

第86回東京都港湾審議会

港湾計画の輕易な変更(案)について

1. 大規模地震対策施設(緊急物資等輸送用耐震強化岸壁)の配置変更

- 竹芝ふ頭、臨海副都心に、耐震強化岸壁を計画する

2. 旅客船埠頭計画(大型船用)の配置変更

- レインボーストリッジ外側の、臨海副都心に大型クルーズ客船対応の新客船埠頭を計画する

1. 大規模地震対策施設(緊急物資等輸送用耐震強化岸壁)の配置変更 1/2

(1) 耐震強化岸壁の種類と整備率

○緊急物資等輸送対応施設

- ・ 発災時における緊急物資輸送及び被災者避難のための海上輸送拠点確保を目的とした施設
- ・ 東京港においては、12ふ頭に全26バースを計画

○国際海上コンテナ輸送対応施設

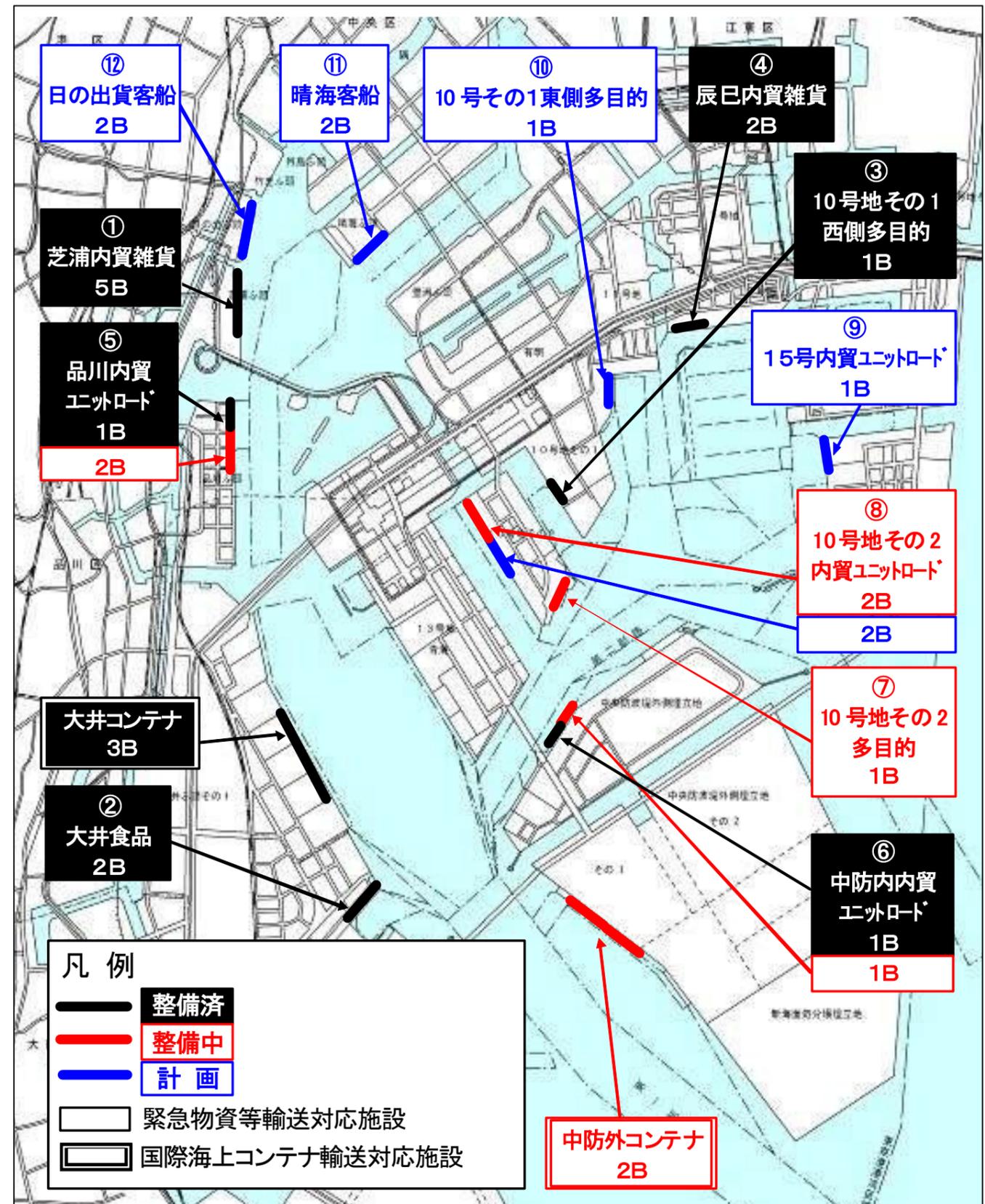
- ・ 震災直後から復旧完了に至るまでの一定の幹線貨物輸送機能を確保し首都圏経済活動の停滞回避を目的とした施設
- ・ 東京港においては、大井・中央防波堤外側コンテナターミナルに全5バースを計画

