

1 沿革

東京港は、15世紀半ば、太田道灌が江戸城築城(1457)の頃、隅田川河口付近が江戸湊として利用されたときが始まりといわれている。

慶長8年(1603)、徳川幕府が江戸に開かれ、江戸の市街地の造成と江戸湊の拡張、整備が進められ、江戸の繁栄とともに、江戸湊は海上から運び込まれる物資の集積、流通の要地として栄えた。

明治元年(1868)、江戸は東京と改められ、日本の首都として政治、経済、文化の各分野で大いに発展してきたが、海運の面では隣接する横浜港が開港して活況をみせたのに対し、東京港は明治末頃に至るまで江戸湊のままでさしたる発展はみられなかった。

港湾としての東京港は、明治13年(1880)、東京府が築港調査したときに始まり、本格的な工事は明治39年(1906)の隅田川口改良工事からである。以来港の整備が行われてきたが、その規模は隅田川河口を利用する小型船(400～500トン級)を対象としたものであった。このため、大正12年(1923)の関東大震災によって、東京が甚大な被害を受けた際には、陸上輸送が途絶したため、国内各地、諸外国からの救援物資は海上輸送によらざるを得なかったにもかかわらず、当時の東京港の施設が貧弱であったため、救援船の入港と荷役は困難を極めた。

関東大震災を契機として、東京港の港湾整備の必要性が痛感され、大正14年(1925)、日の出ふ頭が完成、続いて昭和7年(1932)、芝浦ふ頭、同9年(1934)、竹芝ふ頭がそれぞれ完成、3,000～6,000トン級船舶が接岸できるようになった。

その後、東京港は、東京の産業の発展とともに物資の海上輸送基地として重要性を増し、昭和16年(1941)5月20日中国を中心とするアジア地域に限定されて開港することになり、外国貿易港としての第一歩を踏み出した。

しかし、まもなく太平洋戦争が始まり、港の発展は大きく阻まれ、終戦後は主要港湾施設が駐留軍に接収され、港湾機能はほとんど停止状態になった。

戦後、東京の復興とともに東京港は修築の必要に迫られ、昭和24年(1949)、東京港修築5ヶ年計画により、大型船が接岸できる豊洲・晴海・品川ふ頭等の建設に着手した。また、昭和26年(1951)には港湾法に基づき東京港は京浜港として特定重要港湾に指定され、東京都が東京港の港湾管理者となった。

昭和30年代に至り、日本経済の復興とともに、東京に人口・産業が集中し、東京港は、首都東京の消費、生産活動に必要な物資の海上流通基地として重要な役割を担うこととなり、昭和31年(1956)の東京港港湾計画、昭和36年(1961)の東京港改訂港湾計画に基づき港湾施設の整備拡充を図った。

さらに、昭和41年(1966)には東京港第二次改訂港湾計画を策定し、昭和42年(1967)、品川ふ頭に輸送革新の進展に伴うコンテナ船就航に対応した外貿コンテナふ頭を、昭和43(1968)年には、13号地に建材専門ふ頭を、10号地に内貿雑貨ふ頭を整備し、昭和46年(1971)には10号地の東側と大井ふ頭コンテナバースの一部が完成した。昭和47年(1972)にはフェリーふ頭が10号地に整備され、また昭和49年(1974)には、水産物専門ふ頭が大井ふ頭に、木材専門ふ頭が15号地に建設された。

東京港は、物流拠点として大きく発展しつつ、その時々を経済状況や都民ニーズの変化等を反映しながら整備が進められてきたが、昭和48年(1973)のオイルショックにより従来の高度経済成長が期待できなくなったことをうけ、昭和51年(1976)に社会・経済的諸情勢の変化をふまえた東京港第三次改訂港湾計画を策定した。

昭和56年(1981)には、港湾機能と都市機能との調整、大都市問題あるいは都民のレクリエーションに対応するため、東京港第四次改訂港湾計画を策定し、物流基地として、港湾機能の充実と、ふ頭背後地も含めた港湾施設の整備とともに、都民の憩いの場としての海上公園整備も併せて進めた。

昭和60年(1985)には青海コンテナふ頭の一部が、昭和61年(1986)にはふ頭再開発事業による竹芝・芝浦ふ頭の一部が供用を開始するなど、港湾施設の整備・近代化が進められ、同時にふ頭背後地の開発も推進してきた。また、造成された埋立地には、既成市街地の再開発等に伴う事業所等の受入、海上公園の整備及び産業・レクリエーション施設を含めた広域的な施設・機能の整備など総合的な港湾空間の形成を図ってきた。加えて台場・青海・有明地区を、東京の都市構造を一点集中型から多心型に転換するとともに国際化や情報化の進展に対応するため、東京の7番目の副都心として建設することになった。こうした情勢に対応するため、昭和63年(1988)5月、平成7年を目標年次とする東京港第五次改訂港湾計画を策定した。

東京港が国際貿易港として広く世界の主要港と交流を図っていくため、昭和55年(1980)5月に米国のニューヨーク・ニュージャージー港と姉妹港、昭和56年(1981)6月に中国の天津港と友好港、昭和62年(1987)11月に米国のロサンゼルス港と姉妹港、平成元年(1989)4月にはオランダ国のロッテルダム港と姉妹港の提携を行い、相互の交流を深めてきた。

国内有数の港に成長した東京港は、平成3年(1991)5月20日に開港50周年を迎え、開港からこれまでの間入港船舶数は、24.3倍、取扱貨物量は11.4倍となった。また、同年には、外航クルーズの玄関口としての晴海客船ターミナルや、内航の伊豆諸島への玄関口である竹芝客船ターミナルが装いを新にして供用開始となった。

平成5年(1993)8月には、レインボーブリッジが東京港を横断する形で完成し、東京港の物流の円滑化に大きな役割を果たすほか、平成7年(1995)11月に開通した東京臨海新交通臨海線「ゆりかもめ」(新橋～有明)と、平成8年(1996)3月に開通した東京臨海高速鉄道臨海副都心線(新木場～東京テレポート)とともに、臨海副都心の開発に大きく寄与し、東京港が都民に一層親しまれる港として変貌をとげている。

平成6年(1994)5月には青海コンテナふ頭第三バースが、また平成8年(1996)5月には同第四バースが供用開始し、東京港における外貿コンテナふ頭が品川、大井、青海の三ふ頭体制となり、外貿コンテナ取扱量で東京港が日本を代表する港となる。

同年10月には、対中国海上貨物の東京港集貨拡大と、中国航路の東京港誘致を目指し「東京港中国会」が発足し、12月には新たに上海定期航路が開設された。

平成9年(1997)には、東京都港湾審議会の最終答申に基づき、また、その後の阪神・淡路大震災の教訓も踏まえ、平成17年を目標年次とする東京港第六次改訂港湾計画を策定し、同年4月告示された。その後、臨海副都心及び豊洲・晴海地域の開発整備計画の見直しに対応し、平成10年(1998)4月、計画の一部を変更した。

また、平成9年(1997)7月には、国際競争力をもった使いやすい東京港を実現するため、港湾管理者、関係官公庁、団体・事業者などの関係者が一体となって、東京港が抱える諸課題を検討する「東京港振興促進協議会」を設立し、平成10年(1998)9月に「全体のまとめ」を提言し、平成11年(1999)4月にこれを実現するための「アクションプラン」を策定した。その後、平成16年(2004)3月には、同プラン策定以降東京港をはじめとする我が国港湾を取り巻く状況の変化を踏まえ、直面する東京港の新たな課題の解決に向けた取組の目標を明らかにした「新アクションプラン」を策定した。

