

川崎港長期構想

令和 5 年 9 月



川崎港 長期構想

目次

I	はじめに	2
1.	港湾の長期構想とは	2
(1)	港湾の長期構想とは	2
(2)	関連する主な計画との関係	2
2.	長期構想の改訂について	3
(1)	長期構想改訂の目的	3
(2)	長期構想改訂に向けた検討体制について	4
II	川崎港長期構想	8
1.	川崎港の位置付け	8
(1)	長期構想（平成10年3月策定）における川崎港の位置付け	8
(2)	将来（2040年代）における川崎港の位置付け	8
2.	川崎港の将来像	10
3.	将来像実現に向けた取組の方向性	12
(1)	「カーボンニュートラルな社会の形成を先導する港」の形成に向けて	13
(2)	「強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港」の形成に向けて	15
(3)	「持続可能な生産・消費活動を支える港」の形成に向けて	21
(4)	「誰もが働きたい・訪れたい港」の形成に向けて	23
(5)	「災害等への備えが充実している港」の形成に向けて	27
4.	川崎港の持続的な発展に向けた運営のあり方	29
(1)	川崎港の運営のカーボンニュートラル化	29
(2)	戦略的なストックマネジメントの推進	30
(3)	最新の技術開発状況に関する情報収集やその活用に向けた検討	30
(4)	情勢変化への柔軟な対応等	30
5.	将来のゾーニング・交通ネットワーク	31

参考資料

- 参考1 上位計画・関連計画
- 参考2 川崎港を取り巻く環境変化
- 参考3 川崎港の現況
- 参考4 現在の川崎港長期構想に基づく取組の実施状況
- 参考5 川崎港の課題
- 参考6 川崎港の強みと将来像
- 参考7 用語集



はじめに

1. 港湾の長期構想とは
2. 長期構想の改訂について

1 はじめに

1. 港湾の長期構想とは

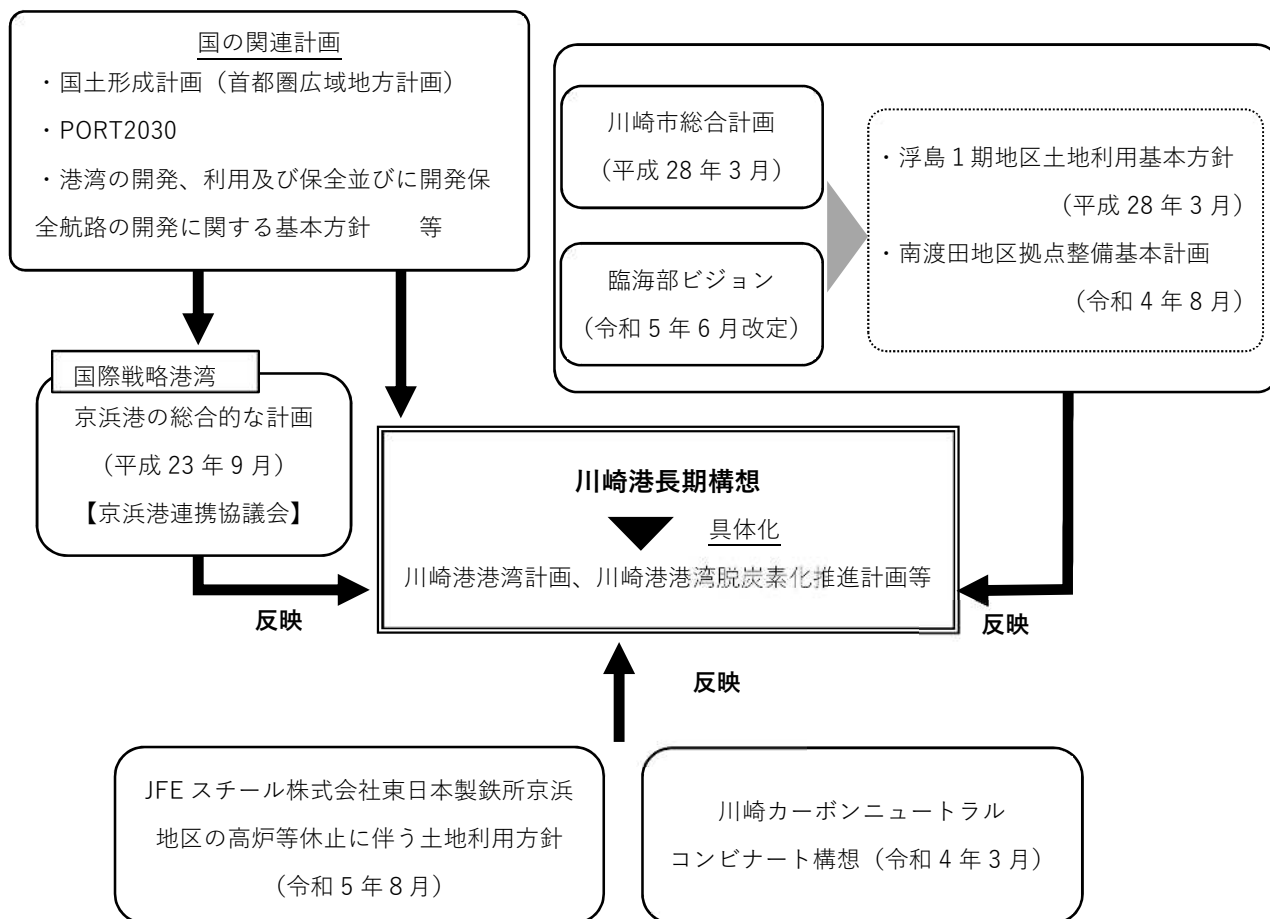
(1) 港湾の長期構想とは

港湾の長期構想とは、法定計画（港湾法第3条の3）である港湾計画に先立ち策定するものであり、「概ね20～30年先の長期的視点に立った、総合的な港湾空間の形成とその在り方」をとりまとめるものとされています。川崎市では平成10年に策定した川崎港長期構想に基づき、川崎港を「工業港の有する機能を活かしながら、高度な物流拠点を有する総合港湾」と位置づけ、関連する取組を進めてきています。

