

第4篇 川崎市の都市基盤

第7章

川崎市の交通ネットワークの現状と課題

第7章 川崎市の交通ネットワークの現状と課題*

商学部教授 太田和博

本稿では、川崎市を対象として、産業活動及び市民生活の基盤となる交通基盤（交通インフラストラクチャー）についてその現状と課題を分析する。交通基盤はそれ自体が存在するだけでは便益を生み出すものではない。交通基盤は、使われて初めて、換言すれば交通移動（交通需要）が発生して初めて、効果を発揮するという性質を持つ。このため、まず第1節において、川崎市の交通移動の特性を分析し、その課題を明らかにする。この交通政策上の課題を解決するために、交通基盤整備を含めた交通政策が実施される。市バスの運行などのソフト的な交通政策とは異なり、交通基盤の整備には、民間企業の産業活動と比較しても極めて長期の期間が必要である。川崎市においても交通基盤の整備のために、中長期の整備計画を策定している。そこで、第2節では、川崎市の交通基盤整備のための計画体系を概観する。第3節では、第2節での全体計画を受けて、川崎市における個別の交通基盤整備計画の概要を簡単に紹介する。第4節では、以上の分析を受けて、川崎市に対する交通政策上の課題を整理するとともにいくつかの提言を提示する。

目次

- 第1節 川崎市の交通の特徴
- 第2節 川崎市の交通政策及び交通計画の体系
- 第3節 川崎市における交通インフラ整備プロジェクト
- 第4節 川崎市の交通基盤及び交通政策のあるべき方向

第1節 川崎市の交通の特徴

ここでは、川崎市における交通移動の現状を分析する。まず、1.1において、人々の移動特性を中心に川崎市の交通の現状を明らかにする。次に、1.2では、道路等の交通インフラを含めて、供給されている交通サービスの観点から、川崎市の交通の現状を分析する。最後に、1.3において、川崎市の調査に基づき川崎市の交通特性を整理する。

1.1 交通行動及び流動の現況及び問題点

1.1.1 川崎市の人流の特徴

川崎市は首都圏の拠点都市であるとともに、東京都と横浜市に隣接しているため、市域を超えた広域的な人・モノの流動が著しい。図表Ⅱ.7-1は、昭和63年（1988年）と平成10年（1998年）における川崎市の内々交通量、内外交通量および通過交通量を表わしたものである。川崎市の内々交

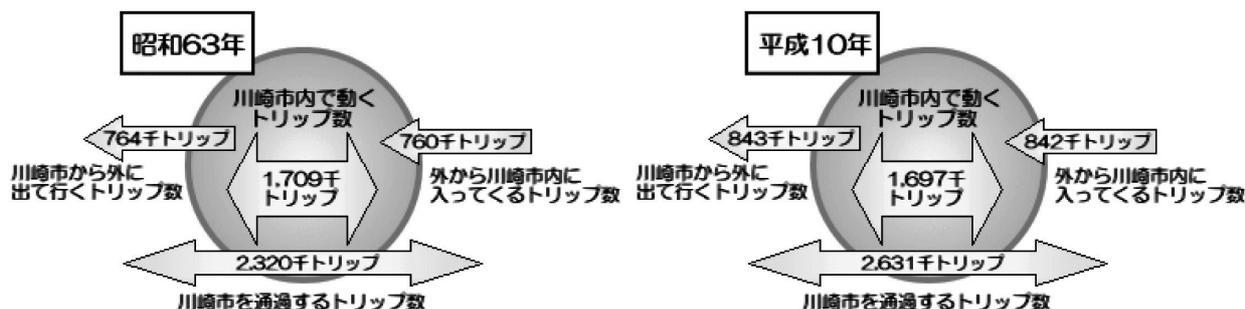
通量は通過交通量よりも小さい点に特徴がある。昭和63年（1988年）と平成10年（1998年）を比較してみると、川崎市を通過するトリップである通過交通量は13%増加し、市内と市外の移動が10%増加している一方で、川崎市内での移動トリップである内々交通量は微減であり、通過都市としての特性が強まっていることがわかる。

以下では、人流に関する交通問題がもっとも顕著に出現する通勤トリップを中心に見てみよう。川崎市の通勤行動（図表Ⅱ.7-2）を見ると、東京区部へのトリップが約2万3千トリップ増加しており、最大の増加数となっていることから、今後も市外との交流は拡大していくといえる。ただし、都市再開発等の事業展開によっては流動パターンが変化する可能性もある。

川崎市の通勤行動（図表Ⅱ.7-2）をみると、東京区部への通勤、市内通勤がそれぞれ4割程度であることがわかる。また、各区の通勤先構成比（図表Ⅱ.7-3）をみると、最大の流出先はすべて

*）本稿は、文部科学省オープンリサーチセンター整備事業「イノベーション・クラスター形成に向けた川崎都市政策への提言」（専修大学大学院社会知性開発研究センター都市政策研究センター）の都市基盤ユニットの研究成果を要約したものである。本研究のより詳しい研究成果については、太田和博（2009）「川崎都市圏の交通実態と交通基盤整備：現状と課題」『イノベーション・クラスター形成に向けた川崎都市政策への提言論文集』第5号を参照されたい。本稿では、インターネットのホームページ等からなる参考資料のリストを付記していないので、これらについても同論文を参照されたい。

図表Ⅱ.7-1 川崎市の内々交通量、内外交通量及び通過交通量



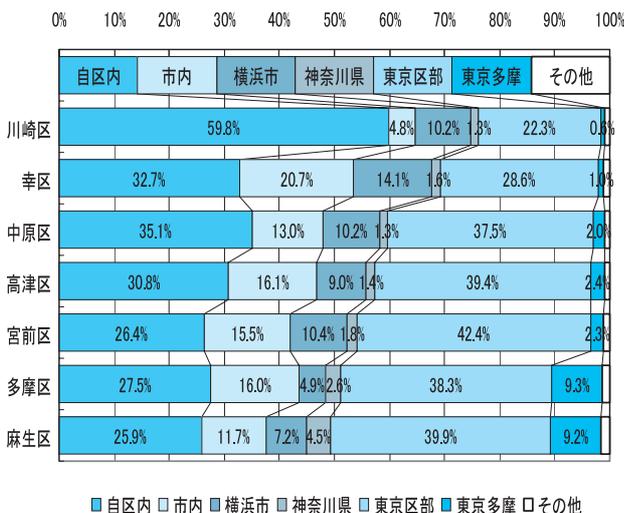
資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

図表Ⅱ.7-2 川崎市の通勤トリップ数

目的地	昭和63年		平成10年		増減数	増減率
	1988年	構成比	1998年	構成比		
東京区部	175,445	39.7%	199,230	41.0%	23,785	13.6%
横浜市	44,083	10.0%	51,570	10.6%	7,487	17.0%
川崎市	194,178	44.0%	202,202	41.6%	8,024	4.1%
その他	27,716	6.3%	32,605	6.7%	4,889	17.6%
計	441,422	100.0%	485,607	100.0%	44,185	10.0%

資料出所：川崎市提供資料より抜粋

図表Ⅱ.7-3 通勤先構成比（平成12年）



資料出所：『川崎市提供資料』より抜粋

の区で東京区部となっている。また、ここではデータを提示していないが、1990年のデータと比較すると、東京区部以外では、すべての区で横浜市の割合が高まっており、横浜市のベッドタウンとしての側面もある。なお、多摩区及び麻生区で東京多摩や神奈川県が比較的高くなっており、他区とは異なる特徴を有している。これらの通勤行動から川崎区は地元（自区内）率が過半数を超えており産業拠点としての性質が高いことを示す一方で、その他の区は過半数以上の出超となっており

東京及び横浜市で雇用されている者の住居地区の性格が強いことがわかる。

また、ここではデータは提示していないが、各区の発生集中量の変化(1988年と1998年との比較)を見ると、川崎市北部の麻生区や多摩区では、トリップ数が10%伸びている一方で、市中心部の川崎区や隣接する幸区で減少傾向にあることがわかる。交通手段も同様に地域特性をもっている。たとえば、自動車の利用率は川崎北部が高く、特に麻生区や宮前区で30%を超えており、隣接する東京多摩部や横浜市の平均値に比べても高く、異なる地域特性を持っていることが考えられる。

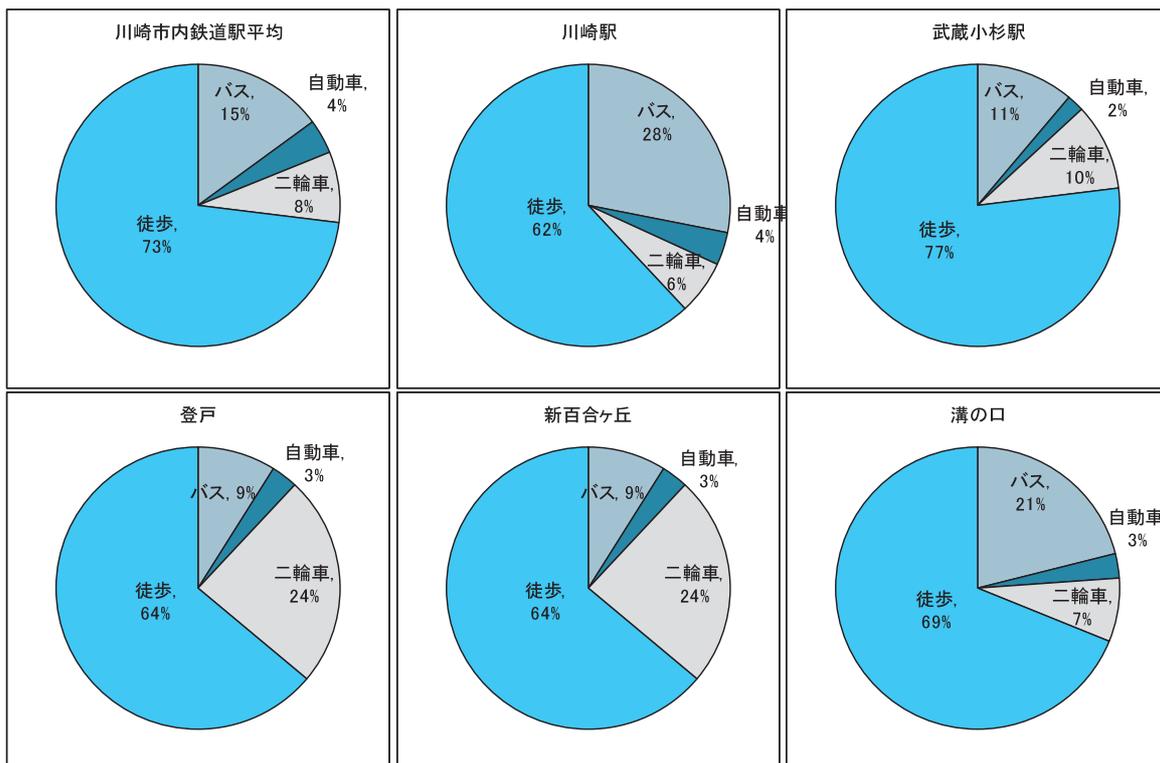
次に、鉄道駅へのアクセス手段（鉄道端末交通）について、主要駅での状況を概観してみよう。鉄道端末交通に関して、主要駅の鉄道端末手段構成（図表Ⅱ.7-4）をみると、二輪車、自転車及び徒歩という自家用交通が主要な交通手段であることがわかる。その一方で、公共交通であるバスも全市で15%の分担率を担っており、市民の重要な交通手段になっていることが明らかである。

図表Ⅱ.7-4に基づいて駅別に見てみると、川崎駅、新百合ヶ丘駅及び溝の口駅（武蔵溝ノ口）がバスの利用割合が高く、バスによる乗降人員が多い地域となっている。登戸駅及び新百合ヶ丘駅では、自転車を含む二輪車の割合が4分の1近くにまで達している。徒歩のシェアが概ね安定していると考ええると、二輪車とバスは代替関係にあると言える。このように鉄道駅にアクセスする端末交通の手段は、徒歩が中心とはいえ、駅により特性があるため、アクセス改善の方策や放置自転車対策などについては、駅ごとの特性を見極めた上で実施する必要があることがわかる。

1.1.2 川崎市の物流の特徴

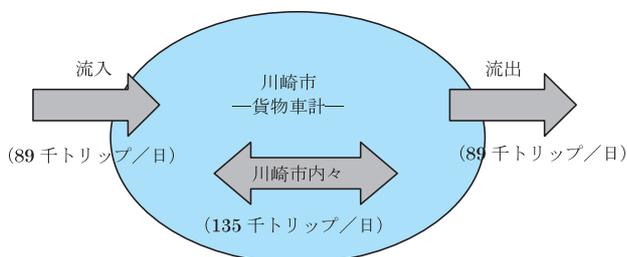
物流交通に関して川崎市を発着地とする地域間

図表Ⅱ.7-4 主要駅の鉄道端末手段構成（平成10年）



資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

図表Ⅱ.7-5 川崎市関連貨物車トリップ数（平成11年）

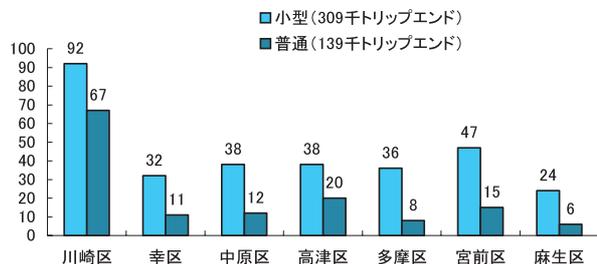


資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

の貨物車の動きを1999年のデータに基づいて見ると、川崎区と横浜市間が2.8万トリップで最も多く、次いで川崎区と東京都が1.9万トリップとなっている。川崎市関連の貨物車の総流動量を示す図表Ⅱ.7-5によると、川崎市内々で13.5万トリップ（43%）、流出入で17.8万トリップ（57%）であり、川崎市内外の貨物流動が約6割となっており、市外との物流の往来が活発であることがわかる。

また、区別に貨物車発生集中交通量（図表Ⅱ.7-6）を見てみると、川崎区発着の貨物車交通量は全市の36%を占め、特に普通貨物車では45%を占めており、臨海部を背景とする川崎区が貨物の最大の発着地となっていることがわかる。

図表Ⅱ.7-6 区別の貨物車発生集中交通量（平成11年）



資料出所：『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』より抜粋

1.2 交通インフラと交通サービスの現状と問題点

本節では、1.1において交通及び移動の需要側面について検討したことを受けて、交通サービスの供給側面について川崎市の現状を分析する。交通サービスの供給には、交通及び移動のための施設（交通インフラ）を提供するという間接的な方法と、バスサービスのように直接的に交通サービスを提供する方法の2つがある。ここでは、道路、鉄道、バス、駐輪場の順で川崎市の現状を検討する。

1.2.1 道路

(1) 道路整備の現況

ここでは、川崎市の道路整備の状況を概説する

が、データ等については注記したように別稿を参照されたい。川崎市の都市計画道路の改良率（2007年4月）は約63%であり、他の大都市（政令指定都市）と比較すると、全18都市中11番目の水準となっており、決して高いとはいえない。

川崎市の区別に都市計画道路の整備状況を、改良率を指標として見てみると、改良率が70%以下の区が多く、十分ではない。特に、多摩区と麻生区では改良率が50%以下に留まっており、道路整備が明らかに遅れているといえる。ちなみに、もっとも改良が進んでいるのは宮前区であり、84%に達している。

川崎市の5つの拠点地区（川崎駅周辺、小杉駅周辺、溝口駅周辺、登戸・向ヶ丘遊園駅周辺及び新百合ヶ丘駅周辺）における地区内幹線道路整備率を見てみると、ばらつきが見られる。川崎駅周辺地区では整備率が100%であり、整備が完了している。一方、小杉駅周辺地区（整備率54%）を初めその他の地区では、未整備区間が多く残っているという現状である。ゆえに、川崎駅周辺地区を除く、拠点地域内の幹線道路の整備が遅れているといえる。

鉄道の立体交差化事業は、踏切が除去されるため踏切事故が減少するという意味においては鉄道にメリットがあるが、その主な目的な道路混雑の解消である。大都市において、鉄道の連続立体交差化事業は、道路混雑を解消し、都市の魅力及び競争力を高めるために早急に取り組みなければならない事業である。川崎市では、現在、南武線及び京急大師線において、連続立体交差化事業が行われている。南武線及び京急大師線は多摩川と概ね並行するものであり、東京への通貨交通の障害となる等、対策が必要とされてきた路線である。南武線においては、市の南部では第三京浜から武蔵小杉までの区間が完了しており、武蔵小杉から川崎間の連立立体交差化事業が進められている。北部については、東名高速道路等の高架道路の存在により、立体交差化事業が難しく、駅アクセス改善等の事業を進めている。

(2) 道路交通の現況

ここでは、主に2005年度の道路交通センサスのデータに基づいて、川崎市の道路利用の状況を概観する。

政令指定都市の24時間平均交通量（1日の平均通行台数）を見てみると、川崎市の1日当たりの自動車交通台数は、平日26,211台、休日22,026台であり、ともに15大都市の中6番目に交通量が多

い。道路混雑の指標のひとつである平日昼間12時間平均混雑率を見てみると、全国の平日12時間平均混雑率は0.75であるのに対し、川崎市は1.09である。この値は、15大都市中3番目に高い数値となっており、混雑が激しいことがわかる。

道路別に交通量と混雑率の関係を見てみると、以下のことがわかる。東名高速道路と第三京浜国道及び首都高湾岸線は自動車専用道路であることから、交通量は多いものの混雑率はそれほど高くない。しかしながら、一般道である主要幹線道路の多くが混雑率1.0を上回っており、混雑している状況がわかる。前述したように、川崎市は横浜と東京に挟まれているという地理的特性上、通過交通が多く、縦方向（東京・横浜方向）の路線では混雑率1.5を超える著しい渋滞が発生している。特に、第一京浜国道（国道15号線）、第二京浜国道（国道1号線）及び国道246号線の混雑は早急に緩和されるべきものであるといえよう。

平均旅行速度は低ければ低いほど混雑していることを表わすものである。川崎市の平均旅行速度は、15大都市のうち、5番目に低い数値となっている。しかしながら、1999年と比べると2005年には平均旅行速度が時速0.8キロ上昇しており、改善の兆しが見られる。

(3) 問題点

道路整備の問題点は、一言で表現すれば、着実に整備が進むものの、依然として道路混雑が激しいことである。まず、東京及び横浜との幹線道路交通、それに関連する通過道路交通における混雑は、川崎市の産業競争力にとって大きなマイナスである。次に、域内交通においても、拠点地区内の幹線道路の整備が遅れていることが都市の魅力を下させていると考えられる。道路交通全般として、他大都市と比較して平均旅行速度が低いことは都市間競争の観点から問題である。

1.2.2 鉄道

(1) 鉄道混雑の現況

川崎市を通過する鉄道路線の路線別最混雑率を2000年と2004年で比較すると、以下のことがわかる。2000年と2004年を比較すると、京浜急行本線を除く、すべての路線で混雑率が減少している。しかし、運輸政策審議会において設定された首都圏における最混雑率の目標である180%以下を達成しているのは、京浜急行本線と東急東横線のみであり、他の路線は未達成である。特に、JR東日本の東海道線と京浜東北線は200%となってお

り、激しい混雑が続いているといえる。また、東京方面、横浜方面でない南武線も依然として高い混雑率であり、対応が求められるところである。

方面別の鉄道混雑率を見てみると、神奈川から東京方面のピーク時混雑率が平均して200%と高い。これは、川崎方面から見て通勤行動における最大の流出先が東京区部となっていることも東京方面の混雑の一因になっていると考えられる。路線新設の余地がほとんどないため、既存路線における何らかの輸送力増強が必要である。

川崎市当局が意識している方向の人流を担っている南武線を見てみると、通過人員はほぼ一定だが、混雑率は減少傾向にあることより、輸送力増強等の効果が伺える。しかしながら、依然として混雑率は192%と高い。そのため、南武線においてもさらなる輸送力増強等の対策が望まれる。

(2) 駅前広場整備の現況

鉄道輸送には結節点である駅が不可欠であり、それゆえ駅前広場の整備はその都市の魅力に直結するものである。川崎市において都市計画決定された駅前広場は17箇所ある。この17箇所の駅前広場のうち、現在では8箇所の整備完了しており、残り9箇所が未整備の状況である。なお、都市計画上の整備は完了していても、放置自転車が駅周辺に溢れているなどの問題を抱えている駅もあり、駅周辺の人流における課題は依然として散見される。

(3) 問題点

鉄道サービスに関する問題点としては、第1に、依然として、東京方面へのピーク時の混雑が激しいことが挙げられる。第2に、川崎市の縦方向の人流にとって重要である南武線が混雑していることが挙げられる。南武線は東京方面への鉄道路線のフィーダーとしての役割も有しており、南武線の混雑緩和は多面的な効果を持つといえるため、検討する価値がある。第3に、鉄道サービスそのものではないが、1.2.4で後述する放置自転車問題を含めて、駅前広場等の整備による総合的な人流対策が課題である。

