

川崎市港湾局 Port and Harbor Bureau Kawasaki City Government
川崎市港湾局

〒210-8577 川崎市川崎区宮本町1
(オフィス所在地:川崎市川崎区駅前本町12-1 川崎駅前タワーリパーク20階)
(办公室所在地 川崎市川崎区駅前本町12番地1 川崎駅前Tower RebarK20F)
TEL:044-200-3049
FAX:044-200-3981

ホームページアドレス 网址
<http://www.city.kawasaki.jp/kurashi/category/29-6-0-0-0-0-0-0-0.html>

Port and Harbor Bureau Kawasaki City Government
1 Miyamoto-cho, Kawasaki-Ku Kawasaki 210-8577
(Office location: Kawasaki Ekimae Tower RebarK 20F, 12-1 Ekimae-honcho, Kawasaki-Ku, Kawasaki)
Phone:81-44-200-3049
Facsimile:81-44-200-3981
<http://www.city.kawasaki.jp/en>



PORT OF KAWASAKI

新たな物流拠点への挑戦 2020 - 2021





川崎港は京浜工業地帯の中核を成す工業港として、またエネルギー供給基地として、首都圏の産業と市民生活を支えてきました。近年は、商港機能の中心である東扇島のロジスティクス機能の充実により、首都圏の物流拠点としても大変重要な役割を担いながら、国際貿易港として発展を続けています。現在、臨海部では多様なプロジェクトが進められており、川崎港には、海・陸・空の結節点として高いポテンシャルを活かした魅力あふれる空間が形成されています。

The Port of Kawasaki, has been an asset to the development of industry and life in the Tokyo metropolitan area, not just as the central port of the Keihin Industrial Zone; but also as the city's base for supplying energy. It has made progress as an international trading port, and plays as an important role as a distribution hub in the Metropolitan area. This is in accordance with the improvement of the distribution service in Higashi-Ohgishima, which has gained the capacity of a commercial port in recent years. Currently, many projects have been planned in the coastal area. The Port of Kawasaki makes use of its great potential as a transport junction for land, sea and air. A highly attractive port area is available in the Metropolitan area.

川崎港は京浜工業地帯の中心工業港、也是支撑首都圈的产业和市民生活的能源供应基地。近年来，通过充实身为商港机能中心东扇岛的物流机能，在发挥对首都圈的物流网点重心的同时，作为国际贸易港正在持续发展。目前，临海部正实施着多种项目。川崎港作为海陆空的接点运用其高度潜力，正逐步成为一个颇具魅力的高性能物流的空间。



川崎港
Port of Kawasaki

目次

首都圏の物流を支える川崎港

- 首都圏の道路網 3
- 臨海部の交通アクセス 4
- 臨港道路東扇島水江町線の整備 4

世界とつながる川崎港

- 世界各地に広がる貿易網 5
- 内航RO-RO船による拠点港 5
- 急成長を遂げるコンテナ輸送拠点 6

東扇島（多様なロジスティクス機能の集積）

- 東扇島の概要 7
- 東扇島総合物流拠点地区 8
- 川崎港コンテナターミナル 9

千鳥町（高度成長を支えた歴史あるふ頭）

- 千鳥町の概要 11
- 千鳥町再整備 12

京浜三港の広域連携

- 川崎港港湾計画 15
- 安全と安心の港 17
- 市民に親しまれる港 19
- 川崎臨海部における多様なプロジェクト 21
- 官公署・関連団体 22
- 図表（グラフ）でみる川崎港 23
- 埋立の歴史 25
- 川崎港の歴史年表 26

Contents

The Port of Kawasaki, supporting distribution in the Tokyo Metropolitan area

- The Tokyo Metropolitan Road Network 3
- Access to the coastal area 4
- The New Road Plan between Higashi-Ohgishima and Mizue-cho 4

The Port of Kawasaki, connected to the world

- Trade Network that Extends to Various Regions Across the World 5
- Base Port Based on Coastal Roll On-Roll Off Vessels 5
- Rapid Growth as a Container Transport Base 6

Higashi-Ohgishima (Center of various functions of logistics)

- An Overview of Higashi-Ohgishima 7
- Higashi-Ohgishima Integrated Distribution Area 8
- Kawasaki Port Container Terminal 9

Chidori-cho (A wharf with a history of distributing to Japan's rapid economic growth)

- An overview of Chidori-cho 11
- The Chidori-cho Redevelopment Project 12

Wide-Range Cooperation between the Three Ports (Tokyo, Kawasaki, Yokohama)

- Kawasaki Port harbor plan 15
- Port of Safety and Security 17
- A Port that is Familiar to Citizens 19
- Various Projects in the Kawasaki coastal area 21
- Public Institutions and Affiliated Organizations in the Port of Kawasaki 22
- The Statistics of the Port of Kawasaki 23
- The Reclamation History of the Port of Kawasaki 25
- History of the Port of Kawasaki 26

目 录

支撑首都圈的物流的川崎港

- 首都圏の道路網 3
- 臨海部の交通指南 4
- 连接港口道路东扇岛水江町線の整治 4

通往世界的川崎港

- 遍布世界各地的贸易网 5
- 使用国内航线RO-RO船的据点港 5
- 迅速增长的集装箱运输据点 6

东扇岛（汇集多种物流机能）

- 东扇岛概要 7
- 东扇岛综合物流据点地区 8
- 川崎集装箱码头 9

千鸟町（支撑高度增长的历史悠久的码头）

- 千鸟町概要 11
- 千鸟町的重新整治 12

京滨三港的广域协作

- 川崎港湾计划 15
- 安全和安心的港口 17
- 市民们所喜爱的港口 19
- 川崎临海部的多种项目 21
- 川崎港的行政机关、相关团体 22
- 用图表看川崎港 23
- 填海的历史 25
- 川崎港的历史年表 26

首都圏の物流を支える川崎港

The port of Kawasaki, supporting distribution in the Tokyo Metropolitan area
 支撑首都圈物流的川崎港

首都圏の道路網

The Tokyo Metropolitan Road Network / 首都圏的道路网



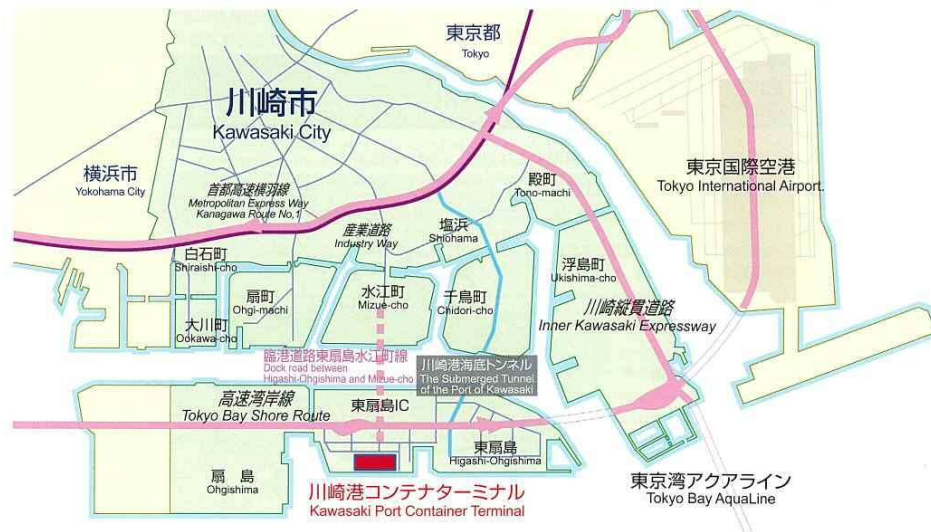
●主な高速道路（インターチェンジ間）の距離

起点インターチェンジ	終点インターチェンジ	距離
東扇島(川崎港)から	宇都宮(栃木県)	158.2km
	前橋(群馬県)まで	147.2km
	水戸(茨城県)まで	129.2km
	甲府昭和(山梨県)まで	152.7km
	湾岸千葉(千葉県)まで	74.3km
	大井南(東京都)まで	14.3km
	本牧ふ頭(神奈川県)まで	11.1km

Interchange(From)	Interchange(To)	Distance
Higashi ohgishima (Port of Kawasaki)	Utsunomiya(Tochigi Pref)	158.2km
	Maebashi(Gunma Pref)	147.2km
	Mito(Ibaraki Pref)	129.2km
	Koufushouwa(Yamanashi Pref)	152.7km
	Wanganchiba(Chiba Pref)	74.3km
	Oaiminami(Tokyo Metropolis)	14.3km
	Honmokufutou(Kanagawa Pref)	11.1km

臨海部の交通アクセス

Access to the coastal area / 臨海部の交通指南



川崎港は、高速湾岸線や横羽線、アクアラインなどの高速道路網及び主要幹線道路により、東京、横浜方面はもとより、千葉房総や北関東、山梨方面へのアクセスに大変便利な場所に立地しています。首都高速湾岸線東扇島出入口から、コンテナターミナルまでは約2キロ、また首都高速横羽線大師出入口からでも約7キロの位置に立地しています。

The Port of Kawasaki is located in easy access to Yokohama, Tokyo, the Chiba-Boso Peninsula, and the northern Kanto Region, including Yamanashi Prefecture by use of the Tokyo Bay Shore Route, the Metropolitan Expressway Kanagawa Route No. 1, the Tokyo Bay Route (Aqua-Line) and other highways. Also, Kawasaki Port Container Terminal is located only about 2 km from the Higashi-Ohgishima entrance for the Metropolitan Expressway Tokyo Bay Shore-Route and about 7 km from the Daishi entrance for the Metropolitan Expressway Kanagawa Route No.1.

川崎港凭借高速湾岸线和横羽线，东京湾横贯海底隧道线等高速公路网及主要干线道路，东京、横浜方面自不待言，也是通往千叶房总和北关东，山梨方面极为方便的交通门户。从首都高速湾岸线东扇岛出入口到川崎港集装箱码头约为2公里，距离首都高速横羽线大师出入口也仅有约7公里。

臨港道路東扇島水江町線の整備

The New Road Plan between Higashi-Ohgishima and Mizue-cho

连接港口道路东扇岛水江町线的整治

現在、東扇島と内陸部の接続は川崎港トンネルが唯一のルートであり、東扇島におけるコンテナ取扱貨物量の増加や企業立地の進展等により、臨海部の交通量が増加しています。また、東扇島は基幹的広域防災拠点整備されており、大規模災害への備えとして、発災時における東扇島から内陸部への緊急物資輸送ルートの多重化が必要です。そのため、交通ネットワークを拡充し、物流の効率化、交通渋滞の緩和及び防災機能の強化を図るため、新たに東扇島と水江町を結ぶ臨港道路の整備を進めています。

The submerged tunnel of the Port of Kawasaki is the only passage that connects Higashi-Ohgishima to the inland area. Traffic to the coastal area is increasing due to the development of industrial areas and the higher volume of containers Higashi-Ohgishima handles. Higashi-Ohgishima is also a primary regional evacuation site, so it is necessary to prepare for a large-scale disaster by creating multiple routes to transport emergency supplies to the inland area from Higashi-Ohgishima that can be used during disasters. To this end, Kawasaki City is developing a harbor road that connects Higashi-Ohgishima and Mizue-cho. This will expand the traffic network, make logistics more efficient, alleviate traffic jams, and strengthen disaster prevention functions.

