



〒163-8001 東京都新宿区西新宿 2-8-1
Tel. 03 (5320) 5524 (ダイヤルイン)

**BUREAU OF PORT AND HARBOR,
TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT**

8-1, Nishi-shinjuku 2-chome,
Shinjuku-ku, Tokyo, Japan 163-8001
Tel. 03 (5320) 5524

TokyoTokyo

●東京都港湾局ホームページ
<https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp>

発行：東京都港湾局 令和 7 年 3 月発行
デザイン：株式会社大和田組
〒105-0013 東京都港区浜松町 1-8-6
Tel. 03 (5422) 1144
印刷：シンソー印刷株式会社
〒161-0032 東京都新宿区中落合 1-6-8
Tel. 03 (3950) 7221

PUBLISHED BY BUREAU OF PORT AND HARBOR,
TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT
Published March 2025
DESIGNED BY OHWADA-GUMI INC.
PRINTED BY SHINSO PRINTING CO.,LTD.

印刷物規格表 第1類
登録番号 (6) 25



PORT OF TOKYO 2025

BUREAU OF PORT AND HARBOR TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT



国際物流の玄関口東京港

～世界に誇る都市型総合港湾へ～



1941年5月20日に国際貿易港として開港した東京港は、戦後日本の経済成長とともに発展を遂げてきました。今日では、世界から人や物、情報が集まる「国際都市・東京」の玄関口として、重要な役割を担っています。

今、世界は、大激動の最中にあります。不安定な国際情勢、気候危機、エネルギー危機など、数々の困難が私たちの前に現れる中で、グローバル化の進展は、東京港の重要性をさらに高めています。AI・IoTなどの情報通信技術の進化を踏まえ、最先端技術も積極的に活用し、効率的で持続可能な物流を実現していかなければなりません。

東京都は、世界から選ばれる東京港を実現するため、2023年に「東京港第9次改訂港湾計画」を策定しました。本計画に基づき、今後も増加が見込まれるコンテナ貨物等に着実に対応し、将来を見据えた取組を戦略的に進めることで、都民の皆様の暮らしを支え、日本経済の成長を牽引いたします。中央防波堤外側での新たなコンテナふ頭の整備や、大井ふ頭・青海ふ頭などの既存ふ頭の再編整備、コンテナターミナルのオペレーションのさらなる効率化など、港湾機能を一層強化してまいります。

2023年3月の国際クルーズ再開以降、東京港への寄港ニーズは高まり、寄港実績や予約数が年々伸びています。世界最大級の大形客船も寄港できる「東京国際クルーズターミナル」に加え、2025年6月からは「晴海客船ターミナル」も受入れを再開し

ます。ニーズを確実に捉えて、これまで以上に世界中の人々が行き交い、素敵な思い出を生み出す拠点にしていきたいと思います。

東京港は、世界でも最も都心に近い港の一つです。都心の高層ビル群を背景に、コンテナふ頭やレインボーブリッジなどのダイナミックな景観も広がります。この水辺の素晴らしいロケーションを活かし、身近な観光・交通手段としての舟運の活性化に取り組むなど、さらなる魅力の向上に努めます。そして、臨海副都心では、地域の事業者と連携し、にぎわい創出や脱炭素化などを進めることで、エリアのブランド価値を高め、東京のプレゼンス向上に資する持続可能なまちづくりを推進します。

防災対策の面では、最大級の地震が発生した場合を想定していきます。防潮堤や水門等の耐震化に取り組み、さらに、2023年に改定した東京湾沿岸海岸保全基本計画「東京都区間」等に基づいて、将来の気候変動で予測される海面水位の上昇や降雨量の増加にも対応できる防潮堤の嵩上げ、排水機場の機能強化などで、都民の生命と財産、首都東京の中核機能を守ります。

東京港と結ばれる伊豆諸島、小笠原諸島の島しょ地域は、自然豊かな東京の「宝島」です。住民の安全・安心と生活基盤をしっかりと確保し、産業の振興に資するため、港湾・空港などの整備を着実に進めます。

東京が持続可能な成長を遂げ、輝く未来へと歩んでいくためには、都民の皆様のご理解とご協力が欠かせません。東京港の現状や果たすべき役割、将来像などについてご紹介するこの冊子が、多くの皆様のご理解をさらに深める一助となることを願っています。

東京都知事 小池百合子

Tokyo's international logistics gateway is poised to become a world-leading comprehensive urban port

The Port of Tokyo opened as an international trading port on May 20, 1941. It developed along with Japan's post-war growth, and today plays a crucial role as a gateway to the international city of Tokyo, which draws people, goods, and information from around the world.

The world is in the midst of rapid change. Amid numerous difficult challenges, including global instability, the climate emergency, and an energy crisis, globalization continues to progress, further heightening the importance of the Port of Tokyo. It is therefore crucial that we achieve more efficient and sustainable logistics by actively utilizing cutting-edge technologies that incorporate advancements in information and communications technologies such as AI and IoT.

In 2023, the Tokyo Metropolitan Government formulated the Port of Tokyo 9th Revised Port Plan in order to transform the Port of Tokyo into the world's port of choice. Based on this plan, we are steadily addressing various challenges, including an increase in container shipping that is expected to continue, and strategically advancing forward-looking measures to support the lives of Tokyo residents and drive Japan's economy. Additionally, through the construction of a new container terminal at the Outer Central Breakwater, redevelopment of existing container terminals, including the Oi and Aomi terminals, steps to improve the efficiency of container terminal operations, and other efforts, we will further enhance the Port's functionality.

Since the resumption of international cruises in March 2023 following the pandemic, demand for calls on the Port of Tokyo has risen, with the number of port calls and reservations increasing each year. In addition to the Tokyo International Cruise Terminal that opened in 2020, which is capable of accommodating the world's largest cruise ships, the Harumi Passenger Ship Terminal will resume services in June 2025 to boost capacity. Firmly grasping the needs of cruise lines and passengers, the Tokyo Metropolitan Government will work to transform the Port into a hub where even more people from around the world can make wonderful memories as they come and go.

Among the world's ports, the Port of Tokyo is one of the closest to the center of the city it serves. It offers a dynamic vista of container terminals and the Rainbow Bridge against the backdrop of central Tokyo's high-rise buildings. Leveraging this spectacular waterfront location, we will strive to further raise the Port's appeal through endeavors such as revitalizing water transportation as a common transportation mode for sightseeing and moving around the city. And we will promote sustainable urban development that raises the profile of Tokyo Waterfront City and boosts Tokyo's international presence by partnering with local businesses to inject new vitality into the area and to promote the achievement of carbon neutrality, among other efforts.

With regard to disaster preparedness, we will implement countermeasures based on scenarios assuming extreme events including the strongest of earthquakes. We will advance efforts to strengthen the earthquake resistance of structures, including embankments and sluice gates. And in accordance with the Basic Coastal Protection Plan for Tokyo Bay (Tokyo Metropolis Coastline) revised in 2023 and other plans, we will proceed with measures including raising the height of tide embankments and strengthening the functions of drainage pump stations for protection from, among others, an expected rise in sea level and increased rainfall due to climate change. In this way, we will protect the vital functions of Japan's capital, as well as the lives and assets of our citizens.

The Port of Tokyo also links the Izu and Ogasawara islands, Tokyo's "treasure islands" blessed with rich nature, to the mainland. In order to firmly ensure the safety and peace of mind of inhabitants, as well as their livelihoods, and support the growth of industry, we will steadily work to improve port and airport facilities.

I believe that Tokyo can only achieve sustainable growth for a brighter future with the understanding and cooperation of the citizens of Tokyo. I hope you will find this brochure useful in learning about the Port of Tokyo's role, its current situation, and our vision for its future.

Koike Yuriko
Governor of Tokyo

東京港の概要	3
Outline of the Port of Tokyo	
東京港の取扱貨物	5
Cargo Handling at the Port of Tokyo	
東京港の役割	6
Role of the Port of Tokyo	
東京港のふ頭の現状	7
Current state of terminals at the Port of Tokyo	
東京港の将来計画（東京港第9次改訂港湾計画）	9
Future Plans of the Port of Tokyo(The Port of Tokyo 9th Revised Port Plan)	
世界と結ばれたメインポート	17
A Main Port Linking the World	
外貿コンテナふ頭	19
Foreign Trade Container Terminals	

外内貿食品ふ頭	23
Foreign / Domestic Trade Foodstuffs Terminals	
外貿雑貨ふ頭	25
Foreign Trade General Cargo Terminals	
建材・木材ふ頭	26
Construction Material and Lumber Terminals	
内貿ふ頭	27
Domestic Trade Terminals	
客船ふ頭・多目的ふ頭	29
Passenger Ship Terminal and Multi-purpose Terminal	
港湾施設の危機管理体制の確立	31
Establishment of a Crisis Management Structure for Port Facilities	

埋立地の造成	33
Construction of Reclamation Areas	
埋立地の開発	35
Development of Reclamation Areas	
臨海副都心	36
Tokyo Waterfront City	
ふ頭再開発計画	39
Terminal Redevelopment Plan	
新海面処分場	40
Shinkaimen Landfill Site	
東京港の交通	41
Transportation at the Port	
海上公園	43
Marine Parks	

“みなと”と“まち”を守る	45
Protecting our "Port" and our "Town"	
福利厚生施設・東京夢の島マリーナ	49
Welfare Facilities・Tokyo Yumenoshima Marina	
伊豆・小笠原諸島の港湾・漁港・空港・海岸	50
Seaports, Fishingports, Airports and Shorelines of Izu and Ogasawara Islands	
東京港の港勢	52
Port of Tokyo Statistics	
東京港のあゆみ	53
The History of the Port of Tokyo	

生活と産業を支える東京港

The Port of Tokyo where a life and industry are supported



東京港の特色

- 大都市の産業活動や住民の生活に必要な物資の流通を担う都市型総合港湾です。
- 取扱貨物は雑貨製品類や食料品、紙類、建設資材など、都市の活動に直結する品目の比率が高いことが特徴です。
- 港勢圏は、人口4,000万人を擁する首都圏など広大な地域に及んでいます。東京港は、それらの地域で生産、消費される貨物を国内・海外各地へ円滑に一貫輸送するための海陸の結節点として広域的輸送ターミナルの役割を果たしています。
- 昭和40年代の輸送革新にいち早く対応し、コンテナふ頭、フェリーふ頭、物資別専門ふ頭などを機能的に整備して、港湾の利便性を高めたことで大きく発展した港です。
- 各ふ頭背後の埋立地には、ふ頭機能を補完する倉庫や物流センターが立地し、また、物流の円滑化のため、幹線道路などの交通網も整備されています。

位 置 荒川河口から多摩川河口に至る範囲
面 積 港湾区域面積（水域） 5,164ha
臨港地区面積（陸域） 1,048.9ha

港湾施設の概要（令和7年1月1日現在）

防波堤延長 8,400m

係留施設（民間等含む）

岸壁・栈橋	25,062 m	217 船席
（内コンテナ	5,109 m	17 船席）
係 船 浮 標	3 基	2 船席
ドルフィン	16 基	12 船席
物 揚 場	1,769 m	
上 屋（公共）	203,474 m ²	33 棟
野 積 場（公共）	586,761 m ²	54 か所
貯 木 場	904,747 m ²	5 か所
コンテナクレーン	39 基	
ヘリポート	147,153 m ²	38 スポット

港 勢 令和5年（2023年）実績

入港船舶数 21,594 隻

取扱貨物量 8,205 万トン

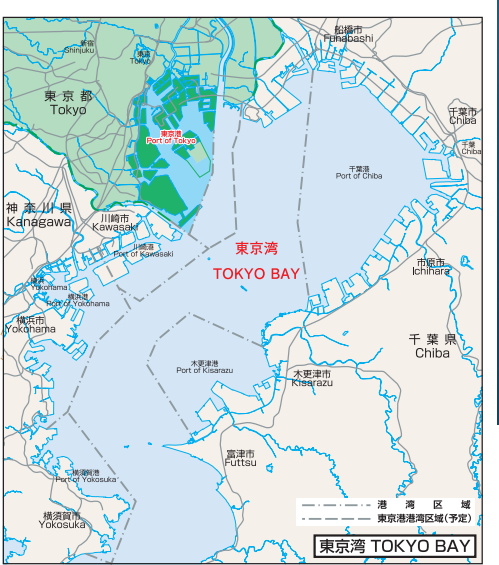
貿 易 額 22兆 7,632 億円（東京税関「東京港貿易概況」より）

Characteristics of the Port

- The Port of Tokyo is a multi-function urban port which handles distribution of goods that are essential for industrial activity in the Tokyo metropolitan region and for the lives of the region's citizens.
- Sundry goods, foodstuffs, paper products, building materials and so forth, these are products characteristically handled at the Port and ones that bear directly on the livelihood of the city and its industries.
- The area within which the port plays an important role encompasses the whole of metropolitan Tokyo and some neighboring areas, a region with a total population of 40 million. The Port of Tokyo fulfills the role of a wide-area transportation terminal acting as a node connecting land and sea for the smooth inter-modal transport of cargo produced and consumed in those areas to both domestic and foreign destinations.
- Responding swiftly to the transport revolution of the 1960's, the Port took early action to greatly enhance its accessibility and forge functionality into its being with terminals for container, ferry and specialized cargo use.
- Warehouses and distribution centers, which complement terminal functions, have been set up in the reclamation areas behind each terminal and arterial routes and other roadways has also been developed to facilitate distribution activities.

Geographical Location

The Port is located in the area between the estuaries of the Arakawa and Tamagawa Rivers.



Area

Port Area (Water) 5,164 hectares

Harbor Area (Land) 1,048.9 hectares

Outline of Port Facilities (As of Jan 1, 2025)

Breakwater Length	8,400m	
Mooring Facilities (incl. private mooring facilities, etc.)		
Wharves and Piers	25,062m	217 berths
(incl. 5,109 m, 17 berths for container)		
Buoys	3	2 berths
Dolphins	16	12 berths
Landing Stage	1,769 m	
Transit Sheds (public)	203,474m ²	33
Open-air Storage Yards (public)	586,761m ²	54
Timber Basins	904,747m ²	5
Container Cranes	39	
Heliport	147,153m ²	38 spots

Port Statistics (2023 record of performance)

Incoming Vessels	21,594 vessels	
Volume of Cargo Handled	82.05 million tons	
Foreign Trade Value	22,763.2 billion yen	(From Tokyo Customs "Trade Overview of Port of Tokyo")

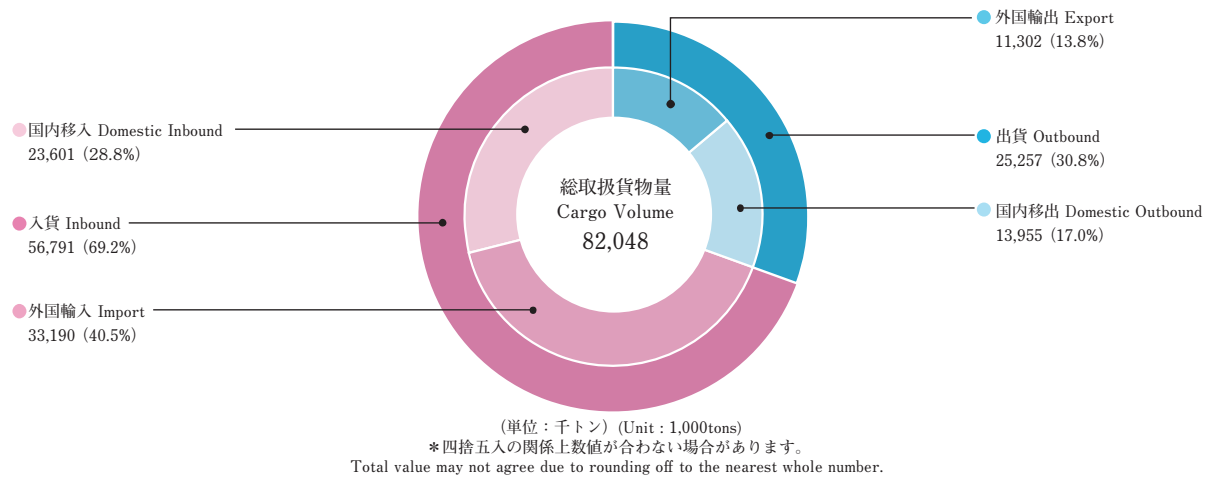
物資の流通基地

A Cargo Logistics Base

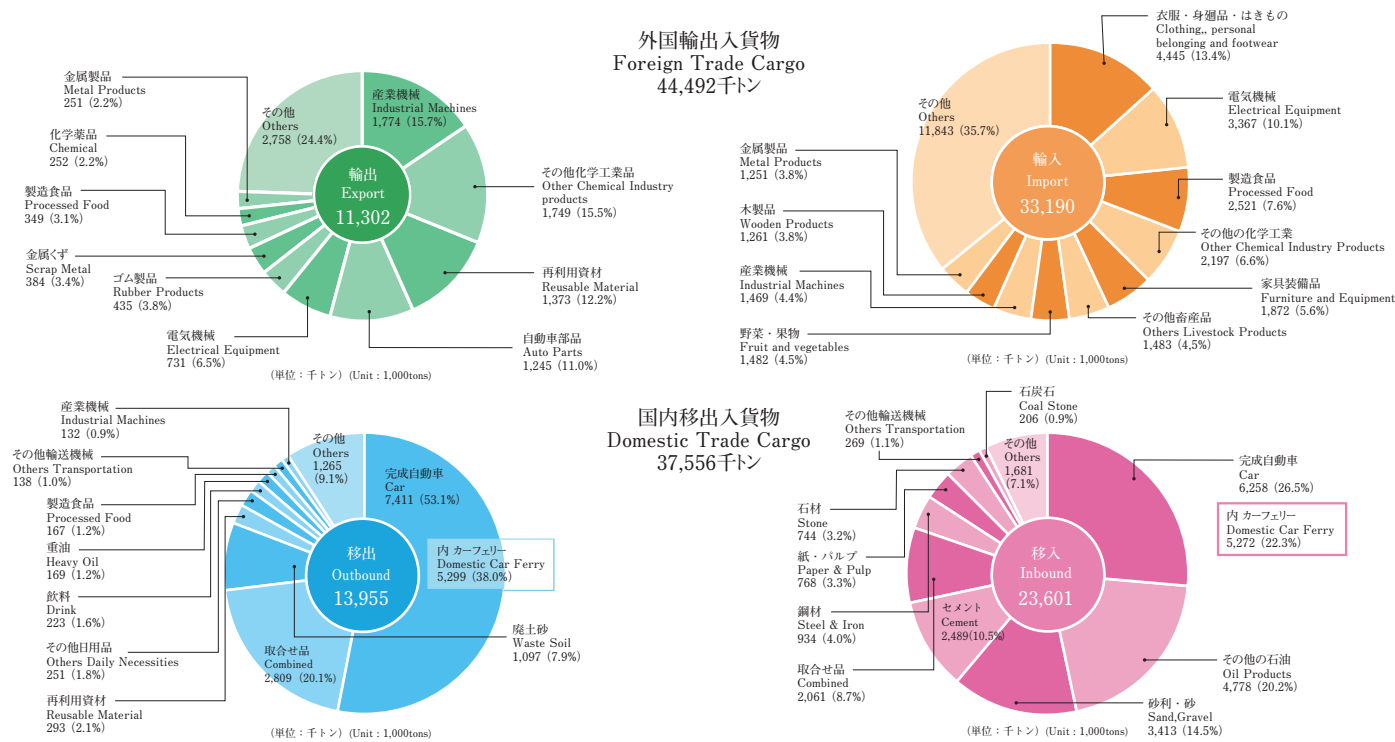
東京港で取り扱っている貨物の量を入出貨別に見ると、入貨が全体の3分の2を占めています。これは、東京港が東京をはじめ首都圏の都市活動や住民の生活に必要な物資を受け入れる重要な流通拠点となっているためです。

また、出貨貨物（特に外国への輸出貨物）はコンピュータ機器などの先端技術型の機械製品類などの割合が大きく、付加価値の高い高価額製品類の取扱の多いことが特徴となっています。

取扱貨物の構成 (2023) ... Cargo Composition (2023)



主な取扱品目 (2023) ... Cargo by Commodity (2023)



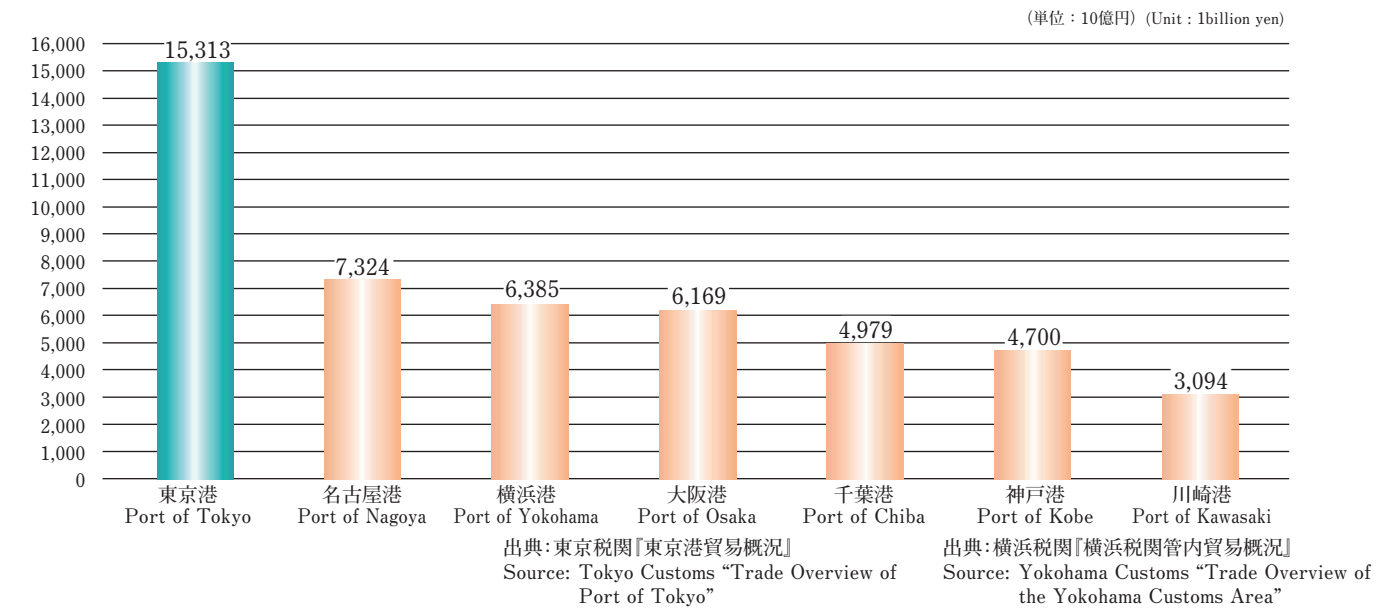
生活に密着した輸入品を

Imported Goods of Vital Importance in Our Lives

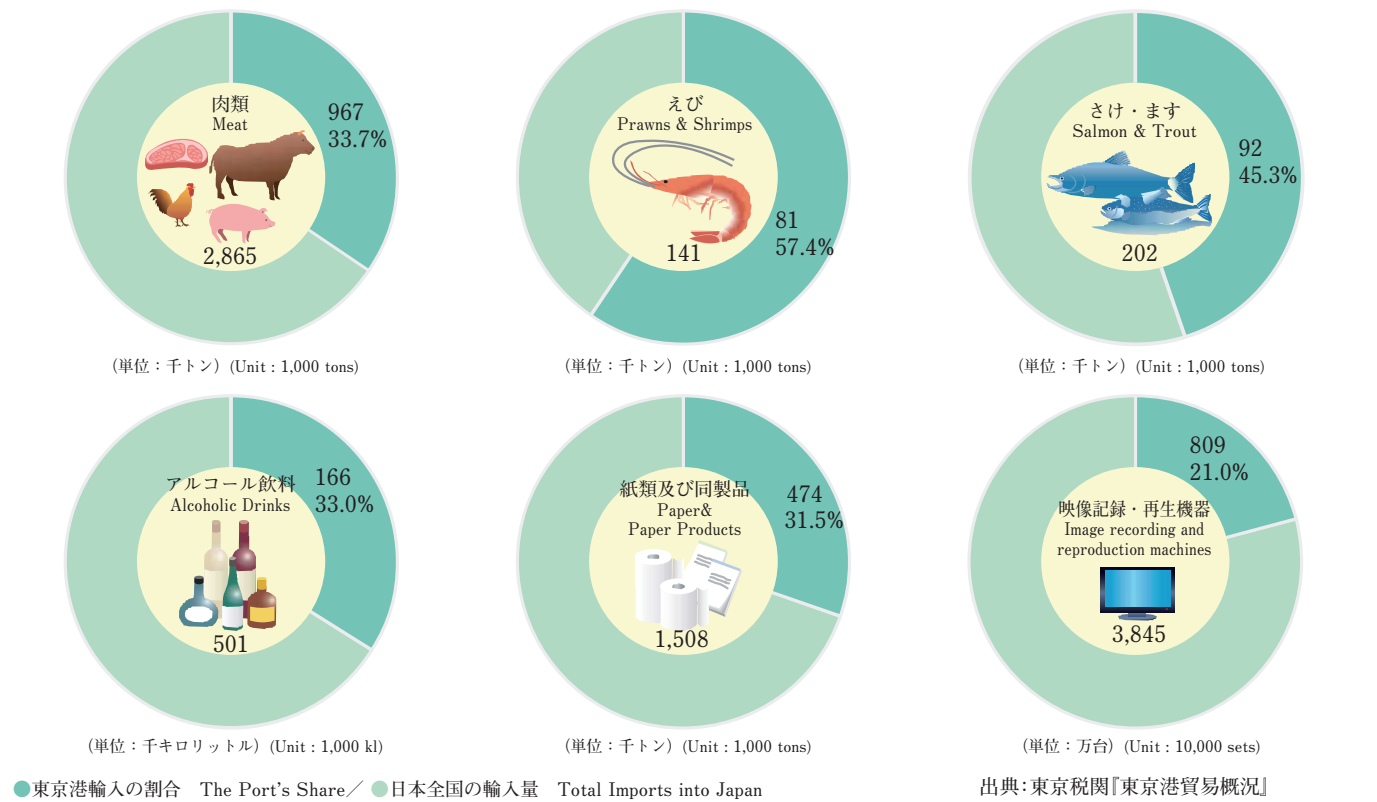
私たちの身の周りには海外から輸入される製品や食品がすみずみまで浸透しています。東京港はそのような都民の生活に密着した輸入貨物を取り扱うための一大輸入基地の役割を果たしています。

Commodities and food products imported from overseas have now become an integral part of our lives. The Port, in handling these import cargoes that have become such an elemental parts of lives, has taken upon itself a role of consequence as a vital base of support for the citizens for the community.

