

南渡田地区拠点整備基本計画

川崎市

令和 4（2022 年）年 8 月

目次

1.	計画の背景・目的.....	1
	（1）背景.....	1
	（2）目的.....	2
	（3）対象地区.....	2
	（4）位置づけ.....	4
2.	川崎臨海部の状況等を踏まえた南渡田地区の方向性.....	5
	（1）川崎臨海部の状況.....	5
	（2）川崎臨海部に求められる取組.....	11
	（3）国の動向.....	13
	（4）南渡田地区の目指す方向性.....	15
3.	拠点形成コンセプト.....	16
	（1）コンセプト.....	16
	（2）拠点形成の視点と南渡田地区のポテンシャル.....	18
	（3）拠点形成のテーマの考え方.....	21
	（4）拠点形成の進め方.....	24
4.	土地利用方針.....	26
	（1）土地利用に関する現況と課題.....	26
	（2）土地利用の考え方.....	29
	（3）土地利用方針等.....	31
5.	基盤整備方針.....	33
	（1）基盤に関する現況と課題.....	33
	（2）基盤整備の考え方.....	36
	（3）基盤整備方針.....	37
	（4）交通拠点の整備の考え方.....	40
	（5）交通拠点の整備方針.....	42

6.	先行地区（北地区）の整備.....	44
	（1）進め方.....	44
	（2）土地利用.....	44
	（3）基盤整備等.....	45
	（4）スケジュール.....	45
7.	今後の進め方.....	46
	（1）段階整備.....	46
	（2）事業推進の考え方.....	48

1. 計画の背景・目的

(1) 背景

川崎臨海部は、我が国を代表する石油化学コンビナートを形成し、鉄鋼、石油、エネルギーなどの基幹産業の集積により、製造業を中心に長年にわたり日本経済を牽引してきました。しかしながら、経済のグローバル化に伴う製造業の競争激化や国内市場の縮小、脱炭素社会の進展といった産業構造転換の影響を大きく受け、企業の事業所統合や事業再編が進められるとともに、高度経済成長期以来、製造を続けてきた設備の老朽化も顕在化しています。

一方、近年の川崎臨海部では、首都圏における地理的優位性や優れた環境技術、高度な研究開発機能の集積などを強みとして、既存産業の高度化・高付加価値化や先端産業の創出・集積なども進み、特に、ライフイノベーション分野の国際的な拠点であるキングスカイフロントの形成や水素社会の実現に向けた水素エネルギーの導入・利活用の取組が展開するなど、新たな産業創出に向けた動きも加速しています。

こうした中、本市は平成 30(2018)年 3 月に「臨海部ビジョン」を策定し、今後取り組むべき方向性を分野ごとに基本戦略として示した上で、川崎臨海部の目指す 30 年後の将来像及びその実現に向けたリーディングプロジェクトを定め取組を進めています。その一つである「新産業拠点形成プロジェクト」では、南渡田地区において産業活動のデジタル化・ネットワーク化など「Society5.0」※を先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図り、キングスカイフロントなどとの拠点間連携による相乗効果を波及させることとしています。

南渡田地区は、川崎臨海部の創成期から操業を続けてきた旧日本鋼管株式会社創業の地であり、本市の産業都市としての発展を支えた象徴的な場所です。この 52ha という広大な敷地のポテンシャルを活かし、これからの臨海部を支える新たな産業拠点の形成を実現するため、臨海部ビジョンに基づく取組を進めてきた中で、JFE スチール株式会社から令和 5 (2023)年を目途とした扇島の高炉休止が発表され、これまで川崎臨海部を支えてきた基幹産業の一つである鉄鋼業がまさに一大転換期を迎えることとなります。

川崎臨海部 100 年の歴史においても経験のないこの局面は、今後の 100 年に向け本市の持続可能性を運命づける岐路であり、本市が新たな成長戦略にチャレンジする最大の機会であるとも言えます。

このような状況において、川崎臨海部が将来に渡って高度に発展し、本市の経済成長をあらゆる面から牽引していくために、南渡田地区の重要性はこれまで以上に増しています。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新産業拠点の形成が求められています。

※ Society5.0・・・狩猟社会 (1.0)、農耕社会 (2.0)、工業社会 (3.0)、情報社会 (4.0) に続く新たな社会の姿として、「第 5 期科学技術基本計画」(平成 28 (2016) 年 1 月)において提唱されたもの。「サイバー空間 (仮想空間) とフィジカル空間 (現実空間) を高度に融合させたシステムにより、経済 発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会」のことを指す。

(2) 目的

日本有数のコンビナートである川崎臨海部は、鉄鋼業、石油、化学、エネルギーといった装置産業が集積し、それぞれが密接に結びつくことでこれまで高い生産性を維持してきましたが、近年こうした産業以外への土地利用転換が確実に進展しています。

国内各企業の事業所再編の動きや、国内コンビナートの脱炭素化に向けた独自性の打ち出しなど、それぞれが生き残りをかけた取組を加速させる中、川崎臨海部が産業競争力を維持・発展させていくためには、市がエリア全体を俯瞰し、その機能強化に向けた明確な市の考えを示す必要があります。そして、その実現に向けては、大規模な土地利用転換等を契機とした戦略的な機能誘導・産業集積、それを可能とする基盤整備を官民の連携により推進することが不可欠です。

本計画は、本市が産業都市として培ってきた世界最先端の技術・人材・研究機能・生産能力などを活かし、既存産業との親和性や社会動向などを見据えて更なる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、税源涵養等により市民生活へ貢献することを目指して、産学官の多様な関係者と方向性を共有し、それぞれの連携により南渡田地区の拠点形成を適切に誘導するためのコンセプトや土地利用、基盤整備及び企業誘致の方向性等を一体的に取りまとめるものです。

拠点形成の実現に向けては、本計画に基づき関係者との協議を進め、具体的な土地利用、導入機能、基盤整備等の詳細を明らかにした上で、適切な役割分担のもと事業推進を図ります。

(3) 対象地区

南渡田地区は、川崎臨海部の西側エリアにあり、中心市街地の JR 川崎駅から約 3km、羽田空港から約 5km の距離に位置しています。近隣には JR 鶴見線及び JR 南武支線の浜川崎駅や貨物輸送の拠点となる川崎貨物駅（コンテナ駅）があり、南渡田運河を挟んだ南側には、製造、物流、エネルギー、リサイクル等の複合産業地区を形成する扇町地区、首都高速横浜羽田線及び東京大師横浜線（産業道路）を挟んで北側には住宅を中心とする既成市街地が広がっています。

かつての南渡田地区は、明治 45(1912)年、旧日本鋼管株式会社（現 J F E スチール株式会社）により製鉄工場が建設され、戦前から戦後にかけて京浜地区の発展とともに製鉄工場としての歴史を刻んできました。その後、沖合の埋め立て地である扇島に工場が集約されたため、昭和 51(1976)年に地区内の製鋼工場が休止され、存置された工場建屋の一部は現在研究施設や倉庫、鋼管製造工場などの用途に利用されています。

平成 14(2002)年 10 月には、南渡田地区を含む「浜川崎周辺地域」は、工場跡地の土地利用転換により、研究開発機能を中心とした複合市街地を形成するため、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、都市再生緊急整備地域※に指定されました。

また、平成 30(2018)年 3 月には、「臨海部ビジョン」を策定し、その取組のひとつとして、「新産業拠点形成プロジェクト」を位置づけ、南渡田地区における研究開発及び社会実装を行う新産業創出の拠点化の取組を進めています。

【南渡田地区の変遷】

明治 45(1912)年 6 月	旧日本鋼管(株) (現 JFE スチール(株)) 設立
昭和 51(1976)年 4 月	南地区の第 2 製鋼工場休止
平成 14(2002)年 10 月	都市再生緊急整備地域に指定
平成 16(2004)年 5 月	北地区にサイエンスパーク THINK をまちびらき
平成 30(2018)年 3 月	臨海部ビジョン策定 (南渡田地区における新産業拠点の形成を位置づけ)
令和 2 (2020)年 4 月	南渡田地区拠点整備計画策定に向けた中間とりまとめの作成
令和 3 (2021)年 2 月	JFE ホールディングス(株)と川崎市との土地利用に関する協定の締結

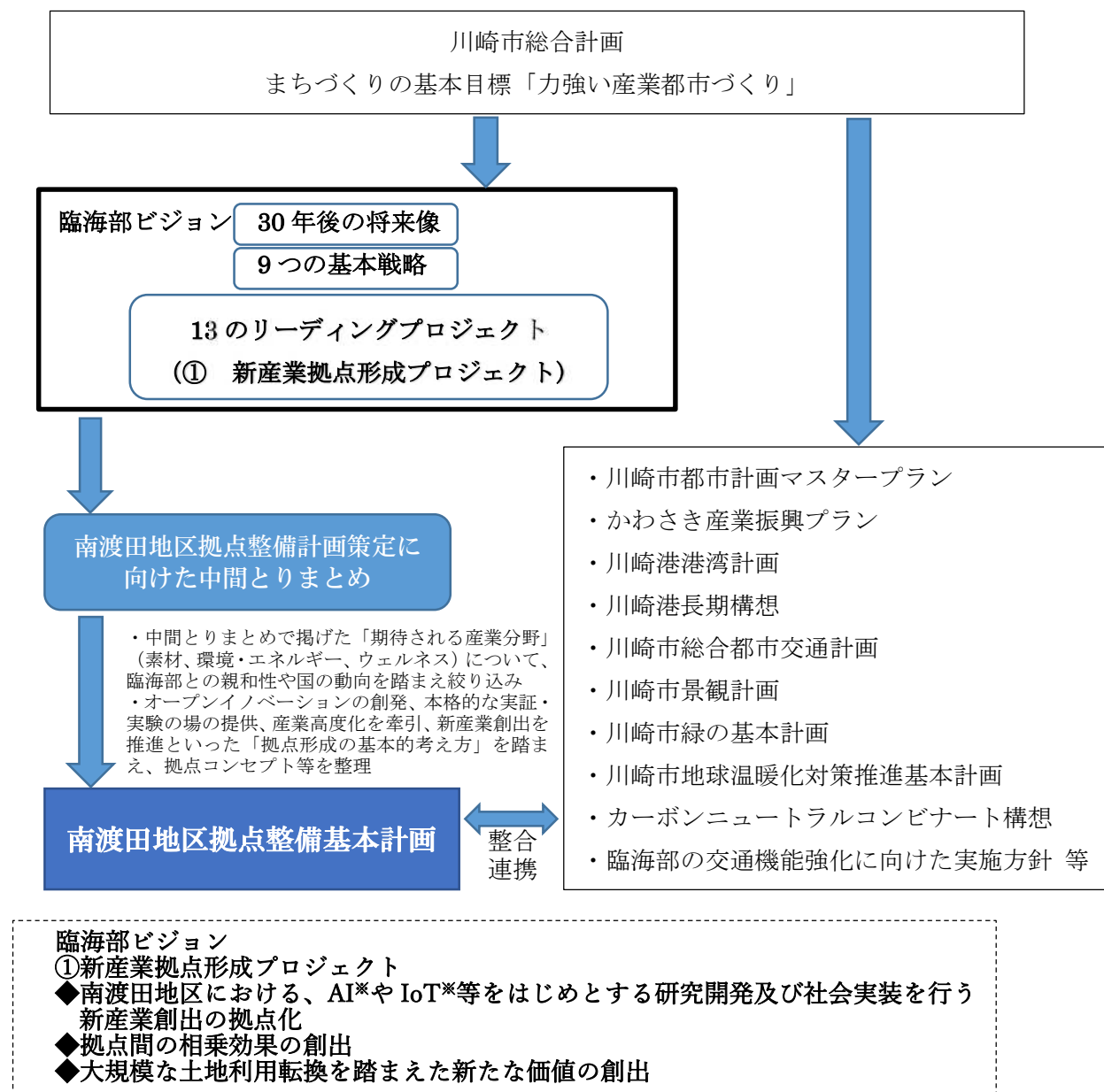


※ 都市再生緊急整備地域・・・都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき都市再生の拠点として、「都市再生特別措置法」に基づき政令により指定されている地域。土地利用規制の緩和や、都市計画の提案、事業認可等の手続期間の短縮、民間プロジェクトに対する金融支援、税制支援を受けるための国土交通大臣の認定等の特別な措置を受けることができる。また、都市再生本部が定める地域整備方針等に従って、関係省庁及び地方公共団体が、市街地の整備のための施策を重点的かつ効果的に推進することになる。

(4) 位置づけ

上位計画・関連計画との関係

本計画は、臨海部ビジョンが示す川崎臨海部の目指す将来像の実現に向け、臨海部の交通機能強化に向けた実施方針やカーボンニュートラルコンビナート構想*等と整合・連携を図りながら、令和2(2020)年に公表した南渡田地区拠点整備計画策定に向け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南渡田地区拠点整備基本計画を定めます。



※ カーボンニュートラル・・・「温室効果ガスの排出量から吸収量と除去量を差し引いた合計がゼロ」の状態

※ カーボンニュートラルコンビナート構想・・・川崎臨海部をカーボンニュートラル化しながら産業競争力を強化するため、中長期的な視点であるべき将来像とその実現に向けた戦略を示したもの。

※ AI・・・Artificial Intelligence（人工知能）。膨大な量、種類、形式のデータセット（ビッグデータ）を処理、解析（ビッグデータ解析）し、それをもとに新たな示唆を生み出すことができる。

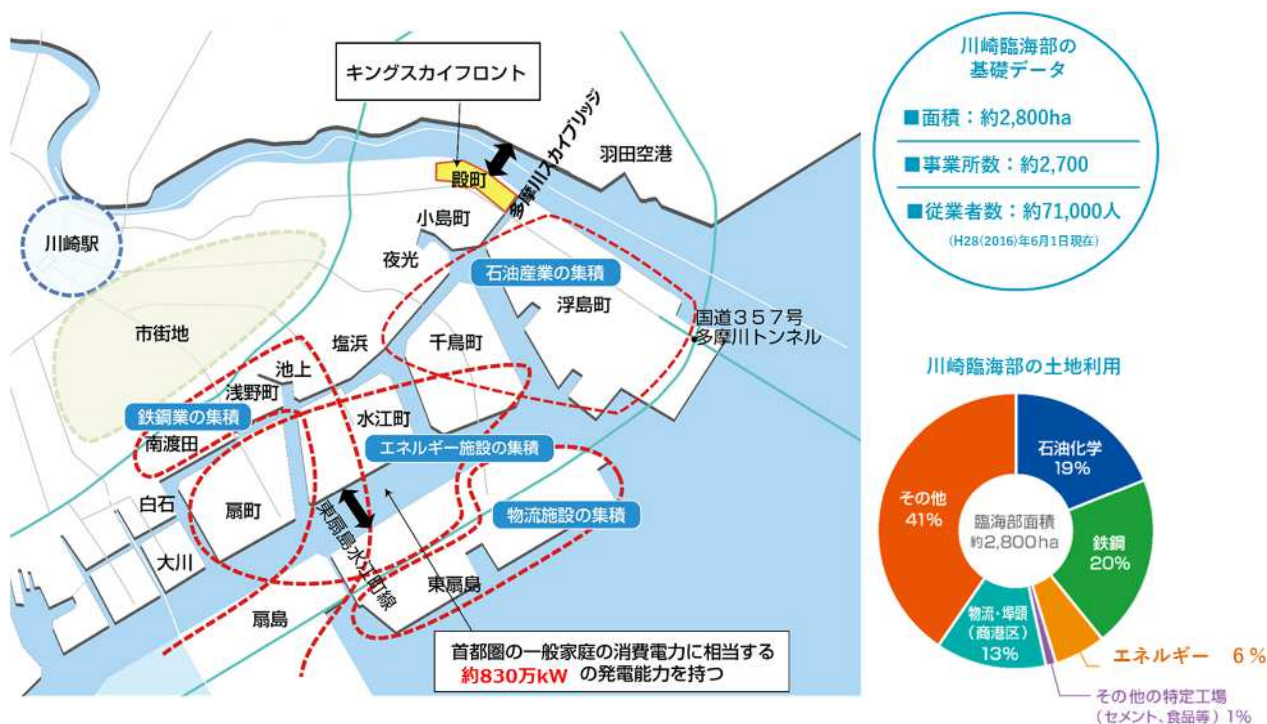
※ IoT・・・Internet of Things（モノのインターネット）。様々なモノがインターネットにつながることで、遠くにあるモノ（工場設備、機械等）の状態を遠隔で把握、操作したり、モノ同士が自動で相互に制御したりすることができる。また、モノから集められたデータを収集、蓄積し、AIで処理、活用することが想定される。

