

川崎港(改訂)

川崎港港湾計画 改訂

前回改訂:平成26年11月(目標年次:平成30年代後半)
今回改訂:令和6年11月(目標年次:令和20年代前半)

- 川崎港は東京港と横浜港の間に位置し、様々な企業の立地により発展してきた港であり、京浜工業地帯の中核をなす工業港として、また、エネルギー供給拠点として、首都圏の産業と市民を支えている。
- また、川崎港は、東京港及び横浜港とともに国際コンテナ戦略港湾である京浜港を構成しており、首都圏とアジア各地や国内を定期コンテナ航路やRORO航路で結ぶ拠点港として重要な役割を果たしている。

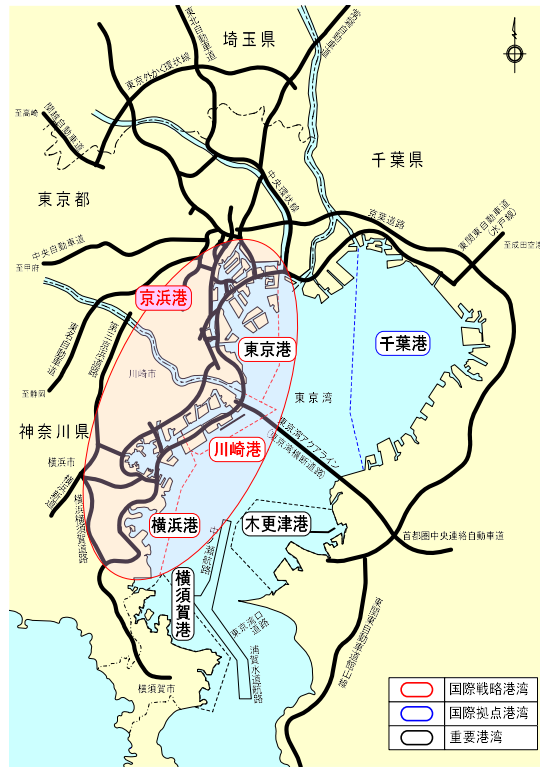


図 川崎港の位置



図 定期コンテナ航路の主な就航先

出典:PORT OF KAWASAKI 新たな物流拠点への挑戦 2023-2024



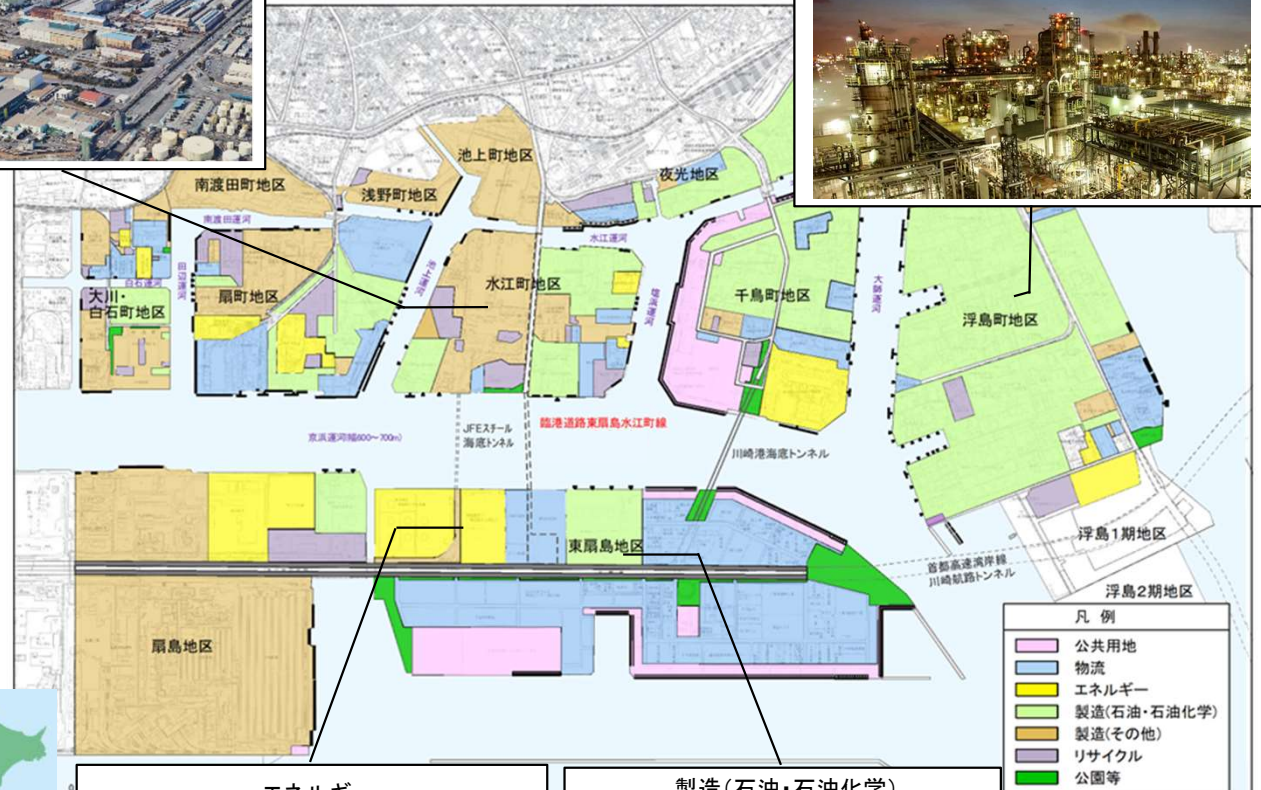
図 内航RORO航路の就航先



製造(鉄鋼)



製造(石油・石油化学)



エネルギー



製造(石油・石油化学)



図 臨海部の主要企業立地位置図

東京都、川崎市、横浜市は、平成20年3月「京浜港の広域連携強化にかかる基本合意」を締結し、京浜港の国際競争力強化に向け、以下の取組を推進。

京浜港の総合的な計画

- 京浜港の目指すべき将来像の実現に向け、平成40年代前半を目標年次と設定して平成23年9月に策定
- 地方自治法に基づく京浜港連携協議会において策定した計画であると同時に、京浜港各港が策定する港湾計画の基本となるもの

▶ 本計画に基づき京浜三港が更に連携を深め、京浜港の国際競争力強化に向けた各種取組を推進

入港料一元化

京浜三港内を連続して寄港するコンテナ船の入港料を一港分の料金とする（実質一港化）

- 制度開始 平成21年4月
- 令和3年度実績
京浜港全体で、10,742件（2.5億円）

はしけ(コンテナバージ)入港料免除

京浜三港及び千葉港の間でコンテナ貨物を輸送するはしけ（コンテナバージ）について、入港料を免除

- 制度開始 平成20年11月
- 令和3年度実績
京浜港全体で、693件（97万円）

LNG燃料船等へのインセンティブ

国際的な環境対策にいち早く貢献するため、LNG燃料船及びLNGバンカリング船に係る入港料を免除

- 制度開始 令和3年4月
- 令和3年度実績
京浜港全体で、8件（50万円）

国際コンテナ戦略港湾各港の主な取組の方向性

京 浜 港

京浜港は、首都圏を含む東日本全体の経済や生活を支える物流・産業拠点として、我が国の輸出産業の競争力強化や増大する輸入需要への対応を図るため、国・港湾管理者・港湾運営会社等が一体となって、港湾の機能強化や国際基幹航路をはじめとする航路網の充実等に取り組むとともに、物流効率化・積替円滑化に向けたバージ輸送の推進や、COMPAS等の港湾のDX、LNGバンカリング拠点の形成をはじめとする脱炭素分野の取組など、東京湾内の広域的な連携に取り組む。

なお、京浜港を構成する各港においては、各港の特性等を踏まえつつ、京浜港全体としての機能の強化が図られるよう、特に以下の取組等を推進する。

川崎港

- 背後に立地する冷凍冷蔵倉庫群を活かし、アジア方面からの輸入貨物に対応するとともに、バージ輸送の活用等による東京港や横浜港との接続性向上に取り組む。
- 水素等のエネルギーの受入・供給拠点としての機能を検討するとともに、港湾の脱炭素化を推進する。

川崎港が担う役割(物流機能)

- 川崎港は、東南アジアや中国等との定期コンテナ航路を有するとともに、背後圏に我が国随一の保管能力を持つ冷凍冷蔵倉庫群が立地しており、アジアの輸入貨物の取扱拠点としての機能を担っている。
- また、完成自動車の東日本の輸出拠点であるとともに、内航RORO船やPCC船により、苫小牧港・仙台塩釜港や、名古屋港・神戸港・広島港等との定期航路を有しており、国内輸送の拠点としての役割を担っている。
- さらに、東京港、横浜港及び羽田空港に近接する地理的特性を有するとともに、首都高湾岸線やアクアライン等を経由し、関東各地へのアクセスが可能であり、陸海空の結節点としての機能を担っている。

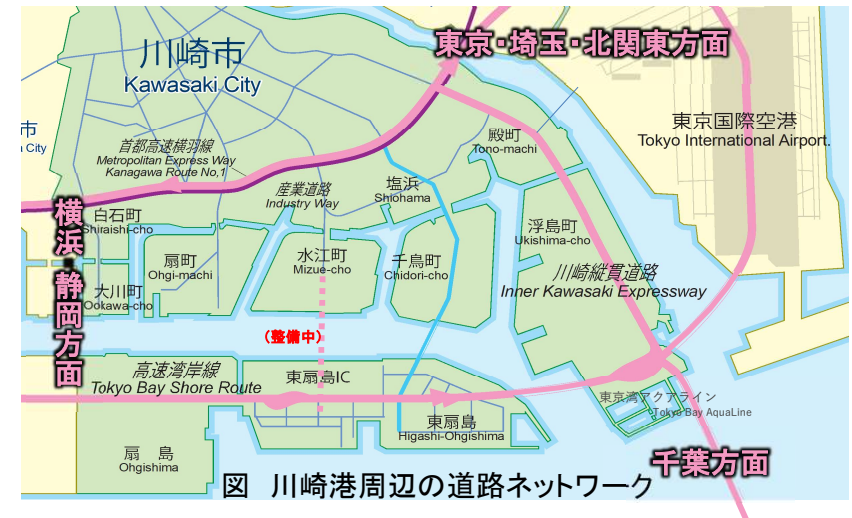
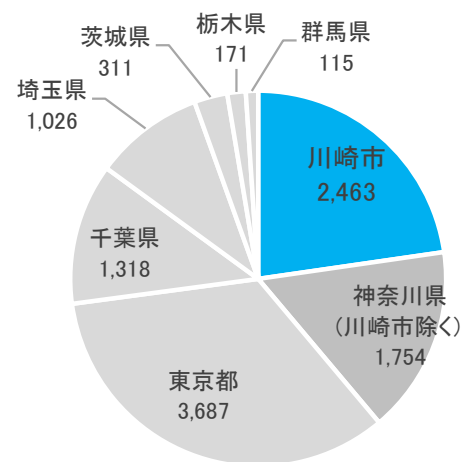


図 川崎港周辺の道路ネットワーク



関東7都県の冷蔵倉庫容積(千m3)



川崎港背後圏に立地する主な冷凍冷蔵倉庫群

コンテナ主要品目と輸入取扱貨物量(2023年)

	品目	主な輸入国	取扱量(t)
1	家具装備品	ベトナム、中国	479,991
2	その他日用品 (日用雑貨など)	中国、ベトナム	195,894
3	製造食品 (冷凍食品など)	タイ、中国	47,555
4	がん具	ベトナム、中国	38,999

