

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

2 長期構想における川崎港の位置付け・将来像

長期構想（平成10年策定）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、高度な物流拠点をもつ総合港湾



川崎港の位置付け
 「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



将来（2040年代）に期待される川崎港の役割

- ・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
- ・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
- ・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

川崎港の位置付けを具体化する視点

- ・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）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

川崎港の持つ強み

- ・エネルギーの輸入拠点
- ・アジア各地とのダイレクト航路や世界各地とのフィーダー航路が就航
- ・循環資源の国内外との輸送拠点
- ・市街地から離れた大規模な緑地や船舶や航空機の行き交う眺望等を有する
- ・国の基幹的広域防災拠点が立地 など

川崎港の将来像

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

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

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が集積している港

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地域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いかした特別な体験ができる、誰もが働きたい・訪れたい港

将来像 5 **災害等への備えが充実している港**

持続的な産業活動や生活を支えるとともに速やかな復興に寄与する、災害等に備えた強靱なインフラや港湾機能を維持するための協働体制等が充実している港

3 将来像実現に向けた取組の方向性

「カーボンニュートラルな社会の形成を先導する港」

- ・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。

具体例

水素等の取扱拠点の形成

扇島地区等土地利用方針※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。



▲扇島地区等土地利用方針※で示す先導エリアのゾーニング
出典：地理院地図（国土地理院）

導入機能のイメージ



イメージ
出典：川崎重工業株式会社

▲水素等の運搬船



イメージ
出典：TBグローバルテクノロジー株式会社

▲水素等を受け入れる荷役機械



イメージ
出典：川崎重工業株式会社

▲水素等の貯蔵タンク



イメージ
出典：川崎重工業株式会社

※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（川崎市 令和5年度策定予定）

「強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港」

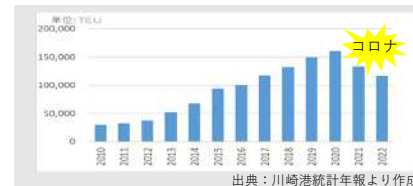
- ・今後の貨物需要や、京浜港である東京港及び横浜港との役割分担・連携を踏まえ、効率的なコンテナターミナルの整備やカーボンニュートラル化の推進、新技術を活用した輸送効率化等による「コンテナ貨物取扱機能の強化」を図ります。
- ・既存施設等を活用した新たな貨物需要への対応や次世代モビリティの輸送に対応した施設の整備等による「RORO貨物※取扱機能の強化」を図ります。
- ・円滑な陸上輸送網の構築や官民一体となったポートセールスの実施による航路の充実、リーファー貨物の安定的な輸送など川崎港の強みを伸ばし付加価値の高い物流サービスを提供できる環境の整備等による「ロジスティクス機能の強化」を図ります。

※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

具体例

効率的なコンテナターミナルの整備

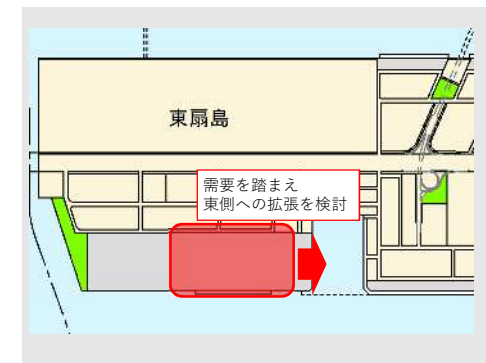
今後の貨物需要等を踏まえ、川崎港コンテナターミナルが担う役割や目標を官民で共有しつつ、必要となる施設の整備（コンテナ岸壁の延伸、荷さばき地の拡張等）やこれによるオペレーションの効率化を図るとともに、バース輸送の活用等による東京港や横浜港との接続性向上等に取組みます。



▲川崎港コンテナターミナルの貨物取扱量



▲川崎港のコンテナ航路イメージ

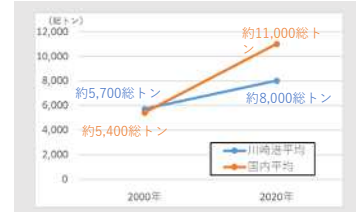


▲コンテナターミナルの拡張可能性

具体例

既存施設等を活用した新たな貨物需要への対応

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想定される海上輸送の増加や船舶の大型化、港内の荷役効率化等について、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。

