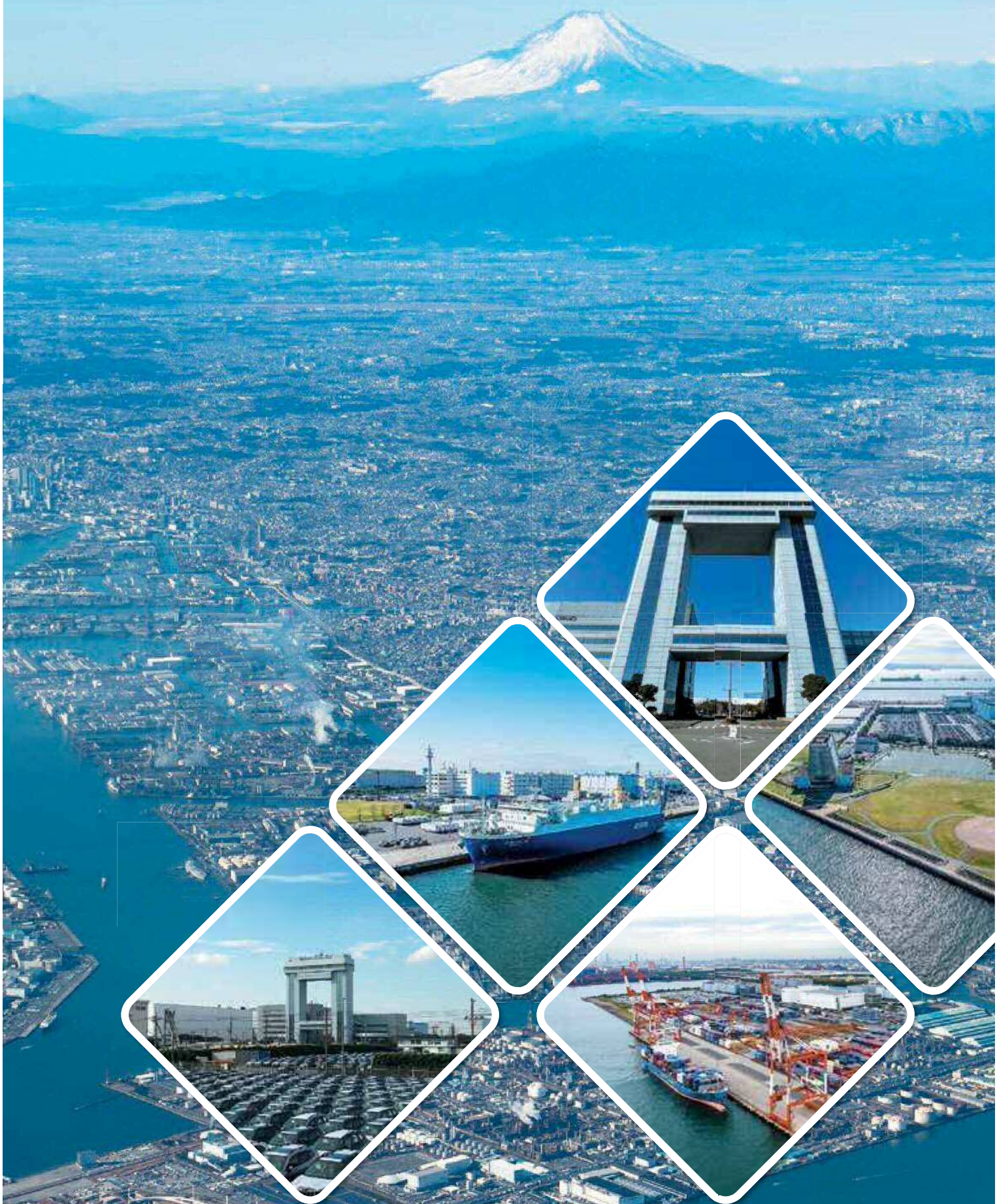




PORT OF KAWASAKI

新たな物流拠点への挑戦 2021-2022





川崎港は京浜工業地帯の中核を成す工業港として、
 また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きました。
 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も大変重要な役割を担いながら、国際貿易港として発展を続けています。
 現在、臨海部では多様なプロジェクトが進められており、
 川崎港には、海・陸・空の結節点として高いポテンシャルを活かした魅力あふれる空間が形成されています。

The Port of Kawasaki, has been an asset to the development of industry and life in the Tokyo metropolitan area, not just as the central port of the Keihin Industrial Zone, but also as the city's base for supplying energy. It has made progress as an international trading port, and plays as an important role as a distribution hub in the Metropolitan area. This is in accordance with the improvement of the distribution service in Higashi-Ohgishima, which has gained the capacity of a commercial port in recent years. Currently, many projects have been planned in the coastal area. The Port of Kawasaki makes use of its great potential as a transport junction for land, sea and air. A highly attractive port area is available in the Metropolitan area.

川崎港是京滨工业地带的中心工业港，也是支撑首都圈的产业和市民生活的能源供应基地。近年来，通过充实身为商港机能中心东扇岛的物流机能，在发挥对首都圈的物流网点重任的同时，作为国际贸易港正在持续发展。目前，临海部正实施着多种项目。川崎港作为海陆空的接点运用其高度潜力，正逐步成为一个颇具魅力的高性能物流的空间。



目次

首都圏の物流を支える川崎港	
● 首都圏の道路網	3
● 臨海部の交通アクセス	4
● 臨港道路東扇島水江町線の整備	4
世界とつながる川崎港	
● 世界各地に広がる貿易網	5
● 内航RO-RO船による拠点港	5
● 急成長を遂げるコンテナ輸送拠点	6
東扇島（多様なロジスティクス機能の集積）	
● 東扇島の概要	7
● 東扇島総合物流拠点地区	8
● 川崎港コンテナターミナル	9
千鳥町（高度成長を支えた歴史あるふ頭）	
● 千鳥町の概要	11
● 千鳥町再整備	12
京浜三港の広域連携	13
川崎港港湾計画	15
安全と安心の港	17
市民に親しまれる港	19
川崎港のトピックス	21
官公署・関連団体	22
図表（グラフ）でみる川崎港	23
埋立の歴史	25
川崎港の歴史年表	26



Contents

The Port of Kawasaki, supporting distribution in the Tokyo Metropolitan area

- The Tokyo Metropolitan Road Network 3
- Access to the coastal area 4
- The New Road Plan between Higashi-Ohgishima and Mizue-cho 4

