

東京港港湾計画書

— 改訂 —

令和5年11月

東京港港湾管理者
東京都

本計画書は、港湾法第三条の三の規定に基づき、

平成26年 9月 第88回東京都港湾審議会

平成26年11月 交通政策審議会第58回港湾分科会

の議を経、その後の変更については

平成28年 1月 第90回東京都港湾審議会

平成29年 5月 第92回東京都港湾審議会

平成30年 7月 第93回東京都港湾審議会

令和 元年 5月 第94回東京都港湾審議会

令和 2年 1月 第95回東京都港湾審議会

令和 2年11月 第96回東京都港湾審議会

令和 4年 1月 第98回東京都港湾審議会

の議を経た東京港の港湾計画を改訂するものである。

目 次

I	港湾計画の方針	1
II	港湾の能力	1 1
III	港湾施設の規模及び配置	1 2
1	公共埠頭計画	1 2
2	旅客船埠頭計画	2 0
3	木材取扱施設計画	2 4
4	専用埠頭計画	2 5
5	水域施設計画	2 6
6	外郭施設計画	3 0
7	小型船だまり計画	3 1
8	臨港交通施設計画	3 2
IV	港湾の環境の整備及び保全	3 4
1	自然的環境を整備又は保全する区域	3 4
2	廃棄物処理計画	3 5
3	港湾環境整備施設計画	3 6

V	土地造成及び土地利用計画	38
1	土地造成計画	38
2	土地利用計画	39
3	海浜計画	40
VI	港湾の効率的な運営に関する事項	41
VII	その他重要事項	44
1	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設	44
2	大規模地震対策施設	46
3	港湾施設の利用	49
4	その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項	50

I 港湾計画の方針

1 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。

(物流)

○ 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。令和5年の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。方面別コンテナ貨物は、アジア貨物が増加傾向にあり、コンテナ貨物（重量ベース）の輸出入先として、令和3年ではアジアが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。

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。

一方、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CO₂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。

○ 全国とつながる国内海上輸送拠点

東京港は、令和2年に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。

一方、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。

(防災・維持管理)

○ 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。

このため、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。

○ 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。

さらに、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。

○ 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。

(環境)

○ 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。

一方、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。

○ 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。

今後も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。

○ 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CO₂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。

(観光・水辺のまちづくり)

○ 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、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。

一方、新型コロナウイルス感染症拡大により、世界的にクルーズ客船が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。

○ 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。

近年、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。

さらに、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。

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CO₂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。

2 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。
- 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。

[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。

- 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。

[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。
- 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。
- 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。

[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。
- 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。

3 港湾計画の実現に向けて

(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。施策の展開に際しては、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。

(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。

(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、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。

(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・港とをつなぐゾーンとする。

II 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） （うち在来貨物等）	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） （うち国際フィーダー貨物） （うちフェリー貨物） （うち在来貨物等）	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

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

1 公共埠頭計画

1—1 内港地区

(1) 外内貿コンテナ埠頭計画

増加するアジア貨物に対応するため、コンテナ貨物を取り扱う外内貿コンテナ埠頭を次のとおり計画する。

(品川ふ頭)

水深 10 m	岸壁 1 バース	延長 195 m	
	(コンテナ船用)	[既定計画の変更計画]	S5
水深 11.5 m	岸壁 2 バース	延長 550 m	
	(コンテナ船用)	[既定計画]	S6～S7
埠頭用地 17 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)			
(うち 14 ha 既設) [既定計画]			

既定計画	外貿埠頭計画			S5
	水深 10 m	岸壁 1 バース	延長 195 m (多目的用)	

1—2 南部地区

(1) 外内貿コンテナ埠頭計画

国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路に対応し、国際競争力の強化を図るため、コンテナ船の大型化に対応する高規格コンテナターミナルを形成するとともに、国際フィーダー航路網の充実・積替機能の強化を図る。

(大井ふ頭その1)

水深15～16m 岸壁8バース 延長2,754m
(コンテナ船用) [既定計画] 01～08
埠頭用地139ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)
(うち108ha既設) [既定計画]

(2) 内貿埠頭計画

砂・砂利等の内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

(大井ふ頭その2)

水深5m 岸壁2バース 延長160m
[既定計画] 008～009
埠頭用地2ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)
[既設]

