

An aerial photograph of the Kawasaki port area in Japan. The Arakawa River flows through the city, which is densely packed with buildings and industrial facilities. The port extends into the sea, with several large piers and numerous ships. The sky is clear and blue.

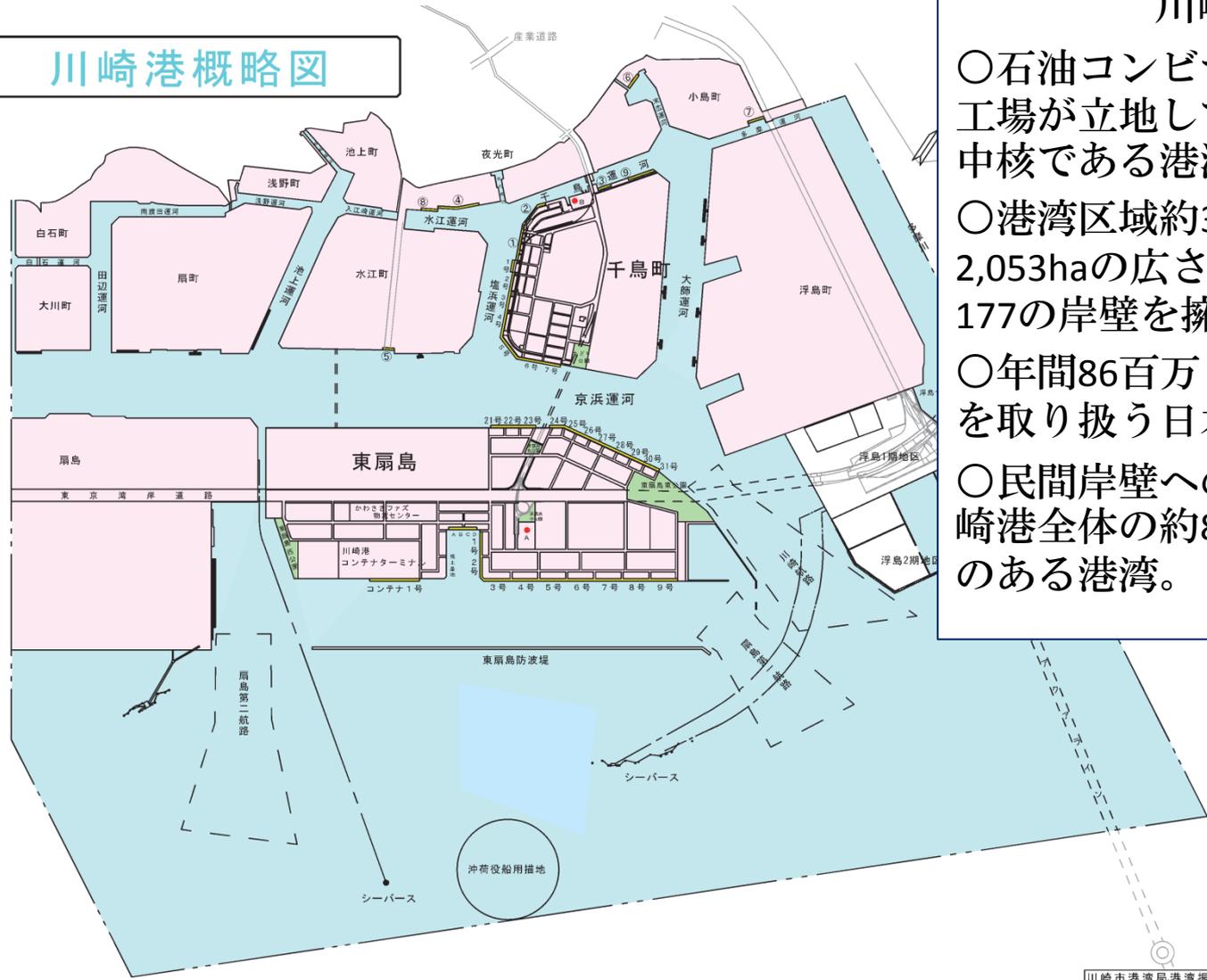
Port of **KAWASAKI**

川崎港の状況及び安全対策の取り組み

2014年3月26日(水)

