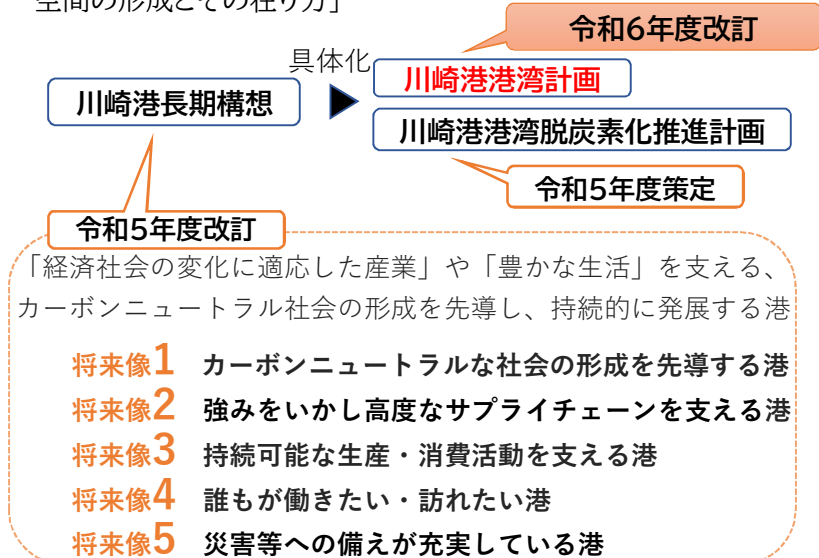


港湾計画とは

港湾計画は、港湾法第3条の3に規定されている法定計画で、長期構想を踏まえ、概ね10～15年先を目標年次とし、港湾空間（陸域・水域）における、港湾の能力や港湾施設の規模及び配置などを示しているもの
※長期構想は、「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」



川崎港の港湾計画の改訂

現在の港湾計画は平成30年代後半を目標年次として平成26年に改訂している。

川崎港を取り巻く情勢は変化しており、2050年のカーボンニュートラル社会の実現や港湾におけるデジタル化の進展、物流の2024年問題等を踏まえ、令和5年度には、新たな川崎港の将来像を設定した川崎港長期構想を改訂している。

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ため、港湾計画の改訂を行う。なお、将来取扱貨物量や港湾施設計画・土地利用計画の目安となる目標年次については、令和20年代前半とした。

港湾計画書の構成

- I 港湾計画の方針
 - 1 川崎港の現状と課題等
 - 2 計画の基本方針
- II 港湾の能力
- III 港湾施設の規模及び配置
 - 1 公共埠頭計画
 - 2 危険物取扱施設計画
 - 3 専用埠頭計画
 - 4 水域施設計画
 - 5 外郭施設計画
 - 6 小型船だまり計画
 - 7 臨港交通施設計画
- IV 港湾の環境の整備及び保全
- V 土地造成及び土地利用計画
 - 1 土地造成計画
 - 2 土地利用計画
- VI 港湾の効率的な運営に関する事項
 - 1 効率的な運営を特に促進する区域
 - 2 臨海部物流拠点の形成を図る区域
- VII その他重要事項
 - 1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設
 - 2 大規模地震対策施設計画
 - 3 港湾の再開発
 - (1) 利用形態の見直しの検討が必要な区域
 - (2) その他の再開発の必要な区域
 - 4 港湾施設の利用
 - (1) 物資補給等のための施設
 - 5 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項
 - (1) 建設発生土の有効活用
 - (2) 放置等禁止区域の指定

港湾計画の方針

長期構想をもとに現状と課題5つの将来像、9つの方針を整理

将来取扱貨物量

現況の取扱貨物をベースに経済指標等から算出し、将来取扱貨物量を設定

港湾施設計画・土地利用計画 (岸壁や緑地などの施設整備計画や土地利用計画など)

将来取扱貨物量をもとに、必要な施設の配置等を設定

港湾計画図

III～VII

川崎港港湾計画（改訂）の概要について

改訂前の港湾計画における取組等

川崎港のこれまでの取組



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を整備中（延長3.0km）

東扇島掘込部

- ・令和6年度から建設発生土による本格的な埋立工事を実施

コンテナターミナル

- ・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H26年から増加
コンテナ航路 H22：4航路 ⇒ R5：10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

南渡田町地区

- ・南渡田町地区は、土地利用の見直しが必要な地域としている。土地利用計画等を検討し事業推進計画としてとりまとめた段階で港湾計画の変更が必要

小型船だまり

- ・小型船舶の基地とする計画で、令和元年に港湾計画を変更し、現在、小型船の停泊に必要な静穏度を確保するため、南防波堤を整備中

千鳥町（再整備）

- ・千鳥町再整備計画に基づき、岸壁や上屋の改修、並びに荷さばき地の整備及び倉庫庫転等を順次実施中

港湾緑地の整備

- ・港湾緑地として、港湾計画に位置づけており、港ならではの立地特性をいかした港湾緑地の整備推進が必要

浮島1期地区

- ・緑地等の配置を位置づけているが、土地利用計画の具体化した段階で港湾計画の変更が必要

川崎港の強み

- ・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
- ・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
- ・首都高速湾岸線や東京湾アクアライン等を経由し、関東各地へのアクセスが可能

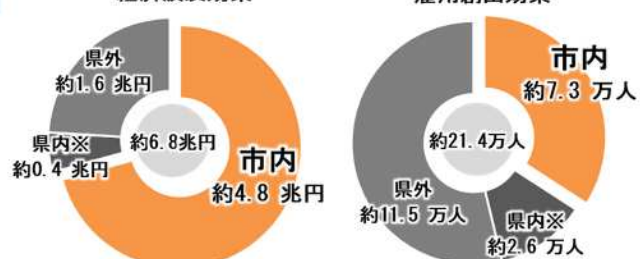
川崎港がもたらす経済効果

川崎港における経済活動により、関連する様々な産業分野に新たな物・サービスが誘発されることで、港に直接関係をもたない産業なども含め幅広く雇用が創出されており、また、市内のみならず広域にわたって経済効果をもたらすとともに生産消費活動を支えている。

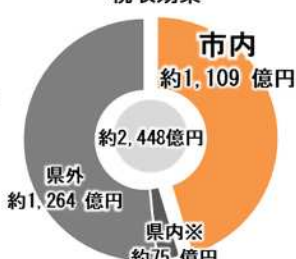
経済波及効果



雇用創出効果



税収効果



※県内には市内は含めない

「令和4年川崎港港湾統計年報」、「平成27年川崎市産業連関表」「全国輸出入コンテナ貨物流動調査票 平成30年度」等を用いて、令和4年1～12月の取扱貨物量がもたらす経済効果を算出



川崎港港湾計画（改訂）の概要について

I 港湾計画の方針

I 港湾計画の方針

1 川崎港の現状と課題等

川崎港は、東南アジアや中国、韓国とコンテナ定期航路が就航するなど、京浜港の一翼を担う国際貿易港であるとともに、国内各港と結ばれるRORO航路をはじめ、多様な内貿貨物を取り扱う国内輸送拠点港である。

