



東京港の取組について

令和7年度 東京港のつどい
(第1部：東京港セミナー)

令和8年2月3日(火)

東京都港湾局港湾経営部長
野平 雄一郎

コンテナターミナル



内貿ふ頭



Port of Tokyo

クルーズターミナル



臨港道路



公園・緑地



目次

Agenda

1 コンテナふ頭の概要

2 東京港の主な取組について

(1) 「Tokyo Container Vision 2050」

(2) コンテナターミナル等の機能強化

- ・ 中央防波堤外側コンテナふ頭Y3整備の推進
- ・ 青海コンテナふ頭の再編整備の推進
- ・ 大井コンテナふ頭の再編整備の推進
- ・ 内貿ユニットロードふ頭の整備の推進

(3) 港湾物流の効率化

- ・ コンテナ搬出入予約制の推進
- ・ 「Cyber Port」とのシステム連携
- ・ 混雑状況の見える化の推進
- ・ オフピーク搬出入の推進
- ・ 内貿ユニットロードふ頭等におけるDXの推進

(4) カーボンニュートラルの推進

目 次

Agenda

1 コンテナふ頭の概要

2 東京港の主な取組について

(1) 「Tokyo Container Vision 2050」

(2) コンテナターミナル等の機能強化

- ・ 中央防波堤外側コンテナふ頭Y3整備の推進
- ・ 青海コンテナふ頭の再編整備の推進
- ・ 大井コンテナふ頭の再編整備の推進
- ・ 内貿ユニットロードふ頭の整備の推進

(3) 港湾物流の効率化

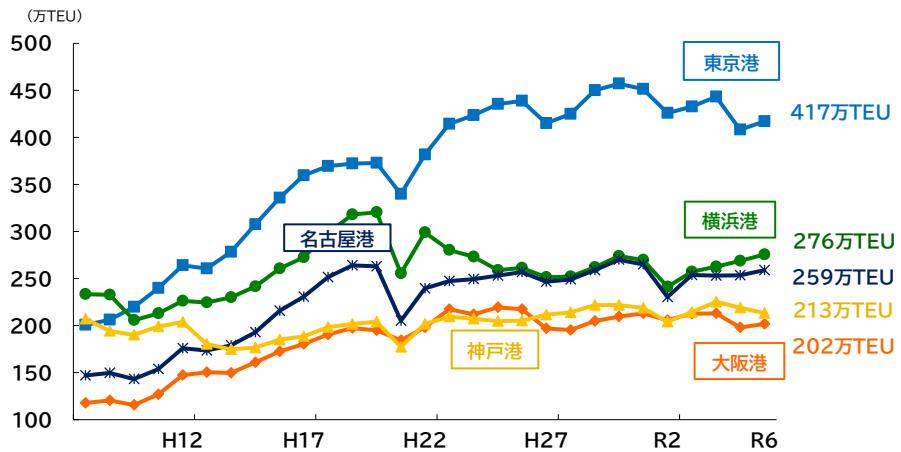
- ・ コンテナ搬出入予約制の推進
- ・ 「Cyber Port」とのシステム連携
- ・ 混雑状況の見える化の推進
- ・ オフピーク搬出入の推進
- ・ 内貿ユニットロードふ頭等におけるDXの推進

(4) カーボンニュートラルの推進

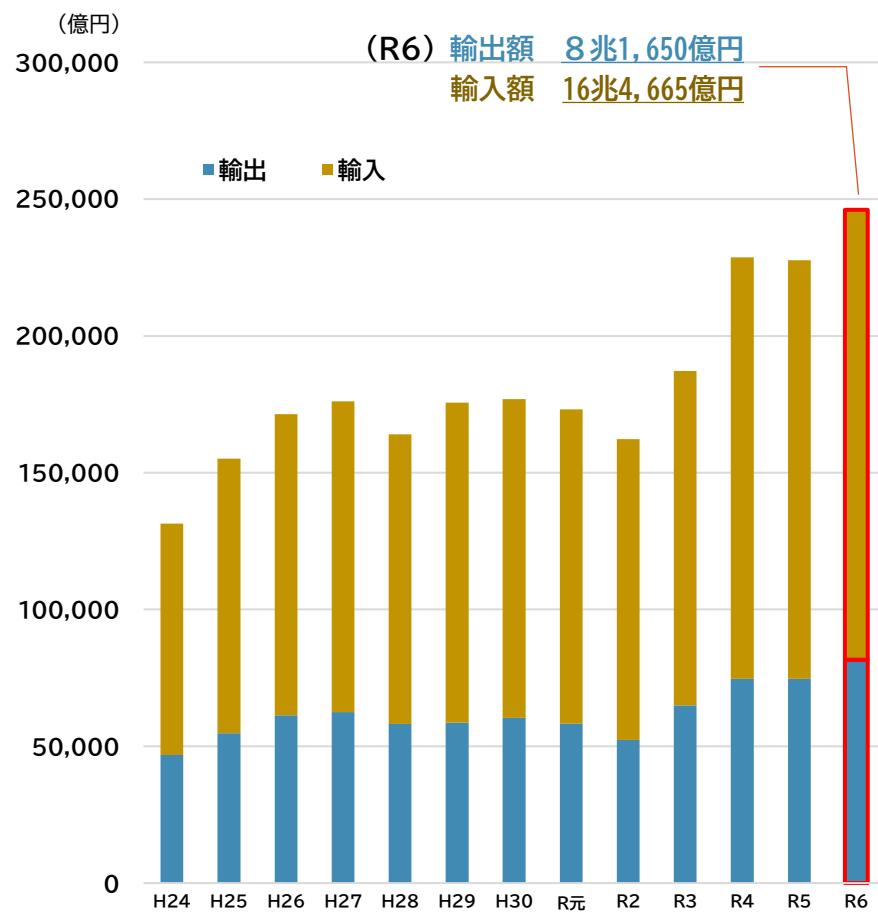
外貿コンテナふ頭の概要

- 東京港は、外貿コンテナ貨物量が27年連続で国内首位となるなど、国内トップのコンテナポート
- 日本全国の外貿コンテナ貨物の約4分の1、国内第2位の約25兆円の貿易額（成田国際空港に次ぐ）を記録

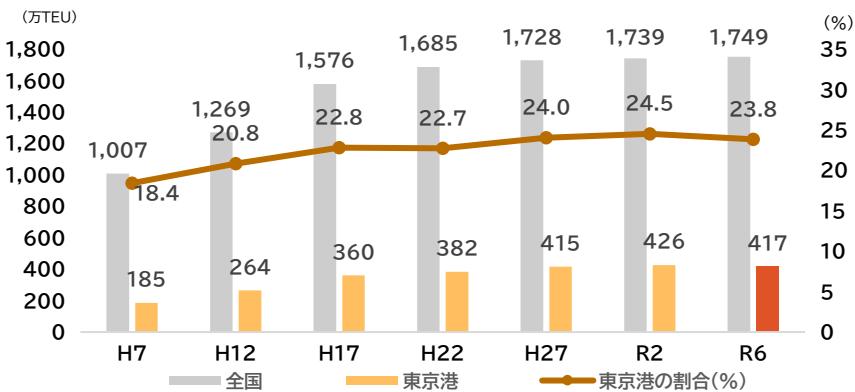
国内5大港のコンテナ貨物取扱量の推移



東京港の貿易額の推移



国内における東京港の割合(外貿コンテナ貨物)



