

環境委員会資料

2 所管事務の調査（報告）

(1) 川崎港港湾計画の改訂に伴うパブリックコメントの実施結果 について

資料 1 川崎港港湾計画の改訂に伴うパブリックコメントの実施結果について

資料 2 川崎港港湾計画（改訂）の概要について

資料 3 川崎港港湾計画書（改訂）

資料 4 川崎港港湾審議会・交通政策審議会における主な議論内容

港 湾 局

（令和6年11月21日）

川崎港港湾計画の改訂に伴うパブリックコメントの実施結果について

1 概 要

川崎市では、近年、カーボンニュートラル社会の実現に向けた取組の加速化など、港湾を巡る社会情勢が大きく変化していることから、それらに対応するため、川崎港の将来像などを「川崎港長期構想」として令和5年9月に策定しました。川崎港長期構想で設定した将来像をめざし、新たな要請やニーズに対応する取組を進めるため、川崎港港湾計画を改訂することとし、「川崎港港湾計画書（素案）」をとりまとめ、市民の皆様からの御意見を募集しました。

その結果、13通34件の御意見をいただきましたので、その内容とそれに対する本市の考え方を次のとおり公表します。

2 意見募集の概要

題 名	川崎港港湾計画（改訂素案）に関する意見募集について
意見の募集期間	令和6年8月29日（木）から令和6年9月27日（金）まで
意見の提出方法	電子メール（専用フォーム）、FAX、郵送、持参
募集の周知方法	・川崎市ホームページ ・かわさき情報プラザ（川崎市本庁舎復元棟2階） ・各区役所・支所及び出張所の閲覧コーナー、各市民館、各図書館 ・港湾局港湾経営部経営企画課（川崎市役所本庁舎16階）
結果の公表方法	・川崎市ホームページ ・かわさき情報プラザ（川崎市本庁舎復元棟2階） ・各区役所・支所及び出張所の閲覧コーナー、各市民館、各図書館 ・港湾局港湾経営部経営企画課（川崎市役所本庁舎16階）

3 結果の概要

意見提出数（意見件数）		13通（34件）
内訳	電子メール（専用フォーム）	10通（26件）
	FAX	0通（0件）
	郵送	1通（1件）
	持参	2通（7件）

4 意見の内容と対応

扇島の土地利用の早期実現に関する意見や、東扇島のふ頭の再編、堀込部の土地利用、交通アクセスの強化に関する要望など幅広い意見が寄せられました。

寄せられた意見が、案に沿ったもの、今後の取組を進めていく上で参考とさせていただくもの、案に対する質問・要望などであったことから、所要の整備を行った上で、案のとおり川崎港港湾計画を改訂します。

【意見に対する対応区分】

A：御意見を踏まえ、案に反映したもの

B：御意見の趣旨が案に沿ったものであり、御意見の趣旨を踏まえ、取組を推進するもの

C：今後の取組を進めていく上で参考とするもの

D：案に対する質問・要望の御意見であり、案の内容を説明・確認するもの

E：その他

【意見の件数と対応区分】

[件]

項 目	A	B	C	D	E	計
(1) 港湾計画の方針に関すること	0	6	1	0	0	7
(2) 扇島地区における港湾施設計画・土地利用計画に関すること	0	10	3	1	0	14
(3) 東扇島地区における港湾施設計画・土地利用計画に関すること	0	5	0	1	0	6
(4) 川崎港への交通アクセスに関すること	0	3	0	0	0	3
(5) その他	0	0	0	0	4	4
合 計	0	24	4	2	4	34

