

南渡田地区拠点整備基本計画の概要 1. 背景・目的

南渡田地区において次世代の臨海部を牽引する新産業拠点を形成するため、拠点形成のコンセプトや土地利用方針等を取りまとめた「南渡田地区拠点整備基本計画」を策定

1-1. 背景・目的

(1) 背景

- 長年日本経済を支え続けてきた川崎臨海部では、グローバル市場における競争激化、国内の市場縮小、脱炭素化への対応といった**産業構造の変化の波に晒され、事業所の統合・再編、低未利用地化などによる産業競争力の低下が懸念**されている。
- このため、川崎臨海部が今後もものづくりの拠点として発展し続けることを目的に、平成30(2018)年に策定した臨海部ビジョンにおいて、**社会課題を解決する最先端の研究・技術開発**による「新産業の創出」を基本戦略とした上で、「新産業拠点形成プロジェクト」を位置づけ、**南渡田地区において臨海部全体の機能転換を牽引する新産業創出拠点の形成**に向けた取組を進めてきた。
- こうした取組を進める中、令和5(2023)年を目途とした扇島の高炉休止が発表され、川崎臨海部の創成期から100年にわたり臨海部を支えてきた基幹産業の一つである鉄鋼業が**一大転換期を迎えることとなり、南渡田地区の重要性はこれまで以上に増している**。
- 扇島地区におけるかつてない規模の土地利用転換に先駆け、南渡田地区がそのトリガーとしての役割を果たすため、**社会課題の解決や日本の産業発展に寄与し、製造業の未来を切り開く拠点形成が求められている**。

(2) 目的

最先端の機能や高度人材等の集積を進め、次世代の**川崎臨海部を牽引する新産業拠点形成の実現及び地域経済の発展**を目指し、産学官の**多様な関係者と拠点の方向性を共有し、それぞれの連携により拠点形成を適切に誘導**するため、**拠点形成コンセプトや土地利用、基盤整備等の方向性を一体的に取りまとめた南渡田地区拠点整備基本計画を策定**する。

1-2. 南渡田地区の概要

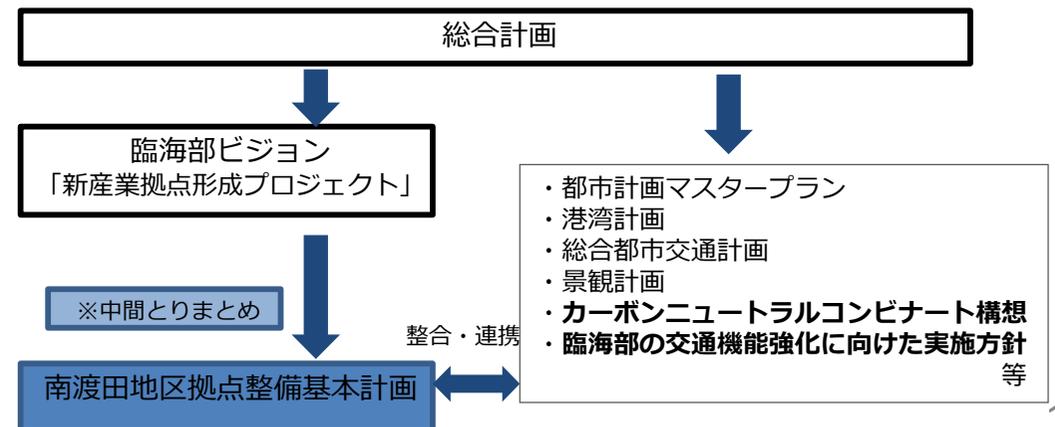
- JR川崎駅から約3km、羽田空港から約5kmの距離に位置
- 近隣にはJR鶴見線及びJR南武支線の浜川崎駅が存在
- 都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に整備すべき地域として、平成14(2002)年に都市再生緊急整備地域に指定
- 平成30(2018)年に臨海部ビジョンを策定し、新産業拠点形成の取組を推進



