

平成21年度 再評価実施事業（国庫補助事業）調書

		事業所管部局	国土交通省 都市・地域整備局
計画事業名	京浜臨海部地域都市再生総合整備事業	事業担当局	まちづくり局
事業採択年度	H11年度	認可・承認等年度	
経過年数	10年	該当条項	再評価実施要領 第4の1(2)の② ・事業採択後10年間が経過した時点で継続中
完了予定年度	H31年度	関連事業名	殿町3丁目土地区画整理事業
事業の目的概要課題	<p>(1) 事業の目的</p> <p>京浜臨海部の大規模工場跡地など、経済活力等の都市の基礎的な機能の低下が発生している地域において、都市再生をうながすトリガー（引き金）となる地区へ先行的に都市基盤施設等のハード整備からまちづくりのコーディネートといったソフト整備までをパッケージにして総合的に支援することにより、他の面的整備事業や民間開発等を誘発・促進し、都市拠点の形成に資する円滑な土地利用転換を公民協働で推進することを目的とする。</p>		
	<p>(2) 事業内容</p> <p>京浜臨海部都市・居住環境重点地域（4,400ha）のうち、都市再生をうながすトリガー（引き金）となる地区（特定地区）として、南渡田周辺地区（108ha）及び塩浜周辺地区（113ha）を指定し、「東海道貨物支線貨客併用化に伴う新駅周辺整備」や「臨海部幹線道路」及び親水空間等のハード整備と、2つの地区の整備方針・整備計画の作成、民間開発を規制誘導するための地区計画の作成や地権者調整等を行うコーディネート業務などのソフト事業の実施を事業内容としている。</p>		
	<p>(3) 事業費規模（単位：百万円）</p> <p>南渡田周辺地区：22,330（概算見込額）（うち国費分 11,165） 塩浜周辺地区：10,250（概算見込額）（うち国費分 5,125）</p>		
	<p>(4) 事業採択時の背景及び契機</p> <p>バブル崩壊後の景気の落ち込みや産業構造の転換に伴い、生産機能の縮小や移転集約が進められる中、京浜臨海部にも遊休地や遊休地化が見込まれる工場跡地が多数発生した。それらの土地利用転換を図っていく中で、戦略的・総合的に都市の再構築・再整備を進めるための事業制度として「都市再生総合整備事業」が創設されたため、この事業制度を活用して京浜臨海部の都市再生を進めていくこととなった。</p>		
	<p>(5) 事業採択から基準年までの経過</p> <p>本事業については、平成11年以降の好景気により、土地利用転換の動きが鎮静化していたため、ソフト事業の実施により適切な民間開発の誘導を図ってきたところである。</p>		
	<p>(6) 現状の課題</p> <p>企業等の土地利用転換の機会を捉え、ハード事業やソフト事業を推進していくためには、企業動向に迅速かつ確に対応し、事業化に向けて取組む必要があり、そのための連携・協調体制を維持・継続していくことが重要である。</p>		

(1) 事業の必要性等に関する視点

①事業を巡る社会経済情勢等の変化

- ・ バブル崩壊後の景気の落ち込みや産業構造の転換に伴い、増大した京浜臨海部の遊休地や低未利用地については、その後の好景気により平成 19 年度調査で約 28ha と大幅に減少した。しかし、今後の社会経済状況等によっては、今後企業の再編整備が加速し、再度遊休地が増大することが懸念される。
- ・ 平成 22 年 10 月には羽田空港の再拡張・国際化が実現し、羽田空港のハブ空港化の動きとあいまって、空港周辺の道路ネットワークの検討とともに、神奈川口構想の実現に向け、羽田連絡道路の検討が進むことが期待される。

②事業の投資効果

費用対効果 B/C の説明（事業の効果等）

1. 27（都市再生総合整備事業による先行事業で整備を行った場合の B/C）

1. 19（通常事業で整備を行った場合の B/C）

③事業の進捗状況

[ハード事業（都市基盤施設整備等）]

- ・ 臨海部における交通環境負荷の軽減や局地的な交通渋滞の緩和に資する総合的な交通ネットワークの形成に向けて国や関係自治体、関係機関等と連携して検討を進めている。
- ・ 「東海道貨物支線貨客併用化に伴う新駅周辺整備」については、首都圏及び京浜臨海部の広域交通ネットワークを形成する東海道貨物支線貨客併用化事業が、東京圏における鉄道ネットワークの整備に関する基本計画である運輸政策審議会答申第 18 号において、「今後整備について検討すべき路線」と位置付けられ、臨海部の再生に資する中長期的な交通基盤として「東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会」において、事業主体や採算性、推進方策などについて検討されており、それと連携して検討を行っている。
- ・ 「臨海部幹線道路」については、平成 15 年に開催された京浜臨海部都市再生予定地域協議会等においてその必要性が位置付けられており、周辺地域の企業の土地利用転換に併せて段階的に整備を行うことを基本方針としながら関係企業と将来の土地利用や道路計画に関する意見交換を実施するなど、土地利用転換の動向等を勘案しながら整備に向けた検討を行っている。

[ソフト事業]

