



# 進化し続ける未来創造港湾 東京港 ～スマートポートの実現～

## 東京港第9次改訂港湾計画 (案)



令和5年9月

 東京都港湾局

# 目次

<b>I 東京港を取り巻く状況</b>	<b>1</b>
<b>1 物流</b>	<b>2</b>
【現状】	2
(1) 日本経済を牽引する国際貿易港	2
(2) 首都圏・東日本の生活と産業を支える物流拠点	5
(3) 全国とつながる国内海上輸送拠点	7
【東京港の課題や情勢変化】	8
(1) グローバルロジスティクスの変化	8
(2) 重要性の高まる国内海上貨物輸送	9
<b>2 防災・維持管理</b>	<b>9</b>
【現状】	9
(1) 災害時の緊急物資等の輸送	9
(2) 高潮等から都民の生命と財産を守る	9
【東京港の課題や情勢変化】	10
(1) 災害リスクの高まり	10
(2) 地球温暖化に伴う気候変動への適応	10
(3) 港湾施設等の老朽化の進行	10
<b>3 環境</b>	<b>11</b>
【現状】	11
(1) 多様な生物の生息環境	11
(2) 廃棄物等の最終処分場	11
【東京港の課題や情勢変化】	11
(1) 脱炭素社会に向けた港湾における取組	11
(2) 身近な自然環境への関心の高まり	12
(3) 循環型社会の形成に向けた対応	12
<b>4 観光・水辺のまちづくり</b>	<b>12</b>
【現状】	12
(1) 東京の海の玄関口	12
(2) 水辺のにぎわい拠点	12
【東京港の課題や情勢変化】	13
(1) クルーズの本格的な受入れ再開	13
(2) 水辺空間の利用ニーズの多様化	13
<b>5 長期構想の策定及び関連計画</b>	<b>13</b>

<b>II 港湾計画の方針</b>	<b>14</b>
1 [物流] 世界とつながるリーディングポート .....	15
2 [防災・維持管理] 信頼をつなぐレジリエントポート.....	16
3 [環境] 未来へつなぐグリーンポート .....	17
4 [観光・水辺のまちづくり] にぎわいをつなぐゲートウェイ .....	18
<b>III 東京港の将来の姿</b>	<b>19</b>
1 港湾の能力 .....	19
2 港湾施設の規模及び配置計画 .....	21
(1) 外内貿コンテナ埠頭の機能拡充 .....	21
(2) 内貿ユニットロード埠頭・フェリー埠頭の機能拡充.....	23
(3) 在来埠頭等の機能確保.....	25
(4) 臨海部交通ネットワークの充実.....	30
(5) 大規模地震対策施設の拡充.....	31
(6) 海浜の造成・保全.....	32
(7) 緑地の整備推進 .....	33
(8) 廃棄物最終処分場の確保 .....	35
(9) クルーズ客船の受入れ機能拡充 .....	36
(10) 海上交通ネットワークの拡充 .....	37
(11) 水域施設等の確保.....	38
3 土地造成及び土地利用計画.....	39
(1) 中部地区 .....	40
(2) 東部地区 .....	40
(3) 中央防波堤地区.....	41
(4) 港湾空間のゾーニング .....	42
<b>IV 進化し続ける未来創造港湾 東京港の実現に向けて</b>	<b>43</b>
1 検証の仕組み（PDCA） .....	43
2 貨物需要等の状況に応じた既存ストックの活用.....	43
3 世界・国内の港湾、関係機関等との連携 .....	44
4 港の仕事のPR・快適で働きやすい環境の実現.....	44

## I 東京港を取り巻く状況

昭和 16 年に国際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いち早く対応し、埠頭機能の強化や港湾運営の効率化に取り組んだことで大きな発展を遂げ、今日では我が国を代表する港湾として極めて重要な役割を果たしている。

港湾法に基づく東京港港湾計画は、昭和 31 年に初めて策定され、現在は、平成 26 年に策定した第 8 次改訂港湾計画に基づき施設整備等を実施している。

また、平成 22 年には京浜港として国際戦略港湾に選定され、京浜港を構成する各港においては、各港の特性等を踏まえつつ、京浜港全体としての機能の強化が図られるよう取組を推進してきた。

第 8 次改訂港湾計画の策定以降、東京港を取り巻く環境は、アジア貨物の更なる増加や船舶の大型化の進展などこれまで以上に大きく変化している。また、少子高齢化等による労働力不足や、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る。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る。

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、港湾施設の老朽化に伴う更新需要の増加も見通した上で、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る。

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る。

このため、以下の各分野における現状や課題等を踏まえ、取組を進めていく。



東京港の全景



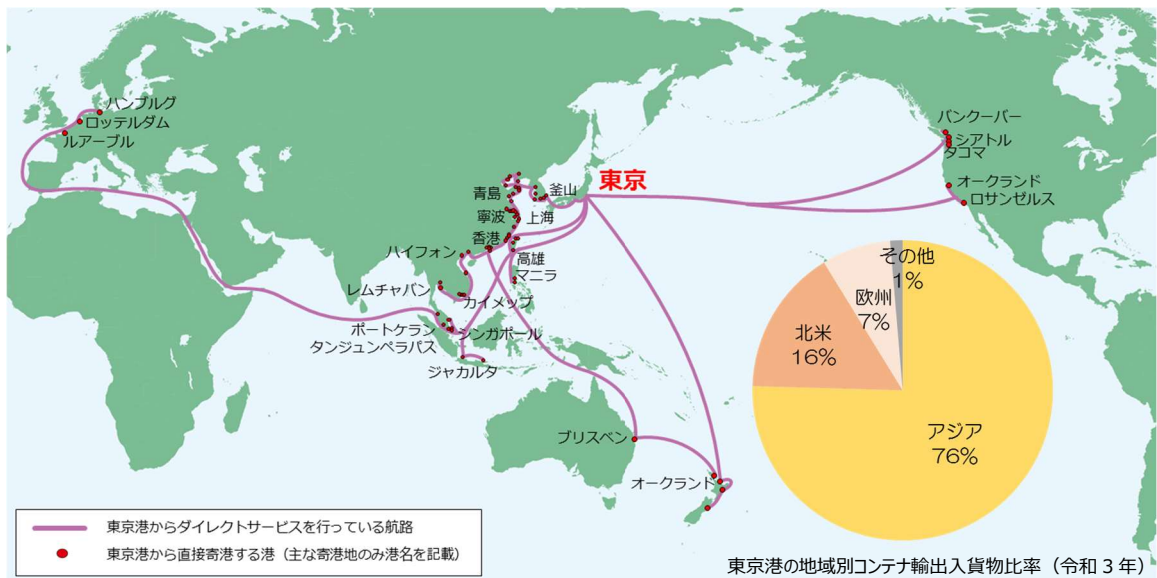
# 1 物流

## 【現状】

### (1) 日本経済を牽引する国際貿易港

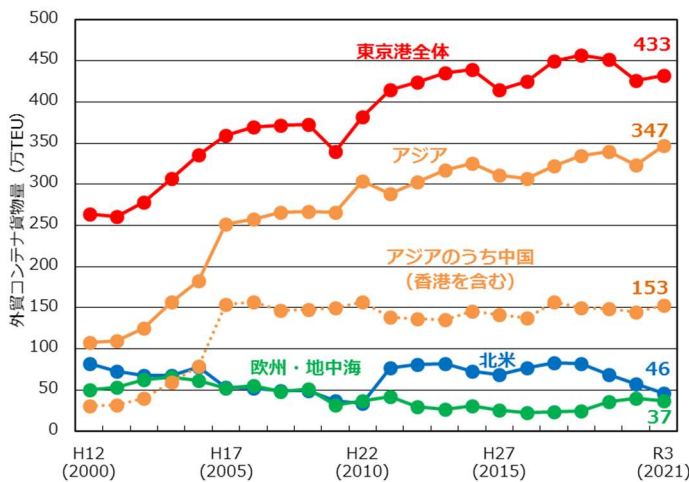
東京港は、北米や欧州、アジアなど世界の主要港と外貿コンテナ定期航路ネットワークで結ばれ、日本の経済活動を支える極めて重要な国際貿易港となっている。外貿コンテナ定期航路数は週 87 便、うち基幹航路である北米航路が週 6 便、欧州・北米航路が週 1 便となっており、国内トップクラスの航路数を有している。（令和 5 年 3 月時点）

東京港の方面別コンテナ貨物はアジア貨物が増加傾向にある。また、コンテナ貨物（重量ベース）の輸出入先としては、アジアが 76% となっており、アジア地域と強いつながりを持っている。（令和 3 年時点）



外貿コンテナ定期航路ネットワーク

出典：「東京港港勢」より作成



※港湾統計上の方面別航路について、H16 以前及び H23 以降は「最遠寄港地」H17-H22 は「最終寄港地」を用いているため、統計上差異が生じている

出典：「東京港港勢」より作成

方面別外貿コンテナ貨物量の推移

方面	便/週
北米	6
欧州・北米	1
中国	37
韓国	9
東南アジア	33
オセアニア	1
合計	87

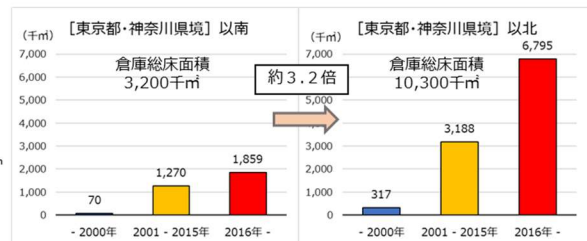
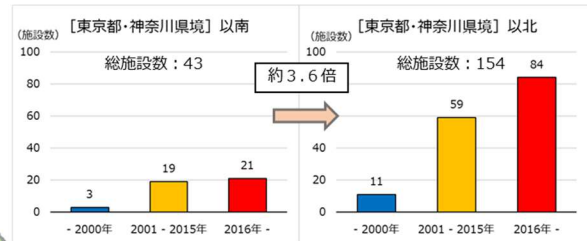
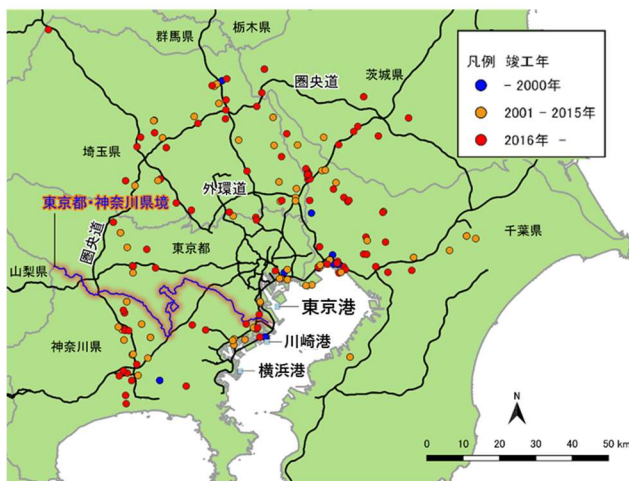
※令和 5 年 3 月時点

方面別航路数

東京港の背後には、首都東京を核とする充実した道路ネットワークが形成されているとともに、交通利便性の高い臨海部や環状道路等の沿線に大型物流倉庫の立地が進展している。このため、首都圏及び東日本の多くの荷主・物流事業者等に利用されており、平成 10 年以降国内最多のコンテナ貨物を取り扱っている。



東京港背後の道路ネットワーク

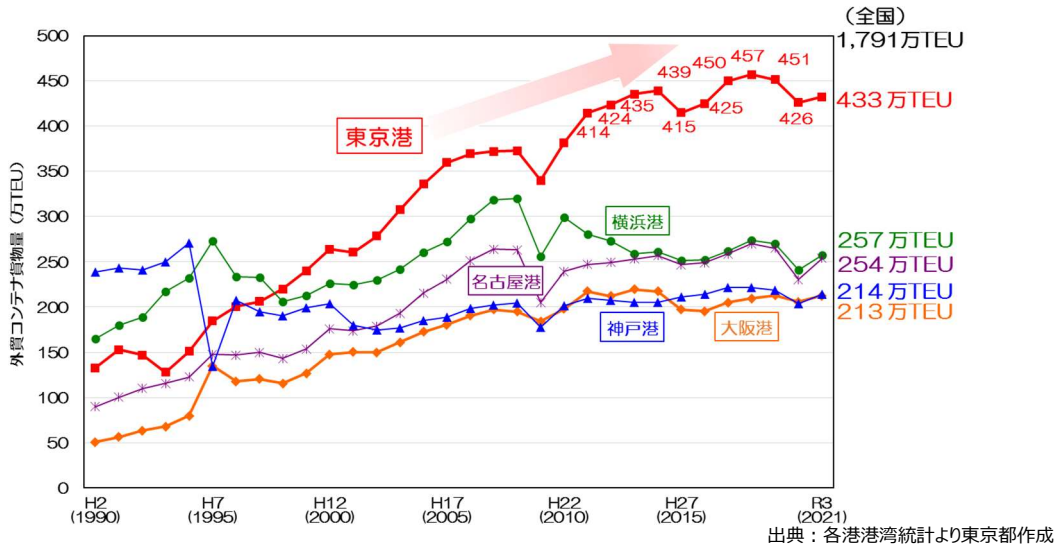


※大型物流倉庫：主な物流不動産事業者の所有する延床 5,000 m<sup>2</sup>以上の大型物流施設で、1986 年以降にしゅん工された施設（2021~2023 年しゅん工予定の施設を含む）

出典：(株)プロロジス、日本 GLP(株)、大和ハウス工業(株)、三井不動産(株)、三菱地所(株)各社 HP 及び「物流革命 2021」(日経 MOOK) より東京都作成

首都圏における大型物流倉庫の立地

立地年代別施設数・施設面積



外貿コンテナ貨物量の推移

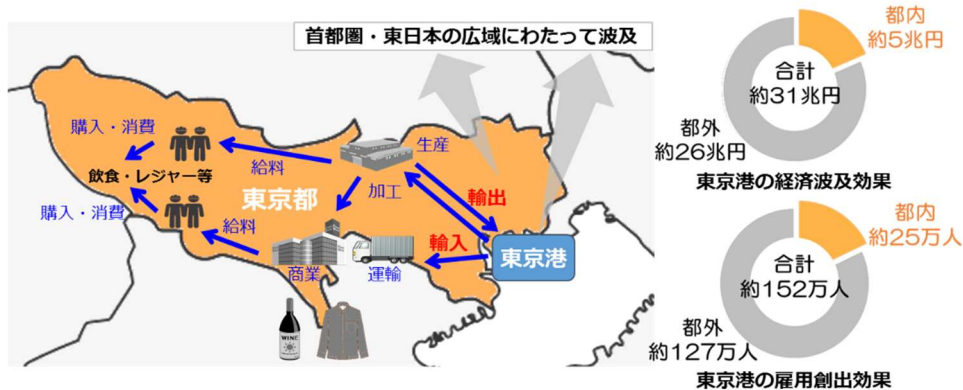
		H2	H7	H12	H17	H22	H27	R3
外貿コンテナ貨物量 (万TEU)	全国	734	1,007	1,269	1,576	1,685	1,728	1,791
	東京港	133	185	264	360	382	415	433
全国に占める東京港の割合		18.1%	18.4%	20.8%	22.8%	22.7%	24.0%	24.2%

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

全国における東京港の外貿コンテナ貨物量割合の推移

また、東京港の令和3年の貿易額は約19兆円であり、国内港湾では最も多い。これは、空港を含めた我が国全体の貿易額の約11%に相当しており、東京港は日本経済を牽引する重要なインフラとしての役割を担っている。

さらに、東京港での貨物取扱いによる経済波及効果は年間約31兆円となっており、うち都内は約5兆円である。雇用創出効果は約152万人となっており、うち都内は約25万人である。このように、東京港は都内のみならず、広域にわたって経済波及効果・雇用創出効果をもたらしている。



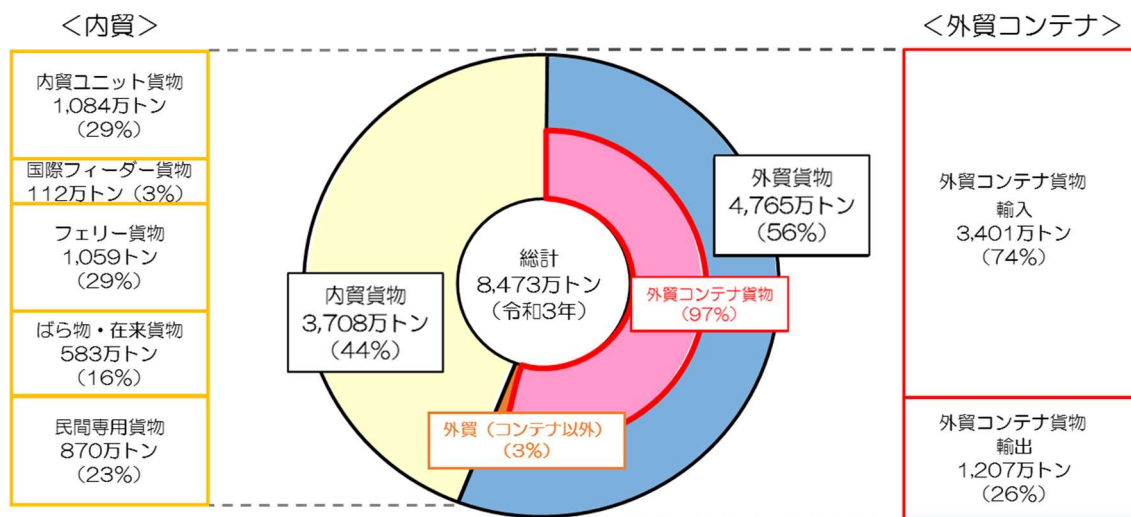
※「平成28年東京港港勢」、「平成23年東京都産業連関表」、「平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(1か月値) (国土交通省)等を用いて算出