○整備率

- ・ 全体の整備率が48%と全国平均よりも低い

	全体計画	整備済	整備中	計画
緊急物資等輸送対応施設	26	12	6	8
国際海上コンテナ輸送対応施設	5	3	2	0
合計	31	15	8	8
整備率 ()は累積	—	48% (48%)	26% (74%)	26% (100%)

【参考】 全国平均	336	183	40	113
整備率	—	54%	12%	34%



1. 大規模地震対策施設(緊急物資等輸送用耐震強化岸壁)の配置変更 2/2

(2) 変更内容

- ①日の出ふ頭の耐震強化岸壁2バースを、日の出ふ頭1バース、竹芝ふ頭 1バースに配置変更する
- ②晴海ふ頭の耐震強化岸壁2バースを、晴海ふ頭1バース、13号地 1バースに配置変更する

(3) 変更理由

災害対応力強化のため

- ・これまで着工が困難な箇所から、早期に整備が可能な箇所に変更
- ・緊急物資輸送のみならず、就業者や来訪者など被災者の輸送にも活用効果の高い箇所に変更

<現行>				<変更>				
ふ頭名	耐震強化岸壁			⇒	ふ頭名	耐震強化岸壁		
	水深(m)	バース数	延長(m)			水深(m)	バース数	延長(m)
① 日の出ふ頭 <既定計画>	7.5	2	310	⇒	日の出ふ頭	7.5	1	155
② 晴海ふ頭 <既定計画>	10.0	2	450	⇒	竹芝ふ頭	7.5	1	155
					晴海ふ頭	10.0	1	225
					13号地	11.5	1	240

