



川崎港長期構想検討委員会 第1回委員会資料

令和3年11月29日
川崎市港湾局

川崎港長期構想検討委員会 第1回委員会資料 目次

第1章	川崎港長期構想の策定について	2
第2章	川崎港の現況	8
第3章	社会情勢の変化	37
第4章	川崎港の課題	42
参考資料（別紙）		

第1章 川崎港長期構想の策定について

第1章 川崎港長期構想の策定について

川崎港長期構想の背景と委員会の目的

背景

- 現在の川崎港長期構想は平成10年に策定
- 長期構想策定後20年が経過し、川崎港を取り巻く情勢は変化
- このような情勢変化や新たな要請・ニーズに対応するため、川崎港長期構想を検討する

委員会の目的

- 本委員会は、川崎港に対する諸要請と今後果たすべき役割などを踏まえ、長期的視野に立った川崎港の将来像やその実現に向けた取組の方向性等を検討する

現 川崎港長期構想（平成10年策定）

【川崎港の位置付け】

工業港の有する機能を活かしながら、高度な物流拠点をもつ総合港湾

【川崎港の将来像】

- ・ 中枢港湾の一翼を担う外内貿易物流拠点港湾
- ・ 国際交流拠点港湾
- ・ 研究開発型産業港湾
- ・ 環境共生レクリエーション港湾
- ・ 資源有効活用港湾
- ・ 防災拠点港湾
- ・ 海・陸・空の交通結節機能の強化

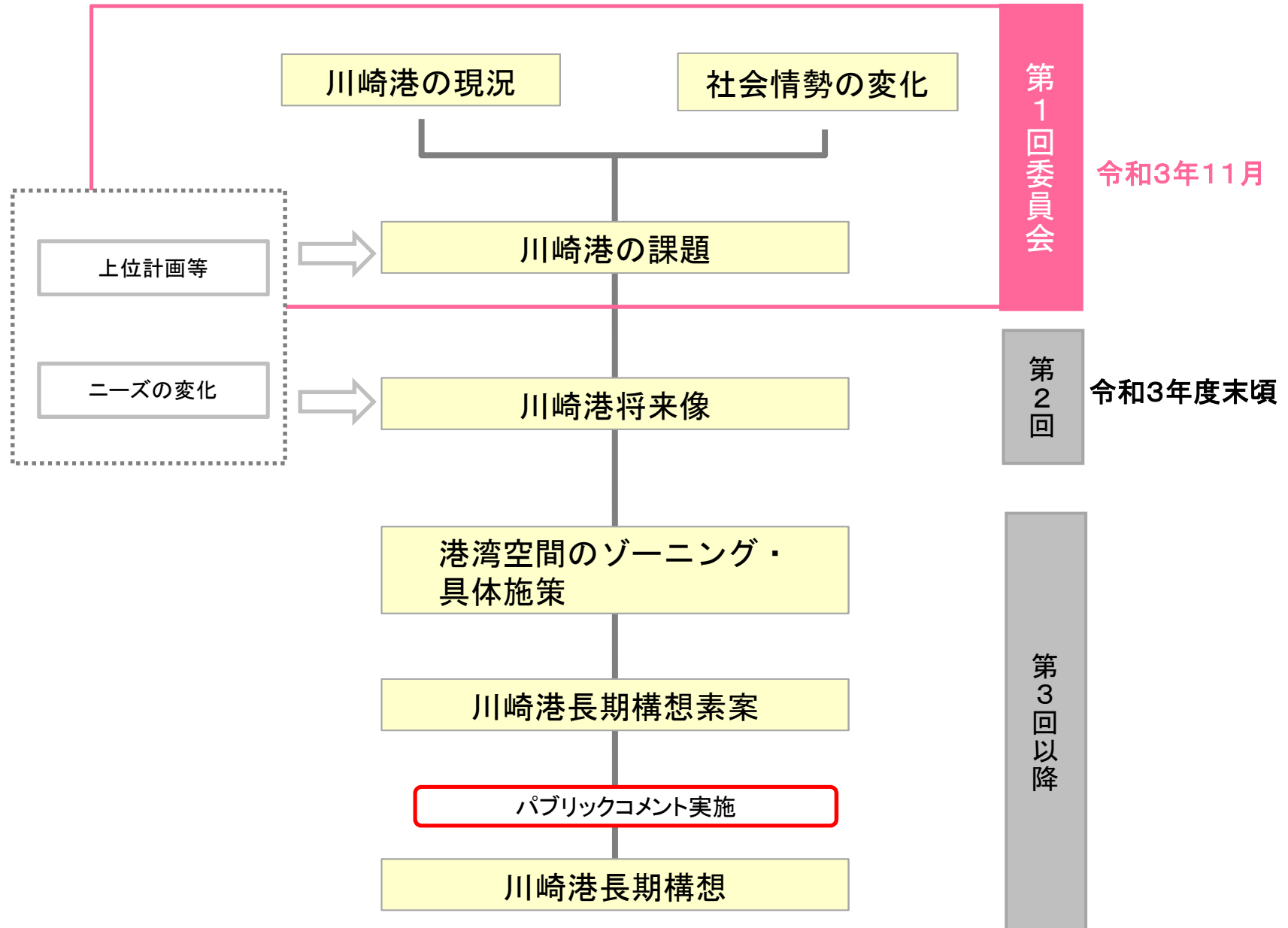
取り巻く情勢の変化を踏まえて見直し

次期 川崎港長期構想

概ね20年先の長期的な視点に立った川崎港の将来像やその実現に向けたハード・ソフト両面での取組の方向性等を検討し、川崎港長期構想を策定

第1章 川崎港長期構想の策定について

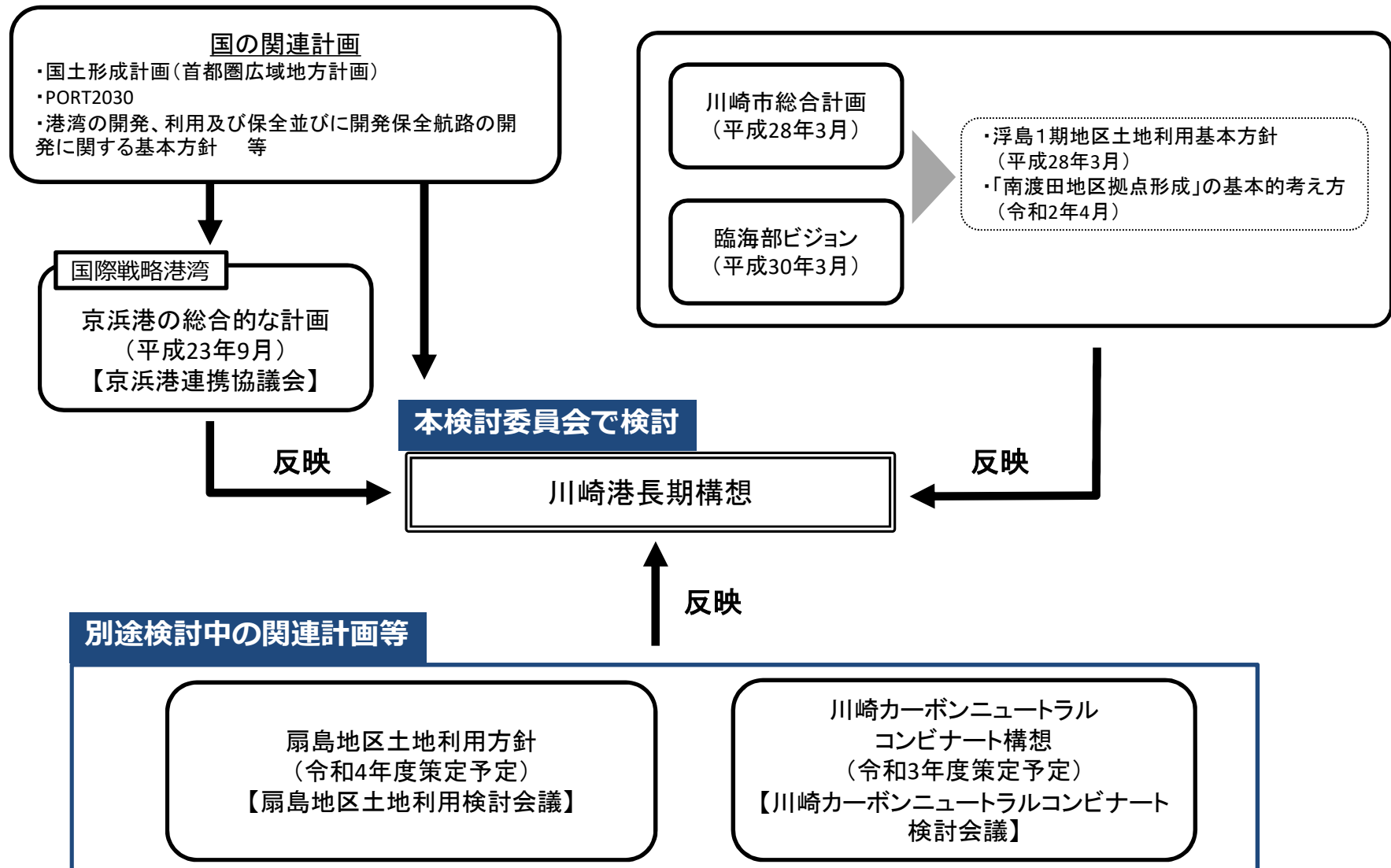
検討フロー



第1章 川崎港長期構想の策定について

関連する主な計画との関係

主な上位・関連計画等



第1章 川崎港長期構想の策定について

扇島地区土地利用検討会議における検討

■ 扇島地区土地利用検討会議の設置（2021年5月）

○目的

扇島地区等の土地利用に関し、次に掲げる事項について、学識経験者の意見を求める

- ・果たすべき役割に関する事項
- ・ゾーニングに関する事項
- ・導入機能に関する事項
- ・その他必要な事項

○学識経験者

涌井 史郎 東京都市大学環境学部 特別教授
平尾 光司 専修大学社会科学研究所 研究参与
橘川 武郎 国際大学大学院国際経営学研究科 教授
中井 検裕 東京工業大学環境・社会理工学院 教授

（事務局）川崎市臨海部国際戦略本部

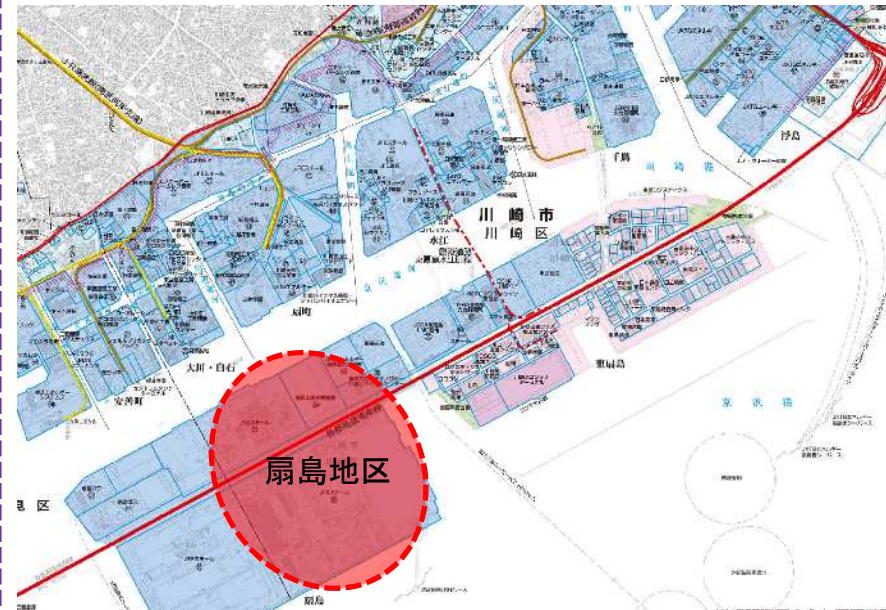
（参考）扇島地区土地利用検討の経緯

■ JFEスチール高炉休止

JFEスチールが構造改革として、23年度を目途に東日本製鉄所京浜地区の上工程（製銑、製鋼）および熱延設備を休止し、東日本製鉄所の薄板生産を一部品種（酸洗・特殊鋼）を除き千葉地区に集約することを発表（2020年3月）

■ 土地利用に関する協定を締結

JFEホールディングス株式会社と川崎市は、JFEスチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等の休止に伴う影響に対応し、川崎臨海部における地域の持続的な発展に向けた土地利用を推進していくため、相互の協力に関する協定を締結（2021年2月）



第1章 川崎港長期構想の策定について

川崎カーボンニュートラルコンビナート検討会議における検討

■ 目的

2050年のカーボンニュートラルが実現した社会においても川崎臨海部の産業競争力を維持・強化していくことを目指し、市としてのエリアの将来像を示す構想を取りまとめる

■ 体制

委員

福川 武郎 (座長)	国際大学副学長・大学院国際経営学研究科教授
石川 雅紀	鶴岡大学特任教授
金子 忠裕	三井住友銀行カーボンソリューション総括部サステナブルビジネス推進室長
志沢 厚志	エネルギー総合工学研究所プロジェクト試験研究部部長
中垣 隆雄	早稲田大学理工学術院創理理工学部教授
平野 創	成城大学経済学部教授
光島 重徳	横浜国立大学大学院工学研究院機能の創生部助教授

(事務局) 川崎市臨海部国際戦略本部



■ 検討の視点

- 2050年カーボンニュートラル社会において、川崎臨海部の産業が維持・発展するためにはどうすればよいか
- 企業の活動について、産業活動（生産・ビジネス面）とエネルギー利用活動（消費・コスト面）の両面から捉える
- 石油化学コンビナートを軸に、エネルギーだけでなく、化学原料の転換・資源環境についても検討
- エリアのカーボンニュートラル化だけでなく、カーボンニュートラル産業として域外にも貢献

■ 検討の方向性

- ①水素を軸としたCO2フリーエネルギーの供給
- ②炭素循環型コンビナート
- ③世界最高レベルの域内エネルギーネットワーク
- ④革新的脱炭素技術の研究開発拠点

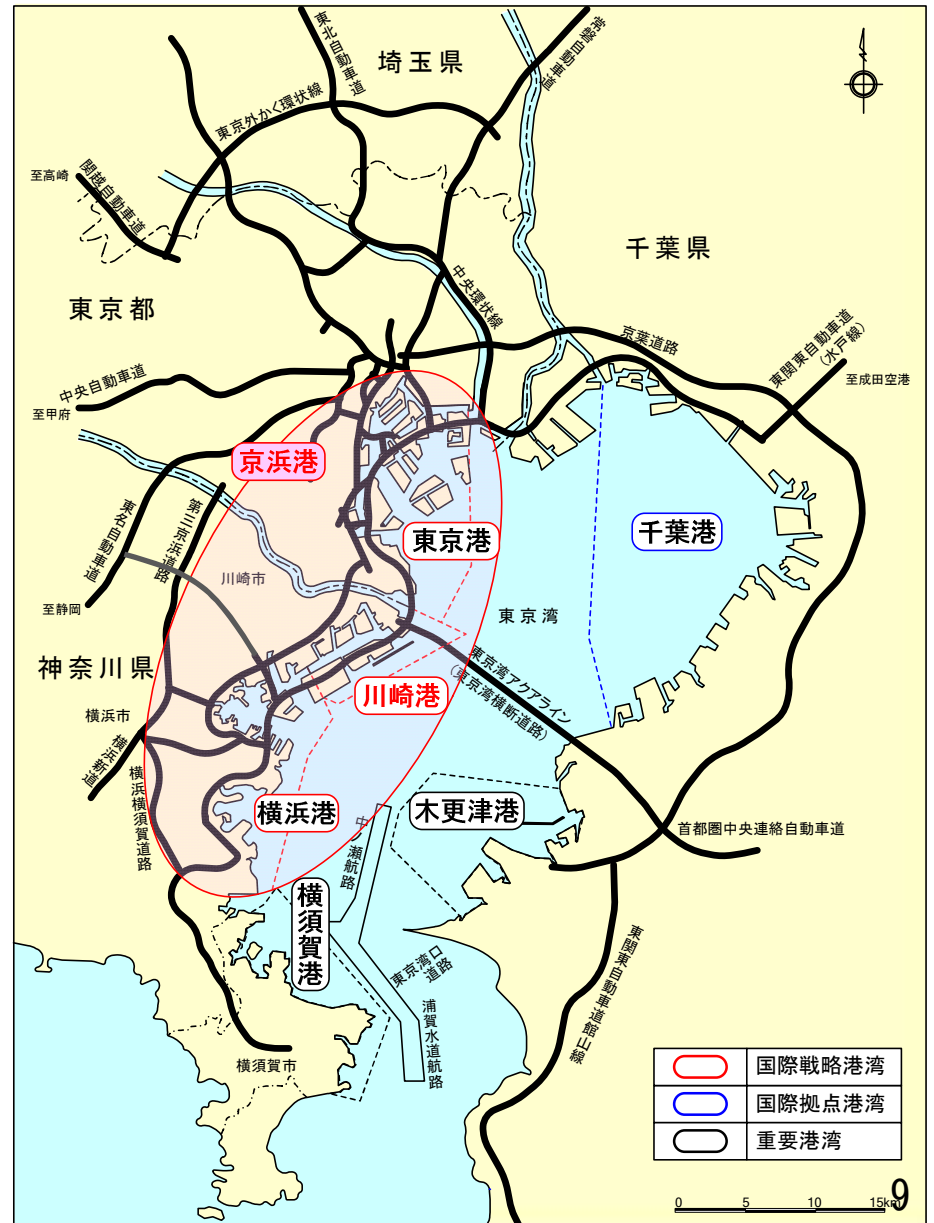
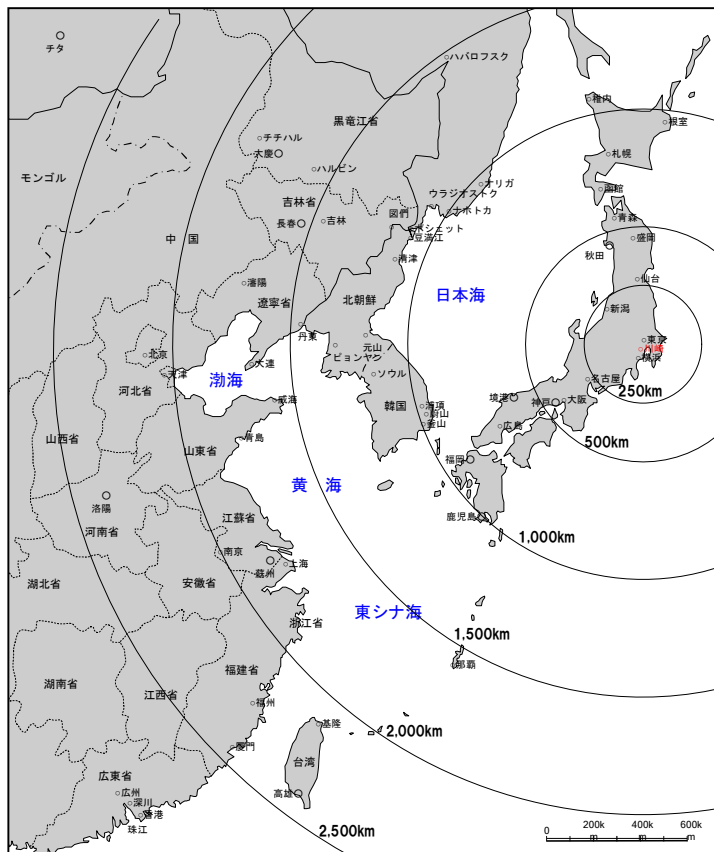
第2章 川崎港の現況

第2章 川崎港の現況

川崎港の概要

■ 川崎港の位置

- 東京湾内には、国際戦略港湾3港（川崎港、東京港、横浜港）、国際拠点港湾1港（千葉港）、重要港湾2港（木更津港、横須賀港）が整備されている。
- 川崎港は、東京湾南西部の東京港と横浜港の中間に位置し、首都圏の拠点都市である川崎市を背後に擁し、京浜工業地帯の一大拠点として発展している。



第2章 川崎港の現況

川崎港の概要

- 京浜工業地帯の中核を成す工業港および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おり、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の役割を担っている
- 川崎臨海部には約2400事業所が立地し、約63,000人の従業員が働いている
- 港湾施設の使用料や東扇島総合物流拠点の貸付料、臨海部に立地する企業からの固定資産税等が、川崎市の財政に貢献している

川崎港の主な拠点等

東扇島総合物流拠点地区

コンテナターミナルの背後約23haに、港湾物流機能高度化にふさわしい企業の立地誘導を図り、かわさきファズ物流センターをはじめとした物流施設が集積



【扇町地区】

- ・化学工業、バイオマス発電所などが立地

【水江町地区】

- ・鉄鋼業、製油所等が立地
- ・川崎ゼロ・エミッション工業団地が立地
- ・東扇島と水江町を結ぶ臨港道路を整備中

千鳥町公共埠頭

- ・砂利・砂、金属くずなど、多種多様なバフ貨物を取り扱う物流拠点



【浮島町地区】

- ・石油コンビナートを形成

東扇島東公園

- ・人工海浜、多目的広場等を備えた大規模公園
- ・災害時は基幹的広域防災拠点として活用




川崎港コンテナターミナル

- ・年間約16万TEUのコンテナを取扱 (R2年実績)
- ・H24年以降の航路開設に伴い、中国・東南アジアとの輸出入を中心に取扱量が増加
- ・H28.4より、特定港湾運営会社が運営

岸壁：水深14m
延長431m
面積：24.5ha



【扇島地区】

- ・鉄鋼業、太陽光発電所、風力発電所、リサイクルセンターなどが立地

外貨埠頭

岸壁：水深12m
延長240m×7B

- ・完成自動車の輸出拠点



内貨埠頭

岸壁：水深7.5m
延長130m×11B

- ・主に完成自動車を取扱い
- ・RORO船航路が就航

廃棄物海面処分場

- ・廃棄物処分場として埋立護岸築造工事を実施中
- ・面積73ha
- ・H12年～受入



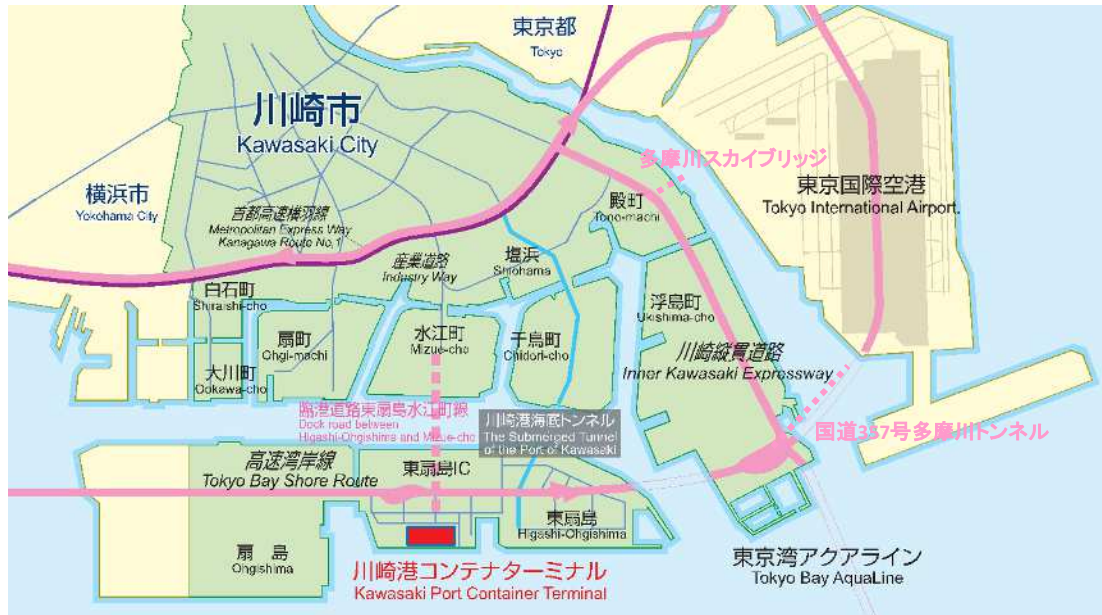
第2章 川崎港の現況

川崎港周辺の交通網

- 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、山梨方面へもアクセスが良い
- 現在、臨港道路東扇島水江町線や多摩川スカイブリッジ、国道357号多摩川トンネルを整備中
- また、川崎港周辺の鉄道網としてはJ R及び神奈川臨海鉄道等の線路が敷設されている

