

# 東京港(改訂)

---

# 東京港 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5年10月（目標年次：令和10年代後半）



- 国際戦略港湾である東京港は、北米や欧州、アジアなど世界の主要港と週87便（うち基幹航路である北米航路が週6便、欧州・北米航路が週1便）の外貿コンテナ定期航路ネットワークで結ばれ、日本の経済活動を支える極めて重要な国際貿易港となっている。
- また、全国の長距離内航RORO船航路（28航路）のうち約半数の14航路、週40便が就航するなど、内貿ユニット貨物、フェリー貨物等を取り扱う国内海上輸送拠点として重要な役割を担っている。（令和2年時点）
- 令和3年に東京港で取り扱った貨物は約8,500万トンであり、外貿貨物が56%、内貿貨物が44%となっている。また、外貿貨物のうち97%がコンテナで輸送されている。



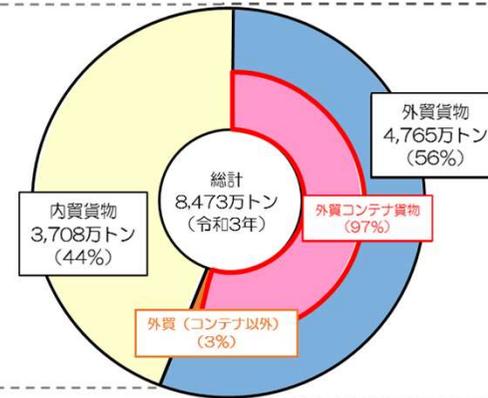
東京港の全景

### <内貿>

内貿ユニット貨物	1,084万トン (29%)
国際フェリー貨物	112万トン (3%)
フェリー貨物	1,059万トン (29%)
ばら物・在来貨物	583万トン (16%)
民間専用貨物	870万トン (23%)

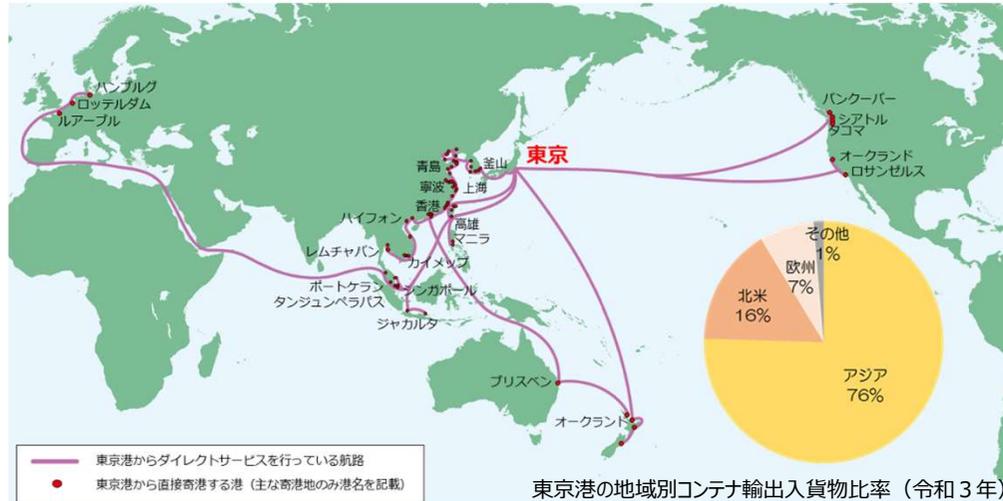
### <外貿コンテナ>

外貿コンテナ貨物 輸入	3,401万トン (74%)
外貿コンテナ貨物 輸出	1,207万トン (26%)



東京港の港勢（令和3年）

出典：東京港港勢より作成

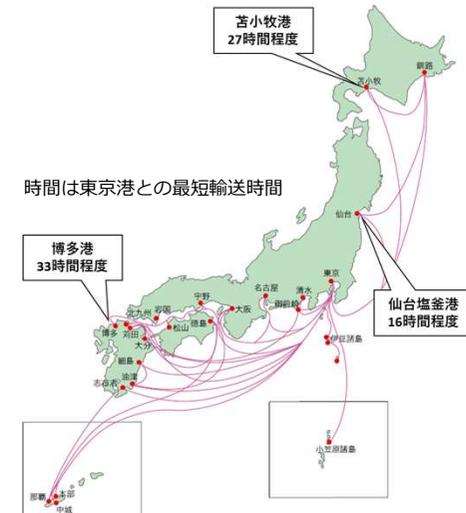


外貿コンテナ定期航路ネットワーク

出典：東京港港勢より作成

航路	便/週
北米航路	6
欧州・北米 世界一周/振り子	1
中国航路	37
韓国航路	9
東南アジア航路	33
オセアニア航路	1
合計	87

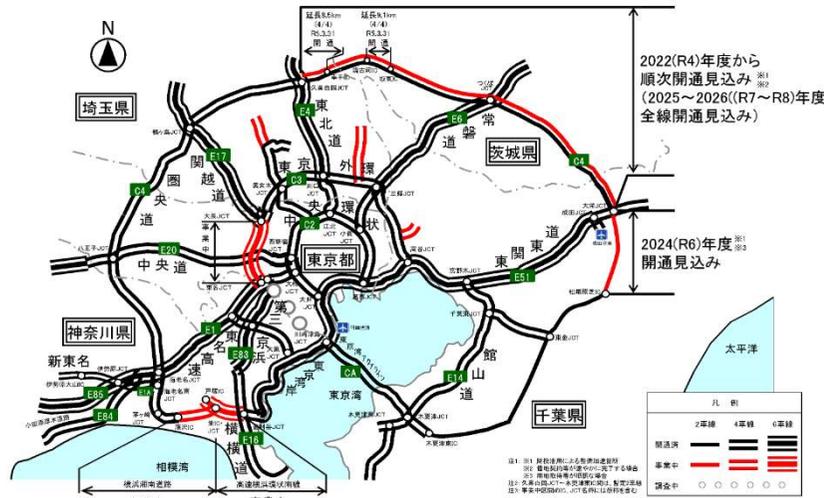
（令和5年3月現在）



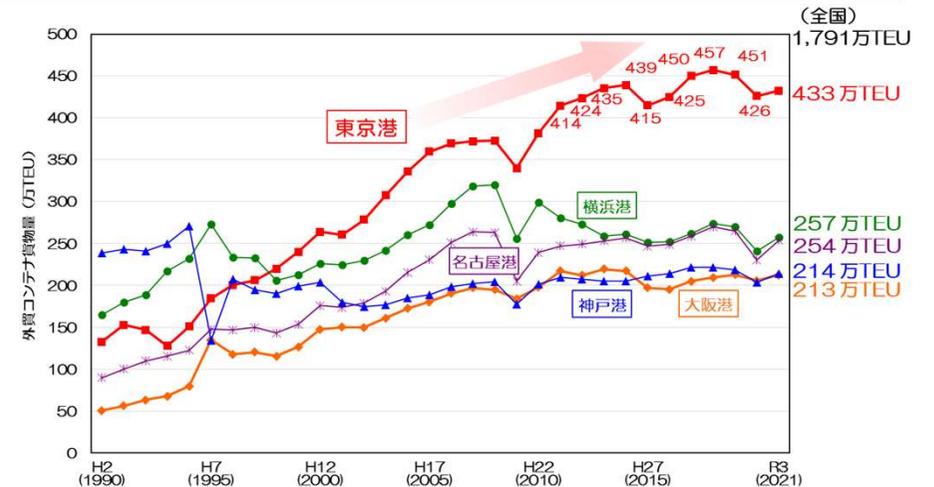
東京港の内航航路ネットワーク（令和3年）

# 東京港の役割

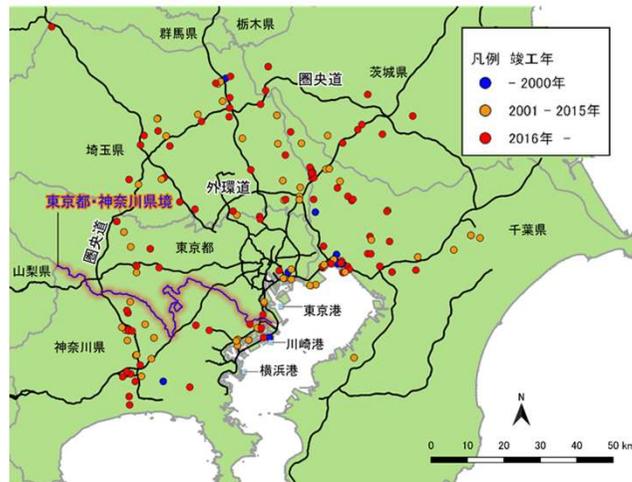
- 東京港の背後には、首都東京を核とする充実した道路ネットワークが形成されているとともに、交通利便性の高い臨海部や環状道路等の沿線に大型物流倉庫の立地が進展している。
- このため、首都圏及び東日本の多くの荷主・物流事業者等に利用されており、平成10年以降国内最多のコンテナ貨物を取り扱っている。



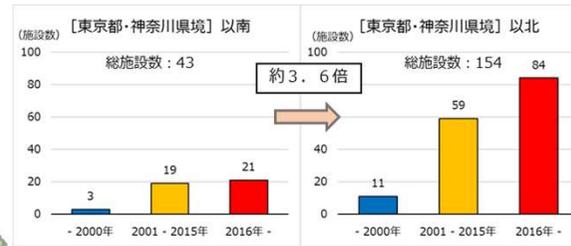
東京港背後の道路ネットワーク



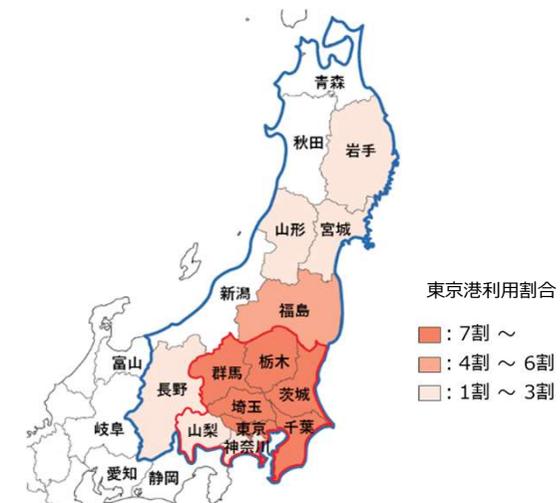
外貿コンテナ貨物量の推移



首都圏における大型物流倉庫の立地



資料：(株)プロセス、日本GLP(株)、大和ハウス工業(株)、三井不動産(株)、三菱地所(株)各社HP及び日経MOOK『物流革命2021』より東京都作成



出典：「平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（国土交通省）より作成

外貿コンテナ貨物の東京港利用割合(平成30年) 2

# 東京港が担う役割(京浜三港の取組)

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

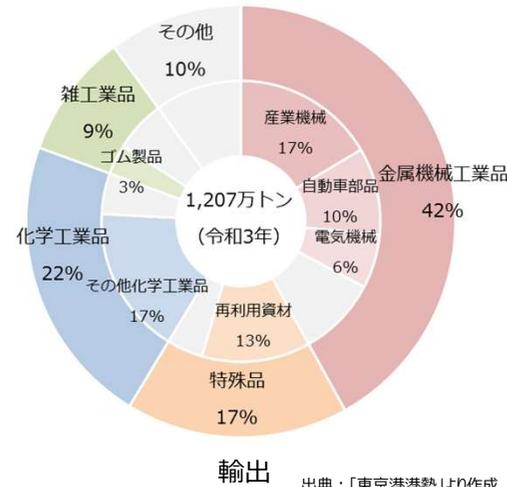
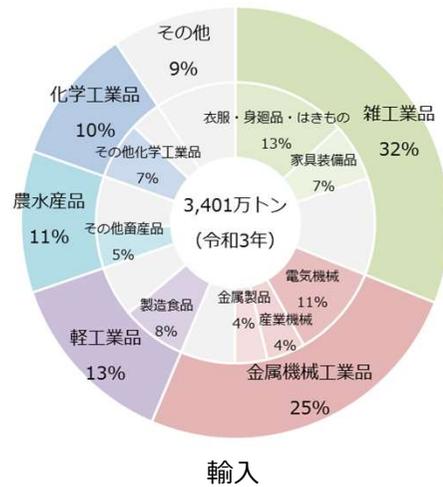
- 制度開始 令和3年4月
- 令和3年度実績  
京浜港全体で、8件（50万円）

## 現在の各港の取組

- 東京港は、輸入港として首都圏や東日本の実需に的確に対応するため、コンテナふ頭の新規整備や再編整備、道路ネットワークの充実・強化など、足元の港湾施設の機能強化を図り、利用者ニーズにきめ細かく対応した使いやすい港づくりを進めている。
- 横浜港・川崎港は、平成28年1月に横浜川崎国際港湾㈱を設立し効果的な集貨施策等を実施するとともに、横浜港は、大水深バースを活用した釜山港・上海港等と対峙するトランシップ港の役割を担い、川崎港は、高機能物流施設の集積を活用した創貨等を特色とした港づくりを進めている。

