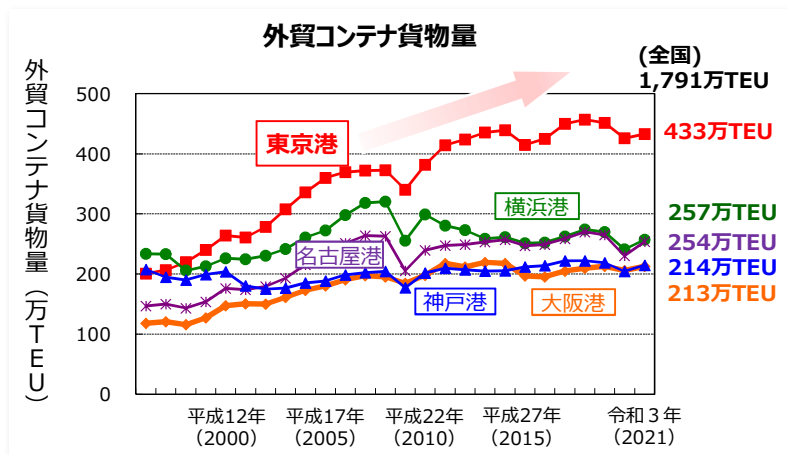


港湾計画とは

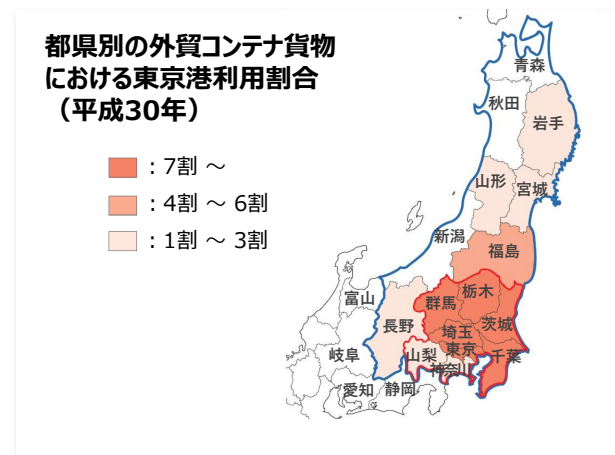
- 港湾計画は、港湾法に基づき、港湾管理者が概ね10年先の取扱貨物量、港湾施設の規模及び配置等を定める計画
- 現在は、平成26年に策定した「第8次改訂港湾計画」に基づき、施設整備等を実施中

東京港の現状

- 東京港は全国の外貿コンテナ貨物量の四分の一を取り扱っており、貨物量は増加傾向
- 東日本の外貿コンテナ貨物の約6割が東京港を利用



(資料)「各港港湾統計」より作成



(資料)「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)より作成

東京港を取り巻く情勢変化

- 産業構造の変化等によるアジア地域との取扱貨物量の増加、世界的な船舶大型化の進展
- 少子高齢化等による労働力の不足、AI・IoT等の情報通信技術の進展
- 首都直下地震等の切迫性、激甚化・頻発化している高潮・暴風等のリスクの増大
- 脱炭素社会の実現、観光拠点の形成などに向けた取組の必要性 等

- 2040年代の将来像を示した『東京港第9次改訂港湾計画に向けた長期構想』を令和4年1月に策定
- 長期構想を指針とし、港湾計画を改訂

東京港第9次改訂港湾計画（中間報告）概要版

港湾計画の方針

【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・拡大や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

