

臨海部ビジョン

【参考資料】

川 崎 市

目次

I	有識者懇談会における検討	1
II	臨海部活性化に向けた研究会（リエゾン研究会）における検討	22
III	企業・有識者との意見交換	39

I 有識者懇談会における検討

1 有識者懇談会について

産業、環境、都市計画などの専門家から構成される有識者懇談会を開催し、幅広い視点からの意見聴取、議論を行った。

【有識者】

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

2 開催日等

第1回有識者懇談会 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

第2回有識者懇談会 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、ビジョンの方向性を議論

第3回有識者懇談会 2017年 3月 7日

ビジョン全体の方向性、「30年後の将来像」について議論

第4回有識者懇談会 2017年 7月14日

「30年後の将来像」、重点的に取り組むプロジェクトについて議論

第5回有識者懇談会 2017年 9月28日

臨海部ビジョン（素案）について議論

第6回有識者懇談会 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

3 検討内容

3-1 第1回有識者懇談会

【バックカスティング手法における目指す姿の設定】

- 30年後がどうあるべきかについては価値観が入る。
- バックカスティングは仮説を必要とする。国際情勢の状況、国際的な産業分担を想定し、日本がどの分野でどのような活躍をし、その中で川崎市がどういう機能を担い、単なる担い手としてだけでなく、リードしていくポジションを獲得していくことができるかなど、グローバル化の進展、社会思想の変革も捉えて、30年後の将来像を検討していく必要がある。
- 2018年度にビジョンを策定し、その30年後を見据えるので、目標年は2048年になるが、具体的に2050年の姿で国が決めていることで明確になっているのは環境に関する長期計画だと思う。ここでは80%の温室効果ガス削減を打ち出している。電源で考えると、低炭素電源が90%で、原子力発電、再生可能エネルギー電源、CCS（Carbon dioxide Capture and Storageの略であり、二酸化炭素（CO₂）の回収、貯留のこと）を備えた火力発電の3つである。それを踏まえるとかなり具体的に川崎市が関わることになる。火力発電所がある一方で、日本最大のバイオマス発電所もある。川崎市の大きな特徴は新陳代謝があり、古い設備もあるが、時代に合う形で生産設備が変わってきていることである。バックカスティングにおける仮説は具体的に示されているものを念頭に出発した方が良い。
- 他とは違うハイブリッドな可能性が十分にあると思う。産業のストーリーと現実の都市構造を突き合わせていくと、ここでしかできないことが生まれそうな気がしている。そうすれば共通の未来像が描けると思う。空間のポンチ絵もあった方が良い。

【これまでの川崎市の産業の動向】

- 浅野総一郎氏が始めて、戦災、公害、経済危機、空洞化を乗り越えてきた臨海部の力をもう一度確認し、新しい環境の中で今後どう変わっていくかということを企業に聞いたほうが良い。
- 臨海部のレガシーアセットをどう考えるか。伝統的な遺産としての設備があるだけでなく、日本の他のコンビナートが消えていく中で企業のイノベーションによってこれまでつながってきたと思う。新しい環境に対して、イノベーションスピリットがどのように展開されていくのが課題である。
- レガシーアセットはキーワードになる。キングスカイフロントが象徴的だが、ある産業が産業構造の変化でなくなる一方、新しい産業が起こっている。なぜそうなってきたのが重要。一つは研究機関の数が集中していることである。これは他のコンビナートにはない大きな特徴である。昼間働いている博士の数で考えれば、日本でトップかもしれない。もう一つは東京、横浜と比較すると、川崎の場合は臨海部にかなり工業がまとまっているので、思い切ったことができることである。他地域にはない大きな特徴である。様々な条件で、川崎市がフロンティアになってきた必然性、川崎モデルがある。そういう意味でのレガシーアセットには自信を持った方が良い。

【今後の基幹産業における課題】

- 中国の鉄余りが世界的な鉄余りの状況をもたらしている。現状、日本の製鉄会社は頑張っているが、今後 30 年で考えた時、中国と韓国の間で起きたことが、中国と日本の間で起きないとは言えない。
- 川崎には古いエチレンセンターが 2 ヶ所あるが、この状態のままで良いのかどうか。石油精製企業が統合するという流れの中で、スクラップアンドビルドで新しいものが建つというシナリオになる可能性が高いと思うが、2 ヶ所が 1 ヶ所になる可能性は十分あると思うので脅威になるが、大規模なエチレンセンターになれば、むしろ競争力が上がるかもしれない。
- 石油化学についても、エチレンが材料として、このままでいくのかどうか。技術革新が起こるかどうか。
- エチレンは、シェールガス、中東からのエタンガスの影響で厳しいが、エチレンセンターはその他付属品が出てきていている。コンビナートの製品構成を変える必要があると思うが、ナフサ由来で生きていく限り、生きていける可能性はあるのではないかな。

【今後の土地利用のあり方】

- 高度化は多くの土地を必要としない可能性もある。土地・空間整序は非常に重要な論点だと思う。企業の私有地なので、具体的、即地的ではないにしても、概念を整理しておく必要がある。
- 高付加価値になると、プラントの規模が小さくなり、空地がでてくる。空洞化が始まった時、臨海部 2,800ha のうち、200ha が空地になった。臨海部の土地を広く使う産業構造がどのよう
に変わってくるのか、企業統合がどう進むのかによって、非常に大きなインパクトが出てくるので、問題意識として持っておいたほうが良い。
- 以前ある立地企業の調査を行ったところ、量でなく、質、付加価値、技術で生き残るという
ことがはっきりしていた。
- 2000 年頃に臨海部に大規模な空地ができた時に、市がいろいろと検討し、その一つに大規模なショッピングセンター、レジャーセンター、手塚治虫ワールドを誘致するという話があった。土地利用の多角化をどこまで考えるかが課題。

【広域連携の可能性】

- 海と空を考えると、空は羽田、海は横浜港まで視野に入れたほうが良い。日本の自治体は広域連携が苦手な気がする。日本一の都市と日本第二の都市の間に挟まれている川崎市は広域
連携のまとめ役になれるのではないか。産業道路という名称が良くないが、東京ベイなどの
コンセプトを打ち出しながらビジョンを策定すると良い。
- 虎ノ門から六本木ヒルズに IoT 関係の産業が集積している。内陸部に業務・サービス系の連
携があり、それが多摩川を通じて繋がってくるイメージになると良い。海と空をつなげると
ころから、臨海部につなぎとなるコアのようなものが土地利用上できると楽になる。鉄道、バスだけでなく、船も使うという構造ができると良い。
- 水素関連で言えば、フォークリフトへの水素使用が非常に重要である。川崎港が先頭に立つ

て、東京、横浜に伝えるようなリーダーシップの取り方があると思う。

【緑のあり方】

- 土地利用転換に対応した緑地規制を考えていく必要がある。
- 愛知県で工場立地法に基づく緑地規制の緩和を検討し、現在、良い動きになっている。また、国では都市公園を民間事業者が整備できるよう法改正の準備を進めている。それを踏まえると、臨海部で知的産業を集約するセンターと工場立地法に基づく緑地規制などをうまく組み合わせれば楽しいことができるのではないかな。

【運河の活用】

- 臨海部の一番の特徴は、飛行機と船がワンセットになっていることである。もう一つは運河網である。運河網をクルージングしながら移動できれば、日常的な景色とは違う景色になると思っている。川崎も違う次元に変わっていく可能性がある。海と空の港が近似していて、極めて国際化しやすいが、ヒューマンスケールの移動を考えると、川崎駅からは、臨海部がサンクチュアリのように入りにくい。それを打開するためには、レジャー産業の立地もあると思うが、もう少しハイブリッドな、創造性のある産業に変わっていく拠点ができると良い。
- 東京、横浜は大型クルーズ船が入れないが、唯一川崎は入れる。クルーズ船の利用者は飛行機ですぐ帰る人もいるので、空港が近いのも良い。ただし、現在はクルーズ船の運営側からすると、魅力が感じられないのではないかな。
- 高速コンテナ船が出てきた場合、首都高を 100km/h で走行したのに、首都高を降りると急に 30km/h の渋滞に巻き込まれるというような状況になるので、臨海部はロジスティクスの面で圧倒的に不利である。そのため、人が動く、きめ細かいサービスなどの他に、別の集積があるからこそ、湾内の港湾を使う可能性が高いのではないかな。
- 陸側から見る景色と船から見る景色はまったく違う。船から見る景色に耐えうるものにしなければいけない。

【川崎駅と臨海部をつなぐゾーン】

- 川崎駅と臨海部をつなぐゾーンは大事である。このゾーンが住みやすくなれば、大きくイメージが変わる。大師公園、川崎競馬場、川崎競輪場、野球場などの使い方が大事。
- 川崎駅の少し海側と臨海部をつなぐゾーンの境界部が魅力的ではない。課題が山積し、色々な矛盾がある。境界部をシームレスにしないとイケない。ここで生み出される土地をうまく活用し、整序するきっかけにしてはどうか。

【臨海部の役割、土地利用の方法】

- テコ入れしたいところに核となる拠点デザインが描けるといい。南渡田は先端的な企業群があり、水辺もあるのでいろいろなことができそう。何をやるにしても区画整理が必要。宅地としての価値が上がれば様々な利用が考えられる。少し文化的な要素がほしい。このエリアに足りないことは「文化」の要素。場所としても市街地と臨海部の接点となるし、適地と思

う。

- 羽田はビジネス向きなので「イノベーション」が合うが、南渡田は臨海部全体で足りないことを実現する種地にしていくのはいいと思う。
- やはり焦点は生産拠点。バックキャストでやるのであれば、「30 年先も生産施設であり続けるところ、用途転換できそうなところ」の色分けをして、すぐ動かせるところ、長期的な検討が必要なところを色分けするといい。用途転換ができそうなところにどういう機能を入れるのか、機能によっては新しい道路基盤が必要なのか、面で使うのかを検討する必要がある。
- 市の施設で臨海部に移したい施設があれば、そういう種地はありうる。市街地で何かやりたいときの種地に臨海部を使う手もある。博物館機能を臨海部にまとめる、倉庫機能のみ臨海部に移す、など川崎区以外の全市レベルのダイナミックな再編と連携し、「市街地を動かすために臨海部を使う」という視点もあっていい。臨海部に移したときに倉庫機能に加え、日常的には市民の役立つ機能を加えることもできる。
- 臨港地区や都市計画上の規制については、規制によりコントロールしている部分もあるため、安易に面的な規制は外すべきではない。ビジョンに合う、良いものが出来たらスポット的に規制を外す、というスタンスがいいのではないかな。

【住まい・交通アクセス】

- 「臨海部に住めるように」といった居住空間の整備はあまり考えなくていいと思う。臨海部は津波の心配もある。居住の役割はむしろ川崎区で受け止めてもらい、老朽化した市街地としての川崎区が(イメージアップも含め)都市型の居住モデルを組み込んでいくことが大事。川崎区の弱みは道路がないこととイメージの悪さ。特に市街地の道路が脆弱なので、基盤のてこ入れが必要だろう。
- 川崎区の出入の状況（どこから来ているのか）を調べてみるといい。基本的には東京、横浜、川崎駅に通勤する人が多いはず。伝統的な臨海部（＝働く場）の後背地区という役割は終えているはず。それが元に戻るかという疑問で、それゆえに産業道路で人の流れが完全に切れたのだと思う。職住近接を目指さなくても、楽しいものがあれば市民は訪れる。ただ、既に横浜にあるような施設を作っても厳しい。むしろ他にはない一点突き抜け型のものがいい。
- 水辺はポテンシャルが高い。
- 緑地は、自分の敷地内でなく、飛び地でやるのはありだと思う。
- 交通アクセスについては、ソフト的な施策も含めていろいろとアイデアを出して議論すべき。
- BRT はイベント時など一時的な対応に効率が高いと考える。船移動の発想はあると思う。

【コンセプト】

- こういう場所ならではの、新しいことができるようにするのが良いと思う。隔絶されていることを逆手にとって、一般市街地ではできない社会実験的なこと（自動運転やパーソナルモビリティなど）ができる空間として、新しい技術開発の実験フィールドとして使ってもらのがいいのではないかな。「開発と実験フィールドが両方できる」かつ「一般消費者に限りなく近い人が参加できる」というコンセプトへの転換はあるのではないかな。そういうコンセプト