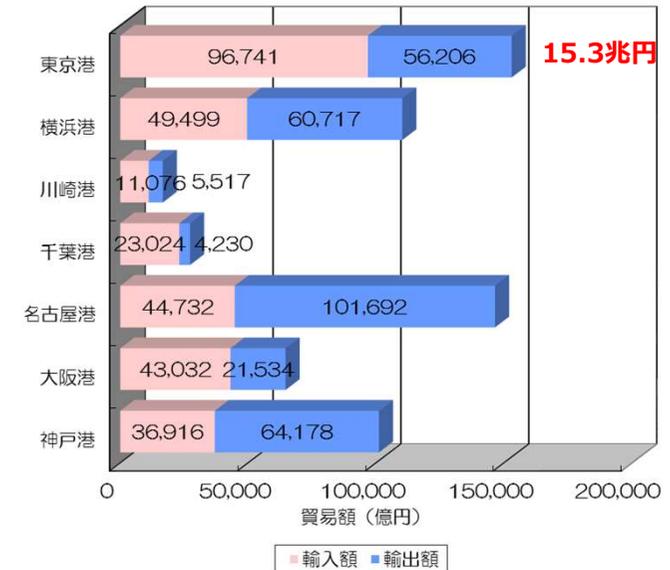
# 東京港が担う役割(外貿コンテナ貨物)

- 東京港が取り扱う貨物の特徴として、輸入貨物は、食料品や家具等の生活関連物資の取扱シェアが大きく、輸出貨物では産業機械や自動車部品等の高付加価値製品が多く取り扱われており、首都圏・東日本の生活と産業を支える物流拠点としての役割を担っている。
- 貿易額ベースでは、15.3兆円(令和2年)となっており、輸出入ともに機械類・輸送用機器が占める割合が高い。
- 東京港発着の外貿コンテナ貨物は、直航比率が91%(平成30年)と高く、我が国企業のサプライチェーンマネジメントに貢献している。



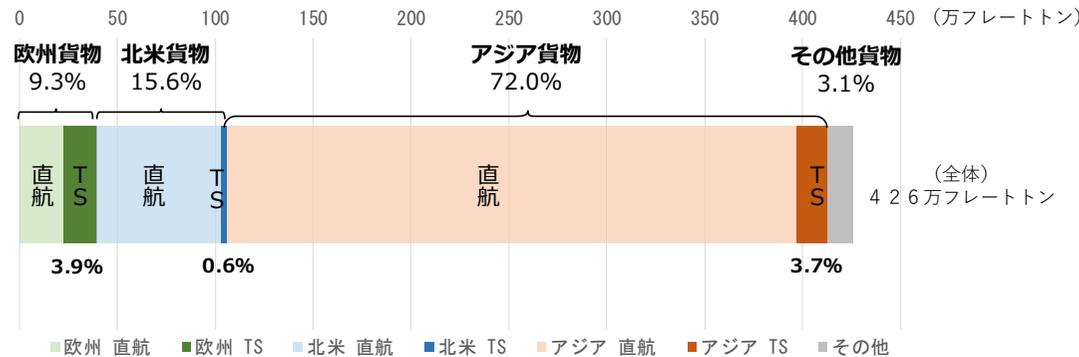
外貿コンテナ貨物の品目内訳 (令和3年)

出典:「東京港港勢」より作成



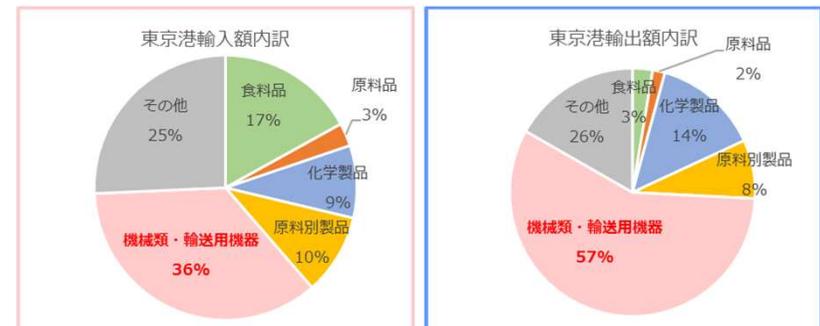
出典:「数字で見る港湾2022」(公益社団法人 日本港湾協会)より東京都作成

国内各港の貿易額 (令和2年)



出典:「平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(国土交通省)より作成

東京港発着貨物の海外港湾でのトランシップ状況 (平成30年)

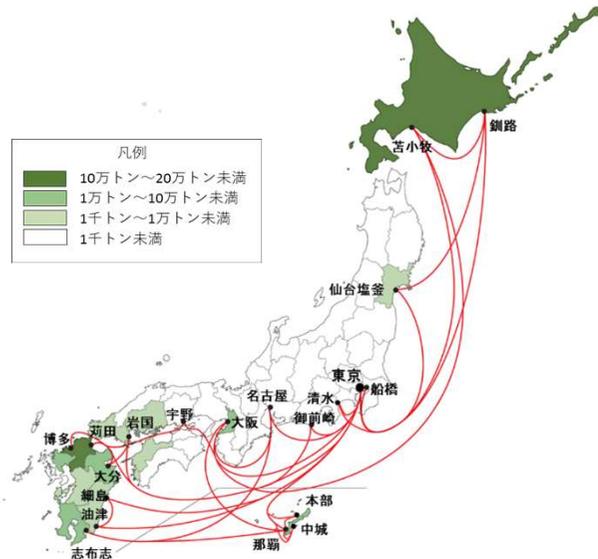


出典:「貿易統計」(東京税関)より東京都作成

東京港の品目別輸入輸出貿易額比率 (令和2年)

# 東京港が担う役割(内貿ユニット貨物・フェリー貨物)

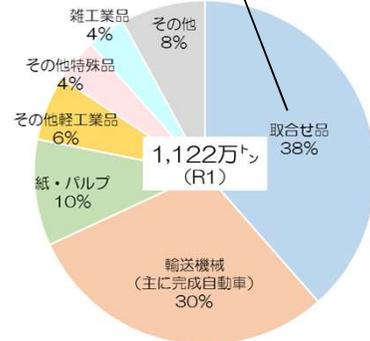
- 東京港は、全国とつながる国内海上輸送拠点として、RORO船の定期航路が北海道、九州・沖縄方面に週40便、フェリーの定期航路が徳島・北九州(新門司)に週7便就航している。主に、完成自動車や紙・パルプ、農水産品や生活関連物資などを取扱っており、首都圏をはじめ北海道、九州方面の人々の生活と産業を支える役割を担っている。
- 大量輸送が可能であるRORO船等による海上輸送は、トラックと比べてCO<sub>2</sub>排出量は約1/6となっており、環境負荷低減に寄与している。
- トラックドライバー不足の問題が顕在化する中、長距離ドライバーの負担軽減を図るモーダルシフトの受け皿としての役割を担っている。



出典：「平成29年度ユニットロード貨物流動調査」(国土交通省)より作成

内航航路ネットワークと発着地別貨物量(月間値)

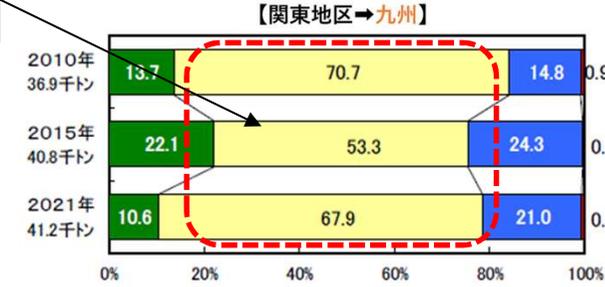
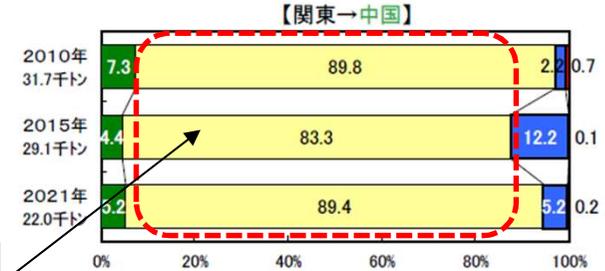
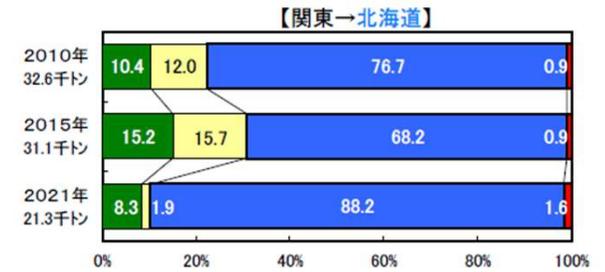
主に、農産品(じゃがいも、玉ねぎ等)  
生活関連物資(飲料・食品、衣服、洗剤等)など



出典：東京港港勢及び利用者ヒアリングより作成

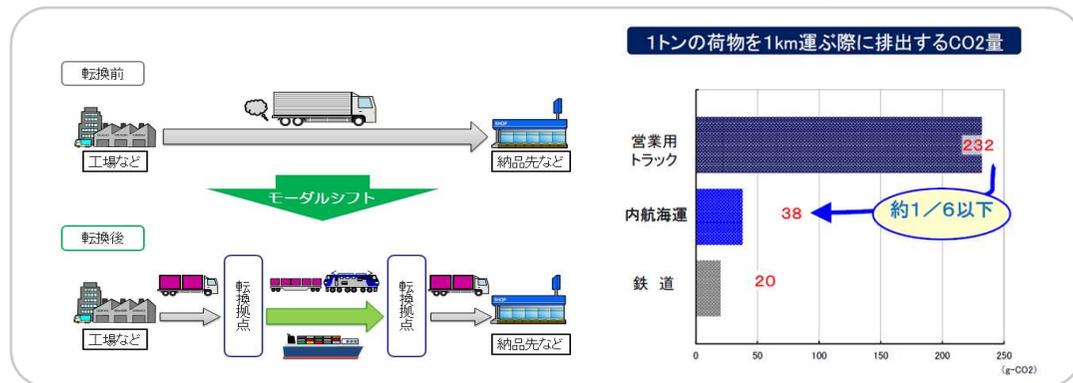
内貿ユニット貨物の品目割合(令和元年)

東京港では九州航路(九州、四国、中国)の貨物を取り扱っており、これらの貨物は今後モーダルシフトが見込まれる。



資料：「全国貨物純流動調査(物流センサス)の調査結果(速報)」(R4.10)より東京都作成

代表輸送機関の分担率



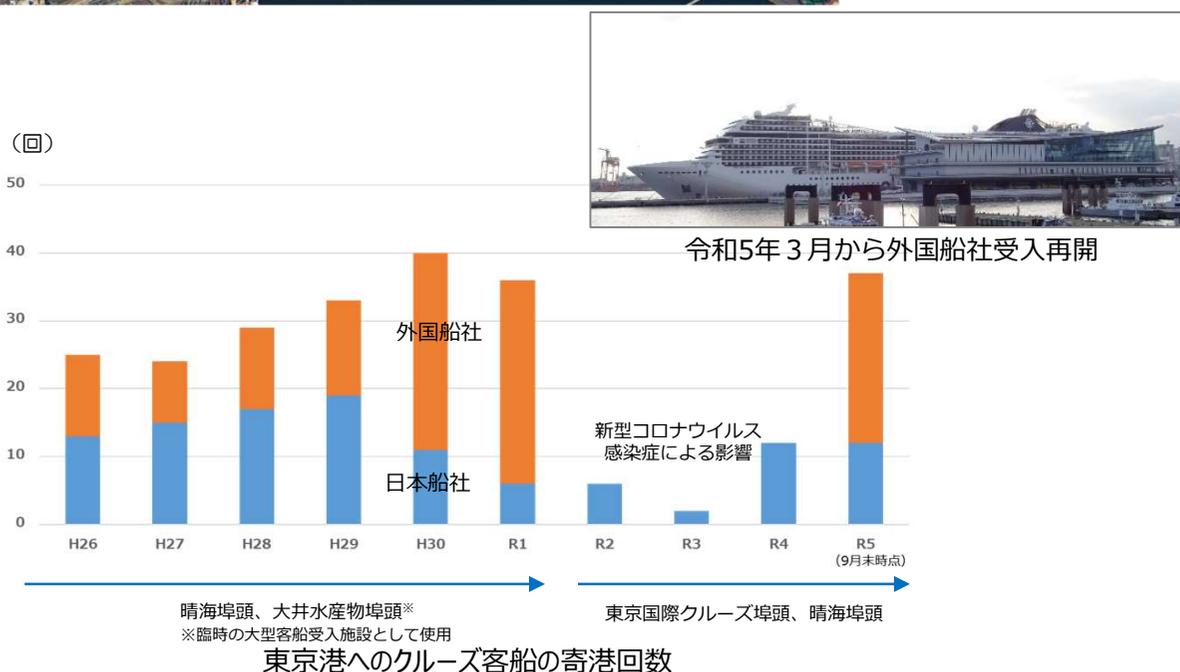
モーダルシフトによる環境負荷の低減

# 東京港が担う役割(クルーズ・離島航路)

- 東京港では、これまでクルーズ客船を晴海客船ターミナルで受け入れてきたが、近年のクルーズ客船の大型化に対応できるよう、世界最大の船舶に対応した新たなクルーズ埠頭を臨海副都心地域(レインボーブリッジの外側)に整備。
- 令和2年9月に東京国際クルーズターミナルとして開業し、令和5年3月からは外国クルーズ客船の受入を再開するなど、国内外からの海の玄関口としての役割を担っている。
- 竹芝埠頭では、伊豆・小笠原諸島への定期航路が島民や観光客に利用されており、東京離島への玄関口としての役割を担っている。