1.2.3 バス

(1) バスサービスの現況

川崎市内のバスサービスを示す実車走行キロ（市営バスのみ）と需要量を示す乗車人員を見てみると、利用者数である乗車人員は、市営バス、民間バスともに、2003年まで減少し続けてきたが、2004年度から増加傾向にある。ただし、この増加

には統計上の要因がある。2003年までは高齢者の運賃が無料であったため、高齢者が乗車人員に含まれていなかったが、2004年度に「川崎市高齢者フリーパス」が導入され、運賃の一部を高齢者が負担するようになり、乗車人員として集計されるようになったのである。このため市営バス乗車人員が2004年度から増加していると考えられる。

一方、民間バスも2003年を底として若干増加している。その要因は必ずしも明らかではないが、川崎市は全国的な高齢化の進展の中では生産年齢人口を維持しており、景気の回復によって通勤需要が回復したためと考えられる。なお、市営バスの実車走行キロは現状を維持してきたが、市当局の財政事情のために、経営改革を推進しており、今後の動向は必ずしも明確ではない。

ピーク時（道路混雑時）の自動車走行速度とバス交通量（1日当たりバス走行台数）の関連を見てみると、当たり前と言え当たり前であるが、バスルートの多くはピーク時に混雑しており、円滑なバス輸送サービスが妨げられていると考えられる。今後、高齢者の移動を支える上でもバスの重要性が高まると考えられるため、PTPS（Public Transport Priority System：公共交通優先システム）の導入やバスレーンの導入による定時性の確保、バス路線の効果的な設定やダイヤ見直し等による利便性の向上が必要である。

(2) 交通空白不便地域の現況

人口が130万人を超え、政令指定都市であっても、交通不便地域は存在する。交通不便地域は公共交通サービス空白地域ともいえ、公共交通サービスへのアクセスが困難な地域である。川崎市では、公共交通にアクセスが困難な地域として、鉄道駅より750m以上離れている地域であり、かつバス停より300m以上離れている地域と定義している。川崎市のほとんどの地域は、概ね駅勢圏（鉄道駅より750m以内）、バス停勢圏（バス停より300m以内）に入っており、広範囲にわたる交通空白不便地域は見られない。しかし、臨海部の工業地帯において、交通空白不便地域が見られ、イグレス交通としてのバス路線の必要性がある。また、北部の宮前区、麻生区において交通空白不便地域が見られ、現在では区が主体となって、宮前区ではコミュニティバスの本格運行が、麻生区では運行実験が行われている。

(3) 問題点

バスサービスに関する問題点は、第1に、バスサービスが提供されている地域の多くで、バス路

線がピーク時に道路混雑に巻き込まれていることである。第2に、臨海部のイグレス交通としてのバス路線が不足していると考えられることである。第3に、生活圏における交通サービスの確保に関連して、川崎市の北西部の一部において、交通空白不便地域が存在していることが挙げられる。

1.2.4 自転車と自転車駐輪場

現在わが国においては、自転車の保有および使用に関して特段の制限はない。その意味において、もっとも市民に密着した交通手段である。その一方で、特に駅周辺における多量の放置自転車は都市計画及び街づくり、さらには、身体障害者を含む歩行者等の移動においても問題となっている。また、川崎駅周辺は特に放置自転車問題が顕在化しており、無視し得ない。ここでは、駐輪問題に集中して、川崎市の現状を整理する。

(1) 自転車駐輪場の現況

川崎市全体における駐輪の需要と供給の関係をしてみると、駐輪の需要量が駐輪スペースの供給量を2割程度上回り、また放置駐輪台数は駐輪需要量の約3割（20,000台）に及んでいることがわかる。これにより、歩行者や車両の通行に支障を来すほか、駅周辺の景観を悪化させている可能性がある。放置駐輪は、利用者のモラルの欠落とともに、駐輪場の容量不足がその一因であり、駐輪場整備の必要性がある。

鉄道路線別の放置自転車台数と放置率をみると、放置台数がJRで約89百台、私鉄で約108百台であり、特にJR南武線において多い。また、放置率に関しては京急大師線、東急東横線で50%以上と高い。JR鶴見線、小田急多摩線において、放置率が100%となっているが、これはこの2路線では駐輪場の整備がまったくなされていないためである。もっとも駐輪場が整備されたからと言って、放置自転車がなくなるわけではなく、利用者モラルの向上及び駐輪場の利用を促進するインセンティブの付与が必要である。

(2) 問題点

自転車等の駐輪問題は、局地的な問題であるため、これまでも交通政策としては等閑視されてきたものである。しかしながら、街づくり及び街の魅力の観点からすると、適切に対応されなければならない。放置自転車問題は、単に駐輪場を整備するだけでは解決されず、利用者モラルの向上運動やさらには利用ルールを強制させるようなペナ

ルティの徹底（放置自転車の撤去など）が必要である。

1.3 川崎市の交通政策の課題

1.1及び1.2での分析を踏まえて、『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託 総合交通体系（総括版）』の交通特性の現況と特性に関する課題整理に基づき、川崎市の交通政策における課題を整理すると、以下のとおりになる。

1.3.1 首都圏レベルの広域交通

(1) 首都圏におけるネットワーク形成に資する広域的な交通機能の強化や利便性の向上

川崎市の交通サービスレベルについて、鉄道に関しては、東京方面のピーク時の混雑度が高く、また川崎市を縦貫する南武線の混雑も激しい。また道路に関しても、特に縦方向で主要幹線道路の多くが混雑しているため、川崎市の交通サービスレベルは低下している現状にある。

このような状況の中で、今後、地域間の流動や発生集中量の増減、都市再開発事業等の動向を見定めた上で、横方向・縦方向の交通需要に対応した利便性の高い交通体系の確立が必要となるとともに、川崎市の特性を活かした周辺都市との連携・強調が重要となるといえる。

(2) 羽田空港国際化と神奈川口構想など首都圏・全国レベルの連絡性・利便性の向上

交通サービスレベルが低下している現状において、羽田空港国際化や神奈川口構想を転機として、首都圏や川崎市の交通特性を生かした鉄道輸送サービスの増強や、効率的な道路整備を行い、首都圏・全国レベルの連絡性・利便性の向上させる必要がある。

1.3.2 市域レベルの幹線交通

(1) 交差点や踏切における渋滞箇所の早期解消

特に縦方向で主要幹線道路の多くが混雑し、他大都市と比較すると平均旅行速度が低い現状に対して、交差点や交通制御の改良や連立立体交差事業により、渋滞箇所の早期解消が求められている。

(2) 拠点形成等まちづくりを支える幹線道路が未整備

首都圏において、放射状インフラは整備が進んでいるが環状インフラの整備は遅れている現状において、特に川崎市では、川崎駅周辺地区を除き、拠点地区内や他地域と連絡する幹線道路の整備が遅れていることから、早期に拠点形成等まちづく

りを支える幹線道路の整備が必要となっている。

(3) 計画中の都市計画道路の見直し

計画されている都市計画道路の一部に対して、都市構造や社会経済環境等に対応するため、見直しが必要となっている。

(4) 川崎縦貫高速鉄道線整備計画や川崎縦貫道路計画を取り巻く社会経済環境等の変化への対応

当該2計画については、その必要性は堅固であるものの、費用対効果等、今後整備を推進する際の課題を整理する必要がある。

1.3.3 地域・身近な交通

(1) 高齢化の進展への対応や市民参加による身近な道路づくりの重要性の増大

今後も高齢者の交通需要の増加が見込まれる中、高齢者の自動車利用は交通事故発生率を増加させると考えられるため、自動車利用の抑制を促す施策の実行や、足を持たない交通弱者に対応し生活拠点への私事目的などの移動の自由性を支える地域における公共交通の充実が求められるといえる。

また、自転車走行空間の確保や放置自転車規制等の自転車交通の円滑化、適正化や、駅周辺での歩行者空間の確保やバリアフリー化など、歩行者交通の円滑化、安全性の向上が求められている。

(2) 歩行者と自動車が混在する生活道路の安全性の確保に向けた改善

歩道の整備率が低水準にある川崎市では、歩道の整備促進や生活道路における通過交通の排除、歩行者空間のバリアフリー化が求められている。

(3) 身近な生活圏における徒歩・自転車環境の改善と利用の促進

身近な生活圏である駅において、駅端末交通に関しては自動車から公共交通への転換を促すTDM（交通需要管理：Transport Demand Management）の実施や自動車利用者の受け皿となる公共交通の整備など駅端末自動車利用の適正化や、二輪車駐車場や駐輪場の容量拡大、自転車走行空間の確保及び放置自転車規制等の自転車交通の円滑化、適正化、歩行者空間の確保やバリアフリー化など、歩行者交通の円滑化、安全性の向上が求められている。

(4) 公共交通機関としてのバス交通の環境改善と利便性の向上による利用促進

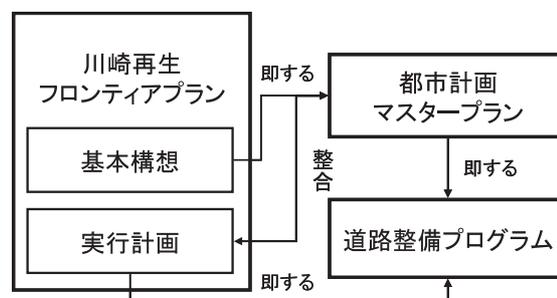
川崎市のバス交通は、多くのバス路線におけるピーク時の混雑、臨海部へのイグレス交通として

のバス路線の不足、北部における交通空白不便地域の存在が問題となっている中で、今後走行空間の改善や優遇化、バス利用の利便性向上、鉄道との乗り継ぎ利便性の向上が求められる。

第2節 川崎市の交通政策及び交通計画の体系

本節では、川崎市において策定された交通に関連する計画の概要を説明する。交通に関連する計画は、新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」、都市計画マスタープラン、道路整備プログラム、の3つの計画に盛り込まれている。これら3つの計画の計画体系を図表Ⅱ.7-7に示したとおりである。

図表Ⅱ.7-7 交通に関連する計画の計画体系



以下、2.1では、新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」、2.2では、「都市計画マスタープラン」、2.3では、「道路整備プログラム」について、それぞれその計画の趣旨や位置付け、交通に関連する内容を簡単に説明する。

2.1 川崎再生フロンティアプラン

2.1.1 趣旨

新総合計画「川崎再生フロンティアプラン（2005年3月策定）」は、高度成長から低成長経済への移行や少子高齢化の急速な進行、さらにはこれに起因する人口減少過程への転換など、我が国全体における社会経済環境が大きく変化する中、こうした時代状況に対応した、川崎市が進めるまちづくりの基本方針として策定されたものである。

また、実行計画は、川崎市が取り組むすべての施策・事業を計画の対象とした上で、行財政改革の取組との整合、施策を推進する執行体制面の調整を行うことにより、川崎市の「地域経営プラン」として位置付けられている。

2.1.2 総合計画の構成

新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」は、今後の急速な社会経済環境の変化の中においても、その変化に適切に対応し、計画の実行性を確保するために、これまでの計画に比べて計画期間を短期に設定するとともに、計画の構造についても、「基本構想」と「実行計画」の2層構造となっている。

「基本構想」は、川崎市が進めるまちづくりの基本方針として、市政運営や施策の基本方向を掲げる具体性を持った10年程度の計画とし、「実行計画」は、基本構想に掲げるまちづくりの基本目標「『誰もがいきいきと心豊かに暮らせる持続可能な市民都市かわさき』をめざして」の実現に向け取り組む施策の具体的内容及び目標を明示した、3ヵ年の計画としている。

また、課題の重要性や手法・発想の戦略性、取組の重点性などの視点から、特に重点的・戦略的に取り組むことにより、大きな施策効果の達成を目指すとともに、本計画の推進を先導していく施策を取りまとめた「重点戦略プラン」についても、取組期間は実行計画と同様に3ヵ年としている。

2.1.3 都市構造と交通体系の考え方

(1) 都市構造

「分散型ネットワーク構造」を目指している首都圏において、川崎市は、拠点都市のひとつとして、生活、文化、福祉等の機能などを備えた自立性の高い都市機能の形成や、隣接都市との連携の強化、広域都市機能を支える交通ネットワークの強化などの役割を担っている。その中で今後の都市構造を考える上では、地域に密着した身近なまちづくりを意識し、首都圏における位置付けや役割、そして川崎市の特性を的確に踏まえた都市構造をめざすまちづくりに取り組んでいくことが求められている。

このような背景の下、「広域調和・地域連携型」都市構造のまちづくりを挙げるとともに、都市拠点整備の方向性を示している。

(2) 交通体系

社会経済環境や市民の意識・行動などが変化の中で、都市活動や経済活動などを支える交通体系については、こうした変化により生じる課題を的確に捉え計画やその整備に向けた取組を進める必要があった。

その中で、首都圏の拠点都市である川崎市は、圏域全体の都市再生に向けた取組として、市域を

超えた広域的な人・もの・情報の交流や連携を促進するなど、活力ある社会の実現をめざし、都市機能の向上や広域的な拠点地区の形成を支える広域交通幹線網の整備が必要となっている。

また、活力ある持続可能なまちづくりを進めていくために、多様な人々の地域におけるいきいきとした暮らしを支える地域交通環境の整備とともに、積極的に社会との関わり合いを望む高齢者や障害のある人たちが、より広域的に社会への参画を続けることができるような交通環境の形成が課題となっている。さらに、地球温暖化防止の取組があらゆる分野で展開されるなど、交通体系の整備においても環境に配慮した施策の推進が必要となっている。

このような背景の下、交通体系整備の基本的な視点を踏まえた上で、基幹的な交通体系の構築、身近な地域交通環境の整備、交通需要管理・環境対策の推進を挙げるとともに、交通幹線網整備の方向性を示している。

2.1.4 フロンティアプランにおける交通幹線網整備の方向性

(1) 道路

フロンティアプランにおいて、川崎市は、進めべき道路網整備の方向性として広域調整型の都市構造を支える基幹的な広域幹線道路網の整備を掲げている。

計画の中で、環状方向の高速道路ネットワークの一翼を担うとともに、川崎市の臨海部から内陸部への縦軸方向の交通需要に対応するものとして、川崎縦貫道路整備を挙げている。この整備事業は、段階的に整備が行われ、第Ⅰ期事業の殿町・大師ジャンクション間を2010年度に供用し、残る国道15号までの区間は工事着手に向けた取り組みを促進するとしている。第Ⅱ期事業については、今後の社会経済情勢や高速道路ネットワーク構築の動向等を見定めながら、東京外郭環状道路との調整を含めて、ルート、構造等について幅広く検討を進めるとしている。

また、神奈川方面からの羽田空港アクセスを向上させる羽田連絡道路については、国際的な交通結節点である羽田空港と市内の連絡道路とを連絡することによって、道路ネットワークの広域性を強化するための起爆剤と位置付けており、臨海都市拠点としての価値の増進と活力の創出という目標に向けて、羽田連絡道路と連携した臨海部交通ネットワーク基盤の整備に向けた調査、検討を進

めるとしている。

市内交通の円滑化や市民の利便性を図る国道409号線や東京丸子横浜線、尻手黒川線など、地域の幹線道路網の整備については、重点化による効率的かつ円滑な整備により、都市の活力や魅力を向上させるとともに、安全で快適な市民生活の確保を図るとしている。

(2) 鉄道

鉄道整備の方向性については、市内及び広域的な拠点間の連絡ならびにネットワーク機能の強化に向けた取り組みを推進し、都市機能の向上と利便性の推進を図る取り組みを進めるとしている。

東京都心部を中心として放射方向に充実、発展してきた鉄道路線は、川崎市内を横軸方向に横断しているが、通勤時を中心に混雑が激しい。このため、これらの路線については、複々線化などによる機能の強化、改善等を推進し、利便性の向上を図るとしている。

縦軸方向の鉄道網については、新たなネットワークとして、川崎縦貫高速鉄道線の整備、計画の具体化に向けた取り組みを推進し、公共交通機関網の強化や首都圏の鉄道網の形成を図るとしている。

また、広域拠点の機能強化に向けた取り組みとして、JR横須賀線の武蔵小杉新駅を2009年度に開設し、拠点性の向上を図るとしている。さらに、既存ストックを最大限活かし、臨海部の鉄道ネットワークの形成に向けた検討を進めるとしている。

交通の安全の確保と円滑化、さらに都市機能の向上に資する連続立体交差事業については、京浜急行大師線の早期事業効果発現に向け、段階的整備区間の事業を推進し、2010年度に産業道路の立体化完了を目指している。またJR南武線については、尻手駅から武蔵小杉駅間の連続立体交差事業の事業実施に向けた調査や関係機関との調整を進めるとしている。

2.2 都市計画マスタープラン

2.2.1 都市計画マスタープランの趣旨

都市計画マスタープランは、長期的視点立った都市の将来像を明らかにし、計画的な都市計画行政を進めるにあたっての指針となるものである。マスタープランの策定過程に、広く市民の参加を求め、どのような都市をどのような方針の下に実現しようとするのかを示すことにより、市民と共に都市の将来像を考え、都市づくりの方向性についての合意形成が促進されることも目的としている。市民と行政との協働により、望ましい都市像

を実現していくための指針としての性格を持っている。

川崎市の都市計画マスタープランでは、総合的、かつ計画的な行政運営を図るため、「川崎再生フロンティアプラン」との整合を図って定められており、また都市計画法の規定に基づき、神奈川県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画法第6条の2）」に即して定められている。

2.2.2 都市計画マスタープランの目標期間

本マスタープランでは、おおむね20年後の将来の都市像（市街地像）を展望し、都市計画の基本的目標・基本的方向が定められおり、かつ道路・公園等の都市施設の計画目標、市街地開発事業等の計画目標については、優先的におおむね10年以内に取り組み事項が示されている。また、策定後の社会情勢の変化に対応するため、5年ごとの都市計画基調調査等を踏まえた適切な見直し、または必要な時期における機動的見直しが行われることになっている。

2.2.3 2007年都市計画マスタープランの構成

川崎市のマスタープランは、「全体構想」、「区別構想」および「まちづくり推進地域別構想」の3層構成となっている。「全体構想」は川崎市全体のまちづくりの方針を、「区別構想」は行政区ごとのまちづくりの方針を、「まちづくり推進地域別構想」はおおむね小中学校区や町内会・自治会の区域等の一定の区域を単位とした地域住民等の発意と合意で策定する地域のまちづくりの方針を、それぞれ示している。

「全体構想」は、「川崎再生フロンティアプラン基本構想」に即して定められる。「区別構想」は、全体構想に即するとともに、市民参加による「区民提案」の基本的考え方や枠組みを尊重し、「市民と行政が協働して取り組むまちづくりの指針」や「市民発意によるまちづくりルール策定の指針」の性格を併せ持つ方針として定められている。

2.2.4 全体構想における交通体系の基本的方向

2007年都市計画マスタープランの全体構想において、交通体系については3つの基本的方向を示している。

- ① 広域調和・地域連携型の都市構造を形づくる交通幹線網の整備をめざす
- ② 快適な生活を支え、安全に安心して移動

できる地域交通環境の整備をめざす

③ 生活環境を守り、環境に優しい道路環境整備と交通施策をめざす

この基本方針に基づき、交通機関別の方針が策定されている。

2.3 道路整備プログラム

2.3.1 概要

川崎市は、1998年度に道路整備プログラム（1998年度～2007年度）を策定し、概ね10年間の整備予定を公表しながら道路整備を進めてきた。2007年度に計画期間が満了したこと、及び社会経済環境の変化や多様な課題へ対応するため等の理由により、道路整備プログラムの改訂を2008年に実施した。新道路整備プログラムでは、客観的な指標などを用いて整備路線や整備区間を選定し、達成目標や整備効果を広く公表しながら幹線道路などの整備を進める方針が打ち出されている。

2.3.2 道路整備プログラムの目的

新道路整備プログラムは、客観的な指標などを用いて整備効果の高い箇所を選定することにより、整備箇所の重点化を図ることを目的としている。また、整備路線やその決定方法、整備効果などの公表を通して、より適正なまちづくりの誘導や促進を図るとともに、計画や目標を市民と行政が共有することにより、円滑で効率的・効果的な道路整備を推進することを目的としている。

2.3.3 対象事業・期間

(1) 対象事業

川崎市が管理する都市計画道路と一般国道、県道及び市道のうち主要地方道に指定された幹線道路に関わる道路整備を対象としている。ただし、都市計画道路のうち区画街路は対象路線から除くとともに、土地区画整理事業や市街地再開発事業による道路整備や連続立体交差事業は評価対象から除かれている。