The Port of Kawasaki, connected to the world

- Trade Network that Extends to Various Regions Across the World 5
- Base Port Based on Coastal Roll On-Roll Off Vessels 5
- Rapid Growth as a Container Transport Base 6

Higashi-Ohgishima (Center of various functions of logistics)

- An Overview of Higashi-Ohgishima 7
- Higashi-Ohgishima Integrated Distribution Area 8
- Kawasaki Port Container Terminal 9

Chidori-cho (A wharf with a history of distributing to Japan's rapid economic growth)

- An overview of Chidori-cho 11
- The Chidori-cho Redevelopment Project 12

Wide-Range Cooperation between the Three Ports (Tokyo, Kawasaki, Yokohama) 13

Kawasaki Port harbor plan 15

Port of Safety and Security 17

A Port that is Familiar to Citizens 19

Various Projects at Kawasaki port 21

Public Institutions and Affiliated Organizations in the Port of Kawasaki 22

The Statistics of the Port of Kawasaki 23

The Reclamation History of the Port of Kawasaki 25

History of the Port of Kawasaki 26

目录

支撑首都圈的物流的川崎港

- 首都圈的道路网 3
- 临海部的交通指南 4
- 连接港口道路东扇岛水江町线的整治 4

通往世界的川崎港

- 遍布世界各地的贸易网 5
- 使用国内航线RO-RO船的据点港 5
- 迅速增长的集装箱运输据点 6

东扇岛 (汇集多种物流机能)

- 东扇岛概要 7
- 东扇岛综合物流据点地区 8
- 川崎集装箱码头 9

千鸟町 (支撑高度增长的历史悠久的码头)

- 千鸟町概要 11
- 千鸟町的重新整治 12

京滨三港的广域协作 13

川崎港湾计划 15

安全和安心的港口 17

市民们所喜爱的港口 19

川崎港的多种项目 21

川崎港的行政机关、相关团体 22

用图表看川崎港 23

填海的历史 25

川崎港的历史年表 26

首都圏の物流を支える川崎港

The port of Kawasaki, supporting distribution in the Tokyo Metropolitan area
 支撑首都圏物流的川崎港

首都圏の道路網

The Tokyo Metropolitan Road Network / 首都圏的道路网



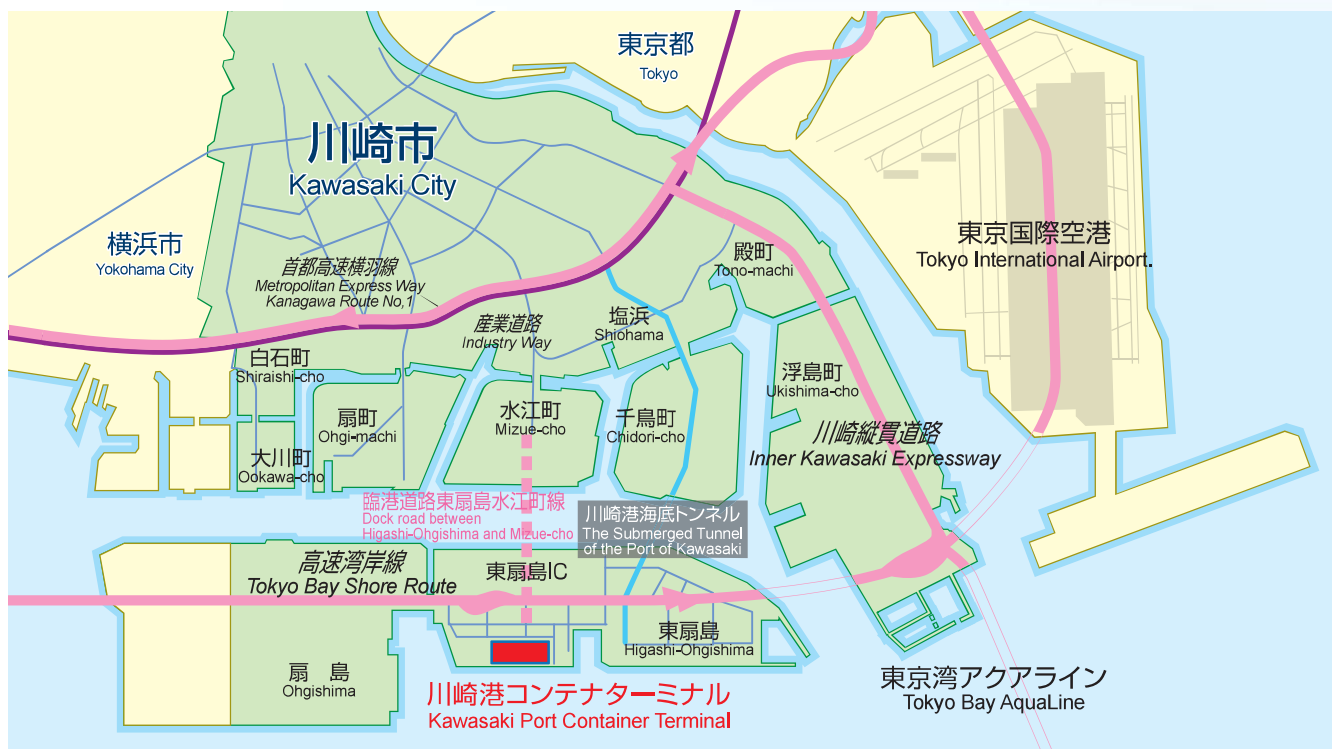
● 主な高速道路（インターチェンジ間）の距離

起点インターチェンジ	終点インターチェンジ	距離
東扇島(川崎港)から	宇都宮(栃木県)	157.4km
	前橋(群馬県)まで	147.3km
	水戸(茨城県)まで	128.3km
	甲府昭和(山梨県)まで	148.9km
	湾岸習志野(千葉県)まで	44.6km
	大井南(東京都)まで	14.0km
	本牧ふ頭(神奈川県)まで	11.1km

Interchange(From)	Interchange(To)	Distance
Higashi ohgishima (Port of Kawasaki)	Utsunomiya(Tochigi Pref)	157.4km
	Maebashi(Gunma Pref)	147.3km
	Mito(Ibaraki Pref)	128.3km
	Koufushouwa(Yamanasi Pref)	148.9km
	Wangannarashino(Chiba Pref)	44.6km
	Ooiminami(Tokyo Metropolis)	14.0km
	Honmoku futou(Kanagawa Pref)	11.1km

臨海部の交通アクセス

Access to the coastal area / 臨海部的交通指南



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、山梨方面へのアクセスに大変便利な場所に立地しています。首都高速湾岸線東扇島出入口から、コンテナターミナルまでは約2キロ、また首都高速横羽線大師出入口からでも約7キロの位置に立地しています。

The Port of Kawasaki is located in easy access to Yokohama, Tokyo, the Chiba-Boso Peninsula, and the northern Kanto Region, including Yamanashi Prefecture by use of the Tokyo Bay Shore Route, the Metropolitan Expressway Kanagawa Route No. 1, the Tokyo Bay Route (Aqua-Line) and other highways. Also, Kawasaki Port Container Terminal is located only about 2 km from the Higashi-Ohigishima entrance for the Metropolitan Expressway Tokyo Bay Shore-Route and about 7 km from the Daishi entrance for the Metropolitan Expressway Kanagawa Route No.1.