川崎港周辺の道路網

- 高速道路
Expressway
- 環状線
Ring road
- 県境
Prefectural Boundary



川崎港周辺の鉄道網

- - - : J R 線
- : 神奈川臨海鉄道



出典：神奈川臨海鉄道路線図

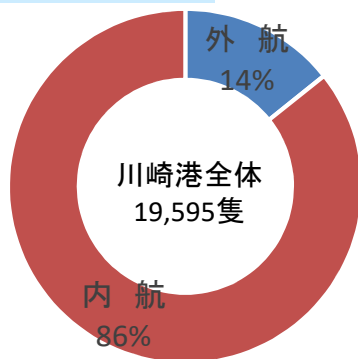
第2章 川崎港の現況

【物流・産業】船舶入港状況

- 川崎港への入港船舶は内航船が86%、外航船は14%、500総トン未満の船舶が約半数を占めている
- 船種別に見ると、油送船や一般貨物船、ケミカル船の入港が多い
- 近年の最大入港船舶は、いずれの年も16万トン級のタンカー船が入港

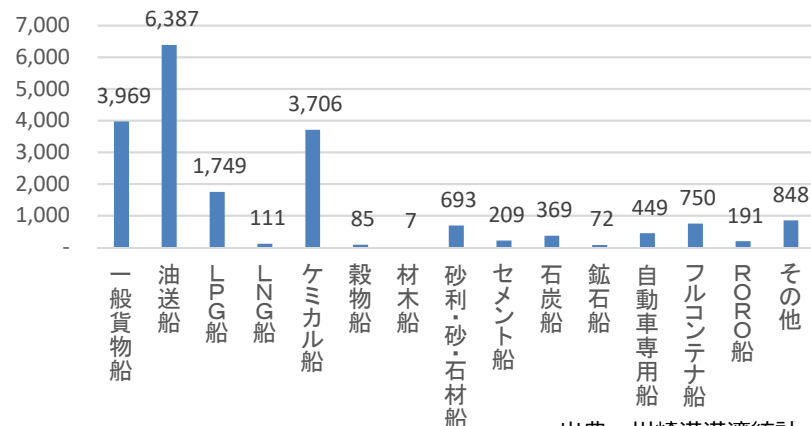
入港船舶外航船・内航船の割合

令和元年



船種別入港船舶隻数

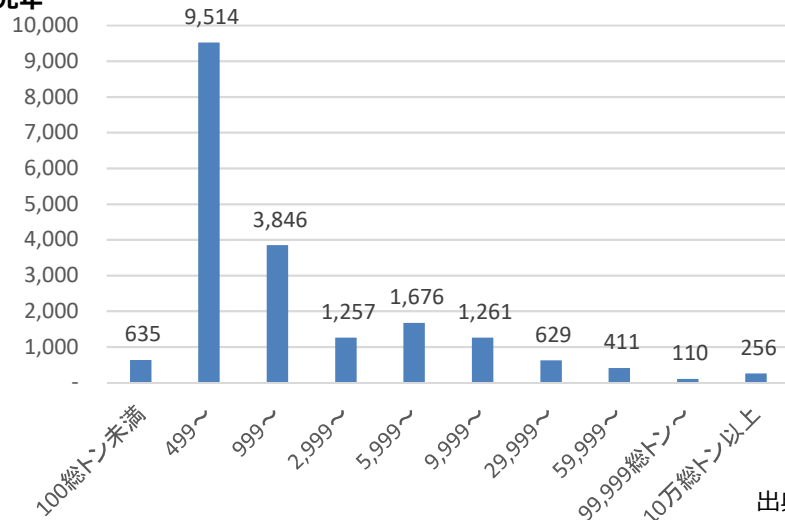
令和元年



出典：川崎港港湾統計

入港船舶総トン数別の隻数

令和元年



出典：川崎港港湾統計

近年の最大入港船舶

年次	船舶名	総トン数 (GT)	重量トン数 (DWT)	用途
H22年	STARLIGHT VENTURE	161,045	317,970	タンカー船
23	TAI HUNG SAN	163,882	317,924	〃
24	ATLANTIC PROSPERITY	164,373	310,000	〃
25	FRONT FALCON	160,904	308,875	〃
26	MAERSK ILMA	160,716	318,477	〃
27	BOSTON	166,093	299,996	〃
28	C.PROGRESS	160,705	313,990	〃
29	XIN WEI YANG	162,761	308,313	〃
30	BOSTON	166,093	299,996	〃
R元年	NEW JOVIALITY	164,680	318,218	〃

出典：川崎港港湾統計

第2章 川崎港の現況

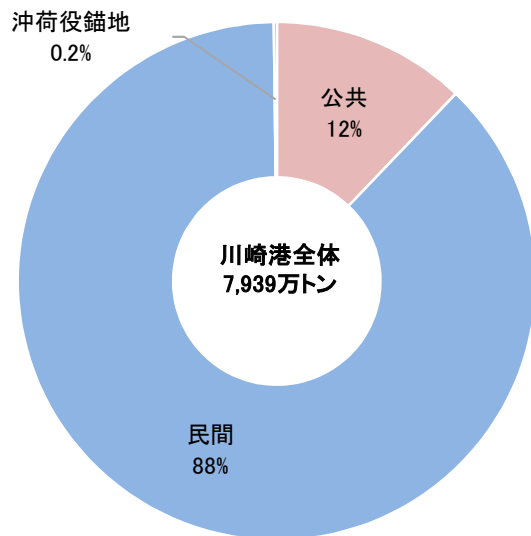
【物流・産業】全体取扱貨物

- 川崎港全体では7,939万トンを取扱っており、民間企業が保有する岸壁での取扱いが約9割を占める
- また、公共岸壁において扱われる貨物の荷姿別構成比についてはコンテナ貨物が20%、RORO貨物※が48%、一般貨物が32%を占める

※RORO貨物：RORO船（PCC船含む）により輸送する貨物

公共・民間・沖荷役錨地別構成比

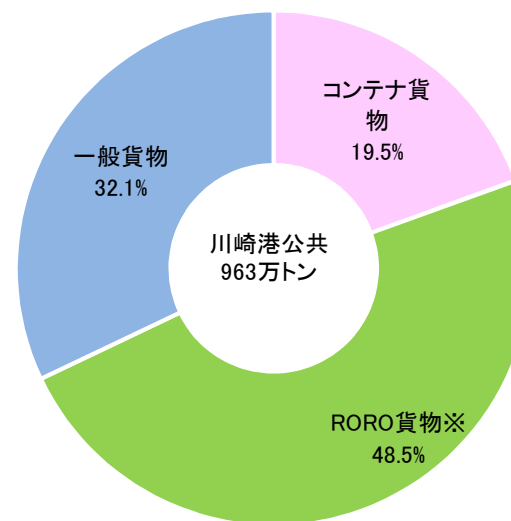
令和元年



出典：川崎港港湾統計

荷姿別構成比（公共貨物）

令和元年



出典：川崎港港湾統計

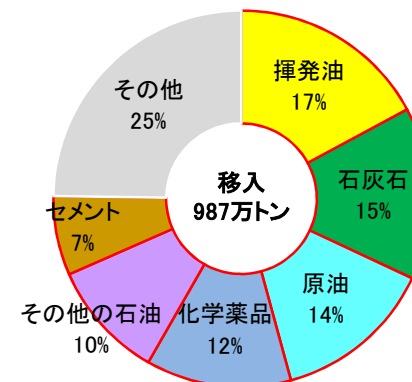
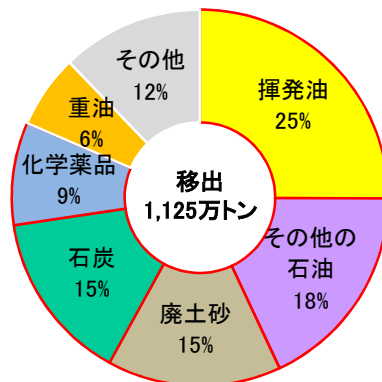
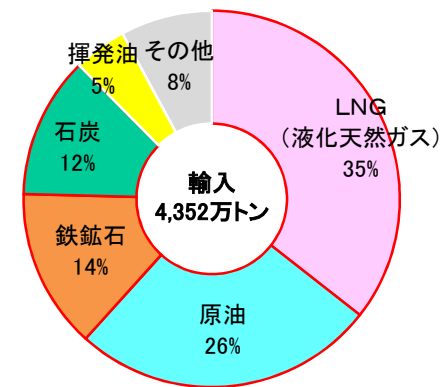
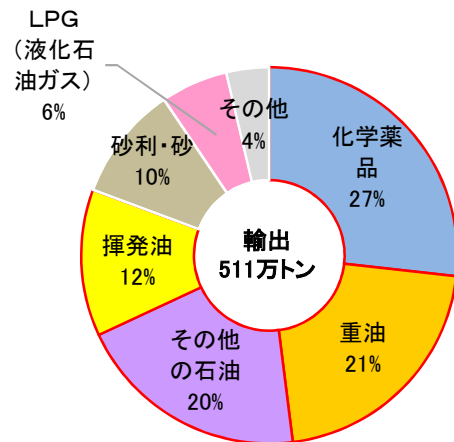
第2章 川崎港の現況

【物流・産業】民間貨物

○民間岸壁での主な取扱品目は、輸出は化学薬品、重油、その他の石油、輸入はLNG（液化天然ガス）、原油、移出は揮発油、その他の石油、廃土砂、移入は揮発油、石灰石、原油、化学薬品

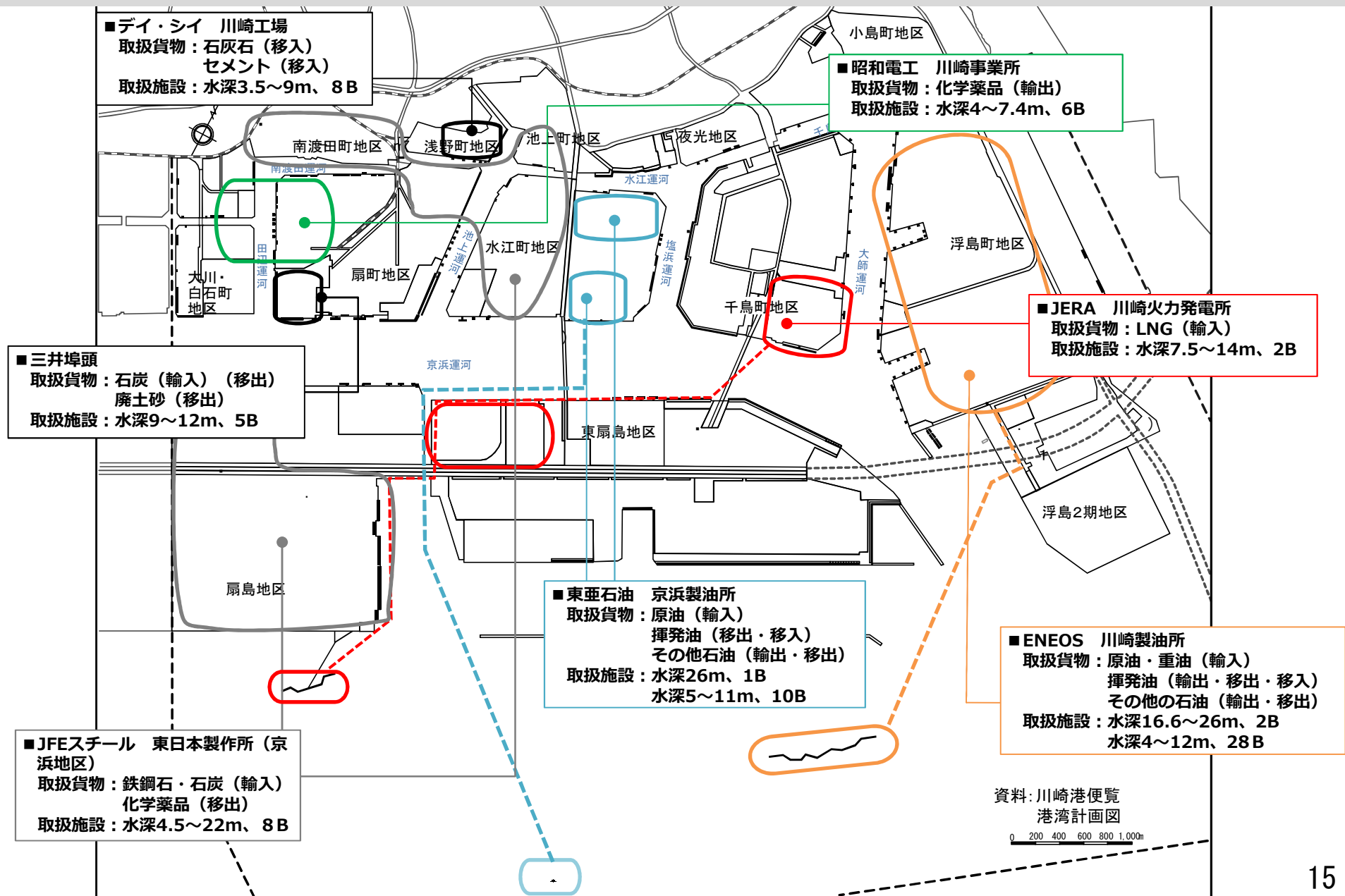
品目別取扱貨物の割合（民間貨物）

令和元年



第2章 川崎港の現況

【物流・産業】 主な民間所有岸壁での取扱貨物



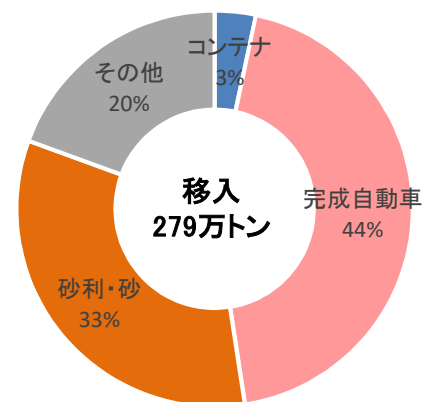
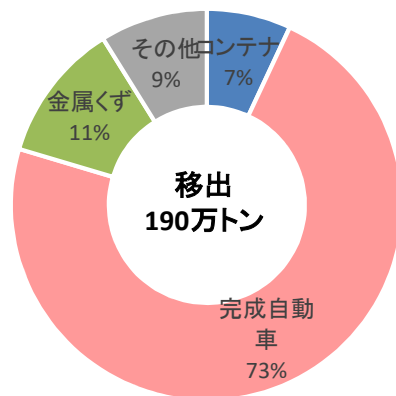
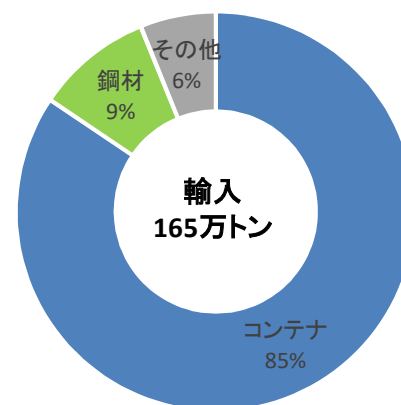
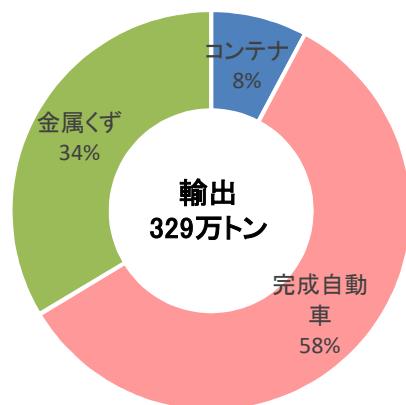
第2章 川崎港の現況

【物流・産業】公共貨物

○公共岸壁での主な取扱品目は、輸出は完成自動車、金属くず、コンテナ貨物、輸入はコンテナ貨物、鋼材、移出は完成自動車、金属くず、コンテナ貨物、移入は完成自動車、砂利・砂、コンテナ貨物

品目別取扱貨物の割合（公共貨物）

令和元年

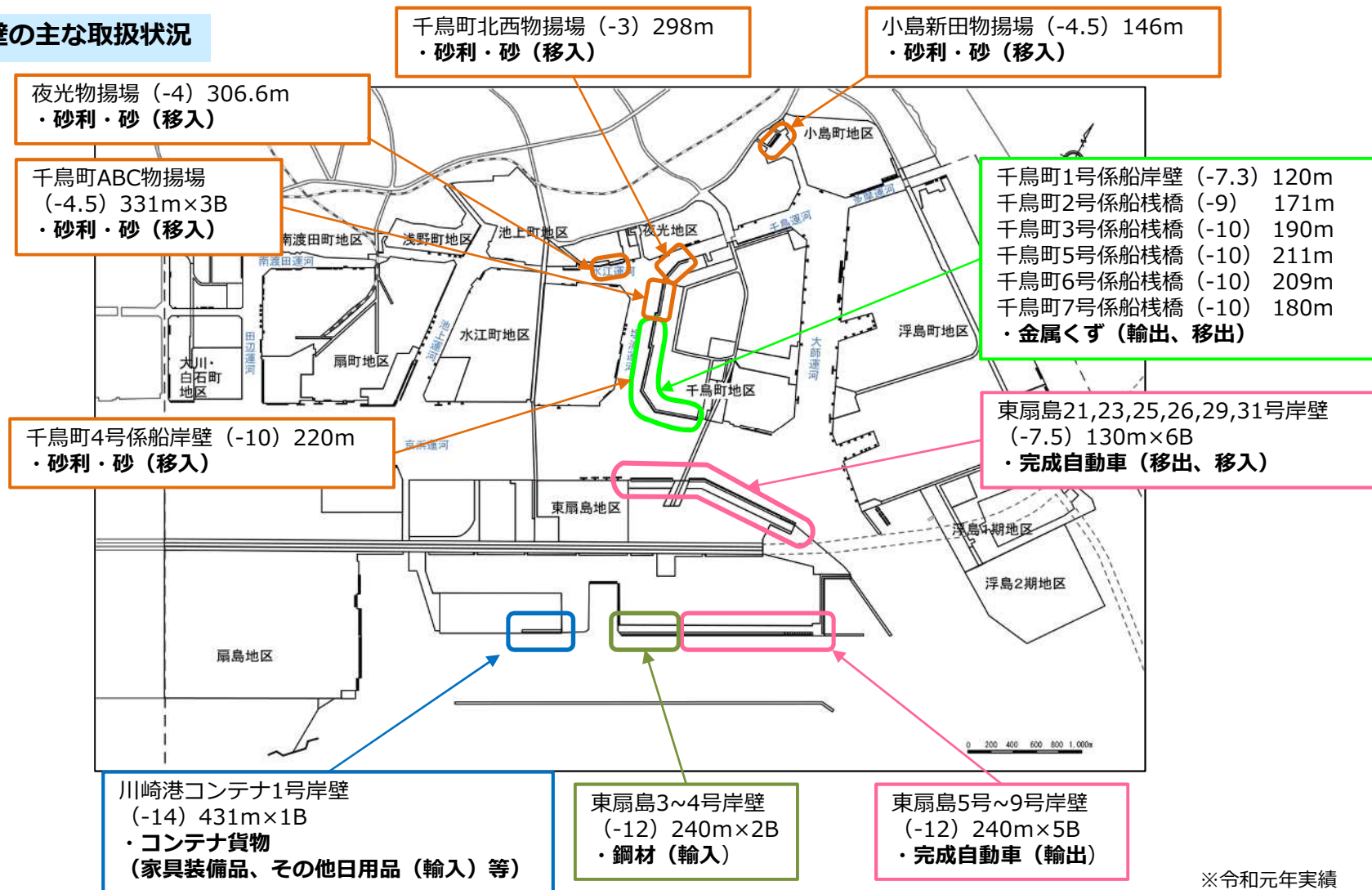


第2章 川崎港の現況

【物流・産業】公共岸壁での取扱貨物

- 公共岸壁は、主に東扇島地区および千鳥町地区に整備されている
- 東扇島地区では、主に完成自動車（輸出、移出、移入）、コンテナ貨物を取扱い
- 千鳥町地区では、主に金属くず（輸出、移出）、砂利・砂（移入）を取扱い

公共岸壁の主な取扱状況



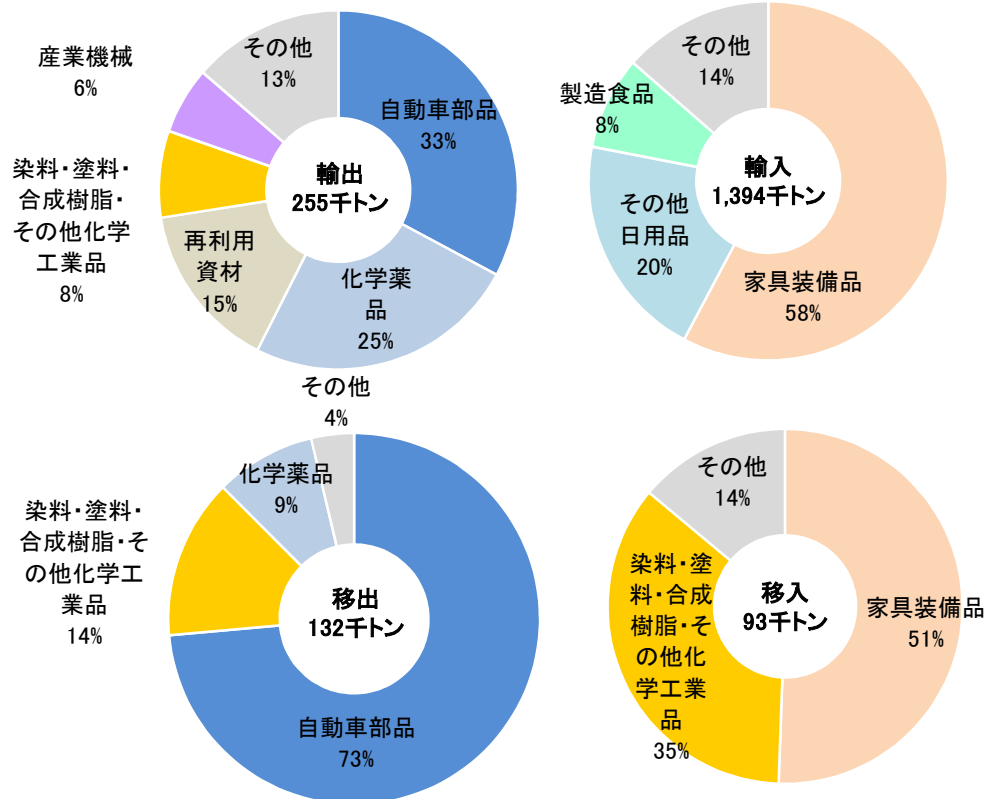
第2章 川崎港の現況

【物流・産業】公共岸壁での主な取扱貨物【コンテナ貨物】

- コンテナ貨物の主な貨物は輸出は自動車部品、化学薬品、輸入は家具装備品、移出は自動車部品、移入は家具装備品
- 主な仕向国（県）は、輸出は中国、インドネシア、移出は東京都、神奈川県（内航フィーダー）
- 主な仕出国（県）は、輸入は中国、ベトナム、移入は大分県、愛知県