川崎港の概要

川崎港概略図

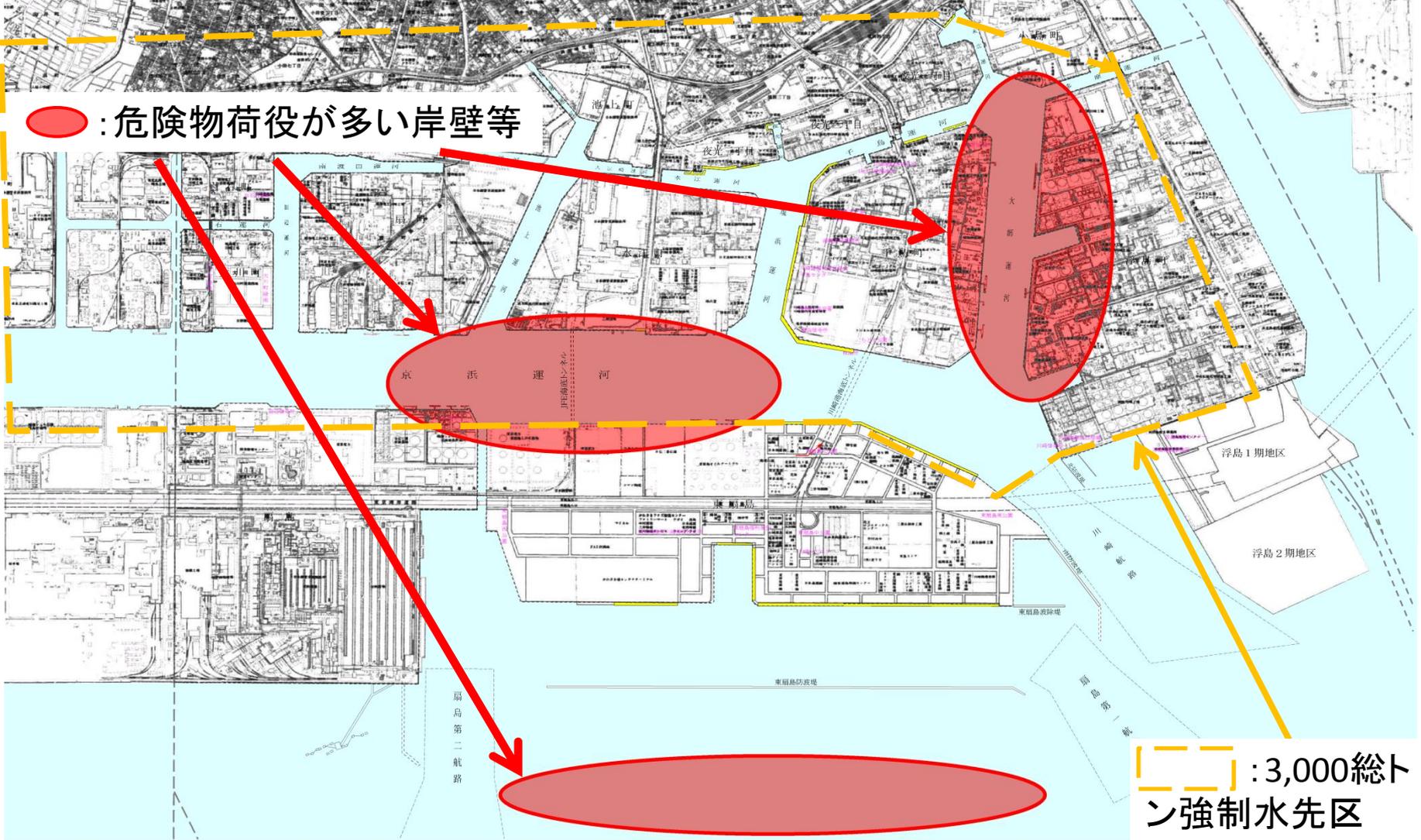


川崎港の特色

- 石油コンビナートをはじめ様々な工場が立地している京浜工業地帯の中核である港湾。
- 港湾区域約3,298ha、臨港地区約2,053haの広さを持ち、16の運河、177の岸壁を擁する港湾。
- 年間86百万トンの海上出入貨物量を取り扱う日本でも有数の港湾。
- 民間岸壁への入港隻数の割合が川崎港全体の約8割を占める民間活力のある港湾。

川崎港の主な危険物岸壁

○大師運河を中心に、危険物船舶も多数入港



○ : 危険物荷役が多い岸壁等

┌───┐ : 3,000総トン強制水先区

国際戦略港湾の概要

国際コンテナ戦略港湾政策の目的

国際基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大することにより、企業の立地環境を向上させ、我が国経済の国際競争力を強化すること



川崎港の役割

- ・背後に広がる冷凍・冷蔵倉庫の集積を活かし、今後増大するアジアの輸入貨物の取扱拠点
- ・東京港、横浜港及び羽田空港に近接する地理的特性を有し、陸海空の結節点として、豊富な倉庫群を活かした総合的な物流拠点機能 等

これまでの主な取り組み・成果

- 東扇島総合物流拠点の公募（平成22年10月～）
- 「京浜港の総合的な計画」公表（平成23年9月）
- コンテナ貨物補助制度の実施（平成23年11月～）
- 新規コンテナ定期航路の就航
（平成24年5月～青島航路就航、平成24年10月～上海航路就航）
- 地域再生計画認定に基づく民間事業者への支援（平成24年6月～）
- 川崎港臨港倉庫埠頭株式会社が特例港湾運営会社に指定（平成26年1月）
- ガントリークレーン3号機の設置（平成26年3月）

今後の主な取り組み・課題

- コンテナターミナルの段階的な民営化
- 背後の豊富な冷凍・冷蔵倉庫群を活かした貨物集荷
- 「臨港道路東扇島水江町線」の整備 等



川崎港次期港湾計画の概要

① コンテナターミナルの整備促進

主としてアジア貨物等の外内貿コンテナ貨物量及び就航便数の増加に対応するため、コンテナ2号岸壁及び新規コンテナ3号岸壁の整備を図る必要がある。また、効率的な荷捌きを行なうため、背後用地の拡張を図る必要がある。

施設名	既定計画	今回計画	
コンテナ2号岸壁	(-14~-15)350m	(-14)330m 【既定計画の変更計画】	アジア貨物への対応のため水深を-14mへ変更
コンテナ3号岸壁		(-9)170m 【新規計画】	外内貿コンテナ貨物へ対応するため新たなバースを計画
埠頭用地	36.0ha	47.2ha 【既定計画の変更計画】	コンテナ関連用地の拡張

② 完成自動車保管用地の拡充

川崎港は、完成自動車の東日本の輸出拠点として、また、完成自動車の国内輸送拠点としての役割を担うこととなっている。今後、完成自動車の増加、中古自動車のコンテナ化による輸出等、取扱貨物量の増加が見込まれる。よって、モータープールを拡充し、荷役岸壁に近接した位置に確保することにより輸送コストの削減を図る必要がある。

既定計画	今回計画
廃棄物処理用地: 12.5ha	埠頭用地: 3.4ha、港湾関連用地: 9.1ha
公共用地: 2.3ha	港湾関連用地: 2.3ha

※港湾関連用地の全てを完成自動車保管用地として活用するのではなく、他の一般貨物の利用、新規倉庫の立地等にも対応する。

③ 小型船だまり機能の強化

タグボート等が利用できる小型船舶基地の整備による川崎港利用コストの低減といった利便性の向上や、基幹的広域防災拠点との連携や官公庁船等の集約による防災性の向上を図る必要がある。そのために小型船だまり内の静穏度確保のため、防波堤計画の見直しが必要である。

施設名	既定計画	今回計画
川崎航路南防波堤	860m(うち610m工事中)	850m(うち610m工事中)【既定計画の変更】

④ 耐震強化岸壁の整備促進

耐震強化岸壁に位置づけられた東扇島地区の川崎コンテナ2号岸壁は未整備であり、平成23年の東日本大震災を踏まえ、震災時の物流機能維持に対応するための施設整備が急務となっている。また、京浜三港のうち、幹線輸送機能のための耐震強化岸壁が整備されていないのは川崎港のみであり、被災時において川崎港だけが適正な物流機能を維持できなくなる恐れがある。

施設名	既定計画	今回計画
コンテナ2号岸壁	(-14~-15)350m	(-14)330m
	幹線貨物輸送用	幹線貨物輸送用
コンテナ3号岸壁		(-9)170m
		幹線貨物輸送用

⑤ 港湾緑地等の整備促進

近年、豊かさや潤いを求める市民ニーズが高まる中で、閉ざされた水際線を市民に開放し、活力があり市民に親しまれるウォーターフロントや港湾景観を形成することが社会的な要請となっているが、川崎港では一般に開放された水際線が少なく、水と親しめる空間が不足している。また、臨海部においては工業用地等に特化し、就業者が憩いにくつがる場合も少なく、緑地整備による労働環境の向上が求められている。こうした要請に対応するため、港湾ならではの景観、水際線の特徴を生かした、港湾労働者や地域住民等に親しまれる緑地を整備することが必要である。

施設名	既定計画	今回計画
水江町親水緑地		0.6ha【新規計画】
ちどり公園	5.3ha	5.3ha【既定計画】
リフレッシュ緑地	0.9ha	0.9ha【既定計画】
浮島海浜公園	50.5ha	50.5ha【既定計画】



水江町親水緑地(0.6ha)
臨港道路東扇島水江町線の観光資源としての機能の活用も踏まえた親水緑地を計画する。

コンテナターミナル用地の拡張

コンテナ2号岸壁(水深-14m)
耐震強化岸壁(幹線貨物輸送用)
主としてアジア貨物への対応を図るため、岸壁水深及び延長を(-14~-15m)350mから(-14m)330mへ変更する。岸壁水深の見直しに伴い、岸壁前面の泊地計画(-15m)112haについては削除する。

