

東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想

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～

中間まとめ

東京都 港湾局 港湾計画担当部長
水 飼 和 典

- 1 長期構想と港湾計画、検討経緯**
- 2 東京港の役割、現状**
- 3 東京港の課題、情勢変化**
- 4 長期構想の基本理念と目指すべき将来像**
- 5 施策の方向性、将来イメージ**
 - (1) 物流
 - (2) 防災
 - (3) 環境
 - (4) 観光・水辺のまちづくり
- 6 実現に向けて**

1 長期構想と港湾計画、検討経緯

- 2 東京港の役割、現状
- 3 東京港の課題、情勢変化
- 4 長期構想の基本理念と目指すべき将来像
- 5 施策の方向性、将来イメージ
- 6 実現に向けて

長期構想とは

東京港を取り巻く情勢の変化を踏まえ、**概ね20年後（2040年代）の東京港の将来像**を明らかにし、**次期改訂港湾計画**を策定するための指針とするもの

	長期構想
定める内容	将来を見据えた港湾計画の改訂を行うため、 長期的な視点で港湾空間のあり方を整理
目標年次	概ね20年後（2040年代）
検討スケジュール	令和2年度～令和3年度

改訂の指針

東京港第9次改訂港湾計画
• 港湾計画の方針 • 港湾の能力 • 港湾施設の規模及び配置 • 港湾の環境の整備及び保全 • 土地造成及び土地利用計画 等
概ね10年後（2030年代）
令和4年度～令和5年度

1－2 長期構想の検討経緯

背景

- 近年、アジア地域との取扱貨物量の増加や世界的な船舶大型化の進展など物流環境が変化
- 少子高齢化による労働力不足やA I ・ I o T等の情報通信技術の進化など社会情勢も変化
 - ➡ 港湾機能の強化・D Xの推進などにより物流を効率化し生産性の高い港づくりが必要
- 首都直下地震の切迫性や頻発化・激甚化している高潮・暴風等のリスク増大が懸念
 - ➡ 災害発生時においても物流機能を維持できる強靱な港づくりが必要
- 世界的な脱炭素社会に向けた取組の進展
 - ➡ カーボンニュートラルな港づくりが必要

検討経過

港湾審議会	主な検討項目
第96回東京都港湾審議会（令和2年11月19日）	・長期構想の諮問 ・長期構想検討部会の設置
長期構想検討部会 第1回（令和2年12月24日） ～ 第7回（令和3年11月1日）	・東京港の現状と課題、情勢変化 ・目指すべき将来像、検討の視点 ・東京港の方向性 ・検証の仕組み ・長期構想中間まとめ（案）
第97回東京都港湾審議会（令和3年11月16日）	・長期構想中間まとめ

1－3 東京都港湾審議会 長期構想検討部会 委員名簿

委 員 氏 名	役 職 等
○ 河 合 弘 泰	国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 港湾空港技術研究所 特別研究主幹
柴 崎 隆 一 ※	東京大学大学院工学系研究科レジリエンス工学研究センター 准教授
多 田 正 博	日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー
玉 井 和 博 ※	立教大学観光研究所 特任研究員
中 井 拓 志 (木 戸 貴 文)	オーシャン ネットワーク エクスプレス ジャパン 株式会社 代表取締役社長
中 村 英 夫 ※	日本大学理工学部土木工学科 教授
◎ 根 本 敏 則	敬愛大学経済学部 教授
松 川 一 裕 ※	株式会社ダイトーコーポレーション 代表取締役社長
松 田 千 恵 子	東京都立大学経済経営学部 教授
水 庭 千 鶴 子	東京農業大学地域環境科学部造園科学科 教授
吉 江 宗 生 ※	国立研究開発法人 海上・港湾・航空技術研究所 港湾空港技術研究所 特別研究主幹

◎ 部会長 ○ 部会長代理 ※ 臨時委員

() 第1回検討部会まで

1 長期構想と港湾計画、検討経緯

2 東京港の役割、現状

3 東京港の課題、情勢変化

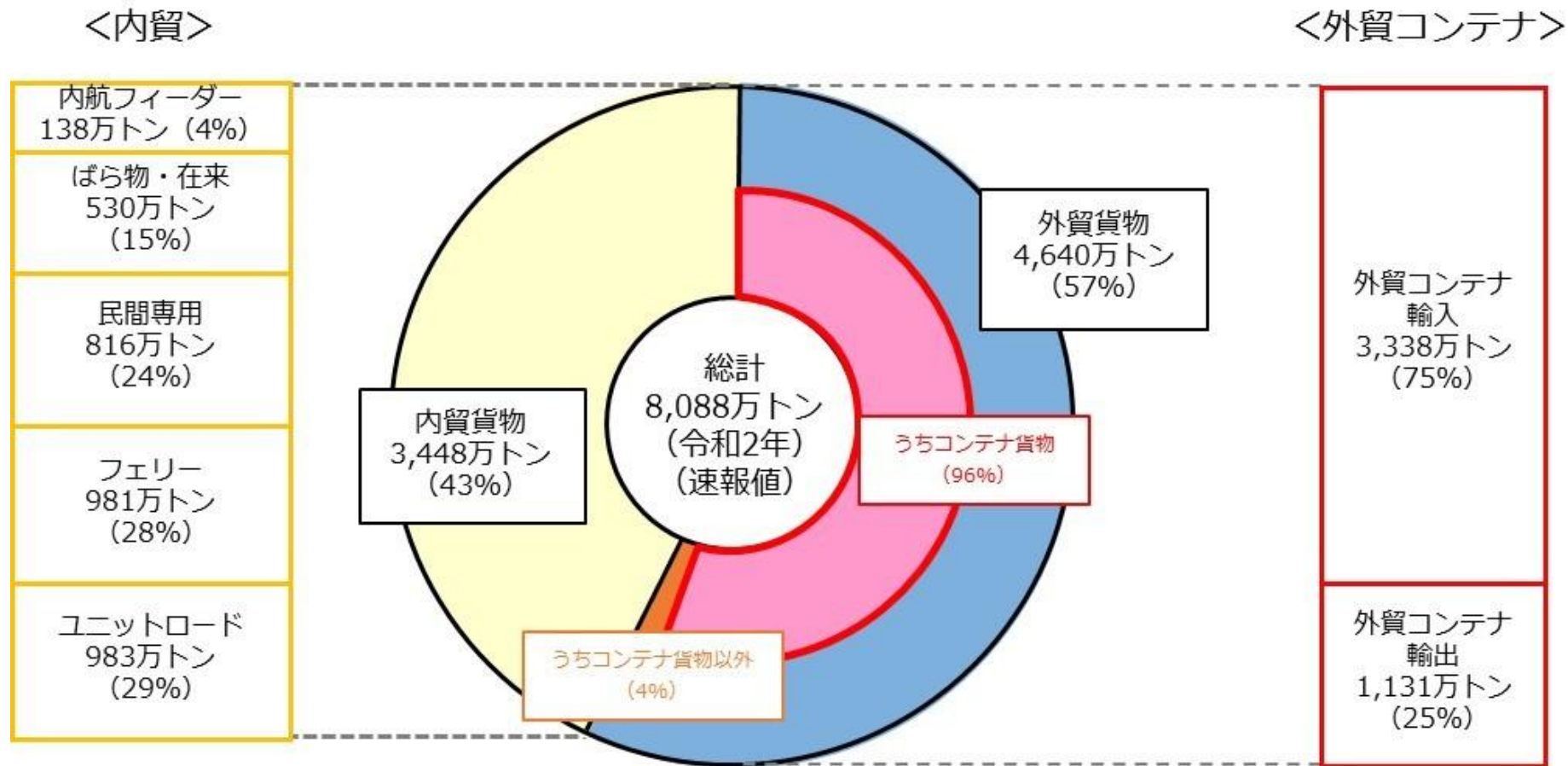
4 長期構想の基本理念と目指すべき将来像

5 施策の方向性、将来イメージ

6 実現に向けて

2-1 東京港の港勢

- 東京港の取扱貨物量は約8,100万トン（外貿・内貿比率 約6：4）
- 外貿貨物のうち96%がコンテナ貨物（輸入・輸出比率 約3：1）
- 内貿貨物のうち57%がユニットロード貨物・フェリー貨物



東京港の港勢（令和2年 速報値）

出典：「東京港港勢」より作成

2-2 東京港の埠頭機能



【凡例】

外貿ふ頭（**コンテナ**、在来）

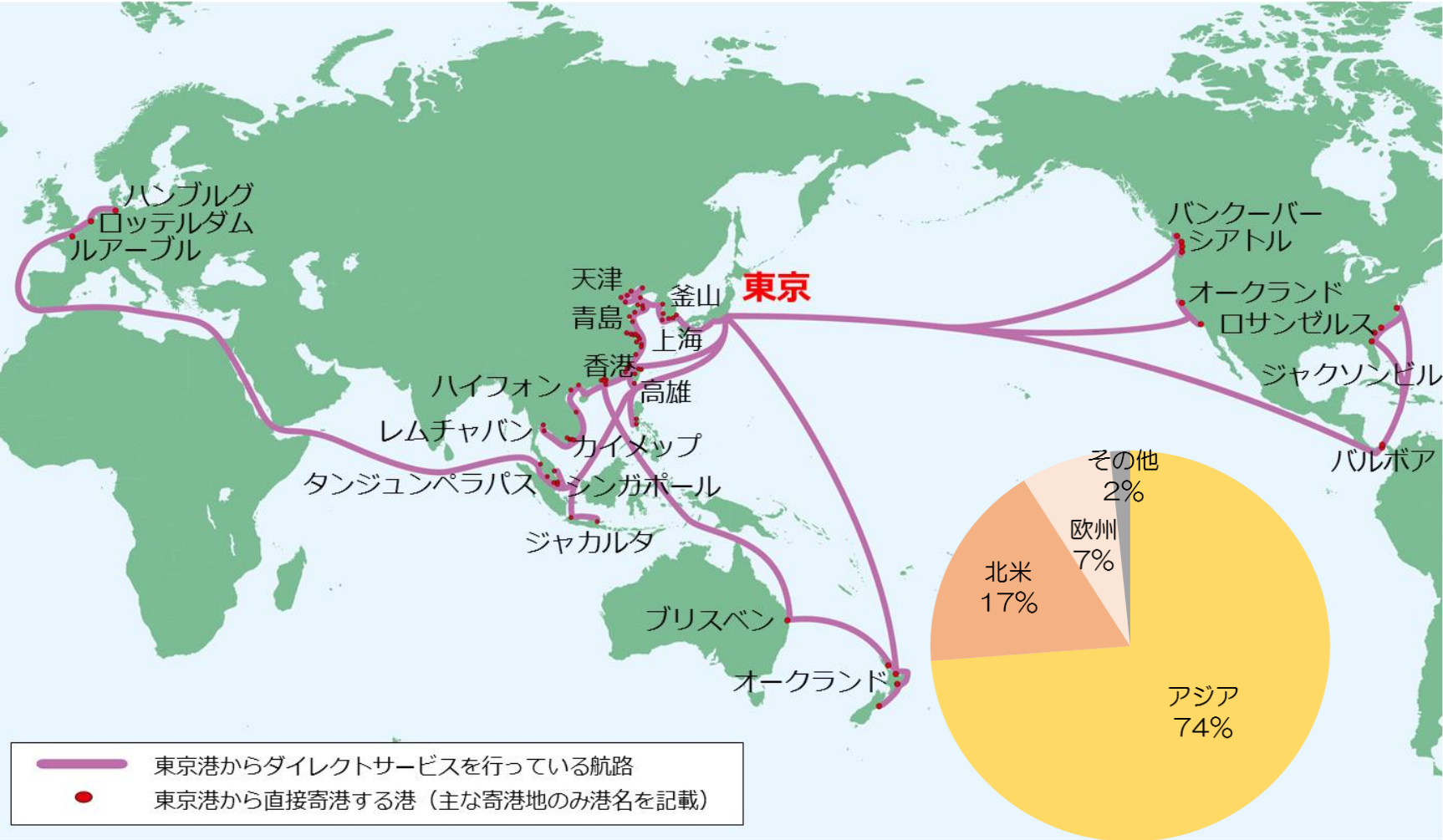
■ 内貿ふ頭（**ユニットロード**、在来）

フェリーふ頭

旅客船ふ頭

2-3 東京港と世界を結ぶ外貿コンテナ航路ネットワーク

○ 東京港は海外81の港（17か国・地域）と週83便で結ばれている



航 路	便/週
欧州・北米 世界一周/振り子	1
北米航路	6
中国航路	32
韓国航路	10
東南アジア航路	33
オセアニア航路	1
合 計	83

世界と結ばれる多頻度なサービス
2020年7月現在

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

2-4 東京港と背後圏を結ぶ充実した道路ネットワーク

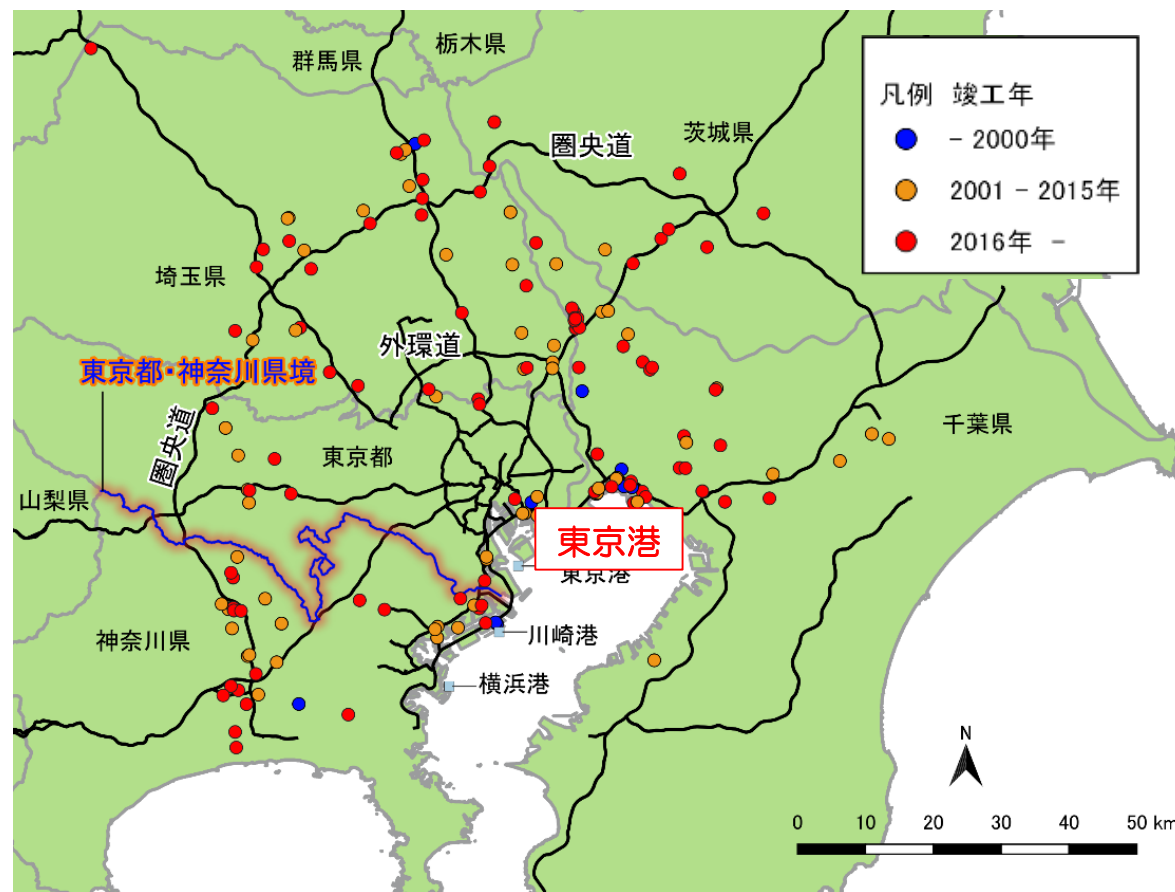
- 東京港は首都圏3環状・9放射道路ネットワークの中心に位置
- 外環道（三郷南IC～高谷JCT）が開通し道路ネットワークが更に強化



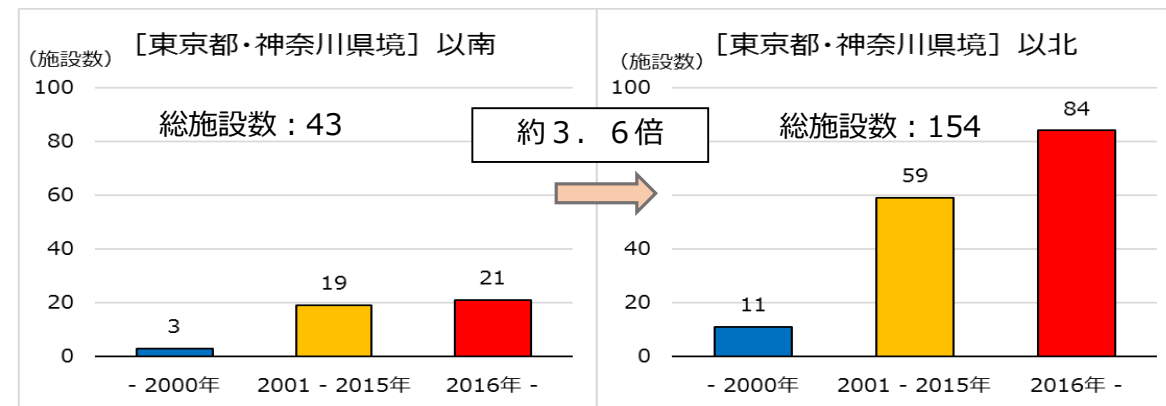
出典：「2020年代の総合物流施策大綱に関する検討会(第1回)」
(R2.7) (国土交通省) より東京都作成

