

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4回）

物流（内貿・在来）検討資料

目次

内容	頁
【検討の流れ】	
物流（内貿・在来・その他）検討の方向性（第1回検討部会 提示資料）	3
我が国の国内輸送の状況	4
内航海運の現状（内航航路ネットワーク）	5
東京港の港勢（令和元年）	6
内貿貨物の輸送特徴	7
東京港の内貿貨物量推移	8
東京港内の施設配置	9
物流（内貿・在来）検討フロー	10
【ユニットロード】	
航路ネットワークと取扱貨物量（1）	11
航路ネットワークと取扱貨物量（2）	12
ユニットロードふ頭の諸元	13
各ふ頭の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移	14
ユニットロード貨物の発着地	15
ヤード面積の不足	16
ヤード面積の不足への対応事例	17
モーダルシフトへの取組	18
モーダルシフトの進展（東京港における事例）	19
新たな輸送品目の集貨（農林水産物・食品の輸出促進）	20
貨物量の見通し（試算値）	21
【フェリー】	
航路ネットワークと取扱貨物量	22
フェリーふ頭の諸元	23
東京港におけるフェリーの利用状況	24
貨物量の見通し（試算値）	25

内容	頁
【内貿在来】	
内貿在来（雑貨）ふ頭の諸元	26
内貿在来（雑貨）ふ頭の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移	27
内貿在来（雑貨）ふ頭別の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移	28
内港地区の開発の進展	29
離島航路就航状況と乗降人員	30
貨客船ふ頭の諸元と取扱貨物量	31
内貿在来（建材等）ふ頭の諸元	32
内貿在来（建材等）ふ頭別の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移	33
建材船の大型化	34
貨物量の見通し（試算値）	35
【外貿在来】	
外貿在来ふ頭の諸元	36
外貿在来ふ頭別の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移	37
貨物量の見通し（試算値）	38
【物流環境】	
カーボンニュートラルに向けた取組	39
【取りまとめ】	
東京港の現状と課題 取りまとめ（1）	40
東京港の現状と課題 取りまとめ（2）	41

東京港の役割

- 首都圏の生活と産業を支える都市インフラとして、首都圏に必要な貨物を確実かつ円滑に取り扱う機能
- 限りある港湾空間を効率的に活用するとともに、ストック効果を最大限発揮することで都民生活の向上を図る

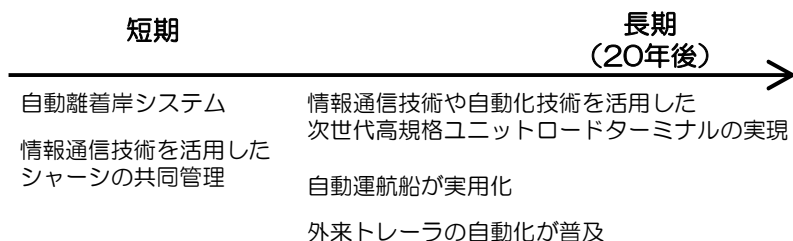
現状と課題

- 内貿ユニット貨物・フェリー貨物は増加傾向となっている
- 北海道・九州・沖縄方面と多頻度な航路サービスで結ばれている
- 背後圏への充実した道路ネットワークにより、生産地・消費地への輸送距離・輸送時間が短い優位性がある
- 貨物の集中により、ユニットロードターミナル・フェリーターミナルのヤードが不足している
- 時代の変化に伴い、利用頻度が低下し、又は利用形態が変化しているふ頭、水域が存在している

情勢の変化

- RORO船・フェリーの大型化が進展している（ヤードが更に必要）
- トラックドライバーの不足が深刻化するなか、大量輸送が可能で環境にやさしいRORO船・フェリーの重要性が高まっている
- 内航船においても、自動運航船など、最先端技術を活用した検討が進められている
- 内港地区を中心に、ふ頭背後の都市化が進展している

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

- ユーザーに選ばれる、競争力が高く使いやすい港に進化している
- 最先端技術を積極的に活用し、労働環境が良く高効率で生産性の高い港になっている
- 適切な機能配置と運営により、限られた港湾空間が効率的に活用されている
- 災害時にも物流活動を維持できる、強靱な港に進化している
- 脱炭素社会や循環型社会の実現に、港湾エリアが大きく貢献している

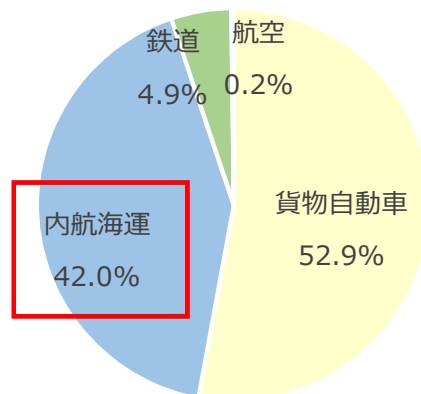
検討の視点

- 狭隘な東京港において、港全体の機能強化を図っていくためには、利用頻度の低下したふ頭や水域を、今後どのような用途・目的で活用すべきか
- 労働力不足が危惧される中、働きやすい港づくりを行い、港湾の生産性を向上させるためには、どのような取組が必要か
- ユニットロードターミナル・フェリーターミナルのヤード不足に対応するため、どのような取組が必要か

我が国の国内輸送の状況

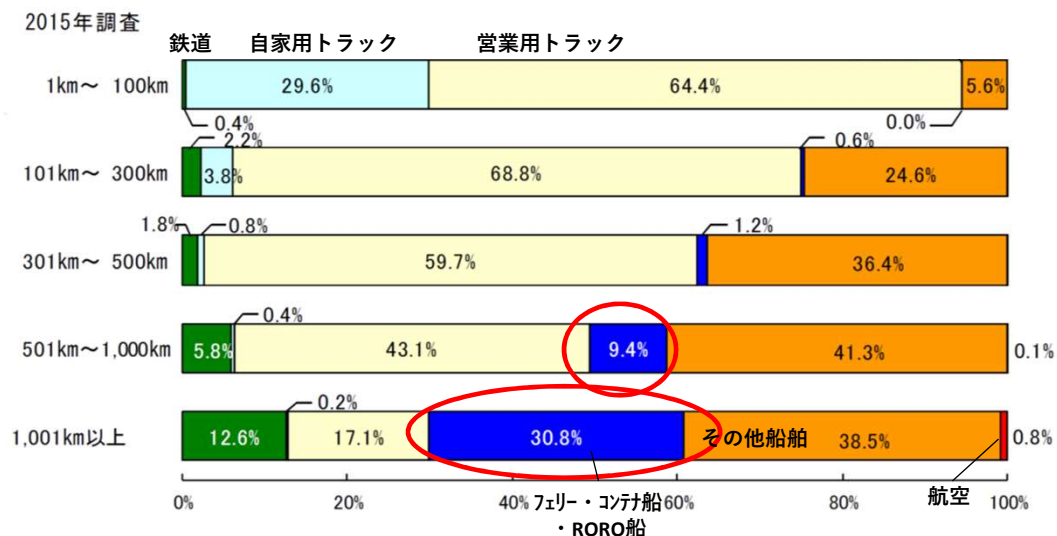
- 内航海運は国内輸送において、輸送分担率42%を占めるなど、重要な輸送モードである
- フェリー・コンテナ船・RORO船は、輸送距離が500kmを超えると利用率が高まるなど、長距離輸送に適している

■ 輸送機関別分担率 (R1) (トンキロベース)



資料：「鉄道輸送統計年報」「航空輸送統計年報」「自動車輸送統計年報」「内航船舶輸送統計年報」
(令和元年度)より東京都作成

■ 輸送距離帯別にみた 輸送機関別分担率



資料：第10回物流センサス(2015年調査)(国交省港湾局)より東京都作成

内航海運の現状（内航航路ネットワーク）

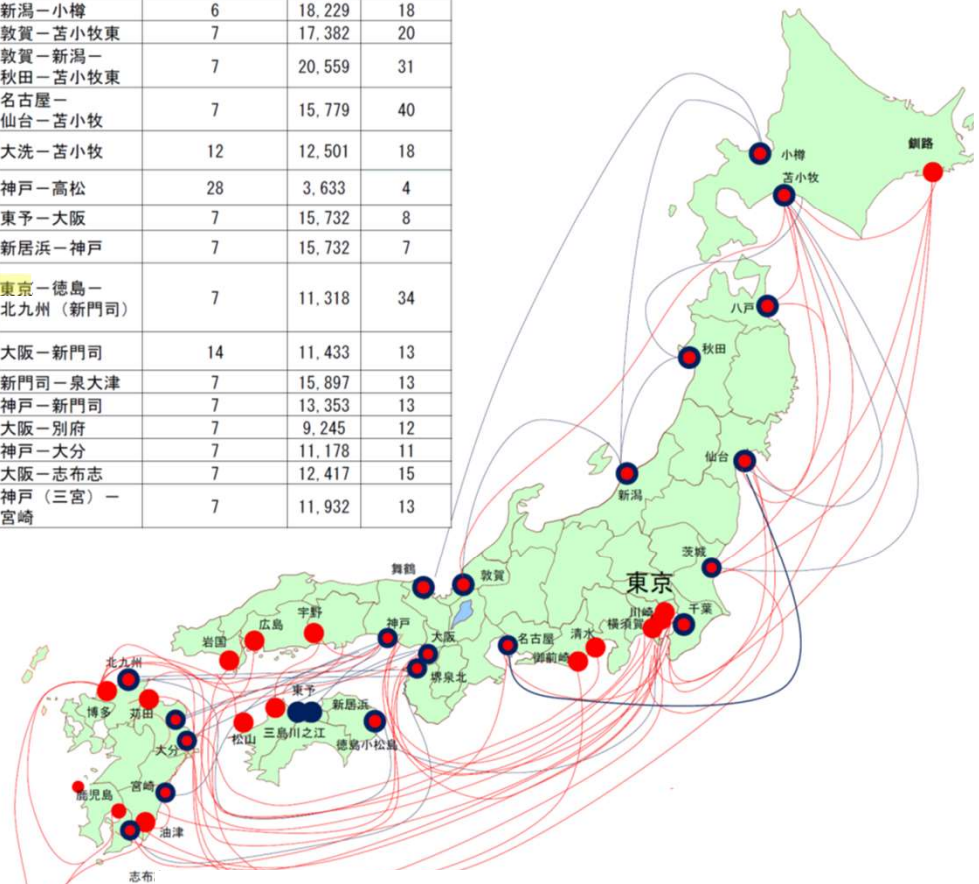
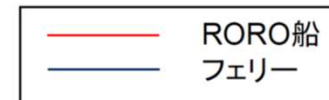
- 日本国内では、長距離内航RORO船28航路、中長距離フェリー18航路が就航（平成28年時点）
- 東京港には、半数の14航路が就航しており、内航RORO船の拠点港湾となっている

内航RORO船航路一覧(300km以上の長距離航路のみ記載)

運航会社	航路	運航頻度 (数字：便/週)	総トン数 (G T)	平均所要 時間 (h)
川崎近海汽船 (株)	釧路-茨城(日立)	7	13,950	20
	茨城(常陸那珂)-北九州	2	9,348	34
	清水-大分	3	6,710	20
	東京-油津-細島	2	9,832	40
近海郵船(株)	苫小牧-茨城(常陸那珂)	12	9,894	21
	敦賀-苫小牧	6	11,190	24
琉球海運(株)	東京-大阪-那覇	3	9,980	60
	博多-鹿児島-那覇	2	6,562	37
日本通運(株) 日本マリン (株)	博多-那覇-石垣-宮古- 那覇-博多	2	6,700	50
	博多-鹿児島-那覇-石垣- 宮古-那覇-鹿児島-博多	1	5,724	86
日本通運(株) 日本海運(株)	東京-苫小牧	4	8,910	33
	苫小牧-釧路-東京	1	8,910	43
商船三井 フェリー(株)	苫小牧-釧路- 東京-大阪	1	7,323	87
	博多-岩国-東京	12	10,488	36
栗林商船(株)	博多-松山-東京	1	10,488	36
	博多-宇野-東京	3	10,488	36
マツダ ロジスティクス (株)	東京-御前崎-苅田-大分	4	10,971	32
	苫小牧-釧路-仙台- 東京-大阪	2	13,092	88
プリンス海運 (株)	苫小牧-釧路-仙台- 東京-大阪-名古屋-仙台	1	13,089	86
	苫小牧-釧路-仙台- 東京-名古屋	1	13,018	86
マツダ ロジスティクス (株)	苫小牧-東京	1~2	16,726	38
	苫小牧-八戸- 川崎-横須賀-仙台	3	7,971	64
大王海運(株)	横須賀-神戸-苅田	2	10,050	34
	広島-千葉	3	4,540	38
八興運輸(株)	千葉-大阪- 宇野-三島川之江	6	8,004	32
鹿兒島荷役海陸 運輸(株)	細島-泉北-宮崎	3	2,187	20
南日本汽船(株)	大阪-鹿児島-那覇- 博多	1	4,252	71
マルエー フェリー(株)	東京-志布志-那覇新	3	7,325	45

中長距離フェリー航路一覧(100km以上の中長距離航路)

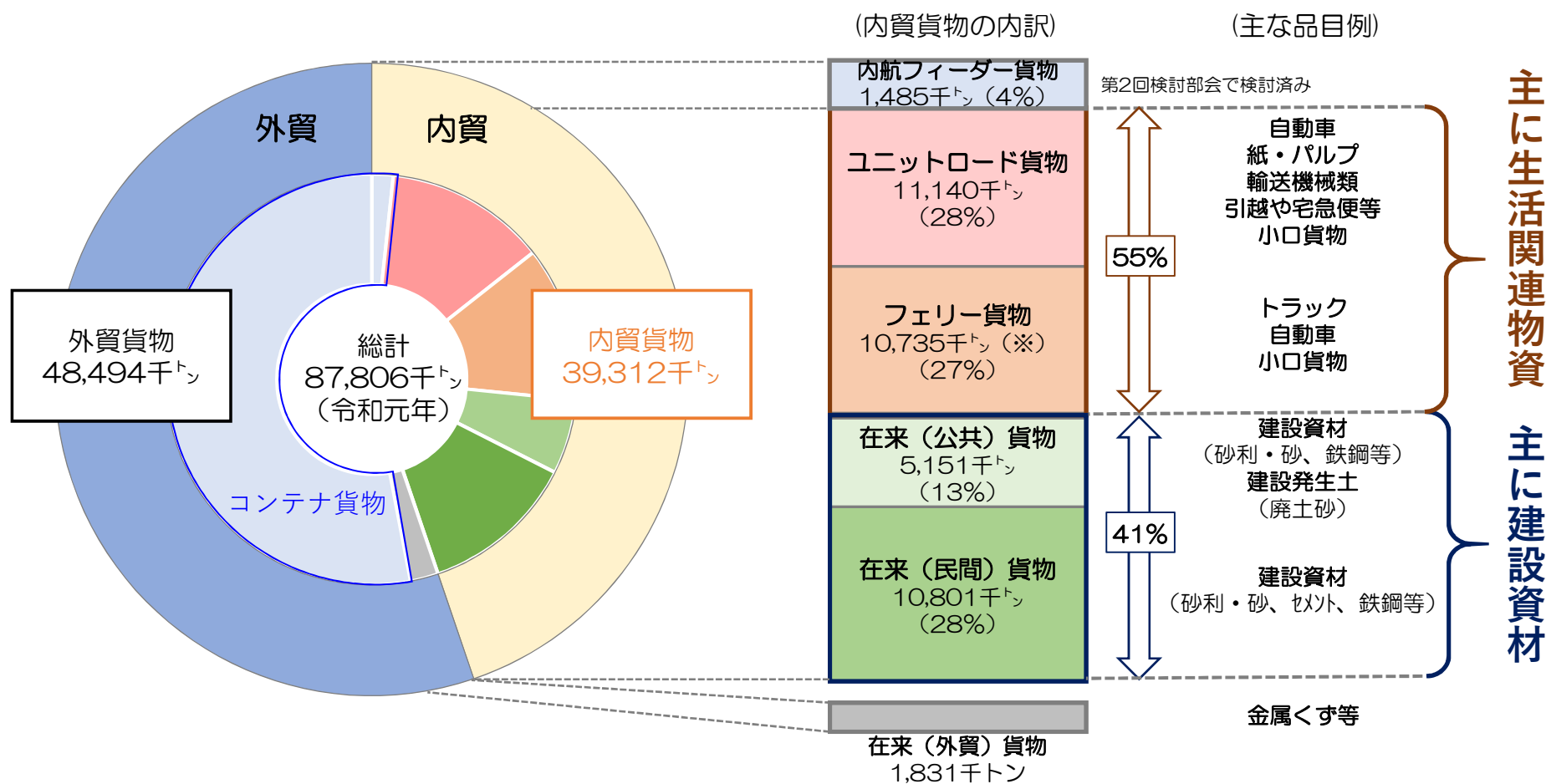
社名	航路	運航頻度 (数字：便/週)	総トン数 (G T)	平均所要 時間 (h)
川崎近海汽船(株)	八戸-苫小牧	28	10,536	7
新日本海 フェリー(株)	舞鶴-小樽	7	16,810	20
	新潟-小樽	6	18,229	18
	敦賀-苫小牧東	7	17,382	20
太平洋 フェリー(株)	敦賀-新潟- 秋田-苫小牧東	7	20,559	31
	名古屋- 仙台-苫小牧	7	15,779	40
商船三井フェリー(株)	大洗-苫小牧	12	12,501	18
ジャンボフェリー(株)	神戸-高松	28	3,633	4
四国開発フェリー(株)	東予-大阪	7	15,732	8
オーシャン東九フェリー オーシャントランス (株)	新居浜-神戸	7	15,732	7
	東京-徳島- 北九州(新門司)	7	11,318	34
(株)名門大洋フェリー	大阪-新門司	14	11,433	13
阪九フェリー(株)	新門司-泉大津	7	15,897	13
(株)フェリー さんふらわあ	神戸-新門司	7	13,353	13
	大阪-別府	7	9,245	12
宮崎カーフェリー(株)	神戸-大分	7	11,178	11
	大阪-志布志	7	12,417	15
宮崎カーフェリー(株)	神戸(三宮)- 宮崎	7	11,932	13



