

◎地域再生への取り組み―京浜臨海部再編整備マスタープランを中心に―

鈴木健一・前川 稔・小金井健至・山形珠実

1 一京浜臨海部の発展の経緯

明治末期に浅野総一郎氏によって鶴見・川崎臨海部の埋立が開始されて以来、同地域における工業集積は京浜港の物流機能と首都圏という広大な市場を背景に、戦前の我が国の重化学工業（素材産業、加工組立産業等の製造業等）の重要な一翼を担いつつ発展・拡張を遂げてきた。その後、戦時中の空襲により壊滅的な打撃を受けながらも、戦後の朝鮮戦争を契機とした経済復興により、重機械や素材といった重厚長大産業の集中的な設備拡充が行われ、昭和三十年代から四十年代にかけて我が国の高度経済成長を牽引する中心的な役割を担ってきた。

一方この急速な経済成長は、京浜工業地帯をはじめとする四大工業地帯を中心に、産業や人口の集中を招くと同時に、公害問題に代表される環境悪化など、様々な社会問題を引き起こすこととなった。いわゆる工業制限三法（工業等制限法、工場立地法、工業再配置促進法）などの工業諸規制が行われることと

なり、この結果、立地企業はこれまでのような設備の拡張・更新などが困難となった。

またオイルショックを契機とした経済構造の变革や、一九八五年のプラザ合意以後の急速な円高による国際競争の激化・国際分業体制への移行が進み、特に鉄鋼・造船・重機械等の重厚長大産業を中心に、臨海部の立地企業においては事業の転換や縮小、転出等を余儀なくされ、次第に地域全体の活力低下を招くこととなった。

最終製品、石鹼・洗剤、各種容器、包装材料を生産する化学系工場も多く見られる。

近年、鉄鋼・造船をはじめとする大規模装置型産業においては、国際競争の激化や国内需要の冷え込みを受け、生産規模の縮小や企業内リストラ・国内他地域への生産拠点のシフトが進められたことにより、京浜臨海部においては、土地の遊休化や利用転換の動きが見られるようになってきた。

2 一地域の産業立地動向

① 生産機能

京浜臨海部の土地利用の多くを占めるのが、素材・機械・生活関連などの製造業を中心とした生産機能である。鉄鋼・石油化学・非鉄金属などの素材型産業、自動車・造船等輸送用機械・電気機械・建設機械・化学機械等など機械工業系の企業が立地しているほか、大消費地を背景としたビール、調味料、製粉、精糖、油脂等の食品関連企業や、石油関連の

② エネルギー関連機能

原材料の調達を港湾物流に頼るエネルギー関連企業、石油精製、電力・ガス等については、東京圏全域への供給基地として、京浜臨海部の主たる土地利用のひとつを成している。

これらの機能については、東京圏におけるエネルギー需要の堅調な推移や、港湾や幹線道路をはじめとする京浜臨海部の立地優位性を受け、引き続き規模拡大や効率化に向けた設備投資が進められている。

③ 物流関連機能

- 1 一京浜臨海部の発展の経緯
- 2 一地域の産業立地動向
- 3 一地域活性化に向けた取り組みの経過
- 4 一京浜臨海部再編整備マスタープラン
- 5 一県市協調による取り組み ―京浜臨海部再編整備協議会―

京浜臨海部においては大型コンテナバースなど横浜港の整備や、近年の複合化・多様化する物流ニーズを受け、物流系土地利用が急増してきている。

本牧ふ頭・大黒ふ頭といった横浜港の主力ふ頭に近接する京浜臨海部では、その立地優位性を活かし、保管機能だけでなく、加工・組立・梱包・配送なども含めた複合流通機能をもつ物流施設の立地が進んでおり、またメーカーと直結した配送センターとしての利用も多く見られる。特に大黒ふ頭では、民間大規模倉庫群に加えて、横浜港国際流通センターが整備され庫腹量が大幅に増加したほか、隣接する大黒町を中心に、工場跡地に物流センターが立地するケースや、保管施設用地として利用されるケースが増加するなど、地域全体として物流センター機能の強化が進んでいると見ることができると。

④ 研究開発・業務機能

生産機能の縮小や国内他地区への移転集約などに伴って、生産拠点であった用途から、企業研究所などの研究開発機能への用途転換が進められている。また神奈川区臨海部では、既成市街地や鉄道への近接性を活かして、テクノウェーブ100など、工場跡地から業務オフィスへの転換を図る事例も見られる。

