

# 川崎港長期構想

平成10年3月

川崎市港湾局

## 川崎港整備の基本方向

### 川崎臨海部に対する認識

我が国の経済社会は国際化・地域時代、人口減少・高齢化・少子化時代、国民意識の転換、高度情報化時代の到来等、急激な社会潮流変化の中にあり、これまでの経済社会の枠組みが大きく変わろうとしている。

東京湾臨海部は、我が国経済社会の発展を支える基盤として機能してきたが、経済情勢の急変の中で、これまで臨海部発展の先導的役割を果たしてきた産業は工場跡地の発生等が懸念され、また物流基盤については国際水平分業等に伴う貿易構造変化への対応が不十分な状況となっている。

また、生活機能についても市民等の価値観の多様化や余暇時間の増大、就業者の労働環境の向上等、臨海部に求める要請に応える必要がある。

こうした中で今後の港湾の役割は非常に大きなものと考えられるが、川崎臨海部の整備方向については、世界経済や我が国の対外貿易の動向を踏まえ、東京圏及び東京湾の中長期にわたる変化に即し、産業、物流、生活環境の視点から港湾整備の目標を立てる必要がある。

#### (1) 経済及び貿易

我が国の経済成長は対外貿易を基礎として成立してきており、特に対米を機軸として対欧、対亜等が追随し、順調に推移した。今後の世界経済は好況不況の波はあるものの概ね安定成長が期待され、この中で我が国経済も安定成長化での推移が想定される。これより今後の我が国貿易は長期的な周期においては、今後も発展途上国を中心として拡大基調を保つことが考えられる。

なお、世界経済の不確実性や変動への配慮は必要であり、開発構想作成に当たってはこれらに対する柔軟な対応を図ることが重要である。

#### (2) 産業活動

産業活動については、これまで国際的には水平分業、国内では活動拠点の地方分散があり、その中において川崎臨海部では鉄鋼、石油化学などの基幹産業を取り巻く環境は大変厳しいものがあり、臨海部素材型産業が担ってきた役割の重要性は大きく変わらないものの、移転、規模縮小による空洞化が懸念されるに至っている。このため、付加価値の高い生産活動への転換や、情報、技術集積を活かした研究開発型産業、先端技術産業の立地など、より高度な生産活動を中心とした構造への転換をいかにして図るかが課題となっている。

また、川崎市臨海部の臨海都市拠点地区については、川崎都心との緊密な連携のもとに海

に開かれた地域形成を図ることを基本としており、職・住・遊のバランスのとれた地域形成を図ることなどが期待されている。

### (3) 国際物流

国際物流については、世界の貿易は今後も拡大することが予測される場所であるが、円高やボーダレス化の進展により、資本財、消費財、機械類部品等の輸入が増大するなど、東京湾内で取り扱われるコンテナ貨物量は引き続き増加しており、この傾向は今後とも緩やかな伸びが続くものと予想される。川崎港は東京港、横浜港と同じ首都圏というヒンターランドを抱えているが、いかにすれば東京港、横浜港に互して繁栄させることができ、その結果、輸送の効率化に伴う物流コストの削減、企業活動活発化による付加価値増等の効果が消費者あるいは市の財政に還元され、ひいては市民生活の向上に資することが期待される。

### (4) 生活環境

生活環境面から見ると、東京湾では従来より緑地や人工海浜等の整備が進められてきたが、こうした空間は東京湾の全水際線の1割程度に過ぎず、十分に確保されている状況ではない。特に川崎港においては市民が海に近づき、海辺の景観やマリンスポーツを楽しむなどの機会が極端に少なかった。今後川崎港では、親水性に富むウォーターフロントの整備やアメニティ空間の形成を図ることにより、市民等に潤いを与える豊かな生活空間の形成が望まれる。

また、市民生活の安全が確保できるよう、臨海部において緊急輸送、避難場所、あるいは物資補給の拠点として、地域の防災機能の向上と災害時の支援活動に重要な役割を果たすことが期待されている。

