

東京港第9次改訂港湾計画に向けた 長期構想検討部会（第6回）

観光・水辺のまちづくり 検討資料

目次

内容	頁
【検討の流れ】	
観光・水辺のまちづくり 検討の方向性（第1回検討部会 提示資料）	3
観光・水辺のまちづくりの検討フロー	4
【クルーズ】	
クルーズ人口及び客船寄港回数	5
東京港へのクルーズ客船の寄港回数	6
新型コロナウイルス感染症によるクルーズ市場への影響	7
クルーズ客船の受入施設	8
2バース体制の確保・東京国際クルーズターミナルの機能強化	9
クルーズ客船の誘致活動	10
環境に配慮したクルーズ客船	11
スーパーヨットの寄港ニーズへの対応	12
【舟運（水上バス等）】	
舟運の現状	13
舟運の現状（定期航路）	14
舟運の現状（不定期航路）	15
都における舟運活性化の取組	16
舟運とクルーズの連携	17
新たな船着場の整備	18

内容	頁
【水辺のまちづくり】	
水辺に顔を向けたまちづくり	19
地域と連携した水辺の魅力・にぎわい創出の取組	20
水辺の魅力向上に向けたライトアップ等の取組	21
海上公園の整備	22
海上公園の多様なニーズへの対応	23
海上公園における官民連携によるにぎわい創出	24
東京2020大会競技会場の集積	25
東京2020大会レガシーの継承	26
土木遺構等の維持保全	27
ベイエリアでの最先端技術活用に向けた取組	28
【「検討の視点」を踏まえた施策の方向性（案）】	
「検討の視点」を踏まえた施策の方向性（案）（1）	29
「検討の視点」を踏まえた施策の方向性（案）（2）	30
【観光・水辺のまちづくり 取りまとめの方向性（素案）】	
観光・水辺のまちづくり 取りまとめの方向性（素案）（1）	31
観光・水辺のまちづくり 取りまとめの方向性（素案）（2）	32

東京港の役割

- 訪日外国人を含む来訪者の首都の玄関口
- 水辺の賑わい・MICE、スポーツ、食文化など、世界トップレベルの個性と魅力ある拠点を集積
- 魅力的な水と緑のネットワークを形成

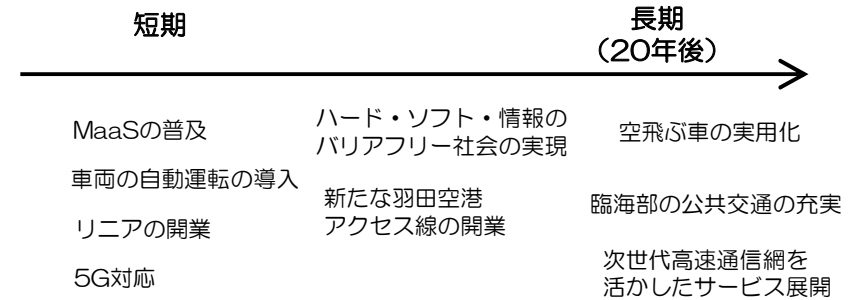
現状と課題

- 羽田空港・成田空港に近接していることに加え、東京国際クルーズターミナルが本年開業したことにより、国内外からのアクセス性がさらに向上している
- 東京国際クルーズターミナルは1バースのみであり、客船の寄港ニーズに十分に対応できていない
- 公共棧橋を発着する舟運船は増加しつつあるが、航路は限定的なものとなっている
- 舟運の船着場周辺における賑わいが不足している
- 水辺の賑わい・文化・食文化など魅力的な観光資源が集積している
- 日の出・頭ライトアップ等、良好な港湾景観の保全・PRを実施
- 公共交通機関による都心とのアクセスが弱く、臨海地域内における交通手段が乏しく、回遊性が低い
- 水辺へのパブリックアクセスが不十分

情勢の変化

- 2019年まで訪日外国人は増加傾向 ※2020年は新型コロナで減少（2019年は約3,200万人（2010年比3.7倍））
- 世界的にクルーズ市場は急成長しており、東京港への寄港ニーズが高まっている
- 東京2020大会のレガシーや国際展示場が集積している
- 自動運転やMaaS、パーソナルモビリティなど、最先端技術の普及に伴い移動形態が多様化
- 新型コロナウイルスの流行（今後の観光動向を注視）

社会における技術革新の進展イメージ



東京港の目指すべき将来像（案）

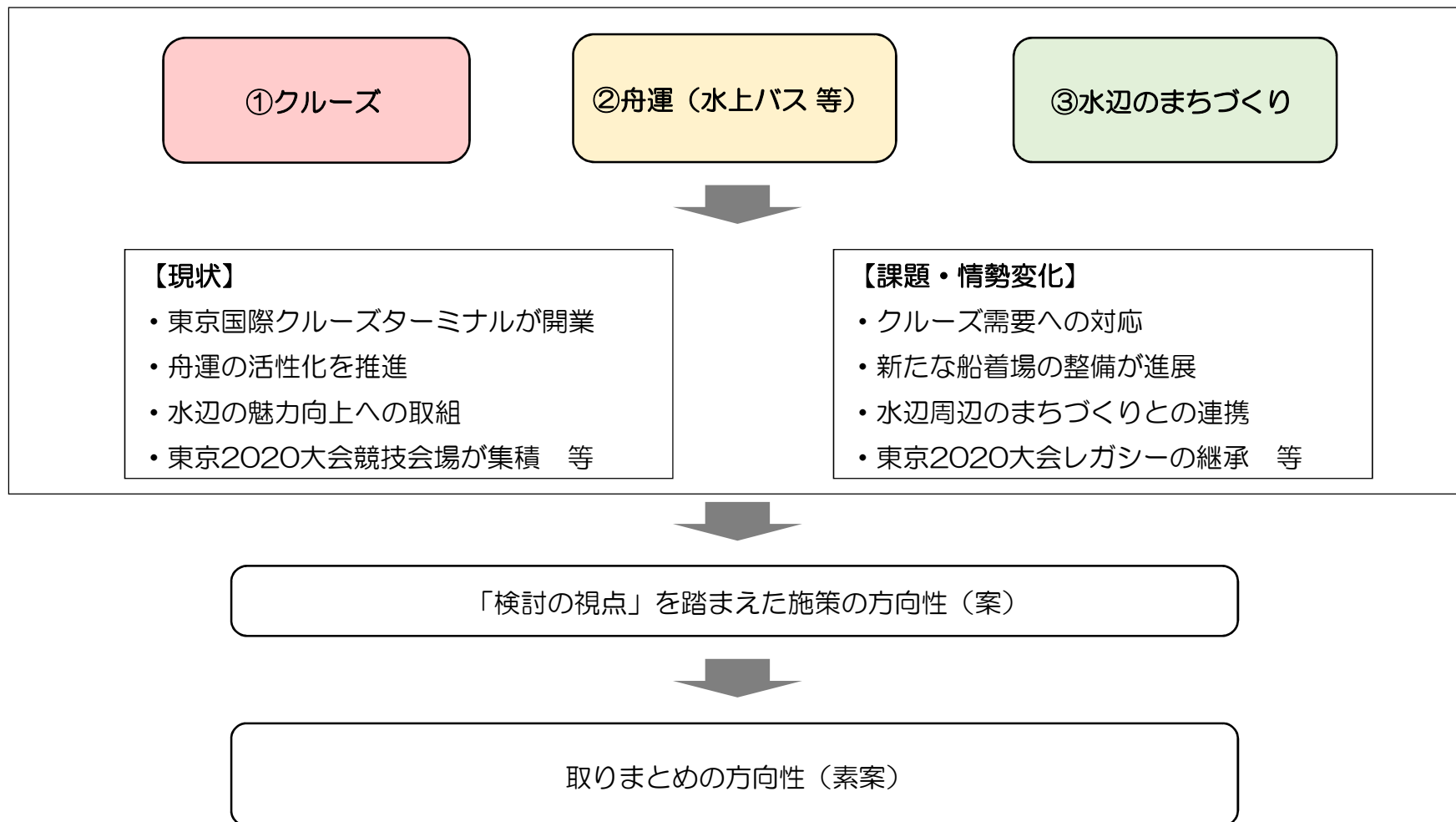
- 水辺や多様な機能の集積を活かし、世界・国内各地から人々が訪れるゲートウェイとして、賑わいと活力に満ちている

