

JFE 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（案）

川崎市

令和5（2023）年6月

目次

第1章 はじめに	1
(1) 土地利用転換の背景	1
(2) 目的	3
(3) 本方針における土地利用転換の対象範囲	4
(4) 扇島地区における開発エリアの考え方	4
(5) 本方針の位置づけ	5
第2章 扇島地区等を取り巻く状況	6
(1) 川崎臨海部を取り巻く状況	6
(2) 扇島地区を取り巻く状況	7
(3) 周辺地区及び南渡田地区を取り巻く状況	10
(4) 京浜臨海部及び周辺の開発動向	11
第3章 国の政策の動向等	14
(1) 国の政策の動向	14
(2) 我が国の課題に対応し得るテーマの整理	17
第4章 扇島地区等の土地利用に関する会議	18
(1) 扇島地区土地利用検討会議	18
(2) 臨海部大規模土地利用調整会議	22
第5章 扇島地区等の果たすべき役割	23
(1) 扇島地区等の果たすべき役割の整理	23
(2) 扇島地区の果たすべき役割	23
(3) 周辺地区の果たすべき役割	23
第6章 扇島地区等の土地利用の方向性	24
(1) 扇島地区等の土地利用の方向性の整理	24
(2) 扇島地区の土地利用検討の視点	24
(3) 扇島地区等についてのニーズ・シーズの整理	25
(4) 扇島地区の土地利用の方向性	26
(5) 周辺地区の土地利用の方向性	26
第7章 土地利用の具体化に向けた検討	28
(1) 扇島地区への導入機能	28
(2) 扇島地区のゾーニングイメージの検討	33
(3) 周辺地区の導入機能	36
(4) 土地利用の具体化により期待される波及効果	37
(5) 京浜臨海部を含む周辺一帯への波及効果	39
第8章 土地利用の実現方策	40
(1) 扇島地区の基盤整備、行政手続等に関する考え方	40
(2) 周辺地区の基盤整備、行政手続等に関する考え方	50
第9章 地権者の意向	51
第10章 土地利用転換による効果等	52
(1) 扇島地区の土地利用転換に伴う効果のシミュレーション	52
(2) 扇島地区の土地利用転換の進捗イメージ	58
(3) 扇島地区土地利用概成時のイメージ	59
(4) 扇島地区等の土地利用転換が我が国の課題解決にもたらす効果	60
第11章 まとめ	61
(1) 一部土地利用開始に向けた取組の進め方	61
(2) 土地利用の概成に向けた取組の進め方	61

第1章 はじめに

(1) 土地利用転換の背景

ア 背景

(ア) 我が国の鉄鋼産業を取り巻く状況

我が国の鉄鋼産業については、「高い国際競争力を有する生産体制を構築しつつ、自動車を始め様々な産業に高機能な部素材を提供するとともに、国内雇用や地域経済を支えてきた重要な存在となっています。しかし、足下では、①中国の伸長などグローバル競争環境の激化、②エネルギーコストの増大など事業環境の変化、③経済安全保障への関心の高まりといった変化に直面している」（2022年版ものづくり白書）とされており、事業環境の変化を受けて、老朽化した高炉の閉鎖や改修を迫られている状況にあります。

(イ) JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区における高炉等休止

川崎臨海部に事業場を有する JFE スチール株式会社は、国内屈指の鉄鋼メーカーであり、昭和 11（1936）年に最初の高炉に火入れして以来、川崎臨海部の重工業の象徴として、長きにわたって本市の産業をリードし、我が国の高度経済成長の一翼を担ってきました。しかし、鉄鋼需要の低迷、原料価格の高止まり、副原料・資材費・物流費等の物価上昇などにより、同社は極めて厳しい経営環境に直面することとなっています。

同社は、令和 2（2020）年 3 月 27 日付け「国内最適生産体制の構築に向けた構造改革の実施について」において、鉄鋼事業を取り巻く国内外の構造的な環境の変化に対応するため、高炉の削減や製品製造体制の見直しを軸とした構造改革の実施を発表し、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、令和 5（2023）年 9 月に休止することを決定しました。

（※）製鉄・銑鉄等といった、鉄鉱石から鋼片に加工する工程。高炉を用い原料である鉄鉱石から銑鉄を取り出し、その後、転炉で炭素等の不純物を取り除いた粘りのある鉄（「鋼」という。）を作り出し、その後の作業がしやすい鋼片までの加工を行う。下工程では、鋼片を需要に応じた厚さに加工する圧延や表面処理などを行い、出荷される。

(ウ) JFE スチール株式会社もたらした産業発展等

JFE スチール株式会社は、最初の高炉に火入れして以来、国内外における鉄鋼需要の高まりとともに順次事業の拡大を進め、令和 4（2022）年度末時点で、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となっています。

川崎臨海部は、戦後の高度経済成長期に飛躍的な発展を遂げ、環境問題への対応などを乗り越え、本市、そして我が国の経済発展を支えてきました。現在も、本市全体の製造品出荷額の約 7 割（約 2 兆 5,800 億円）、法人が納める 4 税目（法人市民税、固定資産税、事業所税、都市計画税）の約 4 割（約 385 億円）を川崎臨海部が占めており、税収や雇用等も含め、本市の産業をリードしています。

その中でも JFE スチール株式会社は、最大の事業面積をもつ企業であり、高炉等休止による影響は非常に大きく、今後も本市及び川崎臨海部が持続的に発展していくためには、産業構造の変化に対応し、次代の柱となる新たな産業の創出につながる土地利用転換を、早期に実現する必要があります。

イ 川崎臨海部における産業構造の状況

川崎臨海部は、鉄鋼、石油、化学等の素材産業やエネルギー、物流施設が集積して国内有数のコンビナートを形成していますが、近年では、グローバル化の進展や国内産業構造の変化等の影響により、産業の新陳代謝も進んでいます。そのような変化等を捉え、次のプロジェクトが進行しています。

(ア) 殿町国際戦略拠点「キングスカイフロント」の形成

殿町地区にあるキングスカイフロントは、平成 23(2011)年に自動車工場の跡地（約 40ha）の整備を開始し、現在は 70 近くの企業や研究機関が集まり、健康・医療分野における世界最先端の研究エリアを形成しています。

(イ) カーボンニュートラルコンビナート構想

昨今の気候変動問題の危機的状況を背景に、カーボンニュートラルが世界的潮流となっています。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や、炭素循環型コンビナートの形成など、今後も産業競争力のあるコンビナートであり続けるよう、カーボンニュートラルなコンビナートへの転換を目指しています。

ウ 川崎市と JFE ホールディングス株式会社による土地利用の協定締結

前述のとおり、JFE スチール株式会社の高炉等休止は、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、本市と JFE ホールディングス株式会社[※]は、令和 3（2021）年 2 月、高炉等休止に伴う影響に対応し、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、相互の協力に関する協定を締結しました。

JFE ホールディングス株式会社は、令和 3（2021）年 5 月 7 日付けの「JFE グループ第 7 次中期経営計画について」において、扇島地区については令和 5（2023）年度に整備方針を公表し、令和 12（2030）年度までに一部土地の供用開始を目指すこととしています。

本市においても、川崎臨海部の 30 年後の将来像を見据えた「臨海部ビジョン」との整合性を図り、主体的に扇島地区等の土地利用転換を推進するため、JFE ホールディングス株式会社と協議しながら、令和 5（2023）年度の高炉等休止までに土地利用方針を策定することとし、令和 3（2021）年度から検討を進めてきました。

(※) 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。令和 2（2020）年 10 月に、JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の土地利用を所管する部門である「京浜臨海土地活用検討班」を設置。以下、「JFE」「地権者」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。

エ これまでの取組（検討）の経緯

本方針の策定にあたって、有識者から意見を聴取するために令和3（2021）年5月から「扇島地区土地利用検討会議」を開催し、当該検討会議での意見等を踏まえ、本市の関係部局と連携して検討を進め、令和4（2022）年4月に『「扇島地区土地利用方針」策定に向けた検討状況（中間報告）』を公表しました。

令和4（2022）年度は、前年度の検討の深度化を図るため、検討内容を細分化して「扇島地区土地利用検討会議」を開催し、扇島地区等の果たすべき役割、土地利用の方向性、導入機能、基盤整備の考え方等について、それぞれの検討内容に対応する有識者や関係者から意見を聴取するとともに、JFEや国、民間事業者等のステークホルダーとの協議・調整を行い、令和4（2022）年11月に「JFE 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に係る基本的な考え方」（以下「基本的な考え方」という。）を公表しました。

その後、我が国が抱える課題の解決につながる公共性・公益性の高い土地利用転換を早期に実現するとともに、川崎臨海部における地域の持続的な発展につなげるために、基本的な考え方に示した新たに導入する機能や基盤整備等に関して、本市と関係省庁等が一体となって必要な措置等を検討するための「臨海部大規模土地利用調整会議」を設置し、国との連携により取組を推進しました。

こうした国をはじめとした様々なステークホルダーとの検討・調整の場における意見等を踏まえ、「JFE 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」（以下「本方針」という。）を策定するものです。

今後、本方針の実現に向けて、引き続き関係者と協議・調整しながら取組を進めます。

（2）目的

扇島地区等の果たすべき役割、土地利用の方向性、導入機能、基盤整備に関する本市の考え方などを取りまとめ、本市やJFEをはじめ、国や周辺企業、扇島地区等への進出を検討している機関などの多くの関係者と共有することにより、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な発展に繋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を早期に実現します。

(3) 本方針における土地利用転換の対象範囲

高炉等休止により用途未定となる扇島南地区（川崎側）[約 222ha]と、高炉等休止の影響で今後土地利用転換が見込まれる JFE スチール株式会社事業所内他地区（池上町[約 25ha]・扇町[約 23ha]・水江町[約 26ha]・扇島北[約 57ha]）を土地利用転換の対象範囲とします。土地利用転換においては、扇島南地区（川崎側）と扇島北地区を合わせて扇島地区、池上町・扇町・水江町地区を合わせて周辺地区と定義します。

また、南渡田地区[約 52ha]については、本方針に先行して南渡田地区拠点整備基本計画を策定しており、当該地区を一連の土地利用転換の先鞭として取組を進めています。

なお、本方針においては、扇島地区、周辺地区及び南渡田地区をあわせて、扇島地区等と定義します[約 400ha]。

【図 本方針における土地利用転換の対象範囲】



(4) 扇島地区における開発エリアの考え方

ア 扇島地区の現状を踏まえた段階的土地利用

前述のとおり、早期の土地利用転換が必要となるなかで、扇島南地区（川崎側）については、高炉や製鋼工場などの堅牢な構造物が多く存在しているエリアもあるため、段階的な整備を想定しています。

また、当面操業を継続するとしている扇島北地区については、扇島南地区の開発状況と連動した整備を想定しています。

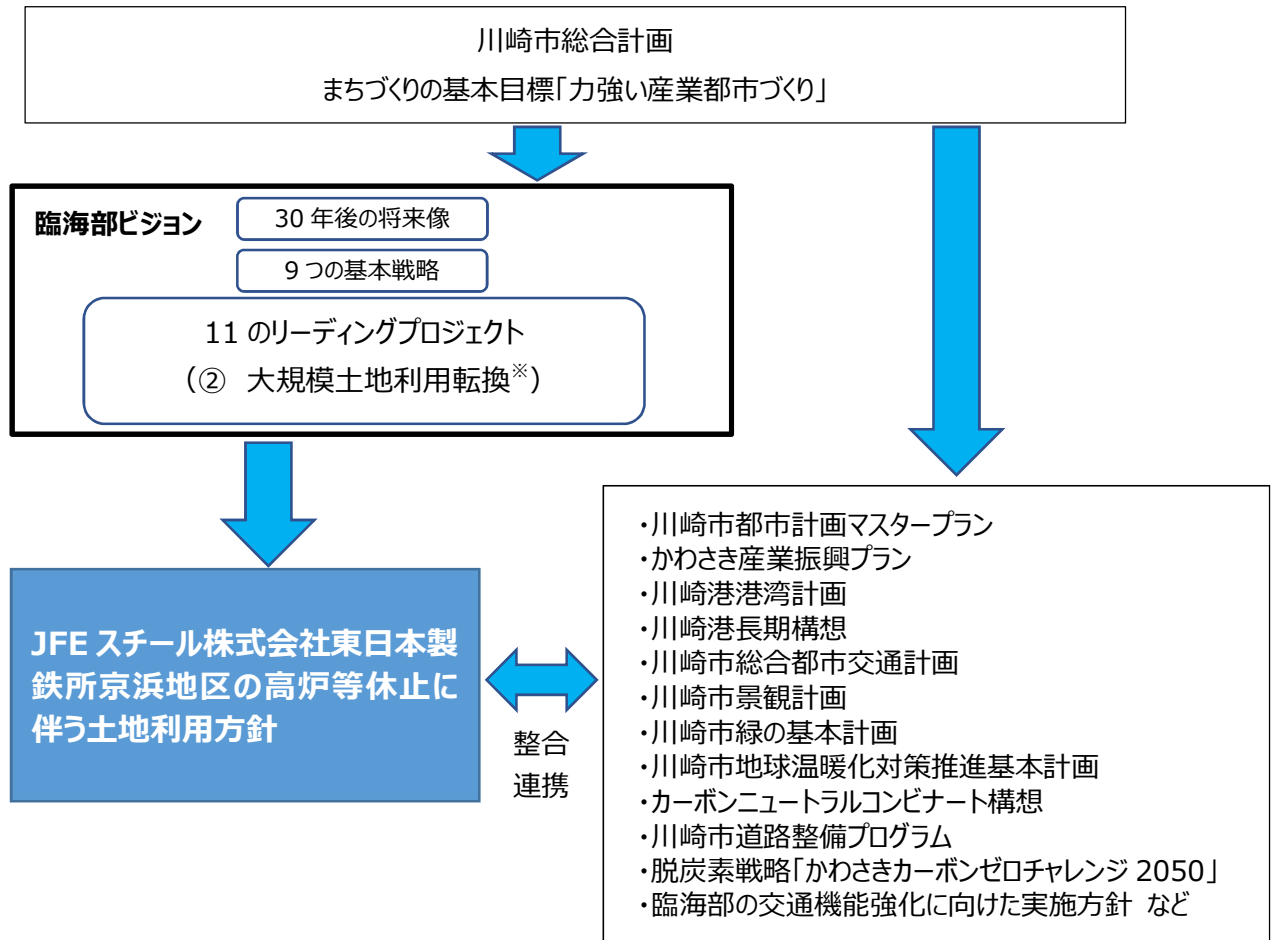
イ 先導エリアの設定

扇島南地区（川崎側）の約 222ha のうち、原料ヤードとして使用されている土地は、他のエリアに比べて既存構造物が少なく、撤去が比較的容易であることから、早期の土地利用転換が可能と考えられます。また、原料ヤードに隣接する大水深バースについては、その後の土地利用転換を進めるにあたっての強みとなり得ることから、上の図に示す原料ヤードの一部及び大水深バースのエリアを扇島地区全体の開発の「先導エリア」[約 70ha]と位置づけ、早期の土地利用転換に向けて取組を進めます。

(5) 本方針の位置づけ

本方針は、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、「カーボンニュートラルコンビナート構想」、「臨海部の交通機能強化に向けた実施方針」等の本市の関連計画等と整合を図りながら策定します。また、本方針策定後は、関連計画等に本方針の内容を反映させるなど連携を図り、取組を推進します。

【図 上位計画・関連計画との関係】



(※) 臨海部ビジョン 11のリーディングプロジェクト (② 大規模土地利用転換プロジェクト)

- ◆ 南渡田地区における素材産業を中心とした新産業拠点の形成
 - ・企業や関係機関の誘致、事業計画に基づく基盤・施設整備
- ◆ 扇島地区における新しい価値や革新的技術の創造につながる土地利用転換
 - ・導入機能や事業手法等の検討、基盤整備
 - ・導入機能に関わる企業や関係機関の誘致
- ◆ 周辺地区における土地利用転換の推進

第2章 扇島地区等を取り巻く状況

(1) 川崎臨海部を取り巻く状況

川崎臨海部は全体で約 2,800ha の広さがあり、鉄鋼、石油、化学等の素材産業やエネルギー、物流施設が集積して国内有数のコンビナートを形成しており、現在も本市の製造品出荷額の7割を産出するなど、本市における製造業の中心的役割を担っていますが、近年では、グローバル化の進展や国内産業構造の変化等の影響により、産業の新陳代謝も進んでいます。

そのため、本市は川崎臨海部を取り巻く環境の変化に対応するために、平成30(2018)年に「臨海部ビジョン」を策定し、川崎臨海部の目指す将来像の実現に向けて、我が国の重点課題の解決への貢献を意識しながら、新産業の拠点形成、カーボンニュートラル社会の実現、港湾物流機能の強化、災害対応力の向上や交通機能の強化等の取組を戦略的に推進してきました。

【図 川崎臨海部における産業集積】



臨海部ビジョン策定から5年が経過し、今般の高炉等休止に伴う大規模土地利用転換や2050年カーボンニュートラルの実現など、川崎臨海部を取り巻く環境は大きく変化しています。こうした中、今後も川崎臨海部が我が国有数の産業拠点として持続的に発展していくために、臨海部ビジョンに基づくリーディングプロジェクトを令和5(2023)年度に改定しています。

(2) 扇島地区を取り巻く状況

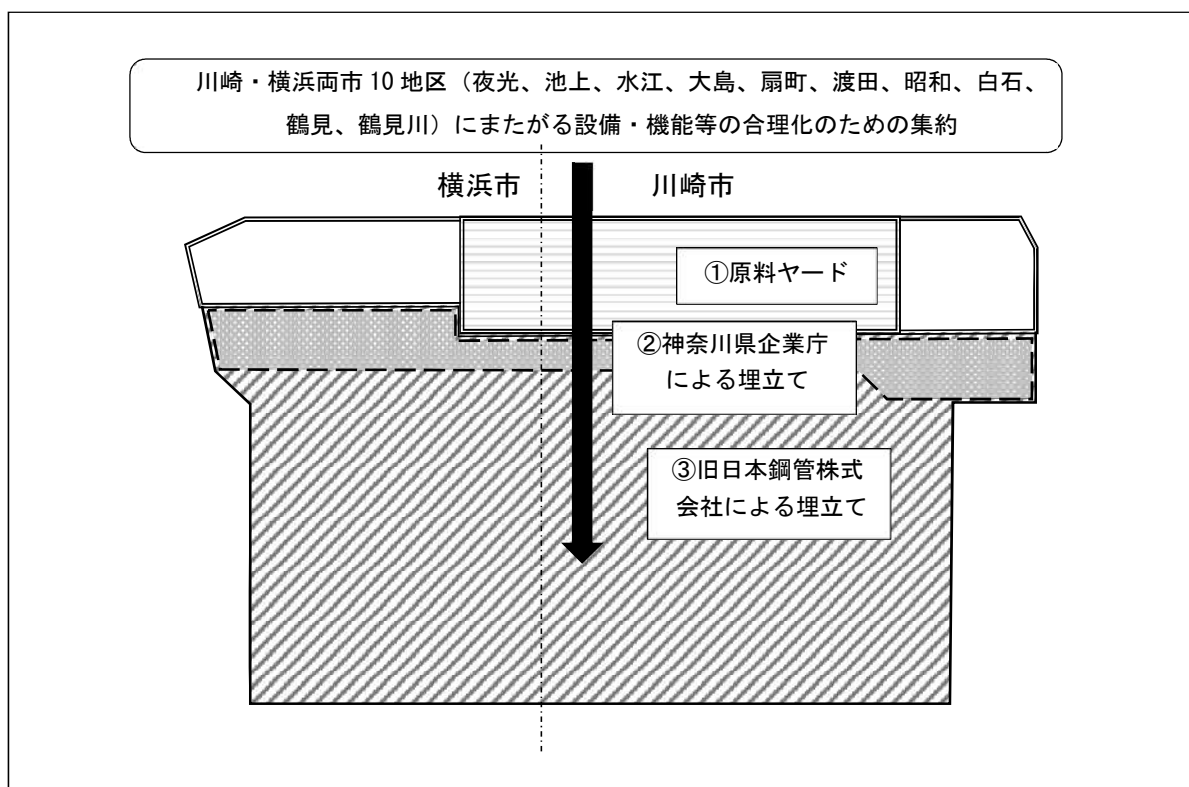
ア 扇島の沿革

JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の中核である扇島は、川崎・横浜両市にまたがる東京湾に浮かぶ約 670ha の人工島です。

