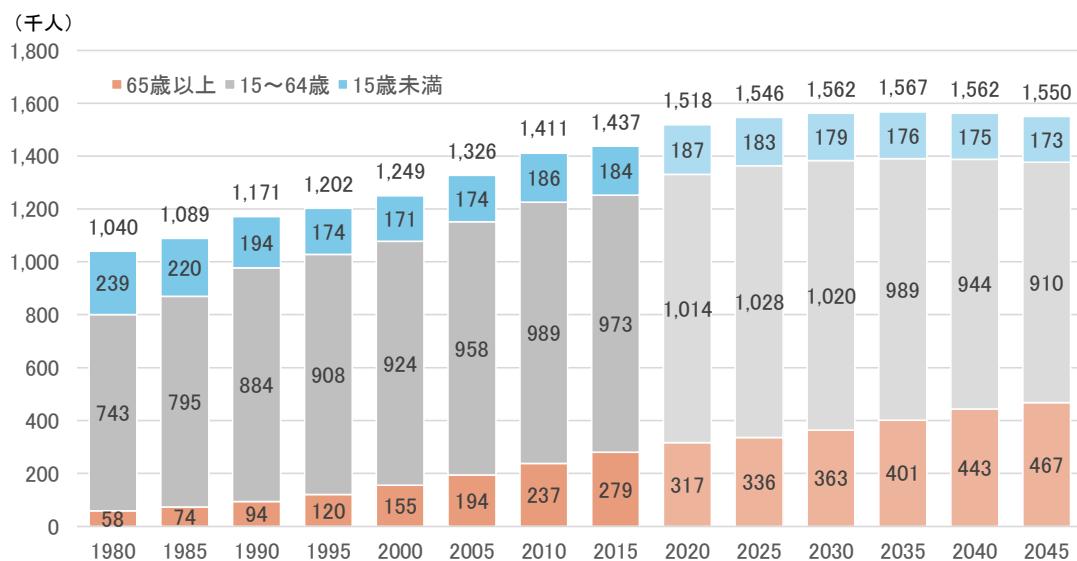


参考3 川崎港の現況

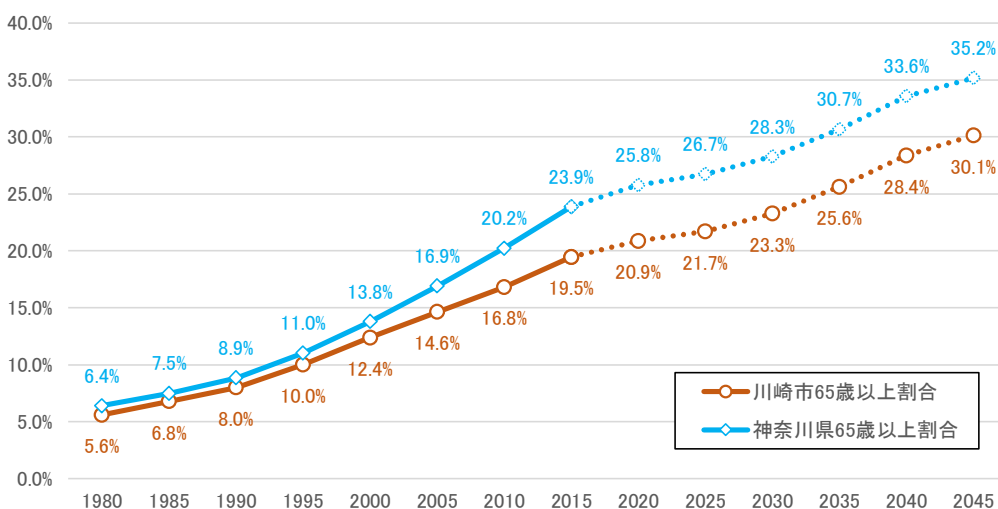
1. 川崎港背後地域の現況

(1) 人口動向

川崎市の人口は2035年の157万人まで増加を続け、その後減少に転じ2045年には155万人となる見通しである。高齢化率（65歳以上の割合）は増加していくものの、川崎市は神奈川県全体よりも低い値となっている。



出典：2015年まで「国勢調査」（総務省統計局）、
2020年から「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」国立社会保障・人口問題研究所
図 川崎市の人口の推移及び将来推計人口

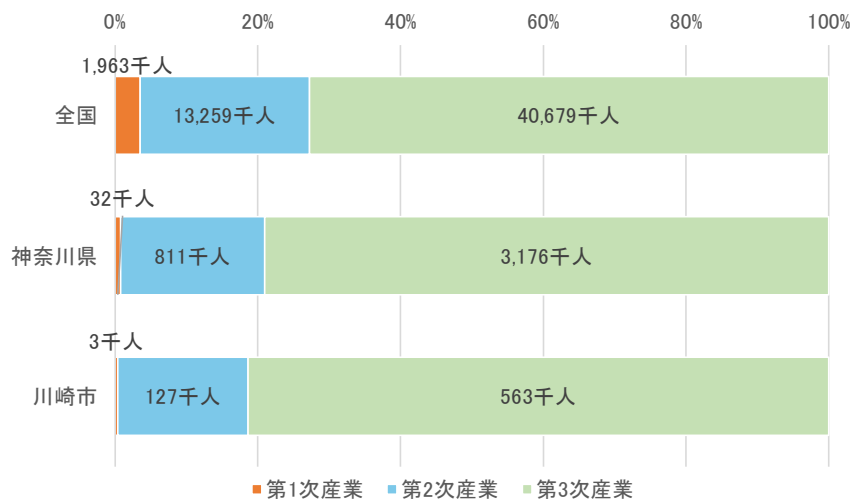


出典：2015年まで「国勢調査」（総務省統計局）、
2020年から「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」国立社会保障・人口問題研究所
図 神奈川県及び川崎市の若年人口割合・高齢人口割合の推移と将来推計

(2) 背後の産業構造

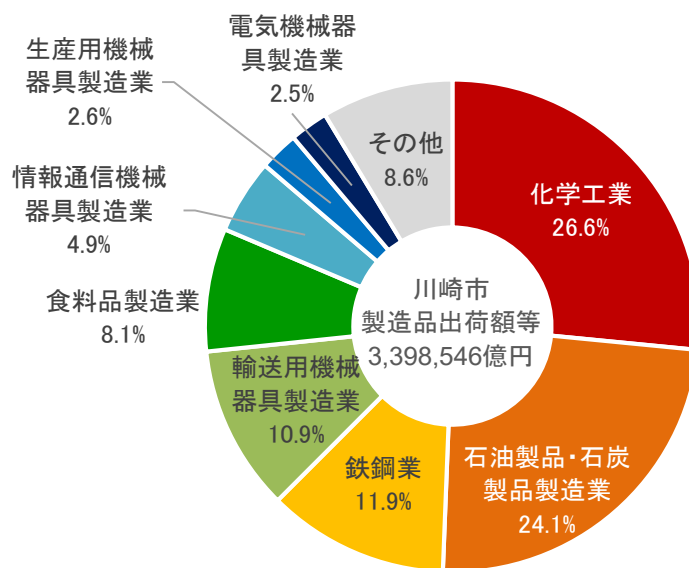
背後圏の川崎市では、全国や神奈川県と比較して、第3次産業の就業者割合が高い。

また、川崎市の製造品出荷額は、石油製品・石炭製品製造業、化学工業、輸送用機械器具製造業の割合が高い。



出典：「令和2年国勢調査」(総務省統計局)

図 産業別就業者数 (2020年)



出典：「令和3年経済センサス-活動調査」(経済産業省)

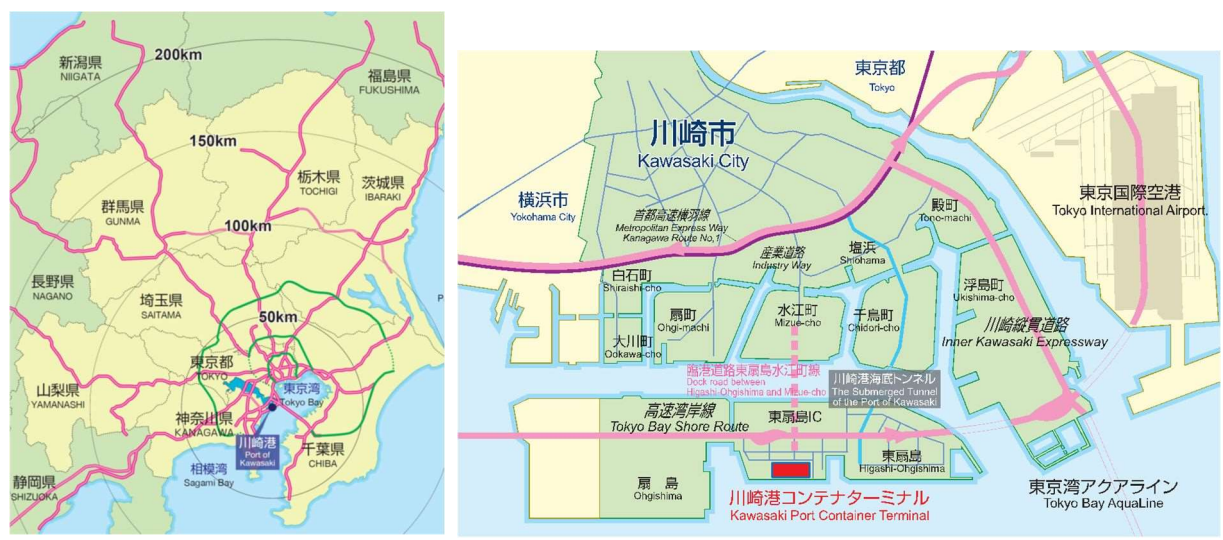
図 産業別製造品出荷額 (2021年)

