

川崎港港湾計画書(素案)

— 改 訂 —

川崎港港湾管理者

川 崎 市

本計画書は、港湾法第三条の三の規定に基づき、

- ・平成２６年　９月　川崎港港湾審議会
- ・平成２６年１１月　交通政策審議会第５８回港湾分科会

の議を経、その後の変更については

- ・平成２７年１０月　川崎港港湾審議会
- ・平成２８年１１月　川崎港港湾審議会
- ・平成２９年１０月　川崎港港湾審議会
- ・平成３１年　　１月　川崎港港湾審議会
- ・令和　元年１１月　川崎港港湾審議会
- ・令和　２年１０月　川崎港港湾審議会

の議を経た川崎港の港湾計画を改訂するものである。

目 次

I	港湾計画の方針	1
1	川崎港の現状と課題	1
2	計画の基本方針	5
II	港湾の能力	8
III	港湾施設の規模及び配置	9
1	公共埠頭計画	9
2	危険物取扱施設計画	12
3	専用埠頭計画	12
4	水域施設計画	13
5	外郭施設計画	14
6	小型船だまり計画	15
7	臨港交通施設計画	15
IV	港湾の環境の整備及び保全	18
1	港湾環境整備施設計画	18
V	土地造成及び土地利用計画	19
1	土地造成計画	19
2	土地利用計画	20
VI	港湾の効率的な運営に関する事項	21
1	効率的な運営を特に促進する区域	21
2	臨海部物流拠点の形成を図る区域	22
VII	その他重要事項	23

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	23
2	大規模地震対策施設計画	24
3	港湾の再開発	27
	(1) 利用形態の見直しの検討が必要な区域	27
	(2) その他の再開発の必要な区域	27
4	港湾施設の利用	27
	(1) 物資補給等のための施設	27
5	その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項	28
	(1) 建設発生土の有効活用	28
	(2) 放置等禁止区域の指定	28

I 港湾計画の方針

1 川崎港の現状と課題等

川崎港は、東京湾の北西部に位置し、西側は横浜港、東側は東京港に接し、明治末期から京浜工業地帯の一大拠点として発展し、昭和 26 年に特定重要港湾に指定され、背後に立地する鉄鋼や石油化学等の我が国経済を牽引する産業を支える工業港として、またエネルギー供給拠点として我が国の経済成長に大きく貢献するとともに、市制 100 周年を迎えた川崎市の発展に重要な役割を果たしてきた。

また、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。

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。

このため、以下の各分野における現状や課題等を踏まえ、取組を進めていく。

(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川崎港では、コンテナターミナルでの貨物取扱量は増加傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症の影響等により一時的に減少に転じている。しかし、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しており、こうした機能を活かした官民連携による航路・貨物の誘致を図るとともに、今後増大するアジアのコンテナ貨物に対応するため、更なるロジスティクス機能の拡充やアクセス道路の整備等が必要である。

また、物流の2024年問題などを背景に、国内海上輸送の重要性が高まっているものの、国内RORO船が利用する内貿ふ頭は、船舶の大型化や荷さばき地不足に対応できない状況であり、国内RORO輸送の拠点としての役割を担うべく、RORO貨物の取扱機能の強化や航路の充実を図る必要がある。

さらに近年、循環資源貨物の取扱品目の変化に伴い、非効率な横持ち輸送や貨物の混在等が発生しており、サーキュラーエコノミーを推進する観点から、循環資源貨物の取扱機能を強化する必要がある。

(防災機能)

川崎港は、東扇島地区に国の基幹的広域防災拠点が設置されており、首都直下地震等の大規模災害発生時における首都圏への緊急物資輸送支援等の災害応急対策の拠点として重要な役割を担うとともに、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っている。このため、切迫性が高まる南海トラフ地震や首都直下地震等をはじめとする大規模災害の発生時における緊急物資輸送機能の確保や幹線貨物輸送機能の維持のため、耐震強化岸壁の整備や緊急物資輸送路の液状化対策等、港湾施設の強靱化を図る必要がある。

