浮 島 １ 期 地 区 土 地 利 用 基 本 方 針

平成２８年３月

川　　崎　　市

目　次

１　基本方針の位置づけ 1

（１）背景と目的 1
（２）対象地区 2
（３）関連計画 3

２　地区の現状 5

（１）地区の位置 5
（２）地区の土地利用状況 6

３　地区を取り巻く状況 8

（１）社会経済情勢 8
（２）羽田空港の再拡張・国際化 9
（３）道路ネットワークの充実 10
（４）川崎港の国際競争力強化 14
（５）殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの形成 15
（６）地球環境・エネルギーの取組推進 16
（７）地域環境・緑の充実 17
（８）防災対策の推進 18

４　土地利用の課題 19

５　土地利用の基本的な考え方 20

６　土地利用基本方針 21

（１）導入機能 21
（２）土地利用ゾーニング 23

７　今後のスケジュール 25

1　基本方針の位置づけ

（１）背景と目的

本市は、人口増加による市街化の過密化、宅地開発などによる一般廃棄物や産業廃棄物の増大、また公共事業により発生する建設発生土や浚渫土砂の増大に対応するため、川崎区浮島町の地先海面を廃棄物埋立処分場とし、昭和 53 年に浮島１期埋立事業を開始した。同事業は平成８年３月に竣工し、浮島町地先には、約 93ha の土地（以下「浮島１期地区」という。）が造成された。

浮島１期地区の土地利用については、物流センターや大規模サッカースタジアムなどの建設計画が検討されたものの実現には至らなかった。一方、平成 10 年５月、テーマパークの建設候補地として浮島１期地区が選定された。これを受け、平成 12 年６月に「浮島地区土地利用基本方針」を策定し、本市の基本的な考え方を示したところである。

しかしながら、長引く不況や全国的なテーマパーク不振の影響により、テーマパークの事業主体が平成 14 年 11 月に計画の中止を発表した。その後、浮島１期地区の土地利用については、平成 18 年２月に策定した「浮島１期埋立地暫定土地利用基本方針」に基づき、浮島太陽光発電所の設置や民間事業者への貸付等により暫定利用を図っている状況である。

埋立竣工後 20 年が経過した現在、羽田空港の 24 時間国際拠点空港化や京浜三港の広域連携、殿町国際戦略拠点の形成、羽田連絡道路や国道 357 号の事業推進など、川崎臨海部を取り巻く環境は大きく変化している。

本基本方針は、こうした状況を踏まえ、この地域に係る各種関連計画との整合を図りながら、魅力的な拠点を形成し、臨海部全体の活性化や持続的な発展を推進するため、改めて浮島１期地区の本格的土地利用に向けた基本的な考え方を示すものである。

（２） 対象地区

本基本方針の対象地区は、川崎区浮島町地先の市街化調整区域である浮島１期地区の約93ha とする。

図 1-1　浮島１期地区の位置図

（３）関連計画

本基本方針は、本市運営の基本的な考え方を示した「川崎市総合計画」や、それに即した各種関連計画との整合を図りながら取りまとめるものである。

①川崎市総合計画

・川崎市総合計画は、本市を取り巻く環境の変化に対応し、誰もが幸せに暮らせる「最幸（さいこう）のまち　かわさき」を実現するために、市政運営の基本的な理念や方針などを体系的にまとめたものである。

②川崎市都市計画マスタープラン

・都市計画マスタープランは、都市計画法に基づき「市の都市計画に関する基本方針」として定めるもので、長期的な視点に立った都市の将来像を展望し、土地利用の方針や道路、公園等の市民生活・経済活動を支える都市施設整備の方針、市街地整備の方針等を定めるものである。

③川崎港港湾計画

・港湾計画は、川崎港を取り巻く状況を踏まえながら、貨物集荷策や港湾機能の充実強化を図るため、港湾法に基づいて港湾管理者である川崎市が今後の川崎港の開発・整備や保全の方向を示す計画である。

④川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン

・臨海部土地利用誘導ガイドラインは、臨海部立地企業へのヒアリングや現地調査などにより得られた臨海部の動向を踏まえ、土地利用の基本方向を示すことで多くの主体と目指すべき方向性を共有し、適切な土地利用を誘導し、もって川崎臨海部の活性化や持続的な発展に資するための指針である。

⑤川崎市エネルギー取組方針

・エネルギー取組方針は、東日本大震災以降のエネルギーを取り巻く環境の変化や太陽光発電の普及、水素エネルギーの実用化などの新たな取組の進展を踏まえ、エネルギーに関する本市の取組や国内外の動向を整理し、エネルギーの取組に関する基本的な方向性等を明らかにするものである。

⑥浮島１期埋立地暫定土地利用基本方針

・浮島１期埋立暫定土地利用基本方針は、当地区の交通利便性の高さや一定程度広い面積を確保できるなどの立地条件を備えていることから有効活用が見込まれるため、本格的土地利用を図るまでの間、暫定土地利用を図るための基本的な考え方を示すものである。

⑦「かわさき臨海のもりづくり」緑化推進計画

・緑化推進計画は、都市緑地法に基づく「川崎市緑の基本計画」の推進に先導的な役割を担う「かわさき臨海のもりづくり」の取組みをまとめたものであり、臨海部における緑の創出による景観形成、地域環境の向上、生物多様性の保全等を推進するものである。

⑧川崎市臨海部防災対策計画

・臨海部防災対策計画は、「神奈川県石油コンビナート等防災計画」及び「川崎市地域防災計画」を受けて、臨海部における災害の未然防止、拡大防止、予防対策等について定めることにより、総合的な防災対策の推進を図り、臨海部に係る市民及び就業者等の生命、身体及び財産を災害から守ることを目的としたものである。

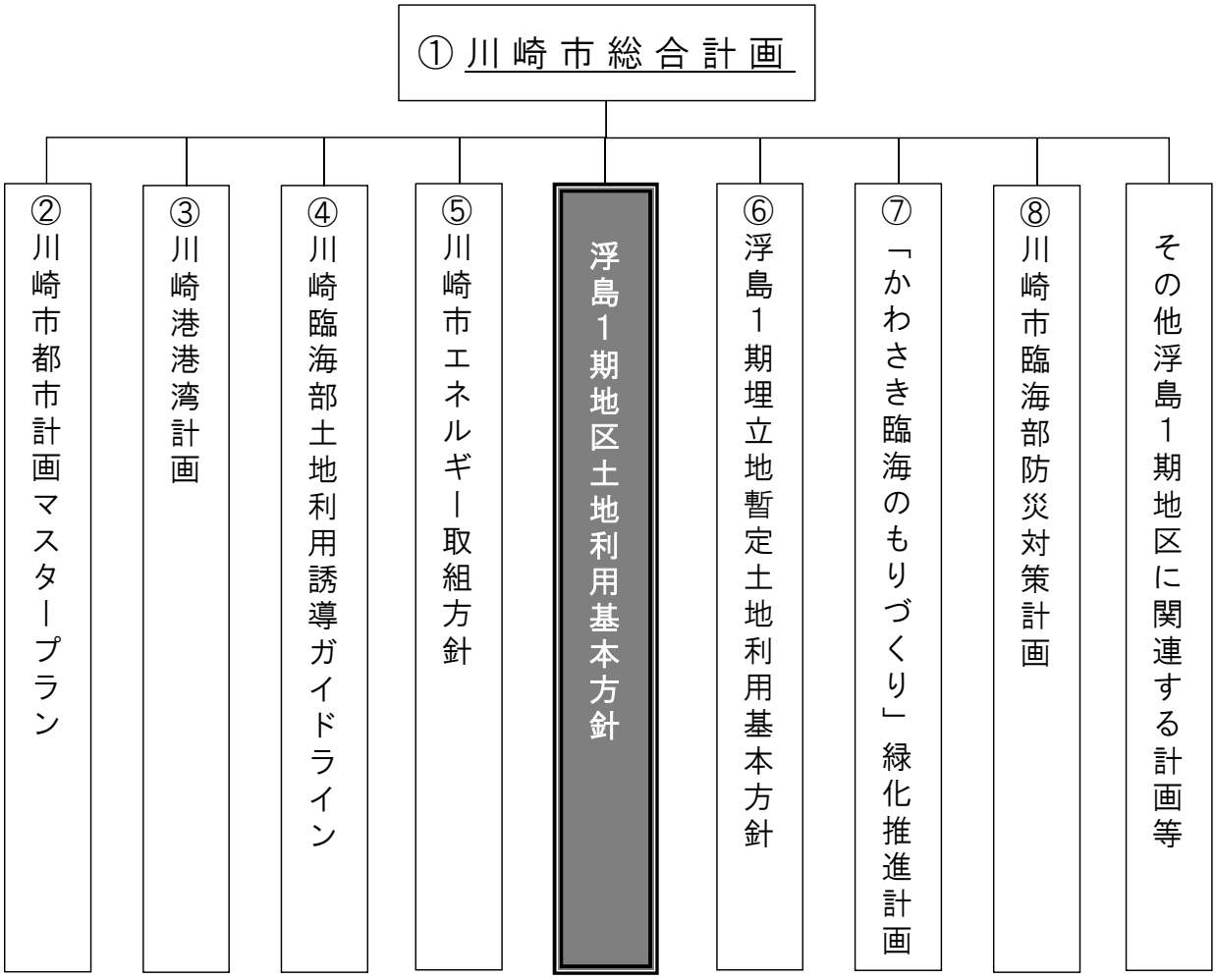


図 1-2　本基本方針に係る関連計画

2　地区の現状

（１）地区の位置

・浮島１期地区は、人口約 3,500 万人の東京圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）のほぼ中央に位置し、人口約 150 万人の政令指定都市川崎市の南端に位置している。また、当地区は、日本を代表する京浜工業地帯及び京浜港の一角に位置している。