3 地域活性化に向けた取り組みの経過

京浜臨海部の活性化が本市の行政上の課題として明確に認識されるようになったのは、昭和五十年代中頃からである。

工場設備の老朽化や工業制限諸制度の影響によるスクラップ・アンド・ビルドの制約などから、次第に地域全体の生産性低下や操業環境の悪化が顕在化することとなり、地元産業界の要請などを契機として昭和五十七年度から行政による実態調査などの調査検討が開始された。これを受け、昭和五十九年には産業界や行政等から成る「京浜工業地帯再整備基本構想策定委員会」が組織され、跡地利用・規制緩和・緑地整備・道路整備など様々な地域活性化方策が議論され、京浜臨海部再整備に向けた第一歩が踏み出されることとなった。

その後、国土庁を中心に、「東京湾南西部地域総合再生計画調査」（平成二〜三年度）、「京浜臨海部再編整備構想調査」（平成四〜五年度）などが実施され、京浜臨海部地域の活性化が国政レベルの課題として位置付けられることとなる一方、本市においても、「臨海部拠点整備構想検討調査」（平成五〜六年度）をはじめ、京浜臨海線の具体化のための調査などを実施し、重点整備地区や都市交通基盤に関する基本的な考え方が整理された。さらに、平成八年度に開催した「リサーチパーク検討委員会」において提案された研究開発拠点構想や、地域の関係者との意見調整などを進め、平成九年二月にはこれらの成果を踏まえて、「京浜臨海部再編整備マスタープラン」を策定するに至った。

4 京浜臨海部再編整備マスタープラン

① 概要

京浜臨海部再編整備マスタープランは、平成七年度に設置した「京浜臨海部再編整備マスタープラン検討委員会」（座長・伊藤滋慶 應義塾大学教授）を受け、京浜臨海部に寄せられる新たなニーズに対応した再編整備を進めていくための指針として、平成九年二月に本市が策定したものである。この中で、地区別の整備方針や都市基盤の整備方針を示すとともに、再編整備を先導し地域の活性化につなげるための事業として、京浜臨海線の整備や新しい研究開発拠点の形成に取り組みむことなどを掲げている。

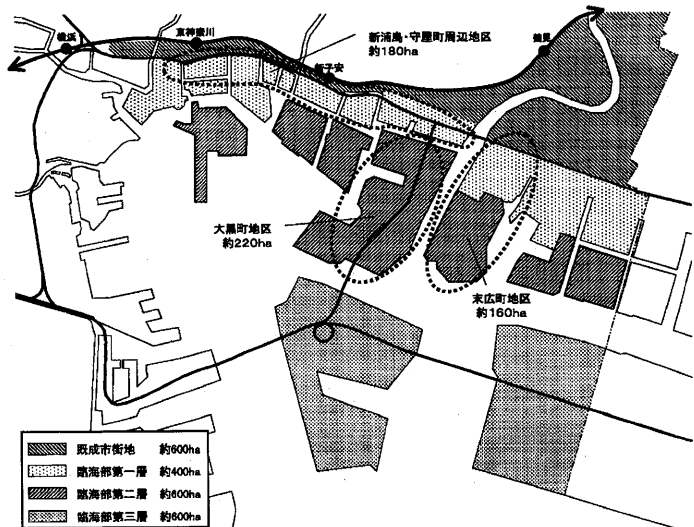
研究開発拠点の詳細については別項（Ⅱ-③章）に譲り、ゾーン別の再整備方針や重点整備地区、都市基盤整備などについて紹介する。

② 対象地域とその土地利用構造（図-1参照）

京浜臨海部マスタープランの対象としている区域は、鶴見区・神奈川区のうち、JR東海道線の海側で、かつ都心臨海部よりも川崎市方の地域、約二千二百ヘクタールとしてある。この地域の現況の土地利用構造は、その成り立ちの過程などから、大きく四層の構造を成しているものと捉えることができる。

この四層構造の土地利用に

図-1



ついでには、京浜臨海部の地域特性を語る上で
のキーワードとなっているので、本章で概説
しておく。

⑦ 既成市街地（J R東海道線から産業道路
・首都高速横羽線までの間：約六百ヘクタ
ール）

臨海部立地企業を下支えする中小・中堅企
業等が数多く立地するとともに、臨海部産業
の就業者の生活の場として、京浜工業地帯と
ともに発展してきた歴史をもつ地域であり、
臨海部と密接な関連を持つ地域である。

住宅・商業・業務など都市的な土地利用が
中心となっており、中規模工場等の地区外転
出に伴い、跡地のマンション化が進んだこと
による住工混在地区の発生や、密集市街地な
ど、市街地形成上の課題を抱えている地域で
もある。