(2) 対象期間

目標年次は、川崎市新総合計画「川崎再生フロンティアプラン」の目標年次である2014年度とし、2008年度～2014年度までの7年間を対象期間としている。

2.3.4 基本的考え方

道路整備プログラムでは指標に基づく計画づくりを行っており、効率的・効果的な道路整備を推

進するため、新総合計画における「交通体系整備」に基づき、「再生・活力」、「安全・安心」及び「環境」の3つの基本的な視点に即して指標が定められ、総合評価により整備路線が決定されている。また、客観的な指標である「渋滞」と「事故」については、特に改善を要する箇所について優先的に整備を進めることとなっている。

新道路整備プログラムでは、整備路線の最終決定において、都市計画道路見直し状況や関連事業との連携、継続性や事業実施による地域への影響など「事業性の担保」が考慮され、可能な限り実効性の高い計画となるように工夫されている。また、「再生・活力」、「安全・安心」及び「環境」という3つの基本的な視点については、各視点において計画期間内の目標を極力具体的に設定するとともに、新総合計画と連携した進行管理を導入することにより、計画やその達成度を市民と行政が共有できるように配慮されている。

第3節 川崎市における交通インフラ整備プロジェクト

本章では、川崎市内において構想中もしくは進行中である交通関連プロジェクトの概要を一覧表を用いて簡単に説明する。図表Ⅱ.7-8は、川崎市において構想中もしくは進行中の交通プロジェクトのうち主要と思われるものを、道路系で3プロジェクト、鉄道系で6プロジェクト選択したものである。

図表Ⅱ.7-8 川崎市内主要交通プロジェクト一覧

	プロジェクト	整備主体	進捗状況
道路系	A 川崎縦貫道路	I期：川崎国道事務所（一般国道） 首都高速（自動車専用道） II期：未定	I期：一部供用中 II期：調整中
	B 国道357号線	国土交通省他	計画済み
	C 東京神奈川臨海部連絡道路（神奈川口）	国土交通省、神奈川県、川崎市、横浜市	協議中、検討中
鉄道系	D 川崎縦貫鉄道	川崎市	検討中
	E 京急大師線地下化	川崎市、京急	第1期施工中
	F 南武線連続立体化	川崎市、JR東日本	一部事業完了
	G 東海道貨物支線貨客併用化	未定	構想段階
	H 川崎駅周辺地区整備	川崎市、関連組織	計画策定済み
I 武蔵小杉駅新駅設置	川崎市、JR東日本	施工中	

資料出所：『川崎フロンティアプラン第2期実行計画』等より作成

これらのプロジェクトは、川崎市内のみならず首都圏全体の交通体系に影響を及ぼすものである。川崎市は南北方向（北西から東南への方向）の交通ネットワークが相対的に弱いという課題から、その解決のため、南北方向にプロジェクトが集中している。川崎市の視点からすれば、川崎市

内の交通流ということになるが、首都圏全体の交通体系にも影響を与えると言う観点も重要であり、川崎縦貫道路はこの点からも重要プロジェクトである。しかしながら、川崎縦貫鉄道はいわゆる市営地下鉄建設プロジェクトであり、「交通空白不便地域の解消」や「川崎市民の一体感の醸成」などの理念的な効果はあるものの、現実の移動ニーズを反映したものではないため、財源問題ともあいまって、棚上げ状態となっている。

また、港湾、空港や工場などが立地する臨海部においても主要プロジェクトが進行中であり、川崎臨海部の再活性化の観点からも最重要視されるものである。しかしながら、残念なこととして、東京神奈川臨海部連絡道路（羽田空港神奈川口連絡道路）と東海道貨物支線貨客併用化は効果が高いプロジェクトと目されるものの、実現の目処が立っていない。東京神奈川臨海部連絡道路については、縦割り行政の弊害（国レベルでの空港部局と道路部局、及び国と地方自治体）がプロジェクトの進捗を阻害している懸念がある。東海道貨物支線貨客併用化については、事業主体が決まらないことが最大の問題点となっている。財源問題と事業主体問題は、大規模交通基盤整備プロジェクトでは常に問題となるものであるが、交通基盤整備の遅れは当該地区の競争力低下に結びつくため、英知を結集して解決するべきである。

第4節 川崎市の交通基盤及び交通政策のあるべき方向

ここでは、以上の分析を踏まえて、川崎市の交通インフラ及び交通政策のあるべき方向について検討する。

4.1 産業政策・立地政策と協調した交通政策の立案

従来は、交通インフラ整備政策及び交通政策は、産業政策や立地政策とは切り離されて立案・実行されてきた傾向がある。これは、何も川崎市に限ったことではなく、全国的な傾向であり、その根本原因はわが国の国を中心とした縦割り行政にある。しかしながら、今後は否応なしに、地方分権が進展し、地域ごとの総合的な政策決定が推進することになる。このように大きな行政の枠組みが変更された後には、産業政策・立地政策と交通政策が一元的に、そして合理的、協働的に展開されることが可能となるが、それに対する備えが必要

である。

産業政策・立地政策と交通政策を融合させる場合に、産業構造の変化をどのように把握するかがポイントとなる。川崎市が往年得意とした重厚大型の装置型産業から最近急速に拡大している軽薄短小型さらには知的集約型の産業への転換を見据え、臨海部再開発あるいは他の知的集約型産業の集積可能地域のポテンシャルを高めるという視点からの交通インフラ整備及び交通政策の策定が求められる。

4.2 長期的な交通インフラ整備と中短期的な交通施策

交通インフラ整備には、産業政策とは異なる時間軸が必要である。鉄道整備には30年を超える時間が必要であるし、道路整備も同様である。しかも、鉄道インフラ及び道路インフラについては、事業主体が必ずしも川崎市とは限らない。また、事業主体がすべての整備費用を負担するわけではなく、国からの補助制度も複雑に絡んでいる。つまり、川崎市独自で意思決定を行うことができる範囲はかなり小さいのが実態である。したがって、交通インフラ整備に関しては、国及び民間事業者との密なる連携を進めるとともに、長期的視点を持つての折衝が不可欠である。その際に、川崎市としては、産業政策及び立地政策における明確な戦略を堅持しながら、行うべき主張をし負担を負う姿勢が肝要である。

産業政策及び立地政策に資する交通インフラ整備は中短期的には期待できないとすると、既存の交通インフラを前提として、それを有効に使う施策を検討する必要がある。この点に関しては検討すべき項目が多く残されている。つまり、道路混雑及び鉄道混雑に対して、ソフト的な対応策はほとんど検討されていない。市営バスにおいては経営健全化策が強力に推し進められているが、これは必ずしも公共交通サービスの改善に結びつくとは言えず、産業政策や立地政策に資するとも考えられない。諸外国やわが国のいくつかの都市が取り組んでいるPTPS（Public Transport Priority System：公共交通優先システム）やTDM（Transport Demand Management：交通需要管理）を進化させたMM（Mobility Management：モビリティ・マネジメント）などを積極的に検討するべきである。

4.3 通過交通に対する合理的な対応

川崎市はその形状、及び東京都区部と横浜市の中間に位置すると言う地理的状況のために、通過交通が多いという特徴がある。また、北西部住宅地からは川崎駅周辺への通勤交通よりも東京都区部への通勤交通が多いという現実がある。確かに、市当局としては、喜ばしいことではないが、交通インフラ整備や交通政策を通じて、通過交通を減少させることや市北西部から川崎臨海部への通勤交通を増加させようとするのは、必ずしも合理的であるとはいえない。特に、市営地下鉄の整備は、その費用対効果を慎重に検討の上、実施の是非を判断しなければならない。

通過交通等に関しては、それを削減することを目指すよりも、通過交通が引き起こす混雑等のマイナスの効果を緩和し、川崎市の産業政策のネットワークを解消することに集中するべきである。主要駅周辺の駐輪対策や臨海部に対するイグレスの利便性を高めるためのバスの活用など、すでに検討が進められている施策は、それほど注目されていないとはいえ、川崎市の都市の魅力を向上させるための地味ではあるが着実に実行しなければならない項目である。

4.4 交通政策の総合化と「選択と集中」による効率化

上述したように、産業政策や立地政策との総合化が肝要であることに加えて、道路政策と公共交通政策の総合化も重要である。市の道路部局、交通局の市営バス部門、市の公共交通政策部門との連携と言う市内部に加えて、道路交通管理者である警察との連携が不可欠である。「選択と集中」は財源が逼迫してきている現在の公共が置かれている状況において強調されることであるが、単一の部局内及び行政組織（市、国、県警察）を超えて、合理的な「選択と集中」がなされる必要がある。交通と言う移動行為及び輸送行為を行うのは、市民及び国民であり、何れも民間である。民間から見れば、交通インフラ及び交通サービスを提供する主体を区別する理由はない。したがって、行政組織を超えた交通政策の総合化と「選択と集中」による交通政策の効率化が追及されなければならないのである。

謝辞

本稿の執筆に当たり、資料の収集、整理及び草稿の準備については、横浜国立大学大学院工学府交通研究室の中村文彦教授のご指導の下、同研究室の大学院生である榎本拓真君、河合啓太郎君、橋爪翔君に助力をいただいた。ここに記して御礼申し上げる。

また、関係諸機関等から資料提供及びヒアリング調査へのご協力をいただいた。すべての方々のお名前を記すことはできないが、日本プロジェクト産業協議会業務部主任研究員内野善之様、国土交通省関東運輸局企画観光部交通企画課企画第二係長藤田幸也様、同課主任調査員赤羽根薫様、国土交通省関東地方整備局道路部計画調整課課長鈴木通仁様、川崎市役所建設局道路計画課主幹矢島浩様、同課三亀修様、同課宮川昌之様、同課埜綾子様、まちづくり局交通計画課主幹森田孝様、総合企画局企画調整課塚本猛様には特にお世話になった。ここに記して御礼申し上げます。

参考文献

- 伊達知見・石川貴一（2006）「川崎の交通ネットワークの課題と問題点」『専修大学都市政策研究センター年報』第2号、専修大学都市政策研究センター、pp.179-211.
- 川崎市（2003）『かわさき都市計画』
- 川崎市（2005）『都市構造及び総合交通体系に関する基礎調査委託総合交通体系（総括版）』
- 川崎市（2007）『川崎市都市計画マスタープラン全体構想』
- 川崎市（2008）『新総合計画川崎再生フロンティアプラン第2期実行計画2008～2010』
- 首都高速株式会社・関東地方整備局（2001）『高速川崎縦貫線』
- 運輸政策研究機構（2007）『平成18年度版都市交通年報』運輸政策研究機構。

第8章

臨海部土地利用の変遷

第8章 臨海部土地利用の変遷

都市政策研究センター客員研究員 内野善之

目次

- 第1節 川崎臨海部の沿革
- 第2節 都市再生、構造改革の進展
- 第3節 国土形成計画の動き
- 第4節 多様化する川崎臨海部のニーズ
- 第5節 川崎臨海部に求められるもの
- 第6節 川崎臨海部のインフラの現状と課題

第1節 川崎臨海部の沿革

(1) これまでの歩み

川崎臨海部は、明治時代以降、埋め立てが進められ、鉄鋼、化学、機会、電機、石油、造船といった重化学工業が急速に発展し、1950年代以降は、石油化学コンビナートの形成など大規模工場の集積が進み、日本の高度成長期を支える一大生産拠点となった。

一方で、臨海部での活発な生産活動による公害が深刻化してきた。とくに、向上からの煤煙による大気汚染は深刻で、1967年に硫黄酸化物(SO_x)濃度が、0.09ppmに達し、市民の生活環境や健康が危険にさらされた。

川崎市は多くの被害をもたらした居合いき汚染公害への対応を急務とし、1970年には「大気汚染防止に関する協定」を臨海部立地企業と締結した。また、1972年には「公害防止条例」を制定し、国の基準より厳しい環境目標や排出基準を設定するとともに、総量規制という新しい方式を導入するなど先進的な公害対策を実施してきた。産業界は、この規制に対応するために技術革新を実行し、工場からの居合いき汚染物質排出量は大幅に減少した。

1980年代に入り、技術革新の裏づけされた基盤的技術をベースに産業の苗床としての機能を備え、内陸部との連携を含め研究開発、生産機能が集積する「高度技術複合地域」として、日本経済を牽引する役割を果たしてきた。すなわち、約4200haの京浜工業地帯の中心的な役割を担ってきた地域である。

近年では、過度な人口集中や地価高騰、交通渋滞、公害問題などの社会問題化により、工業制限三法、公害防止関係法が制定され、設備投資の抑

制や工場生産施設の老朽化などの問題が生じてきたのと同時に、経済のグローバル化による工場の国外への移転や企業の再構築などの影響によって産業の空洞化が進行し、活力の低下が重要課題となっていった。

これらの問題は、京浜臨海部のみならず日本の重厚長大産業を支えてきた臨海工場地域の多くが抱えている問題であるが、川崎市では、臨海部の再編整備に向けて、平成4年には「川崎臨海部基本計画」、平成8年には「川崎臨海部の基本方針」を策定して、産業構造の転換を促す道筋をつけた。

この主な内容は、将来像として「海に開かれた国際交流拠点」をうたい、川崎都心部と海を結ぶ3つの都市軸、すなわち、川崎都心から京急大師線・川崎縦貫道路を経て浮島地区へ至る軸、川崎都心から市役所通り・富士見通り・海底トンネルを経て東扇島へ至る軸、川崎都心からJR南部支線・高速扇島線を経て扇島へ至る軸を将来の都市構造として示すとともに、拠点開発として南渡田周辺地区を新産業拠点、塩浜周辺地区を集客・交流拠点、東扇島地区を国際貿易・物流拠点、浮島地区をスポーツ・文化・レクリエーション拠点として整備する方向性を示したものである。

しかしながら、具体的な開発構想は多く提案されるものの、最近までそのほとんどが実現していない状況であった。これは自治体側の思惑と立地企業の思惑が相反する傾向にあったため、自治体は税収源、雇用源となる製造業中心の産業の場として位置付けていたが、立地企業は産業の空洞化が進行する中、高値での土地の売却、すなわち都市的用途としての土地利用を望んでいたのである。言い換えれば、従来の生産拠点としての土地利用を推進する自治体とオフィス、商業施設とし

での土地利用転換を進める企業との温度差が臨海部再編への足並みを乱していたともいえる。

こうした状況下、エコタウンに代表される環境産業関連のニーズにより、新たな臨海部工業地域の再編の動きが全国的に起こってきた。環境産業は、元来ユーザーや原料供給が都市住民となるので、都市に密着した都市型産業の典型といえ、都市内やその周辺に立地することが効果的であり、まさに、臨海部は、その適地である。

現在、川崎臨海部ではエコタウン事業が展開されているが、環境産業、リサイクル、これらに付随した研究開発機能の立地など、循環型都市として、土地利用の方向性が定まってきたところである。なお、このような方向性、歩み寄りの基調ができつつあるが、東京への通勤者が多い川崎市では市民と臨海部の結びつきが薄く、税収面等での貢献度がなかなか理解されない状況である。また、臨海部の再編整備の政策的プライオリティは低く、自治体の財政難による計画の見直しなど、厳しい状況におかれていることは、忘れてはならない。老朽化したバースのリニューアル、土壌汚染に対する取り組み強化など、産業政策と社会資本整備、さらには、国際交流・観光など総合的なパッケージド・プログラムが必要とされている。

第2節 都市再生、構造改革の進展

平成13年5月に内閣総理大臣を本部長とする「都市再生本部」が設置され、「都市再生特別措置法」に則り、京浜臨海部（4,400ha、内陸部も含む）は、平成14年10月に全体が都市再生予定地域に設定されるとともに、一部の地区が都市再生緊急整備地域に指定され、その地域整備方針（案）が示された。この整備方針（案）に従って、都市再生本部、国土交通省等中央官庁、関連地方自治体などによって協議会が組織され、今後の基盤整備に関する具体的な検討が行われた。平成15年6月に「京浜臨海都市再生予定地域調査委員会 報告書」として取りまとめられている。

さらには、平成14年6月の「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2002」において構造改革特区の導入が決定し、同10月内閣に内閣総理大臣を本部長とする「構造改革特区推進本部」が設置された。

京浜臨海部を対象として地方自治体が提案したものは以下の5つであり、実現に向けての動きが本格化している。

- ① 国際臨空産業特区
- ② ロボット関連産業集積促進特区

京浜臨海都市再生予定地域調査委員会 報告書

1. 目的

国家的な観点から重要な地域である京浜臨海部地域について、協議会における議論に資する具体的かつ総合的な調査を実施するため、「京浜臨海都市再生予定地域調査委員会」を設置し、土地利用や基盤整備の現況や課題等を踏まえ、新しい地域像・産業像に対応した土地利用等の方向性について検討を行うとともに、土地利用等の再編を支える基盤施設整備について、段階的整備を含めた整備方策の検討を行った。

2. 調査の内容

- (1) 京浜臨海部地域の現況、課題等の整理
 - ① 土地利用・基盤整備の現況、課題及び将来動向の把握
 - ② 水域利用、水際線防護、発着貨物量・種類の把握
- (2) 新しい地域像・産業像に対応した土地利用等の方向性の検討
 - ① 土地利用の方向性の検討
 - ② 港湾・物流機能の再編の方向性の検討
- (3) 土地利用等の再編を支える基盤施設の検討
 - ① 臨海部幹線道路の整備についての検討
 - ② 鉄道のあり方についての検討
 - ③ 親水・防潮護岸の整備についての検討
 - ④ 港湾諸施設の整備についての検討

注) 上記検討は羽田空港再沖展開決定以前のものである。

- ③ 先導的エコ産業創出特区
- ④ 新エネルギー普及モデル特区
- ⑤ ゲノム・バイオ産業起業促進特区

平成19年11月には、「構造改革特区」「地域再生」「中心市街地活性化」「都市再生」各事務局が統合し、内閣官房の組織として「地域活性化統合事務局」が新たに発足した。

これに伴い、都市再生モデル事業等は、「地方の元気再生事業」（平成20年～）に引き継がれることになった。また、同事務局は、平成20年1月29日に「都市と暮らしの発展プラン」を公表し、4月以降に「環境都市モデル調査」の選定・支援を行う。

第3節 国土形成計画の動き

現在、国土交通省にて推進されている新たな国土計画、「国土形成計画」では、「国から地方へ」「地域ブロック形成の推進」「東アジアの一員として・連携」がキーワードとなっており、全国計画と広域地方計画の2本立てとなる。概要は以下のとおりである。

- ・ 自立・安定した地域社会を形成していくためには、既存の行政区域を越えた広域レベルでの対応が重要である。（広域地方計画の策定）
- ・ 経済面では都道府県を越える規模からなる「地域ブロック」、生活面では複数の市町村からなる「生活圏域」の二層の「広域圏」を地域的まとまりとして考え、それぞれが競争力とアイデンティティのある広域圏を形成。
- ・ それらが相互につながりを持って日本列島に新しい国土構造をつくり上げることが必要である。
- ① 国際・広域的な視点：東アジアを視野に入れて、600～1000万人の規模を目安とする「地域ブロック」で日本列島を考える。
- ② 生活に密着した視点：交通1時間圏、人口30万人前後を目安とする「生活圏域」で日本列島を考える。
- ・ 地域ブロックでは、「選択と集中」の考え方にに基づき、「拠点都市圏や産業集積を形成する」ことで、拠点の発展とその波及効果により地域ブロック全体の活力を維持する。
- ・ 各地域ブロックは、国際的な視点から地域の個性を認識し、特定の産業分野や特定の東アジア地域に重点を置き、広域的な連携を図り、国際的競争力・魅力を向上させる。

こうした地域ブロックを支える社会資本ストックをベースに「拠点都市圏や産業集積を形成する」ことが国土づくり、地域づくりにおいてきわめて重要となる。首都圏という地域ブロックを考えた場合、東京臨海部、川崎臨海部、横浜臨海部および拠点都市の高次元化を図ることが最も重要となる。

【スケジュール】

平成17年9月・・・国土審議会に圏域部会を設置
 平成18年度前半・・・広域地方計画区域を定める政令の制定
 平成19年中頃・・・広域地方計画協議会の設置
 平成20年中頃・・・広域地方計画の決定
 （平成20年若干のスケジュールの遅れがみられる）

第4節 多様化する川崎臨海部のニーズ

わが国は、「人口減少・高齢化」「国境を越えた地域間競争」「個人意識の大転換」「地球規模での環境問題の顕在化」「行財政基盤の弱体化」「中央依存の限界」「社会基盤の老朽化と更新問題」という国土づくりの転換を迫る潮流に直面している。

世界中のどの国も経験したことがない継続的な人口減少と急速な少子・高齢化の時代を迎えつつある。一方、国際的な人、物、情報の流動が着実に増大する中で、中国をはじめとしたアジア諸国の経済的台頭はめざましく、わが国の東アジアにおける相対的地位は低下している。また、多様化する市民社会活動の要請に対して、都市サービス並びに都市インフラそのものが応えられない状況となっている。

このような状況下にあっても、それぞれの地域で、それぞれの世代が意欲的に社会に参画し、生活面、経済面での水準を維持、増進していくことができる、活力のある安全な社会を構築していかなくてはならない。

