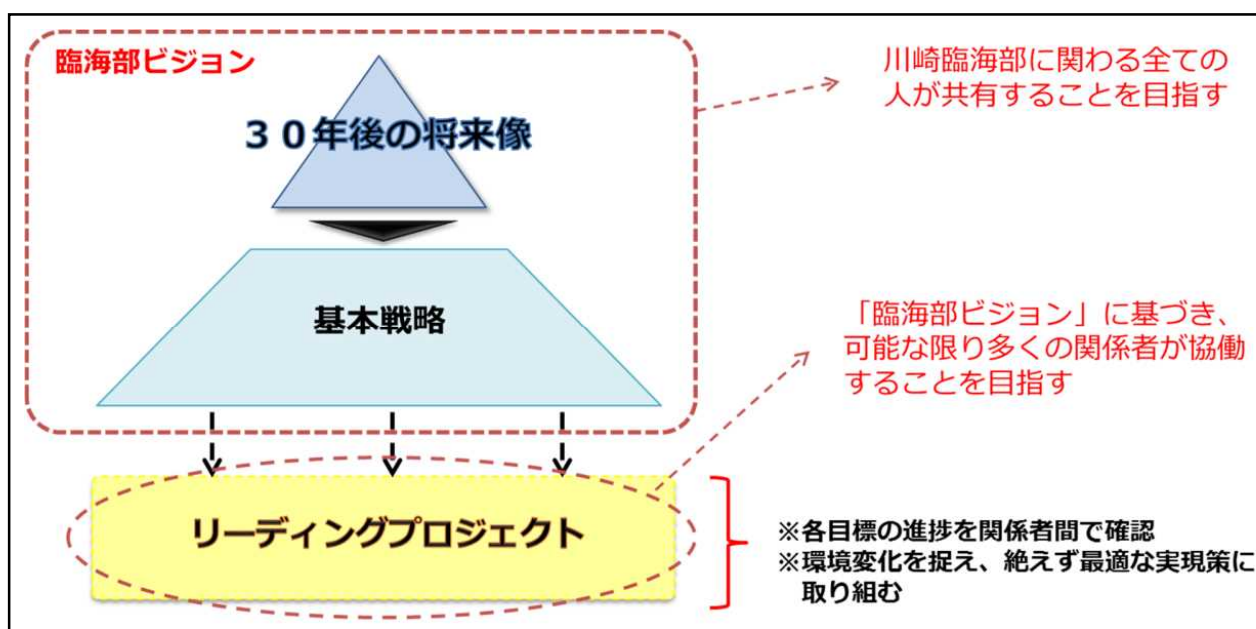
8 ビジョンの実現に向けて

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

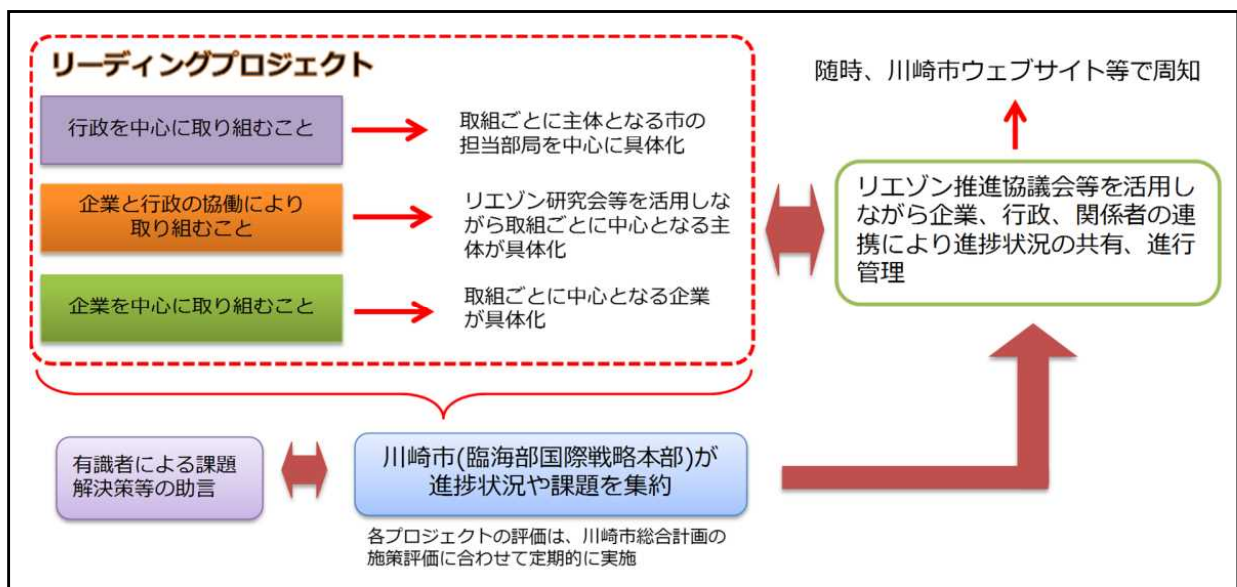
8-2 ビジョン推進の考え方

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、川崎臨海部再生リエゾン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

参考基礎資料

第 I 部 [総論] 30年後の世界と日本

I-1 世界の人口

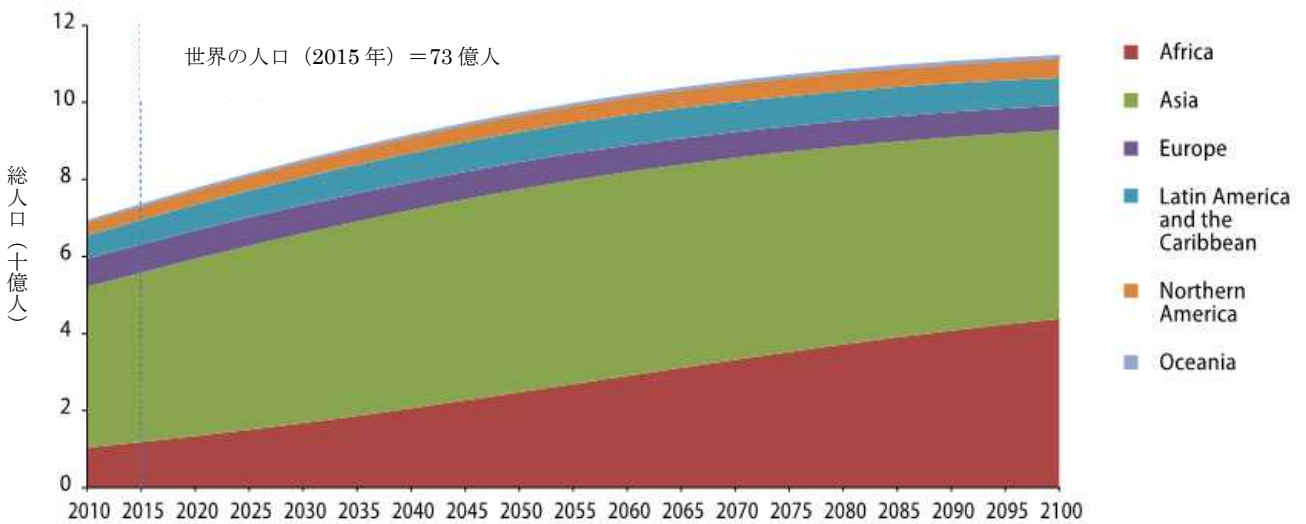
I-1-(1) 世界人口の増大

世界人口の増大は、近年、やや減速しているものの、2030年には85億人、2050年には97億人、2100年には112億人に達するものと想定されている。

現在から2050年までの世界人口の増大のうち過半はアフリカによるものである。2015年から2050年の35年間でアフリカの人口は15億人増加する。

世界人口に占める日本の人口ウエイトは低下する。

図表 I-1-(1)-① 地域別人口の将来予測 (2010~2100年)



(出所)United Nations (国連) “World Population Prospects 2015”

現在、中国とインドの人口がそれぞれ世界の19%と18%を占めているが、2020年代初頭にはインドが最大人口国となる。なお、2050年までには、ナイジェリアが米国を抜き、世界第3位となる。

図表 I-1-(1)-② 人口上位 10 カ国の将来予測 (2015 年/2050 年)

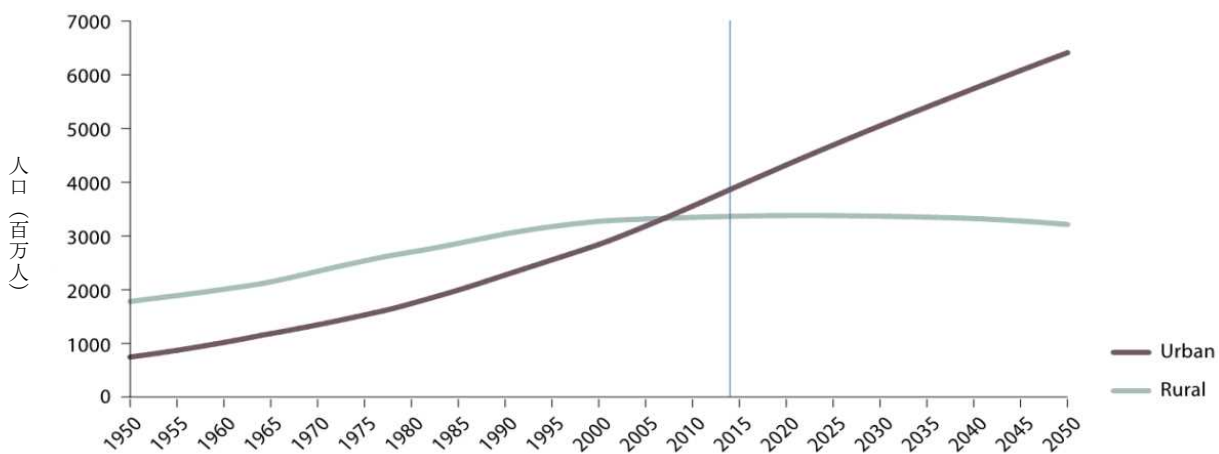
Rank	Country	2015 population	Country	2050 population
1	China	1 376	India	1 705
2	India	1 311	China	1 348
3	United States of America	322	Nigeria	399
4	Indonesia	258	United States of America	389
5	Brazil	208	Indonesia	321
6	Pakistan	189	Pakistan	310
7	Nigeria	182	Brazil	238
8	Bangladesh	161	Bangladesh	202
9	Russian Federation	143	Dem. Rep. of the Congo	195
10	Mexico	127	Ethiopia	188

(出所)United Nations (国連) “World Population Prospects 2015”

I-1-(2) 世界人口の都市化

都市人口が一貫して増加する一方、農村人口は引き続き減少する。

図表 I-1-(2)-① 都市人口と農村人口の将来予測 (1950~2050 年)



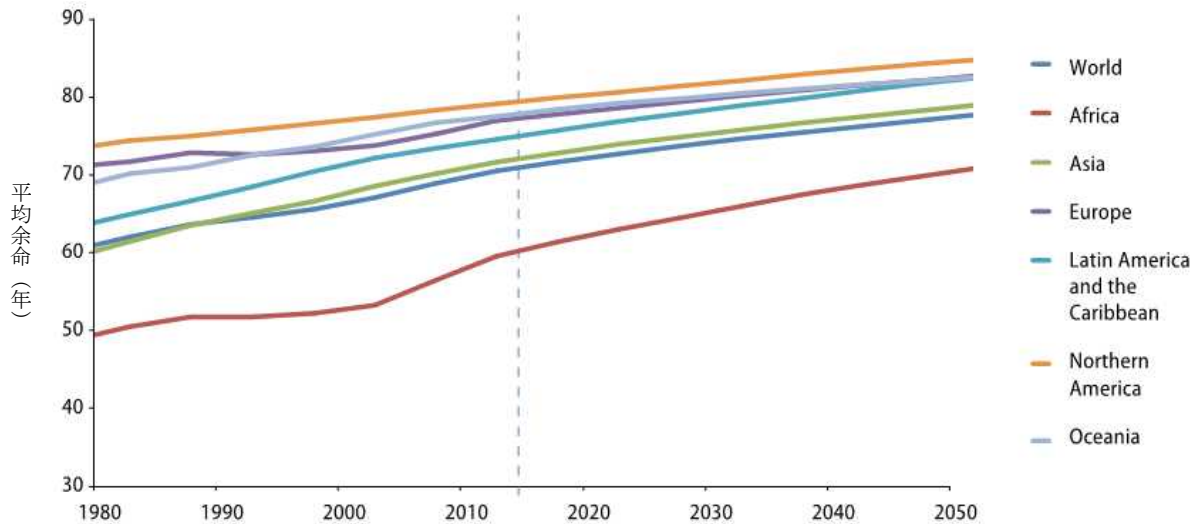
(出所) United Nations (国連) “World Urbanization Prospects 2014”

国連予測によると、2050 年においても、東京圏は世界最大の都市圏であり続ける。なお、デリー（インド）、ムンバイ（インド）、サンパウロ（ブラジル）、ダッカ（バングラデシュ）と続く。

I-1-(3) 世界人口の長寿化

衛生状況や医療水準の向上によりいずれの地域においても平均余命は伸長する。

図表 I-1-(3)-① 地域別平均余命の将来予測 (1980~2050年)



(出所)United Nations (国連) “World Population Prospects 2015”

I-1-(4) 世界の人口が川崎臨海部へ与える影響

世界人口のアフリカシフトと日本の人口ウエイトの低下を背景として、日本にとっては経済連携の地理的範囲の拡大と遠隔化が生じる中で、川崎臨海部は、臨空都市としての立地から、国際交流拠点としての役割が高まる。

世界人口の都市化が進展する中で、川崎臨海部が先行して構築してきた都市インフラの技術・ノウハウを世界展開する際の地理的範囲が拡大する。

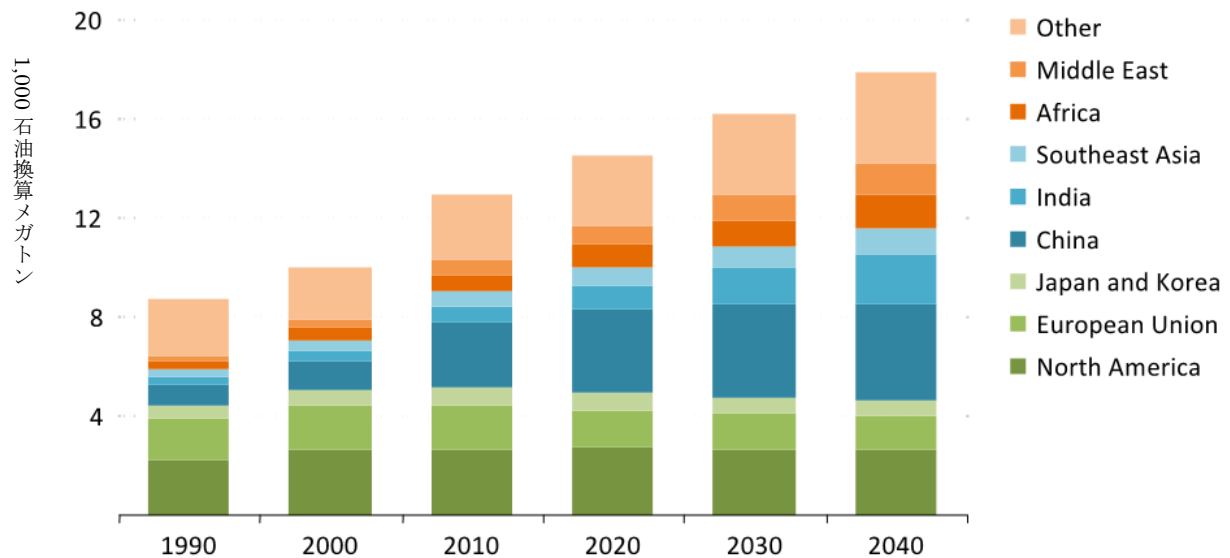
世界人口の長寿化が進展する中で、ライフイノベーションやウェルフェアイノベーションを進める川崎臨海部が創出する製品・サービスの世界市場が拡大する。

I-2 世界の環境・エネルギー事情

I-2-(1) エネルギー制約の深刻化（需給逼迫）

中国、インド、アフリカ、中東を中心にエネルギー需要は増大し続ける。

図表 I-2-(1)-① 地域別エネルギー需要の将来予測



(出所) International Energy Agency (国際エネルギー機関) “World Energy Outlook 2016”

I-2-(2) 環境制約の顕在化 (CO2 削減)

COP21 のパリ協定では、今世紀後半に温室効果ガス的人為的排出と人為的吸収を均衡させる「実質ゼロ」が目標とされている。

日本にとっては 2030 年度に 2013 年度対比 26%削減が求められる。

図表 I-2-(2)-① パリ協定に基づく CO2 の削減目標

先進国（附属書1国）		
米国	2025年に-26%~-28%（2005年比）。28%削減に向けて最大限取り組む。	3月31日提出
EU	2030年に少なくとも-40%（1990年比）	3月6日提出
ロシア	2030年に-25~-30%（1990年比）が長期目標となり得る	4月1日提出
日本	2030年度に2013年度比-26.0%（2005年度比-25.4%）	7月17日提出
カナダ	2030年に-30%（2005年比）	5月15日提出
オーストラリア	2030年までに-26~28%（2005年比）	8月11日提出
スイス	2030年に-50%（1990年比）	2月27日提出
ノルウェー	2030年に少なくとも-40%（1990年比）	3月27日提出
ニュージーランド	2030年に-30%（2005年比）	7月7日提出
途上国（非附属書1国）		
中国	2030年までにGDP当たりCO2排出量-60~-65%（2005年比）。2030年前後にCO2排出量のピーク	6月30日提出
インド	2030年までにGDP当たり排出量-33~-35%（2005年比）。	10月1日提出
インドネシア	2030年までに-29%（BAU比）	9月24日提出
ブラジル	2025年までに-37%（2005年比）（2030年までに-43%（2005年比））	9月28日提出
韓国	2030年までに-37%（BAU比）	6月30日提出
南アフリカ	・2020年から2025年にピークを迎え、10年程度横ばいの後、減少に向かう排出経路を辿る。 ・2025年及び2030年に398~614百万トン（CO2換算）（参考：2010年排出量は487百万トン（IEA推計））	9月25日提出

