

特集

～川崎臨海部の変遷～

京浜工業地帯の中核として日本の産業を牽引してきた川崎臨海部は、高度なものづくり技術や世界的な環境技術が集積する地域として近年再び注目を集めています。また、平成22年10月には羽田空港が再拡張・国際化されることで新たな展開も期待されています。

今回は、そんな川崎臨海部にスポットをあて、これまでの推移や現状について統計データを中心にさまざまな角度からまとめました。



(図1)川崎市位置図



(1) 位置と面積

川崎市は神奈川県北東部に位置し、北は東京都に、南は横浜市に接しています(図1)。東京都との境を流れる多摩川に沿って市域が細長く広がり、北西部は豊かな自然に囲まれ、南東部は東京湾に面し、「京浜工業地帯」の一部を成しています。

川崎市では、(図2)に示す川崎区の一部の地域を「川崎臨海部」と定義して11の地区に区分しています。

ここでは「川崎臨海部(以下「臨海部」という。)」について、様々なデータからその変遷や特徴を探っていきます。

臨海部の面積は約2,800ヘクタールで、川崎区のほぼ7割、川崎市のほぼ2割を占めています。

(図2)臨海部位置図

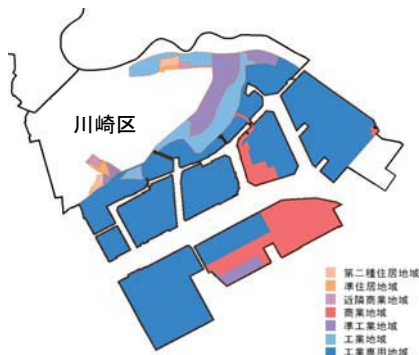


地区	面積 (ha)
多摩川リバーサイド地区	202
塩浜西地区	111
塩浜東地区	256
浮島町地区	384
(浮島地先)	101
千鳥町地区	207
東扇島地区	484
水江町地区	177
扇町地区	182
浜川崎駅周辺・浅野町地区	243
白石・大川地区	85
扇島地区	395
合計	2,827

(図3)臨海部の用途地域

(2) 用途地域

臨海部の用途地域をみると、工業専用地域の割合が大きくなっており、水江町地区、扇町地区、白石・大川町地区、扇島地区はすべてが工業専用地域に指定されています。割合の少ない第二種住居地域と準住居地域は多摩川リバーサイド地区と浜川崎駅周辺・浅野町地区の一部のみとなっています。



(3) 成り立ち

今でこそ地域面積の2割に及ぶ臨海部ですが、かつてその大部分は海でした。江戸時代中期から、新田開発を目的に埋立が始まりました。

大きな転機となったのは、明治時代の鶴見埋立組合による埋立土地造成事業です。鶴見埋立組合は、海外視察を終えた浅野総一郎が工場立地の必要性を痛感し、渋沢栄一らとともに興した団体で、大正時代にかけて浅野町、南渡田町、大川町、扇町等を造成し、臨海工場群を誘致していきました(図4中の(1)～(5))。臨海部はこうした民間の力によってその礎を築いたのです。

その後、昭和初期に神奈川県が水江町、夜光町、千鳥町の一部を埋立造成(同(9)～(11))、昭和26年に川崎市が港湾管理者となってからは千鳥町の残り、夜光1・2丁目、小島町、淡島町、扇島、東扇島を造成しました(同(12)～(25))。現在も浮島地先沖合い(同(26))で、廃棄物埋立護岸の整備と市内の公共工事から発生する建設発生土等で埋立を行なっています(図4)。

