

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

1. 産業
2. 物流
3. 人流・交流
4. 環境
5. 災害対応
6. 情報

参考 3 川崎港の現況

1. 川崎港の位置付け
2. 川崎港の現況
3. 川崎港の強み

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

参考1 上位計画・関連計画

川崎市及び国、神奈川県や京浜港の関連計画（地域計画、港湾関連計画、防災関連計画）等により、地域の発展方向を把握・整理した。

(1) 国の関連計画

ア. 国土形成計画（全国計画） 令和5年7月（閣議決定）

■ 国土形成計画（全国計画）とは

「時代の重大な岐路に立つ国土」として、人口減少等の加速による地方の危機や、巨大災害リスクの切迫、気候危機、国際情勢を始めとした直面する課題に対する危機感を共有し、こうした難局を乗り越えるため、総合的かつ長期的な国土づくりの方向性を定めるもの

■ 目指す国土の姿

「新時代に地域力をつなぐ国土 ～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」

- ・デジタルとリアルとの融合による活力ある国土づくり
- ・巨大災害、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する安全・安心な国土づくり
- ・世界に誇る美しい自然と多様な文化を育む個性豊かな国土づくり

■ 国土の刷新に向けた重点テーマ

- ・ **デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成**
「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合
デジタルの徹底活用によるリアルの地域空間の質的向上
- ・ **持続可能な産業への構造転換**
既存コンビナート等の水素・アンモニア等への転換を通じた基幹産業拠点の強化・再生
- ・ **グリーン国土の創造**
カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり
- ・ **人口減少下の国土利用・管理**

■ 横断的な重点テーマ

- ・ **地域の安全・安心、暮らしや経済を支える国土基盤の高質化**
防災・減災、国土強靱化、生活の質の向上、経済活動の下支え〔機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化〕
戦略的マネジメントの徹底によるストック効果の最大化
- ・ **地域を支える人材の確保・育成**
包摂社会に向けた多様な主体の参加と連携
こどもまんなかまちづくり等のこども・子育て支援、女性活躍関係人口の拡大・深化

■ 分野別施策の基本的方向 ※川崎港関連抜粋

第2章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラの高質化に関する基本的な施策

- ・ 安定的なエネルギー供給の実現
- ・ エネルギーの効率的かつ安定的な利用のための環境整備

第4章 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラの高質化に関する基本的な施策

- ・ 国際交通拠点の競争力強化
- ・ シームレスな拠点連結型国土の骨格を支える国内幹線交通体系の高質化エネルギーインフラの充実

第5章 防災・減災、国土強靱化に関する基本的な施策

- ・ 防災・減災に資する施設の整備等
- ・ 広域的連携体制及び災害対応体制の強化等
- ・ 交通・物流ネットワークの強靱化
- ・ 集約・再編等によるインフラストックの適正化

第8章 環境保全及び景観形成に関する基本的な施策

- ・ 物質循環の確保と循環型社会の形成

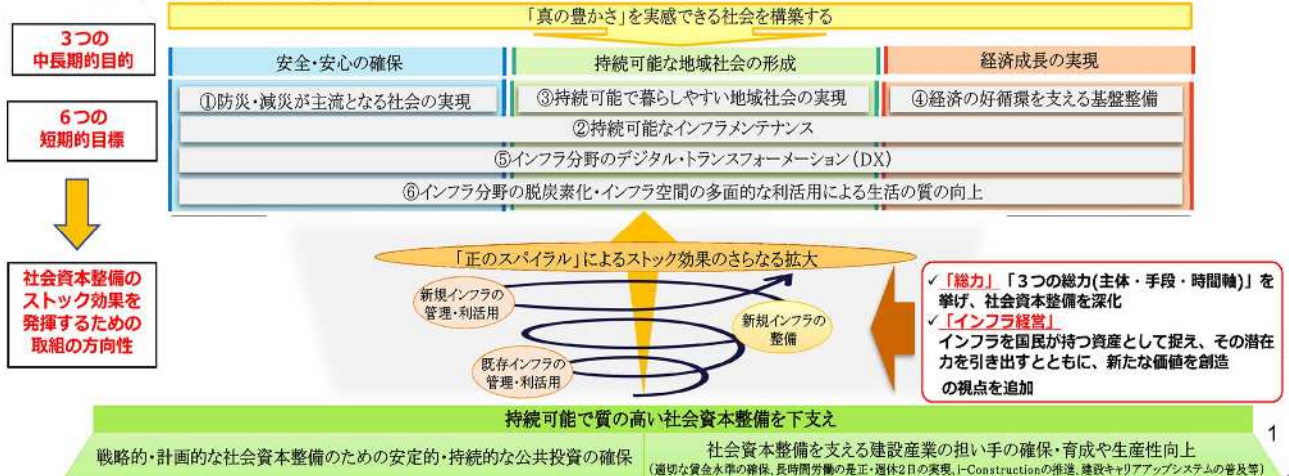
イ. 第5次社会資本整備重点計画 令和3年5月（閣議決定）

【社会資本整備の中長期的な目的】

- 国民が「**真の豊かさ**」を実感できる社会を構築する。
- そのため「安全・安心の確保」、「持続可能な地域社会の形成」、「経済成長の実現」の**3つの中長期的目的**に資する社会資本を**重点的に整備し、ストック効果の最大化**を目指す。

【5年後の短期的目標及びその達成に向けた取組の方向性】

- 3つの中長期的目的及び社会情勢の変化を踏まえ、**5年後を目途に6つの短期的目標**を設定。
- 特に、「**新たな日常**」や**2050年カーボンニュートラルの実現**を見据え、インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション（DX）や脱炭素化、サプライチェーンの強靱化・最適化、新たな人の流れを支えるための基盤整備等に取り組むことが必要。
- 目標達成に向け、社会資本整備の**ストック効果を最大限発揮**させるためには、社会資本整備に「**総力**」、「**インフラ経営**」の視点を取り入れ、「**正のスパイラル**」を生み出すことが必要不可欠。



ウ. 首都圏広域地方計画 平成28年3月（国土交通省関東地方整備局）

■首都圏による日本海・太平洋二面活用プロジェクト

（目的）

首都圏は、太平洋だけでなく日本海にも面していることから、各面の港湾機能を強化するとともに、日本海と太平洋を結ぶネットワークの強靱化を図り、積極的に二面活用を図る。

（具体的取組内容）

京浜港、千葉港及び清水港等では、我が国の住民生活と産業を支えるとともに、アジア地域のゲートウェイとしての役割を担うため、欧米基幹航路を始めとした世界各地への航路を維持・拡大する

■国際的な港湾・空港機能の拡大・強化プロジェクト

（目的）

国際コンテナ戦略港湾や国際空港等の機能を強化するとともに、これら空港や港湾と交通ネットワークとの連携を強化することで、臨空機能や港湾機能の面的な拡大を図る。

（具体的取組内容）

- ・大水深を始めとした京浜港内のコンテナターミナル等の整備・機能強化を図る。
- ・京浜港の**コスト削減、利便性向上のための取組の推進**する（ICTを活用した効率的・一体的な港湾物流システムの構築、コンテナマッチングの促進等）。

エ. 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針 令和5年3月 (国土交通省港湾局)

■ I 港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

1 特に戦略的に取り組む事項

<グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化>

●国際基幹航路の寄港の維持・拡大に資する国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの形成、ターミナル背後へのロジスティクスセンターの集積等の港湾機能の強化

<資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築>

●水素・アンモニア等の受入環境の整備

<将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築>

●国内複合一貫輸送網の機能強化

<災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築>

●災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルート of 構築及び航路等の啓開体制の強化

●災害時等における緊急物資輸送、市民の生活支援、避難誘導、水際対策等に迅速に対応するため、平常時から必要な情報を共有・活用できる体制、災害等発生後に被災状況、インフラの利用可否等の情報等を遅滞なく提供できる体制等の構築

●港湾及び港湾背後地での社会経済活動の安全性・継続性の確保のための地震・津波・高潮・暴風等に対する防災・減災対策

<船舶航行及び港湾活動の安全性の確保>

●港湾及び航行経路における船舶航行及び港湾活動の安全性を確保するため、必要な施設整備や情報提供等のハード・ソフト施策の推進

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築

- 東南アジア等へのチャトル航路を戦略的重要航路として、主要港からの直航サービスを強化
- 国際コンテナ戦略港湾について更なる機能強化、国内外からの集貨を促進
- 国際フェリー・RORO航路など多様な速度帯での重層的サービスを提供

東南アジア等へのチャトル航路を戦略的重要航路として、主要港からの直航サービスを強化
国際コンテナ戦略港湾について更なる機能強化、国内外からの集貨を促進
国際フェリー・RORO航路など多様な速度帯での重層的サービスを提供

2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

- 自動離着岸、自動決済、GPSによるシャーシ管理システムを装着した「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成
- 内航海運の生産性向上を進めるため、国・地域・改革に意欲的な運航事業者による連携体制の構築、先導的取組の推進
- 産地と連携した農林水産品の輸出・移出促進のための港湾強化

自動離着岸装置
自動決済
GPSによるシャーシ管理システム
「次世代高規格ユニットロードターミナル」のイメージ

3. 列島のクルーズアイランド化

- 国際クルーズ拠点と合わせ、フライ&クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行者の満足度向上のための施策を展開

国際クルーズ拠点と合わせ、フライ&クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行者の満足度向上のための施策を展開

4. ブランド価値を生む空間形成

- 民間資金を活用したマリナ開発や長期の水域利用と一体となった臨海部空間の再開発、水上交通による回遊性の強化
- 様々な観光資源の発掘・磨き上げ、快適な観光の提供等を通じた訪日外国人旅行者の満足度向上、地域への経済効果の最大化

民間資金を活用した臨海部空間の再開発
水上交通による回遊性の強化
様々な観光資源の発掘・磨き上げ
地域への経済効果の最大化

5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成

- 設備更新と合わせたインフラの改良・強化、共同輸送の促進、大型船受入拠点の最適配置
- 新エネルギーの供給、海洋資源の開採・利用のための活動・支援拠点の形成

設備更新と合わせたインフラの改良・強化、共同輸送の促進、大型船受入拠点の最適配置
新エネルギーの供給、海洋資源の開採・利用のための活動・支援拠点の形成

6. 港湾・物流活動のグリーン化~CO2排出源・吸収源対策~

- 洋上風力発電、輸送機械の低炭素化やブルーカーボン活用等による「カーボンフリーポート」の実現
- シンガポールとの連携によるLNG供給の国際ネットワークの構築、その推進のためのLNGバンカリング拠点の形成

洋上風力発電、輸送機械の低炭素化やブルーカーボン活用等による「カーボンフリーポート」の実現
シンガポールとの連携によるLNG供給の国際ネットワークの構築、その推進のためのLNGバンカリング拠点の形成

7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強化

- 世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」を形成、ICTの革新に合わせ進化
- 港湾の手續、その他物流情報を完全電子化、手續の省力化、データの利活用を通じた効率化
- センシング技術やドローン等のIoTを活用した迅速な被災状況の把握、早期復旧
- 施設被害を解析・予測により緊急物資・救援部隊の輸送円滑化や物流機能の維持に寄与

世界最高水準の生産性を有する「AIターミナル」を形成、ICTの革新に合わせ進化
港湾の手續、その他物流情報を完全電子化、手續の省力化、データの利活用を通じた効率化
センシング技術やドローン等のIoTを活用した迅速な被災状況の把握、早期復旧
施設被害を解析・予測により緊急物資・救援部隊の輸送円滑化や物流機能の維持に寄与

8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

- CIM(※)やAR(拡張現実)の導入等による港湾分野のi-Constructionの推進、点検業務の効率化・迅速化、港湾建設における安全性向上

CIM(※)やAR(拡張現実)の導入等による港湾分野のi-Constructionの推進、点検業務の効率化・迅速化、港湾建設における安全性向上

カ. 新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会の中間とりまとめ 令和5年6月

2-4. 国際コンテナ戦略港湾各港の主な取組の方向性

(1) 京浜港

京浜港は、首都圏を含む東日本全体の経済や生活を支える物流・産業拠点として、我が国の輸出産業の競争力強化や増大する輸入需要への対応を図るため、国・港湾管理者・港湾運営会社等が一体となって、港湾の機能強化や国際基幹航路をはじめとする航路網の充実等に取り組むとともに、物流効率化・積替円滑化に向けたバージ輸送の推進や、LNG バンカリング拠点の形成をはじめとする脱炭素分野の取組など、東京湾内の広域的な連携に取り組む。

なお、京浜港を構成する各港においては、各港の特性等を踏まえつつ、京浜港全体としての機能の強化を図られるよう、特に以下の取組等を推進する。

【東京港】

- 国際基幹航路の寄港を維持しつつ、アジア方面からの増大する輸入需要等への対応を図るため、コンテナターミナルの整備・再編や一体利用等により、コンテナ取扱いの効率化に向けた機能を確保するとともに、震災時のコンテナ物流機能を確保するための耐震強化岸壁の整備を推進する。
- コンテナターミナルのゲート前における交通混雑に対応するため、必要な施設能力等の確保に取り組む。
- グリーン電力の確保や水素等エネルギーの荷役機械への導入など、港湾の脱炭素化を推進する。

【川崎港】

- 背後に立地する冷凍冷蔵倉庫群を活かし、アジア方面からの輸入貨物に対応するとともに、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に取り組む。
- 水素等のエネルギーの受入・供給拠点としての機能を検討するとともに、港湾の脱炭素化を推進する。

【横浜港】

- コンテナターミナルの整備・再編や一体利用等により、大水深岸壁を活かした国際基幹航路の寄港拠点としての機能に加え、国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網との積替機能を強化する。
- 整備中の新本牧コンテナターミナルについて、新技術の導入等により世界最高水準の生産性の実現を目指す。
- 船舶への陸電供給やグリーン電力の確保、水素等を動力源とする荷役機械の導入など、コンテナターミナルの脱炭素化に向けた先導的な取組を推進する。

(2) 京浜港の関連計画

ア. 京浜港の総合的な計画 平成 23 年 9 月（京浜港連絡協議会）

■「京浜港の総合的な計画」について

今後京浜港が進むべき方向性について取りまとめた「京浜港ビジョン」で提示した京浜港の目指すべき将来像の実現に向け、平成40年代前半を目標年次として、京浜港連携協議会において策定した計画であり、三港が策定する港湾計画の基本となるもの。

■「京浜港連携協議会」について

東京港、川崎港及び横浜港（以下「京浜港」という。）の一体的な経営を実現するため、京浜港の各港湾管理者がそれぞれ策定する港湾計画の基本となる京浜港の総合的な計画を共同して策定すること及び一体的な経営に係る連絡調整を図ることを目的としている。

●会長

関係団体の長が、その協議により、関係団体の副知事又は副市長のうちから選任する。

●委員

委員は、東京都港湾局長、川崎市港湾局長及び横浜市港湾局長をもって充てる。

■物流施設の配置の考え方

ア 基本的な考え方

- ▶ 京浜三港の特徴や既存施設及びこれらの持つポテンシャルを活かし、連携することにより、総合港湾としての強みを発揮する施設配置とする。
- ▶ 地震・津波・高潮等の災害にも強い港湾として、各港とも施設の耐震化や災害に強い交通ネットワークの構築等の施設配置と整備を行い、防災力の更なる強化を図るとともに、災害時には三港相互の補完機能を併せ持った施設配置としていく。

ウ 各港が担う機能等

【東京港】

- ▶ 既存の基幹航路ネットワーク受入対応施設を活用しながら、今後も基幹航路と近海航路等の拠点機能を担う。
- ▶ 世界的な大消費地である首都圏へ生活関連物資等の流通を支える商業港として、質・量ともに高い港湾物流機能を担う。
- ▶ 豊富な道路ネットワークにより、主に東北・北関東方面に対する商業港としての機能を受け持つ。
- ▶ 臨海部に集積した倉庫群を活用し、航空貨物のニーズも視野に入れた高機能な物流拠点としての機能を担う。
- ▶ 完成自動車の国内輸送拠点の一翼を担う。

【川崎港】

- ▶ 背後に広がる冷凍冷蔵倉庫の集積を活かし、今後増大するアジアの輸入貨物の取扱い拠点機能を担う
- ▶ 東京港、横浜港及び羽田空港に近接する地理的特性を有し、陸海空の結節点として、豊富な倉庫群を活かした総合的な物流拠点機能を担う
- ▶ 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の拠点としての役割を担う
- ▶ 資源・エネルギーの受け入れ施設の集積を活かし、首都圏の住民生活・産業活動を支えるエネルギー拠点としての機能を担う

【横浜港】

- ▶ 自然条件を活かした、-18mを超える大水深バースの整備により、超大型コンテナ船の受け入れ機能を担う
- ▶ 既存の基幹航路ネットワーク受入対応施設を活用しながら、今後も基幹航路の拠点機能を担うとともに、オーストラリア、南米をはじめ世界各方面への定期航路を活かした輸送拠点機能を担う。
- ▶ 我が国における国際トランシップの拠点として、北米航路を中心としたトランシップ機能を担う。
- ▶ 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の拠点としての役割を担う。
- ▶ 完成自動車や自動車部品、産業機械等を大量に取り扱う京浜工業地帯をはじめ、関東・東海の製造産業を支える工業港としての機能を担う。
- ▶ 様々な業態、品種の倉庫群を活かし、保管・流通加工・配送といった高質な物流サービス拠点として機能を担う。

(3) 川崎市の関連計画

ア. 川崎市総合計画 平成 28 年 3 月（川崎市）

■ 計画策定の趣旨

子どもたちの笑顔があふれ、高齢者や障害者等、誰もが社会に貢献しながら生きがいを持つことができ、産業都市として力強く発展し続ける、成長と成熟が調和し、誰もが幸せを感じられる川崎をめざし、「安心のふるさとづくり（成熟）」と「力強い産業都市づくり（成長）」の調和により、姿勢をバランスよく進めるために、新たな総合計画を策定するものです。

■ 基本構想（30年程度を展望）

・めざす都市像

「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」

・まちづくりの基本目標

「力強い産業都市づくり」

これまで築いてきた産業の集積や、首都圏の中心に位置する恵まれたポテンシャルを活かして、今後成長が見込まれる分野の産業振興をさらに進める。また、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」を進める。

「安心のふるさとづくり」

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できる成熟したまちづくりを進める。

■ 基本政策

・基本政策 4 活力と魅力あふれる力強い都市づくり

政策 4-4 臨海部を活性化

- | |
|--------------------------------|
| 政策 4-4-1 臨海部の戦略的な産業集積と基盤整備 |
| 政策 4-4-2 広域連携による港湾物流拠点の形成 |
| 成向 4-4-3 市民に開かれた安全で快適な臨海部の環境整備 |

イ. 臨海部ビジョン 令和 5 年 6 月改定（川崎市）

川崎臨海部をこれからの日本の成長を牽引する「産業と環境が高度に調和する地域」として持続的に発展させるため、30年後を見据えた目指す将来像やその実現に向けた戦略、取組の方向性を示したビジョン

■ 30年後の将来像（エリア図）

- ◆ 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
- ◆ 健康・医療・環境・エネルギー、ものづくりなど、川崎の強みを活かした産業が躍動
- ◆ 多様な人材とのコラボレーションにより、新たな価値を常に創出
- ◆ 多様な産業と魅力的な柱空間がある、地域全体に楽しさと魅力が感じられる地域
- ◆ 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



ウ. 浮島1期地区土地利用基本方針 平成28年3月(川崎市)

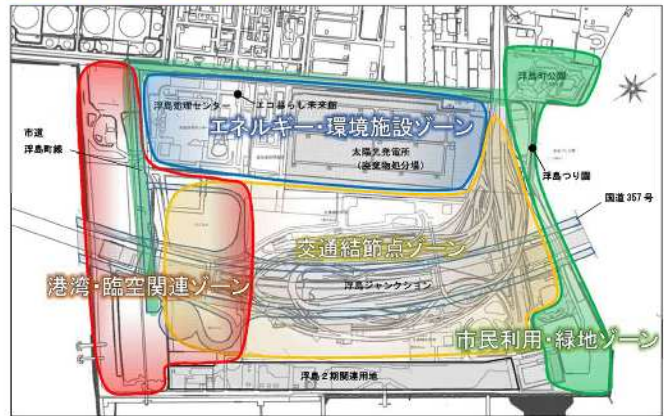
■土地利用の基本的な考え方

- ①交通利便性や立地特性を活かした機能形成
- ②既存環境関連施設を活かした機能形成
- ③緑地・レクリエーションに係る機能形成
- ④浮島ジャンクションを活かした機能形成

■基本コンセプト

陸海空の結節点として特性や恵まれた立地ポテンシャルを活用した「新たな交流拠点」の形成

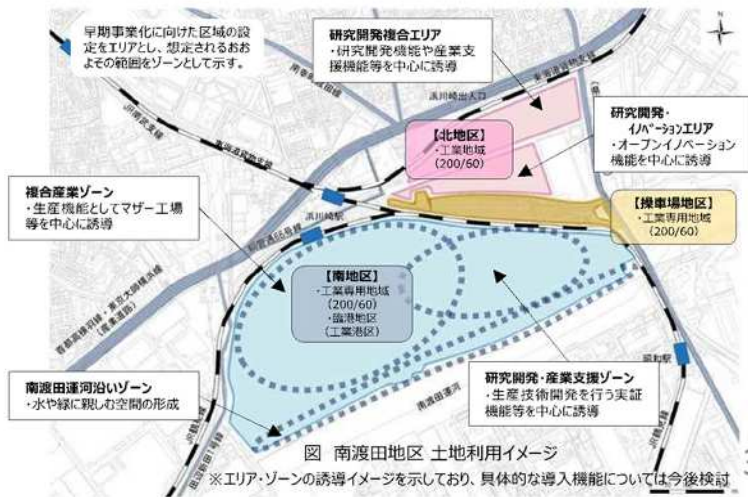
■土地利用ゾーニング



エ. 南渡田地区拠点整備基本計画 令和4年8月(川崎市)

