

市民委員会 資料〔港湾局〕

川崎港港湾計画改訂案について

26川港審第1号
平成26年 9月26日

川崎市長 福田 紀彦 様

川崎港港湾審議会
会長 川嶋 康宏



諮問第67号及び諮問第68号について（答申）

平成26年9月26日付け26川港庶第518号により諮問のありましたことについて、次のとおり答申いたします。

諮問第67号

「川崎港港湾計画の改訂について」は、原案のとおり適当である。

諮問第68号

「平成26年度川崎市港湾環境整備負担金の負担対象工事の指定について」は、原案のとおり適当である。

港湾計画とは

◆港湾計画とは

- ▶ 港湾空間（陸域・水域）において、開発、利用及び保全を行なうにあたっての指針となる基本的な計画
- ▶ 概ね10～15年先を目標年次として策定するもの
- ▶ 港湾法第3条の3に規定されている法定計画で、港湾管理者に策定が義務付けられている

川崎港への要請

港湾利用者・市民からの川崎港への要請 ※市民アンケート（H23年実施・無作為3千人対象）・企業アンケート等による

【産業機能】

- ・川崎市を支える基礎素材型産業、石油関連企業やライフサイエンス等の新たな産業への維持・支援
- ・資源・食料等の安定供給の強化・高度化
- ・新規企業誘致の促進

【物流機能】

- ・日本経済を牽引する自動車産業や先端産業を支える物流サービスの提供
- ・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
- ・荷捌地、保管用地の拡張
- ・臨港道路ネットワーク機能の強化
- ・低迷する内貿貨物への対応
- ・港湾施設利用サービスの充実・高質化

