

資料集その2 参考事例集

目 次

1. 海外での広域的計画・事業体制の事例
 - 1.1 地方ブロック広域の空間整備戦略計画の事例
ーイギリス（イングランド）のリージョン計画ー
 - 1.2 沿岸域広域の保全・利用計画の事例
ーサンフランシスコ湾の「ベイプラン」ー
 - 1.3 広域的な交通計画策定機関、整備・管理機関の事例
ーニューヨーク都市圏の交通計画協議会、ポートオーソリティーー
2. 自治体レベルの規制の緩和・強化事例
 - 2.1 尼崎市における内陸工業地の土地利用指針
 - 2.2 千葉県、堺市における工場緑化基準の緩和
3. 地域における広域連携、官民連携の事例
 - 3.1 京浜臨海部での広域連携体制
 - 3.2 川崎臨海部での官民連携体制

1. 海外での広域的計画・事業体制の事例

1.1 地方ブロック広域の空間整備戦略計画の事例

ーイギリス（イングランド）のリージョン計画ー

イギリスでは、国－県・市という地方行政の階層性の中間に、Region という広域計画の階層が設置され、地方自治体の代表者等より構成されるリージョン議会 Regional Assembly が、リージョン広域の空間整備戦略計画を策定する仕組みが採られている。ここでは、そのリージョン空間戦略 R S S の概要を紹介する。

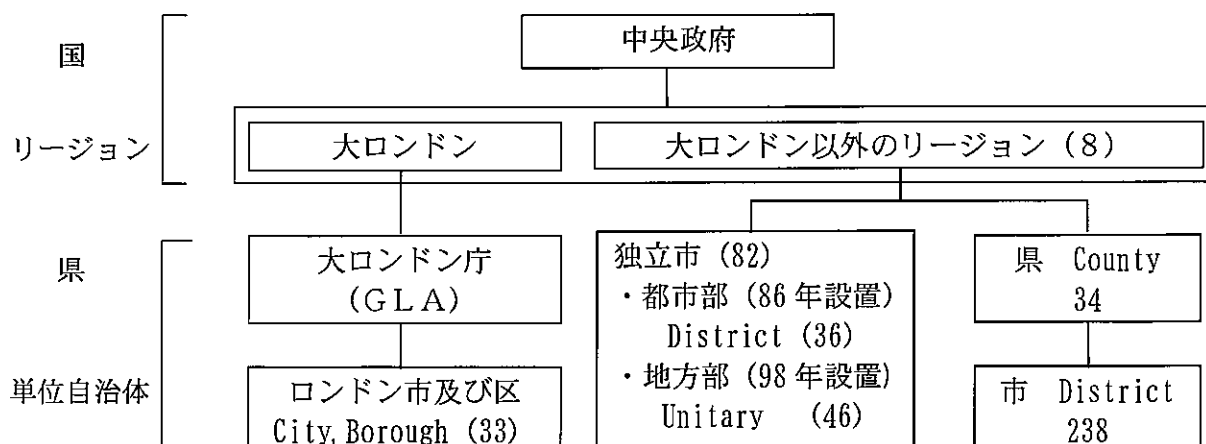
(1) イギリス（イングランド）の計画行政の階層性

イギリスは、イングランド、ウェールズ、スコットランド、北アイルランドから構成され、イングランド以外の地域には広範な自治権が与えられている。中央政府が都市・地域政策を直轄しているイングランドは、面積 13.0 万平方キロ（イギリス全体の 5 割強）、人口で約 5000 万人（イギリス全体の 8 割以上）のエリアである。

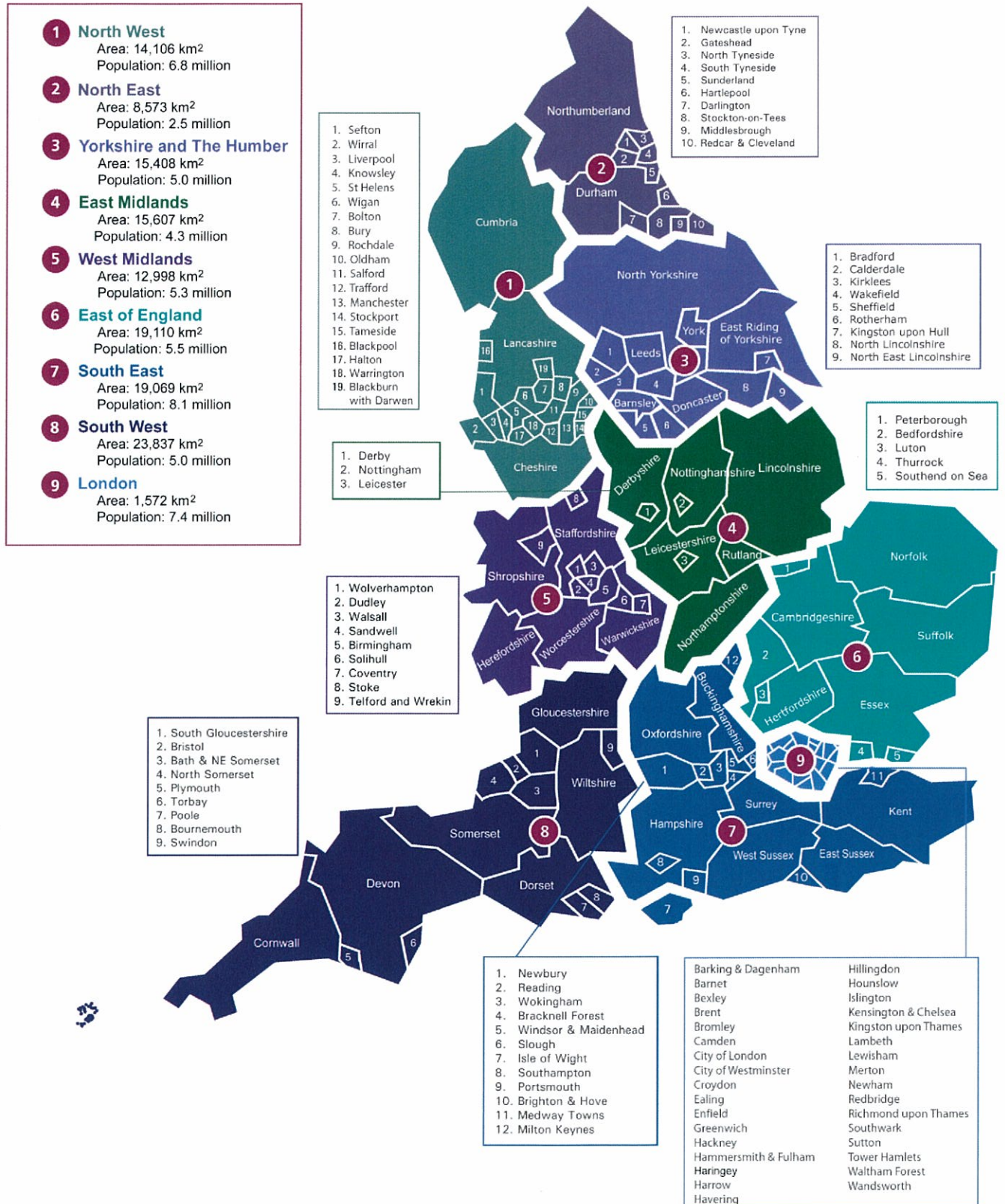
イングランドは、かつてはわが国と同じ国－県・都－市・区という三階層制であったが、1980 年代以降の地方制度改正のもとで、現在では国－独立市という 2 階層と国－県－市・区という 3 階層が混在している。

さらに、国と県・市といった通常の地方自治体との中間の広域行政単位として、リージョン（Region）という単位が設けられている。リージョンは、図表 1.2 に示すように、大ロンドンを除けば面積的にはわが国の地方ブロック並みの広がりを持つが、人口的にはわが国の県並みの規模である。リージョンは、大ロンドンを含め 9 つある。リージョンは、大ロンドン庁 GLA が公選制の市長・市議会を持つ「地方自治体」である以外は、主権を持つ地方自治体組織が置かれているものではなく、国の地方行政単位として、広域的な計画・事業調整で行うために「便宜的」に設置された階層である。

図表 1.1 イングランド地方行政体制（GLA が復活した 2000 年時点のもの）



図表 1.2 イングランドの地方 (Region) と地方自治体 (ODPMのHPより)



(2) リージョン空間戦略RSSの仕組み

上記の地方行政の階層性のもとで、都市・地域政策分野では、国が示す政策指針を踏まえて、各リージョンにおいてリージョン空間戦略RSS (Regional Spatial Strategy) と呼ばれる広域計画の策定が義務付けられている。リージョン空間戦略RSSは、いくつかの種類のあるリージョン計画の中で数少ない法定計画であり、

- ・対象エリアの面積的広がり大きさ（人口規模は、わが国の府県ひとつ程度だが）
- ・取り扱っている内容が、経済・産業なども含む広範なもの

という点ではわが国の国土形成計画の広域地方計画に類似するものだが、

- ・リージョン全体のプランに加え、いくつかのサブリージョン（わが国の広域都市計画区域に似たスケール感）に分けたプランもまとめることが推奨されていること
 - ・「空間戦略」と称しているように、リージョン広域の土地利用とインフラ計画をコアアウトプットしており、計画実施手段として開発指導・建築許可制度と直接リンクしていること（わが国の広域地方計画は、それ自体は実施手段は持たない）
 - ・このリージョン計画が、傘下の基礎自治体の開発基本計画（わが国の市町村都市計画マスタープランに類するもの）の上位計画と法的に位置づけられていること
- などから、むしろわが国の都市計画区域マスタープランに類するものとも見なせる。

このRSSの策定主体は、都市計画基本法の2004年改正以降、リージョン議会RAS: Regional Assemblies とされている（それ以前は国のリージョン出先機関が策定）。

- ・リージョン議会は、通常の公選制議会を持つ大ロンドン以外の8つのリージョンに設置されている。
- ・組織形態はボランティアなものとされており、意思決定機関であるChamberは、傘下の地方自治体（議会）から選ばれるメンバー（メンバーの2/3程度）及びその他の関係機関等の専門家（残り1/3程度。どこの自治体にも属さず利害関係もないメンバー）から構成される。チェンバーの下にはプロパーの専門スタッフを持つ。
- ・リージョン議会の役割は、次のようになっている。
 - ① 国やEUの政策に対するリージョンの主張Advocacyの開陳
 - ② リージョン毎に置かれている国の独立機関リージョン開発庁RDAが策定する経済戦略RESや都市再生施策に対するアドバイス、国の環境機関や保健機関に対する政策的アドバイス
 - ③ リージョン空間戦略RSSの策定（認可は国）とその進行管理
 - ④ RSSの実施に係る関係機関との協議調整、RSSを受けて策定される地方自治体の都市計画フレームワークLDF: Local Development Framework等に対するアドバイス

(3) リージョン空間戦略RSSの例ー南東イングランド

南東イングランド: South East England は、大ロンドンの南・西に接し、面積 19,000 平方キロ、人口 500 万人のリージョンである。南部はポーツマスなどのハンプシャーエリアに港湾地帯が形成されており（エリアの人口は 160 万人）、ドーバートンネルのイギリス側の入口が東部にある。また、北部にはオックスフォード、ミルトンキーンズなどの学園都市、大規模ニュータウンが分布している。面積規模は違うが、兵庫県（面積 8,400 平方キロ、人口 560 万人）と類似した特性を持つ地域である。