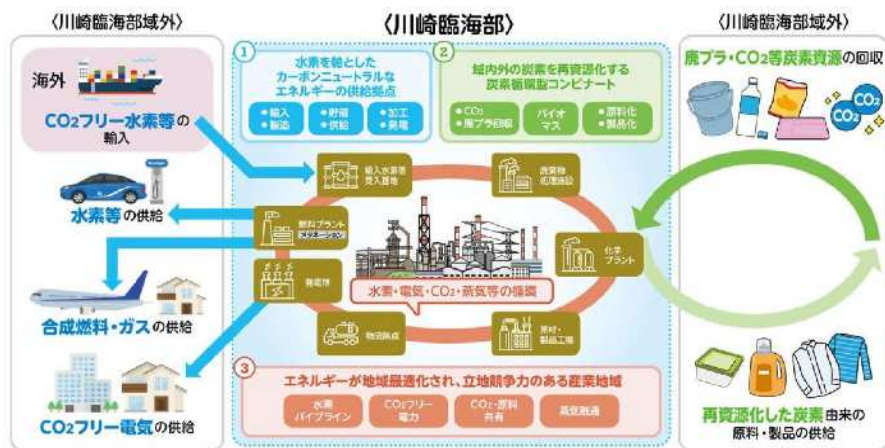
■南地区の機能導入イメージ

- ・製品サイクルを一気通貫で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、憩いや潤いを感じられる魅力ある空間形成を目指す。



オ. 川崎カーボンニュートラルコンビナート構想 令和4年3月（川崎市）

＜2050年の川崎臨海部のイメージ図＞



- ① 海外や地域のCO₂フリー水素等から、モビリティ燃料や電気を製造し、首都圏に供給するカーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点が形成されている。
- ② 首都圏の廃プラスチックや臨海部内外のCO₂などの再資源化可能な炭素資源から、素材・製品等を製造する、炭素循環型コンビナートが形成されている。
- ③ 電気、ガス、水素等のエネルギーやユーティリティが地域最適化され、世界最高レベルの安定的かつレジリエントなエネルギーネットワークが形成された、立地競争力のある産業エリアが形成されている。

カ. 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 令和5年8月（川崎市）

■ 先導エリアのゾーニングイメージ

・南側：「カーボンニュートラルエネルギーゾーン」
大水深バースの活用
・北側：「港湾物流・高度物流ゾーン」
→各ゾーンが連動、カーボンニュートラルポート形成へ
・令和10(2028)年度～一部土地利用開始
日本初の大規模水素サプライチェーンの構築に向けた
実証事業受入地として川崎臨海部が選定
→水素等供給拠点の整備及び実証開始
→先導エリアの概成については、
令和12(2030)年度を目指す
※導入機能や施設は、様々な施設で今後の需要拡大が見込まれ、右図ゾーニングでは土地が不足する可能性があり、将来的な需要に応じ、ゾーン拡大を検討



■ 先導エリア以外のゾーニングイメージ

① 高炉をはじめ現在の施設配置等を考慮すると、先導エリアとの近接箇所や幹線道路予定地に近い場所から順次開発が進むと想定
② はじめに先導エリアと親和性が高い次世代産業に関する研究開発や製造施設等が整備
③ 幹線道路沿いに相応しい土地利用が進展
④ 並行して交通アクセス向上が図られ、その後、商業・文化・生活等の機能の段階的整備
⑤ 扇島北地区においては、JFEスチール㈱の自家発電設備やバースなど、カーボンニュートラルの取組での活用が期待される
→カーボンニュートラルエネルギー及び産業支援と親和性が高い施設の整備を想定



※ 今後、インフラ整備状況、既存構造物の撤去の容易性、社会情勢の変化などを踏まえ、国や地権者などのステークホルダーと協議・調整を行い深度化を図る

参考2 川崎港を取り巻く環境変化

1. 産業

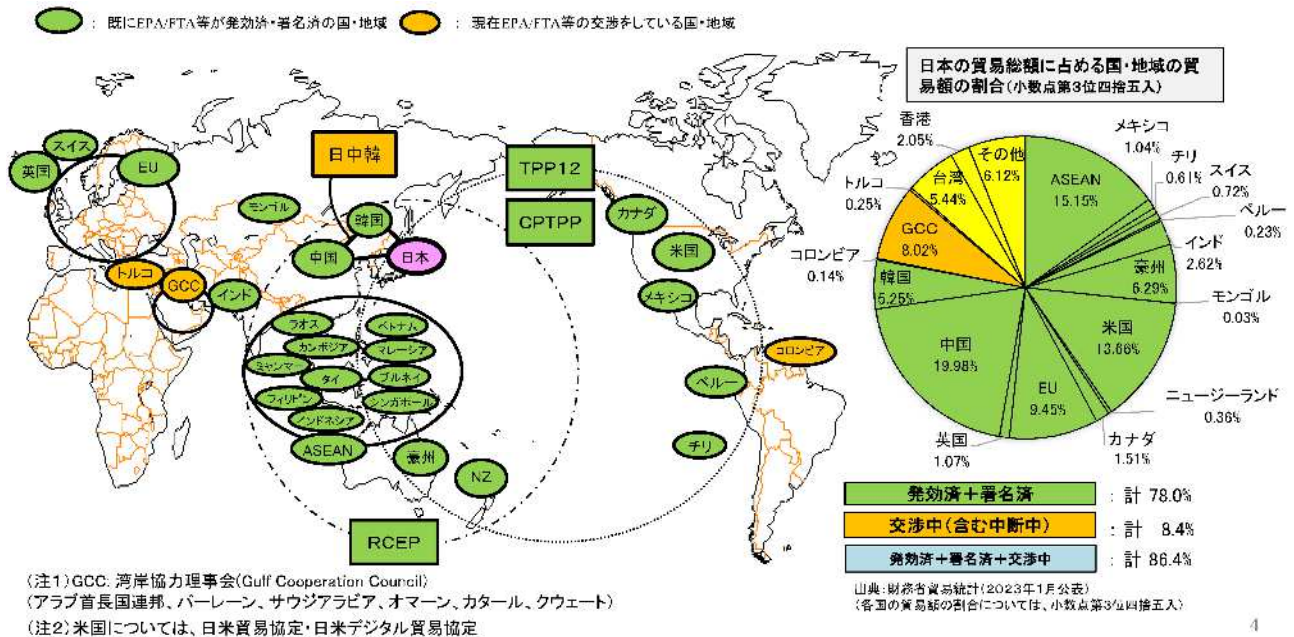
(1) 世界各国のGDPの推移

近年、我が国のGDPが伸び悩む一方で、米国や中国のGDPは顕著に増加しており、将来にわたっても増加すると予測されている。また、ASEAN諸国やインド等のアジア諸国のGDPも増加傾向にあり、日本のGDPに迫る傾向にある。

(2) 経済連携協定（EPA/FTA）等の取組

世界各地域において、経済連携に関する協議が進められており、我が国ではこれまで21か国・地域と21の経済連携協定（EPA/FTA）等が発効済・署名済である。

発効済・署名済EPA/FTA等の相手国との貿易が貿易総額に占める割合は78.0%、発効済・署名済EPA/FTA等及び交渉中EPA/FTA等の相手国との貿易が貿易総額に占める割合は86.4%となっている。



出典：我が国の経済連携の取組（外務省、令和5年2月）

図 我が国の経済連携協定（EPA/FTA）等の取組（令和5年2月現在）

(3) 東南アジアへの生産拠点の南下

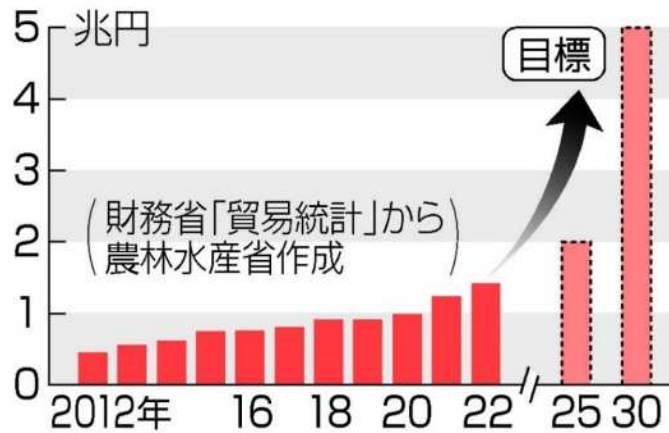
中国沿海部等における賃金水準の上昇に伴い、我が国企業の生産拠点は東アジアから東南アジア諸国へシフトしつつある。

長期的には東南アジア諸国でも賃金上昇が進み、労働集約的な産業はCLMV(カンボジア(Cambodia)、ラオス(Laos)、ミャンマー(Myanmar)、ベトナム(Vietnam))諸国や南アジアへシフトしていき、東アジアや先発ASEAN諸国は資本集約的な産業や消費市場としての重要性が高まっていくものと考えられる。

(4) 農林水産物の輸出の拡大

新たな政府目標である「農林水産品・食品の輸出額5兆円」の実現に向け、農林漁業者、流通業者、物流業者、行政が連携した取り組みを進めている。輸出額は年々増加しており、令和4年（2022年）の輸出額は過去最高の1兆4148億円となっている。また、国・地域別の輸出額では、中国、香港、米国等への輸出が増加している。

令和4年の農林水産物・食品の輸出額の品目別内訳をみると、加工食品、水産物、その他の農産物が多い。



出典：時事ドットコム

図 我が国の農林水産物の輸出実績

品目	金額 (百万円)	前年比 (%)
加工食品	505,167	+9.9
アルコール飲料	139,224	+21.4
日本酒	47,492	+18.2
ウイスキー	56,078	+21.5
焼酎（泡盛を含む）	2,172	+24.4
ソース混合調味料	48,380	+11.2
清涼飲料水	48,215	+18.8
菓子（米菓を除く）	27,991	+14.6
醤油	9,396	+2.8
米菓（あられ・せんべい）	5,503	▲ 2.4
味噌	5,077	+14.1
畜産品	126,827	+11.3
畜産物	96,820	+8.6
牛肉	52,019	▲ 4.0
牛乳・乳製品	31,926	+30.9
鶏卵	8,546	+42.4
豚肉	2,326	▲ 10.6
鶏肉	2,003	+0.6
穀物等	62,696	+12.2
米（援助米除く）	7,382	+24.4
野菜・果実等	68,702	+20.6
青果物	47,492	+24.3
りんご	18,703	+15.4
ぶどう	5,390	+16.4
いちご	5,242	+29.1
もも	2,897	+24.8
かんしょ	2,789	+12.6
ながいも	2,690	+16.3
なし	1,346	+40.1
かんきつ	1,272	+15.5
かき	1,189	+50.0

品目	金額 (百万円)	前年比 (%)
その他農産物	123,612	+4.9
たばこ	12,710	▲ 12.7
緑茶	21,887	+7.2
花き	9,143	+7.5
樹木等	7,385	+6.6
切花	1,514	+12.7
林産物	63,761	+11.9
丸太	20,559	▲ 2.4
合板	11,054	+46.9
製材	9,191	▲ 5.8
木製家具	6,893	+26.6
水産物（調製品除く）	300,448	+28.7
ホタテ貝（生鮮・冷蔵・冷凍等）	91,052	+42.4
ぶり	36,256	+32.7
真珠（天然・養殖）	23,753	+39.1
さば	18,802	▲ 14.6
かつお・まぐろ類	17,845	▲ 12.6
いわし	11,630	+56.2
たい	7,475	+48.3
さけ・ます	6,675	+88.5
すけとうたら	3,061	+53.3
さんま	285	▲ 55.1
水産調製品	86,878	+27.8
なまこ（調製）	18,405	+18.6
ホタテ貝（調製）	16,807	+108.0
練り製品	12,266	+9.0
貝柱調製品	3,914	▲ 34.4

※財務省「貿易統計」を基に農林水産省作成

※「牛肉」、「鶏卵」、「豚肉」、「鶏肉」、「かんしょ」、「かき」の金額はそれぞれの加工品を含む金額。「青果物」、「かんしょ」、「かき」の前年同月比は加工品を除く金額で算出

※「ぶり」の金額はぶり（活）を含む金額。但し、前年同月比はぶり（活）を除く金額で算出

出典：農林水産物・食品の輸出額（農林水産省、令和5年1月）

図 農林水産物・食品の輸出額の品目別内訳（令和4年）

(5) 新型コロナウイルス感染症の影響

2019年12月下旬に中国武漢市で発生し、日本を含め、世界中に感染が拡大した新型コロナウイルスの全世界感染者数（累計）は、2023年3月現在、6.7億人を超え、死者は680万人を上回る状況となっている。

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う都市封鎖や外出自粛などの行動抑制は、需要と供給の両面から、世界経済に大きな損失をもたらした。2020年4-6月期の主要34カ国の実質GDP成長率（※世界のGDPの約80%をカバー）は前年比マイナス7.4%になったとみられ、世界金融危機時を大幅に上回る減少幅となった。

我が国においても、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、観光関係業界、交通関係業界等は、外出等の自粛により経営に大きな影響を受けた。

新型コロナウイルスの流行により、主に国内で消費される加工・冷凍食品や生活用品等のアイテムで物量増が見られた一方、自動車関連貨物や中国等の輸入貨物については物量減との回答が得られている。

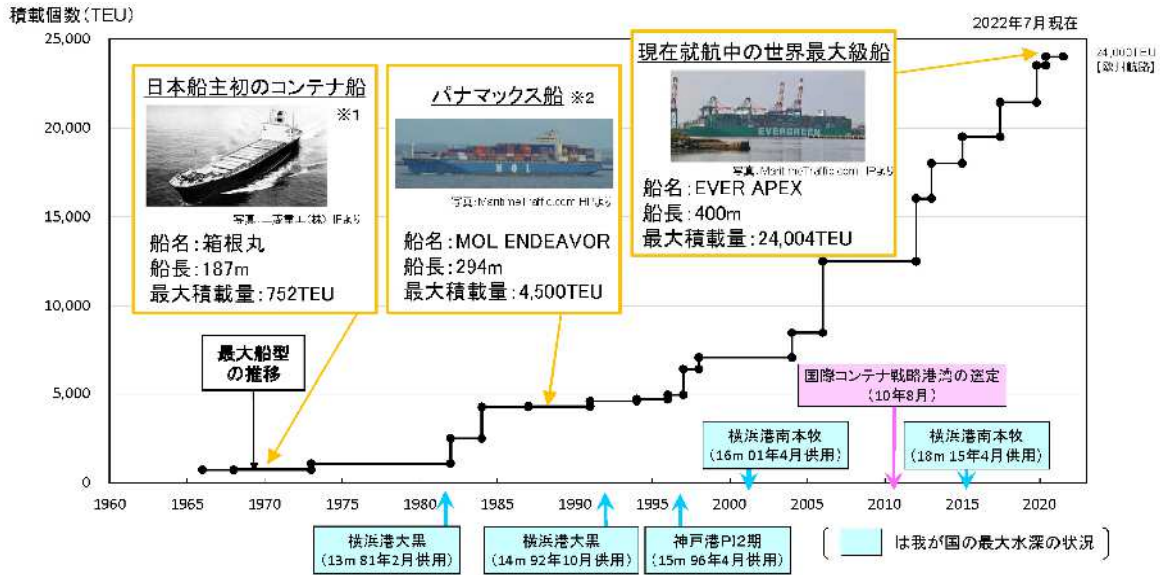
また、物流施設利用テナントからは、在庫量の積み増しや、人的依存度を下げるとの自動化等への検討ニーズが確認され、今後は国内物流施設の在庫増やテクノロジー活用は一層進むものと考えられる。

2. 物流

(1) コンテナ船、バルク船の大型化

スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船の超大型化が進展している。世界で就航しているコンテナ船の最大船型は、2万2千個積みであり、我が国に寄港しているコンテナ船の最大船型は、1万3千個積みとなっている。

また、世界的な荷動き量の増大や遠隔地からの輸入増加に伴い、近年、バルク貨物船も大型化しており、2020年時点では水深14m以上の岸壁を必要とする船舶は過去20年で3倍に増加している。



出典：新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会資料（国土交通省港湾局）

図 コンテナ船の大型化と我が国港湾の最大水深岸壁の推移

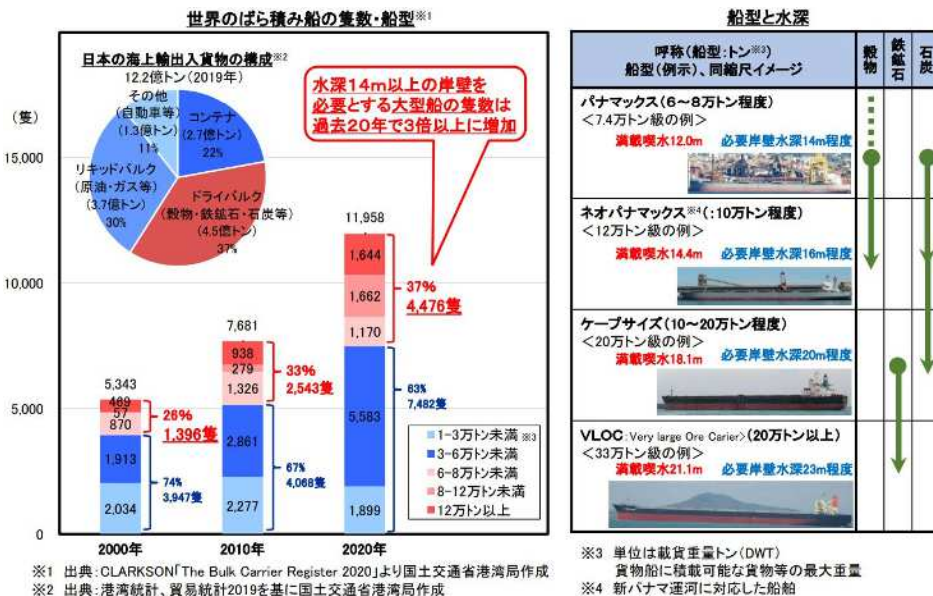


図 バルク貨物船の大型化の推移

出典：国土交通省公表資料

(2) トラックドライバー不足とそれに伴う影響

ア. 陸上輸送を取り巻く状況

物流分野における労働力不足が近年顕在化しており、トラックドライバーが不足していると感じている企業は増加傾向にある。また、年齢構成は全産業平均より若年層と高齢層の割合が低く、中年層の割合が高いほか、労働時間も全産業平均より約2割長い。

トラックドライバーの年間労働時間は全産業平均に比べ2割程度長く、労災請求件数、支給決定件数ともに、最も多い業種となっており、労働環境を改善する必要がある。

これを受け、2024年度からトラックドライバーに時間外労働の上限（休日を除く年960時間）規制が適用される見込みである。労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間、休息时间等の基準を定める「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」についても、改正に向けた検討が行われている。

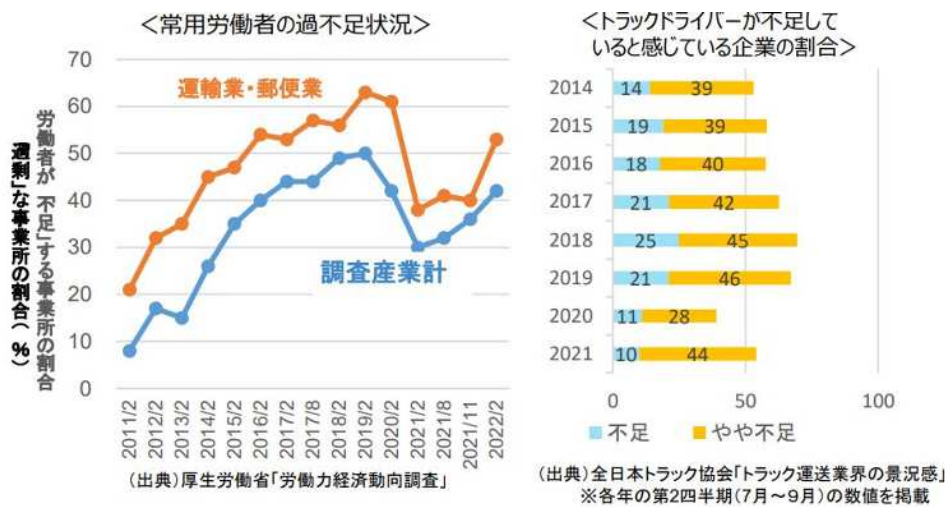


図 陸上輸送における労働者不足の状況

法律・内容	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	
労働基準法	時間外労働の上限規制 (年720時間の適用) 【一般則】		大企業に 適用	中小企業 に適用	→			
	時間外労働の上限規制 (年960時間)の適用 【自動車運転業務】						適用	
	年休5日取得 義務化		適用	→				
	月60時間超の時間外割増 賃金引き上げ (25%→50%)の 中小企業への適用						適用	→
改善基準告示(抄)	現行		2024年4月以降					
	年間拘束時間	3,516時間	労働政策 審議会において 検討中					
	1ヶ月の拘束時間	293時間						
	1日の拘束時間	13時間						
	休息时间	継続8時間以上						

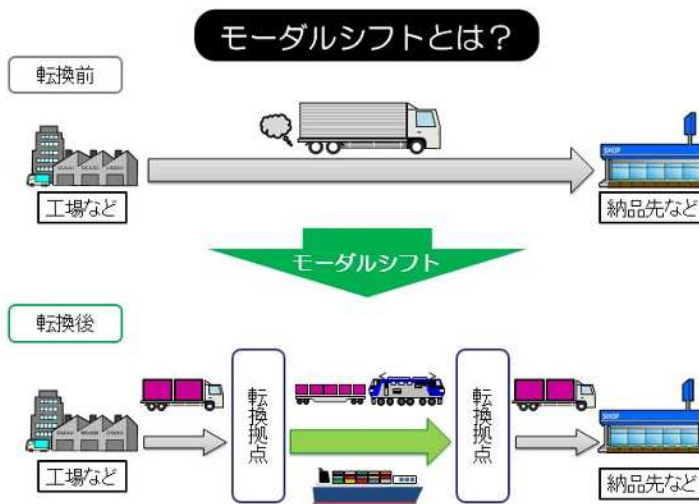
資料：経済産業省公表資料

図 トラックドライバーの働き方改革

イ. モーダルシフトの進展

上記のトラックドライバー不足及び環境負荷低減の観点から、近年は陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトが求められつつある。「地球温暖化対策計画」(平成28年5月閣議決定)において、令和12年度までに海運モーダルシフト貨物の輸送量を367億トンキロ(平成28年比15%増)とする目標が定められている。