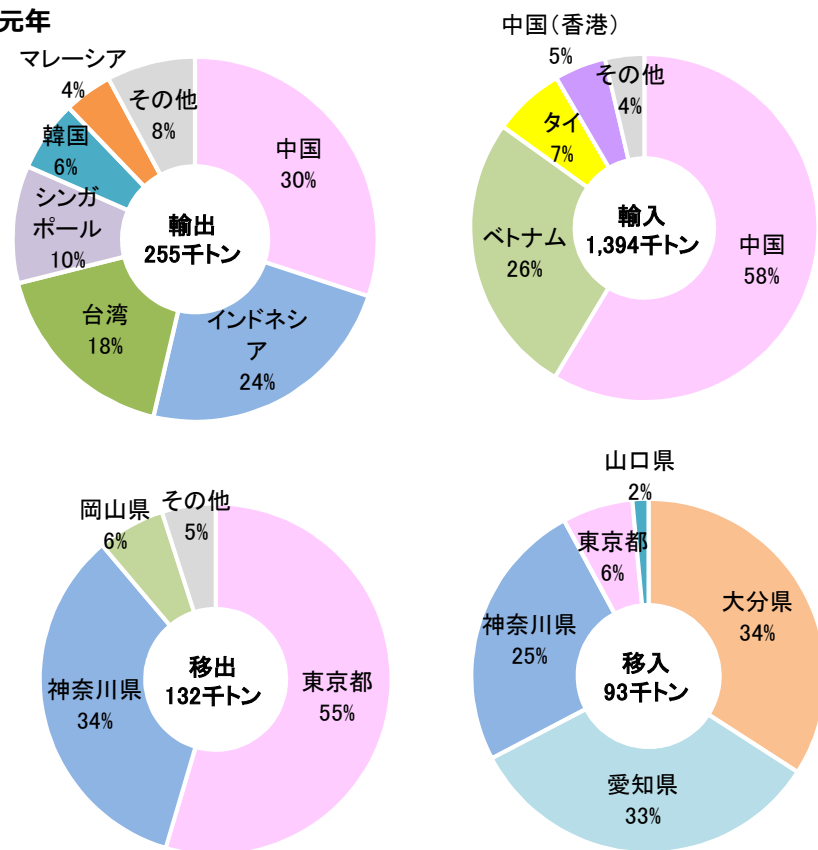
コンテナ貨物の品目別取扱貨物の割合（公共貨物）

令和元年



コンテナ貨物の仕向国（県）・仕出国（県）別の割合（公共貨物）

令和元年

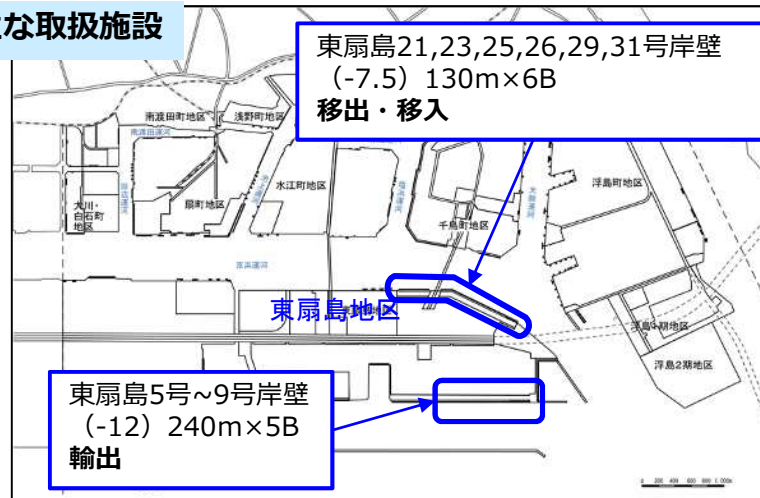


第2章 川崎港の現況

【物流・産業】公共岸壁での主な取扱貨物【完成自動車】

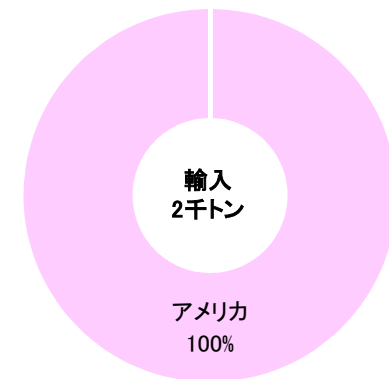
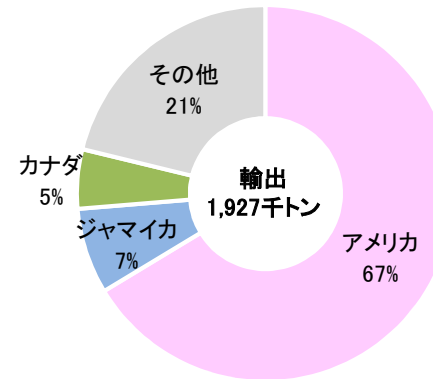
- 主な取扱施設は、外貿は東扇島地区の東扇島5～9号岸壁、内貿は東扇島21～31号岸壁
- 輸移出入の割合は、輸出が42%で最も多く、移出が31%、移入が27%
- 主な仕向国（県）は、輸出はアメリカ、移出は愛知県、宮城県
- 主な仕出国（県）は、輸入はアメリカ、移入は愛知県、北海道

主な取扱施設



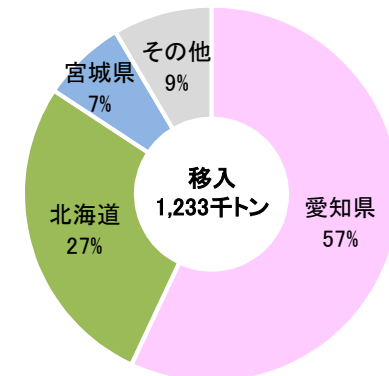
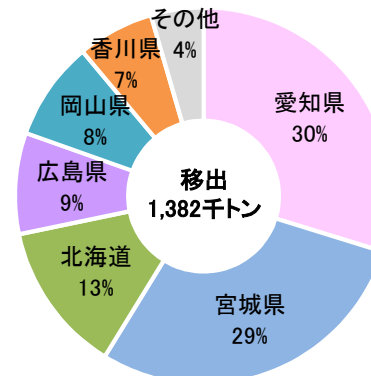
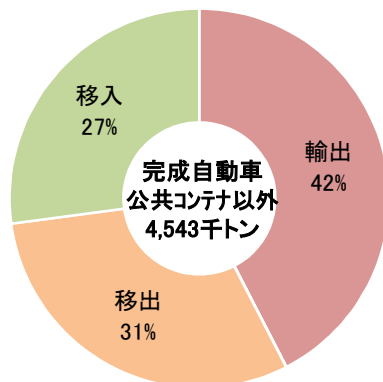
仕向国（県）・仕出国（県）別の割合

令和元年



輸移出入構成比

令和元年



出典：川崎港港湾統計

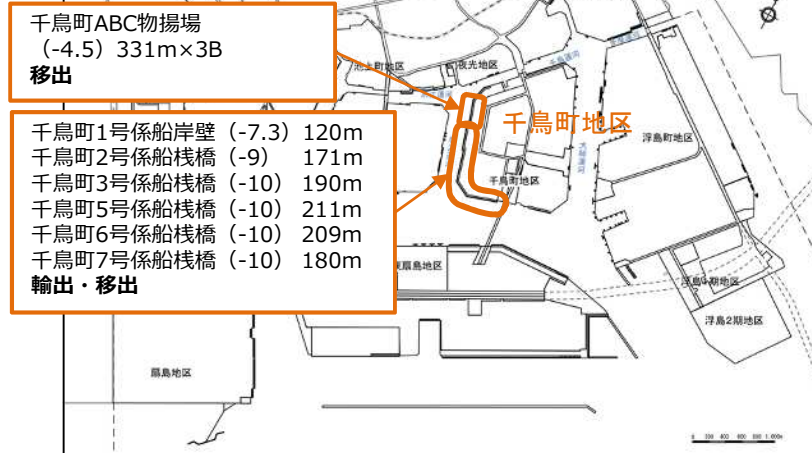
出典：川崎港港湾統計

第2章 川崎港の現況

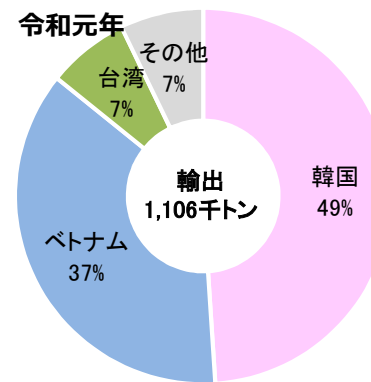
【物流・産業】公共岸壁での主な取扱貨物【金属くず】

- 主な取扱施設は、輸出は千鳥町1号係船岸壁、千鳥町2,3,5,6,7号係船棧橋、移出は千鳥町1号係船岸壁、千鳥町2,3,5,6,7号係船棧橋、千鳥町ABC物揚場
- 輸移出入の割合は、輸出が83%、移出が17%
- 主な仕向国（県）は、輸出は韓国、ベトナム、移出は岡山県、宮崎県、大分県
- 川崎港は総合静脈物流の拠点として、リサイクルポートに指定され、千鳥町地区を重点地区としている

主な取扱施設



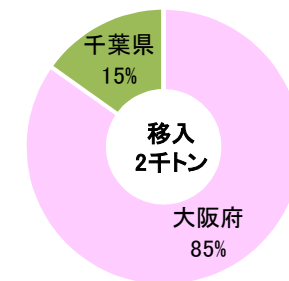
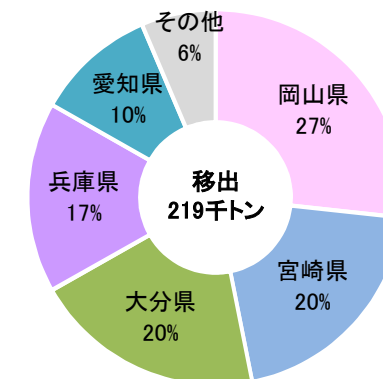
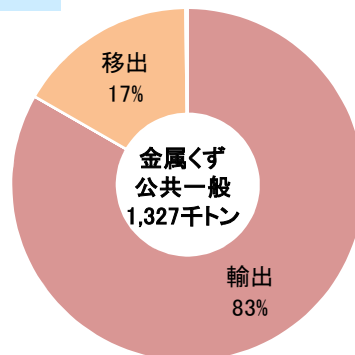
仕向国（県）・仕出国（県）別の割合



輸入
取扱いなし

輸移出入構成比

令和元年



出典：川崎港港湾統計

出典：川崎港港湾統計

第2章 川崎港の現況

【物流・産業】公共岸壁での主な取扱貨物【砂利・砂】

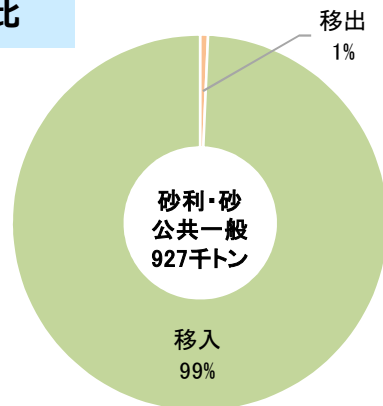
- 主な取扱施設は、千鳥町4号係船棧橋、千鳥町ABC物揚場、千鳥町北西物揚場などで、夜光地区や小島町地区でも取扱い
- 輸移出入の割合は、移入が全体の99%を占め、移出が1%
- 主な仕出県は、千葉県
- セメント工場や競馬場へ搬入されている

主な取扱施設



輸移出入構成比

令和元年

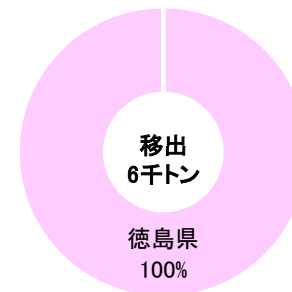


出典：川崎港港湾統計

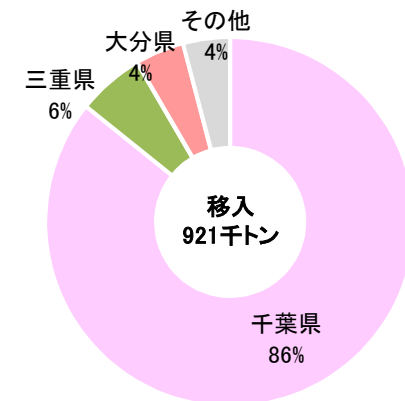
仕向県・仕出県別の割合

令和元年

輸出
取扱いなし



輸入
取扱いなし

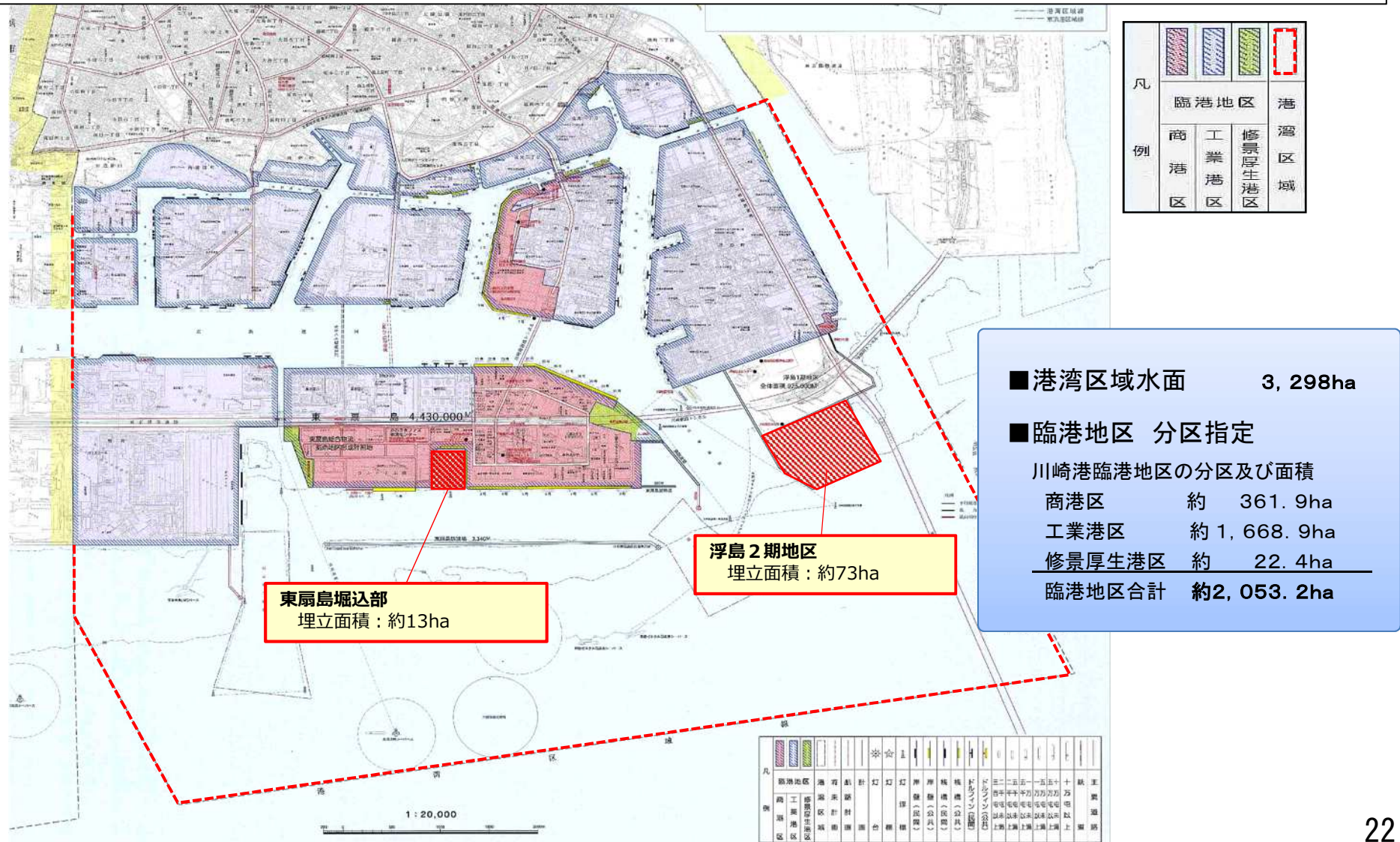


出典：川崎港港湾統計

第2章 川崎港の現況

【物流・産業】川崎港の土地利用・造成

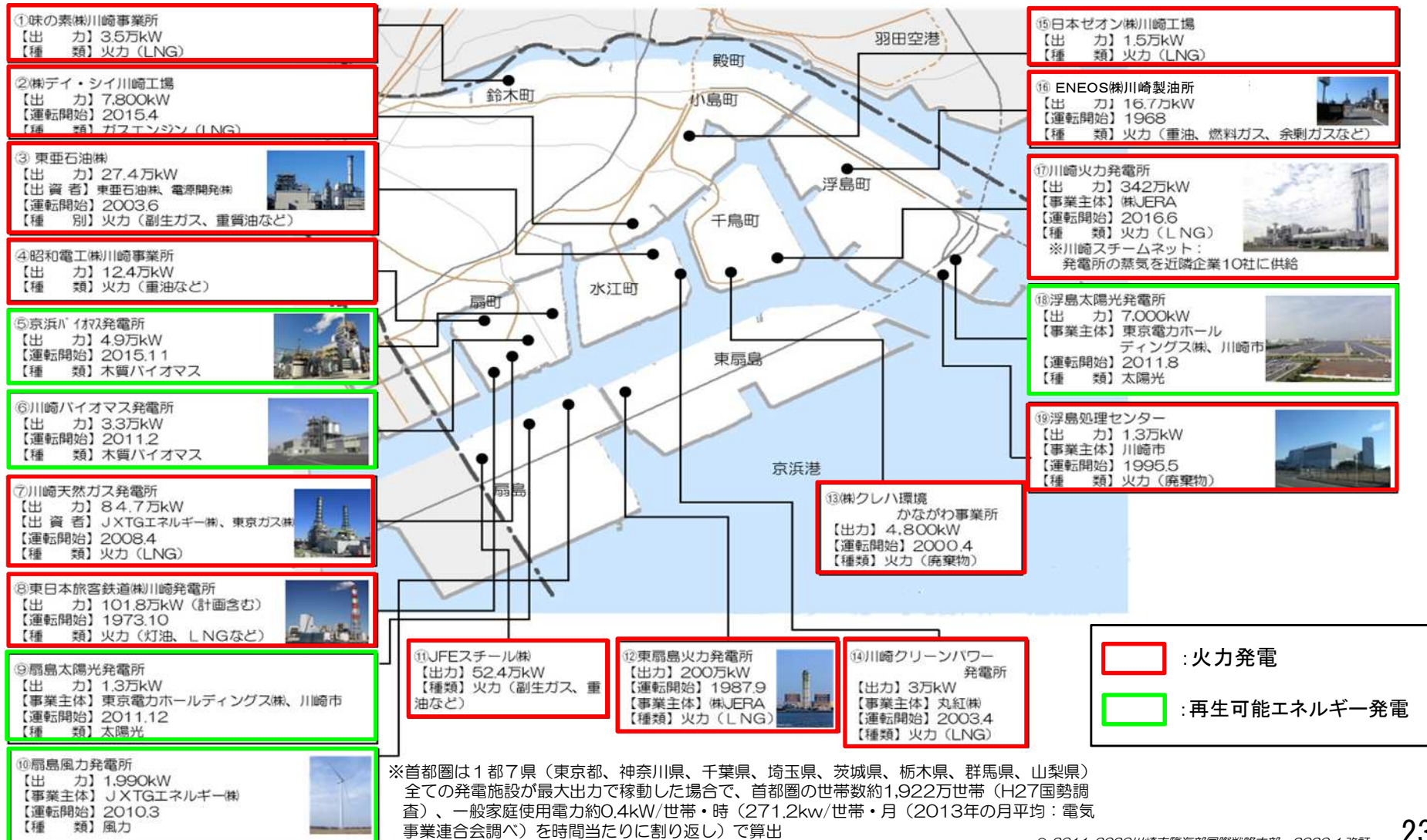
- 川崎港は、約2,053haの臨港地区を有しており、そのうち約8割を工業港区が占めている
- 東扇島堀込部の土地造成及び浮島2期地区の埋立事業を実施している



第2章 川崎港の現況

【物流・産業】発電所・発電関連企業が集積（工業港区）

○川崎港の工業港区には、鉄鋼、石油、化学関連の工場等が集積（p.15参照）
 ○川崎臨海部の発電能力は約830万kWで、首都圏一般家庭の消費電力（約769万kW※）に匹敵している。なお、石炭火力発電所は川崎臨海部には立地していない。（下図参照）

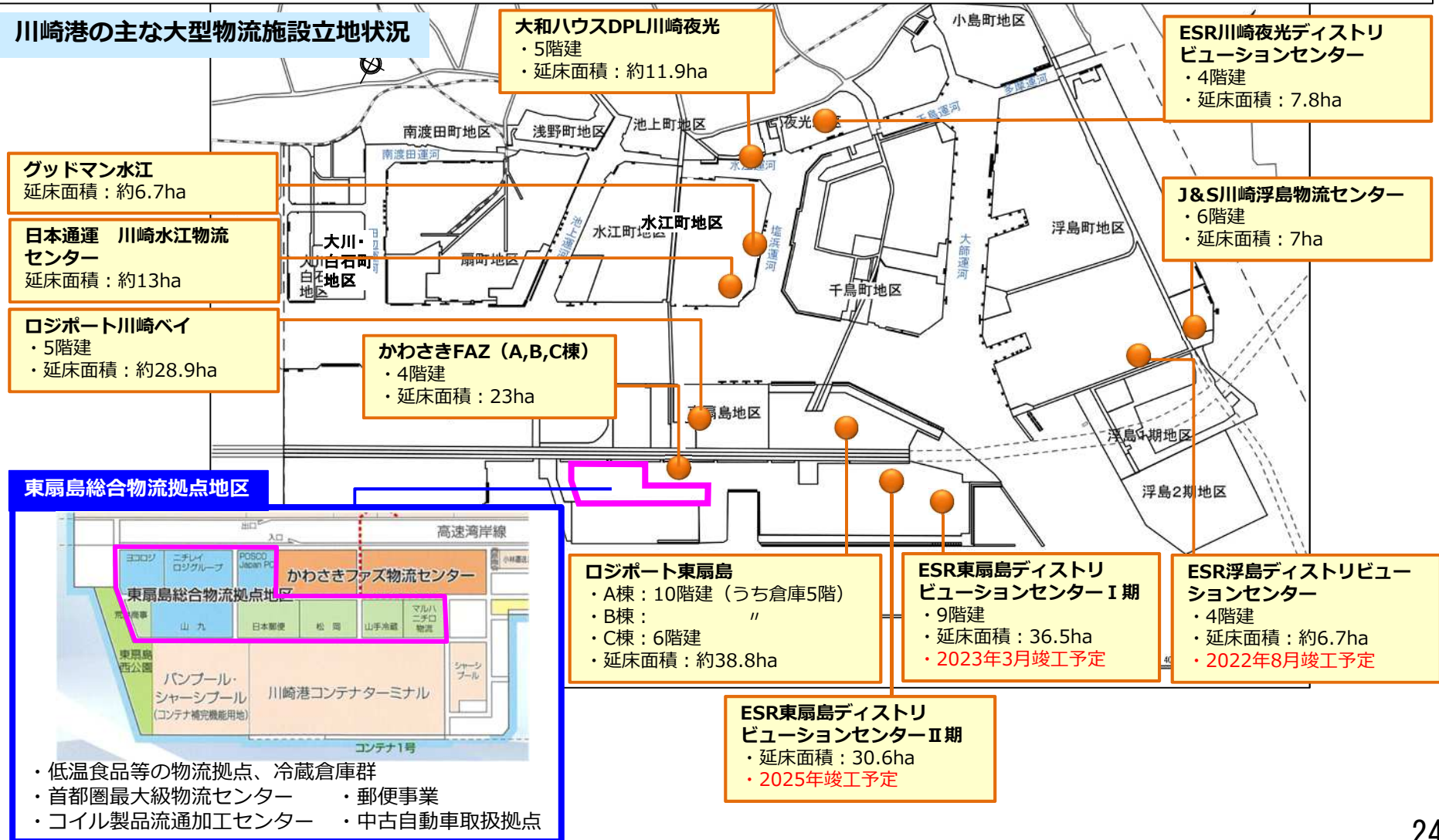


第2章 川崎港の現況

【物流・産業】物流施設が集積（商港区など）

- 川崎港内には近年増加しているマルチテナント型物流施設等、大型物流施設が多数立地
- 川崎港コンテナターミナルの背後には「東扇島総合物流拠点地区」を形成し、高機能物流施設が立地
- さらに東扇島地区や浮島町地区では、大型物流施設が竣工予定