(3) 港湾周辺の交通網

川崎港は、首都高速道路湾岸線や横羽線、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である。

現在、東扇島と内陸部の接続は川崎港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る。また、東扇島に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ある。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水江町線の整備を進めている。

また、川崎港周辺の鉄道網としては JR 及び神奈川臨海鉄道等の線路が敷設されている。



出典：「PORT OF KAWASAKI」川崎市

図 川崎港周辺の道路網



出典：神奈川臨海鉄道路線図

図 川崎港臨海部の鉄道網

2. 川崎港の現況

(1) 川崎港の沿革

元和4年	1618	川崎領下新田開発(田島新田)
明治32年	1899	大師電気鉄道(株)(京浜急行)、六郷、大師間開業
昭和元年	1926	川崎河港(鈴木町)設置
昭和3年	1928	浅野埋立竣工
昭和16年	1941	県営埋め立て工事の第一工区、第二工区竣工
昭和26年	1951	港湾区域認可、川崎市が港湾管理者 川崎港開港 特定重要港湾に指定
昭和39年	1964	神奈川臨海鉄道(塩浜～水江町・塩浜～千鳥町・塩浜～浮島町)開通
昭和43年	1968	三菱石油(株)・昭和石油(株)共有の京浜川崎シーパース、扇島沖に完成
昭和49年	1974	東扇島埋立第1工区竣工
昭和50年	1975	日本鋼管(株)扇島埋め立て工事(川崎市域)竣工
昭和54年	1979	川崎港海底トンネル開通
昭和59年	1984	東京電力(株)東扇島LNG基地完成
平成6年	1994	首都高速湾岸線(羽田～東扇島～大黒)開通
平成7年	1995	東扇島福利厚生センター開設
平成8年	1996	川崎コンテナ1号岸壁供用開始
平成9年	1997	東京湾横断道路(アクアライン)開通 東扇島1号岸壁供用開始
平成15年		リサイクルポートに指定される
平成23年	2011	港湾法改正により、京浜港が国際戦略港湾に指定
平成27年	2015	臨港道路東扇島水江町線工事着手
平成28年	2016	横浜川崎国際港湾が港湾運営会社となる
平成29年	2017	「みなとオアシス川崎」が新規登録
平成30年	2018	東扇島堀込部公有水面埋立工事着手

出典：「川崎港統計年報 令和3年」(川崎市港湾局)より作成

図 川崎港の沿革



出典：「川崎港の歴史～江戸時代から続く埋立ての大成～」(川崎市HP)

図 川崎港の埋立状況

(2) 施設概要

ア. 係留施設

川崎港の公共岸壁は、主に東扇島地区及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っている。千鳥町地区では、主に金属くず（輸出、移出）、砂利・砂（移入）を取扱っている。

