

扇島地区基盤整備等推進計画（案）に関するパブリックコメントの実施結果について

1 概要

川崎市では、川崎臨海部の扇島地区等において、令和 5（2023）年 8 月に「J F E スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針」を策定し、カーボンニュートラルの実現と同時に、次代の柱となる新たな産業の創出を図るなど、川崎臨海部の長期にわたる持続的発展につなげ市民の生活を支えるとともに、我が国の課題解決に資する効果的な大規模土地利用転換の早期実現に取り組んでいます。

このうち、令和 10（2028）年度の一部土地利用開始に向け取組を進めている「先導エリア」において、本市の主な役割である道路などの基盤整備についての方向性を明確化するため、「扇島地区基盤整備等推進計画（案）」をとりまとめ、市民の皆様の御意見を募集しました。

その結果、14 通（33 件）の御意見をいただきましたので、御意見の内容とそれに対する本市の考え方を次のとおり公表します。

2 意見募集の概要

題名	扇島地区基盤整備等推進計画（案）に関する意見募集について
意見募集の期間	令和 7（2025）年 11 月 27 日（木）～令和 7（2025）年 12 月 26 日（金）
意見の提出方法	意見提出フォーム、FAX、郵送、持参
意見の周知方法	<ul style="list-style-type: none">・ 市政だより（令和 7 年 1 2 月号掲載） ・ 市ホームページ・ 資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、支所・出張所、教育文化会館、図書館（本館・分館）、市民館（本館・分館）、臨海部国際戦略本部土地利用転換推進部）・ 臨海部に立地する施設（キングスカイフロントマネジメントセンター、川崎マリエン）への資料掲出・ 川崎臨海部立地企業が加盟する各種協議会等（川崎臨海部活性化推進協議会、川崎カーボンニュートラルコンビナート形成推進協議会ほか）への周知・ 臨海部国際戦略本部 SNS（X）での情報発信
結果の公表方法	<ul style="list-style-type: none">・ 市ホームページ ・ 資料の閲覧（かわさき情報プラザ、各区役所市政資料コーナー、支所・出張所、図書館（本館・分館）、市民館（本館・分館）、臨海部国際戦略本部土地利用転換推進部）

3 結果の概要

意見提出数		14通（33件）
内訳	意見提出フォーム	12通（30件）
	FAX	1通（2件）
	郵送	0通（0件）
	持参	1通（1件）

4 意見の内容と対応

（1）意見の対応区分

【対応区分】

A：御意見を踏まえ、反映したもの

B：御意見の趣旨が案に沿ったものであり、御意見を踏まえ取組を推進するもの

C：今後の取組を進めていく中で、参考とするもの

D：案に対する質問・要望の御意見について、案の内容を踏まえて説明するもの

E：その他

【意見の件数と対応区分】

項目	A	B	C	D	E	計
① 道路・交通アクセスに関すること	0	5	11	0	0	16
② 生活インフラに関すること	0	1	6	0	0	7
③ その他の基盤等に関すること	0	3	2	2	0	7
④ その他	0	1	1	1	0	3
合計	0	10	20	3	0	33

(2) 主な意見と本市の対応

① 主な意見

交通渋滞等を懸念した道路・交通アクセスの整備に関する内容ははじめ、生活インフラの整備や防災等に関する内容の意見などが寄せられました。

② 本市の対応

寄せられた意見が、案に沿ったもの、今後の取組を進めていく上で参考とさせていただくもの、案に対する質問・要望などであったことから、所要の整備を行った上で、「扇島地区基盤整備等推進計画」を策定します。

5 具体的な意見と市の考え方

(1) 道路・交通アクセスに関すること (16 件)

