

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くた。

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で、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

て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の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必要となる。

(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い。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

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）
セイントジュリア ンクリークネイバ 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 バーフッド (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"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。

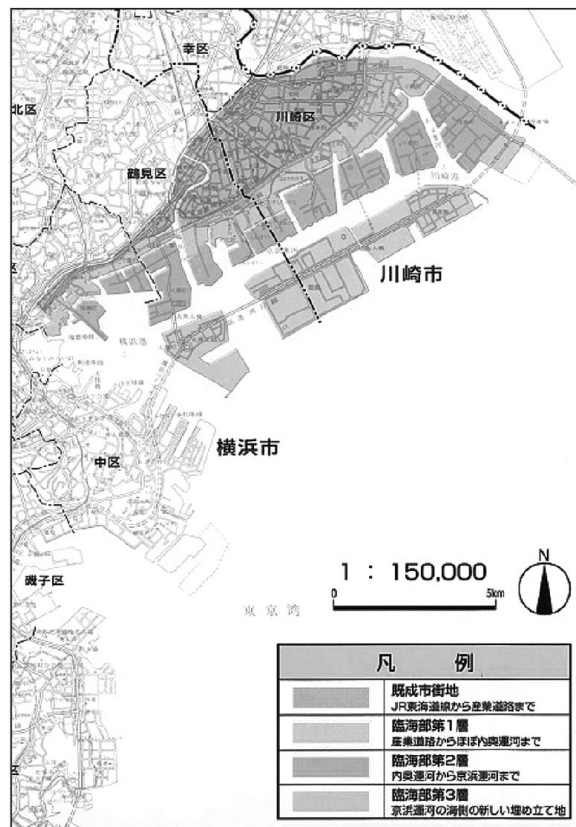
（１）川崎港の歴史、特色

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

図表Ⅱ.8-4 主な専用係船施設

(専 用)