平成23年には東京・横浜両港とともに京浜港として国際戦略港湾に指定され、京浜港全体としての物流機能の強化が図られるよう取組を推進してきた。



図 内航RORO船による拠点港



図 定期コンテナ直行航路

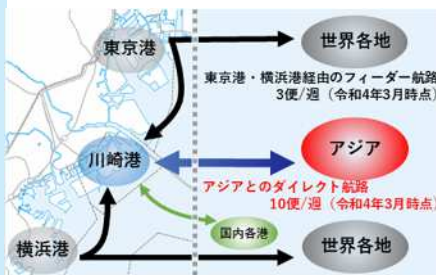
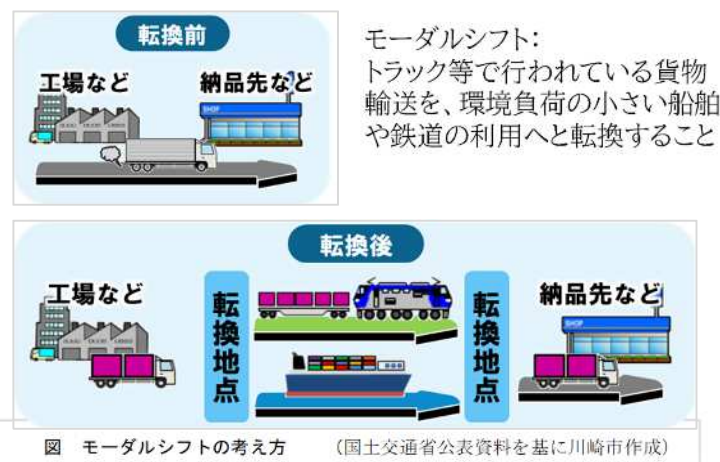


図 川崎港のコンテナ航路イメージ

川崎港を取り巻く状況は、近年、世界的な荷動き量の増大等に伴う船舶大型化の進展や世界規模でのコールドチェーン市場の拡大等に伴う物流施設の立地需要増大、製造業の事業環境変化に伴う大規模な土地利用転換の進行等、かつてない大きな変化が生じている。

加えて、運送業への時間外労働の上限規制の適用による「物流の2024年問題」の影響や環境負荷低減、労働環境改善を実現するモーダルシフトの進展、DXの加速等、社会情勢も多様かつ複雑に変化している。このため、急激な経済社会の変化に適応した物流機能を確保し、持続的に発展する港を実現することが求められている。



また、首都直下地震等の大規模地震の切迫性の高まりや、台風・高潮等による被害の激甚化・頻発化等、自然災害のリスクの増大が懸念される一方、港湾施設の老朽化は進行していることから、災害等への対応力を強化する取組が求められている。

さらに、2050年カーボンニュートラルを実現するための水素・アンモニア等の受入環境の整備、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や、就労者や市民等が快適に過ごせる環境の形成等の取組が求められている。

○カーボンニュートラルへの取組

2020年12月に国において「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。

国では、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、川崎港では、令和5年度に、港湾脱炭素化推進計画を策定し、取組を進めている。

川崎港港湾計画（改訂）の概要について

1 川崎港の現状と課題等（各分野ごと）

【現状】

物流機能

- ・国際コンテナ戦略港湾である京浜港の一翼を担う
- ・広域道路ネットワークの充実や東京港・横浜港・東京国際空港に近接する地理的特性を活かし、冷凍・冷蔵倉庫等の多様なロジスティクス機能の集積が進展

【課題】

官民連携による航路・貨物の誘致

ロジスティクス機能の拡充

アクセス道路の整備

RORO貨物の取扱拠点の機能強化

循環資源等の取扱機能の強化

防災機能

- ・東扇島地区に国の基幹的広域防災拠点が設置、大規模災害発生時に災害応急対策の拠点として重要な役割を担う
- ・背後地域の経済活動を停滞させないよう、港湾物流を維持する役割を担う

川崎港の防災力の強化

緊急物資等の輸送機能の確保
耐震強化岸壁の整備
緊急物資輸送路の液状化対策

産業集積・エネルギー供給機能

- ・背後の臨海部に集積する我が国数々の鉄鋼、石油、化学等の素材産業やエネルギー産業のサプライチェーンを支えている

産業活動に対応した土地利用への転換

港湾施設の脱炭素化に向けた取組

環境・交流機能

- ・市民の暮らしや価値観が多様化
- ・環境にやさしい港湾として、環境問題にも対応していくことが求められている

就労者や市民等が憩い、楽しむことのできる賑わい空間の創出

交流拠点の充実

市街地との交通アクセスの向上

川崎港の特性を活かした取組の推進

廃棄物処分場の確保

2 港湾計画の方針

2 計画の基本方針

■川崎港の位置づけ

長期構想「取組の方向性」等から作成

「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

■基本方針

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エネルギー供給拠点の形成
- ・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

強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港

- ・コンテナ貨物取扱機能の強化
- ・RORO貨物取扱機能の強化
- ・ロジスティクス機能の強化

持続可能な生産・消費活動を支える港

- ・循環資源等の取扱拠点の機能強化

誰もが働きたい・訪れたい港

- ・快適に過ごせる環境の形成
- ・立地特性をいかした特別な体験ができる場の提供

災害等への備えが充実している港

- ・災害や事故への備えの強化

川崎港港湾計画（改訂）の概要について

Ⅱ 港湾の能力

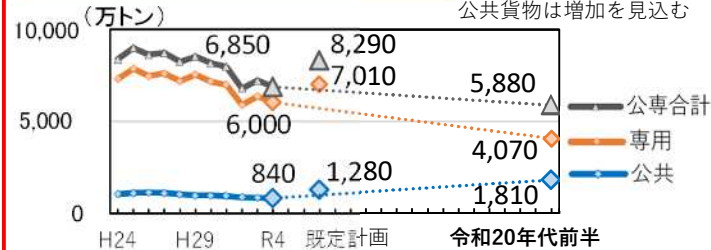
Ⅱ 港湾の能力

目標年次（令和20年代前半）における取扱貨物量、船舶乗降旅客数を次のように定める。

取扱貨物量	外貿 (うちコンテナ)	3,830万トン (450万トン(34万TEU))
	内貿 (うちコンテナ)	2,050万トン (50万トン(6万TEU))
	合計	5,880万トン
船舶乗降旅客数		1万人