目前，东扇岛与内陆地区唯一的衔接道路为川崎港海底隧道。随着东扇岛集装箱货物的吞吐量增加，以及企业占地的进展，临海地区的交通量也随之增大。另外，东扇岛建立了骨干性的广域防灾据点，为了应对大规模灾害，在发生灾害时需要经多条路线从东扇岛向内陆地区运输紧急物资。因此，为了扩充交通网络，提高物流效率，缓解交通拥堵，加强防灾功能，正在推进连接东扇岛和水江町的临港道路建设。

世界とつながる川崎港

The Port of Kawasaki, connected to the world

通往世界的川崎港

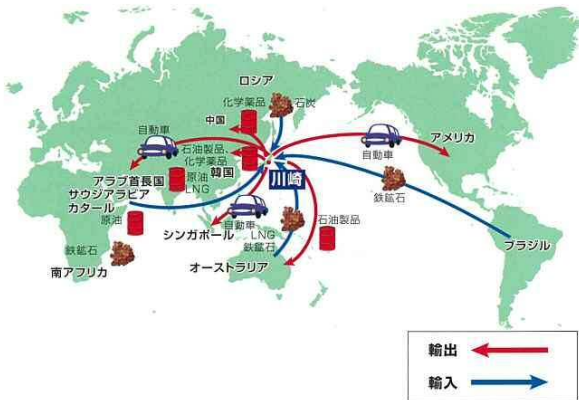
世界各地に広がる貿易網

Trade Network that Extends to Various Regions Across the World / 遍布世界各地的贸易网

川崎港の貿易相手国は世界各地に広がっています。輸出では、主に北米向けの完成自動車が最も多く、次いで中国や台湾、韓国向けの化学薬品が多くなっています。

輸入では、主にオーストラリアや中東からのLNGが最も多く、次いで中東からの原油が多くなっています。

●川崎港の主な取扱い品種・輸出入先



The Port of Kawasaki's partner trading countries are located in various regions across the world. Exports consist largely of finished vehicles to North America, followed by chemical products to China, Taiwan and South Korea.

Imports consist mainly of LNG from Australia and the Middle East, followed by crude oil from the Middle East.

川崎港の貿易パートナー国は世界各地に広がっています。在出口方面、主力は北米向けの完成自動車出口で、次いで中国、台湾、韓国向けの化学薬品。

在进口方面、主にオーストラリアや中東からのLNG、次いで中東からの原油が増加しています。

内航RO-RO船による拠点港

Base Port Based on Coastal Roll On-Roll Off Vessels / 使用国内航線RO-RO船の拠点港

川崎港には、内航RO-RO船により、日本各地と航路が結ばれています。環境対策やトラックドライバー不足への対応としてのモーダルシフトが求められる中で、川崎港は内航船の拠点港としての役割を果たしていきます。

The Port of Kawasaki has routes that are connected to various regions in Japan through coastal roll on-roll off vessels. As environmental measures and modal shifts as responses to a shortage of truck drivers are sought after, the Port of Kawasaki fulfills a role as a base port for coastal vessels.

国内航線RO-RO船は川崎港と日本各地を結ぶ。環境対策、トラックドライバー不足への対応としてのモーダルシフトが求められる中で、川崎港は内航船の拠点港としての役割を果たしていきます。



急成長を遂げるコンテナ輸送拠点

Rapid Growth as a Container Transport Base / 迅速增长的集装箱运输据点

首都圏の中心部にある川崎港は、近年、物流上の利便性が注目され、アジア各地との定期コンテナ直行航路が相次いで就航しており、コンテナ取扱量も大幅な伸びを見せています。

東扇島のコンテナターミナル背後は、冷凍冷蔵倉庫をはじめとして多くの物流施設が立地しており、コンテナターミナルを利用することで、スムーズで効率的な物流が実現できます。

In recent years, the Port of Kawasaki, which is located in a central area within the Tokyo metropolitan area, has been garnering attention for its convenience in distribution. As regular direct container routes between various regions in Asia are commissioned successively, container volumes are also showing signs of significant growth. Behind the Higashi-Ogishima container terminal, there are many distribution facilities, including refrigerated warehouses, and by utilizing this container terminal, smooth and efficient distribution can be realized.

今年以来、位于首都圈中心部位的川崎港在物流便利性方面引人注目，与亚洲各地的定期集装箱直航航线相继就航，集装箱处理量也大幅度增加。东扇岛的集装箱码头的后面设有包括冷冻和冷藏仓库在内的物流设施，通过使用集装箱码头，能够实现顺畅、高效的物流。

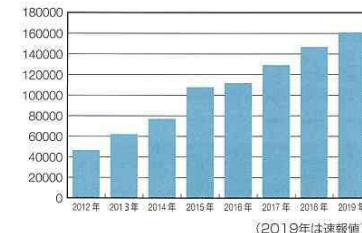
●直行航路の主な就航先

Major direct route destinations / 直接航線的主要就航目的地



●コンテナ貨物取扱量の推移

Shifts in container volumes
集装箱货物处理量的演变



●各港の最短日数

Minimum number of days for each port
各港口的最短天数

	輸 入	輸 出
青 島	4日	7日
上 海	3日	3日
香 港	6日	6日
ホーチミン	7日	9日
ハイフォン	8日	9日
レムチャバン	11日	10日

(2020年6月現在)

東扇島 (多様なロジスティクス機能の集積)

Higashi-Ogishima (Center of various functions of logistics)

东扇岛 (汇集多种物流机能)

東扇島の概要

An Overview of Higashi-Ogishima / 东扇岛概要

総面積443万㎡の東扇島地区は、外内貿係留施設としてコンテナバースをはじめとする25バース・岸壁延長4,151m、荷さばき地388,035㎡(専用を含む)が整備されています。また、東扇島内には物流倉庫が多数立地し、活発な物流活動が展開されています。特に冷凍・冷蔵倉庫の保管能力は約100万トンに達し、我が国唯一の集積を誇っています。

The total area of Higashi-Ogishima is 4,430,000 m2. There are 25 foreign trade wharves as well as a container wharf. The total length of the wharves is 4,151 m and the total area of the freight handling yards are 388,035 m2 (including exclusive yards). Within Higashi-Ogishima, there are many distribution warehouses and development of lively distribution activities. In particular, the refrigerated warehouse has a storage capacity of approximately 1 million tons, boasting the largest center in Japan.

总面积443万㎡东扇岛地区,作为外内贸系留设施拥有以集装箱码头为首的25个泊位,码头延长4,151m、理货作业区为388,035㎡(包括专用区域)。在东扇岛内设有许多物流仓库,在开展生气勃勃的物流活动。特别是冷冻、冷藏仓库的保管能力达到约100万吨,堪称我国首屈一指的积聚之地。



名称		延長m	水深m	船型(D/W)	船席数	取扱貨物
外貿ふ頭	コンテナ1号岸壁	431	-1.4	50,000	1	コンテナ
//	ABCD岸壁	240#	-4.5	700	4	雑貨
//	1-2号岸壁	各185	-10	15,000	2	//
//	3-9号岸壁	各240	-12	30,000	7	//
内貿ふ頭	21-31号岸壁	各130	-7.5	5,000	11	//

※合計値

東扇島総物流拠点地区

Higashi-Ogishima Integrated Distribution Area / 东扇岛综合物流网点地区



コンテナターミナルの背後には、約23haの公共用地があり、コンテナターミナルなどの港湾施設に近接している特色を最大限に活かし、港湾物流機能の高度化にふさわしい企業の立地誘導を図ってきました。第1期地区(約12.6ha)に4企業、第2期地区(約9.9ha)に5企業が進出し、事業を展開しています。

Behind the container terminal, there is public use land of approximately 23 ha. Its characteristic of being adjacent to port and harbor facilities such as the container terminal is being put to full use, and companies that are befitting to sophistication of port and harbor distribution functions have been aimed at their location.

Four companies have started operations in the Phase 1 district (approximately 12.6 ha), and 5 companies have moved into and expanded operations in the Phase 2 district (approximately 9.9 ha).

在集装箱码头背后,约有23公顷的公共用地,(港湾局)一直最大限度地利用它临近集装箱码头等港湾设施的特色,将之规划为适于港湾物流机能高度化企业的诱导进驻地。第1期地区(约12.6公顷)有4家企业,第2期地区(约9.9公顷)有5家企业进驻了该地区,已经开展运营。



第1期地区 進出企業	POSCO Japan PC 株式会社 山九株式会社 株式会社ヨコジョ 株式会社ニチレイロジグループ本社
第2期地区 進出企業	日本郵便株式会社 株式会社松岡 山手冷蔵株式会社 株式会社マルハニチロ物流 荒井商事株式会社



川崎港コンテナターミナル

Kawasaki Port Container Terminal / 川崎港集装箱码头

東扇島のコンテナターミナルは、現在バース延長680メートルのうち431メートルが整備されており、水深は-14メートル、5万トンクラスの船舶に対応できます。全長200メートルクラスの船舶であれば、2隻同時に接岸し荷役することも可能です。なお、総トン数1万トン未満の船舶であれば「強制水先」の対象になりません。

平成28年4月から川崎港コンテナターミナルの管理運営は、特定港湾運営会社である横浜川崎国際港湾株式会社と川崎臨港倉庫埠頭株式会社による共同事業体により行われています。

Currently, 431m of a 680m wharf extension of the Kawasaki Port Container Terminal has been completed, and due to a water depth of -14m, 50,000 ton-class ships are able to dock. It is possible for two 200m long vessels to berth and manage the containers simultaneously. Vessels of less than 10,000 gross tons are exempt from the mandatory pilotage requirement.

Since April 2016, management of the Kawasaki Port Container Terminal is being handled jointly by a cooperative business unit made up of Yokohama-Kawasaki International Port Corporation, which is a designated port and harbor operating company, and Kawasaki Rinko Soko Futo Co., Ltd.

