

# 東京港第9次改訂港湾計画に向けた 長期構想検討部会（第4回）

物流（内貿・在来）検討資料

# 目次

内容	頁
<b>【検討の流れ】</b>	
物流（内貿・在来・その他）検討の方向性（第1回検討部会 提示資料）	3
我が国の国内輸送の状況	4
内航海運の現状（内航航路ネットワーク）	5
東京港の港勢（令和元年）	6
内貿貨物の輸送特徴	7
東京港の内貿貨物量推移	8
東京港内の施設配置	9
物流（内貿・在来）検討フロー	10
<b>【ユニットロード】</b>	
航路ネットワークと取扱貨物量（1）	11
航路ネットワークと取扱貨物量（2）	12
ユニットロードふ頭の諸元	13
各ふ頭の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移	14
ユニットロード貨物の発着地	15
ヤード面積の不足	16
ヤード面積の不足への対応事例	17
モーダルシフトへの取組	18
モーダルシフトの進展（東京港における事例）	19
新たな輸送品目の集貨（農林水産物・食品の輸出促進）	20
貨物量の見通し（試算値）	21
<b>【フェリー】</b>	
航路ネットワークと取扱貨物量	22
フェリーふ頭の諸元	23
東京港におけるフェリーの利用状況	24
貨物量の見通し（試算値）	25

内容	頁
<b>【内貿在来】</b>	
内貿在来（雑貨）ふ頭の諸元	26
内貿在来（雑貨）ふ頭の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移	27
内貿在来（雑貨）ふ頭別の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移	28
内港地区の開発の進展	29
離島航路就航状況と乗降人員	30
貨客船ふ頭の諸元と取扱貨物量	31
内貿在来（建材等）ふ頭の諸元	32
内貿在来（建材等）ふ頭別の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移	33
建材船の大型化	34
貨物量の見通し（試算値）	35
<b>【外貿在来】</b>	
外貿在来ふ頭の諸元	36
外貿在来ふ頭別の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移	37
貨物量の見通し（試算値）	38
<b>【物流環境】</b>	
カーボンニュートラルに向けた取組	39
<b>【取りまとめ】</b>	
東京港の現状と課題 取りまとめ（1）	40
東京港の現状と課題 取りまとめ（2）	41

## 東京港の役割

- 首都圏の生活と産業を支える都市インフラとして、首都圏に必要な貨物を確実かつ円滑に取り扱う機能
- 限りある港湾空間を効率的に活用するとともに、ストック効果を最大限発揮することで都民生活の向上を図る

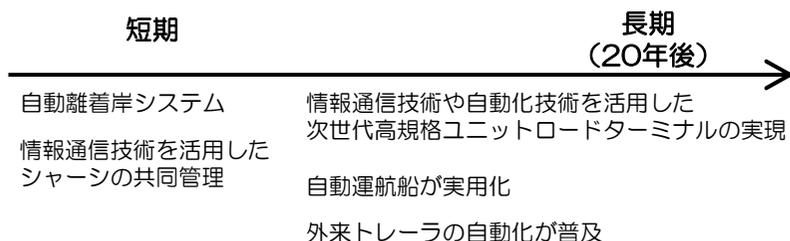
## 現状と課題

- 内貿ユニット貨物・フェリー貨物は増加傾向となっている
- 北海道・九州・沖縄方面と多頻度な航路サービスで結ばれている
- 背後圏への充実した道路ネットワークにより、生産地・消費地への輸送距離・輸送時間が短い優位性がある
- 貨物の集中により、ユニットロードターミナル・フェリーターミナルのヤードが不足している
- 時代の変化に伴い、利用頻度が低下し、又は利用形態が変化しているふ頭、水域が存在している

## 情勢の変化

- RORO船・フェリーの大型化が進展している（ヤードが更に必要）
- トラックドライバーの不足が深刻化するなか、大量輸送が可能で環境にやさしいRORO船・フェリーの重要性が高まっている
- 内航船においても、自動運航船など、最先端技術を活用した検討が進められている
- 内港地区を中心に、ふ頭背後の都市化が進展している

## 社会における技術革新の進展イメージ



## 東京港の目指すべき将来像

- ユーザーに選ばれる、競争力が高く使いやすい港に進化している
- 最先端技術を積極的に活用し、労働環境が良く高効率で生産性の高い港になっている
- 適切な機能配置と運営により、限られた港湾空間が効率的に活用されている
- 災害時にも物流活動を維持できる、強靱な港に進化している
- 脱炭素社会や循環型社会の実現に、港湾エリアが大きく貢献している

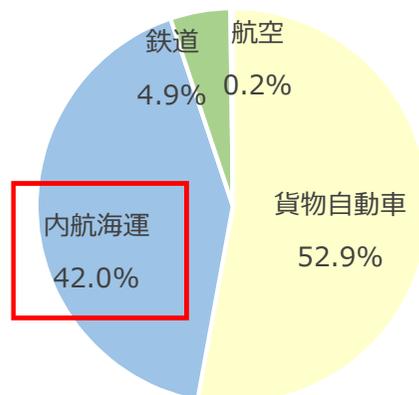
## 検討の視点

- 狭隘な東京港において、港全体の機能強化を図っていくためには、利用頻度の低下したふ頭や水域を、今後どのような用途・目的で活用すべきか
- 労働力不足が危惧される中、働きやすい港づくりを行い、港湾の生産性を向上させるためには、どのような取組が必要か
- ユニットロードターミナル・フェリーターミナルのヤード不足に対応するため、どのような取組が必要か

# 我が国の国内輸送の状況

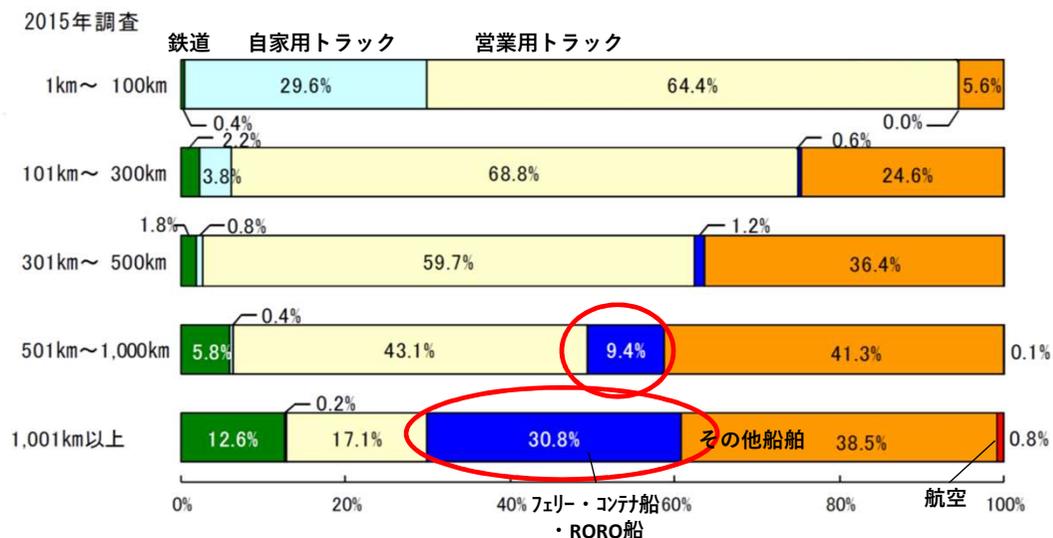
- 内航海運は国内輸送において、輸送分担率42%を占めるなど、重要な輸送モードである
- フェリー・コンテナ船・RORO船は、輸送距離が500kmを超えると利用率が高まるなど、長距離輸送に適している

## ■ 輸送機関別分担率 (R1) (トンキロベース)



資料：「鉄道輸送統計年報」「航空輸送統計年報」「自動車輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」  
(令和元年度)より東京都作成

## ■ 輸送距離帯別にみた 輸送機関別分担率



資料：第10回物流センサス(2015年調査)(国交省港湾局)より東京都作成

# 内航海運の現状（内航航路ネットワーク）

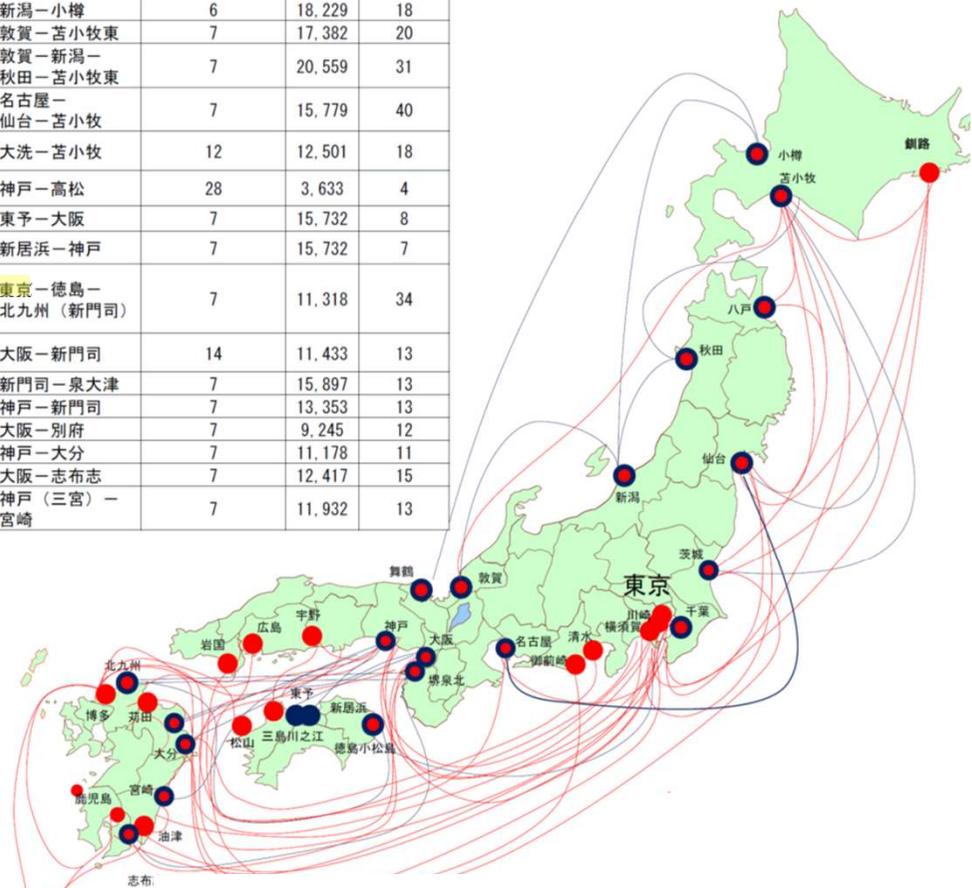
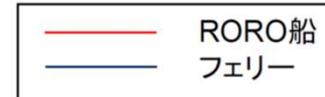
- 日本国内では、長距離内航RORO船28航路、中長距離フェリー18航路が就航（平成28年時点）
- 東京港には、半数の14航路が就航しており、内航RORO船の拠点港湾となっている

内航RORO船航路一覧(300km以上の長距離航路のみ記載)

運航会社	航路	運航頻度 (数字：便/週)	総トン数 (G T)	平均所要 時間 (h)
川崎近海汽船 (株)	釧路-茨城(日立)	7	13,950	20
	茨城(常陸那珂)-北九州	2	9,348	34
	清水-大分	3	6,710	20
	東京-油津-細島	2	9,832	40
近海郵船(株)	苫小牧-茨城(常陸那珂)	12	9,894	21
	敦賀-苫小牧	6	11,190	24
琉球海運(株)	東京-大阪-那覇	3	9,980	60
	博多-鹿児島-那覇	2	6,562	37
日本通運(株) 日本マリン (株)	博多-那覇-石垣-宮古- 那覇-博多	2	6,700	50
	博多-鹿児島-那覇-石垣- 宮古-那覇-鹿児島-博多	1	5,724	86
日本通運(株) 日本海運(株)	東京-苫小牧	4	8,910	33
	苫小牧-釧路-東京	1	8,910	43
商船三井 フェリー(株)	苫小牧-釧路- 東京-大阪	1	7,323	87
	博多-岩国-東京	12	10,488	36
日本通運(株) 日本海運(株)	博多-松山-東京	1	10,488	36
	博多-宇野-東京	3	10,488	36
栗林商船(株)	東京-御前崎-苅田-大分	4	10,971	32
	苫小牧-釧路-仙台- 東京-大阪	2	13,092	88
プリンス海運 (株)	苫小牧-釧路-仙台- 東京-大阪-名古屋-仙台	1	13,089	86
	苫小牧-釧路-仙台- 東京-名古屋	1	13,018	86
マツダ ロジスティクス (株)	苫小牧-東京	1~2	16,726	38
	苫小牧-八戸- 川崎-横須賀-仙台	3	7,971	64
大王海運(株) 八興運輸(株)	横須賀-神戸-苅田	2	10,050	34
	広島-千葉	3	4,540	38
南日本汽船(株) マルエー フェリー(株)	千葉-大阪- 宇野-三島川之江	6	8,004	32
	細島-泉北-宮崎	3	2,187	20
鹿兒島荷役海陸 運輸(株)	大阪-鹿児島-那覇- 博多	1	4,252	71
	東京-志布志-那覇新	3	7,325	45

中長距離フェリー航路一覧(100km以上の中長距離航路)

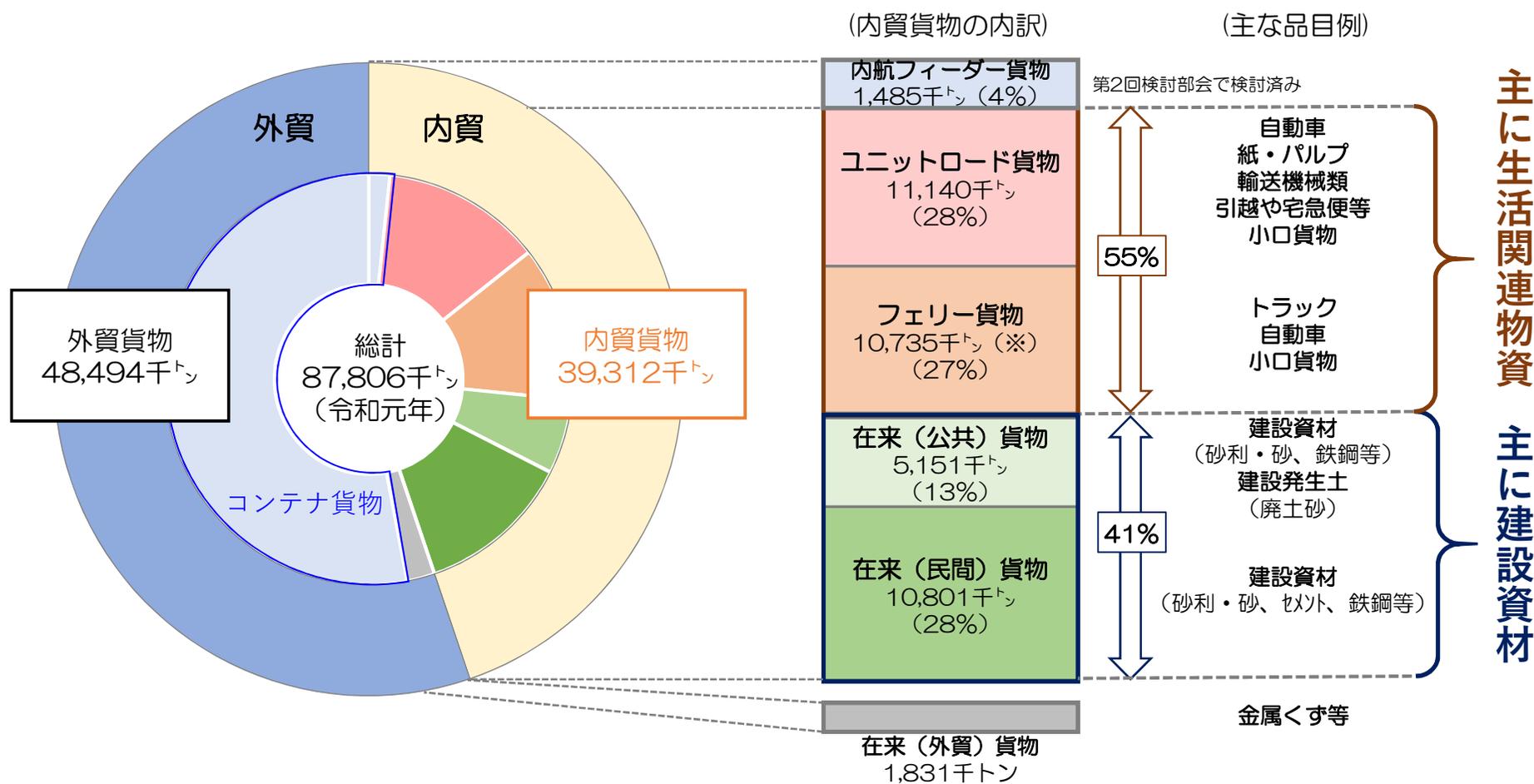
社名	航路	運航頻度 (数字：便/週)	総トン数 (G T)	平均所要 時間 (h)
川崎近海汽船(株)	八戸-苫小牧	28	10,536	7
新日本海 フェリー(株)	舞鶴-小樽	7	16,810	20
	新潟-小樽	6	18,229	18
	敦賀-苫小牧東	7	17,382	20
太平洋 フェリー(株)	敦賀-新潟- 秋田-苫小牧東	7	20,559	31
	名古屋- 仙台-苫小牧	7	15,779	40
商船三井フェリー(株)	大洗-苫小牧	12	12,501	18
ジャンボフェリー(株)	神戸-高松	28	3,633	4
四国開発フェリー(株)	東予-大阪	7	15,732	8
	新居浜-神戸	7	15,732	7
オーシャン東九フェリー オーシャントランス (株)	東京-徳島- 北九州(新門司)	7	11,318	34
	大阪-新門司	14	11,433	13
阪九フェリー(株)	新門司-泉大津	7	15,897	13
(株)フェリー さんふらわあ	神戸-新門司	7	13,353	13
	大阪-別府	7	9,245	12
宮崎カーフェリー(株)	神戸-大分	7	11,178	11
	大阪-志布志	7	12,417	15
宮崎カーフェリー(株)	神戸(三宮)- 宮崎	7	11,932	13