2-5 東京港の背後圏における大型物流倉庫の立地進展

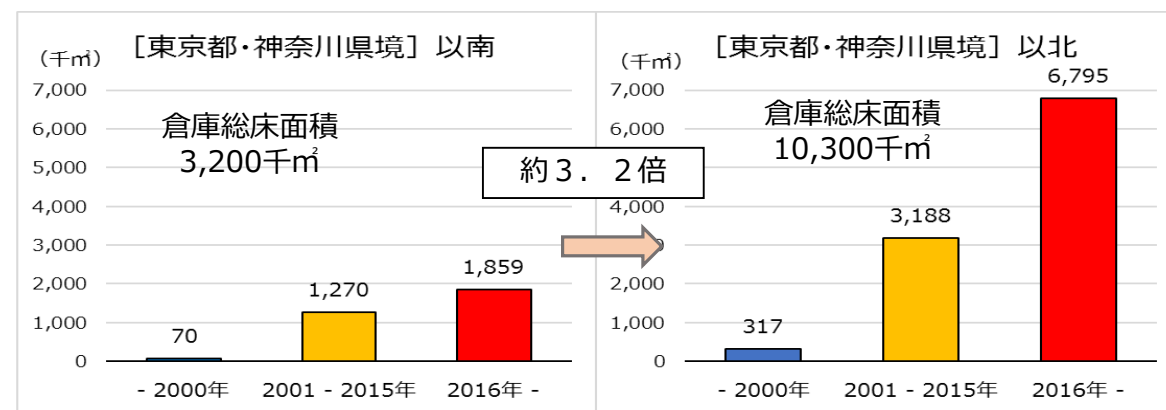
- 東京港利用の多い〔東京都・神奈川県境〕以北で、150以上の大型物流倉庫が立地
- 同以北では、近年、外環道・圏央道沿線等において大型物流倉庫の新規立地が進展



首都圏における大型物流倉庫の立地



立地年代別施設数



立地年代別施設面積

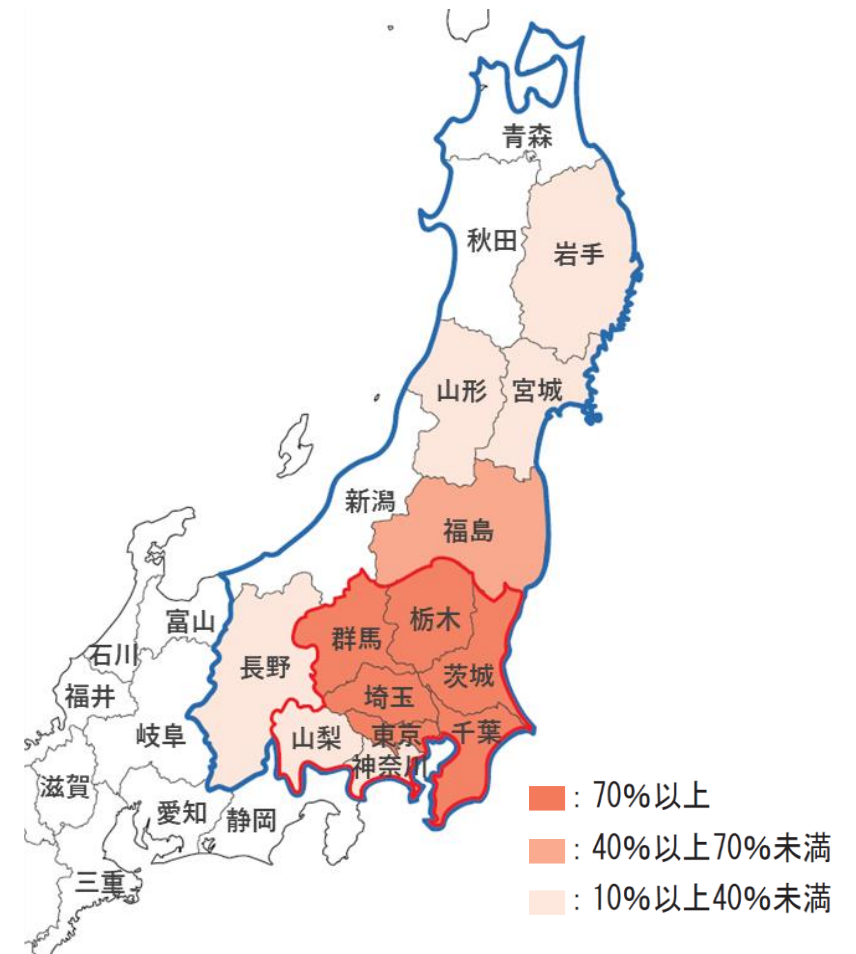
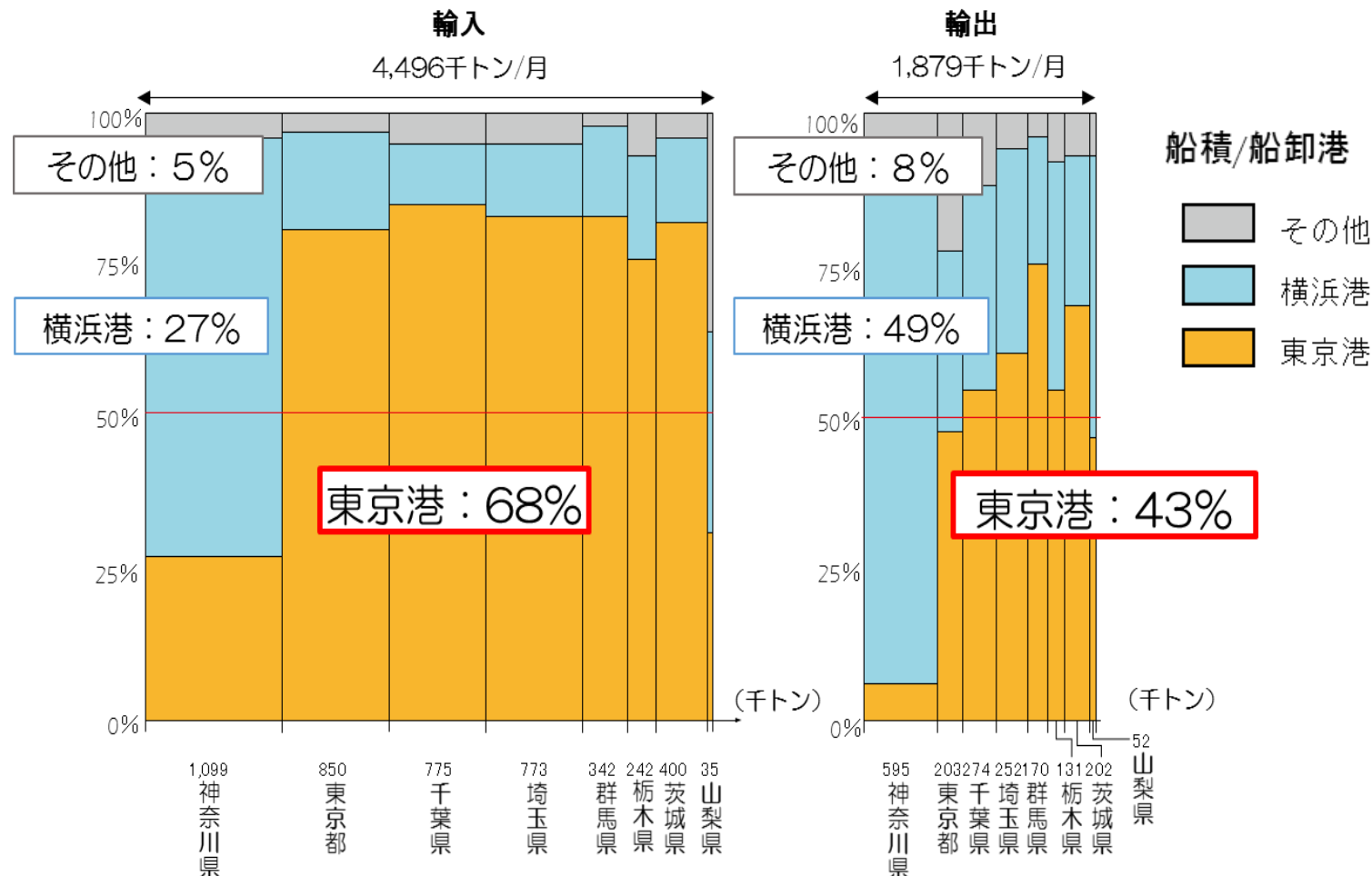
※計197施設、高速自動車道は令和元年度時点

※大型物流倉庫：主な物流事業者所有の延床5,000㎡以上の大型物流施設。1986年以降竣工の施設（2021～2023年竣工予定を含む）

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

2-6 東京港の外貿コンテナ貨物の背後圏と利用率

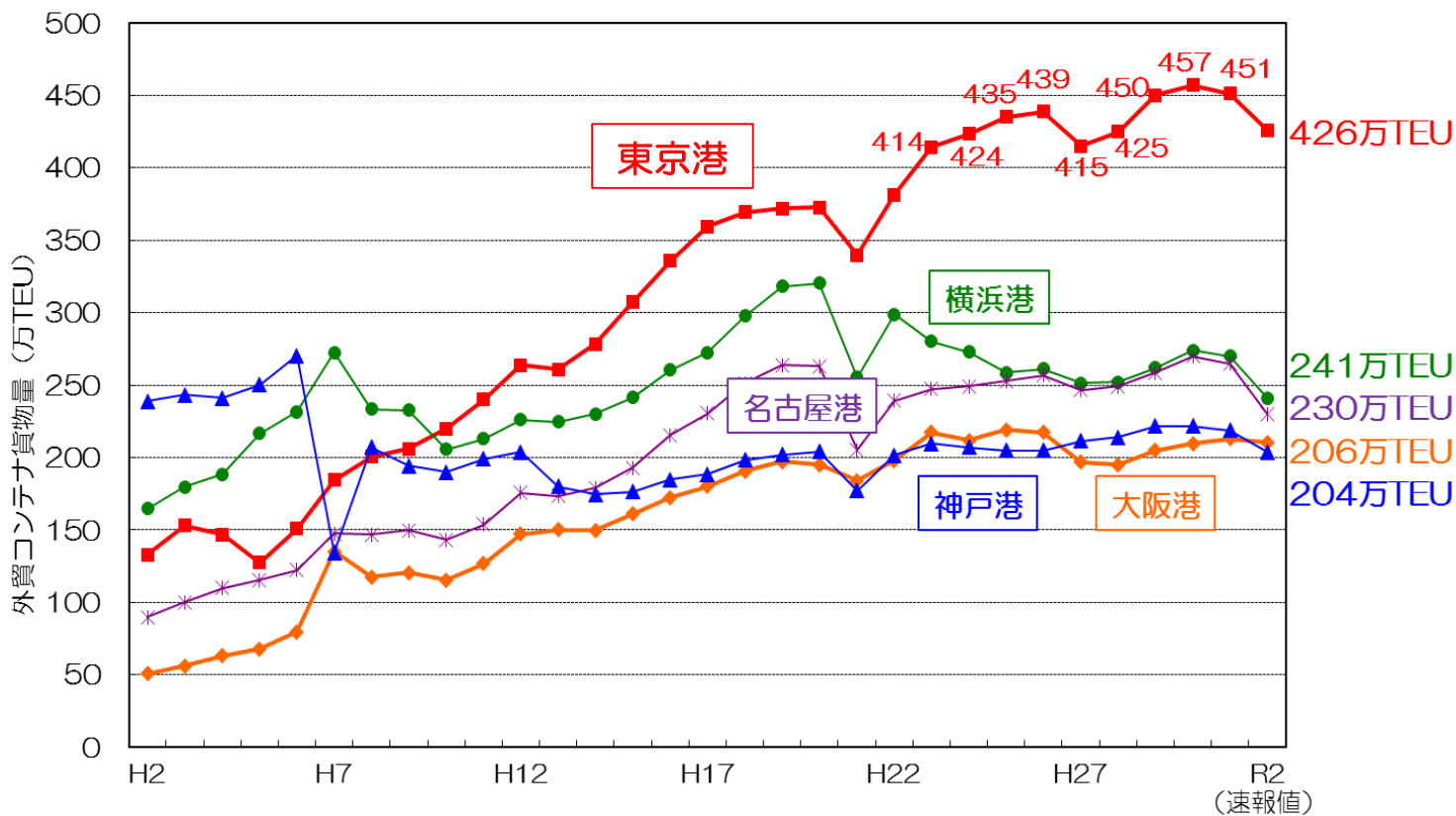
- 東京港は首都圏コンテナ貨物の輸入で約7割、輸出で4割が利用
- 首都圏のみならず、東日本全域において東京港が利用されている



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

2-7 東京港の外貿コンテナ貨物量推移

- 東京港は、外貿コンテナ貨物量が23年連続で国内トップ
- 全国に占める東京港の外貿コンテナ貨物量割合は増加傾向



外貿コンテナ貨物量の推移

		H2	H12	H22	R2 (速報値)
外貿コンテナ 貨物量 (万TEU)	全国	734	1,269	1,685	1,740
	東京港	133	264	382	426
全国に占める東京港の割合		18.1%	20.8%	22.7%	24.5%

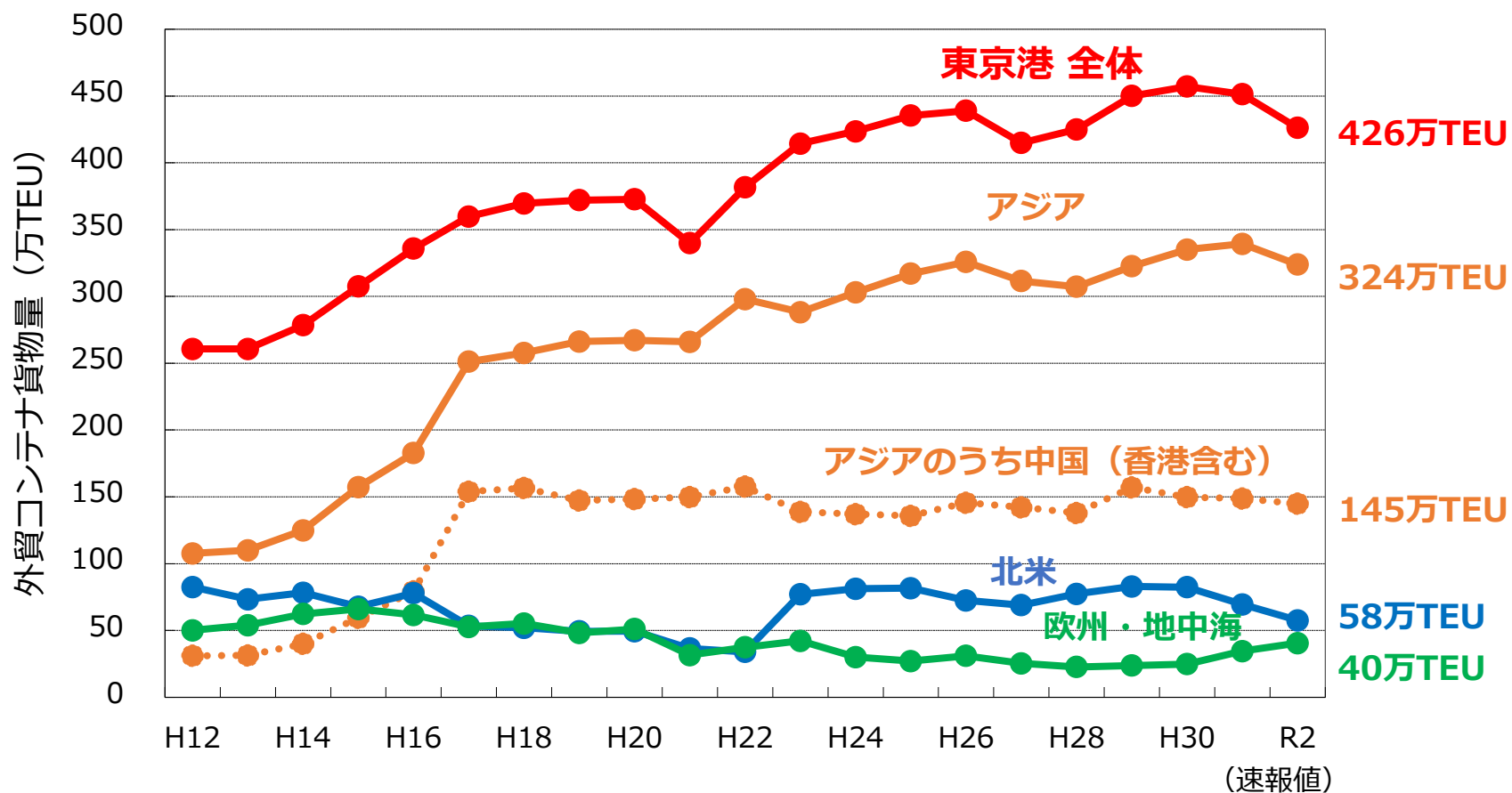
全国における東京港の外貿コンテナ貨物量割合の推移

出典：各港港湾統計より東京都作成

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

2-8 東京港の外貿コンテナ貨物量推移（方面別）

○ 東京港の方面別コンテナ貨物量は、アジア貨物が増加傾向となっている

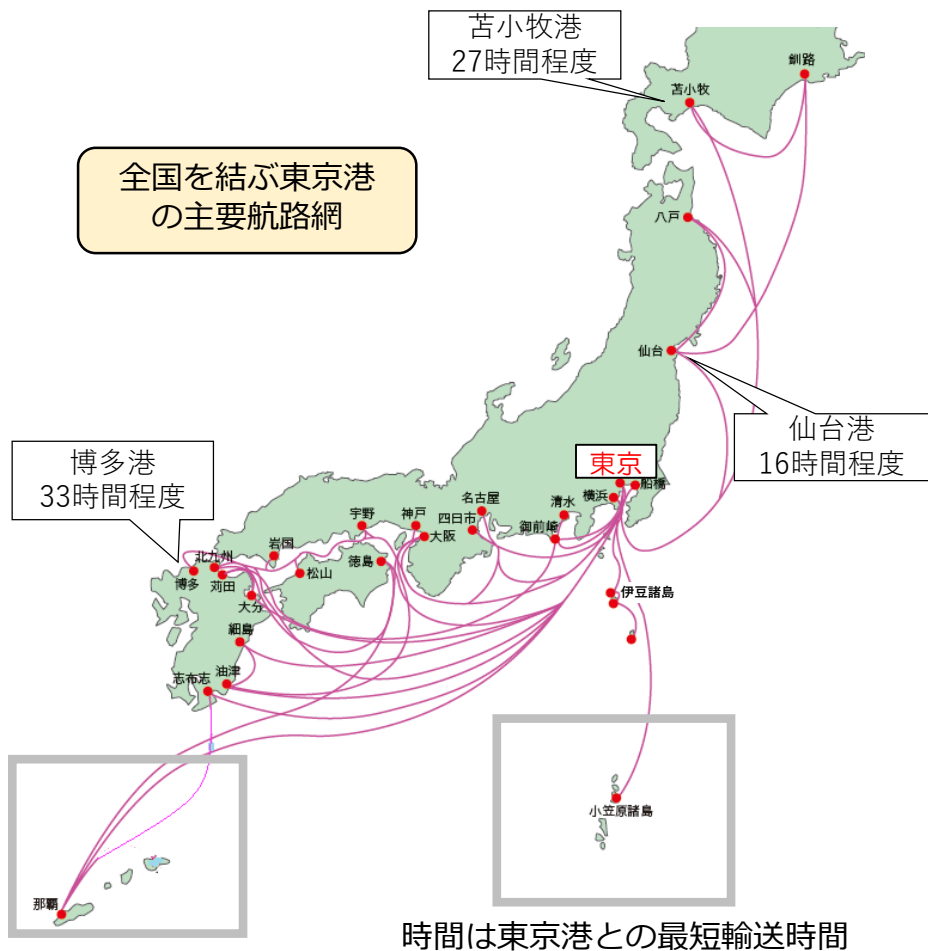


東京港の方面別コンテナ貨物量の推移

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」を用いており、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

