

「川崎港長期構想」を改訂しました！

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や、デジタル技術のさらなる進展など、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、概ね20年先の長期的な視点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「川崎港長期構想（案）」としてとりまとめ、市民の皆様からの御意見を募集しました。

その結果、寄せられた御意見はカーボンニュートラル化の推進に対する期待の意見や、交通アクセスの強化・飲食店等の誘致に関する要望などであり、案に沿ったものや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「川崎港長期構想」を改訂しましたので、お知らせします。

1 パブリックコメント実施結果について

(1) 意見募集の期間

令和5年7月28日（金）から令和5年8月31日（木）まで

(2) 実施結果の概要

意見提出数（意見件数）		23通（89件）
内訳	インターネット・電子メール	21通（82件）
	FAX	1通（1件）
	郵送	0通（0件）
	持参	1通（6件）

2 添付資料

資料1 川崎港長期構想（案）の改訂に関するパブリックコメントの実施結果について

資料2 川崎港長期構想の改訂について

資料3 川崎港長期構想の概要

※川崎港長期構想の全体版については、川崎市ホームページに掲載しています。

<https://www.city.kawasaki.jp/580/page/0000152307.html>

【問合せ先】

川崎市 港湾局 港湾経営部 経営企画課 二宮
電話 044-200-3050

川崎港長期構想（案）に関する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、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いかしながら、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ました。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や、デジタル技術のさらなる進展など、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、概ね20年先の長期的な視点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「川崎港長期構想（案）」としてとりまとめ、市民の皆様からの御意見を募集しました。

その結果、23通89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	川崎港長期構想（案）に関する意見募集について
意見の募集期間	令和5年7月28日（金）から令和5年8月31日（木）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	<ul style="list-style-type: none"> ・川崎市ホームページ ・かわさき情報プラザ（川崎市役所第3庁舎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（川崎駅前タワー・リパーク20階）
結果の公表方法	<ul style="list-style-type: none"> ・川崎市ホームページ ・かわさき情報プラザ（川崎市役所第3庁舎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（川崎駅前タワー・リパーク20階）

3 結果の概要

意見提出数（意見件数）		23通（89件）
内訳	インターネット・電子メール	21通（82件）
	FAX	1通（1件）
	郵送	0通（0件）
	持参	1通（6件）

4 意見の内容と対応

カーボンニュートラル化の推進に対する期待の意見や、交通アクセスの強化・飲食店等の誘致に関する要望などが寄せられました。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、案のとおり川崎港長期構想を改訂します。

【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) 長期構想全般・川崎港の位置付け・将来像に関する事	0	8	0	2	0	10
(2) 取組の方向性・具体例に関する事	0	30	37	6	0	73
(3) 持続的な発展に向けた運営のあり方に関する事	0	1	0	1	0	2
(4) 将来のゾーニング・交通ネットワークに関する事	0	0	0	1	0	1
(5) その他	0	0	0	0	3	3
合計	0	39	37	10	3	89

5 具体的な意見の内容と市の考え方

(1) 長期構想全般・川崎港の位置付け・将来像に関すること（10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社会の形成を先導する港として川崎港が日本各地のコンビナートの変革に向けたモデルとなり、日本の港湾全体のカーボンニュートラル化を推進することに期待する。（同趣旨他6件）	本構想で示す「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」の実現に向けた取組を進めてまいります。	B
2	川崎港が日本有数の港である東京港、横浜港が隣接しているという強みをどう活かしていくのか、隣接港の動向を踏まえた取組に期待したい。	本構想においては、東京港や横浜港と隣接している強みをいかし、フィーダーサービスなどのコンテナ航路が充実した姿を将来像の1つとしています。その実現に向けた取組を進めてまいります。	B
3	新しい長期構想を策定する上で、現長期構想が港湾計画にどう反映され、実現したのかを評価分析することは不可欠。総括した内容を記述すべき。	現在の川崎港長期構想等に基づく取組の実施状況については参考資料に、具体的な取組状況とその効果及び継続的な課題を整理し、長期構想の改定に反映しております。	D
4	本編p.2に「港湾の長期構想とは～とされています。」とあるが、港湾長期構想が港湾法に基づいていない以上、川崎市が自主的に定めるなら受動態ではなく能動態で記載した方が良いのではないかと。	「港湾計画書作成ガイドライン（社団法人日本港湾協会発行）」に示されている港湾の長期構想についての解説を記載しています。	D