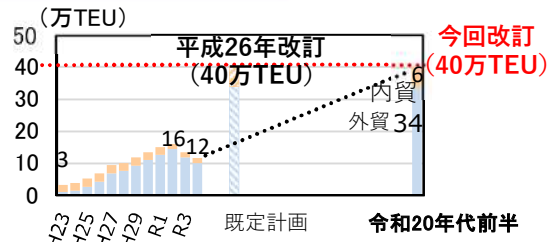
公共と民間（専用）の内訳

○民間の貨物は減少するが公共貨物は増加を見込む



外内貿コンテナ貨物

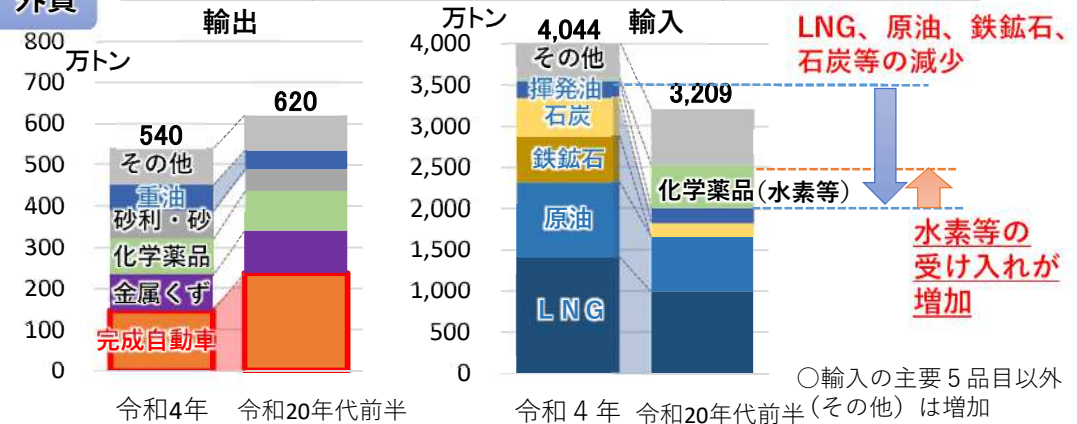
○主に輸入「その他」に含まれる「家具・装飾品」等を取扱い



現在の取扱貨物に対して経済指標等をもとに品目ごとに算出（H26改訂の推計で現在取扱のない貨物は除外）。新型コロナウイルス感染症の影響により減少したが、航路は維持されていることから長期的には回復を見込む。さらに川崎市川崎区で生産・消費され、他港まで陸上輸送している貨物は、トラックドライバーの減少等によるモーダルシフトにより川崎港利用の増加を見込む。

外貿

令和4年実績 4,580万トン⇒令和20年代前半 3,830万トン（10万単位）



主な貨物の変動要因

完成自動車

完成自動車は公共ふ頭である東扇島外内貿ふ頭で輸出、移出入がされている。輸出はコロナ禍前まで回復を見込み、他地区に蔵置されている自動車についても川崎港利用を促進し、増加を見込む

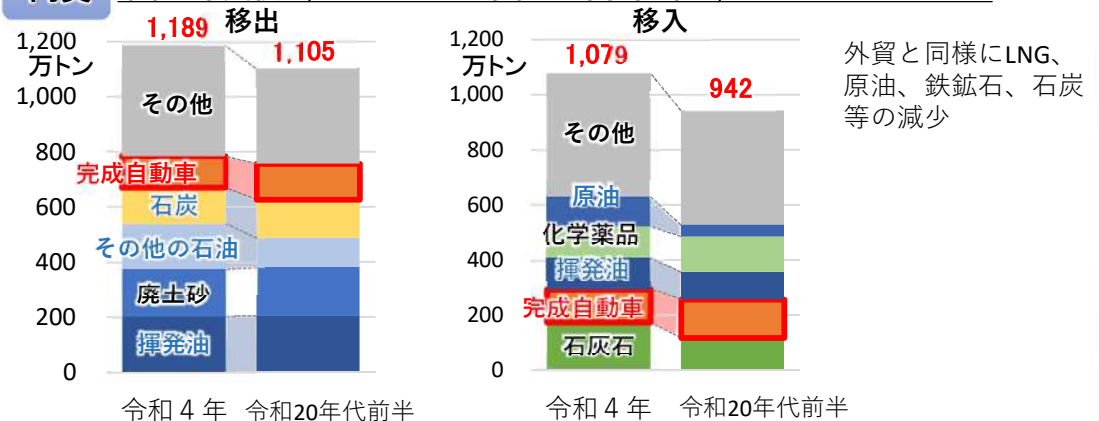
カーボンニュートラル・扇島地区等の貨物変動

JFEスチール(株)の高炉等休止に伴う原材料輸入の減少、カーボンニュートラルによる化石燃料の取扱量の減少

土地利用転換による水素等供給拠点の形成を踏まえ、水素等の受入れを想定

内貿

令和4年実績 2,270万トン⇒令和20年代前半 2,050万トン（10万単位）



外貿と同様にLNG、原油、鉄鉱石、石炭等の減少

川崎港全体の取扱貨物量は、6,850万トン(R4)から5,880万トン(R20年代前半)へ減少するものの、取扱貨物の変動や公共ふ頭の取扱貨物量増加を見込むため、港湾施設の配置等の見直しが必要

川崎港港湾計画（改訂）の概要について

港湾施設計画・土地利用計画 （Ⅲ～Ⅶ）

I 港湾計画の方針 2 計画の基本方針

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エネルギー供給拠点の形成
水素等の取扱拠点の形成

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
企業間連携によるプロジェクトの推進

強みをいかし高度な サプライチェーンを 支える港

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

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

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

持続可能な生産・ 消費活動を支える港

循環資源等の取扱拠点の機能強化
循環資源等の取扱機能の強化
市内から発生する廃棄物等の継続的な受入

誰もが働きたい・ 訪れたい港

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

立地特性をいかした特別な体験ができる場の提供
「港ならではの」魅力の発掘、磨き上げ、情報発信

災害等への備えが 充実している港

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

港湾施設計画・土地利用計画の概要 今回改訂の主な計画

①扇島地区の 土地利用転換 (Ⅲ-1・7、V-2)

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形成
・水素受入可能な港湾施設の整備
土地利用計画の変更・臨港道路の配置
・物流施設用地の確保、臨港道路の整備等

②コンテナターミナル の機能強化 (Ⅲ-1・7、V-2、Ⅶ-2)

・コンテナターミナルへ
バン・シャーシープールを編入

③東扇島外内貿ふ頭 の再編 (Ⅲ-1、V-2、Ⅶ-4-(1))

外内貿ふ頭の再編
・内貿ふ頭のRORO貨物を外貿ふ頭へシフト
・外内貿荷さばき地と岸壁の確保

④千鳥町ふ頭の再整備 (Ⅲ-1・7、V-2、Ⅶ-2)

土地利用計画の変更
・循環資源等の取扱用地の確保

⑤堀込部の 土地利用計画の変更 (Ⅲ-1・7、V-1・2、Ⅶ-2)

土地利用計画の変更・臨港道路の配置
・物流施設用地の確保、臨港道路の整備、
環境整備 等

⑥岸壁及び道路等の 機能強化 (Ⅲ-7、V-2、Ⅶ-2)