また、気候変動による海面上昇及び高潮・高波リスクの増大が懸念されていることから、今後、気候変動による影響を考慮した港湾施設や海岸保全施設の整備が必要である。

(産業集積・エネルギー供給機能)

川崎港は、背後の臨海部に集積する我が国有数の鉄鋼、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が、近年のグローバル化の進展や国内産業構造の変化、脱炭素化への対応等の影響により、扇島地区や南渡田町地区等を中心に大規模な土地利用転換の検討が進められており、港湾機能の見直しも必要とされている。このため、臨海部の新陳代謝を円滑に進め新たな産業活動に対応した土地利用転換や港湾機能の強化を図る必要がある。

また、世界的に環境意識が高まる中、川崎港及び川崎臨海部の脱炭素化に向けた取組を戦略的に推進するため「川崎港港湾脱炭素化推進計画」を令和5年9月に策定した。2050年、カーボンニュートラル実現のため、同計画に基づき、水素やアンモニア等の受入環境の整備を進め、引き続き、首都圏の産業活動や市民生活を支えるエネルギー供給拠点としての機能を担うとともに、港湾施設の脱炭素化に向けた取組を推進する必要がある。

(環境・交流機能)

市民の暮らしや価値観が多様化するなか、就労者や市民等が憩い、楽しむことのできる親水性の高い賑わい空間の創出、交流拠点の充実、市街地との交通アクセスの向上等に加え、港内周遊クルーズ等の川崎港の特性を活かした新たな取組の推進が求められている。また、環境にやさしい港湾として、廃棄物海面処分場の確保等の環境問題にも対応していくことが求められている。

以上に示した川崎港を取り巻く情勢変化や課題等を踏まえ、2040年代を見据えた長期的な視点で川崎港の将来像を設定し、その実現に向けた取組の方向性等を示した「川崎港長期構想」を令和5年9月に改訂した。川崎港港湾計画は、川崎港長期構想を指針とし、以下の基本方針に基づき改訂する。

2 計画の基本方針

令和 20 年代前半を目標年次として以下の方針を定め、港湾計画を改訂する。

【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』

1) カーボンニュートラルな社会の形成を先導する港

- ① 既存ストックを活用した水素等の取扱拠点の整備等により、水素を軸とした「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。
- ② 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、エネルギーが地域最適化された「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」を図る。

2) 強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港

- ① 今後の貨物需要を踏まえ、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による「コンテナ貨物取扱機能の強化」を図る。
- ② 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「R O R O 貨物取扱機能の強化」を図る。
- ③ 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により「ロジスティクス機能の強化」を図る。

3) 持続可能な生産・消費活動を支える港

- ① 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の強化や市内から発生する廃棄物等の継続的な受入による「循環資源等の取扱拠点の機能強化」を図るとともに、これをいかしたリサイクル産業の集積を図る。

4) 誰もが働きたい・訪れたい港

- ① 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による「快適に過ごせる環境の形成」を図る。
- ② 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。

5) 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」を図る。

6) 港湾空間のゾーニング

多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間を形成するため、港湾空間を以下のように利用する。

- ① 川崎港全域を、カーボンニュートラルポート形成ゾーンとする。
- ② 千鳥町地区の西側、扇島地区の東側、東扇島地区(西側を除く)、浮島1期地区及び浮島2期地区を除く全地区は、製造や石油化学、エネルギー、リサイクル機能等が集積するエリアを中心としたカーボンニュートラルコンビナートの形成を図る生産・エネルギー関連ゾーンとする。
- ③ 東扇島地区、千鳥町地区の西側及び扇島地区の東側は、背後圏の安定的な産業・生活を支える物流拠点として、コンテナ貨物、RORO貨物及び循環資源関連貨物を取り扱うターミナルや関連する物流施設などロジスティクス産業の集積を図る物流関連ゾーンとする。
- ④ 千鳥町地区、浮島1期地区、東扇島地区の主に水域沿いは、交流拠点施設等が立地し、賑わい創出を図る交流拠点・緑地レクリエーションゾーンとする。
- ⑤ 浮島2期地区は、市内から発生する廃棄物等を受け入れる廃棄物処理ゾーンとする。