・当地区は、高速湾岸線、高速川崎縦貫線、東京湾アクアライン等の高速道路ネットワークに接続しており、東京圏の主要都市と交通至便となっている。

・東京の空の玄関口、羽田空港とは多摩川を挟んだ対岸の約２km の位置にある。

・当地区は、ＪＲ川崎駅からは約８km、京浜急行産業道路駅から約４km の位置にあり、各駅からの交通手段としてはバス路線が設置されている。また、高速バスによって、横浜方面、千葉方面へと向かうバス路線も設置されている。

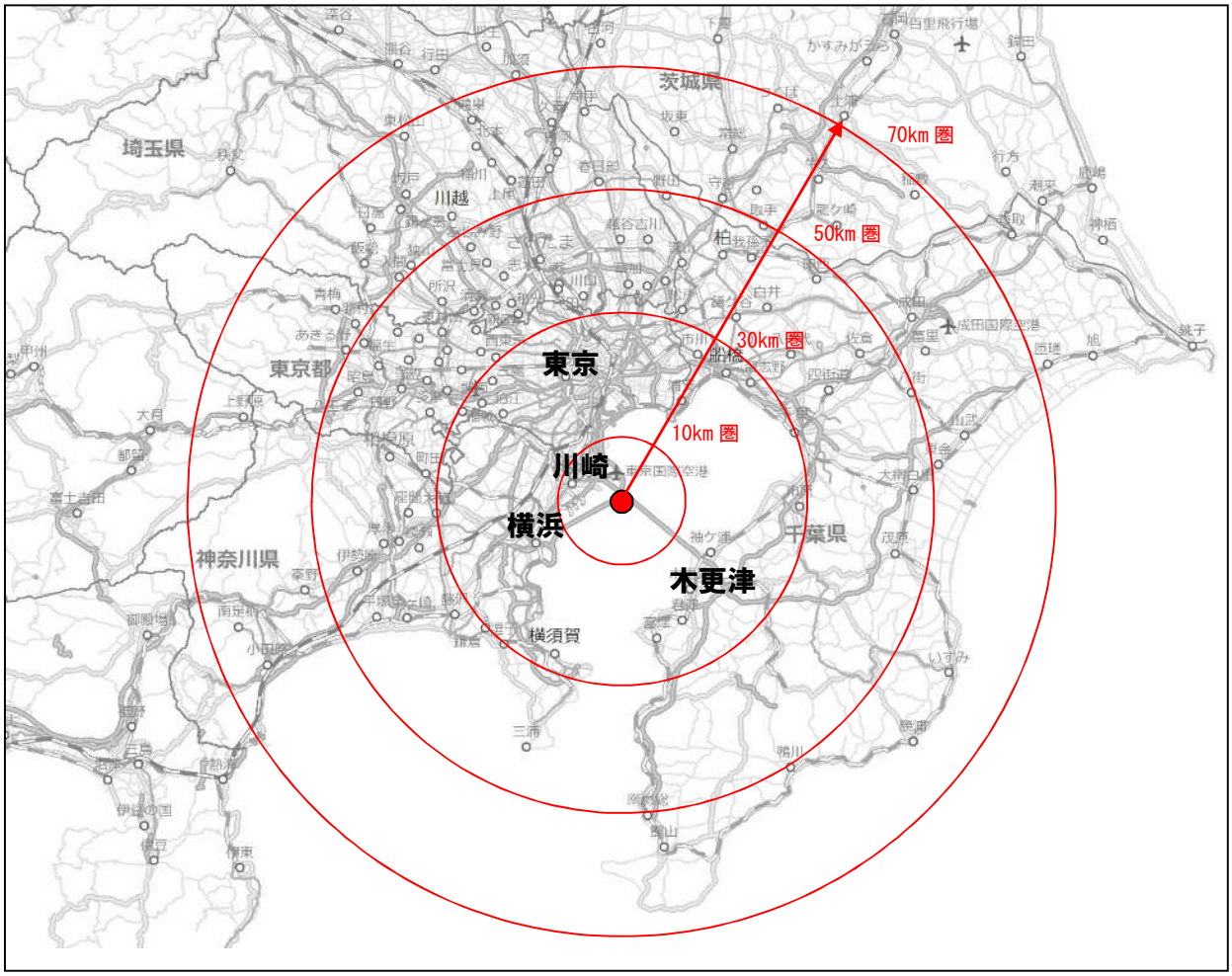


図 2-1　対象地区の広域的位置図

（２）地区の土地利用状況

①都市施設等

・浮島１期地区には、都市計画決定された道路として、高速湾岸線（整備済）、高速川崎縦貫線（整備中）、国道 357 号（未整備）、浮島町線（整備中）の４路線がある。

・市内から発生する一般廃棄物等を焼却処分する新臨港ごみ焼却場（浮島処理センター）が稼動しており、浮島処理センター内には、隣接する浮島太陽光発電所の運転開始に合わせ、環境学習施設である「かわさきエコ暮らし未来館」が整備されている。また、浮島町、東扇島を管轄とする臨港消防署浮島出張所がある。

表 2−1　浮島処理センター・かわさきエコ暮らし未来館の概要

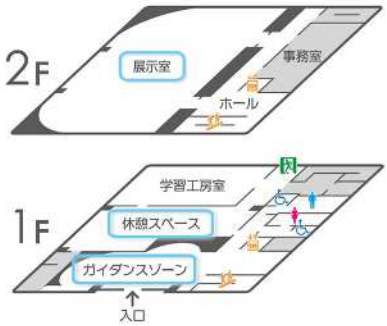
■浮島処理センターの概要

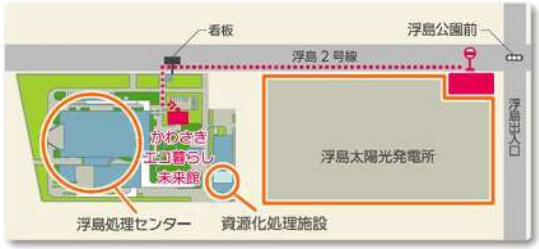
・当センターは、ごみ処理施設、粗大ごみ処理施設、特殊焼却施設を集合させた総合施設である。
また、環境学習施設「かわさきエコ暮らし未来館」が併設されている。

■かわさきエコ暮らし未来館の概要

・「かわさきエコ暮らし未来館」は、地球温暖化、再生可能エネルギー、資源循環の３つのテーマを中心とした環境学習施設である。

（施設概要）





②交通機能用地等

・浮島１期地区は、高速湾岸線、高速川崎縦貫線、東京湾アクアラインが連絡する浮島ジャンクションがあり、地区のおよそ１／３を占めている。

・浮島ジャンクションの周辺には、高速道路に関連した利用が想定される用地が確保されおり、現状では、暫定的な土地利用がなされている。

・当地区には、浮島バスターミナルが設置されており、バスによって川崎駅方面、千葉方面を結んでいる。

③暫定利用

・浮島１期地区内の利用可能な用地については、浮島１期埋立地暫定土地利用基本方針に基づき、暫定利用を実施しており、浮島太陽光発電所や車両及び資材等の置場などに活用されている。

・浮島太陽光発電所が設置されているエリアは、廃棄物最終処分場（管理型埋立地）跡地であり、浸出液処理施設により浸出液が環境基準以下になるまで浄化を行っている。

・浮島１期地区の南側には、浮島２期廃棄物処分場があり、浮島１期地区内の隣接地は、処分場への建設発生土の受入基地や廃棄物焼却灰を処分するための埋立事業所として利用されている。

