

扇島地区基盤整備等推進計画

2026（令和8）年2月

目次

第1章 計画の背景	P.2	第5章 生活インフラ	P.13
1 扇島地区の土地利用転換の概要	P.2	1 総論	P.13
2 先導エリアの取組状況	P.4	2 水道	P.14
第2章 計画の目的等	P.5	3 下水道等（雨水・汚水）	P.15
1 本計画の目的	P.5	4 電気	P.16
2 本計画の位置付け	P.5	5 通信	P.17
第3章 計画の基本的な考え方	P.6	6 工業用水道	P.18
第4章 道路・交通アクセス	P.7	7 ガス	P.18
1 道路	P.7	第6章 港湾	P.19
2 交通アクセス	P.11	第7章 都市計画	P.20
		第8章 土地造成	P.21
		第9章 防災・都市環境等	P.22
		1 防災	P.22
		2 都市環境（みどり）	P.23
		3 景観	P.24
		第10章 整備スケジュール	P.25

1 扇島地区の土地利用転換の概要

(1) 土地利用転換の経緯

- ① 川崎臨海部に事業場を有するJFEスチール株式会社は、令和2（2020）年3月に、扇島地区を中心とする東日本製鉄所京浜地区における上工程（川崎市側）の高炉等を休止することを発表し、令和5（2023）年9月に休止しました。
- ② 同社は、川崎臨海部約2,800haのうち約500haを占める最大の事業面積を有する企業であり、高炉等の休止は、税収や雇用への影響をはじめ本市の施策に多大な影響を及ぼすことから、川崎臨海部における地域の持続的な発展に向けた土地利用を推進していくため、本市は、令和5（2023）年8月、「JFEスチール株式会社東日本製鉄

【図1 扇島地区の土地利用の方向性】

① 『カーボンニュートラルを先導』

カーボンニュートラルコンビナートを形成し、我が国のコンビナートの規範となることで、エネルギー構造の転換を先導するエリア

② 『首都圏の強靱化を実現』

陸海空の交通結節機能を活かし、平時は経済的な価値を生み出し、災害時には首都圏を守る要となるような、強靱な国土、経済社会システムを構築するエリア

③ 『新たな価値や革新的技術を創造』

未来を創造する技術を実証する場を形成し、世界に先駆けた革新的な技術を次々に生み出し世界をリードするエリア

④ 『未来を体験できるフィールドの創出』

特区をはじめとしたさまざまな規制緩和制度の活用により、我が国の未来を創造するあらゆる最新のサービスをいち早く実装し体験できるエリア

⑤ 『常に進化するスーパーシティを形成』

①から④を目指すことにより、あらゆる最新技術が様々なステークホルダーにより実現され、相乗効果が生まれることにより、すべての要素が絶えず進化し、いつ訪れても常に最先端の未来空間を体験できるエリア

出典：土地利用方針

所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」（以下「土地利用方針」という。）を策定し、新たな土地利用の方向性や導入機能等、将来の土地利用のあり方を示しました。

- ③ 土地利用転換の対象である扇島地区、周辺地区（池上町、扇町、水江町）及び南渡田地区の計約400haのうち、「扇島地区基盤整備等推進計画」（以下「本計画」という。）の対象となる扇島地区においては、令和32（2050）年頃の土地利用の概成を目指す中で、段階的な整備として、扇島南地区〔約222ha〕の比較的構築物が少なく撤去が容易な原料ヤードの一部と大水深バースのあるエリアを「先導エリア」〔約70ha〕として位置付け、早期の土地利用転換に向けて取組を進めています。

【図2 土地利用方針における土地利用転換の対象範囲】



出典：土地利用方針

（２）土地利用方針における先導エリアのゾーニング等

- ① 令和5（2023）年に策定した土地利用方針において、先導エリアについては、大水深バースがある南側にカーボンニュートラルエネルギーゾーン、首都高速湾岸線扇島出入口（仮称）（以下「首都高扇島出入口」という。）や幹線道路予定地に近い北側に港湾物流ゾーン及び高度物流ゾーンを配置することとしました。
- ② なお、先導エリア以外については、導入機能として次世代産業に関する研究開発、製造施設等や、商業・文化・生活等の機能が想定され、土地利用方針における土地利用概成時のゾーニングイメージは図3のとおりですが、今後、国やJFE※等のステークホルダーと協議・調整を行い、さらに深度化を図っていくこととしています。

【図3 扇島地区のゾーニングイメージ】



出典：土地利用方針から一部修正

※ 「JFE」と表記する際は、JFEホールディングス株式会社とJFEスチール株式会社の双方を指すものとする。JFEホールディングス株式会社とは、JFEスチール株式会社を完全子会社として傘下に置く持株会社

2 先導エリアの取組状況

先導エリアの各ゾーンにおける土地利用転換に向けた取組状況は以下のとおりです。

水素を軸としたカーボンニュートラルエネルギーゾーン

令和32（2050）年のカーボンニュートラル実現に向け、国においても総額2兆円の基金をNEDO(※)に設立し、カーボンニュートラルに取り組む企業等を支援する「グリーンイノベーション基金事業」が進められています。令和5（2023）年8月には同事業の1つである「液化水素サプライチェーンの商用化実証」の実証地として、川崎臨海部が選定されました。

本エリアでグリーンイノベーション基金を活用し、令和10（2028）年度からの世界初の液化水素サプライチェーンの商用化実証事業開始に向けて、令和6（2024）年7月にJFEスチール株式会社と日本水素エネルギー株式会社が土地の賃貸借契約を締結し、令和7（2025）年5月に水素受入基地の建設工事に着工しています。

※NEDO：国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構

バース等を活用した港湾物流ゾーン

国内屈指の大水深バースを保有する扇島地区の強みを活かし、液化水素、RORO貨物等の外貨貨物等を取り扱う、公共的に利用できる港湾施設を目指し、国やJFE等と検討・調整を実施しています。

令和6（2024）年11月、「川崎港港湾計画」を改訂し、当該エリアを埠頭用地として位置付け、公共埠頭や臨港道路などの計画的な整備に向けた取組を実施しています。

最新技術等を活用した高度物流ゾーン

首都圏の一大消費圏に近接し、広大な敷地の土地利用転換が可能で、陸海空の結節点となり得る地理的優位性を有する扇島地区の強みを活かし、DX・GXによる効率化及び高付加価値化を通じて、我が国及び地域の課題解決に資する物流拠点の形成を図るべく、令和10（2028）年度の一部土地利用開始に向け取り組んでおり、現在、JFEが事業者の選定を進めています。

【図4 先導エリアのゾーニング】



【図5 水素受入基地のイメージ】



出典：日本水素エネルギー株式会社
令和7（2025）年5月26日ニュースリリースより

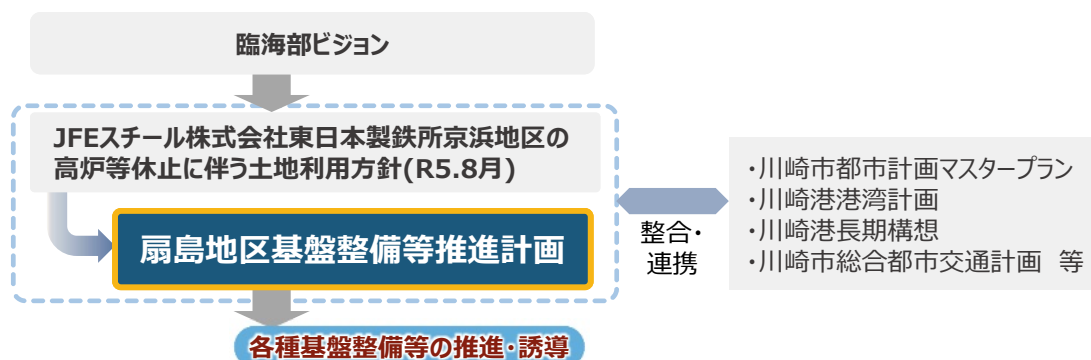
1 本計画の目的

- ① 扇島地区は、JFEスチール株式会社の事業所用地であり、不特定多数の立入りを想定した土地ではありませんでした。そのため、道路アクセスは、同社が所有する構内通路（以下「構内通路」という。）に限定され、公道によるアクセスができない状況であり、また、公設の上下水道や一般の需要に応じ供給できる電気・通信等の既存の生活インフラについては存在していないことから、土地利用転換に必要な各種基盤の整備を行います。
- ② 土地利用方針においては、我が国の課題解決に資する公共性・公益性の高い土地利用転換を目指していることから、官民が適切な役割分担の下、取組を進めていく必要があります。
- ③ こうしたことから、本市の主な役割である道路などの基盤整備について、令和10（2028）年度の先導エリア一部土地利用開始に向けて方向性を明確化するため、本計画を策定します。