なお、川崎港の持続的な発展に向けては、本港湾計画の推進に加え、港湾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等を行う。

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, 8 3 0 万トン (4 5 0 万トン (3 4 万 T E U))
	内 貿 (うちコンテナ)	2, 0 5 0 万トン (5 0 万トン (6 万 T E U))
	合 計	5, 8 8 0 万トン
船 舶 乗 降 旅 客 数		1 万人

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

1 公共埠頭計画

1-1 千鳥町地区

鉱産品、特殊品等の外内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深 10 m 岸壁 1 バース 延長 180 m

[既設の変更計画] K P 7

埠頭用地 48 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

[既設の変更計画]

{	既設
	水深 10 m 岸壁 1 バース 延長 170 m
	埠頭用地 47 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

1-2 浮島町地区

以下の施設を廃止する。

{	既設
	水深 4 ~ 6 m ドルフィン 6 基

1-3 扇島地区

液化水素、アンモニア、完成自動車等の外貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深 14 m ~ 岸壁 2 バース 延長 780 m [既設の変更計画]

埠頭用地 16 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

[既設の変更計画]

既設		
水深 2 2 m	岸壁 1 バース	延長 1 1 0 m
水深 2 2 m	岸壁 1 バース	延長 3 6 0 m
水深 1 8 m	岸壁 1 バース	延長 2 4 0 m

1-4 東扇島地区

(1) 外内貿埠頭

完成自動車、RORO貨物、鋼材、製材等の外内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深 1 2 m 岸壁 1 バース 延長 2 9 0 m [新規計画] KO 1 0

水深 1 2 m 岸壁 7 バース 延長 1 6 8 0 m [既設] KO 3 ~ 9

埠頭用地 2 5 h a (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち 1 7 h a 既設) [既設の変更計画]

既設		
水深 1 2 m	岸壁 7 バース	延長 1 6 8 0 m
埠頭用地	1 7 h a (荷さばき施設用地及び保管施設用地)	

(2) 外内貿コンテナ埠頭

増大するアジアのコンテナ貨物に対応するとともに、内貿コンテナ貨物にも対応し、外内貿コンテナを一体的に取り扱うため、外内貿コンテナ埠頭を次のとおり計画する。

水深 1 4 m 岸壁 1 バース 延長 3 5 0 m (コンテナ船用)

[既設] KC1

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 330 m (コンテナ船用)

[既定計画] KC2

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 170 m (コンテナ船用)

[既定計画] KC3

埠頭用地 35 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち 29 ha 既設) [既定計画の変更計画]

既設

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 350 m (コンテナ船用)

既定計画

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 330 m (コンテナ船用)

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 170 m (コンテナ船用)

埠頭用地 30 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち 24 ha 既設)

1-5 浮島 1 期地区

既定計画どおりとする。

既定計画

水深 3 m 小型栈橋 1 基

2 危険物取扱施設計画

2-1 扇島地区

液化水素、アンモニアを取り扱うため、危険物取扱施設を次のとおり計画する。

水深 14 m ～ 岸壁 2 バース 延長 780 m [新規計画]

3 専用埠頭計画

3-1 扇町地区

立地企業の要請に基づき、以下の施設を撤去する。

既設
水深 8 m 岸壁 1 バース 延長 450 m

3-2 扇島地区

立地企業の要請に基づき土地利用転換に対応するため、以下の施設を廃止する。

既設
水深 18 m 岸壁 1 バース 延長 240 m
水深 22 m 岸壁 1 バース 延長 360 m
水深 22 m 岸壁 1 バース 延長 110 m

また、次の既設の施設を撤去する。

既設
水深 7.5 m 岸壁 1 バース 延長 10 m

4 水域施設計画

係留施設を含む埠頭の計画に対応して、航路、泊地及び航路・泊地を次のとおり計画する。

4-1 航路

扇島地区

扇島第二航路 水深 1 4 m ～ 幅員 5 0 0 m [既設の変更計画]