川崎港の主な大型物流施設立地状況

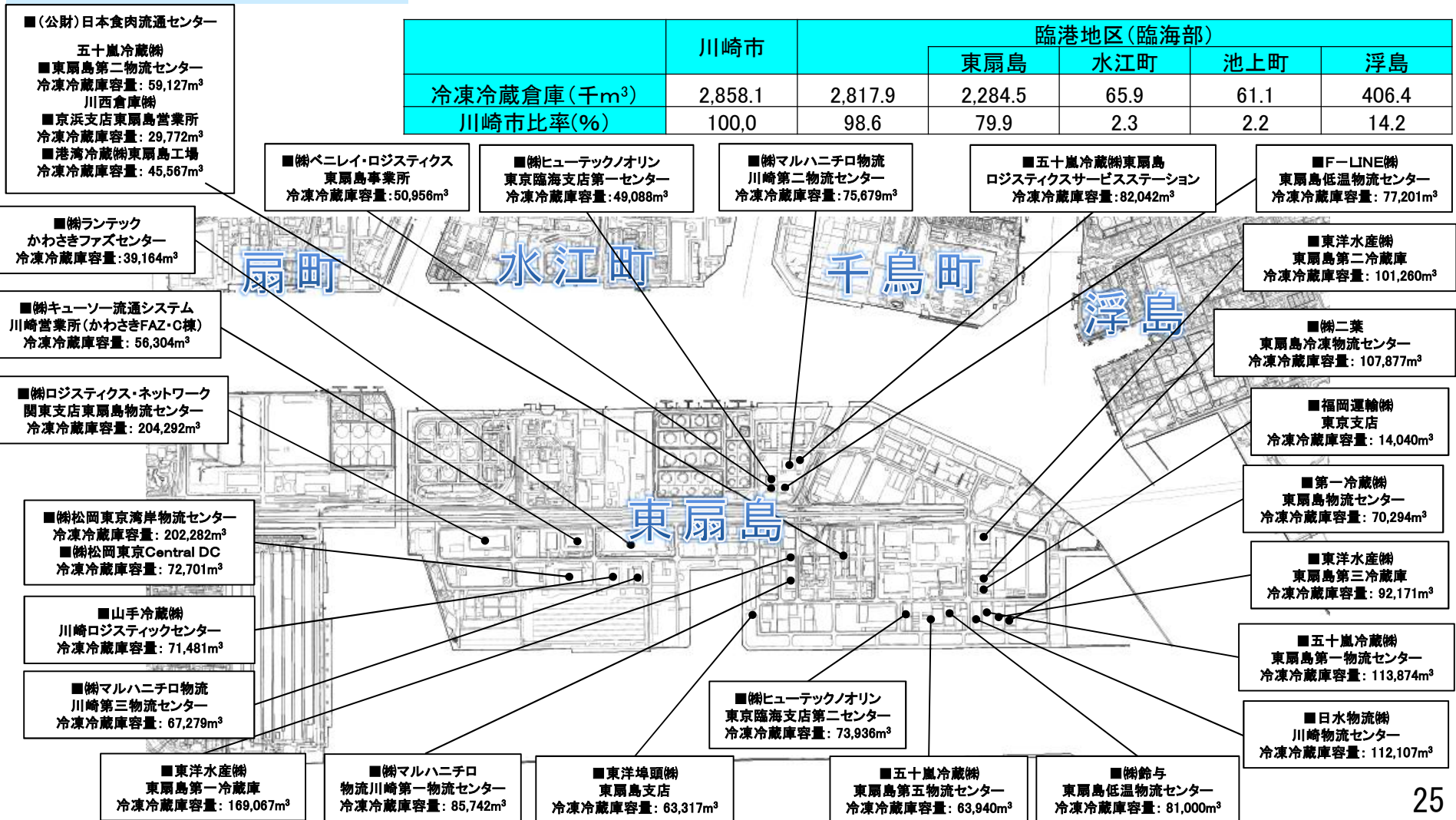


第2章 川崎港の現況

【物流・産業】冷凍冷蔵倉庫の集積（商港区など）

- 川崎港東扇島地区の冷凍冷蔵倉庫の割合は神奈川県57.4%、全国の8.6%を有している。
- 川崎市臨海部の保管容量は約2,818千m³で、わが国随一の容量（そのうち約80%が東扇島地区に集積）

川崎港の冷凍冷蔵倉庫の立地状況



第2章 川崎港の現況

【環境】環境技術の集積

- 川崎市には、公害を克服する過程で蓄積された優れた環境技術を有する企業が多数集積
- 川崎市はこうした企業と連携し、川崎の特徴と強みを活かした環境対策やゼロ・エミッションの取組を進めるとともに、多様な主体の協働による地球温暖化対策などに取り組んでいる

○都市型セメント工場
 ○セメント原燃料への廃棄物・副産物の有効利用によるCO2削減
 ○高炉スラグセメントの製造によるCO2削減
 ○事業主体 株式会社・シイ

○乾留ガス化炉方式の焼却炉
 ○廃棄物をガス化し燃焼
 ○有害物質濃度 90%削減
 ○排ガス量 60%削減
 ○運転開始 2007年7月
 ○事業主体 日本ゼオン(株)

○重質油高度統合処理技術開発
 ○製油所間において異なる重質油分解設備を組み合わせ一体的に運用することにより揮発油等の高付加価値石油製品の効率的な製造を可能とする
 ○事業主体 ENEOS(株)、昭和シェル石油(株)、東亜石油(株) (RING事業)

技術研究開発後

○難再生古紙リサイクル施設
 ○処理量 81,000t/年(古紙)
 ○生産量 54,000t/年(トイレットペーパー)
 ○運転開始 2002年
 ○事業主体 コアレックス三栄(株)

○廃プラスチック高炉還元施設
 ○処理量25,000t/年(廃プラスチック)
 ○運転開始 2000年
 ○事業主体 JFE環境(株)
○廃家電リサイクル施設
 ○処理量 40~50万台/年(使用済家電製品)
 ○運転開始 2001年
 ○事業主体 JFEアーバンリサイクル(株)
○ペットボトルリサイクル施設
 ○処理量 15,000t/年(廃PETボトル)
 ○運転開始 2002年
 ○事業主体 JFE環境(株)
○廃プラスチック製コンクリート型枠用パネル製造施設
 ○処理量 25,000t/年(廃プラスチック)
 ○運転開始 2002年
 ○事業主体 J&T環境(株)

○プラント間の水素の有効活用
 ○旧JXのsteamクラッカーから発生した水素を旧東燃に移送
 ○16.1%のCO2削減効果
 ○事業主体 ENEOS(株)

企業間連携を通じた水素の有効活用によるCO2排出量の削減(連携後)

○使用済みプラスチックアンモニア原料化施設
 ○処理量 64,000t/年(廃プラスチック)
 ○生産量 58,000t/年(アンモニア)
 ○運転開始 2003年
 ○事業主体 昭和電工(株)

○ペット to ペットリサイクル施設
 ○処理量 27,500t/年(廃PETボトル)
 ○生産量 23,000t/年(ペットボトル用樹脂)
 ○運転開始 2004年
 ○事業主体 ペットリファインテクノロジー(株)

第2章 川崎港の現況

【環境】水素社会実現に向けた取組

- 川崎臨海部では、既に多数の企業が石油精製、化学品原料、燃料電池等、さまざまな用途で水素を利用しているほか、配管による水素供給が行われている。
- 川崎市は平成27年3月に「川崎水素戦略」を策定し、水素社会の実現に向けた様々な取組を推進。

川崎臨海部における水素配管イメージ図



川崎水素戦略に基づくリーディングプロジェクト

<p>1 水素サプライチェーン構築モデル</p> <p>AHEAD</p>	<p>2 水素BCPモデル</p> <p>TOSHIBA</p>	<p>3 鉄道駅におけるCO2フリー水素活用モデル</p> <p>JR</p>	<p>4 地域循環型水素地産地消モデル</p> <p>SHOWA DENKO</p>
<p>5 燃料電池フォークリフト導入・クリーン水素活用モデル</p> <p>TOYOTA Iwatani TOSHIBA</p>	<p>6 パッケージ型水素ステーションモデル</p> <p>三菱化学株式会社</p>	<p>7 CO2フリー水素充填・フォークリフト活用モデル</p> <p>大日曜</p>	<p>8 燃料電池鉄道車両実用化モデル</p> <p>JR</p>

※①：NEDO「水素社会構築技術開発事業／大規模水素エネルギー利用技術開発」
http://www.nedo.go.jp/activities/ZZJP_100096.html

※④、⑤：環境省「地域連携・低炭素水素技術実証事業」
<http://www.env.go.jp/press/100858.html>

出典：川崎水素戦略資料

第2章 川崎港の現況

【環境】カーボンニュートラルポート（CNP）の形成

- 令和2年12月、川崎港は横浜港と共にCNP対象地域に指定され、港湾における次世代エネルギーの需要や利活用方策、港湾の施設の規模・配置等について検討会を3回実施し、検討結果を公表した。
- 令和3年度以降は、横浜港・川崎港CNP形成推進会議として、横浜港・川崎港及び全国的な取組状況の情報共有や、CNP形成に向けた具体的な取組の検討を深化させる。

令和2年度検討会とりまとめ概要

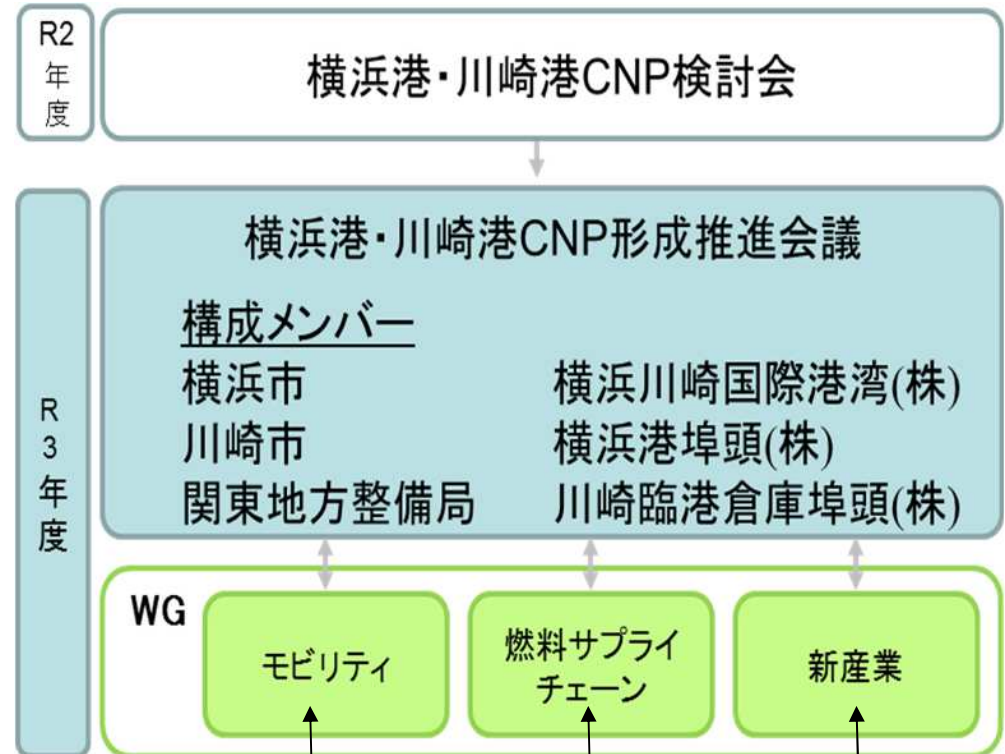
横浜港・川崎港が目指すべき姿

- ①CN燃料の利活用や港湾機能の高度化を通じて、港湾におけるカーボンニュートラルを実現する。
- ②CN燃料の輸入・貯蔵・供給・利用拠点として、供給コストの低減と需要拡大の好循環により、「脱炭素コンビナート」への転換を進め、我が国における脱炭素社会の実現をリードしていく。
- ③サステナブルな港湾、コンビナートへの早期転換を図ることで、ESGやSDGsを新たな価値・新産業として地域の活力を高めていく。

目指すべき姿を実現するための取組

- I CN燃料のサプライチェーン(生産～輸送～貯蔵～配送～利用)の構築
- II 臨海部の産業、運輸活動等の脱炭素エネルギーへの転換による需要拡大
- III 省エネルギー化・スマート化等のエネルギー利用の効率化

横浜港・川崎港CNP形成推進会議



各テーマに応じた民間事業者の参画を得て、CNP形成に向けた取組の実務上の検討を進める。

第2章 川崎港の現況

【環境】環境改善に向けた取組

- 近年、東扇島へ進出する企業の増加等による島内に流入する車両増加に合わせるように、不法投棄や放置車両が顕著になってきている。そのため、監視カメラ設置等による不法投棄対策のほか、違法駐車対策として監視指導員の配置や警告書の貼付等により取締りを強化。
- また、海面清掃の実施などにより、水域美化の取組を実施。

不法投棄対策

【監視カメラの設置】

令和3年3月に東扇島内に45台設置



【官民合同一斉清掃】



清掃前



清掃後

違法駐車対策



海面清掃



流木の回収



漂流物の回収

出典：川崎清港会HP

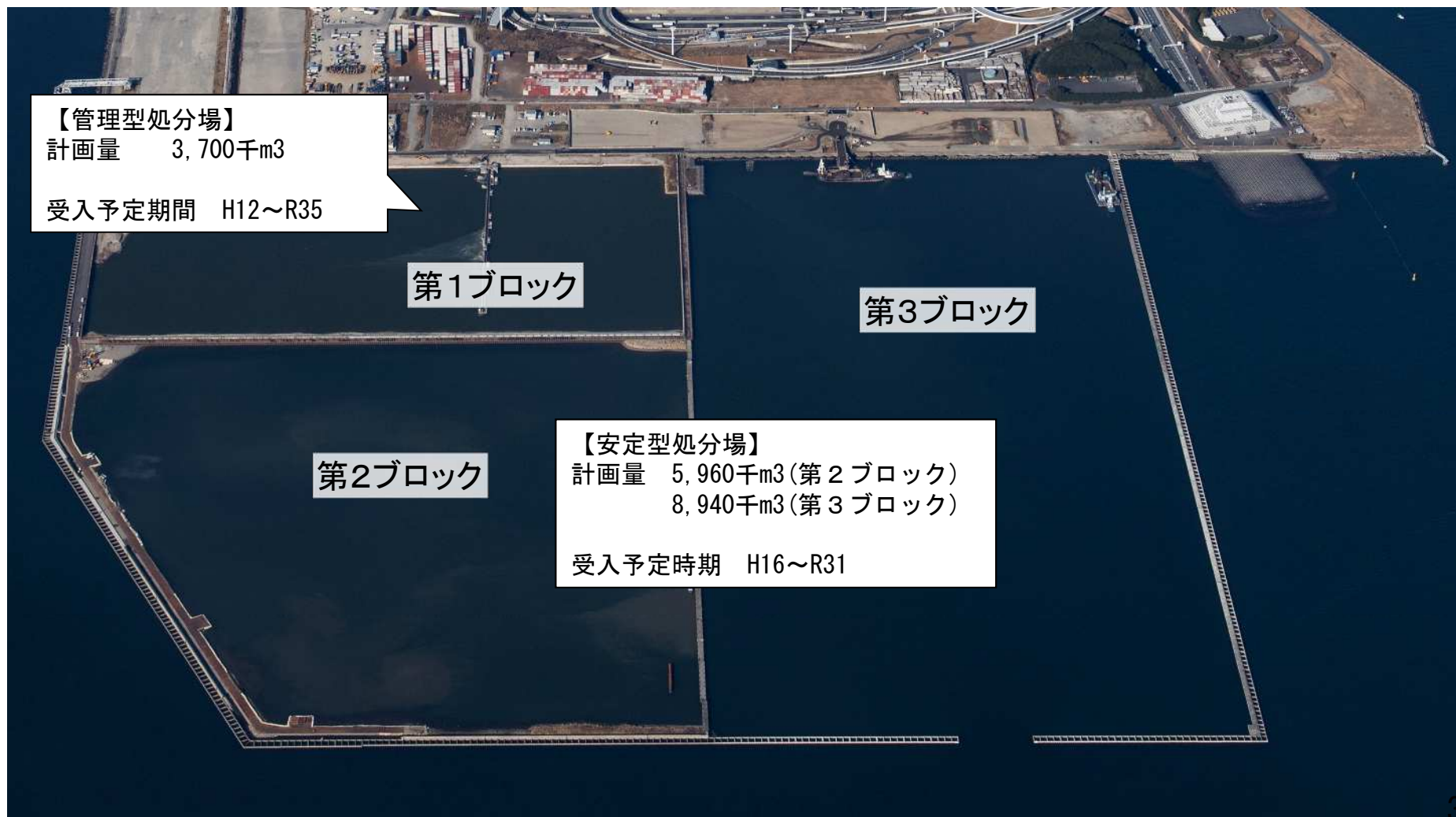
	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度
回収量 (m ³)	305.3	388.5	244.0	398.3

第2章 川崎港の現況

【環境】海面埋立処分場

○浮島2期地区において、市内から発生する一般廃棄物や産業廃棄物、市内の公共事業等から発生する建設発生土や浚渫土を受入れる海面埋立処分場を適正に維持管理し、安定的な埋立処分を進めている。

埋立状況



第2章 川崎港の現況

【人流・交流】 港湾緑地の整備状況

- 川崎港には現在、約27.7haの港湾緑地が整備されており、臨海部で働く人のための憩いや休息の場として利用されている
- 東扇島中公園に隣接する川崎マリエンにはビーチバレーコートやテニスコートが整備され、スポーツ教室等が実施されている

川崎港の緑地整備状況



港湾名	港湾緑地面積(A)	臨港地区面積(B)	割合(A/B)
川崎港	27.7ha	2,053.2ha	1.3%

緑地名	施設概要
東扇島東公園	休息緑地・港湾広域防災施設
東扇島西公園	休息緑地
東扇島中公園	休息緑地
東扇島北公園	休息緑地
東扇島緑道	休息緑地
ちどり公園	休息緑地
千鳥橋周辺緑地	休息緑地
白石町公園	休息緑地
大川町緑地	休息緑地

川崎港の主な公園

【東扇島東公園】



【東扇島西公園】



ビーチバレーコート (川崎マリエン)



第2章 川崎港の現況

【人流・交流】 みなと祭り等のイベント開催

○川崎港では各種イベントを開催しており、川崎みなと祭りには、大勢の人が来場している。
○また、川崎マリエンがビーチバレーの「ナショナルトレーニングセンター競技別強化拠点施設」(競技別NTC)に指定され、ビーチバレーボール大会が開催されている。

川崎港で開催される大規模イベント

- ◆川崎みなと祭り・ちくさんフードフェア
- ◆FCI国際ナショナルアジリティー競技大会
- ◆川崎マリエンデューロ
- ◆川崎港トライアスロン大会 in 東扇島
- ◆カーフマンジャパン・デュアスロン東扇島大会など

【川崎みなと祭り】



【トライアスロン】



ビーチバレー関連の取組

【川崎マリエン内トレーニング室】



【ビーチバレーボール大会の開催】



- ◆全日本ビーチバレーボール大学男女選手権大会
- ◆ビーチバレーボール川崎市長杯
- ◆U-23 ビーチバレーボールトーナメント
- ◆川崎マリエンシリーズ
- ◆川崎ビーチバレーinかわさきの浜

第2章 川崎港の現況

【人流・交流】川崎港の魅力向上に向けた取組

- 今後川崎港が持続的に発展し、市の経済活動に寄与していくためには、市民や港湾労働者に親しみ愛される港として川崎らしい魅力の創出に向けた基盤の整備や魅力の発信などの対策を行っている
- 川崎市の魅力度向上を図るため、本市の観光スポット等の魅力を紹介するプロモーション動画（川崎市港湾局作成）を制作し、公開したところ、公開後14日間で1,470万回の再生を記録
- 公園や浮棧橋を用いたモデル事業を実施
- 民間企業による観光ツアーが実施されている

プロモーション動画の発信



民間による取組例

大人の社会科見学

ガイド付で行く京浜運河クルーズと工場さんぽ
海底を歩いて通る全長1,965m! 川崎港海底トンネル人道を散策
「株」クレーン環境にて産業廃棄物処理の施設見学!

1306-028
7,990円

○周遊クルーズと周辺企業見学を組み合わせた観光ツアーなどが実施されています。

東扇島西公園におけるモデル事業

- 港湾緑地を活用したモデル事業を募集・実施し、採算性の確保や魅力向上施策の検証を行っています。
- ・令和元年度：グランピング&バーベキュー
- ・令和3年度：釣り&BBQ



東扇島防災浮棧橋における平常時利用の実証実験



○平成29年度から防災浮棧橋の平常時利用に向けた実証実験を行っています。利用協議会を設置し、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活用しています。

第2章 川崎港の現況

【災害対応】防災拠点・海岸保全施設の整備状況

- 東扇島東公園は大規模災害時に国の基幹的広域防災拠点として、緊急物資等の仕分けや保管、さらには海上・陸上や河川を利用した緊急物資輸送などに対応するため、耐震強化岸壁と一体的に整備されている
- 耐震強化岸壁が整備され、緊急輸送道路の液状化対策を実施中
- 海岸保全施設（高潮等に対応）の開口部の閉鎖時間の短縮のため、陸閘の改良を実施中

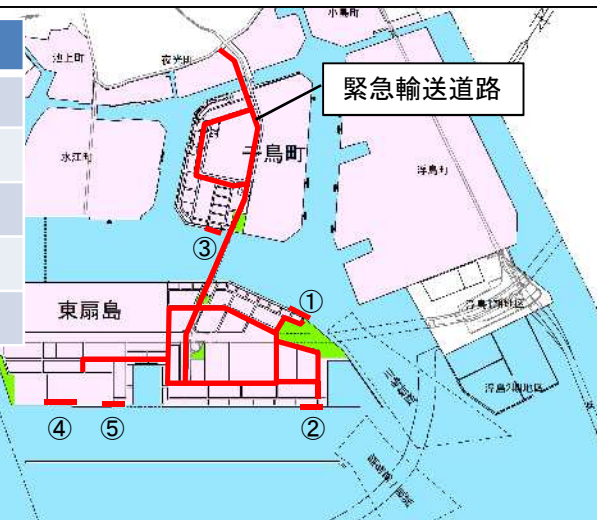
東京湾基幹的広域防災拠点 (東扇島地区)

- ・規模約15.8ha
- ・平常時：環境に配慮した、海と緑と人がふれあう緑地
- ・発災時：緊急物資輸送拠点として、物資を搬入保管できる広いスペースを確保



耐震強化岸壁等の状況

	施設名	状況
①	東扇島31号岸壁	既設
②	東扇島9号岸壁	事業中
③	千鳥町7号岸壁	事業中
④	コンテナ2号岸壁	計画
⑤	コンテナ3号岸壁	計画



海岸保全施設の改良

【改良前】 角るとし式



【改良後】 引戸式、スイング式等



時間短縮

出典：国土交通省関東地方整備局ホームページ

第2章 川崎港の現況

【災害対応】 災害へのソフト対策

- 川崎港では、関東地方整備局や周辺企業等と合同で、緊急物資の輸送に重要な役割を果たす航路の啓開（障害物撤去）や陸・海・空からの緊急物資の輸送訓練を主とした「緊急確保航路啓開及び緊急物資輸送訓練」を実施
- 災害対応力（＝港湾機能の早期回復）の向上及び大規模災害発生時（災害が複数港湾にわたる場合）の災害応急対策業務の効率化のため、「港湾における災害時の応急対策業務に関する包括的協定書」を締結