資料：港湾の中長期政策「PORT2030」（H30.7）（国交省港湾局）より東京都作成

# 東京港の港勢（令和元年）

- 東京港の取扱貨物量に占める内貿貨物の割合は概ね半分
- 内貿貨物のうち、ユニットロード貨物とフェリー貨物が55%を占めている（主に生活関連物資）
- 内貿貨物のうち、ばら物として輸送される在来貨物が41%を占めている（主に建設資材）



(※) フェリー貨物の重量はフレート・トン（車種別の車両台数から換算）

資料：「東京港港勢」より作成

# 内貿貨物の輸送特徴

- 内貿貨物の輸送には、RORO船、フェリー、在来船が利用されている
- RORO船やフェリーは、船舶に備え付けられたランプウェイを利用し、岸壁から直接乗り入れる荷役形態
- 在来船は、砂利・砂、セメント等、トラックに収容できない貨物をバラの状態に輸送する荷役形態

貨物	ユニットロード貨物	フェリー貨物	在来貨物
船舶			
荷役	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主にトラクタヘッドによりシャーシ貨物を揚げ積み</li> <li>・ 乗用車が乗降</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗用車やトラックが乗降</li> <li>・ トラクタヘッドによりシャーシ貨物を揚げ積み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本船クレーン、陸上クレーンにより貨物を揚げ積み</li> <li>・ アンローダーにより貨物を揚げ積み</li> </ul>
荷姿	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主にシャーシ（無人）、乗用車、コンテナ（12ft）</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主にトラック、乗用車、シャーシ（無人）</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ばら貨物</li> </ul> 
取扱品目	ユニットロード貨物 (完成自動車、紙・パルプ、引越しや小口貨物等)	ユニットロード貨物 旅客輸送	在来貨物 (セメント、鋼材、砂利・砂、紙・パルプ、食料工業品等)
主なふ頭	品川・10号地その2（西側）・中防内 等	フェリー	芝浦・大井建材・辰巳・10号地その2（東側） 等

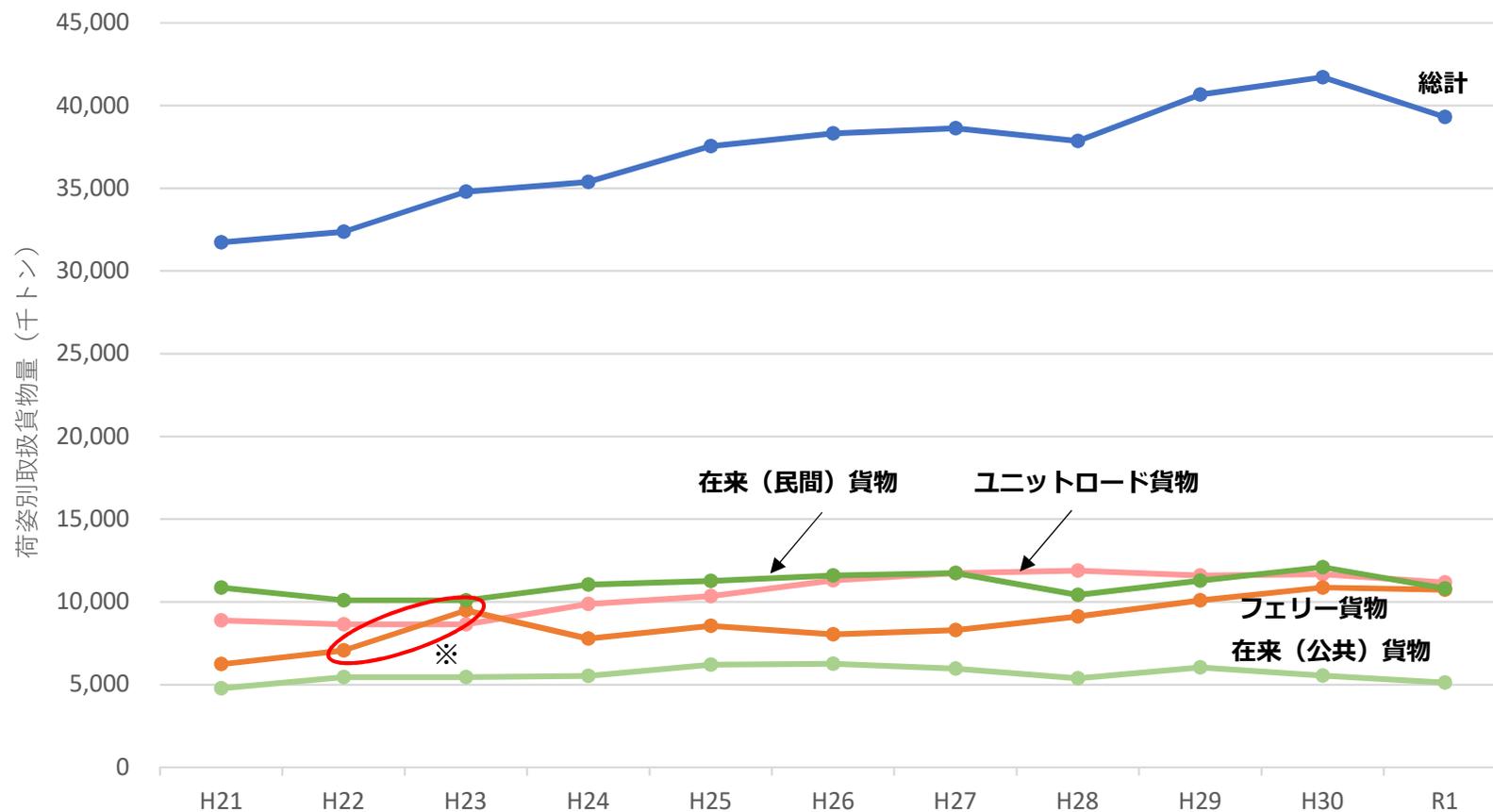
※ユニットロード：荷姿を統一（単一化）した荷物を発地から着地まで、できるだけその単位を崩さず、荷役、輸送、保管する方式

※RORO船（roll-on roll-off ship）：貨物をトラックやフォークリフトで積み降ろすために、船尾や船首にランプウェイを有する船舶

資料：船社HP等より東京都作成

# 東京港の内貿貨物量推移

- 内貿貨物取扱量の総計は増加傾向である
- ユニットロード貨物、フェリー貨物は近年増加傾向である
- 在来（民間）、在来（公共）貨物は横ばいで推移している



※東日本大震災による大洗港の代替増

資料：「東京港港勢」より作成

# 東京港内の施設配置

○ ユニットロードふ頭、フェリーふ頭、在来ふ頭は港内全体に配置されている

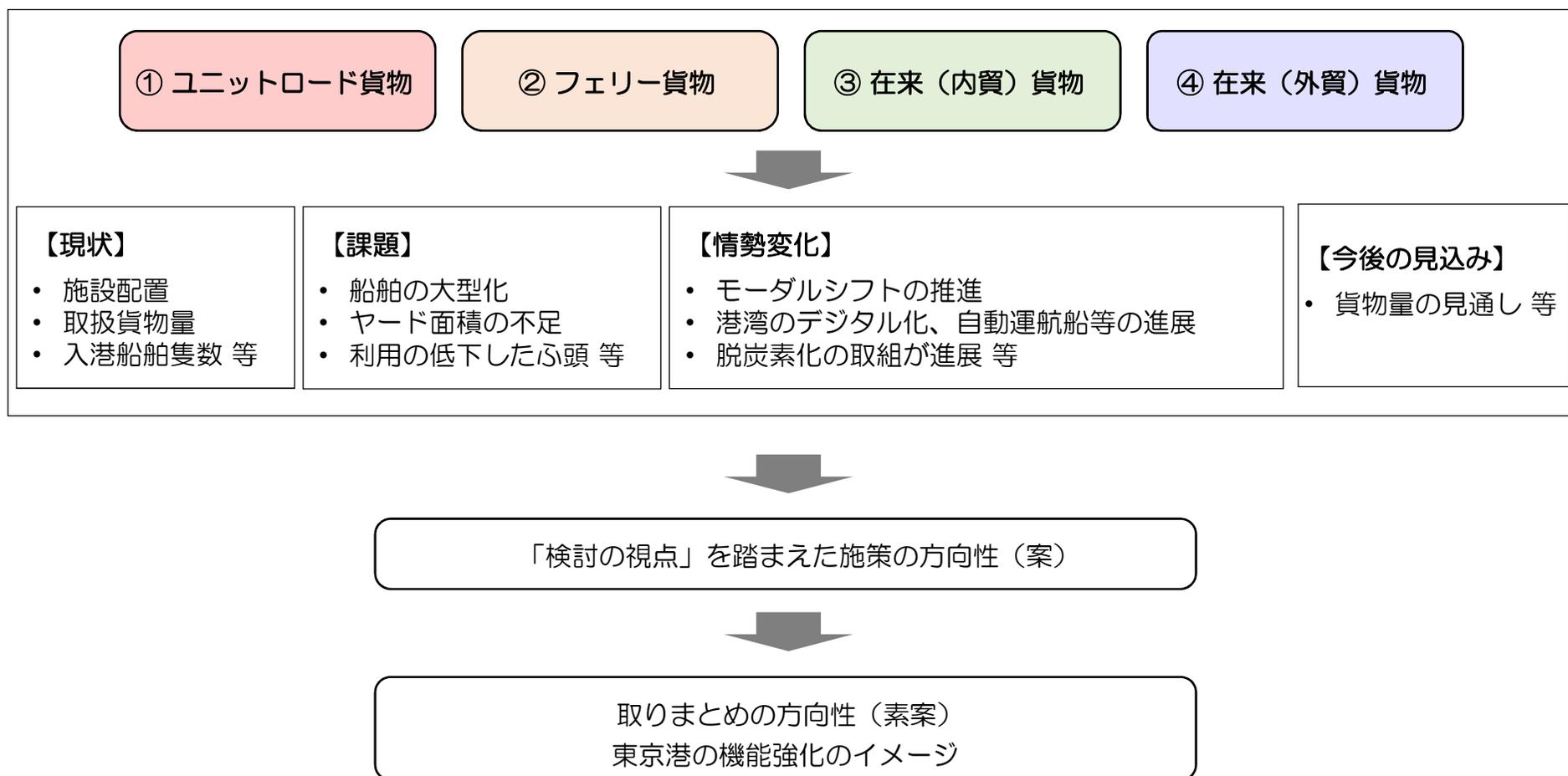


貨物の荷姿	ふ頭の位置付け	主なふ頭
ユニットロード貨物	ユニットロードふ頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>品川 ④</li> <li>10号地その2(西側) ⑮</li> <li>中防内 ⑫</li> <li>若洲 ⑲</li> </ul>
フェリー貨物	フェリーふ頭	<ul style="list-style-type: none"> <li>フェリー ⑩</li> </ul>
在来貨物	内貿在来ふ頭	雑貨 <ul style="list-style-type: none"> <li>芝浦 ③</li> <li>辰巳 ⑳ 等</li> </ul> 建材・発生土 <ul style="list-style-type: none"> <li>大井建材 ⑨ 等</li> </ul> 貨客 <ul style="list-style-type: none"> <li>竹芝 ①</li> </ul>
	外貿在来ふ頭	雑貨 <ul style="list-style-type: none"> <li>お台場ライク- ⑭ 等</li> </ul> 物資別専門ふ頭 <ul style="list-style-type: none"> <li>15号地木材 ⑱ 等</li> </ul>

資料：「PORT OF TOKYO 2020」より作成

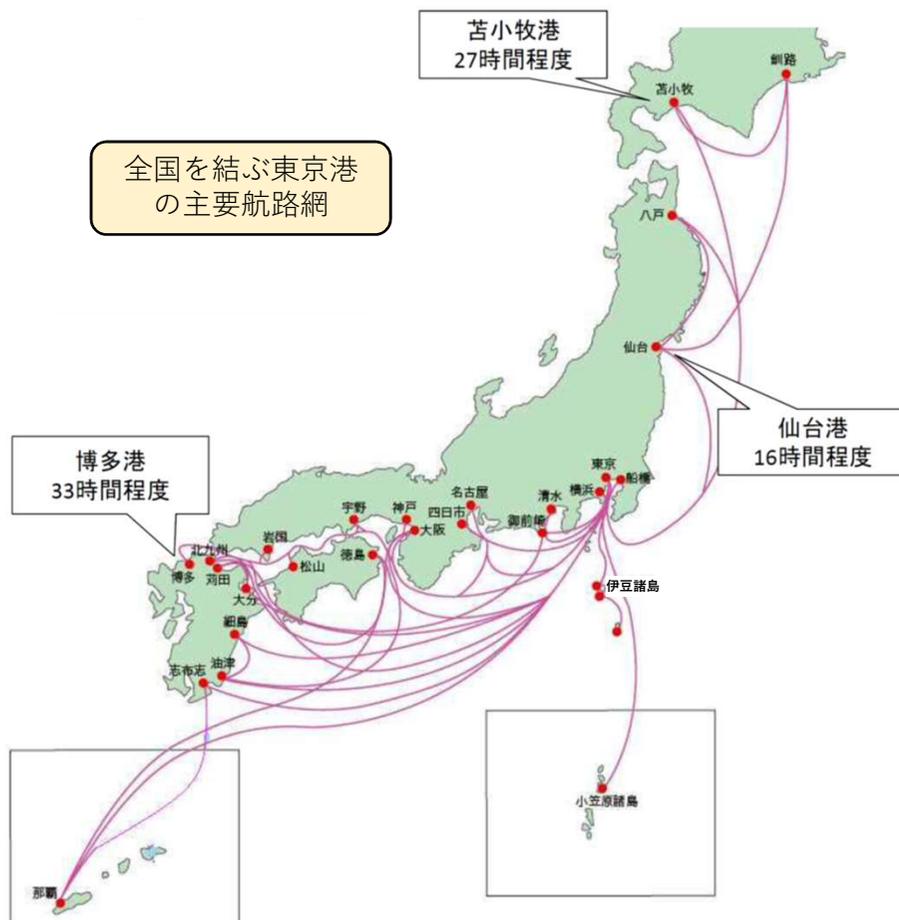
# 物流（内貿・在来）検討フロー

- 貨物の荷姿、輸送形態毎に現状と課題、情勢変化を踏まえた検討を実施



# ①ユニットロード【現状】 航路ネットワークと取扱貨物量（1）

- 東京港はRORO船の定期航路が40便/週 就航する内貿輸送の拠点港湾である



時間は東京港との最短輸送時間

航路	主な寄港地	航海数	運航船社
RORO・貨客船			
北海道	苫小牧 釧路	東京/苫小牧/釧路	週6便 日本海運(株)
		東京/苫小牧	週6便 栗林商船(株) オーシャントランス(株)
		東京/名古屋/大阪/苫小牧/釧路/ 仙台/清水	週7便 栗林商船(株)
		東京/船橋/釧路	週1便 栗林商船(株)
沖縄	那覇	東京/名古屋/志布志/那覇	週3便 マルエーフェリー(株)
		東京/大阪/那覇・本部・中城	週3便 琉球海運(株) 近海郵船(株)
九州	日南	東京/油津/細島	週2便 川崎近海汽船(株)
	苅田	東京/苅田/宇野	週6便 商船三井フェリー(株)
	博多	東京/御前崎/博多/大分/岩国	週6便 商船三井フェリー(株) 日本海運(株)
伊豆 小笠原 諸島	伊豆諸島	東京/大島/利島/新島/式根島/ 神津島	週7便 東海汽船(株)
		東京/三宅島/御蔵島/八丈島	週7便
	小笠原諸島	東京/父島	月5便 小笠原海運(株)
フェリー			
東京-徳島-北九州（新門司）		週7便	オーシャントランス(株)

