



# 臨海部ビジョン

~川崎臨海部の目指す将来像~

【概要版】



川崎市

## 【目次】

1	はじめに	2
2	ビジョン策定の前提となる状況	10
3	ビジョン策定に関わる主な意見	22
4	ビジョンの構成	30
5	30年後の将来像	32
6	基本戦略	42
7	リーディングプロジェクト	54
8	ビジョンの実現に向けて	70

# 1 はじめに

## 1-1 ビジョン策定の背景

- 川崎臨海部は、経済のアジアシフトなどのグローバル情勢、重化学工業の国内市場縮小などのローカル情勢を受けて、大きな転換期を迎えています。
- 現況として、設備老朽化の進行や低未利用地の発生リスクの顕在化など、川崎臨海部ならではの課題が発生しています。

### 【グローバル(世界の)情勢】

- 経済のアジアシフトと人口増加、高齢化の進展
- 地球規模の温暖化対策とエネルギーバランスの変化
- AI、IoTなどの産業革命や技術革新
- EV普及を契機とする移動手段の変革

### 【ローカル(日本の)情勢】

- 生産年齢人口減少、首都圏への人口集中
- 石油など重化学工業の国内市場縮小
- CO<sub>2</sub>排出量の削減に向けた全国的取組
- リニア新幹線など移動時間の短縮化

### 【川崎臨海部の現況】

- グローバル化に伴う製造機能の海外移転など、産業構造が大きく転換
- 高度成長期以来、生産を続けてきた設備の老朽化が進行
- ライフサイエンス分野の国際戦略拠点「キングスカイフロント」の形成や水素プロジェクトなどが進み、新たな成長産業の芽が生まれつつある
- 物流・ロジスティクスの進展に伴い、大型物流施設の立地が進むとともに、港湾機能が向上している

## 1-2 ビジョン策定の目的・手法

- 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」の中心の役割を担う地域として、さらには日本の成長を牽引する地域として、持続的に発展させていくことを、ビジョン策定の目的としています。
- ビジョンの策定では、長期的な視点を持って将来像を設定し、様々な角度から実現策を検討していくことを目指し、バックカスティング手法を用いました。

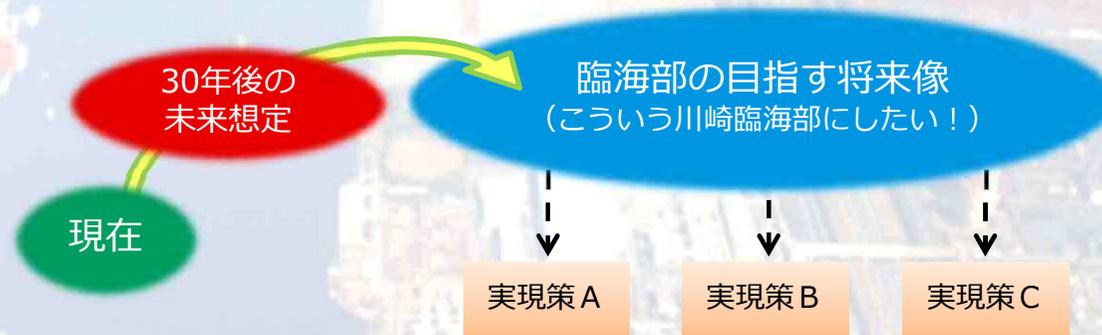
### ○目的

本市における「**力強い産業都市づくり**」の中心の役割を担う**川崎臨海部**について、これからの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。**

### ○手法

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を設定・共有したうえで、その実現策を検討するバックカスティング手法**により策定する。

### バックカスティング手法のイメージ

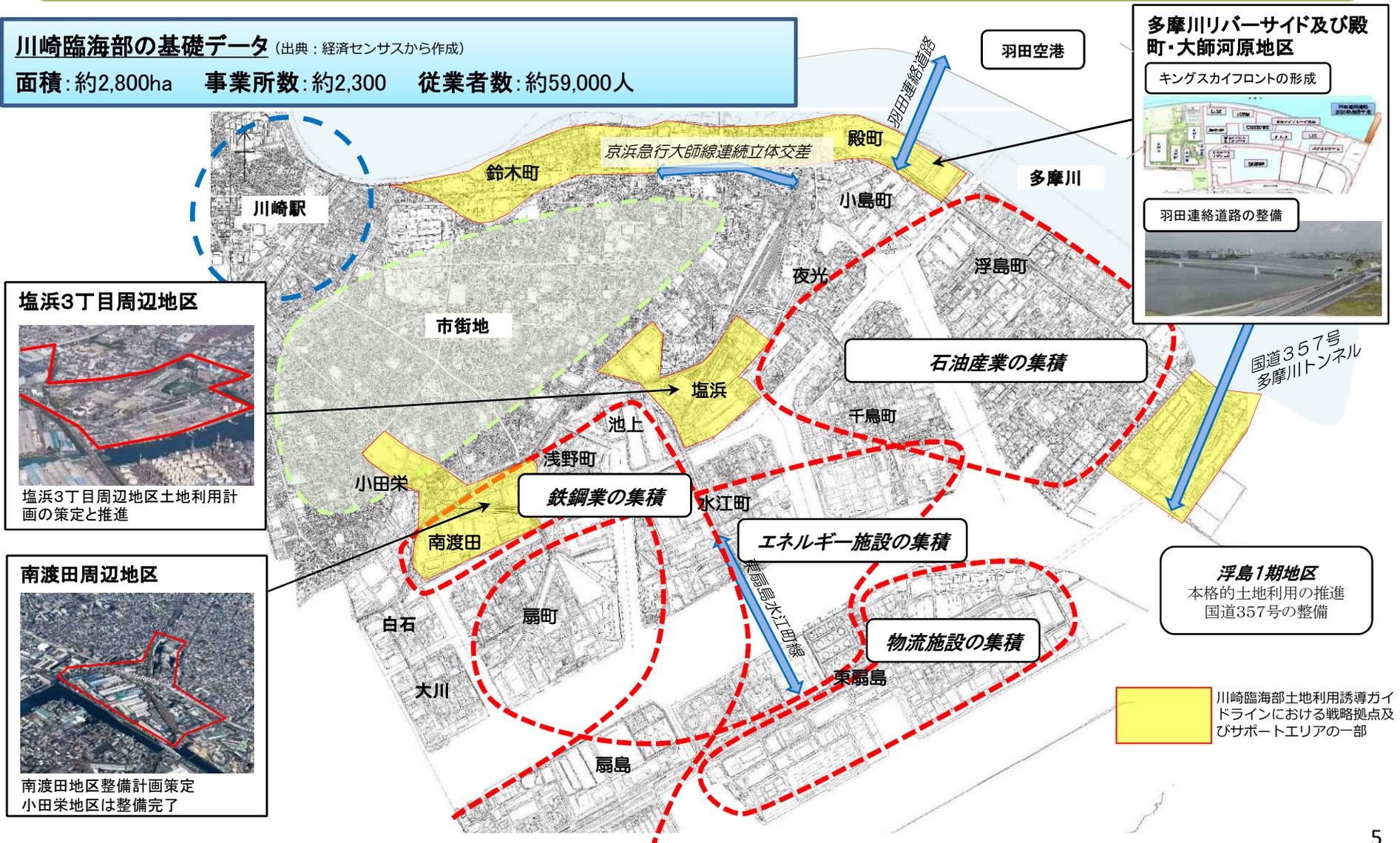


# 1-3 川崎臨海部の現在の状況①

- 下図は、川崎臨海部の現在の状況の概要です。
- 鉄鋼、石油等の工場や、エネルギー、物流等の施設が集積し、コンビナートが形成されています。
- 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。
- 産業地帯と市街地が近接しています。

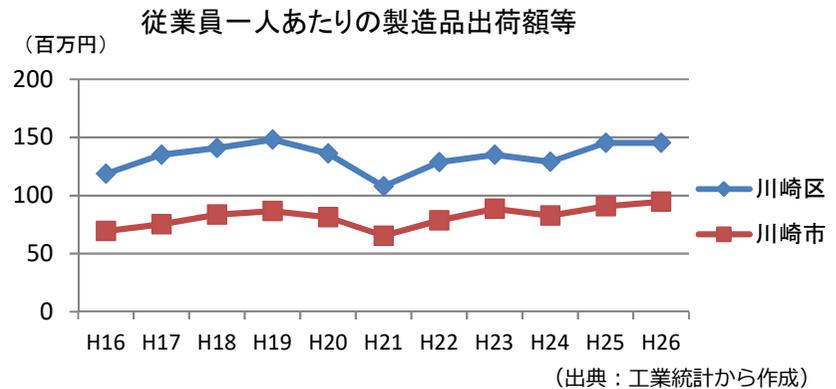
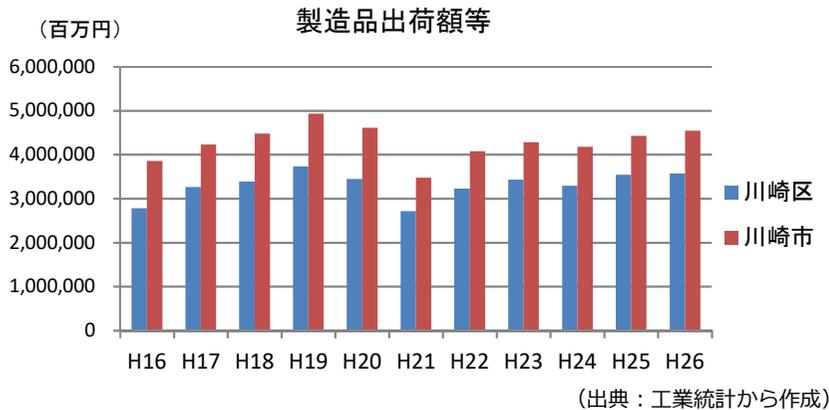
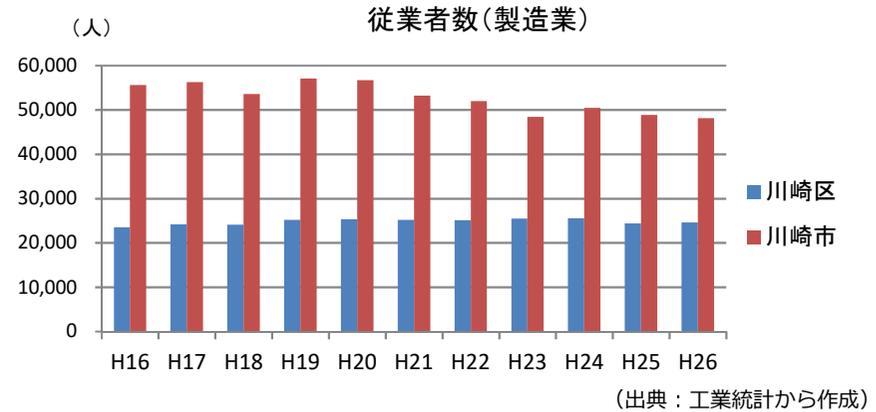
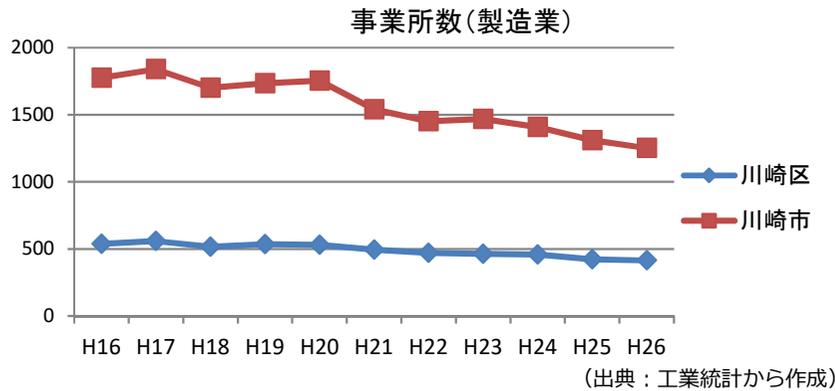
## 川崎臨海部の基礎データ (出典：経済センサスから作成)

