第 3 章　東京港の管理運営

第 1 節　港湾施設の現況と管理運営…… 53

第 2 節　東京港の機能強化…… 73

第 3 節　東京港の振興…… 77

第 4 節　港湾施設の危機管理体制の確立…… 82

第 5 節　東京港の環境対策…… 84

第３章　東京港の管理運営

第１節　港湾施設の現況と管理運営

港湾施設は、港湾の利用又は管理に必要な施設として港湾法に定められており、都は、都自らが設置した施設及び国から管理を委託された施設等を東京都港湾管理条例により管理している。

１　主要施設　〔港湾経営部経営課・振興課〕

東京港の管理運営は、東京市時代から一貫して市ないし都があたってきたが、その近代的管理は大正15年の東京市桟橋上屋使用条例施行から始まったと言える。その後、港湾法の施行にともない管理体制を整備し、現在は同法並びに東京都港湾管理条例及び同施行規則等に基づいて管理している。

(1) 航　路

東京港の航路は、第一航路、第二航路及び第三航路からなっている。

第一航路は、最小幅員600m、水深A.P.－15m～－16mであり、その一部を港則法で東京西航路としている。

第二航路は、最小幅員300m、水深A.P.－12mで中央防波堤の北側に位置して第一航路と第三航路をつないでいる。

第三航路は、東京港の東側に位置し、最小幅員300m、水深A.P.－12mであり、一部を港則法で東京東航路としている。

(2) 泊地ていけい場

泊地のうち係船浮標が設置されていない水面で、港則法第５条第２項では「びょう地」と呼称されている。

びょう地の指定は港長が行う。

(3) 係船浮標

現在、12号地木材投下泊地に、9,000～12,000重量トン級までの船舶２隻が同時に係留可能な係船浮標３基を設置している。

(4) 木材投下泊地ドルフィン（係船くい）

12号地木材投下泊地にはドルフィン14基があり、15,000重量トン級の船舶7隻を同時に係留できる。

このドルフィンは、原木を泊地に投下し、ここでいかだに結束して貯木場へ収容するための施設である。

(5) 岸壁、桟橋

港湾管理者が管理している公共岸壁、桟橋は、現在115バース（係船くいを含めると122バース）、総延長で16,703mあり、最大係船能力としては150,000重量トン級の船舶が係留可能である。

この係留施設は、港湾における物流の基本的役割を果たすもので、港湾施設の中でも最も重要な施設である。係留施設の船席指定に当たっては、公平の原則（先船優先）により運営しているが、一方港湾の効率的利用という観点から、荷役船、本船あるいは生鮮食品等の積載船、客船等それぞれの事情に対応した運営を行っている。

また、荷役の効率化、施設の有効利用を図るため、航路別、貨物別に次のとおり優先的な使用を認めている。

ア　航路別優先使用の例

北海道定期航路	品川ふ頭	3バース
日中・日韓航路	品川ふ頭	3バース
沖縄定期航路	10号地その2ふ頭（西側）	3バース
伊豆・小笠原諸島航路	竹芝ふ頭	3バース

イ　貨物別優先使用の例

輸入木材（製材）	15号木材ふ頭	3バース
水産物	大井水産物ふ頭	2バース
〃	月島漁業基地	2バース
輸入食品	大井食品ふ頭	3バース
内貿建材	大井建材ふ頭	4バース
〃	若洲建材ふ頭	4バース
外貿コンテナ	品川ふ頭	3バース
〃	青海ふ頭	4バース
輸入ばら物貨物	中央防波堤内側ばら物ふ頭	1バース

(6) 物揚場

小型船やはしけ等の利用を対象として、総延長1,769mの物揚場があり、主としてセメント、製材等を取り扱っている。

(7) 上　屋

海上輸送と陸上輸送の中継点にあって、貨物の荷さばき、一時保管のための施設として、港湾管理者が設置し、管理している公共上屋がある。

上屋は、岸壁、桟橋の直背後に位置しており両者一体として効率的、合理的に管理運営されるもので、ふ頭運営上きわめて重要である。その使用形態としては、施設の効率的利用と手続の簡素化を図るため、平成16年度から定期使用としている。

(8) 野積場

野積場は、上屋と同様海上輸送貨物の荷さばきや一時保管のために設置したもので、公共野積場は合計約60万㎡（15号地木材ふ頭の野積場を除く。）ある。

野積場では、主として鋼材、木材、砂利、コンテナ等の貨物が取り扱われており、上屋同様定期使用により、荷さばきの円滑化を図っている。

(9) バンプール・シャーシープール

ア　バンプール（コンテナ置場）

コンテナからの貨物の取出しに伴い発生する空コンテナでコンテナヤードに収容しきれないものを保管する場所であり、大井ふ頭に61,282㎡、品川ふ頭に18,766㎡、中央防波堤外側埋立地に11,346㎡が整備されている。

イ　シャーシープール（コンテナ搬送用台車置場）

トラクタによりけん引されるシャーシー(コンテナ搬送用台車)は、コンテナシステムに不可欠の機材である。シャーシープールは、これらシャーシーを置くための施設であり、大井ふ頭に46,110㎡、品川ふ頭に7,475㎡、中央防波堤外側埋立地に54,915㎡が整備されている。

（品川ふ頭シャーシープール以外は、平成21年４月より東京港埠頭株式会社が運営している。）

(10) 貯木場

貯木場は原木の一時保管等を行う施設であり、東京港の貯木場は５箇所、総面積は約90万㎡である。

(11) 客船ターミナル・船客待合所

船客や送迎者の乗下船手続や休憩の場所として、また都民が港に親しむ場所として、東京国際クルーズターミナルのほか、晴海、竹芝、有明、日の出の各ふ頭に次のとおり客船ターミナルや船客待合所を設置している。

東京国際クルーズターミナルは、世界的に高まるクルーズ需要を取り込み、更なる東京の観光振興を図っていくため、新たな海の玄関口として臨海副都心に整備された、世界最大級のクルーズ客船の受入が可能な施設である。

また、令和７年６月から晴海客船ターミナルでの中小型クルーズ客船の受入を開始した。

竹芝客船ターミナルは竹芝再開発事業の一環として、平成３年12月にオープンした施設で、伊豆・小笠原諸島航路の基地として利用されているほか、広場も併設されている。

有明客船ターミナルは、平成８年４月に供用を開始し、既成市街地と臨海副都心とを結ぶ海上輸送システムの基地として利用されている。

日の出船客待合所は、海上バス、レストラン船の乗降客に利用されている。

このほか、フェリーふ頭にカーフェリー乗降客用ターミナルビル（東京港埠頭株式会社所有）、日の出ふ頭に日の出小型船ターミナル（民間事業者所有、令和元年８月開業）がある。

施設名	指定管理者名	指定期間
東京国際クルーズターミナル外４施設	東京国際クルーズターミナルグループ 〔構成〕東京港埠頭株式会社（代表者） 株式会社シミズオクト 日本空港ビルデング株式会社	令和７年度から令和11年度まで （５年間）
竹芝客船ターミナル外１施設	東京港埠頭・テレポートセンターグループ 〔構成〕東京港埠頭株式会社（代表者） 株式会社東京テレポートセンター	令和８年度から令和12年度まで （５年間）
有明客船ターミナル外１施設	東京港埠頭株式会社	令和４年度から令和８年度まで （５年間）

(12) 船舶給水

東京港に入港した船舶に飲料水等の清水を提供するための船舶給水を行っている。

船舶給水は、港湾法第12条で港務局の業務として、他の者によって適当かつ十分に提供されない場合は、その役務を提供することになっており、東京港では他の者が実施していないため港湾管理者である都が実施している。

船舶給水には、着岸した船舶に、ふ頭（竹芝、日の出、芝浦、晴海、月島、辰巳及び東京国際クルーズの７ふ頭）に設けた給水栓から給水する岸壁給水と停泊中の船舶や給水施設のないふ頭に着岸した船舶に運搬給水船（名称：すいれん）から給水する運搬給水とがある。

平成18年４月からは、指定管理者制度を導入している。

施設名	指定管理者名	指定期間
竹芝ふ頭船舶給水施設外７施設	東京港埠頭株式会社	令和４年度から令和８年度まで（５年間）

(13) 港湾厚生施設

港湾を支える重要な担い手であり、特殊な作業条件及び労働環境のもとにおかれている船舶乗組員や港湾労働者のために、港湾機能の一環として、港湾法に基づき港湾厚生施設を整備している。

利用者のニーズやふ頭の整備、開発状況に応じた同施設を整備することによって、港湾労働環境の改善を図るとともに総合的な港湾機能の向上に努めている。

なお、同施設は、知事の指定を受けた福利厚生事業を営む者として、一般財団法人東京船員厚生協会、一般財団法人東京港湾福利厚生協会、青海流通センター株式会社に使用許可している。

港湾厚生施設一覧（令和８年８月１日現在）

1　宿泊施設

		施設名	供用開始	定員	施設の概要
宿泊施設	船員	東京海員会館	平成21年11月	282人	139室
	港湾労働者	第一宿泊所	平成５年３月	223人	223室
		第三宿泊所	昭和48年11月	100人	100室
		品川宿泊所	昭和46年５月	88人	88室

2　その他の施設

区分		施設名	主な施設
給食施設		港湾労働者給食センター	
サービスセンター		大井、大井南部、青海、芝浦、有明	食堂、休憩室、会議室、売店
休憩所	独立棟	品川、芝浦第一、日の出	食堂付設
	上屋等附属	品川ふ頭内貿上屋休憩所、青海流通センター北休憩所等　計24箇所	
売店		港湾労働者芝浦売店	
運動施設		城南島ポートグランド	フットサル２面（ソフトボール練習用１面）

(14) 港湾通信施設

ア　国際ＶＨＦ

国際ＶＨＦは、船舶と港湾管理者等との超短波無線による通信施設で世界の主要港湾で設置されているものである。

これは、船舶の移動、安全、港務通信及び非常時における人命の安全を図るために使用するものである。

東京港においても、昭和39年から外航船舶に対するサービス向上を図るため、横浜、川崎両港管理者と協議し基地局（横浜）を共同設置した。その後、昭和44年１月から千葉港、昭和51年７月から横須賀港が加わり現在は５港で共同設置しており、基地局と東京港とは、専用線で直結されている。（現在８チャンネルが稼動中で、空中線電力は50Wである。）なお、基地局の運営は、民間会社に委託して行われており、送信・受信場所はそれぞれ以下のとおりである。

送信場所　神奈川県横浜市中区山手町186　　受信場所　神奈川県横浜市中区本町6－50－10

東経　139°　39’　14”　　東経　139°　38’　03”

北緯　35°　26’　26”　　北緯　35°　27’　01”