【防災機能】

- ・東日本大震災を踏まえた防災対策の検討、企業との連携による臨海部防災対策計画や港湾BCPの推進

【エネルギー機能】

- ・エネルギーの安定的供給を担うバルク輸送機能の強化
- ・水素等新エネルギーの導入促進や再生可能エネルギーの活用

【環境・交流機能】

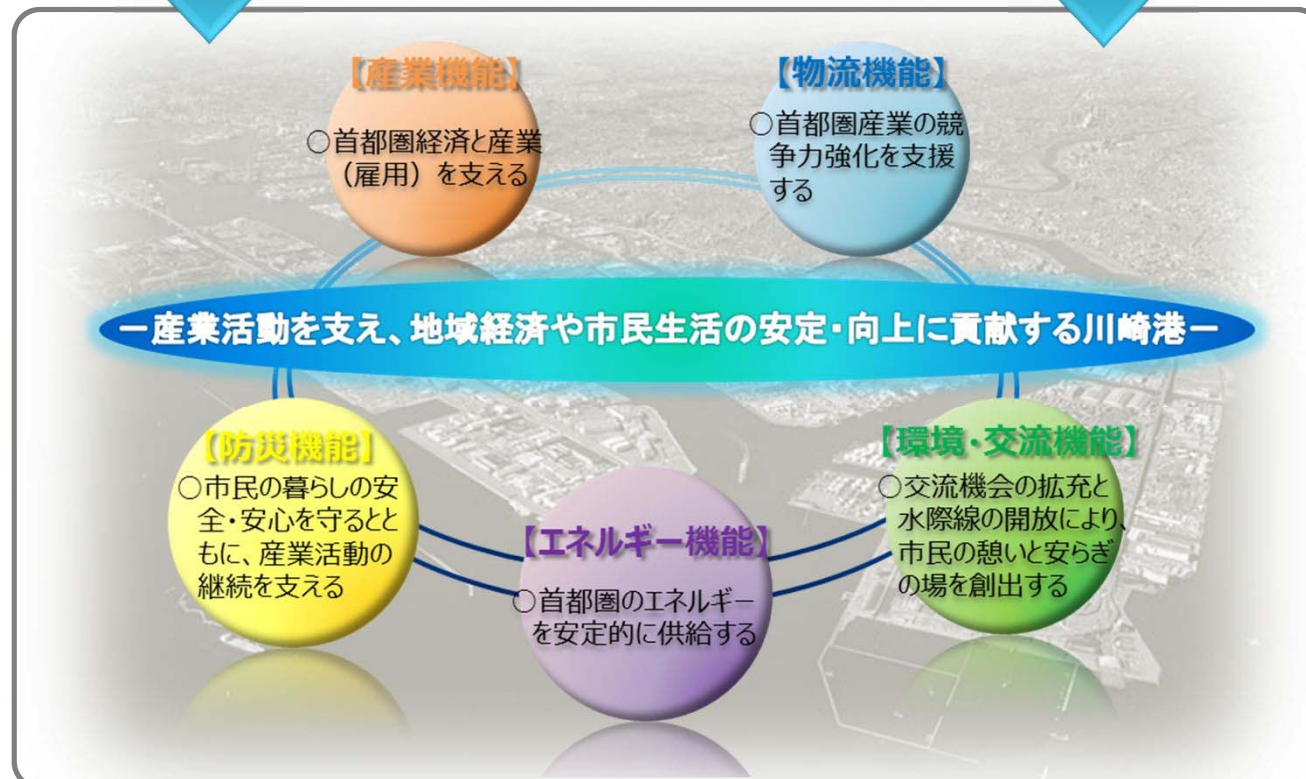
- ・海と触れあう場所の提供、交流拠点の充実、景観を良くする緑地の整備

京浜港における川崎港の役割分担

- ・アジアの輸入貨物の取扱拠点
- ・在来貨物や専用貨物の強みを活かした総合的な物流拠点
- ・完成自動車の東日本の輸出拠点・国内輸送拠点
- ・首都圏の住民生活・産業活動を支えるエネルギー拠点

出典：『京浜港の総合的な計画』より

川崎港の役割及び将来像



◆港湾計画で定めるべき事項

港湾法施行令第1条の4に規定されている港湾計画で定めるべき事項は以下のとおり

- 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の方針 → **港湾計画の方針**
 - 港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力に関する事項 → **港湾計画の基本フレーム**（将来取扱貨物量等）
 - 港湾の能力に応ずる水域施設、係留施設その他の港湾施設の規模及び配置に関する事項
 - 港湾の環境の整備及び保全に関する事項
 - 港湾の効率的な運営に関する事項
 - その他港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する重要事項
- **港湾施設計画・土地利用計画**（岸壁や緑地などの施設整備計画や土地利用計画など）

港湾計画の方針

◆目標年次：平成30年代後半

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、以下の方針のもと、港湾計画を改訂する。

【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

- ① 外内貿コンテナ貨物の増加に対応するため、外内貿コンテナ機能の強化及びターミナルの拡張を図る。
- 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

【防災機能】 大規模地震発生時の支援機能の強化

- ① 大規模地震発生時における広域的な緊急物資輸送及び企業の経済活動を支えるため、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。

【エネルギー機能】 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。

【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

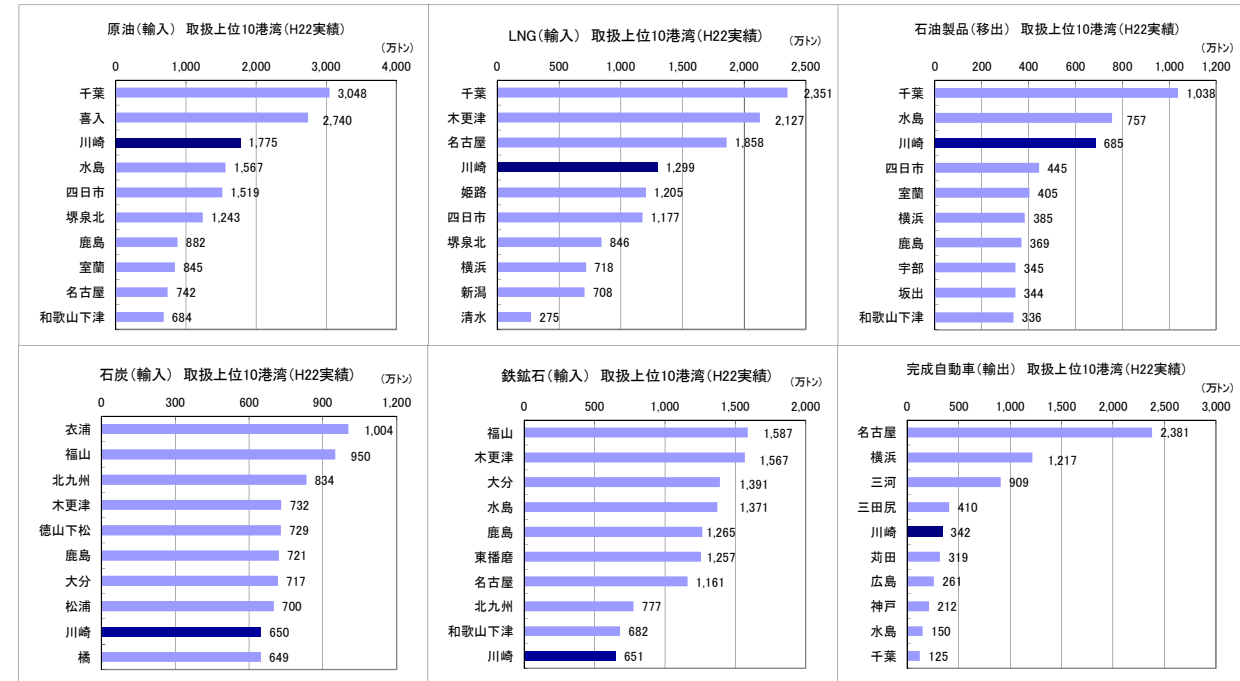
- ① 快適な港湾環境を創造するため、地域住民が海に親しむことのできる開放的な親水空間の創出を図る。
- ② 建設発生土等を適正に処分する海面処分場を確保するとともに、自然環境と共生する港づくりに取り組む。