面積：約2,800ha 事業所数：約2,300 従業者数：約59,000人

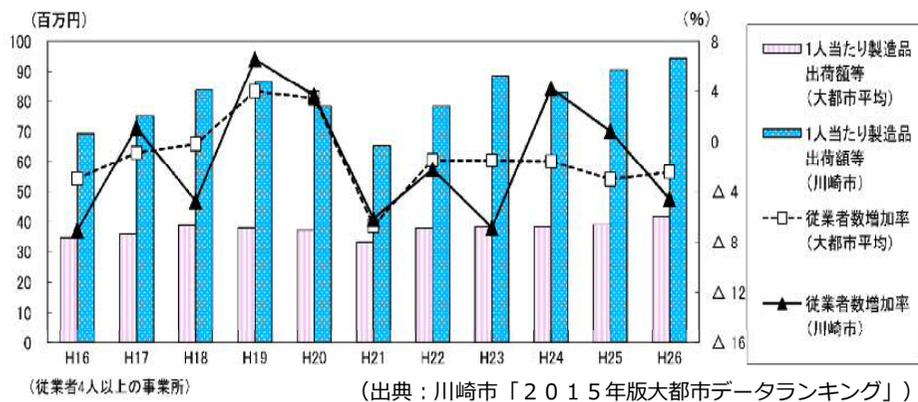


# 1-3 川崎臨海部の現在の状況②

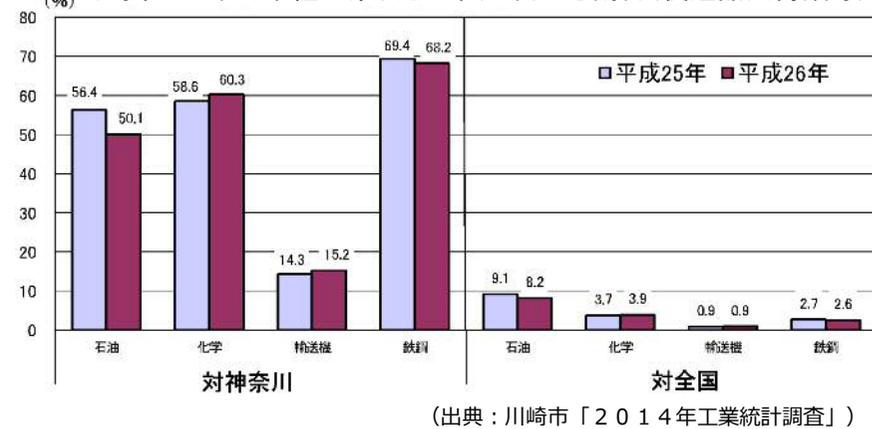
参考データ



## 従業者1人当たりの製造品出荷額・従業者数増加率(大都市平均との比較)

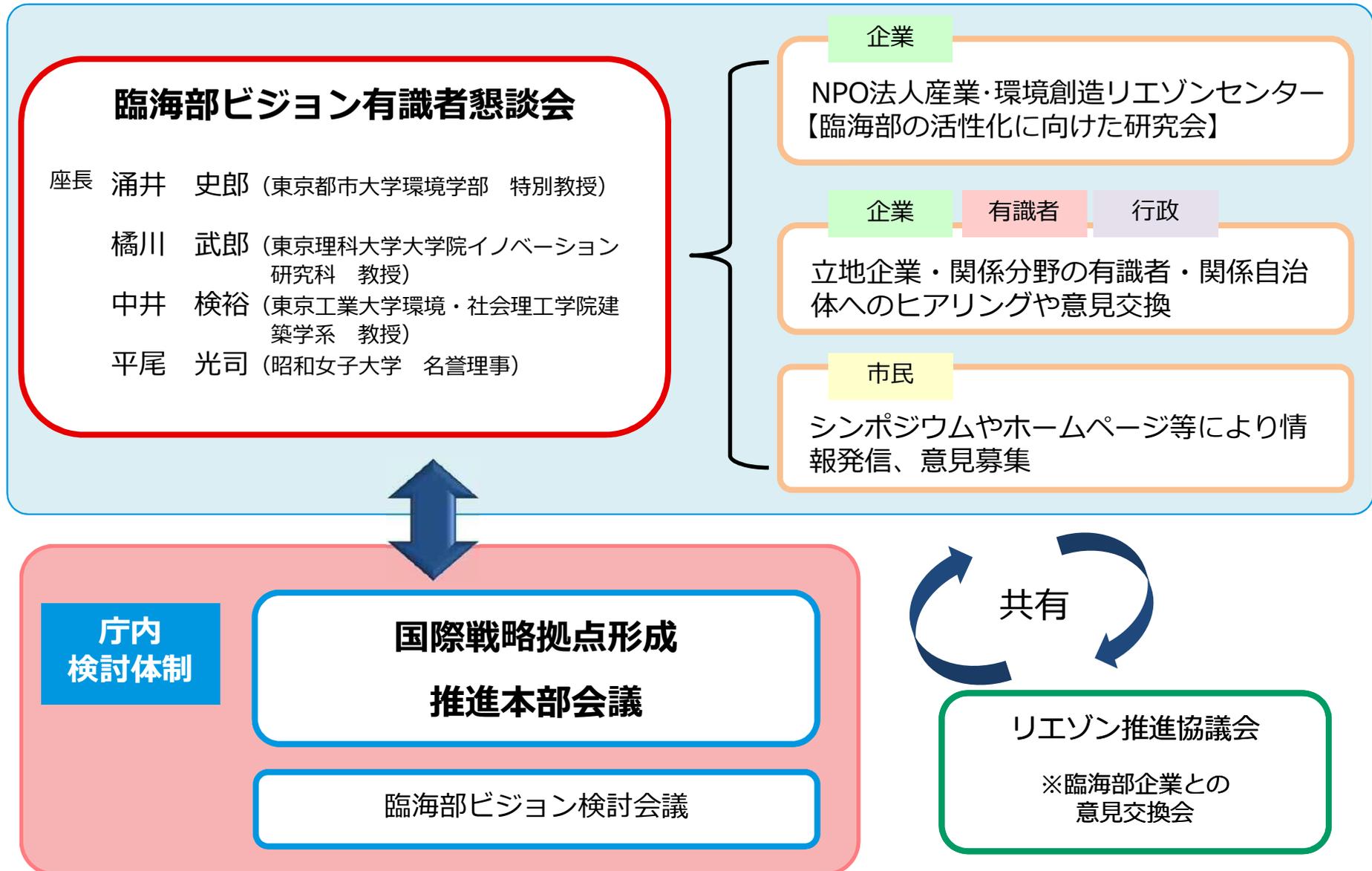


## 川崎市の上位4業種が県及び全国に占める割合(製造品出荷額等)



## 1-4 策定体制

➤ ビジョン策定に向けて、次のように様々な立場の方と意見交換や検討を行ってきました。



## 1-5 検討経過①

➤ これまでに有識者懇談会を6回開催し、関係者との意見交換を延べ152件実施しました。

### 臨海部ビジョン有識者懇談会



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。

- 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
- 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、ビジョンの方向性を議論
- 第3回（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（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（2017年9月28日）  
臨海部ビジョン（素案）について議論
- 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

### 企業・有識者・関係自治体との意見交換等

臨海部にかか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（本社及び川崎工場／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。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やコンビナートを有する他の自治体との意見交換を実施した。

- 企業・有識者等へのインタビュー
- 横浜市、大田区、神奈川県、東京都との意見交換を実施
- 岡山県、愛知県、千葉県、堺市、大分県との意見交換を実施

## 1-5 検討経過②

- シンポジウムや立地企業とのワークショップなどを開催し、寄せられた意見を検討に反映しました。

### 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月にシンポジウムを開催した。また、視察に訪れた市民等へのアンケートを実施した。  
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の研究会を開催した。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、ワークショップを通じて意見をいただいた。

- 「30年後の川崎臨海部を考える」シンポジウムを開催（2017.6）
- キングスカイフロントの視察に訪れた高校生へアンケートを実施
- 臨海部立地企業（NPOリエゾンセンター会員企業）との研究会において臨海部の将来像等に関する意見交換を実施（14回）
- うち4回はワークショップを実施（臨海部のSWOT分析、若手による「働き続けたい企業、働き続けたい地域とは」、将来像の実現に向けたプロジェクト内容の検討）

### 庁内検討

臨海部の将来にわたる変化を見据えた庁内横断的な検討を行うため、市長を座長とする会議を開催した。また、取組の方向性や具体的な取組を検討するため、関係部署による会議を開催した。

- 国際戦略拠点形成推進本部会議（市長を座長とする幹部による会議：5回）
- 臨海部ビジョン検討会議（関係部署による会議：5回）
- その他、担当者による打合せを多数実施

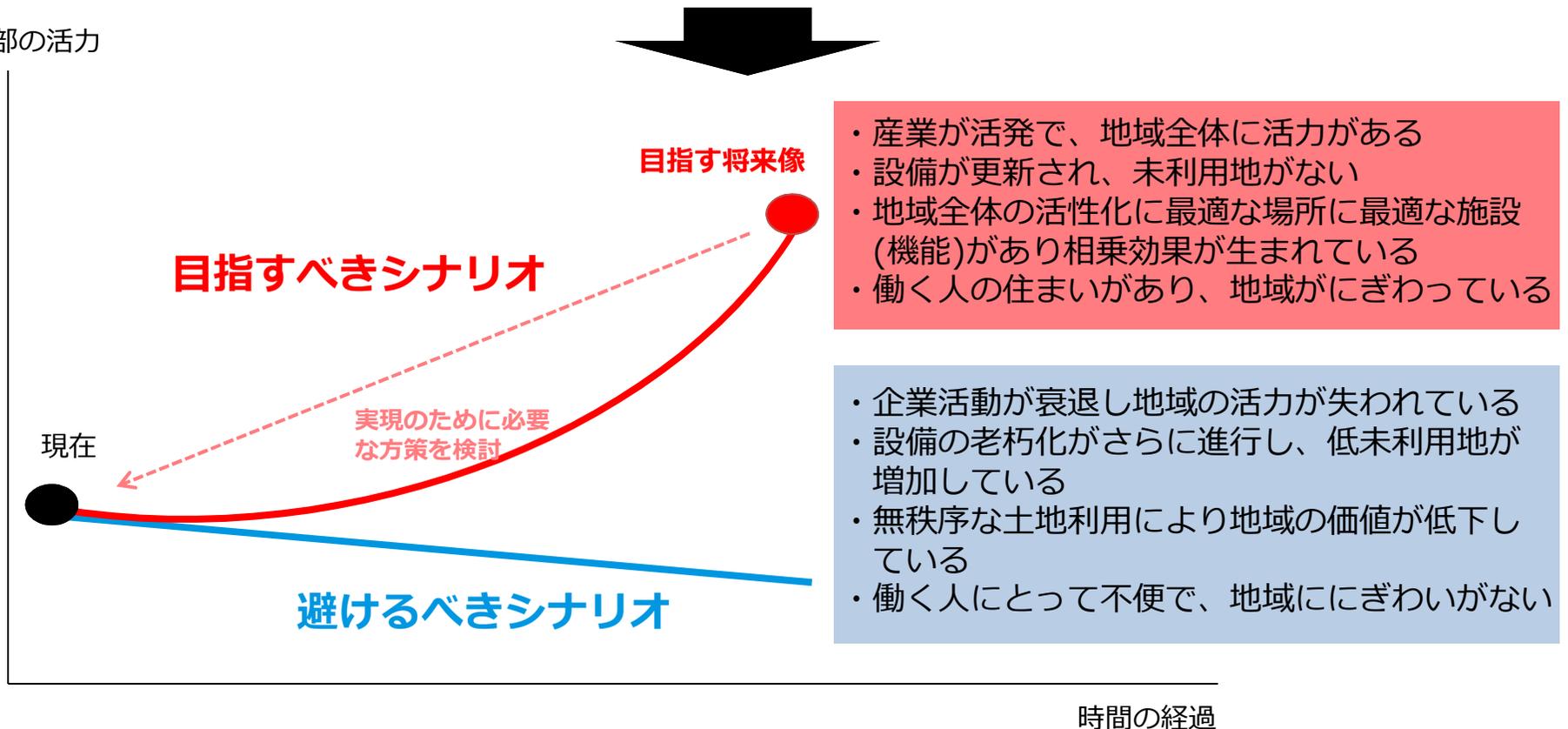
## 2 ビジョン策定の前提 となる状況

## 2-1 ビジョンを策定する上での基本的な考え方①

### 現在の動向

- 石油産業を中心に業界再編と生産機能の最適化の動きがあります。
- コンビナート全体の設備老朽化が進むと同時に、土地利用の低密度化が進む恐れがあります。
- 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ます。
- 川崎駅と臨海部間のエリアの活性化の必要性が高まっています。

臨海部の活力

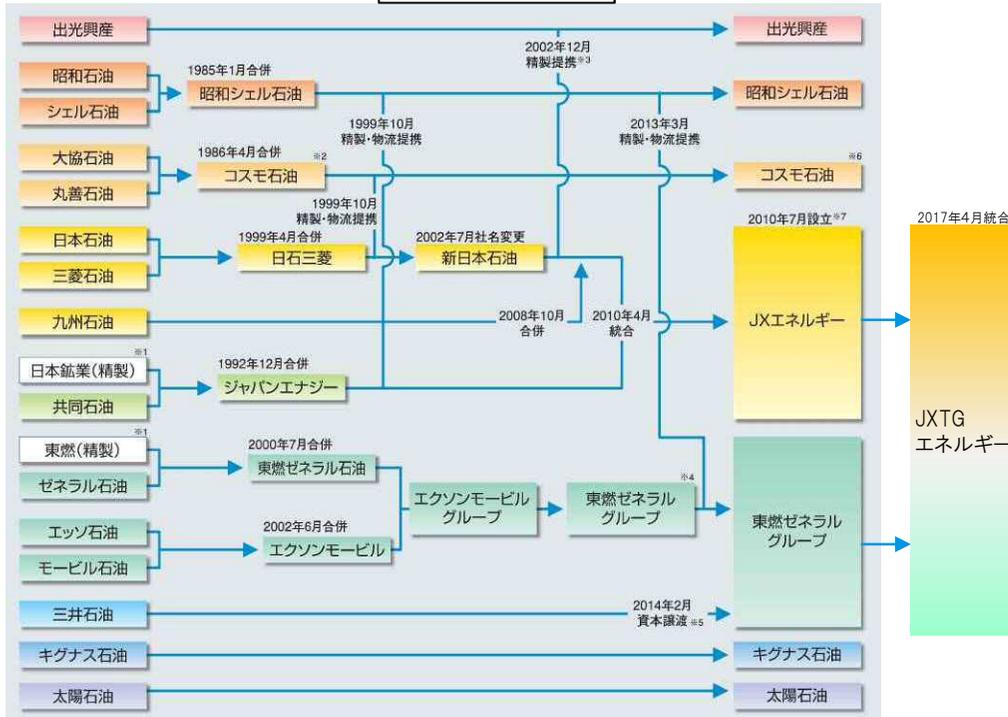


現在の動向を放置した場合、臨海部の活力が低下し、地域全体の衰退につながるリスクがある。ビジョンにより「目指す臨海部像」を共有した上で、この地域に関連する動きなども活用し、その実現に向けた方策を検討する必要がある。

## 2-1 ビジョンを策定する上での基本的な考え方②

参考データ

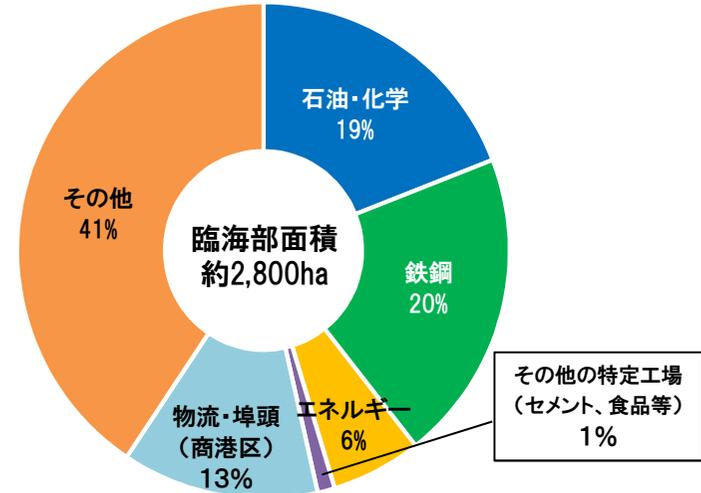
### 石油業界の再編



(出典：石油連盟「今日の石油産業2016」より作成)