※「現在の川崎港長期構想に基づく取組の実施状況」について参考資料に記載（参考資料 P47）

※それらも踏まえた「川崎港の課題」について整理し、参考資料に記載（参考資料 P52）

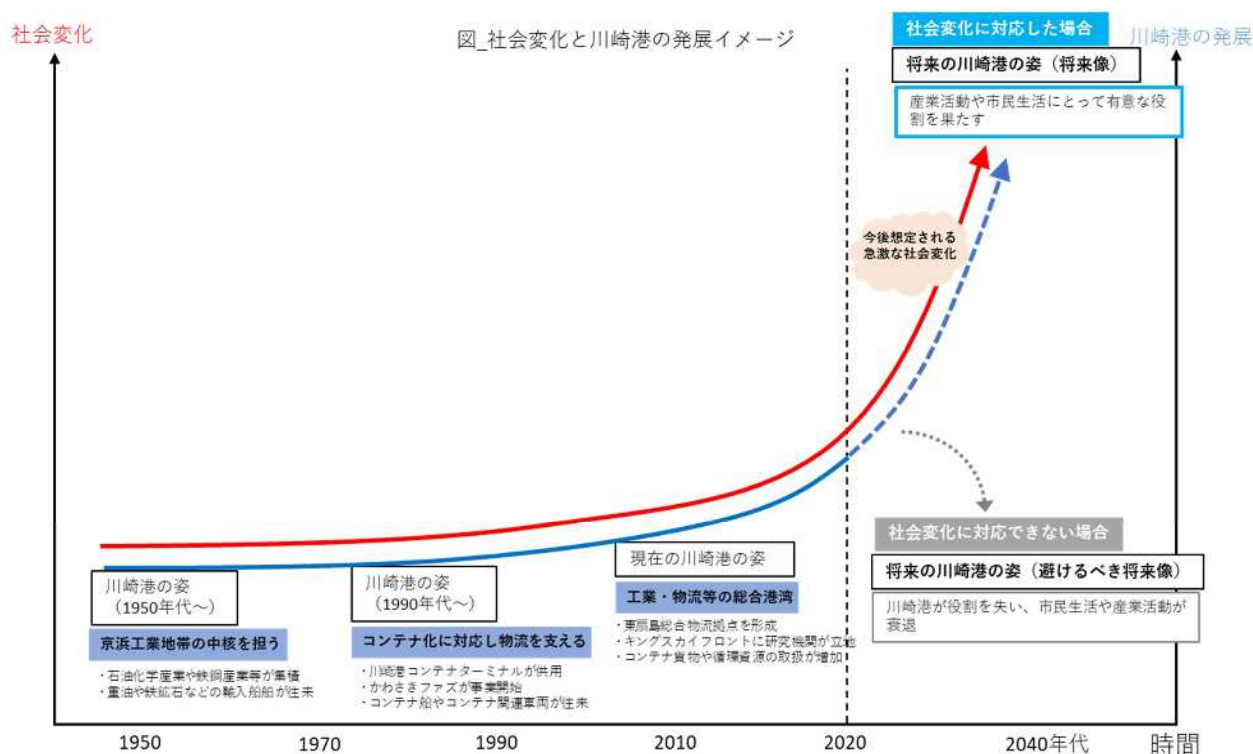
(2) 関連する主な計画との関係



2. 長期構想の改訂について

(1) 長期構想改訂の目的

川崎港はこれまで京浜工業地帯の中核を担い産業を支えるとともに、コンテナ化に対応し物流を支える等、社会の変化に対応して発展してきました。脱炭素化の加速やデジタル技術の革新等、急激な社会変化が想定される将来（2040年代）においても有意な役割を果たすことができるよう新たな川崎港の将来の姿（位置付け）を設定するとともに、その実現に向けた取組の方向性等を示すことを目的としています。また、取組の方向性に基づき実施する具体的な取組についても川崎港長期構想検討委員会において検討し、その例を整理しました。



(2) 長期構想改訂に向けた検討体制について

川崎港長期構想の改訂に向けて、「川崎港長期構想検討委員会」を設置し、検討を行いました。

ア. 設置目的

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。

イ. 検討体制

(敬称略、五十音順)

区分	氏名	所属	職名
学識経験者	押田 佳子	日本大学理工学部	准教授
	須野 原 豊	一般社団法人ウォーターフロント協会 (公益社団法人日本港湾協会 前理事長)	会長
	中村 由行	横浜国立大学大学院	元教授
	平野 創	成城大学経済学部	教授
	吉江 宗生	国立研究開発法人港湾空港技術研究所	特別研究主幹
	渡邊 豊	東京海洋大学大学院	教授
港湾関係者	岩山 眞士	川崎商工会議所	副会頭
	大岡 秀哉 (鈴木 健之)	横浜川崎国際港湾株式会社	企画部長
	大嶋 睦弘 (武田 直登)	ENEOS株式会社川崎製油所	副所長
	北 篤彦	公益社団法人川崎港振興協会	専務理事
	高橋 哲也	川崎臨港倉庫埠頭株式会社	代表取締役会長
	田中 章夫	川崎港湾労働組合協議会	議長
	塚本 淳一	株式会社東扇島物流センター	代表取締役社長
	中井 英樹	一般社団法人日本船主協会	
	長澤 正明 (町口 恒)	株式会社ロジスティクス・ネットワーク東扇島物流センター	専門役
	中村 健 (小泉 幸洋)	NPO法人産業・環境創造リエゾンセンター	専務理事
	西 修一	川崎港運協会	会長
	原田 津一	東扇島総合物流拠点地区協議会	会長
国の地方行政 機関	小倉 修一 (相馬 淳)	海上保安庁第三管区海上保安本部横浜海上保安部	部長・京浜港長
	神田 尚樹 (箕作 幸治)	国土交通省関東地方整備局京浜港湾事務所	所長
	原田 卓三 (森橋 真・ 衛藤 謙介)	国土交通省関東地方整備局港湾空港部	部長
オブザーバー	加賀谷 俊和 (山本 貴弘)	国土交通省港湾局計画課	港湾計画審査官

(): 前任者

ウ. 検討経過

令和3年11月30日 第1回川崎港長期構想検討委員会

令和4年5月31日 第2回川崎港長期構想検討委員会

令和5年6月20日 第3回川崎港長期構想検討委員会

令和5年9月15日 第4回川崎港長期構想検討委員会

※委員会の他、意見交換会等により、各委員の意見を聴取



川崎港長期構想

1. 川崎港の位置付け
2. 川崎港の将来像
3. 将来像実現に向けた取組の方向性
4. 川崎港の持続的な発展に向けた運営のあり方
5. 将来のゾーニング・交通ネットワーク

II 川崎港長期構想

1. 川崎港の位置付け

(1) 長期構想（平成 10 年 3 月策定）における川崎港の位置付け

長期構想（平成 10 年 3 月策定）における川崎港の位置付け
「工業港の有する機能をいかしながら、高度な物流拠点を有する総合港湾」

(2) 将来（2040 年代）における川崎港の位置付け

社会情勢の変化や上位・関連計画の方向性を踏まえて将来に期待される川崎港の役割を整理し、川崎港の位置付けを設定しました。

「経済社会の変化に適応した産業」や「豊かな生活」を支える、
カーボンニュートラル社会の形成を先導し、持続的に発展する港

ア. 主な社会情勢の変化

- ・経済社会のカーボンニュートラル化が進展
- ・デジタル化等の技術革新が進展

イ. 川崎港の役割

役割 1 経済社会のカーボンニュートラル化等の社会変化に適応した力強く発展する産業を支え続ける

川崎臨海部には石油化学コンビナートが形成されており、これまで我が国の高度経済成長を牽引してきました。今後もカーボンニュートラルなどの社会情勢に対応しつつ、川崎臨海部の発展を支え、我が国の発展をけん引していく必要があります。

関連計画等における方向性等

- 暮らしの質を向上させるような新たな価値を、企業・団体などの多様な主体と共に創造するなど、地域経済の活性化を図りながら、環境問題をはじめとする国際的な課題解決へ貢献し、我が国の持続的な成長を牽引する「力強い産業都市づくり」（川崎市総合計画・まちづくりの基本目標）
- 第 4 次産業革命を先導する新たな拠点を核に産業が波及し、日本の成長を牽引（臨海部ビジョン・30 年後の将来像）
- 炭素循環型コンビナートの形成（川崎カーボンニュートラルコンビナート構想・2050 年の将来像）
- カーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点の形成（川崎カーボンニュートラルコンビナート構想・2050 年の将来像）
- 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成（PORT2030）

役割2 従来主眼に置いてきた産業のみならず、生活物資の輸入や、立地特性をいかした特別な体験の提供を通じ、豊かな生活も支えていく

川崎港は、これまで産業を支えることに主眼を置いてきましたが、成熟した社会においては生活物資の安定的な輸入や港の特性をいかした体験の提供などにより豊かな生活を支えていく必要があります。

関連計画等における方向性等

- 誰もが多様な生き方や考え方を寛容に認め合いながら、寄り添い、支え合い、社会に貢献することで生きがいを持ち、日常生活の質的な充足や郷土への愛着と誇りを強く感じることが出来る成熟したまち（川崎市総合計画・まちづくりの基本目標）
- 成熟社会における「豊かさ」を実現し続ける、ワクワク感を抱ける地域（臨海部ビジョン・30年後の将来像）
- ブランド価値を生む空間形成（PORT2030・基本的な方向性）
- コンテナ物流に関する国際競争力の強化を図ることで、我が国産業の活性化、生活の安定性を確保する（京浜港の総合的な計画・将来像（政策目標））

役割3 カーボンニュートラル化やデジタル化等の社会変革に適応し、持続的に発展する

将来においても川崎港が船社や荷主企業に選ばれ続け産業や生活を支えていくために、立地企業と連携し川崎港として率先してカーボンニュートラル化に取り組むとともに、最新技術の積極的な活用等により、川崎港が持続的に発展するよう取り組む必要があります。

関連計画等における方向性等

- 成長と成熟の調和による持続可能な最幸のまち かわさき（川崎市総合計画・めざす都市像）
- 市役所が自ら率先して脱炭素化にチャレンジしているまち（川崎市地球温暖化対策推進基本計画・基本的方向5）
- 港湾・物流活動のグリーン化（PORT2030・基本的な方向性）

2. 川崎港の将来像

川崎港の位置付けを以下の視点で具体化し、川崎港の将来像を設定しました。

- ◇川崎港の持つ強みをいかせる分野に集中
- ◇持続可能な開発目標（SDGs）※1に寄与するものに集中
- ◇川崎港が有する社会的な責任を果たす

将来像1 カーボンニュートラルな社会の形成を先導する港



産業や生活の基盤となる水素等の脱炭素燃料の受入や貯蔵、供給等の機能が集積するとともに、これを活かした立地競争力の高い産業エリアを形成するなど、カーボンニュートラル社会の形成を先導する港を目指す。