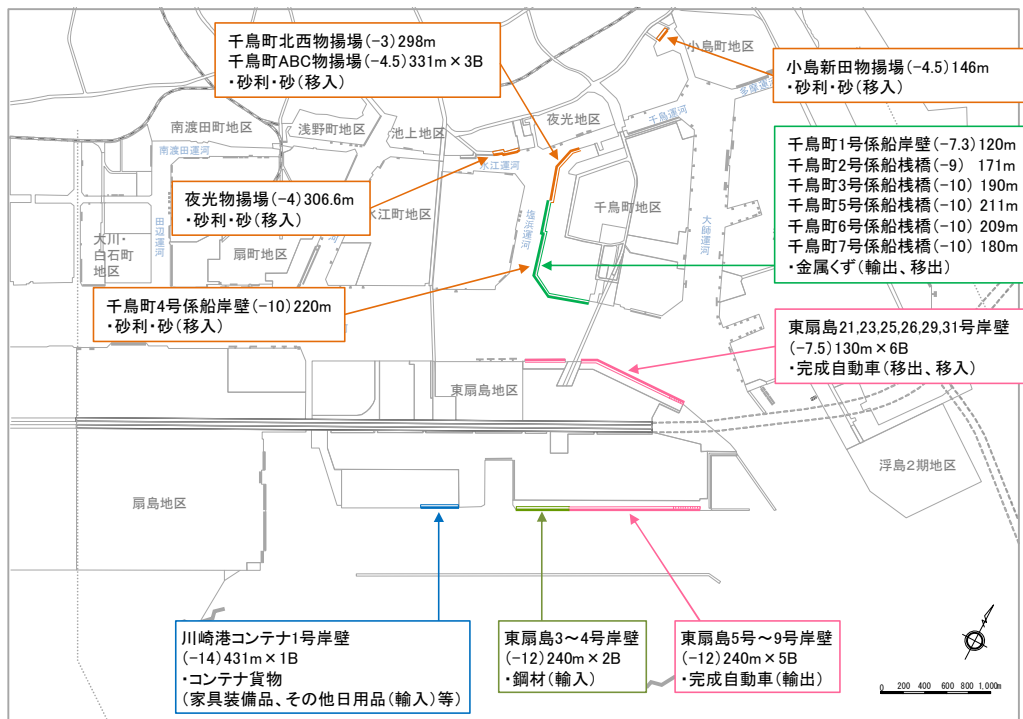


図 川崎港の公共岸壁・主な取扱貨物

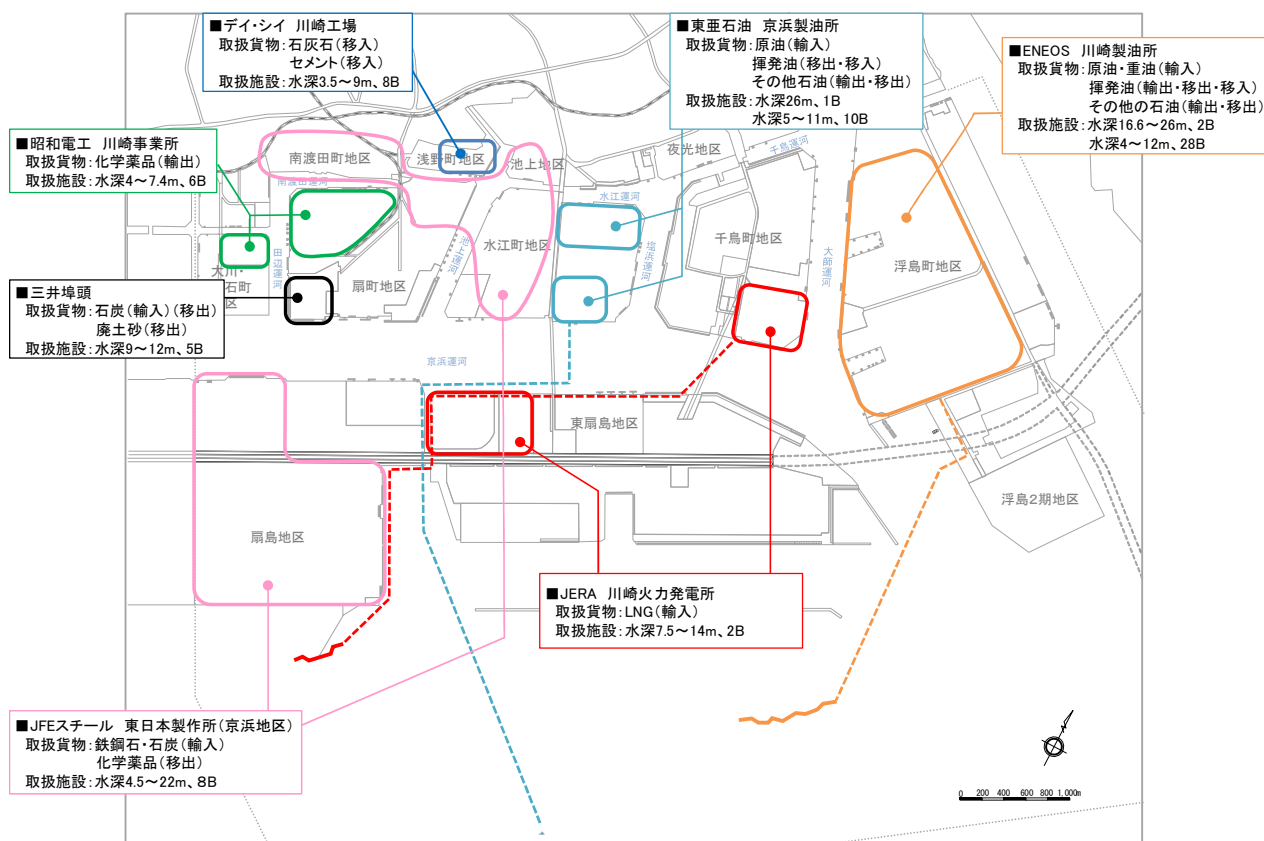


図 川崎港の専用岸壁・主な取扱貨物

イ. 港湾緑地

川崎港では現在、約 39.6ha の港湾緑地が整備されており、臨海部で働く人のための休息、緩衝や修景としての役割を果たしている。

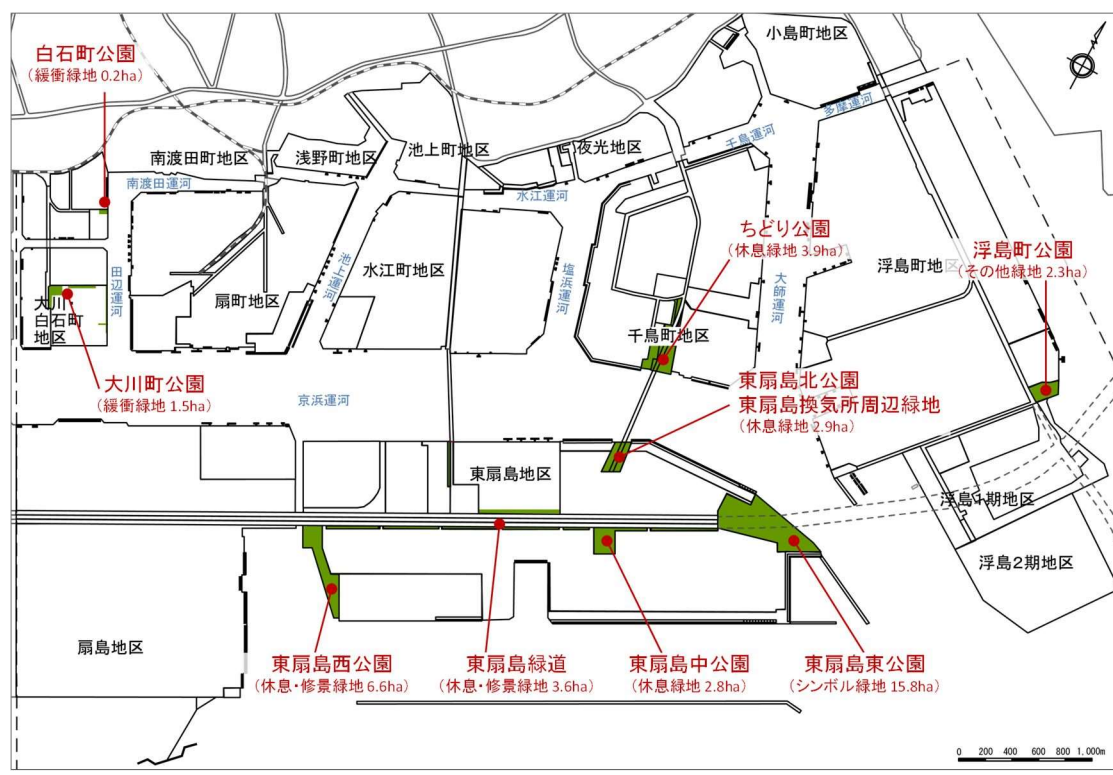
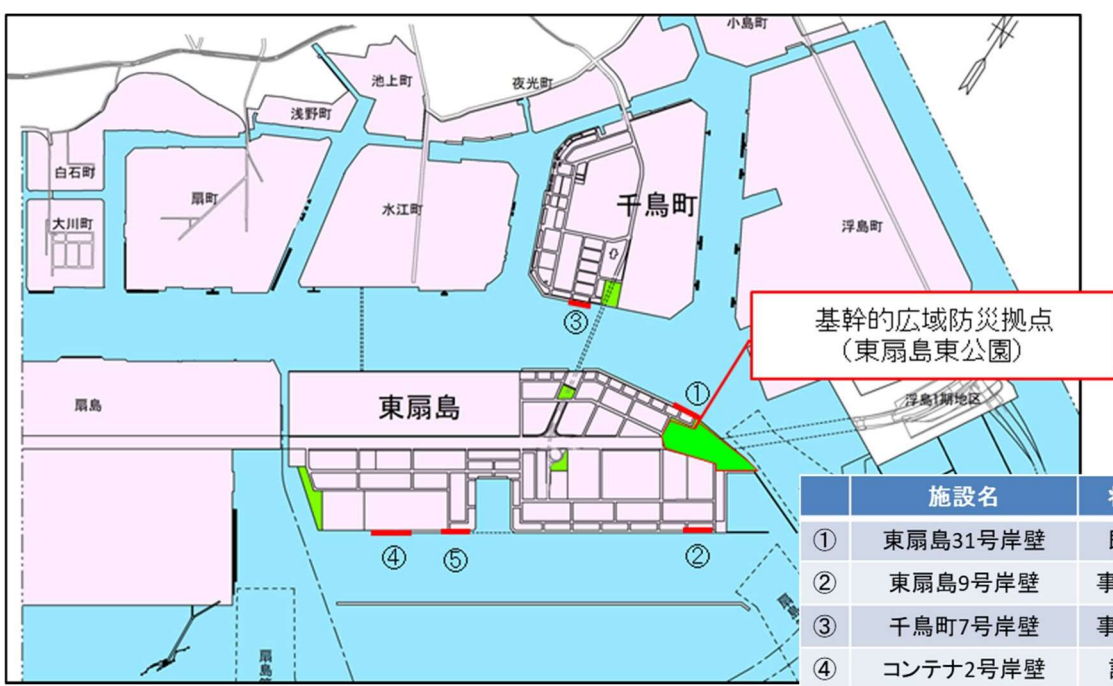


図 川崎港の緑地位置図

ウ. 耐震強化岸壁



	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

(3) 立地企業

ア. 分区の指定

川崎港は、約 2,053ha の臨港地区を有しており、分区を指定している。そのうち約 8 割を工業港区が占めている。

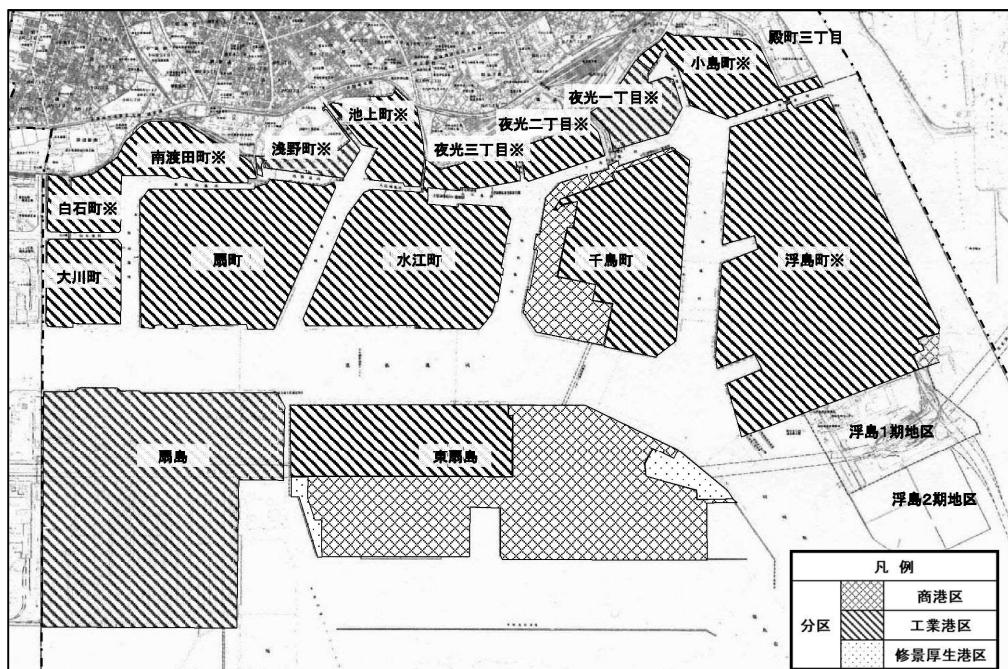


図 川崎港における分区の指定状況

イ. 主な立地企業

川崎港には、鉄鋼、石油等の工場や、エネルギー、物流等の施設が集積している。立地企業は多岐にわたり、鉄鋼関連では JFE スチール、化学関連では昭和電工及び旭化成、エネルギー関連では JERA 等が立地している。