出典：東京港港勢及び港湾近代化促進協議会資料より東京都作成

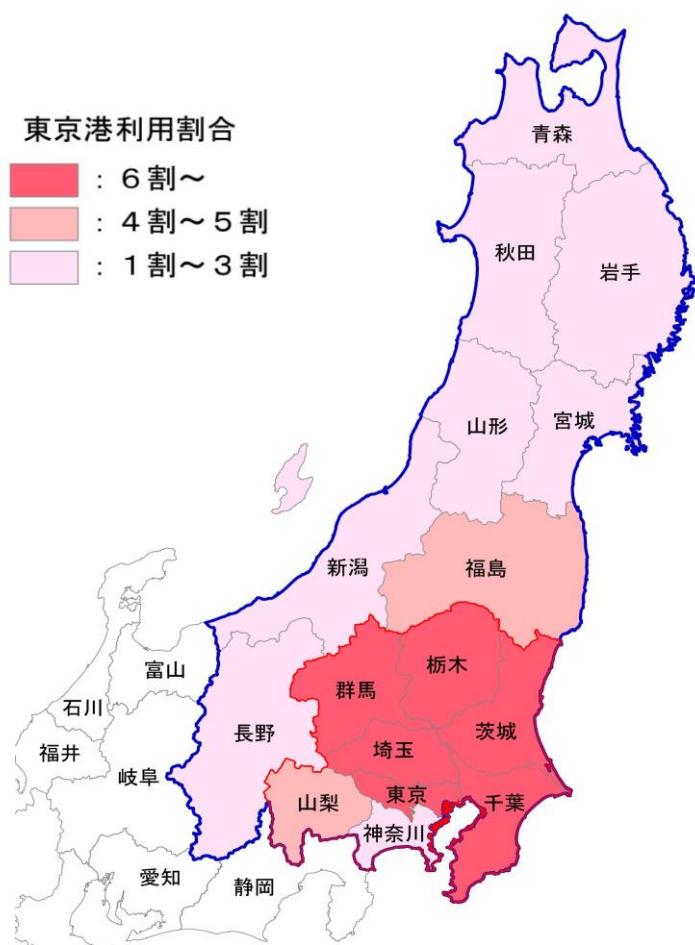
出典：「東京港貿易概況」より東京都作成



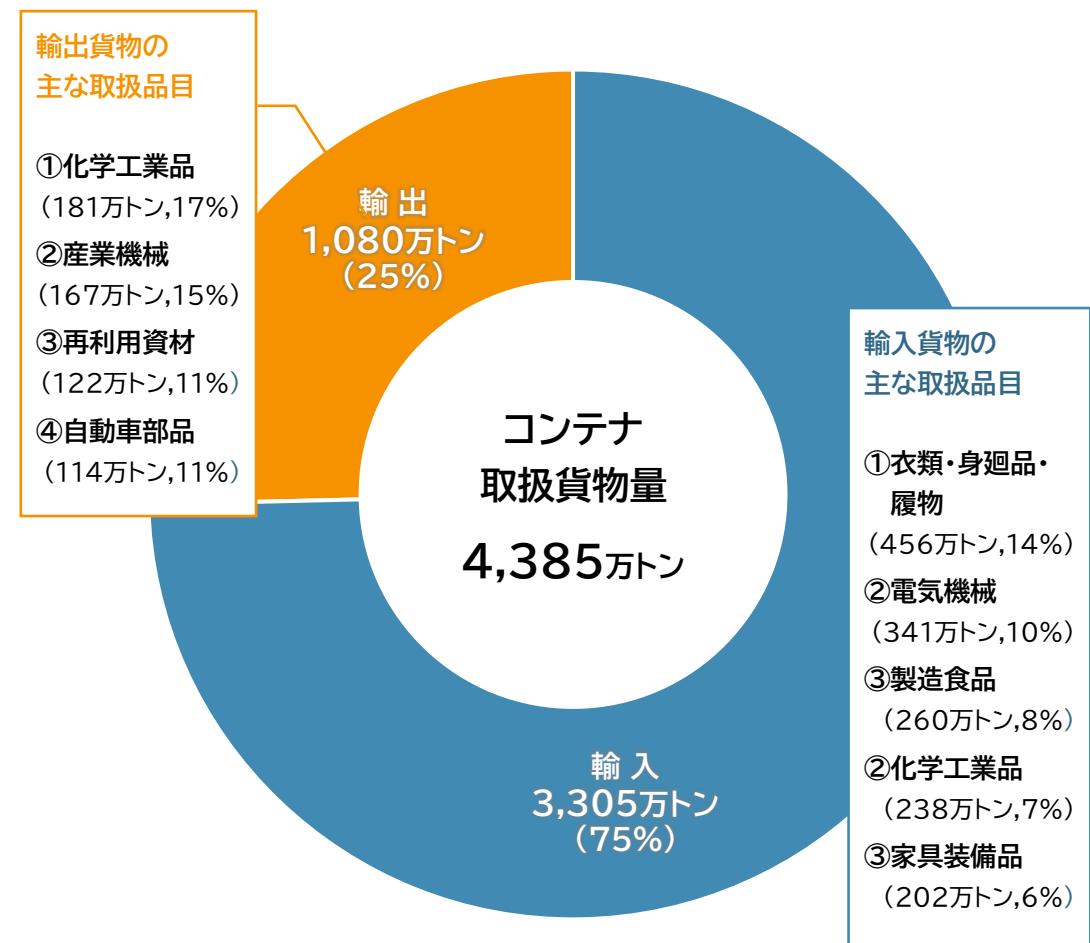
外貿コンテナふ頭の概要

- 東京港は、東日本で輸出入される外貿コンテナ貨物の約6割を取り扱い、日本の経済成長を牽引し、国民生活を支える重要な社会インフラ

東日本における東京港利用率(令和5年)



外貿コンテナ貨物の輸出入・品目別の取扱量(令和6年)



出典：令和5年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査（1か月値）（国土交通省）より東京都作成