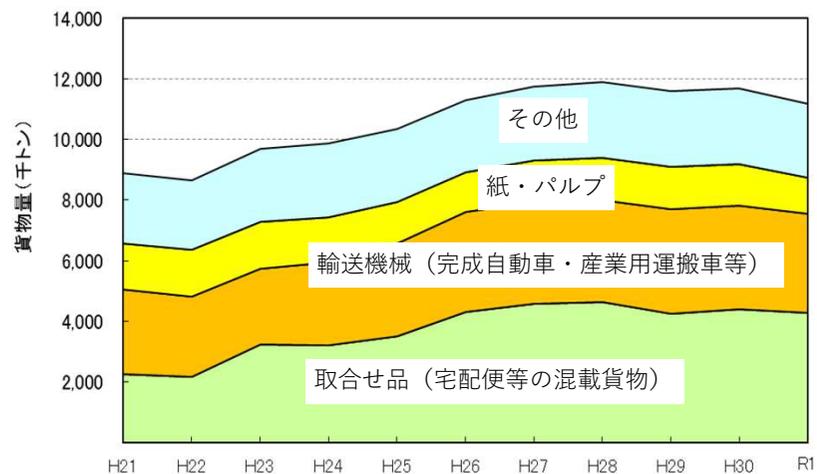
2020年10月1日現在

資料：「東京港ハンドブック」より作成

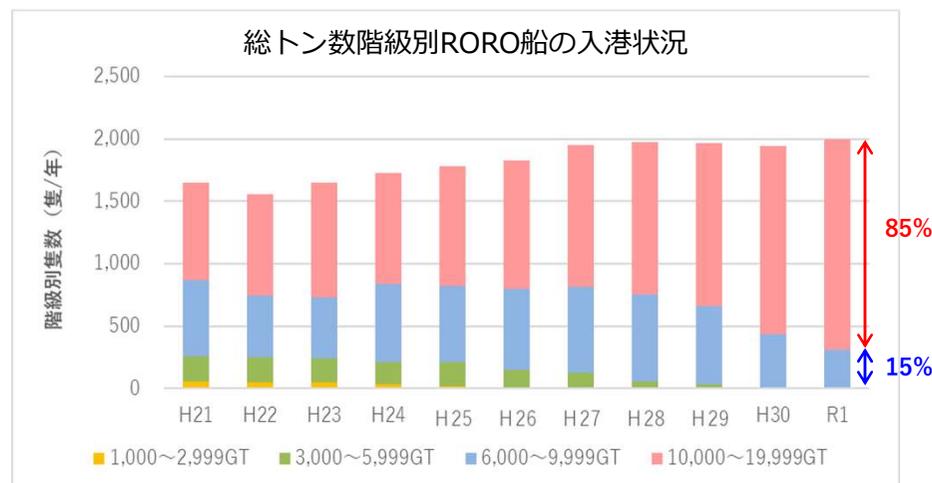
# ①ユニットロード 【現状】 航路ネットワークと取扱貨物量（2）

- ユニットロード貨物の貨物量は、近年増加傾向である
- RORO船も大型化傾向にあり、1万総トン以上の比率が85%となっている

ユニットロード貨物（移出入合計）



総トン数階級別RORO船の入港状況



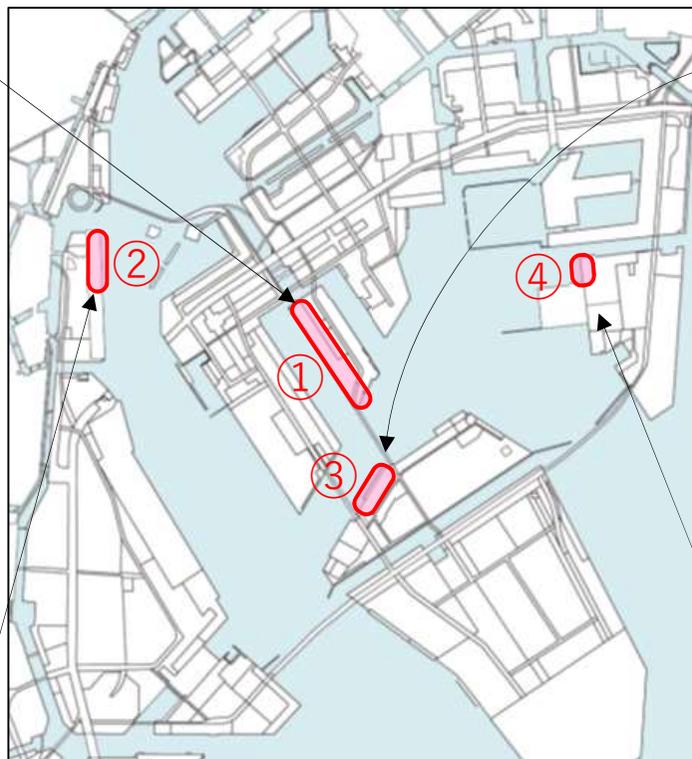
資料：「東京港港勢」より作成

# ①ユニットロード 【現状】 ユニットロードふ頭の諸元

- ユニットロードふ頭は港内4箇所に分散している
- 各ふ頭では、岸壁延長、水深、野積場（ヤード）面積に応じた利用がされている

① 10号地その2（西側）		
項目	現況	計画
バース数	11バース	6バース
岸壁延長	1,500m	1,380m
岸壁水深	-7.5m	-9.0m
野積場面積	94,223㎡	-

② 品川内貿		
項目	現況	計画
バース数	5バース	4バース
岸壁延長	856m	856m
岸壁水深	-8.5m	-8.5m
野積場面積	83,770㎡	-



③ 中央防波堤内側	
項目	現況
バース数	2バース
岸壁延長	460m
岸壁水深	-9.0m
野積場面積	12,891㎡(※)

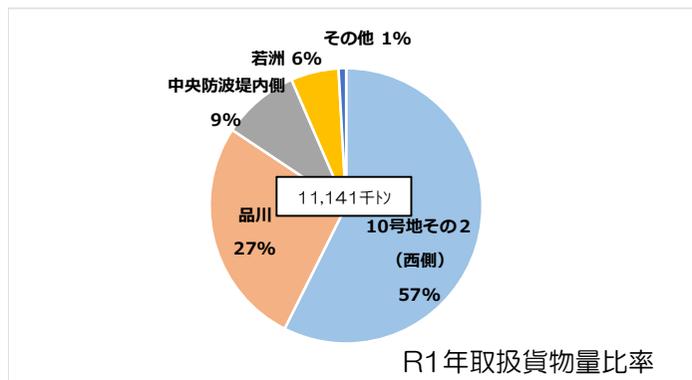
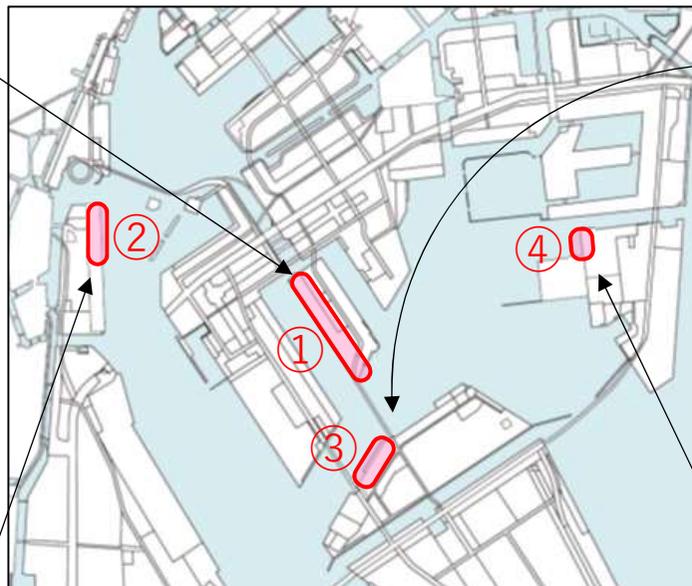
※埠頭用地のうち一部分のみ野積場として告示

④ 若洲		
項目	現況	計画
バース数	1バース	0バース
岸壁延長	190m	0m
岸壁水深	-11.0m	-
野積場面積	44,194㎡	-

資料：「東京港ハンドブック」より作成

# ①ユニットロード 【現状】 各ふ頭の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移

- 10号地その2（西側）ふ頭は、取扱貨物量・入港船舶隻数が最も多く、ユニットロードの主力ふ頭となっている
- 品川内貿ふ頭は、北海道航路の拠点として堅調に貨物を扱っている
- 中央防波堤内側ふ頭は、平成27年から供用

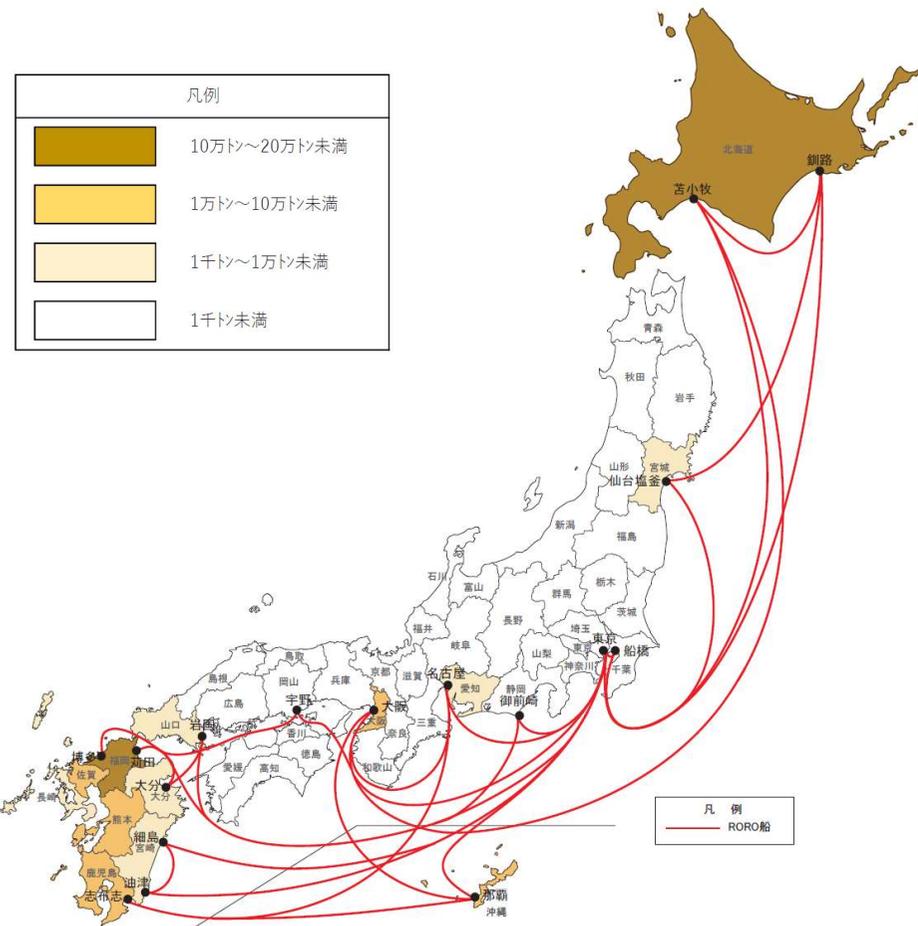


資料：「東京港港勢」より作成

# ①ユニットロード 【現状】 ユニットロード貨物の発着地

○ ユニットロード貨物は、北海道・九州・沖縄との間において、貨物流動が多い

東京港発（移出）貨物の仕向地



東京港着（移入）貨物の仕出地

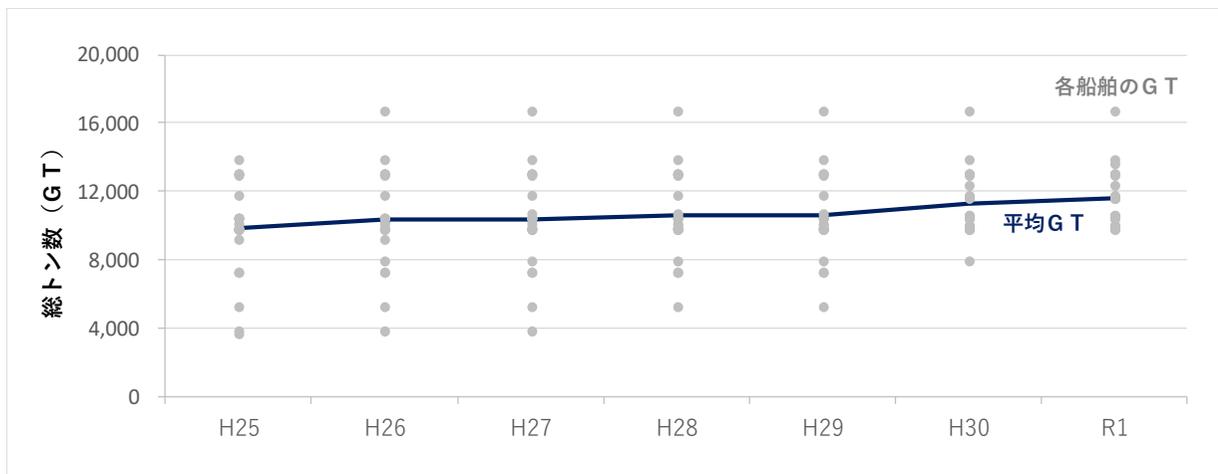


資料：「平成29年度ユニットロード貨物流動調査」（国土交通省港湾局）より作成  
 ※平成29年11月1日から11月30日までの1ヶ月間のうちの任意の4航海を対象として調査

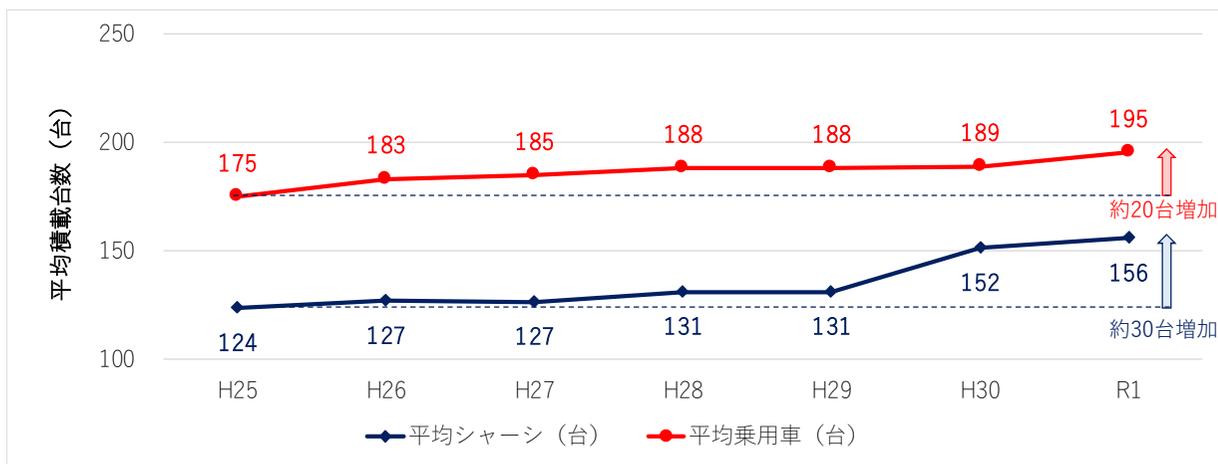
# ①ユニットロード ヤード面積の不足

【課題】

- RORO船のリプレースにより、平均総トン数、積載台数（シャーシ、乗用車）が増加し、大型化している
- 船舶の大型化により、一便あたりの荷役に必要なヤード面積も増加