イ　船舶電話

船舶電話は超短波を利用して、港内又は航行中の船舶から陸上局を通じて市内普通電話に連絡する施設である。

(15) 東京ヘリポート　〔東京港管理事務所港務課・離島港湾部管理課〕

昭和47年６月15日、航空法及び東京都営空港条例に基づいて設置された公共用ヘリポートである。

警視庁、東京消防庁航空隊等の官公庁や民間の航空事業者計15社が、ヘリコプター62機の定置場として利用している国内最大のヘリポートである。

東京ヘリポートの概要

施設の名称等	東京都東京ヘリポート
1　設置場所	江東区新木場四丁目７番
2　空港の種別	公共用ヘリポート
3　空港用地	147,153㎡
4　基本施設 滑走路 誘導路 エプロン スポット	 2,700㎡（幅30m×長90m） 1,440㎡（幅15m×長48m　２本） 46,708㎡ 38バース（大型ヘリ用　10バース、小型ヘリ用　28バース）
5　安全施設	コンパス修正場　1,600㎡（40m×40m） ホバリングテスト場 ｽｸｴｱ・ﾊﾟﾀｰﾝ テスト場　4,200㎡（60m×70m）
6　付帯施設	管理事務所、化学消防車庫・詰所、 駐車場、格納庫・油庫用地、通信施設、気象施設

東京港の主な港湾施設

ふ　頭　名	係船施設					荷役機械			上
	バース名	延　長 (m)	前面水深 (m)	対象船型 (D.W.級)	船席数	機　械	定格荷重 (能力)	基数	棟数 (棟)
竹芝ふ頭	N, O ,P	465	−7.5	5,000	3				1
日の出ふ頭	H〜M	564	−6.7	3,000	6				3
芝浦ふ頭	B〜G	780	−7.5	5,000	6				3
	G'	165	−5.5	2,000	1				
	S_2, S_3	161	−2.7	300	—				
品川ふ頭　(S)	C〜H	1,124	−10.0	15,000	6	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	35.6t 40.6t	2 2	1
	I〜K	476	−8.0	6,000	3				
大井コンテナふ頭（O）	1〜7	2,354	−15.0	50,000	7	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	40.6t 50.0t 61.0t	9 1 10	5
大井水産物ふ頭（O）	J,K	450	−12.0	30,000	2				3
大井食品ふ頭（O）	L	230	−12.0	30,000	1				2
	M,N	380	−11.0	15,000	2				
大井建材ふ頭（OO）	D〜G	280	−5.0	1,000	4				
城南島建設発生土ふ頭(OO)	I	160	−7.5	5,000	1				
城南島小型油槽船係留施設(OO)	T	437	−4.0	200(G.T.)	—				
若洲内貿ふ頭（L）	A	190	−11.0	15,000	1				
15号地木材ふ頭（L）	B〜D	720	−12.0	25,000	3				
若洲建材ふ頭（LL）	C〜F	370	−5.5	2,000	4				
10号地ふ頭（V）	A〜K	1,500	−7.5	5,000	11				7
	L〜X	920	−5.0	1,000	13				
フェリーふ頭（VA）	A〜D	876 (L型部122m含む)	−7.5〜−8.5	6,000〜 16,000(G.T.)	4				
10号地その1多目的ふ頭(M)	P	180	−7.5	5,000(G.T.)	1				
お台場ライナーふ頭（A）	A〜I	1,800	−10.0	15,000	9				9
青海コンテナふ頭（A）	0〜1	520	−13.0	35,000	2	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	30.5t	4	2
	2	350	−15.0	50,000	1		40.6t	2	
	3〜4	700	−15.0	50,000	2		40.6t	3	
有明ふ頭（R）	A〜J	750	−5.0	1,000	10				
豊洲ふ頭（T）	2	283	−4.0	500	—				
晴海ふ頭（H）	I	124	−9.0	10,000	1				
	J	190	−10.0	15,000	1				
	K, L	456	−10.0	20,000(G.T.)	2				
月島ふ頭（F）	4, 5	266	−7.5	5,000	2				
	0〜2, 6	1,085	−3.0〜−4.5	300〜500	—				
辰巳ふ頭（N）	A〜M	1,040	−5.0	1,000	13				1
中央防波堤内側ばら物ふ頭(X)	2	240	−12.0	30,000	1	ｱﾝﾛｰﾀﾞｰ(走行式) ﾍﾞﾙﾄｺﾝﾍﾞﾔｰ	500t/h 1,200t/h	2 1	5
中央防波堤内側建設発生土ふ頭(X)	8	130	−7.5	5,000	1				
中央防波堤内側内貿ふ頭(X)	4,5	460	−9.0	12,000(G.T.)	2				
中央防波堤外側コンテナふ頭(Y)	1	230	−11.0	20,000	1	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	65.0t	3	
	2	400	−16.0	150,000	1		65.0t	3	
東京国際クルーズふ頭(AP)	1	428	−11.5	230,000 (G.T.)	1				

令和8年8月1日現在

屋	野積場	摘　　要	主要取扱貨物　（　）は、令和7年の貨物量（速報）			
床面積			外　　貿		内　　貿	
（㎡）	（㎡）		（単位：万トン）		（単位：万トン）	
2,098		伊豆七島、小笠原 客船定期航路		（－）	取合せ品	（9）
6,444	1,795	内貿雑貨		（－）	非鉄金属	（4）
22,004	29,546	内貿雑貨		（－）	セメント	（69）
23,651	82,668 （埠頭㈱ 96,741）	C～Eはコンテナ用 としては3船席 Fは外貿雑貨 G～Kは内貿雑貨	その他化学工業品、 衣服・身廻品・はきもの	（388）	完成自動車、取合せ品	（267）
大井海貨上屋 29,481	（埠頭㈱ 945,700）		その他化学工業品、 衣服・身廻品・はきもの	（2,429）	取合せ品	（60）
21,099				（－）		（－）
10,779			麦、野菜・果物	（21）	麦	（14）
	21,148	内貿建材ふ頭		（－）	砂利・砂、石材	（122）
				（－）	廃土砂	（71）
				（－）		（－）
	43,606			（－）	取合せ品、完成自動車	（116）
	258,125	外貿製材ふ頭		（－）	製材	（1）
	37,093	内貿建材ふ頭		（－）	砂利・砂	（61）
61,857	162,200	内貿雑貨ふ頭 沖縄定期航路		（－）	取合せ品、完成自動車	（630）
	65,409			（－）	完成自動車	（1121）
				（－）		（－）
（埠頭㈱ 67,924）			金属くず	（45）	金属くず	（3）
青海流通 センター上屋 19,047	（埠頭㈱ 400,615）		衣服・身廻品・はきもの、電気機械	（958）	電気機械、その他機械	（9）
		官庁船		（－）		（－）
		物揚場		（－）		（－）
		物資補給 客船ターミナル		（－）		（－）
	970	物揚場		（－）	金属製品	（2）
3,600	54,136	内貿雑貨		（－）	鋼材	（24）
3,414	29,338	外貿ばら物	非金属鉱物、コークス	（16）	コークス	（23）
				（－）	廃土砂	（1）
	73,095	内貿雑貨		（－）	その他日用品、飲料	（84）
	（埠頭㈱ 301,045）		電気機械、衣服・身廻品・はきもの	（659）	再利用資材	（2）
		客船ターミナル		（－）		（－）

2　港湾施設使用料・入港料　〔港湾経営部経営課〕

(1) 港湾施設使用料

港湾管理者が管理する港湾施設は、防波堤等の公用財産を除き地方自治法に定める公の施設であり、施設の設置、管理については条例で定めることになっている。港湾施設の使用料は、その利用の対価として港湾管理者が徴収するものであり、東京港においては東京都港湾管理条例（平16年・条93）を定めて、港湾施設の利用及び使用料の徴収等について規定している。平成16年度から、条例では使用料・占用料の上限を定め、実際に適用する料金は、東京都港湾管理条例施行規則（平16年・条104）で定めることとした。

(2) 入港料

入港料は、水域施設、外郭施設、航行補助施設等の建設改良、維持に要する費用、水域の保全に要する費用等その性格上個々の港湾施設又は港湾役務の提供に対する料金として徴収することになじみ難い費用について、入港にあたり、港湾という営造物を利用する対価として徴収するものである。したがって、基本的には、港湾施設使用料又は港湾役務利用料と同じく使用料としての性格を有するものである。

入港料制度は、昭和29年に港湾法の改正で法制化されたが、船会社等との調整に時間を要し、東京港においては昭和52年１月１日から徴収を開始した。

また、東京港、川崎港、横浜港の京浜三港による広域連携策の一環として、平成20年11月１日から京浜三港及び千葉港に連続して寄港するはしけの入港料免除、及び平成21年４月１日から京浜三港を連続して寄港するコンテナ船の入港料が実質一港分となるよう減額を開始した。

3　港湾環境整備負担金制度　〔港湾経営部経営課〕

港湾環境整備負担金制度は、港湾管理者が、港湾区域又は臨港地区に立地している一定の事業者から港湾の環境を整備し、又は保全するための工事に要する費用の一部を徴収する制度である。

この制度は、港湾法第43条の５第１項の規定に基づき、昭和55年４月１日東京都港湾環境整備負担金条例の施行により発足したものであり、負担対象事業者は、港湾に立地し、港湾区域又は臨港地区内に工場又は事業場の敷地面積として１万㎡以上を有する者で、令和８年度の徴収は73者を対象予定としている。

4　保税地域　〔港湾経営部振興課〕

(1) 保税制度の目的

保税制度とは、輸出入貨物を法の規制下に置くことにより、秩序ある貿易を維持し、関税などの徴収の確保を図るとともに、貿易の振興及び文化の交流に役立てることを目的とする。これらのために設けられた一定の地域を保税地域という。

保税地域においては、外国貨物の積卸し、運搬、蔵置、製造、展示などの行為をすることができるが、関税徴収の確保及び取り締まりの適正を期するため、保税地域にある外国貨物は税関の監督下に置かれる。保税地域には、①指定保税地域、②保税蔵置場、③保税工場、④保税展示場及び⑤総合保税地域の５種類がある。

(2) 指定保税地域

指定保税地域とは、開港等において税関手続を簡易、迅速に処理するために設けられたもので、国や地方公共団体などが所有したり、管理している土地や建物などの公共的な施設について財務大臣が指定して設置する。

指定保税地域では、輸入手続がまだ済んでいない貨物、輸出の許可を受けた貨物、わが国を通過する貨物を積卸し、運搬し、又は一時蔵置（原則として１か月）することができる。また、その利用を妨げない範囲で内国貨物も蔵置することができる。指定保税地域は貨物の税関手続と荷捌きのため、誰でも自由に、しかも安く利用できることを理想とするもので、長期間貨物を置くことや、独占的に使用することは認められない。また、複雑な加工や製造をして貨物の性質を変えることはできない。