1-3. 計画の位置づけ

臨海部ビジョンに基づき、南渡田地区における**研究開発及び社会実装を行う新産業創出の拠点化**を推進するため、**カーボンニュートラルコンビナート構想や臨海部の交通機能強化に向けた実施方針等と整合・連携を図りながら**、令和2(2020)年に公表した**中間とりまとめにおける基本的考え方を踏まえ、産業分野の絞り込みや拠点形成コンセプト、土地利用・基盤整備方針等を整理**し、南渡田地区の新産業拠点形成に向けた整備基本計画を定める。

※中間とりまとめで掲げた「**期待される産業分野**」(素材、環境・エネルギー、ウェルネス)について、**臨海部との親和性や国の動向を踏まえ絞り込み**を図る。また、オープンイノベーションの創発、本格的な実証・実験の場の提供、産業高度化を牽引、新産業創出を推進といった「**拠点形成の基本的考え方**」を踏まえ、**拠点コンセプト等を整理**する。

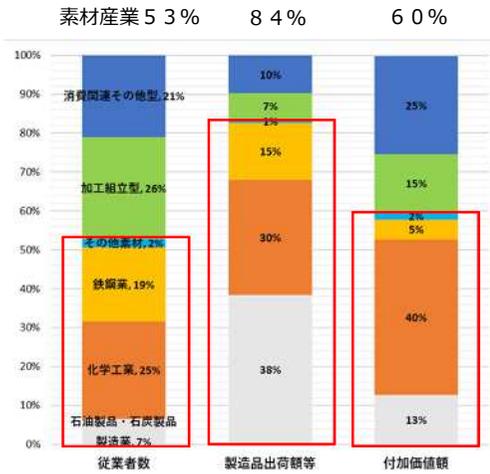


南渡田地区拠点整備基本計画の概要 2. コンセプト

2-1. 臨海部の状況と求められる取組

●臨海部の状況

・臨海部は、主に鉄鋼、石油、化学など**素材産業の集積により日本有数のコンビナート**を形成しており、従業者数の53%、製造品出荷額等の84%、付加価値額の60%を占め、**素材産業が重要な役割**を担っている。(右図)
 ・一方、近年の臨海部製造業の製造品出荷額等はほぼ横ばいで推移し、**付加価値額は減少傾向(10年間で約3割減少)**にあり、令和5(2023)年には基幹産業である鉄鋼業において、**扇島の高炉休止が予定**されている。



・市のCO2排出量のうち、臨海部企業の排出量が7割以上を占めており、**CO2排出量削減が課題**となっている。

・一方、臨海部には**国内最大級の水素パイプラインが敷設**され、国内の約1割を占める水素の供給と需要があり、また、廃プラスチックを原料や製品に再資源化する**プラスチックリサイクル施設が集積**するなど、**既にカーボンニュートラルに関連した取組が進みつつある。**

●臨海部に求められる取組

- ・既存産業の高度化・高付加価値化による**臨海部企業の競争力強化**
- ・既存産業との親和性等を踏まえた**臨海部を牽引する新たな産業の創出**
- ・新たなコンビナートのロールモデルとなる産業エリアを形成する**カーボンニュートラルの推進**

2-2. 国の動向

臨海部において、素材産業の高度化・高付加価値化やカーボンニュートラルの実現が求められる中、**国においても脱炭素の取組やマテリアル(素材)の革新、素材産業におけるイノベーションの高度化に向けた取組が加速**している。

●マテリアル革新力強化戦略(令和3(2021)年3月)

- ・マテリアルは**世界に社会的・経済的インパクト**をもたらし、イノベーションを支える基盤技術
- ・グリーン社会とデジタル社会に最大限注力。グリーン社会を実現するためには**革新的なイノベーションをもたらすマテリアルが不可欠**
- ・グリーン社会のみならずAI、バイオ、量子技術等においてもマテリアルの革新が不可欠
- ・マテリアルは**カーボンニュートラルやサーキュラーエコミー(循環型経済)の実現に直結**