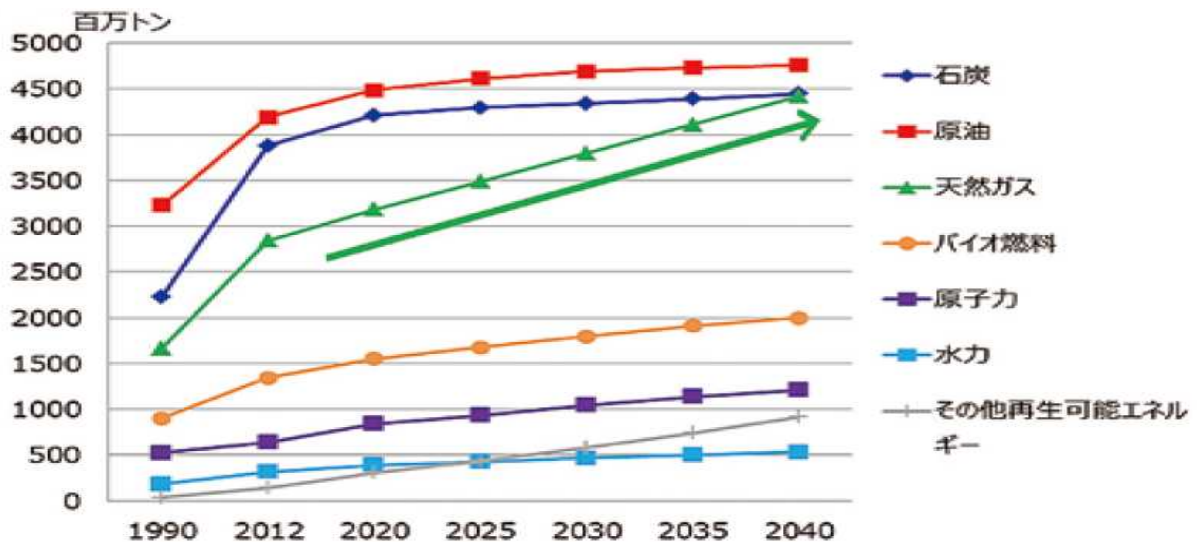
（出所）環境省「環境白書」

I-2-(3) 炭素依存の持続

再生可能エネルギーが増加するものの、2040年においても、依然として原油、石炭、天然ガスが主流を占める。

したがって、依然として省エネルギー技術の開発が重要となる。

図表 I-2-(3)-① 供給源別エネルギー需要の将来予測

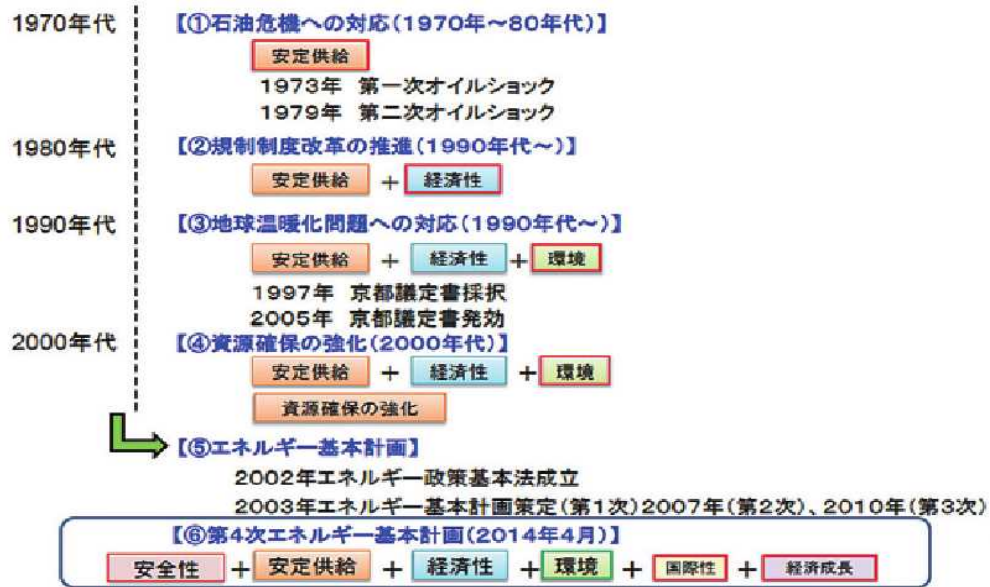


（出所）IEA（国際エネルギー機関） “World Energy Outlook 2015”

I-2-(4) 日本の脱CO2の取組

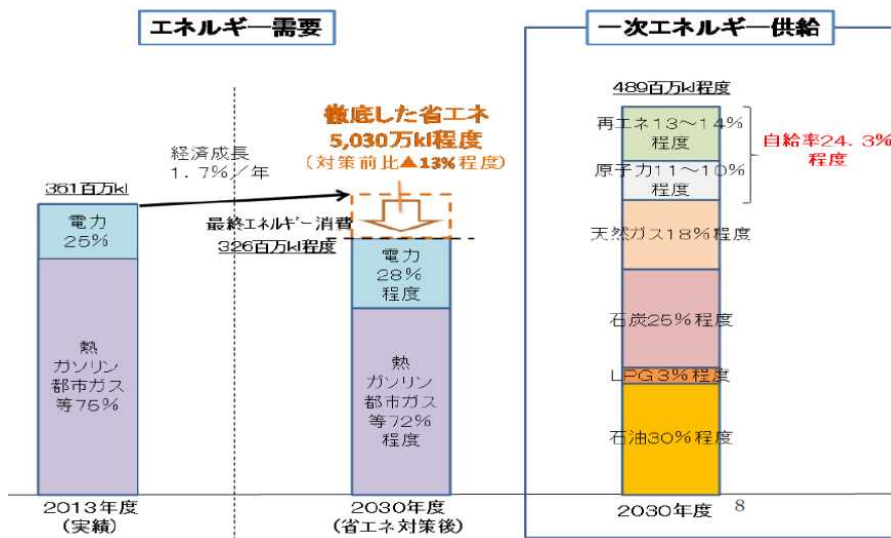
日本のエネルギー政策は、引き続き徹底した省エネルギーを企図している。

図表 I-2-(4)-① 日本のエネルギー政策の変遷



(出所) 資源エネルギー庁「エネルギー白書 2016」

図表 I-2-(4)-② 日本の2030年度の一次エネルギー供給構造



(出所) 経済産業省(2015)「長期エネルギー需給見通し」

I-2-(5) 世界の環境・エネルギー事情が川崎臨海部へ与える影響

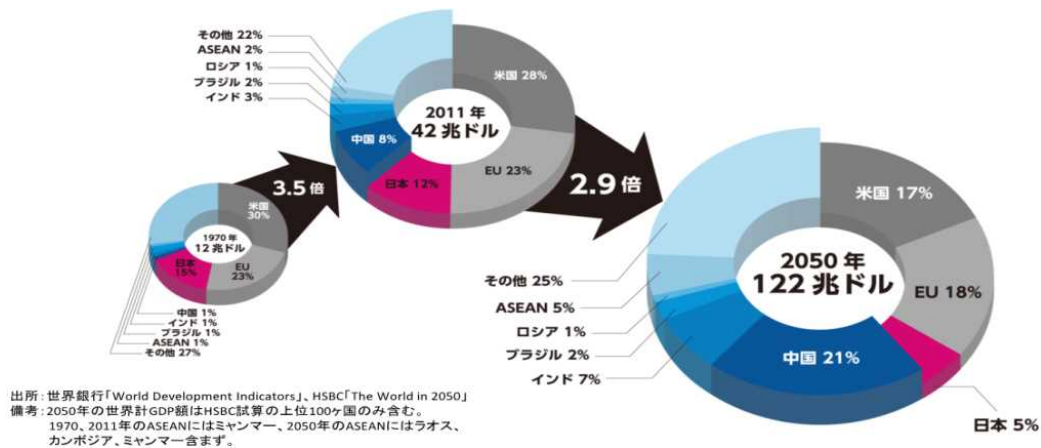
川崎臨海部では、水素を含む再生可能エネルギー等の開発とともに、徹底した省エネルギーが求められる。

I-3 世界の産業構造

I-3-(1) 世界GDPウエイトの変化

中国、インドのウエイトが増大し、米国、EU、日本のウエイトが縮小する。

図表 I-3-(1)-① 世界の実質 GDP ウエイトの将来予測

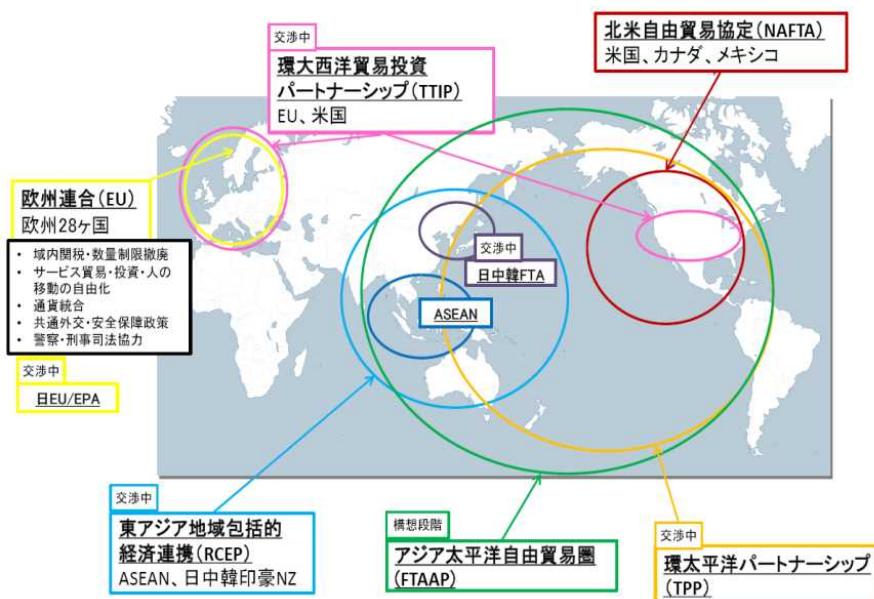


(出所) 経済産業省 (2014) 「経済産業政策を検討する上での中長期的・構造的な論点 (議論用)」

I-3-(2) 経済連携の動き

各地域で経済連携の模索が続く。

図表 I-3-(2)-① 経済連携・統合の構想



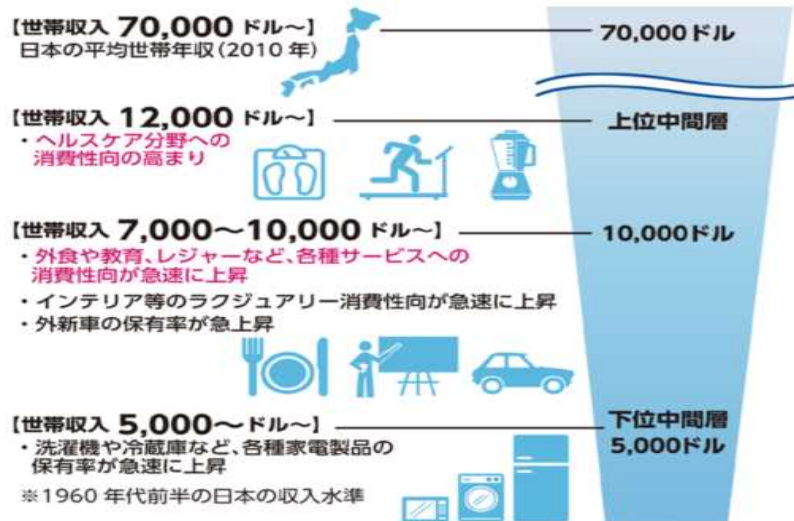
(出所) 経済産業省 (2015) 「経済産業政策を検討する上での中長期的・構造的な論点と政策の方向性 (議論用)」

先進エコノミーと新興エコノミーは、それぞれの優位性を発揮することで経済連携の成果を享受する。

図表 I-3-(2)-② 新興エコノミーと先進エコノミー

新興エコノミー	先進エコノミー
<ul style="list-style-type: none"> ■ 当面は人口増により労働力は潤沢だが、その後急速に高齢化 ■ 資本不足に対しては外資導入で対応 ■ 技術は移転から開発へ移行 ■ コスト優位性で先進エコノミーの市場を確保 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 少子高齢化により労働力は減少 ■ 社会保障の増大により資本は不足 ■ AI、IoT、モビリティ、ナノテクノロジー等の技術で最先端の産業社会を構築 ■ 豊かな社会のベンチマークを提供することで新興エコノミーの市場を確保

図表 I-3-(2)-③ 所得水準と消費傾向



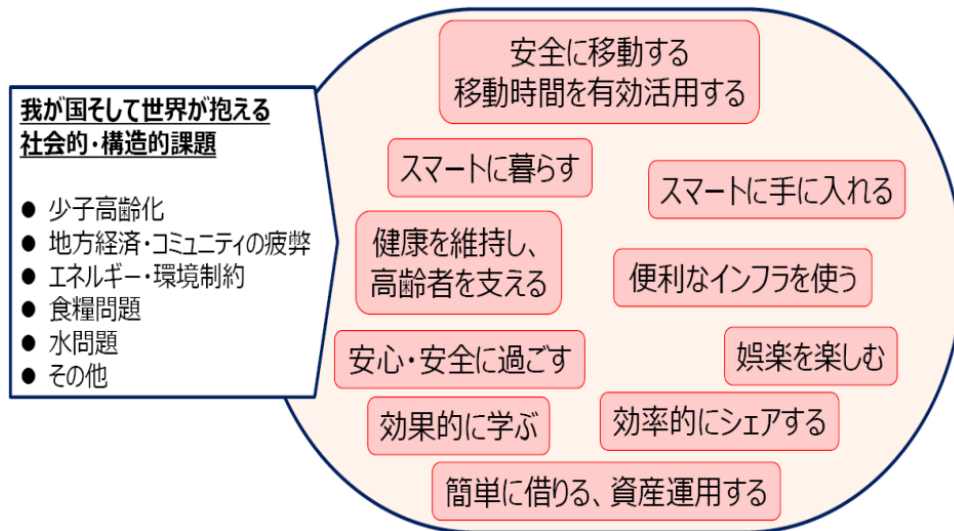
(出所) 経済産業省「通商白書 2013」

I-3-(3) 新しい市場創造

先進エコノミーを中心として、AI や IoT 等の技術革新により、今までは対応しきれなかった「社会的・構造的課題=顧客の真のニーズ」に対応する取組が続く（第4次産業革命）。

日本は、先進エコノミーの一角として、AI や IoT 等の技術革新により、新しい市場を積極的に創造することで、経済連携の成果を享受できる。

図表 I-3-(3)-① 第4次産業革命によって実現される社会ニーズ



(出所)経済産業省 (2016)「新産業構造ビジョン ～第4次産業革命をリードする日本の戦略～」

I-3-(4) 世界の産業構造が川崎臨海部へ与える影響

川崎臨海部は、立地する産業の特性を活かして、AI、IoT等の技術革新(第4次産業革命)による新しい市場を創造することが求められる。

その際、先行的に実証フィールドとして特区的手法を用いることも考えらえる。

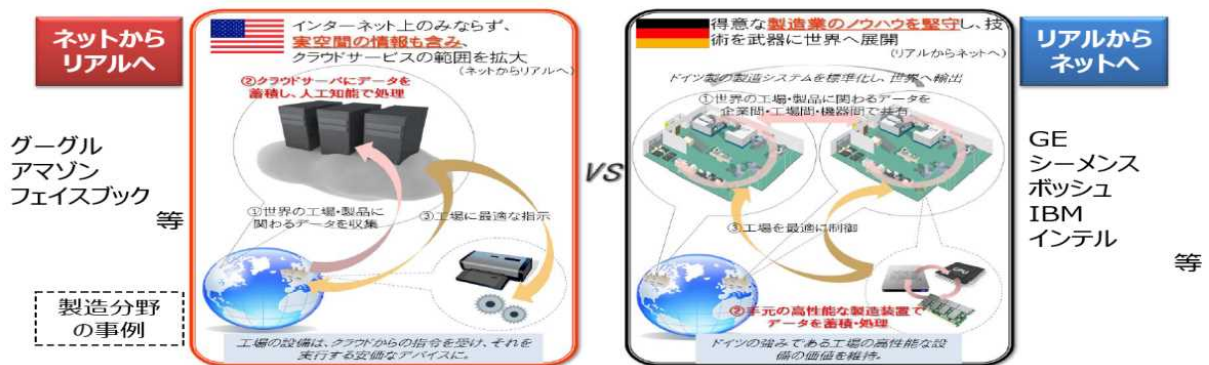
I-4 世界の科学技術

I-4-(1) 労働代替 (IoT) の進展

IoT の進展により労働代替が進展し、工場等の無人化が進む。

製造分野での IoT の導入については、ネットからリアルへとリアルからネットへの2つの動きがある。

図表 I-4-(1)-① IoT を巡る 2 つの動き

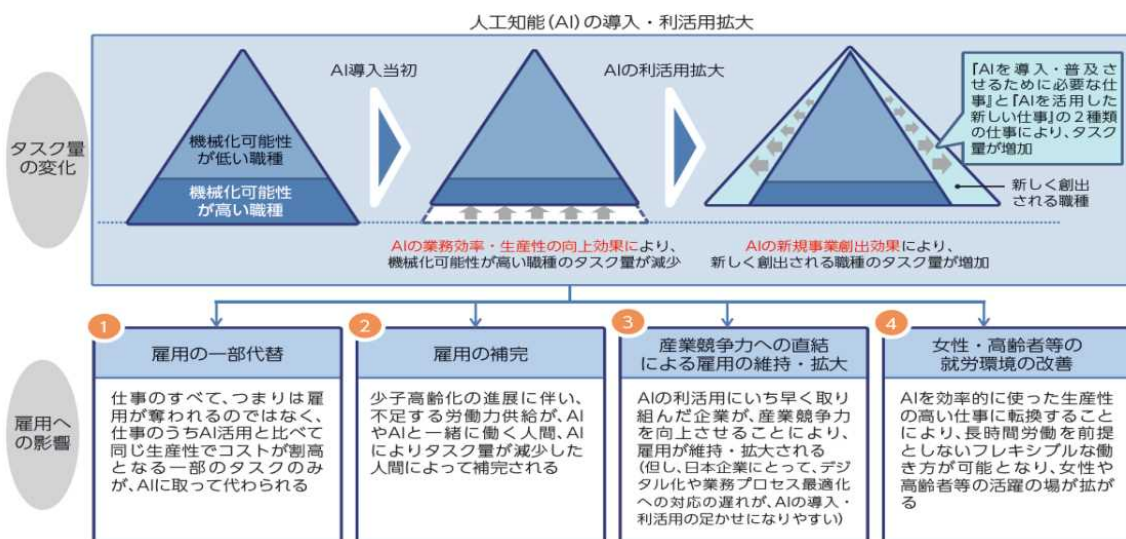


(出所) 経済産業省 (2014) 「ものづくり基盤技術の振興施策」

I-4-(2) 頭脳代替 (AI) の進展

AI による頭脳代替が進展する。雇用を代替するとともに、創出する。

図表 I-4-(2)-① 人工知能 (AI) の導入と雇用への影響

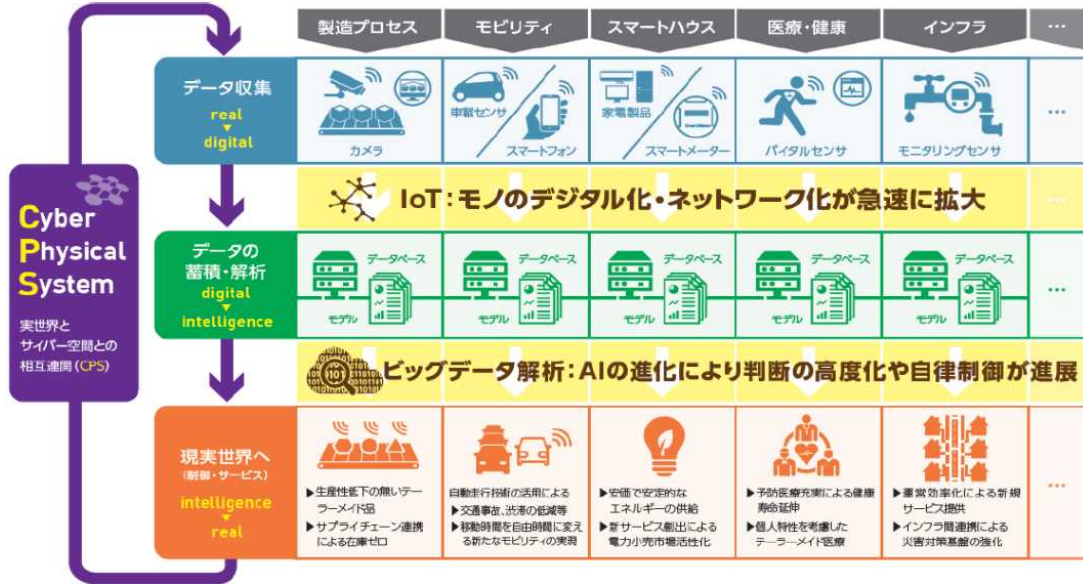


(出所) 総務省 (2016) 「ICT の進化が雇用と働き方に及ぼす影響に関する調査研究」

I-4-(3) IoTとAIの融合

IoTによるモノのデジタル化・ネットワーク化の急速な拡大と、AIの進展によるビッグデータ解析による判断の高度化や自律制御の進展が融合することにより、実世界とサイバー空間との相互連関が進展する。