出典：令和6年東京港港勢を基に東京都作成



東京港のコンテナふ頭の概況

- 東京港は、大都市東京に近接し、東日本のみならず日本経済や国民生活を支える重要な国際物流拠点



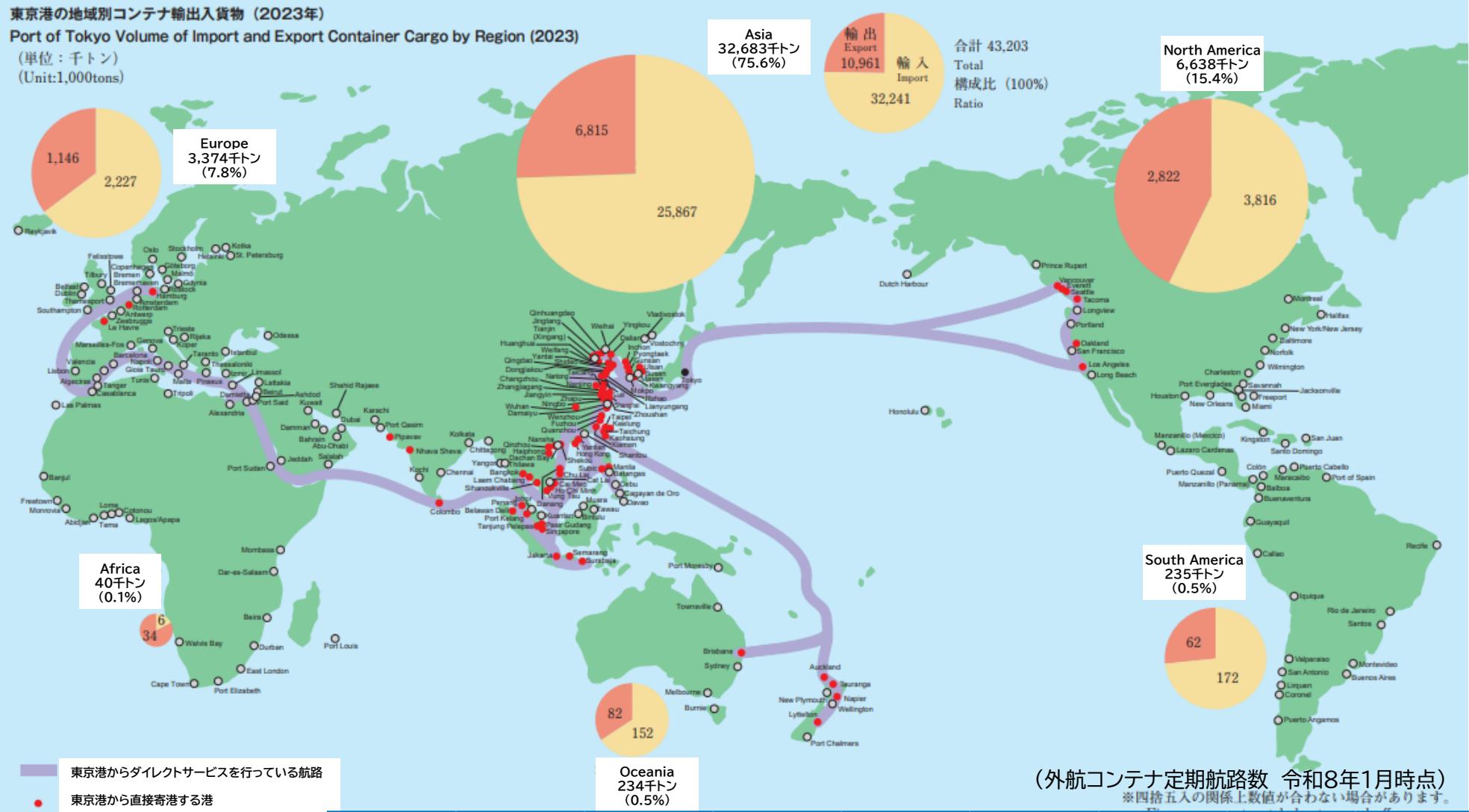
外航コンテナ定期航路ネットワーク

- 東京港は、北米、欧州等との基幹航路やアジア各地域との航路が充実している国際海上輸送拠点

東京港の地域別コンテナ輸出入貨物（2023年）

Port of Tokyo Volume of Import and Export Container Cargo by Region (2023)

(単位:千トン)
(Unit: 1,000tons)



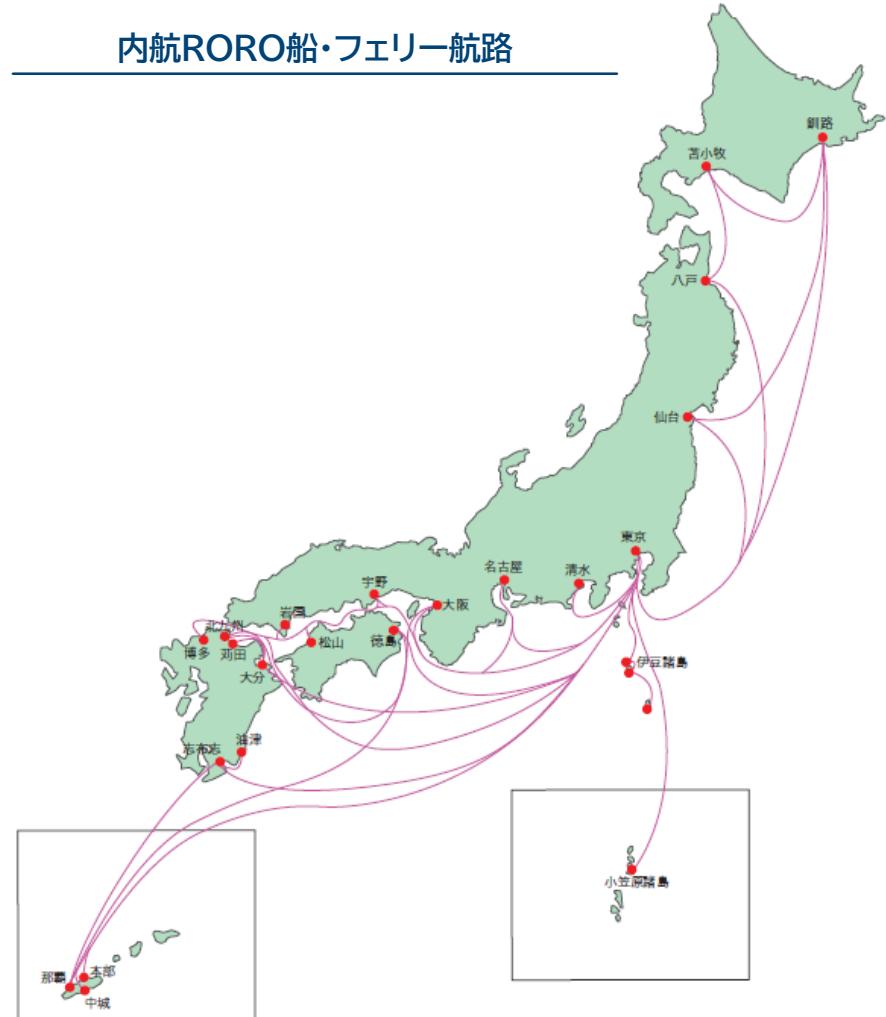
国内貨物の海上輸送ネットワーク

- 外貿コンテナ貨物の国内輸送については、仙台港や清水港など太平洋側の各港湾とのフィーダー航路が充実
 - RORO船やフェリーによる国内貨物の長距離輸送については、8航路（週45便）が東京港へ就航