防災訓練の実施

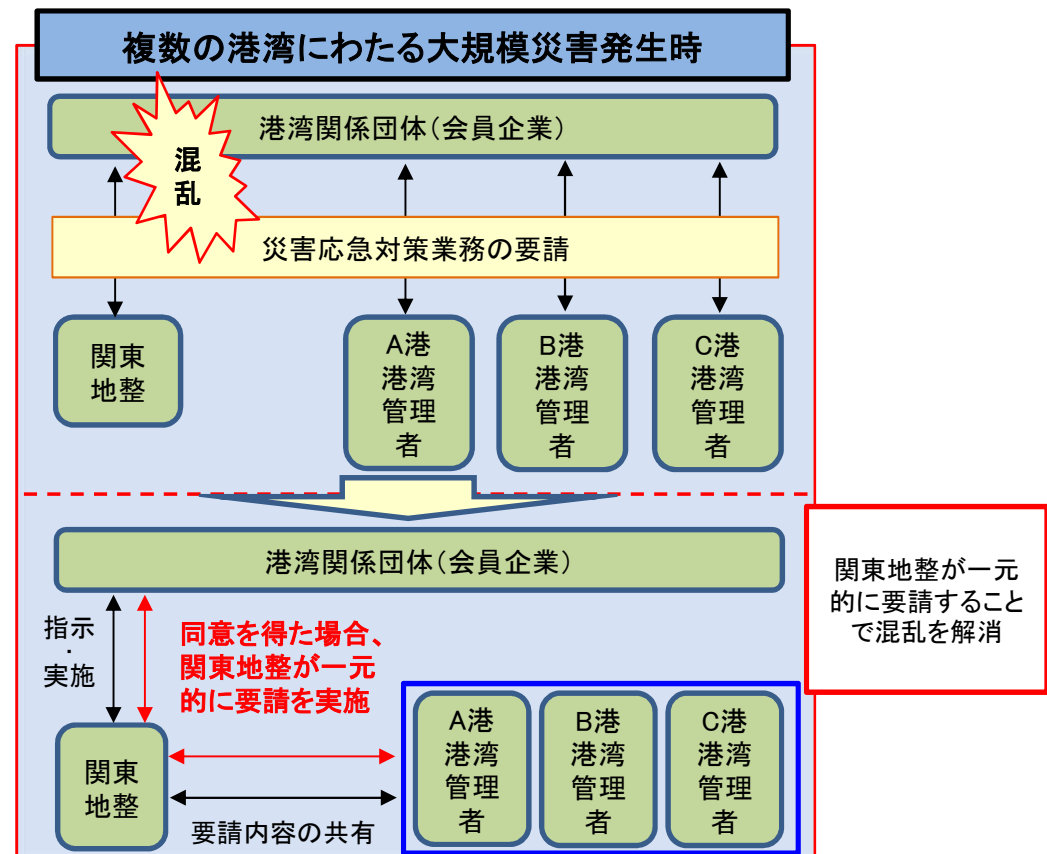
【人命救助訓練の様子】



【緊急確保航路啓開訓練の様子】



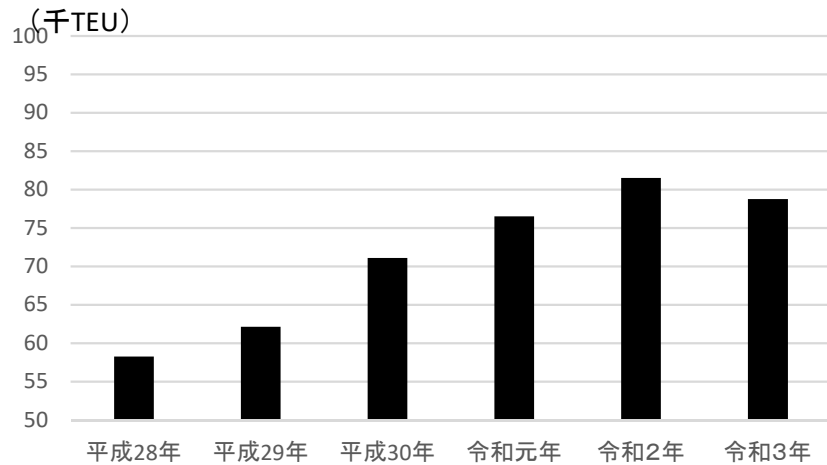
応急対応業務の一元化（包括的協定書（令和元年9月締結））



第2章 川崎港の現況

【災害対応】 新型コロナウイルス感染症の影響

コンテナ貨物量の動向（川崎港・上半期）

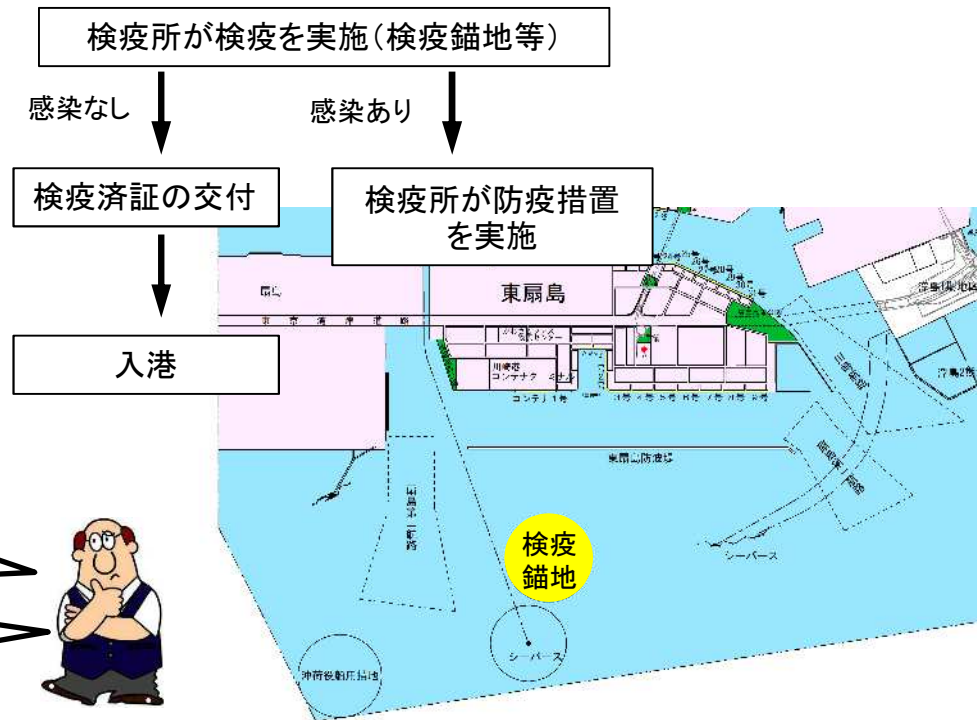


・令和2年は巣ごもり需要の増加等の影響により、貨物量が増加

・令和3年に入り、都市封鎖等による東南アジア等の生産ラインの能力低下などの影響を受けている



入港船舶への対応



各種イベントの中止状況（令和2年度）

- 川崎みなと祭り
 - 東扇島西公園における港湾緑地の利用向上に資するモデル事業
 - 川崎マリエン初日の出鑑賞会
 - 東扇島西公園で「親子釣り教室」
 - 東扇島クリーン大作戦
- 等

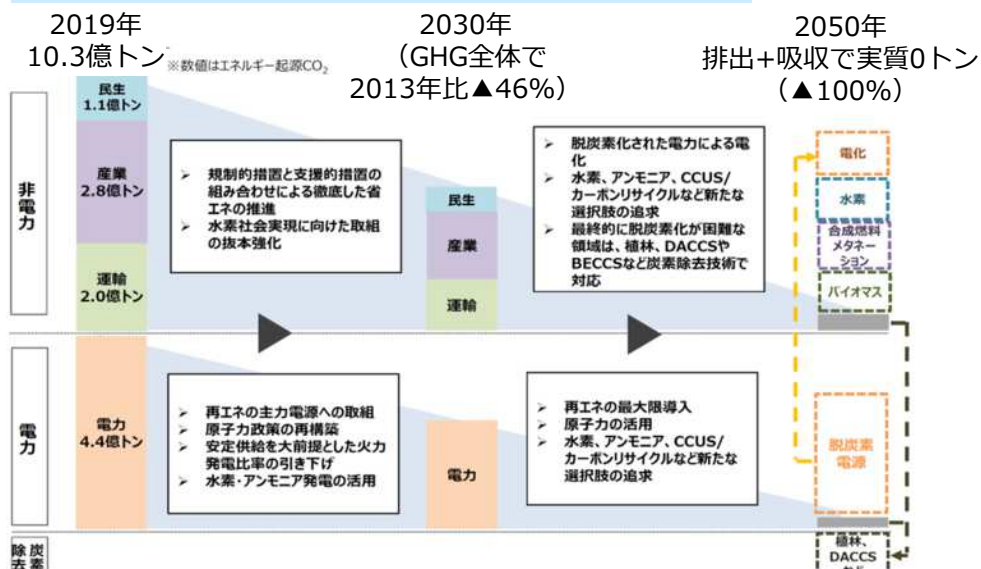
第3章 社会情勢の変化

第3章 社会情勢の変化

経済社会のカーボンニュートラル化が進展

- 令和2年10月、菅内閣総理大臣は2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指すことを宣言し、同年12月「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定（令和3年6月に更に具体化）
- 産業政策・エネルギー政策の両面から成長が期待される14の重要分野について実行計画が策定されており、この戦略を基にカーボンニュートラルに向け具体的な取組を進めていく方針

2050年カーボンニュートラルへの転換イメージ



成長が期待される14の重要分野

- エネルギー関連産業
 - ①洋上風力・太陽光・地熱産業、②水素・燃料アンモニア産業、③次世代熱エネルギー産業、④原子力産業
- 輸送製造業関連産業
 - ⑤自動車・蓄電池産業、⑥半導体・情報通信産業、⑦船舶産業、⑧物流・人流・土木インフラ産業、⑨食料・農林水産業、⑩航空機産業、⑪カーボンリサイクル・マテリアル産業
- 家庭・オフィス関連産業
 - ⑫住宅・建築物産業、⑬次世代電力マネジメント産業、⑭資源循環関連産業、⑮ライフスタイル関連産業

主な今後の取組（抜粋）

分野	今後の取組
水素	<ul style="list-style-type: none"> 導入拡大を通じて、化石燃料に十分な競争力を有する水準を目指す 2030年；国内導入量最大300万トン 2050年；2,000万トン程度 輸送・貯蔵技術の早期商用化（コスト低減）
燃料アンモニア	<ul style="list-style-type: none"> 火力混焼用の発電用バーナーに関する技術開発を進める 2030年；石炭火力への20%混焼の導入・普及を目指す 2050年；混焼率の向上（50%）や専焼化技術の実用化を目指す
船舶産業	<ul style="list-style-type: none"> ゼロエミッション船の実用化に向け、技術開発を推進 LNG燃料船の高効率化のため、技術開発を推進 省エネ・省CO₂排出船舶の導入・普及を促進する枠組みを整備 <div data-bbox="1680 893 2016 1149"> <p>ゼロエミッション船の将来イメージ</p> </div>
物流・土木インフラ産業	<ul style="list-style-type: none"> 高速道路利用時のインセンティブを付与し、電動車の普及を促進 カーボンニュートラルポートの形成（具体例） <ul style="list-style-type: none"> デジタル物流システムによる港湾ゲート前渋滞の緩和 港湾荷役機械等のFC化 水素・アンモニア・LNG等燃料船舶への燃料供給体制の整備 ブルーカーボン生態系の活用 など

出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略／経済産業省

第3章 社会情勢の変化

経済社会のカーボンニュートラル化が進展

- 「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、脱炭素に配慮した港湾機能の高度化等を通じて2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート（CNP）」が位置付けられた。

カーボンニュートラルポートのイメージ図



出典：第1回横浜港・川崎港CNP形成推進会議資料

カーボンニュートラルポート形成に向けた行程表

2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	～2030年	～2040年	～2050年
○カーボンニュートラルポート（CNP）の形成					★目標(2050年時) 港湾におけるカーボンニュートラルの実現		
CNP形成マニュアル策定	CNP形成計画に基づく取組を進める港湾等において重点的な実証				CNP形成の全国への展開		
陸電・自立型水素等電源導入実行可能性調査	実装・陸上電力供給電源のCN化				CN化実装・コスト低減		陸上電力供給のCN化導入拡大
港湾荷役機械・大型車両等のFC化実行可能性調査				実証	自立型水素等電源、荷役機械・大型車両等のFC化導入拡大		
LNG/HCガソリン給油拠点の拡大		LNG/HCガソリン給油拠点の利用促進等		実証		水素・アンモニア燃料船商用的拡大に対応した燃料供給体制の整備	
水素・アンモニア燃料船への燃料供給等技術開発		燃料供給体制整備導入拡大					
港湾・臨海部に立地する事業者の脱炭素化の取組み、実証支援					全国での港湾立地企業の脱炭素化展開		
○水素・燃料アンモニア等の資源獲得に資する海外における港湾投資の検討							
事前調査		水素・燃料アンモニア等の資源輸出のための海外における港湾投資の支援				海外からの水素・燃料アンモニア等の輸入体制の確立	

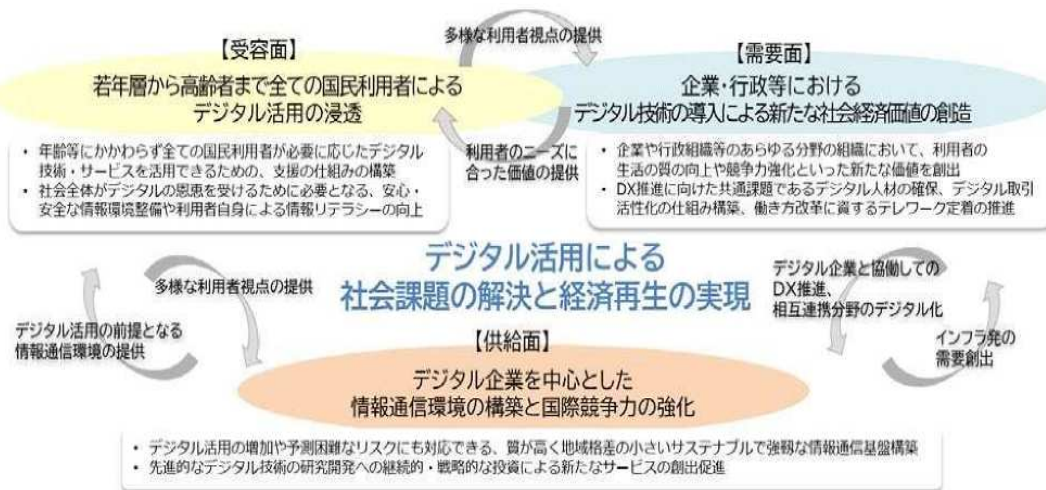
出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略／経済産業省 39

第3章 社会情勢の変化

デジタル化等の技術革新が進展

- 総務省では社会全体のデジタル変革を進めるために一体的に取り組むべき5つの施策を示している
- デジタル化が進んだ先として、実現されるSociety5.0では、IoTで全ての人とモノがつながり、様々な知識や情報共有され、新たな価値を生み出すことが可能となる

デジタルトランスフォーメーションの進展



Society5.0で実現する社会



重点施策

社会全体のデジタル変革(DX)を進めるために一体的に取り組むべき5つの施策

1	2	3	4	5
国民へのデジタル活用浸透に向けた支援強化	企業・行政等のデジタル変革の推進	安心・安全で信頼できるサイバー空間の確保	高度かつ強靱な情報通信環境の構築	最先端デジタル技術への戦略的投資の推進とグローバル連携の強化

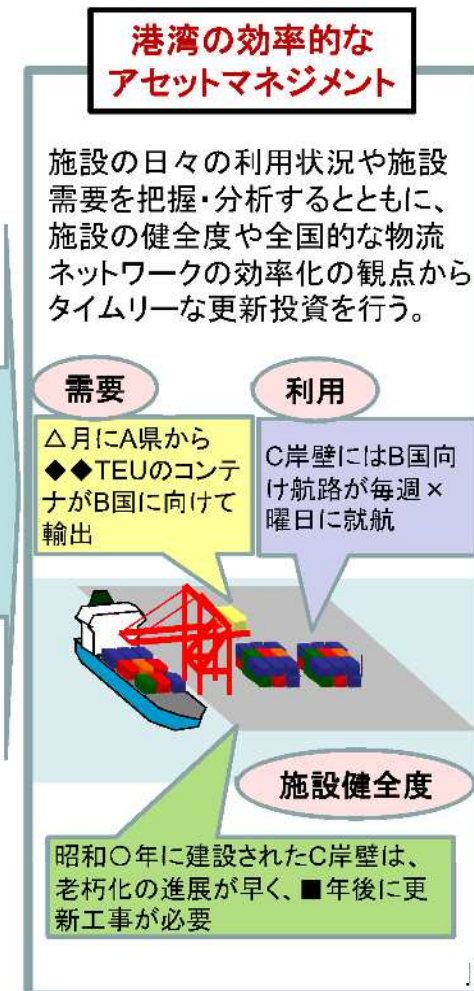
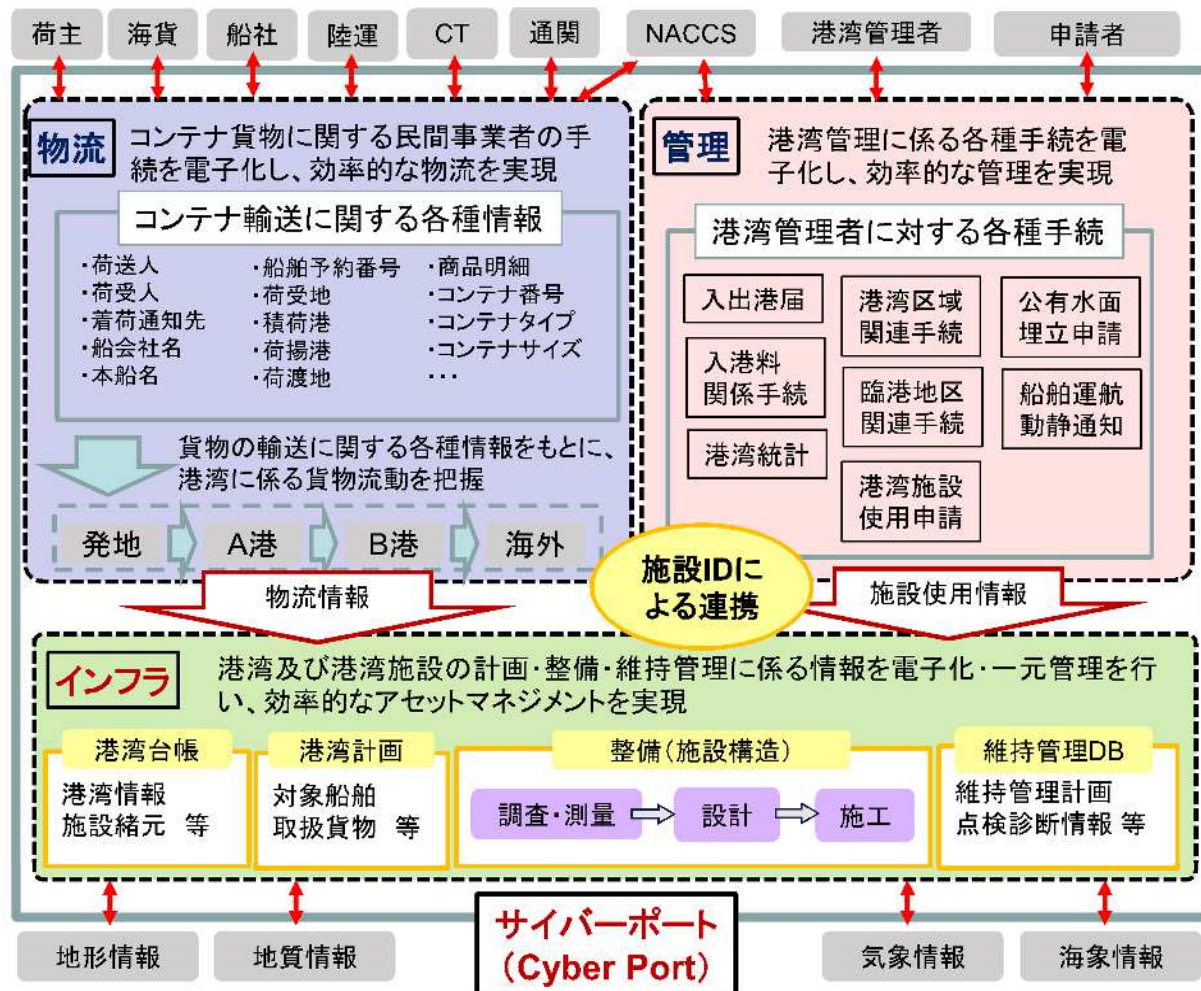
出典：内閣府ホームページ

出典：総務省 情報通信白書

第3章 社会情勢の変化

デジタル化等の技術革新が進展

- 国土交通省港湾局では、民間事業者間の港湾物流手続を電子化することで業務を効率化し、港湾物流全体の生産性向上を図る「港湾関連データ連携基盤（サイバーポート）」の構築を進めている
- 港湾施設の構造や維持管理状況などの物理的な情報に加え、物流情報や港湾の施設使用情報による港湾施設の情報や利用状況を把握・分析することにより、我が国港湾全体のアセットマネジメントの効率化を促進する。

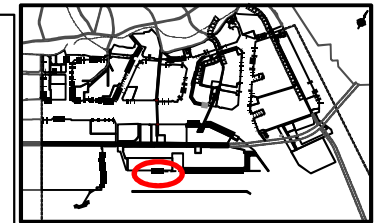


第4章 川崎港の課題

第4章 川崎港の課題

【物流・産業】

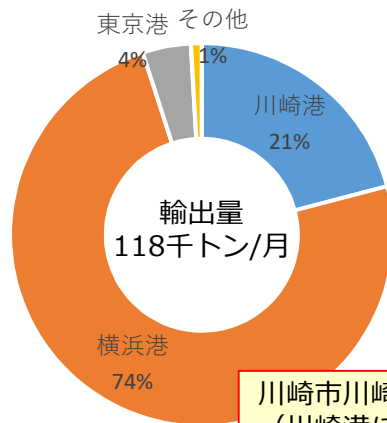
- コンテナ貨物輸送について、川崎港背後企業においても他港利用の割合が多く、他港からの陸上輸送が発生している
- 安定的な企業活動や市民生活を確保するため、川崎港では官民一体となったコンテナ誘致活動等を進めており、定期航路数やコンテナ貨物量は増加してきている
- コンテナ船定期航路数の増加や大型物流施設の進出等に伴う、取扱貨物量の増加への対応やコンテナターミナルの利便性の向上（渋滞の少ない環境の維持等）が必要



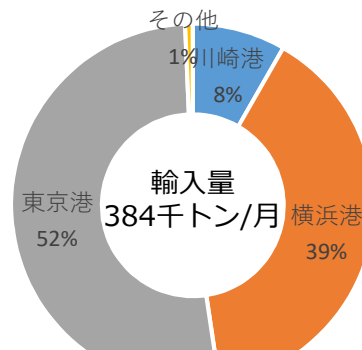
ハード・ソフト両面から、コンテナ貨物取扱の拠点としての機能の強化が必要
【コンテナ貨物取扱拠点の機能強化】

川崎市川崎区発着貨物（アジア航路）の状況

■ 輸出貨物



■ 輸入貨物

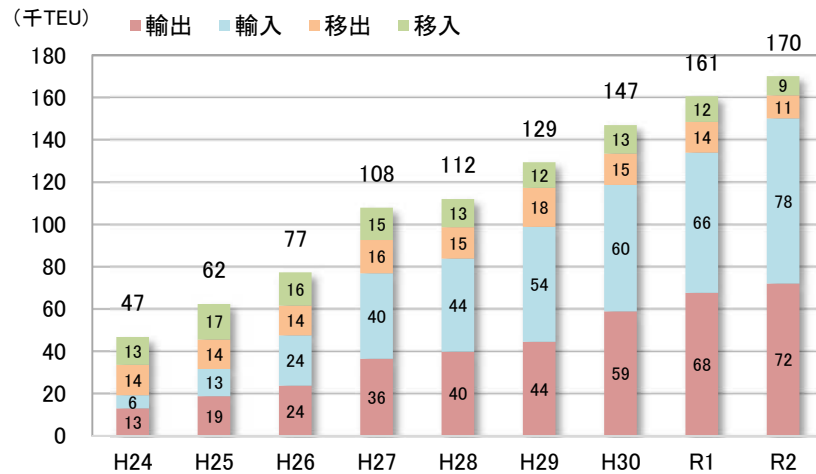


川崎市川崎区発着貨物のうち
（川崎港に就航しているアジア航路に限定）
輸出貨物で21%、輸入貨物で8%
のみが川崎港を利用

出典：コンテナ流動調査（H30）結果より作成

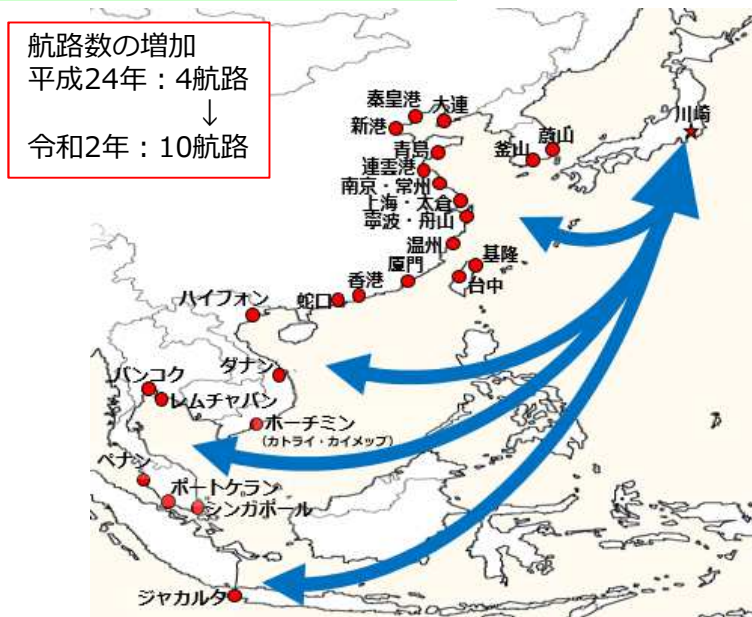


コンテナ取扱貨物量の推移 (TEU)