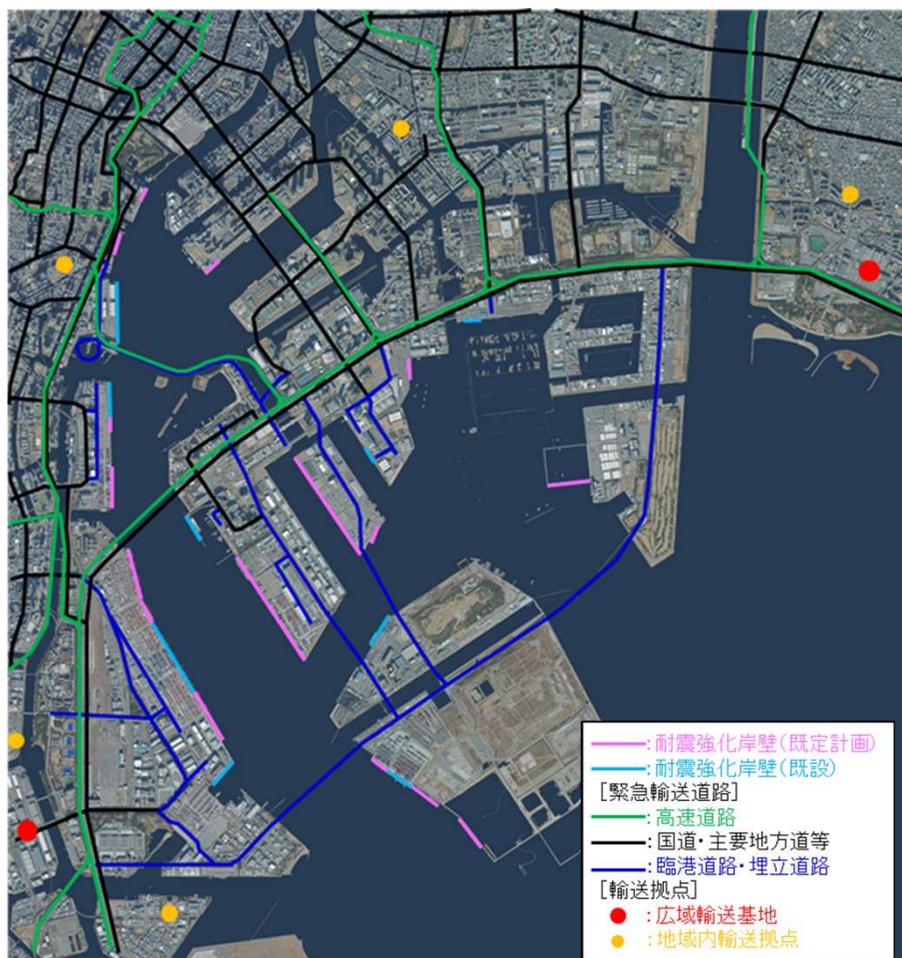
クルーズ船が寄港する東京国際クルーズターミナル



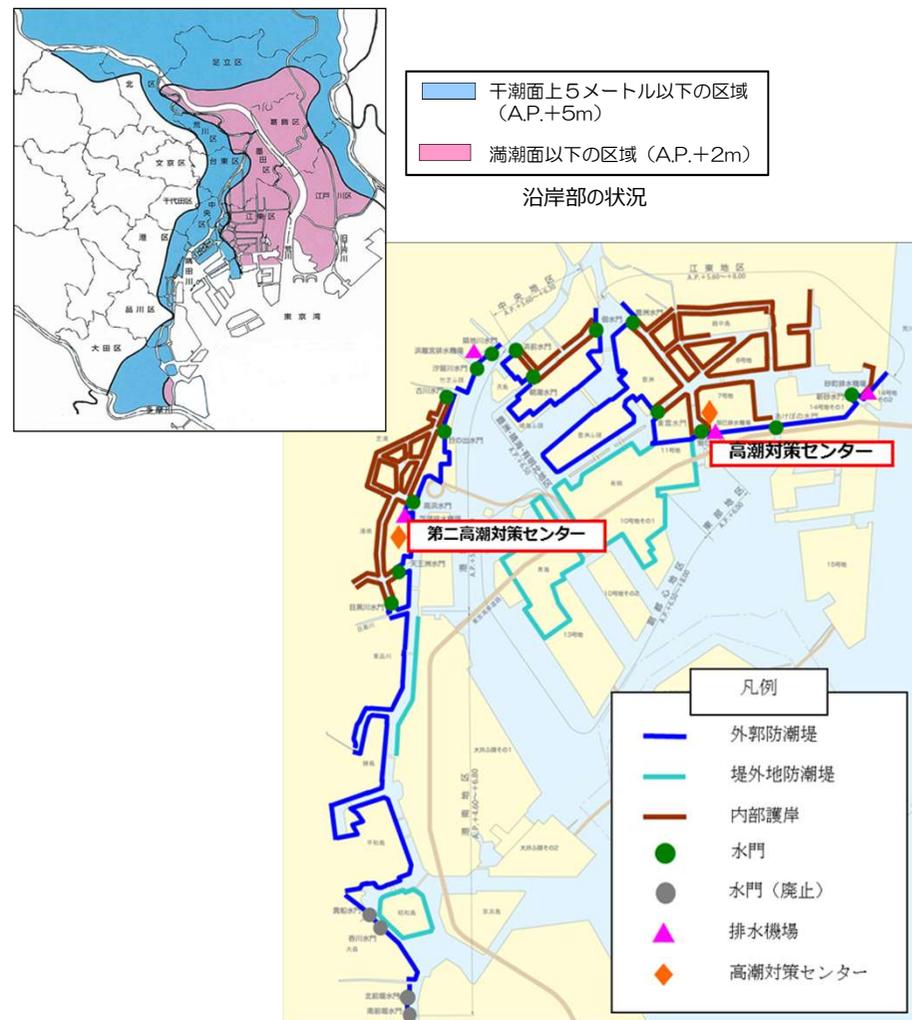
離島航路が就航する竹芝埠頭

# 東京港が担う役割(防災機能)

- 東京港は、大規模地震時に緊急物資や応急・復旧資機材等を、海上輸送で受け入れる重要な役割を担っている。また、首都圏及び東日本の経済活動を停滞させないよう、コンテナ等の幹線貨物輸送の機能を維持する役割を担っている。
- 東京臨海部には、満潮面以下のゼロメートル地帯を含めた低地帯が広がっており、高潮による浸水被害を受けやすい地形となっている。そのため、我が国で最大の浸水被害をもたらした伊勢湾台風級の台風から背後地を防御できるよう、防潮堤や水門、排水機場等の海岸保全施設を整備し、都民の生命と財産を守る役割を担っている。



耐震強化岸壁・緊急輸送道路 配置図



海岸保全施設 配置図



# 東京港の目指す姿

## 【東京港の役割】

### <物流>

- 日本経済を牽引する国際貿易港
- 首都圏・東日本の生活と産業を支える物流拠点
- 全国とつながる国内海上輸送拠点
- 産業活動に伴う多様な貨物の輸送拠点

### <防災・維持管理>

- 災害時の緊急物資等の輸送拠点
- 高潮から都民の生命と財産を守る役割

### <環境>

- 多様な生物の生息環境の場
- 廃棄物等の最終処分場

### <観光・水辺のまちづくり>

- 首都東京の海の玄関口
- 水辺のにぎわい拠点

## 【課題及び要請】

有識者 (委員会等)	貨物量の増加や船舶大型化への対応、労働環境の改善、災害時においても港湾機能を確実に維持できる強靱な港づくり、気候変動による平均海面水位の上昇等への対応、脱炭素化に向けた取組、豊かな海域環境の保全・再生、クルーズ需要への対応、水辺空間の利用ニーズの多様化への対応 等
東京港の課題	ゲート前の交通混雑、船舶大型化への対応 等
都民 (パブコメ等)	港の仕事の魅力発信や、港湾計画の理解促進の手段として、オンライン現場見学も盛り込んでほしい 等
関連計画	「未来の東京」戦略、東京港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画、TOKYO強靱化プロジェクト、東京ベイeSGプロジェクト 等

## 【東京港が目指す将来像】 目標年次: 令和10年代後半

### 【基本理念】

## 進化し続ける未来創造港湾 東京港 ～ スマートポートの実現 ～

常に港の新陳代謝を進め、新たな価値を創造し、国際競争力が高く進化し続ける港

### 物流 世界とつながるリーディングポート

- ユーザーに選ばれ国際競争力が高く使いやすい港
- 国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路への対応、国際フィーダー航路網の充実
- AI等の最先端技術の活用やターミナルの一体利用などによる処理能力の増大・良好な労働環境の確保
- モーダルシフトの進展等に対応した国内海上輸送拠点

### 防災・維持管理 信頼をつなぐレジリエントポート

- 災害時にも物流機能を確実に維持できる強靱な港
- 高潮・津波等や気候変動に伴う平均海面水位の上昇等から都民の生命と財産を確実に守る港
- 既存ストックの効果的な維持管理により機能を発揮し続ける港

### 環境 未来へつなぐグリーンポート

- 脱炭素社会や循環型社会の実現に貢献する港
- 水と緑のネットワークや豊かな海域環境を創出する港

### 観光・水辺のまちづくり にぎわいをつなぐゲートウェイ

- クルーズや水上交通等の多様な船舶を受け入れる港
- 水辺のさらなる魅力向上に向けた緑やオープンスペース等の確保

# 東京港の港湾計画改訂に向けた考え方(まとめ)

## 1. 現在、東京港が担っている役割

- 我が国にとって、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国際物流拠点・産業拠点としての役割を担っている。(2010年に京浜港(東京港・横浜港・川崎港)として国際コンテナ戦略港湾に選定)
- 背後地域の特徴としては、首都東京をはじめとする4,000万人の人口を擁し、背後圏との充実した道路ネットワーク(放射道路や環状道路)を有するとともに沿線では大規模物流倉庫等が多数立地。それに対して、東京港は世界各地と多様で多頻度な航路ネットワークで結ばれており、生活関連物資の輸入拠点、産業機械等の輸出拠点としての役割を担っている。

## 2. 今後の国・背後地域の発展に向けた戦略

- 今後の国際コンテナ戦略港湾政策では、「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」を政策目標としている。
- 東京港では、「今後も人々の暮らしを支え、日本経済を牽引する国際貿易港としての役割を果たしていくため、物流にかかわる全てのユーザーに選ばれ国際競争力が高く使いやすい港に進化し続ける港」として港湾機能の強化を図る。

## 3. 東京港の現状の課題とその対応方策

- 外内貿コンテナ埠頭では、取扱貨物量に対する東京港全体の施設能力不足を解消させるとともに、今後も増加が見込まれる東南アジア貨物等に確実に対応していく必要がある。また、国際基幹航路の維持のため、船舶の大型化への対応及び国際フィーダー航路網の充実・積替機能の強化を図る必要がある。  
このため、新海面処分場コンテナ埠頭計画の機能拡充と既存埠頭(大井・青海・品川)の再編整備を進め、適正な施設能力を確保する。あわせて、AI等の最先端技術の積極的な活用や荷役機械の遠隔操作化、ターミナルの一体利用により、効率的で生産性の高いコンテナターミナルを実現させるとともに、良好な労働環境の確保を図る。  
物流の効率化・積替円滑化に向けたバージ輸送の推進や、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。
- 内貿ユニットロード埠頭では、取扱貨物量に対する東京港全体のヤード不足を解消させるとともに、モーダルシフト等による貨物量の増加に確実に対応していく必要がある。また、船長190m級の船舶への大型化にも対応していく必要がある。  
このため、中央防波堤内側ユニットロード埠頭の機能拡充と既存埠頭(品川、10号地その2)の再編整備や岸壁延伸を進め、適正なヤード面積の確保とRORO船の大型化対応を図る。あわせて、AI等の最先端技術の積極的な活用によりヤード内荷役を効率化するとともに良好な労働環境の確保を図る。
- 切迫性が高まっている首都直下地震等への対応として、緊急物資の受入れやコンテナなど幹線貨物輸送の維持のため、埠頭機能の拡充に合わせ、耐震強化岸壁の整備を推進する。
- 今後のクルーズ客船の寄港ニーズに確実に対応するため、東京国際クルーズ埠頭の2バース体制を確保する。水辺周辺のまちづくり(再開発)や海上公園と連携した水上交通(舟運等)による臨海部の回遊性の向上を図るため、新たな小型棧橋を計画する。

# 東京港港湾計画改訂(案)の概要

- 凡例**
- : 係留施設(既設)
  - : 係留施設(既定計画)
  - : 係留施設(今回計画)
  - : 土地造成(今回計画)
  - : 土地利用(今回計画)
  - : 既定計画削除



■海上交通ネットワークの拡充  
 (竹芝)・1基(新規)  
 (晴海五丁目)・1基(新規)  
 (有明親水海浜公園)・1基(新規)  
 (海の森)・1基(新規)

○臨海部の回遊性の向上  
 ○背後のまちづくりや公園と一体となった水辺のにぎわいの創出

■外内貿コンテナ埠頭の機能拡充  
 (新海面)・(-15~-16) 300m(新規)  
 ・(-15~-16) 300m(新規)  
 ・埠頭用地 3.0ha(新規)  
 (15号地)・(-11~-12) 500m(計画削除)  
 ・埠頭用地 28.8ha(計画削除)

○東京港全体の施設能力不足への対応  
 ○増加する外貿コンテナ貨物への対応  
 ○国際基幹航路の維持  
 ○コンテナ船の大型化への対応  
 ○災害時の幹線貨物輸送に対応

■木材埠頭の配置計画の変更  
 (15号地)・(-12) 260m(うち260m既設)  
 ・埠頭用地 23.8ha(既設)  
 ■物資補給岸壁の拡充  
 (15号地)・(-11) 190m(うち190m既設)  
 ・(-12) 390m(うち390m既設)  
 ・港湾関連用地 13.0ha(既設)