(3) 東京港における指定保税地域

東京港は、関税法上は京浜港（東京、横浜、川崎）に含まれ、東京港を管轄するのは東京税関である。東京港に所在する指定保税地域は、次のとおりである。

指定保税地域一覧　　令和８年８月１日現在

地区名		土地	建設物		当初指定年月日
京浜港	品川埠頭	119,137㎡	外貿桟橋	6,540㎡	昭42．４．１
	大井埠頭	867,504㎡	桟橋（１～７バース）	177,875㎡	昭46．12．８
			ＣＦＳ（１～２バース）	3,113㎡	〃
			メンテナンスショップ（１～７バース）	3,489㎡	昭47．10．１
			海貨上屋（１～５号棟）	27,875㎡	昭58．６．１
			立体格納庫	3,650㎡	平23．３．18
	お台場埠頭	619,755㎡			
	ライナー	162,000㎡			昭49．７．１
	青海コンテナ	457,755㎡	メンテナンスショップ（３，４バース）	1,138㎡	平６．４．15
	中央防波堤外側	245,236㎡	桟橋（１，２バース）	31,500㎡	平29．12．１
			メンテナンスショップ（１バース）	425㎡	〃
			メンテナンスショップ（２バース）	425㎡	令２．３．23

5 外貿コンテナふ頭等

〔港湾経営部振興課〕

(1) 外貿コンテナふ頭

ア　品川コンテナふ頭

品川コンテナふ頭は、昭和42年の供用開始当時は東京港で唯一の外貿コンテナふ頭として脚光を浴び活況を呈していた。その後京浜外貿埠頭公団により大井コンテナふ頭が整備されるに伴い、コンテナ貨物は昭和47年以降徐々に大井ふ頭へシフトされたが、現在も全長555ｍの岸壁を有するコンテナふ頭として、主として中小船社による中国、韓国の各コンテナ航路が定着している。

イ　青海コンテナふ頭

青海コンテナふ頭は、全長1,570ｍの岸壁を有し、水深－15ｍの高規格コンテナターミナル３バースを含む５バースが連続する東京港の中核をなすコンテナふ頭である。Ａ０バースからＡ３バースでは、中国をはじめとしたアジア近海航路が寄港しており、また、Ａ４バースは北米航路が寄港するなど大型コンテナ船への対応も可能

なコンテナバースである。

施設能力の向上や船舶の大型化に対応するため、令和３年度から青海コンテナふ頭の再編整備に着手しており、令和４年１０月にはＡ４バース、令和８年３月にはＡ３バースが供用開始した。また、Ａ３バースでは、令和８年３月より東京港で初めての遠隔操作ＲＴＧによる運用を開始した。

ウ　大井コンテナふ頭

大井コンテナふ頭は、連続７バースで全長2,354mの岸壁（水深－15m）を有しており、欧州・北米の基幹航路が寄港するなど、首都圏における国際物流の中枢基地としての役割を担う日本屈指の高規格コンテナターミナルである。

船舶の大型化やコンテナ取扱貨物量の増加等に対応するため、平成８年度から再整備工事に着手、平成15年度に工事が完了し、係留能力・ターミナル規模を増強することにより、大幅な機能更新を図った。

エ　中央防波堤外側コンテナふ頭

中央防波堤外側コンテナふ頭は、近年のコンテナ船の大型化の進展及びコンテナ貨物取扱量の増加に対応するために整備された、東京港で最も新しいコンテナふ頭である。Ｙ１バースは平成29年11月、Ｙ２バースは令和２年３月に供用を開始した。Ｙ２バースは、東京港内で唯一水深－16mの岸壁を有し、15万DWT級のコンテナ船にも対応可能な高規格コンテナターミナルである。また、現在、Ｙ２バースと同規格であるＹ３バースについて、整備を進めている。

(2) お台場ライナーふ頭

お台場ライナーふ頭は、全長1,800mの岸壁を有しており、鉄鋼、各種機械、木材、紙など多種多様の貨物を取り扱う外貿在来船の主力ふ頭である。背後には上屋、民間倉庫が整備され、ふ頭と一体となり、効率的な荷さばきを行っている。

(3) 東京港埠頭株式会社

東京港埠頭株式会社は、東京港の外貿コンテナふ頭を一元管理しており、そのうち、品川コンテナふ頭、青海コンテナふ頭Ａ０バースからＡ３バース、中央防波堤外側コンテナふ頭Ｙ１バースの係留施設（岸壁及び桟橋）は、指定管理者として管理している。

東京港埠頭株式会社の前身は、昭和 42 年 10 月に国が設立した京浜外貿埠頭公団であり、昭和 57 年３月同公団の解散に伴い、東京港における全業務は都が設立した財団法人東京港埠頭公社に承継された。同公社は、平成 20 年４月１日に東京港埠頭株式会社として民営化され、平成 21 年１月１日からは株式会社東京臨海ホールディングスの子会社となっている。

施設名	指定管理者名	指定期間
品川ふ頭外貿岸壁外４施設	東京港埠頭株式会社	令和４年度から令和８年度まで（５年間）

6　外貿ふ頭の施設と利用状況（令和８年８月１日現在）　〔港湾経営部振興課〕

(1)　品川コンテナふ頭

バース		SC・SD・SE
供用開始年月		昭和41年９月
借受者		第一港運㈱ ㈱住友倉庫 東海運㈱ 日本通運㈱ 山九㈱
ターミナル・オペレーター		同上 （借受者５社による共同利用）
総面積		96,741 ㎡
岸壁	延長	555 m
	水深	－10 m
	係留能力	15,000DWT
荷捌施設	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	４基
	コンテナ蔵置能力	5,598ＴＥＵ ＊Ｒ 272個

(2)　青海コンテナふ頭

バース		A0	A1	A2	A3	A4
供用開始年月		平成13年12月	平成４年11月	平成５年８月	令和８年３月	平成８年５月
借受者		山九㈱・㈱住友倉庫・伊勢湾海運㈱ 日本通運㈱・第一港運㈱				エバーグリーンマリン㈱
ターミナル・オペレーター		同上（借受者５社による共同利用）				鈴江ｺｰﾎﾟﾚｰｼｮﾝ㈱
総面積		66,946 ㎡	100,755 ㎡	72,255 ㎡	99,092㎡	140,025 ㎡
岸壁	延長	260 m	260 m	350 m	300 m	400 m
	水深	－13.0 m	－13.0 m	－15.0 m	－15.0 m	－15.0 m
	係留能力	35,000DWT	35,000DWT	50,000DWT	50,000DWT	50,000DWT
荷捌施設	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	２基	２基	２基	—	３基
	ＣＦＳ	—	—	—	—	—
	コンテナ蔵置能力	1,185ＴＥＵ Ｒ 142個	3,480ＴＥＵ Ｒ 305個	2,628ＴＥＵ Ｒ 78個	5,520ＴＥＵ Ｒ 610個	10,050ＴＥＵ Ｒ 540個

＊Ｒ：　リーファーコンテナ（冷蔵・冷凍輸送用コンテナ）

(3) 大井コンテナふ頭

バース		01	02	03	04	05	06	07
供用開始年月		平成16年１月	平成11年11月	平成11年４月	平成13年10月	平成15年３月	平成12年９月	平成10年10月
借受者		川崎汽船㈱		㈱商船三井		ワンハイラインズ㈱	日本郵船㈱	
ターミナル・オペレーター		㈱ダイトーコーポレーション		㈱宇徳		東海運㈱	㈱ユニエツクスＮＣＴ	
総面積		127,700 ㎡	131,800 ㎡	143,500 ㎡	133,650 ㎡	133,650 ㎡	133,650 ㎡	141,750 ㎡
岸壁	延長	330 m	330 m	354 m	330 m	330 m	330 m	350 m
	水深	－15.0 m	－15.0 m	－15.0 m	－15.0 m	－15.0 m	－15.0 m	－15.0 m
	係留能力	50,000DWT	50,000DWT	50,000DWT	50,000DWT	50,000DWT	50,000DWT	50,000DWT
荷捌施設	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	３基	２基	３基	３基	３基	２基	４基
	ＣＦＳ	3,300㎡		—	—	—	—	—
	コンテナ蔵置能力	10,240ＴＥＵ —	8,010ＴＥＵ Ｒ 750個	11,050ＴＥＵ Ｒ 393個	6,728ＴＥＵ Ｒ 775個	11,160ＴＥＵ Ｒ 288個	10,320ＴＥＵ Ｒ 612個	9,102ＴＥＵ Ｒ 654個

(4) 中央防波堤外側コンテナふ頭

バース		Y1	Y2
供用開始年月		平成29年11月	令和２年３月
借受者		㈱上組	三井倉庫㈱ 日本通運㈱ ㈱住友倉庫 山九㈱
ターミナル・オペレーター		同上	同上
総面積		129,319 ㎡	203,226 ㎡
岸壁	延長	230 m	400 m
	水深	－11 m	－16 m
	係留能力	20,000DWT	150,000DWT
荷捌施設	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	３基	３基
	コンテナ蔵置能力	4,200ＴＥＵ Ｒ 360個	11,370ＴＥＵ Ｒ 552個

(5) お台場ライナーふ頭

バース		AA	AB	AC	AD	AE	AF
供用開始年月		昭和48年３月	昭和48年３月	昭和48年３月	昭和49年７月	昭和49年７月	昭和49年７月
借受者		東京国際埠頭㈱ 富士港運㈱ 東海運㈱	㈱ダイトーコーポレーション 東海海運㈱	山九㈱ 相模運輸倉庫㈱	栗林運輸㈱ ㈱三協 鈴江コーポレーション㈱	栗林運輸㈱ ケイヒン㈱	㈱三協 三菱倉庫㈱
岸壁	延長	200 m	200 m	200 m	200 m	200 m	200 m
	水深	−10 m	−10 m	−10 m	−10 m	−10 m	−10 m
	係留能力	15,000DWT	15,000DWT	15,000DWT	15,000DWT	15,000DWT	15,000DWT
荷捌施設	総面積	18,000㎡	18,000㎡	18,000㎡	18,000㎡	18,000㎡	18,000㎡
	上屋	7,041㎡	18,054㎡ (事務所含む)	6,840㎡	6,432㎡	6,864㎡	5,622㎡
	事務所	397㎡	−㎡	408㎡	198㎡	408㎡	408㎡
その他		—	上屋内定温	—	—	—	—

