

見える化改革 報告書 「東京港整備・管理」

平成30年11月19日
港 湾 局

「東京港整備・管理」報告書要旨

第1章 東京港の概要

- 東京港は、首都圏の生活と産業を支える一大物流拠点として、また、首都東京の玄関口として重要な役割を担っている。
- 本報告書では、特に、東京港の物流機能の中心的な施設であるコンテナふ頭と東京の観光振興に極めて重要な客船ふ頭に関する施策の分析を行う。

第2章 コンテナふ頭に係る事業の分析及び今後の方向性

(1) 分析

- 東京港の港湾管理者である都は、国や東京港埠頭株式会社、港湾関係事業者と緊密に連携しつつ、コンテナふ頭の適切な整備・管理に取り組んできた。その結果、東京港は20年連続で国内最多のコンテナ貨物を取り扱う港に成長した。
- 一方で、貨物量の増加に伴い、現在、ふ頭周辺における交通混雑が大きな課題となっている。これまで様々な取組を進めた結果、改善はされてきているものの、完全な解決には至っていない。
- こうした中、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催によって、東京港の物流にこれまでにない混雑や混乱が生じることが危惧されている。
- また、コンテナ貨物取扱量が今後も引き続き増加することが予測される中、東京港の機能を最大限に発揮させるためには、新たなコンテナふ頭の整備に加え、既存コンテナふ頭の抜本的な改良・更新が必要となっている。

(2) 今後の方向性

- 港湾関係事業者との更なる緊密な連携の下、東京2020大会時を契機とした物流円滑化を推進する。
- 既存コンテナふ頭の抜本的な改良・更新を実施し、東京港の施設能力を強化する。

第3章 客船ふ頭に係る事業の分析及び今後の方向性

(1) 分析

- 近年、訪日クルーズ旅客数は大きく伸びているものの、東京港では外国籍のクルーズ客船の寄港が少ない。
- アジア他港は、大型クルーズ客船に対応した港湾施設の整備を進めている。
- 外国籍のクルーズ客船の寄港を増やすため、大型クルーズ客船に十分に対応できない晴海ふ頭に代わり、現在、臨海副都心地域における新客船ふ頭の整備を進めるとともに、様々な客船誘致施策を実施している。

(2) 今後の方向性

- 新客船ふ頭の着実な整備を進めるとともに、円滑な施設運営を実現させる。
- 効果的なクルーズ客船誘致施策を推進する。

目次

第1章 東京港の整備・管理に係る事業の概要

- (1) 港の役割
- (2) 東京港のふ頭
- (3) 東京都の役割 ～港湾管理者～
- (4) 東京港に関する施策体系
- (5) 東京港の港湾計画
- (6) 東京港の整備・管理体制
- (7) 東京港の整備・管理に係る決算の推移
- (8) 分析の対象とする施策

第2章 コンテナふ頭(国際貿易拠点港)に係る事業の分析及び今後の方向性

- (1) 分析
 - ア 東京港の特徴
 - イ 整備・管理に関する施策
 - ウ 事業運営体系
 - エ 港湾関係事業者の役割
 - オ 東京港埠頭株式会社の役割
 - カ 整備計画及び進捗状況
 - キ 京浜三港連携の取組
 - ク コンテナ貨物取扱量の推移
 - ケ 国内他港との比較
 - コ 海外主要港との比較
- サ コンテナふ頭を取り巻く現状
- シ コンテナふ頭を取り巻く現状に対する取組
- ス 今後を見据えた課題
- (2) 今後の方向性
 - 分析のまとめ～今後の方向性～
 - ① 東京2020大会を契機とした物流円滑化の推進
 - ② 既存コンテナふ頭の抜本的な改良・更新

第3章 客船ふ頭(国際観光港湾)に係る事業の分析及び今後の方向性

- (1) 分析
 - ア 外国人観光客の推移
 - イ クルーズ客船の大型化
 - ウ アジア各国における施設の整備状況
 - エ 国内における客船寄港状況
 - オ 東京港への客船寄港状況
 - カ 東京港の客船ふ頭の現状
 - キ 新客船ふ頭の整備計画・進捗状況
 - ク クルーズ客船誘致の取組
 - ケ 東京クルーズビジョン
 - コ 期待される効果
- (2) 今後の方向性
 - 分析のまとめ～今後の方向性～
 - ① 新客船ふ頭の着実な整備と円滑な施設運営
 - ② 効果的なクルーズ客船誘致策の推進

第1章 東京港の整備・管理に係る事業の概要

(1) 港の役割

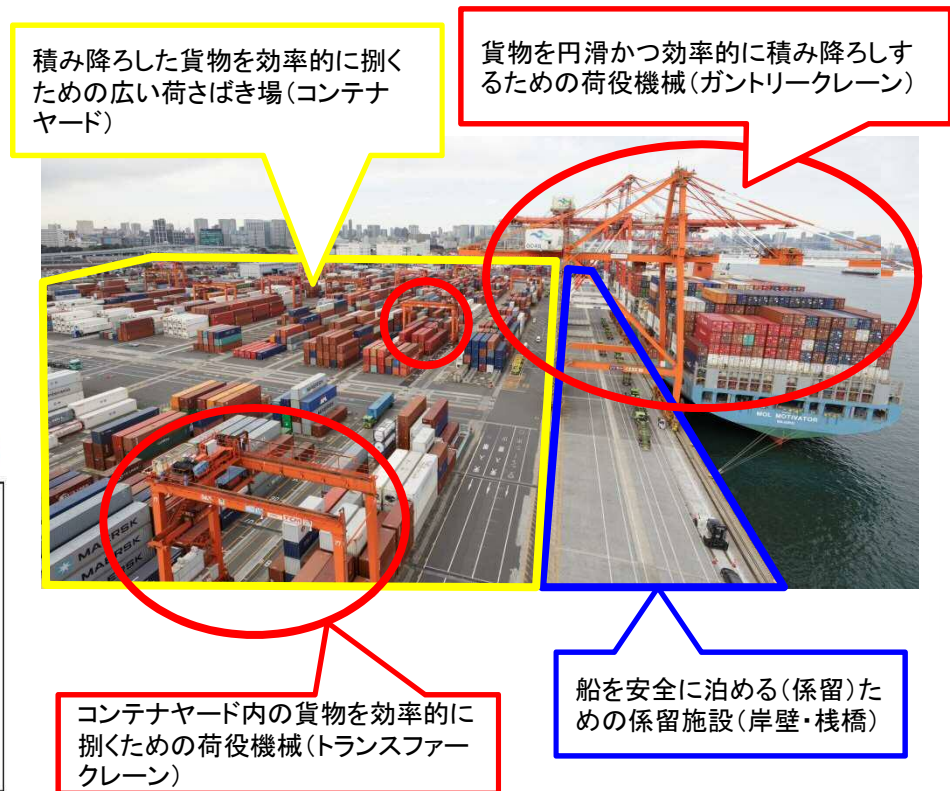
我が国においては、輸出入の大半は船舶による海上輸送(海運)により行われている。
 例えば輸入の場合、港で船から陸に下ろされた貨物は、トラックなどの陸上輸送に積み替えられ、倉庫等の物流施設や店舗などに輸送される。
 港は、海上輸送と陸上輸送とを結ぶインフラ施設としての重要な役割を担っている。

日本の貿易量(輸出入合計)と海上貨物量 (単位:百万トン)

	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
輸出入量合計	835	919	906	963	976	962	950
うち海上貨物量	833	915	903	960	973	958	947
海上貨物割合	99.8%	99.6%	99.7%	99.7%	99.7%	99.6%	99.7%

※ 出典: 日本船主協会「SHIPPING-NOW2017」より加工

重要な社会インフラである港の主な施設の機能と役割



貿易(物流)における海上輸送と陸上輸送の結節点



(2) 東京港のふ頭

東京港は、国内最大のコンテナ貨物取扱量を誇る国際貿易港であり、首都圏の産業活動や住民の生活に必要な物資の流通を担う一大物流拠点として、また、首都東京の玄関口として重要な役割を担っている。
東京港のふ頭は以下のとおりである。