2 本計画の位置付け

- ① 本計画については、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、土地利用方針に基づき、本市の関連計画等と整合・連携を図りながら、扇島地区の基盤整備の方向性を明確化するために策定するものです。
- ② 扇島地区の土地利用転換の概成には長い期間を要することが想定され、社会経済環境の変化や新たな技術開発動向等を捉えながら導入機能などを段階的に決定していく必要があることから、土地利用方針については、一部土地利用開始を見据え、3～5年程度を目途に見直すこととしております。本計画も、扇島地区の土地利用転換の進捗状況を踏まえ、適宜見直しを行っていきます。

【図6 上位計画・関連計画との関係】



- ③ 本計画に基づき、扇島地区全体の土地利用転換との整合を図りながら、各種基盤整備等の計画、協定、ガイドライン等を策定し、各種基盤整備等を推進・誘導します。
- ④ 各種の計画、協定、ガイドライン等が今後策定されるまでの間については、本計画に基づき、各種基盤整備等を推進・誘導します。

第3章 計画の基本的な考え方

- ① 本計画は、扇島地区のうち、令和10（2028）年度の一部土地利用開始を目指す先導エリアの基盤整備の方向性を示すものです。
- ② 原則として、先導エリアの需要に応じて基盤整備の方向性を示し、先導エリア以外については、今後、段階的整備による土地利用の進捗等を踏まえながら、必要な各種基盤の規模、適切な整備方法、時期等について検討し、方向性を示していきます。
- ③ ただし、先導エリアの基盤整備を計画するに当たり、道路など扇島地区全体の計画を同時に策定することが不可欠な基盤については、本計画の中で先導エリア以外についても方向性を定めます。
- ④ そのほか、防災や都市環境等、扇島地区全体のまちづくりの観点から、先導エリアについても考え方を示す必要がある基盤等については、本計画において現時点での考え方を示すとともに、扇島全体の土地利用転換の進捗等を踏まえ、今後の土地利用方針の見直しの中で方向性を定めます。

【図7 本計画の対象エリア】



【図8 本計画に記載する基盤等】

章	分野	項目	該当ページ
第4章	道路・交通アクセス	1 道路	P.7
		2 交通アクセス	P.11
第5章	生活インフラ	1 総論	P.13
		2 水道	P.14
		3 下水道等（雨水・汚水）	P.15
		4 電気	P.16
		5 通信	P.17
		6 工業用水道	P.18
		7 ガス	P.18
第6章	港湾		P.19
第7章	都市計画		P.20
第8章	土地造成		P.21
第9章	防災・都市環境等	1 防災	P.22
		2 都市環境（みどり）	P.23
		3 景観	P.24

1 道路

(1) 現状と課題

- ① 扇島地区へのアクセスは、構内通路である「海底トンネル」（水江町～東扇島）から「扇島大橋」（東扇島～扇島）を経由したルートのみとなっており、公道によるアクセスができない状況です。
- ② そのため、東扇島と扇島をつなぐ一般道路を整備し公道によるアクセスを確保するとともに、首都高扇島出入口の整備により、広域的な交通アクセスの向上を図り、併せて市道と港湾物流ゾーン等を連絡する臨港道路の整備を行うことで、先導エリアに必要な道路ネットワークを形成する取組を進めています。
- ③ 首都高速湾岸線については、令和6（2024）年4月の告示により、東京方面及び横浜方面の首都高扇島出入口の設置を都市計画上位位置付けしました。同年11月には、本市と首都高速道路株式会社との間で首都高扇島出入口の新規整備の検討に係る基本協定を締結し、本市の負担で調査・設計を行っています。
- ④ 一般道路のうち、構内通路を活用できる区間については、一部公道化してルートを確認するため、令和7（2025）年3月に本市とJFEスチール株式会社との間で、市道整備の内容や役割分担等を定めた協定を締結し、調査・設計を行っています。また、国道357号の一部を活用する区間については国との協議調整等を行っています。
- ⑤ 臨港道路については、令和6（2024）年11月に改訂した「川崎港港湾計画」において臨港交通施設計画として位置付け、また、令和7（2025）年3月に、本市とJFEスチール株式会社との間で、臨港道路を含む港湾施設の整備の内容や役割分担等を定めた協定を締結し、調査・設計を行っています。

- ⑥ 扇島から新たに公道で接続される東扇島において、更なる交通負荷が発生することが想定されるため、現在整備が進められている臨港道路東扇島水江町線に扇島方面から進入可能な入口（以下「東扇島水江町線ONランプ」という。）の整備事業期間を設定し、国の事業評価監視委員会において了承されました。これを受けて、関連手続を進めるための関係者調整を行っています。
- ⑦ 引き続き、令和10（2028）年度の先導エリア一部土地利用開始までの限られた期間において、複数の整備主体と協議・調整を進め、着実に整備を行う必要があります。

【図9 臨海部の現況図】



出典：国土地理院の「地図・空中写真閲覧サービス」の地図情報
(<https://maps.gsi.go.jp/maplibSearch.do#1>) を加工して作成

(2) 整備方針

令和10（2028）年度の先導エリアの一部土地利用開始に向けて次の取組を推進します。

ア 高速道路アクセス

■首都高扇島出入口… A

- ① 国道357号と接続する首都高扇島出入口の整備について、早期事業化に向けて取組を進め、令和11（2029）年度末の工事完成を目指します。

イ 一般道路アクセス

■国道357号… B

- ① 国道357号の一部区間（首都高扇島出入口から市道間）については、国と協議調整を行い、先導エリアの一部土地利用開始に向けて、一部供用開始を目指します。

■市道… C

- ① 構内通路の一部を活用した市道の整備について、詳細設計を進めます。
- ② 構内通路の公道化に必要な用地・施設等は J F E スチール株式会社から本市への無償譲渡又は使用貸借により確保し、本市が整備及び維持管理を行います。
- ③ 市道整備については、土地利用の進捗に併せて、P9図11の例に示すとおり、公道化に必要な道路断面を確保し、段階的な整備を進め、先導エリアの一部土地利用開始に向けて、一部供用開始を目指します。
- ④ 道路区域の一部（市道4号）が横浜市域を含むことについて、横浜市の会から道路法第8条に基づく承諾を得ており、今後、本市が道路認定を行います。

ウ その他の道路アクセス

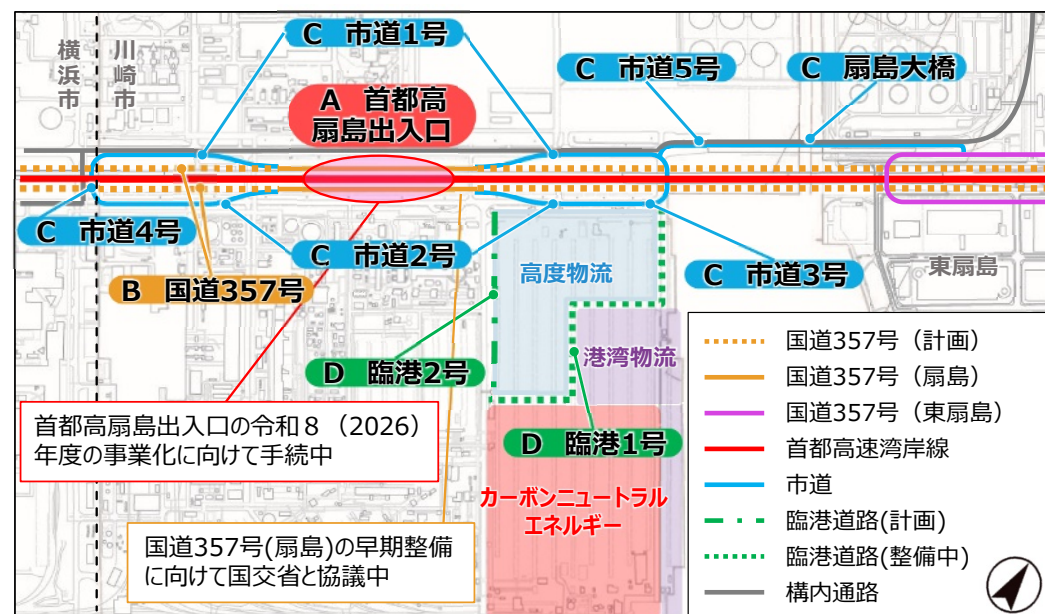
■臨港道路… D

- ① 市道と港湾物流ゾーン等を連絡する臨港道路の整備に向けて、市が基本設計を進めます。
- ② 臨港道路に必要な用地は J F E スチール株式会社から本市への無償譲渡により確保し、本市が整備及び維持管理を行います。
- ③ 港湾物流ゾーンの一部供用開始を予定している令和11（2029）年度に、臨港道路扇島1号線（以下「臨港1号」という。）を一部供用開始し、その後、土地利用転換の進捗に併せて臨港道路扇島2号線（以下「臨港2号」という。）を段階的に整備します。