主要港輸入通関額 (2023、上位7港) ... Customs-Cleared Value of Imported Manufactured Goods at the Seven Leading Ports (2023)



全国の輸入量に占める東京港の割合 (2023) ... The Port of Tokyo's Share of Imported Goods (2023)



東京港輸入の割合 The Port's Share / 日本全国の輸入量 Total Imports into Japan

出典：東京税関『東京港貿易概況』 Source: Tokyo Customs "Trade Overview of Port of Tokyo"

東京港のふ頭の現状

Current state of terminals at the Port of Tokyo



外貿雑貨・ばら物ふ頭
Foreign Trade General & Bulk Cargo Terminal

外貿コンテナふ頭
Foreign Trade Container Terminal

外貿物資別専門ふ頭
Foreign Trade Specialized Cargo Terminal

内貿雑貨ふ頭
Domestic General Cargo Terminal

内貿物資別専門ふ頭
Domestic Specialized Cargo Terminal

多目的ふ頭
Multi-purpose Terminal

内貿ユニットロードふ頭
Domestic Unit Loads Cargo Terminal

フェリーふ頭
Ferry Terminal

客船（貨客船）ふ頭
Passenger Ship Terminal

高速道路
Expressways

一般道路及び通路
General Roads



東京港の主なふ頭一覧 … Main Terminals at the Port of Tokyo (令和5年1月1日現在)

番号 No.	ふ頭名 Terminal	船席数 No. of Berths	延 長 Length (m)	水 深 Depth (m)	対象船舶 Ship Tonnage (D/W)	主な取扱貨物 Principal Cargo	備 考 Remarks	on Page
1	竹芝ふ頭 Takeshiba	3	465	−7.5	5,000	農作物、雑貨 Agricultural & General Cargo	伊豆・小笠原諸島貨客船航路 Passenger Liner to Islands	P30
2	日の出ふ頭 Hinode	6	564	−6.7	3,000	非鉄金属、化学薬品 Non-ferrous, Chemicals		P27
3	芝浦ふ頭 Shibaura	6 1	780 165	−7.5 −5.5	5,000 2,000	セメント、紙、食料品 Cement, Papers, Foodstuffs		P27
4	品川ふ頭（内貿） Shinagawa (Domestic Trade)	3 2	476 380	−8.0 −10	6,000 15,000	紙、車 Paper, Automobiles	ユニットロード Unit Loads	P27
5	品川ふ頭（コンテナ） Shinagawa (Container)	3	555	−10	15,000	外貿コンテナ貨物 Foreign Trade Containers		P22
6	大井コンテナふ頭 Oi Container	7	2,354	−15	50,000	外貿コンテナ貨物 Foreign Trade Containers		P20
7	大井水産物ふ頭 Oi Marine Products	2	450	−12	30,000	輸入水産物 Marine Products (Imported)		P24
8	大井食品ふ頭 Oi Foodstuffs	1 2	230 380	−12 −11	30,000 15,000	輸入食品（小麦、青果物） Imported Foodstuffs (Wheat, Fruits / Vegetables)		P24
9	大井建材ふ頭 Oi Construction Material	4	280	−5	1,000	砂利、砂 Gravel / Sand		P26
10	中央防波堤外側コンテナふ頭 Outer Central Breakwater Container	1 1	230 400	−11 −16	20,000 150,000	外貿コンテナ貨物 Foreign Trade Containers		P22
11	中央防波堤内側ばら物ふ頭 Bulk Cargo Terminal of Inner-Central Breakwater Reclamation Area	1	240	−12	30,000	石炭、非鉄金属 Coal, Non-ferrous Metals	外貿 Foreign Trade	P25
12	中央防波堤内側内貿ふ頭 Domestic Trade Terminal of Inner Central Breakwater	2	460	−9	12,000 (G.T.)	内貿コンテナ貨物 Domestic Trade Containers	ユニットロード Unit Loads	P28
13	青海コンテナふ頭 Aomi Container	2 1 2	520 350 700	−13 −15 −15	35,000 50,000 50,000	外貿コンテナ貨物 Foreign Trade Containers		P21
14	お台場ライナーふ頭 Odaiba Liner	9	1,800	−10	15,000	金属くず、紙、製材 Scrap metal, Paper, Lumber	外貿 Foreign Trade	P25
15	10号地ふ頭 No.10	11 13	1,500 920	−7.5 −5	5,000 1,000	雑貨、車、紙 General Cargo, Automobiles, Paper	ユニットロード Unit Loads	P28
16	フェリーふ頭 Ferry	4	876	−7.5 〜−8.5	6,000~16,000 (G.T.)	車、雑貨 Automobiles, General Cargo		P28
17	10号地その1 多目的ふ頭 No.10-1 Multi-purpose Terminal	1	180	−7.5	5,000 (G.T.)			P30
18	15号地木材ふ頭 No.15 Lumber	3	720	−12	25,000	輸入製材 Imported Lumber	外貿製材ふ頭 Foreign Lumber Terminal	P26
19	若洲内貿ふ頭 Wakasu Domestic Trade	1	190	−11	15,000	雑貨、車 General Cargo, Automobiles	ユニットロード Unit Loads	P28
20	若洲建材ふ頭 Wakasu Construction Material	4	370	−5.5	2,000	砂利、砂、石材 Gravel / Sand, Stone		P26
21	辰巳ふ頭 Tatsumi	13	1,040	−5.0	1,000	雑貨、鉄鋼 General Cargo, Steel		P28
22	豊洲ふ頭 Toyosu	—	283	−4	500			—
23	晴海ふ頭 Harumi	1 1 2	124 190 456	−9 −10 −10	10,000 15,000 20,000 (G.T.)			—
24	月島ふ頭 Tsukishima	2 —	266 1,085	−7.5 −3〜−4.5	5,000 300〜500	金属くず Scrap metal	内貿物揚場 Domestic Landing Stage	P24
25	東京国際クルーズふ頭（客船） Tokyo International Cruise Terminal (Passenger Ship)	1	430	−11.5	230,000 (G.T.)		東京国際クルーズターミナル（外航・内航） Tokyo International Cruise Terminal (Oceangoing & Coastal)	P29

東京港の将来計画（東京港第9次改訂港湾計画）

Future Plans of the Port of Tokyo（The Port of Tokyo 9th Revised Port Plan）



東京港では、平成26年に策定した第8次改訂港湾計画に基づき、港湾機能の強化を進めてきましたが、近年の産業構造の変化等によるアジア地域との取扱貨物量の増加や、世界的な船舶の大型化の進展など、東京港を取り巻く環境はこれまで以上に大きく変化しています。また、少子高齢化等による労働力の不足や、AIやIoT等の情報通信技術の進化など、社会情勢も変化しています。このため、港湾機能の強化とともにDXを推進することなどにより、物流を効率化し生産性の高い港を実現することが求められています。

一方、首都直下地震等の発生や、激甚化・頻発化している高潮・暴風等のリスクの増大が懸念されていることから、災害時においても物流機能を維持できる、強靱な港の構築に向けた取組も求められています。さらに、脱炭素社会の実現やクルーズを核とした観光拠点の形成など、様々な分野における取組が求められています。

これらの情勢の変化に対応するため、令和5年9月開催の東京都港湾審議会の議を経て、目標年次を令和10年代後半とする「東京港第9次改訂港湾計画」を策定しました。

Though the port function of the Port of Tokyo has been strengthened based on the 8th Revised Port Plan announced in 2014, the circumstances surrounding the port are changing more rapidly than ever, including the increasing size of ships around the world and an increase in the amount of cargo from Asian countries that is handled at the port because of the recent change in the industrial structure. In addition, social situations are also changing, including the labor shortage caused by the declining birthrate and the aging population, and the advance in information and communications technologies, such as AI and IoT. Under such circumstances, it is needed to streamline logistics operations by promoting DX as well as strengthening the port function to realize a port that is highly productive.

On the other hand, because of the concern for the occurrence of the earthquake directly hitting Tokyo, other earthquakes, the increased risk of tidal waves, storms, and other natural disasters that are becoming more severe and happening more frequently, it is also necessary to implement measures to establish a resilient port that can maintain its logistics function even during a disaster. Furthermore, it is also necessary to make efforts in a variety of different fields, such as the realization of a decarbonized society and the development of tourist attractions with cruising as the core attraction.

In response to these changes in circumstances, the Port of Tokyo 9th Revised Port Plan was announced for the Mid-2030s as the target period after the approval had been made by the Tokyo Port Council in September 2023.

事 項 Item		目標年次の姿(令和10年代後半) Conditions in the target year (Mid-2030s)	
取扱貨物量 Volume of cargo handled	外貨（うち外貨コンテナ貨物） Foreign trade cargo (including foreign trade container cargo)	6,320万トン（6,150万トン[590万TEU]） 63.20 million tons (61.50 million tons, [5.90 million TEU])	
	内貨（うち内貨ユニット貨物） うち国際フィーダー貨物 うちフェリー貨物	Domestic cargo (including domestic unitized cargo) (including international feeder cargo) (including ferry cargo)	4,580万トン (1,360万トン[20万TEU]) (190万トン[40万TEU]) (1,260万トン) 45.80 million tons (13.60 million tons [0.20 million TEU]) (1.90 million tons [0.40 million TEU]) (12.60 million tons)
	合計(うち外内貨コンテナ取扱個数) Total (including number of containers handled)		
	10,900万トン[650万TEU] 109.0 million tons [6.50 million TEU]		
船舶乗降旅客数 Ship passenger numbers		540万人 5.40 million	

ふ頭計画 … Terminal Development Plans

種 別 Classification		場所名 Name	船席数 Number of Berths	延長(m) Length	水深(m) Depth	備考 Remarks
外貨ふ頭 Foreign	公 共 Public	A 品川コンテナ Shinagawa Terminal	3	745	-10,-11.5	コンテナ Containers
		B 大井コンテナ Oi Terminal	8	2,754	-15~-16	コンテナ Containers
		C 青海コンテナ Aomi Terminal	5	1,570	-13,-15,-15~-16	コンテナ Containers
		D 中央防波堤外側コンテナ Outer Central Breakwater Terminal	3	1,030	-11,-16,-16~-16.5	コンテナ Containers
		E 新海面処分場コンテナ Shinkaimen Terminal	3	1,020	-15~-16,-16~-16.5	コンテナ Containers
		F 中央防波堤内側多目的 Inner Central Breakwater Terminal	1	240	-12	多目的 Multi-purpose
内貨ふ頭 Domestic	公 共 Public	G 品川内貨ユニットロード Shinagawa Terminal	4	856	-8.5	ユニットロード Unit Loads
		H 10号地その2内貨ユニットロード No.10-2 Terminal	6	1,380	-9	ユニットロード Unit Loads
		I 中央防波内側内貨ユニットロード Inner Central Breakwater Terminal	2	500	-9	ユニットロード Unit Loads
		J 中央防波内側内貨ユニットロード Inner Central Breakwater Terminal	2	500	-9	ユニットロード Unit Loads
		K 10号地その2内貨多目的(フェリー) No.10-2 Terminal (Ferry)	2	530	-8.5	フェリー Ferry
		L 日の出貨客船 Hinode Terminal	2	310	-7.5	貨客船 Cargo & Passenger Vessels
		M 大井その2建材 Oi No.2 Terminal	5	440	-5,-6.5	建材(砂・砂利) Construction Material (Sand,Gravel)
	専 用 Private	N 中央防波堤内側 Inner Central Breakwater Terminal	1	200	-12	建材(セメント) Construction Materials (Cement)
客船ふ頭 Passenger Ship Terminal		O 東京国際クルーズ Tokyo International Cruise Terminal	2	680	-11.5	旅客船 Passenger Ships

第9次改訂港湾計画の方針と主な内容

Primary content of the Port of Tokyo 9th Revised Port Plan

1. 港湾計画の方針 1. Policies of the Port Plan

【基本理念】 Basic Philosophy

進化し続ける未来創造港湾 東京港

Port of Tokyo, an ever-evolving port that creates the future

～ スマートポートの実現 ～

Realization of a smart port

常に港の新陳代謝を進め、新たな価値を創造し、国際競争力が高く進化し続ける港

A port that constantly renews itself, creates new value, and continues to improve its international competitiveness

物流

Logistics

世界とつながるリーディングポート

A leading port connected to the world

- ▶ ユーザーに選ばれ国際競争力が高く使いやすい港
- ▶ 国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路への対応、国際フィーダー航路網の充実
- ▶ AI等の最先端技術の活用やターミナルの一体利用などによる処理能力の増大・良好な労働環境の確保
- ▶ モーダルシフトの進展等に対応した国内海上輸送拠点
- ▶ An internationally competitive, easy-to-use port chosen by users
- ▶ Maintenance of international trunk routes, handling of an increasing number of Southeast Asian routes, strengthening of the network of international feeder routes
- ▶ Expansion of the processing capacity through the utilization of the latest technologies, such as AI, and the integrated use of the container terminal/development of a good work environment
- ▶ Domestic marine transportation base in response to the promotion of modal shift, etc.

防災・維持管理

Disaster prevention/maintenance and management

信頼をつなぐレジリエントポート

A resilient port earning the trust of users

- ▶ 災害時にも物流機能を確実に維持できる強靱な港
- ▶ 高潮・津波等や気候変動に伴う平均海面水位の上昇等から都民の生命と財産を確実に守る港
- ▶ 既存ストックの効果的な維持管理により機能を発揮し続ける港
- ▶ A resilient port that is able to maintain its logistics function without fail during a disaster
- ▶ A port that without fail protects the lives and properties of Tokyo residents from high tide and tsunami and the rise in the mean sea level caused by climate change
- ▶ A port that continues to fulfill its functions by effectively maintaining and managing the existing stock

環境

Environment

未来へつなぐグリーンポート

A green port for the future

- ▶ 脱炭素社会や循環型社会の実現に貢献する港
- ▶ 水と緑のネットワークや豊かな海域環境を創出する港
- ▶ A port that contributes to the realization of a decarbonated society and a recycling-based society
- ▶ A port that creates a network system of water and greenery and a rich marine environment

観光・水辺のまちづくり

Tourism/waterfront development

にぎわいをつなぐゲートウェイ

A gateway attracting people

- ▶ クルーズや水上交通等の多様な船舶を受け入れる港
- ▶ 水辺のさらなる魅力向上に向けた緑やオープンスペース等の確保
- ▶ A port that welcomes a variety of vessels, including cruise ships and waterborne traffic
- ▶ Securing of green and open spaces to make the waterfront area more attractive

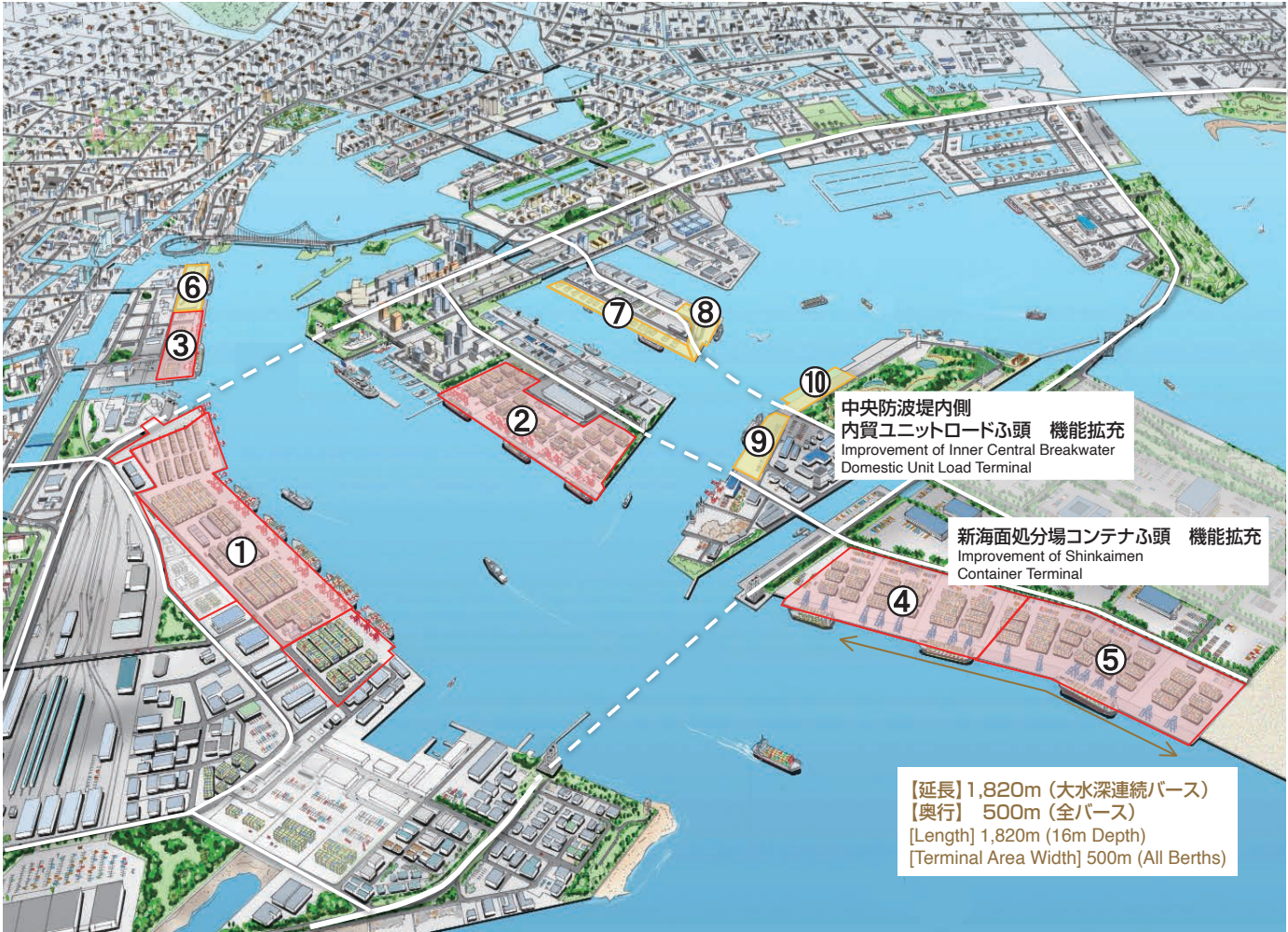
2. 世界とつながるリーディングポート

- ユーザーに選ばれ国際競争力が高く使いやすい港に進化するため、国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路への対応、国際フィーダー航路網の充実・積替機能の強化を図るとともに、増加するコンテナ貨物、船舶の大型化に対応した新たなふ頭を整備し、既存ふ頭を再編整備する。
- AI等の最先端技術の積極的な活用や荷役機械の遠隔操作化、コンテナターミナルの一体利用による限られたヤードスペースの最適化などにより、ターミナル処理能力を増大させるとともに良好な労働環境の確保を図る。また、「サイバーポート」による物流の効率化や貨物情報の見える化等に取り組む。
- 国内海上輸送拠点として、モーダルシフトの進展等により増加する内貿貨物や船舶の大型化に対応した新規ユニットロードふ頭を整備し、既存ふ頭を再編整備する。
- 東京港を支える様々な船舶の係留場所の確保など、適切な機能配置と運営により、限られた港湾空間の効率的な運用を図る。

2. A leading port connected to the world

- Develop a new wharf and improve the existing wharf that can handle increasing container cargo volumes and larger ships, maintain international trunk routes, handle an increasing number of South-east Asian routes, improve the network of international feeder routes, and strengthen the transshipment function to enable the port to evolve into an internationally competitive, easy-to-use port chosen by users.
- Improve the processing capacity of the terminal and develop a good work environment by optimizing the limited yard space through the active utilization of the latest technologies, such as AI, the remote operation of cargo handling equipment and by streamlining the integrated use of the container terminal. In addition, streamline the logistics operations and visualize logistic information by using Cyber Port system.
- Develop a new unit load wharf and improve the existing wharf that can handle the increasing number of domestic cargo caused by the promotion of modal shift and the bigger ships as a domestic maritime transport hub.
- Make effective use of the limited port space by appropriately positioning and managing the functions, including the securing of mooring spaces for the various ships that support the Port of Tokyo.