出典：川崎港港湾統計

コンテナ定期航路の寄港地



川崎港コンテナターミナルの現況



航路数の増加（入港隻数の増加）に伴い、コンテナ岸壁への2隻着岸が見られる

- ・施設概要
- 岸壁水深：水深14m
- 岸壁延長：431m
- ターミナル面積：24.5ha

東扇島島内の渋滞対策



【東扇島中央交差点の改良】

【開通前】



【9月2日東行き開通後】



出典：関東地方整備局報道発表資料

【コンテナ関連施設の整備】

バンプール
シャーシプール
(整備中)



シャーシプール



ターミナル処理能力向上による
ターミナル周辺渋滞対策

【東扇島島内放置車両対策】

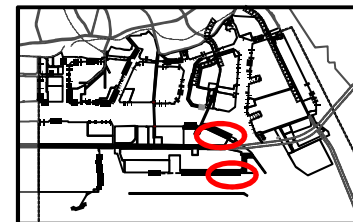


通行の支障となる放置車両等の対策を実施

第4章 川崎港の課題

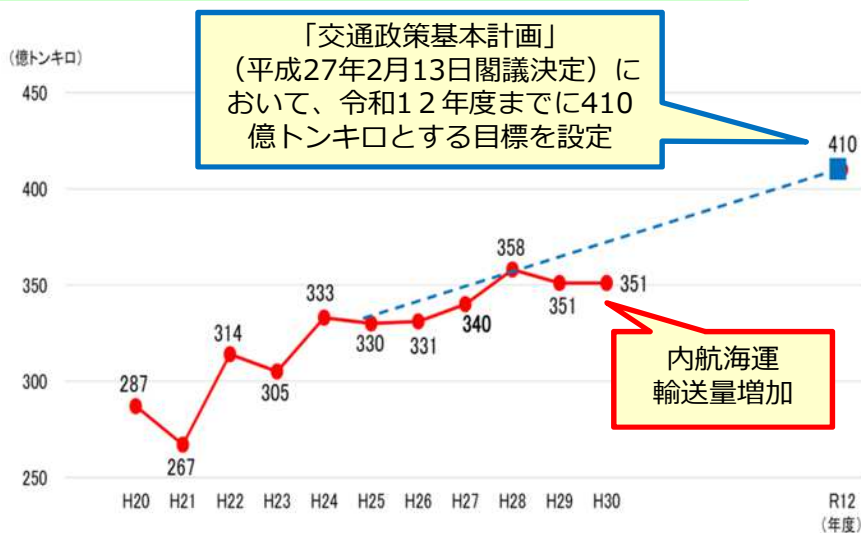
【物流・産業】

- 時間外労働の上限規制等の影響によるトラックドライバー不足や低炭素輸送への需要の高まりにより、内航海運等による国内輸送の重要性が高まっている
- RORO貨物（ユニットロードや完成自動車）の取扱に対して、東扇島の内貿・外貿バースの背後荷捌地は狭隘な状況
- また、今後のRORO船の大型化への対応の要請を受けている



RORO貨物需要に対応し、施設機能の確保や航路の充実化が必要
【RORO貨物取扱拠点の機能強化】

内航海運による雑貨貨物輸送量（トンキロ）の推移



出典：交通政策審議会海事分科会第12回基本政策部会資料

労働基準法の改正概要

	現行規制	労働基準法 改正の内容
原則	<p><労働基準法で決定></p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) 災害復旧や大雪時の除雪など、避けることができない事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が可能（労基法33条） 	<p><同左></p> <p>罰則付き(6カ月以下の懲役又は30万円以下の罰金、強制力あり)となります</p>
36協定の限度	<p><厚生労働大臣告示></p> <ul style="list-style-type: none"> (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし （年6カ月まで）特別条項 (2) ・自動車の運転業務は、(1)の適用を除外 ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定（貨物自動車運送事業法等に基づく行政処分の対象） <p>運行管理者、事務職、整備・技能職、倉庫作業職等（ドライバー以外）は一般則</p>	<p><労働基準法改正により法定：罰則付き></p> <ul style="list-style-type: none"> (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・特別条項がある場合は年720時間 ・<年720時間の考え方> ①年720時間まで（休日労働含まない） ②一時的に事務量が増加する場合にも上回ることでない上限を設定 a. 2～6カ月の平均でいずれも80時間以内（休日労働含む） b. 単月100時間未満（休日労働含む） c. 原則（月45時間）を上回る月は年6回を上限（休日労働含まない） (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間（2024年3月末まで）現行制度を適用 （改善基準告示により指導、違反があれば処分） ・2024年4月以降年960時間（休日労働含まない） ← 年平均80時間（休日労働含まない） ・将来的には、一般則の適用を目指す <p>ドライバーに適用あり</p>

出典：全日本トラック協会 「トラック運送業界の働き方改革 実現に向けたアクションプラン(解説書)」

内航RORO航路

日藤海運（週2便）

追浜・川崎⇒名古屋⇒豊橋⇒坂出・玉島⇒広島・苅田
⇒神戸⇒豊橋

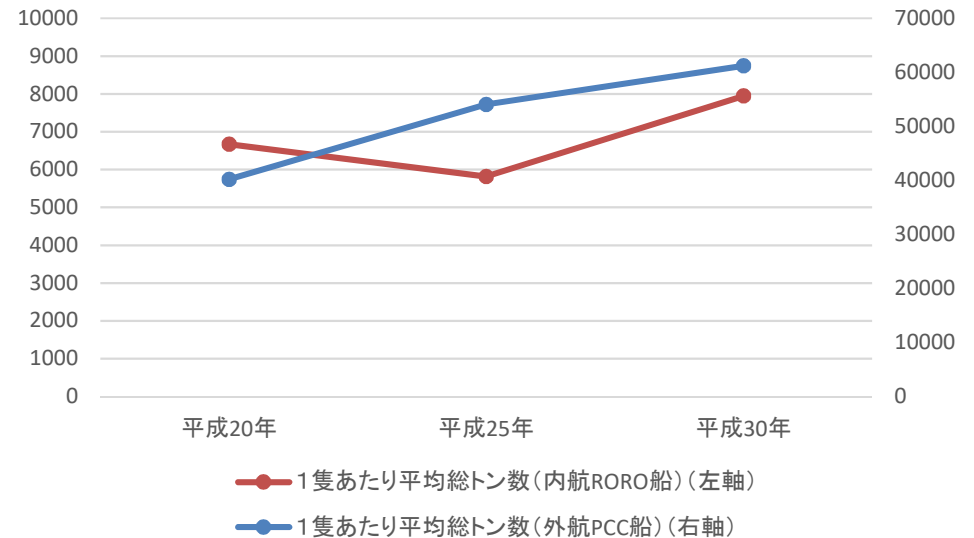
プリンス海運（週3便）

川崎⇒追浜⇒仙台⇒苫小牧⇒八戸⇒川崎
川崎⇒神戸⇒苅田⇒神戸⇒本牧⇒川崎

出典：各社HP



川崎港を利用するRORO船等の大型化



出典：川崎港港湾統計より作成

利用者ヒアリング

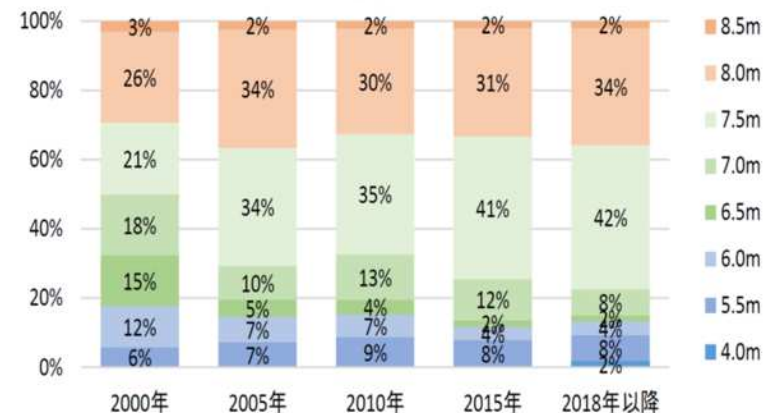


・トラックドライバー不足や脱炭素の取組の進展に伴い、RORO貨物輸送の需要は高まると考えられる
・内航RORO船の大型化に対応してほしい(岸壁水深の確保・荷捌地面積の確保)

・完成自動車を取り扱う荷捌地を拡大してほしい



国内の内航RORO船の必要水深別隻数割合(満載喫水ベース)

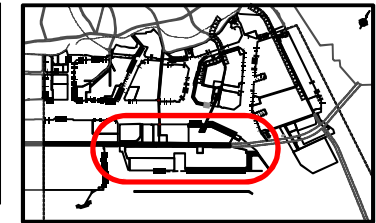


出典：港湾の中長期政策「PORT2030」参考資料集

第4章 川崎港の課題

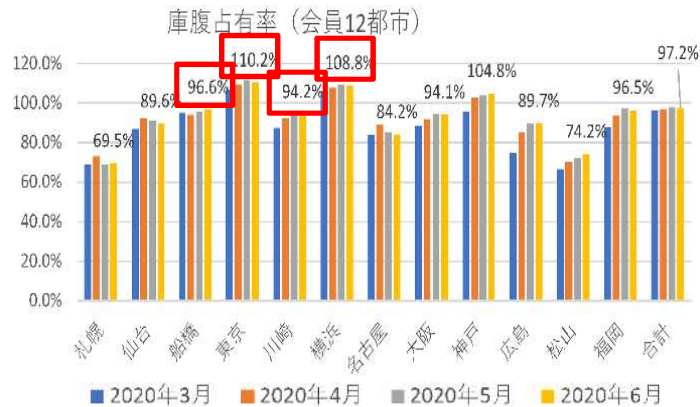
【物流・産業】

- コールドチェーン市場の拡大等に伴い、冷凍冷蔵倉庫需要が高まり、冷凍冷蔵倉庫がひっ迫している
- 広域道路ネットワークの要衝化等に伴い、川崎港内への物流倉庫の集積が進む一方で、1989年以前に建設された施設が約4割を占めており、施設の老朽化が進んでいる



川崎港の立地特性を活かし、ロジスティクス機能の強化が必要
【ロジスティクス機能の強化】

首都圏における冷蔵倉庫のひっ迫

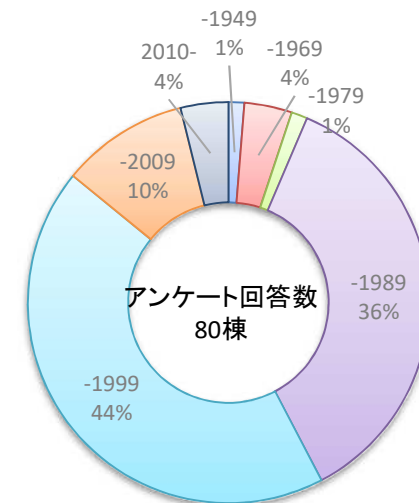


出典：日本冷蔵倉庫協会資料より

川崎港周辺の主要な高速道路網



東扇島内物流施設の建設年代の割合



出典：川崎市港湾局アンケート結果より

利用者ヒアリング



・交通アクセスのよさやベイエリアであることを踏まえると川崎臨海部への立地は魅力的であり、倉庫用地が欲しい

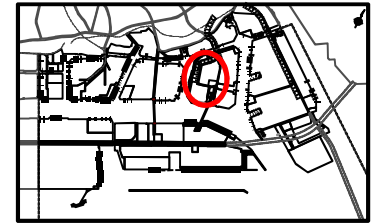
・多様な国及び地域とのEPAの締結により、冷凍加工品等の輸出入量の増加が見込まれる。



第4章 川崎港の課題

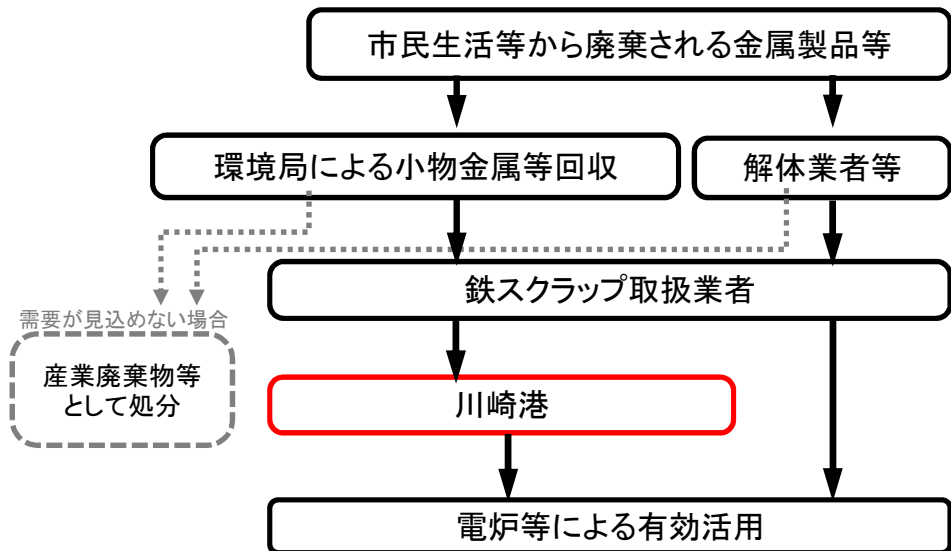
【物流・産業】

- 川崎市内から発生するスクラップ（廃棄自動車や小物金属等）は川崎港から輸移出されている
- 鉄スクラップは電炉鋼の主材料になる等、循環型社会の形成や低炭素化に重要な役割を担っている
- 鉄スクラップを扱う千鳥町地区では、ふ頭内の横持ち輸送が発生する等、取扱品目が混在した非効率な形態となっており、ふ頭内施設の再配置や今後の船舶大型化への対応が求められている



効率的な物流を実現する等、リサイクルを推進するため、循環資源等の取扱い機能強化が必要
【循環資源等の取扱い機能強化】

廃棄される金属製品の有効活用



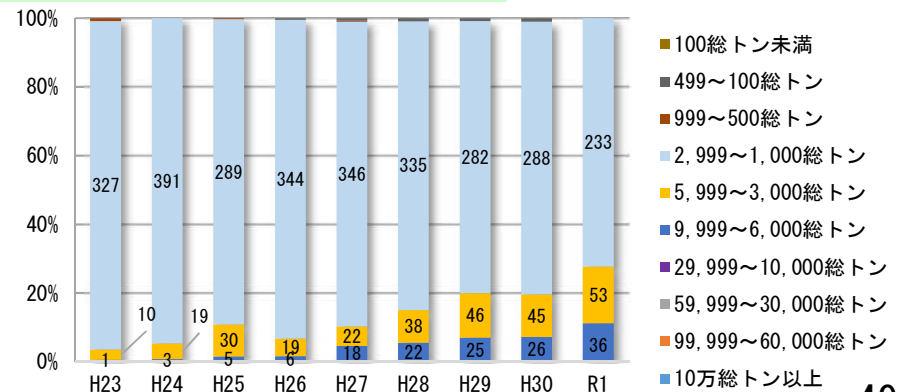
船舶により国内・海外へ輸送 ⇒ 広範囲な有効活用が可能

利用者ヒアリング

- ・今後船舶の大型化が見込まれる
- ・在来貨物(リサイクル材等)の取扱いやすい港にしてほしい



千鳥町に入港する船舶の大型化



出典：川崎港港湾統計

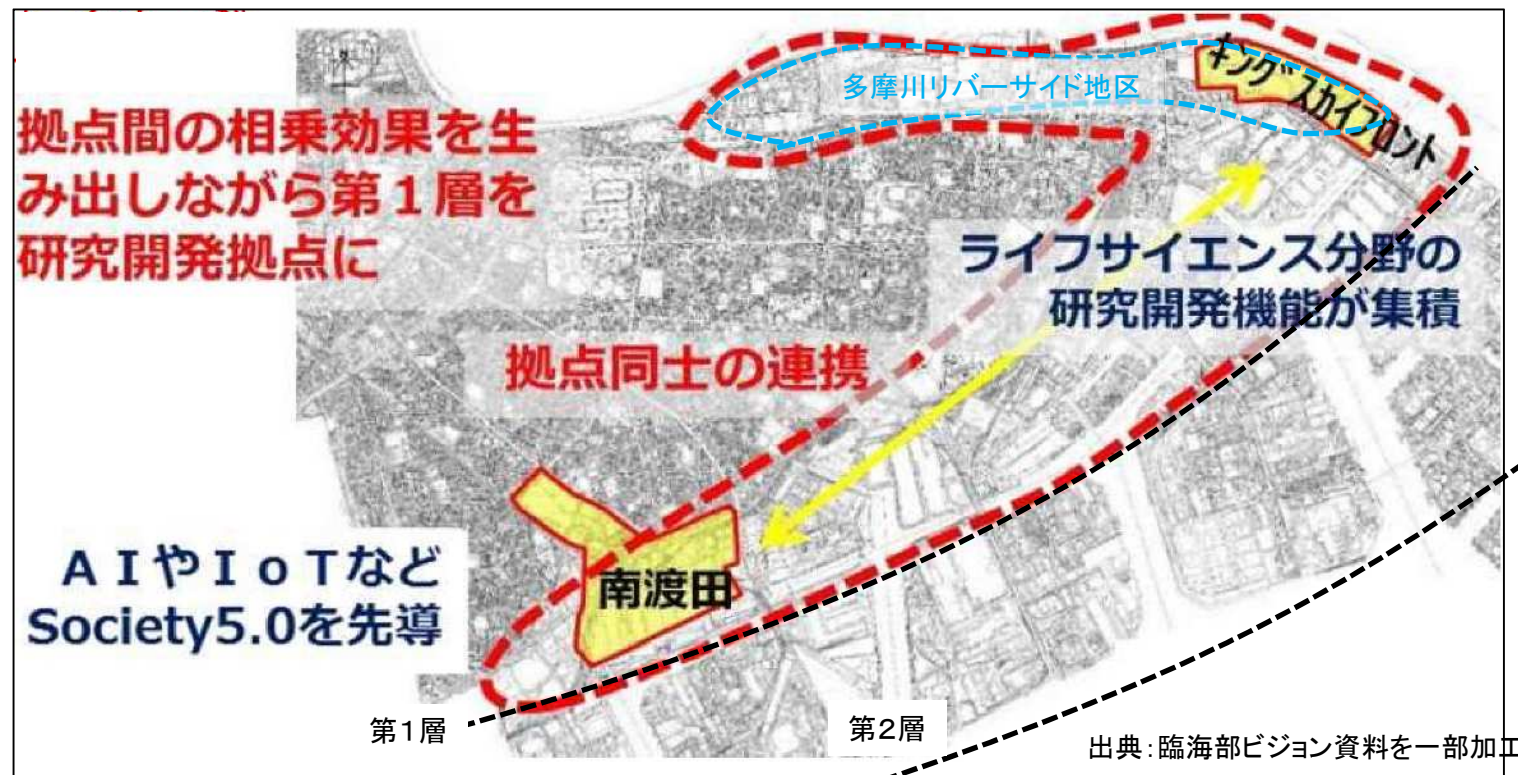
第4章 川崎港の課題

【物流・産業】

- 臨海部ビジョン（平成30年3月）では、産業構造の変化が顕在化しつつある中、次代の柱となる新産業の創出に向けて、第1層及び多摩川リバーサイド地区において研究開発エリア形成することを示している。
- また、南渡田周辺地区では、「Society5.0」を先導し臨海部全体の機能転換を牽引する新産業創出拠点を形成し、キングスカイフロントなどとの拠点同士の連携により相乗効果を生み出すこととしている。



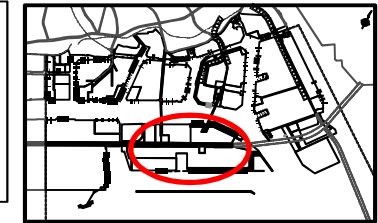
川崎臨海部の持続的发展に向けて新たな産業活動に対応した土地利用への転換が必要
【新たな産業活動に対応した土地利用への転換】



第4章 川崎港の課題

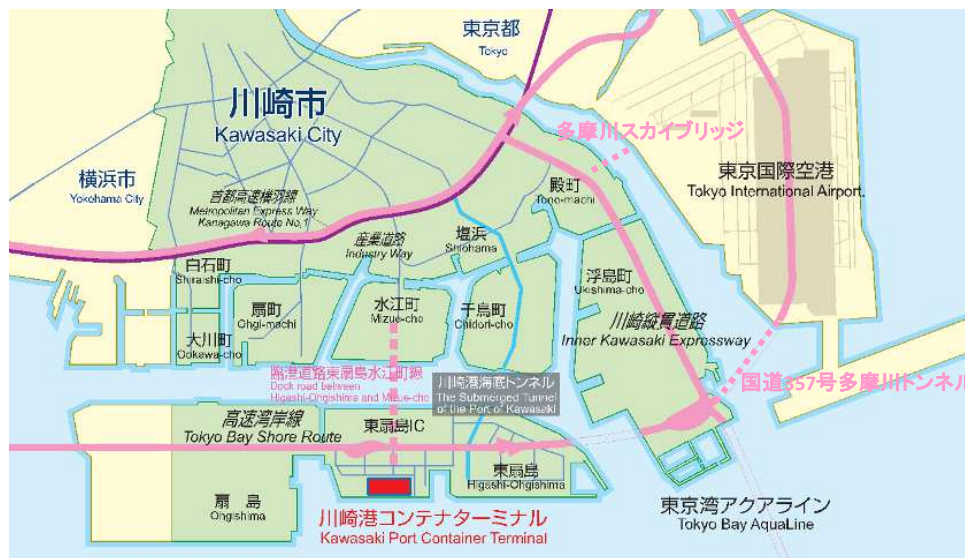
【物流・産業】

- 東扇島から川崎内陸部への一般道の陸上アクセスは川崎港海底トンネルのみ
- 大型物流倉庫の立地やコンテナ貨物取扱量の増加等に伴う交通量の増加への対応が必要
- 高速道路における大型車の隊列走行の実証実験が行われている