資料：港湾の中長期政策「PORT2030」（H30.7）（国交省港湾局）より東京都作成

東京港の港勢（令和元年）

- 東京港の取扱貨物量に占める内貿貨物の割合は概ね半分
- 内貿貨物のうち、ユニットロード貨物とフェリー貨物が55%を占めている（主に生活関連物資）
- 内貿貨物のうち、ばら物として輸送される在来貨物が41%を占めている（主に建設資材）



(※) フェリー貨物の重量はフレート・トン（車種別の車両台数から換算）

資料：「東京港港勢」より作成

内貿貨物の輸送特徴

- 内貿貨物の輸送には、RORO船、フェリー、在来船が利用されている
- RORO船やフェリーは、船舶に備え付けられたランプウェイを利用し、岸壁から直接乗り入れる荷役形態
- 在来船は、砂利・砂、セメント等、トラックに収容できない貨物をバラの状態に輸送する荷役形態

貨物	ユニットロード貨物	フェリー貨物	在来貨物
船舶			
荷役	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主にトラクタヘッドによりシャーシ貨物を揚げ積み ・ 乗用車が乗降 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗用車やトラックが乗降 ・ トラクタヘッドによりシャーシ貨物を揚げ積み 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本船クレーン、陸上クレーンにより貨物を揚げ積み ・ アンローダーにより貨物を揚げ積み
荷姿	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主にシャーシ（無人）、乗用車、コンテナ（12ft） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主にトラック、乗用車、シャーシ（無人） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ばら貨物 
取扱品目	ユニットロード貨物 (完成自動車、紙・パルプ、引越しや小口貨物等)	ユニットロード貨物 旅客輸送	在来貨物 (セメント、鋼材、砂利・砂、紙・パルプ、食料工業品等)
主なふ頭	品川・10号地その2（西側）・中防内 等	フェリー	芝浦・大井建材・辰巳・10号地その2（東側） 等

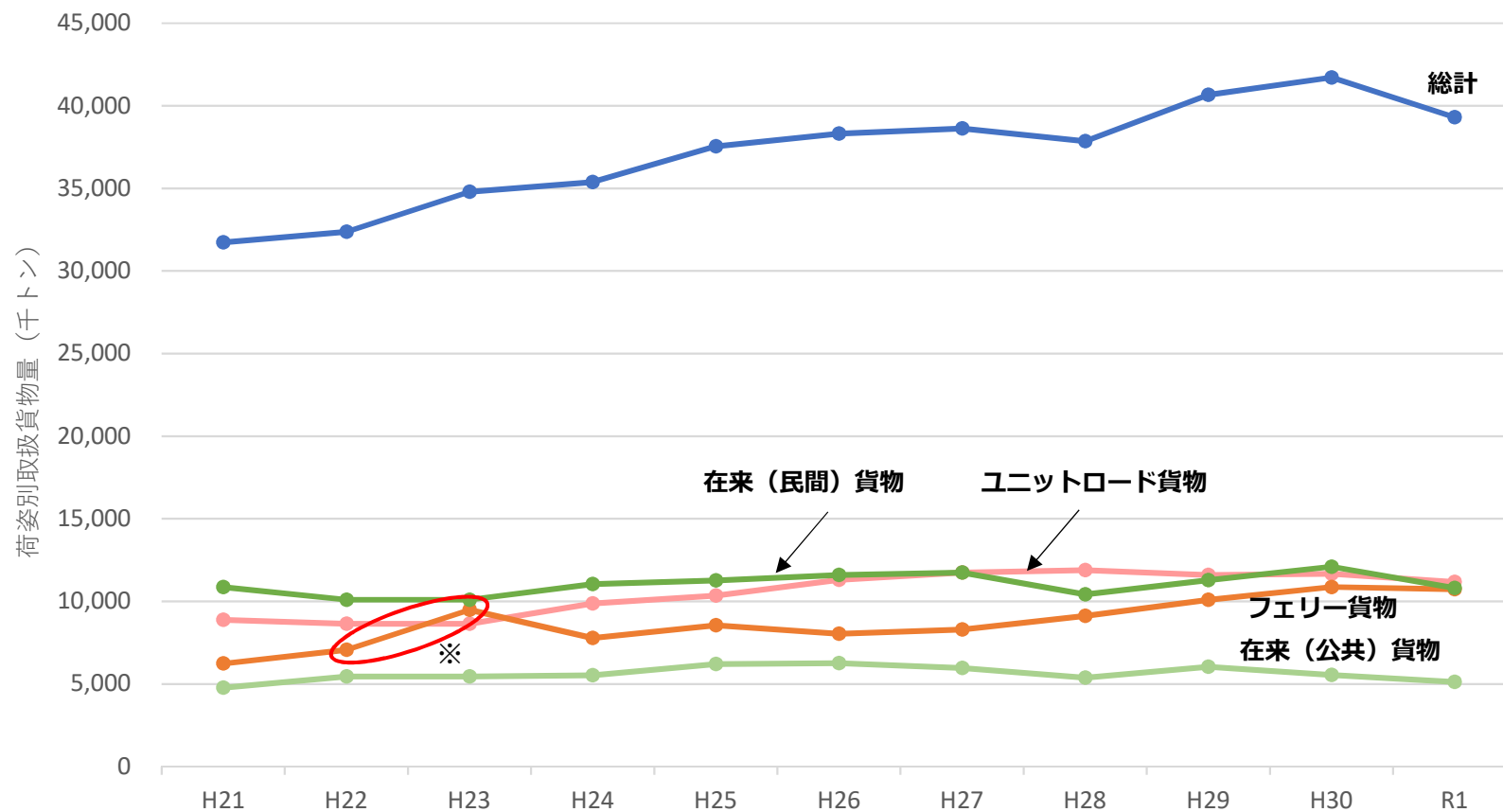
※ユニットロード：荷姿を統一（単一化）した荷物を発地から着地まで、できるだけその単位を崩さず、荷役、輸送、保管する方式

※RORO船（roll-on roll-off ship）：貨物をトラックやフォークリフトで積み降ろすために、船尾や船首にランプウェイを有する船舶

資料：船社HP等より東京都作成

東京港の内貿貨物量推移

- 内貿貨物取扱量の総計は増加傾向である
- ユニットロード貨物、フェリー貨物は近年増加傾向である
- 在来（民間）、在来（公共）貨物は横ばいで推移している



※東日本大震災による大洗港の代替増

資料：「東京港港勢」より作成

東京港内の施設配置

○ ユニットロードふ頭、フェリーふ頭、在来ふ頭は港内全体に配置されている

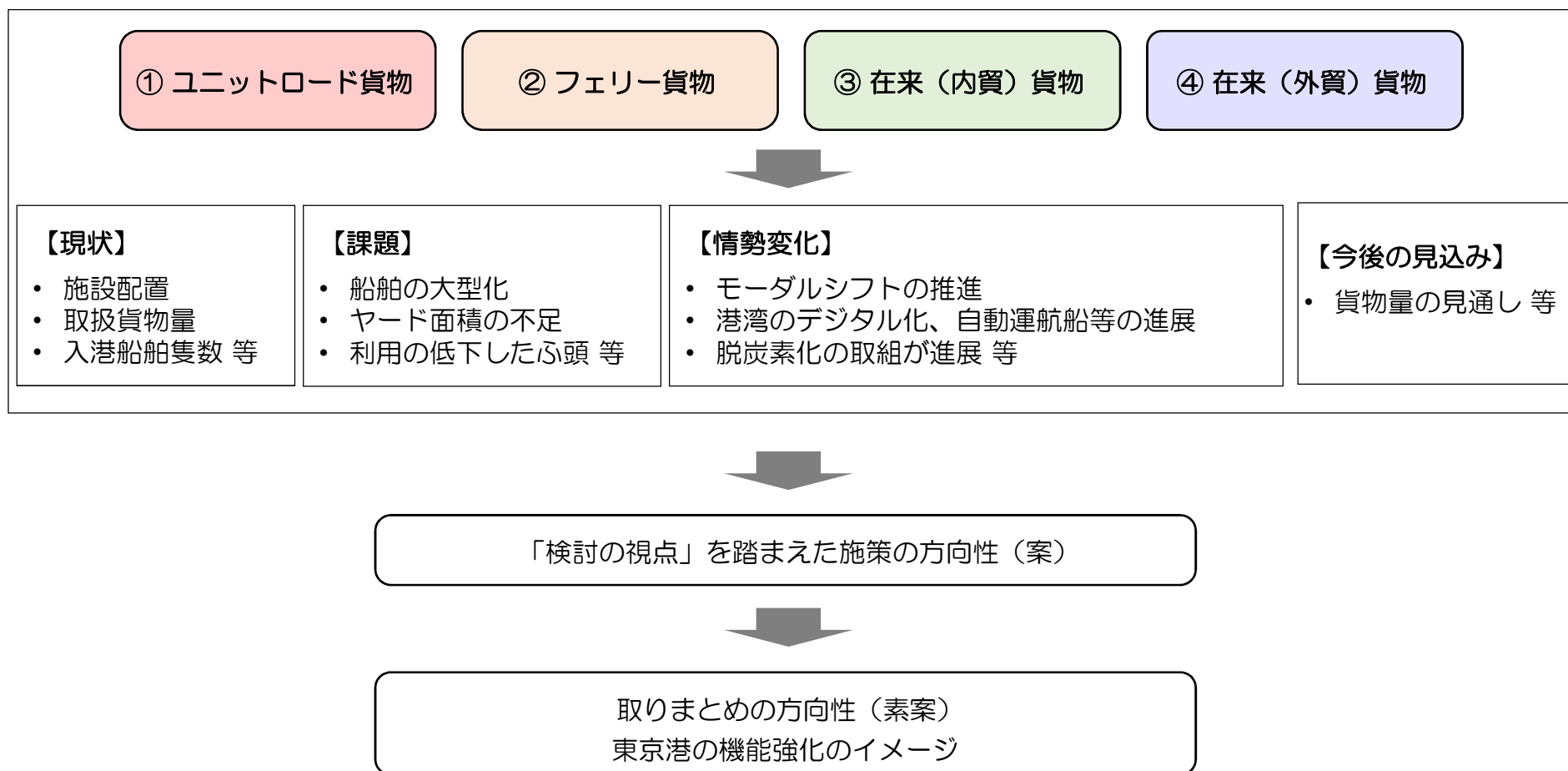


貨物の荷姿	ふ頭の位置付け	主なふ頭
ユニットロード貨物	ユニットロードふ頭	<ul style="list-style-type: none"> 品川 ④ 10号地その2(西側) ⑮ 中防内 ⑫ 若洲 ⑲
フェリー貨物	フェリーふ頭	<ul style="list-style-type: none"> フェリー ⑩
在来貨物	内貿在来ふ頭	雑貨 <ul style="list-style-type: none"> 芝浦 ③ 辰巳 ⑳ 等 建材・発生土 <ul style="list-style-type: none"> 大井建材 ⑨ 等 貨客 <ul style="list-style-type: none"> 竹芝 ①
	外貿在来ふ頭	雑貨 <ul style="list-style-type: none"> お台場5ヶ所- ⑭ 等 物資別専門ふ頭 <ul style="list-style-type: none"> 15号地木材 ⑱ 等

資料：「PORT OF TOKYO 2020」より作成

物流（内貿・在来）検討フロー

- 貨物の荷姿、輸送形態毎に現状と課題、情勢変化を踏まえた検討を実施



①ユニットロード【現状】 航路ネットワークと取扱貨物量（1）

○ 東京港はRORO船の定期航路が40便/週 就航する内貿輸送の拠点港湾である



航路	主な寄港地	航海数	運航船社
RORO・貨客船			
北海道	苫小牧 釧路	東京/苫小牧/釧路	週6便 日本海運(株)
		東京/苫小牧	週6便 栗林商船(株) オーシャントランス(株)
		東京/名古屋/大阪/苫小牧/釧路/ 仙台/清水	週7便 栗林商船(株)
		東京/船橋/釧路	週1便 栗林商船(株)
沖縄	那覇	東京/名古屋/志布志/那覇	週3便 マルエーフェリー(株)
		東京/大阪/那覇・本部・中城	週3便 琉球海運(株) 近海郵船(株)
九州	日南	東京/油津/細島	週2便 川崎近海汽船(株)
	苅田	東京/苅田/宇野	週6便 商船三井フェリー(株)
	博多	東京/御前崎/博多/大分/岩国	週6便 商船三井フェリー(株) 日本海運(株)
伊豆 小笠原 諸島	伊豆諸島	東京/大島/利島/新島/式根島/ 神津島	週7便 東海汽船(株)
		東京/三宅島/御蔵島/八丈島	週7便
	小笠原諸島	東京/父島	月5便 小笠原海運(株)
フェリー			
東京-徳島-北九州（新門司）		週7便	オーシャントランス(株)