外内貿コンテナふ頭の機能拡充
Improvement of the international and domestic trade container terminal

①	大井コンテナ 【岸壁の増深、ふ頭用地の拡張、再編整備】	Oi Container Terminal <Wharf deepening, enlargement of terminal site, improve the existing wharf>
②	青海コンテナ 【岸壁の増深、再編整備】	Aomi Container Terminal <Wharf deepening, improve the existing wharf>
③	品川コンテナ 【岸壁の増深、ふ頭用地の拡張、再編整備】	Shinagawa Container Terminal <Wharf deepening, enlargement of terminal site, improve the existing wharf>
④	中央防波堤外側コンテナ 【新規ふ頭（既設・工事中）】	Outer Central Breakwater Container Terminal <New terminal (existing, Under construction)>
⑤	〈今回計画〉 新海面処分場コンテナ (Z1) 岸壁 (-16~-16.5m) 1バース420m (Z0,Z2) 岸壁 (-15~-16m) 2バース600m 【新規ふ頭の計画】	<New Plan> Shinkaimen Container Terminal (Z1) Wharf(-16~-16.5m), 1 berth, 420m (Z0,Z2) Wharf(-15~-16m), 2 berths, 600m <New terminal plan>

内貿ユニットロードふ頭・フェリーふ頭の機能拡充
Improvement of domestic trade unit load terminal and ferry terminal

⑥	品川内貿ユニットロード 【岸壁の増深（既設・工事中）】	Shinagawa Domestic Trade Unit Load Terminal <Wharf deepening (existing, Under construction)>
⑦	10号地その2内貿ユニットロード 【岸壁の増深、ふ頭用地の拡張、再編整備】	No.10-2 Domestic Trade Unit Load Terminal <Wharf deepening, enlargement of terminal site, improve the existing wharf>
⑧	10号地その2内貿多目的（フェリー） 【岸壁の増深（既設・計画）】	No.10-2 Domestic Trade Multi-purpose Terminal (Ferry) <Wharf deepening (existing, planned)>
⑨	〈今回計画〉 中央防波堤内側内貿ユニットロード (X4~X5) 岸壁 (-9m) 2バース460→500m 【岸壁延長の延伸】	<New Plan> Inner Central Breakwater Domestic Trade Unit Load Terminal (X4~X5) Wharf(-9m), 2 berths, 460m to 500m <Extension of wharf>
⑩	〈今回計画〉 中央防波堤内側内貿ユニットロード (X6~X7) 岸壁 (-9m) 2バース500m 【新規ふ頭の計画】	<New Plan> Inner Central Breakwater Domestic Trade Unit Load Terminal (X6~X7) Wharf (-9m), 2 berths, 500m <New terminal plan>

3. 信頼をつなぐレジリエントポート

- 大規模地震や台風・高潮等の災害時にも物流機能を確実に維持する強靱な港を実現するため、耐震性の高い港湾施設を整備するとともに、電源設備等の浸水対策に取り組む。また、背後圏への陸上輸送維持のため、臨港道路等やふ頭敷地における無電柱化に取り組む。
- 港湾に隣接する地域において、高潮・津波等から都民の生命と財産を確実に守るとともに物流機能を維持するため、「東京湾沿岸海岸保全基本計画〔東京都区間〕」に基づき、海岸保全施設の耐震対策を着実に進める。また、今後の気候変動に伴う平均海面水位の上昇等の影響を踏まえた施設の機能強化に取り組む。
- 港湾・海岸施設や気象海象等の情報を一元化する「東京みなとDX」の推進により、災害対応の迅速化や生産性の向上を図る。また、既存ストックである港湾施設等が将来にわたり機能を発揮し続けるよう、効果的な維持管理や長寿命化対策に取り組む。

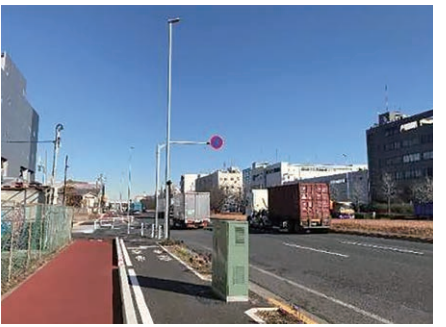


4. 未来へつなぐグリーンポート

- 東京港におけるカーボンニュートラルの実現に向けて、「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」に基づき、次世代エネルギーや再生可能エネルギーの活用を促進するとともに、陸上電力供給による船舶のアイドリングストップなど、港湾施設の脱炭素化に向けた取組を推進する。
- 水と緑のネットワークを拡充するとともに、豊かな海域環境の創出に向け、水生生物や水鳥など多様な生物の生息の場であり、ブルーカーボン生態系を構成する干潟や藻場等の保全・再生に取り組む。また、より多くの人々が海の豊かさを実感できるよう、環境学習などの取組を推進する。

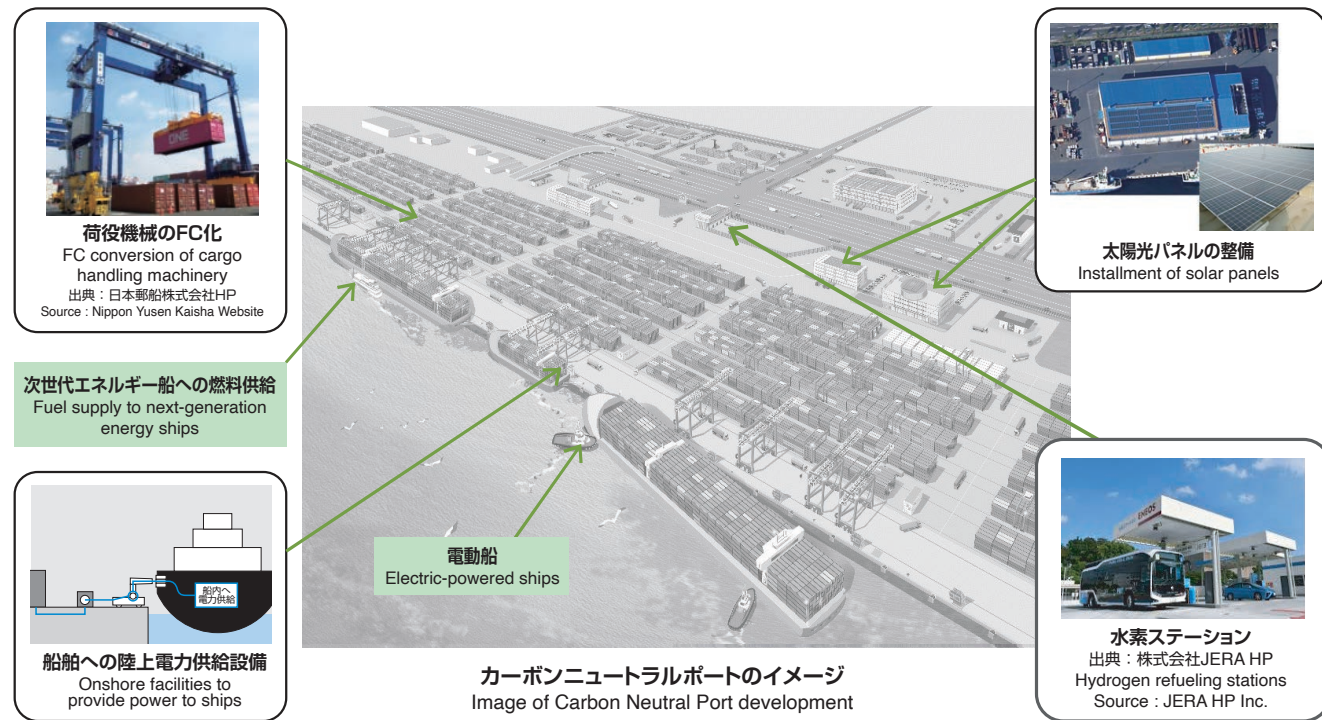
3. A resilient port earning the trust of users

- Develop highly earthquake-resistant port facilities and implement measures to prevent the power-supply and other systems from being flooded in order to realize a resilient port that can maintain its logistics function during such disasters as massive earthquakes, typhoons, and high tide. In addition, lay lines underground and remove the utility poles on the port roads and the wharfs to maintain land transportation to the hinterland.
- Make steady efforts to make the shore protection facilities earthquake-resilient based on the Basic Plan for the Conservation of the Shore of the Tokyo Bay [Coast of Tokyo] to protect the lives and property of Tokyo residents from high tide, tsunami, and other natural disasters without fail and maintain the logistics function in the areas adjacent to the port. In addition, strengthen the functions of the facilities by taking into consideration the impacts of the increase in the mean sea level caused by climate change in the future.
- Strive to accelerate disaster responses and improve productivity by promoting Tokyo Minato DX, a project to centralize information on the port and coastal facilities, weather, and oceanographic phenomena. In addition, maintain and manage the port and other facilities that are the existing stock effectively and implement measures to make them last a long time so that they can keep fulfilling their functions into the future.



4. A green port for the future

- Based on the Port of Tokyo Carbon Neutral Port Implementation Plan, which aims to achieve carbon neutrality at the Port of Tokyo, we will promote the utilization of next-generation energy and renewable energy, and also promote the efforts for decarbonization on the port facilities, such as idle reduction of ships through shore power supply.
- Conserve and restore the tidal flats, seaweed beds, and other areas that are home to a variety of living organisms, including aquatic organisms and waterfowl, and part of the blue carbon ecosystem while expanding the network system of water and greenery. In addition, promote the efforts for environmental learning to make more people realize that we have a rich marine environment.



○今後も、区部で発生する廃棄物等を適切に処分し持続可能な循環型社会に貢献していくため、引き続き廃棄物処分場の機能を確保するとともに、静脈貨物の取扱機能を確保する。

○Continue to ensure the function of waste disposal sites and marine transportation capability of waste to properly dispose of waste generated in the Tokyo wards area and keep contributing to a sustainable recycling-based society into the future.

5. にぎわいをつなぐゲートウェイ

○クルーズ客船や大型クルーザー、水上交通（舟運）等の多様な船舶の寄港・回遊要請に対応するため、客船等の円滑かつ安全な受入機能の確保や官民連携による船着場の拡充などを図る。

○水辺のさらなる魅力向上に向けて、緑やオープンスペース等の連続性を確保した公園の整備や海に面した園路・海浜等へのパブリックアクセスの確保、民間開発等と連携したにぎわい創出、水辺レクリエーションを安全に楽しめる環境づくりなどにより人々が海とふれあう場を創出する。また、デジタルテクノロジーを活用したまちの魅力向上やにぎわいの創出に取り組む。

5. A gateway attracting people

- Improve the safety and smooth reception of cruise ships, large cruisers, water buses, and other diverse vessels calling at and touring the Port of Tokyo. In addition, develop a small pier through a public-private partnership.
- Develop parks with continuum of greenery and open space to further waterfront attractiveness. Improve public access to seafront park path and seashore, create a lively atmosphere in cooperation with the private sector, and create an environment where people can safely enjoy waterfront recreation to generate interaction with the sea. In addition, improve the attractiveness of the city and generate greater footfall through the use of digital technology.



東京港、川崎港、横浜港の広域連携強化について

... Strengthening the Wide Area Cooperation Among the Ports of Tokyo, Kawasaki and Yokohama

1 目的及び経緯

東京都、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ました。

2 基本合意に基づく取組

この合意に基づき、京浜港では、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、様々な連携施策を実施しています。

平成21年12月には地方自治法に基づく協議会「京浜港連携協議会」を設立し、平成22年2月には「京浜港共同ビジョン」を策定、また、平成23年9月には、今後三港が策定する港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」を策定するなど、連携強化を図っています。

1 Objectives and Circumstances

Tokyo metropolitan government, Kawasaki City and Yokohama City decided to promote further cooperation of the Port of Keihin (the Ports of Tokyo, Kawasaki, and Yokohama) to reinforce the global competitiveness, and signed the Basic Agreement on March 21, 2008.

2 Projects based on the basic agreement

Various collaborative efforts are implemented based on this Agreement, including environmental measures addressing increased barge transports and uniform system for container port due.

In December 2009, the "Keihin Partnership Council" was established based on the Local Autonomy Law, and in February 2010, the "Keihin Collaborative Vision" was drafted. Also, in September 2011 the "Comprehensive Keihin Port Plan", which will serve as the basis for port plans drafted for the three ports, was created in an effort to improve partnership and cooperation.

国際コンテナ戦略港湾

... International Container Strategic Ports

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」の公募を実施しました。

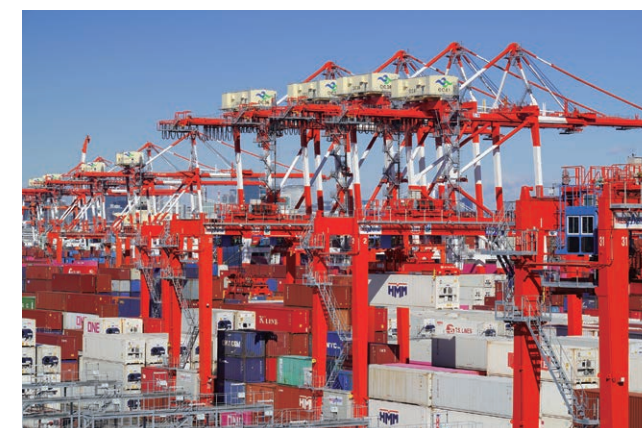
東京港は、国際コンテナ戦略港湾に京浜港（東京港・川崎港・横浜港）として応募し、平成22年8月に選定を受けました。

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きます。

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism sought candidates from the public in February 2010 to select the "International Container Strategic Ports" aiming at strengthening international competitiveness of Japanese ports through promoting "selection" and "centralization."

The Port of Tokyo applied for as the Port of Keihin (the Ports of Tokyo, Kawasaki, and Yokohama) and was designated as the international container strategic port in August 2010.

While the three ports will strive for the development of the Port of Keihin as a whole, with each port assuming respective roles, the Port of Tokyo will endeavor to achieve improved functionality of port facilities through expansion and reorganization of container terminals and improvement of road networks so that it will grow to be a more user-friendly port to meet diversified needs of users carefully.



昭和16年5月20日に外国貿易港として開港した東京港は、昭和40年代のコンテナ輸送革新に積極的に取り組み、日本を代表する国際貿易港に発展しました。現在、世界の主要港とコンテナ定期航路のネットワークによって結ばれ、日本の産業社会を支える重要な国際物流拠点となっています。

また、東京港は世界の主要港4港と姉妹港・友好港の関係を結び、国際港湾交流活動を展開しています。

The Port of Tokyo, emerging onto the world scene in May 20, 1941 and aggressively taking up the challenge of freight containerization during the 1960's, has developed into the premier international trade port of Japan. It has now become an important international cargo base linked to major ports of the world by a network of regular container vessel routes that supports industry in Japan.

The Port of Tokyo has furthermore established Sister Port and Friendship Port relationships with four major ports of the world and is promoting the development of international port exchange activities.

東京港の外航コンテナ主要航路配船状況
Principal Container Service Routes at the Port (As of September 1, 2024)

(令和6年9月1日現在)

地域 Region	航路 Route	サービス頻度 (月当り) Frequency Per Month
北米 North America	北米 North America	24
ヨーロッパ Europe	ヨーロッパ Europe	12
東アジア East Asia	韓国 Korea	44
	中国 China	152
	小計 Sub Total	196
東南アジア South East Asia	東南アジア South East Asia	140
オセアニア Oceania	ニュージーランド New Zealand	4

国際友好港 International Friendship Ports

天津港 (1981.6.25提携)
The Port of Tianjin

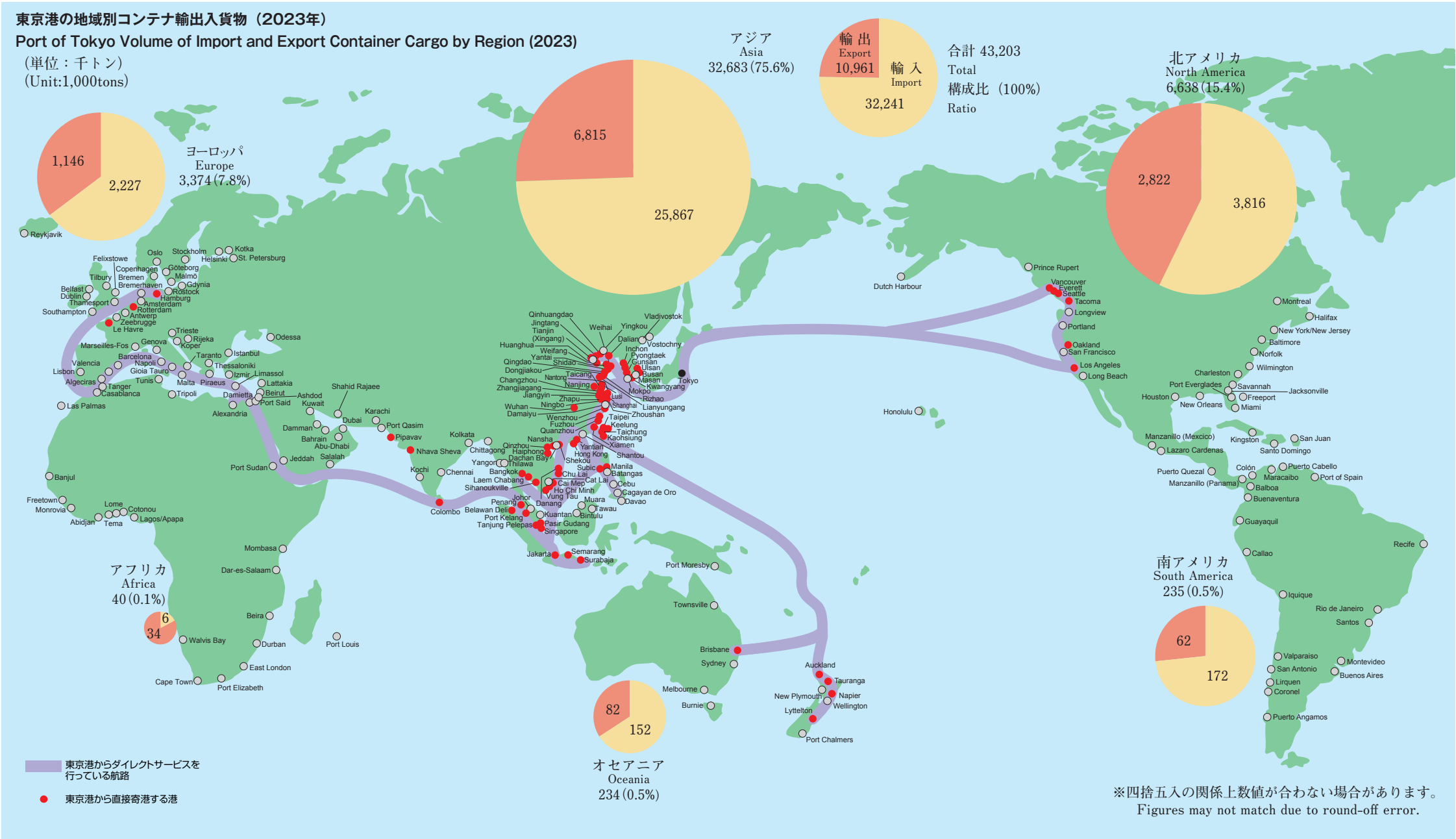


(写真 天津港務局提供)

天津港の2023年コンテナ取扱量は、2,219万TEU、約5.5%増となっています。中国北部の海の玄関として、天津市のほか北京市等の大都市を背後圏としています。

In 2023, the Port of Tianjin recorded a volume of about 22.19 million TEU in containerized cargo, a year-on-year increase of about 5.5%. As the marine gateway of northern China, it serves Tianjin and other large urban cities including Beijing.

The Port of Tianjin (Affiliation 6/25/81) (Photo courtesy of the Port of Tianjin Authority)



国際姉妹港 International Sister Ports

ニューヨーク・ニュージャージー港 (1980.5.15提携)
The Port of New York and New Jersey



(写真 NY/NJ ポートオーソリテイ提供)

ニューヨーク・ニュージャージー港は世界初のコンテナポートとして知られ、ニュージャージー州とニューヨーク州の2州にまたがる港です。2023年コンテナ取扱量は約781万TEUであり、東海岸最大港としての役割を担っています。

The Port of New York and New Jersey, known as the world's first container port, spans between the two states of New York and New Jersey. It handled about 7.81 million TEU of container cargo in 2023 and plays an important role as the largest seaport on the U.S. East Coast.

The Port of New York/New Jersey(Affiliation 5/15/80) (Photo courtesy of the NY/NJ Port Authority)

ロサンゼルス港 (1987.11.18提携)
The Port of Los Angeles



(写真 ロサンゼルス市港湾局提供)

ロサンゼルス港の2023年コンテナ取扱量は約863万TEU、米国第1位となっており、北米西岸最大の貿易港です。世界中の船会社にサービスを提供するとともに、港湾の環境保全に対する取組を積極的に推進しています。

The Port of Los Angeles handled some 8.63 million TEU of container cargo in 2023, establishing its position as America's top ranking port as well as the largest trade port on the West Coast of North America. It provides services to shipping companies around the world and efforts to maintain the port environment are being actively promoted.

The Port of Los Angeles(Affiliation 11/18/87) (Photo courtesy of the Port of L.A.)

ロッテルダム港 (1989.4.25提携)
The Port of Rotterdam



(イメージ図 ロッテルダム港湾公団提供)

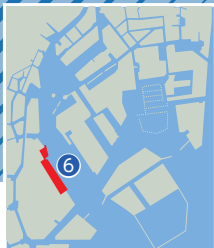
ロッテルダム港の2023年のコンテナ取扱量は約1,344万TEU、欧州第1位の約4億3,880万トンという総取扱貨物量や欧州全土を背後圏に擁していることから、ユーロポートと呼ばれています。

The Port of Rotterdam handled about 13.44 million TEU of containerized cargo in 2023 boasting of a sum total of about 438.80 million tons on cargo serving a hinterland extending throughout Europe, thereby earning for itself the name Europort.

The Port of Rotterdam (Affiliation 4/25/89) (Image courtesy of the Port of Rotterdam Authority)

国際物流最前線

The Leading Edge of International Distribution Services



東京港は昭和42年にわが国はじめてのコンテナふ頭を品川に完成させ、コンテナ輸送革命の先端をきった港です。その後、昭和46年から昭和50年にかけて大井コンテナふ頭8バースを相次いで供用開始し、これを契機に東京港は国際貿易港として大きく躍進することになりました。

外貿コンテナふ頭 Foreign Trade Container Terminals (令和6年1月1日現在)

ふ 頭 名 Name of Terminal	総面積 (㎡) Area	船席数 No. of Berths	延長 (m) Length	水深 (m) Depth	クレーン基数 No. of Cranes	コンテナ蔵置可能個数 (ドライ : TEU, 冷凍 : 個) Dry : TEU, No. of Reefer	使用形態 Usage
大井コンテナふ頭 Oi Container Terminal	945,700	7	2,354	-15	20	ドライ Dry 61,292 冷凍 Reefer 3,472	専用バース Dedicated berth
青海コンテナふ頭 Aomi Container Terminal	239,956	3	870	-13 -15	6	ドライ Dry 7,293 冷凍 Reefer 525	公共バース Public
	239,123	2	700	-15	3	ドライ Dry 16,020 冷凍 Reefer 810	専用バース Dedicated berth
品川コンテナふ頭 Shinagawa Container Terminal	96,741	3	555	-10	4	ドライ Dry 5,598 冷凍 Reefer 272	公共バース Public
中央防波堤外側コンテナふ頭 Container Terminal of Outer Central Breakwater	332,545	2	630	-11 -16	6	ドライ Dry 15,510 冷凍 Reefer 912 空 Empty 8,995	公共バース Public
計 Total	—	17	—	—	39	ドライ Dry 105,713 冷凍 Reefer 5,991 空 Empty 8,995	

※青海コンテナふ頭の第3号バースは、再編整備を実施しているため、非稼働となっています。

東京港のコンテナ貨物は、昭和62年に輸入量が輸出量を上回り、以後も輸入超過の傾向が続いています。

これは、大消費地を背後にした東京港の特徴として、農水産品等の生活関連用品の輸入量が増加傾向にあることを示すものです。

The volume of imports finally exceeded that of exports in 1987, a trend that continues to the present.

This indicates that there is a trend toward an increase in the volume of imports of agricultural and marine products and other everyday commodities as a symbol of the Port backed by an expansive consumption area.

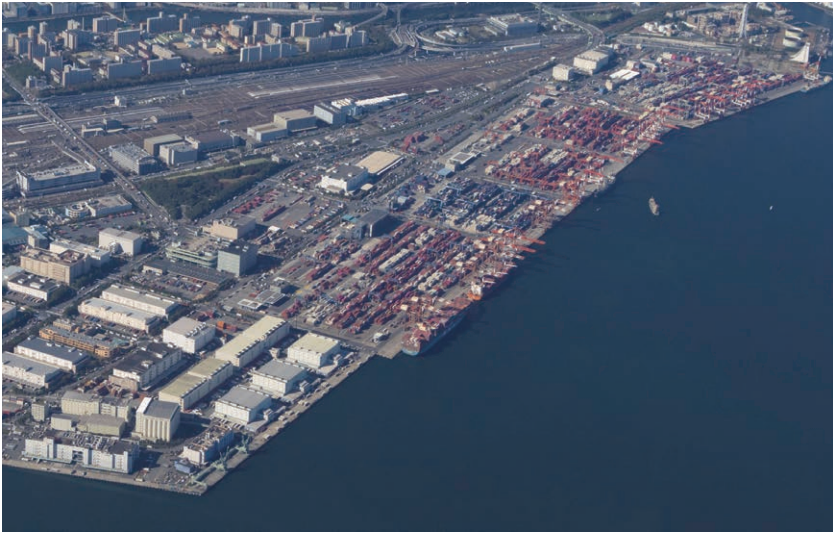
現在、東京港には合計16のコンテナバースが稼働しており、ふ頭背後に立地する多くの物流センターと一体となってますます高度化する国際物流サービスを担う最前線基地となっています。

なお、平成21年4月より、東京港埠頭株式会社が一元的に外貿コンテナふ頭の管理を行っています。

The Port of Tokyo, at the vanguard in the container transport revolution, led the nation with its completion of a container terminal at Shinagawa in 1967. One after the other, eight additional berths were opened for use at the Oi Terminal between 1971 and 1975, rapidly thrusting the Port into international prominence. The total number of operational container berths to sixteen, which, in union with the many surrounding distribution centers, form the groundwork for increasingly intensifying international distribution services.