（ 既設
扇島第二航路 水深 2 3 m 幅員 5 0 0 m ）

4-2 泊地

扇島地区

水深 1 4 m ～ [既設の変更計画]

（ 既設
水深 2 3 m ）

東扇島地区

水深 1 4 m 面積 3 h a [既定計画]

水深 1 2 m 面積 3 h a [新規計画]

水深 9 m 面積 1 h a [既定計画の変更計画]

（ 既定計画
水深 9 m 面積 1 h a ）

4-3 航路・泊地

扇島地区

水深 1 4 m ～ [既設の変更計画]

水深 7 . 5 m [既設の変更計画]

(既設
水深 2 3 m
水深 1 8 m)

扇島・東扇島地区

水深 1 2 m [新規計画]

水深 1 2 m [既設の変更計画]

(既設
水深 1 4 m)

東扇島地区

水深 1 4 m [新規計画]

5 外郭施設計画

港内の静穏及び船舶航行の安全を図るため、外郭施設を次のとおり計画する。

5-1 防波堤

既定計画どおりとする。

(既定計画
扇島中央防波堤 延長 6 5 0 m)

6 小型船だまり計画

6-1 東扇島地区

官公庁船、ポートサービス船等の利便性向上を図るため、小型船だまり計画を次のとおり計画する。

防波堤（波除堤） 延長 3 5 0 m [既設]

川崎航路南防波堤 延長 7 4 0 m（内 1 3 0 m 工事中） [既設]

小型栈橋 8 基 [既定計画]

7 臨港交通施設計画

港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とを結ぶため、臨港交通施設を次のとおり計画する。

7-1 道路

臨港道路東扇島水江町線（工事中）

起点 臨港道路東扇島幹線 5 号道路

終点 主要地方道東京大師横浜線 2 ～ 4 車線

臨港道路千鳥町換気所周辺道路 [新規計画]

起点 臨港道路ふ頭 5 号線道路

終点 臨港道路南部けい船岸道路 2 車線

臨港道路南部けい船岸道路 [新規計画]

起点 臨港道路千鳥町換気所周辺道路

終点 千鳥町 7 号岸壁 2 車線

臨港道路扇島 1 号線 [新規計画]

起点 市道扇島 1 号線 (仮称)

終点 臨港道路扇島 2 号線 4 車線

臨港道路扇島 2 号線 [新規計画]

起点 市道扇島 1 号線 (仮称)

終点 臨港道路扇島 1 号線 4 車線

臨港道路コンテナ道路 (区間 A) [新規計画]

起点 臨港道路幹線 2 号道路

終点 臨港道路外貿 7 号道路 4 車線

臨港道路コンテナ道路 (区間 B) [新規計画]

起点 臨港道路外貿 7 号道路

終点 川崎港コンテナターミナル 4 車線

臨港道路外貿 7 号道路 [新規計画]

起点 国道 3 5 7 号線

終点 臨港道路コンテナ道路 (区間 B) 4 車線

臨港道路外貿 9 号道路 [新規計画]

起点 臨港道路幹線 5 号道路

終点 川崎港コンテナターミナル 4 車線

臨港道路中 7 号道路 [新規計画]

起点 臨港道路幹線 5 号道路

終点 臨港道路コンテナ道路 (区間 A) 2 車線

臨港道路北岸 2 号道路 [新規計画]

起点 臨港道路内貿 6 号道路

終点 東扇島 3 1 号岸壁 4 車線

臨港道路内貿 6 号道路 [新規計画]

起点 臨港道路幹線 3 号道路

終点 臨港道路北岸 2 号道路 4 車線

臨港道路緑地前道路 [新規計画]

起点 臨港道路幹線 4 号道路

終点 臨港道路船溜道路 4 車線

臨港道路船溜道路 [新規計画]