バース		AG	AH	AI
供用開始年月		昭和49年７月	昭和49年７月	昭和49年７月
借受者		日本通運㈱ 望月海運㈱	三井倉庫㈱ ㈱住友倉庫	㈱宇徳 アサガミ㈱
岸壁	延長	200 m	200 m	200 m
	水深	−10 m	−10 m	−10 m
	係留能力	15,000DWT	15,000DWT	15,000DWT
荷捌施設	総面積	18,000㎡	18,000㎡	18,000㎡
	上屋	6,328㎡	4,687㎡	5,440㎡
	事務所	815㎡	303㎡	−㎡
その他		—	—	—

外貿コンテナふ頭（品川、大井、青海、中央防波堤外側）取扱状況（外貿）

（単位：トン、()内%）

		令和５年	令和６年	令和７年
総数（指数）		43,241,694 (100)	43,884,952 (101)	44,353,042 (103)
	輸入（指数）	32,260,481 (100)	33,060,627 (102)	34,169,019 (106)
	輸出（指数）	10,981,213 (100)	10,824,325 (99)	10,184,023 (93)
取扱品目		機械工業品 日用品 化学工業品 食料工業品等 農水産品	機械工業品 日用品 化学工業品 食料工業品等 農水産品	機械工業品 日用品 化学工業品 食料工業品等 農水産品

お台場ライナーふ頭取扱状況（外貿）

（単位：トン、()内%）

		令和５年	令和６年	令和７年
総数（指数）		343,791 (100)	350,888 (102)	447,647 (130)
	輸入（指数）	35,905 (100)	57,396 (160)	27,346 (76)
	輸出（指数）	307,886 (100)	293,492 (95)	420,301 (137)
取扱品目		金属くず 輸送用容器 鉄鋼 測量機械等 輸送用車両	金属くず 輸送用容器 鉄鋼 産業機械等 測量機械等	金属くず 鉄鋼 輸送用容器 輸送用車両 化学工業品

（注１）令和７年は速報値

（注２）指数は令和５年取扱量を基準値として算出

7　物資別専門ふ頭　〔港湾経営部振興課〕

(1) 15号地木材ふ頭

木材ふ頭は、木材の円滑な流通と価格の安定供給を図ることを目的とし、年間120万トンの輸入製材を取扱可能な施設として岸壁720m、野積場25万8,125㎡、荷役連絡所及び労働者休憩所等を整備したものである。このうち、岸壁の整備については、特別整備事業、いわゆる㊖方式を採用し、民間が建設費の３割を負担する方式で整備した。

このふ頭の岸壁については輸入製材船の優先的使用とし、背後施設については東京港における木材関係者により設立された東京木材埠頭株式会社に対し、野積場、荷役連絡所等を一体とした木材用荷役施設として定期使用許可をしている。使用料は、原価回収主義、ふ頭別採算及び受益者負担の原則を導入した総合使用料を設定して徴収している。

15号地木材ふ頭施設一覧

令和８年８月１日現在

施設名	構造・規模	供用開始	
		数量	年月日
岸壁	鋼矢板式、水深－12m 延長　720m エプロン幅　20m	400m 245m 75m	昭. 49. 10. 1 昭. 51. 7. 10 昭. 52. 8. 1
野積場	262,200㎡ （計画）	258,125㎡	昭. 49. 10. 1 ～ 平. 8. 5. 1
荷役連絡所及び港湾労働者休憩所	鉄骨造２階建 １棟　1,143.27㎡	1棟1,143.27㎡	平. 3. 4. 1
照明設備 その他	一式	一式	昭. 49. 10. 1 昭. 53. 5. 10

(2) 大井水産物ふ頭

大井水産物ふ頭は、年間40万トンの冷凍魚介類を取り扱うことにより、都民が必要とするたんぱく源の確保と円滑な流通を促進し、価格の安定供給を図ることを目的として、桟橋（水深－12m）450m、冷凍上屋３棟（庫腹量12万トン）、その他の荷さばき地等を整備したものである。このうち、桟橋については、昭和49年10月に全延長450mを供用開始した。背後の上屋については、昭和49年12月から着工し、第１棟を昭和51年５月に、第２棟を昭和52年４月に、第３棟を昭和53年５月にそれぞれ供用を開始した。

このふ頭は、都の施設のほかに民間の冷蔵倉庫が都営上屋に併設して建設されており、都の上屋と民間の倉庫が一体となって、荷さばきから保管までを行い水産物流通の円滑化に寄与している。

施設の使用者は、東京港における水産関係業者により設立された東京水産ターミナル株式会社であり、都は同社に対し定期使用許可をしている。

桟橋の利用、料金の設定及び整備方法等は、15号地木材ふ頭における取扱いと同様である。

また、同ふ頭第二線用地に、同社が建設した４号棟冷蔵倉庫（庫腹量66,000トン）が昭和56年７月から、５号棟冷蔵倉庫（庫腹量75,000トン）が昭和63年７月からそれぞれ稼動している。

大井水産物ふ頭施設一覧

令和８年８月１日現在

施設名		構造・規模	供用開始 数量	供用開始 年月日
桟橋		鋼管杭式　水深 －12m 延長 450m エプロン幅 25m	450m	昭49. 10. 1
上屋 （休憩所、荷役連絡所等を含む）		鉄筋コンクリート造、一部鉄骨鉄筋コンクリート造及び鉄骨造５階建の一部		
	１号棟	都営施設 10,783.16㎡ （うち上屋 7,044.40㎡）	10,783.16㎡	昭51. 5. 15
	２号棟	都営施設 10,783.16㎡ （うち上屋 7,044.40㎡）	10,783.16㎡	昭52. 4. 1
	３号棟	都営施設 10,783.16㎡ （うち上屋 7,009.76㎡）	10,783.16㎡	昭53. 5. 11
荷さばき地		7,679.14㎡	2,867.80㎡ 1,893.80㎡ 2,917.54㎡	昭51. 5. 15 昭52. 4. 1 昭53. 5. 11
通路		12,644.07㎡	3,846.00㎡ 4,820.00㎡ 3,978.07㎡	昭51. 5. 15 昭52. 4 .1 昭53. 5. 11

8　東京夢の島マリーナ

〔港湾経営部経営課〕

(1) 経　緯

昭和61年の「東京港の将来像検討委員会」報告及び昭和62年東京都港湾審議会の答申「東京港港湾計画の基本方針」において、一般船舶とプレジャーボートの共存する港をめざすとともに海洋性スポーツ・レクリエーションの振興・普及を図るためマリーナを整備することが望ましい旨の提言を受けた。

これらの提言を受け、昭和63年第５次改訂港湾計画において、14号その１地区の砂町貯木場跡の水面を利用したマリーナ計画が位置づけられ、平成元年９月に工事に着手した。

平成４年３月１日には第１期分（266隻）の使用を開始し、引き続き平成５年５月１日に全面オープンした。

(2) 管理方法

東京夢の島マリーナは、平成３年３月に制定された東京都マリーナ条例に基づいて設置し、その管理を財団法人東京港埠頭公社に委託していた。供用開始後６年が経過し、夢の島マリーナをめぐる社会情勢の変化への対応、施設利用率及び利用者サービスの向上を図る観点から、柔軟性を備え弾力的な経営を行える民間事業主体による一元的な運営を行うため平成10年３月31日をもって東京都マリーナ条例を廃止し、平成10年４月以降は、夢の島マリーナの管理運営主体を株式会社東京テレポートセンターに変更した。

民間事業者の自主性や創意工夫をより活かした効率的な運営により、更なる利用者サービスの向上を図るため、平成20年度から公募により決定した民間事業者に貸付けている。

9　交通施設　〔港湾経営部経営課〕

(1) 港湾局所管道路

① 概　　要

港湾局所管道路は、港湾法に定める臨港交通施設として整備した道路である「臨港道路」と、埋立地開発のために整備した道路で、将来都道や区道などになる「埋立道路」の２種類に区別される。

港湾局所管道路の適正管理を進めるため、管理の一元化・明確化を目的として、平成７年４月１日に組織改正を行い、局所管道路の専管組織として東京港管理事務所に港湾道路管理課を設置し、道路維持管理水準の向上を図った。

現在、港湾局所管道路は、延長約80.4km(橋りょう18橋、トンネル５本を含む。)、面積約254haである。

道　路　移　管　状　況

令和８年８月１日現在
（単位：面積千㎡）

移管先　用 途	S35～R5年度	R6年度	R7年度	R8年度予定	計(予定)
建設局　都 道	887	8	0	1	896
特別区　区 道	1,422	0	0	0	1,422
清掃局　その他	2	0	0	0	2
計	2,311	8	0	1	2,320

(注)・上記には、橋りょう22橋を含む。
　　・特別区とは、千代田、中央、港、江東、品川、大田の６区である。

(2) レインボーブリッジ

① 経　　緯

レインボーブリッジは、都心部と第一航路を隔てた臨海部とを結び、臨海部の交通を改善すること及び高速都心環状線と高速湾岸線を結び、首都高速道路の機能向上を図ることを目的として建設された。

昭和55年12月に、都と首都高速道路公団（当時）の間で、臨港道路と首都高速道路の併用橋として整備することに合意し、昭和56年12月に、東京港第４次改訂港湾計画において臨港交通施設として計画決定された。

昭和62年１月に工事に着手、平成５年８月26日に供用開始した。

② 施設概要

項　　目	施　　設　　概　　要
区　　間	芝浦ふ頭～臨海副都心
延　　長	3.75km
構　　成	下層：臨港道路海岸青海線、東京臨海新交通臨海線 上層：首都高速11号台場線
航路横断部	中央径間　570m、桁下高　54.4m
構　　造	３径間吊橋
ループ部直径	270m

③ 施設の所有区分及び管理区分

区分				延長等	所有者	管理区分
橋りょう（主構造物部分）	芝浦陸上部			439m	都と首都高速道路㈱の共有	都所有分は都で管理する。共有部分については、一括管理者（首都高速道路㈱）が管理する。
	芝浦ループ部			1,026m	都所有	
	吊橋部 台場海上部 台場陸上部			918m 905m 462m	都と首都高速道路㈱の共有	
臨港道路（路面部分）	車道部 東京臨海新交通臨海線インフラ部　※1			約 3.75km 約 3.75km	都所有 都所有	東京臨海新交通臨海線インフラ部の日常管理は、㈱ゆりかもめが行う。
橋りょう附帯施設	遊歩道			約 1.7km	都所有	都が管理する。
	アンカレイジ建屋	芝浦側	展望室※2 エレベーター 全床面積	約 580㎡ 4基 約5,700㎡	都と首都高速道路㈱の共有 （芝浦側エレベーターのうち身障者用１基 管理用　１基）	
		台場側	展望室※2 エレベーター 全床面積	約 280㎡ 2基 約2,390㎡		