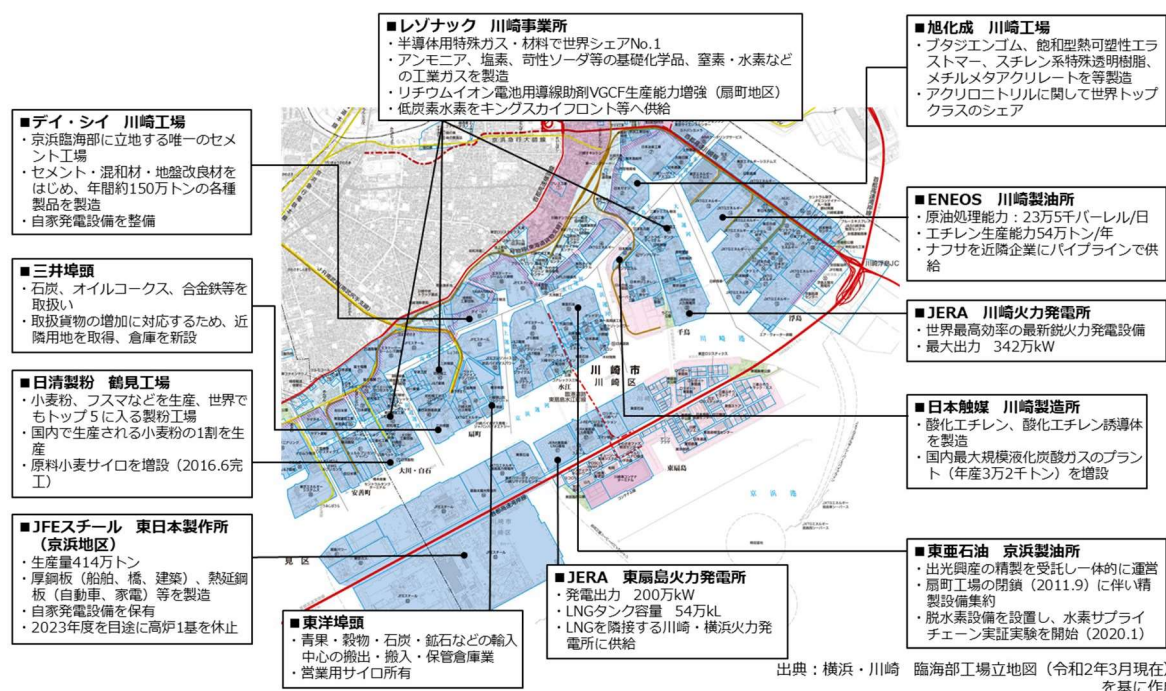


図 川崎港における主な企業立地状況

ウ. 発電所・発電関連企業の集積

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。

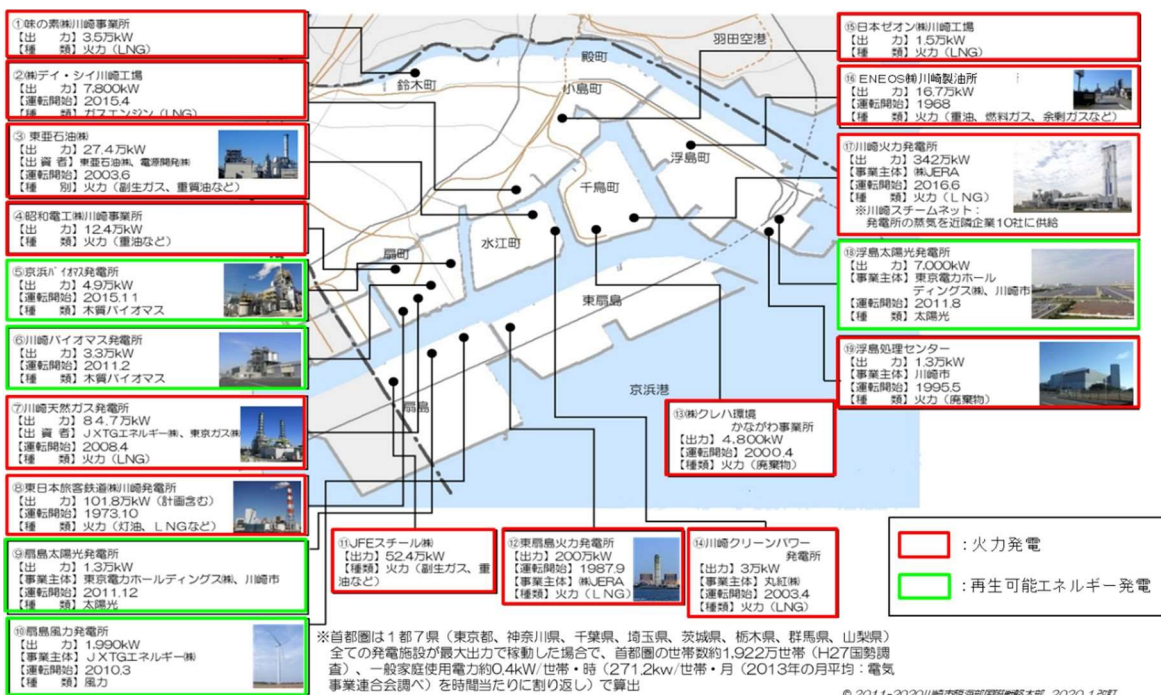
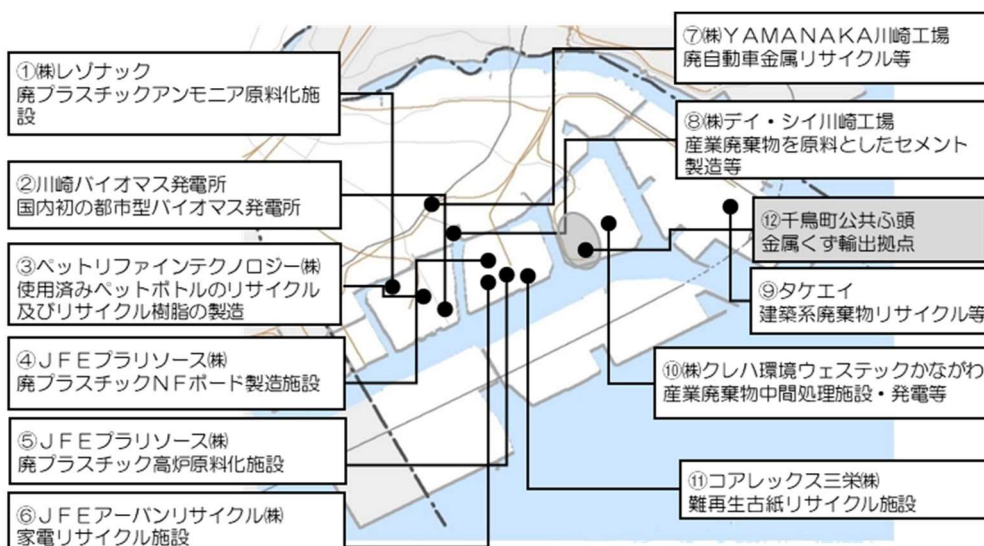