内航フィーダー航路



内航RORO船・フェリー航路



出典：東京港ハンドブック（2025年7月1日現在）

出典：東京港ハンドブック（2025年7月1日現在）

東京港の背後圏の状況

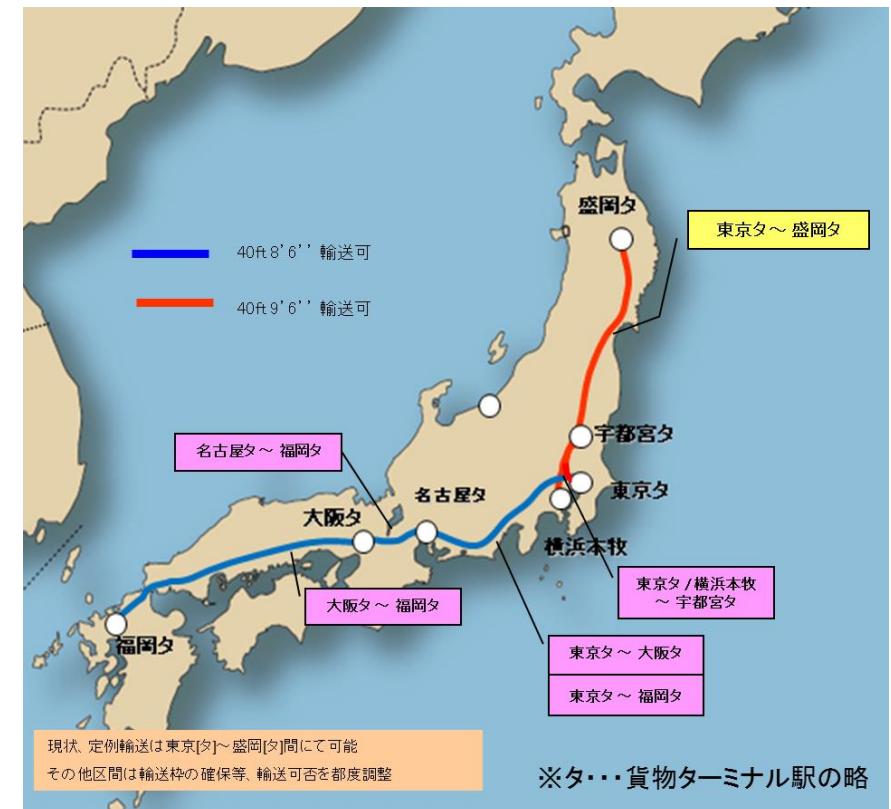
- 東京港の背後圏には、東京港を中心とする充実した高速道路ネットワークが形成されるとともに、高速道路等の沿線に大型物流倉庫の立地が進展
- 大井コンテナふ頭に近接し、JR貨物の「東京貨物ターミナル駅」があり、鉄道輸送の利便性が高く、海上コンテナ輸送は、東京タと盛岡タ間を「東北エクスプレス」が毎日1往復（月～土）運行（40ft背高（ハイキューブ）コンテナ輸送可）

東京港背後の高速道路ネットワーク



出典：「高速道路ネットワーク図」（東京都都市整備局作成）

海上コンテナの鉄道輸送



出典：「日本貨物鉄道株式会社」提供資料



目次

Agenda

1 コンテナふ頭の概要

2 東京港の主な取組について

(1) 「Tokyo Container Vision 2050」

(2) コンテナターミナル等の機能強化

- ・ 中央防波堤外側コンテナふ頭Y3整備の推進
- ・ 青海コンテナふ頭の再編整備の推進
- ・ 大井コンテナふ頭の再編整備の推進
- ・ 内貿ユニットロードふ頭の整備の推進

(3) 港湾物流の効率化

- ・ コンテナ搬出入予約制の推進
- ・ 「Cyber Port」とのシステム連携
- ・ 混雑状況の見える化の推進
- ・ オフピーク搬出入の推進
- ・ 内貿ユニットロードふ頭等におけるDXの推進

(4) カーボンニュートラルの推進

「Tokyo Container Vision 2050」

- 令和7年3月にコンテナふ頭の将来像やその実現に向けた戦略を示す「Tokyo Container Vision 2050」を策定
- 現在、策定したビジョンに基づき、コンテナターミナルの機能強化やDX・脱炭素化などの具体的な取組を推進

1 ビジョンの目的

- DXの急速な進展や環境への意識の高まり、本格的な人口減少社会の到来に伴う物流の担い手不足の深刻化など、社会経済状況が大きく変化する中、東京港が将来にわたり、日本経済や国民生活を支える役割を果たし続けるためには、中長期的な視点から施策を展開していくことが必要

2 目指すべき方向性

2050年の将来像

東京港の機能強化を大胆に進めていくことで、
世界トップクラスの効率性やサステナビリティを実現
➡ 日本経済を牽引し、国民生活を守る

2035年の中間目標

主力ふ頭の大井コンテナふ頭などを世界最先端の
コンテナターミナルへとバージョンアップすることで、
コンテナターミナルのDX・脱炭素化を強力に推進

3 将来像実現に向けた戦略と主な具体策

① コンテナターミナルの機能強化

- 中央防波堤外側コンテナふ頭Y3の新規整備
- 大井・青海コンテナふ頭の再編整備の推進



② DXの推進

- オペレーションの高度化(荷役機械の遠隔操作化など)
- コンテナ搬出入予約制の推進



③ サプライチェーンの効率化

- オフピーク搬出入の促進
- 内航船や鉄道輸送との連携強化



④ 脱炭素化の推進

- 官民連携による脱炭素化
- 荷役機械等におけるグリーン電力や水素等の活用促進



⑤ サステナビリティの推進

- 担い手確保に向けた取組
- サプライチェーンの強靭化に向けた施設整備の推進(耐震強化岸壁、免震クレーン)



⑥ 推進体制の強化

- 東京港埠頭(株)を主体としたターミナル運営の推進

- 海外港・関係行政機関との連携強化



コンテナターミナルの機能強化（全体像）

- コンテナターミナルの施設能力の向上を図るため、中央防波堤外側ふ頭Y3の整備や大井・青海ふ頭の再編整備を推進



- Y3岸壁については、現在、国の直轄工事で整備中(令和10年度中に供用開始予定)
- Y3整備完了により施設能力が45万TEU増加するとともに、電動型の遠隔操作荷役機械を導入するなど、コンテナターミナルのDXや脱炭素化を推進
- 令和8年度は、国や東京港埠頭株と連携し、岸壁本体の工事に加え、コンテナヤードの整備工事に着手する予定