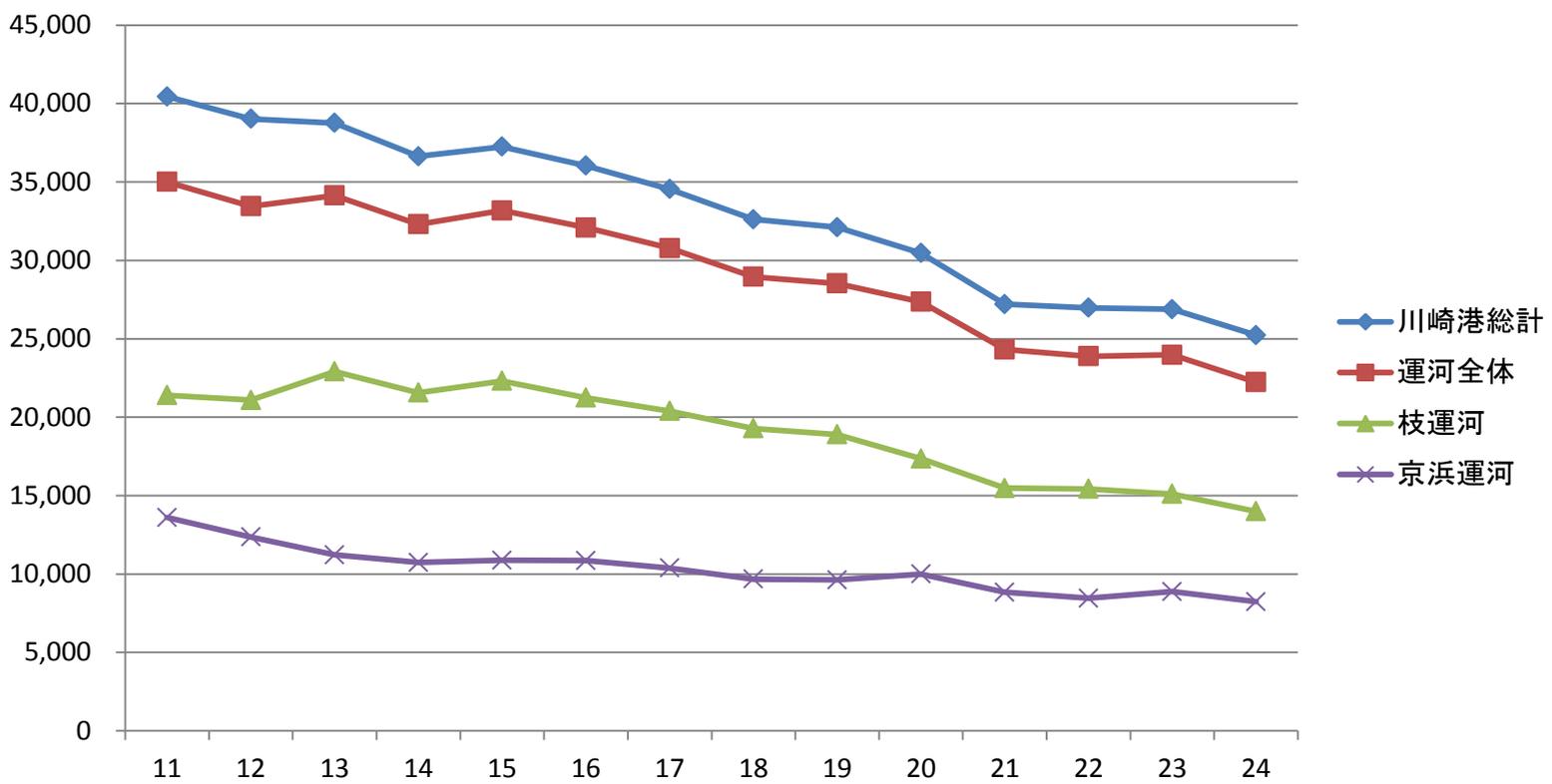
コンテナ3号岸壁(水深-9m)
耐震強化岸壁(幹線貨物輸送用)

防波堤計画の見直し
小型船だまり機能を強化するため、船だまり内の静穏度確保を目的とした川崎航路南防波堤の形状の見直しを行なう。

完成自動車保管用地等の拡張

川崎港の入港隻数の推移 1 (運河別=三千総トン強制区のみ)