検討の視点（案）

- クルーズ客船のさらなる誘致や舟運の活性化を図るためには、どのような取組が必要か
- 東京2020大会のレガシー継承など、スポーツとイベントで賑わうまちを創出していくためには、どのような取組が必要か
- 最先端技術を開発・実装するエリアとして発展していくためには、どのような取組が必要か
- 水辺の魅力向上、港湾の歴史や景観を活かした観光振興、水辺のまちづくりに向けて、どのような取組が必要か

観光・水辺のまちづくりの検討フロー

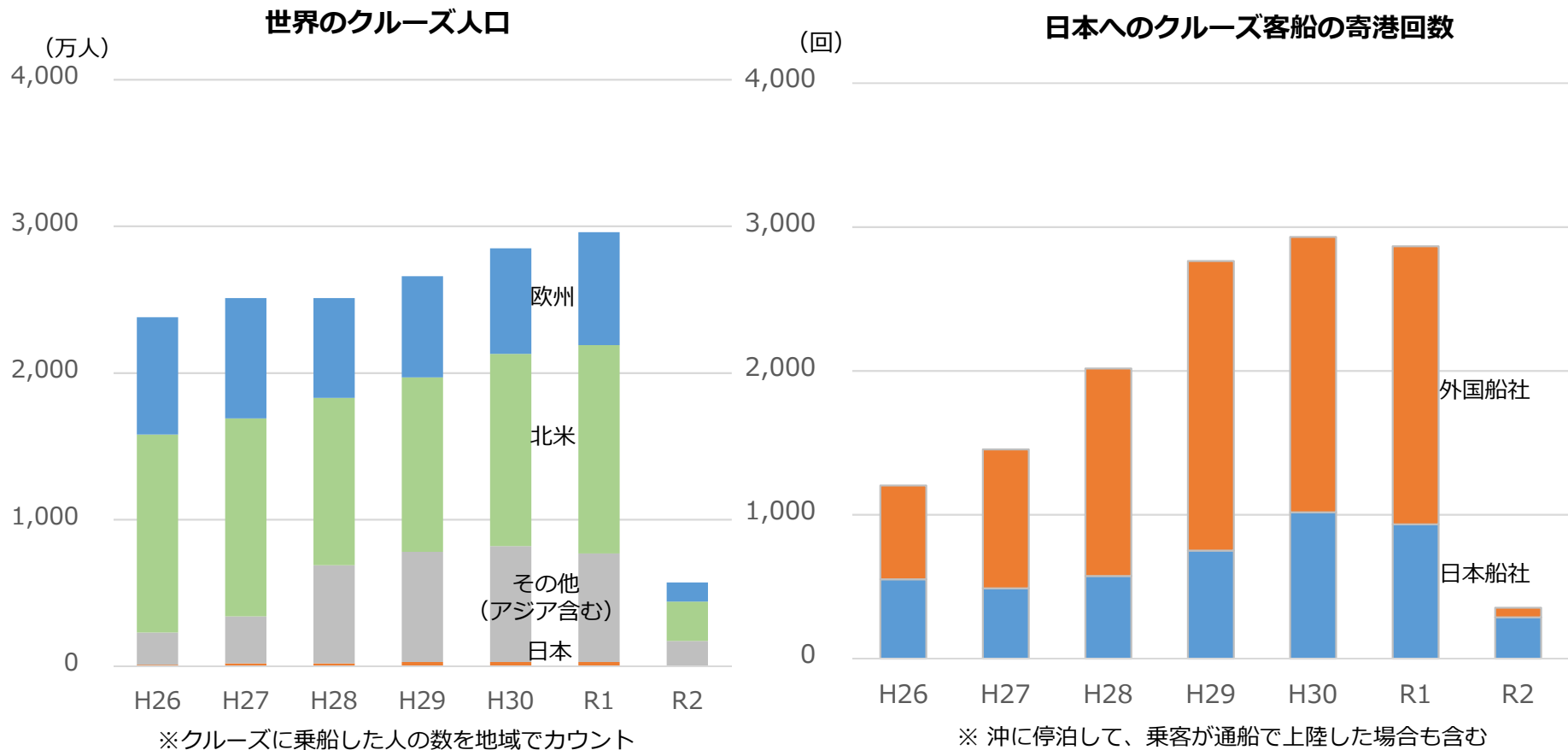
- クルーズや舟運を活用した観光・水辺のまちづくりを推進するため、現状、課題・情勢変化を踏まえて、今後の方向性を検討



①クルーズ クルーズ人口及び客船寄港回数

【現状】

- コロナ以前は、世界のクルーズ人口は年々増加し、令和元年時点では約3,000万人である
- 同様に、日本へのクルーズ客船の寄港回数は増加傾向であり、令和元年時点では約3,000回である
- 令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、クルーズ人口及び寄港回数は減少している