将来像2 強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港



産業活動や生活を支えるアジアとの直航サービスや京浜港に寄港する多様な航路をいかしたフィーダーサービスなどのコンテナ航路や国内外との複合一貫輸送を担うRORO船航路が充実し、背後地とシームレスに接続するとともに、安定的なコールドチェーンなどを提供するロジスティクス産業が集積し、高度なサプライチェーンを支える港を目指す。

将来像3 持続可能な生産・消費活動を支える港



持続可能な生産・消費活動に不可欠な国内外との循環資源の海上輸送拠点を担うとともに、関連するリサイクル産業の拠点となる港を目指す。

将来像4 誰もが働きたい・訪れたい港



業務の前後を含め快適で充実した時間を過ごせる就労環境であるとともに、国際空港に隣接、航空機や船舶が行き交う眺望などの立地特性を活かした特別な体験ができる、誰もが働きたい・訪れたい港を目指す。

将来像5 災害等への備えが充実している港



産業活動や生活を災害等から守るとともに速やかな復興に寄与する、強靱な社会インフラや港湾機能を維持するための協力体制等が充実している港を目指す。

※1 2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標

川崎港の主な強み等

- ・LNGや原油を多く取り扱っている、エネルギーの輸入拠点
- ・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
- ・配管の敷設による蒸気や水素等の企業間融通

カーボンニュートラルな社会の形成を先導する港

- ・川崎港は、東京港及び横浜港と共に国際コンテナ戦略港湾である京浜港を構成しており、国・港湾管理者・港湾運営会社が一体となって東京湾内の広域的な連携等に取り組む港湾として位置づけられている
- ・アジア各地との定期コンテナ直行航路や京浜港内の東京港・横浜港を經由し、世界各地へつながるフィーダー航路が就航
- ・背後に立地する冷凍冷蔵倉庫群をいかし、アジア方面からの輸入貨物に対応
- ・日本各地とRORO船航路を結ぶ国内輸送拠点
- ・東日本における完成自動車の輸出拠点
- ・首都高湾岸線やアクアライン等を經由し、関東各地へのアクセスが可能

強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港

- ・市民生活等から生じる金属くず等循環資源の国内外への輸送拠点
- ・リサイクル産業の集積
- ・持続的な市民生活を支えるため、廃棄物等を受入

持続可能な生産・消費活動を支える港

- ・川崎港に対し、就労者や市民等は飲食店等の施設や、交通アクセス等の充実を期待している
- ・就労者の多様化への対応
- ・市街地と離れた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

誰もが働きたい・訪れたい港

- ・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
- ・民間企業と災害時の連携に関する協定を締結
- ・高潮等から市民等を守る役割を担う
- ・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などによる航行船舶の安全を確保している

災害等への備えが充実している港

3. 将来像実現に向けた取組の方向性

それぞれの将来像実現に向けた取組の方向性等を以下のように整理しました。

 : 取組の具体例

(1)「カーボンニュートラルな社会の形成を先導する港」

の形成に向けた取組の方向性

① カーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の形成

- 水素等取扱拠点の形成

② 立地競争力の高い産業地域や炭素循環型コンビナートの形成

- 企業間連携によるプロジェクトの推進

(2)「強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港」

の形成に向けた取組の方向性

① コンテナ貨物取扱機能の強化

- 効率的なコンテナターミナルの整備
- コンテナターミナルのカーボンニュートラル化の推進
- 新技術等の活用によるコンテナ輸送の効率化

② RORO 貨物取扱機能の強化

- 既存施設等を活用した新たな貨物需要への対応
- 次世代モビリティの輸送に対応した施設の整備

③ ロジスティクス機能の強化

- 円滑な陸上輸送網の構築
- 官民一体となったポートセールスの実施による航路の充実
- 付加価値の高い物流サービスを提供できる環境の整備

(3)「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の方向性

① 循環資源等の取扱拠点の機能強化

- 循環資源の取扱機能の強化
- 市内から発生する廃棄物等の継続的な受入

(4)「誰もが働きたい・訪れたい港」

の形成に向けた取組の方向性

① 快適に過ごせる環境の形成

- 就労者や市民等が快適に滞在できる環境の提供
- 就労者や市民等の交通アクセスの強化

② 立地特性を活かした特別な体験ができる場の提供

- 「港ならではの」の魅力の発掘、磨き上げ、情報発信

(5)「災害等への備えが充実している港」

の形成に向けた取組の方向性

① 災害や事故への備えの強化

- 災害や事故の防止
- 災害や事故への対応力の強化

(1) 「カーボンニュートラルな社会の形成を先導する港」の形成に向けて

- ・既存ストックを活用した水素等の取扱拠点など、水素を軸とした「**カーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点の形成**」を図ります。
- ・官民協議会の開催等を通じ、企業間連携によるプロジェクトの創出等を図り、エネルギーが地域最適化された「**立地競争力のある産業地域**」や「**炭素循環型コンビナートの形成**」を図ります。

取組の具体例

① 「カーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点の形成」の具体例

○水素等取扱拠点の形成

川崎臨海部はエネルギーの供給拠点として、化石資源を海外から受け入れ、電力や石油製品を製造し、広域に供給してきました。

今後は市民等が環境配慮型の生活をしやすいことに貢献する地域となるために、カーボンニュートラルなエネルギーを市内外に供給する拠点に転換する必要があります。

そのため、川崎港ではカーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の形成に向け、扇島地区等土地利用方針^{※1}を踏まえ、水素等の受入・貯蔵・供給拠点の整備について事業者と調整等を行い、扇島地区の既存の大水深バースを活用し、海外から安価で安定的に水素等を受け入れ、供給する、水素等の取扱拠点の形成を図ります。また、水素ステーション設置空間や環境配慮船への水素等の燃料補給体制の確保について検討する等、水素等の供給・利活用の拡大を図ります。



図 扇島地区等土地利用方針^{※1}で示す先導エリアのゾーニング

導入機能のイメージ



出典：川崎重工業株式会社

▲水素等の運搬船



出典：TB グローバルテクノロジーズ株式会社

▲水素等を受け入れる荷役機械



出典：川崎重工業株式会社

▲水素等の貯蔵タンク

② 「立地競争力の高い産業地域や炭素循環型コンビナートの形成」の具体例

○企業間連携によるプロジェクトの推進

川崎臨海部は、多くの配管等が敷設され企業同士が繋がっており、エネルギーや熱、原料など様々な物質が融通しやすいコンビナート機能が実装されています。また、廃プラスチックのリサイクル施設が集積するなど、資源循環の拠点にもなっています。

今後のカーボンニュートラル化に伴うエネルギーの転換においては、各立地企業のエネルギーを満たすだけでなく、地域でのエネルギー利用や蒸気・排水等を含めたユーティリティ^{※2}の最適化を図るとともに、素材・製品の製造においては、石油に代わる炭素資源が必要になります。

そのため、エネルギーが地域最適化された立地競争力の高い産業エリアや炭素循環型コンビナートが形成されるよう、官民協議会の開催等を通じ、企業間連携のプロジェクトの創出等を図ります。また、令和4年度の港湾法改正で創設され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構築物規制の見直しなどについても必要に応じ検討しつつ推進します。

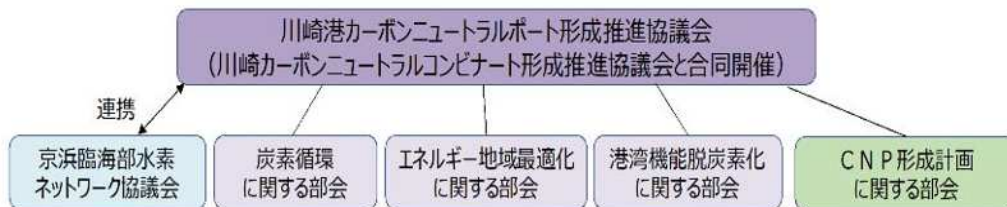


図 CNP 形成に向けた推進体制

※1 JFE スチール株式会社東日本製鉄所京浜地区の高炉等休止に伴う土地利用方針

※2 ユーティリティ：電気・ガス・上下水道など公益・公共設備のこと

(2) 「強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港」の形成に向けて

- ・今後の貨物需要や、京浜港である東京港及び横浜港との役割分担・連携を踏まえ、効率的なコンテナターミナルの整備やカーボンニュートラル化の推進、新技術を活用した輸送効率化による「**コンテナ貨物取扱機能の強化**」を図ります。
- ・既存施設等を活用した新たな貨物需要への対応や次世代モビリティの輸送に対応した施設の整備等による「**RORO貨物*1取扱機能の強化**」を図ります。
- ・円滑な陸上輸送網の構築や官民一体となったポートセールスの実施による航路の充実、リーファー貨物の安定的な輸送など川崎港の強みを伸ばし付加価値の高い物流サービスを提供できる環境の整備による「**ロジスティクス機能の強化**」を図ります。