南東イングランドのリージョン議会は、2006 年 3 月に、国との協議に向けたリージョン計画のドラフトプラン（キャッチコピーは A Clear Vision。目標年次は 2026 年）をとりまとめた。ドラフトプランの目次構成は下記の通りであり、そこに所載の計画のコンセプト図を図表 1.3 に示す。

セクションA 現状・課題

セクションB 背景

セクションC 戦略の選択肢と持続可能性

セクションD リージョンの政策のフレームワーク

- D1 横断的な (Cross-cutting) 政策、D2 経済、D3 住宅、
- D4 コミュニケーションと交通、D5 持続可能な自然資源のマネジメント、
- D6 廃棄物と鉱物、D7 田園地域と景観のマネジメント、
- D8 建築と歴史環境のマネジメント、D9 中心市街地、
- D10 観光と関連するスポーツ・レクリエーション
- D11 社会、文化及び健康にかかる事項

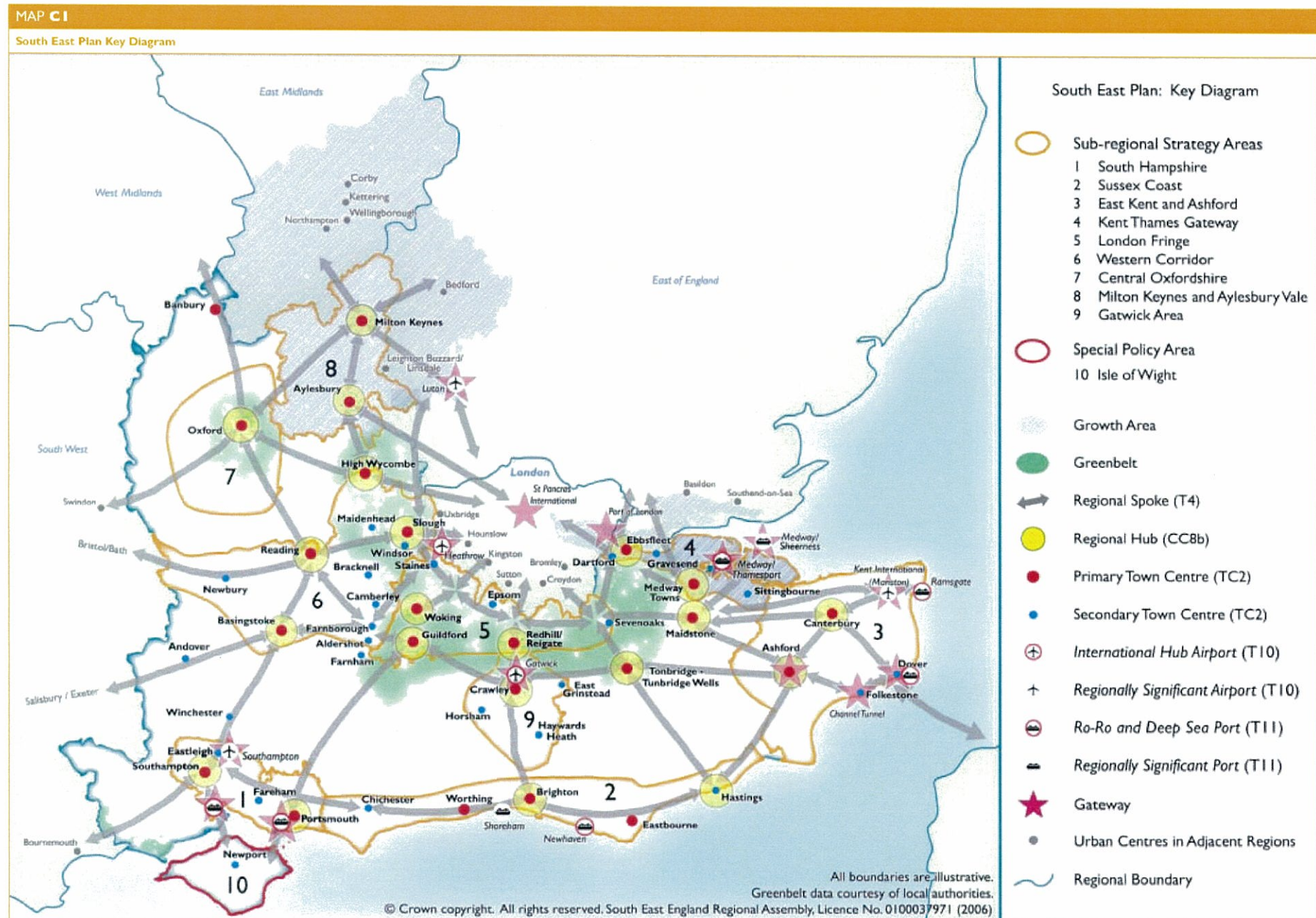
セクションE サブリージョンの政策のフレームワーク

(10 のサブリージョン毎の計画指針を記述。サブリージョンは、リージョンの空間戦略上重要な地域とされるものであり、うち 5 つのサブリージョンが、沿岸域・港湾地域である)

計画図を見る限り、1.2 に示すサンフランシスコのベイプランのように具体の土地利用を規定するものではなく、都市拠点、空港・港湾や根幹的な交通軸の配置計画を示すガイドプラン的なものとの印象がある。しかし、計画書本文中には、中心市街地外への大規模商業施設の立地規制、沿岸域の自然保護などの規定が盛り込まれており、傘下の自治体はその方針に基づく施策展開が求められる。傘下の自治体を守るべき、いわば「計画規範」といえるものである。

また、サブリージョン毎の計画指針も盛り込まれているように、リージョンの中の空間戦略上重要な地域の空間整備の方向性も、広域的観点から示すものとなっている。

図表 1.3 南東イングランドRSSドラフトの計画コンセプト図



1.2 沿岸域広域の保全・利用計画の事例

ーサンフランシスコ湾の「ベイプラン」ー

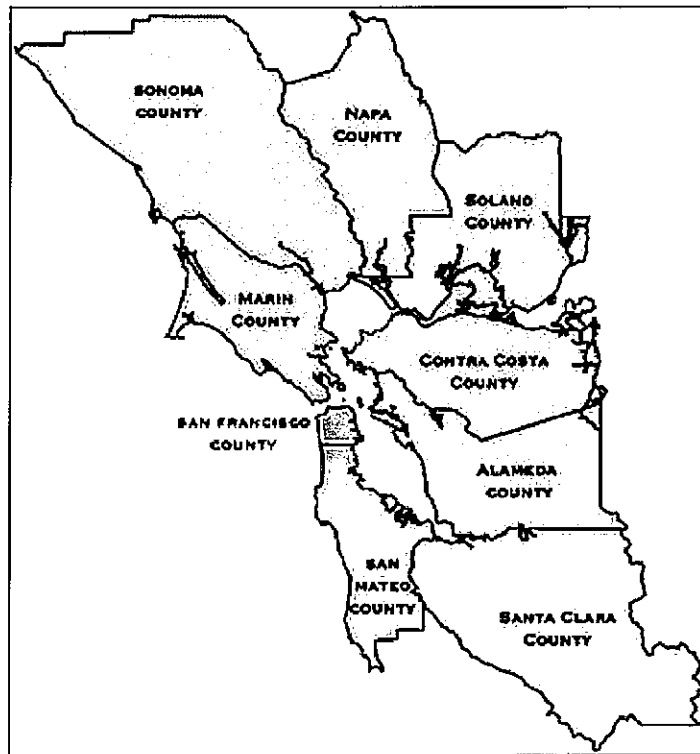
アメリカでは、複数の自治体にまたがる広域的な課題に対処する場合、自治体合併や広域自治体設置といった行政区域を固定的に拡大する方法より、設置目的を限定した連携型の組織体制を設けることがよく行われている。そうしたもののなかで、サンフランシスコ湾の沿岸域（水際線）の広域的な保全・利用計画を策定している「ベイプラン」の概要を紹介する。

(1) サンフランシスコ湾地域の概観

サンフランシスコ湾は、行政区域的にはサンフランシスコ市（City=County）を含む9つの郡（County）に囲まれており、サンフランシスコ湾地域という場合この9つの郡のエリアを指すのが一般的である。9つの郡の傘下には約100の基礎自治体がある。

9つの郡の陸域総面積は17,900平方kmであり、大阪・兵庫・和歌山・徳島という大阪湾を囲む4府県の面積19,200平方kmと同程度であるが、人口は690万人（2005年）と大阪湾4府県の約4割である。

図表 1.4 サンフランシスコ湾地域を構成する9つの郡



(2) 湾地域の広域な行政連携体制

この湾地域は、9つの郡をカバーする広域的・恒久的な地方行政体は置かれていないが、政策課題対応で広域連携的に取り組むアド・ホックな組織体制がいくつか設置されている。沿岸域の環境保全と開発を所管するBCDC (San Francisco Bay Conservation and Development Commission: サンフランシスコ湾保全・開発委員会)、都市圏の社会、環境、経済開発、防災などの問題を対象とするABAG (Association of Bay Area Governments: ベイエリア自治体協議会)、都市圏の交通計画とその事業計画の策定を行うMTO (Metropolitan Transportation Commission: 都市圏交通委員会) といったものである。

このうち、BCDCは、連邦法に基づいて設置された州の機関であるが、ABAG、MTOは、郡などの地方自治体が主体となった広域連携組織である。これらの団体は、それぞれの意思決定機関に委員を派遣するなどして、相互に連携し合っている。

後者の、ABAG、MTOのような地方自治体が広域連携的に特定テーマの行政事務処理にあたる体制は、COGS: Council of Governments と呼ばれ、NARC (National Association of Regional Councils: 全米地域協議会協会) にリンク登録されている団体数だけで、全米で約410団体ある。COGSは、州法に基づき州の認可を得て設立される。そうした自治体連携組織の中で、リージョン広域の交通計画の調整・策定と連邦や州の補助金の配分も含めた事業計画の策定権限を与えられた機関を、特にMPOs (Metropolitan Planning Organization: 都市圏計画機関) と呼ぶ。MPOは、国の交通政策基本法(概ね10年に1回改訂される。現在は2001年に策定されたTEA-21)により根拠付けられており、国の認定を得て設立される。1992年時点で全米で339団体が認定されている。

(3) サンフランシスコ湾の「ベイプラン」の概要

サンフランシスコ湾では、沿岸域の環境保全と産業(工業・港湾)開発の調整を図るためのベイ広域のマスタープラン「San Francisco Bay Plan」を、BCDCが策定している。州やエリア内の自治体は、沿岸域の開発等についてはこの計画に準拠しなければならない。

計画策定機関であるBCDCは、1965年に策定された連邦法:McAteer-Petris ACTに基づき、テンポラリーな州の機関(Agency)として設立され、1969年に最初のベイプランを策定した。その後、BCDCは常設機関とされ権限が強化された。