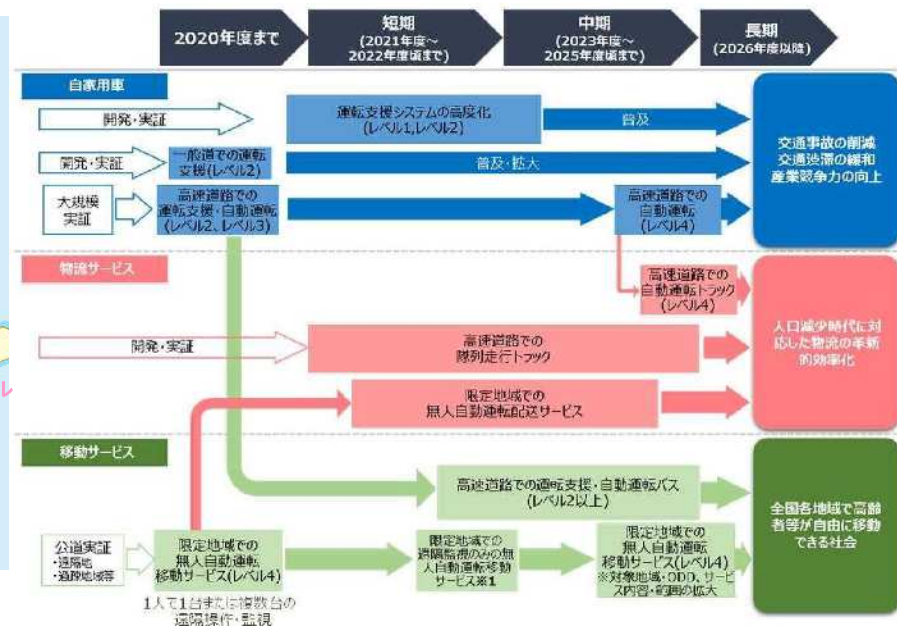


物流の効率化のため、アクセス利便性のさらなる向上が必要
【アクセス利便性の向上】

川崎港周辺の道路整備状況



自動運転の市場化・サービス実現のシナリオ

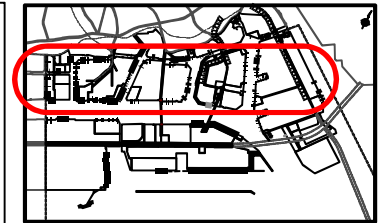


※1: 無人自動運転移動サービスの実現時期は、実際の走行環境における天候や交通量の多寡など様々な条件によって異なるものであり、実現に向けた環境整備については、今後の技術開発等を踏まえて、各省庁において適切な時期や在り方について検討し、実施する。

第4章 川崎港の課題

【物流・産業】

- エネルギー基本計画では野心的なエネルギー需給見通しが示されており、川崎港に集積する発電所においても発電燃料の転換等が想定される。また、国内水素供給量は2050年までに2,000万トンが目標とされており、川崎市での水素需要量も増加する見込み。
- 2050年カーボンニュートラルを踏まえた川崎臨海部の将来像を検討するため、川崎カーボンニュートラルコンビナート検討会議を開催しており、今年度中に構想を策定予定。



石油精製・火力発電等の産業活動の変化への対応や、水素輸入等の需要へ対応が必要
【カーボンニュートラルコンビナートへの転換促進】

2030年エネルギー需給見通し

[億kWh]	発電電力量	電源構成
石油等	190	2%
石炭	1,780	19%
LNG	1,870	20%
原子力	1,880~2,060	20~22%
再エネ	3,360~3,530	36~38%
水素・アンモニア	90	1%
合計	9,340	100%

※数値は概数であり、合計は四捨五入の関係で一致しない場合がある

[億kWh]	発電電力量	電源構成
太陽光	1,290~1,460	14%~16%
風力	510	5%
地熱	110	1%
水力	980	11%
バイオマス	470	5%

※数値は概数。

出典：2030年度におけるエネルギー需給の見通し/経済産業省

国内水素供給の目標量及び供給源

	短期(～2025年頃)	中期(～2030年頃)	長期(～2050年)
実績・目標量	約200万トン	最大300万トン	2000万トン程度
既存供給源(副生水素等)	主要な水素供給源として最大限活用	供給源のクリーン化(CCUSの活用等)	
輸入水素	実証・準商用化等を通じた知見蓄積、コスト低減	商用ベースの大規模国際水素サプライチェーンの構築	調達源多様化・調達先多角化を通じた規模拡大
新たな国内供給源(電解水素等)	実証を通じた知見蓄積、コスト低減	余剰再エネ等を活用した水電解の立ち上がり	電解水素の規模拡大・新たな製造技術の台頭

出典：第25回水素・燃料電池戦略協議会資料/経済産業省

川崎カーボンニュートラルコンビナート検討会議での検討の方向性

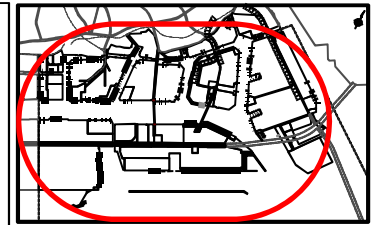


出典：川崎カーボンニュートラルコンビナート検討会議報道発表資料

第4章 川崎港の課題

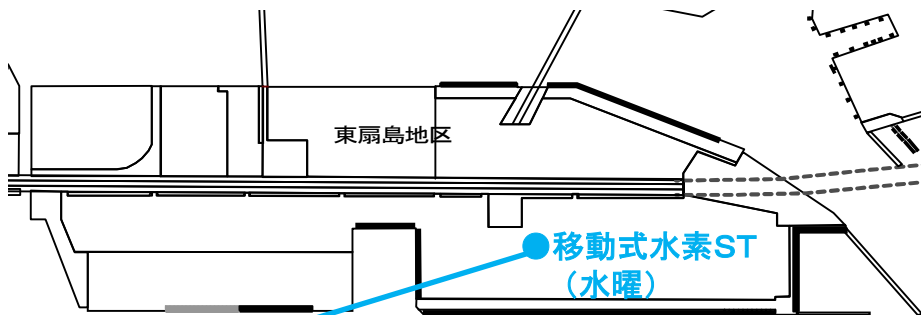
【環境】

- 川崎港では、コンテナターミナルで稼働している一部の荷役機械でディーゼルエンジンを動力としているほか、冷凍冷蔵倉庫等の港湾施設で多くの電力を使用している。また、寄港する船舶や港内を走行するトラック等から温室効果ガスが排出されている。
- 今後、港湾施設などへの水素利活用の拡大が想定される。
- 良好な自然環境を再生・維持することにより、CO₂吸収量の増加が必要。

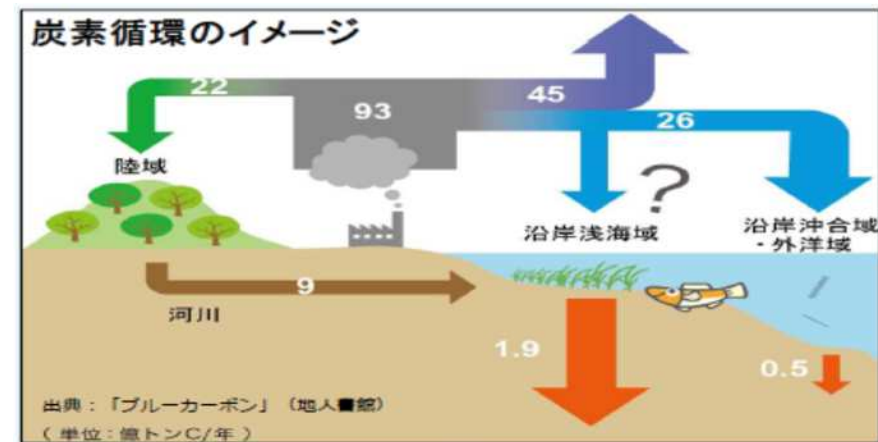


港湾施設や寄港船舶、トラック等のカーボンニュートラル化に加え、CO₂吸収量増加に向けた取組が必要
また、水素輸入等の需要への対応が必要（再掲）
【川崎港のカーボンニュートラルポート化】

東扇島内水素ステーション



CO₂吸収量増加イメージ図



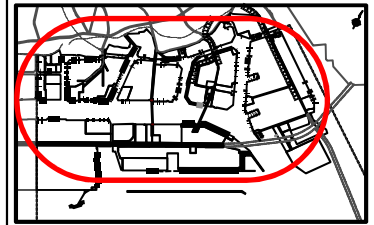
海洋(26億t-C/年)は陸域(22億t-C/年)以上の炭素を吸収

出典：地球温暖化防止に貢献するブルーカーボンの役割に関する検討会資料

第4章 川崎港の課題

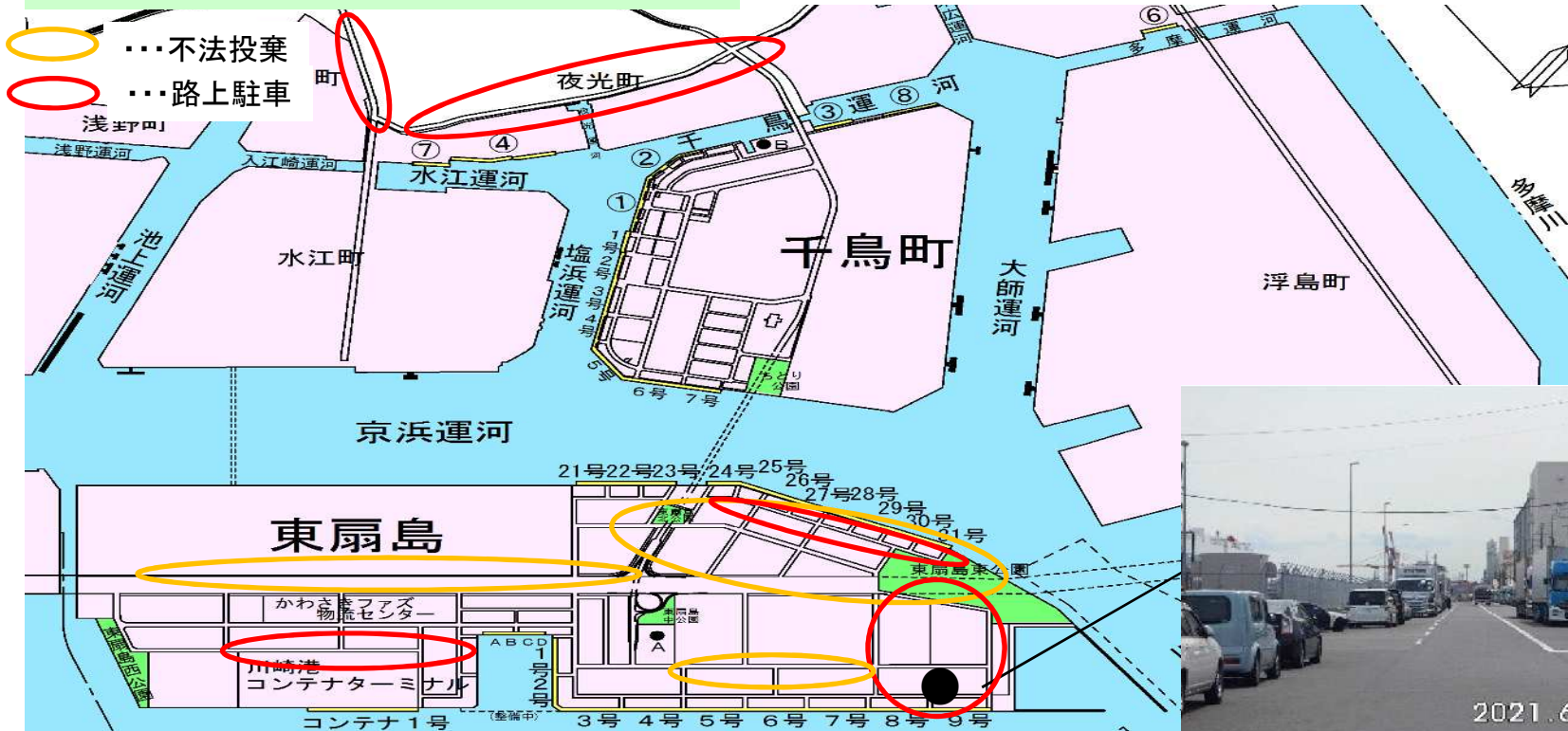
【環境】

- 監視カメラ設置や官民合同の清掃活動等による不法投棄対策を行っているが、一部の道路では依然として不法投棄が見られる。
- 違法駐車対策として監視指導員の配置や警告書の貼付等により取締りを強化しており、一定の効果は確認できているものの、通勤車両や荷待ちトラック等の路上駐車は依然存在する。
- 清掃船により、川崎港内の水域に浮遊するごみの清掃を行っている。



立地企業等とも連携した上で、不法投棄や違法駐車への改善に向けた対策や、良好な水域の維持管理が必要。
【港湾環境の保全】

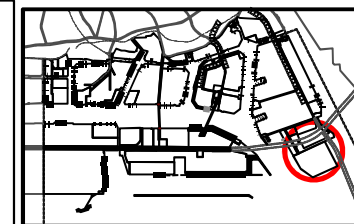
不法投棄や路上駐車が特に多い箇所



第4章 川崎港の課題

【環境】

- 市内の廃棄物最終処分場は、浮島2期地区のみであり、市内から発生する一般廃棄物を受入れている。
- 当初の廃棄物処分計画では、受入予定期間を平成29年2月末までとしていたが、廃棄物等の埋立量が減少していることなどから、埋立完了が安定型処分場は令和31年度、管理型処分場は令和35年度となっている。
- 令和元年東日本台風（台風19号）来襲時に発生した河川堆積土を浮島2期地区で受け入れる等、想定外の突発的な土砂受け入れが生じている



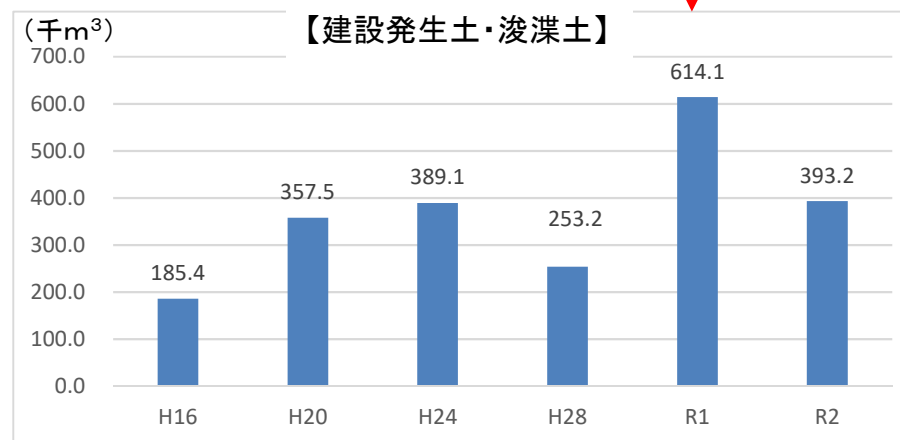
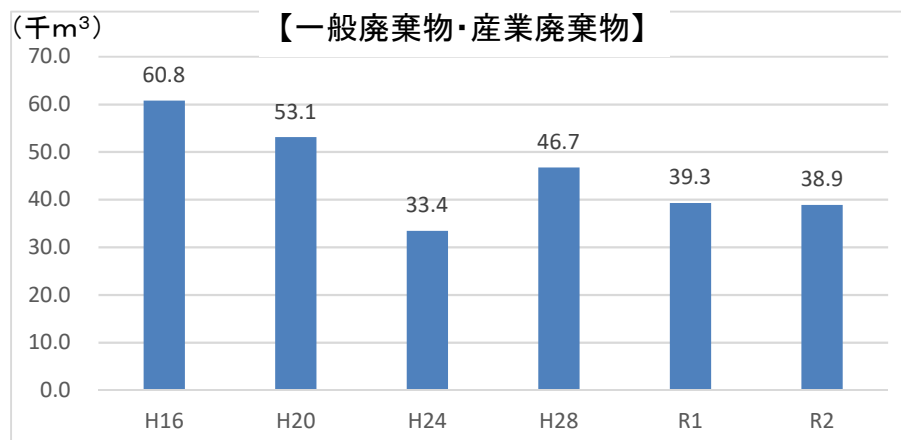
埋立状況に応じた処分場の安定的な確保が必要
【廃棄物等の処分場の確保】

浮島2期地区における受入期間

	処分対象	受入期間	
		当初計画	現在
第1ブロック	一般廃棄物 産業廃棄物	H12～H28	H12～R35
第2ブロック	建設発生土 浚渫土	H16～H22	H16～R6
第3ブロック		H23～H28	H25～R31

台風の影響により、浚渫土受入量が
増加

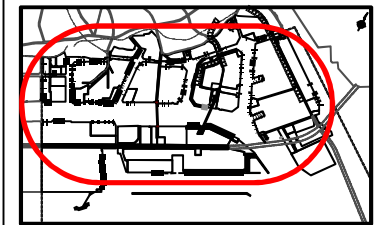
埋立量の推移



第4章 川崎港の課題

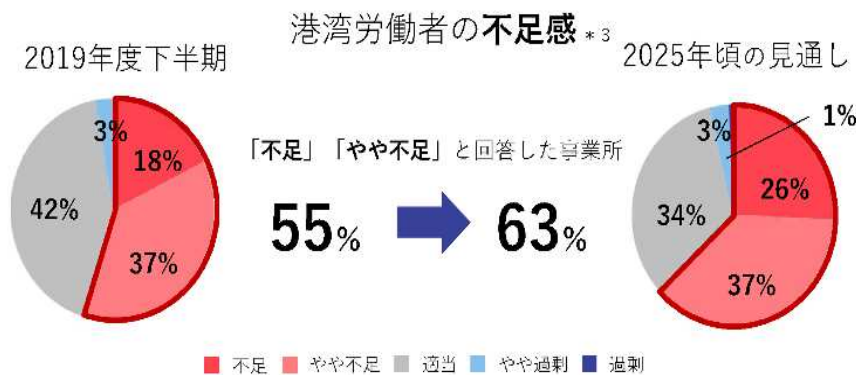
【人流・交流】

- 港湾運送事業者のうち約5割が労働者不足を感じており、2025年頃には6割に増加すると見込まれている
- 港湾労働者の多くが労働環境の厳しさを感じている
- 通勤者アンケートによると充実してほしい施設として、飲食店、コンビニ等が約半数を占めている
- 港内への交通アクセスの充実・改善が4割以上を占めている
- 仕事前後での余暇活動へのニーズがあり、バーベキューや釣り、工場見学等の意見がある
- 道路に多くのゴミが捨てられ、東扇島クリーン大作戦等の清掃活動を実施している。

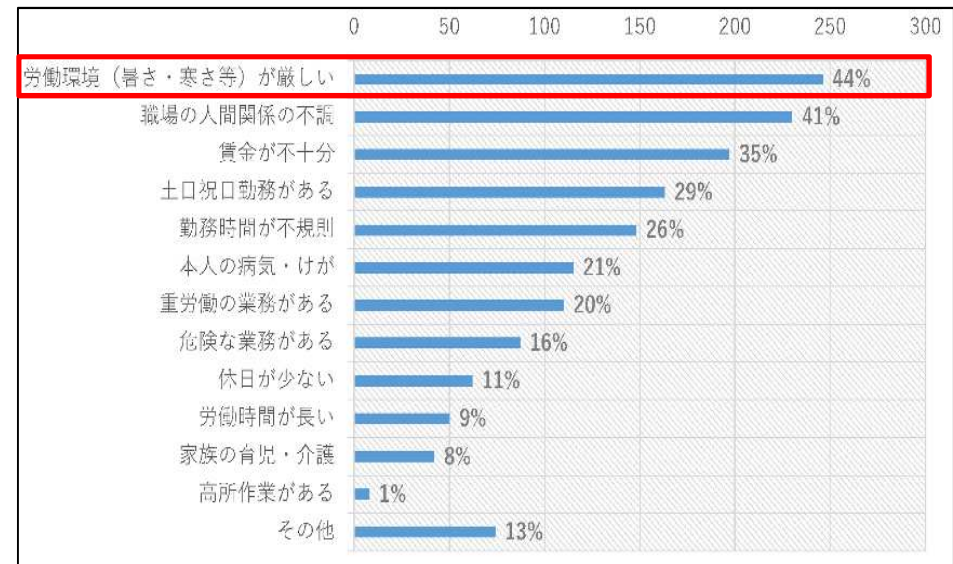


交通アクセスの向上や施設の充実等により、港内の就労環境の向上が必要
【港内の就労環境の向上が必要】

港湾労働者の不足感の推移と見通し



港湾労働者の定年退職以外の退職理由



出典：港湾労働者不足に関する実態調査（国交省港湾局）

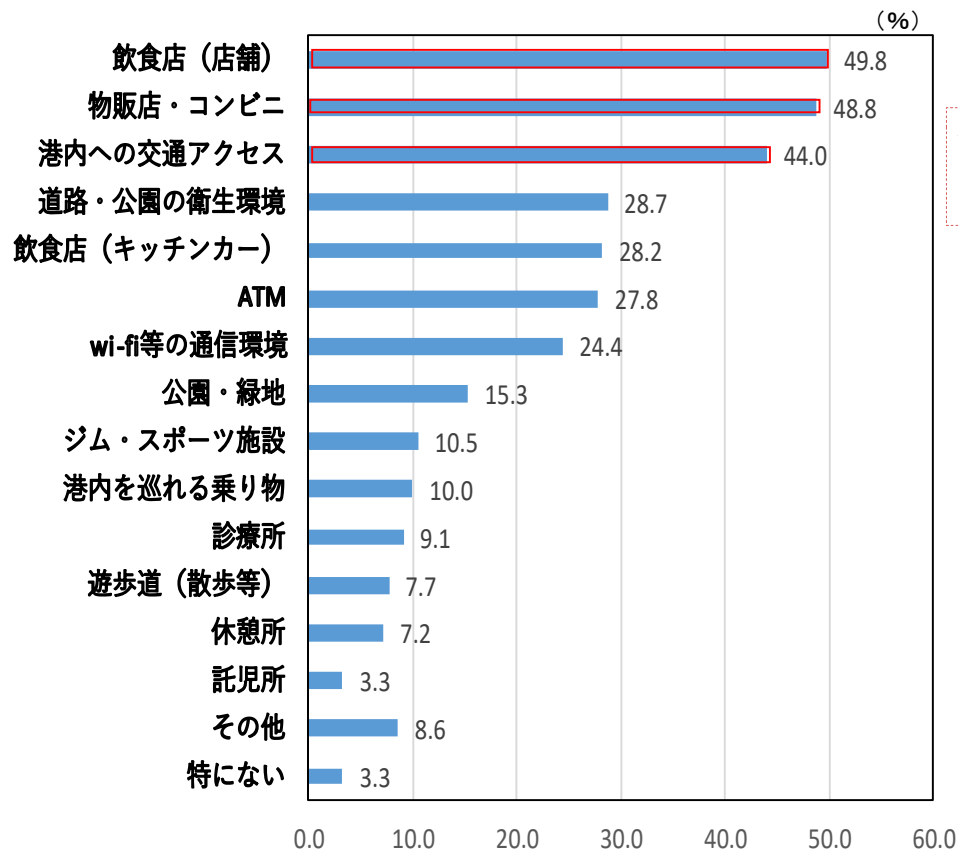
第4章 川崎港の課題

川崎港通勤者アンケート調査結果

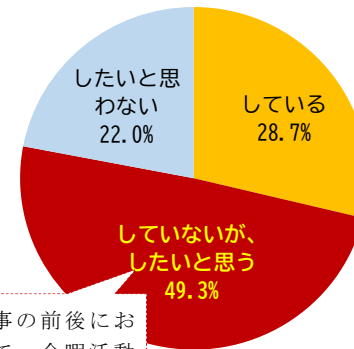
調査期間：令和2年12月実施

回答数：港内企業に勤務する従業員209名

充実・改善してほしい、あれば利用したいと思う施設・機能



業務の前後での余暇活動に対する現状と期待

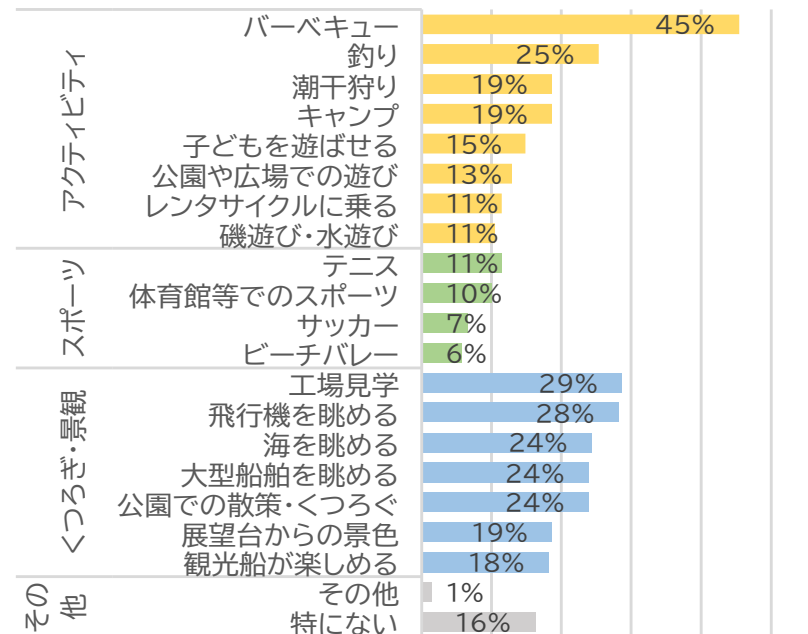


仕事の前後において、余暇活動のニーズがある

東扇島クリーン大作戦の実施



楽しんでもみたい余暇活動

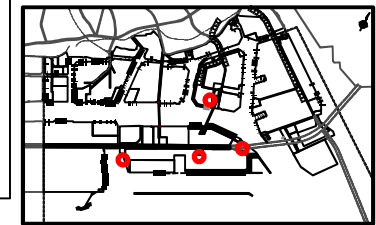


0% 10% 20% 30% 40% 50%

第4章 川崎港の課題

【人流・交流】

- 川崎市民等へのアンケート調査結果によると充実してほしい施設として飲食店やコンビニ、また、休憩スペースや遊歩道に対する意見が多い
- 川崎港内トイレの老朽化が進んでおり、衛生環境や外観の改善が求められている
- 定期的に清掃を行っているものの、公園内の一部エリアにゴミが捨てられている状況