東京港がもたらす経済効果 (イメージ)

## (2) 首都圏・東日本の生活と産業を支える物流拠点

東京港で令和3年に取り扱った貨物は約8,500万トンであり、外貿貨物が56%、内貿貨物が44%となっている。また、外貿貨物のうち97%がコンテナで輸送されている。

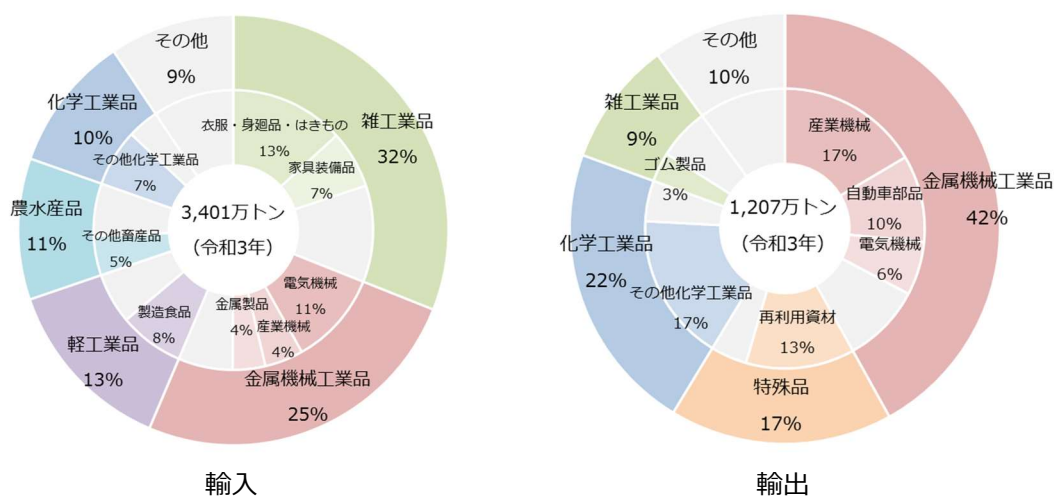
背後に大消費地を抱える東京港は、首都圏の都市活動や人々の生活に必要な物資を受け入れる輸入港としての性格が強く、輸入・輸出比率（重量ベース）は、約3：1となっている。



東京港の港勢（令和3年）

出典：「東京港港勢」より作成

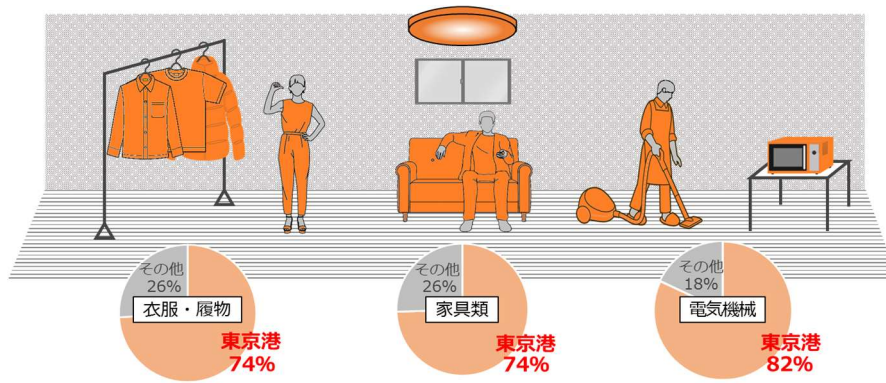
東京港が取り扱う貨物の特徴として、輸入貨物では、食料品や家具等の生活関連物資の取扱シェアが大きく、これらの貨物の流通拠点として、人々の生活を支えている。また、輸出貨物では産業機械や自動車部品等の高付加価値製品が多く、我が国の産業活動に大きく貢献している。



外貿コンテナ貨物の品目内訳（令和3年）

出典：「東京港港勢」より作成

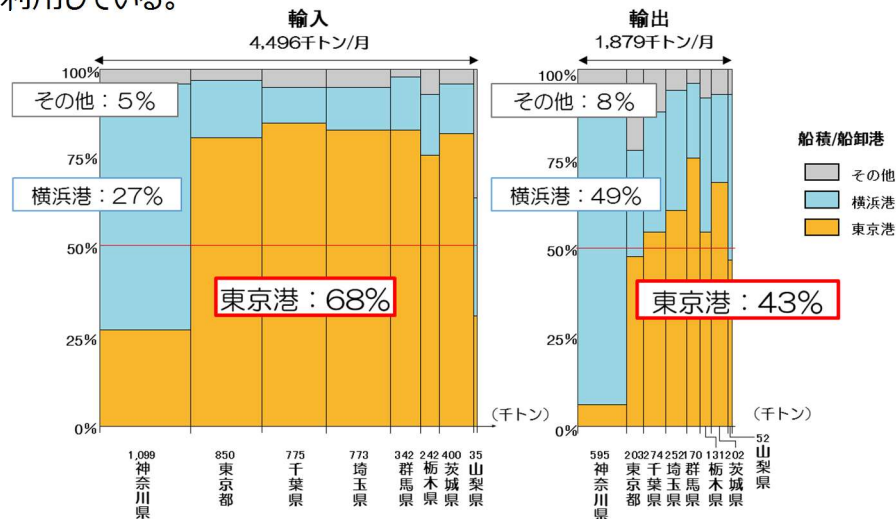




出典：「平成 30 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（国土交通省）より東京都作成

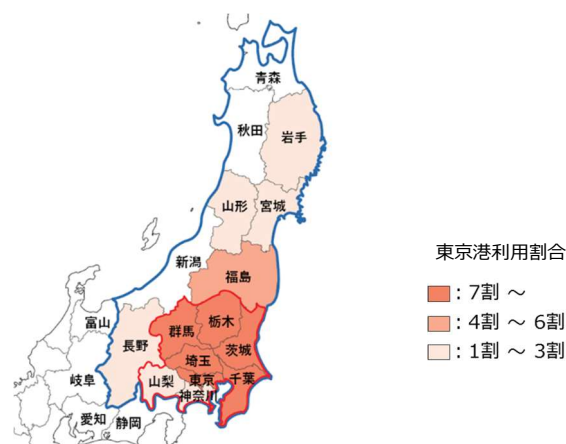
東京都で消費される海上輸入貨物のうち、東京港から輸入される割合

首都圏で消費される輸入コンテナ貨物の約 7 割、首都圏で生産される輸出コンテナ貨物の約 4 割が東京港を利用している。また、東日本における輸出入コンテナ貨物の約 6 割が東京港を利用している。



出典：「平成 30 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

首都圏の外貿コンテナ貨物の港別取扱比率（平成 30 年）



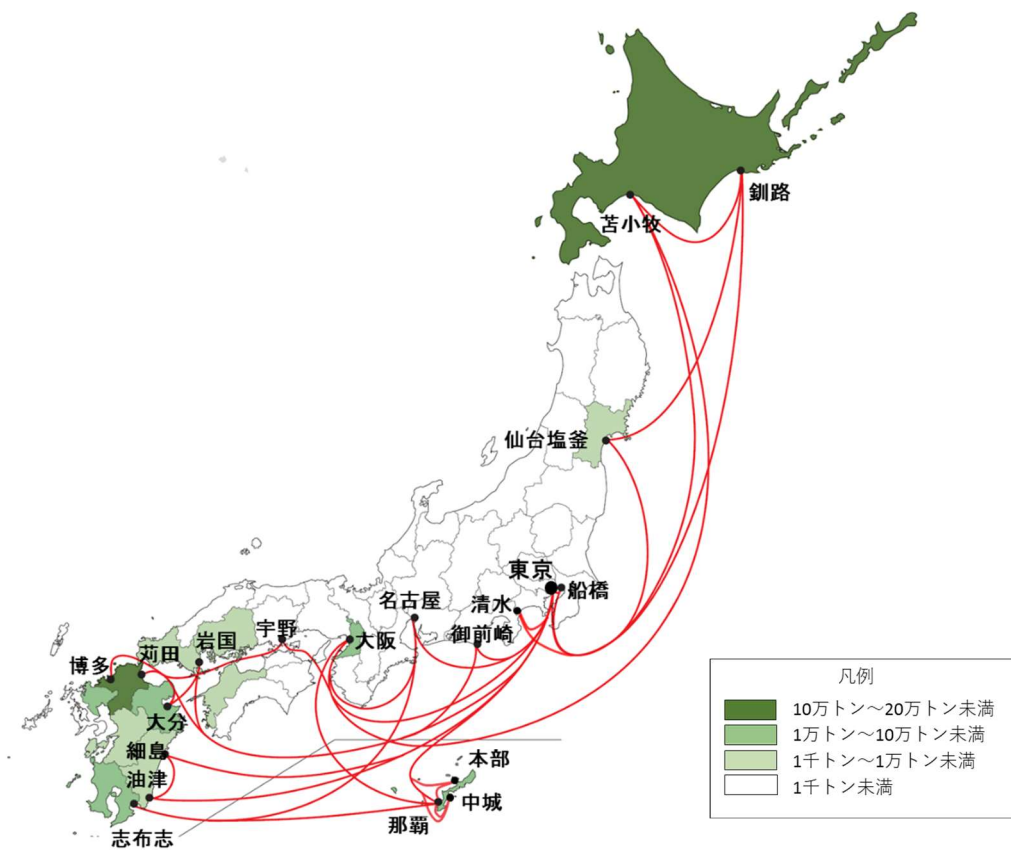
出典：「平成 30 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（1 か月値）（国土交通省）より東京都作成

都県別の外貿コンテナ貨物における東京港利用割合（平成 30 年）

### (3) 全国とつながる国内海上輸送拠点

東京港は、全国の長距離内航 RORO 船航路（28 航路）のうち半数の 14 航路、週 40 便が就航するなど、共通化された荷姿で輸送可能なユニットロード貨物、フェリーによる貨物及び旅客を取り扱う国内海上輸送拠点として重要な役割を担っている。（令和 2 年時点）

これらの取扱量は、令和 2 年の東京港における内貿貨物の約 6 割に相当する 1,964 万トンとなっており、完成自動車や紙・パルプ、農林水産品など人々の消費や産業を支えている。また、フェリーの旅客数については、令和元年において約 4 万人となっている。



出典：発着地別貨物量は「平成 29 年度ユニットロード貨物流動調査」（1 か月値）（国土交通省）より東京都作成

東京港の長距離内航 RORO 船の発着地別貨物量と航路（令和 2 年）



出典：栗林商船株式会社 HP

東京港に寄港する RORO 船



出典：オーシャン東九フェリーHP

東京港に寄港するフェリー

## 【東京港の課題や情勢変化】

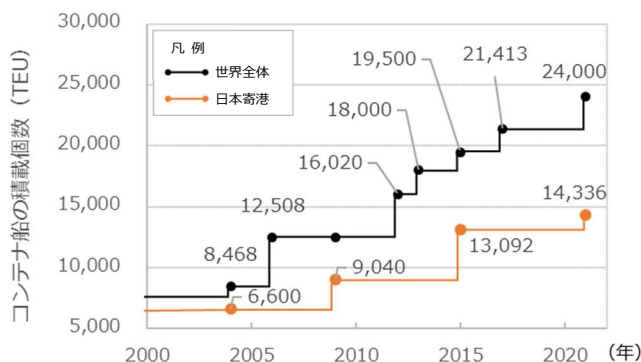
### (1) グローバルロジスティクスの変化

世界の港湾においては、アジア諸国の経済成長等に伴いコンテナ貨物量が増加している。また、スケールメリットによる輸送コストの低減や CO<sub>2</sub> の排出抑制などのため、コンテナ船の大型化が急激に進展しており、航路サービスの集約化が行われるなど、国際基幹航路における寄港地の絞り込みが進んでいる。

東京港への国際基幹航路の寄港を維持するためには、国際フィーダー輸送等を活用した集貨による貨物量の確保とともに、船舶大型化に対応した施設整備が求められている。

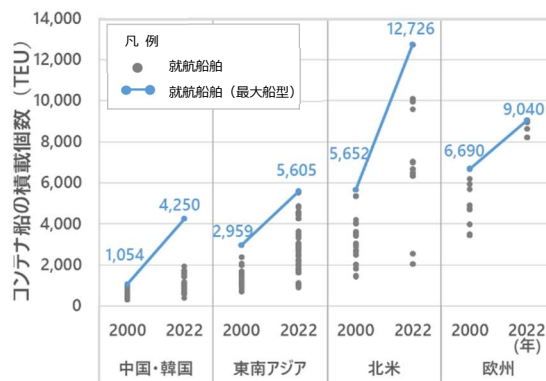
加えて、中国から東南アジア地域への生産拠点の南下等に伴う東南アジア航路における取扱貨物量の増加や、船舶の大型化への対応も求められている。

こうした状況とともに、地域的な包括的経済連携（RCEP）協定の発効や越境 EC 市場の拡大等による産業・貿易構造の変化、AI や IoT 等の情報通信技術の進展に対応していくことが求められている。



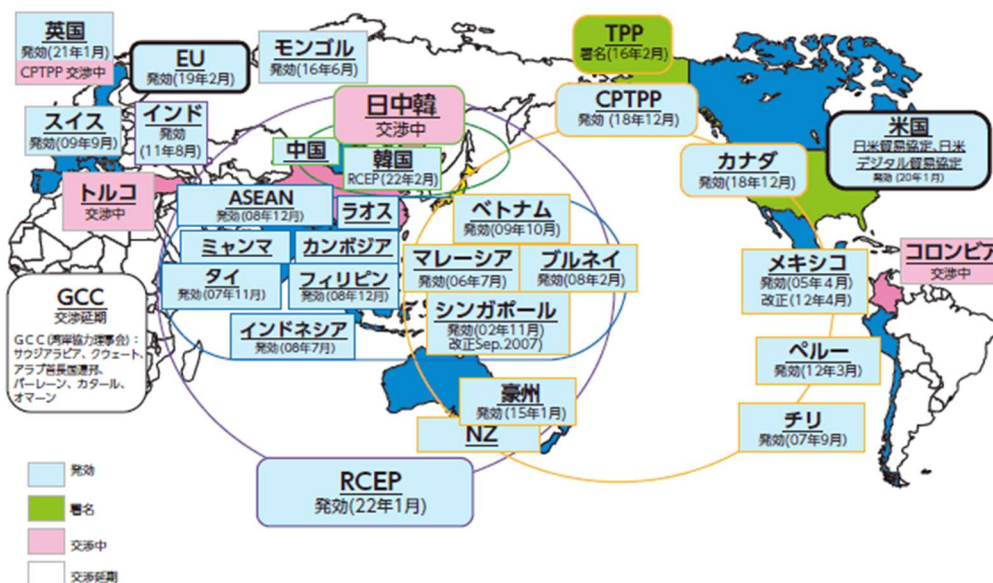
出典：港湾の中長期政策「PORT2030」（H30.7）（国土交通省）  
及び「国際輸送ハンドブック」（㈱オーシャンコマース）より東京都作成

世界のコンテナ船の大型化動向



出典：「東京港ハンドブック」より作成

東京港寄港のコンテナ船の航路別大型化動向



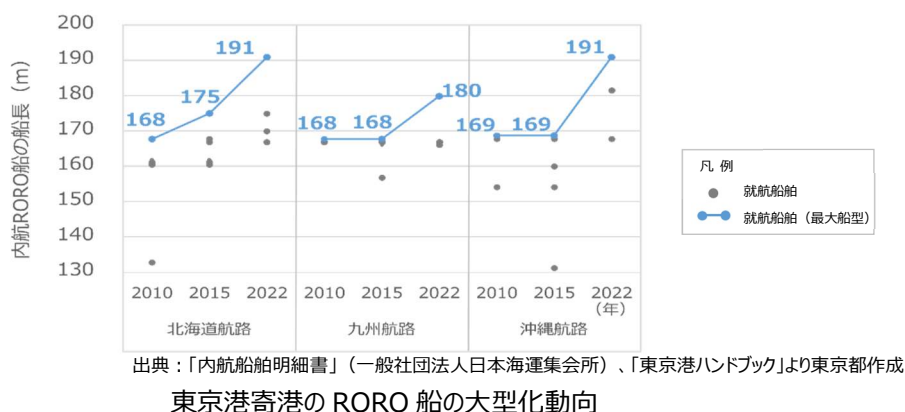
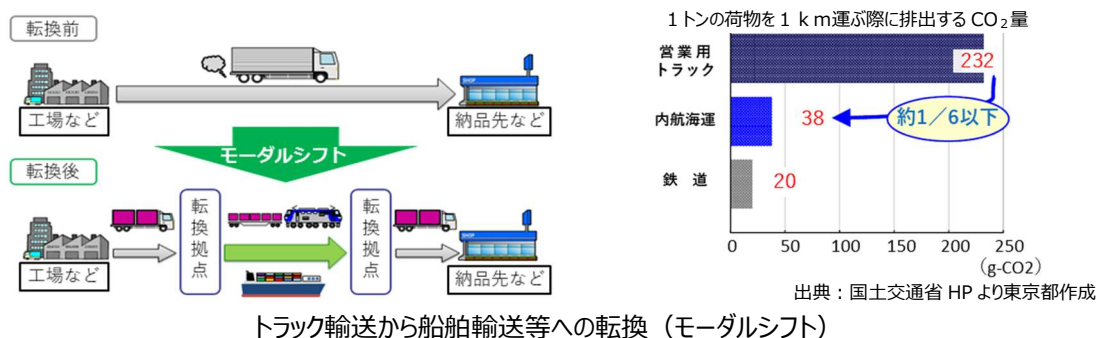
日本の経済連携協定の状況