図表 I-4-(3)-① IoTとAIの融合



(出所) 経済産業省 (2015) 「経済産業政策を検討する上での中長期的・構造的な論点と政策の方向性」

I-4-(4) 新分野 (素材分野/生命分野) の技術革新

素材分野 (ナノテクノロジー)、生命分野 (ライフサイエンス) 等で技術革新が進展する。

図表 I-4-(4)-① 新分野 (素材分野/生命分野) での製品例

- 2050年までに実現する可能性があるゲームチェンジングな技術の例
 - 

洋上で資源・エネルギーを採掘、製造、貯蔵する巨大海洋構造物。
(出典) JOGMEC
 - 

宇宙空間から全世界の地理空間情報をリアルタイムで収集・配信。
(出典) GPS Daily
 - 

半導体工場はデスクトップサイズへ。データセンターは野球ボールサイズに。
 - 

個々の患者に最適な医薬品・治療法の開発。失われた機能を復活させる再生医療。
ロボット技術を活用した高度な治療。人工知能、ロボットが定型的な作業を代替。
 - 

バイオの力で複雑な化合物を作り出す究極のエコ・バイオフィクトリー
植物の二次代謝機能を用いることにより、「ケミカル・フリー」「常温・常圧」しかし「機能性物質」という究極のものづくりを生産可能に。
(出典) Fraunhofer Gesellschaft
 - 

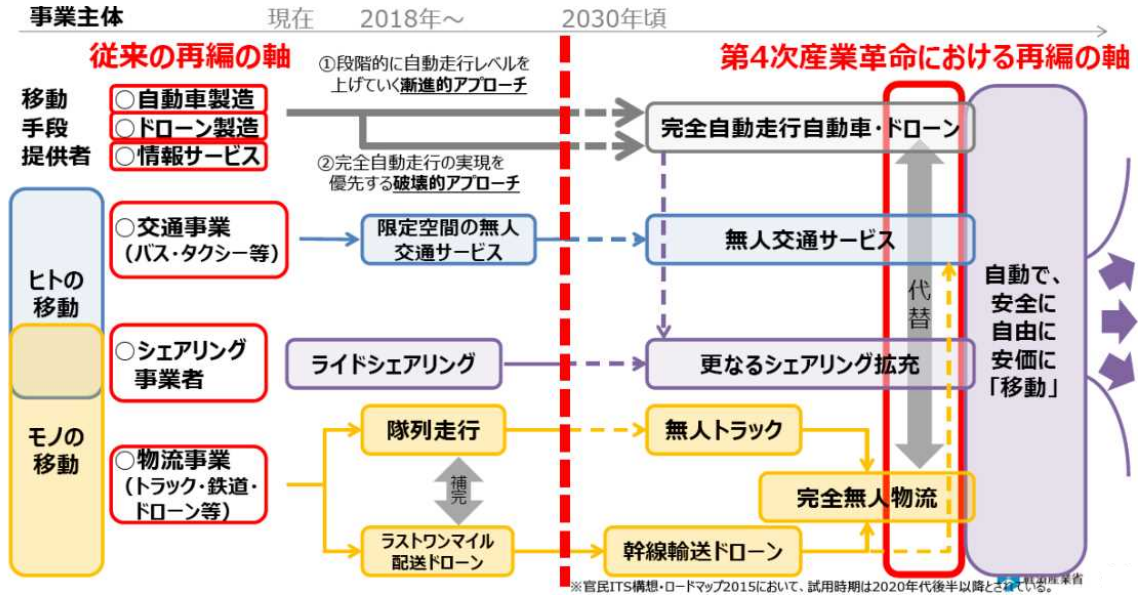
脳波による意思伝達、脳機能の解明。

(出所) 経済産業省 (2015) 「経済産業政策を検討する上での中長期的・構造的な論点と政策の方向性」

I-4-(5) モビリティの技術革新

モビリティ（移動）に関する技術革新が進展する。

図表 I-4-(5)-① モビリティのニーズ



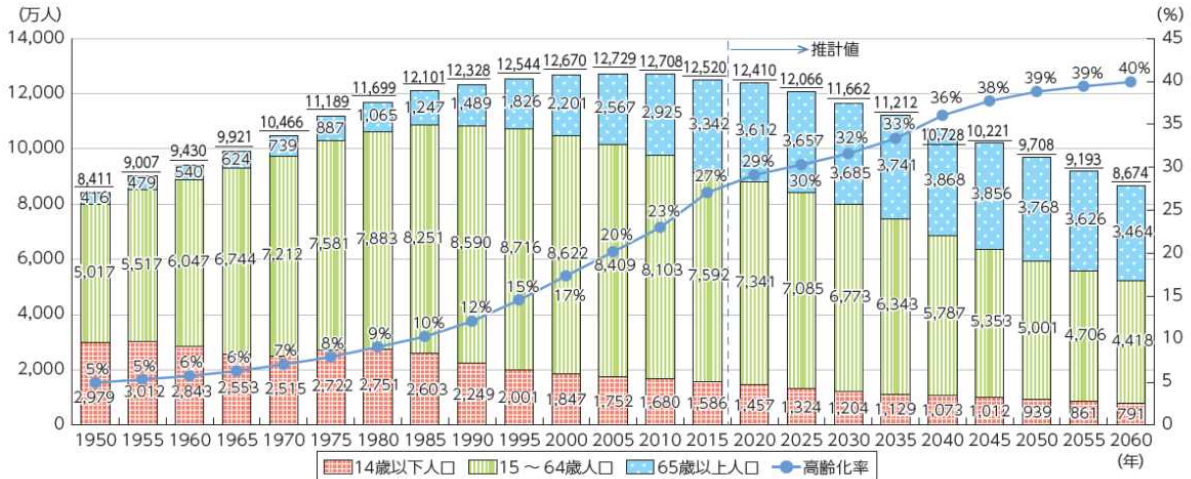
(出所) 経済産業省 (2016) 「戦略分野の検討 「安全に移動する」 (討議資料)」

I-5 日本の社会経済環境

I-5-(1) 人口構造の変化

日本がこの500年間で初めて人口減少に転じ、国内需要の自然増が前提ではなくなる。少子化が続き、人口減少が続くと、技術革新次第では、経済規模が縮小に向かっている可能性もある。

図表 I-5-(1)-① 人口構造の推移



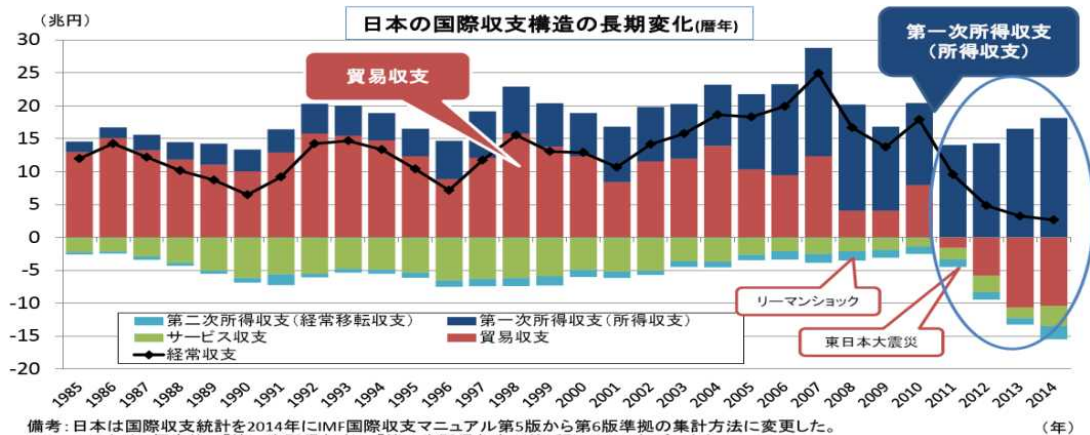
(出典) 2015年までは総務省「国勢調査」(年齢不詳人口を除く)、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)」(出生中位・死亡中位推計)

(出所) 厚生労働省国立社会保障・人口問題研究所(2012)「日本の将来推計人口」

I-5-(2) 国際収支の変化

高齢化による財政収支への賦課により、技術革新次第では、対外債権国ではあるものの、経常収支が赤字化し、資本導入を進めている可能性もある。

図表 I-5-(2)-① 国際収支の推移



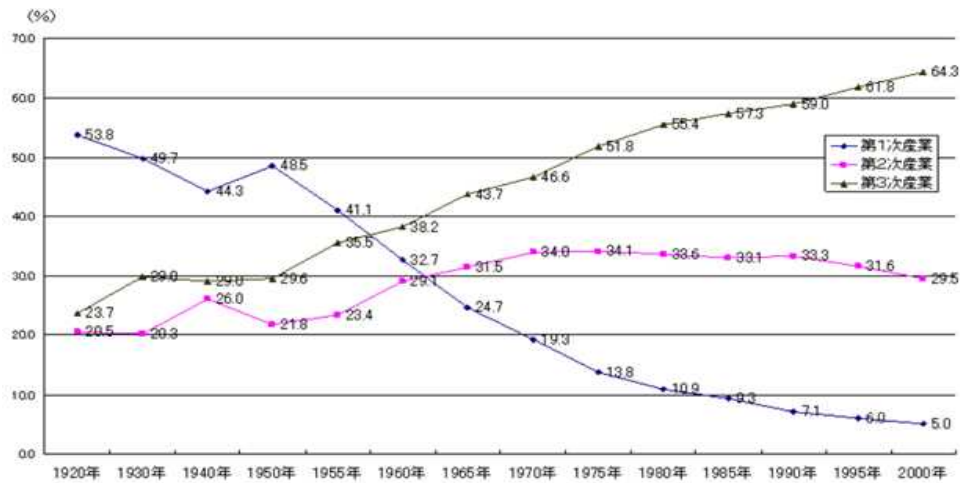
備考: 日本は国際収支統計を2014年にIMF国際収支マニュアル第5版から第6版準拠の集計方法に変更した。このため、便宜的に「第一次所得収支」、「第二次所得収支」(第6版)の2014年データを、それぞれ「所得収支」、「經常移転収支」(第5版)の2013年までのデータに接続した。
(出典) 財務省「国際収支状況」から作成。

(出所) 財務省「国際収支状況」

I-5-(3) 産業構造の変化

産業構造は、第1次～第3次産業のそれぞれにおいてIoTによる労働代替、AIによる頭脳代替、ビッグデータの利活用等が進展している。

図表 I-5-(3)-① 産業構造の推移

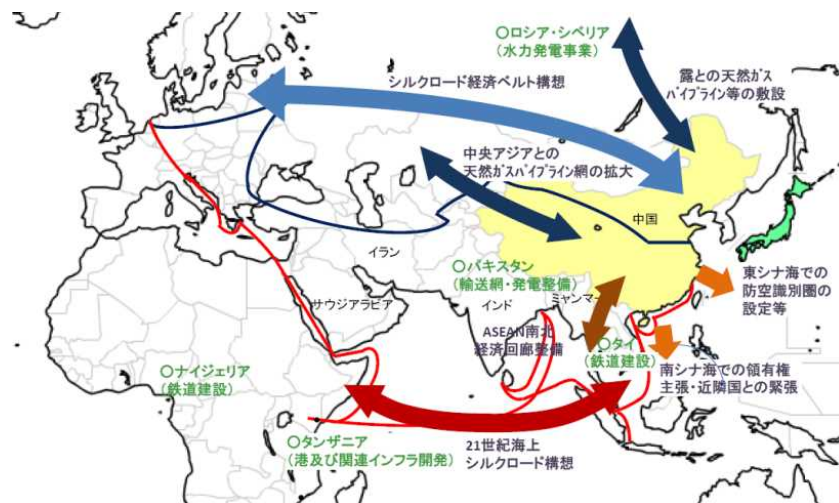


(出所) 総務省統計局「国勢調査」

I-5-(4) 国際関係の変化

中国、インドと続く人口、経済規模の拡大により、資源・エネルギー制約が顕在化し、経済連携と安全保障のバランスが重要性を増している。

図表 I-5-(4)-① 中国の影響の拡大



(出所) 経済産業省 (2015)「経済産業政策を検討する上での中長期的・構造的な論点と政策の方向性」

I-6 日本の立ち位置/川崎臨海部の立ち位置

I-6-(1) 日本の立ち位置

日本は、「他国依存型」「加工輸出型」ではなく、自立的・戦略的に各国とネットワークを形成しながら、プレゼンスを発揮することが期待される。

課題解決先進国として、超高齢社会など人類が直面する課題に対し、我が国の独自性を生かしながら、他国に先駆け解決するという役割が期待される。

I-6-(2) 川崎臨海部の立ち位置

東京・横浜などの首都圏で生産拠点が地方・海外への移転が進む中、日本の特徴である技術力や感性に加え、川崎の特徴であるチャレンジ精神、多様性や、企業・自治体・海外などとの様々な連携により、率先してこれからの時代の価値を創り、新しい産業エリアのモデルを構築することが期待される。

<課題>

- 「成長」から「成熟」へ「経済優先から幸福追求へ」といった大きな価値観の変化が進む。
- 「場」の重要性が増し、人が集まることが地域の価値・評価・発展性を大きく左右する。
- 第4次産業革命により、自前主義から脱却しオープン・コラボレーションにより価値を創出できた企業が競争力を持つこととなる。
- 既存の石油、鉄鋼産業は規模の最適化、筋肉質化が進む。
- 物流、静脈産業の需要は今後も増加し、何らかのルール設定なしには虫食い状の立地がさらに進む。
- 人が育ち、誇りを持つことができ、個人レベルの交流が活発に行われている環境が、「働き続けたい地域」として評価される。

<方向性>

- 「成長から成熟へ」の社会変革を踏まえた「豊かさ」を実現するための産業（ものづくり）が期待される。
- 「働く」「暮らす」「学ぶ」が広域的な範囲で一体的に充足される面的な地域づくりを目指すことが期待される。
- 多様な人材が集まる「オープン・コラボレーション」を通じ、個社では得られない化学反応や新たな価値を次々に創出することが期待される。
- おおまかなゾーニングや空間整序の仕組を導入し、企業と協力しながら地域としての価値向上を図ることが期待される。
- 「選ばれる街」「働き続けたい地域」を目指し、交通も含めて働きやすい環境づくりに企業・行政が一体となって取り組むことが期待される。
- 働く人や市民が誇りに思えるよう、ブランドイメージを確立し、臨海部のイメージ転換を図ることが期待されている。
- 他都市にない独自性を発揮することが期待されている。

第Ⅱ部 [各論] 30年後の川崎臨海部に影響を与える社会経済環境

川崎臨海部は、日本の政治経済の中心である首都圏のほぼ中央に位置し、面積は約2,800ha、事業所数は約2,300、従業者数は約59,000人、製造品出荷額は約3.4兆円である。

発達した高速道路網、国内最大級の輸出入拠点である京浜3港（東京港、川崎港、横浜港）や空の玄関口である羽田空港に近接している。

川崎臨海部の産業は、大きく分けると、①鉄鋼関連、②石油化学関連、③港湾・物流関連、④エネルギー関連の4つに区分できる。特に、石油精製、石油化学、鉄鋼、化学、電気・ガスなどの素材・エネルギー産業が立地していることが特徴である。

産業連関表（2005年）から川崎市の産業構造を神奈川県、全国と比較すると、川崎市では化学製品、石油・石炭製品、鉄鋼、電力・ガス・熱供給業の特化係数が高いことがわかる。

図表Ⅱ-① 川崎市産業連関表（2005年）

	生産額(億円)			構成比			特化係数	
	川崎市	神奈川県	全国	川崎市	神奈川県	全国	川崎市	神奈川県
01 農林水産業	49	1,281	131,546	0.0%	0.2%	1.4%	0.031	0.158
02 鉱業	6	90	10,084	0.0%	0.0%	0.1%	0.048	0.145
03 飲食料品	1,914	21,267	358,894	1.6%	3.5%	3.7%	0.441	0.959
04 繊維製品	25	527	43,748	0.0%	0.1%	0.5%	0.047	0.195
05 ハルブ・紙・木製品	304	3,604	128,296	0.3%	0.6%	1.3%	0.196	0.454
06 化学製品	12,180	25,427	274,870	10.4%	4.2%	2.8%	3.661	1.497
07 石油・石炭製品	16,424	31,570	169,202	14.0%	5.3%	1.7%	8.019	3.019
08 窯業・土石製品	399	3,308	71,539	0.3%	0.6%	0.7%	0.461	0.748
09 鉄鋼	8,543	11,177	253,140	7.3%	1.9%	2.6%	2.788	0.714
10 非鉄金属	110	2,710	73,300	0.1%	0.5%	0.8%	0.124	0.598
11 金属製品	497	5,639	124,844	0.4%	0.9%	1.3%	0.329	0.731
12 一般機械	1,845	22,212	303,785	1.6%	3.7%	3.1%	0.502	1.183
13 電気機械	1,048	8,181	158,321	0.9%	1.4%	1.6%	0.547	0.836
14 情報・通信機器	500	8,170	110,116	0.4%	1.4%	1.1%	0.375	1.200
15 電子部品	864	7,992	162,118	0.7%	1.3%	1.7%	0.440	0.798
16 輸送機械	5,074	45,093	530,163	4.3%	7.5%	5.5%	0.791	1.376
17 精密機械	203	1,939	37,227	0.2%	0.3%	0.4%	0.452	0.843
18 その他の製造工業製品	1,190	10,563	255,948	1.0%	1.8%	2.6%	0.384	0.668
19 建設	7,466	38,014	632,373	6.3%	6.3%	6.5%	0.975	0.973
20 電力・ガス・熱供給業	3,782	13,331	186,772	3.2%	2.2%	1.9%	1.673	1.155
21 水道・廃棄物処理	1,016	5,538	83,065	0.9%	0.9%	0.9%	1.010	1.079
22 商業	5,925	47,232	1,062,745	5.0%	7.9%	10.9%	0.461	0.719
23 金融・保険	2,400	19,806	415,868	2.0%	3.3%	4.3%	0.477	0.771
24 不動産	9,013	59,128	662,059	7.7%	9.8%	6.8%	1.125	1.445
25 運輸	5,196	30,094	507,444	4.4%	5.0%	5.2%	0.846	0.959
26 情報通信	8,692	27,545	459,360	7.4%	4.6%	4.7%	1.563	0.970
27 公務	1,628	16,802	385,379	1.4%	2.8%	4.0%	0.349	0.705
28 教育・研究	7,225	34,979	362,932	6.1%	5.8%	3.7%	1.645	1.559
29 医療・保健・社会保障・介護	3,814	27,901	502,114	3.2%	4.6%	5.2%	0.627	0.899
30 その他の公共サービス	223	1,843	50,306	0.2%	0.3%	0.5%	0.366	0.593
31 対事業所サービス	4,320	30,689	637,492	3.7%	5.1%	6.6%	0.560	0.779
32 対個人サービス	5,198	33,876	520,220	4.4%	5.6%	5.4%	0.826	1.053
33 事務用品	139	915	15,178	0.1%	0.2%	0.2%	0.754	0.976
34 分類不明	447	2,377	39,680	0.4%	0.4%	0.4%	0.931	0.969
合計	117,657	600,822	9,720,146	100.0%	100.0%	100.0%	-	-

i 部門特化係数 = i 部門生産額構成比（市、県） / i 部門生産額構成比（全国）

(出所)川崎市産業連関表

各論として、①石油精製・石油化学産業、②鉄鋼産業、③環境・エネルギー産業、④物流産業、⑤交通インフラ、⑥観光産業、⑦健康・医療・福祉産業、⑧災害・安全対策、⑨住宅事情について分析する。その際、③環境・エネルギー産業及び⑦健康・医療・福祉産業においては、新産業、⑨住宅事情においては、人材に着目する。

Ⅱ-1 石油精製・石油化学産業

Ⅱ-1-(1) 10年前から現在まで石油精製・石油化学産業

<エチレンセンターの老朽化>

エチレンは内需、生産ともに減少傾向にあり、また、国内エチレンセンターは老朽化が進み、国内の石油化学コンビナートでは、国際競争に対応するため、集約化、再編、統合が進展する。

図表Ⅱ-1-(1)-① エチレンの需給動向



(出所) 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」

図表Ⅱ-1-(1)-② 国内エチレンセンターの稼働年数



(出所) 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」

<コンビナートの国際競争の激化>

シェール革命による米国の優位性向上、中東・中国等におけるエチレンプラント新設等により石油化学コンビナートの国際競争が激化している。国内の石油化学コンビナートでは、集約化、再編、統合が進展している。