をうち出して場所さえ用意すれば、やりたい企業は自然に集まってくる。 エネルギー系もいろんな実験ができるし、土壌汚染も浄化技術開発の実験フィールドにしてはどうか。

3-2 第2回有識者懇談会

【ものづくりで高付加価値を生み出すエリアという明確なビジョンの設定】

- 30年後を考えた時に、コンビナートのものづくりは厳しいと思うが、付加価値の生産性が全然違うので、ものづくりの旗は絶対下ろしてはいけない。第3次産業にシフトしていった場合に、おそらく付加価値は落ちると思うので、ものづくりの維持からバックキャストで考えると、R&D、マザーファクトリー、あるいは産業構造の転換など、いくつかポイントがあるが、30年後のビジョンとして、日本で一番付加価値を生み出すエリアという旗が一番大事で、その点は妥協しないほうが良い。
- 算定は難しいと思うが、㎡当たりの付加価値がポイントになると思う。それより重要なことは基幹産業がシュリンクしたとしても、川崎は外から見ると魅力的で、極端なことを言えば新陳代謝を促してもよいくらいで、その代わりに必ず高付加価値の企業が入ってくる。全国のコンビナートはそうではないと思うが、全国の中で最も価値がある立地だということに自信を持ち切ることが大事である。企業が入れ替わったとしても、30年経っても日本のものづくりの中心になっているのは間違いないと思う。30年後であれば、それほど人口は減少せず、集中する上に、日本はお金を持っている。外国企業にとっても博士の数などで見れば、非常に魅力的な場所だと思う。
- 第1層は、殿町から南渡田までの全体を考えるとということでは、水際線を完全に復活させるということだと思う。市民は、扇島まで行かないと海や水が感じられないので、水際線はかなりオープンにする。新しいR&D型の従来の企業がスピンオフしたようなものを埋め込んでいくというイメージだと思う。第2層は既存企業の再編である。第3層は高速道路で羽田空港に直結するので、物流にとっては最高の立地で、どう楽しくするかという課題はあるが、比較的安定していると思う。土地利用でいえば、第1層の問題がこの30、40年くらいでいえば一番で、第1層は南渡田だけでなく、ベルト状に考えた方が良いと思う。鉄道が来ている南渡田と羽田空港とアクセスできるようになる殿町の両側から攻めていくイメージではないか。
- 第1層にどういう構想図を描くか。ざっくりとした絵を描いてみるというのが一つの方法かもしれない。

【工場立地法に基づく緑地について】

- 川崎は首都圏の中で地価が非常に高いので緑地率が問題だが、市全体ではうなぎの寝床のように西側に土地があるので、臨海部ではない場所で、緑を増やすという考え方は良いと思う。どういう条件にすると不動産価値が上がるのか精査したほうが良い。
- 関連する制度として、愛知県ではあいちミティゲーション方式を条例化している。エコロジカルネットワークの形成に貢献する可能性がある緑地を定義し、あらかじめ潜在的な動植物の分布状況を把握し、コリドーとして渡っていける状況に貢献する、あるいは、色々な意味

で市民の防災に寄与する可能性がある場所を整理し、県の基本方針に基づく緑地を形成するのであれば、オンサイトとオフサイトの両方で代償することができることが条件になっている。オンサイトはコリドーを形成する上で、貢献できる質のある緑地を整備する代わりに面積は縮小するというものである。オフサイトは自治体が敷地を用意し、ミティゲーションを行うが、そのコストについては企業が負担するというものである。企業の不満を吸収し、かつ、良好な生物多様性にも配慮できる良好な緑地を再生できる可能性を開いた制度である。そのようなことに取り組む可能性はあるのではないか。

- ・（工場立地法の中で、ビオトープが緑化率の中でカウントされないが、愛知県では、水辺空間の緑化は）カウントされている。イトトンボが渡っていける場所が重要で、ビオトープも緑化率の中に入っている。植物の緑に加え、エコトーンの水辺をカウントしてはどうか。都市公園の概念でも、都市公園法で水面が都市計画決定できるので、緑地の中にカウントされる。そういった先例もある。
- ・ 工場立地法に基づく緑地の目的の一つには防災もある。産業用途の場合、発災時にはバッファとなるオープンな空間が必要となる。臨海部にとっては、防災の視点も入っているオープンスペースをどう考えていくかは安全面からも非常に大事だと思う。
- ・ 30年後を想定すると、都市間評価の中でCBI（City Biomass Index）が非常に重要な指標である。生産性の高いコンビナートであるだけでなく、CBIやCO₂削減への貢献が、第4次産業革命と相乗効果を持ちながら、新たな産業の誘発効果につながっていくということである。エネルギー問題とも不可分なので、オープンスペースの存在、利用方法をどう評価していくか。そう考えると、運河の開放水域もどう評価していくか。エコトーンという水域の生態系と陸域の生態系が重なる部分が重要で、土地利用の見直しを行うときにある種の位置づけを考える必要はあると思う。一番底辺の基礎的産業から最先端の産業までカバーできると面白い。
- ・ 都市景観として、飛行機からの見え方で都市のイメージが決まる。まとまった緑が見えると良いので、ランドスケープの視点も必要だと思う。

【既存産業などにおけるイノベーションの誘発】

- ・ ものづくり川崎の旗印は大変賛成であるが、モノをどこまで入れるのか。ビジブルでタッチャブルなハードな存在のものなのか、ソフトまで含めたそういうものなのかということを考えたほうが良い。30年後のものづくりが今の延長線上にはないと考えておかなければいけない。今の素材やハードな生産の上に、川崎市が取り組むライフイノベーション、あるいはウェルフェアイノベーションなど、色々なイノベーションを位置づけていくことが必要ではないか。
- ・ 新しい何かが入り込むことによって、想像できない基本的な技術を持っているところが上手にキャッチアップして、想像できないような別のものが誘発されて、新しいものづくりのタイプが決まってくるようなことが可能になると、楽しい気がする。例えば、土壤汚染など、むしろ開き直って、しっかり真正面からビジネスシーズにしていけることが大いにあるのではないか。今後そのような問題に向き合うことになる国や地域も多いし、既に課題を抱えてい

るが、技術力がなく解決できない国内産業もあると思う。新たな化学反応が起きれば、新たなフロンティアができる気がする。

- プラントが縮小しても、マザープラント的な研究開発機能がかなり集積しているので、人材も含め残ると思う。川崎には過去 40 年、単に縮小するのではなく、縮小したものがより価値を高めていくという過程があったわけだが、今後もそれが続いていくということに自信を持って良いと思う。そのような臨海部の価値をさらに高める条件整備が必要だと思う。特に交通アクセスについては、新たな交通システムの導入を考えるなどした方が良い。思いきった発想が必要ではないか。

【世界や日本から見た臨海部の役割の明確化】

- 今後は豊かさを追い求める途上国と豊かさを深める先進国の中で機能分担話が出てくる。まず、50 年前、30 年前と 30 年後は同じ延長線上にはないという気がする。第 4 次産業革命をどのようにキャッチアップできるかが重要で、企業、市双方にとって大きな課題になる気がする。
- 地下資源のピークアウトが囁かれるが、地下資源依拠型産業は永続的ではないと思う。各先進国における倫理観が効いて、サステナビリティの目標の中で、CO₂や生物多様性の指標がぐっと押さえ込まれ、成長よりも成熟に転換していく可能性が十分にあるのではないか。

【ゾーニングの考え方】

- 事業者が自ら生き残ることは事業者が考えなければいけないが、息が詰まるような状況で転換を図ることになるのか。川崎を離れたい機能が持ち込まれることによって、外から企業の構造転換を触発することが可能になると非常に良い。企業用地を買い取ることなく、企業とタイアップしながら、中間的な施設を作ることによって、新たな可能性が見えると良い。ある種の見える化ができて、ランドスケープが見えると、R & D 系の産業を集積させようという話になってくる可能性がある。種地があるのであれば、そういう化学反応を誘発するよううまく仕掛ける方法はないものか。

【送配電網強化のための自営線の新設】

- 真面目に自営線を考えなければいけないと思う。スマートグリッドで唯一進んでいる北九州市の東田は電気料金を自由に決められるようになった。これが他地域と決定的に違う部分である。電力の枠組みが発送電分離になったとしても、基本的には全然変わらないと思うので、送配電が変わらないからと言っていては進展しない。川崎市が自営線を入れるという構想を持っておいたほうが良い。

【企業連携の可能性】

- ケミカルとキングスカイフロントのバイオ、医療産業とのコラボレーションの可能性はないかと思っていたが、ライフイノベーションのキングスカイフロントと臨海部の企業がつながるなど、そういった可能性を追求すると面白い。

【運河網を活用した新たな交通手段の確保】

- 人の流れだけで言えば、これ以上陸上に負荷をかけずに、空いている運河網を上手に活用することがあって良い。また、船に乗ると、目線の高さが低くなるので、景色の見え方が変わって面白い。ただし、問題は陸側に船着場が少ないことである。多摩川に1ヶ所船着場があると思うが、そこがもっと使えると良い。

3-3 第3回有識者懇談会

【現在と未来の認識について】

- 現在と未来は、切り分けられるものではなく、行きつ戻りつしながら未来に向かうイメージをグラデーションで示した方がよい。

【臨海部の位置づけや価値の明確化、川崎らしさの表現】

- なぜ臨海部ビジョンを策定するのか、臨海部の位置づけをきちんと整理する必要がある。生産基地であるだけでなく、働く場所であり、付加価値をつける場所であり、税収が川崎の6割ぐらいを占める場所である。価値を生み出す力がある。臨海部の川崎における位置づけ、生産所得、雇用、税収、財政といったことを打ち出したほうがいいのではないか。
- 川崎らしさの内側の「臨海部ならではの物語」をどう表現するか。バームクーヘンのように積層した状態がオーバーレイしながら見えて、かなり純化しているところは他にない。世界の
中の日本、日本の中の川崎、川崎の中の臨海部という3つの層を示す必要がある。

【川崎や臨海部の優位性】

- 川崎は3つのサプライズがある。1点目は旧産業と新産業が両方あり、付加価値の高い生産をやっていること。2点目は住みながら働けるということ。これが普通の工業地帯との違いである。3点目は産業化していながら自然が豊かであるということ。多摩川が近くにあり、川の水がきれいということである。
- 都内と比較して土地が4割ぐらいで買えるということは、企業側の初期投資としては重要である。シンガポールは港湾区域に機能を移して、その近くで非常に熟度の高い再開発を行い、売れそうになると売りに出して収益化を図っている。川崎は同じことができる可能性がある。
- 川崎のブランド価値は何か。1つは層がはっきりしていながら臨海部と川崎の市街地や住宅地との間で常に動きがあり、秩序ある混沌となっている。渋谷のスクランブル交差点は人それぞれ勝手に歩いていながらぶつからない。川崎も、秩序ある混沌があって、混沌の中から新しいライフスタイルやイノベーションが生まれる可能性がある。

【モビリティを高める交通システム】

- 交通は非常に可能性がある。30年後を考えると目に見える違いを打ち出した方が良く思う。
- これからの都市のあり方としてモビリティを高める交通システムが必要だと思う。臨海部と市全体との交流の観点から、モビリティイノベーションを考えて良いのではないか。川崎らしさの1つのポイントになると思う。
- 臨海部の既存インフラはもっと評価して良い。それをさらにネットワークさせていく議論が必要である。川崎は南北をつなぐ動脈が弱いことをどう考えていくか。物流と人の暮らしの相乗効果をどう発揮させるか。
- 水上交通は非常に可能性がある。橋を整備するより水陸両用のモビリティを使った方が安上がりである。水と道路といったモードを超えた交通の可能性があるのではないか。

【工場等の跡地における土壌汚染への対応】

- 川崎市において、雑草で土壌汚染を除去する実証実験を行うが、相当可能性が高いと思う。一方で、オーストラリアでは、ブラウンフィールドを巨大な築山の中に封じ込めて、その周りに公園を整備した上で、周辺を再開発し、それを市民に告知し続けるなど、時間をかけてブラウンフィールドをグリーンフィールドにしている。このように土壌汚染対策としては、直接的な方法と間接的な方法がある。