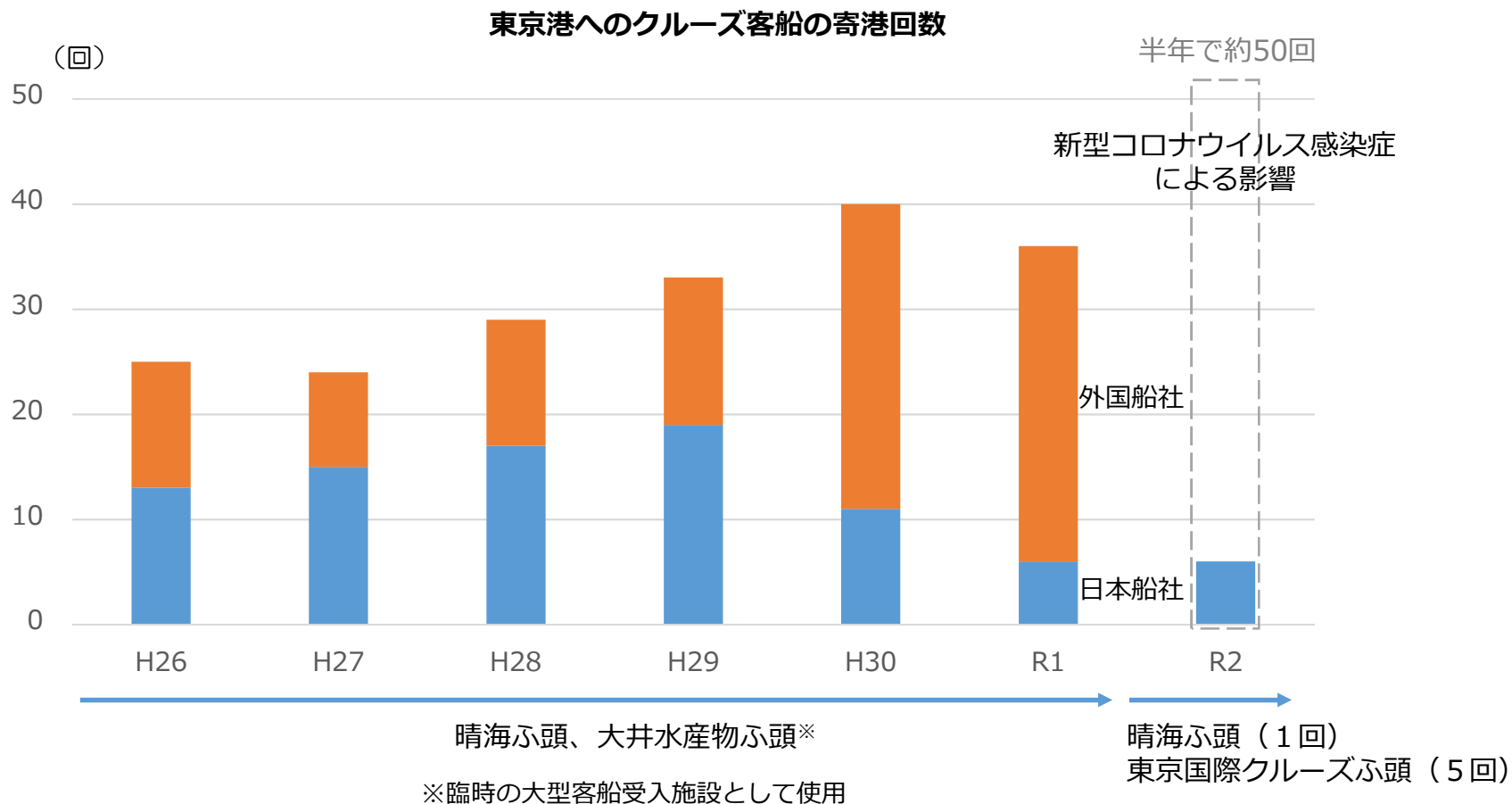
資料：
 (日本以外) H26-H27は「Cruising & Cruise Ships」(DOUGLAS WARD)、
 H28以降はCLIA調査より東京都作成
 (日本) H26-R1は国土交通省資料より、R2はCLIA調査より東京都作成

資料：国土交通省資料より東京都作成
 (R2は速報値)

①クルーズ 東京港へのクルーズ客船の寄港回数

【現状】

- 東京港では、これまで順調に寄港数を伸ばしてきており、令和2年には東京国際クルーズターミナルの開業予定後の半年間で約50回の予約があった（年間100回ペース）
- 新型コロナウイルス感染症の影響により世界的に運航を停止したが、日本船社による国内クルーズは令和2年11月頃から再開
- 東京港においても、令和2年12月ににっぽん丸が寄港したが、その後は緊急事態宣言を受け寄港が見送られている



①クルーズ 新型コロナウイルス感染症によるクルーズ市場への影響

【現状】

- 新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年には世界的にクルーズの運航が停止
- 日本では、クルーズ客船での新型コロナウイルス感染者の発生を受け、クルーズのイメージが大幅に悪化
- 船社や有識者は、日本のクルーズ市場は令和4年頃から徐々に回復し、コロナ以前の水準に戻るのには令和5年頃と予想

日本船社によるクルーズの状況

- ・ 令和2年9月に国内クルーズに係るガイドライン*が公表
- ・ 地域の関係機関で構成される協議会においてガイドライン遵守状況等の確認を経た上で、同11月頃より国内クルーズを再開
- ・ 国内の感染状況に応じて、運航再開と停止を繰り返しているが各社とも感染症対策を適宜見直しながら徹底

外国船社によるクルーズの状況

- ・ ワクチン接種率の上昇等に伴い、欧州、北米、アジアの一部地域では、域内での運航が徐々に再開
- ・ 外国船社の日本での運航再開の目途は立っていないが再開を目指し外国船社が国等と調整中（令和3年8月時点）

※ 外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン（日本外航客船協会）
クルーズ船が寄港する旅客ターミナル等における感染拡大予防ガイドライン（日本港湾協会）

～感染症対策の事例～

クルーズ船社の取組

- ・ 乗船一週間前と当日のPCR検査等の実施
- ・ 濃厚接触者特定のため、船内での位置情報収集
- ・ ウイルス検査機器等の配備、有症者等の隔離室の確保 等

ターミナルの取組

- ・ 入口での検温、定期消毒、換気等の徹底
- ・ 運航再開に当たり、船社と東京都による共同訓練の実施 等



船内各所での検温



船内の隔離室陰圧テント

①クルーズ クルーズ客船の受入施設

【現状】

- 平成4年から晴海客船ターミナルにてクルーズ客船を受入（現在休止中）
- 近年のクルーズ客船大型化の動向を踏まえ、世界最大の客船に対応した東京国際クルーズターミナルを臨海副都心地域に整備し、令和2年9月に開業（レインボーブリッジの桁下高の影響を受けない）
- 東京国際クルーズターミナルは、客船が入出港していない日は、イベントや撮影など多目的に活用可能



東京国際クルーズターミナル

- 岸壁 1バース（延長 430m、水深 -11.5m）
- 床面積 19,000㎡（4階建て）
- ボーディング・ブリッジ 2基
- フロアレイアウトは柔軟に変更可能（2・3階）



晴海客船ターミナル（休止中）

- 老朽化による維持管理コストが課題となっていることから、現施設を今後解体し跡地に代替施設を整備予定（令和5年度供用開始予定）



①クルーズ 2バス体制の確保・東京国際クルーズターミナルの機能強化

【課題】

- 東京港へのクルーズ客船2隻同時入港に対応できるよう、2バス体制の確保が必要
- 東京国際クルーズターミナルの敷地内には、バス駐車場、バス乗車の待合い等のスペースが限られる

■ターミナル敷地内の駐車場



【駐車可能台数（現状）】
・乗用車 25台
・大型バス 8台

■ターミナル内での人の滞留



バス乗車待ち等での滞留（習熟訓練時）

■下船時のバスの運用



近隣に大型バス待機場（100台程度）を用意し、クルーズ客の下船に合わせ、バスが待機場からターミナルに移動

①クルーズ クルーズ客船の誘致活動

【現状】

- クルーズ客船の寄港は、東京に多くの観光客をもたらし、東京港のイメージアップや経済効果が期待できるなど、東京の観光振興に大きく寄与するため、これまで誘致活動を積極的に推進
- 具体的には、外国船社への営業活動やクルーズセミナーの主催、国内外の雑誌媒体等でのPRなどを実施



海外船社への営業活動（平成30年度）



クルーズセミナー（平成30年度）



Seatrade Cruise Asia Pacific 2019 出展（令和元年度）



雑誌へのPR記事の掲載（令和元年度）

①クルーズ 環境に配慮したクルーズ客船

【課題・情勢変化】

- 世界では、新たに造船予定のクルーズ客船のうち、1 / 4程度がLNG船等の環境に配慮した船舶になっており、今後はこのような船舶の運航が増加する見込み
- 欧米では既に運航を開始しているが、アジアへの配船時期は未定
- 日本においては、郵船クルーズ㈱がLNGクルーズ客船の建造を発表（令和7年引渡し予定）しており、導入に向けた動きが進展

- ・現在就航しているLNG船等の環境に配慮したクルーズ客船は6隻で、欧州と北米に配船
- ・令和3年～令和9年建造予定の全107隻のうち、LNG船等の環境に配慮したクルーズ客船は25隻（1/4程度）



© Costa Cruises

コスタ・スメラルダ
(コスタクルーズ初のLNG船)