### (5) 廃棄物

廃棄物については、処理・処分とリサイクル化に対して十分な対応が必要であり、余裕を持って計画し、適切に対応すれば、貴重な財産としての土地を活用できるものである。川崎港においても浮島地区の処分場の整備により、短期的には問題がないが、長期的には資源の有効活用やリサイクル化の道をたどりながらも新たな処分場が必要であり、東京圏の廃棄物処分需要に留意しつつ広域廃棄物処分への配慮も必要である。

### (6) 交通体系

川崎市臨海部の交通体系として、広域幹線道路網は首都高速横羽線、首都高速湾岸線、産業道路、東京湾アクアラインの整備により背後圏が拡大したが、これらと接続する域内道路網としては、国道409号及び国道132号しかなく、道路混雑等が問題となっている。今後は、より港湾機能を発揮させるためにも交通体系整備を進めることが必要である。

## 川崎港の位置づけ・将来像

### (1) 川崎港の位置づけ

臨海工業地帯形成を背景に我が国の高度経済成長を支えてきた川崎港は、重厚長大の産業構造から付加価値の高い産業への転換、国際水平分業の進展、環境面への取組の重視などの我が国経済社会の時代潮流を的確に受け止め、新たな発展を図っていくものとする。

すなわち、臨海部に立地した生産活動の輸出入・移出入の場として特化してきた工業港中心の機能を活かしながら、外貿コンテナ船、内貿ユニットロード船等が活発に入港する広域物流拠点を形成し、物流構造の改善によって地域経済の活性化、背後圏における産業の競争力強化、市民生活の向上等に貢献する。

また、臨海部アメニティ機能の整備を進め、生活環境の向上を図るとともに、廃棄物処分、安全・防災機能の強化を図り地域環境の向上に貢献する。これにより市民生活と係わりの深い港湾形成を目指す。

こうした将来像を実現するため、臨海部産業空間の再編整備を進め、これにより生み出される空間を有効に活用するとともに、新たな開発空間を創出する。

以上の方針のもと、川崎港の位置づけを次のように設定する。

**工業港の有する機能を活かしながら、高度な物流拠点を有する総合港湾**

### (2) 川崎港の将来像

上記の位置づけによる川崎港の将来像を以下のとおり設定する。

- ◇地域産業や市民生活を支える : 中枢港湾の一翼を担う外内貿物流拠点港湾
- ◇人・もの・情報の行き交う : 国際交流拠点港湾
- ◇既存産業空間の再編と新たな産業展開を促進する  
: 研究開発型産業港湾
- ◇望ましい水辺環境とアメニティ空間を有し、市民に開かれた  
: 環境共生レクリエーション港湾
- ◇廃棄物処理・処分・リサイクル化の要請に対応する  
: 資源有効活用港湾
- ◇臨海部の安全性と大規模震災への対応に優れた  
: 防災拠点港湾
- ◇これらの将来像を実現するため : 海・陸・空の交通結節機能の強化

## 将来像実現に向けての整備目標

上記で示した川崎港の将来像を具体化していくための整備目標は次のとおりである。

### (1) 首都圏を背後圏とするにふさわしい総合物流港湾の整備

川崎港が高度な物流拠点として発展することは、川崎港の背後圏にある産業にとっての効果は非常に大きい。すなわち、川崎港の外貿コンテナ機能が強化されることによって、物流戦略の選択の自由度が増し、それによって物流コストの低減が可能となれば、製品の競争力強化、利幅の増加の道が開ける。

しかしながら、川崎港の hinterland は東京港、横浜港と同様に首都圏であり、巨大な市場を背景としているとはいうものの、国際コンテナ物流における先進港湾との競争に立ち向かっていかねばならず、コンテナ等のビジネスでは新規参入者である川崎港は航路・便数の誘致、夜間荷役など十分なサービスの提供、利用しやすいターミナル料の設定、背後交通体系の整備等が図られる必要がある。

また、モーダルシフトの進展に対応して内貿ユニットロードターミナルを形成し、複合一貫輸送体制を強化することにより地域間移動の迅速化・効率化等による輸送サービスの向上、トラック輸送による道路混雑の緩和、排気ガス、騒音等の環境問題対策、労働条件等の問題解決の一翼を担い生活環境向上に資していく。