### 川崎臨海部の土地利用

川崎臨海部の業種別の面積割合



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

(出典：横浜・川崎臨海部工場立地図 (2016.4) 等により作成)

### コンビナートの老朽化

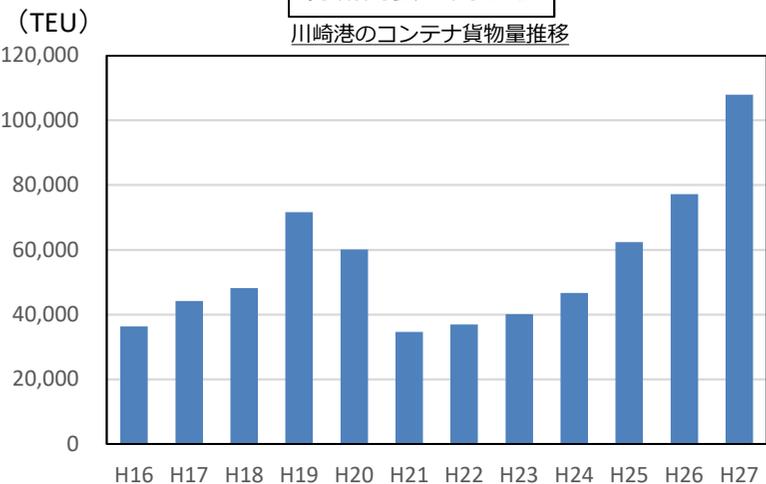
国内エチレンセンターの稼働年数



(出典：経済産業省 (2014) 「石油化学産業の市場構造に関する調査報告」)

### 物流需要の高まり

川崎港のコンテナ貨物量推移



(出典：川崎港統計年報より作成)

## 2-2 川崎臨海部のあゆみ①

- 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。

### 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。



浅野総一郎（出典：浅野工学専門学校）

### 高度経済成長を牽引（1950～1970年代）

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



（出典：川崎市環境局）

### 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。

1950年代

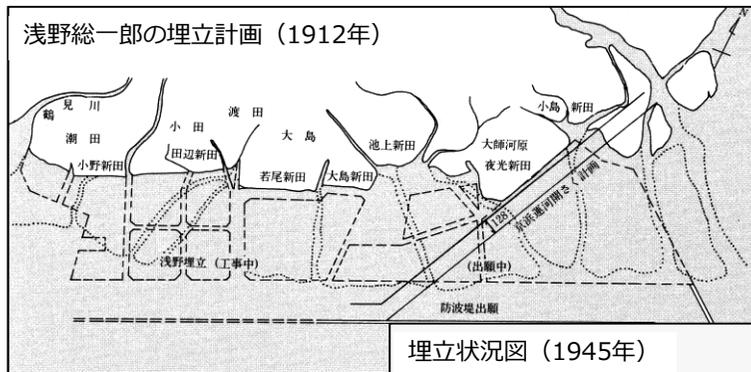


現在

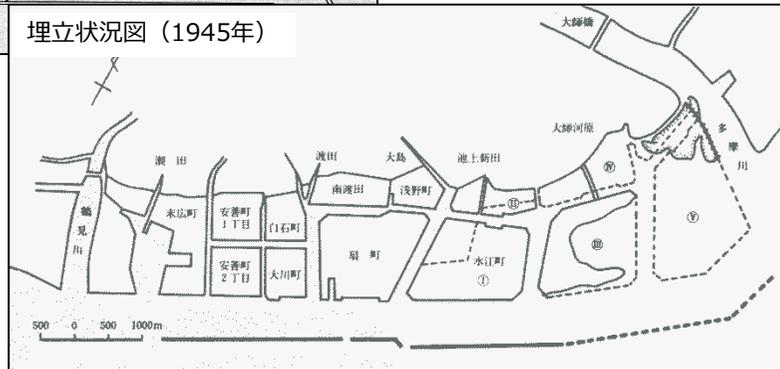


## 2-2 川崎臨海部のあゆみ②

参考データ

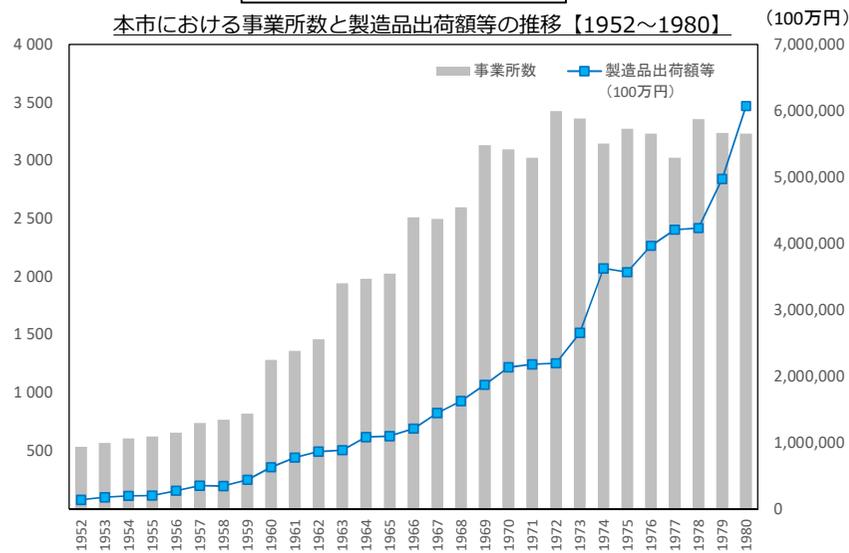


川崎臨海部の変遷



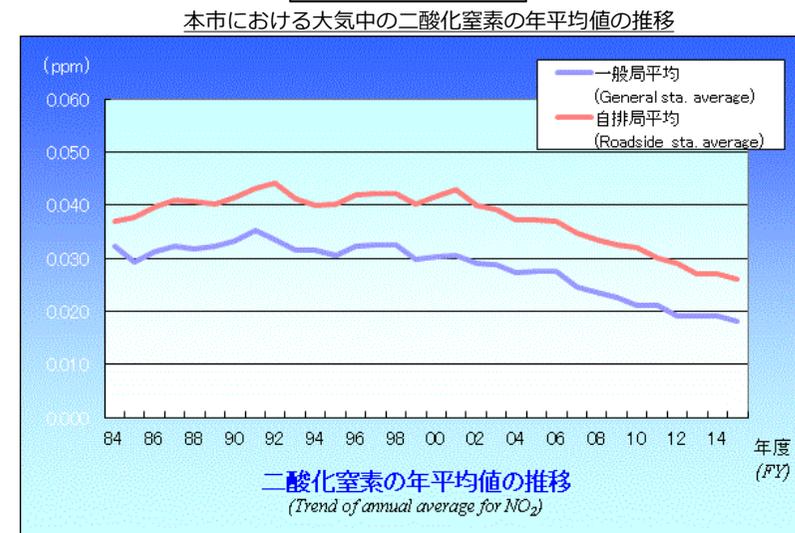
(出典：川崎市港湾局)

工業都市としての発展



(出典：工業統計から作成)

環境問題の改善



(出典：川崎市環境局)

## 2-2 川崎臨海部のあゆみ③

- 1990年代頃から、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。
- 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。
- 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。

### 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。

### 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。
- 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。

### 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。

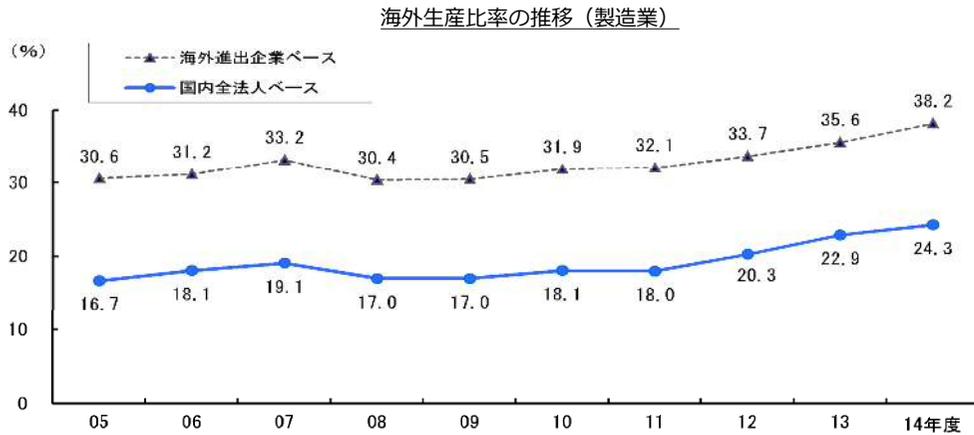


いすゞ自動車工場の跡地が最先端の研究拠点に

## 2-2 川崎臨海部のあゆみ④

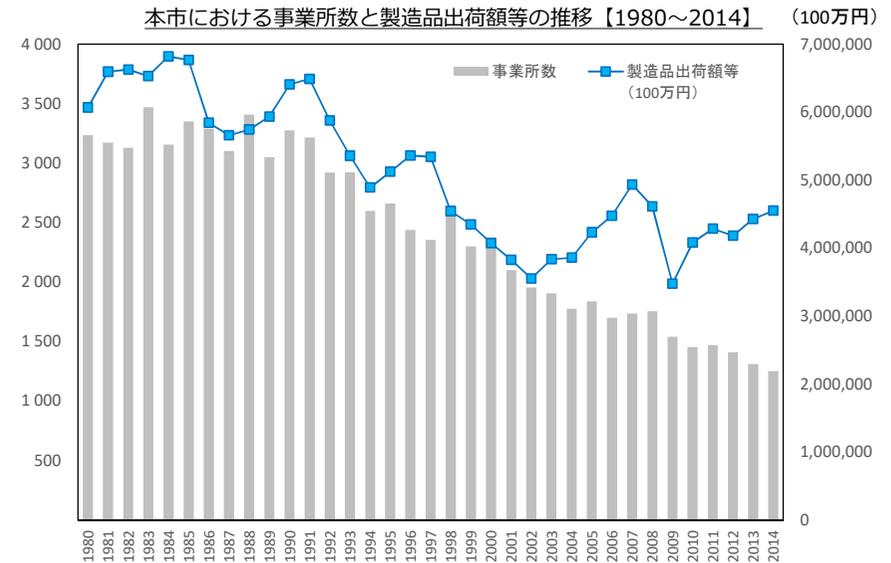
参考データ

### 企業のグローバル化と国際分業化の進展①



(出典：経済産業省「第45回海外事業活動基本調査（2015）」)

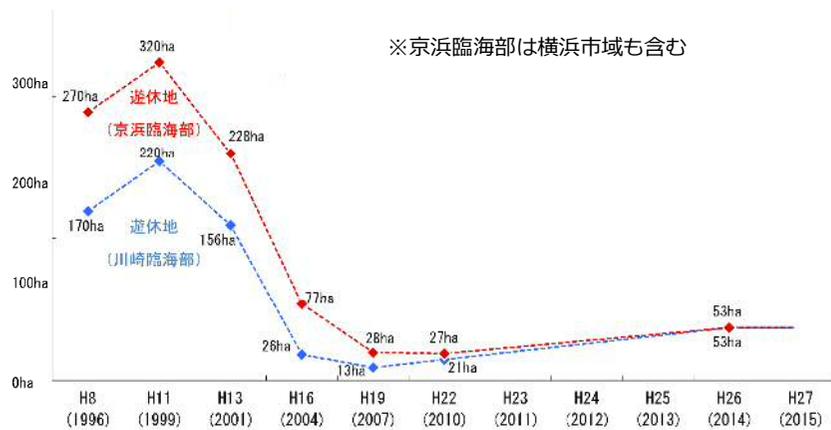
### 企業のグローバル化と国際分業化の進展②



(出典：工業統計から作成)

### 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)

### 新たな拠点の形成

殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの形成



(出典：川崎市臨海部国際戦略本部)

## 2-3 バックキャストイングのための未来想定①

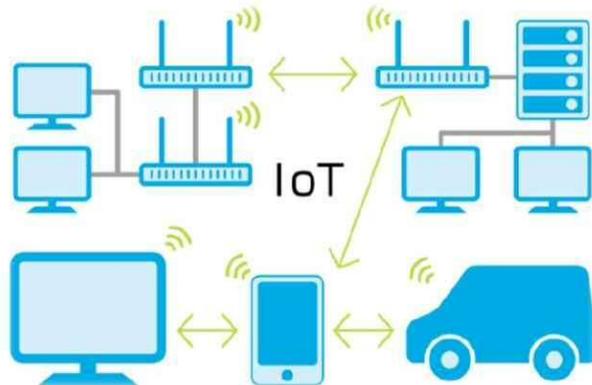
- ▶ ビジョンをバックキャストイングにより策定することから、およそ30年後の（主に産業分野における）社会経済環境を想定し、議論を行いました。

### 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。
- ◆ 特定の働く場所や勤労形態、年齢にとらわれず、若者から高齢者まで、様々な人の多様な仕事ぶりや生き方を、それぞれの立場や能力に応じて支え合う社会となっている。
- ◆ 地球温暖化の深刻化により、世界規模での環境対策が行われている。