名 称	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 鋼 鋼	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	〃	〃
日本旅客鉄道(川崎発電所棧橋)	115	-7	3,000	1	そ の 他 機 械	〃
日本ウオパツク(棧橋)	69	-11.4	19,000(G/T)	1	化 学 薬 品	〃
東亜石油扇町工場(油槽所1号棧橋)	6	-4.5	1,500	1	重 油	〃
〃(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	〃	〃
〃(京浜川崎シーパス)	—	-26	315,000	1	重 原 石 油 製 品	保 船 浮 標 橋
昭和電工川崎工場(扇町1号バス)	40	-5.4	800	1	〃	〃
〃(〃2号〃)	39	-5.4	1,000	1	〃	〃
〃(〃4号〃)	45	-5.4	—	1	〃	〃
〃(〃5号〃)	139	-7.4	3,000	1	〃	〃
〃(〃6号〃)	23	-4.5	750	1	化 学 薬 品	〃
〃(高度化成岸壁)	45	-5	1,000	1	〃	〃
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 成 樹 脂 製 品	岸 壁
東燃ゼネラル石油150号地(A-1棧橋)	71	-12	65,000	1	金 属 製 品	岸 壁
〃(A-2〃)	39	-8	6,000	1	重 油	〃
〃(A-3〃)	30	-8	2,000	1	〃	〃
〃(B-1〃)	30	-6.5	2,500	1	〃	〃
〃(B-2〃)	31	-6.5	2,000	1	〃	〃
〃(B-5〃)	25	-6	300	1	〃	〃
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(専用岸壁)	162	-9	10,750	1	セ ン ト プ ン	〃
大王製紙(大王製紙岸壁)	113	-5	2,000	1	紙 石 油 製 品	〃
スモ石(専用岸壁)	38	-6	2,000	1	〃	〃
東亜石油水江工場(第1工場第1号棧橋)	7	-11	5,000	1	〃	〃
〃(〃第2〃)	95	-11	46,000	1	〃	〃
〃(〃第3〃)	31	-11	5,000	1	〃	〃
〃(第2工場第4号棧橋)	35	-5.4	2,000	1	〃	〃
〃(〃第5〃)	37	-5.4	2,000	1	〃	〃
〃(10号岸壁)	80	-5	1,500	1	〃	〃
東亜石油ジャパンエナジー(本 棧橋)	84	-12	53,520	1	〃	〃
〃(第1岸壁)	18	-6	1,500	1	重 石 油 製 品	岸 壁
〃(第2〃)	14	-6	1,250	1	〃	〃
〃(第3〃)	18	-6	2,800	1	〃	〃
東燃ゼネラル石油400号地(第41棧橋)	31	-7.3	2,000	1	〃	〃
〃(第42〃)	87	-7.3	5,000	1	石 油 製 品	〃
〃(第43〃)	37	-6	2,000	1	〃	〃
〃(第44〃)	47	-7.3	5,000	1	〃	〃
〃(第45〃)	30	-5	1,000	1	石 油 製 品	〃
〃(第46〃)	25	-4.7	500	1	〃	〃
東燃ゼネラル石油200号地(第1〃)	89	-12	68,000	1	〃	〃
〃(第2〃)	36	-6.5	2,000	1	〃	〃
〃(第3〃)	36	-6.5	2,000	1	〃	〃
〃(第4〃)	34	-6	1,500	1	〃	〃
〃(第5〃)	32	-6	1,000	1	〃	〃
〃(第6・7〃)	55	-4.5	500	2	〃	〃
東燃ゼネラル石油(100号地第1棧橋)	209	-12	5,000	1	重 原 油	〃
〃(扇島西シーパス)	385	-16.6	100,000	1	〃	〃
〃(扇島東シーパス)	510	-26	315,000	1	〃	〃
〃(給油棧橋)	23	-26	2,000	1	〃	〃
〃(給水〃)	23	-26	1,000	1	〃	〃
東扇島オイルターミナル(0号〃)	122	-9.1	5,000	1	重 水 油	〃
〃(1号〃)	145	-8.2	5,786	1	〃	〃
〃(2号〃)	122	-7.5	3,998	1	〃	〃
〃(3号〃)	113	-9.2	1,515	1	〃	〃
東京電力川崎火力(ナフサ棧橋)	319	-8	5,000	1	石 油 製 品	〃
〃(扇島LNGバス)	464	-14	79,000	1	〃	〃
〃(パンカー油バス)	130	-7.5	3,500	1	重 〃 油	〃
ディーエム・ティーアンドディー(本 船 棧橋)	31	-6	2,000	1	そ の 他 機 械	〃
〃(係留〃)	36	-6	—	1	〃	〃
東 燃 化 学(千鳥〃)	34	-6	1,600G/T	1	〃	〃
東 京 油 槽(第1〃)	97	-12	60,000	1	〃	〃
〃(第2〃)	38	-5.6	2,000	1	〃	〃
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)	船席数	取 扱 貨 物	備 考
日 清 製 粉 (本 船 岸 壁)	223	-12	50,000	1	衣 装	棧
マリニエクスプレス (A 棧 橋)	195	-7.5	10,000/T	1	輸 送 機 械	〃
〃 (B 〃)	195	-7	6,000/T	1	〃	〃
J F E ス チ ー ル (扇島東原料岸壁A)	360	-22	200,000	1	鉄 鉱 石	〃
〃 (〃 B)	240	-18	100,000	1	〃	〃
〃 (〃 C)	170	-7.5	5,000	1	〃	〃
〃 (扇島北本船岸壁)	320	-12	68,000	1	鉄 鋼	岸 棧
〃 (扇島燃料A/パース)	45	-6	3,000	1	化 学 薬 品	〃
〃 (〃 B 〃)	43	-9	700	1	〃	〃
〃 (扇町東岸壁)	450	-8	—	1	鉄 鋼	〃
〃 (小型船発着棧橋)	10	-7.5	—	1	化 学 薬 品	〃
〃 (小型係船棧橋)	109	-7.5	—	1	〃	〃
〃 (A 岸 係 船 棧 橋)	110	-22	—	1	〃	〃
富 士 本 電 機 機 械 (白石商品岸壁)	197	-6	2,000	1	そ の 他 機 械	岸 棧
日 本 本 油 酸 素 (岸 〃)	191	-5	1,000	1	〃	〃
〃 製 油 (1000D/W棧橋)	29	-5.1	1,000	1	〃	〃
新 日 本 石 油 化 学 (浮島第2棧橋)	28	-5	1,300	1	化 学 薬 品	〃
〃 (〃 第4〃)	29	-5	1,300	1	石 油 製 品	〃
〃 (〃 第5〃)	27	-6	1,500	1	〃	〃
〃 (〃 第6〃)	129	-7.9	5,000	1	化 学 薬 品	〃
〃 (〃 第7〃)	23	-6	1,300	1	重 油 製 品	〃
〃 (〃 第10〃)	29	-6	2,000	1	石 油 製 品	〃
〃 (〃 第3〃)	77	-5	1,300	1	化 学 薬 品	〃
〃 (〃 第3〃)	77	-5	1,300	1	〃	〃
〃 (千 鳥 棧 橋)	44	-7	3,000	1	重 油 製 品	〃
新 日 本 石 油 ガ ス (本 棧 橋)	88	-12	62,000	1	石 油 製 品	〃
〃 (第3棧橋)	28	-6	1,300	1	〃	〃
太 平 洋 セ メ ン ト (棧 橋)	115	-8	7,000	1	セ メ ン ト	〃
日 本 食 塩 製 造 (A 棧 橋)	27	-4.7	800	1	原 塩	〃
〃 (B 〃)	30	-4.7	800	1	〃	〃
日 立 造 船 (A 岸 壁)	91	-6	15,000	1	船 舶 修 理	岸
〃 (B 〃)	169	-6	26,000	1	〃	〃
〃 (C 〃)	84	-6	26,000	1	〃	〃
富 二 栄 産 業 (1000D/W棧橋)	28	-6	1,000	1	鉄 鉱 石	棧
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	〃	〃
エム・シー・ターミナル (A・B パース)	91	-12	42,000	1	化 学 薬 品	〃
新 日 本 石 油 (扇町第1棧橋)	197	-12	73,000	1	原 油	〃
〃 (〃 第2〃)	99	-7.5	3,000	1	石 油 製 品	〃
〃 (〃 第4〃)	80	-5	1,400	1	重 油	〃
〃 (扇町岸壁)	70	-4.5	500	1	〃	岸 棧
〃 (扇町第1棧橋(内側))	42	-4.5	—	1	化 学 薬 品	〃
〃 (扇町第2棧橋(内側))	28	-4.5	—	1	〃	〃
三 菱 化 学 物 流 (棧 橋)	30	-5.6	2,000	1	〃	〃
早 米 工 営 (川崎支店棧橋)	145	-5	1,500	1	農 産 物	〃
エヌケーケー物流 (大島パース)	162	-8	2,100	1	鉄 鋼	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