起点 臨港道路緑地前道路

終点 南岸道路 4 車線

Ⅳ 港湾の環境の整備及び保全

1 港湾環境整備施設計画

良好な港湾の環境の形成を図るため、港湾環境整備施設について以下のとおり計画する。

- (1) 魅力ある親水空間を創出し、市民等が海に親しむための緑地を次のとおり計画する。

夜光地区 緑地 1 h a [既定計画]

小島町地区 緑地 1 h a [既定計画]

水江町地区 緑地 1 h a [既定計画]

- (2) 魅力ある親水空間を創出し、市民等が集い・賑わうための緑地及び港湾利用者の休息のための緑地を次のとおり計画する。

千鳥町地区 緑地 1 h a [既定計画]

- (3) 海と川に囲まれた自然条件を活かしつつ、スポーツ・文化・レクリエーション活動の拠点となりうる空間を確保するため、緑地を次のとおり計画する。

浮島 1 期地区 緑地 5 1 h a [既定計画]

V 土地造成及び土地利用計画

港湾施設の計画に対応するとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間の形成を図るため、土地造成計画及び土地利用計画を次のとおり計画する。

1 土地造成計画

単位：ha

地区名	埠頭用地	港湾関連用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	危険物取扱施設用地	緑地	廃棄物処理施設用地	海面処分用地	公共用地	合計
東扇島	(6) 6	(6) 6			(1) 1						(13) 13
計	(6) 6	(6) 6			(1) 1						(13) 13

注1) () は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に特に密接に関連する土地造成計画で内数である。

注2) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

2 土地利用計画

単位：ha

地区名	埠頭用地	港湾関連用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	危険物取扱施設用地	緑地	廃棄物処理施設用地	海面処分用地	公共用地	合計
大川・白石町			(55) 76		2		(2) 2				(57) 80
南渡田町			(43) 43								(43) 43
扇町		(32) 32	(138) 138		5						(170) 175
浅野町			(20) 20								(20) 20
池上町			(39) 39		(3) 3						(43) 43
水江町			(153) 153		(4) 4	(11) 11	(1) 1				(168) 168
夜光	(1) 1		(72) 72	1	1	(3) 3	(1) 1				(76) 77
千鳥町	(50) 50	(5) 5	(113) 113		(8) 8	(19) 19	(5) 5				(200) 200
小島町			(53) 53	1	1		(1) 1				(54) 55
浮島町		(11) 11	(352) 352		13	(1) 1	2			(1) 1	(364) 380
扇島	(16) 16	(18) 18	(301) 301		(5) 36	(15) 15				(1) 1	(356) 386
東扇島	(76) 76	(212) 212	(23) 23		(26) 57	(58) 58	(32) 32				(428) 459
浮島1期				6	36		(51) 51			(1) 1	(51) 93
浮島2期									(73) 73		(73) 73
計	(146) 146	(275) 275	(1,361) 1,382	8	(47) 166	(107) 107	(91) 94		(73) 73	(2) 2	(2,102) 2,251

注1) () は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

注2) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

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

コンテナ船により運送される貨物等を取り扱う以下の埠頭について、効率的な運営を特に促進するよう措置することを計画する。（法第43条の11第1項の規定に基づく港湾運営会社によるものを含む。）