出典: 川崎港湾調査 速報集計結果(令和5年)

※公共ふ頭におけるコンテナ取扱量

東日本の完成自動車輸出量(2023)

	港湾名	輸出量(台)
1	横浜	687,222
2	常陸那珂	319,837
3	川崎	245,758
4	木更津	112,356

出典: 数字でみる港湾2023を基に川崎市港湾局作成

川崎港が担う役割(産業・エネルギー機能)

- 川崎港の背後地域には、化学工業や石油精製等の工場やLNG発電所等の各種エネルギー関連産業が集積しており、首都圏の住民生活・産業活動を支えている。

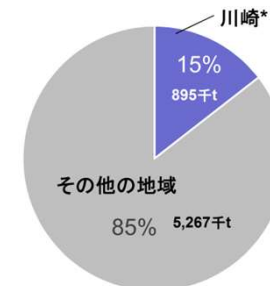
■川崎港の背後地域の主な企業



製造(石油・石油化学)



○ナフサを近隣企業にパイプラインで供給
川崎のエチレン生産量の全国比



出典:「我が国の主要石油化学製品生産能力調査(令和2年12月末時点) 結果」(経済産業省)における「ENEOS」「東燃化学」の合計値を基に川崎市作成

エネルギー



OLNGを隣接する川崎・横浜火力発電所に供給
製造(鉄鋼)

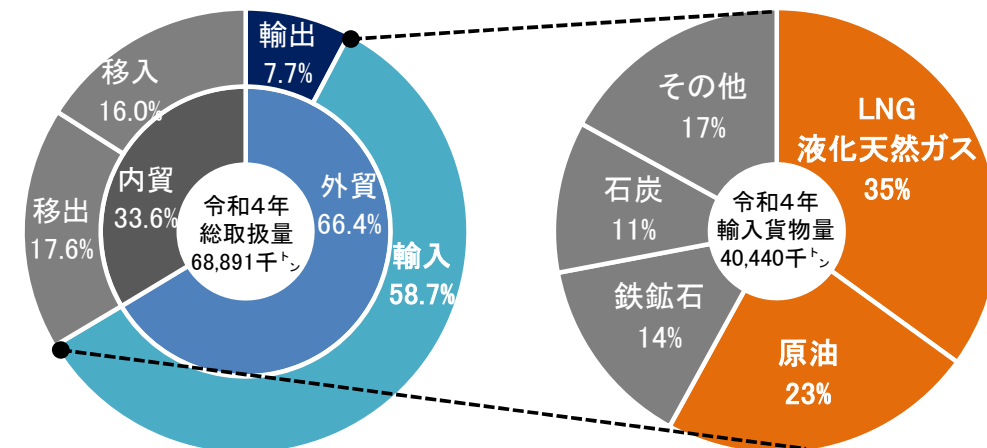


○厚鋼板、熱延鋼板等を製造

表 首都圏における港別貿易額(輸入)ランキング(2022)

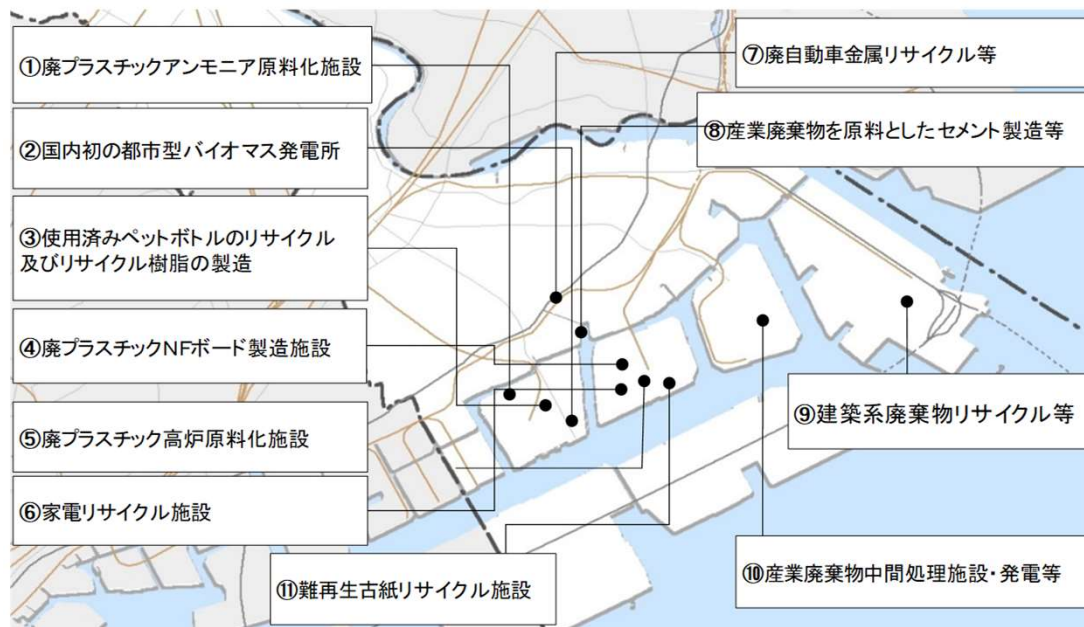
	液化天然ガス(LNG)	原油・粗油
1	木更津(1,419,975百万円)	千葉(2,912,297百万円)
2	川崎(1,344,506百万円)	川崎(859,814百万円)
3	千葉(781,819百万円)	横浜(766,034百万円)
4	横浜(213,073百万円)	鹿島(395,614百万円)

出典:税関統計資料



川崎港が担う役割(環境・交流機能)

- 川崎港は、東扇島西公園等の港湾緑地が整備されており、臨海部で働く人のための憩いや休息の場としての役割を担っている。
- 平成29年にみなとオアシスに登録され、代表施設である川崎市港湾振興会館(川崎マリエン)を中心に左右にレクリエーション機能を有する港湾緑地(公園)を配置し、その核となる川崎マリエンは、平成26年に日本夜景遺産の認定を受けるなど観光の柱となっている。
- 川崎港の魅力創出による市民認知度向上・市民の港湾に対するポジティブイメージの形成や理解の促進を図り、これからの川崎港の持続的な発展につなげることを目的に、市民に親しまれる港づくりの取組を進めている。
- 川崎臨海部にはリサイクル関連産業が集積し、国内有数のリサイクル拠点となっており、環境への負荷を可能な限り軽減し、快適な都市環境を創るために廃棄物処理を行っている。



出典:川崎エコタウンHPを基に川崎市港湾局作成

みなとオアシス川崎の取組事例

○川崎マリエン:港ならではの魅力をいかしたイベントの開催促進

- ・川崎みなと祭り
- ・スポーツ教室やビーチバレーボール大会の開催



川崎みなと祭り



スポーツ教室



川崎ビーチバレーinかわさきの浜

図 川崎臨海部の代表的リサイクル施設等

国内プラスチックリサイクル量 213万t (※1)

約13% 川崎臨海部のリサイクル能力 約30万t (※2)

※1 マテリアルリサイクル、ケミカルリサイクルの合計値

※2 28.7万t(一部プラスチック以外のリサイクルも含む)

出典:一般社団法人プラスチック循環利用協会資料(2019年)を基に川崎市作成

川崎港が担う役割(防災機能)

- 川崎港は、大規模地震等の災害時における地域への重要な緊急物資や人員の輸送拠点として、市民の暮らしの安全・安心を守るとともに、経済活動を支える物流機能を維持し、また、高潮等から市民等を守る役割を担っている。
- 大規模災害時に国の基幹的広域防災拠点として、東京都の有明の丘と相互補完し一体的に機能を発揮する東扇島東公園が整備されており、緊急物資等の仕分けや保管、さらには海上・陸上や河川を利用した緊急物資輸送などに対応する役割を担っている。



耐震強化岸壁・緊急輸送道路等配置図



図 発災時の東扇島東公園の役割



図 広域防災拠点の配置

東京湾臨海部基幹的広域防災拠点

- 首都直下地震などの大規模災害が発生した際、災害応急対策に係る連絡調整を迅速かつ的確に実施するための拠点
- 有明の丘地区(東京都江東区)、東扇島地区(神奈川県川崎市)に設置
- 平常時は、防災に関する訓練、研修の場や人々が憩う公園として有効に利活用

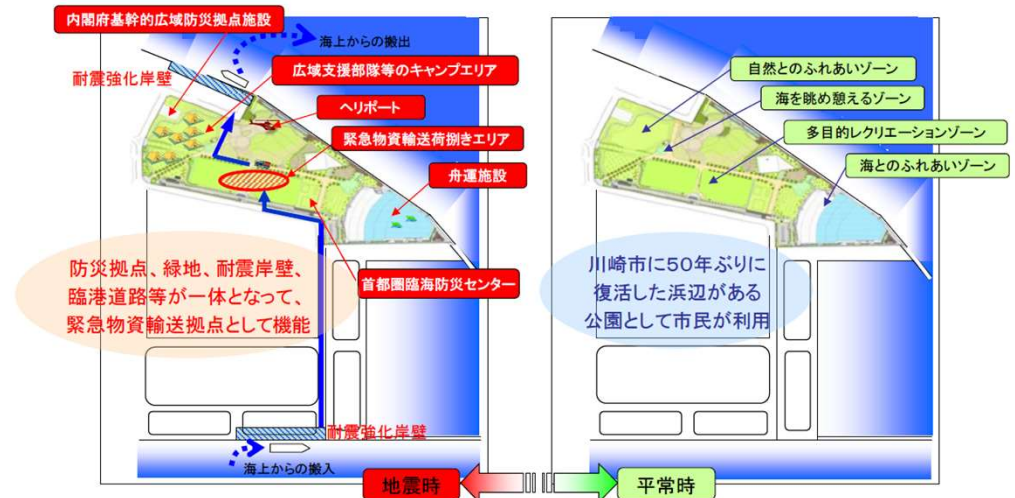


図 発災時と平常時の東扇島東公園の役割

川崎港の目指す姿(港湾計画の方針)

【川崎港の役割】

産業機能

- 集積する様々な工場による輸入基地、生産基地

エネルギー機能

- 集積する各種エネルギー関連産業による、エネルギー供給基地

物流機能

- RORO船などの内貿貨物を取り扱う国内拠点
- 冷凍冷蔵倉庫群、コンテナターミナル直背後の物流施設集積による首都圏の物流拠点
- 循環資源の取扱い拠点
- 国際コンテナ戦略港湾である京浜港の一つ

環境・交流機能

- 多くの市民の交流拠点
- 快適な都市環境を創るための廃棄物処理

防災機能

- 災害時における地域の重要な緊急輸送基地
- 大規模災害時における国の基幹的広域防災拠点
- 高潮から市民を守る役割

【課題及び要請】

産業機能	・産業活動に対応した土地利用への転換
エネルギー機能	・産業活動の変化への対応
物流機能	・コンテナ貨物取扱拠点の機能強化 ・RORO貨物取扱拠点の機能強化 ・循環資源型等の取扱い機能強化
環境・交流機能	・川崎港のカーボンニュートラル化 ・廃棄物等の処分場の確保
防災機能	・緊急物資等の輸送機能の強化 ・川崎港の防災力の強化

【川崎港が目指す将来像】

目標年次:令和20年代前半

＜川崎港の位置づけ＞

「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

- ・既存ストックを活用した水素等の取扱い拠点の整備により、水素を軸とした「カーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点の形成」を図る。
- ・官民協議会の開催等を通じ、企業間連携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