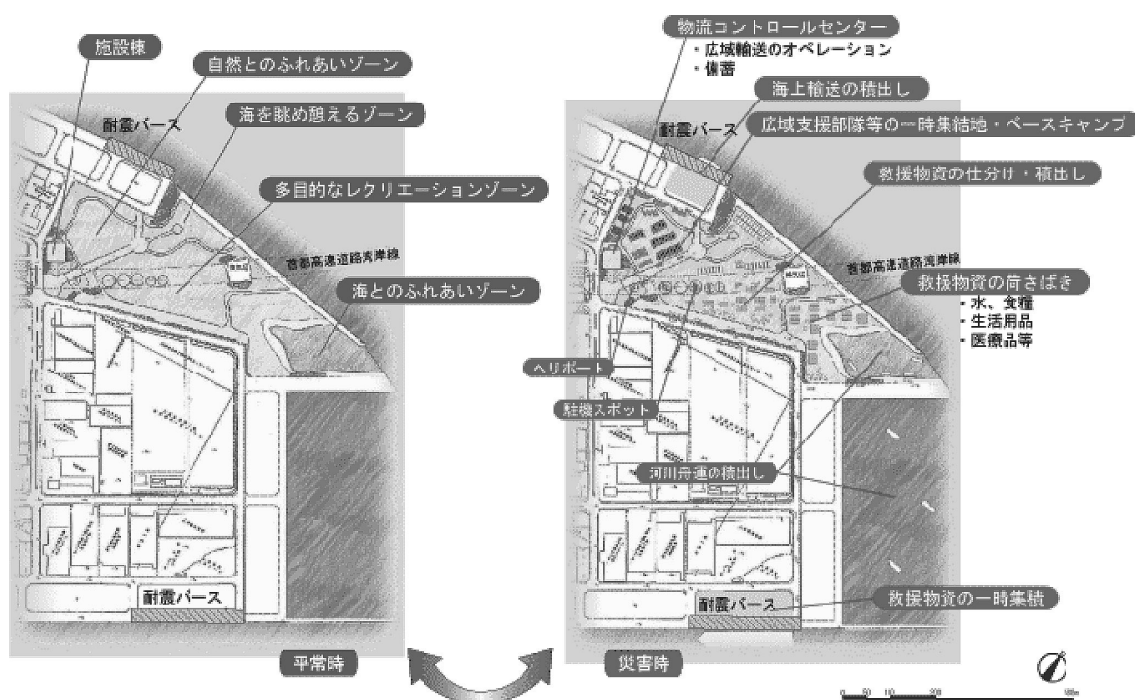
出典：川崎港千鳥町再整備の基本的な考え方（平成18年11月、川崎市）

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.paktr.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することにより一つの基幹的広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。