1—3 中部地区

(1) 外内貿コンテナ埠頭計画

国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路に対応し、国際競争力の強化を図るため、コンテナ船の大型化に対応する高規格コンテナターミナルを形成するとともに、国際フィーダー航路網の充実・積替機能の強化を図る。

(13号地)

水深15～16m	岸壁2バース	延長700m	
	(コンテナ船用)	[既定計画]	A3～A4
水深15m	岸壁1バース	延長350m	
	(コンテナ船用)	[既設]	A2
水深13m	岸壁2バース	延長520m	
	(コンテナ船用)	[既設]	A0～A1

(2) 内貿ユニットロード埠頭計画

今後の貨物量の増加に対応するため、内貿ユニットロード埠頭を次のとおり計画する。

(10号地その2)

水深9m	岸壁6バース	延長1,380m	
	(RORO船用)	[既定計画]	V1～V6
埠頭用地25ha	(荷さばき施設用地及び保管施設用地)		
	(うち23ha既設)	[既定計画]	

(3) 内貿埠頭計画

需要の変化を踏まえ、次の既定計画を削除する。

(10号地その1)

既定計画				
水深8.5m	岸壁1バース	延長230m		MP2
埠頭用地1ha	(荷さばき施設用地)			

増加するフェリー貨物に対応するため、多目的埠頭を次のとおり計画する。

(10号地その2)

水深8.5m	岸壁1バース	延長260m		
			[既定計画]	VA1
水深8.5m	岸壁1バース	延長270m		
			[既設] (工事中)	VA2
埠頭用地14ha	(荷さばき施設用地及び保管施設用地)			
	(うち13ha既設)			[既定計画]

1—4 東部地区

(1) 外貿埠頭計画

現状の利用形態に合わせ、外貿埠頭を次のとおり計画する。

(15号地)

水深12m	岸壁1バース	延長260m	
		[新規計画]	L4
埠頭用地24ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)			
		[既定計画の変更計画]	

なお、これに伴い、次の既定計画を削除する。

既定計画			
水深12m	岸壁1バース	延長240m	L1
埠頭用地24ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)			

1—5 中央防波堤地区

(1) 外内貿コンテナ埠頭計画

国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路に対応し、国際競争力の強化を図るため、コンテナ船の大型化に対応する高規格コンテナターミナルを形成するとともに、国際フィーダー航路網の充実・積替機能の強化を図る。

(中央防波堤外側)

水深 11 m	岸壁 1 バース (コンテナ船用) [既設]	延長 230 m	Y1
水深 16 m	岸壁 1 バース (コンテナ船用) [既設]	延長 400 m	Y2
水深 16 ~ 16.5 m	岸壁 1 バース (コンテナ船用) [既設] (工事中)	延長 400 m	Y3

(新海面処分場)

水深 15 ~ 16 m	岸壁 1 バース (コンテナ船用) [新規計画]	延長 300 m	Z0
水深 16 ~ 16.5 m	岸壁 1 バース (コンテナ船用) [既定計画]	延長 420 m	Z1
水深 15 ~ 16 m	岸壁 1 バース (コンテナ船用) [新規計画]	延長 300 m	Z2
埠頭用地 51 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) (うち 46 ha 工事中) [既定計画の変更計画]			

既定計画
埠頭用地 48 ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)
(うち 46 ha 工事中)

なお、これに伴い、次の既定計画を削除する。

東部地区

(15号地)

既定計画
水深11～12m 岸壁2バース 延長500m
(コンテナ船用) L2～L3
埠頭用地29ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(2) 内貿ユニットロード埠頭計画

船舶の大型化や貨物量の増加に対応するため、内貿ユニットロード埠頭を次のとおり計画する。

(中央防波堤内側)

水深9m 岸壁2バース 延長500m
(RORO船用) [既設の変更計画] X4～X5

埠頭用地13ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)
(うち13ha既設) [既設の変更計画]

水深9m 岸壁2バース 延長500m
(RORO船用) [新規計画] X6～X7

埠頭用地12ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)
(うち8ha既設) [既設の変更計画]

既設
水深9m 岸壁2バース 延長460m
(RORO船用) X4～X5
埠頭用地21ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(3) 外貿埠頭計画

将来的な貨物動向や利用者ニーズに迅速に対応するため、多目的な利用を想定する公共埠頭を次のとおり計画する。

(中央防波堤内側)