(2) 取組の方向性・具体例に関すること（73件）

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	大規模土地利用転換によりまとまった用地が発生した場合、臨海部に立地する優位性や価値を向上させるような法規制も必要と考える。（同趣旨他3件）	本構想で示す「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」の実現に向けた取組の方向性である「立地競争力のある産業地域の形成」に基づき、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て検討を進めてまいります。	D
2	水素供給や活用を、より早く実現するため、国の支援をいただけるように働きかけてほしい。（同趣旨他3件）	カーボンニュートラルの実現に向け、必要となる支援について、国への働きかけを行ってまいります。	C
3	将来像1の実現に向けた取組の方向性では、具体例として水素等の取扱拠点の形成としているが、一般的に「水素＝危険」と認識されている市民が多いと考えられるため、安全の確保と市民へのアナウンスを行うよう要望する。	水素等の取扱においては、法令等の規制に基づくものであり、安全の確保を図るための必要な対応について、関係する事業者等とも連携し、検討してまいります。	D

4	物流面においてもカーボンニュートラル港として荷主などから選択される港湾となることが期待でき、そのための基盤整備もしっかりと進めて欲しい。	本構想では、物流面において、「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」を示し「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」を図ることとしております。それらの取組の中で、率先してカーボンニュートラル化を目指し、川崎港が船社や荷主企業に選ばれ続けるよう取り組んでまいります。	B
5	「強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港」の具体例として効率的なコンテナターミナルの整備に取り組むことは非常に評価できるが、コンテナ岸壁の延伸や荷さばき地の拡張が本当に効率的なターミナルの整備に繋がるかどうか、また他の適切な施策が無いのか検討したうえで実施してほしい。	本構想においては将来像実現に向けた取組の具体例を示しておりますが、それらの取組については他の取組も含めて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、計画的に実施してまいります。	C
6	川崎港の将来像を実現するには、交通アクセスを充実させることが重要である。各将来像の実現に向け、より快適な交通網の構築を検討していただきたい。(同趣旨他9件)	本構想において将来像の実現に向けた取組の方向性として示す「ロジスティクス機能の強化」や「快適に過ごせる環境の形成」に基づき、円滑な陸上輸送網の構築や就労者や市民等の交通アクセスの強化に向けた取組を進めてまいります。	B
7	就労者の確保、市民への魅力PRのためにも、BRTや鉄道などによる交通アクセスの強化が必要であり、積極的に推進してほしい。(同趣旨他8件)	就労者や市民等のアクセス強化に向け、連節バスのルート延伸などを見据えた交通拠点の空間確保や鉄道アクセスの強化に向けた検討を行ってまいります。	C
8	扇島地区の活性化のためには、東扇島からのアクセスのみならず、扇町地区からのダイレクトアクセスを確保すべきである。(同趣旨他2件)	扇島地区へのアクセスの確保については、将来交通ネットワーク等の考え方等に基づき、多様な移動手段についての検討を行ってまいります。	C
9	新たな廃棄物処分地の確保には手続き等に多くの時間を要するため、早期に検討に着手すべきである。	本構想で示す「将来像3持続可能な生産・消費活動を支える港」の実現に向けた取組の方向性である「循環資源等の取扱拠点の機能強化」に基づき、次期処分場の検討については既存処分場の埋立状況や手続きに要する期間を踏まえ、適時適切に実施してまいります。	D
10	誰もが働きたい港とするためには飲食店の拡充や港湾緑地の美化活動をより進めていただくことが重要であり、これらについて検討をお願いしたい。(同趣旨他6件)	本構想で示す「将来像4誰もが働きたい・訪れたい港」の実現に向けた取組の方向性である「快適に過ごせる環境の形成」に基づき、飲食店の誘致や美化活動の実施等に向けた取組を進めてまいります。	B
11	東扇島のR357の道沿いには、トラックドライバーによるものと思われ	本構想で示す「将来像4誰もが働きたい・訪れたい港」の実現に向けた取	B