第5節 川崎臨海部に求められるもの

(1) 求められる21世紀の社会像

これからの社会は、「集団重視・没個性」から「個人重視・多様化」へと移り変わる。すなわち、情報化の進展により、個人がまちづくりや地域振興に参画しやすい社会へと変換がなされる。したがって、多様化する市民社会の要請を受けて、生活の質の向上を目指しながら、かつ、東アジアのリー

ダー国家として、21世紀に求められる社会インフラ整備やモノづくりに挑むことが必要となる。

首都圏という地域ブロックを考えた場合、東京臨海部、川崎臨海部、横浜臨海部および拠点都市の高次元化を図ることが最も重要となるだろう。とりわけ、臨海部産業集積のクラスター化、各産業の融合クラスター化の視点が重要となる。

(2) 環境・資源循環型コンビナート形成の必要性

国土形成の方向性が明確となり、整備環境が整っていった場合、川崎市では駅前等の拠点都市の強化、臨海部産業拠点のクラスター化などを、国際的な視点や首都圏といった広域的な視点の中での検討が必要となってくる。

これまで重化学工業中心であった産業集積に加えて環境産業の立地が見られるようになったが、羽田空港の再沖展開のインパクトを受け、最近では、物流関連産業の立地も促されている。これは、多摩川をはさんだ東京都大田区との連携可能性を示していると同時に、いすゞ自動車工場跡地に計画されている拠点都市形成との融合可能性を示しているものと考えられる。

また、もう少し内陸に視点を置くと、多摩川沿いを中心に医療機器や半導体、食品などさまざまな産業の集積があり、産業クラスター化の促進を図るとともに、それぞれの産業の融合を促進することが、臨海部の新しい産業集積のあり方を示すことになるものと思われる。

現在の状況を見る限りでは、環境産業と他産業の融合可能性が大きく、既存重化学工業の廃熱利用の促進と神奈川口拠点都市（いすゞ跡地）へのエネルギー供給などが具体的な検討事項と思われるが、羽田空港の国際化によるインパクトや東京都あるいは横浜市との連携、多摩川沿いの立地企業との連携・融合の可能性などを検討する必要がある。

さらには、都市再生にて示された基幹的な社会資本インフラを着実に推進することによって、あらゆる産業ニーズに応えることのできる立地条件と整えると同時に、そのポテンシャルを向上させるために環境にやさしい資源循環型コンビナートへとその姿を変える必要がある。

川崎臨海部を取り巻く状況は羽田空港の再沖展開を中心に大きく変化してきているといえるが、従来も川崎臨海部の立地ポテンシャルをさらに向上させ、立地の魅力を増大させるためには、既存産業が継続的に事業を展開できる仕組みに加えて、川崎臨海部独自の新たなメリットを模索しな

なくてはならない。

これまで立地企業は、分業、技術蓄積、リンケージ企業によるイノベーションなどを通じてその立地メリットを享受してきた。今後はイノベーション環境の改善、分業集積群の多様性、柔軟性を促す企業集積の進展、起業環境の改善などの実施に向けて、エネルギー、環境対策などを個別企業単位ではなくコンビナート一体として遂行していくことが不可欠となる。とくに産業排熱利用の企業間連携は新しい価値観にもとづくコンビナートの今後の方向性を示唆するものといえる。

(3) 新価値創造コンビナートとしての変貌

既存産業の連携強化に加えて、ここ数年にみられるようになった環境産業など新しい産業との連携を実行していかななくてはならない。都市が国をリードするグローバルな都市間競争時代を向かえ、21世紀を担う都市ならびに産業集積地は、世界規模で進んでいる資源・環境問題への取り組みが求められていくことが予想される。川崎臨海部が大量消費型社会から脱皮し、限りある資源を有効に利用して環境と強制する資源循環のシステムを備えることは、現状のエコタウンをみても大きなメリットとなることは間違いなく、こうした資源循環型社会を実践することによって、立地ポテンシャルは向上するものと思われる。さらには、環境国家「日本」の顔として、さらには、環境技術国「日本」の顔として、川崎臨海部から世界に発信できれば、立地企業にとって大きな効果をもたらすことになる。すなわち、循環型コンビナートの原型モデル、環境・資源循環型都市の代表モデル、環境技術の発信拠点などの評判を確立することが、新価値創造フィールドとして、さらなる立地ポテンシャルの確立が可能となる。

〈参 考〉

■海外にみる臨海工業地域の再生の姿

これまで川崎臨海部のおかれている基本的な状況や近年の開発に関する動向をみてきたが、ここでは、すでに臨海部の再編整備が行われた海外事例の状況を把握し、今後の再編整備へのヒントとしたい。京浜臨海部に匹敵する規模と経済活動を有する臨海部は、欧州では、ロンドンのドックランズ（イギリス）、ロッテルダムのユーロポート（オランダ）、ライン・ルール工業地帯（ドイツ）、米国ではピッツバーグ、国内では北九州工業地帯である。これらの特色としては、工業・港湾機能

の構成や形成時期によって、ほとんどの機能が衰退して新たな土地地用を行ったものと一部衰退あるいは衰退を拡大させつつも、全体として活動しているものと大別できる。

(1) 港湾を主体とした地域（ドックランズ）

港湾を主体とした地域の場合、埠頭が船舶の大型化の進展等により使えなくなったため、埠頭周辺の土地は利用されなくなり荒廃したものが多し。また、土地所有が公共か、船会社や貿易会社によって所有されており、船会社や貿易会社の資本は、老朽化した当該地域の再編整備に消極的な場合がほとんどである。

ドックランズの場合、1950年代に埠頭が使われなくなり、比較的都心に近かったにもかかわらず土地利用転換が進まなかった。サッチャー政権時代にエンタープライズゾーンという特別地域に指

定し、ほとんどの規制を撤廃したこと、また、ドックランズ開発公社といった国の機関が最終的には基盤整備を行い、民間資本を誘致したことによって再編整備が進展した。現在では地域開発手法のお手本となっている。

(2) 鉄鋼・石炭等の工業を主体とした地域（ピッツバーグ、ルール、北九州）

主要な工業を主体とした地域の場合、臨海部に降り注ぐ河や運河沿いに製鉄所等が形成されており、概して都市中心部から離れたところに立地している。したがって、単一的な土地利用がほとんどのこのような地域では、新たな土地利用転換が難しく、長期に渡って放置されるものが多い。また、土地利用展開がうまく行われた場合でも、新たな産業立地というより、大規模公園などとしての利用が多い。北九州市のように環境産業等新たな

図表Ⅱ.8-1 米国ブラウンフィールド再生事例調査

プロジェクト名称	概要	参考になるポイント
メディカルシティ (マサチューセッツ州チェスター市)	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部の荒廃した工場跡地を病院誘致により再生 ・面積 10ha ・期間 1992-2000年 	<ul style="list-style-type: none"> ・市が明快な開発目標を立案（開発適地を強制収用、浄化後、医療財団に引渡） ・市の再開発公社をプロジェクトの推進機関に改組し、基盤整備に必要な権限・財源・人材を付与（土地取得、汚染土壌浄化等） ・州の特定地域指定による許認可審査手続きの迅速化 ・浄化完了後、州が浄化基準達成と追加の浄化義務がない旨を文章で明確化（財団に"Covenant-not-to-sue"を発行） ・コミュニティへの根回しを重視
ワシントンズランディング (ペンシルベニア州ピッツバーグ市)	<ul style="list-style-type: none"> ・工場跡地（都心部の島）をウォーターフロントの高級住宅、リクリエーション、オフィスビル等に再生 ・面積 17ha ・期間 1986-1998年 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民の意見を反映した再生計画（地主は倉庫への転用を希望） ・ウォーターフロントの強みを生かした開発構想これを担保する開発行為規制 ・再開発公社が開発の一元管理（土地取得、汚染土壌浄化、インフラ整備等） ・再開発公社は、デベロッパーに浄化義務を負わせないように措置（連邦EPAの開発許可、汚染発見時は公的資金で浄化）
セントジュリアンクレークネイバルアネックス (バージニア州チェサピーク市、ポーツマス市)	<ul style="list-style-type: none"> ・セントジュリアン海運基地の縮小・閉鎖後の跡地利用検討 ・面積 198-728ha ・期間 現在検討中 	<ul style="list-style-type: none"> ・開発目標、推進体制、スケジュールを明確にしたグラウンドデザインの作成 ・開発推進機関による効率的な開発管理（官民共同で推進機関を設立、権限・財源・人材を付与） ・コミュニティへの根回しを重視 ・TIF手法によるインフラ整備 ・民間発案の募集、活用（Request for Proposal, Request for Qualification）
コリンウッドネーパーフード (オハイオ州クリーブランド市)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道操作場跡地等の開発 ・面積 41ha ・期間 1998年着手 	<ul style="list-style-type: none"> ・開発推進期間による効率的な開発管理（官民共同で推進期間を設立、権限・財源・人材を付与） ・州が民間の自発的な環境修復努力を引き出す法律を制定 ・浄化完了後、州が浄化基準の達成と追加の浄化義務がない旨を文章で明確化（地主とデベロッパーに対し"No-further-action-letter"、"Covenant-not-to-sue"を発行）

な土地利用転換がなされたケースは、もともと国策によって大資本（北九州は官営八幡製鉄所）が土地を所有しており、その企業の意欲の差によって、その後の土地利用が大きく左右されている。なお、ピッツバーグの場合は、カーネギーやメロンといった大財閥が宇宙機器産業や関連研究機関を誘致し、さらには、大学や病院、先端医療産業の誘致など、多面的な展開が行われている。

(3) 化学工業等を主体とした地域（ユーロポート、京浜臨海部）

この化学、機械を内包した複合型・コンビナート型地域は、比較的形成時期が新しく、大きな船舶が接岸できる臨海部に立地しているものが多い。コンビナートとしての性格が強い京浜臨海部は、元気な産業も根付いており、各産業相互の連携が密接不可分である。すべての機能を一新して新たな機能展開を行うのではなく、既存産業の一部を育成しつつ、関連する新たな産業を立地していくことが肝要である。したがって、国策的な誘導策に加えてグローバルに展開する企業資本が再生の主役となると思われる。

第6節 川崎臨海部のインフラの現状と課題

1. 川崎港の概要

京浜臨海部は、既成市街地から海に向かって3層に分類されており、概ねそのゾーンにより土地利用の現状と誘導方向が示されている。川崎市内については、臨海部第1層の一部から第2部・第3部は臨港地区に都市計画決定されており、港湾の施設や環境を利用した企業が多く立地している。

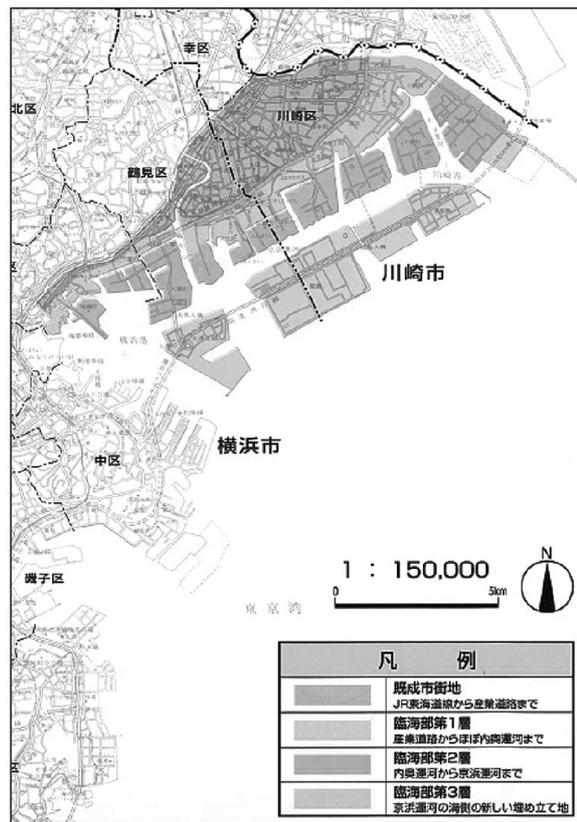
(1) 川崎港の歴史、特色

① 歴史・特色

特定重要港湾川崎港は、横浜港と並び京浜工業地帯の中核をなす港湾として発達してきた。川崎の沿岸部は、古くは江戸中期から明治中頃までに新田開発で造成されてきたが、明治後期より浅野総一郎が渋沢栄一、安田善次郎らとともに埋立造成を行った結果、湾岸を利用する大企業が逐次進出したことにより近代川崎港が始まる。進出企業は各々専用埠頭を設けて、原材料の輸移入、製品の輸移出を行う加工貿易を展開し、京浜工業地帯を形成した。

その後神奈川県、川崎市による港湾整備を経て国際貿易港としての商港とコンビナートを形成す

図表Ⅱ.8-2



出典：横浜・川崎臨海部工場立地地図（平成17年3月、京浜臨海部再編整備協議会）

る工場群が立地する工業港の両面を合わせ持つ港湾として発展し、さらに現在ではこれらの役割以外に、

- 東京湾岸道路、東京湾アクアライン、鉄道の川崎貨物ターミナル等を伴う海陸交通の要衝
- 都市環境を創る受け皿（都市活動から発生する廃棄物の処理処分）
- 防災拠点機能を担う緑地、レクリエーション基地（基幹的広域防災拠点）

といったさまざまな機能を持つ総合的な港湾として活躍している。

② 地 勢

川崎港は東京湾の西北部にあり、西側は横浜港（陸路11キロ、海路2カイリ）北側は東京湾（陸路18キロ、海路10カイリ）に接している。

- | | |
|-----------|----------------------|
| 1. 港湾区域水面 | 3,298 ha |
| 2. 臨港地区 | 川崎港臨港地区 約 2,052.7 ha |
| | 商港区 約 361.6 ha |
| | 工業港区 約 1,668.7 ha |
| | 修景厚生港区 約 22.4 ha |

③ 港 勢

川崎港での海上出入貨物量は、91,360千トン（特定重要港湾で第9位）。26万トンの超大型タン

カーから5トンの小型船まで、大小さまざまな船が1日に平均100隻弱入港している。輸出入のバランスはほぼ7：1の割合で輸入が圧倒的に多い。

- 入港船舶隻数 延べ 32,613隻(94,264千総トン)
- 輸入量(重量) 50,609千トン
(原油、液化天然ガス、鉄鉱石など)
- 輸出量(重量) 6,980千トン
(完成自動車、重油、化学薬品など)
- 以上平成18年港勢の速報段階

④ 土地利用及び大型係等

川崎港は、民間の埋立分譲から始まったこともあり、大型の専用岸壁や棧橋を持つ民間企業の工場が多く、面積を占めている。上記平面図の赤地は商港区に分区されている臨港地区だが、これらが概ね公共バースを持つ用地(公共用地、民有地)となっており、広い面積を占める青地は工業港区で、多くが専用バースを伴う民有地である。

(2) 主な公共ふ頭

① 千鳥町ふ頭

千鳥町ふ頭は昭和22年に業務を開始した、川崎

港ではもっとも古い市営ふ頭である。一般雑貨ふ頭として、自動車や木材などさまざまな物資を陸揚げ、船積みしていたが、老朽化に伴い、上屋、荷捌地などの施設が建替え、補修が求められている。

また、リサイクルポートの指定(別掲)により、港内での役割分担の変更、市民への安全・快適な機能の強化など、再整備に向けて動き出しているところである。

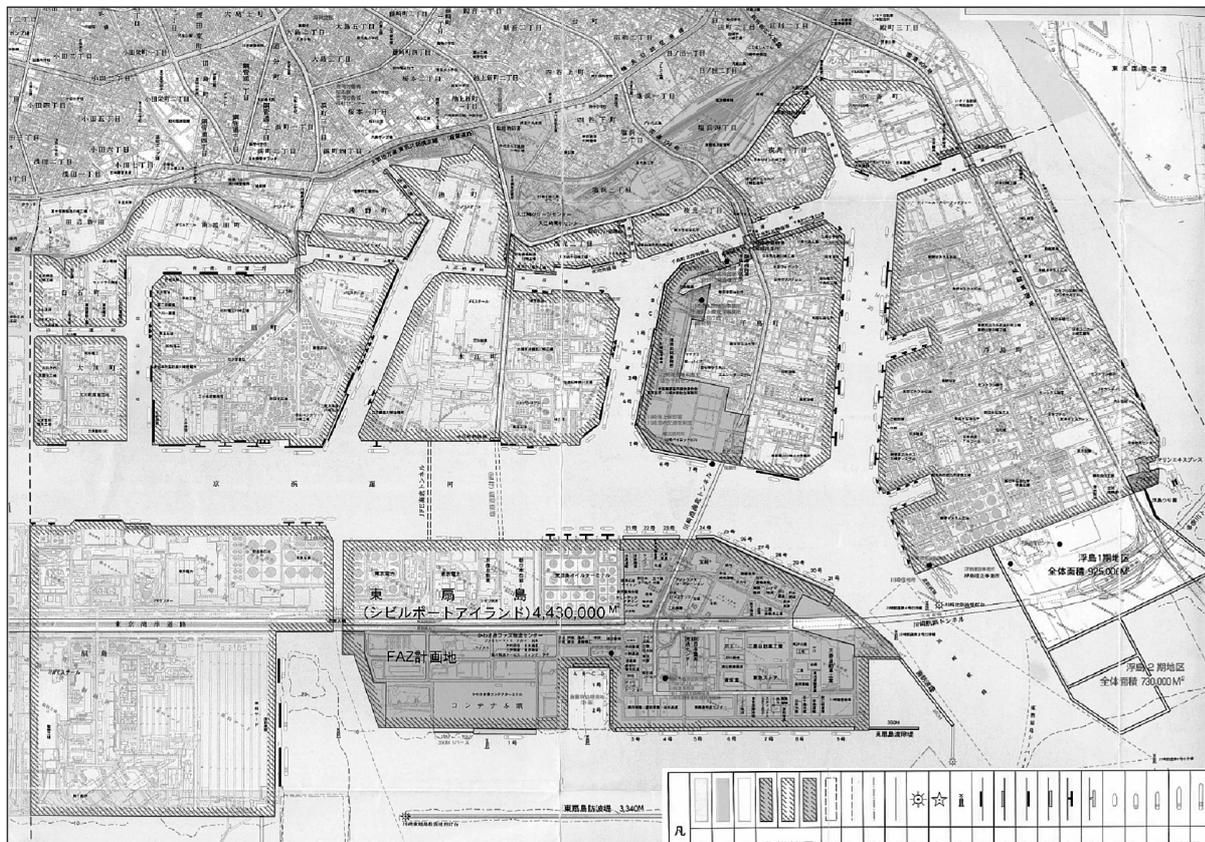
② 川崎港コンテナターミナル

東扇島地区に立地する川崎港コンテナターミナルは、水深-14m岸壁延長350mで平成8年4月に供用を開始した。平成14年度には岸壁延長が81m延伸され、全長200mクラスの本船であれば2隻同時着岸も可能となっている。

東京横浜の両大都市圏のちょうど真ん中に位置し、首都高速湾岸線の東扇島ICまで約2分、東京湾アクアラインも間近という絶好の交通アクセスに恵まれている。

また、隣接してかわさきファズ物流センター(別掲)が立地し、CFS業務の設定をすることにより、効率的な荷捌き作業を行うことが可能である。

図表II.8-3



出典：2004港湾便覧(社団法人川崎港振興協会)