○木材埠頭の船舶の大型化への対応  
 ○官庁船等の係留需要への対応

■内貿ユニットロード埠頭の機能拡充  
 (中央防波堤内側)・(-9) 500m(新規)  
 ・埠頭用地 4.6ha(新規)  
 (中央防波堤内側)・(-9) 500m(うち460m既設)  
 ・埠頭用地 0.1ha(新規)

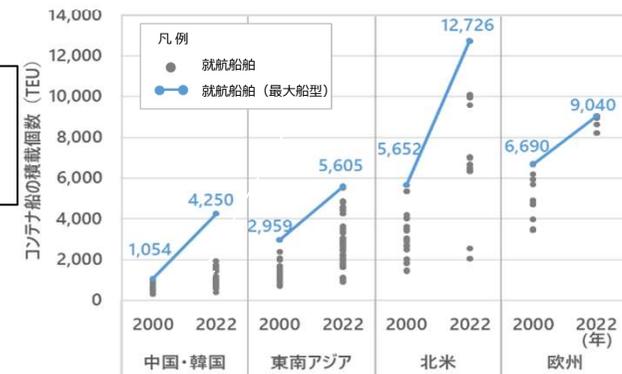
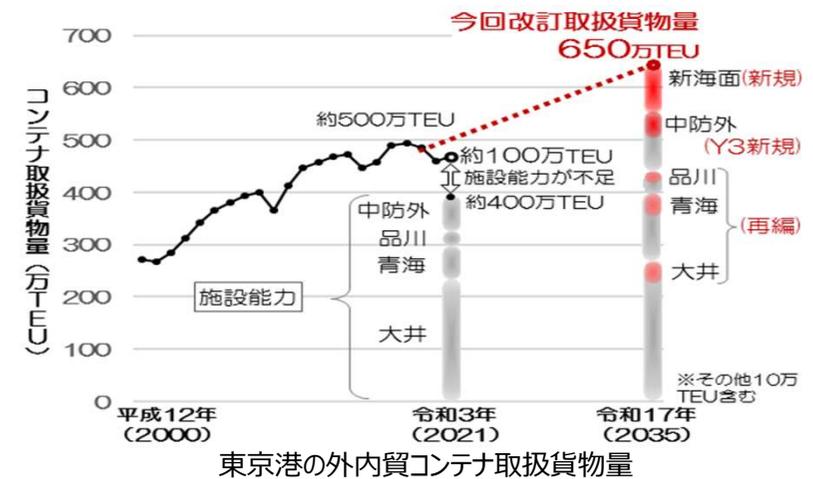
○東京港全体のヤード不足への対応  
 ○増加する内貿ユニット貨物への対応  
 ○RORO船の大型化への対応  
 ○災害時の緊急物資輸送・幹線貨物輸送に対応

# 主な計画内容(【物流】外内貿コンテナ埠頭の機能強化)

- 東京港のコンテナ埠頭は、施設能力を大幅に上回る貨物を取扱っており、貨物量が一時的に増大する時期や、コンテナ車両が集中する時間帯によっては交通混雑が発生。ハード・ソフト一体となった対策を進めてきたが抜本的な施設能力の強化が必要となっている。
- スケールメリットによる輸送コスト低減のため、船舶の大型化が急激に進展しており、東南アジア航路においても貨物量の増加に伴い船舶の大型化が進展している。
- これらの課題に対応するため、新海面処分場コンテナ埠頭計画の機能拡充(水深-15m~-16m、総延長600m(2バース)、奥行500m)と既存埠頭(大井・青海等)の再編整備を進め、東京港全体の施設能力不足を解消させるとともに、今後も増加が見込まれる東南アジア貨物等に確実に対応していく。また、船舶の大型化への対応と国際フィーダー航路網の充実・積替機能を強化し、国際基幹航路を維持していく。
- 物流の効率化・積替円滑化に向けたバージ輸送の推進や、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。



外内貿コンテナ埠頭計画の考え方



出典:「東京港ハンドブック」より作成

東京港に寄港するコンテナ船大型化動向(航路別)

# 東京港における「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組み

- 「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」するため、国際基幹航路を維持していく必要がある。また、世界の経済発展が東南アジアや南アジア等へ拡大する中、これらの地域の存在は一層高まるものと想定されており、東京港の東南アジア貨物は、今後も増加が見込まれるため、確実に対応していく必要がある。
- このため、大井・青海コンテナ埠頭等では、既存ストックの効果の最大化を図る再編整備を進めていく。一方、基幹航路と東南アジア航路を運航する船会社の新たな寄港ニーズや将来の貨物量の増加に対しては、中央防波堤外側及び新海面処分場コンテナ埠頭において、段階的に対応していく。
- 新海面処分場コンテナ埠頭の広大な埋立地を活用した倉庫・荷捌き施設の立地や、国際フィーダー航路等との円滑な積替の実現など、「集貨」「創貨」「競争力強化」の取組みを推進していく。

## <集貨>

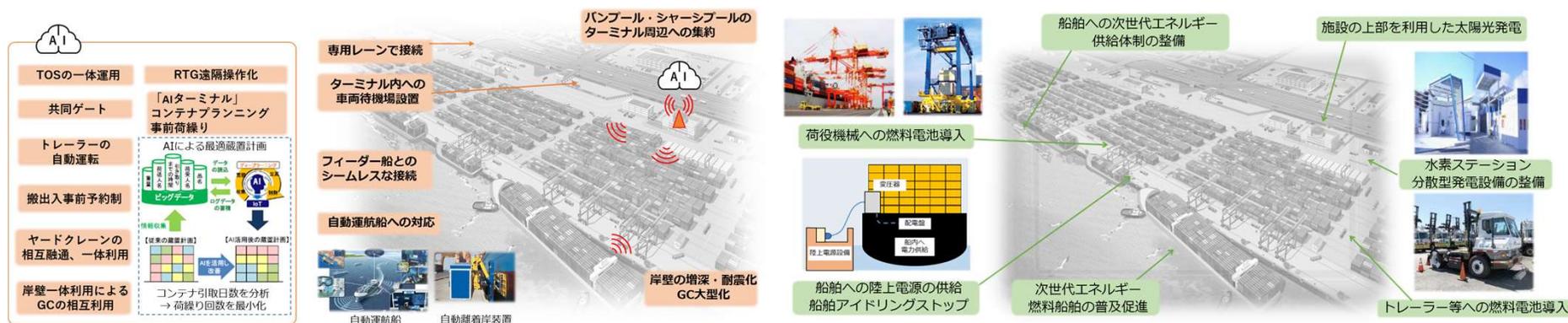
- ・コンテナターミナルの一体利用により、国際フィーダー航路等との円滑な積替機能を確保
- ・鉄道や内航船等の多様な輸送モードを活用した集貨を促進するため、埠頭機能の拡充や積み替え・横持ちに係る取組を実施

## <創貨>

- ・大井ふ頭等において計95区間（約108ha）の港湾施設用地を低廉な料金で貸し付けるなど引き続き、ふ頭背後への倉庫・荷捌き施設の立地集積を図ることで、創貨に向けた環境づくりを推進

## <競争力強化>

- ・コンテナ埠頭の機能拡充により施設能力を確保し、あわせてAI等の最先端技術の積極的な活用や荷役機械の遠隔操作化、ターミナルの一体利用により、効率的で生産性の高いコンテナターミナルを実現
- ・新規埠頭の利点を活かし、「最先端技術を積極的に活用した荷役機械の高度化等」や「コンテナターミナルの脱炭素化」、「災害時にもサプライチェーンを維持する強靱化」を実現



コンテナターミナルにおける最先端技術の活用（イメージ）

コンテナターミナルの脱炭素化（イメージ）

- コンテナ埠頭の機能拡充にあわせ、AI等の最先端技術の積極的な活用や荷役機械の遠隔操作化、ターミナルの一体利用により、効率的で生産性の高いコンテナターミナルを実現させるとともに、良好な労働環境の確保を図る。

## 最先端技術の活用

### ① コンテナ搬出入予約制の導入推進

- ・CONPAS等を活用した搬出入予約制の導入を推進し、特定の時間帯に集中して来場するコンテナ搬出入車両を分散化

▶一部ターミナルにおいて、CONPASを活用したコンテナ搬出入予約制事業を実施中

### ② 効率的なターミナル運営の促進

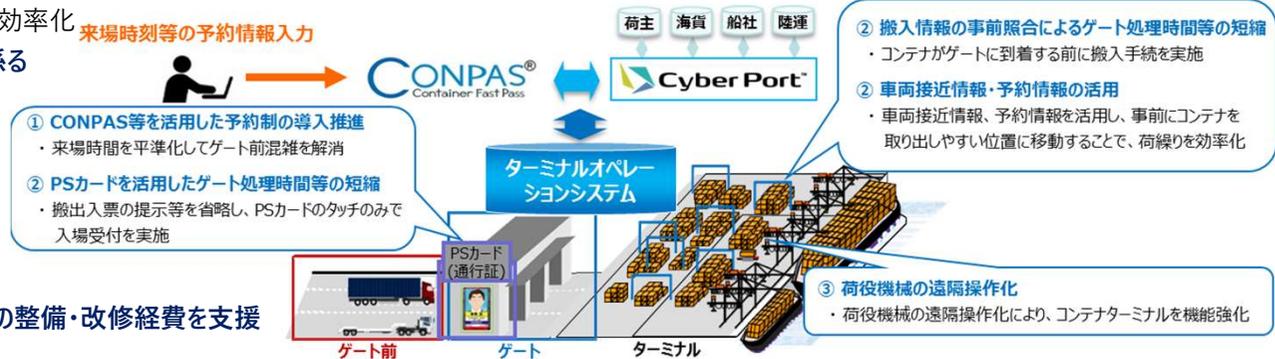
- ・コンテナ搬出入予約情報等をターミナルオペレーションシステム（TOS）とデータ連携し、ゲート処理時間等の短縮や荷繰りを効率化

▶CONPASやCyber Port とTOSとのデータ連携に係るシステム改修費用を支援

### ③ 荷役機械の遠隔操作化の促進

- ・将来の労働力不足に対応しつつ、荷役機械の遠隔操作化を活用し荷役能力を向上させることで、コンテナターミナルを機能強化

▶荷役機械の遠隔操作化に向けて必要となる施設の整備・改修経費を支援



## コンテナターミナルの一体利用

### <現状・課題>

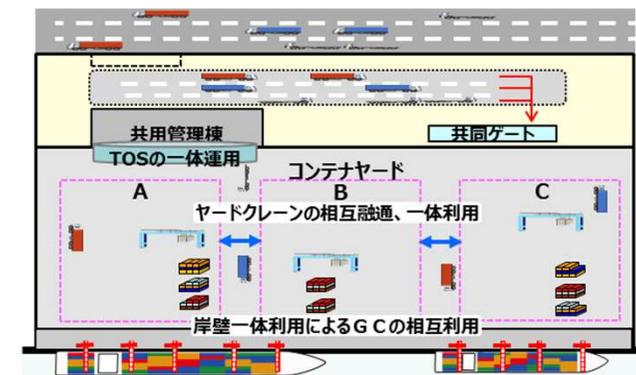
- ・東京港の外貿コンテナ埠頭では、借受事業者ごとに運営されている状況
- ・引き続き、基幹航路の寄港を堅持していくには、コンテナターミナルの効率的な運営体制の実現が不可欠

### <これまでの取組>

- ・一部のコンテナ埠頭では、各社個別の借受から共同借受とすることで、ヤードの効率的利用やゲートシステムの統合によるゲート業務の一元化、各社ごとに設定していたゲート前待機レーンの柔軟な運用を実施
- ・また、本船荷役のため、一部ターミナルでは隣接ターミナル間の岸壁やガントリークレーンの相互融通を実施

### <今後の取組 (コンテナターミナル一体利用の促進)>

- 隣接ターミナル間の施設や設備等の共同化を進めることで限られたヤードスペースの最適化を実現
- 繁忙期や船舶遅延時におけるヤードクレーンの相互融通や岸壁の一体利用を実現



コンテナターミナルの一体利用 (イメージ)

# 主な計画内容(【物流】内貿ユニットロード埠頭の機能拡充)

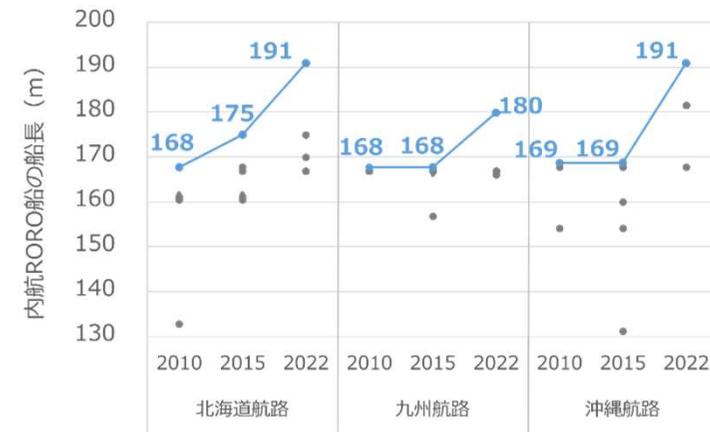
- 内貿ユニットロード埠頭では、貨物量の増加に対して、ヤード不足が生じており、場外ヤードへの横持ち輸送が行われている。また、全ての航路(北海道・九州・沖縄)において大型化が進展しており、船長190m級に対応したバース延長の確保が必要となっている。
- これらの課題に対応し、今後のモーダルシフト等による貨物量の増加に対応するため、中央防波堤内側埠頭の機能拡充(新規埠頭(水深-9m、延長500m(2バース)、奥行195m)を計画し、既存埠頭の再編(品川、10号地その2)や岸壁延伸(中央防波堤内側:460m(2バース)→500m(2バース))とあわせ、東京港全体で適正なヤード面積の確保と船舶の大型化対応を図る。
- あわせて、AI等の最先端技術の積極的な活用によりヤード内荷役を効率化するとともに良好な労働環境の確保を図る。