	る不法投棄ゴミが目立つ。これを防ぐために、トラックの待機場所を確保したらどうか（同趣旨他5件）	組の方向性である「快適に過ごせる環境の形成」に基づき、物販などのレスト機能を有するトラック待機場の確保に向けた取組を進めてまいります。	
1 2	市民に川崎港を認識してもらい、愛着を持ってもらえるよう、情報発信を充実するとともに、賑わいの場など川崎港を訪れる機会を多く設けてもらいたい。（同趣旨他3件）	本構想で示す「将来像4誰もが働きたい・訪れたい港」の実現に向けた取組の方向性である「立地特性を活かした特別な体験ができる場の提供」に基づき、川崎港の特性をいかした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や緑地等の整備に向けた取組を進めるとともに、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ってまいります。	B
1 3	長期構想の実現にしっかり取り組めば、あるべき川崎港像が実現できると考えるので、行政だけでなく民間企業を含め多くの関係者が力を結集して取り組んで欲しい。（同趣旨他2件）	本構想で示す将来像の実現に向けては行政だけではなく、多くの関係者と連携し、取組を進めてまいります。	B
1 4	扇島・扇町間のルート整備には相当の時間を要することが考えられるので、当面の対策として、JFEの海底トンネルを活用することも検討すべきである。（同趣旨他2件）	本構想において川崎港の各地区に港湾空間利用ゾーニングを設定するとともに、交通ネットワークの形成を目指してまいります。具体的な施設の整備等については、御意見を参考にし、関連計画等と整合を図りながら、今後検討を進めてまいります。	C
1 5	RORO貨物取扱機能強化のため、扇島の既存大水深バースを活用した再編整備を検討してほしい。（同趣旨他4件）		
1 6	扇島地区の土地利用転換では新たに市民がアクセスし海・港の景観を楽しめるような公園や施設等を立地させてほしい。（同趣旨他4件）		
1 7	扇島の土地利用転換を契機に、扇島の港及び後背地を活用して、災害時の緊急物資輸送等の機能を強化してほしい。（同趣旨他5件）		

(3) 持続的な発展に向けた運営のあり方に関すること（2件）

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	施設の老朽化に対して、適切な維持管理を行ってほしい。	本構想では持続的な発展に向けた運営のあり方の1つとして、戦略的ストックマネジメントの推進を示しており、長寿命化に向けた予防保全的な維持管理を実施してまいります。	B
2	川崎市、川崎港の更なる発展のため計画の策定、事業の実施を確実に進めていただきたい。	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	D

		位置付けを行い、計画的に実施してまいります。	
--	--	------------------------	--

(4) 将来のゾーニング・交通ネットワークに関すること (1件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	臨海部ビジョンで交通拠点や交通結節点として示されている4箇所(「池上・塩浜交通拠点」「浜川崎交通拠点」「大師橋交通拠点」「浮島交通結節点」)については交流関連ゾーンとしてゾーニングすべき。	本構想における交流関連ゾーンの位置づけは、川崎港において交流拠点施設等が立地し、賑わい創出を図るエリアとしているため、臨海部ビジョンで示されている交通拠点や交通結節点の役割と必ずしも一致するものではないと考えております。	D

(5) その他 (3件)

No.	意見の要旨	本市の考え方	区分
1	目次では「現長期構想における川崎港の位置付け」と記述されていますが、本編8ページでは「長期構想(平成10年3月策定)における川崎港の位置付け」になっている。	御意見を踏まえた調整をいたします。	E
2	本編23ページに「図 川崎港通勤者アンケート調査結果」と「図 市民等アンケート調査結果」が示されていますが、どちらもグラフに単位がなく、何の数値か不明。	御意見を踏まえた調整をいたします。	E
3	川崎市民として、本構想の実現と川崎港の益々の発展をご祈念申し上げます。川崎港長期構想(案)に対して、賛同いたします。	川崎港長期構想に基づいた取組の実施により、将来像の実現を目指してまいります。	E

1 川崎港長期構想について

- ・ 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
- ・ 港湾局では、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いるところ

