

【川崎港の位置付け・将来像等に関するご意見】

意見	対応	備考
産業構造の変化や脱炭素化、土地利用の用途転換などの展望を見据え、国際競争力の強化につながる川崎港の方向性についての検討が必要	社会情勢等の変化も見据え川崎港の位置付けを設定しました。	第1回検討委員会
今後は脱炭素化、技術革新への対応が課題		第1回検討委員会
社会的変化（人口減、高齢化）への対応という視点も必要	主な社会変化として特に大きな「カーボンニュートラル化の進展」や「技術革新の進展」を記載しています。人口減少や高齢化の影響による人手不足は深刻化しており、それに対応していくため、川崎港の将来像として、「誰もが働きやすい・訪れやすい港」を将来像4において設定しました。	第1回検討委員会
各将来像についてそれぞれ一言で表現すると分かりやすい	各将来像について一言での表現を追加しました。	意見交換会等
川崎港ではカーボンニュートラルコンビナートの取組の実施や循環型社会に貢献している企業なども多く立地しているため、「環境を支える」といった要素を川崎港の位置付けにいれるとよい。	川崎港の位置付けに環境を支えるといった要素（カーボンニュートラル社会の形成を先導）を含めました。	第2回検討委員会
川崎港の位置づけの中で川崎港が進化し続ける様子を表すことのできる表現をしてはどうか。	川崎港が進化し続ける様子が伝わりやすいよう川崎港の位置付けにおいて「持続的に発展する港」と表現しました。	第2回検討委員会
カーボンニュートラルポート形成計画との関係性も示すべき	本構想を具体化する計画と整理しています。資料に追加しました。	意見交換会等
川崎港の現在の特徴・強みをどうかすかが今後の課題	「川崎港の強みをいかす」という視点を持ち、将来像を設定しました。	第1回検討委員会
川崎港のポジショニングを見据えつつ、選択と集中により長所を伸ばす戦略が必要		第1回検討委員会
東京港や横浜港の間にある川崎港はどういった位置づけになるかが重要		第1回検討委員会
長期構想は20年後を見据えているが、現在の持続可能な開発目標は2030年をゴールとしている。それ以降の長期構想の構想期間との関係について示したほうがよい。	現在の持続可能な開発目標が2030年までの国際目標であることを示しました。また、今後の国際目標など社会情勢の変化に柔軟に対応し、必要に応じて本構想の見直し等を行うことを示しました。	意見交換会等
川崎臨海部で生成・製造させる水素やグリーン電力を首都圏全体に供給することで、首都圏全体のCO2削減をこのエリアが先導的に担っていくことが大事	川崎港としてカーボンニュートラル化に積極的に取り組んでいく姿勢を示すため、カーボンニュートラル社会に対応した姿を将来像1として設定しました	第1回検討委員会
首都圏に近接・エネルギー産業が集積・既存の電力網や水素パイプラインなどのメリットを活かし、京浜臨海部全体でカーボンニュートラルを先導する役割を担うことのできるエリアである		第1回検討委員会
川崎臨海部は東日本へのエネルギー供給基地、素材の供給基地など大きな役割を果たしているが、今後、脱炭素化を目指しても新しい形で日本経済に貢献することが重要		第1回検討委員会
再生可能エネルギー等を受け入れ、加工、流通させる地域を川崎に形成させていくことは非常に大きな仕事となる		第1回検討委員会
CO2を多く出している川崎臨海部であるが、脱炭素化に向けて率先して取り組んでいくことを発信していくことは重要		意見交換会等
再エネの国内輸送におけるハブ港という観点を入れてもいいのでは。	国内輸送におけるハブ港といった意味合いも含め、将来像1において「脱炭素燃料の受入や貯蔵、供給等の機能が集積」と表現しました。	第2回検討委員会
将来像1の中には担うべき役割に関するものと運営に関するものが含まれており整理できるとよい。	将来像1から運営に関する表現を削除し、「カーボンニュートラル社会の形成を先導する」姿に視点を置いた表現に修正し、運営に関する表現については「川崎港の持続的な発展に向けた運営のあり方」として別途整理しました。	意見交換会等