No	意見 (要旨)	市の考え方	対応区分
1	川崎臨海部では東京・横浜につながる東西方向の道路が産業道路しかなく、 <u>慢性的な交通渋滞と交通事故多発の問題がある</u> 。 <u>臨海部幹線道路や国道 357 号の未整備区間の早期整備が必要であり、積極的に進めてほしい</u> (同趣旨他 2 件)	<u>臨海部地域内や東京・横浜方面へのアクセス性向上、周辺道路の交通分散のため、臨海部における大規模土地利用転換の機会を捉え、引き続き、臨海部幹線道路の検討を進めてまいります。</u> <u>また、広域的な交通ネットワークの構築に向け、国道 357 号の未着手区間の早期具体化を図るなど、着実な事業の推進を国に要望しているところです。</u>	C
2	川崎臨海部では、産業道路などで慢性的な交通渋滞が発生しています。大規模な土地利用転換を契機として、国道 357 号の整備について、扇島内に限らず、神奈川県や横浜市と連携し、川崎市が主体となり、未整備区間の早期整備実現に向けた取組を強化することを期待します。 (同趣旨他 1 件)	国道 357 号は、首都圏における道路網の骨格を形成する直轄国道であり、川崎臨海部の交通ネットワーク基盤の整備・充実に向けて、国道 357 号の未整備区間の早期具体化などを国に要望しているところです。引き続き、効率的、効果的に整備の促進が図れるよう国に求めてまいります。	C

3	R357 ランプ建設および JFE トンネルのアクセスルートだけでは不十分なため、西側の川崎市方面への新たな海底トンネルまたは橋梁建設を行うことで、交通渋滞緩和が期待できる。	将来的な交通需要への対応やリダンダンシー確保のためのルートの多重化の観点から、扇島と扇町間のアクセスルートなど、東扇島を経由しないで直接内陸部にアクセスするルート整備の必要性について検討を行ってまいります。	C
4	28 年度先導エリアの「まちびらき」に向けて、道路アクセス整備を計画通りに進めてほしい。	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、道路アクセスの取組を推進していきます。	B
5	<u>川崎臨海部の公共交通はバスに依存しているが、運転手の確保など持続可能性の点で不安がある。LRT や BRT 等の中量輸送機関や自動運転バス等新技術の導入、将来的には鉄軌道の導入も検討してほしい。</u> (同趣旨他 3 件)	<u>土地利用転換の概成に向けて、扇島地区へのアクセスの効率化が図られるよう、BRT や鉄軌道などの様々な交通手段の検討を行うとともに、川崎臨海部や川崎駅周辺などの周辺地域を含めた臨海部全体の交通ネットワークの形成等について検討を進めてまいります。また、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てまいります。</u>	C
6	生活インフラのみならず交通アクセスの充実なくして各種企業の誘致他、機能の導入はできないので、より一層の推進を望みます。	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てまいります。	B
7	扇島の開発の交通拠点としてのモビリティ・ハブ導入、次世代交通インフラ導入について切れ目なく JFE と協議をしてほしい。	土地利用転換を推進するにあたって、土地利用方針や本計画等に基づき、引き続き JFE や国、民間事業者等のステークホルダーと調整を図ってまいります。	B

8	J F E スチールは、これまで CO2・NO2・粉じんをはじめ、大量の公害物質を排出し市民に多大な被害を与えてきたのだから、扇島地区で市道等の建設を実施するにあたっては極力「無償譲渡」にて実施されることを求めます。	構内通路の公道化に必要な用地・施設等は、令和 7（2025）年 3 月に本市と J F E 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、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うこととしております。	B
9	自動車道路（高速・一般）からの排出ガスを、最大限削減されるよう求めます。それでも、ロードプライシングによって内陸部から転換された交通量の増大が見られます。この土地に新設される物流施設の公害・環境対策も必要です。	扇島地区への道路アクセスについては、先導エリアの土地利用転換に伴う、新たな交通需要に対応するため、一般道路のアクセスに加え、首都高湾岸線に扇島出入口を整備し、高速道路アクセスの向上を図り、交通ネットワークの多重化、交通分散により、自動車交通の円滑化に努めてまいります。 また、先導エリアの高度物流拠点においては、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に向けた取組を進めております。	B
10	天空橋駅からキングスカイフロント経由の浮島方面行のバスを増便頂きたい。	バス便の運行や増便については、需要などを踏まえ、バス事業者が判断しております。いただいたご意見は、バス事業者と共有し、参考としていただけるよう努めてまいります。	C

(2) 生活インフラに関すること (7件)