コンテナふ頭全体図



Y3の施設概要

供用開始	岸壁延長	水深	総面積	ガントリークレーン	RTG
令和10年度予定	400m (耐震強化岸壁)	-16m	23ha	3基 (22列対応)	17基

Y3の施工状況（ジャケット据付）

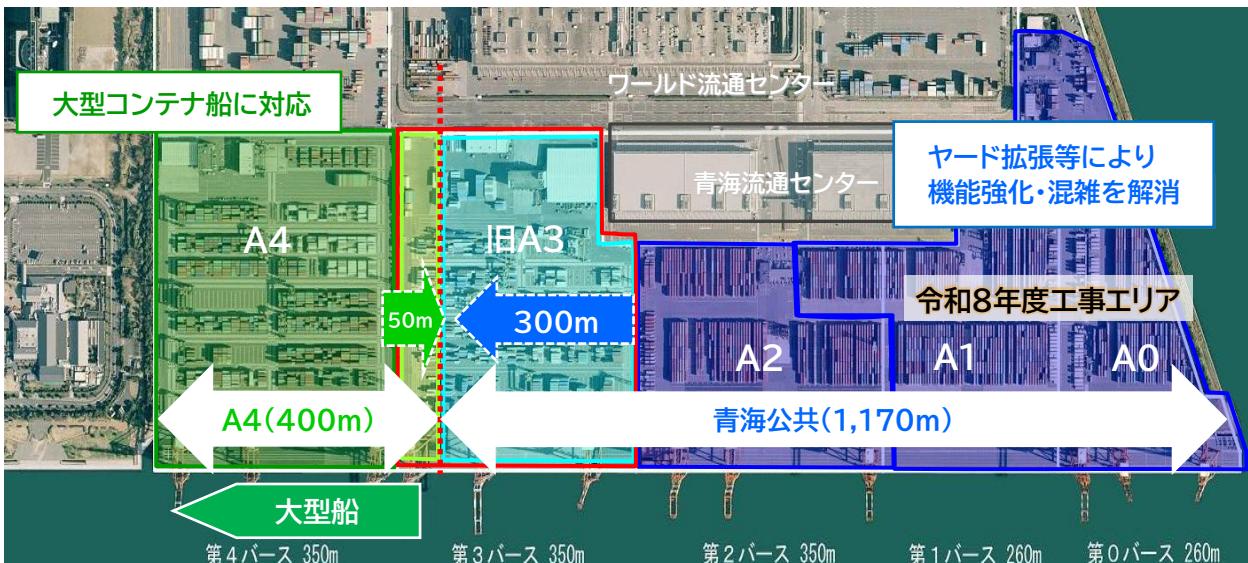


- 青海公共ふ頭では、令和5年度から再編整備工事を実施しており、ふ頭全体の工事は令和11年度に完了する予定。工事に合わせ、燃料電池（FC）に換装可能な遠隔操作型RTG（26基）を導入
- 旧A3ターミナル部分の工事が完了したことから、年度内を目途に当該エリアをリニューアルオープンする予定
- 令和8年度は、A0・A1エリアのコンテナヤード改良工事や新ゲートの設置工事に着手する予定

1 整備概要

【青海 A4】	施設能力増強による効率化・混雑対策	▶ ヤード拡張
令和4年度整備完了	コンテナ船大型化への対応	▶ 岸壁の延伸（350m → 400m）
【青海公共】	施設能力増強による効率化・混雑対策	▶ ヤード拡張、荷役方式の変更（遠隔操作RTG導入）
令和5年度工事着手	コンテナ船の寄港数増加への対応	▶ 岸壁の延伸（870m → 1,170m）

2 整備イメージ



- 大井コンテナふ頭については、Y3を活用し、令和10年度中に再編整備に着手し、令和17年度の整備完了を目指す
- 令和8年度は、大井コンテナふ頭の再編整備を着実に推進するため、関係者とともに検討の深度化を図るとともに、コンテナターミナルの拡張に向けた関連施設の整備等を実施

大井ふ頭の将来像

- 日本経済や国民生活を支える重要な国際物流拠点として、世界最先端のターミナルへとバージョンアップ
- ターミナルのDXを推進し、オペレーションの効率化を図るとともに、脱炭素化を実現
- コンテナターミナルの一体利用により、外航船と国際フィーダー船等との間の円滑な接続・積替えを実現
- 我が国企業のサプライチェーンの強化に資する多方面の基幹航路を充実

具体的取組と効果

効
果

- 大井ふ頭を利用する船会社の柔軟な岸壁利用等を実現
- コンテナターミナルの処理能力を約1.4倍に向上
(240万TEU → 330万TEU)
- コンテナ船の大型化に対応
- コンテナターミナル周辺の交通混雑の解消
- 港湾労働者等の扱い手確保に貢献
- コンテナターミナルから排出されるCO₂を9割以上削減



具体的取組

- コンテナターミナルの一体利用を推進
- コンテナふ頭の面積を約30%拡大
 - ・国内最大級の岸壁延長(2km)と奥行き(600m)を確保
 - ・一部岸壁の水深-16m化を目指す
- 最先端の荷役機械を導入
- 車両動線の改善
- 荷役機械の電動化又はFC化を推進

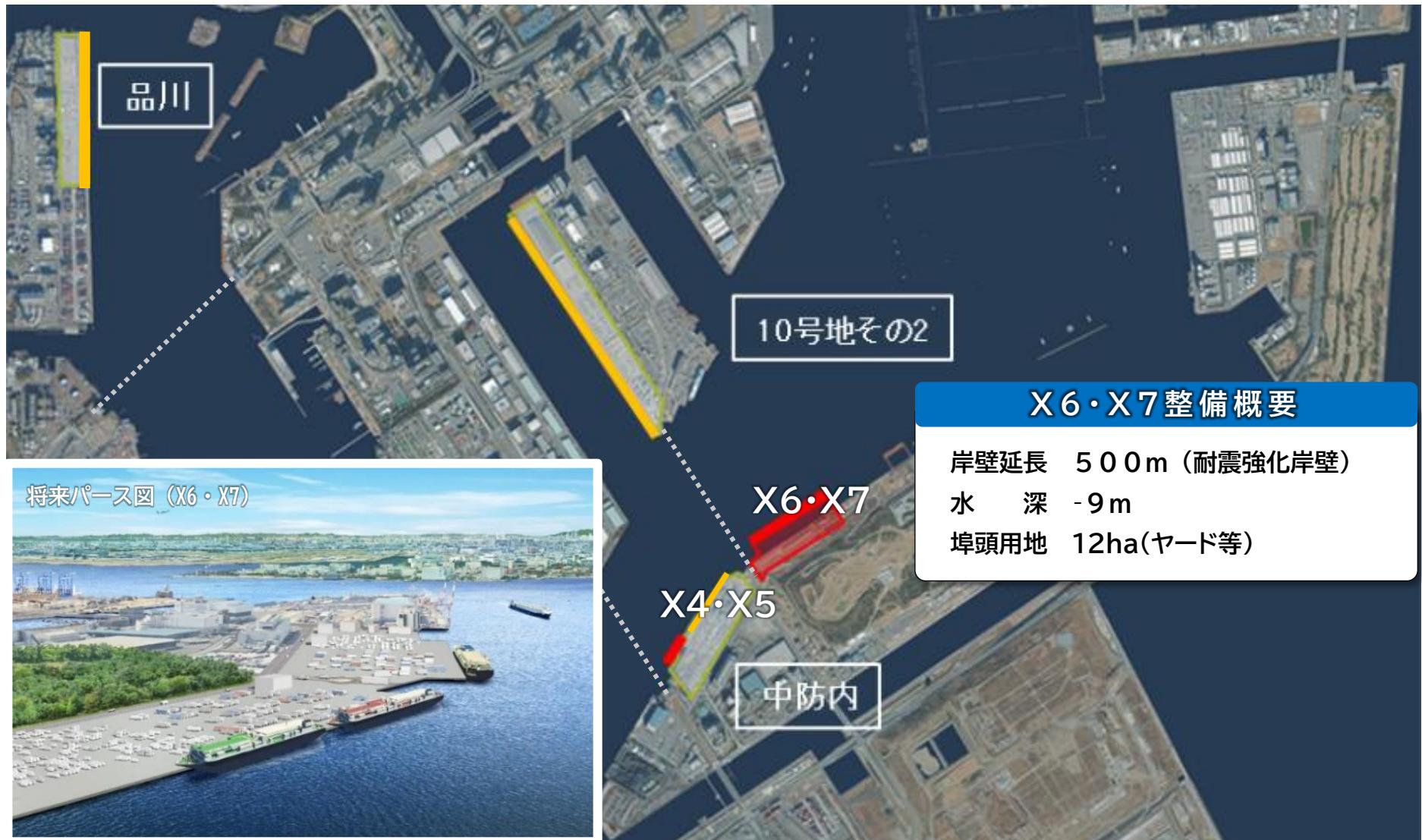
コンテナターミナルの拡張(イメージ)



再編整備後の大井コンテナふ頭(イメージ)