図表Ⅱ.8-4 主な専用係船施設

(専 用)		総延長 m	水深 m	船型 (D/W)	船席数	取扱貨物	備 考
旭化成ケミカルズ	(1号 棧橋)	33	-5.1	1,900	1	化学薬品	棧橋
〃	(2号 〃)	32	-5.5	2,000	1	〃	〃
〃	(3号 〃)	30	-5	1,200	1	〃	〃
出光興産川崎	(川崎1号 棧橋)	103	-10	20,000	1	石油製品	〃
〃	(〃 3号 〃)	17	-5	1,000	1	〃	〃
日本物流センター	(岸壁)	81	-4.7	2,000	1	—	岸壁
〃	(〃)	81	-4.7	2,000	1	—	〃
川一産業	(1500D/W 棧橋)	28	-6	1,500	1	鉄化学薬品	棧橋
川崎化成工業	(千鳥 棧橋)	54	-9	10,000	1	〃	〃
日本石油	(棧橋)	26	-4.8	1,100	1	〃	〃
東日本旅客鉄道	(川崎発電所 棧橋)	115	-7	3,000	1	その他機械	〃
東日本ヴォパツク	(棧橋)	69	-11.4	1900(G/T)	1	化学重	〃
東亜石油扇町工場	(油槽所1号 棧橋)	6	-4.5	1,500	1	〃	〃
〃	(油槽所2号 〃)	13	-4.8	1,500	1	〃	〃
〃	(油槽所3号 〃)	13	-5.5	300	1	〃	〃
〃	(扇島東1号 棧橋)	100	-7.5	5,000	1	石油製品	〃
〃	(扇島東2号 〃)	90	-7.5	3,000	1	〃	〃
〃	(扇島東3号 〃)	60	-5	1,000	1	〃	〃
〃	(池上1号 棧橋)	38	-7	1,000	1	重油	〃
〃	(池上2号 〃)	13	-9	20,000	1	〃	〃
〃	(池上3号 〃)	23	-10	2,000	1	〃	〃
〃	(池上4号 〃)	9	-10.5	4,000	1	〃	〃
〃	(池上5号 〃)	40	-10	4,000	1	石油製品	〃
〃	(池上6号 〃)	58	-10	4,000	1	石油製品	〃
〃	(京浜川崎シーパス)	—	-26	315,000	1	石油製品	係船浮橋
昭和電工川崎工場	(扇町1号 パース)	40	-5.4	800	1	石油製品	係船
〃	(〃 2号 〃)	39	-5.4	1,000	1	石油製品	〃
〃	(〃 4号 〃)	45	-5.4	—	1	石油製品	〃
〃	(〃 5号 〃)	139	-7.4	3,000	1	石油製品	〃
〃	(〃 6号 〃)	23	-4.5	750	1	石油製品	〃
〃	(高度化成岸壁)	46	-5	1,000	1	化学薬品	〃
昭和電工	(千鳥 棧橋)	33	-6	3,000	1	化学薬品	〃
昭和電工	(棧橋)	89	-5.5	2,000	1	化学薬品	〃
日本通運	(岸壁)	124	-6	1,500	1	合金原重	岸壁
東燃ゼネラル石油150号地	(A-1 棧橋)	71	-12	65,000	1	石油製品	岸壁
〃	(A-2 〃)	39	-8	6,000	1	石油製品	〃
〃	(A-3 〃)	30	-8	2,000	1	石油製品	〃
〃	(B-1 〃)	30	-6.5	2,500	1	石油製品	〃
〃	(B-2 〃)	31	-6.5	2,000	1	石油製品	〃
〃	(B-5 〃)	25	-6	300	1	石油製品	〃
セントラル硝子	(多摩川基地 岸壁)	79	-5.5	1,300	1	化学薬品	岸壁
デイシイ	(専用 岸壁)	162	-9	10,750	1	セメント	〃
大王製紙	(大王製紙 岸壁)	113	-5	2,000	1	紙	〃
スモ石油	(専用 岸壁)	38	-6	2,000	1	石油製品	岸壁
東亜石油水江工場	(第1工場第1号 棧橋)	7	-11	5,000	1	石油製品	〃
〃	(〃 第2 〃)	95	-11	46,000	1	石油製品	〃
〃	(〃 第3 〃)	31	-11	5,000	1	石油製品	〃
〃	(第2工場第4号 棧橋)	35	-5.4	2,000	1	石油製品	〃
〃	(〃 第5 〃)	37	-5.4	2,000	1	石油製品	〃
〃	(10号 岸壁)	80	-5	1,500	1	石油製品	〃
東亜石油ジャパンエナジー	(本 棧橋)	84	-12	53,520	1	石油製品	〃
〃	(第1 岸壁)	18	-6	1,500	1	石油製品	岸壁
〃	(第2 〃)	14	-6	1,250	1	石油製品	〃
〃	(第3 〃)	18	-6	2,800	1	石油製品	〃
東燃ゼネラル石油400号地	(第41 棧橋)	31	-7.3	2,000	1	石油製品	岸壁
〃	(第42 〃)	87	-7.3	5,000	1	石油製品	〃
〃	(第43 〃)	37	-6	2,000	1	石油製品	〃
〃	(第44 〃)	47	-7.3	5,000	1	石油製品	〃
〃	(第45 〃)	30	-5	1,000	1	石油製品	〃
〃	(第46 〃)	25	-4.7	500	1	石油製品	〃
東燃ゼネラル石油200号地	(第1 〃)	89	-12	68,000	1	石油製品	〃
〃	(第2 〃)	36	-6.5	2,000	1	石油製品	〃
〃	(第3 〃)	36	-6.5	2,000	1	石油製品	〃
〃	(第4 〃)	34	-6	1,500	1	石油製品	〃
〃	(第5 〃)	32	-6	1,000	1	石油製品	〃
〃	(第6・7 〃)	55	-4.5	500	2	石油製品	〃
東燃ゼネラル石油	(100号地第1 棧橋)	209	-12	5,000	1	石油製品	〃
〃	(扇島西シーパス)	385	-16.6	100,000	1	石油製品	〃
〃	(扇島東シーパス)	510	-26	315,000	1	石油製品	〃
〃	(給油 棧橋)	23	-26	2,000	1	石油製品	〃
〃	(給水 〃)	23	-26	1,000	1	石油製品	〃
東扇島オイルターミナル	(0号 〃)	122	-9.1	5,000	1	石油製品	〃
〃	(1号 〃)	145	-8.2	5,786	1	石油製品	〃
〃	(2号 〃)	122	-7.5	3,998	1	石油製品	〃
〃	(3号 〃)	113	-9.2	1,515	1	石油製品	〃
東京電力川崎火力	(ナフサ 棧橋)	319	-8	5,000	1	石油製品	〃
〃	(L N G パース)	464	-14	79,000	1	石油製品	〃
〃	(パンカー油パース)	130	-7.5	3,500	1	石油製品	〃
ティーム・ティール・アンド・ティール	(本船 棧橋)	31	-6	2,000	1	石油製品	〃
〃	(係留 〃)	36	-6	—	1	石油製品	係船
東燃化学	(千鳥 〃)	34	-6	1,600G/T	1	石油製品	〃
東京油槽	(第1 〃)	97	-12	60,000	1	石油製品	〃
〃	(第2 〃)	38	-5.6	2,000	1	石油製品	〃
日新	(川崎 〃)	46	-6	2,300	1	化学薬品	〃

名称	総延長 m	水深 m	船型 (D/W)	船隻数	取扱貨物	備考
日清製粉(本船岸壁)	223	-12	50,000	1	衣	棧
マリンエクスプレス(A棧橋)	195	-7.5	10,000/T	1	輸送機	橋
マリンエクスプレス(B棧橋)	195	-7	6,000/T	1	機	橋
JFEスチール(扇島東原料岸壁A)	360	-22	200,000	1	鉄鉱石	岸壁
JFEスチール(扇島東原料岸壁B)	240	-18	100,000	1	鉄	岸壁
JFEスチール(扇島東原料岸壁C)	170	-7.5	5,000	1	コーク	岸壁
JFEスチール(扇島北本船岸壁)	320	-12	68,000	1	鉄	岸壁
JFEスチール(扇島燃料A/パース)	45	-6	3,000	1	化学薬品	岸壁
JFEスチール(扇島燃料B/パース)	43	-9	700	1	鉄	岸壁
JFEスチール(扇島東岸壁)	450	-8	—	1	鉄	岸壁
JFEスチール(扇島東岸壁)	10	-7.5	—	1	化学薬品	岸壁
JFEスチール(扇島東岸壁)	109	-7.5	—	1	化学薬品	岸壁
JFEスチール(扇島東岸壁)	110	-22	—	1	化学薬品	岸壁
富士本電機(白石商品岸壁)	197	-6	2,000	1	その他機	岸壁
富士本電機(白石商品岸壁)	191	-5	1,000	1	その他機	岸壁
富士本電機(白石商品岸壁)	29	-5.1	1,000	1	その他機	岸壁
新日本石油化学(浮島第2棧橋)	28	-5	1,300	1	化学薬品	岸壁
新日本石油化学(浮島第4棧橋)	29	-5	1,300	1	石油製品	岸壁
新日本石油化学(浮島第5棧橋)	27	-6	1,500	1	石油製品	岸壁
新日本石油化学(浮島第6棧橋)	129	-7.9	5,000	1	化学薬品	岸壁
新日本石油化学(浮島第7棧橋)	23	-6	1,300	1	石油製品	岸壁
新日本石油化学(浮島第10棧橋)	29	-6	2,000	1	石油製品	岸壁
新日本石油化学(浮島第2棧橋)	77	-5	1,300	1	化学薬品	岸壁
新日本石油化学(浮島第3棧橋)	77	-5	1,300	1	化学薬品	岸壁
新日本石油化学(千鳥島棧橋)	44	-7	3,000	1	石油製品	岸壁
新日本石油化学(千鳥島棧橋)	88	-12	62,000	1	石油製品	岸壁
新日本石油化学(千鳥島棧橋)	28	-6	1,300	1	石油製品	岸壁
太平洋セメント(千鳥島棧橋)	115	-8	7,000	1	セメント	岸壁
日本食塩製造(A棧橋)	27	-4.7	800	1	原塩	岸壁
日本食塩製造(B棧橋)	30	-4.7	800	1	原塩	岸壁
日立造船(A岸壁)	91	-6	15,000	1	船舶修理	岸壁
日立造船(B岸壁)	169	-6	26,000	1	船舶修理	岸壁
日立造船(C岸壁)	84	-6	26,000	1	船舶修理	岸壁
富士産業(1000D/W棧橋)	28	-6	1,000	1	鉄	岸壁
NIPPOコーポレーション・大林道路(小島町専用棧橋)	80	-7.5	5,000	1	鉄	岸壁
エム・シー・ターミナル(A・Bパース)	91	-12	42,000	1	化学薬品	岸壁
新日本石油(扇島第1棧橋)	197	-12	73,000	1	石油製品	岸壁
新日本石油(扇島第2棧橋)	99	-7.5	3,000	1	石油製品	岸壁
新日本石油(扇島第4棧橋)	80	-5	1,400	1	石油製品	岸壁
新日本石油(扇島岸壁)	70	-4.5	500	1	石油製品	岸壁
新日本石油(扇島岸壁)	42	-4.5	—	1	石油製品	岸壁
新日本石油(扇島岸壁)	28	-4.5	—	1	石油製品	岸壁
三菱化学物流(千鳥島棧橋)	30	-5.6	2,000	1	化学薬品	岸壁
早来工業(川崎支店棧橋)	145	-5	1,500	1	廃棄物	岸壁
エヌケーケー物流(大島パース)	162	-8	2,100	1	鉄	岸壁

出典：2004港湾便覧（社団法人川崎港振興協会）

図表II.8-5 ゾーニング計画図



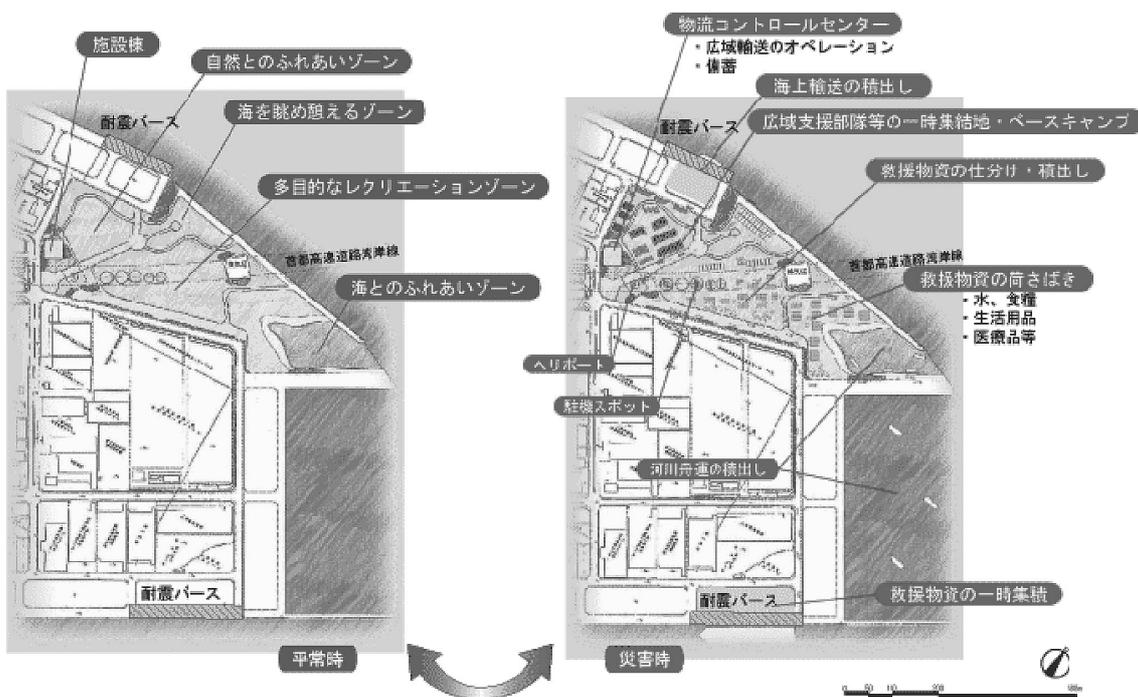
出典：川崎港千鳥町再整備の基本的な考え方（平成18年11月、川崎市）

写真1 航空写真



出典：川崎市港湾局HP (<http://www.city.kawasaki.jp/58/58kikaku/home/shoukai/kouku.html>)

図表Ⅱ.8-6



出典：国土交通省関東地方整備局HP (<http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/keihin/jigyuu/kawasaki/ougi/02.html>)

③ 基幹的域防災拠点

首都圏の防災性向上のため、東京湾臨海部には広域復旧活動を展開するための主要基地として、東京港の有明の丘地区とともに本港東扇島地区が位置づけられている。二つの拠点は役割分担をすることにより一つの基幹的域防災拠点として機能するよう計画されている。

東扇島地区：海外をはじめとした物流コントロールセンター

- 海上輸送等の中継基地
 - 広域支援部隊の一時集結ベースキャンプ
- 有明の丘地区：首都圏広域防災のヘッドクォーター
- コア部隊のベースキャンプ
 - 緊急輸送物質の一次中継
 - 災害時医療の支援
 - 災害ボランティア等の支援 等
- なお、東扇島地区の平常時においては、人々の

魅力的な憩いの場として活用される。

(3) かわさきファズ

① FAZ法

貿易不均衡をなくし、対内投資を増やすことを目的として、平成4年7月、「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法（以下、FAZ (Foreign Access Zone) 法と記す）」が施行された。FAZ承認地域22地点を図表Ⅱ.8-7に示す。この法律により、港湾・空港・その周辺地域で、輸入関連施設、事業等を集積させる「輸入促進地域 (FAZ)」が設けられることになった。輸入促進地域では官民で設立された第三セクターが中心となって、主に次の事業を実施している。

- ・保管・荷捌きなどの輸入品物流支援
- ・輸入品加工・卸・小売業支援
- ・輸入品展示・情報センターなどの輸入ビジネス支援

なお、FAZ法は平成18年5月、製品輸入比率が高まる中、輸入促進策の政策的意義は低下しているとされ、廃止されている。

② かわさきファズの概要

1) 経緯と立地

平成7年3月に第三セクターのかわさきファズ(株)が設立され、第Ⅰ期工事を着工し、平成10年4月にA棟、B棟が竣工して開業した。かわさきファズ(株)は川崎市(31.9%)をはじめとする公的機関が56%を出資し、残りは三井物産、日通、JFE

など民間企業、団体が出資している。

川崎港コンテナターミナルに隣接し、東京港や横浜港と湾岸道路で結ばれ、また羽田空港国際化に伴い、陸・海・空の輸送が一体化し、さらに利便性が向上する好立地にある。

2) 機能

普通倉庫、冷凍・冷蔵倉庫、流通加工場を備えるとともに、高圧電力、滅菌水、冷水、蒸気、LPG、排水・廃棄物一括処理などの用役が常時利用でき、あらゆる流通加工ニーズに対応できる施設であり、施設全体が総合保税地域に指定されているため、保税状態のまま荷さばき、保管、加工などを一貫処理することが可能である。ランプウェイを利用して、40フィートコンテナが各階のバースに直接着車でき、車路は一方通行で、倉庫側は待機、荷さばき場所となっている。

当初のⅠ～Ⅲ期計画のゾーニングを図表Ⅱ.8-8に示す。Ⅰ期はほぼ食関連ゾーンの位置となる。また現在の外観を写真2、写真3に示す。

3) 事業内容

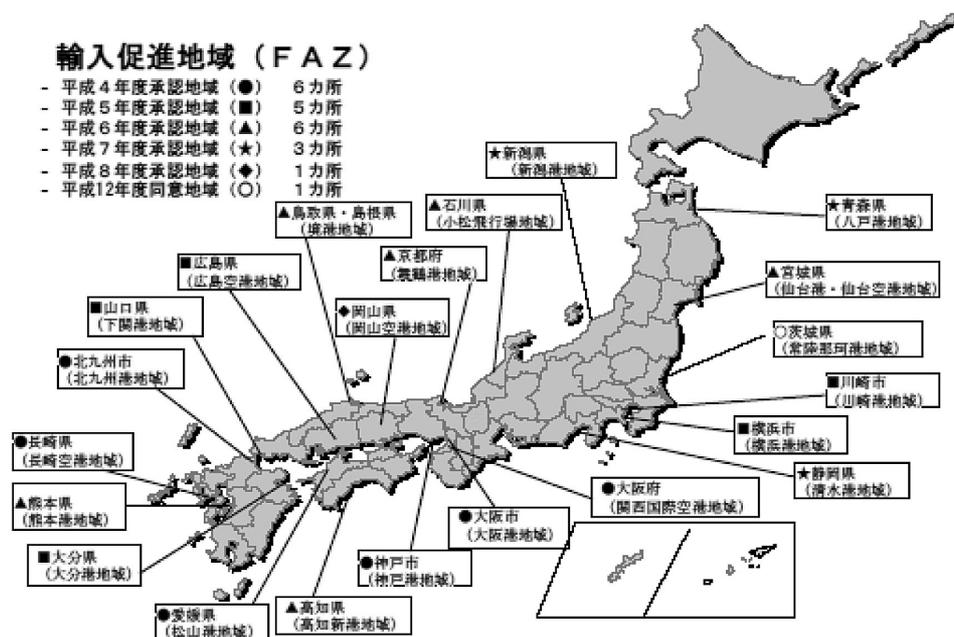
事業内容は大きく2つある。①下記A棟、B棟等の床のリース、②倉庫、土地を借りて貸す転貸事業。なお敷地の土地は川崎市より借りている。

A棟 3万6千坪(9千坪×4フロア)テナント28社

B棟 1万坪 マイカル1社
管理棟の3F(620坪)

「神奈川口」構想の対象地区であるいすゞ自動

図表Ⅱ.8-7 FAZ承認地域



(出典) <http://www.meti.go.jp/topic/downloadfiles/e10305cj.pdf#search=FAZ法>

図表Ⅱ.8-8 かわさきファズの当初計画時ゾーニング

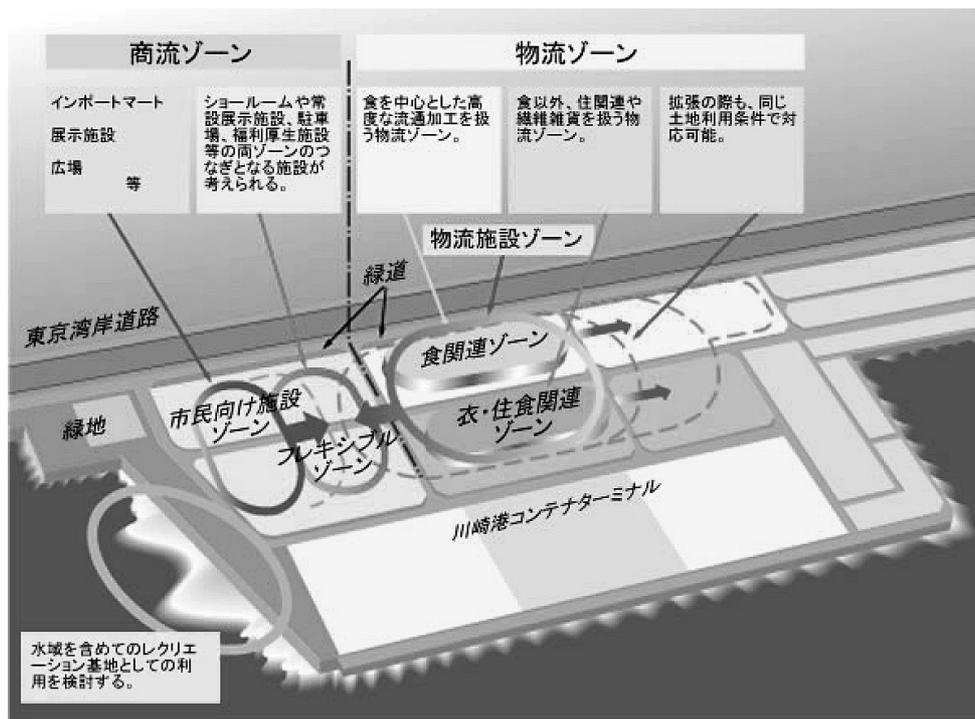


写真2 かわさきファズ物流センターとコンテナターミナル



車工場跡地はヨドバシカメラと都市再生機構（UR）が所有している。ヨドバシカメラは流通センターを建設し、3万3千坪をトヨタの新車置場として、3年間貸与している。かわさきファズ(株)は転貸目的で都市再生機構（UR）から、1万5千坪を借地している。