※1　東京臨海新交通臨海線インフラ部は、東京都港湾管理条例に定める「臨港道路」として位置づけている。

※2　展望室（芝浦側、台場側）は、休止中である。

(3) 東京港臨海道路

① 経　　緯

東京港臨海道路は、東京港の開発整備に伴う新たな交通需要に対処するため、航路を横断し沖合部で埋立地を相互に連絡させ、増大する東京港の物流の円滑化を図るとともに、臨港道路（青海縦貫線等）や臨海部周辺道路(国道357号線)で発生している混雑を緩和し、背後圏とのアクセス向上による物流の効率化及び物流コストの削減を図ることにより、東京港の更なる国際競争力の強化を高めていくために整備されたものである。

Ⅰ期事業は、国庫補助事業にて整備し、Ⅱ期事業は、国直轄事業として整備した。

Ⅰ期事業は、平成５年７月に工事に着手、平成14年４月14日に供用開始した。

Ⅱ期事業は、平成15年12月に工事着手、平成24年２月12日に供用開始した。

なお、Ⅱ期区間の橋名「東京ゲートブリッジ」は、平成22年11月一般公募により決定したものである。

② 施設概要

項　　目	施　　設　　概　　要
区　　間	全 区 間 ：大田区城南島～江東区若洲 Ⅰ期：大田区城南島～中央防波堤外側埋立地～中央防波堤内側埋立地 Ⅱ期：中央防波堤外側埋立地～江東区若洲
延　　長	Ⅰ期区間：　約3.4km　、Ⅱ期区間：　約4.6km
構　　造	Ⅰ期区間：　沈埋トンネル(第一航路横断部)　約1.4km 陸上トンネル　約0.6km、U型擁壁　約1.1km 橋りょう　約0.3km Ⅱ期区間：　主橋りょう部　連続トラス・ボックス複合構造　約0.76km アプローチ橋りょう部　連続鋼床版箱桁　約1.85km
航路横断部	Ⅱ期区間：　航路幅　300m、桁下高　54.6m
車　　線	Ⅰ期区間：トンネル部　４車線、その他　６車線 Ⅱ期区間：橋りょう部(東京ゲートブリッジ)　４車線、その他　６車線

③ 施設の所有区分及び管理区分

区　　分				延　長　等	所　有　者	管 理 区 分
東京港臨海道路	Ⅰ期区間			約　3.4km	都所有	都が管理する。
	Ⅱ期区間 (東京ゲートブリッジ)			約　4.6km	国所有	都が管理する。
橋りょう附帯施設 (東京ゲートブリッジ)	歩　道			約　1.6km	国所有	都が管理する。
	昇降施設	若洲側	エレベーター	27人乗り １基	国所有 (車椅子対応)	
		中防側	エレベーター	27人乗り １基		

(4) 東京臨海新交通臨海線（新交通ゆりかもめ）

東京臨海新交通臨海線は、都心部と臨海副都心部を結ぶ公共交通機関として、新橋駅～豊洲駅間14.7kmを、都と第三セクターである東京臨海新交通株式会社（現：株式会社ゆりかもめ）が共同して建設したものである。

平成元年３月に工事着工、平成７年11月１日に新橋駅～有明駅間が開業した。また、平成18年３月27日に有明駅～豊洲駅間2.8kmが延伸開業した。

第２節　東京港の機能強化

近年、アジア貨物の増加やコンテナ船の大型化など、東京港を取り巻く状況は刻一刻と変化している。このような中、東京港が今後も東日本のメインポートとして、生活と産業を支える役割を果たしていくためには、貨物量の確保のみならず、利用者のニーズに的確に応えることが必要である。そのため、荷主が求める迅速、安定を重視した国際海上輸送を実現するべく、物流効率化策を一層推進する東京港ならではの高水準のサービス提供や、東京の道路網と一体となった交通ネットワークの充実強化などに取り組んでいく。

１　港湾の総合的機能の充実　〔港湾経営部振興課・経営課〕

(1) 港湾機能の整備及び改善

船舶や輸出入・移出入貨物の動向変化に応じ、施設の整備・改善を行っている。

外貿ふ頭では、大井コンテナふ頭において、コンテナ船の大型化に対応していくため、平成８年度から平成15年度まで再整備を実施したほか、青海公共コンテナふ頭では、コンテナ貨物量の増加に対応していくため、平成10年度から平成15年度まで改良工事を実施した。

さらに、中央防波堤外側コンテナふ頭の新規整備を進めており、平成 29 年 11 月に Y1 バース、令和 2 年 3 月に Y2 バースの供用を開始し、現在、Y3 バースの整備を推進している。Y2 バースには、主に青海コンテナふ頭の貨物が移転しており、これにより空いた土地を種地として、青海コンテナふ頭全体の再整備を進めており、令和４年１０月には A4 バース、令和８年３月には A3 バースが供用開始した。これらの取組によって、東京港のコンテナふ頭全体の効率性・生産性の向上を図っていく。

内貿ふ頭の一部では、ＲＯＲＯ船に対応する内貿ユニットロードターミナルを整備しており、船舶の大型化に対応するため既存の上屋を集約するなど、順次、ふ頭再編を進めている。

品川内貿ふ頭については、平成 20 年度から再編に着手しており、平成 22 年４月から一部供用を開始している。

また、10号地その２ふ頭についても再編に着手しており、西上屋については、令和２年３月に整備が完了し、供用を開始している。

今後も利用者等との調整を行いながら、より便利で使いやすい港を目指して改善を行っていく。

(2) 港湾施設用地の開発

港湾施設用地の開発は、港湾施設用地への倉庫、荷さばき施設その他関連施設の立地集積によって、埋立地前面のふ頭と一体的、効率的な利用を促進することができ、港湾機能の充実強化に大きな役割を果たすものである。

しかし、東京港では、ふ頭背後の港湾施設用地、特に外貿コンテナ関連用地の開発が遅れていた時期があり、このことが、京浜間の交錯輸送を生み、外貿コンテナ取扱停滞の原因ともなっていた。

こうした状況を改め、背後地への民間施設の立地を促進するためには、企業進出の阻害要因である港湾関連施設用地の高地価を、民間施設が立地可能となる適正な価格に調整する等の対応が必要であり、昭和58年12月に「東京港港湾施設用地の長期貸付けに関する規則」（第７章第２節参照）を制定公布した。この規則に基づき、大井ふ頭（その１、その２）の52区画をはじめ、青海ふ頭、10号地その２ふ頭など計95区画の貸付けを行い港湾施設の拡充・強化に努めている。

(3) アクセス交通の整備

物流革新に対応し、物流の円滑化を図るためには、港湾施設の整備とともに道路網の充実が不可欠である。東京港のふ頭をつなぎ、背後地と港湾を連結する役割を果たすため、高速部は湾岸線として、東京港トンネルが昭和51年８月、湾岸線荒川湾岸橋が昭和53年１月に完成するとともに、昭和58年２月には東京港埋立地内の湾岸線が全通し、横浜方面から大井ふ頭を経て千葉方面への通行が可能となり、平成６年12月には、横浜港までこれを延伸開通している。併せて、湾岸道路と都心を接続する首都高速９号線も昭和55年２月に開通し、東名、中央、東北及び常盤の各高速自動車道と直接結ばれている。一般部は、都心部と臨海副都心とを結ぶレインボーブリッジが平成５年８月、荒川河口橋が平成８年７月、大田区城南島と中央防波堤外側埋立地を結ぶ臨海トンネルが平成14年４月、中央防波堤外側埋立地と江東区若洲を結ぶ、東京ゲートブリッジを含む臨港道路が平成24年２月、東京港トンネル西行きが平成28年３月、東京港トンネル東行きが令和元年６月に開通するとともに、令和２年６月には、江東区有明と江東区海の森を結ぶ東京港海の森トンネルを含む臨港道路が開通し、周辺道路の交通混雑の緩和、道路ネットワークの充実強化に取り組んでいる。

2　港湾物流効率化の推進　〔港湾経営部振興課〕

(1) 概　要

情報化社会の進展や経済・産業のグローバル化、サービスの高度化など、物流を取り巻く環境は、大きく変化している。

東京港は首都圏の社会経済活動を支える産業・物流の拠点として、新たな物流ニーズに対応していくとともに、荷主等ユーザーのニーズに応えていく必要がある。

そのためには、東京港において物流効率化を阻害している要因を把握し、解決を図りながら、東京港を中心とした総合的な物流ネットワークを構築していくことが必要である。

(2) 港湾物流効率化に向けた取組

近年東京港の周辺で、季節や時間帯によりターミナルに車両が集中することで発生する交通混雑は、使いやすい港づくりのために直ちに解決すべき重要な課題となっている。

そのため、中央防波堤外側ふ頭の整備を行うことで、東京港の抜本的な機能強化を図るとともに、併せて早朝ゲートオープンの実施、バンプール等のコンテナ関連施設、車両待機場及び東京港ストックヤードの整備、放置車両（台切シャーシー）に対する取締強化など短期的かつ即効性のある取組を実施した。

また、ＧＰＳを活用してターミナルへの入場までに要した車両の待機時間等をリアルタイムに公表する混雑状況の「見える化」に加え、トラックの来場時間を平準化するため、「ＣＯＮＰＡＳ®」(※1) を活用したコンテナ搬出入予約制の実施ターミナルの拡大や通年実施、オフピーク搬出入の推進に取り組んでいる。

さらに、港湾物流手続のデジタル化を促進するため、国の「サイバーポート（港湾物流）」(※2) 活用に向け、都は、東京港を先行モデルとした支援を実施している。具体的には、民間事業者システムとサイバーポートとのシステム連携に関する技術的な助言を行うとともに、連携に係る費用を支援する。併せて、これらの取組により得られた効果やメリットについて、ＰＲ動画の作成や説明会の開催を通じて広く周知し、サイバーポートの利用拡大を図っていく。

今後も、ターミナル周辺におけるトラックの待ち時間短縮に向けて、港湾関係者とともに交通混雑の解消向けた取組を着実に実施し、円滑な港湾物流を構築していく。

（※１）「ＣＯＮＰＡＳ®」：コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮を図ることで、コンテナ物流の効率化及び生産性向上の実現を目的としたシステム

（※２）「サイバーポート（港湾物流）」：紙、電話、メール等で行われている民間事業者間の港湾物流手続を電子化することで業務を効率化し、港湾物流全体の生産性向上を図ることを目的としたプラットフォーム

３　施設使用手続の効率化　〔港湾経営部経営課・東京港管理事務所港務課〕

東京港では、係留施設等の効率的な管理のため、昭和 63 年４月から港湾情報システムを稼動させている。稼動後、利用者の利便性向上を目的とした再構築が行われ、現在では係留施設や冷蔵コンテナ用荷役施設等の港湾施設使用許可申請について、インターネットを通じて行うことができる。また、船舶の入港届及び係留施設等使用許可申請については、平成 11 年 10 月から国の運営するＥＤＩシステムと連携を始めた。