現在、BCDCは、27人の委員から構成されている。投票権を持つのは内18名であり、ベイプランの改訂には2/3の賛成が必要である。

- ・州政府が任命する委員5人(議長、副議長を含む)
- ・9つの郡の代表者各1人

- ・基礎自治体の代表者 4つのエリア別に各1人
- ・A B A Gの代表者1人
- ・その他、州や連邦政府の関係機関等の代表者

2006年版のベイプランでは、自然環境と調和した開発等の主な目標を、以下のよう
に設定している。

- ① 港湾の整備
- ② 航路の確保
- ③ 水辺の工業地の開発と保全
- ④ ウォーターフロントの公園やレクリエーション施設の整備
- ⑤ 空港施設の拡張
- ⑥ Diked Histric Bayland における野生生物保護の促進
- ⑦ 私有の水際線の開発の奨励

ベイプランには計画図が添付されており、エリア別に7枚に分けられた計画図の
うち、サンフランシスコ市の金門橋が入ったエリアの図を、図表1.5に示す。この
計画図には、図に示されたエリア別に、計画のコンセプト、図中に番号を付した箇
所の計画の方針等も載せられている。

- ・優先すべき利用形態として、以下のものの場所が明示されている。

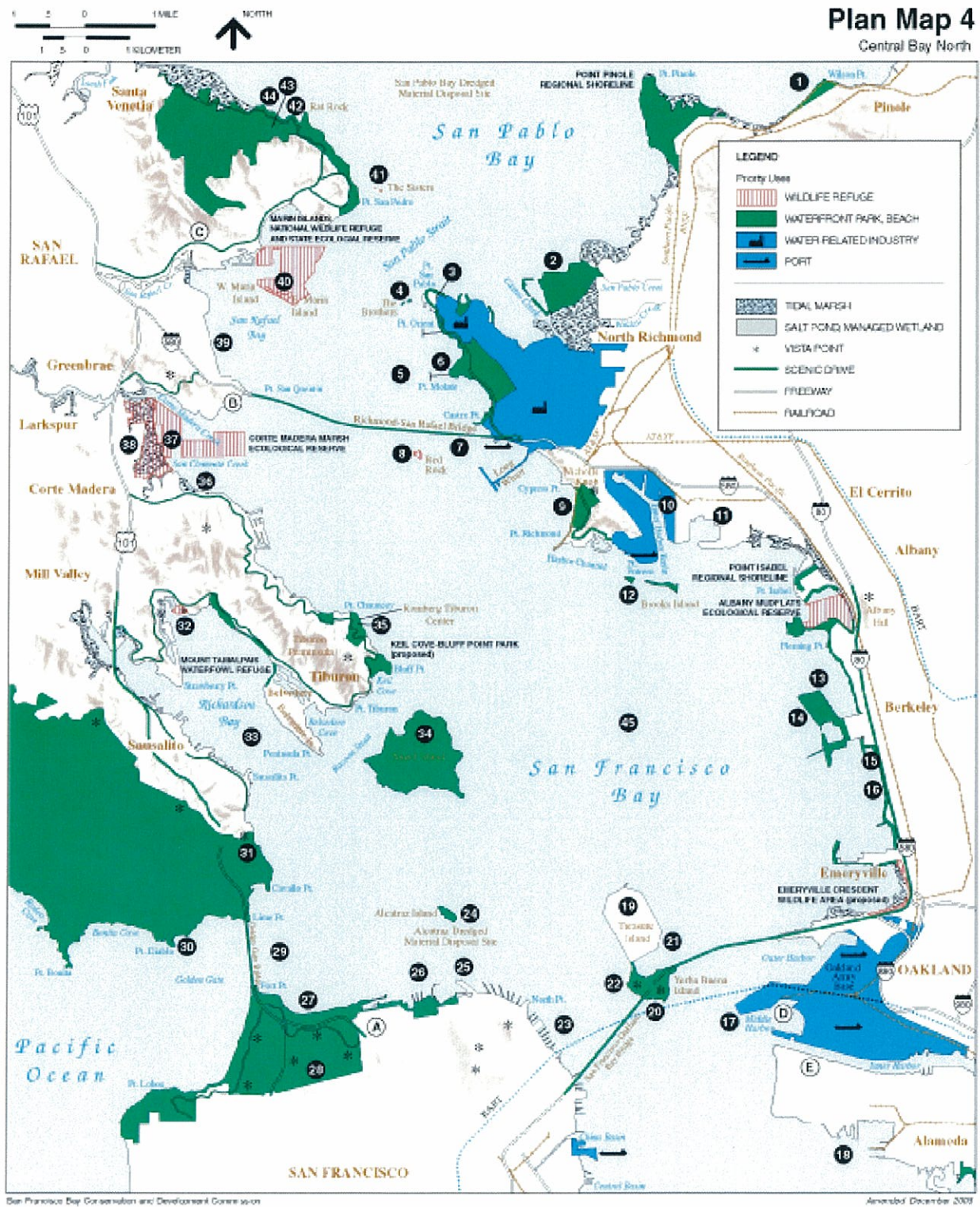
- ・野生生物の保護
- ・ウォーターフロントの公園、ビーチ
- ・水辺の工業用地
- ・港湾用地

(引用したMAP4には入っていないが、別のエリアでは水辺に位置する空港
用地も明示されている)

- ・ビスタポイントやシーニック・ドライブが明示されているように、沿岸域の景
観形成の視点も入った計画となっている

- ・サンフランシスコ湾域では、大阪湾ベイエリアのなぎさ海道と似たベイ・
トレールの整備が進められている(計画主体はA B A G)。ベイプランで
は、このベイトレールのプランも考慮して計画図に位置づけている。

図表 1.5 サンフランシスコ・ベイプランの計画図（中央ベイ北部）



1.3 広域的な交通計画策定機関、整備・管理機関の事例

ーニューヨーク都市圏の交通計画協議会、ポートオーソリティー

ニューヨーク都市圏は、ニューヨーク市を中心に、ニューヨーク州南部からニュージャージー州南部、コネチカット州西部に、州を越えて広がっている都市圏（Tri-State Region と呼ばれる）であり、東京都市圏に次ぐ世界第二位の規模を持つとされる。

核都市であるニューヨーク市は、面積 785 平方キロ（大阪府の約 4 割）、人口 800 万人（2000 年。大阪府 880 万人よりちょっと小さい規模）である。ニューヨーク都市圏の範囲は明確に決められたものはないが、最も広い捉え方をした 31County Region（三州のうち 31 の郡を含むエリア）は、面積 32,700 平方キロ、人口 2,140 万人と、近畿 7 府県（31,400 平方キロ、人口 21,700 万人）と同程度のエリアである。

都市圏がニューヨーク市域を越えて広がっていること、港湾地帯であるハドソン川がニューヨーク州とニュージャージー州の境界に位置することなどから、地方自治体の行政区域を越えた計画組織、事業組織がいくつか設立されている。ここでは、交通・運輸分野に係る計画策定機関、インフラ整備・管理機関を紹介する。

(1) ニューヨーク都市圏交通計画協議会：NYMTC

NYMTC (New York Metropolitan Transportation Council) は、ニューヨーク市とその周辺 5 郡の範囲を所管する大都市圏計画機関 MPO（1.2 節で示した、サンフランシスコ都市圏の MTO と同種の機関）である。所管する範囲はニューヨーク州内のエリアだけであり、面積 610 平方キロ、人口 1,210 万人である。

図表 1.6 NYMTC の所管エリア



NYMTCの組織は、投票権を持つ9団体と、アドバイザー5団体とから構成されている。国や州の関与もあるが、基本的には地元地方自治体の連携による組織である（全米の他のMPOも、基本的に同じ）。アドバイザーには、隣のニュージャージー州の団体も入っている。

○投票権を持つ団体

- ・ ニューヨーク市以外の周辺5郡
- ・ 都市圏交通公社：MTA（地下鉄等の交通事業者）
- ・ ニューヨーク市都市計画局
- ・ ニューヨーク市交通局
- ・ ニューヨーク州交通局

注）Department of Transportationを「交通局」と訳したが、業務が公共交通に限定される日本の市交通局と異なり、道路・運輸行政も司るものである。

○アドバイザー団体

- ・ 連邦道路局
- ・ 連邦運輸局
- ・ ニュージャージー州運輸局
- ・ ニューヨーク州環境保護局
- ・ 北ジャージー交通計画公社
- ・ ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社：PANY&NJ
- ・ 連邦環境保護機構

NYMTCに限らず、連邦政府からMPOの認定を受けた機関は、都市圏の道路・鉄道、物流などを包括した長期的・総合的な交通計画と、その実現のために必要な事業計画の策定が義務付けられる。

- ・ RTP (Regional Transportation Plan) と呼ばれる、概ね20年後を目標とする長期計画。都市圏の計画期間中の交通政策の主要な目標を明確にした上で、交通インフラ投資の長期的・重点的な配分計画を策定

→最新版の計画は2005年 - 2025年が計画期間

- ・ TIP (Transportation Improvement Program) と呼ばれる、RTPに沿った3年間毎の短期事業計画

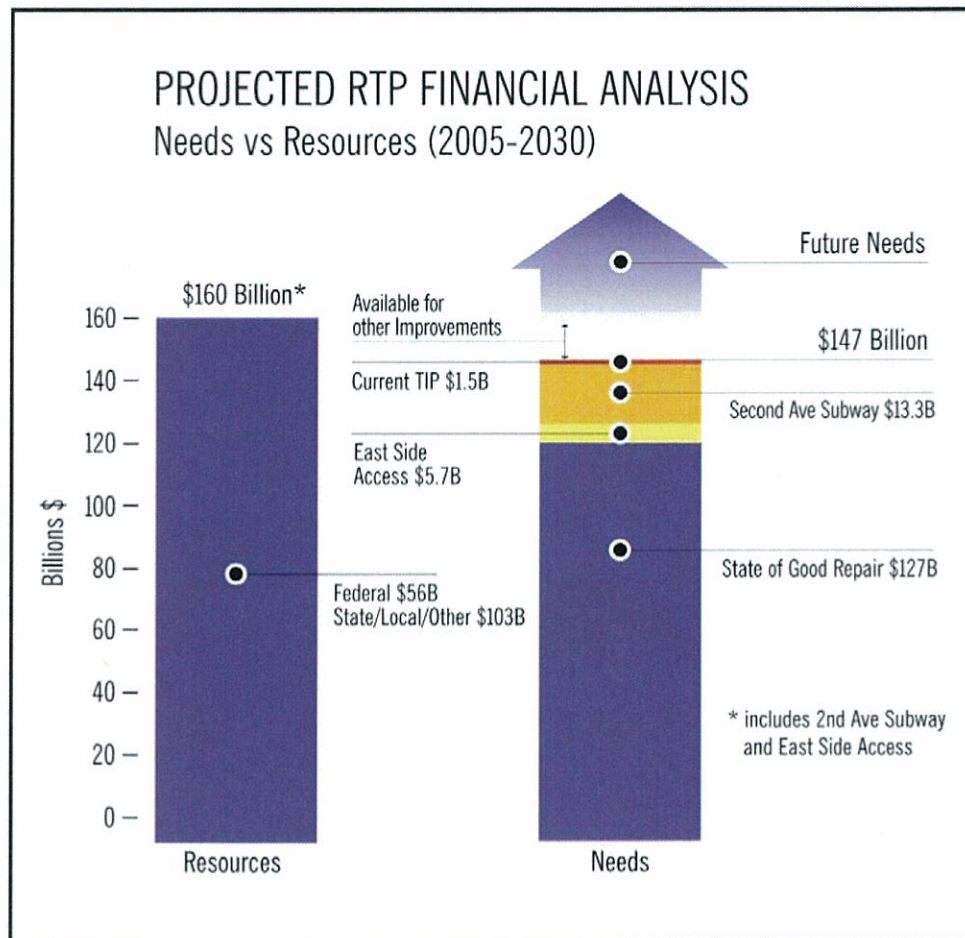
→この事業計画に基づき、連邦・州政府からの補助金を交付

このように、地方側が整備プログラムと財源配分計画を策定するのは、アメリカのインフラ整備に関する連邦の助成制度が、個々のプロジェクト毎の1件採択ではなく、道路・鉄道も含めたパッケージ型採択の仕組みが基本になっているためである（財源によっては1件採択的なものもあるが）。