平成15年度以降は単年度黒字を計上している

が、かわさきファズ物流センターの備えるユーティリティが十分活用されて客の誘致に成功している面も大きい。

平成19年末には、かわさきファズ(株)はB棟に隣接して敷地5,240坪、延床3,590坪の低温物流センター（C棟）を竣工させた。キューピー(株)の子会社で食品の流通加工などを手掛けている(株)キュー

写真3 かわさきファズ物流センターA棟



ソー流通システムは、長期賃貸契約を結んで平成20年1月川崎低温物流センターとしてオープンした。幹線輸送及び輸入貨物取扱の両面からの中核拠点と位置づけている。

4) 利用状況

テナント入居率はほぼ100%であり、テナントの3/4は食品加工業である。テナントの従業員は現在26社1,600人であり、24時間シフトで勤務している。平成10年当時はIBM等コンピューターメーカーも入居していたが、最近は食品関係が集約している。例えば、アパレルでは衣料箱を開けてアイロンをかけ、検針（針が残っていないかどうか調べる）をしている。倉庫ともいえるが、加工場と位置付けている。

かわさきファズ(株)の土地、施設全体が総合保税地域に指定されており、外国貨物を保税された状態で、加工や袋詰め等の処理が可能である。まとめて通関することができるので、納期短縮、輸送コストの削減が可能となっている。ただし、現状は川崎港に荷が入らないために、かわさきファズで扱っている荷は、東京港、横浜港経由のもので、総合保税のメリットを生かした運用がされていない。

(4) 東扇島総合物流拠点地区形成計画

① 計画の概要

かわさきファズは、図表Ⅱ.8-7に示すように、当初Ⅰ期は食品関係、Ⅱ期は雑貨関係、Ⅲ期はユーポートマート商業系の入居を予定していたが、

財政難やFAZ法廃止などを背景に、川崎市はⅡ期およびⅢ期計画の全面見直しを行い、東扇島総合物流拠点地区形成計画をまとめた。これは東扇島における港湾物流機能を再検討し、立地誘導の基本方針、土地利用計画、事業方式をとりまとめたものである。

基本となる考え方は次のとおりである。

【物流に対する社会的要請】

- ・FAZ法は廃止されたが、貿易振興・投資促進施策は引き続き重要
- ・国境を越えた企業の調達・生産・販売活動が展開
- ・国際拠点港湾・空港の機能向上、国際・国内の輸送モードの連携による円滑な物流ネットワークの構築、物流拠点施設におけるロジスティックス機能の高度化等の施策を総合的に推進する必要

【臨海部における大規模物流施設の必要性】

- ・国内外から都市圏への物流を効率よく輸送する物流施設の配置が重要
- ・臨海部は大規模で広域的な物流に好都合
- ・国際港湾、国際空港との連携強化も考慮した大規模・広域的な物流施設が必要

② 企業の誘致

次のような立地誘導の基本方針の下に、川崎市は企業誘致を始めた。

- ・高機能物流施設の立地によるロジスティックス機能の高度化

- ・コンテナターミナルとの一体活用による円滑な物流ネットワークの構築
- ・臨海部土地利用の高度化
- ・環境負荷の小さい物流システムの構築

平成19年2月の発表によれば、川崎市はかわさきファズⅡ期およびⅢ期用地23haの有効利用策として、新たな東扇島総合物流拠点地区形成計画の中でⅠ期（平成19年）、Ⅱ期（平成20～22年）に分けて進出企業を公募する計画としている。土地利用ゾーニング図を図表Ⅱ.8-9に示す。土地利用は20年間の定期借地方式で、川崎港を輸出入港として利用することを前提条件として、まずⅠ期分として平成19年6月に公募した。

公募の結果、③区画に首都圏物流センター（延床面積9万1900㎡、4階建て）を建設する予定の山九株が落札した。首都圏の既存貨物を集約し、平成21年8月の稼働を予定している。また、②区画には、韓国最大手の鉄鋼メーカーであるPOSCOの東日本地区流通加工センターを立ち上げる予定で、事業主体に出資し港湾物流事業の委託を受ける株村山商店が落札した。同センターでは、鉄鋼コイル製品を韓国から輸入し、流通加工や保管を行い需要に応じて自動車メーカーへと出荷していく。一部、韓国への輸出も含まれる。POSCO社にとって、北九州、名古屋、大阪に次ぐ4番目の日本拠点となり、平成20年5月の事業開始を予定している。

さらに応募の無かった①区画については、平成19年12月に再公募した。提出期限は平成20年2月1日であり、1ヶ月を目処に事業予定者が公表される予定である。

（5）リサイクルポート

・静脈物流システム構築による循環型社会形成が国においては、循環型社会形成推進基本法をはじめとする、各種のリサイクル関連法の整備に伴い、3R（リデュース・リユース・リサイクル）の推進が求められているところである。

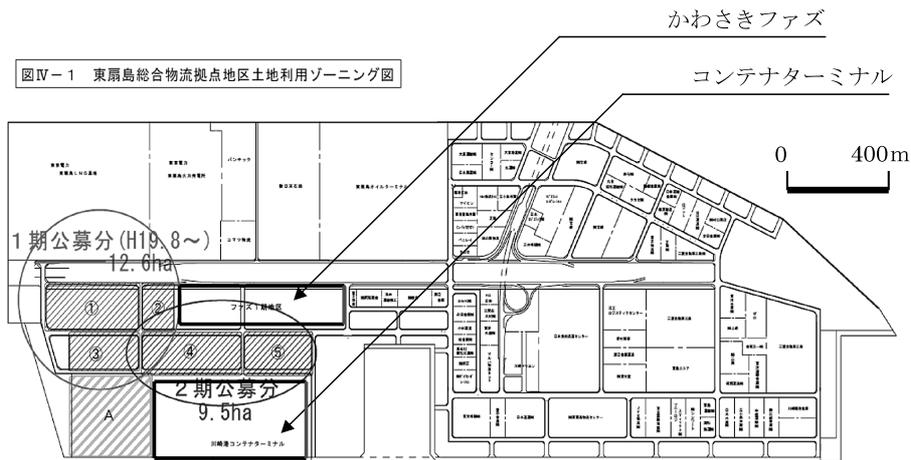
国土交通省環境行動計画（H16.6）では循環型社会の形成に向けた施策として静脈物流の必要性が位置づけられている。循環型社会形成推進基本計画では、2010年度において循環利用率を約14%とすることを目標にしている。

地域内でみれば廃棄物であっても、広域的に輸送することにより資源となり得る。循環資源のさらなる有効利用には、広い地域での輸送が必要である。

港湾は、大量輸送により低コスト輸送が可能な海上輸送が利用可能でCO₂排出量が少なく、環境負荷が小さい。また、鉄鋼やセメント等のリサイクル産業として期待される既存の産業が立地しており、リサイクル拠点としてのポテンシャルが高い。

港湾を核とした総合的な静脈物流システムの構築が望まれる。

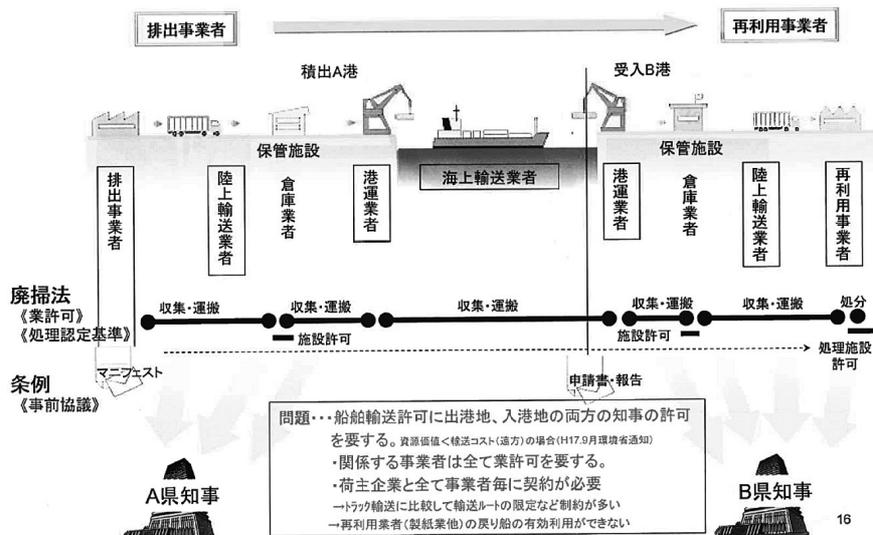
図表Ⅱ.8-9 土地利用ゾーニング図



用地番号	面積(ha)	ゾーニング	利用業種
①	6.4	〔1期公募分〕 コンテナターミナル等を利用し、 早期利用を促進する流通加工施設	食料品・ハイテク製品・加工組立品・自動車関係 雑貨品等消費関連
②	2.2		
③	4.0		
④	5.7	〔2期公募分〕 コンテナターミナルを利用する高機能流通加工施設	食料品・ハイテク製品・加工組立品 雑貨品等消費関連
⑤	3.8		
A	11.5	コンテナ補充機能用地ゾーン	シャシー置き場・その他

出典：東扇島総合物流拠点地区形成計画（川崎市、平成19年1月）

図表Ⅱ.8-14



循環資源の取扱いについては廃棄物処理法の規定の範囲で運用されてきたが、少量の陸上貨物を集積し、大量かつ安価に、広域的に輸送するという海上輸送の利点を相殺している側面があり、海上輸送の特性を活かした循環資源の安全かつ安心な取扱い方式の更なる技術開発が求められている。

- ④ 循環資源を取り扱える港湾基盤施設の不足

利便性が高く循環資源を取り扱いやすい公共岸壁が少ないため、現状の循環資源輸送の大半は民間ふ頭を利用している。

また、リサイクル事業の採算性が厳しいため、事業者による、環境に配慮した積替・保管施設などへの設備投資が進み難い。
- ⑤ 輸送需要の不足によるコスト高の悪循環

港湾における循環資源を取り扱える施設の不足により、事業者は他の輸送手段を利用する割合が増える。このため、海上輸送に対する需要がさらに不足し、循環資源利用に対するコスト高の悪循環が生じている。

- ⑥ 国際間の循環資源取扱いルールが未成熟

有害廃棄物を規制するバーゼル法の適用外である循環資源品目については、その適正な取扱いを確保するための国際間に共通な運用ルールが未成熟な段階に止まっている。

【今後】

国土交通省では、「循環型社会形成促進のための海上輸送円滑化検討委員会」により4つ提言にとりまとめている。(平成18年10月)

「循環型社会形成促進のための海上輸送円滑化検討委員会」により4つの提言を取りまとめた。(平成18年10月)

- 提言1: 循環資源に係る港湾管理運用ルールの共通化
(環境部局と港湾部局相互の連携による循環資源取扱基準の共通化)
- 提言2: 海上輸送の特性を活かしたコンソーシアム方式によるリサイクルチェーンの構築
(排出事業者と海陸運送事業者が連携により環境への影響配慮と経済的物流管理)
- 提言3: 循環資源物流基盤の整備・拡充とリサイクル産業との連携拡大
(循環資源物流基盤施設整備に対する支援制度の活用促進、リサクルポート間の実証実験等を通じた需給拡大)
- 提言4: 拠点港を核とした国際循環資源物流への対応
(国際循環資源物流の核となる拠点港の機能検討や適正管理のあり方を探る取り組みを関係省庁と連携して推進)

2、新たな都市・基盤施設整備の概要

(1) 臨海部の土地利用ガイドライン

多摩川リバーサイドエリア

- ・羽田空港国際化のポテンシャルを生かした都市整備
- ・アメニティー豊かな水と緑の軸の形成
- ・戦略拠点としての神奈川口整備

① 多摩川リバーサイド地域 (318ha) 《戦略拠点：神奈川口》

1) 土地利用の動向

- ヨドバシ物流センター開始 (H17/5)
- いすゞ跡地暫定利用開始 (H19/4)
- 三菱石油・石油基地機能を停止
- 味の素食品研究開発棟起工 (H17/6)
- 日鉄建材・コマツ跡地に共同住宅、島忠等が立地 (事業中)

2) 地区の特徴課題

[特徴] 土地利用が大きく変貌 (コマツ・日鉄建材、いすゞ自動車)

[課題] 大師ジャンクション整備に合わせた地区整備、公共交通網、スーパー堤防整備、神奈川口の土地利用、羽田連絡道路の整備

3) 基本方向 (素案)

- 多摩川リバーサイドの立地特性、空港隣接地の立地条件を生かした地区の整備
- 神奈川口：臨海部の発展を先導する土地利用を誘導、特に環境技術・健康・医療等の研究開発拠点の誘致

4) ガイドライン (イメージ)

- ・羽田空港国際化を生かした都市整備
- ・アメニティー豊かな水と緑の軸の形成
- ・多摩川へのアクセスルートの確保
- ・職住近接・多世代交流型住宅地への誘導
- ・戦略拠点としての神奈川口整備

川崎臨海東部エリア

- ・コンビナートの高度統合化
- ・研究開発機能の強化
- ・未利用排熱・エネルギーの有効利用
- ・防災・減災への総合的対応

① 産業道路・東海道貨物支線中間地域 (111ha)

1) 土地利用の動向

- 旭硝子跡地の住宅化(グロスヴァースクエア) (H13・14)
- 千代田プロテック跡地の競争入札で、ラサールが落札 (H17/3) (コストコと物流施設立地)

2) 地区の特徴課題

[特徴] 土地利用の転換が進行。土地区画整理事業施行済

[課題] 産業道路の沿いの環境改善、新たに立地する商業・物流施設の産業道路等への交通負荷の軽減

3) 基本方向 (素案)

住工共存型複合市街地としての整備検討 (産業系土地利用から住宅地への転移が進行しているため、この適切な誘導が必要)

4) ガイドライン (イメージ)

- ・産業道路沿道の環境改善
- ・中小工場の操業環境の確保、土地利用転換する場合の適切な誘導

② 東海道貨物支線・内奥運河中間地域 (256ha)

1) 土地利用の動向

- 日本ゼオン新研究棟の新設 (H14/12)
- 入江崎水処理センター (西系) 再整備事業 (H15/9～H19/3)
- 小島町にNIPPOコーポレーション (建設舗材) 立地 (H16)

2) 地区の特徴課題

[特徴] 殿町夜光線陸側に公的施設、運河側に鉄鋼、化学企業 (研究開発機能を中心とした設備投資の動きが活発)

[課題] 殿町夜光線陸側へのゴミ投棄・違法駐車、臨海部幹線道路整備によるポテンシャルの向上への対応

3) 基本方向 (素案)

- 工業系市街地としての維持増進
- 塩浜操車場の整備検討 (物流基地としての強化の可能性検討)
- 殿町夜光線の各交差点整備・沿道環境改善、公共施設の再整備・下水道施設整備にあわせた改善等

4) ガイドライン (イメージ)

- ・化学・金属工業の高効率化と研究開発機能の強化に向けた誘導
- ・塩浜操車場の整備検討 (物流基地化)
- ・殿町夜光線の各交差点整備・沿岸環境改善
- ・公的施設の再整備に併せた地域環境の改善等

③ 浮島町地区 (384ha)

1) 土地利用の動向

- 新日本石油発足 (H14/6)
- ダウ日本開発センター開発 (H19/6)
- タケエイ (建設廃棄物処理) が浮島 (ライオン跡地) の土地取得

2) 地区の特徴課題

[特徴] パイプライン等で結ばれた高効率な石油コンビナート地域

[課題] 地域にふさわしくない土地利用の混在、公共交通網が未整備

3) 基本方向（素案）

高効率な石油コンビナート地域としての発展（コンビナートの高度統合化未利用エネルギーの有効活用検討）

研究開発機能の拡充

バス等の交通利便性の向上

4) ガイドライン（イメージ）

- ・石油精製・化学の高効率化・高付加価値化にむけた企業間連携の推進
- ・化学系の研究開発機能強化に向けた誘導
- ・企業連携によるバス等交通利便性の向上

川崎臨海中央エリア

- ・東京港・横浜港と連携し、羽田空港の国際化にも対応した物流拠点の形成
- ・遊休地への先端技術を活用した製造機能の導入
- ・重点地区としての水江地区整備

① 千鳥町地域（207ha）

1) 土地利用の動向

日本ポリエチレン(株)発足（H15/9）

東京電力川崎火力発電所川崎1号系列150万Kw（H19/7～H21/7）建設

川崎スチームネット発足（H18/10）

川崎港千鳥町再整備（H20～）

2) 地区の特徴課題

[特徴] 西側は市営埠頭、東側は発電所とコンビナート

[課題] 老朽化した市営埠頭の再整備、効率的なコンビナート地域の形成

3) 基本方向（素案）

（西側）市営埠頭を再整備し原料資材等の物流効率化により港湾機能を強化

（東側）発電所と連携した効率的なコンビナート地域としての発展（ファインケミカル、研究開発機能の強化）

4) ガイドライン（イメージ）

・石油化学・エネルギーの高効率化・高付加価値化に向けた企業間連携の推進

・市営埠頭の再整備

・川崎駅東扇島線沿線道の整備

・既存緑地のアメニティ向上

② 東扇島地域（484ha）

1) 土地利用の動向

「アライオークションベイサイド」開場（H13/9）

東扇島総合物流拠点第1期事業予定者決定（H19/8）

東公園・基幹的広域防災拠点整備（H20）

2) 地区の特徴課題

[特徴] 物流主体の土地利用、一部にエネルギー基地

[課題] 国道357の整備、公共交通網の整備、物流企業に係る人手の確保困難

3) 基本方向（素案）

コンテナターミナルと連携した高機能な物流拠点の形成による商港機能の強化、基幹的広域防災拠点の整備、バス等の交通利便性の向上

4) ガイドライン（イメージ）

・トラックの駐車場の整備など、円滑で安全な交通の確保

・東公園・西公園等を活用したアメニティの向上、バス等の交通利便性の向上

③ 水江町地区（177ha）《重点整備地区：水江地区》

1) 土地利用の動向

「ゼロエミッション工業団地」に中小企業等17社が進出（H13/3）

鹿島道路、日本道路「川崎アスコン」着工（H18/12）

JFE連続式酸洗整備建設（H19/5）

2) 地区の特徴課題

[特徴] 西側はJFEスチール、東側は石油関連企業、リサイクル、未利用地 など

[課題] 臨港道路東扇島水江町線の整備検討、市公社所有地の有効利用

3) 基本方向（素案）

製鉄所機能・石油精製機能の維持増進

臨海東扇島水江町線の整備検討

水江地区：先端技術を活用した製造業機能の導入

4) ガイドライン（イメージ）

・土地利用転換による交通負荷増大への対応

・交通負荷の増大に配慮した土地利用誘導（容量の検討・シミュレーション・課題共有・立地規制の検討）

・先進的製造業の導入

川崎臨海西部エリア

・鉄鋼等を中心とした土地利用の維持と新産業の導入

- ・多様な業種に対応した交通・産業基盤の整備
 - ・戦略拠点としてのTHINKの整備
- ① 扇町地区（182ha）
- 1) 新日本石油（旧三菱石油）跡地にペトトリバース（ペットボトルのリサイクル事業）が立地・操業（H16/4）
川崎天然ガス発電所着工（H18/2）
 - 2) 地区の特徴課題
[特徴] 全体的にはエネルギー及びリサイクル機能が強化されている
[課題] 扇町駅前への出水対策、島内及び島外との交通対策（交通事故・交通渋滞環境等）、営業埠頭の機能強化、新たな遊休地の発生可能性等
 - 3) 基本方向（素案）
エネルギー供給拠点としての整備、営業埠頭の強化
適切な交通対策の検討（新たな土地利用転換の適切な誘導）
 - 4) ガイドライン（イメージ）
・製造、物流、エネルギー、リサイクル等の複合産業地区としての整備
・道路利用者間の連絡体制の強化・利害調整
・交通負荷の増大に配慮した土地利用誘導
・土地利用転換の適切な誘導
- ② 浜川崎駅周辺・浅野町地域（243ha）《戦略拠点：THINK》
- 1) 土地利用の動向
昭和電線電纜跡地の住宅開発、商業施設（エスパ）立地
テクノハブイノベーションセンター(THINK)
前面オープン（H16/5）
アジア起業家村設立（H16/9）
 - 2) 地区の特徴課題
[特徴] 土地利用が大きく変貌（昭和電線電纜跡地、南渡田北、田辺新田）
[課題] 南武支線の増便等公共交通網の整備、臨海部幹線道路の整備
THINKを核とした周辺市街地への展開
 - 3) 基本方向（素案）
臨海部幹線道路の段階整備の検討、川崎アプローチ線の検討（南武支線の利便性向上）
THINK：研究開発拠点THINKの充実、小田栄地区の整備推進
 - 4) ガイドライン（イメージ）
・南武支線の利便性向上に向けた取り組み
・戦略拠点としての浜川崎駅周辺地区の整備
- ・THINK研究開発機能の誘致、コンテンツ産業等の導入、新しい文化の発信
- ・後背地の住宅市街地との共生
- ③ 白石・大川地区（85ha）
- 1) 土地利用の動向
ダイエー食品加工センターの土地所有の移転（セントラル興産）
日清製粉新鋭大型ミル竣工（H14/11）
 - 2) 地区の特徴課題
[特徴] 多様な工場が立地
[課題] 道路アクセスが脆弱、工業団地の老朽化、駐車場等の整備、自転車の安全確保
 - 3) 基本方向（素案）
コンパクトな複合。都市型工業地域としての活性化（交通安全対策の検討）
 - 4) ガイドライン（イメージ）
・駐車場の整備
・自転車及び歩行者の安全
・確保のための環境整備
・コンパクトな工業地帯としての魅力アップ
- ④ 扇島地区（395ha）
- 1) 土地利用の動向
JFEグループ発足（H15/4）
新型シャフト炉新設決定（H20/8予定）
 - 2) 地区の特徴課題
[特徴] 製鉄所、一部エネルギー基地
[課題] 一部に接道していない遊休地がある
 - 3) 基本方向（素案）
高効率な製鉄所の充実(遊休地の有効利用検討)
 - 4) ガイドライン（イメージ）
・製鉄所の高効率化、・高付加価値化に向けた誘導
・立地企業間の連携強化による土地の有効活用