From April 2009, the Tokyo Port Terminal Corporation has provided central management of foreign trade container terminals.

6 大井コンテナふ頭 Oi Container Terminal



首都圏における国際物流の中心としての役割を果たしている日本屈指のコンテナターミナルです。

このふ頭の背後には、主に外貿コンテナ貨物を荷さばき、保管するための海貨上屋5棟が整備され、コンテナ貨物の円滑な輸送に貢献しています。また、背後の倉庫用地33ヘクタールには約40社が進出して最新鋭の物流センターを稼働させ、日本における国際複合一貫輸送の一大拠点となっています。

コンテナ船の大型化などに対応するため、既設8バースを7バースに再整備する工事が平成15年度に完了し、大幅な機能の向上が図られました。

One of the best container terminals in Japan, it plays a central role in the international distribution of goods in the metropolitan area.

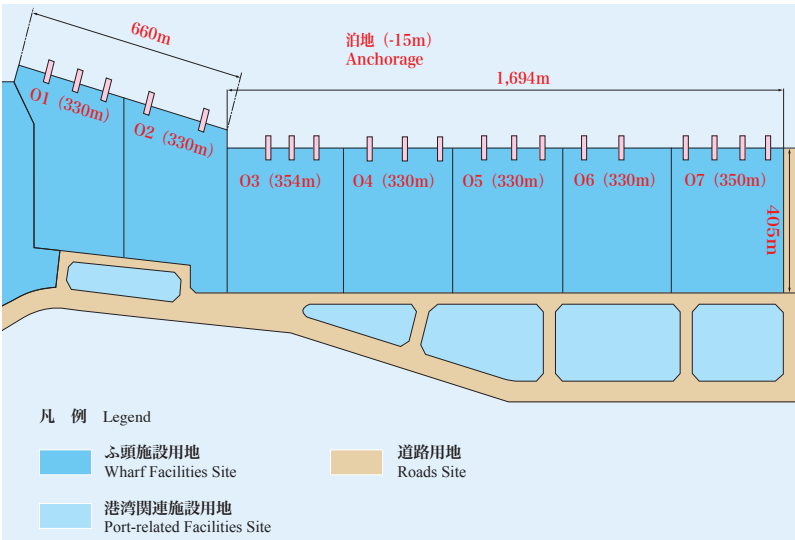
In the background, five marine cargo transit sheds, primarily for the handling and storage of foreign trade container cargo, contribute to seamless transport activities, while approx. 40 companies are involved in the operation of ultramodern distribution facilities on thirty-three hectares of warehouse space nearby with the aim of creating the largest center for international intermodal transport in Japan.

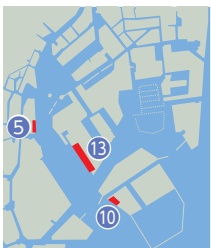
Redevelopment construction work completed in 2003 for converting the eight existing berths into seven large-scale berths in order to cope with the increased size of container vessels has enabled broad functional improvement.

施設概要 Outline of Facilities

バース名 Berth	延長 (m) Length	水深 (m) Depth
O1	330	-15
O2	330	-15
O3	354	-15
O4	330	-15
O5	330	-15
O6	330	-15
O7	350	-15

施設図 Location of Facilities





13 青海コンテナふ頭 … Aomi Container Terminal

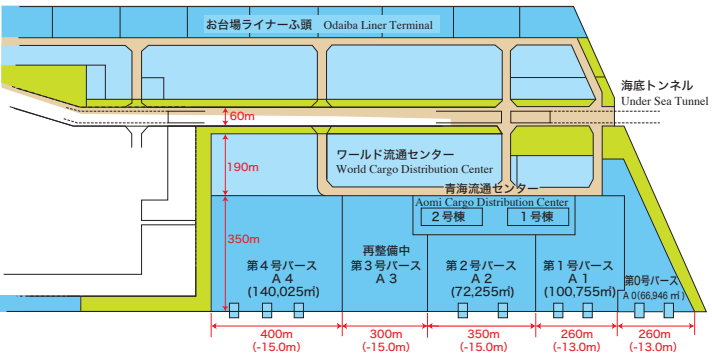
全長1,570m、5バース、コンテナクレーン12基を有する高規格コンテナふ頭です。第1号バースが平成4年11月に本格オープンして以来、第2号バースが平成5年8月に、第3号バースが平成6年5月に、第4号バースが平成8年5月に順次オープンしてきました。そして近年増大する貨物量に対応するため、平成13年12月に第0号バースをオープンしました。この青海コンテナふ頭第2～4号バースは大型コンテナ船に対応できるコンテナバースです（第3号バースは現在再整備中）。

背後には、コンテナ貨物を荷さばき、保管、配送するための「青海流通センター」2棟が稼働しています。さらにふ頭第二線には増大する製品輸入等に対応するため、大規模流通センター「ワールド流通センター」も稼働しています。

This is a high-standard container terminal with a total length of 1,570m and five berths equipped with twelve container cranes.

Following the start of full operations at Berth No. 1 in November 1992, other berths have been brought on line one after the other, Berths No. 2 in August 1993, No. 3 in May 1994, and No. 4 in May 1996. Berth No. 0 opened in December 2001 in order to cope with the increase in cargo volume in recent years. Berths No.2-4 at the Aomi Terminal are container berths capable of accommodating large-scale vessels. (Berth No. 3 is currently undergoing renovation).

The Aomi Cargo Distribution Center, situated in two buildings at the rear, provides handling, storage and conveyance services for container cargo while the large-scale World Cargo Distribution Center, located on the second line of the terminal, is also in operation, handling the increasing volume of imported and other cargo.



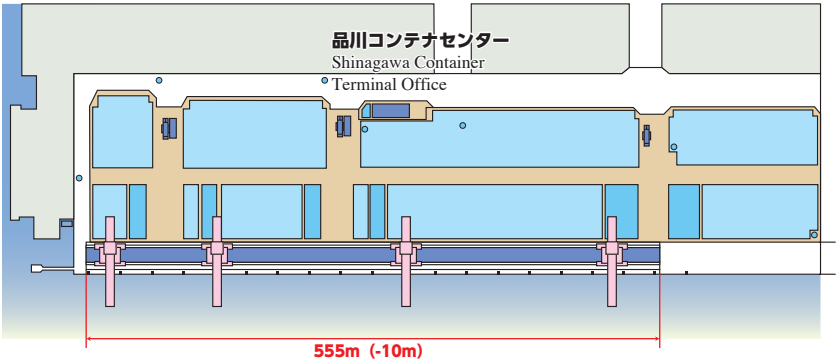
6 品川コンテナふ頭 … Shinagawa Container Terminal

昭和42年にオープンした日本で最初のコンテナふ頭で、現在は中国・韓国航路や東南アジア航路などの近海航路に利用されており、需要も多く、活況を呈しています。

このため、平成14年2月、ガントリークレーンを1基増やして4基体制としました。

First opened in 1967, it is Japan's oldest container terminal and is currently used for routes to China, Korea, Southeast Asia and other coastal routes. Demand is great and it continues to thrive.

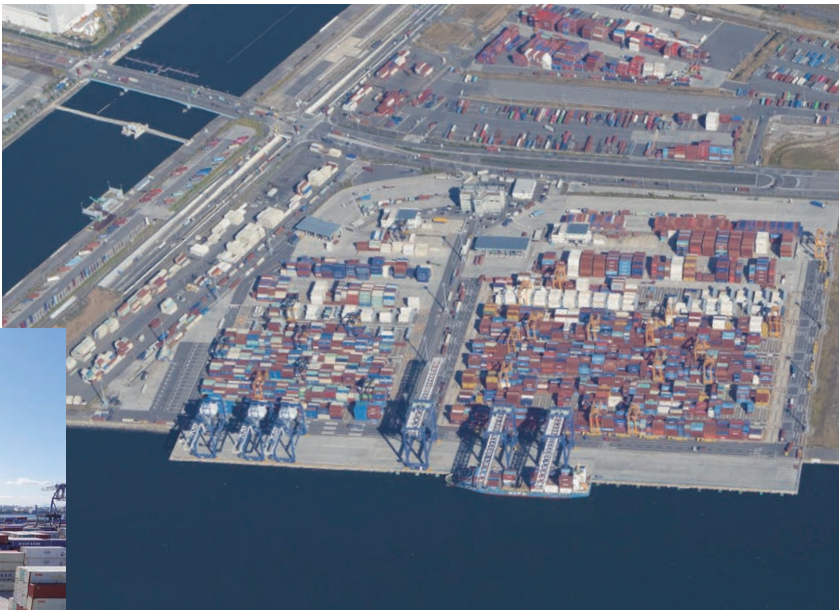
Therefore, a new gantry crane was installed in February 2002, now totally four.



10 中央防波堤外側コンテナふ頭 … Outer Central Breakwater Container Terminal

平成29年12月に第1号バースがオープンし、令和2年4月には15万DWT級のコンテナ船に対応できる高規格バースとして、第2号バースがオープンしました。

Berth No. 1 began operation in December 2017, and April 2020 saw the opening of Berth No. 2, a high-spec berth capable of accommodating 150,000 DWT class container ships.



家庭につながる輸入食品

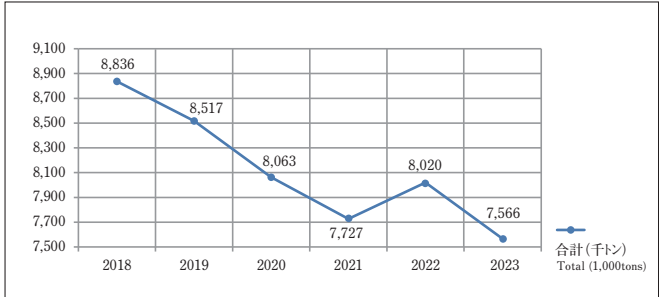
Bringing Imported Foodstuffs into the Home



東京港には、大井水産物ふ頭や食品ふ頭など水産物や農産物を効率的に取り扱う物資別専門ふ頭が整備され、首都圏における農水産品の一大供給基地となっています。

海外からの輸入食品の増大に対応する必要があること、老朽化・機能低下の進行により晴海ふ頭の農水産品取扱バースを移転し、再配置を図る必要があることから、大井ふ頭地区において食品ふ頭3バースを整備し、平成11年2月に供用を開始しました。

東京港輸入食品類取扱量 Imported Foodstuffs at the Port



(食品類は飲料・製造食品などを含む)
(Beverages, processed foods etc., are included in this category.)

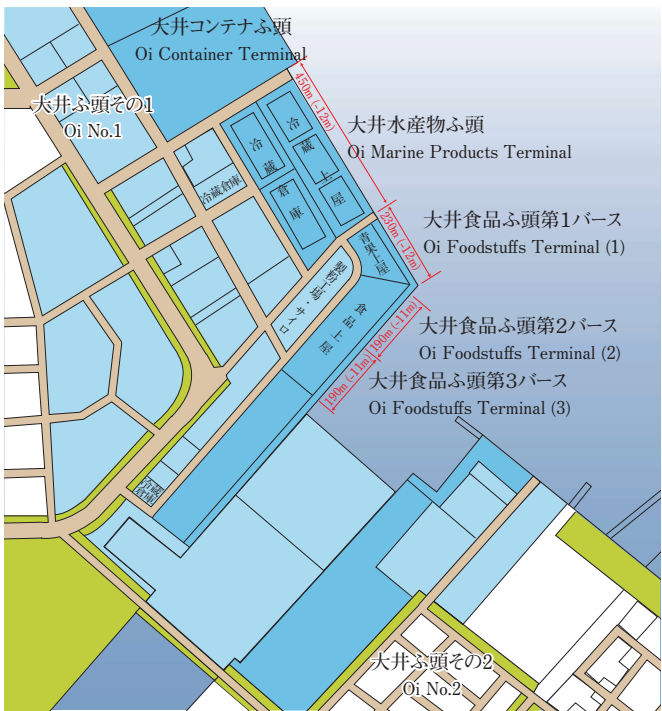
主な外貿食品ふ頭 Major Imported Foodstuffs Terminals

区分 Division	ふ 頭 名 Name of Terminal	船席数 No. of Berths	延長 (m) Length	水深 (m) Depth	対象船舶 (D/W) Ship Tonnage
既 設 Existing	大井水産物 Oi Marine Products	2	450	—12	30,000
	大井食品 Oi Foodstuffs	3	610	—11 ～—12	15,000 ～30,000
合 計 Total		5	1,060	—	—

The Oi marine and food terminals and other specialized cargo terminals for the efficient handling of marine or agricultural products have been developed at the Port, forming an extensive supply base for agricultural and marine products in the Tokyo metropolitan area.

With the necessity of coping with future increases in imported foodstuffs together with that of relocating the activities of the inefficient and obsolete agricultural and marine products berths at the Harumi Terminal, we undertook a project to upgrade three berths at the foodstuffs terminal within the Oi Terminal area that commenced operations in February, 1999.

主な外貿食品ふ頭位置図 Location of Major Imported Foodstuffs Terminals



7 大井水産物ふ頭 Oi Marine Products Terminal

このふ頭は、主としてアフリカ、北洋、ニュージーランドなど遠洋の冷凍魚介類を取り扱っている水産物専門のふ頭で、3万トン級のバースが2バース整備されています。ふ頭の背後には冷凍魚介類を効率的に荷さばきし、保管するため、3棟の冷蔵上屋（民営倉庫併設）、6棟の民営冷蔵・冷凍倉庫が設置され、359千トンと同時に保管できます。

This is a specialized marine products terminal, furnished with two berths accommodating 30,000-ton vessels and equipped to handle frozen seafood originating principally from the deep-sea of Africa, New Zealand and the northern seas. For efficient handling and storage of frozen seafoods, there are three cold-storage transit sheds (combined with private warehouses) and six private

cold-storage / freezer warehouses, located behind the terminal, capable of simultaneous storage of up to 359,000 tons.



8 大井食品ふ頭 Oi Foodstuffs Terminal

主として、穀物（小麦）、青果物などの輸入食品類を取り扱うためのふ頭です。現在3バースがあり、背後には小麦の製粉工場・サイロが稼働しています。また、青果物を中心とする輸入食品類の荷さばき・くん蒸・保管のための青果物・食品上屋2棟が設置されています。

The Oi Foodstuffs Terminal, with three berths, is primarily involved in the handling of grain (wheat), fresh fruit / vegetables and other imported foodstuffs. Behind the berth, the wheat mill and silo complex is now in operation. Two transit sheds have been installed where fresh fruit / vegetables and other imported food products are handled, fumigated and stored.



24 月島ふ頭 Tsukishima Terminal

水産物専門に整備された漁業基地で、背後には大型の冷蔵倉庫が集中的に立地しています。豊洲中央卸売市場のストックヤードとしての役割も担っており、大井ふ頭とともに首都圏の重要な台所となっています。

This is a fisheries base outfitted for specialization in marine products backed up by a concentration of large-scale cold-storage warehouses. It also plays the role of stockyard for the Toyosu Central Wholesale Market and, together with the Oi terminal, has come to play an essential role as a food source for the capital and surrounding areas.



多種多様な貨物

Diverse Array of Cargo

外国輸出入貨物のうち雑貨製品類のほとんどは現在コンテナ貨物としてコンテナ船で輸送されるようになりましたが、コンテナになじまない貨物や専用船でまとめて大量に運んだ方が効率的な貨物は、引き続き在来タイプの貨物船が有効に利用されています。東京港ではお台場ライナーふ頭をはじめ、中央防波堤内側ばら物ふ頭などでこれらの在来貨物を取り扱っています。

Though most general import and export cargo these days is shipped by container, conventional freighters continue to be used effectively for cargo not compatible with containers or more readily shipped in bulk. At the Port, these conventional cargo vessels are handled at the Odaiba Liner Terminal, in addition to the Bulk Cargo Terminal of Inner-Central Breakwater Reclamation Area and others.

14 お台場ライナーふ頭 ... Odaiba Liner Terminal



外貿在来船の主力ふ頭で、全長1.8km、15,000トン級バースが9バース供用されています。鉄鋼、各種機械、木材、紙など多種多様の貨物を取り扱っています。また、背後には多くの上屋、民間倉庫が整備され、ふ頭と一体的に効率的な荷さばきを行っています。

A key terminal for conventional freighters, there are nine berths in operation over its entire length of 1.8km, servicing up to 15,000-ton vessels conveying, indeed, a vast array of cargo, including steel, machinery, lumber, paper and so forth. The numerous transit sheds and private warehouses at the rear are equipped to effectively integrate the handling of this cargo.

11 中央防波堤内側ばら物ふ頭 ... Bulk Cargo Terminal of Inner-Central Breakwater Reclamation Area

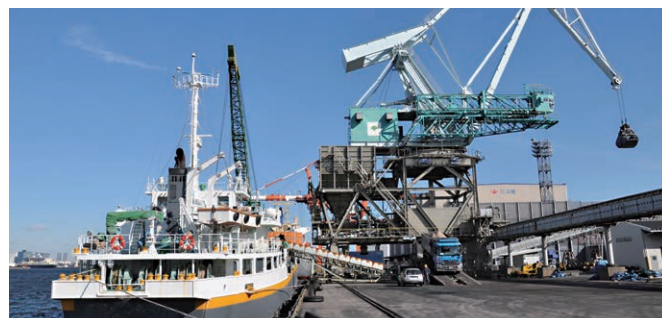
主として石炭、珪砂（シリカサンド）など、外貿ばら物貨物を取り扱う公共ふ頭であり、平成12年5月に供用開始しました。

バース延長は240m、水深は12mで3万トンクラスの船に対応することができます。

また、アンローダーやベルトコンベアーなどの荷役機械が設置されており、中央防波堤内側埋立地内の最初のふ頭として稼働しています。

This is a public terminal primarily involved in handling coal, silica sand and other bulk import cargo, and commenced operations in May 2000. With a length of 240 meters and a depth of 12 meters, it is capable of accommodating 30,000-ton vessels.

In addition, equipped with unloaders, conveyor belts and other cargo-handling machinery, it is active as the very first terminal to be established in the Inner Central Breakwater reclamation area.



東京のまちづくりに貢献

Contributing to the Development of Tokyo



首都圏における住宅やビルなどの建設需要に対応するため、東京港には、砂利・砂などの建材や原木・製材を専門に取り扱う施設があります。

There are facilities at the Port of Tokyo that specialize in the handling of sand, gravel and other construction materials as well as logs and lumber in order to respond to the demand for the construction of residences, office buildings and other structures in the Tokyo Metropolitan area.

9 大井建材ふ頭 ... Oi Construction Material Terminal

都内の大量の建材需要に対処するため、昭和56年に供用開始した内貿建材ふ頭です。現在4バースが稼働し、砂利・砂を専門に取り扱っています。

This domestic construction materials terminal began operation in 1981 to meet the high volume demand for construction materials within the city. With four berths in present operation, sand and gravel are among the materials handled at this terminal.

20 若洲建材ふ頭 ... Wakasu Construction Material Terminal

国内の砂利・砂などの建材、製材を取り扱うふ頭として、平成元年に供用を開始しました。

The Wakasu Terminal, handling domestic sand, gravel and other building and construction materials, was opened for public use in 1989.



18 15号地木材ふ頭 ... No.15 Lumber Terminal

主としてアメリカ、カナダなど、北米からの輸入製材を陸揚げしています。

背後の野積場と上屋をあわせて20万立方メートルの製材が保管できます。

Lumber, principally from Canada and the U.S.A., is discharged at this site.

Up to 200,000m³ of lumber can be stored in the open-air storage yard to the rear.

12号地貯木場 ... No.12 Timber Basin

56ヘクタールの水域を有し、21万トンの貯木が可能です。

A water zone occupying 56 hectares, the Timber Basin. Capable of storing up to 210,000 tons of logs at a time.

全国を結ぶ国内海上輸送拠点

A Domestic Marine Transport Base Interconnecting the Entire Nation



東京港には、「江戸湊」と呼ばれていた昔から、人々の生活に必要な品物が国内各地から運ばれてきました。現在でも、首都圏最大の国内海上輸送の拠点として、北は北海道、南は四国、九州、沖縄の主要港と定期航路で結ばれ、私たちの消費・生産活動に必要な食料品や紙類、鉄鋼、自動車などが入出賃されています。

これらの国内貨物の輸送も近年はトラックや船舶を有効に活用する海陸複合一貫輸送が進展しています。それに伴い RORO 船などの革新船が増加しており、それらに対応できるふ頭の整備を進めています。

Essential goods have been transported throughout the entire nation since the days when the Port of Tokyo was still known as Edo Port.

Demonstrating its role as the dominant domestic marine transport base, the foodstuffs, paper products, steel, automobiles and other products that satisfy our everyday needs continue to flow through the Port on scheduled routes to and from the major ports of Hokkaido to the north and Shikoku, Kyushu and Okinawa to the south.

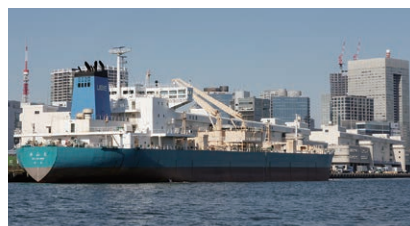
There has been an expansion in intermodal transport, which makes effective use of trucks and ships, in recent years. Along with this expansion, there has also been an increase in Ro/Ro ships and other innovative vessels and we have been developing terminals capable of accommodating these.



②・③ 日の出ふ頭・芝浦ふ頭 ... Hinode Terminal and Shibaura Terminal



日の出ふ頭 Hinode Terminal



芝浦ふ頭 Shibaura Terminal

日の出ふ頭は、大正 14 年に完成した東京港で最も古いふ頭であり、化学薬品等の貨物を取り扱っています。

芝浦ふ頭は、都心に近い在来船主体の内貿雑貨ふ頭で、背後には民間との合築である上屋が建ち並んでいます。

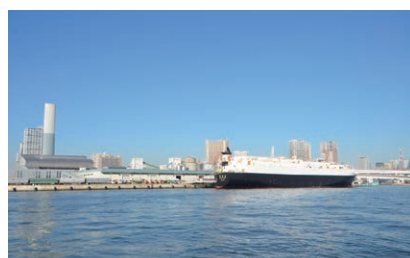
Completed in 1925, the Hinode Terminal is the oldest terminal at the Port and it is set for development as a passenger ship terminal while promoting the siting of business, commercial and other facilities.

The Shibaura Terminal handles general cargo for domestic trade primarily for conventional vessels near the Tokyo metropolitan area backed by rows of transit sheds constructed jointly with the private sector.

北海道と東京港を結ぶ定期航路の基地で、RORO 船が接岸するユニットロードふ頭です。新聞巻取紙、自動車、諸雑貨を取り扱っています。

This is a unit load terminal at which cargoes of newsprint paper, automobiles and miscellaneous goods transported by Ro/Ro ships on regular runs between the Port and Hokkaido are handled.

④ 品川内貿ふ頭 ... Shinagawa Domestic Trade Terminal



⑬ フェリーふ頭 ... Ferry Terminal

東京港と四国、九州を海陸一貫輸送で結ぶフェリー船舶の拠点となっています。取り扱っている貨物は、自動車など多種多様で、マイカー旅行者等にも利用されています。

The Port of Tokyo has been the base of ferryboats linking Tokyo with Shikoku and Kyushu as the sea and land combined transport means.