平成14年(2002)4月には、東京港の物流機能の沖合展開に向け、東京港臨海道路(大田区城南島～中央防波堤外側地区～江東区若洲)のうち第一工区部分である東京臨海トンネル(大田区城南島～中央防波堤外側地区)が供用開始され、東京港の物流効率化に大きく貢献している。

また、同年には、東京港の国際競争力を強化する取組として、国際港湾特区の申請及びスーパー中枢港湾への立候補を行った。

港湾に関する規制緩和を推進させ、港湾サービスの向上、コスト低減を図るために、構造改革特別区域法に基づき、東京港を国際港湾特区とし、税関及び検疫の執務時間延長及び手数料軽減等の提案を行った。

さらに、国のスーパー中枢港湾への取組に対し、東京都は、東京港におけるコスト低減、スピードアップ、サービス向上を図るとともに、年間取扱量の目標を340万～360万TEUとして、東京港をスーパー中枢港湾候補として応募した。そして、平成16年7月、東京港と横浜港からなる京浜港が、伊勢湾(名古屋港・四日市港)及び阪神港(神戸港・大阪港)とともにスーパー中枢港湾に指定された。

平成16年(2004)7月には、改正SOLAS条約の発効に伴う「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」が施行され、東京港の外貿コンテナふ頭、外航客船ふ頭及びその他の外貿ふ頭においてフェンスや監視カメラの設置等の保安対策を講じ、立入制限区域における管理と監視を強化している。

平成18年(2006)には、首都圏4,000万人の生活と産業を支え、経済活力の向上に貢献する物流拠点としての役割を果たすとともに、憩いと賑わいのある空間を創出し、環境に優しく災害に強い安全なみなとを実現することを目指して、東京港第七次改訂港湾計画を策定した。

同年10月には、「特定外貿埠頭の管理運営に関する法律」が施行された。これを受け、東京港における物流効率化を促進し、国際競争力の強化と利用者サービスの向上を図るため財団法人東京港埠頭公社を民営化し、平成20年(2008)4月、東京港埠頭株式会社として業務を開始した。

平成20年(2008)3月、東京都、川崎市、横浜市は、アジア諸港の躍進により、日本港湾の国際的地位が低下していく中、積極的な対策を講じなければ、京浜三港が世界の基幹航路から外れ、我が国経済に与える影響は極めて深刻であるとの危機感を共有し、東京湾の国際競争力を強化するため、一層の連携を推進することとし、基本合意書を締結し、コンテナ船入港料の一元化や三港共同セミナーなど、様々な取組を実施した。

同年7月、東京都港湾審議会は、第7次改訂港湾計画策定後の東京港を取り巻く状況の変化を踏まえ、港湾物流を中心に、東京港の今後の経営戦略の方向性を明らかにし、港湾計画を策定するための指針となるよう、既存ふ頭を含めたコンテナふ頭等の充実・強化、臨海部全体の交通ネットワークの充実・強化、今後の港湾経営戦略の展開についての提言を「東京港の今後の港湾経営戦略」として答申した。この答申を受け、海事関係者や関係行政機関と調整を図り、「東京港港湾計画の一部変更(案)」をとりまとめ、東京都港湾審議会の議を経て、平成21年8月、公示を行った。

平成21年(2009)2月、東京港振興促進協議会は、国際物流動向の変化やコンテナ船の大型化、京浜三港における広域連携の推進、地球温暖化問題への対応など、東京港を取り巻く状況の著しい変化を踏まえ、東京港の振興を促進していくため、今後の取組目標を明らかにし、その実現に向けた関係者の努力を引き出していく指針となる「第3次アクションプラン」を策定した。

また、同年12月には、京浜三港の連携体制を強化するため、三つの地方自治体の議会の議決を経た上で、地方自治法に定める協議会である「京浜港連携協議会」を設立するとともに、東京港埠頭株式会社と横浜港埠頭公社の連携により、ユーザーサービスの向上と経営の効率化を図るため、「京浜港事業提携委員会」を設置した。京浜港連携協議会において、今後の京浜港が進むべき方向性について検討を進め、平成22年(2010)2月には「京浜港共同ビジョン」を策定するとともに、現在、各港の港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」の策定作業を進めた。

平成22年(2010)2月、国土交通省は、日本のコンテナ港湾が釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化するため、「国際コンテナ戦略港湾」としての選定を希望する港湾を募集した。同年3月、東京都は、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京浜港として「国際コンテナ戦略港湾」に応募し、同年8月に選定を受けた。

平成23年(2011)3月、東北地方太平洋沖地震が発生し、4月から9月まで、被災地支援の一環として救援物資等の搬出入のため東京港と被災地の港湾との間を航行する船舶に対し、東京港における入港料及び係留施設使用料の免除を実施した。また、震災による東京港と被災地を結ぶ内航フィーダー航路の休止に伴い、船舶輸送から陸上輸送に変更を余儀なくされた荷主に対し、陸上輸送にかかる費用の一部補助も実施した。さらに、内航フィーダー航路再開後の航路運航事業者に対し、航路の早期再開・運航の安定化を図るため、輸送に係る費用の一部補助を行った。一方、震災による福島第一原子力発電所の事故に伴う東京港に対する風評被害対策として、4月から東京港の各コンテナふ頭の大気中の放射線量と東京港の海水中の放射能の測定を開始した。さらに、5月から各コンテナふ頭のゲート付近でコンテナ表面の放射線量のサンプリング調査も開始した。

同年4月、国は我が国の港湾の国際競争力の強化を図ることを目的に港湾法を改正し、港格の見直しを行った。従来の特定重要港湾を廃止し、国際戦略港湾と国際拠点港湾が新たに設定され、東京港は京浜港として国際戦略港湾に規定された。

同年9月、京浜三港は「京浜港共同ビジョン」を具体化するとともに、今後、三港がそれぞれ策定する港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」を策定した。

平成24年(2012)2月、東京港の物流円滑化を図るとともに、東京港周辺道路の混雑緩和を目的とした東京ゲートブリッジを含む臨港道路（中央防波堤外側埋立地～江東区若洲）が供用開始された。

平成25年(2013)4月、レインボーブリッジをくぐれないため晴海客船ふ頭で受け入れられない大型客船の受入れに向け、大井水産物ふ頭の暫定利用を開始し、「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」（137,276総トン・当時）によるおよそ3,000人が乗下船する日本最大規模の発着クルーズが東京発着で実施された。

平成26年(2014)1月、2020年オリンピック・パラリンピック開催都市として、また、国際観光都市として、今後のクルーズ客船誘致施策を積極的に展開していくため、概ね15年後の目標とその実現に向けた取組をまとめた「東京クルーズビジョン」を策定した。

また、社会情勢の変化や東京港を取り巻く環境変化を踏まえ、概ね10年後の「東京港の目指すべき姿」や「求められる取組」を実現するため、同年9月開催の東京都港湾審議会の議を経て、東京港第8次改訂港湾計画を策定した。

平成27年(2015)1月、コンテナふ頭周辺における放置車両（台切りシャーシー）対策として、港湾法第37条の3の規定に基づき、東京港コンテナふ頭周辺を「放置等禁止区域」に、台切りシャーシーを「放置等禁止物件」に指定し、取締を強化した。

同年3月、船舶から排出される大気汚染物質である、窒素酸化物（NOx）や硫黄酸化物（SOx）などを削減するため、外航船の国際的な環境対策プログラムであるESI（Environmental Ship Index）に参加し、環境負荷の少ない船舶に対するインセンティブ制度を導入した。なお、日本の港湾におけるESIへの参加は、東京港が初めてである。

平成28年(2016)4月、大井水産物ふ頭へ3年連続で入港した「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」の姉妹船である「マリナー・オブ・ザ・シーズ」（138,279総トン・当時）が、大井水産物ふ頭へ初入港した。