内貿ユニットロード埠頭計画の考え方

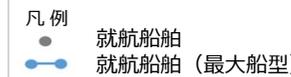


ヤード内がシャーシ等で満載状態



出典:「内航船舶明細書」(一般社団法人日本海運集会所)、「東京港ハンドブック」より東京都作成

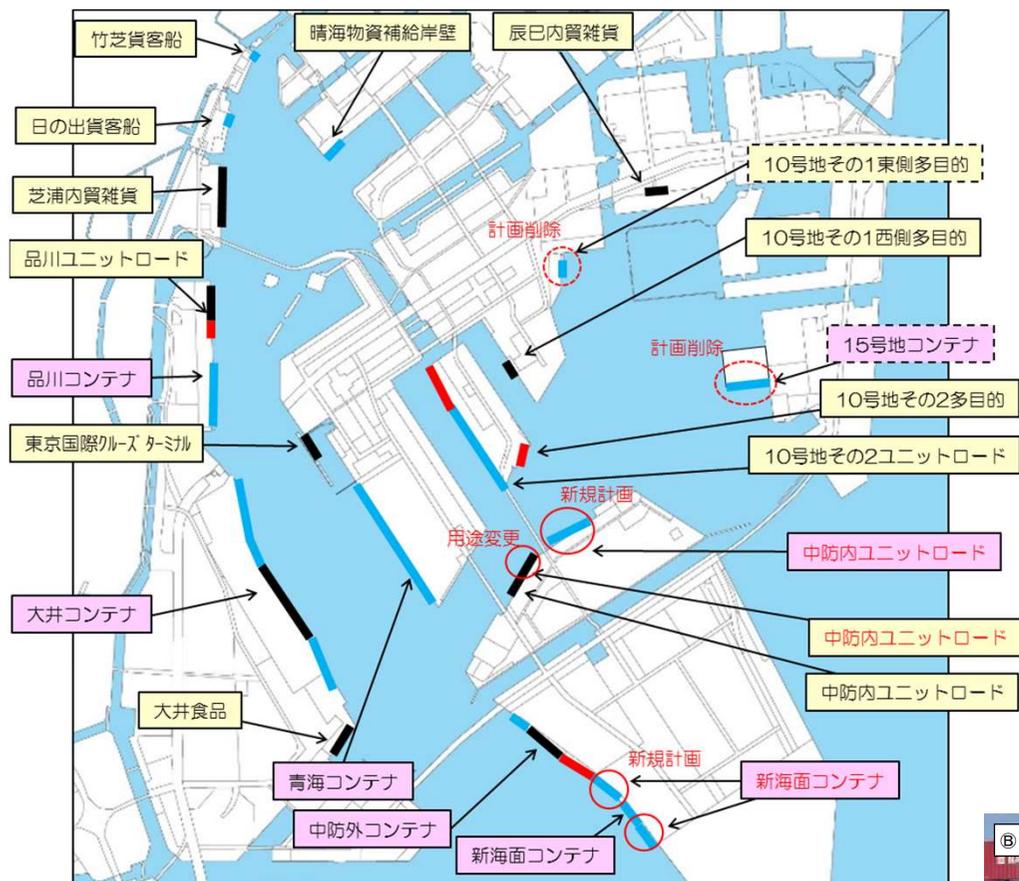
RORO船の大型化動向



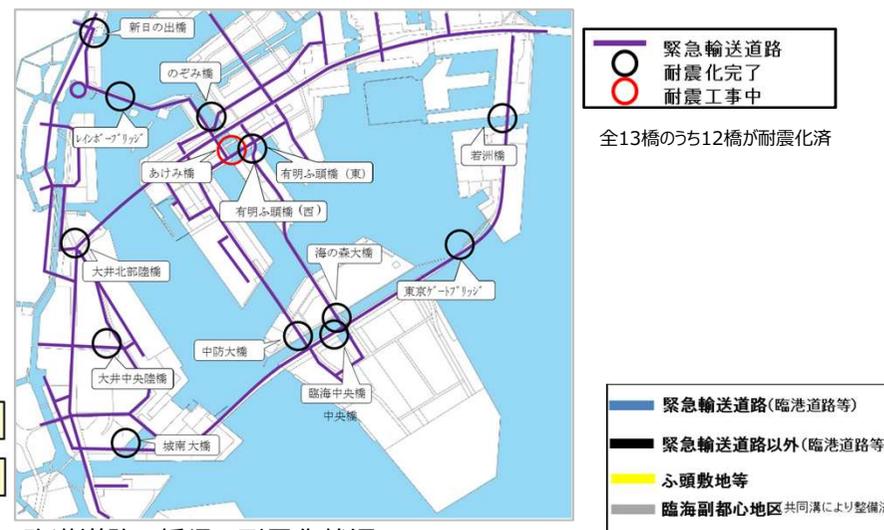
中央防波堤内側 X6,X7及び中防内1号線(鳥瞰図)

# 主な計画内容(【防災】防災機能の強化)

- 切迫性が高まっている首都直下地震等への対応として、緊急物資の受入れやコンテナなど幹線貨物輸送の維持のため、新規埠頭の整備や既存埠頭の再編整備に合わせ、耐震強化岸壁の整備を推進する。耐震強化岸壁の配置については、コンテナ埠頭計画及び内貿ユニットロード埠頭計画等の変更にあわせ計画を変更し、引き続き必要数を確保していく。
- また、背後圏への陸上輸送が停滞しないよう、緊急輸送道路を含む臨港道路の橋りょうの耐震化を完了させるとともに、臨港道路や埠頭敷地など、東京港の全エリアにおいて無電柱化を推進する。台風・高潮への浸水対策としては、電源設備の嵩上げ等に取り組む。



凡例		耐震強化岸壁 配置図	
<span style="background-color: black; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	整備済	<span style="background-color: yellow; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	緊急物資
<span style="background-color: red; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	事業中	<span style="background-color: pink; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	幹線貨物
<span style="background-color: blue; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	未整備		



臨港道路の橋梁の耐震化状況



臨港道路の無電柱化



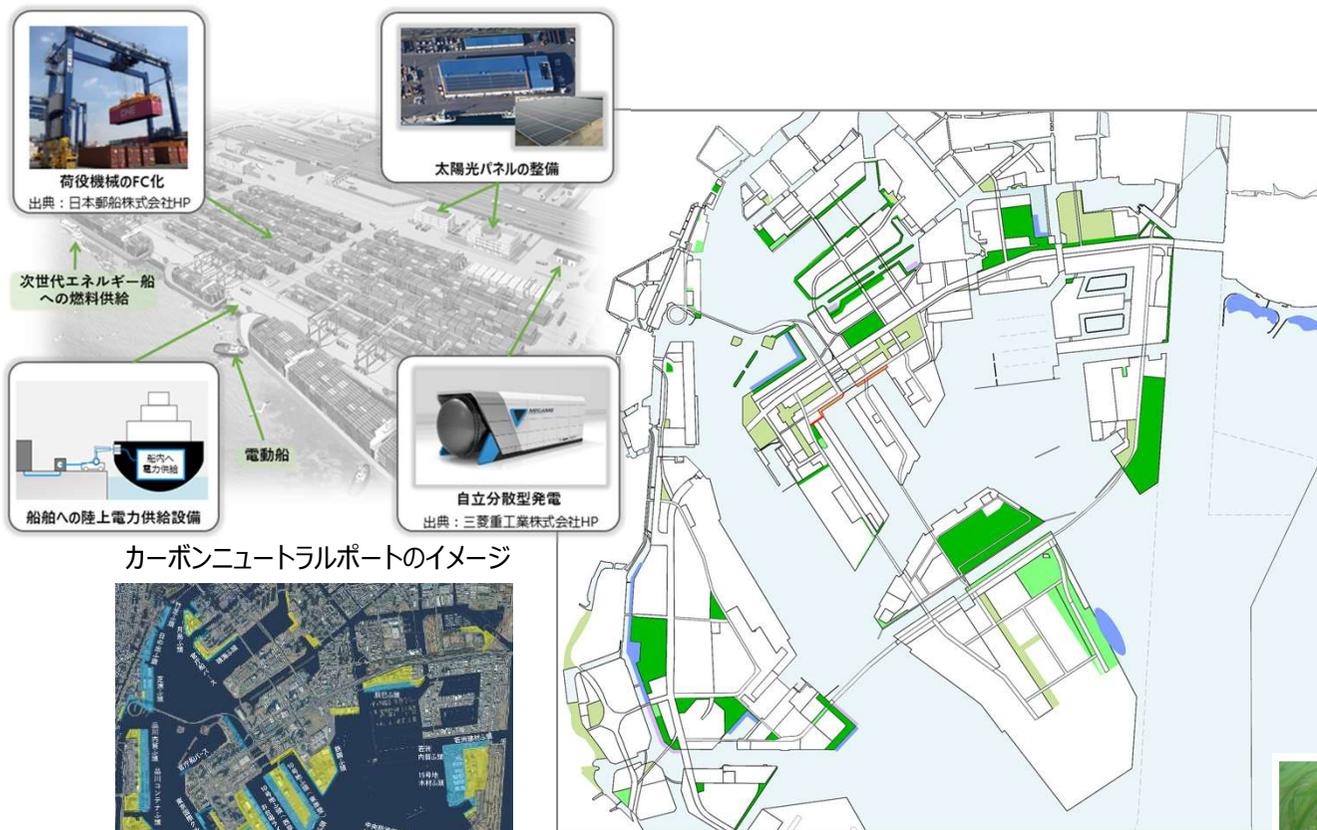
電源設備の嵩上げ



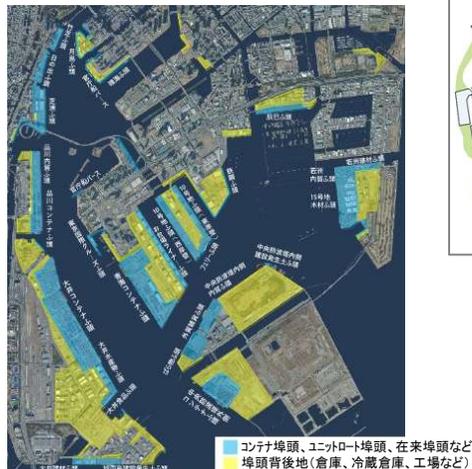
無電柱化対象エリア

# 主な計画内容(【環境】カーボンニュートラルポート・緑地・海浜 ほか)

- カーボンニュートラルポート(CNP)の実現に向けて、次世代エネルギーや再生可能エネルギーの活用を促進するとともに、陸上電力供給による船舶のアイドリングストップなど、港湾施設の脱炭素化に向けた取組を推進する。
- 豊かな海域環境の創出に向けて、水と緑のネットワークを拡充するとともに、水生生物や水鳥など多様な生物の生息の場でありブルーカーボン生態系を構成する干潟や藻場等の保全・再生に取り組む。
- 区部で発生する廃棄物等を適切に処分し持続可能な循環型社会に貢献していくため、引き続き廃棄物処分場の機能を確保する。



カーボンニュートラルポートのイメージ



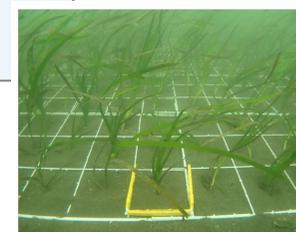
カーボンニュートラルポートの対象範囲

水と緑のネットワークの拡充 (緑地・海浜計画)

凡 例	
<span style="color: green;">■</span>	緑地 (既定)
<span style="color: lightgreen;">■</span>	その他緑地
<span style="color: green;">■</span>	緑地 (今回計画)
<span style="color: lightgreen;">■</span>	海浜 (既定)
<span style="color: lightgreen;">■</span>	緑地 (既定計画)
<span style="color: cyan;">■</span>	海浜 (既定計画)



廃棄物処分場の機能確保 (新海面処分場)



(アママの移植 R3.10)



(種子形成を確認 R4.6)

- 世界的に環境意識が高まる中、荷主等が利用する港湾を選択するに当たっては、環境配慮の視点やCO<sub>2</sub>排出量の削減が重要な要素となっている。このため、東京港の脱炭素化に向けた取組を戦略的に推進する「東京港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画」を令和5年3月に策定。
- 東京港におけるカーボンニュートラルの実現に向けて、同計画に基づき、次世代エネルギーや再生可能エネルギーの活用を推進するとともに、陸上電力供給による船舶のアイドリングストップなど、港湾施設の脱炭素化に向けた取組を推進。

## 脱炭素化の目標と主な取組

- 東京港における2020年度の温室効果ガス排出量の推計値は、約58.6万トン
- 温室効果ガスの削減目標を2050年カーボンニュートラル（CO<sub>2</sub>排出実質ゼロ）、2030年カーボンハーフ（2000年比50%削減）に設定

### 化石燃料から水素エネルギー等へ転換し 脱炭素化を推進

- **水素等を活用した荷役機械等の導入促進**
  - ・ コンテナふ頭の全てのRTGをFC換装型等へ転換するため、来年度から導入費用の一部を補助
  - ・ FC換装型RTGを使用し、実際の荷役作業の中でFCの活用を検証
- **水素等を活用した分散型発電施設の整備**
  - ・ 電力ひっ迫時に電力を安定的に確保するため、水素等を活用した分散型発電設備を整備