2. 川崎臨海部の状況等を踏まえた南渡田地区の方向性

(1) 川崎臨海部の状況

ア 川崎臨海部の概要

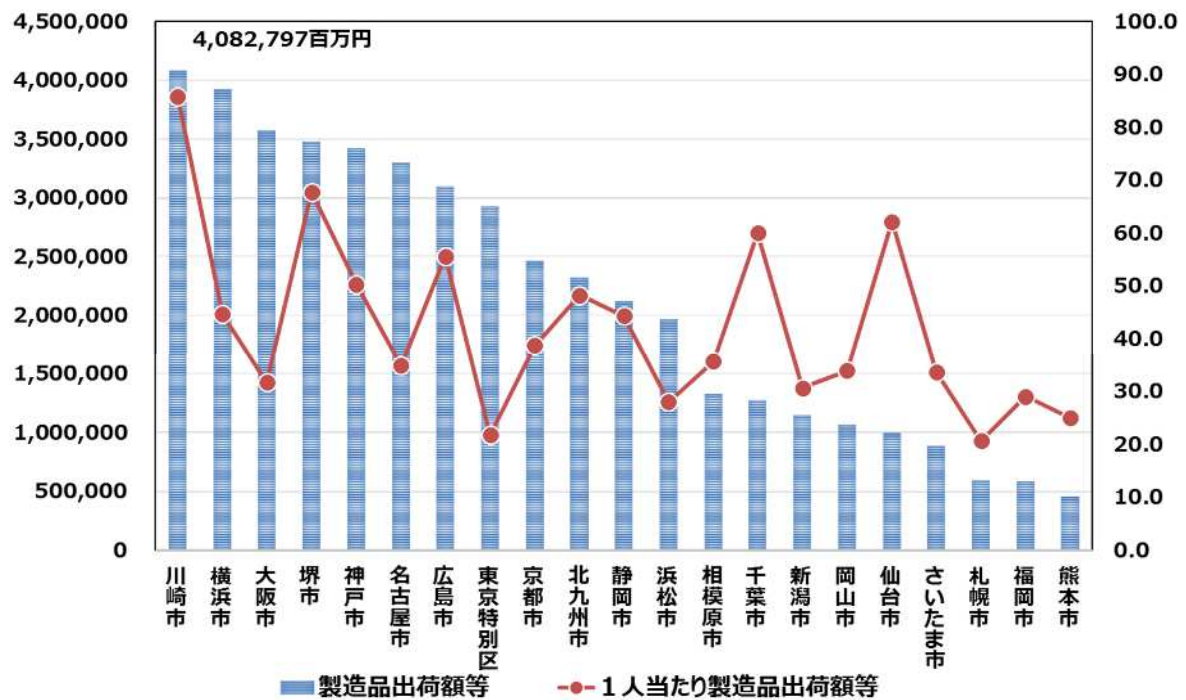
- ・川崎臨海部は、全体で2,800haの広さがあり、鉄鋼、石油、エネルギー、物流等の工場や事業所が集積し、日本有数のコンビナートを形成しています。
- ・多摩川の対岸には羽田空港が近接しています。
- ・殿町地区には、ライフサイエンス分野の国際戦略拠点としてキングスカイフロントを形成しています。
- ・川崎駅から川崎臨海部までのエリアは市街地となっており、産業地帯と市街地が近接しています。



出典：川崎市総合計画 第3期実施計画

イ 製造品出荷額等（単位：百万円）

- 令和元(2019)年の本市の製造品出荷額等は4兆828億円、従業員一人あたりの額は8,574万円であり、いずれも大都市中（20政令都市と東京都区部）で第1位となっており、高度な産業集積と生産性を実現しています。



出典：川崎市総合計画 第3期実施計画

- 本市の製造品出荷額等の上位4業種は、石油製品・石炭製品製造業、化学工業、輸送用機械器具製造業、鉄鋼業ですが、そのうち石油製品・石炭製品製造業と化学工業は大都市中で第1位となっています。なお、令和5(2023)年に扇島の高炉休止が予定されている鉄鋼業は第4位となっています。

石油製品・石炭製品製造業 (百万円)	
1 川崎市	1,189,026
2 横浜市	1,129,118
3 堺市	897,441
4 仙台市	542,177
5 北九州市	86,629
6 神戸市	40,277
7 大阪市	12,328
8 名古屋市	8,245
9 札幌市	5,283
10 浜松市	4,395
11 新潟市	3,716
12 静岡市	2,629
13 岡山市	2,163
14 さいたま市	X
千葉市	X
東京特別区	X
相模原市	X
京都市	X
広島市	X
福岡市	X
熊本市	X

化学工業 (百万円)	
1 川崎市	930,539
2 大阪市	519,935
3 神戸市	399,826
4 東京特別区	314,139
5 新潟市	230,165
6 北九州市	221,481
7 堺市	201,866
8 名古屋市	193,774
9 さいたま市	171,042
10 静岡市	110,020
11 横浜市	109,133
12 岡山市	96,122
13 京都市	74,570
14 相模原市	52,486
15 熊本市	47,266
16 広島市	46,257
17 千葉市	27,267
18 浜松市	23,902
19 札幌市	23,652
20 仙台市	19,344
21 福岡市	10,472

輸送用機械器具製造業 (百万円)	
1 広島市	1,891,529
2 浜松市	817,283
3 川崎市	545,066
4 神戸市	494,326
5 名古屋市	420,031
6 横浜市	366,869
7 堺市	270,221
8 北九州市	175,587
9 大阪市	170,704
10 京都市	95,219
11 新潟市	93,992
12 相模原市	88,213
13 静岡市	55,844
14 東京特別区	51,510
15 さいたま市	47,788
16 熊本市	46,318
17 岡山市	43,562
18 札幌市	26,470
19 福岡市	17,319
20 仙台市	4,359
21 千葉市	2,352

鉄鋼業 (百万円)	
1 北九州市	843,900
2 堺市	466,624
3 大阪市	457,001
4 川崎市	454,539
5 千葉市	432,192
6 名古屋市	339,289
7 神戸市	209,889
8 東京特別区	126,841
9 仙台市	83,396
10 横浜市	62,380
11 浜松市	46,299
12 岡山市	28,106
13 新潟市	27,473
14 札幌市	22,448
15 静岡市	22,393
16 相模原市	17,284
17 さいたま市	15,526
18 広島市	14,905
19 熊本市	13,644
20 福岡市	6,906
21 京都市	6,635

出典：川崎市の工業－2020年工業統計調査結果－

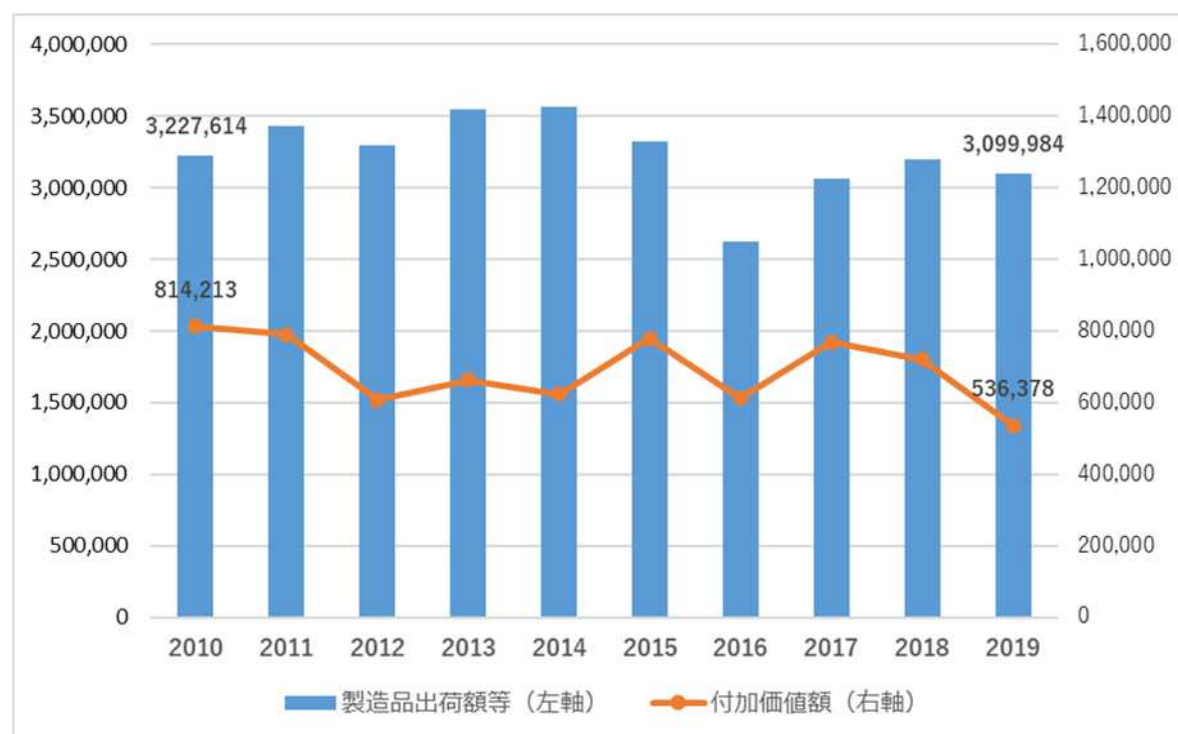
- ・川崎臨海部が属する川崎区は、本市の製造業の事業所の 33%、従業者数の 53%が集中し、製造品出荷額等の 76%、付加価値額の 61%を生み出しており、川崎臨海部が本市の製造業を支えています。

川崎市の製造業における川崎区の実績

	事業所数	従業者（人）	製造品出荷額等 （百万円）	付加価値額 （百万円）
川崎市	1,070	47,621	4,082,797	882,149
川崎市川崎区	350	25,426	3,099,984	536,378
川崎区が占める割合	33%	53%	76%	61%

- ・川崎臨海部（川崎区）の平成 22(2010)年から令和元(2019)年の製造品出荷額等は、一時的な落ち込みはありますが、ほぼ横ばいで推移しています。一方、付加価値額は約 34%減少しています。

臨海部（川崎区）の製造出荷額等・付加価値額（単位：百万円）



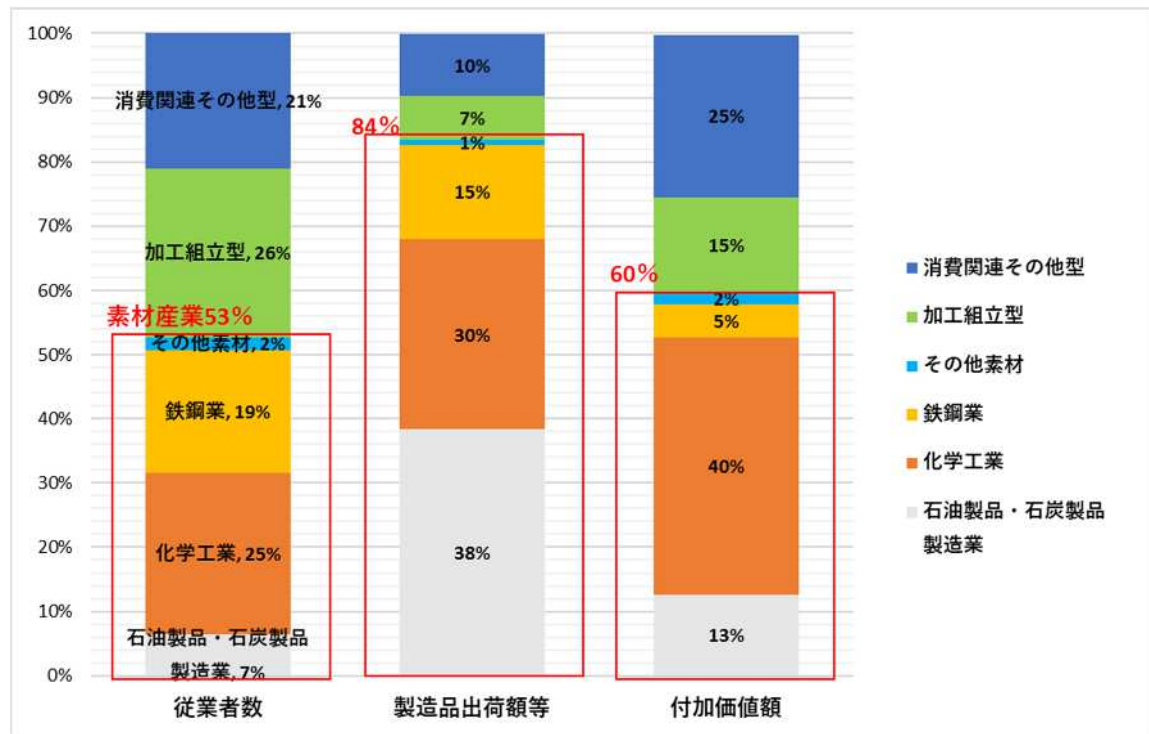
資料：川崎市の工業－2020 年工業統計調査結果－から作成

付加価値額とは、製造品出荷額等＋（製造品年末在庫額－製造品年初在庫額）＋（半製品及び仕掛品年末価額－半製品及び仕掛品年初価額）－（推計酒税、たばこ税、揮発油税及び地方揮発油税＋推計消費税額）－原材料使用額等－減価償却額

ただし、従業者 4～29 人の事業所については、粗付加価値額により集計

粗付加価値額＝製造品出荷額等－（推計酒税、たばこ税、揮発油税及び地方揮発油税＋推計消費税額）－原材料使用額等

- ・川崎臨海部は、主に鉄鋼、石油、化学など素材産業の工場、事業所の集積により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、雇用面、税収面からも素材産業は重要な役割を担っています。



資料：川崎市の工業－2020年工業統計調査結果－から作成

注：小数点以下四捨五入の関係で、棒グラフは必ずしも100%にはならない。

川崎市の工業における産業区分の素材型（石油、化学、鉄鋼、非鉄、窯業、紙製品）を素材産業としています。

ウ 川崎臨海部の環境関連産業

- 川崎市のCO₂排出量のうち、臨海部企業から排出されるCO₂排出量が7割以上を占めています。一方、川崎臨海部には水素パイプラインが敷設され、国内の1割を占める水素の供給と需要があります。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しています。

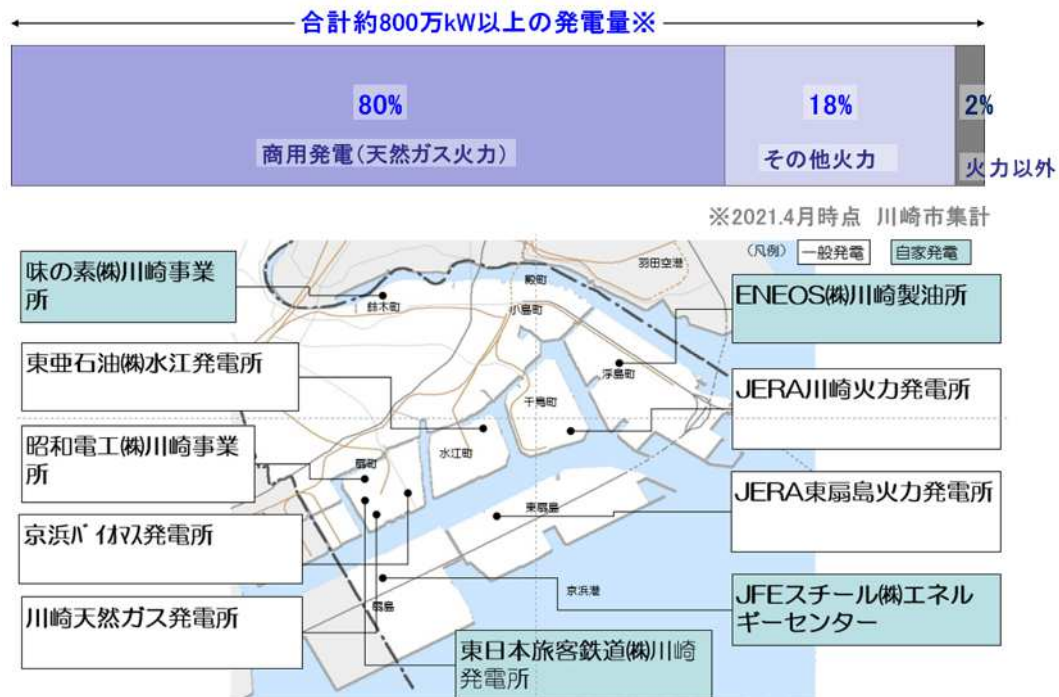


出典：川崎カーボンニュートラルコンビナート構想



資料：各社の情報・廃棄物処理施設の許可情報等を基に作成

- ・川崎臨海部には、企業の生産活動を支える LNG・天然ガスインフラや化石燃料を用いた火力発電所が集積しており、CO₂排出量削減に向けたエネルギー転換が求められています。