・川崎市港湾施設条例に基づき、ふ頭用地の利用許可による中古自動車の保管など暫定的な土地利用を行っている。

・ふ頭用地等の一部において、東日本大震災により発生した放射性物質を含むごみ焼却灰等を一時保管している。

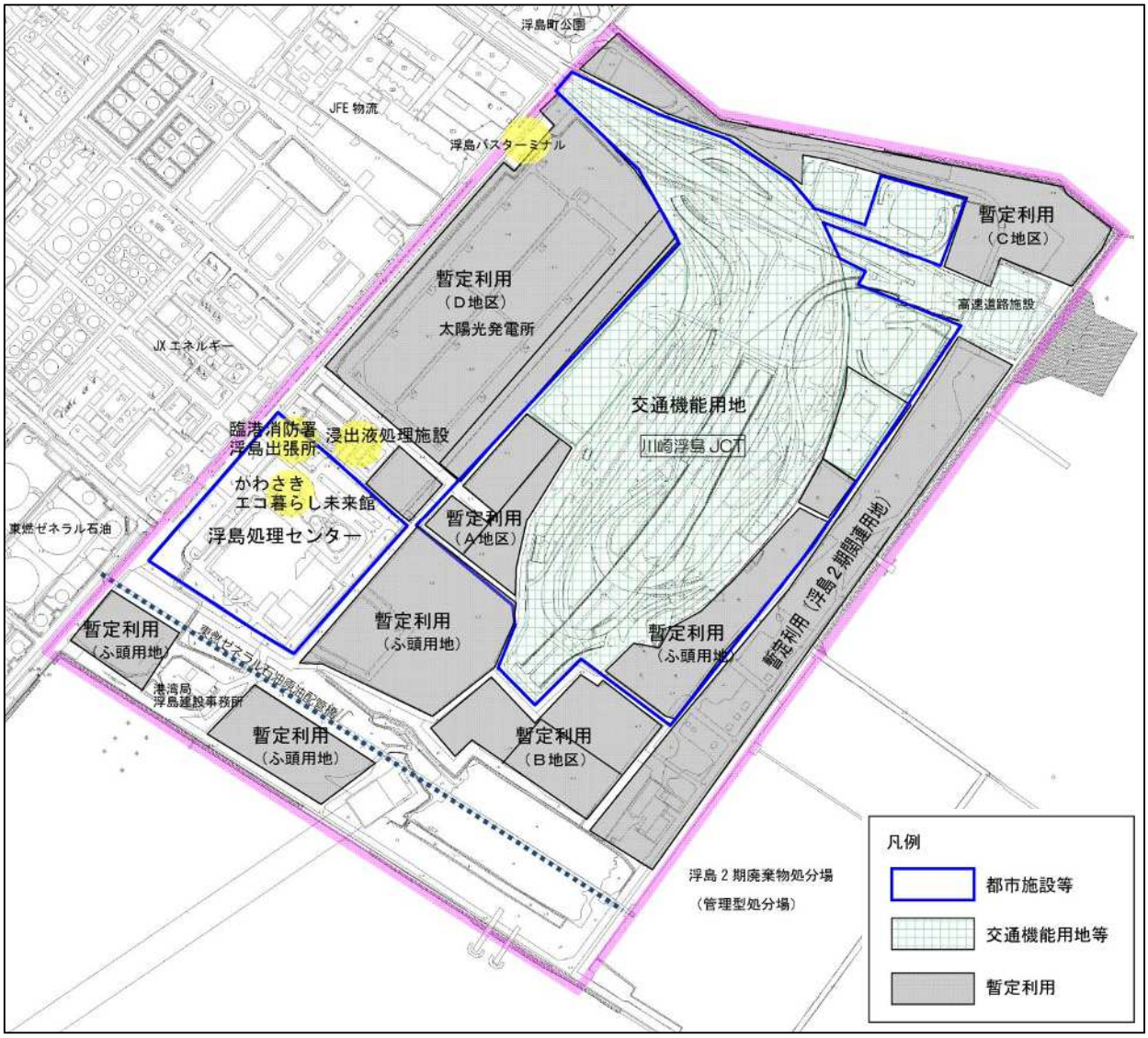


図 2-2　地区の現況図

3　地区を取り巻く状況

（１）社会経済情勢

・長期的な人口減少・高齢社会の到来により、国内市場規模の縮小や労働力人口の減少が見込まれる。本市においては、平成 42 年まで人口が増加するものの、年少人口のピークは平成 27 年、生産年齢人口のピークは平成 37 年と推計されている。

・アジアを中心とする新興国の著しい経済成長により、アジア諸国の GDP の割合が急速に増加する一方、相対的に日本の競争力が低下している。また、アジア諸国の経済成長に伴い、環境問題や資源・エネルギー問題が顕在化している。

・温室効果ガスによる地球温暖化については、気温の上昇に伴う海面水位や温度の上昇など、自然や社会経済への影響が懸念されており、世界各国において温室効果ガスの排出量の削減が求められている。

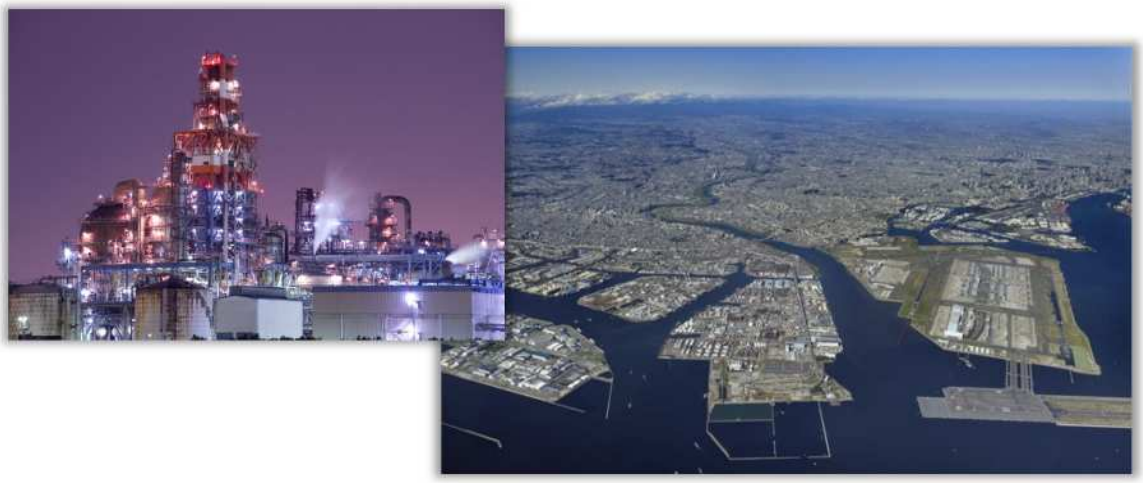
・川崎臨海部においては、世界的な石油業界再編の影響による土地利用転換が見られる一方で、バイオマス発電所などの再生可能エネルギーを含む発電施設の集積により、更なるエネルギー拠点化が進展している。

・京浜工業地帯の中心として多くの工場が集積している川崎臨海部において、近年、工場そのものに観光資源としての価値が見出され、特に夜間照明に照らされた工場を観賞する、所謂「工場夜景」が注目されている。

・川崎臨海部は、戦前・戦後にかけて形成されたエリアであり、約半世紀が経過していることから、護岸や岸壁等の港湾施設や民間工場設備等の各種施設の老朽化が進展している。

・首都直下地震は今後 30 年以内に約 70%の確率で発生すると予測されており、甚大な被害が想定されることから、防災・減災の対策が求められている。

・2020 東京オリンピック・パラリンピックの開催決定を受け、本市においても他都市や関係団体等と連携した取組を進めることとしており、川崎臨海部においてはライフサイエンス、環境分野などの最先端技術を世界に向けて発信する取組を推進する。



（２）羽田空港の再拡張・国際化

・浮島１期地区は、多摩川を挟んだ対岸に羽田空港が位置しており、国内最大級の空港との近接性が極めて高い。

・羽田空港は、平成 26 年度において、航空旅客数が約 7,421 万人（国内 6,265 万人、国際 1,156 万人）で国内最大で、航空貨物取扱量は約 107 万トンで成田空港に次ぐ国内第２位の空港である。従来から、国内各地と結ぶ航空ネットワークによる国内空港として機能してきたが、近年は、国際線就航により、日本の空の玄関としての役割も果たしている。

・羽田空港は、Ｄ滑走路の整備に伴う発着枠拡大、国際化の動きの中で、平成 27 年３月に発着回数 44.7 万回が達成された。

・羽田空港の国際便の増便に向けた検討が進められている。

資料：平成 26 年９月「第１回羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」資料（一部修正）

図 3－1　羽田空港の概要

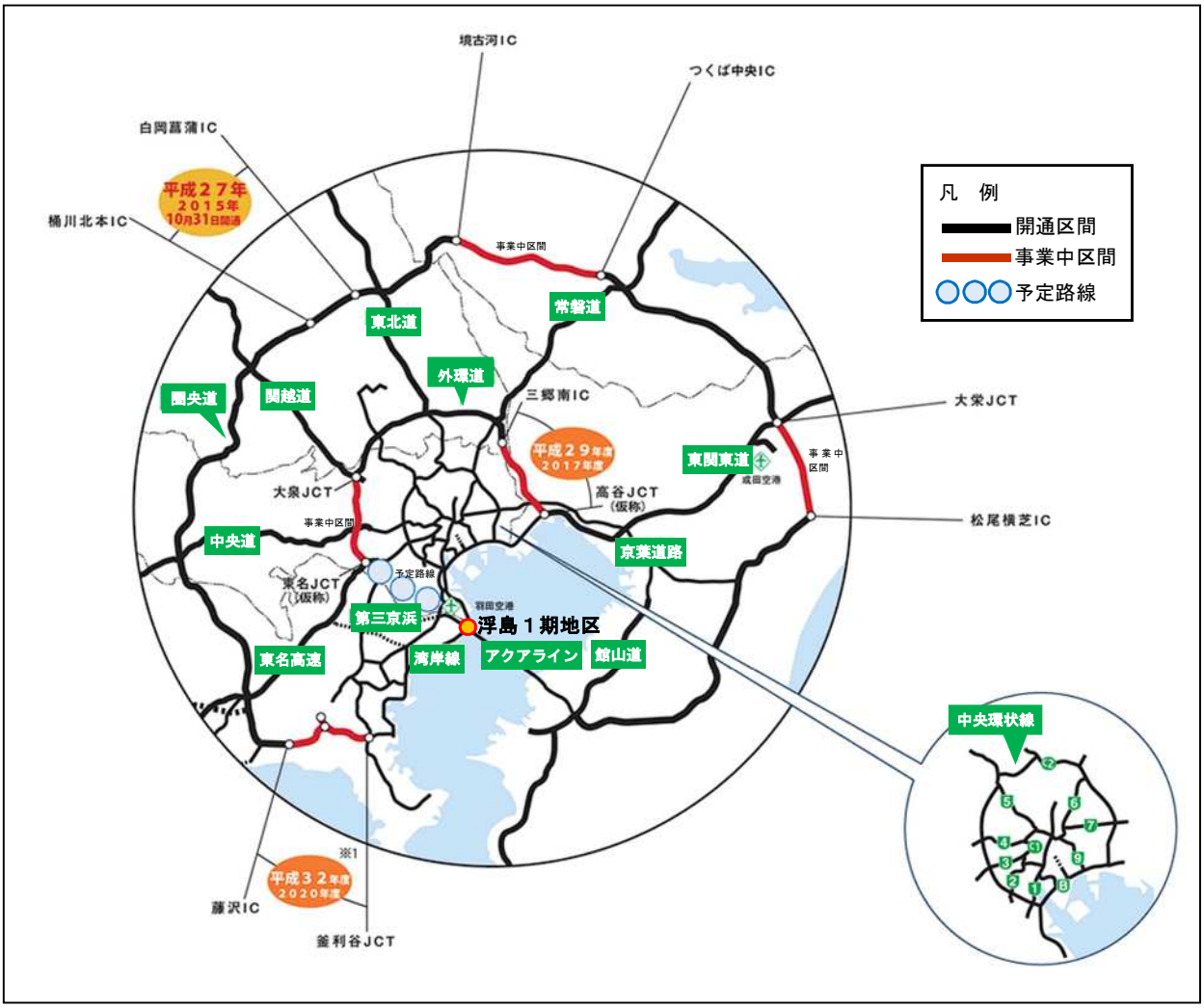
（３）道路ネットワークの充実

①首都圏３環状道路

・浮島１期地区は、首都圏の高速道路ネットワークのほぼ中央に位置しており、交通至便の地区である。

・首都圏の高速道路ネットワークは、東京から放射方向に、常磐道、東北道、関越道、中央道、東名等の高速道路が整備されており、更なる利便性向上と都心部における交通渋滞緩和のために、放射方向の高速道路を環状方向に連携する首都圏３環状道路※１の整備が進められている。