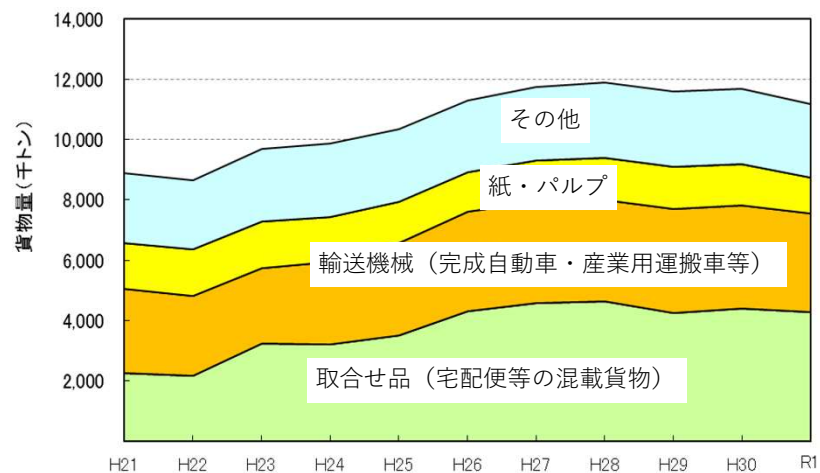
2020年10月1日現在

資料：「東京港ハンドブック」より作成

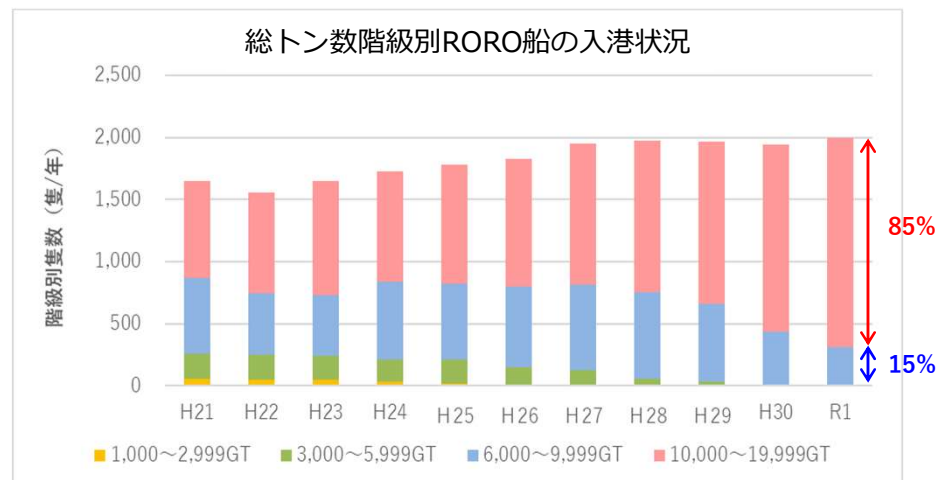
①ユニットロード 【現状】 航路ネットワークと取扱貨物量（2）

- ユニットロード貨物の貨物量は、近年増加傾向である
- RORO船も大型化傾向にあり、1万総トン以上の比率が85%となっている

ユニットロード貨物（移出入合計）



総トン数階級別RORO船の入港状況



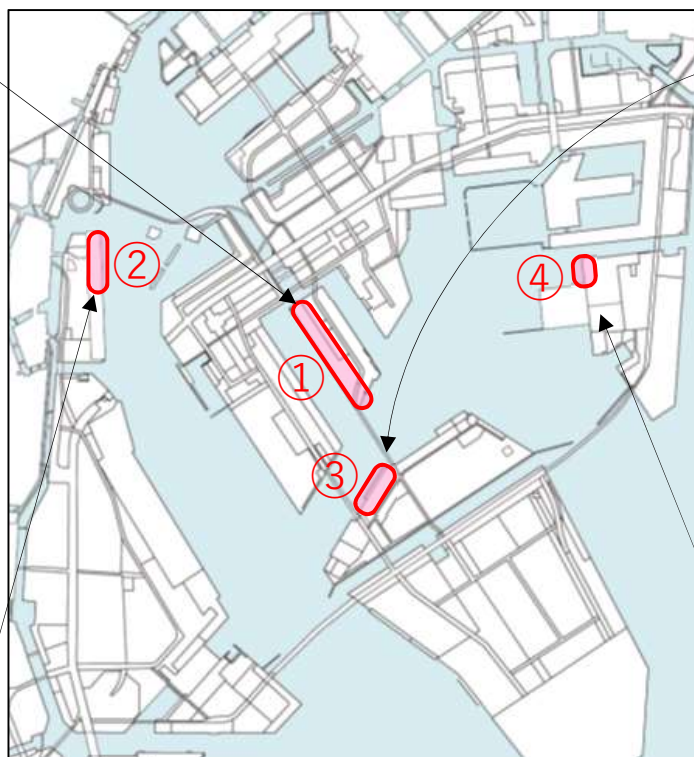
資料：「東京港港勢」より作成

①ユニットロード 【現状】 ユニットロードふ頭の諸元

- ユニットロードふ頭は港内4箇所に分散している
- 各ふ頭では、岸壁延長、水深、野積場（ヤード）面積に応じた利用がされている

① 10号地その2（西側）		
項目	現況	計画
バース数	11バース	6バース
岸壁延長	1,500m	1,380m
岸壁水深	-7.5m	-9.0m
野積場面積	94,223㎡	-

② 品川内貿		
項目	現況	計画
バース数	5バース	4バース
岸壁延長	856m	856m
岸壁水深	-8.5m	-8.5m
野積場面積	83,770㎡	-



③ 中央防波堤内側	
項目	現況
バース数	2バース
岸壁延長	460m
岸壁水深	-9.0m
野積場面積	12,891㎡(※)

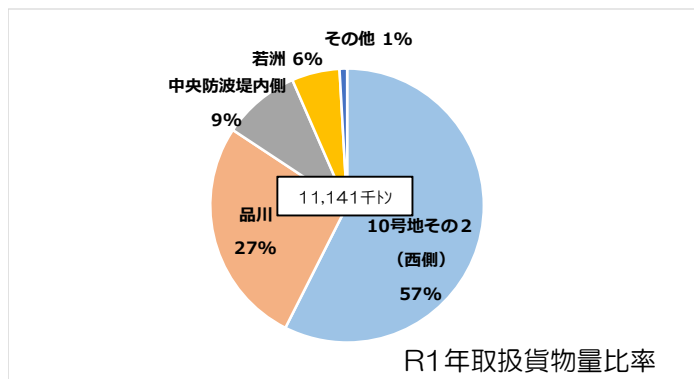
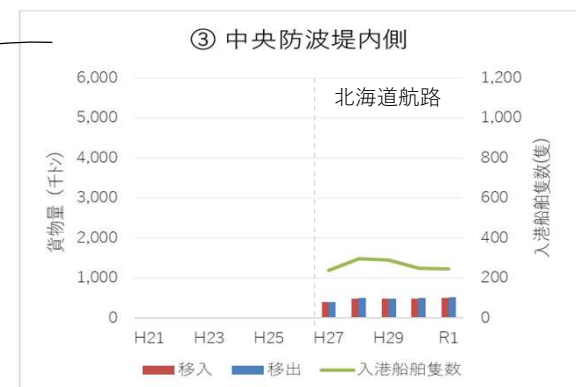
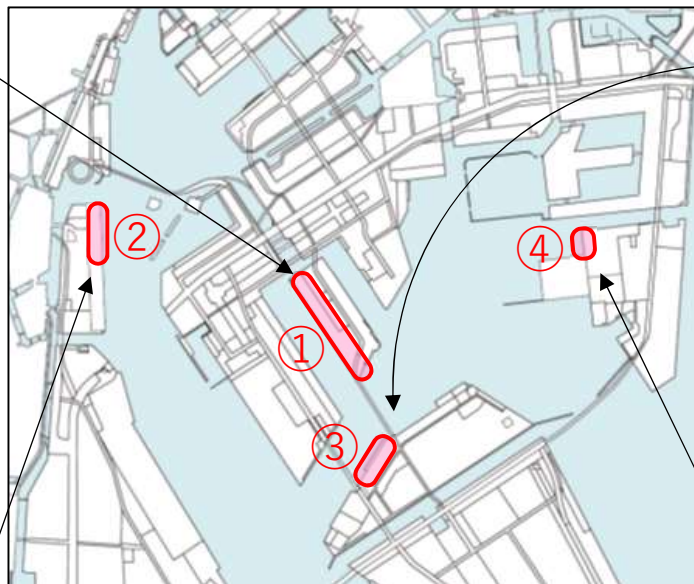
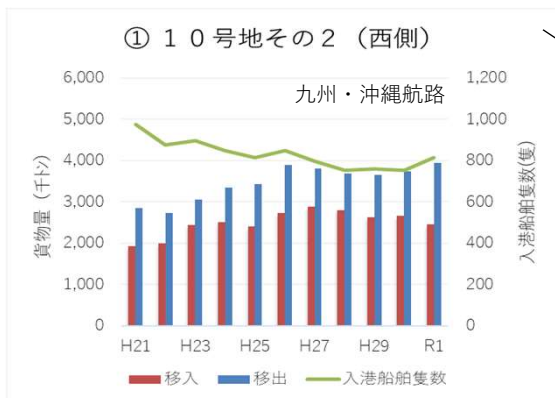
※埠頭用地のうち一部分のみ野積場として告示

④ 若洲		
項目	現況	計画
バース数	1バース	0バース
岸壁延長	190m	0m
岸壁水深	-11.0m	-
野積場面積	44,194㎡	-

資料：「東京港ハンドブック」より作成

①ユニットロード 【現状】 各ふ頭の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移

- 10号地その2（西側）ふ頭は、取扱貨物量・入港船舶隻数が最も多く、ユニットロードの主力ふ頭となっている
- 品川内貿ふ頭は、北海道航路の拠点として堅調に貨物を扱っている
- 中央防波堤内側ふ頭は、平成27年から供用

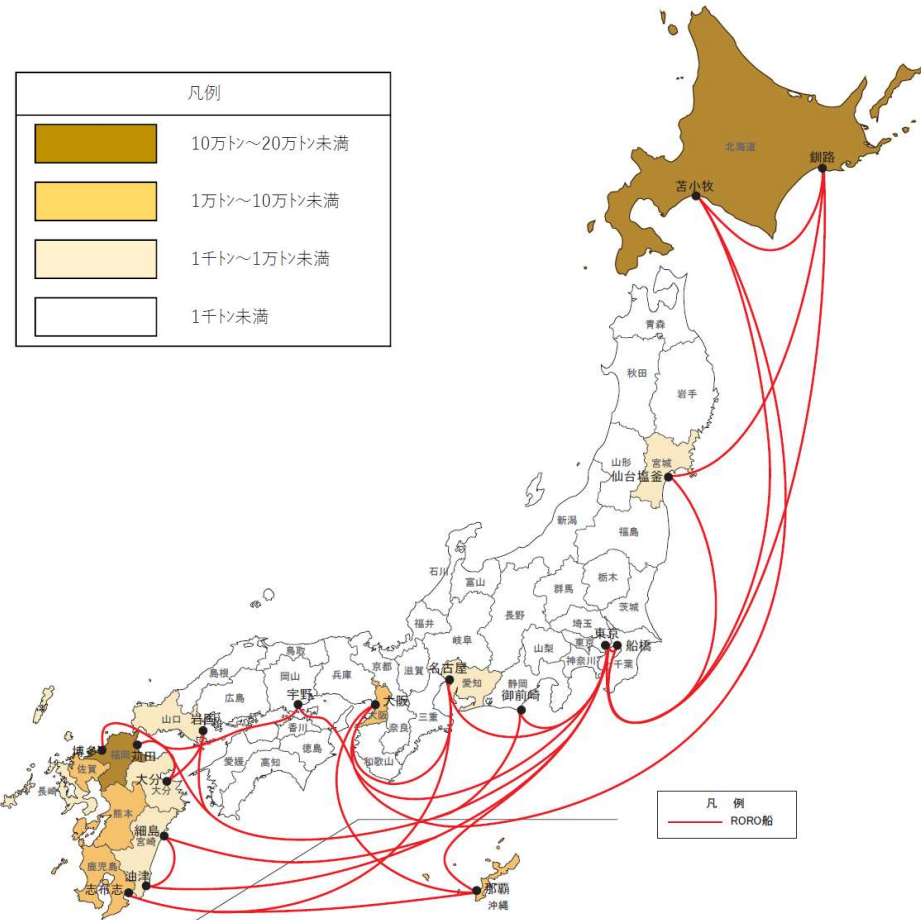


資料：「東京港港勢」より作成

①ユニットロード 【現状】 ユニットロード貨物の発着地

○ ユニットロード貨物は、北海道・九州・沖縄との間において、貨物流動が多い

東京港発（移出）貨物の仕向地



東京港着（移入）貨物の仕出地

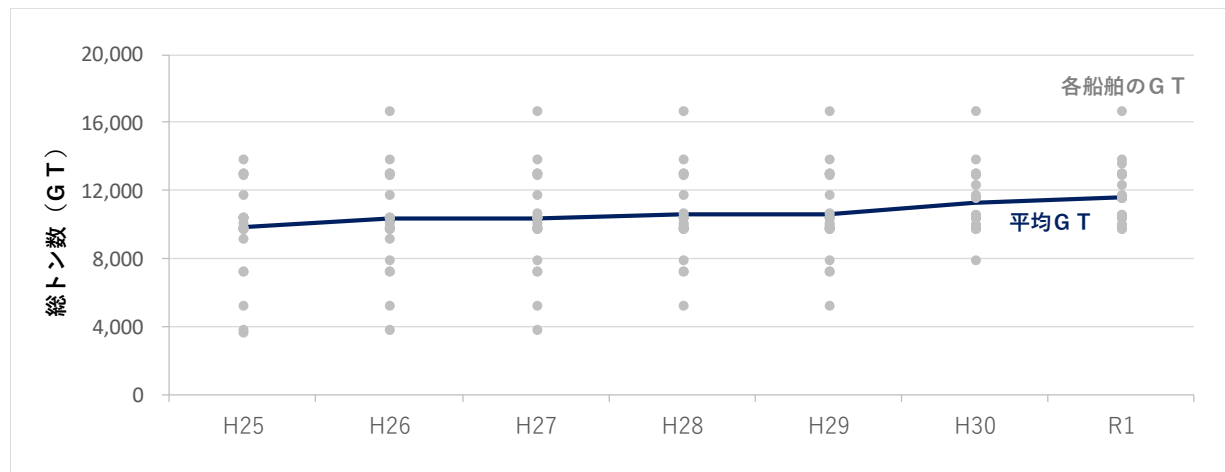


資料：「平成29年度ユニットロード貨物流動調査」（国土交通省港湾局）より作成
 ※平成29年11月1日から11月30日までの1ヶ月間のうちの任意の4航海を対象として調査

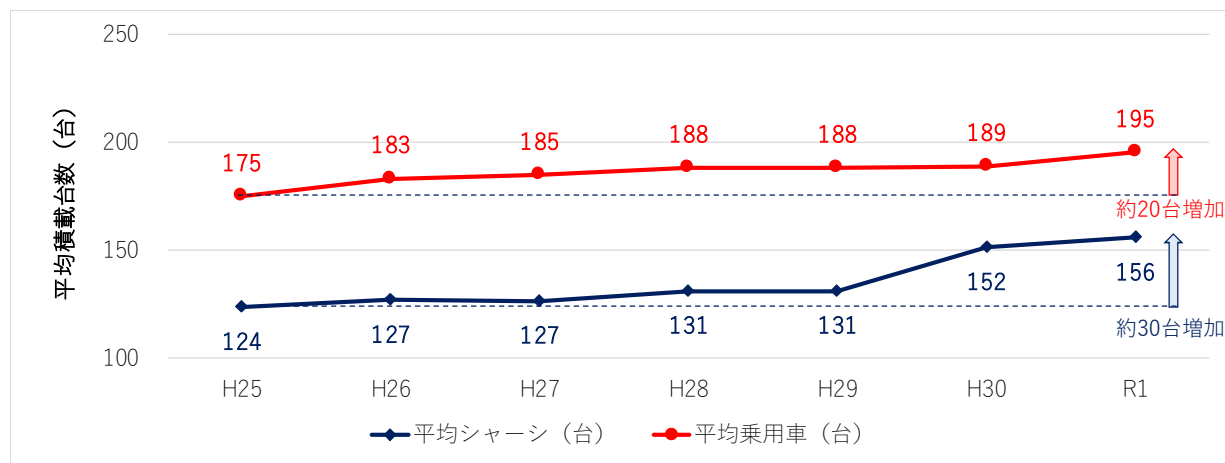
①ユニットロード ヤード面積の不足

【課題】

- RORO船のリプレースにより、平均総トン数、積載台数（シャーシ、乗用車）が増加し、大型化している
- 船舶の大型化により、一便あたりの荷役に必要なヤード面積も増加