写真：cruiseindustrynews

米国・カナベラル港でのマルディ・グラへの
LNGバンカリングの状況



©Hurtigruten

ロアール・アムンセン
(ディーゼルとバッテリーのハイブリッド
推進システムを搭載)



© Hamburg Port Authority

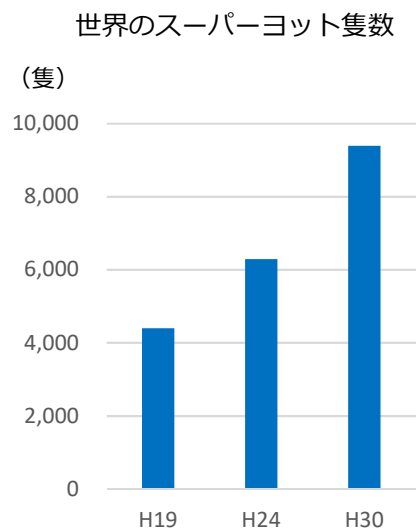
ドイツ・ハンブルク港での陸上電源供給の状況

①クルーズ スーパーヨットの寄港ニーズへの対応

【課題・情勢変化】

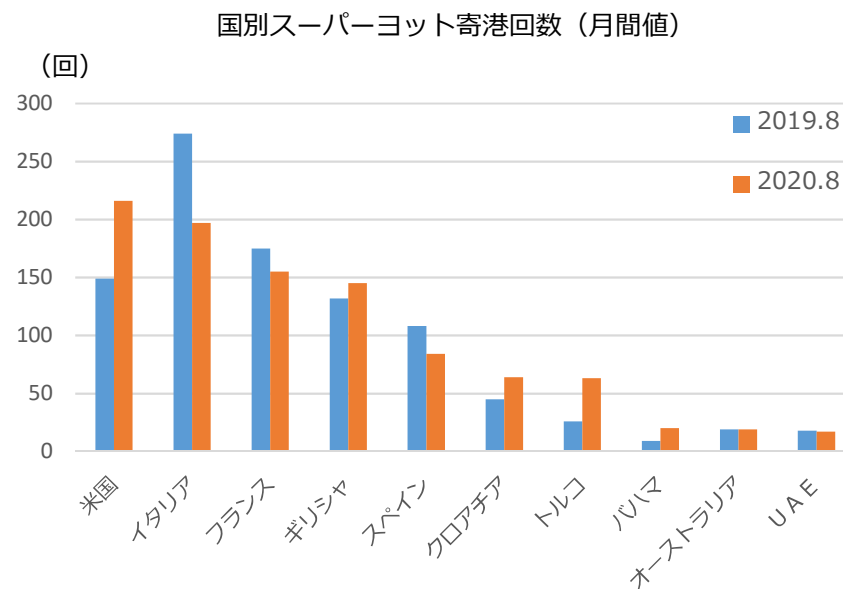
- 近年、外国人富裕層などが個人所有する大型クルーザー「スーパーヨット」が増加している
- 新型コロナウイルス感染症の拡大後も、海外においてスーパーヨットの寄港回数は堅調に推移している
- 日本でも東京2020大会後のプレゼンスの高まりから、今後寄港が見込まれる

■スーパーヨットの概要



資料：「(一社)スーパーヨット誘致会議・日本」資料より東京都作成

■コロナ禍におけるスーパーヨットの動向



資料：IHS, Bloomberg (Super Yacht Count by Country, Top 10 Countries in Current Yacht Count)より東京都作成

■スーパーヨット寄港による経済効果

スーパーヨットによる国内消費事例

- ・ 寄港地での食事や観光、土産物等の購入
- ・ 船内で料理する食材の調達
- ・ 船・船用品のメンテナンスや給油等

事例	滞在期間	支出実績
A	3日	¥12,000,000
B	22日	¥25,000,000
C	30日	¥45,000,000

資料：「(一社)スーパーヨット誘致会議・日本」資料より東京都作成

■日本への来訪 (令和元年5月時点)

- ・ 平成30年は10隻、令和元年は15-20隻が見込まれている

スーパーヨット：全長80フィート (24m以上) の大型クルーザー

②舟運 (水上バス等) 舟運の現状

【現状】

- 浅草・お台場・羽田空港など、集客ポテンシャルの高いエリアに船着場が整備されている
- 港湾、河川（隅田川・日本橋川）において、30箇所の船着場が舟運に活用されている

■ 港湾、河川（隅田川・日本橋川）における船着場図（令和2年時点）



■ 舟運に活用される主な船舶



水上バス



ウォータータクシー

②舟運 (水上バス等) 舟運の現状 (定期航路)

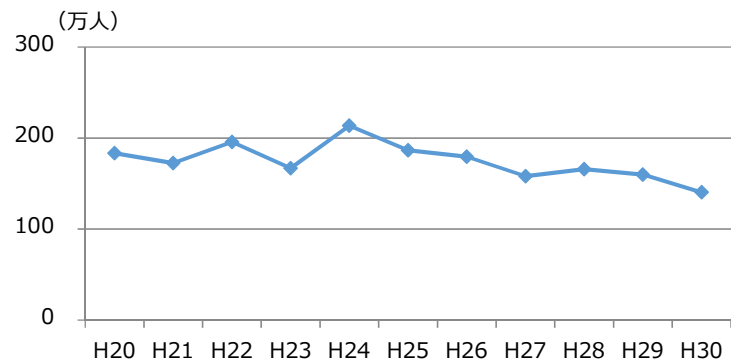
【現状】

- 主な運航事業者による定期航路で、1日当たり49便運航している (令和3年7月時点)
- 定期航路利用者数は、年間約140万人である (平成30年)

■ 主な運航事業者による定期航路 (令和3年7月時点)



■ 定期航路における年間利用者数



資料：関東運輸局資料より東京都作成

■ 主な定期航路と就航便数

運航事業者	名称	運航便数 (便/日)	備考
東京都観光汽船(株)	隅田川ライン	6	
	お台場ライン	5	
	浅草・お台場直通ライン	2	
	東京ビッグサイト・パレットタウンライン	5	
(公財)東京都公園協会	浅草・お台場クルーズ	5	
	両国・葛西クルーズ	2	
観光汽船興業(株)	アーバンランチ	24	うち5便は臨時便
(株)ケーエムシー	リザーブドクルーズ	休止中	羽田空港、横浜
計		49	

資料：各社HPより東京都作成

②舟運 (水上バス等) 舟運の現状 (不定期航路)

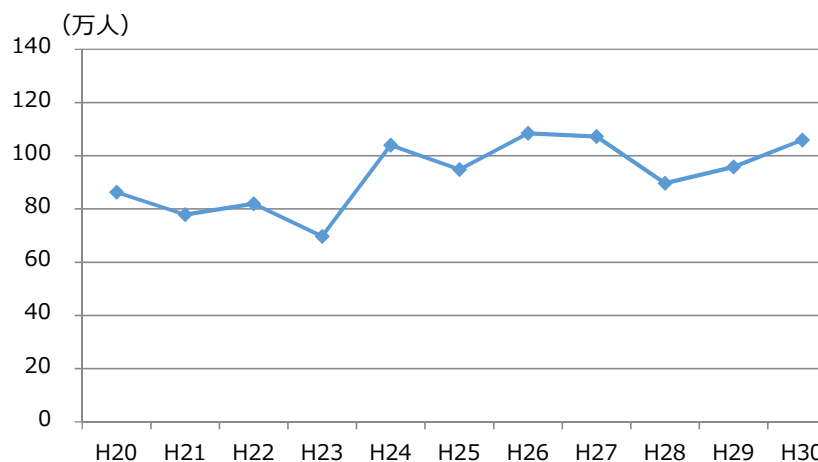
【現状】

- 公共棧橋を不定期航路向けに開放する取組を推進している
- 不定期航路の利便性向上に伴い、不定期航路利用者数は増加傾向であり、年間約100万人である（平成30年）