東京港の主なふ頭

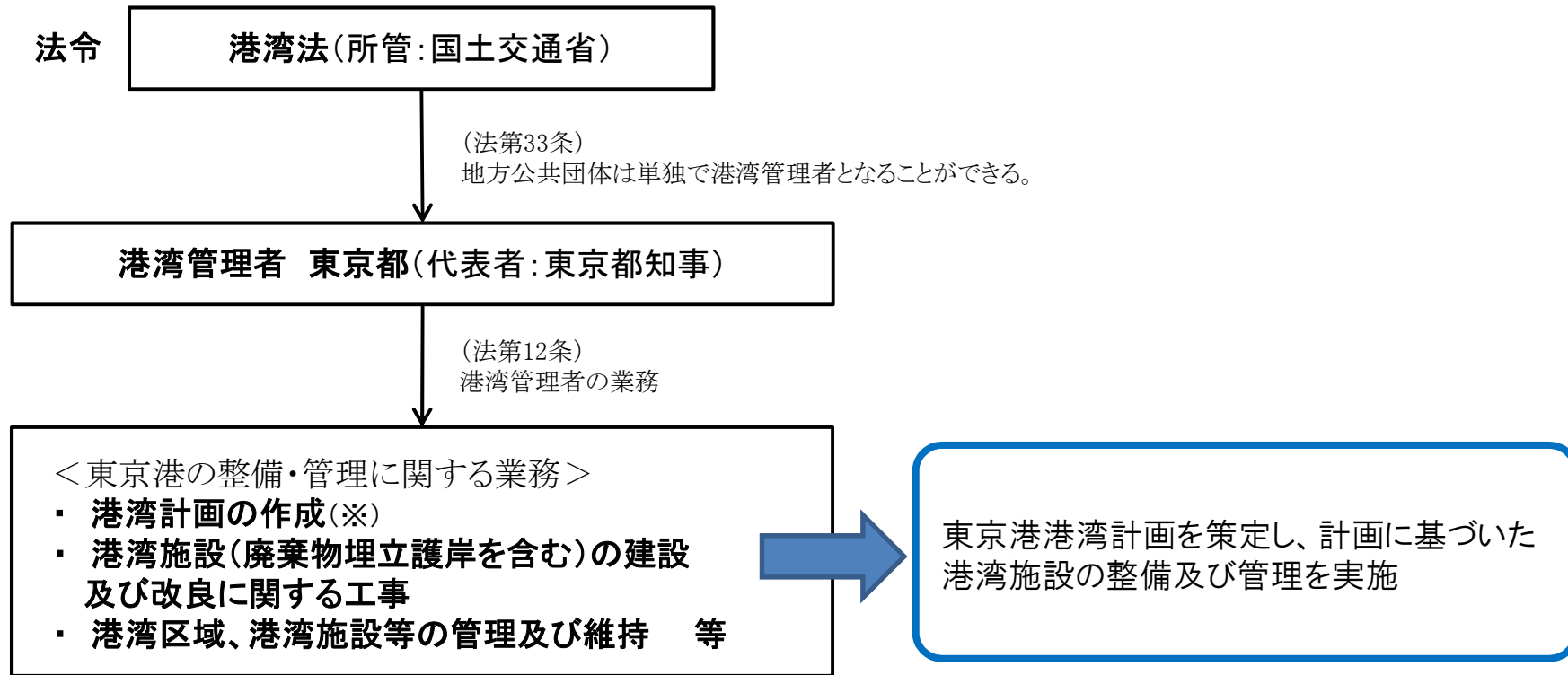
番号 No.	ふ頭名 Terminal	船席数 No. of Berths	延長 Length (m)	水深 Depth (m)	対象船舶 Ship Tonnage (D/W)	主な取扱貨物 Principal Cargo	備考 Remarks
1	竹芝ふ頭 Takeshiba	3	465	-7.5	5,000	農作物、雑貨 Agricultural & General Cargo	伊豆・小笠原諸島客船航路 Passenger Liner to Islands
2	日の出ふ頭 Hinode	6	564	-6.7	3,000	非鉄金属、食料品、化学薬品 Non-ferrous, Foodstuffs, Chemicals	
3	芝浦ふ頭 Shibaaura	6	780	-7.5	5,000	セメント、紙、食料品 Cement, Papers, Foodstuffs	
4	品川ふ頭 (内装) Shinagawa (Domestic Trade)	3	476	-8	6,000	紙、車 Paper, Automobiles	北海道定期航路吉布 Hokkaido Liner
5	品川ふ頭 (コンテナ) Shinagawa (Container)	3	555	-10	15,000	外装コンテナ貨物 Foreign Trade Containers	
6	大井コンテナふ頭 Oi Container	7	2,354	-15	50,000	外装コンテナ貨物 Foreign Trade Containers	
7	大井水産物ふ頭 Oi Marine Products	2	450	-12	30,000	輸入水産物 Marine Products (Imported)	
8	大井食品ふ頭 Oi Foodstuffs	1	230	-12	30,000	輸入食品 (小麦、青果物) Imported Foodstuffs (Wheat, Fruits / Vegetables)	
9	大井建設ふ頭 Oi Construction Material	4	280	-5	1,000	砂利、砂 Gravel/Sand	
10	中央防波堤内側内装ふ頭 Bull Cargo Terminal of Inner Central Breakwater Reclamation Area	1	240	-12	30,000	石炭、非鉄金属 Coal, Non-ferrous Metals	外装 Foreign Trade
11	中央防波堤内側内装ふ頭 Domestic Trade Terminal of Inner Central Breakwater	2	460	-9	12,000(G.T.)	国内装コンテナ貨物 Domestic Trade Containers	
12	中央防波堤外側外装コンテナふ頭 Foreign Trade Container Terminal of Outer Central Breakwater	1	230	-11	20,000	外装コンテナ貨物 Foreign Trade Containers	
13	青森コンテナふ頭 Aomori Container	2	520	-13	35,000	外装コンテナ貨物 Foreign Trade Containers	
14	お台場ライナーふ頭 Odaiba Liner	9	1,800	-10	15,000	鉄鋼、紙、製材 Steel, Paper, Lumber	外装定期航路 Foreign Trade Liner Terminal
15	10号地ふ頭 No. 10	11	1,500	-7.5	5,000	雑貨、車、紙 General Cargo, Automobiles, Paper	沖波定期航路 Okinawa Liner
16	フェリーふ頭 Ferry	4	876	-7.5	6,000~10,000(G.T.)	車、雑貨 Automobiles, General Cargo	
17	10号地その1多目的ふ頭 No.10-1 Multi-purpose Terminal	1	180	-7.5	5,000(G.T.)		
18	15号地木材ふ頭 No. 15 Lumber	3	720	-12	25,000	輸入製材 Imported Lumber	外装製材ふ頭 Foreign Lumber Terminal
19	荻窪内装ふ頭 Wakasu Domestic Trade	1	190	-11	15,000	雑貨、車 General Cargo, Automobiles	
20	荻窪建設ふ頭 Wakasu Construction Material	4	370	-5.5	2,000	砂利、砂、石材 Gravel/Sand, Stone	
21	辰巳ふ頭 Tatsumi	13	1,040	-5.0	1,000	雑貨、鉄鋼 General Cargo, Steel	
22	豊洲ふ頭 Toyosu	—	283	-4	500		
23	晴海ふ頭 Harumi	1	146	-9	10,000		
24	晴海ふ頭 (客船) Harumi (Passenger Ship)	2	456	-10	20,000(G.T.)		晴海客船ターミナル (外装内装) Harumi Passenger Ship Terminal (Ocean going & Coastal)
25	朝潮ふ頭 Asashio	—	60	-5	—		
26	月島ふ頭 Tsukishima	2	266	-7.5	5,000	鉄鋼 Steel	内装物揚場 Domestic Landing Stage

位置図



(3) 東京都の役割～港湾管理者～

東京都は港湾法に基づき東京港の港湾管理者となっており、整備・管理に関する業務を行っている。



※ 「港湾計画」とは、当該港湾の開発、利用及び保全を行うにあたっての指針となる基本的な計画で、港湾法に規定されている法定計画である。港湾計画では、10年から15年程度の将来を目標年次として、その港湾の開発、利用及び保全の方針を明らかにするとともに、取扱可能貨物量などの能力、その能力に応じた港湾施設の規模及び配置、さらに港湾の環境の整備及び保全に関する事項などを定めることとなっている。

(4) 東京港に関する施策体系

東京港は、首都圏4千万人の生活と経済活動を支える一大物流拠点として、重要な役割を果たしている。一方、東京港は、埋立地等を利用した産業基盤や生活基盤としての機能及びレクリエーションの場としての機能のほか、津波や高潮から都民の生命と財産を守る防災機能などの役割も果たしている。東京港に関する施策は、大きく以下のとおり区分される。

東京港に関する施策区分

施策	主な事業	具体の業務
港湾施設の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾計画の策定 ・港湾の開発、保全等に必要港湾施設整備 ・ふ頭等の港湾施設整備 	外郭施設(防波堤等)、係留施設、荷さばき施設、旅客施設、港湾厚生施設、臨港道路等の整備
港湾施設の管理運営	<ul style="list-style-type: none"> ・公の施設としての管理 ・港湾の良好な状態での維持及び必要な規制、許可 ・港湾の振興、ポートセールス 	港湾施設の使用許可 港内清掃、沈没船等の処理並びに臨港地区、港湾区域、港湾隣接地域の行為の規制 船舶、貨物誘致等
※ 埋立地の造成、整備、開発事業等 海上公園事業	<ul style="list-style-type: none"> ・埋立事業 ・埋立地(臨海地域)の開発処分 ・海上公園の計画、整備、管理 	埋立地の開発に関する要綱等に基づく埋立地の開発(売却、貸付)
※ 防災事業	<ul style="list-style-type: none"> ・海岸保全施設の整備、管理 ・港湾施設の耐震整備 	防潮堤、水門等の整備、管理 係留施設、橋りょうの耐震化

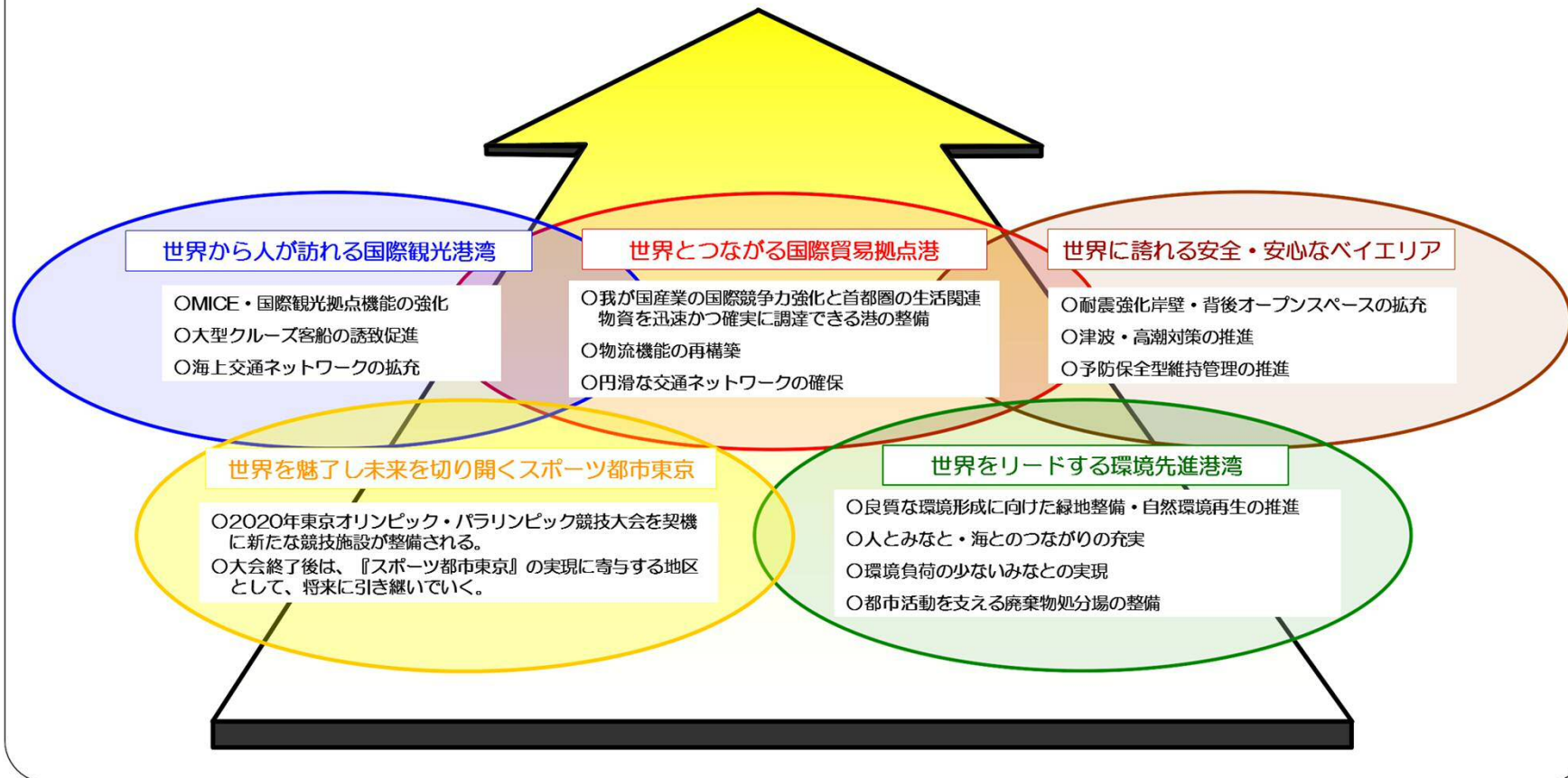
※ 別ユニット

(5) 東京港の港湾計画

現在、都では2014年(平成26年)に策定した「東京港第8次改訂港湾計画」に基づき、港湾機能と都市機能を結合させた「世界に誇る都市型総合港湾・東京港」の実現に向け、各種取組を進めている。