2-9 東京港は全国と結ばれる海上輸送拠点（内貿）

- 国内において長距離内航RORO船は28航路就航（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

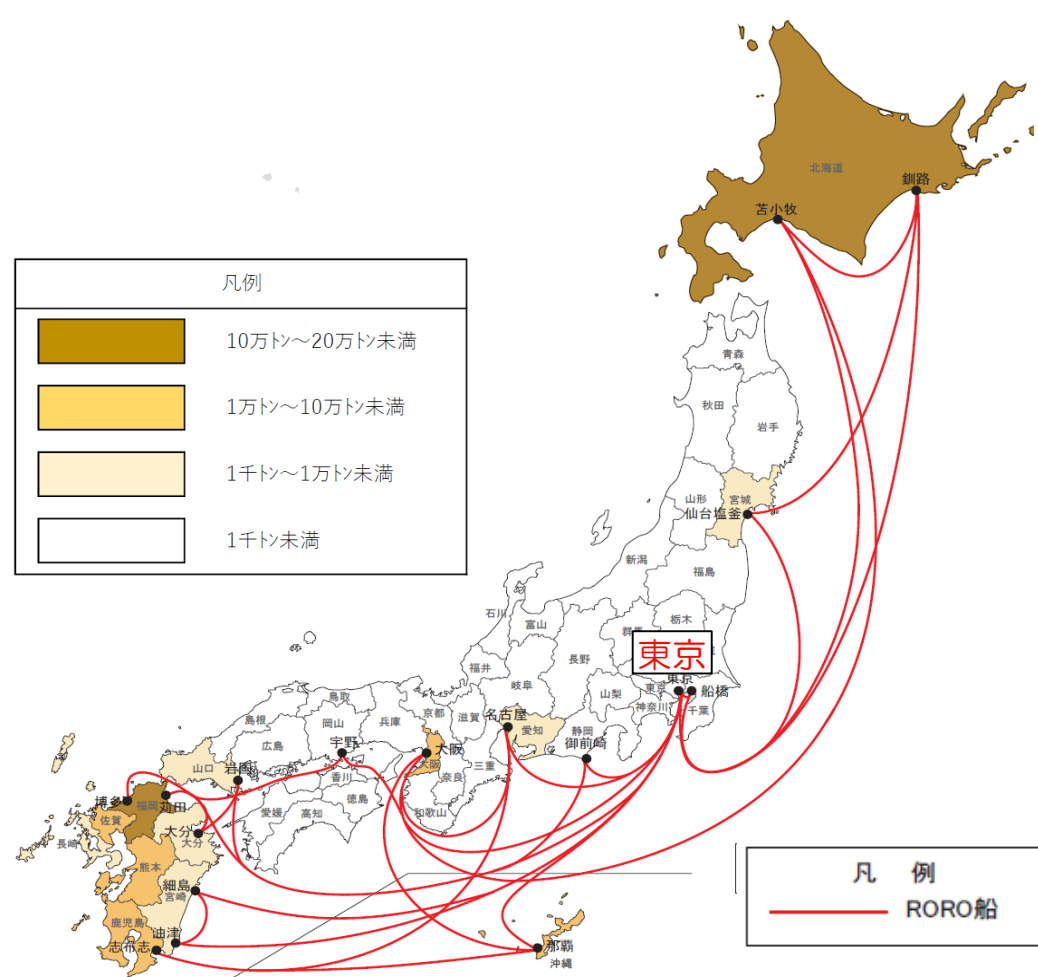


航路		運航頻度 (週/便)	運航会社
RORO・貨客船			
北海道航路	東京－苫小牧	4	日本通運 日本マリン
	東京－苫小牧－釧路	1	
	東京－大阪－苫小牧－釧路	1	
	東京－大阪－苫小牧－釧路－仙台	2	栗林商船
	東京－大阪－名古屋－仙台－苫小牧－釧路－仙台	1	
	東京－名古屋－苫小牧－釧路－仙台	1	
	東京－苫小牧	1～2	
九州航路	東京－博多－岩国	12	日本通運 日本海運
	東京－博多－松山	1	
	東京－博多－宇野	3	
	東京－大分－荏田－御前崎	4	商船三井フェリー
	東京－細島－油津	2	川崎近海汽船
沖縄航路	東京－那覇－大阪	3	近海郵船
	東京－那覇－志布志	3	マルエーフェリー
伊豆 小笠原 諸島	東京－大島－利島－新島－式根島－神津島	7	東海汽船
	東京－三宅島－御蔵島－八丈島	7	
	東京－父島	月5便	小笠原海運
フェリー			
東京－徳島－北九州（新門司）		7	オーシャントランス

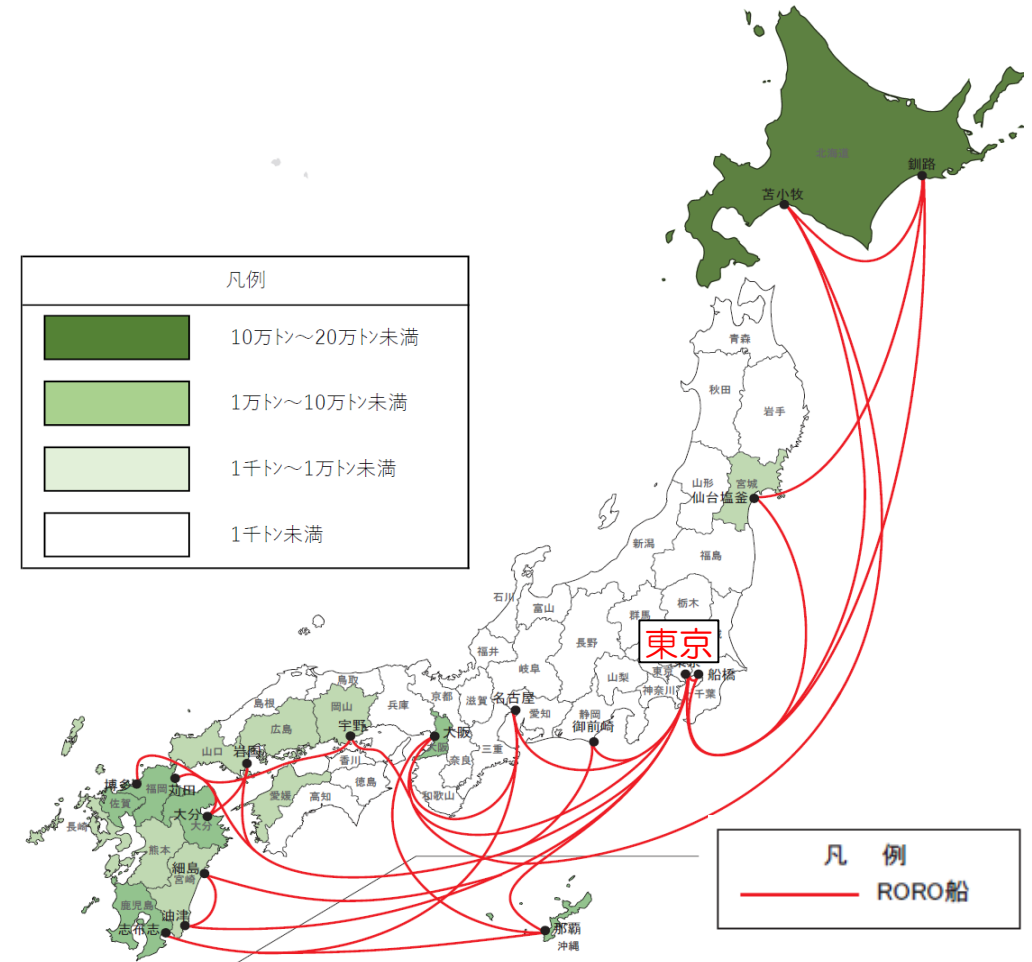
出典：港湾の中長期政策「PORT2030」（H30.7）（国交省港湾局）、「東京港ハンドブック」より作成

2-10 東京港の内貿ユニットロード貨物量(発着地別)

○ ユニットロード貨物量は、北海道・宮城、沖縄・九州等との長距離輸送が多い



東京港発（移出）貨物の仕向地



東京港着（移入）貨物の仕出地

※平成29年11月1日～30日(1ヶ月間)のうち任意4航海を対象に調査

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)より作成

1 長期構想と港湾計画、検討経緯

2 東京港の役割、現状

3 東京港の課題、情勢変化

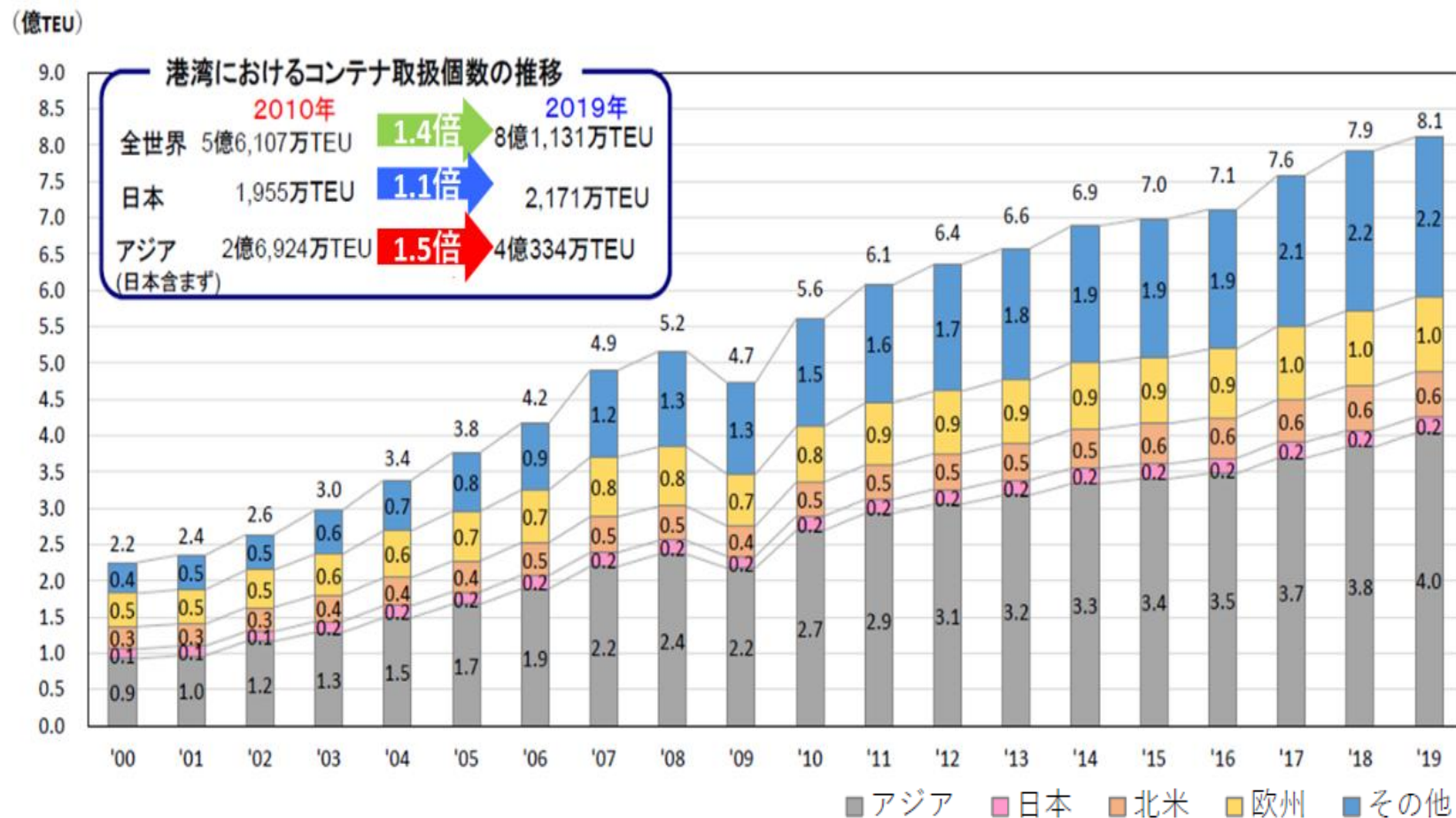
4 長期構想の基本理念と目指すべき将来像

5 施策の方向性、将来イメージ

6 実現に向けて

3-1 世界の港湾におけるコンテナ貨物量の推移

○ アジア諸国の経済成長等に伴い、世界の港湾におけるコンテナ貨物量が増加

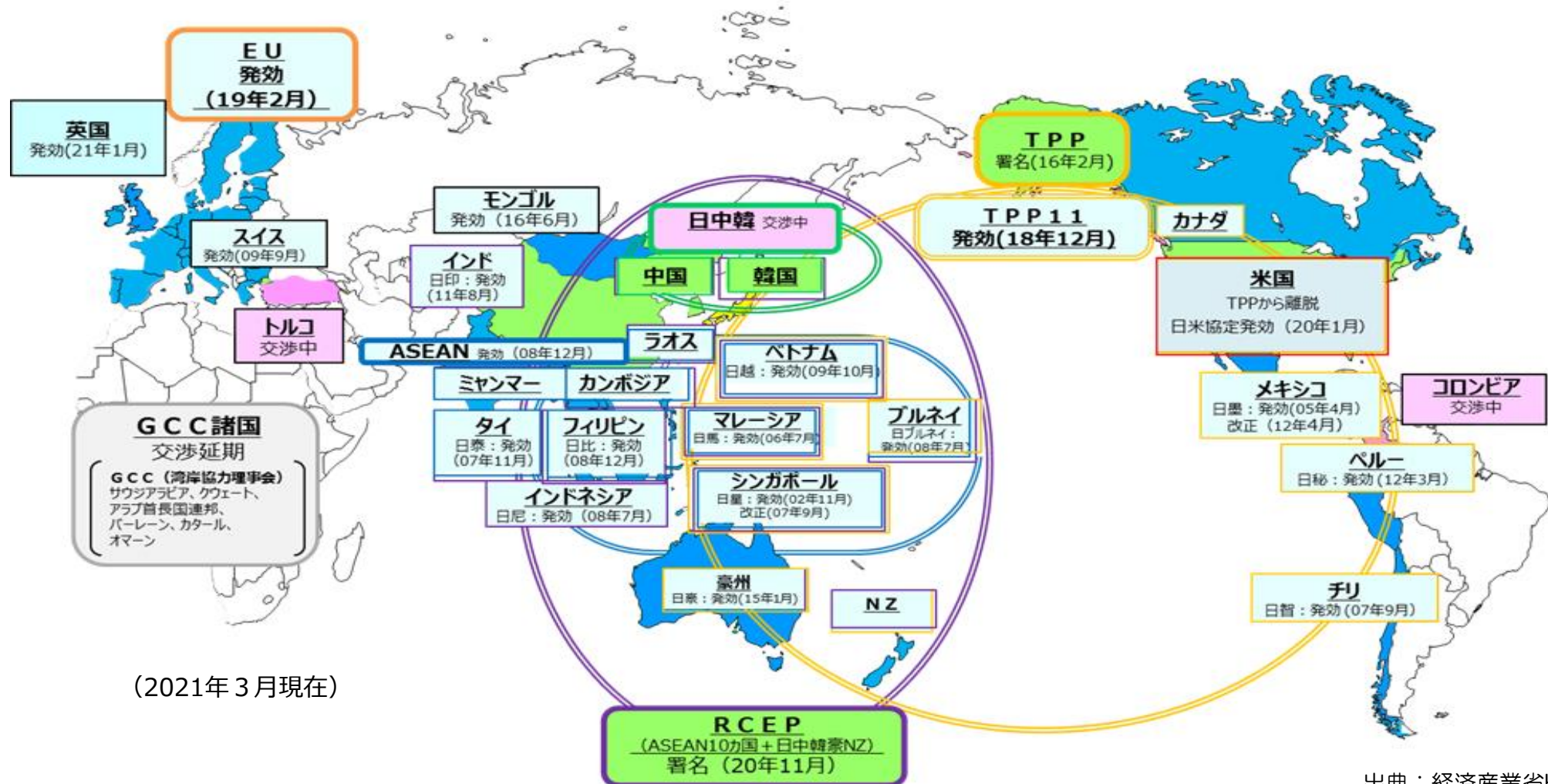


世界の港湾におけるコンテナ貨物量の推移

出典：「関税分科会 資料」（R3.10）（国土交通省）

3-2 日本の世界各国との経済連携協定等の進展

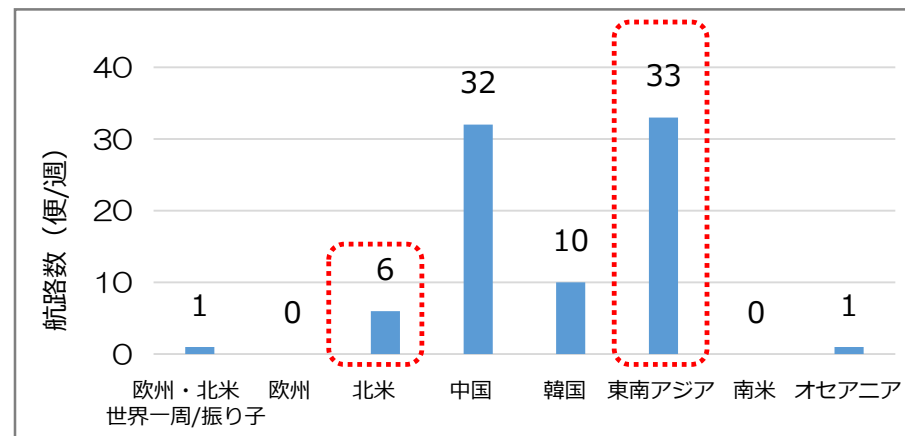
- RCEPによる関税撤廃等により自由貿易が一層拡大（2022年1月にまず10カ国で発効）
- 中国・韓国と初めて結ぶ自由貿易協定（GDP押し上げ・輸出入促進などが期待）
- 近年、越境EC市場も急拡大