東扇島地区

（川崎港コンテナターミナル）

水深14m 岸壁1バース 延長350m（コンテナ船用）

〔既設〕 KC1

水深14m 岸壁1バース 延長330m（コンテナ船用）

〔既定計画〕 KC2

水深9m 岸壁1バース 延長170m（コンテナ船用）

〔既定計画〕 KC3

埠頭用地 35ha（荷さばき施設用地及び保管施設用地）

（うち29ha既設）〔既定計画の変更計画〕

既設

水深14m 岸壁1バース 延長350m（コンテナ船用）

既定計画

水深14m 岸壁1バース 延長330m（コンテナ船用）

水深9m 岸壁1バース 延長170m（コンテナ船用）

埠頭用地 30ha（荷さばき施設用地及び保管施設用地）

（うち24ha既設）

2 臨海部物流拠点の形成を図る区域

産業構造の変化、港湾物流の高度化・多様化に対応した国際物流拠点を形成するため、以下の区域において、臨海部物流拠点の形成を図るように措置することを計画する。

東扇島地区

国際海上コンテナ輸送等に係る貨物の輸送及び保管及び荷さばき及び物流加工等に係る業務を行う施設を集積し、埠頭と一体的に、埠頭の機能の一層の強化を図る区域を東扇島地区に配置する。

水深 1 4 m	岸壁 1 バース	延長 3 5 0 m	〔既設〕 KC1
水深 1 4 m	岸壁 1 バース	延長 3 3 0 m	〔既定計画〕 KC2
水深 9 m	岸壁 1 バース	延長 1 7 0 m	〔既定計画〕 KC3
埠頭用地	4 2 h a （荷さばき施設用地及び保管施設用地） （うち 3 5 h a 既設）〔既定計画〕		
港湾関連用地	3 7 h a 〔既設の変更計画〕		
交通機能用地	7 h a （うち 7 h a 既設） 〔既定計画の変更計画〕		

既設

水深 1 4 m	岸壁 1 バース	延長 3 5 0 m
港湾関連用地	4 0 h a	

既定計画

水深 1 4 m	岸壁 1 バース	延長 3 3 0 m
水深 9 m	岸壁 1 バース	延長 1 7 0 m
埠頭用地	4 2 h a （うち 3 5 h a 既設）	
交通機能用地	5 h a （うち 4 h a 既設）	

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

今回新規に計画する施設及び既に計画されている施設のうち、本港が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は以下のとおりである。

扇島地区

岸壁 2 バース 水深 14 m ～ 延長 780 m [新規計画]

扇島中央防波堤 延長 650 m [既定計画]

東扇島地区

泊地 水深 14 m 面積 3 ha [既定計画]

水深 12 m 面積 3 ha [新規計画]

岸壁 1 バース 水深 14 m 延長 330 m (コンテナ船用)

[既定計画] KC2

岸壁 1 バース 水深 12 m 延長 290 m [新規計画] KO10

臨港道路東扇島水江町線 (工事中)

起点 臨港道路東扇島幹線 5 号道路

終点 主要地方道東京大師横浜線 2 ～ 4 車線

2 大規模地震対策施設

(1) 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設は次のとおりである。

東扇島地区

水深 12 m 岸壁 1 バース 延長 240 m (既設) KO9

水深 7.5 m 岸壁 1 バース 延長 130 m (既設) KO31

緑地 16 ha (既設)

道路

臨港道路北岸 2 号道路 [既設の変更計画]

起点 臨港道路内貿 6 号道路

終点 東扇島 31 号岸壁 4 車線

臨港道路内貿 6 号道路 [既設の変更計画]

起点 臨港道路幹線 3 号道路

終点 臨港道路北岸 2 号道路 4 車線

臨港道路緑地前道路 (既設)

起点 臨港道路幹線 4 号道路

終点 臨港道路船溜道路 4 車線

臨港道路船溜道路 (既設)

起点 臨港道路緑地前道路

終点 南岸道路 4 車線

千鳥町地区

水深 10 m 岸壁 1 バース 延長 180 m

[既設の変更計画] K P 7

道路

臨港道路千鳥町換気所周辺道路 [既設の変更計画]

起点 臨港道路ふ頭 5 号線道路

終点 臨港道路南部けい船岸道路 2 車線

臨港道路南部けい船岸道路 [既設の変更計画]

起点 臨港道路千鳥町換気所周辺道路

終点 千鳥町 7 号岸壁 2 車線

(2) 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設は次のとおりである。

東扇島地区

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 330 m (コンテナ船用)

[既定計画] K C 2

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 170 m (コンテナ船用)

