



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市

浮島 1 期地区活用検討にあたっての基本的な考え方

令和 8（2026）年 5 月

川崎市

1 これまでの経過

(1) 浮島1期地区の現状

浮島1期地区は、平成8年に竣工した埋立地であり、これまで様々な土地利用検討がされてきましたが、実現には至っておらず、民間事業者への貸付等による暫定利用を図っている状況です。

平成28年3月には「浮島1期地区土地利用基本方針」(以下、「基本方針」という。)を策定し、土地利用の基本的な考え方等を整理しています。その後、具体的な土地利用計画を検討するため、地質調査等の基礎調査を通じて、埋立地の特殊性等を考慮した土地利用にあたっての条件整理等を進めてきました。

このような中、浮島1期地区周辺では、多摩川スカイブリッジの整備など複数のハード系プロジェクトが進展するとともに、国の官民連携に係る新たな制度が創設されるなど、土地活用にあたってポジティブな環境変化が生じています。一方で、令和11年にはメガソーラー設置事業者との土地貸付契約期間満了が予定されており、将来的な土地利用の方向性を整理する時機にきています。

そのため、基本方針策定から約10年が経過している状況を踏まえ、これまでの取組等を総括し、改めて、浮島1期地区全体の土地活用の方向性を検討することが必要です。

《主な経過》

- 昭和53年 浮島1期地区の埋立事業開始
- 平成8年 浮島1期地区の埋立竣工
- 平成18年 浮島1期埋立地暫定土地利用基本方針を策定
- 平成23年 川崎大規模太陽光発電所(メガソーラー)が稼働
⇒令和11年に事業者との貸付契約期間満了予定
- 平成28年 浮島1期地区土地利用基本方針を策定



浮島1期地区位置図



浮島1期地区周辺航空写真

(2) 浮島1期地区土地利用基本方針（平成28年3月策定）の概要

本市は、浮島1期地区の埋立竣工から20年が経過した平成28年3月に地区全体の本格的土地利用に向けた基本的な考え方を示すものとして、「浮島1期地区土地利用基本方針」を策定しています。

浮島1期地区土地利用基本方針 抜粋

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

・空港や港に近く、高速道路ネットワークの要衝に位置する立地優位性を活かした物流・臨空関連等の機能形成を図る。

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など既存施設を活かした環境・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

・恵まれた眺望や既設公園を活かし、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

・地区の広域交通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

土地利用基本方針（導入機能とゾーニング）

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。

②エネルギー・環境施設ゾーン

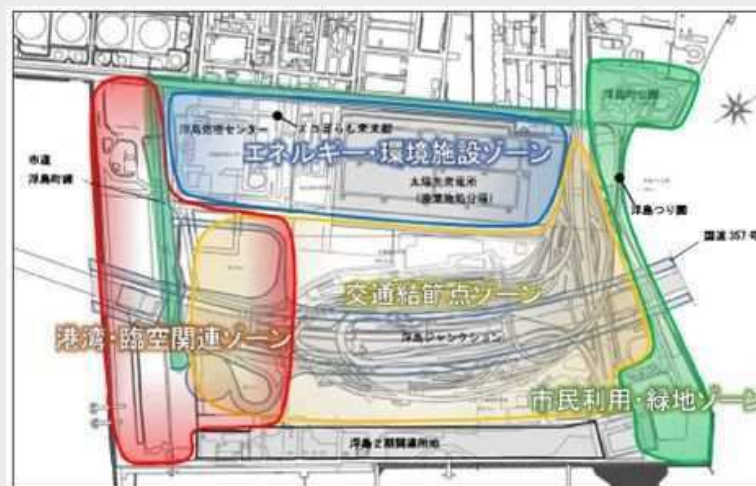
・「再生可能エネルギー・資源循環・環境学習機能」の形成を図る。

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。

④交通結節点ゾーン

・主に「交通・交流機能」の形成を図る。



2 事業を取り巻く状況変化

(1) 浮島1期地区周辺のプロジェクトの進展

羽田空港国際化の進展

2010年にD滑走路の供用を開始したことを皮切りに、羽田空港は段階的に国際化が進められています。これにより、**浮島1期地区は、国内だけではなく海外からのアクセス性も向上**しています。