- ・今後の貨物需要を踏まえ、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。
- ・既存施設等を活用した新たな貨物需要への対応や「RORO貨物取扱機能の強化」を図る。
- ・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、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」を図る。

3 持続可能な生産・消費活動を支える港

- ・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、これをいかした産業の集積を図る。

4 誰もが働きたい・訪れたい港

- ・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。
- ・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、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。

1. 現在川崎港が担っている役割

- 川崎港は、東京港及び横浜港とともに国際コンテナ戦略港湾である京浜港を構成しており、東南アジアや中国等との定期コンテナ航路を有するとともに、完成自動車の東日本の輸出拠点として内航RORO航路により国内各地との定期航路を有しており、国内外の輸送拠点として役割を果たしている。
- 川崎港の背後圏には、化学工業や石油精製等の工場やLNG発電所等の各種エネルギー関連産業が集積しており、川崎港は、京浜工業地帯の中核をなす工業港として、また、エネルギー供給拠点として、首都圏の産業と市民生活を支える役割を担っている。
- 川崎港は、東扇島東公園等の港湾緑地が整備されており、平時には臨海部で働く人のための憩いや休息の場としての役割を担うとともに、災害時には、地域の重要な緊急物資や人員の輸送拠点として、市民の暮らしの安全・安心を守る役割を担っている。

2. 今後の国・背後地域の発展・振興に向けた川崎港の戦略

- 川崎港は、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、既存ストックを活用した水素・アンモニアの取扱拠点の整備により、水素・アンモニアを軸とした「カーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点の形成」を図る。
- 円滑な陸上輸送網の構築やリーファー貨物の安定的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、高度なサプライチェーンを支える港としてロジスティクス機能の強化を図る。

3. 川崎港の現状の課題とその対応方策

- 扇島地区東側の約70haの早期土地利用転換に向けた取り組みを進めるため、水素・アンモニアを軸としたカーボンニュートラルエネルギーの受入・貯蔵・供給の拠点形成やGX・DXによる効率化・高付加価値化を実現した高度物流拠点や港湾物流拠点の形成を図る。
- 外内貿埠頭の背後荷さばき地が狭隘であることを解消するとともに、内航RORO船の大型化に対応するため、外貿埠頭において、内貿RORO貨物の一部取扱いができるように移転し、土地造成事業を行っている東扇島堀込部にて十分な荷さばき地の確保及び岸壁を配置しRORO取扱拠点の機能強化を図る。
- 東扇島地区においては、冷凍冷蔵倉庫群の建替え用地やトラック待機場が不足している状況を解消する必要がある。また、交通拠点の整備および交通処理対策が必要であるとともに、川崎港利用者や市民から求められている物販や飲食などの施設の整備が必要となっている。このため、東扇島堀込部にて、冷凍冷蔵倉庫の建替え用地を確保し、飲食施設と一体となった交通拠点のための土地利用計画の変更および交通処理対策に資する臨港道路を計画する。

川崎港港湾計画改訂(案)の概要



主な計画内容(扇島地区)

- JFEスチール(株)の高炉等の休止決定を受け、川崎市では「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(令和5年8月)」を策定し、扇島地区の土地利用転換を推進しており、扇島地区東側の約70haを早期の土地利用転換に向けた取り組みを進める「先導エリア」と位置づけ、令和10年度からの一部土地利用開始に向けた基盤整備の考え方等を取りまとめている。
- 同エリアは、NEDOのグリーンイノベーション基金において、「液化水素サプライチェーンの商用化実証」に取り組んでおり、液化水素の受入地に川崎臨海部が選定されている。
- 海外から水素・アンモニアを受入・供給・貯蔵する取扱拠点の形成を推進するとともに、外貿埠頭の荷さばき地不足や他地区の貨物横持ちによる非効率な荷役解消のために、扇島地区の岸壁を活用し、利便性の向上を図る。
- 既存岸壁は、大水深バース(水深18~22m、延長600m)であり、この既存ストックを有効活用することにより、増深することなく、水深14m~・延長390m×2バースを確保することが可能である。



先導エリアへの導入機能

- ・水素を軸としたカーボンニュートラルエネルギーの受入・貯蔵・供給の拠点形成
- ・GX・DXによる効率化・高付加価値化を実現した高度物流拠点や港湾物流拠点の形成

※ 先導エリアには重要インフラが既に整備されているため、それに配慮した計画とゾーニングが必須となる。



(参考)川崎港港湾脱炭素化推進計画について

- サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主等のニーズに対応し、港湾施設の脱炭素化等の取組を進めることが重要となっている。また、産業のエネルギー転換に必要な水素・アンモニア等の供給に必要な環境整備を行うことで、産業構造の転換や競争力の強化に貢献することが重要。
- 川崎港では、臨海部においてカーボンニュートラル(CNP)の形成を推進するための具体的な取り組みを定める「川崎港港湾脱炭素化推進計画(カーボンニュートラルポート形成計画)」を、令和5年9月に策定し、令和6年3月に改訂した。
- 川崎港のカーボンニュートラルの実現に向けて、同計画に基づき、水素を軸としたカーボンニュートラルなエネルギー機能拠点の形成や川崎臨海部の面的・効率的なカーボンニュートラル化を通じ、温室効果ガス排出の実質ゼロを目指す。

■ 官民の連携による脱炭素化の促進に資する基本的な方針

<川崎港について>

- 京浜工業地帯の中核を担う工業港(LNG・原油は国内輸入量の約1割を占める)
- 多様なロジスティクス機能の集積(公共ターミナルや物流倉庫が集積)
- 首都圏へのエネルギー供給拠点(首都圏一般家庭の消費電力を上回る発電能力)
- 国内最大級の水素の供給・需要ネットワーク(国内最大級の水素配管網や国内の約1割を占める水素需要量)

<官民の連携による脱炭素化の促進に資する取組方針>

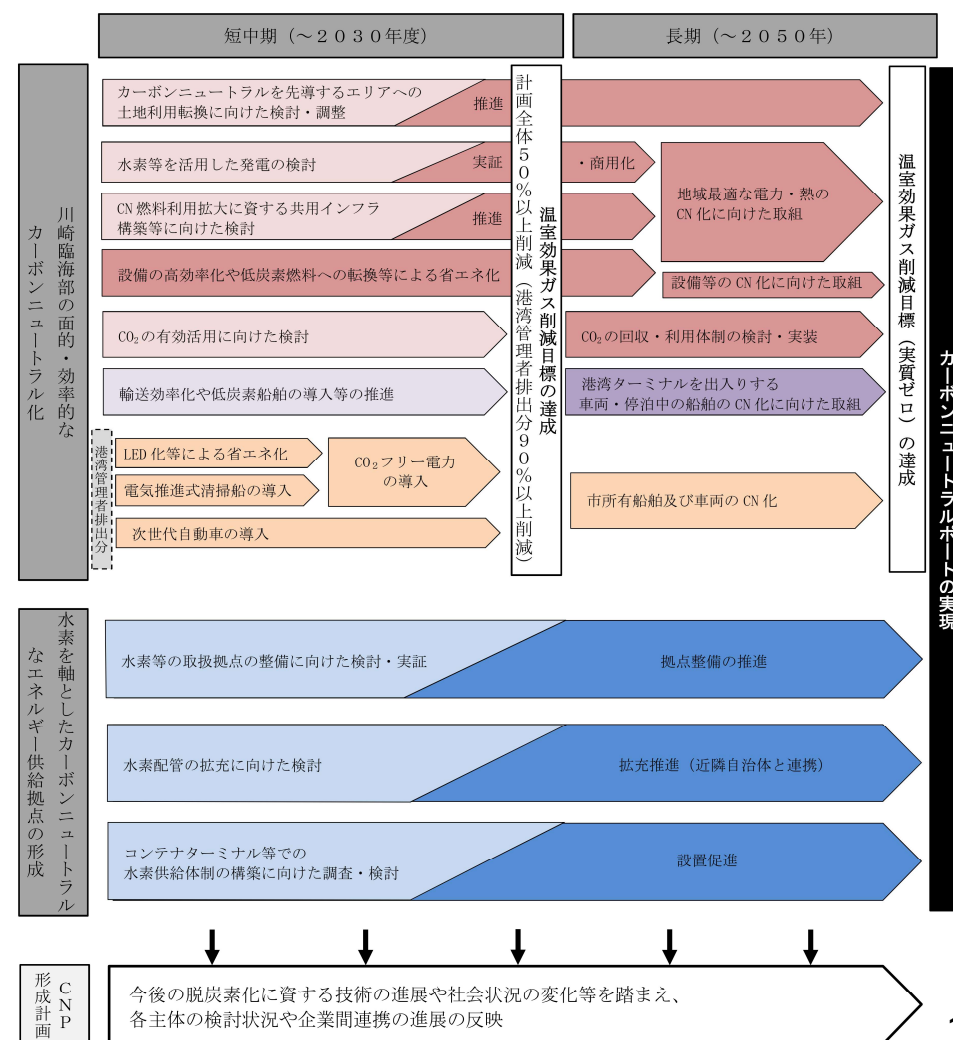
水素を軸としたカーボンニュートラルなエネルギー機能拠点の形成

- 水素等の取扱拠点の整備や水素配管を活用した供給体制の構築、LNG火力発電等において水素への転換などを推進するほか、海外や地域のCO2フリー水素等からモビリティ燃料や電気等を製造し首都圏に供給する、カーボンニュートラルなエネルギーの供給拠点を形成することを目指す。
- 水素供給体制の構築にあたっては、今後とも横浜市、東京都及び大田区などの近隣自治体とも緊密に連携し、首都圏への供給拠点として我が国のカーボンニュートラル化を先導する。

川崎臨海部の面的・効率的なカーボンニュートラル化

- 設備の効率化等の個社による取組に加え、電力や熱などのエネルギー利用を地域で最適化するとともに、CCUSサプライチェーンの形成に取り組むことで、立地競争力のある産業地域を目指す。
- 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を積極的に推進し、サプライチェーンのカーボンニュートラル化を求める荷主から選ばれる港を目指す。

■ 温室効果ガス排出実質ゼロを目指すロードマップ



主な計画内容(東扇島地区)