【30年後のイメージ・技能と技術と科学の融合】

- 30年後のイメージを詰めたほうがいい。中国では、大学がサイエンスパークを所有し、その中で秩序ある混沌から新しいことが生まれている。殿町のような場所を発展させて、川崎に日本最大のサイエンスパークを整備し、東大を誘致するなど、分かりやすいことをどんどん取り入れてはどうか。R&Dの集積に必要なのはたまり場、ベンチャーキャピタルである。川崎に来たくなるような仕組みが必要である。
- キングスカイフロントを伸ばす方法はあるが、それだけでは物足りない。川崎にはサイエンスパークが2ヶ所あるが、さらにライフサイエンスや情報を中心にしたサイエンスパークを整備してはどうか。国連でサイエンスパークを指導している人は、都市全体がサイエンスパークにならないといけないと言っていた。サイエンスパークシティを整備するという思い切ったことが必要ではないか。
- 技能と技術と科学の体系が切られてしまっていて、体がバラバラになっている状態にあることに危機感を持っている。川崎は技能者が多く、技能と先端科学がコラボレーションできる場所で、このような場所は他に無いのではないか。川崎に行けば技能者を確保できるということになると魅力的ではないか。
- 技能と技術と科学の境界が無くなりつつあるのに、それぞれの世界で生きている。科学に強い人が技能者になることはあまりない。双方が出会う場所の存在が重要だと思う。
- 科学に強い人や技能者などが両方がインスパイアしないといけないと思う。そうしないと製品の設計ができて、モックアップできない可能性がある。川崎には科学に強い人や技能者などが集積している利点をもっと強調し、足腰の強いサイエンスパークを考えていってはどうか。
- 狩猟型ではなく、畜養型でテナントを稚魚から育てるような不動産業にしていけないといけない。川崎がインキュベーターになって、安い賃料でオフィスを貸したり、共用の実験場や技能者が集まる場所を作れると良い。
- 建設産業は、人がいなくて困っているなので、人を育てながら建設産業をイノベーションすることを考えても良いと思う。

【ビジョンのビジュアル化】

- 市民が変わったと可視化してイメージできるものは、モビリティとランドスケープだと思う。イメージがビジュアルに伝わってくるような、そのような表現にしても良いのではないか。

- 同じように鳥瞰的な目線で見せるのがビジョンだと思う。

【高付加価値を生むシステムの打ち出し】

- 産業は「日本最高の付加価値を生むまち」ということがキーワードとなる。担税力と関係がある。付加価値が高くないと税金は払えない。税金が払えるということは、付加価値が高いということである。
- ゼロエミッションを打ち出すかどうか。国が温室効果ガス 80%削減と言っている時に川崎はどのような打ち出しを行うか。ゼロエミッションには何か言葉があった方が良くはないか。
- 川崎が使えてないコンテンツは NEDO である。NEDO は省エネや新エネの中心的な役割を担う。NEDO に、川崎にすることが必要と思わせないといけない。
- NEDO は、これからの方向性を地域密着と言っている。NEDO が川崎にあるということのアセットをどう活用するかということは、ビジョンに書かなくても、戦略的に重要なポイントである。
- 税収を上げるには、企業が高付加価値を目指し高利益を生むという好循環が必要である。ただ絵が描かれるだけでなく、非常に好ましい循環ができるという動態が組み込まれていると非常に面白い。

【臨海部像の実現にむけたイメージ】

- 臨海部像をいくつかの分野に分けるとしても、それを統合し、どうシナジーするかということを考えるのが必要ではないか。また、経済の好循環、科学と技術の好循環、シームレスな関係が出ている。それぞれこのようなイノベーションで支えるということになると楽しいと思う。
- 最終的には「臨海部は川崎の自慢である」ということをみんなが認識していることがゴールだと思う。ブランドイメージとは少し違う。以前は京浜工業地帯があることは自慢だった。高付加価値のものを生産している、見たこともないようなことが行われているということがゴールではないか。そういうイメージでまとめると、一般市民が見てもこんなにすごい地域を支えているという認識になるのではないか。

【サイエンスパークに誘致する大学のイメージ】

- 専門職大学院をコアとして、それにつながっていくイメージ。一流の職人が講師として来てくれると良い。
- 大学発ベンチャーというイメージである。学生がたくさんいる必要はなく、研究所を誘致するイメージである。英語で授業する大学院大学のようなものを誘致してはどうか。どこかの大学のオフサイトキャンパスなどのイメージもある。アジアの環境人材を教育してはどうか。
- 企業を定年退職した 60 歳ぐらいの人たちがいる。そのような人材を活用して、企業の技能継承を担ってはどうか。

3-4 第4回有識者懇談会

【目指す臨海部像を表すビジュアル案】

- 多摩川と鶴見川の両側を真っ白にするのではなくて、隣接都市を想像させるように。また多摩川を強調して、魚と鳥の絵などがあつたほうがよい。
- 多摩川、鶴見川を含めたグレーター川崎、グレーターベイエリアが表現できるといい。
- 高速を挟んだ第1層の部分にもっとたくさん緑を増やし、その緑が多摩川でずっと続いていくような感じになるとよい。一番大事なことは、企業が臨海部ビジョンのシンポジウムで一緒にやろうと思ってくれたこと。やはり、変わるというイメージを持ってもらえるよう、市民に訴えかける作り方が大事。しかもこれは構想なので、あまり細かな決めつけではなく夢のある未来像みたいな話を重ねていってもよい。臨海部には大きなタンクなど、無機的なものがたくさんあるが、見立てるとアートに見える。「アートとプラントの衝撃的な出会い」などとして、アートフェスティバルなどをやるとすごく面白い。

【工場緑地について】

- 工場緑地といっても、おためごかしに芝や苗木を植えるのではなく、エコロジカルネットワークを形成できるような良質なものをに入れていくのがよい。
- オンサイトは、例えば、工場の中で緑化率を減らして、その代わり、減らした結果の率分はちゃんとしたそういうものをつくってもらう。オフサイトの場合はオフサイトミティゲーションで、共同の集約する場所をつくる。そういうような形にしたのがあいちミティゲーション方式で、条例で議会も通して、今、どんどんやっている。これは、両方の側面があつて、エコロジカルネットワーク・生物多様性に配慮をして、良質な緑地を作り、同時に工場の中でもそういうことをやってもらおうという形。この共同の緑地ができてくるともっと説得力が上がってくる。
- またITの産業系の、特にR&D系の精神疾患罹患率というのは極めて高い。ある市外企業では、社員の中で労働生産性に一番影響を与えるのは精神疾患、特にうつだという。どうやってその精神疾患の社員を減らすかを考える中で、多摩川の近くに新しい事業拠点を設けようと発想した。多摩川の眺望がよいので、それだけでも随分罹患率が下がる。これから第4次産業系が集積するということは、体の健康だけでなく、心の健康をどうするかという話になっていく。また、ここに緑地ができることは単なる市民生活や防災面だけでなく、新しい産業創生のバックグラウンドとしての環境が与えられ、ウォーターフロントと両方の強みが発揮できる。

【超伝導・高圧直流送電の可能性】

- 川崎臨海部の特色は、ありとあらゆるエネルギーソースがあること。だが、そのハイブリッドをどういうふうにまとめるのか、実行できなくても、大胆な提案であっても、考えると非常に面白い。企業が夢を持てるような、それぞれの企業が共通のインフラを持ちたいという部分はたくさんあると思うので、それをネットワークできるような仕組みがほしい。熱にしてもエネルギーにしても、インフラの部分で共有化していくとハイブリッドという方向がか

なりうまくいくと思う。

- せっかくいろんなエネルギーミックスの可能性があるので、直流などを考えていくというのも一つの技術的な解だとは思う。

【暮らしやすく働きやすいまちづくり】

- プロジェクト一覧について、暮らしやすく働きやすいということが、研究者などが集まる意味でも決定的に重要。世界中の研究者が川崎に住みたいと思うようなまちになるとよい。
- シンポジウムの際に技能の話をした。技術の話ばかりでなく、科学から技術に下ろして技術を支える技能の部分。実は、ここが一番日本で脆弱化している。川崎は技能者を育成するような方向をきちんと持ちたい。ハイエンドな知的クリエイター、スーパークリエイターだけではなく、それを支える技能者に対する配慮が川崎にはあるというところを、きちんと見せないといけない。上半身型だけではなく、下半身も鍛えるということがすごく大事。
- これは日本全体の問題だが、新製品とか新技術を開発するだけではなく、現在を維持していく、あるいはさらに生産性を上げていくようなことを、技能大学的な手段も含めて検討するとよい。
- 東京都の施設に、多摩川浄水場の跡地に水道管の講習現場がある。そこは、掘削からエルボ一の管の組み立てから、全部実スケールでできるから、全国から水道屋が来る。こうしたものが集積するとすごくいい。
- ライフイノベーションは進んでいるが、これからはバイオテクニシャンが非常に狙い目になってくる。そういった部分の養成が重要で、そういう人たちが集まってきて、ここで働くことを誇りに持つような、働くことを楽しむようなそういった環境が大事となる。
- 今、文科省が高専の見直しということと、それから、新しい専門職をつくる職業人大学を考えている。そういったものは一つ目玉として可能性があるのでは。

【新たな産業創出拠点】

- 30年先というスパンを考えると随分いろんなことが考えられるので、大胆に、例えばどんなことを進めるのかを考えておくほうがよい。それでいくと、一つはヤードも含め大きな交通インフラをまずどうするのか。交通は、一つは基幹的な軸でつないで、それから横引き型で、どんなものがそこに走るかを考えてほしい。そこに新しいビークルを取入れることなどをぜひ考えてほしい。もう一つはより海のほうに、基幹的な交通路線からフィーダーしていく。ここは30年先を考えたら自動運転しかない。既に、石垣島等で自動運転の実証実験が始まっているから、そういうのをここでもやればいい。ここは工場地帯だから歩行者はほとんどいないし、道も広い。場所を限定するなど、ある意味今すぐにでもやろうと思えばできる。

3-5 第5回有識者懇談会

【産業の未来について】

- 臨海部に立地している素材産業、エネルギー産業の20年後、30年後の技術の展開や、生産マーケット関係はどう変わってくるのか、そういうイメージをもっと出したい。今までは高温高压で触媒をかけて新しい物質を作っていくというのが100年来の化学産業の常だったが、それが高温高熱を使わないで3分の1のエネルギーで、5分の1のプラント規模でできるという技術がある。そういうものは臨海部の科学者にとって、非常に大きなインパクトがある。
- 石油産業は30年後には化学製品中心になるというはある程度見えている。EV化もさらに化学シフトする。例えば自動車を造るときにできるだけ素材を軽くすることであれば、それに化学製品がかなり関わってくる。

【物流について】

- 臨海部は、生産拠点と同時に物流拠点としての役割も持ってきている。川崎の場合、羽田があって、川崎港があって、さらに鉄道、貨物輸送、高速道路がある。物流のインフラを、今後どう整備していくのかは非常に重要なポイント。
- 海運と陸送と、それから空輸に仕分けることができる場所は実はそう多くない。値段は張らないけれども重たくて大きいものは海運に、それから軽くて薄いものは空輸に、中間の部分は陸送に委ねていくということが起こり得るわけだから、ここでの物流は単にしまっておくという物流、貯蔵的なロジではなく、仕分けのロジ、高度化したロジというのが特色としてあってしかるべきなのではないか。

【30年後の将来像について】

- ナレッジ、知識と、そしてこんなほうがいいとかこんなことやりたいなという空想をクリエイティビティーとするならば、ナレッジとクリエイティビティーの間に、初めてイノベーションが起きるということ。だから、単にナレッジを集積するだけではなくて、クリエイティビティーについてもしっかり考え、その両方の化学反応の結果、イノベーションが起きていくと捉える。そうすると、産業やテクノロジーの世界の未来は、とんでもないところからまさかということがどんどん起きてくる。
- 「最先端の研究が行われる」ことよりも「イノベーションが展開される」ということのほうが大事なのではないか。それで初めて技術が生まれ、未来のあふれる地域になっているのではないかと思う。

【基本戦略とリーディングプロジェクトについて】

- コンビナートでゼロエミッションを実現するのは、多分世界初ということで非常にインパクトがある。
- 30年後のビジョンというところから、世界に方向性を出すぐらいのところを打ち出してもよいのではないかと。
- 基本戦略は、相互に連携していて、Aを頑張れば次にBにつながるといった関係が確実にあ

る。リーディングプロジェクトも同じで、1 個ずつ大きな花火を打ち上げるのではなく、1 個が破裂するとその次の破裂につながっていくと、よりよい。連携が強そうなものについては、それらを相互にやることでより一層の効果が現れることになるのでは。

【防災について】

- この地域の防災力を上げることはとても大事。また、このエリアは、ある意味首都圏全体の防災センターでもある。当然エネルギー供給もそうだし、24 時間、48 時間、72 時間の本当の救命救急が終わった後の、首都圏へ流入する物流の拠点、あるいは広域の交通ネットワークが遮断されているときにも、川崎は船が着けられる、空港も近い、ヘリコプターが着陸できる広い所がたくさんあるので、他の地域への救援の拠点となる地域だと思う。だから仮にここが被災してなくても、首都圏の救援拠点として、ここをしっかりと整備することで首都圏全体の BCP、あるいは安全性を飛躍的に高めることができる。もちろん、他の自治体の皆さんとも本当の連携が必要だと思うが。川崎の防災力を強めることは、単に川崎だけの話でなく、日本の防災力を高めることに大きく貢献できる。
- BCP に関しては、川崎市としての BCP や各企業としての BCP もあるが、臨海部として、首都圏に何か事があったときに、港湾の機能を含めてどういう対応の仕方をすべきなのか。そういう臨海部に特化した BCP をしっかりと戦略立てることは、実は立地企業にとってはすごく有利なのではないか。これは東京港でもできない、横浜港でもできない、川崎でしかできない取り組み。