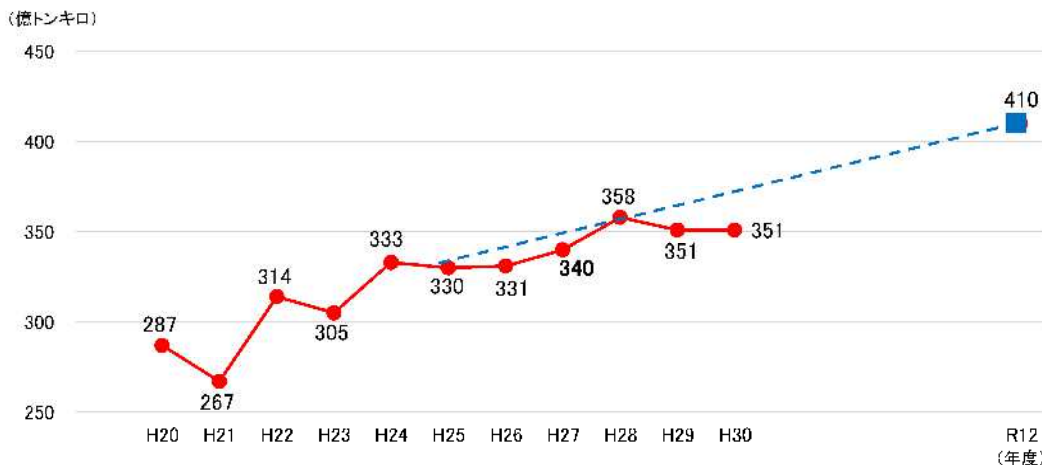
また、京浜港、千葉港など東京湾内の港湾ではコンテナ回送に専用はしけを活用するグリーンシップ輸送事業に取り組んでおり、はしけ専用バースなどの検証も行われている。専用はしけは、1回あたり84本のコンテナ輸送が可能であり、横浜-東京・千葉間を約2時間で輸送できる。2018年(平成30年)には8.2万TEU(実入り・空比率は50%ずつ)の輸送実績があり、沿岸部の輸送効率化が図られている。



出典：国土交通省公表資料

図 モーダルシフトの考え方

- モーダルシフト貨物の輸送については、陸上輸送からの転換による貨物輸送量そのものの増加を図ることが求められていることから、モーダルシフト貨物の輸送量を指標とすることにより、内航海運による安定的輸送が確保されているかを評価。
- 「地球温暖化対策計画」(平成28年5月13日閣議決定)において、海運を利用したモーダルシフト貨物輸送量(トンキロ)を令和12年度までに410億トンキロとする目標を設定。
- 昨今のトラック運転手不足やトラック輸送における労働時間規制等を背景に、内航海運における雑貨貨物の輸送トンキロは増加傾向にある。



出典：交通政策審議会海事分科会基本政策部会中間とりまとめ 参考資料(国土交通省、令和2年9月)

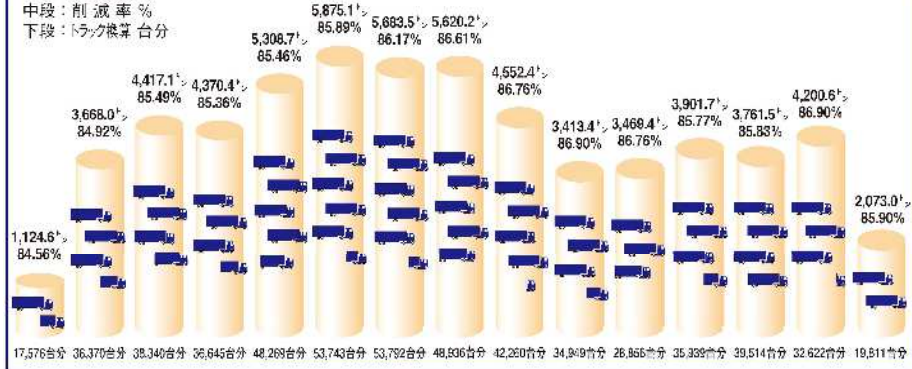
図 海運によるモーダルシフト貨物輸送量

グリーンシップ運送実績

平成18年度 (2006年) 実績	平成19年度 (2007年) 実績	平成20年度 (2008年) 実績	平成21年度 (2009年) 実績	平成22年度 (2010年) 実績	平成23年度 (2011年) 実績	平成24年度 (2012年) 実績	平成25年度 (2013年) 実績	平成26年度 (2014年) 実績	平成27年度 (2015年) 実績	平成28年度 (2016年) 実績	平成29年度 (2017年) 実績	平成30年度 (2018年) 実績	平成31年度 (令和1年度) (2019年) 実績	令和2年度 (2020年) 実績
38,487TEU (実入 87% 空 13%)	71,777TEU (実入 88% 空 12%)	72,282TEU (実入 83% 空 17%)	88,012TEU (実入 87% 空 13%)	93,507TEU (実入 82% 空 18%)	103,479TEU (実入 84% 空 16%)	105,861TEU (実入 87% 空 13%)	96,539TEU (実入 81% 空 19%)	83,361TEU (実入 82% 空 18%)	85,492TEU (実入 84% 空 16%)	86,083TEU (実入 84% 空 16%)	73,879TEU (実入 80% 空 20%)	82,275TEU (実入 80% 空 20%)	85,247TEU (実入 80% 空 20%)	36,843TEU (実入 84% 空 16%)

【CO₂削減効果】

上段：削減量 t
中段：削減率 %
下段：トラック換算 台分

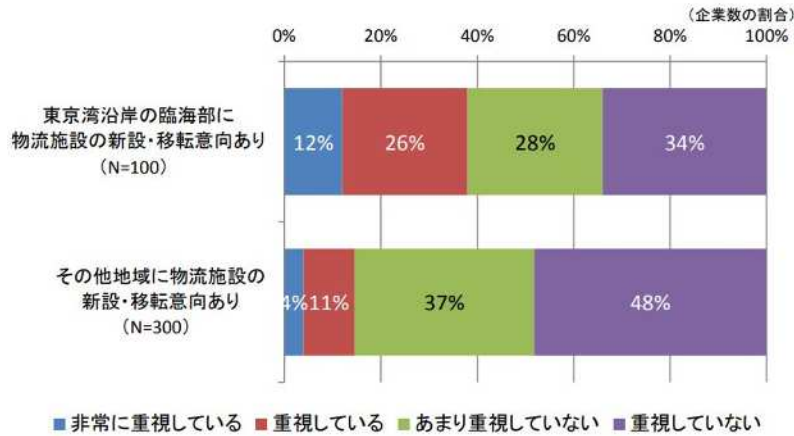


資料：グリーンシップ輸送実績（横浜はしけ運送事業協同組合）

図 東京湾でののはしけ輸送の概況

(3) 臨海部における物流施設のための用地不足

東京湾沿岸の臨海部に物流施設を新設・移転する意向を有する企業の4割弱が、新設・移転先の立地場所の条件として「港湾への近接性」が重要と回答している。臨海部における立地需要が存在する一方で、臨海部には土地や物件が少ないといった問題点の指摘もある。



業種	ヒアリング結果
小売業 (通信販売)	輸入品の取り扱いが多いため、東京湾沿岸の臨海部に大規模な物流施設をもつことが望ましいが、既に物件がない。
運送業 (宅配)	東京湾沿岸の臨海部については、物流施設の立地意向はあるものの、用地がないという状況である。

出典：東京都市圏の望ましい物流の実現に向けた提言

図 臨海部における物流施設のための用地不足の顕在化

(4) 拡大するコールドチェーン市場

近年、ASEANをはじめとするアジア地域で着実な経済成長・所得の向上に伴い、冷蔵庫や電子レンジ等の家電製品が普及しつつある。それにより、食品業界の需要は多様化し、伝統的な食品だけでなく冷凍食品も食べられ始めている。また、小売流通業界をみると、ASEAN各国においてその度合いは異なるものの、小規模な食料品店や家族経営のお店などからなる伝統的な市場からコンビニエンスストアや百貨店、スーパーマーケットなどの現代的な市場に移行し始めた。これらの新たな食習慣や食品流通のために適切な温度管理を伴うコールドチェーン物流サービスが徐々に必要とされてきている。

世界規模で市場が拡大しているコールドチェーン物流や新型コロナウイルスの影響などにより、関東や関西をはじめとする冷蔵・冷凍倉庫のスペース不足が深刻化している。

川崎市は、全国主要12都市の中でも冷蔵倉庫の入庫量や収容容積が高く、冷蔵倉庫へのニーズが高い地域と考えられる。

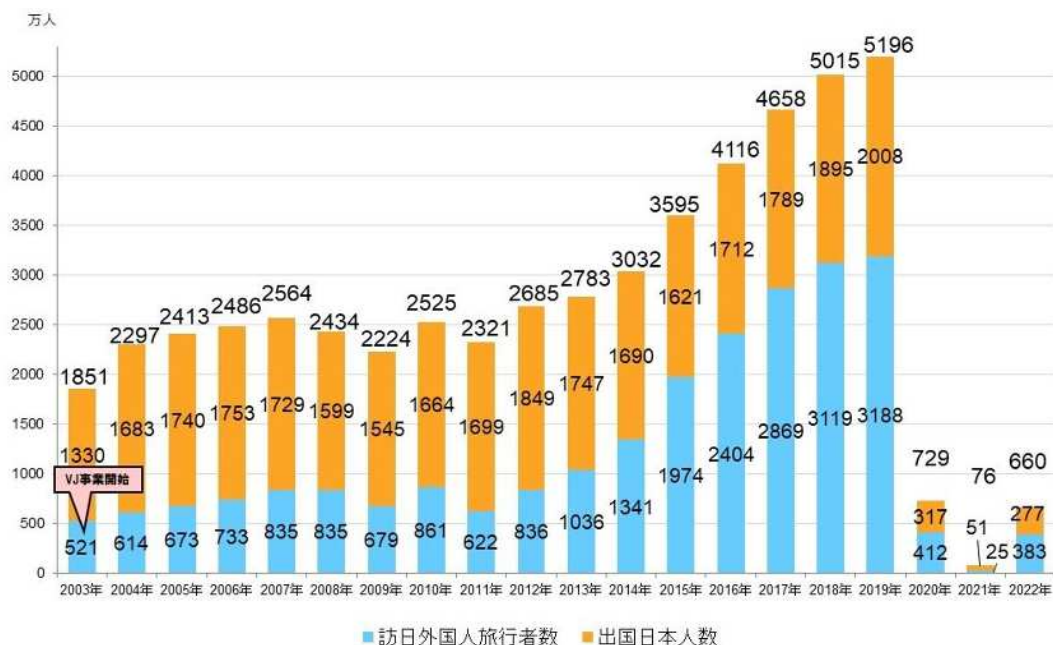
3. 人流・交流

(1) 訪日外国人旅行者数の増加

2019年の訪日外国人旅行者数は、3,188万人（対前年比2.2%増）と昨年に続き3,000万人を突破し、7年連続で過去最高を更新した。しかし、2020年に入り、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、多くの国において政府による入国制限や海外渡航禁止等の措置が講じられたこと等により、日本向けに限らず、全世界的に旅行者の往来が大幅に減少した。

このため我が国の2020年の訪日外国人旅行者数は、1964年の統計開始以降、単月として過去最大の下げ幅となった。

しかしながら、2023年時点では新型コロナウイルスの影響も徐々に小さくなっており、今後は回復傾向に転じると想定される。



出典：観光庁ホームページ

図 訪日外国人・出国日本人数の推移

(2) クルーズ市場の拡大

世界のクルーズ人口は2,852万人（2018年）で、10年前の約1.8倍と、急速に増加している。中でもアジアのクルーズ人口は424万人（2018年）で、10年前の約3.2倍と、特に大きな伸びを示した。しかし、クルーズ市場に関しても新型コロナウイルスの影響によって大きく減少することとなった。

新型コロナウイルスの影響が小さくなりつつあることから、国は新たな観光立国推進基本計画をとりまとめ、その中では令和5年から国際クルーズの本格的な受入れを再開し、訪日クルーズ旅客を、令和7年にコロナ前ピーク水準の250万人まで回復させ、また、地方誘客を進めるため外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年に100港とすることを目指すことを謳っている。

○戦略的な訪日プロモーションの実施

- ・ 観光旅行者の意識変化や市場ごとのニーズも踏まえ、戦略的な訪日プロモーションを展開する。デジタルマーケティングを活用するとともに、**各市場のニーズを把握し、外国人に人気のコンテンツ（食、テーマパーク、アート、庭園等）の発信**をはじめ、現地目録でのプロモーション展開を徹底する。
- ・ 訪日需要の回復に向けた復便等を促進するための取組として、日本政府観光局を通じて**航空会社・旅行会社との共同広告**を実施する。

○MICE・IRの推進

- ・ 大阪・関西万博等の機会も捉え、政府として国際会議を積極的に再開・開催するとともに、**各分野でMICE誘致・開催への働きかけや支援**を行う。
- ・ MICEや宿泊、娯楽施設等が一体となった**統合型リゾートの整備**について、カジノ設置に伴う懸念への対策を講じつつ**必要な施策を推進**する。

○インバウンド受入環境の整備

- ・ 訪日プロモーション事業の重点22カ国・地域のうち、訪日に当たって**ビザが必要な9カ国（フィリピン・中東等）**を対象に**ビザ緩和を積極的に実施**する。
- ・ 令和5年から**国際クルーズの本格的な受入れを再開**する。訪日クルーズ旅客を、令和7年にコロナ前ピーク水準の**250万人まで回復**させる。また、地方誘客を進めるため**外国クルーズ船が寄港する港湾数**について、令和7年に**100港**とすることを旨とする。
- ・ 新幹線、高規格道路、国内航空等の高速交通網を活用し、**大都市と地方、地方と地方を繋ぎ、外国人も含め地方への流れを創出**する。
- ・ 訪日外国人旅行者の広域周遊に利用されている**ジャパン・レール・パス**について、**商品内容の充実により更なる利用促進**を図る。
- ・ **AI・ICT等のノウハウを有するベンチャー企業も活用し、ナイトタイムエコノミー環境の整備**やキャッシュレス対応等の受入環境整備に取り組む。
- ・ **ムスリムやベジタリアン・ヴィーガン旅行者等**、多様な宗教的、文化的習慣を有する外国人旅行者が安心して観光を楽しめる環境の整備充実を図る。

○アウトバウンド・国際相互交流の促進

- ・ **国際相互理解の増進**による双方向の交流拡大に貢献する**アウトバウンド**について、**若年層を中心としたプロモーション**を通じて**機運醸成**を図る。
- ・ テロや自然災害等の発生に備え、**旅行安全情報共有プラットフォーム**等の活用等、**日本人海外旅行者の安全対策**を促進する。
- ・ 地域の観光部局が中心となり、**訪日教育旅行のマッチング**に必要な体制を整備する。

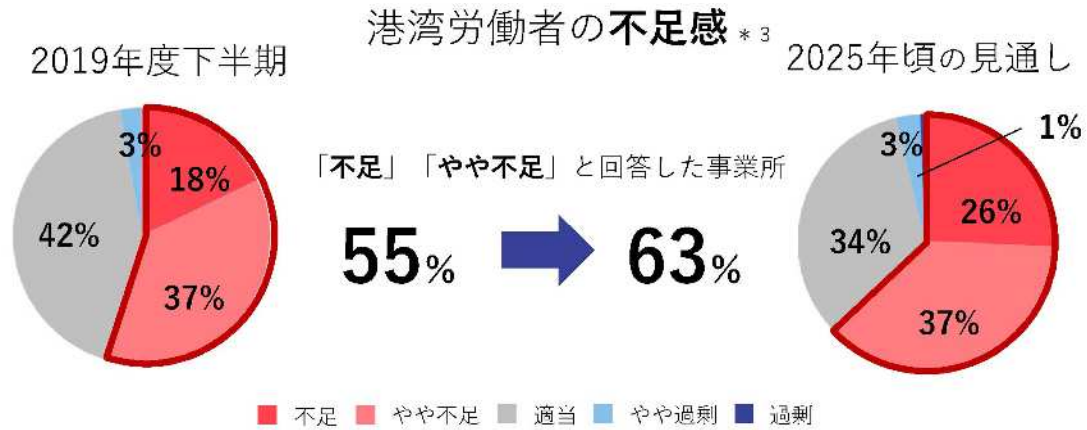
21

出典：新たな観光立国推進基本計画の素案について（交通政策審議会第45回観光分科会、令和5年2月）

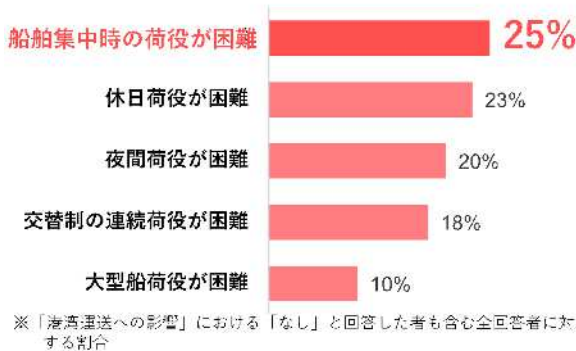
図 インバウンド回復戦略

(3) 港湾労働者の不足

国交省の調査によると 2019 年度下期の時点で、「不足」「やや不足」が 55%と、過半数の事業所で港湾労働者の不足感を感じている。2020 年度は、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う荷動きの減少を背景に不足感が緩和しているが、2025 年頃及び 2030 年頃の見通しは 63%が「不足・やや不足」とし、今後、港湾労働者の不足感が強まることが予想されている。港湾労働者の不足による港湾運送への影響については、41%が「影響あり」と回答していることから、今後、港湾運送への影響が拡大することが懸念される。



港湾運送への具体的な影響

 * 5


出典：港湾労働者不足に関する実態調査（国土交通省港湾局、令和3年5月）

4. 環境

(1) エネルギー基本計画の見直し

2021年10月、政府は、気候変動問題への対応と日本のエネルギー需給構造の抱える課題の克服という二つの大きな視点を踏まえて、第6次のエネルギー基本計画を策定した。

第6次エネルギー基本計画では、2050年カーボンニュートラルの達成、カーボンニュートラルを実現するための中間目標として2030年度の46%削減、さらに50%の高みを目指して挑戦を続ける新たな削減目標の実現に向けたエネルギー政策の道筋を示すことが、重要なテーマとして位置づけられている。

カーボンニュートラルを目指す上でも、安全の確保を大前提に、安定的で安価なエネルギーの供給確保は重要であり、この前提に立ち、2050年カーボンニュートラルを実現するために、再エネについては、主力電源として最優先の原則のもとで最大限の導入に取り組み、水素・CCUSについては、社会実装を進めるとともに、原子力については、国民からの信頼確保に努め、安全性の確保を大前提に、必要な規模を持続的に活用していくものとしている。

(2) カーボンニュートラルへの取り組み

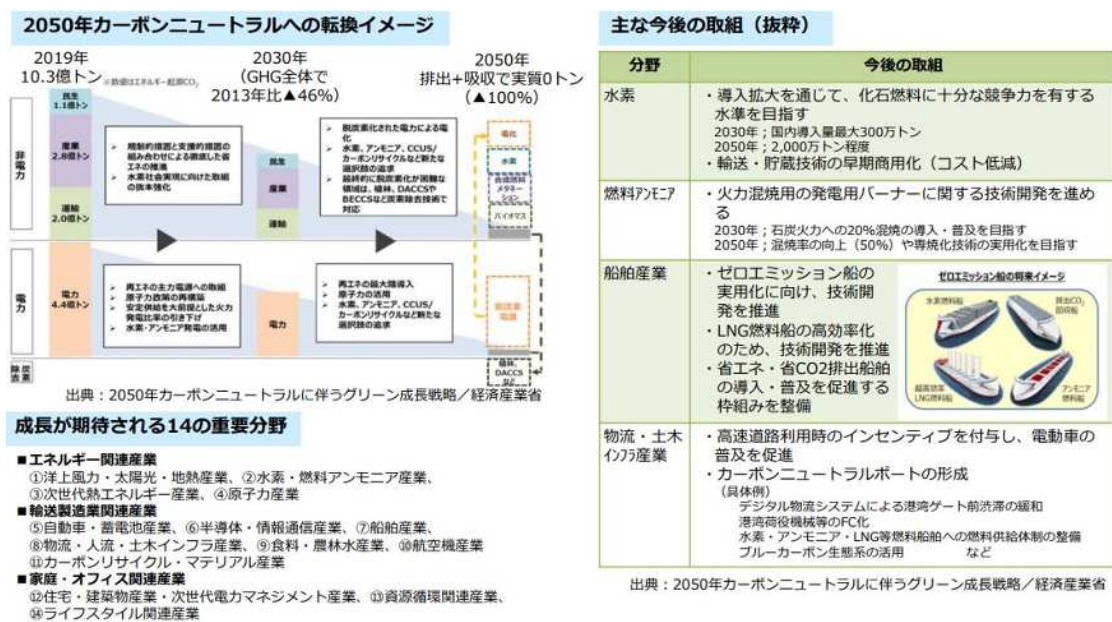
ア. 社会経済におけるカーボンニュートラルへの動き

2020年10月、菅内閣総理大臣が所信表明演説において、「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）、脱炭素社会の実現」を宣言した。

これを踏まえ、2020年12月25日、経済産業省が中心となり、関係省庁と連携して、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が策定された。

グリーン成長戦略では、14の重要分野ごとに、高い目標を掲げた上で、現状の課題と今度の取り組みを明記し、予算、税、規制改革・標準化、国際連携など、あらゆる政策を盛り込んだ実行計画が策定されている。