出典：「通商白書 2022」（経済産業省）

## (2) 重要性の高まる国内海上貨物輸送

我が国は本格的な少子高齢化社会を迎える中、トラックドライバーへの時間外労働の上限規制が適用されることなどにより、ドライバー不足による物流への影響が懸念される。

このため、大量輸送が可能で環境への負荷が少なく、長距離ドライバーの負担軽減も図れる内航 RORO 船・フェリー等を活用したモーダルシフト及び国内複合一貫輸送等の重要性が高まっている。これに伴い取扱貨物量が増加しているとともに、内航 RORO 船の大型化も進展しており、その対応が求められている。



## 2 防災・維持管理

### 【現状】

#### (1) 災害時の緊急物資等の輸送

東京港は、大規模地震時における緊急物資や応急・復旧資機材等を海上輸送で受け入れる、重要な役割を担っている。また、首都圏及び東日本の経済活動を停滞させないよう、港湾機能を確保し、物流活動を維持する役割を担っている。

#### (2) 高潮等から都民の生命と財産を守る

東京臨海部には、満潮面以下のゼロメートル地帯を含めた低地帯が広がっており、高潮等による浸水の影響を受けやすい地形となっている。そのため、高潮等に対しては、我が国で最大の浸水被害をもたらした伊勢湾台風級の台風から背後地を防御できるよう、防潮堤や水門、排水機場等の海岸保全施設を整備し、都民の生命と財産を守っている。



## 【東京港の課題や情勢変化】

### (1) 災害リスクの高まり

東京港においては、切迫性が高まる首都直下地震等の発生や、激甚化・頻発化している台風・高潮等に対して被害を最小化し、災害時においても港湾機能を確実に維持できる、強靱な港づくりが求められている。



出典：「令和元年台風第15号による被災状況」  
(R1.10) (国土交通省)

令和元年の台風15号による横浜港の被災状況  
(空コンテナ、SOLASフェンス倒壊)

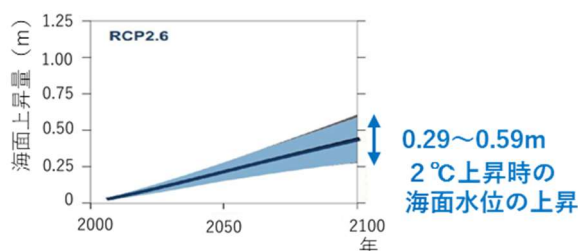


出典：「港湾の堤外地等における高潮リスク低減方策ガイドライン」  
(H31.1) (国土交通省)

平成30年の台風21号による神戸港の被災状況  
(ガントリークレーンのケーブルリール落下状況)

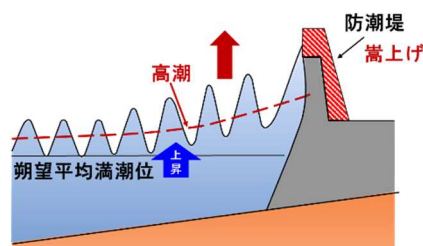
### (2) 地球温暖化に伴う気候変動への適応

気候変動の影響による平均海面水位の上昇等に対応し都民の安全と安心を確保するため、海岸保全施設の機能強化が求められており、令和5年3月に「東京湾沿岸海岸保全基本計画 [東京都区間]」を改定した。



出典：IPCC(SROCC)より東京都作成

世界平均海面水位の予測上昇量



平均海面水位の上昇への対応

### (3) 港湾施設等の老朽化の進行

将来的に社会インフラの老朽化に伴う更新需要が増加することが確実視される中、既存ストックの有効活用に積極的に取り組んでいくことが求められており、平成29年9月に「東京港港湾施設等予防保全基本計画」、令和3年9月に「東京港橋梁・トンネル長寿命化計画」を策定した。

### 3 環境

#### 【現状】

##### (1) 多様な生物の生息環境

---

東京都は、失われつつあった豊かな環境、人々と海との関わりを取り戻すため、海上公園の整備を進めてきた。現在、40箇所・約878ヘクタール（水域含む）におよぶ海上公園が開園しており、平成30年には葛西海浜公園の干潟が東京都で初めてラムサール条約湿地に登録されている。

こうした自然環境の保全・再生の取組により、臨海部は多様な生物の生息環境となっている。



葛西海浜公園



海の森公園

##### (2) 廃棄物等の最終処分場

---

昭和52年から埋立てを行ってきた中央防波堤外側埋立処分場及び平成9年から埋立てを行ってきた新海面処分場は、区部から発生する廃棄物等の最終処分場としての役割を担っており、都民の生活を支えている。

また、東京港には、建設発生土やリサイクル関連施設等が集積していることから、平成14年に総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）に指定され、静脈物流ネットワークの拠点にもなっている。

#### 【東京港の課題や情勢変化】

##### (1) 脱炭素社会に向けた港湾における取組

---

世界的に環境意識が高まる中、荷主等が利用する港湾を選択するに当たっては、環境配慮の視点やCO<sub>2</sub>排出量の削減が重要な要素となっている。このため、東京港の脱炭素化に向けた取組を戦略的に推進する「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を令和5年3月に策定した。

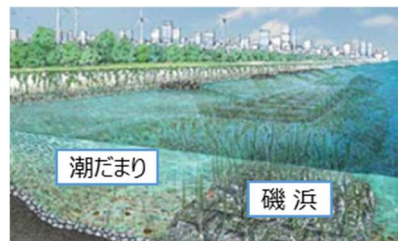
## (2) 身近な自然環境への関心の高まり

---

自然環境に対する意識の高まりを受けて、人々に安らぎや恵みをもたらす、豊かな海域環境の保全・再生を一層進め、美しく健全な状態で港湾の環境を将来世代へ継承していくことが求められている。



大井ふ頭中央海浜公園の干潟



緩傾斜護岸を活用した磯浜等の整備

## (3) 循環型社会の形成に向けた対応

---

環境への負荷が少ない経済の発展を図り、社会の持続的発展を実現するため、港湾を核としたリサイクル等の推進による循環型社会の形成がより一層求められている。

## 4 観光・水辺のまちづくり

### 【現状】

#### (1) 東京の海の玄関口

---

東京港の旅客船埠頭には、東京国際クルーズ埠頭等があり、首都東京の海の玄関口の役割を担っている。

令和2年に開業した「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対応しており、多くの観光客が来訪することによる経済効果などが期待されている。また、臨海副都心地域の新たなランドマークとして、イベント利用など、臨海部のにぎわい創出に貢献できる施設となっている。

また、竹芝埠頭は東京都の島しょ地域への旅客や生活関連物資の輸送拠点となっている。

#### (2) 水辺のにぎわい拠点

---

東京臨海部は、都心に近く、東京港と東京国際空港を有しており、人々の移動と交流を支える陸・海・空の交通結節点であるとともに、都心に近接した貴重な水辺空間を形成している。

水上バス等による舟運は、臨海部や隅田川等の観光拠点を結ぶ水上交通としての役割を担うとともに、観光資源の一部ともなっている。

また、都民が水辺に親しめる場である海上公園は、スポーツや釣り、野鳥観察などの多様なニーズに応えるとともに、お台場海浜公園を含む臨海副都心では年間を通じて多彩なイベントが開催されるなど、水辺のにぎわい拠点としての役割を担っている。

## 【東京港の課題や情勢変化】

### (1) クルーズの本格的な受入れ再開

新型コロナウイルス感染症拡大により、世界的なクルーズ客船の運航中止となりクルーズ市場は停滞していたが、令和5年3月に国内で外国籍船の受入が再開されたところであり、今後の本格的な受入に向けた取組を推進していく必要がある。

### (2) 水辺空間の利用ニーズの多様化

クルーズ客船の寄港等による国内外からの観光客の増加や再開発等による新たなまちの整備が進む中、美しく快適な水辺空間を創出することが求められている。

また、観光需要の拡大に向けて、陸上交通では得られない体験を楽しむことができる水上交通の活性化及び経済波及効果が見込まれる大型クルーザー等の受入れも求められている。

## 5 長期構想の策定及び関連計画

こうした東京港を取り巻く情勢変化を踏まえ、東京都は、2040年代を見据えた長期的な視点で東京港を進化させるため、東京都港湾審議会に「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」（以下「長期構想」という。）を諮問し、令和4年1月に答申を受けた。

また、東京都では、目指すべき2040年代の姿を示した「未来の東京」戦略、自然災害等に対する強靱化に向けた2040年代の姿を示した「TOKYO 強靱化プロジェクト」、2050年CO<sub>2</sub>排出実質ゼロに向けた「ゼロエミッション東京戦略」、ベイエリアを舞台に50年・100年先までを見据えた都市のあるべき姿を示した「東京ベイ eSG プロジェクト」等も策定している。

これらの計画等と整合を図りながら、長期構想を指針とし、以下の港湾計画の方針に基づき港湾計画を改訂する。



多様な役割を担う東京港



## II 港湾計画の方針

令和 10 年代後半を目標年次として以下の方針を定め、港湾計画を改訂する。

### 【基本理念】

## 進化し続ける未来創造港湾 東京港 ～ スマートポートの実現 ～

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

### 物 流

### 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
- 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

### 防災・維持管理

### 信頼をつなぐレジリエントポート

- 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

### 環 境

### 未来へつなぐグリーンポート

- 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

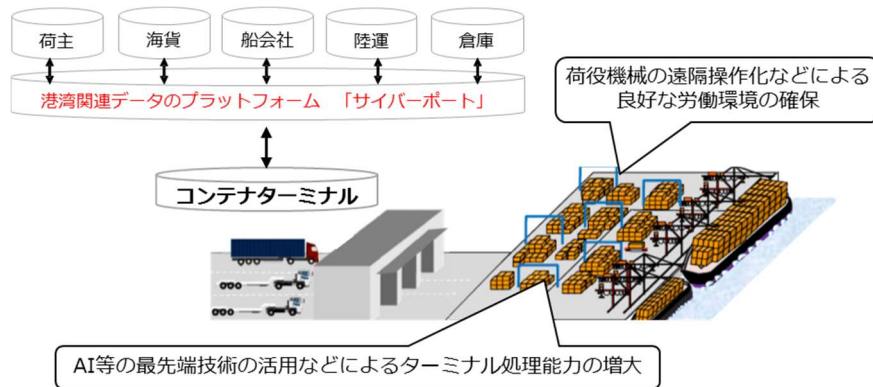
### 観光・水辺のまちづくり

### にぎわいをつなぐゲートウェイ

- 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

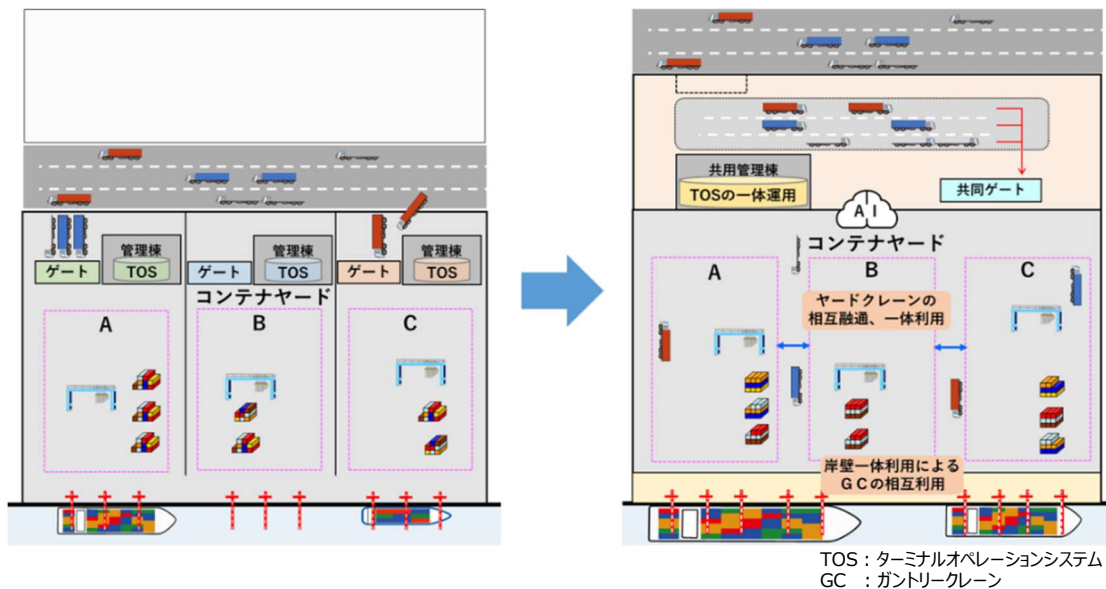
# 1 [物流] 世界とつながるリーディングポート

- 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埠頭を整備し、既存埠頭を再編整備する。
- 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。



出典：国土交通省 HP より東京都作成

コンテナターミナルにおける最先端技術の活用イメージ



TOS：ターミナルオペレーションシステム  
GC：ガントリークレーン

コンテナターミナルの一体利用イメージ

- 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埠頭を整備し、既存埠頭を再編整備する。
- 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 [防災・維持管理] 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、臨港道路等や埠頭敷地における無電柱化に取り組む。



耐震強化岸壁・免震クレーン



臨港道路の無電柱化

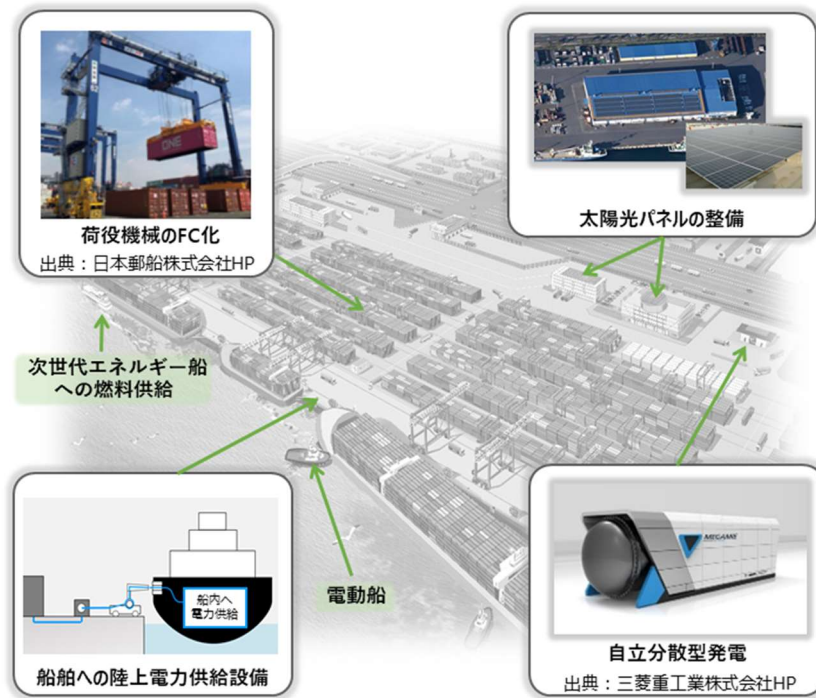
- 港湾に隣接する地域において、高潮・津波等から都民の生命と財産を確実に守るとともに物流機能を維持するため、「東京湾沿岸海岸保全基本計画 [東京都区間]」に基づき、海岸保全施設の耐震対策を着実に進める。また、今後の気候変動に伴う平均海面水位の上昇等の影響を踏まえた施設の機能強化に取り組む。
- 港湾・海岸施設や気象海象等の情報を一元化する「東京みなとDX」の推進により、災害対応の迅速化や生産性の向上を図る。また、既存ストックである港湾施設等が将来にわたり機能を発揮し続けるよう、効果的な維持管理や長寿命化対策に取り組む。



