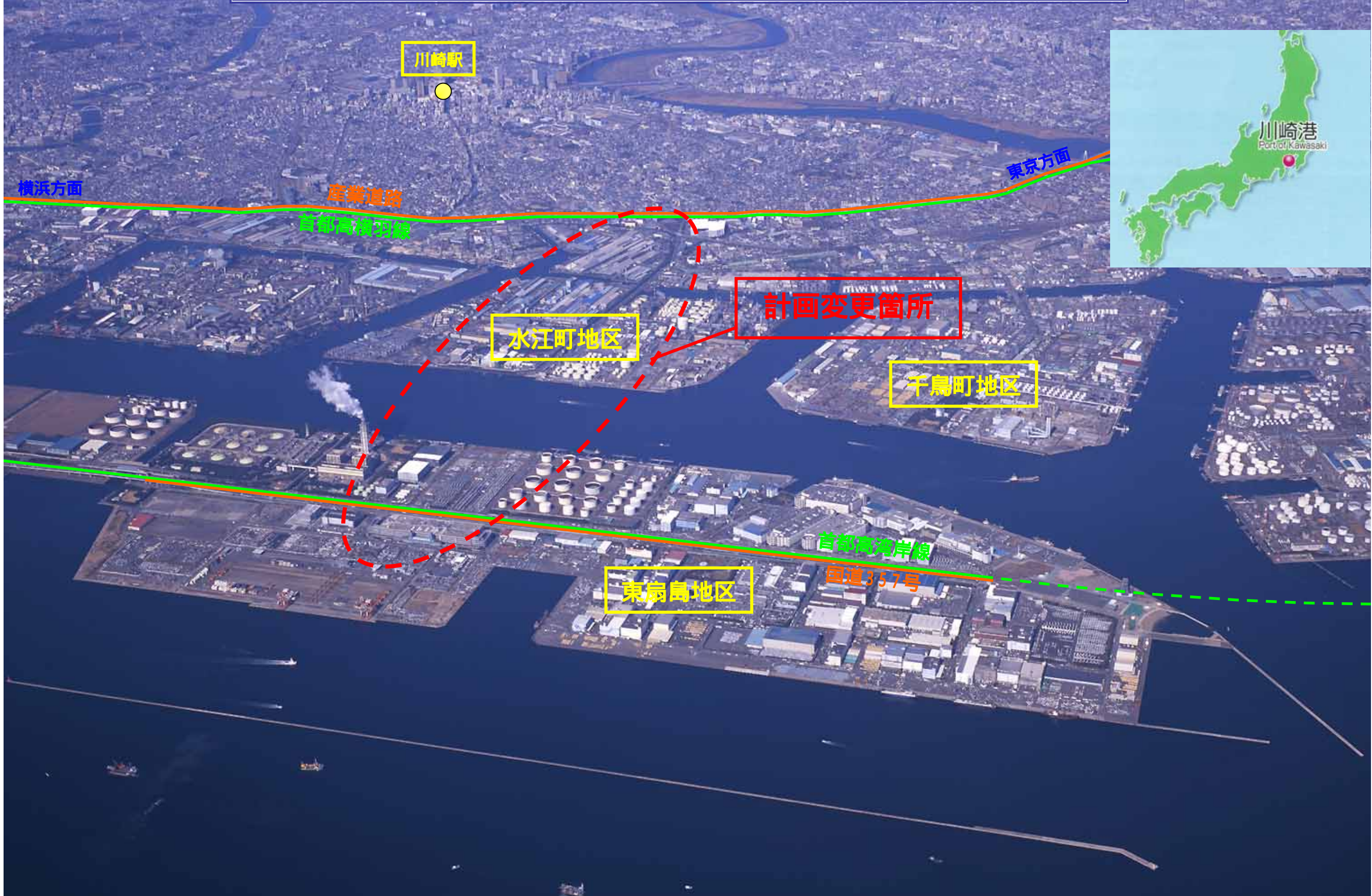


# 川崎港港湾計画 一部変更



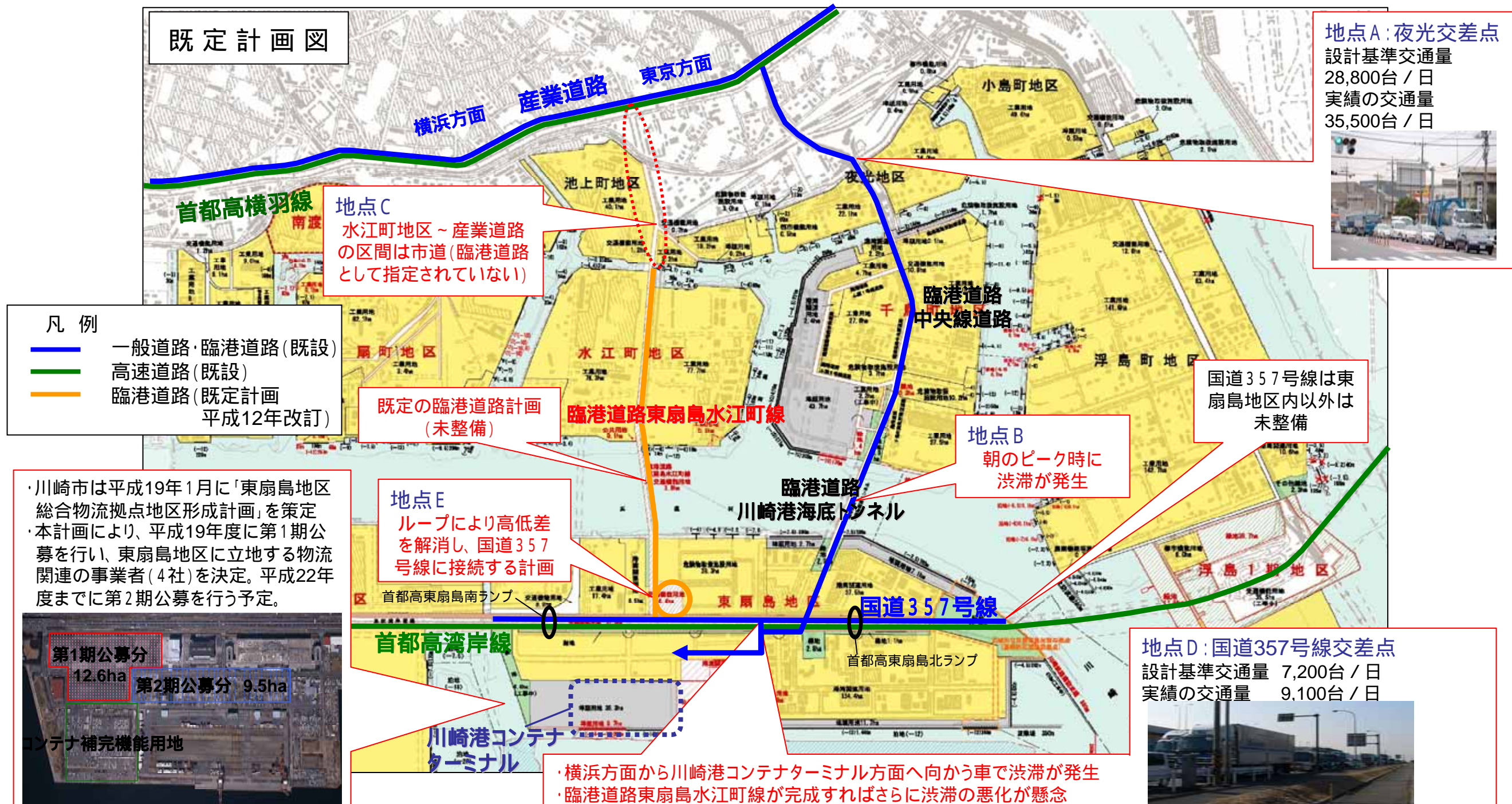


# 東扇島地区と背後のアクセスの状況

臨港道路中央線道路と臨港道路川崎港海底トンネルは、産業道路と東扇島地区を結ぶ唯一の道路であり、朝のピーク時には渋滞が発生している（地点A、地点B）。

既定計画（平成12年改訂）の臨港道路東扇島水江町線は、水江町地区～産業道路の区間が市道（臨港道路として指定されていない）となっている。（地点C）

国道357号線交差点（地点D）では、横浜方面から川崎港コンテナターミナルへ向かう車で慢性的な渋滞が発生している。さらに、既定計画（平成12年改訂）の臨港道路東扇島水江町線が整備されると、通行車両は国道357号線に直接合流（地点E）するため、国道357号線交差点での渋滞の悪化が懸念される。





# 港湾計画変更の概要

## 背景・課題

現在、幹線道路である産業道路と川崎港東扇島地区を結ぶ道路は1本しかなく、朝のピーク時には渋滞が発生。既定計画(平成12年改訂)通りに臨港道路東扇島地区水江町線が整備されると、国道357号線交差点付近の渋滞悪化が懸念。

川崎港が国際・国内海上輸送網の拠点として機能するため、川崎港コンテナターミナルと幹線道路網との円滑な接続を確保する必要がある。

川崎港の集荷力を強化するため、東扇島地区において、高度なロジスティクス機能の集積を図る必要がある。

## 変更内容

臨港道路東扇島水江町線について、**コンテナターミナルに直接アクセス出来るよう起点を変更するとともに、終点を産業道路に変更する。**

コンテナターミナルと隣接する物流施設が一体的に機能する**臨海部物流拠点**を計画する。

港湾の開発等に関する基本方針

(H20年12月告示)