【リプレース前】  
船長：160.5m  
総トン数（GT）：11,790トン  
シャーシ：132台  
乗用車：180台



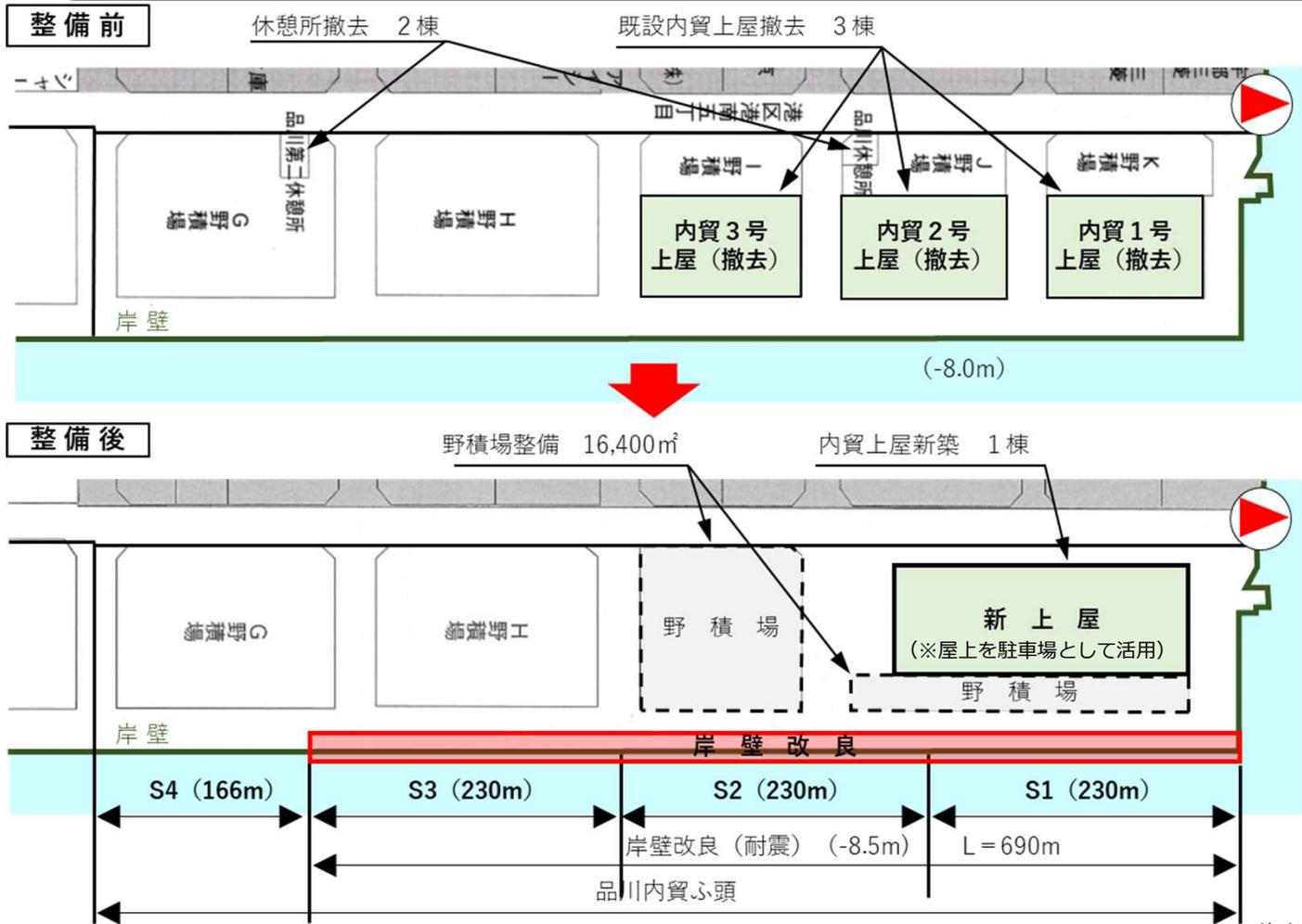
【リプレース後】  
船長：190m  
総トン数（GT）：13,650トン  
シャーシ：192台  
乗用車：200台

資料：「東京港ハンドブック」、栗林商船(株)及び(一社)日本船主協会HPより東京都作成

①ユニットロード  
【課題】

# ヤード面積の不足への対応事例

- 品川内貿ふ頭では、ヤード面積の不足に対応するため、上屋を集約
- 新上屋の屋上を駐車場として活用
- 新上屋を岸壁からセットバックすることにより、車両を切り廻しできるスペースを確保



<内容>

- ・岸壁(-8.5m)  
(耐震強化岸壁)  
690m
- ・野積場(ヤード)  
16,400㎡増加
- ・上屋1棟  
2,783㎡増加  
(※屋上含む)

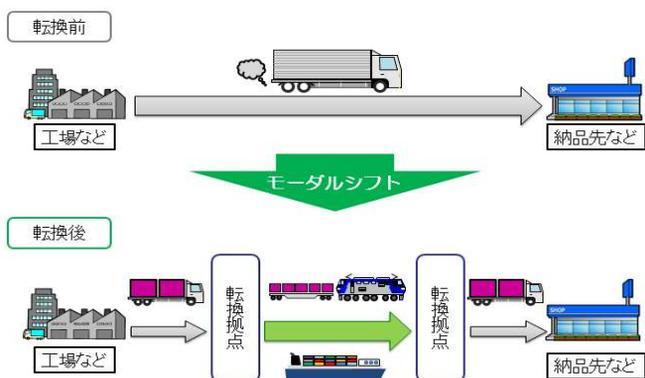
資料：「東京港ハンドブック」より作成

# ①ユニットロード モーダルシフトへの取組

## 【情勢変化】

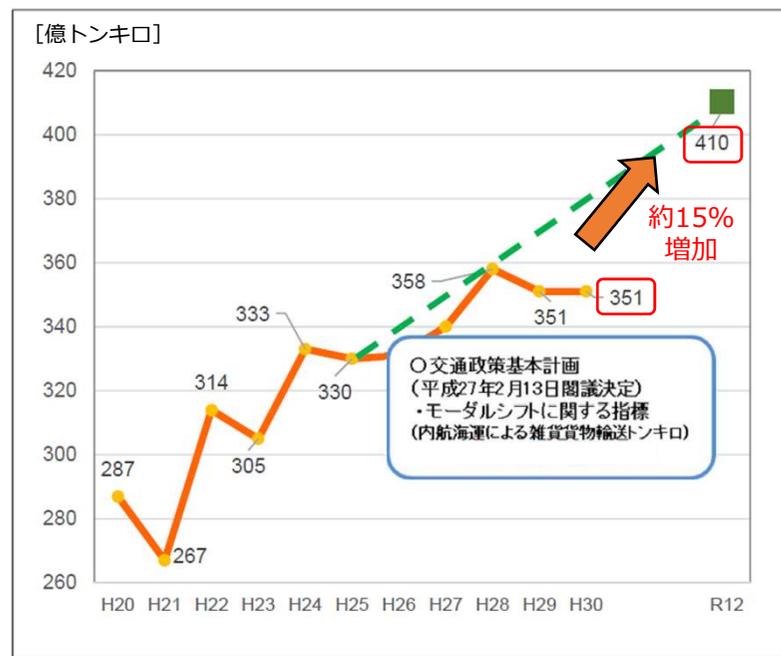
- トラック輸送から船舶・鉄道輸送へ転換するモーダルシフトに向けた取組が進められている
- 国交省は、全国の内航海運による貨物輸送（2018年：351億トンキロ）を、2030年に410億トンキロまで増加させる目標としている

### ■モーダルシフトとは



資料：国交省HPより

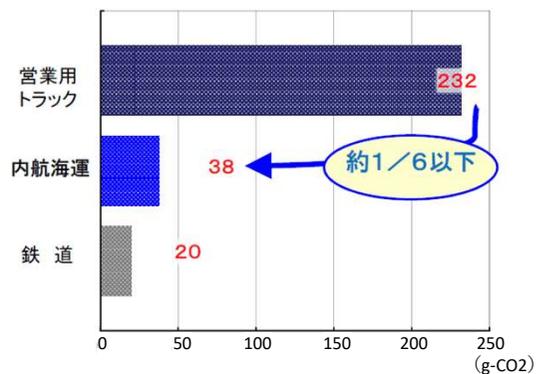
### ■海運モーダルシフトの現状と目標



(出典)「内航船舶輸送統計」等より国土交通省海事局作成

### ■各機関別Co2排出量

1トンの荷物を1km運ぶ際に排出するCO2量

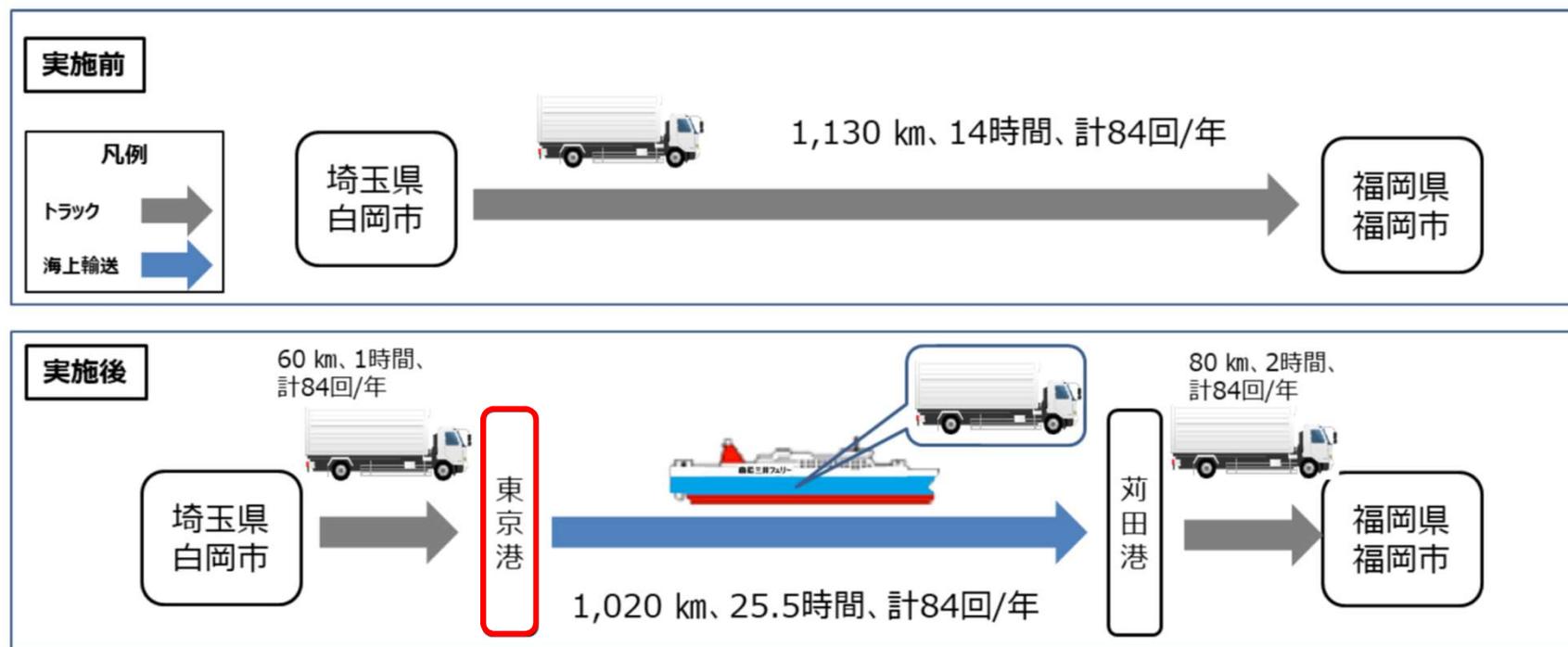


資料：「交通政策審議会海事分科会基本政策部会 中間とりまとめ (R2.9)」より東京都作成

# ①ユニットロード 【情勢変化】 モーダルシフトの進展（東京港における事例）

- 東京港において、RORO船を活用したモーダルシフトが実施されている

< R O R O 船を活用したモーダルシフトの事例 >



## 効果

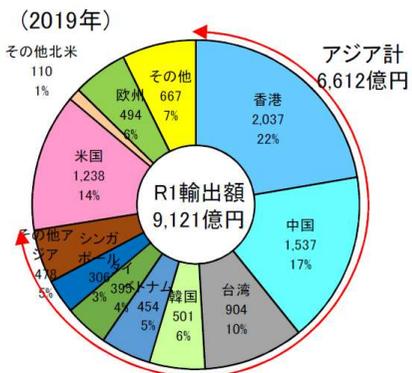
- CO<sub>2</sub> 排出削減量 **44.3 t -CO<sub>2</sub>/年** (54.0%削減)
- ドライバー運転時間省力化 **966時間/年** (85.2%削減)

資料：「商船三井フェリー/ヒューテックノオリン News Release」(R2.10.1) より作成

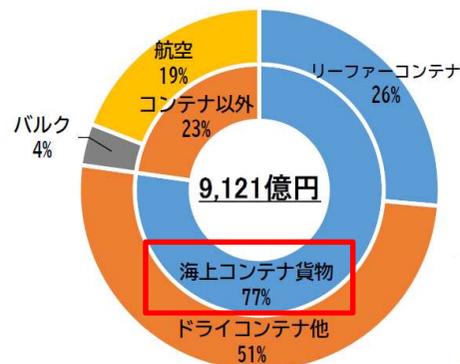
# ①ユニットロード 【情勢変化】 新たな輸送品目の集貨(農林水産物・食品の輸出促進)

○ 政府は、2030年の農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標を掲げており、港湾を通じた農林水産物・食品の輸出を進めている

## ■ 農林水産物・食品の輸出国・地域 ■ 農林水産物・食品の輸出手段別割合



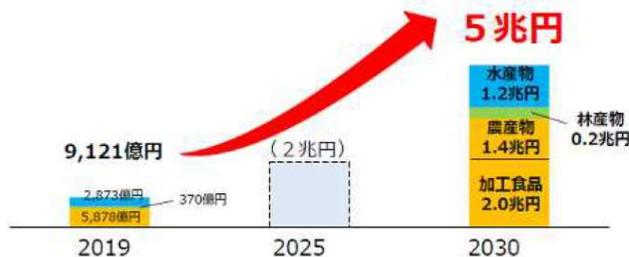
⇒輸出先はアジア圏が約7割



⇒輸出手段はコンテナによる海上輸送が約8割

## ■ 農林水産物の輸出額の政府目標

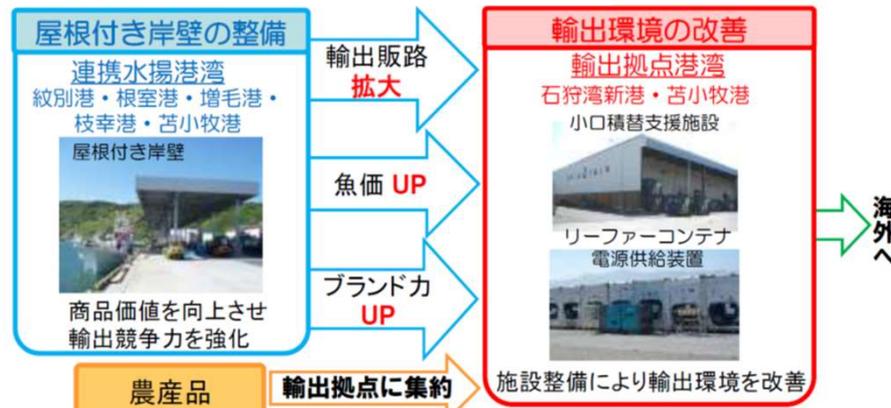
政府目標：2030年に5兆円



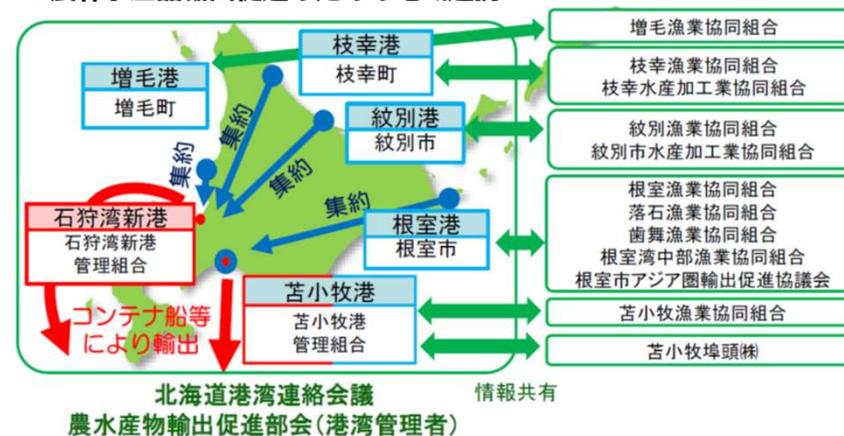
※農林水産物由来の新たな加工品及び少額貨物(1ロット20万円以下)を新たに輸出額のカウントに追加(上図の内訳には含まれない)