川崎港集装箱码头，目前在延长泊位680m中有431m已经整治完毕。码头水深-14m，可应对5万吨级的货轮。如果是全长200m级的船舶，也能够让2艘船同时靠岸码头装卸。按照强制领航制度，总吨数未滿1万吨的船舶不在强制对象范围内。

从平成28年(2016年)4月开始，由特定港湾运营公司的横浜川崎国际港湾株式会社和川崎临港仓库埠头株式会社组成的共同事业体进行川崎港集装箱码头的管理和运营。



ゲート Gate



ターミナル入口 管理棟 Terminal entrance and office building



全天候型検査場 All-weather inspection Areas



トップリフター Top-lifter



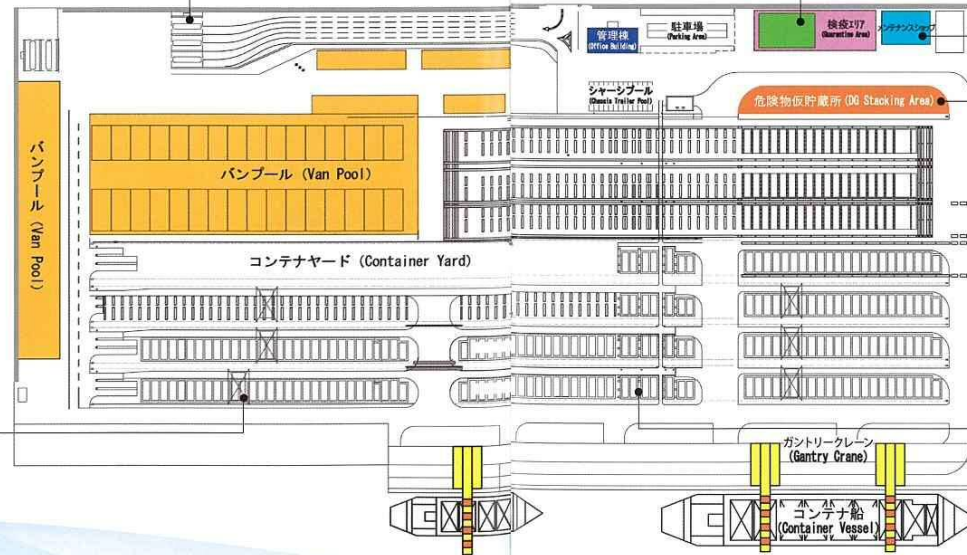
リーチスタッカー Reach-stacker



トランスファークレーン Transfer Crane



トランスファークレーン Transfer Crane



メンテナンスショップ Maintenance-Shop



リーファー電源 Power points for a refrigerated container



危険物仮貯蔵所 Temporary storage space for dangerous substances

ターミナル概要 (表)

Terminal overview (Table) / 码头概要 (表格)

面積 Terminal area	面積	245,000㎡ (L=700m/W=350m)	
ヤード Yard capacity	碼	8,500TEU	
ガントリークレーン Gantry Crane	龙门起重机	定格荷重 40.6 t × 3 基 / Three (Net rated lifting capacity=40.6 tons) (16列対応 / 将来5基まで増設予定 / Planning to install two more cranes)	額定起重量 40.6t × 3 台 (16列対応 / 将来予定増設至5台)
トランスファークレーン Transfer Crane	移动门式起重机	定格荷重 40.6 t × 9 基 / Nine (Net rated lifting capacity=40.6 tons)	額定起重量 40.6t × 9 台
岸壁 Wharf	码头	水深 - 14m、バース延長 431m (将来 680m に延伸予定)、エプロン幅 20m Water depth - 14m, Wharf Length 431m (680m are planned to extend in the future), Apron in width 20m 水深 - 14m、泊位延長 431m (将来予定延伸至 680m)、护坦宽度 20m	
対象船 Vessel	対象船舶	コンテナ船 50,000DWT以下	Container vessel with less than 50,000DWT 集装箱船
ゲート数 Number of gates	出入口数	入口2ブース(6ブースまで増設可能) 出口2ブース(4ブースまで増設可能)	Two entrance booths (Up to 6 are possible) 入口2处(可増設至6处) Two exit booths (Up to 4 are possible) 出口2处(可増設至4处)
リーファー電源	冷蔵集装箱電源	261基 / outlets 261 座 (増設可能) (Additional installation possible)	(可以増設)
管理棟 Office building	管理棟	1棟、5階建 / A five-story building	1棟、5层楼建筑
バンブール(敷地内) Van Pool	堆场(区域内)	4,700TEU	
全天候型検査場 All-weather inspection Areas	全天候型検査場	一度に18本検査可能 可同時検査18个 Space available for 18 containers to be inspected simultaneously	
メンテナンスショップ Maintenance-shop	维修车间	1棟 A building (910㎡)	1棟
危険物仮貯蔵所 Temporary storage space for dangerous substances	危険物品临时存储处	最大 Max 240 TEU可能 (Possible) 最大可使用 Max 240TEU	

千鳥町 (高度成長を支えた歴史ある埠頭)

Chidori-cho (A wharf with a history of distributing to Japan's rapid economic growth)

千鳥町 (支撐高度成長、具有着悠久历史的码头)

千鳥町の概要

An overview of Chidori-cho / 千鳥町の概要

千鳥町は、戦後、川崎市にはじめて誕生した公共埠頭として、鉱産物、雑貨など様々な貨物が揚げ積みされています。施設としては、大型係船岸壁が7バース・岸壁延長1,301m、一般荷さばき地22,890㎡、専用荷さばき地251,987㎡、上屋14,096㎡などが整備されています。現在は、砂利・砂、石灰石、金属くずなどを中心に多種多様のバラ貨物を取り扱う埠頭として機能しています。

At Chidori-cho, where public wharves were first built in Kawasaki city after the war, mineral products, miscellaneous goods and various cargos are loaded. The facilities include seven large-ship mooring berths with a quay length of 1,301 m, ordinary sorting/handling area of 22,890㎡, dedicated sorting area of 251,987㎡, and sheds of 14,096㎡. The wharves are currently used for handling gravel/sand, limestone, scrap iron and various bulk cargos.

千鳥町作为战后在川崎市首次诞生的公共码头，装卸矿产品、杂货等各种货物。其设施配备如下：大型系泊码头达到7个泊位，码头延伸1,301m，一般理货作业区为22,890㎡，专用理货作业区为251,987㎡，简易仓库为14,096㎡。目前，以砾石、砂、石灰石、金属切屑等为中心，发挥处理多种散装货物的码头功能。

●施設の概要

名称	延長(m)	水深(m)	船型(D/W)	船席数	取扱貨物
1号係船岸壁	120	-7.3	3,000	1	雑貨
2号係船岸壁	171	-9	10,000	1	//
3号係船岸壁	190	-10	15,000	1	//
4号係船岸壁	220	-10	15,000	1	//
5号係船岸壁	211	-10	15,000	1	//
6号係船岸壁	209	-10	15,000	1	//
7号係船岸壁	180	-10	15,000	1	//
ABC物揚場	331	-4.5	1,000	3	//



千鳥町再整備

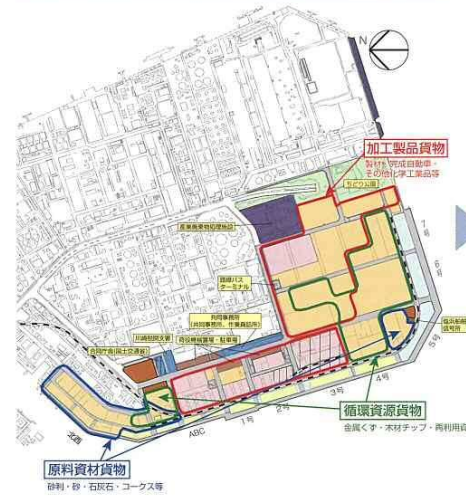
The Chidori-cho Redevelopment Project / 千鳥町の重新整治

千鳥町地区では、老朽化している公共埠頭の機能改善を図るため、平成22年8月に「川崎港千鳥町再整備計画」を策定しました。今後は、本計画に基づき、岸壁の改修や倉庫等の港湾施設の再整備、再配置を推進することで荷役効率の向上を図り、東扇島地区との機能分担による一般貨物拠点の形成を図ります。

In the Chidori-cho district, we formulated "The Chidori-cho Redevelopment Project Plan" in August 2010 to improve the function of public wharves that have become decrepit. In the future, we will promote increased cargo handling efficiency based on this plan, by promoting repair of the quay and rearrangement and redevelopment of port and harbor facilities such as warehouses. We are aiming to form a general freight base based on function allotment with the Higashi-Ogishima area.

为了改善千鸟町地区老化的公共码头功能，2010年8月制定了“川崎港千鸟町再整治计划”。今后，将按照本计划推进码头的改建和仓库等港湾设施的再整備和重新配置来实现码头装卸作业的高效化，以及通过与东扇岛地区的机能分担等使之成为普通货物的物流据点。

再配置前



再配置後



施設配置計画の主な内容

- 岸壁等 (ABC~4号) 背後に荷さばき地を配置
- 必要最小限の上屋 (1号、A~C号) を有効活用
- 荷さばき地の配置に伴い、倉庫を幹線道路至近へ再配置
- 鉄道敷の一部撤去
- 共同事務所等を建替えにあわせて再配置、集約化
- 岸壁 (7号) の耐震化
- 緑地 (ちどり公園) の拡充

凡 例	
荷さばき施設用地(上屋)	船舶役務施設用地
// (一般荷さばき地)	工場用地
// (専用荷さばき地)	緑地
保管施設用地(倉庫)	その他施設用地(陸地)
// (駐車場、荷役機械置場)	荷さばき施設用地(トラック/船積施設用地 (RTR)) 運送用地
港湾関連業務施設用地	附随施設用地(鉄道敷)

※斜線は、民有地
※施設配置計画については、今後の事業の進展に伴い、見直すことがあります。

京浜三港の広域連携

Wide-Range Cooperation between the Three Ports (Tokyo, Kawasaki, Yokohama)

京浜三港の広域協作

川崎市長、横浜市長、東京都知事は、アジア諸港の躍進等により日本港湾の国際的地位が低下していく中、このまま放置すれば京浜港（川崎港、横浜港、東京港）が国際基幹航路から外れ、我が国経済にも深刻な影響が出るとの危機感を共有し、東京湾の国際競争力の強化を図るため、京浜港の包括的な連携を推進することで合意し、基本合意書を平成20年3月に締結しました。また、平成22年2月に、京浜港が目指す将来像及びその実現に向けた施策の方向性を示す「京浜港共同ビジョン」を策定し、同年8月に、国による重点投資を行う国際コンテナ戦略港湾に京浜港が選定されました。さらには、平成23年9月に、「京浜港の総合的な計画」を策定し、この計画等に基づいて港湾計画の改訂や、京浜港の利用促進に向けた貨物集荷のための取組等を進めています。

The mayor of Kawasaki City, mayor of Yokohama City, and governor of Tokyo share a sense of crisis with respect to the Keihin Port (Port of Kawasaki, Port of Yokohama, Port of Tokyo) falling off of the main global shipping routes if nothing is done about the international status of the ports and harbors of Japan declining due to great strides by ports in Asia; in order to strengthen the global competitive power of the Tokyo Bay, the mayors and governor have agreed to promote comprehensive linkage with regard to the Keihin Port, and concluded a basic agreement in March 2008. In addition, in February 2010, "Joint Vision for Keihin Port," which presents the orientation of policies geared toward the future image of the Keihin ports and its realization was formulated, and in August, Keihin Port was selected as a Strategic International Container Port, towards which priority investments are carried out by the national government. Furthermore, in September 2011, "Comprehensive Plan for Keihin Port" was established. Based on this plan, the ports and harbors plan is being revised and approaches, etc. for consolidation of cargo oriented toward usage and promotion of the Keihin Port are being carried out.