※１　首都圏３環状道路は、「圏央道（首都圏中央連絡自動車道）」、「外環道（東京外かく環状道路）」、「中央環状線（首都高速道路中央環状線）」の３つの環状道路の総称



資料：国土交通省関東地方整備局ホームページ（一部修正）

図 3−2　首都圏３環状道路の整備状況

②国道 357 号

・国道 357 号は千葉県、東京都、神奈川県の東京湾沿岸の各都市を結ぶ一般道路であり、本市においては、川崎区浮島町地先（東京都界）を起点とし、川崎区扇島（横浜市界）を終点とする、延長 8,670ｍの道路として都市計画決定されている。

・国道 357 号の未整備区間の１つである多摩川トンネルは、国や関係自治体で構成する「羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」において、平成 27 年度内に事業着手することが示されている。

・浮島１期地区は、多摩川トンネルの接続地点に位置し、国道 357 号の整備によって、一般道路においても羽田空港や東京都臨海部に直結し、更に交通利便性が高い地域となる。

資料：川崎国道事務所ホームページ（一部修正）

図 3－3　東京湾岸道路事業位置図

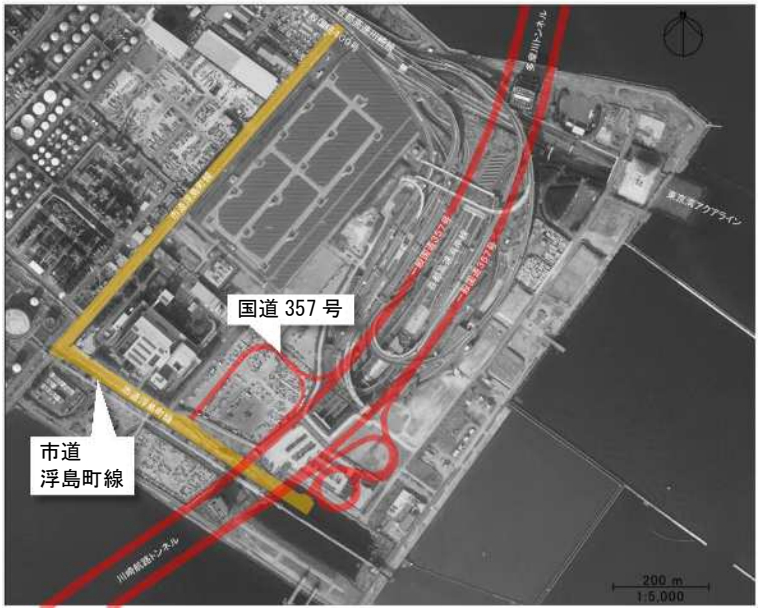


図 3－4　都市計画道路位置図（国道 357 号、市道浮島町線）

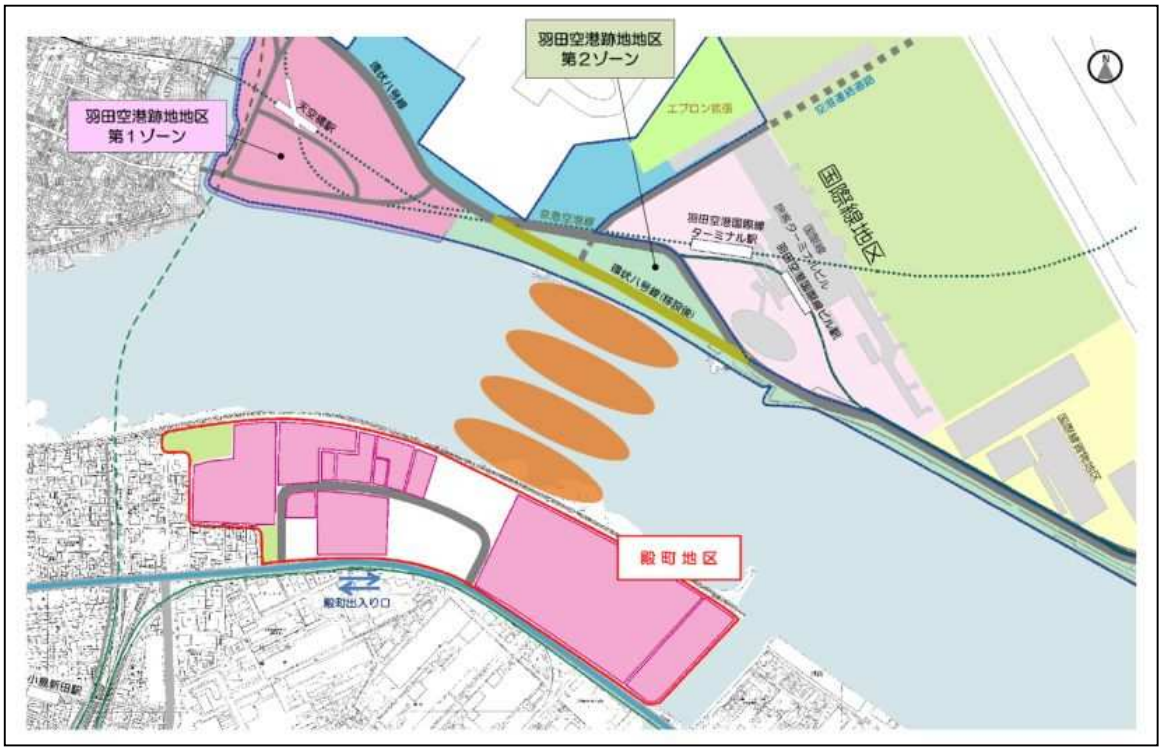
③羽田連絡道路

・羽田連絡道路は、羽田空港跡地と殿町地区を結ぶ橋梁である。

・羽田空港跡地は、大田区が中心となって新産業創造・発信拠点の形成を目指す第一ゾーンと民間事業者による施設整備を進める第二ゾーンで構成されている。

・殿町地区は、多様なライフサイエンス分野の企業・研究開発機関が集積するイノベーション創出拠点として整備が進められている。

・羽田連絡道路は、本市及び東京都、国土交通省が協力し、平成 32 年を目指した成長戦略拠点の形成を支えるインフラとして事業の実現を目指すものとしている。



資料：平成 27 年 5 月「第 2 回羽田空港周辺・京浜臨海部連携強化推進委員会」資料

図 3－5　羽田連絡道路位置図

④臨港道路東扇島水江町線

・臨港道路東扇島水江町線は、国際コンテナ戦略港湾である川崎港において、物流機能を強化するとともに、大規模災害時における東扇島と内陸部を結ぶ緊急物資輸送ルートの多重化を図ることによる防災機能の向上を目的とした一般道路であり、平成 21 年度に事業が着手され、平成 30 年度供用開始を目指し整備が進められている。