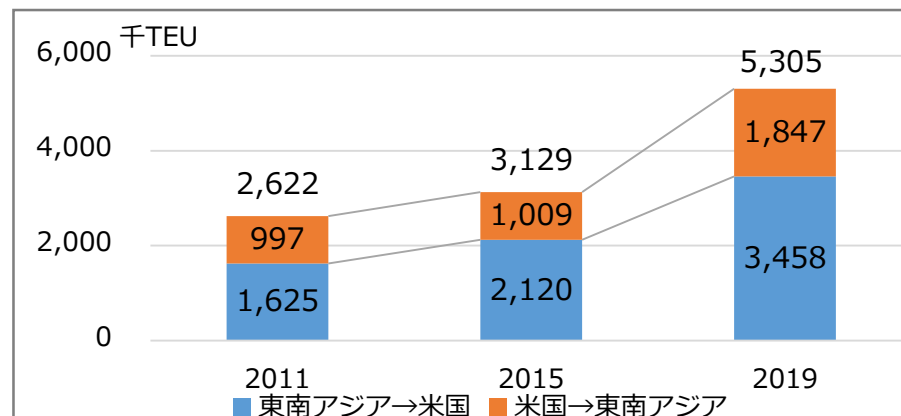
出典：経済産業省HP

3-3 東南アジアー北米間のトランシップ貨物の取り込み

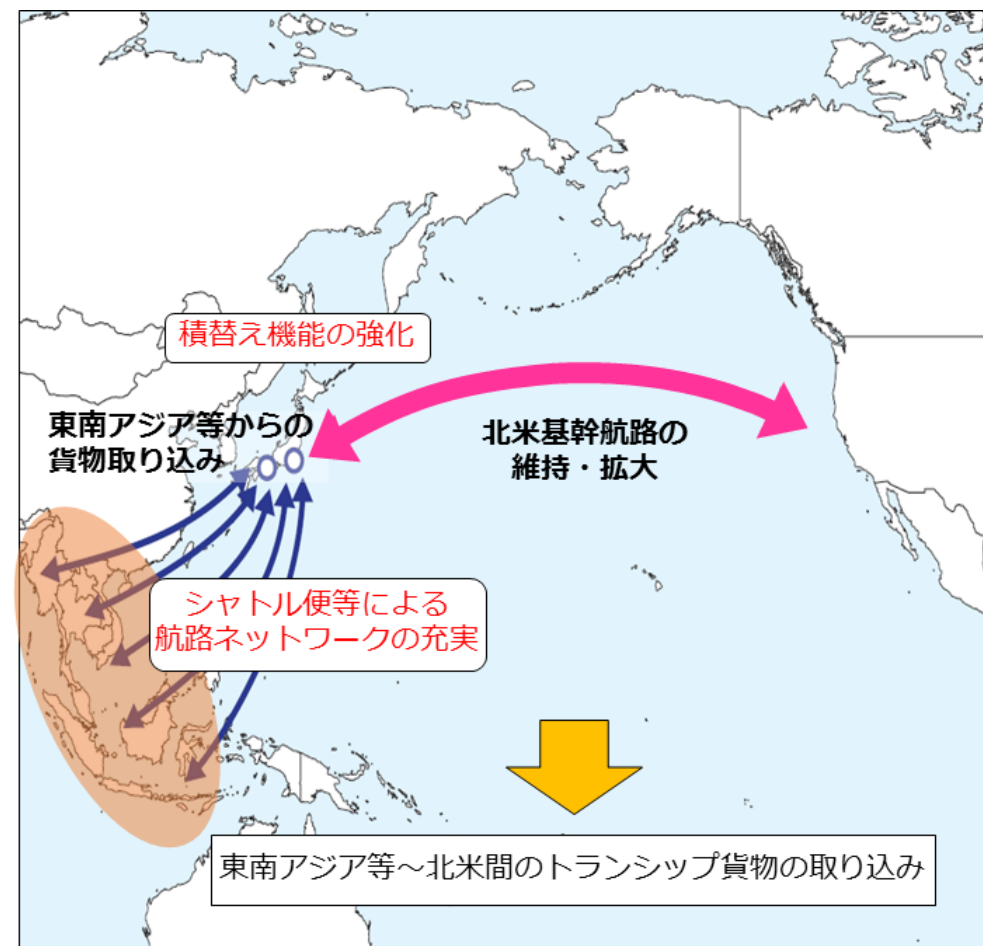
- 東京港は、東南アジア・北米と多くの航路ネットワークを有している
- 東南アジア～北米間の貨物量は、今後も増加が見込まれる



東京港の方面別航路数（令和2年）



東南アジア～北米間のコンテナ貨物量推移

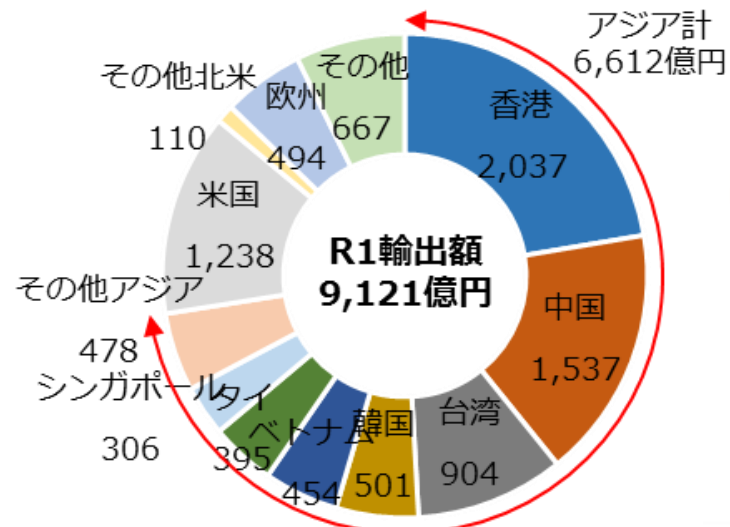


トランシップ貨物の取り込みイメージ

出典：「東京港ハンドブック」、(公財)日本海事センターHPより東京都作成

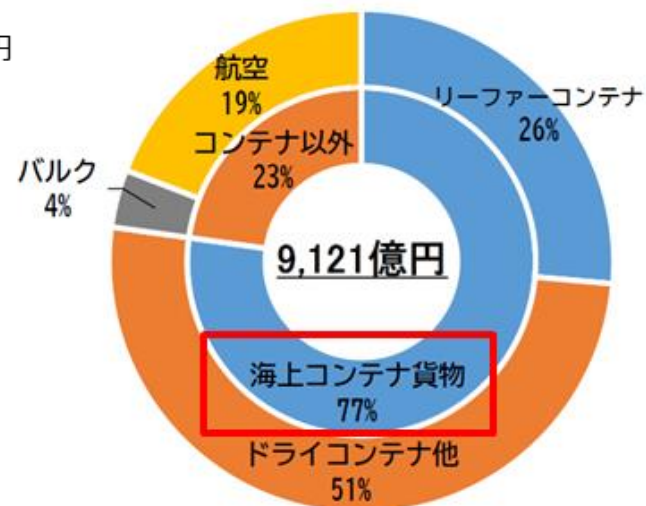
3-4 日本の農林水産物・食品の輸出促進

- 政府は2030年の農林水産物・食品の輸出額を5兆円にすることを目標
- 東京港は、豊富な外航・内航航路ネットワークを活かし農林水産物・食品の輸出を促進



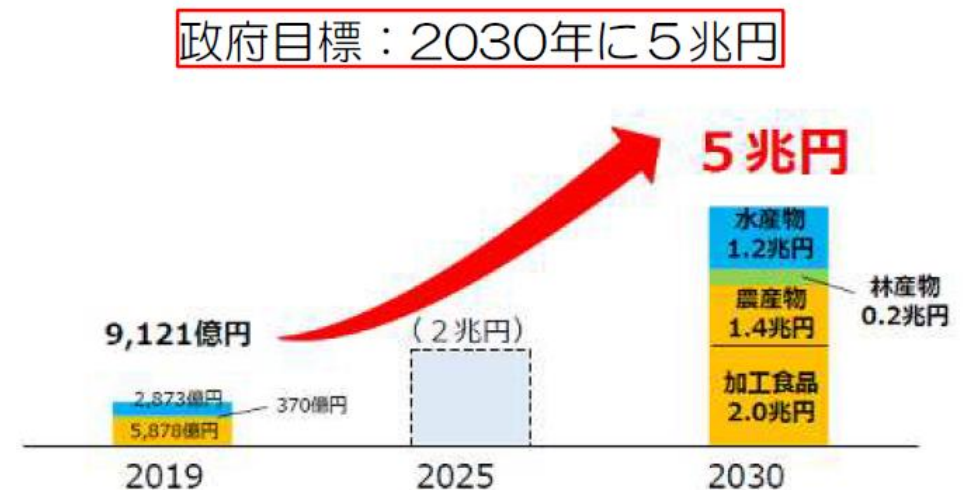
⇒輸出先はアジア圏が約7割

農林水産物・食品の
輸出国・地域



⇒輸出手段はコンテナによる
海上輸送が約8割

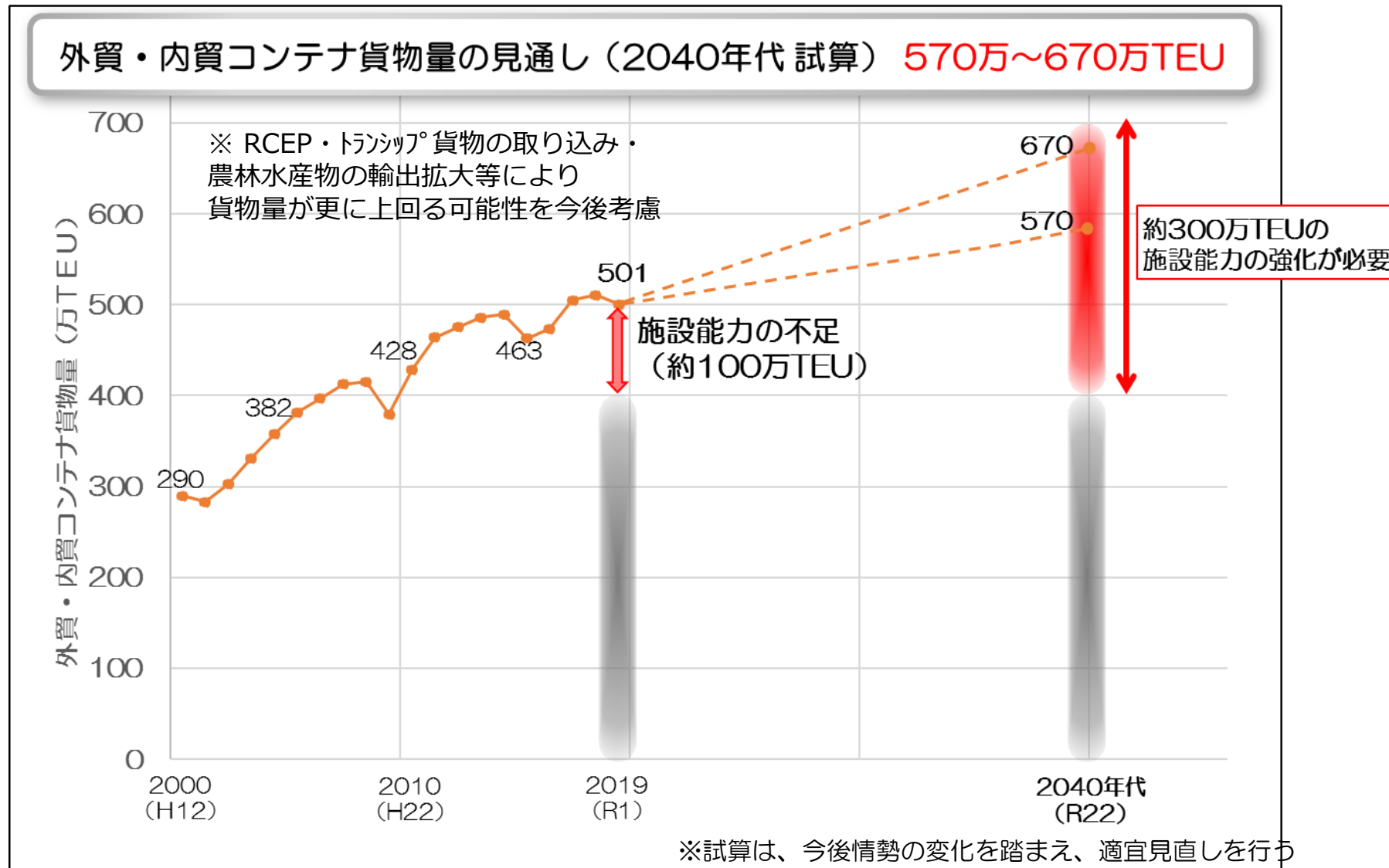
農林水産物・食品の
輸出手段別割合



※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)

農林水産物・食品の
輸出額の政府目標

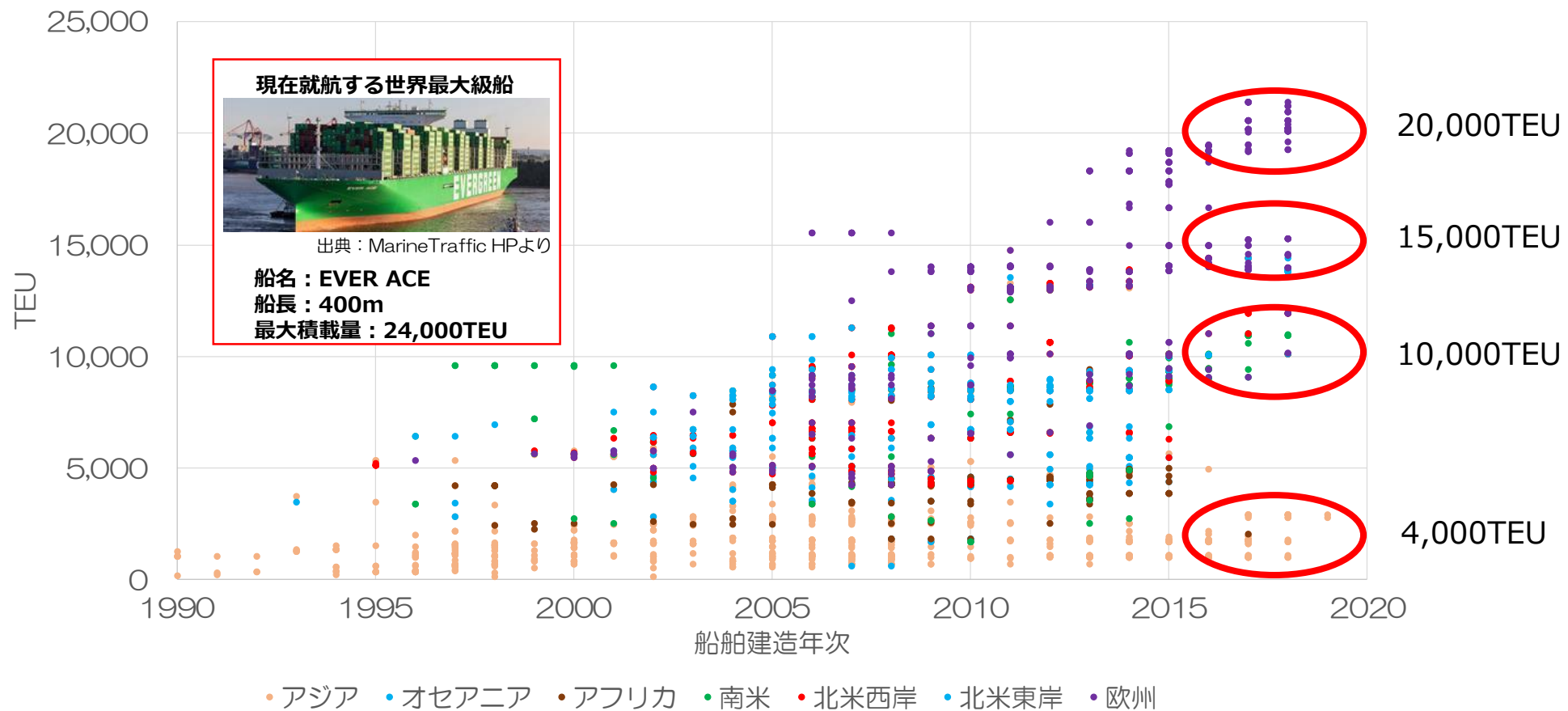
3-5 東京港の外貿・内貿コンテナ貨物量の見通し



東京港の外貿・内貿コンテナ貨物量の見通し

3-6 世界におけるコンテナ船の大型化動向（建造年別）

- 現在就航中の世界最大コンテナ船は、積載能力24,000TEU
（全長400m 船幅61m(24列) 満載喫水16.5m）
- 近年の船舶建造トレンドは、20,000・15,000・10,000・4,000TEU以下に4極化