資料：「北陸港湾ビジョン 参考資料集(案)」、  
「四国港湾ビジョン2040 参考資料集」より東京都作成

## ■ 農林水産物輸出促進のための港湾施設整備



## ■ 農林水産物輸出促進のための地域連携

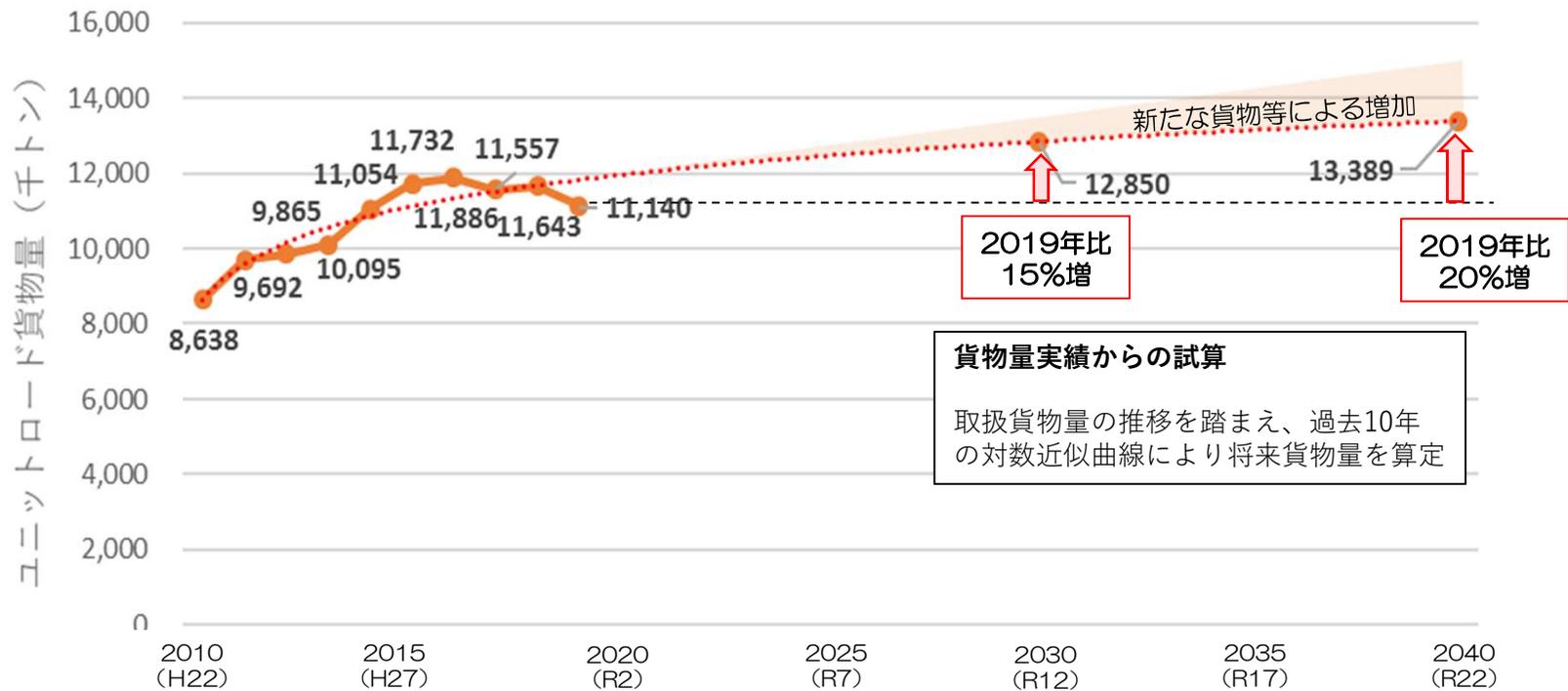


資料：港湾の中長期政策「PORT2030」(R30.7)より作成

- ユニットロード貨物は、モーダルシフト貨物や新たな貨物（農林水産品輸出等）への対応により、今後も増加する見通し

※第9次改訂港湾計画の検討時期（令和4年度）において、  
貨物量を品目別（82品目、27分類）にて積み上げ推計予定  
※今後、情勢変化を踏まえ、適宜見直しを行う

## ユニットロード貨物量の実績と将来の見通し

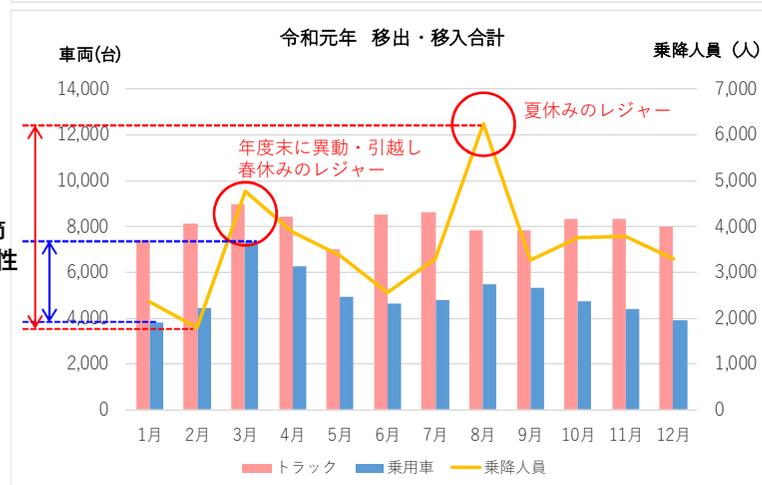
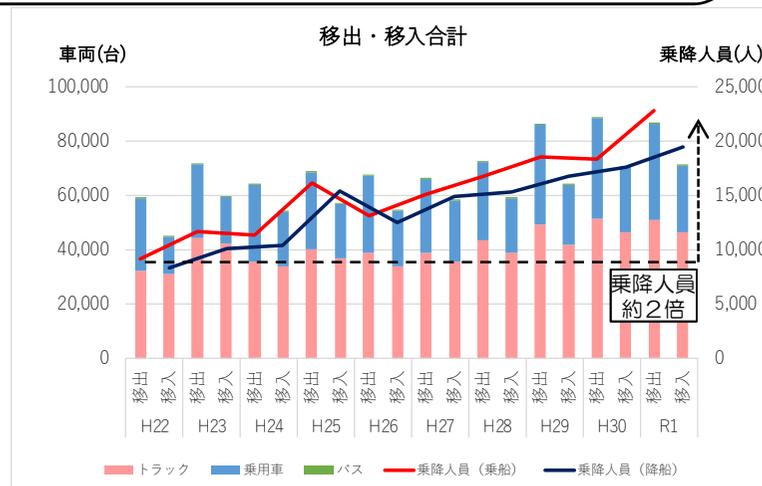
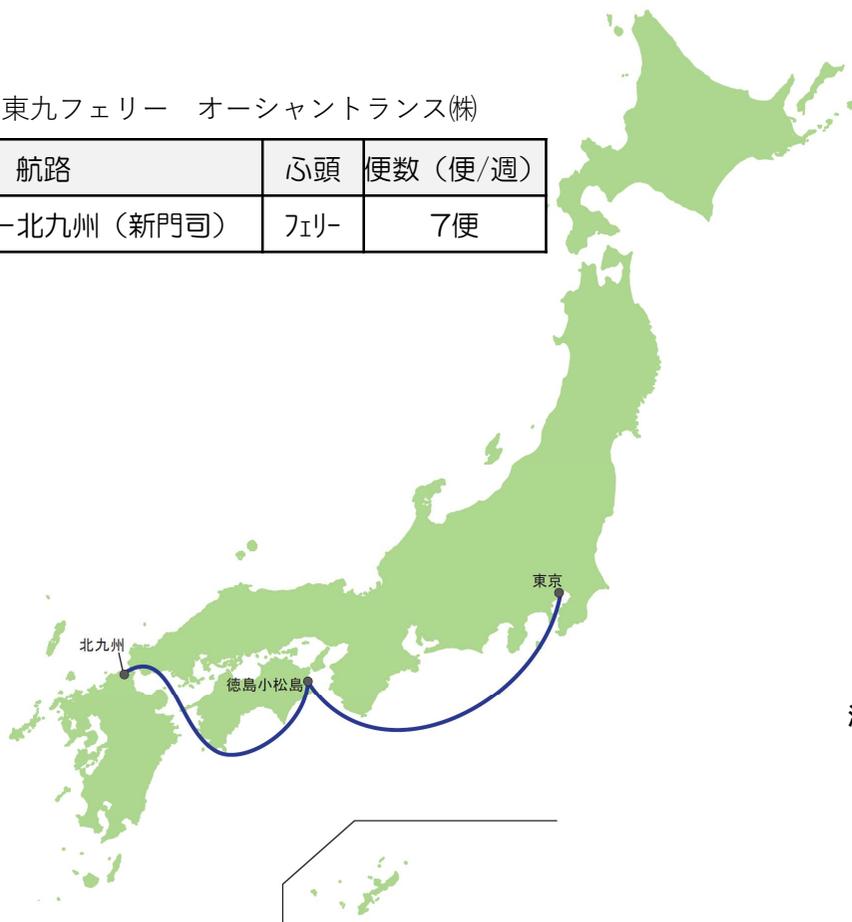


# 航路ネットワークと取扱貨物量

- フェリー航路は、東京ー徳島ー北九州（新門司）の1航路が7便/週運航している
- 貨物量、乗降人員ともに増加傾向となっており、トラックが6割、乗用車が4割の積載比率になっている
- 月別ではトラック輸送台数は概ね8,000台/月で推移している
- 乗降人員は季節変動性が大きく、3月と8月が多い

オーシャン東九フェリー オーシャントランス(株)

航路	心頭	便数(便/週)
東京ー徳島ー北九州(新門司)	フェリー	7便



資料：「東京港ハンドブック2020」より作成

資料：「東京港港勢」より作成

- 旅客用のターミナルビルと、ボーディングブリッジを有しており、岸壁の背後にはユニットロードふ頭と同様にヤードが配置されている



フェリーふ頭		
項目	現況	計画
バース数	4バース	2バース
岸壁延長	876m	530m
岸壁水深	-7.5~-8.5m	-8.5m

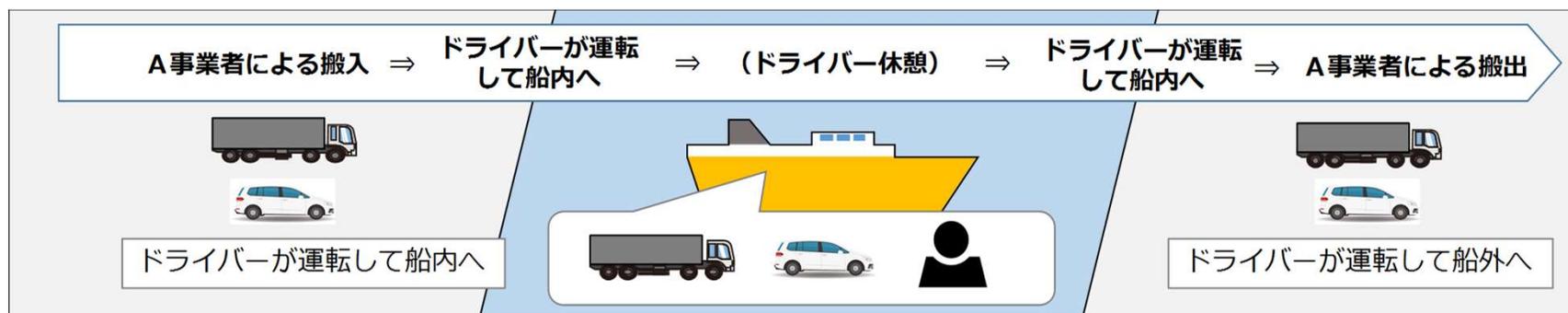


資料：「東京港ハンドブック2020」より作成

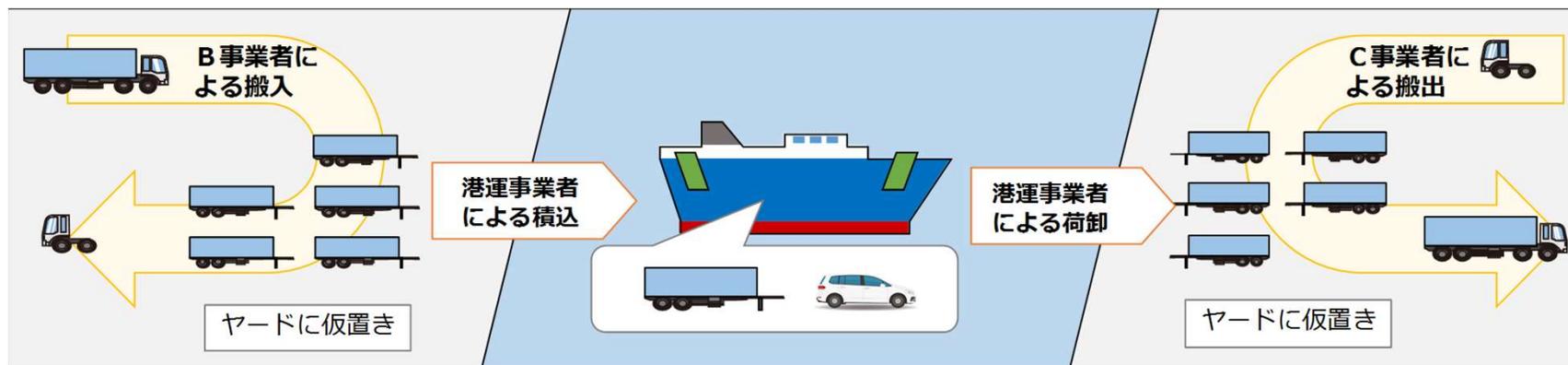
資料：「東京港港勢」より作成

- フェリーへはドライバーや旅客の乗船が可能であるが、東京港に就航しているフェリーはRORO船と同様に貨物だけの乗船利用も多い
- 乗船する車両の待機のほか、積み降ろし前後に貨物を積んだシャーシ等の仮置きにヤードを利用