【交通について】

- 交通の描き方の一番のポイントは、ピストン輸送でなくて循環型のループになっていること。それは非常に大事なコンセプトで、臨海部は今までは内陸からピストンで行って帰ってくるイメージだが、その中で循環だったり、回遊だったりがあることを交通は目玉にしていくべき。今はピストンさえも弱いので、まずはそれをやりますというのは分かる。また、30 年先ならいわゆる鉄道だけじゃなくて、もっと他のいろんな移動手段ができてはいるはず。

【緑地について】

- 緑地創出プロジェクトについては、この地域は緑と水がある程度一体的な部分があるため、そういう水と緑を一体的に、緑の話だけではなくて水辺環境の生態系も含めて整備したほうがよい。
- 多摩川は、首都圏にとって、ものすごく重要な産業集積の可能性を持っている。水と緑に相互性があって、無限の可能性を海が持っている。

【臨海部への集客について】

- 地域活性化プロジェクトは、大型クルーズ船はどちらかというとインバウンド系の話で、あとのさまざまなイベントは割と市民向けの話。市民と、インバウンドのように国際的な対象の間にある、首都圏の人たちに川崎をもっと知ってもらおうという、そういったことをたくさ

ん入れたらどうかと思う。工場見学や、あるいは工場風景のクルーズなど。それから船を使って、半分観光で半分移動手段として使ってみようなど、もっとこの地域をいろんな人に知ってもらうのが基本。この地域をアピールすることが、川崎の活性化にもつながっていく。

- 「開かれた臨海部づくり」とは市民に対して開かれた、あるいは市民が誇れる、ということだと思うが、グローバルに開かれた臨海部という、そのグローバルの要素も必要。臨海部は、グローバルな最先端の生産基地であり、イノベーションの基地だということで、そのグローバルをキーワードに入れたほうがよい。

【リブランディングについて】

- 何が一番重要かというと、川崎臨海部のリブランディング。この川崎臨海部は、カッコいい、面白い、いいよねという、何となく共通認識ができることが非常に重要で、そうしたブランディングが仕掛けられて、しかも中に入っていくとナレッジとクリエイションという両方の仕掛けがあって、イノベーションできるような素地が生まれてくると、非常に魅力的な場所になる。
- 若者が魅力的だと感じるブランド力は、非常に面白いということと、自分の持っている感性を刺激できること、赤の他人の第三者と共通的な感覚を持てることの三つ。川崎を、がちがちでなくて非常に柔らかくて未来性に富んで、面白い、カッコいいと思わせるような仕掛けが一方では必要。
- リチャード・フロリダが述べていることでもっともだと思うのは、テクノロジーはクリエイティビティーの単なるサブセット（一部分）だということ。つまり、技術は想像力の一要素でしかない。だから、想像力が欠落したところにテクノロジーは生まれないのだという指摘は正しいと思う。そういう面では、今若い人たちが感覚的に捉えている「カッコいい」という言葉の裏側には、未来性や可能性、希望、あるいは夢といったものが、一緒にたになっているのではないかと思う。川崎市の施策にもキングスカイフロントを含めて、そういう要素がちちゃんとあると思う。それをどうつないで、どう芽生えさせて、どうシステム化して、30年後の未来において有効なものにするのか。ぜひ爆発的なエネルギーが生まれるような、若い人たちが川崎やっばり行ってみたいよなと思うような仕掛けづくりをやってほしい。

【働く場としての生活環境について】

- 臨海部は基本的にインダストリアルゾーン、だから通常の生活や暮らしとちょっと違う意味での、「臨海部での」生活・暮らしになる。それは何かというと、このインダストリアルゾーンで働く人の、働いている以外の時間帯をどう考えるかということ。例えば、お昼休みにどうやって食事をするか、休憩時間にどうやってリラックスするか。また、工場で働いている人だけではなく、物流のトラック・トレーラーの運転手についても、荷物待ちの間は道に車を停めて待っていて、良くない環境にいる。こういう働く人のための生活環境という意味で、本来生活するために働くが、ここでは逆で、働くためにどんな生活があればいいかという観点で、見直していただきたい。
- ビジョンを実現するために、戦略として何が一番必要かといえ、これから労働生産年齢人

- 口が縮退していく中で、いかに良質な若年の労働者を獲得するか。これが獲得できない企業は、いくらAIやその他のところで変わっていったとしても力にならない。もう一つはいかに労働生産性を上げていくか。そのためには、非常にプリミティブな部分と、非常に高度なナレッジとの間に挟まれた働き手は、ものすごく心因的な発症が多くなって、ストレスが非常に増大をしていく。この工場立地の中、いわゆる時間消費の仕方をより魅力的なものにする、就労環境をどうやってつくるかというところに、緑地の話も水辺の話もあるだろう。
- これからの世の中は、企業を単一に見る見方、道路は道路、河川は河川、工場は工場と単一に見る見方はもう駄目だと思う。どうやって複合化をしていくかによって、より効率のいいクオリティーの高い社会をつくっていくのか。

【ファイナンス機能について】

- 臨海部で今後展開していく場合に、ファイナンス機能をどう考えるか。川崎市が今までやってきたことで成果があったものは、イノベート川崎だと思う。あれは非常によいファイナンスの方法、補助金だった。多くの企業が、イノベート川崎が誘い水になって川崎に来ている。金融面をどう展開させるかということ、市の施策と、あるいは産業革新機構などを含めて、資本の供給、ファイナンスの仕組みをどう考えたらよいか。
- 今そこに一番熱心なのはDBJ＝日本政策投資銀行。環境に一生懸命貢献できるような地域なり、あるいは企業に対しては、格付けを付けて優位な融資の仕組みを作ろうという研究会をやっている。もう一つあるのは、ベンチャー支援。参考になるのは、大阪の梅田のナレッジキャピタル。今、大手デベロッパーがインキュベーションしてベンチャーの段階から育てようとしている。いわば蓄養型というような、そういう方向へ向かおうとしている。

3-6 第6回有識者懇談会

【臨海部ビジョン案への意見について】

- 中小企業がコンビナートのイノベーションの中で発展していく、これが非常に重要で川崎らしい。北九州やあるいは他の水島などのコンビナートではこれがない。川崎の臨海部の一つの特徴としてビジョンの中に中小企業が入ったことは、広がりをもったイメージができてよかったと思うし、また交通をどうするかはもう少しイメージがあるとよい。
- エネルギーに関しても、多様な再生可能エネルギーが並んでいるだけでいいのか。例えば水素にしても、バイオマスにしても太陽光にしても、これを一つにつなげたシステムが望まれるのではないか。何か突き抜けた未来の新しい仕組みとして、エネルギーの仕組みと交通の仕組みは欠かすことができない。
- 川崎の一番すごいところは、暮らしと生産拠点がともにあること。元々は問題もある中で止むを得ず共にあったが、今やクリエイティブに共にある姿に変わり始めた。ここが川崎の一番のアピールポイントではないか。
- 日本で最も高い付加価値を目指すことは、当然、世界で最も高い付加価値を生み出すということで、「日本で最も」を「世界で最も」に修正するのはすごくよい修正。
- 世界で最も高い付加価値とは何かと考えると、コンビナートでありながら 30 年後にゼロエミッションを実現しているような姿。それは当然、ここで生産していると CO2 は出てしまうので、その分海外と川崎市で協定を結ぶなどして海外への技術移転により海外で CO2 を減らして、それをトータルするとカーボンがニュートラルになるというような仕組み。
- 特区を活用するか、あるいは送電線がある程度自由になるような所でエリアを区切ってでも、水素発電が実現できるとすごく大きい。また二酸化炭素と水素からメタンがつくれるメタネーションという技術がある。ガスを使うと CO2 が出るので、作るときに CO2 を吸収して作れば、半分くらいゼロエミッションのほうに近づく。そういうメタネーションなどを、ここでやるのもよい。

【交通機能の強化について】

- 企業からの意見によると、従業員の通勤しやすさに対する手立てが明確でないと、なかなか安定した就業の確保もできない、場合によっては不利な条件だと立地しないなど、市街地と臨海部をつなぐモビリティに対してかなり要請が高い。
- 物流については、横方向にかなりいい交通網ができてきているので、人流についての問題が残されているのではないか。
- 一気に全部は無理な話だが、基本的には公共交通をどう充実させていくかという話を中心だと思う。臨海部とより内陸に位置する川崎駅とその臨海部の入り口までの間は、だいぶ状況が違う。臨海部の中については、まだいろいろな可能性がある。ネックになるのは、川崎駅から臨海部の入り口までどう人を連れて行くかで、これはもう限られた道路をより良く使うしか手がない。そのためには、何か一つ決め手があるというよりは、合わせ技にするとよい。
- オペレーションレベルで何とかするということで、考えられる中で一番手っ取り早そうなのは BRT（バス・ラピッド・トランジット＝バス高速輸送システム）だと思う。特に朝など時

間を限って専用レーンを設定することで、公共交通やバスを良くするために一般車は制限するという考え方を入れていく。朝晩のピーク時は一般車を他に振り分けるようなことを考えて、車線は一部バス専用化する。バスも連節バスが可能。交通広場の中は接続バス向きの設計をしていないが、駅前の通りなら連節バスは大丈夫だと思うので、警察許可は必要になるがこれは比較的現実性のあるプランだと思う。

- 川崎駅を通らないで横浜、東京方面から臨海部にきてもらう方法として、少し距離の長いバスや舟運は活用できる。 臨海部は船を泊める所はつくれる。東京や横浜側も港があるので、そこからダイレクトに臨海部に来てもらう交通手段はどうか。
- 臨海部を結ぶ交通については、だいぶ先の話にはなるだろうが、自動運転が進んでくれば、島の中では自動運転が常時グルグル回っているようなイメージではないか。
- 鉄道は今ある南武支線をつなげていくことや、それぞれの企業が持っている引き込み線も活用していくとよい。
- 愛・地球博の会場計画はライドアンドライドで考えた。巨大な駐車場を7カ所つくって、そこをバスでつなぐ。バスにアンテナを置いて、信号機と連動するような仕組みで、要するに愛・地球博に行くバスが通過するときだけは青信号に変わるという仕組みにした。これで最初予想していた渋滞が全く起きなかった。10年前にそういうことができるのだから、ましてや臨海部の場合は結構幅員が広い道路で、まっすぐに1本で行ける。これは有利性だと思う。連結性のバスが非常に有利になるのでは。
- 今の話題はPTPSというシステムで、最初にそれを実現したのは盛岡。原理は割と簡単で、バスのほうに無線機が付いて信号現示をバスが来ると変えてあげるシステムで、BRTをやるときは大体組み合わせてやることが多い。また連節だと相当乗れるが、バスはお金を払うのに時間がかかるので、お金を払わなくてもいいシステムが必要になる。企業バスをPTPSにするのは、市民とのバランスの関係で、なんで企業バスだけ優遇されるのかとなりそうだが、公共交通としてのバスは一般車よりも優先度が高いというのはあり得る話だと思う。
- 愛・地球博では、入場券のバスがバスに乗る切符になったので、非常に客の導線が良かった。
- 今、東京都は猛烈な勢いで運河も舟運でつなごうという方向になっている。羽田からクルーズチェックインで、東京都で直接受けようかという話も出ているぐらい。いくつか候補が出始めているようで、意外と舟運の可能性はこれから膨らむ。
- 多摩川は浅いので、川で舟運を利用するのは無理そう。今度できる羽田連絡道路の少し手前ぐらいまでだったら入れるかもしれない。
- 交通に関してはプロジェクトになっているが、これはプロジェクトというより全体を支えている通奏低音だと思う。 これだけ取り出してプロジェクトにするより、音楽のベースのようにならずと鳴り続けていないといけないもの。
- いつ始めていつ終わるかを決めるよりは、常時やれることはやるとしないと、インフラ系は他のもののように2年間頑張ればある程度成果が出るようなものではない。

【臨海部ならではの人材育成と教育について】

- 山口県周南市にロボコンの映画で有名になった徳山工業高専があるが、そのトップ層は今ま

で全部地元就職していたのにここ数年川崎に持ってかれていたそう。なぜその学生たちが来るかというと、川崎は働くだけではなくて生活が楽しい、ここだとワクワクする暮らしができそうだと思うから。多分他のコンビナートでもこういうことが起きているのではない。既にそういうメカニズムが始まっていることは、重要なポイントだと思う。