No	意見(要旨)	市の考え方	対応区分
11	既存の生活インフラ(上下水道、電気、通信など)にとらわれず、未来志向のまちづくりに必要なインフラ(水素供給設備、データセンターなどの高度情報処理基盤、EV充電ステーション、グリーンインフラなど)についても積極的に検討してください。 (同趣旨他1件)	「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」及び「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」において、EV等の充電設備や水素ステーションの拡充を図るとしていることから、扇島地区においても設置の可能性について検討を進めてまいります。 また、データセンターやグリーンインフラなど今後の土地利用に関しては、扇島全体の土地利用転換の進捗等を踏まえ、今後の方向性を定めてまいります。	C
12	既存の生活インフラ(上下水道、電気通信など)に加えて、未来志向のまちづくりに必要なインフラ(水素ステーション、EV充電ステーション、自動運転のための必要設備など)の導入も検討してほしい。	「川崎市地球温暖化対策推進基本計画」及び「かわさきカーボンゼロチャレンジ2050」において、EV等の充電設備や水素ステーションの拡充を図るとしていることから、扇島地区においても設置の可能性について検討を進めてまいります。 また、自動運転への対応として、安全走行を支援する路車協調システム等の検証などに向け、本市で進めている自動運転のレベル4実装等と連携した取組を推進してまいります。	B
13	高炉休止後の跡地の開発は、川崎市にとって重要な課題であり、開発の推進にあたりとりわけ未整備のインフラの整備は必要不可欠。 行政として、インフラの整備に民間との協力含め、これまで以上に前向きに取り組んでいただきたい。	各種生活インフラの整備については、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、段階的な土地利用転換に併せた取組を進めてまいります。	B

14	<p>通信インフラは現代において重要な基盤の一つです。計画では「通信事業者により整備」と記載されていますが、市としてどのように関与するのか明記すべきです。また、電線共同溝は未来志向の都市基盤として重要であり、整備に向けた検討を進めることを要望します。</p> <p>(同趣旨他1件)</p>	<p>通信インフラにつきましては、民間企業の設備であることから、整備主体は民間事業者が原則であると考えております。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、地中化を基本としており、今後の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・調整を進めてまいります。</p>	C
15	<p>大規模な工業団地造成においては将来の各種生活インフラ供給の需要増に柔軟に対応できるよう、あらかじめ共同溝を整備したりエリア内で効果的・効率的なエネルギー供給ができるよう統合管理する仕組み（スマートグリッドなど）を導入するなど計画段階から未来志向の取組を推進している例が多くみられます。</p> <p>扇島地区においても川崎市が主体となって共同溝整備を推進するなど、世界に誇れる産業用地再生となるような取組を強力で進めていただけることを期待します。</p>	<p>電気及び通信インフラにつきましては、民間企業の設備であることから、整備主体は民間事業者が原則であると考えております。道路内に送電設備や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、地中化を基本としており、今後の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・調整を進めてまいります。</p>	C

(3) その他の基盤等に関すること（7件）

No	意見（要旨）	市の考え方	対応区分
16	単なる緑化ではなく、森林公園のような大規模な緑地を整備されたい。隣の東扇島には、湾岸線に沿って緑陰歩道があるがこうしたものもあって良い。ひきつづき工場緑化協定を進めること。	令和7（2025）年11月に公表した「川崎市みどりの将来像（案）」においては、川崎臨海部の方向性として、立地企業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、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の形成を目指すこととしております。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。また、「工場緑化協定」から名称を変更した「川崎市みどりの事業所の推進に関する協定」による事業所緑化の推進を、引き続き図ってまいります。	C
17	P23 第9章防災・都市環境等 2 都市環境（みどり）緑化率を明記してください。	緑化率等については、関連する法令等に基づき、今後の建築計画における敷地の規模や建築物の用途等に応じて設けられた基準が適用されることとなります。	D
18	「高度物流ゾーン」や「港湾物流ゾーン」における災害時の物資拠点形成は、被災市民への支援において重要な役割を果たします。官民が連携した災害に強いまちづくりに、引き続き市が積極的に取り組むことを強く期待します。 (同趣旨他1件)	高度物流ゾーンにつきましては、大規模な災害の発生時に、県や市からの要請を受けて物資拠点として機能できる施設・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てまいります。港湾物流ゾーンにつきましては、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・調整を進めてまいります。	B