由于亚洲各港口的飞速发展等，在日本港湾的国际地位逐渐下降的形势下，川崎市長、横浜市長以及東京都知事均一致认为：如果对此置之不理，京浜港（川崎港、横浜港、东京港）将从国际基幹航路中淘汰，这对日本经济也将带来严重影响而抱有共同的危机感。因此，为了强化东京湾的国际竞争能力，就推进京浜港的综合协作达成协议，并于平成20年3月（2008年3月）签订了基本协议书。平成22年2月（2010年2月）制定了为实现京浜港未来形象的政策方案—“京浜港共同前景”，并于同年8月选定京浜港为国家重点投资的国际集装箱战略港湾。平成23年9月（2011年9月）还制定了“京浜港的综合计划”，现在根据该计划等积极促进港湾计划的修订和京浜港的利用，展开聚集货物的对策工作等。



京浜港の総合的な計画の概要

Overview of the Comprehensive Plan for Keihin Port / 京浜港総合性計画の概要

「京浜港共同ビジョン」で提示した京浜港の目指すべき将来像の実現に向け、令和10年代前半を目標年次と設定して策定しました。地方自治法に基づく京浜港連携協議会において策定した計画であると同時に、三港が策定した港湾計画の基本となるものです。

計画実現に向けた基本戦略

- コンテナ貨物集荷策の展開
- 完成自動車及び在来品頭の取扱維持・活性化策の展開
- 物流配置の基本的な考え方
- コンテナターミナルの施設配置等
- 公共在来品頭の施設配置等
- 三港の連携を強化する交通体系のあるべき姿
- 広域的な課題への対応
- 京浜港の一体的な経営の推進

これまでの取組

- 「京浜港の集い」の開催
- 東京湾内におけるコンテナバージの入港料全額減免
- コンテナ船の入港料一元化
- 八戸港、仙台塩釜港との連携協定締結
- 地域再生計画の認定
- 京浜三港で連携した港湾計画の改訂

This plan was formulated by setting 2028 to 2033 as the target years for realizing the future image that Keihin Port should aim for as indicated in the "Joint Vision for Keihin Port." Besides being a plan that was established by the Keihin Port Association based on the Local Autonomy Act, it also serves as the basis for the ports and harbor plan that have been formulated by the three ports.

为了实现「京浜港共同前景」中提出的京浜港未来形象，将从2028年到2033年设定为目标年度，并制定了该计划。这是根据地方自治法在京浜港联合协议会制定的计划，也是三港制定的港湾计划的基础。

Basic strategies oriented toward realization of the plan

- Development of measures for consolidating container cargo
- Development of measures for maintaining and revitalizing completed-vehicles and pre-existing wharves
- Basic concept regarding distribution arrangement
- Arrangement of facilities in the container terminal
- Arrangement of facilities in conventional public wharfs
- Ideal configuration of transportation systems that strengthen linkage among the three ports
- Responses to wide-area issues
- Promotion of integrated management of Keihin Port

为实现该计划的基本战略

- 展开集装箱货物聚集对策
- 全车及既有码头的持续经营
- 活化对策的实施
- 物流配置的基本设想
- 集装箱码头设施的配置等
- 公共原有码头设施的配置等
- 加强三港联合的交通体系的应有方式
- 广域课题的应对
- 推进京浜港一体化经营

Past approaches

- Start of "Meeting of the Keihin harbor"
- Exemption of all harbor charges for container barges in the Port of Tokyo
- Standardization of harbor charges for container vessels
- Conclusion of partnership agreements with the Port of Hachinohe and Port of Shioyama in Sendai
- Authorization of the Regional Revitalization Plan
- Revision of the harbor plan linking the three Keihin ports

迄今为止的展开

- 主办「京浜港の集い」
- 東京湾内の集装箱驳船の入港料全額減免
- 集装箱船の入港料一元化
- 八戸港、仙台塩釜港の連携協定締結
- 认定地区復活計画
- 修订京浜三港联合的港湾计划

港湾運営会社によるコンテナターミナルの運営

Operation of the container terminal by a port and harbor operating company / 由港湾运营公司运营集装箱码头

平成28年3月、「横浜川崎国際港湾株式会社」(通称：YKIP)が国土交通大臣から京浜港の港湾運営会社に指定され、横浜港、川崎港のコンテナターミナルを一体的に運営することになりました。

横浜港と川崎港の基本的な機能としては、横浜港は、基幹航路をはじめとした世界各方面への航路が集積する輸出入拠点、川崎港は、国内最大級の冷凍冷蔵倉庫群などを活用したアジアの輸出入貨物の取扱拠点の機能を担うこととしています。

川崎港は、こうした両港の機能分担を踏まえ、海運動向及び利用者ニーズに対応した港湾施設整備や、国内外に向けたポートセールスについて、横浜川崎国際港湾株式会社と協働して取り組んでいきます。

In March 2016, Yokohama-Kawasaki International Port Corporation (YKIP) was designated as a port and harbor operating company in Keihin Port by the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, and has come to operate the container terminals of the Port of Yokohama and Port of Kawasaki in an integrated manner.

As for the basic functions of the Port of Yokohama and Port of Kawasaki, the Port of Yokohama serves as an export/import base where sea routes, including main routes, to various directions around the world gather. The Port of Kawasaki takes on the role of a base that handles import and export cargo in Asia utilizing Japan's largest refrigerated warehouses, etc.

Taking into consideration such a division of functions of the two ports, the City of Kawasaki is cooperating with Yokohama-Kawasaki International Port Corporation to make approaches toward development of port and harbor facilities corresponding to maritime trends and users' needs, as well as toward port sales oriented domestically and internationally.

平成28年（2016年）3月、「横浜川崎国際港湾株式会社（通称：YKIP）」被日本国土交通大臣指定为京浜港的港湾运营公司，开始了对横浜港及川崎港集装箱码头的统一运营。横浜港作为以基幹航路为首的开往世界各地的航线集中的进出口据点，川崎港作为利用国内最高等级的冷冻冷藏仓库群的亚洲进出口贸易据点，各自发挥其功能。

川崎港与横浜川崎国際港湾株式会社共同按照横浜、川崎两个港口的上述分工情况，根据海运的动态情况以及顾客的需求推进港湾设施的改善和面向国内外的港口宣传工作。

■会社概要

社名 / 横浜川崎国際港湾株式会社
 設立日 / 平成28年1月12日
 所在地 / (本社) 横浜市西区みなとみらい二丁目3番1号
 クレーンタワーA・14階
 (川崎事業部) 川崎市川崎区奥島92番地
 川崎港コンテナターミナル内
 代表者 / 代表取締役社長 舘岡 正道
 資本金等 / 20億円
 株主構成 / 国、横浜市、川崎市、三井住友銀行

■組織図



川崎港港湾計画

Kawasaki Port harbor plan / 川崎港湾計画

川崎市では、京浜港（川崎港・横浜港・東京港）の広域連携や国際コンテナ戦略港湾への選定等、川崎港を取り巻く状況を踏まえ、さらなる貨物集荷策や港湾機能の充実・強化を図るため、平成30年代後半を目標年次とし、平成26年11月に川崎港港湾計画を改訂しました。その後、5回の軽易な変更を経て、現在の港湾計画となっています。

本計画は、港湾関係者、立地企業、市民、国からの要請に加え、京浜港における川崎港の役割を踏まえ、川崎港の開発、利用及び保全を行う上での指針として、とても重要な役割を果たすものとなっています。

Kawasaki City revised its harbor plan for the Port of Kawasaki, which focuses on the years 2023 to 2028, in November 2014 to enhance and strengthen port functions and measures for cargo handling. It also takes into consideration the conditions surrounding the Port of Kawasaki, such as wide-area linkage of the three Keihin ports (Port of Kawasaki, Port of Yokohama, and Port of Tokyo), as well as the Port of Kawasaki's selection as a Strategic International Container Port. The plan has been revised slightly five times in subsequent years.

This plan plays an extremely important role as a guideline for development, use, and conservation of the Port of Kawasaki, based on the role of this port within the three Keihin ports, as well as demands from port-related personnel, location companies, citizens, and the government.

在川崎市根据京浜港（川崎港・横浜港・东京港）的广域合作，对国际集装箱战略港湾的选定等，根据围绕川崎港的状况，为了谋求进一步充实、强化聚集货物对策，将平成30年代后半期作为目标年份，在平成26年11月（2014年11月）修订了川崎港湾计划。之后经过5次更改，制定出现在的港湾计划。

在本计划中添加了来自港湾相关企业、选址企业、市民、国家的要求，根据京浜港的川崎港的作用，作为川崎港的开发、利用以及维修的方针，发挥了极为重要的作用。

港湾の能力

Port capabilities / 港湾的能力

港湾の能力は、港湾施設の規模や配置を決める前提のもので、特に港湾の能力を表す基本的な指標である「取扱貨物量」は、埠頭計画、水域施設計画、外郭施設計画、臨港交通施設計画等の規模や配置を決める根拠となるものです。

Port capabilities are a premise that determines the scale and layout of port facilities, and the "cargo amount handled" is a basic indicator that represents port capabilities. It serves as the grounds for determining the scale and layout in wharf plans, plans for harbor facilities, plans for protective facilities for harbors, plans for port transport facilities, etc.

港湾の能力は決定港湾施設の規模、配置の前提。[貨物吞吐量]は表示港湾能力の基本指標，是決定码头计划、水域设施计划、外圍设施计划、臨港交通设施计划等的規模、配置的依据。

	基準値(平成22年実績) Reference value [Actual value from 2010] 基準値【平成22年(2010年)実績】	目標値(平成30年代後半) Target value [for 2023 to 2028] 目標値【平成30年代後半期】
公共全体取扱貨物量 Total amount of public cargo handled 公共总体货物吞吐量	880万トン 8,800,000 tons / 880万吨	1,280万トン 12,800,000 tons / 1,280万吨
うち、コンテナ取扱貨物量 Of which, amount of cargo handled in containers 其中集装箱的货物吞吐量	29万トン 290,000 tons / 29万吨	452万トン 4,520,000 tons / 452万吨
コンテナ取扱個数 Number of containers handled 集装箱的处理件数	3万TEU 30,000 TEU / 3万TEU	40万TEU 400,000 TEU / 40万TEU

川崎港では、横浜港や東京港との役割分担のもと、今後増大するアジア貨物の取扱を担うこととし、港湾計画の目標年次である平成30年代後半において、約40万TEUのコンテナ取扱個数を見込んでいます。

As the Port of Kawasaki, based on division of roles with the Port of Yokohama and Port of Tokyo, will play a role in handling Asian cargo, which will increase in the future, approximately 400,000 TEU containers are expected to be handled in the years from 2023 to 2028, which are the target years in the harbor plan.