図 主な発電所・発電関連企業の立地状況

エ. リサイクル関連産業の集積

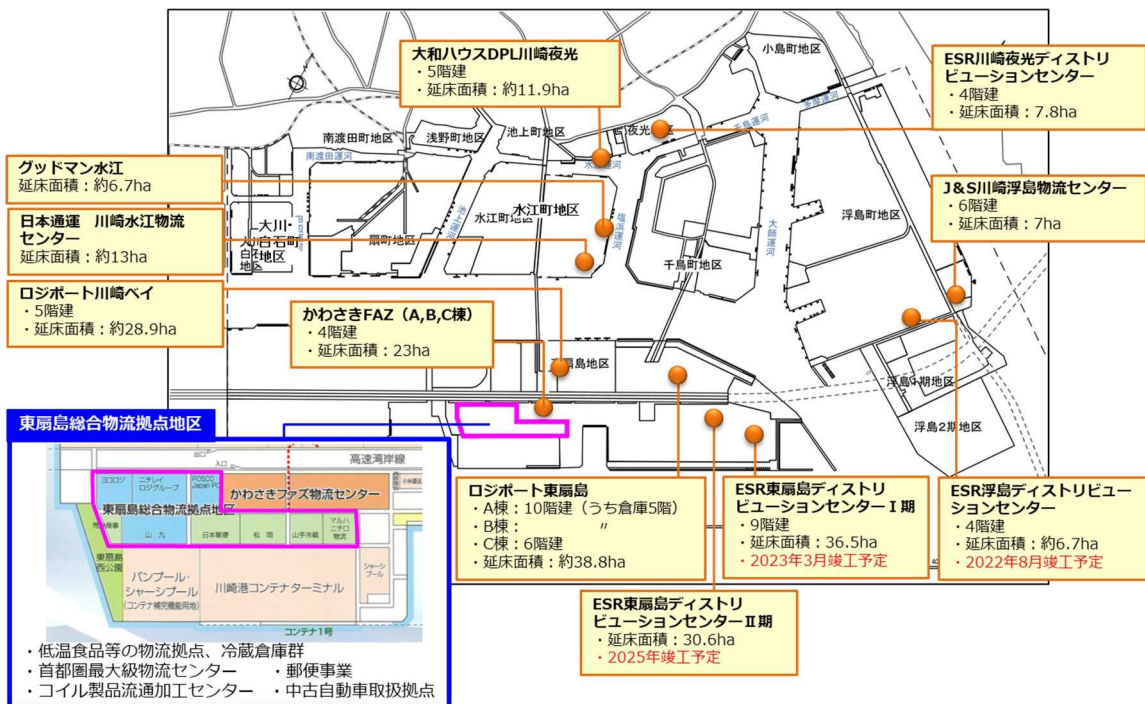


出典：川崎エコタウン HP より川崎市港湾局作成

図 主なリサイクル関連企業の立地状況

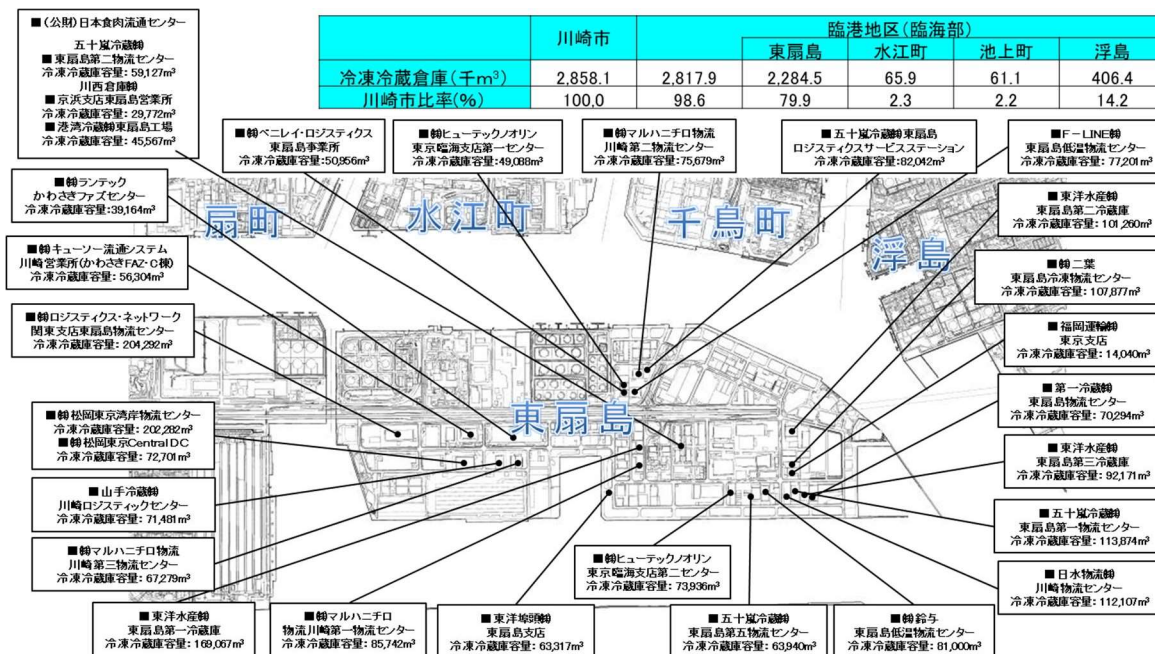
オ. 物流施設の集積

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。また、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、冷凍冷蔵倉庫を中心とした高機能物流施設が立地している。



出典：各社公表資料より川崎市港湾局作成

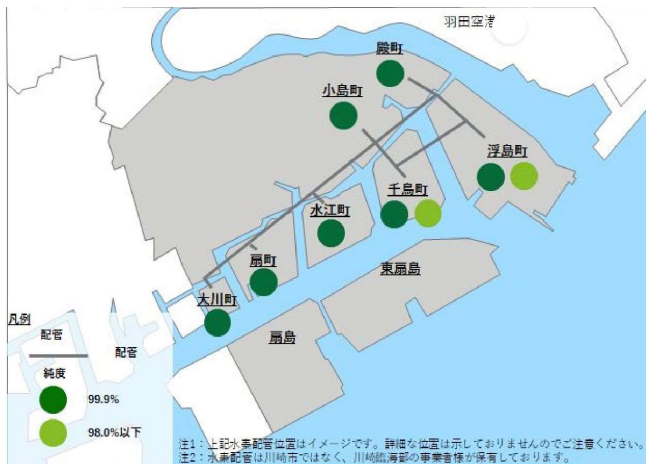
図 主な大型物流施設立地状況



出典：神奈川県冷蔵倉庫協会 HP 会員企業情報より川崎市港湾局作成

図 冷凍冷蔵倉庫の立地状況

カ. 企業間のパイプラインの敷設



出典：川崎市HP川崎臨海部の水素配管情報公開

図 水素配管イメージ



出典：川崎スチームネット株式会社HP

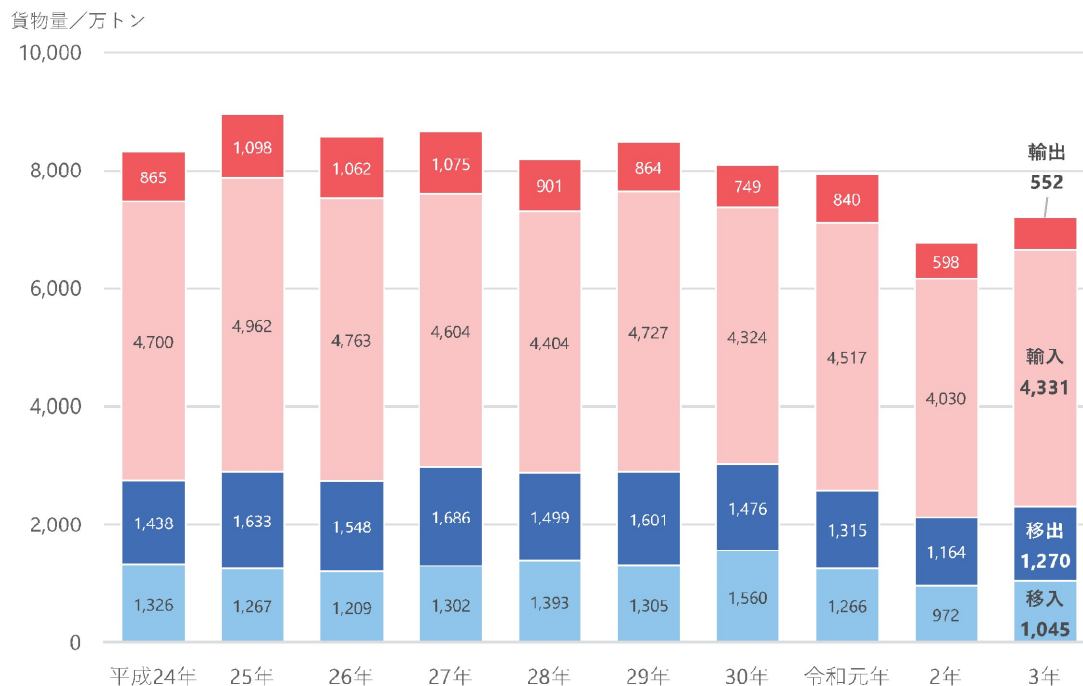
図 蒸気配管位置図

(4) 取扱貨物量、入港船舶隻数、航路数

ア. 取扱量の概況

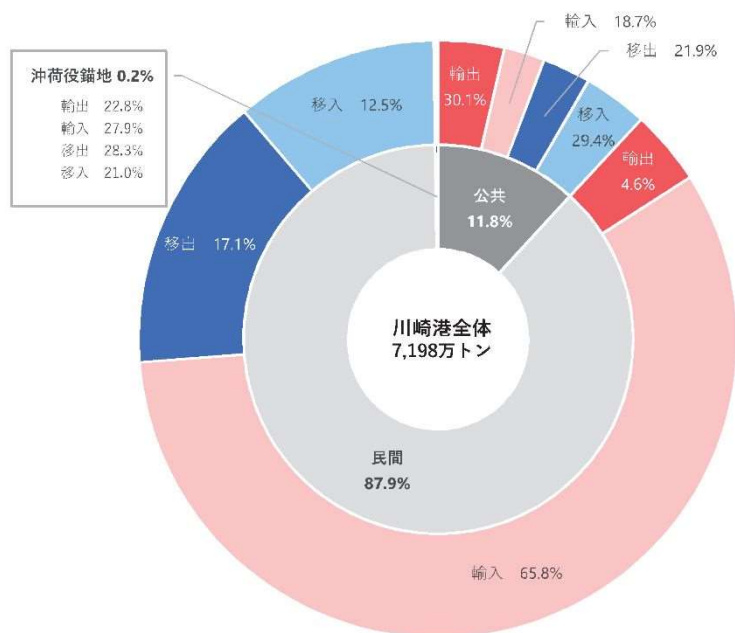
川崎港の取扱貨物量は、約 8,000 万トン～約 9,000 万トンで推移しており、近年は減少傾向である。

令和 3 年の貨物量は 7,198 万トンで、公共が 852 万トン(11.8%)、専用が 6,328 万トン(87.9%)、沖荷役錨地が 18 万トン (0.2%) となっている。



出典：「川崎港統計年報 令和 3 年」(川崎市港湾局)

図 川崎港取扱貨物量の推移

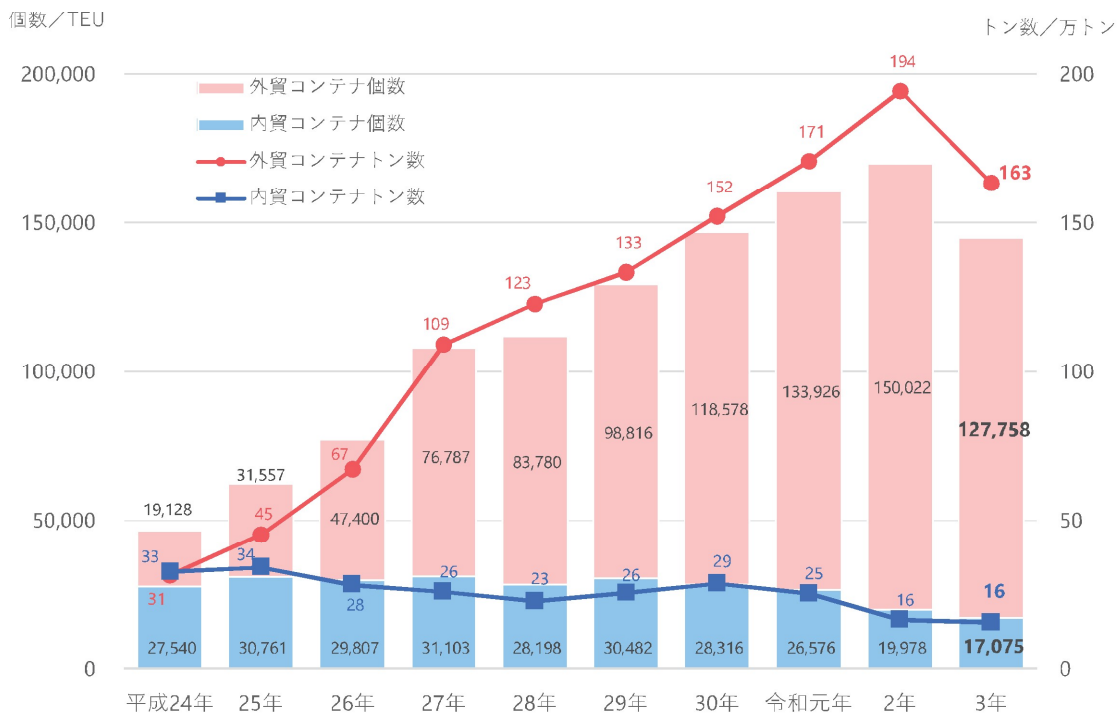


出典：「川崎港統計年報 令和 3 年」(川崎市港湾局)