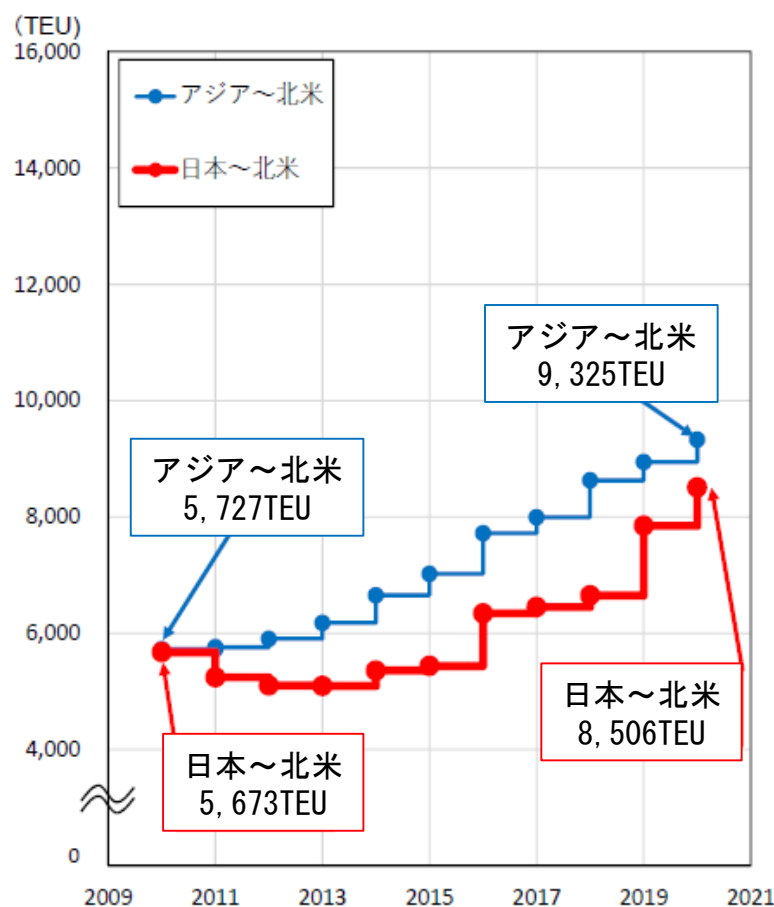


コンテナ船の建造状況と配船航路

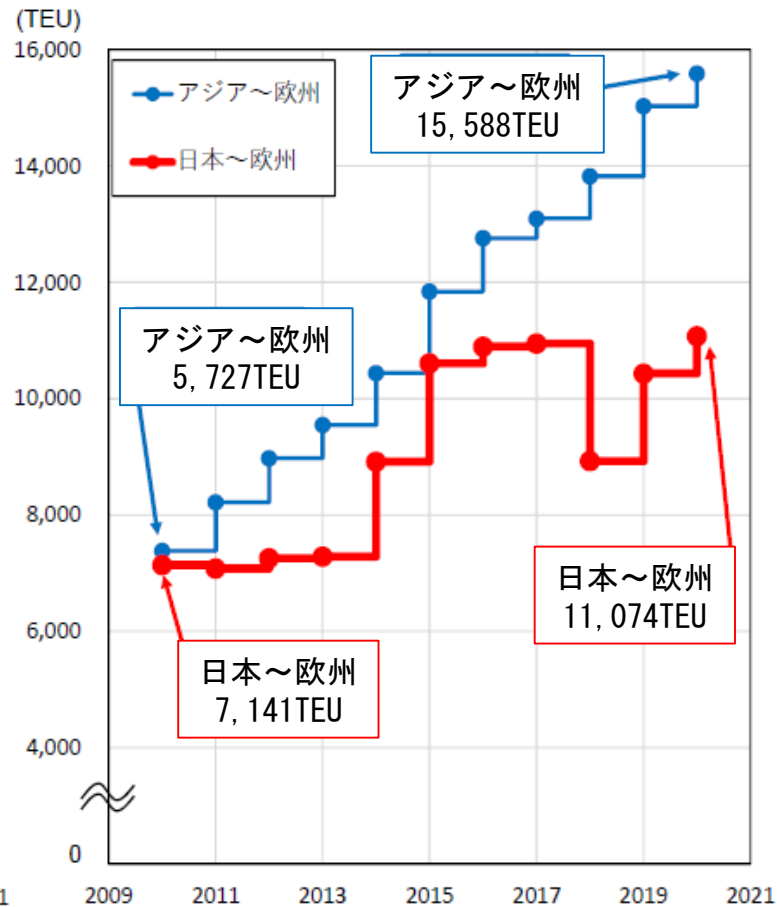
出典：「国際輸送ハンドブック（2019年版）」（株オーシャンコマース）より東京都作成

3-7 世界におけるコンテナ船の大型化動向（寄港平均船型別）

- 北米航路、欧州航路ともに船舶大型化が進展している
- 欧州航路は船舶大型化が急激であり、アジア寄港と日本寄港の傾向に差が開いている



北米航路（平均船型）



欧州航路（平均船型）

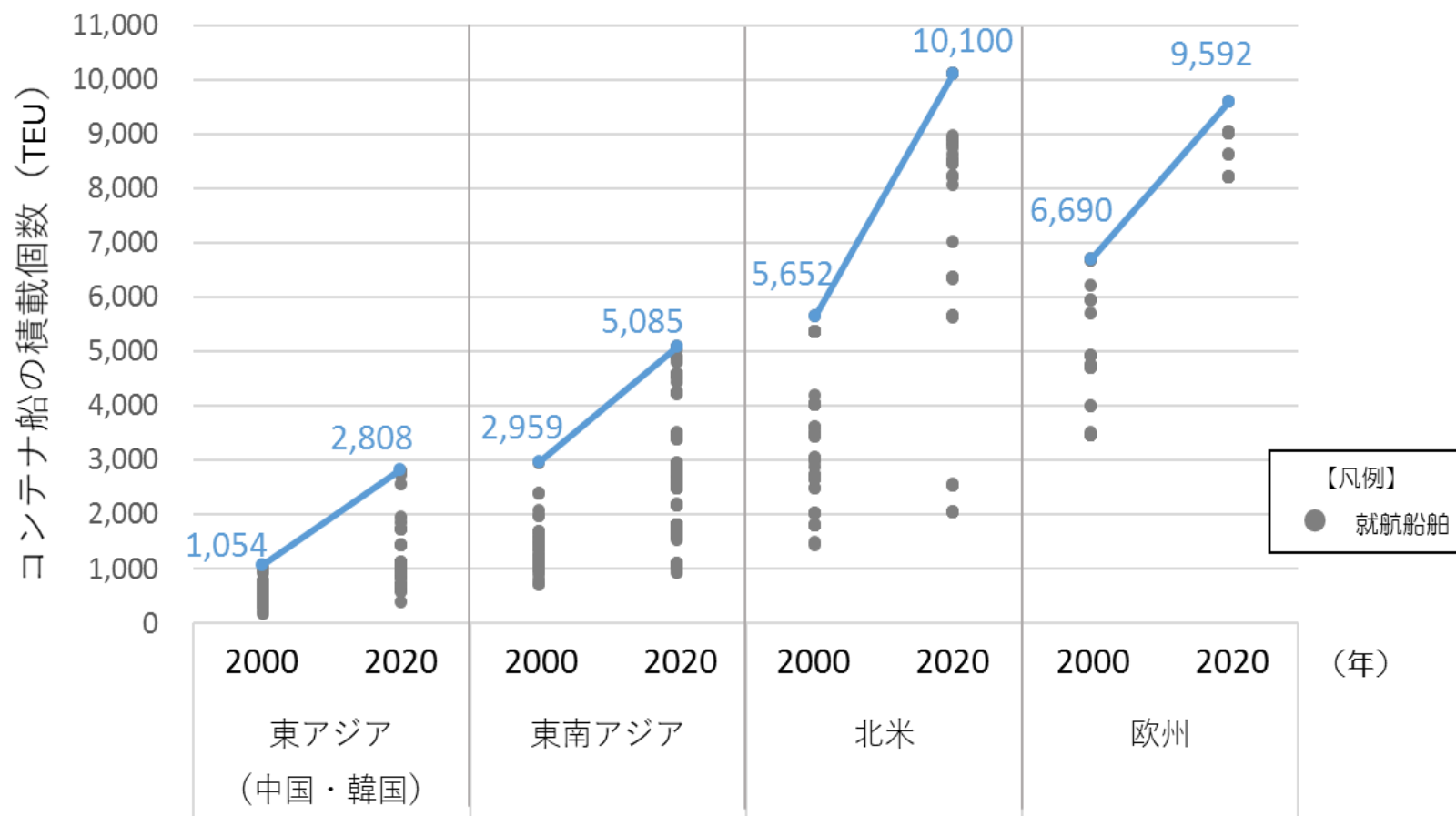
※1 欧州航路には地中海・黒海航路を含む
※2 北米航路にはハワイ航路を含まない
※3 アジア航路には日本に寄港する航路も含む

（出典）2019年までは国際輸送ハンドブック（当該年の11月の寄港回数の値）、
2020年は SHIPPING ガイド（6月下旬時点の寄港回数の値）より国土交通省港湾局作成

出典：「第1回国際コンテナ戦略港湾政策推進WG資料」（R2.8）（国土交通省）

3-8 東京港におけるコンテナ船の大型化動向（方面別）

○ 東京港に寄港するコンテナ船は各航路において大型化が進展

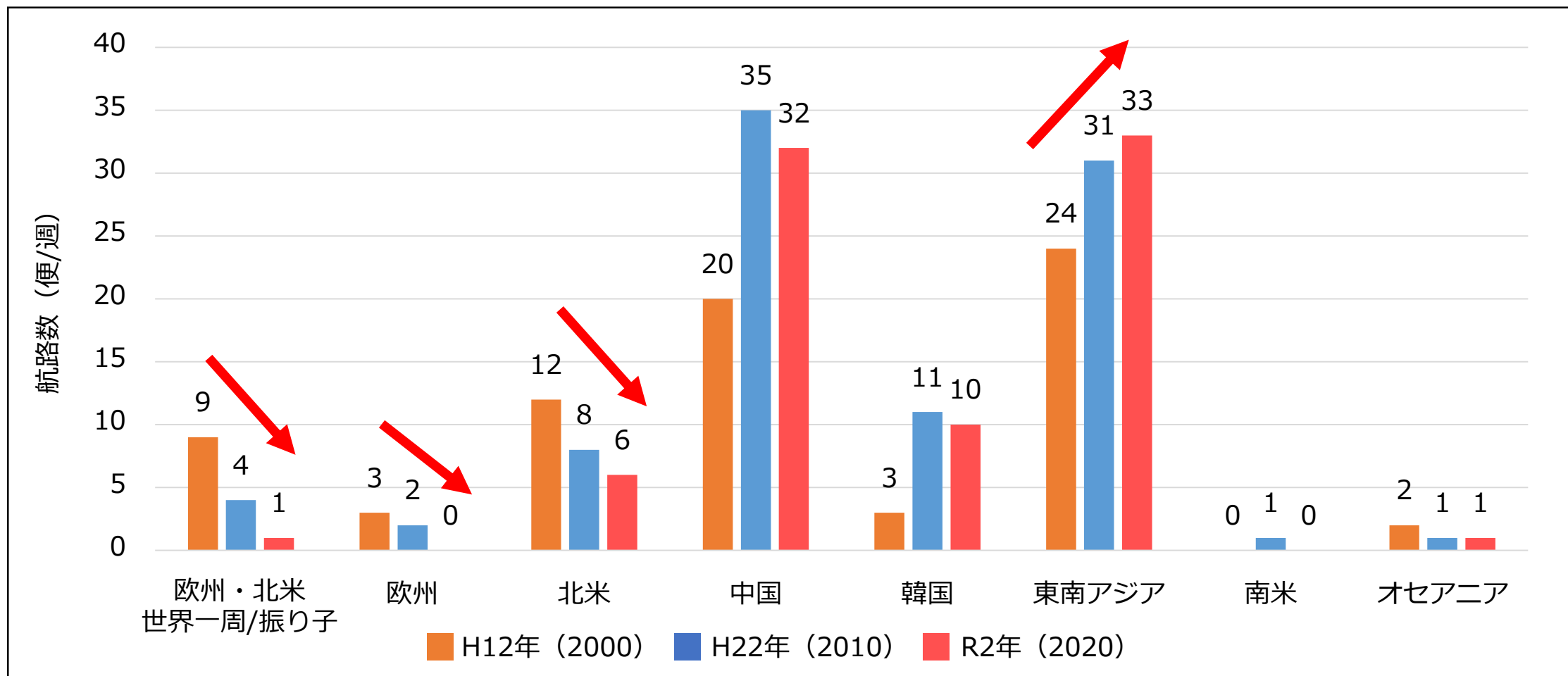


東京港寄港の航路別船舶大型化の推移

出典：「東京港ハンドブック」より作成

3-9 東京港におけるコンテナ航路数の推移（方面別）

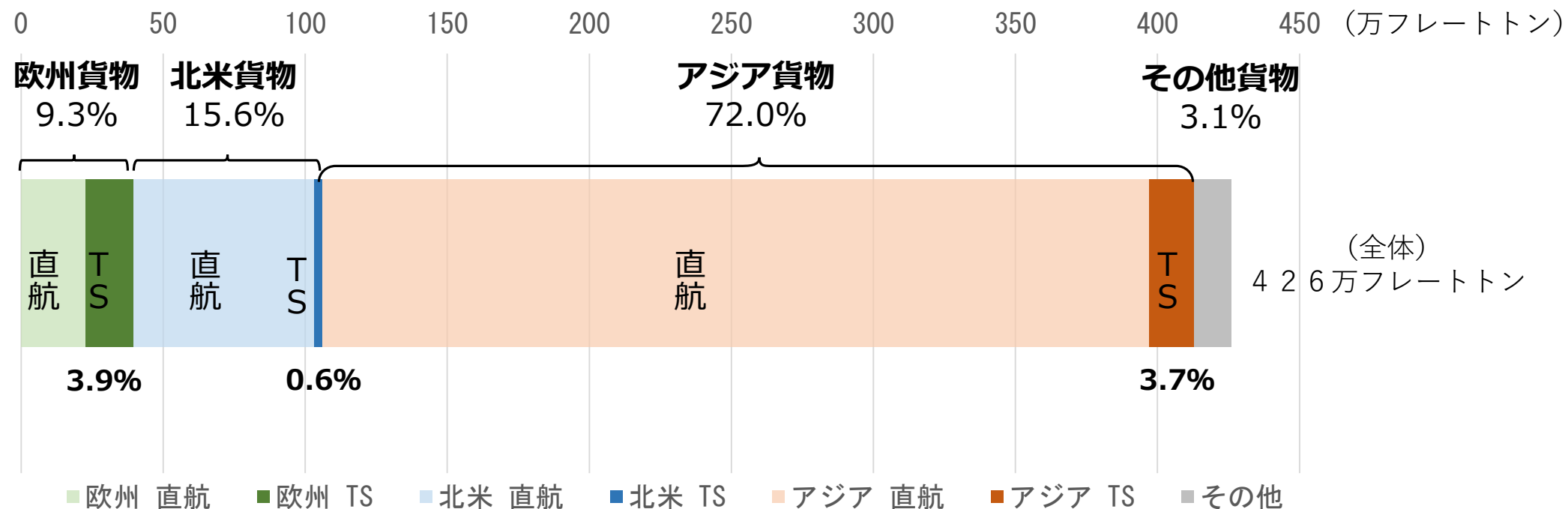
- 欧州・北米航路が減少している一方、近年は東南アジア航路の増加が顕著
- 船舶大型化、アジアからの大量の輸入貨物に対応するターミナル機能強化が必要



出典：「東京港ハンドブック」より作成

3-10 東京港発着貨物の海外でのトランシップ状況（方面別）

- 日本発着のコンテナ貨物のうち、21%が海外でのトランシップ輸送
- 東京港発着のコンテナ貨物のうち、9%が海外でのトランシップ輸送
- 東京港の直航輸送比率(91%)は、主要港で最も高い