～羽田空港国際化の主な経過～

■2010年 本格的な国際化

D滑走路の供用を開始し、新たな国際線旅客ターミナルが開業。これまで深夜早朝便が中心だった国際線が、昼間時間帯にも就航できるようになり、利便性が飛躍的に向上

■2014年 昼間時間帯の発着枠拡大

国際線の需要増に対応するため、昼間時間帯の発着枠を拡大。

■2020年 新飛行経路の運用開始によるさらなる機能強化

都心上空を通過する新飛行経路の運用を開始。これにより、年間約3.9万回から約5万回へ国際線の増便を実現。

交通インフラの整備の進展

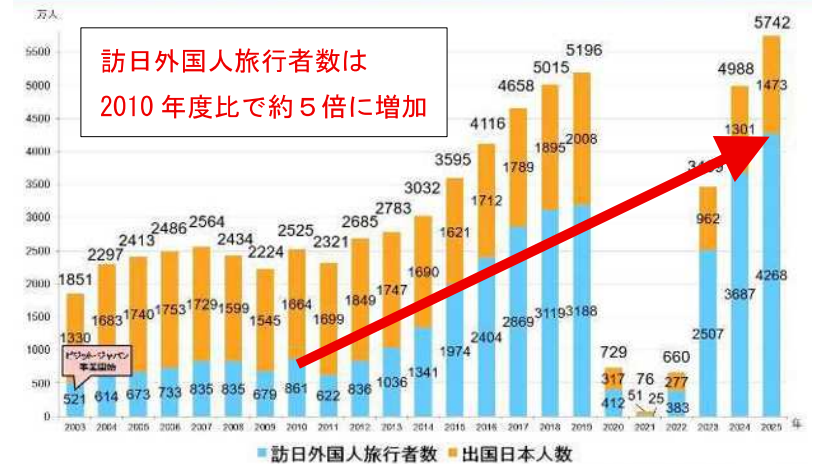
地区周辺では、多摩川スカイブリッジの開通(2022年)に続き、国道357号多摩川トンネルの整備が進められています。

このように羽田空港や対岸エリアとの接続が段階的に強化されており、**浮島へのアクセス性は今後さらに向上する見通し**となっています。



多摩川スカイブリッジ

訪日外国人旅行者数・出国日本人数の推移



訪日外国人旅行者数等の推移 (観光庁 HP データをもとに作成)

(2) 国等の動向

港湾の中長期政策「PORT2030」(平成30(2018)年7月 国土交通省)

国土交通省が公表している港湾の中長期政策であり、2030年頃の我が国の経済・産業・人々の暮らしを支えるために港湾が果たすべき役割や主要施策を掲げています。その中で、「列島のクルーズアイランド化」や「ブランド価値を生む空間形成」を政策の柱として掲げており、浮島1期地区においても、地区周辺の水域の積極的な活用を含めた魅力ある空間形成に向けた取組が有効である可能性があります。

港湾の中長期政策「PORT2030」の概要

中長期政策の方向性(8本柱)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

《列島のクルーズアイランド化》

・国際クルーズ拠点と合わせ、フライ&クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行客の満足度向上のための施策を展開



《ブランド価値を生む空間形成》

・民間資金を活用したマリーナ開発や長期の水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化

・様々な観光資源の発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じた訪日外国人旅行客の満足度向上、地域への経済効果の最大化



※国土交通省公表データをもとに作成

みなと緑地 PPP 制度の創設（令和4（2022）年12月 国土交通省）

官民連携によりみなとの賑わい空間を創出するための制度として、港湾緑地等において、カフェ等の収益施設の整備と収益の一部を還元して緑地等のリニューアルや維持管理を行う民間事業者に対し、緑地等の行政財産の長期貸付け（概ね30年以内）を可能とする認定制度（みなと緑地 PPP）が創設されました。