港湾計画の基本フレーム

川崎港の利用状況

【外内出入別品目別全国ランキング（平成22年実績）】

- 平成22年実績（公共・専用合計）における総貨物量の川崎港のランキングは全国第7位です。
- 主要品目の全国ランキングは、原油(輸入)が対象港湾175港中全国第3位、LNG(輸入)が第4位、石油製品(移出)が第3位、石炭(輸入)が9位、鉄鉱石(輸入)が10位、完成自動車(輸出)が第5位と高く、その他の主要品目もほぼトップ10に入っている。

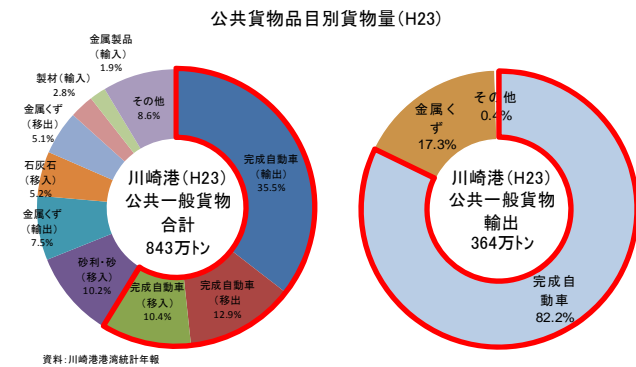


資料：港湾統計年報(H22) 対象港湾数 175港

主要品目の完成自動車の動向

【川崎港における完成自動車輸出量】

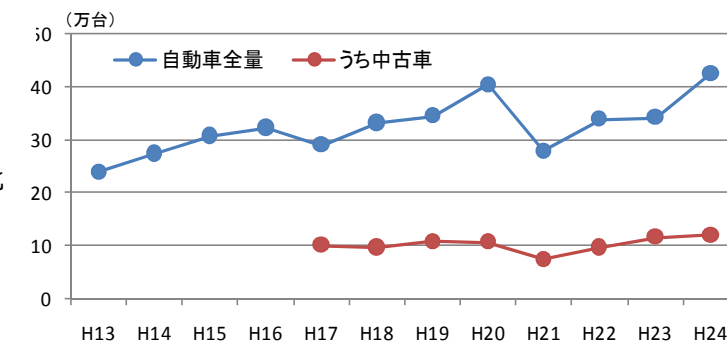
- 完成自動車の取扱量は全公共取扱貨物量の約60%、全輸出量の約80%を占める主要貨物である。(H23)



資料：川崎港港湾統計年報

【川崎港貿易概況】(川崎税関支署発表資料)