A diverse variety of cargo including cars is handled. The ferry is also utilized by travelers with private cars.



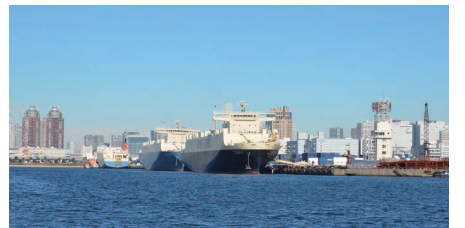
⑮ 10号地ふ頭 ... No.10 Terminal

九州・沖縄との航路網が充実し、西日本各地と首都圏とを結ぶ一大輸送拠点となっており、貨物の中継機能を有し、文字通り全国を結ぶ内航海運基地として状況を呈しています。

取り扱っている貨物も、鉄鋼、自動車、紙・パルプ、一般雑貨など多種多様です。品川内貿ふ頭同様大型 RORO 船が接岸するユニットロードふ頭です。

With an improved network connecting Kyushu, and Okinawa, the Port of Tokyo serves as a major transport hub connecting the capital and surrounding area with various regions of western Japan. Functioning as a relay point for freight, the Port of Tokyo is an inland marine base that connects the entire country.

A diverse variety of cargo is handled including steel, automobiles, paper and pulp and general cargo. Like the Shinagawa Domestic Trade Terminal, this is a unit load terminal handling large Ro/Ro ships.



⑫ 中央防波堤内側内貿ふ頭 ... Domestic Trade Terminal of Inner Central Breakwater

内貿大型 RORO 船に対応したユニットロードふ頭として、平成 26 年度に供用開始しました。

増大するユニット貨物の処理能力向上を図っていきます。

This terminal began operation in 2014 as a unit load terminal that caters to large-scale Ro/Ro ships handling domestic commerce.

We will work toward improving the throughput of the increasing unit cargo.



⑯ 若洲内貿ふ頭 ... Wakasu Domestic Trade Terminal

内貿 RORO 船定期航路の基地となるユニットロードふ頭で、多様な貨物を取り扱っています。

It handles a diverse array of cargo as a unit load terminal which serves as a base for scheduled Ro/Ro routes handling domestic commerce.

⑰ 辰巳ふ頭 ... Tatsumi Terminal

平成 14 年度に供用開始した内貿雑貨ふ頭で、鉄鋼・離島向け雑貨等を取り扱っています。

At the Domestic Trade Miscellaneous Goods Terminal which opened for business in 2002, iron and steel as well as miscellaneous goods for the outlying islands are dealt.

ふれあい舞台 東京港

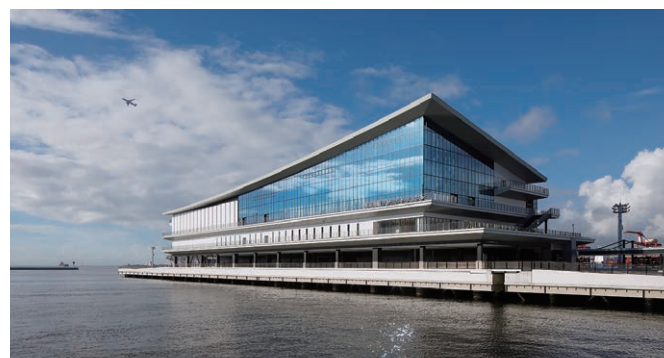
The Port of Tokyo - A stage for interaction



㊦ 東京国際クルーズターミナル ... Tokyo International Cruise Terminal

臨海副都心の新たなランドマークとして令和2年9月に開業した東京国際クルーズターミナルは、世界最大のクルーズ客船にも対応可能な施設です。

4階の展望デッキからは、東京港の雄大な景色を一望することができ、また、開放感のある吹き抜けが特徴の3階エリアは、様々なイベントにもご利用いただけます。



Tokyo International Cruise Terminal, which opened in September 2020, is an important new landmark for Tokyo Waterfront City.

The new terminal is able to accommodate the world's largest cruise ships.

The observation deck on the 4th Floor provides a marvelous view of the impressive scenery of Tokyo Bay, while the 3rd Floor area, which has an open, airy hall that gives it a unique character, can be used for holding a wide range of different events.



① 竹芝ふ頭 ... Takeshiba Terminal

竹芝ふ頭は、伊豆、小笠原諸島への玄関口として利用されています。客船ターミナルを中心に業務ビル、商業施設、ホテル等の複合施設として整備され、平成7年8月にすべての施設が完成しました。

The Takeshiba Terminal serves as the gateway to the islands of Izu and Ogasawara. The increasingly large size of vessels. Construction of an integrated facility centered around a passenger terminal, including an office building, commercial facilities, a hotel, etc., was undertaken, all of which was completed in August, 1995.



② 日の出ふ頭 ... Hinode Terminal

日の出ふ頭の北側は、東京港内の観光地や集客施設に船でアクセスしやすい立地であることから、水上・海上バスやレストランシップなどが就航する旅客船の発着地になっています。

令和元年に新たな船着場を整備し、不定期航路の受入れを開始するなど、舟運の拠点となっています。

The northern side of Hinode Terminal is a convenient location for accessing major tourist attractions and commercial facilities in the Tokyo Bay area by boat, and consequently serves as a landing and embarking place for riverine and sea-going water-buses, restaurant-boats, etc.

An additional dock was added in 2019, creating a new marine transport facility which has begun to receive visits from vessels providing non-scheduled services, etc.



⑩ 10号地その1多目的ふ頭 ... No.10-1 Multi-Purpose Terminal

多目的ふ頭は、平成8年4月に隣接する有明西ふ頭公園と一体的に都民が利用できる新しいふ頭として完成しました。

このふ頭は、東京国際展示場へ展示物の一部を搬入したり、帆船、展示船など各種催し物を行う船が利用できるようになっています。

また、災害時に、救援物資を円滑に搬入できるように耐震強化岸壁となっています。

The multi-purpose terminal, completed in April, 1996, at the newest terminal at the Port, is unified with the adjacent Ariake West Port Park and can be utilized by the area residents.

This terminal can be used for the delivery of exhibit material to the Tokyo International Exhibition Center, as well as for sailing ships, exhibit ships and vessels participating in various events.

The terminal has an earthquake resistant wharf that permits smoothly carrying in relief goods in a disaster.



港湾施設の管理運営に支障を来す船舶への対応

Coping with Problem Vessels in the Management and Operation of Port Facilities

外国船舶による座礁事故や燃料油の流出による海洋汚染、漁業被害が日本各地で発生しています。東京港においても、同様の事態が発生する可能性は否定できません。

都では、無保険船や欠陥船に対して港湾施設を使用させないことができるよう条例を改正し、平成16年5月から施行しました。また、国においても平成17年3月1日から、改正船舶油濁損害賠償保障法が施行され、総トン数100トン以上の一般船舶について、所定の保障契約が締結されていなければ、我が国の港へ入港することが禁止されました。

今後とも、関東運輸局、東京海上保安部、船舶代理店等との連絡を緊密に行い、これらの船舶による港湾施設に対する被害の未然防止に取り組んでいきます。

The stranding of a foreign vessel, the ocean pollution by fuel oil leak from a vessel and the resulting damage to fishery have occurred at various parts of Japan. It cannot be denied that similar accidents might occur at the Port of Tokyo.

The Tokyo Metropolitan Government revised its relevant ordinance so that it can prevent uninsured vessels and defective vessels from using any of the facilities of the Port of Tokyo. The revised ordinance was put into effect in May 2004. In addition, the Japanese Government gave effect to the Amended Vessel Oil Spill Damage Guarantee Law on March 1, 2005. This law prohibits ordinary vessels whose gross tonnage is 100 tons or more from entering any of the ports of Japan unless they carry the prescribed security contract in writing.

The Bureau of Port and Harbor Works, in close cooperation with the Kanto Transport Bureau, Tokyo Coast Guard Office, shipping agencies, etc., will continue to strive to prevent these problem vessels from causing damage to port facilities.

港湾における密輸・密入国等の犯罪の阻止 ... Prevention of smuggling and other crimes at the port

東京を都民が安心して暮らせる都市にするためにも、船舶やコンテナを使用した密輸・密入国事件等を水際において阻止することが極めて重要です。

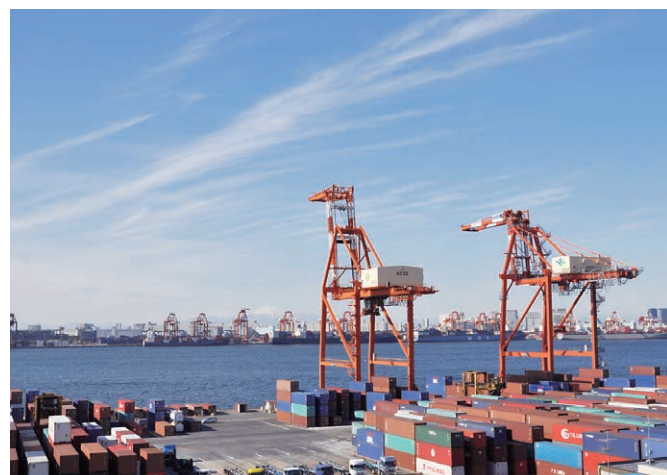
このため、都は平成16年1月、国際テロをはじめとする国際組織犯罪を水際で阻止することを目的として、東京港の関係機関や民間事業者で構成される東京港保安委員会を設置しました。この委員会の取組として東京海上保安部をはじめとする関係機関が連携し、テロ対策合同訓練を定期的に実施しています。

今後も、これらの委員会を通じて情報の共有化と連携・協力体制の強化を図り、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する取組を推進していきます。

It is extremely important to prevent smuggling, illegal entry and other criminal acts using vessels or containers at the shoreline to ensure that Tokyo remains a city that enables local residents to live with peace of mind.

With the aim of blocking inflows of international organized crime, and preventing terrorist attacks, at the border, the Tokyo Port Security Commission was established in January 2004 consisting of the Tokyo Port related organizations and private sectors. The initiatives programmed in the said Commission include joint counter-terrorist drills to be conducted regularly in collaboration of Tokyo Coast Guard Office and other organizations concerned.

In the future, the Tokyo Metropolitan Government continues sharing the relevant information and strengthening collaborative and cooperative relationships with all the organizations concerned through the Commission mentioned above, and will implement suitable measures to prevent smuggling, terrorism and other crimes that threaten the security of the Port of Tokyo.



改正SOLAS条約への対応 ... Response to the amended SOLAS (THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974) Convention

米国における同時多発テロ事件以来、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ます。

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等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月に改正しました。

平成16年7月1日、同条約が発効し、国内では同時に「国際船舶・港湾保安法」が施行されました。東京港ではふ頭の入出管理の強化を図り、フェンス・ゲート等の保安設備を整備するとともに、水域でも正当な理由のない船舶が制限区域を航行することを制限しています。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ます。

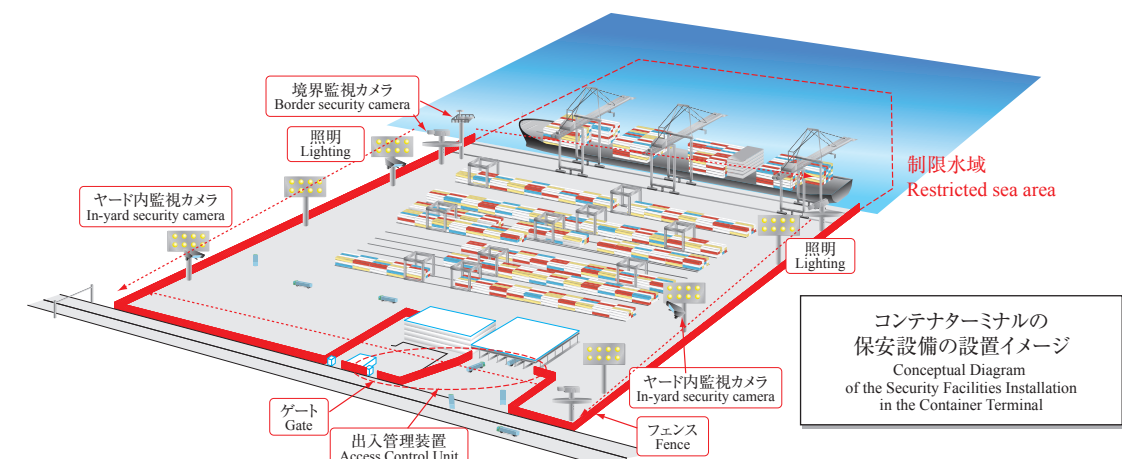
港湾施設がテロ等による攻撃を受けた場合、都民生活へ多大な影響が出ることが予想されます。また、保安対策が不十分な港湾から出港した船舶は、目的地の外国港湾において入港を拒否される懸念もあります。このため、東京港の国際競争力確保の点からも港湾施設の保安対策を着実に実施していきます。

There has been a mounting sense of crisis ever since the terrorist attacks in the U.S. regarding the possibility of the Port becoming the target of terrorist attacks or a stopover and creating a structure for the prevention of terrorist activities worldwide has emerged as an crucial issue confronted by all countries.

Prompted by this, the International Maritime Organization (IMO) amended the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention) in December 2002 in order to be prepared for the threat of terrorist attacks and such involving ships and port facilities.

The amended SOLAS Convention became effective on July 1, 2004. On the same day, International Vessel Port Security Law was put into effect in Japan. In accordance with the law, the Port of Tokyo has tightened the control on entry into and exit from its terminals and improved its security facilities (fences, gates, etc.). In addition, it prohibits unauthorized vessels from passing through the restricted zones even in the open water area. In addition, since July 2014, the Port has introduced a method to control the entry and exit at the gates by using security cards, etc., a order to strengthen its security measures.

The lives of the local residents would be severely impacted if the port facilities were to be the target of a terrorist attack or such. In addition, there are also concerns that vessels departing ports with inadequate safety measures may be refused entrance into ports in the destination country. Safety measures for port facilities will therefore be steadily put into place with the aim in part of assuring the international competitiveness of the Port of Tokyo.



貴重な空間

Precious Spaces

東京港の埋立ては、徳川家康が江戸城に入城したところから始められました。現在の日比谷、日本橋界限は、江戸時代に埋立てられたものです。

その後、埋立ては明治に入ってから本格的に行われ、明治39年に始まった隅田川口改良工事から今日までの間に、千代田、中央、港、新宿の4区を合わせた面積に匹敵する約5,858ヘクタールが造成されました。

また、中央防波堤外側では、廃棄物等を処分するため、約314ヘクタールの埋立地の造成が行われており、さらに、その外側に新たな廃棄物処分場として、新海面処分場（約480ヘクタール）の整備を平成8年度から開始しています。

東京港の建設は17世紀初頭から今日に至るまで、埋立地の造成とあいまって進められてきました。

Land reclamation began at the Port at the time of the triumphal entry of Tokugawa Ieyasu into Edo Castle in the late 16th century. The vicinity of present-day Hibiya and Nihonbashi were reclaimed during the Edo period.

Efforts to reclaim land were pursued in earnest after the Meiji Restoration in 1868, which marks the beginning of modern Japan and, from 1906, when the project to improve the Sumida River estuary was initiated, up to the present, approximately 5,858 hectares of land, or an area equivalent to that of Chiyoda-ku, Chuo-ku, Minato-ku, and

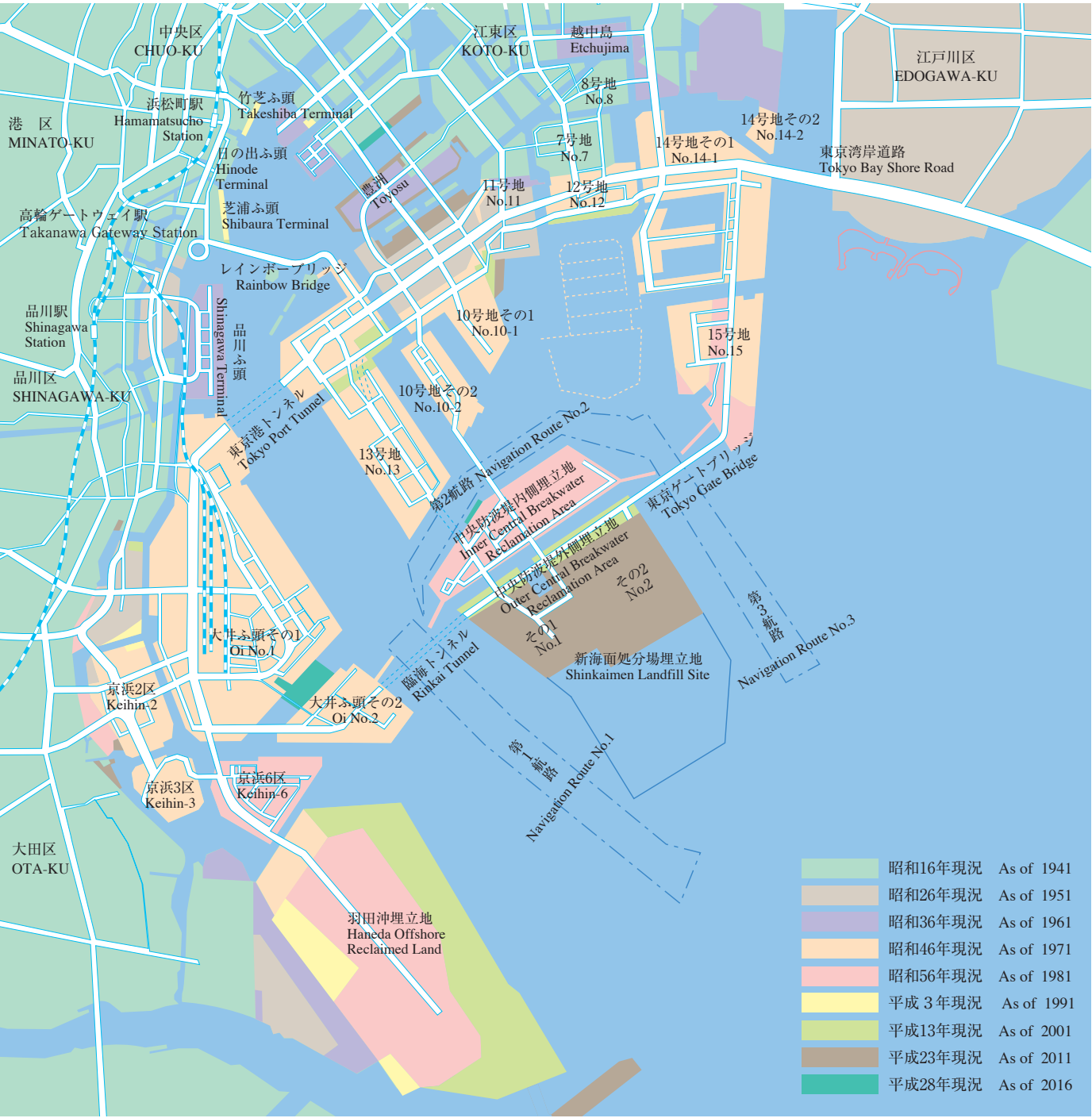
Shinjuku-ku combined, has been reclaimed.

Moreover, the reclamation of about 314 hectares of land is also proceeding in the Outer Central Breakwater for waste disposal and other purposes. In addition, the development of Shinkaimen Landfill Site (about 480 hectares), a new land reclamation area located further offshore, was initiated in 1996.

The construction of the Port of Tokyo has been coupled with the expansion of reclaimed land from the early 17th century to the present day.



©東京都



バランスのとれた魅力ある港湾空間を

Creation of Well-balanced Attractive Harbor Spaces

東京港では、昭和36年以降現在まで、千代田区と中野区を合わせた面積とほぼ同じ、2,768ヘクタールの埋立地を造成し、港湾機能の拡大と東京の都市問題の解決を図ってきました。

コンテナターミナルを始め、清掃工場や水再生センター、火力発電所、新幹線車両基地、住宅団地、公園、市場などが埋立地に立地しています。

2,768ヘクタールのうち約94%が開発済みで、今後、港湾整備や臨海副都心の開発、道路・公園の整備などの用地として約173ヘクタールを開発する予定です。

Since 1961, the Port has brought into being 2,768 hectares of land, roughly corresponding to the combined area of Chiyoda-ku and Nakano-ku in Tokyo, through reclamation activities with the intention of utilizing this land to expand port functions and to help solution of local urban problems.

Indeed, container terminals, a cleaning plant, water reclamation center, a steam driven generating plant, a Shinkansen maintenance base, housing developments, parks and markets are some of the facilities we can find already situated here.

Approx. 94% of the 2,768 hectares have already been developed, and approx. 173 hectares are scheduled to be developed to be used for future port facilities, Waterfront Subcenter development, roadways, parks, and other facilities.

埋立地開発基本方針(令和6.3.31現在) ... Fundamental Development Objectives of Reclamation Zones(as of 3/31/2024)

●都市の物流サービスのための用地	739 ha (27%)	●Sites for urban distribution services	739 ha (27%)
●都市交通体系改善のための用地	619 ha (22%)	●Sites for improvements in the urban transportation network	619ha (22%)
●都市再開発・都市施設のための用地	579 ha (21%)	●Sites for urban facilities and redevelopment	579 ha (21%)
●自然の回復・新しいまちづくりのための用地	831 ha (30%)	●Sites for the restoration of nature and the creation of new communities	831 ha (30%)
合 計	2,768 ha (100%)	Total:	2,768 ha (100%)

埋立地の土地利用計画(令和6.3.31現在) ... Reclamation Zone Utilization Plan (as of 3/31/2024)

単位:ヘクタール Unit:ha

区 分 Classification	都市の物流サービスのための用地 Sites for Distribution Services				都市交通体系改善のための用地 Sites for Transportation System Improvement				都市再開発・都市施設のための用地 Sites for Urban Redevelopment				自然の回復・新しいまちづくりのための用地 Sites for Nature Restoration & Creation of New Communities				合計 Total
	ふ 頭 施設用地	港湾関連 施設用地	流通業務 施設用地	計	交通施設 用 地	供給・処理 施設等用地	再開発移転 等 用 地	計	住 宅 施設用地	商業・業務 施設等用地	公共空地 用 地	計	住 宅 施設用地	商業・業務 施設等用地	公共空地 用 地	計	
既処分地 Development Completed	394	191	115	700	609	146	382	528	108	152	498	758					2,595
開発予定地 Development Planned	28	11	0	39	10	4	47	51	3	35	35	73					173
計 Total	422	202	115	739	619	150	429	579	111	187	533	831					2,768

活力ある新しいまちの創造

Creating a New and Vital Urban Area

臨海副都心開発は、東京の活力と魅力を高める拠点として、また、世界に開かれた交流の地として東京港に展開する世界有数のビッグプロジェクトです。職と住の均衡のとれた東京の第七番目の副都心として、面積442ヘクタールの埋立地に約3万4千5百人が住み、約9万人が働く計画です。今日の社会経済状況などの変化に適切に対応しながら、職・住・学・遊の機能が有機的に連携するバランスのとれた複合的なまちづくりを進めています。

臨海副都心は、ウォーターフロントの美しい眺望を生かした開放的な空間に、業務・商業・居住などのさまざまな都市機能を配置しており、約5万3千人が働き、約2万人の都民が生活する“まち”へと成長するとともに、年間約4千8百万人が訪れています。

今後も、臨海副都心を世界に誇るMICE・国際観光拠点へと発展させ、日本経済を牽引する重要な戦略拠点となるように取り組んでいきます。

参考：MICEとは、多くの集客交流の見込まれるビジネス交流・イベント等の総称
・企業等の会議（Meeting）・企業等の行う報奨・研修旅行（Incentive Travel）
・国際機関等が行う国際会議（Convention）・イベント、展示会・見本市（Event／Exhibition）

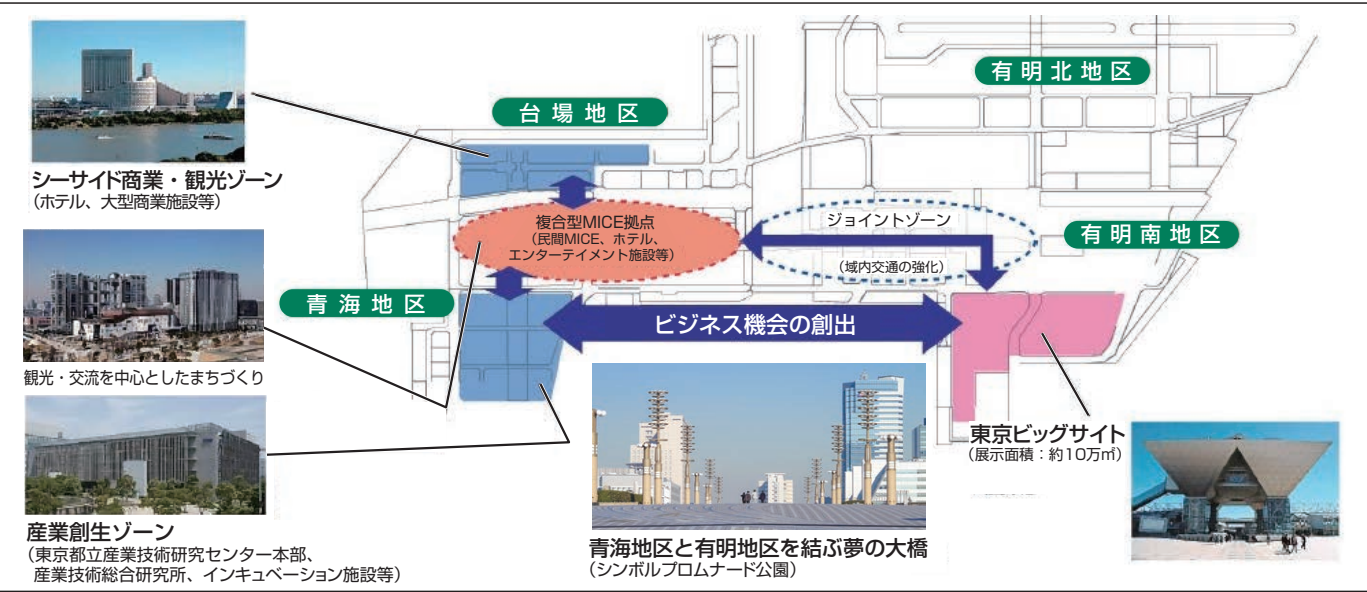
The development plan for Tokyo Waterfront City is a project on a scale rarely seen around the world that will develop the Port of Tokyo into a global center for exchange and serve as a foundation that increases the vitality and appeal of Tokyo. The plan is designed to convert 442 hectares of reclaimed land into the seventh sub-center and achieve a balance of business and residential space where 34,500 people live and 90,000 people work. While adequately responding to today's changing socioeconomic conditions, we are working on dynamic urban development that achieves a balance of organically linked functionality for work, living, learning, and entertain-

ment.