図表Ⅱ-1-(1)-③ 石油化学コンビナートの国際競争力



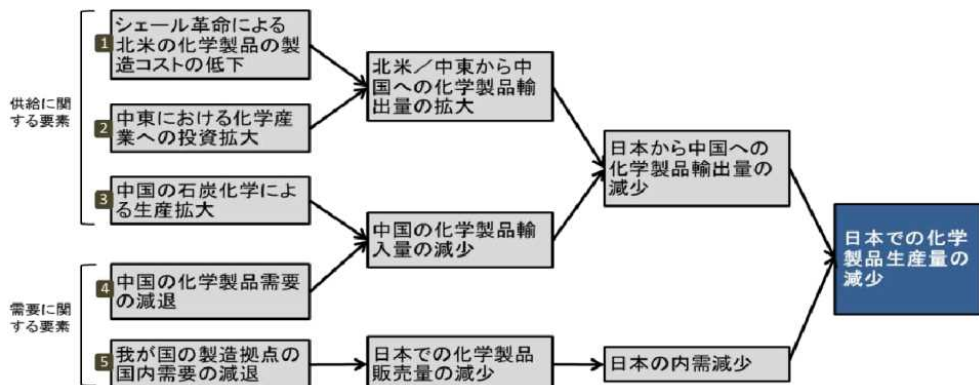
(出所) 石油コンビナート高度統合運営技術研究組合 (RING)「石油コンビナートの連携・統合による生産性向上」

Ⅱ-1-(2) 30年後の石油精製・石油化学産業

<日本における石油化学製品の生産減少>

シェール革命、中東・中国等における増産、中国の需要鈍化等により、日本での化学製品生産量は減少が想定されている。

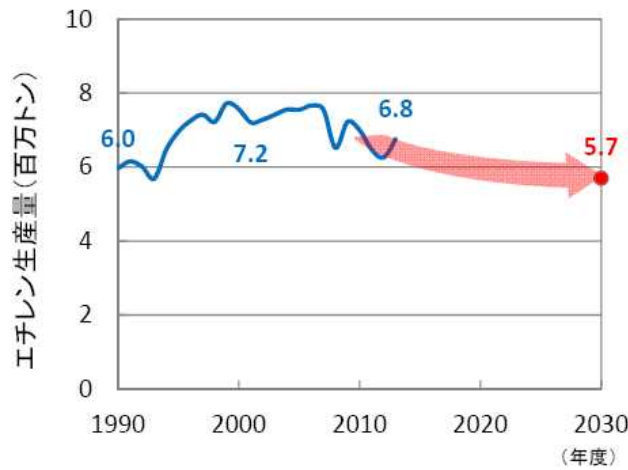
図表Ⅱ-1-(2)-① 石油化学製品の将来の需給に影響を及ぼし得る要素とシナリオの構成



※北米や中東の石油化学製品は、主に中国に流入することが予想されているが、日本にも流入する可能性は否定できない。

(出所) 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」

図表Ⅱ-1-(2)-② エチレン生産量の見通し

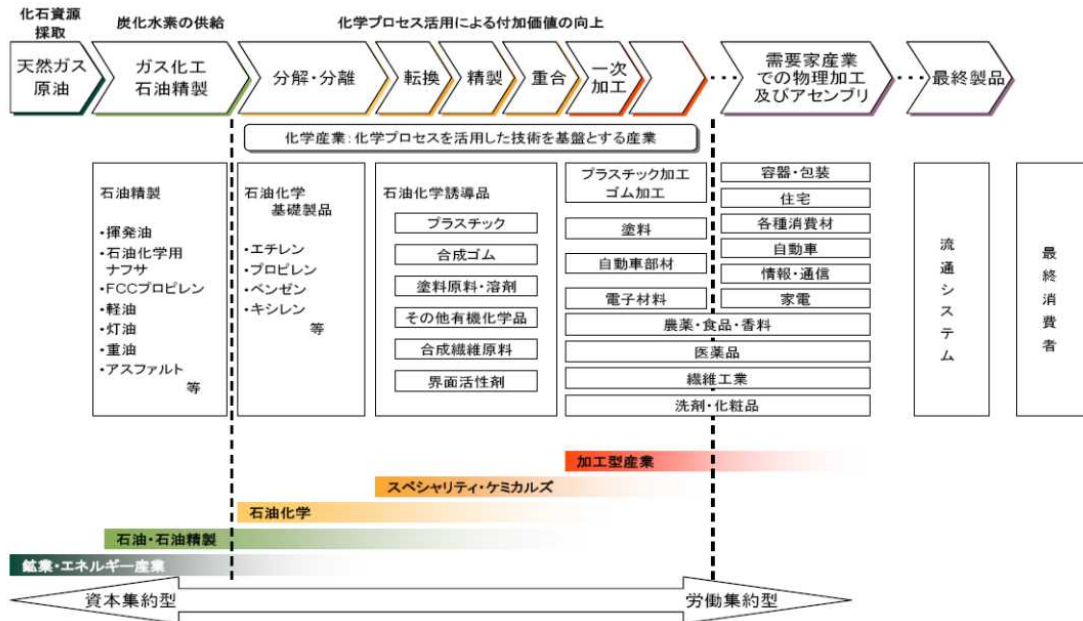


(出所) 経済産業省 (2015) 「長期エネルギー需給見通し関連資料」

<石油化学製品の高付加価値化>

石油化学製品の高付加価値化のためには、ユーザーである加工型産業のニーズを想定した誘導品の生産が重要となる。

図表Ⅱ-1-(2)-③ 化学産業のバリューチェーン (石油化学を中心としたモデル)



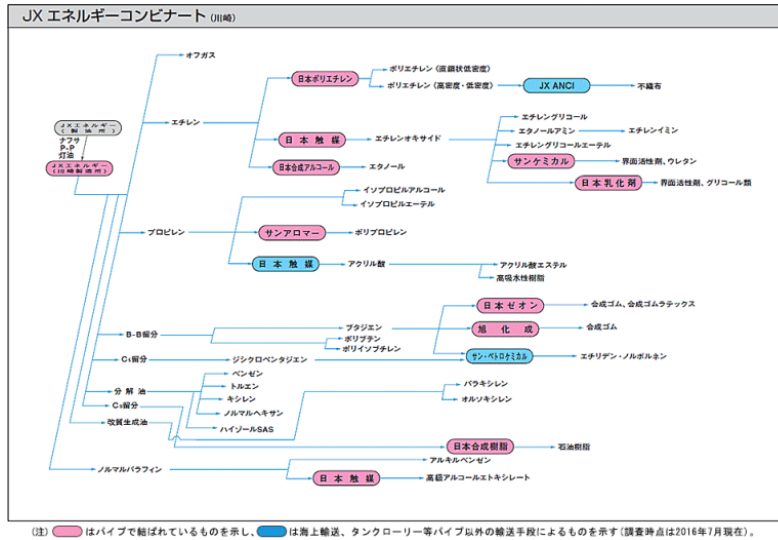
(出所) 経済産業省 「石油化学産業について」

II-1-(3) 石油精製・石油化学産業が川崎臨海部へ与える影響

<10年前から現在>

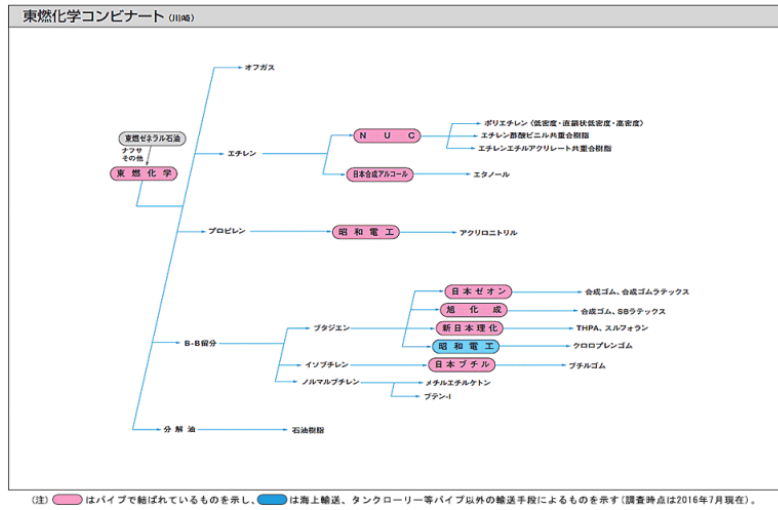
川崎臨海部には、JX エネルギーコンビナートと東燃化学コンビナートが立地している。

図表 II-1-(3)-① JX エネルギーコンビナート



(出所) 石油化学工業協会 HP

図表 II-1-(3)-② 東燃化学コンビナート



(出所) 石油化学工業協会 HP

10年前から現在の川崎臨海部（石油精製・石油化学産業）

エチレンは内需、生産ともに減少傾向にあり、また、国内の石油化学コンビナートでは、国際競争に対応するため、集約化、再編、統合を進めている。

<30年後>

シェール革命、中東・中国等における増産、中国の需要鈍化等により、日本での石油精製量は減少する。化学製品は原材料の多様化が進む。

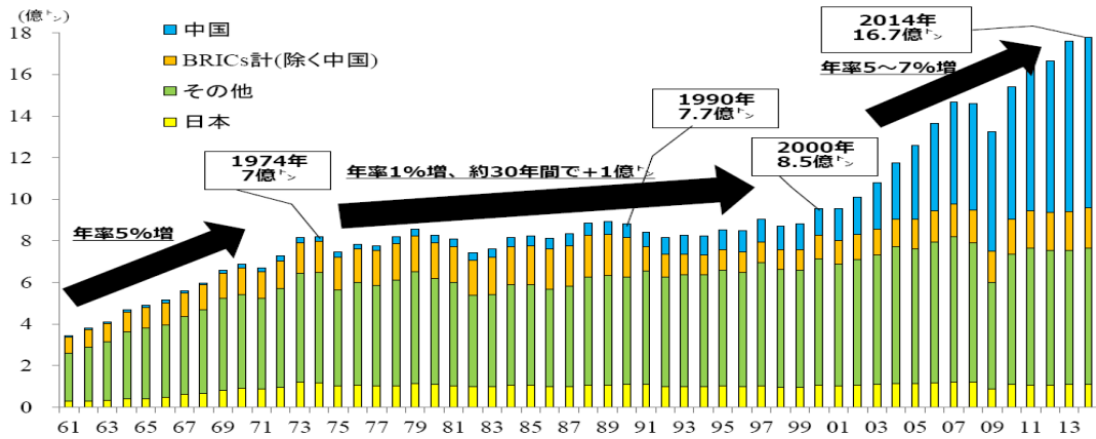
II-2 鉄鋼産業

II-2-(1) 10年前から現在までの鉄鋼産業

<中国の粗鋼生産の増大>

2013年の世界の粗鋼生産量は17億トンでそのうち日本は1億トン前後で推移する。中国の粗鋼生産量は2013年には7億トンに達している。中国・韓国企業による粗鋼生産能力の急激な拡大により、世界の鉄鋼市場は過剰供給構造となっている。

図表 II-2-(1)-① 世界の粗鋼生産の推移

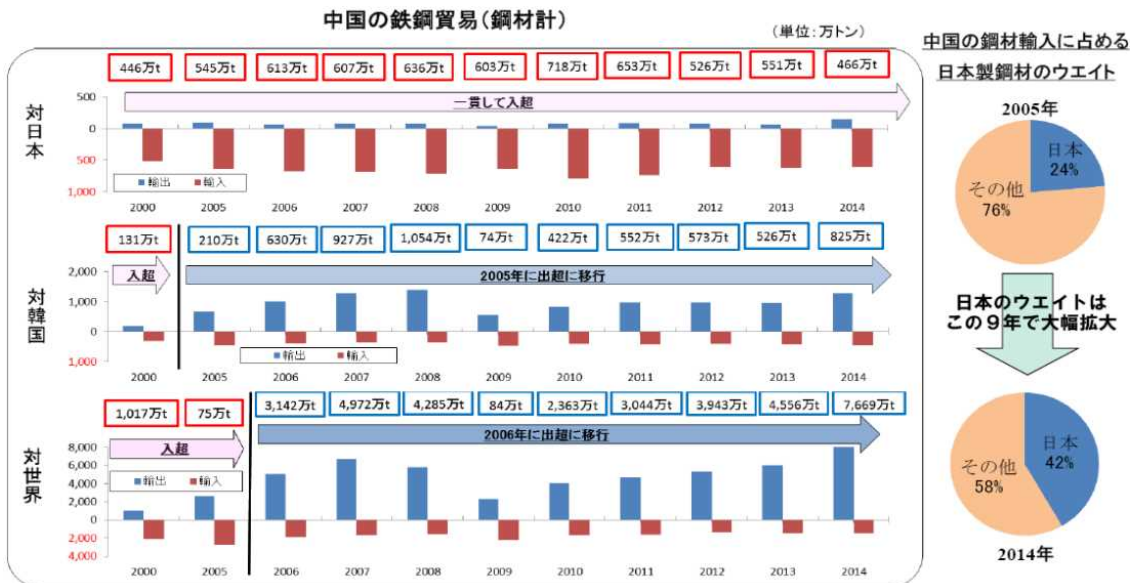


(出所) 日本鉄鋼連盟 (2016) 「鉄鋼業の地球温暖化対策への取組」

<高機能鋼材における国際競争力>

日本の鉄鋼業の高機能鋼材は、性能・品質・供給力等、あらゆる面で他国の追随を許さず、国際競争力の源泉となっている。

図表 II-2-(1)-② 中国の鋼材輸入に占める日本製鋼材のウエイト



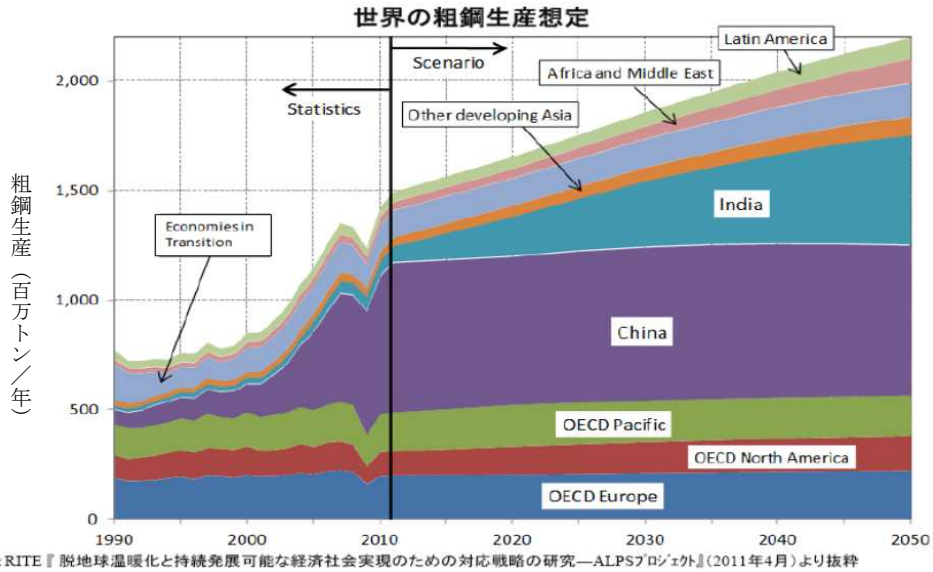
(出所) 日本鉄鋼連盟 (2016) 「鉄鋼業の地球温暖化対策への取組」

Ⅱ-2-(2) 30年後の鉄鋼産業

<インドの粗鋼生産の増大>

中国に続き、インドの粗鋼生産が増大し、2050年における世界の粗鋼生産量は22億トンと想定される。

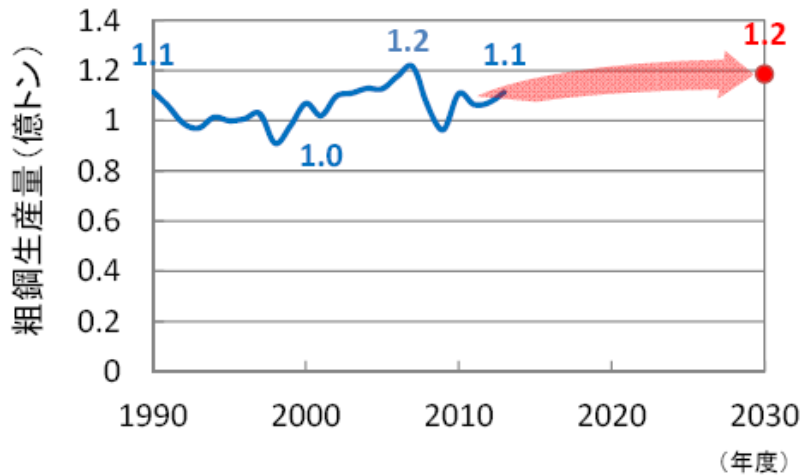
図表Ⅱ-2-(2)-① 世界の粗鋼生産の将来予測



(出所) 日本鉄鋼連盟 (2016) 「鉄鋼業の地球温暖化対策への取組」

日本の粗鋼生産量は当面、1億トン程度を維持するものと想定される。

図表Ⅱ-2-(2)-② 日本の粗鋼生産の将来予測



(出所) 経済産業省 (2015) 「長期エネルギー需給見通し関連資料」

<素材間競争の激化>

図表Ⅱ-2-(2)-③ 素材間競争の激化

		鉄からの素材置き換え方向性					
		① 鉄における徹底改良	② 非鉄金属化			③ 樹脂化	④ 新素材化
車種に占める部位		ハイテン	アルミ	マグネシウム	チタン	樹脂	CFRP
車体部品関連	フレーム系	20%	各種フレーム部材	(ハイエンド車種中心)			(ハイエンド車種中心)
	外板・外装系	13%		(ハイエンド車種中心)		パネル(外板)バンパーバックドアモジュール	(ハイエンド車種中心)
	内装系	11%	シート部材			トリアクインパネなど	
足周り関連	22%	サスペンション中心	サスペンション中心				
パワートレイン関連	25%		各種エンジン部材	トランスミッションケースシリンダブロック	マフラー、エロオド	インマニ、燃料ツク	プロペラシャフト
電装品・その他	9%		ハーネス				

① 特に車体部品での採用が中心
 ② 車体部品、パワートレイン向けを中心としたアルミ化が中心(一部にマグネ化などの萌芽的な動きも存在)
 ③ パワートレイン周辺など、機能部品への採用中心
 ④ 量産車向けはプロペラシャフト等一部機能品

(出所) 経済産業省 (2015) 「金属素材競争力強化プラン」

Ⅱ-2-(3) 鉄鋼産業が川崎臨海部へ与える影響

<10年前から現在>

JFE が立地し、高機能鋼材の開発や省エネルギー化により、一定の国際競争力は保持している。

10年前から現在の川崎臨海部 (鉄鋼産業)