MPO自体は事業は行わず、あくまで都市圏広域の計画策定と自治体・交通事業者等への投資配分の調整を行うだけである。

2005－2025 R T Pに掲載されている長期的なインフラ整備の支出・財源計画を下に示す。この図は財源・需要の内訳は示されていないが（別表に詳細の積上げが掲載されている）、財政需要 Needs 側で、セカンドアヴェニューの地下鉄整備のような新規の重点的プロジェクトは特出しで表示されている。このあたりにも、計画の目標に対する重点投資 というニュアンスが読み取れる。

図表 1.7 2005－2025 R T P の財源計画総括図（N Y M T C）



(2) ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社：P A N Y & N J

ポートオーソリティは、地方自治体から独立して港湾の整備、管理運営を行う機関であり、アメリカなどではよく採られている組織形態である。

ニューヨーク・ニュージャージー港湾公社：P A N Y & N J (Port Authority of New York and New Jersey) は、二つの州にまたがり、港湾だけでなく空港や道路・地下鉄なども所管する、アメリカでもあまり例の無い機関である。

P A N Y & N J は、もともとは両州の境界であるハドソン川沿いの港湾施設の整備と管理を行う機関として、1921年に、両州の協定により設立された。その後、ハドソン川を横切る道路（橋梁・トンネル）や地下鉄の整備・管理を行うようになった他、空港（ケネディ国際空港含む）も所管対象に含められてきた。現在は、図表 3.4 に示す施設の管理運営を所管しており、エリア的には 3,900 平方キロをカバーしている。

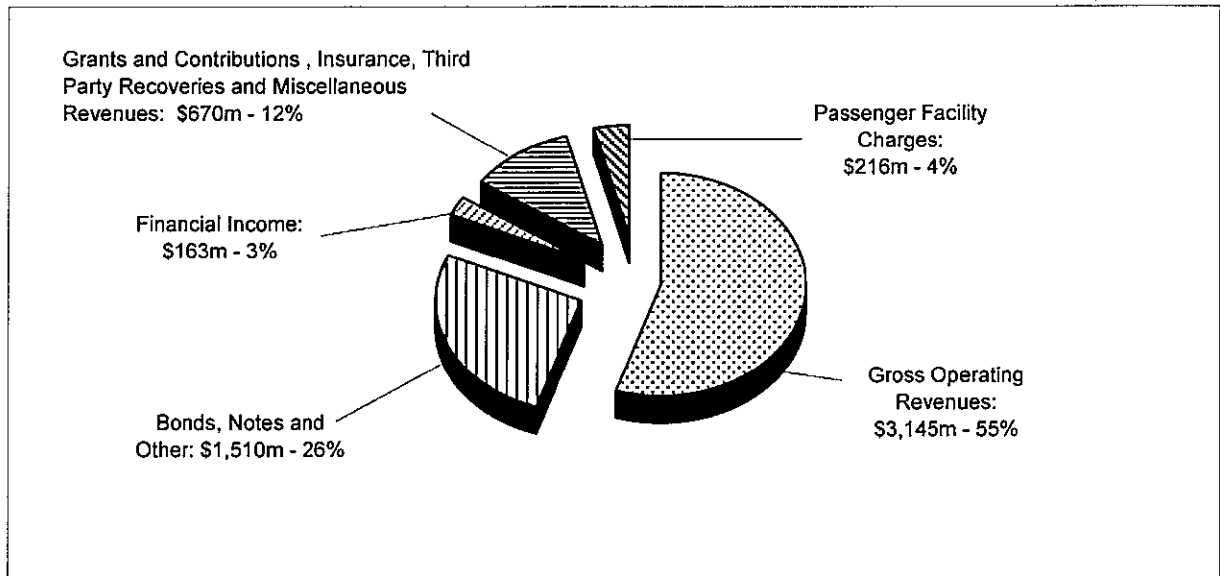
意思決定機関である役員会（ボード）は、議長、副議長と、両州から推薦された数人の役員から構成されている。2007 年予算は 57 億ドルである（収支内訳は図表 3.5）。

図表 1.8 P A N Y & N J の所管エリアと施設

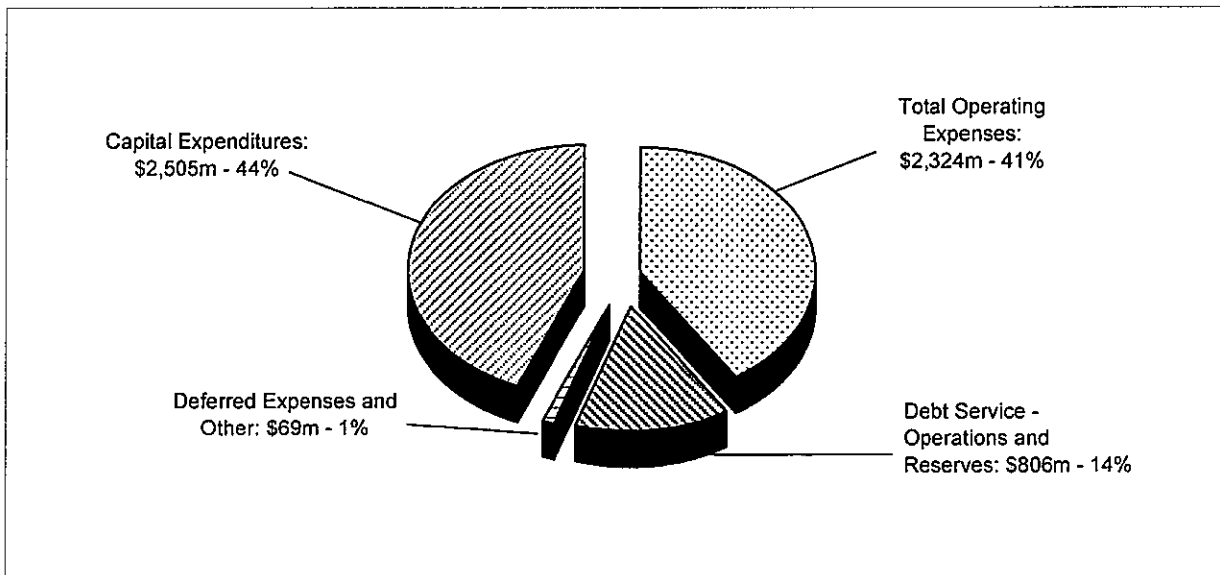


図表 1.9 P A N Y & N J の、2007 年資金計画

Sources: \$5.7 Billion



Uses: \$5.7 Billion



2. 自治体レベルの規制の緩和・強化事例

2.1 尼崎市における内陸工業地の土地利用指針

(1) 背景

都市計画における土地利用規制（用途地域）では、工業専用地域以外は、工業地域、準工業地域でも、住宅や商業施設の建築は可能である。このため、工場地帯内の工場転出跡地にマンションなどが蚕食的に立地してきて、既立地の工場等の操業が制約されることがままある。その結果、工場等が転出していても、従来は工場等の追い出しが施策の基調であったことから、むしろそれを是とする風潮があったことは否めない。

しかし、既成市街地からの工場等の流出により、地域経済の停滞、雇用の減少、税収の減少等が顕在化したことから、最近、土地利用規制面で既立地工場等の流出抑制を検討する地方自治体が出始めた。工場等制限法の廃止もそうした動きを後押ししたのであり、時代潮流が、工場等の追い出しから、住工の住み分け・共存を基調とする方向に転換したといえる。

大阪湾バイエリアにおいて、広域的なゾーニングを行う場合、広域計画は方向性や規範を示すだけで、その方針に基づく工業地の保全等の具体の土地利用誘導は、都市計画権限を持つそれぞれの地方自治体の役割となる。このような自治体レベルでの住工の共存、あるいは工業系土地利用の保全のための具体の方法の事例として、尼崎市が最近取り組んでいる例を紹介する。

(2) 尼崎市での取り組み例

【土地利用誘導指針の策定】

尼崎市では、2005年12月～2006年1月に実施したパブリックコメント募集結果等を踏まえ、この3月に、「尼崎市内陸部工業地の土地利用誘導指針」を策定した。この指針は、市内の工業地域、準工業地域を対象に、工業の保全、住工の共存、ないし高度な土地利用を図るゾーン等を明確にしたうえで、工業を保全すべきゾーンでは工場等の操業に支障を与えるような住宅等の立地を規制しようとするものである。

【具体の地区での工業保全のための規制強化の都市計画決定の動き】

一方、この指針確定に先立つ形で、具体の地区を対象に都市計画的な規制強化が始動している。すなわち、昨年11月に都市計画縦覧手続きに供された「阪神間都市計画特別用途地区（特別工業保全地域）案」がそれである。

- ・特別用途地区とは、用途地域で定められた一般的な建築用途規制を、スポット的・例外的に規制緩和もしくは規制強化できる制度
- ・今回の尼崎市のケースでは、JR 尼崎駅南西に位置する扶桑町の全域（約 42.5ha、用途は工業地域）の、工業地域としての一般の建築用途規制を強化するもの
- ・これによって、このエリアでは、一般の工業地域では立地可能なマンションや大規模商業施設等の立地はできなくなる。

(尼崎市 HP からのコピー)

尼崎市内陸部工業地の土地利用誘導指針

土地利用誘導指針策定の背景

尼崎市は工業都市として発展してきましたが、そのことが、土地利用に係る都市計画である用途地域の面においても、「主として環境の悪化をもたらすおそれのない工業の利便の増進を図る準工業地域」及び「主として工業の利便の増進を図る工業地域」並びに「工業の利便を増進する工業専用地域」の指定面積が市街化区域の 1/3 を超えていることなどに表れています。

これらの工業地は、第 2 次基本計画において、「産業都市として企業の操業環境を維持するとともに、新しい技術産業等の立地の誘導に努める。」ことを土地利用の基本としており、本市における土地利用の骨格となるものです。

工業地の利便の増進を図るため、用途地域ごとに建築基準法による建物の用途規制が行われているところですが、工業専用地域以外は、住居系、商業系の建築物の建築が認められていることから、それらの混在によって操業環境や住環境などの面での支障が生じている状況にあります。