川崎港凭借高速湾岸线和横羽线，东京湾横贯海底隧道线等高速公路网及主要干线道路，东京、横浜方面自不待言，也是通往千叶房总和北关东，山梨方面极为方便的交通门户。从首都高速湾岸线东扇岛出入口到川崎港集装箱码头约为2公里，距离首都高速横羽线大师出入口也仅只有约7公里。

臨港道路東扇島水江町線の整備

The New Road Plan between Higashi-Ohigishima and Mizue-cho

连接港口道路东扇岛水江町线的整治

現在、東扇島と内陸部の接続は川崎港海底トンネルが唯一のルートであり、東扇島におけるコンテナ取扱貨物量の増加や企業立地の進展等により、臨海部の交通量が増加しています。また、東扇島は基幹的広域防災拠点が整備されており、大規模災害への備えとして、発災時における東扇島から内陸部への緊急物資輸送ルートの多重化が必要です。そのため、交通ネットワークを拡充し、物流の効率化、交通渋滞の緩和及び防災機能の強化を図るため、新たに東扇島と水江町を結ぶ臨港道路の整備を進めています。

The submerged tunnel of the Port of Kawasaki is the only passage that connects Higashi-Ohigishima to the inland area. Traffic to the coastal area is increasing due to the development of industrial areas and the higher volume of containers Higashi-Ohigishima handles. Higashi-Ohigishima is also a primary regional evacuation site, so it is necessary to prepare for a large-scale disaster by creating multiple routes to transport emergency supplies to the inland area from Higashi-Ohigishima that can be used during disasters. To this end, Kawasaki City is developing a harbor road that connects Higashi-Ohigishima and Mizue-cho. This will expand the traffic network, make logistics more efficient, alleviate traffic jams, and strengthen disaster prevention functions.

目前，东扇岛与内陆地区唯一的衔接道路为川崎港海底隧道。随着东扇岛集装箱货物的吞吐量增加，以及企业占地的进展，临海地区的交通量也随之增大。另外，东扇岛建立了骨干性的广域防灾据点，为了应对大规模灾害，在发生灾害时需要经多条路线从东扇岛向内陆地区运输紧急物资。因此，为了扩充交通网络，提高物流效率，缓解交通拥堵，加强防灾功能，正在推进连接东扇岛和水江町的临港道路建设。

世界とつながる川崎港

The Port of Kawasaki, connected to the world

通往世界的川崎港

世界各地に広がる貿易網

Trade Network that Extends to Various Regions Across the World / 遍布世界各地的贸易网

川崎港の貿易相手国は世界各地に広がっています。輸出では、主に北米向けの完成自動車が最も多く、次いで中国や台湾、韓国向けの化学薬品が多くなっています。

輸入では、主にオーストラリアや中東からのLNGが最も多く、次いで中東からの原油が多くなっています。

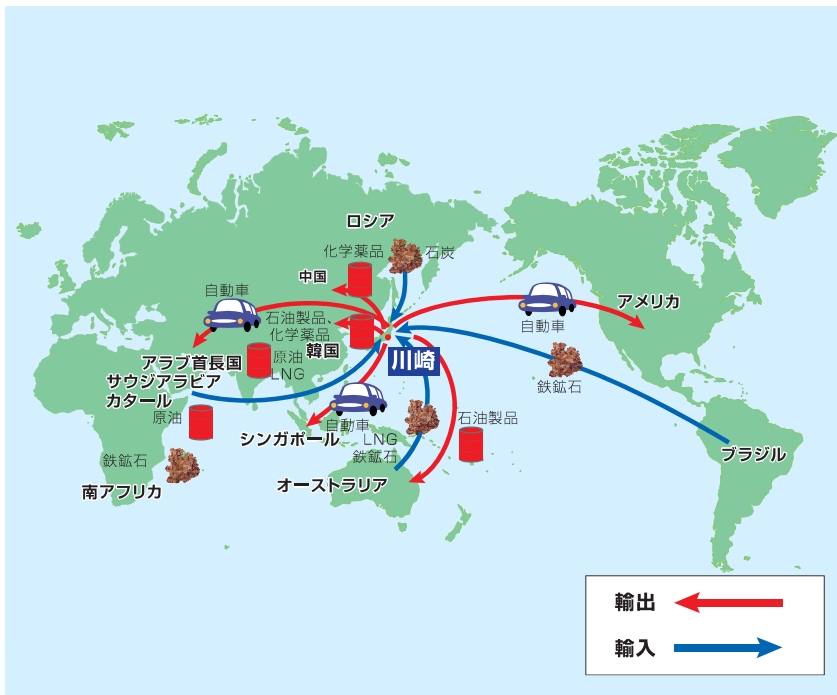
The Port of Kawasaki's partner trading countries are located in various regions across the world. Exports consist largely of finished vehicles to North America, followed by chemical products to China, Taiwan and South Korea.

Imports consist mainly of LNG from Australia and the Middle East, followed by crude oil from the Middle East.

川崎港的贸易伙伴国家遍布世界各地。在出口方面，主力面向北美的美汽车成车出口最多，其次为面向中国、台湾、韩国的化学药品。

在进口方面，主要为来自澳大利亚和中东的LNG、其次为来自中东的原油正在增加。

●川崎港の主な取扱い品種・輸出入先



内航RO-RO船による拠点港

Base Port Based on Coastal Roll On-Roll Off Vessels / 使用国内航線RO-RO船の据点港

川崎港には、内航RO-RO船により、日本各地と航路が結ばれています。環境対策やトラックドライバー不足への対応としてのモーダルシフトが求められる中で、川崎港は内航船の拠点港としての役割を果たしていきます。

The Port of Kawasaki has routes that are connected to various regions in Japan through coastal roll on-roll off vessels. As environmental measures and modal shifts as responses to a shortage of truck drivers are sought after, the Port of Kawasaki fulfills a role as a base port for coastal vessels.