さらに、平成 20 年 10 月からはＥＤＩシステムが税関手続のＮＡＣＣＳに統合され、ＮＡＣＣＳ及び他省庁の港湾関連手続の統一（府省共通ポータル）により、次世代シングルウィンドウが実現した。

今後は、全ての申請手続きについてオンライン化を進め、更なる利便性向上を図っていく。

４　東京港、川崎港、横浜港の広域連携　〔港湾経営部振興課〕

(1) 目的及び経緯

都、川崎市及び横浜市は、国際競争力を強化するため、京浜港（東京港・川崎港・横浜港）の連携を一層推進することとし、平成 20 年３月 21 日に基本合意を締結した。

この合意に基づき、コンテナ船の入港料の一元化やはしけ輸送の拡大による環境対策など様々な取組を実施している。

平成 21 年 12 月には地方自治法に基づく協議会である「京浜港連携協議会」を設立し、平成 23 年９月には、「京浜港の総合的な計画」を策定するなど連携強化を図っている。

(2) 国際コンテナ戦略港湾

国土交通省は、「選択」と「集中」により我が国港湾の国際競争力を強化するため、平成 22 年２月に「国際コンテナ戦略港湾」の公募を実施した。

都は、京浜港（東京港・川崎港・横浜港）として川崎市、横浜市、東京港埠頭株式会社、財団法人横浜港埠頭公社と連名で国際コンテナ戦略港湾に応募し、平成 22 年８月に選定を受けた。

三港がそれぞれの役割を担いつつ、京浜港全体として発展していくことを目指し、東京港はコンテナふ頭の増設や再編整備、道路網の充実強化など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。

５　「Tokyo Container Vision 2050」の策定　〔港湾経営部振興課〕

ＤＸの急速な進展や環境への意識の高まり、本格的な人口減少社会の到来に伴う物流の担い手不足の深刻化など、社会経済状況が劇的に変化する中、東京港が将来にわたり、日本経済や国民生活を支える役割を果たしていくためには、中長期的な視点から戦略的に施策を展開していく必要がある。このため、都は、令和７年３月「Tokyo Container Vision 2050」を策定した。

本ビジョンでは、東京港のコンテナふ頭の 2050 年の将来像として、「東京港の機能強化を大胆に進めていくことで、世界トップクラスの効率性やサステナビリティを実現し、グローバルサプライチェーンの中核として、日本の経済成長を牽引し、国民生活を守る」としている。

コンテナターミナルの施設能力の向上に加え、ＡＩとＩｏＴが融合した最先端技術によりターミナルの高度化を実現することで、世界トップクラスの効率性を備えた「スマートターミナル」の構築、水素等の次世代エネルギーや太陽光・風力で発電したグリーン電力などを活用することで、環境負荷の少ない持続可能な「ゼロエミッションターミナル」への転換等を目指すこととしている。

また、「コンテナターミナルの機能強化」「DX の推進」などの６つの戦略を設定し、コンテナふ頭の整備やコンテナ搬出入の予約制など、具体的な取組を進めていくこととしている。

こうした取組を実現することにより、経済波及効果の創出やターミナル周辺の交通混雑解消による外部不経済の解消、ターミナルで排出される二酸化炭素の削減などの効果が期待される。

第3節　東京港の振興

東京港は、大都市東京と首都圏4,000万人の生活と産業活動を支える物流拠点として、欠くことのできない重要な社会基盤施設である。

平成10年から外貿コンテナ貨物取扱個数が連続して日本一となり、世界の基幹航路の船が直接寄航する世界有数の外貿コンテナふ頭を有するわが国を代表する国際貿易港として、その地位は確固たるものになっている。

しかしながら、世界経済のボーダーレス化が進展し、経済分野での自由競争時代が到来しているなかで、港湾物流の分野においても、国際基準に適合した港湾サービスの実現や港湾トータルコストの削減が求められるなど、大きな転換期を迎えている。

また、国際海上コンテナ輸送におけるアライアンスの再編成や超大型船の就航、国内輸送におけるマルチモーダル化の要請など、港湾管理者にも新しい動きへの迅速で柔軟な対応が迫られている。

東京港においても、こうした港湾物流の大きな変化に応じた施設整備などに努めてきており、今後とも、より効率的な港湾経営が、港湾管理者、民間事業者など港湾に関連するすべての関係者に求められている。

一方、東京は日本有数の観光拠点であり、その玄関口である東京港においても、クルーズ客船の受入れなど観光面でのニーズが高まっている。

こうした認識のもと、東京港の振興事業を進めている。

1　ポートセールス　〔港湾経営部振興課〕

経済の水平分業化に伴い、貿易、物流もまた世界的規模で拡大しており、港湾はその世界的規模での物流システムを担う重要な基盤施設として大きな役割を果たしている。

近年の国際貨物輸送は、航空、海運、鉄道、トラック等の輸送手段を費用、時間、安全性の面から適切に組み合わせた複合一貫輸送へと発展してきており、港湾においてもよりコスト、効率性が重視されるようになっている。

他方、東京港は、背後圏からみて地理的に恵まれた位置にあること、背後に拡がる広域道路交通網を利用しやすいこと及び都民生活に必要な消費物資等の輸入が大きな割合を占める状況下であることから、今後とも首都圏にかかわる国際物流において重要な役割を果たしていく必要がある。

このような状況から、東京港の振興のためにはコスト、効率性を念頭に利用者のニーズにあった施設整備等ハード面及び港湾運営等ソフト面の改善充実を図っていくとともに、東京港の優れた立地特性、港湾施設等を国内外にＰＲ、情報提供を行い船舶・貨物誘致に努めていく必要がある。また、クルーズ客船の誘致についても、クルーズ客船の寄港が、臨海副都心への国際観光やＭＩＣＥの誘致活動へ寄与するとともに寄港地への高い経済効果をもたらすこと等が見込めることから、積極的に取り組んでいる。

(1) マーケットリサーチ

船会社、荷主、港湾運送事業者等港湾の利用者と情報交換を積極的に行って、情報の収集と、利用者のニーズの把握に努めている。また、物流経路、航路動向、企業動向及び市場動向等の調査を進めている。

(2) ＰＲ活動

東京港は、わが国を代表する国際貿易港として発展しているが、歴史と伝統が浅いため、国の内外に対して知名度、評価をさらに向上させる必要がある。

従って、内外の港湾利用者に対して東京港の施設内容を含め実態の認識と理解を深めるため、「Port of Tokyo」、「東京港便覧」等のＰＲ資料の作成、配布、施設見学会や説明会などの実施、また、港湾・物流専門誌を利用した効果的な広告、宣伝を行っている。

さらに、荷主等の利用者に対しては、都内においてセミナーを開催し、東京港の現状や今後の計画をＰＲしている。

(3) 船舶、貨物誘致活動

東京港振興事業の一環として、東京港への船舶、貨物の誘致を図るため、船社、港運、倉庫等の民間事業者と共同で、下表のとおり使節団（ミッション）を派遣している。

使　節　団　派　遣　状　況

名　　称	令和元年	令和２年～５年	令和６年	令和７年	参　加　団　体	訪問先
外貿ﾐｯｼｮﾝ	シンガポール 台湾	※新型コロナウイルス感染症拡大の影響等により中止	オランダ ベルギー	アメリカ	東京都港湾局 東京港埠頭株式会社 東京港運協会 東京倉庫協会 東京港港湾運送事業協同組合 東京港湾福利厚生協会 東京都港湾振興協会	荷　　主 船　　社 物流企業 港　湾　局

2　国際港湾交流

〔港湾経営部振興課〕

(1) 姉妹港等交流事業

姉妹港等提携は、両港相互の繁栄と国際貿易の発展に寄与し、東京港に対する理解を促進するとともに、港湾を通じて相互の経済、社会及び文化の交流を深めることを目的として行っている。

また、近年は、港湾の管理運営に関する情報交換や海外でのポートセールス活動の強化といった、実務的な交流も行っている。

姉妹港及び友好港提携・交流事業内容

姉妹港・友好港	提携年月日	交流事業内容
ニューヨーク／ニュージャージー港（姉妹港）	昭和55年５月15日 （1980年）	・使節団の相互訪問 ・記念事業の実施 ・港湾経営の意見交換及び技術交流の実施 ・研修生の相互派遣
天津港（友好港）	昭和56年６月25日 （1981年）	・使節団の相互訪問 ・記念事業の実施 ・港湾・業務研修団の相互派遣 ・研修生の相互派遣
ロサンゼルス港（姉妹港）	昭和62年11月18日 （1987年）	・使節団の相互訪問 ・記念事業の実施 ・港湾経営の意見交換及び技術交流の実施 ・研修生の相互派遣
ロッテルダム港（姉妹港）	平成元年４月25日 （1989年）	・使節団の相互訪問 ・共同調査作業部会開催 ・情報交流計画の策定 ・記念事業の実施

(2) その他国際港湾交流

諸外国の港湾関係者や研修生の東京港視察・研修を随時受入れ、情報の提供・交換と相互理解を推進している。

3　クルーズ客船の誘致　〔港湾経営部振興課〕

近年、世界のクルーズ市場ではクルーズ人口が急増するとともに船舶の大型化が進んでいる。クルーズ客船の寄港は東京に多くの観光客をもたらし、東京港のイメージアップ、臨海エリアにおけるＭＩＣＥ・国際観光拠点化の推進、大きな経済効果が期待できるなど、観光振興に大きく寄与するものである。

東京は、アクセスの良さや観光資源の充実などクルーズ客船の寄港地として潜在能力が高いことから、船会社の寄港ニーズに適切に応えるとともに、寄港による経済効果を確実に取り込むため、令和２年９月に世界最大級の大型クルーズ客船に対応可能な東京国際クルーズターミナルを開業した。さらに、令和７年６月から晴海客船ターミナルでの中小型クルーズ客船の受入を開始した。加えて、今後増加が見込まれる大型クルーズ客船の寄港ニーズに的確に対応するため、東京国際クルーズふ頭において第２バース等を整備し、客船受入れ機能の強化を図っていく。

(1) 誘致活動

東京港へのクルーズ客船の寄港を促進するため、船舶の入出港に要する費用に対するインセンティブ制度や補助制度を実施するほか、国内他港と連携して東京港のＰＲを行うなどの誘致活動を進めている。