出典：川崎カーボンニュートラルコンビナート構想

エ 川崎臨海部の交通環境

- ・川崎臨海部への通勤手段としては、京急大師線や JR 南武支線などの鉄軌道に加え、川崎駅などと臨海部の各拠点間を結ぶ路線バスが利用されています。通勤者の多くは、川崎駅発着の路線バスを利用しており、ピーク時におけるバス車内の混雑や所要時間の長さ、川崎駅東口駅前広場の混雑、長蛇の乗車待ち列が課題となっています。



出典：「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」（川崎駅東口駅前広場の混雑及びバス待機列の様子）

(2) 川崎臨海部に求められる取組

本市のまちづくりの基本目標である「力強い産業都市づくり」の中心的な役割を担う川崎臨海部が転換期を迎える中、将来にわたり持続的に発展させるためには、社会経済環境の変化を踏まえた取組が求められています。

ア 臨海部企業の競争力強化

川崎臨海部が大きな割合を占める本市の製造品出荷額等は大都市中第1位となるなど、川崎臨海部は素材産業を中心とした高度な産業集積によるコンビナートを形成しているものの、付加価値額は減少傾向にあります。また、国内の各製造業は、国際競争の激化、国内需要の減少等に対応するため、製造拠点の統合・合理化を図り、事業所ごとの位置付けや役割を再構築した上で、投資の「選択と集中」を戦略的に進めています。

こうした状況の中、本市は平成30(2018)年に「臨海部ビジョン」を策定し、川崎臨海部が今後ものづくりが高度に発展し続ける地域として世界で最も付加価値を生み出すエリアを目指すことなどの基本理念をもとに取組を推進しています。

今後も、臨海部ビジョンに基づく取組を総合的に進め、素材産業の集積を活かした既存産業の高度化・高付加価値化による競争力強化を図る必要があります。

イ 臨海部を牽引する新たな産業の創出

殿町地区では、キングスカイフロントの拠点形成が概成し、川崎臨海部における新たな産業であるライフサイエンス分野の研究開発が進められています。

一方、本計画に基づく南渡田地区の取組の他、扇島地区においては令和5(2023)年にJFEスチール株式会社の高炉休止が予定されており、川崎臨海部ではこれまでに経験したことがない規模の土地利用転換が始動することとなります。

様々な企業が集積して各々の役割を担い、効率的な生産活動を行うことが強みとなるコンビナートの発展には、既存産業との親和性や社会動向等を踏まえ、これからの川崎臨海部を牽引する産業の創出が不可欠です。

臨海部ビジョンの「新産業拠点形成プロジェクト」では、キングスカイフロントや南渡田地区における拠点形成を進め、川崎臨海部全体の機能転換を牽引する新産業拠点の形成や拠点間連携による相乗効果を生み出すこととしていますので、こうした大規模な土地利用転換を「新たな成長戦略へのチャレンジ」と位置づけ、取組を推進していく必要があります。

ウ カーボンニュートラルの推進

カーボンニュートラルが世界的潮流となる中、川崎臨海部は、エネルギーや製品の製造プロセスで多くのCO₂を排出していることから、環境や社会への貢献を進めなければ操業環境が厳しくなることが見込まれており、エリア全体が大きな転換期を迎えています。

一方、以前から水素が工業利用され、全国トップレベルの規模の供給・需要量、関連企業が存在するエリアであり、また、プラスチック等の再資源化に向けたリサイクル産業の集積、企業間でのエネルギー融通なども図られている強みがあります。

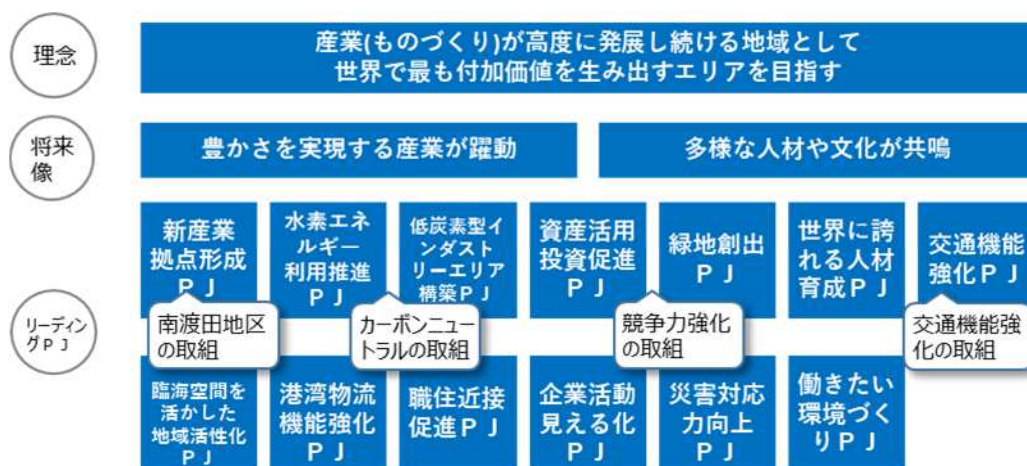
こうした強みを活かし、川崎臨海部のカーボンニュートラル化の取組を進めることで、カーボンニュートラル社会に寄与する新たなコンビナートのロールモデルとなる産業エリアの形成を図る必要があります。

エ 交通機能の強化

川崎臨海部は、東京都と横浜市に隣接するとともに、羽田空港や品川駅などの広域的な交通結節拠点にも近く、環境優位性の高い貨物鉄道の拠点となる川崎貨物駅や東京貨物ターミナル駅などの貨物駅に近接しており、首都圏内に留まらない地理的利便性を備えたエリアです。その一方、川崎臨海部へのアクセスは、川崎駅からのバス交通への依存度が高く、通勤者の多くが川崎駅発着の路線バスを利用していることから、ピーク時におけるバス車内や駅前広場の混雑、所要時間の長さなどその利用環境の改善が求められており、臨海部ビジョンにおいても交通機能強化をリーディングプロジェクトのひとつとして位置付けています。

川崎臨海部の発展を支える交通機能強化を実現し、これからも企業や高度人材から選ばれる地域であり続けるため、基幹的交通軸や交通拠点の整備、交通結節機能の強化等の方向性を示す「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」などを踏まえ、臨海部のアクセス機能の向上に資する取組を着実に進める必要があります。

—臨海部ビジョンの方向性（概要）—



（３）国の動向

川崎臨海部において、カーボンニュートラルの実現や素材産業の高度化・高付加価値化が求められている中、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を加速しています。

国は、令和 2(2020)年 10 月にカーボンニュートラル宣言を行い、同年 12 月には「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定し、その実現のためにはマテリアルの革新が必要としています。また、令和 3(2021)年 6 月に閣議決定された「統合イノベーション戦略 2021」では、「官民連携により戦略的に取り組むべき基盤技術」として「AI」、「バイオテクノロジー」、「量子技術」、「マテリアル（素材）」を掲げています。

日本はノーベル賞の受賞につながった青色発光ダイオードやリチウムイオン電池をはじめ、革新的なマテリアルを多く生み出し、世界に社会的・経済的インパクトをもたらしてきました。また、我が国の輸出総額のうち、「工業素材」が「輸送用機器（自動車等）」と並んで 2 割を超え、日本の輸出産業の要となっており、国は素材産業を「日本のリーディングインダストリー」と位置づけています。中でも機能性素材※は多くの化学メーカーの収益の柱となっており、リチウムイオン電池や液晶ディスプレイの素材に用いられる電子材料などで日本企業は高いシェアを有しています。一方で、近年新興国における積極的な研究開発や製品のコモディティ化、価格競争の激化などの結果、一部製品で日本の生産シェアが奪われている状況を踏まえ、国は令和 3(2021)年 4 月に「マテリアル革新力強化戦略」を策定し、この中で「我が国は「デジタル社会の実現」と「グリーン社会の実現」に最大限注力することとしており、経済と環境の好循環を同時に創出し、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」、「Society5.0 の実現には、サイバー空間を担うデジタル技術だけでなく、最適なフィジカル空間を実現するマテリアル技術が必須」と社会実装に向けた役割を位置付けています。また、「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ノミー※の実現に直結」、「グリーン社会のみならず、AI 戦略、バイオ戦略、量子技術イノベーション戦略、革新的環境イノベーション戦略等においても、マテリアルの革新が不可欠」としています。更に、マテリアル革新力強化に向けた基本方針として、「産学官共創による迅速な社会実装」、「データ駆動型研究開発基盤※の整備」、「持続的発展性の確保」としており、オープンイノベーション※の必要性等をあげています。

令和 2(2020)年 6 月に策定された「バイオ戦略 2020」においては、我が国の強みや市場の成長性を考慮して、国内外から大きな投資を呼び込むことが見込まれる市場領域（遅滞なく取り組むべき基盤施策）として、第一に高機能バイオ素材があげられています。

このように、国が目指している方向性と川崎臨海部が直面している課題及び臨海部ビジョンで示した取組の方向性は、「カーボンニュートラル」、「マテリアル（素材）」、「競争力強化」等をキーワードに骨格部分で重なり合うことから、川崎臨海部の発展・進化はすなわち、社会課題の解決に直結するものといえます。

※ 機能性素材・・・特殊な機能をもった、高付加価値の素材。

※ サーキュラーエコノミー・・・従来の「大量生産・大量消費・大量廃棄」の経済モデルに代わる、製品と資源の価値を可能な限り長く保全・維持し、廃棄を削減していく経済

※ データ駆動型研究開発・・・大量の研究データを AI により分析し、仮説モデルをつくり、検証する開発方法

※ オープンイノベーション・・・産学連携や企業間の共同研究などにより、組織や分野を超えた知識、技術を結合することで、革新的な価値を創造すること

2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略

- 革新的な素材開発により、カーボンニュートラルとマテリアル産業の更なる成長・発展との両立を目指す。

統合イノベーション戦略2021

- マテリアルは我が国の科学技術・イノベーションを支える基盤技術であり、その強みを活かし戦略的な取組を強化する必要がある。

マテリアル革新力強化戦略

- ESGやSDGsの意識の高まりに伴い、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ノミーの実現に直結することからマテリアルの位置づけが高まっている。

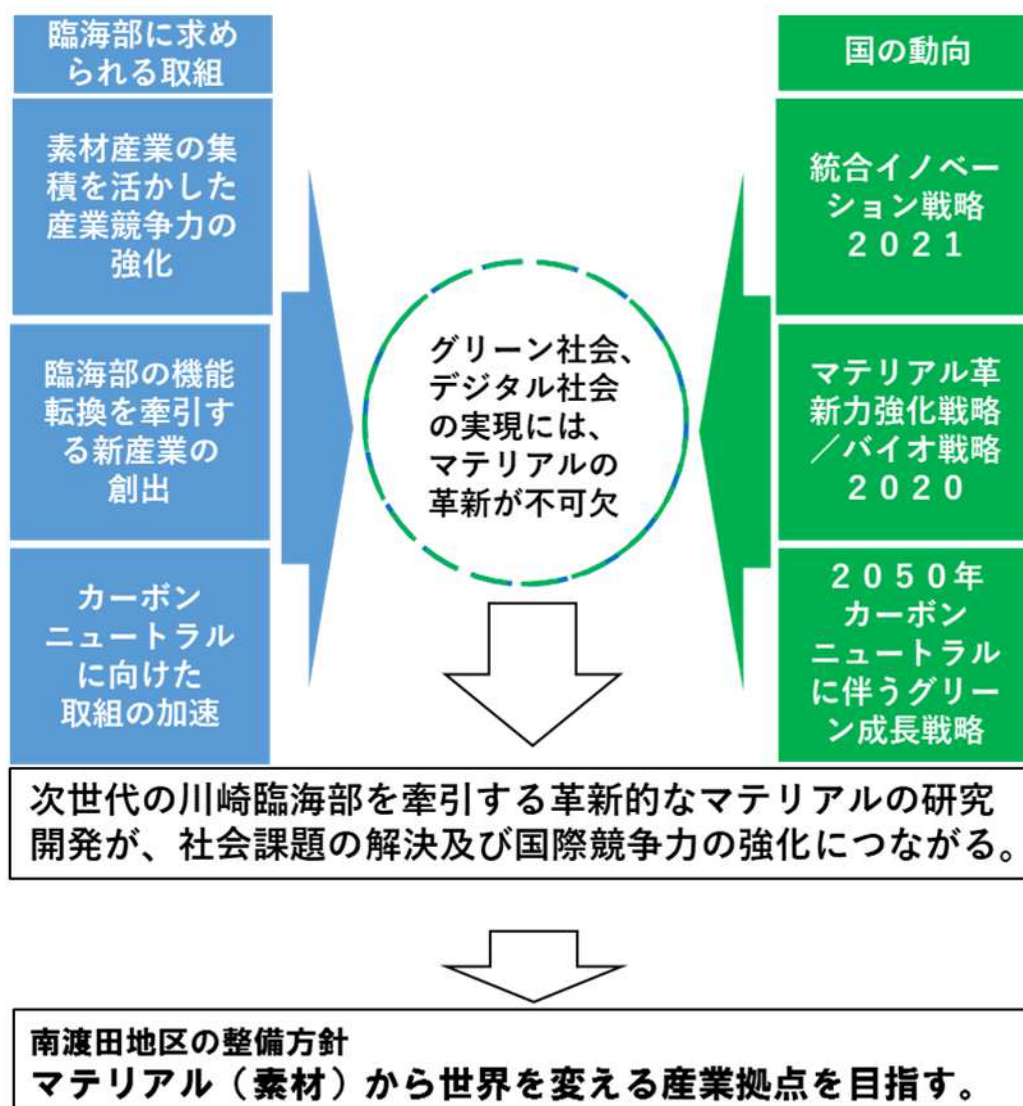
バイオ戦略2020

- バイオテクノロジーの活用と再生可能な生物資源の利用によって、これまでになく軽量性、耐久性等の高機能な素材開発に挑戦

（４）南渡田地区の目指す方向性

国の方向性として、デジタル社会やグリーン社会を切り開くためにマテリアルの革新が求められる中、南渡田地区は、川崎臨海部がこれまでに培ってきた強みや将来を見据えたポテンシャルを活かし、川崎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」の形成を目指します。

—南渡田地区の方向性—



3. 拠点形成コンセプト

(1) コンセプト

世界を変える素材を生み出す産業拠点の実現に向け、南渡田地区のコンセプトを次のとおり定めます。

「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

- ・「未知」とは、『マテリアル（素材）には今の物差しで測りきれない世界を創造する力が秘められている』こと、また『その力が川崎臨海部の将来を切り開く』ことをイメージしています。
- ・「つながる」とは、川崎臨海部が持つポテンシャルを示しており、企業（人）、原料・素材（もの）、情報（データ）が集まり、それぞれがマルチ（複数、多様）につながること革新的な「マテリアル（素材）」の研究開発を進め、社会課題（カーボンニュートラル）の解決につなげることをイメージしています。
- ・また、「首都圏の巨大消費地とのつながり」、「川崎駅や羽田空港、市内拠点間のつながり」、「空港、港が世界につながっていることなど場所的なつながり」のほか、川崎臨海部が時代を先導する新たな産業エリアへと進化する、「社会を革新的な素材開発により劇的に変貌させるための橋渡しという時間的なつながり」もイメージしています。

素材産業はこれまで、各企業がそれぞれの知見を活かしクローズドな研究開発を進め、「死の谷」※や「ダーウィンの海」※と呼ばれる障壁にぶつかりながら、非常に長い年月をかけて商品化にたどり着いてきましたが、産業構造の変化や国際的な競争激化等により、近年では複数の分野において日本の優位性が損なわれつつあります。