港湾・海岸の施設情報等を一元化する「東京みなとDX」

### 3 [環境] 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。



カーボンニュートラルポートのイメージ

- 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。



藻場（ワカメ）



干潟

出典：水産庁HP

- 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。



#### 4 [観光・水辺のまちづくり] 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。



東京国際クルーズターミナルに着岸した外航クルーズ客船



水上バス



水上タクシー

- 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。



民間開発等と連携したにぎわい創出









### III 東京港の将来の姿

#### 1 港湾の能力

目標年次（令和 10 年代後半）における取扱貨物量、船舶乗降旅客数をこれまでの実績、経済的及び社会的条件等を考慮して次のように定める。

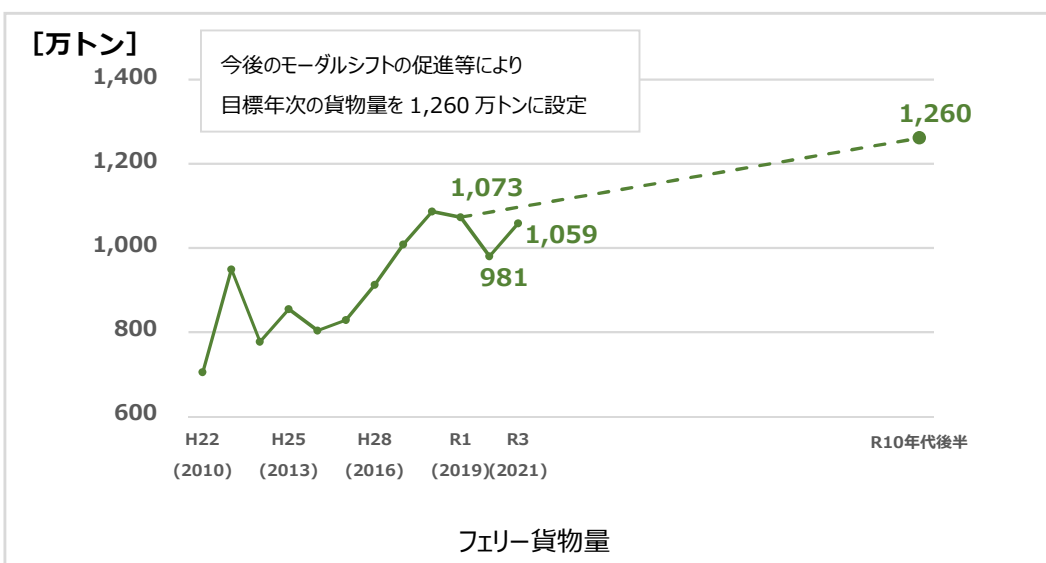
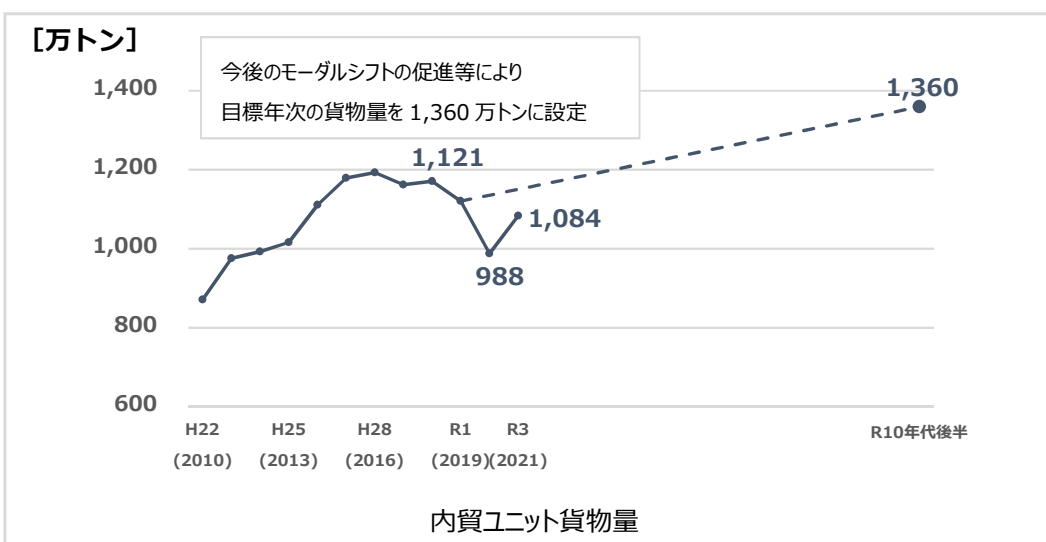
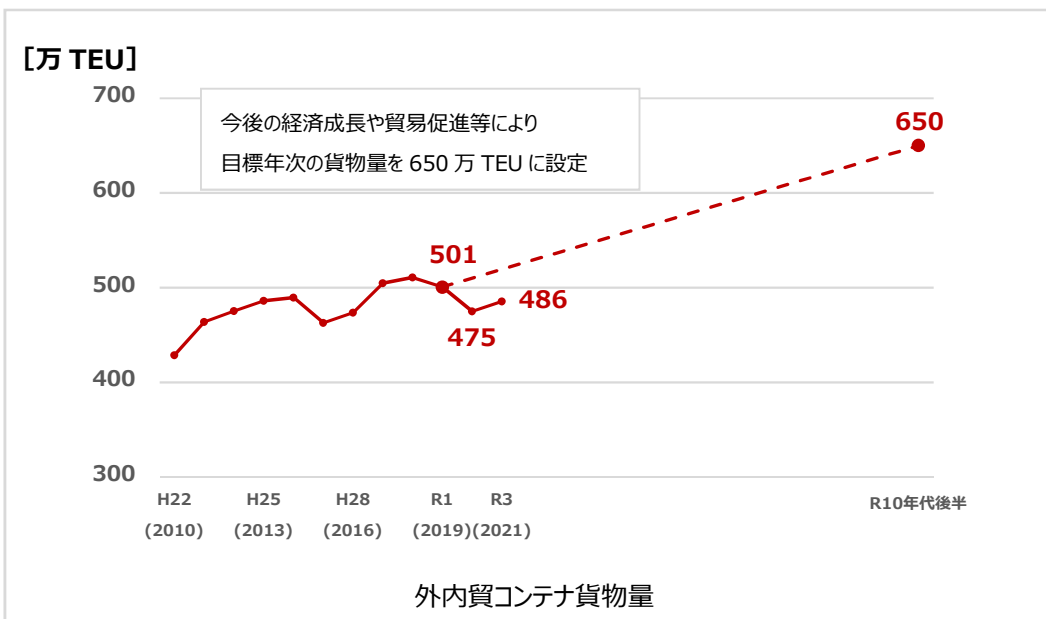
取扱貨物量	外貿 （うち外貿コンテナ貨物 在来貨物等）	6,320 万トン （6,150 万トン [590 万 TEU] 170 万トン）
	内貿 （うち内貿ユニット貨物 国際フィーダー貨物※ フェリー貨物 在来貨物等）	4,580 万トン （1,360 万トン [20 万 TEU] 190 万トン [40 万 TEU] 1,260 万トン 1,770 万トン）
	合計 （うち外内貿コンテナ貨物）	10,900 万トン （ [650 万 TEU] ）
船舶乗降旅客数		540 万人

※国際フィーダー貨物：国際戦略港湾などで外航コンテナ船に積み替えられて輸出入される国内貨物

貨物	コンテナ貨物	ユニット貨物	フェリー貨物	在来貨物
船舶				
荷役	<ul style="list-style-type: none"> <li>ガントリークレーンによりコンテナ貨物を揚げ積み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>主にトラクタヘッドによりシャーシ貨物を揚げ積み</li> <li>乗用車が乗降</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗用車やトラックが乗降</li> <li>トラクタヘッドによりシャーシ貨物を揚げ積み</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本船クレーン、陸上クレーンにより貨物を揚げ積み</li> <li>アンローダーにより貨物を揚げ積み</li> </ul>
荷姿	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンテナ（20ft、40ft）</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>主にシャーシ（無人）、乗用車、コンテナ（12ft）</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>主にトラック、乗用車、シャーシ（無人）</li> </ul> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>ばら貨物</li> </ul> 

貨物輸送の特徴

出典：船社HP等より東京都作成



## 2 港湾施設の規模及び配置計画

### (1) 外内貿コンテナ埠頭の機能拡充

- 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埠頭を整備し、既存埠頭を再編整備する。
- 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。

#### [計画の内容]

- **新海面処分場コンテナ埠頭の機能拡充**
  - ・Z0、Z2（水深-15m~-16m、延長 600m） **【今回計画】**
  - ・Z1（水深-16m~-16.5m、延長 420m） **【既定計画】**
  - ・新規埠頭計画に伴い、既定計画である15号地コンテナ埠頭計画を削除 **【今回計画】**
- 青海コンテナ埠頭の機能拡充
  - ・岸壁増深（A3~A4） **【既定計画】**
- 大井コンテナ埠頭の機能拡充
  - ・岸壁増深・拡張（o8等） **【既定計画】**
- 品川コンテナ埠頭の機能拡充
  - ・岸壁増深・拡張 **【既定計画】**



大井コンテナ埠頭



青海コンテナ埠頭

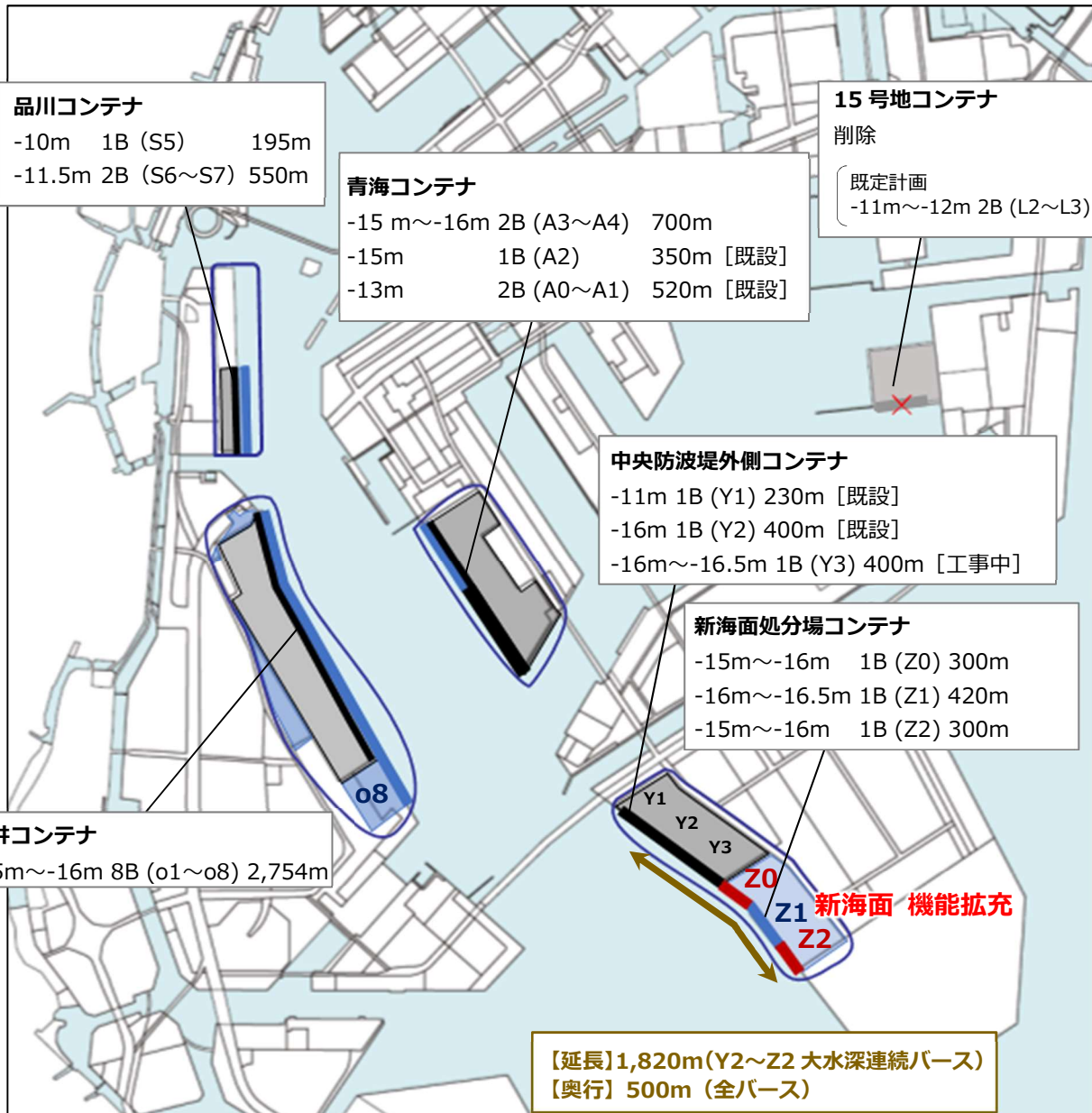


中防外・新海面コンテナ埠頭



品川コンテナ埠頭





埠頭名	水深	バース数	(バース名)	岸壁延長
-----	----	------	--------	------



中防外コンテナ埠頭

- 凡 例
- : 今回計画 (第9次改訂で新たに計画する岸壁)
  - : 既定計画 (第8次改訂から継続して計画する岸壁)
  - : 既設 (供用している岸壁) または工事中
  - : 既定計画 (第8次改訂から継続して計画する埠頭用地)
  - : 既設 (供用している埠頭用地) または工事中
  - : 効率的な運営を特に促進する区域
  - × : 計画削除

外内貿コンテナ埠頭計画

## (2) 内貿ユニットロード埠頭・フェリー埠頭の機能拡充

- 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埠頭を整備し、既存埠頭を再編整備する。
- AI 等の最先端技術の積極的な活用などにより、ヤード内荷役作業を効率化する。

### [計画の内容]

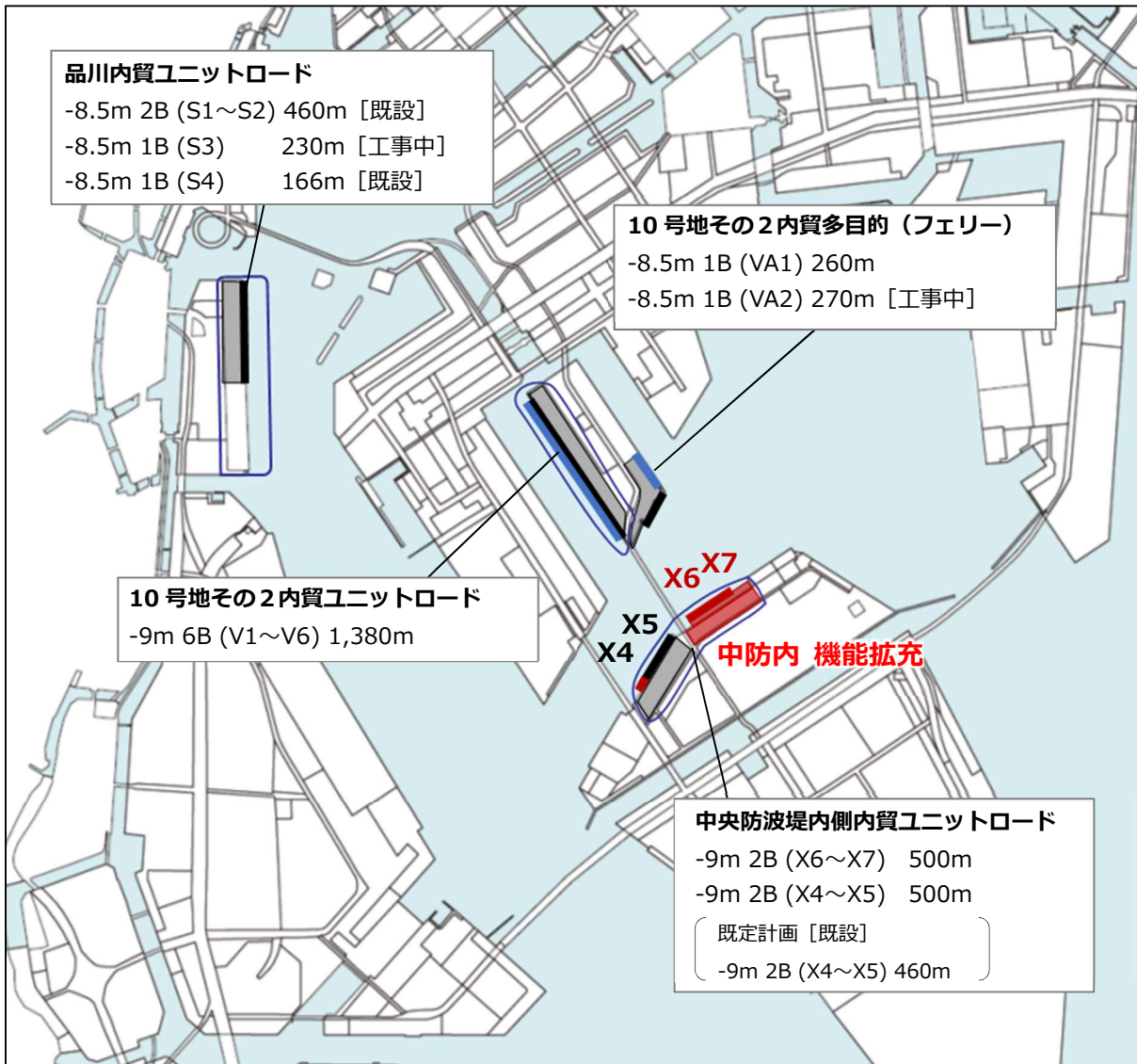
- **中央防波堤内側内貿ユニットロード埠頭の機能拡充**
  - ・X6～X7（水深-9m、延長 500m） **【今回計画】**
  - ・X4～X5（水深-9m、延長 460m）の延長を 500m に延伸 **【今回計画】**
- 10号地その2内貿ユニットロード埠頭の機能拡充
  - ・岸壁増深・拡張 **【既定計画】**
- 10号地その2内貿多目的（フェリー）埠頭の機能強化 **【既定計画】**