在川崎港基于分担横浜港、东京港之间的作用，将承担增加的亚洲货物处理的任务，在港湾计划的目标年度的平成30年代后半期，估计将达到约40万TEU的集装箱处理件数。

港湾計画の方針

Policies of the harbor plan / 港湾计划的方针

京浜三港の連携強化により、首都圏の産業競争力を高め、産業・雇用・暮らしを守り発展させることを目指して、「産業活動を支え、地域経済や市民生活の安定・向上に貢献する川崎港」を実現するため、機能ごとに港湾計画の方針を設定しています。

In an aim to increase industrial competitive strength in the metropolis, and protect and develop industries, employment, and livelihood based on reinforcing the linkage among the three Keihin ports, policies for the harbor plan are being established for each function in order to realize a "Port of Kawasaki that supports industrial activities and contributes to the stability and improvement of the local economy and civilian life."

通过京浜三港的协作、强化，谋求提高首都圈的产业的竞争力，维护产业□雇用□生活并使其发展，为实现“支持产业活动，对地区经济、市民生活的稳定、提高做出贡献的川崎港”，对各机能设定了港湾计划的方针。

産業・物流機能 港湾機能の再編・拡充による物流機能の強化

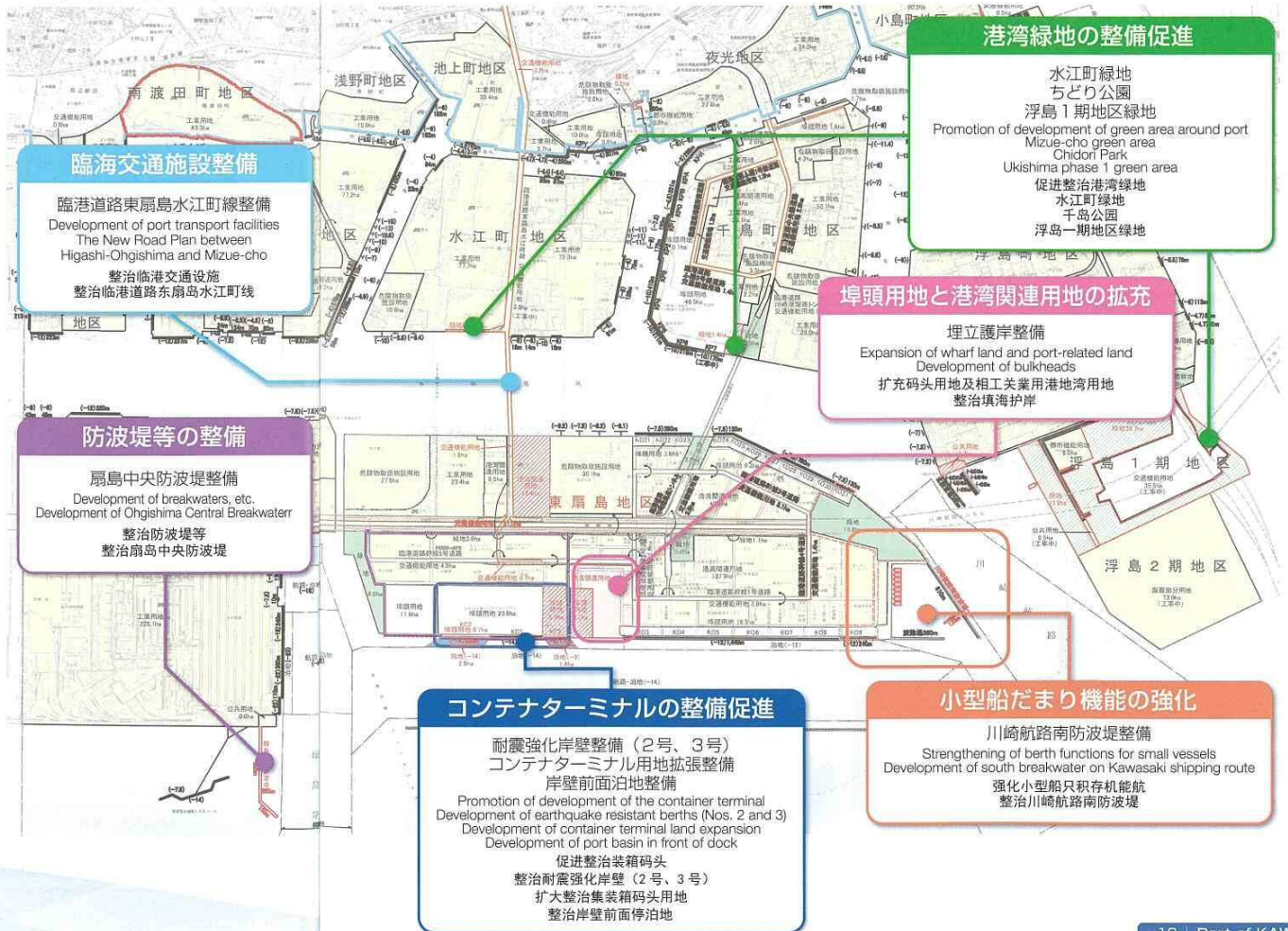
[Industry/logistics functions] Strengthen logistics functions by reorganizing and expanding port functions **[Disaster-prevention functions]** Strengthen support functions at times when a large-scale earthquake occurs **[Energy functions]** Maintain and support energy supply functions **[Environment/interaction functions]** Enhance amenity space that makes use of the characteristics of the port space

防災機能 大規模地震発生時の支援機能の強化

【産業・物流機能】 通过重组、扩充港湾机能，强化物流机能 **【防災機能】** 强化发生大规模地震时的支援机能 **【能源機能】** 维持、支援能源供给机能 **【環境・交流機能】** 充实运用港湾空间特色的舒适环境空间

エネルギー機能 エネルギー供給機能の維持・支援

環境・交流機能 港湾空間の特色を活かしたアメニティ空間の充実



臨海交通施設整備
臨海道路東扇島水江町線整備
Development of port transport facilities
The New Road Plan between Higashi-Ogishima and Mizue-cho
整治臨港交通設施
整治臨海道路東扇島水江町線

港湾緑地の整備促進
水江町緑地
ちどり公園
浮島1期地区緑地
Promotion of development of green area around port
Mizue-cho green area
Chidori Park
Ukishima phase 1 green area
促進整治港湾緑地
水江町緑地
千島公園
浮島一期地区緑地

埠頭用地と港湾関連用地の拡充
埋立護岸整備
Expansion of wharf land and port-related land
Development of bulkheads
拡充码头用地及相关業用港地湾用地
整治填海护岸

防波堤等の整備
扇島中央防波堤整備
Development of breakwaters, etc.
Development of Ohgishima Central Breakwater
整治防波堤等
整治扇島中央防波堤

コンテナターミナルの整備促進
耐震強化岸壁整備(2号、3号)
コンテナターミナル用地拡張整備
岸壁前面泊地整備
Promotion of development of the container terminal
Development of earthquake resistant berths (Nos. 2 and 3)
Development of container terminal land expansion
Development of port basin in front of dock
促進整治集装箱码头
整治耐震強化岸壁(2号、3号)
扩大整治集装箱码头用地
整治岸壁前面停泊地

小型船だまり機能の強化
川崎航路南防波堤整備
Strengthening of berth functions for small vessels
Development of south breakwater on Kawasaki shipping route
強化小型船只积存机能航
整治川崎航路南防波堤

安全と安心の港

Port Safety and Security

安全と安定的港口

高潮と津波への対策

Measures against high tides and tsunamis / 防范应对大浪、海啸

川崎港には、高潮・波浪等の大規模自然災害から市民の生命と財産を守るため、延長約13kmの防潮堤が整備されています。東日本大震災以降、新たに津波への対応が求められており、防潮機能を短時間で確保する必要があります。閉鎖に際して、操作性の向上と閉鎖作業を行う作業員の安全性を確保するための陸間の改良(角落し式→引戸式等)を進めています。



The Port of Kawasaki is equipped with a tide embankment that is approximately 13 km in length, to protect the lives and properties of citizens from large-scale natural disasters such as high tides and tsunamis. Ever since the Great East Japan Earthquake, new measures against tsunamis have been sought after, and it has become necessary to secure tide prevention functions in a short period of time. Improvements (flash board type → sliding door type, etc.) are being made to land locks in order to improve operability during closures and to ensure the safety of workers when carrying out closures.

为了防范应对高浪、海啸等的大规模自然灾害来保护市民们的生命以及财产，川崎港整備了13公里长的防潮堤。东日本大地震发生以后，在防范应对海啸方面又增加了一些要求，就是在短时间内确保防潮功能。为了满足新的要求，川崎港正在推进防海啸闸门的改善工作（叠梁式闸门→推拉式闸门），以此提高操作性和确保关闭闸门的作业人员的安全。

港の保安対策〔SOLAS 条約への対応〕

Port security (Support of the SOLAS Convention) / 港口的保安対策〔应对 SOLAS 公约〕

平成16年7月1日「改正SOLAS条約」(ソーラス条約=海上における人命の安全を確保する国際条約)が発効し、国内では「国際船舶・港湾保安法」が施行されました。川崎港では、外国からの船舶が利用するふ頭の出入り管理の強化を図り、フェンス・ゲートの保安設備を整備するとともに、船舶による巡視や24時間体制での監視を行って、テロ行為や犯罪行為を未然に防ぐ保安対策を実施しています。



フェンスとゲート (東扇島外貨埠頭)

The "Revised SOLAS Convention" (SOLAS Convention = International Convention for the Safety of Life at Sea) came into effect on July 1, 2004, and the "Act on Assurance of Security of International Ships and Port Facility" was enforced in Japan.

At the Port of Kawasaki, reinforcement of management of comings and goings into and out of wharfs used by vessels from abroad is being promoted. Along with preparing security systems such as fences and gates, security measures to prevent acts of terror and crime before they occur are being implemented by carrying out patrols using vessels and 24-hour surveillance.



巡視船「あおぞら」

2004年7月1日「修订 SOLAS 公约」(SOLAS 公约=国际海上人命安全公约)生效，并在国内实施了“国际船舶・港湾保安法”。川崎港为了强化外国船舶利用码头的进出管理，在整修栅栏保安设备的同时，通过使用船舶的巡查和24小时的监视活动等，实施防范恐怖活动和犯罪行为的保安对策。

情報伝達体制の確保

Ensuring a system for information communication / 确保传达信息的体制

川崎港には、災害発生時に港における就労者への情報提供を行うため、屋外受信機(スピーカー)の設置及び臨港地区内の津波避難施設へ誘導するための津波誘導看板を設置しています。

To provide information to workers who are in the port when a disaster arises, at the Port of Kawasaki, there is installation of outdoor receivers (speakers) and tsunami guidance signs that guide people to tsunami evacuation facilities in the waterfront areas.