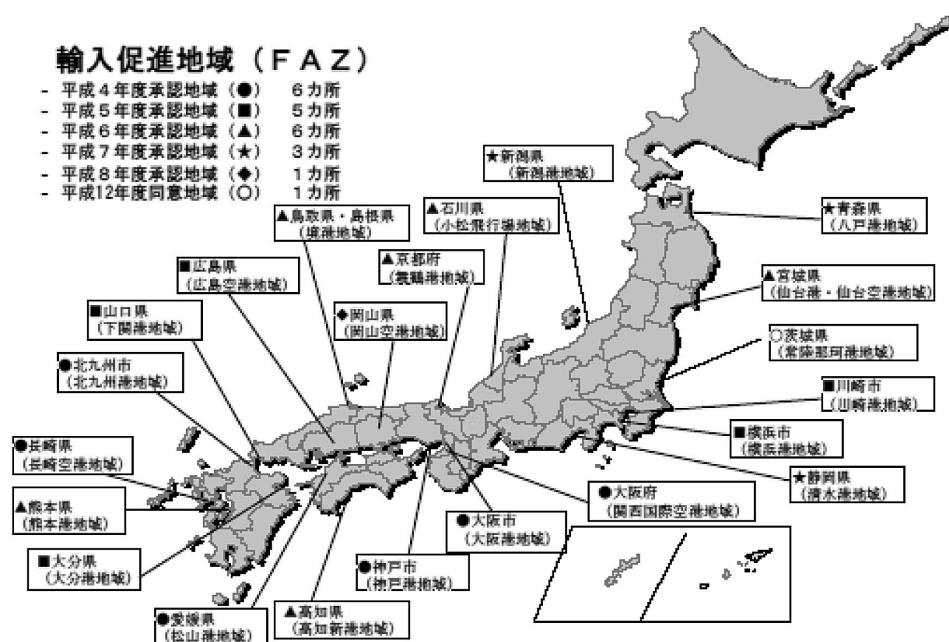
A棟 3万6千坪(9千坪×4フロア)テナント28社

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

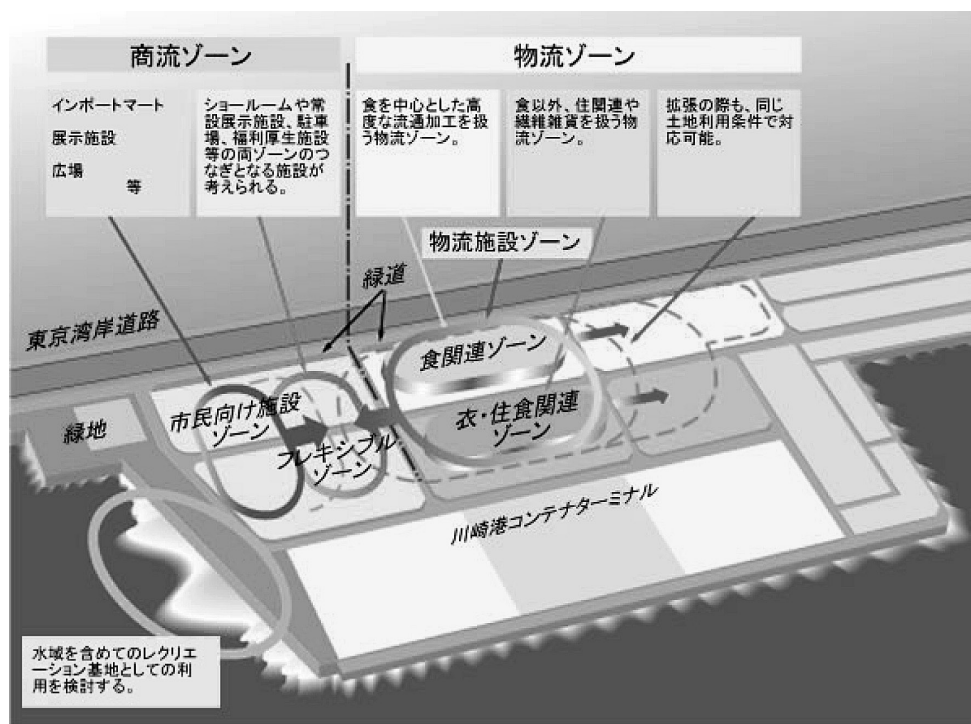


写真2 かわさきファズ物流センターとコンテナターミナル



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㈱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。