2 川崎港長期構想検討委員会について

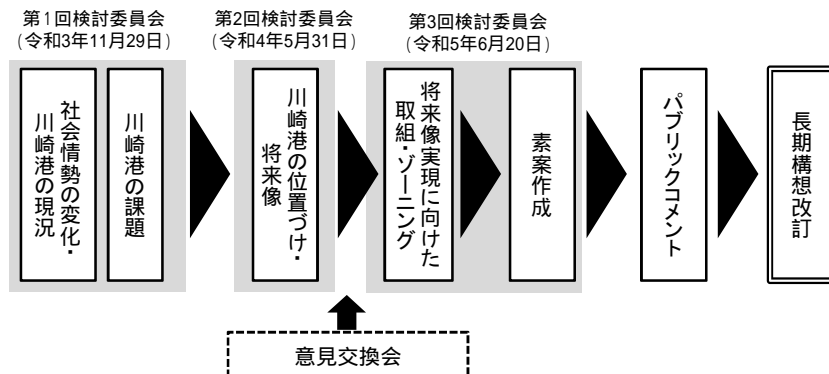
(1) 目的

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。

(2) 委員

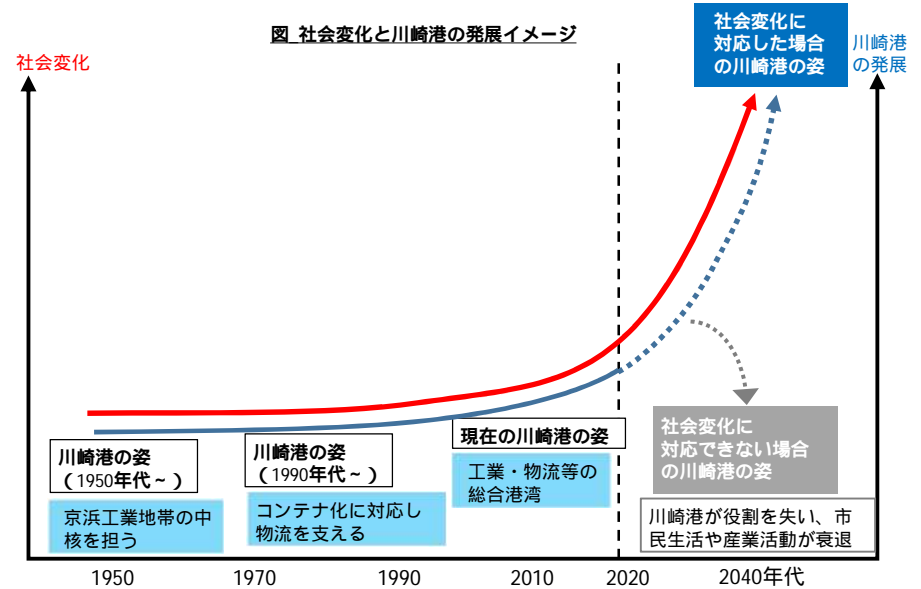
学識経験者 (6名) ：委員長	押田 佳子 日本大学理工学部 准教授 須野原 豊 ウォーターフロント協会 会長 中村 由行 横浜国立大学大学院 元教授 平野 創 成城大学経済学部 教授 吉江 宗生 国立研究開発法人港湾空港技術研究所 特別研究主幹 渡邊 豊 東京海洋大学大学院 教授
港湾関係者 (12名)	川崎港運協会、川崎商工会議所、立地企業 等
関係行政機関 (3名)	国土交通省、海上保安庁

(3) 検討フロー

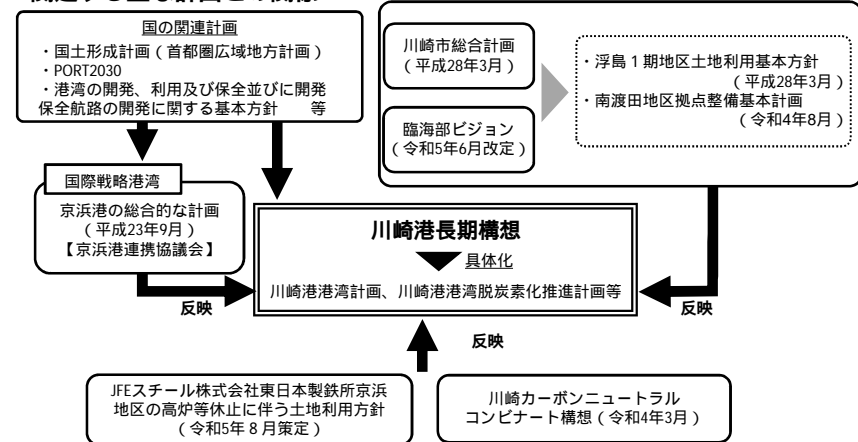


3 川崎港長期構想改訂の目的について

- ・ 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）**を設定し、**その実現に向けた取組の方向性**を示す
- ・ 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、その例を整理した