■東扇島交通負荷軽減対策…P7図9参照

- ① 国による東扇島水江町線ONランプの整備について国との協議調整を行い、令和13（2031）年頃の完成を目指します。

【図10 道路アクセスの取組箇所】



第4章 道路・交通アクセス

【図11 構内通路の現況及び公道化後の主な道路断面イメージ】

	扇島大橋	東西1号・市道1号	市道2号
土地利用開始時	<div> <div>構内通路</div> <div>公道</div> <div>歩道</div> </div> <div> <div>車道</div> <div>車道</div> <div>車道</div> <div>車道</div> </div>	<div> <div>構内通路</div> <div>公道</div> </div> <div> <div>車道</div> <div>車道</div> <div>車道</div> </div>	<div> <div>公道</div> </div> <div> <div>車道</div> </div>
土地概成時	<div> <div>構内通路</div> <div>公道</div> <div>歩道</div> </div> <div> <div>車道</div> <div>車道</div> <div>車道</div> <div>車道</div> </div>	<div> <div>構内通路</div> <div>公道</div> </div> <div> <div>車道</div> <div>車道</div> <div>歩道</div> <div>車道</div> <div>車道</div> </div>	<div> <div>公道</div> </div> <div> <div>車道</div> <div>車道</div> <div>歩道</div> </div>

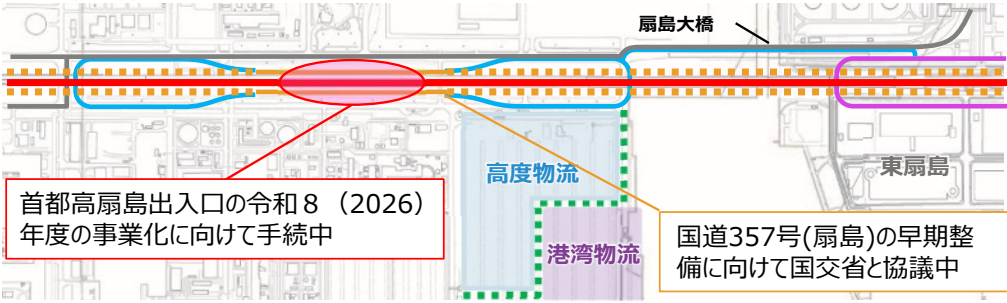
(※横浜側から東京側の方向を示す。)

(3) 整備ステップ

土地利用の進捗に併せて効率的・効果的に公道化を図るため、令和10（2028）年度の先導エリアの一部土地利用開始に必要な公道を先行的に整備し、その後、先導エリア以外の土地利用転換の進捗に併せて、段階的に整備します。

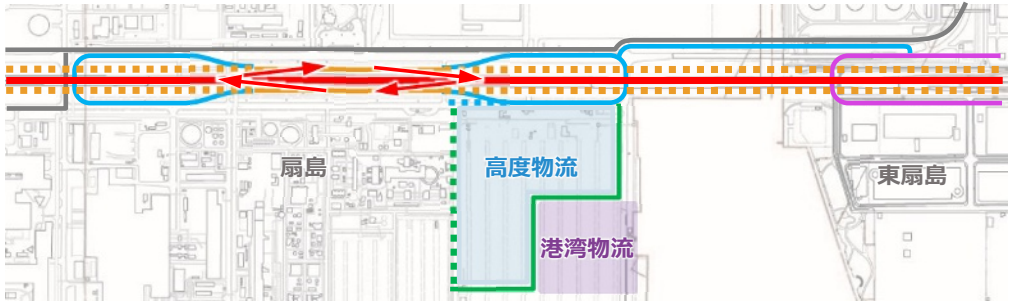
ステップ1 先導エリア一部土地利用開始（令和10（2028）年度）

- 先導エリアの一部土地利用開始に向けて、一般道路アクセスについて一部供用開始を目指します。



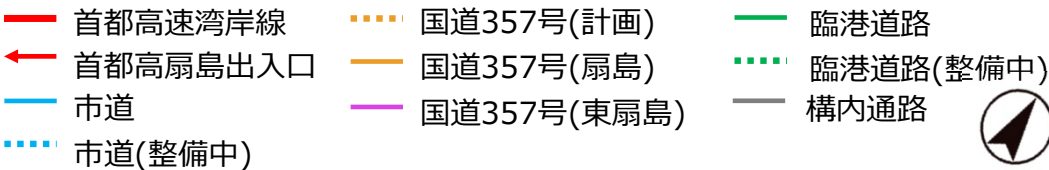
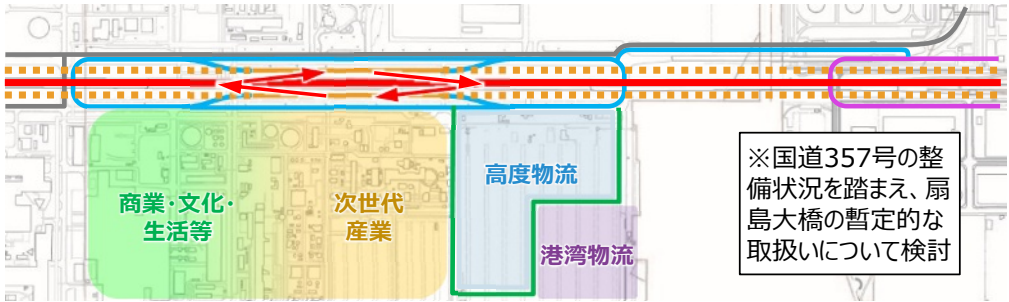
ステップ2 先導エリアの土地利用概成時（～令和12（2030）年度）

- 先導エリアの概成に必要な、一般道路アクセスや高速道路アクセスについて供用開始を目指します。
- 臨港道路を一部供用開始し、バースを有効活用します。



ステップ3 先導エリア以外の土地利用概成時（～令和32（2050）年頃）

- 先導エリア以外の概成を見据えて、必要な基盤整備に向けて取り組みます。



(4) その他の整備

- ① 扇島地区では、長期的かつ段階的な土地利用転換が見込まれていることから、前記（２）の整備方針で示した市道や臨港道路については、交通量に応じた車線数や幅員など、段階的に必要な道路機能を確認します。
- ② また、各段階における土地利用転換の取組内容に応じて、今後の土地利用を支える基盤整備の検討・対応を進めます。

ア 自動運転への対応

扇島地区において自動運転に対応するために、安全走行を支援する路車協調システム※１等の検証、持続可能な自動運転の実現、交通全体の安全性向上に資する走行空間の確保などに向け、本市で進めている自動運転のレベル４実装※２等と連携した取組を推進します。

※１ 一般道の交差点等において、車載センサでは検知が困難な道路情報を交差点センサ等で検知し、自動運転車両に提供することで安全走行を支援するシステム

※２ 持続可能な交通環境の形成に向け、都市部における自動運転バスのレベル４(L4)実装を目指す取組

【図１２ 路車協調システム】



出典：国土交通省

イ 無電柱化

扇島地区の道路においては、災害時には緊急輸送ルートの確保により発災直後の応急対応を行う役割を担うとともに、安全で快適な歩行空間の確保や良好な都市景観の創出が求められることから、関係事業者と連携し、無電柱化を基本とします。

ウ ダブル連結トラックへの対応

前述（２）に記載の道路の設計にあたっては、重要物流道路への指定も視野に入れ、ダブル連結トラックが安全かつ円滑に走行できるよう、道路構造令に規定されているセミトレーラ連結車※３が走行できるものとし

※３ セミトレーラ連結車（道路構造令第４条第２項）

長さ	16.5m	前軸距※５	4 m
幅	2.5m	後軸距※５	9 m
高さ	3.8m(4.1m※４)	前端オーバハング※６	1.3m
最小回転半径	12m	後端オーバハング※７	2.2m