## 【ドライバーが乗船する方式】



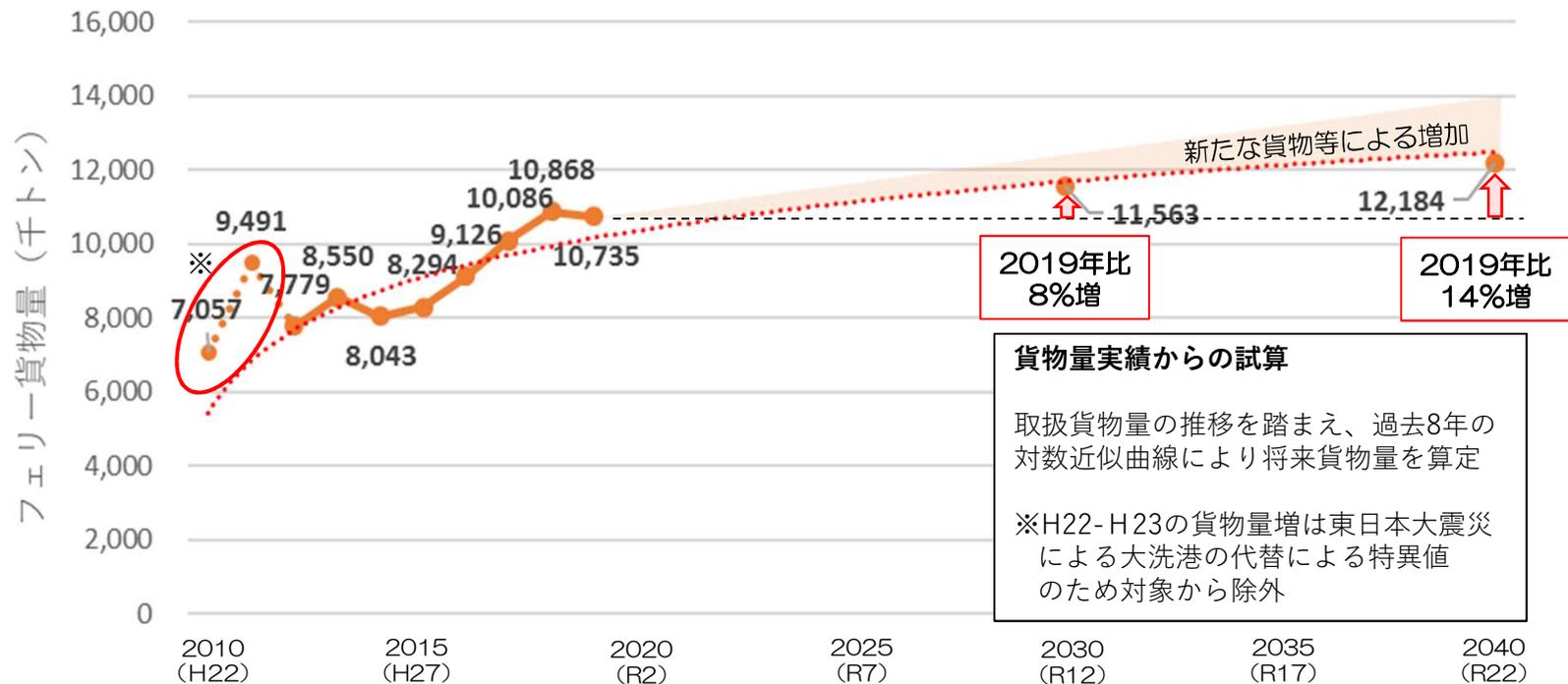
## 【ドライバーが乗船しない方式 (RORO船と同様)】



- フェリー貨物は、モーダルシフト貨物や新たな貨物（農林水産品輸出等）への対応により、今後も増加する見通し

※第9次改訂港湾計画の検討時期（令和4年度）において、  
貨物量を品目別（82品目、27分類）にて積み上げ推計予定  
※今後、情勢変化を踏まえ、適宜見直しを行う

## フェリー貨物量の実績と将来の見通し



③内貿在来（雑貨）  
【現状】

# 内貿在来（雑貨）ふ頭の諸元

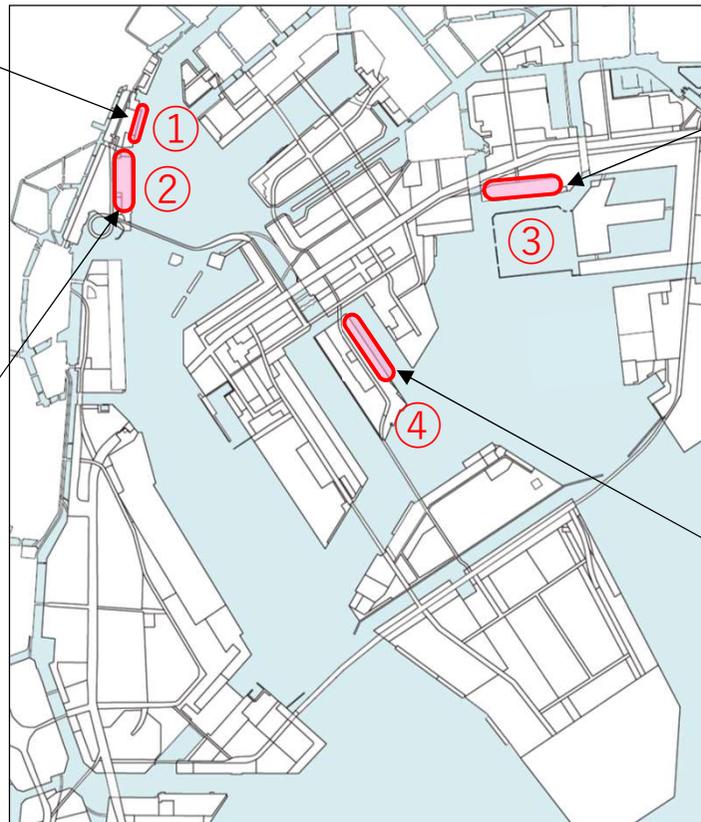
- 内貿在来貨物（雑貨）を扱うふ頭は、日の出、芝浦、辰巳、10号地その2（東側）等に分散している

## ① 日の出

項目	現況
バース数	6バース
岸壁延長	564m
岸壁水深	-6.7m

## ② 芝浦

項目	現況
バース数	7バース
岸壁延長	945m
岸壁水深	-5.5～-7.5m



## ③ 辰巳

項目	現況
バース数	13バース
岸壁延長	1,040m
岸壁水深	-5.0m

## ④ 10号地その2（東側）

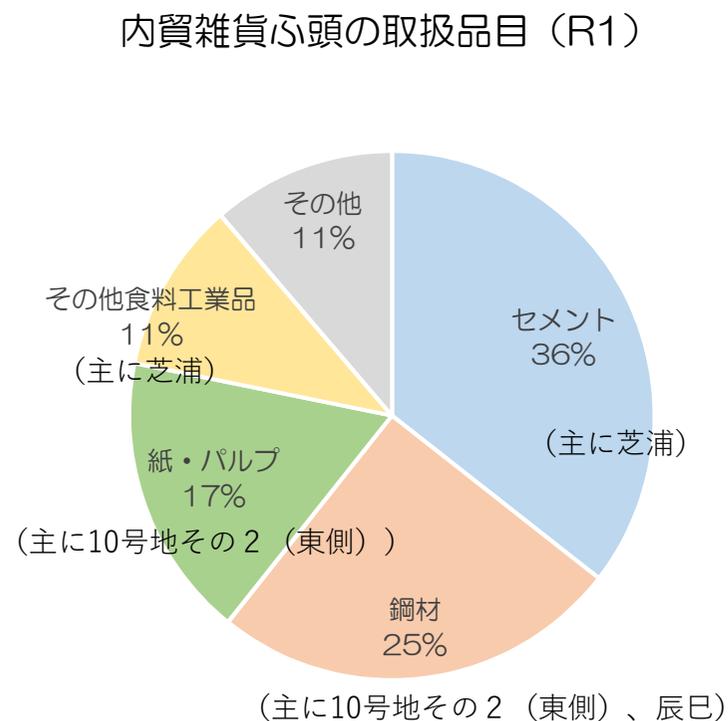
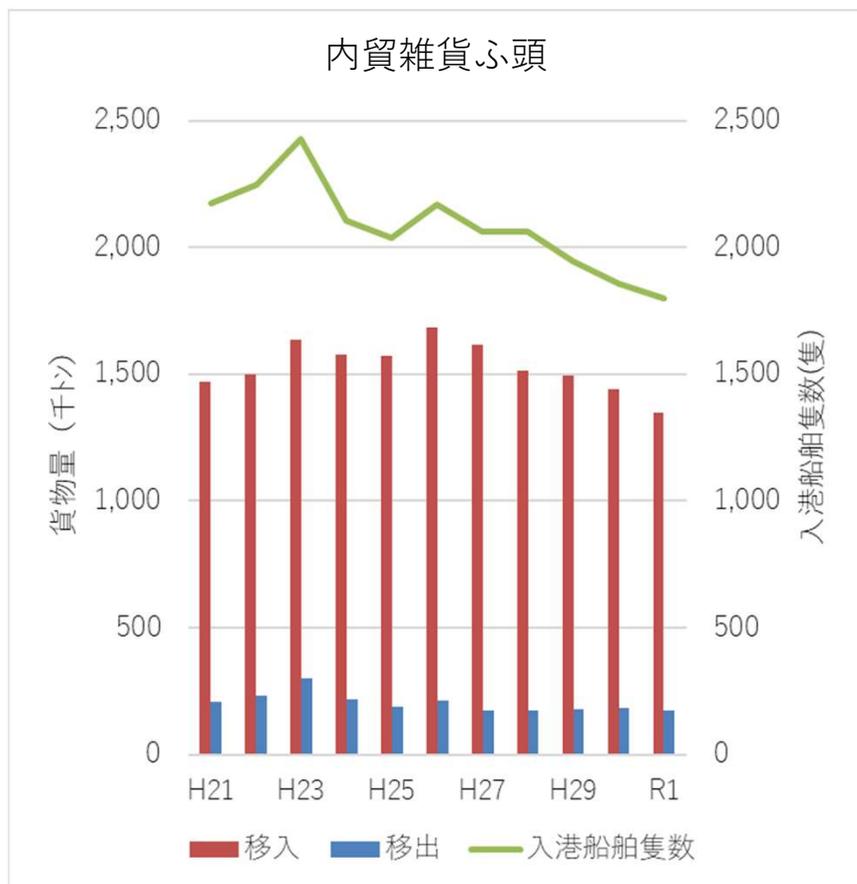
項目	現況
バース数	13バース
岸壁延長	920m
岸壁水深	-5.0m

資料：「東京港ハンドブック」より作成

③内貿在来（雑貨）  
【現状と課題】

内貿在来（雑貨）ふ頭の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移

- 内貿雑貨ふ頭（日の出・芝浦・辰巳・10号地その2（東側））は移入貨物が多く、概ね横ばいで推移
- セメント、鋼材のほか、離島向けの雑貨貨物等を取り扱っている

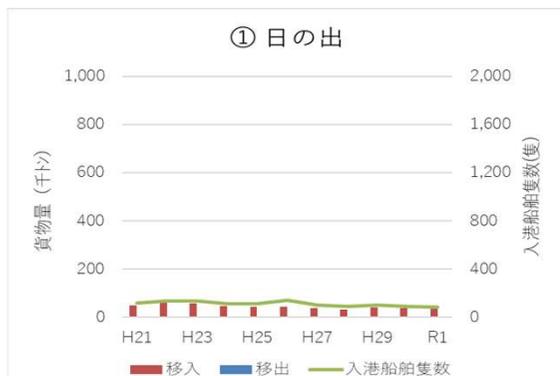


資料：「東京港港勢」より作成

③内貿在来（雑貨）  
【現状と課題】

内貿在来（雑貨）ふ頭別の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移

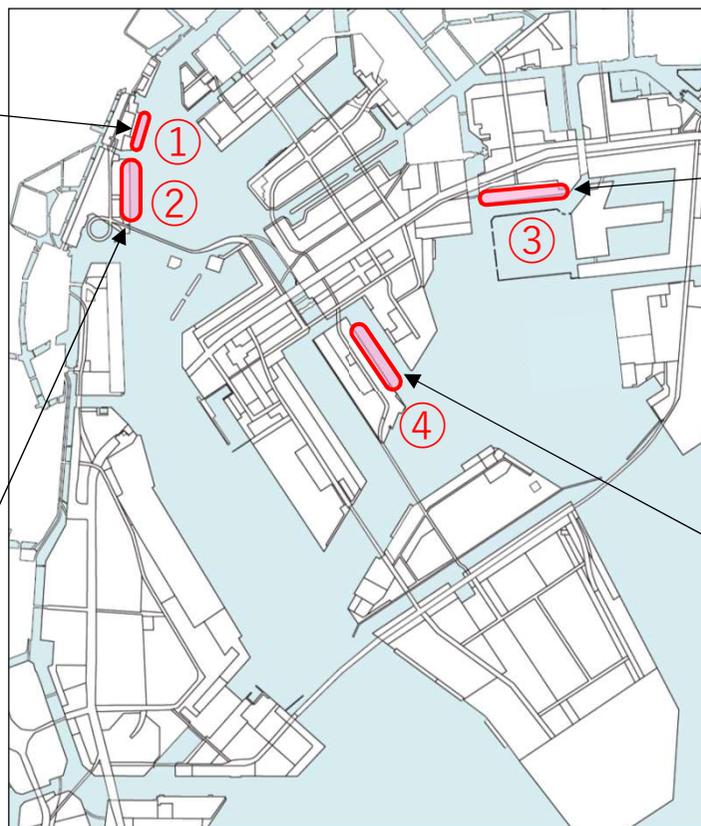
- 辰巳ふ頭と芝浦ふ頭は、離島への生活物資の供給拠点となっている
- 芝浦ふ頭と10号地その2（東側）ふ頭は、ほとんどが移入貨物であり、セメント・鉄鋼等の重量物を取り扱っている
- 日の出ふ頭は、近年利用が少ない状態となっている



非鉄金属、化学薬品等が取り扱われているが、入港隻数、取扱貨物量は少ない



直背後の工場や倉庫に供給されるセメントや塩の移入が多く、小笠原への物資の供給拠点にもなっている



資料：「東京港港勢」より作成



離島への生活物資の供給拠点として機能



鉄鋼やセメントに加え、石油等の危険物を扱うふ頭として機能

- 日の出ふ頭や竹芝ふ頭周辺では、民間による開発等が行われている

## 日の出・竹芝ふ頭周辺の開発状況



## ① 竹芝周辺施設(ウォーターズ竹芝)



資料：「港区観光協会HP」より作成

## ② 小型船ターミナル及び周辺施設(Hi-node)



## ③ (仮称) 芝浦一丁目計画 (イメージパース)



資料：「野村不動産(株)プレスリリース資料」より作成

③内貿在来（貨客）  
【現状】

# 離島航路就航状況と乗降人員

- 各離島へ定期航路が就航し、島民や観光客の重要な交通手段となっている

航路	船名	定員	運航頻度
東京（竹芝）～大島～利島～新島～式根島～神津島	さるびあ丸	1,343名	毎日
東京（竹芝）～大島～利島～新島～式根島～神津島	セブンアイランド	241名	毎日
東京（竹芝）～三宅島～御蔵島～八丈島	橘丸	1,000名（沿海） 596名（近海）	毎日
東京（竹芝）～大島（往路のみ）～三宅島～御蔵島～八丈島			
東京（竹芝）～小笠原	おがさわら丸	894名	月5便