同年12月、開港75周年を記念して、物流をはじめとする東京港や臨海副都心の多様な魅力を伝える都民向けセミナーを開催した。また、セミナー後には、東京港ナイトクルーズを実施した。

平成29年(2017)4月、地上100メートルから東京臨海部を望む眺望を活かし、青海フロンティアビルに東京港や臨海副都心の歴史、現在の姿、未来を紹介する広報展示室をオープンした。

同年11月、クルーズ客船の誘致活動の一環として、東京港をホームポート（母港）とするクルーズ客船を“お得意さま”として認定する制度「東京港ホームポート認定」を開始した。認定対象船舶（平成29年・平成29年度）は、にっぽん丸及びCOSTA neoROMANTICA（コスタ ネオロマンチカ）である。

平成30年(2018)7月、過去最大規模の「MSC PERLE」（141,754総トン、13,102TEU）が入港した。同年中は、14万トン超えの大型コンテナ船が19隻も入港した。

平成31年・令和元年(2019)4月、東京港紹介動画「PORT OF TOKYO 東京港」を公開した。

同年8月、舟運の拠点である日の出ふ頭において、更なる賑わいを創出するため、小型船用の新たな棧橋の整備や人道橋の改修を行うとともに、民間事業者により整備された新たな小型船ターミナル「Hi-NODE（ハイノード）」が、開業した。

同年11月、バルセロナ港と東京港の友好関係を深めるため、協定書を締結した。

令和2年(2020)3月、港の機能強化、混雑解消を目指すため整備された中央防波堤外側ふ頭Y2ターミナルが供用開始された。また6月には、中央防波堤地区の新しいコンテナふ頭の貨物需要に適切に対応し、東京港全体の物流機能を強化するため、新たな南北軸となる「臨海道路南北線及び接続道路」（「東京港海の森トンネル」、「海の森大橋」）が開通した。

同年9月、臨海副都心の新たなランドマーク「東京国際クルーズターミナル」が開業し、これまでレインボーブリッジの高さ制限により東京港内での受入が難しかった超大型のクルーズ客船も入港・寄港可能となった。

令和3年(2021)5月、東京港は開港80周年を迎えた。

同年7月、新型コロナウイルス感染症拡大により延期となっていた東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会が開催された。多くの競技会場や関連施設が臨海部に配置されたことから、大会開催に伴う交通混雑を抑制し、大会運営と円滑な港湾物流の両立を図る必要があった。そのため、東京港では、大会開催前からコンテナターミナルゲートオープン時間の拡大やストックヤードの設置、トラックから船舶・鉄道への利用転換支援など、様々な取組を実施してきた。こうした取組等を通じて、コンテナ車両の分散化や走行時間帯の平準化が図られ、大会期間中の港湾物流に大きな混乱は生じなかった。

令和4年(2022)1月、東京都港湾審議会は、東京港を取り巻く情勢の変化に対応するとともに、2040年代を見据えた長期的な視点で港を進化させるため、「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」を答申した。

令和5年(2023)3月、東京港の脱炭素化に向けた取組を戦略的に推進していくため、「東京都カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を策定した。

また、東京港を取り巻く情勢の変化に対応するとともに、2040年代を見据えた長期的な視点で港を進化させるため、令和10年代後半を目標年次とする東京港第9次改訂港湾計画を策定し、同年12月に告示した。

令和6年(2024)10月、大井コンテナふ頭において、タイヤ式門型クレーン（RTG）に燃料電池を実装し、日本初となる水素を燃料としたRTGによる荷役作業を開始した。

2 東京港沿革抜粋年表

年号	西暦	記事
長祿元年	1457年	太田道灌が江戸城を築城し、江戸湊繁栄
慶長17年	1612年	徳川幕府江戸湊の改築に着手
安政元年	1854年	第一、第二、第三、第五、第六台場及び品川獵師町地砲台完成
明治元年	1868年	東京遷都、東京府設置
明治13年	1880年	東京府知事はじめて東京港築港論を提案
		市区取調委員局を設け築港調査を実施
明治20年	1887年	東京湾滞浚(みおさらい)工事開始500トン以下の小型船舶が入港可能となる
明治31年	1898年	自治制がしかれ東京市役所開庁(10月)
明治39年	1906年	第1期隅田川口改良工事を明治44年まで実施、400～500トン級小型船舶が航行できるように航路及び泊地をしゅんせつし、その土で埋立地を造成
明治40年	1907年	第二種重要港湾に指定される
明治44年	1911年	第2期隅田川口改良工事を大正5年まで実施し、1,000トン級船舶が航行できるように航路及び泊地をしゅんせつし、その土で埋立地を造成
大正11年	1922年	第3期隅田川口改良工事を昭和10年まで実施し、3,000トン級船舶を対象(関東大震災後5,000トン級に変更)に岸壁、泊地の造成工事を行う
大正12年	1923年	関東大震災により陸上交通機能が麻ひ、東京港の重要性が認識される
大正13年	1924年	芝浦水陸連絡施設事業(関東大震災応急工事)を起工し、大正14年、日の出棧橋が完成、同15年使用開始
昭和3年	1928年	芝浦臨港鉄道敷設工事を昭和5年まで実施
昭和6年	1931年	東京港修築工事を昭和20年まで実施
昭和7年	1932年	芝浦岸壁竣工
昭和9年	1934年	竹芝棧橋竣工
昭和15年	1940年	東京港拡充工事を昭和18年まで実施
昭和16年	1941年	5月20日開港 (京浜港として当時の満州国、中華民国、関東州のみを対象とする制限付開港)
昭和18年	1943年	東京都制公布府・市合併、東京都発足
昭和20年	1945年	終戦とともに、主要港湾施設(芝浦岸壁、日の出・竹芝棧橋及び上屋等)は、ほとんど駐留軍により接収、昭和28年から順次返還、昭和34年には東京港における接収は全面的に解除
昭和21年	1946年	東京港応急整備工事の実施、豊洲石炭ふ頭工事等が行われる
昭和22年	1947年	東京港修築5年計画立案
昭和23年	1948年	港則法、港域法の施行により京浜港域が決定、また、東京港修築5年計画は港湾復興計画として決定(昭和24年度から昭和28年度まで実施)
昭和25年	1950年	港湾法の制定(5月)
		豊洲石炭ふ頭の一部完成、操業開始(11月)
昭和26年	1951年	港湾法に基づき、京浜港として重要港湾に指定(1月)
		同じく 特定重要港湾 に指定(9月)
		東京都が東京港の港湾管理者となると同時に、東京港の港湾区域が認可(11月)
昭和28年	1953年	深川線・深川石炭ふ頭構内線の専用線開通(臨港鉄道)(7月)
昭和29年	1954年	東京港修築第二次5年計画立案実施(昭和30年度で工事打切)
		東京都港湾設備条例施行(4月)
昭和30年	1955年	晴海ふ頭の一部供用開始(3月)
昭和31年	1956年	東京港港湾計画(10年計画)を決定、昭和31年度から昭和35年度まで実施
昭和32年	1957年	鉄鋼ふ頭の建設を決定、昭和34年に業務開始
		晴海線臨港鉄道開通(専用線)(12月)
昭和36年	1961年	東京港改訂港湾計画(10年計画)を決定、昭和36年度から昭和40年度まで実施
		日の出・芝浦線臨港鉄道開通(専用線)、芝浦線(4月)、日の出線(昭和40年5月)