■ 東京港内で不定期航路が利用可能な公共棧橋の位置図 () は利用開始年



■ 不定期航路における年間利用者数



資料：関東運輸局資料より東京都作成

■ 不定期航路の主な船舶



観光船



屋形船

②舟運 (水上バス等) 都における舟運活性化の取組

【現状】

○ 新規航路の開拓、企画便の運航など、舟運活性化に向けた様々な取組を実施

■ 新規航路の開拓 (社会実験)

朝の通勤等の交通手段として船を利用

運航ダイヤ(特別便)	所要時間: 乗降時間含む約30~40分	運航ルート																		
<table border="1"> <tr> <th>出発</th> <th>朝潮運河</th> <th>第1便</th> <th>第3便</th> <th>第5便</th> <th>第7便</th> <th>第9便</th> <th>第11便</th> <th>第13便</th> </tr> <tr> <td>7:30</td> <td>7:45</td> <td>8:00</td> <td>8:15</td> <td>8:30</td> <td>8:45</td> <td>9:00</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	出発	朝潮運河	第1便	第3便	第5便	第7便	第9便	第11便	第13便	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00				
出発	朝潮運河	第1便	第3便	第5便	第7便	第9便	第11便	第13便												
7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00														
<table border="1"> <tr> <th>出発</th> <th>日本橋</th> <th>第2便</th> <th>第4便</th> <th>第6便</th> <th>第8便</th> <th>第10便</th> <th>第12便</th> <th>第14便</th> </tr> <tr> <td>7:30</td> <td>7:45</td> <td>8:00</td> <td>8:15</td> <td>8:30</td> <td>8:45</td> <td>9:00</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	出発	日本橋	第2便	第4便	第6便	第8便	第10便	第12便	第14便	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00				
出発	日本橋	第2便	第4便	第6便	第8便	第10便	第12便	第14便												
7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:00														

■ 企画便の運航

イベント等に合わせた臨時便の運航により、新たな客層を掘起こし

(例) 「ハシダンス」と連携した期間限定運航



■ メディアを活用したPR

雑誌やHP等の活用により、認知度を向上

(例) るるぶ、OZmagazine



■ 案内サインの統一

管理者によって異なる案内サインを統一し、利便性を向上



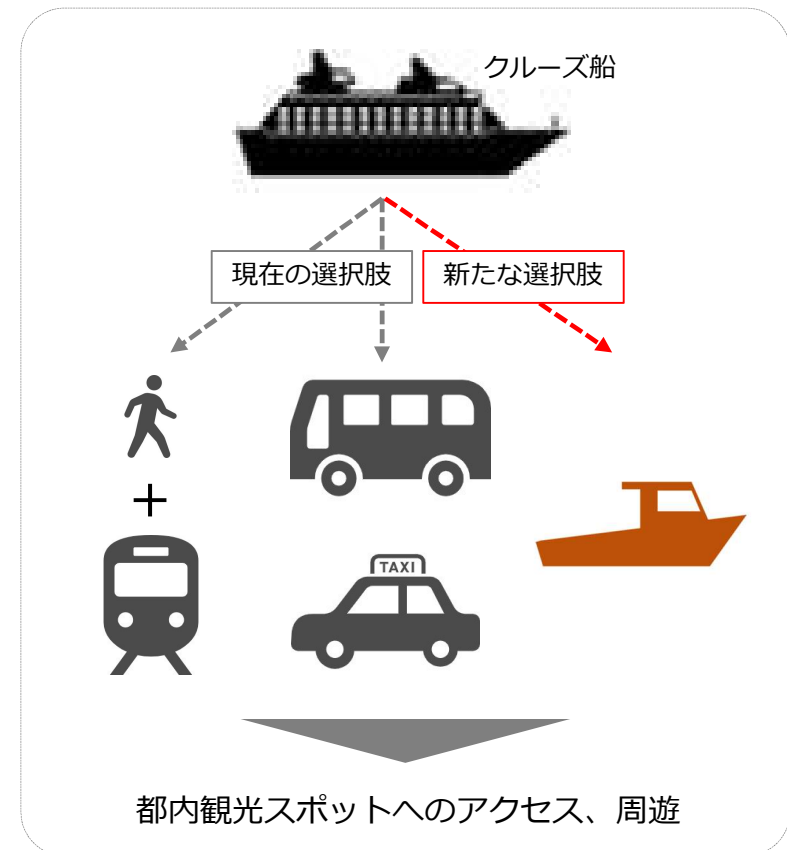
資料: 「水辺空間活用(舟運)ワーキンググループ」(東京都都市整備局)資料、東京都HPより作成

②舟運 (水上バス等) 舟運とクルーズの連携

【課題・情勢変化】

- 令和2年9月に東京国際クルーズターミナルが開業
- 今後、クルーズと舟運の連携強化による利便性・魅力の向上が求められている

■ 舟運とクルーズの連携イメージ



②舟運 (水上バス等) 新たな船着場の整備

【課題・情勢変化】

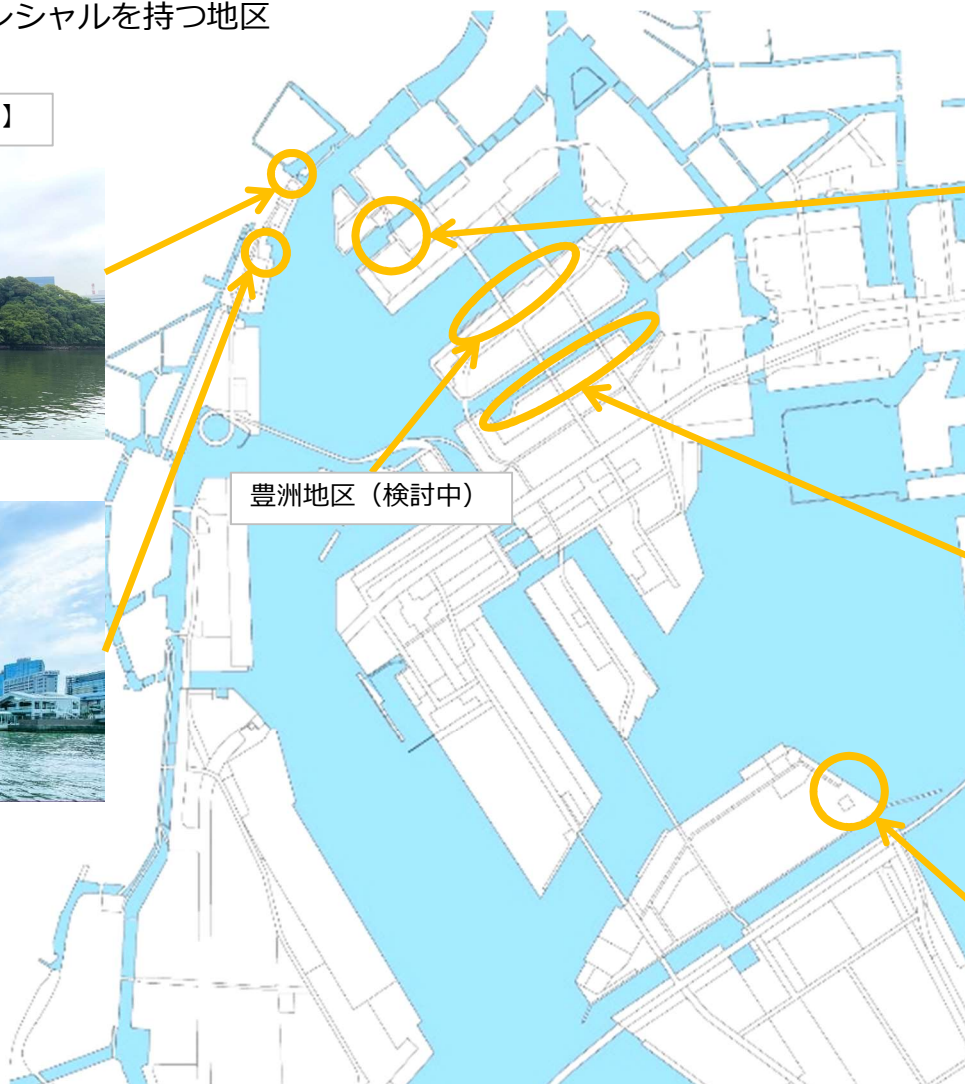
- 水辺周辺のまちづくり（再開発）等に合わせた、新規航路開設のポテンシャルを持つ地区での船着場整備が進んでいる
- 新たな船着場を活用した舟運の活性化が求められている