川崎港具备了发生灾害时向港口从业人员提供信息的屋外接收器(扬声器)和引导人们到临港地区内海啸避难设施的海啸避难引导用招牌。



緊急物資の受入れ施設の整備

Development of facilities for receiving emergency supplies / 整備紧急物资的接收设施

川崎港には、大規模地震発生時における緊急物資等の輸送機能を確保するために必要な耐震強化岸壁が東扇島地区に2バース整備されています。

The Port of Kawasaki is equipped with earthquake-resistant quays at two berths in the Higashi-Ogishima area, which are necessary to ensure transport functions of emergency supplies, etc. when a large-scale earthquake arises.

川崎港的东扇岛地区具备了耐震性能高的2个泊位，在发生大规模地震发生时能够确保紧急物资的运输功能。



液状化対策

耐震バース



耐震強化岸壁【整備中】

東扇島地区

耐震強化岸壁【計画】

耐震強化岸壁【既設】

市民に親しまれる港

A Port that is Familiar to Citizens

市民们喜爱的港口

川崎市港湾振興会館「川崎マリエン」

Kawasaki City Port Promotion Building "Kawasaki Marien" / 川崎市港湾振興会館「川崎 MARIEN」

地上51m、360°の展望台が特徴的な川崎港のシンボリックな施設で、テニスコート(6面)、ビーチバレーボールコート(4面)、体育館などのスポーツ施設や、各会議室、マリエンシアターなどを備えています。また、工業地帯や倉庫群、羽田空港を離発着する飛行機などを望むことができる展望台からの眺望は、日本夜景遺産に登録されています。

As a symbolic facility of the Port of Kawasaki, "Kawasaki Marien," which is characterized by a 360° observation room located 51 m above ground, houses sports facilities such as 6 tennis courts, 4 beach volleyball courts and a gymnasium, as well as various meeting rooms and the Marien Theater. The view from the observation room, from where it is possible to gaze at the industrial area and warehouses, and watch planes take off and land at Haneda Airport, is registered as a Night View Inheritance of Japan.

川崎市港湾振興会館「川崎 MARIEN」有地上 51m、360° 鸟瞰川崎港全景の展望室，是川崎港的一个象征性设施，会馆内除了网球场（6片）、沙滩排球场（4片）、体育馆等体育设施以外还有各会议室、Marien 视听室等。从「川崎 MARIEN」展望室能够眺望的工业园、仓库群以及在羽田机场起飞、降落的飞机等的景色被指定为日本夜景遗产。



4面の常設されたビーチバレーボールコートは、ツアー大会の開催や地元クラブの活動等を通じて多くの方々に利用されています。さらに、2018年3月に東京オリンピックに向けたビーチバレーボールの「ナショナルトレーニングセンター 競技別強化拠点施設 (NTC)」としてスポーツ庁から指定されており、日本のトッププレイヤーの練習拠点となっています。

The 4 permanent beach volleyball courts are used by many people, as a venue for tour tournaments and as a home for local club activities. In addition, they were designated in March 2018 by the Japan Sports Agency as a "Event-Specific Affiliated National Training Center Facility (NTC)" for beach volleyball for the Tokyo Olympics, and are used as a practice base for Japan's top players.

4片沙滩排球场，通过大型球赛、当地俱乐部的活动等被很多人利用，2018年3月被体育厅指定为东京奥运会的沙滩排球“国家训练中心各竞技强化据点设施 (NTC)”，是日本顶级球员的练习场所。

川崎みなと祭り Kawasaki Port Festival / 川崎港节



毎年10月上旬に川崎マリエンを主会場として開かれる川崎港における最大のイベントです。「ビーチバレー川崎市長杯」や「ちくさんフードフェア」も同時に開催され、毎年延べ20万人前後の人が訪れます。

The Kawasaki Port Festival is the largest event that is held at the Port of Kawasaki, taking place at the beginning of October every year with Kawasaki Marien as the main venue. The "Beach Volleyball Kawasaki Mayor's Cup" and "Chikusan Food Fair" are also held at the same time, attracting approximately 200,000 visitors every year.

毎年10月上旬に「川崎 MARIEN」を主要会場举行的川崎港最大的活动。同时举行川崎市长杯沙滩排球赛和畜牧产品食品节，每年有20万人次的游客来访。

東扇島東公園

East Park in Higashi-Ogishima / 东扇岛东公园

人口海浜(かわさきの浜)、多目的広場、ドッグランなどを備えた15.8haの広大な公園として市民の憩いの場となっており、人口海浜では、潮干狩りを楽しむことができます。また、屋外音楽フェスやトライアスロン大会など、都心近郊としては特徴的な大規模イベントの会場として利用されています。

The East Park in Higashi-Ogishima is a place of recreation and relaxation for citizens, as an expansive 15.8 ha park with a manmade seashore (Kawasaki no Hama), all-purpose plaza, dog run, etc. At the manmade seashore, it is possible to enjoy clam digging. East Park is also used as a venue for large-scale events that are characteristic of the suburbs, such as outdoor music festivals and triathlons.

东扇岛东公园是有多目的广场、狗狗公园等的15.6公顷的广阔公园，平时是人们休闲聚会、娱乐的场所。在人工海浜还可以做赶海。同时还可以作为室外音乐会和铁人三项赛的会场加以利用，是首都近郊中特殊的、可以举行大规模活动的地方。



防災浮桟橋

Floating pier for disaster prevention / 防灾浮码头



平成27年度に、災害時における帰宅困難者や緊急物資の輸送拠点として整備した防災浮桟橋を、防災訓練等での活用に加え、平時利用として工場夜景クルーズをはじめとした観光小型船等の発着場所としての活用を検証しています。

In addition to its use for emergency drills, etc., the other use of a floating pier for disaster prevention that was developed in FY2015 as a transport base for emergency supplies and for people who are unable to return home after a disaster has been considered, in which as a landing place for small tourism boats such as night cruises through factory zones during ordinary times.

为了在发生灾害时作为不能回家的人们和紧急物资的运输据点来利用，2015年整备了防灾浮码头。除了在防灾训练时利用以外，现在正在研究能否作为“工厂夜景之旅”等小型观光船舶的码头加以利用。

福利厚生施設

Welfare facilities / 福利厚生设施

港で働く人々や船舶の乗組員に快適で働きやすい環境と憩いの場を提供しています。

The facilities provide an environment in which port workers and crew members of vessels can work comfortably as well as rest.

为在港口工作的人们和船舶的船员提供舒适的工作环境和休息的场所。



東扇島福利厚生センター(マリンプラザ)
(食堂、売店、診療所、理容室、休憩室、事務室)
Higashi-Ogishima Welfare Center (cafeteria, shops, clinic, barber shops, breakroom, office)
东扇岛福利厚生中心(食堂、小卖部、诊所、理容室、休息室、办公室)



千鳥センター
(本館: 休憩室、別館: 休憩室、食堂)
Chidori Center (main building: breakroom; annex: breakroom, cafeteria)
千鸟中心(本馆: 休息室 附馆: 休息室、食堂)

川崎臨海部における多様なプロジェクト

Various Projects in the Kawasaki coastal area

川崎臨海部の多項目



※詳細については、川崎市のホームページ (www.city.kawasaki.jp) をご覧ください。

1 殿町国際戦略拠点・キングスカイフロント

国から国際戦略総合特区や国家戦略特区に指定されているキングスカイフロントでは、難治がんや脊髄損傷の治療法開発、最先端の医療ロボットや医療機器、再生医療の研究開発をはじめとして、産学官の連携やオープンイノベーションによる研究開発が進められています。

2 水素社会実現に向けた川崎水素戦略

「水素社会の実現に向けた川崎水素戦略」に基づき多様な主体と連携した水素のリーディングプロジェクトを創出、推進しています。

- 再生可能エネルギーと水素を用いた自立型エネルギー供給システム共同実証 (H2One)【東芝エネルギーシステムズ】
- 使用済プラスチック由来低炭素水素を活用した地域循環型水素地産地消モデル実証事業【昭和電気】

- 燃料電池フォークリフト導入実証事業【トヨタ自動車、岩谷産業、東芝エネルギーシステムズ、神奈川県、横浜市】
- 実証用水素ステーションの設置【三菱化工機】

3 多様なエネルギー施設

川崎臨海部には世界トップクラスの熱効率を誇る火力発電所や、バイオマス、風力、太陽光などの再生可能エネルギー発電所など、様々な発電施設が集積しています。

- 京浜バイオマス発電所稼働
- 川崎天然ガス発電所稼働
- JERA川崎火力発電所 世界最高水準の発電効率

- Demonstration project for local production for local consumption model of locally-circulated hydrogen using low-carbon hydrogen derived from used plastic (Showa Denko)
- Demonstration project for implementation of fuel cell-powered forklift (Toyota Motor, Iwatani Corporation, Toshiba Energy Systems & Solutions Corporation, Kanagawa Prefecture, City of Yokohama)
- Installation of hydrogen station for demonstrations (Mitsubishi Kakoki)

3 Diverse energy facilities

The Kawasaki waterfront is home to a cluster of power facilities, such as thermal power plant that boasts thermal efficiency of the world's top class and power plants for renewable energy such as biomass, wind power, solar, power.

- Operation of Keihin Biomass Power Plant
- Operation of Kawasaki Natural Gas Power Plant
- Tokyo Electric Power Company Kawasaki Thermal Power Station Power generation efficiency of the world's highest level

- 燃料電池型実証事業【本田自動車、岩谷産業、東芝エネルギーシステムズ、神奈川県、横浜市】
- 設立実証用氢气站【三菱化工機】
- 多様なエネルギー施設
- 川崎臨海部有熱効率方面世界最先端の火力発電所、及び生物質、風力、太陽光等再生可能エネルギー発電所等各種発電施設。
- 京浜バイオマス発電所稼働
- 川崎天然ガス発電所稼働
- 東京電力川崎火力発電所 世界最高水準の発電効率

1 Tonomachi International Strategic Base / King Skyfront

At King Skyfront, which is designated as an international strategic special zone and national strategic special zone by the national government, research and development based on industry-academia-government collaboration and open innovation is being promoted, starting with development of treatment methods for intractable cancer and spinal cord injuries, and research and development of cutting-edge medical robots, medical equipment and regenerative medicine.

2 Kawasaki Hydrogen Strategy for achieving a hydrogen-powered society

Leading projects for hydrogen are being created and promoted based on the "Kawasaki Hydrogen Strategy for Achieving a Hydrogen-powered Society" and through collaboration among a variety of entities.