（参考：日本再興戦略、科学技術イノベーション戦略、国土交通白書 他）

※将来のイメージ



（出典）経済産業省



（出典）JR東海



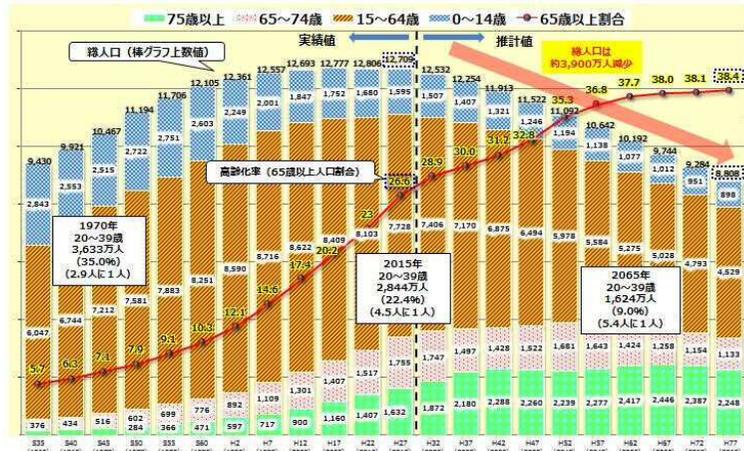
（出典）経済産業省

# 2-3 バックキャストिंगのための未来想定②

参考データ

## 少子高齢化の進展

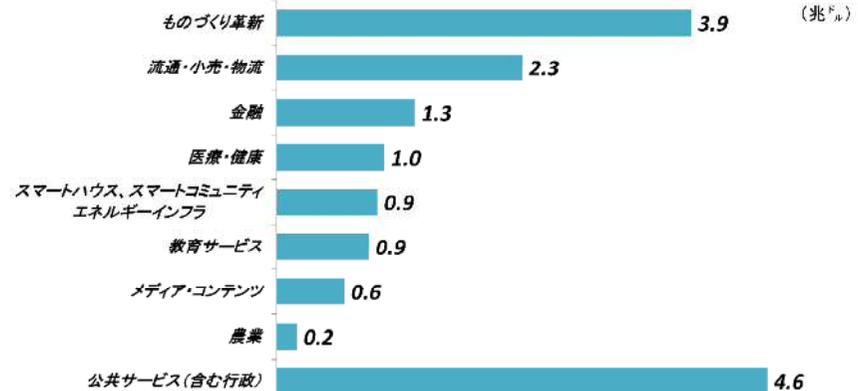
人口構造の推移



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

## IoTの進展

2013-2022でIoTが創出する経済価値の累計



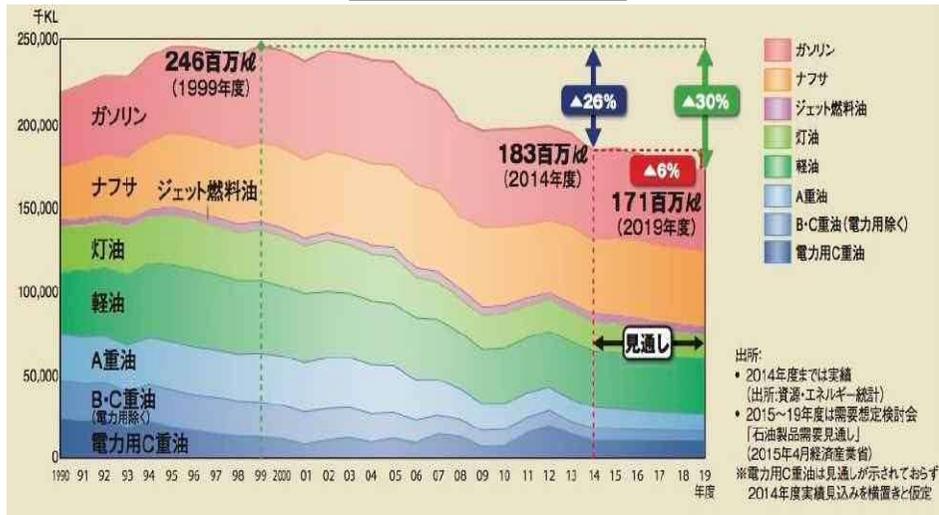
(2025年時点のIoTの経済価値)  
※ モビリティ(自動走行等) 0.9

【経済価値】  
IoTサプライヤーの売上増加だけでなく、IoTを導入する企業において、オペレーション効率化等を通じて実現されるコスト削減効果やマーケティング高度化に伴う売上増加等のユーザー側の経済効果も含めた全体的な効果

(出典：経済産業省「新産業構造ビジョン」)

## 石油産業の動向

石油製品内需の推移と見通し



(出典：石油連盟「2016今日の石油産業」)

## 素材間競争の激化

素材の徹底改良と置き換え

部位		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
		ハイツ	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%	各種フレーム部品 (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%	シート部品			ドアトリム 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%		各種エンジン部品	トランスミッションケース リンダブロック	マフラー、コイル	インマニ、燃料タンク	プロペラシャフト
電装品・その他	9%		ハーネス				

特に車体部品での採用が中心  
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)  
パワートレイン周辺など、機密部品への採用中心  
量産車向けはプロペラシャフト等一部機密部品

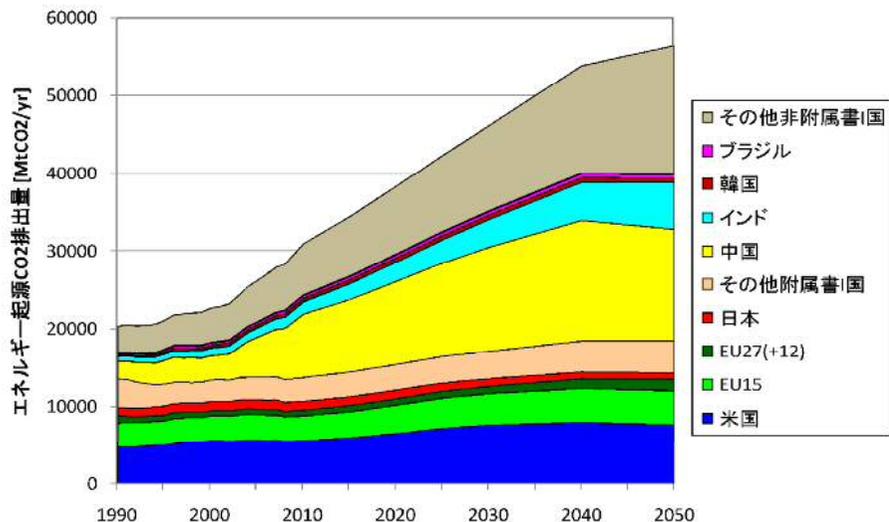
(出所)経済産業省(2015)「金属素材競争力強化プラン」

## 2-3 バックキャストिंगのための未来想定③

参考データ

### 地球温暖化への対応

世界主要国・地域別のエネルギー起源CO<sub>2</sub>排出見通し



(出典：(公財)地球環境産業技術研究機構)

### 環境に配慮した新たなエネルギー

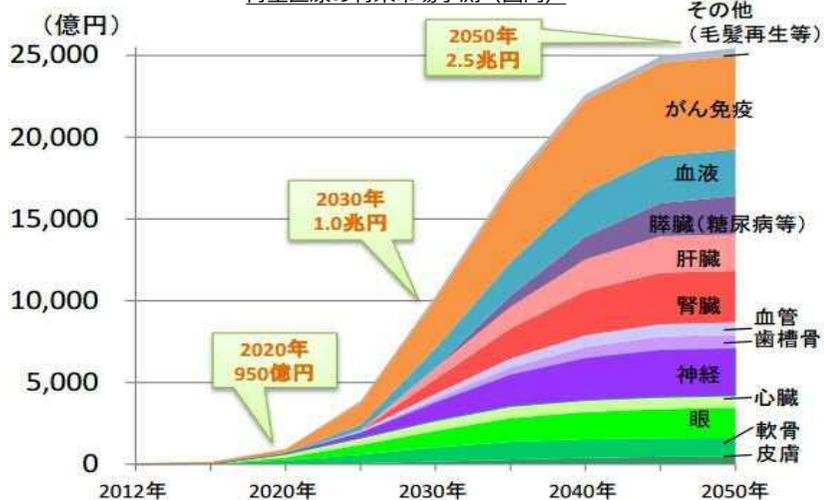
日本の水素・燃料電池関連市場の将来予測



(出典：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」)

### 健康に対する関心・意識の向上

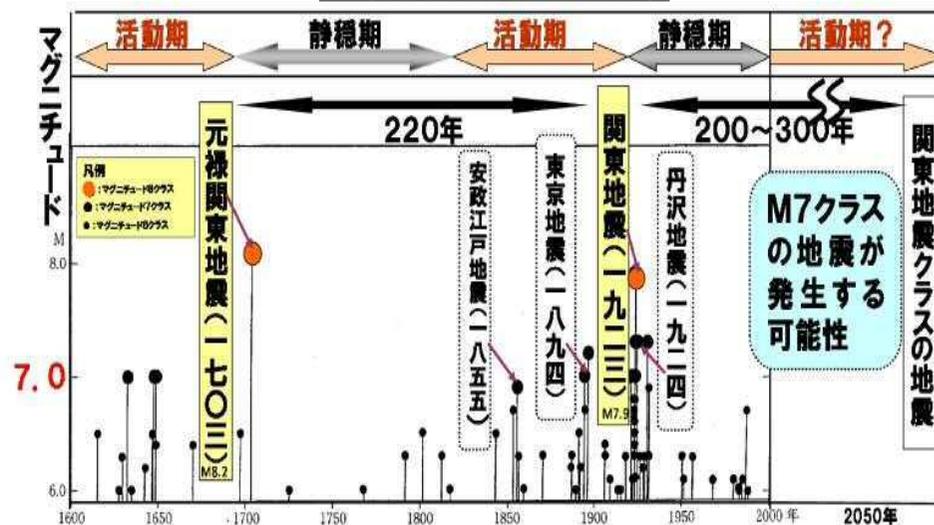
再生医療の将来市場予測 (国内)



(出典：経済産業省 (2013) 「再生医療の実用化・産業化に関する報告書」)

### 大規模地震の切迫性

南関東で発生した地震 (M6.0以上)



(出典：内閣府 (2012) 「防災白書」) 19

## 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。
- 臨海部は社会的課題を解決する実装の場となりながら新しい価値の創出を先導するとともに、産業の活性化や雇用の創出により市内経済、さらには周辺地域にも波及させる役割を期待されています。

世界の中の日本



成熟社会における豊かさを  
創り出す役割が期待される

日本の中の川崎



社会的課題を率先して解  
決する役割が期待される

川崎の中の臨海部



- ◆ 「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**
- ◆ 東京、横浜など**首都圏域に産業波及**をもたらす
- ◆ 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**

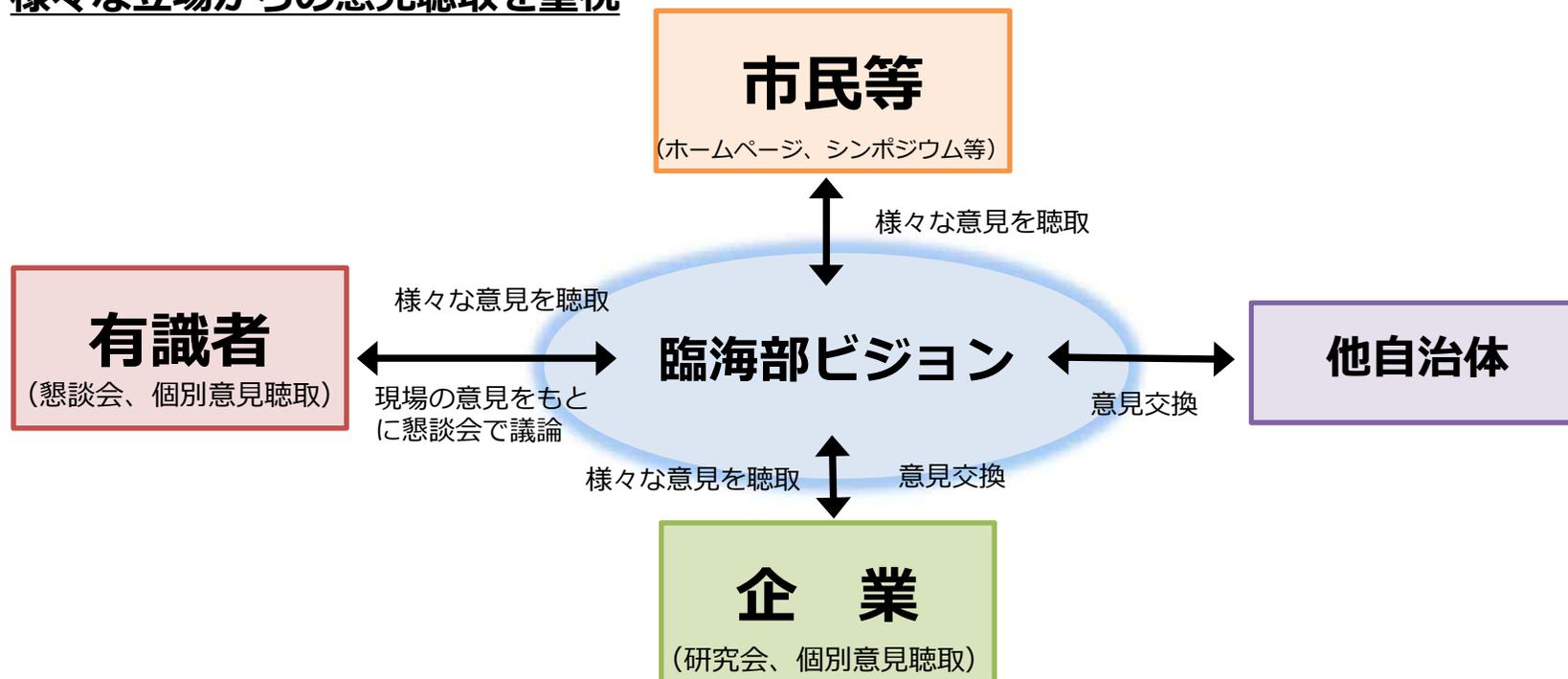


### 3 ビジョン策定に関わる主な意見

### 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。

#### 様々な立場からの意見聴取を重視



## 3-2 企業・有識者からの意見のまとめ①

- 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作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関わること