高機能鋼材の開発や省エネルギー化により、一定の国際競争力は保持している。

<30年後>

鉄鋼は多様な素材間競争に直面している。例えば、自動車部品では、非鉄金属、樹脂、CFRP等の新素材との競合が続く。

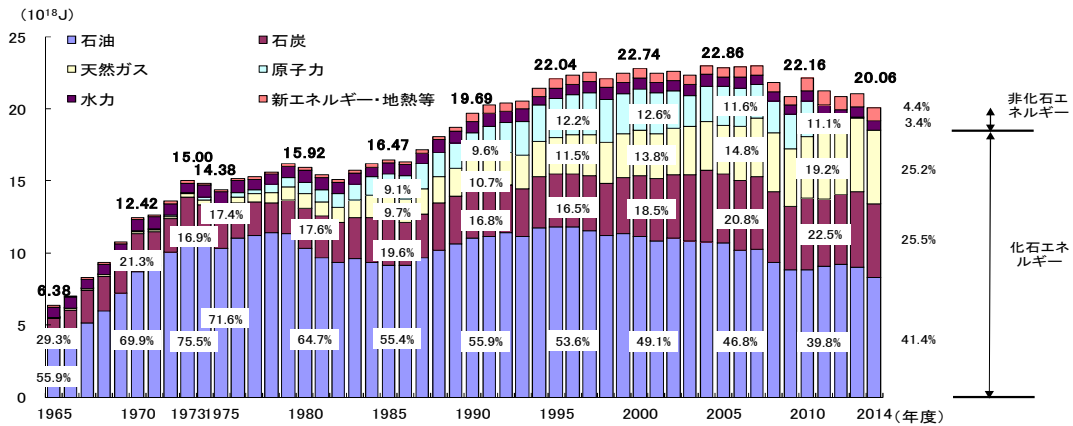
II-3 環境・エネルギー産業（新産業）

II-3-(1) 10年前から現在までの環境・エネルギー産業（新産業）

<日本における一次エネルギー供給の減少>

日本における一次エネルギー供給は、減少傾向にあり、また、化石エネルギーが92.1%を占めている。

図表 II-3-(1)-① 一次エネルギー国内供給／電力比率の推移

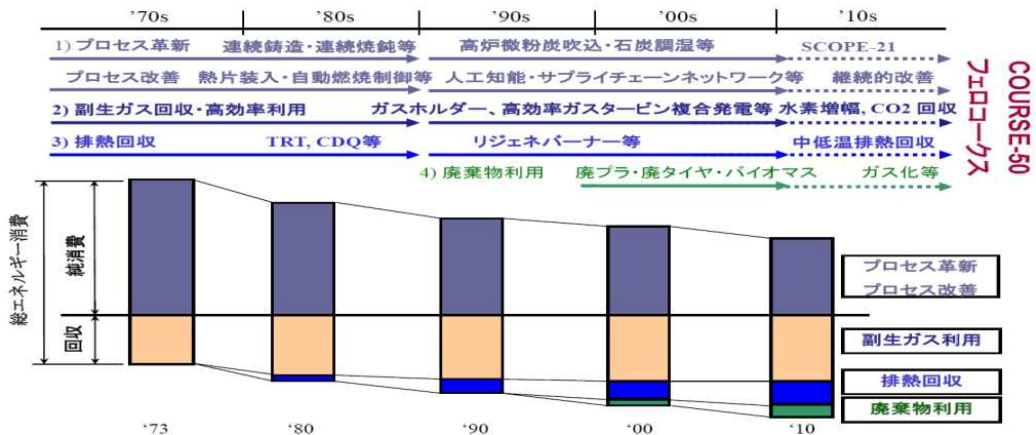


(出所)資源エネルギー庁「総合エネルギー統計」

<省エネルギーの進展>

鉄鋼業においても省エネルギーの取組が実施されている。

図表 II-3-(1)-② 鉄鋼業における省エネルギーの取組

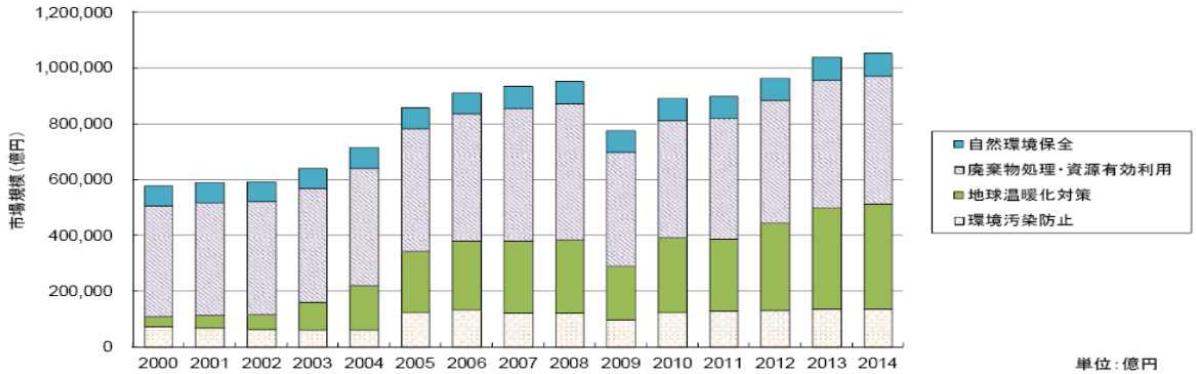


(出所)日本鉄鋼連盟 (2016)「鉄鋼業の地球温暖化対策への取組」

＜環境産業の発展＞

環境産業の市場規模は 105 兆円で、廃棄物処理・資源有効利用に続き、地球温暖化対策の市場が拡大している。

図表 II-3-(1)-③ 環境産業の市場規模の推移



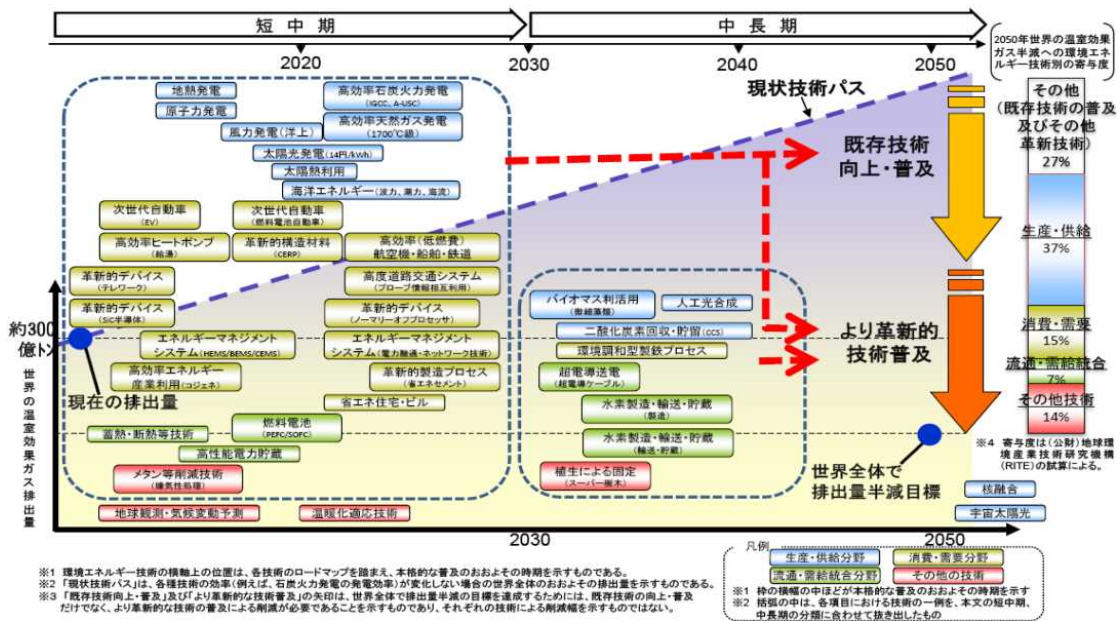
(出所) 環境省 (2016) 「環境産業の市場規模・雇用規模等の推計結果の概要について」

II-3-(2) 30年後の環境・エネルギー産業 (新産業)

＜環境技術の進展＞

CO2 の抑制に向けた環境エネルギー技術の開発・普及ロードマップが政府により示されている。

図表 II-3-(2)-① 環境エネルギー技術革新計画における環境技術の開発・普及への道筋



(出所) 総合科学技術会議 (2013) 「環境エネルギー技術革新計画」

<エネルギー制約・環境制約への対応>

水素をエネルギーとして利用する家庭用燃料電池、業務・産業用燃料電池、燃料電池自動車や水素を供給する水素インフラについて様々な開発が進められている。

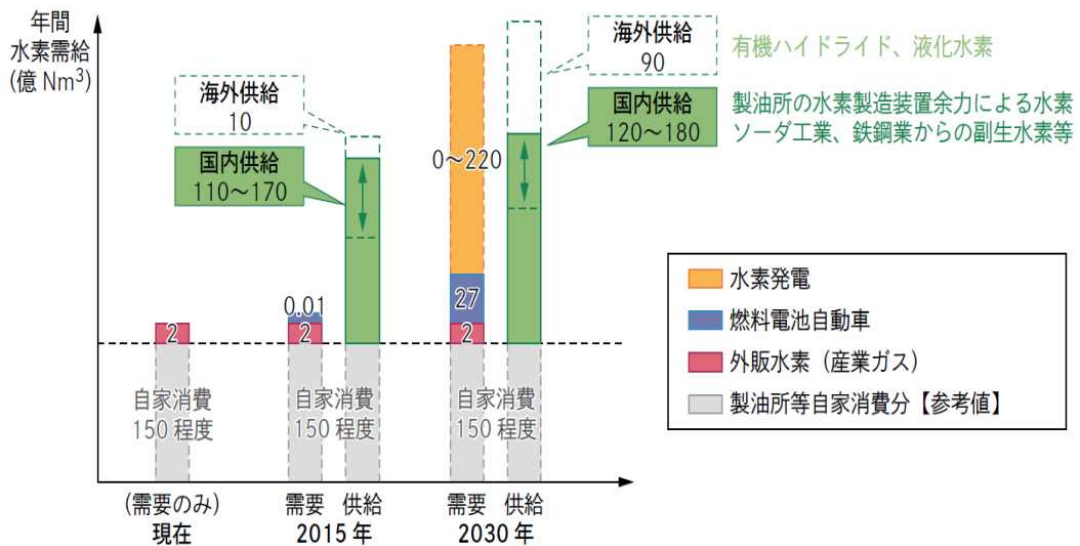
図表Ⅱ-3-(2)-② 水素利活用技術の適用可能性



-庁作成

(出所) 資源エネルギー庁

図表Ⅱ-3-(2)-③ 日本の水素・燃料電池関連市場の将来予測



(出所) 独立行政法人 新エネルギー・産業技術総合開発機構 (2015)「水素エネルギー白書」

Ⅱ-3-(3) 環境・エネルギー産業（新産業）が川崎臨海部へ与える影響

<10年前から現在>

1都7県の一般家庭の消費電力をまかなえる規模の拠点であるとともに、公害を克服した経験も踏まえ、日本最大級のバイオマス発電所や水素関連プロジェクトが立地するなど、クリーンエネルギーの拠点でもある。

10年前から現在の川崎臨海部（環境・エネルギー産業）

1都7県の一般家庭の消費電力をまかなえる規模の拠点であるとともに、公害を克服した経験も踏まえ、日本最大級のバイオマス発電所や水素関連プロジェクトが立地するなど、クリーンエネルギーの拠点でもある。

<30年後>

エネルギー制約や環境制約が厳しくなり、脱CO₂を迫られるため、エネルギーの効率利用や新エネルギーの開発・生産の重要性が増している。

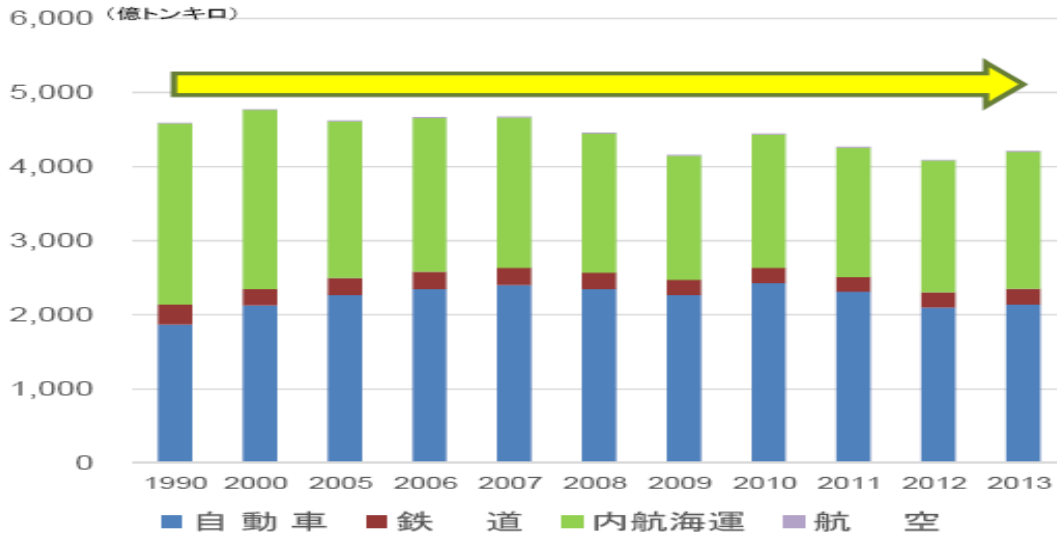
Ⅱ-4 物流産業

Ⅱ-4-(1) 10年前から現在までの物流産業

<貨物輸送の減少>

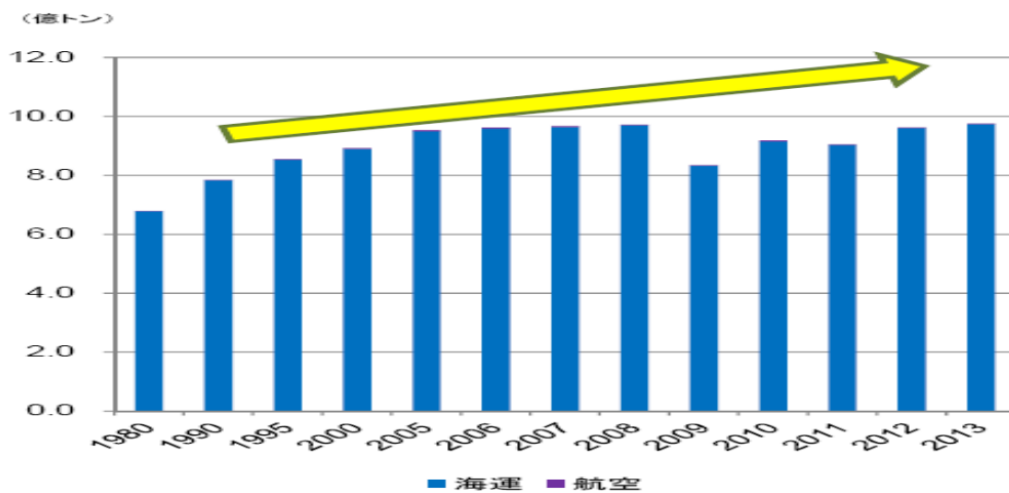
日本の国内貨物輸送量は、減少傾向にあり、また、自動車が概ね5割を占めている。

図表Ⅱ-4-(1)-① 国内貨物輸送量



(出所)国土交通省「物流をめぐる状況について」

図表Ⅱ-4-(1)-② トラック輸送の推移



(出所)国土交通省「物流をめぐる状況について」

＜小売物流の多頻度小口化＞

引き続き生産物流が主流を占める中であって、消費物流については、電子取引（EC）市場や宅配便取扱の増加により、多頻度小口の物流需要が増加している。

図表Ⅱ-4-(1)-③ EC市場規模の推移

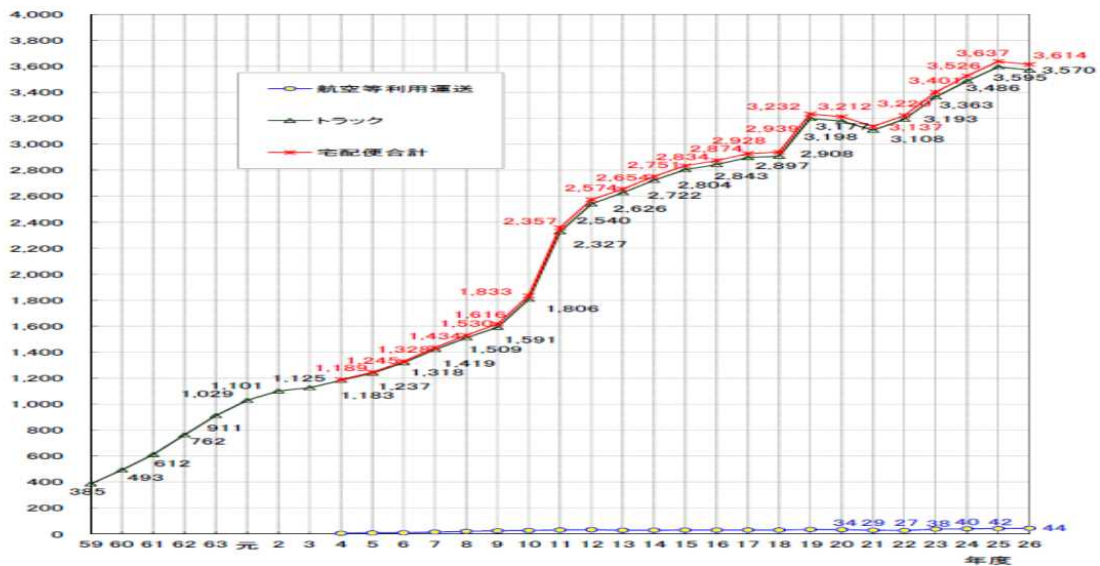
(単位：億円)



(出所) 経済産業省 (2015) 「電子商取引に関する市場調査」

図表Ⅱ-4-(1)-④ 宅配便取扱実績の推移

(百万個)



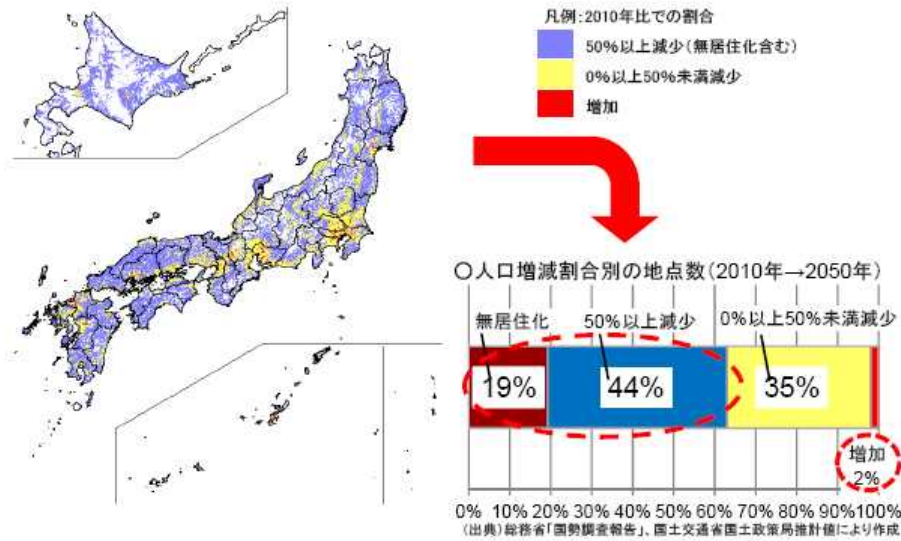
(出所) 国土交通省 (2014) 「宅配便等取扱個数の調査」

II-4-(2) 30年後の物流産業

<首都圏集中と物流需要の持続>

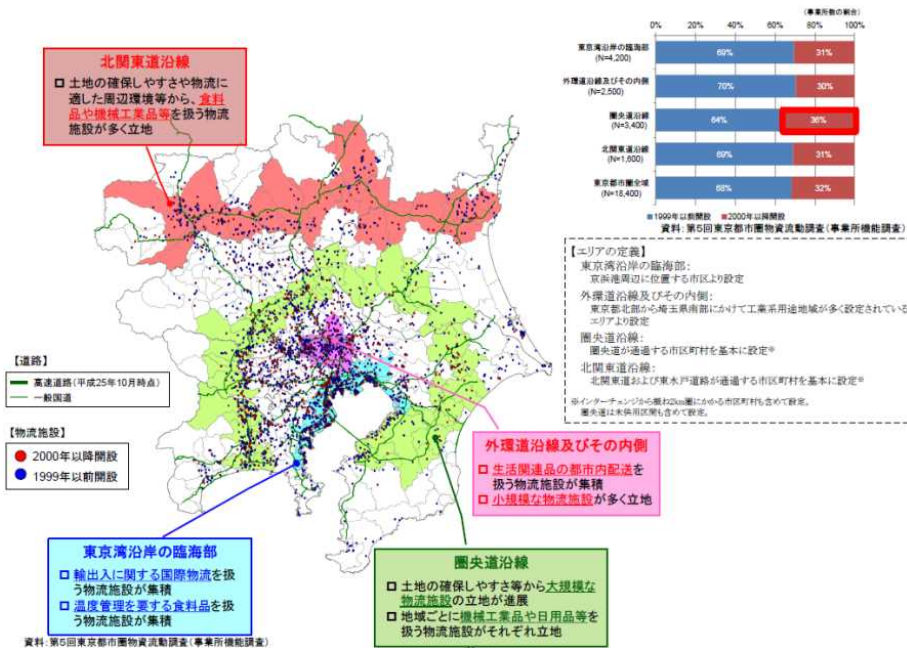
引き続き首都圏への人口・経済集中が想定される中で、首都圏の臨海部には、一定の物流需要が持続するものと想定される。なお、冷蔵倉庫所管（有効）容積は、神奈川県（389万㎡）が最大（全国の14.9%）となっている（出所（一社）日本冷蔵倉庫協会「都道府県別温度帯別所管容積一覧」）。