年号	西暦	記事
昭和37年	1962年	東京都営空港条例施行(4月)
昭和38年	1963年	月島ふ頭(漁業基地の物揚場、ドルフィン)供用開始(4月)
		晴海ふ頭(貨客船棧橋)供用開始(6月)
		品川ふ頭(内貿岸壁)供用開始(9月)
昭和39年	1964年	東京都東京ヘリポート供用開始(6月)
昭和40年	1965年	東京港の港湾区域の変更(11月)
昭和41年	1966年	東京港第二次改訂港湾計画(目標年次昭和50年)決定
		品川ふ頭(外貿岸壁・棧橋)供用開始
昭和42年	1967年	品川ふ頭(外貿棧橋ーコンテナ)供用開始
		北米西岸定期航路の第一船、コンテナ船「ハワイアン・ブランター号」品川ふ頭に入港(9月)
		京浜外貿埠頭公団設立(10月)
昭和43年	1968年	13号地岸壁供用開始(7月)
		10号地西岸壁供用開始(9月)
昭和46年	1971年	10号地東岸壁の一部供用開始(7月)
		大井コンテナふ頭の一部供用開始(11月)
		欧州定期航路の第一船、コンテナ船「鎌倉丸」が大井ふ頭に入港(12月)
昭和47年	1972年	(財)東京港フェリー埠頭公社設立(1月)
		東京ー釧路間、東京ー苫小牧間にフェリー定期航路開設(4月)
		日本ー太平洋運賃同盟(TPFC)及び日本ーウエストカナダ運賃同盟(JWCFC)が東京港をベースポートに指定(6月)
		東京ヘリポートが14号地に移転、供用開始(6月)
		北欧定期コンテナ航路大井ふ頭に開設(6月)
		北米東岸定期航路の第一船、コンテナ船「東米丸」が大井ふ頭に入港(8月)
		日本ー大西洋運賃同盟(JAAGFC)が東京港をベースポートに指定(8月)
		10号地東岸壁7バース供用開始(8月)
		12号地木材専用ドルフィンの一部供用開始(9月)
		日本ーイーストカナダ運賃同盟(JECFC)が東京港をベースポートに指定(12月)
		地中海定期航路の第一船、コンテナ船「メダリアナ号」が大井ふ頭に入港(12月)
		ナホトカ定期航路コンテナ船就航(12月)
昭和48年	1973年	東京ー高知間にカーフェリー定期航路開設(3月)
		13号地ふ頭一般外貿貨物定期船ふ頭一部供用開始(3月)
		台湾定期航路コンテナ船就航(4月)
		油とゴミを同時に収集する日本最初の新鋭清掃船「第五清海丸」が就航(4月)
		韓国定期航路コンテナ船就航(8月)
		ホンコン定期航路コンテナ船就航(11月)
		東京ー小倉間にカーフェリー定期航路開設(12月)
昭和49年	1974年	東京東防波堤燈台点灯(3月)
		10号地カーフェリー専用バース一部供用開始(5月)
		東京ー徳島間にカーフェリー定期航路開設(5月)
		一般外貿貨物定期船ふ頭供用開始(7月)
		大井水産物ふ頭棧橋、15号地木材ふ頭岸壁並びに15号地木材用荷役設備の一部供用開始(10月)
		東京港外貿定期船誘致使節団派遣(10月)

年号	西暦	記事
昭和50年	1975年	東京中央防波堤西燈台点灯(3月)
		大井コンテナふ頭全バース供用開始(10月)
		貨物専用フェリーが東京－北海道間に就航(10月)
		東京都海上公園条例施行(12月)
昭和51年	1976年	東京港第三次改訂港湾計画(目標年次昭和55年)を決定(3月)
		大井水産物専門ふ頭1号上屋供用開始(5月)
		小笠原父島・母島間に定期航路就航(5月)
		東京中央防波堤東燈台点灯(10月)
		ニュージールランド定期航路の第一船、コンテナ船「ゴットウィット号」が大井ふ頭に入港(10月)
昭和52年	1977年	東京都入港料条例施行(1月)
		大井水産物専門ふ頭2号上屋供用開始(4月)
		10号地カーフェリー専用バース供用開始(4月)
昭和53年	1978年	大井水産物専門ふ頭3号上屋供用開始(5月)
昭和54年	1979年	東京－博多間にコンテナ船定期航路開設(10月)
		東京港における年間取扱貨物量が開港以来初めて6千万トン台に達する(1月～12月)
昭和55年	1980年	東京港とニューヨーク・ニュージャージー港の姉妹港提携がニューヨーク市において調印(5月)
		(財)東京港サービス公社設立(12月)
昭和56年	1981年	東京西防波堤燈台点灯(3月)
		東京港と天津港との友好港提携が天津市において調印(6月)
		東京港第四次改訂港湾計画(目標年次昭和65年)を決定(10月)
		(財)東京港フェリー埠頭公社改組、(財)東京港埠頭公社設立(12月)
昭和57年	1982年	京浜外貿埠頭公団解散、(財)東京港埠頭公社が業務継承(3月)
昭和58年	1983年	視察船・「新東京丸」(197トン)就航(5月)
		大井海貨上屋1号棟供用開始(6月)
		東京港大井サービスセンター供用開始(12月)
		東京木材投下泊地防波堤西燈台点灯(12月)
昭和59年	1984年	世界一周航路(コンテナ定期航路)開設(7月)
		芝浦、竹芝ふ頭再開発事業着手(芝浦10月、竹芝11月)
		東京－四国(松山)－和歌山間にコンテナ定期航路開設(10月)
昭和60年	1985年	日の出・芝浦線(臨港鉄道)供用廃止(3月)
		豪華客船「オイローバ」晴海ふ頭に初入港(4月)
		大井海貨上屋2号棟供用開始(4月)
		青海コンテナふ頭一部供用開始(11月)
昭和61年	1986年	深川線一部、深川石炭ふ頭構内線全線(臨港鉄道)供用廃止(1月)
		豪華客船「ロイヤル・バイキングスター」晴海ふ頭に初入港(9月)
		芝浦、竹芝ふ頭一部供用開始(ふ頭再開発事業)(11月)
昭和62年	1987年	東京港連絡橋着工(1月)
		大井海貨上屋3号棟供用開始(4月)
		有明コロシアム供用開始(4月)
		豪華客船「ゴールデン・オデッセイ」晴海ふ頭に初入港(6月)
		青海流通センター供用開始(10月)

年号	西暦	記事
		東京港とロサンゼルス港の姉妹港提携が東京で調印(11月)
昭和63年	1988年	東京港連絡橋の景観検討委員会報告「東京港連絡橋の景観について」(3月)
		大井海貨上屋4号棟供用開始(4月)
		(財)東京港埠頭公社と(財)東京港サービス公社の合併(4月)
		東京港中国雑貨輸出入センター開始(品川ふ頭)(5月)
		東京港第五次改訂港湾計画(目標年次平成7年)策定(5月)
平成元年	1989年	深川線・晴海線(臨港鉄道)全線廃止(2月)
		若洲建材ふ頭供用開始(4月)
		東京港・ロッテルダム港姉妹港提携(4月)
		芝浦内貿1号上屋供用開始(6月)
		豪華客船「クインエリザベスⅡ」晴海ふ頭に初入港(12月)
平成2年	1990年	東京港・ニューヨーク／ニュージャージー港姉妹港提携10周年記念「共同宣言」調印(6月)
		東京ヘリポート拡張、全面供用開始(7月)
		竹芝棧橋全面供用開始(8月)
平成3年	1991年	東京港開港50周年記念式典(5月)
		晴海客船ターミナル供用開始(5月)
		東京港・天津港友好港提携10周年(7月)
		芝浦内貿2号上屋供用開始(8月)
		竹芝客船ターミナル供用開始(12月)
平成4年	1992年	東京夢の島マリーナ一部供用開始(3月)
		竹芝ふ頭通船ターミナル、東京港芝浦サービスセンター供用開始(7月)
		青海コンテナふ頭第一バース公共化(11月)
平成5年	1993年	東京夢の島マリーナ全面供用開始(5月)
		大井ふ頭青果上屋1号棟供用開始(6月)
		大井食品ふ頭第二バース供用開始(6月)
		レインボーブリッジ(東京港連絡橋)供用開始(8月)
		青海コンテナふ頭第二バース供用開始(8月)
平成6年	1994年	南米定期航路の第一船「デイトレブローリツェン」青海コンテナふ頭に入港(2月)
		10号ふ頭自動車上屋供用開始(5月)
		青海コンテナふ頭第三バース共用開始(5月)
		港湾審議会「東京港の長期構想及び東京港第六次改訂港湾計画の基本方針」答申(7月)
		「東京港中国会」設立(10月)
		東京港で初の6万トン級貨物船「アルデア(60,117総トン)」大井コンテナふ頭に入港(12月)
平成7年	1995年	「阪神・淡路大震災」に港湾局現地調査団派遣(1月)
		城南島に建設発生土の受入基地(暫定)完成(2月)
		東京港、ニューヨーク／ニュージャージー港姉妹港提携15周年(6月)
		竹芝客船ターミナル(南ゾーン)供用開始(9月)
		大井海貨上屋(第5号)供用開始(9月)
		東京臨海新交通臨海線・ゆりかもめ(新橋～有明)開通(11月)
		芝浦内貿3号上屋供用開始(12月)
平成8年	1996年	海上輸送システム運航開始(4月)