■ 新規航路開設のポテンシャルを持つ地区

ウォーターズ竹芝【R2供用】



Hi-NODE【R1供用】



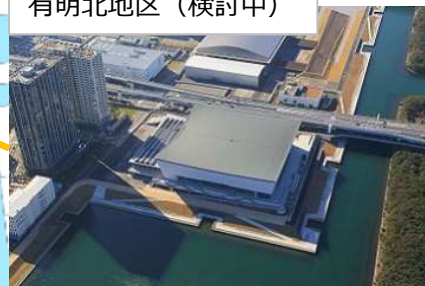
豊洲地区（検討中）

晴海マルチモビリティ
ステーション（予定）



資料：東京都都市整備局HPより

有明北地区（検討中）



海の森公園【R2供用】

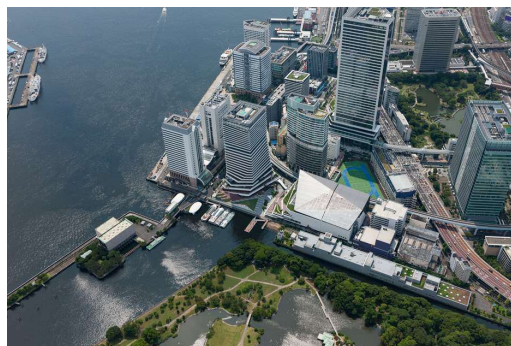


③水辺のまちづくり 水辺に顔を向けたまちづくり

【課題・情勢変化】

- 民間企業による、水辺を活用した再開発が進展している
- 舟運の活性化などの水辺の魅力向上やにぎわいの創出に向け、背後の民間開発等との連携が求められている

①ウォーターズ竹芝(R2開業)



資料：「港区観光協会HP」より東京都作成

②(仮称)芝浦一丁目計画



資料：「都市再生特別地区(芝浦一丁目)都市計画(素案)の概要(野村不動産株式会社、NREG東芝不動産株式会社、東日本旅客鉄道株式会社)」より東京都作成



位置図

③水辺のまちづくり 地域と連携した水辺の魅力・にぎわい創出の取組

【現状】

- 運河に「観光資源」という視点を取り入れ、地域のにぎわいや魅力の創出に向けた取組を推進
- 6つの推進地区を指定し、各地区の主体的な取組みと水域占用許可の規制緩和により、地域の特色を活かした水上レストランや観光棧橋などが設置され、様々なイベントを開催

運河ルネサンス推進地区における取組事例

芝浦地区

芝浦運河まつり（毎年秋季）

地元商店会が主体となり、運河クルーズやカナルカフェ、カナルステージなどを実施



品川浦・天王洲地区

水上レストラン

水域を利用した水上レストラン



天王洲ピア

ビジター棧橋として設置、水上タクシーの船着き場としても活用



東陽・新砂地区

水辺の大実験

ボートやメガSUPの体験を通して汐浜運河を体感するイベントを実施



豊洲地区

豊洲水彩まつり（毎年秋季）

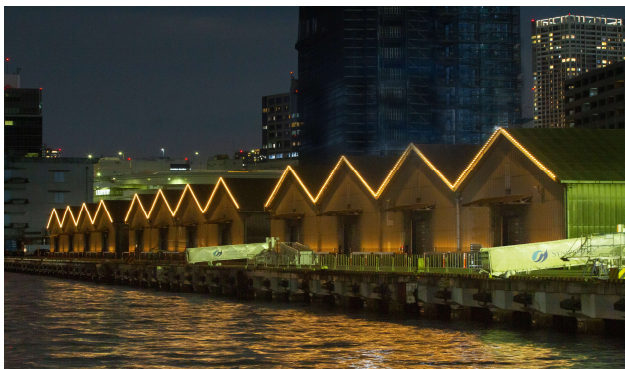
運河クルーズ、木場の角乗など、地域が一体となった催しを開催



③水辺のまちづくり 水辺の魅力向上に向けたライトアップ等の取組

【現状】

- 東京の来訪者を惹きつける観光資源の開発に向けて、日の出・竹芝、芝浦港南、天王洲の重点3地区において、ライトアップ促進協議会を設置し取組を促進
- お台場においては、水際施設のライトアップや花火など、様々なイベントにより水辺の魅力向上に取り組んでいる