水素で発電する分散型発電設備



FC換装型RTG



ディーゼルエンジンをFCへと換装し、水素を燃料とすることが可能

### 円滑な物流の実現やグリーン物流の促進により、 トラック輸送等に伴うCO<sub>2</sub>排出量を削減

- **ふ頭の新規整備や再編整備の推進**
  - ・ Y3整備や既存ふ頭の再編整備を推進し、コンテナふ頭を機能強化
- **荷役や物流におけるICT技術の活用**
  - ・ CONPASを活用したコンテナ搬出入予約制を全てのコンテナターミナルに導入
  - ・ 荷役機械の遠隔操作化を促進
- **モーダルシフト等の促進**
  - ・ トラック輸送を船舶や鉄道による輸送へ転換促進

荷役や物流におけるICT技術の活用



モーダルシフトの促進  
(船舶・鉄道輸送への転換)



### 使用エネルギーのグリーン化や 省エネ化を促進

- **使用エネルギーのグリーン化**
  - ・ 令和6年4月に全てのコンテナふ頭に再生可能エネルギー由来のグリーン電力を導入
  - ・ 上屋や臨港道路を活用し、太陽光発電を増設
  - ・ 停泊中の船舶からのCO<sub>2</sub>排出を削減するため、公共ふ頭等において陸上電気供給設備を整備
- **環境負荷軽減に向けた事業活動の見直し**
  - ・ 港湾施設、倉庫等の省エネ化、脱炭素化に向けた車両・設備の更新や業務の見直しを促進

上屋等を活用した太陽光発電



FC自動車やEVトラック等の活用

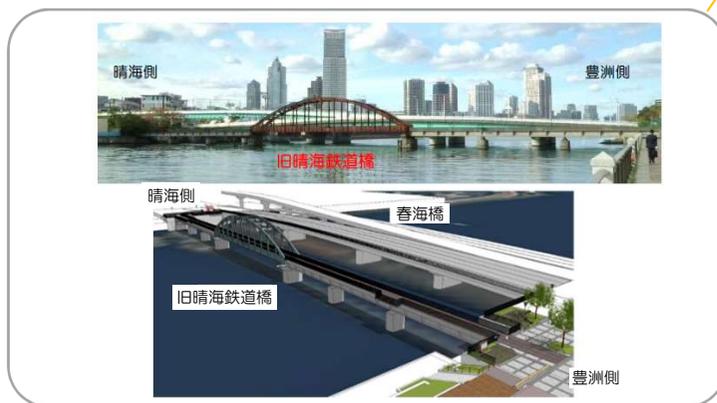
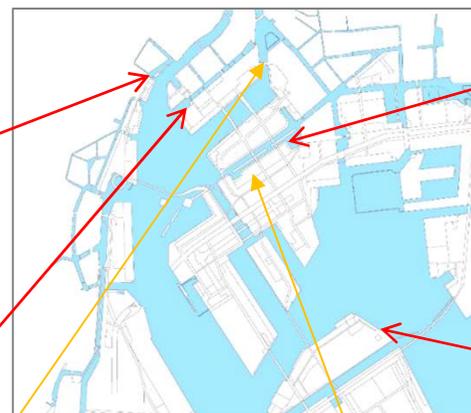


# 主な計画内容(【観光・水辺のまちづくり】)

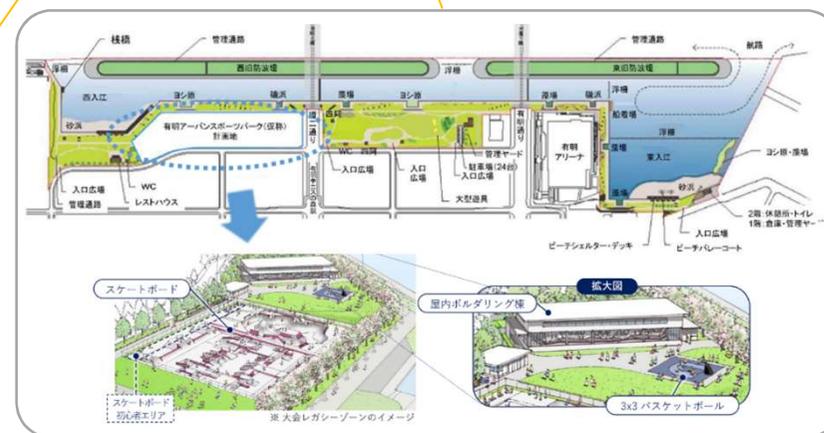
- 今後のクルーズ客船等の寄港ニーズに確実に対応するため、東京国際クルーズ埠頭の2バース体制を確保する。
- 海・川・まちの結節点としてのポテンシャルを生かし、水辺周辺のまちづくり(再開発)や海上公園と連携した水上交通(舟運)等による水辺のにぎわいの創出及び臨海部の回遊性の向上を図るため、新たな小型栈橋を計画する。
- 海上公園においては、緑やオープンスペース等の連続性を確保した公園の整備や海に面した園路や海浜等へのパブリックアクセスの確保、民間事業者と連携したにぎわいの創出に取り組む。



東京国際クルーズ埠頭



旧晴海鉄道橋を活用した遊歩道 (緑地)



有明親水海浜公園における民間事業者との連携 (緑地・海浜)

## ○埠頭の機能拡充について

(意見)

新海面処分場コンテナ埠頭において、大幅な機能拡充が新たに位置付けられており、増加する東南アジア貨物への対応を強化することについて評価する。また、トラックドライバーの時間外労働の上制限などに対応する内貿埠頭についても大幅に機能強化を図る計画となっており、今後、これらの取組について、具体的にどのように進めていくのか。

(回答)

国や事業者の皆様等と緊密に連携しながら、これらの埠頭整備を推進するとともに、DXの取組を積極的に進めることで、東京港の抜本的な機能強化を実現させていく。

## ○防災対策について

(意見)

港湾は災害時の経済活動の維持や緊急物資の受入れに不可欠な拠点であり、その機能は確実に維持されなければならない。今回の計画に基づいて、大規模地震や気候変動に伴う平均海面水位の上昇に対しては、どのように取り組んでいくのか。

(回答)

耐震強化岸壁については、現在事業中のY3バースを着実に整備するとともに、未整備箇所は、埠頭の再編等にあわせ整備するなど、関係者との調整を進めていく。平均海面水位の上昇に対しては、防潮堤の高さが不足する地区から順次嵩上げを実施していく。

## ○観光・水辺のまちづくりについて

(意見)

国内外からの観光客の増加や再開発などによる新たなまちづくりが進む中、水辺空間の魅力向上やにぎわいの創出に資する取組をさらに進めていくべき。

(回答)

都は、民間事業者と連携して、日の出埠頭において、港の風景を楽しめるレストラン等を備えた新たな小型船ターミナルを開業させるとともに、海上公園では、晴海埠頭公園において、コワーキングスペースなどを併設したカフェの設置などを進めてきた。引き続き、民間開発等と連携して、水辺空間の魅力向上やにぎわいの創出に取り組んでいく。



【答申】 東京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、脱炭素への対応など、新たな課題や要請を踏まえ、国際コンテナ物流のDX、GXを加速。
- 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

- |           |   |              |   |
|-----------|---|--------------|---|
| <b>集貨</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>● 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、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</li><li>● 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></li><li>● 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></li></ul> | <b>競争力強化</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>● 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></li><li>● 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></li><li>● 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></li><li>● 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</li></ul> |
| <b>創貨</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>● 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</li></ul>   |              |   |

## 各港の主な取組の方向性(抜粋)

### 【東京港】

国際基幹航路の寄港を維持しつつ、アジア方面からの増大する輸入需要等への対応を図るため、コンテナターミナルの整備・再編や一体利用等により、コンテナ取扱いの効率化に向けた機能を確保するとともに、震災時のコンテナ物流機能を確保するための耐震強化岸壁の整備を推進する。

### 【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。

### 【横浜港】

コンテナターミナルの整備・再編や一体利用等により、大水深岸壁を活かした国際基幹航路の寄港拠点としての機能に加え、国際基幹航路と国内外のフィーダー輸送網との積替機能を強化する。

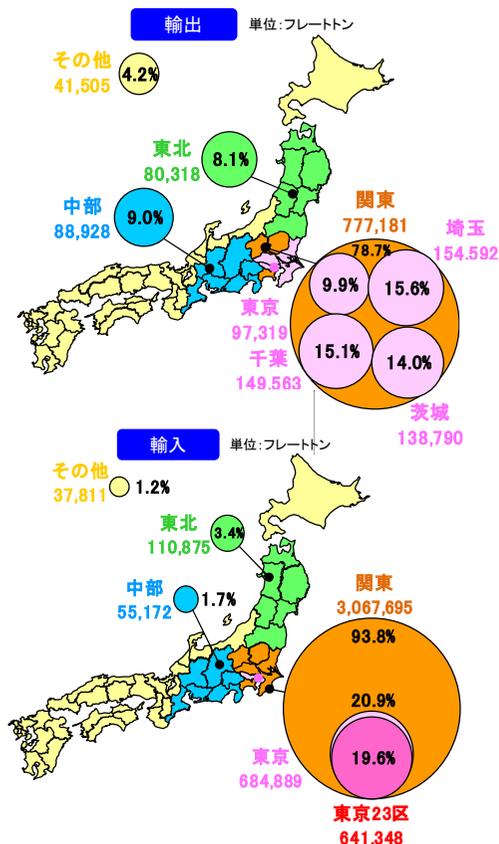
# 東京港の役割(国際戦略港湾としての東京港)

- 国際戦略港湾である東京港は、東日本各港との国際フィーダー航路が就航しているとともに、国内長距離内航RORO船34航路の約45%に当たる15航路が就航(令和4年1月時点)するなど、国内と海外の物流を結ぶ玄関口として首都圏を中心に東日本の経済を支えている。
- 令和5年6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 中間とりまとめ」において、東京港については国際基幹航路の寄港を維持しつつ、アジア方面からの増大する輸入需要等への対応を図るため、コンテナターミナルの整備・再編や一体利用等が取り組みの方向性として記載されている。
- 今回改訂で新規に計画するコンテナターミナル等は、首都圏等の経済や日常生活を支える港として極めて重要な役割を担うとともに、我が国の輸出産業の競争力強化や輸入需要の増大に対応するものとなっている。

■コンテナ定期航路数(令和5年9月時点)



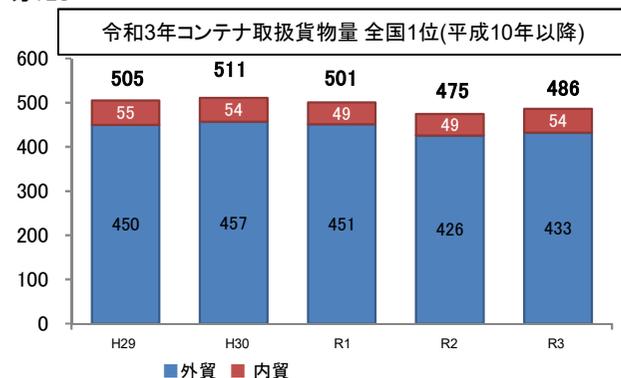
■コンテナ取扱貨物の生産地・消費地シェア



■新海面処分場コンテナ埠頭等の配置



■コンテナ取扱貨物量の推移



出典: 2017~2020年は港湾統計(年報)、2021年は国土交通省港湾局調べ

資料: 平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査より国土交通省港湾局作成

# 東京港の目指す姿と基本方針との適合

## 目指す姿【前回改訂時】

- ① **世界とつながる国際貿易拠点港**
  - ・ 欧米との国際基幹航路のみならず、アジア航路の拡充を図るため、施設の新規整備や既存ふ頭の再編・高度化を進めるなど国際競争力の強化を図り、総合的な物流の効率化を推進。
- ② **世界から人が訪れる国際観光港湾**
  - ・ 東京都心部を背後に擁する優位性を活かし、国際会議の誘致や観光振興等の取組を推進し、魅力あるみなと・まちづくりを展開。
- ③ **世界をリードする環境先進港湾**
  - ・ 緑地や水辺空間の魅力向上に取り組み、人とみなと海とのつながりを取り戻す。
- ④ **世界を魅了し未来を切り開く「スポーツ都市東京」**
  - ・ 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、「スポーツ都市東京」の実現に寄与。
- ⑤ **世界に誇れる安全・安心なベイエリア**
  - ・ 大規模災害発生時においても、津波・高潮から都民の生命や財産を守るとともに、東日本大震災の教訓を踏まえた防災力の更なる強化。

## 目指す姿【今回改訂】

- [物流] 世界とつながるリーディングポート**
  - ・ ユーザーに選ばれ国際競争力が高く使いやすい港に進化するため、国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路への対応、国際フィーダー航路網の充実・積替機能を強化。
  - ・ AI等の最先端技術の活用やターミナルの一体利用などにより処理能力の増大や良好な労働環境を確保。
- [防災・維持管理] 信頼をつなぐレジリエントポート**
  - ・ 大規模地震や台風・高潮等の災害時にも物流機能を確実に維持できる強靱な港の実現。
- [環境] 未来へつなぐグリーンポート**
  - ・ 東京港におけるカーボンニュートラルの実現に向けて、次世代エネルギーや再生可能エネルギーの活用を促進するなど、港湾施設の脱炭素化に向けた取組を推進。
- [観光・水辺のまちづくり] にぎわいをつなぐゲートウェイ**
  - ・ クルーズ客船や大型クルーザー、水上交通（舟運）等の多様な船舶の寄港・回遊要請に対応するため、客船等の円滑かつ安全な受入機能の確保や官民連携による船着場を拡充。

## 【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

- 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
  - ・ 国際基幹航路の寄港の維持に資する国際戦略港湾における高規格コンテナターミナルの形成
  - ・ 国際基幹航路で輸送されるコンテナ貨物の国内及び東南アジア等広域からの集約
- 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構築及び航路等の啓開体制の強化
- 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
  - ・ クルーズ船、大型のプレジャーボートやその他の水上交通等の多様な船舶の回遊・寄港要請への対応