内貿ユニットロード埠頭



フェリー埠頭



品川内貿ユニットロード埠頭

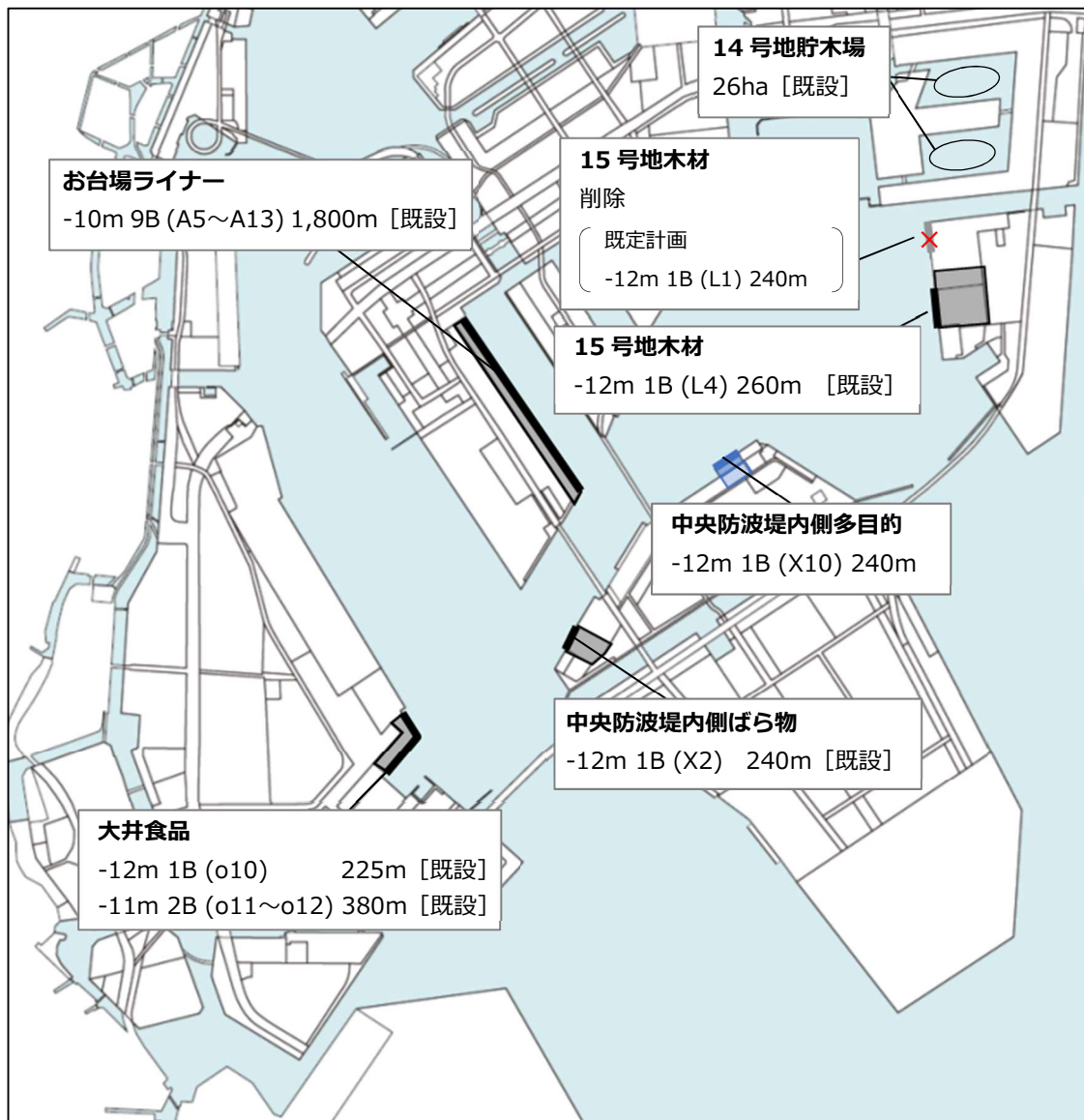
- 凡例
- : 今回計画（第9次改訂で新たに計画する岸壁）
  - : 既定計画（第8次改訂から継続して計画する岸壁）
  - : 既設（供用している岸壁）または工事中
  - : 今回計画（第9次改訂で新たに計画する埠頭用地）
  - : 既設（供用している埠頭用地）または工事中
  - : 効率的な運営を特に促進する区域

内貿ユニットロード埠頭・フェリー埠頭計画

### (3) 在来埠頭等の機能確保

#### ◆ 外貿在来埠頭

➤ 係留施設の利用状況に合わせ、15号地木材埠頭の配置計画を変更する。【今回計画】



大井食品埠頭

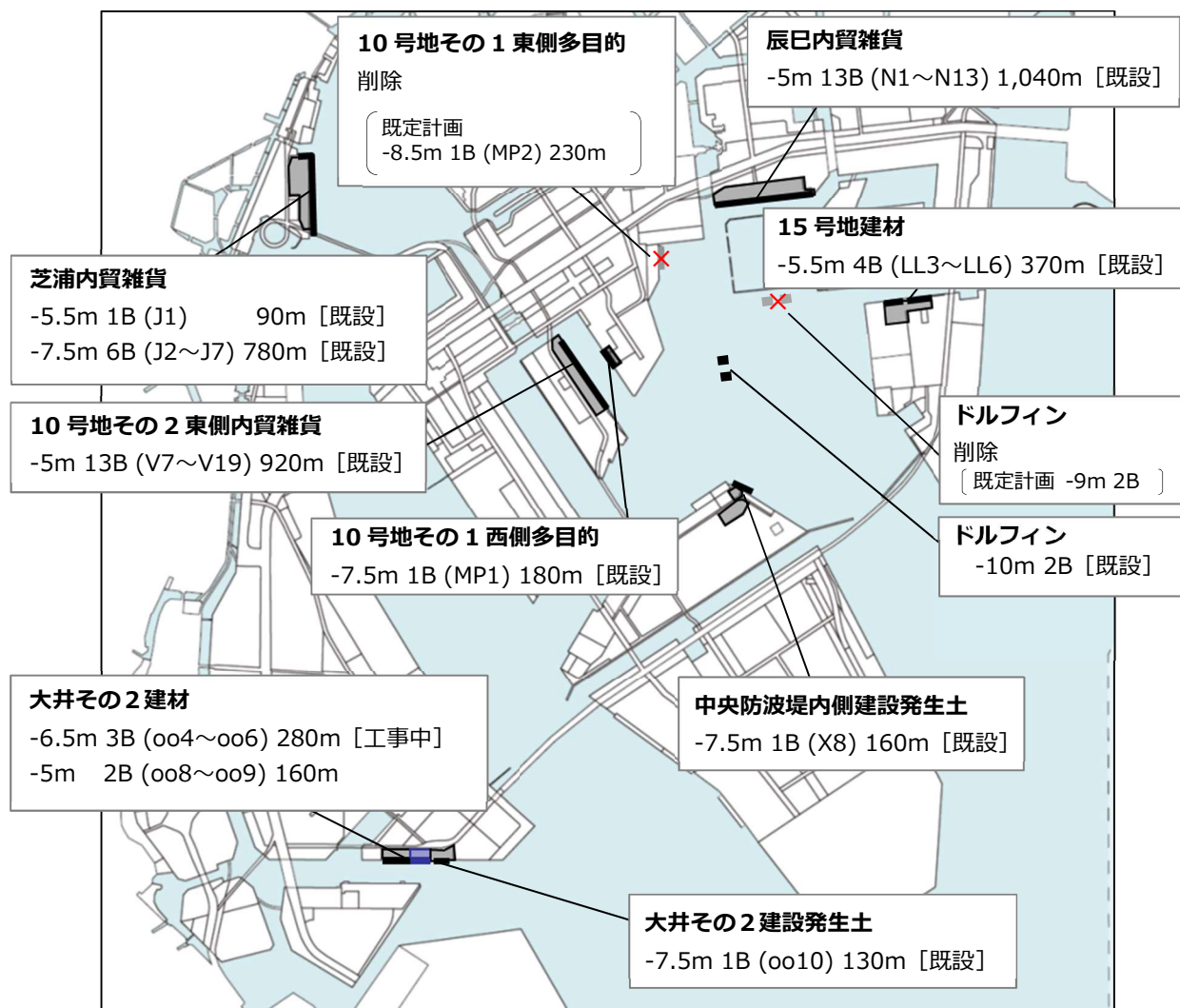
凡例	
	: 既定計画 (岸壁)
	: 既設 (岸壁)
	: 既定計画 (埠頭用地)
	: 既設 (埠頭用地)
	: 計画削除

外貿在来埠頭計画



◆ 内貿在来埠頭等

- 10 号地その 1 東側多目的埠頭は、係留需要がないことから埠頭計画を削除する。  
【今回計画】
- 15 号地コンテナ埠頭の航路・泊地計画の削除に伴い、ドルフィンの配置計画を変更する。  
【今回計画】



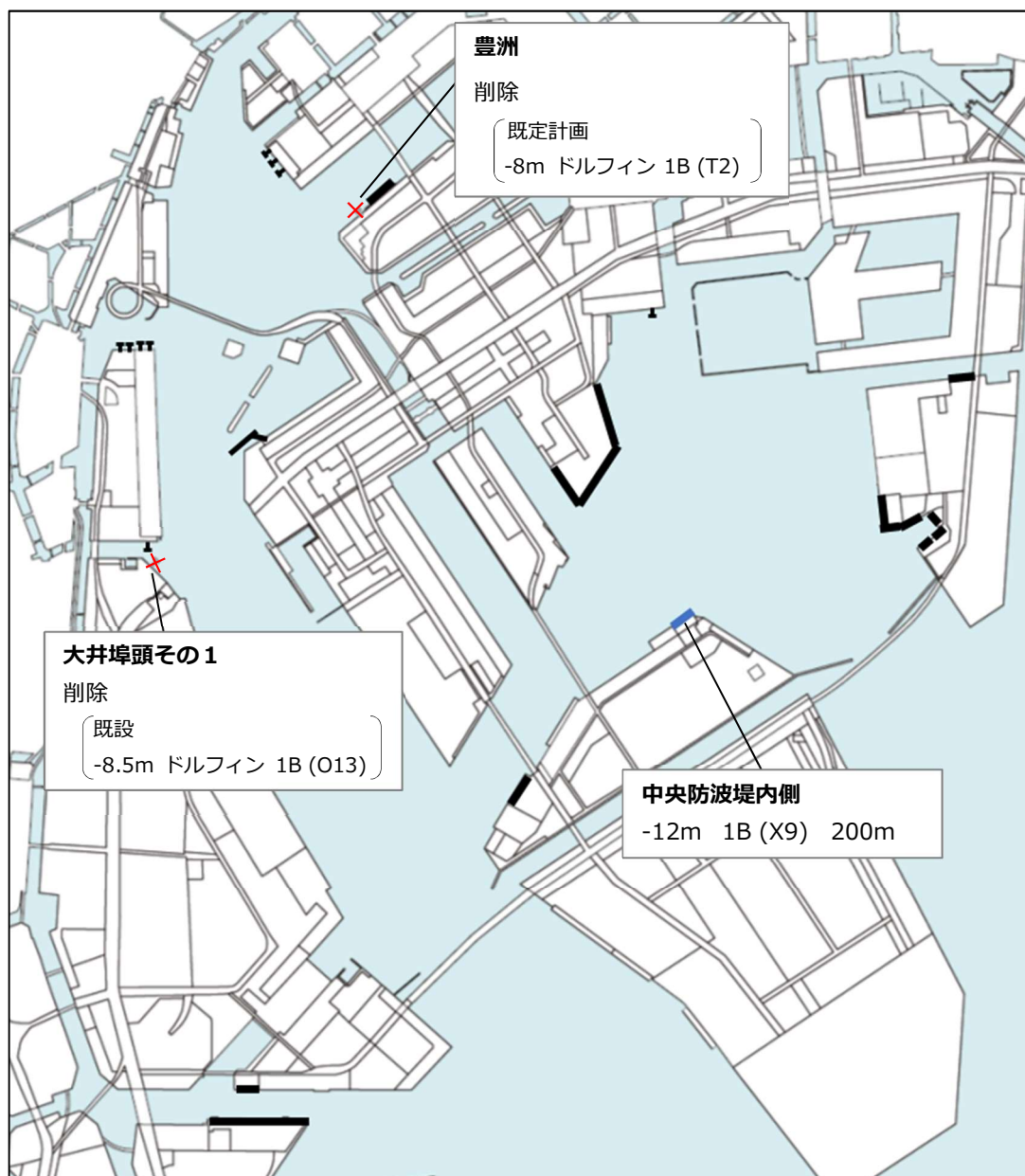
大井その2 建材埠頭

凡 例	
	: 既定計画 (岸壁)
	: 既設または工事中 (岸壁)
	: 既定計画 (埠頭用地)
	: 既 設 (埠頭用地)
	: 計画削除

内貿在来埠頭計画

◆ 専用埠頭

- 背後地等の利用状況に合わせ、大井埠頭その1と豊洲のドルフィンを削除する。  
【今回計画】



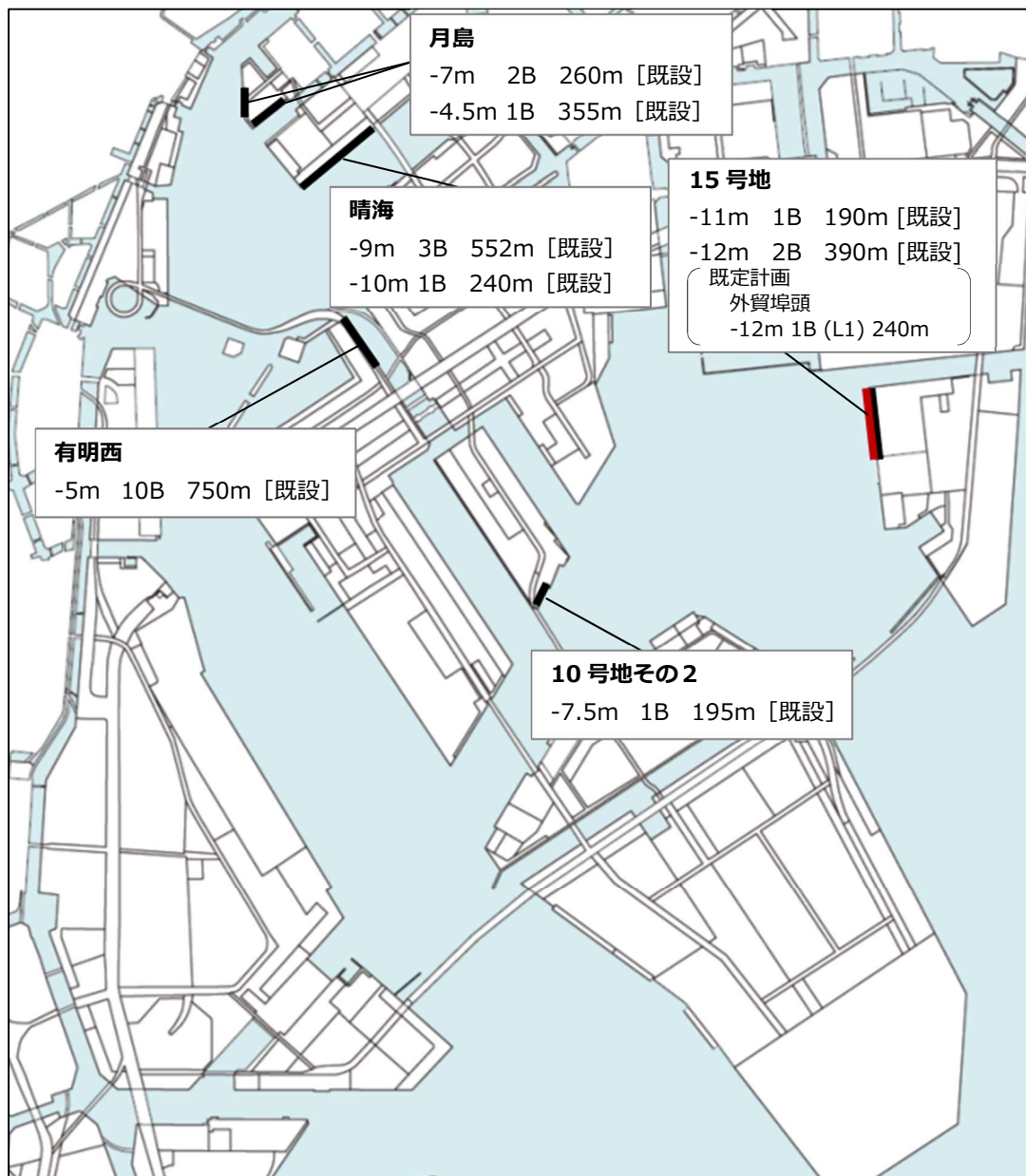
台場（官庁船）

凡 例	
	: 既定計画
	: 既 設
	: 既設、計画の削除

専用埠頭計画

◆ 物資補給岸壁

- 官公庁船や多目的な船舶等の係留需要に対応するため、15号地に物資補給岸壁を新規に計画する。【今回計画】



月島埠頭

凡 例	
<span style="color: red;">—</span>	: 今回計画 (岸壁)
<span style="color: black;">—</span>	: 既 設 (岸壁)

物資補給岸壁計画



◆ 小型船だまり

- 東京港を支えるタグボートやパイロットボート、土運船や台船などの作業船等、様々な船舶の係留場所の確保など、適切な機能配置により、限られた港湾空間の効率的な運用を図る。【既定計画】