日の出ふ頭上屋ライトアップ



東京ゲートブリッジライトアップ



天王洲水門ライトアップ



お台場レインボー花火



シンボルプロムナード公園



御楯橋ライトアップ

資料：港区HPより

③水辺のまちづくり 海上公園の整備

【現状】

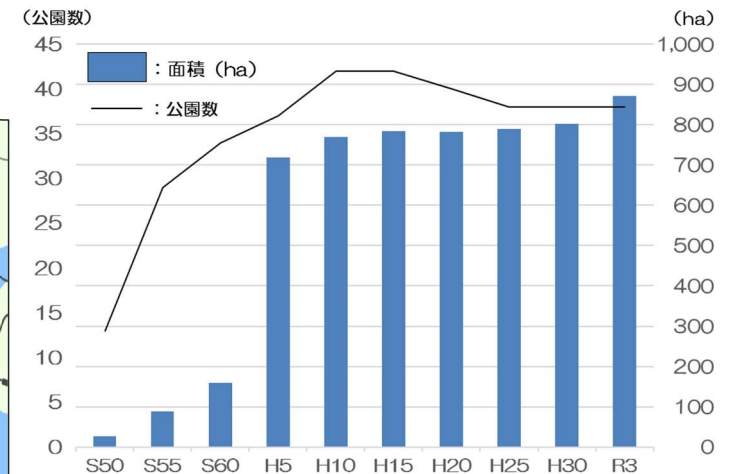
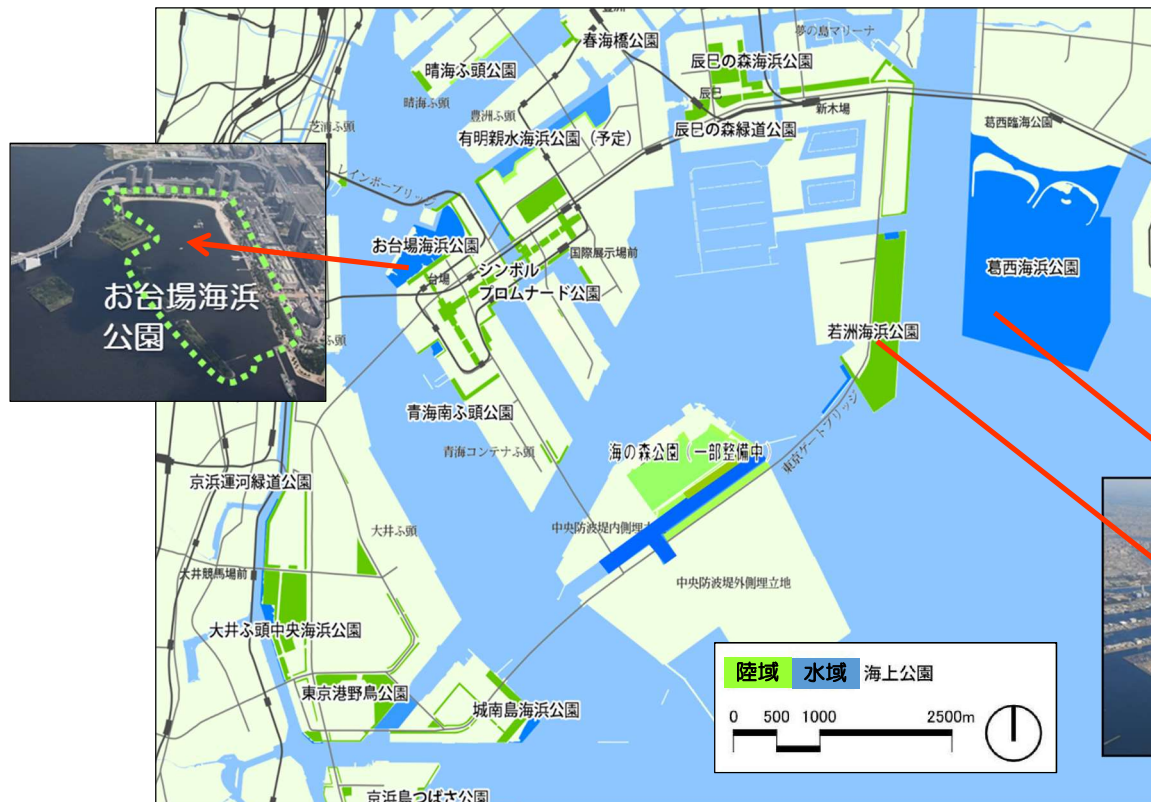
- 都では、失われつつあった海辺の豊かな環境と、人々と海との関わりを取り戻すことを目的として海上公園構想（昭和45年）を策定し、これに基づき海上公園を整備している
- 今後の海上公園の整備・運営の方向性をとりまとめた「海上公園ビジョン」（平成29年5月）を策定

【「海上公園ビジョン」の3つの方向性】

- ①東京の都市機能向上への寄与 ②地域ニーズへの対応と賑わいの創出 ③東京2020大会の成功とレガシー活用

【海上公園の開園状況】

- 開園面積（計38公園）：872ha（うち水域544ha）
- 来園者数（海浜公園）：近年、約400～450万人／年で推移



海上公園の開園公園数、開園面積の推移

※公園数の減少は区への移管による



資料：「海上公園ビジョン」（H29.5）（東京都）より作成

③水辺のまちづくり 海上公園の多様なニーズへの対応

【現状】

- 近年、海上公園に期待されるニーズはますます多様化している
- そのため、立地を活かした多彩な利用を推進することで、海上公園の有する魅力の向上を図っている



バーベキューのための無料開放
(城南島海浜公園)



海上公園での釣りを解禁
(若洲海浜公園)



潮干狩りへの開放
(葛西海浜公園)



ドッグラン施設の設置
(辰巳の森海浜公園)



マリンスポーツへの開放
(お台場海浜公園)



海水浴体験イベントの開催
(葛西海浜公園)

③水辺のまちづくり 海上公園における官民連携によるにぎわい創出

【課題・情勢変化】

- 港湾エリアにおける再開発の進展により、多くの人々が住み・訪れる場所として、水辺・緑地空間の重要性が高まっている
- 民間事業者と連携したカフェ・レストラン等の整備など、新たなにぎわいの創出に向けた取組が進展している

■晴海ふ頭公園における取組イメージ



東京2020大会後のイメージ図



民間事業者と連携したカフェ・レストラン
(晴海ふ頭公園・令和4年10月頃開店予定)

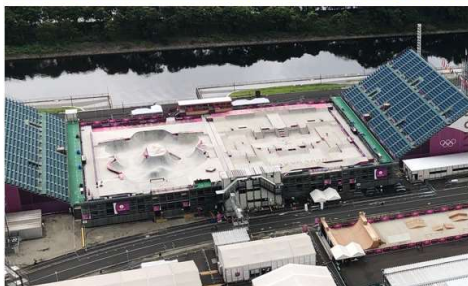
資料：東京都都市整備局HPより作成

③水辺のまちづくり 東京2020大会競技会場の集積

【現状】

○ 臨海部において、恒久・暫定施設として東京2020大会競技会場が多く集積している

⑭ 有明アーバンスポーツパーク(暫定)



⑬ 有明体操競技場(暫定)



⑫ 有明アリーナ(恒久)



OV 晴海選手村



⑮ 有明テニスの森(恒久)



⑲ 大井ホッケー競技場(恒久)



⑲ 大井ホッケー競技場(恒久)



⑳ 海の森水上競技場(恒久)



③水辺のまちづくり 東京2020大会レガシーの継承

【課題・情勢変化】

- 都において、東京2020大会競技会場の後利用について検討を進めている
- 大会レガシーを都市のレガシーとして発展させ、都民の豊かな生活につなげていく必要がある

アーバンスポーツや最先端技術の導入による 新たな体験・観戦機会の創出

魅力的な水辺の空間で、大会関連施設を中心に、様々なイベントを開催するなどにより、にぎわいを創出するエリアに

有明アーバンスポーツ パーク（仮称）



（東京2020大会時のイメージ）

有明テニスの森公園 テニス施設



有明アリーナ



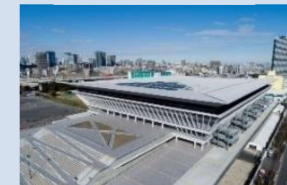
年間を通じ多様なスポーツが 実施可能になりスポーツの裾野が拡大

隣接する公園等と連携した大規模大会・イベントの開催などにより、都民の多様なスポーツ活動の拠点に

東京辰巳国際水泳場 （通年アイスリンクへ転換）



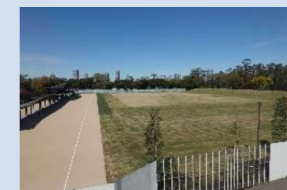
東京アクアティクスセンター



大井ふ頭中央海浜公園 ホッケー競技場



夢の島公園アーチェリー場



水上スポーツ・レジャー体験の 新たな機会を提供

ボート・カヌー、ラフティング、ヨットなど、様々な水上スポーツを総合的に楽しめるエリアに

海の森水上競技場 カヌー・スラロームセンター



大会後のレガシーとなる まちづくりを推進

多様な人々が交流し
いきいきと生活できるまちに
選手村



資料：「『未来の東京』戦略」（R3.3）（東京都政策企画局）、「選手村工事かわら版」（2020.1 第18号）（東京都都市整備局）より作成

③水辺のまちづくり 土木遺構等の維持保全

【課題・情勢変化】

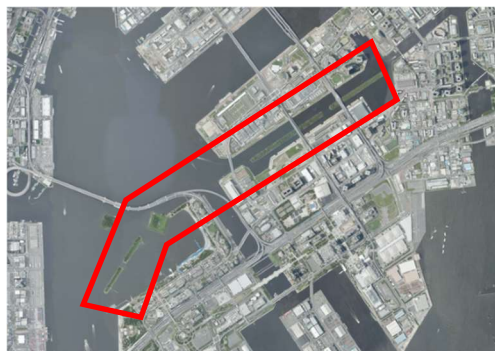
- 東京港には、かつての歴史を伝える貴重な土木遺構等が存在している
- 都市開発が進展する中、これらの維持保全・活用による景観づくりの重要性が高まっている