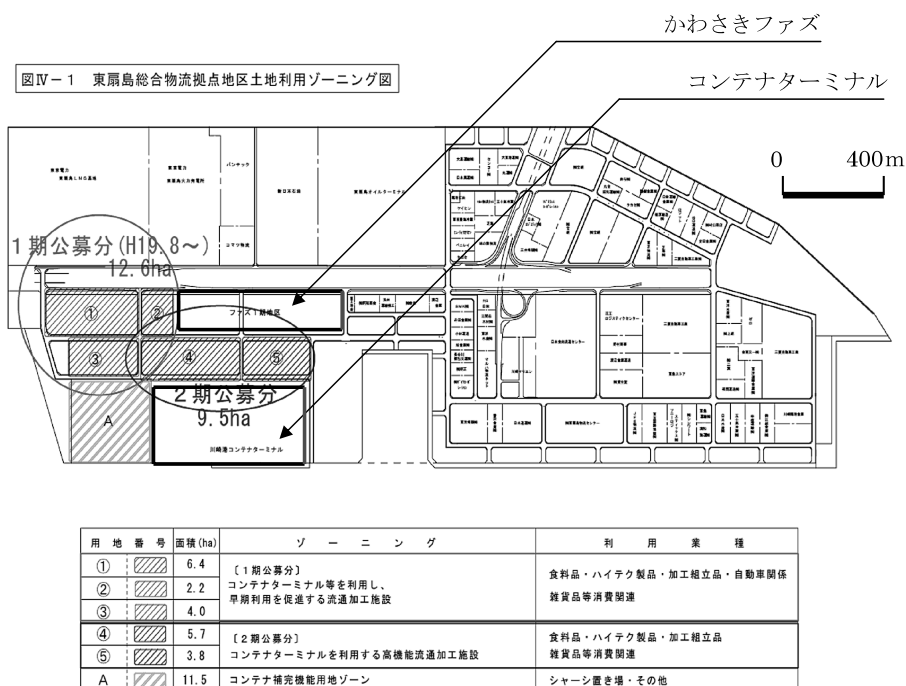
国土交通省環境行動計画（H16.6）では循環型社会の形成に向けた施策として静脈物流の必要性が位置づけられている。循環型社会形成推進基本計画では、2010年度において循環利用率を約14%とすることを目標にしている。