図表 II-4-(2)-① 首都圏への人口・経済集中



(出所)総務省

図表 II-4-(2)-② 東京都市圏に立地する物流施設

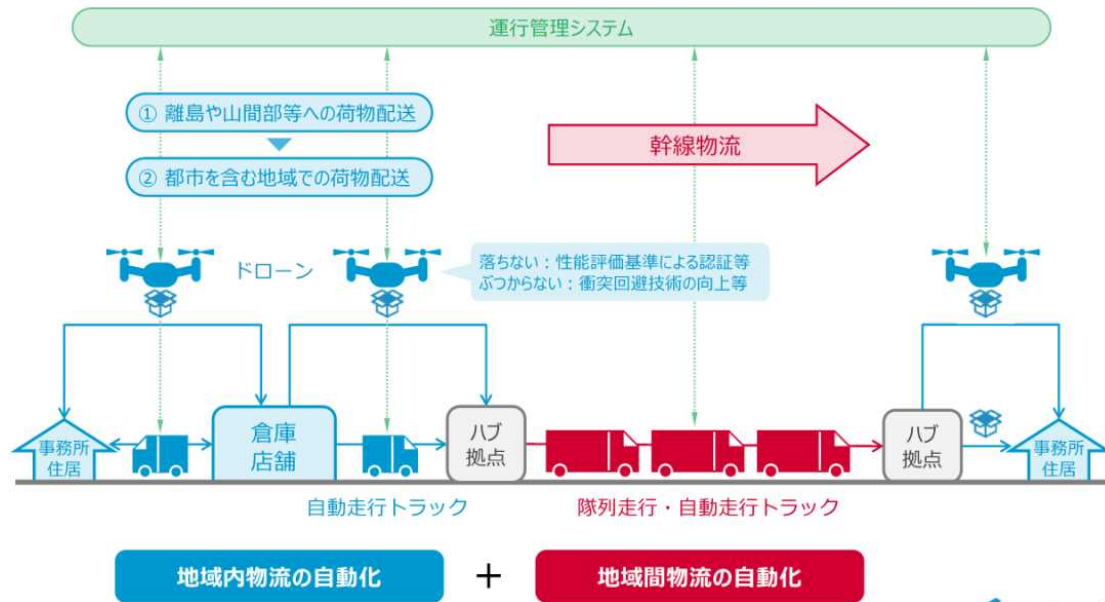


(出所)東京都市圏交通計画協議会(2015)「東京都市圏の望ましい物流の実現に向けて」

<モノのモビリティの技術革新>

陸から空にわたる多様な輸送手段をシームレスにつなげる高度な物流サービスの提供が想定される。

図表Ⅱ-4-(2)-③ モノのモビリティの技術革新

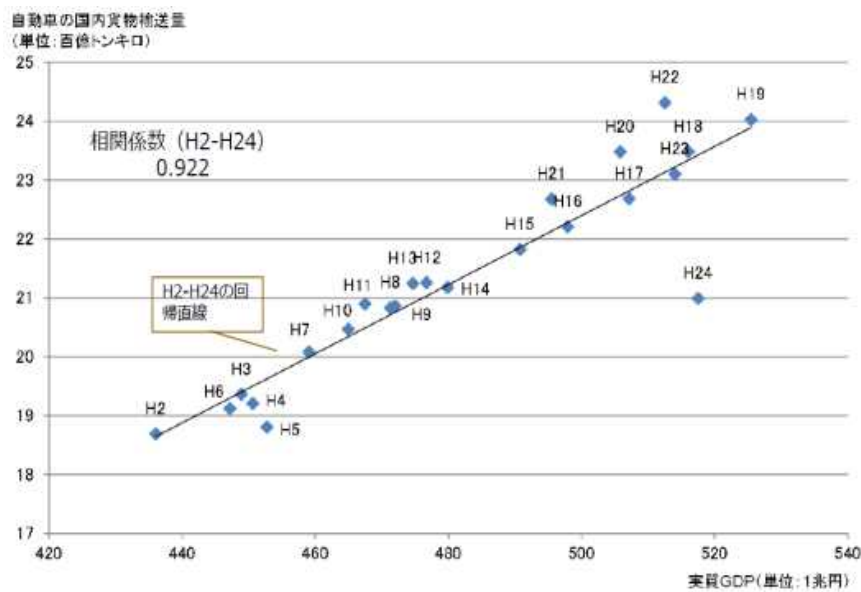


(出所) 経済産業省 (2016) 戦略分野の検討「安全に移動する」(討議資料)

<貨物輸送量の想定>

貨物輸送量が実質 GDP と強い相関を持つ一方、荷主の物流コストは売上高の5%程度に留まっている。

図表Ⅱ-4-(2)-④ 実質 GDP と貨物輸送量の相関



(出所) 国土交通省

Ⅱ-4-(3) 物流産業が川崎臨海部へ与える影響

<10年前から現在>

生産物流では、港湾機能により原料の輸入、製品の輸出を担うとともに、消費物流では、首都圏内の立地優位性から特に冷凍冷蔵倉庫の一大集積地として多頻度小口輸送を支えている。

10年前から現在の川崎臨海部（物流産業）

生産物流では、港湾機能により原料の輸入、製品の輸出を担うとともに、消費物流では、首都圏内の立地優位性から特に冷凍冷蔵倉庫の一大集積地として多頻度小口輸送を支えている。

<30年後>

生産物流における自動走行や隊列走行、消費物流におけるドローンの活用等の輸送モードの変化に加え、物流拠点についても、IOTの導入により無人化が進展し、従業者が減少する。

Ⅱ-5 交通インフラ

Ⅱ-5-(1) 10年前から現在までの交通インフラ

<航空：羽田空港の国際化>

2010年の再国際化以降、国際線の利用者は増加傾向にある。北米、欧州、東アジア、中東、東南アジア、オセアニアの28都市98便が就航し、民間の世界空港ランキングでも4位となっている。

羽田空港の国際線旅客は、2015年度には1,343万人に達している。今後も、世界の航空輸送量は大幅に増加することが想定されており、臨空都市の立地競争力が相対的に向上する。

羽田空港の発着枠が都心上空の飛行ルートを採用することによって、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの前に年3.9万回増える方向となっている。国土交通省は、羽田の国際線旅客が現行の1.5倍の1,964万人に増えるの見込んでいる。

図表Ⅱ-5-(1)-① 羽田空港の国際化



(出所)国土交通省 (2015)「国土交通白書」

<鉄道：新幹線網の整備>

国内では、新幹線網の着実な整備により、全国の主要都市の立地競争力が向上している。今後は、リニア新幹線の開通により、東海道エリアがメガリージョンとして一体化を進める。

図表Ⅱ-5-(1)-② 高速鉄道網の進展

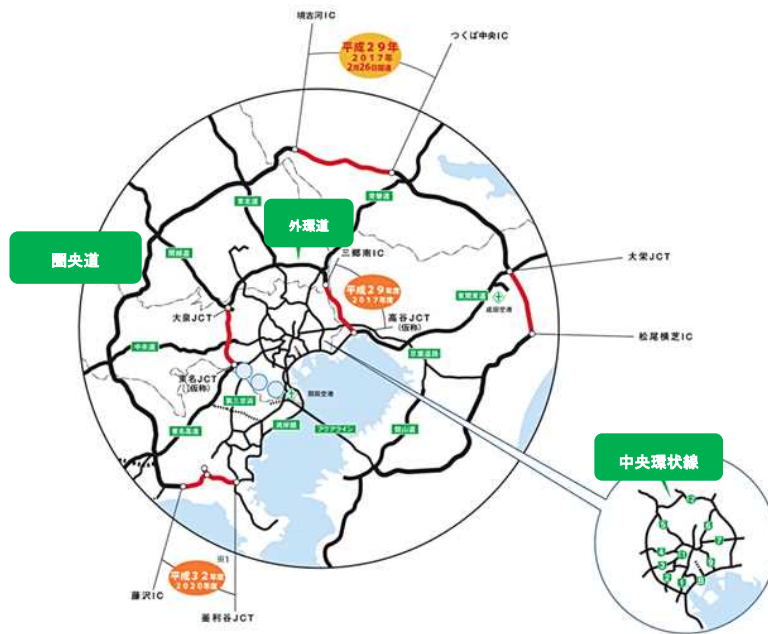


(出所) 鉄道・運輸機構 HP

<道路：首都圏三環状の概成>

三環状をはじめとする首都圏の域内高速道路網の概成により、多様な連携が可能となっている。

図表Ⅱ-5-(1)-③ 首都圏三環状の概成



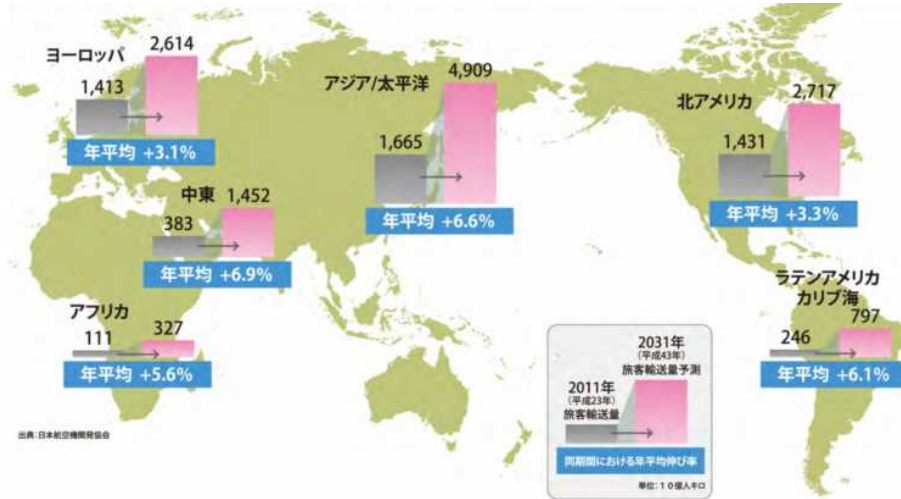
(出所) 国土交通省関東地方整備局 HP

Ⅱ-5-(2) 30年後の交通インフラ

＜臨空都市の優位性の向上＞

世界の航空輸送量は大幅に増加することが想定されており、臨空都市の立地競争力が相対的に向上する。

図表Ⅱ-5-(2)-① 世界の航空旅客予測



(出所)国土交通省 (2015)「羽田空港のこれから」

＜東海道メガリージョンの形成＞

首都圏では、2027年に予定されている中央リニア新幹線の開業、首都圏空港機能の強化、京浜3港の連携、国家戦略特区の取組等が進められており、グローバル化が進展する中で、川崎市はその地理的優位性を活かしていくことが期待されている。リニア新幹線の開通により、東海道エリアがメガリージョンとして一体化を進める。

図表Ⅱ-5-(2)-② リニア中央新幹線とメガリージョン



(出所)国土交通省 (2015)「新たな国土形成計画 (全国計画) 中間とりまとめ」

<人のモビリティの技術革新>

技術革新によってこれまで対応されていなかった需要に応える多様なモビリティが提供される。

図表Ⅱ-5-(2)-③ 超小型モビリティの需要想定

		道路運送車両			
		車道走行			
		施設・歩道走行			
定格出力 (電動自動車)		0.6kW以下	0.6kW超		
エンジン排気量 (内燃機関自動車)		50cc以下	660cc以下	660cc超	
	歩行補助用具 (免許不要)	第一種原動機付自転車	軽自動車		
	<ul style="list-style-type: none"> 時速 6 km以下 車検なし 全長：1,200mm 全幅：700mm 全高：1,090mm  <p>歩行補助・支援のため利用</p>	<p>超小型モビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗車定員 1人のみ 最大積載量30kgまで 全長：2,500mm 全幅：1,300mm 全高：2,000mm 衝突基準なし 車検なし 高速道路走行不可  <p>日常生活や小口物流の足として あくまでも近場の移動にジャストフィット</p>	<ul style="list-style-type: none"> 乗車定員 2人以下 定格出力8kW以下 (又は125cc以下) 高速道路走行不可 <p>※基準緩和制度により 公道走行可能</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 乗車定員 4人以下 最大積載量350kgまで 全長：3,400mm 全幅：1,480mm 全高：2,000mm 衝突基準あり 車検あり 高速道路走行可  <p>高速道路を含め あらゆる道路環境、場面で活躍</p>	<p>小型自動車 ・普通自動車</p> 

(出所) 国土交通省 (2016) 「超小型モビリティの成果と今後」

Ⅱ-5-(3) 交通インフラが川崎臨海部へ与える影響

<10年前から現在>

羽田空港の国際化が進展する中で、羽田連絡道路によりアクセスが確保される。また、域内では、車の渋滞とバスの混雑が課題となっている。

10年前から現在の川崎臨海部（交通インフラ）

羽田空港の国際化が進展する中で、羽田連絡道路によりアクセスが確保される。また、域内では、車の渋滞やバスの混雑等が課題となっている。

<30年後>

羽田空港の国際化が更に進展するとともに、2027年にはリニア新幹線が開通する。モビリティ（移動）に関する多様な技術革新が進展する。

Ⅱ-6 観光産業

Ⅱ-6-(1) 10年前から現在までの観光産業

<ビジットジャパンキャンペーン（VJC）の展開>

ビジットジャパンキャンペーン（VJC）の展開もあり、2010年代に入り訪日客は着実に増加し、2015年には1,973万人に達している。訪日客のリピート化やコト消費の拡大等もあり、観光テーマは多様化している。

国際観光客数は欧州、アジア・太平洋向けを中心に増加するものと想定される中、政府は訪日客の誘致目標を2030年に6,000万人としている。

図表Ⅱ-6-(1)-① 訪日客の推移



(出所) JNTO (日本政府観光局)

<観光テーマの多様化>

訪日客のリピート化やコト消費の拡大等もあり、観光テーマは多様化している。

図表Ⅱ-6-(1)-② 観光テーマの多様化



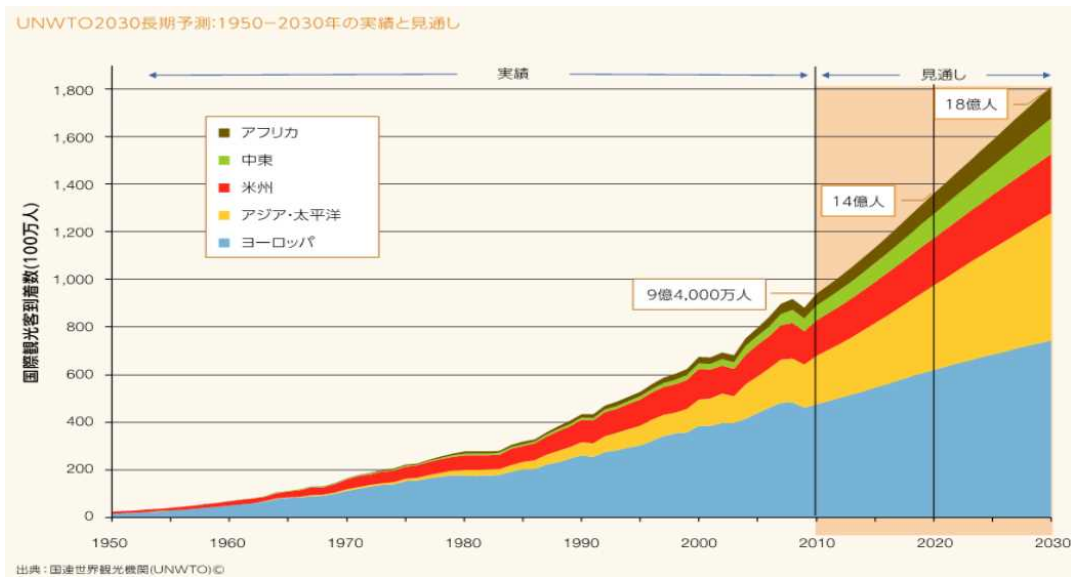
(出所) 国土交通省

Ⅱ-6-(2) 30年後の観光産業

<国際観光客の増加>

国際観光客数は欧州、アジア・太平洋向けを中心に増加するものと想定されている。

図表Ⅱ-6-(2)-① 国際観光客の将来予測（着地）



(出所) World Tourism Organization (世界観光機関)

<訪日客の増加>

政府は訪日客の誘致目標を2030年に6,000万人としている。

図表Ⅱ-6-(2)-② 訪日客の誘致目標

訪日外国人旅行者数	2020年: 4,000万人 (2015年の約2倍)	2030年: 6,000万人 (2015年の約3倍)
訪日外国人旅行消費額	2020年: 8兆円 (2015年の2倍額)	2030年: 15兆円 (2015年の4倍額)
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年: 7,000万人泊 (2015年の3倍額)	2030年: 1億3,000万人泊 (2015年の3倍額)
外国人リピーター数	2020年: 2,400万人 (2015年の約2倍)	2030年: 3,600万人 (2015年の約3倍)
日本人国内旅行消費額	2020年: 21兆円 (最近5年間の平均からの約2倍)	2030年: 22兆円 (最近5年間の平均からの約2倍)

(出所) 観光庁

Ⅱ-6-(3) 観光産業が川崎臨海部へ与える影響

<10年前から現在>

産業観光施設を生かした大人向けツアーが人気となっている。

10年前から現在の川崎臨海部（観光産業）

産業観光施設を生かした大人向けツアーが人気となっている。

<30年後>

訪日客が引き続き増加するとともに、リピーター等によりテーマ別・体験型の観光の需要が更に増加する。

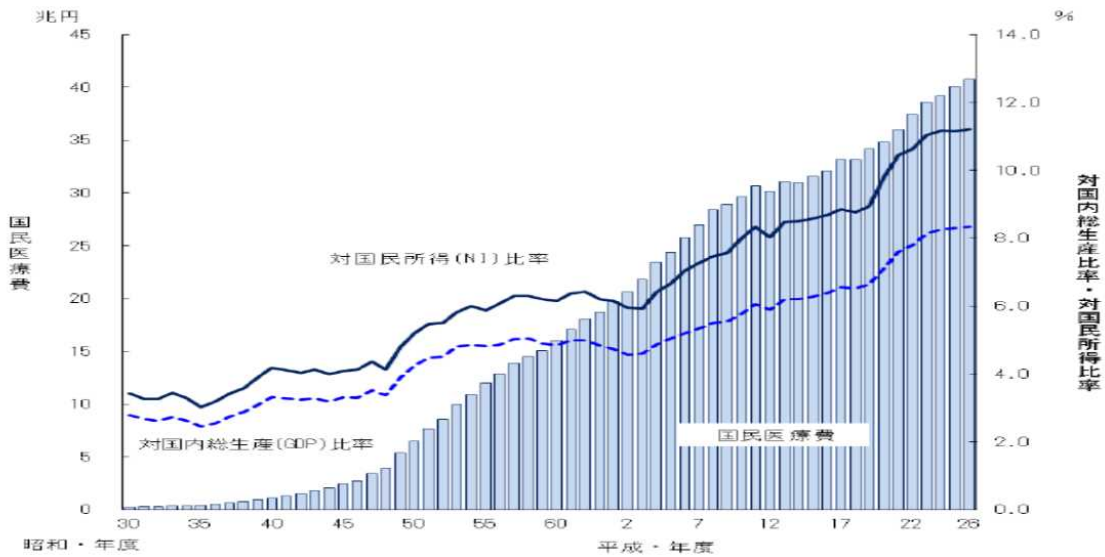
Ⅱ-7 健康・医療・福祉産業（新産業）

Ⅱ-7-(1) 10年前から現在までの健康・医療・福祉産業（新産業）

<医療費の増大>

日本の国民医療費は一貫して増加している（2014年度：約41兆円）。世界の医療支出についても急速に増加している（2012年度：7.17兆ドル）。

図表Ⅱ-7-(1)-① 日本の国民医療費の推移



(出所)厚生労働省（2014）「国民医療費の概況」

図表Ⅱ-7-(1)-② 世界の医療支出の推移



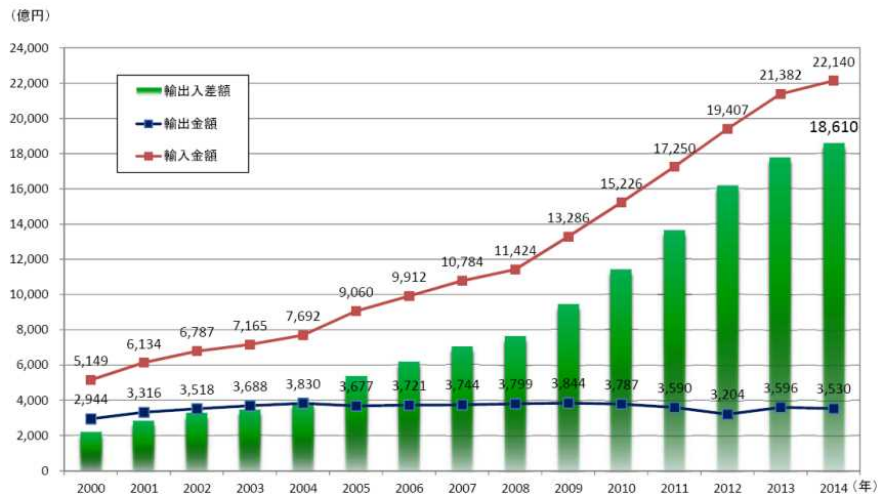
(出所)World Health Organization（世界保健機関） “Global Health Expenditure Database”