19	大地震による津波に備えて、避難のための高台や建物が必要ではないか。	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てま いります。	B
20	土地造成と防災については計画案に記載の対策のほかに、地盤の 液状化対策も施していただきたく計画に盛り込んでください。	本市が無償譲渡を受ける土地につきましては、過去の液状化 発生状況は土地所有者へのヒアリングにより把握し、内容を 精査してまいります。なお、液状化の取扱いについては、大 規模土地利用転換の対象地の多くは、地権者である J F E と 進出する事業者等との土地取引の中で決定されることから、 本計画では記載しておりません。	D
21	北側護岸の背後地は新規の工場施設および商業用地となってお り、東扇島同様に耐震バースによる受入拠点としての利用が必須 である。能登震災の被災状況から考えると護岸背面を地盤改良 し、護岸設備が一部損壊したとしても土砂が陥没および液状化し ないようにするのが望ましい。	先導エリアのバースの需要見込み、先導エリア以外の土地の 利用方法等を考慮した港湾機能の拡張や、防災拠点としての 位置づけも考慮したバースの耐震化などについて検討を行っ てまいります。	C

(4) その他(3件)

No	意見(要旨)	市の考え方	対応区分
22	<p>扇島地区基盤整備等推進計画について将来性と実現性を考慮し幅広く熟慮された計画であり賛同致します。</p> <p>土地の利用価値向上のためには、まずは交通網やインフラの整備は必要であり、その実現には行政による十分な支援が必要不可欠です。今後も市民や民間企業の意見を取り入れながら、新たな物流・産業拠点、更に将来的には都市的街利用にもつながるエリア整備の第一歩として本計画が着実に推進されることを期待しています。</p>	<p>扇島地区における土地利用転換を実現するため、引き続き、国、民間事業者等のステークホルダーと調整を図りながら、本計画に記載した基盤等の整備を着実に推進してまいります。</p>	B
23	<p>水素の基地が計画されているが、<u>輸入に頼らず扇島地区を太陽光等の自然エネルギーの基地にし、ここでのエネルギーによって賄うべき</u>です。</p>	<p>川崎臨海部は、大規模な太陽光発電の設置や風力発電については、高密度に土地を産業利用していることや、外洋に比べて風速が弱いなどの地理的な制約があると考えております。</p> <p>そうした状況の中、首都圏へのエネルギー供給拠点である川崎臨海部が、カーボンニュートラル社会においても同様の役割を果たしていくために、「<u>川崎カーボンニュートラルコンビナート構想</u>」に基づき、<u>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の形成に取り組んでいるところ</u>です。</p> <p>扇島地区においては、<u>JFE</u>が本地区に有する既存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ることを踏まえ、<u>先導エリアの一部土地利用開始時において、既存発電設備で発電した電力を事業者等に供給する方向で検討を進めてまいります。</u></p>	D

24	<p>ぜひ「次世代産業」に宇宙関連分野を加えていただきたいと考えます。世界的に宇宙開発は加速しており、日本政府も予算を拡充し、宇宙を新産業の柱とする動きが顕著です。川崎臨港部は、大型船が寄港可能で、国内ロケット発射場への大型機材輸送に最適です。羽田空港に近接しており、海外宇宙機関や企業との交流・連携が容易で、国際的なビジネスハブとしての優位性があります。大型設備や広い敷地など臨港部の特性は宇宙開発と親和性が高いと考えます。宇宙関連企業や研究拠点の誘致により、川崎市の産業集積をさらに強化できます。川崎市が宇宙産業の拠点として未来を切り拓くことを期待しております。</p>	<p>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等の方向性を示すものです。先導エリア以外における次世代産業ゾーンの導入機能については、扇島全体の土地利用転換の進捗等を踏まえ、いただいたご意見も参考に、今後検討してまいります。</p>	C
----	---	--	---

6 案からの変更点

(※下線は変更箇所)