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

## 3-2 企業・有識者からの意見のまとめ②

- 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作る意見として整理しました。

### 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なのは驚くべきことで、臨海部の象徴である多摩川が一番の宝

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

こどもや北部の市民にこそ臨海部の良さを伝え、理解してもらおうのが良い

「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）



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

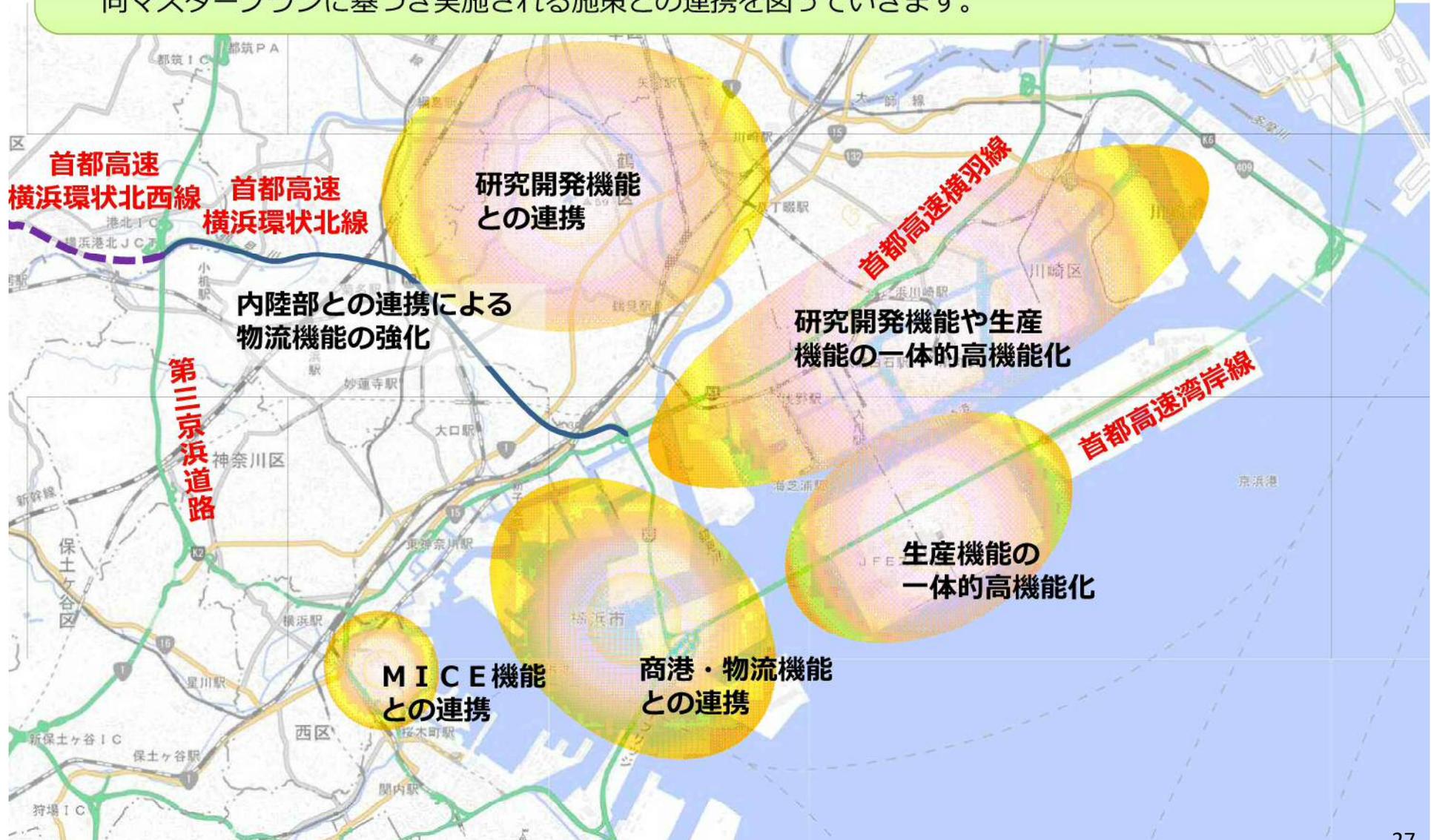
多摩川沿いの長い水際線を活用した良好な環境  
の創出と快適で魅力あふれる親水ネットワー  
クの形成

<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

### 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。



### 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 ビジヨンの構成

## 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。

### 臨海部ビジョン

## 30年後の将来像

川崎臨海部の30年後を  
見据えた目指す将来像

## 基本戦略

「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

## リーディングプロジェクト

「30年後の将来像」を実現するための「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プロジェクト

〔各プロジェクトは、その推進により相互作用を生み、横断的に実施されるものであるが、各主体の円滑な協力体制を構築するため、便宜上、分野ごとに設定〕

# 5 30年後の将来像

## 5-1 30年後の将来像①

- 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であり続けるべきである
- ◆ **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。

## 5-1 30年後の将来像②

➤ 「30年後の将来像」は、以下の臨海部像が実現されることを目指すものです。

### 豊かさを実現する産業が躍動

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、社会的困難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

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。

## 5-1 30年後の将来像③

- 川崎臨海部が目指す「30年後の将来像」を、臨海部の関係者だけではなく、市民、他地域、さらには海外の研究者にも広く伝えるため、川崎臨海部の30年後を想起させる呼び名を次のとおり設定しました。

### 30年後の将来像を一言で表すフレーズ

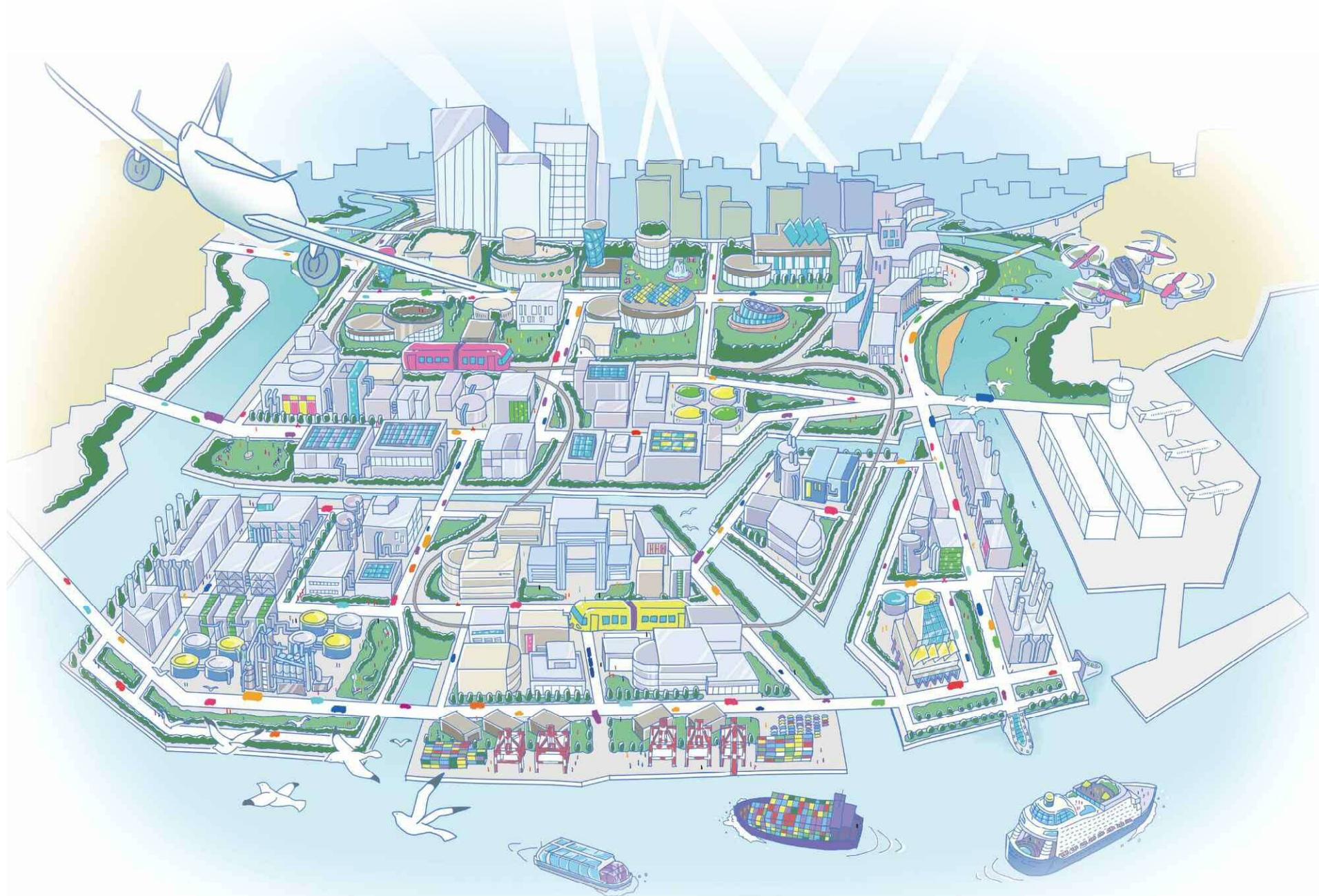
# SUPER HYBRID FRONT KAWASAKI

(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。

## 5-2 30年後の川崎臨海部のイメージ①



※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

## 5-2 30年後の川崎臨海部のイメージ②

### 新しいアイデアを形にできる

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



### ゼロエミッション化している



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。

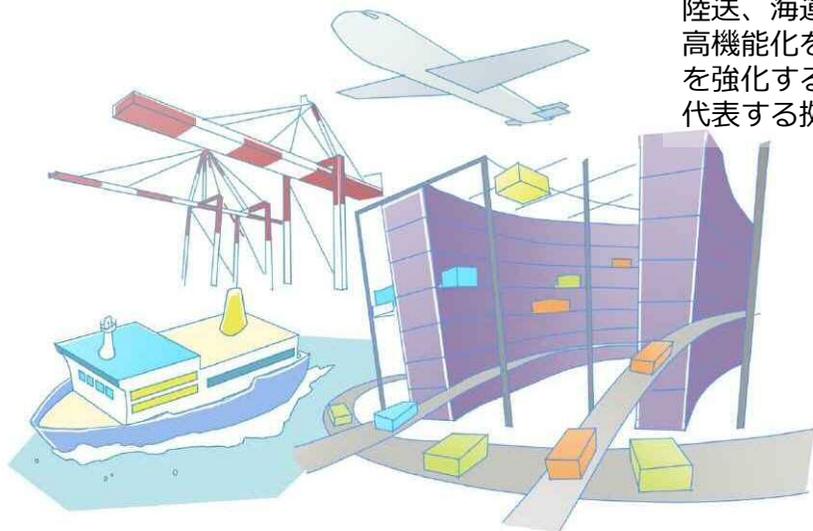
この地域を支えてきたコンビナートの新陳代謝により、基幹産業が高機能化しながら環境調和・スマート化を実現し、日本で最も付加価値を生み出しています。

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

## 5-2 30年後の川崎臨海部のイメージ③

### 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。

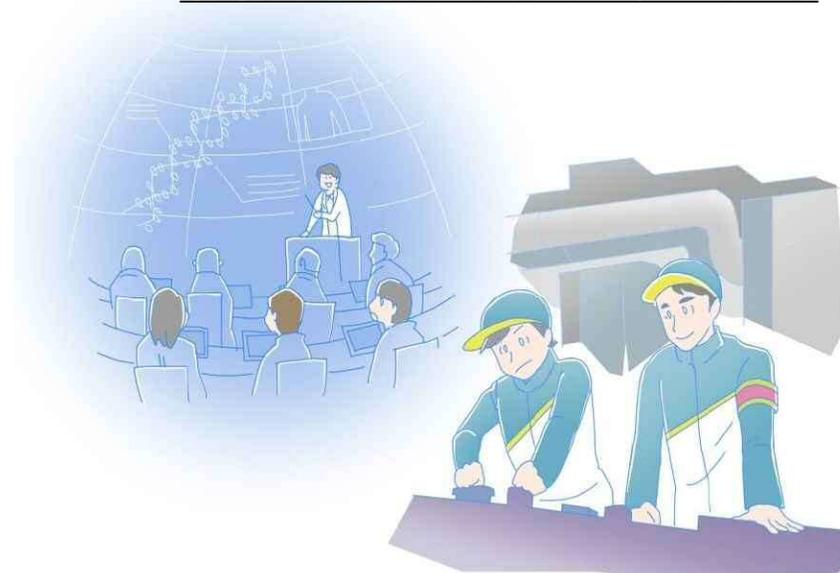


### 楽しく働ける地域になっている



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、交流ができ余暇を過ごせるなど、楽しく働くことができ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。