⑧ 臨海部第一層（産業道路・首都高速横羽
線から、恵比須・大黒運河まで：約四百ヘ
クタール）

主に大正から昭和の初期にかけて埋立造成
された、臨海部の中では最も歴史ある地域で
あり、当初に土地利用が開始されてから七十
八十年が経過している。第二次世界大戦によ
り壊滅的な打撃を受けながらも、土地の区画
形質等に大きな変動はなく、今日に引き継が
れている。

横浜港の整備などに伴う物流需要の増大に
対応して、物流・流通関係施設としての土地
利用も増加している。また神奈川区臨海部を
中心とした地域では、業務や研究開発機能の
立地など、複合的な土地利用への転換が進み
つつある。

⑨ 臨海部第二層（恵比須・大黒運河から、
京浜運河まで：約六百ヘクタール）

関東大震災の復興期から、主に昭和三十年
代に埋立造成された地域であり、鉄鋼、石油
精製・石油化学、電力・ガス、自動車、造船
重機械、電気機械、食料品など、典型的な工
業系用途の事業所が多くを占める、京浜臨海
部の製造業の中心的役割を果たしている地域
である。

近年では、リストラなどにより他地区へ生
産拠点を集約する動きにより、大規模遊休地
が発生したり、主に工場立地法の影響を受け
建替が制約されていることから、生産施設の
老朽化といった問題が顕在化してきてい
る。

⑩ 臨海部第三層（京浜運河から海側：約六
百ヘクタール）

昭和四十年代以降に埋立造成された地区で
あり、扇島と大黒ふ頭とを指している。
扇島地区は、製鉄所や石油・ガスの貯蔵施
設用地として利用されており、原材料・エネ
ルギーの供給拠点となっている。

大黒ふ頭は、大型コンテナバース等を備え
た横浜港の新鋭ふ頭であり、近年では大型民
間倉庫群や横浜港国際流通センターの立地な
どにより、隣接する本牧ふ頭と並んで、横浜
港の主力ふ頭となっている。

⑪ ゾーン別の再整備方針（図一②参照）

マスタープランでは、先の四層構造の土地
利用を成している京浜臨海部を六つのゾーン
に分け、ゾーン別に整備方針を定めている。

⑫ ゾーン1…J R東海道線から産業道路・

首都高速横羽線までの既成
市街地

臨海部の再編整備と連携し
て、住工混在地区の工場の臨
海部への移転・集約を進める
とともに、その跡地等を種地
として活用し、地域の活性化
及び防災性の向上を図る。

また、臨海部との連携を考
慮し、鶴見・東神奈川・新子
安駅周辺の都市機能の強化を
図る。

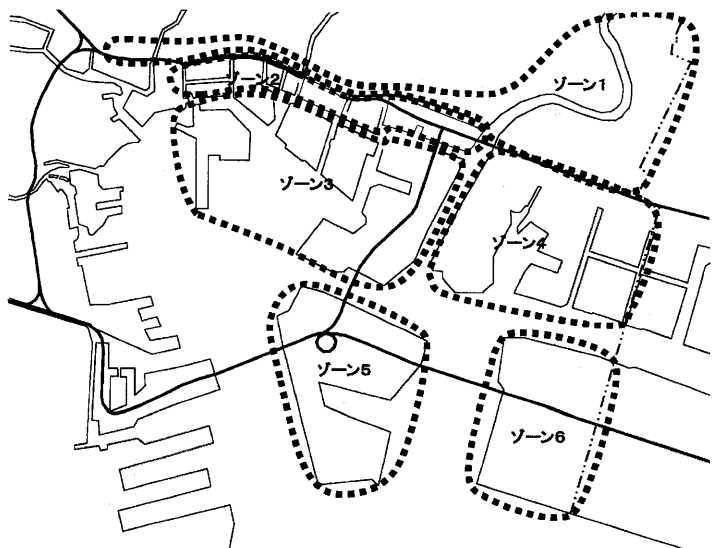
⑬ ゾーン2…都心臨海部か
ら鶴見川までの臨海部第一
層

既存鉄道駅との近接性によ
る高い立地ポテンシャルを活
かし、業務・研究開発等の都
市的な機能の導入による複合
的な土地利用への転換・誘導
を図る。併せて、道路・鉄道
等の交通基盤整備、河川・運
河の環境整備等を行い土地利
用転換を促進する。

⑭ ゾーン3…都心臨海部から鶴見川までの
臨海部第二層

市場や港への近接性を活かし、既存の生産
機能・研究開発機能をさらに高度化させ、国
際競争力のある生産拠点としての機能強化を
図る。物流機能についても、近年の物流革新
や情報化の進展に対応した高度なロジステイ
クス機能、加工・組立機能、展示機能等を持
たせるなど高度化を図る。