水深 1 2 m	岸壁 1 バース	延長 2 4 0 m	
		[既定計画]	X10
埠頭用地 5 h a (荷さばき施設用地及び保管施設用地)			
	(うち 3 h a 既設)	[既定計画]	

2 旅客船埠頭計画

2-1 内港地区

海上交通の拠点として客船埠頭を中心とした、都民をはじめ、多くの人々が港を身近に感じることができる新たな交流空間を創出するため、離島航路や湾内クルーズに対応する旅客船埠頭を次のように計画する。

さらに、都民をはじめ、多くの人々が水とのふれあいの場に快適にアクセスできるよう、港内海上交通ネットワーク形成のため、小型栈橋等を次のとおり計画する。

(竹芝)

小型栈橋 1 基 [新規計画]

(日の出ふ頭)

水深 7.5 m 岸壁 2 バース 延長 310 m
[既定計画] D1~D2

埠頭用地 4 ha (旅客施設用地及び荷さばき施設用地)
[既定計画]

(晴海五丁目)

小型栈橋 1 基 [新規計画]

(豊洲ふ頭)

小型栈橋 6 基 [既定計画]

埠頭用地 1 ha (旅客施設用地) [既定計画]

2—2 南部地区

都民をはじめ、多くの人々が水とのふれあいの場に快適にアクセスできるよう、港内海上交通ネットワーク形成のため、小型栈橋を次のとおり計画する。

(大井ふ頭その1)

小型栈橋	1基	[既定計画]
------	----	--------

(大井ふ頭その2)

小型栈橋	1基	[既定計画]
------	----	--------

(京浜6区)

小型栈橋	1基	[既定計画]
------	----	--------

2—3 中部地区

クルーズ客船の大型化に対応するため、旅客船埠頭を次のとおり計画する。

また、都民をはじめ、多くの人々が水とのふれあいの場に快適にアクセスできるよう、港内海上交通ネットワーク形成のため、小型栈橋を次のとおり計画する。

(13号地)

水深11.5m	岸壁1バース	延長430m	
			[既設] AP1
水深11.5m	岸壁1バース	延長250m	
			[既定計画] AP2
埠頭用地4ha (旅客施設用地)			
	(うち3ha既設)		[既定計画]

(有明親水海浜公園)

小型栈橋	1基	[新規計画]
------	----	--------

なお、利用実績のない、次の施設を廃止する。

(青海)

既設		
小型栈橋	1基	

2—4 東部地区

都民をはじめ、多くの人々が水とのふれあいの場に快適にアクセスできるよう、港内海上交通ネットワーク形成のため、小型栈橋を次のとおり計画する。

(7号地)

小型栈橋	1基	[既定計画]
------	----	--------

(14号地その1)

小型栈橋	1基	[既定計画]
------	----	--------

(15号地)

小型栈橋	1基	[既定計画]
------	----	--------

2—5 中央防波堤地区

都民をはじめ、多くの人々が水とのふれあいの場に快適にアクセスできるよう、港内海上交通ネットワーク形成のため、小型栈橋を次のとおり計画する。

(海の森)

小型栈橋	1基	[新規計画]
------	----	--------

3 木材取扱施設計画

3-1 東部地区

水面貯木場や係留施設の利用形態に合わせ、木材取扱施設について、次の既定計画を削除する。

既定計画

水深 9 m ドルフィン 2 バース
水面整理場 水深 2.5 m 面積 1 h a
1 2 号地水面整理場防波堤 延長 5 0 0 m

次の既設の施設を撤去及び廃止する。

〔 水深 1 0 m ドルフィン 2 バース
1 2 号地防波堤 延長 4 3 0 m 〕

5 水域施設計画

係留施設の計画に対応するため、泊地及び航路・泊地を次のとおり計画する。

5—1 航路

第一航路

水深 16～16.5 m 幅員 600～740 m [既定計画]

水深 15～16 m 幅員 600～700 m [既定計画]

5—2 泊地

内港地区

水深 11.5 m 面積 3 ha [既定計画]

南部地区

水深 15～16 m 面積 14 ha [既定計画]

中部地区

水深 15～16 m 面積 4 ha [既定計画]

水深 11.5 m 面積 1 ha [既定計画]

水深 9 m 面積 8 ha [既定計画]