「東京港第8次改訂港湾計画」の概要

世界に誇る都市型総合港湾・東京港の創造

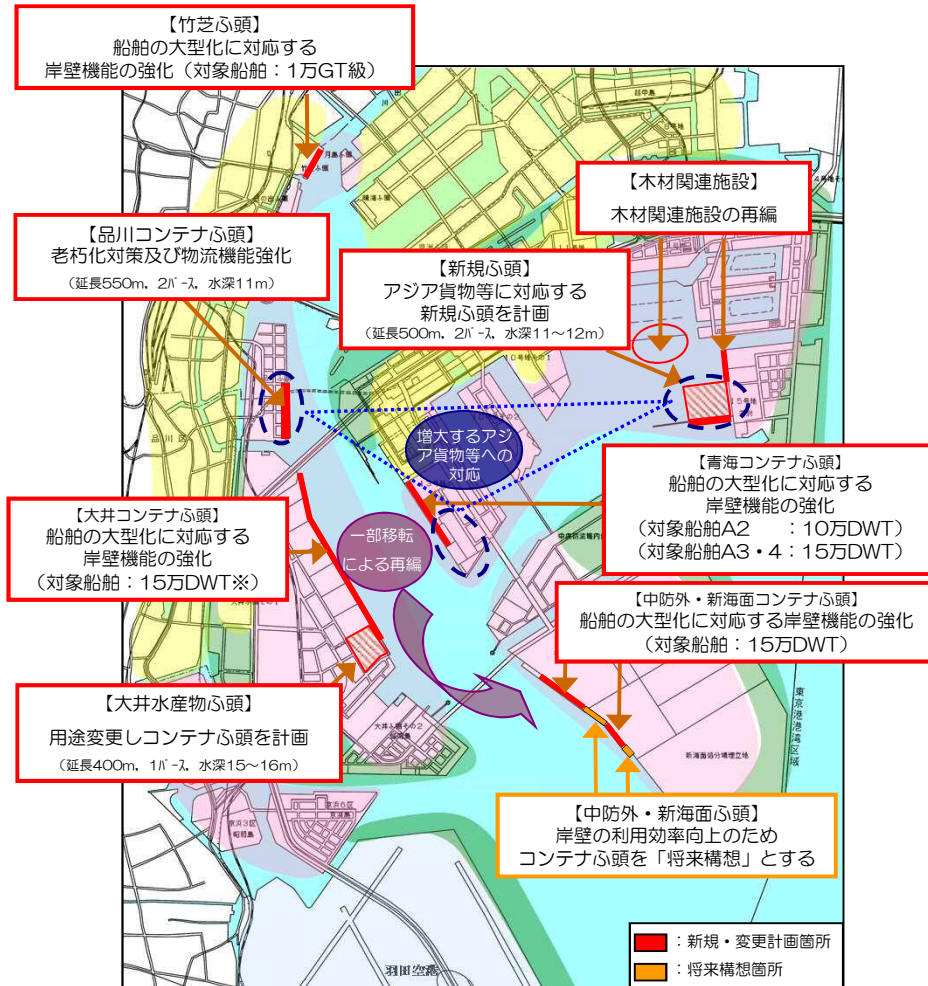


(5) 東京港の港湾計画

「東京港第8次改訂港湾計画」では、国際貿易拠点港としての機能強化や国際観光港湾の形成に向け、以下の取組を計画している。

「世界とつながる国際貿易拠点港」の形成 ①

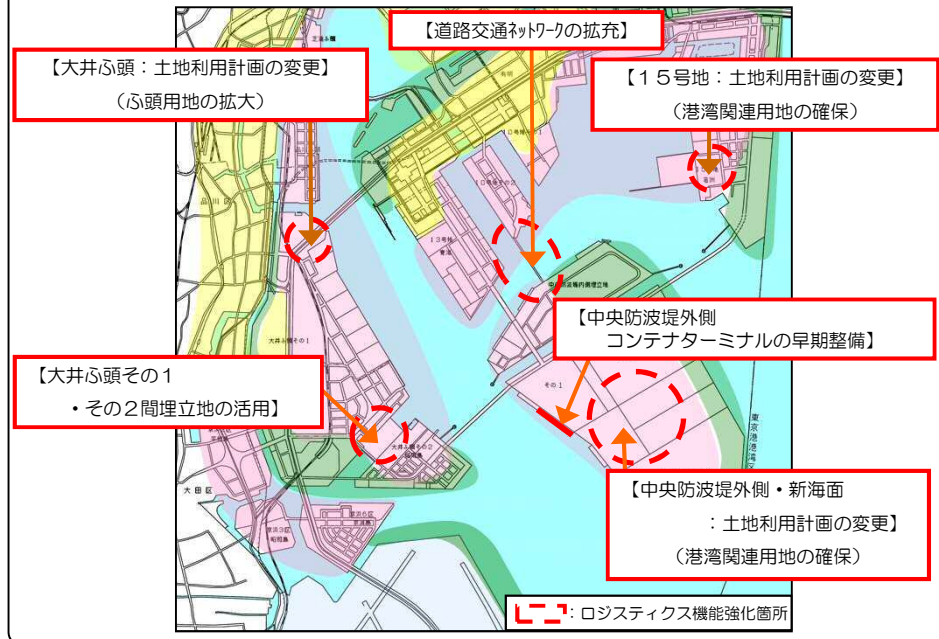
➢ 外資コンテナふ頭をはじめとしたふ頭機能の再編・強化



※ DWT: 載貨重量トン (Deadweight tonnage)。航行中の船の積載量や安全に航行できる積載量を表す単位。

「世界とつながる国際貿易拠点港」の形成 ②

➢ ふ頭背後のロジスティクス機能の強化



「世界から人が訪れる国際観光港湾」の形成

➢ クルーズ客船受入機能の強化

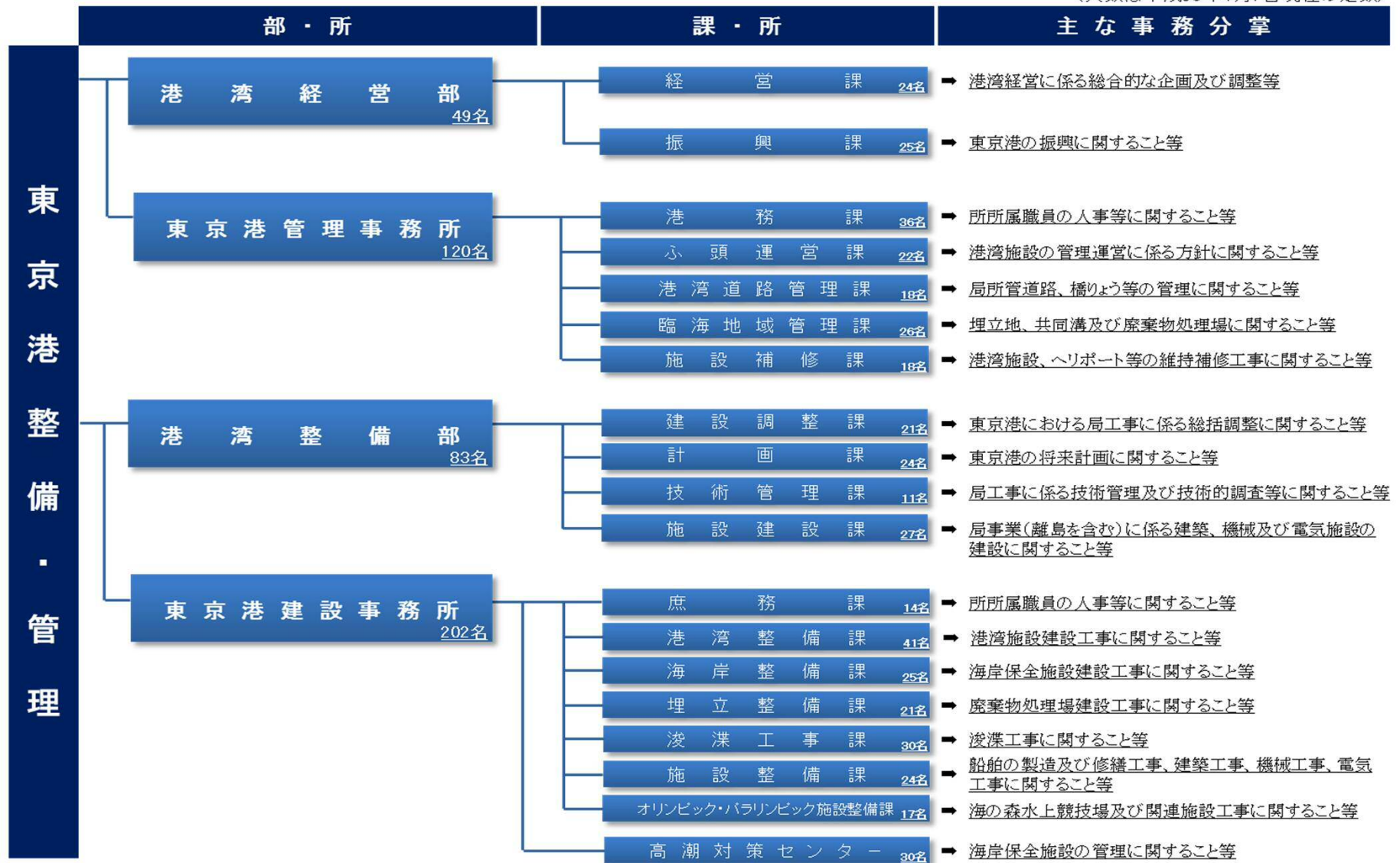
【新客船ふ頭】
船舶の大型化に対応する
岸壁機能の強化
(対象船舶：23万DWT)

ターミナルビルの外観イメージ

(6) 東京港の整備・管理体制

東京港の整備及び管理を行うための体制(組織及び人員)は、下図のとおりである。

(人数は平成30年4月1日現在の定数)



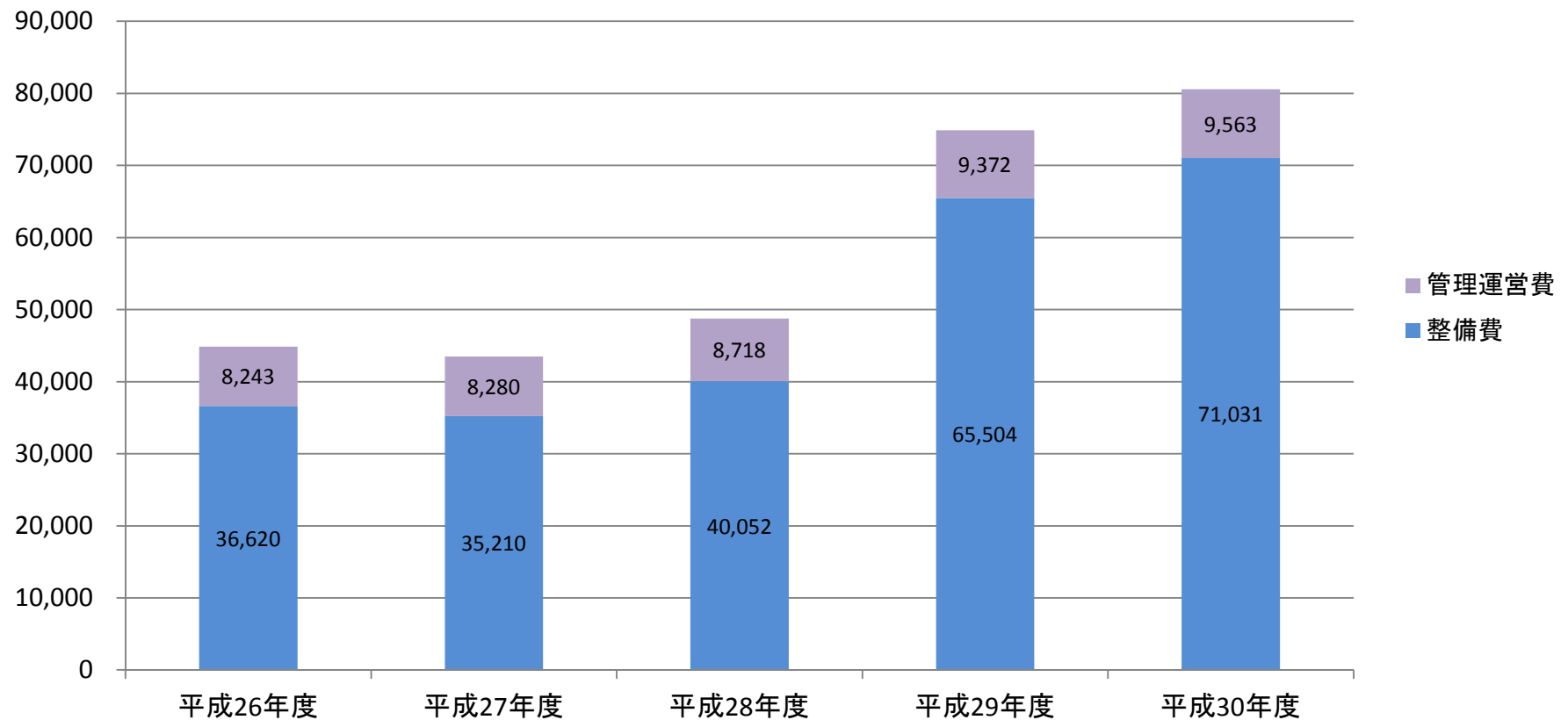
(7) 東京港の整備・管理に係る決算の推移

東京港の整備及び管理運営に係る決算額の推移は以下のとおりである。

東京港整備費(管理運営・整備)の決算推移

(単位:百万円)