## 【今回計画での主な対応】

- < 物流 >
  - ・ 国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路に対応するため、新海面処分場コンテナ埠頭計画を機能拡充
- < 防災・維持管理 >
  - ・ モーダルシフト等による内貿貨物の増加に対応するため、中央防波堤内側に新たな内貿ユニットロード埠頭を計画
- < 防災・維持管理 >
  - ・ 切迫性が高まっている首都直下地震等への対応として、外内貿コンテナ埠頭計画及び内貿ユニットロード埠頭計画の変更にあわせ耐震強化岸壁を計画
- < 観光・水辺のまちづくり >
  - ・ 水辺のまちづくりや海上公園と連携した水上交通（舟運）等による臨海部の回遊性の向上を図るため、小型棧橋を計画

# 貨物の取扱状況

## 総取扱貨物量

- 太宗貨物は輸入の衣服・身廻品・はきもの、輸出のその他化学工業品、移出入の完成自動車。
- 主な輸出入相手国はアジア、中国。
- 主な移出入先は北九州、千葉、荊田。

### 東京港取扱貨物量(公共+専用)推移



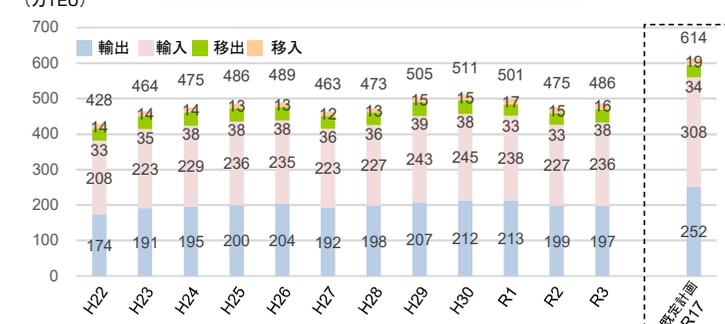
### 【推移と既定計画(2027目標)】

- 新型コロナウイルス感染症等の影響により、一時的に減少しているものの、堅調に増加している。
- H26改訂時には、大幅に増加を見込んでいた再利用資材の輸出が横ばいで推移しているなど、H26改訂時の推計と異なった傾向で推移している品目もあるが、全体としては大きな相違はない。

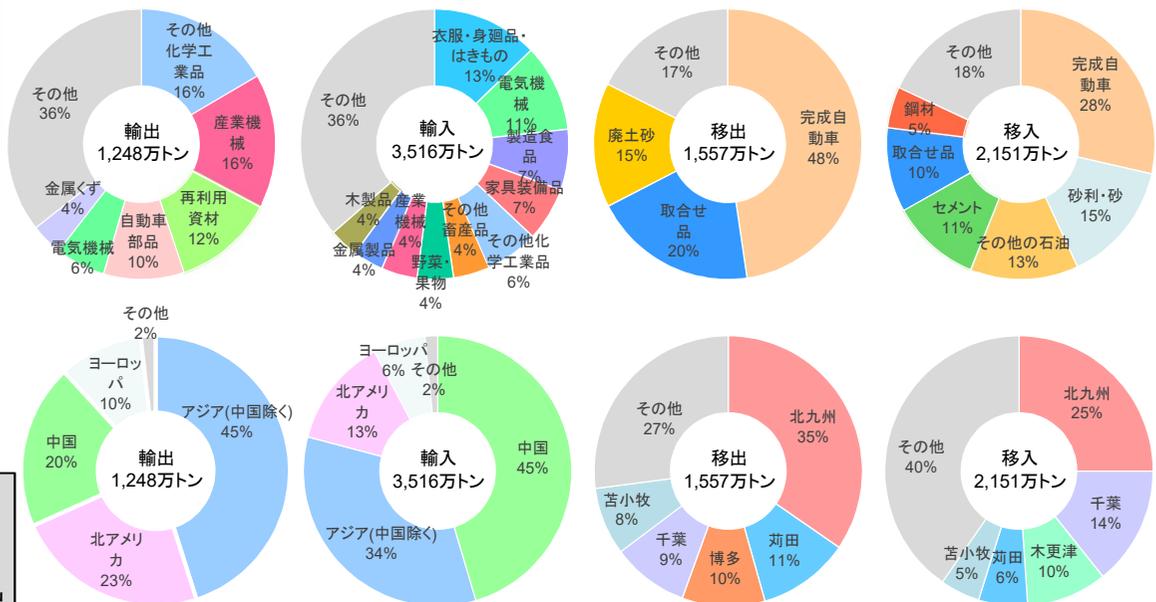
## コンテナ取扱貨物量

- 新型コロナウイルス感染症等の影響により、一時的に減少しているものの、堅調に増加している。
- コンテナ貨物の主要品目は、輸入の衣服・身廻品・はきもの、輸出のその他化学工業品、移出入の取合せ品である。

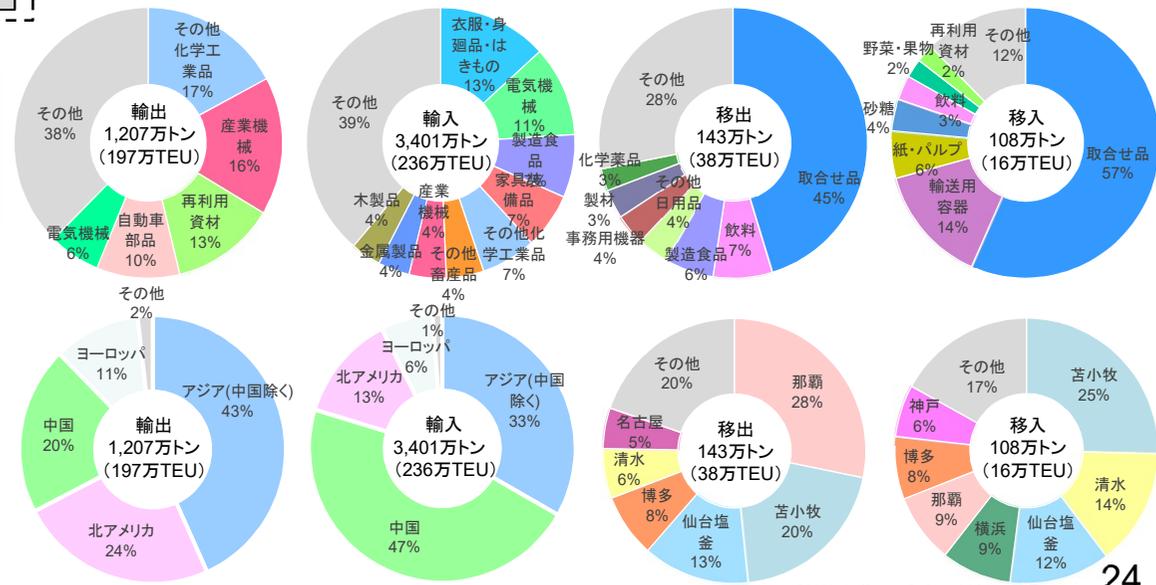
### コンテナ取扱個数の推移(空コン含む)



## 東京港取扱貨物の品目別内訳(R3)



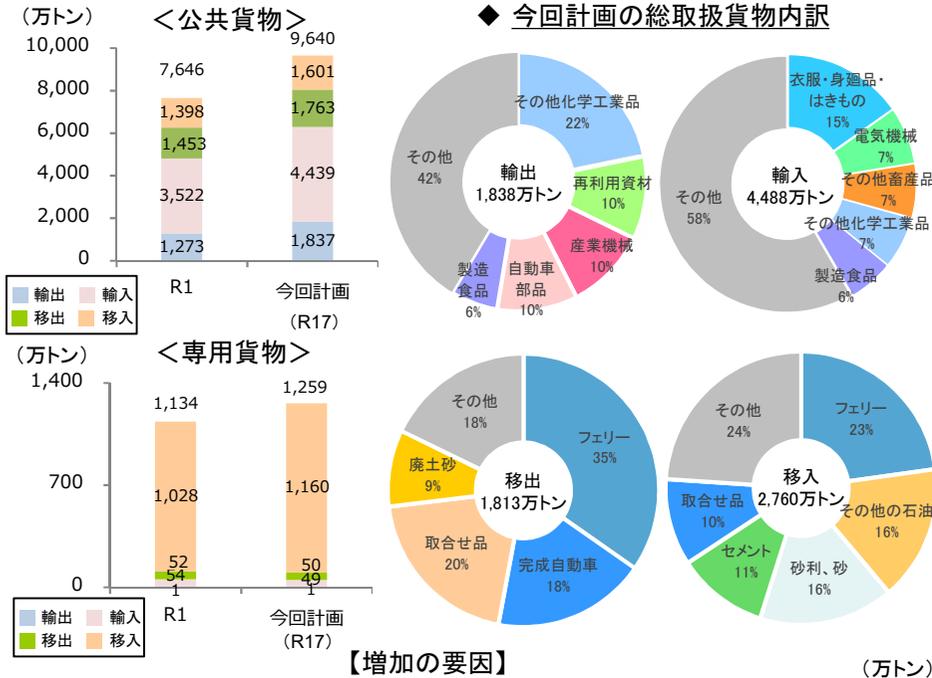
## 東京港コンテナ取扱個数の内訳(R3) ※内賃は国際フィーダー含む



# 計画貨物量の設定

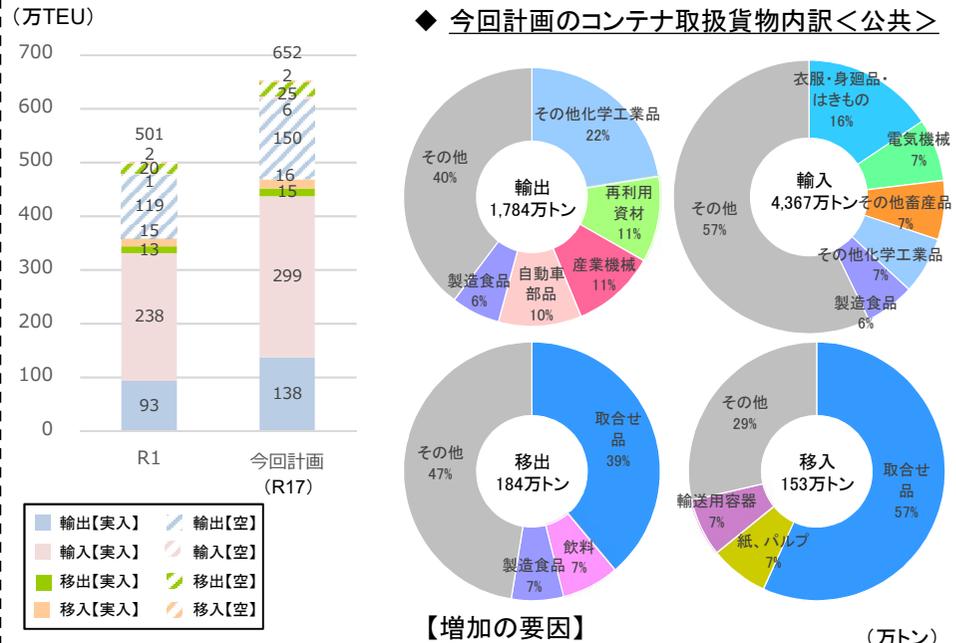
## 総取扱貨物量

○ 首都圏や世界の経済等に係る趨勢及び実績に応じた貨物量をベースとし、あわせて自由貿易の拡大などによる貿易構造の変化等を踏まえた戦略的な貨物を織り込んだ内容とする。



## コンテナ取扱貨物量

○ 農林水産品の輸出拡大などにより、製造食品、水産品等の輸出の増加が見込まれる。  
○ 経済連携協定による関税撤廃などにより自由貿易が拡大し、衣類、自動車部品等の輸入の増加が見込まれる。



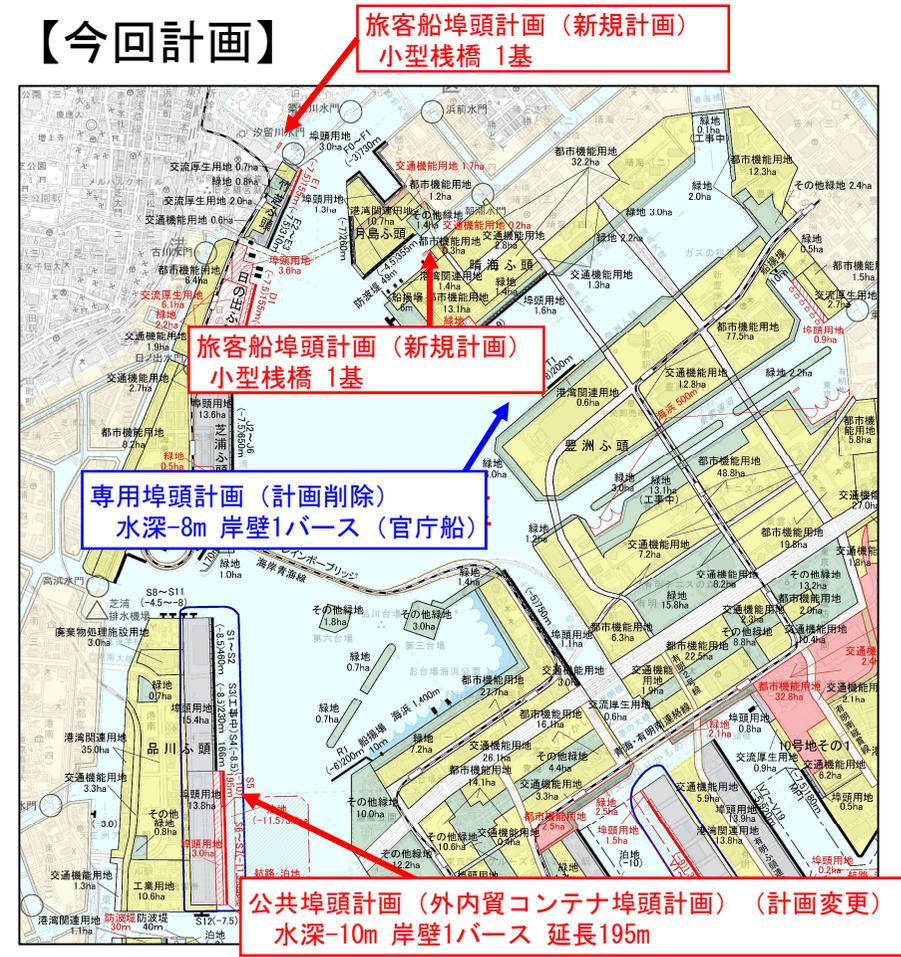
# 計画変更内容(内港地区)