- プロジェクト7の「世界に誇れる人材育成プロジェクト」では、川崎臨海部が働く場所と同時に学ぶ場所だということで、それがもう少し具体的にないか。
- 人材をどうやって一カ所で育成するかは課題で、学校でも作るかという話も出た。技能レベルの職人、つまり現場監督や職長から下の人たちをどうやって誇りをもって育成していくかは重要だと思う。今からホワイトカラーは相当大量に失職する。どうやって、技能水準の高い、しかも経験時間が非常に多く必要な、若い人材を獲得するかは川崎にとって大事なテーマではないか。若い人たちが、例えばブルーカラーだ、こっちはホワイトカラーだという話ではなく、お互いに交流、対流していけるような環境整備ができる可能性が高いと思っている。
- 臨海部は、熟練した職人が多く集まる大田区の町工場のような地区とは少し違う。研究開発もあれば、どのように技能をうまくプロダクツに生かしていくかのような、そういうハイブリッドな要素はここならではのと思う。
- 特許が絡んでくると、知的財産権が外部化してしまう可能性があるという考えから、どうしても内製化する。特許申請を行うことのできる人たちが近くにいるとなれば、非常にメリットがある。そういう基盤がないと、結局は次へジャンプできない。
- これからこの中に書かれているプロジェクトを、もう少しブレイクダウンをしていく作業が必要になるかもしれない。
- データで川崎がどれだけ付加価値をつくり出しているのかということを、何らかの形で測れないか。KPIではないが、パフォーマンスを測るインジケーターがあったほうがよい。世界にもかなり通用していることをきちんとデータで裏付けることは必要。
- 人づくりについては、もうスパッと割り切って、日本中の若くてよい人を川崎で育てて30歳過ぎくらいに地元へ戻ってもらうというような「育てるコンビナート」が必要で、そういうとんがった所がないと、他の臨海部が死んでしまうというつもりでやるのが大事。そうすると、さらに教える側が集まる。ホワイトとブルーのこういう人たちがたくさんいるような所なんて滅多にないから、そこに教えに行きたくなる。
- グローバルな人材が集まってきて、ここで活躍するようなインフラも同時に整備していかないと、世界的に見た場合に競争力が心配。グローバルな人材を引きつける魅力がある臨海部を出すといよい。
- 立地条件が広域的に非常によいということは、もっと強調されてもよい。例えば、いろいろな交通機関を使って1時間でどこまで行けるかを検証したら、臨海部は相当すごいと思う。1時間で行ける範囲内に一体何人住んでいて、どれぐらいそこで価値が生産されているかを考えると、これはまさに首都圏の中心だと言っても過言ではない。

Ⅱ 臨海部活性化に向けた研究会（リエゾン研究会）における検討

1 リエゾン研究会について

NPO 法人産業・環境創造リエゾンセンターに加盟する企業を中心に構成する研究会を定期的に開催し、臨海部ビジョンづくりにおいて企業の視点、意見等を取り入れるとともに、目指す臨海部像やリーディングプロジェクト等について検討を行った。

【NPO 法人産業・環境創造リエゾンセンター会員企業】

旭化成 株式会社	昭和電工 株式会社
味の素 株式会社	株式会社 デイ・シイ
株式会社 クレハ環境	東亜建設工業 株式会社
JXTG エネルギー 株式会社	東亜石油 株式会社
JFE アーバンリサイクル 株式会社	東京ガス 株式会社
JFE エンジニアリング 株式会社	東京電力パワーグリッド 株式会社
JFE 環境 株式会社	日本通運 株式会社
JFE 鋼板 株式会社	株式会社 浜銀総合研究所
JFE スチール 株式会社	富士電機 株式会社
JFE プラリソース 株式会社	

2 開催日等

第 1 回研究会	2016年	5月10日	参加者数	20人
第 2 回研究会	2016年	7月 5日	参加者数	30人
第 3 回研究会	2016年	9月 6日	参加者数	30人
第 4 回研究会	2016年	10月14日	参加者数	30人
第 5 回研究会	2017年	1月25日	参加者数	32人
第 6 回研究会	2017年	2月28日	参加者数	24人
第 7 回研究会	2017年	5月10日	参加者数	30人
第 8 回研究会	2017年	6月 7日	参加者数	28人
第 9 回研究会	2017年	7月19日	参加者数	31人
第10回研究会	2017年	9月12日	参加者数	31人
第11回研究会	2017年	10月18日	参加者数	26人
第12回研究会	2017年	12月 7日	参加者数	30人
第13回研究会	2018年	1月23日	参加者数	28人
第14回研究会	2018年	3月13日	参加者数	30人

3 検討経過

【現状把握】

第1回研究会（2016年 5月10日） 川崎臨海部のあゆみ

第2回研究会（2016年 7月 5日） 川崎臨海部の現状

臨海部ビジョンを検討するにあたり、これまでの川崎臨海部の発展過程や現状について共通認識を得た。

【基本的な考え方等の検討】

第3回研究会（2016年 9月 6日） 臨海部のSWOT（強み、弱み、機会、脅威）

第4回研究会（2016年10月14日） 臨海部のSWOTまとめ

川崎臨海部の特長、優位性、課題等を明らかにし、臨海部のおかれている状況や活かすべき地域資源、臨海部ビジョンの基本的な考え方等について検討した。

【30年後の将来像の検討】

第5回研究会（2017年 1月25日） 働きたい、働き続けたい川崎臨海部（若手社員によるワークショップ）

第6回研究会（2017年 2月28日） 若手社員によるワークショップのまとめ

臨海部で働く若手社員の視点から、30年後の将来像を検討した。

【目指す臨海部像等の検討】

第7回研究会（2017年 5月10日） 検討状況報告（中間とりまとめに向けて）

第8回研究会（2017年 6月 7日） 目指す臨海部像の共有

「目指す臨海部像」や「戦略・取組の方向性」について検討した。

【プロジェクトの検討】

第9回研究会（2017年 7月19日） プロジェクトの検討（ワークショップ第1回）

第10回研究会（2017年 9月12日） プロジェクトの検討（ワークショップ第2回）

「目指す臨海部像」を実現するための具体的な取組について検討した。

【研究会の検討まとめ】

第11回研究会（2017年10月18日） 研究会の検討結果まとめと臨海部ビジョンへの反映

第12回研究会（2017年12月 7日） 臨海部ビジョン（素案）

これまでの検討のまとめを行い、臨海部ビジョン（素案）について検討した。

【今後の進め方の検討】

第13回研究会（2018年 1月23日） 臨海部ビジョンの推進体制

第14回研究会（2018年 3月13日） 研究会において進めるリーディングプロジェクト

臨海部ビジョンの推進体制や今後リエゾン研究会において進める取組内容について検討した。

4 検討内容

4-1 第1回リエゾン研究会

テ ー マ 「川崎臨海部のあゆみ」

趣 旨 臨海部ビジョンづくりをはじめるとに、川崎臨海部の成り立ちや課題、企業や行政が取り組んできたことなどを振り返り、今後の検討に活かす。

実施内容 川崎臨海部に関する調査研究等の資料により、参加企業と認識を共有するとともに、今後の検討に活かす点などについて議論を行った。

参考資料 ①「川崎臨海部活性化の方向」（地域経済研究第16号）
②「新たな産業社会の構築をめざして」（地域経済研究第14号）

4-2 第2回リエゾン研究会

テ ー マ 「川崎臨海部の現状」

趣 旨 臨海部ビジョンを検討する上での前提として、川崎臨海部の現状について立地企業と共通認識を得る。

実施内容 川崎臨海部を取り巻く情勢、機能、役割、立地特性などをまとめた資料により、参加企業と議論を行った。

参考資料 臨海部国際戦略本部作成による資料
・川崎臨海部の位置と立地特性
・社会情勢の変化
・臨海部を取り巻く状況
・関連計画等

主な意見

- 30年後のバックキャストは面白いと思うが、このままだと30年間もたない要素が2つある。1つは「人材」、もう1つは「設備老朽化」。
- 「住まい」の視点は面白い。人が近くに住める空間や、就労者の生活環境向上という視点は重要だと思う。
- 未来構想はSWOT分析からスタートするとよい。また、どの視点で分析をして、どの視点で未来を描くのが重要。
- いわゆる臨海部企業の多くは、厳しい競争の中で国内市場がシュリンクしていく状況乗り越えようと海外投資を進めている状態で、そういう状況下で川崎市は都市間競争には勝っていると言えよう。しかし、これからは国際間競争に入るという認識が必要。
- これからは「世界中の都市の中から、あえて川崎に投資したい」と思ってもらえるように、選ばれるだけの価値を創っていかなければいけない。
- バックキャストは良いと思う。30年スパンで考えるメリットは、既存の条件を考えなくていいこと。デメリットは、それを実現する具体策への橋渡しが難しいこと。
- 世界からリスペクトされるエリアになってほしい。

4-3 第3回リエゾン研究会

テーマ 「臨海部の SWOT（強み、弱み、機会、脅威）」

趣 旨 長年にわたり日本経済を牽引してきた立地企業から、臨海部における課題や優位性等について意見を伺い、臨海部ビジョンの基本的な考え方に繋がる意見を得る。

実施内容 ワークショップのひとつであるワールド・カフェの手法により、SWOT（Strength（強み）、Weakness（弱み）、Opportunity（機会）、Threat（脅威））の視点から、川崎臨海部の課題や優位性等について企業意見を抽出した。

主な意見

- 川崎臨海部のメリットは大消費地にあること。陸上、海上輸送の便が良いこと。
- 首都圏に近いので、人が集まりやすい。
- 川崎臨海部は製造業でいえば、研究開発機能に適しているのではないか。
- 官民や企業間のつながりが強いと感じる。
- 川崎は企業同士が仲がいい。
- 企業や行政の若手同士でもっと交流するといい。
- 官民、企業間のつながりが川崎の良さなので、しっかり続けるべき。
- 基幹産業が製造業であるコンビナートにしては住宅地との距離が近いので、安全への配慮が特に大事。



4-4 第4回リエゾン研究会

テーマ 「臨海部の SWOT まとめ」

趣 旨 第3回研究会で議論した臨海部の SWOT について立地企業と共有し、臨海部ビジョンの基本的な理念や目指す臨海部像等につながる議論を行う。

実施内容 臨海部の SWOT まとめ資料により、立地企業と意見交換を実施した。

川崎臨海部の SWOT まとめ

【強み Strength】 アクセス・立地 ・ 空港・港湾・高速の結節点である ・ 貨物線鉄道敷がある ・ 首都圏（大消費地）を背後に持つ ・ 原料が集まりやすい ・ 本社（東京）が近い ・ 多様な企業が集積 ・ 国内有数のよい企業が多い ・ 工業地・住宅地が分離 ・ 発電力が強大 技術の集積 ・ 製造と研究が一体 ・ 世界有数の環境配慮技術がある ・ 水素の優れた技術が集積している 域内連携 ・ 企業間連携が出来ている（操業環境・交流） ・ 廃棄物が企業間有効利用されている ・ 官民のつながりの強さ 市民・レジャー ・ 工場の景観 ・ 海と接する場、潮干狩りが出来る その他 ・ 公害対策を行ってきた経験がある ・ 大学がある（慶応町キャンパス）	【機会 Opportunity】 立地環境 ・ 大都市で需要がある ・ 土地の再編・高度利用 新産業・新エネルギー ・ 少子高齢化によるライフサイエンス分野の進展の可能性 ・ 新産業に繋がるイノベーションの可能性 ・ 川崎市ブランド ・ 再生可能エネルギーへのシフト ・ 水素エネルギー ・ エネルギー産業の再編 ・ 殿町の拠点形成の成功 羽田空港 ・ 羽田空港国際線増便 ・ 連絡道路の整備 レジャー・観光 ・ 工場夜景（観光） ・ 外国人観光客の増加（インバウンド） その他 ・ 臨海部ビジョンの策定 ・ 2020 年オリンピック・パラリンピック開催 ・ 女性の社会進出 ・ 貨物線の有効利用の可能性 ・ 新住民の増加によるインフラの整備の必要性
【弱み Weakness】 アクセス・立地 ・ 鉄道網が弱くバス中心 ・ 道路が狭い、路上駐車や渋滞が多い ・ 島同士の行き来が困難 ・ 冠水する 市民・レジャー ・ 海が活用されていない ・ 娯楽施設・みどころ・名所や目新しさが無い 操業環境 ・ 土地がない、地価が高い、土壌汚染のため転用できない ・ 設備が老朽化しているが更新が難しい ・ 緑地面積規制が厳しい ・ 地元から採用できない ・ 工場と住宅地が近く安全面に課題がある ・ 既存技術の改良があまり重視されていない ・ 新住民の工場への理解が少ない ・ 生産・物流中心でビジネス関連のサービス機能が欠けている アメニティ ・ 食べる、飲む店やおしゃれなカフェがない ・ 公園が機能しておらず、緑が少ない ・ 外国人への対応不足 ・ 宿泊施設、コンベンションホールが少ない イメージの悪さ ・ 洗練されていない ・ 治安が悪く住みにくい ・ 投棄ゴミが多い ・ 空気が悪い その他 ・ 羽田空港との近さが活かされていない	【脅威 Threat】 社会状況等 ・ 基幹産業（石油・鉄鋼）の国際競争の激化 ・ 脱炭素化に伴う石油離れ ・ 国内人口減少、少子高齢化 ・ 国内需要減 ・ 石油メジャーの再編 操業環境 ・ AI の普及によるオペレーションの省力化 ・ 技術者の高齢化・退職により技術継承が難しくなる ・ 周辺の住民地化による近隣（特に新住民）との関係 ・ 都市間競争激化（他工業地帯、外国） 本市の取組等 ・ 全国・国外にキンスカのようにライフサイエンスに力を入れた拠点は数多くある ・ 「市民に親しまれる臨海部」（その目的により操業環境にマイナスになりうる） 災害 ・ 首都直下型地震等の災害