扇島は、昭和 30 年代に神奈川県が次図「①原料ヤード」の土地の埋め立てを開始したことにより発生した小島であり、その後、旧日本鋼管株式会社が当該土地を神奈川県から取得しました。同社の工場が川崎・横浜両市に 10 地区に分かれて散在していた時代には、京浜運河を隔てた原料ヤードとして使用されていましたが、工場の散在・老朽化や住工混在等から生じる生産性の低下、環境の悪化等の諸問題に対応するために、扇島を同社製鉄所の新たな拠点とすることにしました。

扇島の拡大造成を伴う抜本的な合理化計画は「扇島計画」（昭和 44（1969）年策定）といわれ、同計画に基づき、昭和 46（1971）年から昭和 51（1976）年にかけて、次図「②神奈川県企業庁による埋立て」、次図「③旧日本鋼管株式会社による埋立て」が、順次行われ扇島が完成しました。

【図 扇島の沿革】



イ 扇島の概況

現状においては、扇島南地区の川崎側[約 222ha]に高炉を中心とする製鉄の上工程が配置され、横浜側[約 168ha]に圧延等の下工程が配置されています。

扇島及びその周辺には、エネルギー施設が集積しているなどカーボンニュートラルに取り組む産業基盤を有し、公害を克服する過程で得られた優れた環境技術が集積しています。また、首都高速湾岸線が島内を通過しており、羽田空港に近接するとともに、国内有数の大水深バースを有するなど、陸海空の結節点となり得る地理的優位性があり、さらに、市街地から離れた首都圏内の広大な敷地の土地利用転換となるため、様々な事業活動が可能な環境が整っています。

一方、扇島地区への交通アクセスは、JFE スチール株式会社が所有する構内通路である「海底トンネル」(水江町～東扇島間)と「扇島大橋」(東扇島～扇島間)に限定されており、首都高速湾岸線が通過していますが、出入口は整備されていない状況であり、交通基盤整備が課題となっています。

【図 扇島地区を取り巻く状況】



(3) 周辺地区及び南渡田地区を取り巻く状況

高炉等休止の影響で池上町・扇町・水江町の3つのエリアにおけるJFEスチール株式会社の事業所用地も土地利用転換が見込まれています。

これら3つのエリアは、工業専用地域として指定されており、JFEスチール株式会社のほか、リサイクル、エネルギー、物流等の多種多様な産業が集積し、また、主要交通インフラに近接しているといった特性があります。

また、南渡田地区は、高炉等休止の発表前から新産業拠点形成に向けた取組が進められており、平成14(2002)年に都市再生緊急整備地域の指定を受け、令和4(2022)年8月には「南渡田地区拠点整備基本計画」を策定しています。

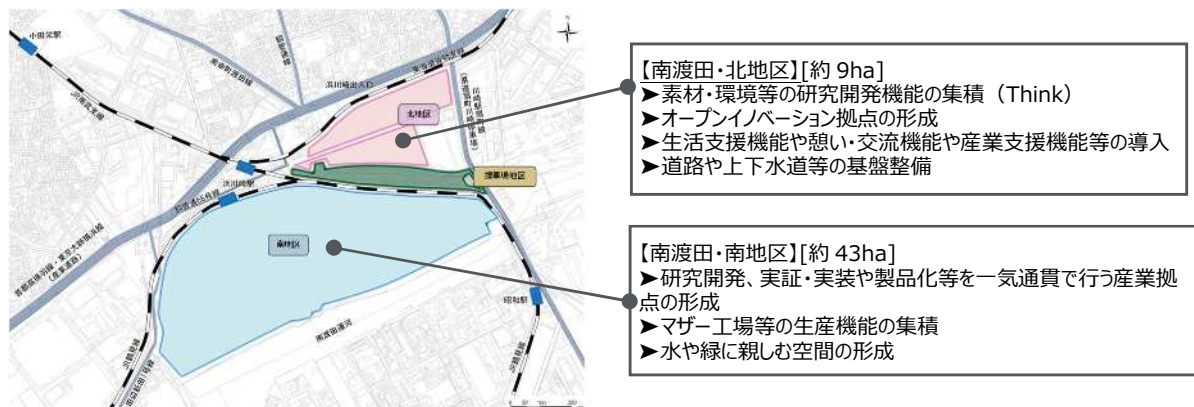
【図 周辺地区及び南渡田地区を取り巻く状況】



出所: 「地理院地図」(国土地理院) (<https://maps.gsi.go.jp/>) をもとに作成

南渡田地区拠点整備基本計画では、北地区から段階的に整備を推進することとし、令和6(2024)年度の事業着手、令和9(2027)年度の一部供用開始を目指して現在事業化に向けた取組を進めています。令和5(2023)年度には、北地区北側の事業計画等を取りまとめ、研究開発機能の集積に向け都市計画変更等の必要な手続きを進めます。

【図 南渡田地区の動向】



(4) 京浜臨海部及び周辺の開発動向

ア 川崎臨海部の開発動向

川崎臨海部における近年の土地利用転換の状況を見ると、研究開発拠点・イノベーション拠点等の形成が進んでおり、新たな成長産業の芽も生まれつつあります。また、川崎臨海部における交通アクセス環境の改善に向けて、臨港道路東扇島水江町線などの整備が行われています。さらに、東扇島はその陸海空の主要交通インフラへの近接性から、首都圏の重要な防災拠点である基幹的広域防災拠点が整備されています。

【図 川崎臨海部の開発動向】



出所：「地理院地図」(国土地理院) (<https://maps.gsi.go.jp/>)、「塩浜 3 丁目周辺地区土地利用計画(平成 29(2017)年 5 月)」、「川崎臨海部(令和 2(2020)年 9 月)」(パンフレット)、「東扇島総合物流拠点地区形成計画(平成 25(2013)年 8 月)」より作成

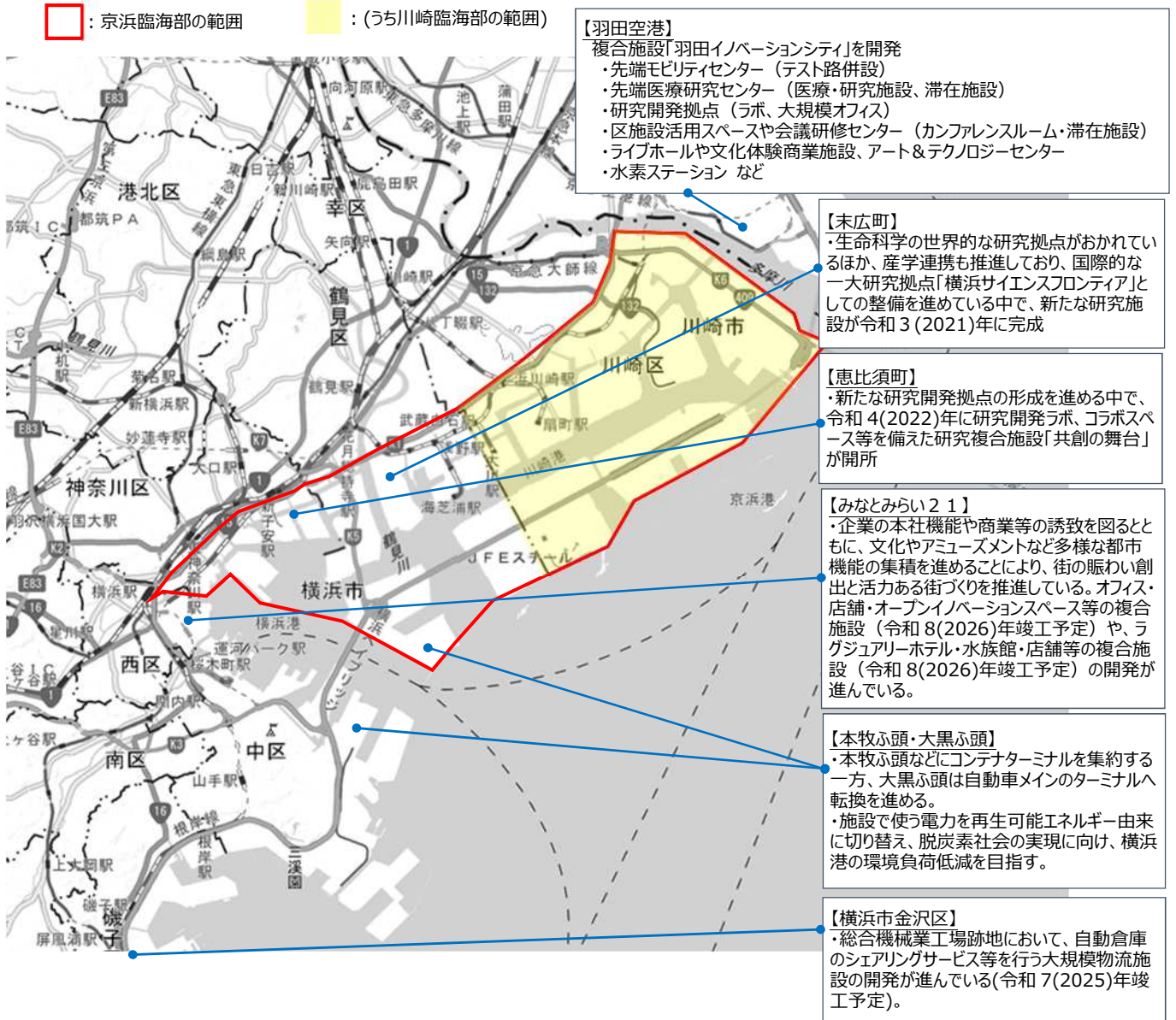
イ 京浜臨海部及び周辺の開発動向

近年の京浜臨海部及びその周辺においても研究開発拠点・イノベーション拠点の形成等が進んでおり、社会経済環境の変化に伴う産業構造転換が進展しています。

【図 京浜臨海部及び周辺の開発動向】

【凡例】

□ : 京浜臨海部の範囲 □ : (うち川崎臨海部の範囲)



出所：「地理院地図」（国土地理院）（<https://maps.gsi.go.jp/>）、羽田イノベーションシティ HP、国立研究開発法人 理化学研究所 IMS 生命医科学研究センター HP、横浜市「京浜臨海部再編整備マスタープラン」（2018年9月）、横浜市「みなとみらい21 地区街区開発状況」等の公表情報を基に作成

横浜市や東京都では、臨海部の目指すべき将来像の実現に向けた戦略等を示すとともに、具体的な取組を進めています。傾向としては、G X・D Xや防災・減災などに関する取組が多く見られます。主な計画や取組は次のとおりです。

① 京浜臨海部再編整備マスタープラン

横浜市は、京浜臨海部における生産機能の海外移転による産業の空洞化等に対応するために、平成 9（1997）年 2 月に策定した「京浜臨海部再編整備マスタープラン」を、平成 30（2018）年 9 月に改定しました。「多様な人・モノ・地域をつなげ、新たな価値を創造・発信する産業空間」という 20 年後の横浜市京浜臨海部の将来像を実現するために、「国際競争力強化・魅力向上に向けた 2 つの柱」（グローバル・イノベーション、インダストリアル・エンターテインメント）等の 3 つの基本戦略を打ち出しています

② 横浜市都心臨海部再生マスタープラン

横浜市は、平成 27（2015）年に「世界が注目し、横浜が目的地となる新しい都心」という 2050 年の都心臨海部の将来像の実現に向けて、「横浜市都心臨海部再生マスタープラン」を策定しました。「次の時代の横浜の活力をけん引するビジネス・産業づくり」、「豊かな創造力・市民力が息づく横浜スタイルの暮らしづくり」、「個性豊かなまちの魅力をつなぎ港と共に発展する都心づくり」という 3 つの基本戦略に基づいて、「世界を先導するスマートな環境の創出」、「災害に強い都心臨海部の実現」等の 5 つの施策を推進することとしています。

③ 東京ベイ eSG プロジェクト（Version 1.0）

東京都は、令和 3（2021）年 4 月に「未来の東京」戦略の主要プロジェクトの 1 つとして、「自然」と「便利」が融合する持続可能都市の実現を目指すために、東京ベイエリアをフィールドとする「東京ベイ eSG プロジェクト（Version 1.0）」を策定しました。「ゼロエミッションの実現、水と緑溢れる都市づくり」、「最先端のデジタルテクノロジーを実装」、「グリーンファイナンスを活用したプロジェクトの展開」、「サステナブルな都市・交通ネットワークを充実」といった戦略を打ち出しています。

④ 東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022

東京都は、令和 4（2022）年 3 月に 2040 年代の東京ベイエリアの将来像の実現に向けて「東京ベイ eSG まちづくり戦略 2022」を策定しました。「質の高い緑と魅力的な水辺空間の形成」、「リスクにスマートに対応する防災・減災対策の推進」、「ひとと地球のためのデジタルと先端技術をまちの隅々まで実装」、「にぎわい・交流・イノベーションを生む世界から選ばれるまちの実現」、「まちの魅力や活動の基盤となる快適で多様な移動手段の充実」といった実行戦略を打ち出しています。

⑤ 横浜港カーボンニュートラルポート臨海部事業所協議会

横浜市は、令和 4（2022）年 8 月に横浜市臨海部の脱炭素化を効果的に進めるため、横浜港カーボンニュートラルポート臨海部事業所協議会を設置し、臨海部の事業者、有識者及び行政機関が情報共有し連携しながら、脱炭素化に向けた取組を推進しています。

⑥ 東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画

東京都は、令和 5（2023）年 3 月に「2050 年のカーボンニュートラルに向け、2030 年カーボンハーフ実現」という目標を掲げ、「円滑な物流の実現やグリーン物流の促進により、トラック輸送等に伴う CO₂排出量を削減」、「使用エネルギーのグリーン化や省エネ化を促進」、「化石燃料から水素エネルギー等へ転換し脱炭素化を推進」を主な取組とする、「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を策定し、東京港の脱炭素化に向けた取組を戦略的に推進しています。

第3章 国の政策の動向等

(1) 国の政策の動向

川崎臨海部において産業構造の変化等が進む中、国においては、国内外の環境変化や国内における構造的課題等に対応するために、成長分野への投資や国土強靱化等に関する取組を展開しています。

具体的には、「経済財政運営と改革の基本方針 2022」（骨太方針 2022）において、新しい資本主義に向けた重点投資分野や社会課題の解決に向けた取組などについて、今後の政策的方針を示しています。

【表 骨太方針 2022 における国の重要政策】

<p>新しい資本主義に向けた重点投資分野</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 人への投資と分配 <ul style="list-style-type: none"> ➢ スキルアップ、多様な働き方の推進、質の高い教育、賃上げ・最低賃金の引上げ、「資産所得倍増プラン」 ■ 科学技術・イノベーションへの投資 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 量子、AI、バイオテクノロジー・医療分野への官民が連携した投資の抜本拡充 ■ スタートアップ（新規創業）への投資 <ul style="list-style-type: none"> ➢ スタートアップ育成5か年計画を策定 ■ グリーン転換（GX）への投資 <ul style="list-style-type: none"> ➢ グリーン転換（GX）への投資、150兆円超の官民投資に向けた成長志向型カーボンプライシング構想の具体化やGX経済移行債の検討 ■ デジタル転換（DX）への投資 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 自動運転車や空飛ぶクルマ、低速・小型の自動配送ロボットの活用を含む物流・人流分野のDXや標準化、ドローン、AI診断、IoT技術、ビッグデータ分析などのあらゆる技術を活用するためのテクノロジーマップの整備・実装
<p>社会課題の解決に向けた取組</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 民間による社会的価値の創造 <ul style="list-style-type: none"> ➢ PPP/PFIの活用等による官民連携の推進、社会的インパクト投資、共助社会づくり、イノベーションを促す競争環境の整備 ■ 包摂社会の実現 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 少子化対策・こども政策、女性活躍、共生社会づくり、孤独・孤立対策、就職氷河期世代支援 ■ 多極化・地域活性化の推進 <ul style="list-style-type: none"> ➢ デジタル田園都市国家構想、分散型国づくり、地域公共交通ネットワークの再構築、多極化された仮想空間へ、中堅・中小企業の活力向上、債務が増大している企業や家計への対応、観光立国の復活、文化芸術・スポーツの振興 ■ 経済安全保障の徹底
<p>防災・減災、国土強靱化の推進、東日本大震災等からの復興</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 防災・減災、国土強靱化 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 災害に屈しない国土づくりの推進 ■ 東日本大震災等からの復興 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 被災地の復興・再生に全力を尽くす
<p>国際環境の変化への対応</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 外交・安全保障の強化 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 安全保障環境が一層厳しさを増す中、外交・安全保障双方の大幅な強化、防衛力を5年以内に抜本的に強化 ■ 経済安全保障の強化 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 経済安全保障推進法の着実な施行 ■ エネルギー安全保障の強化 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 省エネ促進、再エネ、原子力など脱炭素効果の高い電源を最大限活用 ■ 食料安全保障の強化と農林水産業の持続可能な成長の推進 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 食料安定供給、みどり戦略、輸出促進（2030年5兆円目標）、スマート農林水産業 ■ 対外経済連携の促進 <ul style="list-style-type: none"> ➢ 国際連携の強化（DFFT、TPP11、RCEP等）、対日直接投資推進（2030年80兆円目標）、外国人材の受入れ・共生
<p>国民生活の安全・安心</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 国民生活の安全・安心の確保

出所：閣議決定「経済財政運営と改革の基本方針 2022」（令和4(2022)年6月）より作成

前記の政策のうち、土地利用に関連すると考えられる重要政策について、次の主な関連計画が策定されており、土地利用転換の検討にあたっては、これらの政策動向を注視していく必要があります。

【表 土地利用関連の国の重要政策に関する主な関連計画】

骨太方針 2022 における土地利用関連の重要政策	主な関連計画
科学技術・イノベーションへの投資	① 新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画 ② 統合イノベーション戦略 2022 ③ 国土形成計画（全国計画）中間とりまとめ ④ 2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略 ⑤ カーボンニュートラルポートの形成に向けた施策の方向性 ⑥ デジタル社会の実現に向けた重点計画 ⑦ 総合物流施策大綱 ⑧ 農林水産業・地域の活力創造プラン ⑨ 国土強靱化基本計画
スタートアップ（新規創業）への投資	
グリーン転換（GX）への投資	
デジタル転換（DX）への投資	
経済安全保障の強化	
エネルギー安全保障の強化	
食料安全保障の強化と農林水産業の持続可能な成長の推進	
防災・減災、国土強靱化の推進、東日本大震災等からの復興	