<ライフサイエンス産業の貿易収支赤字>

2000年代に入って、医薬品の貿易赤字が急拡大している（2014年度：22,140億円）。

医療機器についても、輸入が拡大している（2014年度：13,685億円）。

図表Ⅱ-7-(1)-③ 医薬品の貿易収支



(出所) 財務省「貿易統計」

図表Ⅱ-7-(1)-④ 医療機器の貿易収支



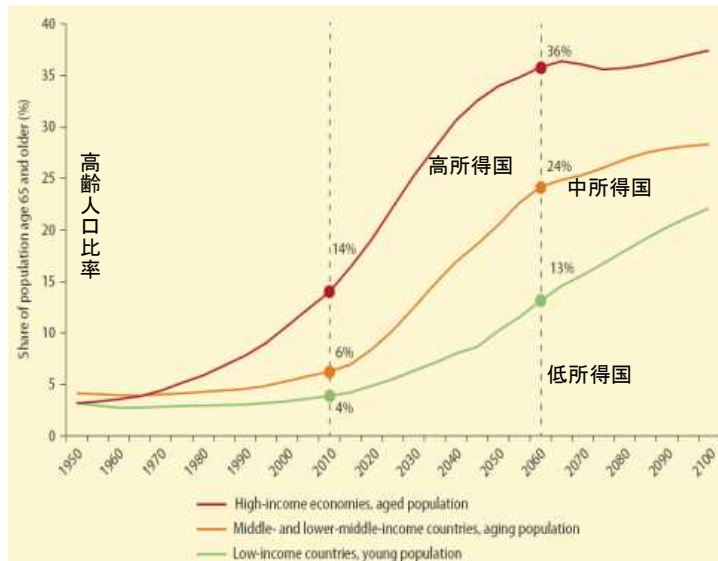
(出所) 厚生労働省「薬事工業生産動態統計」

II-7-(2) 30年後の健康・医療・福祉産業（新産業）

＜アジア医療市場の増大＞

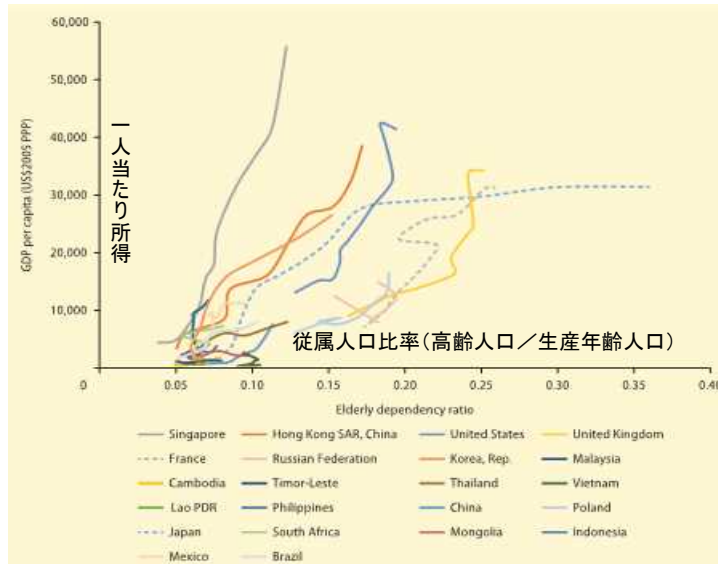
アジアにおいては、高齢化が進展する。高齢化と経済発展による1人当たり所得の上昇がともに生じることで、医療支出が増大すると想定される。

図表 II-7-(2)-① アジア諸国の高齢比率（所得水準別）



(出所)United Nations (国連) “Live Long and Prosper: Aging in East Asia and Pacific”

図表 II-7-(2)-② アジア諸国の高齢化と所得水準（1980～2010年）

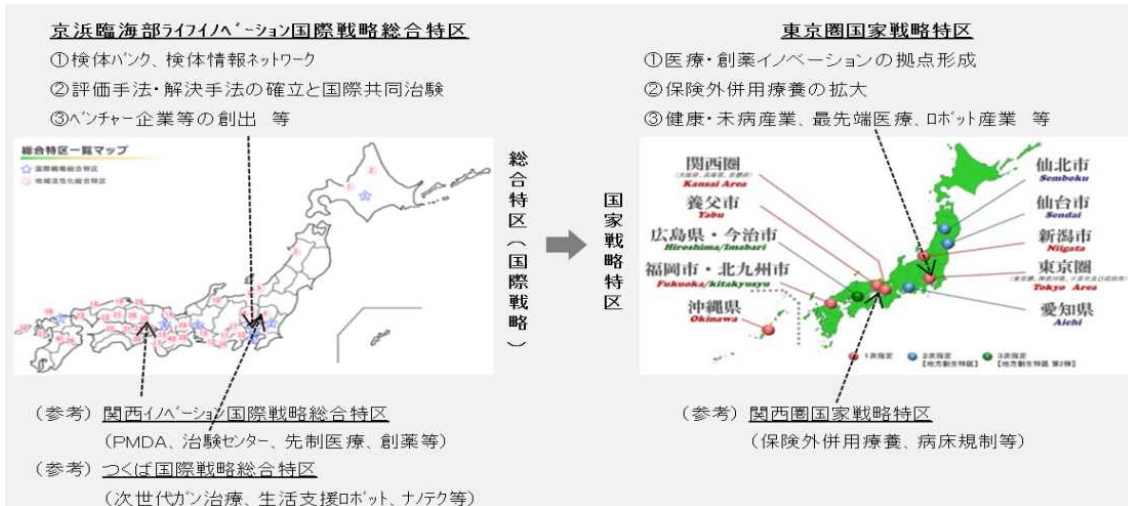


(出所)United Nations (国連) “Live Long and Prosper: Aging in East Asia and Pacific”

<ライフサイエンスクラスターの国際競争の激化>

輸入代替、輸出促進の観点からライフサイエンス（健康・医療・福祉）産業の国際競争力の強化が課題となる中で、日本の各地においてライフサイエンスクラスターを形成する動きがある。

図表Ⅱ-7-(2)-③ 日本のライフサイエンスクラスター

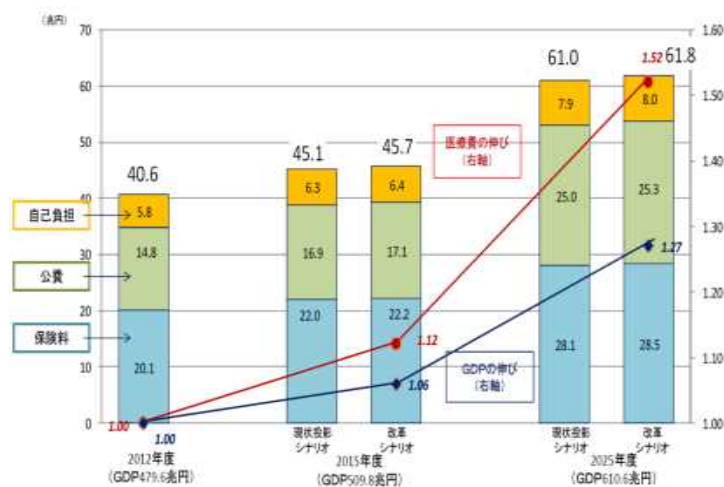


（出所）まち・ひと・しごと創生本部

<国民医療費の増大>

国民医療費は増加を続けることが想定され、QOL の向上とともに、財政負担の軽減が重要となる中、ライフサイエンス産業におけるイノベーションが求められている。

図表Ⅱ-7-(2)-④ 国民医療費の増加



（出所）厚生労働省

Ⅱ-7-(3) 健康・医療・福祉産業（新産業）が川崎臨海部へ与える影響

<10年前から現在>

学術・研究開発機関の従業者が集積する川崎市にあって、ライフイノベーションとウェルフェアイノベーションへの取組が進められる中、羽田空港の対岸においてキングスカイフロントの拠点形成が進んでいる。ここでは、ライフサイエンス分野に取り組む重化学系企業も増えている。

10年前から現在の川崎臨海部（健康・医療・福祉産業（新産業））

キングスカイフロントの拠点形成が進み、重化学系企業によるライフサイエンス分野への参画も始まっている。

<30年後>

日本の国民医療費が増加するほか、アジア全体においても、所得水準の向上と高齢化により医療支出は増大する見込み。

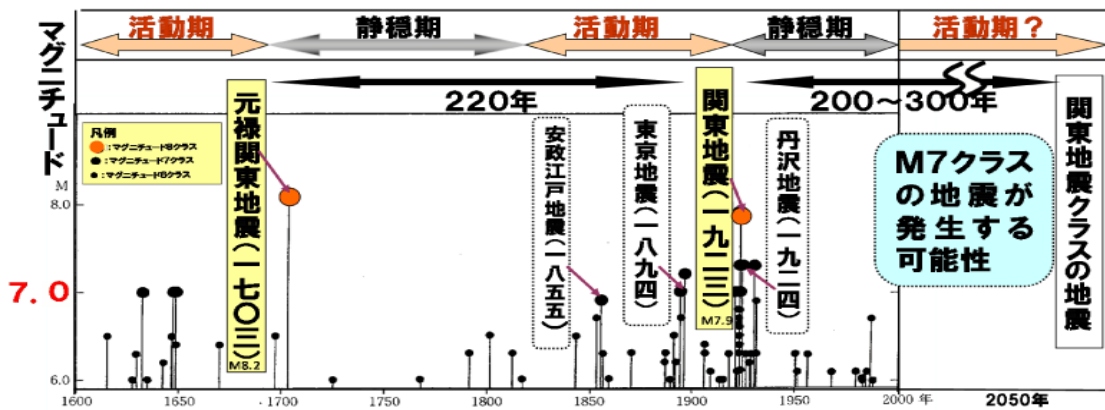
Ⅱ-8 災害・安全対策

Ⅱ-8-(1) 10年前から現在までの災害・安全対策

<地震の発生>

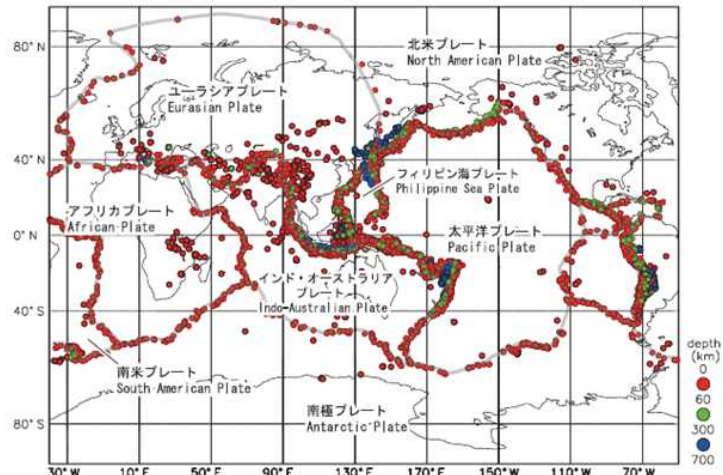
南関東では、200~400年間隔で発生する関東地震（M8クラス）の地震の間に、マグニチュード7クラスの地震が数回発生している。また、マグニチュード6.0以上の地震回数（2004~2013年）は世界で1,629回であり、その18.5%となる302回が日本で起きている。

図表Ⅱ-8-(1)-① 南関東で発生した地震（M6.0以上）



(出所) 内閣府 (2012) 「防災白書」

図表Ⅱ-8-(1)-② 世界の震源分布とプレート



(注) 2000~2009年、マグニチュード5以上。

(出所) 内閣府 (2010) 「防災白書」

<異常気象の増加>

温暖化の影響等により、高温・熱波、大雨・洪水等の多様な異常気象が発生しており、今後もCO2の人為的排出による温暖化は持続するものと想定されている。

図表Ⅱ-8-(1)-③ 世界の異常気象 (2015年)



(出所) 気象庁 (2015) 「気象変動監視レポート」

Ⅱ-8-(2) 30年後の災害・安全対策

<地震の想定>

首都圏直下 (M7 クラス) の発生確率は、30 年以内に 70%程度。南海トラフ地震 (M8~9 クラス) の発生確率は、30 年以内に 70%程度。

図表Ⅱ-8-(2)-① 今後 30 年の地震想定

首都直下地震	南海トラフ地震
<ul style="list-style-type: none"> ・南関東では、1885年以降、M7程度の地震が5回発生(※) ・平均発生頻度は23.8年と推定され、今後30年以内に地震が発生する確率は70%程度と予想される ・次の地震の規模はM6.7~M7.2程度と推定される。 ※ 1894年明治東京地震(M7.0)、1895年茨城県南部の地震(M7.2)、1921年茨城県南部の地震(M7.0)、1922年浦賀水道付近の地震(M6.8)、1987年千葉県東方沖(M6.7) 	<ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフでは約100~200年の間隔で大地震が発生 ・前回の昭和東南海地震(1944年)、昭和南海地震(1946年)の発生から70年近くが経過し、次の大地震発生の可能性が高まっている。 ・過去の南海トラフで発生した大地震は多様性があり、次の地震の震源域の広がりを正確に予測することは困難なため、南海トラフ全体を1つの領域として考え、評価した。
<p>○将来の地震発生の可能性</p> <p>地震の規模 : M6.7~7.2程度 地震発生確率: 30年以内に、70%程度 平均発生間隔: 23.8年</p>	<p>○将来の地震発生の可能性</p> <p>地震の規模 : M8~9クラス 地震発生確率: 30年以内に、70%程度 平均発生間隔: 88.2年</p>
<p>○被害想定(主なもの)</p> <ol style="list-style-type: none"> 地震の揺れによる被害 <ul style="list-style-type: none"> ・全壊家屋: 約17万5千棟 ・建物倒壊による死者: 最大 約1万1千人 ・揺れによる建物被害に伴う要救援者: 最大 約7万2千人 市街地火災の多発と延焼 <ul style="list-style-type: none"> ・焼失: 最大 約41万2千棟 死者数: 最大約2.3万人 インフラ・ライフライン等の被害 <ul style="list-style-type: none"> ・電力: 被災直後は都区部の約5割が停電 ・道路: 都区部の一般道の復旧には1か月以上を要する見込み ・鉄道: 地下鉄は1週間、私鉄・在来線は1か月程度、運行停止する可能性 等 経済的被害 <ul style="list-style-type: none"> ・建物等の直接被害: 約47兆円、生産・サービス低下: 約48兆円 	<p>○被害想定(主なもの)</p> <ol style="list-style-type: none"> 地震の揺れによる被害 <ul style="list-style-type: none"> ・揺れによる全壊家屋数: 約62万7千棟(基本ケース) ・液化化による全壊家屋数: 約11万5千棟(基本ケース) 地震火災による焼失 <ul style="list-style-type: none"> ・焼失数: 約31万棟(冬・夕・風速8m/sのケース) 死者数: 最大約32.3万人 インフラ・ライフライン等の被害 <ul style="list-style-type: none"> ・電力: 被災直後で最大約2710万軒が停電 ・道路: 道路施設被害(路面損傷、沈下、法面崩壊、橋梁損傷等)は約3万~3万1千箇所発生(基本ケース) ・鉄道: 鉄道施設被害(線路変状、路盤陥没等)は約1万3千箇所発生(基本ケース) 等 経済的被害 <ul style="list-style-type: none"> ・資産等への被害【被災地】: 97.6兆円(基本ケース) ・経済活動への影響【全国】: 35.1兆円(基本ケース)

(出所) 国土交通省

<防災・減災技術の進展>

東日本大震災の経験も踏まえ、防災・減災技術の開発に向けた取組が行われている。

図表Ⅱ-8-(2)-② 防災・減災技術の俯瞰図

分類	原因	現状の問題点	課題	解決手段
①観測・予測技術	地震・津波予測 噴火予測	海底地殻変動 プレート運動 活断層	<ul style="list-style-type: none"> 高速化・即時性・迅速化 高精度化・高解像度化 高確度化・高適中率化 効用性・被害軽減度 汎用性・普遍性 	<ul style="list-style-type: none"> マルチパラメータフェーズドアレイレーダ 多地点協調観測 4次元変分法 3次元画像解析・セル追跡 バックワートラジェクトリ(後方流跡線) 高精細津波選上推定 可視化手法 気象予測データ収集配信
	豪雨・嵐予測 台風予測	積乱雲 低気圧・前線		
	竜巻・ダウンバースト	積乱雲 対流・上昇流		
	リスクアセスメント	災害リスク		

分類	目的	現状の問題点	課題	解決手段
②予防技術	耐震・免震・制振	振動エネルギーの制御	<ul style="list-style-type: none"> 効用性 耐久性 早期復旧性 効用性・被害軽減度 経済性・小型化 安定性 	<ul style="list-style-type: none"> 診断(耐震・液状化) 地盤調査 耐震壁、建物強度補強工法 すべり併用複合免震、積層ゴム支承 層間ダンパー型、マスダンパー型 直立堤、傾斜堤、消波ブロック被覆堤 シミュレーション、施設被害軽減化 UPS、バックアップ電源、電力グリッド
	防波堤・防潮堤 洪水・土砂災害	水エネルギーの制御		
	液状化対策	診断・対策 橋梁強靱化		
	停電対策	停電と停電による影響予防		

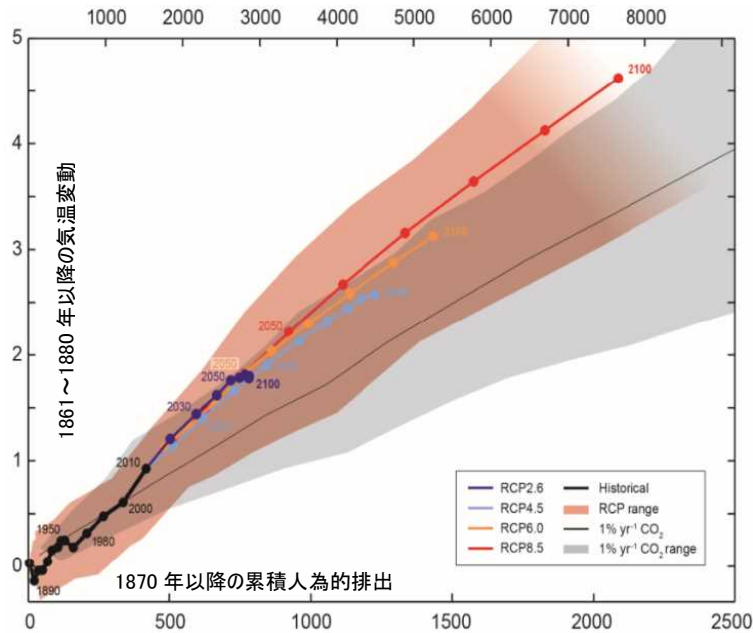
分類	収集データ	現状の問題点	課題	解決手段
③被害対応技術	安否確認	衛星データ ソーシャルメディア データ	<ul style="list-style-type: none"> 確実性・正確性 迅速化 即時性 高精度化 信頼性 	<ul style="list-style-type: none"> 多様な情報メディア群の活用(通信・放送、衛星データ、ソーシャルメディア) 高精度リアルタイム被害推定 医療防災ネットワーク ハザードマップの作成 災害状況・災害発生位置情報収集
	情報共有	携帯メール		
	情報収集	伝言ダイヤル 被災情報		
	情報配信	医薬品情報 放送メディア		
	警告			
	被害推定	被災場所 災害規模		