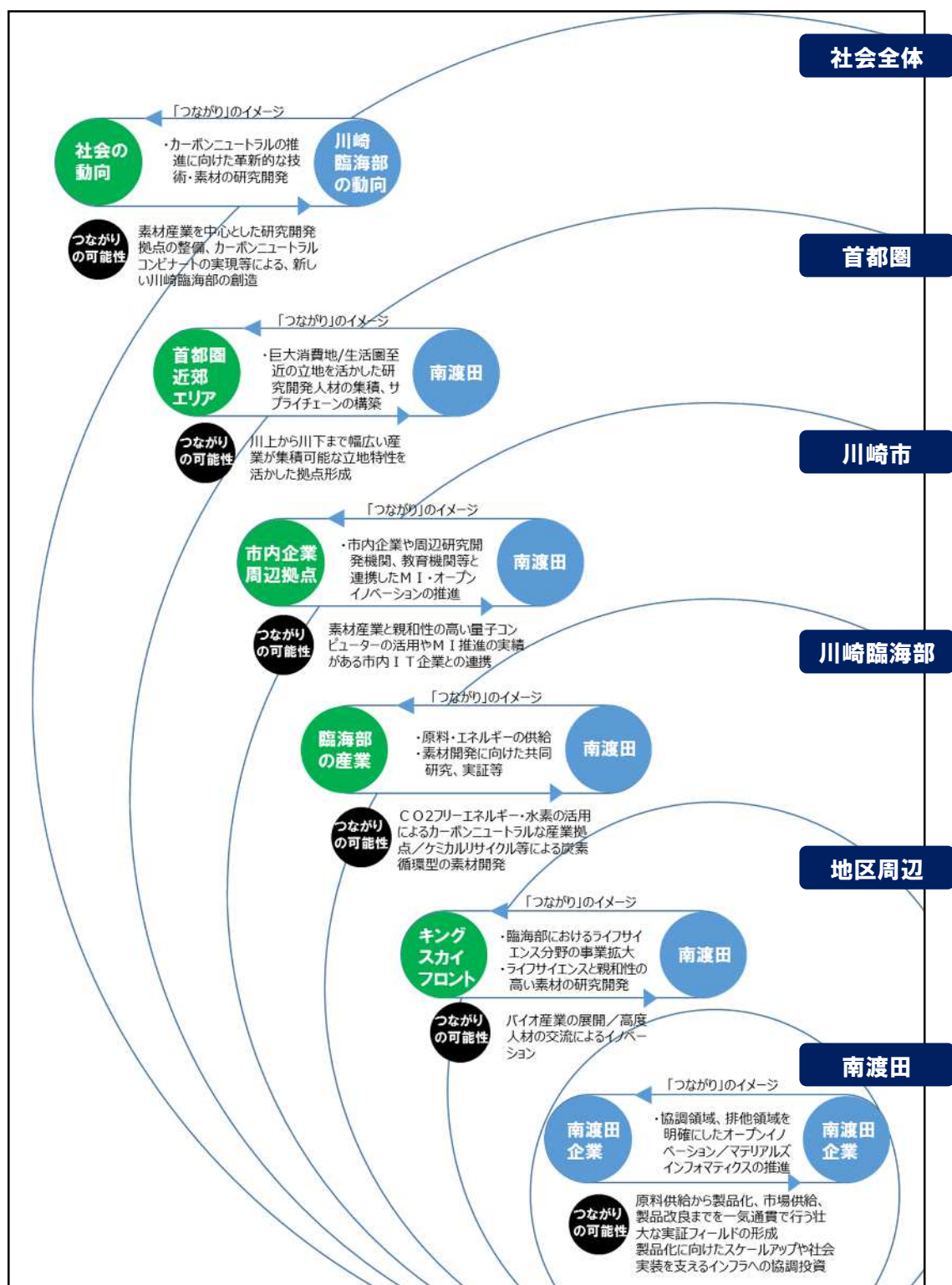
このような状況において、日本の素材産業の競争力強化が求められている中、国は「素材開発の質とスピードを上げること」や「素材側から社会変革をもたらす新素材の創出・提案力の強化」が必要であり、そのために以下の取組を進めていくことが重要であるとしています。

- ①ユーザーとの垂直統合による素材開発の加速化
- ②Society5.0につながる Connected Industries
- ③素材イノベーションシステムの確立

これらは、いずれも一企業単独で推進するものではなく、さまざまな主体の「つながり」の中で、これまで成し得なかった価値創出を実現する考え方です。

南渡田地区は、産業拠点の形成にあたり高いポテンシャルを有していますが、その主要な要素はエリア的、機能的、人(企業)的な「つながり」であり、マテリアルをキーワードとしてあらゆるものに繋がる可能性を秘めています。この「つながり」の効果を最大限に高め、高度経済成長期を牽引してきた川崎臨海部が次世代の姿に変わろうとする「現在」と「未来」をつなぐ拠点形成を実現します。

「つながり」のイメージ



- ※ 死の谷・・・開発から製品化までの過程で、売上がないのに開発の経費が必要で赤字状態が続くことから生じる障壁のこと。
- ※ ダーウィンの海・・・市場投入してから、市場での既存企業との生存競争を経て、生き残るまでの障壁のこと。

(2) 拠点形成の視点と南渡田地区のポテンシャル

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1に関するポテンシャル

カーボンニュートラルの実現に向け素材が果たす役割が重要視される中、政府のカーボンニュートラル宣言において、「積極的に温暖化対策を行うことが、産業構造や経済社会の変革をもたらし、大きな成長につながる」と示されているとおり、カーボンニュートラルへの適応は、今後の企業活動にとって新たな事業展開に向けた契機となります。

川崎臨海部には国内最大級の水素配管網が敷設されており、水素の利用に寄与する燃料電池や、水素ステーション関連機器等の製造工場が立地しています。また、市民生活から排出される廃プラスチックの再資源化やペットボトルを再資源化するケミカルリサイクル施設が集積するなど、カーボンニュートラルに関連した企業の取組が進みつつあります。

こうした強みを活かし、川崎臨海部は世界に先駆けてカーボンニュートラル社会の実現を牽引する産業地域として、カーボンニュートラルコンビナートの形成に向けた取組を進めており、エリアの将来像として「水素を軸としたカーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点」、「炭素循環型コンビナート」、「エネルギーが地域最適化され、立地競争力のある産業地域」の3つの柱を掲げています。

また、コンテナ輸送の首都圏の玄関口である東京貨物ターミナル駅が近接し、川崎臨海部には川崎貨物駅や神奈川臨海鉄道があり、貨物鉄道を利用しやすい地域であることから、環境特性に優れている貨物鉄道を、資材調達、製品出荷に活用できるといった利点もあります。

このように、エネルギー供給や素材・製品製造の一大拠点である川崎臨海部が官民協調によりカーボンニュートラル化へ向け舵を切る中、南渡田地区に革新的な素材の研究開発拠点を形成することにより、原料・エネルギーの調達、研究開発、生産活動等の様々な場面において既存企業と新たに立地する企業との相互連携、協業が見込まれ、カーボンニュートラルを先導する研究開発拠点へ成長することが期待できます。

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

視点2に関するポテンシャル

製品ライフサイクルが短期化する一方で、製品ニーズが多様化・複雑化する傾向にある中、素材産業においては、開発時間の短縮が大きな課題となっています。そのため、近年の素材産業における研究開発には、AI・ビッグデータ解析を用いて高速に材料開発を行う「マテリアルズインフォマティクス (MI) *」が不可欠となっています。

そのような状況の中、本市は、令和3(2021)年6月に東京大学、日本IBMと量子コンピューティング技術*の普及と発展に関する基本協定書を締結し、令和3(2021)年7月には、南渡田からも近いエリアにある新川崎・創造のもり地区にあるナノ・マイクロ産学官共同研究施設

(NANOBIC) に日本初のゲート型商用量子コンピューティングシステムが設置され、稼働を開始しています。量子コンピューターは、従来型のコンピューターと比べ、短時間で計算することが可能とされており、膨大なデータ解析が必要となるマテリアルズインフォマティクスと親和性が高いものとなっています。

また、キングスカイフロントのラボにも入居している東京工業大学は、ビッグデータ科学（AI解析とデータ科学）をエネルギー分野の要素研究やシステム研究に活用する InfoSyEnergy 研究/教育コンソーシアムを立ち上げており、エネルギーデバイスを支える素材開発も研究対象としています。

加えて市内には、既にマテリアルズインフォマティクスに取り組んでいる大手情報通信企業も立地しているなど、ICT（情報通信技術）に関わる高度な知見が集積しています。

南渡田においては、これらの主体との連携により、従来の「勘と経験」に基づき仮説をたて、多くの試作実験を繰り返すといった開発プロセスを刷新し、AI・ビッグデータ解析による開発手法や基盤技術の共同研究、マテリアルズインフォマティクスに関する人材交流、人材育成などデータを基軸とした研究開発推進のポテンシャルがあります。

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3に関するポテンシャル

日本では、「素晴らしい機能を有するマテリアルが開発されたにもかかわらず、上市されず社会実装（製品化）に至らない事例も多い」と言われています。世界レベルでの競争力を高めるためには「製品を早く世に出し、出しながら改良を重ねる」ことが求められており、革新的な素材の開発のみならず最終的な製品化まで見据え、研究開発から社会実装までが迅速につながり、産業として成長することが重要です。

川崎臨海部には、素材企業の製造機能のほか研究開発機能も数多く立地し、付加価値の高い機能性素材を中心とした研究が進められています。首都圏の巨大市場直下に位置しながらも、大部分が工業専用地域であることから、石油化学企業による豊富な原材料の供給が容易なことに加え、研究開発・実証・スケールアップなどを一体で行える場があり、その成果を工場で生産することにより迅速な社会実装が可能となります。さらには、殿町地区での国際総合特別区域の指定や南渡田地区での都市再生緊急整備地域の指定などの国と連携した取組を進めるなど、企業が新たな取組にチャレンジする場としての適性が高いと言えます。

南渡田地区は、市街地に隣接した場所にありながら、市街地では不可能な原材料の取扱い、本格的な研究・実験・実証、生産活動を行える環境にあるため、素材の川上（原料）産業から川下（製品）産業まで幅広く立地でき、かつ、市場販売やその後の製品回収、リサイクル、再製品化といった資源循環までを見据えた一気通貫の産業拠点形成を実現するポテンシャルがあります。

※ マテリアルズインフォマティクス（MI）・・・素材開発におけるデータ駆動型研究開発。素材開発では、従来、研究者の経験と勘により実験を行ってきたため時間がかかっていたが、MIでは、実験や論文などのデータをAIが解析し、素材の組み合わせ方法などを推測し、その推測に基づき実験を行うことで開発期間を短縮できる。

※ 量子コンピューティング技術・・・現在のコンピューターでは解くことができない複雑で難しい問題を、量子力学の原理を用いることで解くことができるコンピューター技術

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

視点4に関するポテンシャル

我が国の輸出産業の要となっている素材産業には、多様な企業や研究者が数多く存在しており、アカデミアとの距離が近いことなどが大きな特徴となっています。また、オープンイノベーションによる革新的な素材の研究開発には、それを支える高度人材を集めることが重要です。

川崎臨海部は、北は多摩川を境として東京都に、南は横浜市にそれぞれ隣接し、羽田空港に隣接するとともに、品川駅などの広域交通結節点にも近く、首都圏における地理的な利便性を備えたエリアとなっています。

広域的な幹線道路網としては、高速湾岸線や横羽線、アクアラインなどの高速道路網及び主要幹線道路に加え、国道357号（東京湾岸道路）多摩川トンネルの準備工事が令和2（2020）年2月に着手され、また、キングスカイフロントと羽田空港周辺の連携強化に向けた多摩川スカイブリッジが、令和4（2022）年3月に開通しました。

鉄道は、東京駅（JR川崎駅から約17分）、品川駅（同約9分）、横浜駅（同約7分）、羽田空港（京急川崎駅から約15分）へのアクセスがよく、国内外各都市への移動が容易です。

これらの地理的利便性を活かした上で、臨海部の交通機能を強化し、南渡田地区へのアクセス性の向上を図ることにより、革新的なアイデアや企画を生み出す企業や高度人材の集積を図り易い場に発展させることが可能です。

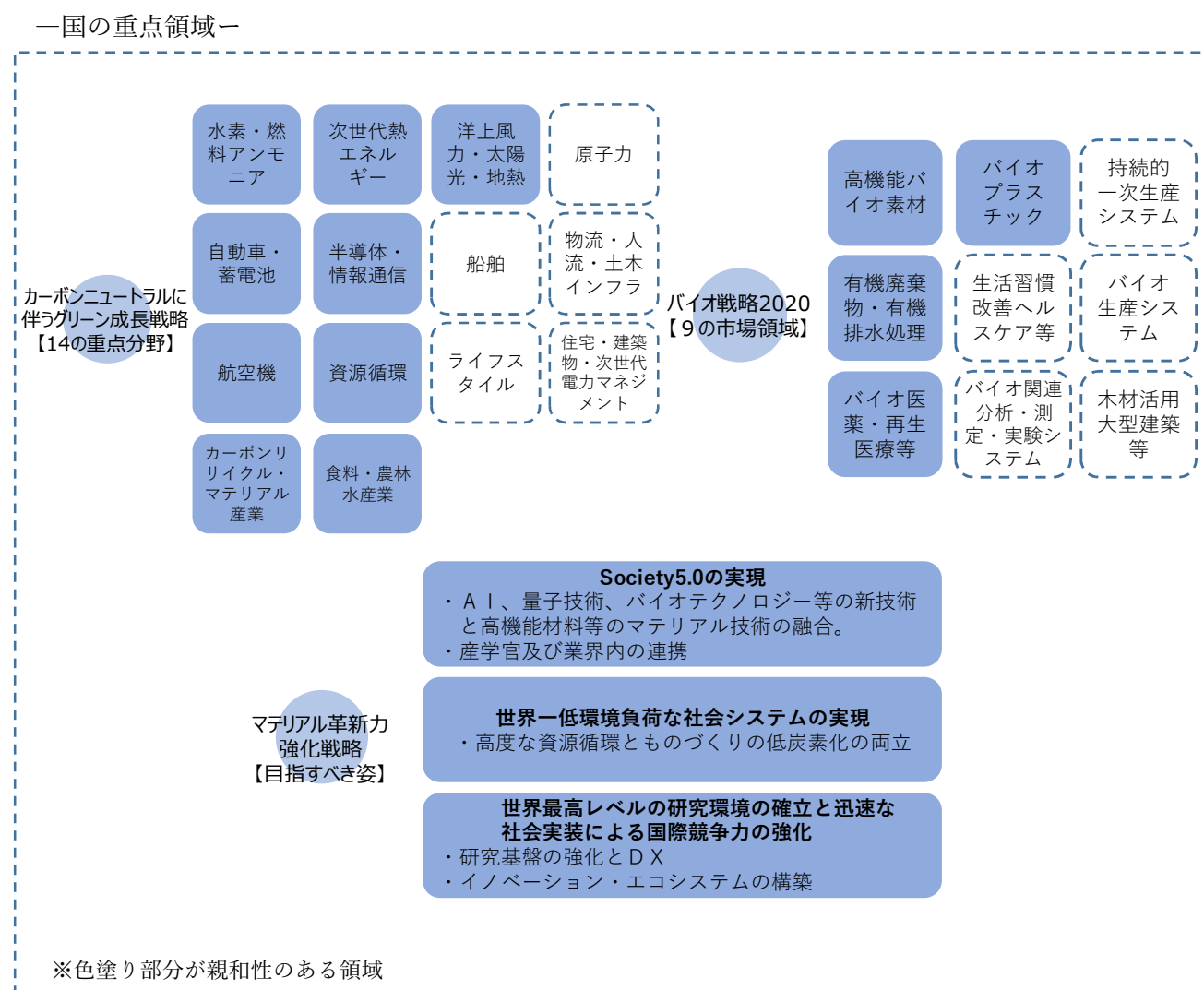
また、ライフサイエンスの拠点として概成を迎えているキングスカイフロントでは、すでにそうした企業・高度人材の集積が進められており、オープンイノベーションを推進する環境が整っています。特にバイオや再生医療といった分野においては素材との親和性が高いことから、拠点間連携を深めることにより市場ニーズ・技術シーズ・基礎研究成果などを持ち込み、掛け合わせながら、相乗効果を発現させることが期待できます。