① 新しい資本主義のグランドデザイン及び実行計画

「分配の目詰まりを解消し、更なる成長を実現」、「技術革新に併せた官民連携で成長力を確保」、「民間も公的役割を担う社会を実現」という 3 つの考え方を挙げています。また、人への投資、科学技術・イノベーションへの投資、スタートアップへの投資、GX 及び DX への投資という 4 本柱に重点的に投資することとしています。

② 統合イノベーション戦略 2022

科学技術・イノベーション政策の質の向上を図るものであり、我が国が目指す社会（Society 5.0）の実現に向けて、「知の基盤（研究力）と人材育成の強化」、「イノベーション・エコシステムの形成」、「先端科学技術の戦略的な推進」という 3 本の柱からなる科学技術・イノベーション政策を講じることが示されています。

③ 国土形成計画（全国計画）中間とりまとめ

コロナ禍による生活・経済の変化やデジタルの進展などの社会環境の変化に対応するために、令和 5（2023）年度の国土形成計画（全国計画）の改定に向けて、令和 3（2021）年より議論を重ね、令和 4（2022）年 7 月に「国土形成計画（全国計画）中間とりまとめ」を公表しています。同中間とりまとめにおいては、持続可能な国土の形成、地方から全国へとボトムアップの成長などを目指すこととしており、巨大災害のリスク軽減を、カーボンニュートラル実現のための産業転換を契機に、同時に解決することなどを重点的に取り組む分野として示しています。

④ 2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略

2050 年カーボンニュートラルの実現に向け、「経済と環境の好循環」を作っていく産業政策として、成長が期待される水素・燃料アンモニア産業等の 14 の重要分野において高い目標を掲げた上で、あらゆる政策を盛り込んだ実行計画を策定しています。

⑤ カーボンニュートラルポートの形成に向けた施策の方向性

「水素等サプライチェーンの拠点としての受入環境の整備」と「港湾地域の面的・効率的な脱炭素化」を目指す姿として、国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において、水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入や貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート」の形成を目指すとしています。

⑥ デジタル社会の実現に向けた重点計画

「デジタルの活用により、一人ひとりのニーズに合ったサービスを選ぶことができ、多様な幸せが実現できる社会」を目指すために、政府が迅速かつ重点的に実施すべき施策として「国民に対する行政サービスのデジタル化」、「暮らしのデジタル化」、「産業のデジタル化」、「デジタル社会を支えるシステム・技術」、「デジタル社会のライフスタイル・人材」等を定めるとともに、取組の工程表を示しています。

⑦ 総合物流施策大綱（2021年度～2025年度）

我が国の物流が直面する労働力不足、災害の激甚化・頻発化や気候変動等の課題に対応するために、今後の物流が「物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化」、「労働力不足対策と物流構造改革の推進」、「強靱で持続可能な物流ネットワークの構築」を目指すこととした上で、今後取り組むべき施策を示しています。

⑧ 農林水産業・地域の活力創造プラン

農業・農村全体の所得を今後10年間で倍増させることを目指すなど、若者たちが希望を持てる「強い農林水産業」と「美しく活力ある農山漁村」を創り上げ、その成果を国民全体で実感できるものとするため、政策改革のグランドデザインとして取りまとめています。

⑨ 国土強靱化基本計画

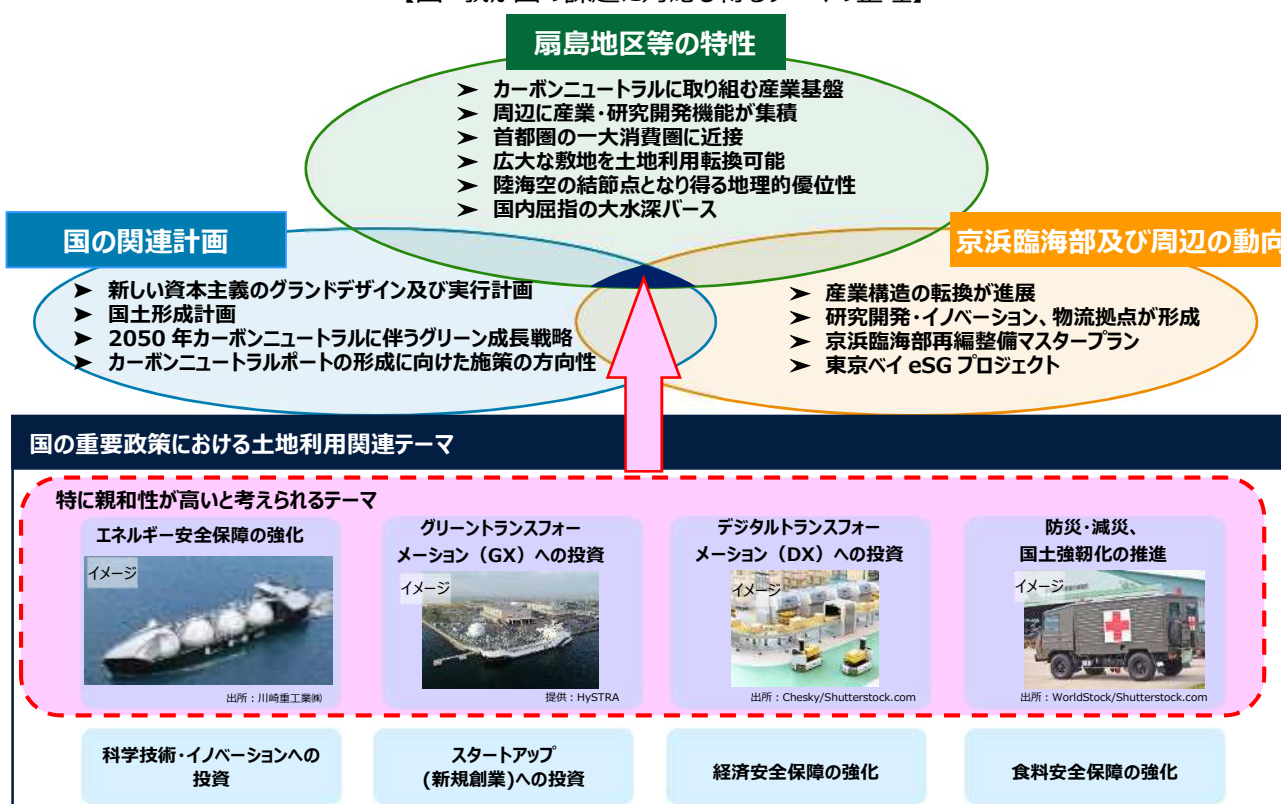
強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法（平成25年法律第95号）第10条に基づく計画で、国土強靱化に係る国の他の計画等の指針となるものであり、国土の健康診断に当たる脆弱性評価結果を踏まえて12の個別施策分野と5の横断的分野を国土強靱化に関する施策の分野として設定しています。

(2) 我が国の課題に対応し得るテーマの整理

扇島地区等は、首都圏の一大消費圏に近接するとともに、広大な敷地が土地利用転換可能であり、様々な産業活動を行いやすい環境が整っています。また、主要交通インフラや横浜港・東京港、羽田空港と近接しており、陸海空の結節点となり得るなどの地理的優位性を有しています。それに加え、扇島地区等の周辺には、カーボンニュートラルに取り組む産業基盤や環境先進都市としての優れた環境技術が集積しているほか、研究開発拠点・イノベーション拠点等への転換も進んでいます。さらに、扇島地区には国内屈指の大水深バースを有するなどの強みがあります。

これらの扇島地区等の特性により、我が国の課題解決に資する土地利用が想定されることから、前記の国や京浜臨海部及び周辺の動向を踏まえて、扇島地区等と親和性の高い国の重要政策における土地利用関連テーマを次のとおり整理しました。

【図 我が国の課題に対応し得るテーマの整理】



第4章 扇島地区等の土地利用に関する会議

(1) 扇島地区土地利用検討会議

ア 扇島地区土地利用検討会議の概要

(ア) 目的

扇島地区を基本とする早期の土地利用転換に向けた土地利用方針を策定するにあたって、川崎臨海部に対する知見が豊富で、国の審議会等に参画するなど、広域的な視点を有する有識者に意見を聴取することを目的としています。

(イ) 経過の概要

令和3(2021)年度から開催し、扇島地区の果たすべき役割などについて意見聴取を行いました。令和4(2022)年度は、導入機能やインフラ整備などの各項目についての具体的な意見聴取を行うために、内容を細分化した会議を開催しました。

(ウ) 有識者構成と会議実施体制

【有識者】

- ・涌井史郎 東京都市大学 環境学部 特別教授
- ・平尾光司 専修大学 社会科学研究所 研究参与
- ・橋川武郎 国際大学大学院 国際経営学研究科 教授
- ・中井検裕 東京工業大学 環境・社会理工学院 教授
- ・森本章倫 早稲田大学 理工学術院創造理工学部 教授（※ 令和4(2022)年度から就任）
- ・平野 創 成城大学 経済学部経営学科 教授（※ 令和4(2022)年度から就任）

【会議実施体制】

テーマ	土地利用全般	先導エリア	基盤インフラ整備	周辺エリア
委員	<ul style="list-style-type: none"> ・涌井委員 ・平尾委員 ・橋川委員 ・中井委員 ・森本委員 ・平野委員 	  <p>橋川委員 平野委員</p> <p>【その他出席者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省(港湾) ・ENEOS、JERA、JFE など 	  <p>中井委員 森本委員</p> <p>【その他出席者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国土交通省(道路、港湾) ・首都高速道路(株) ・JFE など 	  <p>涌井委員 平尾委員</p> <p>【その他出席者】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JFE など
意見聴取項目	<ul style="list-style-type: none"> 土地利用方針における 果たすべき役割 土地利用の方向性 整備スケジュール 今後の進め方 等 	<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルエネルギー関連施設、物流施設等の導入・整備 カーボンニュートラルコンビナート/ポート施策との連携に関すること 大水深バースの活用 など 	<ul style="list-style-type: none"> 高速道、一般道アクセスの整備手法やスケジュール等(短期的取組) 将来的な新たな交通基盤整備(中長期的取組) など 	<ul style="list-style-type: none"> 先導エリア以外の JFE 事業用地における導入機能、整備時期及び整備主体 国への働きかけや企業誘致の手法 など

イ 有識者からの主な意見

(ア) 令和3(2021)年度の主な意見

① 扇島地区の果たすべき役割

- ・脱炭素社会実現に向けたエネルギー転換という、国の課題を解決する土地利用をすべきである。
- ・川崎市とJFEのためだけでなく、日本の社会経済の構造転換につながる土地利用をすべきである。
- ・環境先進都市としての優れた環境技術等を活用し、持続可能な社会の実現を目指すべきである。

② 土地利用の方向性・導入機能

a エネルギー関係
<ul style="list-style-type: none">・扇島地区を日本のエネルギーの構造転換のために利用すべきではないか。・エネルギーを“つくる”、“ためる”、“運ぶ”、“使う”という4つの要素を一体的にできる場所は川崎臨海部の他に、エネルギーの構造転換の非常に重要なポジションとして位置づけられる。・カーボンニュートラルポートは、川崎のようにカーボンニュートラルへの色々な仕組みが整っている場所でないとは実現できない。・扇島地区の大水深バースを最大限に活用したエネルギーや物流の機能を導入すべきである。
b 物流関係
<ul style="list-style-type: none">・物流施設でも、エネルギーや防災等にも使える公共的な意味合いが強い用途とすべきである。・自動運転やドローン等を用いた先端的な物流は次世代への布石となり、物流は防災ともつながる。
c 防災関係
<ul style="list-style-type: none">・市民から扇島地区の土地利用がどう見えるかも重要である。防災拠点ということ、新たな産業の転換という両面が必要。平時は競争力のある産業を生み出すイノベーションの起点となり、災害時には公共性の高い防災のための拠点となる。そのような土地利用を考えるべきである。・首都直下地震が発生した場合、西日本からの支援等を受入れる施設は、既存の首都圏各地の防災拠点では足りない。扇島地区にそれらを補完する機能を整備すべきである。
d 新技術関係
<ul style="list-style-type: none">・川崎が持っている産業の強さや、100年の工業都市としての資産などの優位性を活かし、これらを次世代に繋げるべきである。・ドローンや空飛ぶクルマが注目されているように、様々なモビリティの一大転換が生じる可能性が高い。扇島地区を研究開発から実証まで行うエリアにすべきである。
e 未来を体験できる土地利用
<ul style="list-style-type: none">・扇島地区は技術の進化によって街そのものがどんどん変化し続ける、新しい技術で作られていくショーケースや実験場のような場所となるのに非常に適している。・土地の特性上、一般的な住宅は考えにくく、短期滞在型の施設で身の回りのことをロボットが何でもするなど、従来とは全く違うコンセプトの実験型の生活空間の創出が相応しい。・市民が楽しめるような新しいにぎわいを創出する場所とすることも検討すべきである。
f スーパーシティ関係
<ul style="list-style-type: none">・広大な土地を一から開発できることや市街地から離れている等の特色を活かし、特区制度などによりデジタル要素やビッグデータを全部取り込み、結果的にスーパーシティとなっているのがよい。・既存市街地の横にあって日常的に見られるものは扇島地区には見合わない。技術の進化によって、街そのものが変わっていくような実験場・展示場のような土地利用はどうか。

③ 基盤整備の考え方

- ・税収や雇用を生もうとすればするほど、インフラにもある程度投資をしなければならない。大量の荷物や人員を運ぶためには、それに見合ったインフラが必要不可欠である。
- ・人が集まらないと税収や雇用は生まれないので、最低限、高速道アクセスと一般道アクセスは必要である。首都高速の出入口も、ハーフではなくフルの出入口を作るべきである。
- ・土地利用転換を進めるためには、現在の所与の条件を基に、どのような交通基盤が必要で、どの順番で誰がやるのかとの議論をすべきである。土地の利用方法はすぐには決まらないから、利用方法が決まってからインフラ整備に動き出すと手遅れになる。
- ・将来的に扇島地区への立地を検討する民間企業などが魅力を感じるよう、将来を見越してインフラ整備していくことも必要である。

(イ) 令和4(2022)年度の主な意見

① 扇島地区及び周辺地区の果たすべき役割

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・全国的に臨海部に使われない土地が増えていることは、国にとって大きな課題であり、扇島地区がその課題解決の先進的な土地利用転換モデルとなるという大義を打ち出せるとよい。・企業のために扇島を使うだけでなく、市民のための土地利用というストーリーも必要である。・池上町・扇町・水江町は、隣接地にエネルギーやリサイクル等の多様な産業が既に集積している。扇島地区との連携も考慮した方がよいが、既存のエリア特性を活かして、臨海部全体の発展につなげることを考えた方がよい。・新しい社会課題の解決に向けて、JFEと川崎市が連携しながら国も含めた取組が必要である。 |
|---|

② 土地利用の方向性・導入機能

a エネルギー関係
<ul style="list-style-type: none">・大水深バースの使い方として、水素のほかアンモニア受入れ等の可能性もあるため、幅広い使い方ができるような体制の整備は必要である。・火力発電のカーボンニュートラル化は水素・アンモニアと合成メタンの2つの流れがある。将来的には合成メタンという選択肢も視野に入れておく必要がある。・地理的な優位性を活かしてSAF(持続可能な航空燃料)の製造拠点やバイオ発電所を誘致する可能性についても検討が必要ではないか。・日本のカーボンニュートラルを先導する水素の供給拠点を目指す上では、複数の水素キャリアによる事業をしっかりと具体化させ、需要拡大に向けて周辺事業者等とも連携していく必要がある。・水素供給地域の拡大のためには、首都高下へのパイプライン敷設は必須であるため、実現可能か調査が必要である。・横浜、千葉でも民間企業による水素利用に関する実証が進んでいる。また、大田区では鋳物産業があるので熱源に水素を利用する可能性もあるのではないかと。水素需要拡大のために、周辺事業者などと連携が必要である。・国も水素等の利用拡大を目指しており、将来的な施設の拡張余地を残しておくことも重要である。
b 物流関係
<ul style="list-style-type: none">・物流ゾーンを設けるのであれば、CO2の排出をできるだけ抑えた荷受けや荷捌き等を行える施設とすべきである。
c 新技術関係
<ul style="list-style-type: none">・先導エリア以外の扇島地区については、未来志向の企業を誘致する上で、空港との近接や港湾がある立地条件を活かすことができる空飛ぶクルマの拠点や次世代ジェット燃料の製造拠点などはベストポジションと言えるのではないかと。・川崎臨海部には素材産業や環境産業が集積しているという特色がある。その特色を活かし高品質・高性能・高付加価値製品を展開することで、これからの日本経済を支えるべきである。
d 未来を体験できる土地利用
<ul style="list-style-type: none">・カーボンニュートラル化が先進的に進むエネルギー拠点であることを市民も実感することができるショールーム的な設計が必要である。・先導エリア以外の扇島地区は、既存の構造物を上手く活用して世界的に需要がある大型の展示場に暫定利用するなどして、時間軸も考えながら将来的な利用を多層的に考えていく必要がある。
e 市民理解
<ul style="list-style-type: none">・隔離された地域として開発を進めていくのではなく、見学可能な最先端エネルギー拠点を整備するなどの方法により、土地利用転換に対して市民の理解を向上させる役割も先導エリアには求められる。・市民や周辺企業に目を向ける取組は絶対必要である。周辺企業との関係性等も踏まえ、どのように土地利用に参画していくのか、この地域の持続的発展につながる仕組みを考える必要がある。