年号	西暦	記事
		青海コンテナふ頭第四バース供用開始(5月)
平成9年	1997年	東京港フェリー新ターミナルビル供用開始(2月)
		「東京港第6次改定港湾計画」策定(4月告示)
		「東京港振興促進協議会」発足(7月)
平成10年	1998年	大井コンテナふ頭新第七バース供用開始(10月)
		「東京港振興促進協議会」が全体のまとめ(9月)
平成11年	1999年	大井食品上屋第2号棟供用開始(2月)
		大井コンテナふ頭新第三バース供用開始(4月)
		東京港振興促進協議会が「アクションプラン」を決定(4月)
		東京港「港湾EDI」運用開始〔電子データによる申請可能化〕(10月)
		大井コンテナふ頭新第二バース全面供用開始(11月)
平成12年	2000年	中央防波堤内側ばら物ふ頭供用開始(5月)
		東京港・ニューヨーク／ニュージャージー港姉妹港提携20周年記念「共同宣言」調印(6月)
		大井コンテナふ頭新第六バース供用開始(9月)
平成13年	2001年	東京港開港60周年(5月)
		大井コンテナふ頭新第四バース供用開始(10月)
		青海コンテナふ頭第0バース供用開始(12月)
平成14年	2002年	東京港・天津港友好港提携20周年記念「交流事業覚書」調印(1月)
平成15年	2003年	大井コンテナふ頭新第五バース供用開始(3月)
		東京港フェリーふ頭公共化(10月)
平成16年	2004年	大井コンテナふ頭新第一バース供用開始(1月) 〔大井コンテナふ頭新7バース全面供用開始〕
		東京港振興促進協議会「新アクションプラン」策定(3月)
		東京都港湾管理条例施行(東京都港湾設備条例の全部改正)(4月)
		スーパー中核港湾の指定(京浜港:東京港・横浜港)(7月)
平成17年	2005年	指定特定重要港湾の指定(京浜港)(7月)
平成18年	2006年	「東京港第7次改定港湾計画」策定(3月告示)
		ゆりかもめ豊洲延伸区間(有明～豊洲)開業(3月)
		指定管理者制度導入(船舶給水施設、客船ターミナル施設、海上公園)(4月)
		「財団法人東京港埠頭公社の民営化」の発表(5月)
平成19年	2007年	東京夢の島マリーナ借受者募集要項公表(7月)
		東京夢の島マリーナ借受者決定(12月)
平成20年	2008年	「東京港、川崎港、横浜港の広域連携強化に係る基本合意書」締結(3月)
		東京港埠頭株式会社 業務開始(4月)
		港湾審議会 「東京港の今後の港湾経営戦略」答申(7月)
		東京港・川崎港・横浜港が初合同セミナー「京浜港利用促進セミナー」を開催(9月)
		京浜港広域連携推進会議設置(11月)
		はしけ輸送の拡大による環境対策 はしけ入港料の全額免除(11月)
平成21年	2009年	東京港埠頭(株)等を株式会社東京臨海ホールディングスに経営統合 グループ5社体制発足(1月)
		東京港振興促進協議会 「第3次アクションプラン」策定(2月)
		東京都・川崎市・横浜市の3首長による初のトップセールス(2月)
		東京港埠頭(株)による外貿コンテナふ頭の一元管理がスタート(4月)

年号	西暦	記事
		京浜港へのコンテナ船入港料の一元化(4月)
		東京港・ロッテルダム港姉妹提携20周年記念「共同声明」、「共同覚書」調印(5月)
		京浜三港と八戸港の連携に関する協定を締結(6月)
		「京浜港連携協議会(法定協議会)」、「京浜港事業提携委員会」設置(12月)
平成22年	2010年	東京都・川崎市・横浜市 「京浜港共同ビジョン」策定(2月)
		品川内貿ふ頭上屋Ⅰ期供用開始(4月)
		国際コンテナ戦略港湾の指定(京浜港:東京港、川崎港、横浜港)(8月)
		東京ゲートブリッジの名称決定(11月)
平成23年	2011年	東京港開港70周年記念事業を展開
		「東北地方太平洋沖地震」が発生(3月)し、被災地支援事業等を実施
		港湾法改正に伴う港格見直しにより、京浜港が「国際戦略港湾」に規定(4月)
		「京浜港の総合的な計画」を策定(9月)
		品川内貿ふ頭上屋全面供用開始(11月)
平成24年	2012年	東京ゲートブリッジを含む臨港道路供用開始(2月)
平成25年	2013年	中央防波堤内側内貿ふ頭X4バース供用開始(4月)
		東京港史上最大のクルーズ客船「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」が大井水産物ふ頭の暫定利用により初入港(4月)
平成26年	2014年	「東京クルーズビジョン」を策定(1月)
		中央防波堤内側内貿ふ頭X5バース供用開始(4月)
		「東京港第8次改訂港湾計画」策定(12月告示)
平成27年	2015年	コンテナふ頭周辺における放置車両(台切りシャーシー)の取締強化(1月)
		日本初のESI参加港湾として環境負荷の少ない船舶に対するインセンティブ制度を導入(3月)
平成28年	2016年	東京港史上最大のクルーズ客船「Mariner of the Seas (マリナー・オブ・ザ・シーズ)」初入港(4月)
		東京港75周年記念セミナー開催(12月)
平成29年	2017年	東京臨海部広報展示室(通称:TOKYOミナトリエ)開設(4月)
		中央防波堤外側ふ頭Y1バース供用開始(11月)
		クルーズ客船の「東京港ホームポート認定」を開始(11月)
平成30年	2018年	過去最大規模の「MSC PERLE」入港(7月)
		中央防波堤外側Y2ターミナルの借受候補者を決定(8月)
平成31年 令和元年	2019年	全コンテナターミナルのゲートオープン時間拡大(4・5月)
		東京港紹介動画「PORT OF TOKYO 東京港」を公開(4月)
		小型船ターミナル「Hi-NODE(ハイノード)」が開業(8月)
		バルセロナ港と東京港、協定書を締結(11月)
令和2年	2020年	中央防波堤外側ふ頭Y2バース供用開始(3月)
		東京港臨港道路南北線及び接続道路開通(6月)
		東京国際クルーズターミナル開業(9月)
令和3年	2021年	東京港開港80周年(5月)
令和4年	2022年	港湾審議会 「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」答申(1月)
令和5年	2023年	「東京港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画」策定(3月)
		「東京港第9次改訂港湾計画」策定(12月告示)
令和6年	2024年	大井コンテナふ頭で日本初となる水素を燃料としたRTGによる荷役作業を開始(10月)