2-3. 南渡田の目指す方向性

臨海部の取組の方向性と国が目指す方向性は、カーボンニュートラルの推進やマテリアルの強化などの骨格部分で重なり、臨海部の発展・進化が社会課題の解決につながることから、南渡田地区は、臨海部がさらなる進化を遂げるためのトリガーとして、100年先を見据えた**価値創出とそれを支える人材集積を追求し、革新的なマテリアルを生み出す研究開発機能の集積により社会課題の解決及び国際競争力の強化を実現する「マテリアル(素材)から世界を変える産業拠点」の形成を目指す。**

2-4. 拠点形成のコンセプト

素材産業が集積する臨海部全体とのつながり等を活かした革新的な素材開発により、今までにない新たな価値を創出する拠点形成を目指し、南渡田地区のコンセプトを定める。

「未知とつながるまち」

人と人、場所と場所、モノとモノ、今とまだ見ぬ世界がつながるマテリアルの中心地

社会の動向との「つながり」

- ・カーボンニュートラルの推進に向けた革新的な技術・素材の研究開発

首都圏近郊エリアとの「つながり」

- ・生活圏至近の立地を活かした研究開発人材の集積、サプライチェーン※の構築
※製品の原料調達、製造、配送、販売等一連の流れ

市内企業、周辺拠点との「つながり」

- ・市内企業や周辺研究開発機関等と連携したM I・オープンイノベーションの推進

臨海部の産業との「つながり」

- ・原料・エネルギーの供給
- ・素材開発に向けた共同研究、実証等

キングスカイフロントとの「つながり」

- ・ライフサイエンス分野の事業拡大、親和性の高い素材の研究開発

南渡田立地企業との「つながり」

- ・協調領域、排他領域を明確にしたオープンイノベーション等の推進

社会動向、市内企業、臨海部産業、拠点間の「つながり」等を踏まえた**拠点形成の視点**

視点1.カーボンニュートラルの実現を目指した課題解決型の拠点形成

視点2.マテリアルズインフォマティクス(MI)※の発想による素材開発

※AI・ビッグデータ解析による高速の材料開発技術を構築するデータ駆動型研究開発

視点3.原材料調達から研究、製造、市場導入まで一気通貫で実現する拠点形成

視点4.キングスカイフロントとの相乗効果や地理的利便性を活かした高度人材の集積

2-5. 拠点形成における研究開発のテーマ、拠点形成の進め方

(1) 研究開発テーマの考え方

国の重点領域、臨海部との親和性、拠点形成の視点を踏まえ、**事業参画が見込まれる様々な主体と協議を進める中でテーマを整理**する。

(テーマ例：①輸送機器の軽量化、②革新型蓄電池、③半導体)

(2) 拠点形成の進め方

研究開発のテーマに基づき拠点の核となる**コア機能(企業や研究機関)の誘致**を図り、コア機能を中心に研究開発から社会実装まで一気通貫で実現する**産業機能の集積**を進める。

南渡田地区拠点整備基本計画の概要 3. 土地利用

3-1. 土地利用に関する現況と課題

関連計画

●臨海部ビジョン

- ・環境問題や産業の空洞化などのさまざまな困難に対応してきた歴史・経験を活かし、**率先して社会的課題を解決し、産業の強みを活かした新しい価値を創出する役割が期待される。**
- ・製品開発や生産技術開発等に取り組む**研究開発機能を誘導し、臨海部全体の機能転換を牽引する新産業創出拠点の形成を目指す。**

●都市計画マスタープラン（川崎区構想）

- ・「臨空・臨海都市拠点」として、**生産機能の高度化や研究開発・商業・業務・物流・交流機能の集積を図り、活力ある複合拠点を形成**
- ・南渡田運河に沿って、**憩いや潤いを感じられる緑や水に親しむ空間の形成**