③ 基盤整備の考え方

a 道路
<ul style="list-style-type: none">・2050年頃までのロードマップを作成して、インフラがいつまでにできるかをシミュレーションし、シナリオを考えて、議論を進めていくべきである。・2030年頃までの道路の基盤整備で、どれくらいの交通量に対応できる想定かをシミュレーションしておくべきである。・一部土地利用開始に向けて、東扇島と扇島を接続する道路の整備は議論の余地はない。関係者間で具体的に協議すべきである。
b 交通ネットワーク
<ul style="list-style-type: none">・基盤インフラ整備は、10～20年先に扇島地区をはじめとする京浜臨海部が日本の先行的な拠点となるよう、次世代交通の活用も視野に入れて検討すべきである。・基盤インフラ整備は、広域幹線系として川崎市から市外へとつながる交通ネットワークのあり方、市内幹線として川崎駅と市街地とを結ぶ交通ネットワークのあり方、臨海部へのアクセスとなる末端交通のあり方の3つの観点での整理が必要である。・扇島と周辺地域（水江町、殿町、浮島）間のアクセスや、羽田空港までのアクセス、全体のネットワーク等の充実に向けて、BRTや鉄軌道等の整備の可能性の検討が必要である。・2050年に向けては、臨海部が現在の製造業を中心とする地域ではなくなることも想定される。多様な土地利用がなされることを見据えて、臨海部の各島のネットワーク構築も検討すべきである。・各島同士を繋ぐアクセスとして、水上交通の活用等も含めて何らかの手段を確保したほうが望ましい。・扇町と扇島、さらに横浜市との境界あたりに交通アクセスがあるほうが望ましい。道路、鉄道などの様々な手法が考えられる。・BRT導入に際し、速達性・定時性の担保が至上命題であるため、行政と交通事業者の他に、交通管理者も役割分担を含めて、検討を進めるべきである。・BRT導入に向けては、道路整備だけでなく、市街地の円滑な輸送をハード・ソフトの両面から包括的に考える交通機能、交通需要マネジメントが肝要である。・BRT導入に際し、ルート内にトランジットモールを設けることを検討したほうが良い。そのためには、大義として、市街地活性化を掲げた上で、市民を巻き込みながら、扇島へのアクセスの課題も同時に解決を図るという立て付けにする必要がある。・臨海部内だけのLRTを新規設置するのは困難である。現在川崎駅と臨海部をつなぐBRT路線が将来的にLRTに置き換わる可能性はあるのではないかと。・末端交通については、具体的に臨海部の交通ネットワークのどの部分を担うのか、どんな交通手段にするのか、自動運転の導入が考えられるのか等を検討する必要がある。
c 港湾
<ul style="list-style-type: none">・先導エリアのバースの使い方を開かれた公共性の高いものとする方向であれば、一般道を含めたアクセスの整備は必須である。・エネルギー移行の今後が見通せない中では、貴重な大水深バースを1社が占有するより、公共的な使い方とした方がメリットは大きいと考える。・公共的な開かれたバースを目指すとしても、既にバースを利用している企業が、その後のバース需要によって使用回数などで制約を受けないよう、仕組みを考える必要がある。
d 生活インフラ
<ul style="list-style-type: none">・扇島における送電網整備の検討だけに絞らず、脱炭素化に向けた供給インフラ流通網の整備として幅広く検討する必要がある。

(2) 臨海部大規模土地利用調整会議

ア 臨海部大規模土地利用調整会議の概要

(ア) 目的

高炉等休止に伴う大規模土地利用転換において、我が国が抱える課題の解決につながる公共性・公益性の高い土地利用転換を早期に実現するとともに、川崎臨海部における地域の持続的な発展につなげるために、新たに導入する機能や基盤整備等に関して、本市と関係省庁等が一体となって必要な措置等を検討することを目的としています。

(イ) 概要

会議は、令和5（2023）年1月から開催しており、「脱炭素社会」や「首都圏の強靱化」、「イノベーション創出」など、我が国が抱える課題解決につながる公共性・公益性の高い土地利用の実現を目指し、導入機能や基盤整備に関して、本市と関係省庁等により必要な措置の検討・調整を進めています。

イ 出席者

内閣官房内閣審議官（内閣官房副長官補付）、内閣府地方創生推進事務局審議官、川崎市長、川崎市副市長、関係省庁職員など

ウ 主な協議内容

- 大規模土地利用転換に係る導入機能に関する事
- 大規模土地利用転換に係る基盤整備に関する事 など

第5章 扇島地区等の果たすべき役割

(1) 扇島地区等の果たすべき役割の整理

「臨海部ビジョン」における目指す将来像との整合を図るとともに、扇島地区土地利用検討会議における意見や第3章(2)に示す我が国の課題に対応し得るテーマの整理等を踏まえ、扇島地区等の果たすべき役割を次のとおり整理しました。

(2) 扇島地区の果たすべき役割

扇島地区は、カーボンニュートラルに取り組む基盤をはじめ、陸海空の結節点となり得る地理的優位性を有しています。それに加え、背後に首都圏の一大消費圏を抱えていることから、その特性を活かして土地利用転換を図ることで、「脱炭素社会の実現」、「産業構造の転換」など、我が国が抱える課題を解決するフィールドになり得るポテンシャルを秘めています。

また、扇島地区の広大な敷地と陸海空の結節機能を活かし、災害時には道路、水路、航路、空路を総合啓開し、緊急輸送ルートを確保することで、発災直後の応急対応を行うとともに、首都圏のいち早い復旧・復興を成し遂げる役割も期待できます。

これらの地理的優位性等を活かし、『未来志向の土地利用を通じて、平時は川崎臨海部の発展だけでなく、我が国の重点課題の解決と国際社会におけるプレゼンスを高め、災害時には首都圏を守る要となること』を目指すこととします。



(3) 周辺地区の果たすべき役割

周辺地区は、低未利用の資産の有効活用を図るための取組などが進んでおり、当該地区は、扇島地区に比べると土地利用転換が見込まれる面積が限定的であることや、隣接地に多種多様な産業が集積していること、また、主要交通インフラに近接していることなどを踏まえると、既存の産業等と連携しながら、現状の特性を活かして、臨海部の持続的発展に資する、土地利用への転換が望ましいと考えられます。

そうしたことから、『現状の特性を活かしつつ、臨海部全体で求められる機能に寄与すること』を目指すこととします。

【南渡田地区の果たすべき役割】

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、大規模土地利用転換を契機とした戦略的な産業集積・機能誘導が不可欠であり、臨海部全体を牽引する新産業拠点の形成により、土地利用転換の先鞭となる南渡田地区では、人材集積、地域経済の発展、税源涵養等の視点から市民生活に貢献すべきと考えられます。

そうしたことから、川崎臨海部が持つポテンシャルや既存産業との親和性等を踏まえ、南渡田地区では拠点整備基本計画において『マテリアル（素材）から世界を変える産業拠点』を目指すこととしています。

(南渡田地区拠点整備基本計画)

第6章 扇島地区等の土地利用の方向性

(1) 扇島地区等の土地利用の方向性の整理

扇島地区等の果たすべき役割を踏まえ、扇島地区については土地利用検討の視点を整理したうえで、企業ヒアリング等によりニーズ・シーズの把握や実現可能性の確認を行い、土地利用の方向性を整理しました。

(2) 扇島地区の土地利用検討の視点

扇島地区の果たすべき役割を踏まえ、扇島地区の地理的優位性等を活かした効果的な土地利用に向けて、次のとおり土地利用検討の視点を整理しました。

ア カーボンニュートラルの実現など我が国の重点課題の解決に寄与する土地利用

扇島地区及びその周辺は、エネルギー施設が集積しているなどカーボンニュートラルに取り組む産業基盤や、公害を克服する過程で得られた優れた環境技術を有しています。また、国内有数の大水深バースや陸海空の結節点となり得る地理的優位性を有していることから、カーボンニュートラル化や大規模災害対応など、我が国の重点課題の解決に寄与する土地利用を検討する必要があります。

イ 我が国の重点課題の解決と同時に産業競争力を高める土地利用

扇島地区は、陸海空の結節点となり得る地理的優位性を有するとともに、首都圏の一大消費圏を抱えながらも、市街地からは離れていることから大規模でチャレンジングな産業活動を行いやすい場所です。そうした環境を活かして、社会経済状況の変化に柔軟に対応し、我が国の産業競争力を牽引する土地利用を検討する必要があります。

ウ 公共性・公益性と事業性の両立を考慮した土地利用

扇島地区の果たすべき役割を踏まえますと、公共性・公益性の高い土地利用への転換が求められることから、民間投資においても公共性・公益性の実現とともに事業性を確保できる土地利用を検討する必要があります。

エ 長期的なトレンドを見据えた柔軟な土地利用

扇島地区の土地利用転換は、広大な土地であることなどから長期にわたる見込みであり、長期的なトレンドを見据えて、臨海部の持続的発展や我が国のプレゼンス向上につながることを軸にしながら、市場ニーズ等により機能の拡充・強化や入れ替えが柔軟に行えるような土地利用を検討する必要があります。

オ エリア間の相乗効果が図れる土地利用

扇島地区においては、長期にわたる段階的整備が想定されることから、先導エリアにおける産業の集積やインフラ等の整備の状況を踏まえて、エリア間で相乗効果を発揮できる土地利用を検討する必要があります。

(3) 扇島地区等についてのニーズ・シーズの整理

扇島及び周辺地区における土地利用のニーズ・シーズに関して、企業・有識者へのヒアリングを実施し、主な意見を次のとおり整理しました。

① ニーズに関する意見

a エネルギー関係	<ul style="list-style-type: none"> ・羽田空港からの近接性やバースが利用できるという特色を活かすことにより、SAF(持続可能な航空燃料)等の次世代燃料の製造拠点が期待できる。(エネルギー事業者) ・先導エリアに水素供給拠があれば、FCトラック用の水素ステーション整備や、周辺地域における事業所や商業施設、住居などで燃料電池の設置等の効果が期待できる。(エネルギー事業者)
b 物流関係	<ul style="list-style-type: none"> ・川崎臨海部において物流の開発需要は高く、今後も需要が見込める。(デベロッパー事業者) ・消費地に近い川崎の湾岸部に商品を運ぶなど海上輸送のニーズがある。(物流事業者) ・羽田周辺は航空貨物用施設が不足しており、高付加価値品を扱う物流の可能性はある。(交通計画の有識者)
c 防災関係	<ul style="list-style-type: none"> ・扇島地区に防災拠点を整備することで、東扇島の防災拠点で不足する機能を補完して一体的な運用が図れる。(防災の有識者)
d 新技術関係	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部全体の開発動向として、様々な業界の工場(素材、製菓等)や研究開発拠点の開発ニーズが存在している。また、今後も一定のニーズは続くと思われる。(デベロッパー事業者) ・経済安全保障等に関連して製造拠点の国内回帰の動きが見られ立地の可能性がある。(デベロッパー事業者) ・地理的特性から空飛ぶクルマのオペレーションハブ(整備や駐機等)の可能性はある。(モビリティ事業者) ・将来、扇島地区で働く人/住む人が増えてくれば、忙しいビジネスマンやパーク&ライド利用により空飛ぶクルマの発着場になる可能性もある。(モビリティ事業者)
e 未来を体験できる土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ドローンなどの先進的技術が体験できる仕組みを取り入れることで、誘客促進が図れるのではないかと。(エンターテインメント事業者) ・海外からの観光客は、東京近辺に先進的な技術を持つイメージが強い。XR、ARなど最先端技術に関連する機能を導入することで観光需要が見込まれる。(観光事業者) ・博覧会のような色々な交流イベントを誘致して、国からの予算を受けながら、公園のようなパブリックスペースを起点とした街を作るシナリオも考えられる。(都市計画の有識者) ・新進気鋭のクリエイターなどで、既存構造物をリノベーションして利用する必要がある。構造物撤去に時間が掛かるようであれば暫定利用として可能性がある。(交流事業者)
f スーパーシティ関係	<ul style="list-style-type: none"> ・扇島地区は、社会課題と技術の双方を起点に、スマートシティのアプローチをバランスよく検討できる場所であり、モデル都市を造成していくのに適している。(デベロッパー事業者)
g 周辺地区の土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺地区は、扇島地区のような広大な面積の土地利用転換ではないため、ドラスティックな取組は考えにくい。現状の特性にあった開発になるのではないかと。(デベロッパー事業者)

② シーズに関する意見

a エネルギー関係	<ul style="list-style-type: none"> ・カーボンニュートラルの取組を実施するために、大量輸送を可能とする大水深バースは強みとして活かせる。(デベロッパー事業者) ・将来的に水素の大口需要家となり得る可能性のある発電所などの潜在的なニーズが存在していることは強みとして活かせる。(エネルギー事業者)
b 防災関係	<ul style="list-style-type: none"> ・防災拠点として、東京や羽田と近接し、海上の交通結節点となり得るため、災害に備えりダンダンシーの高い防災拠点を整備する場所である。(防災の有識者)
c 新技術関係	<ul style="list-style-type: none"> ・空飛ぶクルマ発着場を整備するためには、海や運河に囲まれているという立地条件は良い。ただし、事業性を確保するために平日昼間の定期的な移動ニーズが重要となる。(モビリティ事業者)
d 未来を体験できる土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・エンターテインメント施設や大型展示場などを十分整備できる広さであり、首都圏でこれだけ広大な土地を利用できることは大変貴重。大規模な取組を実施することができる。(デベロッパー事業者)
e 周辺地区の土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺地区には、産業道路や首都高速道路等と近接している等の強みがある。これらの強みを利用しつつ、周辺に立地している企業や施設の状況などを活かした土地利用を目指すべきである。(デベロッパー事業者)

(4) 扇島地区の土地利用の方向性

本章(1)に示す扇島地区等の土地利用の方向性の整理手順により、扇島地区の土地利用の方向性を次のとおり整理しました。

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感できるエリア

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

(5) 周辺地区の土地利用の方向性

周辺地区については、企業等から「扇島地区のような広大な面積の土地利用転換ではないため、ドラスティックな取組は考えにくい。」や「産業道路や首都高速道路と近接している等の強みを利用しつつ、周辺に立地している企業や施設の状況などを活かした土地利用を目指すべきである。」などの意見がありました。

土地利用の方向性としては、周辺地区の果たすべき役割や企業からのヒアリング意見等を踏まえて、『リサイクルをはじめとする産業の集積を活かした、臨海部の持続的発展への寄与』と整理しました。

【南渡田地区の土地利用等の方向性】

拠点整備基本計画において、南渡田北地区、南地区、操車場地区それぞれの土地利用、基盤整備や交通拠点の方針等を次のとおり整理しています。

北地区の土地利用方針

- 研究開発機能を中心とした産業集積を図るとともに、生活支援機能や産業支援機能を複合的に導入し、拠点全体の価値向上につながる賑わいや魅力を創出する。

南地区の機能導入イメージ

- 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す。

操車場地区の基本的な考え方

- 業務・賑わい機能・南北アクセス・交通機能強化など様々な視点での土地利用が考えられることから、中長期的な線路利用の動向等と調整を図りながら検討していく。

基盤整備方針

- 北地区については、東西道路を北地区の重要基盤と位置づけ、上下水道や電気・ガス等と合わせ整備を促進する。
- 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。
- 南地区、操車場地区については、土地利用方針に基づき関係者と協議する。

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、新産業拠点整備とあわせて交通機能強化を図る。
- 企業誘致や研究人材の集積に向け、拠点価値の向上を牽引する交通拠点整備を図る。
- 臨海部全体の交通ネットワークを整理する中で、交通拠点の規模や機能を定める。

(南渡田地区拠点整備基本計画)

第7章 土地利用の具体化に向けた検討

(1) 扇島地区への導入機能

第6章(4)で示す扇島地区の土地利用の方向性を踏まえ、扇島地区の果たすべき役割の実現に向けて、臨海部大規模土地利用調整会議を通じた国との検討・調整や民間事業者等のステークホルダーとの調整を経て、扇島地区の土地利用転換で想定され得る導入機能を整理しました。また、それらの導入機能に求められる立地条件等を考慮し、ゾーニングイメージを整理しました。

ア 先導エリアへの導入機能

先導エリアについては、構造物の撤去が比較的容易であることや大水深バース等の開発資源を有することから、早期の土地利用開始に向けて、明確な市場ニーズがあることはもとより、先導エリア以外の開発にもつながるような機能としています。

(水素を軸としたカーボンニュートラルの拠点)

環境意識の高まり及び行動変革の顕在化、環境技術の進展、成長分野への投資促進といった社会環境等の変化を捉え、「カーボンニュートラルに取り組む産業基盤」、「広大な敷地を土地利用転換可能」、「国内屈指の大水深バースを保有」などの扇島地区の強みを活かし、水素を軸としたカーボンニュートラルエネルギーの受入・貯蔵・供給の拠点（以下「水素等供給拠点」という。）形成を目指します。具体的には、日本水素エネルギー株式会社、岩谷産業株式会社、ENEOS 株式会社の3社が、本エリアでグリーンイノベーション基金を活用し、令和12（2030）年度までを事業期間とする液化水素商用サプライチェーン構築に向けた商用化実証のための液化水素受入タンクやローディングアーム等の港湾施設の導入についての技術調査※を行っており、先導エリアへの導入施設として、そうしたタンクや港湾施設及び関係する周辺の発電所に水素を供給するための配管などの整備について調整を行っています。また、株式会社 JERA においても、水素等供給拠点の整備と関係する周辺の発電所への水素等供給の検討が進められています。

【水素等受入タンク】



出所：OlegRi/Shutterstock.com

【ローディングアーム】



出所：TB グローバルテクノロジーズ株式会社

【水素等運搬船】



出所：川崎重工株式会社

※ グリーンイノベーション基金を活用した液化水素の商用サプライチェーン構築の取組について

グリーンイノベーション基金とは、日本の掲げる「2050年カーボンニュートラル」に向けて、官民で野心的かつ具体的な目標を共有した上で、これに経営課題として取り組む企業などに対して研究開発・実証から社会実装まで10年間継続して支援するために設立されたものです。その基金を活用した「大規模水素サプライチェーンの構築プロジェクト」の一環として、日本水素エネルギー（株）、岩谷産業（株）、ENEOS（株）の3社は、液化水素サプライチェーンの商用化実証に取り組んでおり、建設工事および実証運転の開始に向けた技術調査を実施しています。この取組における我が国初の液化水素の大規模受入地として、京浜コンビナートにおける水素需要ポテンシャルや港湾確保の観点から、川崎臨海部（神奈川県川崎市川崎区）が選定されたことが、令和5（2023）年3月8日に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）及び3社から発表されています。なお、出荷地は豪州ビクトリア州ヘイスティンクス地区が選定されています。

今後、NEDO及び3社は、令和12（2030）年に水素供給コストでNm³あたり30円を達成するクリーンな液化水素の海上輸送技術の確立を目指すとともに、水素発電実証を実施する需要者や本市なども連携し、2050年までのカーボンニュートラル実現に向けて商用規模での国際的な液化水素サプライチェーンの構築に貢献するとしています。

(バス等を活用した港湾物流拠点/最新技術等を活用した高度物流拠点)

新型コロナウイルス感染症の影響による行動変容、デジタル技術の進展、成長分野への投資促進といった社会環境等の変化を捉え、「首都圏の一大消費圏に近接」、「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」などの扇島地区の強みを活かし、GX・DX による効率化・高付加価値化を実現した高度物流拠点や港湾物流拠点の形成を目指します。導入想定施設としては、設備のスマート化や輸送の効率化、カーボンニュートラル化に資する高度な物流機能、水素等供給拠点から出た冷熱を利用した倉庫、それらの利用を支える公共的に利用できる港湾施設などの導入について検討・調整を進めます。

【輸送の効率化に資する高度物流】



出所：MiniStocker/Shutterstock.com

【冷熱を利用した倉庫】



出所：FOTOGRIN/Shutterstock.com

また、先導エリアにおいては、カーボンニュートラル等の取組を契機として、扇島地区を広く市民に知ってもらうための機能の整備についても検討・調整を進めます。

イ 先導エリア以外への導入機能候補

先導エリア以外については、広大な敷地に高炉や製鋼工場などの堅牢な構造物が多く存在しているため、長期的かつ段階的な整備が想定されることから、第6章(2)に示す扇島地区の土地利用検討の視点を基本としながら、時代に即した可変的かつ多様な可能性を含む土地利用を担保しておく必要があります。そうしたことを踏まえて、先導エリア以外への導入機能候補・想定施設を次のとおり整理しました。今後は、国などの政策動向や産業動向、事業者の進出意欲などを把握し、国や地権者等と連携しながら整備の可能性を追求していきます。