※４ 重要物流道路である普通道路の場合

※５ 軸距 前輪の車軸の中心から後輪の車軸の中心までの距離をいう。

※６ 前端オーバハング 車体の前面から前輪の車軸の中心までの距離をいう。

※７ 後端オーバハング 後輪の車軸の中心から車体の後面までの距離をいう。

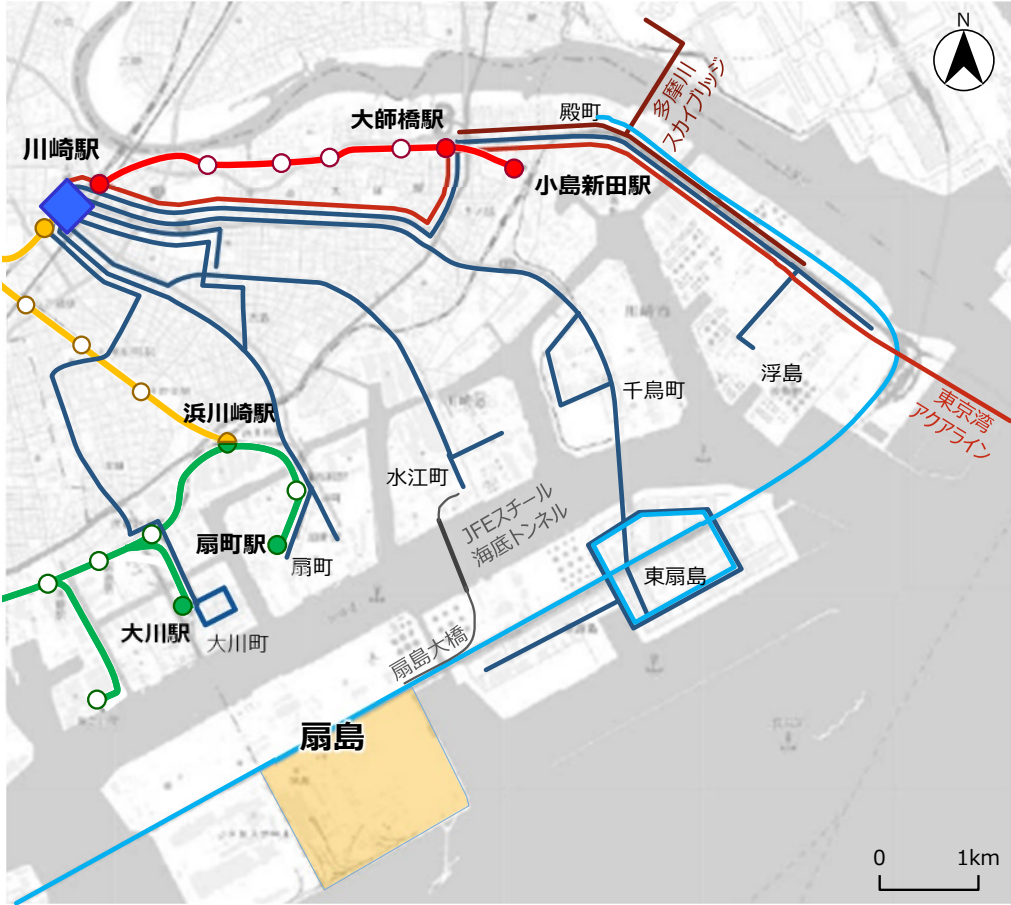
2 交通アクセス

(1) 現状と課題

- ① 扇島地区へのアクセスについては、構内通路である「海底トンネル」(水江町～東扇島)から「扇島大橋」(東扇島～扇島)を経由したルートのみとなっており、また不特定多数の出入りを想定していないJFEスチール株式会社の事業所用地であることから、構内通路を経由した企業送迎バスによる輸送が実施されており、公共交通機関による輸送は行われておりません。
- ② 扇島地区では、大規模かつ長期にわたる土地利用転換が見込まれており、土地利用転換の進捗に伴い就労者・来訪者等の段階的な増加が見込まれることから、その需要量に応じた交通手段や輸送力の確保が課題となります。また、路線バスの運転手不足などの交通課題もある中で、既存の鉄道の活用や路線バス等の再編により交通ネットワークを形成することも必要です。

臨海部の公共交通機関の現状		
鉄道	京急大師線 (京急川崎駅～小島新田駅)	
	JR南武支線 (尻手駅～浜川崎駅)	
	JR鶴見線 (鶴見駅～扇町駅、大川駅)	
路線バス等	川崎駅東口を発着し東扇島など臨海部へ向かう主な路線バス	
	大師橋駅と臨海部や羽田空港方面を結ぶ路線バス	
	横浜駅 (YCAT) と浮島や殿町、東扇島を結ぶ高速バス	
	川崎駅から浮島、アクアラインを経由して木更津駅を結ぶ高速バス	

【図13 臨海部の鉄道及び主なバス路線】



第4章 道路・交通アクセス

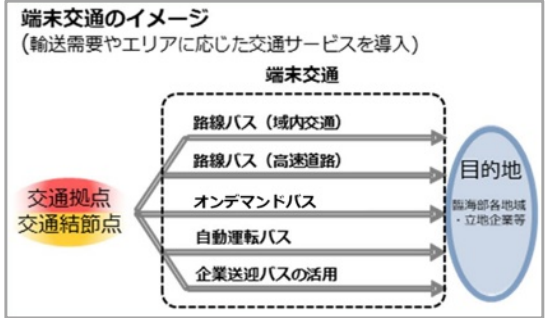
(2) 整備方針

- ① 令和10（2028）年度の先導エリア一部土地利用開始に向けた扇島地区へのアクセスについては、施設の円滑な運用や就業者等の利便性が確保されるよう、当面は企業送迎バス等を念頭に、先導エリアの土地利用転換に伴い進出する企業とも調整を図りながら、関係企業間における効率的な運行のあり方等について調整を行います。
- ② 先導エリアの土地利用概成を見据え、また、先導エリア以外の土地利用の進捗に伴い、扇島地区の交通需要の増加が見込まれることから、東扇島又は浜川崎との交通ネットワークの形成に向けてバス事業者等と調整を行うとともに、自動運転バス等の多様な端末交通や、新たなモビリティ等の導入の検討を進めます。
- ③ 扇島地区内における複数の端末交通が利用可能となる交通結節点についても検討を進めます。