将来像の設定に当たって、「カーボンニュートラルの拠点」と「輸出入をしっかり支えることによる既存産業の競争力の維持強化」を分けてはどうか。	将来像1においてカーボンニュートラルの拠点としての姿を示し、将来像2において既存産業の輸出入支える物流機能についての姿を示しました。	第2回検討委員会
東京港・横浜港と隣接する中で、どの港でも同じように大型船に対応する必要はなく、京浜3港での役割分担すべき	将来像2において川崎港の役割を踏まえ、アジア航路および東京港・横浜港を経由したフィーダー航路が充実した姿を設定しました。	意見交換会等
カーボンニュートラル化に向けてははしけや内航船の活用が重要。	はしけや内航船需要も見据え、将来像2に対しては今後の貨物需要を踏まえた効率的なコンテナターミナルの効果的な整備、内航船に対しては既存施設等を活用による新たな貨物需要への対応を取組として位置付けました。	意見交換会等
リサイクル産業の集積という強みも活かして、さらに大きな役割を果たしていけたらよい。	リサイクル産業の集積等の強みをいかし、将来像3において「持続可能な生産・消費活動を支える港」と設定しました。	第2回検討委員会
社会的変化（人口減、高齢化）への対応という視点も必要	「誰もが働きやすい・訪れやすい港」を将来像4において設定するとともに、その実現に向けた取組として飲食施設等の誘致やトイレの更新など就労者や市民等が快適に滞在できる環境の提供などを取組として位置付けました。	第1回検討委員会
働きやすさや人が集まりやすい環境になるとよい		第2回検討委員会
労働力不足への対応が今後の課題となる		第2回検討委員会
荷主・ユーザー・船社・港湾労働者がさらに働きやすい環境になるとよい		第2回検討委員会
川崎港が地域企業にとって活動しやすいインフラ（ソフト面も含めて）として機能していけたらよい		第2回検討委員会
働きやすさや訪れやすさを表現する際には「誰もが」と表現できればよい。	将来像4について誰もが働きたい・訪れたい港と表現しました。	第2回検討委員会
将来像6は他の将来像と言いたいことが異なっており、分かりづらい印象を受ける。	将来像6の内容については「川崎港の持続的な発展に向けた運営のあり方」として整理することとしました。	第2回検討委員会
将来像1から5は将来の姿を示しているが、将来像6については将来像実現に向けた共通のスタンスを示しているように見える。		意見交換会等
将来像6の内容については、「川崎港の持続的な発展に向けた運営のあり方」として整理できるのではないか。		意見交換会等

【将来像実現に向けた取組等に関するご意見】

意見	対応	備考
現在の扇島の交通アクセスは私道のみで、公道がゼロといった状況であるため、長期構想の中でも扇島へのアクセスをしっかり位置づけていくことが大事。	交通ネットワーク図の中で扇島へのアクセスを記載しました。	第2回検討委員会
水素等はパイプラインのみでなく、タンクローリーでの供給も想定されるため、将来像①の実現に向けてもアクセスの強化が必要		意見交換会等
JFEの高炉休止に伴い大水深岸壁が遊休化となるため、生かすことも考えられる	扇島地区土地利用方針（案）を踏まえ、カーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の形成やRORO貨物取扱機能の強化に向けて、扇島地区の既存係留施設等の活用を取組として整理しました。	第1回検討委員会
カーボンニュートラルの実現に向けて、企業間連携のさらなる強化に取り組んでほしい。	官民協議会の開催等を通じた企業間連携のプロジェクトの創出を取組として整理しました。	第2回検討委員会
立地企業が協力し合い、港全体としてカーボンニュートラル化に取り組んでいけるとよい。		第2回検討委員会
今後想定される脱炭素化に伴うさらなる事業転換に対応するためには、現行の規制のままでいいのかの検討が必要。	港湾法改正を踏まえた構築物の用途規制を柔軟に設定できる特例措置の活用など川崎港における構築物規制のあり方の検討を取組として整理しました。	第2回検討委員会
貨物量の増加に伴い川崎港のコンテナ関連の用地は飽和に近づいている。効率的な施設配置が必要になる。	今後の貨物需要を踏まえた、川崎港コンテナターミナルが担う役割を官民で共有しつつ、必要となる施設の整備を取組として整理しました。	第2回検討委員会