- モーダルシフトの進展等により増加する内貿貨物やRORO船等の大型化に対応するため、中央防波堤内側に新たな内貿ユニットロードふ頭（X6・X7）を整備。令和8年度は、岸壁の基本設計等を実施



港湾物流の効率化

- 東京港においては、コンテナターミナル周辺の交通混雑を緩和し、港湾物流の効率化を図るため、コンテナターミナルの施設能力の向上に加え、トラックの来場時間の分散化に取り組んできた
- これまでの取組の結果、コンテナターミナル周辺のトラックの渋滞長は、対策を講じる前と比較し、約7割減少

これまでの主な取組

① 中央防波堤外側コンテナふ頭の整備

- ・Y1ターミナル 平成29年3月供用開始
- ・Y2ターミナル 令和2年4月供用開始
- 両ターミナルの整備により、70万TEU分の施設能力を新たに確保

② 早朝ゲートオープンの実施 平成23年12月から継続実施

- ・ターミナルのゲートオープン時間(8時30分～16時30分)の開始時間を1時間前倒し(7時30分～)

③ 東京港ストックヤードの整備 平成29年3月開設

- ・輸入コンテナ(実入り)貨物の一時保管場所を大井地区に開設(186区画)

④ コンテナ搬出入予約制の推進 令和4年度から開始

⑤ 混雑状況の見える化 令和3年度から開始

⑥ オフピーク搬出入の推進 令和6年度から開始



トラックの渋滞長が対策を講じる前と比較し、約7割減少 (待機車両の車列長の平均 1.26 km (H23年) → 0.42 km (R6年))



- 東京港においては、国土交通省が開発した予約システム「CONPAS(Container Fast Pass)」を活用して、コンテナ搬出入予約制の導入を推進することで、夕方などの特定の時間帯に集中して来場するトラックを分散化
- 令和7年度は、大井1・2号、3・4号で予約制の通年実施を開始。令和8年度も実施ターミナル等の更なる拡大を目指す

これまでの取組状況

- 東京港においては、**令和4年8月からコンテナ搬出入予約制の取組を開始**（大井1・2号、大井3・4号の2ターミナルでスタート）
- 現場の混乱を回避するため、実施期間を区切って関係者の習熟を図りながら、**実施規模**（ターミナル数や参加陸運事業者数など）**を徐々に拡大**

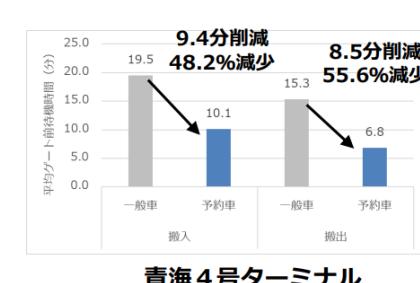
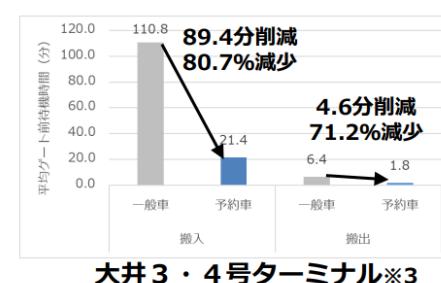
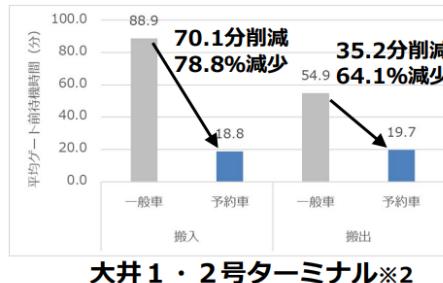
【実施ターミナル】

令和4年度（第1～3期）	2ターミナル（ <u>大井1・2号</u> 、 <u>大井3・4号</u> ）
令和5年度（第4・5期）	3ターミナル（大井1・2号、大井3・4号、 <u>大井6・7号</u> ）
令和6年度（第6・7期）	4ターミナル（大井1・2号、大井3・4号、大井6・7号、 <u>青海4号</u> ）
令和7年度（第8期）	5ターミナル（大井1・2号、大井3・4号、大井6・7号、青海4号、 <u>中央防波堤外側Y1</u> ）

【参加陸運事業者】

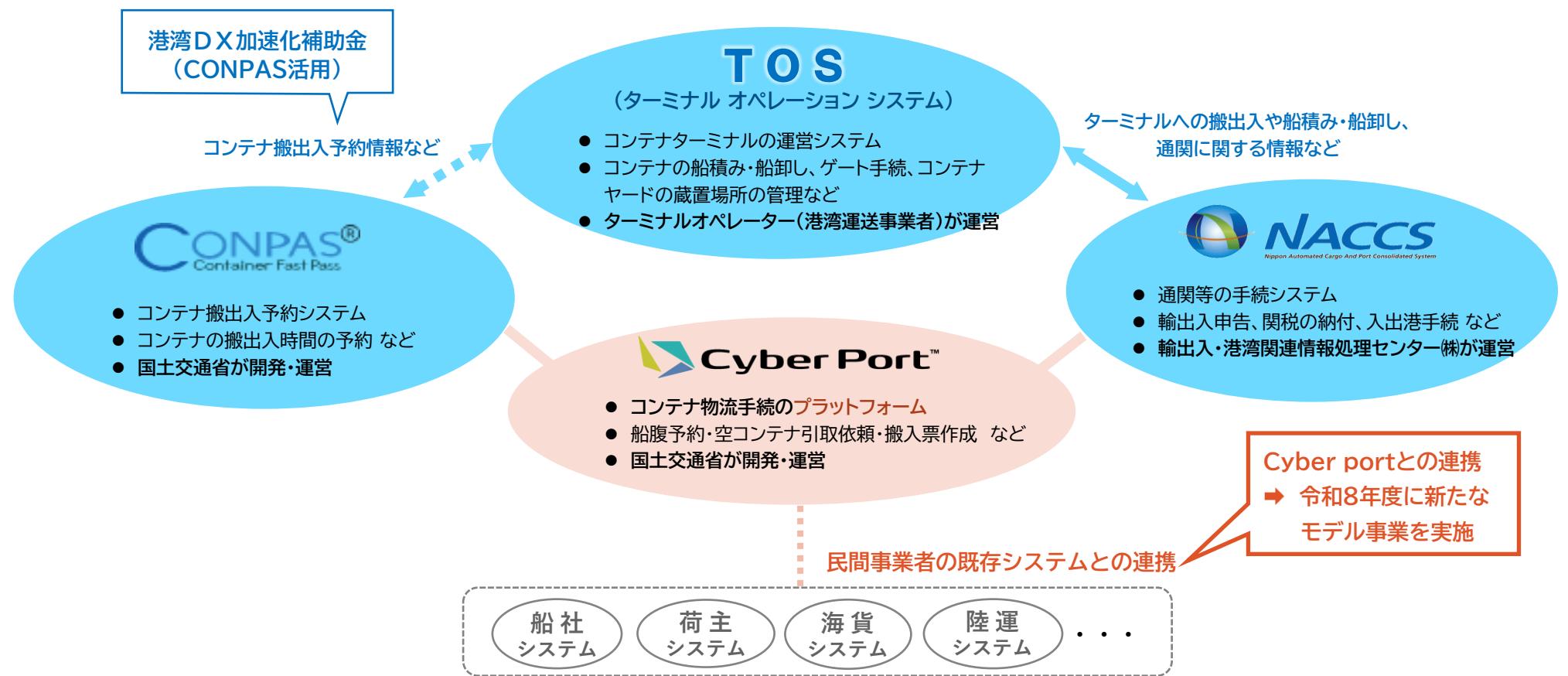
第1期	第2期	第3期	第4期	第5期	第6期	第7期	第8期
18社	47社	56社	176社	273社	318社	346社	423社