取組の具体例

① 「コンテナ貨物取扱機能の強化」の具体例

○効率的なコンテナターミナルの整備

川崎港は、背後に立地する冷凍冷蔵倉庫群をいかしたアジア方面からの輸入貨物等に対応する役割を担うとともに、東京港及び横浜港と連携したフィーダーサービス等を提供しています。

コンテナターミナルでの貨物取扱量については、新型コロナウイルス感染症の影響等により減少したものの、10年余りの間増加傾向を辿り、生活物資の輸入等を通じ生活を支える役割が高まってきました。引き続き、市内の産業の活性化や生活の安定性の確保に向け、今後の貨物需要等を踏まえ、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（コンテナ岸壁の延伸、荷さばき地の拡張等）やこれによるオペレーションの効率化を図るとともに、バージ輸送の活用等による東京港や横浜港との接続性向上等に取り組めます。

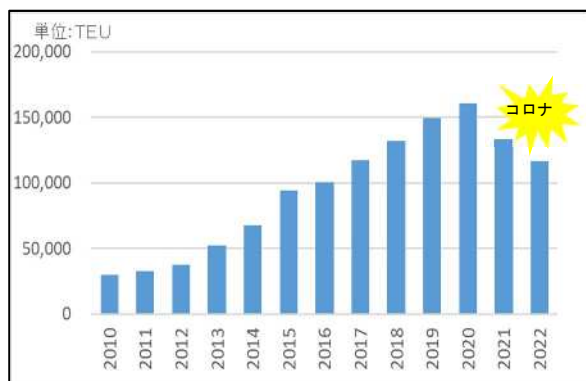


図 川崎港コンテナターミナルの貨物取扱量

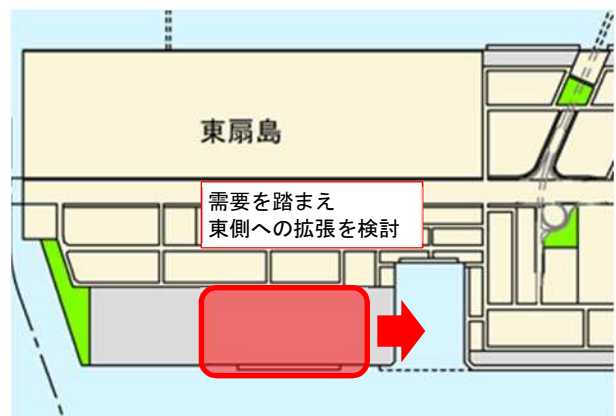


図 コンテナターミナルの拡張可能性

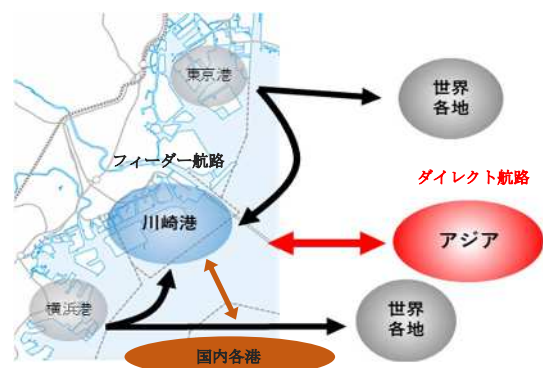


図 川崎港のコンテナ航路イメージ

○コンテナターミナルのカーボンニュートラル化の推進

サプライチェーン全体のカーボンニュートラル化を求める荷主等の要請に対応し、川崎港コンテナターミナルの競争力を維持・強化するため、温室効果ガスの排出について実質ゼロを目指します。

そのため、ハイブリット型RTGの導入やFC化、コンテナターミナルにおけるその他荷役機械のFC・EV化に取り組むとともに、水素ステーションの設置も含めて検討の上、コンテナターミナルにおける水素供給体制の構築に向けて取り組むなど、CNP協議会等において官民連携したプロジェクトの創出に取組みます。



図 川崎港コンテナターミナルに導入された脱炭素型RTG

○新技術等の活用によるコンテナ輸送の効率化

サイバーポート政策と連携した港湾手続きの電子化や集計データの活用を進めるとともに、新技術を活用したターミナル運営の先進事例を収集し、それらを官民で共有するなど、川崎港コンテナターミナルにおいて必要となる機能の導入に向けた検討を行い、デジタル技術等の新技術を活用した川崎港コンテナターミナルの効率化に取り組めます。



出典：PORT2030（国土交通省港湾局、平成30年7月）

図 新技術の活用イメージ

② 「RORO貨物取扱機能の強化」の具体例

○既存施設の活用等による貨物需要への対応

川崎港は、東西への内航RORO船の定期航路が就航するとともに、自動車メーカーの輸出拠点となるなど多くのRORO貨物を取扱っていますが、既存の岸壁の水深不足や荷さばき地の不足等により、船舶大型化の制約や船積み貨物を岸壁から離れた荷さばき地に蔵置せざるを得ない等の課題が生じています。さらに今後、トラックドライバーの不足や低炭素輸送へのシフトに伴い、海上輸送の増加や船舶のさらなる大型化等が想定されます。それらについて、既存の規模の異なる港湾施設を活用したふ頭の再編等により対応します。

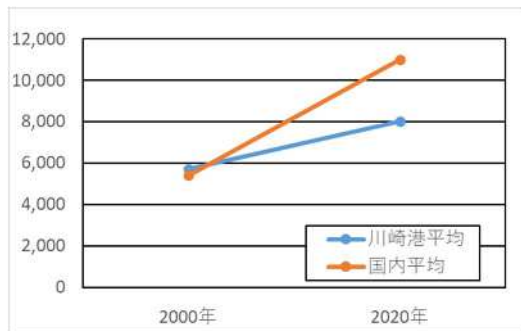


図 内航 RORO 船の平均船型の変化

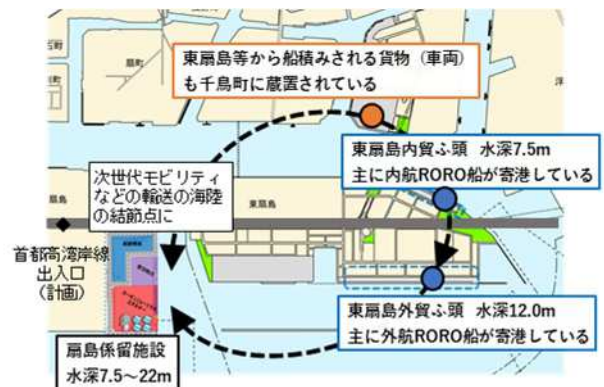


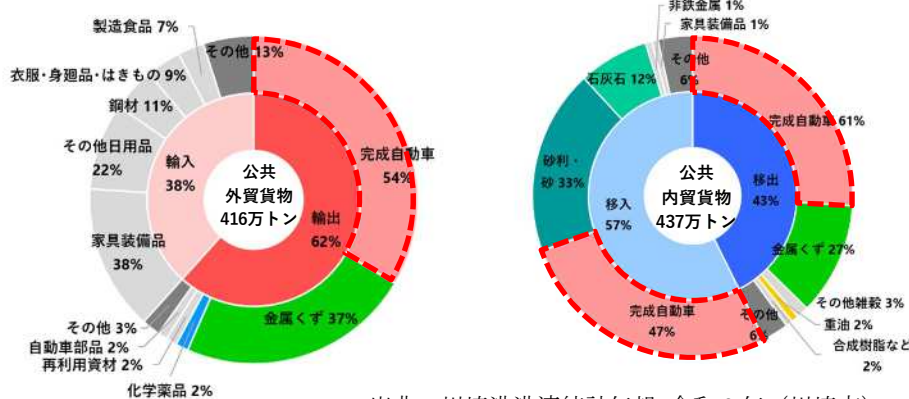
図 既存施設を活用したふ頭再編のイメージ

表 内航 RORO 船を対象とした係留施設の標準値

総トン数	必要水深
5,000GT	7.5m
10,000GT	9.0m
15,000GT	9.0m

○次世代モビリティの輸送に対応した施設の整備

川崎港では、公共ふ頭において外・内貿の完成自動車を多く取扱っています。また、トラックドライバー不足や低炭素輸送へのシフトに伴い、貨物を積載したトラックの輸送拠点としても期待されています。それらの自動車はカーボンニュートラル化に向けて、EV化などの変革が想定されます。このため、荷さばき地における充電環境の整備等、次世代モビリティの輸送に必要な対応について官民連携した検討を行います。