この状況に対しては、これまでに、工業地の操業環境を守るため、また、住宅地との混在による問題を解消あるいは回避するため、本市独自の制度として、住環境整備条例による住宅建設に対する規制・誘導策などの取組を講じてきたところですが、社会経済情勢や産業構造の変化が続くなか、一層の取組が必要であると考えています。

土地利用誘導指針の目的

この誘導指針は、工業地域及び準工業地域内における土地利用の誘導方向と方途を示すことにより、「都市計画に関する基本的な方針」に基づく具体的な都市計画を定める際の基本的な考え方として策定したものです。

策定に当たっては、まず、工業地域・準工業地域の別に、幹線道路や鉄道等で囲まれた一定の区域に細区分し、各地区における土地利用の状況や動向をもとに、「工場が集積し、今後とも工業地として保全する地区（工業保全ゾーン）」と「工業保全ゾーンの中でも広大な敷地を有する工場及びそれらが一团なった地区（大規模工場立地ゾーン）」並びに「工業地と住宅地等が混在し、今後、共存又は分離を目指す地区（工業複合ゾーン）」の 3 つに区分しています。そして、その区分ごとに、地区の状況の例示とともに土地利用誘導にあたっての基本的な考え方を示しています。

内陸部土地利用誘導指針

工業保全ゾーン・大規模工場立地ゾーン

(原則、住宅系土地利用比率が 20% 以下の地区)

地区の状況の例

- 工場の周辺に住宅等が立地しているが少数であり、土地利用にも変化が見られない地区
- 新たな共同住宅等の立地があるものの緩衝緑地帯の設置などにより工場の操業環境との調和が図られている地区
- その地区の立地性などからみて、住宅系土地利用が適切でない地区
- 単独または一団の工業系の建築物によって構成される地区(大規模工場立地ゾーン)

土地利用誘導の方向

操業環境の保全を基本とし、地区の状況にも留意して、次のような建築規制により土地利用の誘導を図ります。

- 操業環境を阻害する新たな住宅や店舗等の建築物を規制
- 既存住宅との調和を図るため、住環境阻害を増大させる建築物を規制

工業複合ゾーン

(原則、住宅系土地利用比率が 20% を超える地区)

地区の状況の例

- 古くからの混在地として、土地利用にあまり変化が見られない地区
- 工業系土地利用から住宅系など他用途への土地利用転換が進む地区
- 商業・業務系の建築物が混在する地区

土地利用誘導の方向

多様な市街地形態を有していることから、既存工業施設の操業環境の保全を基本としつつ、住環境にも配慮して、各地区の特性に合った建築規制により土地利用の誘導を図ります。

- 工業系土地利用の比率が高い地域については、新たな住宅等の建築物を規制
- 住宅系土地利用への転換が進む地区については、建物の高さ等の形態規制や住環境に影響を及ぼす建築物を規制
- 工場と住宅がそれぞれ相当数立地する地区については、操業環境、住環境の共存を図るため、建築物の外壁後退や構造に係る規制

- 駅周辺や幹線道路沿道の交通至便な地区については、商業系の建築物を許容住宅系土地利用比率＝住宅系土地利用／（住宅系土地利用＋工業系土地利用）
工業系土地利用：工業地、運輸・流通地、業務地
住宅系土地利用：住宅地、学校用地

達成の方途

- 各地域の土地利用誘導の内容については、この誘導指針の考え方をもとに、関係者の理解を得ながら、用途地域制度並びに同制度の補完制度である特別用途地区制度や地区計画制度を活用し、具体化を図ります。
- 個々の建築行為を誘導する「尼崎市住環境整備条例」や「尼崎市商業立地ガイドライン」などの既定の制度との連携手続を検討します。

用語の説明

用途地域制度

良好な市街地環境の形成や、機能的な都市活動の確保を目的として、住宅地、工業地、商業地など市街地の大枠としての土地利用を定める制度。

特別用途地区制度

用途地域が定められた地域において、その地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等の特別の目的の実現を図るため定める制度。具体的な建物用途規制については、建築基準法第49条の規定により市の条例として定める。

地区計画制度

各地区の特性にふさわしいまちづくりを誘導するための計画。まちづくりの目標と方針を掲げ、その具体化のための整備計画として建物の用途、高さ、面積など建築に係る制限などを定める。定められた制限については建築基準法第68条の2の規定により市の条例として定めることができる。

尼崎市都市計画に関する基本的な方針

尼崎市の都市計画における将来像や方針を示したもの。
方針では、内陸部工業地に係る土地利用の整備方針として、「既存工業の高度化、環境改善、研究開発機能の導入などにより、工業構造の都市型化と安全で快適な内陸部の工業地を形成する。住宅地と隣接した既存工業地は、工業地として保全するか住宅地へ転換するかを明確にする。また、住工混在地においては、住・工いずれかの機能に方向づけるなど、用途の純化を基

本としつつ、良好な生産環境を確保する。」ことを示している。

尼崎市住環境整備条例による建築誘導

- 緩衝緑地帯の設置
住宅建設を抑制し、工場の操業環境保全を図るための方策。
工業地域内で新たに住宅建設する場合は、敷地の境界に沿って幅員6m以上かつ事業施行地積の25%以上の用地を緑地帯として整備し、その用地については敷地面積に含まないこととしている。
- 指向地域の指定
準工業地域の一部を、工業の操業環境を保全する地域として工業系指向地域に指定し、上記緩衝緑地帯設置の基準を適用している。
工業地域及び準工業地域の一部を、将来の土地利用の純化に向けて住居系指向地域に指定し、住宅の新築に対して、日影、斜線、高度地区について第1種住居地域の基準を適用している。

尼崎市商業立地ガイドライン

市内を8種類のゾーンに分け、ゾーンごとにまちづくり面からの商業機能の方向並びに大型商業施設に対する誘導・規制の考え方を示したもの。

（次ページ 添付図）

【尼崎市内陸部工業地土地利用誘導ゾーニング図】



用途地域による建築規制一覧と扶桑町での特別規制との対応

用途地域による建築物の用途制限の概要

	第一種低層住宅専用地域	第二種低層住宅専用地域	第一種中高層住宅専用地域	第二種中高層住宅専用地域	第一種住居地域	第二種住居地域	準住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業専用地域	備考
居住	住宅、共同住宅、寄宿舎、下宿										×	
	小規模な店舗・事務所等兼用住宅	※	※									※規模・用途の制限あり
公共	幼稚園、小学校、中学校、高等学校											
	大学、高等専門学校、専修学校等											
	図書館、郷土資料館等											
公	神社、寺院、教会等									×		
共	診療所、保育所、普通公衆浴場等											
公	病院											
社	老人ホーム、身体障害者福祉ホーム等									×		
施	老人福祉センター、児童厚生施設等	※	※									※ 600㎡以下
設	児童遊出所、公衆電話所等											
	郵便局	①	①	②	②							① 500㎡以下、4階以下 ② 4階以下
	税務署、警察署、保健所、消防署等			※	※							※ 4階以下
	自動車教習所				※							※ 3,000㎡以下
商	店舗・飲食店等の床面積が150㎡以下のもの	①	②	③							④	
	店舗・飲食店等の床面積が500㎡以下のもの		②	③						×	④	
	店舗・飲食店等の床面積が1,500㎡以下のもの			③						×	④	* 1 (欄外参照)
	店舗・飲食店等の床面積が3,000㎡以下のもの									×	④	
	店舗・飲食店等の床面積が3,000㎡を超えるもの									×	④	
業	事務所等の床面積が1,500㎡以下のもの			※								※ 2階以下
	事務所等の床面積が3,000㎡以下のもの											
	事務所等の床面積が3,000㎡を超えるもの											
務	ホテル、旅館等				※							※ 3,000㎡以下
系	ボート場、スケート場、水泳場、ゴルフ練習場、バレーボール練習場等				※					×		※ 3,000㎡以下
施	カラオケボックス等									×		
設	マージャン屋、パチンコ屋、射的場、馬券販売所、場外車券売場等									×		
	劇場、映画館、演習場、観覧場等						※	※				※ 客席 200㎡未満
	キャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホール等											
	浴室付浴場等											
	倉庫兼営む倉庫											
工	15㎡を超える倉庫				※							※ 3,000㎡以下
業	単独自動車庫		※	※	※	※						※ 3,000㎡以下、2階以下
	建築物附属自動車庫	①	①	②	③	③						* 2 (欄外参照)
	自動車修理工場				①	①	③	③				* 3 (欄外参照)
施	危険性や環境悪化のおそれが非常に小さい工場				①	①	①	②	②			① 作業場 50㎡以下
	危険性や環境悪化のおそれが小さい工場							②	②			② 同 150㎡以下
	危険性や環境悪化のおそれがやや大きい工場											(原動機・作業内容の制限あり)
	危険性や環境悪化のおそれが大きい工場											
設	火薬類、石油類、ガスなどの危険物の貯蔵・処理の量が非常に少ない施設			①	②							① 1,500㎡以下、2階以下
	火薬類、石油類、ガスなどの危険物の貯蔵・処理の量が少ない施設											② 3,000㎡以下
	火薬類、石油類、ガスなどの危険物の貯蔵・処理の量がやや多い施設											
	火薬類、石油類、ガスなどの危険物の貯蔵・処理の量が多い施設											
	卸売市場、火葬場、と畜場、汚物処理施設、ごみ焼却場等											都市計画決定が必要

□ 建てられる用途 ■ 建てられない用途

- *1 ① 日用品販売店舗、喫茶店、理髪店、建具屋等のサービス兼用店舗のみ、2階以下 ② 前記①に加えて物品販売店舗、飲食店、損保代理店・銀行等のサービス兼用店舗のみ、2階以下 ③ 2階以下 ④ 物品販売店舗、飲食店を除く
- *2 ① 600㎡以下、1階以下 ② 3,000㎡以下、2階以下 ③ 2階以下 (①②③とも建築物の延べ面積の1/2以下のものに限る)
- *3 ① 作業場 50㎡以下 ② 同 150㎡以下、③ 同 300㎡以下 (①②③とも原動機の制限あり)

注) この表は建築基準法別表第二の概要であり、すべての制限について掲載したものではない。

出所：日本都市計画学会編「都市計画マニュアル」

注) ×印は、尼崎市の特別用途地区(工業保全地区)の指定によって、建築ができなくなるもの

2.2 千葉県、堺市における工場緑化基準の緩和

2006 年 3 月に工場立地法に基づく緑化基準が緩和されたことを受けて（地域準則の改定）、千葉県、堺市などが地域準則条例を定めて緑化基準の緩和を行った。ここでは千葉県と堺市の例を示す。

千葉県、堺市とも、地域準則条例の制定による緑化面積基準の緩和と、ガイドラインや緑化協定によるミチゲーションの強化をセットとする施策を採っており、緑化面積基準緩和によって緑化行政が後退しないような配慮がなされている。いずれも 2007 年度から施行されている。

(1) 千葉県

次ページ以降に、地域準則条例の策定にあたって千葉県が実施したパブリックコメントのペーパーを添付する。パブリックコメントの結果、このペーパーに示された形で地域準則条例の制定等が成された。