国内航線RO-RO船在川崎港与日本各地相连。作为应对环境措施、卡车司机的人手短缺的模式转变，川崎港发挥国内航线船舶的据点港口的作用。



急成長を遂げるコンテナ輸送拠点

Rapid Growth as a Container Transport Base / 迅速增长的集装箱运输据点

首都圏の中心部にある川崎港は、近年、物流上の利便性が注目され、アジア各地との定期コンテナ直行航路が相次いで就航しており、コンテナ取扱量も大幅な伸びを見せています。

東扇島のコンテナターミナル背後は、冷凍冷蔵倉庫をはじめとして多くの物流施設が立地しており、コンテナターミナルを利用することで、スムーズで効率的な物流が実現できます。

In recent years, the Port of Kawasaki, which is located in a central area within the Tokyo metropolitan area, has been garnering attention for its convenience in distribution. As regular direct container routes between various regions in Asia are commissioned successively, container volumes are also showing signs of significant growth. Behind the Higashi-Ohgishima container terminal, there are many distribution facilities, including refrigerated warehouses, and by utilizing this container terminal, smooth and efficient distribution can be realized.

今年以来，位于首都圏中心部位的川崎港在物流便利性方面引人注目，与亚洲各地的定期集装箱直航航线相继就航，集装箱处理量也大幅度增加。东扇岛的集装箱码头的后面设有包括冷冻和冷藏仓库在内的物流设施，通过使用集装箱码头，能够实现顺畅、高效的物流。

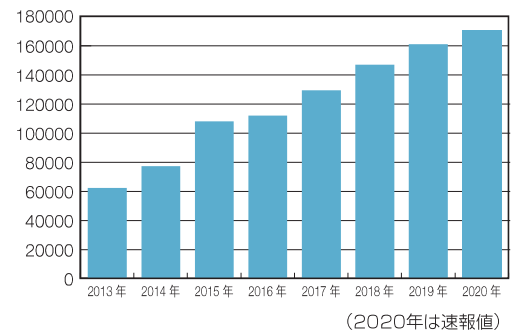
● 直行航路の主な就航先

Major direct route destinations / 直接航线的主要就航目的地



● コンテナ貨物取扱量の推移

Shifts in container volumes / 集装箱货物处理量的演变



● 各港の最短日数

Minimum number of days for each port / 各港口的最短天数

	輸 入	輸 出
青 島	4日	7日
上 海	3日	3日
香 港	6日	6日
ホーチミン	7日	9日
ハイフォン	8日	10日
レムチャバン	11日	10日

(2021年6月現在)

東扇島 (多様なロジスティクス機能の集積)

Higashi-Ohgishima (Center of various functions of logistics)

东扇岛 (汇集多种物流机能)

東扇島の概要

An Overview of Higashi-Ohgishima / 东扇岛概要

総面積443万㎡の東扇島地区は、外内貿係留施設としてコンテナバースをはじめとする25バース・岸壁延長4,151m、荷さばき地388,035㎡(専用を含む)が整備されています。また、東扇島内には物流倉庫が多数立地し、活発な物流活動が展開されています。特に冷凍・冷蔵倉庫の保管能力は約100万トンに達し、我が国随一の集積を誇っています。

The total area of Higashi-Ohgishima is 4,430,000 m2. There are 25 foreign trade wharves as well as a container wharf. The total length of the wharves is 4,151 m and the total area of the freight handling yards are 388,035㎡ (including exclusive yards). Within Higashi-Ohgishima, there are many distribution warehouses and development of lively distribution activities. In particular, the refrigerated warehouse has a storage capacity of approximately 1 million tons, boasting the largest center in Japan.

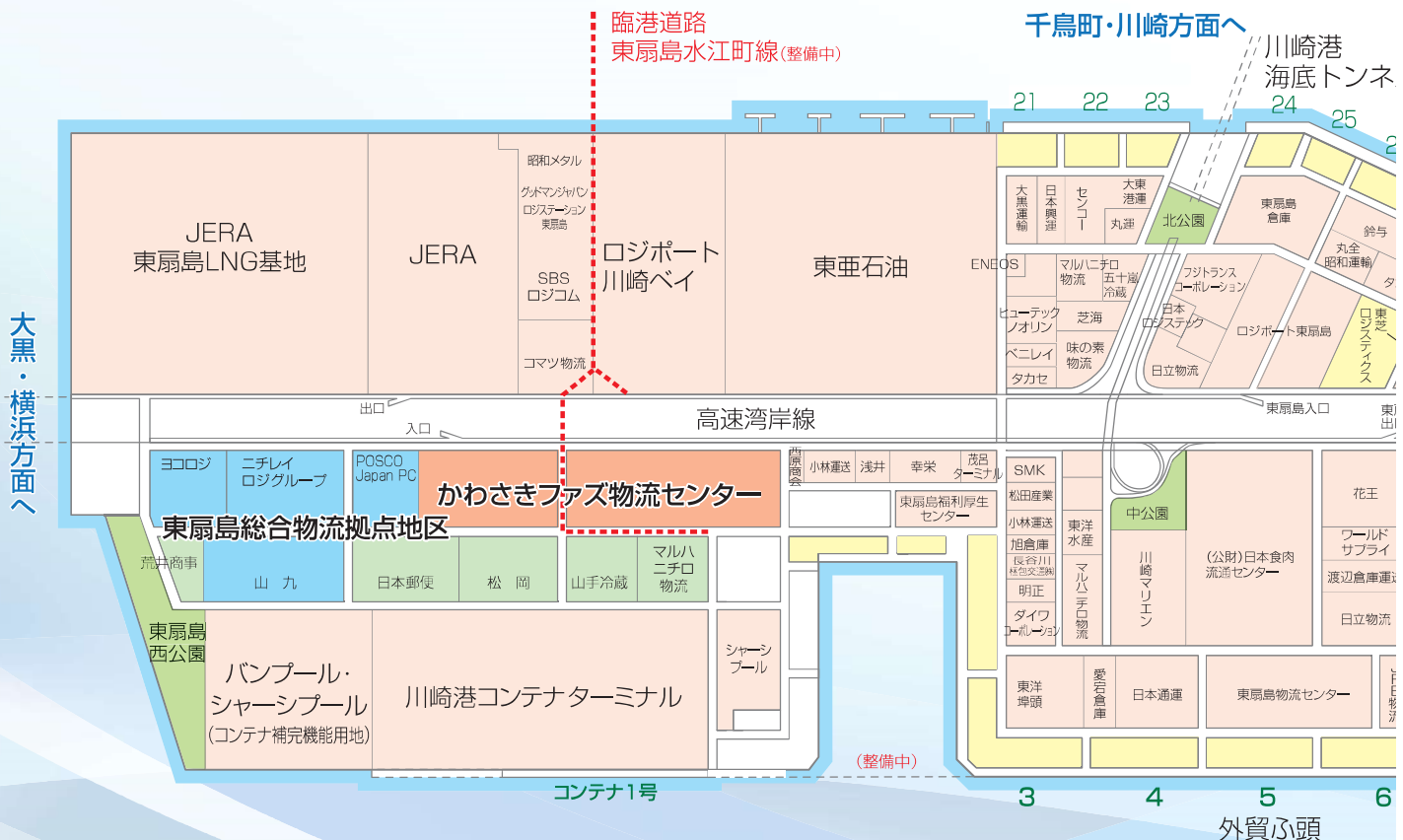
总面积443万㎡东扇岛地区,作为外内贸系留设施拥有以集装箱码头为首的25个泊位、码头延长4,151m、理货作业区为388,035㎡(包括专用区域)。在东扇岛内设有许多物流仓库,在开展生气勃勃的物流活动。特别是冷冻、冷藏仓库的保管能力达到约100万吨,堪称我国首屈一指的积聚之地。