※平成29年度、30年度は当初予算



※「一般会計」の「東京港整備費」から「海岸保全施設管理費及び建設費」を除いた決算・予算額

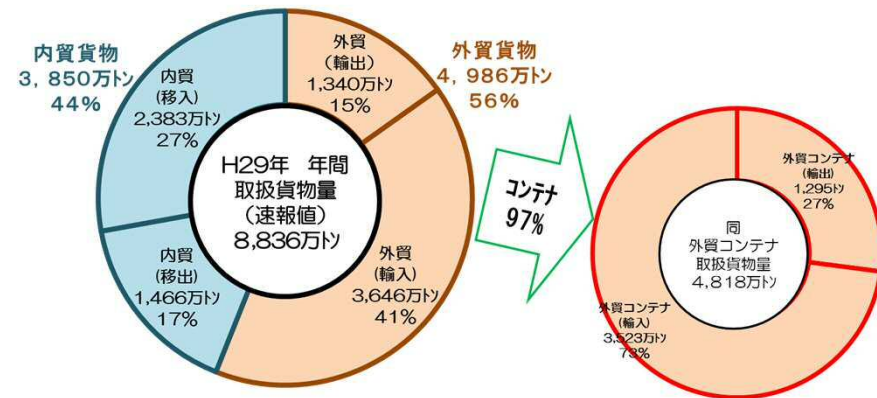
(8) 分析の対象とする施策

「東京港整備・管理」ユニットでは、特に以下の施策に関して分析を行い、今後の方向性を検討する。

➤ コンテナふ頭(国際貿易拠点港)

東京港で取り扱っている貨物の約6割が輸出入(外貿)貨物であり、そのほとんどがコンテナ貨物である。

コンテナ貨物の取扱量はほぼ一貫して増加しているが、それに伴い、交通混雑等の課題も発生しており、適切な対応が強く求められている。



➤ 客船ふ頭(国際観光港湾)

東京の観光振興において、国内外から多くの観光客を呼び込み、大きな経済効果が期待できるクルーズ客船の誘致は、極めて重要である。

このため、世界的に主流となりつつある大型客船に対応できる新たな客船ふ頭の整備が必要になっている。



第2章 コンテナふ頭(国際貿易拠点港)に係る事業の分析及び今後の方向性

ア 東京港の特徴

東京港は、首都圏の生活と産業を支える重要な物流拠点として、生活関連物資など多くの貨物を取り扱っている。また、一大消費地である都心に近接していることから、東京港を利用することは多くの荷主にとって輸送コスト等の点で経済合理性がある一方で、港湾エリアが狭隘なことから、限られた空間での新規整備及び既存施設の適切な維持・管理と有効活用が重要である。

➤ 首都圏の生活と産業を支える物流拠点

- 平成29年のコンテナ貨物取扱量は前年比6.6%増の505万TEU(過去最高)(※)
 - ※ 外貿コンテナ貨物取扱量 450万TEU(前年比5.9%増)、内貿コンテナ貨物取扱量 55万TEU(前年比13.4%増)
 - ※ TEUとはコンテナの個数を数える際に一般的に使用されている単位で、国際規格化(ISO)されたコンテナ20フィートのサイズを1TEU(Twenty-foot equivalent units)として換算表記している。
- 首都圏における輸入コンテナ貨物のうち、東京港のシェアは右表のとおり約7割

首都圏における輸入貨物の東京港利用割合

	平成20年	平成25年
茨城	72.5%	80.5%
栃木	72.2%	73.8%
群馬	80.1%	86.9%
埼玉	80.2%	85.7%
千葉	78.9%	84.8%
東京	78.0%	79.9%
神奈川	25.8%	25.2%
山梨	38.5%	42.5%
首都圏計	66.0%	69.7%

出典:国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」

➤ 輸入港

- 輸入と輸出の割合は、7:3
 - ※ 平成29年の外貿コンテナ貨物輸入量 35,210千トン(73%)、同輸出量 12,952千トン(27%)

➤ 主な輸入貨物は生活関連物資

- 衣類などの日用雑貨や電気機械、製造食品、農水産品などの生活関連物資の占める割合が右グラフのとおり約6割

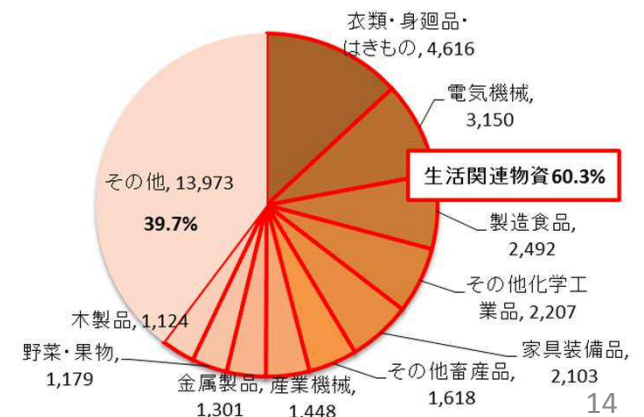
➤ 都心に近い立地(メリット)

- 一大消費地である都心に近く、荷主にとって東京港を利用することは輸送コスト等の点で経済合理性がある。

➤ 狭隘な港湾エリア

- 貨物量が増加しているが、港湾エリアは都心に近接しているため、活用可能な陸域・水域が限られている。

平成29年 外貿コンテナ貨物量(輸入) 単位:万トン



イ 整備・管理に関する施策

コンテナふ頭の整備及び管理運営に関する施策は、以下のとおりである。

施策	対象事業	関係法令・計画等
港湾施設の整備	国際貿易及び国内海上輸送の中核的な港湾として、東京港の機能強化を図るため、現在、平成30年代後半を目標とした「東京港第8次改訂港湾計画」に基づき港湾施設の整備を推進	・港湾計画の策定(港湾法第3条の3、第12条)
	【具体的な事業】 ○中央防波堤外側コンテナふ頭 ・係留施設:Y3バース(国直轄事業) ・コンテナヤード:Y2及びY3ヤード(埠頭整備資金貸付金) ○臨港道路南北線(国直轄事業)及び接続道路(補助事業) ○既存コンテナふ頭の再編に合わせた機能強化(予定)	・直轄工事(港湾法第52条) ・資金の貸付け(港湾法第55条の7、55条の8、55条の9) ・建設費用の補助(港湾法第42条、43条)
港湾施設の管理運営	港湾機能の効率的な運用等による利用者サービスの向上を推進	・港湾管理者の業務(港湾法第12条)
	【具体的な事業】 ○港湾施設(係留施設、荷役機械、荷さばき施設等)の管理 ○交通混雑の緩和に向けた取組 早朝ゲートオープン、車両待機場の整備、違法駐車対策、ターミナルにおける荷役機械の増強等	・東京都港湾管理条例 ・東京港総合渋滞対策(平成26年2月策定)

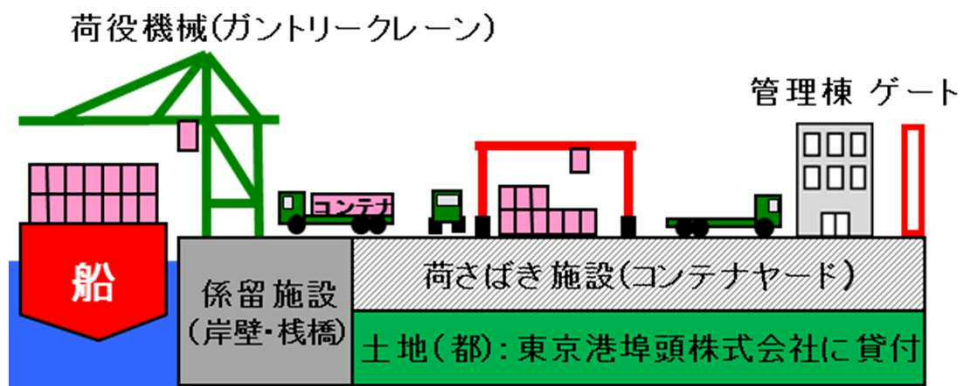
港湾では、船に係留させる岸壁等の整備に加え、利用者のニーズに対応した荷さばき施設等の関連施設の整備が必要である。

岸壁等の港湾施設については、国又は都が整備を行うが、コンテナふ頭の荷さばき施設や荷役機械については、港の利用者のニーズにきめ細かく対応するため、機動的かつ柔軟な対応が可能な東京港埠頭株式会社が整備及び管理を担っている(※)。

※ 東京港埠頭株式会社は、その前身である京浜外貿埠頭公団以来蓄積した外貿コンテナふ頭の整備及び管理運営に係るノウハウを有しているとともに、港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律(以下「特定外貿法」という。)に基づき、国及び都による整備資金の貸付を受け整備する主体として国から指定されている団体は東京港においては同社のみであることから、東京港における外貿コンテナふ頭の整備・管理運営については、同社が行うこととしている。

※ 係留施設のうち大井コンテナふ頭は京浜外貿埠頭公団が、青海コンテナふ頭のうちA3・A4バースは東京港埠頭公団が整備を行った。

港湾施設の整備・管理 (外貿コンテナふ頭)



港湾施設	整備	管理
係留施設(岸壁・棧橋)	都又は国	東京港埠頭株式会社 (都が整備した係留施設は、同社が指定管理者として管理。 国が整備した係留施設は、港湾法に基づき国から都へ 管理委託され、さらに都から同社へ管理運営委託)
荷さばき施設(コンテナヤード)	東京港埠頭株式会社	東京港埠頭株式会社
荷役機械(ガントリークレーン)	(都及び国による整備資金の貸付け)	東京港埠頭株式会社