[既定計画] K C 3

道路

臨港道路コンテナ道路 (区間 B) [既設の変更計画]

起点 臨港道路外貿 7 号道路

終点 川崎港コンテナターミナル 4 車線

臨港道路外貿 7 号道路 [既設の変更計画]

起点 国道 3 5 7 号

終点 臨港道路コンテナ道路（区間 B） 4 車線

臨港道路外貿 9 号道路 [既設の変更計画]

起点 臨港道路幹線 5 号道路

終点 川崎港コンテナターミナル 4 車線

3 港湾の再開発

既存用地の有効な利用が図られるよう、港湾の再開発について以下のとおり計画する。

(1) 利用形態の見直しの検討が必要な区域

南渡田町地区及び扇島地区においては、土地利用の見直しが必要であることから、「利用形態の見直しの検討が必要な区域」を設定する。

(2) その他の再開発の必要な区域

浮島 1 期地区においては、陸海空の結節点としての特性や恵まれた立地ポテンシャルを活用した新たな土地利用を検討する。

4 港湾施設の利用

(1) 物資補給等のための施設

貨物船等の待機並びに物資補給の用に対応するため、既存施設を有効に活用し、物資補給等のための施設を次のとおり計画する。

東扇島地区

水深 7.5 m 岸壁 3 バース 延長 390 m (物資補給岸壁)

[既設]

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

R O R O 貨物取扱拠点としての機能強化等に必要な埠頭用地、ロジスティクス機能の強化や港内の就労環境の向上等に必要な港湾関連用地、アクセス利便性の向上に必要な交通機能用地を確保するため、東扇島地区の13haの土地造成において、建設発生土の有効活用を計画する。[既定計画の変更計画]

(2) 放置等禁止区域の指定

川崎港において、港湾区域を安全かつ円滑に利用することができるよう、以下の通り、放置等禁止区域を定めるものとする。

・ 放置等禁止区域の範囲

1. 水域部分

ア 境運河、白石運河、田辺運河、南渡田運河、浅野運河、桜堀運河、入江崎運河、水江運河、夜光運河、千鳥運河、末広運河及び多摩運河並びにこれらの運河の内奥部の港湾区域

イ 東扇島、千鳥町及び扇島の公共埠頭の栈橋構造部等の区域

ウ 公共の岸壁、物揚場、栈橋の前面30m（扇島を除く。）及び公共の護岸の前面30m並びに防波堤の周囲30mの区域

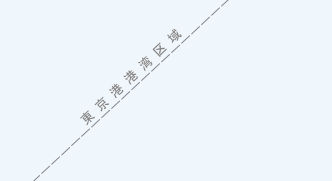
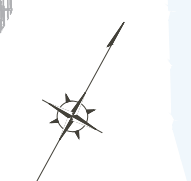
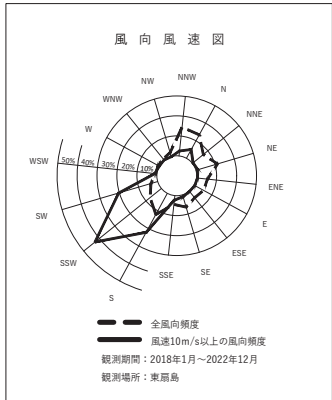
エ 扇島水路及び扇島水路南側150mの区域、東扇島小型船だまり、東扇島堀込部及び浮島2期地区（一部を除く。）

オ 公共の栈橋（扇島に限る。）の前面60mの区域

2. 陸域部分

- ア 東扇島及び千鳥町の区域(公共用地の区域に限る。ただし、自動車専用道路の部分を除く。)
- イ 1 のアの区域に隣接する港湾隣接区域(公共用地の区域に限る。)

川崎港港湾計画図



川崎港港灣管理者 川崎市

この地図は、川崎市の承認を得て同市発行の都市計画基本図を複製したものです。承認番号（川崎市指令ま計第26号）
横浜市建築局都市計画基本図データ（地図情報レベル2500）により作成