水深 8.5 m 面積 2 ha [既定計画]

公共埠頭計画の削除に伴い、次の既定計画を削除する。

(既定計画
水深 8.5 m 面積 2 ha)

東部地区

公共埠頭計画及び木材取扱施設計画の削除に伴い、次の既定計画を削除する。

既定計画	
水深 1.2 m	面積 2 ha
水深 1.1 ~ 1.2 m	面積 3 ha
水深 9 m	面積 2 ha

中央防波堤地区

水深 1.2 m	面積 2 ha	[既定計画]
水深 9 m	面積 3 ha	[新規計画]
水深 9 m		[新規計画]
水深 1.5 ~ 1.6 m	面積 1 ha	[既定計画の変更計画]
水深 1.6 ~ 1.6.5 m	面積 5 ha	[既定計画]
水深 1.5 ~ 1.6 m	面積 1 ha	[新規計画]

既定計画	
水深 1.6 ~ 1.6.5 m	面積 6 ha

5—3 航路・泊地

内港地区

水深 11.5 m 面積 34 ha [既定計画]

南部地区・中部地区

水深 15～16 m 面積 369 ha [既定計画]

中部地区

水深 11.5 m 面積 1 ha [既定計画]

水深 9 m 面積 9 ha [既定計画]

水深 8.5 m 面積 17 ha [既定計画]

公共埠頭計画の削除に伴い、次の既定計画を削除する。

(既定計画
水深 8.5 m 面積 25 ha)

東部地区

公共埠頭計画及び木材取扱施設計画の削除に伴い、次の既定計画を削除する。

(既定計画
水深 12 m 面積 78 ha
水深 12 m 面積 38 ha
水深 11～12 m 面積 11 ha
水深 9 m 面積 3 ha)

中央防波堤地区

水深 1.2 m	面積 7 h a	[既定計画]
水深 9 m	面積 5 h a	[新規計画]
水深 1.1 m	面積 1 h a	[新規計画]
水深 1.6 ~ 1.6.5 m	面積 10.8 h a	[既定計画]
水深 1.5 ~ 1.6 m	面積 2 h a	[新規計画]

6 外郭施設計画

港内の静穏度及び船舶航行の安全を図るため、外郭施設を次のとおり計画する。

6—1 防波堤

沖防波堤

延長 2 0 0 m

[既定計画]

7 小型船だまり計画

7-1 南部地区

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。

(大井ふ頭その1)

防波堤 延長70m(うち40m既設) [既定計画]

(大井ふ頭その2)

防波堤 延長80m [既定計画]

7-2 中部地区

タグボート、官庁船及びはしけを係留するため、小型船だまりを次のとおり計画する。

(13号地)

防波堤(2) 延長635m(うち375m既設) [既定計画]

小型栈橋 2基 [既定計画]

8 臨港交通施設計画

各地区の埠頭計画にあわせて、港湾における交通の円滑化を図るため、臨港交通施設を次のとおり計画する。

8—1 道路

臨港道路 中防内1号線 [既設]
起点 臨港道路青海縦貫線
終点 臨港道路中防内5号線 4車線

臨港道路 中防内1号線 [既定計画の変更計画]
起点 臨港道路中防内5号線
終点 臨港道路中防内6号線 2車線

既設・既定計画

臨港道路 中防内1号線
起点 臨港道路青海縦貫線
終点 中央防波堤内側埋立地 4車線

臨港道路 中防外1号線 [既定計画] (工事中)
起点 臨港道路東京港臨海道路
終点 新海面処分場埋立地 6車線

臨港道路 中防外2号線 [既定計画]
起点 臨港道路東京港臨海道路
終点 新海面処分場埋立地 6車線

臨港道路 中防外3号線 [既定計画] (工事中)
起点 臨港道路中防外1号線
終点 臨港道路中防外2号線 6車線

臨港道路 中防外 4 号線 [既定計画]
起点 臨港道路中防外 1 号線
終点 臨港道路中防外 2 号線 6 車線

臨港道路 中防外 5 号線 (工事中)
起点 臨港道路東京港臨海道路
終点 臨港道路中防外 3 号線 6 車線

臨港道路 中防外 6 号線 [既定計画]
起点 臨港道路中防外 3 号線
終点 臨港道路中防外 4 号線 6 車線

IV 港湾の環境の整備及び保全

1 自然的環境を整備又は保全する区域

(1) 良好な景観を形成する区域

東京港と東京国際空港が位置している東京臨海部は、多くのコンテナ船や旅客船が入出港するとともに、国内外の航空機が多数離発着する首都圏のゲートウェイ（玄関口）となっている。