【図14 交通ネットワーク形成の将来像イメージ】



【図15 端末交通のイメージ】



出典：
「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」

出典：
「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」

1 総論

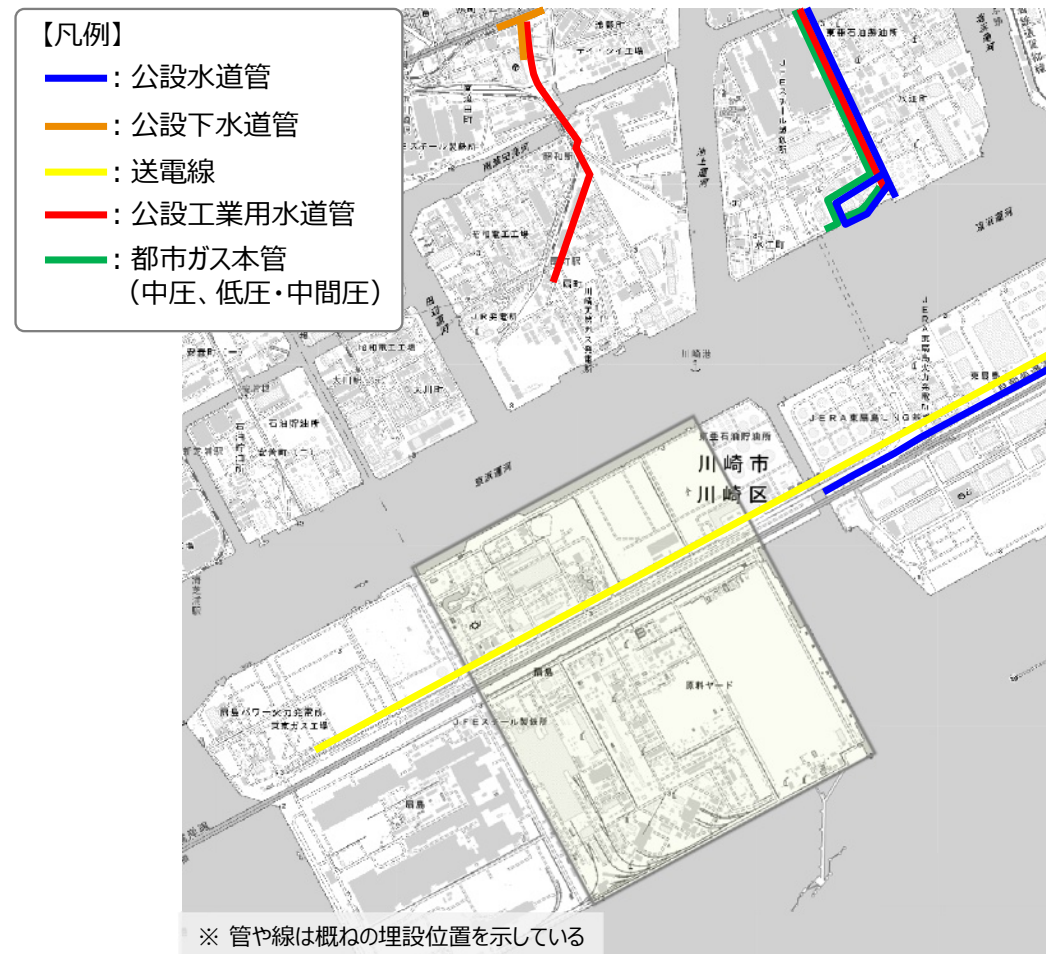
(1) 現状と課題

- ① 扇島地区は、これまでJFEスチール株式会社の事業所用地であったことから、公設の上下水道や、一般の需要に応じて供給できる電気・通信等の生活インフラがなく、こうした各種生活インフラについては、段階的な土地利用転換に併せて整備が必要です。
- ② 土地利用方針において示されている、扇島地区から一番近い公設の水道管、下水道管及び工業用水道管並びに東京電力パワーグリッド株式会社の送電線及び東京ガス株式会社の都市ガス本管（中圧、低圧・中間圧）は図16のとおりです。
- ③ 各種生活インフラの整備については、土地利用の進捗等を踏まえながら、必要な施設の規模、適切な整備方法及び時期等について関係者と協議・調整を進める必要があります。
- ④ 生活インフラごとの詳細な現状と課題は、「2 水道」以下で記載します。

(2) 整備方針

- ① 各種生活インフラは地中化を基本とします。
- ② 生活インフラごとの整備方針は、「2 水道」以下で記載します。

【図16 扇島地区周辺の上下水、送電線、工水、ガスの整備状況】



出典：土地利用方針から一部修正

2 水道

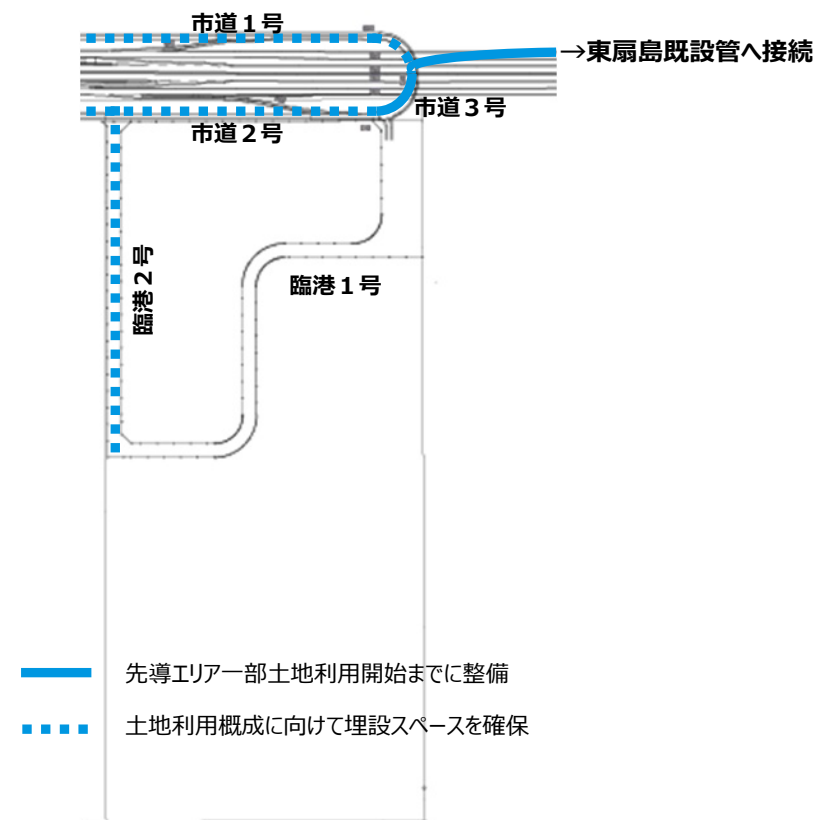
(1) 現状と課題

- ① 水道については、水江町に敷設されている本市の配水管にJFEスチール株式会社が給水管を接続し、構内通路に整備されている同社の給水管によって、扇島地区に水道水が給水されています。
- ② 土地利用転換に向けて、扇島地区に進出する企業等の需要に応じ水道水を供給できるよう、配水管を扇島地区に拡張していく必要があります。
- ③ 水道施設の拡張に当たっては、J F Eスチール株式会社の給水管が昭和50年代に敷設され経年化していることから、新たな水道施設の整備が必要となります。

(2) 整備方針

- ① 令和10（2028）年度の先導エリア一部土地利用開始に向けて、先導エリアの施設への給水管と接続できるよう、東扇島から扇島大橋－市道3号－市道2号（臨港1号付近）の区間で、令和9（2027）年度からの配水管整備に向けて協議を進め、令和8（2026）年度中に整備主体を決定します。なお、道路に配水管埋設スペースを確保し、将来的な土地利用転換の進捗に伴う先導エリア及び先導エリア以外の水需要を踏まえ、配水管の延伸や増径について、今後検討を行います。

【図17 先導エリアの一部土地利用開始時の配水管整備予定箇所】



※今後の調整により変更になる可能性があります。

3 下水道等（雨水・污水）

（1）現状と課題

- ① 本市では、原則として産業道路以南の工業専用地域については、神奈川県生活排水処理施設整備構想などにに基づき、合併処理浄化槽事業の区域であるため、各事業場において雨水・汚水を処理し、海への放流を行っており、J F E スチール株式会社の事業所用地においても同様に処理され、海への放流を行っています。
- ② 扇島地区全体においては、土地の利用方法や立地する企業に応じた効果的・効率的な排水処理方法の検討など、大規模土地利用転換に伴う下水道整備の取組を進める必要があります。

（2）整備方針

- ① 扇島地区全体の土地利用の計画を踏まえ、公共下水道処理区域への編入に向けた検討・調整を進めます。
- ② 先導エリアの一部土地利用開始に向けて、雨水・污水について次のア・イに示す内容で整備します。

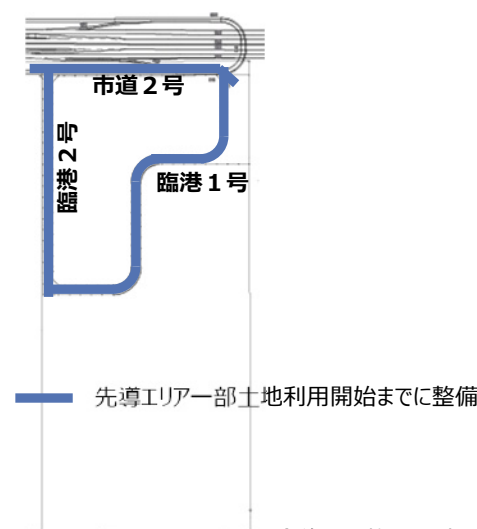
ア 雨水

- ① 令和10（2028）年度の先導エリア一部土地利用開始に向けて、先導エリア前面の市道2号及び臨港1号並びに臨港2号予定地に、公共下水道の整備基準に準じた雨水排水施設の整備を行い、それぞれの道路管理者が雨水を海へ排水します。なお、公共下水道処理区域に編入した際には、下水道管理者が雨水排水施設の管理者となります。
- ② 先導エリア一部土地利用開始に向けて整備するその他の道路（市道1号、市道3号、扇島大橋、首都高扇島出入口、国道357号及び構内通路）は、それぞれの道路管理者の責任において雨水を海へ排水します。