(カーボンニュートラルエネルギー)

「陸海空の結節点となり得る地理的優位性」や、先導エリアで整備を想定する「水素を軸としたカーボンニュートラルの拠点」などの扇島地区の強みを活かし、カーボンニュートラルエネルギーを生み出す拠点の形成を目指すことが考えられます。導入想定施設として、水素等のエネルギーを利用した発電所、カーボンフリーな次世代ジェット燃料の開発・製造を行う施設などについて検討を進めます。

(産業構造の転換に寄与する次世代産業)

臨海部における産業構造の転換が進む中、成長分野への投資促進や技術革新の進展といった社会環境等の変化を捉え、「周辺に産業・研究開発機能が集積」、「陸海空の結節点となり得る地理的優位性」、「広大な敷地を土地利用転換可能」などの扇島地区の強みを活かし、次世代産業に関する研究開発から実証実験、製造・整備を行う企業等が集積する一大拠点の形成を目指すことが考えられます。導入想定施設として、新たなモビリティとそれに関連する次世代産業等の研究・実証実験や製造施設、そうした技術を活かした高度物流施設などについて検討を進めます。

【完全自動運転車】



出所：metamorworks/Shutterstock.com

【空飛ぶクルマ】



出所：(株) Sky Drive

【ロボティクス】



出所：Phonlamai Photo/Shutterstock.com

(空のモビリティ等)

移動手段に関する技術革新、成長分野への投資促進といった社会環境等の変化を捉え、「陸海空の結節点となり得る地理的優位性」、「広大な敷地を土地利用転換可能」などの扇島地区の強みを活かし、空のモビリティ等に対応した交通拠点の形成を図ることが考えられます。導入想定施設として、空飛ぶクルマの発着場のほか、周辺地域での運用が想定される空飛ぶクルマの駐機やメンテナンス施設、BRT 等の新たな基幹的交通軸の導入とともに陸・海・空のモビリティ同士を繋ぐターミナル施設などについて検討を進めます。

【空のモビリティ発着場】



出所：Pavel Chagochkin/Shutterstock.com

【交通ターミナル】



出所：国土交通省・三重県・四日市市

(商業・文化・生活等)

コト消費の高まりや既存の重厚長大産業からの転換といった社会環境等の変化を捉え、産業拠点としての利用にとどまらない新たな土地利用の可能性を視野に入れ、水素の活用や先端テクノロジーを体感できるエンターテインメント性のある交流空間、新技術を身近に感じられる未来型都市空間の形成を目指すことが考えられます。導入想定施設として、街に実装されている新たなモビリティや技術を体験し、実証データの活用が可能となる短期滞在型住宅や、宿泊施設、商業施設、オープンスペース（大規模公園等）、世界的な需要が見込まれる大規模展示場などについて検討を進めます。

【街区イメージ】



出所：RM Studio/Shutterstock.com

【大型展示場】



出所：Aichi Sky Expo (愛知県国際展示場)

【短期滞在型住宅】



出所：iurii/Shutterstock.com

(首都圏防災を支える拠点)

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、首都直下型地震等の自然災害に備えるために、「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」などの扇島地区の強みを生かし、東扇島基幹的広域防災拠点との一体的な運用が可能な防災拠点の形成を目指すことが考えられます。これまで挙げてきた導入機能候補が、災害時に機能転換することを想定し、高度物流拠点は、復旧・復興活動のための資機材や救援物資の受入拠点に、空のモビリティの発着場等は、発災直後の応急対応や救援物資、資材・人員の輸送拠点に、オープンスペース（大規模公園等）は、復旧・復興活動のためのベースキャンプや災害廃棄物への対応などに利用されることについて検討を進めます。

【空飛ぶ救急車】



【ドローンによる救援物資輸送】



【救援物資の一時保管所】



(産業支援機能)

川崎臨海部では、グローバル化に伴う生産機能の海外移転やカーボンニュートラル化への対応など、産業構造転換の影響を大きく受けるとともに、高度経済成長以来、生産を続けてきた工場群の施設老朽化が進行しつつあります。

川崎臨海部が今後も持続的に発展するためには、製造業等の人材やノウハウを活用し、老朽化した施設のメンテナンスを適切に行うとともに、そこから一步踏み込んで、カーボンニュートラル化への対応などを契機として新たな成長分野への投資を促す取組が必要と考えられます。そのようなことから、導入想定施設として、次世代産業の集積を活かし、扇島地区のみならず川崎臨海部に立地する企業の施設更新等とあわせてカーボンニュートラルエネルギーの活用支援を行うなど、当該地域の産業活動をサポートする施設について検討を進めます。

先導エリア以外の導入機能候補について、第6章(4)に示す扇島地区の土地利用の方向性に基づき、次のとおりまとめました。

常に進化するスーパーシティを形成

【表 導入機能候補】

首都圏の強靱化を実現

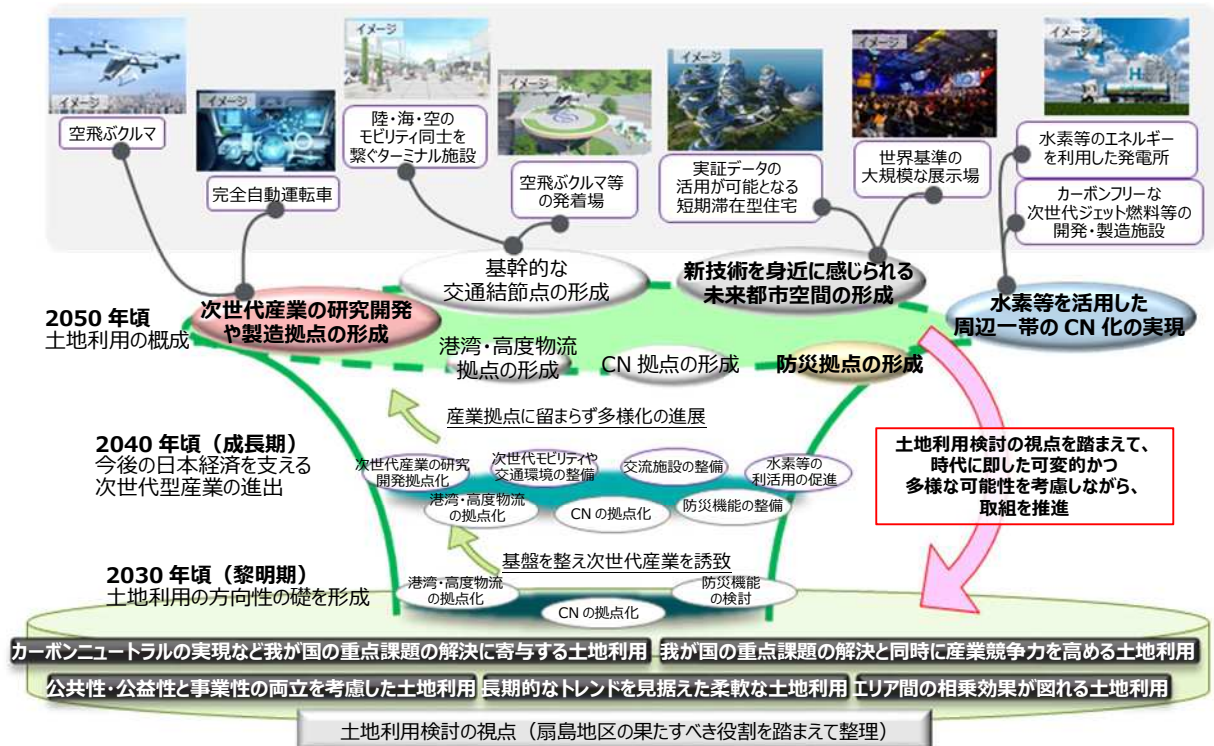
方向性	機能	施設	概要	想定される災害時の 利用方法
カーボン ニュートラル を先導	カーボン ニュートラル エネルギー	水素等 発電所	水素等供給拠点からの水素など を利用した発電施設	発災直後の応急対応 や、復旧・復興活動のた めのエネルギー供給施設
		次世代ジェット 燃料の開発・ 製造等施設	羽田空港からの近接性やバス を活かしたカーボンフリーな燃料の 開発・製造施設等	
		水素等 供給拠点	需要に応じた水素等の供給拠点 の拡大の検討	
新たな価値 や革新的 技術を創造	産業構造の 転換に 寄与する 次世代産業	製造施設	次世代産業に関する製品等の 製造施設	発災直後の応急対応 や、復旧・復興活動のた めの資機材や救援物資 の受入れ施設
		研究・実証 施設	次世代産業に関する製品等の 研究・開発施設	
		高度物流 施設	新たなモビリティを活用した輸送の 効率化や設備がスマート化された 高度な物流施設	
	産業支援 機能	産業サポート 施設	川崎臨海部企業の施設更新等 とあわせてカーボンニュートラルエ ネルギーの活用支援などを行う施設	
未来を 体験できる フィールド の創出	空の モビリティ等	空のモビリティ 発着場等	将来の空の需要増加を見越した 空飛ぶクルマの発着場や、陸・ 海・空のモビリティ同士を繋ぐターミ ナル施設等	空のモビリティ等を活用し た発災直後の応急対応 や救援物資、資材・人員 の輸送拠点
		展示場	世界的な需要が見込まれる 大規模な展示場	発災直後の応急対応 や、復旧・復興活動のた めの資機材や救援物資 の分配・輸送のターミナル
	商業・文化・ 生活等	短期滞在型 住宅	先端テクノロジーを体感でき、実 証データの活用も可能な短期滞 在型住宅	－
		宿泊施設	先端テクノロジーを体感できるエン ターテインメント性のあるホテル等	発災直後の応急対応 や、復旧・復興活動のた めの宿泊施設や指揮所
		商業施設	先端テクノロジーを体感できるエン ターテインメント性のある商業施 設	発災直後の応急対応 や、復旧・復興活動のた めの資機材や救援物資 の受入れ施設
		オープンスペース (大規模公園等)	平時は、新たなモビリティなどが体 験でき、災害時は復旧・復興活 動の拠点となる施設	発災直後の応急対応 や、復旧・復興活動のた めのベースキャンプや災害 廃棄物への対応

(2) 扇島地区のゾーニングイメージの検討

ア ゾーニングイメージの設定に関する考え方

ゾーニングイメージの設定にあたっては、扇島地区の面積は広大であり、高炉や製鋼工場などの堅牢な構造物が多く存在していることから、長期を見据えた段階的な整備となることを踏まえ、時代に即した可変的かつ多様な可能性を含む土地利用を担保しておく必要があります。そのため、将来的な変化も考慮したゾーニングイメージ設定に関する考え方を次のとおりまとめました。

【図 ゾーニングイメージ設定に関する考え方】



出所：左の画像から順番に、(株)SkyDrive、metamorworks/Shutterstock.com、国土交通省・三重県・四日市市、(株)SkyDrive、iurii/Shutterstock.com、Aichi Sky Expo (愛知県国際展示場)、Scharfsinn/Shutterstock.com

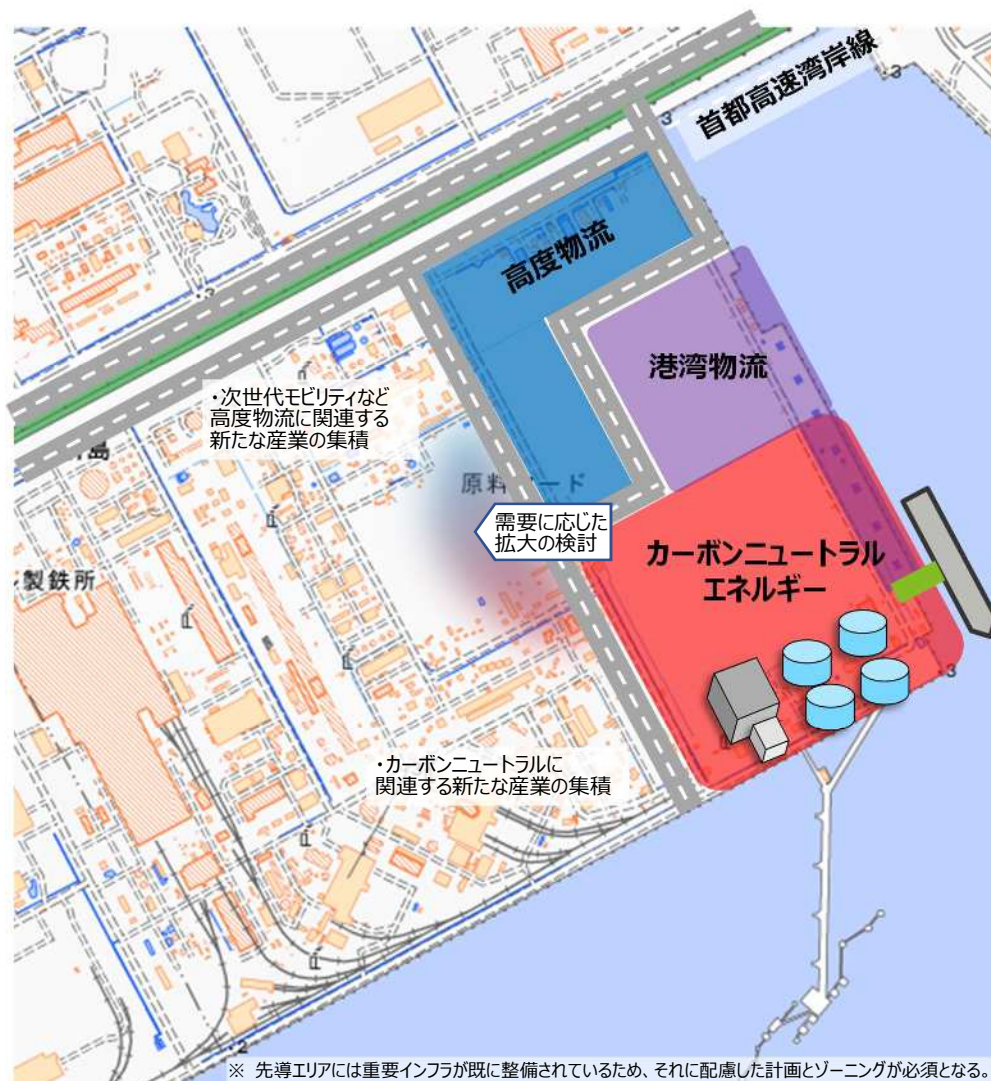
イ 先導エリアのゾーニング

先導エリアにおいては、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、首都高速道路の新出入口や幹線道路予定地に近い北側に港湾物流・高度物流ゾーンを配置することとし、水素等供給拠点整備に関する事業者の構想も踏まえ、それぞれのゾーンが連動し、カーボンニュートラルポートの形成につながるよう、道路等を含めたゾーニングを次のとおり整理しました。

また、一部土地利用開始の時期については、日本初の大規模水素サプライチェーンの構築に向けた実証事業の受入地として川崎臨海部（神奈川県川崎市川崎区）が選定されていることを踏まえ、水素等供給拠点の整備及び実証開始などを見据えて、令和 10（2028）年度からと設定し、先導エリアの概成については、令和 12（2030）年度を目指して取組を進めることとします。

なお、先導エリアの導入機能や施設については、水素等供給拠点整備の調整を進めている事業者が、周辺企業と連携して水素利用の拡大に向けた検討を行っているなど、様々な施設で今後の需要拡大が見込まれます。そのため、次図のゾーニングでは土地が不足する可能性があり、将来的な需要に応じて、ゾーンの拡大を検討します。

【図 先導エリアのゾーニング】



出所：「地理院地図」（国土地理院）（<https://maps.gsi.go.jp/>）

ウ 先導エリア以外のゾーニングイメージ

先導エリア以外については、現在の扇島地区周辺の土地利用やインフラ整備状況を考慮すると、本方針に示す導入機能候補のうち、商業・文化・生活等といった機能が直ちに整備される可能性は低いものと考えられます。また、特に南側及び西側には高炉や製鋼工場などの堅牢な構造物が存在していることから、当該部分は、扇島地区の土地利用転換の中でも後半となる可能性が高いものと考えられます。こうしたことから、先導エリアとの近接箇所や首都高速道路の新出入口や幹線道路予定地に近い場所から順次開発が進むものと想定されます。

その際、導入機能については、はじめにカーボンニュートラルエネルギーや高度物流と親和性が高い次世代産業に関する研究開発や製造施設等が整備され、幹線道路沿いに相応しい土地利用が進むことが考えられます。それと並行して、交通アクセスなどの向上が図られ、その後、商業・文化・生活等の機能の段階的な整備についても検討されるものと想定されます。

また、扇島北地区については、JFE スチール株式会社の自家発電設備やバスなど、カーボンニュートラルの取組において、今後の活用が期待できるインフラが整備されていることから、カーボンニュートラルエネルギー及び産業支援機能と親和性が高い施設が整備されるものと考えられます。

以上のことを踏まえた土地利用概成時のゾーニングイメージを次のとおり整理しました。

今後、インフラの整備状況、既存構造物の撤去の容易性、社会情勢の変化などを踏まえた上で、国や地権者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きます。

【図 扇島地区のゾーニングイメージ】



出所：「地理院地図」（国土地理院）（<https://maps.gsi.go.jp/>）

(3) 周辺地区の導入機能

池上町・扇町・水江町地区については、当該エリア全体の特性、周辺に立地している企業の状況なども踏まえて、川崎臨海部のみならず京浜臨海部を含む周辺一帯の持続的な発展に資する機能の整備という観点から、導入機能を次のとおり整理しました。

(池上町エリア)

首都高速神奈川1号横羽線や、臨海部を横断する主要地方道東京大師横浜線、臨港道路東扇島水江町線等の主要交通インフラとの近接性や、殿町国際戦略拠点キングスカイフロントと研究開発拠点の形成を目指す南渡田地区の間に立地しているという特性を活かし、人流・物流を活性化させて、新たな革新的技術やイノベーションの創出を促す役割を目指すこととします。

具体的には、「川崎駅-臨海部」と「臨海部間」の移動をつなぐ結節機能や、キングスカイフロントや南渡田地区とのアクセスの良さを活かした新たな産業連携機能、周辺の公共施設と連携したインフラ機能強化などが考えられ、扇島地区をはじめとする周辺の土地利用転換の進捗等も見据えながら、引き続き検討を進めます。

(扇町エリア)

首都高速神奈川1号横羽線出入口や主要地方道東京大師横浜線、川崎港コンテナターミナルとの接続性などの特性を有しており、こうした特性を活かすことができる企業への土地売却が決定しています。

当該企業により施設が整備されることにより、川崎港の国際戦略港湾としての存在感が向上し、更なる物流の活性化が促されることで、臨海部産業への波及効果が期待できます。

(水江町エリア)

リサイクル業や石油・化学業を中心に多種多様な産業が集積しているという特性を活かし、循環型社会の形成を先導する拠点を目指すこととします。

現在、地権者とともに首都圏のプラスチックリサイクル事業の一大拠点の形成を検討しており、一部施設については、令和6(2024)年度の事業開始に向けて、環境影響評価に係る手続等を進めています。

当該拠点が整備されることにより、環境先進都市としての本市の持続的な成長や、先進的な環境技術の集積による我が国の国際競争力の強化などへの寄与が期待できます。

【南渡田地区の導入機能】

拠点整備基本計画において、南渡田地区の土地利用方針等とあわせて、素材を中心とした新産業拠点に求められる機能等を次のとおり整理しています。

(導入を目指す機能等)