沿海：海岸から20海里以内の水域  
近海：沿海以外の日本近海



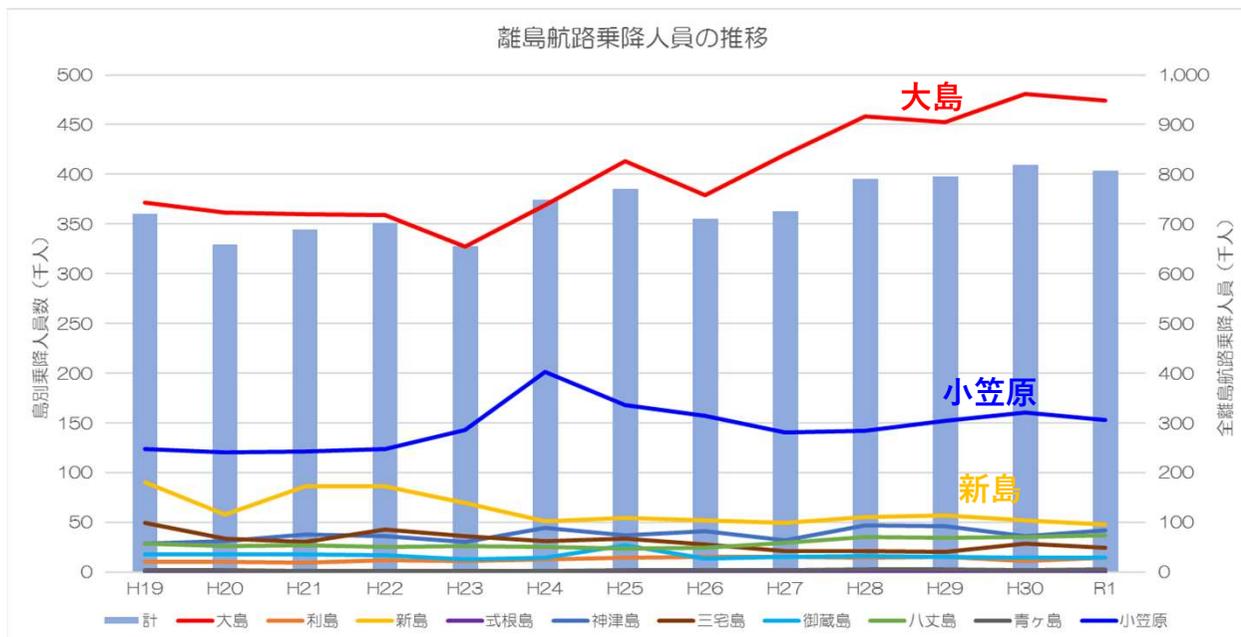
さるびあ丸



橘丸



セブンアイランド



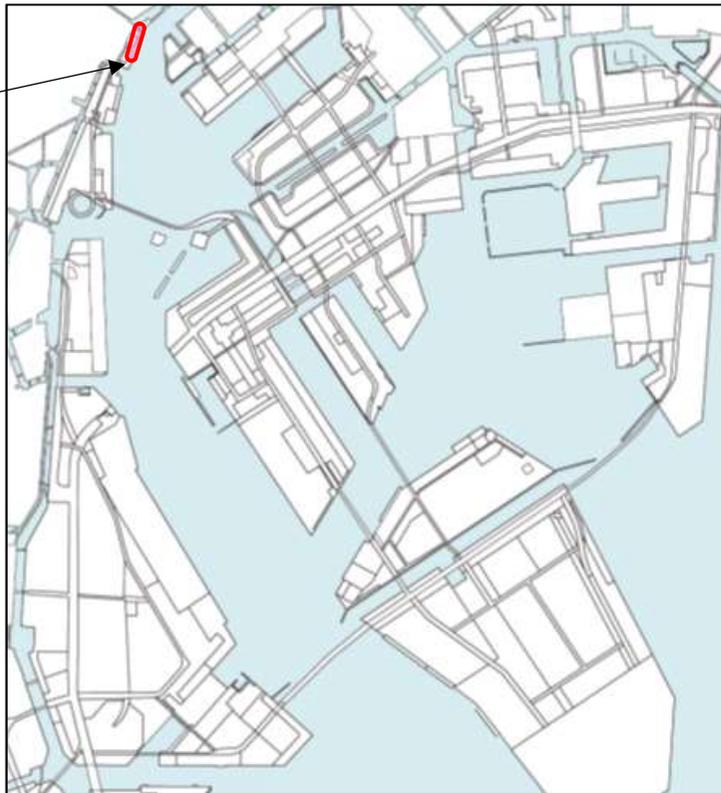
資料：「東京港港勢」より作成

③内貿在来（貨客）  
【現状と課題】

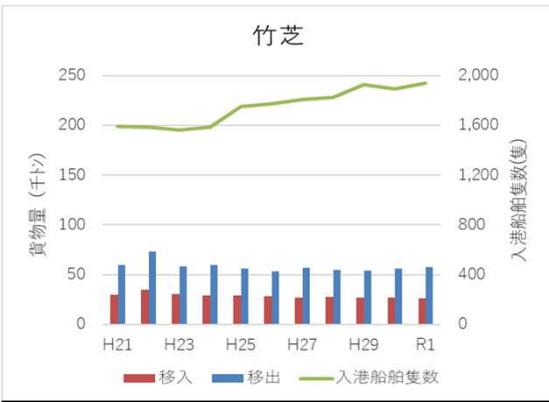
# 貨客船ふ頭の諸元と取扱貨物量

○ 竹芝ふ頭は伊豆諸島、小笠原諸島への玄関口としての機能を有している

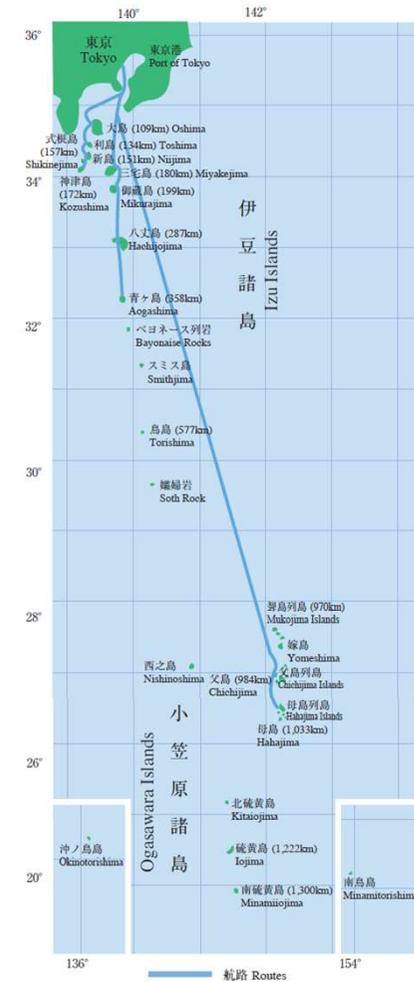
竹芝ふ頭（貨客船）	
項目	現況
バース数	3バース
岸壁延長	465m
岸壁水深	-7.5m



資料：「東京港ハンドブック」及び「東京港港勢」より作成



伊豆七島、小笠原への玄関口として多数の離島航路が就航



( )内は東京からの距離  
都庁、各島の2地点間の経緯度から計算  
Sea route service distance (km) from Tokyo  
Calculated based on the longitudes and latitude of the Tokyo Metropolitan Government and each island

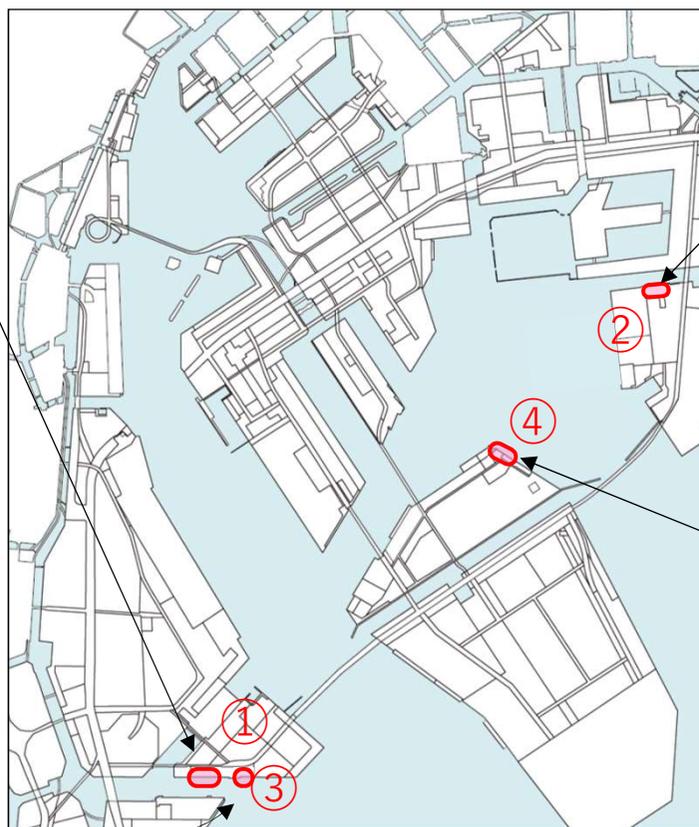
③内貿在来（建材等）  
【現状】

# 内貿在来（建材等）ふ頭の諸元

○ 建設資材（建材・建設発生土）を主に扱うふ頭が複数存在している

① 大井建材		
項目	現況	計画
バース数	4バース	3バース
岸壁延長	280m	—
岸壁水深	-5.0m	-6.5m

③ 城南島建設発生土	
項目	現況
バース数	1バース
岸壁延長	160m
岸壁水深	-7.5m



② 若洲建材	
項目	現況
バース数	4バース
岸壁延長	370m
岸壁水深	-5.5m

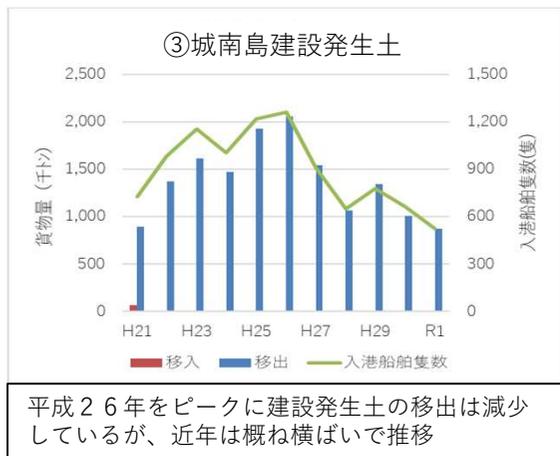
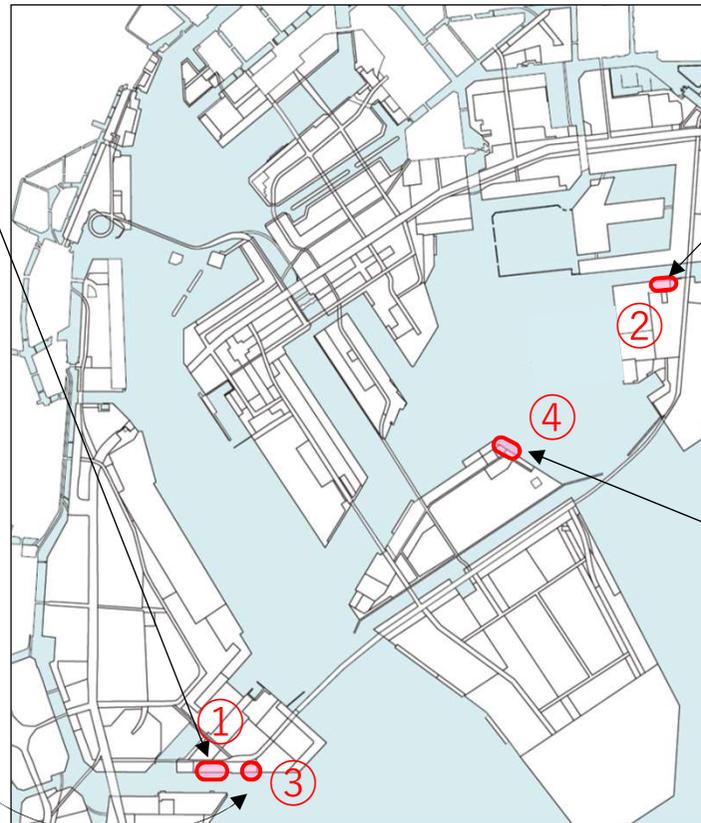
④ 中央防波堤内側建設発生土	
項目	現況
バース数	1バース
岸壁延長	130m
岸壁水深	-7.5m

資料：「東京港ハンドブック」より作成

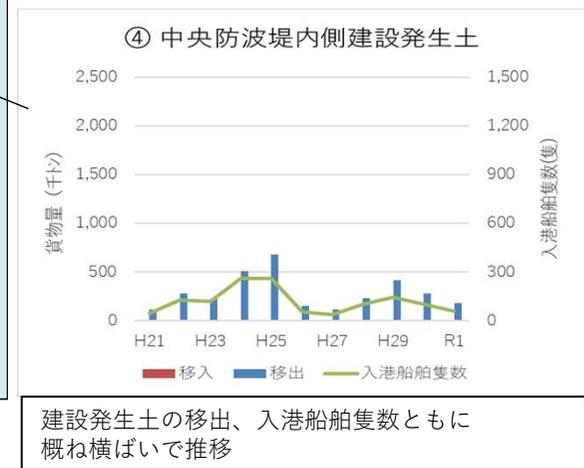
### ③内貿在来（建材等） 【現状と課題】

## 内貿在来（建材等）ふ頭別の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移

- 建材ふ頭（大井建材・若洲建材）では、建設に利用する砂利・砂、石材等の移入を行っており、貨物量が増加傾向にある
- 建設発生土ふ頭（城南島、中央防波堤内側）は、都内で発生した建設発生土の広域利用を図るため、土砂の移出を行っており、年により増減があるが概ね横ばいで推移している



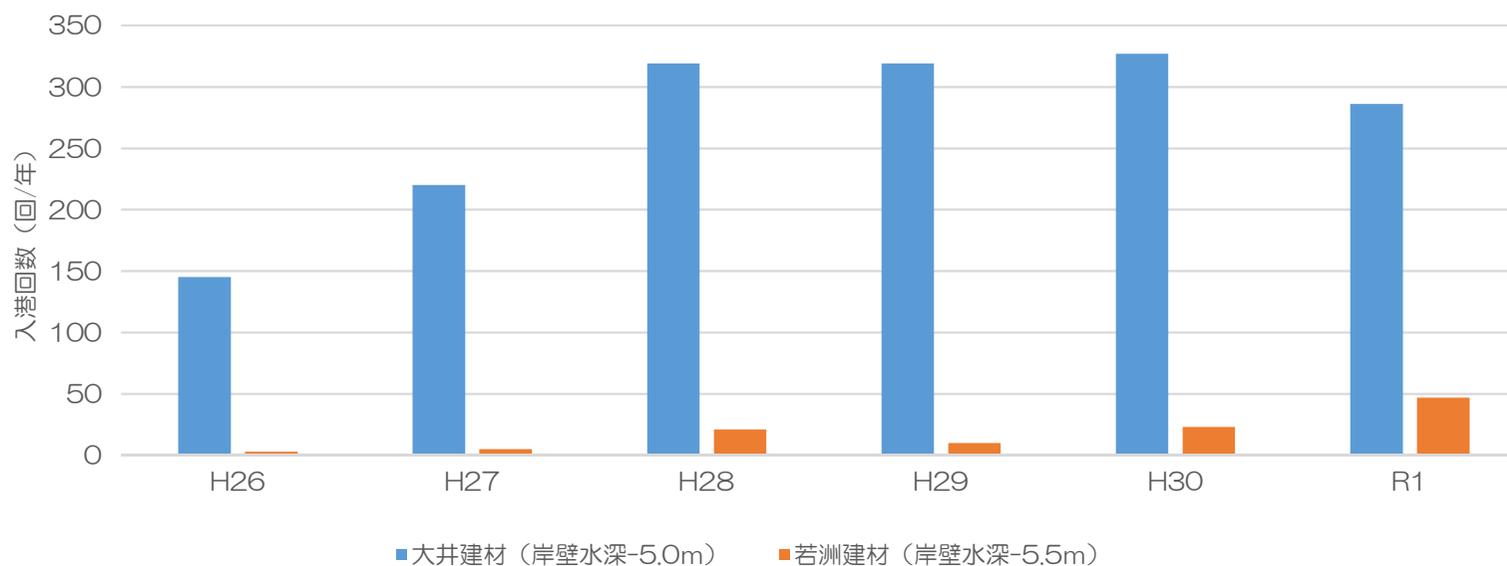
資料：「東京港港勢」より作成



### ③内貨在来（建材等） 【課題】 建材船の大型化

- 建材船の大型化が進展し、満載で入港できない大きさの船舶の入港回数が増加している
- 大井建材ふ頭については、岸壁水深-6.5m（増深）に計画変更（令和2年11月）
- 若洲建材ふ頭についても、水深により貨物の積載に制限が生じている
- ふ頭利用者からも、建材ふ頭の増深に対する要望が出ている（平成31年）