現状

●北地区約9ha：既存建物を活用し、**研究開発機能を中心とした土地利用**

●南地区約43ha：かつての**工場を研究施設や倉庫、鋼管製造工場等に利用**

●操車場地区約3ha：鉄軌道施設があり、**東海道貨物の一部列車とJR鶴見線が運行**

課題

- かつて製造機能等に利用していた建屋が工場や倉庫、研究施設に利用され、一定の研究機能集積は図られてきたが、**設備の老朽化が激しく、都市基盤等も整備されていないことから有効活用がなされず、低未利用化が進んでいる。**

- 将来性の高い企業や高度人材が集積する拠点形成を実現するためには、都市基盤や研究開発機能の整備のみならず、**働きやすさや利便性を向上させる質の高いまちづくりが求められる。**

3-2. 土地利用の考え方

●全体の土地利用の考え方

- カーボンニュートラルの推進を軸に、臨海部の既存産業との連携や地域資源の活用等による革新的な素材の研究開発を推進する土地利用**を図る。
- AIやビッグデータの解析等、**マテリアルズインフォマティクスによる開発プロセスの導入**やその担い手となる**多様な機能・機関の参画を見据えた土地利用**を図る。
- 首都圏の巨大市場の直近に位置する利便性に加え、様々な取組にチャレンジできる工業地帯の強みを活かし、製品の研究のみならず、実証、生産、市場導入、回収・改良といった**事業活動に必要な一連の機能を複合的に導入できる土地利用**を図る。
- オープンイノベーションの推進に必要な高度人材の集積やキングスカイフロントとの連携を実現するため、**拠点の魅力向上に資する土地利用**を図る。

●土地利用の進め方

- 北地区には大規模工場等の生産機能がなく、また、幹線道路に接道し構内通路が整備されているなど、早期の事業着手が可能なことから、**北地区から段階的に土地利用転換を図り、その効果等を見定めた上で南地区や操車場地区の土地利用を進める。**

●地区別の考え方

- ・北地区は、現況の土地利用や都市基盤の整備状況を踏まえ、先行地区として**早期の事業化に向け土地利用方針を示す。**
- ・南地区は、北地区の事業進捗に応じて土地利用をすすめることから、**想定される範囲と導入機能のイメージを示す。**
- ・操車場地区は、土地利用の時期・範囲等について今後具体的な協議を進めていくことから、協議に向けた**基本的な考え方を示す。**

3-3. 土地利用方針等

●全体の土地利用方針

- ①**多様な産業機能・産業支援機能の導入を図り、革新的な素材・製品・技術を生み出し社会課題の解決や国際競争力の強化を実現する拠点形成を進める。**
- ②新たな拠点にふさわしい**質の高い賑わい機能、憩い・交流機能等の導入により、高度技術を有する企業・研究人材の集積やオープンイノベーションの創出に資する良好な就業環境の形成を進める。**
- ③**既存産業と親和性が高い様々な機能導入を図り、研究・生産機能の効率化、周辺産業への効果波及や臨海部全体の産業の高度化を先導する拠点形成を進める。**

●地区別の土地利用方針等

北地区 ●土地利用方針

- ・**拠点形成の核となる研究開発機能を中心に拠点の顔となるまちづくりを推進する。**
- ・就業環境を向上させる**生活支援機能や様々な産業支援機能などを複合的に導入する。**