芝浦小型船だまり

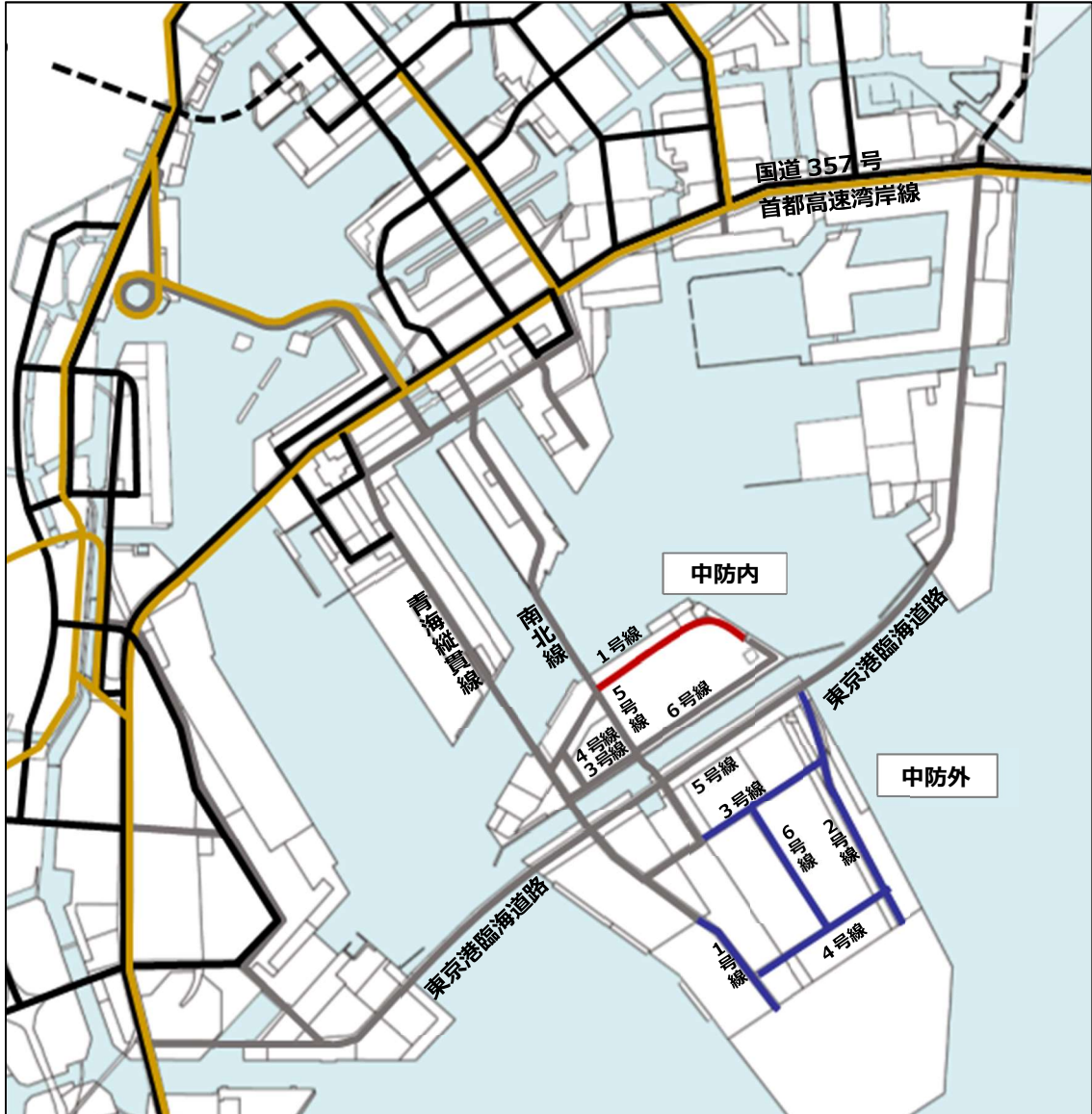
凡 例	
<span style="color: blue;">—</span>	: 既定計画
<span style="color: black;">—</span>	: 既 設

小型船だまり計画



#### (4) 臨海部交通ネットワークの充実

- 中防内 1 号線の一部区間について、今後の交通需要を踏まえ車線数を 4 車線から 2 車線に変更する。【今回計画】



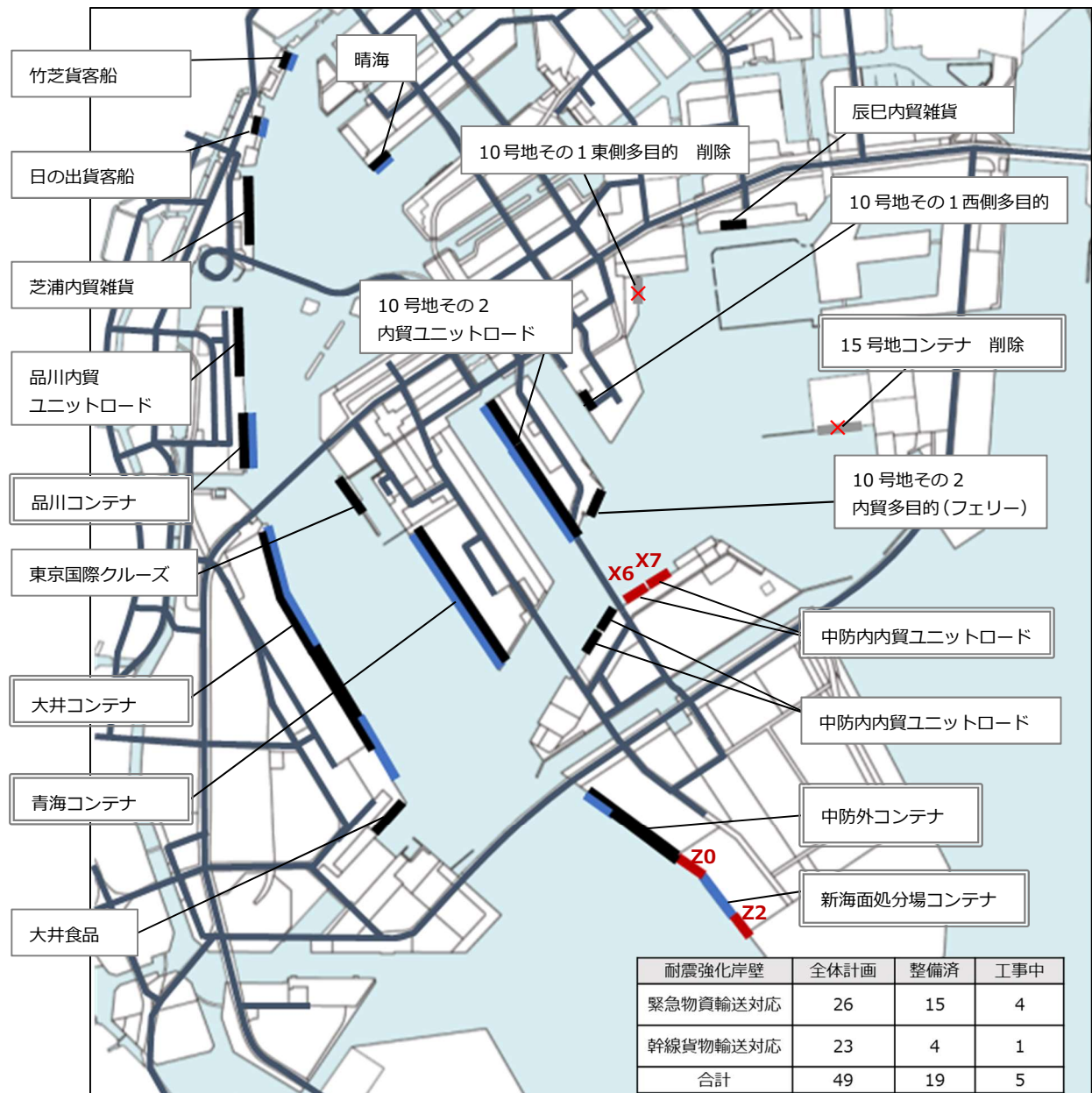
海の森大橋

凡 例	
<span style="color: red;">—</span>	: 今回計画 (臨港道路)
<span style="color: blue;">—</span>	: 既定計画 (臨港道路)
<span style="color: grey;">—</span>	: 既 設 (臨港道路)
<span style="color: black;">—</span>	: 既設 (都市計画道路)
<span style="color: black;">- - -</span>	: 計画 (都市計画道路)
<span style="color: yellow;">—</span>	: 高速道路

臨港交通施設計画

## (5) 大規模地震対策施設の拡充

- ▶ 緊急物資の輸送に対応する耐震強化岸壁<sup>※1</sup>について、埠頭計画の変更に伴い、10号地その1東側多目的埠頭を計画削除し、中央防波堤内側内貿ユニットロード埠頭の配置を変更する。【今回計画】
- ▶ 幹線貨物の輸送に対応する耐震強化岸壁<sup>※2</sup>について、埠頭計画の変更に伴い、15号地コンテナ埠頭を計画削除し、新海面処分場コンテナ埠頭及び中央防波堤内側内貿ユニットロード埠頭を新たに計画する。【今回計画】



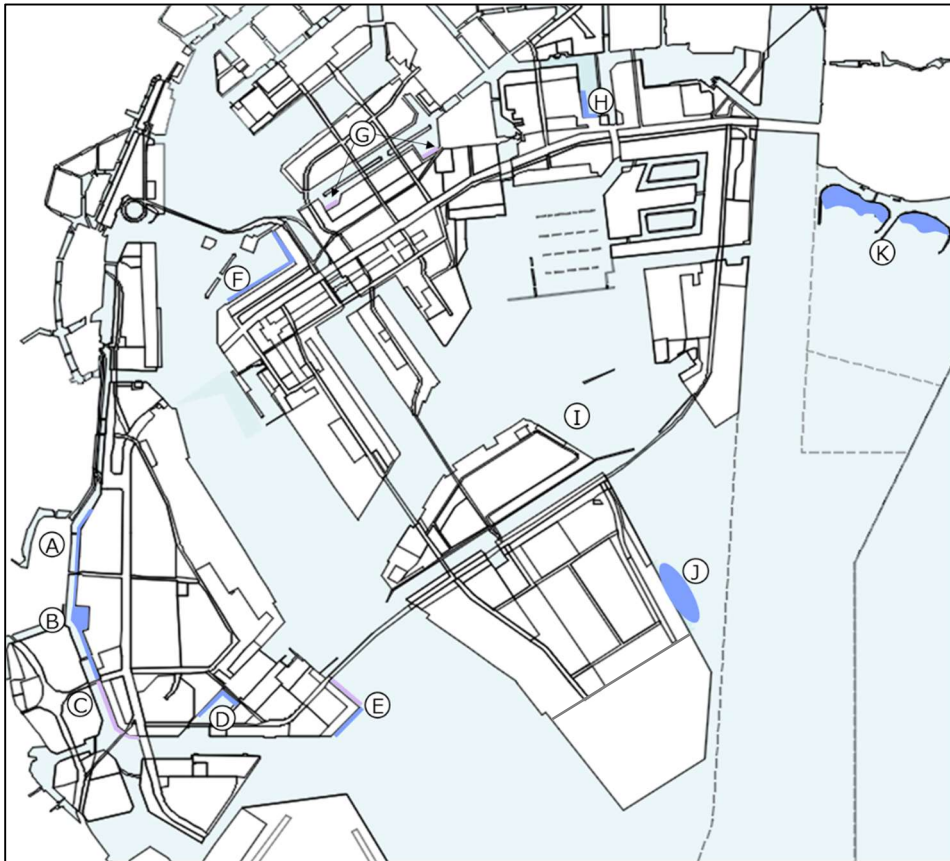
※1 大規模地震被災後に、緊急物資や避難者の海上輸送拠点となる岸壁  
 ※2 大規模地震被災後に、首都圏の経済活動が停滞しないよう、外貿コンテナ等の物流機能を確保する岸壁

凡例	
— (red) —	: 今回計画
— (blue) —	: 既定計画
— (black) —	: 既設または工事中
— (dark blue) —	: 緊急輸送道路
□ (white)	: 緊急物資輸送対応
□ (grey)	: 幹線貨物輸送対応
✕ (red)	: 計画削除

大規模地震対策施設計画

## (6) 海浜の造成・保全

- 海の森水上競技場及び小型栈橋の整備状況に合わせ、中央防波堤地区の海浜計画を削除する【今回計画】



東京港野鳥公園

凡 例	
<span style="color: purple;">—</span>	: 既定計画 (海浜)
<span style="color: blue;">—</span>	: 既 設 (海浜)

### 海浜計画

海浜	延長 (m)	状況	海浜	延長 (m)	状況
① 京浜運河緑道公園	850	既設	⑥ お台場海浜公園	1,400	既設
② 大井ふ頭中央海浜公園	1,500	既設	⑦ 有明親水海浜公園	500	既定計画
③ 東海ふ頭公園	900	既定計画	⑧ 辰巳の森海浜公園	520	既設
④ 東京港野鳥公園	850	既設	⑨ 海の森公園	400	既定計画の削除
⑤ 城南島海浜公園	600	既定計画	⑩ 中央防波堤沖	1,000	既設
⑥ 城南島海浜公園	500	既設	⑪ 葛西海浜公園	1,600	既設

### 海浜一覧


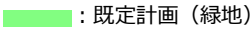
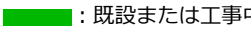
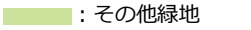


## (7) 緑地の整備推進

- 臨海副都心の利用状況に合わせ、水の広場公園を計画に追加する。【今回計画】



水の広場公園

凡 例	
	: 今回計画 (緑地)
	: 既定計画 (緑地)
	: 既設または工事中 (緑地)
	: その他緑地

緑地計画



緑地	面積 (ha)	状況	緑地	面積 (ha)	状況
① 竹芝ふ頭ターミナル	0.8	既設	⑳ お台場海浜公園	10.0	既設
② 日の出ふ頭公園	2.2	既定計画	㉑ 水の広場公園	4.6	今回計画 (既設)
③ 芝浦北ふ頭公園	0.5	既定計画	㉒ 青海中央ふ頭公園	1.7	既設
④ 芝浦南ふ頭公園	1.0	既設	㉓ 青海中央ふ頭公園	1.2	既定計画
④ 芝浦南ふ頭公園	1.0	既定計画	㉔ 青海南ふ頭公園	2.8	既設
⑤ 品川北ふ頭公園	0.7	既設	㉕ 暁ふ頭公園	2.0	既設
⑥ 晴海ふ頭公園	3.6	既設	㉖ 暁ふ頭公園	1.7	既定計画
⑥ 晴海ふ頭公園	3.0	既定計画	㉗ 有明北緑道公園	1.2	既設
⑦ 晴海緑道公園	3.6	既設	㉘ 有明親水海浜公園	5.2	既設
⑧ 晴海臨海公園 (区管理)	3.0	既設	㉙ 有明親水海浜公園	13.1	既設 (工事中)
⑨ 春海橋公園	2.0	既設	㉚ 有明テニスの森公園	15.8	既設
⑨ 春海橋公園	0.1	既設 (工事中)	㉛ 辰巳の森海浜公園	24.6	既設 (工事中)
⑩ 豊洲ぐるり公園 (区管理)	14.5	既設	㉜ 辰巳の森緑道公園	14.2	既設
⑪ みなとが丘ふ頭公園	5.0	既設	㉝ 夢の島緑道公園	12.1	既設
⑫ 大井ふ頭中央海浜公園	47.5	既設	㉞ 新木場公園	0.9	既設
⑬ 東海ふ頭公園	5.1	既設 (工事中)	㉟ 新木場緑道公園	5.3	既設
⑬ 東海ふ頭公園	2.4	既定計画	㊱ 若洲ふ頭公園	1.5	既定計画
⑭ 東京港野鳥公園	21.4	既設	㊲ 若洲海浜公園	68.5	既設
⑭ 東京港野鳥公園	0.3	既設 (工事中)	㊳ 海の森公園	83.2	既設 (工事中)
⑮ 昭和島南緑道公園	3.9	既定計画	㊴ 海の森公園	11.0	既定計画
⑯ 京浜島ふ頭公園	1.4	既設	㊵ 中央防波堤内側ふ頭公園	1.2	既定計画
⑰ 京浜島つばさ公園	3.5	既設	㊶ 中央防波堤外側海浜公園	85.7	既定計画
⑱ 城南島ふ頭公園	1.4	既設			
⑲ 城南島海浜公園	13.1	既設			
⑲ 城南島海浜公園	1.8	既定計画			

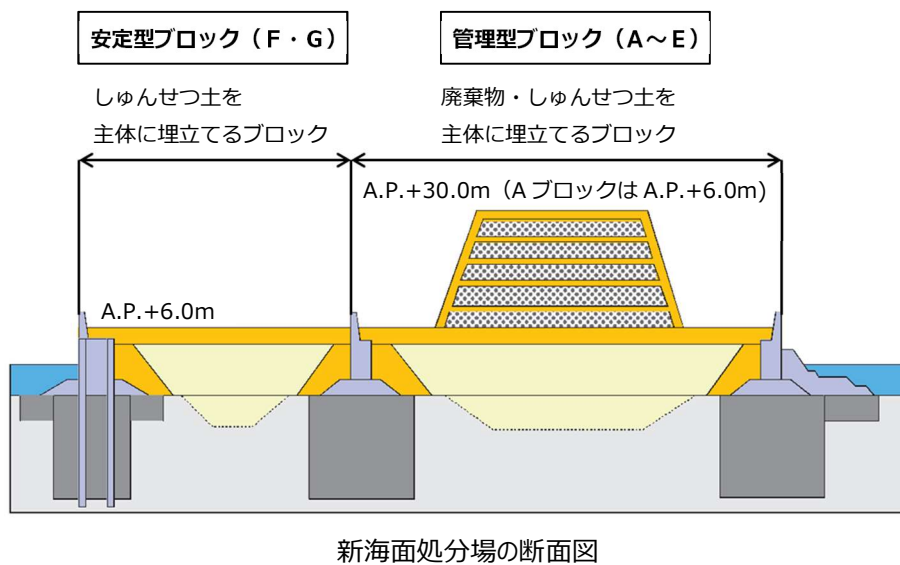
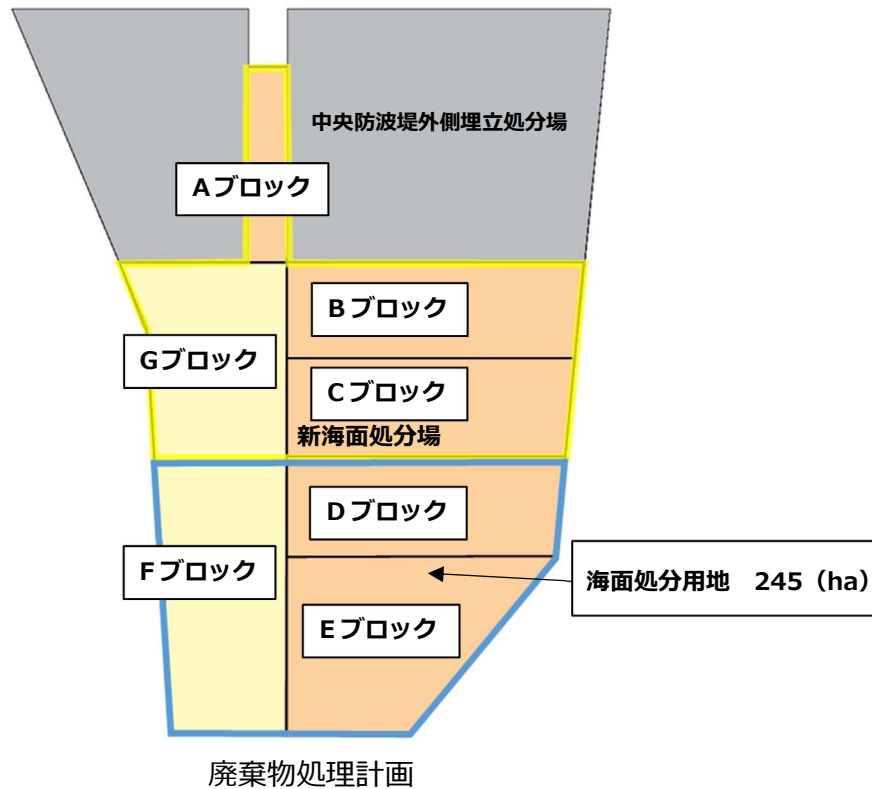
### 緑地一覧