耐震強化岸壁にあわせた臨港道路の配置
・耐震強化岸壁と関連する道路を臨港交通
施設計画及び大規模地震対策施設へ位置
付け

⑦放置等禁止区域の 見直し (Ⅶ-5-(2))

放置艇等の禁止区域の拡大
・水域施設の放置艇に対する監督処分
の強化等のため、公共岸壁前面等の区域を
新たに指定(Ⅶ-5-2)



川崎港港湾計画（改訂）の概要について

①扇島地区の土地利用転換

水素等の輸送船、RORO船等の複数の事業者によるバース利用を見込み、既存の民間バース（専用ふ頭）を、多目的に利用できる公共バース（公共ふ頭）に転換する計画を位置付けるとともに、必要なふ頭用地や交通機能用地等を確保

- JFEスチール(株)の高炉等休止に対応し、持続的な発展に向けた土地利用を推進するために「土地利用方針」を策定し、土地利用についての方向性をカーボンニュートラルエネルギーゾーン・高度物流ゾーン・港湾物流ゾーンとしてとりまとめた。
- 土地利用についての方向性を踏まえ、液化水素船やアンモニア船、RORO船等の複数の事業者によるバース利用が見込まれるため、公共バース（公共ふ頭）を2バース位置付ける。
- 川崎港は、荷さばき地の不足が課題となっている。荷さばき地不足（他地区に保管等）に対応するため、扇島地区の岸壁を活用したさらなる利便性向上を図る。



川崎港港湾計画（改訂）の概要について

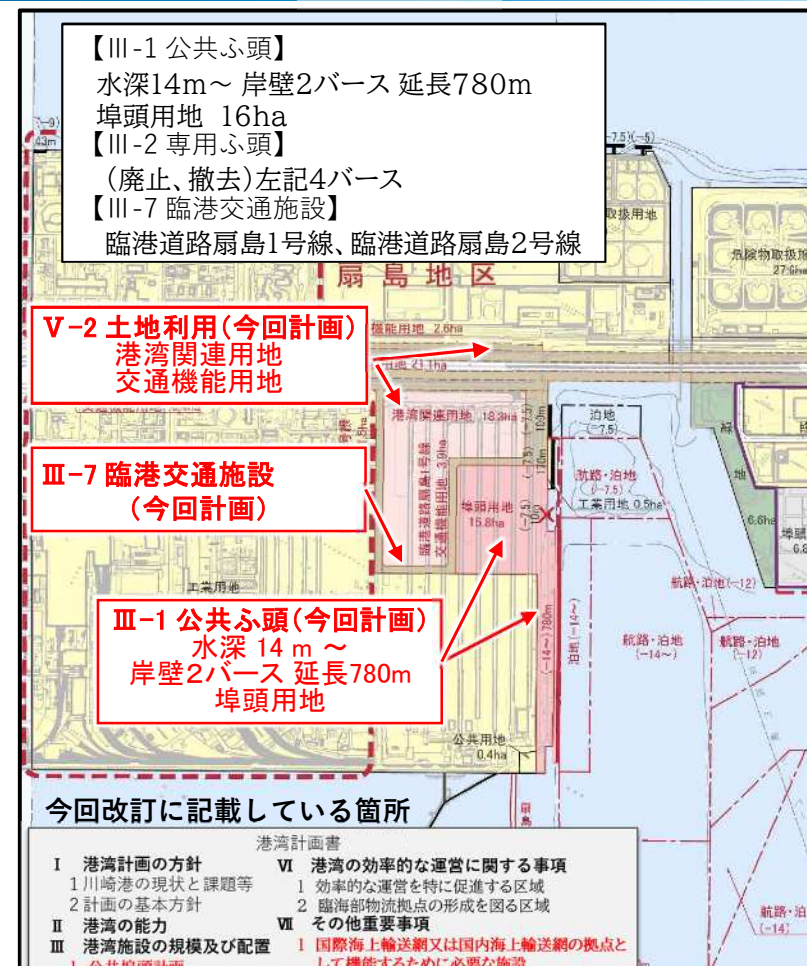
①扇島地区の土地利用転換

現在の港湾計画



港湾計画図

今回改訂



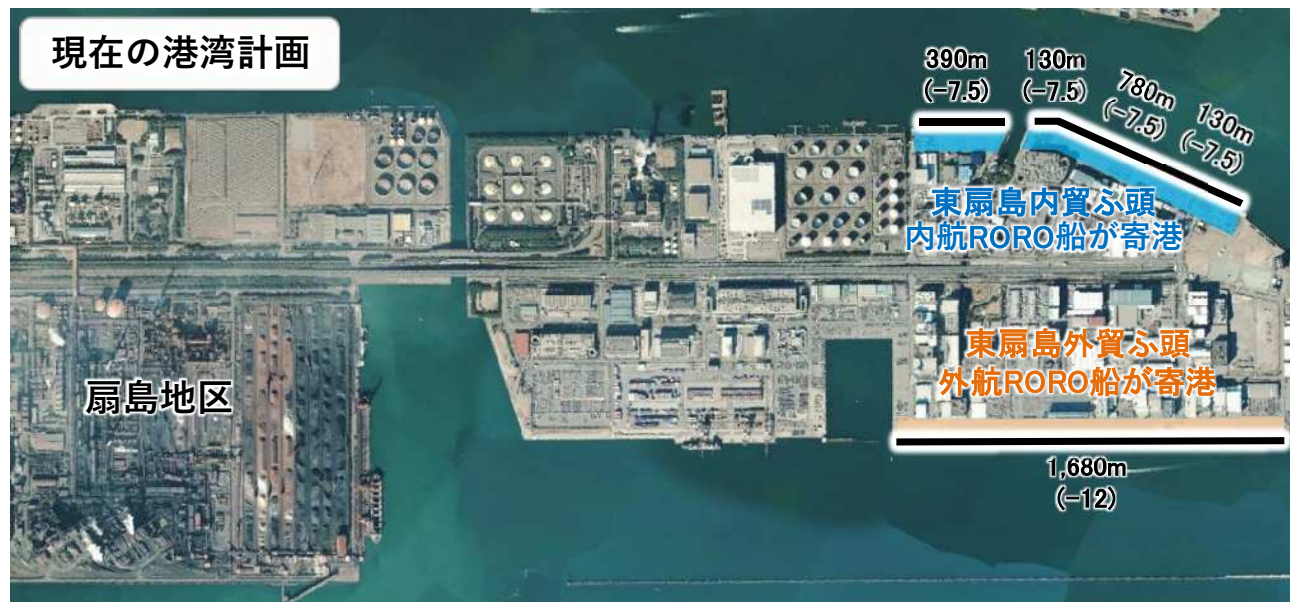
今回改訂に記載している箇所

港湾計画書	
I 港湾計画の方針	VI 港湾の効率的な運営に関する事項
1 川崎港の現状と課題等	1 効率的な運営を特に促進する区域
2 計画の基本方針	2 臨海部物流拠点の形成を図る区域
II 港湾の能力	VII その他重要事項
III 港湾施設の規模及び配置	1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設
1 公共埠頭計画	2 大規模地震対策施設計画
2 危険物取扱施設計画	3 港湾の再開発
3 専用埠頭計画	(1)利用形態の見直しの検討が必要な区域
4 水域施設計画	(2)その他の再開発の必要な区域
5 外郭施設計画	4 港湾施設の利用
6 小型船だまり計画	(1)物資補給等のための施設
7 臨港交通施設計画	5 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項
IV 港湾の環境の整備及び保全	(1)建設発生土の有効活用
1 港湾環境整備施設計画	(2)放置等禁止区域の指定
V 土地造成及び土地利用計画	
1 土地造成計画	
2 土地利用計画	