東京港第9次改訂港湾計画（中間報告）概要版

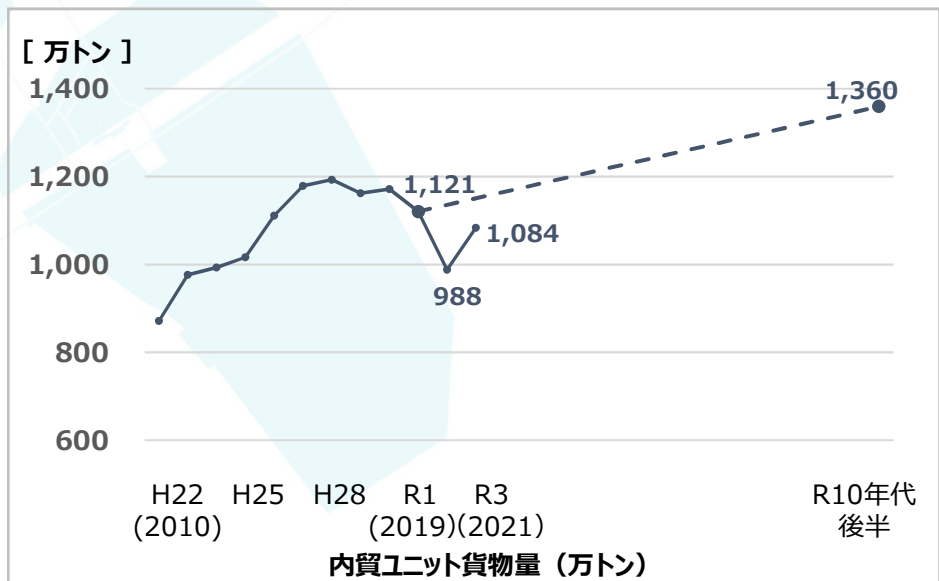
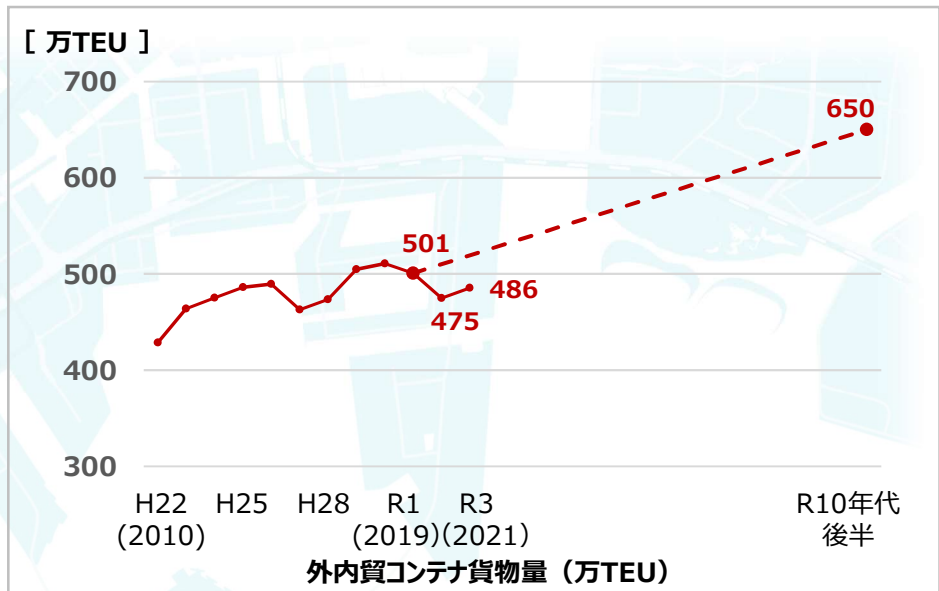
港湾の能力

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 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※1 国際フィーダー貨物※2 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