この千葉県方式は、工場敷地内の緑化面積基準を地域準則の最低基準に引き下げる一方、企業との緑化協定によって「敷地内外で緑化率 20%以上」となるよう務めるとし敷地外の緑化も併せて工場立地法の元々の基準面積を確保しようとするものである。ミチゲーションの観点からは、単なる緑化ではなく樹林地を増やすことが求められるが、樹林緑化についても、「敷地内外」で確保するものとしている。

(2) 堺市

P2-23 以降に、地域準則条例の制定と同時に施行された「堺市緑の工場ガイドライン」の概要部分を添付する。

堺市方式は、工場立地法に基づく緑化面積率基準の緩和は千葉県と同じであるが、「敷地内」での緑化方式について、①緑地面積の 1/2 は樹林地とすること、②緑地以外の環境施設の新設を必要最小限とし、緑地の設置を優先すること をガイドラインで定め、緩和と併せてミチゲーションに配慮したものとなっている。

すなわち、千葉県方式が工場敷地外の緑化も併せた方式になっているのに対し、堺市方式はあくまで「工場敷地内」対応に限定したものとなっている。

(千葉県 HP より)

緑化協定制度の改訂と工場立地法地域準則条例の制定
～環境と経済の両立による持続可能な社会づくりのために～

I. 現状認識

1. 本県では昭和 49 年以降、800 を超える企業と地元市町村及び県との三者による緑化協定を締結し、各企業が工場立地法の基準を上回る工場緑化に努めた結果、1,200ha 余りの樹林を造成してきたところです。

この樹林は、公害、災害等の防止のみならず、都市部に著しく不足している緑地の保全・創造に寄与し、人々に安心感、やすらぎを与え、県民の生活環境を守ってきました。

2. また、本県の企業は、環境負荷の軽減に積極的に取り組んできたところであり、これまでに、日本初の排煙脱硫装置と排煙脱硝装置の設置、火力発電所の LNG 化やテレメーターシステムによる工場監視など先駆的な対策を実施し、我が国における環境対策の主導的役割を果たしてきました。

3. 我が国でも有数の緑豊かな環境対策が進んでいる本県の工場地帯は、企業と自治体の協力により進めてきた取り組みの成果であり、今後もこの姿勢を堅持します。

II. 背景

1. 本県の新たな産業施策の展開

地方分権が進むとともに、地域間競争が激しくなっており、地域の強み・競争優位性を生かした地域づくりを進めていくことが必要になっていることから、国際競争への対応力強化・高付加価値型産業への転換など、企業が活動しやすい諸条件を整備することが必要になっています。

2. 工場立地法の改正

(1) 国では公害問題の深刻化に対応し工場と周辺環境の調和を図るため、工場立地法において、昭和 49 年以降の約 30 年間、特定工場に対して全国一律に工場敷地面積の 20%以上の緑地面積を保有することを義務づけてきました。

(2) その後、公害防止技術の著しい進展、社会経済情勢の変化や特定工場を取り巻く環境の変化を受けて、平成 10 年 1 月に、地域（都道府県又は政令指定都市）で条例を制定することにより、一定の範囲内で独自の緑地面積率（地域準則）を定めることができるように制度改正が行われ、平成 16 年 3 月にその率の範囲が拡大されました。

地 域	法施行時点 (昭和 49 年 3 月)	地域準則の設定 (平成 10 年 1 月)	地域準則の改定 (平成 16 年 3 月)
工業・工業専用地域	20%以上（原則）	15%～20%以上	10%～20%以上
準工業地域		—	15%～25%以上
住宅・商業地域		20%～25%以上	20%～30%以上
その他の地域		—	—

※ —は原則と同じ

III. 緑化協定制度の見直し・工場立地法地域準則条例案の内容

1. 現行制度

(1) 緑化協定制度

土地の区分		緑化率	緑化の方法
工場用地	昭和 49 年 11 月 30 日以前に着工	10%以上	一定の割合で植栽した樹木によること
	昭和 49 年 12 月 1 日以後に着工	20%以上	
住宅用地		10%以上	
その他の用地（流通基地等）			

(2) 工場立地法による地域準則条例

地域準則条例は制定されていません。

2. 基本的考え方

(1) 社会環境の変化に対処しながら、環境と経済の両立による持続可能な社会づくりを進めるため、県土の緑地保全を後退させるも寄与するよう、新たな緑地保全の仕組みを導入します。

(2) 本県が進めている以下の緑地保全などの各種環境保全に関する施策について、企業の社会的責任（CSR: Corporate Social Responsibility）による総合的な取り組みと積極的な地域貢献の協力を求めています。

※ 緑地保全などの各種環境保全に関する施策

里山づくりへの参画、環境・新エネルギー分野の研究・技術開発、工場敷地周辺への環境対策、環境と企業の森構想 等

以上のような背景と考え方にに基づき、次のような案を検討しています。

3. 具体的な見直し内容

(1) 緑地面積率

① 工場立地法の地域準則条例で以下の緑地面積率を定めます。

ア 住宅地域、商業地域等	・ ・ ・ ・ ・	20%以上	
イ 工業地域、準工業地域	・ ・ ・ ・ ・	15%以上	
ウ 工業専用地域	・ ・ ・ ・ ・	10%以上	【工場立地法条例】

② なお、本県の緑地保全を後退させることのないよう、各工場は、将来において、工場敷地内外で緑化率20%以上となるように努めることとします。 【緑化協定】

(2) 緑化の方法

植栽の方法は、樹木のほか、芝地、屋上緑化、壁面緑化を認めます。

ただし、工場の外周には樹木を極力多用することとします。また、例えば、自社用地、借地、里山の保全、「環境と企業の森」として整備する樹林等、工場敷地内外の緑地において、樹木による緑化率10%を確保することとします。 【緑化協定】

(3) 市町村の特例

現行の緑化協定と同じく、各市町村は地域の要望や実需なども踏まえながら、地域の実情に応じた緑化率等の設定ができることとします。 【緑化協定】

(4) 協定履行状況の確認

緑化協定の履行状況を確認するため、5年に1回程度、報告を求めます。

また、緑化の方法等について、必要に応じ、助言・指導等を行うこととします。 【緑化協定】

(5) 現行協定の改定

現行の緑化協定の変更は、設備の増設等の際に、必要に応じて、企業ごとに行います。 【緑化協定】

(6) 施行日

平成18年4月1日（予定）

1.はじめに

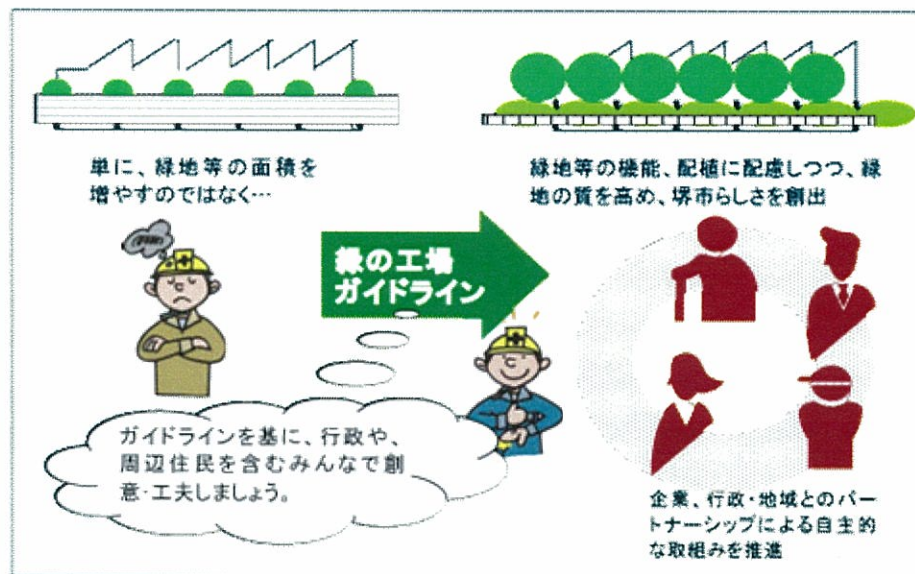
堺市では、平成18年4月の政令指定都市移行を機に「自由都市・堺・ルネサンス計画」の策定を進めており、産業面では人・もの・情報の集積の強化とともに、地域経済や市民生活を支える産業立地の推進をめざしています。この一環として、「堺市工場立地法地域準則条例」を制定し、恵まれた立地条件を活用し、周辺の都市環境形成に積極的に寄与する工場の立地や建替えを促進するため、工場の敷地面積に対する緑地面積率の緩和を実施します。

本市では、「堺市工場立地法地域準則条例」適用時に、この緑地面積率の緩和と同時に、質の高い緑地形成に向けて、緑の工場ガイドライン(仮称、以下ガイドラインという)をセットで示すことにしています(これを「堺方式」と呼んでいます)。ガイドラインは、行政として工場緑化の方向を示すものであり、工場の新設及び増改築に、「堺らしい工場」の形成に向けた様々な創意・工夫を凝らして、工場環境または地域環境の向上に貢献していくことを目的とするものです。

《ガイドラインの使い方》

ガイドラインは、緑地の配置や景観、環境保全の観点からより質の高い緑地形成の方針を示すとともに、工場の緑地面積率緩和による緑地機能の低下を防止する意味も兼ねています。このガイドラインをもとに、企業と行政・地域の人々とのパートナーシップを一層強化し、市民に親しまれる地域の風土や、景観になじむ堺らしい緑地の形成を推進したいと考えています。

なお、今後も工場緑地の良い事例はこのガイドラインに積極的に取り上げていく予定です。



堺市緑の工場ガイドラインの意識のイメージ

2.ガイドラインの考え方

(1) 基本課題

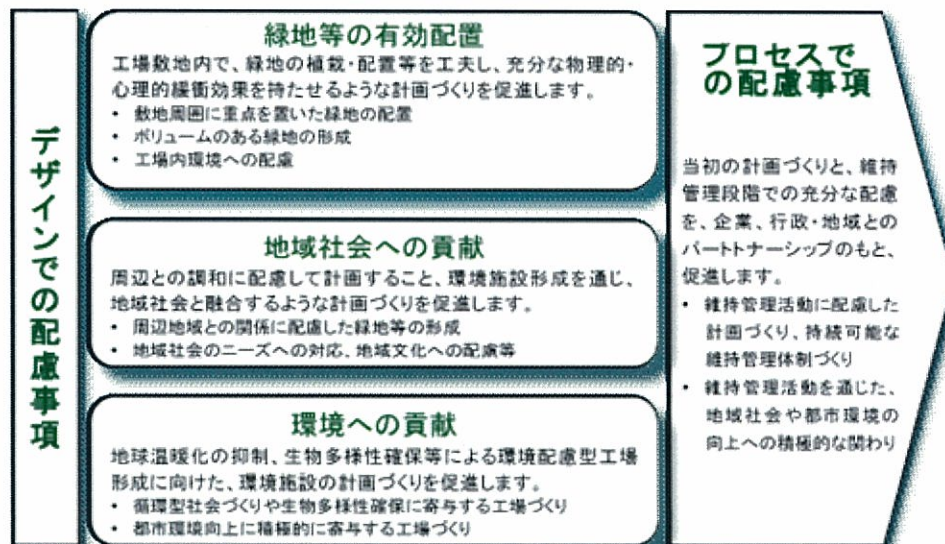
ガイドラインは、下記に示す基本課題への対応をめざします。

- 1 緑地面積率の緩和で、既存工場では建替え等が進み、副次的効果として工場緑地の総量の増加が予測されますが、新設工場では緑地面積が減少するケースも想定されます。このため、企業や住民、行政が一体となって創意・工夫し、質の高い緑地創出に取り組む方向を示す必要があります。
- 2 地球環境問題が深刻化しており、特定工場の新增設に伴う工場施設の設置や緑地形成においても、環境への配慮が不可欠になっています。
- 3 企業の社会的貢献の必要性が高まるなか、環境施設の設置等においても、地域社会との調和や融合への配慮が求められています。
- 4 既存工場の建替えや新規工場の立地促進を目的とする「堺市工場立地法地域準則条例」と、質の高い工場緑地創出の方法を示す「緑の工場ガイドライン」をセットで制定する「堺方式」の主旨を企業や住民の方々に正しく理解し、協力していただく必要があります。
- 5 緑地のもつ機能や適切な樹種の配植、地域周辺環境に配慮された植栽・景観等、質の高い工場緑地を持続させ、効果を高めるには、計画段階から維持管理段階における適切できめ細かな配慮が必要です。