川崎港港湾計画（改訂）の概要について

③東扇島外内貿ふ頭の再編

現在の港湾計画



内貿ふ頭のRORO貨物を外貿ふ頭へシフトし、東扇島地区の公共ふ頭を再編

○内航RORO船の大型化に対応するため、内貿RORO貨物を外貿ふ頭にて取り扱うことができるよう再配置。

○外内貿ふ頭の利用拡大に伴い、堀込部に新たな岸壁を計画するとともに、当該岸壁背後に奥行きのある荷さばき地を確保し荷役の効率化を図る。更に、一部の外貿貨物や他港利用貨物を扇島地区の新たな岸壁へシフト。

内貿ふ頭（一部）の利用転換

○貨物移転後の内貿ふ頭は、係留のみ（＝荷役をしない）の岸壁「物資補給岸壁」として位置付け、船員の働き方改革に資する係留需要に対応。

今回改訂



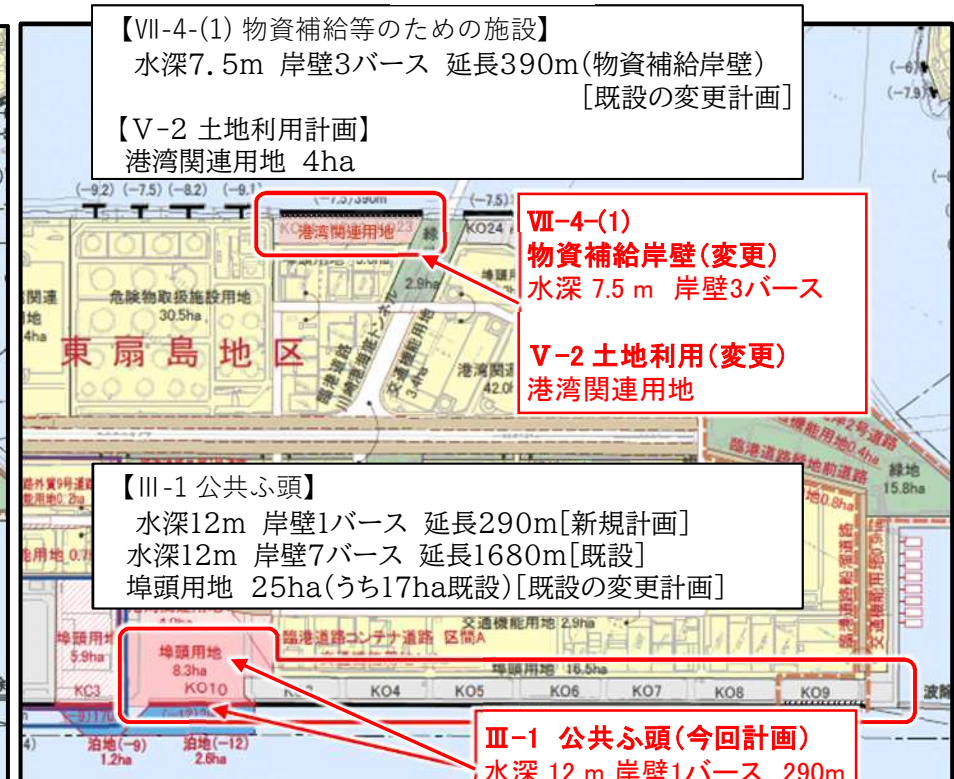
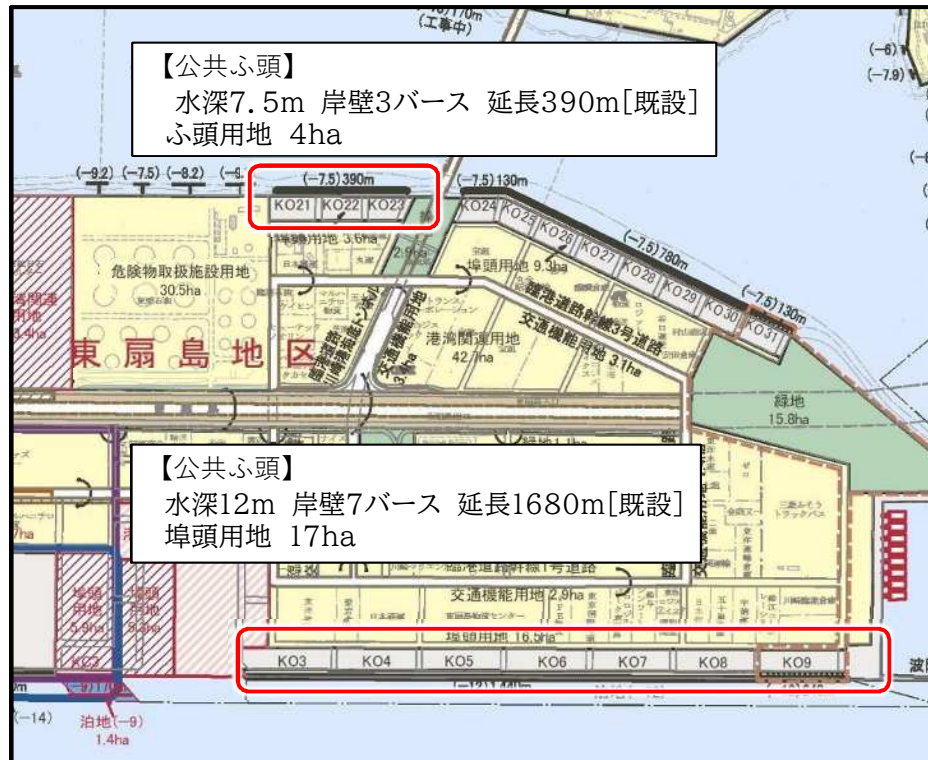
川崎港港湾計画（改訂）の概要について