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



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）

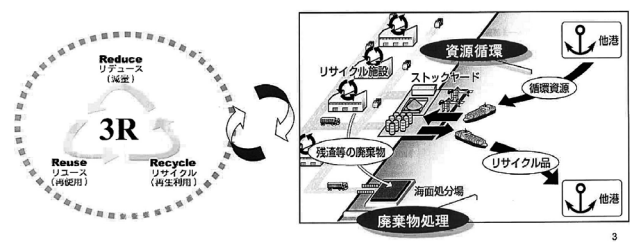
図表Ⅱ.8-10 循環型社会形成に関する政策の展開

循環型社会の形成促進に係る施策年表								
分野	年度	2000 H12年度	2001 H13年度	2002 H14年度	2003 H15年度	2004 H16年度	2005 H17年度	2006 H18年度
循環型社会形成に係る法令		循環型社会形成推進基本法公布			循環型社会形成推進基本計画閣議決定・国会報告			
		資源循環型社会形成推進基本法公布 グリーン購入法公布 リサイクル法公布	資源循環型社会形成推進基本法公布 グリーン購入法公布 リサイクル法公布	資源循環型社会形成推進基本法公布 グリーン購入法公布 リサイクル法公布	資源循環型社会形成推進基本法公布 グリーン購入法公布 リサイクル法公布	資源循環型社会形成推進基本法公布 グリーン購入法公布 リサイクル法公布	資源循環型社会形成推進基本法公布 グリーン購入法公布 リサイクル法公布	資源循環型社会形成推進基本法公布 グリーン購入法公布 リサイクル法公布
廃棄物の処理に係る法令		改正：燃物処理法 改正：燃物処理法			改正：リサイクル推進、広域処理制度創設 改正：資源循環型社会形成推進基本法公布		廃棄物の処理その他の改正法公布 改正：資源循環型社会形成推進基本法公布	改正：資源循環型社会形成推進基本法公布
		改正：燃物処理法 改正：燃物処理法	改正：燃物処理法 改正：燃物処理法	改正：燃物処理法 改正：燃物処理法	改正：リサイクル推進、広域処理制度創設 改正：資源循環型社会形成推進基本法公布	改正：リサイクル推進、広域処理制度創設 改正：資源循環型社会形成推進基本法公布	改正：リサイクル推進、広域処理制度創設 改正：資源循環型社会形成推進基本法公布	改正：リサイクル推進、広域処理制度創設 改正：資源循環型社会形成推進基本法公布
国際資源循環に関する施策		パリ協定の発効、H4			持続可能なアジア資源循環社会の構築に向けて産業界・学識者・関係者、H15		GRIイニシアティブ関係者会合H17 (GRIイニシアティブ行動計画)発表	
エコタウン等に係る施策		エコタウン事業第1次指定3地域 (H9年度発効)	エコタウン事業H13まで14地域		エコタウン事業H15まで19地域		エコタウン事業H17まで22地域	平成18年現在26地域
リサイクルポート・循環資源物流に係る施策					資源循環型社会形成推進基本法公布 H14.5	資源循環型社会形成推進基本法公布 H15.4	資源循環型社会形成推進基本法公布 H15.4	
					資源循環型社会形成推進基本法公布 H14.5	資源循環型社会形成推進基本法公布 H15.4	資源循環型社会形成推進基本法公布 H15.4	
その他の関連する施策					バイオマス・ニッポン総合戦略閣議決定 大都市圏におけるごみゼロ都市への貢献 (東京湾内本拠)		バイオマス・ニッポン総合戦略見直し・閣議決定	
					バイオマス・ニッポン総合戦略閣議決定 大都市圏におけるごみゼロ都市への貢献 (東京湾内本拠)		バイオマス・ニッポン総合戦略見直し・閣議決定	

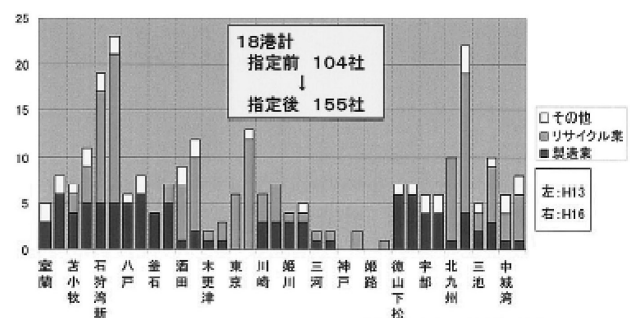
図表Ⅱ.8-11



図表Ⅱ.8-12



図表Ⅱ.8-13 リサイクルポート周辺におけるリサイクル産業の立地状況



【課題】

循環資源の海上輸送に対する社会経済的な要請が高いにもかかわらず、その円滑化を阻害する要因である次のような事項の改善が課題となっている。

① 港湾における循環資源の取扱が不明確

リサイクルポートでは、循環資源の取扱い基準が港湾毎及び品目ごとに異なるため、循環資源の海上輸送ルートを選択することに制約がある。

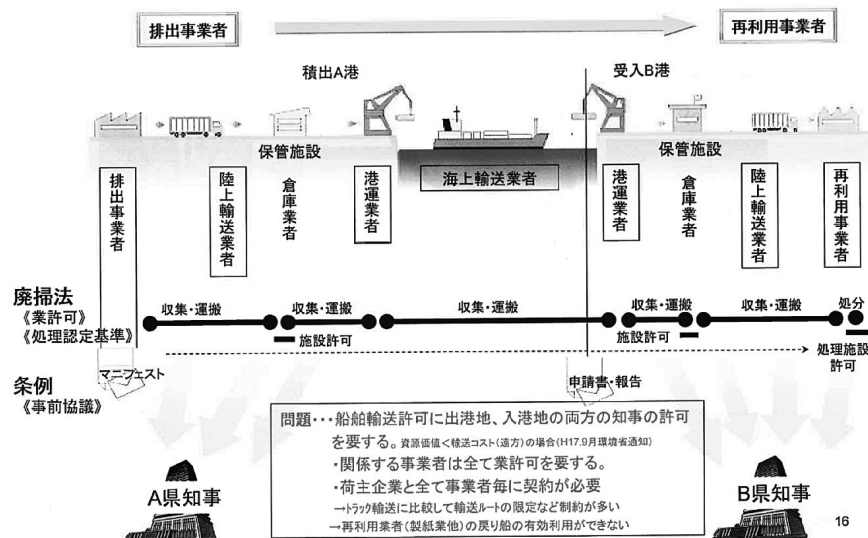
② 循環資源の取扱い方法の違いによる環境影響等に関する知見の不足

多くのリサイクルポートでは、一部の廃棄物についてコンテナでの取り扱いは認めてい

るが、バルク貨物（バラ積み貨物）の取扱いについては、梱包方式の違いによる環境影響について港湾管理者の判断基準となる知見が不足しており、一律に取り扱えないとする傾向が見られる。