5 具体的な意見の内容と市の考え方

(1) 港湾計画の方針に関すること（7件）

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	カーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の形成に関しては、臨海部の持つポテンシャルを活用し、今後の脱炭素社会の形成に向けた取組を先導するエリアとしての役割を果たしてもらいたい。特に川崎市は水素活用に関して国内の最先端を走っていると思いますので、これらに貢献できるよう積極的な土地活用が必要です。今回の土地利用はまさにそのリーディングプロジェクトとして大いに期待しています。（同趣旨他2件）	本計画における基本方針である「カーボンニュートラルな社会を先導する港」に基づき、カーボンニュートラルなエネルギー拠点の形成、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る取組を計画的に進めてまいります。	B
2	方針において、工業港として発展してきた川崎港について、カーボンニュートラル社会に「対応」するではなく「形成を先導」と位置づけ、また具体的に「カーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の形成」「炭素循環型コンビナートの形成」の明示は、大変評価できます。実現に向け、様々な関係者との連携・調整が求められますが、リーダーシップを発揮し取組まれることを期待します。		
3	川崎港や臨海部のカーボンニュートラルの実現に向けて積極的な取組みが推進されていますが、市民にはあまり知られていません。川崎港での脱炭素への取組みの市民への情報発信やイベントの開催等を通じて、市民のカーボンニュートラル実現へ向けた意識を高め、市民の行動変容を促すことに取組むことを期待いたします。	本計画における基本方針である「カーボンニュートラルな社会の形成を先導する港」に基づき、カーボンニュートラルなエネルギー供給拠点の形成を図るなどの取組を進めるとともに、より多くの市民に知っていただけるよう広報活動にも取り組んでまいります。	C
4	昨今の気候変動に伴う災害への備えとして、レジリエントな港湾形成に向け中長期的に取り組むことは、必須であると考えます。	本計画において、基本方針である「災害等への備えが充実している港」に基づき、災害や事故への備えの強化を図る取組を計画的に進めてまいります。	B
5	川崎港は工業港というイメージが強いので、臨海部に観光も楽しめるような場所があれば賑わいが出て良いと思います。	本計画において、基本方針である「誰もが働きたい・訪れたい港」に基づき、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う取組を計画的に進めてまいります。	B

(2) 扇島地区における港湾施設計画・土地利用計画に関すること (14件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	扇島地区の民有大水深バースの公共化にて機能強化を目論む当該施策は既存ストック活用の観点から、人口減少にて投資余力が減少している現在にマッチする施策であり、リーディングプロジェクトとして成功させてほしい。(同趣旨他5件)	水素を軸としたカーボンニュートラルエネルギー供給拠点の形成を図るために、水素等を取り扱う係留施設や臨港道路の整備、物流施設用地の確保等を港湾施設計画・土地利用計画に位置付けており、関係者等と調整を行い、実現に向けた取組を計画的に進めてまいります。	B
2	水素プラントや物流施設用地の確保をすることで、話題性や雇用創出を生むため、誰もが働きたい・訪れたい港にもつながります。		
3	拠点整備にとどまらず、拠点間アクセスの向上に資するインフラとなる臨港道路(扇島1号線、2号線)も早期整備を進めてほしい。(同趣旨他2件)		
4	外貿貨物を扇島地区にシフトする件ですが、外貿埠頭は、東扇島地区において1000mを超える直線バースとして、非常に使い勝手の良い埠頭である。一部を分断して外貿貨物を扇島エリアに持っていくよりも、内貿貨物を扇島へ持って行った方が良かったのではないかと思います。さらに外貿埠頭ではソーラス条約に関するエリア管理があると思いますが、扇島に新たな管理エリアを設けることになり、管理エリアが多くなることも管理者にとって負担増につながるのではないのでしょうか。	扇島地区において、既存ストックを活用した岸壁及び背後の埠頭用地を位置付けることで、他地区に蔵置されている貨物の非効率な輸送の解消や他地区に保管等の外貿貨物の荷さばき地不足に対応することが可能になるため、東扇島外貿貨物の一部を扇島地区の新たな岸壁へシフトする計画としております。	D
5	BRTなどの交通拠点やトラック待機場等の確保は、首都高速道路のICなど公道アクセスの整備が進められることを踏まえると扇島地区にも東扇島地区と同様に必要であり、整備を進めてもらいたい。(同趣旨他1件)	具体的な各導入機能につきましては、港湾計画に位置づけている港湾関連用地等の土地利用の具体化にあわせて検討を進めてまいります。	C
6	東扇島では飲食店等の不足が課題になっていることから、扇島では港湾関連用地においてコンビニや飲食店等の就労者サービス機能も整備されることが望ましい。		