- これまでの取組において、**トラックのゲート前待機時間の削減に大きな効果**があることを確認



- 東京港ではこれまで、コンテナターミナルにおけるゲート処理時間等の短縮化や荷繰りの効率化等を推進することを目的として、ターミナルオペレーターが実施するCONPASとTOSとの連携に係るシステム改修費等を支援(港湾DX加速化補助金)
- 令和8年度は、港湾物流事業者の各種手続のデジタル化を促進し、港湾物流全体の生産性向上を図るために、新たにモデル事業を実施。「Cyber Port」活用のための技術的助言やシステム改修への支援を行うとともに、その成果を先行事例として、他事業者へ広く展開

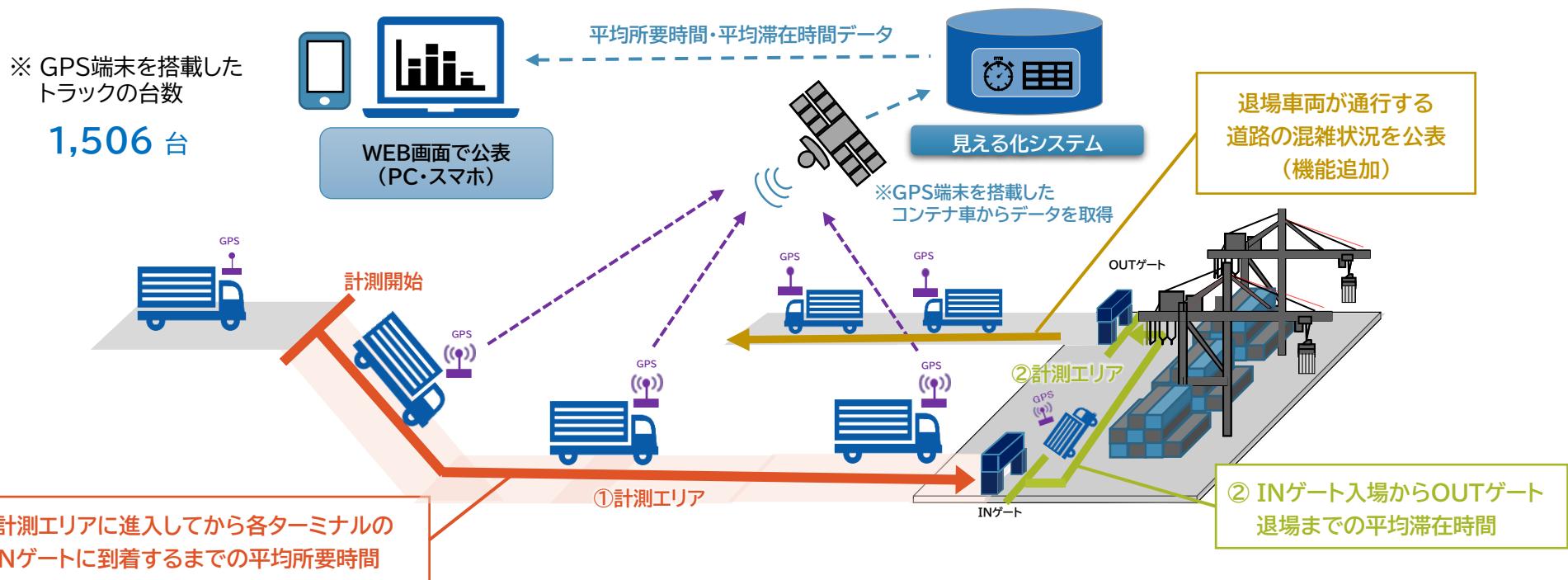
港湾物流に関する主なシステムの相関関係（イメージ）



- 令和3年度から、ターミナルのINゲートに到着するまでの所要時間とターミナル内の滞在時間をリアルタイムで公表
- 令和6年度から、各ターミナルの時間帯別・曜日別・月別の混雑傾向を分析し、東京港ポータルサイトで公表するとともに、昨年9月からは、これまで蓄積してきたデータを基に、翌日の混雑状況の予測結果を公表する取組を開始
- 令和8年度は、混雑に影響を与える様々なデータをAIが分析し、高精度で予測するシステムを構築するための調査を実施

見える化システムの仕組み

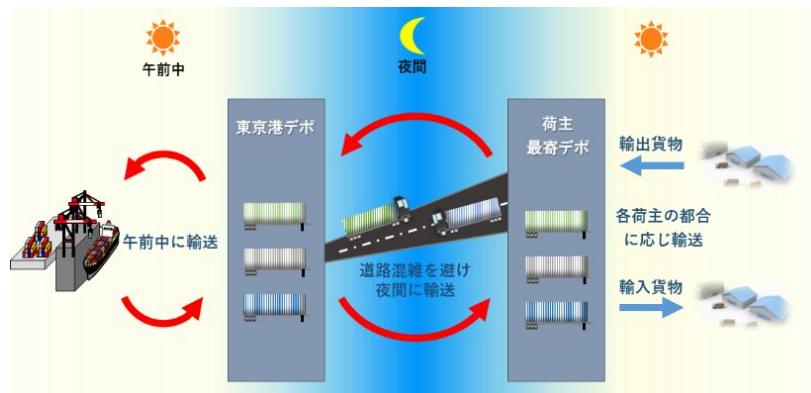
- 計測エリアに進入してから各コンテナターミナルのINゲートに到着するまでの平均所要時間 及び
- INゲートから入場してからOUTゲートから退場するまでの平均滞在時間 を東京港ポータルサイトで公開



- 令和6年度からターミナルや道路が空いている時間帯を活用した「オフピーク搬出入モデル事業」を開始し、令和7年度は期間や輸送本数などの規模を拡大して実施
- 令和8年度は、ターミナルと東京港デポの間を、空いている時間帯に輸送する仕組み(オフピークシャトル輸送事業)を実証

1 オフピーク搬出入モデル事業

- 実施期間 令和7年11月4日(火)から12月12日(金)まで
- 輸送本数 427本
- 参加企業 (株)クボタ(代表)ほか荷主・物流事業者15社連合



■ 令和6年度 検証結果(一例)