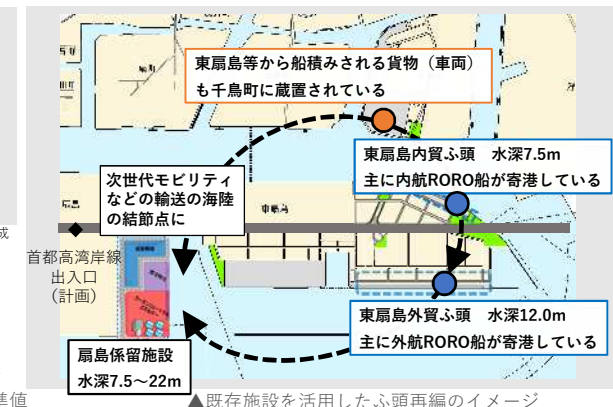


▲内航RORO船の平均船型の変化

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

出典：港湾の施設の技術上の基準・同解説

▲内航RORO船を対象とした係留施設の標準値



▲既存施設を活用したふ頭再編のイメージ

「持続可能な生産・消費活動を支える港」

・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、これをいかしたりサイクル産業の集積を図ります。

具体例 循環資源の取扱機能の強化

循環資源を取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、循環型社会への転換に伴う取扱品目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の荷役効率化を図ります。



▲川崎港における主な循環資源貨物の変動例

「災害等への備えが充実している港」

・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。

具体例 災害や事故への対応力の強化

緊急物資の輸送網や、避難経路の確保に向け、道路整備等による経路の多重化等を図るとともに、港湾BCPの継続的な見直しや実動訓練の実施等による関係機関との連携の強化等を図ります。



「誰もが働きたい・訪れたい港」

・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等による「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かき、港ならではの魅力の発掘・磨き上げ・情報発信による「立地特性をかきた特別な体験ができる場の提供」を行います。

具体例 就労者や市民等が快適に滞在できる環境の提供

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節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います。



4 川崎港の持続的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を継続的にを行います。
・今後の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。

具体例 川崎港の運営のカーボンニュートラル化

川崎港港湾脱炭素化推進計画の策定やそ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。

目標名	目標年度	
	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)
	港湾管理者 排出分*	90%以上削減 (3,060t-CO ₂)
		実質ゼロ (15,998,139t-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)
▲川崎港港湾脱炭素化推進計画(案)で示す温室効果ガス削減目標

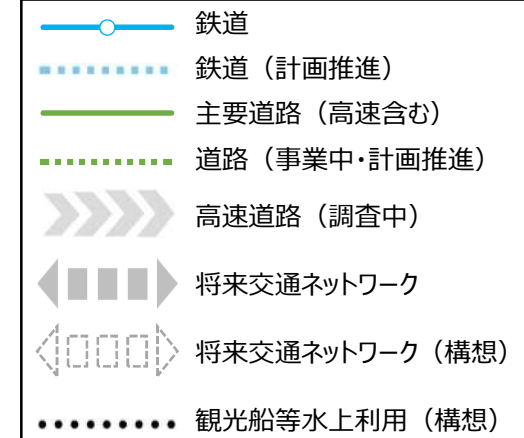


5 将来のゾーニング・交通ネットワーク図

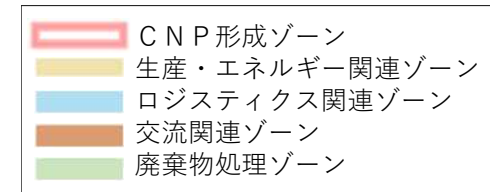
- ・川崎港の将来像を実現していくため、港湾空間利用のゾーニングを設定します。
- ・また、ロジスティクス機能や就労者や市民等の交通アクセス、災害や事故への対応力の強化などを進めるため、臨海部ビジョンに示される交通ネットワークの形成を目指します。



凡例（交通ネットワーク）



凡例（ゾーニング）



※扇島地区等土地利用方針で示される扇島地区の先導エリア以外のゾーニングについては、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

▲港湾空間利用ゾーニング・交通ネットワーク図