4-5 第5回リエゾン研究会

テ ー マ 「働きたい、働き続けたい川崎臨海部（若手社員によるワークショップ）」

趣 旨 次代の川崎臨海部を担う若手社員から、臨海部ビジョンにおける30年後の将来像等の検討につながる意見を得る。

実施内容 立地企業の若手社員によるワークショップにより、「働きたい、働き続けたい川崎臨海部」をテーマに議論し、意見を抽出する。



4-6 第6回リエゾン研究会

テーマ 「若手社員によるワークショップのまとめ」

趣 旨 第5回研究会で実施したワークショップの結果について立地企業と共有し、
臨海部ビジョンの目指す臨海部像等につながる議論を行う。

実施内容 若手社員ワークショップの結果まとめ資料により、立地企業と意見交換を実施した。

個別意見のテーマ		個別意見
こんな会社で働きたい・働きたい	多様な人材が、 多様な働き方が できる	◆働き方の多様化に伴う環境の整備 ◆フレキシブルに働ける ◆性別、年齢など関係なく活き活きしている ◆女性が多い、女性が働きやすい ◆子育てしやすい ◆若手が働きやすい勤務（寮、住まい、移動手段） ◆若者が多い
	交通アクセスが しやすい	◆アクセスが良く通勤しやすい（通勤時間が短い。負担ができるだけ少ない） ◆自転車通勤が容易 ◆バス・電車の遅延が少ない ◆満員電車に乗らなくてすむアクセス
	従業員へのサポ ートが 充実している	◆個人のスキルアップに必要な研修が揃っている ◆充実したキャリア アップ制度 ◆個人のモチベーションをしっかりサポートしてくれる ◆スキルアップの機会を十分に与えられ、バックアップしてくれる ◆自己成長ができるバックグラウンドがある ◆公平に評価される ◆スペシャリスト志向を推奨する
	安心、安全	◆安全(労災・事故がない) ◆高いレベルで安全を実現 ◆事故が少ない安全度が高い ◆労働災害を起こさない
	その他	◆職場環境(空間)が良い ◆人間関係が良好 ◆職住近接が可能
	社会貢献している	◆社会に良いインパクトを与えている ◆社会に役立つものを提供している ◆グローバルに活躍する会社 ◆世界（日本を代表する）トップレベルの技術力のある会社
	将来性や知名度があ る (未来志向)	◆将来に安心を持てる ◆変化に強い ◆変化を楽しむ風土がある ◆積極的な設備投資 ◆柔軟な経営戦略の転換 ◆世界水準のブランドで海外競合と戦えるだけの知名度
	地域・企業と連携し ている	◆企業間の交流の場 ◆企業連携（業務内外） ◆世界と戦える知恵が揃っている ◆自社内に限らず、外部とも良好なコミュニケーションが取れる会社

個別意見のテーマ		個別意見
こんな地域で働きたい・働き続けたい	臨海部内外で交通アクセスがしやすい地域	◆交通インフラ（公共）の充実 ◆域内アクセスが良い ◆勤務地以外の交通機関の充実 ◆快適に通勤できる場所にある ◆事業所の近くまで電車が使えると良い ◆バス専用レーン制度
	クリーンな地域	◆キレイな環境 ◆環境改善が進むこと ◆緑がある ◆環境対策 ◆騒音の少ない地域 ◆再エネをもっと活用
	様々な人材交流が盛んな地域	◆定期的な地域交流の場がある ◆大きな緑地があり、イベントができる ◆異業種・企業間の交流がある地域（もっと社員を参加させたい） ◆企業と住民との関係が良好 ◆シナジーがある
	生活利便性が高い商業施設等	◆事業所の近くに店舗や飲食店がほしい。◆移動弁当販売車、共通の食堂など ◆周りに色んな施設がある（銀行、コンビニなど）
	安心、安全	◆安全 ◆災害時の連携がとれる ◆治安が良い
	働く人に優しい地域	◆快適なオフィス環境 ◆女性が働く場所としても発展させたい ◆子育て環境が整っている ◆保育園・学童の整備
	誇りが持てる地域	◆周囲に羨ましがられるイメージのある地域 ◆働いている人以外の人も来 たくなる ◆地域イメージの分かりやすさ
	くつろぐことができる空間	◆昼休みに屋外で寛げる、運動ができる空間のある会社 ◆緑・空間が多く、広くある地域
	ブランド力のある地域	◆観光客が多く来る地域。工場夜景を全面的に観光にアピールする ◆殿町のような特区制度による新規事業の積極受け入れ
	思いやりのある地域	◆住民・企業のモラルが低くない ◆おもいやりのある地域
	川崎区、市全体と連携した地域	◆川崎市北部との連携。工業-民生-家族 ◆一体感が強いイメージ（川崎全体 で頑張っている） ◆川崎駅前に落ち着いた空間を

4-7 第7回リエゾン研究会

テーマ 「検討状況報告（中間とりまとめに向けて）」

趣 旨 2016年度に実施してきた第1～6回までのリエゾン研究会の実施結果を振り返り、主に「目指す臨海部像」や「戦略・取組の方向性」の検討に資する意見を得る。

実施内容 2016年度の取組内容や臨海部ビジョンの検討状況をまとめた資料により、立地企業と意見交換を実施した。

参考資料 ○臨海部ビジョン リエゾン研究会 2016年度の取組内容
○臨海部ビジョンの検討状況について

主な意見

- これまでの議論を踏まえれば、産業中心のビジョンになるのは一定理解する。ただ、若手社員WGでも意見が出たように、“楽しむ”や“遊ぶ”といった“魅力”の要素を盛り込んだ方がいいのではないか。
- 臨海部の土地活用に関して、土地情報、ユーティリティ情報等を共有化するのは、現実的にハードルが高いと感じる。徹底的な情報管理と信頼関係が構築されていないと難しい。行政がリーダーシップを発揮してもらわないと難しい。



4-8 第8回リエゾン研究会

テーマ 「目指す臨海部像の共有」

趣 旨 臨海部ビジョン中間とりまとめについて報告を行い、立地企業と目指す臨海部像を共有する。

実施内容 臨海部ビジョン中間とりまとめにより、現在の検討状況を報告した。目指す臨海部像について立地企業と共有するとともに、その実現に向けたプロジェクトに関する意見交換を実施した。

参考資料 川崎臨海部の目指すべき将来像～（仮称）臨海部ビジョン中間とりまとめ～概要版
主な意見

- 具体的な取組を今後進めていく上で、事業スキームをどうするかが重要だ。プロジェクト案で示されている、設備の更新、低未利用地の活用、新産業の検討等は、取組自体はわかりやすいが、土壌汚染等の課題を踏まえた土地利用転換を考えたときに、誰が、誰の資金で行うのか。かなり重要な課題であるので、そうした事業スキームを検討するという取組も入れてはどうかと感じた。
- プロジェクト案にある、「イノベーションの創出」というのは非常に重要なことで、臨海部の持続的発展のカギを握っている。ただ、21世紀型のイノベーションとして、どういうものをイメージしているのかがわからない。臨海部立地企業が持っている優れた技術、オンリーワンの技術をしっかりと把握することで、「イノベーションの創出」の具体的なイメージにつながっていくのではないかな。
- 今後の課題の中で、「子ども」に関する部分がないと感じる。こうした部分も視野に入れて検討した方がいい。
- 社員に川崎市民が多いので、そういう視点がビジョンに盛り込まれていて良いと思う。自分自身、川崎市に住んでいて子育てをしていた。その際にこうだったら住みやすい、働きやすいのにと感じる場所もあった。こうした部分は一企業では解決が難しい部分もあると思う。ビジョンを通して企業・行政でよりよいエリアにしていきたい。
- 地域全体の価値を高めるためには、いろいろなことに取り組むこととなると思うが、具体化したときに負担に感じてしまう企業が出てくると推進が難しくなるだろうと思う。
- エネルギー企業としてはエネルギーの安定供給やイメージアップが大事。逆に意見をもらって、気づき、みたいなものが得られればと思っている。また、既にこれまでも若手社

員からの意見を聞いたりしているが、いろんな立場のいろんな意見を吸い込めるような懐
の深いビジョンになるといい。

○地域の価値向上に協力していきたい。

4-9 第9回リエゾン研究会

テーマ 「プロジェクトの検討（ワークショップ第1回）」

趣 旨 目指す臨海部像を実現するための具体的な取組（プロジェクト）のアイデアを得る。

実施内容 臨海部ビジョン中間とりまとめで示した「目指す臨海部像」の実現に向けた取り組むべき項目ごとにテーマを設定し、ワークショップにより意見を抽出した。

【検討テーマ】

- 産業競争力の強化
- 産業活力と良質な環境を支えるエネルギーバランスの実現
- 環境に配慮した地域づくり
- 防災力の強化
- 快適な交通アクセスの実現



4-10 第10回リエゾン研究会

テーマ 「プロジェクトの検討（ワークショップ第2回）」

趣 旨 目指す臨海部像を実現するための具体的な取組（プロジェクト）のアイデアを得る。

実施内容 第9回リエゾン研究会に引き続き、ワークショップによる「目指す臨海部像」の実現に向けた取り組むべき項目の意見を抽出した。

【検討テーマ】

- 多様な働き手に対応する生活基盤の構築
- 次代を担う人材の確保、育成／教育環境等の充実
- 憩う場所、交流ができる機会の増加
- 企業活動の見える化



4-11 第11回リエゾン研究会

テーマ 「研究会の検討結果まとめと臨海部ビジョンへの反映」

趣 旨 第1回から第10回にわたりリエゾン研究会において検討してきた結果について立地企業と共有し、臨海部ビジョンへ盛り込むべき意見を整理する。

実施内容 これまでの検討をまとめた資料により、立地企業と共有し、臨海部ビジョンへ盛り込むべき意見について整理を行った。

参考資料 これまでのリエゾン研究会の検討まとめと臨海部ビジョンへの反映について
主な意見

- 新たな緑地制度の検討では、生物多様性の視点があると良いのではないかな。
- 「工業用水などの共通インフラのあり方の検討」は重要な取組だ。工業用水を企業間で有効活用することを検討してはどうか。
- 人材育成に関してだが、小学生をターゲットに臨海部の魅力を感じてもらうことができる取組が必要だ。子どものころから川崎臨海部が馴染み深い場所となると、将来的にも関心をもってもらえるのではないかな。
- 川崎臨海部において日本最大の付加価値を生み出すための取組を示した方が良い。
- 市民に親しまれる地域づくりという視点は一定理解するが、安全面を考えた場合、この地域が住宅地から離れていることがメリットになっている部分もある。人を呼び込みつつ安心して操業できる環境が必要だ。
- 「エネルギーの最適化」の取組については、エネルギーの地産地消の視点が入るといい。



4-12 第12回リエゾン研究会

テーマ 「臨海部ビジョン（素案）」

趣 旨 これまでの検討を踏まえてまとめた臨海部ビジョン（素案）について、内容の確認や共有を行う。

実施内容 「臨海部ビジョン（素案）」の内容について立地企業と共有するとともに意見交換を実施した。

参考資料 臨海部ビジョン（素案）【概要版】

主な意見

- リーディングプロジェクトが多く示されているなかで、どのように優先順位をつけて、どのようなスケジュール感で進めていくのか、特にマーケットが激しく変わる昨今の情勢の中では、スピード感をもって進めていくことが重要。
- これまで議論してきた内容がしっかりと反映されていると感じた。
- 目指す臨海部像の実現に向けて、企業も一緒に頑張っていきたい。
- プロジェクトの実績をひとつでも早めにつくり、臨海部ビジョンが実現性のあるプランであると実感できるようにした方がいい。