3 港 勢 推 移

東京港は、昭和16年に制限付きながら外国貿易港として開港した。この年の東京港は入港船舶数2,337隻、取扱貨物量736万トンであった。

その後、太平洋戦争の激化とともに、物資の欠乏により昭和19年、20年には入港船舶数、取扱貨物量とも極度に減少した。終戦により、芝浦、竹芝等の主要港湾施設は駐留軍に接收され、東京港は休止状態になった。

戦後、日本の復興に伴い徐々に入港船舶数、取扱貨物量を回復し、昭和30年代の産業・経済の高度成長とともに東京港の港勢は伸張し、昭和35年には2,000万トンを超える取扱量となった。この当時、東京港の取扱貨物のほとんどが内貿貨物であり、入貨貨物であった。また、東京港はふ頭の未整備もあって、はしけ荷役が大半を占めていた。

昭和20年代の後半から着手した、晴海、豊洲、品川ふ頭の整備が進むに従い、東京港の取扱貨物量は一段と伸びて、昭和39年には3,000万トン、昭和42年には4,000万トンを超える取扱量となった。

昭和42年9月、品川コンテナふ頭に日本で初めてのコンテナ船が入港し、北米航路に就航した。この年、入港コンテナ船は7隻に過ぎなかったが、コンテナ化時代の幕開けであり、また、初めて東京港に主要国との定期航路が開設された記念すべき年であった。

その後、東京港はコンテナふ頭などの港湾整備が進み、コンテナ船、カーフェリー等の定期航路の開設が続いた。昭和48年には内外貨物量とも大きく伸びて取扱貨物量は5,000万トンを超えたが、この年10月石油危機に見舞われ、世界的な景気停滞による影響で、順調に伸張してきた東京港も低迷するに至った。その後、経済は容易に回復を見なかったが、東京港の取扱貨物量は徐々に増加し、昭和52年に輸出が500万トンを超え、昭和54年には第二次石油危機が発生したものの、取扱貨物量が6,000万トンを超えた。昭和50年代後半の景気は低調のまま推移し、取扱貨物量も昭和55年をピークに3年連続して減少したが、外貿コンテナ貨物量は昭和56年に初めて1,000万トンを超えた。

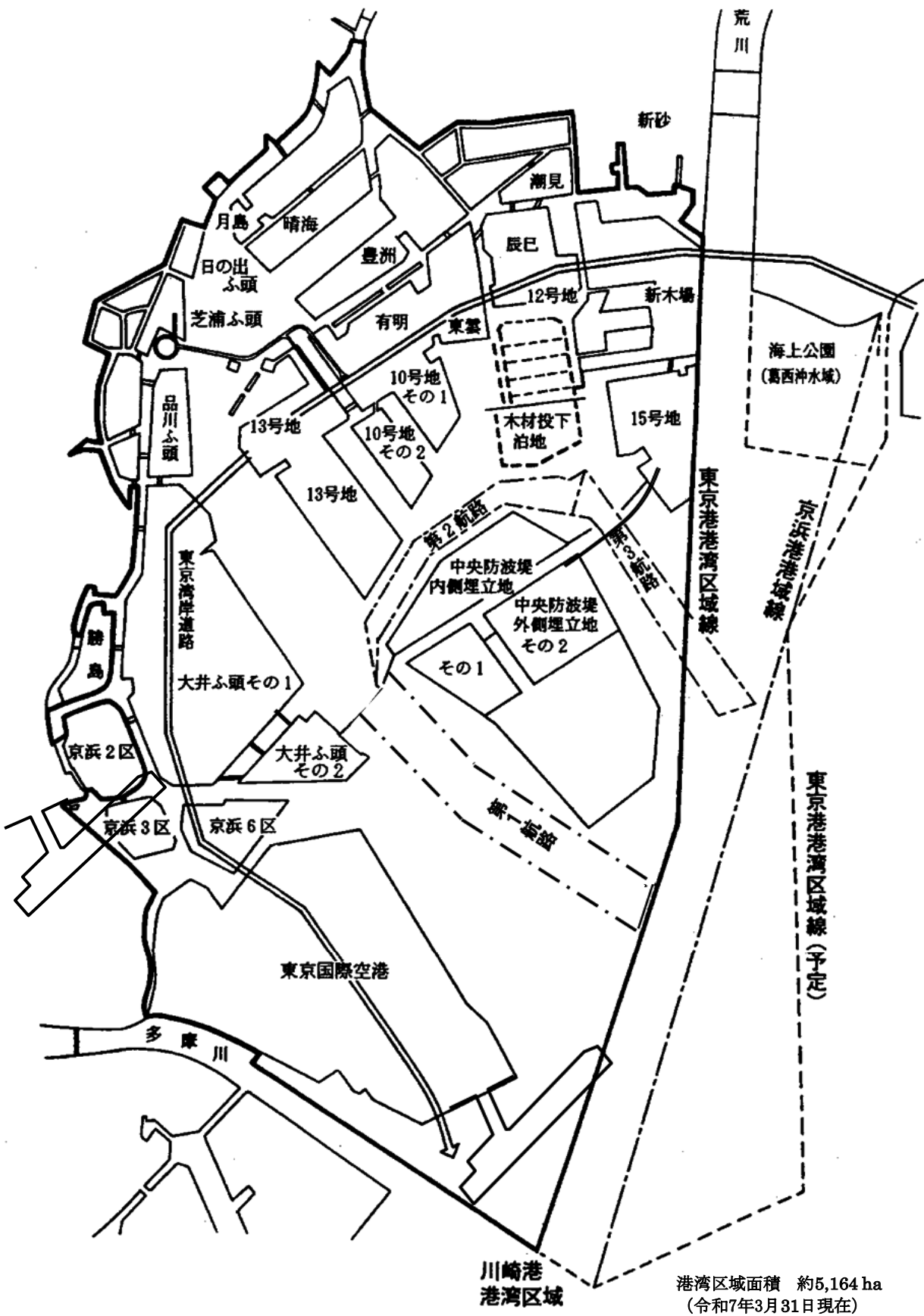
昭和60年代では、急激な円高の影響を受け、昭和61年は輸出は低迷したが輸入が伸びて外貿貨物量は増加、翌62年には輸入が大幅に伸び、輸出も回復傾向を示し輸出入とも記録を更新するとともに、内貿貨物量も好調に推移した。その後、順調に港勢は拡大し、平成3年には取扱貨物量が8,000万トンを超えた。

しかし、平成3年後半に始まったバブル経済崩壊後の景気後退の影響により、平成4年、5年と2年連続の減少となった。この長期化した景気低迷の中でも、平成6年には青海コンテナふ頭の本格稼働、新規航路の開設等により、外貿コンテナ貨物量が伸び、平成8年には初めて取扱貨物量が9,000万トンを超え、平成9年には9,313万トンの過去最高を記録した。しかし、平成10年には、長期化する国内経済の低迷とアジア地域の通貨危機に伴う経済不振の影響を受けて取扱貨物量は後退した。特に内貿貨物は平成7年をピークにフェリー航路の廃止などもあって、平成14年まで取扱量は減少した。外貿貨物については、国内主要港が大きな落ち込みを示したなかで平成13年を除けば取扱量、コンテナ個数ともに増加した。平成15年にはそれまで減少傾向にあった内貿貨物も増加に転じ、取扱貨物量も増加したが、平成18年からは内外貨物とも減少傾向が続いた。平成22年には5年ぶりに取扱貨物量が増加し、平成23年には外貿コンテナ個数が400万TEUを超え、震災の影響で一部の船舶が臨時暫定的に東京港を利用したことにより内貿が大幅に増加し、取扱貨物量も8,000万トン台に回復した。平成24年は震災関連の暫定的入港が減少して取扱貨物量は減少したが、平成25年は内外貨物とも増加した。