(3) 東扇島地区における港湾施設計画・土地利用計画に関すること（6件）

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	船舶の大型化や貨物量の増加に伴う荷捌き地不足など環境変化に対応するふ頭用地の追加等を含むふ頭再編の計画は、首都圏における重要港湾としての川崎港の機能維持・強化につながるものであり、賛成である。計画に基づき、整備の早期促進をお願いしたい。（同趣旨他2件）	船舶の大型化に対応するため、内貿ふ頭のRORO貨物を外貿ふ頭へシフトするなど東扇島地区の公共ふ頭の再編を港湾施設計画・土地利用計画に位置づけております。既存の施設利用者や関係者等と調整を行い、再編の取組を計画的に進めてまいります。	B
2	東扇島堀込部の土地利用について、特に快適に過ごせる環境の形成に関して、トラック待機所などは、現在あるものは使いにくく十分な広さを確保できていなかったと思われますので、島中央部に確保することは有効であると思います。また、飲食店等を配置することで、利用者に対するサービスの向上につながるとともに、進出する店舗にとっても需要の確保につながるなど、東扇島の利便性の向上に寄与できる配置であると考えます。（同趣旨他1件）	堀込部は、東扇島地区の核として、物流に加え、交通対策やカーボンニュートラル化などの新たな課題・ニーズへ対応する整備を港湾施設計画・土地利用計画に位置付けており、実現に向けた取組を計画的に進めてまいります。	B
3	コンテナターミナル関連用地が横浜側にシフトしているようですが、コンテナターミナルの今後の展開として、岸壁前面の静穏度の確保の観点から、これまでは東京側に展開していくような計画だったと思いますが、今後もコンテナ事業を拡大していくのであれば、横浜側に新たに関連用地を確保するにしても、東京側のコンテナ関連の用地も残しておくべきではないでしょうか。	現在のコンテナターミナルの施設をいかしながら、取扱貨物量の増加に効率的に対応するため、横浜側に施設配置を行っており、横浜側に整備したバン・シャーシープールをコンテナターミナルとして一体的に運用しているところです。引き続きコンテナ取扱機能の強化を図ってまいります。	D

(4) 川崎港への交通アクセスに関すること（3件）

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	川崎港は交通アクセスが悪いため、市民にとって訪れづらいです。このため、どんな魅力的なイベントを開催しても集客するのは難しいと思われます。交通アクセスを強化することで「市民が訪れる港」となると考えられますので、交通アクセスの強化についても取り組んでいただきたいと思います。（同趣旨他1件）	本計画において、基本方針である「誰もが働きたい・訪れたい港」に基づき、交通アクセス機能の強化などにより快適に過ごせる環境の形成を図る取組を計画的に進めてまいります。	B
2	施設利用や土地利用も、交通アクセスの充実がなければ十分な機能を発揮できません。臨港道路東扇島水江町線が整備中であるものの、東扇島と扇島を連絡する道路がない状況です。扇島に高速湾岸	本計画において、基本方針である「強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港」に基づき、円滑な陸上輸送網の構築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	B

	線の出入り口を位置付けるなどの動きはありますが、一般道路の接続は国道３５７号の位置づけはあるものの、整備の話は聞こえてきません。外貨貨物を扇島に一部シフトするといった考えが示されていますが、これらに関しても東扇島との連絡が取れない状況では、利用価値が大きく下がるのではないのでしょうか。交通アクセスあつての土地利用となるので、港湾計画の実現に向けて、道路関係者も含めて交通アクセスの確保に向けた取組を推進していただきたい。	を提供できる環境を整備することとしており、東扇島と扇島を結ぶ一般道アクセスについては、国道３５７号以外のルートについても検討を進めているところです。	
--	--	---	--