（３）拠点形成のテーマの考え方

世界を変える素材を生み出す産業拠点を実現するためには、拠点のテーマ（素材の出口戦略）を関係者で共有し、テーマに基づく企業集積や機能導入によりオープンイノベーションを推進することが重要となることから、南渡田地区における拠点形成のテーマを整理する必要があります。

テーマは国の進める方向性と軌を一にすることで、国のプロジェクトとの連携等も期待できるため、前述したカーボンニュートラルやマテリアル革新力強化戦略、バイオ戦略などの重点領域を考慮した上で、臨海部企業との親和性や南渡田の拠点形成の視点踏まえ、拠点のテーマを整理します。

その上で、今後事業参画が期待できる地権者、土地開発事業者、立地候補企業等と協議を実施し、具体的な拠点形成テーマを明らかにします。



- | | | |
|----------|---------|-----------|
| ①自動車、航空機 | ②革新型蓄電池 | ③半導体 |
| ④次世代モーター | ⑤バイオ | ⑥再生医療支援素材 |

市場のニーズ・規模等を踏まえて特に有望だと考えられるテーマとキーワード

テーマ：自動車・革新型蓄電池・半導体

キーワード：軽量化、マルチマテリアル、リサイクル技術

テーマ例 1：自動車等、輸送機器の軽量化

日本におけるエネルギー消費のうち輸送部門は 23.4%(平成 30 (2018) 年) を占め、カーボンニュートラル社会を目指す上で輸送部門のエネルギー消費を減らすことは喫緊の課題となっています。輸送機器の燃費改善に係る課題に対し、軽量化は燃費改善効果が高いとされています。

自動車、航空機、鉄道車両等の軽量化に向けては、革新的なアルミニウム材、マグネシウム材、鉄板、カーボンナノチューブ (CNT) 及び炭素繊維強化樹脂 (CFRP) など、複数の素材を組合せ、これらの材料を接合し、最適配置することで軽量化や高強度化を実現するマルチマテリアル化が重要となります。

中でも市場規模が非常に大きい自動車の軽量化はカーボンニュートラルへの貢献とともに素材産業を中心に関連産業への波及効果も高いものとなります。

川崎臨海部には軽量化の主たる材料である CNT や CFRP を取り扱う企業やその原料となるナフサを生産する石油化学産業のほか、既に高強度鋼板の車体骨格への適用拡大による自動車の軽量化に取り組んでいる企業も立地しています。また、マルチマテリアルは、鋼材を中心とした従来車体と比べ、設計の自由度が高まり、軽量化の効果を引き出しやすくなる一方で、自由度の高まりに応じて設計の選択肢が増えるため、設計の難易度も高まると言われています。その点においては、データ解析を駆使したマテリアルズインフォマティクスがマルチマテリアル構造設計に有効な開発手段となるため、南渡田地区と親和性が高いテーマとなります。

テーマ例 2：革新型蓄電池

世界の自動車メーカーで加速している自動車の EV 化において、電池は重要なデバイスであり、各自動車メーカーも電池メーカーとの連携、あるいは内製化を進めるなど、年々市場規模が拡大しています。車載電池においては、航続距離を飛躍的に伸ばすことや、充電時間を短縮できる革新型蓄電池の開発が求められており、正極材・負極材など電池材料の素材開発が大きなカギを握っています。また、自動車のみならず、ウェアラブルデバイスや各種センサーへの活用も期待されています。

川崎臨海部には、主材料である樹脂や負極材の研究開発を行う素材産業が立地しています。また、電池材料にはレアメタルが多く含まれることから、今後は新素材の開発においても、リサイクルの視点が一層求められ、リサイクルを見越した素材開発や材料にばらつきがあるリサイクル材の安定化に資する技術開発、リサイクル処理施設での処理技術といった、リサイクル素材の技術開発が重要となっています。こうした技術開発は各メーカー共通の課題であり、協調して研究開発を行う意義が高く、オープンイノベーションを推進する南渡田地区においても親和性が高いテーマと言えます。

テーマ例 3：半導体

現在世界的な供給不足が続いている半導体は、デジタル化の浸透により、今後も需要が拡大し続けると予想されています。また、カーボンニュートラルの実現において、EV や鉄道、5G・6G 基地局の省エネ化を可能とする新しい半導体の開発に注目が集まっています。

半導体の主たる材料としては、ウェハ（極薄円盤型基盤）、封止材（半導体パッケージ）、レジスト（感光性材料）が挙げられますが、封止材やレジストの主材料は樹脂であり、川崎臨海部にはその原料を生産する石油化学産業が立地しています。また、半導体の研究開発は、素材自体の研究開発に加え、製造プロセスの技術開発が重要とされており、研究開発から生産まで一貫通貫の産業活動が可能な南渡田地区と親和性が高いテーマと言えます。

（４）拠点形成の進め方

従来、シーズ視点での製品開発が多かった素材開発において、近年の機能性素材の開発には、川下企業のニーズに即したユーザー視点での開発や専門的な知識、ノウハウが必要となることから、化学・素材メーカーと川下企業がベンチャー企業やアカデミアを交えて共同開発を行う動きが活発化してきています。

また、今の時代に求められる素材研究の開発サイクルの短期化と開発競争の激化に対応するため、川下企業、ベンチャー企業との協業を図るべく、オープンイノベーション拠点を設け、自社にない技術を補完し自前主義からの脱却を目指す大手素材企業も増えています。

オープンイノベーションでは、高度な知識人材が集まり、対面での直接の知識交流や共同研究が行われていくことが重要です。近年設立されているオープンイノベーション施設は、単に企業、研究機関を入居させるだけではオープンイノベーションは生まれないという認識のもと、企業を超えた公式、非公式のネットワークが生まれるよう、施設内に交流スペースを設け、交流会や研修会、懇親会等のイベントを開催する事例もみられます。

最終製品や部素材に求められる複雑化・多様化するニーズに対応するため、川上から川下までの企業が集まり、オープンイノベーションを推進する拠点として、共同研究機能、大学・研究機関やベンチャー企業向けのレンタルオフィス、レンタルラボの整備とともに、高度知識人材が集まり、公式、非公式のネットワークが生まれるしかけとしての空間づくり、拠点外部企業や研究機関との連携を促進するためのコンベンション機能、宿泊機能などのアメニティ施設が研究開発拠点に必要となります。

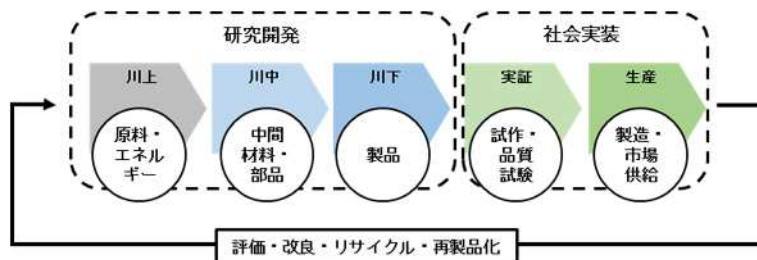
また、素材企業は、市場性が確認できない段階での試作に対する設備投資を避ける傾向があるため、素材の研究開発から新製品生産までの段階（「研究開発」→「製品開発・生産技術開発」→「本生産」）において、本格的な生産前にラボレベルの研究開発からスケールアップする「製品開発・生産技術開発」が障壁となっています。そのため、素材企業の中には、積極的に外部の受託製造企業に製造を委託することにより解決を図る場合があります。研究開発の成果を迅速な社会実装につなげるため、受託製造機能の導入や試験的に製造した素材の強度、性能などの評価・分析や実験機能が拠点の重要な役割を担うと言えます。

更に、研究開発でうまれた素材やその素材を使った製品の製造において、製造のみならず生産技術と連携した開発が可能となるマザー工場は、研究から生産・市場供給・その後の製品改良まで一貫通貫で実現する拠点形成に重要な機能となるだけでなく、雇用創出や幅広い経済効果も期待できます。

このような視点に基づき、事業参画が見込まれる様々な主体と協議を進める中で拠点テーマを明らかにし、その上で、拠点の核となり関連企業やアカデミア等を引き付けるコア機能（企業や研究機関）の誘致を図り、テーマに基づく垂直連携※が図られる機能の集積を進めます。

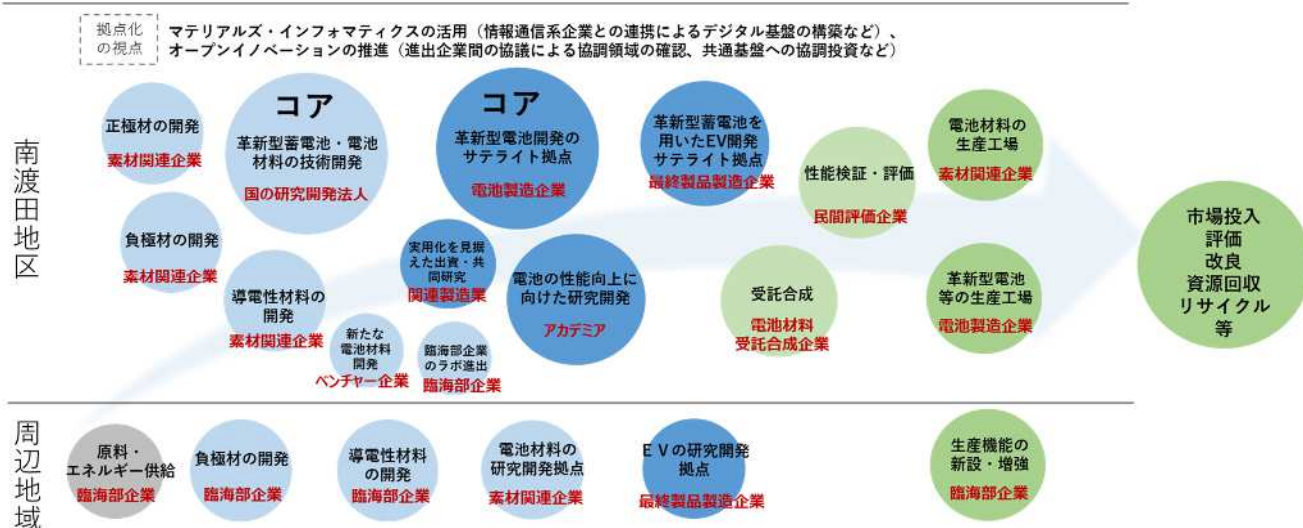
※ 垂直連携・・・商品の製造工程である川上（原料）から川中（部品）、川下（最終製品）へと流れる（サプライチェーン）のうち、同じサプライチェーン内で企業同士連携したオープンイノベーションのこと。垂直連携に対し、同業他社とのオープンイノベーションを水平連携という。

コア企業を中心とした機能集積と社会実装までを見据えた企業の垂直連携イメージ



- 川上から川下産業までが集積する研究開発拠点
- 市場至近において最終製品の製造までを担うサプライチェーン

テーマに基づく拠点形成のイメージ
(革新型蓄電池をテーマとした事例)



4. 土地利用方針

(1) 土地利用に関する現況と課題

ア 土地利用に関する主な関連計画等

(臨海部ビジョン) 平成 30 (2018) 年 策定

・川崎臨海部に期待される役割

「環境問題や産業空洞化など様々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ています。」

・基本戦略 1 「新産業の創出」

「川崎の強みである健康・医療、環境、素材、情報通信などの研究開発機能、技術、人材を活かしながら、オープンイノベーション・コラボレーションによる社会課題を解決する最先端の研究・技術開発により、豊かさを実現する産業をいち早く創出します。」

・リーディングプロジェクト①「新産業拠点形成プロジェクト」

「南渡田周辺地区では、産業活動のデジタル化・ネットワーク化など「Society5.0」を先導し、臨海部全体の機能転換を牽引する新産業創出拠点を形成します。さらに、拠点同士の連携により相乗効果を生み出します。」

(都市計画区域の整備、開発及び保全の方針) 平成 29 (2017) 年 改訂

・臨空・臨海都市拠点 (殿町・大師河原地域、浜川崎駅周辺地域)

「臨海部では、首都圏における地理的優位性や羽田空港との近接性、川崎港を通じた海外とのつながりなどの優れたポテンシャルを活かし、既存産業の高度化・高付加価値化や研究開発機能、環境・ライフサイエンス分野などの先端産業の集積・創出、陸海空の交通結節機能を活かした物流拠点形成、これまで培ってきた環境技術を活かした国際貢献、また、これらを支える都市基盤整備や土地利用の誘導を進め、我が国の経済を牽引する活力ある「臨空・臨海都市拠点」の形成をめざす。」

(都市再開発の方針) 平成 29 (2017) 年 改訂

・2号再開発促進地区 (南渡田北地区)

「特に一体的かつ総合的に市街地の再開発を促進すべき相当規模の地区」

※南地区は「整備促進地区」(特に早急に再開発を行うことが望ましい地区等)

地区名	4 南渡田北地区
面積	約 24ha
イ 地区の再開発、整備等の主たる目標	臨海部の産業の発展を先導する研究開発・業務管理等の機能を中心に、新産業拠点にふさわしい複合市街地の形成と交通結節点としての機能の強化をめざす。
ロ 用途、密度に関する基本的方針、その他の土地利用計画の概要	研究開発・業務管理等の機能を中心とした複合市街地を形成する。
ハ 建築物の更新の方針	研究開発・業務管理等からなる複合機能市街地の形成を図る。
ニ 都市施設及び地区施設の整備の方針	道路、公園等の整備を図る。
ホ その他特記すべき事項	

(都市再開発の方針から一部抜粋)

(都市計画マスタープラン 川崎区構想) 令和 3 (2021) 年 改訂

・臨空・臨海都市拠点の形成

「我が国の経済を牽引する活力ある「臨空・臨海都市拠点」として、殿町・大師河原地域、浜川崎駅周辺地域を位置づけ、生活機能の高度化や研究開発・商業・業務・物流・レクリエーション交流機能の集積を図り、活力ある複合拠点の形成をめざします。」

・浜川崎駅周辺地域

「浜川崎周辺地区では、大規模な土地利用転換を適切に誘導し、高度かつ最先端の研究開発や価値の創出に資する機能転換を図るなど、活力ある拠点形成に向けたまちづくりを推進します。」

「南渡田地区では、研究開発機能の集積を図り、オープンイノベーションを促進する交流機能をはじめとした産業支援機能や本格的な実験・実証のための機能導入を進め、産業拠点にふさわしい複合市街地の形成をめざします。」

「南渡田運河に沿って就業者や来街者など誰もが憩いや潤いを感じられる緑や水に親しむ空間の形成をめざします。」

「川崎駅方面や羽田空港方面への公共交通の機能強化にあわせて、交通結節機能の充実を図ります。」

・臨海部の緑化と景観の向上

「川崎臨海地区緑化推進重点地区においては、「臨海のもりづくり緑化推進計画」に即し、引き続き臨海部の緑化を推進し、臨海部にふさわしい景観の形成を図ります。」

(川崎港港湾計画) 平成 26 (2014) 年 改訂

・土地利用計画

南渡田町地区は工業用地（工業の用に供する用地及びこれに付随する施設のための用地）

※工場用地、工場に付随する情報処理施設及び附帯施設等、それらに付随する商店、飲食店等の便益施設等。

・利用形態の見直しの検討が必要な区域

「南渡田地区は中心市街地に近く、川崎市にとって限られた水際線を有する地区であることから、再編に伴い、港湾としても市民に開放された水際線空間の形成を図るなど利用形態の見直しを検討することとする。」



出典：「川崎港港湾計画資料（平成 26 年 11 月改訂版）」(利用形態の見直しの検討が必要な区域（南渡田地区）)

イ 現況と課題

- ・北は主に東海道貨物支線、東は JR 鶴見線、西は JR 鶴見線と水路（渡田ポンプ場放流幹線）、南は運河に囲まれており、産業道路を挟んだ北側には既成市街地が広がっています。
- ・地区は鉄軌道施設で分断され、北地区、南地区、操車場地区で構成されています。

（北地区）

- ・平成 14(2002)年に国から都市再生緊急整備地域（浜川崎駅周辺地域）の指定を受けています。
- ・平成 16(2004)年に工業専用地域から工業地域（容積率 200%、建蔽率 60%、第 4 種高度地区）へ変更及び地区計画（整備方針のみ）の都市計画決定※を行っています。