(出所) 特許庁(2014)「特許出願技術動向調査報告書：防災・減災関連技術」

<温暖化の持続>

CO₂ の人為的排出による温暖化は持続するものと想定されている。

図表Ⅱ-8-(2)-③ 1870年以降のCO₂の人為的排出による気温上昇



(出所) IPCC (国連気候変動に関する政府間パネル)

Ⅱ-8-(3) 災害・安全対策が川崎臨海部へ与える影響

<10年前から現在>

地震や津波に対して一定の対策が講じられている。

10年前から現在の川崎臨海部 (災害・安全対策)

地震や津波に対して一定の対策が講じられている。

<30年後>

首都圏直下の大地震の発生が想定される。

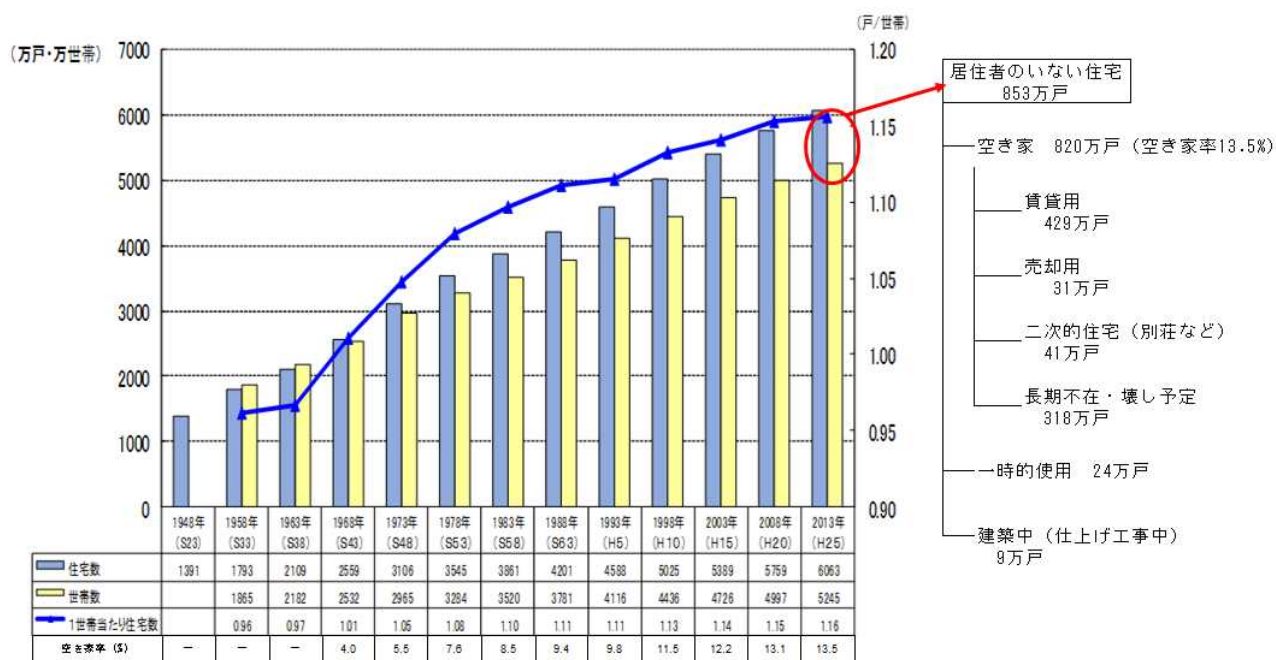
Ⅱ-9 住宅事情（人材）

Ⅱ-9-(1) 10年前から現在までの住宅事情

<住宅需給の緩和>

世帯数を超える住宅ストックが供給されており、居住者のいない住宅（空き家）が13.5%に達している。

図表Ⅱ-9-(1)-① 住宅ストックと空き家率の推移

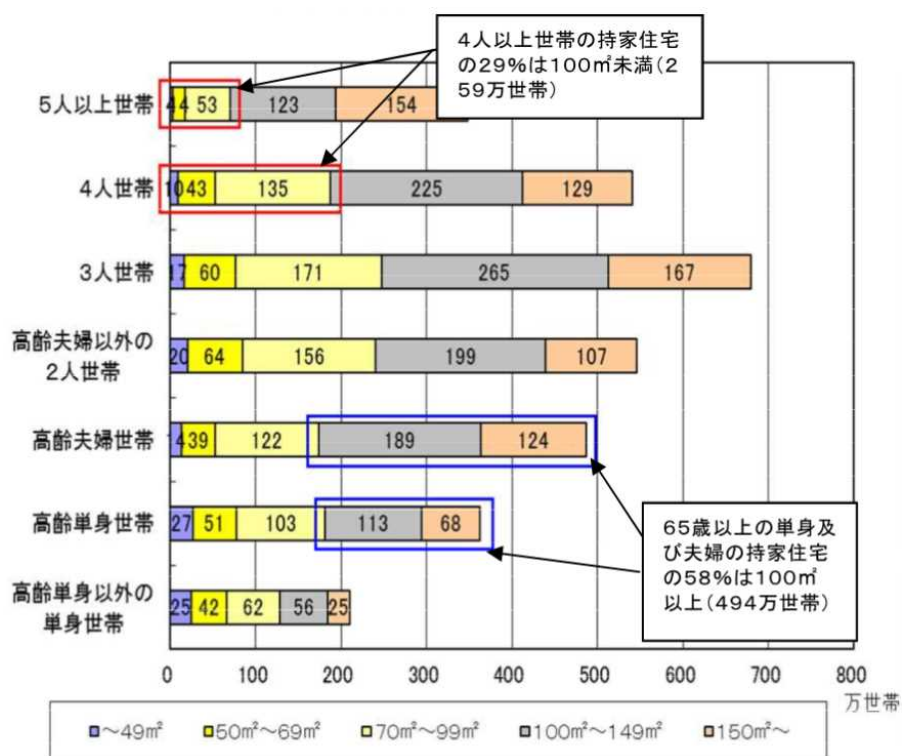


(出所)総務省「住宅・土地統計」

<住宅需給のミスマッチの増大>

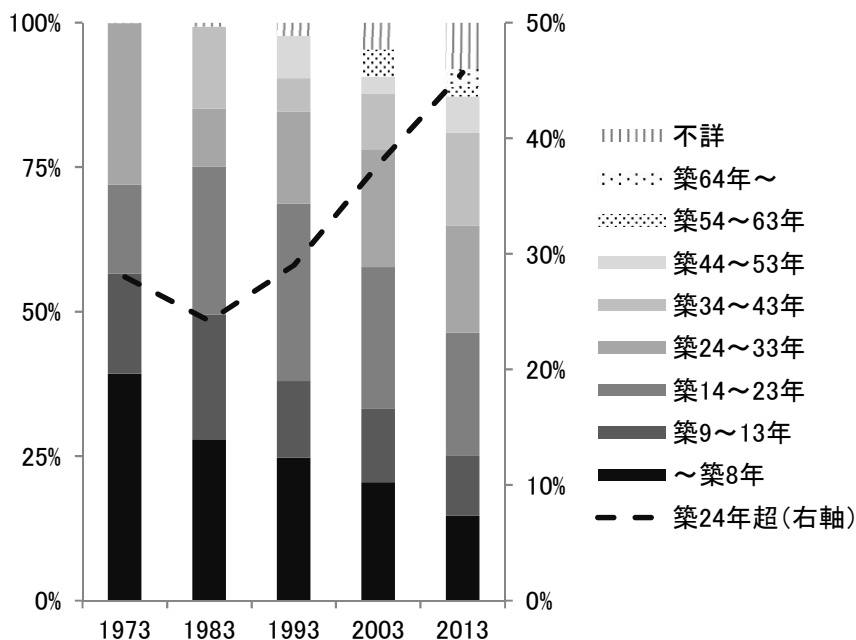
ストックベースで住宅は供給超過であるものの、床面積、築年数等のスペックにおけるミスマッチは解消されておらず、新築需要が持続する。

図表Ⅱ-9-(1)-② 世帯類型別持家床面積構造



(出所)総務省「住宅・土地統計」

図表Ⅱ-9-(1)-③ 築後経過年数別ストック



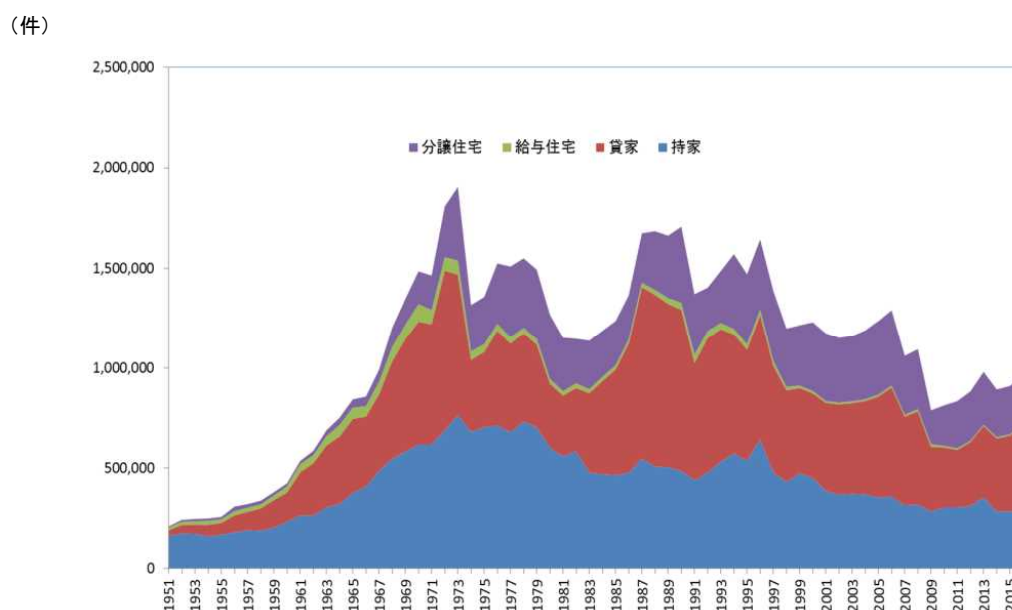
(出所)総務省「住宅・土地統計」

Ⅱ-9-(2) 30年後の住宅事情

<住宅市場の想定>

住宅市場規模は、世帯数や住宅築年数等により規定され、中長期的に減少傾向が想定されている。

図表Ⅱ-9-(2)-① 住宅着工の推移



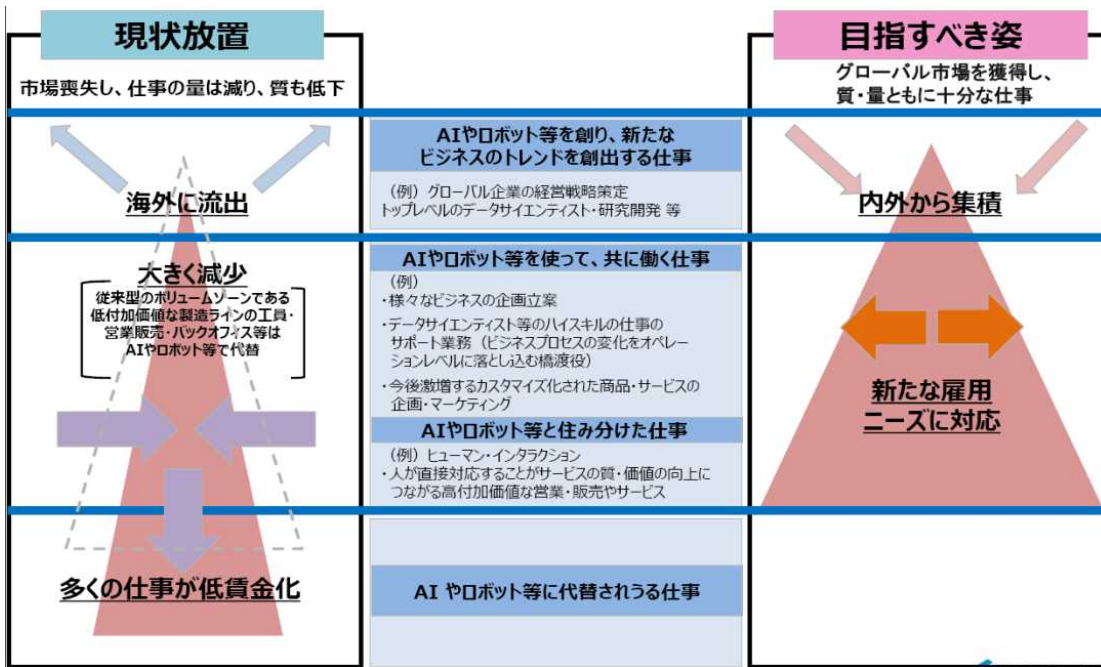
(出所)国土交通省「住宅着工統計」

<世界的な人材獲得競争の激化>

IoT、AI等の普及により、労働代替、頭脳代替が進展する一方、IoTやAI等を開発する高度人材を巡って人材獲得競争が激化し、また、グローバル化する。高付加価値を創出する労働者の希少性が高まり、人材獲得競争がグローバル化するため、高度人材向けの生活環境の整備が重要となる。

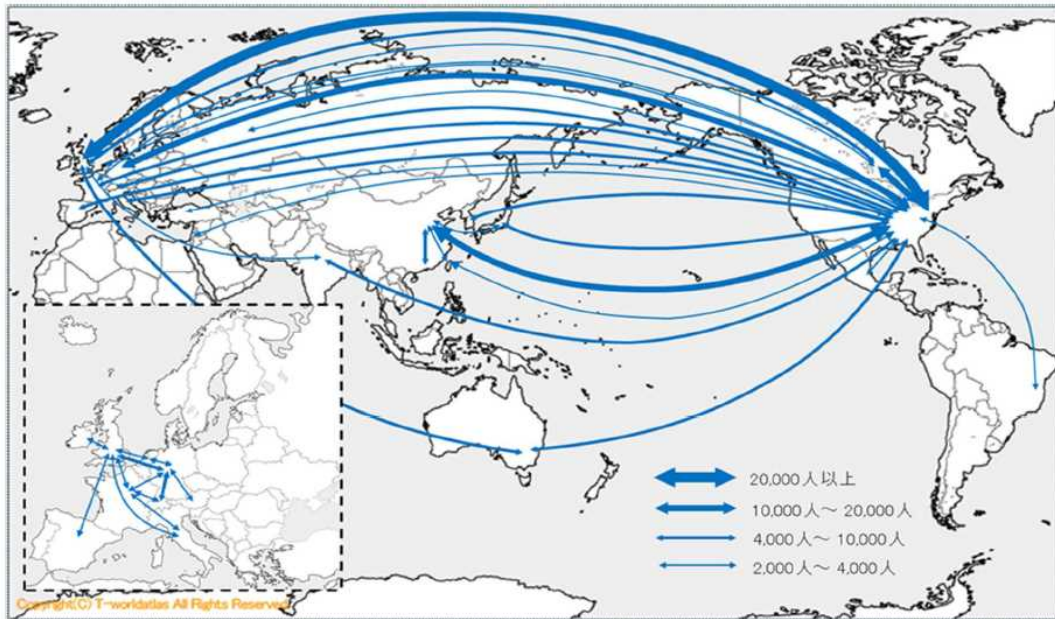
例えば、世界の研究者の主な流動を見ると、米国が国際的な研究ネットワークの中核に位置する一方、日本は国際的な研究ネットワークから外れており、既に課題を抱えていることが示唆される。

図表Ⅱ-9-(2)-② 第4次産業革命による就業構造変革（イメージ）



(出所) 経済産業省

図表Ⅱ-9-(2)-③ 研究人材の国際移動



※ 矢印の太さは二国間の移動研究者数(1996～2011)に基づく。移動研究者とは、OECD資料中“International flows of scientific authors, 1996～2011”の“Number of researchers”を指す。

※ 本図は、二国間の移動研究者数の合計が2,000人以上である矢印のみを抜粋して作成している。

(出所) 中央教育審議会大学分科会大学院部会参考資料

<高度人材向けの生活環境の整備>

人材獲得競争のグローバル化が進展する中、高度人材向けの生活環境の整備が重要となる。

図表Ⅱ-9-(2)-④ グローバル・ハブを目指した対日直接投資促進のための政策パッケージ（抜粋）

2. 外国企業進出の障害となっている課題の解決策

外国企業から指摘されている規制・行政手続の煩雑さ、グローバル人材確保の難しさ、言語の壁といった課題の解決に取り組む。

(1) 規制・行政手続の改善

- 対日直接投資推進会議において、外国企業に関する規制・行政手続簡素化について1年以内を目的に結論を得る。先行的な取組は年内に具体策を決定し、速やかに着手
- 2020年度までに新たに500以上の法令を外国語訳
- 東京開業ワンストップセンターにおける事務について、現行の相談対応等から申請の受付等に拡大

(2) グローバル人材の呼び込み・育成 ～高度外国人材受入、留学生の就職支援、英語教育

- 高度外国人材の永住許可申請に必要な在留年数を5年から大幅に短縮（世界最速級の「日本版高度外国人材グリーンカード」）
- 在留資格手続を2018年度からオンライン化
- 家事支援外国人の国家戦略特区での受入を推進（神奈川県、大阪市に加え、東京都等でも利用意向に応じて対応）
- 外国人留学生の日本での就職率を2020年度までに3割→5割に引上げ
- 日本企業文化やビジネス日本語の講座、インターンシップ等のプログラムを修了した外国人留学生に、在留資格変更手続を簡素化・迅速化する優遇措置を付与
- 2019年度までに全小学校にALT（外国語指導助手）等外部人材を2万人以上配置

(3) 外国人の生活環境の改善 ～教育、医療、外国語対応

- 2020年までに日本語指導を必要とする児童生徒全員に日本語指導（現在8割）
- 学習に必要な日本語を習得できる「JSLカリキュラム」導入学校数を拡大、数値目標を設定
- 外国人患者の受入体制が整備された医療機関を2016年度中に40か所程度に拡大
- 医療機関、銀行、携帯電話、電気・ガス事業者の外国語対応状況をジェットHPに集約して掲載

（出所）内閣府対日投資推進会議（2016）

Ⅱ-9-(3) 住宅事情（人材）が川崎臨海部へ与える影響

<10年前から現在>

10年前から現在の川崎臨海部では、従来みられた臨海部での職住近接による効率のよい就労環境から、居住地が川崎市内外に点在するようになった結果、交通アクセス、就労環境に課題が発生している。

10年前から現在の川崎臨海部（住宅事情（人材））

就労者の住居は市内外に点在し、地域外からの通勤、来訪者が中心となっている。

<30年後>

I o Tによる労働代替、A Iによる頭脳代替が進展することで、それらを開発する高度人材の獲得競争が世界的に激化する中で、「人が集まる」かどうか街の発展を大きく左右している。

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

➤ **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、必要など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。

➤ **シビックプライド**

都市に対する市民の誇りや愛着を意味する言葉。

➤ **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。

➤ **シーパース**

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。

➤ **水素サプライチェーン**

水素の「製造、貯蔵、輸送、利用」までの一連の流れ。

➤ **水素スマートグリッド**

水素を供給側・需要側の両方から制御し、最適利用するネットワークのことで、水素を社会インフラとして使用していくこと。

➤ **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。

➤ **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。

ABC

➤ AI

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

➤ BCP

「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。

➤ 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

カテゴリーで要因分析し、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」

川崎市

(問い合わせ先)

川崎市臨海部国際戦略本部臨海部事業推進部

電 話 : 044-200-0524

F A X : 044-200-3540

E-mail : 59jigyo@city.kawasaki.jp

(2018年3月発行)



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市