(図4)川崎港の埋立状況



図中の数字は埋立順を表す

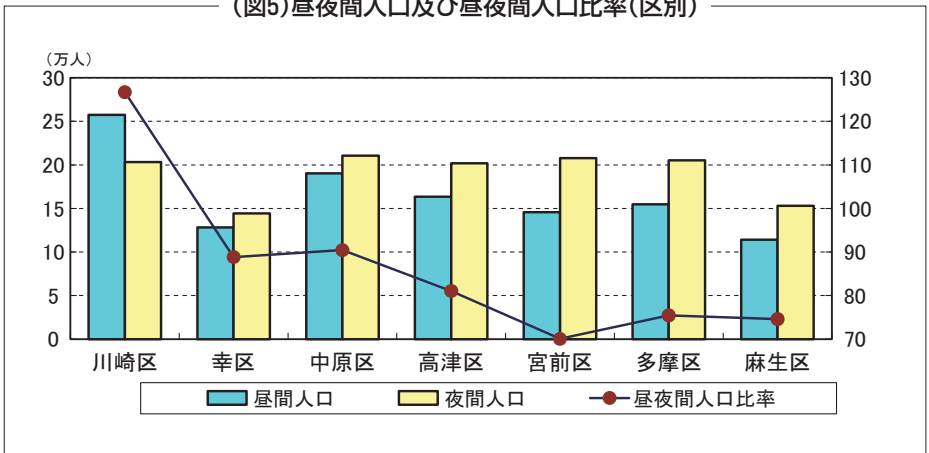
出典：港湾局 HP「川崎港の歴史」

(4) 人口

①川崎区で高い昼夜間人口比率

平成17年の国勢調査結果から昼間人口(※1)と夜間人口(常住人口)をみると、市内7区の中で臨海部を含む川崎区の昼間人口が最も多くなっています。また、昼間人口が夜間人口を上回っている区は川崎区のみとなっており、昼夜間人口比率(※2)は126.7となっています(図5)。

(図5)昼夜間人口及び昼夜間人口比率(区別)



※1 昼間人口=常住人口(年齢不詳除く)+流入人口-流出人口
 ※2 昼夜間人口比率=昼間人口÷常住人口(年齢不詳除く)×100

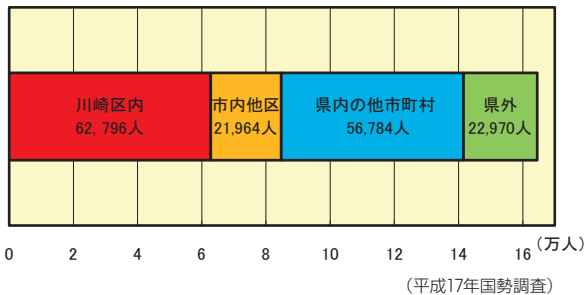
(平成17年国勢調査)

②川崎区の昼夜間人口比率を引き上げる従業者

臨海部を含む川崎区では昼間人口比率が高くなっていますが、これは他の地域から流入する従業者が多いためです。常住地別に川崎区内従業者数を見ると、約半数が市外に常住する者であることがわかります。その常住地別内訳を見ると神奈川県内の他の市区町村は 56,784 人（川崎区内従業者の 34.5%）、県外は 22,970 人（同 14.0%）となっています（図 6）。

市区町村別では横浜市鶴見区からの流入が 13,279 人と最も多く、次いで東京都大田区、横浜市神奈川区、横浜市港北区、横須賀市の順となっています（表 1）。

（図 6）常住地別に見る川崎区内従業者数



（表1）川崎区内従業者の
常住市区町村別ランキング
（市外常住者）

順位	市区町村	人数
1	横浜市鶴見区	13,279
2	東京都大田区	5,495
3	横浜市神奈川区	3,225
4	横浜市港北区	3,064
5	横須賀市	3,008
6	横浜市港南区	2,561
7	横浜市旭区	2,480
8	横浜市戸塚区	2,359
9	横浜市南区	2,271
10	横浜市保土ヶ谷区	2,241

（単位：人）

③町丁別にみる臨海部の昼夜間人口

臨海部における町丁別昼間人口（※ 3）をみてみると、ほとんどの町丁で 1,000 人以上となっています。特に、浮島町、扇島、東扇島では 5,000 人以上となっており、川崎区の昼夜間人口比率を引き上げる要因となっていることがわかります（図 7）。

一方、町丁別夜間人口（常住人口）は臨海部に属する 41 町丁のうち、ほとんどの町丁で 500 人未満となっており、2,000 人以上の町丁は田町 2 丁目と中瀬 2 丁目のみとなっています。（図 8）。