2050年のカーボンニュートラルの実現に向けて、この戦略を着実に実施するとともに、エネルギー基本計画の改訂に向けて、更に議論を深めていく計画である。

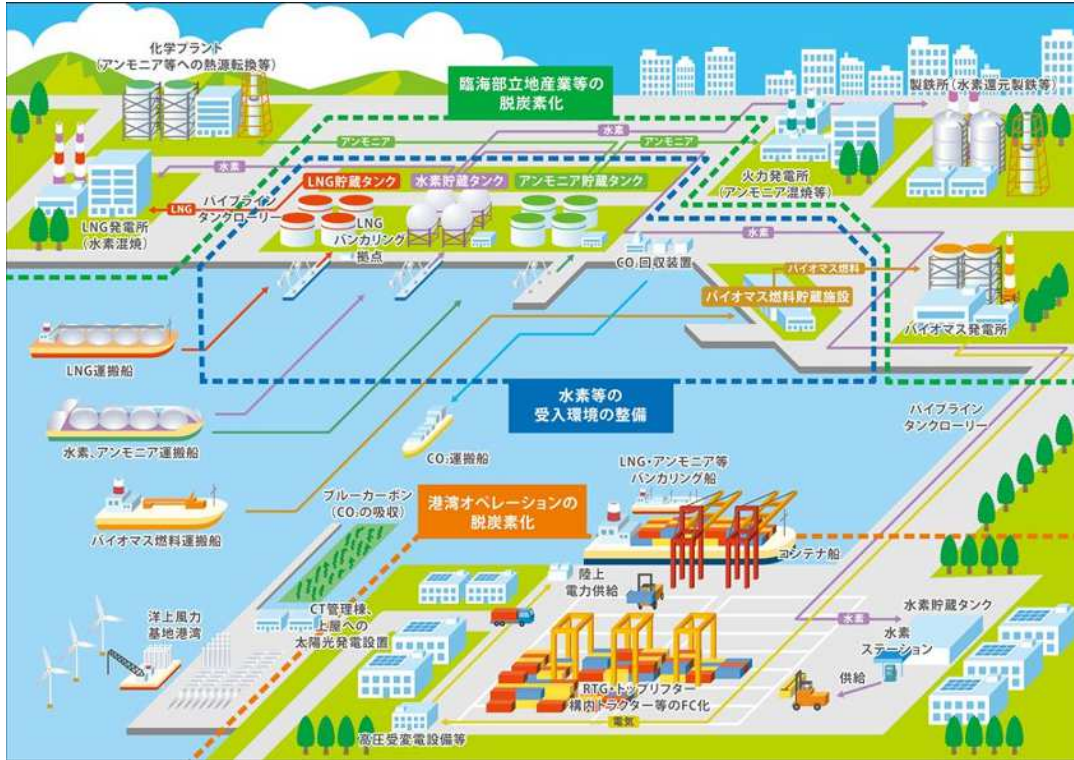


出典: 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略(経済産業省、令和3年6月)

図 カーボンニュートラルへの取り組み方針

イ. カーボンニュートラルポートの検討

国土交通省では、国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において、水素、アンモニア等の次世代エネルギーの大量輸入や貯蔵、利活用等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて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）」の形成に取り組むこととした。



出典：国土交通省 HP

図 カーボンニュートラルポート（CNP）の形成のイメージ

(3) 船舶からの排出ガス規制 (SOx)

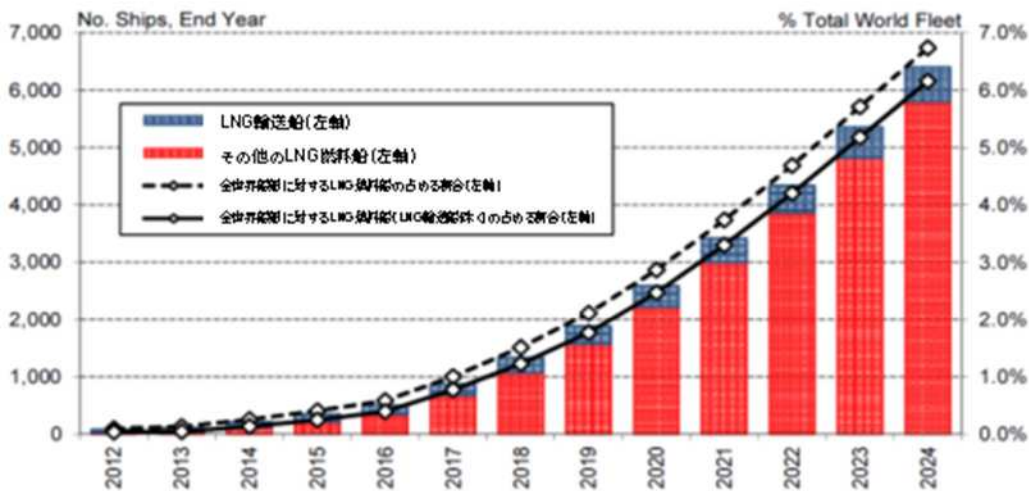
船舶の排出ガスに対する国際的な規制が強化される中、環境負荷の小さいLNGを燃料とするLNG燃料船の増加が見込まれている。LNG燃料船は、2024年には、約6,400隻（全世界船舶の6.7%）に増加すると見込まれており、LNG燃料の実需要は、2035年以降で船舶用燃料全体の43%（約7,700万トン）程度と予測されている。

そのような中、我が国は、世界最大のLNG輸入国であり、既存のLNG基地が多数立地していることから、シンガポールと連携しつつ、アジアにおけるLNGバンカリング拠点を我が国港湾に戦略的に形成し、これにより、我が国港湾へのコンテナ・クルーズ等航路を維持・拡大し、我が国経済の国際競争力の強化を図るとしている。



出典：国土交通省公表資料

図 船舶からの排出ガスに対する国際的な規制



(出典)日本船舶輸出組合「LNG燃料船の建造需要予測(2012-2024)調査」より
 ※近い将来あるいは中期的な将来にECAに指定される海域の多く、特に極東(日本など)、オーストラリアなどの重要地域で、燃料価格差が大きくなり、市場スタンダードとしてLNG燃料対応オプションの普及が広範囲で進む場合

出典：国土交通省公表資料

図 LNG燃料船隻数成長予測

(4) SDGsへの対応

2015年9月、国連サミットにおいて「持続可能な開発目標(SDGs:Sustainable Development Goals)」が掲げられた「持続可能な開発のための2030アジェンダ」が全会一致で採択された。SDGsは、先進国・途上国すべての国を対象として17のゴールと169のターゲットから構成されており、インフラやエネルギー、雇用、気候変動等のゴールについては、港湾分野の取組も達成に貢献。



出典：国土交通省公表資料

図 「持続可能な開発のための2030アジェンダ」における港湾関連の目標の位置付け(例)

5. 災害対応

(1) 我が国で増加する自然災害のリスク

2000年以降の自然災害を見ると、2004年の台風被害や、東日本大震災等の地震災害、令和元年房総半島台風や令和元年東日本台風に伴う洪水・土砂災害等、毎年、多くの自然災害が発生しており、自然災害による死亡者数・行方不明者数についても、東日本大震災をはじめとして、甚大な被害をもたらしている。

近年、国内各地において特に、首都直下地震などの大規模地震の発生確率は、今後30年間で70%程度とされるなど切迫性が指摘されている。また、台風・高潮等による被害が激甚化・頻発化している。特に首都直下地震などの大規模地震の発生確率は、今後30年間で70%程度とされるなど切迫性が指摘されている。また、台風・高潮等による被害が激甚化・頻発化している。

地球温暖化の影響を受け、近年世界各地で洪水や干ばつなどの自然災害が毎年のように起きており、我が国においても、平成30年7月豪雨や令和元年東日本台風（台風第19号）に伴う豪雨災害など、豪雨・台風・高潮等の自然災害リスクが益々高まっている。

気象庁の約120年データによれば、1日の降水量が200ミリ以上という大雨を観測した日数は、増減を繰り返しながらも長期的に見れば明瞭な増加傾向となっている。

また、IPCC特別報告書（令和元年9月公表）では、2100年の世界平均海面水位は最大1.1m上昇すると予測されている。

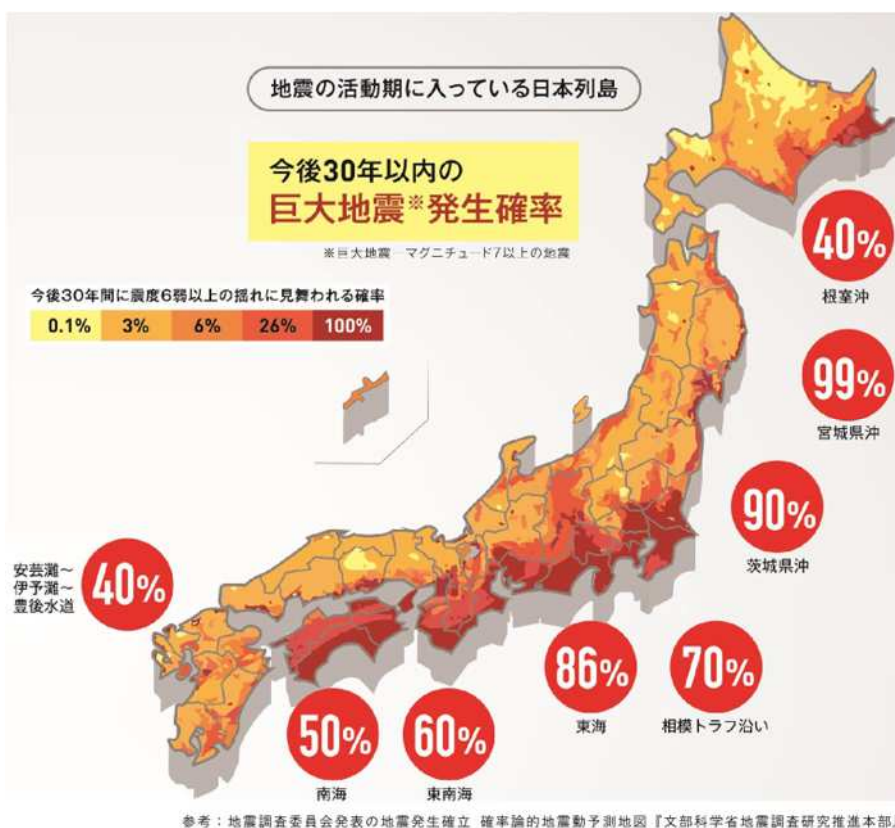
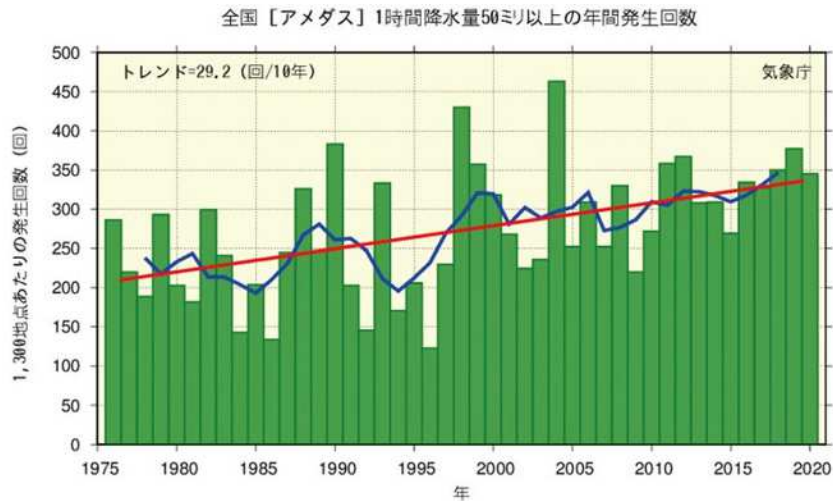


図 今後30年以内の巨大地震の発生確率

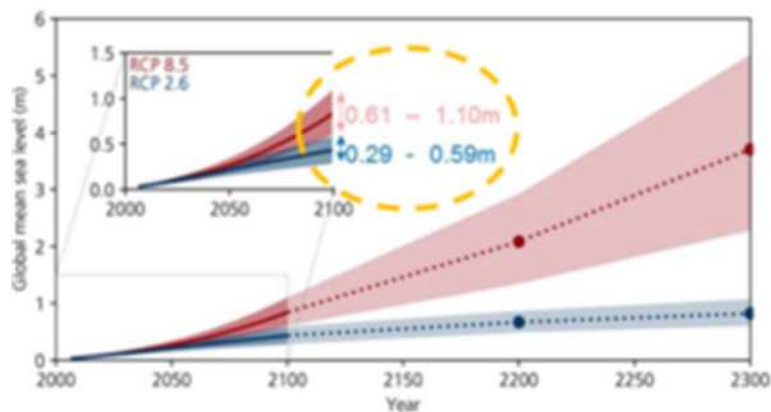


棒グラフ（緑）は全国のアメダス地点における各年の年間発生回数の合計を 1,300 地点あたりに換算した値を示します。直線（赤）は長期変化傾向（この期間の平均的な変化傾向）、太線（青）は 5 年移動平均値を示します。

出典：気象業務はいま 2021（気象庁）

図 日降水量 200 ミリ以上の年間日数の変化

◆ IPCC特別報告書(2019年9月)では、2100年の世界平均海面水位(GMSL)は、RCP2.6で最大0.59m、RCP8.5で最大1.10mに達すると予測。



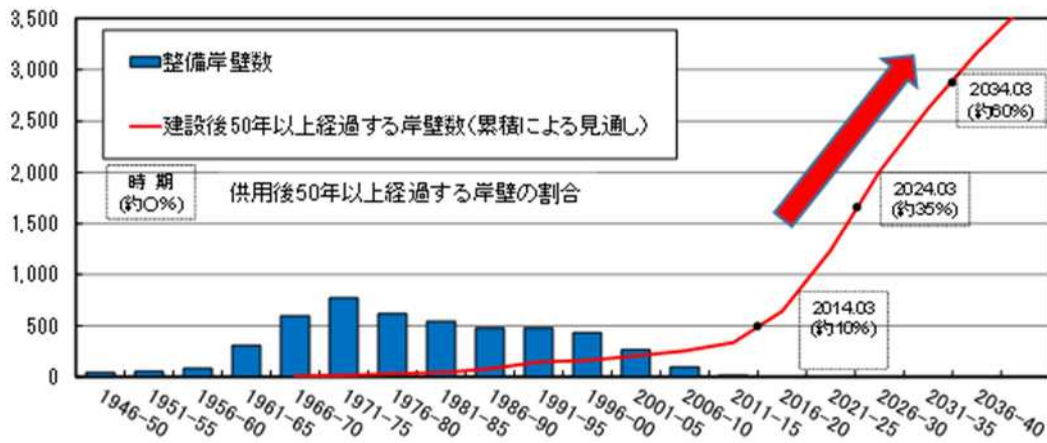
出典：気候変動に関する政府間パネル(IPCC)「海洋・雪氷圏特別報告書」の公表(第51回総会の結果)について(令和元年9月25日 環境省報道発表)

図 気候変動による平均海面水位の上昇

(2) 港湾施設の老朽化

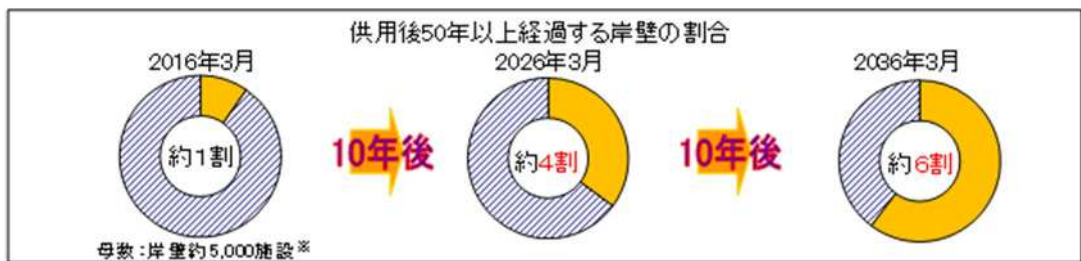
今後、高度経済成長期に集中的に整備した施設の老朽化が進行する。係留施設では、建設後 50 年以上の施設が現在の約 10%から、20 年後には約 60%に急増する。

我が国のバルク貨物の大半を扱う民有岸壁は高度成長期に整備された施設が多いことから、近隣諸国と比較して水深でも見劣りするほか、建設後 40 年以上経過する施設が既に 75%を占める等、老朽化も進行している。



出典：国土交通省公表資料

図 各年度に整備した係留施設数と供用後 50 年を経過する公共岸壁の推移



※国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数(水深4.5m以深)：国土交通省港湾局調べ

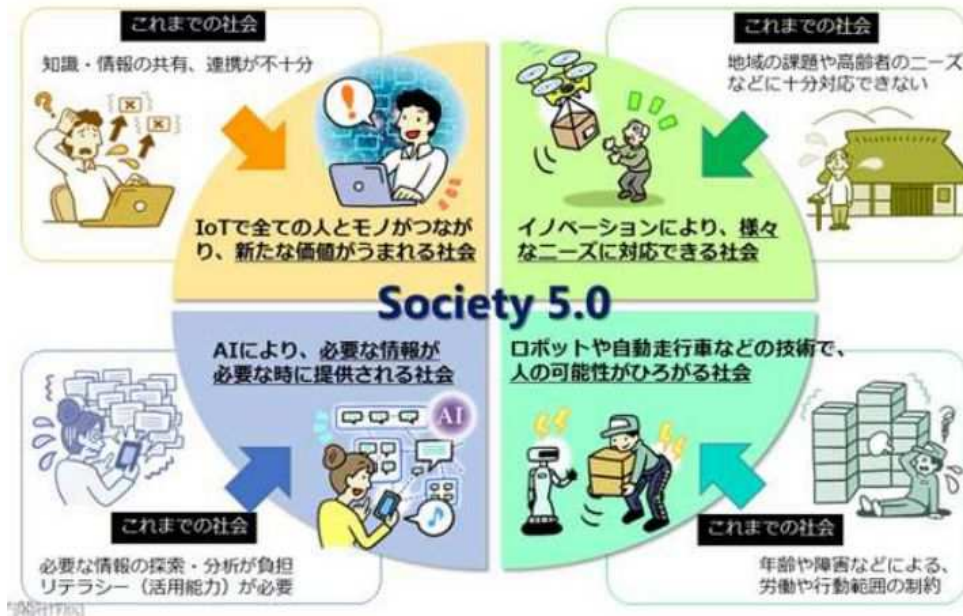
出典：国土交通省公表資料

図 供用後 50 年を経過する公共岸壁の割合見通し

6. 情報

(1) 第4次産業革命（IoT、AI等）の進展

総務省では社会全体のデジタル革命を進めるために、一体的にと取り組むべき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、様々な知識が情報共有され、新たな価値を生み出すことが可能となる。



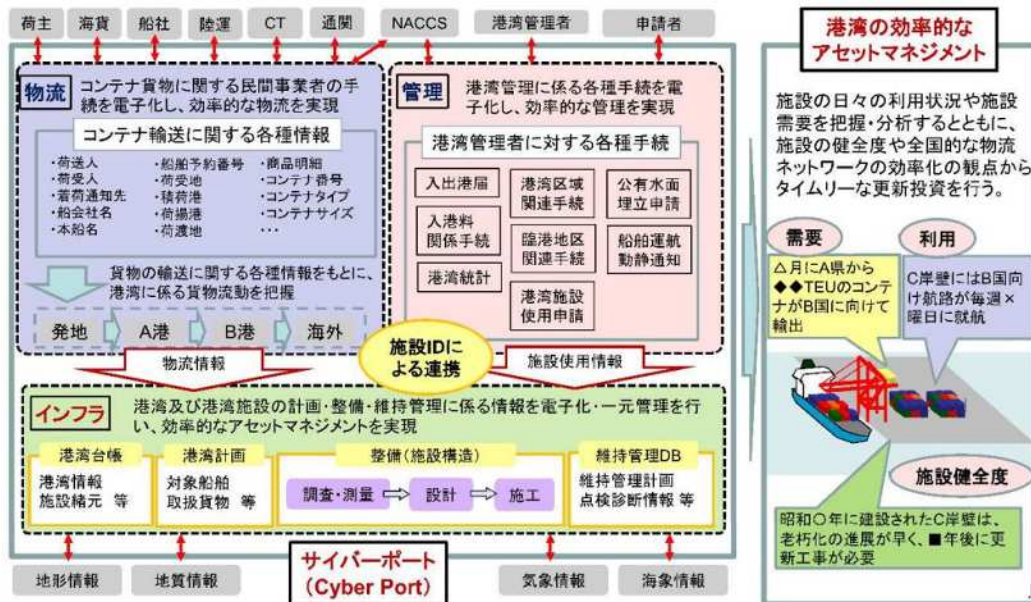
出典：内閣府ホームページ

図 Society5.0 で実現する社会

(2) 港湾におけるデジタル化等の技術革新の進展

国土交通省では、民間事業者間の港湾物流手続き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「サイバーポート」の構築を進めている。

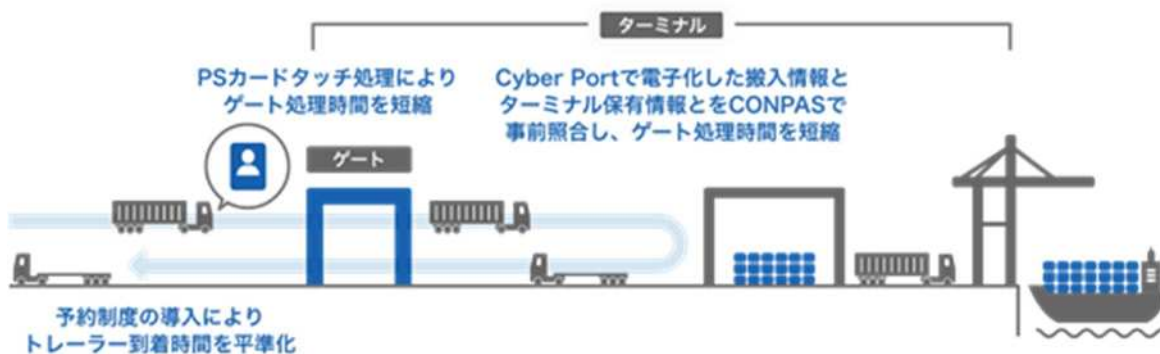
港湾施設の構造や維持管理状況などの物理的な情報に加え、物流情報や港湾の施設使用情報による港湾施設の情報や利用状況を把握・分析することにより、我が国港湾全体のアセットマネジメントの効率化を推進していくことを目標としている。



出典：国土交通省資料

図 サイバーポートと効率的なアセットマネジメントのイメージ

また合わせて、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図り、コンテナ物流を効率化することを目的としたシステムである「CONPAS」の運用も開始し、港湾分野においても港湾物流手続きの電子化を図る Cyber Port と、搬入情報の事前照合等を行う CONPAS により、港湾物流業務の効率化とコンテナターミナルのゲート前混雑の解消等を図り、港湾物流全体の生産性向上を目指すこととしている。