※1 内貿ユニット貨物：シャーン等により輸送され、主にトラクタヘッドにより揚げ積みされる貨物

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



東京港第9次改訂港湾計画（中間報告）概要版

物流 世界とつながるリーディングポート

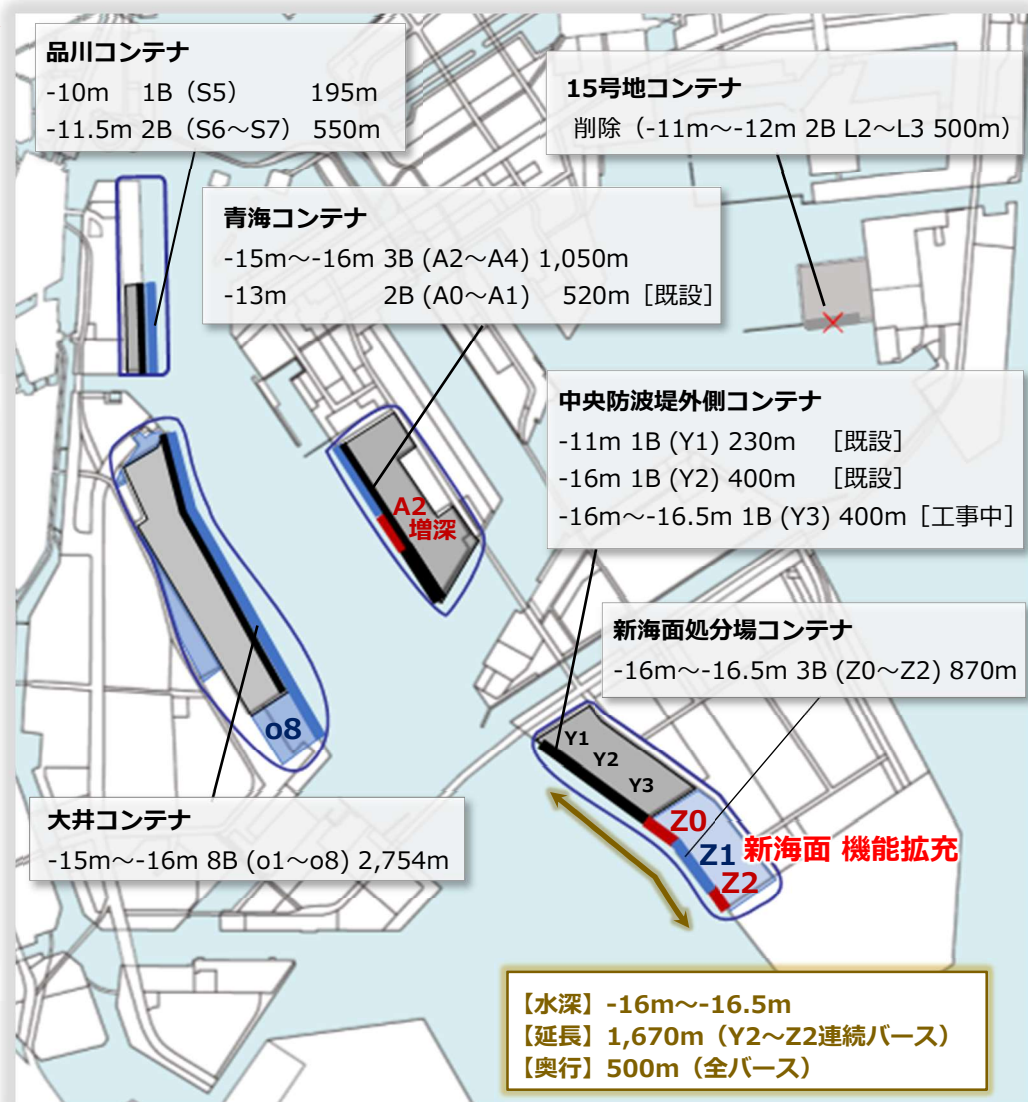
■ 外内貿コンテナ埠頭

- 国際基幹航路の維持・拡大や国際フィーダー航路網の充実
- 増加するコンテナ貨物、船舶の大型化に対応するため、新たな埠頭の整備や既存埠頭の再編整備
- AI等の最先端技術の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 等

【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-16m~-16.5m、延長450m） **【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一部増深
 - ・ A2（水深-15m、延長350m）の水深を-15m~-16mに増深 **【今回計画】**
- 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】**