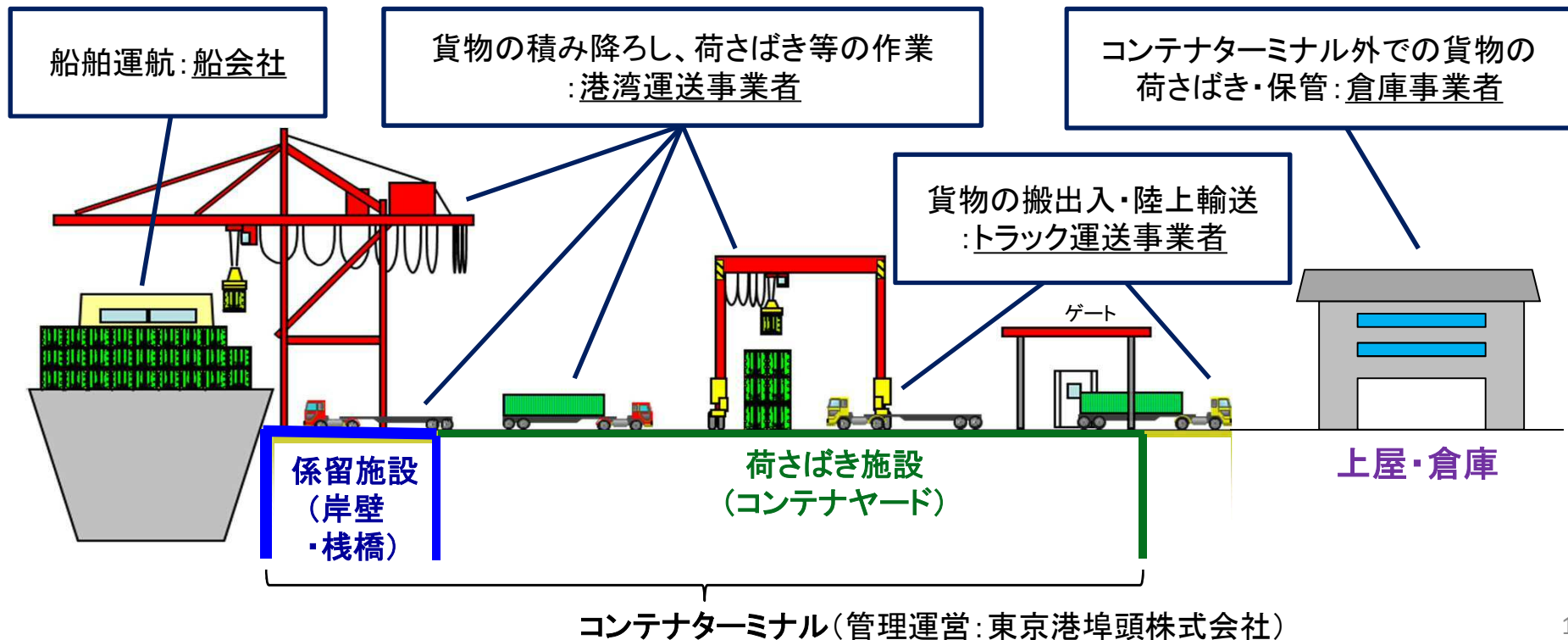
工 港湾関係事業者の役割

港(コンテナふ頭)では、以下のとおり多くの港湾関係事業者が荷役作業等に従事しており、物流を支える重要な役割を担っている。東京港の整備・管理に当たり、都はこれらの港湾関係事業者と緊密に連携している。

港湾関係事業者	事業者数	対象等
船会社	53	東京港を利用している定期船運航会社(平成30年8月現在) ※1
港湾運送事業者	229	東京港を利用している港湾運送事業者(平成29年3月末現在) ※2
倉庫事業者	211	東京倉庫協会会員数

※1 東京都港湾局調べ

※2 出典:国土交通省関東運輸局ホームページ



才 東京港埠頭株式会社の役割

東京港埠頭株式会社は、前身である京浜外貿埠頭公団以来の豊富なノウハウと人材を有するとともに、東京港において特定外貿法及び港湾法に基づき国及び都から整備資金の貸付を受け外貿コンテナふ頭を整備する主体として国から指定されている唯一の団体である。

利用者ニーズにきめ細かく応えつつ、東京港のコンテナふ頭(大井、青海、品川、中央防波堤外側)等の整備、貸付(※1)及び管理・運営を一元的に実施している。

※1 貸付の対象は外貿公団の解散及び業務の承継に関する法律(第4条)に基づき、「外航貨物定期航路事業を営む者」(いわゆる船会社)及び「港湾運送事業法(昭和26年法律第161号)第3条第1号の一般港湾運送事業の免許又は許可を受けた者」(いわゆる港湾運送事業者)となっている。

➤ 会社概要

社名	東京港埠頭株式会社
所在	東京都江東区青海二丁目4番24号 青海フロンティアビル10階
資本金	168億5,500万円
出資割合	東京都55.3% 株式会社東京臨海ホールディングス44.7%
売上高	186億円(平成29年度)
人員	181名(常勤役員3名、総務部26名、埠頭事業部44名、技術部53名、公園事業部55名) (平成30年4月1日現在)

➤ 設立経緯

昭和42年	国が外貿コンテナふ頭の適切な整備と効率的な管理運営を図ることを目的として、外貿公団法に基づき京浜外貿埠頭公団を設立
昭和56年	財団法人東京港埠頭公社設立(※2)
平成19年	東京港埠頭株式会社設立(※3)

※2 昭和56年に外貿公団法が廃止され、同時に制定された外貿公団の解散及び業務の承継に関する法律に基づき、昭和57年に京浜外貿埠頭公団の業務を承継

※3 平成18年に改正された特定外貿埠頭の管理運営に関する法律(以下「特定外貿法」という。)に基づき、外貿埠頭公社の株式会社化が可能となり、同法に基づき平成20年に国から指定を受け、東京港埠頭公社の業務を承継

➤ 港湾施設整備・管理運営に関する事業の概要

- 東京港第8次改訂港湾計画に基づき、中央防波堤外側コンテナターミナルの新規整備・運営や既存ふ頭の再編を推進
- ふ頭貸付料の柔軟な料金体系の構築、コンテナ船の大型化への対応、ふ頭周辺における交通混雑の緩和に向けた取組、環境に配慮した設備の積極的な導入など、東京港の機能強化に向けた施策を実施

東京港埠頭株式会社は、前身の京浜外貿埠頭公団以来、我が国最大のコンテナふ頭である大井コンテナふ頭や青海コンテナふ頭等の整備を行うとともに、貨物量の増加や船舶の大型化に対応するため、大井コンテナふ頭の再編整備をふ頭の運用を行いながら実施しており、その成果は高く評価されている。

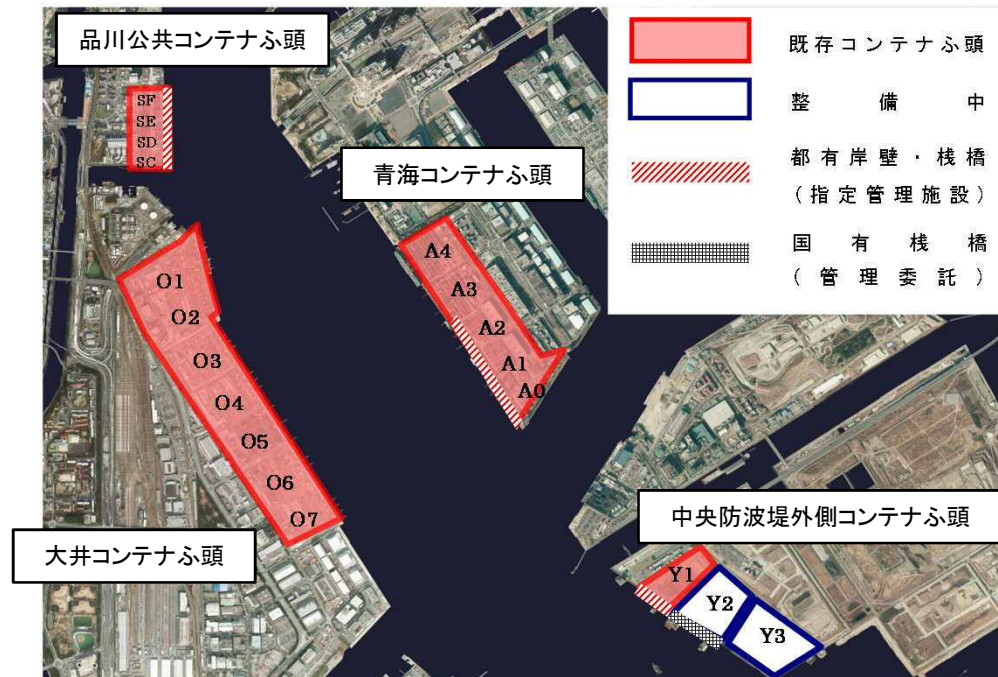
➤ 外貿コンテナふ頭の整備

【大井コンテナふ頭】・ O1～O8ターミナルを整備<1971年(昭和46年)～1975年(昭和50年)>

- ・ 貨物量の増加及び及び船舶の大型化に対応するため、O1～O8ターミナルを現在のO1～O7ターミナルに再整備<1998年(平成10年)～2005年(平成17年)>

【青海コンテナふ頭】・ A3ターミナル整備<1994年(平成6年)>、A4ターミナル整備<1996年(平成8年)>

【中央防波堤外側コンテナふ頭】・ Y1ターミナル整備(棧橋は東京都整備)<2017年(平成29年)>



カ 整備計画及び進捗状況

港湾管理者である東京都は、港湾計画に基づき港湾施設の整備を実施してきており、現在は、平成30年代後半を目標年次とした「第8次改訂港湾計画」<2014年(平成26年)改訂>により整備を進めている。

ふ頭名	港湾計画(整備計画)			整備(進捗)状況				備考
	バース数(※1)	延長	水深	バース数	延長	水深	供用開始	
品川コンテナふ頭(※2)	3	745m	-10~-11m	4	745m	-10m	1967年(S42年)	公共バース
大井コンテナふ頭	8	2,754m	-15~-16m	7	2,354m	-15m	1971年(S46年) ~1975年(S50年) 再整備1999年(H11年) ~2003年(H15年)	埠頭会社バース
青海コンテナふ頭	3	1050m	-15~-16m	3	1,050m	-15m	1992年(H4年) ~1996年(H8年)、 2001年(H13年)	2バース: 埠頭会社バース 3バース: 公共バース
	2	520m	-13m	2	520m	-13m		
中央防波堤外側コンテナふ頭	3	230m	-11m	1	230m	-11m	2017年(H29年) コンテナヤード整備中 整備中	公共バース(※3)
		400m	-15~-16m	1	400m	-16m		
		400m	-16~-16.5m	1	整備中	整備中		

※1 バース数とは船席数のことで、船が貨物の積み降ろし及び停泊するために着岸する場所(係留施設)の数のことをいう。

※2 品川コンテナふ頭は計画3バース(現状4バース)のうち多目的1バースを含む。

※3 中央防波堤外側コンテナふ頭の整備済み2バースのうち1バース(Y2)は国有岸壁

キ 京浜三港連携の取組

京浜三港(東京港、川崎港、横浜港)の連携により、入港料一元化を進めるなど、港湾コストの縮減等に取り組んできた。

➤ 京浜三港連携による主な取組

- 東京都、川崎市、横浜市は京浜三港の連携を一層推進することで合意し(2008年<平成20年>)、港湾コストの縮減策を実施
 - (1) 東京湾内を行き来するはしけ(コンテナバージ)の入港料を全額免除
 - (2) コンテナ船の入港料を一元化(入港料の額を京浜港として1港分とする。)
 - (3) 青森県八戸港と連携に関する協定を締結(京浜港と八戸港とを結ぶコンテナ貨物を運ぶ内航船の入港料を両港で全額免除)
- 京浜港連携協議会を設立し(2009年<平成21年>)、京浜港の総合的な計画を策定(2011年<平成23年>)