【リプレース前】
船長：160.5m
総トン数（GT）：11,790トン
シャーシ：132台
乗用車：180台



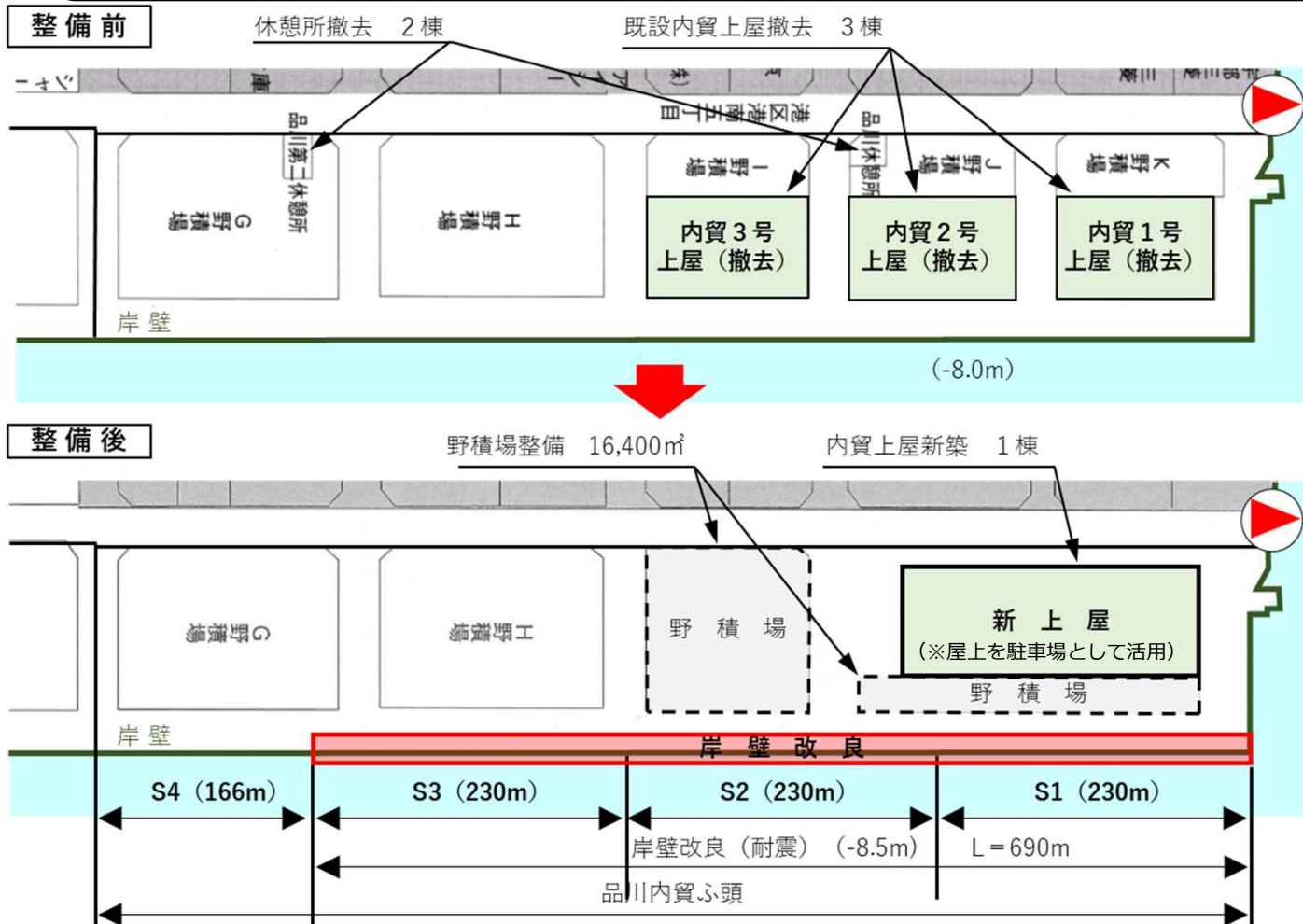
【リプレース後】
船長：190m
総トン数（GT）：13,650トン
シャーシ：192台
乗用車：200台

資料：「東京港ハンドブック」、栗林商船(株)及び(一社)日本船主協会HPより東京都作成

①ユニットロード
【課題】

ヤード面積の不足への対応事例

- 品川内貿ふ頭では、ヤード面積の不足に対応するため、上屋を集約
- 新上屋の屋上を駐車場として活用
- 新上屋を岸壁からセットバックすることにより、車両を切り廻しできるスペースを確保



<内容>

- ・岸壁(-8.5m)
(耐震強化岸壁)
690m
- ・野積場 (ヤード)
16,400㎡増加
- ・上屋 1棟
2,783㎡増加
(※屋上含む)

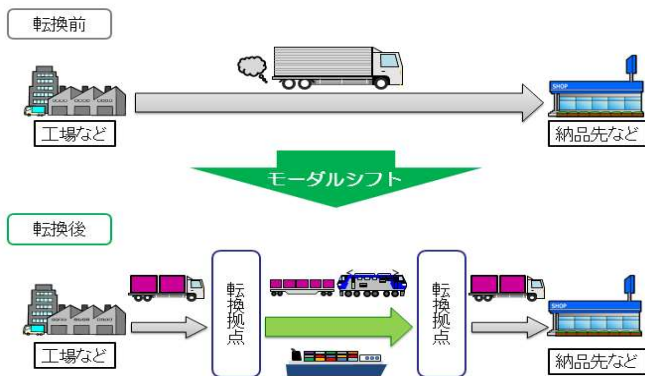
資料：「東京港ハンドブック」より作成

①ユニットロード モーダルシフトへの取組

【情勢変化】

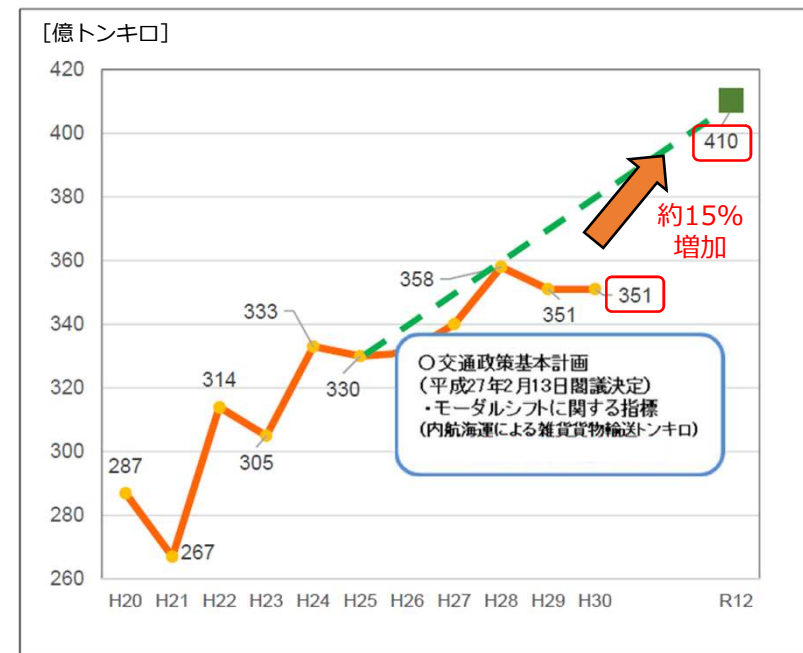
- トラック輸送から船舶・鉄道輸送へ転換するモーダルシフトに向けた取組が進められている
- 国交省は、全国の内航海運による貨物輸送（2018年：351億トンキロ）を、2030年に410億トンキロまで増加させる目標としている

■モーダルシフトとは



資料：国交省HPより

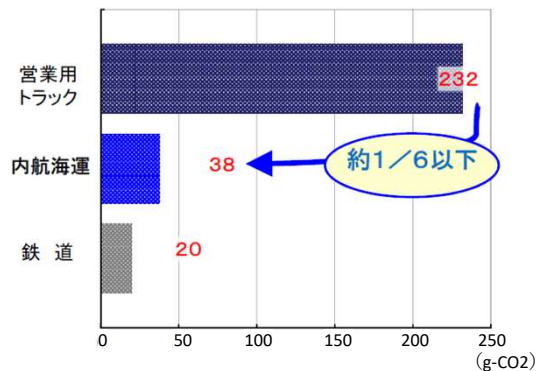
■海運モーダルシフトの現状と目標



(出典)「内航船舶輸送統計」等より国土交通省海事局作成

■各機関別Co2排出量

1トンの荷物を1km運ぶ際に排出するCO2量

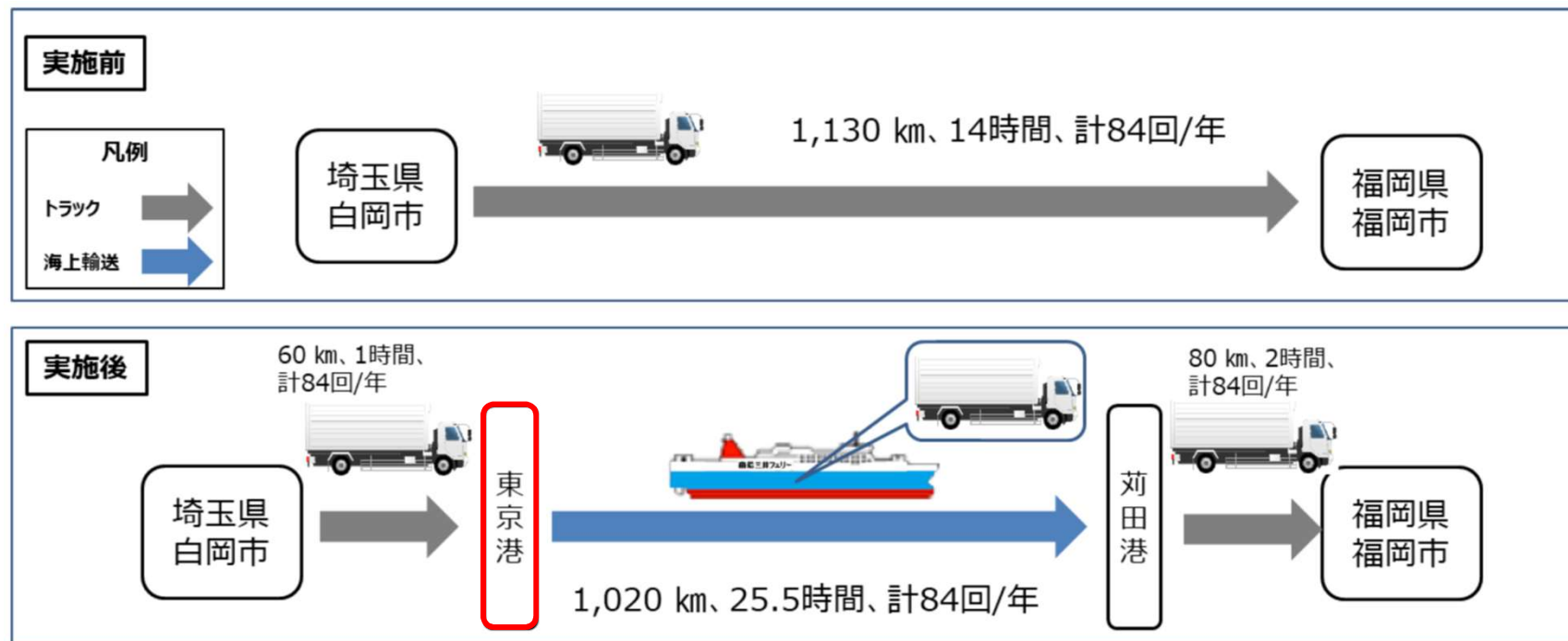


資料：「交通政策審議会海事分科会基本政策部会
中間とりまとめ (R2.9)」より東京都作成

①ユニットロード 【情勢変化】 モーダルシフトの進展（東京港における事例）

- 東京港において、RORO船を活用したモーダルシフトが実施されている

< R O R O 船を活用したモーダルシフトの事例 >



効果

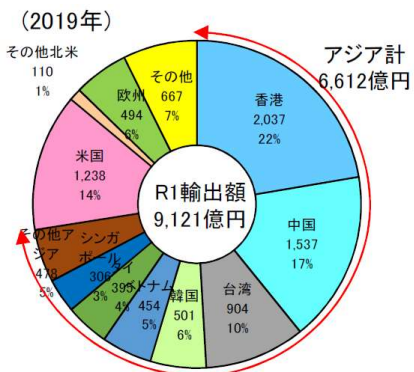
- CO₂ 排出削減量 **44.3 t** -CO₂/年（54.0%削減）
- ドライバー運転時間省力化 **966時間**/年（85.2%削減）

資料：「商船三井フェリー/ヒューテックノオリン News Release」（R2.10.1）より作成

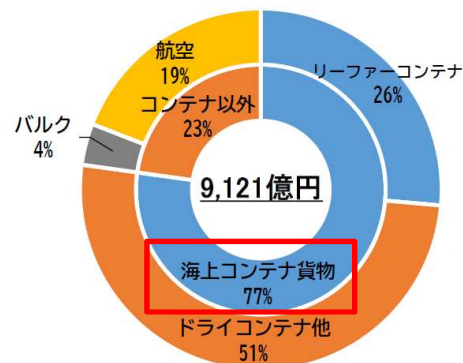
①ユニットロード 【情勢変化】 新たな輸送品目の集貨(農林水産物・食品の輸出促進)

○ 政府は、2030年の農林水産物・食品の輸出額を5兆円とする目標を掲げており、港湾を通じた農林水産物・食品の輸出を進めている

■ 農林水産物・食品の輸出国・地域 ■ 農林水産物・食品の輸出手段別割合



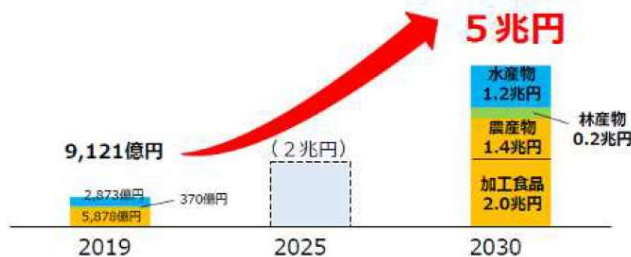
⇒輸出先はアジア圏が約7割



⇒輸出手段はコンテナによる海上輸送が約8割

■ 農林水産物の輸出額の政府目標

政府目標：2030年に5兆円



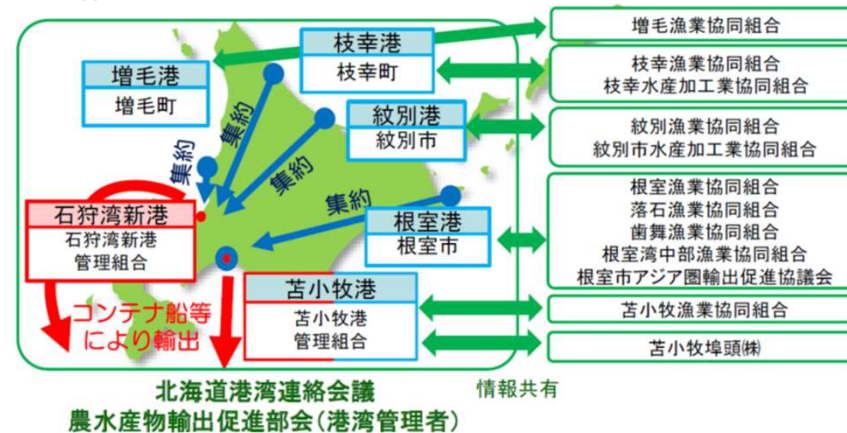
※農林水産物由来の新たな加工品及び少額貨物(1ロット20万円以下)を新たに輸出額のカウントに追加(上図の内訳には含まれない)