出典：川崎港港湾統計年報 令和3年（川崎市）

図 川崎港における完成自動車の取扱量



図 充電設備イメージ

③ 「ロジスティクス機能の強化」の具体例

○円滑な陸上輸送網の構築

物流施設の集積等に伴う交通量の増加に対し、円滑な陸上輸送網を確保するため、道路整備によるアクセス多重化や路上駐車対策等による交通の円滑化を図るとともに、事業者と連携し、海上輸送と鉄道輸送との一貫輸送サービスの実現に向けた検討を行います。

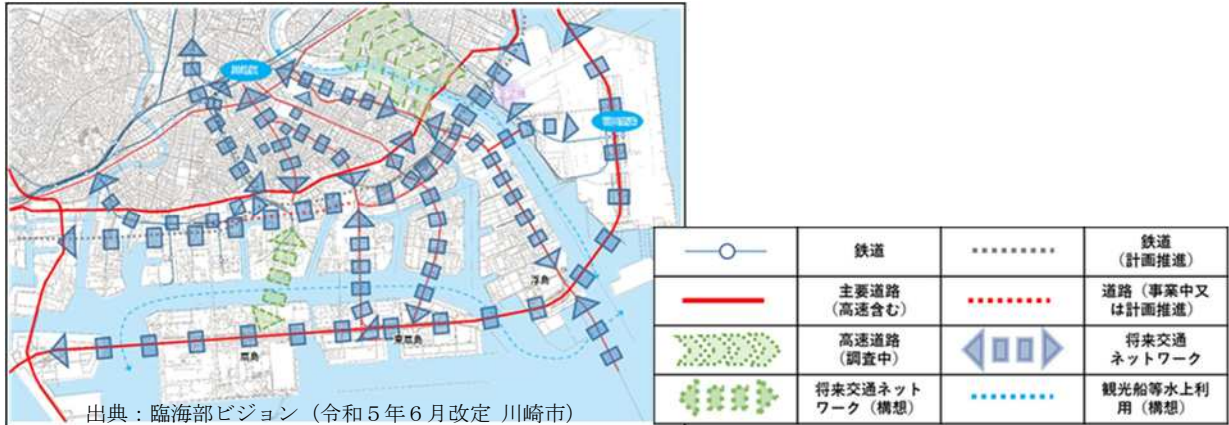


図 将来の交通ネットワーク図

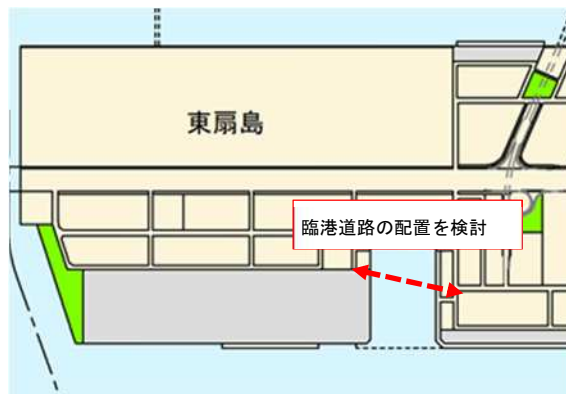


図 堀込部造成後の道路配置イメージ

○官民一体となったポートセールス等による航路の充実

官民協議会で共通の目標を設定し、連携したポートセールスを行うとともに、港湾運営会社等と連携したコンテナ貨物の集荷等により、コンテナ航路の充実を図ります。

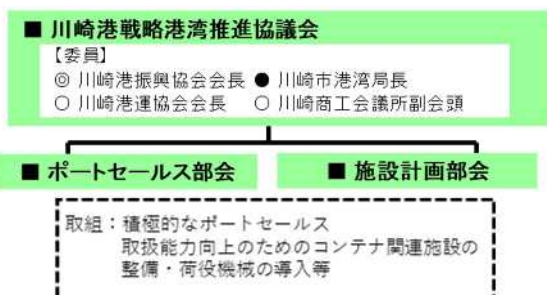


図 官民が連携したポートセールスの実施

川崎港コンテナターミナルのコンテナ取扱貨物量
 (単位：万 TEU※2)

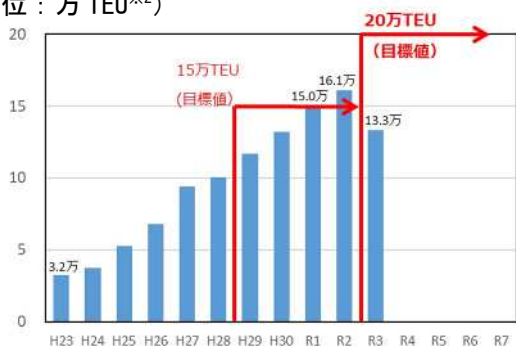


図 官民共通した目標の設定と取扱実績の推移
 (ターミナル調べ)

	2011年3月 時点	2022年5月 時点
定期コンテナ 航路	4 便/週	13 便/週

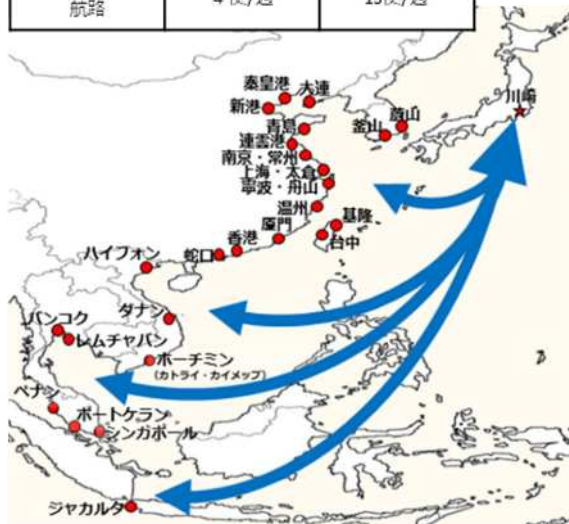


図 コンテナ定期航路数の増加

○「付加価値の高い物流サービスを提供できる環境の整備

川崎港には冷凍冷蔵倉庫が多数立地し、保管能力は約 100 万トンに達する等、我が国随一の集積を誇っています。そうした中、平成 30 年にタイへの直行航路が就航したことでリードタイムの短い安定的なコールドチェーンが形成され、リーファー貨物が大きく増加しました。このような強みを伸ばしつつ、それらをいかした付加価値の高いサービスが提供できるよう、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行います。また 45ft コンテナやワイドコンテナといった多様な輸送形態があることや、今後のダブル連結トラックの通行区間の拡充などを踏まえ、それらのニーズを把握しつつ、取扱環境の改善について検討します。

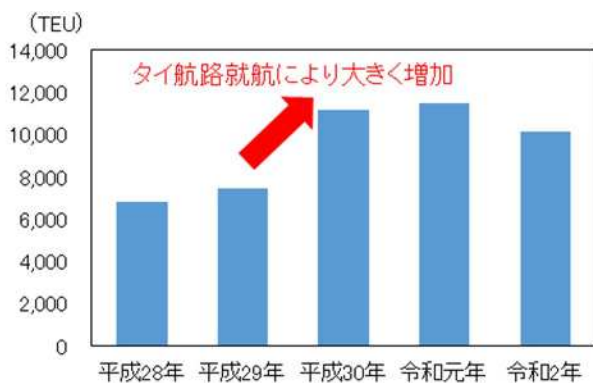


図 川崎港で取扱うリーファー貨物輸用量の推移



図 コンテナターミナルのリーファー電源

※1 RORO（ロールオンロールオフ）貨物：貨物を積んだトラックやトレーラーが、そのまま自走して船に乗り込む荷役方式で取り扱われる貨物

※2 TEU：20ft（コンテナの長さ）換算のコンテナ取扱個数の単位。20ft コンテナ 1 個を 1TEU として計算。

(3) 「持続可能な生産・消費活動を支える港」の形成に向けて

- ・循環型社会の形成を推進するため、生活や産業から発生し、資源として活用される循環資源の取扱機能の強化や市内から発生する廃棄物等の継続的な受け入れによる「**循環資源等の取扱拠点の機能強化**」を図るとともに、これをいかしたリサイクル産業の集積を図ります。