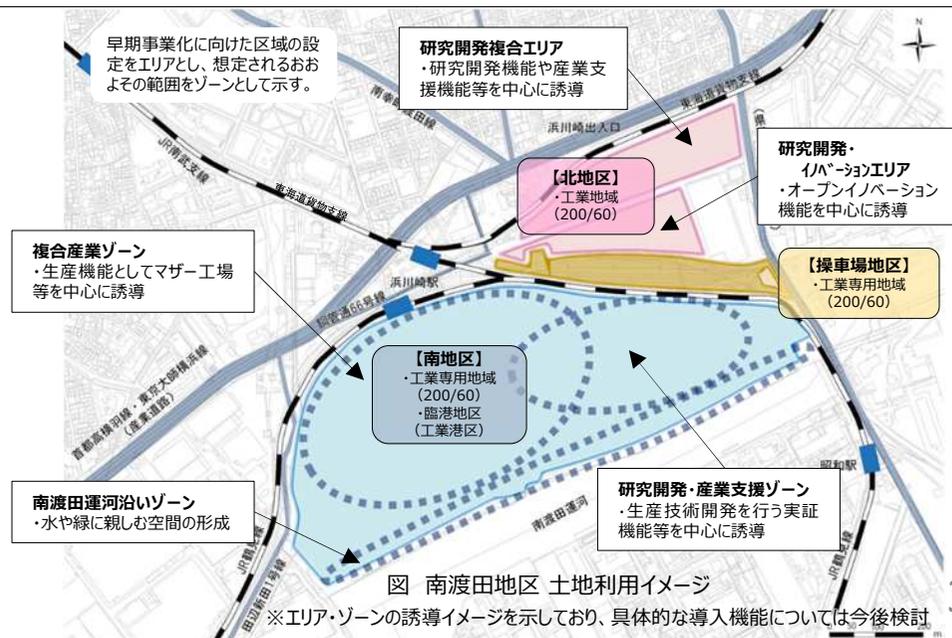
南地区 ●機能導入のイメージ

- ・**製品サイクルを一気通貫で実現する機能導入を目指す。**
- ・北地区の研究成果を南地区で製品化する拠点内での連続性や、広大な土地を活用し、**柔軟性の高い土地利用により川崎臨海部全体の機能強化につながる拠点形成を目指す。**
- ・**就業者や来訪者が水や緑に親しみ、憩いや潤いを感じられる魅力ある空間形成を目指す。**

操車場地区

●基本的考え方

- ・南渡田**全体の拠点性の向上に向け中長期的な線路利用の動向等と調整を図りながら、具体的な土地利用の範囲、機能などについて検討する。**



南渡田地区拠点整備基本計画の概要 4. 基盤整備・交通拠点整備

4-1. 基盤に関する現況と課題

道路

・**地区内は公道がなく、J F Eの敷地の一部である構内通路を利用**

・北地区の主な接道は東側の都市計画道路の川崎駅扇町線

南地区は外部との接道がなく、アクセスは北地区からのJ F E構内通路(トンネル)を利用

上下水道

・上水道は、北地区には既存の老朽公設管がある。下水道は、1敷地で利用されてきたため、北地区は**下水処理区域であるが、一部下水道本管が未整備**

南地区、操車場地区は下水道処理区域外

交通

・南渡田地区は、周辺に浜川崎駅や路線バスのバス停、高速の出入口等様々な交通機能が集積。**交通の面での潜在的なポテンシャルは高い。**

・川崎駅発着の路線バスは、ピーク時における**バス車内の混雑や川崎駅東口駅前広場の混雑、長蛇の乗車待ち列が課題**。また、マイカー通勤の利用者割合が多いことや、周辺道路の混雑等による所要時間の長さなどが課題

・令和3(2021)年3月に策定された臨海部の交通機能強化に向けた実施方針において、臨海部に設ける4つの交通拠点の1つとして浜川崎駅を位置付け。扇町方面等へのアクセス拠点として川崎駅の集中分散化を図るとしている。また、実施方針におけるフェーズⅡ(R8~R12)に川崎アプローチ線整備までの補完として、**BRT運行を検討**

・昨年度実施した企業ヒアリングにおいて、**研究開発拠点の環境として公共交通の利便性が重視されており**、南渡田地区に対する評価として、羽田や東京に近い立地は評価されているものの**交通アクセスの向上を求める多数の意見あり**