臨海部に属する町丁全体の昼夜間人口比率は 335.37 と川崎区全体の 126.7 と比べて非常に高くなっており、昼間人口の多さがひときわ目立ちます。

（図 7）町丁別昼間人口



（図 8）町丁別夜間人口



※ 3 町丁別昼間人口は、国勢調査結果では町丁レベルでの流入人口、流出人口を算出することができないため、次式により推計をしています。

町丁別昼間人口 = 昼間就業者 + 昼間通学者 + 従業も通学もしていない者

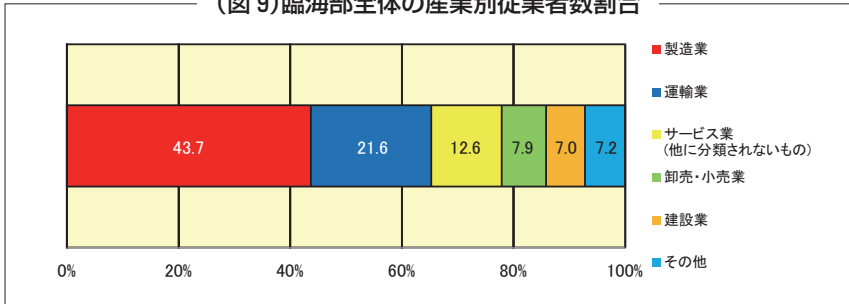
(5) 従業者

①4割を超える製造業従業者

臨海部の昼間人口を構成しているそのほとんどが従業者です。では臨海部で働く従業者はどのような産業についているのでしょうか。

臨海部全体では製造業従業者の割合が最も大きく、43.7%となっています。次いで運輸業 21.5%、サービス業（他に分類されないもの）12.6%の順となっています（図9）。

(図9)臨海部全体の産業別従業者数割合

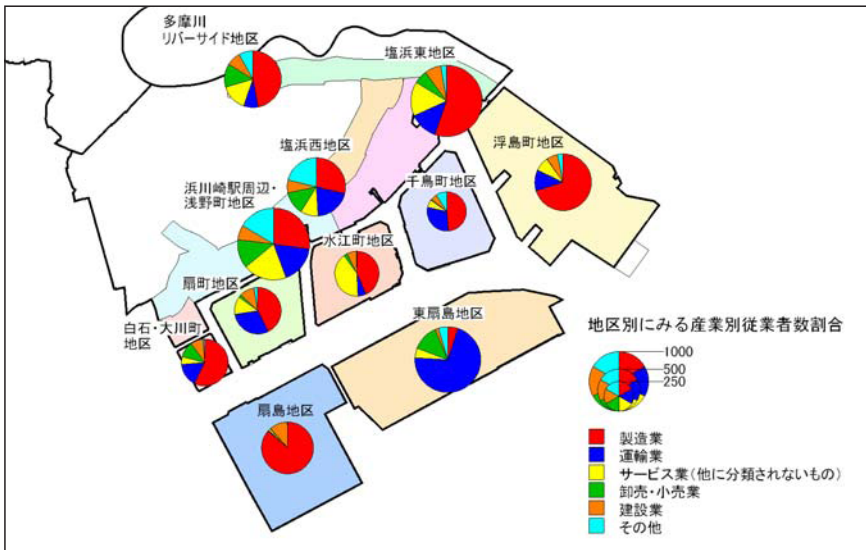


(平成18年事業所・企業統計調査)

②地区別に見た産業別従業者数割合

産業大分類別に11地区の従業者割合をみると、塩浜東地区、浮島町地区、白石・大川町地区、扇島地区で製造業従業者が50%を超えており、特に扇島地区は86.4%と製造業従業者の割合が高くなっています（図10）。また、東扇島地区は運輸業が70.9%と高くなっています。さらに、塩浜西地区、浜川崎駅周辺・浅野町地区では他の地区と比べて業種の偏りが少なくなっています。

(図10)地区別の産業別従業者数割合



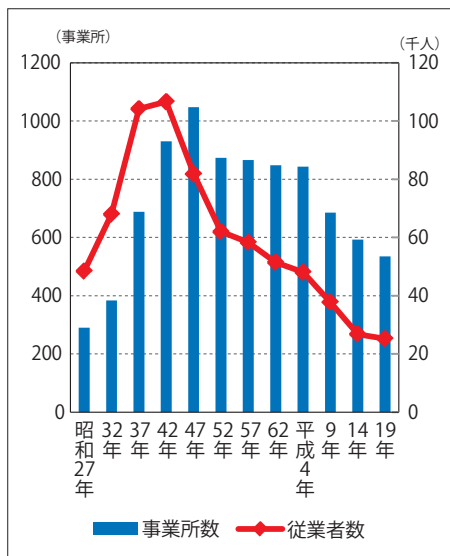
(平成18年事業所・企業統計調査)