2. 旅客船埠頭計画(大型船用)の配置変更 1/5

(1) 東京を取り巻く状況

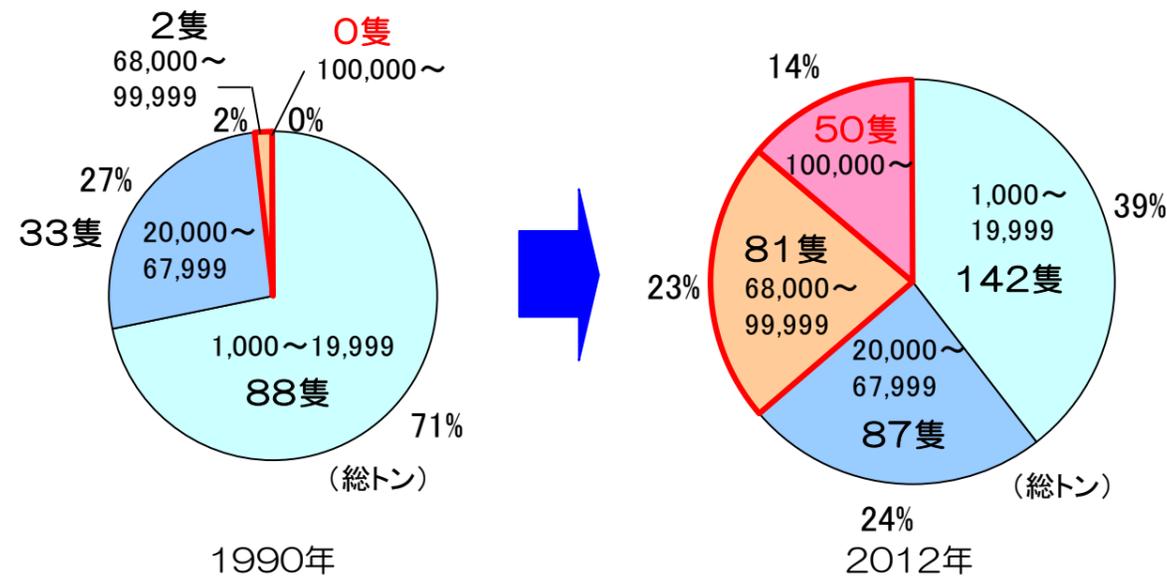
①クルーズ市場の拡大

- 世界的なクルーズ人口の急増・大衆化が進展

※世界のクルーズ業界では、低価格な商品(カジュアル)を提供することで客層を広げる戦略が主流

