

第3回 アジアヘッドクォーター特区と  
京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区の連携に関する幹事会  
議事要旨

日時：平成24年12月18日（火）13：30～15：30

場所：永田町合同庁舎7階特別会議室

議事要旨：

○これまでの取組と連携方策について

- ・大田区・川崎市・神奈川県より、特区间連携を支えるインフラ整備をテーマに、取組や考え方について説明があった。

【委員からの主な意見】

<鉄道関係>

- ・大田区として鉄道では新空港線「蒲蒲線」を最重要課題と考えている。新空港線整備資金積立基金として今年度5億円積み立てた。27年度までに着手すべき路線（A2路線）との位置づけがなされており、次期答申に向けた交通政策審議会の動きもあり、取組を進めている。
- ・羽田空港・連携拠点への鉄道アクセスの強化として、東海道貨物支線の貨客併用化を早期に事業化することは難しいが、着実にやっていかなければならない課題である。本検討会の議論等も後押しとなり、まちづくりが進むことが望ましい。具体的取組として東海道貨物支線貨客併用化整備検討協議会を基本に特区间連携に関する検討会の関係者等の協力も得ながら、効果、課題等の調査・検討、交通政策審議会の次期答申に向けた対応などに取り組むことが必要である。
- ・蒲蒲線は関係者間における負担のあり方、鉄道事業者間の調整が課題である。東海道貨物支線の旅客化は、収支や費用対効果のほか、この区間がJR貨物の大動脈となっていることが最大の課題である。その他、都心直結線（新東京駅と羽田空港・成田空港）という構想があり、国で検討を進めている。

<道路（全般・広域ネットワーク）>

- ・大田区としては、空港再拡張や京浜三港の連携などによる交通量の増加に対応していくため、国道357号の多摩川トンネル以南の早期整備が重要である。また、今後羽田周辺の開発に伴う交通量の増加が見込まれるため、将来的には大鳥居交差点の立体化等が必要と考えている。
- ・川崎市としては、特に国道357号について、空港アクセス性の向上、物流円滑化のた

め欠かすことのできない道路であると考えている。

- ・全体の広域的な高速道路ネットワークについては、大都市圏ネットワークの強化、国際競争力の強化が重要と捉え、主には首都圏の環状道路の整備、空港や港湾のアクセスの整備等を進めている。
- ・京浜3港連携による港湾物流の強化や、横浜環状北線、北西線、国道357号などの交通ネットワークの整備は、両特区の企業誘致に貢献すると考えている。
- ・東京と神奈川の特区全体の連携という趣旨から広域的なネットワークの形成を進めていく必要があると考えており、具体的には国道357号の整備の促進が必要である。

<道路（殿町地区と羽田空港跡地地区間を連携する道路）>

- ・川崎市としては、一体的な拠点形成を進め、特区間で役割分担しながら相乗効果をあげるために、大田区側のコンベンション機能等と川崎側のライフ関係のラボとの連携を支える道路について、今後必要性を整理しながら、ご理解いただいた上でスキームを検討していきたいと考えている。
- ・まずこのエリアに道路をつくる必要性の議論をした上で、次の段階として道路整備のメリット・デメリットなどを含めて議論しなければならない。
- ・羽田空港国際化の効果を最大限に発揮し、両特区の連携による相乗効果を最大化するため、このエリアのインフラ整備について議論を深めていくことが必要である。
- ・道路は完成するとその時点で広域的なネットワークの一部となるので、その場所やタイミングにより、羽田空港の国際化や跡地の利活用に支障にきたす場合もある。それを含めて必要性の整理を考えなければならない。それには時間がかかるので、この間の連携についてもあわせて考えていかなければならない。
- ・第1回、第2回での議論を進化させ、拠点として二つと考えるのか、あるいは一つと考えるのかを関係者で共通認識を持つことが重要であり、その先に必要なインフラ、広域的に処理するもの、つなぐもの、そういう議論を行えばよい。
- ・神奈川側には活用できる土地があり、空港を支える機能や新しいライフイノベーション機能に活用していきたい。その際に、空港と心理的にも物理的にも近接していることが重要である。何が一番効果的か、より即効性があるか、いかに羽田を中心に相乗効果を上げていくかの議論が大事。
- ・まず国道357号を整備することが優先であり、その状況の変化を踏まえて精査すべきである。
- ・川崎側には東扇島など物流拠点多く、連絡道路だけをつないだときに、例えば空港の渋滞を招くなどデメリットが考えられ、まずは必要性等しっかり検証すべきである。
- ・空港を最大限生かすことが考えられているが、逆にそれにより悪影響が出るようでは困る。問題点を認識し、議論していくことが重要である。
- ・川崎側の方に立地する企業からとすると道路があった方がよいことは明らかであり、両

地域は極めて近い距離に立地しているのに両地域をつなぐインフラがないのは不便である。

- ・ 特区は5年ぐらいのスパンと認識しており、国道357号の整備が終わらないと議論もできないという話では機を逸する。世界のグローバル企業はソウル（仁川空港周辺）と羽田空港周辺とどちらかに進出するか考えている。韓国では仁川大橋（21.4km）を海にかけ、空港アクセスを充実させた。われわれとしても空港と直結することはやっていきたい。その際には、湾岸誘導など広域ネットワークとセットで考えなければいけない。
- ・ 川崎側から羽田空港へのアクセス改善については、東京都・大田区側の懸念に対し、要望の大きい神奈川県・川崎市側が主体となって課題の整理をすることが必要と考える。
- ・ 地理的にも近く、羽田空港を活用して両特区の連携の必要性までは誰も異論がないと思われる。ただし、その交通量によりインフラの質が変わるという認識までは共通理解であると思われる。
- ・ 国道357号の事業費も膨大であり、これが前提条件となると話が進まないの、道路以外で、暫定的な、代替的な対策の議論も出てくる可能性もある。その際にも人間・モノの量が移動する必要があるのかというところが整理されないと、議論が進まない。

#### <その他>

- ・ 羽田空港の跡地では、地区内交通の円滑化・第2ゾーンにおける環状8号線の都市計画の変更、堤防が未整備であり安全性の確保などが課題としてある。

#### ○今後の進め方について

- ・ 今回で個別のテーマは終わりとし、今後はとりまとめに向けて議論を行う。