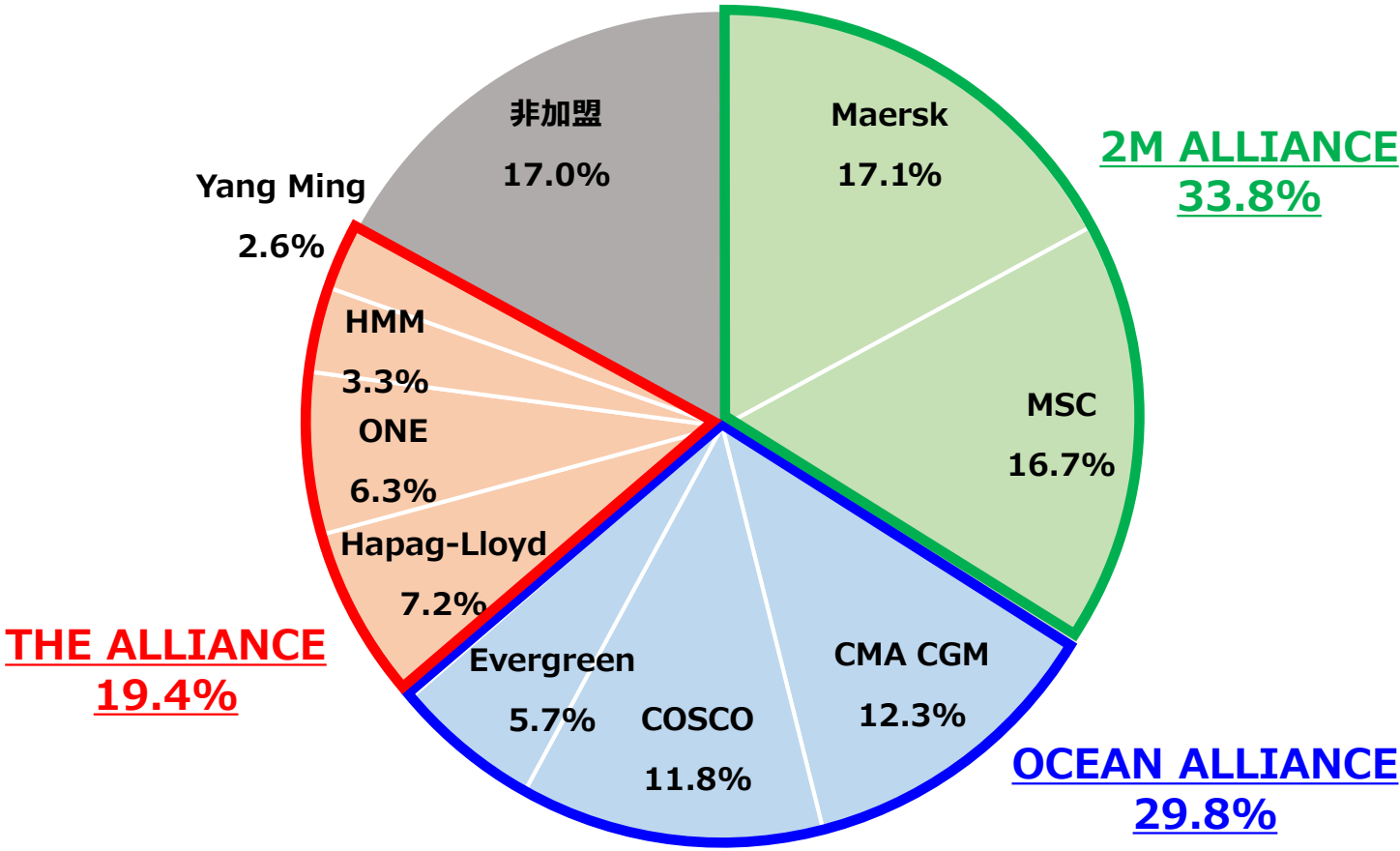
資料：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」（平成30年）（国土交通省）より東京都作成

3-1-1 世界における船社アライアンスの再編

- 近年、船社アライアンスの再編が相次ぎ、3大アライアンスで世界船腹量の約8割を保有
- アライアンス内の航路サービス集約化・寄港地の絞り込み

順位	会社名	船腹量 (千TEU)	シェア
1	Maersk	4,253	17.1%
2	MSC	4,171	16.7%
3	CMA CGM	3,071	12.3%
4	COSCO	2,953	11.8%
5	Hapag-Lloyd	1,783	7.2%
6	ONE	1,579	6.3%
7	Evergreen	1,425	5.7%
8	HMM	827	3.3%
9	Yang Ming	640	2.6%
10	Wan Hai	420	1.7%
11	Zim	408	1.6%
12	PIL	264	1.1%
13	KMTC	168	0.7%
14	IRISL	148	0.6%
15	X-Press Feeders Group	144	0.6%

船腹量ランキング



船社アライアンス別の船腹量シェア（令和3年10月時点）

出典：Alphaliner HPより東京都作成

3-12 東京港におけるゲート前交通混雑対策

○ 東京港の機能強化（ハード整備）と合わせ、短期的かつ即効性のある物流効率化策を実施

①「違法駐車（台切りシャーシ）対策」

- ・港湾法に基づき放置等禁止区域を指定（平成27年3月）
：巡回パトロール、警告書・警告フラッグ取付
- ・受け皿施設の設置（大井時間貸しシャーシプール）

②車両待機場

- ・青海車両待機場（含待機通路）：330台
 - ・中央防波堤外側車両待機場：210台
 - ・大井車両待機場：474台
- ⇒ 平均待機時間、待機台数等の見える化を予定

③コンテナ関連施設

- ・大井コンテナ関連施設（バンプール・シャーシプール）
第1期（平成28年度）：約11ha
第2期（平成30年度）：約9ha

④東京港ストックヤード（TSY） 平成29年3月開設

- ・輸入コンテナ（実入り）貨物の一時保管場所
を大井ふ頭背後に開設（収容台数186台分）

※ 無料・24時間利用可能（要登録）
⇒ 令和元年度実績（平均稼働率）約99%

「早朝ゲートオープン」

- ・コンテナターミナルのゲートオープンを1時間前倒し
（7時30分オープン）：平成23年12月から継続実施

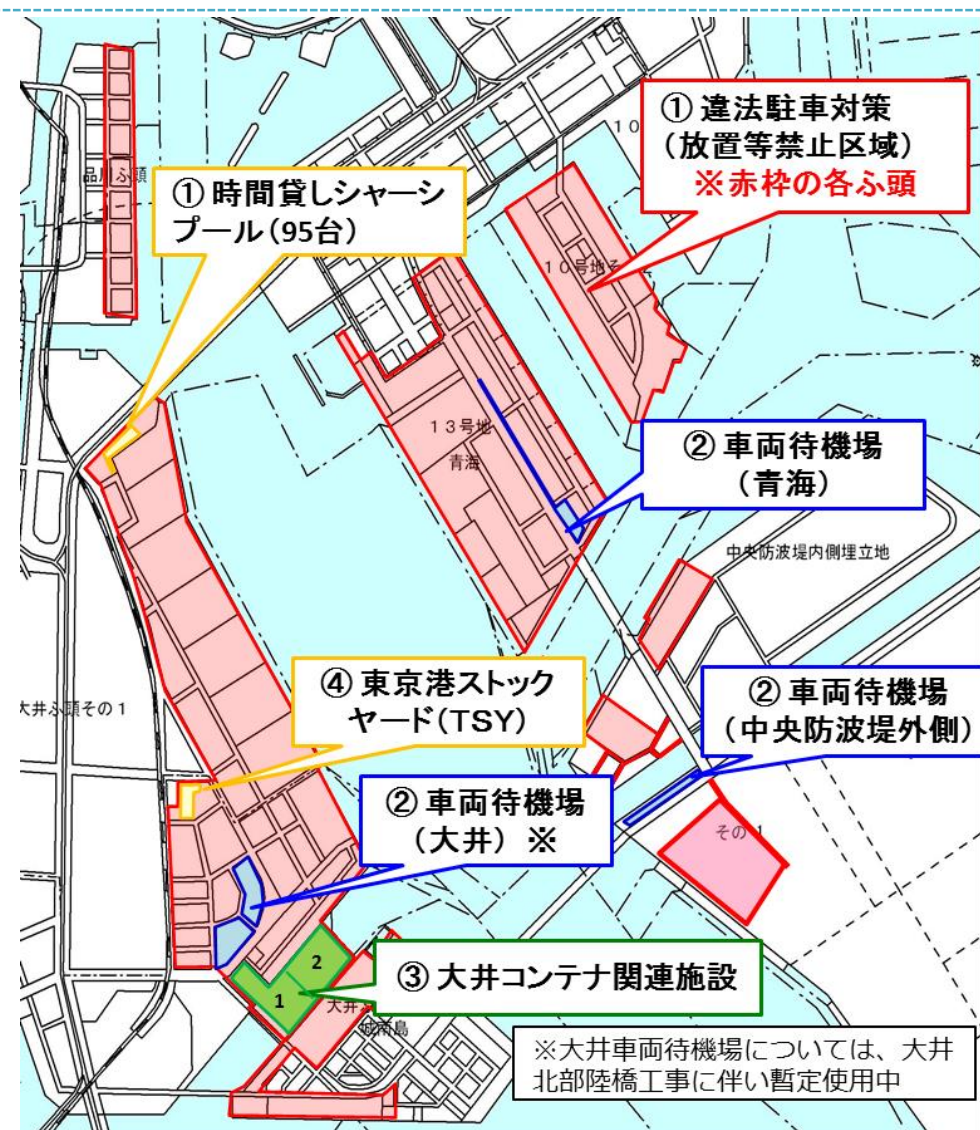
ゲート前の平均渋滞長が減少

1.26km(H23) ⇒ 0.35km(R1) 約7割減少

467万TEU

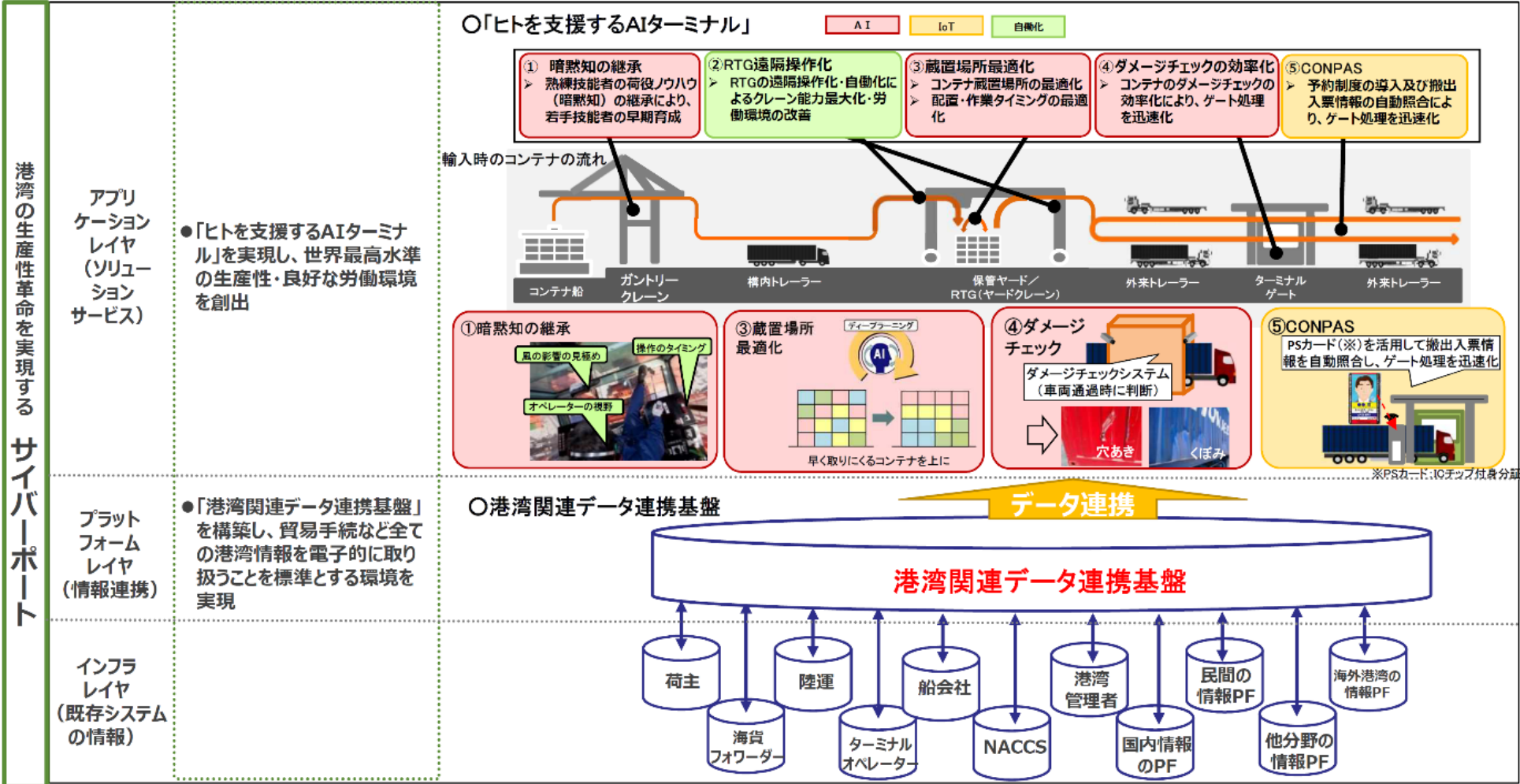
501万TEU

※外貿・内貿コンテナ貨物量



3-13 サイバーポート・AIターミナル等の取組が進展

- 国では物流手続を電子化し生産性向上を図る サイバーポートの運用を開始
- RTGの遠隔操作化・蔵置場所の最適化など、AIターミナルの実現に向けた取組が進展



資料：「交通政策審議会 第78回港湾分科会」（R2.2）より

3-14 東京港の背後圏輸送におけるインランドデポの活用

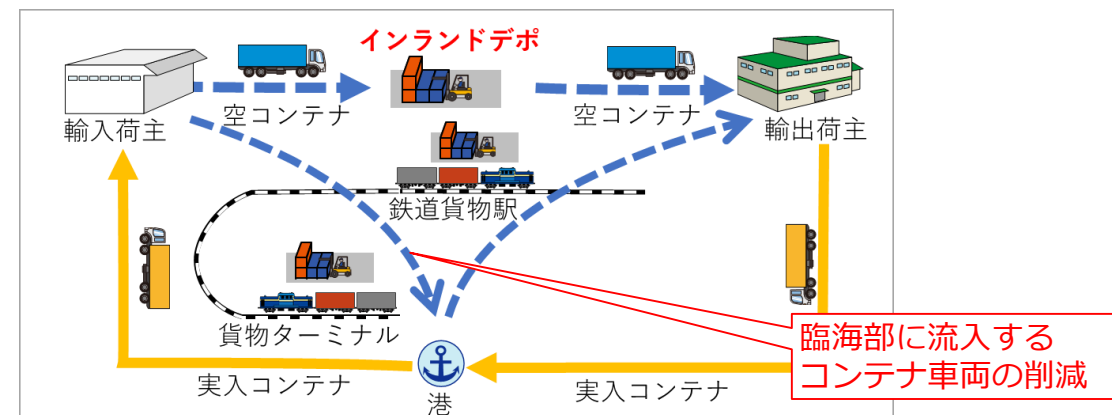
- 空コンテナの回送・引取りに要する非効率な走行を削減するコンテナラウンドユースの取組
- 東京港は輸入超過のため、空コンテナを効率的に保管・転用するインランドデポの活用は重要



首都圏の主なインランドデポ



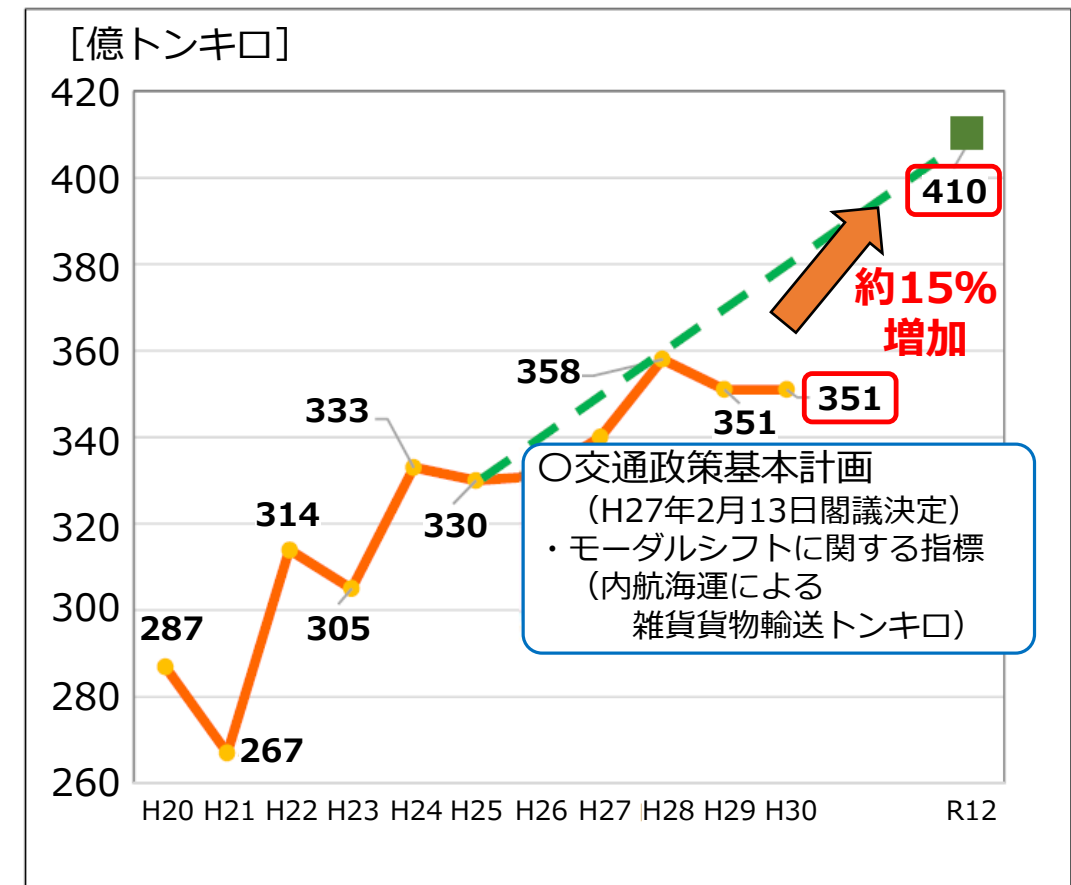
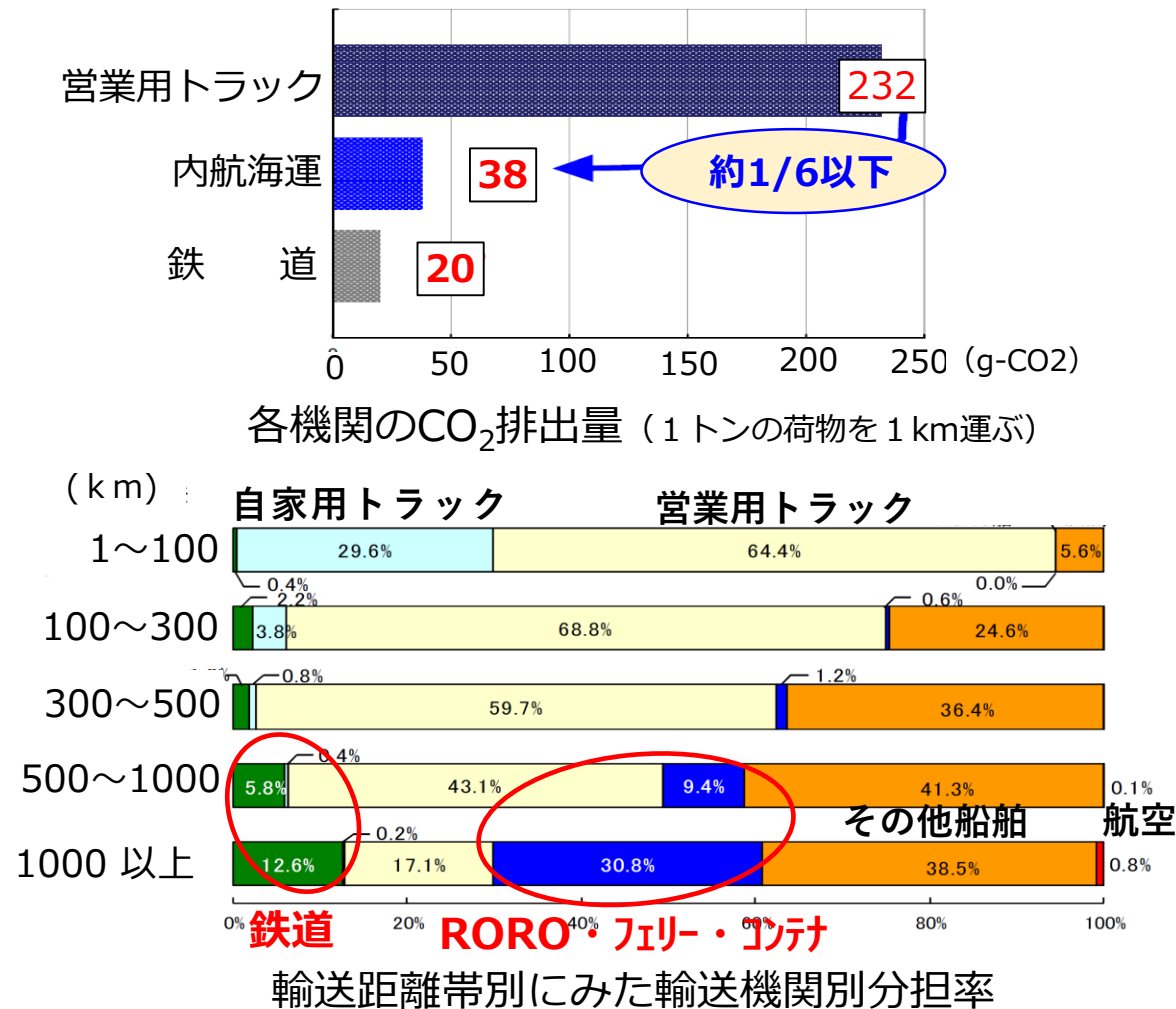
佐野インランドポートのラウンドユース実績