イ 污水

- ① 令和10（2028）年度の先導エリア一部土地利用開始に向けて、事業者にて個別処理（合併処理浄化槽の設置）を行い、処理水は海へ放流する方針です。
- ② 将来の公共下水道の整備を見据え、市道及び臨港道路に公共の污水排水施設の埋設スペースを確保します。
- ③ 先導エリア以外の土地利用転換の進捗により、複数の立地企業に変わることなどに伴い、個別処理や公共下水道による集約処理など、将来の汚水量を踏まえた効果的・効率的な污水处理方式の検討を行います。

【図18 先導エリア一部土地利用開始時の雨水排水施設整備予定箇所】



【図19 先導エリア一部土地利用開始時の污水排水施設整備のイメージ】



※今後の調整により変更になる可能性があります。

4 電気

(1) 現状と課題

- ① 扇島地区では、JFEスチール株式会社が発電設備（JFE扇島火力発電所。扇島北地区に立地）で発電した電力を構内の製鉄所等で使用してきました。高炉等休止後も、圧延等の下工程が配置されている扇島の横浜市側など、操業を継続しているエリアに対して、引き続き当該火力発電所から電力供給を行っています。
- ② 扇島地区内に東京電力パワーグリッド株式会社の送電設備はあるものの、送電の余力が少ないため、扇島地区の土地利用転換による新たな電力需要に対応するには、送電設備の再構築が必要となります。
- ③ 扇島地区では、令和12（2030）年度を目途に液化水素の受入・貯蔵・供給拠点の形成が計画されており、JFEは、扇島地区の電力事業において、本地区に有する発電設備にて水素の混焼から専焼への段階移行によるグリーン電力化の検討に取り組むこととしています。

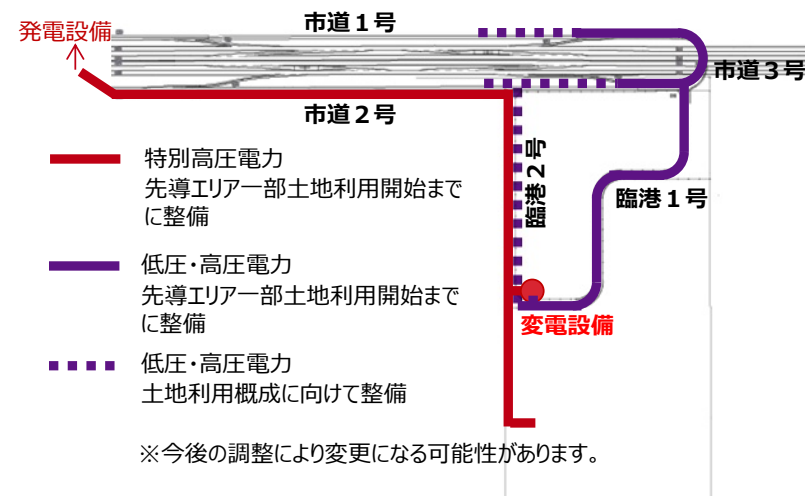
(2) 整備方針

- ① 先導エリアの一部土地利用開始時においては、上記の既存発電設備で発電した電力を、新たに整備される送電設備により、先導エリア内の事業者等に供給する方向で検討を進めます。
- ② 道路内に送電設備を整備する場合は、災害時の防災利用等を見据えて、地中化を基本とします。
- ③ 上記の既存発電設備で発電した電力を使用する場合は、特別高圧電力として市道2号及び臨港2号予定地から先導エリア内の変電設備へ供給し、変電設備から低圧・高圧電力として、臨港1号ー市道3号に送電設備が埋設整備され、先導エリア内の各施設に電力が供給される方向で検討を進めます。

【図20 発電設備と先導エリアの位置関係】



【図21 先導エリア一部土地利用開始時の低圧・高圧、特別高圧電力整備予定箇所（既存発電設備から供給する場合）】



5 通信

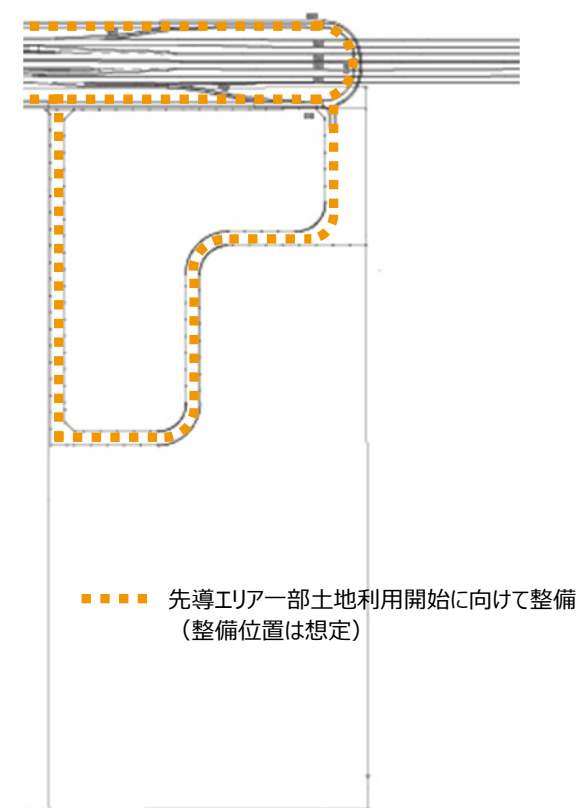
（１）現状と課題

- ① 有線回線（固定電話、インターネット光回線等）について、既設の通信事業者の通信設備が整備されており、製鉄所等において利用されてきましたが、扇島地区の土地利用転換による新たな需要に対応するためには、道路整備に伴う通信設備の再構築が必要となります。
- ② 携帯電話回線について、先導エリアにおいて大手通信事業者の利用が可能ですが、5G回線については、一部利用できないエリアがあります。

（２）整備方針

- ① 先導エリアの一部土地利用開始に向けて、施設の需要に応じて通信事業者により通信設備を整備します。
- ② 道路内に通信設備を整備する場合は、災害時の防災利用等を見据えて、地中化を基本とします。

【図22 先導エリアの一部土地利用開始時の通信線整備予定箇所】



※今後の調整により変更になる可能性があります。



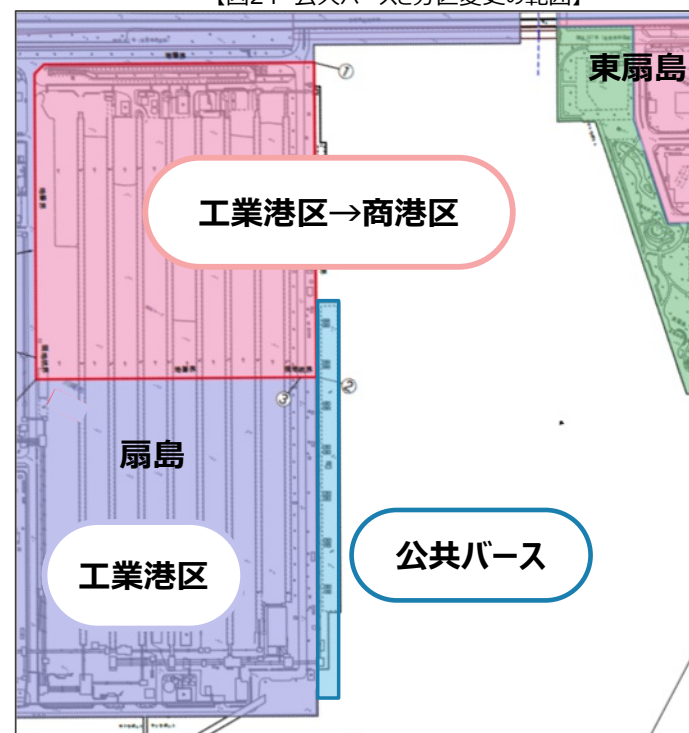
(1) 現状と課題

- ① 令和6（2024）年11月に改訂した「川崎港港湾計画」において、既存の大水深バースについては、水素等の輸送船、RORO船等の複数の事業者により利用されることを見込み、多目的に利用できる2つの公共バースに転換することを位置付けました。
- ② 改訂された港湾計画において、先導エリアの高度物流ゾーンは「港湾関連用地（港湾における物流などの輸送活動を増進、支援する用地）」、港湾物流ゾーンは「埠頭用地（港湾貨物の荷さばき等を行うための用地）」に位置付けられています。
- ③ 土地利用方針や港湾計画の改訂を踏まえ、高度物流ゾーン及び港湾物流ゾーンについては、令和8（2026）年度の工業港区から商港区への分区変更に向けて手続きを進め、関係機関との協議・調整を行い、着実に整備を行う必要があります。また、カーボンニュートラルエネルギーゾーンについては、液化水素サプライチェーンの商用化実証事業による利用が予定されていることから、今後も工業港区のまま土地利用を進める必要があります。
- ④ 先導エリア以外については、土地利用転換における方向性に合わせて、港湾計画や分区の変更等に関する検討を進める必要があります。