遊休地等の推移（ha）

	H8	H11	H13	H16	H19
全体	270	320	228	77	28
川崎市	170	220	156	26	13

- ピーク時の10分の1以下
- 新たな土地利用の内容
→ 物流・リサイクル・エネルギー施設の進出
→ 自社又は周辺企業の設備投資
→ 認識の変化(将来事業用地としての位置付け等)

(2) 神奈川口構想

2010年の羽田空港の再拡張・国際化の効果を京浜臨海部や神奈川県経済の活性化につなげるため、多摩川を渡る羽田側との連絡路等を整備するとともに、空港の対岸地域に新たな交流拠点を形成する「神奈川口」の整備に向けた取組みが進められている。

その範囲は、首都高の西側から殿町いすゞ跡地までで、都市再生総合整備事業・特定地区としての「塩浜周辺地区（113ha）」として位置付けられており、都市再生緊急整備地域としての「川崎殿町・大師河原地域（107ha、平成14年10月指定）」にも重複して指定を受けている。

平成16（2004）年2月には、「神奈川口構想に関する協議会」（国土交通大臣・神奈川県知事・横浜市長・川崎市市長で構成）が設立され、その事業の具体化に向けた検討が着手された。

地区の整備方針では、首都高速道路等の広域交通の結節点に位置し、羽田空港への近接性や多摩川に面した地域特性を活かし、工場跡地等の土地利用転換により、居住、商業・業務、集客・交流、物流及び新産業等の機能が連携した複合拠点づくりを目指している。

土地利用動向では、既に大師河原地区の日鐵建材やコマツの工場跡地は、商業施設・集合住宅等の整備が完了するとともに、大師ジャンクションが平成20年に完成予定となっている。

神奈川口の拠点として期待されるいすゞ工場跡地36.8haの殿町3丁目については、上流側18.6haを都市機構、下流側18.2haをヨドバシカメラが所有している。ヨドバシカメラの最下流側の6.2haでは、同社のアッセンブリーセンターを稼働している。

京浜臨海部の幹線道路網と羽田空港跡地に関連した基盤整備は、関係行政機関（国、東京都、神奈川県、横浜市及び川崎市）により、計画の具体化に向けた検討及び連絡調整を図ることを目的とした「京浜臨海部基盤施設検討会」が設けられている。

現在、（仮称）東京神奈川臨海部連絡道路は、3つのルート（上流側・中央側・下流側）と2つの構造（橋梁・トンネル）の組合せでの検討が進められており、その事業主体並びに着工時期は未定である。

殿町3丁目地区の将来像では、①商業・業務・レクリエーション・交流機能を中心とした複合機能、及び②空港関連の機能や研究開発・業務機能

の導入が求められている。

都市機構では、公募処分を予定しているが、このような状況を踏まえ、その所有地を2007年4月より3年間の暫定利用として、物流事業者等への賃貸を行っている。

民間側からの提案としては、2005年3月に、川崎商工会議所・神奈川県経済同友会より、研究開発や先端技術を中核とする頭脳集団型産業拠点として以下施設の設置が求められている。

- (1) 高度先端医療施設
- (2) ゲノム、バイオ、アレルギー、感染症等の研究施設
- (3) 環境技術研究施設
- (4) インキュベーション施設

その提案の中核施設としてNPO法人 東京地域チーム医療推進協議会（TeamNET）が進めてきた共同利用型の最先端がん治療施設「東京ベイ・メディカルフロンティアセンター（TBMFC）」については、事業企画会社である株式会社 東京ベイ・メディカルフロンティアが設立され、ヨドバシカメラ側の土地にて、事業主体や医療法人の設立が検討されている。

また、環境技術関連では、国際環境特区を活用した環境産業の育成に向けた環境技術の研究拠点の新設、及びNPO産業・環境創造リエゾンセンターにおいて検討中の京浜臨海部廃熱エネルギーの有効活用など、地球温暖化対策の先導的プロジェクトの実現が求められている。

(3) その他遊休地の主な整備計画

① 川崎区港町プロジェクト（京浜急行大師線港町駅隣接）

日本のレコード製造発祥の地・川崎市の旧・日本コロムビア（現コロムビアミュージックエンタテインメント）川崎工場（約33,000㎡）の再開発。

コスモスイニシアが再開発し、地上30階建て高さ約100メートルのマンション3棟を建設。マンションの延べ床面積は3棟合計で約15万8000平方メートル。計画戸数は約1500戸、計画人口約4500人。

平成20年3月着工予定、平成23年10月竣工予定。

② 川崎FAZ（2期、3期検討中）

かわさきFAZは、第1期では市有地に鉄筋コンクリート一部鉄骨造地上4階の施設2棟（延べ約20万平方メートル）などを建設。食品の中間加工、運輸業などがテナントとして入居している。

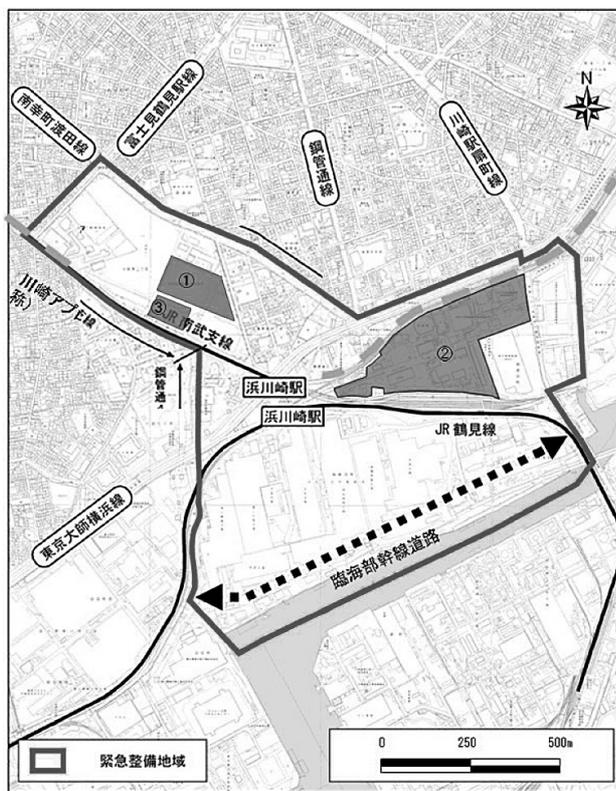
当初、2期計画（12号）で衣料品や住宅関連、3期計画（11号）で輸入品の情報提供、展示、交

流関係などの機能を整備する予定だがFAZ法の廃止、市の財務状況悪化などから棚上げ状態であるが市側では19年度までの3カ年で、2期計画と3期計画を見直したうえで、20年度以降に整備を進める。(建通新聞をモディファイ)

図表Ⅱ.8-18



図表Ⅱ.8-19



③ 浜川崎周辺地域

都市再生特別措置法に基づき国が指定する都市再生緊急整備地域に、2002年(平成14年)同年10月、浜川崎駅周辺地域が指定、現在までに以下のようなプロジェクトが計画、竣工済。

- i) ゼファー川崎小田栄マンション計画(竣工済)
- ii) Think(テクノハイノベーション川崎)
- iii) ビオラ川崎、葵の園川崎(竣工済)

④ 川崎池上新町商業施設(川崎区池上新町3-1-6)

千葉プロテック工場跡の再開発。外資系商業施設コストコ(約17,000㎡)と物流施設ロジポート川崎(約110,000㎡)が入居。

敷地面積約64,000㎡、延べ床約160,000㎡。20年1月竣工。

⑤ 川崎駅周辺について

JR川崎駅、京急川崎駅の両駅を中心とした地域は、都市再生緊急整備地域に指定され、広域交通結節点としての立地と既存の都市基盤を活かし、商業施設・業務施設の集積や都市型住宅の供給促進により市街地の活性化を図るとともに、多様な魅力とにぎわいのある都市空間の形成を目指す地域になっています。

これまでにソリッドスクエア、ラゾーナ川崎、ルフロン、ミューザ川崎といった首都圏でも注目を集めた再開発が竣工するなど、新しい街並みの整備は着実に実現しており、今後これらに刺激される形で川崎駅周辺エリアの外延部の再整備も進んでいく傾向にあります。川崎臨海部も川崎の新たな都市機能を担うべき段階にさしかかってきたといえる。

⑥ 羽田空港跡地利用

羽田空港の沖合展開事業と再拡張事業によって生じる跡地の利用については、2010年10月の国際線就航をにらみ、国土交通省、東京都、大田区、品川区の4者で構成する「羽田空港移転問題協議会」にて検討が進められている。2007年10月にまとめられた基本計画素案では、跡地53haのうち、道路などを除く35~36haを3つのゾーンに区分し、土地利用の方向性などが示された。

今後、協議会にて跡地の基盤整備や事業手法などの課題整理を行い、優先的に整備する必要がある地区などについては詳細計画を検討した上で、土地の処分等が行われる予定。

<第1ゾーン> 既成市街地寄りの市街地近接ゾーン(約10ha)

天空橋駅を有する鉄軌道のアクセスの良さや、

戦後の強制退去の歴史などを踏まえ、賑わいを創出する「文化・交流施設」や、大田区の「地場産業支援施設」を整備する。親水や防火、魅力の向上を図る緑地整備なども行う。

＜第2ゾーン＞ 多摩川沿いの国際線地区に隣接する国際線地区隣接ゾーン（約10ha）

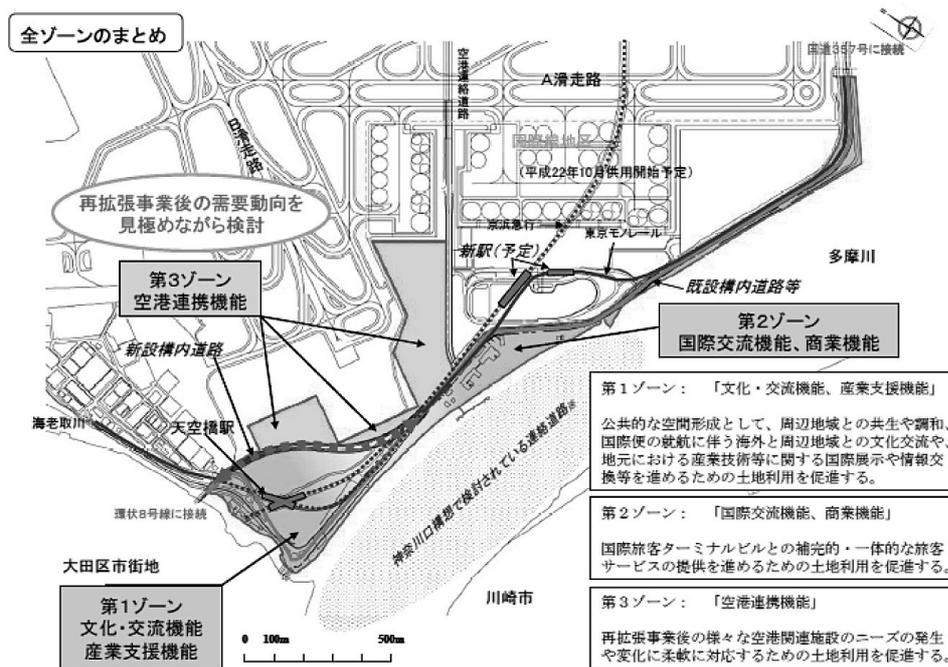
国際線地区内の新駅に近いことなどから、「国際交流施設（ホテル、会議室など）」や「商業施設」を整備し、国際線旅客ターミナルビルとの補

完・一体的な旅客サービスを提供する。多摩川の水際線を生かした緑地整備なども行う。

＜第3ゾーン＞ 新設構内道路の東側に位置するB滑走路隣接ゾーン（約15～16 ha）

B滑走路などとの連続性・近接性が高いものの、駅などからは比較的距離があることから、再拡張後のニーズに柔軟に対応し、空港との連携を図る施設を整備する。

図表II.8-20 羽田空港跡地利用基本計画（素案）



第9章

戦略的拠点地区「神奈川口構想」が
川崎市臨海部の再生に有効か？

第9章 戦略的拠点地区「神奈川口構想」が川崎市臨海部の再生に有効か？

文学部教授 福島義和

目次

はじめに ー二つの港の今後ー

第1節 川崎市の都市基盤の構造的課題ー川崎港のパブリック化と都市空間のコンパクト化ー

第2節 川崎臨海部の再整備・開発動向 ー戦略拠点としての「神奈川口の整備」

第3節 むすびにかえてーマージー川河口に位置するリバプール市の再開発戦略から学ぶ

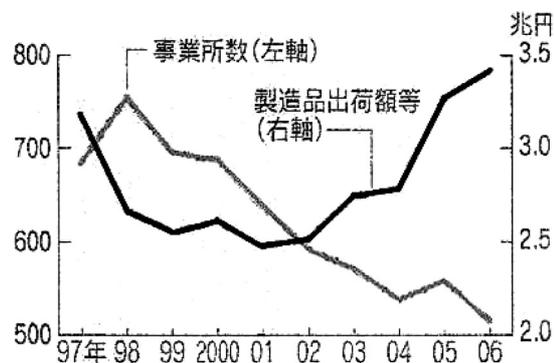
はじめにー二つの港の今後ー

全国100を超える港への分散投資が、アジアにおける日本の港湾の弱体化を招いている。さて空の港である空港はどうであろうか。成田空港との関係のなかで2010年10月に予定されている羽田空港の再国際化の動きは、アジアのなかで日本が今後どのような役割を果たせるのかを占う絶好の機会でもある。そして川崎市で実施（着手）されているさまざまなプロジェクトが、果たして有効に周辺地域にまで経済的影響を及ぼすことができるのであろうか。

第1節 川崎市の都市基盤の構造的課題ー川崎港のパブリック化と都市空間のコンパクト化ー

かつて四大工業地帯の一つに含まれた北九州工業地帯は、1997年に最初のエコタウン事業の指定を受け、環境関連産業を核に脱重化学工業化の道を展開している。工業製品出荷額は減少傾向で、2005年度で全国の2.6%に過ぎない。それと比較すると、減少傾向とはいえ工業製品出荷額が全国の10.3%（2005年）を占める京浜工業地帯に位置する川崎市は工業港（自動車の輸出が中心）である川崎港を有し、港湾の後背地域があまり発達してこなかった都市政策を採用してきた。そして川崎臨海部の製造品出荷額等は、2001年をボトムに上昇しており、2006年度においては3.5兆円近くまで伸びている（図表Ⅱ.9-1参照）。

図表Ⅱ.9-1 川崎臨海部の製造品出荷額等の推移（1997～2006）



出所：川崎市の工業統計調査結果（川崎区、従業員数4人以上の事業所）（2008.2.4, 神奈川新聞）

現在、川崎港はパブリック・アクセスが悪く、市民生活とほとんど分断された空間になっている。港湾は企業専用埠頭（民間バースの80%）で主として占有されており、公共埠頭は千鳥町（川崎港のルーツ）と東扇島の二箇所である。それ故、取り扱われる貨物の約90%が民間のものとなっている（川崎市まちづくり局、2005）。なお、東扇島地区は、コンテナ貨物の増加や倉庫の新增設などが進んでおり、東扇島公園も防災拠点となっている。水江町地区からこの東扇島地区への架橋を含む臨港道路整備事業が、国土交通省の2009年度予算の概算要求に挙げられている（2008.8.21, 朝日新聞）。川崎臨海部の三層地域へのパブリック・アクセスを含めた道路整備が緊急課題である。

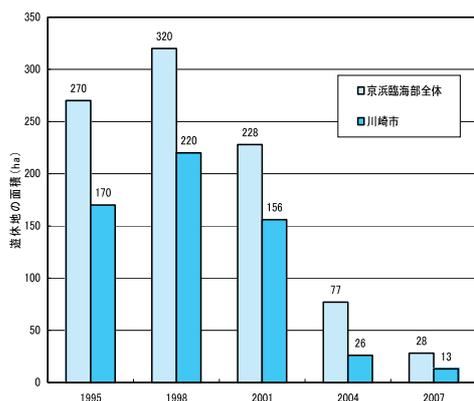
次に川崎市全体に対する都市基盤整備上の課題を列挙してみよう。

- ① 多摩川沿いの南北に市域が形成されているため、公共交通（例えばバス交通）のネットワーク化によって地域としてのまとまりが必要である。
- ② 東京と横浜に挟まれているため、通過交通量が多く、都市としての中心性が低い。ただ

し、最近では昼間人口が夜間人口を上回り、工業機能に住宅機能が付加された都市に移行しつつある。今後の土地利用転換conversionのあり方に明瞭な政策理念が必要である。

- ③ 宅地開発が進むなか、公園などの緑地空間の適正な確保・配置をどのように誘導するか、南部の川崎臨海部と北部の住宅地域とは様相が異なる。
- ④ 川崎臨海部の遊休地が1999年をピーク(220ha)に減少しつつあるとはいえ、2007年現在まだ13ha残存している(京浜臨海部全体では28ha)(図表Ⅱ.9-2参照)。臨海部全体と市街地との一体化のなかでどのように臨海部の土地利用誘導を企業とのパートナーシップを行いつつ実行するのか。同時にウォーターフロントへのパブリック・アクセスの問題も考慮するべきだろう。

図表Ⅱ.9-2 川崎臨海部の遊休地の推移(1995~2007)



(出所) 京浜臨海部再編整備協議会「事業所調査」から作成

第2節 川崎臨海部の再整備・開発動向 —戦略拠点としての「神奈川口の整備」

2-1 川崎臨海部の問題点

管見する限り、1996年に川崎市は臨海部の再編整備の基本方針として、埋め立て地の三層別の土地利用プランを提示し、7年後の2003年には川崎臨海部再生リエゾン研究会が、産業と環境の調和のもと、臨海部における街づくりの方向性をやはり三層別で提案している(P266の補足資料、参照)。

詳細な川崎臨海部の形成過程は前回の『川崎白書』(2007年)で述べているので、ここでは省略するが、川崎臨海部の今までの開発について、以下の5つの問題点を改めて指摘しておく。

- (1) 大正期以降の本格的な埋め立てにより形成された三層において、それらの各層間の交通が依然として不便である。
- (2) 工業港を核としたコンビナートゆえ、住宅や商業への用途変換が極めて困難である。土壌汚染や緑地空間の配置*1などで、臨海部固有の難問を抱えている。
- (3) 高い技術をもつ企業が、新しい環境関連産業への参入のために、企業間の交流が必要であるが、その実態はどうであろうか。例えば、ゼロ・エミッション工業団地*2の実態はどのように評価できるか。
- (4) パートナーシップの形成により、「新しい公共サービス」の創出が期待されるが、根底的には市民自らの自発的な活動が大前提である。
- (5) 旧市街地と臨海部の一体化の必要性については、既に若干言及しているが、ここでは京浜臨海部、つまり東京や横浜の臨海部との連帯の重要性を確認しておく。後ほど検討する羽田空港の再国際化に関しては、特に重要な視点になる。

2-2 行政の対応政策

最近、川崎市は川崎臨海部の地区区分(多摩川リバーサイドエリア、川崎臨海東部エリア、川崎臨海中央エリア、川崎臨海西部エリア)を提示している(図表Ⅱ.9-3参照)。

明らかにこれまでの3層別の土地利用政策とは異なっている。その目標とする理念および整備目標を少し長くなるが引用してみる。

『羽田空港再拡張・国際化の効果を見据え、これまで培ってきた基盤技術や素材産業の集積に加え、「環境技術・福祉・医療・健康」等の高度先端技術により、地球規模で人々の幸福に寄与する地域として構築すると共に、川崎市の活性化、市民福祉の向上、地域環境の改善、地域文化の振興に資する』