資料：京浜港湾事務所ホームページ

図 3－6　臨港道路東扇島水江町線完成イメージ

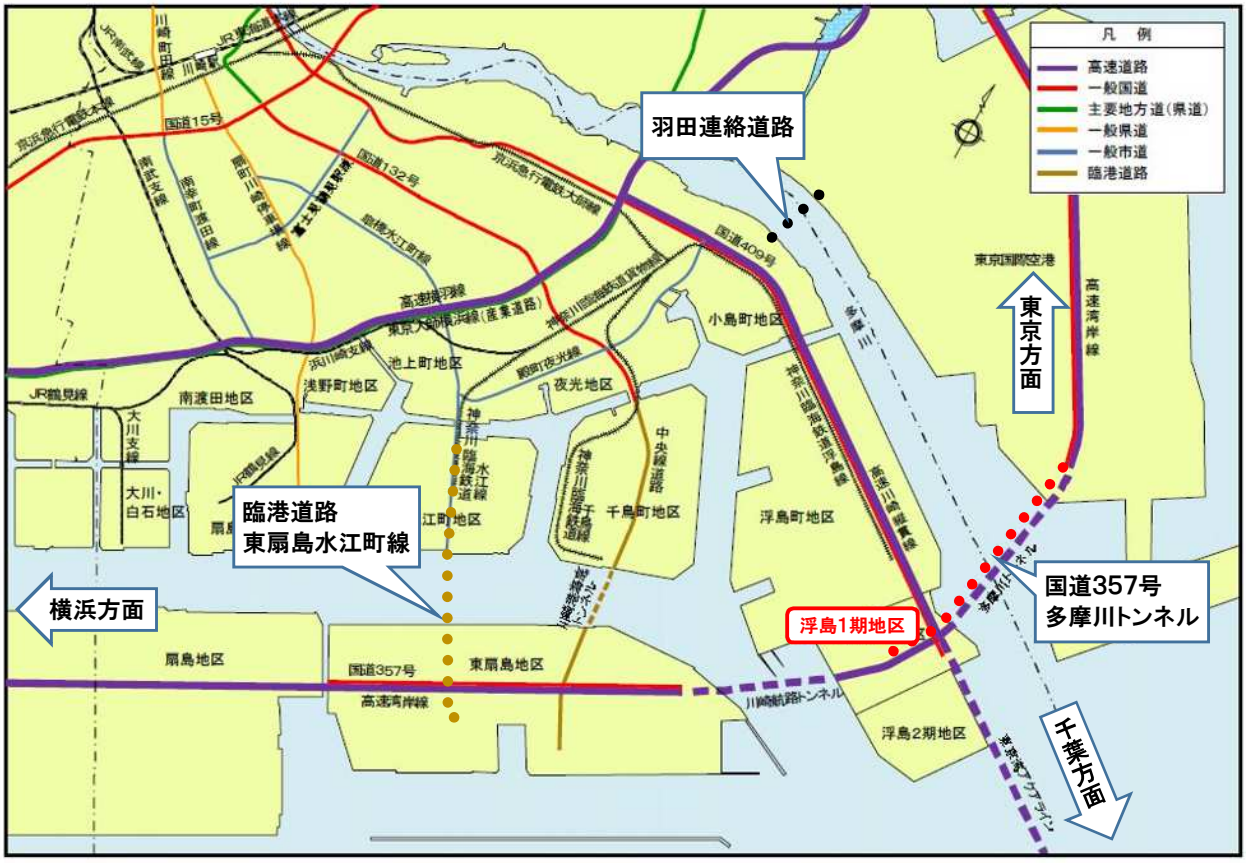


図 3－7　浮島１期地区周辺の道路ネットワーク

（４）川崎港の国際競争力強化

・川崎港は、首都圏を背後圏とする国際貿易港であるとともに、多様な内貿貨物を取扱う国内輸送拠点港である。また、京浜工業地帯の中核を成す工業港であるとともに、鉄鋼関連、自動車関連など様々な産業が集積する輸出・生産拠点として、さらに石油化学コンビナート、発電所などの各種エネルギー関連産業が集積するエネルギー拠点として、首都圏の産業活動と市民生活を支える重要な役割を担っている。

・川崎港東扇島地区には、国内最大級の貯蔵能力を有する冷凍・冷蔵倉庫群が立地しており、首都圏の大消費地を支える一大物流拠点を形成している。

・川崎港、東京港、横浜港の３港で構成される京浜港は、我が国最大の国際貿易港であり、その国際競争力強化に向け、川崎市、東京都、横浜市は、平成 20 年３月「京浜三港の広域連携強化」に係る基本合意を締結した。その基本合意に基づき、京浜港連携協議会は、平成 23 年９月に「京浜港の総合的な計画」を定め、三港連携による国際競争力強化に向けた取組が進められている。特に浮島１期地区においては、物流機能を補完するエリアとして新たな土地利用を検討することとしている。

・京浜港は、平成 22 年８月に、国による重点投資を行う国際コンテナ戦略港湾に指定された。また、平成 26 年 11 月には京浜三港が港湾計画を同時に改訂し、京浜港の整備・開発及び保全の基本的な計画が示された。

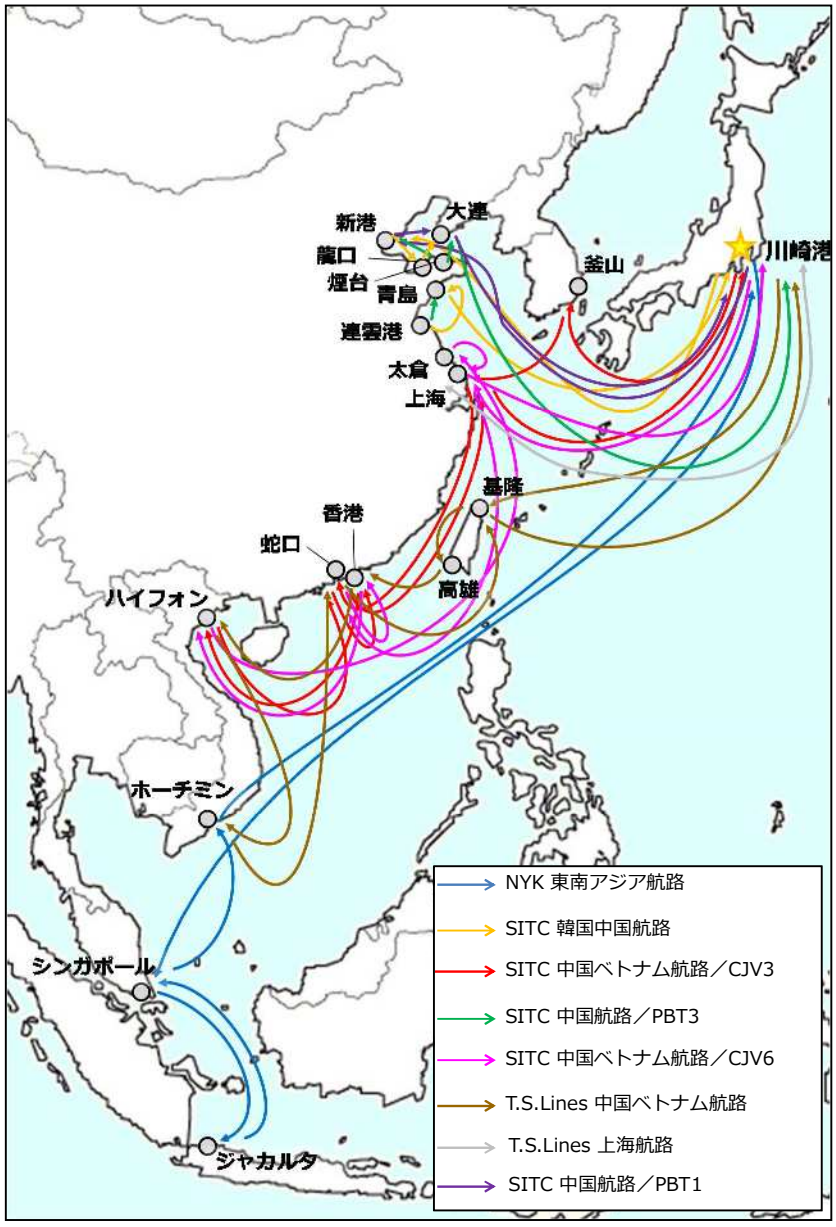


図 3－8　川崎港のコンテナ定期航路図

（５）殿町国際戦略拠点キングスカイフロントの形成

・殿町国際戦略拠点キングスカイフロントは、羽田空港の多摩川対岸に位置する殿町地区の約40ha の区域で、今後の成長が見込まれるライフサイエンス・環境分野を中心に、世界的な水準の研究開発から新産業を創出するオープンイノベーション拠点の形成が進められている。

・この拠点形成により、健康、医療、福祉、環境等の世界が直面している課題の解決に貢献するとともに、新たなグローバルビジネスを生み出すことで、日本の成長戦略の一翼を担うことが期待されている。

・浮島１期地区は、「川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン」において、国際戦略拠点である殿町地区を支援・補完するエリアに位置づけられている。