満載で入港できない大きさの船舶の入港回数

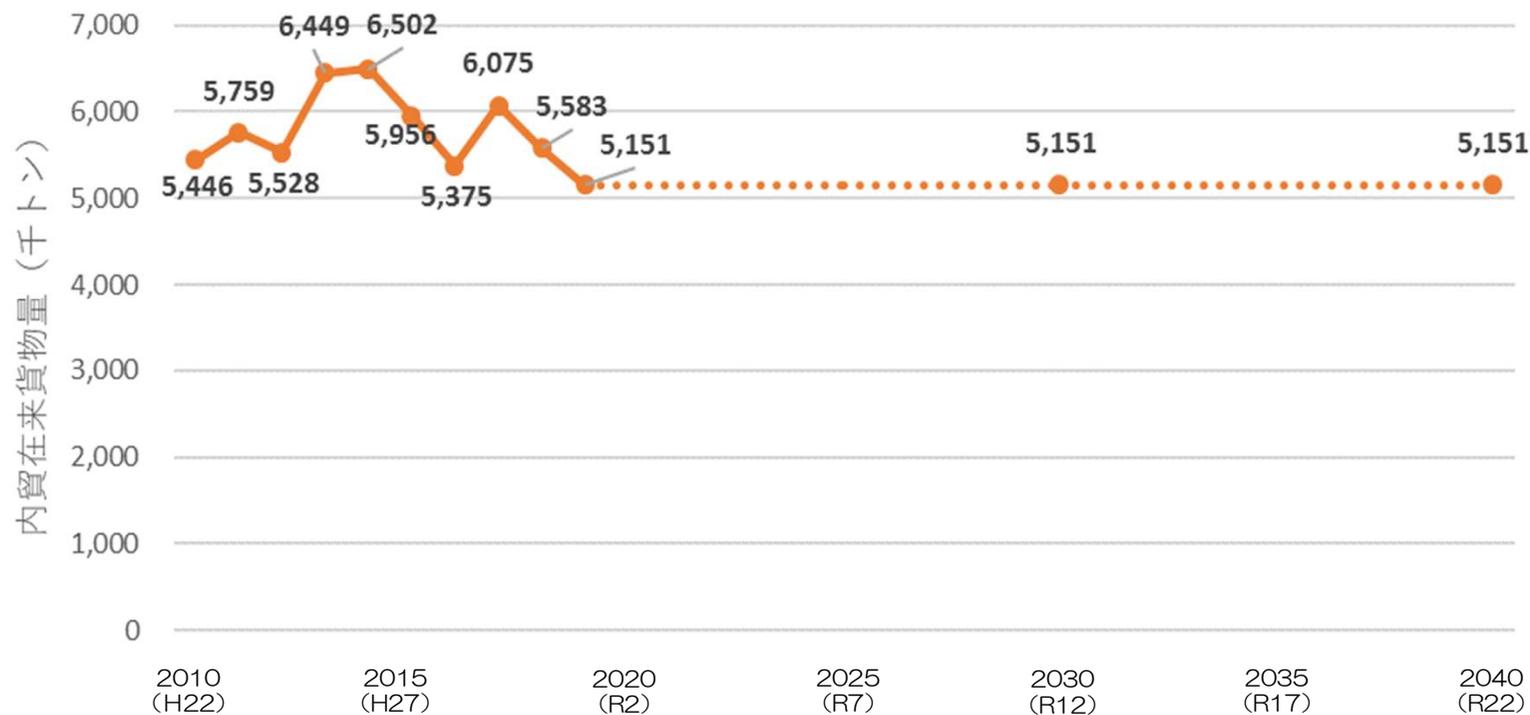


資料：「内航船舶明細書」等より東京都作成

○ 内貿在来貨物（雑貨、建材等）の貨物量の見通しは現状程度と想定

※第9次改訂港湾計画の検討時期（令和4年度）において、  
貨物量を品目別（82品目、27分類）にて積み上げ推計予定  
※今後、情勢変化を踏まえ、適宜見直しを行う

## 内貿在来貨物量（雑貨、建材等）の実績と将来の見通し

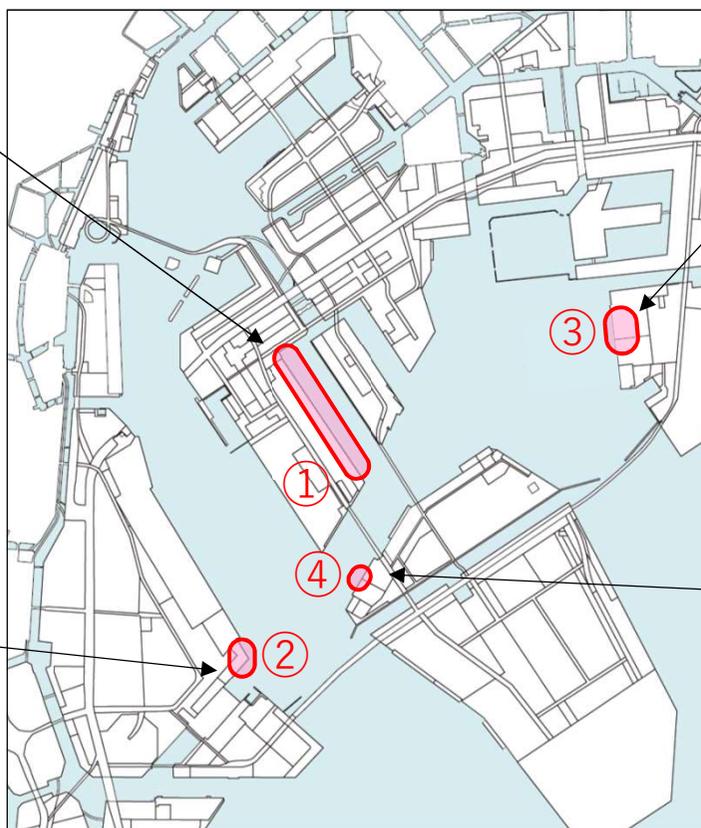


# 外資在来ふ頭の諸元

- お台場ライナーふ頭では、金属くずをベトナム等の海外に輸出し、資源の再利用を図っている
- 大井食品ふ頭と15号地木材ふ頭は、それぞれ食品・木材を扱う専門ふ頭となっている
- 中央防波堤内側ばら物ふ頭では、石炭やシリカ等の鉱産物を輸入している

① お台場ライナー	
項目	現況
バース数	9バース
岸壁延長	1,800m
岸壁水深	-10.0m

② 大井食品	
項目	現況
バース数	3バース
岸壁延長	610m
岸壁水深	-11.0~-12.0m



③ 15号地木材		
項目	現況	計画
バース数	3バース	1バース
岸壁延長	720m	240m
岸壁水深	-12.0m	-12.0m

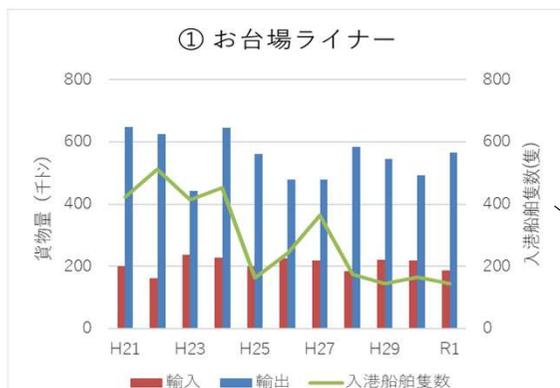
④ 中央防波堤内側ばら物	
項目	現況
バース数	1バース
岸壁延長	240m
岸壁水深	-12.0m

資料：「東京港ハンドブック」より作成

④外資在来  
【現状と課題】

# 外資在来ふ頭別の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移

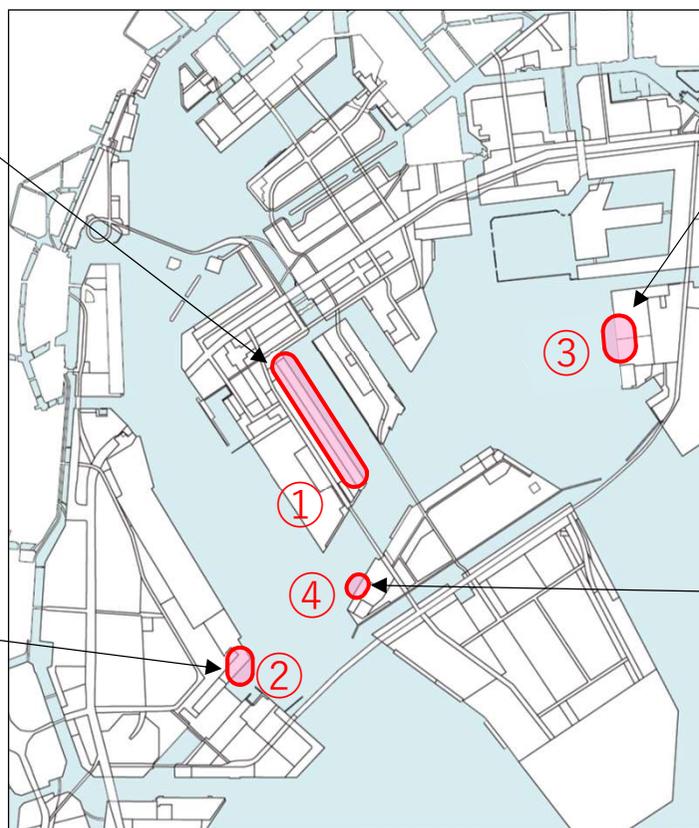
- お台場ライナーふ頭では、近年岸壁の利用が減少傾向となっている
- 15号地木材ふ頭では、取扱貨物量・入港船舶隻数ともに減少傾向であり、岸壁の利用頻度が低下している



金属くずを大宗貨物とする輸出過多の利用形態で、近年入港船舶隻数は減少傾向



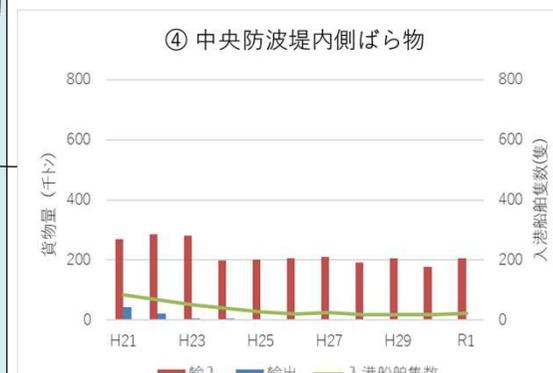
麦や野菜の輸入する専門ふ頭であり、貨物・入港船舶隻数とも概ね横ばいで推移



資料：「東京港港勢」より作成



木材を扱う専門ふ頭であるが、輸送形態の変化（原木⇒製材による荷姿のコンテナ化）から、岸壁の利用が殆どない状態

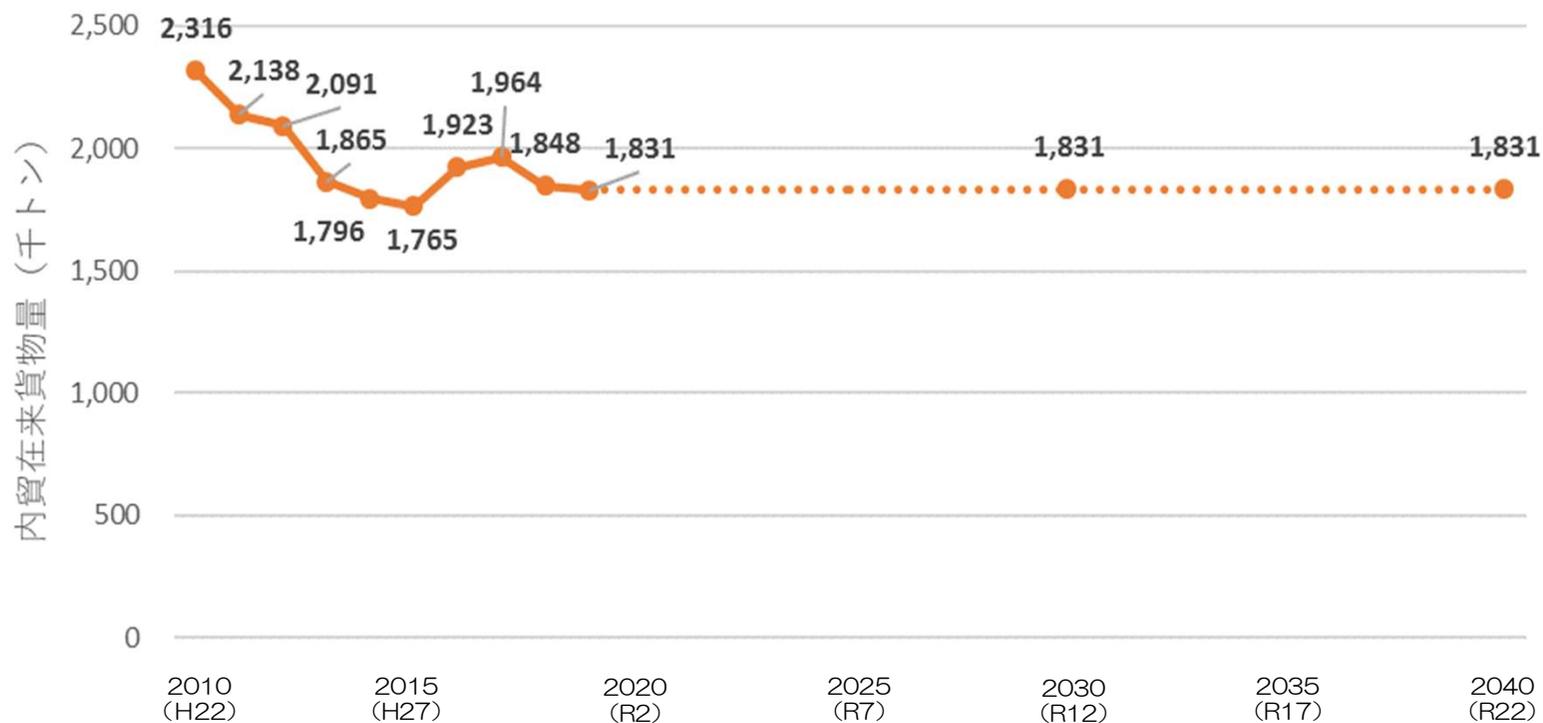


シリカ等を扱っており、取扱貨物量は横ばいで推移

○ 外貨在来貨物の将来貨物量の見通しは現状程度と想定

※第9次改訂港湾計画の検討時期（令和4年度）において、  
貨物量を品目別（82品目、27分類）にて積み上げ推計予定  
※今後、情勢変化を踏まえ、適宜見直しを行う

## 外貨在来貨物量の実績と将来の見通し



# カーボンニュートラルに向けた取組

- 国交省では、港湾におけるカーボンニュートラルに向けた検討が進められている
- 東京港において、環境にやさしいエネルギーの活用促進等により、カーボンニュートラルの実現が求められる

カーボンニュートラルポート（CNP）のイメージ（コンテナターミナル等）



資料：「交通政策審議会 第80回港湾分科会」（R2.11.26）より

# 東京港の現状と課題 取りまとめ（１）

	現状（役割）	課題	情勢の変化
ユニット ロード	<ul style="list-style-type: none"> <li>北海道、九州、沖縄方面との充実した内航ネットワーク（週４０便が就航）</li> <li>一般貨物、引っ越しや郵便等、生活関連貨物を輸送</li> <li>貨物量・入港隻数は増加傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化が進展</li> <li>ヤード面積が不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>労働力不足・環境負荷軽減に対応するモーダルシフトを推進</li> <li>農林水産物・食品の輸出促進の取組が進展</li> <li>サイバーポートの取組が進展</li> <li>港湾の脱炭素化の取組が進展</li> </ul>
フェリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>四国、九州を結ぶフェリー航路</li> <li>週７便の運航により貨物・人を輸送</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>次世代エネルギーを活用した船舶、自動運航船等の開発が加速</li> </ul>

## 東京港の現状と課題 取りまとめ（2）

	現状（役割）	課題	情勢の変化
在来 （内貿）	<b>【雑貨ふ頭】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>島しょ地域への生活関連物資等の移出拠点</li> <li>重厚長大な鉄鋼等を扱えるふ頭</li> <li>取扱貨物量は概ね横ばいで推移</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岸壁利用が低下したふ頭が一部存在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>貨物のユニット化が進展しているが、ばら積みが適した在来貨物も一定程度存在（砂利・砂、鉄鋼等）</li> <li>内港地区では、水辺周辺のまちづくりが進展</li> </ul>
	<b>【建材ふ頭】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>砂利・砂などの建設資材や、循環資源である建設発生土を扱うふ頭</li> <li>取扱貨物量は概ね横ばいで推移</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化が進展</li> </ul>	
	<b>【貨客船ふ頭】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>伊豆諸島、小笠原諸島への玄関口</li> <li>取扱貨物量は概ね横ばいで推移</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>離島航路網の維持</li> </ul>	
在来 （外貿）	<b>【雑貨ふ頭】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>循環資源である金属くずの輸出拠点として機能</li> <li>取扱貨物量は概ね横ばいで推移</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岸壁利用が低下したふ頭が一部存在</li> </ul>	
	<b>【物資別専門ふ頭】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>食品や木材など、特定物資に特化したふ頭機能</li> <li>取扱貨物量は一部ふ頭で減少傾向</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岸壁利用が低下したふ頭が一部存在</li> </ul>	