変更の概要	変更内容【変更後】	【変更前】
市道 4 号について、横浜市と道路法第 8 条に基づく協議を行い、令和 7（2025）年 12 月、横浜市会の承諾を得た。	<p>【扇島地区基盤整備等推進計画の概要】 （P 2）</p> <p>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、<u>横浜市会から道路法第 8 条に基づく承諾を得ており、今後、本市が道路認定を行う。</u></p> <p>【扇島地区基盤整備等推進計画】 （P 8）</p> <p>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、<u>横浜市会から道路法第 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。</u></p>	<p>【扇島地区基盤整備等推進計画案の概要】 （P 2）</p> <p>④道路区域の一部（市道 4 号）が横浜市域を含むため、<u>横浜市と道路法第 8 条に基づく協議を実施。</u></p> <p>【扇島地区基盤整備等推進計画案】 （P 8）</p> <p>④道路区域の一部（市道 4 号）が横浜市域を含むため、<u>道路法第 8 条に基づく協議を横浜市で行います。</u></p>
（仮称）首都高湾岸線扇島出入口について、令和 7（2025）年 12 月、首都高速道路株式会社から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を受理した。	<p>【扇島地区基盤整備等推進計画の概要】 （P 2）</p> <p>（2）整備方針 ①</p> <p>国道 357 号と接続する首都高扇島出入口の整備について、<u>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す。</u></p>	<p>【扇島地区基盤整備等推進計画案の概要】 （P 2）</p> <p>（2）整備方針 ①</p> <p>国道 357 号と接続する首都高扇島出入口の整備について、<u>調査・設計を進め、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す。</u></p>

	<p>図 4 首都高扇島出入口の<u>令和 8（2026）年度の事業化に向けて手続中</u></p> <p>（P 3） （3）整備ステップ ①ステップ 1 一般道路アクセスの一部供用開始を目指す</p> <p>首都高扇島出入口の<u>令和 8（2026）年度の事業化に向けて手続中</u></p> <p>（P 6） ※2 <u>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。</u></p> <p>【扇島地区基盤整備等推進計画】 （P 8） （2）整備方針 ア 高速道路アクセス 国道 357 号と接続する首都高扇島出入口の整備について、<u>早期事業化に向けて取組を進め、令</u></p>	<p>図 4 首都高扇島出入口の<u>早期事業化に向けて関係機関と協議中</u></p> <p>（P 3） （3）整備ステップ ①ステップ 1 一般道路・<u>高速道路</u>アクセスの一部供用開始を目指す</p> <p>首都高扇島出入口の<u>早期事業化に向けて関係機関と協議中</u></p> <p>（P 6） ※2 <u>現在、調査・設計中であるため、整備工事については、土地利用方針のスケジュールを記載しており、供用開始時期については変更があり得る。</u></p> <p>【扇島地区基盤整備等推進計画案】 （P 8） （2）整備方針 ア 高速道路アクセス 国道 357 号と接続する首都高扇島出入口の整備について、<u>調査・設計を進め、先導エリアの一</u></p>
--	--	---

	<p><u>和 11（2029）年度末の工事完成を目指します。</u></p> <p>図 10 首都高扇島出入口の<u>令和 8（2026）年度の事業化に向けて</u>手続中</p> <p>（P 9） （3）整備ステップ ステップ 1 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。</p> <p>首都高扇島出入口の<u>令和 8（2026）年度の事業化に向けて</u>手続中</p> <p>（P 25） ※ 2 <u>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。</u></p>	<p><u>部土地利用開始に向けて、一部供用開始を目指します。</u></p> <p>図 10 首都高扇島出入口の<u>早期事業化に向けて</u>関係機関と協議中</p> <p>（P 9） （3）整備ステップ ステップ 1 先導エリアの一部土地利用開始に向けて、一般道路アクセスや<u>高速道路アクセス</u>についても一部供用開始を目指します。</p> <p>首都高扇島出入口の<u>早期事業化に向けて</u>関係機関と協議中</p> <p>（P 25） ※ 2 <u>現在、調査・設計中であるため、整備工事については、土地利用方針のスケジュールを記載しており、供用開始時期については変更があり得る。</u></p>
--	--	---

その他、用語・用字の修正など、所要の整備を行っています（パブリックコメントによる市民意見を踏まえた変更はありません。）。