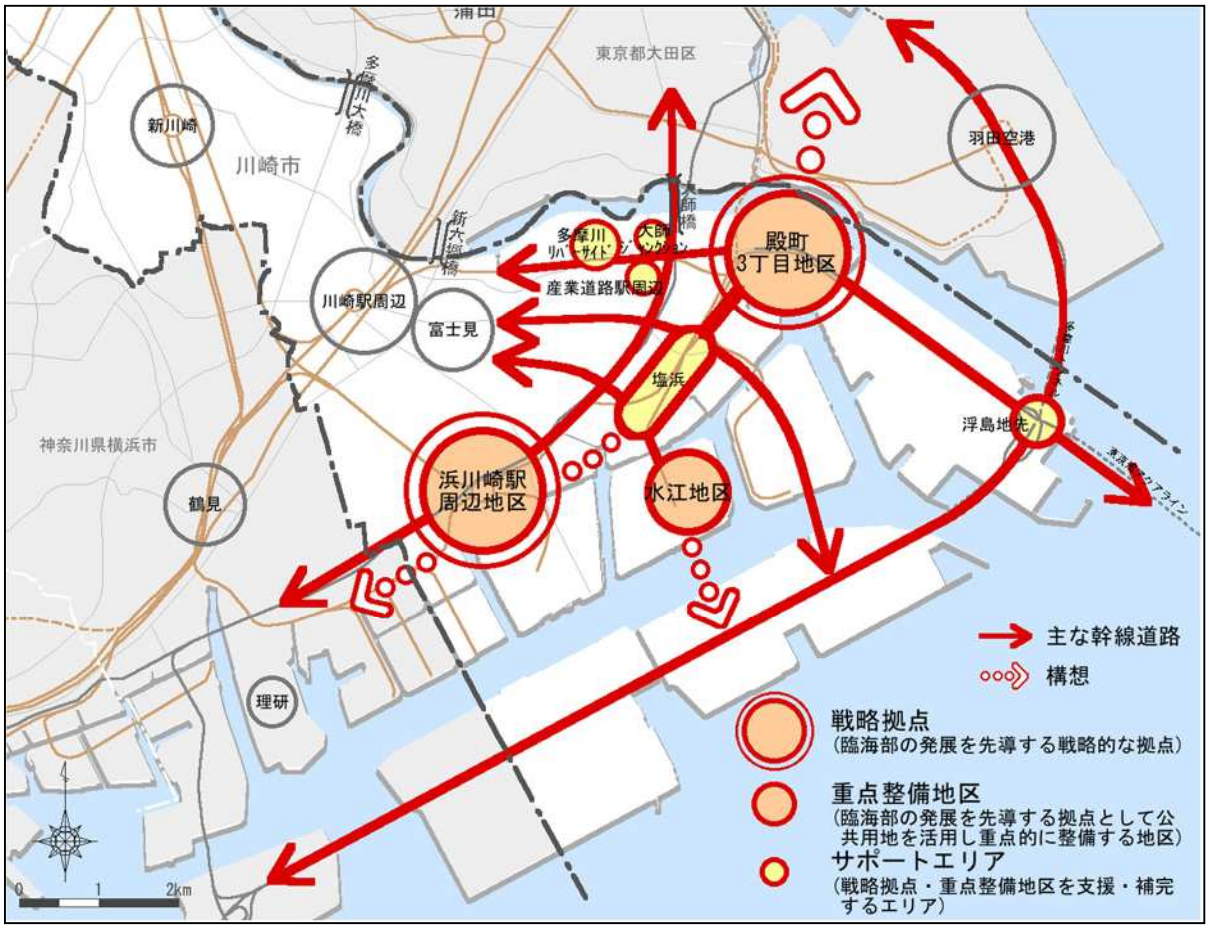


図 3－9　川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン：トリガー戦略

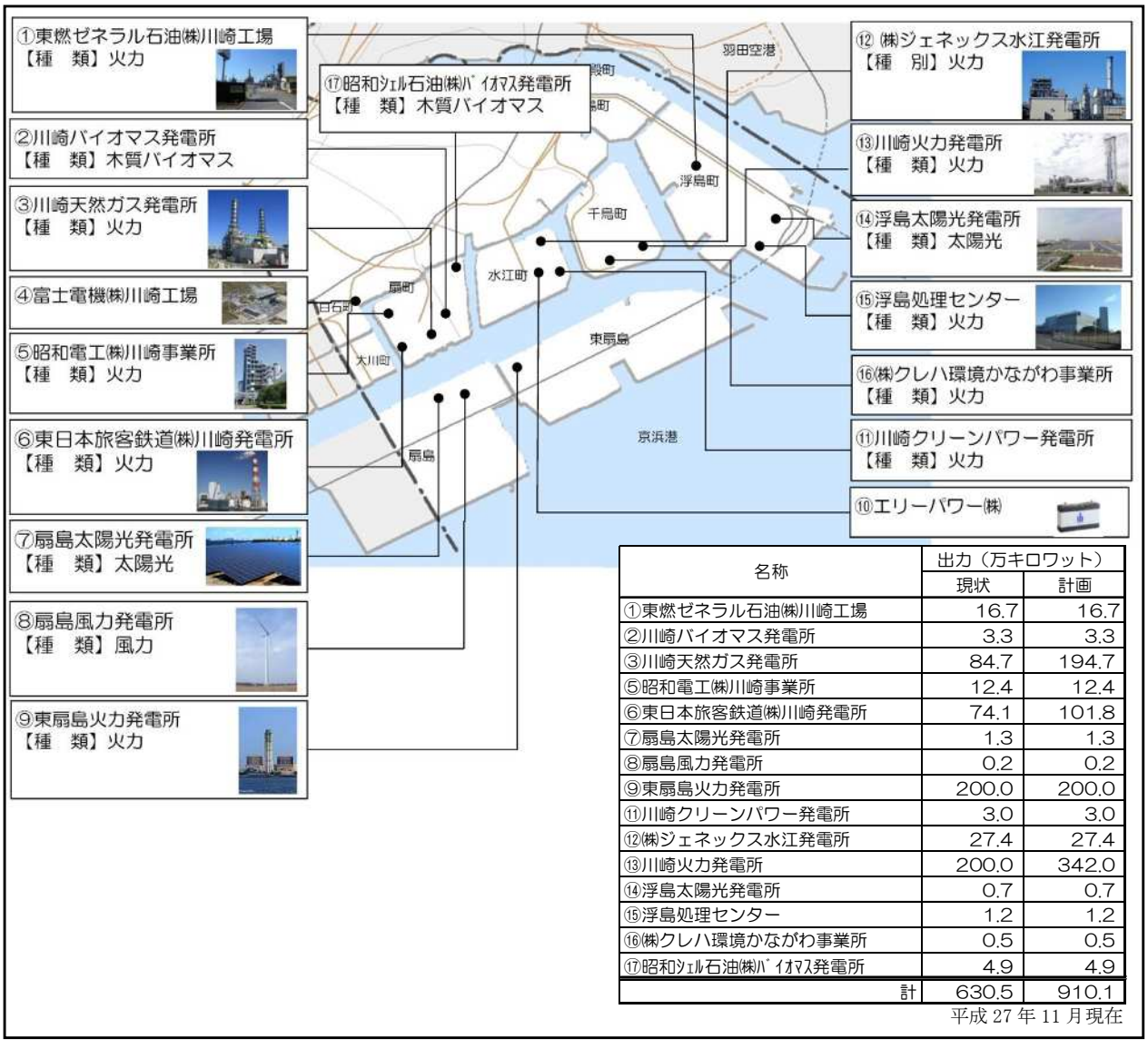
（６）地球環境・エネルギーの取組推進

・エネルギー政策は、国の重要な政策である一方で、東日本大震災後の状況変化等により、自治体でのエネルギーの取組みの範囲が拡大し、より総合的な取組みが求められている。

・本市では、環境分野をはじめとするさまざまな視点を考慮した、市のエネルギーの取組に関する基本姿勢や取組の方向性等を示す「“川崎らしい”エネルギーの取組の推進に向けて　－川崎市エネルギー取組方針－」を平成 27 年５月に策定し、その取組を進めている。

・また本市では、「水素社会の実現に向けた川崎水素戦略」を平成 27 年３月に策定し、水素エネルギーの積極的な導入と利活用による「未来型環境・産業都市」の実現を目指した取組みを進めている。

・川崎臨海部に立地する発電所は、一都三県（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県）の一般家庭の消費電力に匹敵する発電能力を備えており、太陽光発電所、バイオマス発電所等の再生可能エネルギーによる発電施設の集積も進展している。



名称	出力（万キロワット）	
	現状	計画
①東燃ゼネラル石油㈱川崎工場	16.7	16.7
②川崎バイオマス発電所	3.3	3.3
③川崎天然ガス発電所	84.7	194.7
⑤昭和電工㈱川崎事業所	12.4	12.4
⑥東日本旅客鉄道㈱川崎発電所	74.1	101.8
⑦扇島太陽光発電所	1.3	1.3
⑧扇島風力発電所	0.2	0.2
⑨東扇島火力発電所	200.0	200.0
⑪川崎クリーンパワー発電所	3.0	3.0
⑫㈱ジェネックス水江発電所	27.4	27.4
⑬川崎火力発電所	200.0	342.0
⑭浮島太陽光発電所	0.7	0.7
⑮浮島処理センター	1.2	1.2
⑯㈱クレハ環境かながわ事業所	0.5	0.5
⑰昭和シェル石油㈱バイオマス発電所	4.9	4.9
計	630.5	910.1

平成 27 年 11 月現在

図 3－10　川崎臨海部の主な発電等施設図

（７） 地域環境・緑の充実

・川崎臨海部は、多くの事業所が集積し、京浜工業地帯の中枢を担う地域として日本経済の成長を牽引してきた一方で、地域環境に負荷を課し、その改善を行ってきた歴史があり、本市や市民、事業者は様々な環境対策を進め、積極的に緑の創出・育成に努めている。

・一方、川崎臨海部は、羽田空港の国際化や殿町３丁目の国家戦略特区・国際戦略総合特区の指定などにより、世界からも注目されるエリアとなっていることから、これまで以上に魅力ある臨海部を形成することが求められている。

・本市の緑地の保全及び緑化の推進に関する基本方針である「川崎市緑の基本計画」において、臨海部を「東京湾軸」、「緑と港が調和した臨海部エリア」として、基幹的な緑の一つに位置づけられている。

・川崎臨海部を魅力と活力のあるエリアとして形成していくため、「『かわさき臨海のもりづくり』緑化推進計画」を策定し、市民、事業者、行政の協働により、緑豊かで魅力ある臨海部を形成していくための基本理念、将来像、取組の方針や方向を定めている。