### 最も自分が磨ける地域になっている



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。

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





## 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）



# 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。

### 臨海部ビジョン

### 30年後の将来像

川崎臨海部の30年後  
を見据えた目指す将来像

### 基本戦略

「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

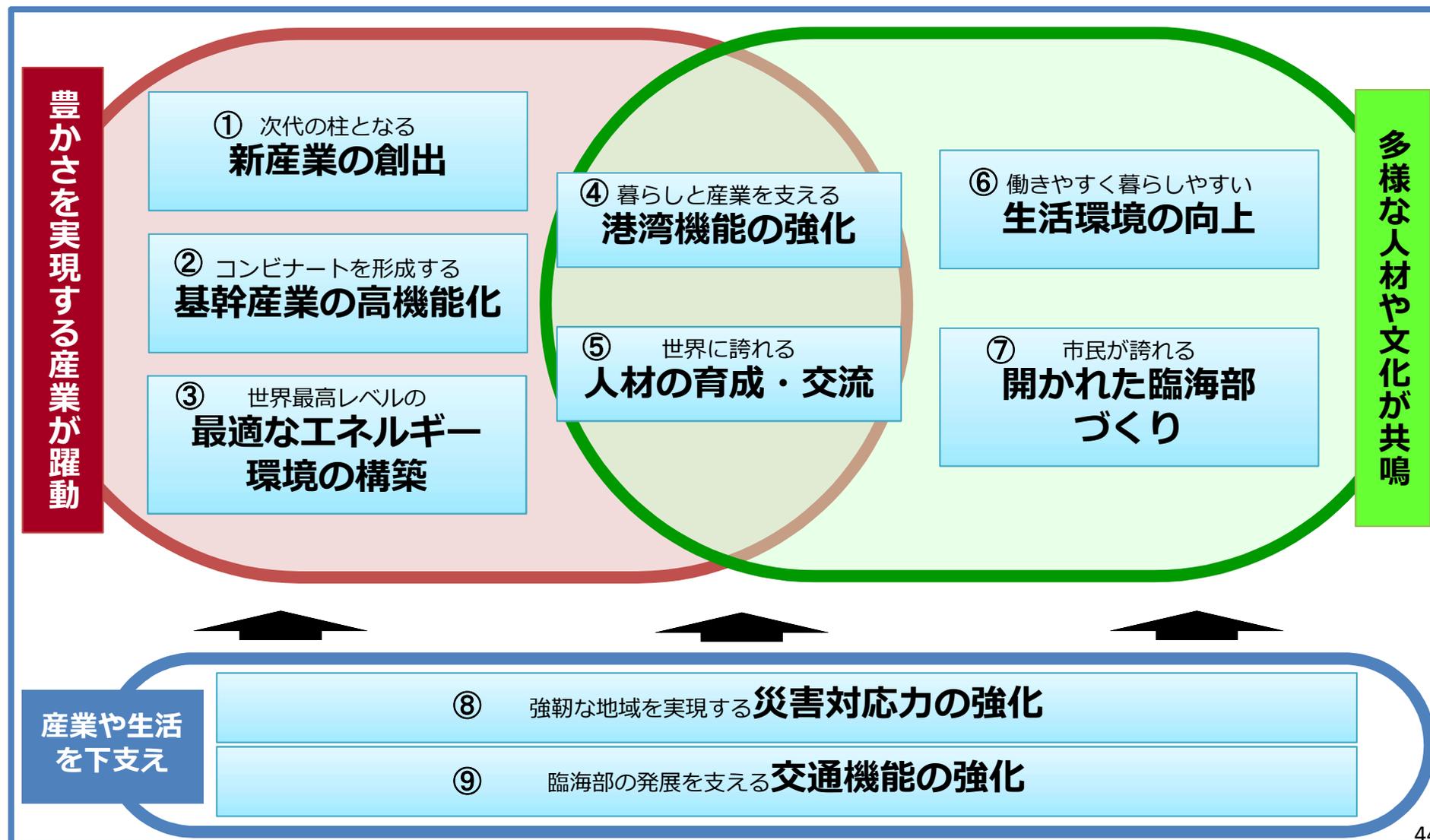
### リーディングプロジェクト

「30年後の将来像」を実現するための「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プロジェクト

〔各プロジェクトは、その推進により相互作用を生み、横断的に実施されるものであるが、各主体の円滑な協力体制を構築するため、便宜上、分野ごとに設定〕

## 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。



## 6-3 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。

### 基本戦略1

### 次代の柱となる新産業の創出

#### 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

#### 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

#### 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能の集積



#### 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

## 6-3 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。

### 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

#### 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

#### 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

#### 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

## 6-3 基本戦略3 「最適なエネルギー環境の構築」

市内のCO<sub>2</sub>排出量の7割以上を産業系が占める中、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。**

### 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**

#### 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

#### 現状と課題

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

#### 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地帯のインフラや技術
- 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

## 6-3 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。

### 基本戦略4

### 暮らしと産業を支える港湾機能の強化

#### 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

#### 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

#### 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

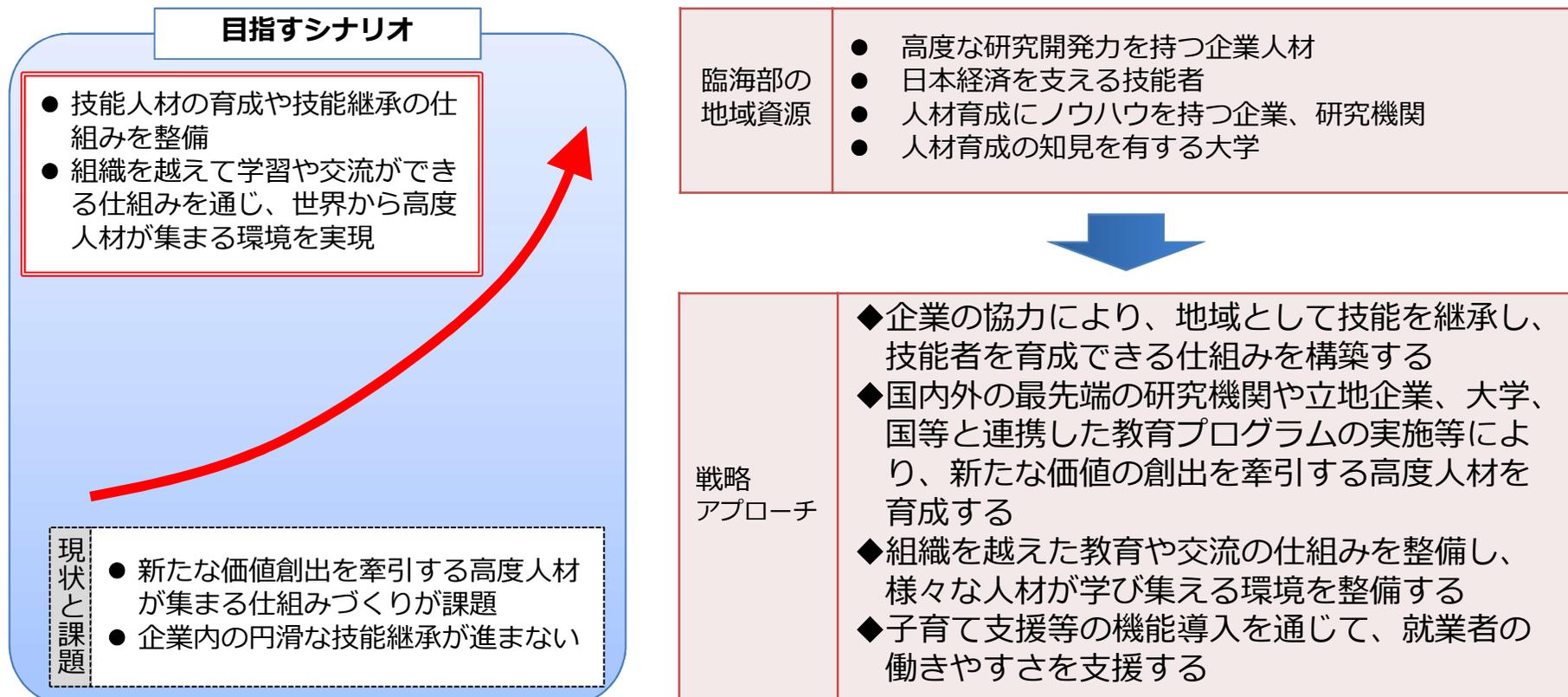
- ◆ 港湾機能の強化を図りながら、先端技術を活用するなど、高機能化・高度化する新たな物流ニーズに対応した物流体系を構築する
- ◆ 首都圏や海外の人々をターゲットに、産業観光需要を契機とした港湾振興策を強化することにより、市内経済の活性化を図る

## 6-3 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。

### 基本戦略5

### 世界に誇れる人材の育成・交流



## 6-3 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。

### 基本戦略6

### 働きやすく暮らしやすい生活環境の向上

#### 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

#### 現状と課題

- 川崎駅と臨海部間の地域に社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

#### 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

## 6-3 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。

### 基本戦略7

### 市民が誇れる開かれた臨海部づくり

#### 目指すシナリオ

- 市民と企業の接点生まれ、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

#### 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

#### 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

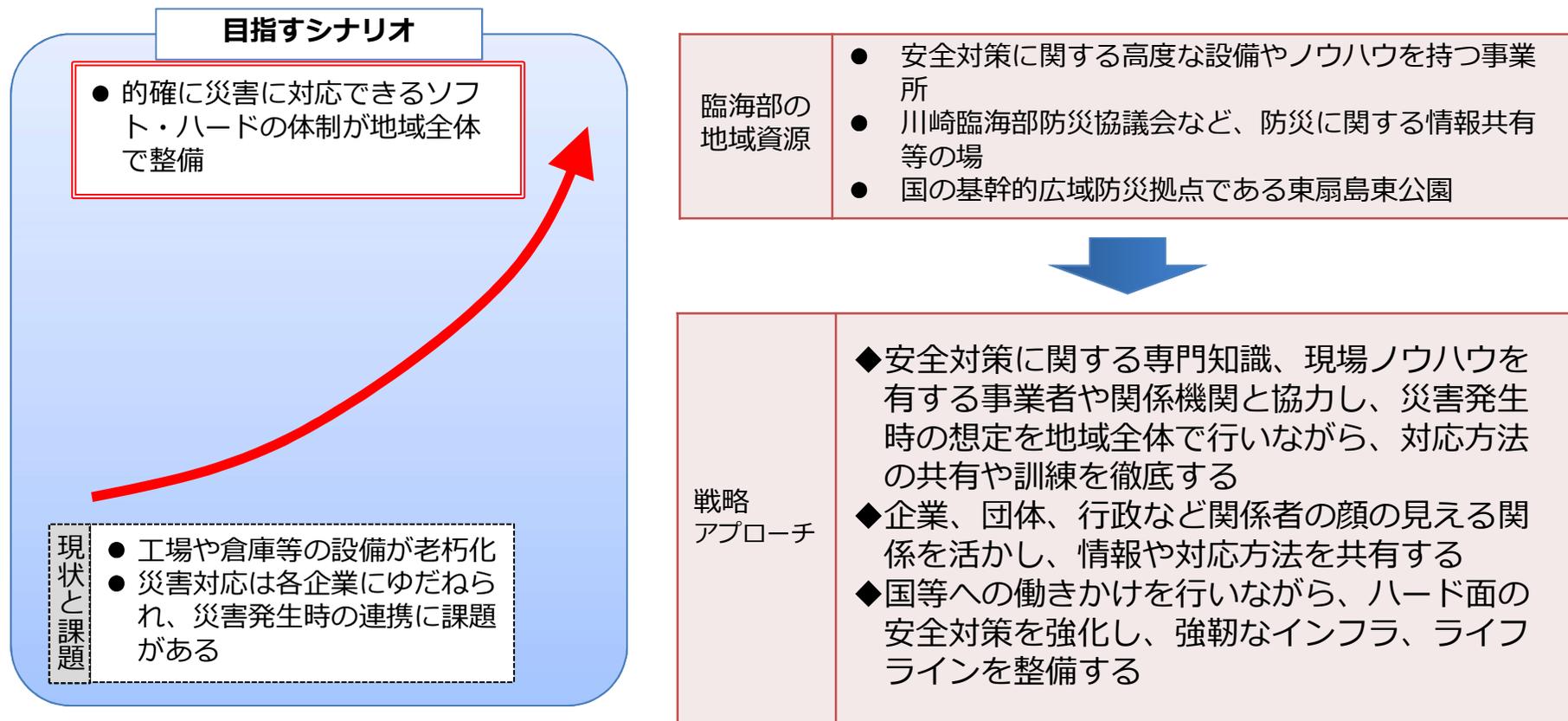
- ◆ 企業の枠を超え、地域全体の特長や将来像、企業活動が伝わる仕組みづくりを、関係者の協働により推進し、イメージの転換を図る
- ◆ 企業と市民の接点をつくり、特に次世代を担う子どもに訴求する内容・手法を用いながら、認知度・理解度の向上を図る
- ◆ 羽田空港や多摩川、緑地、親水空間などの資源の活用や企業内の取組、文化の発信を通じ、国内外の人々が魅力を感じる地域づくりを実現する

## 6-3 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。

### 基本戦略8

### 強靱な地域を実現する災害対応力の強化

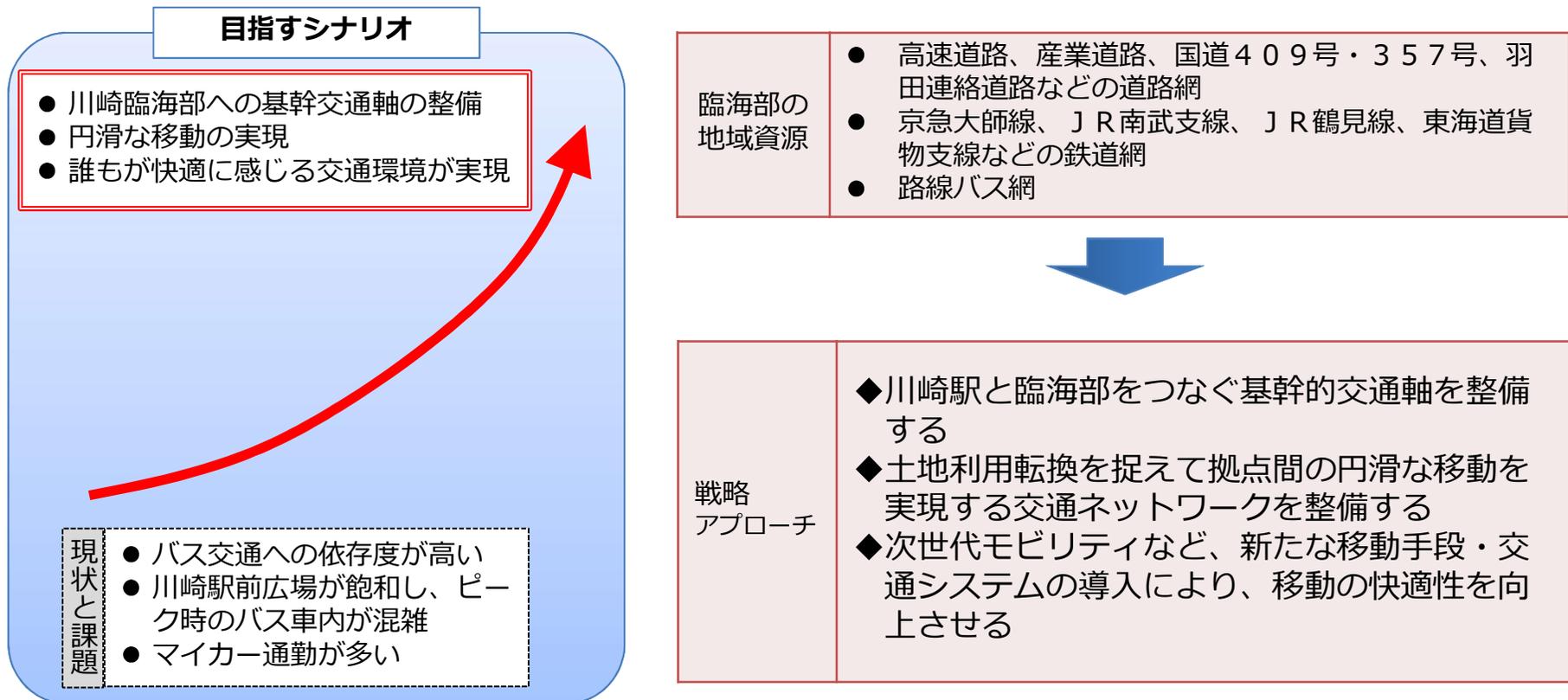


## 6-3 基本戦略9「交通機能の強化」

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。

### 基本戦略9

### 臨海部の発展を支える交通機能の強化



# 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。

臨海部ビジョン

30年後の将来像

川崎臨海部の30年後  
を見据えた目指す将来像

基本戦略

「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

リーディングプロジェクト

「30年後の将来像」を実現するための「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プロジェクト

〔各プロジェクトは、その推進により相互作用を生み、横断的に実施されるものであるが、各主体の円滑な協力体制を構築するため、便宜上、分野ごとに設定〕

※プロジェクトは、「30年後の将来像」実現に資するものとして、新たな取組のほか、先導的・重点的な取組を含めて整理

## 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。

プロジェクト名	概要
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。
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。
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。
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。
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。
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じ、地域活性化を図る。
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。
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。
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。
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。
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。
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。
交通機能強化プロジェクト	臨海部の環境変化等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。

