

川崎港港湾計画書

— 改 訂 —

平成26年11月

川崎港港湾管理者

川 崎 市

本計画書は、港湾法第三条の三の規定に基づき、

- ・平成12年 1月 川崎港港湾審議会
- ・平成12年 3月 港湾審議会第171回計画部会

の議を経、その後の変更については

- ・平成12年11月 川崎港港湾審議会
- ・平成15年 2月 川崎港港湾審議会
- ・平成15年 3月 交通政策審議会第6回港湾分科会
- ・平成15年11月 川崎港港湾審議会
- ・平成17年11月 川崎港港湾審議会
- ・平成18年 3月 川崎港港湾審議会
- ・平成18年11月 川崎港港湾審議会
- ・平成20年 2月 川崎港港湾審議会
- ・平成20年12月 川崎港港湾審議会
- ・平成21年 3月 交通政策審議会第34回港湾分科会
- ・平成21年11月 川崎港港湾審議会
- ・平成22年 7月 川崎港港湾審議会
- ・平成22年12月 川崎港港湾審議会
- ・平成23年11月 川崎港港湾審議会
- ・平成23年12月 交通政策審議会第47回港湾分科会

の議を経た川崎港の港湾計画を改訂するものである。

目 次

I	港湾計画の方針	1
II	港湾の能力	6
III	港湾施設の規模及び配置	7
1	公共埠頭計画	7
2	水域施設計画	8
3	外郭施設計画	9
4	小型船だまり計画	9
5	臨港交通施設計画	10
IV	港湾の環境の整備及び保全	11
1	港湾環境整備施設計画	11
V	土地造成及び土地利用計画	12
1	土地造成計画	12
2	土地利用計画	13
VI	港湾の効率的な運営に関する事項	14
1	効率的な運営を特に促進する区域	14
2	臨海部物流拠点の形成を図る区域	15
VII	その他重要事項	16
1	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能する ために必要な施設	16
2	大規模地震対策施設計画	17

3	港湾の再開発	17
(1)	利用形態の見直しの必要な区域	17
4	その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項	18
(1)	浚渫土及び建設発生土の有効活用	18
(2)	放置等禁止区域の指定	18

I 港湾計画の方針

川崎港は、東京湾の北西部に位置し、西側は横浜港、東側は東京港に接し、明治末期から京浜工業地帯の一大拠点として発展し、昭和26年に特定重要港湾に指定された。また、平成23年には長距離の国際海上コンテナ輸送に係る国際海上貨物輸送網の拠点としての役割、かつ、国内外の海上貨物輸送網とを結節する役割を担う国際戦略港湾に位置付けられた。

今日の川崎港は、首都圏の拠点都市である川崎市を背後に擁し、東南アジア航路や中国、韓国航路のコンテナ船が寄港するなど、京浜港の一翼を担う国際貿易港であるとともに、多様な内貿貨物を取り扱う国内輸送拠点港である。また、京浜工業地帯の中核を成す工業港であり、鉄鋼関連、自動車関連など様々な産業が集積する輸出入拠点、生産拠点として、さらに、石油化学コンビナート、LNG発電所など、各種エネルギー関連産業が集積するエネルギー拠点として、首都圏の産業活動と住民生活を支える重要な役割を担っている。

本港を取り巻く状況は、近年大きく変化しており、アジア諸港の躍進等により、我が国港湾の国際的地位が年々低下し、喫緊の対応が必要となっていることから、国際競争力を強化するため、川崎港は、京浜港の一員として京浜3港（川崎港、横浜港、東京港）の連携強化を図っているところである。そうした中、国際海上コンテナ輸送において、我が国港湾の国際競争力を強化するため、京浜港が「国際コンテナ戦略港湾」に選定された。