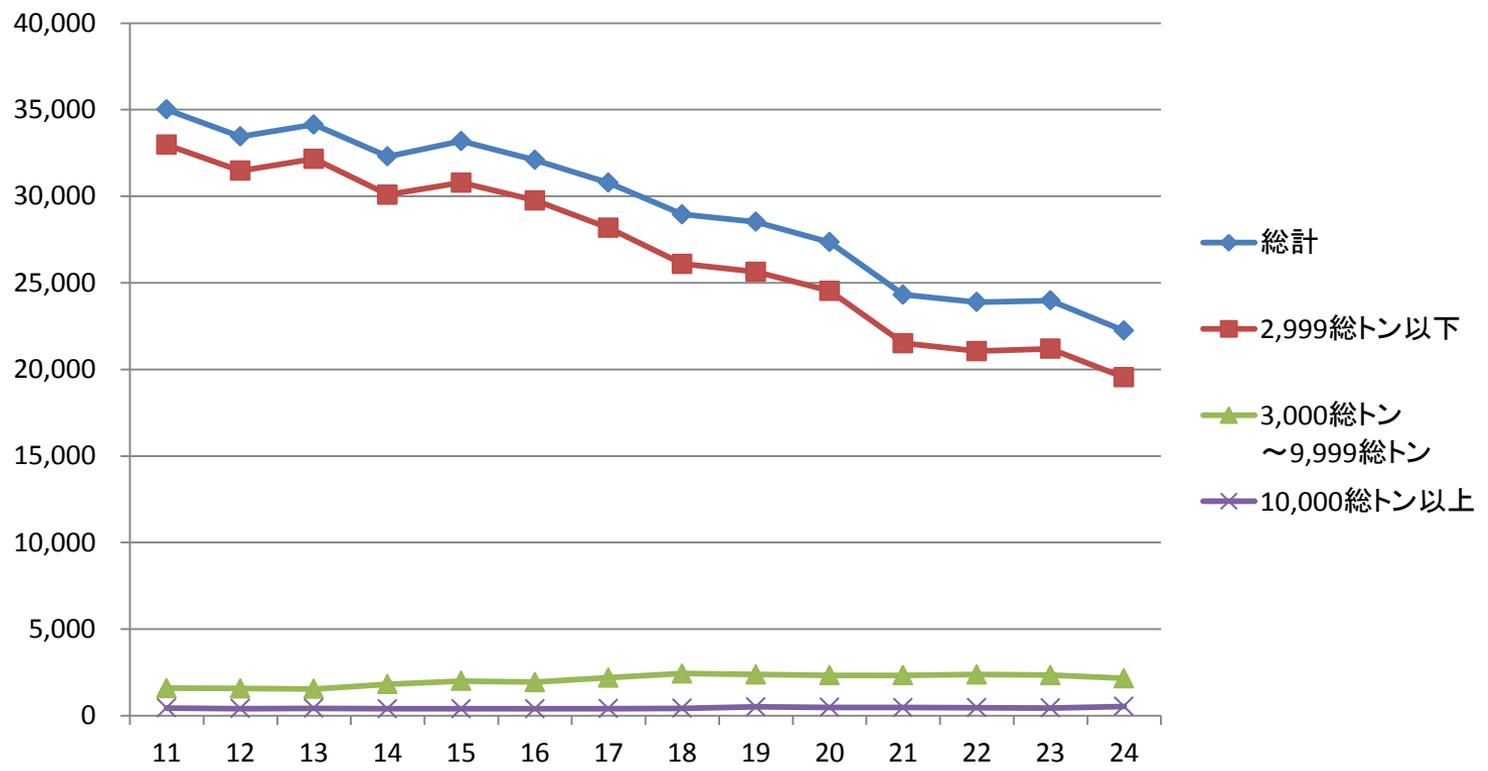
○運河内の入港(着岸)隻数が減少傾向



	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
川崎港総計	40,447	39,027	38,760	36,629	37,244	36,034	34,542	32,613	32,106	30,470	27,204	26,969	26,881	25,230
運河全体	35,011	33,450	34,139	32,300	33,184	32,094	30,774	28,955	28,524	27,355	24,316	23,889	23,980	22,233
枝運河	21,407	21,088	22,917	21,566	22,310	21,240	20,392	19,279	18,898	17,358	15,479	15,432	15,104	13,999
京浜運河	13,604	12,362	11,222	10,734	10,874	10,854	10,382	9,676	9,626	9,997	8,837	8,457	8,876	8,234

川崎港の入港隻数の推移 2（運河全体＝三千総トン強制区のみ）

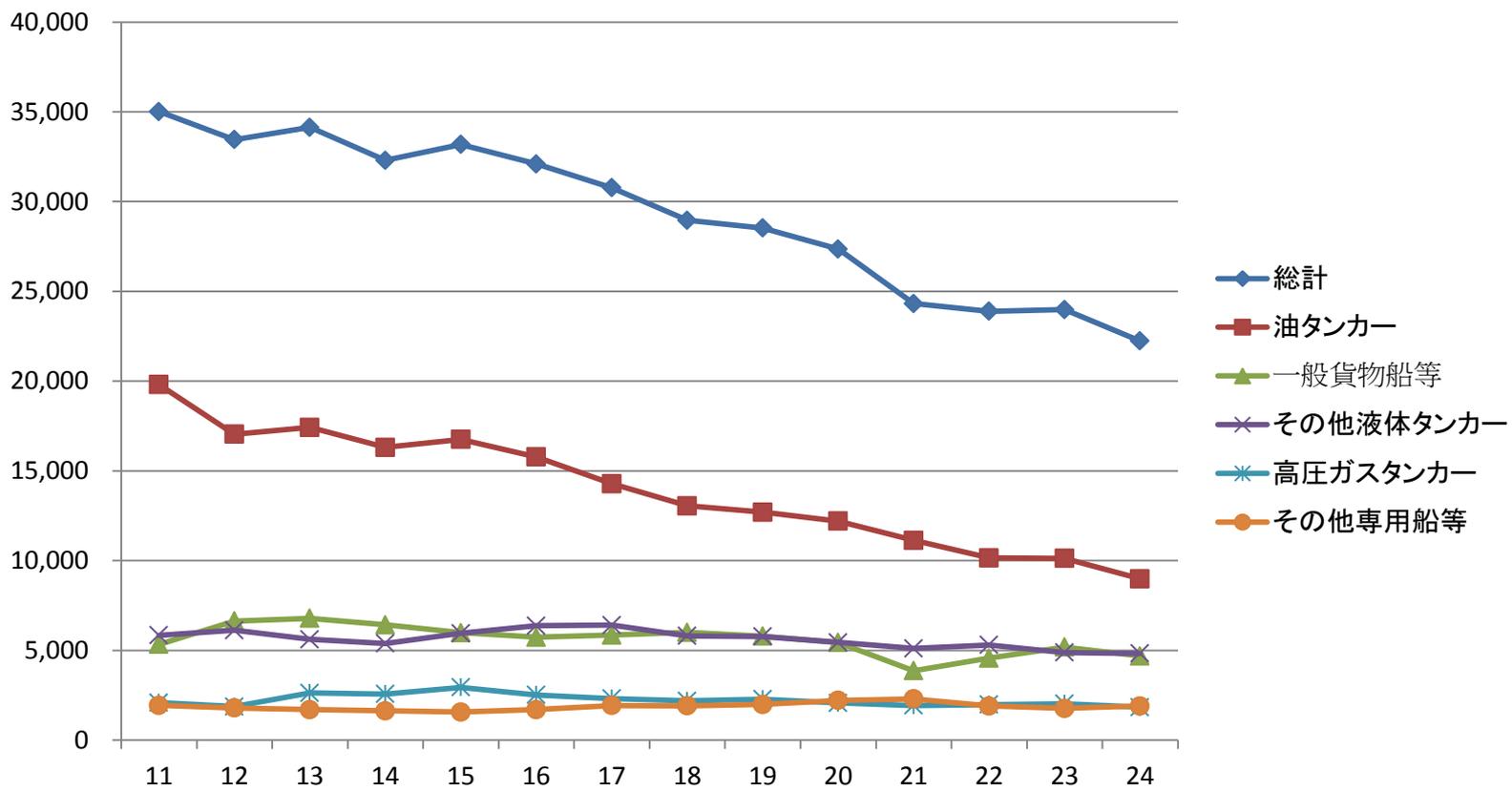
○2,999総トン以下の入港隻数が減少傾向



	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
総計	35,011	33,450	34,139	32,300	33,184	32,094	30,774	28,955	28,524	27,355	24,316	23,889	23,980	22,233
2,999総トン以下	32,976	31,474	32,165	30,090	30,791	29,760	28,173	26,093	25,640	24,537	21,512	21,055	21,194	19,540
3,000総トン ～9,999総トン	1,589	1,570	1,547	1,816	2,000	1,934	2,191	2,435	2,379	2,334	2,333	2,373	2,344	2,155
10,000総トン以上	446	406	427	394	393	400	410	427	505	484	471	461	442	538