(2) 基本方針

基本課題を受けて、条例で示す基準以上の工場緑地の確保を基本方針とします。

また、緑地の質的向上のため、①緑地面積の1/2は樹林地とすること、②緑地以外の環境施設の設置を必要最小限とし、緑地の設置を優先すること、を最低限のルールとします。



(3) 緑地評価の考え方について

ガイドラインでは質の高い緑地を形成する方策として緑積、緑視率の向上等を掲げています。以下でその考え方を述べます。

《緑積・緑視率の確保》

従来の緑地の面的な確保と同時に量的、質的な確保も重要と考えます。このような視点から、緑地の評価についても、緑被率に代表される面的な評価と共に、緑の容積を示す緑積と見える範囲の緑の状態を示す緑視率の面からも評価する必要があると考えます。

ガイドラインでは、緑積と緑視率の高い緑地の形成を促進します。

●緑被率

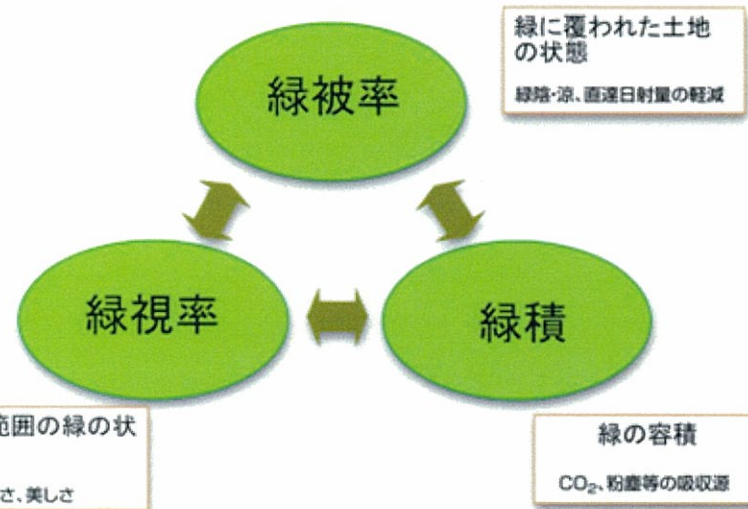
緑のマスタープラン等で緑地の目標量として1人あたりの公園緑地等が定められ、広く活用されています。広域に緑地を把握する点では有効ですが、多様性にとんだ緑地など質的な把握は困難です。

●緑積

緑の容積のことをいいます。環境阻害要因に対するバッファの役割を期待する場合等に緑積の大きさが重要な意味を持ちます。

●緑視率

ある範囲の土地で見える緑の状態、または視覚に訴える緑の量をいいます。緑視率は、「美しいまちづくり」や「うるおいのあるまちづくり」等多くの空間デザインに応用されています。



緑被率・緑視率・緑積の概念図

《樹林地の確保》

緑地面積には芝なども含まれるため、高木・低木で構成する樹林地と芝だけの緑地とでは、地域環境への貢献度では大きな差があります。ガイドラインでは緑地の1/2以上は樹林地(下記の高木①と高・低木②の合計)となることを促進します。

工場立地法による緑地は、高木、低木、芝までの種類に応じて定められています。

- ①10㎡の土地に高木(4m以上に成長する木)1本以上
- ②20㎡の土地に高木1本以上及び低木20本以上
- ③低木または芝等で覆われている10㎡以上の土地

※環境施設の新設は、必要最小限とし、緑地の設置を優先すること。(環境施設は、工場立地法に基づく新設の場合であって自主的な整備を妨げるものではありません)

《参考》緑地等を工場周辺に集めれば、4m幅程度の境界緑地が可能です。

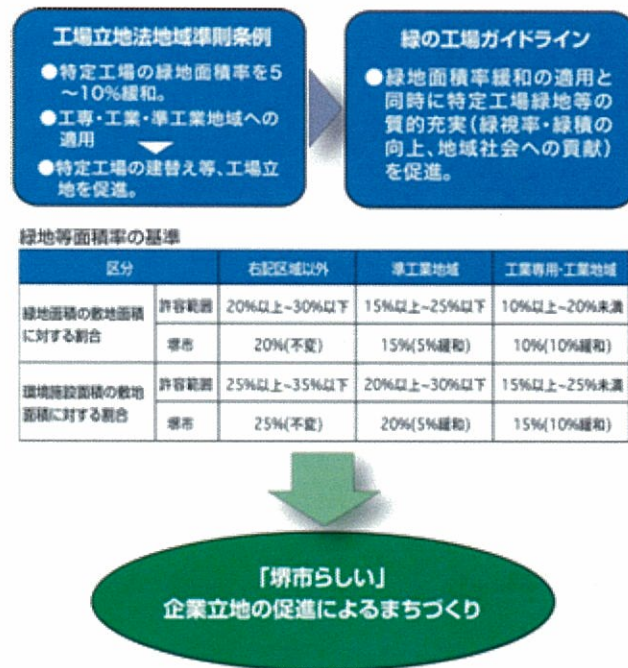
本市では、条例に示す基準以上のより多くの緑地形成を目標にしています。しかし、仮に工専・工業地域に立地する敷地面積10,000㎡の工場の場合、最低の15%の緑地面積を確保したと想定すると、すべての緑地を工場の周囲に集めれば、幅4m程度の緑地を確保できます。本市では、この場合でも、さらに地域周辺に対して、防災面や緑視率の点でも効果の高い緑地形成の確保を促進します。

緑地面積率	20%の場合	15%の場合
敷地面積	1ha	1ha
外周緑地の幅	5.28m	3.91m
緑地を外周に同一幅で確保した場合		

緑地面積を緩和した場合の敷地境界緑地幅の比較検討

(4)堺方式について

本市では、「堺市工場立地法地域準則条例」に基づく緑地面積率の緩和と同時に、緑の工場ガイドラインをセットで示すことにより、質の高い緑地形成の促進をめざしています(これを「堺方式」と呼んでいます)。



堺市工場立地法地域準則条例に基づく工場敷地の緑化促進(堺方式)

3 地域における広域連携、官民連携の事例

一京浜臨海部での行政間の連携、行政と企業との連携体制一

3.1 京浜臨海部での広域連携体制

京浜臨海部は、東京湾では千葉臨海と並ぶ工業地帯が、横浜市鶴見区から川崎市にかけて連続的に形成されている。千葉臨海に比べ古い工業地帯であることや東京に近いロケーションもあり、その活性化がかねてから課題になっており、バブル経済期の前には大々的に都市的土地利用への転換を図るべきとの議論もあった。現在は、産業機能を中心として地域活性化を図ることが基本方向とされている。

この京浜臨海部では、土地利用や広域インフラの整備に関する、地方自治体等による広域連携的な体制がいくつかある。

○京浜臨海部再編整備協議会

- ・神奈川県、横浜市、川崎市による協議会。三首長による土地利用の方向性等の合意の上で、三首長懇談会の下部組織として発足したもの（P 35 参照）
- ・国向けの要望活動を共同で行っている他、「京浜臨海部・土地利用関係法令ガイドブック」を作成するなど企業誘致・プロモーション活動でも連携

○京浜臨海部幹線道路網整備検討会議

- ・国交省関東整備局を事務局に、東京都、神奈川県、横浜市、川崎市などがメンバー
- ・羽田～川崎～横浜鶴見に至るエリアの幹線道路計画の検討・調整を実施
- ・P 36 に添付している課題図でわかるように、主に行政境界にまたがる位置にある計画道路が検討対象。これらの検討対象路線は、6.2 に示すりエゾン研究会提言でT I Fの活用対象とされている道路計画と一致している。

3.2 川崎臨海部での官民連携体制

川崎臨海部では、「川崎市リエゾン協議会」という産学公民による連携組織が設立されている。構成メンバーは、立地企業（15 社）、経済・産業団体（6 団体）、学識者（3 名）、地元町会及び商業団体等の地域代表（8 団体）と川崎市などの行政団体（国のいくつかの府省もオブザーバー参加）である。

協議会の設立は 2003 年 8 月であるが、それに先立ってほぼ同じメンバーによるリエゾン研究会が 2001 年 6 月に設立され、川崎臨海部の活性化のあり方を共同研究した。その結果を提言としてとりまとめたのが、添付しているパンフレットである。臨海部が負担している膨大な税金（国税が多い）を背景に、インフラ整備促進のための T I F : Tax Increment Financing 制度の導入といったことまで提案している。

地元行政と立地企業との連携の場は大阪湾でも存在するが、施策提言的なことまでやっている例は無いと思われる。

■京浜臨海部再編整備協議会

●発足までの経緯

京浜臨海部再編整備協議会は、平成7年12月4日に開催された「第21回県・横浜・川崎三首長懇談会」における神奈川県知事、横浜市長及び川崎市長の合意に基づき、昭和59年10月1日から活動を行っていた「県・横浜・川崎大都市産業問題研究協議会」を発展的に改組し、平成8年5月10日に発足しました。

県・横浜・川崎大都市産業問題研究協議会

目 的	横浜、川崎地域における工業をめぐる諸課題に対応しながら、大都市産業の問題を検討すること。
委 員 (平成7年度)	神奈川県：企画部長、商工部長、都市部長 横浜市：企画局長、経済局長、都市計画局長 川崎市：企画財政局長、経済局長、都市整備局長
取組み内容	工業等制限諸制度の見直しを主な取組み課題とし、国に対する要望活動、要望の理論的背景としての大都市産業振興方策のあり方について調査研究を行ってきた。