こうした施策により、川崎港が高度物流拠点として機能すれば、コンテナ関連産業の進出等による雇用機会の増大、荷主の輸送コスト削減等に結びつき、川崎市民にとってもメリットは大きい。また、高質な港湾空間へのアクセスもいずれ実現することが期待できる。また、川崎港において、輸入貨物の増加や、流通と加工、展示、販売等の物流活動が多様化するなか、高規格な物流ターミナルと一体となった交易・交流基盤の整備が進めば、市民はなお多くのメリットを享受できることになる。

川崎港は、東京湾アクアライン、羽田空港など多様な交通の結節点に立地しており、今後、さらに、東名、中央等の高速道路への動線が確保できれば、いっそう川崎港の利便性が増し地位向上が図られるものと期待される。

### (2) 臨海部の特性を活かした産業空間の再整備

今後の川崎臨海部の産業空間再編は、これまでの技術や人材の蓄積、人、物、情報の交流拠点としてのメリットを活かし、新しい成長産業が考えられる。

このためには、川崎臨海部を構成する一層、二層、三層等開発空間の性格に応じたゾーニングを行うことが必要である。すなわち、第一層は新産業複合市街地の形成を図る地区

として現在の生産機能・物流機能の集積に加えて研究開発・業務管理・商取引などの諸機能の導入、第二層は川崎臨海部の産業活動の中心地区であり研究開発機能との複合化の推進により生産機能の高度化、第三層は市民に開かれた海と港が調和する地区として高度港湾機能及びスポーツ・文化・レクリエーションとしての活用を図っていく。

また、当該ゾーンにおいて、工業等制限法により工業、大学等の新設及び増設を制限しており、また工場立地法により工場、事業場の新設、変更において緑地や環境施設の整備を義務づけており、工場の新規立地や増設の障害となっている。臨海部を積極的に活用させるためには、こうした規制緩和又は撤廃、投融資、税制優遇等の施策を展開することが有効であろう。

一方、誘導施策の他に、インフラの整備は産業競争力保持のために強力な支援となる。従って、思い切った物流空間整備、交通インフラ整備を図る必要がある。また、アメニティ豊かな環境を整えることにより、高度な産業活動の展開にふさわしい空間の形成を図ると共に、就業環境の整備、新たな産業の展開を促進する立地環境を整える必要がある。

また、今後は、地区内の企業が、生産工程から製品の廃棄時にいたるまであらゆる面で環境負荷要因の削減の努力を行うとともに、企業間の連携やリサイクル施設を利用することにより地区内の資源循環を行い地域への環境負荷をできるだけ削減し、環境と産業活動が調和した持続可能な社会を目指すため、環境調和型関連産業の育成・促進を図っていく。

### (3) 臨海部の環境・アメニティ空間整備

川崎港においては広域的な海域環境の保全・創造や環境と共生する臨海部の形成に努めるとともに、景観に配慮した親水性機能や海洋性レクリエーション機能の充実を図っていく。

例えば、良好な海域環境を保全するために、構造物を築造するときには海水浄化に効果的な型式をとることや、川崎港奥部や運河においては、親水空間の整備にあわせ、底質改善、海水浄化等を複合的に実施し、親水緑地の形成などアメニティの高い港湾環境の創造を図っていく。また、川崎臨海部では研究開発機能の強化や付加価値の高い新産業の導入を目標としているが、こうした産業の誘致のためにも、研究者等が憩える空間の整備を進めていくことが望ましい

### (4) 廃棄物処分場確保への適切な対応

現在、浮島2期処分場があり、差し迫った処分場の必要はないが、長期展望においては、浮島2期以降の処分場を展望しておかなければならない。

浮島2期以降の処分場の立地可能性のある場所は東扇島防波堤沖合等が考えられるが、

川崎港の開発構想と連携して検討していく必要がある。

#### (5) 臨海部の安全性と防災機能の強化

多様かつ高度に利用されている東京湾にあって、川崎港付近は特に船舶の輻輳する海域である。今後も大型の危険物積載船等の増加や海洋性レクリエーションをはじめとする海域利用の一層の多様化を考慮して、新たな海域の開発構想策定に当たっては、船舶航行の安全性に十分に配慮する必要がある。