港湾を核としたシームレスな物流網の形成

臨海部物流拠点の形成

## 既定計画 (平成12年改訂)



## 今回計画



コンテナターミナルに直接アクセス出来るよう起点を変更するとともに、終点を**産業道路(青色)**に変更する。

高度なロジスティクス機能を集積するため、コンテナターミナルと隣接する物流施設が一体的に機能する**臨海部物流拠点**を計画する。

大規模物流施設

バン・  
シャーシ  
プール

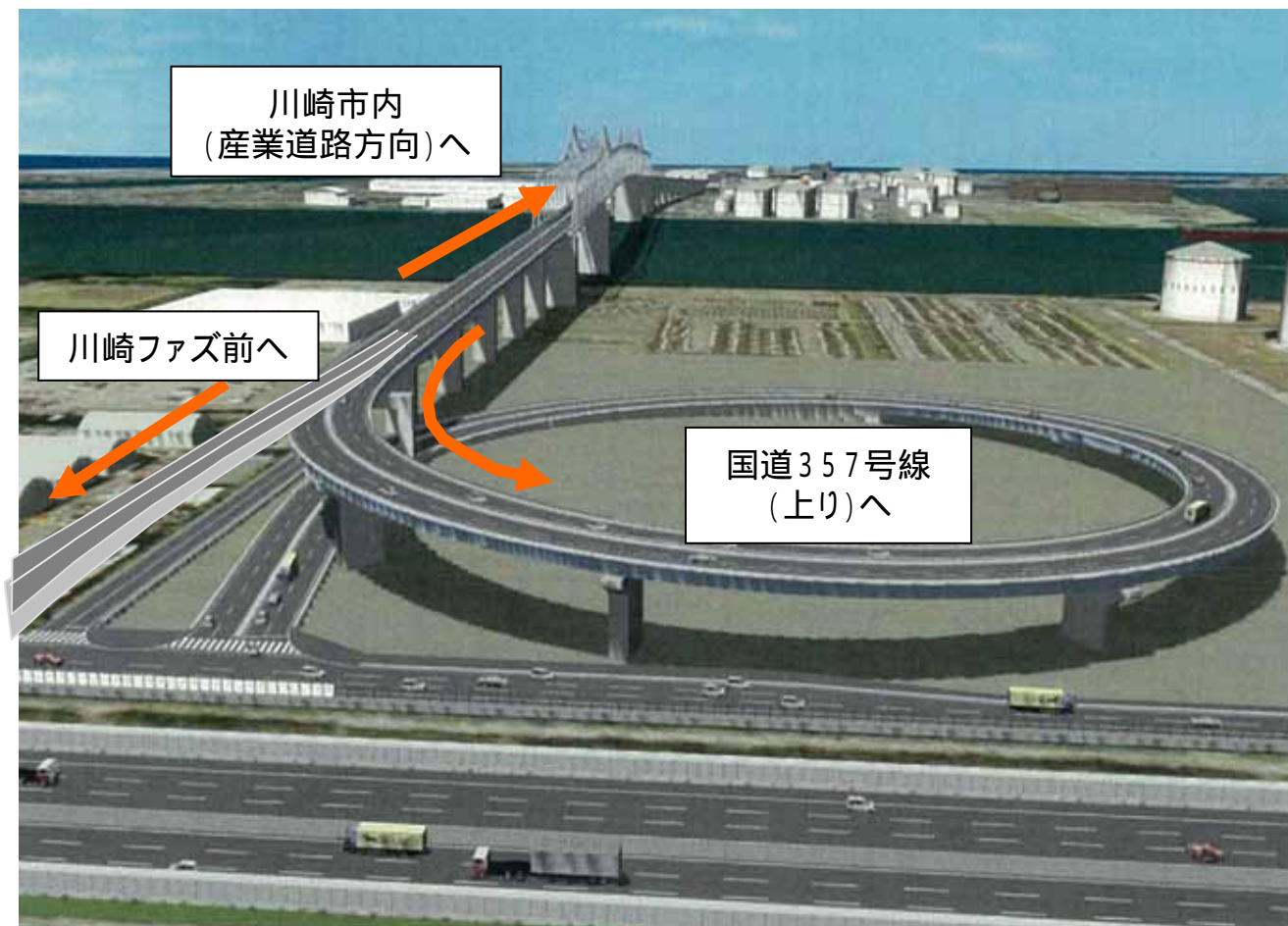
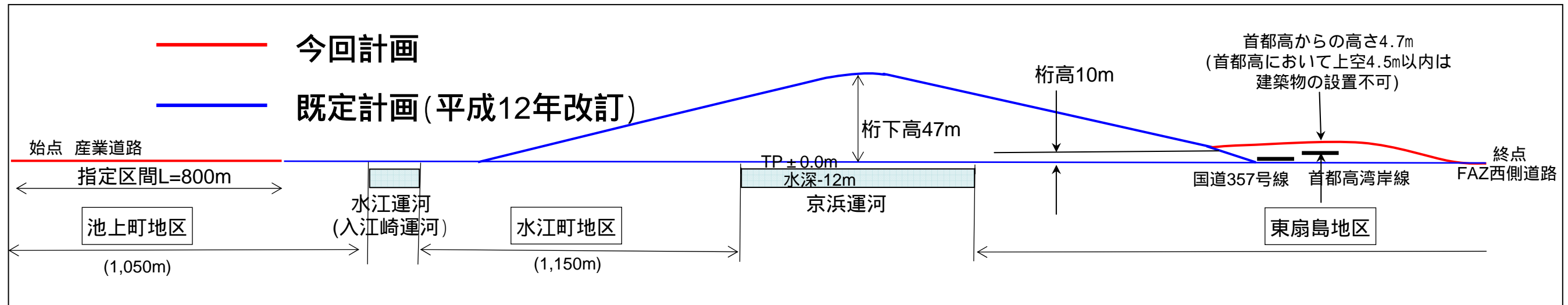
コンテナ  
ターミナル