● 供用中の岸壁 (令和3年7月現在)

Wharves in operation (As of July 2021) / 提供使用的码头 (截止2021年7月)

名称		延長 m	水深 m	船型(D/W)	船席数	取扱貨物
外貿ふ頭	コンテナ 1号岸壁	431	- 14	50,000	1	コンテナ
〃	3-9号岸壁	各 240	- 12	30,000	7	〃
内貿ふ頭	21-31号岸壁	各 130	- 7.5	5,000	11	〃



東扇島総合物流拠点地区

Higashi-Ohgishima Integrated Distribution Area / 东扇岛综合物流网点地区



コンテナターミナルの背後には、約23haの公共用地があり、コンテナターミナルなどの港湾施設に近接している特色を最大限に活かし、港湾物流機能の高度化にふさわしい企業の立地誘導を図ってきました。第1期地区（約12.6ha）に4企業、第2期地区（約9.9ha）に5企業が進出し、事業を展開しています。

Behind the container terminal, there is public use land of approximately 23 ha. Its characteristic of being adjacent to port and harbor facilities such as the container terminal is being put to full use, and companies that are befitting to sophistication of port and harbor distribution functions have been aimed at their location.

Four companies have started operations in the Phase 1 district (approximately 12.6 ha), and 5 companies have moved into and expanded operations in the Phase 2 district (approximately 9.9 ha).

在集装箱码头背后，约有23公顷的公共用地，（港湾局）一直最大限度地利用它临近集装箱码头等港湾设施的特色，将之规划为适于港湾物流机能高度化企业的诱导进驻地。第1期地区（约12.6公顷）有4家企业，第2期地区（约9.9公顷）有5家企业进驻了该地区，已经开展运营。



第1期地区 進出企業	POSCO Japan PC 株式会社 山九株式会社 株式会社ヨコロジ 株式会社ニチレイロジグループ本社
第2期地区 進出企業	日本郵便株式会社 株式会社松岡 山手冷蔵株式会社 株式会社マルハニチロ物流 荒井商事株式会社



川崎港コンテナターミナル

Kawasaki Port Container Terminal / 川崎港集装箱码头

東扇島のコンテナターミナルは、現在バース延長680メートルのうち431メートルが整備されており、水深は-14メートル、5万トンクラスの船舶に対応できます。全長200メートルクラスの船舶であれば、2隻同時に接岸し荷役することも可能です。なお、総トン数1万トン未満の船舶であれば「強制水先」の対象になりません。

平成28年4月から川崎港コンテナターミナルの管理運営は、特定港湾運営会社である横浜川崎国際港湾株式会社と川崎臨港倉庫埠頭株式会社による共同事業体により行われています。

Currently, 431m of a 680m wharf extension of the Kawasaki Port Container Terminal has been completed, and due to a water depth of -14m, 50,000 ton-class ships are able to dock. It is possible for two 200m long vessels to berth and manage the containers simultaneously. Vessels of less than 10,000 gross tons are exempt from the mandatory pilotage requirement.

Since April 2016, management of the Kawasaki Port Container Terminal is being handled jointly by a cooperative business unit made up of Yokohama-Kawasaki International Port Corporation, which is a designated port and harbor operating company, and Kawasaki Rinko Soko Futo Co., Ltd.

川崎港集装箱码头，目前在延长泊位 680m 中有 431m 已经整治完毕。码头水深 -14m，可应对 5 万吨级的货轮。如果是全长 200m 级的船舶，也能够让 2 艘船同时靠岸码头装卸。按照强制领航制度，总吨数未满 1 万吨的船舶则不在强制对象范围内。

从平成 28 年（2016 年）4 月开始，由特定港湾运营公司的横浜川崎国际港湾株式会社和川崎临港仓库埠头株式会社组成的共同事业体进行川崎港集装箱码头的管理和运营。



ゲート
Gate



ターミナル入口 管理棟
Terminal entrance and office building



トップリフター
Top-lifter



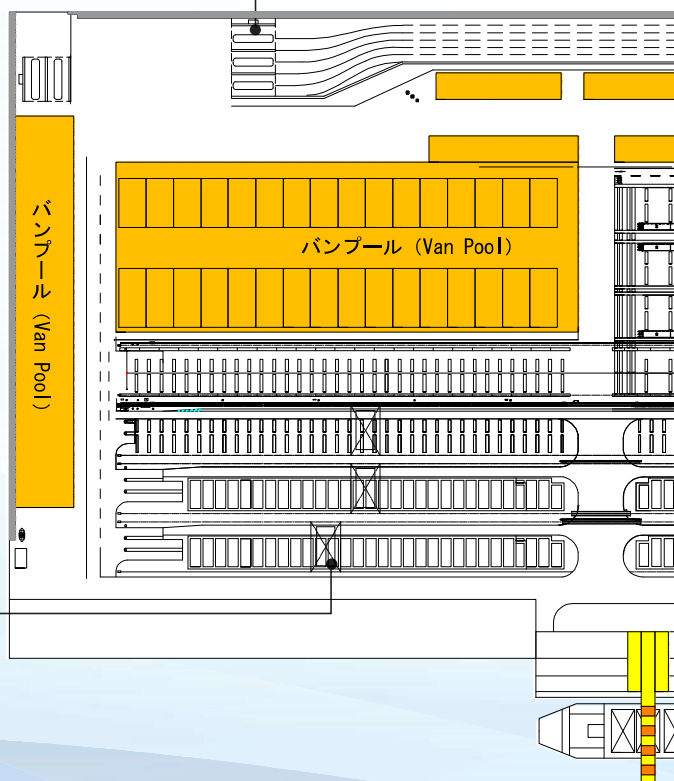
リーチスタッカー
Reach-stacker



トランスファークレーン
Transfer Crane



トランスファークレーン
Transfer Crane



●ターミナル概要 (表)