このような状況を踏まえ、川崎港では、多様なロジスティクス機能の集積を活かしたコンテナバースの利用促進、航路・貨物の誘致を図

るとともに、京浜港の一員として、今後増大するアジアのコンテナ貨物に対応するため、ターミナルの拡張や更なるロジスティクス機能の拡充などによる外内貿コンテナ機能の強化が求められている。また、主要品目である完成自動車の東日本の輸出拠点、国内輸送拠点としての役割を担うべく、保管及び輸送機能の強化が求められている。さらに、東京港、横浜港及び東京国際空港（羽田空港）に近接する地理的特性を有し、陸海空の結節点として、豊富な倉庫群を活かした総合的な物流拠点機能を担うため、交通ネットワークの充実・強化及び港湾施設利用サービスの充実・高質化等が求められている。

また、資源・食料等の安定供給を担うバルク貨物の取扱機能の強化・高度化を図る観点から、既存埠頭の再編・集約が求められている。さらに、エネルギーの受け入れ施設の集積を活かし、首都圏の住民生活・産業活動を支えるエネルギー拠点としての機能を担うべく、エネルギーの安定的供給に向け、バルク輸送機能の強化及び低炭素社会の実現に向けた再生可能エネルギーの活用促進が求められている。

これまで川崎港では、首都圏を支える防災機能として、大規模地震に対する岸壁の耐震強化や高潮等による浸水被害から背後地を防護する防潮堤及び国の基幹的広域防災拠点として緑地の整備を進めてきたが、幹線貨物輸送機能のための耐震強化岸壁が未整備であり、大規模地震発生の際の切迫性が指摘されている。昨今、震災時の物流機能維持に対応するための施設整備が急務となっている。

一方、市民の暮らしや価値観が多様化するなか、市民等が憩い、楽しむことの出来る親水性の高い賑わい空間の創出、交流拠点の充実等が求められている。また、環境にやさしい港湾として、廃棄物海面処分場の確保等の環境問題にも対応していくことが求められている。

以上のような情勢に対応すべく、川崎港は、京浜3港の連携強化により、首都圏の産業の競争力を高め、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、平成30年代後半を目標年次として、以下のように港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂するものである。特に、今回の港湾計画は、国際戦略港湾京浜港が一体となり我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指し、京浜港を構成する三港それぞれの特性を踏まえた機能分担、国・港湾管理者・民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営など共通の基本的な考え方に基づいて港湾計画を改訂するものである。

1) 港湾機能の再編・拡充による物流機能の強化

- ① 京浜3港との機能分担を図り、増大するアジアのコンテナ貨物に対応するため、ターミナルの拡張や更なるロジスティクス機能の拡充などによる外内貿コンテナ機能の強化を図る。
- ② 増加する自動車関連貨物に対応するため、用地の拡張等により取扱機能の強化を図る。
- ③ 既存埠頭の再編・集約化により、バルク貨物の取扱機能の強化を図る。
- ④ 港湾と背後地域との連携強化を図るとともに、港湾内の円滑な交通を確保するため、臨港交通体系の充実を図る。
- ⑤ 安全で安心なポートサービス体制を確保するとともに、ポートサービス船等の安全かつ効率的な利用を図るため、小型船だまりの機能の強化を図る。