資料：「北陸港湾ビジョン 参考資料集(案)」、
「四国港湾ビジョン2040 参考資料集」より東京都作成

■ 農林水産物輸出促進のための港湾施設整備



■ 農林水産物輸出促進のための地域連携

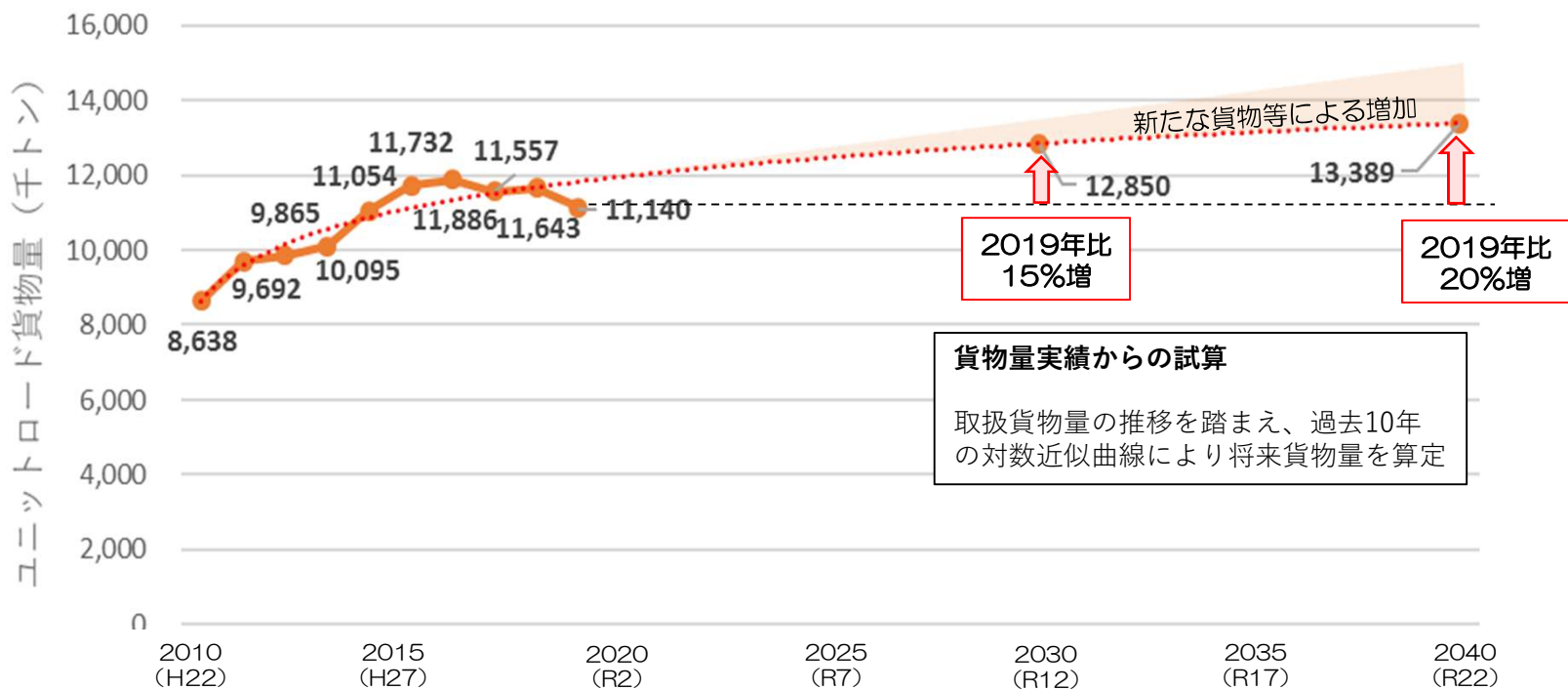


資料：港湾の中長期政策「PORT2030」(R30.7)より作成

- ユニットロード貨物は、モーダルシフト貨物や新たな貨物（農林水産品輸出等）への対応により、今後も増加する見通し

※第9次改訂港湾計画の検討時期（令和4年度）において、
貨物量を品目別（82品目、27分類）にて積み上げ推計予定
※今後、情勢変化を踏まえ、適宜見直しを行う

ユニットロード貨物量の実績と将来の見通し

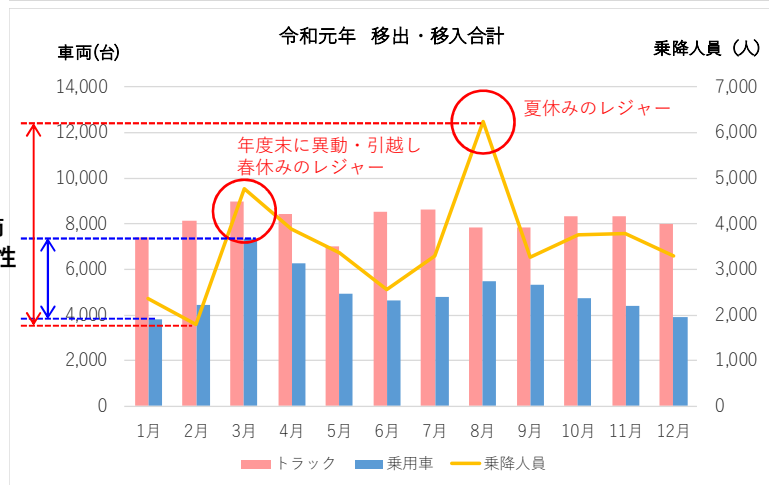
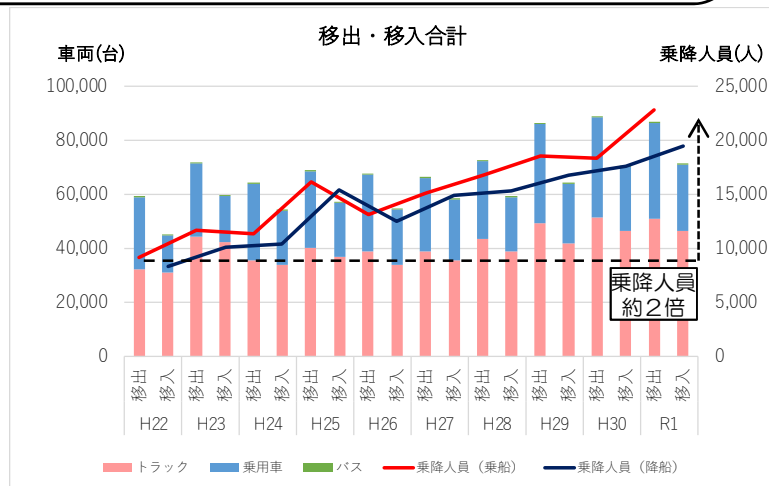
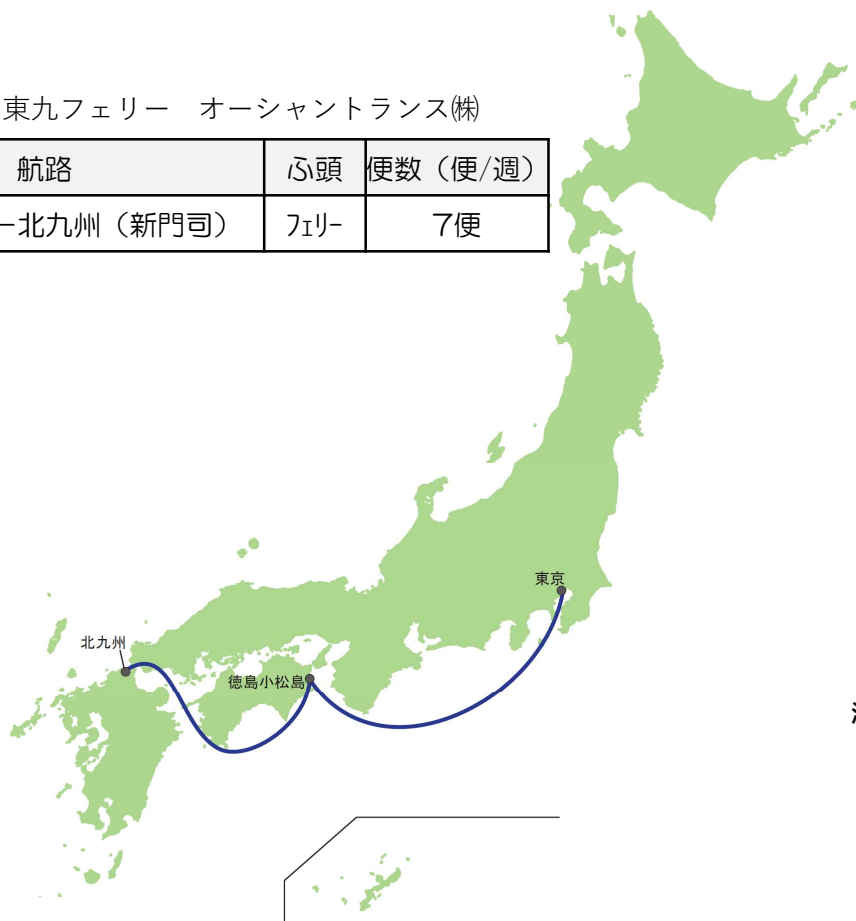


航路ネットワークと取扱貨物量

- フェリー航路は、東京ー徳島ー北九州（新門司）の1航路が7便/週運航している
- 貨物量、乗降人員ともに増加傾向となっており、トラックが6割、乗用車が4割の積載比率になっている
- 月別ではトラック輸送台数は概ね8,000台/月で推移している
- 乗降人員は季節変動性が大きく、3月と8月が多い

オーシャン東九フェリー オーシャントランス(株)

航路	心頭	便数(便/週)
東京ー徳島ー北九州(新門司)	フェリー	7便



資料：「東京港ハンドブック2020」より作成

資料：「東京港港勢」より作成

- 旅客用のターミナルビルと、ボーディングブリッジを有しており、岸壁の背後にはユニットロードふ頭と同様にヤードが配置されている



フェリーふ頭		
項目	現況	計画
バース数	4バース	2バース
岸壁延長	876m	530m
岸壁水深	-7.5~-8.5m	-8.5m

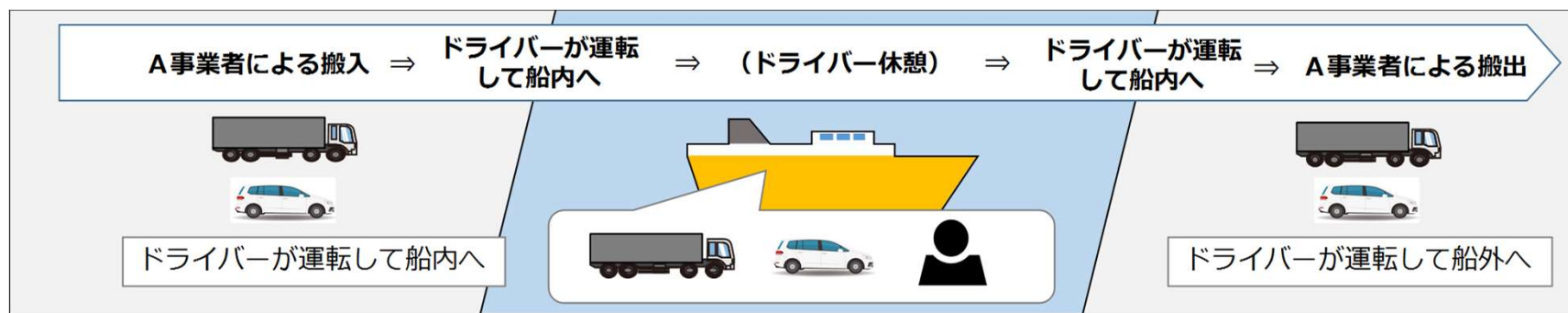


資料：「東京港ハンドブック2020」より作成

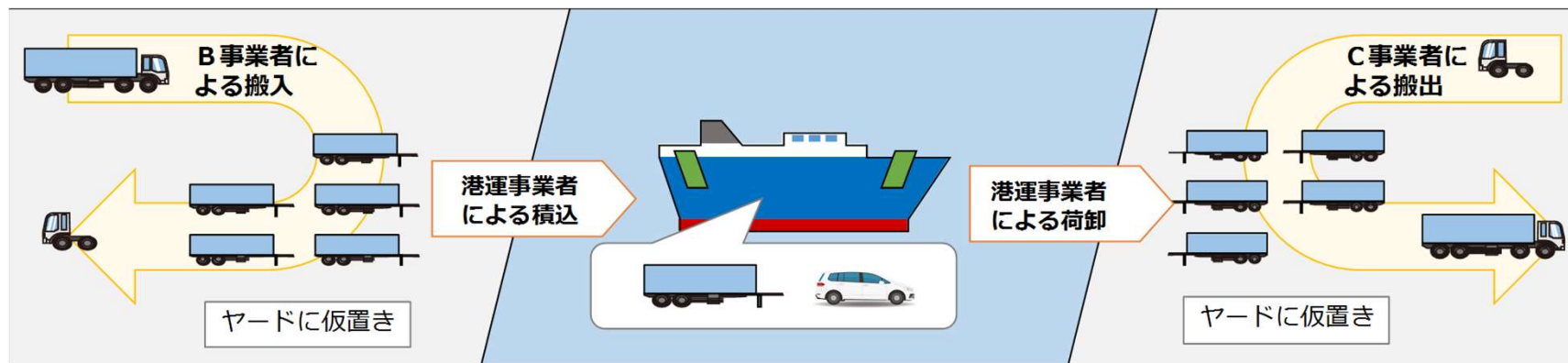
資料：「東京港港勢」より作成

- フェリーへはドライバーや旅客の乗船が可能であるが、東京港に就航しているフェリーはRORO船と同様に貨物だけの乗船利用も多い
- 乗船する車両の待機のほか、積み降ろし前後に貨物を積んだシャーシ等の仮置きにヤードを利用