出典：Cyber port ホームページ

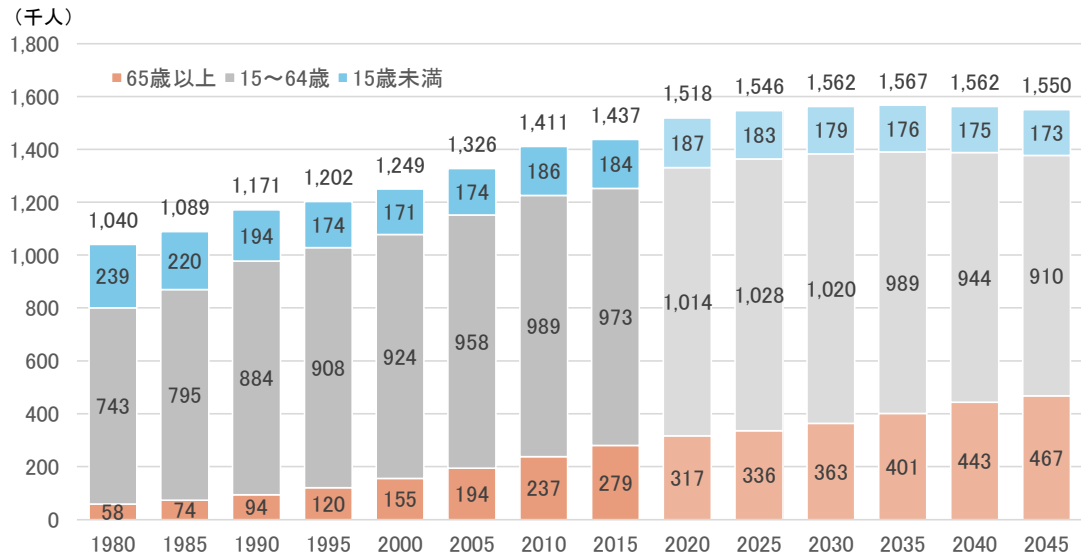
図 CONPAS の概要

参考3 川崎港の現況

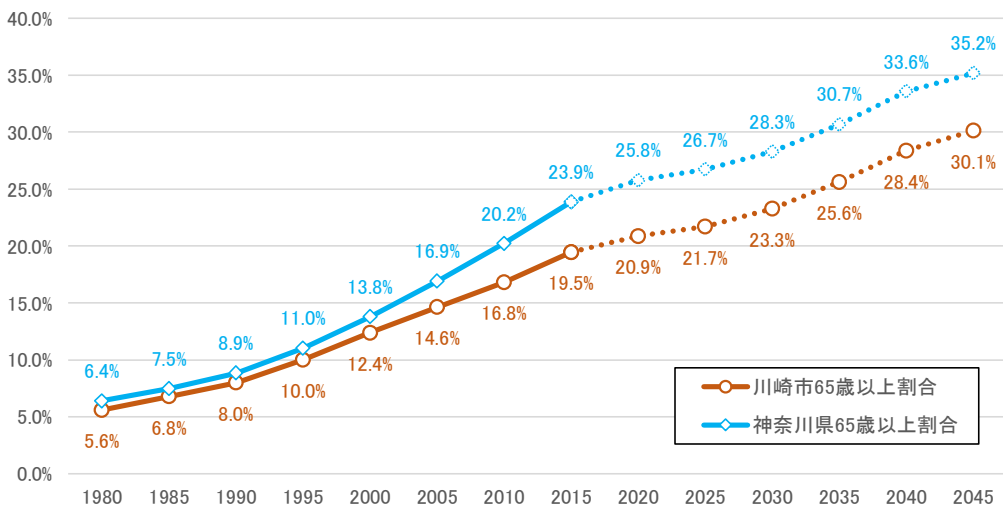
1. 川崎港背後地域の現況

(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

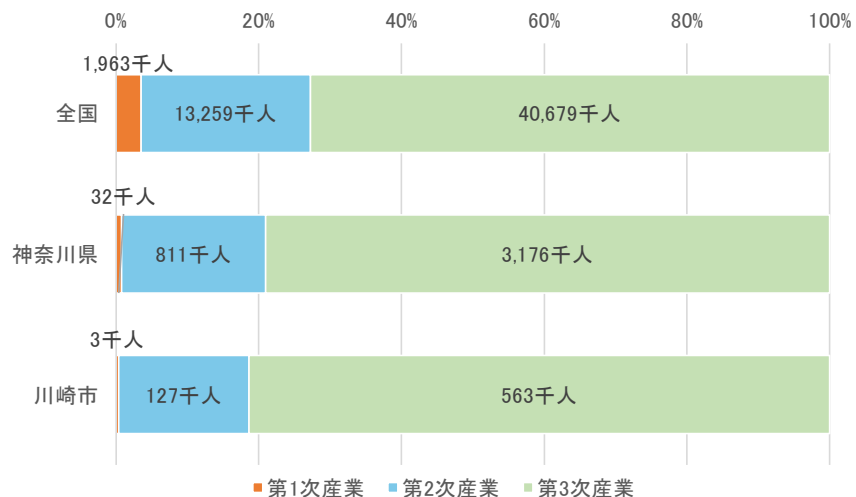


出典：2015年まで「国勢調査」（総務省統計局）、
2020年から「日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）」国立社会保障・人口問題研究所
図 神奈川県及び川崎市の若年人口割合・高齢人口割合の推移と将来推計

(2) 背後の産業構造

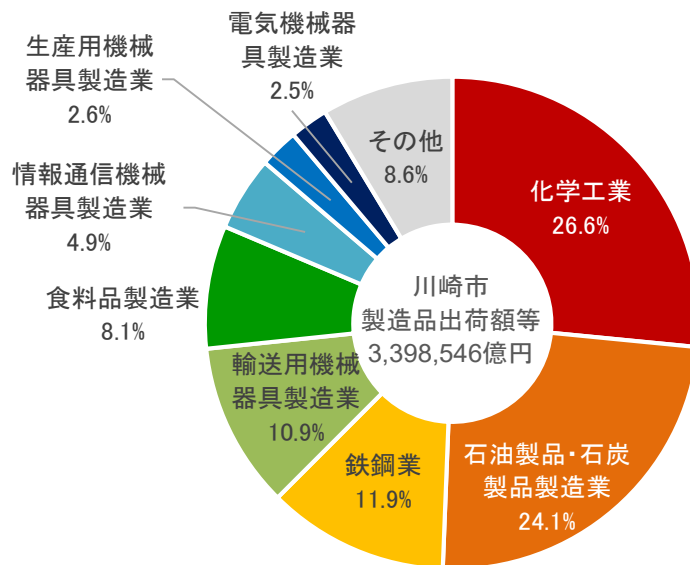
背後圏の川崎市では、全国や神奈川県と比較して、第3次産業の就業者割合が高い。

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)

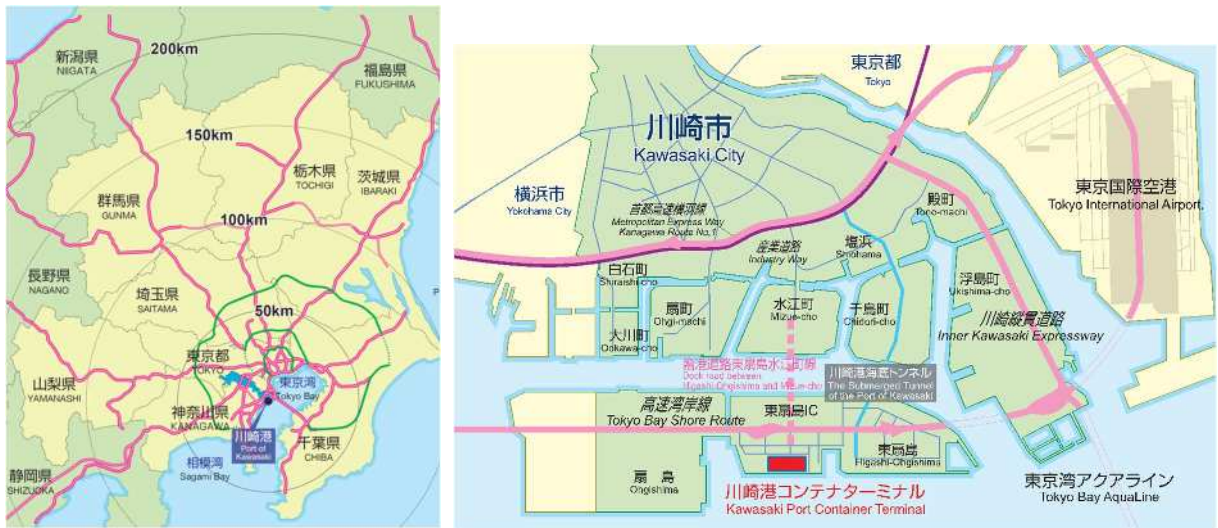
図 産業別製造品出荷額 (2021年)