③東扇島外内貿ふ頭の再編

現在の港湾計画

港湾計画図

今回改訂



今回改訂に記載している箇所

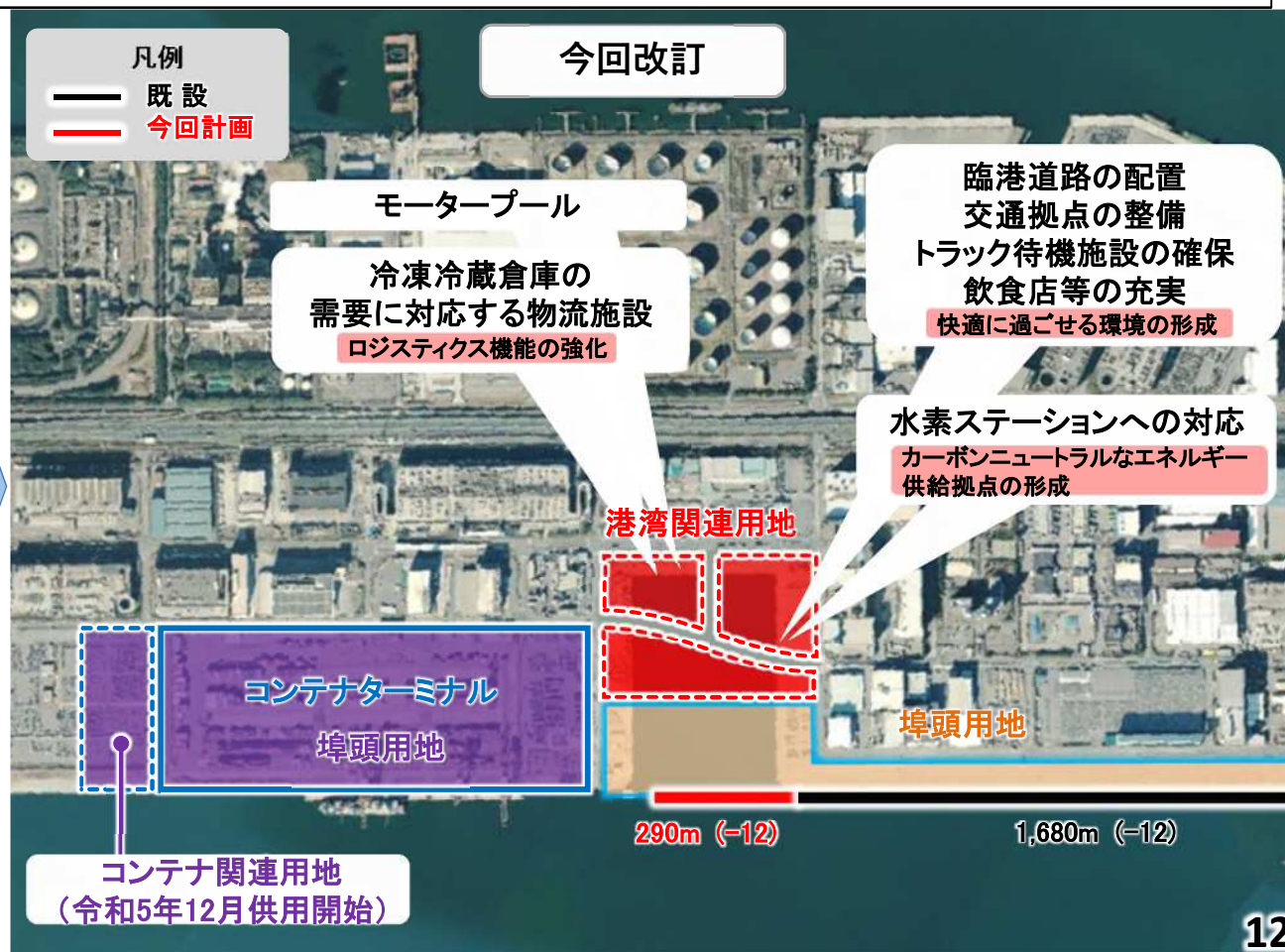
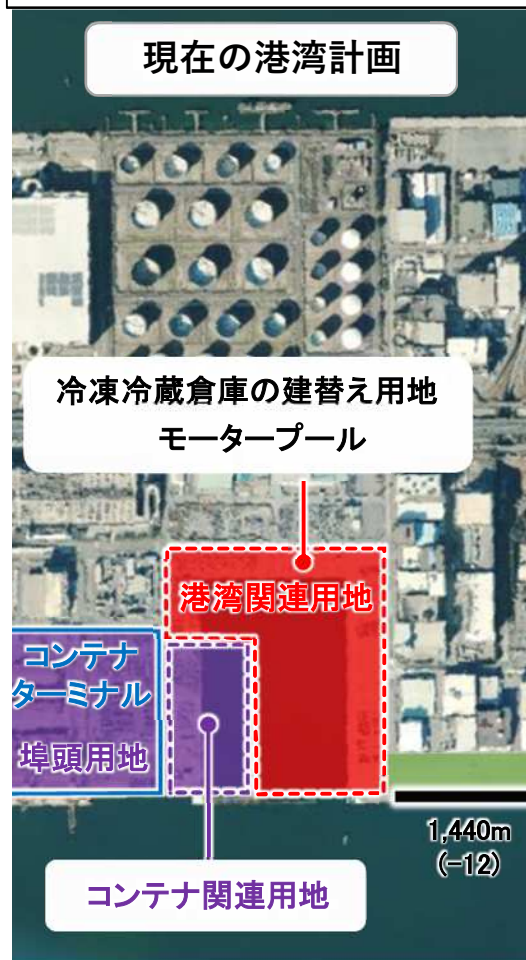
- | 港湾計画書 | |
|-----------------|--------------------------------------|
| I 港湾計画の方針 | VI 港湾の効率的な運営に関する事項 |
| 1 川崎港の現状と課題等 | 1 効率的な運営を特に促進する区域 |
| 2 計画の基本方針 | 2 臨海部物流拠点の形成を図る区域 |
| II 港湾の能力 | VII その他重要事項 |
| III 港湾施設の規模及び配置 | 1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設 |
| 1 公共埠頭計画 | 2 大規模地震対策施設計画 |
| 2 危険物取扱施設計画 | 3 港湾の再開発 |
| 3 専用埠頭計画 | (1) 利用形態の見直しの検討が必要な区域 |
| 4 水域施設計画 | (2) その他の再開発の必要な区域 |
| 5 外郭施設計画 | 4 港湾施設の利用 |
| 6 小型船だまり計画 | (1) 物資補給等のための施設 |
| 7 臨港交通施設計画 | 5 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項 |
| IV 港湾環境の整備及び保全 | (1) 建設発生土の有効活用 |
| 1 港湾環境整備施設計画 | (2) 放置等禁止区域の指定 |
| V 土地造成及び土地利用計画 | |
| 1 土地造成計画 | |
| 2 土地利用計画 | |