【ドライバーが乗船する方式】



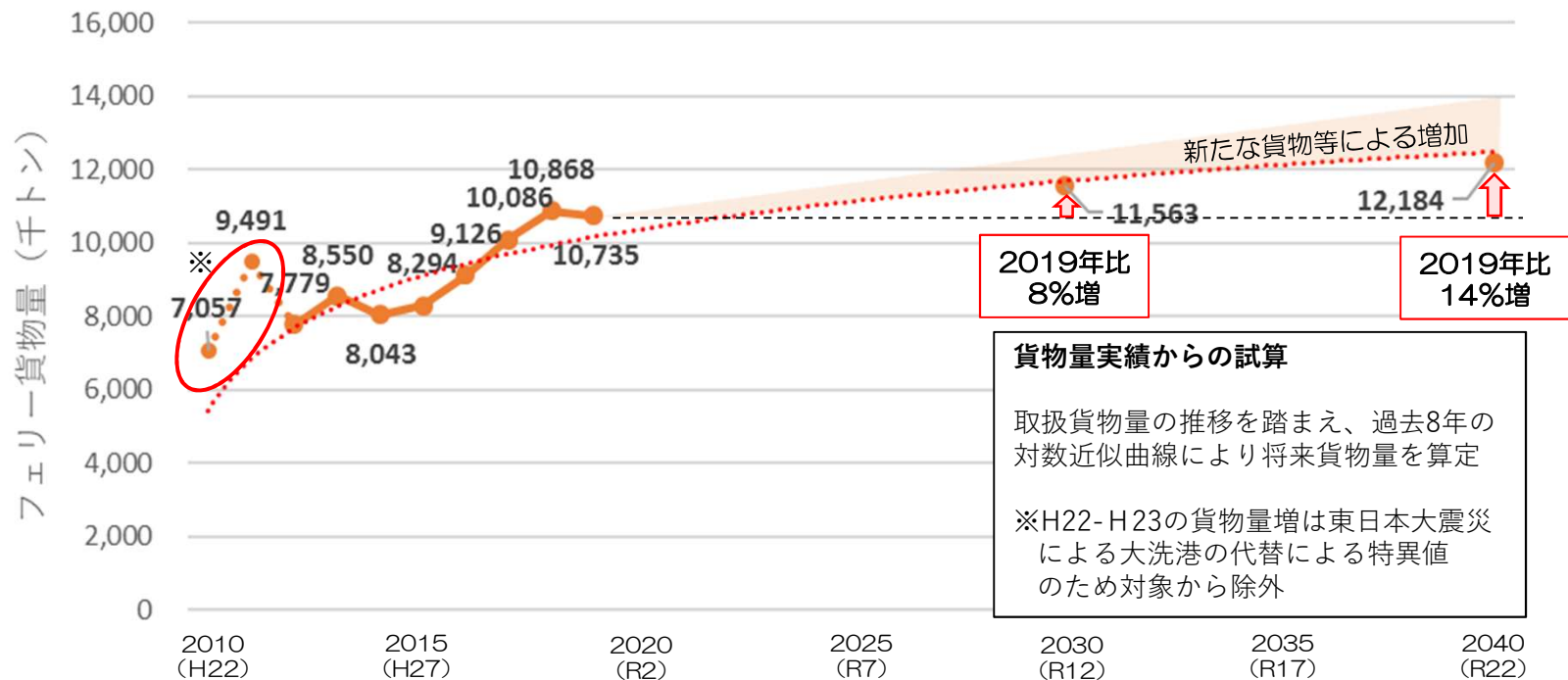
【ドライバーが乗船しない方式（RORO船と同様）】



- フェリー貨物は、モーダルシフト貨物や新たな貨物（農林水産品輸出等）への対応により、今後も増加する見通し

※第9次改訂港湾計画の検討時期（令和4年度）において、
貨物量を品目別（82品目、27分類）にて積み上げ推計予定
※今後、情勢変化を踏まえ、適宜見直しを行う

フェリー貨物量の実績と将来の見通し



③内貿在来（雑貨）
【現状】

内貿在来（雑貨）ふ頭の諸元

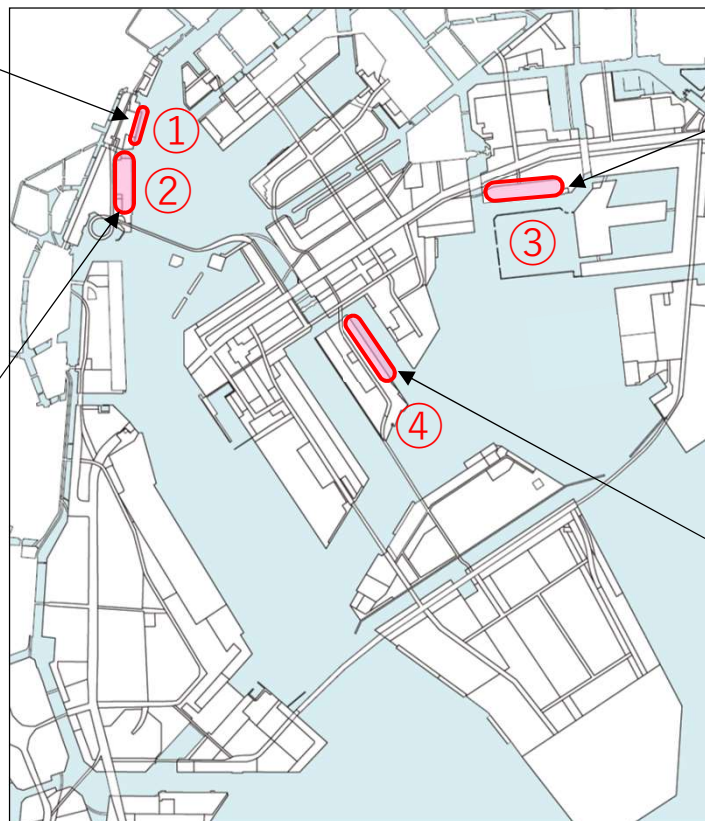
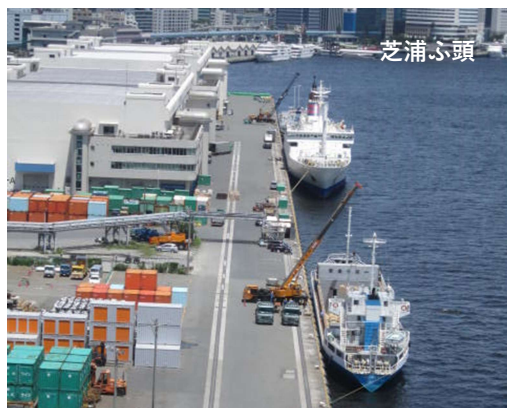
- 内貿在来貨物（雑貨）を扱うふ頭は、日の出、芝浦、辰巳、10号地その2（東側）等に分散している

① 日の出

項目	現況
バース数	6バース
岸壁延長	564m
岸壁水深	-6.7m

② 芝浦

項目	現況
バース数	7バース
岸壁延長	945m
岸壁水深	-5.5～-7.5m



③ 辰巳

項目	現況
バース数	13バース
岸壁延長	1,040m
岸壁水深	-5.0m

④ 10号地その2（東側）

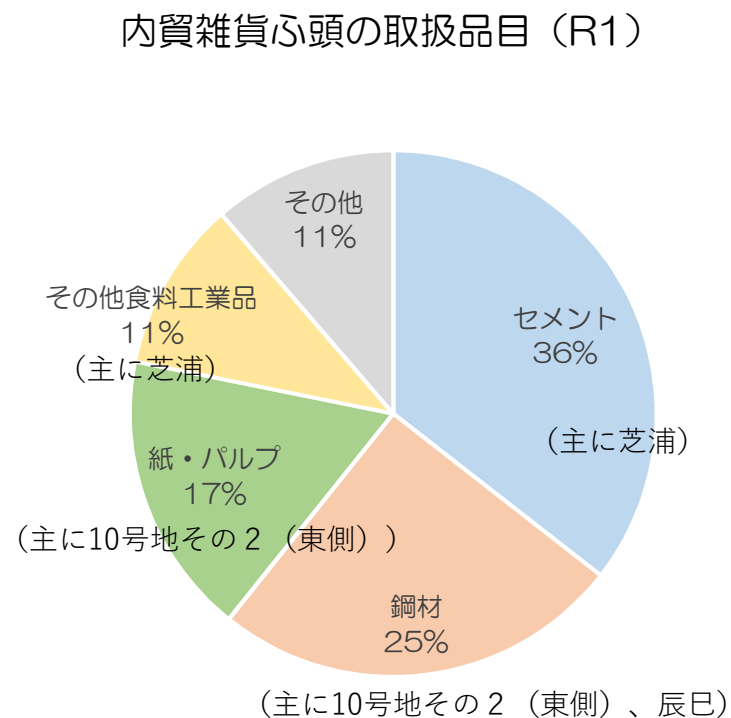
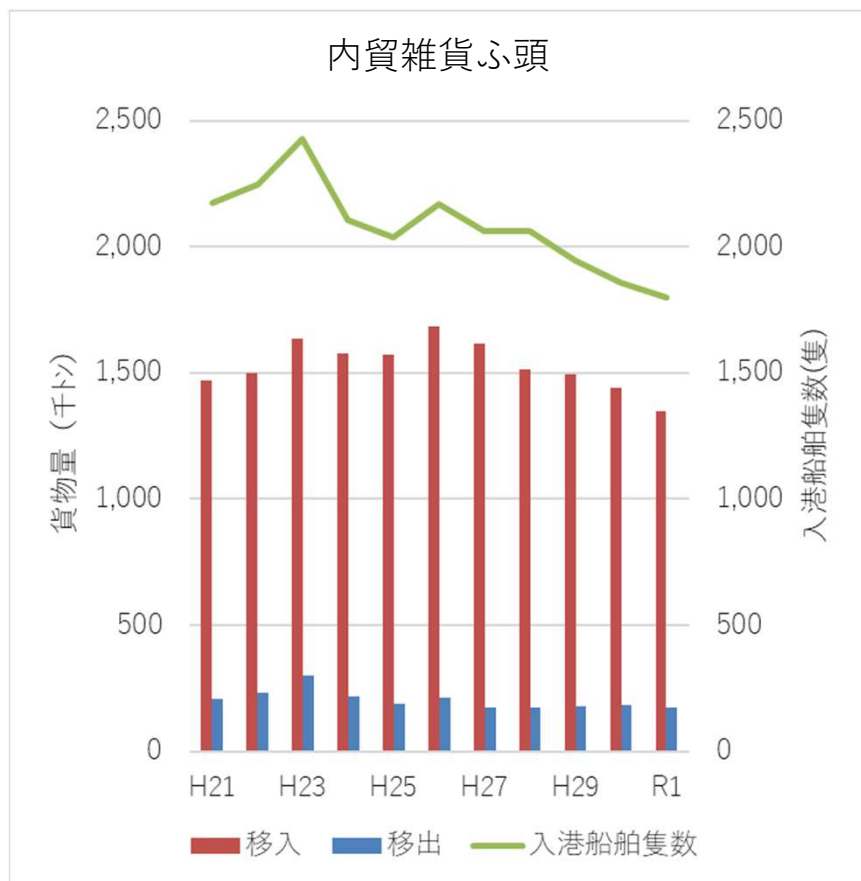
項目	現況
バース数	13バース
岸壁延長	920m
岸壁水深	-5.0m

資料：「東京港ハンドブック」より作成

③内貿在来（雑貨）
【現状と課題】

内貿在来（雑貨）ふ頭の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移

- 内貿雑貨ふ頭（日の出・芝浦・辰巳・10号地その2（東側））は移入貨物が多く、概ね横ばいで推移
- セメント、鋼材のほか、離島向けの雑貨貨物等を取り扱っている

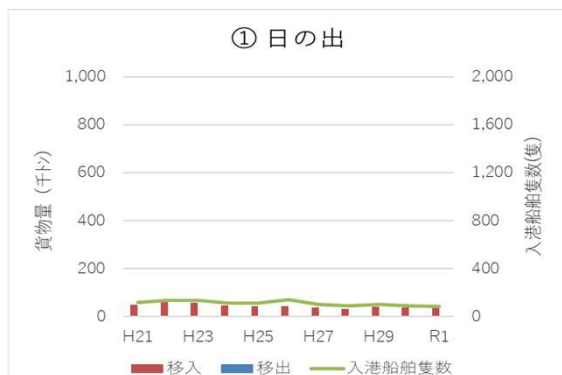


資料：「東京港港勢」より作成

③内貿在来（雑貨）
【現状と課題】

内貿在来（雑貨）ふ頭別の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移

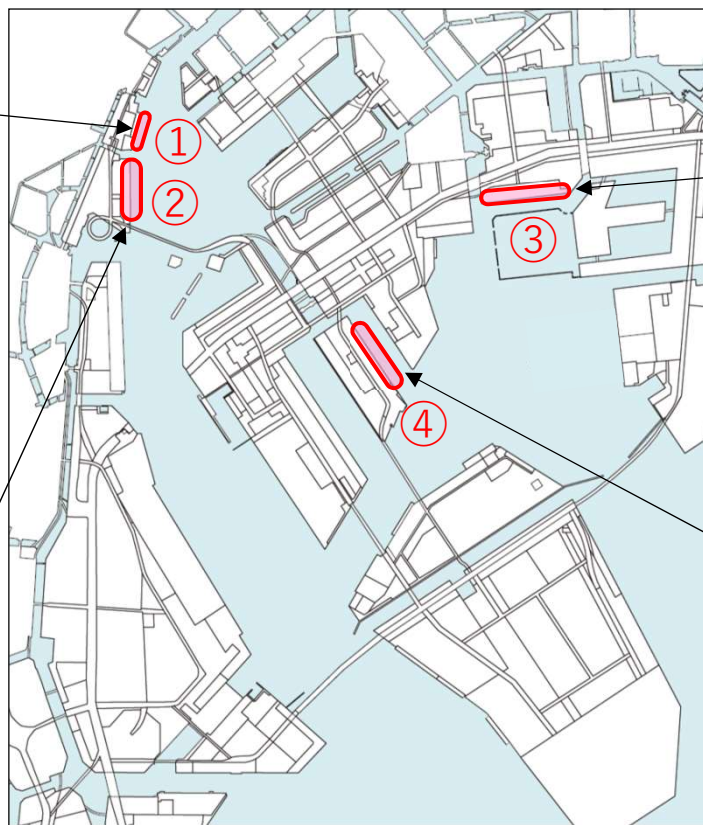
- 辰巳ふ頭と芝浦ふ頭は、離島への生活物資の供給拠点となっている
- 芝浦ふ頭と10号地その2（東側）ふ頭は、ほとんどが移入貨物であり、セメント・鉄鋼等の重量物を取り扱っている
- 日の出ふ頭は、近年利用が少ない状態となっている



非鉄金属、化学薬品等が取り扱われているが、入港隻数、取扱貨物量は少ない



直背後の工場や倉庫に供給されるセメントや塩の移入が多く、小笠原への物資の供給拠点にもなっている



資料：「東京港港勢」より作成



離島への生活物資の供給拠点として機能



鉄鋼やセメントに加え、石油等の危険物を扱うふ頭として機能

- 日の出ふ頭や竹芝ふ頭周辺では、民間による開発等が行われている

日の出・竹芝ふ頭周辺の開発状況



① 竹芝周辺施設(ウォーターズ竹芝)



資料：「港区観光協会HP」より作成

② 小型船ターミナル及び周辺施設(Hi-node)



③ (仮称) 芝浦一丁目計画 (イメージパース)



資料：「野村不動産(株)プレスリリース資料」より作成

③内貿在来（貨客）
【現状】

離島航路就航状況と乗降人員

- 各離島へ定期航路が就航し、島民や観光客の重要な交通手段となっている

航路	船名	定員	運航頻度
東京（竹芝）～大島～利島～新島～式根島～神津島	さるびあ丸	1,343名	毎日
東京（竹芝）～大島～利島～新島～式根島～神津島	セブンアイランド	241名	毎日
東京（竹芝）～三宅島～御蔵島～八丈島	橘丸	1,000名（沿海） 596名（近海）	毎日
東京（竹芝）～大島（往路のみ）～三宅島～御蔵島～八丈島			
東京（竹芝）～小笠原	おがさわら丸	894名	月5便