平成26年の取扱貨物量は、前半の4月に消費税率が5%から8%に引き上げられたことによる駆け込み需要と、後半の急激な円安や米国西岸港湾が労使紛争で混乱したことなどの影響が重なり、内外貨物とも微増となったが、平成27年は、中国経済の減速により、取扱量は減少した。

平成28年は、円高の進行の影響等により取扱量が増加し、平成30年には、コンテナ個数が511万TEUとなり、コンテナ港湾取扱量が世界で30位となった。日本の港湾でトップ30に入ったのは唯一であった。しかし、平成31年には、米中貿易摩擦により取扱量が減少し、令和2年には、新型コロナウイルス感染拡大の影響等によりさらに取扱量が減少した。令和3年、4年と回復基調であったが、令和5年には世界的な景気後退や円安等による国内消費の減退等の影響により、再び取扱量が減少した。令和6年は、国内消費の緩やかな回復傾向により、2年ぶりに増加した。

4 東京港港湾区域図及び京浜港(東京区)港域図



5 自然状況

(1) 位置

東京港は、北緯35度31分から35度41分、東経139度44分から139度51分の、荒川河口の葛西沖から多摩川河口の羽田沖に至る東京湾の最奥部に位置する。

(2) 港域

1) 港湾区域（港湾法）

港湾管理者である東京都が管理する港湾区域は、次のとおりである。

荒川右岸突端〔旧堀江三角点（北緯35度38分30秒 東経 139度52分20秒）から 298度51分36 秒 3,118.47 メートルの地点〕、同点より 183度58分45秒 9,752 メートル の地点、多摩川口旧羽田燈標より 143度30分 2,950 メートルの地点、多摩川口における行政区画境界線の終点及び多摩川左岸下流端を順次結んだ線、多摩川左岸下流端より左岸沿いに海老取川左岸上流端に至る線及び陸岸により囲まれた海面並びに海老取川、汐留川、築地川（2級）、月島川、佃川の河川水面及び隅田川永代橋、築地川（1級）明石橋、築地川東支川海幸橋、亀島川南高橋、越前堀栄橋、洲崎川延長九重橋各下流の河川水面。

（水域面積 約 5,164 ha 令和7年3月31日現在）

2) 京浜港の港域（港則法施行令）

十五号地南信号所（北緯35度36分50秒 東経 139度50分5秒）から48度4,580メートルの地点から 199 度 5,370メートルの地点まで引いた線、同地点から 190度10,610 メートルの地点まで引いた線、同地点から 233度 9,360 メートルの地点まで引いた線、同地点から 219度6,000 メートルの地点まで引いた線、同地点から 204度 7,230 メートルの地点まで引いた線、同地点から 226度30分 1,450 メートル の地点まで引いた線、同地点から横須賀市夏島町北端（北緯35度19分49秒 東経139度38分27秒）まで引いた線、及び陸岸により囲まれた海面、中川及び荒川葛西橋、大横川練兵橋、大島川西支川巽橋、隅田川永代橋、亀島川南高橋、築地川南門橋、古川最下流東海道本線鉄道橋、目黒川昭和橋、多摩川大師橋、鶴見川鶴見線鉄道橋、入江川入江橋、滝の川万代橋、新田間川金港橋、帷子川築地橋、大岡川弁天橋、堀川山下橋、千代崎川小港橋並びに掘割川八幡橋各下流の河川水面、月島川、汐留川、海老取川、鶴見川第一派川、鶴見川第二派川、入江川第一派川、入江川第一小派川、入江川第二派川、入江川第二小派川、入江川第三小派川、入江川第四小派川、入江川小派常磐川、入江川第五小派川及び入江川小派台川の各河川水面並びにこれらの海面及び水面に接続する各運河水面。

3) 京浜港東京区（港則法施行規則）

港 区	境 界	停泊すべき船舶
第一区	勝どき五丁目西端から270度に引いた線、浜前橋、西仲橋、相生橋、練兵橋、巽橋、永代橋、南高橋、南門橋及び陸岸に囲まれた港域内海面及び水面	各種船舶及び係留施設に係留する場合における危険物を積載した船舶のうち、総トン数800トン未満のもの。ただし、汽艇等は、沿岸付近に限る。
第二区	青海信号所から 288度 30分1,210メートルの地点（以下A地点という。）から 270度に品川ふ頭まで引いた線、A地点から72度 300メートルの地点まで引いた線、同地点から24度30分に13号地まで引いた線、新都橋、東雲町北東端と枝川町一丁目南端とを結んだ線、蛤橋、浜園橋、第一区境界線、古川最下流東海道本線鉄道橋、東品川橋、品川ふ頭橋及び陸岸により囲まれた港域内海面及び水面	各種船舶及び係留施設に係留する場合における危険物を積載した船舶
第三区	羽田船舶信号所から249度2,950メートルの地点から180度900メートルの地点（以下B地点という。）まで引いた線、B地点から、306度2,400メートルの地点まで引いた線。同地点から多摩川の中央を大師橋まで引いた線、同橋、第二区境界線、葛西橋、京葉線荒川放水路橋、若洲橋、東防波堤、同防波堤突端から中央防波堤東端まで引いた線、同防波堤、同防波堤内側埋立地南端から220度に陸岸まで引いた線、城南島東端から180度に陸岸まで引いた線及び陸岸により囲まれた港域内海面及び水面（航路を除く。）	
第四区	川崎東扇島防波堤東灯台（北緯35度29分41秒東経139度46分59秒）から80度30分4,570メートルの地点からB地点まで引いた線以北の港域内海面及び水面中第一区から第三区まで及び航路を除いた部分	各種船舶及び危険物を積載した船舶

(3) 海底の地質

港内海底の地質は、おおむね砂まじりの泥土であって、船舶の錨泊に最も適している。

(4) 潮位（気象庁東京検潮所の観測結果から）

潮位名称	潮位（メートル）	観測時
さく望平均満潮位	A. P. +2.035	令和2～6年平均
さく望平均干潮位	A. P. +0.033	〃
平均潮位	A. P. +1.190	〃
既往最高潮位	A. P. +4.212	大正6年10月1日 (東京市史稿 港湾篇第1より)

ただし、本港湾の基準面は東京湾平均海面（旧称 東京湾中等潮位）下 1.134 メートルとしている。

(5) 潮流（新東京港波浪観測所の観測結果から）（2010年10月1日観測開始）

流速の最大値は、平成23年3月11日（平成23年（2011年）東北地方太平洋沖地震による津波）に61.0cm/sが観測されている。

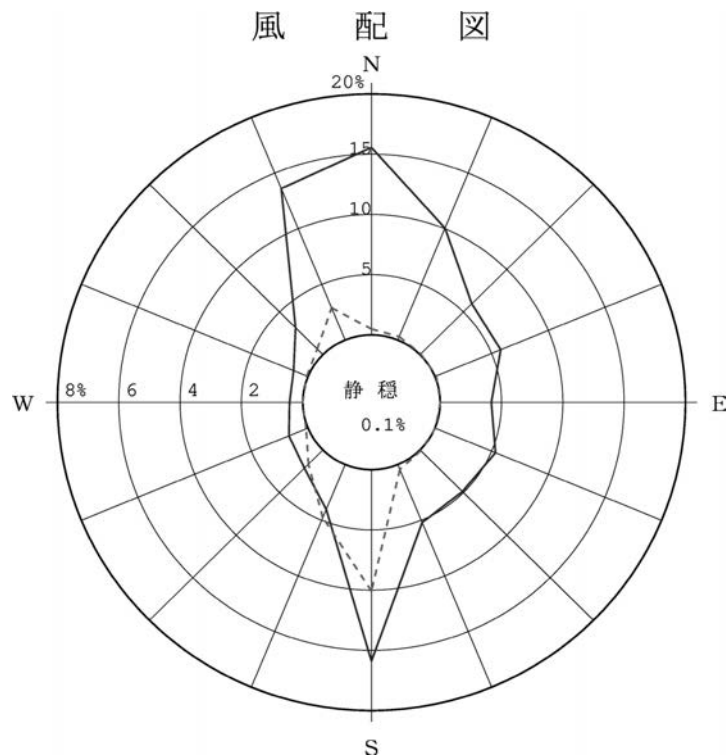
(6) 風向・風速（新東京港波浪観測所の観測結果から）（2010年10月1日観測開始）