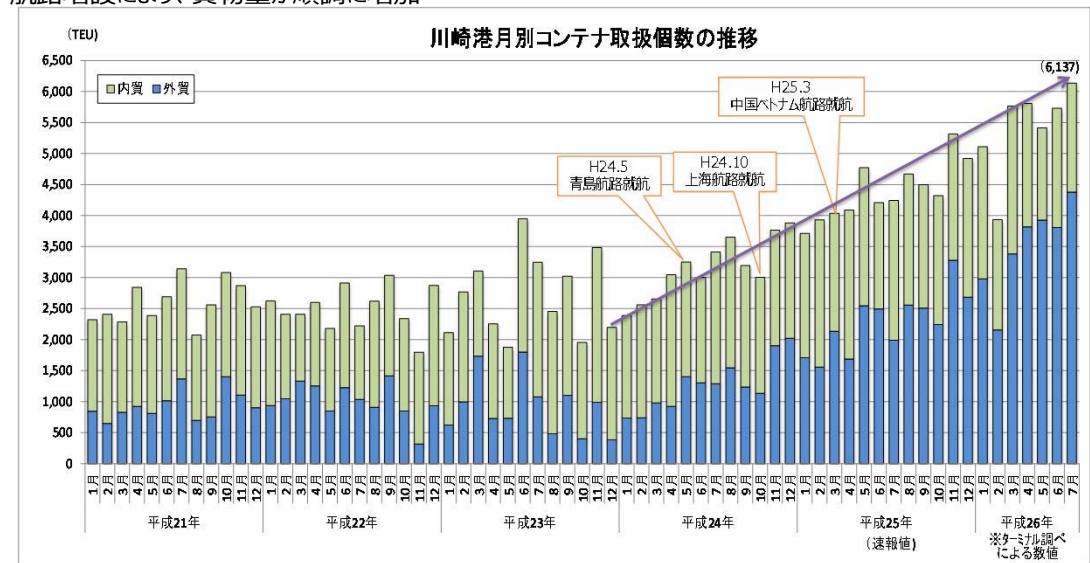
- 平成24年の自動車輸出台数が過去最高
- 中古自動車の輸出台数も過去最高
- 川崎港の自動車輸出台数に占める中古車比率は約35~40%で推移



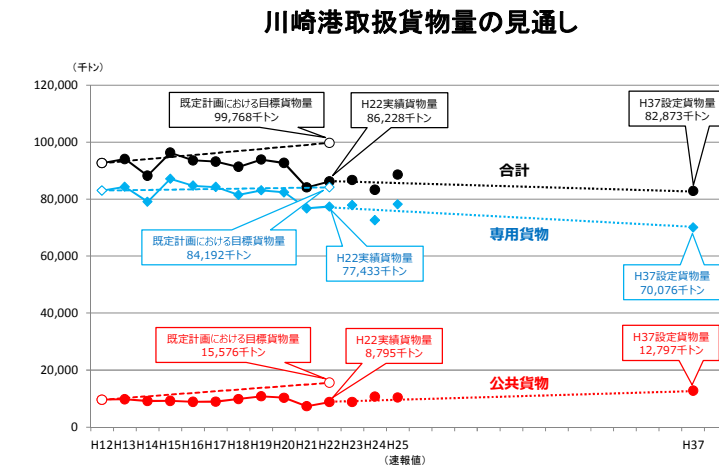
資料：貿易統計(川崎税関支署)

航路増設によるコンテナ貨物の増加

- 平成24年以降、外資コンテナ定期航路が新規に3航路就航
- 外資コンテナ航路増設により、貨物量が順調に増加

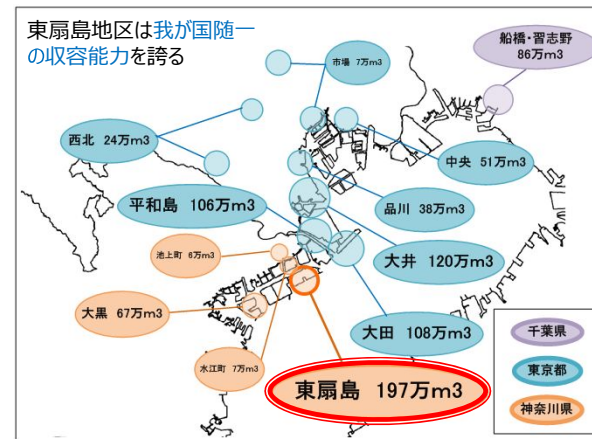


川崎港取扱貨物量の見通し

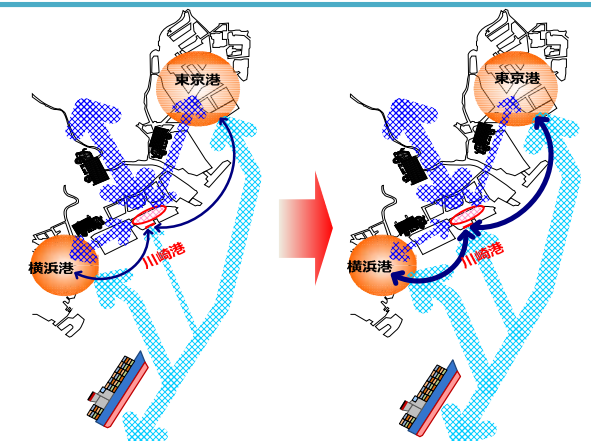


	基準値 【H22年実績値】	目標値 【H30年代後半】
公共全体貨物量	880万トン	1,280万トン
うちコンテナ貨物量	29万トン	452万トン
コンテナ個数	3万TEU	40万TEU