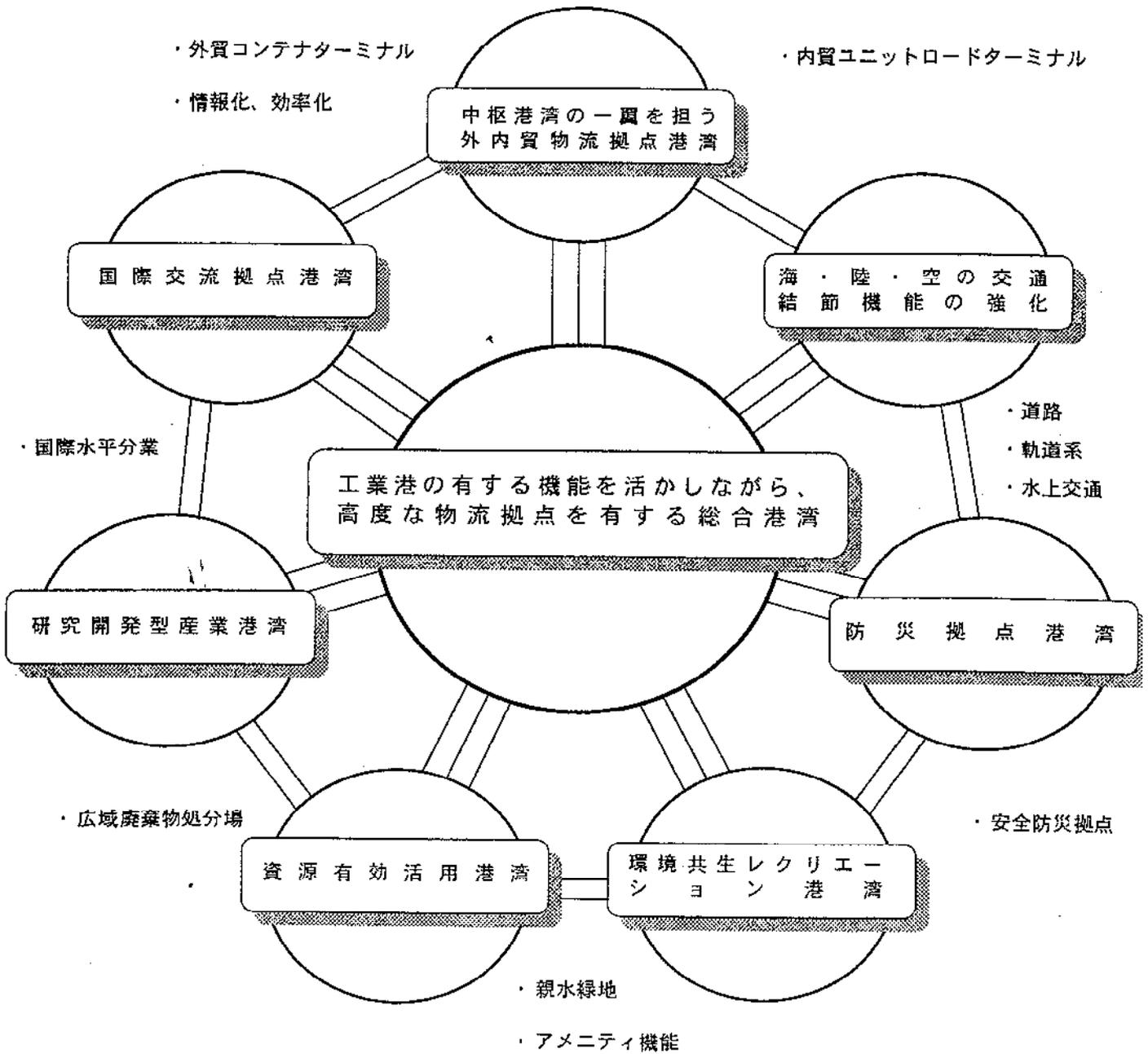
また、災害時における市民の安全の確保や首都圏の経済の安定、人員や緊急物資の海上輸送・保管、さらには復旧・復興活動支援等のため、港湾施設の防災機能を高めていく必要がある。川崎市防災計画では、救援物資の輸送および外内貿に係わる海上輸送機能等を考慮し耐震強化岸壁として一般：3バース、コンテナ：1バースの計4バースが位置づけられており、うち東扇島の2バースが整備されており、海上輸送拠点としての強化が図られている。さらに拠点間を結ぶ臨港道路等の耐震化が整備されると共に、緊急時の人員避難場所として港湾緑地が整備されている。また、市街地に近接する運河等においては、通常時は緑地として利用しながら緊急時にはバッファゾーンや人員避難場所として利用するための防災機能を持たせ、耐震強化護岸・緑地等が連携しながら緊急時に対応する。