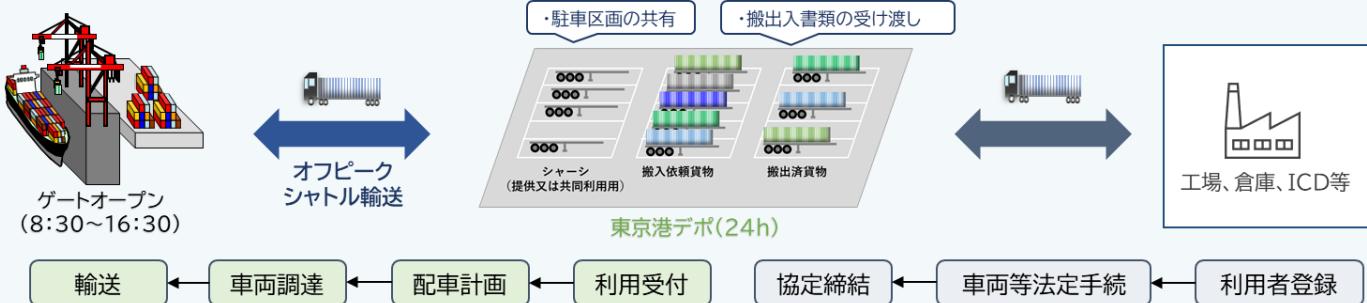
(ゲート前の待ち時間)	43分	→ 7分
(輸送効率)	2本	→ 3本/人日
(ドライバーの運転時間)	3.2時間	→ 1.5時間/1貨物

■ 令和7年度 新たな物流効率化の取組事例

- 夜間輸送の体制構築による車両効率の向上
- 中継輸送によるCRUの実施とドライバーの負担軽減
- 物流拠点の変更によるサプライチェーン効率化の試行

2 令和8年度オフピークシャトル輸送事業

シャトル事業者が陸運事業者からの依頼を受け、コンテナ貨物を搬出入する仕組み(オフピークシャトル輸送事業)を実証



- 内貿ユニットロードふ頭及びフェリーふ頭において、DXを活用した荷役時間の短縮やオペレーションの効率化を推進するため、令和7年度からDX推進補助事業を開始し、令和8年度も実施予定

補助金の概要

1 対象事業

次の効果を目的としてDXを推進するための事業

- ヤードにおける車両入退場管理による車両管理の効率化
- ヤードにおける車両位置情報管理による車両探索時間の短縮化
- その他、ヤード内における荷役の効率化

2 補助対象

- 東京港の内貿ユニットロードふ頭又はフェリーふ頭を利用する船舶運航事業者
- 船舶運航事業者の同意を得た港湾運送事業者



補助額 4,500万円上限（補助率1／2）

3 補助額

システム等の開発費用、カメラ・ICT機器等の導入費用、通信環境等の整備費用、コンサルタント費用 など

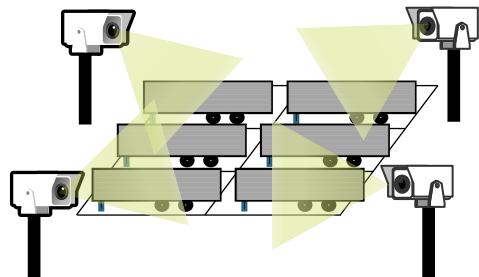
4 対象経費

補助対象例(イメージ)

①カメラ等を活用した車両番号等の読み取り



②カメラ等による車両位置情報の管理

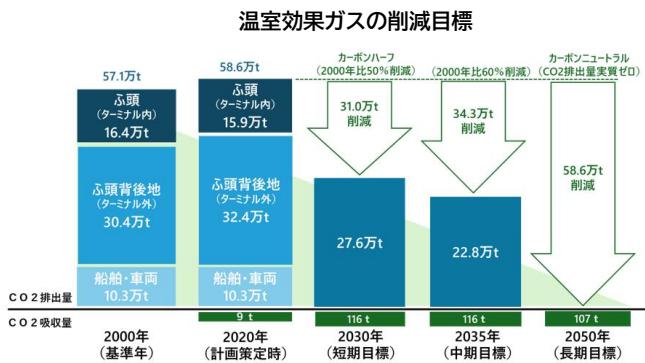


- 令和5年3月に、東京港の脱炭素化に向けた取組を戦略的に推進するため、東京港CNP形成計画を策定
- これまで、計画に基づき、太陽光発電設備の設置やグリーン電力の利用拡大、省エネ型の荷役機械の導入を推進

脱炭素化の推進に向けた主な取組

CNP形成計画の改訂

- 東京港の脱炭素化を一層推進するため、現計画を年度内に「東京港CNP形成計画2.0」(東京港港湾脱炭素化推進計画)に改訂



陸上電力供給設備の導入

- 停泊中のクルーズ客船に電力を供給し、CO2排出を抑制するため、東京国際クルーズふ頭における陸電設備の導入に向けて、基本設計に着手



荷役機械の脱炭素化（水素・電力）

- FC(水素燃料電池)換装型RTGを導入する費用に対する補助(1/2)を実施し、RTGのFC換装型への転換を促進



FC換装型RTG

- 令和6年10月から令和7年3月までの間、大井コンテナふ頭において、日本で初となる水素を燃料としたRTGによる荷役作業を実施
- 再編整備中の青海公共ふ頭において、FC(燃料電池)に換装可能で、遠隔操作が可能なRTG26基を導入予定
- 中央防波堤外側Y3ターミナルにおいては、電力を動力源とした遠隔操作可能な最先端のRTG17基を導入予定

グリーン電力の導入

- 令和4年7月から一部のコンテナふ頭に再エネ由来の電力の導入を開始し、令和6年度からは全てのコンテナふ頭において導入を完了



ふ頭背後地の脱炭素化促進

- 東京港CNP推進協議会の分科会を設置し、ふ頭背後地の民間事業者と、脱炭素化に向けたグリーン電力の活用・導入等について検討を行うなど、連携した取組を推進



東京港の脱炭素化に向けた新たな取組

- 今年度内に改訂予定の「東京港CNP形成計画2.0（東京港港湾脱炭素化推進計画）」に基づき、荷役機械や倉庫等の脱炭素化に向けて、民間事業者とともに取組を加速

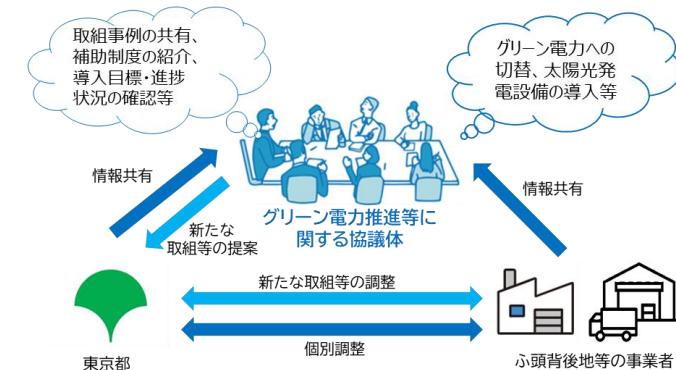
東京港におけるRTGの水素エネルギー実装化



- 東京港の脱炭素化の推進に向けて、稼働台数などの規模や、水素の供給方法など、これまでの取組内容をアップデートし、RTGの水素エネルギー実装化事業を実施
- 段階的に導入を拡大し、東京港における荷役機械のゼロエミッション化を推進



東京港におけるグリーン電力の活用



- 都と業界団体が連携し、グリーン電力推進等に関する協議体を設置、グリーン電力への切替に向けた課題や方法等を継続的に検討
- 関係局と連携し倉庫等におけるAirソーラー等の導入促進を支援
- 導入事例等を協議体等において報告・周知するとともに、脱炭素化を進めた民間事業者を公表し、取組をPR

倉庫・冷蔵倉庫等





ご清聴ありがとうございました

東京都港湾局公式ホームページ 東京港のつどい資料掲載ページ

<https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp/yakuwari/toukyoukounotsudo>