③ 海上輸送の特性に対応した循環資源の多様な取扱い方式の不足

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ので、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㈱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・シュミレーション・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）跡地にペットリ
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の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。

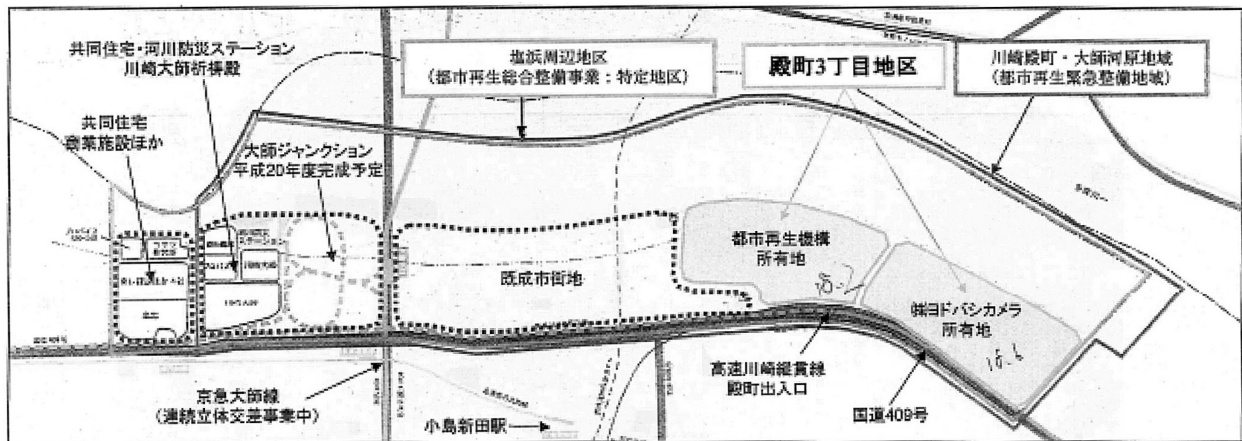
平成20年3月着工予定、平成23年10月竣工予定。

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。

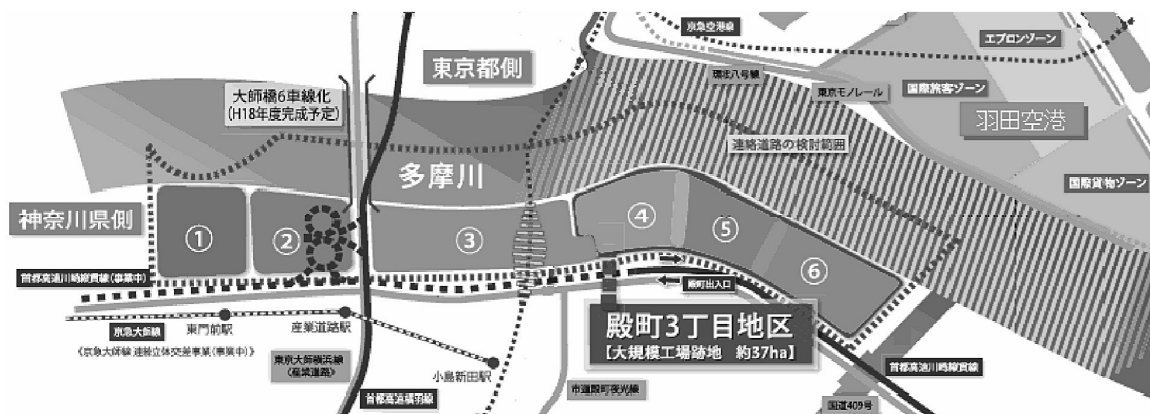
当初、2期計画（12㈬㇔）で衣料品や住宅関連、3期計画（11㈬㇔）で輸入品の情報提供、展示、交