4 関連する主な計画との関係



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」ととりまとめるもの

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、高度な物流拠点を有する総合港湾



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



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

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8月策定）

「強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港」

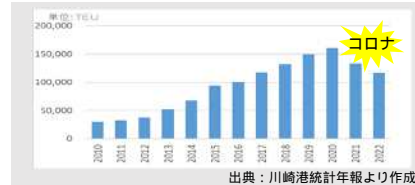
- ・今後の貨物需要や、京浜港である東京港及び横浜港との役割分担・連携を踏まえ、効率的なコンテナターミナルの整備やカーボンニュートラル化の推進、新技術を活用した輸送効率化等による「コンテナ貨物取扱機能の強化」を図ります。
- ・既存施設等を活用した新たな貨物需要への対応や次世代モビリティの輸送に対応した施設の整備等による「RORO貨物 取扱機能の強化」を図ります。
- ・円滑な陸上輸送網の構築や官民一体となったポートセールスの実施による航路の充実、リーファー貨物の安定的な輸送など川崎港の強みを伸ばし付加価値の高い物流サービスを提供できる環境の整備等による「ロジスティクス機能の強化」を図ります。

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

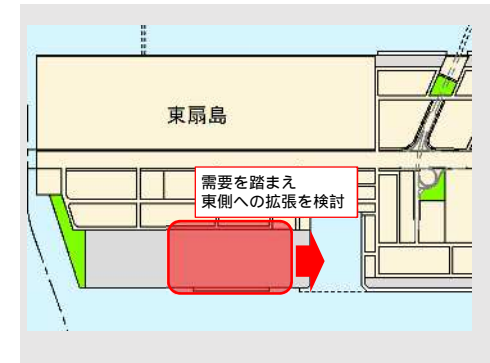
今後の貨物需要等を踏まえ、川崎港コンテナターミナルが担う役割や目標を官民で共有しつつ、必要となる施設の整備（コンテナ岸壁の延伸、荷さばき地の拡張等）やこれによるオペレーションの効率化を図るとともに、バース輸送の活用等による東京港や横浜港との接続性向上等に取組みます。