図 公共・専用・沖荷役錨地別貨物量 (令和元年)

コンテナ貨物量は近年急激に増加しており、令和2年の貨物量は170,000TEU(外貿:143,434TEU、内貿:17,430TEU)となっている。令和3年は144,833(前年比85.2%)に減少している。

令和3年の仕向・仕出地別コンテナ貨物(公共)の構成比は、輸出は中国(39%)、台湾(27%)、輸入は中国(59%)、ベトナム(30%)、移出は横浜(38%)、東京(23%)、移入は名古屋(42%)、大分(37%)等となっている。



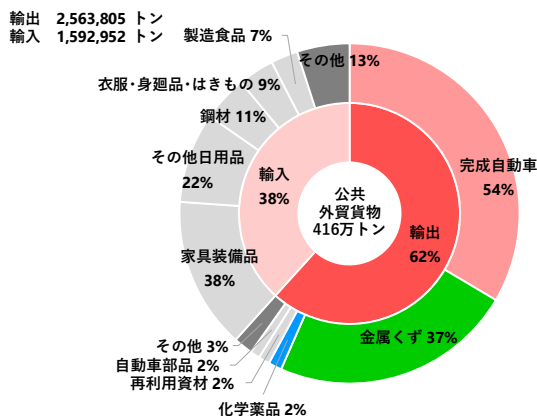
出典:「川崎港統計年報 令和3年」(川崎市港湾局)

図 川崎港コンテナ取扱貨物量の推移 (TEU)

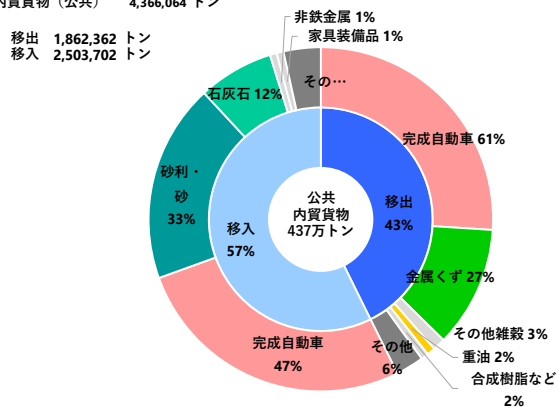
イ. 品目別構成比

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、輸入は家具装備品、その他日用品、移出は完成自動車、金属くず、移入は完成自動車、砂利・砂となっている。

外貿貨物（公共） 4,156,757 トン

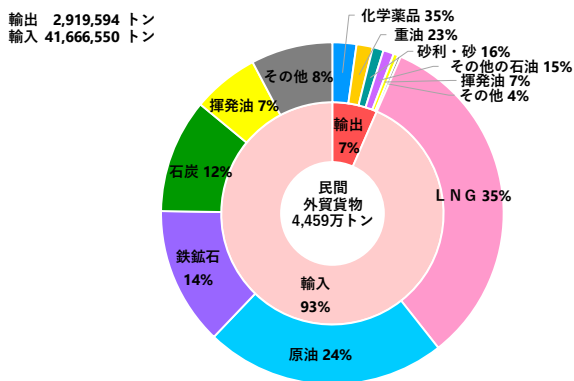


内貿貨物（公共） 4,366,064 トン

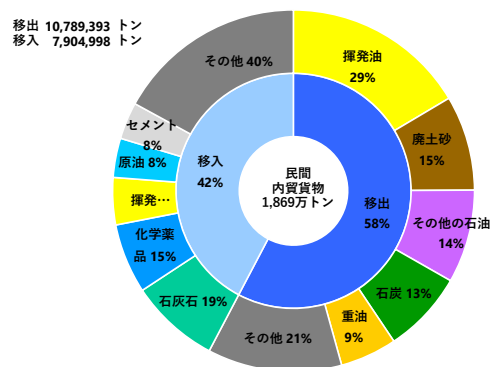


専用岸壁での主な取扱品目は、輸出は化学薬品、重油、輸入はLNG（液化天然ガス）、原油、移出は揮発油、廃土砂、移入は石灰石、化学薬品となっている。

外貿貨物（民間） 44,586,144 トン



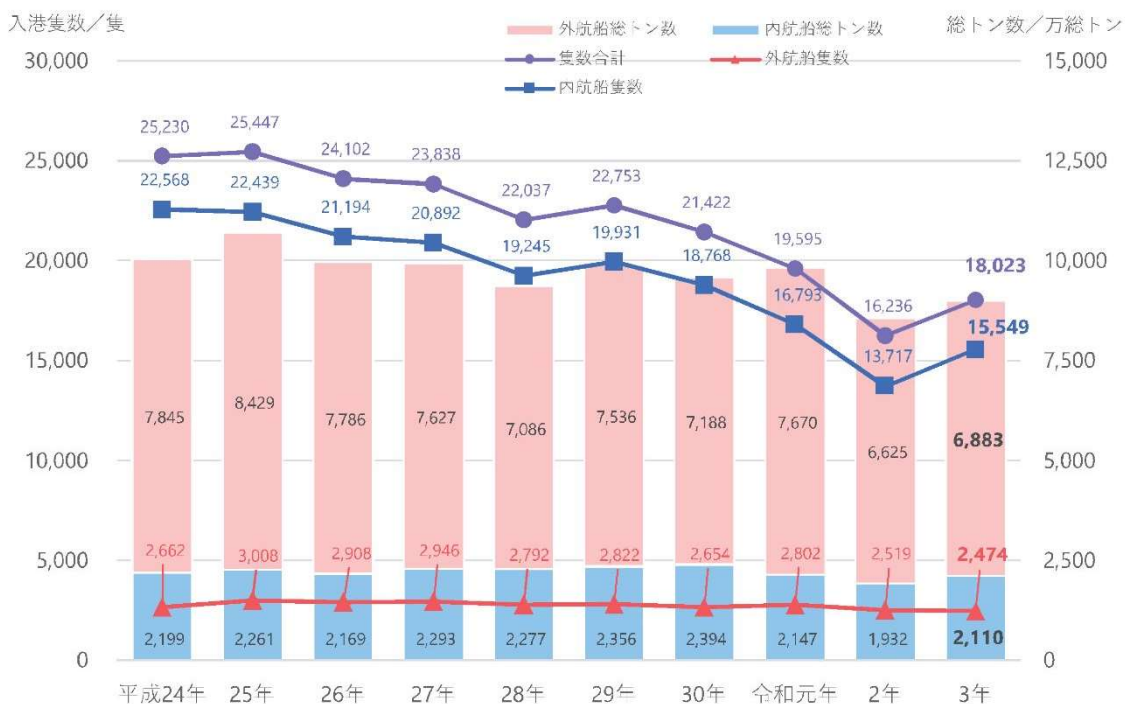
内貿貨物（民間） 18,694,391 トン



ウ. 入港船舶の動向

① 入港船舶隻数の推移

入港船舶隻数は減少傾向で推移しており、入港船舶総トン数は横ばいで推移している。



出典：「川崎港統計年報 令和3年」(川崎市港湾局)