第21回県・横浜・川崎三首長懇談会

京浜臨海部の活性化に関する合意事項

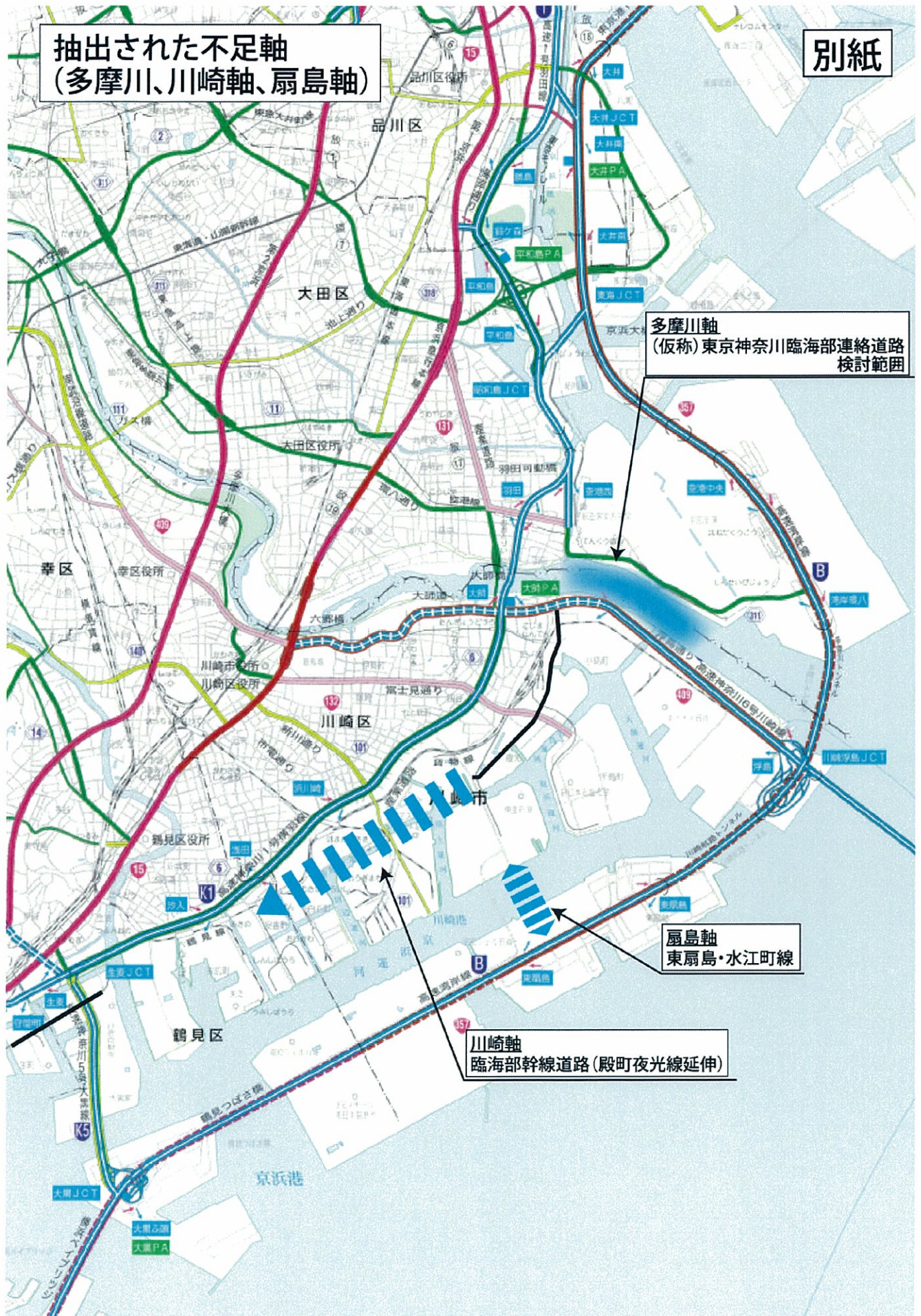
- 京浜臨海部の再編整備の方向性
 1. 既存の産業集積や立地特性を生かして、製造業を核とし、かつ、新産業を育成する地域として再生する。
 2. 臨海部第1層について、研究開発、業務等の複合機能空間化を図る。
 3. 地域の緑化や防災性の向上を基本とした良好な都市環境を整備する。
 4. 望ましい土地利用再編を促す都市基盤等の整備を検討する。
- この方向性に沿って、神奈川県、横浜市、川崎市の三団体が協調した取組みを行うため、三首長懇談会の下部組織として「京浜臨海部再編整備協議会」を設置すること

発展的改組

「京浜臨海部再編整備協議会」の設置(平成8年5月10日)

抽出された不足軸
(多摩川、川崎軸、扇島軸)

別紙



川崎臨海部再生と新たな街づくりを目指して。



先人たちは、京浜臨海部を日本における最盛期の生産基地として、世界的な競争力を持った地域として作り上げてきました。私たちは、先人たちの偉業を継承し、今後は京浜臨海部にしかないもの、京浜臨海部にしかできないことをどうやって見つけ出し、創り出していくのか、それによって京浜臨海部をどのような世界最盛地にしていくのかについて考えていく必要があります。

現在、空洞化した川崎臨海部を日本経済の牽引車として再生させるとともに、地域と連携した21世紀型の都市をどうつくりあげていくのか。この持ったなしの重要課題を解決するために、平成13年6月に産官学で構成する「川崎臨海部再生リエゾン研究会」をスタートさせました。

●川崎臨海部を取り巻く基本認識

日本の競争力確保、回復には、産業再生と新たな都市づくりが不可欠

経済のグローバル化、競争激化の中、臨海部の事業継続の難しさが増大

川崎臨海部は産業集積、インフラ集積が進んだ地域であり、産業再生と新産業創出による都市再生を図る重要な地域。

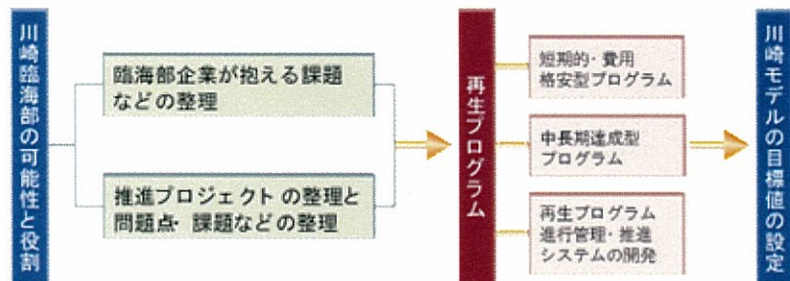
財政構造を思い切って展開し、大都市圏の産業と都市再生を図る。臨海部はその核となる地域。

臨海部再生は、127万都市川崎の都市経営の土台を再生する。

●川崎臨海部再生の位置付けと効果

川崎市にとって	市内企業の活性化、雇用拡大、市内ゼロエミッション化、エコ化による市民との共生、イメージアップ・アメニティ向上、情報発信拠点化、都市経営の土台再生
首都圏にとって	環境産業の展開によるゴミゼロ社会構築への寄与、首都圏経済の活性化に寄与
日本にとって	わが国の産業と経済の再生の牽引車、都市再生の先駆的取り組み 日本再生のモデル
世界における川崎臨海部の可能性	川崎臨海部に集積された環境関連等の科学技術の輸出により、途上国等へ貢献できる。研究開発拠点としての条件・環境整備により、世界からの研究機関の誘致を進める。

再生プログラムに向けたフロー



川崎臨海部再生リエゾン研究会の概要

設置目的

川崎臨海部地域がこれまで培った『ものづくり機能』の発揮とインフラの集積を活かし、21世紀型の新たな産業立地促進と新たな街づくりを推進し、川崎臨海部地域の活性化に資するために、地元産業界、行政関係者、学識経験者で構成する川崎臨海部再生リエゾン研究会を設立した。

役割・研究分野

- ① 環境 エネルギー、防災 安全分野などの21世紀型産業の研究開発拠点形成策の検討
- ② 土地利用・基盤整備などの新たな街づくりのシステム研究
- ③ 制度緩和・新制度等の調査研究
- ④ 水脈線の開放、緑化など周辺環境整備の研究

研究会の構成

■学識経験者

顧問	吉川 弘之（産業技術総合研究所理事長）
座長	久保 孝雄（アジアサイエンスパーク協会会長）
委員	大西 隆（東京大学教授／作業部会長）
委員	柏木 孝之（西武文理大学教授／作業部会副会長）
委員	妹尾堅一郎（慶應義塾大学教授）
委員	島田 光弘（東京大学教授）
委員	原田 誠司（那覇大学教授／副座長）

■企業委員（立地企業等）

旭化成㈱	味の素㈱	いすゞ自動車㈱	NKK	昭和電工㈱
昭和シェル石油㈱	第一セメント㈱	東亜石油㈱	東芝	東硝セラル石油㈱
日石三菱㈱	日本石油化学㈱	日本冶金工業㈱	富士電機㈱	NTT東日本
東京電力㈱	東京ガス㈱	都市基盤整備公団		

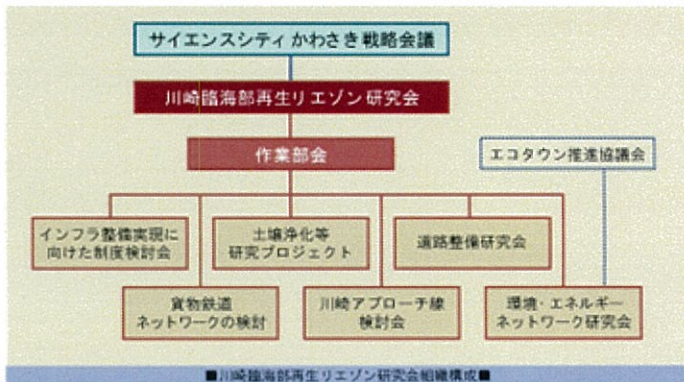
■オブザーバー

経済産業省、国土交通省、神奈川県、日本政策投資銀行、日本貨物鉄道㈱、横浜港湾総合研究所

■事務局

川崎市総合企画局、川崎市産業振興財団

本研究会の下に「作業部会」（部会長・大西隆東京大学教授）を設置した。さらに個別テーマ等により組み込んだ研究活動を行うため、作業部会の下にテーマ別の分科会・プロジェクトを設置している。

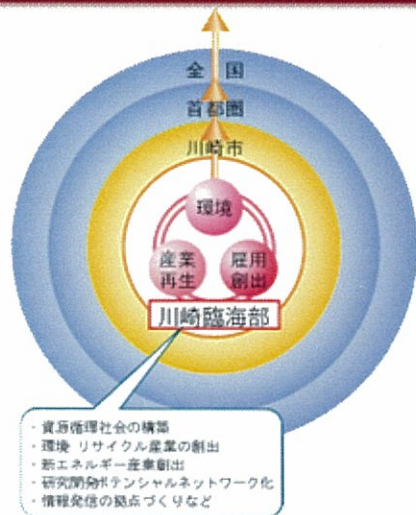


川崎臨海部再生プログラムに向けた基本的な考え方(川崎臨海部再生で日本の再生を)

■臨海部再生のコンセプトと都市再生への波及

川崎臨海部再生の原動力となるのが、産業再生、雇用創出、環境調和、これらの3要素を有機的に結びつけることにより臨海部を再生させ、新たな都市づくりを実現する。その効果は、臨海部から川崎市へさらに首都圏、全国へと波及し、この再生モデルによって国際競争力を向上させ、日本再生を先導する。

川崎臨海部モデルによる国際競争力のアップ



■日本版TIF検討対象地域と整備すべきインフラ

TIF: Tax Increment Financing



川崎臨海部再生・都市再生