川崎港港湾計画（改訂）の概要について

- ②コンテナターミナルの機能強化
- ⑤堀込部の土地利用計画の変更

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

- 堀込部は、背後に立地する冷凍冷蔵倉庫の需要に対応することに加え、川崎港の就労者等から飲食店等の充実、交通アクセスの改善等が求められており、就労者や市民等が快適に過ごせる環境の形成等が必要。
 - 地区内の冷凍冷蔵倉庫の建替え需要や貨物蔵置場所不足に対応した物流施設等を確保するため、港湾関連用地を設定。
 - BRTなどの交通拠点やトラック待機施設等を確保し川崎臨海部の交通課題解決に貢献するとともに、飲食店等と一体的に整備することで、来訪者の利便性や就労環境の向上を図る。
 - 水素ステーション等の立地を誘導し、港湾関連車両などのカーボンニュートラル化にも対応。
- なお、現在の計画にて位置付けていたコンテナ関連用地は、コンテナターミナル横浜側にて確保（令和5年12月）



川崎港港湾計画（改訂）の概要について

- ④千鳥町ふ頭の再整備
- ⑥岸壁及び道路等の機能強化

千鳥町地区及び東扇島地区に耐震強化岸壁にあわせた臨港道路の配置を行い、災害等への対応力を強化

- 千鳥町地区において返還される土地の土地利用計画を変更し、千鳥町地区全体での再整備を進め、循環資源等の取扱用地を確保する。
- 老朽化に伴う耐震化を予定している千鳥町7号岸壁については、港湾の施設の技術上の基準にあわせ延長を変更する。
- 耐震強化岸壁と関連する道路を臨港交通施設計画及び大規模地震対策施設へ位置付けることで、災害や事故への対応力の強化を図る。



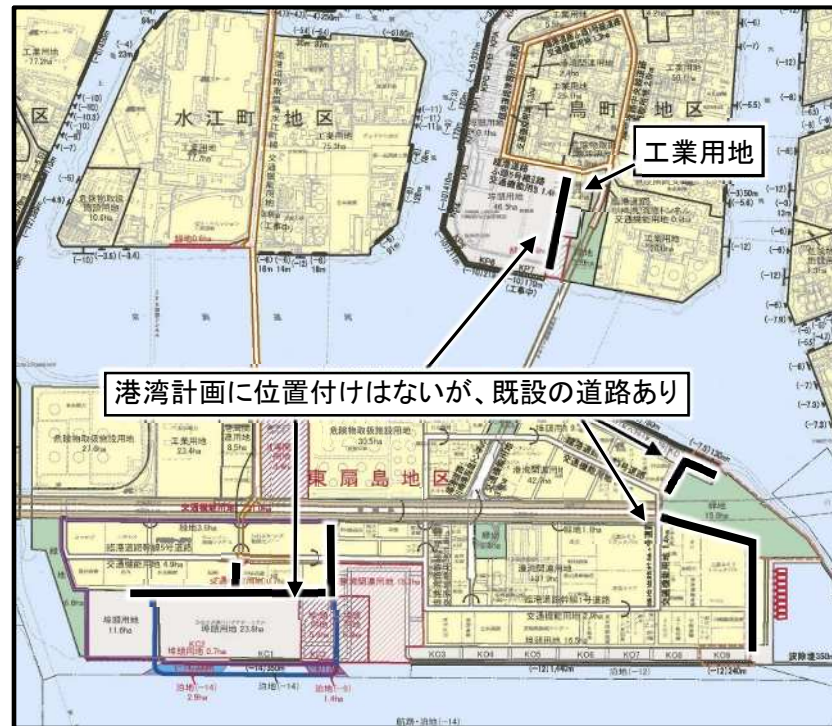
川崎港港湾計画（改訂）の概要について

- ④千鳥町ふ頭の再整備
- ⑥岸壁及び道路等の機能強化

現在の港湾計画

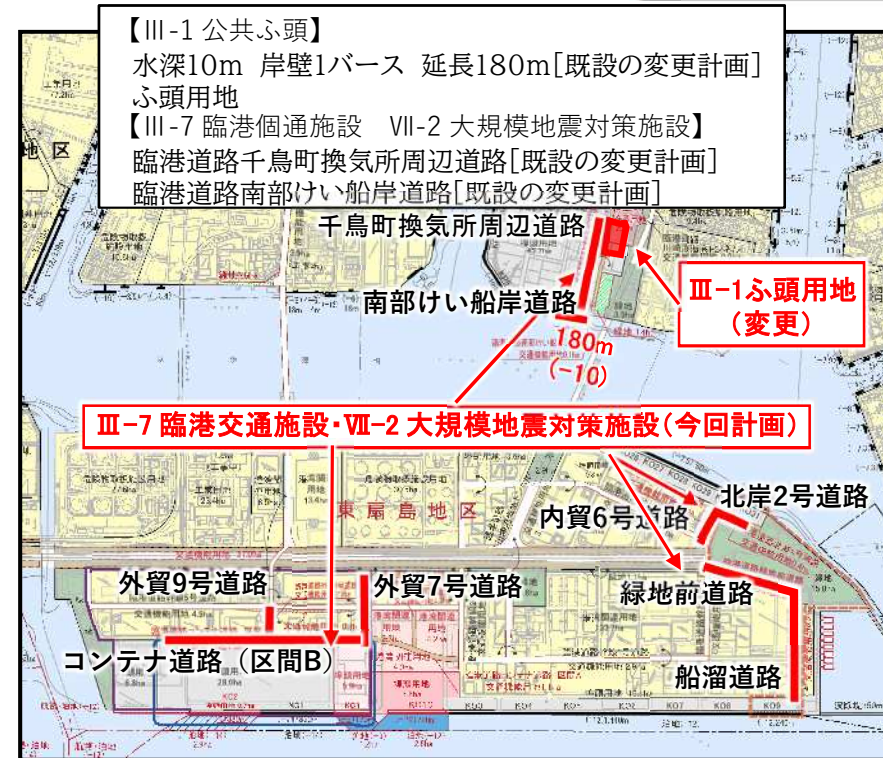
港湾計画図の新旧対照

今回改訂



今回改訂に記載している箇所

港湾計画書	
I 港湾計画の方針	VI 港湾の効率的な運営に関する事項
1 川崎港の現状と課題等	1 効率的な運営を特に促進する区域
2 計画の基本方針	2 臨海部物流拠点の形成を図る区域
II 港湾の能力	VII その他重要事項
III 港湾施設の規模及び配置	1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設
1 公共埠頭計画	2 大規模地震対策施設計画
2 危険物取扱施設計画	3 港湾の再開発
3 専用埠頭計画	(1) 利用形態の見直しの検討が必要な区域
4 水域施設計画	(2) その他の再開発の必要な区域
5 外郭施設計画	4 港湾施設の利用
6 小型船だまり計画	(1) 物資補給等のための施設
7 臨港交通施設計画	5 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項
IV 港湾の環境の整備及び保全	(1) 建設発生土の有効活用
1 港湾環境整備施設計画	(2) 放置等禁止区域の指定
V 土地造成及び土地利用計画	
1 土地造成計画	
2 土地利用計画	