Terminal overview (Table) / 码头概要 (表格)

面積 Terminal area	面積	245,000m ² (L=700m/W=350m ²)	
ヤード Yard capacity	码	11,100TEU	
ガントリークレーン Gantry Crane	龙门起重机	定格荷重 40.6 t × 3 基 / Three (Net rated lifting capacity=40.6 tons) (16 列対応 / 将来 5 基まで増設予定 / Planning to install two more cranes)	额定起重量 40.6t×3 台 (16 列应对 / 将来预定增设至 5 台)
トランスファークレーン Transfer Crane	移动门式起重机	定格荷重 40.6 t × 9 基 / Nine (Net rated lifting capacity=40.6 tons)	额定起重量 40.6t×9 台
岸壁 Wharf	码头	水深 - 14m、バース延長 431 m (将来 680m に延伸予定)、エプロン幅 20m Water depth - 14m, Wharf Length 431m (680m are planned to extend in the future), Apron in width 20m 水深 - 14 m、泊位延長 431 m (将来预定延伸至 680 m)、护坦宽度 20 m	
対象船 Vessel	対象船舶	コンテナ船 50,000DWT 級以下 Container vessel with less than 50,000DWT	集装箱船
ゲート数 Number of gates	出入口数	入口 2 ブース (6 ブースまで増設可能) Two entrance booths (Up to 6 are possible) 出口 2 ブース (4 ブースまで増設可能) Two exit booths (Up to 4 are possible)	入口 2 处 (可增设至 6 处) 出口 2 处 (可增设至 4 处)
リーファー電源 Power points for a refrigerated container	冷蔵集装箱电源	261 基 / outlets 261 座 (増設可能) (Additional installation possible)	(可以增设)
管理棟 Office building	管理棟	1 棟、5 階建 / A five-story building 1 棟、5 层楼建筑	
バンプール (敷地内) Van Pool	堆场 (区域内)	4,700TEU	
全天候型検査場 All-weather inspection Areas	全天候型検査場	一度に 18 本検査可能 可同时検査 18 个 Space available for 18 containers to be inspected simultaneously	
メンテナンスショップ Maintenance-shop	维修车间	1 棟 A building (910m ²) 1 栋	
危険物仮貯蔵所 Temporary storage space for dangerous substances	危険物品临时存储处	最大 Max 240 TEU 可能 (Possible) 最大可使用 Max 240TEU	



全天候型検査場
All-weather inspection Areas



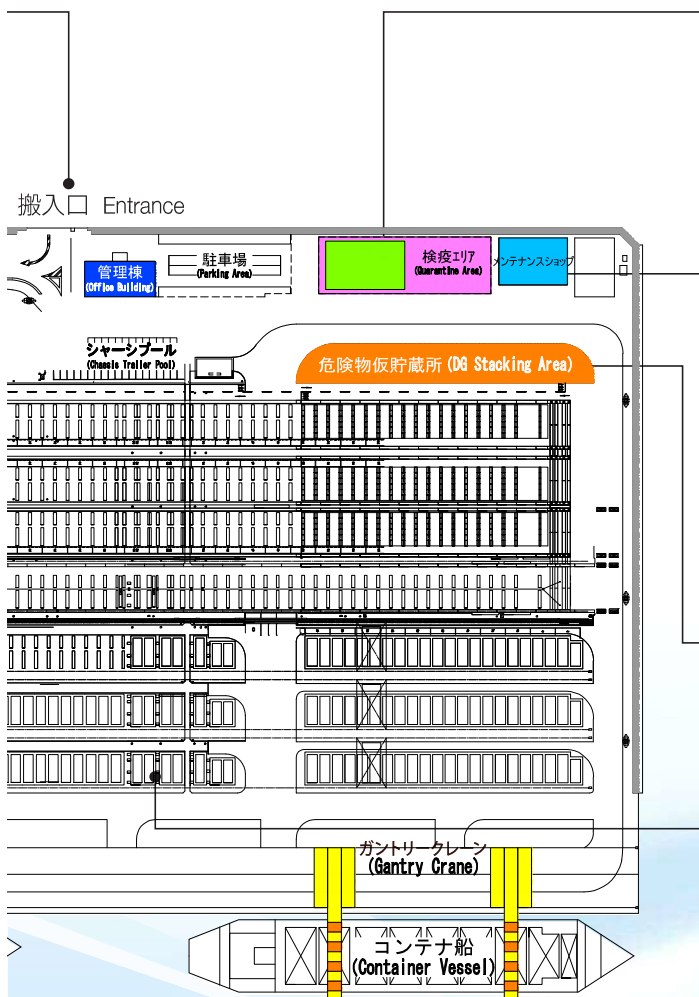
メンテナンスショップ
Maintenance-Shop



リーファー電源
Power points for a refrigerated container



危険物仮貯蔵所
Temporary storage space for dangerous substances



千鳥町 (高度成長を支えた歴史あるふ頭)

Chidori-cho (A wharf with a history of distributing to Japan's rapid economic growth)

千鳥町 (支撑高度成长、具有着悠久历史的码头)

千鳥町の概要

An overview of Chidori-cho / 千鳥町の概要

千鳥町は、戦後、川崎市にはじめて誕生した公共ふ頭として、鉱産物、雑貨など様々な貨物が揚げ積みされています。施設としては、大型係船岸壁が7バース・岸壁延長1,301m、一般荷さばき地22,890㎡、専用荷さばき地256,025㎡、上屋14,096㎡などが整備されています。現在は、砂利・砂、石灰石、金属くずなどを中心に多種多様のバラ貨物を取り扱うふ頭として機能しています。

At Chidori-cho, where public wharves were first built in Kawasaki city after the war, mineral products, miscellaneous goods and various cargos are loaded. The facilities include seven large-ship mooring berths with a quay length of 1,301 m, ordinary sorting/handling area of 22,890㎡, dedicated sorting area of 256,025㎡, and sheds of 14,096㎡. The wharves are currently used for handling gravel/sand, limestone, scrap iron and various bulk cargos.