春海橋公園

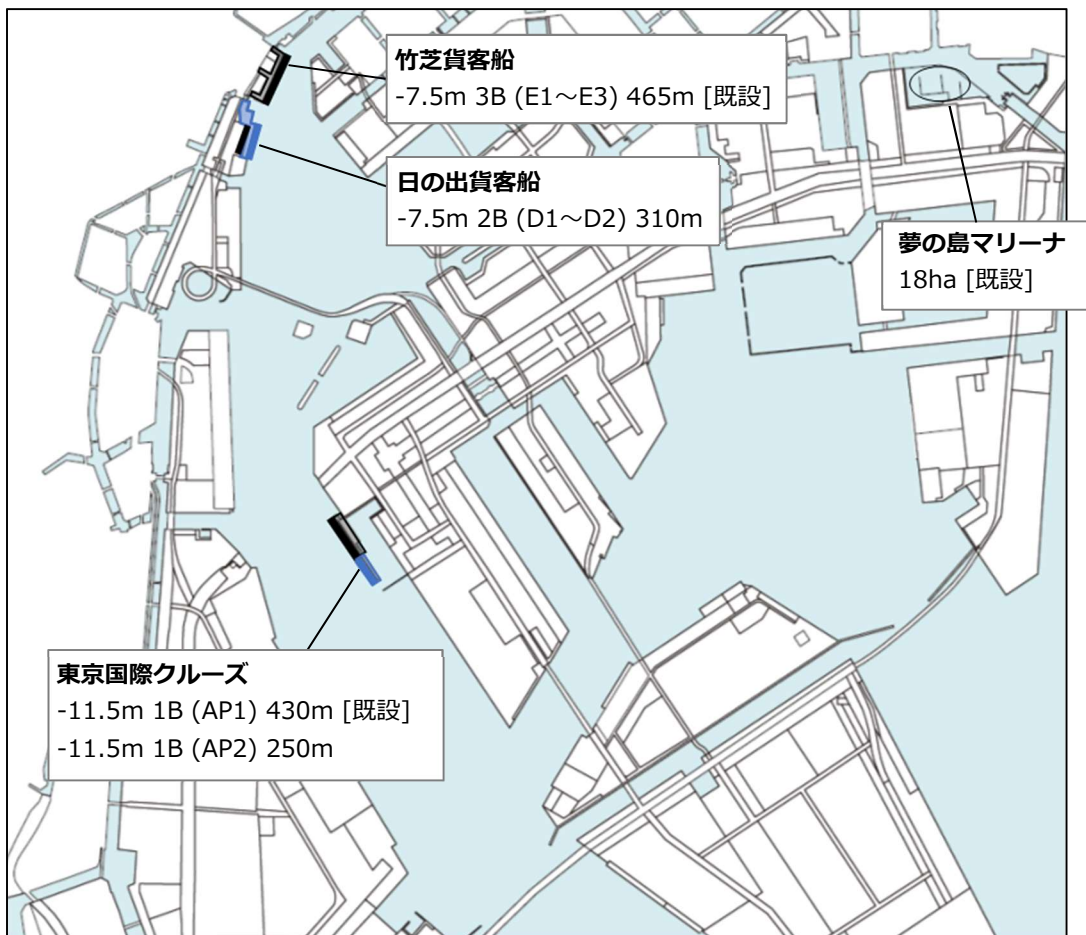
## (8) 廃棄物最終処分場の確保

- 東京の内陸部では、廃棄物最終処分場の確保が困難であるため、循環利用できない廃棄物等を適正に処分する海面処分用地（245ha）を確保する。【既定計画】



## (9) クルーズ客船の受入れ機能拡充

- 今後のクルーズ客船等の寄港ニーズに対応するため、東京国際クルーズ埠頭において、2バース体制を確保する。【既定計画】
- 竹芝埠頭や日の出埠頭では、東京都の島しょ地域への航路や湾内クルーズ等に対応した貨客船埠頭を確保する。【既定計画】



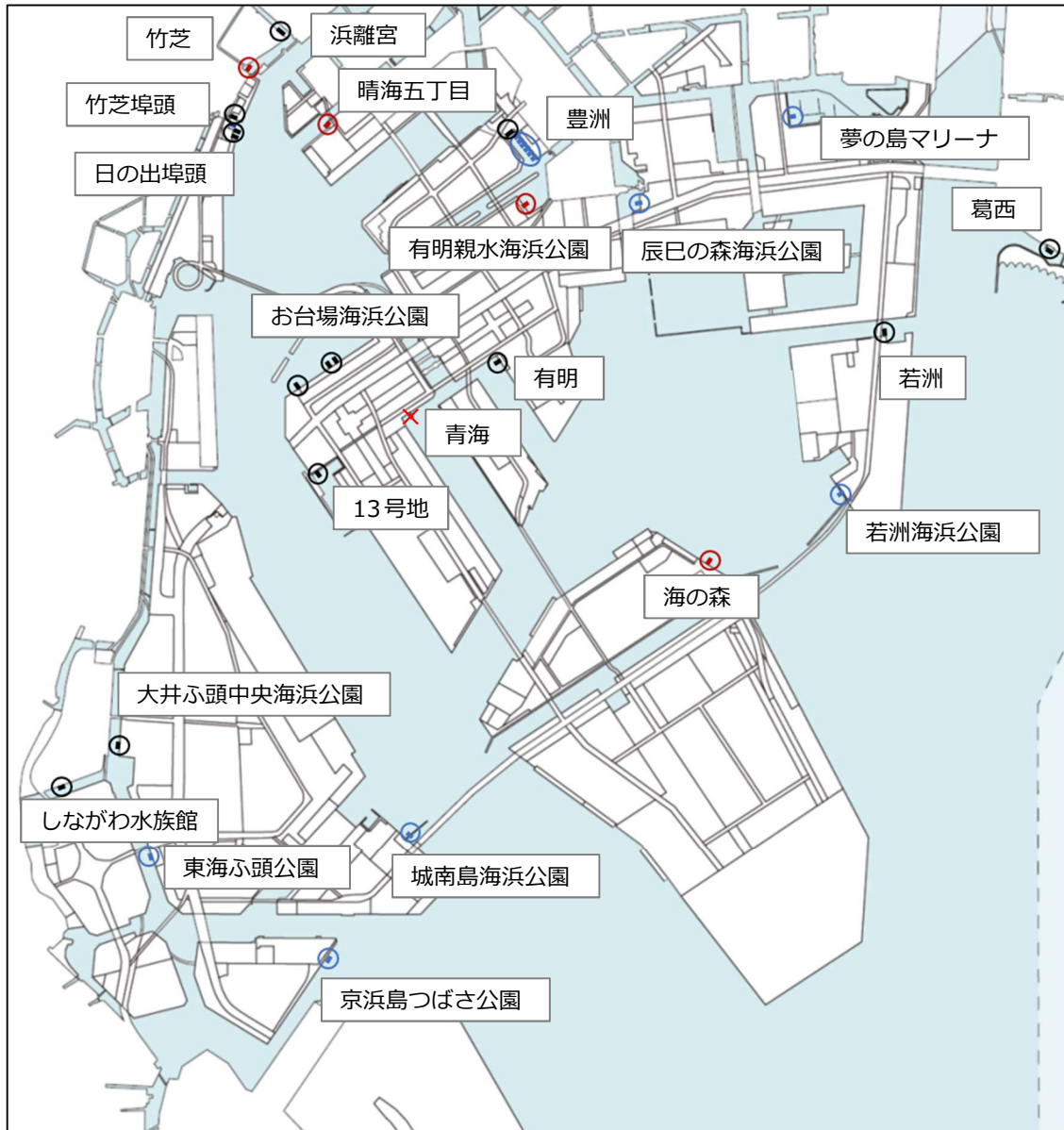
竹芝貨客船埠頭

凡 例	
	: 既定計画 (岸壁)
	: 既 設 (岸壁)
	: 既定計画 (埠頭用地)
	: 既 設 (埠頭用地)

旅客船埠頭計画

## (10) 海上交通ネットワークの拡充

- ▶ 海上交通ネットワークを拡充するため、背後地のまちづくりや公園整備と合わせて整備した、竹芝、晴海五丁目、有明親水海浜公園、海の森の4か所の小型栈橋を計画に追加する。【今回計画】



海の森

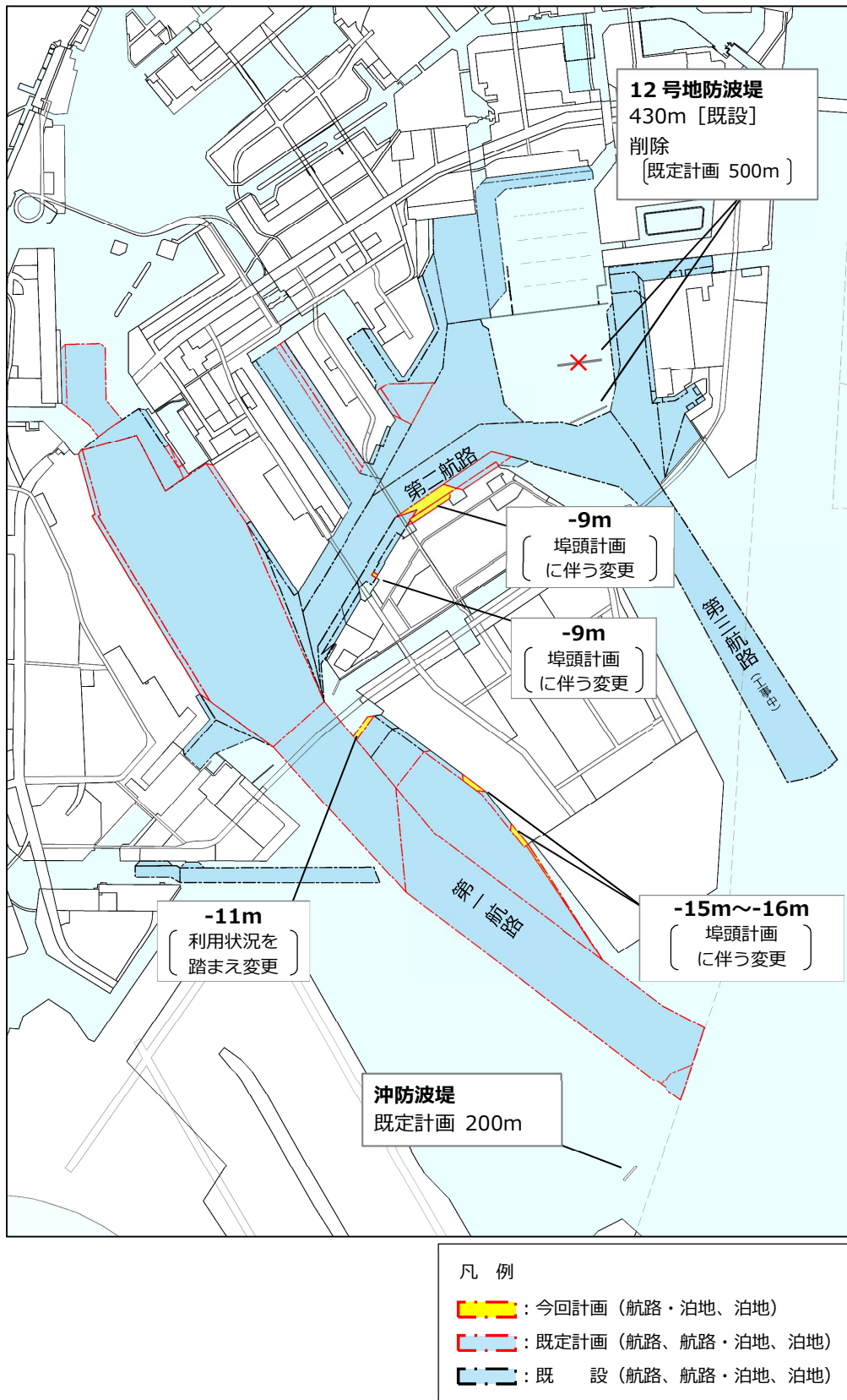
凡 例	
○ (Red)	: 今回計画 (小型栈橋)
○ (Blue)	: 既定計画 (小型栈橋)
○ (Black)	: 既 設 (小型栈橋)
×	: 既設の削除

小型栈橋計画



(11) 水域施設等の確保

➤ 埠頭計画や利用状況を踏まえ、水域施設計画を変更する。【今回計画】



水域施設計画

### 3 土地造成及び土地利用計画

東京港は、港湾機能や交通機能と共に、住宅・商業施設等の都市機能や人々の憩いの場となる海上公園など、多様な機能を有している。

第9次改訂港湾計画においては、埠頭計画の変更や都市的利用への転換などにより、各地区において必要な土地利用計画の変更を行う。

[ha]					
埠頭用地	交流厚生用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
-22.2	-42.6	+38.0	+0.5	+4.6	-21.7

※ 土地利用計画に変更のある用途のみ記載

埠頭用地：係留施設と一体となって港湾貨物の荷さばき、船舶乗降旅客の取扱等を行うための用地

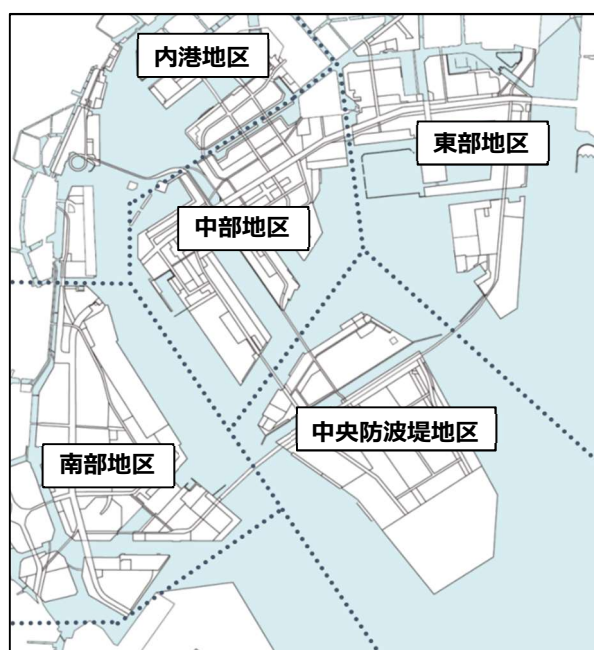
交流厚生用地：港湾を通じた人的・経済的な国内外の様々な交流活動を推進する施設、又は、  
港湾におけるレクリエーション活動の用に供する施設、及びこれらに付随する施設のための用地

都市機能用地：一般的に都市機能の用に供する用地

8次改訂から9次改訂への面積増減

[ha]										
埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	危険物取扱施設用地	緑地	廃棄物処理施設用地	海面処分用地	合計
556	840	33	227	613	1,626	6	707	103	245	4,956