この制度により、浮島1期地区を含め、港湾エリアが飛躍的に活用しやすい環境となっています。

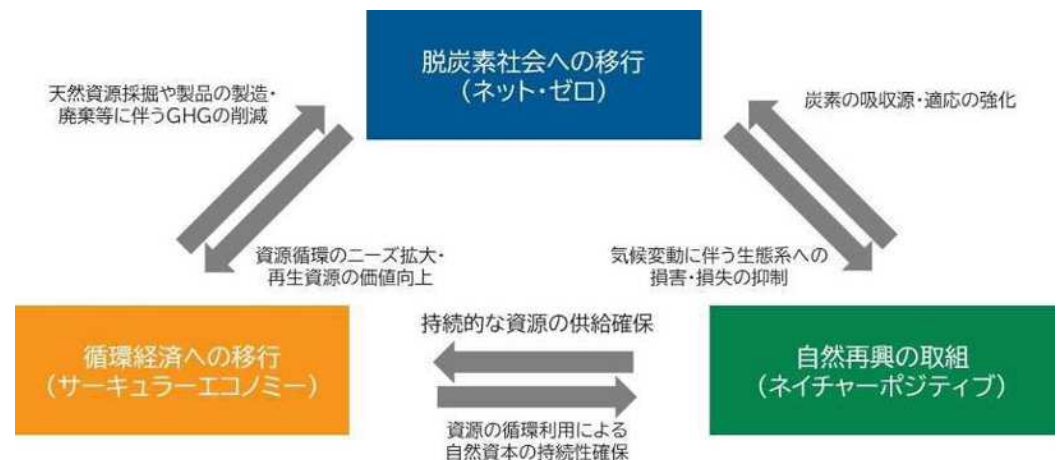
第六次環境基本計画（令和6（2024）年5月 環境省）

第六次環境基本計画では、「目指すべき持続可能な社会の姿」、「循環共生型社会の実現」、「環境・経済・社会の統合的向上の高度化」に向け、自然再興（ネイチャーポジティブ）、循環経済（サーキュラーエコノミー）、脱炭素社会（ネット・ゼロ）等といった個別分野の環境政策を統合的に実施し、シナジーを發揮させ、経済社会の構造的な課題の解決にも結びつけていくため、特定の施策が複数の異なる課題をも統合的に解決するよう横断的に取り組んでいく必要があるとしています。

浮島1期地区においては、これまでメガソーラーの設置により脱炭素（ネット・ゼロ）の取組を進めてきましたが、今後は、自然再興（ネイチャーポジティブ）や循環経済（サーキュラーエコノミー）の観点も加え、環境施策を統合的に推進することが必要です。



民間事業者が収益施設と公共部分を一体的に整備・運営
みなと緑地 PPP 制度イメージ（出典：国土交通省 HP）

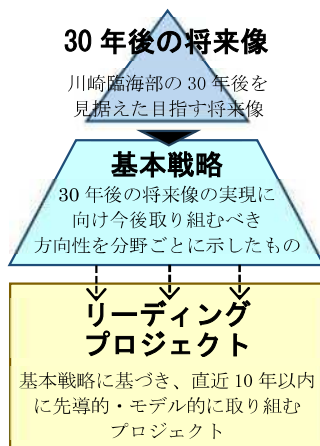


ネイチャーポジティブ、循環経済、脱炭素に向けたシナジー
（令和7年度版環境省環境白書から作成）

(3) 本市の関連施策の動向

臨海部ビジョン（平成 30（2018）年 3 月）

本市では、まちづくりの基本目標のひとつである「力強い産業都市づくり」の中心的な役割を担う地域として、さらには日本の成長を牽引する「産業と環境が高度に調和する地域」として持続的に発展させるため、30 年後を見据えた臨海部の目指す将来像やその実現に向けた戦略、取組の方向性を示すものとして臨海部ビジョンを 2018 年 3 月に策定しています。臨海部ビジョンは、30 年後の将来像と、その実現に向け、今後取り組むべき方向性を分野ごとに示した「基本戦略」で構成され、この基本戦略に基づき先導的・モデル的に取り組む「リーディングプロジェクト」を設定しています。