②クルーズ客船の大型化

- 10万総トン級を超える大型クルーズ客船が世界の主流

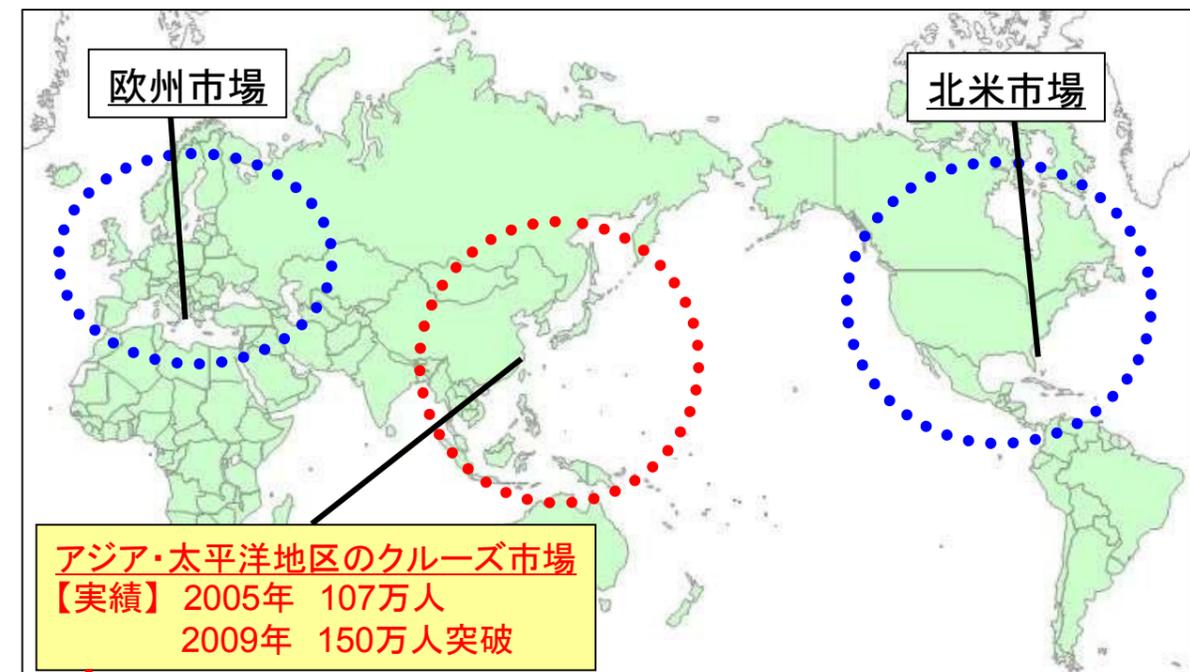
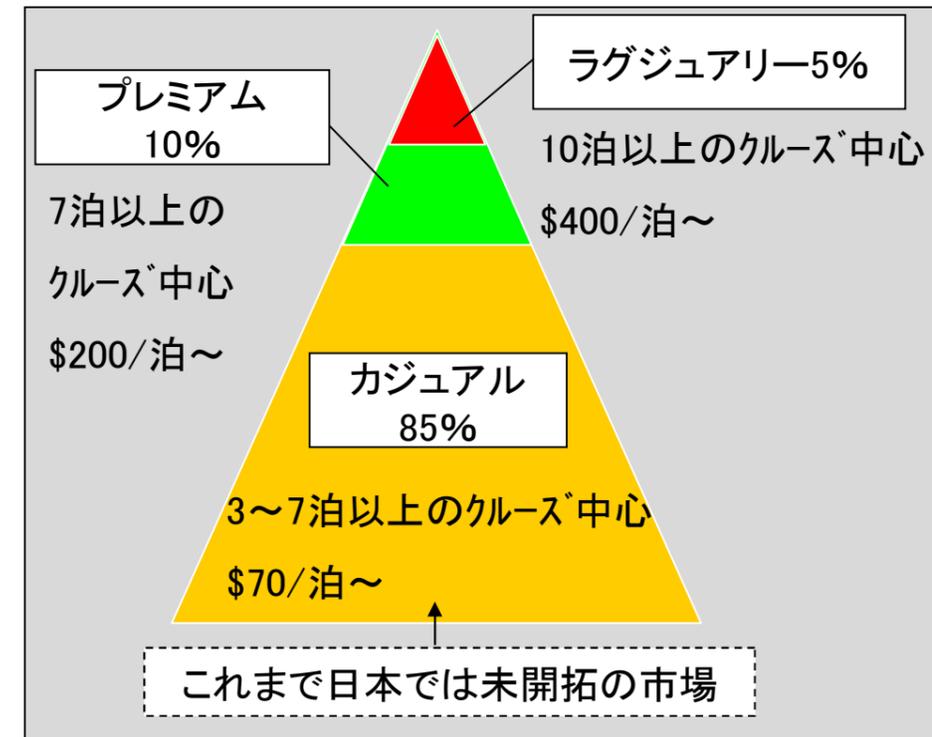