- : 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

埠頭名
 水深 バース数 (バース名) 岸壁延長

東京港第9次改訂港湾計画（中間報告）概要版

物流 世界とつながるリーディングポート

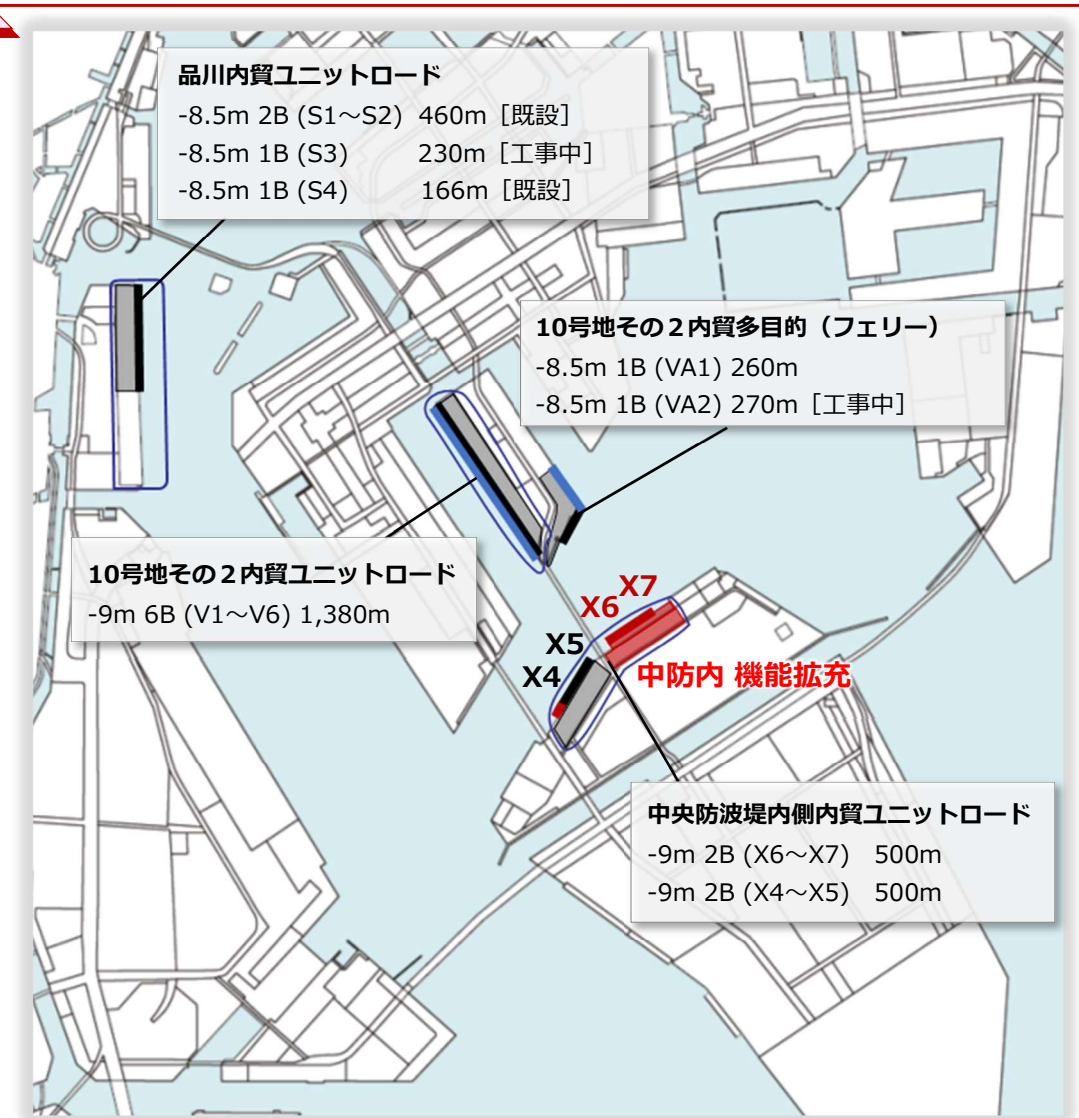
■ 内貿ユニットロード・フェリー埠頭

- 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、船舶の大型化に対応するため、新たな埠頭の整備や既存埠頭の再編整備
- AI等の最先端技術の活用によるヤード内荷役作業の効率化 等

【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]

- : 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

埠頭名	水深	バース数	(バース名)	岸壁延長
品川内貿ユニットロード	-8.5m	2B	(S1～S2)	460m [既設]
品川内貿ユニットロード	-8.5m	1B	(S3)	230m [工事中]
品川内貿ユニットロード	-8.5m	1B	(S4)	166m [既設]
10号地その2内貿多目的（フェリー）	-8.5m	1B	(VA1)	260m
10号地その2内貿多目的（フェリー）	-8.5m	1B	(VA2)	270m [工事中]
10号地その2内貿ユニットロード	-9m	6B	(V1～V6)	1,380m
中央防波堤内側内貿ユニットロード	-9m	2B	(X6～X7)	500m
中央防波堤内側内貿ユニットロード	-9m	2B	(X4～X5)	500m

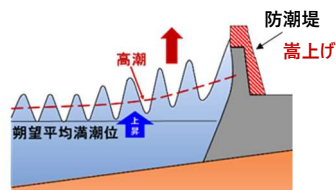
東京港第9次改訂港湾計画（中間報告）概要版

防災・維持管理 信頼をつなぐレジリエントポート

- 災害時における物流機能を確実に確保するため、耐震性の高い港湾施設の整備や電源設備等の浸水対策
 - 耐震強化岸壁の拡充**
 - 新海面処分場コンテナ埠頭 Z0,Z2 [今回計画]
 - 中央防波堤内側内貿ユニットロード埠頭 X6,X7 [今回計画]
- 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、海岸保全施設の機能強化
- 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」を推進



耐震強化岸壁・免震クレーン



防潮堤の高上げ

観光・水辺のまちづくり にぎわいをつなぐゲートウェイ

- 多様な船舶の寄港・回遊要請に対応するため、クルーズ客船等の受入機能の確保や船着場の拡充
 - 小型栈橋（竹芝、晴海五丁目、有明親水海浜公園、海の森）** [今回計画]
- 水辺のさらなる魅力向上に向けて、民間開発等と連携した、にぎわいの創出



東京国際クルーズターミナル



水上バス

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、次世代エネルギーや再生可能エネルギーの活用等



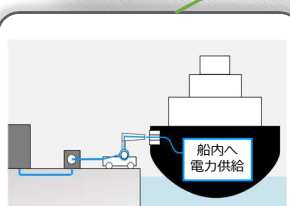
荷役機械のFC化

出典：日本郵船株式会社HP



太陽光パネルの整備

次世代エネルギー船への燃料供給



船舶への陸上電力供給設備

電動船



自立分散型発電

出典：三菱重工株式会社HP

カーボンニュートラルポートのイメージ

- 多様な生物の生息の場、ブルーカーボン生態系を構成する干潟や藻場等を保全・再生
- 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等の確保