※地区計画の面積は約 12.5ha です。平成 16 年の都市計画決定時より、臨海部ビジョンの策定、前述に記載する川崎臨海部の現状や求められる機能等、南渡田地区を取り巻く社会状況が変化しています。

- ・平成 16 年には、約 9ha の北地区にサイエンスパークとして「THINK（Techno Hub INnovation Kawasaki）」が整備されるなど、一定の研究機能の集積は図られてきましたが、地区全体の土地利用転換を牽引するには至っていません。

（南地区・操車場地区）

- ・南渡田運河と鉄道に囲まれている約 43ha の南地区は、かつては製鉄工場として稼働していましたが、製造機能は扇島など沖合の土地に移転しており、多くの工場建屋は存置されています。工場建屋の一部は研究施設や倉庫、鋼管製造工場などの用途に利用されていますが、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されておらず、土地の低未利用化が進んでいます。
- ・北地区と南地区に挟まれた約 3ha の操車場地区の線路は、JR 鶴見線内を発着する貨物列車と JR 鶴見線の旅客列車の運行に使用されており、将来線路のスリム化が図られた場合に線路敷の土地利用が可能となります。
- ・用途地域は工業専用地域（容積率 200%、建蔽率 60%、高度地区なし）に指定されています。
- ・南地区は、港湾法に基づき臨港地区に指定され、港湾計画上は工業用地として、「川崎港の臨港地区内の分区における構築物規制に関する条例」の工業港区に指定されています。

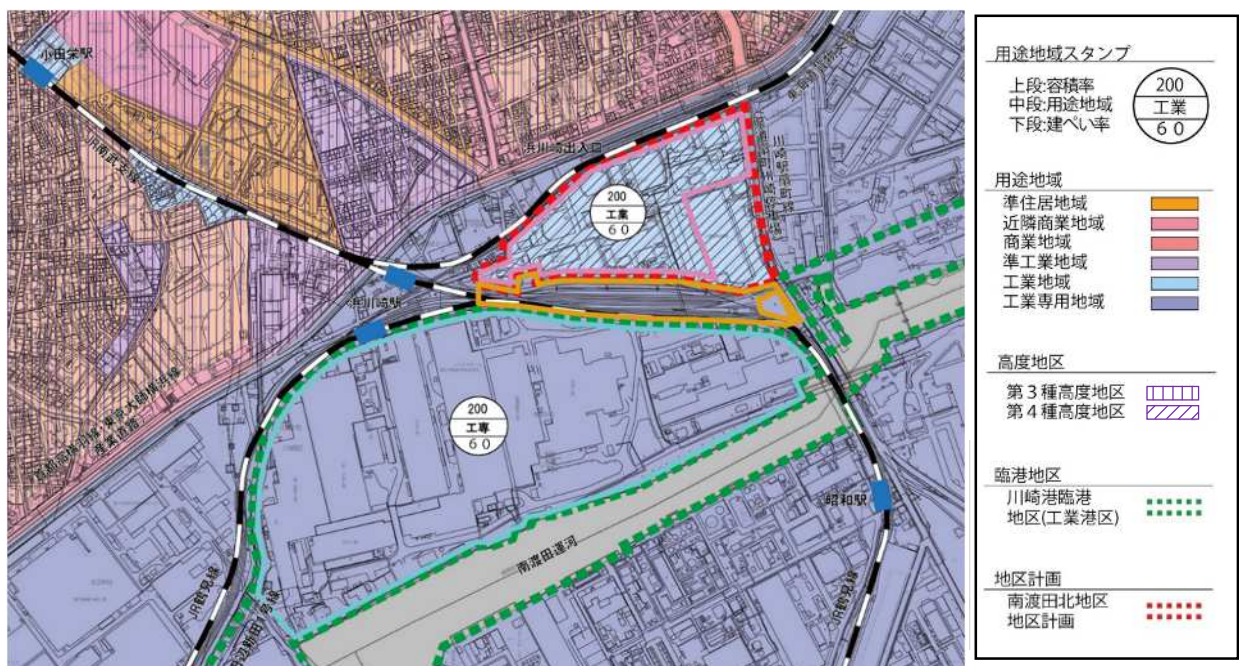


図 法指定状況（都市計画総括図に一部加筆）

(2) 土地利用の考え方

ア 全体の土地利用の考え方

臨海部ビジョンでは、キングスカイフロントとの拠点間の相乗効果を生み出しながら、新たな産業創出に向けた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拠点の形成を目指すとの考え方が示されています。

また、関連計画である都市計画マスタープランにおいて、南渡田地区を含む浜川崎駅周辺地域は「我が国の経済を牽引する「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・レクリエーション交流機能の集積を図り、活力ある複合拠点の形成を目指す」と位置づけられています。

一方、現状としては、北地区におけるTHINK整備等により一定の機能導入が図られているものの、土地の低未利用化が進んでいます。

低未利用な土地を有効に活用し、新産業拠点としてふさわしい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ます。

こうした状況や、「3. 拠点形成コンセプト」で示した拠点形成の視点を踏まえ、土地利用の考え方を次のとおり定めます。

- ①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ります。
- ②AI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ります。
- ③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ります。
- ④オープンイノベーションの推進に必要となる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ります。

イ 土地利用の進め方

- ・市街地に近く、現在も一定の研究開発機能が導入されている北地区は、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、研究開発を中心とした新産業拠点の形成において、地区全体の土地利用転換を牽引する役割として、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ます。
- ・南地区は臨港地区の指定があるため、企業誘致の動向を見定めながら、港湾行政上の規制と都市計画の取扱いの考え方を整理し、臨港地区の指定解除等を含めた土地利用転換を検討します。

ウ 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します。
- ・南地区は、北地区の事業進捗に応じて土地利用を進めることから、想定される範囲と機能導入のイメージを示します。
- ・操車場地区は、土地利用の時期・範囲等について今後関係者と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します。

(3) 土地利用方針等

ア 全体の土地利用方針

拠点形成コンセプトで示した革新的な産業拠点を実現するためには、地区全体の高度利用を促進し、様々な機能導入を図る必要があることから、その土地利用方針を次のとおり定めます。

- ①研究開発から実証、生産、市場投入、改良といった一連のプロセスを担う多様な産業機能・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ます。
- ②新たな拠点にふさわしい質の高い賑わい機能、生活支援機能、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ます。
- ③川崎臨海部のポテンシャルを最大限に活用するため、既存産業と親和性が高い原料調達、エネルギー供給、流通、データ基盤等に関する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ます。

イ 地区別の土地利用方針等

(北地区の土地利用方針)

- ・南渡田地区の玄関口として、南地区や操車場地区の土地利用転換を牽引する地区であることから、拠点形成の核となる研究開発機能を中心とした集積を図り、「マテリアルから世界を変える産業拠点」として、拠点の顔となるにふさわしいまちづくりを推進します。
- ・また、就業環境を向上させる生活支援機能や憩い・交流機能、その他様々な産業支援機能などを複合的に導入し、イノベーションの創出、臨海部周辺地区への効果波及、拠点全体の価値向上等につながる賑わいや魅力の創出を図ります。

(南地区の機能導入のイメージ)

- ・約 43ha に及ぶ広大な土地を活用し、研究開発機能のみならず、実証・スケールアップ・生産・市場投入・回収・再製品化といった製品サイクルを一気通貫で実現する機能導入を目指します。
- ・機能導入にあたっては、北地区における研究開発の成果を南地区で製品化するといった拠点内での連続性のみならず、臨海部の既存企業が製造機能の強化を図ることや実証の場として利用することなども考えられます。また、エネルギー産業やリサイクル産業などをはじめ、製造業以外の様々な産業支援機能との連携も重要な視点であることから、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します。
- ・これらに併せ、貴重な親水空間や工場夜景などの観光資源を活用し、就業者や来街者が水や緑に親しみ、憩いや潤いが感じられる魅力ある空間形成を目指します。

(操車場地区の基本的な考え方)

- ・ 操車場地区については、現在貨物列車の運行に活用されていますが、南渡田地区の南北をつなぎ拠点の中心部となる貴重な空間であり、研究開発機能の他、業務機能や人を呼び込む賑わい機能、南北を結ぶアクセス軸、交通機能の強化など様々な視点での土地利用が考えられ、地区全体の拠点性の向上に向け大きな可能性を秘めています。活用にあたっては、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します。

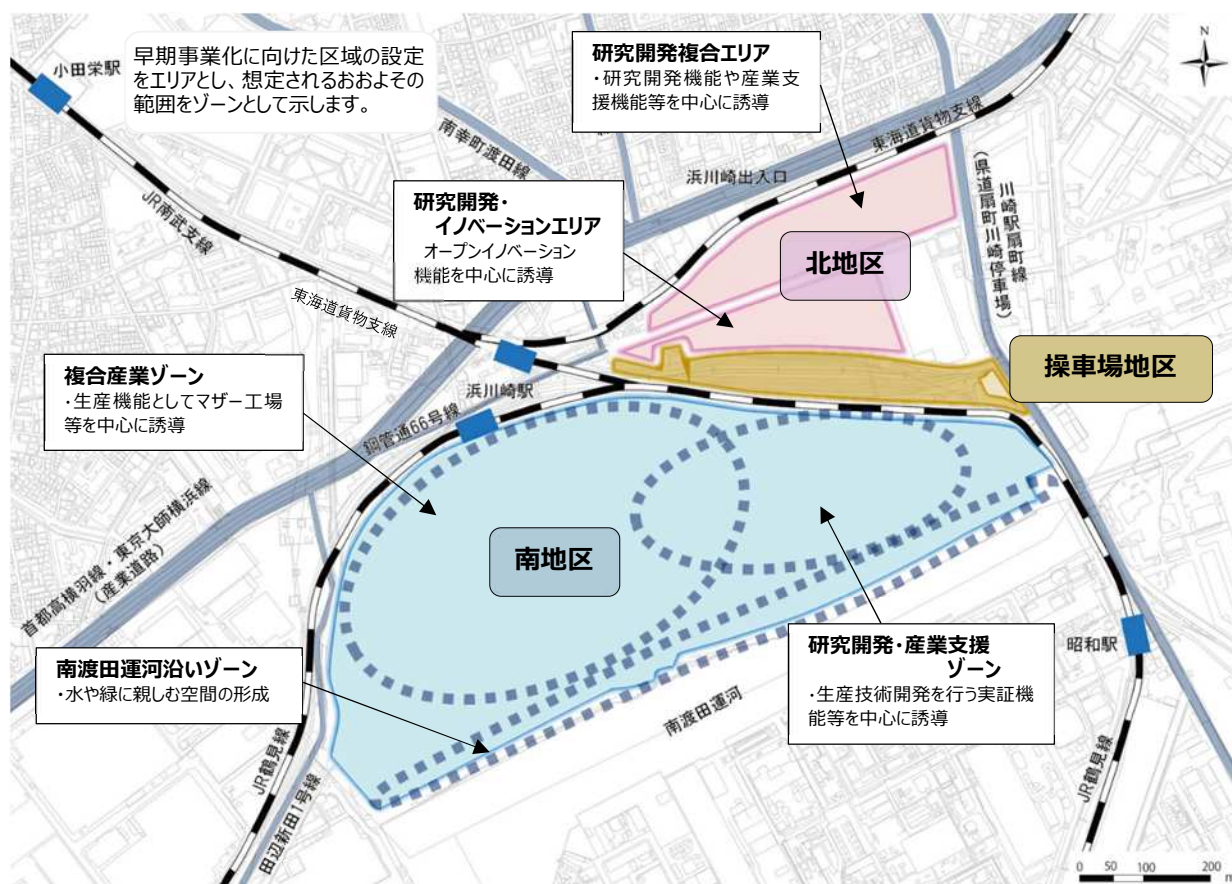


図 南渡田地区 土地利用イメージ

※エリア・ゾーンの誘導イメージを示しており、具体的な導入機能については今後検討します

5. 基盤整備方針

(1) 基盤に関する現況と課題

ア 道路

(構内通路)

- ・北地区と南地区は、J F E スチール株式会社が土地を所有し、事業用地として使用されてきたため、地区内の通路は一般交通の用に供する道路ではなく、J F E スチール株式会社の土地の一部となっています。
- ・北地区内には、東側の川崎駅扇町線から西側の鋼管通 66 号線に抜ける構内通路（「以下、東西道路」といいます。）があり、北地区内の主要な動線となっています。
- ・北地区と南地区を結ぶ構内通路は、操車場地区西側の鉄道下部のトンネルとなっていますが、一般交通の用に供する道路とするためには改築や通行規制などの対応が必要になると考えられます
- ・北地区内の構内通路は、鉄軌道施設（高架）の下部を横断し産業道路に接続（「以下、高架下道路」といいます。）しておりますが、一般交通の用に供する道路とするためには、改築や通行規制などの対応が必要になると考えられます。

(地区外とのアクセス道路)

- ・南渡田地区にアクセス可能な周辺道路は、北地区では東側の川崎駅扇町線、北側の東京大師横浜線（産業道路）、西側の鋼管通 66 号線、南地区では西側の田辺新田 1 号線があります。
- ・南地区と田辺新田 1 号線の間には渡田ポンプ場放流幹線（水路及び暗きょ）があります。敷地と道路が接している部分もありますが、現在は出入口を設けていません。
- ・東側の川崎駅扇町線は都市計画道路で、北地区構内通路が接続する川崎港郵便局前付近まで都市計画道路として整備が完了しています。

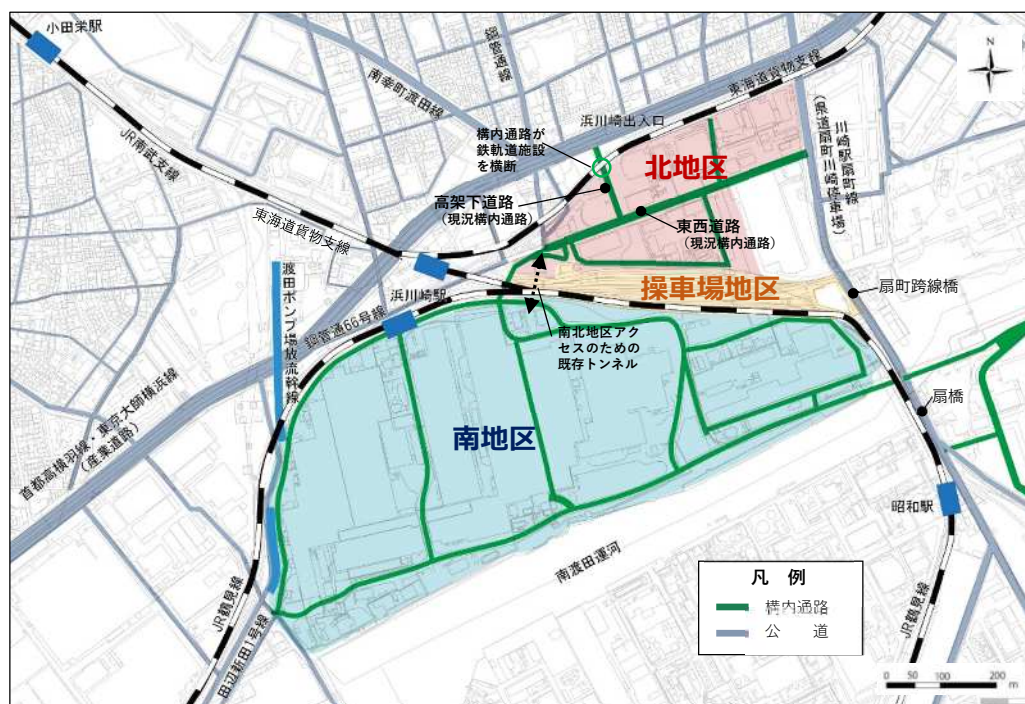


図 現在の道路及び周辺環境

イ インフラ（上下水道等）

（上水）

- ・北地区については、東西道路に公設水道管が埋設されていますが、老朽化している状況です。また、工業用水は、隣接する道路の公設管から引き込み、利用しています。
- ・南地区については、水道及び工業用水を隣接する道路の公設管から引き込み、利用しています。