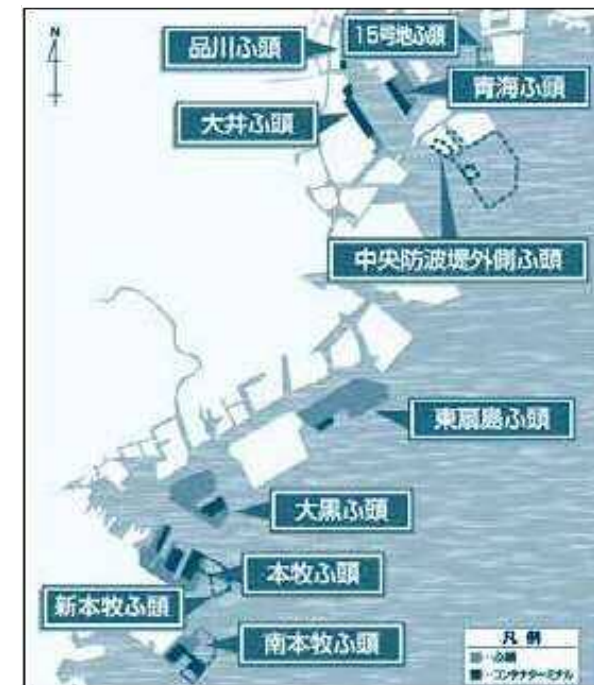
はしけ(コンテナバージ)の入港料免除



コンテナをバージと呼ばれる台船(図では約170TEU積み)に押し船(プッシャーボート)を接続して輸送する船



京浜三港図

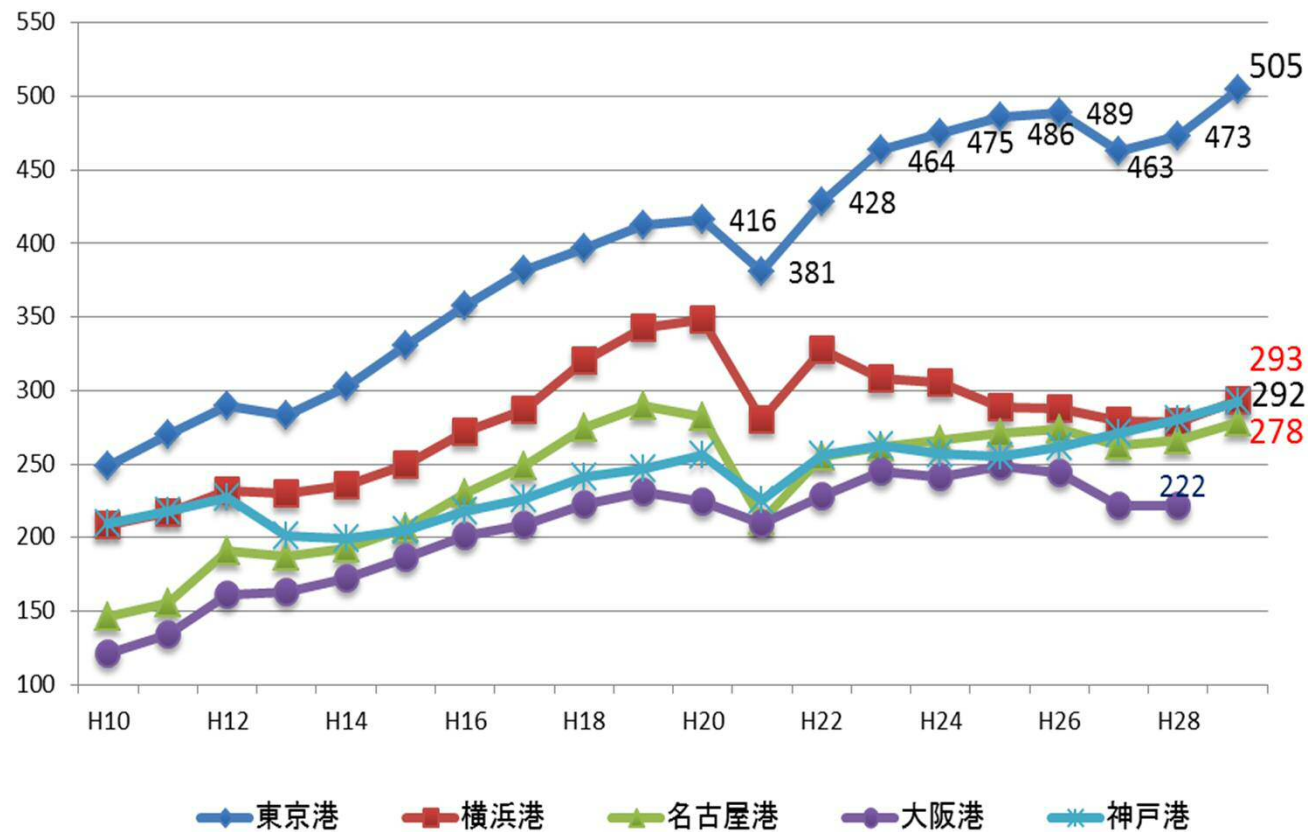


ク コンテナ貨物取扱量の推移

東京港のコンテナ貨物取扱量は、以下のグラフのとおり、世界的な不況等による影響で減少した年を除いてほぼ一貫して増加傾向にあり、20年連続で国内最多となっている。

外内貿コンテナ貨物取扱量推移(国内主要他港との比較)

(単位: 万TEU)



※ 平成29年の大阪港の実績は、平成30年10月31日現在未発表のため空欄

ケ 国内他港との比較

国内の他の主要港と比較すると、東京港は生活関連物資等の輸入が多いことが特徴であり、外国貿易額でも国内第1位となっている。

東京港と国内他の主要港との比較

	東京港	横浜港	名古屋港	大阪港	神戸港
外国貿易額	17兆5,566億円	11兆3,086億円	16兆6,053億円	8兆4,278億円	8兆8,663億円
外貿貨物取扱量	5,012万トン	7,546万トン	12,788万トン	3,411万トン (大阪港はH28データ。以下同じ)	5,272万トン
外内貿コンテナ貨物取扱個数	505万TEU	293万TEU	278万TEU	222万TEU	292万TEU
コンテナターミナル全面積	153ha	179ha	160ha	122ha	164ha
主な特色	○輸入：輸出＝約7：3 ○商業港 輸入：生活関連物資 輸出：再利用資材、産業機械	○輸入：輸出＝約6：4 ○商業港・工業港の中間港 輸入：LNG、原油、生活関連物資 輸出：完成自動車・自動車部品が5割	○輸入：輸出＝約6：4 ○商業港・工業港の中間港 輸入：LNG、鉄鉱石、生活関連物資 輸出：完成自動車・自動車部品が7割	○輸入：輸出＝約7：3 ○商業港 輸入：生活関連物資 輸出：鋼材、再利用資材	○輸入：輸出＝約5：5 ○商業港・工業港の中間港 輸入：石炭、生活関連物資 輸出：産業機械、完成自動車・自動車部品

※ 出典：貿易額・貨物取扱量(個数)は各港の平成29年港湾統計データより
コンテナターミナルの面積は各港ホームページまたは「国際輸送ハンドブック(2018年版)」より

コ 海外主要港との比較

東京港は、同じく背後圏の実需の貨物を取り扱う港であるロッテルダムやロサンゼルスと比較して、単位面積当たりのコンテナ取扱量が多く、生産性が高い。

港名	港の形態	2016コンテナ取扱量 (万TEU)			コンテナターミナル全面積 (ha)	単位面積当たりのコンテナ取扱量 (万TEU/ha)	トランシップ(積替)率
		合計	輸出	輸入			
上海	輸出	3,713	-	-	884	4.20	12%
シンガポール	積替	3,090	-	-	772	4.00	85%
釜山	積替	1,946	974	972	707	2.75	51%
ロッテルダム	輸入	1,239	594	645	704	1.76	31%
ハンブルク	積替	891	430	461	440	2.03	37%
ロサンゼルス	輸入	886	419	467	688	1.29	-
東京	輸入	425	198	227	153	2.78	-

※ 出典:内閣官房日本経済再生総合事務局資料をもとに一部加工

海外主要港の類型

- (1) 輸出入港:港の背後圏における生産地・消費地の実需の貨物を主に取り扱う港湾(東京港、ロサンゼルス港等)
- (2) トランシップ(積替)港:地理的に海上交通の結節点に位置する優位性を活かし、積み替え貨物を主に取り扱う港湾(シンガポール港、釜山港等)

サ コンテナふ頭を取り巻く現状

現在、東京港では施設能力を大きく超える量のコンテナ貨物を取り扱っているため、以下の課題が発生している。

貨物処理作業の効率性の低下

- 大量のコンテナ貨物を狭隘なコンテナふ頭で処理しなければならないため、貨物量が増える繁忙期では荷さばき作業等の効率が低下することが度々あり、円滑な港湾物流実現の妨げとなっている。

交通混雑

- 季節や時間帯によって状況は異なるが、下図右のとおりコンテナふ頭の背後道路においてコンテナ車両による交通混雑が発生しており、今後の貨物量の増加に伴ってさらに混雑する可能性がある。