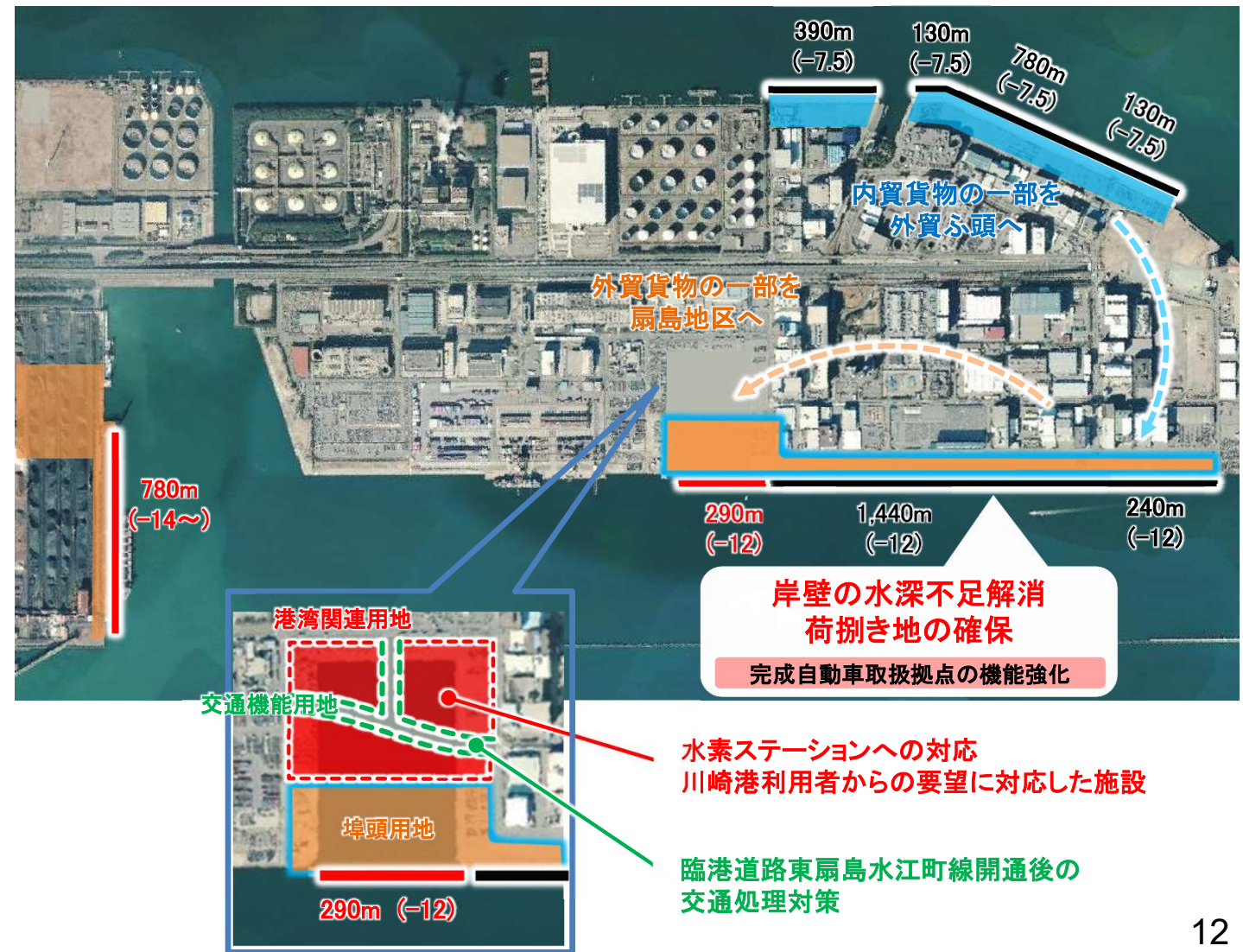
- 現在の川崎港では、内貿ふ頭の係留施設は水深7.5mとなっており、近年、大型化するRORO船に対応できなくなる状況である。
- また、内貿・外貿ふ頭の背後荷さばき地は、取り扱っている完成自動車の量に対して狭隘な状況となっている。
- 土地造成事業を行っている堀込部にて、岸壁の計画や土地利用計画の変更を行い、外貿貨物を取り扱うとともに、扇島地区においても外貿貨物の一部を取り扱い、内貿RORO貨物の一部を外貿ふ頭にて取り扱い、上記の課題に対応していく。
- 東扇島堀込部において、川崎港利用者からの要望に応えるため、端末交通の発着拠点となる交通機能用地や、就労環境向上のための施設を配置する港湾関連用地を確保する。

表 川崎港のRORO船入港実績(隻数)

トン階級(G/T)	隻数(隻)	
	H25	R4
1,000～6,000未満	141	
6,000～10,000未満		94
10,000～30,000未満		42
合計	141	136



写真 東扇島外貿ふ頭の狭隘な荷捌地



充実
改善
してほしい施設・機能

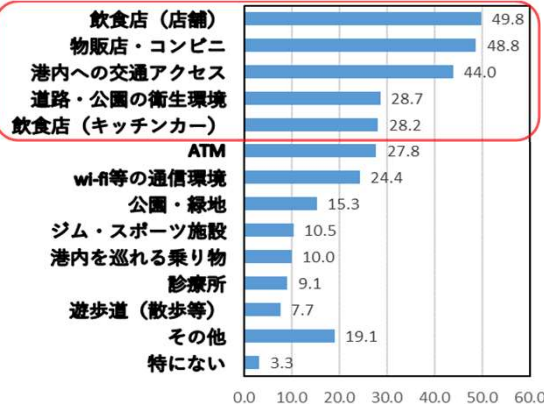
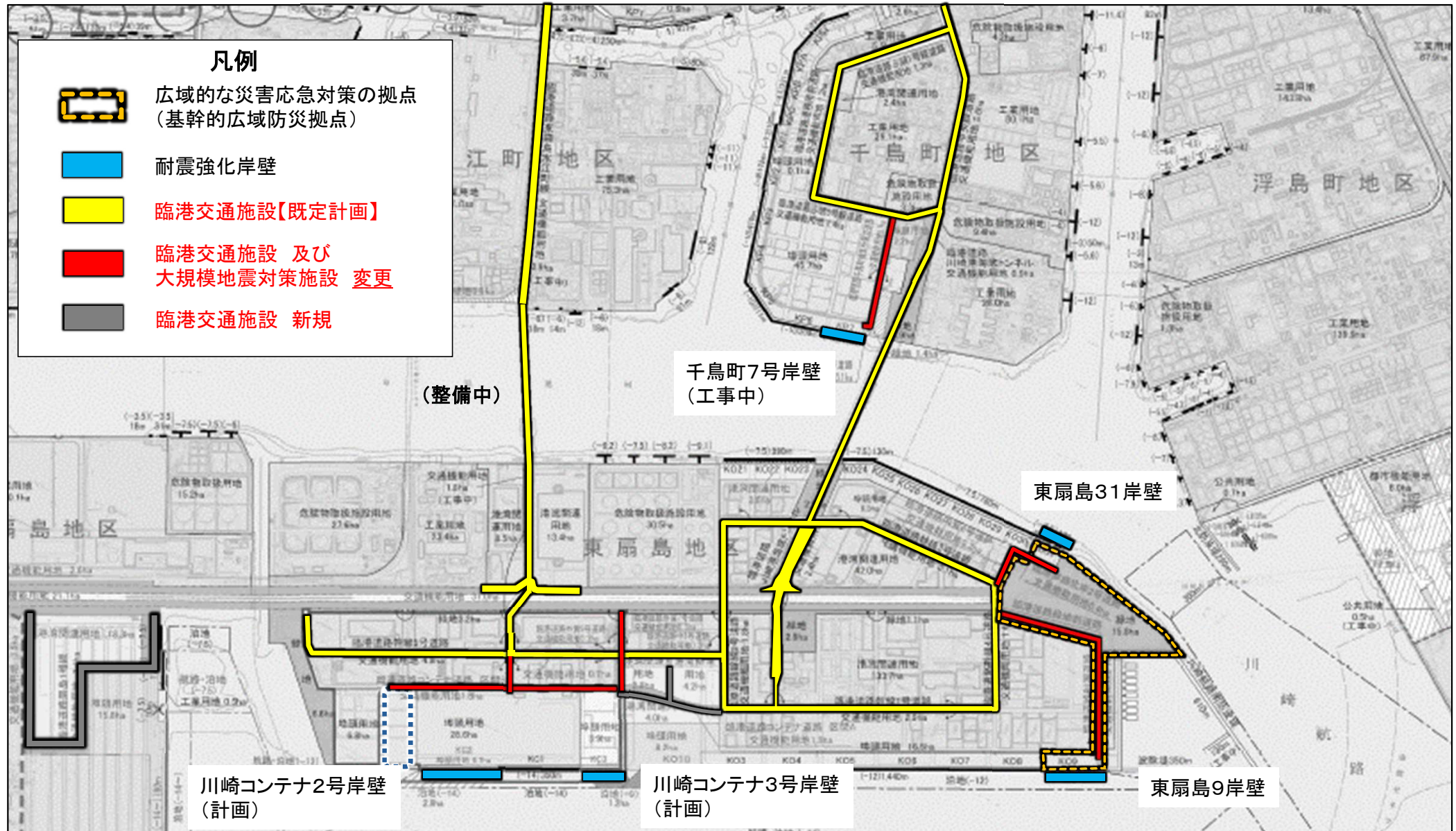


図 川崎港通勤者アンケート調査結果(2020年度港湾局実施)

主な計画内容(臨港交通施設計画・大規模地震対策施設計画)

- 災害時に緊急物資の輸送に供する道路については、「港湾と背後地域とを連絡する道路」であり、港湾の機能を確保し増進することを目的とした幹線的な道路となることから、臨港交通施設に変更するとともに、大規模地震対策施設として位置づける。



○扇島地区の公共埠頭計画について

(意見)

新たに計画する公共埠頭は、特定のエネルギー関連事業者の利用が想定されることから、専用埠頭として計画すべきではないか。

(回答)

当該埠頭については、複数のエネルギー関連事業者の利用や完成自動車等の取扱等、多目的な利用が見込まれることから、公共埠頭として位置付けるものである。

○東扇島堀込部の土地利用について

(意見)

現行計画における土地利用(物流倉庫の建替用地や増加する港湾貨物に対応する埠頭用地)については、引き続きニーズが高いものと考えられるが、改訂計画において必要面積を確保できるのか。

(回答)

堀込部の土地利用については、限られた区域で多様なニーズに対応できるよう高度利用を推進するとともに、新たに扇島地区に計画する埠頭用地や港湾関連用地等も活用することでニーズに対応していく。

○港湾計画に位置付けたコンテナ埠頭の拡張について

(意見)

現在のコンテナ取扱貨物量は、目標年次の取扱貨物量に対して低い状況にあることから、コンテナターミナルの整備は、貨物量の状況を踏まえて判断すべきである。

(回答)

現在のコンテナターミナルの取扱能力は20万TEU程度であることから、直ちにコンテナターミナルを拡張するものではない。今後のコンテナターミナルの整備については、取扱貨物量や寄港船舶の動向などを勘案しながら必要に応じて検討していく。

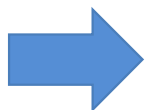
○交通ネットワークについて

(意見)

川崎港の物流機能強化や大規模土地利用転換の円滑な推進にあたっては、道路ネットワークの強化が課題である。東京港や横浜港とを結ぶ国道357号線の早期整備や、構想段階であるルートの実体化など、交通ネットワークの強化に向けた取組を進めて頂きたい。

(回答)

川崎港の機能を発揮していくためには、港内を横断する国道357号や今回構想として位置付けた臨海部幹線道路など、広域的な道路ネットワークの充実が必要不可欠である。今後、港湾利用者の意見も聞きながら、国や関係部局と連携し取り組んでいく。



【答申】川崎港港湾計画の改訂案について、原案のとおり適当と答申を頂いた。

政策目標

国際コンテナ戦略港湾において、北米・欧州航路をはじめ、中南米・アフリカ等多方面・多頻度の直航サービスを充実させることで、我が国のサプライチェーンの強靱化を図り、グローバルに展開する我が国立地企業のサプライチェーンマネジメントに貢献する。

※直航サービスの充実に向けて、荷主の利便性向上の観点も踏まえ、優先順位やターゲットとする貨物を明確化した上で取り組む

今後の取組の方向性

基本的な取組方針

- 「集貨」「創貨」「競争力強化」の三本柱の取組を引き続き強力に推進。
- 国際基幹航路の維持・拡大に関する国・港湾管理者・港湾運営会社等と荷主との連携・協力体制を構築。
- 物流の2024年問題、労働力不足、脱炭素、サイバー攻撃への対応等を踏まえ、DX、GXを加速するとともに情報セキュリティ対策を強化。
- 各種データの充実や、データ収集・分析の取組を強化。