(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。

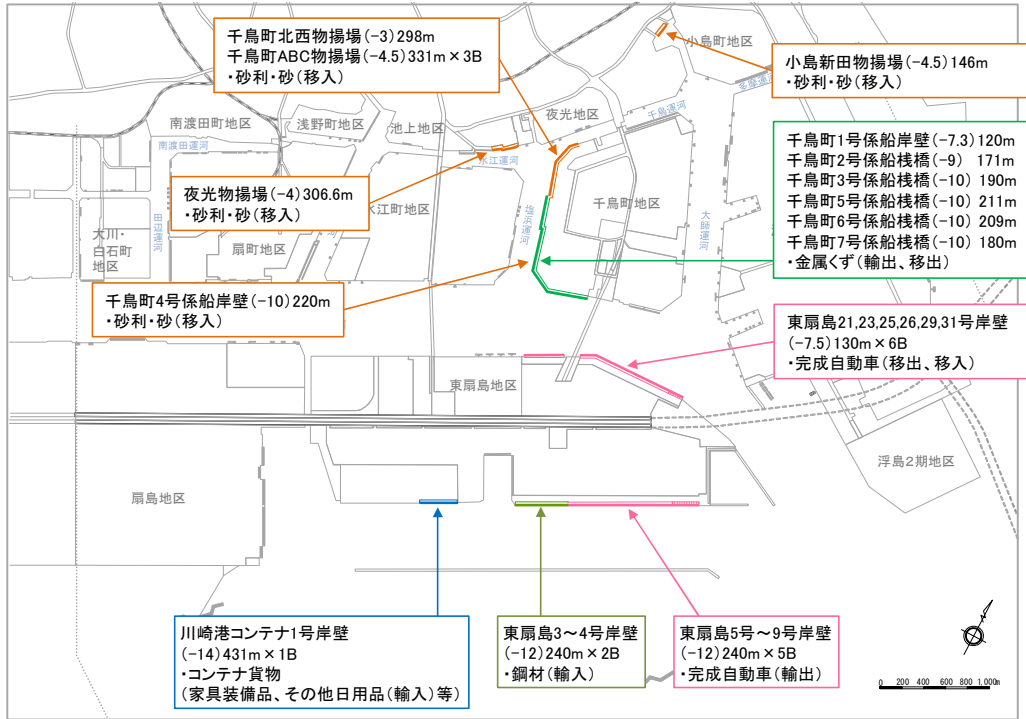


図 川崎港の公共岸壁・主な取扱貨物

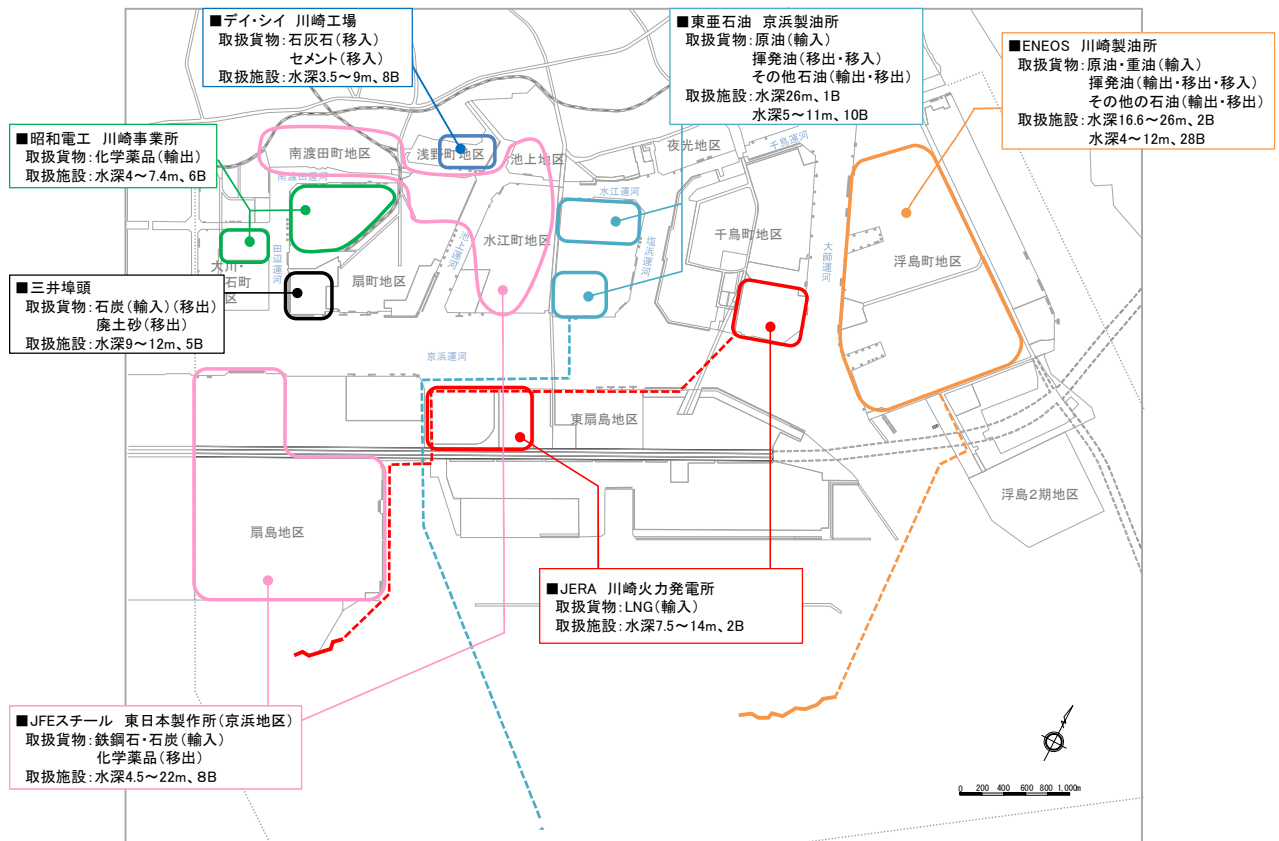


図 川崎港の専用岸壁・主な取扱貨物

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。

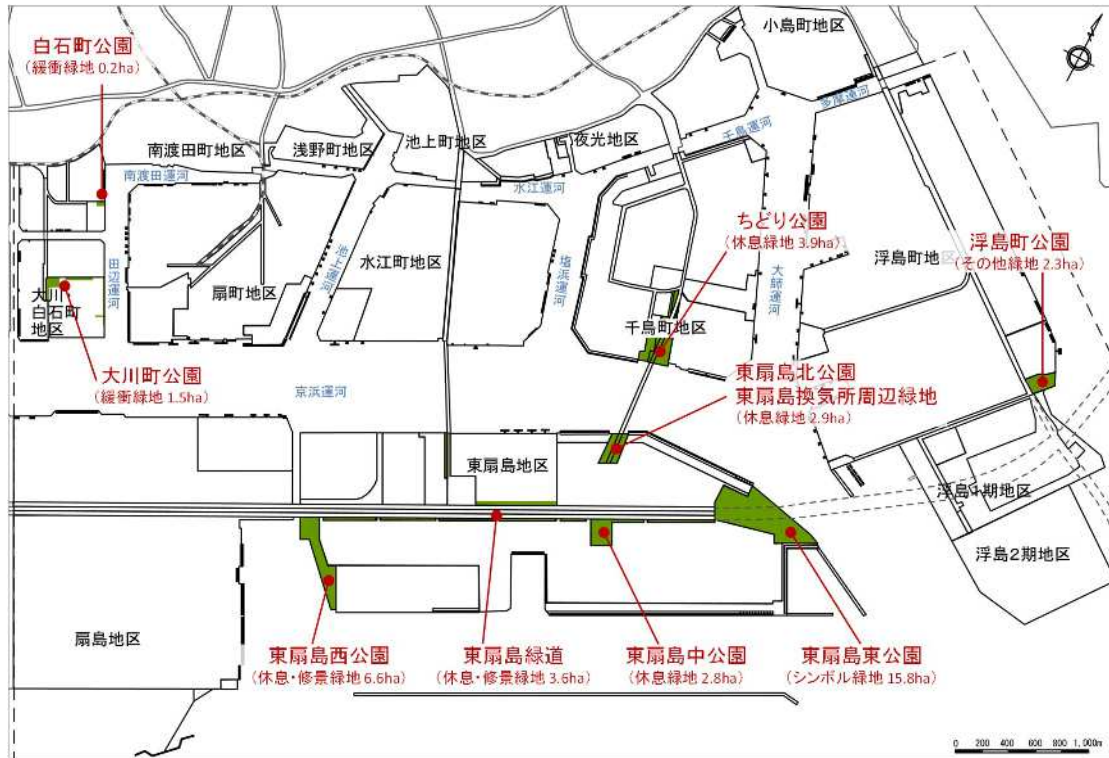


図 川崎港の緑地位置図

ウ. 耐震強化岸壁



(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。

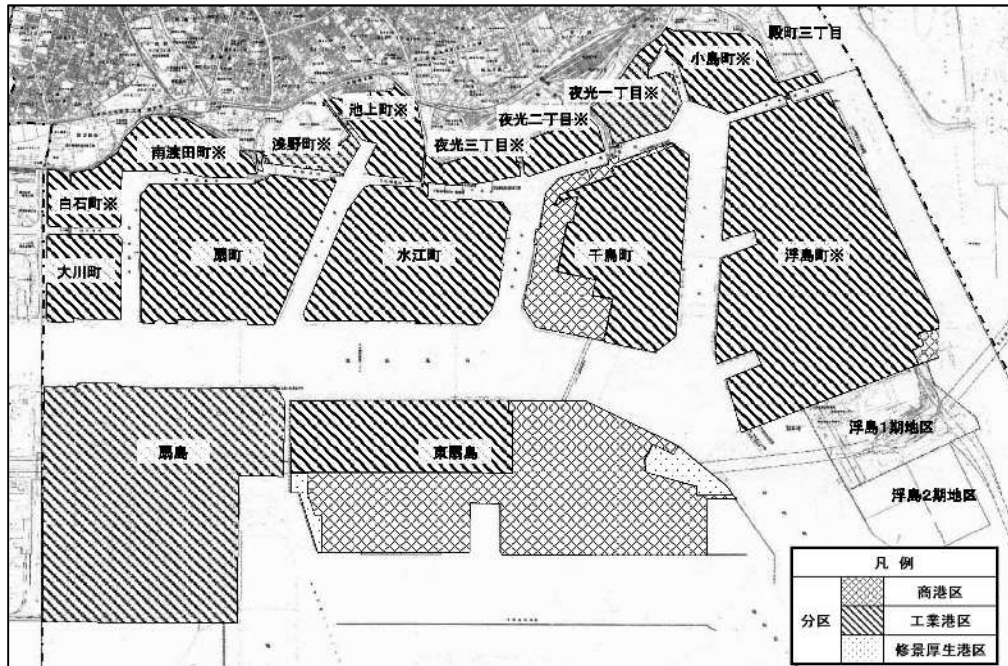


図 川崎港における分区の指定状況

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。

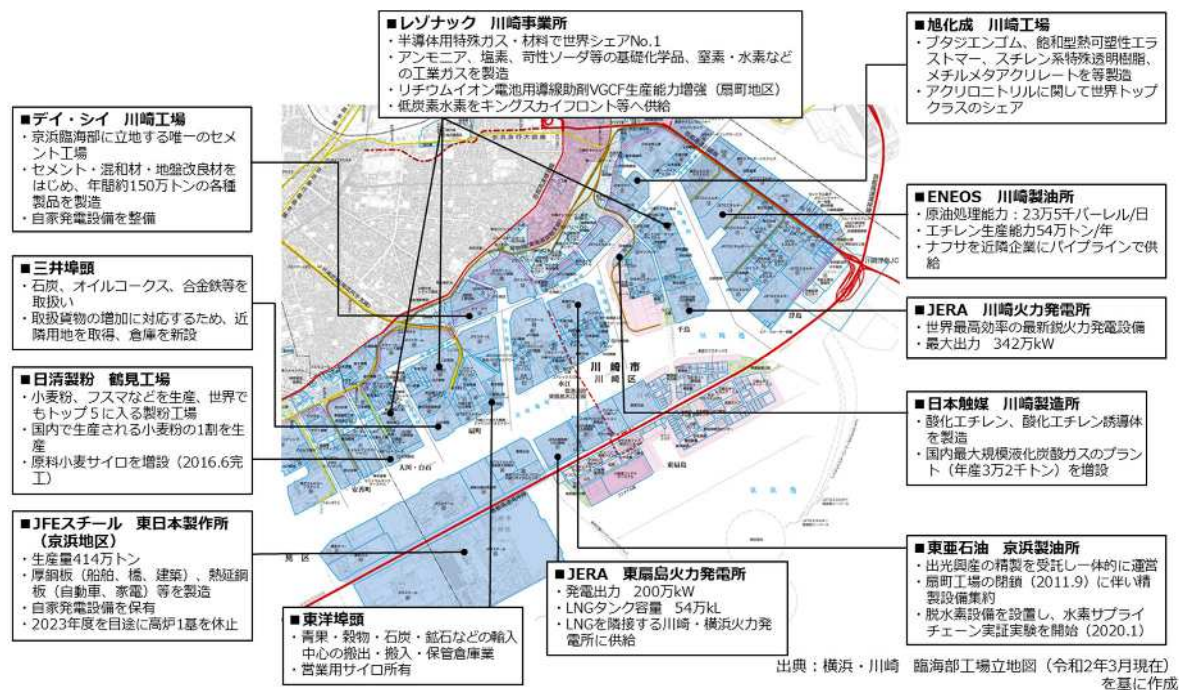


図 川崎港における主な企業立地状況

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。

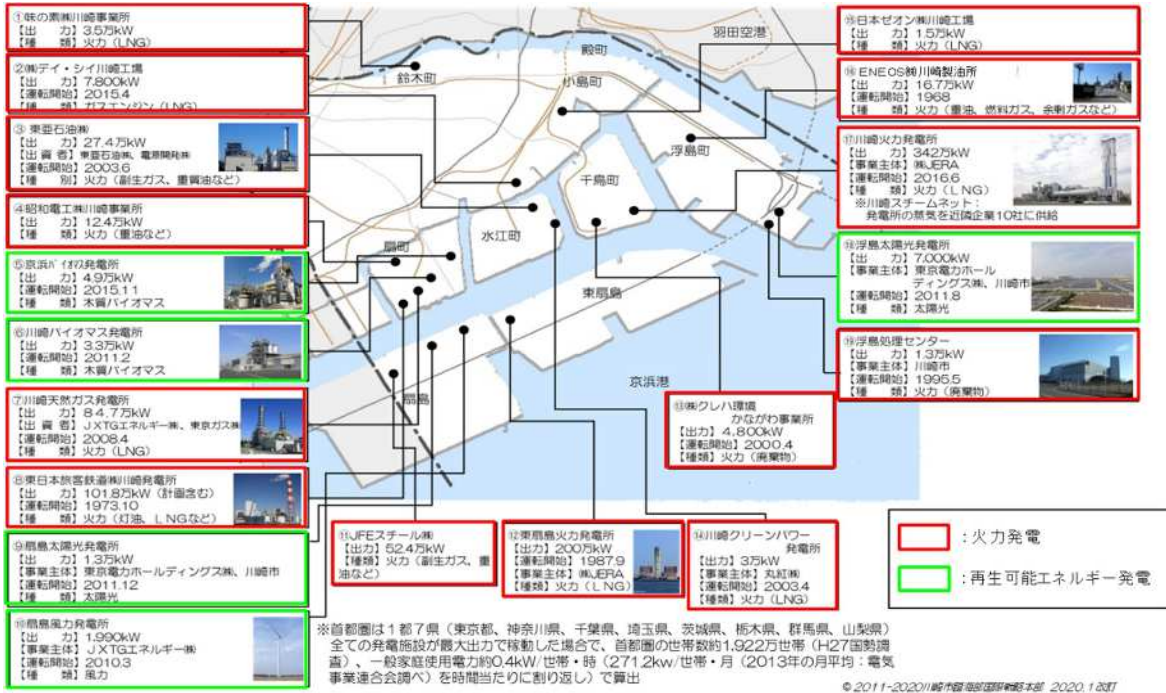
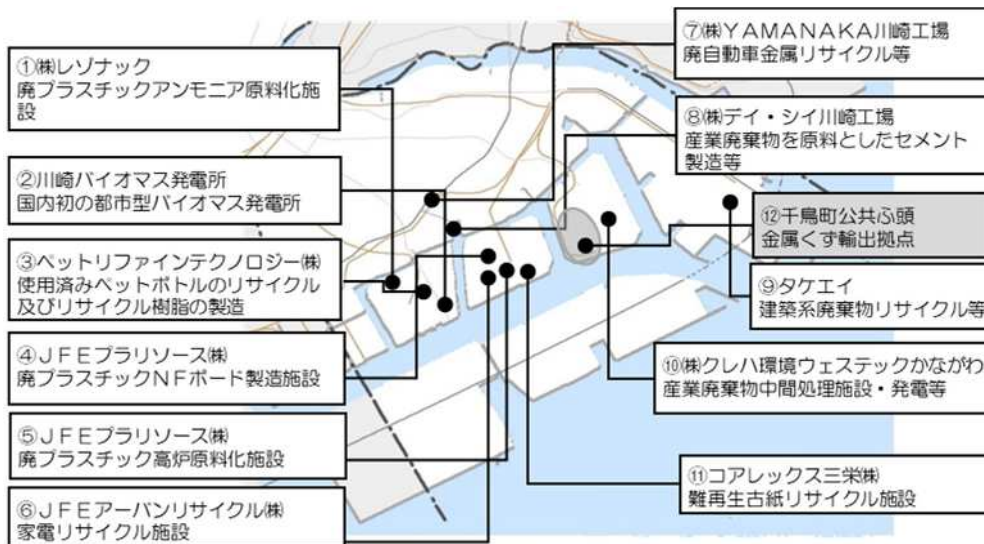


図 主な発電所・発電関連企業の立地状況

エ. リサイクル関連産業の集積

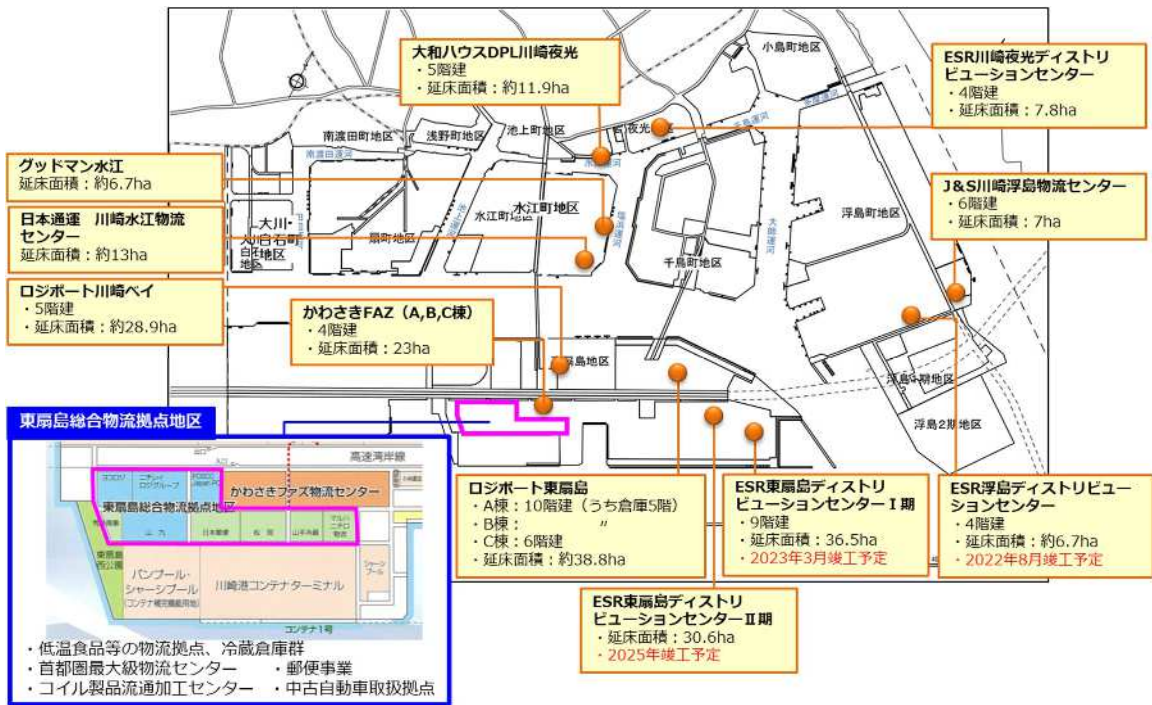


出典：川崎エコタウン HP より川崎市港湾局作成

図 主なりサイクル関連企業の立地状況

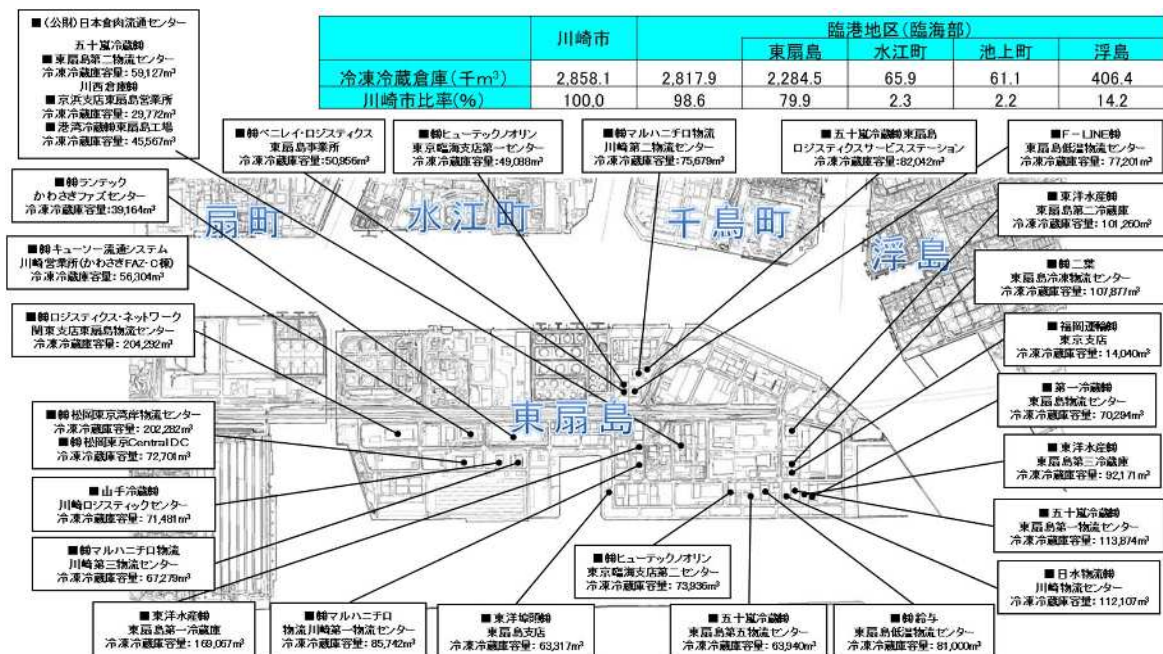
オ. 物流施設の集積

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

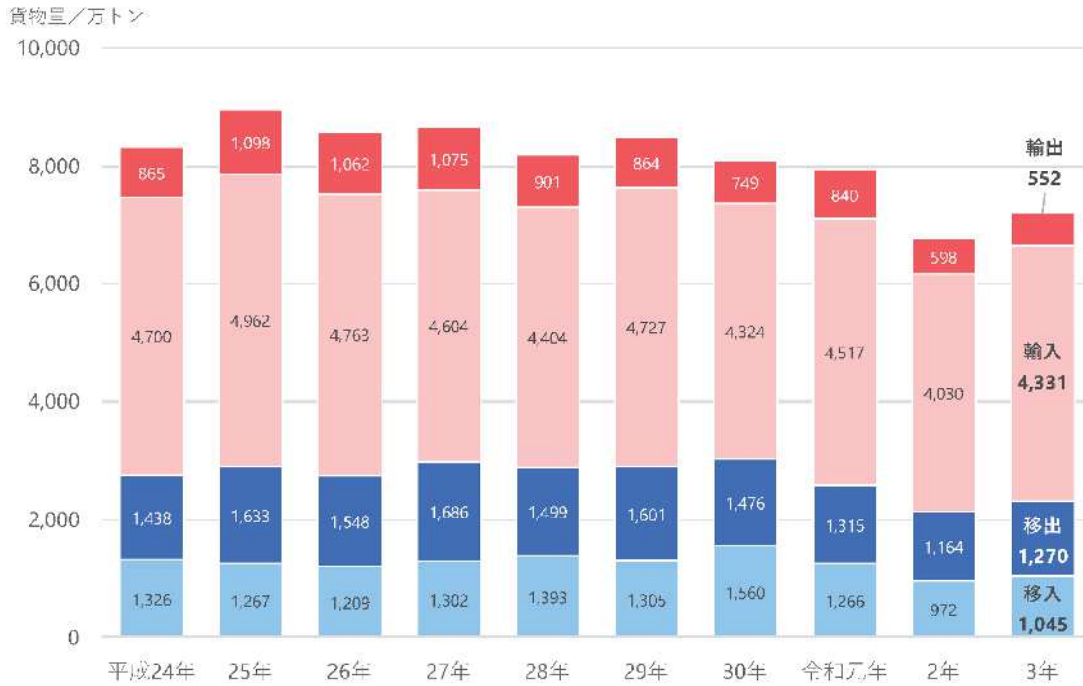
図 蒸気配管位置図

(4) 取扱貨物量、入港船舶隻数、航路数

ア. 取扱量の概況

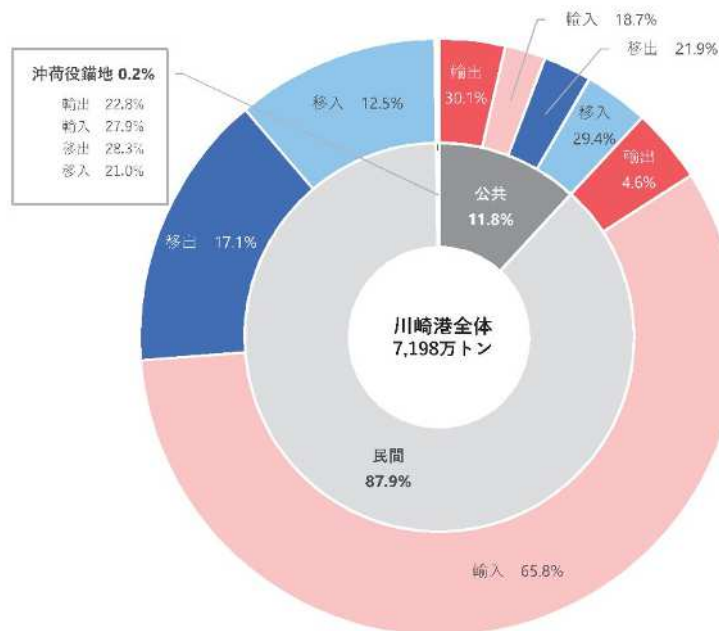
川崎港の取扱貨物量は、約 8,000 万トン～約 9,000 万トンで推移しており、近年は減少傾向である。

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

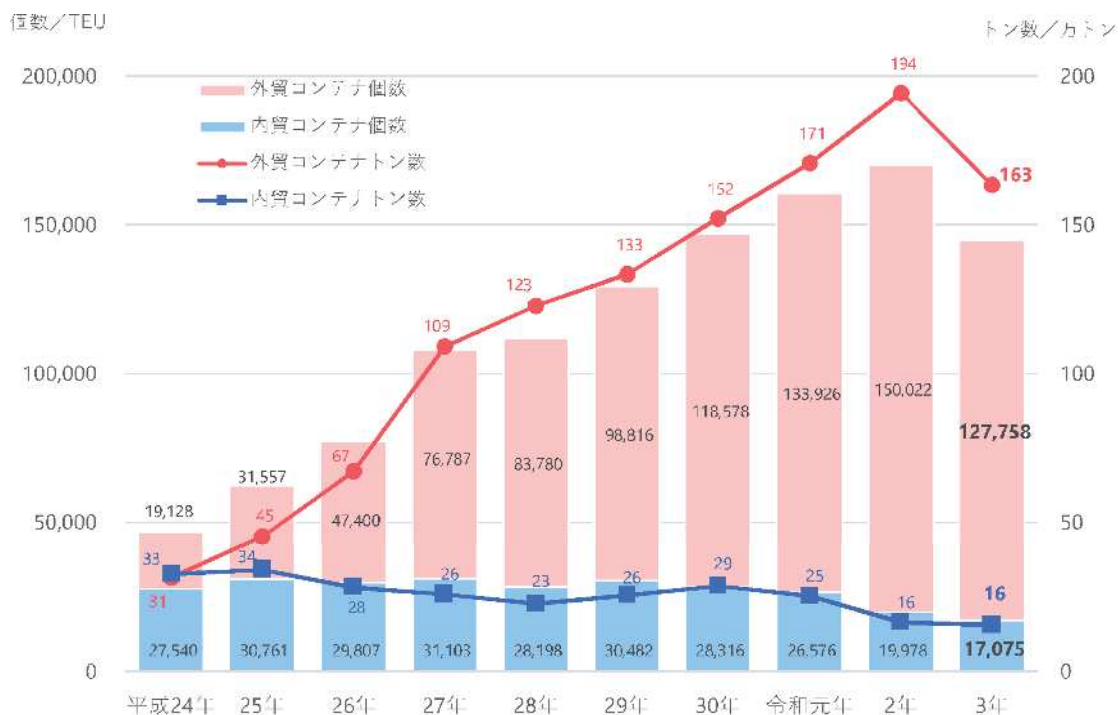


出典：「川崎港統計年報 令和 3 年」(川崎市港湾局)

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。



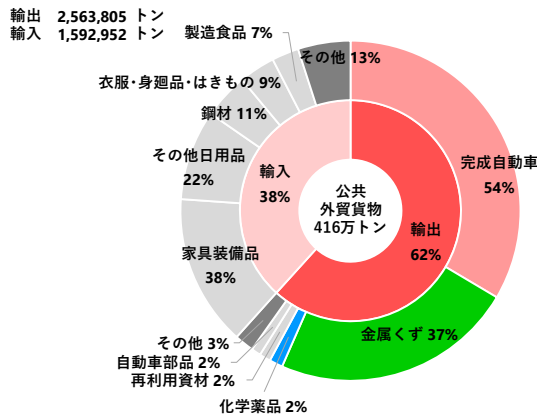
出典:「川崎港統計年報 令和3年」(川崎市港湾局)

図 川崎港コンテナ取扱貨物量の推移 (TEU)

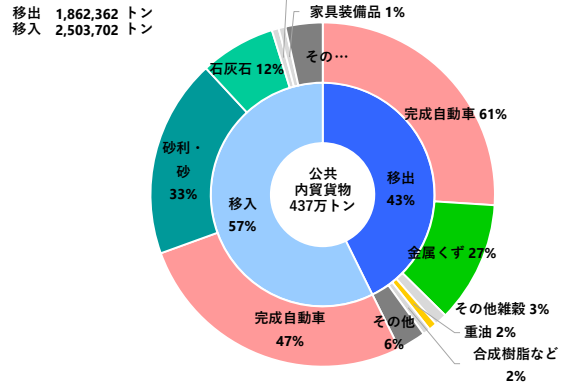
イ. 品目別構成比

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

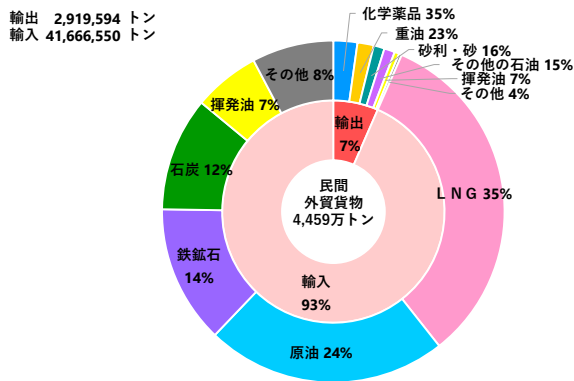


内貿貨物（公共） 4,366,064 トン

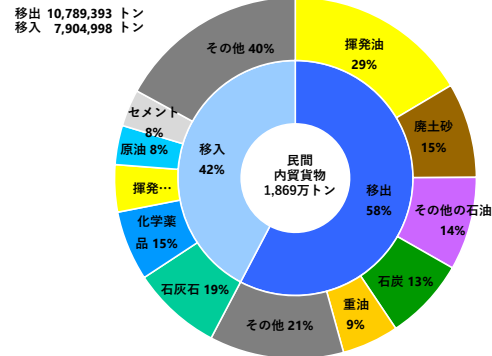


専用岸壁での主な取扱品目は、輸出は化学薬品、重油、輸入はLNG（液化天然ガス）、原油、移出は揮発油、廃土砂、移入は石灰石、化学薬品となっている。

外貿貨物（民間） 44,586,144 トン



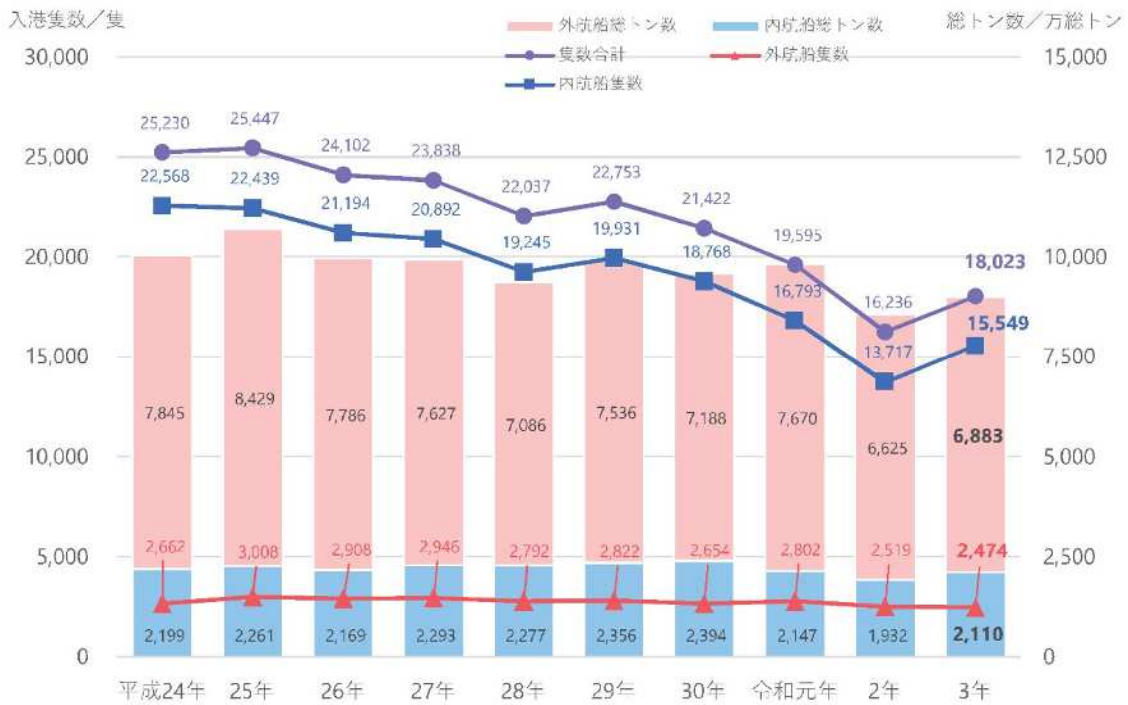
内貿貨物（民間） 18,694,391 トン



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。

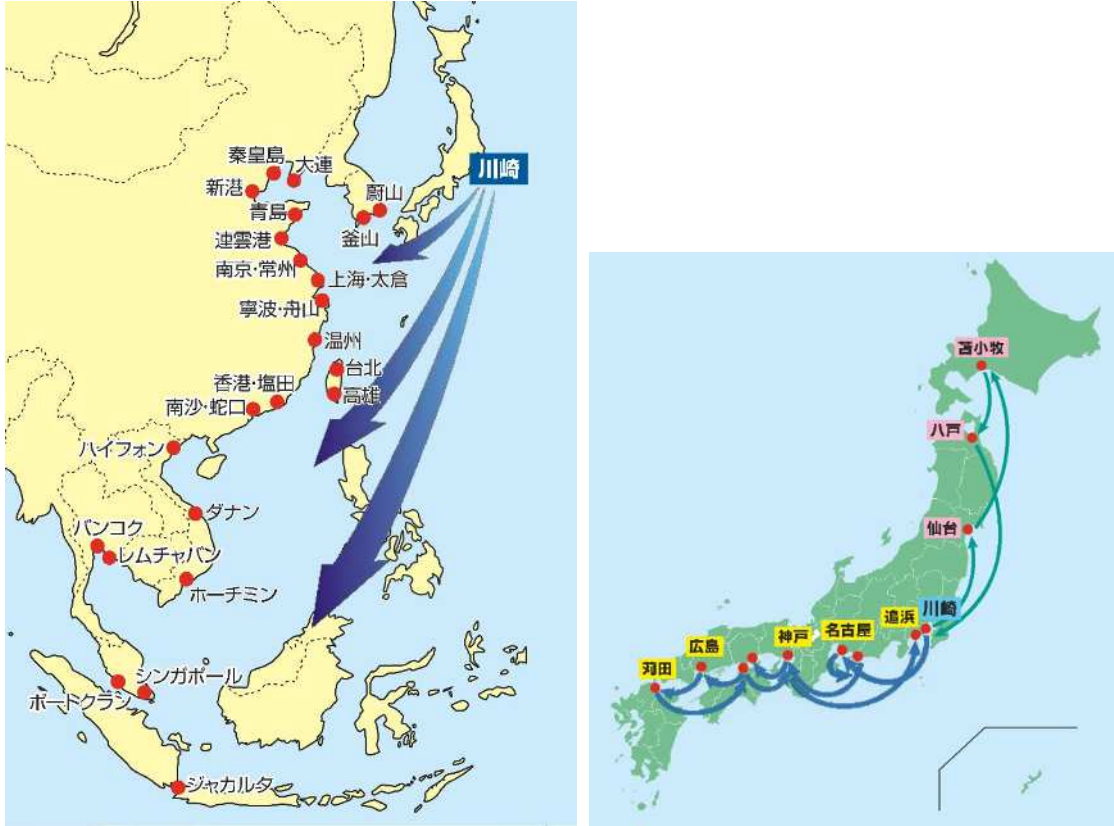
表 最大入港船舶の年次推移

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。



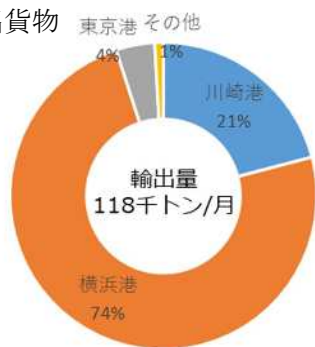
出典：「PORT OF KAWASAKI 2022-2023」（川崎市港湾局）

図 国際コンテナ航路(左)、内航 RORO 航路(右)