ラウンドユースによる輸送効率化イメージ

3-15 環境にやさしいモーダルシフトの取組推進

- トラック輸送から環境にやさしい内航海運・鉄道輸送へ転換するモーダルシフトの取組推進
- 国は全国の内航海運輸送を2030年に410億トンキロに増加（15%）させる目標



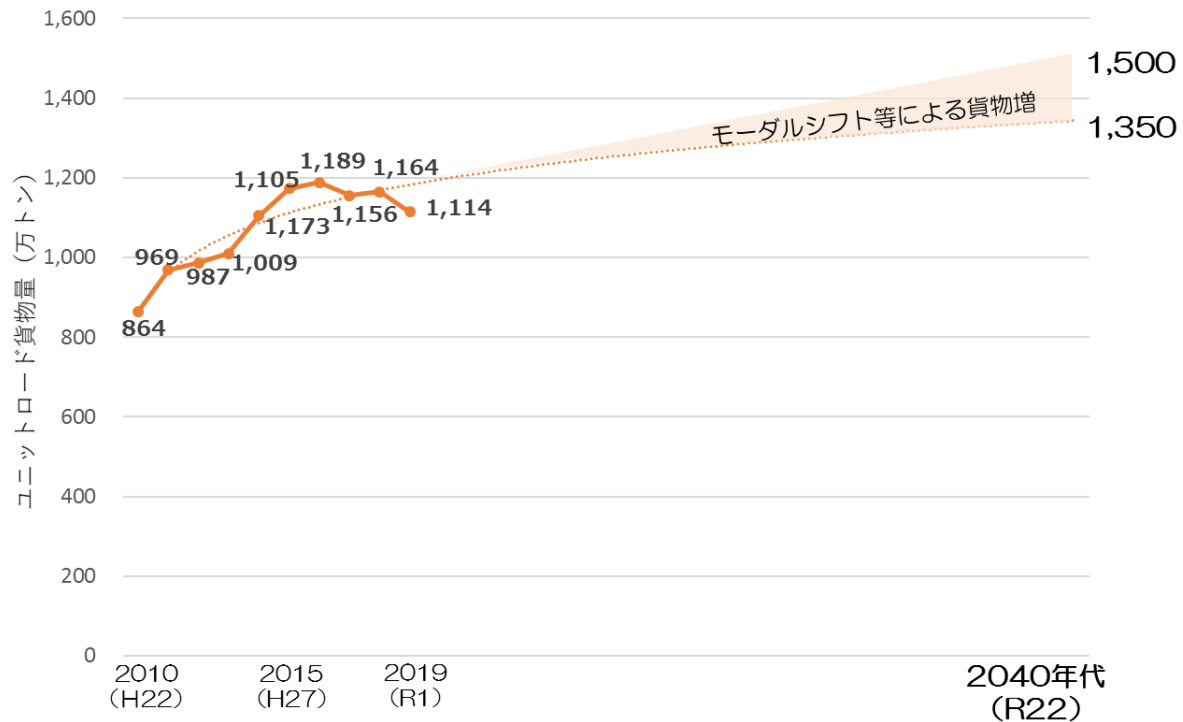
海運モーダルシフトの現状と目標

出典：「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）（国土交通省）より東京都作成

3-16 東京港のユニットロード・フェリー貨物量の見通し

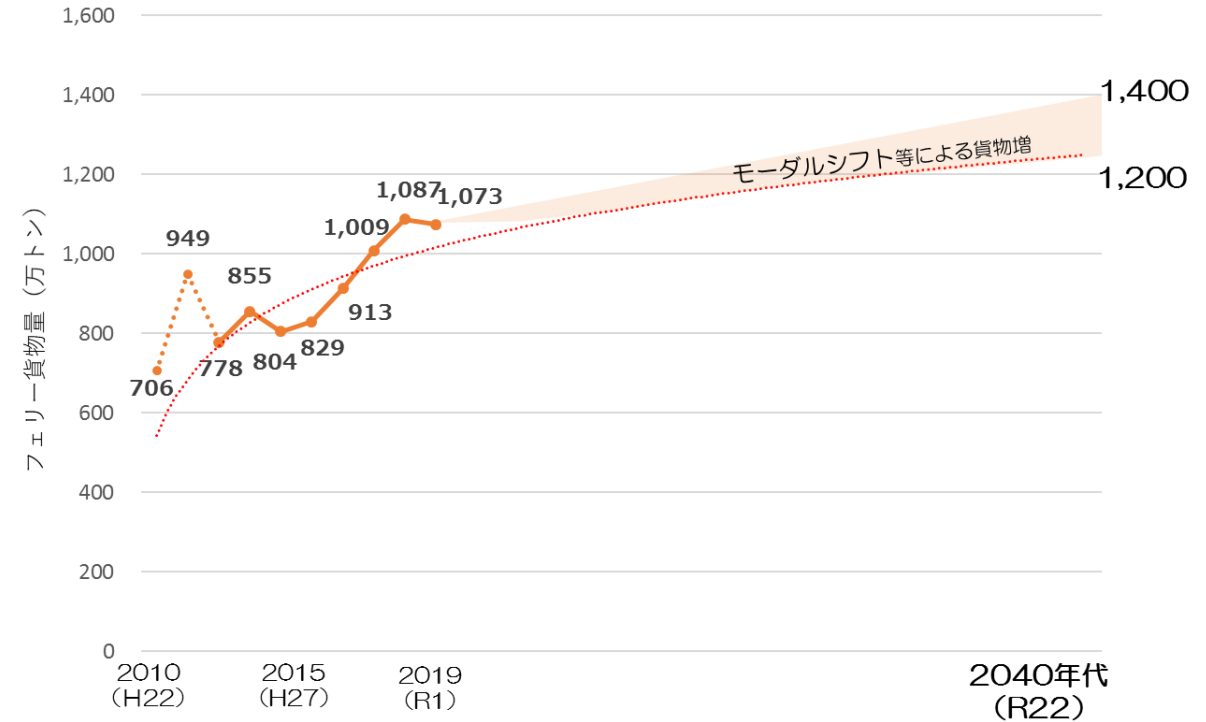
○ モーダルシフトや農林水産物の輸出等の新たな貨物により、今後も増加する見通し

ユニットロード貨物量の見通し（2040年代 試算）1,350万～1,500万トン



ユニットロード貨物量の見通し

フェリー貨物量の見通し（2040年代 試算）1,200万～1,400万トン



フェリー貨物量の見通し

※試算は、今後情勢の変化を踏まえ、適宜見直しを行う

- 1 長期構想と港湾計画、検討経緯
- 2 東京港の役割、現状
- 3 東京港の課題、情勢変化

4 長期構想の基本理念と目指すべき将来像

- 5 施策の方向性、将来イメージ
- 6 実現に向けて

長期構想の基本理念

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～

人々の暮らしを支え、日本経済を牽引するダイナモとして、
最先端技術の積極的な活用や港湾空間のモデルチェンジにより、
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

4-2 長期構想の基本理念と目指すべき将来像

目指すべき将来像

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

防災・維持管理

信頼をつなぐレジリエントポート

- 災害時にも物流活動を維持できる強靱な港に進化している
- 激甚化する自然災害の脅威や、将来の気候変動による平均海面水位の上昇等から、都民の生命と財産が確実に守られている
- 既存ストックを適切に維持管理し、将来にわたり港湾機能を発揮し続けている

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、港湾エリアが大きく貢献している
- 水と緑のネットワークの拡充、海域環境の保全・改善により、良好な港湾空間が創出されている

観光・水辺のまちづくり

にぎわいをつなぐゲートウェイ

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

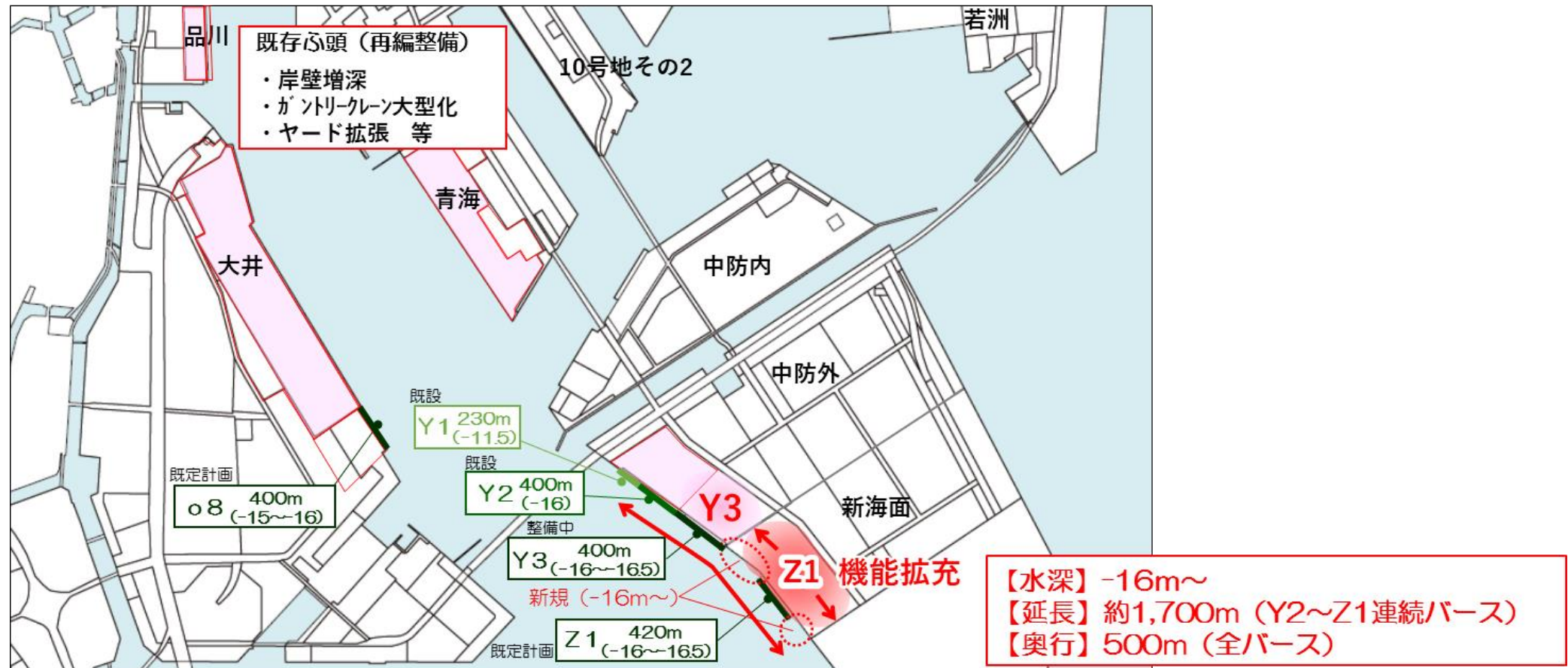
- 1 長期構想と港湾計画、検討経緯
- 2 東京港の役割、現状
- 3 東京港の課題、情勢変化
- 4 長期構想の基本理念と目指すべき将来像
- 5 施策の方向性、将来イメージ**
- 6 実現に向けて

5-1 施策の方向性

物流 世界とつながるリーディングポート

ユーザーに選ばれる国際競争力の高いコンテナ輸送拠点の形成（ターミナルの機能強化）

- コンテナ貨物の増加に対応するため、新規ふ頭を整備（Y3・Z1機能拡充）
- 既存ふ頭の再編整備（岸壁増深、ガントリークレーン大型化、ヤード拡張等）

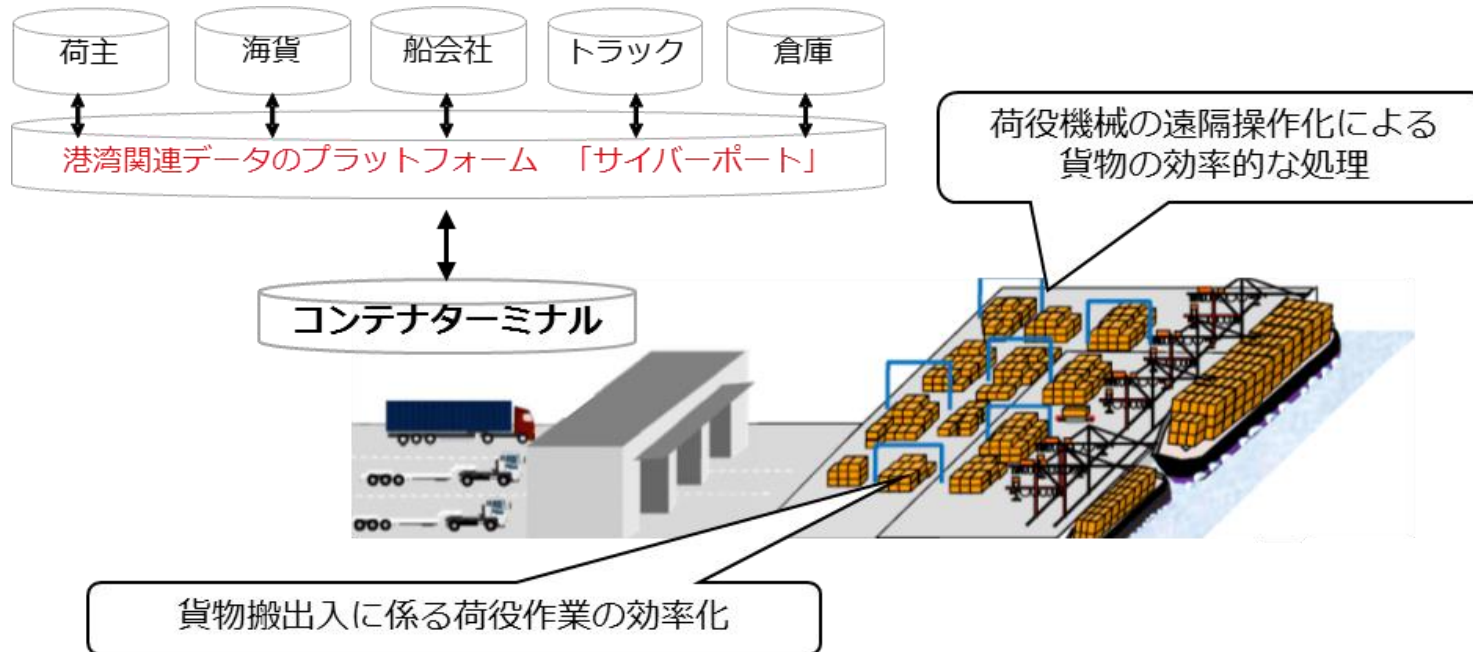


5-2 施策の方向性

物流 世界とつながるリーディングポート

最先端技術を活用した効率的なコンテナターミナルの実現(1)

- サイバーポートの導入等による港湾手続きの電子化・搬出入事前予約制の実施などにより、ゲート前の交通混雑を解消し、貨物のリードタイムを短縮
- 荷役機械の遠隔操作化などの高度化により「ヒトを支援するAIターミナル」を実現