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。

また、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。

さらに、川崎臨海部のポテンシャルを最大限に活用しながら、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。

これらにあわせ、貴重な親水空間等を活用した魅力ある空間形成や企業誘致、研究人材集積を促す交通拠点の整備等を図ります。

(南渡田地区拠点整備基本計画)

（４）土地利用の具体化により期待される波及効果

前述の扇島地区への導入機能等に関する検討をもとに、土地利用が具体化した際に、川崎臨海部や京浜臨海部を含む周辺一帯に期待される波及効果を次のとおり整理しました。

ア 川崎臨海部への波及効果

前述の主な導入機能を整備することによる川崎臨海部への波及効果を次図のとおり整理しました。扇島地区等の土地利用が具体化することにより、カーボンニュートル化への対応などを契機として、川崎臨海部の持続的発展に向けた産業構造の転換に波及することが考えられます。

【図 川崎臨海部への波及効果】



出所：Aichi Sky Expo（愛知県国際展示場）、metamorworks/Shutterstock.com、MiniStocker/Shutterstock.com、NEDO、Scharfsinn/Shutterstock.com、(株) Sky Drive、Chesky/Shutterstock.com、HySTRA、国土交通省・三重県・四日市市、RM Studio/Shutterstock.com「地理院地図」（国土地理院）（<https://maps.gsi.go.jp/>）

■ 水素等供給拠点

エネルギー施設の集積などの特性を活かした水素等供給拠点の整備により、水素等の新たなエネルギーが安価で大量に利用可能となることで、川崎臨海部がカーボンニュートル関連技術の実証や実装を先導する一大拠点となることや、コンビナート全体、港湾全体としてのカーボンニュートル化が進むことが期待されます。

■ 港湾物流・高度物流拠点

扇島地区の大水深バースや地理的優位性などの特性を活かし、GX・DXによる効率化・高付加価値化を実現する港湾物流・高度物流拠点の整備により、陸と海をシームレスに結節する低炭素な輸送形態が促進されるとともに、物流と関連するロボティクスなどの次世代型の取組につながる研究施設や製造施設の集積が期待されます。

■ 研究開発・製造拠点

多様な産業の集積などの特性を活かした革新的な素材等の研究開発・製造拠点の整備により、今後の我が国の成長の柱となる次世代産業を育てる土壌が醸成され、川崎臨海部の産業の高度な発展につながることを期待されます。

■ リサイクル拠点

環境先進都市として培った技術やリサイクル関係の施設の集積などの特性を活かしたリサイクル拠点の整備により、首都圏で発生する廃プラスチックなどのリサイクル可能な資源から素材・製品等を製造する仕組みを構築し、川崎臨海部が循環型社会の実現を牽引する役割を担うことが期待されます。

■ 交通結節機能

陸・海・空の結節点となり得る地理的優位性などを活かした交通結節機能の整備により、川崎臨海部や川崎駅周辺はもとより、広域的な道路ネットワークや羽田空港とのアクセス、水上交通などが繋がりをもち、川崎臨海部への多種多様な産業や人材の集積につながることを期待されます。また、空のモビリティの発着場等の整備により、災害時には空路の活用も可能となり、川崎臨海部及び周辺一帯の防災機能が向上することも期待されます。

■ 次世代型の賑わい・交流機能

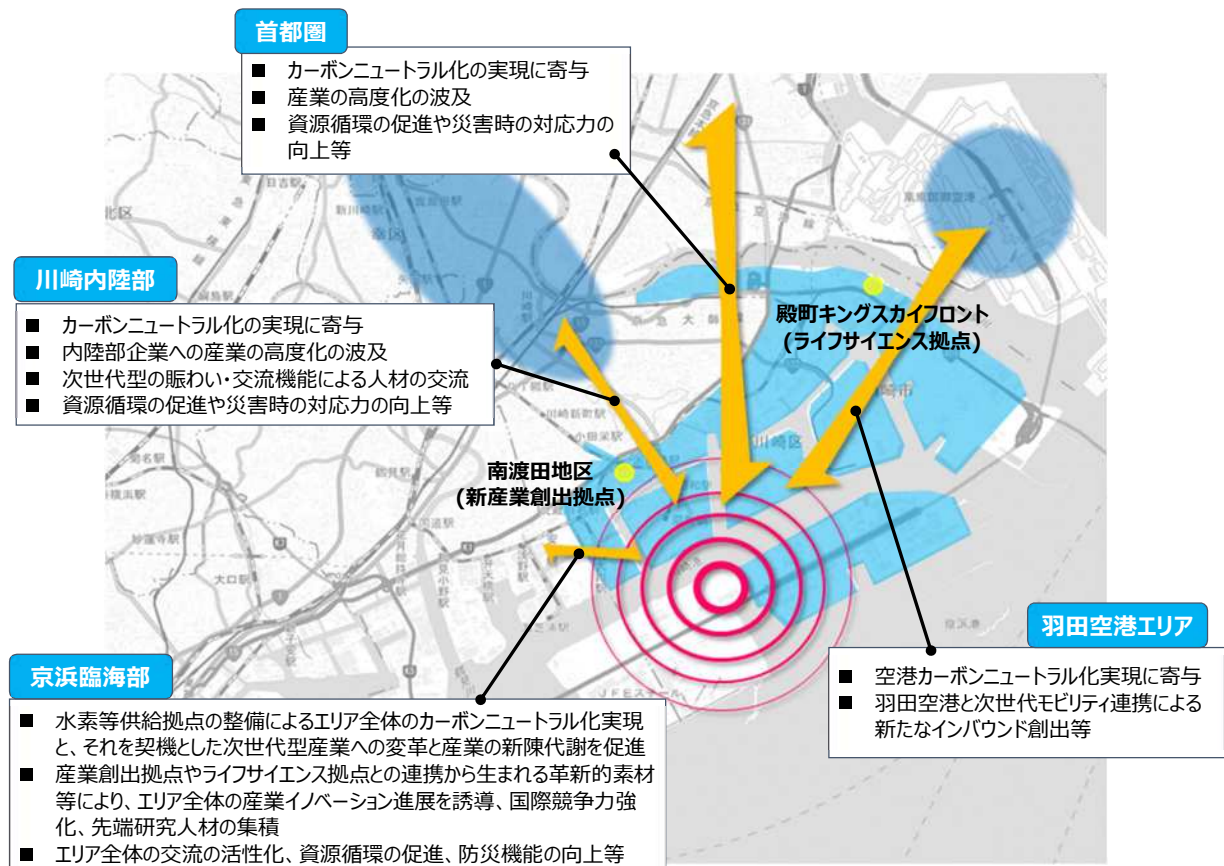
市街地から離れた首都圏内の広大な敷地であるなど、新しい取組を進めるための条件が揃っていることを活かした未来型の空間を体感できる賑わい・交流機能の整備により、最先端の技術や人材が集まり、川崎臨海部のブランド価値やプレゼンスの向上に寄与するエリアとなることを期待されます。

（５）京浜臨海部を含む周辺一帯への波及効果

京浜臨海部には、これまで培ってきた技術や人材、革新的な技術開発にチャレンジできるフィールド、新たな価値創造につながるニーズ・シーズが揃っています。扇島地区等の土地利用転換をトリガーとして、こうしたポテンシャルを活かした、カーボンニュートラルの実現、産業の高度化による国際競争力の強化、防災・減災、国土強靱化等の我が国の課題に対応するとともに、我が国のプレゼンスを高める土地利用への転換に波及することが考えられます。

さらには、カーボンニュートラルをはじめ、川崎内陸部、羽田空港エリア、首都圏といったより広域なエリアへの波及も想定されます。そうした扇島地区等の土地利用の具体化による周辺一帯への波及効果を次図のとおり整理しました。

【図 京浜臨海部を含む周辺一帯への波及効果】



出所：「地理院地図」（国土地理院）（<https://maps.gsi.go.jp/>）

第8章 土地利用の実現方策

(1) 扇島地区の基盤整備、行政手続等に関する考え方

ア 基盤整備、行政手続等に関する考え方

扇島地区の土地利用転換は、大規模かつ長期にわたる整備が想定されることから、土地利用の概成を見据えて、切れ目のない継続的な基盤整備等が必要となります。

そのため、令和 10（2028）年度からの一部土地利用開始に焦点をあわせて、都市活動に必要な具体的な整備等を行っていく短期的取組を確実に推進するとともに、土地利用転換の概成に焦点をあわせて将来的に必要な交通インフラ等の方向性の検討を行っていく中長期的取組の検討を並行して進め、一部土地利用開始後も切れ目なく基盤整備等に取り組んでいきます。

とりわけ、日本初の大規模水素サプライチェーンの構築に向けた実証事業の受入地として川崎臨海部（神奈川県川崎市川崎区）が選定されていることを踏まえ、水素等供給拠点の整備及び令和 10（2028）年度の実証開始を見据えた基盤整備を着実に進める必要があります。

(ア) 道路・交通アクセス

扇島地区へのアクセスは、JFE スチール株式会社の構内通路である「海底トンネル」（水江町と東扇島間）及び「扇島大橋」（東扇島と扇島間）のみとなっており、公道からのアクセスができない状況です。

そのため、扇島地区で様々な企業や人々が活動できるよう、令和 10（2028）年度からの一部土地利用開始に向けた短期的取組として、一般道路及び高速道路によるアクセス整備は最低限必要であり、一般道アクセスとして東扇島と扇島間を繋ぐルートを確認する必要があります。また、高速道路によるアクセス整備として首都高速湾岸線の出入口を整備することで、広域的な交通アクセスの向上を図る必要があります。さらに、扇島内を移動するための幹線道路、バスと幹線道路を繋ぐアクセス道路、開発道路等を想定した新たな地区内道路の整備を行うことで、島内の道路ネットワークを形成する必要があります。

また、中長期的取組として、土地利用転換の概成に向けて、扇島と扇町間を繋ぐアクセス軸など、扇島地区と内陸部の円滑な接続や防災機能の強化につながるアクセス強化やルートの多重化に関する検討を進める必要があります。

さらに、扇島地区などで新たに発生する交通需要は、川崎臨海部や川崎駅周辺などの周辺地域を含めた全体の交通ネットワークにも大きな影響を及ぼすことから、BRT や鉄軌道などの様々な交通手段についても土地利用と並行して検討を進める必要があります。

道路・交通アクセスについては、臨海部ビジョンやその他の本市の関連施策などを踏まえた広域的な道路整備を進めていく必要がありますが、とりわけ扇島地区の土地利用転換に向けて、本市として整備、改修及び検討が必要と想定する主な路線と整備箇所は次のとおりであり、今後、具体化に向けて取組を進めていくものとします。

○整備路線

扇島においては、国道 357 号及び首都高速湾岸線出入口が都市計画決定されていますが、整備未着手となっています。なお、首都高速湾岸線は東京方面のみ都市計画決定されていますが、現在、横浜方面も含めた 4 ランプ整備に向けて検討を進めています。

- ・国道 357 号（東扇島～扇島間）橋梁・・・①
- ・国道 357 号（扇島内） ……………②
- ・首都高速湾岸線出入口（4 ランプ） ……………③ ※東京方向のみ都市計画決定済み

これらの整備等により増加する東扇島への交通負荷に対するの対策を検討する必要があります。

- ・東扇島交通負荷軽減対策（臨港道路東扇島水江町線ランプ追加等） ……④

また、今後、港湾施設を有効活用するためにバースと国道 357 号とを結ぶアクセス道路についても、整備の検討を進める必要があります。

- ・アクセス道路（バースと国道 357 号を結ぶ道路） ……⑤

さらに、扇島地区の土地利用転換の進捗に応じて、国道 357 号やアクセス道路以外の島内道路についても、整備箇所や整備主体などについて検討を進める必要があります。

- ・地区内道路 ……⑥

○改修路線

一部土地利用開始に向けて、国道 357 号の扇島内や橋梁整備（東扇島と扇島間）について国と協議を行っていく方向としますが、島内の国道 357 号が全線整備されるまでは、既存ストックである JFE スチール株式会社の構内通路を暫定的に活用することについても並行して検討を進めることとします。

具体的には、JFE スチール株式会社の構内通路である「東西 1 号」、「東西 2 号」及び「扇島大橋」を補修及び改修し利用することを検討しています。なお、扇島大橋については令和 4（2022）年度に活用の可能性検討のために健全度調査を実施しており、概ね機能に問題が無いことを確認しています。

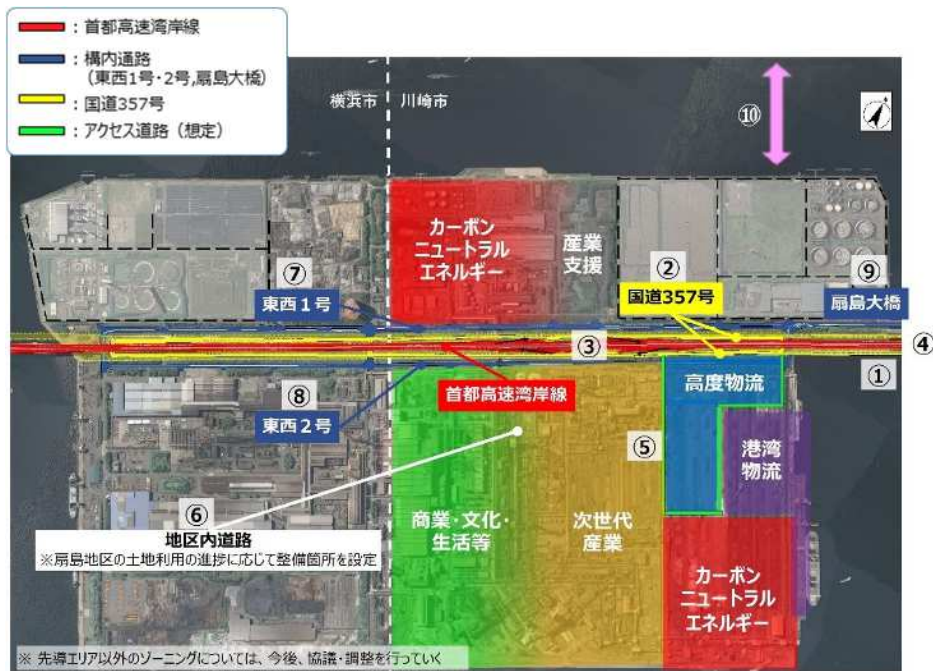
- ・JFE スチール株式会社構内通路（東西 1 号） ……⑦
- （東西 2 号） ……⑧
- （扇島大橋） ……⑨

○検討路線

中長期的には、将来の土地利用に応じた交通需要に対応するために、扇島と東扇島間の交通アクセスとは別に、扇島へのアクセス強化の可能性等を検討していく必要があり、一例として扇島と扇町間を結ぶ道路等の整備の可能性について検討を進めるものとします。

- ・内陸部アクセス道路等（扇島～扇町間） ……⑩

【図 扇島内の整備・改修・検討路線】



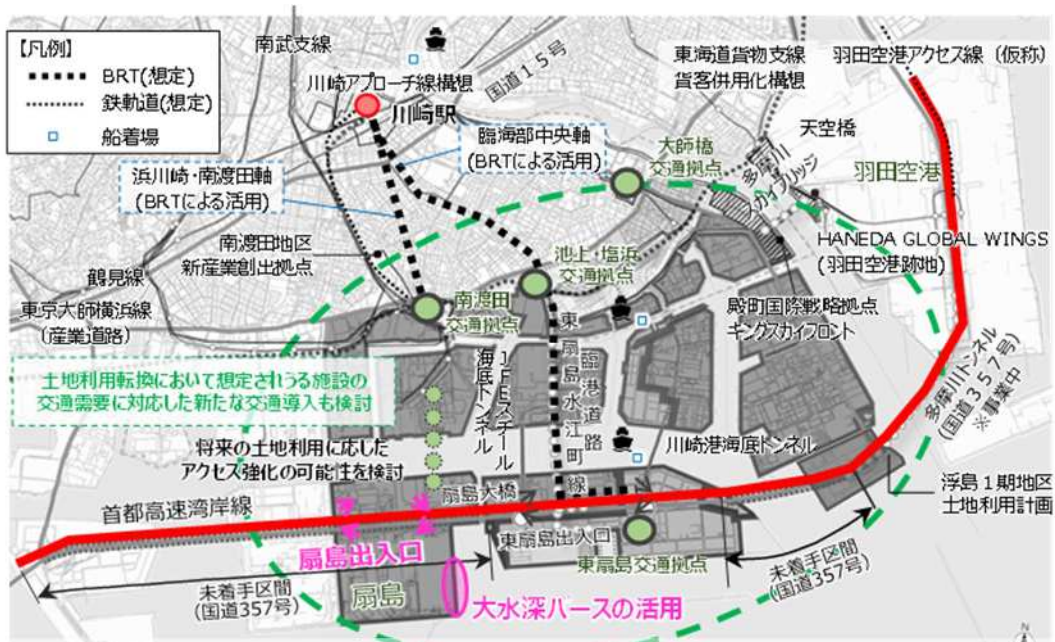
出所：「国土地理院撮影の空中写真（2019年撮影）」（国土地理院）

○交通アクセス

扇島地区の土地利用転換は、大規模かつ長期にわたる整備が想定されるとともに、川崎臨海部や川崎駅周辺などの周辺地域を含めた全体の交通ネットワークにも大きな影響を及ぼすことから、BRT や鉄軌道などを含めた様々な交通アクセスについて、社会経済状況の変化なども踏まえて対応していく必要があります。

このため、基盤整備と同様に、将来の状況変化に対応できるように段階的に強化することを基本として、令和10（2028）年度からの一部土地利用開始を踏まえた短期的取組と、土地利用転換の概成を見据えた中長期的取組として検討を行います。

【図 扇島への交通アクセス】



出所：「基盤地図情報ダウンロードサービス」（国土地理院）（<https://fgd.gsi.go.jp/download/menu.php>）基盤地図情報（基本項目）を加工して作成

(イ) 港湾

扇島の埋め立てにあわせて、扇島地区の東側には最大 22mの水深を有する国内屈指の大水深バースが昭和 51（1976）年に整備されています。当該バースは、現在、JFE スチール株式会社が鉄鉱石や石炭等の輸入に利用していますが、高炉等休止に伴い未利用化することが想定されています。

この大水深バースは、先導エリアにおける導入機能として示した「水素を軸としたカーボンニュートラルの拠点」や「バース等を活用した港湾物流拠点」として活用することを想定しているほか、将来、扇島地区をはじめとした川崎臨海部及び周辺地域の産業の構造転換を進めるうえでの貴重な施設になり得ます。

そのため、当該バースについては、既に水素等供給拠点整備の調整を進めている事業者から利用したい旨の申出がされているところではありますが、整備にあたっては、川崎港の他の物流課題の解決にも資するなど、バースの効果的な活用形態について検討・調整を行う必要があります。また、バースの整備にあわせたアクセス道路の整備についても調整を進めます。