取組の具体例

① 「循環資源等の取扱拠点の機能強化」の具体例

○循環資源の取扱機能の強化

川崎港はリサイクルポート^{※1}に指定され、市民生活等から発生する金属製品や古紙等の輸送拠点として資源循環に貢献してきました。一方、循環型社会への転換に伴い取扱品目の変化が生じています。そのため、循環資源を扱う千鳥町公共ふ頭について、既存施設の長寿命化を図るとともに、これらの変化等に柔軟に対応し、荷さばき施設の利用形態を転換するなど経岸貨物^{※2}の荷役効率化を図ります。



図 川崎港における主な循環資源貨物取扱量の変化

表 金属くず輸出量ランキング（令和2年）

順位	港名	輸出量（千トン）
1	川崎	1,242
2	千葉	1,229
3	横浜	771

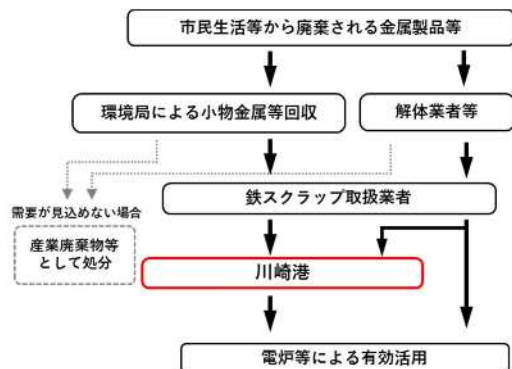


図 鉄スクラップの処理フロー



図 主なリサイクル産業の立地図

○市内から発生する廃棄物等の継続的な受入

川崎市内から発生するごみの資源化率の上昇等に伴い、浮島2期地区での廃棄物等の受け入れ量は減少傾向となっており、受け入れ期間は当初計画から延伸しています。

そのため、埋立護岸等の既存施設について、受け入れ期間に応じた延命化を図るため、適切な維持管理を実施します。また、既存処分場の埋立状況を踏まえ、次期処分場の検討を適時適切に実施します。



	浮島1期地区	
	管理型	安定型
受入容量	2,722千m3	12,356千m3
受入期間	1978年～1996年	

	浮島2期地区	
	埋立完了時期	
	管理型	安定型
計画当初	2006年度	2006年度
現在	2053年度	2046年度

図 浮島地区における埋立状況

※1 リサイクルポート：広域的な循環資源の需給分布に対応したネットワークの拠点として、国土交通省が指定した港湾。

※2 経岸貨物：川崎港に蔵置される貨物のうち川崎港を利用した海上輸送貨物

(4) 「誰もが働きたい・訪れたい港」の形成に向けて

- ・ 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や、港内の環境保全、交通アクセス機能の強化による「**快適に過ごせる環境の形成**」を図ります。
- ・ 市街地から離れた大規模な緑地、航空機や船舶の眺望等をいかし、港ならではの魅力の発掘・磨き上げ・情報発信による「**立地特性をいかした特別な体験の場の提供**」を行います。

取組の具体例

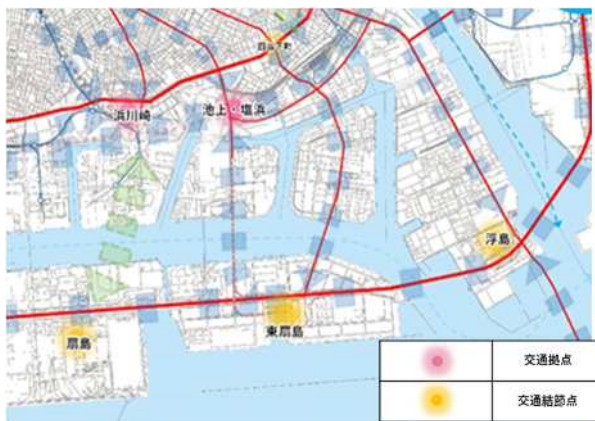
① 「快適に過ごせる環境の形成」の具体例

○就労者や市民等が快適に滞在できる環境の提供

川崎港の就労者等は、飲食店等の充実、交通アクセスや衛生環境の改善を求めています。これらは、労働力を持続的に確保するためにも必要とされる事項であり、また、これらに対応することは川崎港を訪れる市民等に快適な滞在環境を提供することにもなります。

このため、川崎港では就労者等から求められている飲食店などの誘致について、東扇島に構想されている交通結节点との一体化など成立しやすい環境の検討等を進め、実現に向けた取組を行うなど快適に滞在できる環境の形成を図ります。

また、物販などのレスト機能を有するトラック待機場の確保や船員の働き方改革に伴う係留需要に対応するため既存岸壁の活用等を検討します。



出典：臨海部ビジョン（令和5年6月改定 川崎市）
 図 川崎臨海部における交通結节点等の将来イメージ



図 ParkPFIを活用した大型車等の駐車場の設置事例
 （皇橋水江町線沿道及び池上新町南線道の一体利用による地域環境改善事業（川崎市））

○充実・改善してほしい施設・機能 （複数回答）

回答数：港内企業に勤務する従業員209名

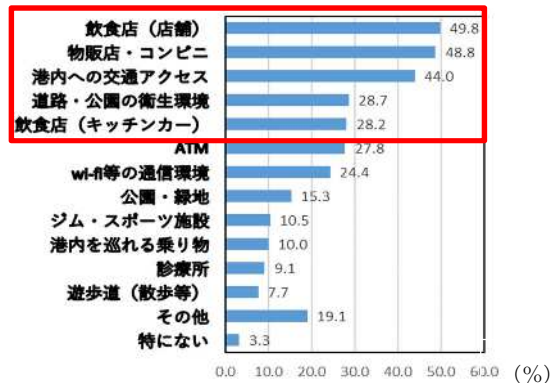


図 川崎港通勤者アンケート調査結果
 （2020年度港湾局実施）

○川崎港を訪れた際に困ったこと （複数回答）

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）

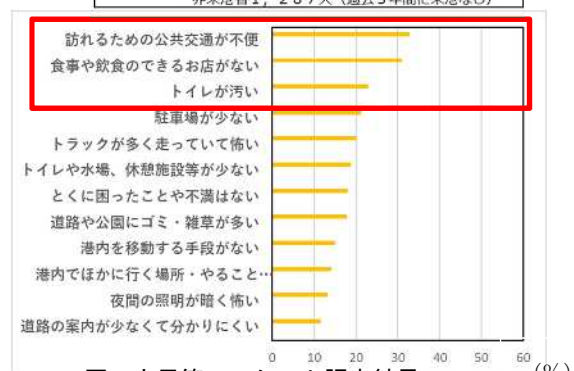


図 市民等アンケート調査結果
 （2020年度港湾局実施）

さらに、来港者が快適に過ごせる環境を整備するため、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など清掃活動を継続して実施するとともに、監視カメラなどを活用した不法投棄対策、快適なトイレへの更新など衛生環境の改善を図ります。また、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行います。



図 官民連携した美化活動の実施

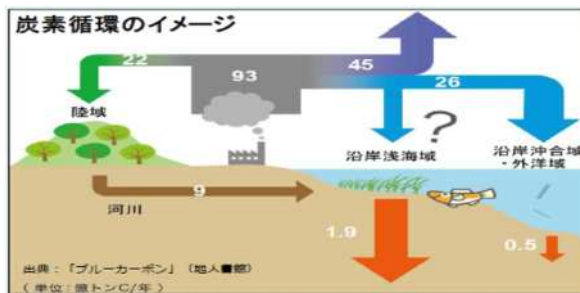


船舶による回収



船舶からの陸揚げ

図 港内海面清掃の実施状況



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：ブルーカーボン研究会「ブルーカーボンについて」

図 ブルーカーボンを活用した炭素循環のイメージ



ポイ捨て防止の呼びかけ



監視パトロール

図 不法投棄防止に向けた取組



図 潮入の池（東扇島東公園）における生物育成の実証実験の様子

○就労者や市民等の交通アクセス機能の強化

就労者や市民等のアクセス強化に向け、道路整備によるアクセス多重化や連節バスのルート延伸等を見据えた交通拠点の空間確保や徹底した監視等による路上駐車対策の推進、鉄道アクセスの強化に向けた検討を行うとともに、島内の多様な移動手段についての検討を行います。



	鉄道		鉄道 (計画推進)
	主要道路 (高速含む)		道路(事業中又は 計画推進)
	高速道路 (調査中)		将来交通 ネットワーク
	将来交通ネット ワーク(構想)		観光船等水上利 用(構想)