主な施策

- | | | | |
|-----------|--|--------------|--|
| 集貨 | <ul style="list-style-type: none"> ● 他のアジア主要港との競争が可能な北米・中南米地域向けの貨物を中心とした、<u>東南アジア等からの広域集貨に向けた輸送ルートの構築</u> ● 円滑な積替機能の確保による効率的な集貨に向けた、<u>コンテナターミナルの一体利用の推進</u> ● 物流の2024年問題を踏まえた、<u>内航フェリー・RORO航路や海上コンテナ専用列車（ブロックトレイン）等の多様な輸送モードの活用</u> | 競争力強化 | <ul style="list-style-type: none"> ● 船舶の大型化・積替円滑化等に対応した<u>大水深・大規模コンテナターミナルの形成</u> ● 国の主導による生産性向上と労働環境改善に資する荷役機械等の技術開発及び実装等による<u>DXの推進</u> ● 荷役機械のFC化等のコンテナターミナルの脱炭素化やLNG・次世代燃料バンカリングへの対応等による<u>GXの推進</u> ● 国内地方港との更なる連携・海外港湾への運営参画等による港湾運営会社の集貨ネットワークの構築・経営基盤の強化 |
| 創貨 | <ul style="list-style-type: none"> ● 国際トランシップ貨物にも対応した、流通加工・再混載等の複合機能を有する物流施設の立地支援及び物流手続きの円滑化 | | |

川崎港の主な取組の方向性（抜粋）

- 背後に立地する冷凍冷蔵倉庫群を活かし、アジア方面からの輸入貨物に対応するとともに、バージ輸送の活用等による東京港や横浜港との接続性向上に取り組む。
- 水素等のエネルギーの受入・供給拠点としての機能を検討するとともに、港湾の脱炭素化を推進する。

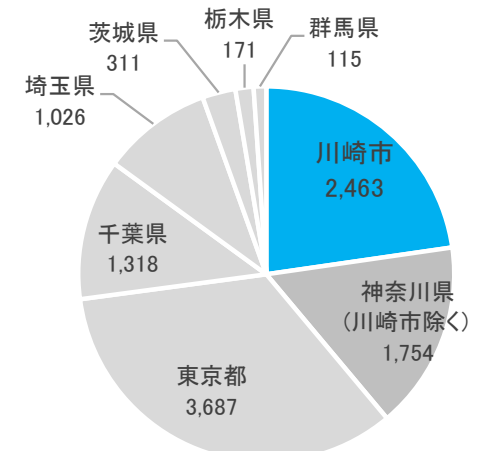
川崎港の役割(国際戦略港湾としての川崎港)

- 国際戦略港湾である川崎港は、九州・近畿及び北海道・東北とを結ぶ内航RORO船や中国・東南アジア方面のコンテナ船の定期航路が就航しており、国内貨物やアジアの輸入貨物の取扱拠点としての機能を担っている。
- 令和6年2月に公表された「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 最終とりまとめ」において、川崎港については、背後に立地する冷凍冷蔵倉庫群を活かし、アジア方面からの輸入貨物に対応するとともに、水素等のエネルギーの供給拠点としての機能を検討することが主な取組の方向性として記載されている。
- 今回の改訂で新たに計画する扇島地区や東扇島地区の公共ふ頭は、水素を軸としたエネルギーの受入・貯蔵・供給の拠点形成を担うとともに、冷凍冷蔵倉庫群を活かした輸入貨物へ対応するものであり、我が国のエネルギーの安定確保や国際海上輸送網の強化に対応するものとなっている。

■水素等のエネルギーの供給拠点について



■冷凍冷蔵倉庫群を活かした輸入貨物への対応



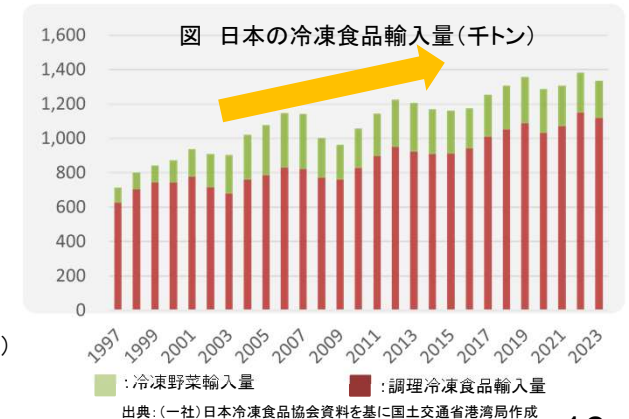
関東7都県の冷蔵倉庫容積(千m³)

出典: 日本冷蔵倉庫協会統計資料(2020年)を基に川崎市港湾局作成

●水素基本戦略(令和5年6月6日 再生可能エネルギー・水素等関係閣僚会議)
3-4. 大規模なサプライチェーン構築に向けた支援制度の創設
(2) 需要創出に資する効率的な供給インフラの整備に向けた制度整備
水素・アンモニアの安定かつ安価な供給を可能にする大規模な需要創出と効率的なサプライチェーン構築を実現し、国際競争力ある産業集積を促すため、タンク、パイプライン等の供給インフラの整備を支援する。
カーボンニュートラルポート(CNP)といった港湾における取組や、脱炭素化に向けて製造業の燃料転換等の支援策とも連携し、水素・アンモニアの社会実装に向け、切れ目のない支援を実現する。

輸 入 単 位: トン			
品目	主な輸入国		取扱量
1 家具・装飾品	ベトナム	中国	479,991
2 その他日用品(日用雑貨など)	中国	ベトナム	195,894
3 製造食品(冷凍食品など)	タイ	中国	47,555
4 がん具	ベトナム	中国	38,999
5 衣服・身用品・はきもの	ベトナム	シンガポール	23,412

川崎港のコンテナの主要品目と主な仕出仕向国(令和5年)



目指す姿【前回改訂時】

- (1) 港湾機能の再編・拡充による物流機能の強化
 - ・増加する自動車関連貨物に対応するため、用地の拡張等により取扱機能の強化を図る。
 - ・既存埠頭の再編・集約化によりバルク貨物の取扱機能の強化を図る。
- (2) 大規模地震発生時の支援機能の強化
 - ・大規模地震発生等、災害時における緊急物資の輸送機能や経済活動を維持する国際物流機能を確保するため、大規模地震対策の強化を図る。
- (3) エネルギー供給機能の維持・支援
 - ・首都圏の生産活動や市民生活を支えるため、既存機能の維持・支援を図る。
- (4) 港湾空間の特色を活かしたアメニティ空間の充実
 - ・快適な港湾環境を創造するため、市民等が海に親しむことのできる開放的な親水空間の創出を図る。

目指す姿【今回改訂】

- (1) 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) 強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港
 - ・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」を図る。
- (3) 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、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、これをいかしたり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
 - ・飲食施設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。
- (5) 災害等への備えが充実している港
 - ・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、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「災害や事項への備えの強化」を図る。

【港湾の基本方針】

港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

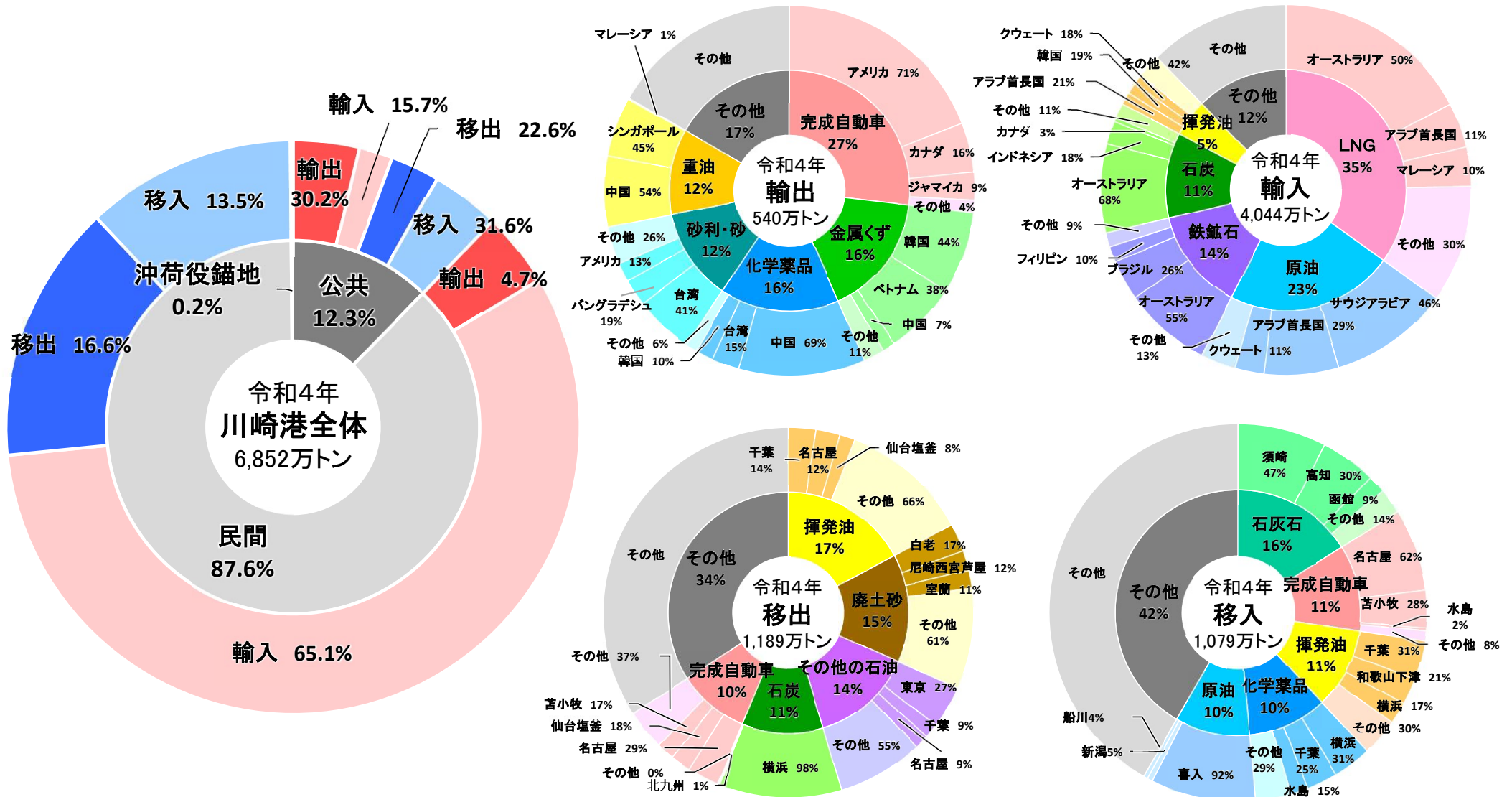
- 資源・エネルギー・食料の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
 - ・水素・アンモニア等の受入環境の整備
- グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化
 - ・東南アジア諸国等との国際海上輸送網の戦略的強化
- 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
 - ・国内複合一貫輸送網の機能強化
- 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
 - ・災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルート of 構築

【今回計画での主な対応】

- 
 - <カーボンニュートラルな社会の形成を先導する港>
 - ・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」を図るため、扇島地区に公共埠頭を計画
- 
 - <強みをいかし高度なサプライチェーンを支える港>
 - ・効率的なコンテナターミナル整備等による「コンテナ取扱機能の強化」を図るため、埠頭用地の拡張を計画
- 
 - ・既存施設等を活用した新たな貨物需要への対応等による「RORO貨物取扱機能の強化」を図るため、東扇島地区に新たに公共埠頭を計画
- 
 - <災害等への備えが充実している港>
 - ・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により「災害や事故への備えの強化」を図るため、臨港道路を計画