Tokyo Waterfront City provides a variety of urban functions that include business, commercial, and residential aspects in a spacious area that takes full advantage of the beautiful waterfront view. The waterfront has grown into a "city" where 53,000 people work, 20,000 people live, and some 48 million people visit annually.

We work to develop Tokyo Waterfront City into a world-re-nowned MICE & international tourist center and a vital strategic center for invigorating the Japanese economy.

Reference: MICE is the general term for Meetings, Incentive Travel, Conventions, and Events - business exchange and events that draw significant passenger travel.



魅力あふれる個性豊かな街並み

Districts with a charming and unique character

台場地区... Daiba Area



台場地区は、お台場海浜公園に沿って建ち並んでいる商業施設や業務施設が、美しい砂浜やレインボーブリッジと調和のとれた街並みを形成しており、多くの人々が集まる「東京の新名所」として定着しています。また水辺の景観を活かした眺望豊かな都市型住宅も整備されるなど、活力ある市街地が形成されています。

The Daiba Area forms an area with commercial and business facilities lined up along the Odaiba Marine Park in harmony with the beautiful white beach and Rainbow Bridge, becoming established as a new attraction that draws many people. In addition, a bustling urban district is taking shape through the development of urban housing with panoramic views taking advantage of the seaside scenery.

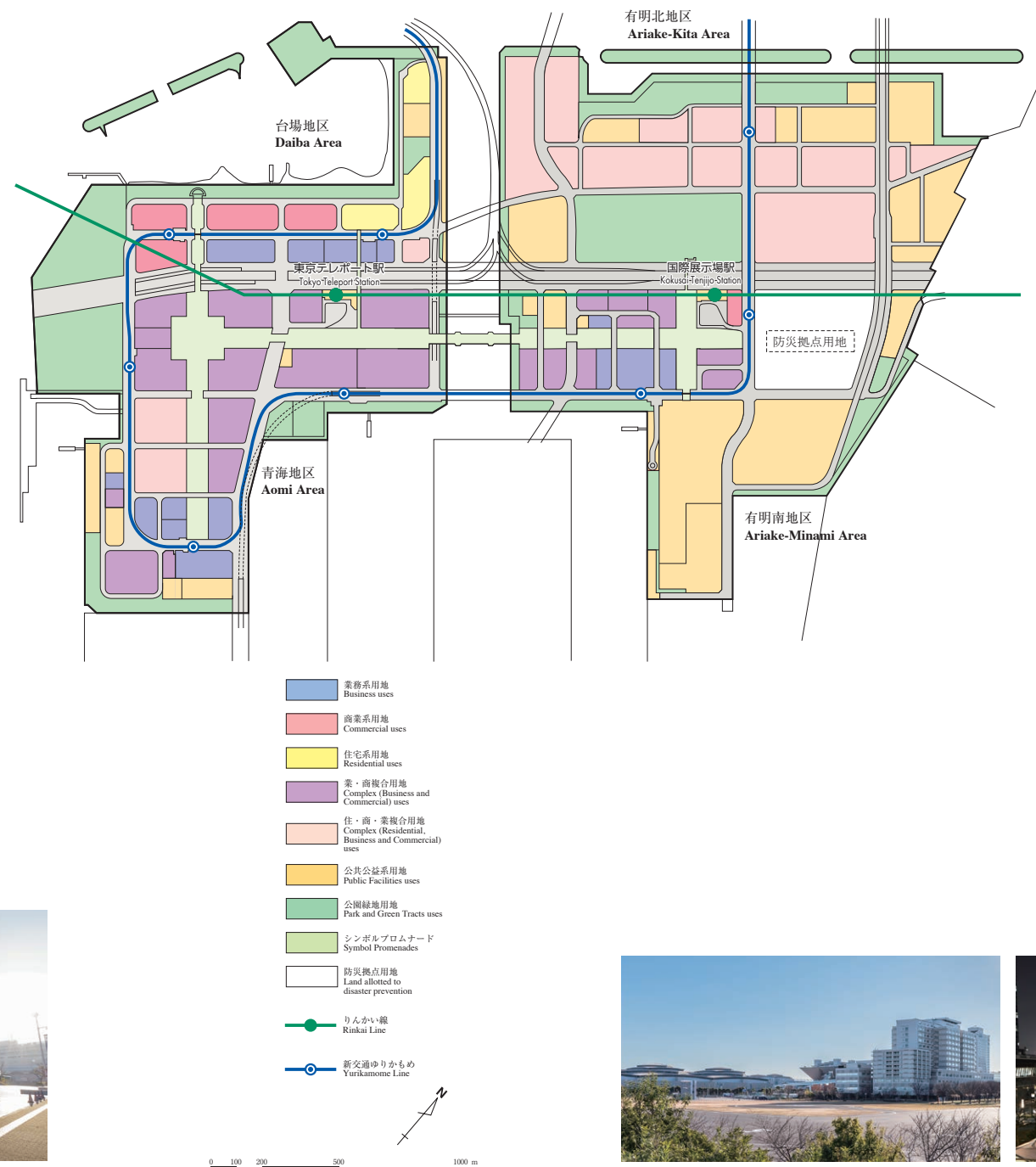
青海地区... Aomi Area

青海地区の北側は、臨海副都心のシンボルとなるセントラル広場を中心に「観光・交流を中心としたまち」を形成していきます。南側は、国際研究交流大学村が立地し、テレコムセンターなどの情報関連施設も集積しており、今後も「研究開発・産業創生のまち」を形成していきます。

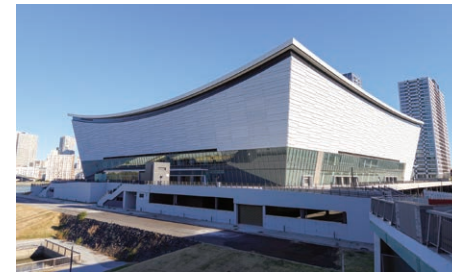
また、科学をコンセプトとした文化施設や、商業施設には、連日多くの人々が訪れています。

The north side of the Aomi area forms a zone primarily for tourism and human exchanges centered in the Central plaza, symbol of Tokyo Waterfront City. The south side is the home of Tokyo Academic Park for Research Exchanges, Telecom Center Building and a concentration of other information-based facilities. It will continue to develop as a research and development and industrial development zone.

Furthermore, the science themed cultural facilities, commercial establishment, receive countless visitors every day.



有明北地区... Ariake-Kita Area



有明北地区は、東京2020大会のレガシーをはじめとした多様な機能の集積により、魅力的なライフスタイルを楽しめる複合市街地を形成していきます。完成すると既存の物流関連機能に加え、居住・商業・業務機能等が複合する活力あふれるまちとなります。

ウォーターフロントの魅力を最大限に活かし、運河沿いの広大な敷地には有明親水海浜公園が開園し、水辺や緑と身近に触れ合える潤いと安らぎの空間が形成されています。

The Ariake-Kita Area brings together diverse functions in one zone, including functions that derive from the legacy of the Tokyo 2020 Games. As a result, this area is developing into a hybrid urban zone that offers an attractive lifestyle. In addition to existing distribution functions, it will, upon completion, form a community overflowing with vitality with a complex of residential, commercial and business functions.

Ariake Seaside Park is located on an expansive site along the canal and is opening to the public. The park takes full advantage of the charm of the waterfront and forms a space that will provide contentment and serenity through close encounters with the seaside and green surroundings.

有明南地区... Ariake-Minami Area

有明南地区の東京ビッグサイトでは、国際会議などが開催されるほか、数々の展示会が頻繁に開催されており、たくさんの来場者で賑わいを見せています。周辺に広がる施設は、シンボルプロムナード公園と隣接し、開放感あふれる魅力的空間となっています。

また東側には、災害時に後方医療活動も行う病院が立地し、広域的な防災支援活動のための公園も整備されています。

International conferences and various other exhibitions and events are held frequently at the Tokyo Big Sight located in the Ariake-Minami Area, which pulsates with the lively crowds of visitors who throng there. Facilities expand out over the area adjacent to Symbol Promenade Park, creating a charming atmosphere with a feeling of spaciousness.

Also, on the east side there is a hospital which provides posterior medical care during disasters and a large park for disaster prevention support activities.



生まれ変わる新たな魅力へ

Rebirth with New Appeal

豊洲・晴海地域は、戦後の東京の発展を支えてきた港湾物流施設の移転・再配置、エネルギー関連施設の機能縮小・停止などにより、大規模な未利用地が多く存在しています。また、この地域は、都心と臨海副都心の中間に位置するという特性を有しています。東京都は、これらの点を踏まえ、この地域において活力ある複合市街地の形成を目指すこととし、業務・商業、居住などの都市的な土地利用への転換の取組を進めています。

【開発目標】

- 1 職住近接の都市型居住のまちの形成
- 2 業務・商業、居住、文化などが調和した複合市街地の形成
- 3 水辺の魅力を生かした文化と交流のまちの形成

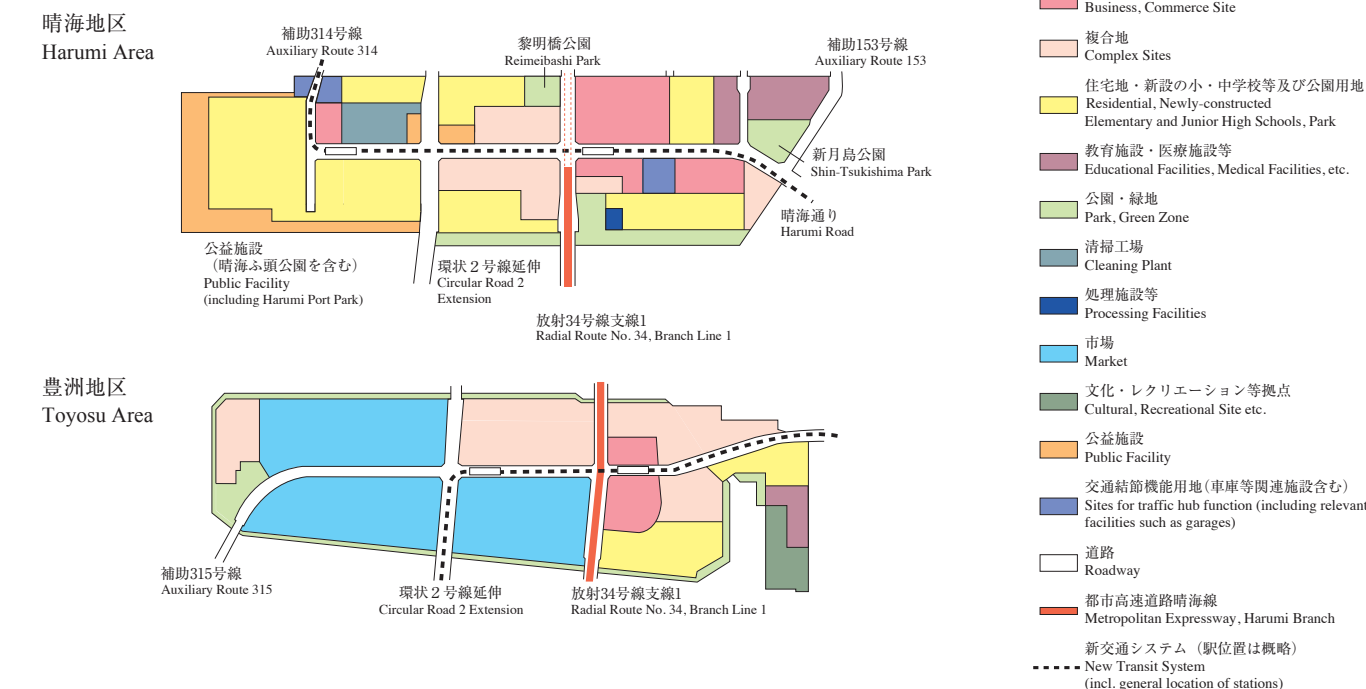
There is vast amount of unused space in the Toyosu-Harumi area due largely to the relocation and redeployment of the port distribution facilities that once supported growth in postwar Tokyo and the reduction or termination of the functions of energy-related facilities. This area has the added feature of being located halfway between Tokyo Waterfront City and the heart of the city. Aware of this potential, the Tokyo Metropolitan Government is pursuing the formation of a dynamic urban complex here while promoting efforts to transform the area for business, commercial and residential use worthy of the urban environment.



Development goals

1. Creation of an urban community that will bring the workplace and the residence in closer proximity
2. Formation of an urban complex harmonizing business, commercial, residential, cultural and other elements
3. Creation of a community of attractive waterfront cultures and for interaction of people

土地利用計画 ... Land Use Plan



快適な都市活動を支える

Supporting Comfortable Living Spaces

東京都では、大量に発生する廃棄物等を、焼却・破碎・リサイクル等により減量化・資源化し、最終処分量を削減したうえで、中央防波堤外側廃棄物処理場で埋立処分してきました。しかし、その容量も残りわずかになっています。

このため、同処理場の南側に新海面処分場の整備を進めており、段階的に廃棄物等の埋立処分を開始しているところです。

この新海面処分場は、東京港内に確保することができる最後の処分場であることから、廃棄物等のより一層の減量化・資源化を図るとともに、処分場自体の容量を拡大する施策等を実施して、1日でも長く使用できるよう努めています。

After resource conversion and recovery and reduction to the final disposal volume by incinerating, shredding and recycling, the waste that is generated in large volumes in Tokyo Prefecture is used for land reclamation in the Outer Central Breakwater reclamation area. However, very little capacity remains at that site.

Therefore, the development of the Shinkaimen Landfill Site is currently being promoted on the south side and the disposal of waste and other matter for land reclamation use is currently being phased in.

Since this new area will be the final disposal site available within the Port of Tokyo, efforts are being made to realize a further reduction and resource conversion of the waste, while taking steps to expand the capacity of the site itself to enable its continued utilization for as long as possible.



新海面処分場の概要 ... Overview of Shinkaimen Landfill Site

- 埋立面積：約480ヘクタール
- 地盤高：A.P. + 6.0 ~ A.P. + 30.0 m
- 廃棄物等受入量：約 12,000 万m³
- 護岸延長
- 外周護岸： 約6.5 km
- 中仕切護岸： 約7.4 km
- 合 計： 約13.9 km
- Area of reclamation area : approx. 480 ha
- Ground Level : A.P. + 6.0 ~ A.P. + 30.0 m
- Landfill capacity : approx. 120 million m³
- Shore protection Length
- Outer shore protection : approx. 6.5 km
- Partitions : approx. 7.4 km
- Total : approx. 13.9 km

充実した交通アクセス

Sufficient travel access

東京港臨海部では、東京港の振興及び埋立地の開発を促進するため、埋立地と内陸部を円滑に結ぶ道路網及び公共交通機関を整備し、臨海部の交通利便性の向上を図っています。

A network of roadways and public transport has been developed within the Port to facilitate connections between the reclamation areas and points inland as a way of stimulating the growth of the Port and expansion in the reclamation areas and we are taking steps to improve transportation convenience in the port areas.

道路網 Roadway Network

レインボーブリッジ ... Rainbow Bridge

レインボーブリッジは、東京港の中心部である、有明・青海・台場地区と都心を結び、上層は首都高速11号台場線、下層は臨港道路、新交通システムの二重構造のつり橋です。平成5年8月に首都高速道路、臨港道路部分が開通し、平成7年11月には東京臨海新交通臨海線「ゆりかもめ」も開通しました。



レインボーブリッジ（平成5年8月26日開通）
The Rainbow Bridge (Open August 26, 1993)

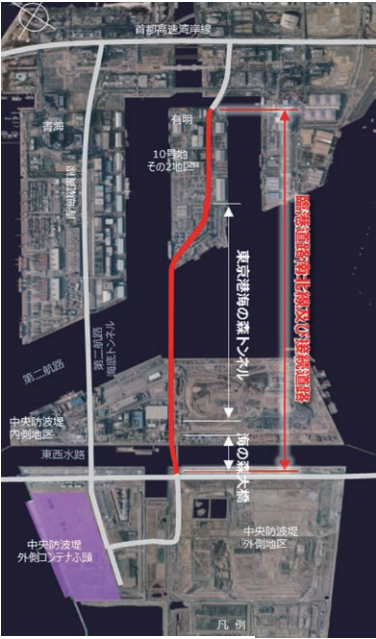
The Rainbow Bridge, a two-tiered suspension bridge with Metropolitan Expressway Route 11, the Daiba Line, on the upper level and the New Transit System, together with a waterfront road, on the lower, connects the central port area, Ariake, Aomi and Daiba with the heart of the city. The expressway and waterfront road opened in August, 1993, while Tokyo Waterfront New Transit "Yurikamome" began service in November, 1995.

- 総延長 3.75km
- 吊橋部長さ 918m
- 主塔の高さ 127m
- 航路限界高 A.P. + 54.4m
- 車線数 一般道路 往復 4車線
首都高速道路 往復 4車線
- Total Length: 3.75km
- Span Length: 918m
- Tower Height: 127m
- Passage Limit Height: A.P.+ 54.4m
- No. of Lanes: Ordinary Roadway 2 lanes in each direction
Expressway 2 lanes in each direction

臨港道路南北線及び接続道路 ... North-South Access Road

臨港道路南北線及び接続道路は、中央防波堤地区の新たな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道路です。整備区間は、10号地その2地区（江東区有明四丁目）から中央防波堤外側地区（同区海の森三丁目地先）です。令和2年6月20日に開通しました。

North-South Access Road constitute a new north-south route constructed in response to the increased cargo handling demand resulting from the creation of a new container berth at the Central Breakwater Area, which will strengthen the overall logistics capabilities of the Port of Tokyo as a whole. The construction zone extended from Area 2, Plot 10 (Ariake 4-chome, Koto-ku) to the Central Breakwater Outer Area (fronting onto Umi-no-mori 3-chome, Koto-ku). The route opened to traffic on June 20, 2020.



- 延長 約3.7km
- 車線数 往復4～6車線
- Length: Approx.3.7km
- No.of lanes: 4 to 6 lanes in both directions



東京港海の森トンネル（令和2年6月20日開通）
Uminomori Tunnel
(Open June 20, 2020)



海の森大橋（令和2年6月20日開通）
Uminomori-ohashi Bridge
(Open June 20, 2020)

公共交通機関 Public Transport

- ゆりかもめ（東京臨海新交通臨海線）
Yurikamome Line
- りんかい線（大崎～新木場）
Rinkai Line (Osaki～Shinkiba)
- 海上輸送システム
Waterway Traffic
- 臨海副都心
Tokyo Waterfront City



ゆりかもめ（東京臨海新交通臨海線） ... Yurikamome Line

ゆりかもめは、都心部の新橋から臨海副都心を経て、豊洲を結ぶ新交通システムです。

最新の技術を駆使したコンピューター制御による自動運転で運行しており、低公害で快適な、未来都市にふさわしい交通機関です。

また、全線が高架となっており、車窓から臨海部のダイナミックな景色を楽しむことができます。

The Yurikamome is an Automated Guideway Transit (AGT) System connecting Shimbashi in central Tokyo to Toyosu, via Tokyo Waterfront City. Operated automatically under computer control using brand-new technology, it is a low-emission and comfortable transit system suitable for the futuristic city. With its entire line elevated, it offers a dynamic seaside view from the train windows.



- 延長 約14.7km（16駅）
- 所要時間 約31分
- 輸送力 約12,000人／時（ピーク時）
- 運転本数 片道 19本／時（ピーク時）
（催し物によって、増発ダイヤで運行）
- Length: Approx. 14.7km(16 stations)
- Transit Time: Approx.31 min
- Capacity: Approx. 12,000 passengers/hr. (peak)
- No. of train: 19/hr.each direction (peak)
(depending on the event, the number of trains may be increased)

東京臨海高速鉄道「りんかい線」 ... Tokyo Waterfront Area Rapid Transit, Inc. "Rinkai Line"

JR京葉線・武蔵野線及び東京メトロ有楽町線に接続する「新木場」駅から、臨海副都心の中心「東京テレポート」駅、さらに「天王洲アイル」駅を経て、JR山手線・湘南新宿ラインに接続する「大崎」駅に至るりんかい線は平成14年12月に全線が開業しました。全線開業と同時にJR埼京線と相互直通運転を実施しており、首都圏の広域鉄道ネットワークとしての役割を担っています。

The Rinkai Line went into full operation in December 2002. This Rinkai Line connects two terminal stations: Shin-Kiba Station that links to the JR Keiyo Line and the JR Musashino Line as well as the Tokyo Metro Yurakucho Line, and JR Osaki Station that links to the JR Yamanote Line and the JR Shonan-Shinjyuku Line, running through Tokyo Teleport Station at the core of Tokyo Waterfront City and Tennozu Isle Station. At the same time as the opening of the entire line, we will have mutual direct service with the JR Saikyo Line, playing the role of a wide-area railway network in the Tokyo metropolitan area.



- 延長 約12.2km（8駅）
- 所要時間 約19分
- 輸送力 片道 約18,000人／時（ピーク時）
- 運転本数 片道 12本／時（ピーク時）
（催し物によって、増発ダイヤで運行）
- Length: Approx. 12.2km(8 stations)
- Transit Time: Approx. 19 min
- Capacity: Approx. 18,000 passengers/hr. each direction (peak)
- No. of train: 12/hr. each direction (peak)
(depending on the event, the number of trains may be increased)

海上輸送システム ... Waterway Traffic System

海上の公共輸送機関として、平成8年4月1日から水上バスが、都心に近い日の出頭を基点に、お台場海浜公園等を結んで運航しています。

The water bus, a public marine transportation system based in the Hinode Terminal near the city center, went into service on April 1, 1996 on the distance between Odaiba Marine Park.