・**操車場地区は鉄道が運行中。土地利用可能な範囲の決定には時間が必要**

他

・北地区・南地区は、これまで土壤汚染の恐れのある特定事業を行っており、**土地利用転換に際し、地区全体の土壌調査が必要**

4-2. 基盤整備の考え方

●全体の基盤整備の考え方

・広大な敷地を有効に活用するためには、**地区周辺道路との接続確保と敷地内の道路整備が必要**である。

・土地利用方針に基づく土地利用を進めるためには、**北地区から段階的に基盤を整備することが必要**である。

・拠点形成により複数の敷地設定が想定されることから、**土地利用想定に応じた適切なインフラ整備が必要**である。

・一体的な土地利用を促進するため、**北地区と南地区のアクセス強化が必要**である。

●地区別の考え方

北地区 ・北地区の中央を横断している**東西道路は、地区内外へのアクセスやインフラ埋設など、土地利用の可能性を広げるための重要な基盤とするため、道路及び適切なインフラ整備が必要**である。

南地区 ・南地区や操車場地区は土地利用や適切な基盤について、様々な可能性があることから、本計画策定後に北地区の整備と並行して、基盤整備の方向性を検討する。

4-3. 基盤整備方針

●全体の基盤整備方針

・**北地区を先行地区として、基盤整備を促進**する。

・北地区と南地区をつなぐ**南北アクセス軸の整備を促進**する。

●地区別の基盤整備方針等

北地区 ・**東西道路について、北地区の最も重要な基盤としての道路整備を促進**する。

・上下水道等は、東西道路の整備に合わせて必要な整備を進める。また、電気・通信ガス等についても適切な整備を促進する。

南地区 ・南地区・操車場地区の基盤(道路・インフラ)については、土地利用方針等に基づき、関係事業者と協議・検討する。

4-4. 交通拠点の整備の考え方

・**臨海部に起因する交通課題へ対応するため、川崎駅の集中分散化や公共交通の利用促進等に資する交通拠点が必要**。

・次世代を牽引する研究開発拠点とするため、**高度技術を有する企業や先端的な研究を行っている企業の進出意欲を促すには、南渡田地区への公共交通等によるアクセス性の向上を図る必要がある**。

・**交通拠点の規模や機能については、今後想定される扇島をはじめとする臨海部の大規模な土地利用転換の影響を考慮し、改めて臨海部全体の交通ネットワークを整理した上で、決定する必要がある**。