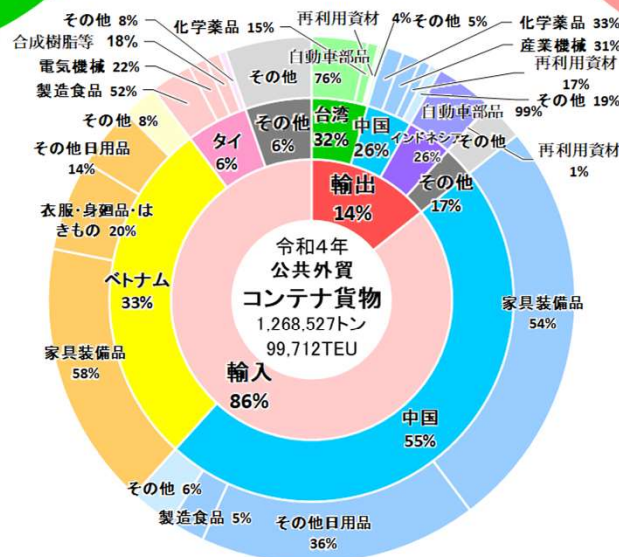
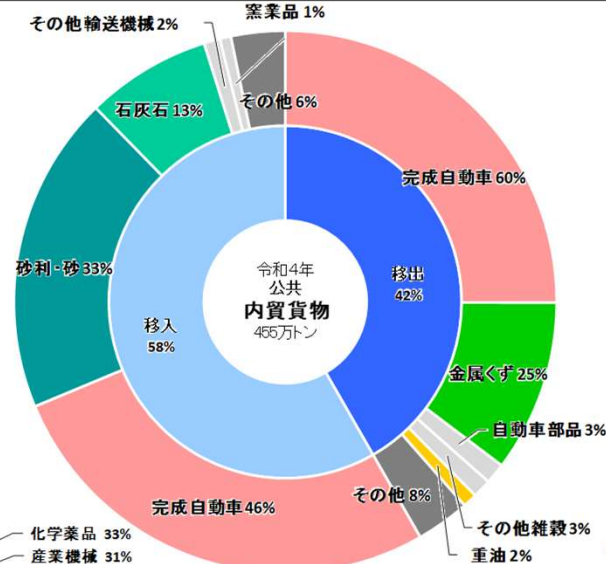
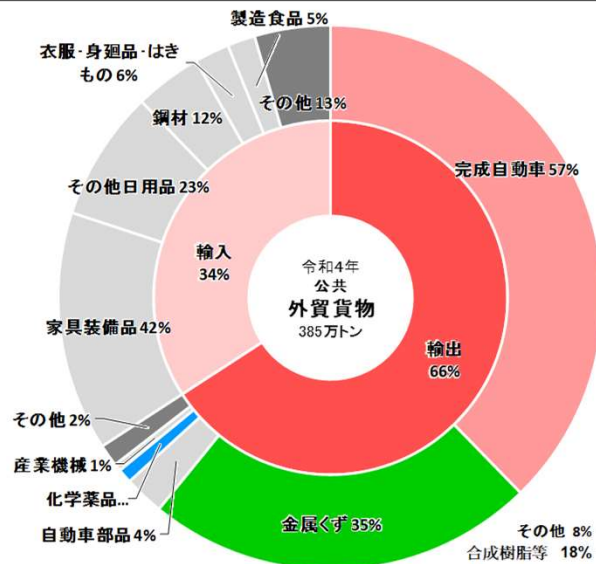
貨物取扱状況

- 川崎港の令和4年の総取扱貨物量は6,852万トンであり、公共が12.3%と民間が87.6%である。
- 輸出では完成自動車が多く、次いで金属くず、化学薬品、砂利・砂の順になっている。輸入ではLNGが最も多く、次いで原油、鉄鉱石、石炭の順になっている。
- 移出では揮発油が多く、次いで廃土砂、その他の石油、石炭が続き、移入では石灰石が最も多く、次いで完成自動車、揮発油、化学薬品、原油が続いている。

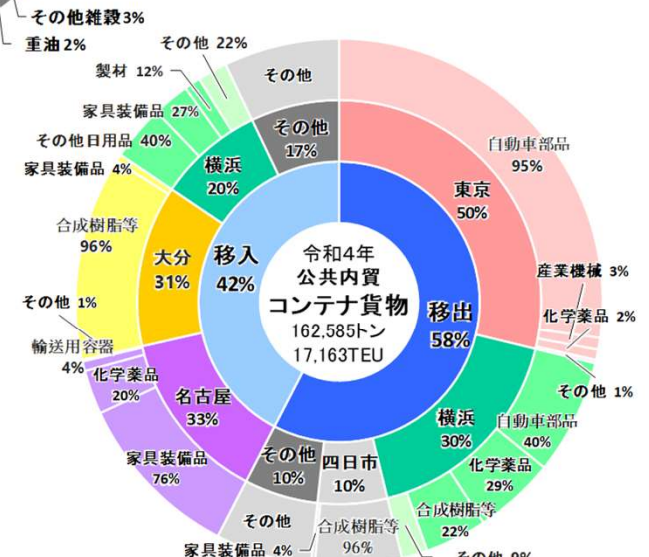


貨物取扱状況(公共)

- 令和4年の外貨取扱貨物量は385万トンであり、輸出が66%と輸入が34%である。輸出では、完成自動車が最も多く、次いで金属くずとなっており、輸入では家具装備品、その他日用品の順になっている。
- 内貨取扱貨物量は、455万トンであり、移出が42%、移入が58%となっており、移出、移入ともに完成自動車が最も多くなっている。
- 外貨コンテナ取扱貨物量は127万トンであり、輸出が14%と輸入が86%である。輸出では、自動車部品が最も多く、輸入では家具装備品、その他日用品の順になっている。
- 内貨コンテナ取扱貨物量は16万トンであり、移出が58%と移入が42%である。移出では、自動車部品が最も多く、移入では家具装備品、その他日用品の順になっている。



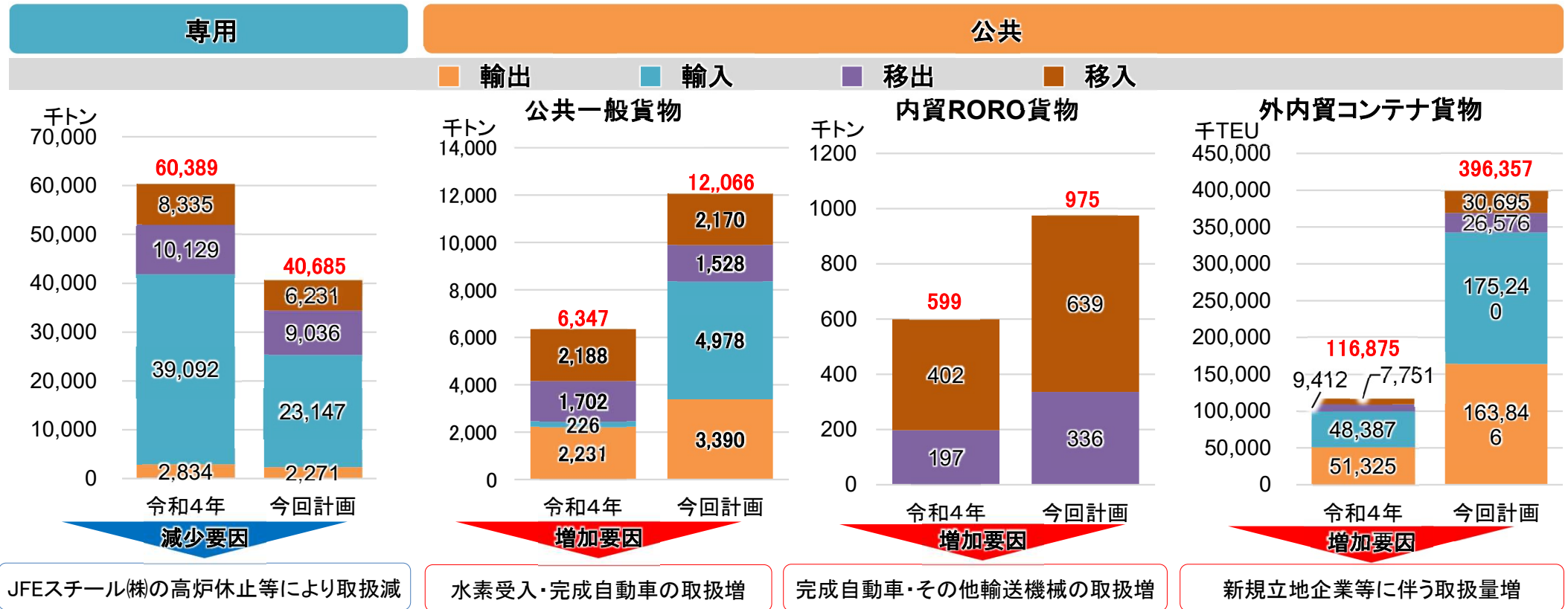
国別・品種別 貨物量構成比



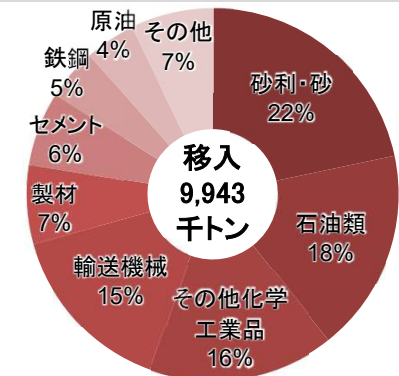
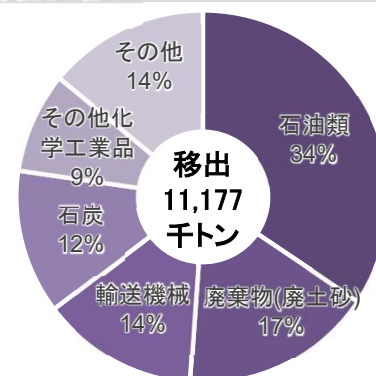
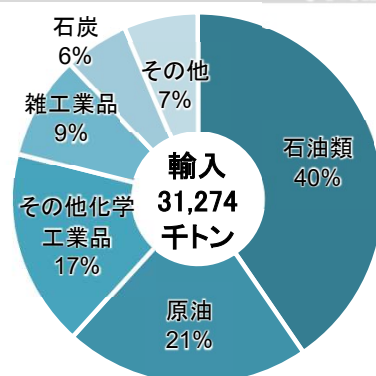
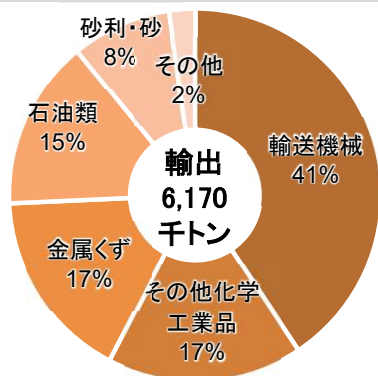
港別・品種別 貨物量構成比

計画貨物量の設定

- 専用貨物は、JFEスチール株式会社の高炉休止や、カーボンニュートラルの促進等により、化石燃料の取り扱いが減少見込みとなる。
- 公共貨物は、カーボンニュートラルの促進による水素受入や、新規立地企業による家具装備品の取扱量増加、モーダルシフトに伴う国際フィーダー貨物の増加が見込まれる。