図 入港船舶隻数の推移

② 最大入港船舶

最大入港船舶の年次推移は以下のとおりであり、いずれの年も16万GT級のタンカー船となっている。

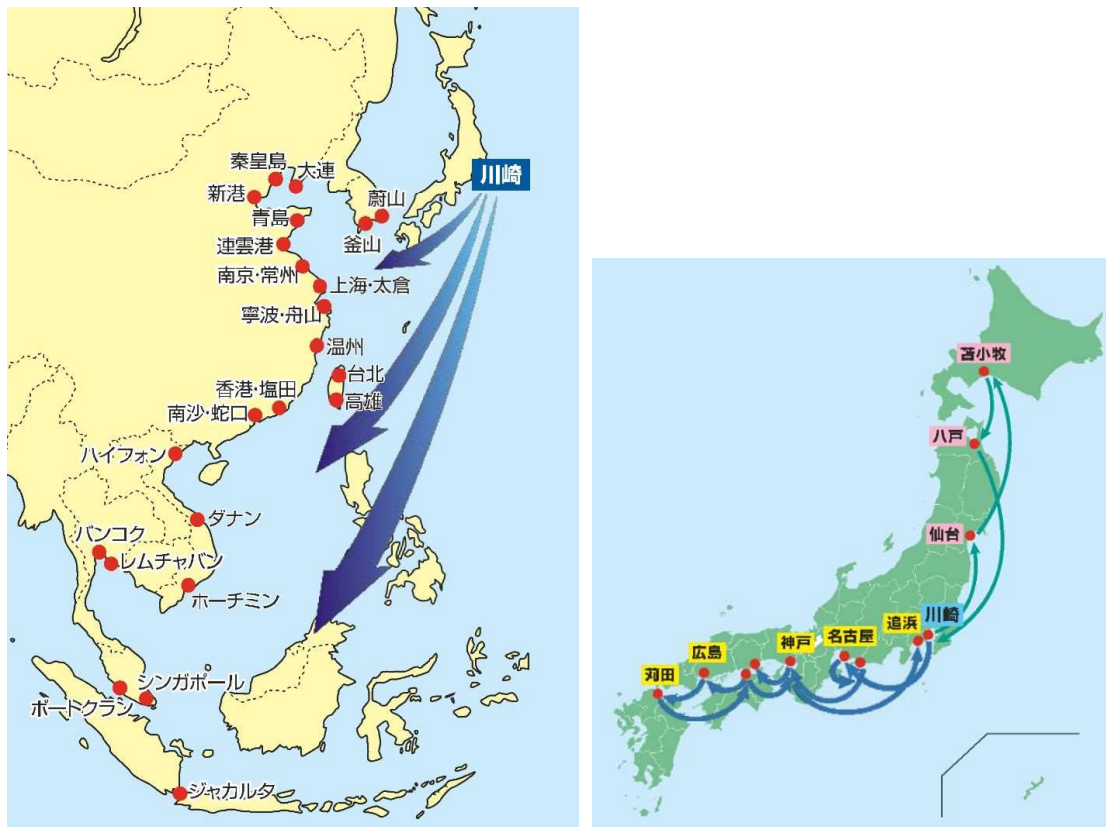
表 最大入港船舶の年次推移

年次	船舶名	国籍	総トン数 (GT)	重量トン数 (DWT)	用途
平成22年	STARLIGHT VENTURE	中国(香港)	161,045	317,970	タンカー船
平成23年	TAI HUNG SAN	シンガポール	163,882	317,924	〃
平成24年	ATLANTIC PROSPERITY	パナマ	164,373	310,000	〃
平成25年	FRONT FALCON	バハマ	160,904	308,875	〃
平成26年	MAERSK ILMA	シンガポール	160,716	318,477	〃
平成27年	BOSTON	リベリア	166,093	299,996	〃
平成28年	C.PROGRESS	パナマ	160,705	313,990	〃
平成29年	XIN WEI YANG	シンガポール	162,761	308,313	〃
平成30年	BOSTON	リベリア	166,093	299,996	〃
令和元年	NEW JOVIALITY	中国(香港)	164,680	318,218	〃
令和2年	TAKASAGO	パナマ	162,797	313,989	〃
令和3年	SANDRA	フランス	164,688	314,000	〃

出典：「川崎港統計年報 令和3年」(川崎市港湾局)

エ. 航路数

川崎港では、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、現在は直行航路が週 11 便就航している（令和 5 年 3 月時点）。また、内航 RORO 船により、日本各地と航路が結ばれている。



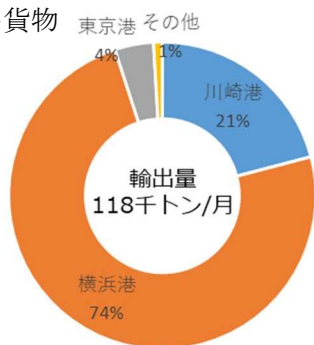
出典：「PORT OF KAWASAKI 2022-2023」（川崎市港湾局）

図 国際コンテナ航路(左)、内航 RORO 航路(右)

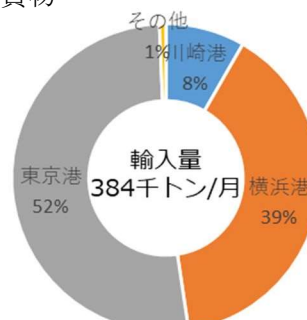
オ. 川崎区発着貨物（アジア航路）の川崎港利用率

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

・ 輸出貨物



・ 輸入貨物



出典：コンテナ流動調査（H30）結果より川崎市港湾局作成

3. 川崎港の強み

(1) 川崎港の強み

物流関係
<ul style="list-style-type: none"> ○川崎港にはアジア各地との定期コンテナ直行航路が就航しているとともに、京浜港内の東京港・横浜港を經由し、世界各地との貨物輸送が行われている ○川崎港でコンテナターミナルの利用促進に向け、官民で共通した目標を設定し、ソフト・ハード両面での連携した取組を推進している ○日本各地と RORO 船航路を結ぶ国内輸送拠点として、また、東日本における完成自動車の輸出拠点となっている ○川崎港は交通アクセスの要衝となっており、さらなる強化を進めている ○冷蔵倉庫が集積し、市域を越えた広域にわたる市民生活等を支えている ○川崎港は国内・海外との循環資源の輸送拠点を担い、市民生活等から生じる資源の循環を支えている

生産・エネルギー関係
<ul style="list-style-type: none"> ○LNG や原油を多く取り扱っており、エネルギーの輸入拠点として首都圏の産業や生活を支える ○日本有数の石油化学コンビナートを形成し、石油・化学関連企業が集積している ○川崎市では「川崎カーボンニュートラルコンビナート構想」を策定し、立地している多くの企業とともに、戦略性をもって進めることとしている ○川崎臨海部には水素配管や蒸気配管が敷設され、企業間で水素、蒸気を供給し、生産活動に活用している ○川崎臨海部にはリサイクル関連産業が集積し、国内有数のリサイクル拠点となっている

交流関係
<ul style="list-style-type: none"> ○川崎港の就労者は業務前後での余暇活動の意思があり、飲食店等の施設や、交通アクセス等の充実を期待している ○川崎臨海部においても、就労者の多様化が進んでいる ○川崎港は住宅地に隣接しない大規模な緑地や多くの船舶や航空機の行き交う眺望などを有している ○官民の多様な主体が川崎港でイベントなどを開催している

防災関係
<ul style="list-style-type: none"> ○首都直下地震等による、広域・甚大な被害に対し、応急復旧活動を行う国の基幹的広域防災拠点が立地しており、川崎市等の関係機関も参加する防災訓練を実施している ○民間企業と災害時の連携に関する協定を締結している ○川崎港は高潮等から市民等を守る役割を担っている ○京浜運河では、総トン数 1,000t 以上の船舶について一方通航の運用をするとともに各所に管制信号が設置され、航行船舶の安全が確保されている

その他
<ul style="list-style-type: none"> ○ドローン等の新技術の現場実装に向けた取組に積極的に協力している ○持続的な市民生活等を支えるため、川崎港の土地造成に廃棄物等を活用している

参考4 現在の川崎港長期構想に基づく取組の実施状況

現在の川崎港長期構想に基づく取組の実施状況

(1) 総合物流港湾の整備

主な取組	取組状況	検証結果
①外貿コンテナターミナルの整備 ②複合物流拠点の形成 ③在来貨物取扱ふ頭の再編 ④内貿複合一貫輸送ターミナルの整備	①CT岸壁の延伸、背後ヤードの拡張、ガントリークレーンの整備 (○) ②高機能物流施設の立地誘導を図り、総合物流拠点地区を形成 (○) ③港湾関連施設整備の推進 (○) ④臨海鉄道水江町線が廃止されるなど、鉄道輸送と連携した内貿複合一貫輸送は進んでいない。(△)	【効果】 港湾物流活動の利便性及び効率性が向上し、地域経済や市民生活の安定・向上に貢献 【継続的課題】 ①コンテナ貨物量増加に対応したヤード確保 ②荷捌地や倉庫用地の確保 ③港湾施設の老朽化への対応 ④船舶大型化への対応 ④モーダル別の進展が想定されるなか、海上輸送と鉄道輸送との効果的な連携の検討が必要

主な取組状況



1 川崎港コンテナターミナルの整備

- ・現在、延長431m(水深-14m)のバースを整備
- ・コンテナ貨物や航路数は大幅に増加

コンテナ貨物	H10: 5.5万TEU ⇒ R2: 16万TEU
コンテナ航路	H22: 4航路 ⇒ R2: 10航路
面積	24.5ha
ガントリークレーン	3基
トランスファークレーン	9基
岸壁	水深14m、バース延長431m



2 東扇島総合物流拠点地区の形成



- ・2期にわたって公募を実施し、9社の高機能物流施設が進出

現在の川崎港長期構想に基づく取組の実施状況

(2) 臨海部の特性を活かした産業空間の再整備

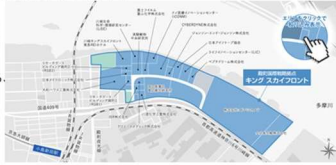
主な取組	取組状況	検証結果
①新産業の育成 ②産業支援基盤の整備 ③既存素材産業のリニューアル	①②③新産業創出に向けた研究開発拠点であるキングスカイフロントの形成や南渡田地区における新産業拠点形成に向けた取組を推進。(○)	【効果】 新産業拠点形成や基幹産業の高度化・高機能化に向けた取組を進め、臨海部産業の持続的な発展に貢献 【継続的課題】 ・産業構造の変化による工場跡地等の有効活用や土地利用転換 ・カーボンニュートラルコンビナート・ポートへの転換促進