4-5. 交通拠点の整備方針

・**交通面の潜在的ポテンシャルを活かし、新産業拠点整備と併せて交通機能強化を図る**。

・**企業誘致や研究人材を集積するため、拠点価値の向上を牽引する交通拠点の整備を図る**。

・**臨海部全体の交通ネットワークを改めて整理し、交通拠点の規模や機能について決定する**。

(今後の検討) 以下の視点と役割を踏まえ、交通拠点の規模、導入機能を決定する。

視点

- ① 既存資源を活用した機能強化
- ② 臨海部全体の交通ネットワークの中での位置づけ
- ③ 実施方針における浜川崎駅交通拠点の位置づけ

役割

- 短期的 : **新産業拠点の形成に向け様々な企業や機能の集積を促す役割**
- 中長期的 : **臨海部全体の交通ネットワークにおける役割**

・操車場地区については、将来的に土地利用が可能となる範囲を関係事業者と協議調整する。

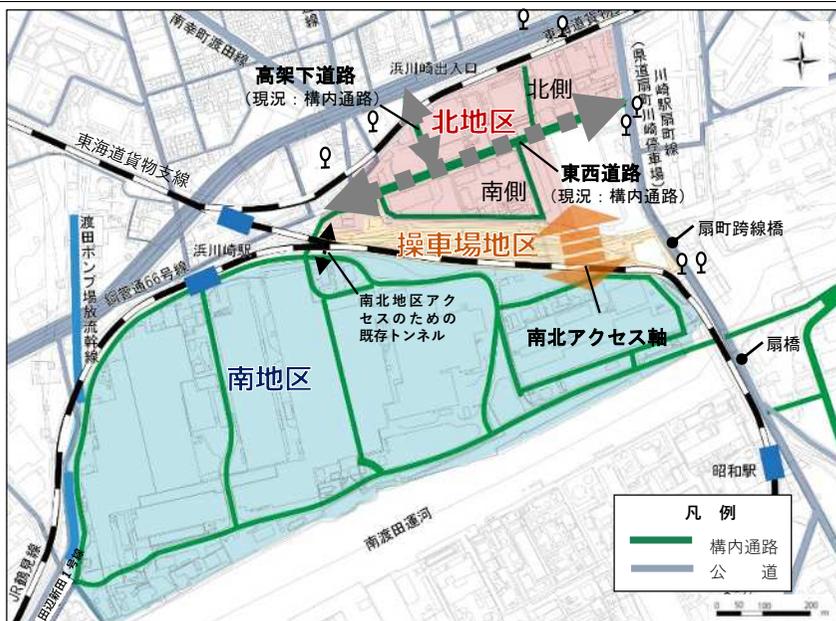


図 現在の道路及び周辺環境

5. 先行地区（北地区）の整備

北地区の整備推進にあたっては、土地利用方針及び整備方針を踏まえた民間開発事業者等による整備を促進するため、具体的な整備の進め方や土地利用の内容等について以下に示す。

(1) 進め方

●東西道路を境とし、北地区南側では研究開発棟や事務所棟などが事業を継続していることから、**北地区北側の事業推進を先行し、北側の進捗状況等を踏まえて段階的に南側の事業化を図る。**

(2) 土地利用

●土地の高度利用等により、企業の研究所や大学の研究室等の**研究開発施設を中心として**、飲食、店舗等の生活支援や憩い・交流、その他臨海部と親和性が高いエネルギー供給、流通、データ基盤等の様々な**産業支援などの複合的な機能の導入**を図る。

●コンベンション施設や宿泊・短期滞在施設等、研究開発拠点の形成に資する産業支援施設等については北側（研究開発複合エリア）、イノベーションを生み出す交流機能やスタートアップ企業が立地しやすい共同研究施設等については南側（研究開発・イノベーションエリア）を中心に導入を図る。

●**目指すべき土地利用の実現に向けて都市計画手法で適切に土地利用を誘導し、早期に基盤整備を図る。**

(3) 基盤整備等

【整備手法】

- 北地区北側は地権者や開発事業者等と協議を行い、**早期の事業化に向け開発行為等民間主体の事業を促進する。**
- 北地区南側は、進捗状況にあわせて、適切な手法を検討する。

【基盤整備等】

●**東西道路整備について令和6(2024)年着手を目指し調整する。**

●高架下道路は、関係事業者等と協議し、道路としての活用について検討する。

●具体的な整備方法

- ・道路整備は、関係機関と協議の上、必要に応じ地区周辺の道路及び交差点改良等の実施について関係事業者と調整するとともに、質の高い歩行空間の確保等を推進する。
- ・東西道路に設置されている老朽公設水道管を更新する。