平成22年10月から令和6年12月の累計の統計によると、最多風向は南で15.9%出現し、北もほぼ同じ頻度（15.6%）出現している。

また、10.0 m/sを超える強風（全体の8.6%）の最多風向は南で4.0%出現し、次いで南南西（2.2%）、北北西（1.1%）となっている。

なお、風速階級で出現が最も多いのは、3.0～3.9 m/sで15.0%出現しており、2.0～2.9 m/s、4.0～4.9 m/s及び5.0～5.9 m/sが、それぞれ11～14%ずつ出現している。

最大風速は、令和元年10月12日21時に出現した、南南東の風35.1 m/sであった。



平成22年(2010年)10月～令和6年(2024年)12月

観測場所: 東京港波浪観測所 総測得回数: 118,201回(測得率 94.6%)

静穏は風速0.3m/s未満

----- は風速10.0m/sを超す強風の割合を示す(8%スケール)

6 東京港内係船記号一覧表

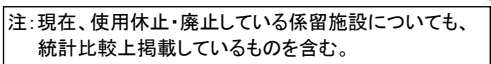
係 留 施 設		*	係 船 記 号	係 留 施 設		*	係 船 記 号
泊 地 て い け い 場				豊 洲 物 揚		公	T2
ブイ	木材投下泊地	公	MB1-2、MB2-3	10 号 地	10号西岸壁	公	VA～VK
ドルフィン		公	M1～M5、M10、M11		10号東岸壁	公	VL～VX
芝 浦	芝浦岸壁	公	B～G、G'		フェリー	公	VAA～VAD
	芝浦物揚場	公	S2、S3		鉄鋼2	民	KK、KN
	小型船棧橋	公	S8		多目的	公	MP
日 の 出 棧 橋		公	H～M	辰 巳 ふ 頭		公	NA～NM
竹 芝 棧 橋		公	N～P	青 海	青海コンテナ	公	A0～A2
品 川	品川岸壁（コンテナ）	公	SC～SE		青海コンテナ	埠	A3、A4
	品川岸壁（外貿）	公	SF		お台場ライナー	埠	AA～AI
	品川岸壁（内貿北定）	公	SG～SK		東京国際クルーズふ頭棧橋	公	AP1
	品川JERA	民	SB	有 明	有明建材	公	RA～RJ
	品川大型民間	民	SL～S0		13号官庁船	官	RK～RM
	民間（品川）	民	S4	15 号 地	15号地木材	公	LB～LD
晴 海	晴海棧橋	公	HI、HJ		15号地建材	民	LLA、LLB
	晴海棧橋（客船）	公	HK、HL		若洲建材	公	LLC～LLF
	官庁船	官	H2～H4		15号地危険物	民	LOA、LOB
	民間（晴海）	民	HA		若洲内貿	公	LA
朝 潮 ・ 月 島	朝潮物揚場	公	G7		民間（15号地）	民	LE～LG
	月島物揚場	公	F0、F1、F2、F6		内貿特殊品	民	LM1、LM2
	漁業基地	公	F4、F5	大 井 そ の 1	大井JERA	民	0A
	中央市場	官	XQ		大井コンテナ	埠	01～07
	民間（朝潮）	民	G2、G3、G8		大井水産	公	0J、OK
砂 町・ 辰 巳	東雲建材	民	C1		大井食品	公	0L～0N
	民間（砂町）	民	U2～U4、U6～U11	城 南 島	城南島建材	公	00D～00G
中 央 防 波 堤	内側ばら物	公	X2		城南島建材	民	00A～00C
	内側外貿雑貨	民	X3		小型油槽船	公	00T
	内側内貿	公	X4、X5		建設残土積出基地	埠	00H
	内側建設発生土	公	X8		建設発生土	公	00I～00K
	外側外貿コンテナ	公	Y1、Y2	空 羽 港 田	給油施設棧橋	民	WS1、WS2

*印は施設管理者区分

注:現在、使用休止・廃止している係留施設についても、
統計比較上掲載しているものを含む。

公＝東京都（港湾管理者）
官＝官公庁（国及び自治体）
埠＝東京港埠頭（株）
民＝民間

7



8 東京港の主な港湾施設

令和7年8月1日現在

ふ 頭 名	係 船 施 設					荷 役 機 械			上 屋		野積場 (㎡)	摘 要
	バース名	延 長	前面水深	対象船型	船席数	機 械	定格荷重 (能力)	基数	棟数 (棟)	床面積 (㎡)		
		(m)	(m)	(D.W.級)								
竹芝ふ頭	N, O ,P	465	-7.5	5,000	3				1	2,098		伊豆七島、小笠原 客船定期航路
日の出ふ頭	H～M	564	-6.7	3,000	6				3	6,444	1,795	内貿雑貨
芝浦ふ頭	B～G	780	-7.5	5,000	6				3	22,004	29,546	内貿雑貨
	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	ガントリークレーン	35.6t 40.6t	2 2	1	23,651	82,668 (埠頭係 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
	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	ガントリークレーン	40.6t 50.0t 61.0t	9 1 10	5	大井海貨上屋 29,481	(埠頭係 945,700)	
大井水産物ふ頭 (O)	J,K	450	-12.0	30,000	2				3	21,099		
大井食品ふ頭 (O)	L	230	-12.0	30,000	1				2	10,779		
	M,N	380	-11.0	15,000	2							
大井建材ふ頭 (OO)	D～G	280	-5.0	1,000	4						21,148	内貿建材ふ頭
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						43,606	
15号地木材ふ頭 (L)	B～D	720	-12.0	25,000	3						258,125	外貿製材ふ頭
若洲建材ふ頭 (LL)	C～F	370	-5.5	2,000	4						37,093	内貿建材ふ頭
10号地ふ頭 (V)	A～K	1,500	-7.5	5,000	11				7	61,857	148,636	内貿雑貨ふ頭 沖縄定期航路
	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						65,409	
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	(埠頭係 67,924)		
青海コンテナふ頭 (A)	0～1	520	-13.0	35,000	2	ガントリークレーン	30.5t	4	2	青海流通 センター上屋	(埠頭係 400,615)	
	2	350	-15.0	50,000	1		40.6t	2				
	3～4	700	-15.0	50,000	2		40.6t	3		19,047		
有明ふ頭 (R)	A～J	750	-5.0	1,000	10							官庁船
豊洲ふ頭 (T)	2	283	-4.0	500	—							物揚場
晴海ふ頭 (H)	I	124	-9.0	10,000	1							物資補給
	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						970	物揚場
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	3,600	54,136	内貿雑貨
中央防波堤内側ばら物ふ頭(X)	2	240	-12.0	30,000	1	アンローダー(走行式) ベルトコンベヤー	500t/h 1,200t/h	2 1	5	3,414	29,338	外貿ばら物
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						73,095	内貿雑貨
中央防波堤外側コンテナふ頭(Y)	1	230	-11.0	20,000	1	ガントリークレーン	65.0t	3			(埠頭係 301,045)	
	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							客船ターミナル