川崎港の入港隻数の推移3（運河全体＝三千総トン強制区のみ）

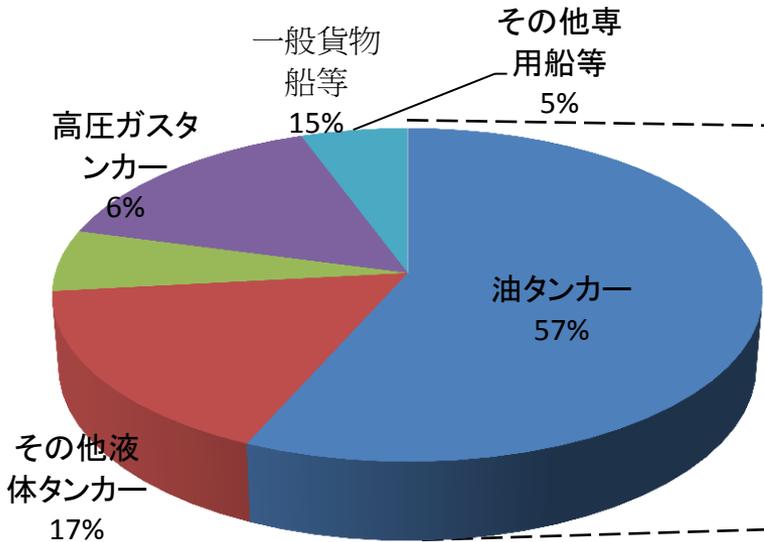
○油タンカーの入港隻数が減少傾向



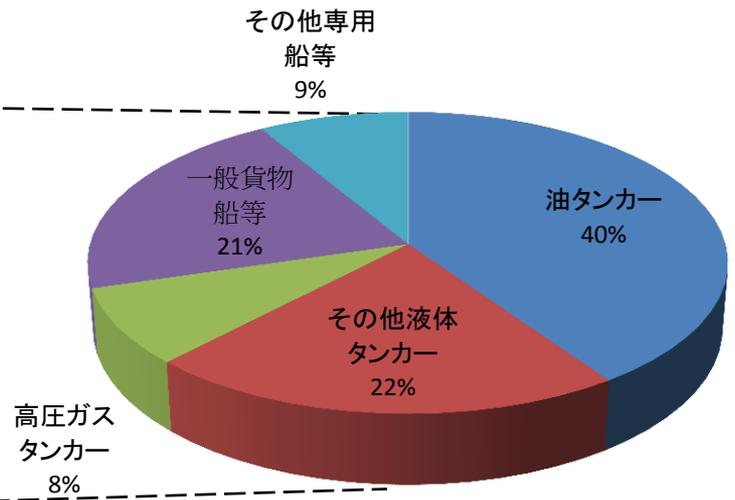
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
総計	35,011	33,450	34,139	32,300	33,184	32,094	30,774	28,955	28,524	27,355	24,316	23,889	23,980	22,233
油タンカー	19,808	17,038	17,421	16,303	16,757	15,777	14,281	13,053	12,694	12,195	11,128	10,146	10,127	8,982
一般貨物船等	5,337	6,635	6,788	6,424	5,982	5,727	5,845	6,000	5,790	5,438	3,864	4,569	5,180	4,688
その他液体タンカー	5,841	6,119	5,610	5,381	5,947	6,368	6,407	5,809	5,768	5,443	5,104	5,301	4,881	4,829
高圧ガスタンカー	2,090	1,863	2,625	2,565	2,936	2,520	2,318	2,185	2,283	2,068	1,924	1,974	2,030	1,833
その他専用船等	1,935	1,795	1,695	1,627	1,562	1,702	1,923	1,908	1,989	2,211	2,296	1,899	1,762	1,901

川崎港の船種別割合（運河全体＝三千総トン強制区のみ）

○比率が落ちているが、タンカー船の割合が高い



平成11年



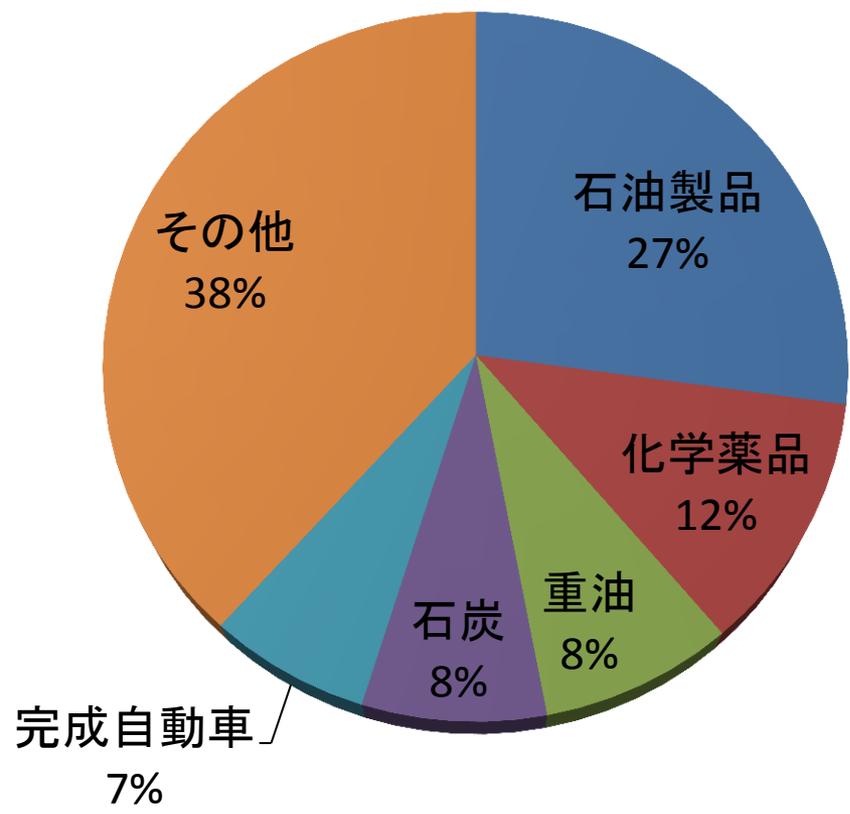
平成24年

	平成11年		平成24年	
	隻数	比率(%)	隻数	比率(%)
油タンカー	19,808	57	8,982	40
その他液体タンカー	5,841	17	4,829	22
高圧ガスタンカー	2,090	6	1,833	8
一般貨物船等	5,337	15	4,688	21
その他専用船等	1,935	6	1,901	9
総計	35,011	100	22,233	100

川崎港の海上出入貨物の割合（運河全体＝三千総トン強制区のみ）

○石油製品、化学製品が多い。

平成24年 海上出入り貨物量～品種別シェアトップ5～



	貨物量(トン)	比率(%)
石油製品	9,988,653	27
化学製品	4,276,410	12
重油	3,000,768	8
石炭	2,845,137	8
完成自動車	2,511,530	7
その他	14,083,237	38
総計	36,705,735	100

2 鶴見・川崎航路、京浜運河における規制・運用

○法的規制

●総トン数1,000トン以上

- ・6時30分～9時00分の回頭禁止
 - ・港長への事前通報
 - ・京浜運河内で西行(横浜側へ航行)を一部制限
- ⇒原則として、鶴見航路から入港し、川崎航路から出港する。