図 将来の交通ネットワーク図



図 川崎港への連節バスの就航状況（運行ルート・ハイブリット連節バス）

② 「立地特性をいかした特別な体験ができる場の提供」の具体例

○「港ならではの」魅力の発掘、磨き上げ、情報発信

川崎港は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多くの運河、航空機や船舶、工場群の眺望といった特性を有しています。これらをいかし、工場夜景クルーズや人工海浜でのスポーツ大会、野外フェスなどのイベントの開催促進を図ります。また、次世代の子どもたちをはじめとする市民等が港湾施設や工場の見学、海域の生き物調査など社会学習・環境学習ができる場として、東扇島東公園の人工海浜や多摩川の河口干潟などの活用を図るとともに、緑地の整備等を推進します。緑地等の整備やその運営にあたっては令和4年11月の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、効率的な手法を検討します。また、SNS等を活用し川崎港の有する魅力等の積極的な情報発信を行います。



工場夜景クルーズ



ビーチスポーツ大会



野外フェス

図 港ならではの魅力をいかしたイベントの開催促進



図 子ども向けの社会学習や海の環境学習

(5) 「災害等への備えが充実している港」の形成に向けて

- 地球温暖化による気候変動への対策や航行船舶の安全性の確保など災害や事故の防止を図るとともに、港内に立地する国の基幹的広域防災拠点と一体となった緊急物資の輸送網の確保など災害や事故への対応力の強化により「災害や事故への備えの強化」を図ります。

取組の具体例

① 「災害や事故への備えの強化」の具体例

○災害や事故の防止

地球温暖化による海面上昇等の気候変動への対応について、IPCC 第6次評価報告書において将来の海面水位変化が示され、気候システムの温暖化には疑う余地はないとされる中、国土交通省は気候変動による影響を考慮し、令和2年11月に海岸保全基本方針の変更を行いました。また、それに基づき神奈川県が東京湾沿岸海岸保全計画の変更を行うことになっているところであり、川崎港の海岸保全施設についても、これらの国や県の取組を踏まえ、高潮や津波への対応を検討します。また、海上交通事故防止のため、航行船舶の船種や隻数の変化に対応した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図ります。

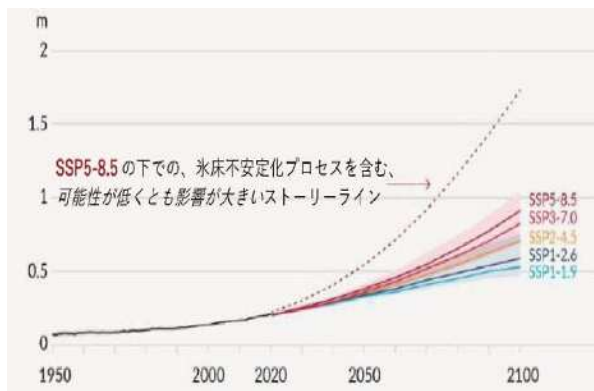
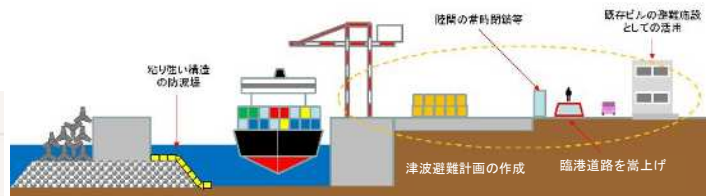


図 過去および将来の世界平均の海面水位変化 (IPCC 第6次評価報告書)



出典：今後の港湾におけるハード・ソフト一体となった総合的な防災・減災対策のあり方 (国土交通省港湾局、2020年)

図 ハードソフト一体となった対策イメージ

海岸保全基本方針 (海岸法第2条の2) の変更
(国土交通省 令和2年11月)

気候変動による影響を考慮した対策へ転換

東京湾沿岸海岸保全基本計画 (海岸法第2条の3) の変更
(神奈川県 令和5年度以降予定)

海岸保全基本計画を踏まえた川崎港での対策を検討

図 海岸保全基本計画見直しへの対応



出典：「東京湾海上交通センター利用の手引き」を基に川崎市港湾局作成

図 川崎港内の船舶交通安全対策



○災害や事故への対応力の強化

川崎港には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、災害時には緊急物資の輸送拠点として活用されます。基幹的防災拠点と一体となった緊急物資の輸送網や、避難経路の確保に向け、耐震強化岸壁や道路整備による経路の確保を図ります。また、船舶の活用等による帰宅困難者対策等を推進するとともに、被災状況を迅速に把握するためドローンの活用など最新技術の調査や災害時に速やかな復旧ができるよう港湾BCPの継続的な見直しや実動訓練の実施などによる関係機関と連携の強化を図ります。新たな寄港が想定される水素等の危険物運搬船や新たなエネルギー供給拠点等に関する災害や事故についても、関係機関と連携して対応します。



図 災害時の輸送経路の多重化



図 緊急支援物資海上輸送訓練の様子



図 帰宅困難者輸送実験の様子

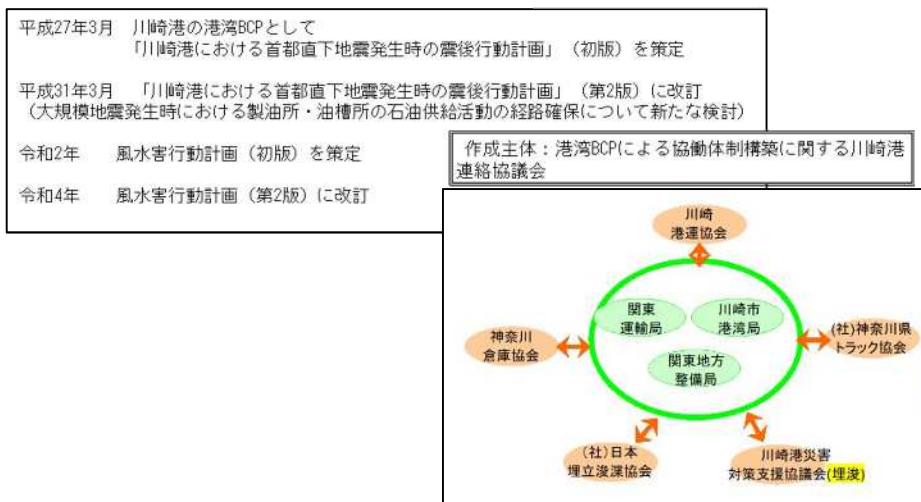


図 港湾BCPの策定状況

4. 川崎港の持続的な発展に向けた運営のあり方

- 川崎港の持続的な発展に向け、運営のカーボンニュートラル化や戦略的なストックマネジメントの推進、最新の技術開発状況に関する情報収集やその活用に向けた検討などを行います。
- 今後の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い、川崎港の持続的な発展を図っていきます。

取組の具体例

(1) 川崎港の運営のカーボンニュートラル化

川崎港における温室効果ガス排出の実質ゼロなどを目指し、目標の設定やその実現に向けた取組を定めた川崎港港湾脱炭素化推進計画を策定するとともに、これに基づき市所有清掃船の電気推進船への更新やCO2フリー電力の導入等、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。

表 川崎港港湾脱炭素化推進計画で示す温室効果ガス削減目標

目標名		短中期 2030年度	長期 2050年
温室効果ガス削減目標（2013年度比） （2020年度からの温室効果ガス削減量）	計画全体	50%以上削減 (6,826,982t-CO ₂)	実質ゼロ (15,998,139t-CO ₂)
	港湾管理者 排出分*	90%以上削減 (3,060t-CO ₂)	実質ゼロ (3,338t-CO ₂)

※公共ターミナル及び公共港湾施設等において、港湾管理者が排出しているもの
(2013年度：2,786t-CO₂、2020年度：3,338t-CO₂)