脱炭素化に向けて、将来的には物流車両もEV化などが進むことが想定される。港として電源等を確保する必要が出てくる。	次世代モビリティの海上輸送に対応した施設整備についての官民連携した検討を取組として整理しました。	意見交換会等
冷凍冷蔵倉庫の集積は大きな強みであるが、交通が集中し、渋滞が発生してしまうようなことがあればデメリットになってしまう恐れもあるため、交通アクセスの検討が必要	道路整備によるアクセスの多重化や路上駐車対策等による交通の円滑化を取組として整理しました。	第2回検討委員会
川崎港への道路アクセスや交通渋滞の発生への対応が必要		第2回検討委員会
脆弱な交通アクセスの改善が課題		第2回検討委員会
トラック輸送のアクセス改善が喫緊の課題		第2回検討委員会
川崎港では特徴を活かし、リーファー貨物の取扱強化できるとよい。	物流施設の立地環境やコンテナターミナルのリーファー電源等の整備を取組として整理しました。	意見交換会等
ひっ迫する倉庫容量への対応など、物流面の検討も必要。	物流施設の立地環境の整備を取組として整理しました。	第2回検討委員会
45フィートコンテナ等の輸送ニーズに柔軟に対応するべき。	45ft やワイドコンテナといった多様な輸送形態について、ニーズを把握しつつ、取扱環境の改善を取組として整理しました。	第2回検討委員会
鉄スクラップは国内での活用増加の可能性もあるため、そういった影響を考慮した取組を検討する必要がある。	取扱品目の変化等に柔軟に対応し、荷捌施設の利用形態を転換するなど経岸貨物の荷役効率化を取組として整理しました。	第2回検討委員会
リサイクル産業として廃プラスチックのみ記載があるが、川崎港ではバイオマスも取り扱っているため、触れられるとよい。	リサイクル産業の立地図にバイオマス発電所も記載しました。	意見交換会等
リサイクル産業に対して、市民はにおいや外観など汚いイメージを持たれていると思う。港として力を入れていく上で、そういったイメージへの対応も必要だろう。	港湾施設や工場の見学など、社会学習・環境学習の場としての活用を取組として整理しました。それらを通じたリサイクル産業のイメージ向上に取組んでいきます。	意見交換会等
廃棄物の受入について、「持続可能な生産・消費活動を支える港」の形成に向けた取組として整理できるのではないかと。	「持続可能な生産・消費活動を支える港」の形成に向けた取組として整理しました。	意見交換会等
港湾緑地については第3者（民間）の視点も取り入れて商業ベースとして活用できるとよい。	港湾法改正により創設された港湾緑地での民間事業者による施設整備や運営を可能とする制度の活用も含めた効率的な運営手法の検討を取組として整理しました。	意見交換会等
賑わいと産業が両立し、全体として港をきれいにして、誰もが訪れたい環境になるとよい。	立地企業等と連携した港湾緑地等の美化活動の実施や海面清掃の実施を取組として整理しました。	第2回検討委員会
市民や就労者も含めた来港者全員に対し、交通アクセスを強化できるとよい	道路整備によるアクセスの多重化や連節バスのルート延伸を見据えた交通拠点の空間確保等を取組として整理しました。	意見交換会等
市民にもっと港を知ってもらう取組を行い、港の理解者を増やすことが重要	市民に港を知ってもらうため、社会学習・環境学習の場としての活用やSNSを活用した積極的な情報発信を取組として整理しました。	第1回検討委員会
港や物流業の理解者を1人でも多く作ることが大切		第1回検討委員会
職業体験などで港湾の仕事や、港の機能、物流の重要性を学習してもらうなど学校教育へ働きかける姿勢が重要		第1回検討委員会
川崎港内の緑地の特色を整理し、何を売りにしていくのか視点を持って周知していくべき		意見交換会等
環境学習として、自然に触れるだけでなく、港の状況や輸入の重要性を伝える機会があるとよい。可能な範囲で施設を開放していけるとよい。		意見交換会等
CO2の発生元を削減する取組も大事だが、港でCO2を吸収する機能（ブルーカーボンなど）の活用についても検討が必要		ブルーカーボン生態系の保全・創出などに向けた研究に資する実海域実験フィールドの提供を取組として整理しました。