■第三台場・第六台場・旧防波堤

台場は、黒船来航を受け、内海防備のために砲台として築造（安政元年（1854年竣工））
旧防波堤は、東京港開港に合わせ、港内を防護するため整備（昭和14年（1939年竣工））



昭和11年



令和元年



現在の旧防波堤（有明北）

■晴海鉄道橋

鉄道橋として、日本初のローゼ橋及び連続PC桁
東京都港湾局専用線の一部として、昭和32年（1957年）の開業から東京港の物流及び戦後の復興に貢献し、平成元年（1989年）に廃線



昭和63年頃



現在

③水辺のまちづくり バイエリアでの最先端技術活用に向けた取組

【課題・情勢変化】

- 観光・水辺のまちづくりや周辺アクセスにおいても、自動運転技術、自動運航船、次世代エネルギー燃料船等最先端技術の活用に向けた取組が求められている

■最先端技術の活用イメージ



自動運転車両

資料：「トヨタ自動車㈱」HPより



自動運転パーソナルモビリティ

資料：「東京国道事務所」HPより



自動運航船

資料：「第7回2020年代の総合物流施策大綱に関する有識者検討会」(R2.12)より



水素燃料電池船

資料：関西電力プレスリリースより

「検討の視点」を踏まえた施策の方向性（案）

クルーズ客船のさらなる誘致や舟運の活性化を図るためには、どのような取組が必要か

施策の方向性	施策のイメージ
ポストコロナを見据えた客船誘致等の対応	<ul style="list-style-type: none"> ・感染症対策の徹底、クルーズの安全・安心のPR ・環境変化を踏まえた誘致戦略の検討
クルーズ客船受入機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・大型客船の円滑な受入れが可能な2バース体制の確保 ・東京国際クルーズターミナルの稼働状況を踏まえた、ターミナル機能拡充の検討 ・環境に配慮した船舶に対応した陸上電源施設などの整備や次世代エネルギー供給体制等の検討
多様な主体と連携したクルーズ・舟運の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・東京国際クルーズターミナルの活用や、官民連携した船着場の整備推進 ・航路の充実に向けて、再開発が進むエリアを中心に、多様な主体と連携したにぎわいの創出等による舟運需要の喚起、水辺の魅力・利便性の向上
スーパーヨット等の受入検討	<ul style="list-style-type: none"> ・スーパーヨット等の外航船の係留を想定した、水際施設や入出国手続き、給排水・電源供給施設などの検討 ・東京国際クルーズふ頭や晴海ふ頭のほか、物資補給岸壁等でのスポット受入の検討

東京2020大会のレガシー継承など、スポーツとイベントで賑わうまちを創出していくためには、どのような取組が必要か

施策の方向性	施策のイメージ
東京2020大会のレガシーを活かした地域の発展	<ul style="list-style-type: none"> ・スポーツを核とした新たな価値や魅力を創造する持続可能なまちづくりの推進 ・周辺のまちづくりと連携するとともに、民間活力を導入した魅力的な公園整備の推進 ・バリアフリーなど誰もが暮らしやすいまちづくりの推進

「検討の視点」を踏まえた施策の方向性（案）

水辺の魅力向上、港湾の歴史や景観を活かした観光振興、水辺のまちづくりに向けて、どのような取組が必要か

施策の方向性	施策のイメージ
まちづくりや公園整備と連携した水辺の魅力向上	<ul style="list-style-type: none"> • 多様なニーズに対応した公園整備・運営の推進 • 水と緑のネットワークの「質」の向上 • 海上公園と隣接した土地利用との連続性を意識した公園整備、水辺空間の整備 • 都民や企業、団体、地元自治体と連携した、海上公園の魅力向上 • 水辺に顔を向けたまちづくり、水辺周辺へのにぎわい創出の推進 • 運河のにぎわい・利活用の推進 • 東京港の魅力を高める景観づくり、みなとの景観を体感できる視点場づくり • 土木遺構等の維持保全を進め、新旧が調和した港の良好な景観の創出

最先端技術を開発・実装するエリアとして発展していくためには、どのような取組が必要か

施策の方向性	施策のイメージ
臨海部における最先端技術の活用	<ul style="list-style-type: none"> • 自動運転技術、自動運航船、次世代エネルギー燃料船など最先端技術の活用

観光・水辺のまちづくり

[骨子]

クルーズ・舟運等の更なる活性化

【ポストコロナを見据えた客船誘致等の実施】

- 感染症対策の徹底、クルーズの安全・安心のPR
- 環境変化を踏まえた誘致戦略の検討

【クルーズ客船受入機能の強化】

- 大型客船の円滑な受入れが可能な2バース体制の確保
- 東京国際クルーズターミナルの稼働状況を踏まえたターミナル機能拡充の検討
- 環境に配慮した船舶に対応した陸上電源施設などの整備や次世代エネルギー供給体制等の検討

【多様な主体と連携した舟運の活性化】

- 東京国際クルーズターミナルの活用や、官民連携した船着場の整備推進
- 航路の充実に向けて、再開発が進むエリアを中心に、多様な主体と連携したにぎわいの創出等による舟運需要の喚起、水辺の魅力・利便性の向上

【スーパーヨット等の受入検討】

- スーパーヨット等の外航船の係留を想定した、水際施設や入出国手続き、給排水・電源供給施設などの検討
- 東京国際クルーズふ頭や晴海ふ頭のほか、物資補給岸壁等でのスポット受入の検討

観光・水辺のまちづくり 取りまとめの方向性（素案）

進化し続ける未来創造港湾 東京港 観光・水辺のまちづくり

観光・水辺のまちづくり

[骨子]

東京2020大会
レガシーを活かした
まちづくり

【東京2020大会レガシーを活かした地域の発展】

- スポーツを核とした新たな価値や魅力を創造する持続可能なまちづくりの推進
- 周辺のまちづくりと連携するとともに、民間活力を導入した魅力的な公園整備の推進
- バリアフリーなど誰もが暮らしやすいまちづくりの推進

水辺の魅力や
観光資源を活用した
にぎわいの創出

【まちづくりや公園整備と連携した水辺の魅力向上】

- 多様なニーズに対応した公園整備・運営の推進
- 水と緑のネットワークの「質」の向上
- 海上公園と隣接した土地利用との連続性を意識した公園整備、水辺空間の整備
- 都民や企業、団体、地元自治体と連携した、海上公園の魅力向上
- 水辺に顔を向けたまちづくり、水辺周辺へのにぎわい創出の推進
- 運河のにぎわい・利活用の推進
- 東京港の魅力を高める景観づくり、みなとの景観を体感できる視点場づくり
- 土木遺構等の維持保全を進め、新旧が調和した港の良好な景観の創出

臨海部における
最先端技術の活用

【臨海部における最先端技術の活用】

- 自動運転技術、自動運航船、次世代エネルギー燃料船など最先端技術の活用