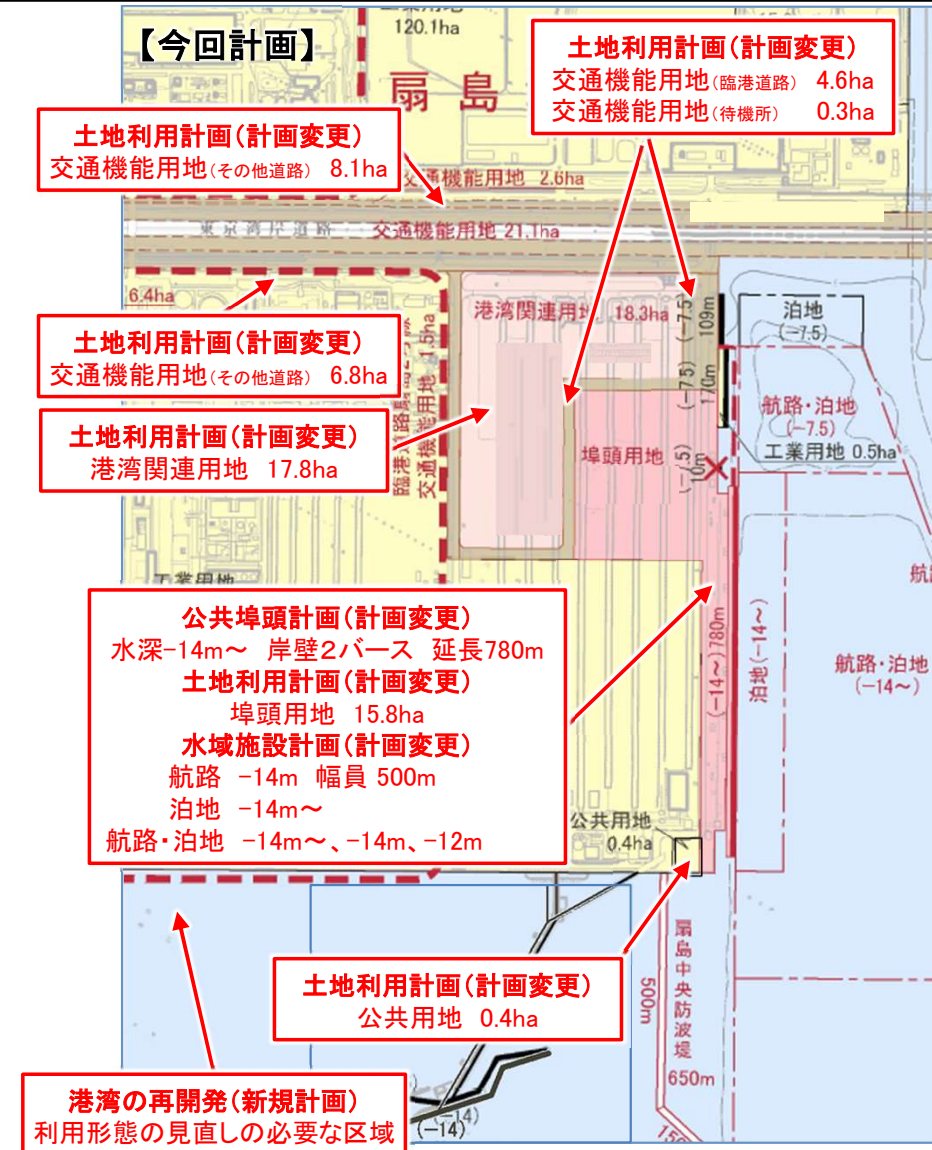
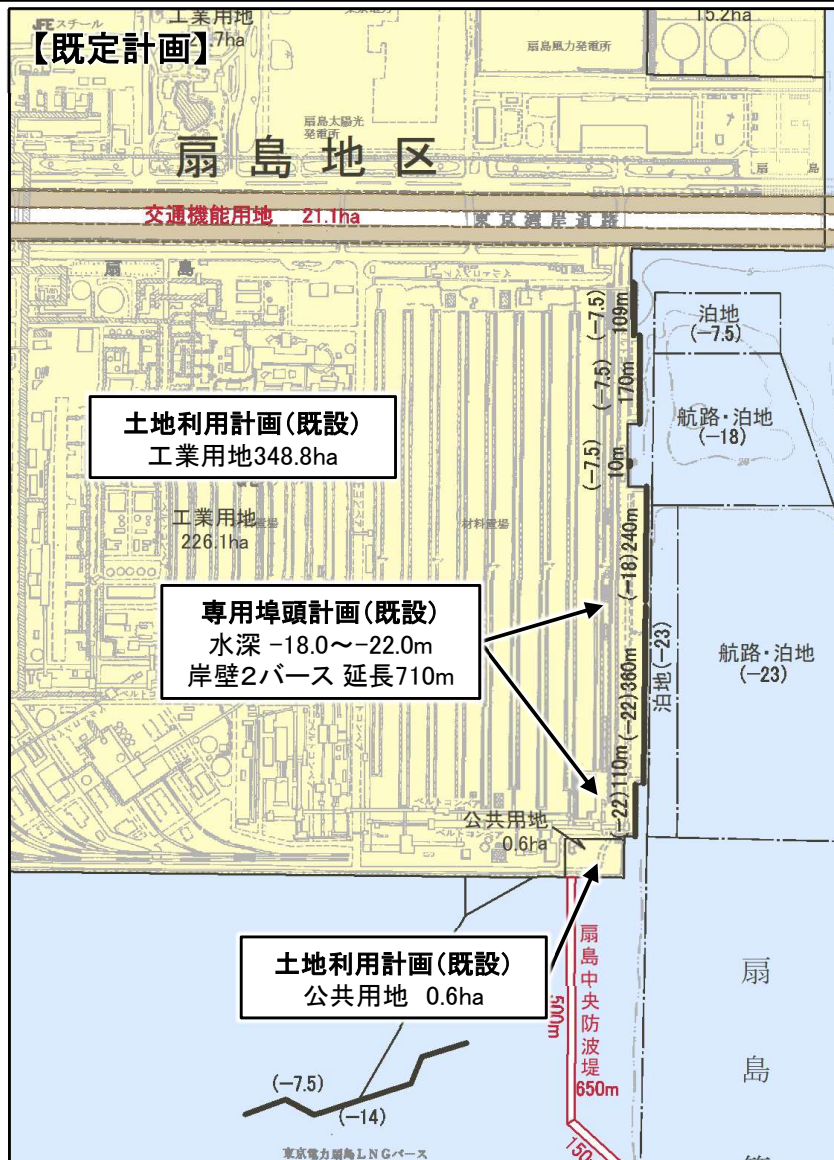


今回計画の貨物内訳



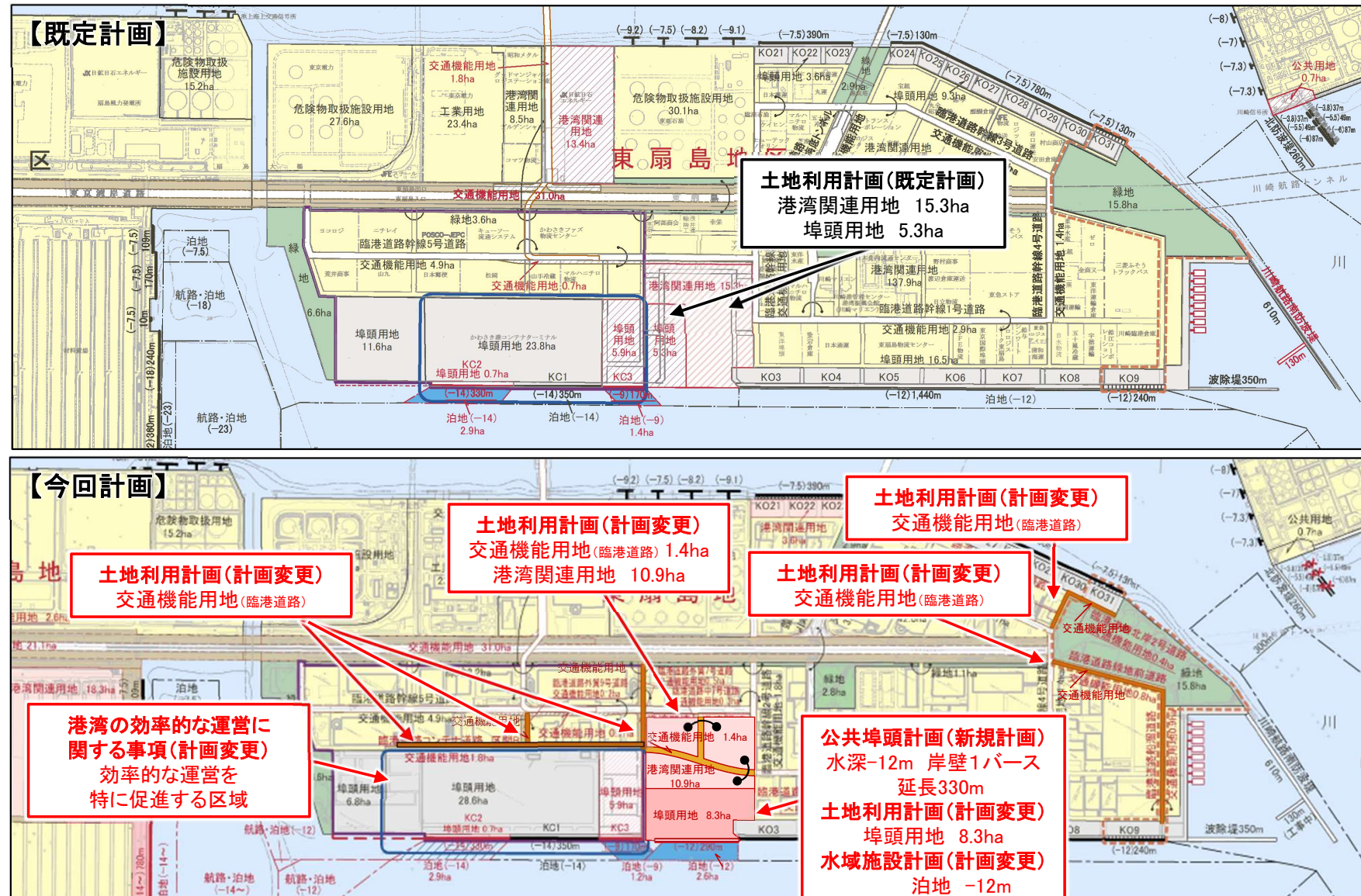
計画変更内容(扇島地区)

- 「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(令和5年8月)」に基づき、令和10年度からの先導エリアにおける土地利用開始に向けて、液化水素やアンモニア、RORO貨物等の取り扱いのための岸壁整備や背後用地の整備に必要な計画変更を行う。
- 先導エリア以外については、同方針にて今後、インフラの整備状況、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た上で、国や地権者等のステークホルダーと協議・調整を行い、さらに深度化を図っていくこととしていることから、「利用形態の見直しの必要な区域」に設定する。