川崎臨海部に整備する防災拠点は、海上緊急物資輸送の拠点として川崎市民の防災に貢献していく。

#### (6) 交通ネットワークの強化・整備

これまでに挙げた川崎港の将来像を実現するにあたり、道路、軌道系、水上バスによる交通ネットワークの強化・整備を図る必要がある。

# 川崎港の位置づけ



## 川崎港長期整備構想

以上の川崎港の将来像実現に向けての整備目標を踏まえ、土地利用ゾーニングを中心とした長期整備構想を策定する。

### 長期構想策定の方針

#### (1) 概 要

基礎素材型の重化学工業を中心とする工業港として重要な役割を果たしてきた川崎港は、今後、外貿コンテナを中心とする物流機能を強化し、総合的な物流空間を整備することにより産業への支援、高度化に貢献することが基本認識であり、また、産業空間については既存産業の再編、高度化を行うとともに新たな産業の展開を図っていく方針である。

また、臨海部が物流・生産機能に特化してきた川崎港では、市民に開かれたウォーターフロントに乏しく、今後の開発・再開発に当たっては市民の生活機能と物流・生産機能が共生できる空間及び廃棄物処分・リサイクル化、安全防災対策など地域環境の向上を図る空間としても活用していく方針である。

#### (2) 空間利用の現状と開発空間

- ①川崎港の港湾空間利用現状は、生産・物流機能が中心であるが、近年、緑地・スポーツ・レクリエーション機能のウェイトが若干高まっている。
- ②臨港地区外であるが、隣接した地域である産業道路との間には塩浜操車場や住工混在地区がある。
- ③水域は船舶の航行、錨泊、係留、荷役等に高密度に利用されており、船舶交通の著しい海域である。
- ④陸域での開発可能空間は大規模なものとしては存在せず、産業の高度化・再編や住工混在地区の再開発等によって生み出される。
- ⑤水域での開発空間は東扇島防波堤沖合等が残されているが、この水域は泊地、検疫錨地として利用されているとともに、船舶交通の安全確保が極めて重要な水域であるため、開発空間創出に当たっては十分かつ慎重な検討が必要である。

#### (3) 長期構想策定の方針

上記の概要に示した物流機能の強化や既存産業の再編・高度化等の機能展開による長期整備構想策定に当たっての方針は以下のとおりとする。

①川崎港が志向する長期発展方向を具体化するためには新たな空間需要が必要である。こうした空間需要に対しては、産業空間再編による遊休地を活用するとともに、東京湾での国際コンテナ貨物は今後とも増加することが予測されることから外貿コンテナターミナル形成等のために新規開発空間を創出する。

②高度な物流拠点の形成に向けて、2030年の川崎港の外貿コンテナ貨物量を14百万トンと想定しており、この外貿コンテナ貨物量を取り扱うために概ね6バース程度を整備する。また、内貿ユニットロード貨物量については、船腹調整等の規制緩和により今後増大することが期待され、概ね3～4百万トンの想定のもとに、5～6バース程度の整備が必要であるが、こうした船舶は比較的小型であるため、産業空間の再編と連携して既存バースや用地の有効利用を図ることが得策である。