- 【III-7 臨港個通施設 VII-2 大規模地震対策施設】
- 臨港道路コンテナ道路(区間B)[新規計画] 4車線
 - 臨港道路外貿9号道路[新規計画] 2車線
 - 臨港道路外貿7号道路[新規計画] 2車線
 - 臨港道路北岸2号道路[既設の変更計画]
 - 臨港道路内貿6号道路[既設の変更計画]
 - 臨港道路緑地前道路(既設)
 - 臨港道路船溜道路(既設)

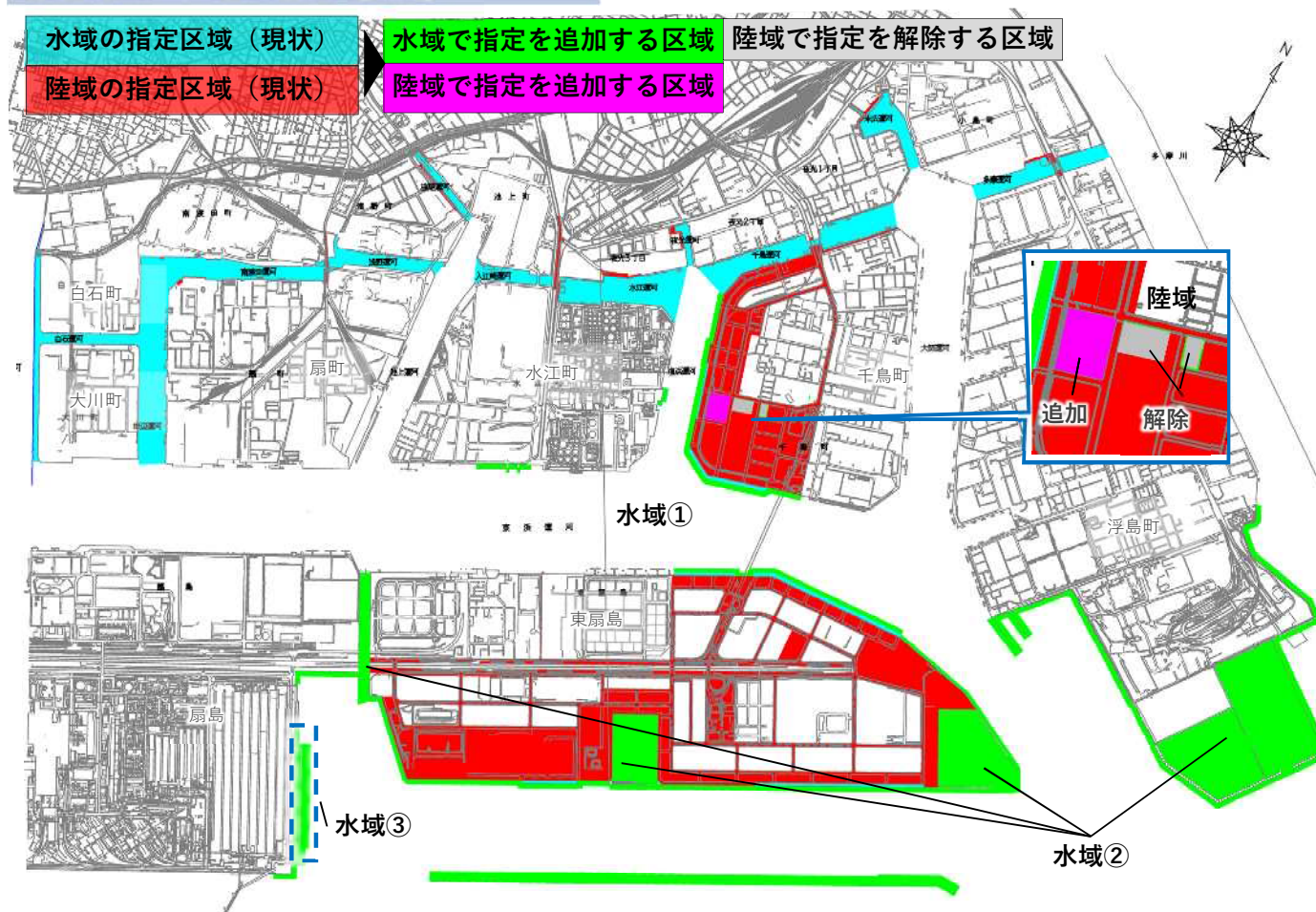
川崎港港湾計画（改訂）の概要について

⑦放置等禁止区域の見直し

放置等禁止区域と改定の背景

- ・放置等禁止区域とは、港湾の環境が阻害されることを防止するため、港湾法に基づき港湾管理者が港湾区域等に指定する区域（川崎港は平成20年10月に指定）
- ・指定した区域において、放置艇や放置車両に対する監督処分（撤去命令等）、罰則適用が可能
- ・過去に発生した公共岸壁における不法係留事案を踏まえ、水域施設の放置艇に対する監督処分の強化等のため指定区域を変更

放置等禁止区域の指定（変更）



今回改訂に記載している箇所

港湾計画書	
I 港湾計画の方針	VI 港湾の効率的な運営に関する事項
1 川崎港の現状と課題等	1 効率的な運営を特に促進する区域
2 計画の基本方針	2 臨海部物流拠点の形成を図る区域
II 港湾の能力	VII その他重要事項
III 港湾施設の規模及び配置	1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設
1 公共埠頭計画	2 大規模地盤対策施設計画
2 危険物取扱施設計画	3 港湾の再開発
3 専用埠頭計画	(1) 利用形態の見直しの検討が必要な区域
4 水域施設計画	(2) その他の再開発が必要な区域
5 外郭施設計画	4 港湾施設の利用
6 小型船だまり計画	(1) 物資補給等のための施設
7 臨港交通施設計画	5 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項
IV 港湾の環境の整備及び保全	(1) 建設発生土の有効活用
1 港湾環境整備施設計画	(2) 放置等禁止区域の指定
V 土地造成及び土地利用計画	
1 土地造成計画	
2 土地利用計画	

(1) 水域は次のとおり指定区域を追加

水域①：公共の岸壁、物揚場、棧橋の前面30m（扇島地区を除く）及び公共の護岸の前面30m並びに防波堤周囲30mの区域…多くの大型船の最大船幅を考慮

水域②：扇島水路、扇島水路南側150mの区域、東扇島小型船だまり、東扇島堀込部及び浮島2期地区（一部を除く）…放置艇が船の航行や整備事業に大きな支障を及ぼす恐れがあるため

水域③：扇島地区の公共埠頭（計画）の棧橋構造部及び棧橋前面60m

(2) 陸域は次のとおり指定区域を追加及び解除

土地交換等に伴い市有地又は民有地となっている区域の変更（千鳥町）

区域変更予定時期

告示：令和7年1月

施行：令和7年4月

※扇島公共埠頭（計画）の棧橋構造部及び前面水域（左図点線内の指定区域）は、棧橋の公共帰属後に告示・施行