## 7-3 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。

関連する基本戦略 **1.新産業の創出**、**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

- ◆ 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働を始めている一方、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>
  - ・ 導入機能に係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

拠点間の相乗効果を生み出しながら第1層を研究開発拠点に

拠点同士の連携

ライフサイエンス分野の研究開発機能が集積

AIやIoTなどSociety5.0を先導



## 7-3 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。

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

- ◆ 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するなど、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

- ◆ **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**
  - 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>

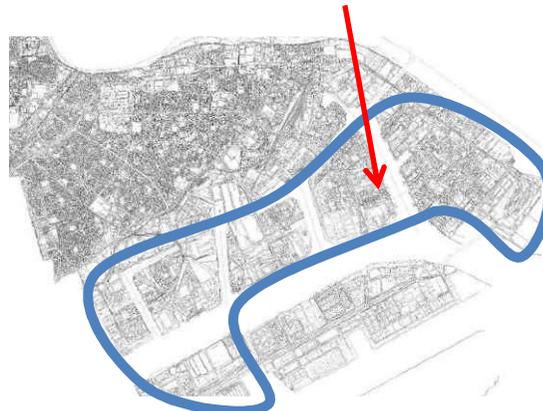
### 時間軸

● **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。

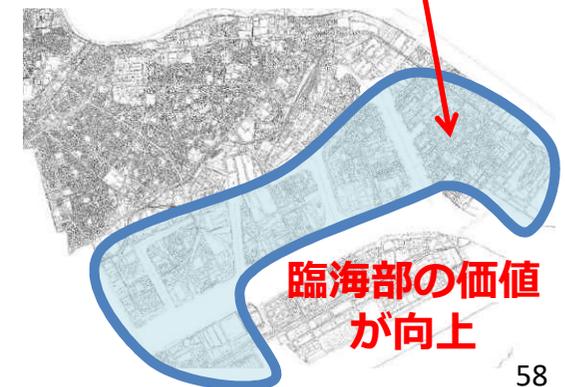
● **第2段階（～10年）**  
各制度の運用と改善を通じ、競争力強化と最適な土地利用に向けた制度を確立する。

### プロジェクトイメージ

- 臨海部第2層は、設備の老朽化が進行
- 一部で低未利用な土地や設備が発生



- 設備の老朽化を解消
- 新たな設備投資を促進
- 土地の最適利用を促進
- 資産の有効活用を促進



**臨海部の価値が向上**

## 7-3 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。

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

### 現状と課題

- ◆ 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、稼動しており、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

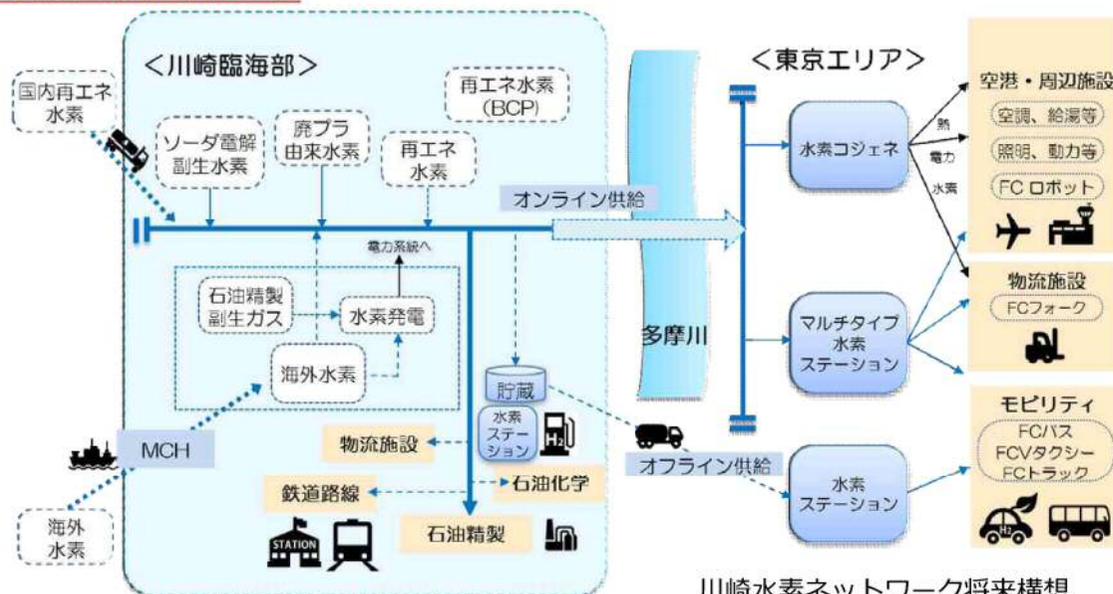
#### ◆ 水素を活用したクリーンなエネルギーが利用できる地域の形成

- 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

- 第1段階（～5年）  
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。
- 第2段階（～10年）  
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。

### プロジェクトイメージ



川崎水素ネットワーク将来構想

## 7-3 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CO<sub>2</sub>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。

関連する基本戦略：1.新産業の創出、2.基幹産業の高機能化、3.最適なエネルギー環境の構築、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CO<sub>2</sub>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

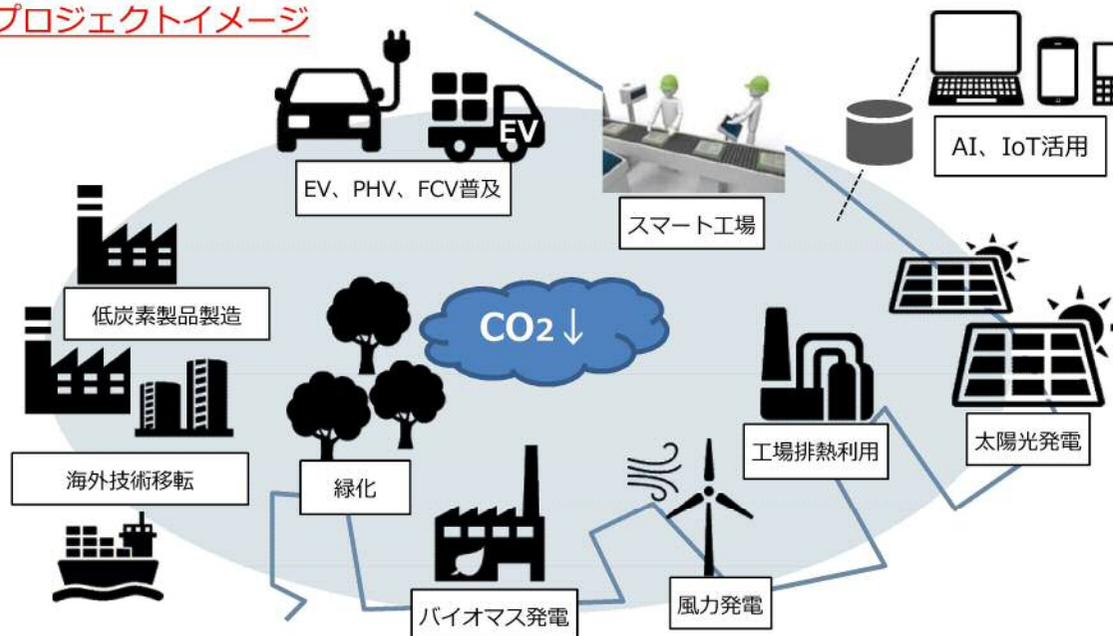
- ◆ **各事業所での環境対策を着実にを行うとともに、AIやIoT等の新たな技術の積極的導入や社会実装を進め、臨海部の産業集積を活かして環境課題を解決していくモデル地域を形成**
  - ・ 温室効果ガス削減に向けた各企業の自主的取組の実施と、利用可能な最善技術の積極的な導入<企業>
  - ・ 産業集積の強みや特徴を活かした先進的研究開発や実証事業等のプロジェクトの実施<協働>
  - ・ エネルギーの最適利用やAI、IoT等の利活用などによる低炭素型エリア構築に向けたモデル事業を展開<協働>

### 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



## 7-3 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。

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、8.災害対応力の強化

### 現状と課題

- ◆ 産業活動を支え、地域経済や市民生活の安定や向上に貢献するため、港湾物流機能を維持・強化する必要がある。
- ◆ 冷凍・冷蔵倉庫の集積、立地上のポテンシャルを最大限に活かす必要がある。
- ◆ 少子高齢化によるトラックドライバー不足など働き手が不足している。
- ◆ 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二エース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）  
企業二エース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。

● 第2段階（～10年）  
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



## 7-3 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。

関連する基本戦略：**4.港湾機能の強化**、**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



## 7-3 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。

関連する基本戦略：1.新産業の創出、5.人材の育成・交流

### 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

## 7-3 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。

関連する基本戦略：5.人材の育成・交流、6.生活環境の向上、9.交通機能の強化

### 現状と課題

- ◆ 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

- ◆ **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**
  - ・ 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

## 7-3 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。

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、6.生活環境の向上、7.開かれた臨海部づくり

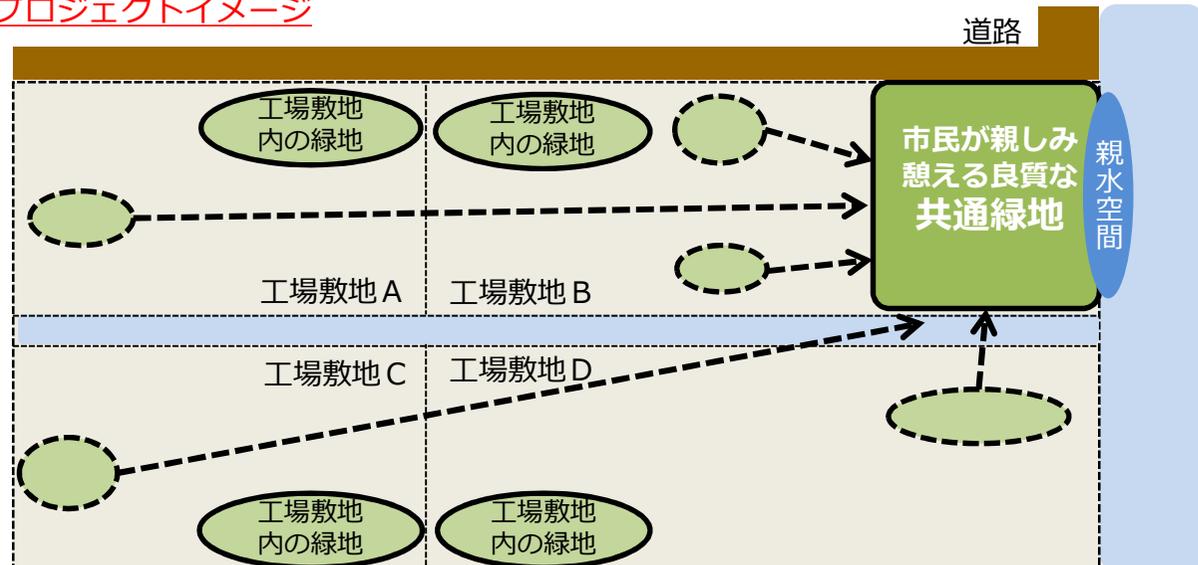
現状と課題	達成目標と取組内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 臨海部地域の緑地は、港湾緑地を除き、企業が各事業所の敷地内に緑地を確保することを求められていることから、まとまった緑地、市民が活用できる緑地が創出できていない。</li> <li>◆ 企業の設備投資に併せて緑地の増加を行う制度となっているが、設備投資が進まないことで、緑地の新規創出につながっておらず、現在、臨海部に占める緑地の割合は全体で約8%(工場立地法上の特定工場の緑地率は約11%)にとどまっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>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</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 緑地の創出に向けた最適な仕組みの検討、導入&lt;行政&gt;</li> <li>・ 緑と調和した親水空間の創出と活用&lt;協働&gt;</li> <li>・ 生物多様性の推進に向けた取組&lt;協働&gt;</li> <li>・ 工場敷地内の緑地の整備&lt;企業&gt;</li> <li>・ 共通緑地等の創出、管理&lt;協働&gt;</li> <li>・ 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&lt;協働&gt;</li> <li>・ 施設更新を促した憩い空間の創出&lt;協働&gt;</li> <li>・ 賑わい創出に資する港湾緑地(浮島1期等)の整備・活用&lt;協働&gt;</li> </ul> </li> </ul>