臨海部ビジョンの構成イメージ

11 のリーディングプロジェクトのひとつに、『国内外の人々が魅力を感じる地域づくりプロジェクト』が設定されており、多摩川スカイブリッジや羽田空港をはじめとした地域資源や立地優位性を最大限活用し、文化の発信や魅力の創出に取り組み、さらに、新たな緑地やにぎわい空間の創出を通じて、緑豊かで魅力ある地域づくりに取り組むこととしています。

浮島 1 期地区は、魅力的な工場夜景や開放的なロケーションなどの恵まれた地域資源に加え、羽田空港や高速道路網に近接する立地優位性を有していることから、これらを最大限活用し、魅力あるエリアに変貌させていくことが必要です。



工場夜景



開かれた眺望

川崎港港湾計画（令和 6（2024）年 11 月）

川崎港は、川崎港港湾計画の中で『「経済社会の変化に適応した産業」や「豊かな生活」を支える、カーボンニュートラル社会の形成を先導し、持続的に発展する港』と位置付けられています。また、同計画の中で、浮島 1 期地区は、既存用地の有効な活用が図られるよう、再開発の必要な区域に設定されており、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土地利用の検討内容を踏まえ、港湾計画の内容を見直すこととしています。

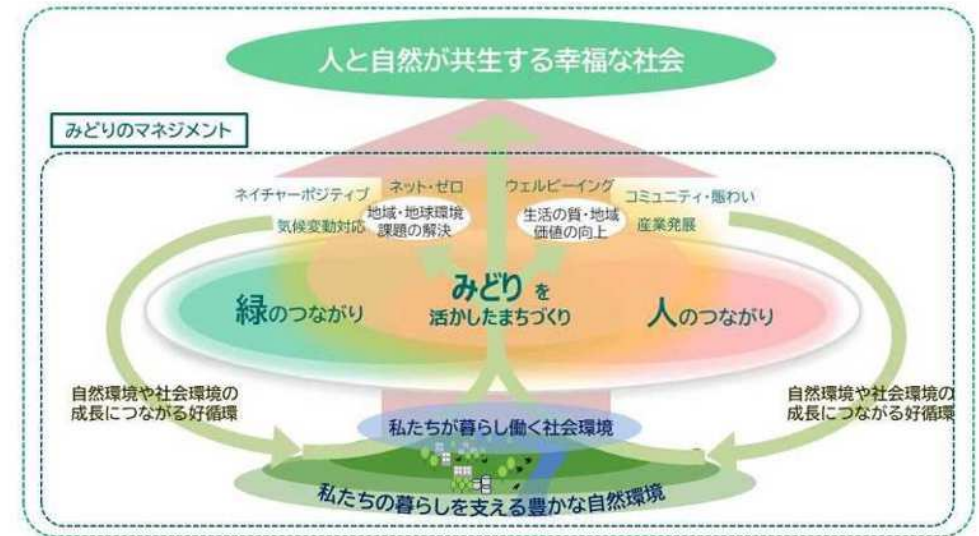
川崎市みどりの将来像（令和8（2026）年3月）

本市では、市制100周年の象徴的事業として開催した全国都市緑化かわさきフェアでの「みどりのKAWASAKI宣言」で目指すこととしている「人と自然が共生する幸福な社会」の実現に向けて、ネイチャーポジティブなどの地球環境に関する世界的な潮流や、気候変動などの社会環境の変化などに対して、これまで以上に高い意識を持って、目標とすべき「川崎市みどりの将来像」をとりまとめました。

今後、この将来像を踏まえ、「緑のつながり」「人のつながり」「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、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、生活の質・地域価値の向上や地域・地球環境課題の解決に向けた取組を推進していくこととしています。