③川崎市は川崎臨海部再編整備の基本方針における地区別位置づけ(事項に示す)を検討している。この中で、臨海部整備の基本方針として目指すべき臨海部の将来都市構造、地区別土地利用(臨海部第一層から三層)の考え方を設定し、これをもとに拠点地区整備、土地利用計画、快適環境の創造、交通体系の整備の基本方針を打ち出している。

川崎港の長期構想策定に当たっても、この方針との整合を極力図るものとするが、臨海部産業の動向を踏まえて望ましい産業空間の再編について提案する。

④産業空間の再編整備による土地利用は、概ね第一層が臨海都市拠点地区及び新産業複合市街地、第二層のうち集約地区において既存産業の高度化及び研究開発機能の整備、遊休地が発生した場合には新たな利用展開、第三層においては現状機能の維持に隔分けられる。

⑤長期構想は物流を中心とした開発整備を基本戦略として展開するものとし、世界及び我が国経済、貿易の長期見通しをもとに、今後の空間需要を想定して機能整備の展開方向を策定する。

⑥長期にわたる整備構想であることに鑑み、熟度、事業規模に応じた段階整備計画を策定するものとし、段階計画は長期構想の方針変更が生じた場合に柔軟に対応できるものであることを確認する。

⑦また、今後の日本経済の不確実性等や川崎港における物流事業の展開が見通しと異なることも考えられるので、それらの場合を想定した代替案を検討しておくものとする。

#### (4)川崎臨海部再編整備の基本方針における地区別位置づけ

川崎市は臨海部再編整備の基本方針を平成8年11月に公表した。これによる臨海部の将来

土地利用の方針は次のとおりである。

① 臨海部第一層(北ウィング)

既成市街地に隣接した中でも、運河沿いの第一層は最も大規模な土地利用転換が想定される地区であり、南渡田・塩浜の2地区で臨海都市拠点づくりを中心として全体を新産業複合市街地の形成を図る地区で、現在の生産機能、物流機能に加えて諸機能の導入を図り複合的土地利用への再編を目指す地区。

◇臨海都市拠点

研究開発、業務管理、商取引等の機能を中心とした新たな拠点地区にふさわしい市街地を形成し、職・住・遊の機能を有する複合空間を形成する地区。

◇新産業複合市街地

生産機能を中心とする産業機能の高度化、複合化を図るため、新たな産業を導入して新産業複合市街地として整備する地区。

② 臨海部第二層(ニューファクトリーポート)

川崎臨海部における産業活動の中心地区で、研究開発機能との複合化の推進などによる生産機能の高度化を図る地区。

③ 臨海部第三層(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で、東扇島地区はコンテナターミナルや物流センター整備を核とした高度港湾機能中心に整備する地区で、浮島地区はスポーツ・文化・レクリエーション中心の整備を推進する地区。また、海に向かっては東京湾の利用と保全に配慮した親水性豊かな空間を図る地区。

## 機能整備の展開方向（主要施策）

長期構想で取り組む機能整備の展開方向（主要施策）は各空間の長期展望より次のように抽出される。

### (1) 総合物流港湾（高度な物流拠点の形成）

- ◇外貿コンテナターミナルの整備
- ◇内貿複合一貫輸送ターミナルの整備（広域道路網・臨港鉄道との連携）
- ◇複合物流拠点の形成
- ◇在来貨物取り扱いふ頭の再編・効率化（千鳥町地区・東扇島地区）

### (2) 臨海部の特性を活かした産業空間の再整備

- ◇既存素材産業のリニューアル（産業の高度化と再配置）
- ◇新産業の育成（多様な雇用機会創出と臨海部産業の振興）
- ◇産業支援基盤の整備（臨海交流拠点：臨海部と川崎都心を結ぶ拠点、臨海研究拠点：臨海部の研究機能を強化する拠点）

### (3) 臨海部のアメニティ空間整備

- ◇就業環境の向上
- ◇ウォーターフロントの親水化
- ◇生産・物流機能との緩衝地帯として内奥運河等の活用
- ◇スポーツレクリエーションゾーンの形成
- ◇景観形成
- ◇海上交通機能の整備