4-13 第13回リエゾン研究会

テ ー マ 「臨海部ビジョンの推進体制」

趣 旨 臨海部ビジョン策定後の「目指す臨海部像」を実現するための推進体制を検討する。

実施内容 リーディングプロジェクトの推進やその進行管理など、臨海部ビジョン全体の推進体制や、協働で進めるプロジェクトのうち、リエゾン研究会で議論するテーマについて事務局から提案し、立地企業の意見を伺った。

主な意見

○今後、リーディングプロジェクトを進めていくなかで、大きな社会環境の変化があった場合にも対応できる体制を整える必要がある。



4-14 第14回リエゾン研究会

テーマ 「研究会において進めるリーディングプロジェクト」

趣 旨 立地企業と協働で取り組むプロジェクトのうち、リエゾン研究会で取り組むプロジェクトの選定や具体的な取組内容について検討する。

実施内容 立地企業に対しプロジェクトに関する意向調査を実施し、その結果を踏まえてリエゾン研究会で取り組むプロジェクトの選定及び具体的な取組内容について意見交換を実施した。

主な意見

- プロジェクトは各々関連する部分もある。例えば、企業活動見える化プロジェクトについては、働きたい環境づくりプロジェクトの取組にある企業間交流を進める中で、臨海部のPRづくりに取り組むなど、こうした同じ軸線上にある取組みは併せて検討するといいのではないか。
- 各プロジェクトは長期に取り組むものと短期に実現できそうなものと、取り組みやすさに濃淡がある。研究会で取り組むテーマを時間軸で区切る考え方もあるのではないか。例えば取り組みやすいものをグルーピングし、そこからはじめてはどうか。
- それぞれのプロジェクトがSDGs（持続可能な開発目標）とどう関係性を持つのか整理するといい。昨今、投資家はESG評価の高い企業を投資対象とする考え方が広がっている。ビジョンのプロジェクトがSDGsに関連したものであるという説明ができれば、企業としても取り組みやすくなる。



Ⅲ 企業・有識者との意見交換

1 インタビューや意見交換を行った企業や有識者等について

臨海部企業等で働く様々な人（本社・川崎工場／経営層・現場）、専門家（コンビナート論、知財、エネルギー、物流、観光、防災など）へのインタビューや意見交換を実施した。

【企業・団体】

(50 音順)

浅野町工業団地組合連絡協議会	工業振興倶楽部
旭化成(株)	国立医薬品食品衛生研究所
味の素(株)	サンフェニックス(株)
(株)アルファメディア	J X T G エネルギー(株)
出光ルブテクノ(株)	J F E スチール(株)
上野輸送(株)	(公財) 実験動物中央研究所
(株)ANA Cargo	昭和電工(株)
(株)ANA ケータリングサービス	ジョンソン・エンド・ジョンソン(株)
(株)NTT データ経営研究所	石油コンビナート高度統合運営技術研究組合
大川町産業振興連絡協議会	全日本空輸(株)
大阪ガス(株)	大和ハウス工業(株)
花王(株)	千代田化工建設(株)
川崎化成工業(株)	(公財) 千葉県産業振興センター
川崎港運協会	月島倉庫(株)
(公社) 川崎港振興協会	(株)ディスコ
(公財) 川崎市産業振興財団	寺田倉庫
川崎地域連合	東亜建設工業(株)
川崎地区貨物自動車事業共同組合	東亜石油(株)
川崎地区町内会連合会	(株)東急ホテルズ
川崎鶴見臨港バス(株)	東京ガス(株)
川崎天然ガス発電(株)	東京電力パワーグリッド(株)
かわさきファズ(株)	東京電力フュエル&パワー(株)
NPO 法人 かわさき MOVEART O O 隊	東芝(株)
(株)クレハ環境	東レ(株)
(株)グローバルトラストネットワークス	ナノ医療イノベーションセンター
グローバル・ロジスティクス・プロパティーズ(株)	ナノフュエル(株)
慶應義塾大学	(公財) 日本食肉流通センター
京浜急行電鉄(株)	(株)日本触媒
(株)京浜バイオマスパワー	(公社) 日本アイソトープ協会

(株)日本政策投資銀行

日本ゼオン(株)

日本電気(株)

日本冶金工業(株)

日本合成アルコール(株)

(株)日本触媒

日本メドトロニック(株)

日本郵便(株)

(株)日立製作所

富士通(株)

富士電機(株)

ペプチドリーム(株)

マルハニチロ(株)

三井埠頭(株)

(株)横浜銀行

(株)リノベリング

レンドリース・ジャパン(株)

ロジスティクス・ネットワーク(株)

【有識者】

(50 音順)

足立 芳寛 氏 東京工科大学 教授
稲葉 和也 氏 山口大学大学院技術経営研究科 教授
伊原 学 氏 東京工業大学物質理工学院応用科学系(エネルギーコース) 教授
大西 隆 氏 豊橋技術科学大学 学長
岸井 隆幸 氏 日本大学理工学部 教授
小宮山 宏 氏 株式会社 三菱総合研究所 理事長
宍戸 学 氏 横浜商科大学商学部観光マネジメント学科 教授
妹尾堅一郎 氏 NPO法人 産学連携推進機構
寺島 実郎 氏 一般財団法人 日本総合研究所 理事長
中村 吉明 氏 専修大学経済学部経済学科 教授
服部 恵子 氏 慶應義塾大学ウェルビーイング研究センター
リサーチコンプレックス推進プログラム オーガナイザー
林 良博 氏 国立科学博物館 館長
平野 創 氏 成城大学経済学部経営学科 准教授
村尾 修 氏 東北大学災害科学国際研究所
村木 美貴 氏 千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻 教授
目黒 公郎 氏 東京大学生産技術研究所 教授
渡邊 豊 氏 東京海洋大学大学院 教授

2 インタビューや意見交換においていただいた意見について

2-1 川崎臨海部の現状や、ビジョン策定の前提に関する意見

【事業展開関連】

- 川崎のメリットは、原料も含めてユーティリティがあること。プラントの操業に必要なインフラが整っている。デメリットに緑地率の問題がある。せっかく土地を取得しても、25%はプラントのために使えない。毎年緑地の整備に1千万くらいかけているが、市民が利用できるものではないし、見える位置にないので眺めることもできない。近隣の公園の整備を請け負ってもよいので、緩和してもらいたい。
- 国内他地区の事業所の敷地に比べて川崎の事業所の敷地は面積が小さい。必然的に、新分野、ニッチ、高付加価値を目指すことになる。緑地率の問題には苦労している。堺市は特例を設けておりメリットが大きい。川崎は工業地区として一等地なので効率的に使いたいが、そこで緑を増やせと言われると経済活動が止まってしまう。
- プラント設備は大規模改修を実施しようとする、レイアウト規制にひっかかるし、緑地の確保も必要なことから、シュリンクセざるを得ない状態である。
- （法の施行前から立地しているため）工場立地法上の緑地を確保することが困難である。川崎の事業所はマザープラントに適していると考えている。
- 東扇島の倉庫群は老朽化が進んでいるが、建替え用地がない。

【操業環境関連】

- 工業用水がやや高い。かつては日本で一番高かったのですが、かつてと比べればよくなっているが、まだ他より高い。
- 後から進出してきた企業から、異臭を指摘される。風向きによっては高層マンションへも臭いが行くようで、苦情があった。
- 工場の煙突の炎や水蒸気について、火災や煙との誤解を受ける。

【防災関連】

- 防災の観点からすると、臨海部の充実によって、市全体の信頼性を向上させることは可能だと思う。現在は、臨海部の脆弱性によって、市全体が脆弱になっている状況である。
- 自社の出荷施設は耐震化されているが、周辺の道路や護岸が耐震化されていないと燃料の供給に影響を及ぼす。
- 多数の団体と災害協定を締結しているが、実際の災害時にどの要請から応えていけば良いかについて課題と感じている。
- BCP の関係で、川崎区内に社宅を作りたいと考えている。
- 自然災害に関する訓練は至る所で実施されているが、一方で産業災害への対応も大事だ。

- ・ 産業が変わると、災害も変わる。その事を常に理解して勉強しながら情報発信すると、川崎臨海部は首都圏のなかで重要な拠点となる。

【立地・アクセス関連】

- ・ 通勤のしにくさが臨海部のデメリット。浮島は橋 1 本でつながっているため、混雑時には産業道路駅まで 1 時間近くかかることがある。
- ・ 川崎駅東口の東扇島方面へ向かう便のバス停は、大勢の人が列を作っている。ドアが閉まる際には満員電車のように人を押して乗せている。派遣社員で、バスの混雑が原因で一日で来なくなった人もいる。
- ・ 臨海部へのアクセスが川崎駅に集中しているため、川崎駅東口駅前広場は飽和状態であり、抜本的な対応が必要。
- ・ 臨海部を横移動できる公共交通機関がないため、羽田までつなぐ交通機関があるとよい。

【その他】

- ・ CO₂削減は、国の政策に大きく左右されるところもあり、単独一社では限界があると感じる。
- ・ 物流的には、今後も川崎臨海部での需要は旺盛であろう。ただし、用地が不足しているのが課題だ。
- ・ コンテナ物流では、東京港の飽和状態に荷主が気づき始め、川崎や千葉に徐々に貨物移っている。
- ・ 法人顧客の声を聴くと BtoCの物流施設は供給が追いついておらず、まだまだ増えると思う。それもただの物流倉庫ではなく、消費者に近いところの機能、具体的には温度管理が必要な食料品、食料関連製品を扱える最新の設備を備えた施設の需要が急激に増えている。加工＋流通がセットになる施設が軸になると認識している。
- ・ 今は物流不動産が主流のため、浮島に羽田や川崎港が利用でき CIQ 機能を備えた施設を提案型公募で作ると良い。
- ・ トラックドライバーの過酷な労働環境やなり手不足の問題が注目され、物流が生産や生活を支える重要な存在であることが認識されつつある。

2-2 30年後の将来像や基本戦略に関する意見

【30年後の将来像関連】

- ・ これからは「成長至上主義」から「持続可能性追求型」の社会となる。
- ・ 30年後は、「オープンで全てがつながっている社会」だと考えており、効率性と効果の追求が今よりも進むはず。
- ・ たいてい問題は萌芽がある。30年前には、今後労働人口が減っていく萌芽があり、

高齢化するかもしれないくらいの意識だったが、今は大問題になっている。都市間格差や都市内格差、外国人労働者の増加など、より対応の必要性が増してきた社会へどう対応するかなどへの目配せもあってもよい。それがある意味、強靱性というと思う。

- どこの都市にでもあてはまるものはビジョンとしてダメ。川崎ならではの個性、オリジナルのキャラクターはどこにあるのかを乗せないと伝わらない。
- 30年後のことだけを考えるのではなく、30年後に向けたロードマップを作った方がよい。それが市民と企業と一緒に川崎らしさをつくるためのストーリーづくりになると夢が出てくる。
- 世界では、土地が空いてスラム化する地域が続出している。「何を作る」ではなく、「どんな場所があったら誰が動くか」というように、コンセプトと機能を考えた方がよい。
- ビジョンの中で持続的発展について描いてもらいたい。
- 30年後の社会では人口減が進んでいるだろう。日本の活力を維持するために、インバウンドやあるいは外国人の移住が進んでいる時代になっているかもしれない。多文化共生ということがますます大事になってくる。

【基本戦略関連】

- 東京の臨海部は重厚長大型の産業が都市機能に転換したが、川崎臨海部は今後も産業エリアではないか。
- 今後 15 年間に世界経済は構造的に大きく変化するが、気候変動に対応した経済に勝利したものが生き残る。
- 臨海部の産業構造をみると、将来的には風力発電、再生可能エネルギー、水素など、CO₂フリーになっていないといけない。公園など人の拠点を整備し、再生可能エネルギーなどエネルギー関係事業者が参入してくれると良い。
- 企業側も環境や市民への配慮は必要と考えている。では、「環境を良くする」とはどういったことなのか（例えば、CO₂削減をすることなのか、緑の量と質どちらを重視するのかなど）、限られた諸条件の中でベストな定義をしていくことは有効だろう。
- I o Tの発展により、工場とユーザーがつながる。30年後を見据えたときに、重厚長大や軽薄短小が混在、融合するのではないか。
- ソーシャルイノベーションが起き消費者が評価する時代となった。製品を作っても売れるかどうか予想できないようになった。どのような場をつくるか、どこで実験するのか、誰と連携するのか。消費者(市民)や他地域を巻き込みながらオープンイノベーションで社会実験をするしかない。
- 川崎は公害の克服や浅野総一郎の開拓など、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。今後もそれを川崎が「率先して」取り組むのがアイデンティティではないか。