(2) 整備方針

- ① 既存の大水深バースについては、J F E スチール株式会社から無償譲渡を受け、公共バースの設計・整備を進めます。
- ② カーボンニュートラルエネルギーゾーンや港湾物流ゾーンの事業の推進に向けて、公共バースの令和11（2029）年度の一部供用開始を目指します。
- ③ 埠頭用地はJ F E スチール株式会社から本市への無償譲渡により確保し、令和11（2029）年度の一部供用開始を目指し、本市により整備に向けた調査・設計を進めます。

【図24 公共バースと分区変更の範囲】



新たな公共埠頭への転換に伴う保安対策

SOLAS条約（※）に対応するため、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」に基づく保安措置が船舶と港湾施設に対して義務づけられ、国際航海船舶が利用する岸壁等について対策が必要となります。

※ 平成16（2004）年7月「改正SOLAS条約」（ソーラス条約＝海上における人命の安全を確保する国際条約、昭和55（1980）年批准）が発効され、国内では「国際船舶・港湾保安法」が施行されました。川崎港では、外国からの船舶が利用する埠頭の出入り管理の強化を図り、フェンス・ゲートの保安設備を整備するとともに、24時間体制での監視や船舶による巡視を行って、テロ行為や犯罪行為を未然に防ぐ保安対策を実施しています。

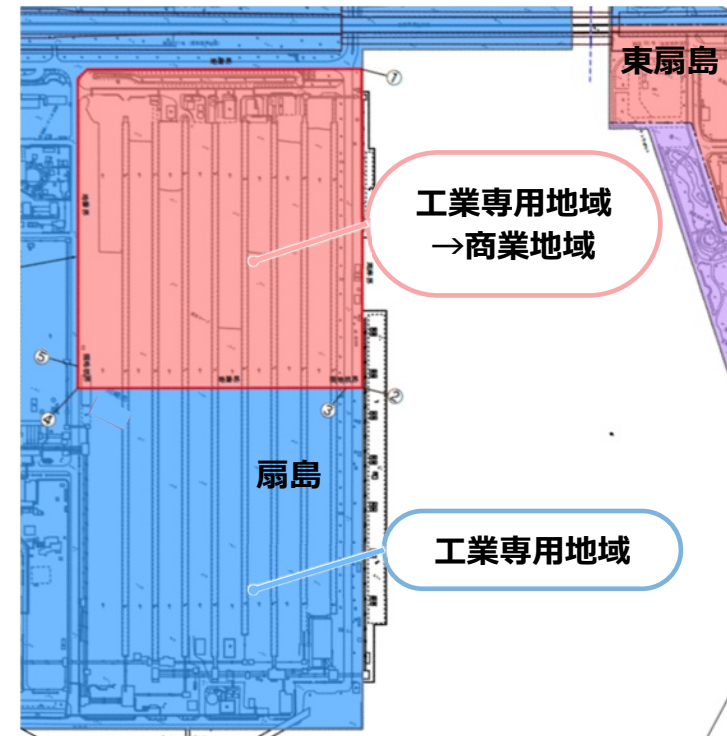
（１）現状と課題

- ① 現状、扇島地区の用途地域は、全域が工業専用地域（容積率/建蔽率：200%/40%）となっています。
- ② 高度物流ゾーン及び港湾物流ゾーンについては、臨港地区における分区の変更が予定されており、それに併せた用途地域の変更が必要となります。また、カーボンニュートラルエネルギーゾーンについては、液化水素サプライチェーンの商用化実証事業による利用が予定されていることから、今後も工業専用地域のまま土地利用を進める必要があります。

（２）整備方針

- ① 高度物流・港湾物流ゾーンについては、臨港地区における分区を工業港区から商港区に変更することに併せて、用途地域を工業専用地域から商業地域（容積率/建蔽率：400%/80%※想定）へ変更するため、令和8（2026）年度中の手続完了に向けて取組を進めます。

【図25 用途地域変更範囲】



(1) 現状と課題

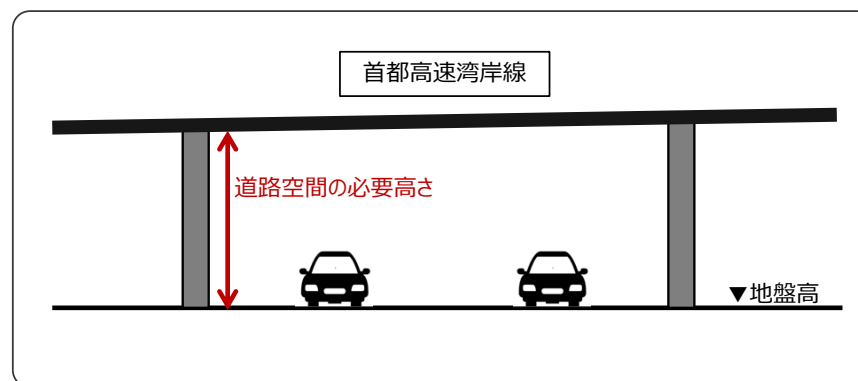
- ① 現状の扇島地区の地盤高では、「東京湾沿岸海岸保全基本計画（※）」に示される発生頻度が数十年から百数十年に一回と想定される津波と高潮の発生時に、浸水被害が出るおそれがあるため、これらの津波や高潮に対応できる地盤高の設定が望ましいこととなります。
- ② 一方、道路構造令の規定に基づく首都高湾岸線橋梁部をアンダーパスする道路空間の必要高さや、道路に埋設する雨水排水施設の勾配を確保して地盤高（道路面高さ）を設定することが必要です。
- ③ なお、発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす最大クラスの津波に対しては、中央防災会議の「防災基本計画」の中で、ハード・ソフトの施策を柔軟に組み合わせた「多重防御」による地域づくりを推進することとされております。最大クラスの高潮についても同計画の中で、市町村には情報伝達方法や避難に関する事項などを定めるよう求めており、本市では川崎市地域防災計画において、県が定める浸水想定区域等を周知し、浸水被害の軽減を図るとしています。

※「東京湾沿岸海岸保全基本計画」：国が定める海岸の保全に対する基本的な指針である「海岸保全基本方針」に基づき、神奈川県が、防護・環境・利用の観点から、海岸保全施設の整備に関する基本的な事項を定めた計画

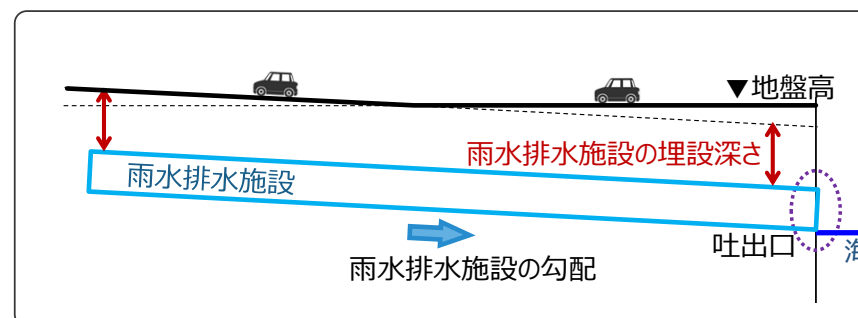
(2) 整備方針

- ① 発生頻度が数十年から百数十年に一回と想定される津波と高潮に対しては、発生時の浸水を防ぐため、「東京湾沿岸海岸保全基本計画」を参考にし、併せて、道路面高さを考慮し、扇島地区全体の適切な地盤高を設定します。
- ② 最大クラスの津波と高潮に対しては、ソフト対策による対応を図ることとします。（「第9章 1 防災」を参照）

【図26 首都高湾岸線橋梁部のイメージ（断面図）】



【図27 雨水排水施設埋設のイメージ（断面図）】



1 防災

(1) 現状と課題

- ① 気候変動・災害の頻発化という脅威に直面する中、平時は経済的な価値を生み出しながら、首都直下地震等の大規模な自然災害に備えるためには、扇島地区における「広大な敷地を土地利用転換可能」、「陸海空の結節点となり得る地理的優位性」、「国内屈指の大水深バースを保有」などの強みを生かしていく必要があります。
- ② 先導エリアにおける土地利用においては、災害時に機能転換することを想定し、復旧・復興活動のための資機材置場や救援物資の受入拠点等に利用できるよう検討する必要があります。
- ③ 第8章(1)③で述べたとおり、最大クラスの津波や高潮に対しては、ソフト対策等による対応が必要となります。