・下水道は、東西道路にて下水本管の整備を進め、地区外の経路は適切に整備する。

・施設(建築)は、**川崎駅扇町線に面する街区からの整備を促進**する。

・土壌汚染対策については、調査結果に応じて地権者が適切に対応する。

・BRTの運行検討と並行し、運行に必要な機能を検討する。

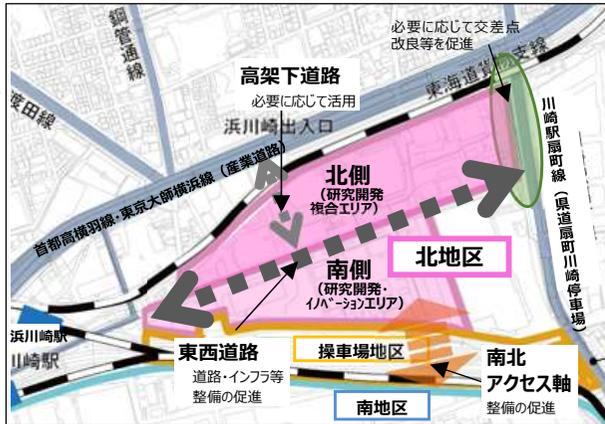
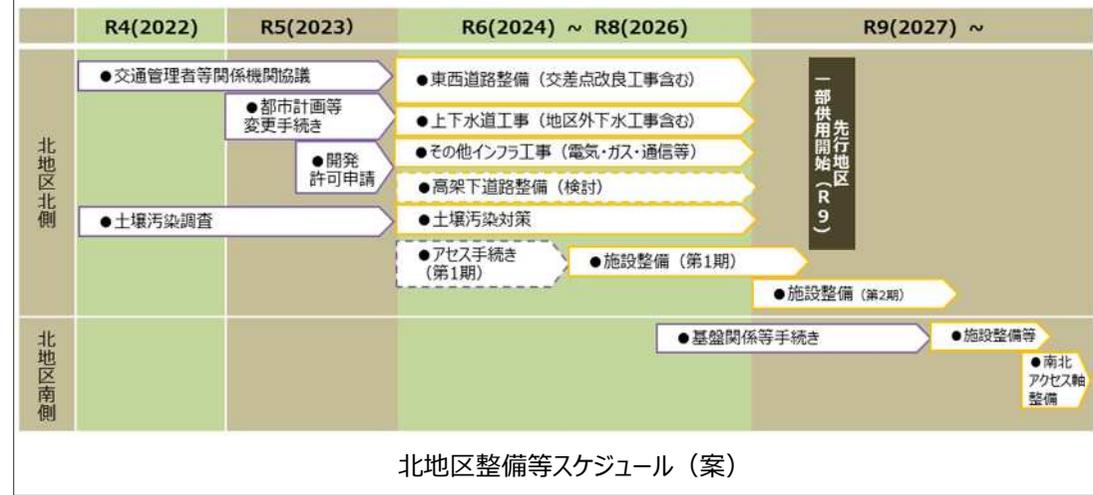


図 北地区土地利用・基盤整備イメージ



6-1. 段階整備

(今後の検討)

令和6(2024)年着手予定の北地区北側から先行して整備を進めるとともに、北地区南側以降については、各地区の具体化の検討状況に応じて拠点整備基本計画を改定しながら、段階的な整備を進める。



・操車場地区については、鉄道の運行状況等を踏まえ、事業着手までに土地利用転換の位置や規模を決定するため関係事業者と調整する。

6-2. 事業推進に向けた取組

(1) 事業推進の考え方

- 地区ごとの検討状況に応じて**地権者等の関係者と協議を実施し、拠点のあるべき姿を共有した上で事業主体の決定に向けた調整、事業の推進方策やスケジュール等の確認を適切に行う。**
- 事業主体の決定後には、**関係者間の役割分担を整理しつつ、事業主体を中心に都市基盤や施設の具体的な種類、機能、規模、整備手法等**を検討し、事業着手に向けた必要な手続き等を進める。

(2) 協議体の組成

- 拠点形成にあたっては、多岐に渡る関係者と事業参画を前提とした議論を促進し、具体的な導入機能やイノベーション推進の枠組み等、ハード・ソフト両面から**一体性のある拠点形成を誘導**する。
- これらの実現に向け、**市が中心となって協議体を組成し**、事業推進の初期段階から**各主体間で拠点形成の方向性を確認**しながら具体的な取組を進める。