《整備目標》

1. 高度先端技術の拠点形成を進める
2. 基盤技術や素材産業の集積を強化する
3. 環境改善を進める
4. 新しい文化の発信源となる
5. 後背地との共生を築く

この4つのエリアでは、産業、環境、生活

*1 緑地空間の配置……企業の有する緑地をどのように市民の公共性のある空間に近づけるかが課題である。

*2 ゼロ・エミッション工業団地……2002年に水江町に環境負荷の最小化の実現をめざし、工業団地内での循環型システムの構築にとり組んでいる。

(アメニティ)の総合的な再生施策が展開されている。

図表Ⅱ.9-3 川崎臨海部の地区区分



川崎市は2008年11月末に臨海部(2800ha)の詳細な地区別土地利用誘導ガイドライン(省略)を策定した。それによると、前述の4エリアをさらに11地区に分類し、持続的発展の将来像(「地区カルテ(処方箋)」)を示した。特に戦略拠点の二ヶ所として「神奈川口」と「THINK*3」、そして重点整備地区として「水江地区」が指定されている(図表Ⅱ.9-3参照)。これらの地区は川崎臨海部の起爆剤として、内陸部に好循環に波及し市全体、さらには県全体への経済波及効果が期待されている。これらの地域的産業クラスターinnovative clusterの基本戦略(図表Ⅱ.9-4参照)は、理論的には広域的ネットワークの融合とイノベーションの加速化によって形成される。そしてこの広域的ネットワークが多いほど、地域的産業クラスターはより強固で魅力的なものになる。

2-3 「神奈川口構想」の現実とその評価

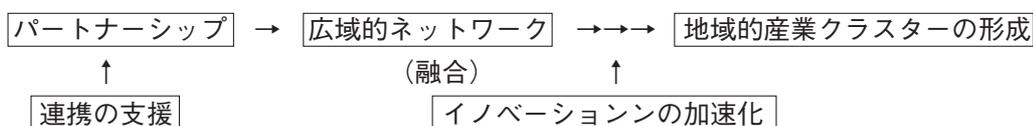
本稿では「神奈川口」の戦略拠点の動向に言及しながら、川崎市の政策課題を指摘したい。

図表Ⅱ.9-5が「神奈川口」の対象エリアで、多摩川河口の右岸付近一帯である。当然、水鳥の生息地域でもあり、自然にも恵まれたウォーターフロント地域である。もともと「神奈川口構想」とは『羽田空港の再拡張・国際化により、国内各地や海外との間で、人やモノ・情報の交流が一層活性化することが期待されている。そこで、多摩川を渡る羽田側との連絡路等を整備するとともに、空港の対岸地域に、再拡張・国際化に対応した新たな交流拠点を形成する「神奈川口」の整備に取り組む』(神奈川県・川崎市)とある。それゆえ、神奈川口の拠点として「いすゞ工場跡地」の36.8haの利用が注目されているのである。

2006年以降多くのシンポジウムが開催されており、2006年5月には高度先端医療などの健康科学分野をはじめとした研究開発機能やインキュベーション機能等を集積しようとする主張(資料Ⅱ.9-1参照)や、2007年5月には川崎商工会議所の長澤会頭は「世界にアピールできる頭脳集積型産業育成」を掲げ、「がん治療、バイオ・ゲノム基礎研究の拠点」としての整備の必要性を訴えている(2007.5.28,神奈川新聞)。もちろん上記以外にも多彩なアイデアが披露されている。

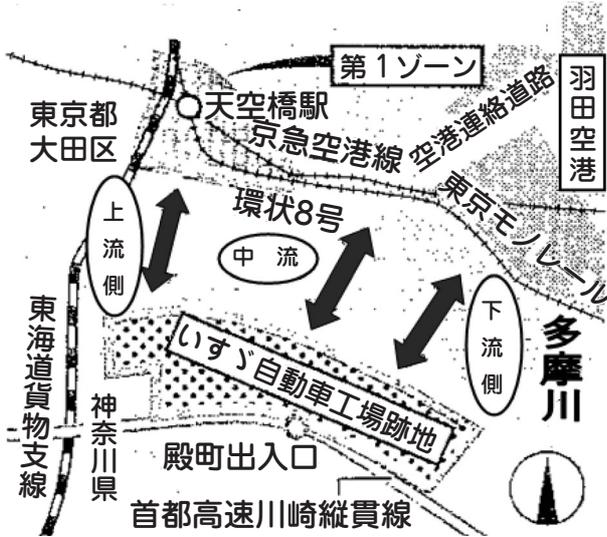
資料Ⅱ.9-1 川崎商工会議所主催のシンポジウム案内(2006.5.26)

図表Ⅱ.9-4 地域的産業クラスター



*3 THINK……テクノハブイノベーションセンター。2004年に昭和電線跡地の浜川崎駅周辺・浅野町地域に研究開発拠点として整備される。

図表Ⅱ.9-5 神奈川口連絡道路のルート案(2008.11.14,神奈川新聞)



神奈川口の具体的な整備に向けては、「神奈川口構想に関する協議会」(国土交通大臣、神奈川県知事、横浜市長、川崎市長で構成)において検討している。連絡道路のルートについては、「京浜臨海部基盤施設検討会」(国土交通省と4都県市で構成)で検討しており、「土地利用への影響が比較的少なく、広域ネットワークとの連携が容易で市街地にもアクセスしやすい点などから上流側に橋を整備する案が最も実現性が高い(2008.11.14,神奈川新聞)」と報道されている(図表Ⅱ.9-5参照)。しかし肝心の大田区の「羽田空港跡地利用OTA基本プラン」には、連絡道路への言及が全くなく、神奈川県神奈川口基盤整備調査室は苦慮している。図表Ⅱ.9-5中の第1ゾーンは、大田区側が開発を計画している地域である。松原大田区長は「連絡路は空港跡地利用の有効活用を阻害し景観や環境保全など環境悪化が予想されるため受け入れられない」と平行線のままである。

以上の問題発生は、結局両自治体が利害の主張に固執しているからである。航空サービスの向上やウォーターフロントの開発に伴うアメニティの増大等、市民への公共サービスの確保を強く前面に出せば、多摩川のウォーターフロント開発の青写真はもっと積極的に提出されてもよいはずである。もちろん、自然環境の問題や騒音問題などの課題もある。最終的には「新しい公共サービス」の創出に向かわなければ、市民不在の空間形成がいつまでも続くのは市民にとっては耐え難い。企業誘致の話がいつまでも開発計画の中心に置かれる時代は終わらなければならない。アメリカのジョージア州のサンディ・スプリングス(Sandy

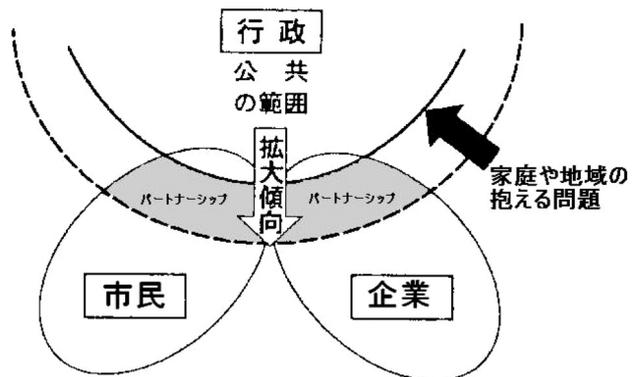
Springs)市では、業務の大部分を民間に委託し、業務コストを低く抑えつつ、市民対応の窓口は24時間オープンしている(K.サム田淵,2008)。

2-4 「新しい公共サービス」と河川空間の公共性

河川空間の公共性、つまり多摩川のウォーターフロントの開発に関しては、最先端技術の企業や研究開発機関の立地誘導(臨空型産業の誘致)は重要であるが、海外のリバーサイドにおいてしばしばみられるアメニティ豊かな水辺空間として再生する一面も必要である。経済再生と環境再生を同時に行い、国際的な持続可能な産業地域のモデル(神奈川口→川崎臨海部)として再生させることは重要である。もちろん地域産業クラスターの形成には、数十年間単位の長期的視野で展開されるべきものであることは言うまでもない。

確かに前述の地区別土地利用誘導ガイドラインを見れば、「多摩川リバーサイドエリア」の部分には「アメニティ豊かな水と緑の軸の形成」と明示されているが、多摩川河口部のウォーターフロント開発は慎重に、かつ持続可能な発展の地域として開発されることが重要である。この実践が市民の拡大、かつ多様化する公共サービス(新しい公共)の需要に答えることになる。新しい公共サービスを支えきれるかどうかは、行政、市民、企業の各主体間のパートナーシップ(連携)に左右されている(図表Ⅱ.9-6参照)。

図表Ⅱ.9-6 新しい公共サービスを支えるパートナーシップ-行政・市民・企業-



(出所) 参考文献5の図を補正して作成

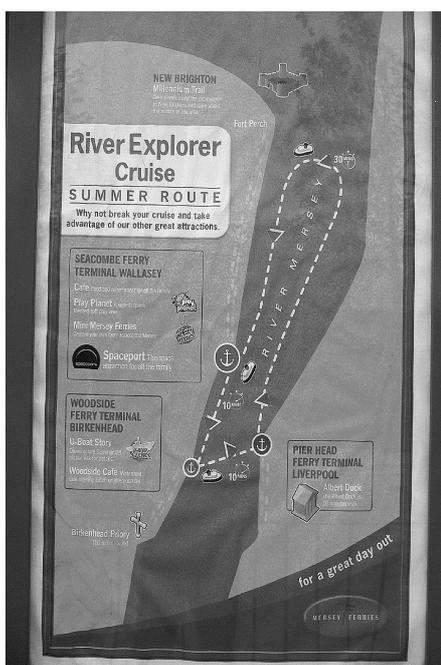
第3節 むすびにかえて—マージー川河口に位置するリバプール市の再開発戦略から学ぶ

3-1 歴史的建築物の活性化と公共性

リバプール市Liverpoolはマージー川River

Mersey河口の右岸に位置し、ロンドンに次ぐ貿易港（コンサイス外国地名事典、1998年）を有する港湾都市である。かつては大英帝国の繁栄に貢献した海商都市であった。造船、機械、製粉、精

糖等の産業が発達しており、ウォーターフロントにはアルバートドッグ（1846年、開設）を始め、多くのドッグと倉庫群が保存管理されている。今年度（2008年）、リバプール市は欧州文化首都



写真：マージー川沿いのウォーターフロントに見られる新旧の景観形成（欧州文化首都の宣言、倉庫やドッグ、さらには古い建築物群を活かした街づくり、そして人気のクルージング）（撮影日：2008.8.19）



European Capital of Culture に選定され、ギャラリー、博物館、劇場、ストリート、公園で各種イベントが頻繁に開催されており、「文化」が似合うシティ・リージョンである（写真、参照）。

一方、中心市街地全体にわたる公共領域の改善には、総合的な開発計画に基づき歩行者専用通路や公共空間を積極的に生み出している。この夏に訪問した際（2008.8.14～8.21）に目の当たりにしたのは、駐車場やバスターミナルを撤去することにより、歩行者専用エリアや河畔プロムナードが整備されていたことである。当然、アルバートドックに代表されるウォーターフロント等は老若男女の市民が憩う空間として、活気を呈している（写真、参照）。そして河口部の水面では、クルージングが盛んに実施されている（写真、参照）。同様に2007年に訪問したバーミンガム市でも、中心部を流れる運河沿いにはEUからの支援を受けたプロムナードが市民のために整備されていた。運河沿いの施設は倉庫を改造して飲食店などに用

写真：旧市街地の再開発と古い建物群の利用
（撮影日：2008.8.18）

途変換*4したものが数多くみかけられた（参考文献9参照）。

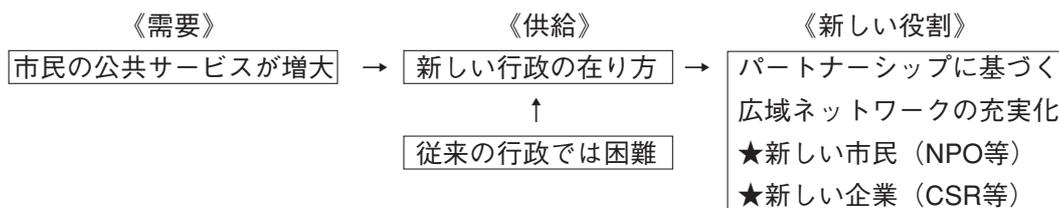
3-2 パートナーシップからネットワーク、そしてイノベティブ・クラスターへ

すでに図表Ⅱ.9-4で示したように、地域的産業クラスターの形成には、行政・市民・企業の各主体間のパートナーシップの在り方が重要になってくる。そのパートナーシップに基づいた広域ネットワークの充実化が、イノベティブ・クラスターを徐々に形成していくと考えられる（図表Ⅱ.9-7参照）。

そもそもパートナーシップとは「地域のまちづくりや居住環境の改善、犯罪の防止といったコミュニティレベルの課題から、地域経済の振興、都市再開発といった大規模な事業に至るまで、ある特定の行政目的を達成するために、関係する公

*4 土地利用転換 conversion……「私」空間の一部を時間的、空間的に「公」が利用する、占有する。つまり私的占有と公的利用は排除しないし、むしろ多層的に共存する。

図表Ⅱ.9-7 イノベティブ・クラスターの形成に向けて



(注) 図表Ⅱ.9-4も参考に作成

共・民間及びボランティアセクター等の組織が連携し、相互に調整しつつそれぞれが役割を分担し事務を行うものであるが、なかには新しい組織を設立し、各セクターが従来行っていた事務を新しい組織の権限として移転し、その事業を実施するものも存在する」((財)自治体国際化協会(2000)「ロンドンの新しい広域自治体—グレーター・ロンドン・オーソリティの創設—CLAIR REPORT NO.195)。

3-3 新しい役割を担う行政・市民・企業—リバプール市のLSPの戦略から—

LSP(Local Strategic Partnership)とは、イギリスの地域戦略パートナーシップのことで、政府は2001年にすべての地方自治体でLSPを立ち上げ、効率的かつ戦略的に地域政策を行うべきだという認識を表明している。もともとは1990年代にはテーマ(犯罪、都市再生、教育、環境等)ごとにパートナーシップ型に取り組んでいたものである(マット・カーター、2008)。

リバプール市を例に挙げると、カウンシル(地方議会・自治体)主導でパートナーシップ組織が設立され、その組織がコミュニティ戦略を策定している。重要なことは戦略的に優先事項を決め、地域再生パートナーシップの場合などはEUの「オブジェクティブObjective1」のエリアともリンクされている。しかしこのようなLSPによる活動が盛んな理由の背景には、2000以上のボランティア&コミュニティ組織や信仰組織の存在が大きく、なかには社会的企業social enterpriseとして機能するケースもある(マット・カーター、2008)。つまり、日本と異なり、イギリス市民の自発的な活動(市民活動)が行政を動かし、資金などの支援の下、広域的なネットワークに拡大発展している状況を垣間見ることが出来る。さまざまなコミュニティレベルの課題を着実に解決の方向に向かわせているのである。

わが国の場合はややもすると、住民不在の都市

政策やコミュニティ政策に、無駄なお金が使われることが時々ある。企業(経済)中心の街づくりから、住民中心の街づくりへの足がかりとして、パートナーシップから広域的なコミュニケーションネットワークへ、さらに最終的には市民による「地域産業クラスター」の形成に向けて時間をかけて醸成されていこう。当然、市民活動の重要性がますます増大し、パートナーシップによる各主体間の連携が強化されると、新たな公共圏の構築に新展開が期待できる。既に世田谷区等の一部の行政では図表Ⅱ.9-7にあるような地域戦略は整いつつある。

投資額が総額1兆円を超える、大阪湾岸の産業集積の動き(姫路、尼崎、堺等)は、世界の景気が悪化するなか、関西の市民のための地域再生に本当に結びつくのかどうか注目したい。もちろん、長期的な展望の視点が川崎臨海部同様、必要であろう。

★本稿作成にあたり、多くの仲間から貴重なアドバイスを頂き、感謝致します。特に、本プロジェクト代表の平尾光司教授を始め、専修大学都市政策研究センターのメンバーには日頃からお世話になり、深謝致します。十分なフィールドが出来ずに、本稿の執筆に至ったことを悔やみつつ、尼崎市およびリバプール市への出張を今後の研究にも活かしていきたい所存です。

参考文献

1. (財)自治体国際化協会(1990)『ボルチモアにおけるウォーターフロント再開』CLAIR REPORT NO.16
2. 花田達郎(1996)『公共圏という名の社会空間—公共圏・メディア・市民社会—』木鐸社
3. 卯月盛夫(1997)『市民の役割とパートナーシップ』都市問題 88-9
4. (財)自治体国際化協会(2000)『英国におけるパートナーシップ』CLAIR REPORT NO.207
5. 世田谷区自治問題研究所・世田谷区職員労働組合編(2003)『21世紀の新しい自治体行政へ

- の挑戦』こうち書房
6. 石田崇 (2006) 『北米における近年のウォーターフロント開発事例』地域開発 2月号
7. 龍谷大学地域人材・公共政策開発システム ORC (2008) 『英国における地域戦略パートナーシップへの挑戦』公人の友社
★マット・カートナーの「英国における地域戦略パートナーシップの現状」が掲載
8. 平尾光司 (2007) 「Kawasaki Model-カワサキ・モデルの可能性-」公開講座「川崎都市白書報告会」の配布資料
9. 拙稿 (2007) 「川崎臨海部地域の地域再編と課題—日本型ウォーターフロント開発から学ぶ—」
- 『川崎都市白書』専修大学都市政策研究センター
10. 佐無田光 (2007) 「京浜臨海部の再生と地域経済—地域比較の観点から—」専修大学都市政策研究センター年報 第3号
11. 細川昌彦 (2008) 『メガ・リージョンの攻防』東洋経済新報社
12. 拙稿 (2008) 『地域からESDを考える (4) - イギリスの地方都市における民族多様性-』地理 vol.54 ,pp96~105
13. K. サム田渕 (2008) 「自治体はどこまで民営化できるか—サンディ・スプリングス市に見る米国型PPPの可能性」日経グローバル No.97

【補足資料】

川崎臨海部再生計画10年の略史〔川崎市を中心に〕

- 1996 (H8) 「川崎臨海部再編整備の基本方針—海に開かれた国際交流拠点をめざして—」(市)
第一層 (北ウィング) ; 二つの臨海都市拠点を中心に、新産業複合市街地
(研究開発・業務管理・商取引機能の導入)
* 集客・交流拠点 (塩浜周辺地区)、新産業拠点 (南渡田周辺地区)
第二層 (ニューファクトリーポート) ; 産業活動の中心、
研究開発機能との複合化による生産機能の高度化
第三層 (シビルポート・南ウィング) ; 市民に開かれた海と港が調和する
地区、高度港湾機能の東扇島地区、スポーツ・文化・レクリエーションゾーンの浮島地区
- 2001 (H13) 「京浜臨海部地域 都市・居住環境整備基本計画」策定・・・国土交通省、横浜市、川崎市
- 2002 (H14) 「“臨海部再生特区”の提案—“選択と集中”及び潜在成長力の発揮による日本経済の再生に向けて—」日本プロジェクト産業協議会 (JAPIC) 都市再生研究会
- 2001 (H13) 「川崎臨海部再生リエゾン研究会」設置・・・地元産業界、行政関係者、学識経験者
- 2003 (H15) 「川崎臨海部再生プログラム」提案→産業と環境の調和
《臨海部における街づくりの方向性》
第一層 ; 複合的な市街地整備 (研究開発拠点形成、良好な環境の住宅)
(既成市街地と第二層、第三層間の緩衝帯)
第二層 ; 研究開発とものづくりの融合→既存機能の高度化、
企業の低未利用地→環境・エネルギーの新規産業
第三層 ; 高速道路、港湾機能、羽田空港の国際化→国際的な物流機能
企業の低未利用地→環境・防災関連の新規産業
- 2003 (H15) 「川崎臨海部再生リエゾン推進協議会」→プログラム実践組織・・・
研究メンバー、川崎区の住民代表
① 規制緩和・推進組織分科会
② 快適環境・まちづくり分科会
③ 緑関連規制の緩和政策？
- 2006 (H18) 「川崎臨海部における緑関連規制に関する提案」
臨海部で「効果的な緑の増加」と「事業用地の使いやすさ」の両立
↓
施設沿道などを緑地都市整備し、費用負担した企業の「緑地」に加える
など、緑地関連の規制を緩和して、臨海部全体で緑化を進める
↑
緑地率15%未満の事業所 (臨海部立地) が約92%←工場立地法以前
《2006年、56社74事業所》 (1974年)