- Joint demonstration (H2One) of independent energy supply system using renewable energy and hydrogen (Toshiba Energy Systems & Solutions Corporation)

1 殿町国際戦略拠点・KING SKY FRONT

在被国家指定为国际战略综合特区和国家战略特区的King sky front, 通过产学研合作以及开放型创新等方法推进研究开发工作。主要包括难治性癌症和脊髓损伤的治疗方法的研究、最先端的医用机器人及医疗器械、再生医疗的研发等。

2 以建设氢气社会为目标的川崎氢气战略

以“以建设氢气社会为目标的川崎氢气战略”，与多种主体合作创造和推进氢气龙头项目。

- 利用再生能源及氢气的自立型能源供给系统共同实证实业 (H2One)【东芝能源系统与解决方案公司 (Toshiba Energy Systems & Solutions Corporation)】
- 利用来源于用后塑料低炭素氢气的地区H1 循环型氢气当地生产当地消费模式实证实业【昭和電気】

官公署・関連団体

Public Institutions and Affiliated Organizations in the Port of Kawasaki

行政機関・关联団体



地図		電話番号
	川崎市港湾局 Port & Harbor Bureau of Kawasaki City 川崎市港湾局 川崎市港湾局	044-200-3049
A	川崎市港湾局川崎港管理センター Kawasaki Port Management Office, Port & Harbor Bureau of Kawasaki City 川崎市港湾局川崎港管理センター 川崎市港湾局川崎港管理センター	044-287-6027
A	公益社団法人川崎港振興協会 The public service corporation Kawasaki Port Promotion Association 公益社団法人 川崎港振興協会	044-287-6001
A	川崎税関支署東扇島出張所 Higasi-Ohgishima Sub-branch of Kawasaki Branch Customs 川崎税関支署東扇島出張所	044-287-6195
A	東京湾水先区水先人会川崎出張所 Kawasaki Branch Office of Tokyo Bay Licensed Pilots' Association 東京湾引航区域引航人会川崎出張所	044-266-8877
A	川崎港運協会 Kawasaki Harbor Transport Association 川崎港運協会	044-287-6092
B	東京検疫所川崎検疫支所 Kawasaki Branch Office of Tokyo Quarantine Station 東京検疫所川崎検疫支所	044-277-0025
B	動物検疫所畜産物検疫課川崎分室 Kawasaki Office, Division of Animal Products Inspection, Animal Quarantine Service 動物検疫所畜産物検疫課川崎分室	044-287-7412
C	川崎臨港倉庫埠頭(株)コンテナターミナル運営事業部 Container Terminal Operations Department, Kawasaki Rinko Soko Futo Co., Ltd. 川崎臨港倉庫埠頭株式会社集装箱码头运营事业部	044-589-5919
D	川崎税関支署 Kawasaki Branch Customs 川崎税関支署	044-266-5621
D	川崎海上保安署 Kawasaki Coast Guard Station 川崎海上保安署	044-266-0118
D	関東運輸局川崎海事事務所 Kawasaki Maritime Office of Kanto District Transport Bureau 関東運輸局川崎海事事務所	044-266-3878
D	横浜植物防疫所川崎出張所 Kawasaki Branch of Yokohama Plant Protection Station 横浜植物防疫所川崎出張所	044-288-3408
	東京出入国在留管理局横浜支局横浜港分室 Yokohama Branch Office, Yokohama District Immigration Office, Tokyo Regional Immigration Bureau 東京入国管理局横浜分局横浜港分室	045-211-0365

図表(グラフ)でみる川崎港

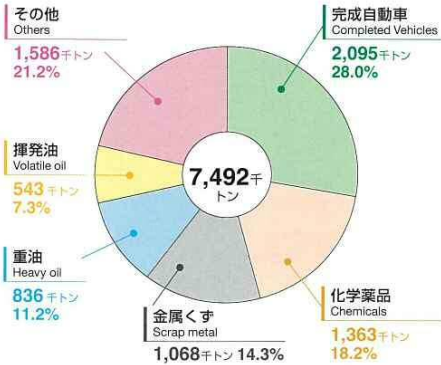
The Statistics of the Port of Kawasaki
用図表看川崎港

2018年、川崎港の入港船舶は2万1,422隻で95,820万総トン(全国8位)、貨物取扱量は8,109万トン(全国10位)となっています。

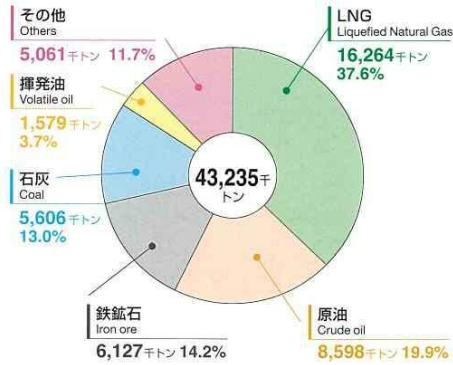
In 2018, 21,422 ships totaling 95,820,000 gross tons came into the Port of Kawasaki, earning it 8th place in Japan in terms of gross tons handled. Cargo output was 8,109,000 tons, which earned 10th place in the nation.

2018年川崎港的進港船舶为2万1,422艘、9,582万总吨，总吨数居全国第8位。货物吞吐量8,109万吨，居全国第10位。

輸出 Export



輸入 Import

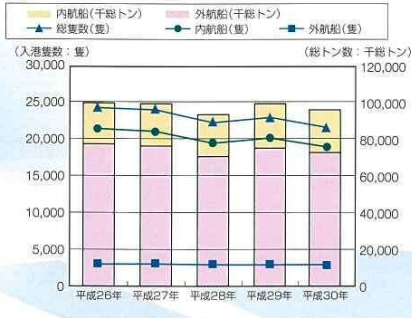


品名	2018年		主な輸出先		
	数量	構成比	1	2	3
完成自動車	2,095	28.0%	アメリカ (64.4%)	ジャマイカ (5.9%)	タンザニア (4.8%)
化学薬品	1,363	18.2%	中国 (65.3%)	韓国 (20.0%)	台湾 (10.0%)
金属くず	1,068	14.3%	韓国 (50.4%)	ベトナム (26.6%)	中国 (15.6%)
重油	836	11.2%	中国 (香港) (42.2%)	中国 (26.1%)	シンガポール (18.1%)
揮発油	543	7.3%	アメリカ (34.8%)	韓国 (34.6%)	中国 (11.5%)
その他	1,586	21.2%	-	-	-
総合計	7,492	100.0%	-	-	-

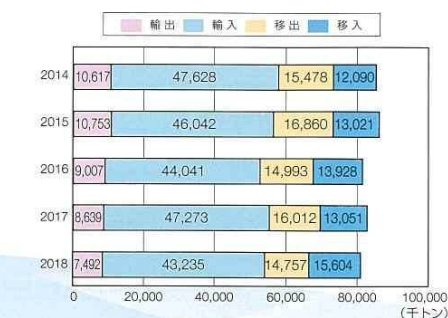
品名	2018年		主な輸入先		
	数量	構成比	1	2	3
LNG	16,264	37.6%	アラブ首長国 (34.6%)	オーストラリア (31.3%)	マレーシア (9.1%)
原油	8,598	19.9%	アラブ首長国 (34.0%)	サウジアラビア (23.1%)	カタール (14.6%)
鉄鉱石	6,127	14.2%	オーストラリア (64.2%)	ブラジル (20.6%)	インド (3.7%)
石炭	5,606	13.0%	オーストラリア (65.2%)	インドネシア (10.3%)	ロシア (14.7%)
揮発油	1,579	3.7%	韓国 (33.2%)	インド (20.6%)	パーレーン (14.7%)
その他	5,061	11.7%	-	-	-
総合計	43,235	100.0%	-	-	-

※数値の単位未満を「四捨五入」したことにより、総数と内訳の計が一致しない場合があります。

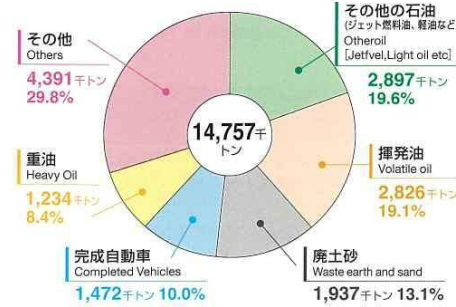
入港船舶年次推移図



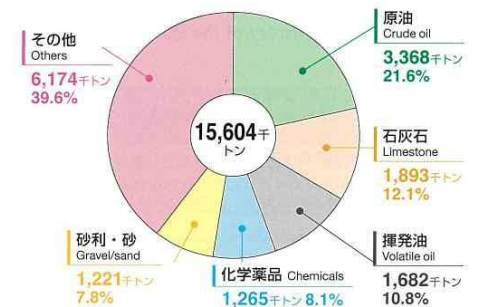
海上出入貨物年次推移図 (全体図)



移出 Domestic export



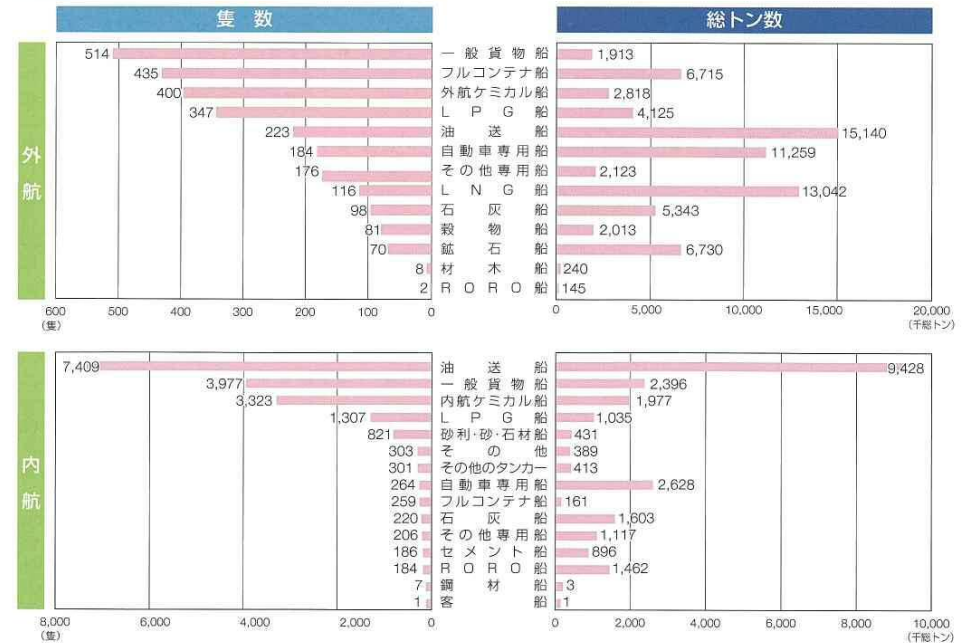
移入 Domestic import



品名	2018年		主な移出先		
	数量	構成比	1	2	3
揮発油	2,826	19.1%	千葉県 (23.9%)	静岡県 (20.1%)	神奈川県 (7.7%)
完成自動車	1,472	10.0%	宮城県 (30.4%)	愛知県 (26.1%)	北海道 (12.3%)
重油	1,234	8.4%	北海道 (13.6%)	千葉県 (10.0%)	神奈川県 (9.8%)
その他	4,391	29.8%	-	-	-
総合計	14,757	100.0%	-	-	-