(2) 整備方針

ア 災害時の物資拠点

- ① 高度物流ゾーンについては、大規模な災害の発生時に、神奈川県や本市からの要請を受けて物資拠点として機能できるように、中央防災会議幹事会が定める「広域物資輸送拠点等の施設基準及び代替拠点の確保」(※)を満たす施設・設備等を設けるとともに、災害発生時の施設運営を見据えて県や市と連携するよう、JFEや高度物流拠点の建設・運営を行う事業者との調整を進めます。
- ② 港湾物流ゾーンについては、災害時の物資搬出入拠点や物資の仮置き場として機能するよう、検討・調整を進めます。

※ 詳細は中央防災会議幹事会策定の「首都直下地震における具体的な応急対策活動に関する計画」に記載



出所：Champfiofoto/Shutterstock.com

イ 先導エリアの防災対策等

- ① 発生頻度が数十年から百数十年に一回と想定される津波と高潮の発生時の浸水を防ぐため、地盤高の設定及び雨水排水施設の整備を行います。(第8章(2)①参照)
- ② 最大クラスの津波や高潮による大規模水害等の発生時には、高度物流施設の屋上等に一時的な避難ができるよう、JFEや高度物流施設の建設・運営を行う事業者との調整を進めます。また、必要なソフト対策として、地域防災計画等の修正、周知等を検討・実施し、防災意識の向上を図ります。
- ③ カーボンニュートラルエネルギーゾーンにおいて水素タンクなどの可燃性ガス製造施設の整備が計画されていることから、不特定多数の人が利用する施設など法令で定める保安物件※1を事業者が建設する場合は、法令に定める保安距離※2を確保して建設することとします。

※1 医療法第一条の五第一項に定める病院、児童福祉法第七条の児童福祉施設及び百貨店、マーケット、公衆浴場、ホテル、旅館その他不特定かつ多数の者を収容することを目的とする建築物であって、その用途に供する部分の床面積の合計が千平方メートル以上のものなどが該当する。詳細は、コンビニ等保安規則 第二条第1項第七号を参照。

※2 コンビナート等保安規則第五条第1項第二号の保安距離のことを指す。

2 都市環境（みどり）

（1）現状と課題

- ① 扇島地区では、J F E スチール株式会社が法令等に基づき工場緑地として緑化を行い、製鉄所として操業を続けてきました。一方でこうした緑地は工場敷地内にあるため、市民など不特定多数の人々がみどりに親しめる場所ではありませんでした。
- ② 本市では、令和7（2025）年11月に「川崎市みどりの将来像（案）」を公表し、「緑のつながり」、「人のつながり」及び「みどりを活かしたまちづくり」の3つの柱が成長することにより、生活の質・地域価値の向上を図るとともに、ネット・ゼロやネイチャーポジティブなど地域・地球環境課題の解決につなげることで、「人と自然が共生する幸福な社会の実現」を目指し、また自然と都市が共に成長する持続可能な好循環を生み出していくこととしています。
- ③ こうした取組の方向性を踏まえ、扇島地区においても、土地利用転換によるみどりの創出に向けて、検討を進めていく必要があります。



出典：みどりのKAWASAKI宣言

（2）整備方針

- ① みどりの将来像においては、川崎臨海部で次のようなみどりの方向性を目指すこととしており、先導エリアにおいては、土地利用方針の改定前であっても、川崎臨海部の方向性を踏まえ、事業所の緑化等について事業者との調整を進めてまいります。
 - ・ 立地企業等と緑の価値を共有し、まとまりやつながりのある緑の創出を目指すとともに、ネイチャーポジティブの推進に向けて、生物多様性豊かで、就業者・訪問者が憩いを感じられる自然など、緑があふれる空間を創出し、人と産業と自然が共生するエリアを目指す。
 - ・ まとまりやつながりのある緑の創出を図るため、アウトサイドミティゲーション（隔地貢献）の仕組みについて、臨海部において効果的に活用を推進するとともに、市街地も含めた制度・仕組みを検討
 - ・ 大規模な土地利用転換に伴う新たな緑を媒介として、臨海部に立地する企業のみではなく、より広いネットワークによる緑地の維持管理や植樹体験などを通じた参加型の取組による多様な主体のつながりをつくり、市民・団体・企業・学校などが「私たちのみどり」として愛着と誇りを持って支えていく。
 - ・ 「みどりの将来像」に賛同する企業等との協働・共創により、質の高い緑を創出し、自然を守り育てる取組を推進することで、賛同する企業の価値とともに、エリア価値を高めるほか、みどりを通じて「誰もが働きたい」「誰もが魅力を感じる」「誰もが憧れる」エリアの形成を目指す。
- ② 扇島地区のみどりの方向性については、川崎臨海部の方向性を踏まえ、土地利用方針改定の際に取りまとめます。

3 景観

(1) 現状と課題

- ① 川崎市景観計画において、「臨海部ゾーン」は、工業や研究開発施設などが創るダイナミックな景観の特徴を活かした景観の形成を目指すこと等を定めています。
- ② 大規模な土地利用転換が図られる扇島地区においては、地区全体で調和のとれた、未来志向のまちづくりにふさわしい景観となるよう、扇島地区全体の景観誘導を行う必要があります。

臨海部の殿町3丁目地区（キングスカイフロント）では、地区計画形態意匠条例の適用により、計画的な市街地の形成に向け、大規模工場跡地の土地利用転換を適切に誘導し、新たな市街地像の形成を図っています。



出典：川崎市

(2) 整備方針

- ① 扇島地区の景観形成の方向性については、今後、有識者等の意見を伺いながらJFEと検討を進め、土地利用方針改定の際に取りまとめます。

第10章 整備スケジュール

令和5（2023）年に示された土地利用方針における想定整備スケジュールをもとに、先導エリアにおける進捗状況と今後の予定を次のとおり整理しました。

		令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度	令和12 (2030)年度
土地利用	カーボンニュートラル エネルギーゾーン	整備工事		実証事業		商用運用開始	
	港湾物流ゾーン	調査・設計		整備工事		一部土地利用開始	
	高度物流ゾーン	事業者選定		整備工事		一部土地利用開始	
道路	高速道路アクセス	支障物の撤去等（※1） 調査・設計		整備工事（※2）		工事完成	
	一般道路アクセス	支障物の撤去等（※1） 調査・設計		整備工事		臨港1号 一部供用開始	
	その他の道路アクセス	調査・設計		整備工事		先導 エリア 概成	
交通アクセス		協議・調整		一部土地利用開始・一部供用開始		協議・調整	
生活インフラ (先導エリア)	水道	協議・手続・設計		整備工事		一部土地利用開始・一部供用開始	
	下水道等(雨水)	調査・設計		整備工事		一部土地利用開始・一部供用開始	
	下水道等(汚水)	浄化槽整備（※3）		整備工事		一部土地利用開始・一部供用開始	
	電気	協議・調整		整備工事		一部土地利用開始・一部供用開始	
	通信	調査・検討		整備工事		一部土地利用開始・一部供用開始	
都市計画 手続等	臨港地区分区変更	変更手続		整備工事		一部土地利用開始・一部供用開始	
	用途地域変更	変更手続		整備工事		一部土地利用開始・一部供用開始	
土地造成		整備工事		整備工事		整備工事	

- ※1 一般道路アクセスの整備について、令和10（2028）年度からの一部供用開始とするためには、支障物の撤去等を整備工事着手前までに完了させる必要がある。
- ※2 工事の完成予定は、令和7（2025）年12月に首都高速道路株式会社から受理した道路整備特別措置法第3条第6項の規定に基づく同意申請書において令和11（2029）年度末と示されている。
- ※3 扇島地区全体の土地利用の計画を踏まえ、公共下水道予定処理区域への編入に向けて検討・調整を進める。
- ※4 第9章「防災・都市環境等」の各項目の検討スケジュール等については、土地利用方針改定の際に取りまとめる。

Colors, Future!

いろいろって、未来。

多様性は、あたたかさ。多様性は、可能性。

川崎は、1色ではありません。

あかるく。あざやかに。重なり合う。

明日は、何色の川崎と出会おう。

次の100年へ向けて。

あたらしい川崎を生み出していこう。



川崎市