2) 大規模地震発生時の支援機能の強化

① 大規模地震発生等、災害時における緊急物資の輸送機能や経済活動を維持する国際物流機能を確保するため、大規模地震対策の強化を図る。

② 大規模地震発生時における帰宅困難者にも対応するため、小型船だまり整備による海上輸送ネットワークの機能の強化を図る。

3) エネルギー供給機能の維持・支援

① 首都圏の生産活動や市民生活を支えるため、既存機能の維持・支援を図る。

4) 港湾空間の特色を活かしたアメニティ空間の充実

① 快適な港湾環境を創造するため、市民等が海に親しむことのできる開放的な親水空間の創出を図る。

② 建設発生土等を適正に処分する海面処分場を確保するとともに、自然環境と共生する港づくりに取り組む。

5) 港湾空間のゾーニング

多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成するため、港湾空間を以下のように利用する。

① ^{ひがしおうぎしま}東扇島地区、^{ちどりちょう}千鳥町地区の西側及び^{うきしま 1 期}浮島1期地区の西側は、物流関連ゾーンとする。

② 東扇島地区の中央及び浮島1期地区の南側は、交流拠点ゾーンとする。

③ 東扇島地区、千鳥町地区の西側、浮島1期地区及び浮島2期地区を除く全地区は、生産ゾーンとする。

④ 東扇島地区の西側、^{おうぎしま}扇島地区の北側、^{おうぎまち}扇町地区の南側、^{みずえ}水江町地区の北側、千鳥町地区の南側、浮島町地区の中央及び浮島

1期地区の北側は、エネルギー関連ゾーンとする。

⑤ 東扇島地区の東西両側、千鳥町地区の南側及び浮島1期地区の東側は、緑地レクリエーションゾーンとする。

⑥ 東扇島地区の東側は、船だまり関連ゾーンとする。

Ⅱ 港湾の能力

目標年次（平成30年代後半）における取扱貨物量、船舶乗降旅客数を次のように定める。

取扱貨物量	外 貿 (うちコンテナ)	5,790万トン (390万トン(34万TEU))
	内 貿 (うちコンテナ)	2,490万トン (60万トン(6万TEU))
	合 計	8,290万トン
船舶乗降旅客数		1万人

注) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

1 公共埠頭計画

1-1 千鳥町地区

施設の利用状況の変化に対応するため、以下の施設を廃止する。

〔 既設
水深 2 m 物揚場 延長 1 5 6 m 〕

1-2 小島町地区

施設の利用状況の変化に対応するため、以下の施設を廃止する。

〔 既設
水深 3 m 物揚場 延長 1 4 8 m 〕

1-3 東扇島地区

(1) 外内貿コンテナ埠頭

増大するアジアのコンテナ貨物に対応するとともに、内貿コンテナ貨物にも対応し、外内貿コンテナを一体的に取り扱うため、外内貿コンテナ埠頭を次のとおり計画する。

水深 1 4 m 岸壁 1 バース 延長 3 5 0 m (コンテナ船用)

[既設] KC1

水深 1 4 m 岸壁 1 バース 延長 3 3 0 m (コンテナ船用)

[既定計画の変更計画] KC2

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 1 7 0 m (コンテナ船用)

[新規計画] KC3

埠頭用地 3 0 h a (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち 2 4 h a 既設) [既定計画の変更計画]

既設

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 350 m (コンテナ船用)

埠頭用地 24 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

既定計画

水深 14 ~ 15 m 岸壁 1 バース 延長 350 m (コンテナ船用)

埠頭用地 1 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

1-4 浮島 1 期地区

既定計画どおりとする。

既定計画

水深 3 m 小型栈橋 1 基

2 水域施設計画

係留施設を含む埠頭の計画に対応して、泊地を次のとおり計画する。

2-1 泊地

東扇島地区

水深 14 m 面積 3 ha [既定計画の変更計画]

水深 9 m 面積 1 ha [新規計画]

既定計画

水深 15 m 面積 112 ha

3 外郭施設計画

港内の静穏及び船舶航行の安全を図るため、外郭施設を次のとおり計画する。

3-1 防波堤

既定計画どおりとする。

既定計画
扇島地区 扇島中央防波堤 延長 6 5 0 m

4 小型船だまり計画

4-1 東扇島地区

官公庁船、ポートサービス船等の利便性向上を図るため、小型船だまりを次のとおり計画する。

岸壁 水深 4. 5 m 延長 7 4 2 m [既設]

防波堤（波除堤） 延長 3 5 0 m [既設]

川崎航路南防波堤 延長 8 5 0 m（うち 6 1 0 m 既設）

[既定計画の変更計画]

既設
岸壁 水深 4. 5 m 延長 7 4 2 m
防波堤（波除堤） 延長 3 5 0 m
既定計画
川崎航路南防波堤 延長 8 6 0 m（うち 6 1 0 m 既設）