4　水上交通ネットワークの拡充　〔港湾経営部経営課・振興課〕

東京の臨海部には臨海副都心をはじめ、多くの観光資源や集客施設が立地しており、これらに船でアクセスできれば、東京の魅力がさらに高まることになる。

東京港では、臨海副都心と既成市街地を結ぶ水上バス（定期航路）が運行するほか、江戸文化を継承する屋形船やディナークルーズ等を行う観光船等が不定期で周遊を行っているが、水上ルートや船着場が限られるなどの課題がある。

このため、国際観光都市としての東京の一層の魅力向上や、水辺のにぎわい創出に向けて、舟運の活性化のための取組を進めている。

(1) 公共船着場等の利活用

舟運事業者が利用できる船着場を増やすため、都が保有する公共船着場を、一定の要件のもとに屋形船などの不定期航路事業者に開放することとし、竹芝、有明、日の出、お台場海浜公園、東京国際クルーズふ頭及び晴海五丁目の各船着場を試行的に開放している。さらに、上記の全ての公共船着場で予約システムを運用しているほか、令和４年度からは日の出船着場、令和５年度からはお台場海浜公園船着場、令和６年度からは有明船着場、令和７年度からは晴海五丁目船着場において無人管理システム（スマートロック及び高性能カメラ）の試行運用を開始するなど、船着場のＤＸ化を進めている。

また、田町駅等に近接した運河部の防災船着場を、水上タクシーの乗降場所として開放する社会実験にも取り組んでいる。

(2) 舟運活性化に向けた取組

都市整備局・建設局・港湾局の３局と民間事業者とで連携して、舟運の活性化に向けた取組を行い、新規航路の開拓、利用者の利便性向上、舟運のＤＸ化の推進、認知度・魅力の向上に向けた取組を実施している。

5　東京港における水辺空間の魅力向上　〔港湾整備部計画課〕

(1) 運河ルネサンス

ア　東京港内の運河の現状

東京港内の運河は、物資輸送に欠かすことのできない水路として、東京の発展に重要な役割を果たしてきた。しかし近年、産業構造の変化により舟運による輸送量は低下し、運河の利用は大幅に減少している。

また、物流機能の沖合展開が進むにつれ、その背後地の土地利用も、工場や倉庫などから、オフィスやマンションなどへと変化してきている。

一方、現在、都においては、運河の魅力を一層向上させ、舟運の活性化との相乗効果により、国際観光都市としてのプレゼンスの向上を目指している。東京の運河は、観光資源として大きな可能性を秘めており、東京における観光振興に資する存在になることが期待されている。

イ　運河ルネサンスの取組

このような背景により、現在、運河の役割に新たに「観光資源」という視点を取り入れ、新たな運河利用や周辺環境の整備を推進し、水辺の魅力を向上していくことが求められている。

このため都では、運河等の水域利用とその周辺におけるまちづくりが一体となって、地域のにぎわいや魅力等を創出することを目的とした運河ルネサンス推進方針に基づき、これまでに品川浦・天王洲、芝浦、朝潮、勝島・浜川・鮫洲、豊洲、東陽・新砂の６地区を、運河ルネサンスの推進地区に指定し、取組を進めている。

ウ　運河ルネサンスの推進方針

(ｱ) 目標

・観光振興に資するようなにぎわいの創出

・新たな運河利用の発掘等、運河の魅力向上

・周辺地域の活性化

(ｲ) 推進方針

・地域の特性を生かし背後のまちづくりと一体となった運河の活用及び整備を推進する

・地元区、住民、企業、NPOなど地域と連携を図る

・新たなニーズに適応した水域占用などの規制緩和を行う

・護岸や周辺建築物等の緑化、遊歩道の整備、水質浄化等、良好な水域景観を創造する

・運河の新たな魅力を広くPRする

(ｳ) 対象地域

運河ルネサンスの対象となり得る運河を含む一定の区域で、地元の熱意と発意により取組方針が定まり、その方針が都の運河ルネサンスの推進方針に沿っている地域

(ｴ) 実施要綱

「運河ルネサンスガイドライン（実施要綱）」に基づき実施する。

(2) 運河エリアライトアップの推進

都は、運河の水辺空間の資源を活用した良好な夜間景観を創出することで、観光資源としての水辺空間の魅力向上や、舟旅の活性化に繋げていくため、平成30年3月に「運河エリアライトアップ・マスタープラン」を策定した。このプランに基づき、地元区や民間事業者等と連携して、運河エリアの施設（水門、橋梁等）のライトアップに取り組んでいる。

第４節　港湾施設の危機管理体制の確立

〔港湾経営部経営課〕

１　危機管理対策の意義

近年、日本の各地の港では船舶の座礁事故による燃料油の流出や、放置された外国船などによって港湾機能に支障を来し、周辺環境に悪影響を及ぼしている。また、平成13年９月11日に発生した米国における同時多発テロ以降、港湾がテロ行為の対象またはその経由地となり得るとの強い危機感が世界的に高まっている。このような事件・事故により東京港の機能が麻痺した場合、背後圏の経済に与える影響は計り知れないものがある。

また、船舶や海上コンテナを利用した不正薬物の密輸や密入国事件が発生する可能性がある。

こうした中、東京港の水際を脅かす危機に的確に対処し、危機管理体制の充実を図ることにより、都民の不安を解消し、東京を安全で安心な都市にするとともに、東京港における円滑な物流を確保することが必要である。

２　港湾施設の管理運営に支障を来す船舶への対応

外国船舶による座礁事故が日本各地で起きており、燃料油の流出による海洋汚染や漁業被害が発生している。本来、座礁した船体の撤去は船主の責任において行うべきものであるが、そのまま放置されてしまい、やむなく地元自治体が撤去を強いられたうえ船主等による補償が十分に行われないケースもある。

東京港においても、船舶からの油流出事故の発生、老朽化や整備不良のため航行不能となった船舶の放置といった事態が発生し、港湾機能が麻痺するおそれは否定できない。こうした事態を未然に防ぐとともに東京港の適正な管理運営を維持するため、平成16年３月に改正した東京都港湾管理条例及び同条例施行規則において、以下の船舶等に関して港湾の管理上著しい支障が生じると認められるときは港湾施設を使用させないことができることとした。

⑴　港湾施設を損傷し、又は汚損し、その他管理上支障を来すおそれがある船舶

船舶安全法、船員法、船舶職員及び小型船舶操縦者法、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の規定に基づく処分、命令その他の措置を受けたにもかかわらず改善措置を行っていない船舶

⑵　船舶の事故による損害賠償等を履行しないおそれがある船舶所有者等

次に掲げる損害の賠償義務の履行により生じる損害を塡補する保険契約等を締結していない船舶所有者等

①　船舶に積載されていた燃料油等による汚染により生じる損害の賠償義務（総トン数100トン以上の外航船舶及び同1,000トン超の内航船舶）

②　船舶の座礁、沈没等による難破物除去等の措置に要する費用の負担により生じる損害の賠償義務（総トン数100トン以上の外航船舶及び同300トン以上の内航船舶）

③　船舶の運航に伴い岸壁等の港湾施設に与えた損害の賠償義務（総トン数100トン以上の外航船舶）

３　港湾における密輸・密入国及びテロ等の阻止

船舶や海上コンテナを利用した密輸・密入国事件は、背後に密航の受入れ組織が介在するといわれており、今後も事件の発生が懸念される。また、港湾におけるテロ対策が喫緊の課題となっており、国際テロをはじめとする国際組織犯罪を未然に防止し、これに適切に対処するための取組が求められている。

港湾局は、平成16年１月、国際テロをはじめとする国際組織犯罪を水際で阻止するため、東京港の関係行政機関や民間事業者等で構成される東京港保安委員会を設置した。平成16年６月には、この委員会の取組として、東京海上保

安部をはじめとする関係機関が連携して「東京港テロ対策合同訓練」を有明フェリーふ頭で実施した。その後、年一回のペースで東京港テロ対策合同訓練を実施している。

今後も、関係機関との情報の共有化と連携体制の強化を図り、東京港の治安を脅かす密輸・密入国及びテロ等の犯罪を未然に防止し、これに適切に対処するための港湾保安対策を実施していく。

4　改正SOLAS条約への対応

米国における同時多発テロ事件以降、港湾がテロ行為の対象、あるいは、その経由地となり得るとの強い危機感が高まっており、国際的なテロ攻撃への防御体制の確立が各国において重要な課題となっている。

これを受け、国際海事機関（IMO）では船舶や港湾施設に対するテロ攻撃の脅威に備えるため、「海上における人命の安全のための国際条約」（SOLAS条約）を平成14年12月に改正した。平成16年７月１日に同条約が発効し、国内では同時に「国際船舶・港湾保安法」が施行された。同法に基づく国際埠頭施設の管理運営を行うため、東京港ではふ頭ごとに立入制限区域を設定するとともにフェンス、ゲート、監視カメラ及び照明設備等を整備し、制限区域へ出入しようとする人や車両を対象にゲートでの出入管理を開始した。

また、平成26年７月からはセキュリティカード等を使ってゲートでの出入管理を行う手法を導入し、保安対策の強化を図っている。

東京港の港湾施設がテロによる攻撃を受けた場合、広く首都圏4,000万人の消費生活に多大な影響が生じることが予想される。また、保安対策が不十分な港湾から出港した船舶は、目的地の外国港湾において入港を拒否される懸念もあり、東京港の国際競争力を確保するうえからも港湾施設の保安対策を着実に推進していく。

第５節　東京港の環境対策

港湾管理者は、港湾法により港湾区域を良好な状態に維持し、また、港湾施設として海洋性廃棄物処理施設等を建設し、管理運営することとなっている。

これらの規定に基づき東京港では、次のような水域環境保全のための事業を行っている。

１　水面監視業務　〔港湾経営部経営課〕

東京港管理事務所所属の監視艇７隻により常時、港内泊地、運河筋等を巡視し、土砂、じん芥、廃油等の不法投棄防止、発見及び除去、警告、関係機関への通報など適切な措置に努めている。

監視艇等による処理状況

年度	監視艇出動回数	処理件数				
		油	流沈木	沈廃船	その他	計
令和５年度	2,462	102	140	4	559	805
令和６年度	2,206	40	294	24	605	963
令和７年度	2,255	57	110	47	525	739

２　流出油対策　〔港湾経営部経営課〕

船舶等からの廃油の不法投棄や係留中の船舶が給油中に誤って油を流出する事故が後を絶たず発生している。また、港内の臨港地区には石油類を取り扱う企業が点在し、隅田川筋や江東地区の運河筋には油槽所が多く立地することから、港内を通過する小型タンカーの航行も非常に多い。