図一 2



④ ゾーン4：鶴見川から川崎市境までの臨海部第一層・第二層

既存の生産機能、研究開発機能をさらに高度化させるとともに、基盤技術を担う中小・中堅企業、ベンチャー企業等の集積を図り、地区内外の生産機能、研究開発機能と連携した研究開発拠点を形成する。

⑤ ゾーン5：大黒ふ頭地区（臨海部第三層）
最新鋭のふ頭の整備を進めつつ、物流関連の拠点機能の強化を図る。

⑥ ゾーン6：扇島地区（臨海部第三層）
臨海部第一層・第二層に分散する関連工場を集約し、生産性の高い拠点工場地区を形成する。

⑦ 重点整備地区（図-1参照）

マスタープランでは、ゾーン別の整備方針と併せて、地域の再編整備を先導するとともに、国際競争力ある産業拠点を形成する上で重要な役割を担う地区として、以下の三地区を設定している。

① 末広町地区

既存の産業集積を活用し、基礎的な研究から製品の開発、試作等が一体的に行われるような新しい研究開発拠点の形成をめざす。このため中核となる研究施設や、基盤技術を担う中小・中堅企業の立地、またこれらをつなぐ産学交流機能の導入を図り、既存産業の高度化・新産業の創出のための拠点としていく。

② 新浦島・守屋町周辺地区

臨海部の貨物線を活用した新しい旅客線である京浜臨海線の整備、河川・運河の環境整

備など都市基盤の整備を進め、複合的な土地利用への転換・誘導を図る。地域環境や就業環境の改善、水辺の市民開放を進めることで、地域のイメージアップを図るとともに、京浜臨海部全体の再編整備を先導する役割を担う。

③ 大黒町地区

高度な生産機能、研究開発機能、エネルギー機能、物流機能を有していることから、それらを一層高度化させ、国際競争力のある産業拠点としての機能強化を図るとともに、都市交通基盤整備を推進する。

④ 都市基盤等の整備

京浜臨海部の再編整備を誘導・促進していく上では、ヒト・モノ・情報などの移動・交流を支える都市インフラの強化が不可欠となる。また併せて、魅力ある地域環境や就業環境を形成していくための環境整備や防災性強化のための取り組みを進めていく。

ここでは、地域再整備のための骨格となる道路・鉄道の整備をはじめとした、主な取り組みの状況を説明する。

① 道路（臨港幹線道路、鶴見臨海幹線道路）（図-3参照）

臨港幹線道路は、本牧・山下方面からみなとみらい地区・山内地区を経て恵比須町へ接続する横浜港の内港地区を連絡する幹線道路であり、今後、それを臨海部第一層を縦貫する形で延伸し、川崎市方へ接続する道路として、鶴見臨海幹線道路の整備に取り組んでいく。

これらの路線は、国道一五号線や産業道路

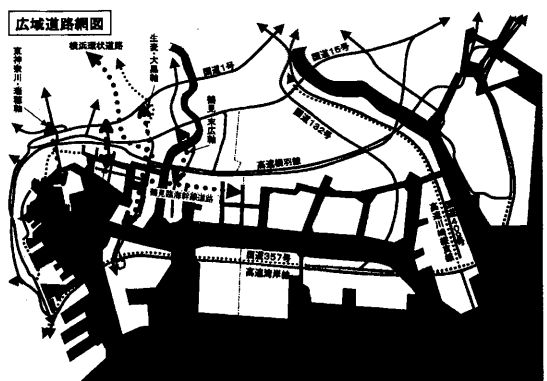
を補完する路線として、都心部を含む臨海部相互間の連絡を強化するとともに、接続道路や迂回路の少ない埋立地の防災性向上のための役割も果たすものである。

② 鉄道（京浜臨海線）（図-4参照）

京浜臨海部と横浜都心、東京方面、他の業務核都市等との連絡を強化するため、臨海部の貨物線を活用した新しい旅客線である「京浜臨海線」の整備を図る。

京浜臨海線の全体構想としては、既存の貨物線を活用しながら、桜木町から高島ヤード・京浜臨海部・東京貨物ターミナルを経て、東京の都心部あるいは臨海副都心方面へ至る路線を目指すものである。また京浜臨海部間にについては、鶴見〜八丁畷を経由する陸側のルート（Ⅱ既存貨物線活用ルート）と、恵比須町〜大黒町などを經由する海側のルート（Ⅱバイパスルート）の二ルートを検討している。