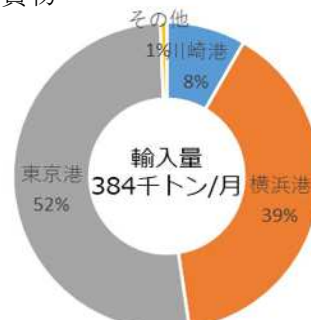
オ. 川崎区発着貨物（アジア航路）の川崎港利用率

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

- 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

- 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

- 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

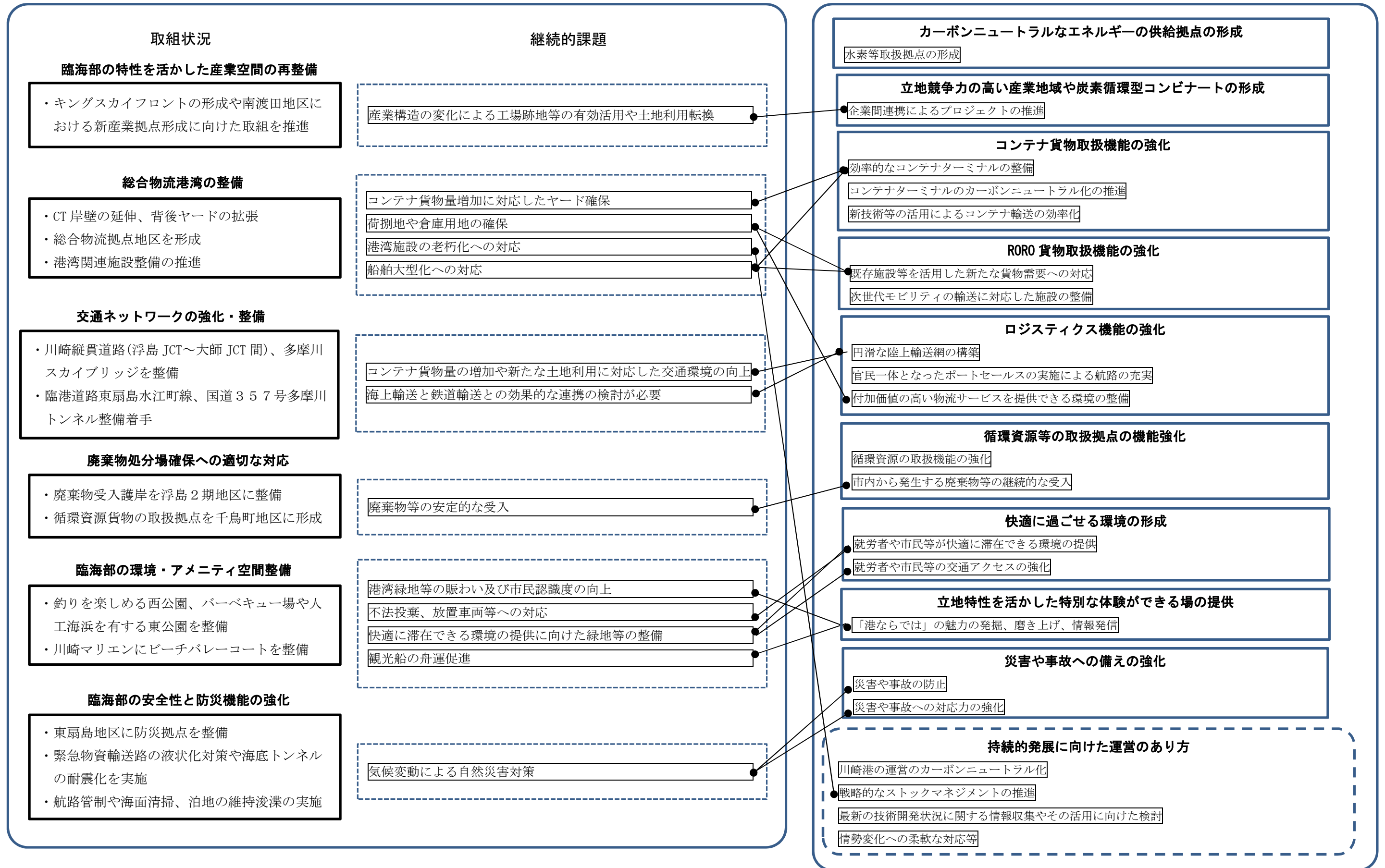
- 首都直下地震等による、広域・甚大な被害に対し、応急復旧活動を行う国の基幹的広域防災拠点が立地しており、川崎市等の関係機関も参加する防災訓練を実施している
- 民間企業と災害時の連携に関する協定を締結している
- 川崎港は高潮等から市民等を守る役割を担っている
- 京浜運河では、総トン数 1,000t 以上の船舶について一方通航の運用をするとともに各所に管制信号が設置され、航行船舶の安全が確保されている

その他

- 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

【現在の長期構想に基づく取組の実施状況と新たな長期構想で示す取組の方向性と具体例等との関連性】



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や効率性が向上し、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	効果
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

主な取組状況



1 町町国際戦略拠点「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

- ・かつては製鉄工場として稼働していた土地を転換し、AIやIoT等をはじめとする研究開発及び社会実装を行う新産業創出拠点形成に向けた取組を推進



【スケジュール】(予定)



※2020年3月までを日通に一部施設の利用開始を行うことを目指します

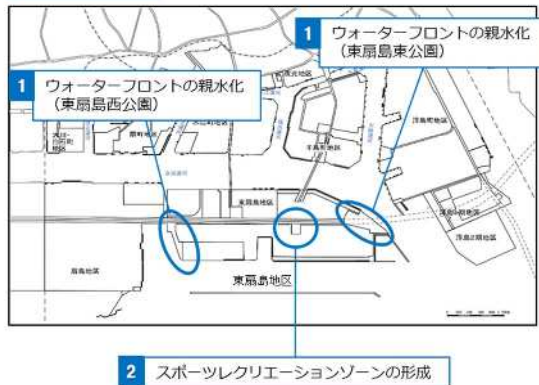
出典：南渡田地区拠点整備計画策定に向けた中間とりまとめ

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】
 ・シンボル緑地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、木製のポートデッキを整備。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、泊地の維持浸深の実施(○)	【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完し、一体的に機能を発揮する施設とするため、東扇島東公園を整備(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、防災用浮橋の整備など)



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リサイクル化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月川崎港港計画において、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	処理能力	備考
第1処分場	H12~H22	H12~H22
第2処分場	H15~H22	H15~H22
第3処分場	H23~H29	H23~H29



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の種類
- ・金属くず
- ・建設発生土
- ・タイヤチップ など



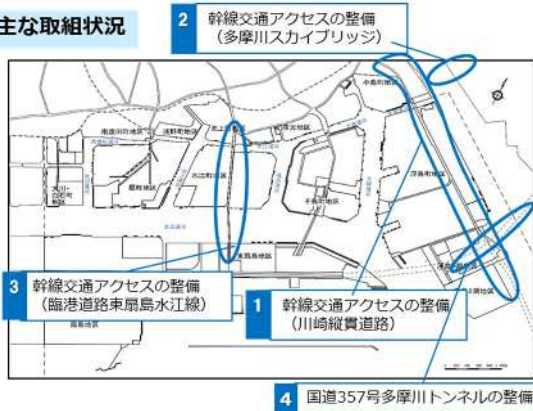
出典：リサイクルポート要覧/リサイクルポート推進協議会

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貿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モータルの進捗が想定されるなか、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~浮島町を結ぶトンネル
- 平成27年度に事業着手



出典：川崎国道事務所HP

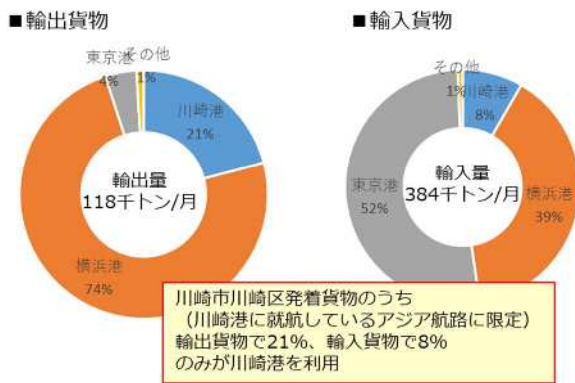
参考5 川崎港の課題

社会情勢の変化や現状を踏まえ、川崎港の課題を整理し、以下に示す。(第1回検討委員会資料より)

- 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



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)



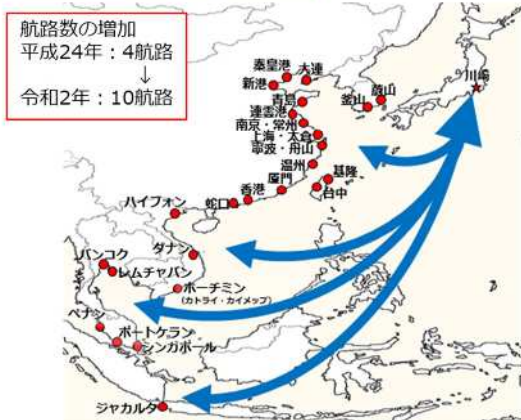
出典：川崎港港湾統計

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

コンテナ定期航路の寄港地



・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

- 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
<p>原則</p> <p><労働基準法で決定></p> <p>(1) 1日8時間・1週間40時間</p> <p>(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</p> <p>(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>	<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>
<p><厚生労働大臣告示></p> <p>(1) ・原則、月4.5時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的に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</p> <p>(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き行政処分の対象）</p> <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> <p>(1) ・原則、月4.5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></p> <p>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できない上限を設定</p> <p>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. 毎月100時間未満（休日労働含む） c. 原則（月4.5時間）を上回る月は年6回を上限（休日労働含まない）</p> <p>(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） ← 月平均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>

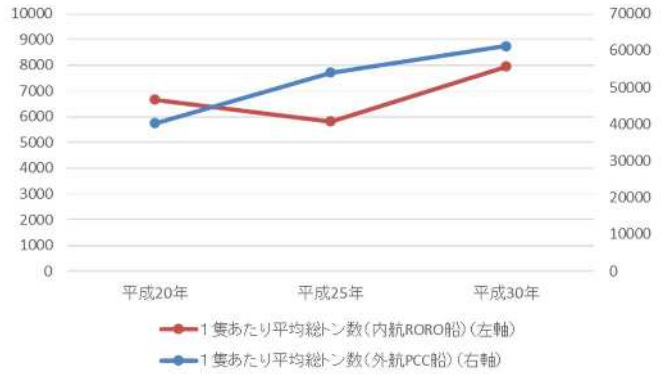
ドライバーに適用あり

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



川崎港を利用するRORO船等の大型化



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）



○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】

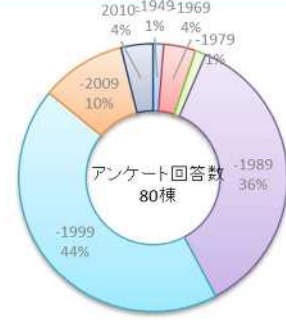
首都圏における冷蔵倉庫のひっ迫



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



利用者ヒアリング



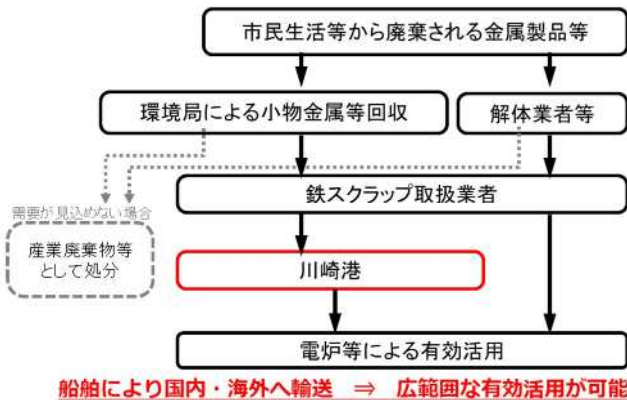
・交通アクセスのよさやベイエリアであることを踏まえると川崎臨海部への立地は魅力的であり、倉庫用地が欲しい
 ・多様な国及び地域とのEPAの締結により、冷凍加工品等の輸出入量の増加が見込まれる。



○川崎市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

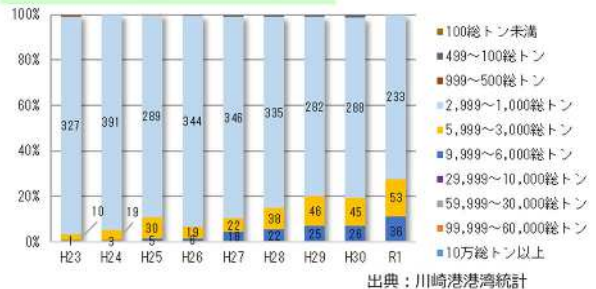


利用者ヒアリング

・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

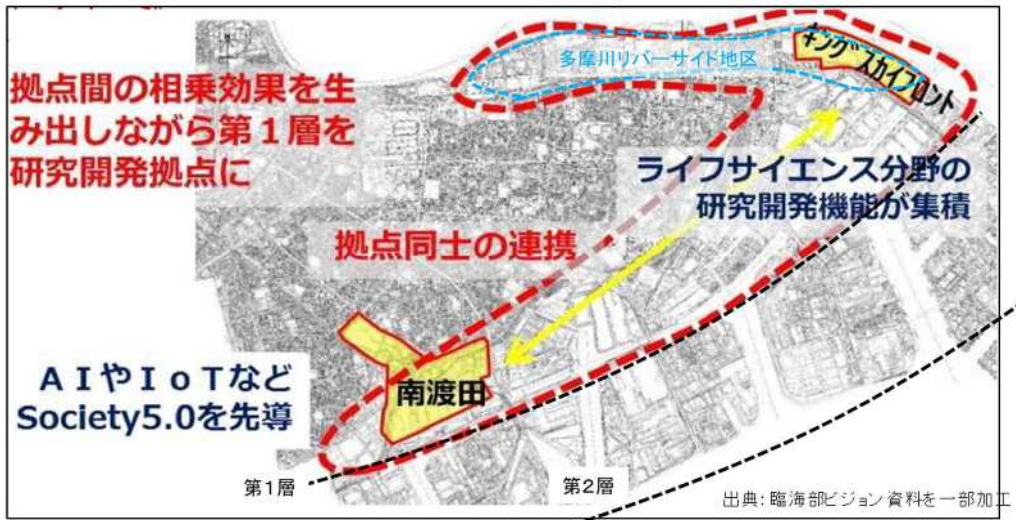


千鳥町に入港する船舶の大型化



○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発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】



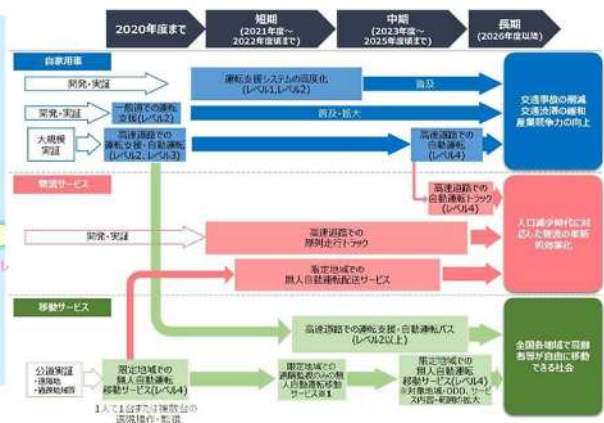
○東扇島から川崎内陸部への一般道の陸上アクセスは川崎港海底トンネルのみ
 ○大型物流倉庫の立地やコンテナ貨物取扱量の増加等に伴う交通量の増加への対応が必要
 ○高速道路における大型車の隊列走行の実証実験が行われている

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



出典：官民TS構想・ロードマップ(2021年6月)

- 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	供給源のグリーン化（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

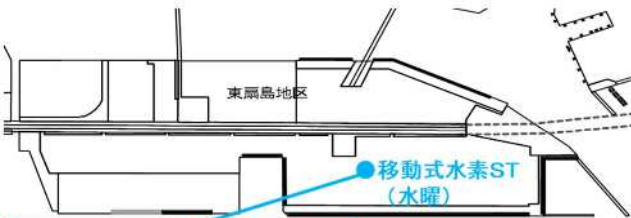


出典：川崎カーボンニュートラルコンビナート検討会議報道発表資料

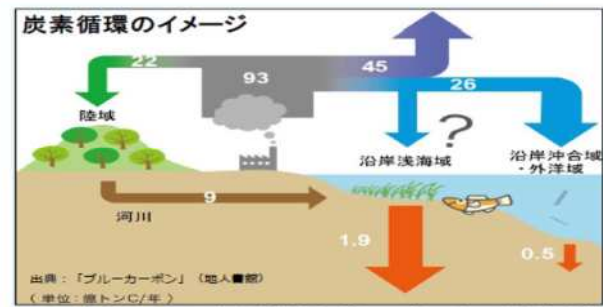
- 川崎港では、コンテナターミナルで稼働している一部の荷役機械でディーゼルエンジンを動力としているほか、冷凍冷蔵倉庫等の港湾施設で多くの電力を使用している。また、寄港する船舶や港内を走行するトラック等から温室効果ガスが排出されている。
- 今後、港湾施設などへの水素利活用の拡大が想定される。
- 良好な自然環境を再生・維持することにより、CO2吸収量の増加が必要。

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

- 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



- 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

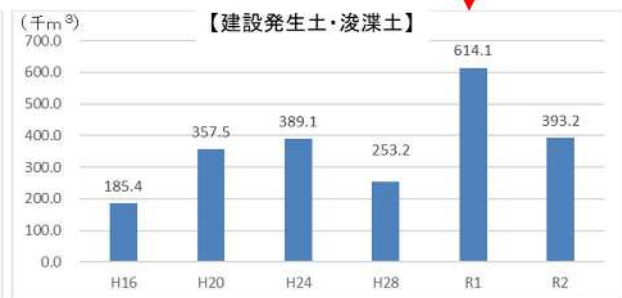
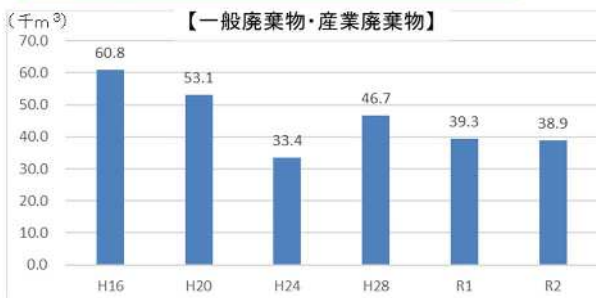
埋立状況に応じた処分場の安定的な確保が必要
【廃棄物等の処分場の確保】

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



- 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（国土省港湾局）

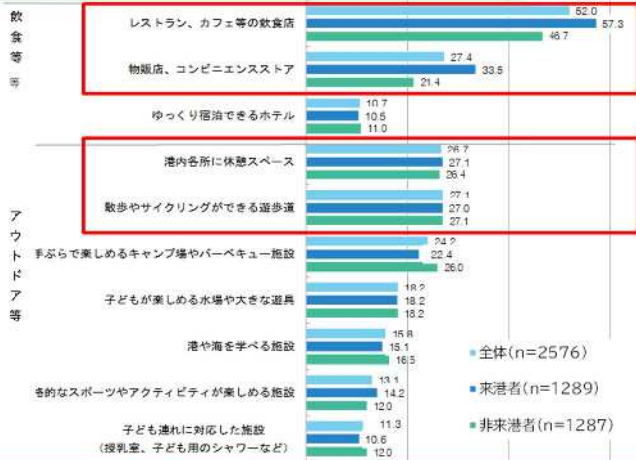
- 川崎市民等へのアンケート調査結果によると充実してほしい施設として飲食店やコンビニ、また、休憩スペースや遊歩道に対する意見が多い
- 川崎港内トイレの老朽化が進んでおり、衛生環境や外観の改善が求められている
- 定期的に清掃を行っているものの、公園内の一部エリアにゴミが捨てられている状況