さらに、臨海部の大規模土地利用転換の機会を捉え、まとまりやつながりのある緑を創出することを取組の方向性として位置付けており、緑のまとまりやつながりの創出を図るため、隔地貢献の仕組み（アウトサイドミティゲーションなど）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・仕組みを検討することとしています。

浮島1期地区では、「川崎市みどりの将来像」を踏まえ、「人と自然が共生する幸福な社会」の実現をめざし、まとまりやつながりのある緑の創出を進める必要があります。



自然と都市がともに共存する持続可能な好循環 イメージ図

（出典：「川崎市みどりの将来像」）



将来の川崎臨海部イメージ

（出典：「川崎市みどりの将来像」）

3 民間事業者へのヒアリング等の実施について

本市では、基本方針策定後、具体的な土地利用計画を検討するため、地質調査等の基礎調査を通じて、埋立地の特殊性等を考慮した土地利用にあたっての条件整理等を進めてきました。今後、土地利用内容の具体化を進めていきますが、土地利用方法としては、法令上の制約等の課題を踏まえつつも、行政負担を極力抑制することを前提としながら、来訪者が敢えて行きたいと思える集客の見込める使い方や、集客が見込まれない場合であっても税源涵養等を通じた市民還元につながる使い方等が望まれます。

そこで、実効性のある活用方法や事業実施にあたっての課題等を把握するために、民間事業者へのヒアリング等を行いました。

《ヒアリング等の実施概要》

- 実施時期 : 令和7年12月上旬～令和8年2月下旬

- ヒアリング事業者 : 13者（デベロッパー、みなと緑地PPP事業者など）

- アンケート事業者 : 13者（デベロッパー、アウトドア関連事業者、ホテル事業者、物流関係事業者など）

- 主なヒアリング内容：
 - ◆浮島1期地区のポテンシャルについて

 - ◆想定される活用アイデア

 - ◆事業実施にあたっての課題・リスク

ヒアリング等の結果概要

ヒアリング項目	主なご意見
浮島1期地区のポテンシャルについて	<ul style="list-style-type: none"> ●川崎や東京、横浜から近い港湾エリアであり、<u>羽田空港や高速道路からのアクセスに優れている点が最大の強み。</u> ●<u>良い意味で中心市街地から離れており、非日常的な空間が作れる。</u> ●都心部において、<u>広大な敷地を有している</u>場所は限られており、非常に貴重。 ●<u>離発着する飛行機、工場夜景、開放的なロケーションが強み</u>であり、これらは来訪者が「<u>敢えて行きたい</u>」と思える目的地を創出する上で<u>非常に強力なコンテンツ</u>となる。 ●水際景観（海・空）や工場景観等、他エリアと異なるロケーション価値を有し、滞在・交流機能の造成余地がある。
想定される活用アイデア	<ul style="list-style-type: none"> ●物流施設 ●非日常空間・エクスクルーシブな活用などテーマ性をもったリゾート施設や宿泊施設 ●世界基準のウェーブプール ●大型マリーナ ●音楽・アート・テックなど複合文化交流拠点
事業実施にあたっての課題・リスク	<ul style="list-style-type: none"> ●川崎市街地からの<u>公共交通機関でのアクセス性が悪い。</u> ●土壌条件がリスクとならない配慮が必要。 ●<u>市街化区域への編入など、土地利用しやすい環境整備</u>が必要。 ●浮島のイメージが必ずしも良くない（<u>イメージの改善が必要</u>）。

4 浮島1期地区活用検討にあたっての基本的な考え方

(1) 浮島1期地区の活用検討にあたっての基本的な考え方

① 事業を取り巻く状況変化等を踏まえ、基本方針の改定を視野に入れ、活用に向けた検討を推進

浮島1期地区は、平成28年3月に策定した基本方針において、土地利用の基本的な考え方や導入機能を整理しており、この間、具体的な土地利用計画を検討するため、地質調査等の基礎調査を通じて、埋立地の特殊性等を考慮した土地利用にあたっての条件整理等を進めてきました。