●全ての船舶

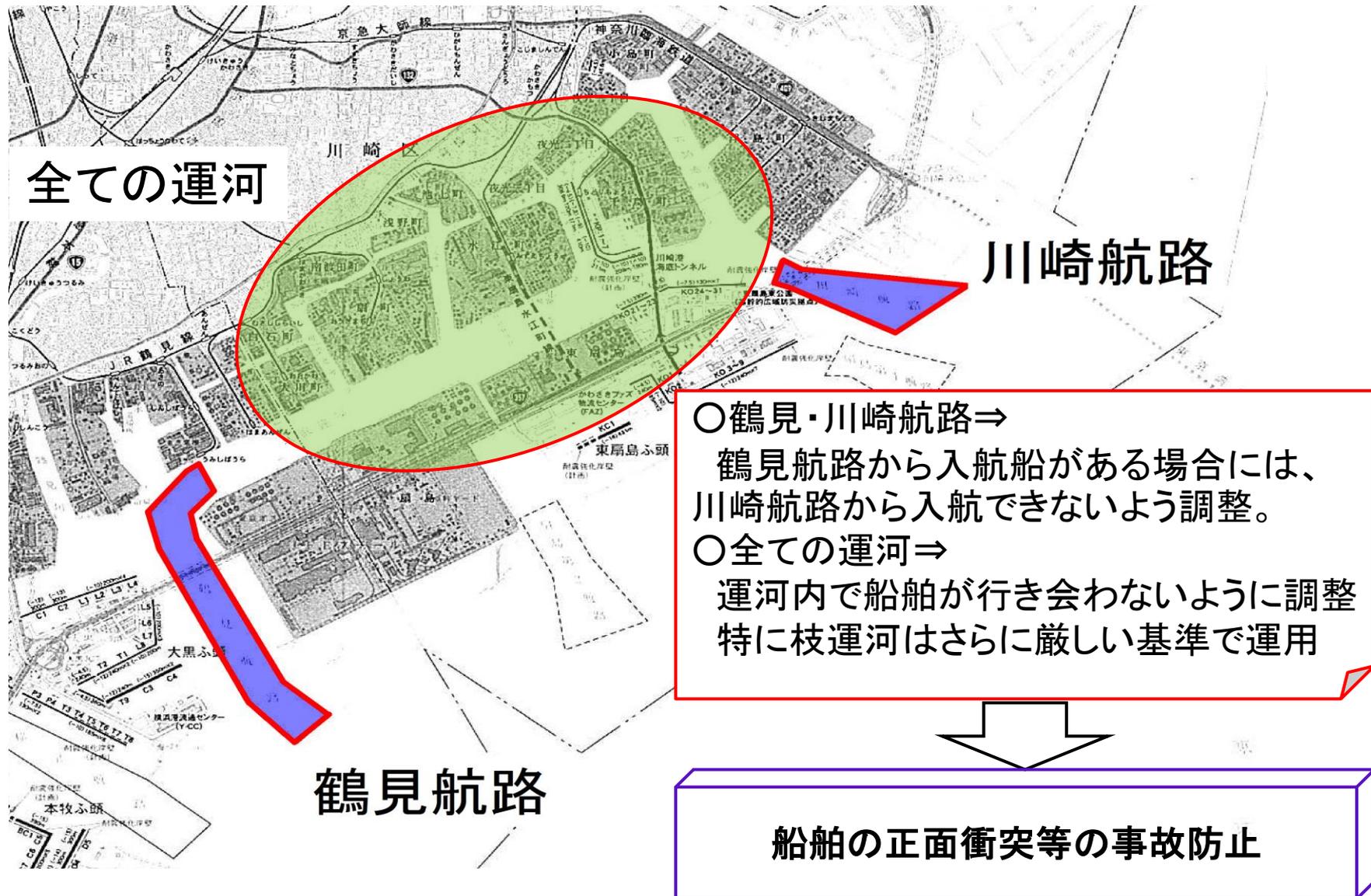
- ・川崎1区、横浜4区において原則追い越し禁止
- ・港長が交通整理のため行う信号の順守

○運用のルール(総トン数1,000トン以上)