海辺の憩いとうるおい

Relaxation and Contentment along the Seaside

令和7年4月1日現在



- 海浜公園 Seaside Park
- ふ頭公園 Port Park
- 緑道公園 Greenway

公園名 Name of Park	交通 Access	特色 Characteristics
1 お台場海浜公園 Odaiba Marine Park	新交通ゆりかもめ お台場海浜公園駅、台場駅下車 徒歩3分 海上バス（日の出桟橋⇨お台場海浜公園）お台場海浜公園下船	磯遊び、ボードセーリング・景観・砂浜遊び・ランニング
2 大井ふ頭中央海浜公園 Oi Central Seaside Park	モノレール 大井競馬場前下車 徒歩7分 京急バス（大森駅⇨八潮パークタウン）中央公園下車 徒歩3分	各種スポーツ（有料）・ドッグラン・磯遊び・釣り・自然観察・散策
3 東京港野鳥公園 Tokyo Port Wild Bird Park	モノレール 流通センター下車 徒歩15分 京急バス（大森駅⇨京浜島循環）野鳥公園下車	〈有料公園〉 野鳥・自然観察・散策・環視
4 葛西海浜公園 Kasai Marine Park	JR葛西臨海公園駅下車 徒歩11分 都バス（葛西駅⇨葛西臨海公園駅）葛西臨海公園駅下車 徒歩12分	砂浜遊び・釣り・スポーツ・バーベキュー・野鳥・自然観察
5 若洲海浜公園 Wakasu Seaside Park	都バス（東陽町駅前⇨JR・有楽町線新木場駅前⇨若洲キャンプ場） 若洲ゴルフリンクス・若洲キャンプ場前下車	ゴルフ場（有料）・海釣り施設 サイクリング
6 城南島海浜公園 Jonanjima Seaside Park	京急バス（JR大森駅⇨城南島循環）城南島四丁目下車 徒歩3分	キャンプ場・オートキャンプ場（有料） 景観・散策・砂浜遊び・スケボー広場・ドッグラン
7 辰巳の森海浜公園 Tatsumi Seaside Park	有楽町線辰巳駅下車 徒歩7分	バタ・ゴルフ・フリーテニスなど（有料） 散策・芝生公園・ドッグラン
8 有明水海浜公園 Ariake Water Seaside Park	新交通ゆりかもめ 有明テニスの森下車 徒歩5分	ランニング・散策・景観
9 海の森公園 UMI no MORI PARK	都バス/りんかい線（東京レポート駅⇨海の森公園） 車 首都高台場線台場ICを降りフェリーふ頭方面へ約15分 シャトルバス（新木場駅⇨海の森公園）	バーベキュー・自然観察
10 みなとが丘ふ頭公園 Minatogaoka Port Park	都バス（品川駅港南口⇨大田市場、大井埠頭パンパル前）東京税関大井出張所 下車 徒歩2分	バーベキュー・芝生広場 散策・景観
11 京浜島つばさ公園 Keihinjima Tsubasa Park	京急バス（大森駅⇨大森海岸駅⇨京浜島循環）京浜島海上公園下車	バーベキュー・芝生広場 散策・景観
12 青海南ふ頭公園 Aomi Minami Port Park	新交通ゆりかもめ テレコムセンター駅下車 徒歩4分	散策・景観
13 辰巳の森緑道公園 Tatsumi Greenway	有楽町線辰巳駅下車 徒歩1分	運動広場・芝生広場
14 シンボルプロムナード公園 Symbol Promenade Park	新交通ゆりかもめ 台場駅、テレコムセンター駅、有明駅ほか りんかい線 国際展示場駅、東京レポート駅下車	散策・景観・ランニング

海上公園 Marine Parks

東京港では、自然環境の回復と保全を図るとともに都民が港の景観や水辺と親しめる場として海上公園の整備を進めています。スポーツ、釣り、野鳥観察などのレクリエーションを楽しむことができる公園となっており、令和7年4月現在、40か所を開園しています。

最初の公園を開園してから長期間が経過し、都民の生活環境や東京の都市構造に大きな変化が見られていることから、平成29年5月に公園の整備・運営・管理に関する中長期的な指針として「賑わいと自然あふれる海辺を目指してー海上公園ビジョンー」を策定しました。現在、このビジョンに基づき、生物多様性保全など自然環境面での取組を強化するとともに、地域や民間との連携による新たな賑わいの創出などを進めています。

海上公園ホームページ（Marine Parks website）
<https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp/kanko/park/>

The Port of Tokyo is promoting restoration and preservation of the natural environment and is moving forward with the development of Marine Parks where local residents can become familiar with the harbor ascenery and waterways. There are 40 parks as of April 2025, and these are already providing opportunities to engage in sports, fishing, bird watching and other recreational activities.

As a long period of time has elapsed since the opening of the first park, and there has been a big change in the living environment of local residents and the urban structure of Tokyo, in May 2017,

"New Marine Parks' Vision in Tokyo: aspiring the splendid nature and people's joy" was drafted as medium-to-long-term guidelines for the maintenance, operation and management of the parks. Based on this vision, we are strengthening our efforts on the natural environment such as conservation of biodiversity, and meanwhile create new prosperity through cooperation with regional and private sectors.



① お台場海浜公園（おだいばビーチ）Odaiba Marine Park (Odaiba Beach)



④ 葛西海浜公園（西なぎさ）Kasai Marine Park (West Beach)



⑫ 青海南ふ頭公園（夜景）
Aomi Minami Port Park (looking point of good night view)



⑭ シンボルプロムナード公園（センタープロムナード）
Symbol Promenade Park (Center Promenade)

東京の防災

Disaster Prevention at the Port of Tokyo

東京港の高潮・地震・津波対策について … Measures against storm surge, earthquake, and tsunami at the Port of Tokyo

東京港は、南西向きに開いた閉鎖性が高く水深の浅い東京湾の湾奥に位置するため、高潮の影響を極めて受けやすい地域になっています。

また、東京港の背後には、首都中枢機能や業務・商業等の都市機能が極めて高度に集積しています。

さらに区部東部には、満潮面以下のゼロメートル地帯が広がり、ひとたび浸水すれば甚大な被害を及ぼす浸水危険度の高い地域が存在しています。

このため、高潮や津波から都民の生命・財産を守り、都民が安全で安心して暮らせるよう、防潮堤、内部護岸、水門、排水機場などの海岸保全施設の整備に取り組んでいます。

東京港の海岸保全施設は、国内最大級であった伊勢湾台風級の台風による高潮からの防護を目的として昭和36年（1961年）より本格的な事業として整備が進められ、高潮などから国土を守る防潮堤、水門、排水機場は概成しています。

都はこれまで、平成24年度に策定した「東京港海岸保全施設整備計画」に基づき、大規模地震を対象として、防潮堤等の耐震性を強化するとともに、水門や排水機場の電気・機械設備が浸水しないよう、耐水対策に取り組んできました。

令和4年度には、整備計画（令和4～13年度）を新たに策定し、耐震・耐水対策に加え、気候変動がもたらす海面水位の上昇や降雨量の増加にも対応するとともに、水門や陸こう等の操作体制の迅速性・確実性を確保するなど、防災機能の一層の強化にも取り組んでいます。



防潮堤 Tide Embankment

The Port of Tokyo is located deep within the Bay of Tokyo, which is highly isolated to the southwest and has very shallow waters. As such, the area is highly susceptible to the effects of storm surge.

Also, to the rear of the Port of Tokyo is a high concentration of municipal functions, including core metropolitan functions, operations, and businesses.

Furthermore, in the eastern area of the Tokyo wards area is a vast "zero meter zone" where the ground is below sea level at high tide, meaning that there are areas of the city facing a high level of flood risk that would cause massive damage in the event of flooding

As such, we continue to work on the development of coastal protection facilities including tide embankments, interior embankments, floodgates, and drainage pump stations in order to protect the lives and assets of our residents from storm surge and tsunami as well as provide a secure, worry-free living environment.

Serious development of the Port of Tokyo's coastal protection facilities began in 1961, with the goal of providing protection from storm surges equivalent to those caused by a typhoon on the scale of the Ise Bay Typhoon (Typhoon Vera, in 1959), one of the largest typhoons to ever hit Japan. Facilities that were more or less completed during this period included tide embankments, floodgates, and drainage pump stations designed to protect the national territory from storm surges.

In accordance with the Port of Tokyo Coastal Protection Facility Preparation Plan formulated in 2012, the Tokyo metropolitan government has been working to strengthen the disaster prevention functions of seawalls and other facilities as large-scale earthquake countermeasures, as well as flooding countermeasures to avoid flooding of the electrical and mechanical equipment at the floodgates and drainage pump stations.

In 2022, a Facility Preparation Plan (FY 2022-2031) was newly formulated to respond to rising sea levels and increased rainfall brought about by climate change, in addition to earthquake and flooding countermeasures. Furthermore, we are working to strengthen disaster prevention functions, for example by ensuring rapid, reliable operation of the floodgates, inland locks, etc.



内部護岸 Interior Embankment

防潮堤、水門、排水機場、陸こう … Tide embankments, Floodgates, Drainage Pump Stations, and Inland Locks

東京都の沿岸部には、高潮や津波から都民を守るため、海岸保全施設を整備しています。防潮堤は干潮面から高さ5.6～8.0mの高さで設置し、運河部には水門を設け潮位の上昇により浸水のおそれがある時には閉鎖します。排水機場は水門を閉じた後、降雨による水門内側の運河の水位上昇を抑えるため、ポンプを運転し海水を外水側に強制排水する施設です。防潮堤や水門の内側にある埋立地には、水辺への親しみやすさ等にも配慮し、防潮堤より低い高さで内部護岸が整備されています。防潮堤と道路が交差する箇所や、港湾貨物を扱うふ頭の出入口など、防潮堤を連続させられない箇所には防潮機能を有する開閉式の門扉（陸こう）を設けています。通常は車両などの通行を確保するため開放し、潮位の上昇により浸水のおそれがある時には門扉を閉鎖します。

これらの海岸保全施設がそれぞれの機能を果たすことによって、高潮や津波による水害から市街地を守っています。

高潮対策センター … Storm Surge Management Center

高潮、地震、津波などの非常事態に迅速に対応するため、東京港には水門の操作等を統括する高潮対策センターが設けられています。東京港の水門には昭和54年から「遠隔制御システム」を順次導入し、情報の集中管理、指揮・命令系統の一元化及び水門操作等の迅速化を図ってきました。

さらに、危機管理体制の強化を図るため、第二高潮対策センターを配置し、両センターから、全水門を遠隔操作ができるようになりました。これにより、相互にバックアップ可能な体制を整えています。

また、全ての海岸保全施設が確実に機能するよう、日々の施設管理・維持点検並びに機器の動作確認を行っています。

In the Along with the coast of Tokyo, coastal protection facilities have been set up in order to protect the populace from storm surge and tsunami. The tide embankment is built at a height of 5.6-8.0m from the low tide water level, and a floodgate is built in the canal part which closes when there is a danger of flooding due to rising tide levels. The drainage pump station is designed so that after the floodgate is closed, a pump can be operated to forcibly drain the seawater into the outside water in order to prevent canal water levels from rising on the inside of the floodgate due to rainfall. With consideration for approachability toward the waterfront as well, in the interior embankment located inside the tide embankment and floodgate there is an internal shore bank constructed at a height which is lower than the tide embankment. In places where the tide embankment intersects with roads or the tide embankment is blocked its continuity such as gateways in cargo handling berths, openable gates (inland locks) are installed. Such gates are opened so that vehicles and other traffic can pass at normal times, and they are closed when there is a risk of flood due to rising tide levels.

By fulfilling their respective functions, these coastal protection facilities protect the town areas from flood damage due to storm surge and tsunami.



To ensure rapid response to storm surge, earthquake, tsunami, and other emergency situations, a Storm Surge Management Center, which controls the operation of floodgates and other facilities, has been established in the Port of Tokyo. For floodgates in the Port of Tokyo, "Remote Control System" has been introduced sequentially since 1979 to ensure uniform management of information gathering and centralization of chain of command as well as speed up of operations such as floodgate control.

Moreover, in order to work toward strengthening the crisis management system, 2nd Storm Surge Management Center was set up. This Center together with the abovementioned Storm Surge Management Center enables remote operation of all floodgates. In this way, a system which enables mutual back-up is set up.

Furthermore, to ensure all coastal protection facilities function properly, we conduct daily facility maintenance, inspections, and equipment operational checks.



第二高潮対策センター Second Storm Surge Management Center

臨海副都心の安全で安心なまちづくり

Tokyo Waterfront City – Creating a Safe and Secure Town

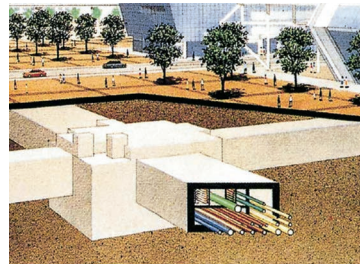
臨海副都心は「災害に強いまち」をまちづくりのコンセプトとして、必要な防災対策が施されています。

2011年3月に発生した東日本大震災においても、臨海副都心内の建物や施設に大きな損傷をもたらす液状化被害等は無く、これまでの防災対策の効果が確認されました。

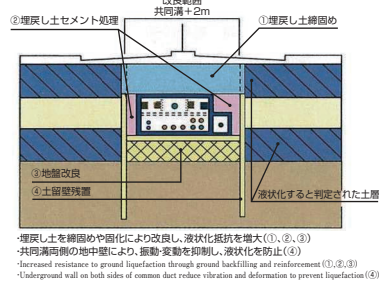
■ 都市インフラの耐震対策と共同溝

ゆりかもめの橋脚や公共施設などの建造物は、関東大震災級の地震にも耐えられるように造られています。

また、上下水道・電気・ガス・情報通信・地域冷暖房用熱供給などを収容する共同溝が、地中壁の打設や地盤改良による液状化対策を行った上、道路、公園などの地下に整備されており、地震時のライフラインの安全性が確保されています。



共同溝システムのイメージ図
Common duct system image diagram



液状化のイメージ図
Liquefaction countermeasure image diagram

■ 津波・高潮への対応

東京港における最大の想定津波の高さは、南海トラフ巨大地震において最大T.P.+2.63mと予測されていますが、臨海副都心では日本で過去最大級の台風に備えた高さT.P.+5.37～6.87mの防潮堤が整備されており、十分な安全性が確保されています。

■ ゆとりある土地利用計画

臨海副都心ではゆとりある土地利用計画を推進しており、公園・緑地等の多くのオープンスペースは災害発生時には一時的な避難地、仮設住宅の建設場所、物資の集積地となります。



イーストプロムナード East Promenade



セントラル広場 Central Plaza

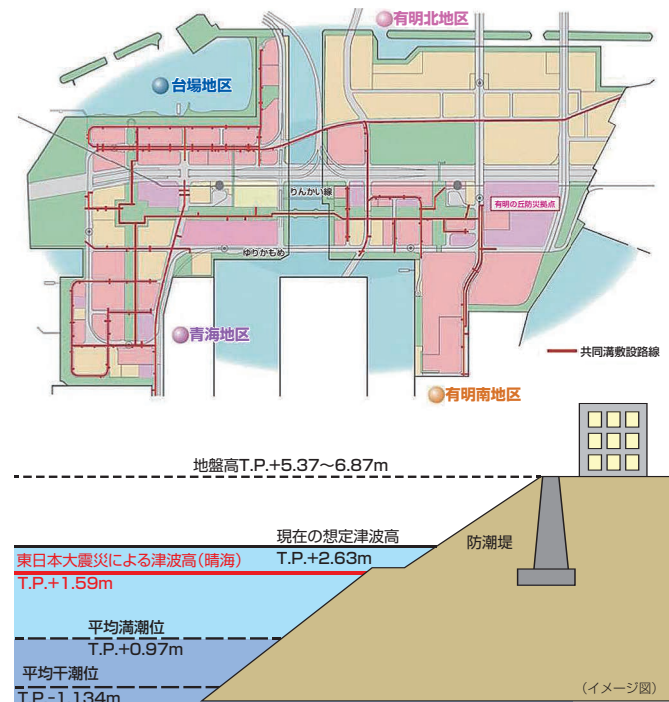


臨海副都心 Tokyo Waterfront City

Tokyo Waterfront City has embraced an urban planning concept of "strong against disasters" and has established necessary disaster prevention countermeasures.

The buildings and facilities within Tokyo Waterfront City were largely undamaged by the liquefaction brought on by the Great East Japan Earthquake of March 2011, which served to confirm the efficacy of the disaster prevention measures implemented thus far.

臨海副都心に整備された共同溝 Common ducts within Tokyo Waterfront City



想定津波高と東日本大震災による津波高の比較
Comparison between estimated tsunami height and tsunami height caused by the Great East Japan Earthquake

Urban infrastructure earthquake resistance measures and common duct

Buildings and structures such as the Yurikamome support structure and other public facilities are designed to withstand earthquakes equivalent to the size of the Great Kanto Earthquake.

Furthermore, a common duct containing waterworks lines, electricity, gas, communications lines and district heat supply has been constructed below roads and parks.

The duct has been designed with concrete casts and subterranean reinforcement to ensure the stability of city lifelines in the event of an earthquake.

Response to tsunami and storm surge

The estimated maximum height of a tsunami in the Port of Tokyo is estimated at a maximum T.P. + 2.63m in the event of a the Nankai Trough Mega Earthquake. However, Tokyo Waterfront City includes storm surge prevention walls designed for a height of T.P. +5.37～6.87m, which could withstand the most destructive typhoon in Japan, and ensures sufficient safety.

Relaxed land use planning

Tokyo Waterfront City promotes a land usage plan that stresses reasonable land usages and calls for the construction of many parks, greenery, and open spaces, which in the event of a disaster can be used as temporary evacuation sites, construction sites for temporary housing, and as collection sites for relief supplies.

大地震に備える港湾施設

Port facilities in preparation for a large earthquake

阪神・淡路大震災の被災経験を踏まえ、東京港では災害時における人や緊急物資の安全な輸送を確保し、また、首都圏の経済活動を支える物流機能を確保するために、内貿ふ頭や国際コンテナターミナルなど、港湾施設の耐震強化を進めています。

また、災害時に人や物資を運河等の水上からも輸送できるよう、護岸の整備等に合わせて、緊急時に船舶が利用できる船着場（東京港防災船着場）を整備していきます。

■ 海上輸送基地と耐震強化岸壁

震災時において、他県等からの緊急物資の受入や帰宅困難者の広域輸送の拠点となる海上輸送基地として、東京都地域防災計画震災編（令和5年修正）において、19箇所のふ頭を位置づけています。この海上輸送基地としての役割を果たすとともに、復旧までの間にも一定の物流機能を確保し、経済活動の維持と復興の迅速化が図れるよう、港内のふ頭に耐震強化岸壁を位置づけています。耐震強化岸壁は、東京港第9次改訂港湾計画において、49バースが計画されています。

■ 東京港防災船着場

災害時において、傷病者や医療従事者、帰宅困難者の人員輸送や医療・緊急物資といった物資輸送など、東京港における水上輸送拠点となる施設として、内部護岸の切下げ部など38箇所を位置づけています。

■ 東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点

平成22年7月に、東京臨海広域防災公園（基幹的広域防災拠点有明の丘地区）が開園しました。本公園は首都圏で大規模な地震災害等が発生したときに、公園全体が広域的な指令機能を受け持つヘッドクォーターとなるとともに、平常時には、東京臨海部の緑の拠点として臨海副都心におけるにぎわいと交流の空間を提供しています。

「有明の丘地区」は、被災時に、国・地方公共団体等の合同現地対策本部を設置し、広域支援のコア部隊等のベースキャンプ、災害時医療の支援基地として機能します。



We are proceeding with the reinforcement of domestic trade terminals, international trade container terminals and other port facilities to improve their earthquake resistance with the aim of assuring the safe transport of people and emergency relief supplies during a disaster and assuring the continuation of the distribution functions that support the economic activities of metropolitan Tokyo taking into account the experiences of disaster damage resulting from the Great Hanshin-Awaji Island Earthquake in the recent past.

In addition, along canal banks, to enable transportation of peoples and goods at the time of disaster, development of wharfs (Tokyo Port Disaster Prevention Wharfs) for small boats for emergency use shall be executed, together with canal bank protection works.

Maritime transportation bases and earthquake-proof reinforced quays

The Tokyo Metropolitan Area Disaster Prevention Plan for Earthquake (modified in 2023) designates 19 port terminals to serve as marine transport bases for the acceptance of emergency supplies from other prefectures and as large-scale evacuation centers in the event of a disaster. In addition to serving as marine transport bases, to ensure these terminals also serve to provide a certain level of distribution functionality during disaster recovery, thus supporting economic activity and speeding up the recovery process, the plan calls for the construction of earthquake-proof reinforced quays at these terminals. The plan for earthquake-proof reinforced quays is included in The Port of Tokyo 9th Revised Port Plan, which plans for the construction of 49 berths.

Tokyo Port Disaster Prevention Wharfs

A total of 38 sites, including sites with lowered interior embankments, have been prepared to provide bases for water transportation within the Port of Tokyo when a disaster occurs. Such transportation would include transportation of sick or injured persons and medical staff, and transportation of stranded commuters, as well as transportation of cargo such as medical goods and emergency goods.

Backbone Wide-Area Disaster Prevention Facilities along the Waterfront Area in Tokyo Bay

In July 2010, the Tokyo Rinkai Disaster Prevention Park (back-bone wide-area disaster prevention base, Ariake district) was opened. This park is designed so that, in the event of a large-scale disaster, the entire park can serve as a disaster management headquarters while during normal conditions functioning as a center of lush greenery, providing a space for fun and interaction for Tokyo Waterfront City.

During a disaster, the Ariake area will be the location where national and local government can establish a local disaster response headquarters and serve as a base camp for core personnel providing wide-area support. The area will also function as a support base for disaster medical relief.

東京港の様々な施設

Various facilities at the Port of Tokyo

港は、そこで働く人々にとっては働く場であり生活の場にもなっています。

快適な職場環境や生活環境をつくるため、宿泊施設や休憩施設などの福利厚生施設を提供しています。

The Port is a workplace as well as a place of everyday lives for those employed there.

Lodgings, restaurants and other welfare facilities are provided with the aim of creating a pleasant workplace and living environment.



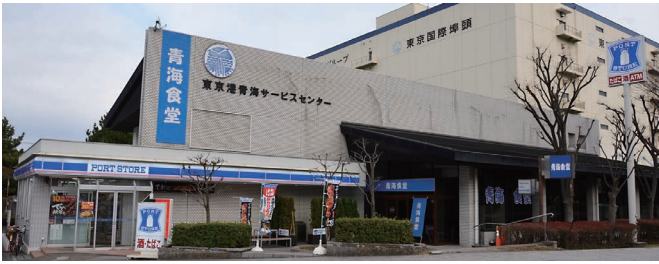
品川台場食堂 “Shinagawa Daiba Restaurant”



第三宿泊所(むつみ荘) The Third Lodging “Mutsumiso”



東京海員会館 “Tokyo Kaiin Kaikan”



青海サービスセンター “Aomi Service Center”

東京夢の島マリーナ ... Tokyo Yumenoshima Marina

都民の海洋性スポーツ・レクリエーションの振興と海洋思想の普及を目指して、平成4年1月に一部オープンしました。

平成5年5月に全面オープンし、専用 660 隻（ビジター専用 15 隻）の保留能力があります。

都心からもほど近く、マリンスポーツや自然回帰の拠点として、また都民の憩いの場所として注目を集めています。

A portion of the Tokyo Yumenoshima Marina was opened in January 1992 with the goal of arousing a stronger awareness of the marine environment and promoting marine sports and recreation activities among the citizens of the city.

Fully opened in May, 1993, it has the capacity to hold 660 ships for dedicated use (and 15 visitor ships)

Located near the heart of the city, it is becoming a focus of public attention as a center for marine sports and a place where you can commune with nature or simply relax.