5 臨港交通施設計画

港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とを結ぶため、臨港交通施設を次のとおり計画する。

5-1 道路

臨港道路東扇島水江町線 [既定計画の変更計画]

起点 臨港道路東扇島幹線5号道路

終点 主要地方道東京大師横浜線 2～4車線

既定計画

臨港道路東扇島水江町線

起点 臨港道路東扇島幹線5号道路

終点 主要地方道東京大師横浜線 2～4車線

IV 港湾の環境の整備及び保全

1 港湾環境整備施設計画

良好な港湾の環境の形成を図るため、港湾環境整備施設について以下のとおり計画する。

- (1) 魅力ある親水空間を創出し、市民等が海に親しむための緑地を次のとおり計画する。

水江町地区 緑地 1 h a [新規計画]

- (2) 民間と連携を図りながら、魅力ある親水空間を創出し、市民等が集い・賑わうための緑地及び港湾利用者の休息のための緑地を次のとおり計画する。

千鳥町地区 緑地 2 h a [既定計画]

- (3) 海と川に囲まれた自然条件を活かしつつ、スポーツ・文化・レクリエーション活動の拠点となりうる空間を確保するため、緑地を次のとおり計画する。

浮島 1 期地区 緑地 5 1 h a [既定計画]

V 土地造成及び土地利用計画

港湾施設の計画に対応するとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間の形成を図るため、土地造成計画及び土地利用計画を次のとおり計画する。

1 土地造成計画

単位：ha

地区名	埠頭用地	港湾関連用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	危険物取扱施設用地	緑地	危険物処理施設用地	海面処分用地	公共用地	合計
東扇島	(3) 3	(9) 9									(13) 13
計	(3) 3	(9) 9									(13) 13

注 1) () は、港湾の開発、利用及び保全並びに、港湾に隣接する地域の保全に特に密接に関連する土地造成計画で内数である。

注 2) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

2 土地利用計画

単位：ha

地区名	埠頭 用地	港湾関 連用地	工業 用地	都市機 能用地	交通機 能用地	危険物 取扱施 設用地	緑地	危険物 処理施 設用地	海面処 分用地	公共 用地	合計
大川・ 白石町			(55) 76		2		(2) 2				(57) 80
南渡田町			(43) 43								(43) 43
扇町		(32) 32	(138) 138		5						(170) 175
浅野町			(20) 20								(20) 20
池上町			(39) 39		(3) 3						(43) 43
水江町			(153) 153		(4) 4	(11) 11	(1) 1				(168) 168
夜光	(1) 1		(72) 72	1	1	(3) 3					(76) 77
千鳥町	(48) 48	(5) 5	(114) 114		(8) 8	(19) 19	(6) 6				(200) 200
小島町			(53) 53	1	1					(1) 1	(54) 55
浮島町		(11) 11	(352) 352		13	(1) 1	2			(1) 1	(364) 380
扇島			(349) 349		21	(15) 15				(1) 1	(365) 386
東扇島	(77) 77	(217) 217	(23) 23		(20) 51	(58) 58	(33) 33				(428) 459
浮島1期				6	36		(51) 51			(1) 1	(51) 93
浮島2期								(73) 73			(73) 73
計	(126) 126	(265) 265	(1,412) 1,433	8	(35) 144	(106) 106	(92) 94		(73) 73	(2) 2	(2,111) 2,251

注1) () は、港湾の開発、利用及び保全並びに、港湾に隣接する地域の保全に特に密接に関連する土地造成計画で内数である。

注2) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

VI 港湾の効率的な運営に関する事項

1 効率的な運営を特に促進する区域

コンテナ船により運送される貨物等を取り扱う以下の埠頭について、効率的な運営を特に促進するよう措置することを計画する。(法第43条の11第1項の規定に基づく港湾運営会社によるものを含む。)

東扇島地区

(川崎港コンテナターミナル)