【図 扇島内の主なバースの配置状況】



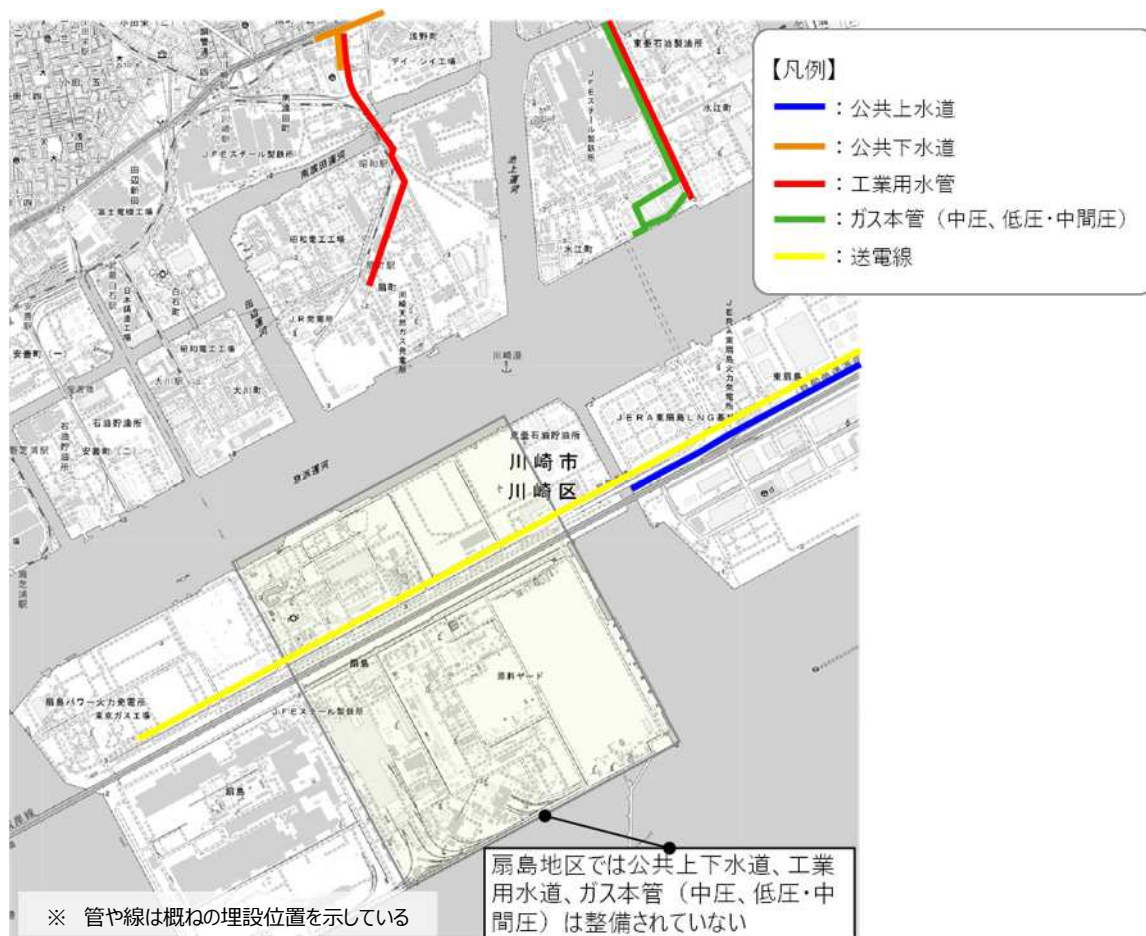
(ウ) 生活インフラ

扇島地区においては、JFE スチール株式会社が専用として整備した上水道、下水道、工業用水道等が使用されているため、土地利用転換に伴い新規整備の検討が必要となります。また、電気については、扇島地区内に送電線はあるものの、送電の余力が少ないため扇島地区内の供給力を確保するためには送電設備の再構築が必要となります。

また、これらの生活インフラは道路下に埋設されることが一般的であるため、新規整備や再構築のための道路整備にあわせた対応も必要となります。

なお、扇島地区から一番近い上水道管、下水道管、工業用水道管及びガス本管（中圧、低圧、中間圧）、送電線を次図に示します。

【図 扇島地区周辺の上下水、工水、ガス、送電線の整備状況】



出所：「地理院地図」（国土地理院）（<https://maps.gsi.go.jp/>）、川崎市上下水道局資料、川崎市地図情報システム ガイドマップかわさき「公共下水道台帳」、川崎市資料、東京ガスネットワーク株式会社資料をもとに作成

今後は、上水道管、下水道管、工業用水道管、ガス管及び送電線の整備について、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。

また、下水道管については、誘導する機能や施設を見越して、下水道処理区域への編入やコミュニティプラント方式などの適切な汚水処理方法や雨水排水方法に関する検討を進める必要があり、関係者と協議・調整を行っていきます。

(工) 事業手法、行政手続等

本市が志向する公共性・公益性の高い土地利用転換を実現するためには、適切な官民の役割分担に基づく整備手法について検討を進めるとともに、地区計画を策定するなどの手法により、政策的に土地利用を誘導する必要があります。あわせて、都市計画変更（高速出入口新設、用途地域等）、港湾計画や分区の変更、環境影響評価に関する手続等についても、適切に進める必要があります、関係者と協議・調整を行っていきます。

(オ) ブランディング

扇島地区においては、土地利用の方向性として「カーボンニュートラルを先導」や「常に進化するスーパーシティを形成」を掲げ、エネルギー構造の転換を先導するエリアや、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の形成を目指しており、こうした土地利用について市民が身近に感じることができ、また、誇りを持てるように広報やブランディングを戦略的に推進していきます。

イ 短期的取組

令和 10（2028）年度からの一部土地利用開始に焦点をあわせて、都市活動に必要な具体的な整備等を行っていく短期的取組としては、日本初の大規模水素サプライチェーンの構築に向けた実証事業の受入地として川崎臨海部（神奈川県川崎市川崎区）が選定されていることを踏まえ、水素等供給拠点の整備及び令和 10（2028）年度の実証開始や、それに合わせた先導エリア全体の土地利用の開始を見据えて早期の基盤整備等を推進します。

（ア） 道路・交通アクセス

令和 10（2028）年度から一部土地利用開始に向けた短期的取組として、「高速道路」・「一般道路」アクセス整備が必要であり、次の道路等の整備に向けて調整を進めるものとします。

○ 高速道路アクセス

- ・首都高速湾岸線の扇島における出入口については、横浜方面も含めた 4 ランプ（フルランプ）整備に向けて関係機関等と調整を行っていきます。
- ・現状では、東京方向の 2 ランプのみが都市計画決定されているため、横浜方向への 2 ランプについても都市計画決定に向けた手続を行っていきます。

○ 一般道路アクセス

- ・国道 357 号について、早期事業化に向けた国との協議・調整を行っていきます。
- ・公共的な土地利用を見据え、既存ストックである JFE スチール株式会社の構内通路（東西 1 号、2 号）の有効活用を検討します。
- ・国道 357 号（東扇島と扇島間）の橋梁の整備スケジュールを踏まえて、一部土地利用開始時において既存ストックである JFE スチール株式会社の構内通路（扇島大橋）の暫定的な活用についても並行して検討します。

○ 東扇島交通負荷軽減対策

前述の高速道路・一般道路アクセス整備により東扇島で発生する交通負荷に対応するために、臨港道路東扇島水江町線へのランプ追加について国や関係者と検討・調整を行うとともに、それに伴う周辺地域の交通環境対策について並行して検討します。

○ アクセス道路

先導エリアの港湾施設を有効活用するために、バスと国道 357 号を結ぶアクセス道路について、国等と検討・調整を行っていきます。

○ 地区内道路

国道 357 号やアクセス道路以外の島内道路が必要となる場合には、整備箇所や整備主体などについて関係者と検討・調整を行っていきます。

○ 交通アクセス

先導エリアに配置される「カーボンニュートラルエネルギーゾーン」、「港湾物流・高度物流ゾーン」に立地する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、扇島への道路を活用した交通アクセスの整備を目指します。

(イ) 港湾

水素等供給拠点整備の調整を進めている事業者からは、実証事業においてバースを利用したいとの意向が示されており、川崎港の他の物流課題の解決にも資するなど、バースの効果的な活用形態について国等と検討・調整を行っていきます。

(ウ) 生活インフラ

- ・上水道、工業用水道、下水道等の生活インフラについては、先導エリアの整備の具体化に応じた需要をもとに、整備規模等について関係者と協議・調整を進めます。
- ・下水道については、一部土地利用開始に向けては浄化槽対応とし、並行して、将来的な先導エリア以外の土地の利用方法等を踏まえて、適切な汚水処理や雨水排水方法について関係者と検討を進めます。
- ・電気・ガス等についても、先導エリアの整備と歩調をあわせて関係者と協議・調整等を進めます。

(エ) 事業手法、行政手続等

一部土地利用開始に向けて、今後、必要になると考えられる手続等を次のとおり整理しました。

- ・本方針に基づく土地利用への誘導を行うための地区計画の策定、港湾計画の改訂、用途地域の変更、分区の変更等
- ・首都高速湾岸線出入口等整備に向けた都市計画変更
- ・島内の一般道路に係る道路法手続き
- ・道路や大規模建築物の新設に向けた環境影響評価
- ・土壌汚染に関する調査と対策 など

(オ) ブランディング

カーボンニュートラルに関する取組を契機とし、扇島地区を広く市民に知ってもらうための機能の検討・調整を行うとともに、それと連動した広報等を実施していきます。

(カ) スケジュール

第7章に示す扇島地区への導入機能等を踏まえて、令和12(2030)年度までの想定整備スケジュールを次のとおり整理しました。

【表 令和12(2030)年度までの想定整備スケジュール】

区分	整備内容	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年
土地利用	水素等供給拠点	事業の検討・協議 土地利用者の検討・調整 行政手続 整備	・整備方針等について関係者間で協議 ・測量・調査等、計画・設計 ・環境影響評価 ・土壌汚染の調査・対策 ・港湾計画の改訂 ・開発許可申請、危険物施設の設置等の手続き						
	高度物流施設	事業の検討・協議 土地利用者の検討・調整 行政手続 整備	・整備方針等について関係者間で協議 ・測量・調査等、計画・設計 ・環境影響評価 ・土壌汚染の調査・対策 ・港湾計画の改訂等 ・開発許可申請、港湾区域内行為等の手続き						
	港湾物流施設	事業の検討・協議 川崎港長期構想の改訂 行政手続 整備	・整備方針等について関係者間で協議 ・測量・調査等、計画・設計 ・港湾計画の改訂等						
基盤整備	首都高速湾岸線 出入口	事業の検討・協議 行政手続 整備	・整備方針等について関係者間で協議 ・調査/測量/計画/協議等の実施 ・協定に関する協議 ・都市計画変更						
	一般道路、アクセス道路等	事業の検討・協議 行政手続 整備	・整備方針等について関係者間で協議 ・調査/測量/計画/協議等の実施 ・港湾計画の改訂 ・環境影響評価 ・支障物の撤去等 ※1						
	構内道路の活用	事業の検討・協議 行政手続 整備	・活用方法について地権者と協議 ・調査/測量/計画/協議等の実施 ・道路法の手続き						
	上下水道	事業の検討・協議 土地と建物に関する行為	・整備方針等について関係者間で協議 ・計画・立案、設計書作成、現地/地下埋設管調査 ・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ります。
 ※2 事業者による現地着手後の地質調査や詳細設計により、変更があり得ます。

ウ 中長期的取組

2050年頃の土地利用転換の概成に焦点をあわせて、将来的に必要な交通インフラ等の方向性を検討する中長期的取組としては、短期的取組を推進しつつ、並行して概成時に想定される発生集中交通量などを踏まえて、必要となる施設の整備等に向けた検討を行うなど、切れ目なく基盤整備等に取り組んでいきます。

(ア) 道路・交通アクセス

○ 内陸部アクセス道路（扇島～扇町間）

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いきます。

○ 地区内道路

扇島地区の土地利用転換の進捗に応じて、国道357号やアクセス道路以外の島内道路についても、整備箇所や整備主体などについて検討を進めます。

○ 交通アクセス

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や、土地利用転換に伴い必要となる交通環境対策について検討を進めます。

(イ) 港湾

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い、必要に応じて耐震化工事や拡張を行っていきます。

(ウ) 生活インフラ

・上水道、工業用水道については、先導エリア以外の土地の利用方法等に応じた需要をもとに、整備規模等について関係者と協議・調整を進めます。

・下水道については、一部土地利用開始に向けては浄化槽対応としますが、今後、先導エリア以外の土地の利用方法等に応じた需要をもとに、適切な汚水処理方法の導入に向けて、下水道処理区域に編入することの必要性やコミュニティプラント方式などの適切な汚水処理や雨水排水方法等について、関係者と協議・調整を進めます。また、その可能性を見込み、汚水処理等に必要となる敷地や空間の確保に関する検討を進めます。

(工) 事業手法、行政手続等

先導エリア以外の土地利用については、面積が広大であり、かつ高炉等の堅牢な構造物が多く存在することも踏まえ、国の重要政策などとの連動も視野に入れ、適切な官民の役割分担に基づく整備手法を検討するとともに、地区計画の策定や用途地域の変更などの手法により、本市が志向する公共性・公益性の高い土地利用が実現できるよう政策的に誘導していきます。

(オ) ブランディング

扇島地区については、土地利用の方向性として「常に進化するスーパーシティを形成」を掲げ、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の形成を目指しており、こうした土地利用について市民が身近に感じることができ、また、誇りを持てるように広報やブランディングを戦略的に推進していきます。

(2) 周辺地区の基盤整備、行政手続等に関する考え方

周辺地区は、扇島地区と比べると土地利用転換が見込まれる面積が限定的であることや、既存のインフラが活用可能であり、地権者によるリサイクル事業の拡大や一部土地の売却が決定しているなど、早期の土地利用転換が見込まれることから、事業の進捗に応じて必要な整備等を行っていきます。

【南渡田地区の基盤整備、行政手続等に関する考え方】

拠点整備基本計画において、南渡田地区を有効に活用するために、周辺道路の接道確保、地区内道路の整備、土地利用想定に応じた適切なインフラ整備や、地区南北のアクセス強化等を行っていくと定めています。

(基盤整備の方針など)

- ・北地区を先行地区として、基盤整備の推進
- ・北地区と南地区をつなぐ南北アクセス軸の整備を促進
- ・誘導する機能に応じた都市計画や港湾計画の変更 など

(南渡田地区拠点整備基本計画)

第9章 地権者の意向

本方針の策定にあたって、地権者の意向を次のとおり把握し、本市と同一の視点で検討が進められていることを確認しました。引き続き、公共性・公益性の高い土地利用転換の実現に向けて調整を進めます。

○ 地権者の意向

扇島の土地利用転換にあたっては、立地ポテンシャルを活かし、国が掲げる 2050 年カーボンニュートラルの実現などに資する公共性・公益性の高い土地への利用転換を図り、地域・社会の持続的発展に貢献したいと考えています。

先導エリアにおいては、令和 10(2028)年度実証開始を目標にエネルギー企業が水素受け入れ基地を整備する予定です。扇島を起点に水素等脱炭素燃料のサプライチェーンを構築し、京浜臨海部をグリーンエネルギーの供給拠点に転換していきたいと考えています。並行して、港湾施設を活用した高度物流施設の立地も早期に進めていきます。

先導エリア以外については、防災や未来都市など国の重点政策にかなうような土地利用を検討します。幅広い機能の導入が可能となるよう、用途地域をはじめとした法的規制の緩和が必要と考えています。まずは先導的に整備された道路等の基盤施設を活用して国道沿いのエリアから整備に着手し、以後も骨格的な公共基盤が整備されることにより民間土地利用を誘発、促進するという形で進めていきたいと考えています。

土地利用にあたっては、「土地売却」、「土地賃貸」、「事業利用」の選択と組合せを検討し、事業性を確保しながら進めていきます。先導エリアおよび扇島北地区における上物事業については、JFE グループも参画し、近隣エネルギー企業と共同で、カーボンニュートラル関連の事業利用の検討を進めます。

一方で、解体・撤去や土壌対策、基盤整備等、開発にかかるコストは莫大となることから、公共性・公益性を踏まえ、積極的な公的資金の導入による開発促進、支援が必要と考えています。また、首都高速湾岸線の出入口や国道 357 号などの交通アクセスの整備は扇島のポテンシャルを活かすために不可欠であり、早期の整備が必要と考えます。中長期的には扇町方面など内陸部への直接アクセスや、BRT や鉄軌道などの公共交通が整備されることを希望します。既存バスについては、公共的に利用できる港湾施設としての活用を含めた検討を望んでいます。

土地利用転換を進める上では、地権者として構内通路の活用など、基盤整備に最大限協力するとともに、公共貢献を果たしながら、目標の実現を川崎市及び関係機関と共に目指していきたいと思えます。

周辺地区等については、南渡田は研究開発及び新産業拠点、扇町は川崎港コンテナターミナルと連携した機能、水江町は一大リサイクル拠点、池上町は交通結節点等を視野に入れた土地利用を検討しています。いずれの地区も、法的規制の緩和や公的支援の適用を含め、川崎市と協力して、地域や社会の持続的な発展に寄与する土地利用転換を進めていきたいと思えます。

第10章 土地利用転換による効果等

(1) 扇島地区の土地利用転換に伴う効果のシミュレーション

前述のとおり、扇島地区の面積は広大であり、高炉や製鋼工場などの堅牢な構造物が多く存在していることから、長期を見据えた段階的な整備が必要となります。そのため、将来的な変化も考慮し、配置する施設や機能・ゾーニングも柔軟に対応する必要があるものの、これまでの検討結果等を踏まえて、土地利用概成時のモデルケースや事業主体などを想定し、それが実現した場合の効果等についてシミュレーションを行いました。

本シミュレーションについては、今後の土地利用の具体化を見据え、本方針の見直しにあわせてアップデートしていきます。

【シミュレーション結果による効果の概要】

土地利用の概成を想定する 2050 年度時点の官民合わせた概算投資額と、令和 12（2030）年度の先導エリアの概成に向けて整備する基盤インフラや、導入される産業機能に関わる投資額のシミュレーションをもとに、想定される本市の概算事業費及び税収見込額を試算しました。

① 官民を合わせた概算投資額（見込み）

2050 年度時点で、累計約 2 兆 600 億円、令和 12（2030）年度までに、約 4,700 億円

② 本市の概算事業費（見込み）

2050 年度時点で、累計約 2,050 億円、令和 12（2030）年度までに、約 210 億円

③ 概算税収額（税収額は市税の年額の見込額）

2050 年度時点で、約 140 億円、令和 12（2030）年度に、約 60 億円

④ 効果

2050 年代中頃に、税収の上昇分の累計額が、本市の概算事業費の累計額を上回る結果を見込む。

イ 土地利用転換による効果等のシミュレーションとして想定する施設と事業主体等

モデルケースに掲げる導入機能について、想定する施設と事業主体を次のとおり整理しました。また、事業主体として官と民の両方が考えられる場合は、どのような整備が考えられるのか整備事例等をまとめています。