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

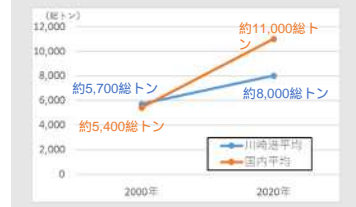


コンテナターミナルの拡張可能性

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。

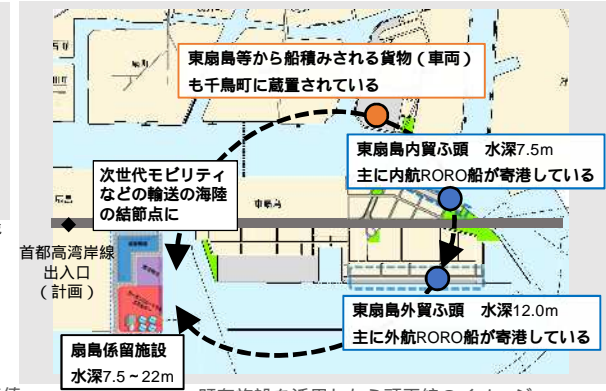


内航RORO船の平均船型の変化

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



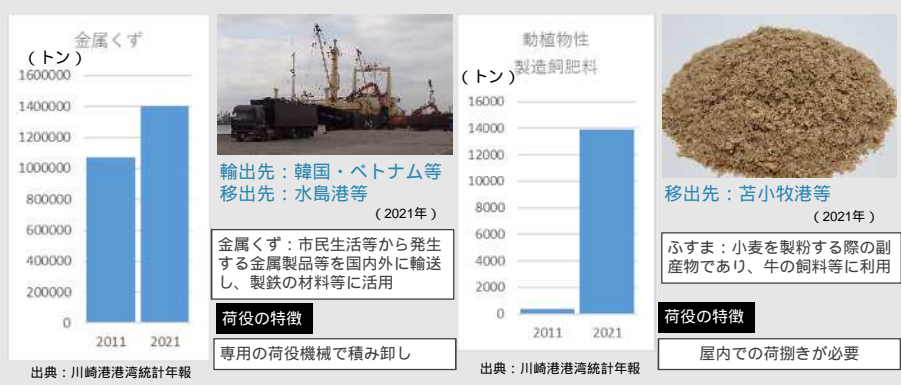
既存施設を活用したふ頭再編のイメージ

「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。



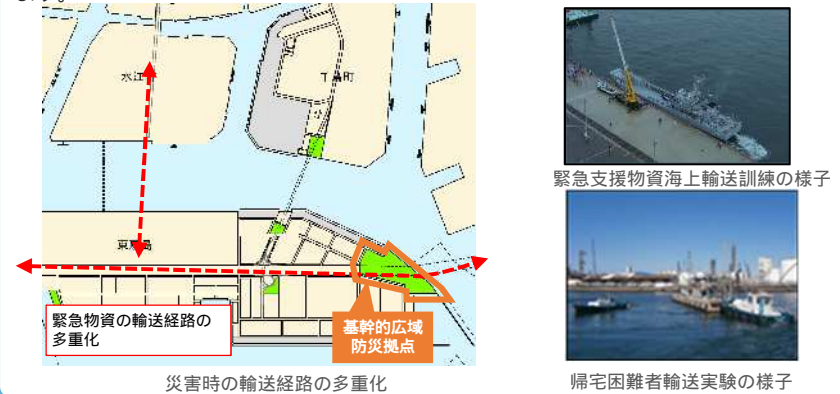
川崎港における主な循環資源貨物の変動例

「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。

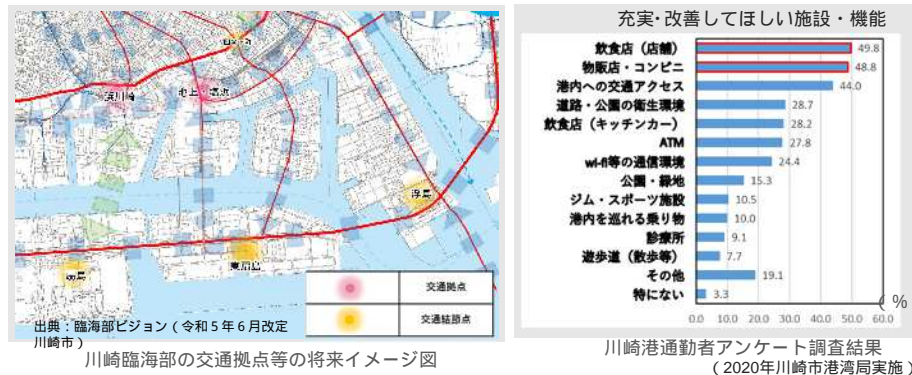


「誰もが働きたい・訪れたい港」

・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行い、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まいります。
・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まいります。

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	温室効果ガス削減目標 (2013年度比)	
	短中期 2030年度	長期 2050年
計画全体	50%以上削減 (6,826,982t-CO ₂)	実質ゼロ (15,998,139t-CO ₂)
	90%以上削減 (3,060t-CO ₂)	実質ゼロ (3,338t-CO ₂)

排出分

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

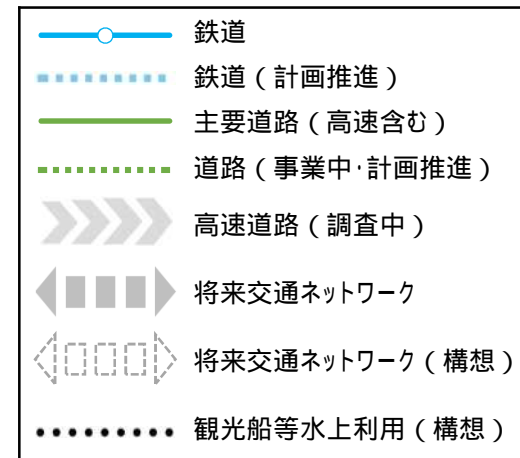


5 将来のゾーニング・交通ネットワーク図

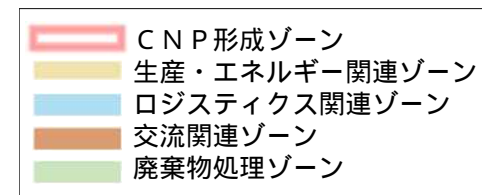
- ・川崎港の将来像を実現していくため、港湾空間利用のゾーニングを設定します。
- ・また、ロジスティクス機能や就労者や市民等の交通アクセス、災害や事故への対応力の強化などを進めるため、臨海部ビジョンに示される交通ネットワークの形成を目指します。



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