・既存の浮島町公園周辺は「交流・賑わいの拠点」と位置づけられ、その立地特性を活かしながら、レクリエーション拠点としての緑の維持・充実が求められている。

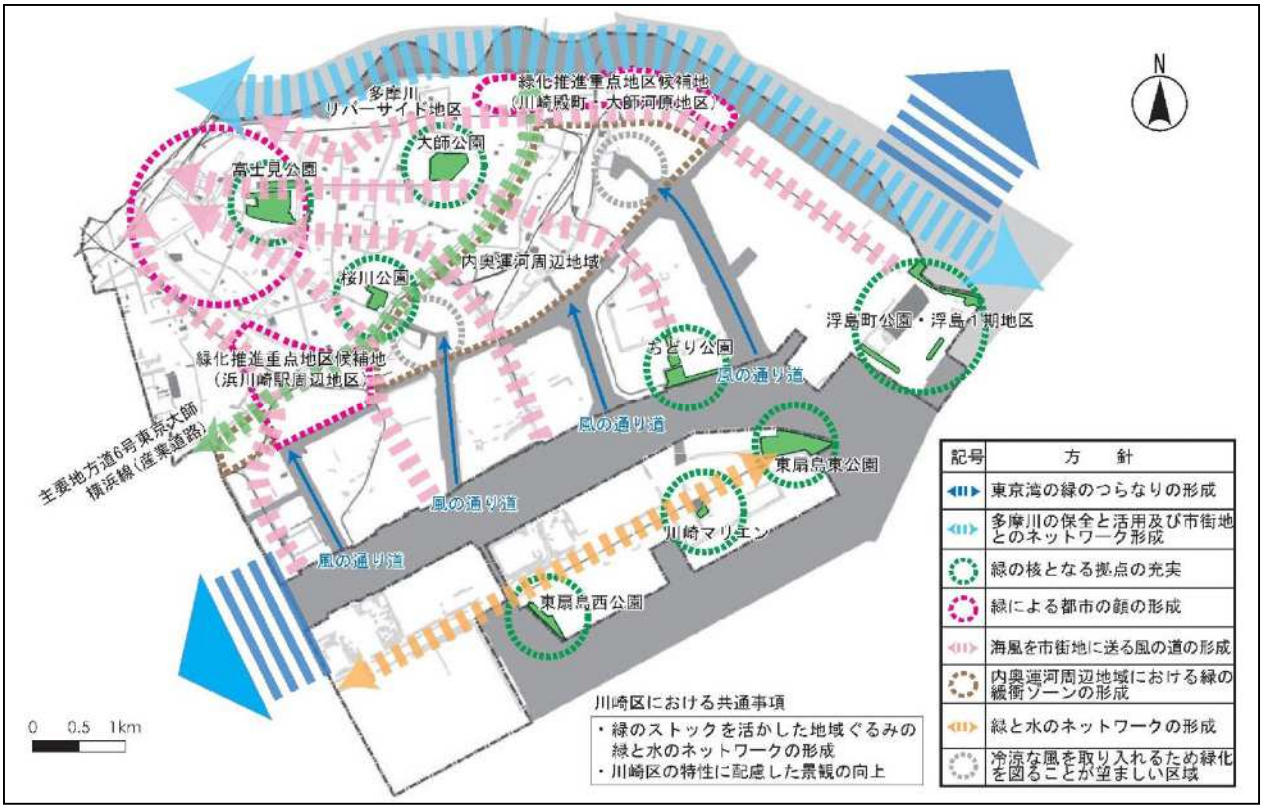


図 3－11　川崎市緑の基本計画：川崎区緑の方針図

（８）防災対策の推進

・川崎臨海部は埋立地であり海に面しており、また石油コンビナート地区であることから、大規模地震が発生した際には、津波、液状化、火災などの被害が想定される。

・川崎臨海部の防災・減災の取組としては、橋梁やタンク等の重要施設の耐震化、緊急輸送路の液状化対策、海岸保全施設の整備、帰宅困難者対策・孤立化対策などの取組を推進している。

図 3－12　防災関連施設等位置図

4　土地利用の課題

①法令上の制約

・浮島１期地区は、現状で都市計画法における市街化調整区域であるため、建築物の建築について制限されていることを考慮する必要がある。

・当地区は、羽田空港に隣接しており、建築物を建築する際には、航空法に基づく高さ制限を考慮する必要がある。

・浮島太陽光発電所が設置されているエリアは廃棄物処分場跡地であり、保有水が環境基準を下回るまでの間、浸出液処理施設による土壌の浄化を継続する必要がある。

・地区内には特定移送取扱所（原油配管）が縦断して設置されており、消防法における「危険物の規制に関する技術上の基準の細目を定める告示」により、原油配管付近に告示で定める施設を設置する場合は、必要な水平距離を確保する必要がある。

②浮島２期関連の用地確保

・浮島１期地区内の浮島２期隣接地においては、建設発生土の受入基地や一般廃棄物の環境対策のための施設等の用地を確保する必要がある。

③地盤の安定化

・浮島１期地区は廃棄物焼却灰や建設発生土で埋め立てられた地区であることから、土地の安定化等も踏まえた土地利用を検討する必要がある。

④都市計画道路の整備

・浮島１期地区中央部の高速川崎縦貫線の管理用地における未整備都市計画道路については、関係機関と協議調整を行い、検討を進める必要がある。

・国道 357 号、市道浮島町線については、整備促進に向け関係機関と協議調整を行う必要がある。

⑤価値・魅力の向上

・浮島１期地区は、陸海空の交通結節点に位置し、また浮島つり園や浮島町公園といった水辺環境や空港を望む恵まれた景観、工場夜景など、魅力ある空間を有していることから、こうしたポテンシャルを十分に活かした土地利用を図ることで、当地区はもとより臨海部全体の価値・魅力を向上する必要がある。

5　土地利用の基本的な考え方

①交通利便性や立地特性を活かした機能形成

・浮島１期地区は、高速道路ネットワークの要衝に位置しており、また国道 357 号多摩川トンネルの整備により一般道路で羽田空港、東京方面と接続され、交通・交流利便性が極めて高い地域となることから、その立地優位性を効果的に活かした機能形成を図る。

・当地区は、川崎港の一部であり、また東京港、横浜港を含む京浜港の一部でもある。京浜三港を結ぶ幹線道路の結節点に位置していることから、港の競争力強化を見据えた、港湾関連の機能形成を図る。

・当地区は、「川崎臨海部土地利用誘導ガイドライン」で求められている戦略拠点、重点整備地区を支援・補完する機能形成を図る。

②既存環境関連施設を活かした機能形成

・浮島１期地区は、地区内に再生可能エネルギーである浮島太陽光発電所やかわさきエコ暮らし未来館、市民生活に必要不可欠な浮島処理センターが立地しており、既存施設を引き続き活用した環境・エネルギー関連の機能形成を図る。

③緑地・レクリエーションに係る機能形成

・浮島１期地区は、港湾や空港に近接しており、行き交う船や飛行機を眺められる眺望に恵まれた地区である。また、地区に隣接する浮島町公園周辺は「交流・賑わいの拠点」の形成が求められていることから、市民等が憩い、集う、緑地・レクリエーションの機能形成を図る。

④浮島ジャンクションを活かした機能形成

・浮島１期地区には、高速道路の結節点である浮島ジャンクション、浮島インターチェンジが設置されている。地区の広域的な交通・交流利便性をより活かした機能形成を進めるために、ジャンクション・インターチェンジと一体となった機能形成を図る。

各機能の一体的な連携による臨海部の価値向上

【基本コンセプト】

陸海空の結節点としての特性や恵まれた立地ポテンシャルを活用した『新たな交流拠点』の形成

6　土地利用基本方針

（１）導入機能

①物流・臨空関連・産業支援機能

・港湾や空港との近接性や高速道路ネットワークの結節点であること、国道 357 号多摩川トンネルの整備による一般道路で羽田空港・東京方面と結ばれるなど、浮島１期地区の立地優位性を活かし、物流機能や臨空関連機能、川崎臨海部の戦略拠点・重点整備地区の支援機能など幅広い機能の導入を図る。

●導入機能例

：首都圏を背後圏とする川崎港の港湾物流機能

：首都圏の高速道路ネットワークを活かした物流拠点機能

：羽田空港の機能拡張に伴い必要となるケータリングや空港メンテナンス等の空港関連機能、航空貨物に対応する航空物流機能

：殿町国際戦略拠点キングスカイフロント等、川崎臨海部における戦略拠点や重点整備地区を支援・補完する機能

②再生可能エネルギー・資源循環・環境学習機能

・エネルギー・環境関連施設を引き続き形成するとともに、本市のエネルギー・環境に関する様々な取組を国内外に情報発信する拠点として、また、学習できる拠点としての機能を継続する。

●導入機能例

：市民生活を支える一般廃棄物の処理施設の継続利用

：再生可能エネルギーである浮島太陽光発電所の継続利用

：「浮島太陽光発電所」や「かわさきエコ暮らし未来館」を活用したエネルギー・環境に関する情報発信及び環境学習活動に関する機能

：川崎市の各種エネルギー・環境に関する新たな取組みを行う場の提供

③緑地・レクリエーション・交流機能

・恵まれた景観、水辺に面する立地環境、空港への近接性や交通結節点としての特性を活かし、市民や観光客等が憩い、交流できる空間を創出する。

●導入機能例

：浮島地区の水辺景観や羽田空港を見渡せる眺望を活用した空間の創出

：市民や観光客等が水辺と親しみながら、憩い、交流できる空間の創出

：既存の「浮島つり園」や「浮島町公園」と一体的な新たな緑地の創出

：親水性を活かした生物多様性環境や環境学習の場の創出

④交通・交流機能

・港湾や空港など周辺地域との連携を高め、広域連携を支える交通結節点としての機能を更に充実させるための基盤整備を促進するとともに、市民等の交流を促進する機能の導入を図る。