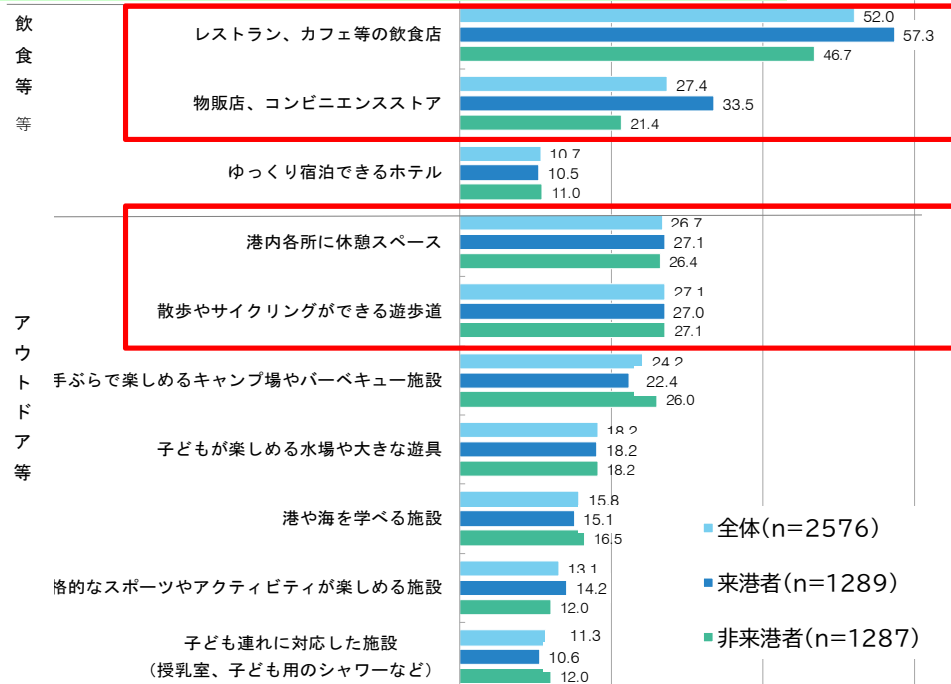


飲食などの施設の充実や環境美化等により、市民等が快適に滞在できる環境づくりが必要
【市民等が快適に滞在できる環境づくりが必要】

川崎市民等へのアンケート調査結果

調査期間：令和2年10月実施
調査対象：川崎市民及び川崎港からのアクセスが1時間圏内の住民
来港者 1,289人（過去3年間に来港あり）
非来港者 1,287人（過去3年間に来港なし）

充実してほしい施設・機能(飲食等、アウトドア等)



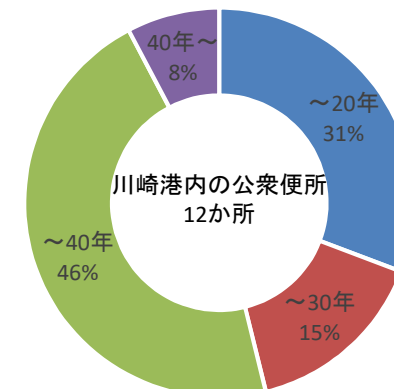
公園内に捨てられたゴミ



港内のトイレの様子



川崎港内の公衆便所の築年数

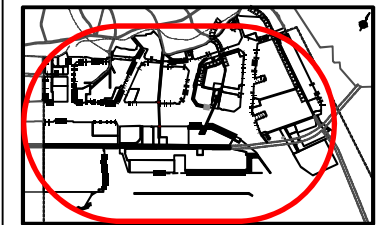


出典：川崎市公共施設白書

第4章 川崎港の課題

【人流・交流】

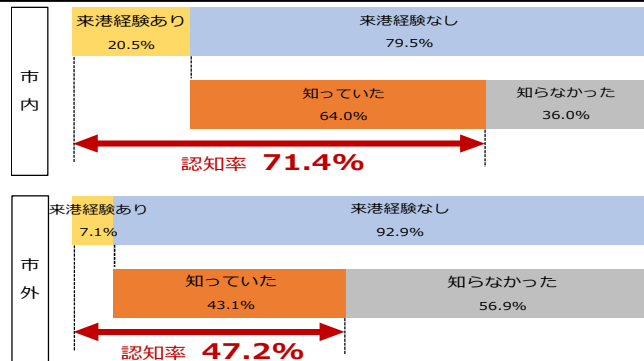
- アンケート調査によると川崎港の市民認知率は7割程度、市外居住者は5割未満
- 施設の魅力不足や非来港者への情報不足等から「何があるか知らない」人が多く、来港の関心度が低い
- 非来港者ほどネガティブなイメージが強く、来港者ほど「夜景」などのポジティブなイメージがある



川崎港ならではの魅力のさらなる磨き上げや発掘、発信が必要
【川崎港ならではの魅力の向上】

スクリーニングアンケート調査結果(令和2年10月実施)

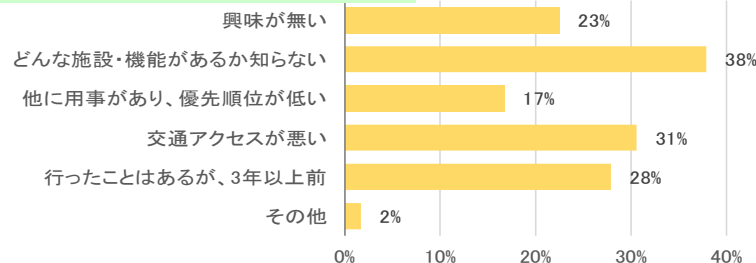
調査対象：川崎市民及び川崎港からのアクセスが1時間圏内の住民
21,063人



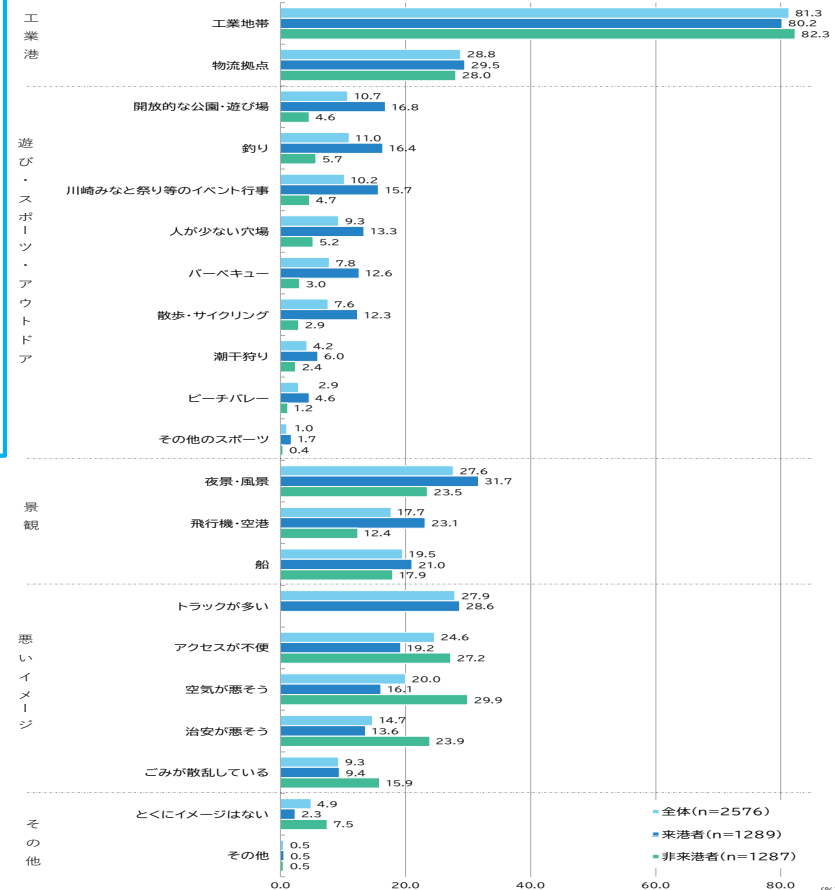
川崎市民等へのアンケート調査結果(令和2年10月実施)

調査対象：川崎市民及び川崎港からのアクセスが1時間圏内の住民
来港者 1, 289人 (過去3年間に来港あり)
非来港者 1, 287人 (過去3年間に来港なし)

非来港者の川崎港への関心状況



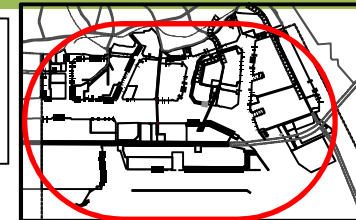
川崎港のイメージ



第4章 川崎港の課題

【人流・交流】

- アンケート調査結果により、観光船に対する期待が見られる
- 川崎港臨海部の工場夜景は東扇島東公園など川崎市内の沿岸部で見られるほか、運河を利用した工場夜景クルーズ等が実施されているが、就航は限定的

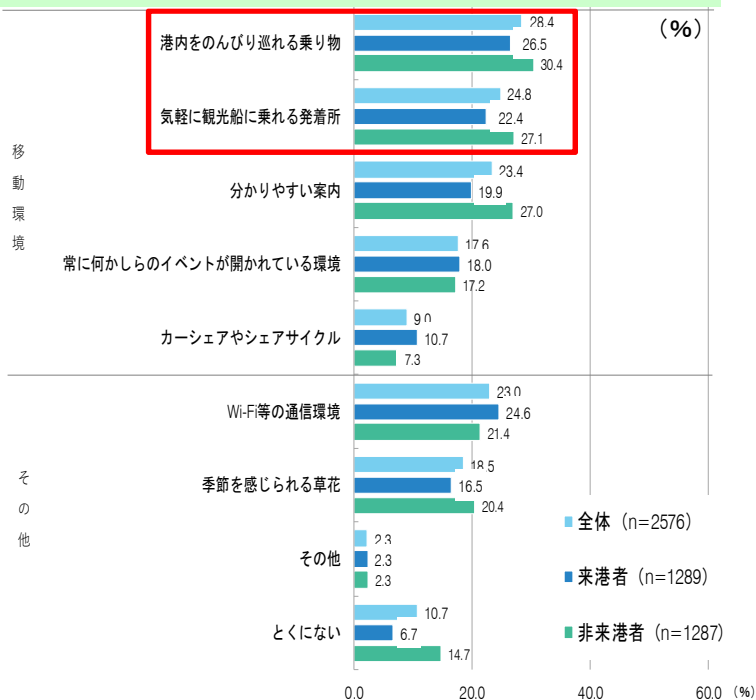


観光船を活用した周遊クルーズ等によるさらなる賑わい促進が必要
【観光船等による賑わい促進】

川崎市民等へのアンケート調査結果

調査期間：令和2年10月実施
調査対象：川崎市民及び川崎港からのアクセスが1時間圏内の住民
来港者 1,289人（過去3年間に来港あり）
非来港者 1,287人（過去3年間に来港なし）

充実してほしい施設・機能(移動環境、その他)



川崎港発着の工場夜景クルーズ



出典：川崎産業観光振興協議会ホームページ

東扇島防災浮桟橋を活用した周遊クルーズ(実証実験)

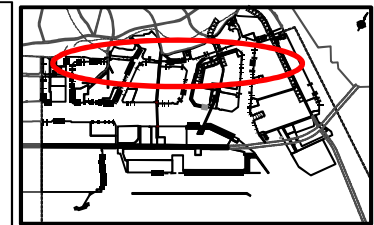


- ・本格的な平常時利用にはトイレ・休憩所等の施設整備が必要
- ・利用者が満足する価格と採算性が取れる価格の乖離が課題として出ている

第4章 川崎港の課題

【災害対応】

- 川崎港では海岸保全施設が整備されているが、一部が経年沈下し、高さ不足が発生
- 国交省が海岸保全基本方針を変更（令和2年11月20日）し、今後神奈川県でも東京湾沿岸海岸保全基本計画の変更が予定されているため、それらを踏まえた対応が必要
- 令和元年東日本台風（台風19号）来襲時に川崎市内で問題になる等、災害がれきへの対応が課題になっている
- 川崎港内の各地区は島式であり、連絡橋等で結ばれているため、地震等により被災した場合には、各地区が孤立化し、帰宅困難者が発生する恐れがある



大規模な震災・水害に対応するため、川崎港の防災力強化が必要
【川崎港の防災力の強化】

海岸保全基本計画における防護水準設定

◆L1津波(堤防必要高)
TP + 2.5 m
L1津波到達時間 133分(最大津波)

◆高潮(堤防必要高)
TP + 3.03 m※

※50年再現確率波を考慮し設定
T.P. : 日本水準原点の東京湾平均海面 (Tokyo Peil)

計画天端高
TP + 3.11 m
(TP + 3.03 m
+ 余裕高 0.08 m)

大きいほう

災害がれき等の仮置き事例

津波堆積土砂仮置状況



分別・ふるい分け状況



帰宅困難者への対応



東扇島等が孤立した際に帰宅困難者の内陸部への輸送が必要

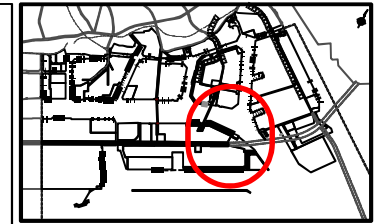
災害時の帰宅困難者等の輸送を想定し、浮棧橋の曳航を訓練



第4章 川崎港の課題

【災害対応】

- 川崎港では、港湾BCPとして「川崎港における首都直下地震発生時の震後行動計画」を策定している
- 南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の切迫性が高まっている
- 震災発生時において、緊急物資の輸送等への対応のため、耐震強化岸壁の確保が必要
- 多くの物流倉庫や公共岸壁、基幹的広域防災拠点有する東扇島へのアクセスは川崎港海底トンネルのみであり、震災等の影響により、アクセス寸断の恐れ



海上、陸上のアクセス強化等、緊急物資等の輸送機能の強化が必要
【緊急物資等の輸送機能の強化】

我が国で発生した主な大規模地震と今後30年以内の発生確率



出典：「海溝型地震の長期評価の概要(算定基準日 平成31年1月1日時点)」(地震調査研究推進本部)を元にして作成
注)日本海側において「日本海地震・津波調査プロジェクト」等により断層モデルの構築等について検討中

耐震強化岸壁の整備状況等

	施設名	状況
①	東扇島31号岸壁	既設
②	東扇島9号岸壁	事業中
③	千鳥町7号岸壁	事業中
④	コンテナ2号岸壁	計画
⑤	コンテナ3号岸壁	計画



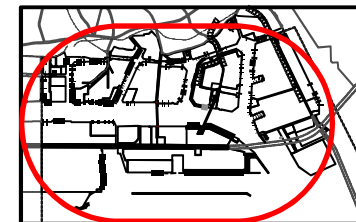
基幹的広域防災拠点
(東扇島東公園)

出典：港湾の中長期政策「PORT 2030」～参考資料集～

第4章 川崎港の課題

【情報等横断的分野】

- 川崎港では港湾施設の老朽化を踏まえ、施設の維持管理計画の策定し、計画的な維持管理を実施している
- 今後の維持管理費用の増加が懸念されるため、既存施設の利用状況等を踏まえ、必要な規模の検証をする等、資産マネジメントが必要



川崎港の持続的な運営のため、港湾施設の戦略的な管理が必要
【港湾施設の戦略的な管理】

老朽化施設への対応

維持管理計画の策定

	対象施設数	令和2年度	策定率	備考
係留施設	41	41	100%	掘込関連施設は除く
防波堤	10	10	100%	
護岸	86	85	99%	東扇島北護岸が未策定※
臨港交通施設	65	65	100%	
廃棄物埋立護岸	5	5	100%	
水域施設	3	3	100%	
荷捌施設	27	27	100%	
港湾環境施設	1	1	100%	
合計	238	237	99.6%	

※臨港道路東扇島水江町線の完成後に策定予定。

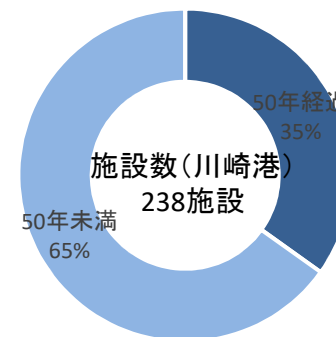
維持管理計画に基づく点検の実施



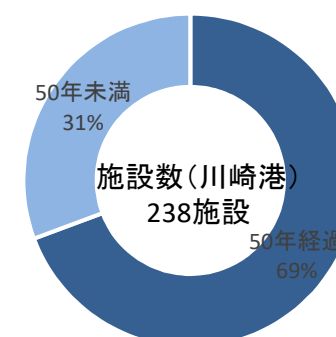
計画的な維持補修の実施

港湾施設の老朽化（川崎港）

2020年時点

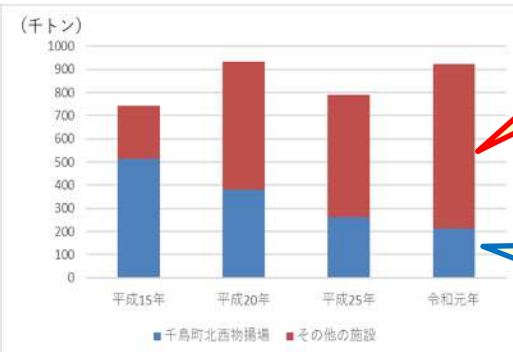


2040年時点



施設機能の不足による利用率の低下

■砂利・砂の移入量の推移



水深4.5m以上の係留施設
↓
利用増

北西物揚場（水深3.0m）
↓
利用減

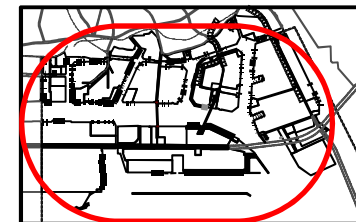


川崎港に入港する砂利・砂船の平均総トン数：約500GT
⇒ 必要な岸壁水深4.5m以上

第4章 川崎港の課題

【情報等横断的分野】

- 関係者間での紙情報の伝達による複数入力の発生や関係者間での情報流通時における伝達ミス等に起因する時間ロス・業務非効率性の発生への対応が必要
- 港湾手続きは多岐に渡り、電子化されていない手続きが残存
- 川崎港ではNACCS対象手続きのうち電子申請利用率は約40%



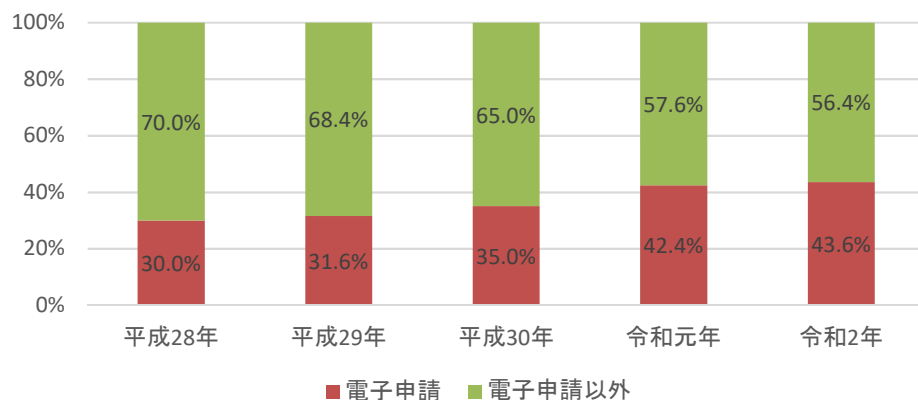
国等と連携し、港湾手続き等の電子化・効率化を進めることが必要
【港湾手続き等の電子化・効率化】

主な港湾手続き

	船舶入出港／電子申請処理 入港実績登録及び入港料徴収 係留施設実績登録及び料金徴収	NACCSと連携し、電子申請に対応済み
	上屋・荷さばき地 利用許可・実績登録・料金徴収	
	船舶給水 実績登録及び料金徴収	

	小型油槽船 実績登録・料金徴収	電子申請未対応
	駐車場 使用許可・実績登録・料金徴収	
	環境整備負担金 港湾工事に係る負担金徴収	
	使用台帳・工事台帳 使用許可・実績登録・料金徴収	
	港湾統計 統計情報管理	

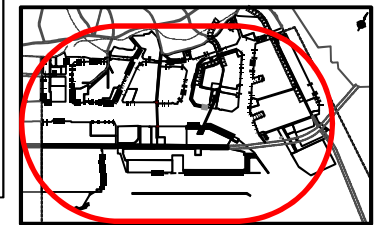
NACCS対象手続きの電子申請利用率（川崎市）



第4章 川崎港の課題

【情報等横断的分野】

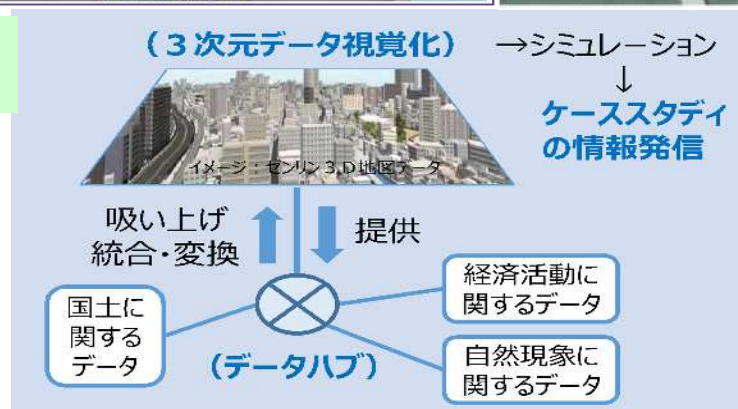
- 自動運転車両や船舶の自動運転等の港湾における新技術に対応した利用しやすい港づくりが必要
- ドローンやSAR衛星の維持管理への活用、デジタルツインの活用による災害予測等、情報技術の革新による、新たな技術の開発が進む



川崎港の管理運営について、新技術の柔軟な活用が必要
【新技術の柔軟な活用】

港湾における新技術等の活用

デジタルツインの活用によるシミュレーションイメージ



出典：港湾の中長期政策「PORT 2030」平成30年3月
国土交通省港湾局

出典：国土交通データプラットフォーム（仮称）
整備計画について（国土交通省）

第4章 川崎港の課題

分野	川崎港の課題
物流・産業	コンテナ貨物取扱拠点の機能強化 RORO貨物取扱拠点の機能強化 ロジスティックス機能の強化 循環資源等の取扱機能の強化 カーボンニュートラルコンビナートへの転換促進 新たな産業活動に対応した土地利用への転換 アクセス利便性の向上
環境	川崎港のカーボンニュートラルポート化 港湾環境の保全 廃棄物等の処分場の確保
人流・交流	港内の就労環境の向上 市民が快適に滞在できる環境づくり 川崎港ならではの魅力の向上 観光船等による賑わい促進
災害対応	川崎港の防災力の強化 緊急物資等の輸送機能の強化
情報等	港湾施設の戦略的な管理 港湾手続き等の電子化・効率化 新技術の柔軟な活用

第4章 川崎港の課題