③アジアにおけるクルーズ市場の成長

- シンガポール・香港・上海などは、大型客船に対応可能なふ頭を標準装備
- 我が国への大型客船の寄港も着実に増加

⇒東京港利用ニーズ大

＜北米クルーズマーケットの構成＞(1,150万人)



＜動向＞ 中国：2006年以降、RCI、コスタがアジア拠点として運航
日本：2012年から外国船社による発着クルーズが増加中

平成24年7月 国土交通省 第3回港湾懇談会資料より作成

2. 旅客船埠頭計画(大型船用)の配置変更 2/5

(2) 東京の現状

① 東京港の強み

【来訪者にとっての魅力】

- ・ 陸・空の交通アクセスが充実
- ・ 東京は豊富な観光資源を有する

【集客の潜在能力】

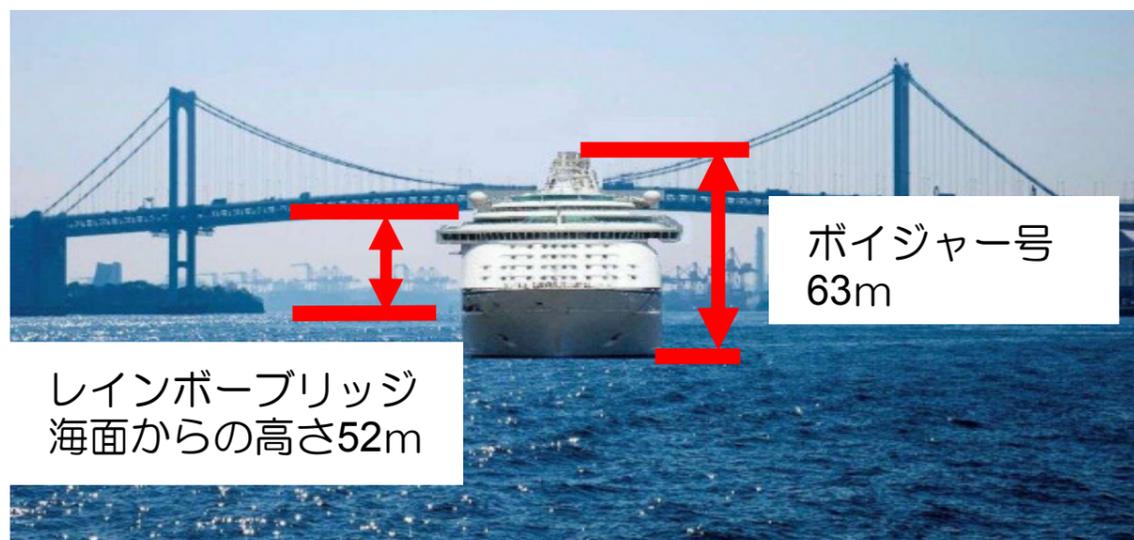
- ・ 背後圏4000万人の人口集積

⇒大型クルーズ客船の寄港地に
求められるニーズを包含

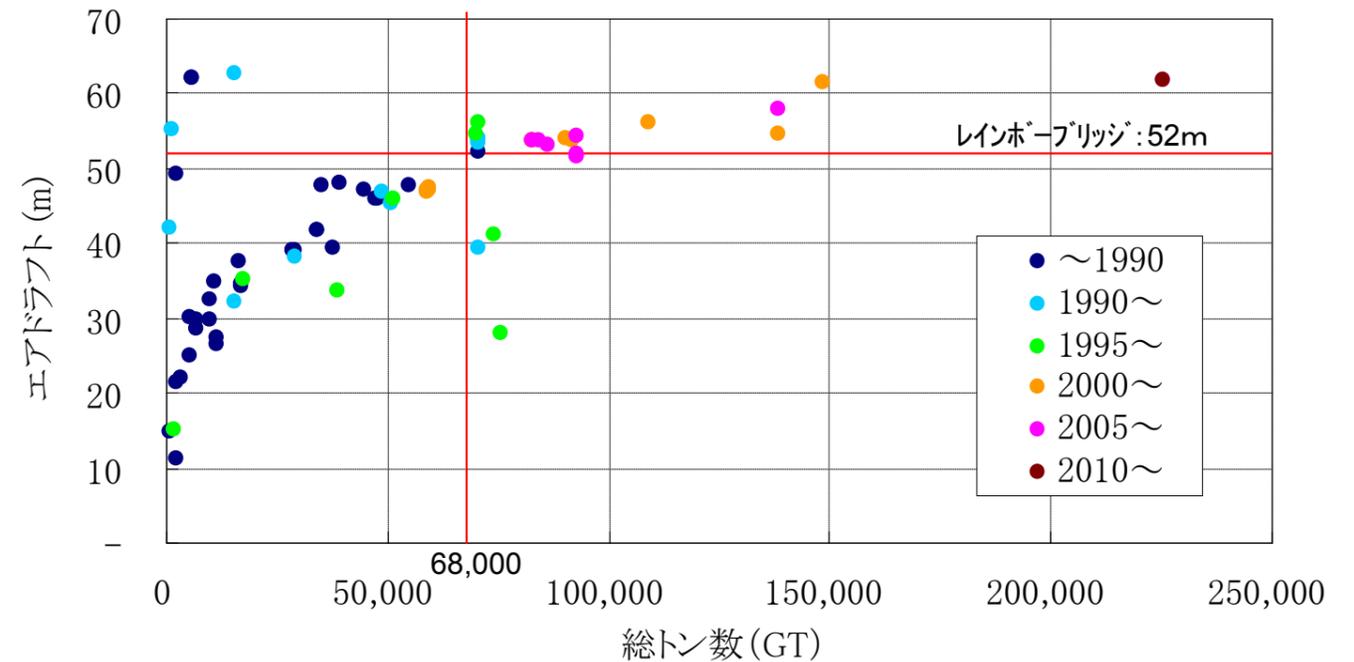
② 東京港の課題

- ・ 6.8万総トン級を超える超大型客船の受入が困難
- ※ 暫定的に大井水産物ふ頭を使用しているが平日は不可

<レインボーブリッジの桁下高制限>



<エアドラフトー総トン数の関係(52m以上の大型船の増加)>



出典：「World Shipping Encyclopedia」(2012.10, IHS Fairplay)

<クルーズ客船の大型化>

船名	船型<総トン数>	船幅
飛鳥Ⅱ (邦船最大のクルーズ船) 初就航:1990年	<50,142トン> 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.8m マスト高 45m 全長241m	29.6m
Legend of the Seas (中国発着クルーズで日本に 頻繁に寄港するクルーズ船) 初就航:1995年	<69,130トン> 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.7m マスト高 50m 全長264m	32.0m
Voyager of the Seas (2012年、日本に32回寄港 予定の大型クルーズ船) 初就航:1999年	<137,276トン> 必要岸壁水深 10m程度 満載喫水 8.8m マスト高 63m 全長311m	38.6m
Queen Mary 2 (日本に寄港した最大のクルーズ船) 初就航:2004年	<148,528トン> 必要岸壁水深 12m程度 満載喫水 10.3m マスト高 62m 全長345m	41.0m
Oasis of the Seas (世界最大のクルーズ船) 初就航:2009年	<225,282トン> 必要岸壁水深 11m程度 満載喫水 9.1m マスト高 65m 全長360m	64.0m