水深14m 岸壁1バース 延長350m (コンテナ船用)
[既設] KC1

水深14m 岸壁1バース 延長330m (コンテナ船用)
[既定計画の変更計画] KC2

水深9m 岸壁1バース 延長170m (コンテナ船用)
[新規計画] KC3

埠頭用地 30ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)
(うち24ha既設) [既定計画の変更計画]

既設

水深14m 岸壁1バース 延長350m (コンテナ船用)

埠頭用地 24ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

既定計画

水深14～15m 岸壁1バース 延長350m (コンテナ船用)

埠頭用地 1ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

2 臨海部物流拠点の形成を図る区域

産業構造の変化、港湾物流の高度化・多様化に対応した国際物流拠点を形成するため、以下の区域において、臨海部物流拠点の形成を図るように措置することを計画する。

東扇島地区

国際海上コンテナ輸送等に係る貨物の輸送及び保管及び荷さばき及び物流加工等に係る業務を行う施設を集積し、埠頭と一体的に、埠頭の機能の一層の強化を図る区域を東扇島地区に配置する。

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 350 m [既設] KC1

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 330 m

[既定計画の変更計画] KC2

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 170 m [新規計画] KC3

埠頭用地 42 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち 35 ha 既設) [既定計画の変更計画]

港湾関連用地 40 ha [既設]

交通機能用地 5 ha (うち 4 ha 既設)

[既定計画の変更計画]

既設

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 350 m

港湾関連用地 40 ha

交通機能用地 4 ha

既定計画

水深 14 ~ 15 m 岸壁 1 バース 延長 350 m

埠頭用地 36 ha (うち 35 ha 既設)

VII その他重要事項

1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

今回新規に計画する施設及び既に計画されている施設のうち、本港が国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設は以下のとおりである。

扇島地区

扇島中央防波堤 延長 6 5 0 m [既定計画]

東扇島地区

泊地 水深 1 4 m 面積 3 h a [既定計画の変更計画]

岸壁 1 バース 水深 1 4 m 延長 3 3 0 m (コンテナ船用)
[既定計画の変更計画] KC2

臨港道路東扇島水江町線 [既定計画の変更計画]

起点 臨港道路東扇島幹線 5 号道路

終点 主要地方道東京大師横浜線 2 ～ 4 車線

2 大規模地震対策施設計画

(1) 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設は次のとおりである。

東扇島地区

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 330 m (コンテナ船用)
[既定計画の変更計画] K C 2

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 170 m (コンテナ船用)
[新規計画] K C 3

3 港湾の再開発

既存用地の有効な利用が図られるよう、港湾の再開発について以下のとおり計画する。

(1) 利用形態の見直しの必要な区域

南渡田地区においては、土地利用の見直しが必要であることから、「利用形態の見直しの必要な区域」を設定する。

4 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項

(1) 浚渫土及び建設発生土の有効活用

増加するコンテナ貨物に必要な港湾関連用地等を確保するため、東扇島地区の13haの土地造成において、浚渫土及び建設発生土等の有効活用を計画する。〔既定計画の変更計画〕

(2) 放置等禁止区域の指定

川崎港において、港湾区域を安全かつ円滑に利用することができるよう、以下の通り、放置等を禁止する区域及び物件の指定に基づき、放置等禁止区域が定められている。

・ 放置等禁止区域の範囲

1. 水域部分

ア 境運河、白石運河、田辺運河、南渡田運河、浅野運河、桜堀運河、入江崎運河、水江運河、夜光運河、千鳥運河、末広運河及び多摩運河並びにこれらの運河の内奥部の港湾区域

イ 東扇島及び千鳥町の公共埠頭の棧橋構造部等の区域

2. 陸域部分

ア 東扇島及び千鳥町の区域（公共用地の区域に限る。ただし、自動車専用道路の部分を除く。）

イ 1のアの区域に隣接する港湾隣接区域（公共用地の区域に限る。）