(５) その他（４件）

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	首都圏の物流やエネルギーの重要拠点となっている川崎港の港湾機能の強靱性を確保するためには、建物・施設の強靱性だけでなく港湾施設のエネルギーの強靱化についても考える必要があります。港湾施設へのエネルギー供給源を多重化することで、エネルギーの安定供給と災害時のリスク分散を図ることができます。港湾施設への多重なエネルギー源を検討・採用し、強靱な港湾機能を維持する取組みに期待いたします。	港湾計画は、目標年次における港湾の能力や、港湾施設の規模及び配置等を位置づけるものです。 港湾施設へのエネルギーの供給については、川崎港港湾脱炭素化推進計画において、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から選ばれる港を目指し、川崎港の特徴を生かして多様なエネルギーを活用したカーボンニュートラル化に取り組み、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を積極的に推進していくこととしています。	E
2	羽田空港が近くにあります。確率は０に等しいと思いますが、落下物が無いわけではありません。川崎港付近に落下し、施設破損による火災や漏出などが生じるリスクは絶対に生じないという認識で良いのでしょうか。また、今までと人の往来も大きく変わるかと思いますが、テロ対策・警備体制などについても十分に検討されておりますでしょうか。	港湾計画は、目標年次における港湾の能力や、港湾施設の規模及び配置等を位置づけるものです。 羽田空港の航空機からの落下物防止対策は国が実施しており、本市としては、川崎港石油コンビナート地域上空を飛行するに当たり、安全性の確保や事故・災害時の更なる対応強化を行うこと等について国へ要望しているところです。また、川崎港におけるテロ対策・警備体制などについては、「SOLAS（ソーラス）条約」を踏まえ保安措置のための監視カメラ、物的障壁（フェンス・ゲート）などを設置、制限区域での身分の確認を実施するなど、テロ活動を阻止するための保安対策を実施しております。	E
3	今後は水素燃料供給拠点とするように計画されていると思いますが、事故等の最悪のケースとして、被害範囲や経済損失をどの程度見積もっておりますか。	港湾計画は、目標年次における港湾の能力や、港湾施設の規模及び配置等を位置づけるものです。 事故等への対策については、神奈川県石油コンビナート等	E

	また、発生した際の各組織間の連携等は十分に検討され尽くされており、緊急時の行動はマニュアル化され、各部署に周知徹底されているという状況でよいでしょうか。	防災計画及び川崎市地域防災計画を受けて策定した「川崎市臨海部防災対策計画」において、臨海部の災害の未然防止及び発生した災害の拡大を防止するため、避難対策や避難計画等を定めており、事故等の場合には、神奈川県、本市及び防災関係機関並びに特定事業所が相互に協力して一体的な防災体制を確立し、災害の防御等の応急対策を迅速かつ的確に実施することになっております。なお、本計画の内容については関係局と共有が図られているところです。	
4	J R東海のHPによると、リニア新幹線梶ヶ谷工区の残土が最大ダンプ1日600台分発生し、300台分が鉄道貨物輸送（専用コンテナ）、残り300台がダンプで東扇島掘込部へ運ぶ計画となっています。 川崎市では全国的にも評価が高い「クリーンかわさき号」では廃棄物鉄道輸送を推進しております。 リニア新幹線梶ヶ谷工区から発生する残土については100%、鉄道貨物輸送に切り替えることを目標として今回の改訂素案には明記すべきではないでしょうか。	港湾計画は、目標年次における港湾の能力や、港湾施設の規模及び配置等を位置づけるものです。 建設発生土の運搬も含めた工事における環境対策については、関係法令等に基づき適切に対応してまいります。	E

川崎港港湾計画の改訂スケジュール



令和6年

7月29日

第60回川崎港港湾審議会
川崎港港湾計画の改訂素案について（報告）

8月29日
～9月27日

パブリックコメント

10月9日

第61回川崎港港湾審議会
川崎港港湾計画の改訂について（審議）

10月24日

港湾計画を国土交通大臣に提出

11月5日

交通政策審議会港湾分科会

12月上旬頃

公示