（下水）

- ・北地区は下水道処理区域内（合流区域）となっていますが、民地のため下水道未整備の部分があります。
- ・南地区については、下水道処理区域外です。

ウ 交通

- ・浜川崎駅は JR 鶴見線と東海道貨物支線（南武支線）の接続駅です。操車場地区の西側には鋼管通 66 号線の道路を挟んで浜川崎駅の旅客ホームがあり JR 東日本の JR 鶴見線と JR 南武支線の列車が運行しています。北地区西側には東海道貨物支線の線路があり、コンテナや石油類を運ぶ貨物列車が多数運行されています。この東海道貨物支線は東京貨物ターミナル駅や川崎貨物駅を発着する貨物列車にとって重要な路線です。操車場地区の線路は東海道貨物支線と JR 鶴見線内に発着する列車の中継に使用されているほか、扇町駅方面への JR 鶴見線の旅客列車も使用しています。
- ・北地区の北側に臨港バスの浜川崎営業所と市バスの折返し所があり、それぞれ川崎駅から川 24、川 28（臨港バス）と川 40（市バス）が運行しています。また、東側、川崎駅扇町線に川崎駅から川 13（市バス）と川 22（臨港バス）が運行しています。
- ・北地区の北側には首都高速神奈川 1 号横羽線浜川崎出入口があります。
- ・上記のように、周辺には様々な交通機能が集積しており、交通の面での潜在的なポテンシャルは高い状況です。
- ・一方、川崎臨海部への通勤環境については、朝夕の通勤時間帯に集中する特性があり、通勤者の多くは川崎駅発着の路線バスを利用していることから、ピーク時間帯におけるバス車内や駅前広場の混雑に加え、自動車通勤の割合が多く、周辺道路の混雑による所要時間の長さなど、その改善が大きな課題となっています。
- ・「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」（令和 3.3 月策定）（以下、「実施方針」といいます。）において、浜川崎駅を臨海部に設ける 4 つの交通拠点の 1 つに位置付けています。
- ・昨年度実施した企業ヒアリングでは、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、南渡田地区への評価として、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向上を求める多数の意見がありました。

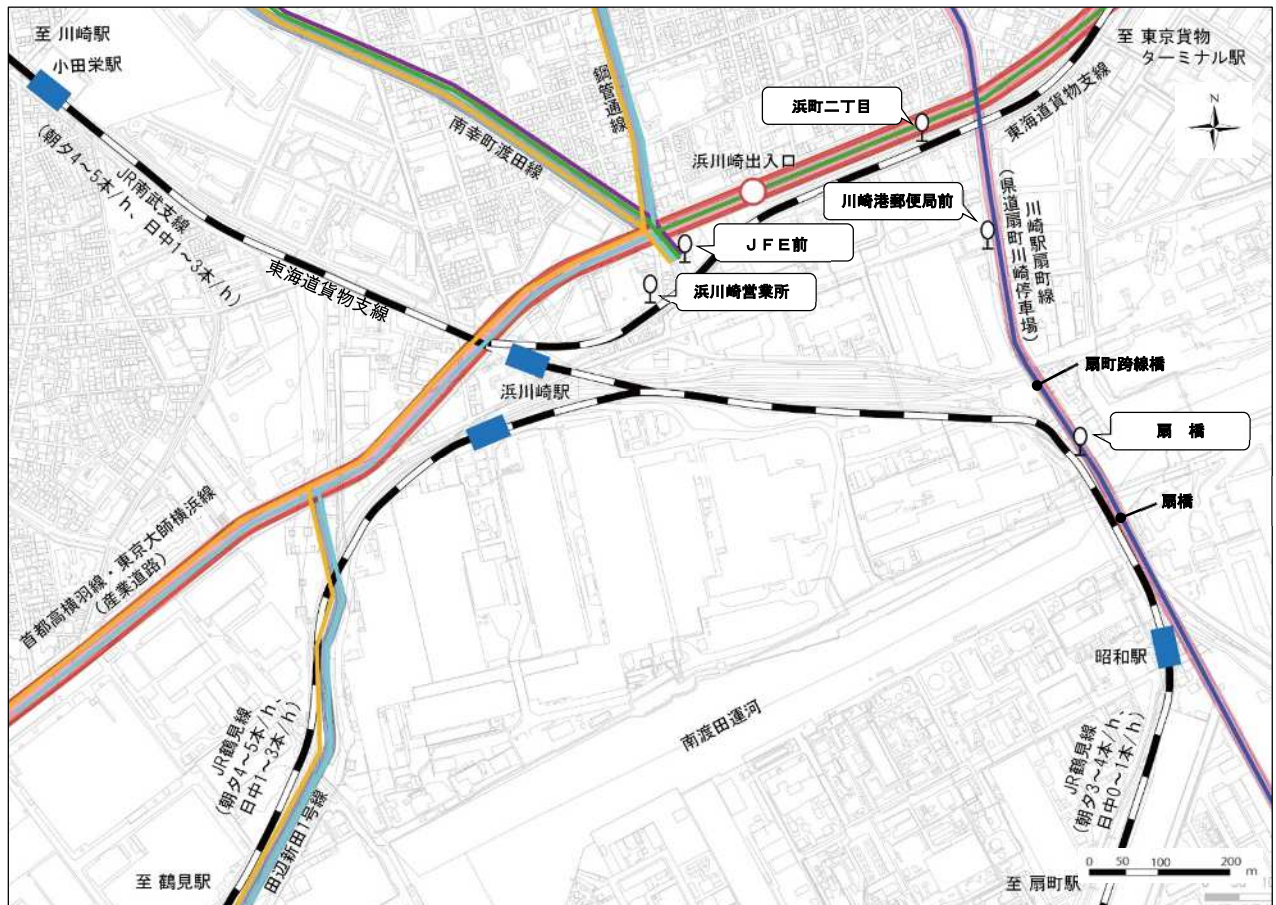


図 交通に関する図面

研究開発の環境として重視すること・南渡田の評価

(研究開発の環境として重視すること)

- ・交通利便性、通勤環境 (A 社 他 2 組織)
- ・物理的距離より時間距離を重視 (B 社)
- ・鉄道駅の徒歩圏内であること (B 社 他 2 組織)
- ・来客のある日中の交通アクセスを重視 (B 社) 等

(南渡田の評価)

- ・羽田空港への近接性は良い (D 社 他組織)
- ・交通アクセスに難がある (E 社 他 3 組織)
- ・公共交通を含め、交通手段が良くなれば今後期待できる。(D 社)

南渡田地区新産業拠点の形成に向けたヒアリング結果 (アクセスに関する項目の抜粋)

(令和 2 年度に 26 組織を対象に実施)

エ その他

- ・操車場地区の線路では、JR 鶴見線内を発着する貨物列車と JR 鶴見線の旅客列車の運行が継続しており、将来的に新たな土地利用を誘導できる範囲を決定するには土地所有者等の関係事業者との多数の調整が必要なため、時間を要します。操車場地区は南渡田地区の中心に位置しており、土地利用可能な範囲によっては、南北アクセスや交通拠点の整備等に大きな影響を受けます。
- ・北地区と南地区は、これまで土壌汚染の恐れがある特定事業を行っており、土地利用転換の際には土壌汚染対策法に基づく調査が必要です。調査結果に応じて土壌汚染の管理・対策が必要となります。

(2) 基盤整備の考え方

ア 全体の考え方

- ・南渡田地区は、全体で 52ha を超える広大な土地であり、有効に活用するためには、周辺道路との接続確保と地区内道路の基盤整備が必要となります。
- ・土地利用方針に基づく段階的な土地利用転換を図るためには、北地区から基盤を整備することが必要となります。
- ・土地利用転換により、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となります。
- ・一体的な土地利用を促進するため、現況で南北アクセスに利用しているトンネルの他にアクセス強化が必要となります。
- ・工業用水については、産業用途・導入機能に応じた使用量等を想定し、必要量の確保について調整する必要があります。

イ 地区別の考え方

(北地区)

- ・東西道路は、地区内外へのアクセスやインフラの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、道路改築などの整備が必要です。
- ・東西道路の整備と併せて、適切なインフラ整備を行うことが必要です。

(南地区、操車場地区)

- ・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します。
- ・南地区については、広大な敷地を有効活用するために、周辺道路との接続を確保したうえで、適切な事業手法を用い、地区内の道路整備を検討する必要があります。
- ・操車場地区については、土地利用範囲と合わせて土地利用に応じた基盤を検討する必要があります。

(3) 基盤整備方針

ア 全体の基盤整備方針

北地区を先行地区として、基盤整備を促進します。

- ・効率的な土地利用転換を推進するため、土地利用方針に基づき、北地区の基盤を先行して整備し、南地区・操車場地区の土地利用転換に向け段階整備を行います。

北地区と南地区をつなぐ南北アクセス軸の整備を促進します。

- ・新産業拠点として、操車場地区の鉄軌道施設で分断されている北地区と南地区の一体的な土地利用を推進するため、南北アクセス軸の整備を促進します。整備位置や規模、工法等については、今後関係事業者と協議し、決定します。

イ 地区別の基盤整備方針

(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、整備を促進します。

- ・土地利用方針に基づき、研究開発機能を中心に生活支援機能や交流機能などの様々な機能を複合的に導入するため、それぞれの機能の効果的な配置が可能となるよう、適切な事業手法を用いて地区内に道路を整備することを促進します。
- ・東西道路については、北地区の最も重要な基盤として、南地区や操車場地区へのアクセスやインフラ埋設等にも活用することを促進します。
- ・高架下道路は、一般交通の用に供する道路とする必要性を整理するとともに、対応について検討します。

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ます。また、電気・通信ガス等についても適切な整備を促進します。

- ・北地区は、既存の老朽公設水道管を更新し、想定される必要量を確保します。
- ・適切なルートで既設下水本管に接続します。北地区は合流区域ですが、想定する導入施設の用途・規模に合わせて合流方式又は分流方式を選択します。
- ・電気・通信・ガス等土地利用想定に応じた整備を関係事業者と調整し、適切な整備を促進します。
- ・土壤汚染対策については、調査結果に応じて、地権者が適切な対応を行います。

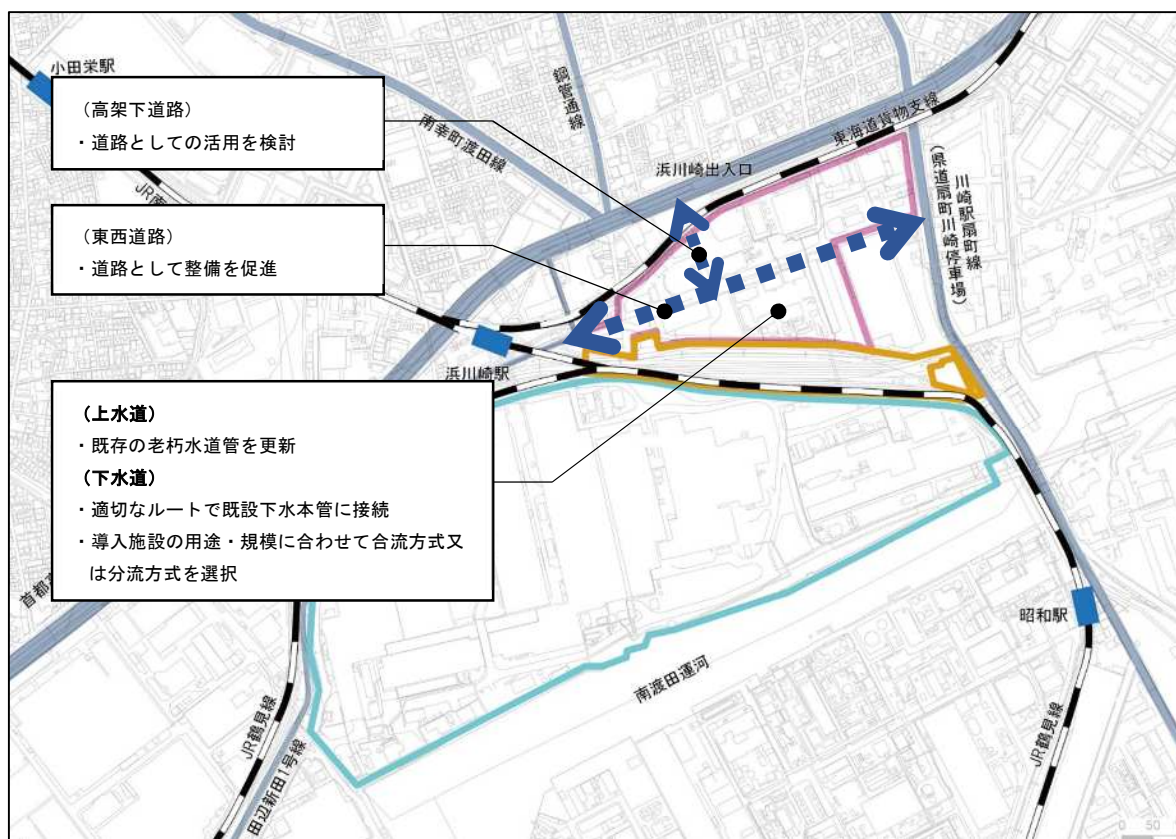
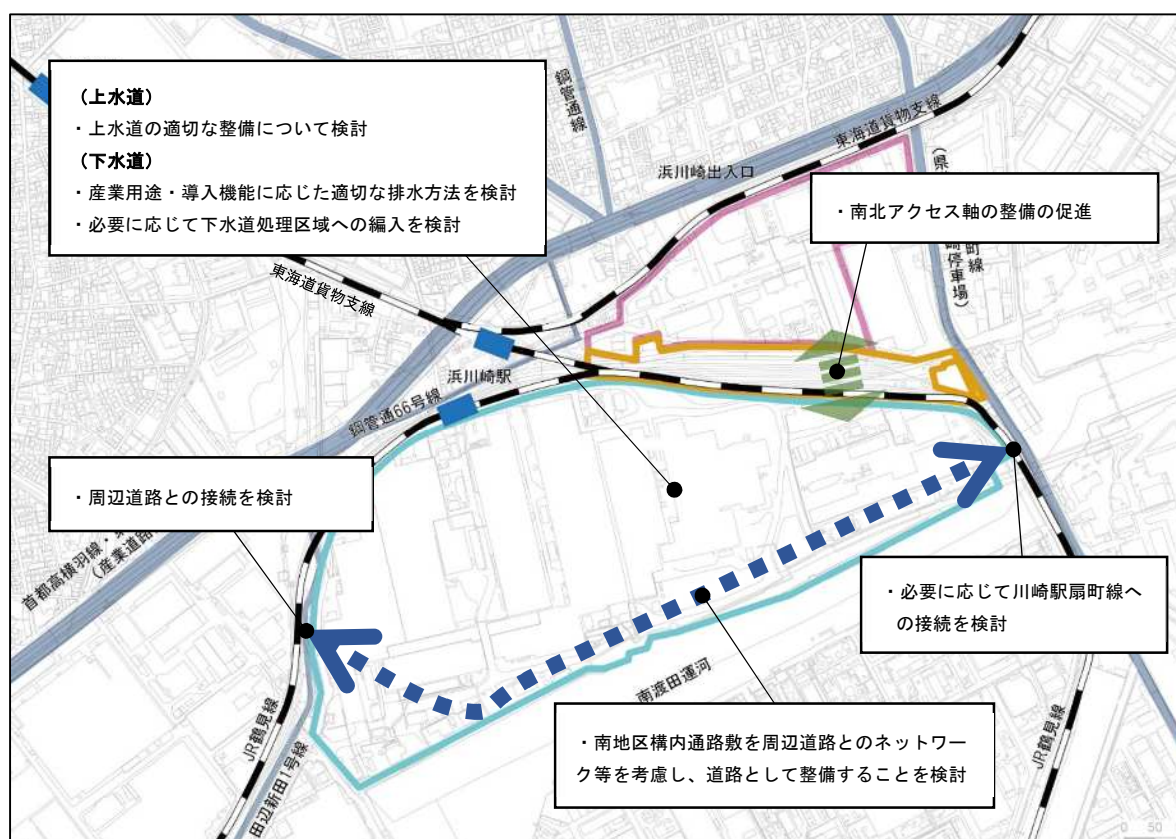


図 北地区基盤整備イメージ

(南地区・操車場地区)

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・検討します。

- ・段階整備が円滑に進められるよう、北地区の基盤整備と並行して、関係事業者と協議・検討を行います。
- ・南地区の道路については、今後周辺道路の接続検討をあわせて、既存の構内通路の活用等、土地利用方針を踏まえた検討を行います。
- ・南地区と操車場地区について、必要なインフラを検討するとともに、誘導する用途や機能に応じた適切な排水方法を導入するため、下水道区域に編入することの必要性について、検討を行います。
- ・南地区の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な対応を行います。