- (1) 船舶の行き交いの禁止
- (2) 同時刻の複数船舶の入港禁止
- (3) 大型危険物船舶の川崎航路への誘導

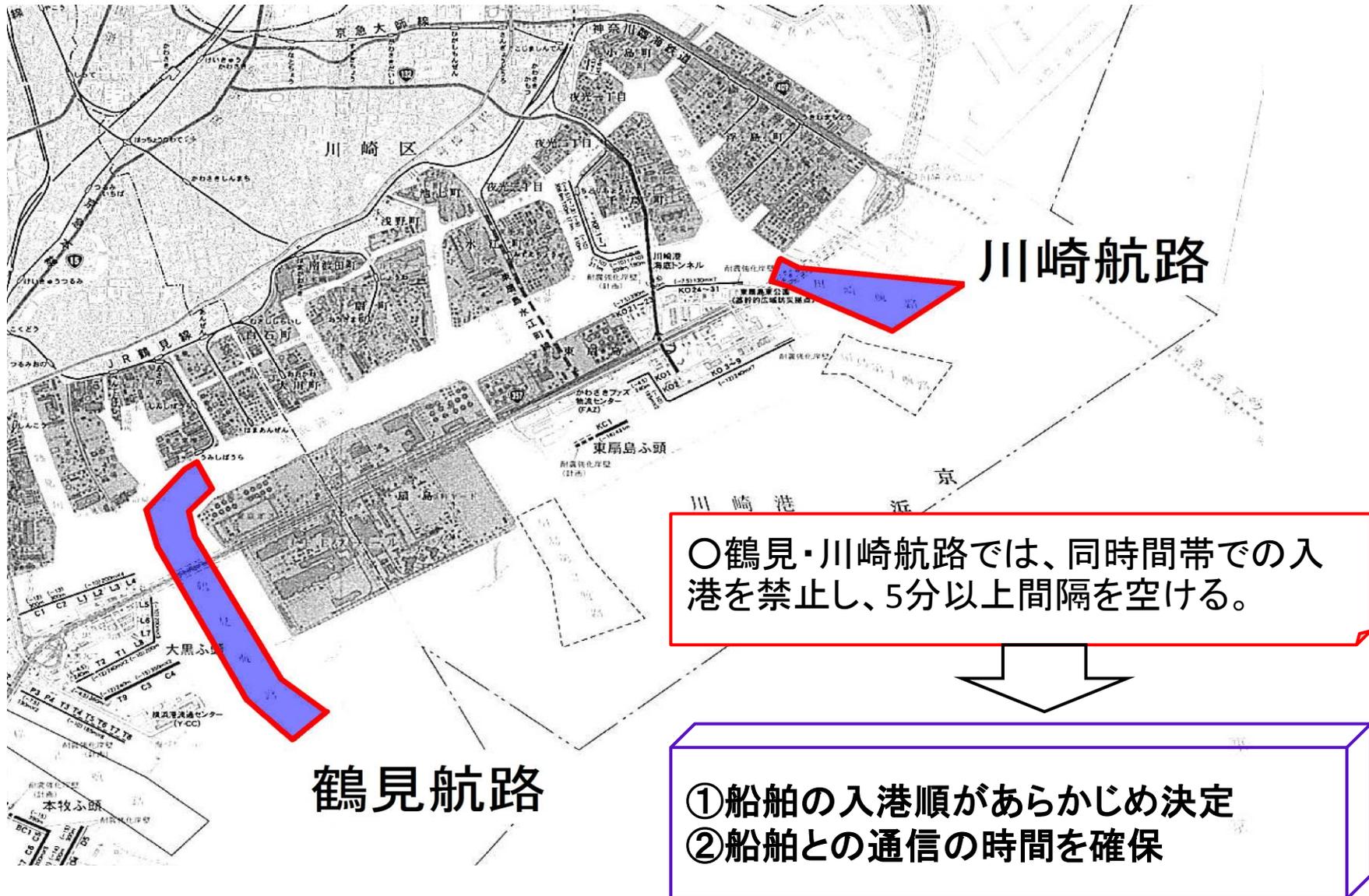
川崎港の安全対策 1

2-1(1) 船舶の行き交いの禁止



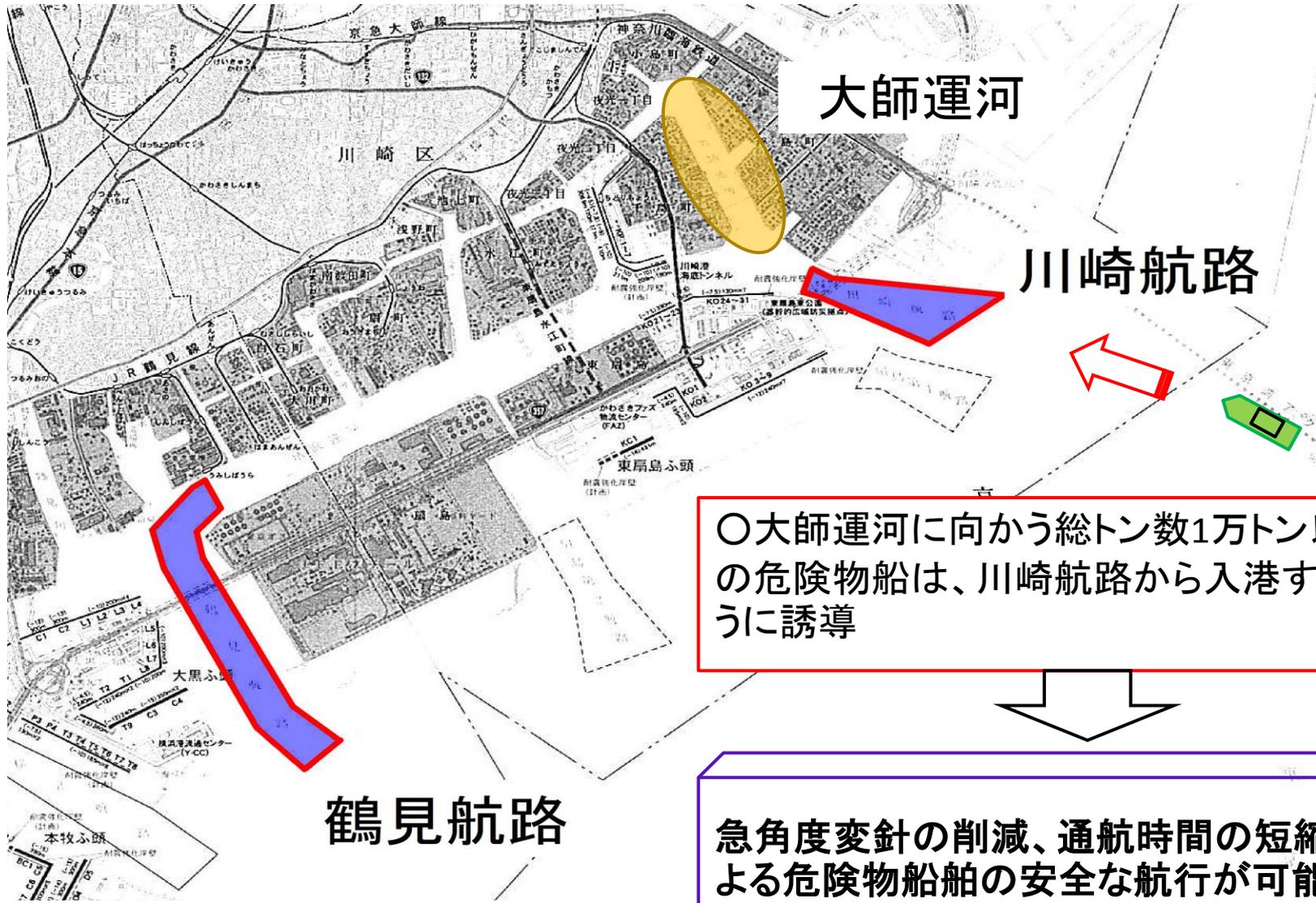
川崎港の安全対策

2- (2) 同時刻の複数船舶の入港禁止



川崎港の安全対策

2-(3) 大型危険物船舶の川崎航路への誘導

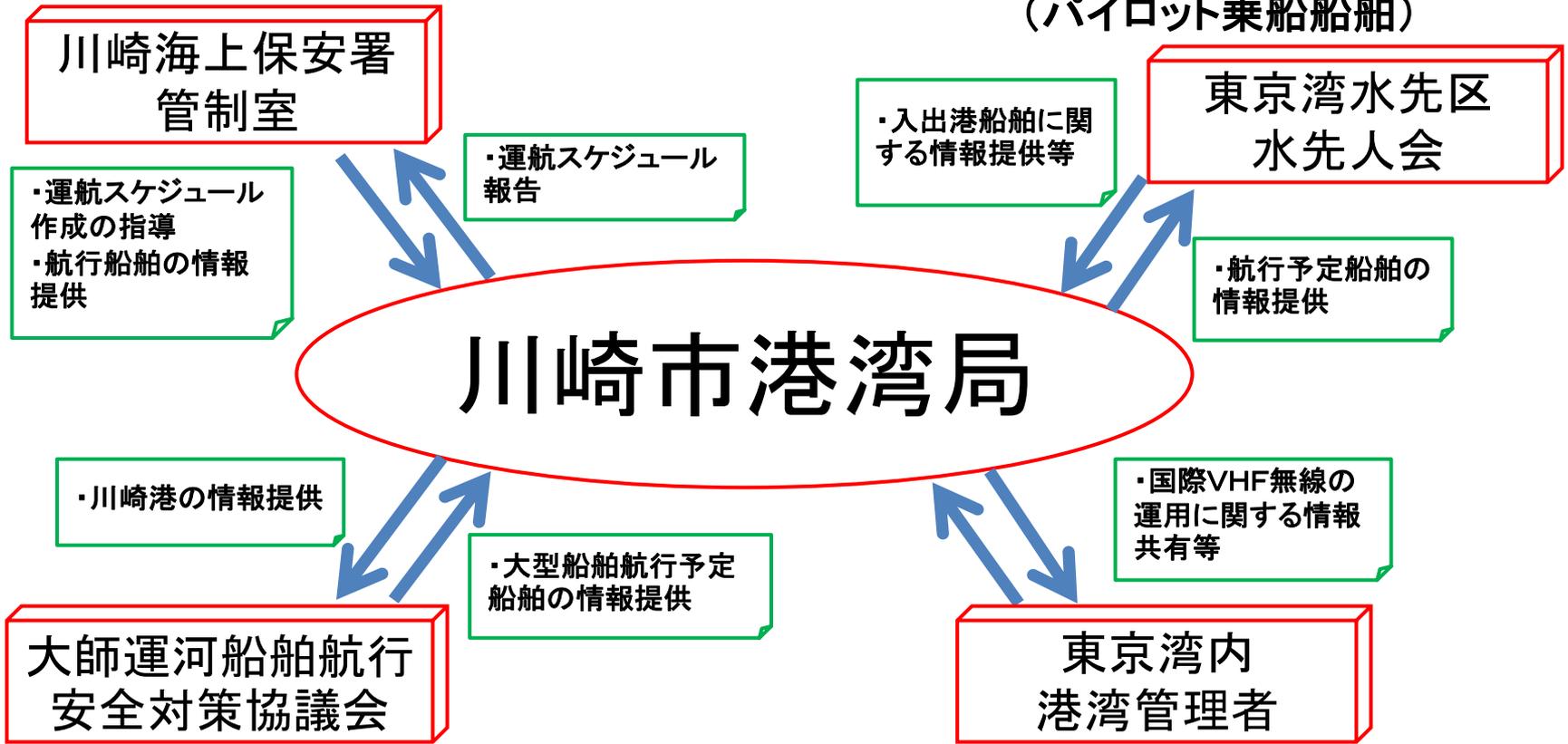


川崎港の安全対策

3 海事関係者との連携

○日々の船舶運航調整・安全対策