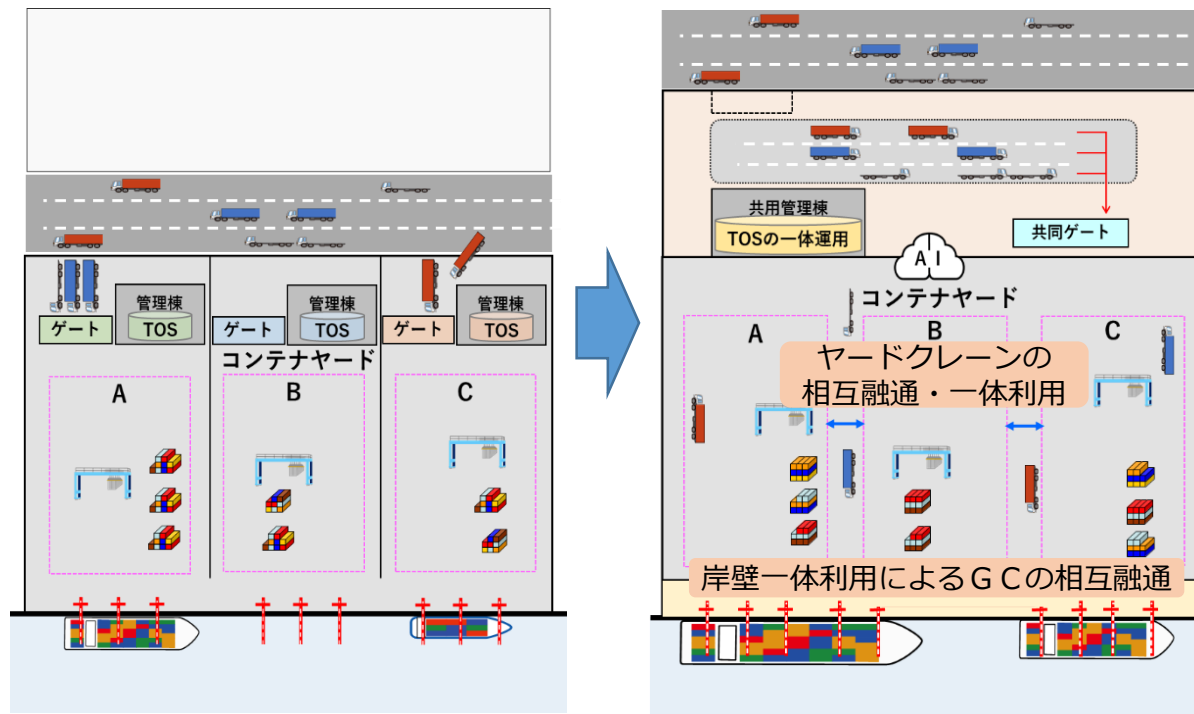
出典：「AIターミナル」の実現に向けた目標と工程（H31.3）（国土交通省）

5-3 施策の方向性

物流 世界とつながるリーディングポート

最先端技術を活用した効率的なコンテナターミナルの実現(2)

- TOSの統一化等によるターミナルの一体利用により、ヤードスペース等の利用を最適化
- 海上交通の安全性向上や船員労働環境の改善等に向け自動運航船の就航を可能にする施設整備



自動運航船のイメージ

出典：DFFAS CONSORTIUM

5-4 施策の方向性

物流 世界とつながるリーディングポート

最先端技術を活用した効率的なコンテナターミナルの実現(3)



TOSの一体運用

共同ゲート

トレーラーの
自動運転

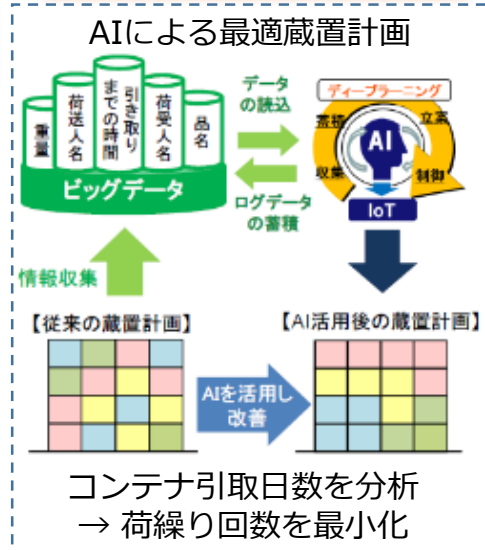
搬出入事前予約制

ヤードクレーンの
相互融通、一体利用

岸壁一体利用による
GCの相互利用

RTG遠隔操作化

「AIターミナル」
コンテナプランニング
事前荷繰り



専用レーンで接続

ターミナル内への
車両待機場所設置

フィーダー船との
シームレスな接続

自動運航船への対応



自動運航船



自動離着岸装置

バンプール・シャーシプールの
ターミナル周辺への集約



岸壁の増深・耐震化
GC大型化

最先端コンテナターミナルのイメージ

出典：「「AIターミナル」の実現に向けた目標と工程」(H31.3) (国土交通省) より東京都作成

TOS：ターミナルオペレーションシステム
RTG：タイヤ式門型クレーン
GC：ガントリークレーン

5－5 施策の方向性

物流 世界とつながるリーディングポート

ユニットロードターミナル・フェリーターミナルの機能強化

- モーダルシフト等によるユニットロード貨物の増加に対応する新規ふ頭整備（中防内）
- 既存ふ頭の再編整備（岸壁増深、岸壁前出し、ヤード拡張）



5－6 施策の方向性

物流 世界とつながるリーディングポート

輸出入の拡大に向けた貨物の取り込み（外貿ふ頭と内貿ふ頭の接続強化）

- 外航航路ネットワークを活用した東南アジア～北米間のトランシップ貨物の取り込み
- 農林水産物等の輸出促進に向け内航航路ネットワークを活用した国内貨物の取り込み
- フィーダー船が優先的に利用できるふ頭整備、外貿・内貿ふ頭間の貨物積替え円滑化



5-7 施策の方向性

物流 世界とつながるリーディングポート

道路ネットワークの拡充

- 第二東京湾岸道路・補助144号線等の広域道路、中防外等の開発に合わせた港内道路の整備
- 重要物流道路の指定拡大



臨港道路南北線により道路ネットワークが大幅に向上
(令和2年6月開通)



東京港海の森トンネル



海の森大橋

5－8 施策の方向性

物流 世界とつながるリーディングポート

快適で働きやすい環境の実現

- 港で働く人々にとって快適で働きやすい環境の確保、DX活用等による安全性の向上
- 大型車両が駐車可能で食事や休憩等ができる福利厚生施設の充実
- 誰もが利用できるよう施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザインを推進

特殊コンテナ車対応

リーファーコンテナ車対応

燃料ステーション



レストラン



カフェ



ランドリー



みなとの駅（仮称）イメージ

出典：「Maasvlakte Plaza」（ロッテルダム港）HPより東京都作成

5－9 施策の方向性

防災 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維持する強靱な港の構築 <リダンダンシーの確保> (1)

- 首都直下地震等においても物流機能を確保する耐震強化岸壁・免震クレーンの整備推進
- 激甚化・頻発化する台風、高潮等への対策として電力設備の嵩上げ、電力バックアップ機能の確保



耐震強化岸壁・免震クレーン



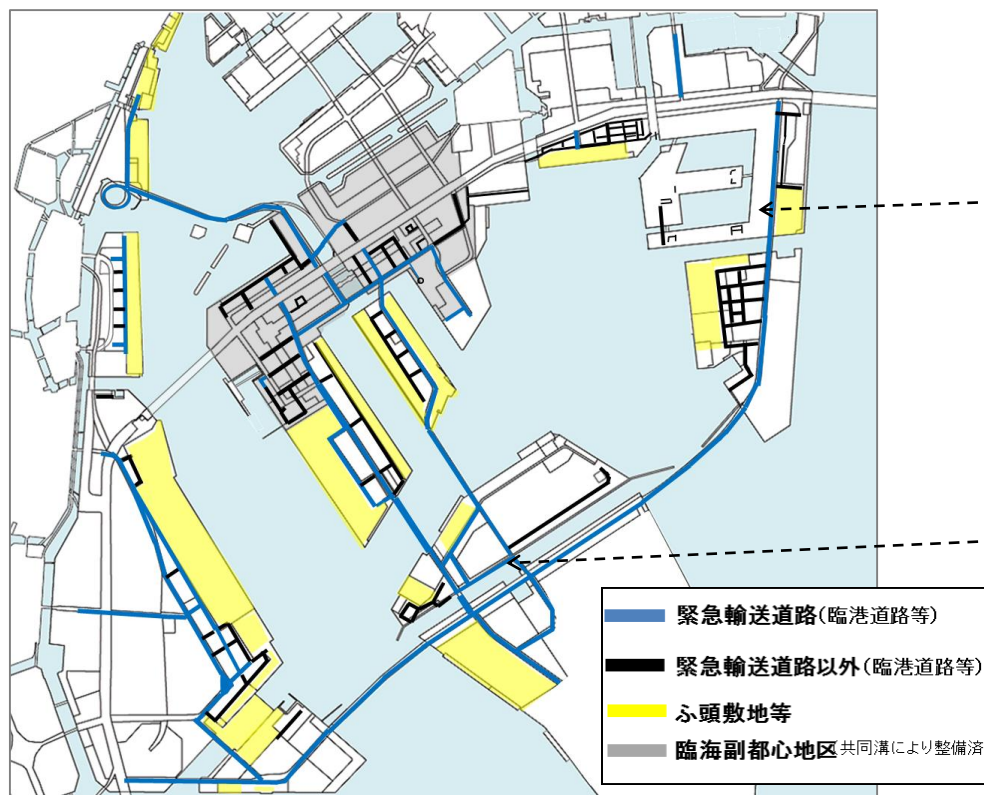
電源設備等の嵩上げ

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」（H31.3）（国土交通省）より東京都作成

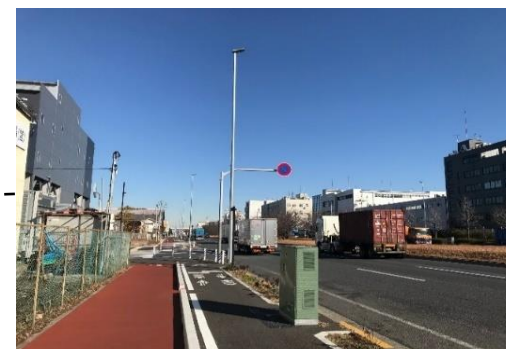
防災 信頼をつなぐレジリエントポート

災害時にも物流機能を維持する強靱な港の構築 <リダンダンシーの確保> (2)

- 背後圏への陸上輸送が停滞しないよう臨港道路等の橋りよう耐震化を推進
- 臨港道路等の港内の全エリアで無電柱化を推進
- 水上輸送の拠点となる防災船着場の拡充



港内の無電柱化対象エリア



新木場・若洲線



中防内3号線

5-1-1 施策の方向性

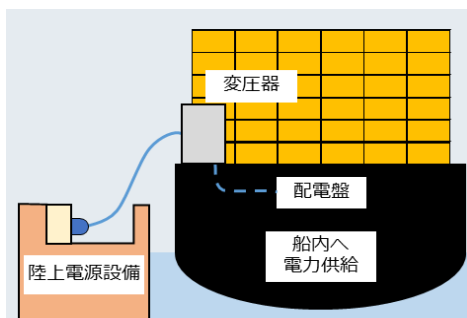
環境 未来へつなぐグリーンポート

カーボンニュートラルの実現

- カーボンニュートラルを実現するため荷役機械や船舶などの脱炭素化の取組を推進
- 環境にやさしい内航輸送・はしけ輸送・鉄道輸送へのモーダルシフトを促進
- 貨物輸送のカーボンフットプリントにおけるCO₂排出量低減にも寄与



荷役機械への燃料電池導入



船舶への陸上電源の供給
船舶アイドリングストップ

船舶への次世代エネルギー
供給体制の整備

施設の利用した太陽光発電



水素ステーション
分散型発電設備の整備



トレーラー等への燃料電池導入

次世代エネルギー
燃料船舶の普及促進

出典（写真）：「カーボンニュートラルポート（CNP）の形成について」（R3.6）（国土交通省）

5-12 将来イメージ (コンテナターミナル)



5－13 施策の方向性

観光・水辺のまちづくり にぎわいをつなぐゲートウェイ

クルーズ客船の寄港ニーズへの対応

- クルーズを取り巻く環境が大きく変化した状況を踏まえ新たな客船誘致戦略を検討
- 寄港ニーズに的確に対応するため大型クルーズ客船の受入れを含めた2バース体制を確保
- 東京国際クルーズターミナルの機能拡充など乗客の受入れ環境を充実



東京国際クルーズターミナル（令和2年9月開業）

5-14 施策の方向性

観光・水辺のまちづくり にぎわいをつなぐゲートウェイ

舟運（水上交通）等による回遊性の向上

- 水辺とまちを一体的に捉えた船着場整備など、航路充実に向けた環境整備とにぎわいの創出
- 東京国際クルーズターミナルに隣接した新たな船着場を整備



ウォーターズ竹芝（令和2年供用）



日の出 Hi-NODE（令和元年供用）



水上バス



水上タクシー

5-15 将来イメージ（水辺のにぎわい）

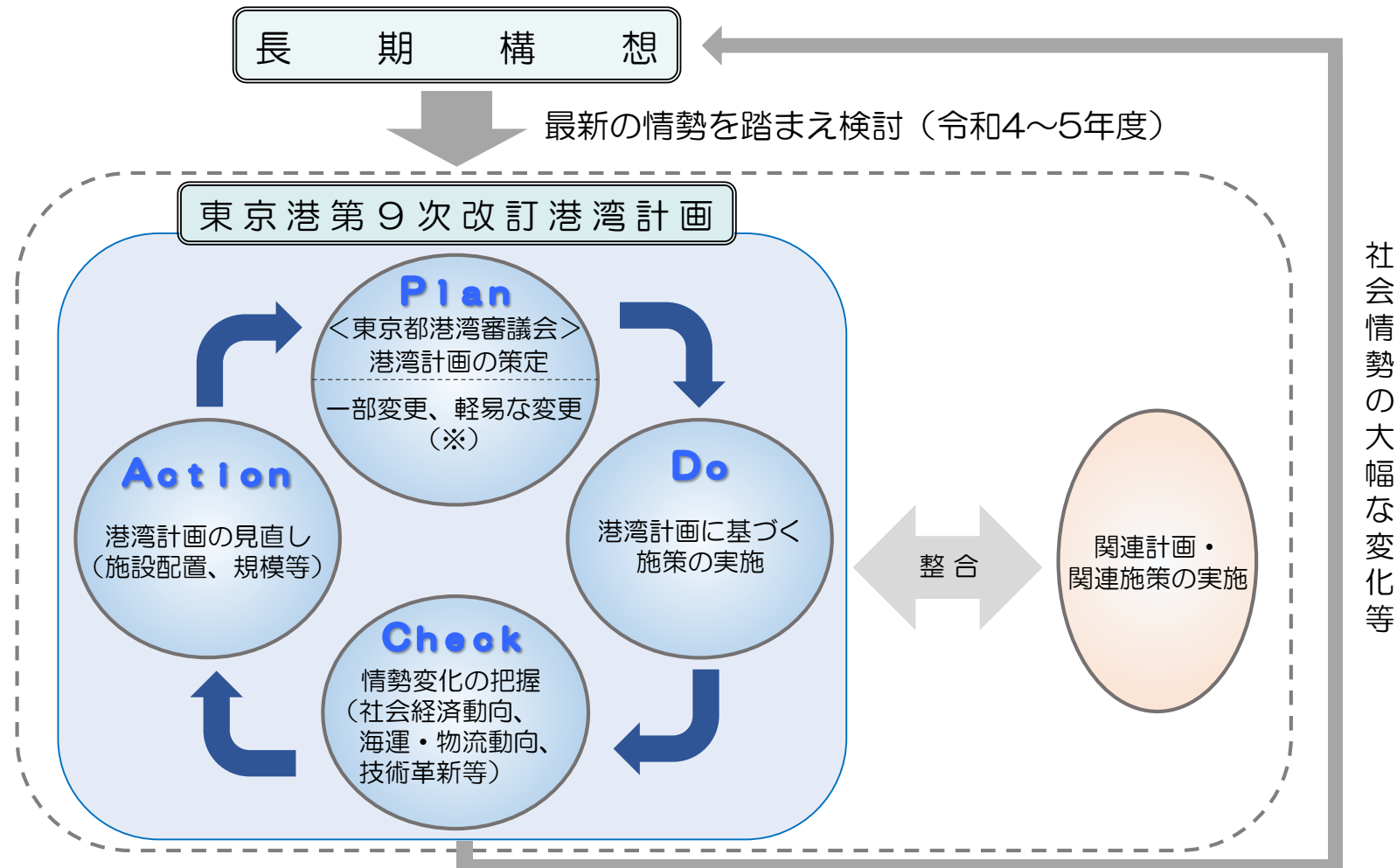


- 1 長期構想と港湾計画、検討経緯
- 2 東京港の役割、現状
- 3 東京港の課題、情勢変化
- 4 長期構想の基本理念と目指すべき将来像
- 5 施策の方向性、将来イメージ

6 実現に向けて

6 検証の仕組み（PDCA）

- 港湾計画は計画期間が概ね10年のため、情勢変化の把握を適宜行いPDCAで検証を実施
- 必要に応じて港湾計画の変更等の見直しを行う



(※) 一部変更 : 外貿コンテナふ頭（水深12m以上）や内貿ユニットロードふ頭、土地利用計画（20ha以上）等の変更
軽易な変更：上記以外の変更



ご清聴ありがとうございました。
東京港のご利用を宜しくお願い致します。

○「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想(中間まとめ)」は下記のURLからご覧頂けます
(本文) <https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp/jigyo/97siryou1-1.pdf>
(概要版) <https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp/jigyo/97siryou1-2.pdf>

○「東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想」に関する問合せ
東京都港湾局港湾整備部計画課 電話 03-5320-5612
メール S0000524@section.metro.tokyo.jp