沿海：海岸から20海里以内の水域
近海：沿海以外の日本近海



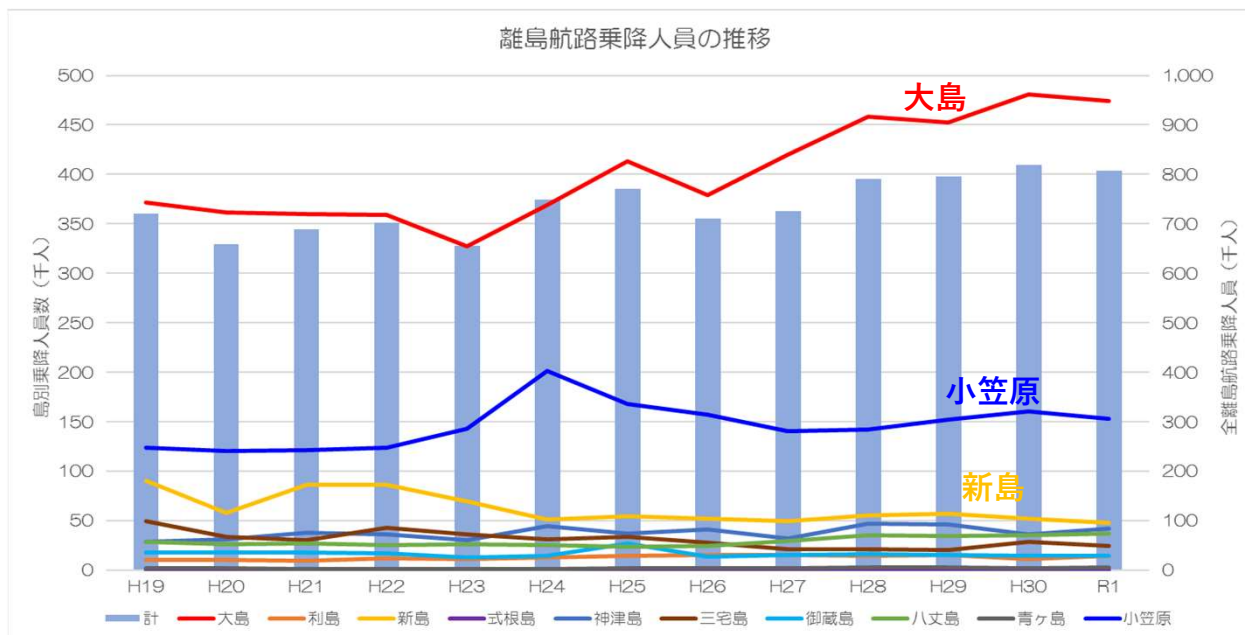
さるびあ丸



橘丸



セブンアイランド



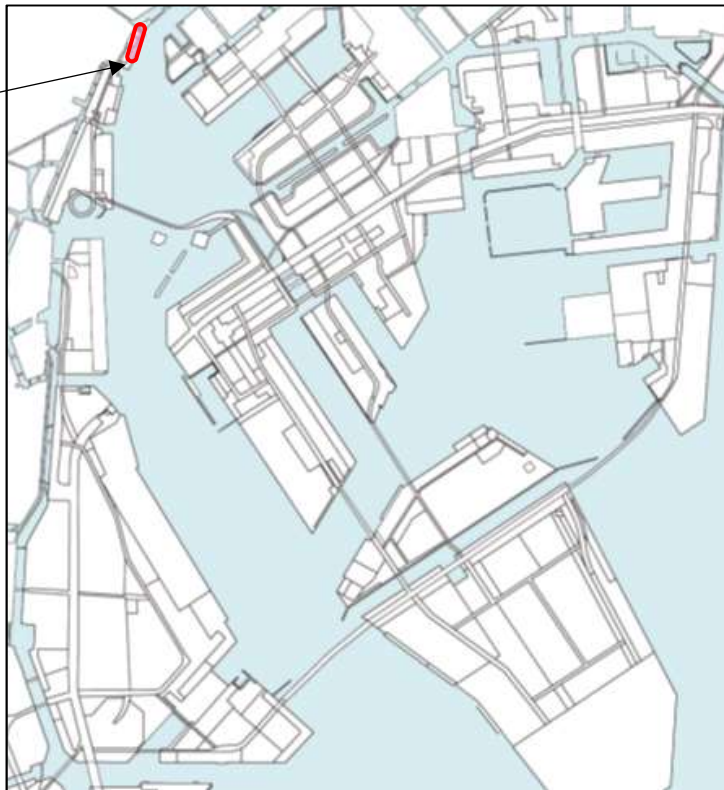
資料：「東京港港勢」より作成

③内貿在来（貨客）
【現状と課題】

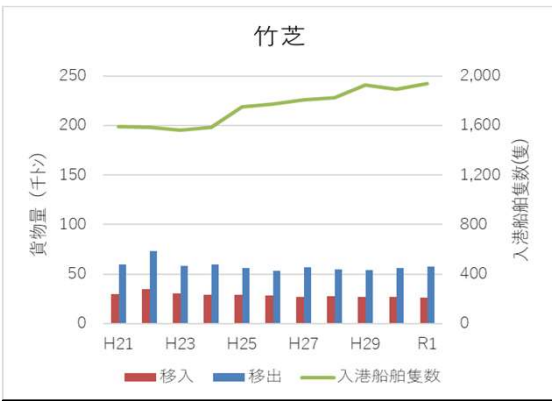
貨客船ふ頭の諸元と取扱貨物量

○ 竹芝ふ頭は伊豆諸島、小笠原諸島への玄関口としての機能を有している

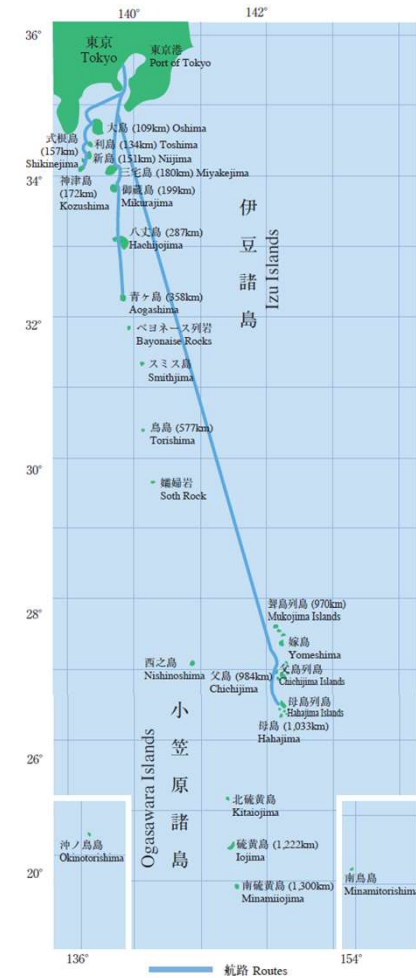
竹芝ふ頭（貨客船）	
項目	現況
バース数	3バース
岸壁延長	465m
岸壁水深	-7.5m



資料：「東京港ハンドブック」及び「東京港港勢」より作成



伊豆七島、小笠原への玄関口として多数の離島航路が就航



()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

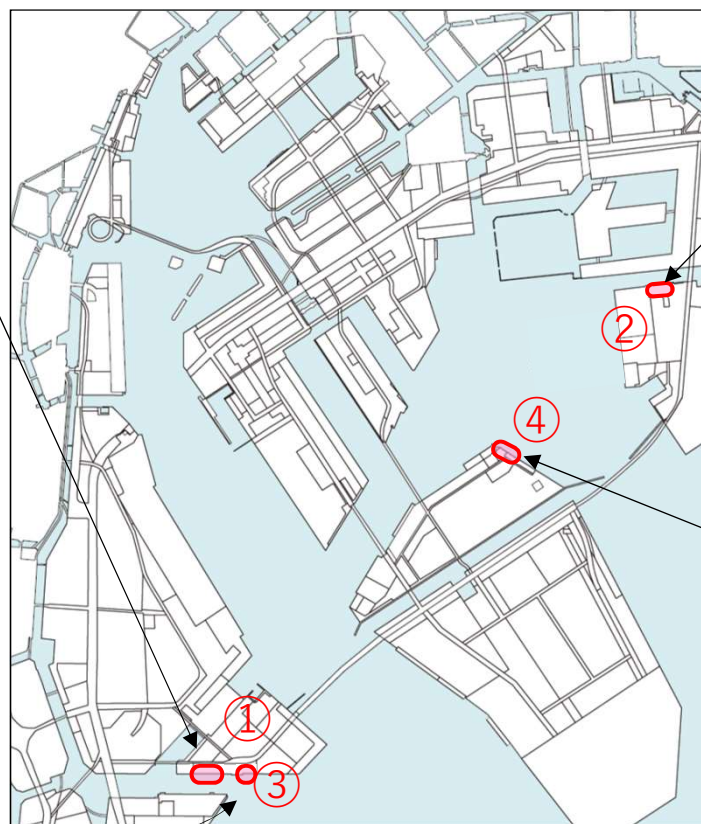
③内貿在来（建材等）
【現状】

内貿在来（建材等）ふ頭の諸元

- 建設資材（建材・建設発生土）を主に扱うふ頭が複数存在している

① 大井建材		
項目	現況	計画
バース数	4バース	3バース
岸壁延長	280m	—
岸壁水深	-5.0m	-6.5m

③ 城南島建設発生土	
項目	現況
バース数	1バース
岸壁延長	160m
岸壁水深	-7.5m



② 若洲建材	
項目	現況
バース数	4バース
岸壁延長	370m
岸壁水深	-5.5m

④ 中央防波堤内側建設発生土	
項目	現況
バース数	1バース
岸壁延長	130m
岸壁水深	-7.5m

資料：「東京港ハンドブック」より作成

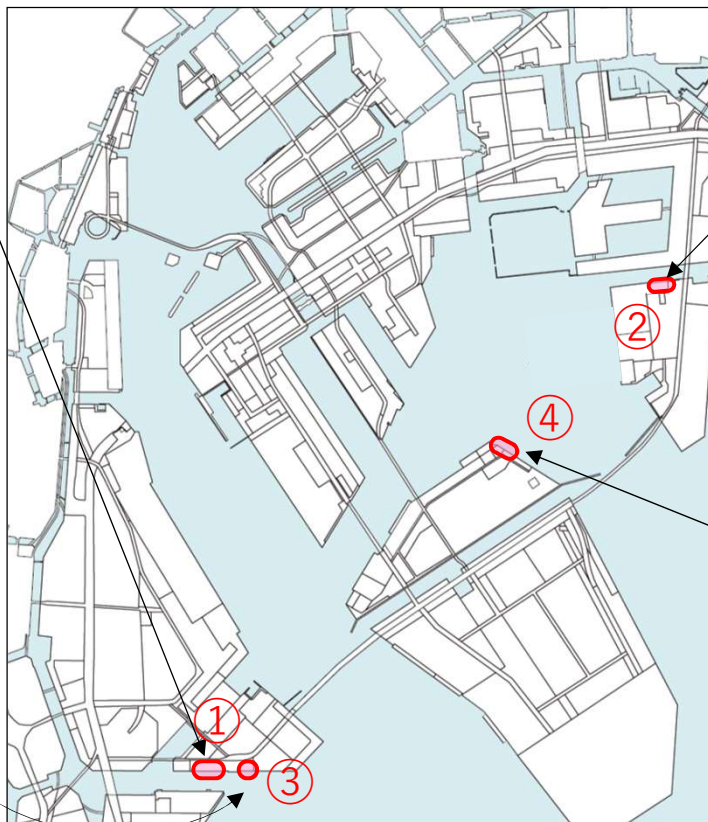
③内貿在来（建材等） 内貿在来（建材等）ふ頭別の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移

【現状と課題】

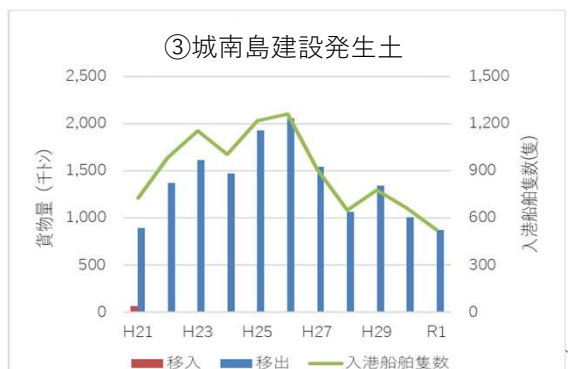
- 建材ふ頭（大井建材・若洲建材）では、建設に利用する砂利・砂、石材等の移入を行っており、貨物量が増加傾向にある
- 建設発生土ふ頭（城南島、中央防波堤内側）は、都内で発生した建設発生土の広域利用を図るため、土砂の移出を行っており、年により増減があるが概ね横ばいで推移している



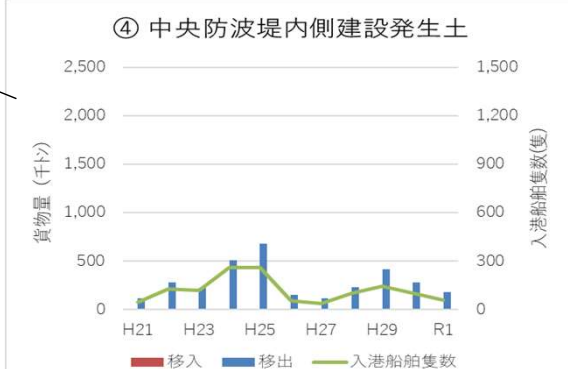
砂利・砂の移入が堅調で貨物量は増加傾向
船舶の大型化により、入港船舶隻数は減少傾向



砂利・砂の移入が堅調で貨物量は増加傾向



平成26年をピークに建設発生土の移出は減少しているが、近年は概ね横ばいで推移



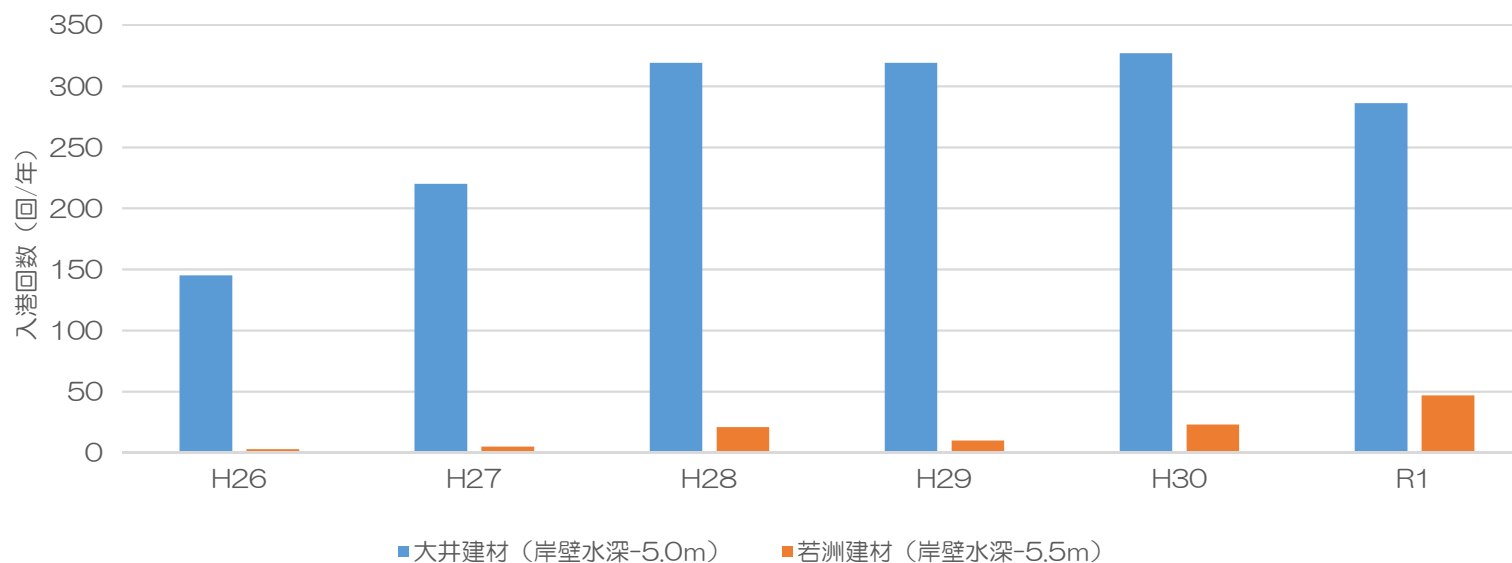
建設発生土の移出、入港船舶隻数ともに概ね横ばいで推移

資料：「東京港港勢」より作成

③内貨在来（建材等） 【課題】 建材船の大型化

- 建材船の大型化が進展し、満載で入港できない大きさの船舶の入港回数が増加している
- 大井建材ふ頭については、岸壁水深-6.5m（増深）に計画変更（令和2年11月）
- 若洲建材ふ頭についても、水深により貨物の積載に制限が生じている
- ふ頭利用者からも、建材ふ頭の増深に対する要望が出ている（平成31年）