- 現状では、川崎市内で生産・消費されている貨物のほとんどは横浜港及び東京港を利用されている。
- また、冷凍・冷蔵貨物は横浜港及び東京港で輸入され、東扇島地区の冷凍・冷蔵倉庫に陸上から輸送され、その後、背後地に搬出されている。
- 今後は、横浜港及び東京港からの陸上輸送コストの削減、道路混雑解消、京浜港における効率的な貨物輸送に資するため、川崎港の利用促進を図っていく。



京浜港内に整備されている地区別冷蔵倉庫収容能力



直近の港を利用した輸送の効率化イメージ図

港湾施設計画・土地利用計画

①コンテナターミナルの整備促進

主としてアジア貨物等の外内貿コンテナ貨物量及び就航便数の増加に対応するため、コンテナ2号岸壁及び新規コンテナ3号岸壁の整備を図る必要がある。
また、効率的な荷捌きを行なうため、背後用地の拡張を図る必要がある。

施設名	既定計画	今回計画	
コンテナ2号岸壁	(-14~15)350m	(-14)330m 【既定計画の変更計画】	アジア貨物への対応するため水深-14mへ変更
コンテナ3号岸壁		(-9)170m 【新規計画】	外内貿コンテナ貨物へ対応するため新たなバースを計画
埠頭用地	36.0ha	47.2ha 【既定計画の変更計画】	コンテナ関連用地の拡張

②完成自動車保管用地の拡充

川崎港は、完成自動車の東日本の輸出拠点として、また、完成自動車の国内輸送拠点としての役割を担うこととなっている。
今後、完成自動車の増加、中古自動車のコンテナ化による輸出等、取扱貨物量の増加が見込まれる。
よって、モータープールを拡充し、荷役岸壁に近接した位置に確保することにより輸送コストの削減を図る必要がある。

既定計画	今回計画
廃棄物処理用地: 12.5ha	埠頭用地: 3.4ha、港湾関連用地: 9.1ha
公共用地: 2.3ha	港湾関連用地: 2.3ha

※港湾関連用地の全てを完成自動車保管用地として活用するのではなく、他の一般貨物の利用、新規倉庫の立地等にも対応する。

③小型船だまり機能の強化

タグボート等が利用できる小型船舶基地の整備による川崎港利用コストの低減といった利便性の向上や、基幹的広域防災拠点との連携や官公庁船等の集約による防災性の向上を図る必要がある。そのために小型船だまり内の静穏度確保のため、防波堤計画の見直しが必要である。

施設名	既定計画	今回計画
川崎航路南防波堤	860m(うち610m工事中)	850m(うち610m工事中)【既定計画の変更】

④耐震強化岸壁の整備促進

耐震強化岸壁に位置づけられた東扇島地区の川崎コンテナ2号岸壁は未整備であり、平成23年の東日本大震災を踏まえ、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。
また、京浜三港のうち、幹線輸送機能のための耐震強化岸壁が整備されていないのは川崎港のみであり、被災時において川崎港だけが適正な物流機能を維持できなくなる恐れがある。

施設名	既定計画	今回計画
コンテナ2号岸壁	(-14~15)350m	(-14)330m
	幹線貨物輸送用	幹線貨物輸送用
コンテナ3号岸壁		(-9)170m
		幹線貨物輸送用

⑤港湾緑地等の整備促進

近年、豊かさや潤いを求める市民ニーズが高まる中で、閉ざされた水際線を市民に開放し、活力があり市民に親しまれるウォーターフロントや港湾景観を形成することが社会的な要請となっているが、川崎港では一般に開放された水際線が少なく、水と親しめる空間が不足している。また、臨海部においては工業用地等に特化し、事業者が憩い・くつろげる場も少なく、緑地整備による労働環境の向上が求められている。
こうした要請に対応するため、港湾ならではの景観、水際線の特徴を生かした、港湾労働者や地域住民等に親しまれる緑地を整備することが必要である。

施設名	既定計画	今回計画
水江町親水緑地		0.6ha【新規計画】
ちどり公園	5.3ha	5.3ha【既定計画】
リフレッシュ緑地	0.9ha	0.9ha【既定計画】
浮島海浜公園	50.5ha	50.5ha【既定計画】