千鳥町作为战后在川崎市首次诞生的公共码头，装卸矿产品、杂货等各种货物。其设施配备如下：大型系泊码头达到7个泊位、码头延伸1,301 m，一般理货作业区为22,890㎡，专用理货作业区为256,025㎡，简易仓库为14,096㎡。目前，以砾石、砂、石灰石、金属切屑等为中心，发挥处理多种散装货物的码头功能。

●施設の概要

名称	延長(m)	水深(m)	船型(D/W)	船席数	取扱貨物
1号係船岸壁	120	-7.3	3,000	1	雑貨
2号係船棧橋	171	-9	10,000	1	//
3号係船棧橋	190	-10	15,000	1	//
4号係船岸壁	220	-10	15,000	1	//
5号係船棧橋	211	-10	15,000	1	//
6号係船棧橋	209	-10	15,000	1	//
7号係船棧橋	180	-10	15,000	1	//
ABC物揚場	331	-4.5	1,000	3	//



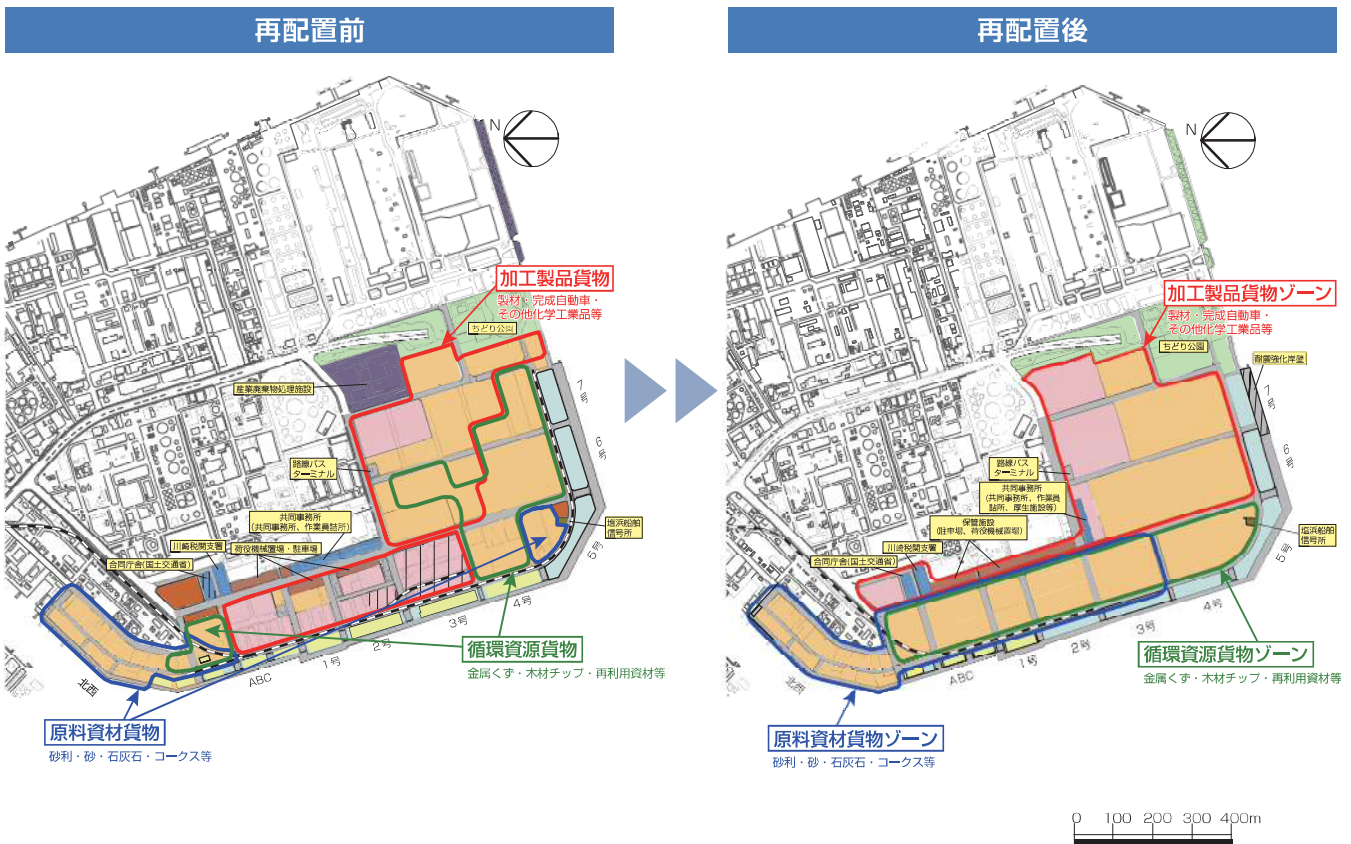
千鳥町再整備

The Chidori-cho Redevelopment Project / 千鳥町の重新整治

千鳥町地区では、老朽化している公共ふ頭の機能改善を図るため、平成22年8月に「川崎港千鳥町再整備計画」を策定しました。今後は、本計画に基づき、岸壁の改修や倉庫等の港湾施設の再整備、再配置を推進することで荷役効率の向上を図り、東扇島地区との機能分担による一般貨物拠点の形成を図ります。

In the Chidori-cho district, we formulated "The Chidori-cho Redevelopment Project Plan" in August 2010 to improve the function of public wharves that have become decrepit. In the future, we will promote increased cargo handling efficiency based on this plan, by promoting repair of the quay and rearrangement and redevelopment of port and harbor facilities such as warehouses. We are aiming to form a general freight base based on function allotment with the Higashi-Ohgishima area.