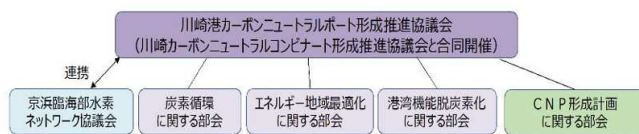


図 CNP 形成に向けた推進体制

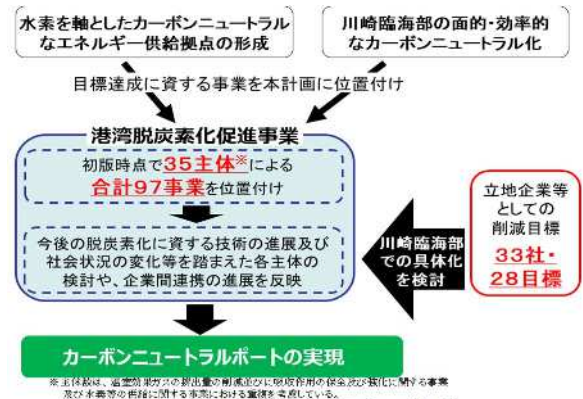


図 CNP 実現に向けた計画推進フロー

旭タンカー株式会社及び東京電力エナジーパートナー株式会社に協力し 世界初のEVタンカー船の運航を実現（令和4年4月～）



市所有の海面清掃船2隻について、電気推進船への更新を推進する。（官公庁船としては全国初）



図 川崎港港湾脱炭素化推進計画に基づく取組例

(2) 戦略的なストックマネジメントの推進

港湾施設の長寿命化に向けた予防保全的な維持管理を実施するとともに、今後の施設の利用状況等を踏まえ、施設の再編・機能転換の検討を行います。

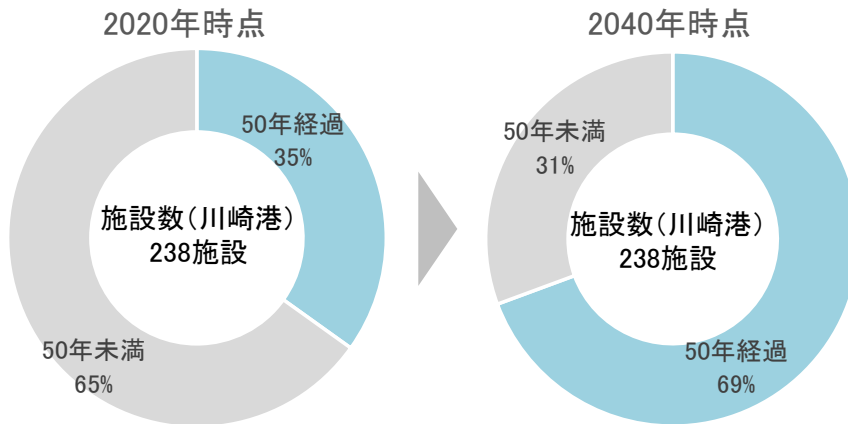


図 港湾施設の老朽化施設の増加

(3) 最新の技術開発状況に関する情報収集やその活用に向けた検討

港湾物流や港湾運営の効率化等に寄与する最新の技術開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います。また、これらの実証の場を提供するなど、現場に実装できる新技術の開発に協力していきます。

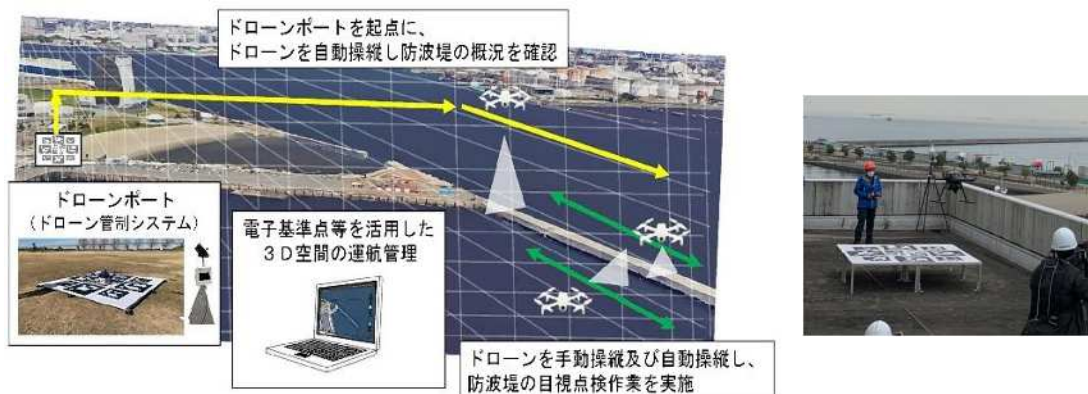


図 現場実装へ向けた新技術の調査

(4) 情勢変化への柔軟な対応等

本構想に基づき推進する取組については、検討を深めた上で港湾計画や総合計画の施策・事務事業等への位置付けを行い、計画的に実施します。総合計画の施策・事務事業等においてPDCAサイクルを実施するとともに、今後の国際目標など社会情勢の変化や新たな課題に柔軟に対応し、必要に応じて本構想の見直し等を行い、川崎港の持続的な発展を図っていきます。

5. 将来のゾーニング・交通ネットワーク

川崎港の将来像を実現していくため、ゾーニングの考え方を整理し、港湾空間利用のゾーニングを設定しました。

また、ロジスティクス機能や就労者や市民等の交通アクセス、災害や事故への対応力の強化などを進めるため、臨海部ビジョンに示される交通ネットワークの形成を目指します。

港湾空間利用ゾーニング・交通ネットワーク図は以下のとおりです。

川崎港の将来像	ゾーニングの考え方	ゾーニング
カーボンニュートラルな社会の形成を先導する港	カーボンニュートラルポートを形成する	カーボンニュートラルポート形成ゾーン
	製造や石油化学、エネルギー、リサイクル機能等が集積するエリアを中心としたカーボンニュートラルコンビナートの形成を図る	生産・エネルギーゾーン
持続可能な生産・消費活動を支える港	市内から発生する廃棄物等を受け入れる	廃棄物処理ゾーン
	背後圏の安定的な産業・生活を支える物流拠点として、コンテナ・RORO・循環資源を取扱うターミナルや関連する物流施設などロジスティクス産業の集積を図る	ロジスティクス関連ゾーン
強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港		
災害等への備えが充実している港		
誰もが働きたい・訪れたい港	交流拠点施設等が立地し、賑わい創出を図る	交流関連ゾーン

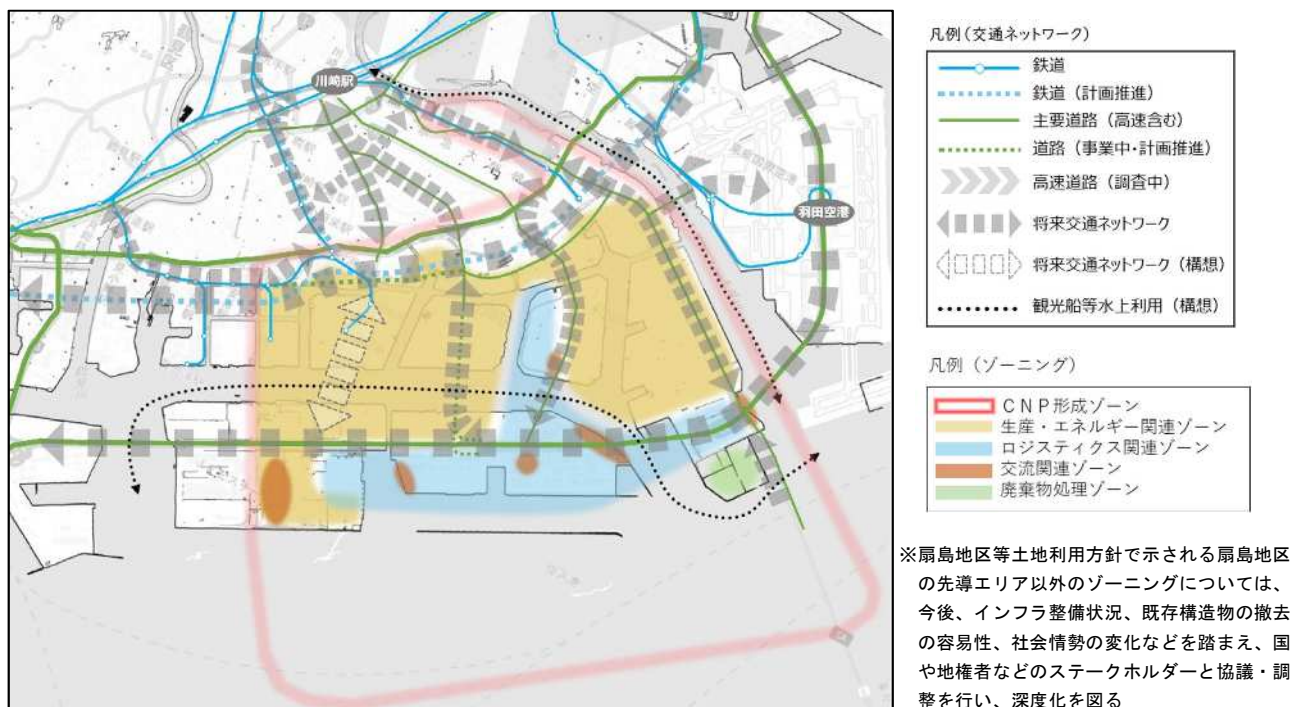


図 港湾空間利用ゾーニング・交通ネットワーク図