主な取組状況



1 臨町国際戦略拠点「キングスカイフロント」

- ・ライフサイエンス分野における世界最高水準の研究開発拠点の形成を推進
- ・2011年の第1号機関の進出から現在70の企業や大学、研究機関が集積(2021年1月時点)
- ・現在、キングスカイフロントから羽田空港に繋がる連絡道路を整備中



出典：キングスカイフロントホームページ

2 南渡田地区拠点整備

- ・製品サイクルを一通り実現する機能導入を目指す。
- ・北地区の研究成果を南地区で製品化する拠点内での連続性や、広大な土地を活用し、柔軟性の高い土地利用により川崎臨海部全体の機能強化につながる拠点形成を目指す。
- ・就業者や来訪者が水や緑に親しみ、憩いや癒いを感じられる魅力ある空間形成を目指す。



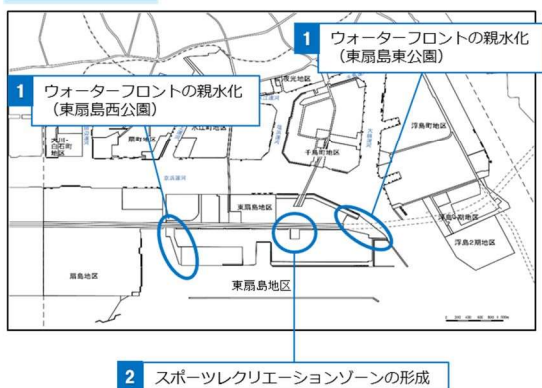
出典：南渡田地区拠点整備基本計画

現在の川崎港長期構想に基づく取組の実施状況

(3) 臨海部のアメニティ空間整備

主な取組	取組状況	検証結果
①就業環境の向上 ②ウォーターフロントの親水化 ③スポーツレクリエーションゾーンの形成 ④景観形成 ⑤生産・物流機能との緩衝地帯として内奥運河等の活用(※内奥運河域における緩衝緑地の整備) ⑥海上交通機能の整備	①②④釣りを楽しめる西公園、バーベキュー場や人工海浜を有する東公園を整備(○) ③川崎マリエンにビーチバレーコートを整備(○) ⑤内奥運河域において親水緑地等の整備は進んでいない。(△) ⑥周遊クルーズが実施されているが、就航は限定的(△)	【効果】 親水やレクリエーション、休息の場の充実を図り、市民等に開かれた快適な臨海部の環境を創出 【継続的課題】 ①②③④港湾緑地等の賑わい及び市民認識度の向上 ①④不法投棄、放置車両等への対応 ⑤快適に滞在できる環境の提供に向けた緑地等の整備 ⑥観光船の舟運促進

主な取組状況



1 東扇島東公園、東扇島西公園

【東扇島東公園】
 ・ランボル緑地15.8ha
 ・平成20年4月開園
 ・人工海浜(潮干狩り可)や磯場で海や生物とふれあうことができる
 ・その他バーベキュー広場、芝生広場、ウッドデッキなどを整備



【東扇島西公園】
 ・休息・修景緑地6.6ha
 ・平成16年4月開園
 ・芝生広場や、ベンチ、木製のボートデッキを整備。釣りを楽しめる。

2 川崎マリエン

・平成21年にビーチバレーコートを整備
 ・平成30年4月 ナショナルトレーニングセンター競技強化拠点施設に指定
 ・川崎マリエンの来場者数は増加
 H17：16万人 ⇒ H30：42万人



出典：公益社団法人日本オリンピック委員会 ホームページ

現在の川崎港長期構想に基づく取組の実施状況

(4) 臨海部の安全性と防災機能の強化

主な取組	取組状況	検証結果
①震災時の緊急物資・人員の輸送に貢献する防災拠点の整備 ②地域経済社会の活動復旧に貢献する港湾施設の整備 ③船舶航行の安全性の配慮	①東扇島地区に防災拠点を整備(○) ②緊急物資輸送路の液状化対策や海底トンネルの耐震化を実施(○) ③航路管制や海面清掃、泊地の維持浚渫の実施(○)	【効果】 海上緊急物資輸送の拠点を形成し、市民生活や経済活動の安全性・安定性の強化 航行船舶の安全性の確保 【継続的課題】 ・気候変動による自然災害対策

主な取組状況



1 東京湾基幹的広域防災拠点(東扇島地区)

・大規模災害時に国の基幹的広域防災拠点として、東京都の有明の丘と相互補充し、一体的に機能を発揮する施設とするため、東扇島公園を整備(平成20年4月供用)



出典：国土交通省関東地方整備局ホームページ

2 港湾施設の整備

(緊急輸送路の液状化対策、川崎港海底トンネルの耐震化、防災用浮桟橋の整備など)



・災害時のアクセスを確保するため、障害物撤去や緊急物資の輸送を行う防災用浮桟橋(2基)を整備(※水江町の1基は現在工事中のため、千鳥町へ仮設留置)

現在の川崎港長期構想に基づく取組の実施状況

(5) 廃棄物処分場確保への適切な対応

主な取組	取組状況	検証結果
①処分空間の確保 ②リサイクルのための搬出入基地の確保	①廃棄物受入護岸を浮島2期地区に整備 (○) ②循環資源貨物の取扱拠点を千鳥町地区に形成 (○)	【効果】 廃棄物処分場整備や循環資源貨物取扱拠点の形成により、持続的な都市活動などに貢献 【継続的課題】 廃棄物等の安定的な受入

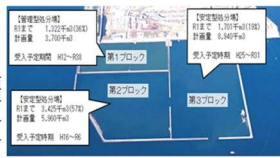
主な取組状況



1 川崎港浮島地区廃棄物海面処分場整備事業

- 平成3年3月川崎港湾計画において、浮島2期地区に廃棄物処理用地を位置づけ、平成5年度より事業着手
- 平成12年より廃棄物受入開始

処分場	種別	建設年度	面積
第1ブロック	一般廃棄物 産業廃棄物	H12~H28	H12~H28
第2ブロック	一般廃棄物 資源物	H16~H22	H16~H28
第3ブロック	資源物	H23~H28	H23~H28



2 リサイクルポート

- 国土交通省は、循環資源の広域流動の拠点となる港湾をリサイクルポートを指定 (全国22港)
- 川崎港は平成15年4月に指定
- 千鳥町地区をリサイクルポートの「重点整備地区」に位置づけ

輸送されている資源循環
・金属くず
・建設発生土
・タイヤチップ など



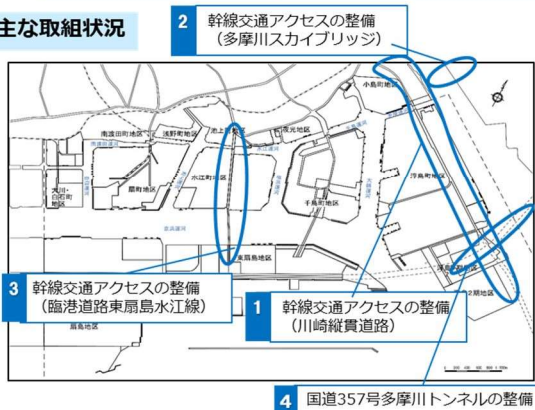
出典：リサイクルポート要覧/リサイクルポート推進協議会

現在の川崎港長期構想に基づく取組の実施状況

(6) 交通ネットワークの強化・整備

主な取組	取組状況	検証結果
①道路系 ②軌道系 ③海上交通系	①川崎縦貫道路(浮島JCT~大師JCT間)、多摩川スカイブリッジ (令和3年度完成予定) を整備 (○) ①臨港道路東扇島水江町線、国道357号多摩川トンネル整備着手 (○) ②臨海鉄道水江町線が廃止されるなど、鉄道輸送と連携した内貨複合一貫輸送は進んでいない (△) ③周遊クルーズが実施されているが、就航は限定的 (△)	【効果】 陸上交通機能の強化を図り、物流活動や産業活動等の活性化に貢献 【継続的課題】 ①②コンテナ貨物量の増加や新たな土地利用に対応した交通環境の向上 ②モータルの進展が想定されるなか、海上輸送と鉄道輸送との効果的な連携の検討が必要 ③観光船の舟運促進

主な取組状況



1 川崎縦貫道路

- 川崎市の南北を結ぶ幹線道路
- 平成22年10月に川崎浮島JCT~大師JCTが開通



2 多摩川スカイブリッジ

- 羽田空港跡地地区と川崎市殿町地区を結ぶ
- 令和4年3月開通



3 臨港道路東扇島水江町線

- 物流拠点の東扇島地区と水江町地区を結ぶ臨港道路 (延長3.0km)
- 平成21年度より事業開始し、令和9年度完了予定



4 国道357号多摩川トンネル

- 羽田空港跡地地区と川崎市殿町地区を結ぶトンネル
- 平成27年度に事業着手



出典：川崎国道事務所HP