- これからは「世界中の都市の中から、あえて川崎に投資したい」と思ってもらえるように、選ばれるだけの価値を創っていかなければならない。
- 川崎臨海部は多様な企業が共存共栄し、シナジー効果が発揮できるエリアになるとよい。
- 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。計画主体の組織ではイノベーションの芽がつまれてしまう。素人の発想が大事で、そのためには横串を刺すためのソーシャルネットワークが必要。
- 交通インフラに関しては、既設の軌道系を分析しマッピングして現状把握してはどうか。
- エンジニアの視点からみると、これからは交通システムや物流がICTの本命ではないか、と考えている。

2-3 プロジェクトに関する意見

【プロジェクト全般】

- 隣接する東京や横浜の変化をしっかりと読み取った上で、川崎で何をやるかを考える必要がある。
- 「東京と近いが東京ではない」という川崎の独自性がある。羽田と一体的に発展するという点を前面に打ち出してはどうか。
- 臨海部の3層構造の考え方はきれいだと思います。第一層は工場というより工場がついている研究所のイメージにだんだん変えていく必要がある。研究所では生産活動を行ってはいけないという問題もあるが、研究したことをすぐ試せる場として、工場付きの研究所というコンセプトはありだと思う。
- コンビナートにおける行政の役割は、①企業間（特に異業種）のネットワーク構築を手伝い、長期的な連携の素地を作ること。②市民に身近でない製品や技術を市民にPRするための接点を作ること。
- 民間と行政がともに一緒に取り組むストーリーではなく、オープンデベロップメントのような仕掛けを使いながらやってはどうか。都市開発にオープン系の考え方を取り込み、プレーヤーが集まって考えるような面白さを作ることが出来れば、川崎らしくなると思う。臨海部は民有地が多いので、逆に自由度が高いとも言えるので、それを活かしたい。
- 企業は profit か benefit があれば投資をする。リターンが期待できない投資はしない。とてもシンプルなので、ビジョンもあまり複雑に考えない方がいいと思う。
- 臨海部は工場萌えの人には受けが良いと思うが、工場の操業環境を考えると、一定の距離感がある方がよい。

【新産業拠点形成プロジェクト関連】

- ビジョンの Society5.0 は非常に妥当。ただし、国家特区などを活用しながら規制を抜いていかないと国内企業には選ばれない。
- ライフサイエンスや素材は力を入れる産業として妥当だと思うが、そうした「分野」でいくのか、製造の「プロセス」でいくのか、あるいは「ビジネスモデル」で勝負するのか。もう少し産業論を掘った方がいいかもしれない。
- 南渡田周辺はR & D機能を強化すべきだと思う。産業道路沿いにマンションができてきているが、臨海部第1層がR & D機能に転換されれば景観的にもよくなるのでは。
- 第1層をR & Dエリアにするのは大賛成。
- 国内の他の事業所ではバードサンクチュアリという環境への取組を行っている。多摩川の資源を活かし、そういったことが川崎でもできると良い。
- これまでの IoT はコンビナート内で閉じた発想しかなかったが、最終消費者を掴んでいる加工・組み立てメーカーと組んだ「オープン IoT」はまだ誰も手を付けていない。ここに日本が勝てる余地があると思っている。川崎はプレイヤーが全部そろっているの、そのメリットを生かしてほしい。
- 今後は、社内でもIT・技術・環境分野の基盤強化を行っていく。
- 新産業拠点を Society5.0 でいくのであれば一本足にしないことが大事。車、バイオ、ものづくりなど複数のプロジェクトをやってみて、生き残ったものにお金を投入する仕組みにしないと、失敗したときに立て直せなくなる。

【資産活用・投資促進プロジェクト関連】

- コストが高く面積が小さい(拡張性がない)川崎臨海部に投資が生まれるとすると、スクラップ&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。現在はセットバック規制や緑地規制などがネックになっているので、代替措置・特例措置が有効だろう。
- 遊休・老朽設備は多いが、現状では、より儲かる事業を始める場合でなければ撤去することもできない。
- 施設の老朽化は課題。古い施設だと40年弱経過している。施設の耐用年数が約40年なので、数年後を目途に新たな施設の計画をしている。
- 敷地内に低未利用な部分があるが売ることは考えておらず、地域との共生に使いたい。事業以外の土地利用は企業単体では動かしにくいので、地域に寄与するアイデアなどの行政の後押しが欲しい。
- あえて臨海部で農業を行ってはどうか。土壌汚染に左右されない新農法が開発されており、最先端技術と工場廃熱等を活用した「スマートアグリ」の手法もある。ア

アメリカのブルックリンゴワナス地区は工業都市に農園を導入し、街再生のアイコンとした。

- 今後のロボット化などを考えると、設置には現在より大きな敷地が必要となるため、移転先となる土地があるとよい。中小企業は、単独で立地するより工業団地のようにまとまって立地している方が互いにメリットがある。今後大きく土地が空くようであれば、第3の工業団地を作ってもらいたい。

【水素エネルギー利用推進プロジェクト関連】

- 水素は、バス、トラック、家庭用燃料電池の分野では主役になれるのではないかな。今なら何をやっても「世界初」である。運輸（車）はCO₂削減に直結するので効果もPRしやすい。
- 水素社会の実現には課題はあるが、諦めずに続けるべき。生産したものを誰でも使えるようになれば企業誘致がやりやすくなる。
- 海外の未利用エネルギー由来水素など、水素の製造、輸送・貯蔵、利用にいたるパイロットシステムを構築する水素ネットワークを構築したい。

【低炭素型インダストリーエリア構築プロジェクト関連】

- ビジョンにおいて長期的にゼロエミッションを目指すのは妥当である。行政はそのファシリテーションをぜひやってもらいたい。
- 低炭素社会の実現に向け、「京浜スマートコンビナート」の考え方は非常に重要。企業間の連携を強めることにより効率化が図られ、コンビナート全体でCO₂削減に寄与することが望ましい。
- CO₂フリーを実現するためには、施設更新が必要。臨海部がCO₂の吸収エリアになると良い。規制緩和した上で民間活力を活用してはどうか。

【港湾物流機能強化プロジェクト関連】

- 物流や廃棄物施設の需要が高いのであれば、市場として必要とされているということなので、高機能化・クリーン化した先端的なものをここに作るくらいのスタンスがあってもよいと思う。
- 港湾貨物と航空貨物については、かつて学者がSea & Airという考え方を提示していたが、調べてみると、定時性を重視している荷主は飛行機と船の両方を使い分けている。羽田空港に近い川崎にも航空貨物を扱う物流施設ができてもおかしくない。
- 港湾物流のことをしっかりと位置付けられたことはありがたい。

【世界に誇れる人材育成プロジェクト関連】

- 働き方の大転換を見据え、起業、訓練、体験など「働く」ことに対するあらゆるニーズを満たし、多様な働き手による多様な働き方を生み出す「ワーク・イノベーション」を先導してほしい。
- やはり日本のものづくりは強い。人材という視点から考えると、川崎のものづくり精神を生かした産業短期大学を作ってはどうか。
- 大学との共同研究ができるようなネットワーク作りや地域としてのブランド力の向上があれば魅力が増す。
- 研究者間の交流は、同業他社より全く違う業種の方が行いやすい。まずトップ同士が交流しトップダウンで交流させるのがよい。
- 人材育成については、「ここに来ると楽しく学べる」という視点から、若手が参加できるようなプログラムが良い。コミュニケーションを図る場も不可欠。汎用性のある研修の合同開催なら弊社も参加できる。
- 市原でコンビナートで働く人向けの講座を開催しており、社員を参加させている。川崎でも行ってみたいはどうか。

【働きたい環境づくりプロジェクト関連】

- 川崎は「Gateway」として特徴づけられるので、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。特に大島地区などが変わるとすごく効果が大きいと思う。同時に、女性が働きたくなるまちづくりも大切。ビジョン策定に女性目線も入れてほしい。
- 第4次産業革命は女性と外国人が主役となる。
- AIで雇用が減る時代が来れば、人が確保できること（生活基盤として人が集まるエリアであること）が企業から選ばれる条件になるのではないか。
- 羽田連絡道路を通じて東京から人が入ってくるイメージをもっと打ち出したほうがいいのか。
- 企業の共同保育所のように、企業単独でできないこと（又はリスクが大きすぎて手を出しにくいこと）を企業同士の連携、地域との連携、行政との連携により一緒に取り組んだ結果、可能になったとすれば、それはその地域にしかない価値であると企業は考える。
- 研究者が必要とするのは、静かで研究しやすい環境であること。また、研究者が集まり気軽に話のできる交流スペースがあると良い。
- 現在の川崎は外国人が住みにくい街だという声がある。例えば、英語対応ができる病院がない、区役所も英語対応の体制が整えられていないなど。外国人が住める家がないという問題もあるが、そうした生活面の環境を整えることが、「働きやすい環境づくり」には必要だと感じる。
- 川崎臨海部は通勤の不便さから人材確保が難しい。各企業の川崎ならではの取組を

アピールすることにより魅力を向上させる。

- ・ 地域を活性化するには、若い人たちを上手く使っていくことが大事。

【緑地創出プロジェクト関連】

- ・ 川崎臨海部には人が来ない緑地が点在しているが、まとめて魅力ある緑をつくっていくのがよい。
- ・ 設備更新の際の緑化指針が厳しい。敷地が狭いので、緑化に面積を取られると操業に影響がでる。市内の別の場所を緑化することで、設備新設ができる制度があるとよい。
- ・ 緑化協議で敷地外緑地や芝生などの樹木以外の緑を認めてほしい。CO₂の排出権取引のように、他社の土地で使用していない土地を自社の土地として考えられるようにしてほしい。
- ・ 緑地は（工場等が）稼動する前に作るようになっていたが、数年以内の緑地化計画等も考慮してほしい。一度作ると移動の融通が利かない。
- ・ 東扇島沖の青潮の原因となる深掘跡を埋め、更に干潟を造成すると、水質改善と生物多様性の保全につながるのではないか。

【企業活動見える化プロジェクト関連】

- ・ 羽田が近いことによるインバウンド需要として観光客に訴求するコンテンツも有効であるが、川崎北部の市民からは臨海部の活動が見えていないことを考慮すると、臨海部の取組を市民が見えるような、地域資源を生かした楽しい場所がほしい。
- ・ 来て楽しめるエリアが欲しい。
- ・ イメージ向上の一環として、近隣の小学校や中学校への事業紹介をしてはどうか。

【災害対応力向上プロジェクト関連】

- ・ 災害イメージネーションという言葉をよく使うが、災害時に何が起きるかをしっかりイメージできないと、それに対する適切な対応は絶対できない。やらなければいけないのは、発災時刻、季節、天候が違う場合も想定しながら、何が起こるか想像する力を高めることである。わざと特殊な時間帯やタイミングで災害が発生すると考えてみると、これまで考えていなかった気づきが得られる。
- ・ 東扇島の基幹的広域防災拠点はある程度高い確率で生き残ると思うが、基幹的広域防災拠点が有効に機能するという点において、現時点ではまだ全体最適の設計にはなっていない。物資の供給が途中で途絶えることもある。橋やトンネルの損傷があった場合は修理が必要になり、それには時間がかかる。修理が待てられない場合、迂回ルートをどう考えるか。道路が通行できなくなった時は、水江町に船で帰宅困難者を受け入れる予定だが、船でアクセスできても、道路が通行できなかった

ら入れないことになる。また、受入のキャパシティが足りない場合船は何往復必要なのか、発災時が夕方の場合暗くなったらどうするのか、雨が降ったらどうするのかなど、災害時に必要な事項を列挙し、愚直に1つずつ懸念事項を潰していく必要がある。

- 災害時に緊急物資が集まっても活用されないことがある。行政と民間の役割が相互で議論されていない。企業を巻き込む対応から企業が主体となる対応へ転換していくべき。
- 東日本大震災後に近隣同業者と行った復興事業の経験を活かし、防災対策に貢献したい。

【交通機能強化プロジェクト関連】

- 川崎駅と臨海部の間のエリアはバス交通がメインのため、定時性が低く、土地利用転換がしにくい。
- 川崎駅は飽和状態で限界であるため、新たな基幹的な交通軸の整備などで改善すべき。
- 川崎駅ではなく、臨海部に近い所での交通結節点強化が必要である。
- 連絡道路を活用した新たなバスネットワークなども重要。
- 羽田空港から横浜まで一般道でつながるとよい。
- 臨海部は新しい交通の実験の場になりうる。
- 自動運転は可能性がある。
- 将来的には人手不足解消が課題である。



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市