### 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



## 7-3 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。

関連する基本戦略：**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

- ◆ 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

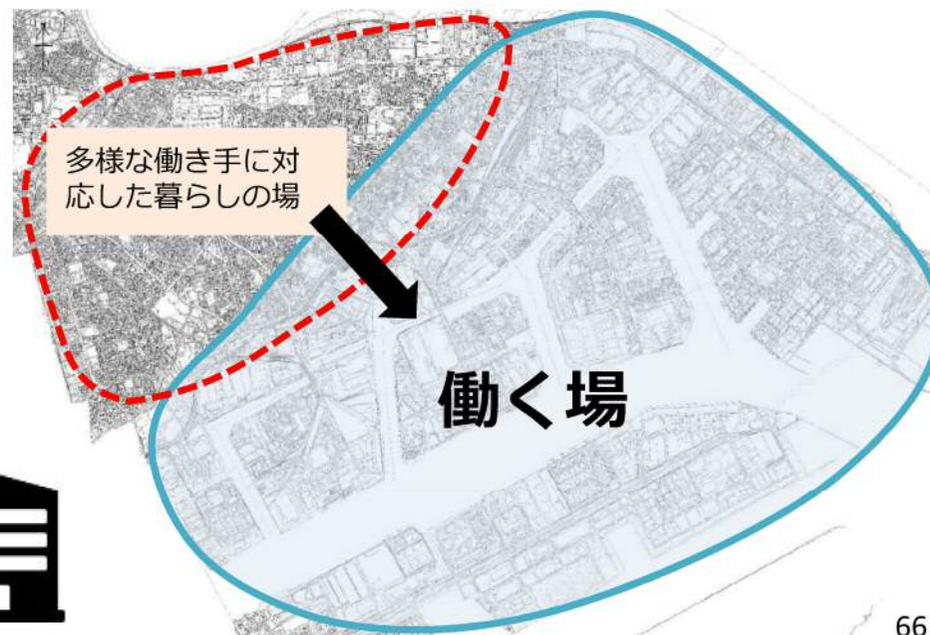
- ◆ **川崎駅から臨海部の間に、臨海部で働く人材の継続的な雇用の確保につながる生活環境を整備し、職住近接を実現**
  - 研究者等をはじめとした高度人材の確保に資する住環境のあり方の検討及び整備<協働>
  - 民間事業者との連携による共同社宅等の誘導<協働>
  - 景観に配慮された快適な生活空間の創出<協働>
  - 生活利便施設の充実<協働>

### 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



## 7-3 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。

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、7.開かれた臨海部づくり

### 現状と課題

- ◆ 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

- ◆ **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**
  - 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



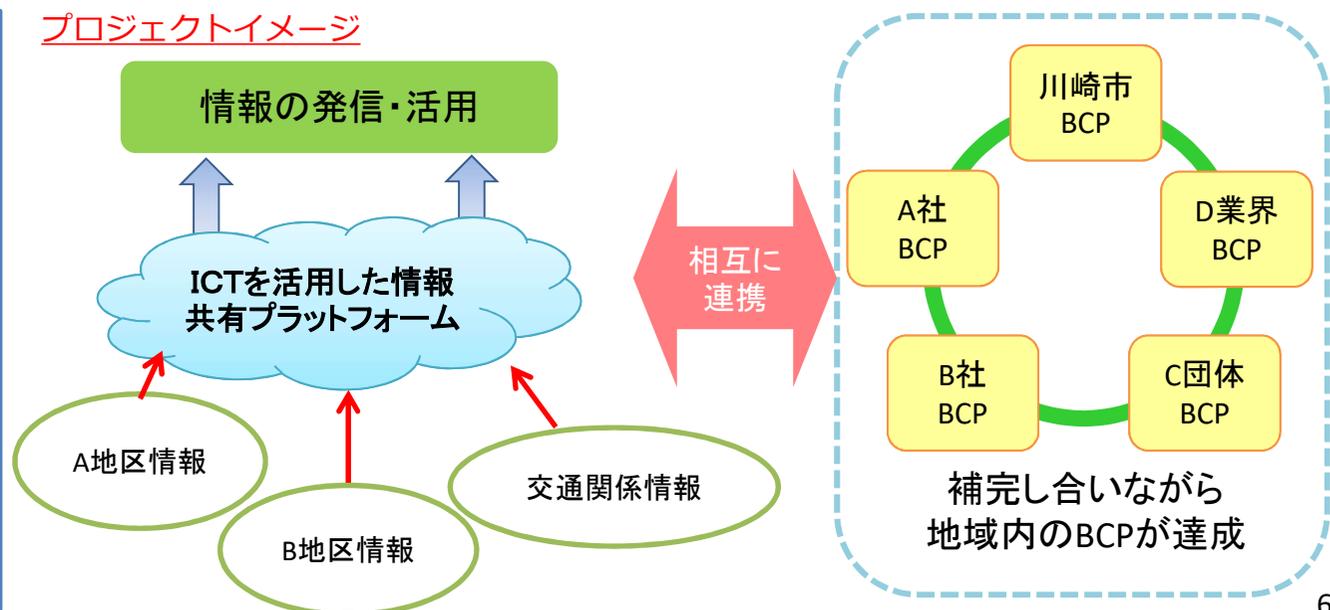
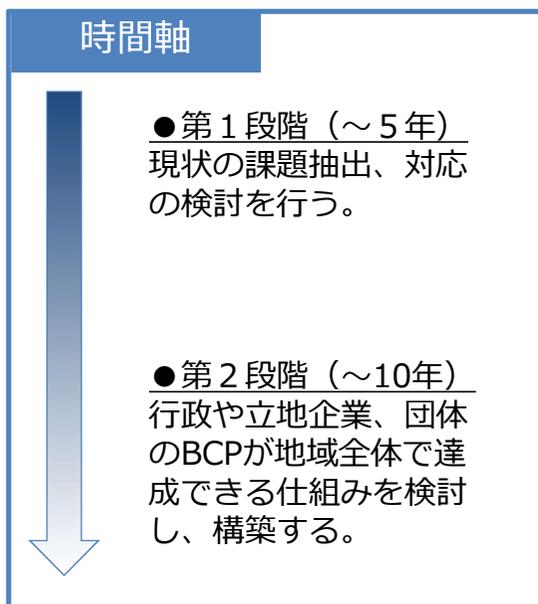
キングスカイフロント夏の科学イベント

## 7-3 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。

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、8.災害対応力の強化

現状と課題	達成目標と取組内容
<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 石油コンビナート等災害防止法に基づく特別防災区域に指定されており、石油や高圧ガスなどを大量に扱う特定事業所が多く立地している。</li> <li>◆ 工場や倉庫等の設備老朽化に対し、安全面、防災面への配慮や対応が必要である</li> <li>◆ 石油精製や発電等の市民生活に直結するエネルギー関連施設が集積しているため、発災時においても安定供給を確保する必要がある。</li> <li>◆ 発災時に臨海部から内陸部への人や車の移動が困難になる恐れがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ <b>防災・減災、早期復旧の各フェーズにおける対応策を実践し、強靱な地域を創出</b></li> <li>・ 発災時の緊急物資輸送機能確保&lt;協働&gt;</li> <li>・ 発災時の市民生活に直結する燃料等の安定供給確保&lt;協働&gt;</li> <li>・ 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&lt;協働&gt;</li> <li>・ 帰宅が困難になった従業員や一時来訪者の安全確保ができる仕組みの検討、構築&lt;協働&gt;</li> <li>・ 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&lt;協働&gt;</li> </ul>



## 7-3 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。

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、9.交通機能の強化

### 現状と課題

- ◆ 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

- ◆ **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**
  - 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



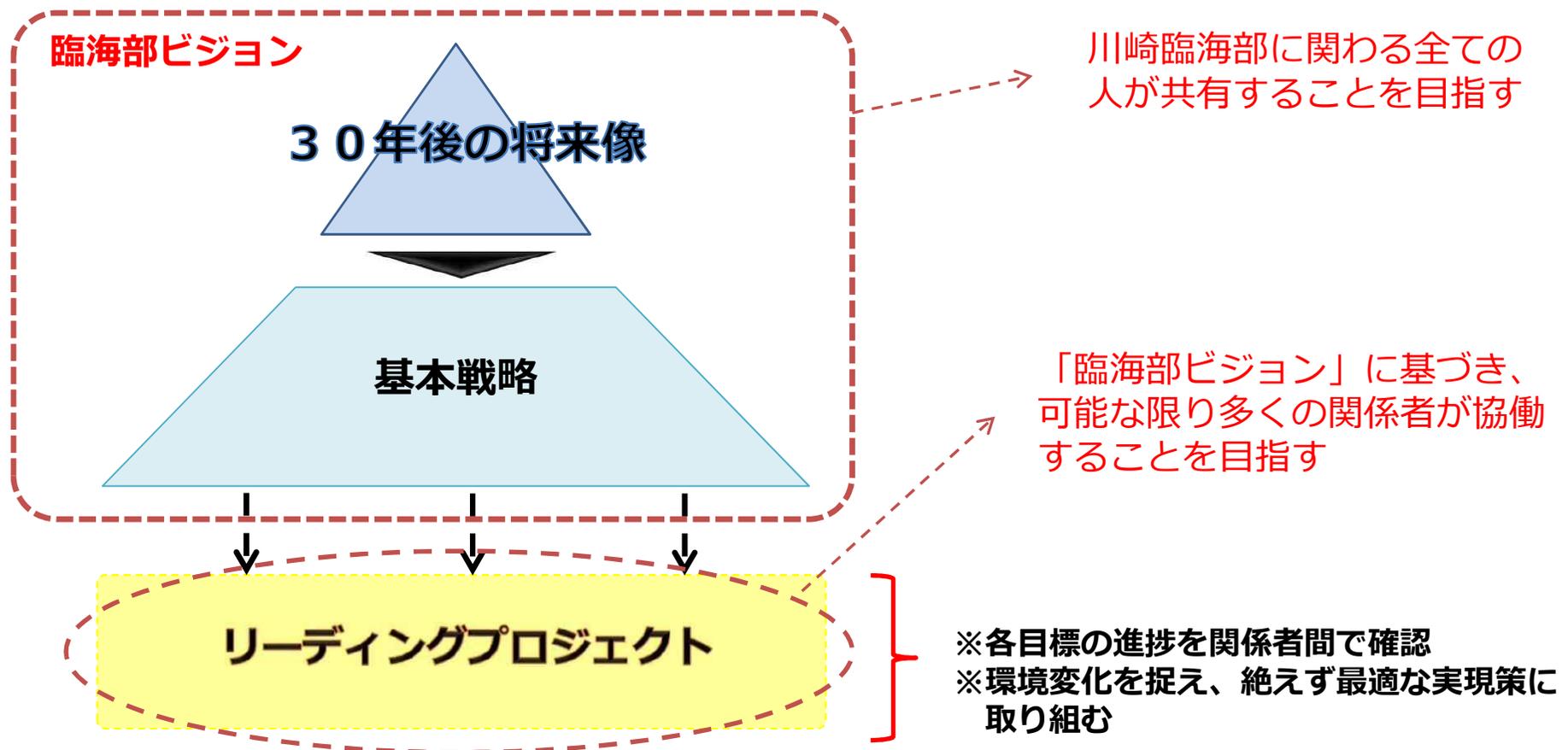
※川崎市撮影空中写真  
(2016年度撮影)

※自動運転化など新技術の導入

## 8 ビジョンの実現に向けて

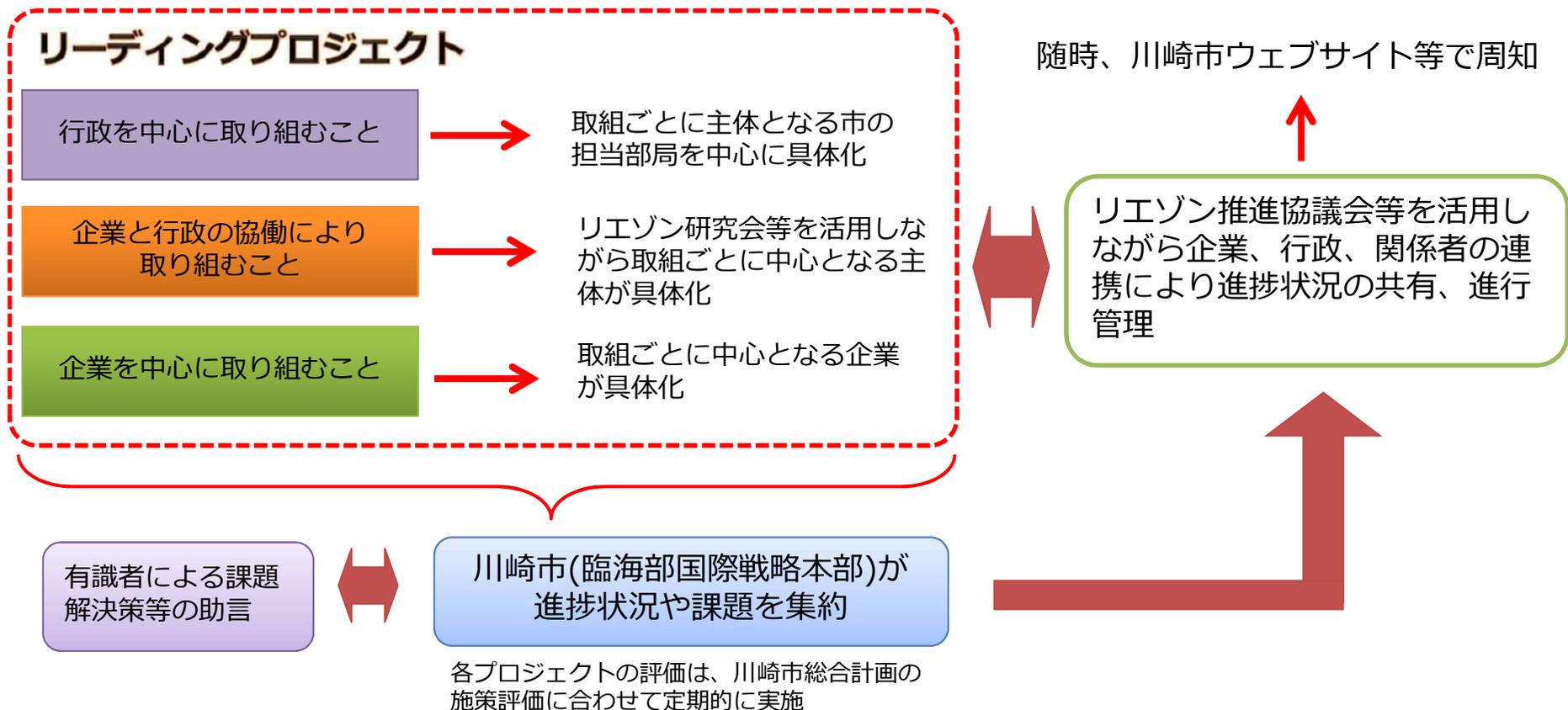
## 8-1 ビジョンの実現に向けた基本的な視点

- 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同時に、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。



## 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、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等を行います。





Colors, Future!

いろいろって、未来。

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

FAX : 044-200-3540

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

(2018年3月発行)