○日々の運航調整・安全対策
(パイロット乗船船舶)



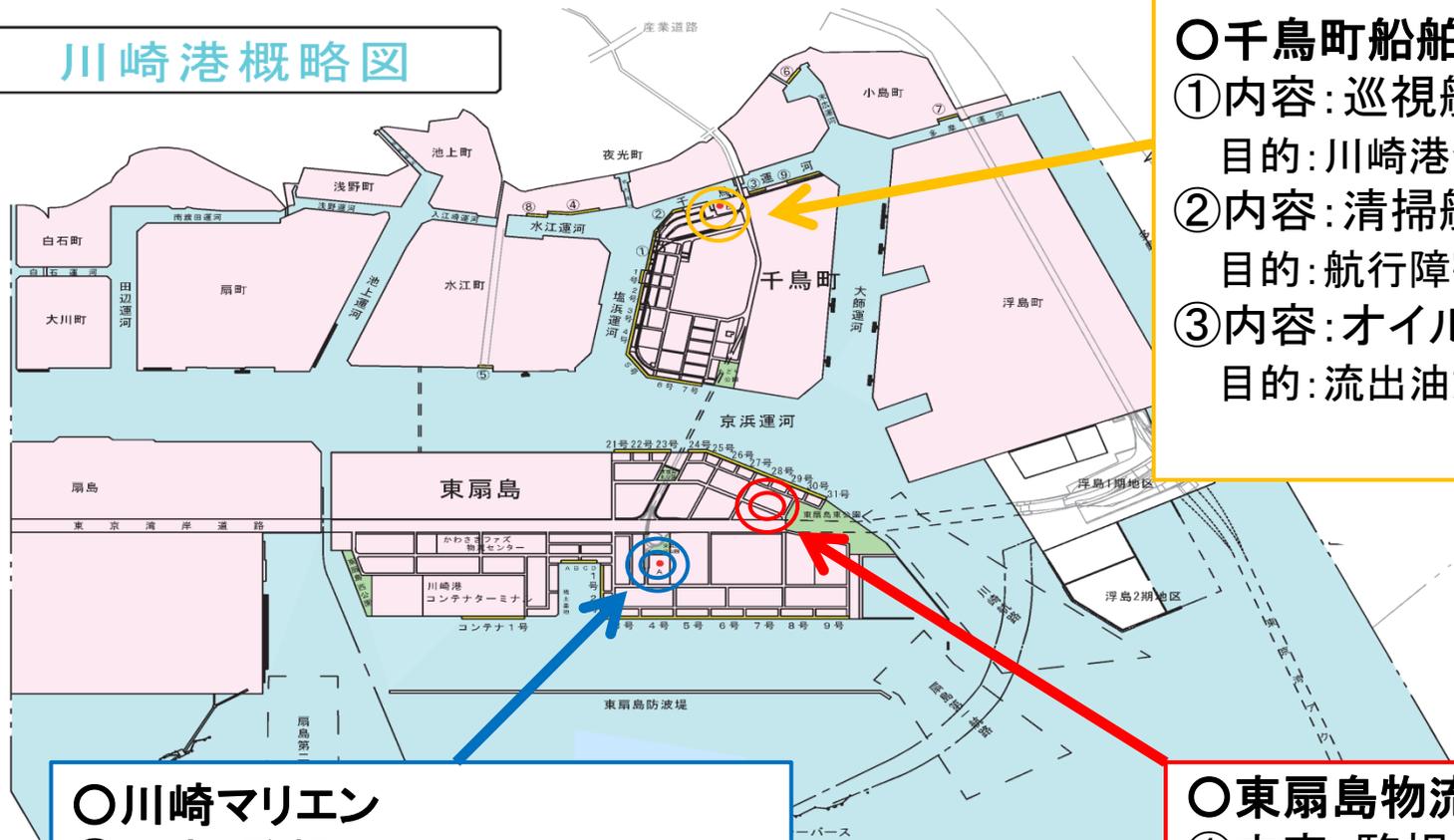
○大師運河の船舶航行安全対策

○国際VHF無線の効率的な運用

川崎港の安全対策

4 監視体制等の強化

川崎港概略図



○千鳥町船舶事務所付近
①内容:巡視船3隻
目的:川崎港全体の監視
②内容:清掃船2隻
目的:航行障害物等の撤去
③内容:オイルフェンス保有
目的:流出油対策

○川崎マリエン
①内容:監視カメラ
目的:川崎港全体の監視
②内容:監視室
目的:川崎港全体の監視

○東扇島物流倉庫
①内容:監視カメラ
目的:大師運河、川崎
航路の監視

**本日は御清聴いただき、
誠にありがとうございました。**