東京港の港口に位置し、今後新たに開発される中央防波堤地区において、船舶及び航空機からの視点場や「海の森公園」との調和に配慮した港湾景観の形成を進めていくため、良好な景観を形成する区域を次のとおり計画する。

[良好な景観を形成する区域]

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定める。 [既定計画]

なお、既に良好な景観が形成されている地域については、その保全に努めていくとともに、港内の老朽化した施設等の再整備に当たっては、周辺地域との調和等、景観に十分配慮していく。

2 廃棄物処理計画

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廃棄物海面処分場を次のとおり計画する。

[廃棄物処理計画]

中央防波堤地区

海面処分用地 面積 2 4 5 h a [既定計画]

なお、廃棄物海面処分場の整備は、港湾にとって貴重な水面の埋め立てであることから、良質なしゅんせつ土の有効活用、廃棄物の減量化、深堀等を行い、処分場の延命化に努めていく。

3 港湾環境整備施設計画

3-1 自然環境の保全再生

良好な港湾の環境の形成や魅力ある親水空間の創出を図るため、緑地を次のとおり計画する。

内港地区	緑地 7 h a	[既定計画]
南部地区	緑地 8 h a	[既定計画]
中部地区	緑地 3 h a	[既定計画]
	5 h a	[新規計画]
東部地区	緑地 2 h a	[既定計画]
中央防波堤地区	緑地 9 8 h a	[既定計画]

3—2 多様な生物の生息環境の創出

東京港の水域環境の保全・再生を図るとともに、水生生物をはじめとした多様な生物の生息環境を創出するため、磯浜や干潟等の海浜を次のとおり計画する。

南部地区	海浜	1, 500 m	[既定計画]
------	----	----------	--------

中部地区	海浜	500 m	[既定計画]
------	----	-------	--------

次の既定計画を削除する。

既定計画	中央防波堤地区	海浜	400 m
------	---------	----	-------

V 土地造成及び土地利用計画

港湾施設の計画に対応するとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間の形成を図るため、土地造成計画、土地利用計画及び海浜計画を次のとおり計画する。

1 土地造成計画

(単位：ha)

用途 地区名	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	施設用地 危険物取扱	緑地	施設用地 廃棄物処理	海面処分用地	合計
内港 地区	(6) 6		(3) 3					(2) 2			(10) 10
南部 地区											
中部 地区	(1) 1										(1) 1
東部 地区											
中央 防波堤 地区	(12) 12	(2) 2								(245) 245	(259) 259
羽田 地区											
合計	(18) 18	(2) 2	(3) 3					(2) 2		(245) 245	(270) 270

注1：()は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に特に密接に関連する土地利用計画の内数である。

注2：端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計とならない。

2 土地利用計画

(単位：ha)

用途 地区名	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
内港 地区	(56) 56	(74) 74	(12) 12	(11) 11		(5) 29		(36) 41	(3) 3		(196) 378
南部 地区	(156) 156	(232) 232		(126) 126		(38) 287		(107) 150	(37) 37		(697) 1,140
中部 地区	(147) 147	(93) 93	(6) 6	(29) 29		(45) 137		(59) 124			(379) 761
東部 地区	(43) 43	(229) 229	(16) 16	(44) 44		(16) 92	(6) 6	(127) 185	(17) 17		(497) 698
中央 防波堤 地区	(154) 154	(212) 212		(17) 17		(79) 105		(181) 208	(46) 46	(245) 245	(935) 1,004
羽田 地区						977					977
合計	(556) 556	(840) 840	(33) 33	(227) 227		(183) 1,626	(6) 6	(510) 707	(103) 103	(245) 245	(2,703) 4,956

注1：()は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に特に密接に関連する土地利用計画の内数である。

注2：端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計とにならない。

3 海浜計画

(単位：m)

地区名	海 浜
南部地区	(1, 500) 1, 500
中部地区	(500) 500
合計	(2, 000) 2, 000

注1：()は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に特に密接に関連する土地利用計画の内数である。

