

## 沿 革

川崎港が誕生する以前の昔の海岸線は、多摩川の堆積土砂によって形成されたもので、その遠浅の砂州海浜を利用して渡田・大師地区の漁業者が、海苔、貝類の採取により生計を営んでいた。江戸時代の後期から明治中頃まで池上幸豊らにより多くの新田開発が進められ、池上新田、田辺新田、大島新田、小島新田、夜光新田などが干拓された。

その後、欧米諸国を視察した浅野総一郎が工業立地の必要性から、砂州海浜を利用した埋立土地造成事業を立案し、明治45年に洪沢栄一、安田善次郎らと鶴見埋立組合（現在の東亜建設工業(株)）を創設して、明治から大正年間にかけて浅野町、南渡田町、白石町、大川町、扇町等の土地を造成し、電力業、鉄鋼業、セメント業等、京浜工業地帯の中核をなす臨海工場群を誘致し、工業港としての基礎を築いた。

このように民業から出発した港湾建設事業に対し、神奈川県が昭和12年から総事業費2,180万円の10箇年計画で、現在の水江町から浮島町までの約512ヘクタールの京浜工業地帯造成事業に着手し、第一区（水江町）、第二区（夜光町の一部）を完成させ、第三区の千鳥町地区造成途中のところ、第2次世界大戦の影響により京浜工業地帯造成事業が中断し終戦を迎えた。

川崎港の設立は、昭和25年に港湾法が制定されたのに伴い、翌26年6月1日、同法の規定に基づき川崎市が港湾管理者となり、名実とともに川崎港が誕生し、同年9月22日には特定重要港湾に指定された。

その後の川崎港の港湾開発は、昭和31年4月の港湾審議会の議を経て、戦争で中断した神奈川県の京浜工業地帯（浮島町と千鳥町部分）の造成事業を、浮島町部分は神奈川県が、千鳥町部分は川崎市がそれぞれ埋立権者となって継続することとなった。

浮島町と千鳥町東側の造成地には石油コンビナート等を誘致し、千鳥町西側を公共ふ頭として整備することになり、併せて大型船の入港を可能にするため、防波堤を延長して川崎航路を新設し、京浜運河の水深を－12mに浚渫する等の施設整備を行った。

川崎港における公共ふ頭建設は、昭和22年、食糧危機解消のために国策として隣鉱石輸入施設として千鳥町に物揚場建設を決定したことが始まりであり、川崎港の機能は戦前から、国の富国政策の一環として、工業港の機能充実を重点に整備されてきた。そこに「商港機能」の充実を加えて、国際貿易港としてさらに発展させるために、千鳥町地先に昭和47年度から総事業費1,115億円の継続事業として、約443ヘクタールの東扇島埋立造成事業を進め、平成2年3月にこの埋立工事は完成した。

東扇島ふ頭の施設整備は、千鳥町と東扇島を結ぶ、往復4車線の海底トンネルが、昭和54年10月に供用開始され、その後、本格的に施設整備された。東扇島バースは、平成9年10月までに、外貿10バース（うちコンテナ1バース）、内貿15バース、計25バースが供用開始された。

また、東扇島地区に平成3年より整備を開始した、外貿コンテナ埠頭が平成8年4月に供用開始となった。背後地においては、平成10年4月に流通加工設備を備えた総合物流センターであるかわさきファズ物流センターが事業を開始したほか、平成19年に策定された東扇島総合物流拠点地区形成計画に基づき、コンテナターミナルと近接している特徴を活かした高機能物流施設が立地している。

平成16年7月「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、1980年批准）が発効し、国内では「国際船舶・港湾保安法」が施行された。川崎港では、外国からの船舶が利用する埠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、24時間体制での監視や船舶による巡視を行って、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る。

川崎港の拠点施設としては平成4年3月に川崎市港湾振興会館（愛称：川崎マリエン）がオープンし、また、市民のための憩い場として平成16年4月に東扇島西公園が開園したほか、災害時には基幹的広域防災拠点としての機能を発揮する東扇島東公園が、平成20年4月に開園した。

浮島町地先においては、都市廃棄物、浚渫土砂、公共事業建設発生土等約1,500万 $\text{m}^3$ を埋立処分するために昭和50年度から事業費394億円をもって92.5ヘクタールの廃棄物処分場の工事に着工した。この場所には昭和53年度から処分を開始し、平成8年3月31日に埋立が完了した。また当該地は、交通機能用地等として、東京湾岸線及び平成9年12月に開通した東京湾横断道路（アクアライン）、さらに川崎縦貫道路のジャンクションとして、京浜間と千葉県を結ぶ物流の結接点として、重要な位置を占めている。

さらに、当処分場地先に約73ヘクタールの浮島2期廃棄物埋立の免許を平成6年12月に取得し、平成7年3月より埋立護岸の建設に着手した。

川崎港は、東京港、横浜港とともに京浜港として平成22年8月に国際コンテナ戦略港湾に選定され、平成23年4月には港湾法改正により、国際戦略港湾に指定された。また、平成28年3月に横浜川崎国際港湾株式会社が港湾運営会社の指定を受け、横浜港と川崎港のコンテナターミナルの一体的な管理・運営を始めた。

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、多様な内貿貿易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。

## 自然状況

### 1 地勢

川崎市は神奈川県東北部に位置し、北は多摩川を境にして東京都に相對し、西南は横浜市および東京都町田市に接し、東南は東京湾中部の西岸に面している。

市域は東西に細長く南北に狭く、東西は31.46km、南北は19.23kmで多摩川沿いの平地を隔てて丘陵地帯が西北部に走り、東南部一帯は多摩川のデルタ地帯で平地が展開して海岸に達し、市域面積は144.35 $\text{km}^2$ となっている。

### 2 地質

川崎港の地質は、多摩川を流下した堆積土砂を母体とした沖積層によって構成されており、川崎港の中心位置である千鳥町での地表から30～31mの間のボーリングの結果資料によると、その性状は砂5～55%、シルト20～40%、粘土20～60%、含水比率30～80%、間隙比1～2、塑性限界20～50%、液性限界40～110%、圧縮強度0.8～2 $\text{kg}/\text{m}^2$ 程度となっている。