(4) 交通拠点の整備の考え方

ア 実施方針等での位置づけ

- ・臨海部に起因する交通課題を踏まえ、臨海部ビジョンのリーディングプロジェクトとして交通機能強化プロジェクトを位置付け、臨海部の交通機能強化を図ることとしています。この取組の一つとして、実施方針を策定しました。
- ・この実施方針は、臨海部の通勤環境を改善し、臨海部ビジョンに掲げる臨海部の発展を支える交通機能強化の実現に向けて、臨海部が目指す交通ネットワークの将来像及びこれを構成する基幹的交通軸及び各交通拠点の役割や機能、交通ネットワーク形成の考え方やプロセス等の中長期的な交通機能の強化に向けた方向性を示すものです。
- ・実施方針においては、基幹的交通である鉄軌道と臨海部横断軸及び端末交通との結節機能として浜川崎駅交通拠点が位置付けられています。浜川崎駅交通拠点は、扇町、大川町、南渡田町方面へのアクセス拠点として通勤時の川崎駅集中分散化を図る役割や、新産業拠点における川崎駅や羽田空港への交通アクセス機能を担う役割があります。



出典：「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」（交通ネットワーク形成に向けたプロセスイメージ）

- ・平成28年4月の交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、東海道貨物支線貨客併用化（品川・東京テレポート～浜川崎～桜木町）及び川崎アプローチ線の新設（浜川崎～川崎新町～川崎）が位置付けられていますが、事業性の確保や収支採算性に課題があり、貨物輸送への影響等についても考慮しつつ、事業計画について十分な検討が行われることを期待とされている状況です。

イ 臨海部の動向

- ・一方、臨海部の動向として、令和5(2023)年9月にJFEスチール株式会社の高炉休止が予定され、これを契機とした臨海部の土地利用転換が今後加速することが想定されます。
- ・特に高炉のある扇島地区では、川崎市として史上最大規模の200haを超える土地利用転換が見込まれ、臨海部のみならず川崎市の将来を左右する一大事業となることが想定されます。南渡田地区は、この一大事業の先鞭として臨海部における新たな拠点形成を進めることになります。
- ・今後、臨海部全体の交通ネットワークを検討するにあたっては、路線バス等の輸送力が逼迫する中、高炉休止をはじめとする大規模土地利用転換が進むことの影響について考慮していく必要があります。

ウ 交通拠点整備に係る考え方

- ・ 臨海部に起因する交通課題に対応するため、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です。
- ・ 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ります。
- ・ 交通拠点の規模や機能については、今後想定され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、決定する必要があります。

(5) 交通拠点の整備方針

ア 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ります。

- ・南渡田地区については、地理的な利便性が高く複数の交通機能を有するものの、路線バスをはじめとする現状の輸送力、周辺道路の交通混雑などの課題が多く、そのポテンシャルを十分に発揮できていないことから、拠点整備に併せて既存の交通インフラの活用等を視野に入れた交通拠点の整備を進めます。

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ります。

- ・次世代を牽引する企業や研究開発人材の集積を図るためには、企業の進出意欲を促す魅力ある都市基盤の整備が不可欠であり、特に交通機能については、就業環境や企業の投資戦略上重要な要素であることから、拠点整備及び企業誘致に合わせた計画的な整備により拠点の価値向上を目指します。

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を決定します。

- ・今後想定される臨海部の大規模土地利用転換の影響等を踏まえ、改めて臨海部全体のネットワークを整理した上で、交通拠点の必要な規模や機能を決定します。

イ 浜川崎駅交通拠点検討における視点と役割

上記の整備方針を踏まえ、以下の視点に基づき、関係事業者との協議・調整を行い交通拠点の機能等を定めます。また、段階的な整備や周辺環境の変化に対応するため、短期的及び中長期的な交通拠点の役割を踏まえた検討を行います。

①検討の視点

主に3つの視点から交通拠点の具体的な機能等について検討します。

- ・既存資源を活用した機能強化（鉄軌道をはじめ、路線バスや高速道路出入口など、既存の交通機能を活用した機能強化）
- ・臨海部全体の交通ネットワークの中での位置づけ
- ・実施方針における浜川崎交通拠点の位置づけ

②浜川崎交通拠点の役割

南渡田地区の段階的整備や扇島地区の土地利用転換等を踏まえ、短期的、中長期的に求められる役割から、具体的な機能等について検討します。

- ・短期的役割 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
- ・中長期的役割 臨海部全体の交通ネットワークにおける役割

ウ 検討に向けた調整事項

- ・交通拠点の整備にあたっては、操車場地区の将来的に新たな土地利用を誘導できる範囲を踏まえて適切な位置を検討する必要がありますが、操車場地区の土地利用転換が可能な範囲については、今後関係事業者と協議調整を行います。
- ・臨海部全体の交通ネットワークを検討するにあたり、鉄道事業者を始めとした交通関係事業者との協議調整が必要となります。
- ・実施方針におけるフェーズⅡ（令和 8(2026)年から令和 12(2030)年）に川崎アプローチ線整備までの補完として、BRT 運行※を開始することを検討しています。実施方針における BRT 等の運行に向けた検討と並行して、運行に必要な機能を検討します。

※ BRT・・・バス高速輸送システム（Bus Rapid Transit）と呼ばれ、連節バスや PTPS（公共車両優先システム）、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となるバスシステム

6. 先行地区（北地区）の整備

北地区については、これまで事務所機能や研究機能等を中心とした土地利用が図られてきたことから、生産機能を中心としていた南地区等に比べ構造物が少なく、また、川崎駅扇町線や産業道路といった幹線道路に接続し、敷地内に一定の幅員を要する通路が整備されています。加えて、南地区の43haに対して北地区9haという敷地規模から、比較的土地利用転換が図りやすい状況にあります。

これらを踏まえ、北地区を拠点形成の先行地区として位置づけ、南渡田地区全体の土地利用転換を先導する、研究開発拠点に相応しい土地利用と基盤整備を推進します。

北地区の整備推進にあたっては、土地利用方針や基盤整備方針等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示します。

（１）進め方

- ・北地区の中央を横断する東西道路を境とし、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ります。

（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、就業環境を向上させる飲食、店舗等の生活利便施設や憩い・交流施設の他、臨海部と親和性が高いエネルギー供給、流通、データ基盤など様々な産業を支援する複合的な機能の導入を図ります。

- ・コンベンション施設、宿泊・短期滞在施設など、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）、多様な研究者や技術者が集まりイノベーションを生み出すために必要な交流機能、スタートアップやベンチャー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）を中心に導入を図ります

- ・また、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ります。



図 北地区土地利用イメージ

(3) 基盤整備等

ア 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します。
- ・北地区南側は、北地区北側の整備状況や南地区や操車場地区における検討状況にあわせて、適切な手法を検討します。

イ 基盤整備の考え方

- ・東西道路整備について令和6(2024)年着手を目指し調整します。
- ・高架下道路は、関係事業者、道路管理者及び交通管理者と協議し、道路としての活用について検討します。

【具体的な整備方法】

- ・東西道路については、道路や交通、占用企業者等関係機関と協議の上、地区内道路の構造や東西道路が接続する地区外道路の交差点及び周辺道路の改良等の必要な措置が行われるよう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新産業拠点にふさわしい基盤整備を促進します。
- ・東西道路に設置されている老朽公設水道管を更新し、上水の想定必要量を確保します。
- ・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します。
- ・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します。
- ・BRTの運行検討と並行して、運行に必要な機能を検討します。



図 北地区基盤整備イメージ

(4) スケジュール

	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024) ~ R8(2026)	R9(2027) ~
北地区北側	●交通管理者等関係機関協議 ●土壌汚染調査	●都市計画等変更手続き ●開発許可申請	●東西道路整備(交差点改良工事含む) ●上下水道工事(地区外下水工事含む) ●その他インフラ工事(電気・ガス・通信等) ●高架下道路整備(検討) ●土壌汚染対策 ●アクセス手続き(第1期)	●施設整備(第1期) ●施設整備(第2期)
北地区南側			●基盤関係等手続き	●施設整備等 ●南北アクセス軸整備

7. 今後の進め方

(1) 段階整備

ア 段階整備

令和 6（2024）年に着手予定の北地区北側から先行し、以下のステップで段階的な整備を推進します。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ます。

■ステップ1 北地区北側の整備（令和 6(2024)年着手予定）

- ・南地区や操車場地区と比較して周辺基盤が整っており、周辺道路との接続が確保できている北地区から先行整備を促進します。効率的な土地利用を行うためには、地区内の道路整備が必要となるため、最初に東西道路の整備を促進します。併せて、東西道路を境として北側の施設整備（建築）を促進します。

ポイント：令和 9(2027)年度までに東西道路の供用及び北地区北側の一部土地利用開始を目指します。

■ステップ2 北地区南側（令和 9(2027)年着手予定）

- ・北地区南側の施設は北側の基盤整備着手後も施設の継続利用が想定されており、北地区北側の整備状況を見据えて北地区南側の整備を促進します。

ポイント：操車場地区の土地利用転換の検討状況を踏まえ、北地区南側の具体的な整備手法を明らかにします。

■ステップ3 南地区（令和 10(2028)年以降）

- ・南地区は、令和 10（2028）年以降の着手時期までに必要な手続きを行えるよう、関係事業者と調整します。

ポイント：誘導する機能に応じて、都市計画及び港湾計画の変更のほか、下水道処理区域編入の必要性、工業用水の利用等について検討する必要があります。

■ステップ4 操車場地区（令和 10(2028)年以降）

- ・地権者と協議の上、将来的に新たな土地利用を誘導できる範囲を検討します。
- ・北地区と南地区を結ぶアクセス軸の整備を促進します。整備の方法等については今後検討します。

ポイント：操車場地区の検討状況を踏まえ、具体的な整備手法を検討します。
また、南地区と同様、誘導する機能に応じて、都市計画の変更のほか、下水道処理区域編入の必要性について検討する必要があります。

イ 段階整備のスケジュール

年度	R4(2022)	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)以降
北地区 (先行地区)	事業化に向けた調整		事業推進(北地区北側)			供用開始	
	事業化に向けた調整					事業推進(北地区南側)	供用開始
南地区	事業化に向けた調整						事業推進
操車場地区	事業化に向けた調整						事業推進

(2) 事業推進の考え方

ア 事業推進の考え方

本計画は、南渡田地区の土地利用転換にあたり、拠点形成コンセプト、土地利用方針、基盤整備方針等を示し、その内容に基づく拠点形成を適切に誘導するために策定するものです。

南渡田地区については、民間企業が土地を所有し現在も操業を続けていることから、事業推進に向けては地権者との合意形成が不可欠です。また、52haを超える広大な敷地であることから、民間開発事業者等の参画による事業化も想定されます。加えて、地区の中央部分を鉄道が横断するなど、事業化にあたって調整を要する関係者も存在します。

こうした状況を踏まえ、本計画に基づく事業推進にあたっては、北地区・南地区・操車場地区それぞれの検討状況に応じて地権者等の関係者と協議を実施し、事業主体の決定に向けた調整や事業推進の方向性、スケジュールの確認等を適切に行います。

また、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、事業計画として取りまとめた上で、事業着手に向け必要な手続き等を進めます。

イ 企業誘致の考え方

革新的な素材や技術などを次々と生み出す産業拠点を形成するためには、研究開発の目的（出口）を同じくする企業が集積し、有機的に連携することで、「イノベーションを創出し、その成果が各企業に還元されることで、拠点の価値を高め、更なる企業集積・周辺への効果波及につながる」といった好循環をもたらす仕組みづくりが必要になります。

また、集積のメリットを最大限に発揮するためには、イノベーション創出に求められる機能、設備、技術などについて関係者間で共有を図り、拠点のあるべき姿を明らかにした上で必要な機能等の導入を進めていくことが重要です。

このように、素材の研究開発拠点としての南渡田地区の姿は「どのような企業が立地するか」、「立地企業が何を求めるか」によって方向づけられることから、拠点形成の可能性を広げる視点に立ち、企業誘致に合わせて様々な関係者が自ら拠点形成に関与する仕組みづくりを進めます。

ウ 協議体の組成

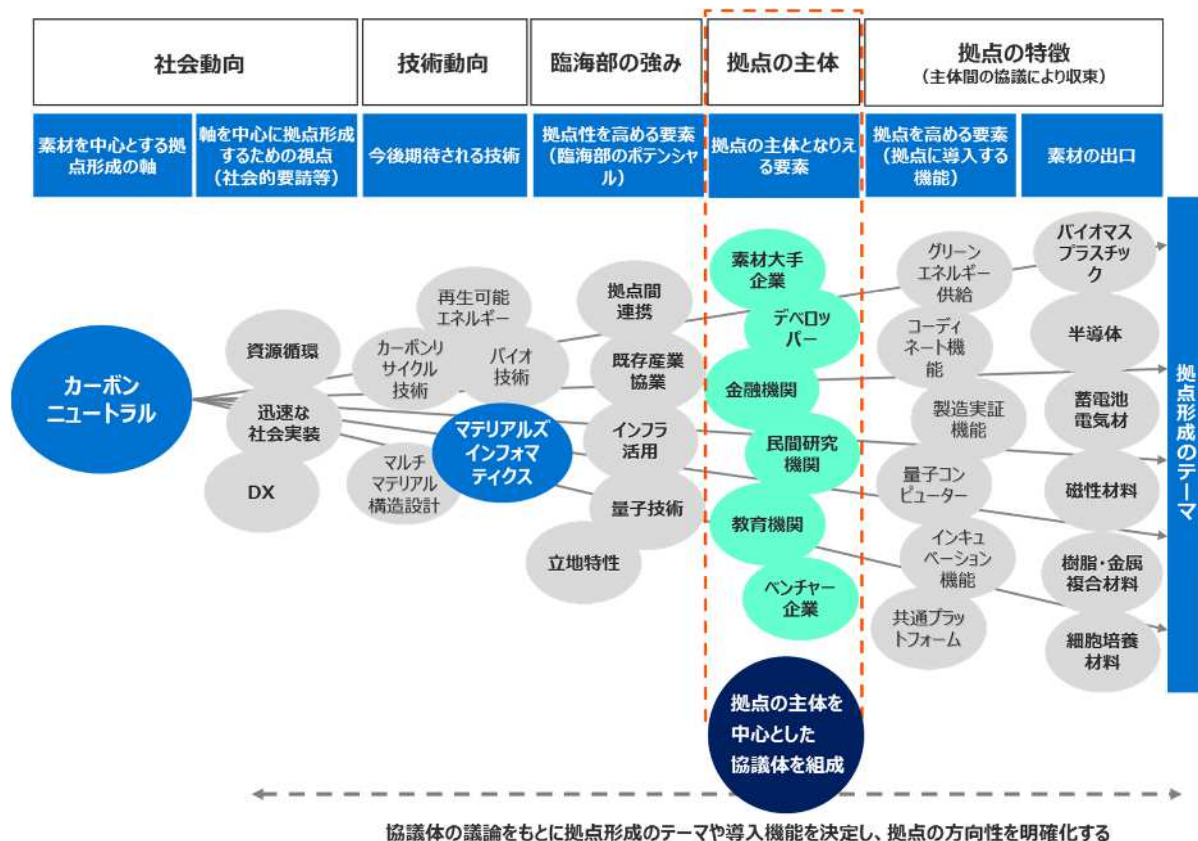
南渡田地区の拠点形成にあたっては、地権者や素材企業をはじめ、官民の研究開発機関、デベロッパーやゼネコン、資金面から誘致をサポートする金融機関、ビジネスマッチングを促進するマネジメント企業、イノベーションに欠かせないベンチャーの成長を支援するインキュベーター、企業との共同研究に取り組んでいるアカデミア、デジタルソリューションを提供するIT企業など、多岐に渡る関係者が存在します。

こうした関係者と協議を進めつつ、「拠点形成の視点」で示したカーボンニュートラルの実現、マテリアルズインフォマティクス技術の活用といった要素を踏まえて拠点形成の主体を抽出し、事業参画を前提とした議論を促進します。その中で、具体的に導入を図る機能や技術、イノベーション

推進の枠組みや各主体の役割などをハード・ソフトの両面から検討し、一体性のある拠点形成を誘導します。

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ていきます。

―拠点形成の方向性（イメージ）―





Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市