为了改善千鸟町地区老化的公共码头机能，2010年8月制定了“川崎港千鸟町再整治计划”。今后，将按照本计划推进码头的改建和仓库等港湾设施的再整備和重新配置来实现码头装卸作业的高效化，以及通过与东扇岛地区的机能分担等使之成为普通货物的物流据点。



施設配置計画の主な内容

- 岸壁等（ABC～4号）背後に荷さばき地を配置
- 必要最小限の上屋（1号、A～C号）を有効活用
- 荷さばき地の配置に伴い、倉庫を幹線道路至近へ再配置
- 鉄道敷の一部撤去
- 共同事務所等を建替えにあわせて再配置、集約化
- 岸壁（7号）の耐震化
- 緑地（ちどり公園）の拡充

凡 例	
	荷さばき施設用地(上層)
	〃 (一般荷さばき地)
	〃 (専用荷さばき地)
	保管施設用地(倉庫)
	〃 (貯蔵場、荷役機械置場)
	港湾関連業務施設用地
	船船役務施設用地
	工場用地
	緑地
	その他施設用地(種地)
	荷さばき施設用地(エプロン)附属施設用地(道路等)道路用地
	附属施設用地(鉄道敷)

※斜線は、民有地
※施設配置計画については、今後の事業の進展に伴い、見直すことがあります。

京浜港の総合的な計画の概要

Overview of the Comprehensive Plan for Keihin Port / 京浜港综合性计划的概要

「京浜港共同ビジョン」で提示した京浜港の目指すべき将来像の実現に向け、令和10年代前半を目標年次と設定して策定しました。地方自治法に基づく京浜港連携協議会において策定した計画であると同時に、三港が策定した港湾計画の基本となるものです。

計画実現に向けた基本戦略

- コンテナ貨物集荷策の展開
- 完成自動車及び在来ふ頭の取扱維持・活性化策の展開
- 物流配置の基本的な考え方
- コンテナターミナルの施設配置等
- 公共在来ふ頭の施設配置等
- 三港の連携を強化する交通体系のあるべき姿
- 広域的な課題への対応
- 京浜港の一体的な経営の推進

これまでの取組

- 「京浜港の集い」の開催
- 東京湾内におけるコンテナバージの入港料全額減免
- コンテナ船の入港料一元化
- 八戸港、仙台塩釜港との連携協定締結
- 地域再生計画の認定
- 京浜三港が連携した港湾計画の改訂

This plan was formulated by setting 2028 to 2033 as the target years for realizing the future image that Keihin Port should aim for as indicated in the "Joint Vision for Keihin Port." Besides being a plan that was established by the Keihin Port Association based on the Local Autonomy Act, it also serves as the basis for the ports and harbor plan that have been formulated by the three ports.

为了实现「京浜港共同前景」中提出的京浜港未来形象，将从2028年到2033年设定为目标年度，并制定了该计划。这是根据地方自治法在京浜港联合协议会制定的计划，也是三港制定的港湾计划的基础。

Basic strategies oriented toward realization of the plan

● Development of measures for consolidating container cargo ● Development of measures for maintaining and revitalizing completed-vehicles and pre-existing wharves ● Basic concept regarding distribution arrangement ● Arrangement of facilities in the container terminal ● Arrangement of facilities in conventional public wharves ● Ideal configuration of transportation systems that strengthen linkage among the three ports ● Responses to wide-area issues ● Promotion of integrated management of Keihin Port

为实现该计划的基本战略

● 展开集装箱货物聚集对策 ● 全车及既有码头的持续经营 ● 活化对策的实施 ● 物流配置的基本设想 ● 集装箱码头设施的配置等 ● 公共原有码头设施的配置等 ● 加强三港联合的交通体系的应有方式 ● 广域课题的应对 ● 推进京滨港一体化经营

Past approaches

● Start of "Meeting of the Keihin harbor" ● Exemption of all harbor charges for container barges in the Port of Tokyo ● Standardization of harbor charges for container vessels ● Conclusion of partnership agreements with the Port of Hachinohe and Port of Shiogama in Sendai ● Authorization of the Regional Revitalization Plan ● Revision of the harbor plan linking the three Keihin ports

迄今为止的展开

● 主办「京浜港的聚集」 ● 东京湾内的集装箱驳船の入港料全額減免 ● 集装箱船の入港料一元化 ● 与八戸港、仙台塩釜港签订联合协定 ● 认定地区复苏计划 ● 修订京滨三港联合的港湾计划

港湾運営会社によるコンテナターミナルの運営

Operation of the container terminal by a port and harbor operating company / 由港湾运营公司运营集装箱码头

平成28年3月、「横浜川崎国際港湾株式会社」(通称:YKIP)が国土交通大臣から京浜港の港湾運営会社に指定され、横浜港、川崎港のコンテナターミナルを一体的に運営することになりました。

横浜港と川崎港の基本的な機能としては、横浜港は、基幹航路をはじめとした世界各方面への航路が集積する輸出入拠点、川崎港は、国内最大級の冷凍冷蔵倉庫群などを活用したアジアの輸出入貨物の取扱拠点の機能を担うこととしています。

川崎市は、こうした両港の機能分担を踏まえて、海運動向及び利用者ニーズに対応した港湾施設整備や、国内外に向けたポートセールスについて、横浜川崎国際港湾株式会社と協働して取り組んでいきます。

In March 2016, Yokohama-Kawasaki International Port Corporation (YKIP) was designated as a port and harbor operating company in Keihin Port by the Minister of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, and has come to operate the container terminals of the Port of Yokohama and Port of Kawasaki in an integrated manner.

As for the basic functions of the Port of Yokohama and Port of Kawasaki, the Port of Yokohama serves as an export/import base where sea routes, including main routes, to various directions around the world gather. The Port of Kawasaki takes on the role of a base that handles import and export cargo in Asia utilizing Japan's largest refrigerated warehouses, etc.

Taking into consideration such a division of functions of the two ports, the City of Kawasaki is cooperating with Yokohama-Kawasaki International Port Corporation to make approaches toward development of port and harbor facilities corresponding to maritime trends and users' needs, as well as toward port sales oriented domestically and internationally.

平成28年(2016年)3月、「横浜川崎国際港湾株式会社(通称:YKIP)」被日本国土交通大臣指定为京浜港的港湾运营公司,开始了对横浜港及川崎港集装箱码头的统一运营。

横浜港作为以基幹航路为首的开往世界各地的航路集中的进出口据点,川崎港作为利用国内最高等级的冷冻冷藏仓库群等的亚洲进出口贸易据点,各自发挥其功能。

川崎市与横浜川崎国際港湾株式会社共同按照横浜、川崎两个港口的上述分工情况,根据海运的动态情况以及顾客的需求推进港湾设施的改善和面向国内外的港口宣传活动。

■ 会社概要

社名/横浜川崎国際港湾株式会社
設立日/平成28年1月12日
所在地/ (本社) 横浜市西区みなとみらい二丁目3番1号
クイーンズタワーA 14階
(川崎事業部) 川崎市川崎区東扇島92番地
川崎港コンテナターミナル内
代表者/代表取締役社長 人見 伸也
資本金等/20億円
株主構成/国、横浜市、川崎市、三井住友銀行

■ 組織図