今後は、これらを踏まえて、事業主体等について具体的な検討を進めていく必要があります。

【表 想定する施設と事業主体等】

○：一般的な事業主体 △：事業主体となる可能性がある ー：事業主体として想定し難い

機能	施設	想定される事業主体			整備事例等
		国	地方自治体	民間	
カーボンニュートラルエネルギー	水素等供給拠点	ー	ー	○	ー
	水素等発電所	ー	ー	○	
	次世代ジェット燃料の開発・製造等施設	ー	ー	○	
産業構造の転換に寄与する次世代産業	製造施設	ー	ー	○	ー
	研究・実証施設	ー	ー	○	
	高度物流施設	ー	ー	○	
空のモビリティ等	空のモビリティ発着場等	△	○	○	官による整備事例：公共用/非公共用ヘリポート 民による整備事例：空飛ぶクルマの発着場、非公共用ヘリポート（観光等）
商業・文化・生活等	展示場	ー	○	○	官による整備事例：コンベンションセンター等 民による整備事例：展示場等
	短期滞在型住宅	ー	ー	○	ー
	ホテル	ー	ー	○	
	商業施設	ー	ー	○	
	オープンスペース（大規模公園等）	○	○	△	官による整備事例：大規模公園等 民による整備事例：PFI 事業による事例
産業支援機能	産業活動のサポート	ー	ー	○	ー

○：一般的な事業主体 △：事業主体となる可能性がある ー：事業主体として想定し難い

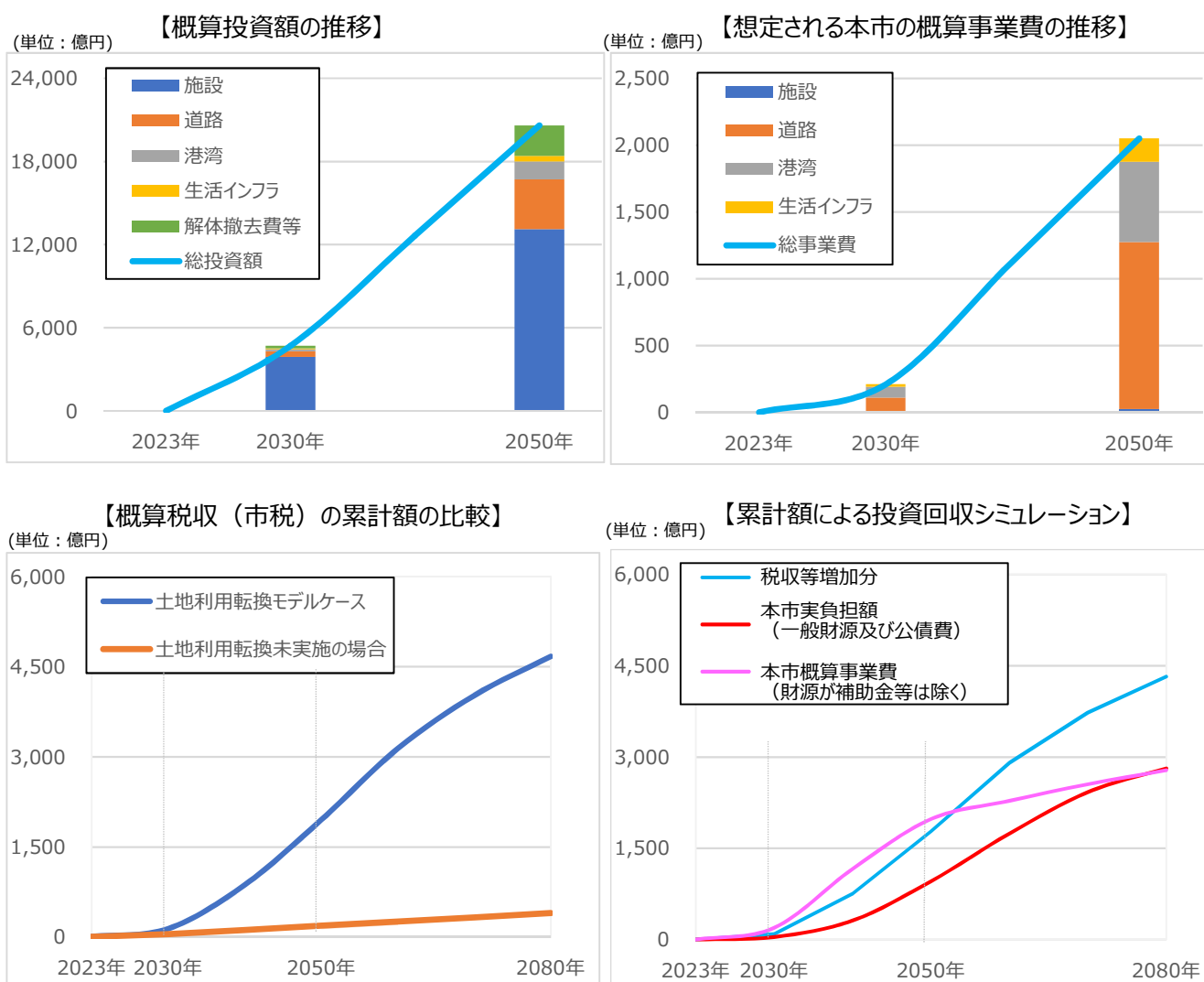
機能	施設	想定される事業主体			整備事例等
		国	地方自治体	民間	
基盤インフラ	首都高出入口	ー	※	○	首都高速道路株式会社として事業を実施する有料事業と、自治体が首都高に請願を行い整備する方法がある。 ※自治体には一部費用の負担が発生する。
	国道 357 号	○	※	ー	※自治体には一部費用の負担が発生する。
	臨港道路	○	※○	ー	※国が整備する場合は、自治体に一部費用の負担が発生する。
	その他島内道路	ー	○	○	官による整備事例：市町村道等 民による整備事例：開発道路等
	港湾	○	※○	○	官による整備事例：公共岸壁等 ※国が整備する場合は、自治体に一部費用の負担が発生する。 民による整備事例：専用岸壁等
生活インフラ	水道管	ー	○	○	民による整備事例：開発行為に伴う整備等
	工業用水管	ー	○	○	民による整備事例：開発行為に伴う整備等
	下水道管	ー	○	○	民による整備事例：開発行為に伴う整備等
	下水道処理施設	ー	○	ー	ー
	電気	ー	ー	○	ー
	ガス	ー	ー	○	ー

ウ 土地利用概成時の概算額等のシミュレーション

土地利用のモデルケースをもとに、2050 年度に扇島地区全体の土地利用が概成、令和 12(2030)年度に先導エリアの土地利用が概成する想定で、2050 年度時点の官民合わせた概算投資額と、令和 12 (2030) 年度の先導エリアの概成に向けて整備する基盤インフラや、導入される産業機能に関わる投資額のシミュレーションをもとに、想定される本市の概算事業費及び税収見込額を試算しました。

その結果、2050 年代中頃には、税収の上昇分の累計額が、本市の概算事業費の累計額を上回り、投資回収が図られる見込みとなっています。

また、発生集中交通量の予測も行っており、道路整備等に向けた参考値としていきます。



	土地利用概成時	(うち先導エリア概成時)
概算投資額	2兆600億円 施設：1兆3,100億円 道路：3,600億円 港湾：1,300億円 生活インフラ：400億円 解体撤去等：2,200億円	4,700億円 施設：3,900億円 道路：400億円 港湾：150億円 生活インフラ：50億円 解体撤去等：200億円
本市の概算事業費 (財源が補助金等である金額は除く。)	2,050億円 施設：25億円 道路：1,250億円 港湾：600億円 生活インフラ：175億円	210億円 道路：110億円 港湾：80億円 生活インフラ：20億円
概算税収額(市税) (固定資産税、都市計画税、事業所税の合計)	140億円/年(最大)	60億円/年(最大)
発生集中交通量	57,000台/日・T.E. [※] 港湾物流・高度物流：8,000台/日 カーボンニュートラルビルダー：4,000台/日 次世代産業：6,000台/日 商業・文化・生活等：36,500台/日 扇島内企業等：2,500台/日	12,000台/日・T.E. [※] 港湾物流・高度物流：8,000台/日 カーボンニュートラルビルダー：500台/日 扇島内企業：3,500台/日

※ T.E.(トリップエンド)：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれトリップエンドといいます。

注1) 上記の数値は、本市において試算したものであり、今後、社会経済状況の変化や民間企業、国の動向等により変動する可能性があります。

注2) 概算投資額や本市の概算事業費は、土地の取得に要する費用を除いています。

(2) 扇島地区の土地利用転換の進捗イメージ

前章までの整理を踏まえて、扇島地区の段階的整備の進捗イメージについて、次のとおりシミュレーションを行いました。

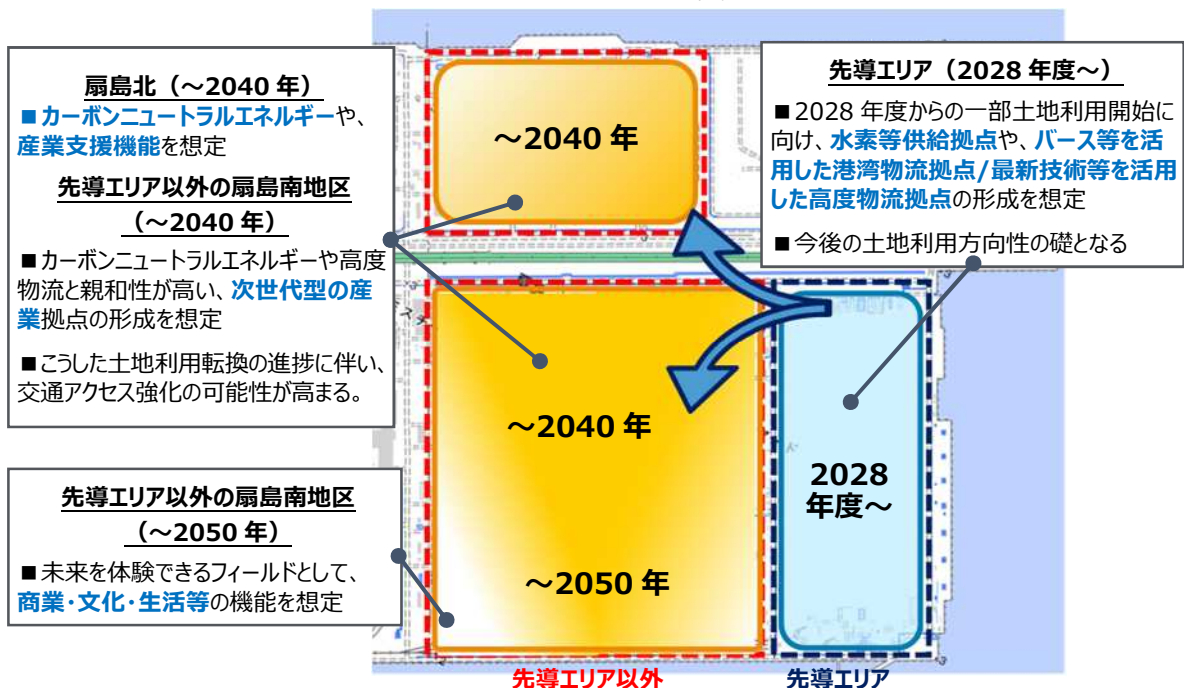
先導エリアの土地利用は、日本初の大規模水素サプライチェーンの構築に向けた実証事業の受入地として川崎臨海部（神奈川県川崎市川崎区）が選定されていることを踏まえ、水素等供給拠点の整備及び実証開始の時期などを見据えて、令和 10（2028）年度からと設定しています。これを契機として、高速道路・一般道路アクセスや港湾機能などの基盤整備も進み、高度物流、港湾物流の拠点が形成され、土地利用の方向性の礎が築かれると想定されます。

先導エリア以外については、扇島南地区の南側及び西側には高炉や製鋼工場などの堅牢な建造物が存在していることから、当該部分の土地利用転換は後半となる可能性が高く、先導エリアとの近接箇所や首都高速道路の新出入口や幹線道路予定地に近い場所や、扇島北地区から順次開発が進むものと想定されます。扇島南地区については、幹線道路沿いに先導エリアのカーボンニュートラルエネルギーや高度物流と親和性が高い、次世代モビリティに関連する研究開発・製造施設の集積やターミナルの整備などが考えられます。2040 年頃には、幹線道路沿いに相応しい、今後の日本経済を支える次世代型の産業拠点が形成されるとともに、拠点機能の向上や、その後の開発に資するオープンスペースなどの公共的な空間の整備が想定されます。扇島北地区については、JFE スチール株式会社の自家発電設備やバスなど、カーボンニュートラルの取組において、今後の活用が期待できるインフラが整備されていることから、カーボンニュートラルエネルギー及び産業支援機能と親和性が高い、次世代ジェット燃料の開発・製造等の施設が、2040 年頃に整備されるものと想定されます。

こうした土地利用転換の進捗に伴い、BRT や鉄軌道などによる交通アクセス強化の可能性も高まり、2050 年頃までに、扇島南地区の南側及び西側における、商業・文化・生活等の機能の整備につながる事が予想されます。

以上のシミュレーションに基づき、土地利用転換の進捗イメージを次図のとおりまとめるとともに、本章(1)アに示す土地利用のモデルケースを設定しました。

【図 土地利用転換の変遷】



出所：「地理院地図」（国土地理院）（<https://maps.gsi.go.jp/>）をもとに作成

(3) 扇島地区土地利用概成時のイメージ

本章(1)アに示す土地利用のモデルケースをもとに、作成した土地利用概成時のイメージを次図に示します。



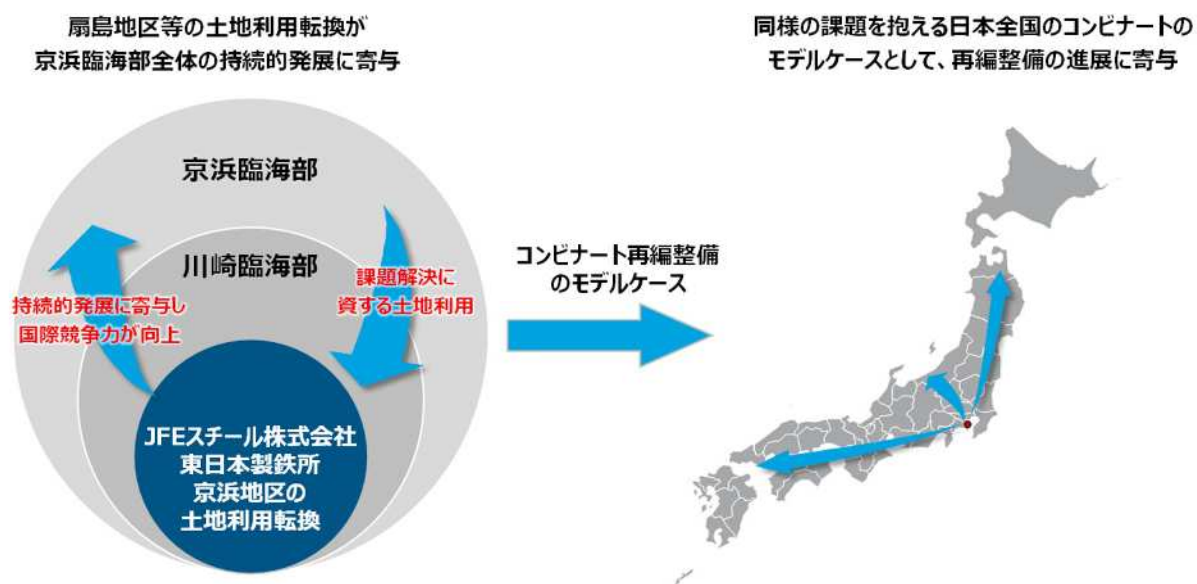
※ 当該イメージは、これまでの検討を踏まえて現時点のイメージとして作成したものであり、今後の土地利用の具体化を見据え、本方針の見直しにあわせてアップデートしていきます。

(4) 扇島地区等の土地利用転換が我が国の課題解決にもたらす効果

扇島地区等はカーボンニュートラルの実現、産業の高度化による国際競争力の強化、防災・減災、国土強靱化等の我が国の課題に対応し、国際競争力を強化するエリアとなり得る可能性を秘めています。

扇島地区等の土地利用転換が進むことで、川崎臨海部、ひいては、京浜臨海部全体の持続可能な発展に繋がり、この一帯の国際競争力が高まることはもとより、このエリアの土地利用転換が、施設の老朽化への対応、エネルギー需給構造や産業構造の転換などが迫られている日本全国のコンビナートにおける再編整備のモデルケースとなり得るものと考えられます。

そのため、今般の扇島地区等の土地利用転換について、国における「国土形成計画（全国計画）中間とりまとめ」（令和 4(2022)年 7 月）に示された「持続的な経済を実現し、巨大災害リスク軽減とカーボンニュートラルを同時に達成」する地域として、コンビナート変革を推進し、未来志向の国土づくりに貢献するとともに、将来にわたり市民生活を支え、市民が誇れる場所となるよう取組を進めていきます。



第11章 まとめ

扇島地区等の面積は広大であり、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ることから、扇島地区等の果たすべき役割や土地利用の方向性を踏まえつつ、社会経済環境の変化や新たな技術開発動向を捉えながら、導入機能などを決定していく必要があります。

そのため、扇島地区の一部土地利用開始を見据え、3～5年程度を目途に本方針を見直すとともに、本市が策定している関連計画等に本方針の内容を反映させることや、地権者等と連携した個別のエリアに関する計画づくりを進めることなどにより、実効性の確保を図るものとします。

また、土地利用転換を推進するにあたって、今後、調整が必要な事項は次のとおりであり、引き続き国や民間事業者等のステークホルダーと調整を図っていく必要があります。

(1) 一部土地利用開始に向けた取組の進め方

先導エリアにおいて、日本初の大規模水素サプライチェーンの構築に向けた水素等供給拠点の整備について調整を進めているところですが、国においては、水素等の輸送設備や貯蔵設備等の共用インフラの整備支援など、新たな支援制度の創出も検討されており、カーボンニュートラルの実現に向けた取組を加速させています。こうしたことも踏まえ、国や関係する事業者と密に連携して、扇島地区を中心とする強靱な大規模サプライチェーンを構築することで、日本のカーボンニュートラル化を先導する拠点となるよう取組を進める必要があります。

また、こうした取組を支える基盤整備の実現に向けて、高速道路・一般道路アクセスやバースの整備などに関して、本方針に示した発生集中交通量や想定整備スケジュールなどをもとに、事業費や整備方法、整備時期、事業主体などについて、国や関係事業者と具体的に協議を進めるとともに、その後の取組にもつながるよう整備を進める必要があります。

なお、令和10(2028)年度からの一部土地利用開始に向けて、水素等供給拠点や基盤などの整備を着実に行うためには、JFEスチール株式会社が所有する構内通路を効率的に使用できる環境や扇島地区内で実施される各種工事の全体マネジメントが必要であり、同社等と具体的な調整を進めます。

(2) 土地利用の概成に向けた取組の進め方

扇島地区等の全体の土地利用転換を実現するためには、長期を見据えた基盤整備のほか既存建造物の撤去等に莫大なコストが必要となることから、各整備主体における事業性の確保が課題として挙げられます。この課題に対応するためには、扇島地区の地理的優位性等を活かして、国の重要政策・制度と連動を図り、産業の動向や進出意欲の高い事業者の意向等も捉えながら、公共的・公益的な目的にあった土地の価値向上につながる魅力あるコンテンツの選定と、その実現に向けて検討を続ける必要があります。



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市