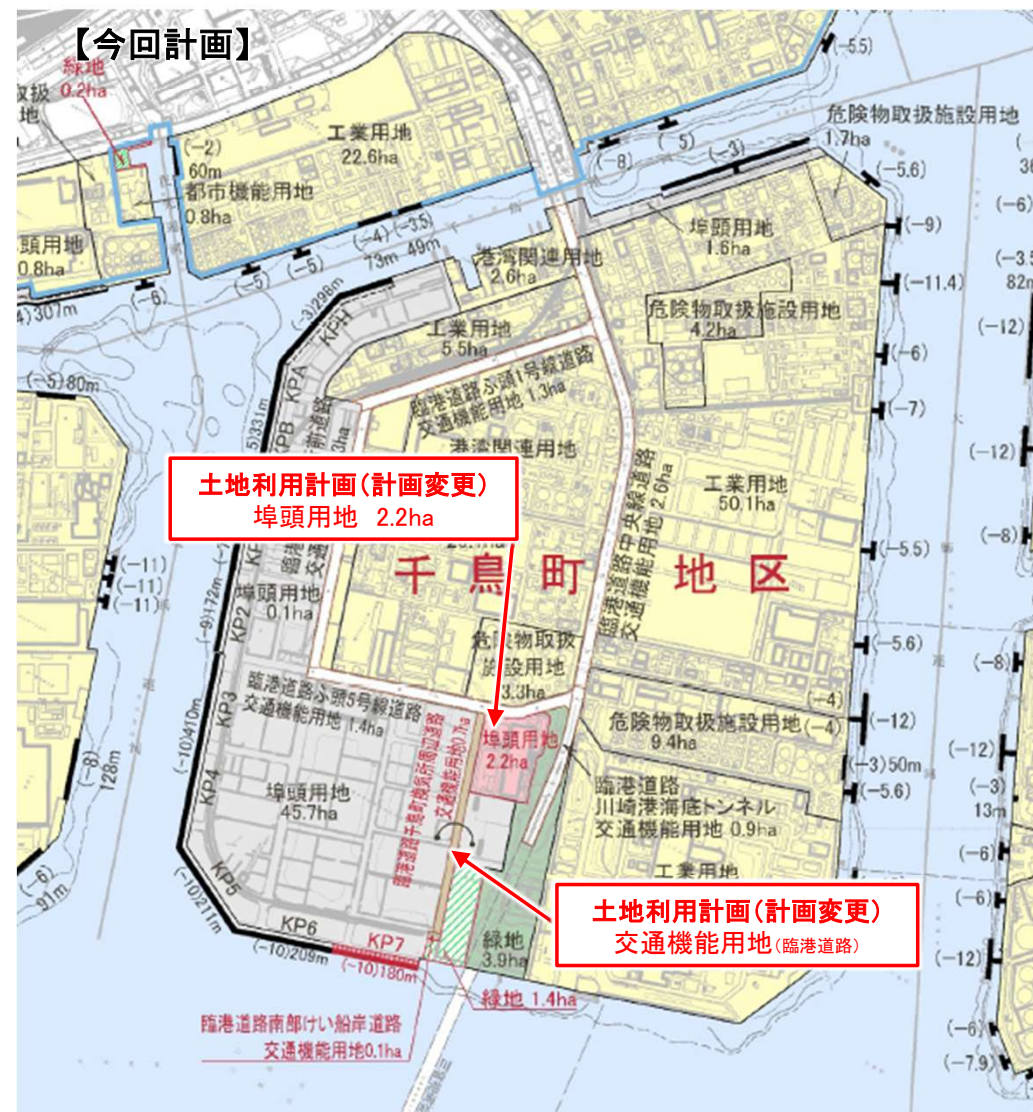
計画変更内容(東扇島地区)

- RORO取扱機能強化に向けた外内貿埠頭再編のため、東扇島堀込部にて公共埠頭計画を計画するとともに、冷凍・冷蔵倉庫の建替え用地や、交通拠点、レスト機能を有するトラック待機場の整備に向け、土地利用計画を変更する。また、将来交通需要の変化に対応するため、臨港道路を計画する。なお、既定計画で確保していたコンテナ関連用地は、新規コンテナ関連施設用地を「効率的な運営を特に促進する区域」に含めることで対応する
- 耐震強化岸壁(緊急物資輸送の拠点)と交通機能用地(臨港道路)を接続する港内道路について、臨港道路を計画する。



計画変更内容(千鳥町地区)

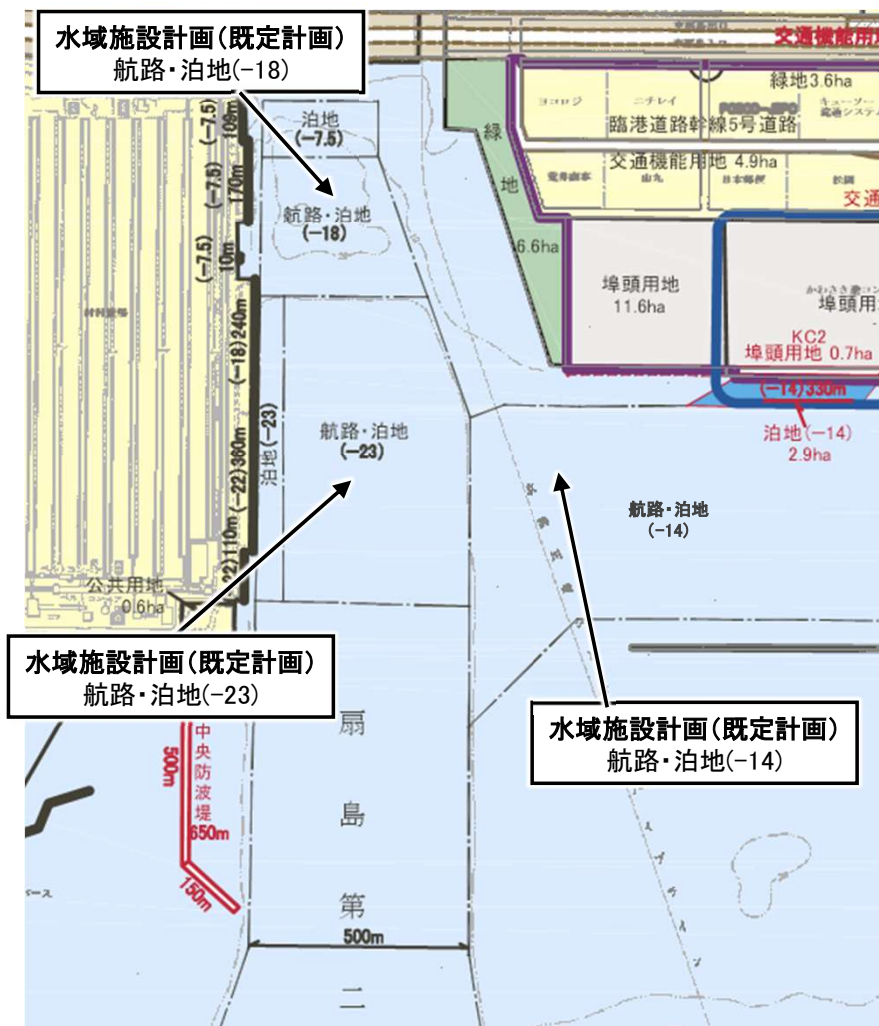
- 「川崎港千鳥町再整備計画(平成22年8月:川崎市)」に基づき、令和15年に本市に返還される予定である民間事業者への貸付地について、バラ貨物の効率的な荷捌・保管の実現に向け、保管施設(倉庫)等への転換を推進するべく土地利用計画を変更する。
- また、耐震強化岸壁(緊急物資輸送の拠点)と交通機能用地(臨港道路)を接続する港内道路について、臨港道路を計画する。



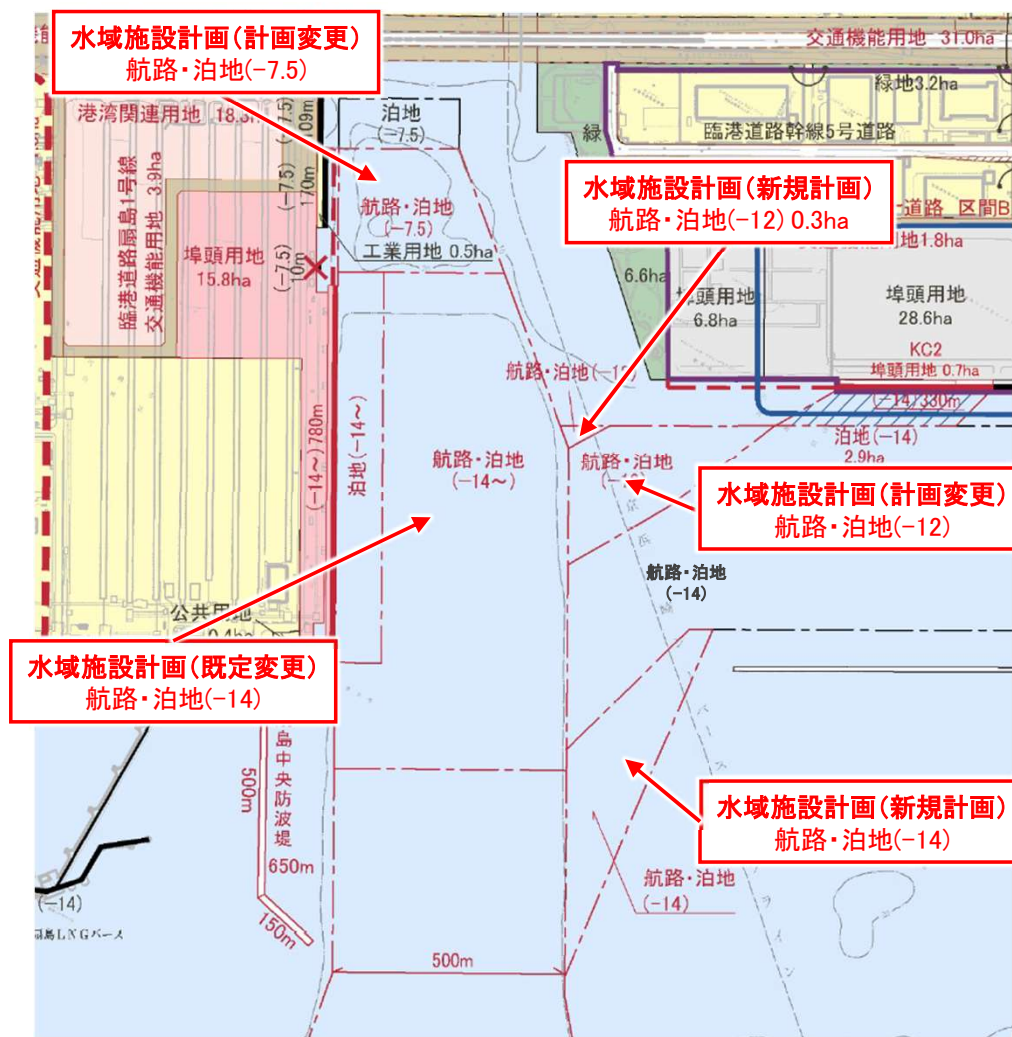
計画変更内容(水域施設計画)

- 外内航コンテナ船の船型のうち、最も大型となる東南アジア航路で50,000DWT級を対象とし、この船型の船舶が円滑に航行できる航路・泊地形状へと変更を行う。
- また、扇島地区における公共バスを使用する液化水素船とアンモニア船が円滑に航行できる航路・泊地形状へと変更を行う。

【既定計画】



【今回計画】



計画変更内容(その他)

- 浮島町地区において、老朽化が激しく施設の一部が損傷している廃油処理栈橋を廃止する。
- 扇町地区において、立地企業の要請に基づき専用埠頭を1バース削除する。
- 羽田空港の国際化に対応して、臨海部幹線道路の整備を目指すため、池上町地区、浅野町地区、南渡田町地区、大川・白石町地区にかけて道路の将来構想を計画する。(参考表示)