東京ヘリポート ... Tokyo Heliport

我が国最大の規模を誇る公共用ヘリポートで、年間の離着陸回数は、約2万回にのぼります。場内には、警視庁、東京消防庁等の防災ヘリコプターをはじめ、テレビ局、新聞社、民間航空事業者等のヘリコプター約60機が定置されています。



This facility is the largest public heliport in Japan, with around 20,000 landings and takeoffs per year. Approximately 60 helicopters operate from Tokyo Heliport, including helicopters operated by the Tokyo Metropolitan Police Department, the Tokyo Fire Department and other disaster-prevention organizations, as well as helicopters used by television stations, newspapers, civil aviation firms, and others.

美しい島々を支える

Lending Support to Scenic Islands



The ports, fishing ports, airports and shorelines of the Izu and Ogasawara Islands play a central role as key facilities that have a direct effect on the industry and economy of the islands as well as medical treatment and culture, as bases for transporting people and goods, and as bases for the disaster prevention.

The island dwellers numbering 23,300 live (as of January 1, 2024) in the two towns and seven villages scattered over the 412.6km² area of the archipelagoes, which are administered by the Tokyo Metropolitan Government. The islands are also visited by many tourists.

小笠原諸島 ... Ogasawara Islands

昭和43年6月に東京都に返還された小笠原諸島の早期復興を図るため、翌年、小笠原諸島復興特別措置法が制定されました。

これに基づく事業の推進により、現在では父島の二見港と母島の沖港に定期船が接岸できる港が完成しています。

また、空港の整備については、交通アクセスの改善を図るものとして、航空路案の検討を進めています。

平成23年6月、小笠原諸島は世界自然遺産に登録されました。

The Ogasawara Islands Reconstruction Special Measures Law was enacted in 1969 to promote the rapid reconstruction of the island group subsequent to their return to Tokyo Metropolitan Government administration in June of the previous year. The forward thrust generated by this legislation has to far witnessed the realization of two ports capable of vessel moorage, Futami Port on Chichijima and Oki Port on Hahajima, and the construction of an airport, a long-sought goal ever since the return of the islands to Japan.

Concerning the construction of an airport to improve the access to the islands, several different air routes are being studied.

The Ogasawara Islands were registered as the world natural heritage in June 2011.



二見港 Port of Futami

伊豆諸島の港湾、漁港、空港及び海岸並びに小笠原諸島の港湾及び漁港は、人と物を運ぶ拠点として、また島の産業経済、医療、文化などに直接影響を及ぼす基幹施設として、さらには防災拠点としても重要な役割を担っています。

これらの諸島は行政上東京都に属し、総面積 412.6km²、2町7村に約23,300人（令和6年1月1日現在）の人々が生活を営んでいます。また、多くの観光客が島を訪れます。

伊豆・小笠原諸島位置図
Routes between Tokyo and the Islands



()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

伊豆諸島 ... Izu Islands

伊豆諸島は、概して海岸線が切り立っています。湾の入り込みも少なく、加えて風波の強い特有の気象条件下にあるため、港湾の整備も技術面・コスト面ともに、困難な問題を多く抱えています。この厳しい自然環境が、島の発展の大きな障害となっています。

昭和28年、離島の後進性を克服し、産業の振興と生活の安定・向上を図るため、離島振興法が制定されました。以降、港湾・漁港・空港・海岸の整備が計画的に着々と進められています。

現在、本土からの大型定期船が接岸できる港は、8島15港（港湾10、漁港5）になっています。また、都営空港は5島5空港となっています。



大島全景 Entire View of Oshima Island



元町港 Motomachi port



利島港海岸 Toshima port shoreline



八丈島全景 Entire View of Hachijojima Island



神湊漁港 Kaminato fishing port



新島空港 Niijima Airport

調布飛行場 ... Chofu Aerodrome

平成4年7月、国から管理を引き継ぎ場外離着陸場として管理してきた東京都調布離着陸場は、航空法に基づく公共用飛行場としての整備が終了し、平成13年3月東京都調布飛行場として新たに開港しました。

この飛行場は、大島、新島、神津島、三宅島との間のコミュニーター航空や航空測量などの航空機使用事業の拠点となっています。

また災害時には、救急・救難活動の拠点や緊急物資輸送等の基地として機能します。



The Izu Islands are constantly buffeted by storms and their sheer shorelines leave scant room for shelter. Providing for port facilities under such distinctive conditions has been accomplished only with an ample measure of adversity, both in terms of technology and cost. Growth in the islands has also been seriously hindered by the severity of the natural environment.

Seeking to keep the advancement of isolated islands in line with that of the rest of the nation, the Solitary Islands Development Act was enacted in 1953 to encourage industry and stabilize and improve living conditions. Consequently, a steady expansion is being undertaken as plans are drawn up for the development of ports, fishing ports, airports and shorelines.

At present, there are 15 harbors (10 ports, 5 fishing ports) on eight of the islands that can accommodate large-size vessels from the mainland. In addition, Tokyo Metropolitan Government also operates five airports on five of the islands.

Tokyo Metropolitan Government took over the management of the Chofu Aerodrome from the national government in July 1992. Its development as a public airport under Civil Aeronautics Act was completed and operations were launched in March 2001 as the TMG Chofu Aerodrome.

The Aerodrome is a commuter transportation base for flights to Oshima, Niijima, Kozushima and Miyakejima, while also functioning as a base for various other aerial work services such as aerial surveying.

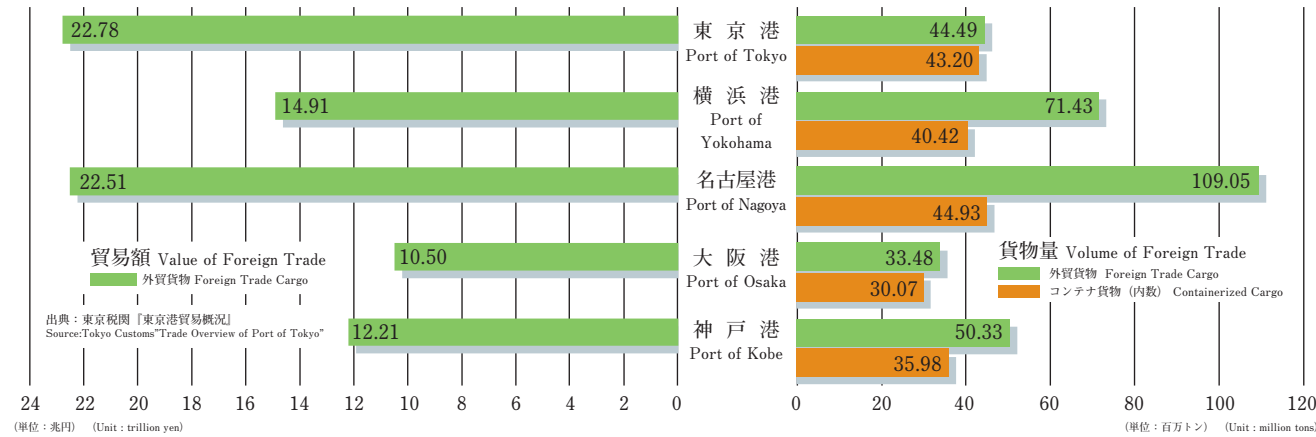
In addition, it serves a base for disaster relief acts and transport of emergency relief supplies.



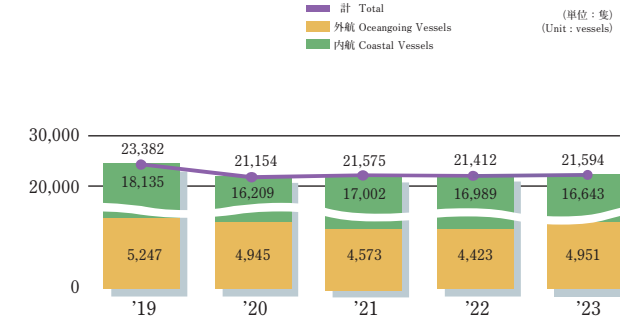
東京港の港勢

Port of Tokyo Statistics

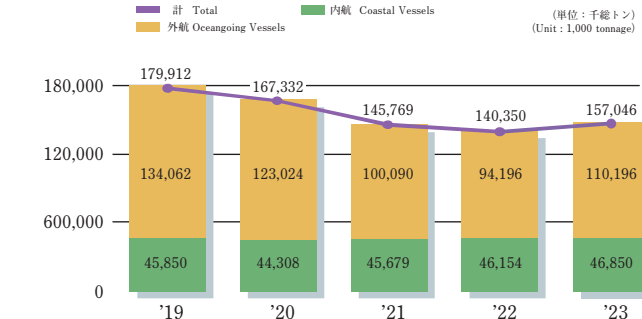
国内主要港外貿易貨物量及び貿易額（2023年） Volume and Value of Foreign Trade at Major Domestic Ports(2023)



入港船舶一隻数ー Incoming Vessels



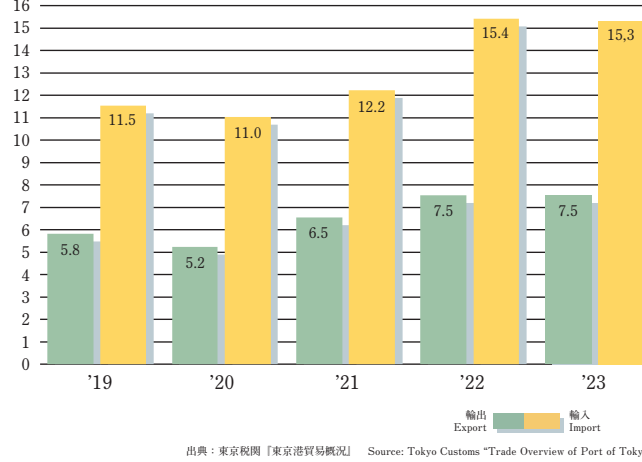
入港船舶一総トン数ー Gross Tonnage of Incoming Vessels



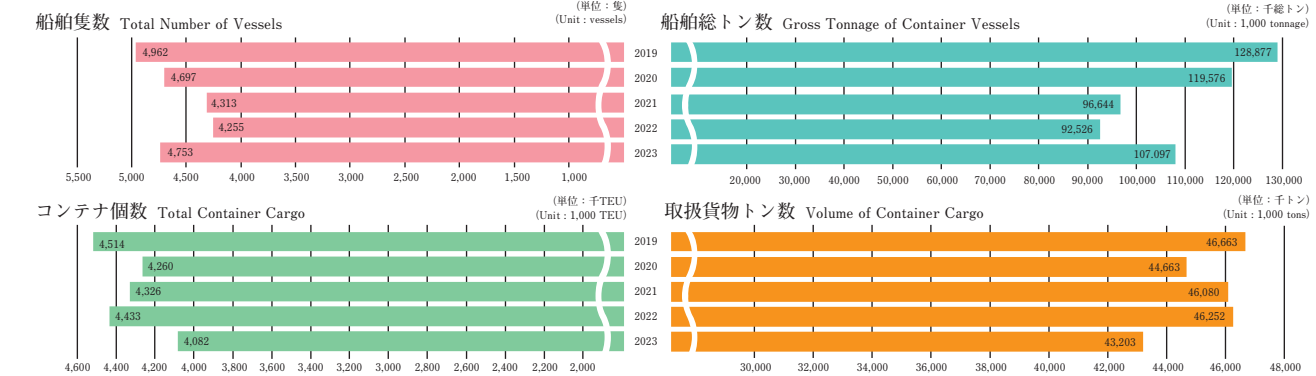
取扱貨物量 Volume of Cargo Handled



外国貿易額 Value of Foreign Trade



外貿コンテナ Foreign Trade Containers



東京港のあゆみ

The History of the Port of Tokyo

明徳3年 1392 Meitoku 3	中世品川湊が相当数の出入港船や問丸（問屋）の活動などで活況を呈していた（明徳三年品河湊船帳及び帆船銭納帳） With many ships moving in and out of the harbor and the activities of their shipping agents, Shinagawa Port of the Middle Ages bustles with activity.
長祿元年 1457 Choroku 1	太田道灌江戸城築城、江戸前島の平川河口に江戸湊を開く Edo Castle is built by Dokan Ota and Edo Port is established at Edomaejima at the mouth of the Hirakawa River.
慶長17年 1612 Keicho 17	徳川幕府江戸湊の改築に着手、大々的に船着場の築造を行う The Tokugawa Shogunate takes on the reconstruction of the port, providing for extensive berthing facilities.
嘉永6年 1853 Kaei 6	ペリー浦賀に来航（6月）、幕府品川台場の築造に着手（8月） June of this year sees the arrival of Commodore Perry at Uruga and, in August, the Shogunate begins constructing gun batteries at Shinagawa (completed in July, 1854).
安政5年 1858 Ansei 5	日米修好通商条約締結、神奈川など5港の開港と江戸・大阪の開市が決まる The conclusion of the U.S.-Japan Amity and Commerce Treaty begins about the opening of five ports and two cities, Osaka and Edo, to international contact.
明治13年 1880 Meiji 13	松田東京府知事はじめて東京港築港論を提案 Governor Matsuda first proposes his concept for the improvement of the Port.
明治39年 1906 Meiji 39	第1期隅田川口改良工事開始（500トン級船舶を対象に航路、泊地を浚渫） The first phase of operations is initiated at the estuary of the Sumida River to accommodate waterways and wharves to 500-ton vessels.
大正12年 1923 Taisho 12	関東大震災、陸上交通網の崩壊により東京港の重要性が認識される Awareness of the importance of the Port of Tokyo is further enhanced by the devastating effect of the Great Kanto Earthquake on the overland transport system.
大正14年 1925 Taisho 14	日の出頭完成、最初の近代的ふ頭として翌大正15年3月供用開始 The Hinode Terminal is completed and opens as the first modern terminal in March the following year.
昭和7年 1932 Showa 7	芝浦ふ頭完成 The Shibaura Terminal is completed.
昭和9年 1934 Showa 9	竹芝ふ頭完成 The Takeshiba Terminal is completed.

初期の東京港（江戸時代～関東大震災） The Early Years of the Port of Tokyo (from the Edo period to the Great Kanto Earthquake)

東京港の前身である江戸湊は、江戸庶民に必要な消費物資の流通拠点として近世海運史上重要な役割を果たしました。

明治時代、隅田川口改良工事として築港が始まり、水路の浚渫と浚渫土砂による月島や芝浦の埋立造成が進められました。

Edo Port, the forerunner of the Port of Tokyo, played an important role in the history of maritime transport in the Early Modern era, functioning as a distribution center for the consumer goods needed by the residents of the city of Edo.

In the Meiji era (which began in 1868), port construction work started with improvement works at the mouth of the Sumida River. Channels were dredged, and the dredged silt was used as landfill for land reclamation work at Tsukishima and Shibaura.



開港当時のにぎわい（写真提供：一般社団法人東京都港湾振興協会）
A lively scene from the official opening of the Port of Tokyo
(Photo courtesy of the Tokyo Port Promotion Association)

昭和16年 1941 Showa 16	開港（5月20日） The port opens as an international port on May 20th of this year.
昭和20年 1945 Showa 20	終戦 臨港地域のほとんどは連合軍により接収される World War II ends. Virtually the whole of the Port area is requisitioned by the Allied Forces.
昭和25年 1950 Showa 25	豊洲石炭ふ頭の一部分が完成し、操業開始 港湾法公布施行 The partially-completed Toyosu Coal Terminal begins operations. The Port Law is promulgated.
昭和26年 1951 Showa 26	特定重要港湾に指定される 港湾法に基づき東京都が東京港の管理者となる The Port of Tokyo is designated as a Special Major Port. In accordance with the provisions of the Port and Harbor Act, the Port is placed under the administration of the Tokyo Metropolitan Government.
昭和30年 1955 Showa 30	晴海ふ頭1バース供用開始 Berth No.1 of the Harumi Terminal commences public operation.
昭和31年 1956 Showa 31	港湾法に基づき東京港湾計画を策定 In accordance with the provisions of the Port and Harbor Act, the Port of Tokyo Port Plan is announced.
昭和42年 1967 Showa 42	品川重量物ふ頭完成 フルコンテナ第1船ハワイアン・プランター号が入港 北米西岸コンテナ定期航路開設 The Shinagawa Container Terminal is completed. The Hawaiian Planter is the first fully-containerized vessel to arrive at the Port. Regularly-scheduled container routes are opened to the West Coast of North America.
昭和46年 1971 Showa 46	欧州定期コンテナ航路開設（大井ふ頭） Regularly-scheduled European container routes are opened (Oi Terminals).
昭和49年 1974 Showa 49	13号地外貿定期船ふ頭完成 フェリーふ頭3バース完成、本格的フェリー輸送の開始 The Cargo Terminal is completed at No.13 and ferry transport from the Ferry Terminal swing into full operation with three berths completed.
昭和50年 1975 Showa 50	大井コンテナふ頭全8バース完成 All eight berths are completed at the Oi Container Terminal.

開港を目指して（関東大震災～終戦） Working Toward the Opening of the Port (from the Great Kanto Earthquake to the End of World War II)

大正12年、関東大震災を契機に本格的ふ頭の建設が急きょ実施され、大正14年に日の出、続いて芝浦、竹芝の両ふ頭が完成しました。

東京港は近代港としての歩みを開始し、昭和16年5月20日、ついに念願の開港が実現しました。

しかし間もなく日本は太平洋戦争に突入し、東京港本来の港湾機能は、戦後の連合軍による接収期間も含め、ほとんど停止状態になりました。

The Great Kanto Earthquake of 1923 acted as a spur for rapid, large-scale wharf construction. The Hinode Terminal was completed in 1925, followed shortly after by the Shibaura and Takeshiba terminals. The Port of Tokyo had begun to develop as a modern port, and was officially opened on May 20, 1941.

However, soon afterwards Japan became embroiled in the Pacific War (forming part of World War II). The Port of Tokyo more or less ceased to operate as a port, including during the post-war period when the area was requisitioned by the Allied Forces.

昭和52年 1977 Showa 52	東京港における埋立地の開発に関する要綱の施行 General principles pertaining to reclamation development in the Port are put into effect.
昭和60年 1985 Showa 60	青海コンテナふ頭第1バース供用開始 Berth No.1 of the Aomi Container Terminal commences operation.
平成3年 1991 Heisei 3	東京港開港50周年 晴海客船ターミナル供用開始 The Port of Tokyo celebrates its 50th anniversary. The Harumi Passenger Ship Terminal begins operation.
平成5年 1993 Heisei 5	レインボーブリッジ開通 青海コンテナふ頭第2バース供用開始 The Rainbow Bridge is completed. Berth No.2 of the Aomi Container Terminal commences operation.
平成6年 1994 Heisei 6	青海コンテナふ頭第3バース供用開始 Berth No.3 of the Aomi Container Terminal begins operation.
平成7年 1995 Heisei 7	東京臨海新交通臨海線「ゆりかもめ」開業 竹芝客船ターミナル全ゾーン完成 The Tokyo Waterfront New Transit "Yurikamome" begins operation. All zones of the Takeshiba Passenger Ship Terminal are completed.
平成8年 1996 Heisei 8	青海コンテナふ頭第4号供用開始 東京臨海高速鉄道 りんかい線の開業 Berth No.4 of the Aomi Container Terminal begins operation. Tokyo Waterfront Area Rapid Transit, Inc. "Rinkai Line" opens for service.
平成10年 1998 Heisei 10	大井コンテナふ頭新第7バース供用開始 Berth No.7(Renewal)of Oi Container Terminal begins operation.
平成11年 1999 Heisei 11	大井コンテナふ頭新第3バース供用開始 Berth No.3(Renewal)of Oi Container Terminal begins operation.
平成12年 2000 Heisei 12	大井コンテナふ頭新第6バース供用開始 Berth No.6(Renewal)of Oi Container Terminal begins operation.
平成14年 2002 Heisei 14	東京港臨海道路Ⅰ期事業区間（臨海トンネル）開通 Port of Tokyo Seaside Road Construction Zone I (Seaside Tunnel) opens.
平成15年 2003 Heisei 15	大井コンテナふ頭新第5バース供用開始 New Berth No.5 at Oi Container Terminal begins operation.

本格的な国際貿易港への飛躍（終戦～現代） Rapid Development as a Fully-fledged International Commercial Port (from the End of World War II to the Present Day)

戦後、国内産業の復興とともに港湾施設の整備が急務となり、豊洲石炭埠頭や晴海ふ頭などが建設されました。

昭和40年代に入ると世界的なコンテナ輸送革命の波が湧き起り、東京港はいち早くコンテナ化に対応しました。

昭和42年、日本ではじめてのフルコンテナ船が品川ふ頭に入港し、東京港は国際貿易港として大きく飛躍することになりました。

東京港では、その後も物資別専門ふ頭やフェリーふ頭など、時代の新しい要請に応える最新鋭の港湾施設を積極的に整備し、首都圏さらには東日本全域に及ぶ物資流通の要のひとつとして貢献してきました。

In the post-war period, the efforts to revive Japanese industry made port construction an urgent task, and this period saw the creation of the Toyosu Coal Terminal and the Harumi Terminal.

From the mid-1960s onwards, there was a global container transport revolution, and the Port of Tokyo was one of the first ports to become containerized.

The year 1967 saw the first time that a full-sized container ship docked in Japan, at the Shinagawa Terminal, marking a dramatic step forward for the Port of Tokyo's development as a major international commercial port.

Subsequently, the Port of Tokyo has continued to proactively build the latest and most modern port facilities in response to changing times, including the construction of specialized cargo terminals and the Ferry Terminal. It has made an important contribution as one of the key centers for logistics and distribution, not only in the Tokyo metropolitan area, but in the whole of eastern Japan.

平成16年 2004 Heisei 16	大井コンテナふ頭新第1バース供用開始 New Berth No.1 at Oi Container Terminal begins operation.
平成18年 2006 Heisei 18	「ゆりかもめ」豊洲駅まで延伸 Extension as far as Toyosu Station on the Yurikamome Line.
平成20年 2008 Heisei 20	東京都、川崎市及び横浜市が広域連携強化のため基本合意を締結 Tokyo metropolitan government, Yokohama City and Kawasaki City entered into the basic agreement to promote the wide area cooperation further.
平成22年 2010 Heisei 22	京浜港（東京港・川崎港・横浜港）が「国際コンテナ戦略港湾」に選定 1st in the nation for the 12th successive year in the volume of import-export cargo handled. The Port of Keihin (Port of Tokyo, Port of Kawasaki and Port of Yokohama) was designated as the "International Container Strategic Port."
平成24年 2012 Heisei 24	東京港臨海道路Ⅱ期事業区間（東京ゲートブリッジ）開通 Port of Tokyo Seaside Road Construction Zone II (Tokyo Gate Bridge) opens.
平成29年 2017 Heisei 29	中央防波堤外側コンテナふ頭Y1バース供用開始 Container Terminal of Outer Central Breakwater Berth Y1 begins operation.
令和2年 2020 Reiwa 2	中央防波堤外側コンテナふ頭Y2バース供用開始 臨港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）開通 東京国際クルーズターミナル開業 Container Terminal of Outer Central Breakwater Berth Y2 begins operation. The North-South Access Road (including Tokyo Port Uminomori Tunnel and Uminomori-Ohashi Bridge) opens to traffic. Tokyo International Cruise Terminal opens.
令和3年 2021 Reiwa 3	東京港開港80周年 The Port of Tokyo celebrates its 80th anniversary.

東京臨海部広報展示室TOKYOミナトリエ

TOKYOミナトリエは、地上100mから東京臨海部を望む眺望を活かし、東京港や臨海副都心の歴史、現在の姿、未来をご紹介します展示室です。AR映像を自ら体験できる「みなとづくりバーチャル探検」や、臨海部の様々な情報を提供する55インチタッチパネルモニターと連動した景観展望などが楽しめます。

【開室日】
火曜日～木曜日、日曜日 10時～18時
金曜日、土曜日、祝前日 10時～21時
（最終入室は閉室時間の30分前まで）

【休室日】
月曜日・年末年始（12月28日から翌年1月4日まで）

【入室料】
無料

【交通のご案内】
りんかい線「東京テレポート駅」より徒歩15分
ゆりかもめ「テレコムセンター駅」より徒歩1分
<https://www.tokyo-minatorie.com/>