② 工業都市として発展した臨海部

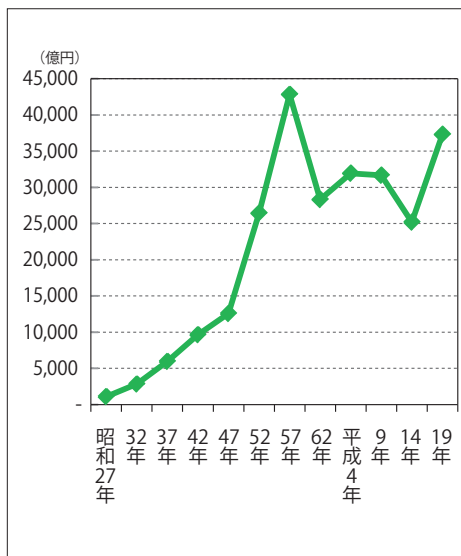
臨海部は、明治時代に鶴見埋立組合による埋め立てと誘致によって多くの工場の集積が進み、昭和初期には工場群が形成されていました。後に第二次世界大戦中の空襲で甚大な被害を受け、壊滅状態となりましたが、昭和25年の「朝鮮特需」を契機に復興に向かい、その後工業都市として発展をしていきました。

ここでは、工業統計調査の結果から昭和中期以降の製造業の変遷についてみていきます。

(図11)従業員4人以上の事業所数及び従業者数の推移(川崎区)



(図12)従業員4人以上の製造品出荷額の推移(川崎区)



(1) 昭和中期

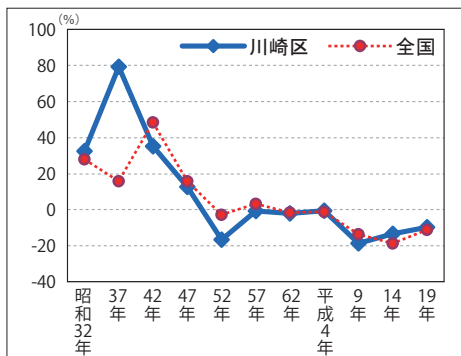
～高度経済成長期を牽引～

川崎区における従業員4人以上の事業所数と従業者数の推移を見ると、事業所数は昭和40年代にかけて、従業者数は昭和30年代後半にかけて急速に増加していることがわかります。特に事業所数は昭和27年から47年までの20年間で3倍以上に増加しました(図11)。

また、5年毎の事業所数の増加率を全国と比較してみると、昭和30年代に川崎区では全国より早くに著しい増加がみられ、高度経済成長を牽引していたことがうかがえます(図13)。

(工業統計調査)

(図13)従業員4人以上の事業所数対5年前増加率の推移(川崎区・全国)



(2)昭和後期

～高度経済成長期の終焉とオイルショック～

その後、事業所数は昭和40年代後半をピークに緩やかに減少し、従業者数は昭和40年代前半をピークとして、50年代前半にかけて大幅に減少しました(図11)。これは、昭和48年と54年のオイルショックを契機とした不況の影響を大きく受けていると考えられます。

また、事業所数や従業者数は減少しているにもかかわらず、製造品出荷額等は急激に増加しています(図12)。これは、石油・石炭製品出荷額がオイルショックによる原油輸入価格の高騰の影響を受けたためと考えられます。

(3)平成から現在

～減少する事業所・従業者数と進む土地利用転換～

平成に入っても事業所数と従業者数の減少傾向は止まらず、特に平成9年以降は減少幅が大きくなっています(図11)。これは、景気の落ち込みや産業構造の変化などで生産機能の縮小や事業所の移転集約が進んだためと考えられます。

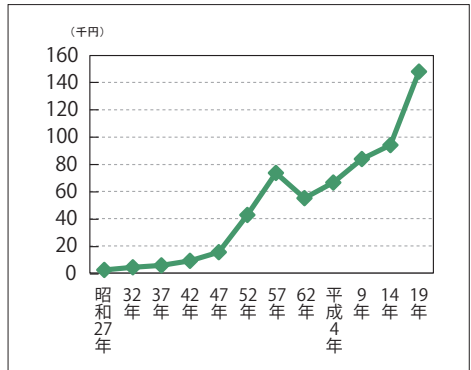
一方、従業員一人当たりの製造品出荷額等は増加しており、高い生産性を示す結果となっています(図14)。