### (4) 臨海部の安全性と防災機能の強化

- ◇船舶航行の安全性の配慮
- ◇震災時の緊急物資・人員の輸送に貢献する防災拠点の整備
- ◇地域経済社会の活動復旧に貢献する港湾施設の整備

### (5) 廃棄物処分への対応

- ◇処分空間の確保
- ◇リサイクル化のための搬出入基地の確保

### (6) 交通体系の整備

- ◇幹線交通アクセスの整備
- ◇道路系
- ◇軌道系
- ◇海上交通系

## 川崎港長期整備構想

### (1) ゾーン分類

川崎港の将来像を実現するために導入、整備する機能と川崎臨海部の再編整備の基本方針の考え方をもとに、長期整備構想としてのゾーニングプランにおける空間利用のゾーンは次のように分類した。

- ◇港湾物流複合空間（高度な物流拠点に向けた外内貿ターミナル、流通基地）
- ◇臨海都市拠点（川崎臨海部の再編整備を先導する開発拠点としての集客・交流拠点、新産業拠点）
- ◇新産業空間（多様な雇用機会創出等のための新産業の導入・育成空間）
- ◇高度生産・研究開発空間（既存産業のリニューアル・再編を推進する空間）
- ◇臨海部再整備空間（域内単独立地型で移転が期待される産業の再配置地区）
- ◇親水・緩衝空間（市民へのアメニティを享受する空間であり、併せて水域により危険地帯とを遮断する空間）
- ◇緑地・防災空間（震災時の防災拠点であり、通常時は港湾緑地機能を有するもの）

### (2) 長期整備構想（ゾーニングプラン）

以上より、川崎港整備構想としてのゾーニングプランを提案する。

#### ① 港湾物流複合空間

◇物流複合空間は外貿コンテナ、内貿ユニットロードに代表される高度物流拠点を形成するもので、ターミナル機能としては流通、加工、展示、販売等の機能を有し、付加価値の高い物流機能を展開する。さらに、物流関連産業の集積を図り、広域物流拠点として、また、市民生活を支える商港としての機能強化を図る。

◇外貿コンテナを中心とする高度物流拠点は当面、東扇島地区において整備し、長期の需要に対応しては新たな開発空間である東扇島防波堤沖合等への展開を検討する。

◇内貿複合一貫輸送および在来機能については産業空間の再編によりまとまった規模の空間が創出でき、さらに臨海鉄道の利用が可能な第二層の塩浜運河を挟んだ水江及び千鳥地区で整備する。

#### ② 臨海都市拠点

◇臨海都市拠点は交通結節点である南渡田地区（新産業拠点）及び塩浜地区（集客・交流拠点）において整備するものとする。

◇南渡田地区は川崎臨海部の産業発展をリードする高次都市機能を中心とした複合的な機能

を有する国際性豊かな新産業拠点を形成し、川崎港の有する生産機能・研究開発機能・物流機能などの集積を背景とし、これら機能の高度化を支援することのできる業務管理機能、研究開発機能、商取引などの高次都市機能の集積を図るとともに、商業業務機能、居住機能、サイエンスパークなどを適正に配置し、職・住・遊の機能が調和した複合的な空間形成を目指す。

◇塩浜地区は空港に近い、多摩川沿いにあることの特徴を活かし、集客・交流拠点として交流施設、集客施設の整備を核とした良好な市街地整備を推進し、川崎の魅力を発信する拠点づくりを目指す。テーマパーク、展示施設、商業施設などを導入し、相互相乗効果や地域への波及効果の期待できる施設整備を展開する。また、良好な環境を整備し、集客施設・群を核とした市街地形成を図る。

### ③新産業空間

◇臨海部第一層は産業の再編により、最も大規模な土地利用転換の想定される地区であり、臨海都市拠点を除く空間は新産業の導入空間として活用する。新産業は、港との関連の深い既存産業の新分野進出や、研究・物流・業務機能導入による複合化、市内等の再配置企業の他、関連サービス業の導入を計画し、既存の港湾機能との連携を図る。

◇本地区は臨港地区であり、第一層全体が港湾機能と連携しながら新たな産業への転換を考えていることから、港湾物流機能と連携した展示、即売等の市民と密着した流通機能や教育・訓練・研修等の機能展開も期待される。