注2：端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計とならない。

既定計画

(単位：m)

地区名	海 浜
南部地区	(3, 200) 3, 200
中部地区	(500) 500
東部地区	(520) 520
中央防波堤 地区	(400) 400
合計	(4, 620) 4, 620

VI 港湾の効率的な運営に関する事項

コンテナ船及びRORO船により運送される貨物を取り扱う以下の埠頭について、効率的な運営を特に促進するよう措置することを計画する。(法第43条の11第1項の規定に基づく港湾運営会社によるものを含む。)

内港地区

(品川ふ頭)

水深8.5m	岸壁2バース	延長460m	
	(RORO船用)	[既設]	S1~S2
水深8.5m	岸壁1バース	延長230m	
	(RORO船用)	[既設] (工事中)	S3
水深8.5m	岸壁1バース	延長166m	
	(RORO船用)	[既設]	S4
水深10m	岸壁1バース	延長195m	
	(コンテナ船用)	[既定計画の変更計画]	S5
水深11.5m	岸壁2バース	延長550m	
	(コンテナ船用)	[既定計画]	S6~S7
埠頭用地32ha	(荷さばき施設用地及び保管施設用地)		
	(うち29ha既設)	[既定計画]	

南部地区

(大井ふ頭その1)

水深15~16m	岸壁8バース	延長2,754m	
	(コンテナ船用)	[既定計画]	o1~o8
埠頭用地139ha	(荷さばき施設用地及び保管施設用地)		
	(うち108ha既設)	[既定計画]	

中部地区

(10号地その2)

水深9m 岸壁6バース 延長1,380m
(RORO船用) [既定計画] V1~V6
埠頭用地25ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)
(うち23ha既設) [既定計画]

(13号地)

水深15~16m 岸壁2バース 延長700m
(コンテナ船用) [既定計画] A3~A4
水深15m 岸壁1バース 延長350m
(コンテナ船用) [既設] A2
水深13m 岸壁2バース 延長520m
(コンテナ船用) [既設] A0~A1
埠頭用地68ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地) [既設]

東部地区

次の既定計画を削除する。

(15号地)

既定計画
水深11~12m 岸壁2バース 延長500m
(コンテナ船用) L2~L3
埠頭用地29ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

中央防波堤地区

(中央防波堤内側)

水深9m 岸壁2バース 延長500m
(RORO船用) [既設の変更計画] X4~X5
埠頭用地13ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)
(うち13ha既設) [既設の変更計画]
水深9m 岸壁2バース 延長500m
(RORO船用) [新規計画] X6~X7
埠頭用地12ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)
(うち8ha既設) [既設の変更計画]

(中央防波堤外側)

水深 1 1 m	岸壁 1 バース	延長 2 3 0 m	
	(コンテナ船用)	[既設]	Y1
水深 1 6 m	岸壁 1 バース	延長 4 0 0 m	
	(コンテナ船用)	[既設]	Y2
水深 1 6 ~ 1 6 . 5 m	岸壁 1 バース	延長 4 0 0 m	
	(コンテナ船用)	[既設] (工事中)	Y3
埠頭用地 5 8 h a	(荷さばき施設用地及び保管施設用地)		
	(うち 2 h a 工事中)		[既設]

(新海面処分場)

水深 1 5 ~ 1 6 m	岸壁 1 バース	延長 3 0 0 m	
	(コンテナ船用)	[新規計画]	Z0
水深 1 6 ~ 1 6 . 5 m	岸壁 1 バース	延長 4 2 0 m	
	(コンテナ船用)	[既定計画]	Z1
水深 1 5 ~ 1 6 m	岸壁 1 バース	延長 3 0 0 m	
	(コンテナ船用)	[新規計画]	Z2
埠頭用地 5 1 h a	(荷さばき施設用地及び保管施設用地)		
	(うち 4 6 h a 工事中)		[既定計画の変更計画]

VII その他重要事項

1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設及び既に計画されている施設のうち、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設は次のとおりである。

[国際海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設]

南部地区

(大井ふ頭その1)

水深15～16m	岸壁1バース (コンテナ船用)	延長400m [既定計画]	o8
----------	--------------------	------------------	----

東部地区

(15号地)

水深12m	岸壁1バース	延長240m [既定計画の削除]	L1
-------	--------	---------------------	----

中央防波堤地区

(新海面処分場)