コンテナターミナルの状況

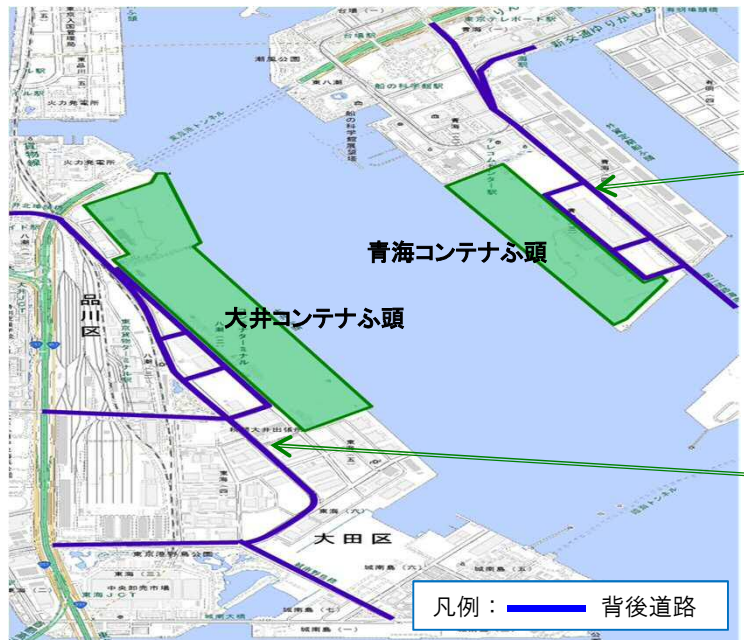
青海コンテナふ頭



大井コンテナふ頭



大井コンテナふ頭・青海コンテナふ頭及び背後道路



コンテナふ頭背後道路における混雑時の状況

青海コンテナふ頭背後道路



大井コンテナふ頭背後道路

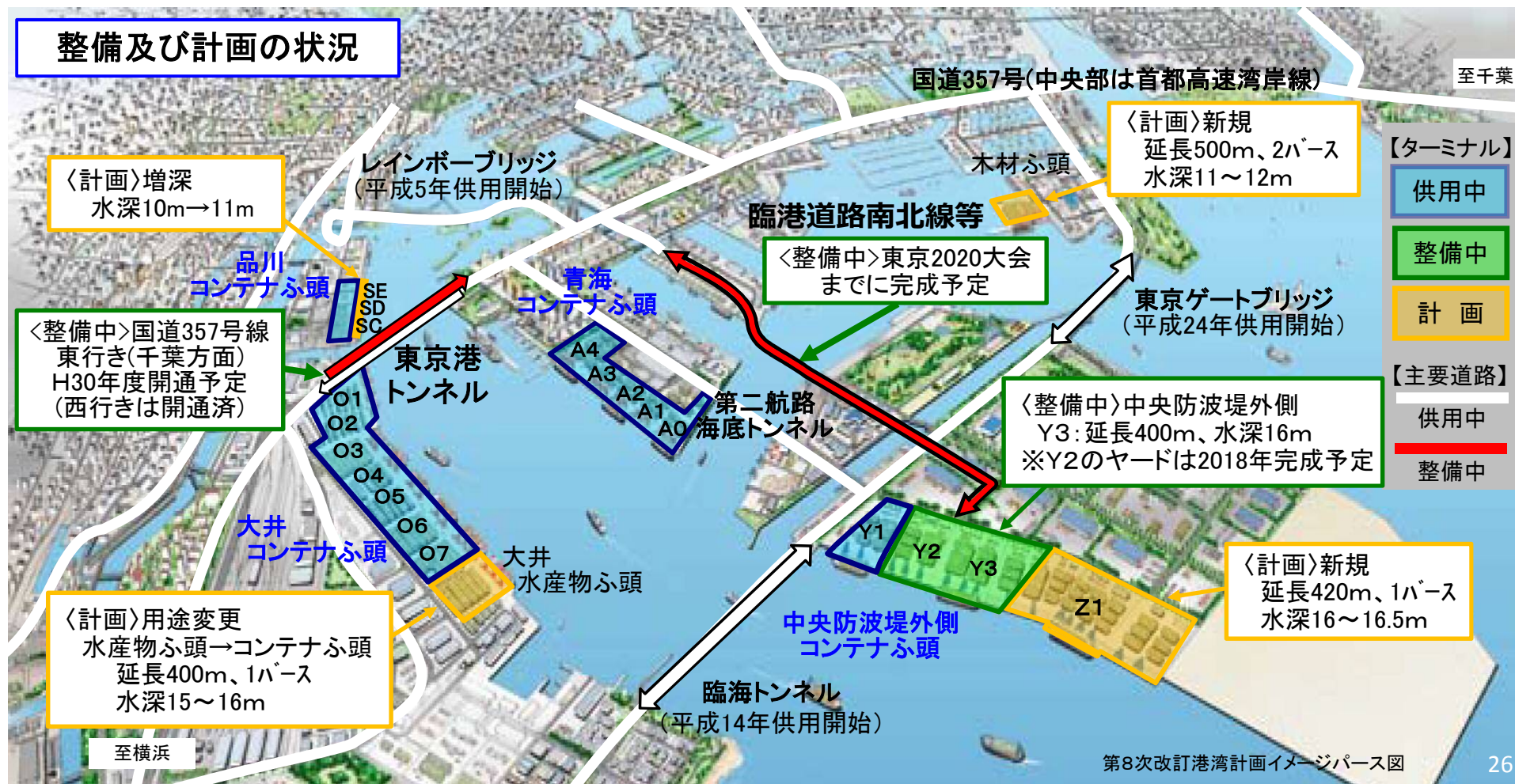


シ コンテナふ頭を取り巻く現状に対する取組

(ア) 抜本的な対応(コンテナふ頭の整備と道路ネットワークの強化)①

東京港の機能を抜本的に向上させるため、下図のとおり、中央防波堤外側に約120万TEUの施設能力を有する新たなコンテナふ頭(Y1、Y2、Y3)を整備(※)するとともに、道路交通ネットワークの強化を推進している。

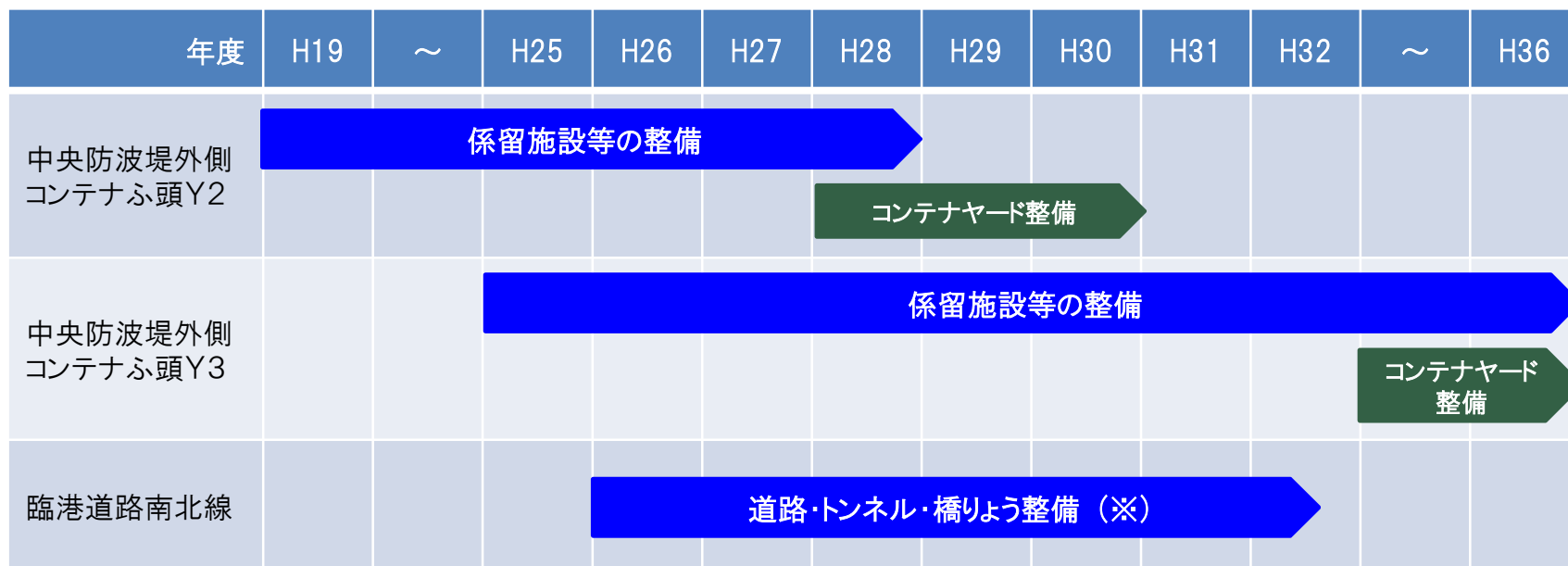
※ Y1は平成29年度に供用を開始



シ コンテナふ頭を取り巻く現状に対する取組

(ア) 抜本的な対応(コンテナふ頭の整備と道路ネットワークの強化)②

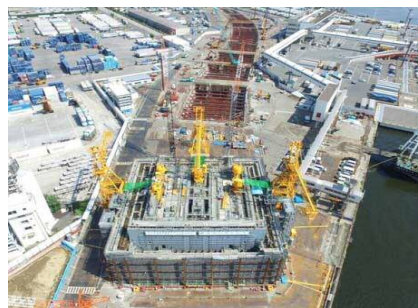
中央防波堤外側コンテナふ頭(Y2・Y3)、臨港道路南北線の整備状況は以下のとおりである。



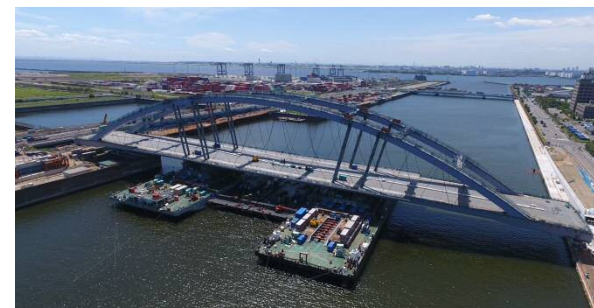
※ 臨港道路南北線は東京2020大会までに整備を完了する予定



Y2コンテナヤード工事状況(H30.4)



南北線トンネル換気塔工事状況(H29.7)



南北線 中防内5号線橋りょう工事状況(H30.8)

出典: 国土交通省関東地方整備局ホームページ掲載資料等を元に一部作成

シ コンテナふ頭を取り巻く現状に対する取組

(イ) 当面の対応(交通渋滞対策(1))

公道での待機車両を減らすため、車両待機場を複数個所整備するとともに、混雑が最も激しい夕方での貨物引き取りを早朝にシフトさせる取組を進めている。

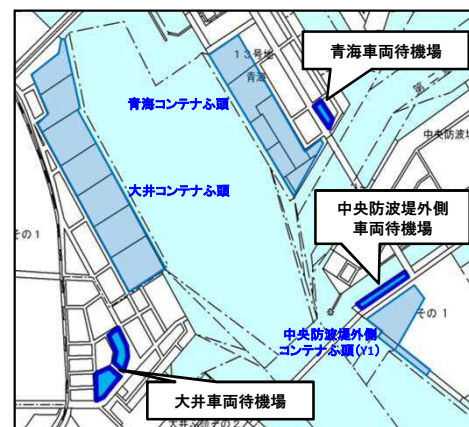
➤ 車両待機場の整備

- 大井車両待機場(収容台数474台、平均待機時間及び待機台数の見える化を予定)
- 青海車両待機場(収容台数330台)
- 中央防波堤外側車両待機場(収容台数210台)

＜車両待機場開設の効果＞

- 道路上における車両錯綜の解消、円滑な一般交通(乗用車・都バス等)の実現
- トラック運転手の労働環境の改善
- 車両錯綜等を原因とした交通事故の防止

車両待機場位置図

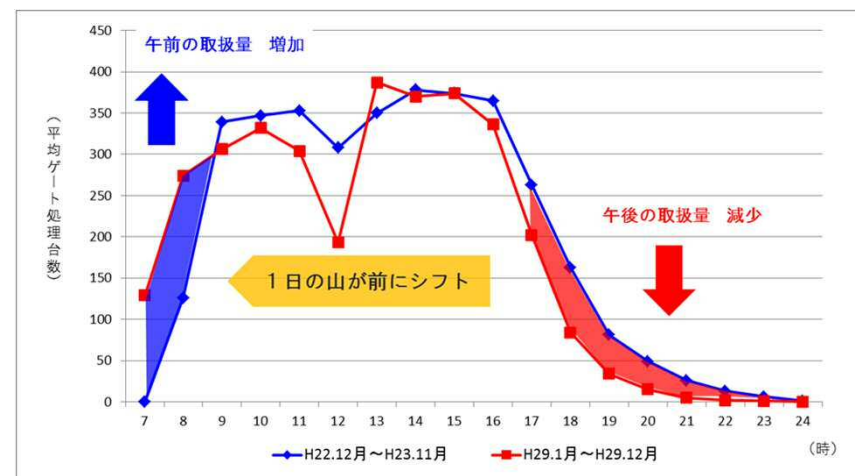


➤ ゲートオープン時間の拡大(早朝ゲートオープン)