図-3



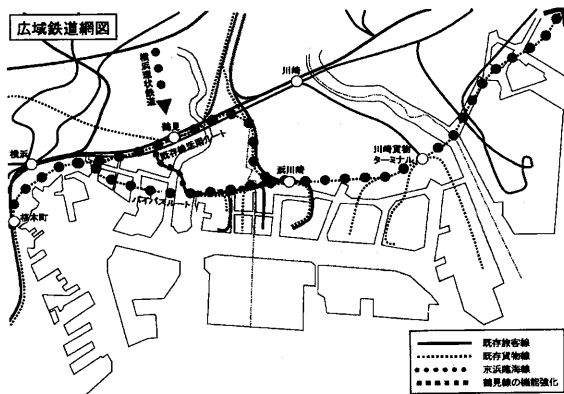
③ 河川・運河の再整備

京浜臨海部には、重点整備地区として新浦島・守屋町周辺地区を中心に、いくつもの河川・運河が巡っており、本市臨海部の中でも独特の景観を有する地域となっている。

一方これらの地域は、水質の悪化（悪臭等）・護岸の老朽化・放置船舶や沈没船の発生などといった環境・安全上の課題や、市民が水辺にアクセスできないなど、様々な課題も抱えている。このような状況を踏まえ、マスタープランにおいては、臨海部第一層の複合的な土地利用の転換誘導と併せて、河川・運河を地域の環境資源として再活用することにより、

プロムナード化など水辺の緑化による地域環

図-4



● 既存旅客線
● 既存貨物線
● 京浜臨海線
● 鶴見線の機能強化

境や就業環境の改善とともに、地域の防災性向上に取り組むこととしている。

このため平成九年度に、地元市民や立地企業なども含めた「河川・運河再整備懇談会」を設置し、地域の環境改善に向けた共通の目標や関係者の取り組みなどについて議論を行い、今後その成果も活かしながら、地域特性に応じた緑化の誘導や、モデル整備地区の検討など、具体化に向けて順次取り組んでいくこととしている。

④ 情報インフラ

高度情報化社会に対応するとともに、新たな産業拠点の形成に必要な地域のインフラ施設として、情報基盤の強化に取り組む。

特に、研究開発機能の強化に向けて、市内の大学や研究機関・企業などを結ぶ情報ネットワークの構築を図り、技術情報の交流や共同研究活動を支援していく。

5 県市協調による取り組み 京浜

臨海部再編整備協議会

京浜臨海部の活性化は、横浜市内にのみ止まる課題ではないことから、関係する行政機

関等との連携した取り組みが重要である。このため、神奈川県・横浜市・川崎市の三団体では、大都市産業の振興方策を調査研究するために設置していた「大都市産業問題研究協議会」（昭和五十九年十月設立）を発展的に改組し、京浜臨海部の再編整備に焦点を絞った「京浜臨海部再編整備協議会」を平成八年五月に設立している。

同協議会の活動目的は、喫緊の課題となつている京浜臨海部の活性化を図ることをめざし、三団体共通の課題について協議・調整を行うことにあり、その中でも特に、工業等制限諸制度などの規制緩和に関する国への要望や、広域交通基盤の整備といった、関係自治体が一致して取り組むことがより効果的となる施策を推進することにある。

同協議会では、平成八年十一月に、三団体共通の指針として、「京浜臨海部の再編整備に関する基本方針」を策定した。その中で、京浜臨海部を「安全で快適な環境のもと、二十一世紀の国際社会に貢献する産業創造地域」としていくため、以下の五つの分野において施策の基本方針を定めている。

①〔産業〕 企業間の連携、生産機能、研究開

発機能、市場開発機能の連携による創造的
事業活動の推進

②〔土地利用〕 市街地に隣接した地域の計画的
土地利用転換

③〔都市基盤整備〕 産業活動を支える交通・
情報基盤の整備

④〔環境・防災〕 臨海部第一層の重点整備に
よる防災機能の強化

⑤〔市民との共生〕 市民活動と産業活動が調
和する魅力ある地域の創造

本年度の事業内容としては、平成九年度より協議会の下部組織として設置している専門幹事会（土地利用・産業、環境・防災、交通）での調査研究事業等を中心に、国等への要望活動、民間企業や経済団体などへのPRや情報交換、京浜臨海線の整備に向けた「東海道貨物支線貨客併用化推進協議会」の設置など、関係者の協力も得ながら、様々な取り組みを進めている。

△鈴木Ⅱ企画局京浜臨海部整備担当係長／前川・小金井・山形Ⅱ企画局京浜臨海部整備担当▽