図表Ⅱ.8-15 現況土地利用状況

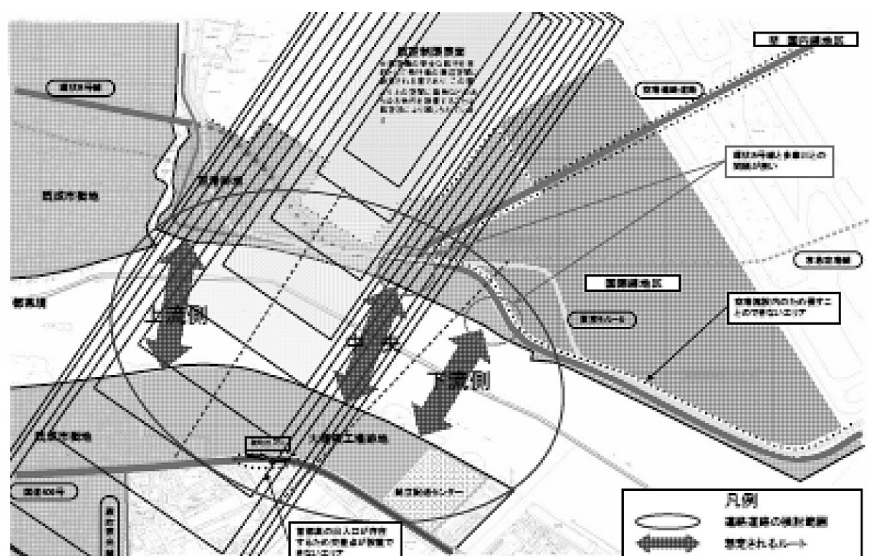


図表Ⅱ.8-16 神奈川口 土地利用構想

ゾーン	①商業ゾーン	②都市型居住・交通機能等ゾーン	③住環境ゾーン	殿町三丁目地区		
導入を目指す機能	商業・業務機能が立地する拠点形成を図ります。	良好な住環境の形成を図ります。	良好な住環境の誘導を図ります。	④商業・業務・レクリエーション・交流ゾーン	⑤研究開発・業務・交流ゾーン	⑥物流(流通加工)ゾーン
	商業・業務機能が立地する拠点形成を図ります。	良好な住環境の形成を図ります。	良好な住環境の誘導を図ります。	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の導入を図ります。	空港関連の機能や研究開発・業務機能の導入を図ります。	物流機能を中心とし、地区への集客を担う商業機能などの導入を図ります。



図表Ⅱ.8-17 (仮称) 東京神奈川臨海部連絡道路 ルート検討代替案

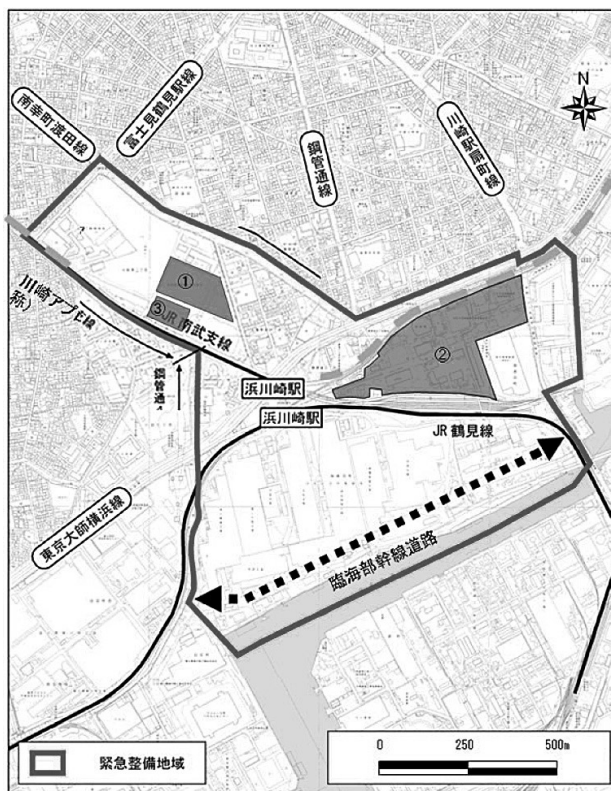


流関係などの機能を整備する予定だがFAZ法の廃止、市の財務状況悪化などから棚上げ状態であるが市側では19年度までの3ヵ年で、2期計画と3期計画を見直したうえで、20年度以降に整備を進める。(建通新聞をモディファイ)

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（テクノハブイノベーション川崎）

iii) ピオラ川崎、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35～36 ha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10 ha）

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离があることから、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）