- ・ 立地企業の土地利用転換の動きが沈静化する中、重点整備地区における整備の方向性を示す特定地区の指定や整備計画等の作成を行い、地権者等のコーディネート業務や地区計画策定等に取り組んでいる。
- ・ 南渡田周辺地区では「南渡田北地区」、「小田栄地区」、「小田栄西地区」の 3 地区について地区計画を定めており、その結果、民間開発が誘発され、商業施設、福祉施設、共同住宅やその他新産業の研究施設等が整備されている。
- ・ 塩浜周辺地区では、「大師河原 1 丁目地区」、「中瀬 3 丁目地区」、「殿町 3 丁目地区」の 3 地区について地区計画を定めており、その結果、民間開発が誘発され、商業施設や物流事業所、共同住宅等が整備されている。また、殿町 3 丁目地区土地区画整理事業も平成 22 年度からの事業実施に向け動き始めている。

[本市臨海部全体の状況等]

- ・ 本市臨海部は、社会経済環境の変化への対応の中で、産業構造の転換による研究開発機能と生産機能を併せ持つ拠点として再編整備が行われてきた。また、環境問題への取組による経験に基づく高度な加工技術や環境関連技術を有する企業が多数立地している。
- ・ その中でもエネルギー産業においては、低炭素社会の実現に向けた先導的な役割を担うため、省エネルギー・再生可能エネルギーへの取組が進められ、設備更新等に併せた土地利用が進められている。千鳥・夜光地区においては、世界最高水準の熱効率を実現したコンバインドサイクル発電の運転開始とともに、発電に使用された後の蒸気を周辺の工場用に再利用する大規模省エネルギー事業の営業が平成 22 年 2 月に開始された。また、浮島・扇島地区においては、約 2 万 kw の太陽光発電所の建設が着工されようとしている。そのほかにも、扇島地区での風力発電や扇町でのバイオマス発電など、最先端の取組が臨海部で実施されている。
- ・ さらに、平成 22 年 10 月の羽田空港再拡張・国際化の契機を捉えて、神奈川口構想の実現に向けた取組として羽田連絡道路の検討とともに、本市臨海部の殿町 3 丁目地区においては、環境・ライフサイエンス分野の研究開発拠点の形成や臨空関連産業等の集積をめざした土地利用の取組が進められている。この地区の土地利用における先導的な役割を担う中核施設として、再生医療実現のための先端医療研究開発を行う「(仮称)再生医療・新薬開発共同研究センター」が平成 22 年 4 月には着工予定であり、また、市の研究機関や企業、大学等の研究施設等の入居を想定している「(仮称)産学公民連携研究センター」は平成 22 年度中には着手を予定している。本市臨海部の新たな展開を先導する戦略拠点に位置付け、羽田空港の再拡張・国際化の効果を京浜臨海部の活性化にもつなげることを目指している。
- ・ 以上のほかに、「都市再生総合整備事業」と並行して、京急大師線連続立体交差事業、川崎縦貫道路の大師ジャンクション整備などの交通基盤施設の整備を行っている。

(2) 事業の進捗の見込みの視点

- ・ 南渡田周辺地区については、今後の社会経済状況等の動向により、再度土地利用転換も想定され、民間開発の意向に併せた、「都市再生総合整備事業」による都市基盤整備の可能性は十分見込まれる。
- ・ 塩浜周辺地区については、羽田空港再拡張・国際化の実現や羽田空港のハブ空港化の進展とあいまって、羽田連絡道路の検討が進み、「都市再生総合整備事業」による都市基盤施設整備の必要性が高まることで見込まれる。

(3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・ コスト縮減方策
「都市再生総合整備事業」については、土地利用転換の動きに併せて事業を計画し、実施を図る性格の事業であることから、事業実施の際には、その時点において最小の経費で最大の効果が発現するような方策を導入する。
- ・ 代替案の可能性
状況の変化に併せて、事業手法、施設規模等の検討を進める。

(1) 対応方針案

継 続

(2) 対応方針案とする理由・考え方

臨海部については、社会経済環境の変化に柔軟に対応しながら活動を続けており、今後の羽田空港の再拡張・国際化やハブ空港化の進展に伴う様々な経済活動の活性化が期待される中、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を目指している。

こうした臨海部の社会経済活動を支えるには、さらなる交通環境負荷の軽減や円滑かつ安全な輸送ルートの確保、広域的な交通ネットワークの形成と連携した交通インフラ整備などが必要であり、深刻化する地球環境問題への対応についても、より一層の国際貢献が求められている。

本市においては、このような社会状況の変化に的確に対応するため、「川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン」を定めて土地利用誘導を進めているところであるが、こうした取組を加速させるためにも、臨海部の土地利用動向に併せて公民が連携し、骨格的都市基盤施設の整備や面的整備事業の誘導を行う「都市再生総合整備事業」は大変重要であり、今後も継続して、特定地区における下記の「都市再生総合整備事業」を推進していく必要があると考えている。

- ・ 南渡田周辺地区：民間企業等の土地利用転換の動きに併せ、臨海部幹線道路等の都市基盤施設整備に向けた検討を進める。整備計画に沿った土地利用の誘導に向けては、地区内の高校跡地利用など地域の意見を踏まえながら関係地権者等との調整を行うとともに、地区計画などを活用し民間開発の適切な誘導を実施する。
- ・ 塩浜周辺地区：羽田空港再拡張・国際化やハブ空港化と連携し、空港対岸地域に新たな拠点を形成する「神奈川口構想」の実現に向けて、羽田連絡道路の進捗状況を踏まえつつ、殿町3丁目地区土地地区画整理事業等と連携を図りながら都市基盤施設の整備を進めるとともに、地区計画などを活用し民間開発の適切な誘導を実施する。