このため、次のような流出油防除資機材を保有するとともに、官民一体の協力体制をとっている。

(1) 備蓄資機材の保有状況（令和８年８月１日現在）

①　オイルフェンス　2,220m（B型）

②　油吸着マット　50cm×50cm×0.4cm　500枚、65cm×65cm×0.4cm　1,200枚など

③　監視艇　７隻（うちオイルフェンス展張機能放水銃装備艇１隻、放水銃装備艇３隻）

④　油回収装置　清掃船用　２基　（第１清海丸、第２清海丸）

(2) 応急体制

大量流出油事故等の場合には、各当事者の能力だけでは処理できないので、被害を最小限にくいとめるために関係官公庁、関連企業の相互協力体制が必要である。

このため、海上保安部を中心に「東京湾排出油防除協議会」が設置され、さらに、地域機構として「東京港排出油防除協議会」がある。当局もこれに加入して、防災訓練に参加するなど港湾管理者の立場から応急対策についての協力体制をとっている。

なお、平成９年７月に起きたダイヤモンド・グレース号の事故を契機に、「大規模流出油災害対策の手引き」を策定し、今後の流出油災害に備えている。

3　港内清掃　〔港湾経営部経営課〕

清掃船６隻、運搬母船１隻により港湾区域内の浮遊じん芥等の収集を行っている。作業は、東京港埠頭株式会社に業務委託している。

収集したごみ等は、清掃船で回収し、分別運搬処理をしている。

海　面　清　掃　実　績

単位：m^3

年　度	収　集　量
令和５年度	1,173
令和６年度	1,779
令和７年度	866.5

4　汚泥しゅんせつ　〔港湾整備部計画課〕

東京港内、特に運河部に堆積している汚泥は、悪臭を発生し、住民の生活環境を悪化させる原因となっている。こうした現況を改善するため、昭和47年度から運河部の汚泥しゅんせつ等を行っている。

令和８年度は、江東地区や芝浦地区における運河の汚泥しゅんせつ等を実施する。

汚泥しゅんせつ事業の計画と実績

土量（単位：㎥）　事業費（単位：千円）

年度／地区	施設	実績土量 S47～R07	令和8年度計画	
			土量	事業費（単独）
江東	しゅんせつ	2,344,601	4,500	90,000
	覆砂	12,131	800	10,000
芝浦	しゅんせつ	1,651,789	3,400	46,400
	覆砂	129,431	2,500	53,600
港南	しゅんせつ	617,274	—	—
	覆砂	22,230	—	—
計	しゅんせつ	4,613,664	7,900	136,400
	覆砂	163,792	3,300	63,600

5　沈木、木皮の処理　〔港湾経営部経営課〕

東京港で取り扱う原木は、年々漸減しているが、輸送、荷役及び製品化に伴い発生する沈木、木皮は、航行障害となるばかりでなく、海底に長年堆積して水質に悪影響を与えることになる。

(1) 沈木対策

輸送、荷役に伴う流沈木による被害を未然に防止するため、港湾管理者として原因者に注意を喚起し清掃等を行わせている。

(2) 木皮対策

原木荷役に伴い発生する木皮については海洋投棄の規制が強いことから、当該木材関連企業から依頼を受けた産業廃棄物処理業者が処理している。

6　沈廃船の処理　〔港湾経営部経営課〕

港内に放置される沈廃船は、船舶の航行を阻害し水質を悪化させ公害を発生させるとともに港内の美観を損なうこととなるため、これまで所有者不明の沈廃船は、都において撤去している。

7　東京港における脱炭素化の取組　〔港湾経営部振興課〕

東京港における脱炭素化の取組を戦略的に推進していくため、令和５年３月に、温室効果ガスの削減目標やその実現に向けたロードマップなどをまとめた「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を策定した。

官民の連携による脱炭素化を一層促進するため、令和８年３月には、同計画を「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画 2.0」にアップデートし、港湾法に定める港湾脱炭素化推進計画に位置付けた。

(1) 計画の目標

計画では、2030 年のカーボンハーフ（2000 年比 50%削減）、2050 年のカーボンニュートラル（CO2 排出量実質ゼロ）の目標に加え、大井ふ頭の再編整備を契機に東京港の脱炭素化（DX や物流効率化、荷役機械の一層のゼロエミッション化）を推進するため、新たに 2035 年の中期目標（2000 年比 60%削減）を設定している。

(2) 計画における主な取組

計画の対象範囲を「ふ頭（ターミナル内）」「ふ頭背後地（ターミナル外）」「船舶・車両」の３つに区分し、主な取組を以下のとおり定めている。

【ふ頭（ターミナル内）】

・グリーン電力の継続使用

・水素などの次世代エネルギーや電力を活用した荷役機械の導入経費補助の実施

・水素を活用した荷役機械の実装

【ふ頭背後地（ターミナル外）】

・倉庫等における省エネ対策、グリーン電力の導入

・Air ソーラーなど太陽光発電設備の導入促進

・荷役機械のゼロエミッション化、設備更新等の推進

【船舶・車両】

・陸上電力供給設備の導入などの基盤整備の推進

・環境に配慮した船舶の入港料を減免するインセンティブ制度を実施し、環境配慮型船舶の普及及び寄港を促進

・コンテナ搬出入予約制の導入や、モーダルシフトの促進による渋滞対策等の実施

8　藻場創出活動　〔港湾整備部計画課〕

近年、気候変動問題への対応が世界的な課題となる中、ブルーカーボン生態系と呼ばれる藻場創出の取組が注目されている。

東京港では、夏場の濁りや高水温など生育環境が厳しいことや船舶の往来が多いことから、藻場の創出に適した箇所は限定的である。そのため、多様な生物の生息場や環境学習の場としての機能に着目した「東京港藻場創出の活動方針」を令和６年12月に策定した。

令和７年12月に都民や企業等の参加を得てお台場海浜公園においてアマモの種播き会を開催した。引き続き、東京港における藻場創出活動を着実に進めることで、都民への環境学習の機会を提供し、参加者の環境対策への意識向上を図っていく。

9　船舶の排出ガス対策等　〔港湾経営部振興課〕

東京港は、平成27年４月から船舶の排出ガス削減に資する国際的な環境対策プログラムであるESI※に参加し、環境性能に優れた船舶に対して入港料を減免するインセンティブを導入することで、船舶から排出される窒素酸化物

（NOx）や硫黄酸化物（SOx）等の削減を促進している。

また、新たな船舶燃料として、従来の重油と比べて環境負荷の小さいLNG（液化天然ガス）への転換が進められていることや今後ゼロエミッション燃料として期待される水素を燃料とする船舶等の早期就航を後押しするため、令和３年４月からLNGや水素を燃料とする船舶等に対して入港料を免除するインセンティブ制度も導入している。

※ ESI（Environmental Ship Index）

国際港湾協会〈IAPH〉主導のもと世界の港湾が結成したWPSP（World Ports Sustainability Program）が、船舶からの大気汚染物質等の排出削減を目的に環境負荷の少ない船舶を測定評価し、環境船舶指数（ESI値）を認証する。

参加港湾等は、ESI値に応じ、入港料の減免などのインセンティブを与えることで環境負荷の少ない船舶の入港を促進し、港湾地域での大気環境の改善を図る。

10　屋形船のし尿処理　〔港湾経営部経営課〕

船舶からの海域へのごみ、し尿等の廃棄物の排出については、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律で一定の規制がなされている。

しかし、し尿の排出について定員100人未満の屋形船は法規制の対象外であることから、港湾区域内の親水施設である海上公園等の閉鎖水域でのし尿垂れ流しに対し、各方面から早急に対処するよう要望が出され、平成２年11月に、屋形船のし尿処理対策を円滑に進めるため、業界団体及び庁内関係局等の協議の場として「屋形船し尿処理対策連絡協議会」（事務局：環境局）を設置した。

この協議会の協議結果を踏まえ、当面の暫定策として、閉鎖水域へ排出を行わないよう屋形船を改造し貯留タンクを設け、港内に設置したし尿受入施設（海上係留）で処理するよう行政指導による対応策を講じ、平成３年８月から実施した。これを、平成13年４月からはバキュームカーによる回収に切り替え、実施している（平成13年度は拠点及び巡回、平成14年度からは巡回のみ）。さらに、平成22年度には、し尿回収施設を設置するなど、し尿回収の体制を整えている。

11　官民協力・協議会　〔港湾経営部経営課〕

(1) 東京港の安全と環境良化の促進を図るため官民協力体制として港湾局長を会長とする「東京港安全・汚染防止対策協議会」が昭和50年６月に発足した。主な協議事項は、船舶の航行安全対策、廃棄物、廃油及び廃船等による汚染防止体制の整備並びに清掃体制に関することである。

平成22年度からは東京港における水域利用調整に係る連絡調整を行うことを目的として、水域利用調整協議会（事務局：東京都港湾局、東京海上保安部）を設置している。水域利用調整に係る調整ルールに関すること、その他船舶航行の安全確保及び円滑化に関すること等について協議し、問題の解決を図っている。

(2) 東京都区部の港湾・河川における廃船を適正に処理、リサイクルするための検討組織として、平成11年６月、行政と民間の関係者が連携・協力し「東京都廃船処理協議会」を設立し、廃船処理の試行（トライアル）を３回行い、平成12年３月に廃船処理のフローチャート・廃船処理費用等を含む中間報告（ガイドライン）を発表するなど検討を進めてきた。

その後、平成19年７月に設立された関東地区廃船処理協議会（事務局：関東運輸局）にて、適正処理のシステムが確立された。今後も、その円滑な運用についての協議、調整を行っていくとともに、周知活動等を行っていく。

12　放置艇対策の取組　〔港湾経営部経営課〕

都内の河川や港湾を一体とした公共水域における放置船舶問題について、効率的かつ迅速な解決を目指し、平成14年３月「東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例」（建設局と港湾局共管）を制定し、平成15年１月に施行した。

本条例は係留保管施設の整備状況に応じて区域を指定し（適正化区域・重点適正化区域）、その区域内の放置船舶に対する移動措置など都独自の規制により、都市景観を回復し、公共水域における経済活動や生活環境の確保を図ることを目的としており、東京港内における放置船舶問題の解決を図っている。

13　要緊急対処特定外来生物（ヒアリ類）の侵入・定着防止　〔港湾経営部経営課〕

平成29年７月、東京港で陸揚げされたコンテナ内において、都内で初めてヒアリが確認された。

ヒアリは攻撃性があり、人体への被害等を及ぼす生物であることから、ヒアリが国内に定着した場合、国民の生活に大きな影響を与える可能性がある。

このため東京港では、要緊急対処特定外来生物（ヒアリ類）の水際での対策を徹底するため、「東京港におけるヒアリ等対策連絡会」（事務局：港湾局及び環境局）を設置して関係組織の連携体制を強化するとともに、モニタリング調査や普及啓発の取組を行っている。