水深15～16m	岸壁1バース (コンテナ船用)	延長300m [新規計画]	Z0
----------	--------------------	------------------	----

水深16～16.5m	岸壁1バース (コンテナ船用)	延長420m [既定計画]	Z1
------------	--------------------	------------------	----

水深15～16m	岸壁1バース (コンテナ船用)	延長300m [新規計画]	Z2
----------	--------------------	------------------	----

[国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設]

中央防波堤地区

(中央防波堤内側)

水深 9 m

岸壁 2 バース 延長 5 0 0 m

(R O R O 船用) [既設の変更計画] X4~X5

水深 9 m

岸壁 2 バース 延長 5 0 0 m

(R O R O 船用) [新規計画] X6~X7

2 大規模地震対策施設

(1) 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設

大規模地震等の発生時において、緊急物資等の輸送機能を確保するために必要な施設を次のとおり計画する。

内港地区

(竹芝ふ頭)

水深 7.5 m	岸壁 1 バース	延長 155 m	
		[既定計画]	E1

(日の出ふ頭)

水深 7.5 m	岸壁 1 バース	延長 155 m	
		[既定計画]	D1

(晴海ふ頭)

水深 10 m	岸壁 1 バース	延長 240 m	
		[既定計画]	

中部地区

(10号地その2)

水深 9 m	岸壁 6 バース	延長 1,380 m	
		[既定計画]	V1~V6

(10号地その1)

次の既定計画を削除する。

既定計画			
水深 8.5 m	岸壁 1 バース	延長 230 m	MP2

中央防波堤地区

(中央防波堤内側)

水深 9 m	岸壁 2 バース	延長 500 m	
		[既設の変更計画]	X4~X5

(2) 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設及び既に計画されている施設のうち、幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設は次のとおりである。

内港地区

(品川ふ頭)

水深 11.5 m	岸壁 2 バース	延長 550 m	
	(コンテナ船用)	[既定計画]	S6～S7

南部地区

(大井ふ頭その1)

水深 15～16 m	岸壁 8 バース	延長 2,754 m	
	(コンテナ船用)	[既定計画]	o1～o8

中部地区

(13号地)

水深 15～16 m	岸壁 2 バース	延長 700 m	
	(コンテナ船用)	[既定計画]	A3～A4
水深 15 m	岸壁 1 バース	延長 350 m	
	(コンテナ船用)	[既定計画]	A2
水深 13 m	岸壁 2 バース	延長 520 m	
	(コンテナ船用)	[既定計画]	A0～A1

東部地区

(15号地)

次の既定計画を削除する。

既定計画			
水深 11～12 m	岸壁 2 バース	延長 500 m	
	(コンテナ船用)	[既定計画]	L2～L3

中央防波堤地区

(中央防波堤内側)

水深 9 m	岸壁 2 バース (R O R O 船用)	延長 5 0 0 m [新規計画]	X6~X7
--------	--------------------------	----------------------	-------

(中央防波堤外側)

水深 1 1 m	岸壁 1 バース (コンテナ船用)	延長 2 3 0 m [既定計画]	Y1
----------	----------------------	----------------------	----

(新海面処分場)

水深 1 5 ~ 1 6 m	岸壁 1 バース (コンテナ船用)	延長 3 0 0 m [新規計画]	Z0
----------------	----------------------	----------------------	----

水深 1 6 ~ 1 6 . 5 m	岸壁 1 バース (コンテナ船用)	延長 4 2 0 m [既定計画]	Z1
--------------------	----------------------	----------------------	----

水深 1 5 ~ 1 6 m	岸壁 1 バース (コンテナ船用)	延長 3 0 0 m [新規計画]	Z2
----------------	----------------------	----------------------	----

3 港湾施設の利用

3-1 物資補給等のための施設

官庁船、貨物船等の待機及び物資補給に対応するため、既存施設を有効に活用し、物資補給等のための施設を次のとおり計画する。

東部地区

(15号地)

水深11m	岸壁1バース	延長190m	[既設]
水深12m	岸壁2バース	延長390m	[既設]

4 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項

(1) 利用形態の検討が必要な区域

中央防波堤地区は、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として設定する。

(2) 将来構想

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、次の施設を将来構想とする。

中央防波堤地区

(中央防波堤内側)

内貿埠頭岸壁