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



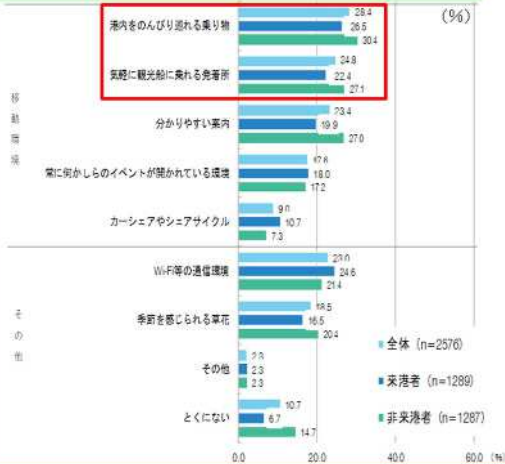
○アンケート調査結果により、観光船に対する期待が見られる
 ○川崎港臨海部の工場夜景は東扇島東公園など川崎市内の沿岸部で見られるほか、運河を利用した工場夜景クルーズ等が実施されているが、就航は限定的

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



東扇島防災浮桟橋を活用した周遊クルーズ (実証実験)

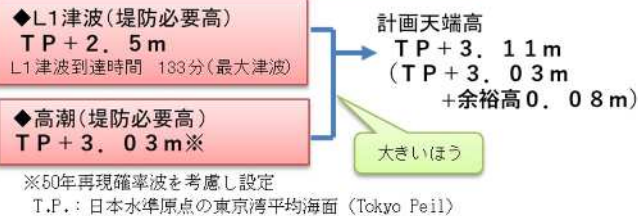


・本格的な平常時利用にはトイレ・休憩所等の施設整備が必要
 ・利用者が満足する価格と採算性が取れる価格の乖離が課題として出ている

○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



災害がれき等の仮置き事例



出典：災害廃棄物等処理・活用事例集(国土交通省総合政策局)

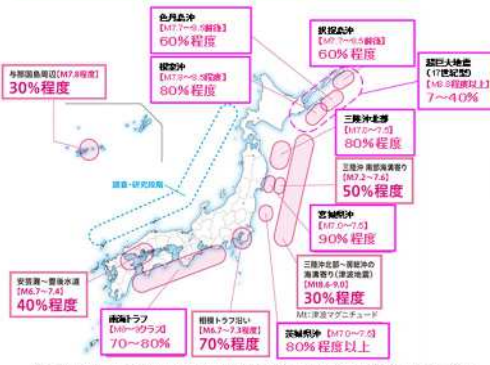
帰宅困難者への対応



- 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等を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：『南海トラフ巨大地震の長期予測の概要（策定経緯）』平成31年4月（国土省）、「巨大地震研究推進本部」を元にして作成
注）日本海側において日本海地震・津波防災プロジェクト等により耐震モデルの構築等について検討中
出典：港湾の中長期政策「PORT 2030」～参考資料集～

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



- 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	令和2年度	策定率	備考	
係留施設	41	41	100%	相次ぎ関連施設は除く
防波堤	10	10	100%	
護岸	86	85	99%	東扇島北護岸が未策定済
臨港交通施設	65	65	100%	
液状物埋立護岸	5	5	100%	
水域施設	3	3	100%	
荷役施設	27	27	100%	
港湾環境施設	1	1	100%	
合計	238	237	99.5%	

※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

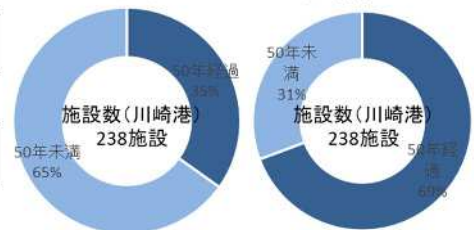


計画的な維持補修の実施

港湾施設の老朽化（川崎港）

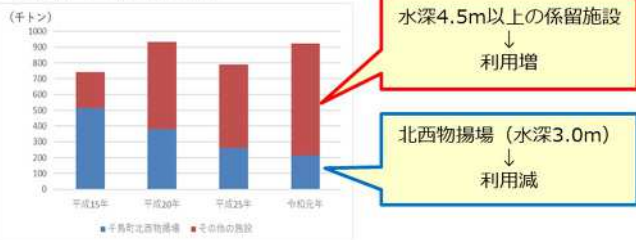
2020年時点

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



- 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）



- 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

IoT: データの統合、ビッグデータの活用、AIによる分析、自動化による効率化

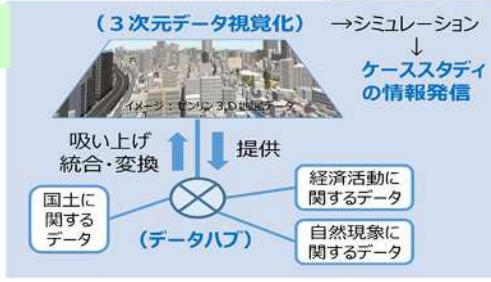
AI: ゲートでのダメージチェックの迅速化、コンテナ立体格納庫、ダブルロリー式ガントリークレーン、AIを活用したコンテナ荷役の最小化

自動化: 自動運転船舶及び遠隔タグボート、自動運転車両の隊列走行、AGV(無人搬送車)

ドローン/UAV: 衛星画像やGPS等を用いた客位推定・計測、UAV・監視カメラ・地盤計等による岸壁等港湾施設の被災状況の把握、荷役機械の自己診・損傷把握、監視カメラ、GPS等

デジタルツイン: 被災状況をリアルタイムで把握し、施設の利用可否情報を自動生成・可視化(マッピング)

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）

参考6 川崎港の強みと将来像

川崎港の将来像について



川崎港の将来像①

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、これをい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な社会の形成を先導する港【カーボンニュートラルな社会の形成を先導する港】

川崎港の強み・役割 等

○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

表 首都圏における港別貿易額（輸入）ランキング（2020）

	液化天然ガス（LNG）	原油・粗油
1	川崎（479,322百万円）	千葉（963,095百万円）
2	木更津（378,524百万円）	鹿島（261,719百万円）
3	千葉（338,795百万円）	川崎（261,515百万円）
4	横浜（118,640百万円）	横浜（223,353百万円）

出典：貿易統計局

○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

図 川崎カーボンニュートラルコンビナート連携が示す川崎臨海部の将来像



○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

図 水素配管イメージ



図 蒸気配管位置図



出典：川崎カーボンニュートラルコンビナート構想資料を基に川崎市の関係機関作成

出典：川崎システムネット株式会社H.P

○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

図1 川崎臨海部（川崎区）の製造品出荷額

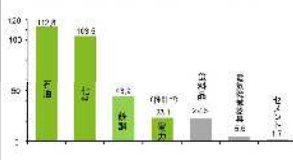


図2 臨海部に集積する化学企業



出典：川崎カーボンニュートラルコンビナート構想

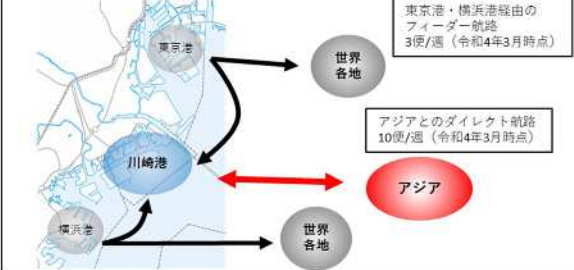
川崎港の将来像について

川崎港の将来像②

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【強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港】

川崎港の強み・役割 等

○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・横浜港を経由し、世界各地との貨物輸送が行われている



○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

図 川崎港周辺の道路・鉄道ネットワーク



○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

図 内航RORO船定期航路図



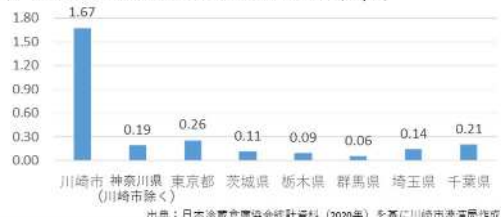
表 東日本における完成自動車輸出ランキング（2020年）

港湾名	輸出品（台）
1 横浜	501,159
2 常陸那珂	238,855
3 川崎	223,095
4 木更津	60,857
5 横浜質	38,142

出典：数字で見る横浜2021

○冷蔵倉庫が集積し、市域を越えた広域にわたる市民生活を支えている

図 関東7都県の人口あたりの冷蔵倉庫所管容積（m3/人）



川崎港の将来像について



川崎港の将来像③

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
【持続可能な生産・消費活動を支える港】

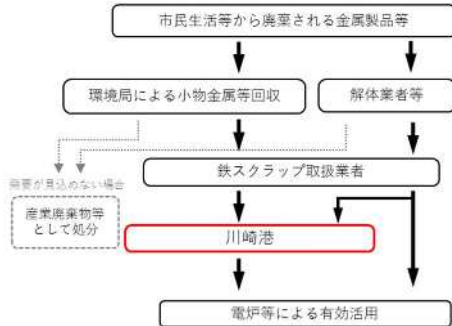
川崎港の強み・役割 等

○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

表 金属くず輸送量ランキング (令和2年)

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

図 鉄スクラップ処理フロー



○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

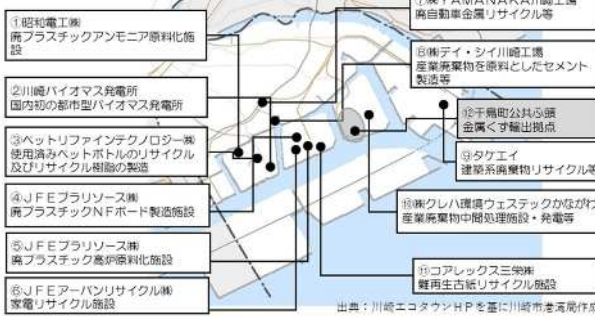


図 金属くず輸送先の変遷



図 グリーン成長戦略 (カーボンリサイクル・マテリアル産業)

現状の課題
・国内で発生するスクラップを活用したリサイクルの高度化や代替・資源化が必要

今後の取組
・不純物除去技術を開発することで鉄スクラップを原料とする製鉄からの創価を実現し、リサイクル材の活用を促進する

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 (内閣府関係ほか)

川崎港の将来像について



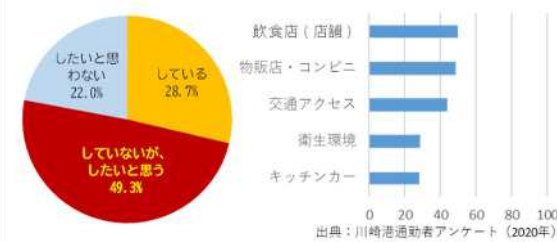
川崎港の将来像④

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【誰もが働きたい・訪れたい港】

川崎港の強み・役割 等

○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

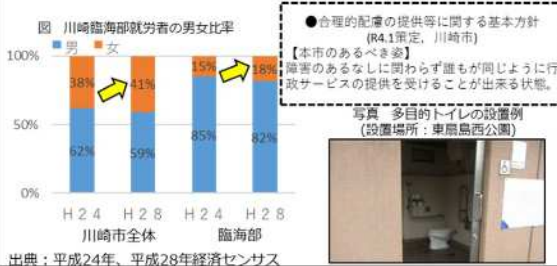
図 業務の前後での余暇活動実施の有無 (%) 図 川崎港に求める施設・機能 (%)



○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



○川崎臨海部においても、就労者の多様化が進んでいる。



○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。



川崎港の将来像について



川崎港の将来像⑤

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【災害等への備えが充実している港】

川崎港の強み・役割 等

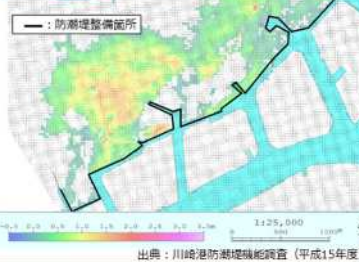
○首都直下地震等による、広域・甚大な被害に対し、応急復旧活動を行う国の基幹的広域防災拠点が立地しており、川崎市等の関係機関も参加する防災訓練を実施している



○川崎港は高潮等から市民等を守る役割を担っている

図 防潮堤整備位置と浸水想定区域

想定台風規模：伊勢湾台風級
受益人口：約11万人（川崎市内の浸水想定区域（防潮堤がなかった場合））



○民間企業と災害時の連携に関する協定を締結している

図 民間企業との協定イメージ



○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



参考7 用語集

あ

アセットマネジメント

社会基盤構造物について、将来的な損傷・劣化等を予測・把握し、費用対効果を総合的に判断して、構造物の点検・対策の最適化に対処すること

か

カーボンニュートラル

温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させる概念

カーボンニュートラルポート

水素、燃料アンモニア等の次世代エネルギーの受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて、温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにすることを目指す港

海岸保全施設

防潮堤・水門・排水機場など、高潮や津波等による海水の侵入から防護するための施設

海面清掃船

海面に浮遊するゴミを回収する船

岸壁

船舶を接岸・係留させて、貨物の積卸し、船客の乗降等の利用に供する施設

基幹的広域防災拠点

大規模広域災害発生時に、国と地方自治体が協力し、迅速かつ的確に災害対策活動を展開するための、司令機能、支援部隊のベースキャンプ地、支援物資輸送ターミナル、災害医療の広域搬送センター等の災害対策活動拠点となるもの

クルーズ

寝台、トイレ、台所などの居住設備のある船室付きの船舶で、洋上を短期間または長期間にわたって航行する海洋性レクリエーション

京浜港の総合的な計画

東京港、川崎港及び横浜港の一体的な経営を実現するため、港湾管理者がそれぞれ策定する港湾計画の基本となる計画として、平成 23 年に策定された計画

係留施設

船舶をつなぎとめる施設。岸壁、係船浮標、係船坑、さん橋、浮さん橋、物揚場、船揚場

工業港

港湾の機能による分類の一つ(他に、商港、漁港等)。原料又は製品の輸送を海上運送や港湾運送に依存する製造業、あるいは造船業が立地する港

航路管制

船舶の集中する海域において、船舶の航行安全を目的に一定の基準を上回る大きさの船舶に対して行われる入出港管制のこと

港湾緑地

港湾における就労環境や生活環境の向上並びに良好な自然環境の保全や向上等に資するための港湾環境整備施設(緑地、海浜、植栽、広場、休憩所等)

コールドチェーン

生鮮食料品など品質保持のために温度管理が必要な貨物について、産地から消費者まで低温を保ち輸送する低温流通体系

護岸

波浪による浸食や水圧による崩壊を防止するための施設

国際戦略港湾

長距離の国際海上コンテナ輸送における拠点となり、かつ、国内海上貨物輸送網との結節機能が高い港湾であり、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾として政令で定められた港湾

国土形成計画

国土の利用・整備・保全を推進するための総合的かつ基本的な計画。平成 27 年に閣議決定された第二次国土形成計画(全国計画)では、「対流促進型国土」を基本構想としている。また、全国計画に基づき、全国 8 ブロックごとに広域地方計画も定められる

コンテナ

貨物輸送の合理化のために開発された、ISO 規格で標準化された輸送容器。長さ 20 又は 40 フィート、高さ 8.6 又は 9.6 フィート、幅 8 フィートが一般的

コンテナターミナル

海上コンテナ輸送のための施設で、船へのコンテナの積み卸しや、コンテナの保管・輸送、これに要する各種荷役機械の管理等をつかさどる一連の施設を有するエリア

コンビナート

効率的な工業生産を行うために石油精製や化学合成などの事業所が集まった工業地帯

さ

サイバーポート (Cyber Port)

港湾に係る貿易手続、管理行政、インフラ情報の全てを電子化し、有機的にデータ連携させること。港湾物流分野では、紙・電話・メール等で行われている民間事業者間の港湾物流手続き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ことを目的としている

サプライチェーン

商品が消費者に届くまでの調達、製造、在庫管理、配送、販売、消費にかかる一連の流れ

次世代モビリティ

自動運転に代表される先端テクノロジーを活用した進化型の移動手段

重量トン数 (DWT)

船舶が積載できる貨物の重量

循環資源

廃棄物等のうち資源として再利用できるもの

浚渫

船が安全に航行・停泊できるように、水深を深くするために海底を掘削すること

人工海浜

埋立・浚渫・干拓等により人為的に形成された砂浜

水素ステーション

燃料電池自動車 (FCV) の燃料である水素を供給する設備のある場所

ストックマネジメント

施設の供用期間内における補修・更新等の維持管理を含めた総費用の最適化を図る管理手法

船社

船を持ち、旅客や貨物の運送を扱う会社

総トン数 (GT)

船舶の大きさを、その船舶の容積で表す指標

た

第4次産業革命

IoT (モノのインターネット) や AI (人工知能)、ビッグデータを用いた技術革新のこと

耐震強化岸壁

大規模な地震が発生した場合に、緊急物資や避難者、コンテナ等の物流機能を確保するため、通常よりも耐震性が強化された岸壁

ダイレクト (直航) 航路

内航フィーダーや海外でのトランシップを行わず、日本国内から直接対象地域に輸送を行う航路

脱炭素燃料

地球温暖化の原因となる CO₂ などの温室効果ガスの排出を防ぐために、太陽光やバイオマスなどの再生可能エネルギーを利用した燃料

タンカー

船体がタンク構造となっており、原油・重油・ガソリンなどを輸送する船舶

低炭素輸送

CO₂ など温室効果ガスの排出量をできるだけ減らす「低炭素化」を導入した輸送方法

デジタルツイン

現実空間の情報を、センサーなどによりリアルタイムに取得し、仮想空間上に再現し、モニタリングやシミュレーションを可能とする仕組み

電気推進船

電動機で推進器 (スクリュープロペラ等) を駆動させて運航する船舶

トランシップ

積替港から積卸港まで、同一の船舶で運送されずに、途中港で積み替えされること

な

荷役機械

貨物の積み卸し作業を行う機械。ガントリークレーン、RTG、ストラドルキャリア、フォークリフト等

は

バース

岸壁、棧橋、ドルフィン等の船舶係留場所

廃棄物処分場

燃やしたごみの焼却灰や、リユース・リサイクルが困難な廃棄物を埋め立てて最終的に処分する施設。性状が安定している廃プラスチック類・ゴムくず・金属くず・建設廃材・ガラスくず・陶磁器くずを受入れる安定型と、有害な燃え殻などを受入れる遮蔽型、無害な燃え殻などを受入れる管理型等がある

パイプライン

パイプを通じて石油や天然ガス等の流体を輸送するための施設

はしけ

港湾内や運河、河川などで貨物を積んで航行する平底の船舶

バルク船（ばら積み船）

鉄鉱石、石炭、穀物、塩、アルミ塊、銅鉱石などさまざまな資源を、梱包せずにそのまま輸送する船舶

錨地

船が錨（いかり）を下ろして停泊する場所

フィーダー航路

基幹航路と接続し支線的な輸送を行う航路

複合一貫輸送

船舶、鉄道、航空機、トラック等の複数の輸送機関を用いた輸送を、同一の運送人が一貫して引き受けて行うもの

ブルーカーボン

藻場・浅場等の海洋生態系に取り込まれた炭素

防潮堤

海水が陸へ侵入するのを防ぐための堤防、護岸等

ポートセールス

船舶・貨物を誘致し、港湾の利用促進を図るためのPR活動

ま

モーダルシフト

トラック等で行われている貨物輸送を、環境負荷の小さい船舶や鉄道の利用へと転換すること

木材チップ

木質系原料を切削もしくは破砕したもの。バイオマス発電等に用いられる

や

ユーティリティ

電気・ガス・上下水道などの公益・公共設備

ユニットロード

荷役を効率的に行うため、荷姿を統一した荷物

予防保全

施設・設備の機能不全や著しい劣化・変状の発生を未然に防止するために、規定の間隔又は基準に従って点検等を実施し、施設・設備の機能不全又は機能劣化の確率を低減するために行う保全のこと

ら

リーファーコンテナ

冷蔵輸送、冷凍輸送を行うためのコンテナ。食品の輸送などに利用される

リサイクルポート

広域的な循環資源の需要分布に対応した静脈物流ネットワークの拠点として国土交通省が指定した港湾

臨港地区

都市計画法に定める地域地区のひとつ。港湾の管理運営を円滑に行うため、港湾区域(水域)に隣接する陸域が指定されている

冷蔵冷凍倉庫

農林水産物・食品等を保冷状態で保管するための倉庫

連節バス

2台の車体を幌でつないだ大型のバス

ロジスティクス

顧客や市場のニーズに合わせて、的確なタイミングで無駄なく輸送・保管しようとする取り組み

A~Z

BCP

Business Continuity Plan。事業継続計画。自然災害等が発生した際に事業の継続や復旧を速やかに遂行するための計画

CNP

カーボンニュートラルポートの略

CONPAS（新・港湾情報システム）

Container Fast Pass。国土交通省において、情報通信技術の活用によりゲート処理及びヤード内荷役作業を効率化することを目的として開発した新・港湾情報システム

IPCC

Intergovernmental Panel on Climate Change。国連気候変動に関する政府間パネル。人為起源による気候変化、影響、適応及び緩和方策に関し、科学的、技術的、社会経済学的な見地から包括的な評価を行うことを目的として設立された組織

NACCS

Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System。日本に輸出入される船舶・航空機の貨物に関する総合物流情報プラットフォーム

Park PFI

公募設置管理制度。都市公園において飲食店、売店等の収益施設の設置又は管理を行う民間事業者を公募により選定する制度

PDCA サイクル

Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の仮説・検証型プロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めようという概念

PORT2030

国土交通省が平成 30 年 7 月に公表した中長期政策。2030 年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等をまとめたもの

RORO 船

本船に備えられたランプウェイにより、貨物を積んだトラックやシャーシが自走又は牽引により出入りする船。Roll On Roll Off の略

RTG

Rubber Tired Gantry crane。コンテナヤード内でコンテナを運搬する荷役機械のひとつで、タイヤ式門型クレーンのこと

SAR 衛星

合成開口レーダー衛星。電磁波（マイクロ波）を地表に向けて照射し、はね返ってきた電磁波を受信・解析することで、地表の状態を映像化する

SDGs

Sustainable Development Goals。国連において 2015 年に採択された、持続可能でよりよい世界を目指すため 2030 年までに達成すべき国際目標。17 のゴール、169 のターゲットから構成される

Society5.0

サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会

TEU

Twenty-foot Equivalent Units。20ft コンテナ 1 個を 1 TEU と換算したコンテナ個数を表す単位（40ft コンテナ 1 個は 2 TEU）



Colors, Future!

いろいろって、未来。

川崎市

川崎港長期構想

発行年月 令和5年9月

編集・発行 川崎市 港湾局 港湾経営部

川崎市川崎区駅前本町 12-1 川崎駅前タワー・リパーク 20 階