事業所数の減少が続くことで、広大な遊休地や低・未利用地が発生し、これに伴う臨海部全体の活力の低下が懸念されるようになりました。

川崎市ではこの問題に対応するため、平成4年に「川崎臨海部整備基本計画」を策定しました。平成8年には、神奈川県・横浜市とともに「京浜臨海部再編整備協議会」を設置、臨海部の再生に向けて協調した取組を進めつつ、これに則った「川崎臨海部再編整備の基本方針」を策定し、土地利用転換を進めるための取組を行ってきました。

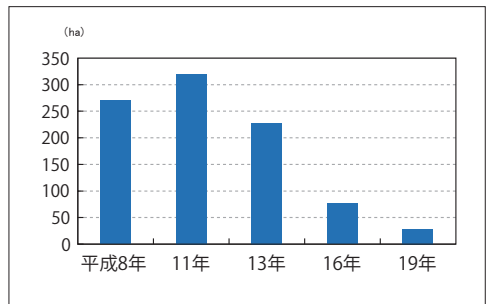
そして、京浜臨海部再編整備協議会の行った調査によると、遊休地面積は平成11年をピークに減少に向かい、平成19年にはピーク時の10分の1以下になっています(図15)。背景には、隣接事業所等への売却・賃貸や研究施設等としての自社内活用といった新たな土地利用への転換や、自社の将来事業用地としての位置付けが進んだことがあると考えられます。

(図14)従業者一人当たり製造品出荷額等の推移(川崎区)



(工業統計調査)

(図15)遊休地面積の推移(川崎区)



(京浜臨海部立地企業動向調査)

③ 脚光をあびる臨海部

京浜工業地帯の中核として重工業を中心に発展してきた臨海部ですが、近年はそれに加えて研究開発型のものづくりや最先端の環境技術が集積する地域となっています。さらに交通の利便性を活かした物流産業等も盛んになってきています。こうした優れた環境技術を有する世界的企業が集積していることや国際貢献の推進を担う先導的な取組に国内外から注目が集まっています。

(1) 世界に誇れる環境技術

臨海部では、平成9年に排出資源及び廃棄物を立地する企業間で循環し有効に活用するエコタウン事業を開始、企業主体で環境負荷をできるだけ削減して環境と産業活動が調和した持続可能な社会をめざす取組を進めています。ゼロ・エミッション（排出量ゼロ）工業団地が平成13年に供用を開始したほか、火力発電所の蒸気を周辺の工場に供給してエネルギーを再利用する「スチームネット」も平成22年に供用を開始しました。

また、平成21年からは川崎の優れた環境製品や技術を集めた「国際環境技術展」を開催、国内外の企業等とのビジネスマッチングの場を提供することで、環境分野での産業交流、技術移転による国際貢献を推進しています（表2）。

(表2) 国際環境技術展の開催状況

	2009年	2010年
来場者数 (うち海外参加者数)	約 8,000 人 (約 150 人)	約 10,500 人 (約 250 人)
参加団体	117	124
ブース	199	211
ビジネスコンタクト数	約 600 件	約 700 件

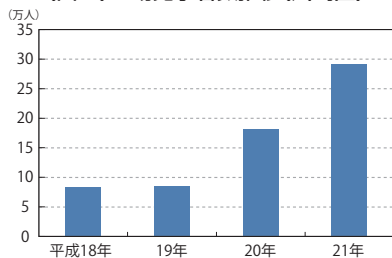
(経済労働局工業振興課)

(2) 人気の高まる工場見学

川崎市では、市民をはじめ多くの方々へ本市の産業や産業観光について理解を深めていただくため、民間の旅行会社とタイアップした川崎産業観光ツアーや工場夜景屋形船クルーズ、工場夜景バスツアーを実施しており、「大人の社会科見学」として人気が高まっています。

また、川崎区内には見学できる工場が多数あり、見学者数も年々増加しています（図16）。

(図18) 工場見学者数推移(川崎区)



(経済労働局商業観光課)



(川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン)

(3) 新たな展開

現在、川崎市では臨海部の持続的な発展を目指して、各地区の形成過程や立地企業などの特徴等を踏まえた今後の土地利用誘導の指針となるガイドラインを策定し、多様な主体と方向性を共有しながら土地利用の誘導に取り組んでいます。この中で、殿町3丁目地区と浜川崎駅周辺地区を新たな展開を先導する戦略拠点として、水江地区を重点整備地区として位置付け、先導的なプロジェクトを展開しています。