品名	2018年		主な移入先		
	数量	構成比	1	2	3
揮発油	1,682	10.8%	宮城県 (18.0%)	北海道 (16.4%)	神奈川県 (15.1%)
砂利・砂	1,221	7.8%	千葉県 (79.4%)	三重県 (6.9%)	神奈川県 (5.2%)
石灰石	1,893	12.1%	高知県 (68.1%)	北海道 (10.0%)	千葉県 (9.8%)
原油	3,368	21.6%	鹿児島県 (24.4%)	千葉県 (11.1%)	長崎県 (11.1%)
化学薬品	1,265	8.1%	神奈川県 (28.6%)	千葉県 (19.1%)	岡山県 (18.2%)
その他	6,174	39.6%	-	-	-
総合計	15,604	100.0%	-	-	-

船種別入港状況図



埋立の歴史

The Reclamation History of the Port of Kawasaki

填海历史

川崎港は、埋め立てによる造成と、そこに立地した臨海型の工場群により発展してきました。1913年（大正2年）に始まった、大川、扇町等の埋め立てを皮切りに、第2次世界大戦が始まるまでに水江町までの埋め立てが終了し、そこに製鉄、石油化学等の企業が進出しました。

第2次世界大戦後、千鳥町の公共広頭エリアが整備されるとともに、浮島町には石油コンビナートが形成され、日本の高度成長を支えるものづくりの一大拠点として大きな役割を果たしました。その後、日本鋼管（現JFE）の扇島への展開、「シビルポートアイランド」として東扇島の整備が進められ、現在に至っています。

The Port of Kawasaki developed along with the creation of the industrial zone through land reclamation and coastal park factories. The seaside reclamation project, which began from landfills in Ookawa and Ohgimachi in 1913, and ended with the completion of Mizue-cho at the outbreak of World War II. Heavy industries, like iron and steel, as well as petrochemical factories were constructed there. After World War II, a petrochemical complex was constructed in the reclaimed area in Ukishima-cho, while the public wharf in Chidori-cho underwent renovation. Thus, the port came to play a major role as an important manufacturing base that supported Japan's high-speed economic growth. Soon after the NKK corporation (currently JFE) was established over in Ohgishima, and Higashi-Ohgishima began to develop rapidly under the title of "Civil Port Island".

川崎港は填海而成り依り進駐于此の臨海型工場群逐步発展起来的。从1913年开始，以大川和扇町等の填海为开端，到第2次世界大戦开战之前水江町の填海为止，制鉄、石油化学等の企业进驻了该地区。

第2次世界大戦结束后，在整治千鳥町公共码头区域的同时，浮島町の埋海地区发展成石油联合企业，作为支撑日本的高度成长长期的制造业基地发挥了极大的作用。后来，日本钢管（现JFE）在扇島の扩展和作为“国内港湾的人工島”对东扇島进行整治，后发展到现在的规模。

川崎港の埋立状況

Reclamation in the Port of Kawasaki / 川崎港的填海状况



番号	地名	埋立企業	工期 Construction Term		埋立面積 (㎡)
			着手(年) Onset	竣工(年) Completion	
1	川崎区 南渡田町	浅野総一部	1913	1920	3,074
2	〃 白石町	浅野総一部	1913	1926	390,878
3	〃 大川町	浅野総一部	1913	1926	462,481
4	〃 扇町	浅野総一部	1913	1927	1,691,214
5	〃 竹之下	浅野総一部	1913	1928	5,140
6	〃 池上町	東亜港湾工業	1935	1936	191,426
7	〃 水江町	東亜港湾工業	1935	1936	340,068
8	〃 夜光3丁目	東亜港湾工業	1940	1941	200,712
9	〃 夜光3丁目	神奈川県	1937	1941	111,054
10	〃 水江町	神奈川県	1937	1941	1,280,026
11	〃 千鳥町	神奈川県	1937	1943	495,000
12	〃 夜光2丁目	東亜港湾工業	1953	1954	220,250
13	〃 千鳥町	川崎市	1953	1964	1,443,133
14	〃 夜光1丁目	東亜港湾工業	1959	1960	393,595
15	〃 小島町	神奈川県	1957	1959	660,852
16	〃 浮島町	神奈川県	1957	1963	3,794,563
17	〃 扇島	神奈川県	1957	1963	919,123
18	〃 扇島	神奈川県	1971	1973	470,232
19	〃 扇島	日本鋼管	1971	1975	2,410,408
20	〃 東扇島	川崎市	1972	1975	2,170,001
21	〃 東扇島	川崎市	1972	1979	916,738
22	〃 東扇島	川崎市	1972	1981	56,921
23	〃 東扇島	川崎市	1972	1983	413,434
24	〃 東扇島	川崎市	1972	1990	797,821
25	〃 浮島1期地区	川崎市	1975	1996	924,900
Total					20,763,044
26	〃 浮島2期地区	川崎市	1995	工事中	730,000
27	〃 東扇島	川崎市	2018	工事中	132,000

川崎港の歴史年表

History of the Port of Kawasaki

川崎港的历史年表

年月 Year-month	出来事	Event	主要的事情
1951.6	港湾区域認可され、川崎市が港湾管理者となる	Kawasaki City has a port-administrator.	被认定为港湾区域，川崎市成为港湾管理者
1951.9	特定重要港湾に指定	The Port of Kawasaki was designated as a major port.	被指定为特定重要港湾
1965.9	川崎港の臨海地区、建設省指定	The coastal area of the Port of Kawasaki was designated by the Construction Ministry.	由建设省指定为川崎港的临港地区
1974.6	第1回川崎みなと祭り、商工会議所と共催で開催	The first Kawasaki Port Festival was held by Kawasaki City and the Kawasaki Chamber of Commerce & Industry	与工商会议所共同主办第1次川崎港节
1979.10	川崎海海底トンネル開通	The submerged tunnel of the Port of Kawasaki begins operation.	开通川崎海海底隧道
1979.11	東扇島1号岸壁供用開始	Higashi-Ohgishima 1 Wharf begins operation.	开始提供使用东扇島1号码头
1983.7	ちどり公園開園	Chidori Park opened.	千鳥町公園開園
1987.6	川崎港振興協会設立	Kawasaki Port Promotion Association has been established.	设立川崎市港振興協会
1992.3	川崎市港湾振興会館開館	Kawasaki City Port Promotion Building opened.	开设川崎市港湾振興会館
1994.1	「川崎港・ダナン港との友好港提携」をベトナム・ダナン市において本調印	A friendship agreement was signed between the Port of Kawasaki and Port of Danang in Viet Nam	正式与越南岷港市签订「川崎港・岷港友好港协作合同」
1994.12	湾岸線（首都高速道路）開通 東京・羽田-川崎-東扇島-横浜-大黒	Tokyo Bay Shore Route opened. [Tokyo Haneda- Kawasaki Higashi-Ohgishima-Yokohama Daikoku]	东京・羽田-川崎-东扇島-横浜-大黒の湾岸線（首都高速公路）通车
1996.4	川崎コンテナ1号岸壁供用開始	Kawasaki Port Container Terminal 1 Wharf begins operation.	开始提供使用川崎集装箱1号码头
1997.12	東京湾横断道路（アクアライン）開通	Tokyo Bay Aqua Line has been opened.	东京湾横断道路（Aqua-Line）通车
2000.10	中国/連雲港港と交流協定締結	Signed the cooperative ports between Kawasaki and Lianyungang in China	与中国连云港缔结友好交流协定
2004.4	東扇島西公園オープン	West Park in Higashi-Ohgishima has been opened.	开放东扇島西公園
2008.3	京浜三港広域連携の基本合意書締結	Conclusion of a basic agreement on wide-area linkage of the "three Keihin ports"	签订了京浜三港广域合作的基本协定
2008.4	東扇島東公園オープン	East Park in Higashi-Ohgishima has been opened.	开放东扇島東公園
2009.6	京浜三港と青森県八戸港との連携協定締結	Conclusion of collaboration agreement between the three Keihin ports and Hachinohe Port in Aomori Prefecture	与京浜三港和青森县的八戸港签订联合协定
2009.12	川崎市、東京都及び横浜市で京浜港連携協議会を設置	Keihin Port collaboration meeting held among Kawasaki City, Tokyo, and Yokohama City	在川崎市、東京都及横浜市设置京浜港联合协议会
2010.8	京浜三港が国際コンテナ戦略港湾に選定される	Keihin Port selected as a Strategic International Container Port	京浜三港被选定为国际集装箱战略港湾
2011.1	京浜三港と宮城県仙台塩釜港との連携協定締結	Conclusion of collaboration agreement between the three Keihin ports and Shioyama Port of Sendai in Miyagi Prefecture	京浜三港与宫城县仙台的盐釜港签订联合协定
2012.5	中国/青島港等との新規コンテナ定期航路を開設	New container liner route (Kawasaki-Qingdao, others) started.	开设（川崎-中国青島港等）新的集装箱定期航路
2012.6	「国際コンテナ戦略港湾京浜港を活用した地域再生計画」に認定	Certification in the "Regional Revitalization Plan using the Keihin Strategic International Container Ports"	被认定为「利用国际集装箱战略港口京浜港的地区复苏计划」
2013.3	中国/深セン港等との新規コンテナ定期航路を開設	New container liner route (Kawasaki-Shenzhen, others) started.	开设（川崎-中国深圳港等）新的集装箱定期航路
2014.4	川崎臨港倉庫埠頭株式会社によるコンテナターミナル管理開始	Container terminal management placed under Kawasaki Rinko Soko Futo Co., Ltd.	由川崎臨港倉庫埠頭株式会社进行集装箱码头的管理
2014.9	中国/大連港等との新規コンテナ定期航路を開設	New container liner route (Kawasaki-Dalian, others) started.	开设（川崎-中国大連等）新的集装箱定期航路
2015.3	ベトナム/ハイフォン港等との新規コンテナ定期航路を開設	New container liner route (Kawasaki-Haiphong, others) started.	开设（川崎-越南・海防港等）新的集装箱定期航路
2016.4	横浜川崎国際港湾株式会社及び川崎臨港倉庫埠頭株式会社の共同事業体によるコンテナターミナル運営開始	Start of container terminal operation based on joint business unit made up of Yokohama-Kawasaki International Port Corporation and Kawasaki Rinko Soko Futo Co., Ltd	由横浜川崎国際港湾株式会社及川崎臨港倉庫埠頭株式会社组成的共同事业体开始实施集装箱码头的运营
2018.4	タイ/中国東南アジア等との新規コンテナ定期航路を開設	New container line route (Thailand - China and Southeast Asia, others) started.	开设与泰国/中国、东南亚等之间的新的集装箱常规路线