- 水上交通(舟運)等による臨海部の回遊性の向上を図るため、晴海と竹芝において小型棧橋を計画する。
- 水際緑地の利用状況を踏まえ、豊洲における専用埠頭計画(官庁船)を削除する。
- 増加するコンテナ貨物に対応するため、品川埠頭における外貿埠頭の位置付けを外内貿コンテナ埠頭に変更する。

## 【既定計画】



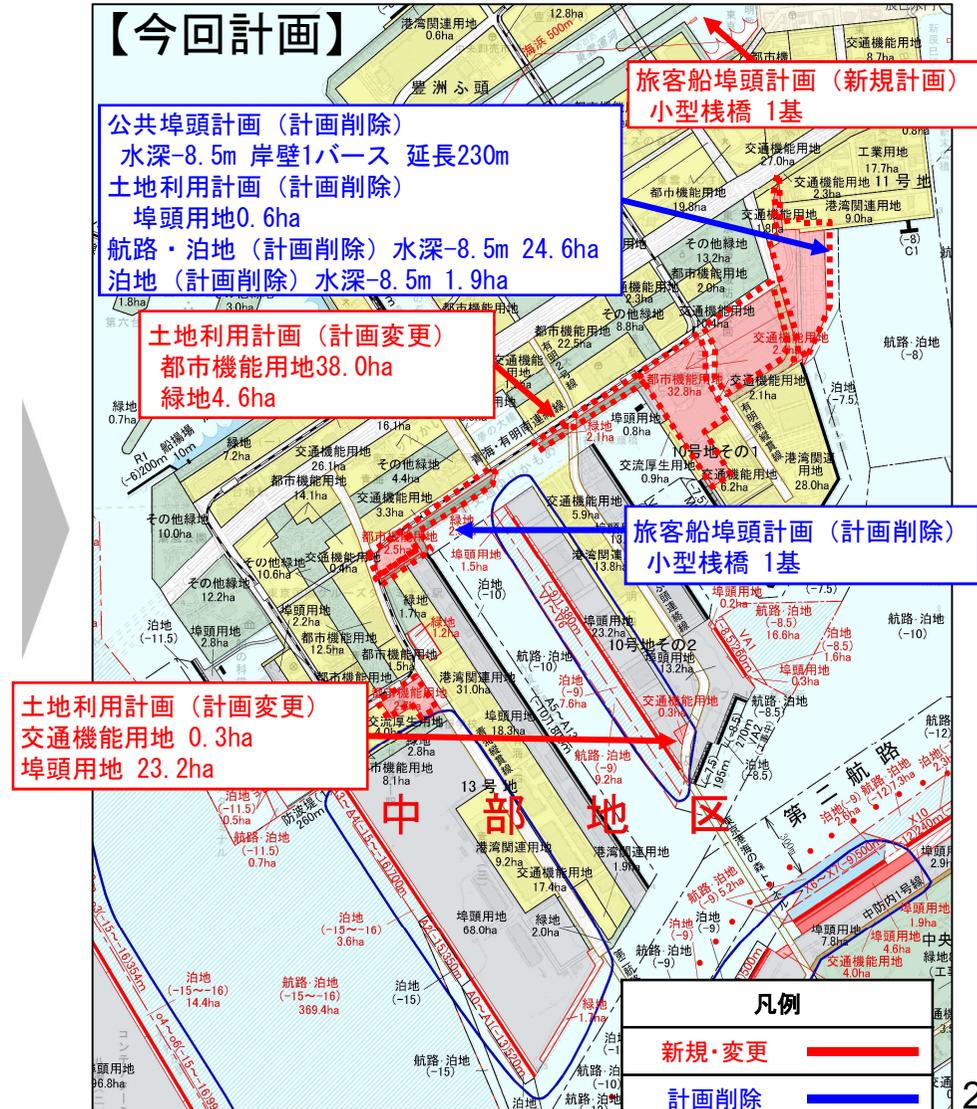
## 【今回計画】



凡例	
新規・変更	—
計画削除	—

# 計画変更内容(中部地区)

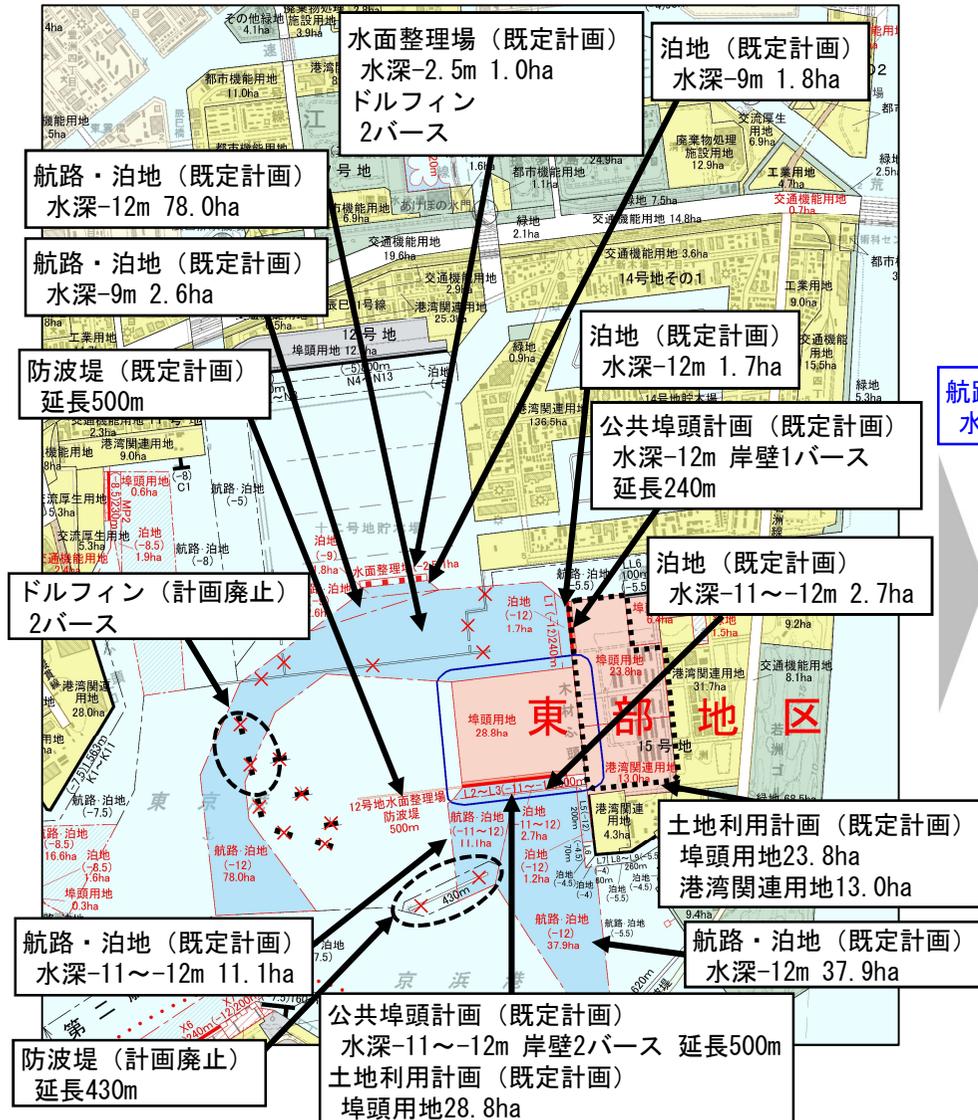
- 水上交通(舟運)等による臨海部の回遊性の向上を図るため、有明親水海浜公園において小型栈橋を計画する。
- 今後、係留需要が見込まれない10号地その1における内貿埠頭計画を削除する。
- 現在の土地利用にあわせ、臨海副都心等における土地利用計画を変更する。
- 利用実績のない青海の小型栈橋を廃止する。



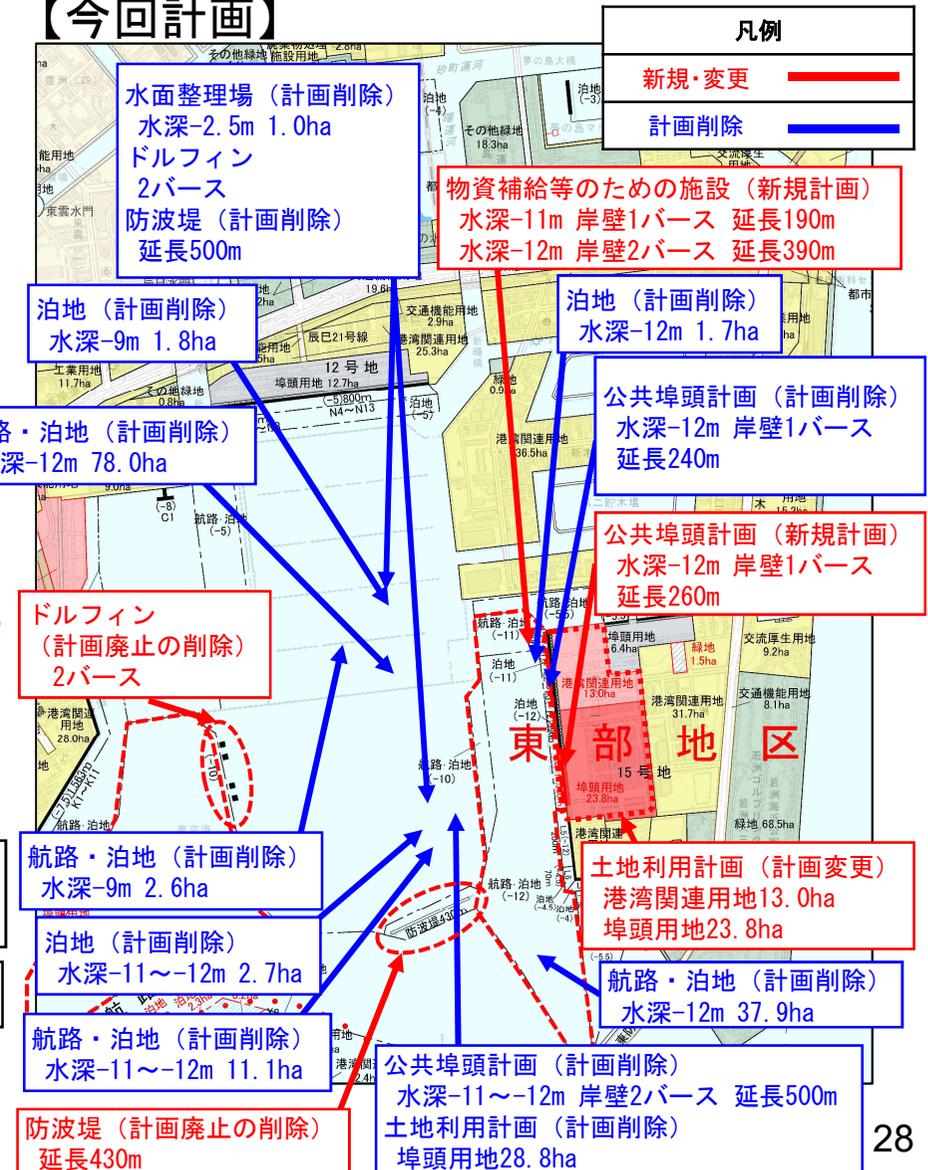
# 計画変更内容(東部地区)

- 新海面処分場コンテナ埠頭の新規計画に伴い、水深が不足する15号地コンテナ埠頭計画を削除する。
- 15号地コンテナ埠頭計画の削除に伴い、現在の利用にあわせ15号地木材埠頭及びドルフィン等の配置計画を変更する。
- 官庁船等の係留需要に対応するため、物資補給岸壁を新たに計画する。

## 【既定計画】



## 【今回計画】



凡例	
新規・変更	赤線
計画削除	青線

# 計画変更内容(中央防波堤地区)

- RORO船の大型化に対応するため、中央防波堤内側埠頭において岸壁の延伸を計画する。
- 増加するユニット貨物やRORO船の大型化に対応するため、中央防波堤内側において内貿ユニットロード埠頭を計画する。
- 増加するコンテナ貨物やコンテナ船の大型化に対応するため、新海面において外内貿コンテナ埠頭を計画する。
- 水上交通(舟運)等による臨海部の回遊性の向上を図るため、海の森公園において小型栈橋を計画するとともに海浜計画を削除する。
- 将来の技術開発や社会情勢の変化等に対応するため、中央防波堤外側において、利用形態の検討が必要な区域を設定する。

## 【既定計画】

## 【今回計画】