川崎港には運河域が広がっているため、運河を中心に藻場づくりなどを行い、子供たちと一緒に環境を学習できる場を提供するなど、様々な活用が期待できる。		第2回検討委員会
鉄道網の活用も検討すべき	鉄道アクセスの強化に向けた検討の推進を取組として整理しました。	第1回検討委員会 意見交換会等
港で働く方々の快適な環境をつくとともに、市民にとって新しい魅力のコンテンツが生まれていくような港になるとよい。	国際空港に隣接するとともに、市街地から離れた大規模な緑地や飛行機や船舶の眺望等、川崎港の立地特性を活かしたイベントの開催促進を取組として整理しました。	第2回検討委員会
空港と近接した特性を活かした取組を記載していけるとよい。		意見交換会等
通勤手段として水上交通の活用を検討してもらいたい。	水上交通については、まずは災害時の帰宅困難者輸送対応としての取組を整理しました。	意見交換会等
社会学習や環境学習などの対象者としては、次の世代の子どもたちと考えてほしい。	「次世代の子どもたちをはじめとする市民等」という表現を加えました。	意見交換会等
地震等で被災した場合には各地区が孤立化する恐れもある	緊急物資の円滑な輸送に向け耐震強化岸壁や臨港道路の整備等による経路の確保や船舶の活用等による帰宅困難者対策の推進を取組として整理しました。	第1回検討委員会
市民の来港、雇用の確保、また来港者の多様化への対応のためにも公共交通の確保が必要。	臨港道路等の整備によるアクセス多重化や接続バス等を見据えた交通拠点の形成、鉄道アクセスの強化に向けた検討の推進など、就労者や市民等の交通アクセス機能の強化を取組として整理しました。	第2回検討委員会
道路以外のアクセス（鉄道）についても検討してもらいたい。		意見交換会等
静穏度など港の使いやすさも意識した方がよい	海上交通事故防止のため、航路管制や保安対策の実施等による航行船舶の安全性の確保を取組として整理しました。	第1回検討委員会
航行船舶の増加や大型化に対する航行安全の検討が必要		第1回検討委員会
防災関係では、被災時でも産業活動を維持する視点があるとよい。	産業活動維持に向け、臨港道路等の整備による経路の多重化や災害時に速やかな復旧ができるよう港湾BCPの継続的な見直しなどによる関係機関と連携の強化を取組として整理しました。	第2回検討委員会
基幹的広域防災拠点については川崎のみならず首都圏の災害の回復に寄与することを強調したほうがよい。	国の基幹的防災拠点の役割の説明を加えました。	意見交換会等
全体を通じて「多様な主体（企業・市民・他港等）との連携」が必要になってくる。そういった姿を示せるとよい。	各将来像の実現に向けた取組の中で官民連携する内容を示しました。	意見交換会等
カーボンニュートラルに限らず官民連携した取り組みが必要。		意見交換会等
港のカーボンニュートラルへの貢献として、港自身が使うエネルギーのカーボンニュートラル化やモーダルシフトなどの視点が必要	カーボンニュートラルポート形成計画を策定するとともに、これに基づいた取組の実施により、川崎港自身の運営のカーボンニュートラル化を推進します。	第1回検討委員会
カーボンニュートラルに向けては大きな企業だけでなく、小さな企業も含めて、取り組む必要がある。港全体として機運を高めていくことが重要		意見交換会等
荷役機械等の電動化に際して、グリーン電力を活用すべき		意見交換会等
道路の混雑等の現状の課題を踏まえ、利用頻度の低い運河の在り方については検討が必要。	予防保全計画に基づく計画的な補修を行うとともに、今後の物流需要に柔軟に対応したふ頭の機能転換を行うなど戦略的なストックマネジメントの推進を図っていきます。	第2回検討委員会
施設の老朽化、点検についてもIoTを利用することが必要		第2回検討委員会
施設の老朽化により、事故や災害の発生が懸念されるため、適切な対応が必要である		第2回検討委員会

<p>サイバーポートの取組を、荷主の希望を取り入れ合理的に行うことが必要</p>	<p>サイバーポートの取組を含め、港湾物流の効率化に寄与する最新の技術館発状況に関する情報収集やその活用に向けた検討を継続的に行っていきます。</p>	<p>第1回検討委員会</p>
<p>川崎市では立地競争力の高い産業エリアの形成として、南渡田地区やキングスカイフロントに研究開発機関集積に向けた取組も進めている。そういった取組とも連携した内容を記載すべき。</p>	<p>臨港地区内における研究開発機関の立地については関連計画と連携し、個々の案件により対応を検討していきたいと思います。</p>	<p>意見交換会等</p>
<p>今後の産業構造の変化を見据え、新しい産業の立地につながる施策や拡張余地を残しつつ計画する必要がある。</p>	<p>港湾計画において、現状の必要な範囲のみでなく、将来的な姿を見据えた土地利用計画を位置付けるなど、計画的に取組を推進していきます。</p>	<p>第1回検討委員会</p>
<p>専門的な用語が多いので用語集をいれてもらいたい。</p>	<p>用語集を作成しました。</p>	<p>意見交換会等</p>