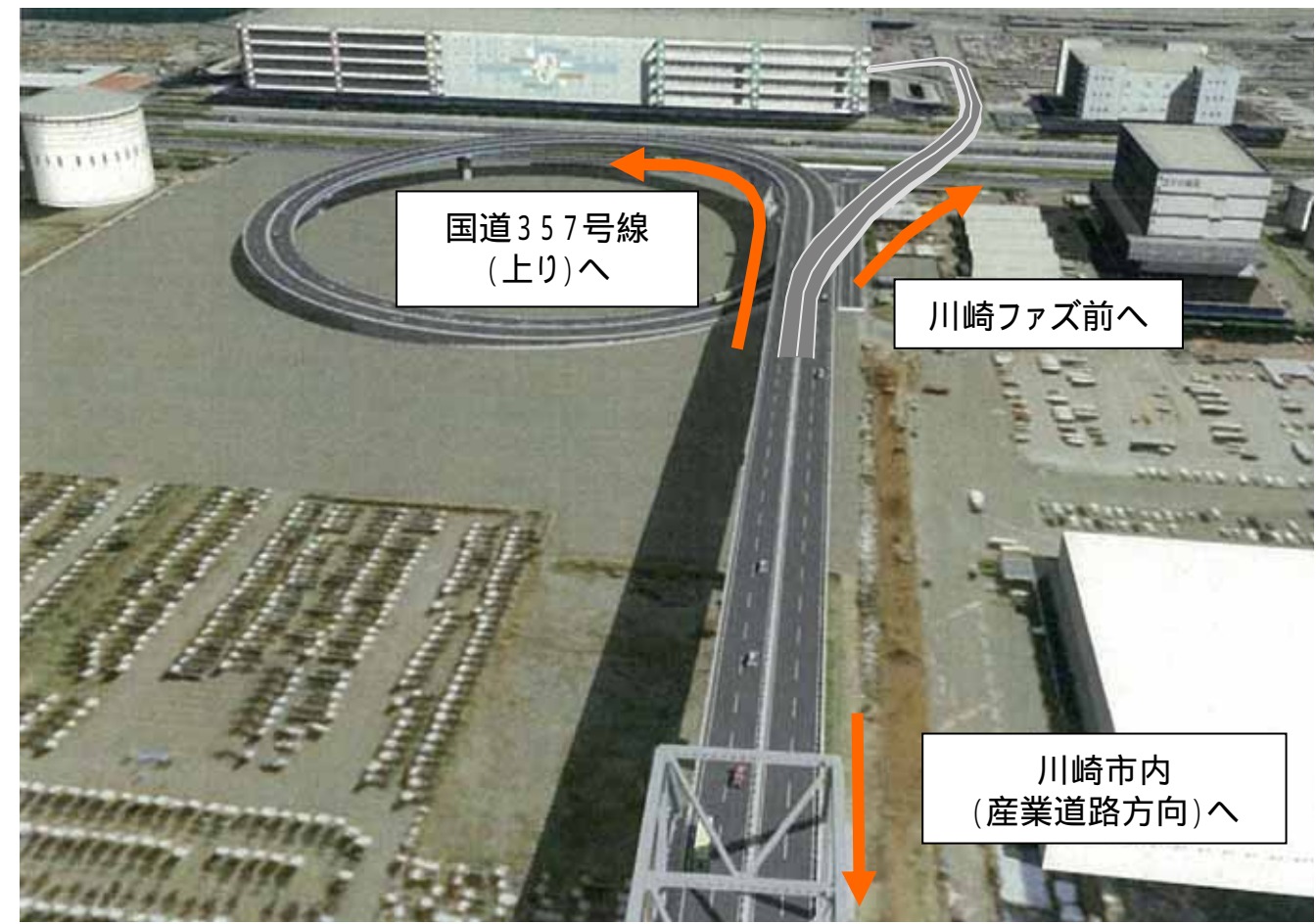
[参考]

# 東扇島水江町線 計画縦断面図

## 東扇島水江町線 計画縦断面図



コンテナターミナル方面から水江町地区方面を望む



水江町地区方面からコンテナターミナル方面を望む