### ④高度生産・研究開発空間

◇既存産業の再編による集約先で、鉄鋼、自動車、石油化学、石油などの業種を集約する空間である。第二層の扇町、水江、浮島、第三層の扇島が対象空間である。

◇本空間では既存産業の集約による効率化を図るとともに、産業構造の転換に対応して従来の素材型に特化した機能に加えて、加工組立型など多様な展開により高度化を図る空間である。

◇本空間は川崎臨海部の産業活動の中心地区であり、ものづくり機能を強化するとともに、研究機能との複合化の推進等によって生産機能の高度化を図っていく。

### ⑤臨海部再整備空間

◇既存産業のうち、臨海部に単独立地している産業で住工混在地区工場や中小企業の移転集約化する空間で、第二層の白石、大川が対象空間である。

◇本空間では第一層の加工組立型工場、生活関連型工場の移転を計画する。

## ⑥親水・緩衝空間

親水・緩衝空間は本港の有する運河及び多摩川を活用して望ましい就業環境等を確保するものである。

- ◇運河地帯については第一層の土地利用の高度化に対応して、親水機能を持たせるとともに、工場との緩衝水域としての役割を持たせる。
- ◇多摩川周辺地区は既存の産業集積を活かした国際研究開発を核に生産、研究、開発、交流、消費等が結びついた高度なインダストリアルパークの形成が計画されていることから、水際線は川の持つ親水性を活かした緑地空間としての整備を推進する。

## ⑦緑地・防災空間

緑地・防災空間は運河や水域の特性、交通ネットワークの特徴を考慮しつつ戦略的に配置し、産業の高度化はもとより市民の要望に応えていく。

市民が生活の環境向上を目指す親水、緑地、アメニティ機能を享受するスポーツ、テーマパーク等の空間で、運河沿いのウォーターフロントや東扇島地区、浮島2期地区等の新たな開発、産業空間の再編によって創出される空間を活用して整備する。

- ◇第一層の運河周辺ではインダストリアルパークの形成等による新産業の導入を図るため、これら就業環境の整備を進める。
- ◇第一層の水際線は市民に開かれたパブリックアクセスを確保し、また水域については前面の生産・物流機能との緩衝ゾーンとしての役割を果たす。
- ◇東扇島地区はマリエンや緑地整備などで親水公園や教育文化施設などを整備し、また災害時の防災拠点としての機能を有する緑地・防災拠点を形成する。
- ◇浮島地区は三方を海・川に囲まれた自然条件を活かし、また、当地区で計画されているプロジェクトとの連携を図り、スポーツ・文化・レクリエーション拠点として整備を進める。

## ⑧交通ネットワーク

上記の機能整備を有効に活かすためには交通体系の整備が必要であり、道路、軌道、水上交通ネットワークを構築する。

### ◇道 路

川崎港周辺の既存道路体系は、広域道路網として首都高速横羽線、首都高速湾岸線、国道15号、産業道路があり、これらに接続する域内道路網として川崎縦貫道路、国道409号、国道132号がある。

こうした現状の道路体系に加えて広域道路網としては新規の羽田アクセス道路、既存道路

を延長して羽田にアクセスする第一層縦貫道路を整備する。また域内道路網として首都高速湾岸線に併設して国道357号、水江町と東扇島間、扇島と大川町間、さらに東扇島防波堤沖合の埋立地と東扇島間のアクセスの整備を進める。

#### ◇軌道

モーダルシフトの進展に対応し、複合一貫輸送体制を強化するため、既存の臨海鉄道との連携を図る。また、人流における臨海部へのアクセスとしては既存鉄道の改良計画を進め、東京と横浜を結ぶJR貨物線の旅客化、臨海鉄道の旅客化と延伸により環状線を構築する。

#### ◇水上交通

水上交通については川崎駅周辺から多摩川を經由して港内の集客施設を結ぶ水上バスネットワークを構築する。また、将来に大規模な交流拠点が整備された場合には隣接港との水上交通ネットワークも構築する。