国土交通省:H24.8 全国クルーズ活性化会議資料

2. 旅客船埠頭計画(大型船用)の配置変更 3/5

(3) 変更内容

晴海ふ頭の旅客船埠頭計画1バース(水深11.0m・延長350m:大型船用)を、13号地1バース(水深11.5m・延長430m)に配置変更する

(4) 変更理由

- ・晴海ふ頭では、レインボーブリッジの桁下制限(52m)により、大型クルーズ客船が就航できない状況にある
- ・大型クルーズ客船の需要を確実に取り込むため、レインボーブリッジの外側へ客船ふ頭を変更する

<現行>

ふ頭名	水深(m)	バース数	延長(m)
晴海ふ頭 <既定計画>	11.0	1	350

<変更>

ふ頭名	水深(m)	バース数	延長(m)
13号地	11.5	1	430

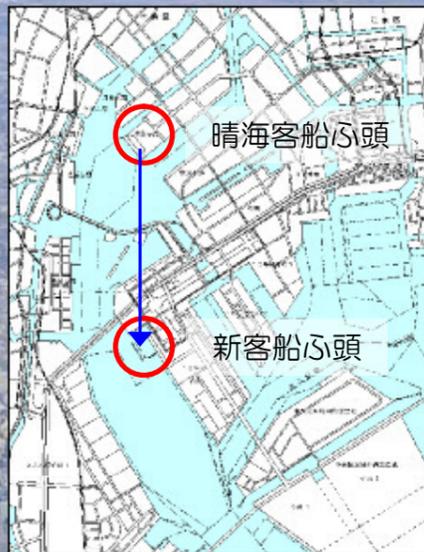


<想定する大型クルーズ客船(22万総トン, 全長362m, 高さ65~72m, 乗客数6,360人)>

※画像提供: ロイヤル・カリビアン・インターナショナル

2. 旅客船埠頭計画(大型船用)の配置変更 4/5

<新客船ふ頭計画(案)イメージ>



2. 旅客船埠頭計画(大型船用)の配置変更 5/5

(5) 旅客船埠頭計画の変更に伴う関連施設の変更

新客船ふ頭の計画にあわせ、専用埠頭計画、水域施設計画、土地造成及び土地利用計画、小型船だまり計画を変更する

港湾計画の項目	内 容		備 考
	既設・既定計画の削除	新規・追加計画	
1. 専用埠頭計画		③【晴海ふ頭】 既設官庁船バース (h1~h3) の存続	・現況施設を計画に位置づけ
	④【13号地】 ドルフィン2バース (R2~R3)の撤去		・新客船ふ頭整備のため既設構造物を撤去
2. 水域施設計画	①【晴海ふ頭前面】 航路・泊地140.0ha 泊地2.0haの削除	⑤【13号地前面】 航路・泊地 24.0ha 泊地2.3ha の新規計画	・晴海客船ふ頭(大型船用)の配置変更 ・晴海客船ふ頭(大型船用)の配置変更による航路・泊地の再設定
3. 土地造成計画	②【晴海ふ頭】 ふ頭用地1.4haの削除		・晴海客船ふ頭(大型船用)の廃止による前出し部分の削除
4. 土地利用計画	②【晴海ふ頭】 ふ頭用地1.4haの削除		・土地造成計画の削除を土地利用計画にも反映
		⑥【13号地】 埠頭用地2.8ha(新規) 埠頭用地0.2ha(変更) (交流厚生用地⇒埠頭用地)	・新客船ふ頭計画に伴う新規計画と、既定計画の変更
5. 小型船だまり	⑦【小型船だまり】 小型さん橋 1基 防波堤 215m 防波堤 300m の削除	⑧【小型船だまり】 小型さん橋 2基 防波堤(1) 260m 防波堤(2) 635m の新規計画	・新客船ふ頭計画に伴う拡張及び配置・レイアウトの変更