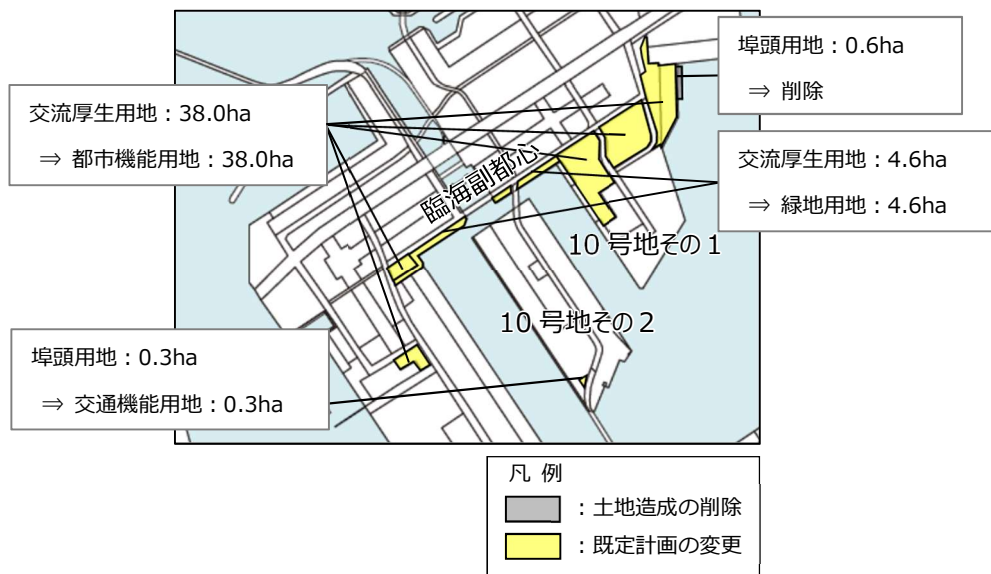
9次改訂の土地利用計画



東京港位置図

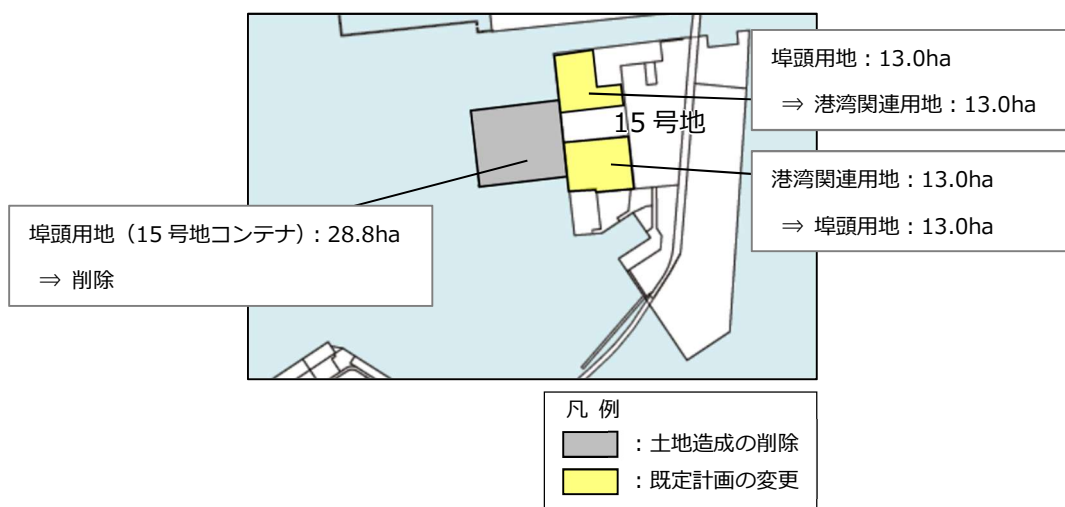
## (1) 中部地区

- 臨海副都心の交流厚生用地（42.6ha）を都市機能用地（38.0ha）及び緑地（4.6ha）に変更。
- 10号地その1東側多目的埠頭（0.6ha）の計画削除による埠頭用地の減少。
- 10号地その2の埠頭用地（0.3ha）を交通機能用地（0.3ha）に変更。



## (2) 東部地区

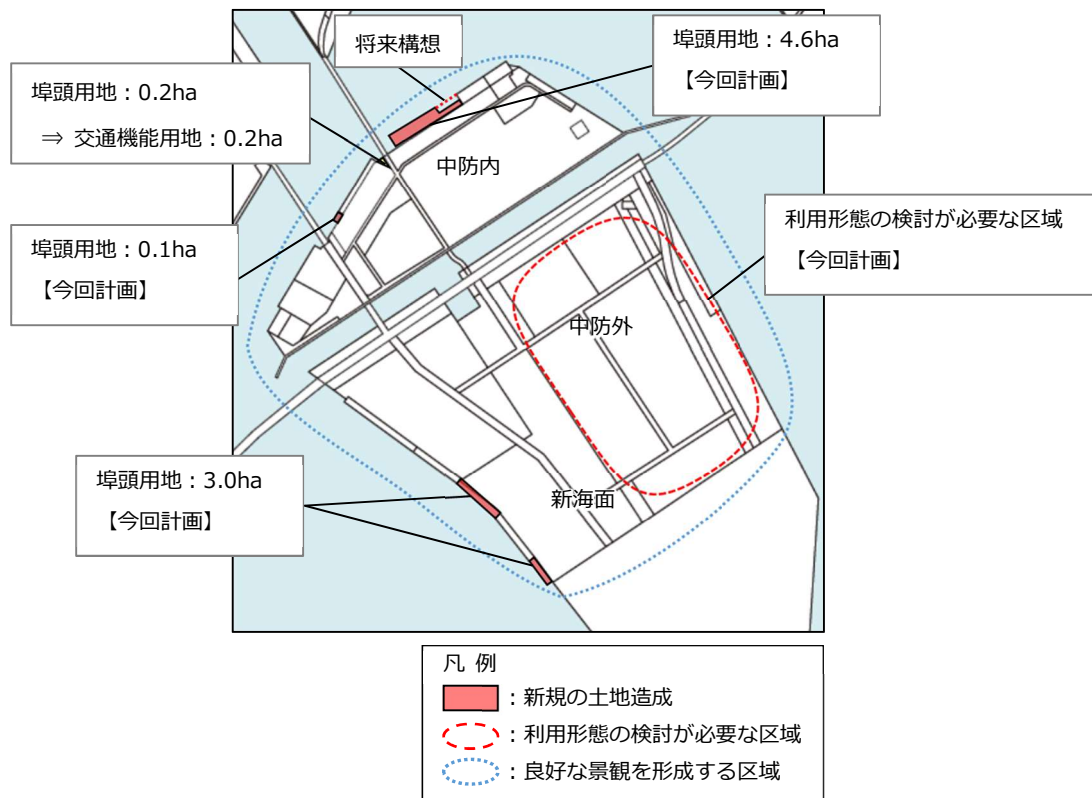
- 15号地コンテナ埠頭（28.8ha）の計画削除による埠頭用地の減少。
- 15号地木材埠頭の配置変更に伴い、埠頭用地及び港湾関連用地<sup>※</sup>の配置を変更する。



港湾関連用地：港湾における物流・人流などの輸送活動の増進を図り、また、これらの活動を支援する施設のための用地

### (3) 中央防波堤地区

- 新海面処分場コンテナ埠頭（3.0ha）、中央防波堤内側内貿ユニットロード埠頭等（4.6ha）の新規計画による埠頭用地の増加。
- 中央防波堤内側内貿ユニットロード埠頭の埠頭用地（0.2ha）を交通機能用地（0.2ha）に変更。
- 中央防波堤外側地区は、将来の技術開発や社会情勢の変化、利用状況等に対応するため、利用形態の検討が必要な区域を設定する。



- 中央防波堤地区（海面処分用地を除く。）において、良好な景観を形成する区域を設定する。【既定計画】
- 内貿貨物の需要動向等を踏まえ、引き続き埠頭計画の拡張について検討が必要であると想定されるため、中央防波堤内側の内貿埠頭岸壁を将来構想とする。



#### (4) 港湾空間のゾーニング

---

東京港の港湾空間を物流機能、都市機能、旅客・マリーナ機能及び環境機能にゾーニングし、それぞれの機能を高めるとともに、調和と秩序ある空間を形成するため、以下のように利用する。

➤ 物流機能ゾーン

内港地区・南部地区・中部地区・東部地区及び中央防波堤地区の航路及び航路・泊地沿いは、港湾荷役など物流にかかる活動の場であり、港湾施設・倉庫などの物流施設の利用に供するゾーンとする。

➤ 都市機能ゾーン

内港地区の豊洲・晴海や運河周辺、中部地区の臨海副都心などは、業務・商業・居住機能に加え、観光・交流機能を発揮するゾーンとする。

➤ 旅客・マリーナ機能ゾーン

内港地区の竹芝・日の出・晴海、中部地区の青海、東部地区の夢の島・若洲は、旅客船やプレジャーボート・ヨットなど、観光・レクリエーションの船の利用に供するゾーンとする。

➤ 環境機能ゾーン

南部地区・中部地区・東部地区の運河沿い、中央防波堤地区東側及び羽田地区東側の水域沿い、葛西沖地区は、人や生物に優しい環境を創出し、人と海・港をつなぐゾーンとする。

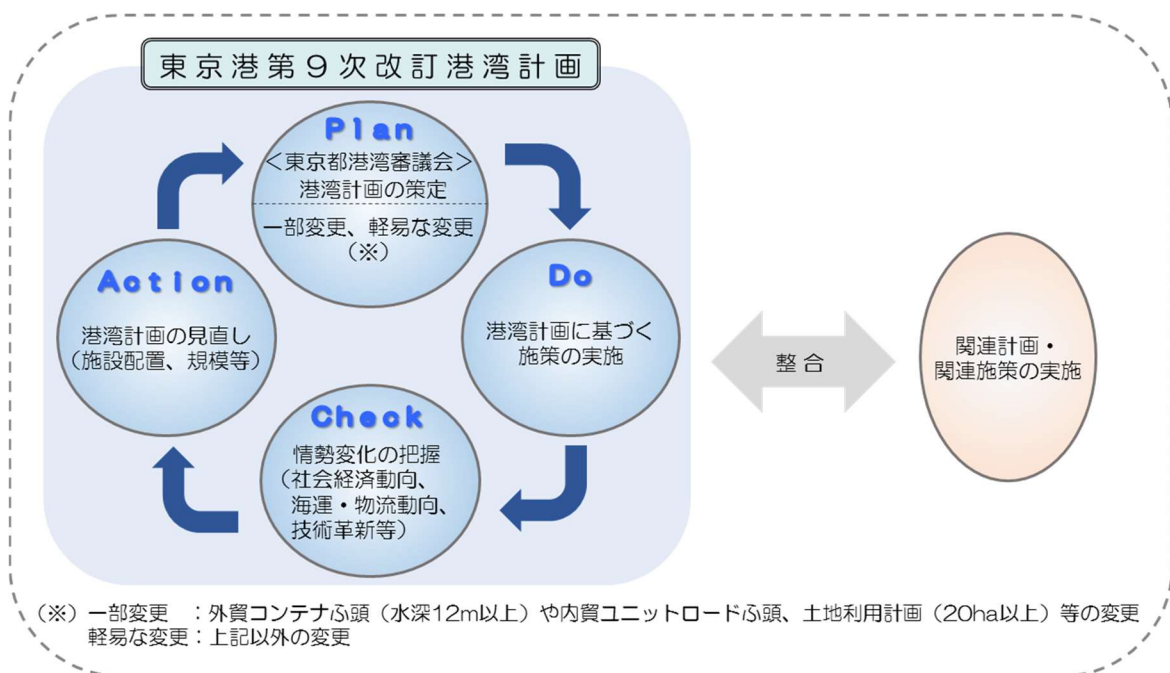
## IV進化し続ける未来創造港湾 東京港の実現に向けて

### 1 検証の仕組み（PDCA）

港湾計画は、計画期間が概ね 10 年となるため、情勢変化の把握を適宜行い、検証を実施していく必要がある。

そのため、港湾計画の内容について、PDCA サイクルにより確認するとともに、関連計画等との整合を確認し、必要に応じて港湾計画の変更等の見直しを行っていく。

なお、目標計画年次に近づく場合や社会情勢の大幅な変化等が生じた場合には、港湾計画の改訂に向けた検討に着手していく。



目標計画年次に近づく場合  
社会情勢の大幅な変化が生じた場合等

港湾計画改訂に向けた検討

PDCA サイクルのイメージ

### 2 貨物需要等の状況に応じた既存ストックの活用

東京港を取り巻く情勢は刻々と変化しており、様々な要請の中には短い期間での対応が求められる取組もある。一方、埠頭等の港湾施設の整備には長期間を要する。

このため、貨物需要等の状況に応じて既存ストックやヤード、水域を暫定的に活用するなど、柔軟に対応していく。

### 3 世界・国内の港湾、関係機関等との連携

本港湾計画における物流、防災・維持管理、環境、観光・水辺のまちづくりの各分野の施策については、複雑かつ多様化・高度化している。また、世界的に大きな潮流となっているSDGsやESGの理念を踏まえ、環境との共生や脱炭素社会、循環型社会の構築が求められている。こうした取組においては、港湾部局だけでは実施できない事項や十分に効果が発揮されない事項も多い。

このため、施策の展開に際しては、都の関係部局や地元自治体、国、事業者等と連携し多角的な視点を持って取り組んでいく。

また、港湾における新たな技術の導入や防災・環境の施策等においては、京浜港をはじめとした国内各港、世界の港湾と連携して取り組んでいく。

### 4 港の仕事のPR・快適で働きやすい環境の実現

近年、生産年齢人口の減少などを背景に港で働く人々の担い手不足が急速に顕在化してきている。

未来の東京港の発展のためには、港の仕事の魅力を伝えることや知ってもらうことが重要である。

このため、東京都は学生・一般向けの東京港視察ツアーやオンライン現場見学会の開催、東京臨海部広報展示室「TOKYO ミナトリエ」、SNS等を活用したわかりやすい情報発信など、東京港の必要性や魅力をわかりやすくPRするとともに、東京港における仕事の認知度・イメージの向上に取り組んでいく。

また、港で働く人々にとって快適で働きやすい環境を確保するため、女性の活躍や高齢者雇用の高まりにも配慮し、DXの活用などによる作業環境の向上や福利厚生施設の充実等に取り組んでいく。



東京港親子見学会



将来イメージ





<資料> 用語説明

用語	説明
AI	人工知能 Artificial Intelligence の略
DX	デジタル技術を浸透させることで人々の生活をよりよいものへと変革することを目指すもの Digital Transformation の略
EC	電子商取引 Electronic Commerce の略
ESG	企業等が長期的に成長するために必要な観点 Environment、Social、Governance の略
FC	燃料電池 水素と酸素との電気化学反応によって、直接電気エネルギーに変換する装置 Fuel Cell の略
IoT	モノのインターネット あらゆる物がインターネットにつながることによって実現するサービス Internet of Things の略
RCEP	日本、中国、韓国、豪州、ニュージーランド、ASEAN 加盟 10 カ国が結ぶ地域的な包括的経済連携 Regional Comprehensive Economic Partnership Agreement の略
RORO 船	本船に備えられたランプウェイにより、トラックやシャーシが自走又は牽引により出入りする船 Roll On Roll Off ship の略
SDGs	国連において採択された 2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標 Sustainable Development Goals の略
TEU	20ft コンテナ 1 個を 1 TEU と換算したコンテナ個数を表す単位 (40ft コンテナ 1 個は 2TEU) Twenty-foot equivalent units の略
TOS	コンテナの管理、本船荷役計画、ヤード蔵置計画、荷役機械への作業指示等の業務を行うシステム Terminal Operation System の略
カーボン ニュートラルポート	脱炭素化に配慮し、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする港
海岸保全施設	防潮堤・水門・排水機場など、高潮や津波等による海水の侵入から防護するための施設
ガントリークレーン	岸壁に設置され、停泊する船舶との間でコンテナの積卸しを行うためのクレーン
岸壁	船舶を接岸・係留させて、貨物の積卸し、船客の乗降等の利用に供する施設
国際コンテナ 戦略港湾	我が国産業の国際競争力を強化するため基幹航路の寄港を維持拡大することを目的に選定された港湾 京浜港（東京港・川崎港・横浜港）、阪神港（神戸港・大阪港）が選定
コンテナ	ISO 規格で標準化された輸送容器 長さ 20 又は 40 フィート、高さ 8 フィート 6 インチ又は 9 フィート 6 インチ、幅 8 フィートが一般的
サイバーポート	紙、電話、メール等で行われている民間事業者間の港湾物流手続を電子化することで業務を効率化し、 港湾物流全体の生産性向上を図ることを目的としたプラットフォーム
静脈貨物・物流	人の血管に例えて、製品系の輸送を動脈物流と表現するのに対し、生産や消費活動で排出された貨物 及びその輸送
専用埠頭	基本的に民間等の特定の主体が所有または管理し、不特定多数の利用に供さない埠頭
耐震強化岸壁	通常よりも耐震性が強化された岸壁 大規模な地震が発生した場合に、緊急物資や避難者、コンテナ等の物流機能の維持に供される
タグボート	大型船の離着岸に際し、向きを変える場合などの補助を行う船舶

用語	説明
ドルフィン	杭などを用いた係留施設
荷役機械	貨物の搬送、積付け、仕分等の作業に使用する機械の総称
バース	岸壁、棧橋、ドルフィン等の船舶係留場所
フィーダー航路	基幹航路と接続し支線的な輸送を行う航路
物資補給岸壁	作業船、官公庁船等が専ら船舶の係留場所として利用、または貨物船等が運航上必要とする燃料、水・食料、日用品等の補給を行う場所として利用する岸壁
ブルーカーボン	藻場・浅場等の海洋生態系に取り込まれた炭素
モーダルシフト	トラック等で行われている貨物輸送を、環境負荷の小さい船舶や鉄道の利用へと転換すること
ヤードクレーン	コンテナヤード内での荷役作業に使用される RTG などの機械
ユニットロード	荷役を効率的に行うため、荷姿を統一した荷物
リサイクルポート	循環型社会の実現を図るための、静脈物流の輸送拠点として指定された港湾
臨港道路	港湾内や港湾と背後地域とを結ぶ道路で、港湾法に基づく臨港交通施設