満載で入港できない大きさの船舶の入港回数

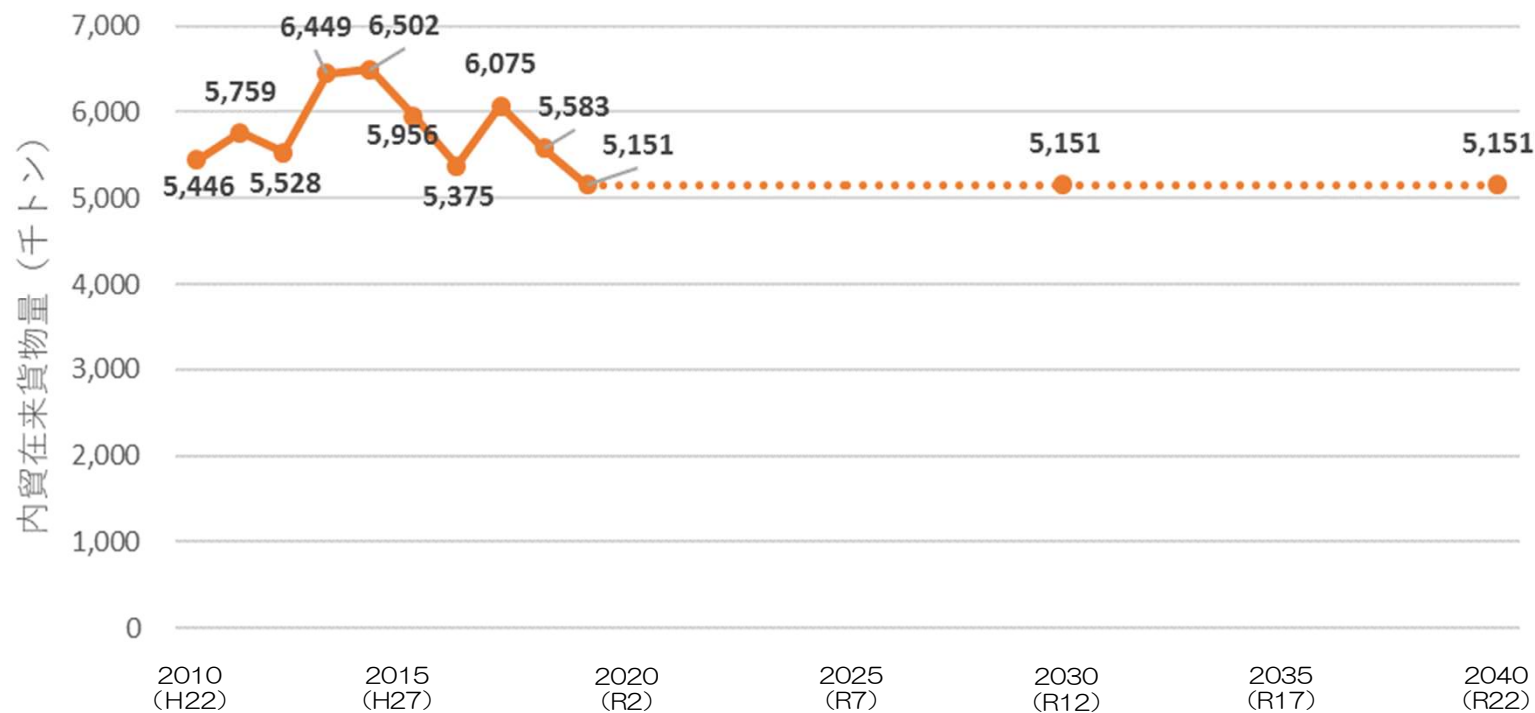


資料：「内航船舶明細書」等より東京都作成

○ 内貿在来貨物（雑貨、建材等）の貨物量の見通しは現状程度と想定

※第9次改訂港湾計画の検討時期（令和4年度）において、
貨物量を品目別（82品目、27分類）にて積み上げ推計予定
※今後、情勢変化を踏まえ、適宜見直しを行う

内貿在来貨物量（雑貨、建材等）の実績と将来の見通し

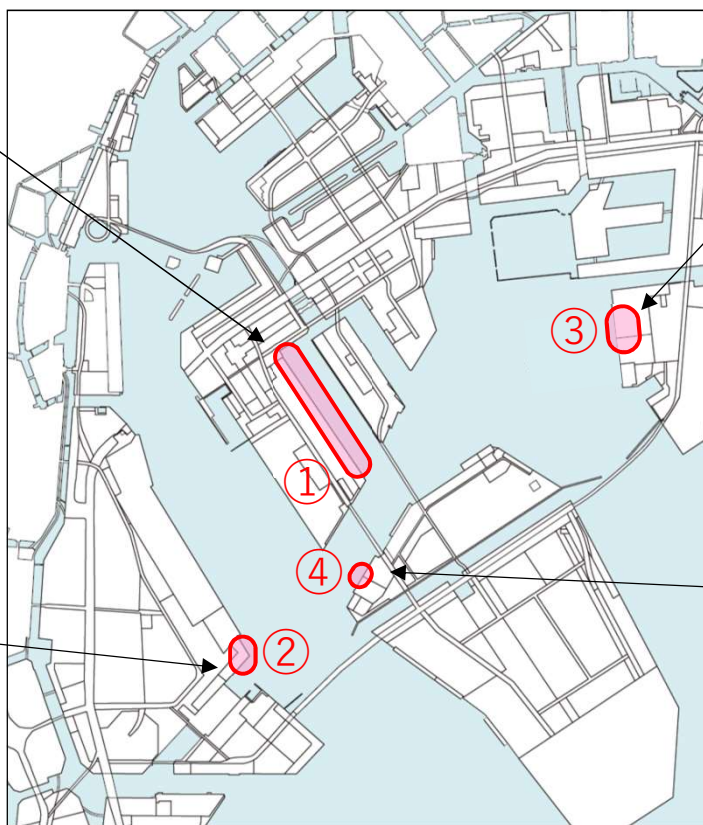


外資在来ふ頭の諸元

- お台場ライナーふ頭では、金属くずをベトナム等の海外に輸出し、資源の再利用を図っている
- 大井食品ふ頭と15号地木材ふ頭は、それぞれ食品・木材を扱う専門ふ頭となっている
- 中央防波堤内側ばら物ふ頭では、石炭やシリカ等の鉱産品を輸入している

① お台場ライナー	
項目	現況
バース数	9バース
岸壁延長	1,800m
岸壁水深	-10.0m

② 大井食品	
項目	現況
バース数	3バース
岸壁延長	610m
岸壁水深	-11.0~-12.0m



③ 15号地木材		
項目	現況	計画
バース数	3バース	1バース
岸壁延長	720m	240m
岸壁水深	-12.0m	-12.0m

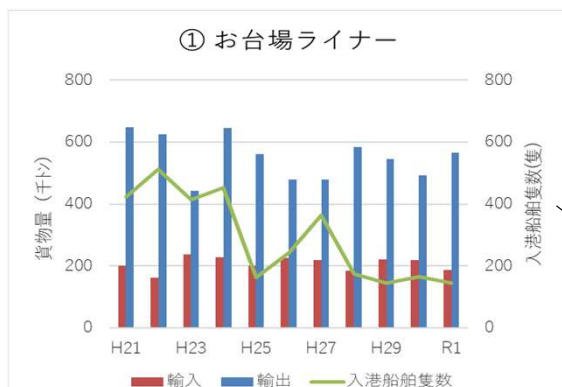
④ 中央防波堤内側ばら物	
項目	現況
バース数	1バース
岸壁延長	240m
岸壁水深	-12.0m

資料：「東京港ハンドブック」より作成

④外資在来
【現状と課題】

外資在来ふ頭別の取扱貨物量と入港船舶隻数の推移

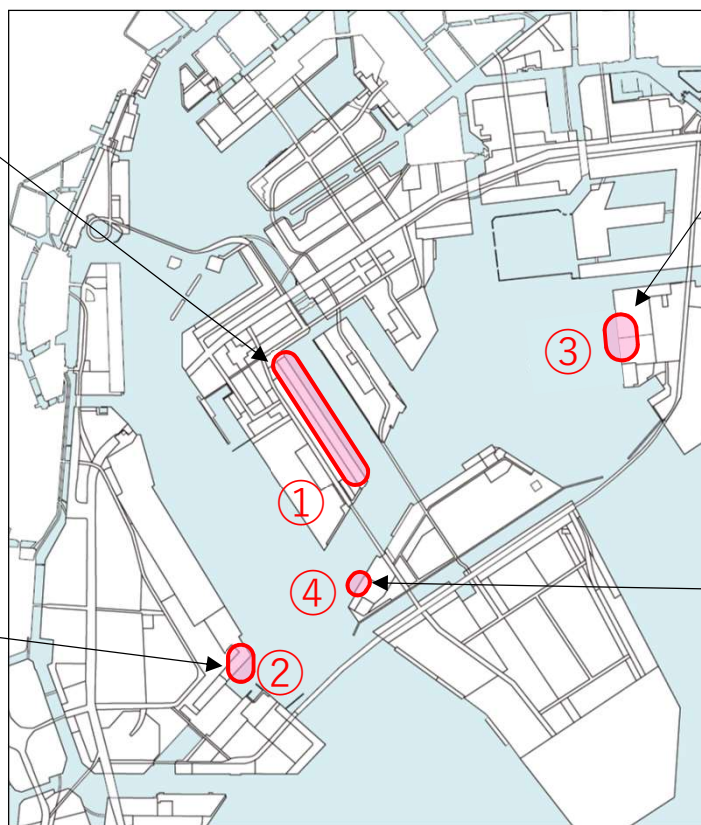
- お台場ライナーふ頭では、近年岸壁の利用が減少傾向となっている
- 15号地木材ふ頭では、取扱貨物量・入港船舶隻数ともに減少傾向であり、岸壁の利用頻度が低下している



金属くずを大宗貨物とする輸出過多の利用形態で、近年入港船舶隻数は減少傾向



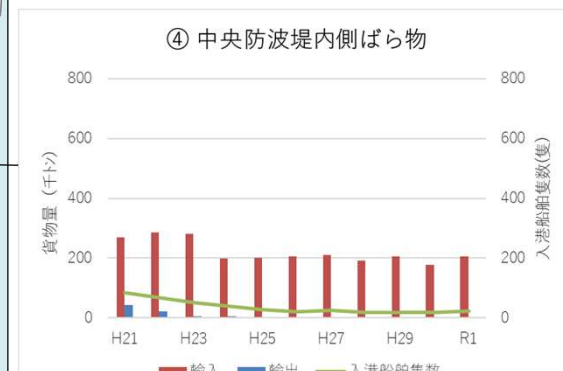
麦や野菜の輸入する専門ふ頭であり、貨物・入港船舶隻数とも概ね横ばいで推移



資料：「東京港港勢」より作成



木材を扱う専門ふ頭であるが、輸送形態の変化（原木⇒製材による荷姿のコンテナ化）から、岸壁の利用が殆どない状態

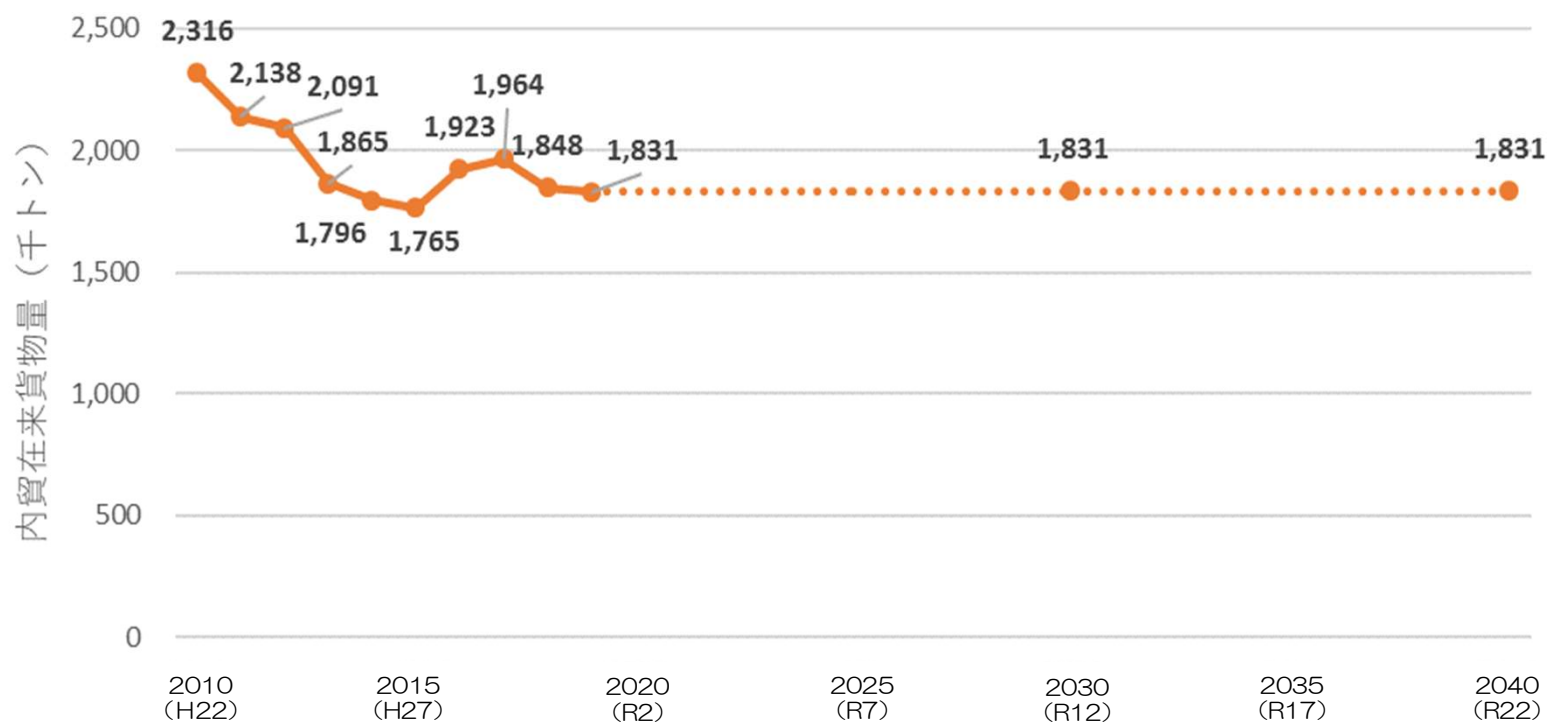


シリカ等を扱っており、取扱貨物量は横ばいで推移

○ 外貿在来貨物の将来貨物量の見通しは現状程度と想定

※第9次改訂港湾計画の検討時期（令和4年度）において、
貨物量を品目別（82品目、27分類）にて積み上げ推計予定
※今後、情勢変化を踏まえ、適宜見直しを行う

外貿在来貨物量の実績と将来の見通し



カーボンニュートラルに向けた取組

- 国交省では、港湾におけるカーボンニュートラルに向けた検討が進められている
- 東京港において、環境にやさしいエネルギーの活用促進等により、カーボンニュートラルの実現が求められる

カーボンニュートラルポート（CNP）のイメージ（コンテナターミナル等）



資料：「交通政策審議会 第80回港湾分科会」（R2.11.26）より

東京港の現状と課題 取りまとめ（１）

	現状（役割）	課題	情勢の変化
ユニット ロード	<ul style="list-style-type: none"> 北海道、九州、沖縄方面との充実した内航ネットワーク（週４０便が就航） 一般貨物、引っ越しや郵便等、生活関連貨物を輸送 貨物量・入港隻数は増加傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化が進展 ヤード面積が不足 	<ul style="list-style-type: none"> 労働力不足・環境負荷軽減に対応するモーダルシフトを推進 農林水産物・食品の輸出促進の取組が進展 サイバーポートの取組が進展 港湾の脱炭素化の取組が進展
フェリー	<ul style="list-style-type: none"> 四国、九州を結ぶフェリー航路 週７便の運航により貨物・人を輸送 		<ul style="list-style-type: none"> 次世代エネルギーを活用した船舶、自動運航船等の開発が加速

東京港の現状と課題 取りまとめ（2）

	現状（役割）	課題	情勢の変化
在来 （内貿）	【雑貨ふ頭】 <ul style="list-style-type: none"> 島しょ地域への生活関連物資等の移出拠点 重厚長大な鉄鋼等を扱えるふ頭 取扱貨物量は概ね横ばいで推移 	<ul style="list-style-type: none"> 岸壁利用が低下したふ頭が一部存在 	<ul style="list-style-type: none"> 貨物のユニット化が進展しているが、ばら積みが適した在来貨物も一定程度存在（砂利・砂、鉄鋼等） 内港地区では、水辺周辺のまちづくりが進展
	【建材ふ頭】 <ul style="list-style-type: none"> 砂利・砂などの建設資材や、循環資源である建設発生土を扱うふ頭 取扱貨物量は概ね横ばいで推移 	<ul style="list-style-type: none"> 船舶の大型化が進展 	
	【貨客船ふ頭】 <ul style="list-style-type: none"> 伊豆諸島、小笠原諸島への玄関口 取扱貨物量は概ね横ばいで推移 	<ul style="list-style-type: none"> 離島航路網の維持 	
在来 （外貿）	【雑貨ふ頭】 <ul style="list-style-type: none"> 循環資源である金属くずの輸出拠点として機能 取扱貨物量は概ね横ばいで推移 	<ul style="list-style-type: none"> 岸壁利用が低下したふ頭が一部存在 	
	【物資別専門ふ頭】 <ul style="list-style-type: none"> 食品や木材など、特定物資に特化したふ頭機能 取扱貨物量は一部ふ頭で減少傾向 	<ul style="list-style-type: none"> 岸壁利用が低下したふ頭が一部存在 	