このような中、国や本市の関連施策など、事業を取り巻く状況変化により、土地活用がしやすい環境が整いつつあります。

特に、新たな制度である「みなと緑地PPP」を含め、公有地の民間活用事例等を踏まえると、浮島1期地区も、敢えて行きたいと思える空間に転換出来る可能性があります。

また、民間事業者へのヒアリングにおいても、浮島1期地区のイメージ改善の必要性を指摘する意見がある一方で、羽田空港への近接性等の多くのポテンシャルが挙げられており、非日常空間の形成、文化交流拠点の形成など、エリア全体のイメージを一新する新たな価値創出の可能性が示唆されています。

このような状況を踏まえ、川崎臨海部全体の動向を見据えながら、基本方針の改定を視野に入れ、これまでの取組等を総括するとともに、改めて導入機能を検証し、浮島1期地区の活用に向けた検討を進めます。

② 陸海空の交通結節点を最大限活かすための検討を推進

浮島1期地区は、令和6年11月に策定した「川崎港港湾計画」において、『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土地利用を検討する』こととしています。

民間事業者へのヒアリングにおいても、羽田空港や高速道路網への近接性が浮島1期地区の大きな強みであることが複数事業者から示唆されており、活用を進める上で、この立地特性を最大限活かすことが有効であると考えられます。

また、港湾の中長期政策「PORT2030」（国土交通省）において、「列島のクルーズアイランド化」「ブランド価値を生む空間形成」が政策の方向性として示されていることに加え、民間事業者ヒアリングにおいても、活用アイデアとして、「大型マリーナとしての活用」など、水域の活用アイデアが複数事業者から挙げられています。

このような状況を踏まえ、浮島1期地区において、水域の積極的な活用を含めた、陸海空の交通結節点としての特性を最大限活かすための検討を進めます。

③ **ネイチャーポジティブやサーキュラーエコノミーの観点を含めた環境施策の統合的推進と「みどりの将来像」の実現**

現在の浮島1期地区に設置されているメガソーラーは、平成23年に設置されて以降、再生可能エネルギーの利用拡大に大きく寄与をしてきましたが、令和11年8月に事業者との貸付契約が終了する予定となっています。

このような中、令和6年5月に策定された第六次環境基本計画（環境省）では、自然再興（ネイチャーポジティブ）、循環経済（サーキュラーエコノミー）、脱炭素社会（ネット・ゼロ）等といった個別分野の環境政策を統合的に実施し、シナジーを発揮させることが必要であることが示されています。

さらに、「川崎市みどりの将来像」では、川崎臨海部において、『まとまりやつながりのある緑を創出』すること、『ネイチャーポジティブ（自然再興）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』を目指すことが示されています。

浮島1期地区においては、これまでメガソーラーの設置により脱炭素（ネット・ゼロ）の取組を進めてきましたが、今後は、自然再興（ネイチャーポジティブ）や循環経済（サーキュラーエコノミー）の観点も加え、環境施策を統合的に推進し、社会課題の解決を先導する取組について検討を進め、「みどりの将来像」の実現につなげます。

④ **民間事業者の参入も視野に入れた活用しやすい環境の整備**

浮島1期地区は、平成8年の埋立竣工以降、地盤沈下が進行しており、本格的活用にあたっては護岸改修等のインフラ整備が必要となります。また、地区全体が市街化調整区域であることから、開発・建築行為が制限されており、現在のままでは、活用用途が極めて限定的となります。そのため、市街化区域への編入など土地活用をしやすい環境整備を進める必要があります。さらに、現在のメガソーラー設置箇所は、管理型最終処分場となっており、今後も、水質検査等のモニタリングを継続する必要があることから、活用にあたっては工夫が必要になります。

浮島1期地区の活用にあたっては、これらの課題を可能な限り解消することが望まれることから、インフラ整備や都市計画手続など、民間事業者の参入も視野に入れた活用しやすい環境整備を進めます。

（2）今後の取組について

- 令和10（2028）年度を目途に基本方針を改定（調整状況に応じて、改定時期の前倒しも想定）
- 以降、土地活用に向けて取組推進