●導入機能例

：高速道路の交通管理のための機能の形成

：ジャンクション周辺への高速道路利用客を対象とした交流機能（観光、物販・飲食、各種サービス機能等）の形成

：ジャンクション周辺への川崎市の観光情報や臨海部の産業情報、エネルギー・環境に関する様々な取組を発信する情報発信機能の形成

：高速道路の利用者と市民等との交流空間の創出

（２）土地利用ゾーニング

①港湾・臨空関連ゾーン

・「物流・臨空関連・産業支援機能」の形成を図る。

・配置は、地区のなかでも広域交通利便性の高い、国道 357 号接続地点周辺とする。

②エネルギー・環境施設ゾーン

・「再生可能エネルギー・資源循環・環境学習機能」の形成を図る。

・配置は、浮島太陽光発電所、浮島処理センター、かわさきエコ暮らし未来館周辺とする。

③市民利用・緑地ゾーン

・「緑地・レクリエーション・交流機能」の形成を図る。

・配置は、羽田空港や多摩川と近接し、かつ既存の浮島つり園や浮島町公園に隣接する地区東部とする。

④交通結節点ゾーン

・「交通・交流機能」の形成を図る。

・配置は、既存の浮島ジャンクションの周辺とする。

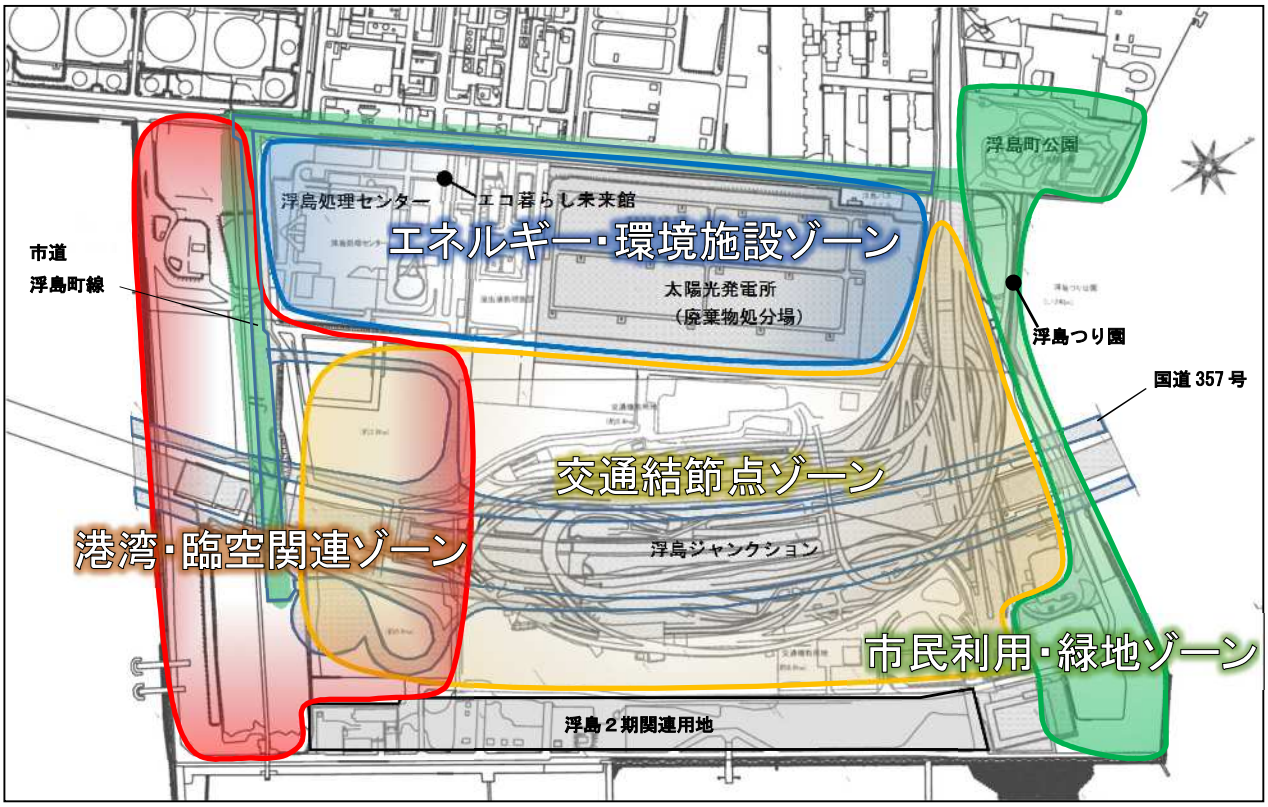


図 6－1　土地利用のイメージ図

【先行土地利用】

土地利用ゾーニングを踏まえながら、利用可能な部分から先行的に土地利用を推進する。先行土地利用ができないエリアのうち、暫定土地利用が可能なエリアについては、関係者と協議し、暫定土地利用を継続する。

（ア）「エネルギー・環境施設ゾーン」は、浮島太陽光発電所やかわさきエコ暮らし未来館など地区内にある既存ストックを観光資源として活用し、本市の魅力を国内外に発信する拠点としての土地利用を推進しながら地区の価値を高める。

（イ）「市民利用・緑地ゾーン」は、川崎市内、横浜方面、千葉方面とのバス路線によるアクセス性を活かし、隣接する浮島町公園とつながりのある空間を新たに整備し、市民や観光客等との交流を推進する。

（ウ）「港湾・臨空関連ゾーン」及び「交通結節点ゾーン」の一部は、国道 357 号の未着手区間のうち、多摩川トンネルについて整備することが国から示され、羽田空港周辺・京浜臨海部の主要拠点へのアクセス性の向上や拠点間の連携強化により産業・物流等の効率化が図られることから、国道 357 号や浮島町線等の地区内の基盤整備を行い、土地利用を図る。

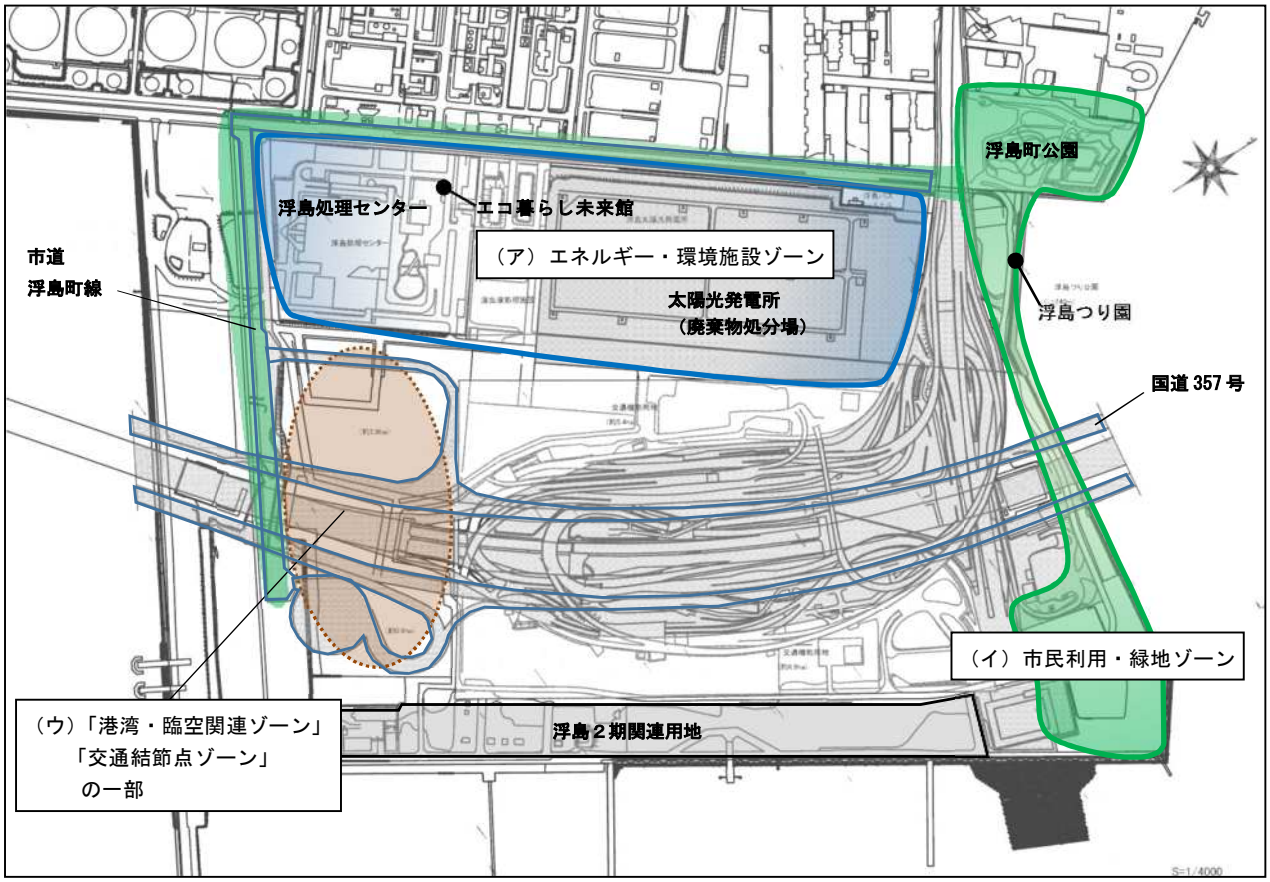
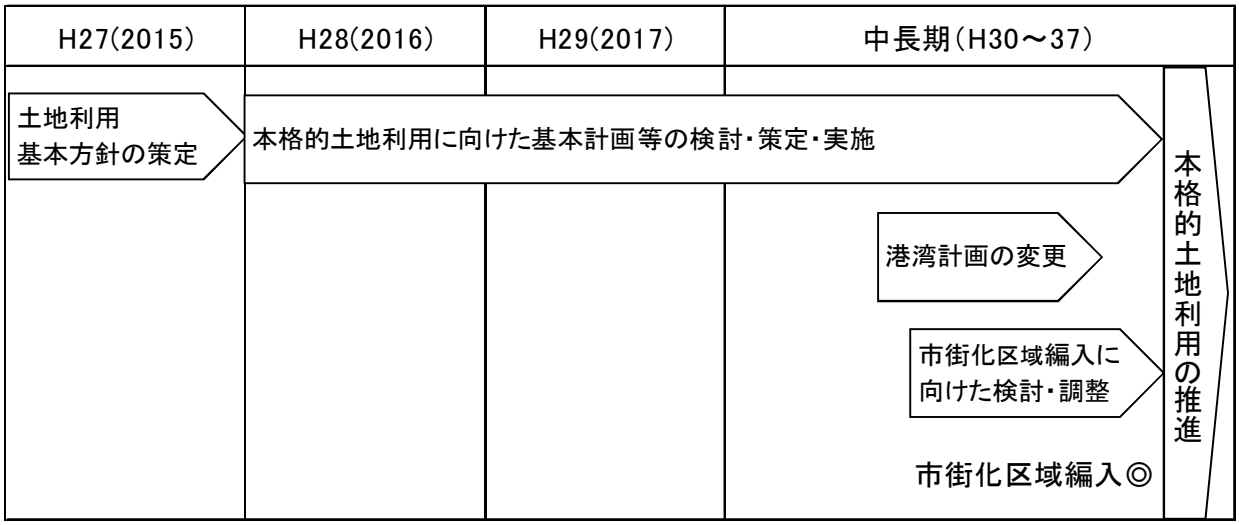


図 6－2　先行土地利用のイメージ図

7　今後のスケジュール

本基本方針に基づき、関連計画との整合を図りながら、市街化区域への編入に向けた諸手続きを進めるとともに、早期、事業化に向けた取組を推進する。事業推進にあたっては、「浮島地区整備等庁内検討会議」において検討、調整を図りながら進める。



KAWASAKI CITY
川崎市

平成２８年３月
発行　川崎市総合企画局臨海部国際戦略室
〒210-8577　川崎市川崎区宮本町１番地
TEL　044-200-3711