- 貨物を午前中に納品するよう荷主から指示されるトラック事業者が多いため、納品前日の夕方にコンテナを引き取っておくという傾向が強い。
- この夕方の混雑を緩和するため、関係事業者の協力のもと、平成23年12月よりコンテナターミナルのゲートオープン時間を1時間前倒しすることにより、夕方の引取りを早朝にシフトさせる取組を実施

＜早朝ゲートオープンの効果＞

- 早朝ゲートオープンを実施するターミナルでは、午前中の取扱量が増え、午後の取扱量が減少
- 混雑する17時台以降の平均ゲート処理台数について、平成29年の実績は早朝ゲートオープン実施前と比較して約40%減



(イ) 当面の対応(交通渋滞対策(2))

円滑な交通の障害となっているコンテナ車両の台車部分の道路上への放置に対する取締りを強化するとともに、輸入貨物の一時保管場所(ストックヤード)を設置し、コンテナターミナルが比較的空いている時間帯における貨物の引き出し促進を図っている。

➤ 違法駐車(台切りシャーシー)対策

- 港湾法の罰則規定を適用し、道路上における違法放置車両(台切りシャーシー)への規制を強化
- 取組内容: 港湾法に基づく放置等禁止区域の指定、巡回パトロールによる取締り、受け皿施設として時間貸し駐車場(シャーシープール)の設置

＜違法駐車対策の効果＞

- 取締りの強化により、車両の通行を阻害していた道路上の違法駐車が大幅に減少し、交通渋滞や重大事故のリスクが軽減



➤ スtockヤードの設置(平成29年3月)

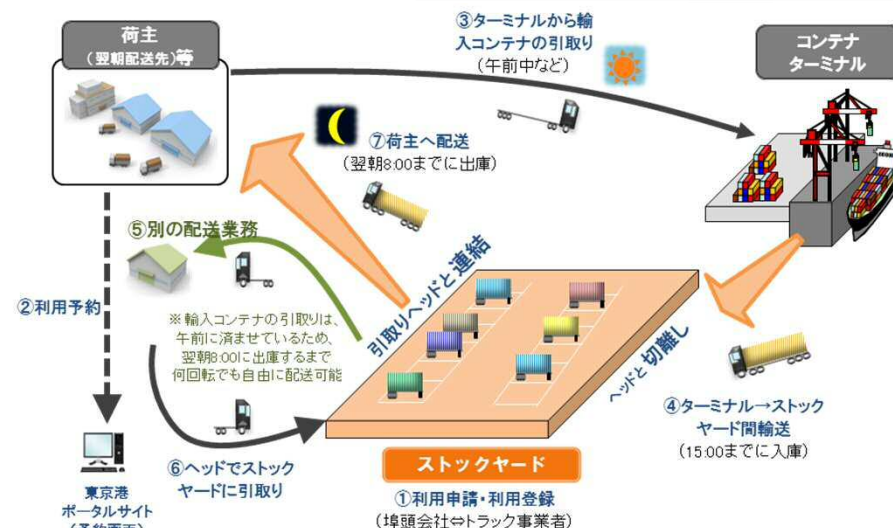
- 場所及び台数: 大井ふ頭背後・178台
- 開業時間及び利用料金: 24時間365日・無料
- 目的: コンテナターミナルが比較的空いている時間帯に輸入貨物の引き出しを促すことで、交通混雑の緩和と物流の円滑化を図る。

＜ストックヤードの利用状況＞

- 登録社数・利用率ともに順調に増加
- 平成30年3月の平均利用率は約98%

	H28年度		H29年度		
	3月※	6月	9月	12月	3月
登録者数	43	82	97	102	105
利用率	26.7%	80.1%	83.2%	86.5%	97.7%

※ H29.3.17から開始



(イ) 当面の対応(交通渋滞対策(3))

これらの取組の結果、東京港における交通渋滞は改善されてきているものの、解消には至っていない。

➤ 東京港における渋滞長(渋滞の長さ)の状況

交通混雑緩和に向けた取組の結果、東京港全体(大井コンテナふ頭・青海コンテナふ頭・品川コンテナふ頭)における渋滞長の平均は、平成23年と平成29年との比較において約50%減少

平成23年:1.26km ⇒ 平成29年:0.61km(約50%減少)

➤ 利用者の主な声

- 季節(ゴールデンウィーク、お盆等の大型連休、年末年始の各前後)や時間帯(昼休み前後、午後)によってはコンテナふ頭に向かう車両が増加し、深刻な渋滞が発生している。
- 船が着岸している間、コンテナヤードでは船への貨物の積み降ろし作業とトラックへの貨物の引渡(又は受取)作業が輻輳するため、結果的にトラックの待機時間が延び、渋滞発生につながっている。

東京港全体(大井、青海、品川コンテナふ頭)の平均渋滞長と外貿コンテナ貨物取扱個数の推移



効率化に向けた更なる取組が必要

- 早朝ゲートオープンやストックヤードの更なる推進 → 午後に集中するコンテナ車の分散化
- 大井車両待機場の早期再開 → 道路上に滞留しているコンテナ車数の削減
- コンテナターミナルの効率化に向けた荷役機械の更新等 → 作業効率の向上、コンテナ車の待機時間の短縮 など

ス 今後を見据えた課題

(ア) 東京2020大会開催時における円滑な港湾物流の確保(1)

臨海エリアには多くの競技会場や選手村が配置されることから、大会開催時には相当な数の大会関係車両がふ頭周辺の道路を通行することが予想されており、港湾関係車両との輻輳によって港湾物流に大きな影響が出る可能性がある。

東京港は、現状においても貨物量の増加による交通混雑が課題となっているが、大会開催に伴う混雑の増加や混乱が危惧されることから、大会時に更なる対策を実施する必要がある。



(ア) 東京2020大会開催時における円滑な港湾物流の確保(2)

東京港においては、貨物量の増加に伴う交通混雑への対応を図るため、これまでも港湾関係者の協力のもと、車両待機場、早朝ゲートオープン、違法放置車両(台切りシャーシー)対策、ストックヤード(コンテナ貨物の一時保管場所)などの取組を実施してきた。

大会開催時には、更なる物流効率化の取組を実施していく必要があり、そのためには例えば配送時間の変更や貨物保管場所の増設・分散化などに関して、港湾関係者等からこれまで以上の協力を得ることが不可欠である。

関係者

- 港湾関係者: 船会社、港湾運送事業者、倉庫事業者、海運貨物取扱事業者、運送事業者及び各業界団体
- 荷主: 荷主企業及び各荷主団体等
- 関係省庁: 国土交通省等
- 大会関係者: 大会組織委員会、オリンピック・パラリンピック準備局、警視庁等

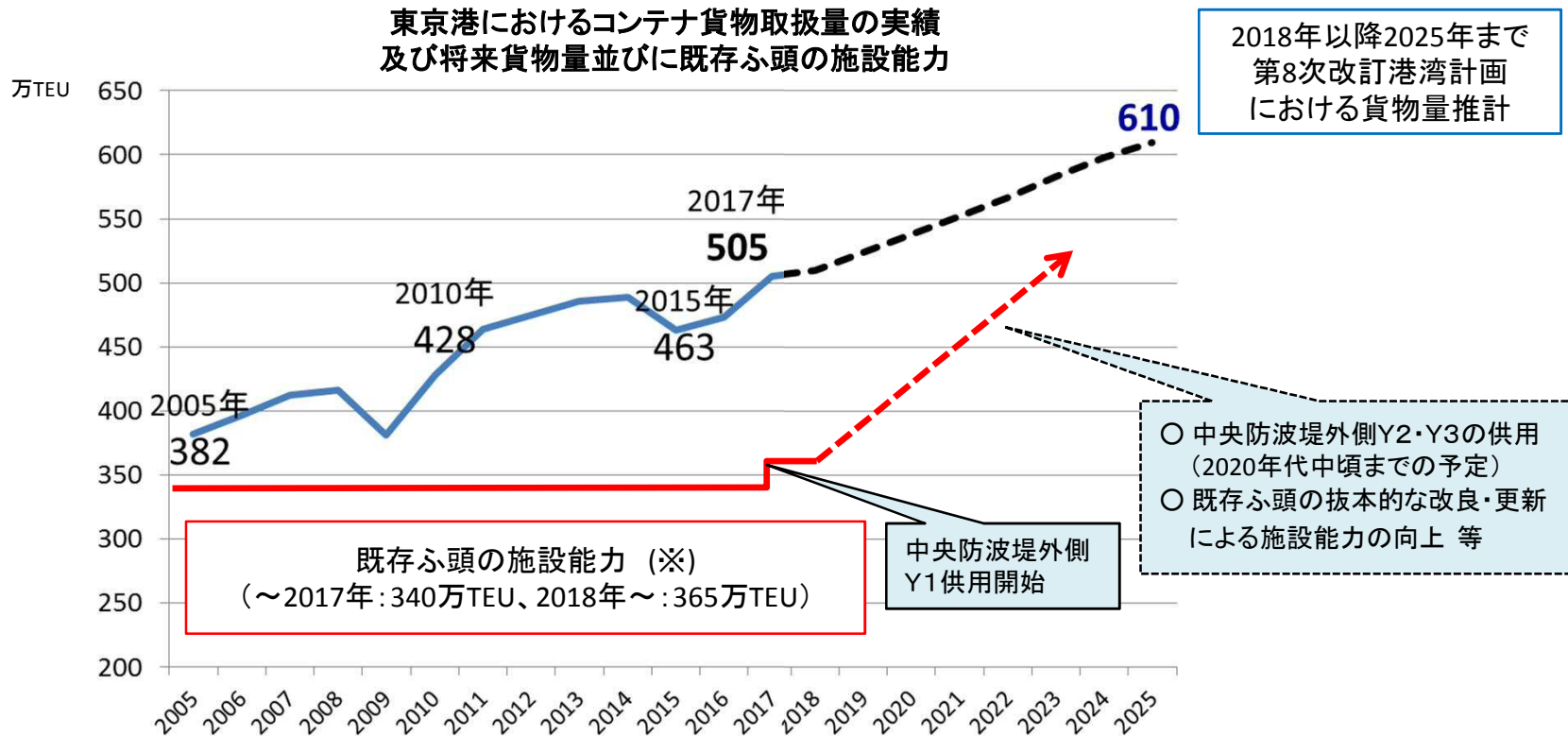
ス 今後を見据えた課題

(イ) 施設の抜本的な改良・更新

ふ頭の施設能力と取扱貨物量の推移

現在、東京港では施設能力を超える量のコンテナ貨物を取り扱っていることから、新たに中央防波堤外側コンテナふ頭の整備(※)を進めているが、東京港のコンテナ貨物量が平成30年代後半の推計貨物量610万TEUに向け、堅調に推移している中、同ふ頭の新規整備だけでは十分な対応が難しいため、更なる取組が必要

※ 中央防波堤外側コンテナふ頭のうちY1ターミナルは供用中。Y2ターミナルは栈橋のみ供用中(コンテナヤードは平成30年度に完成予定)。Y3は栈橋を整備中



※ 既存ふ頭の施設能力は、国土交通省国土技術政策総合研究所モデルにより試算したもの(第8次改訂港湾計画より)
また、2020年以降の施設能力は、中央防波堤外側Y2・Y3が供用を開始した場合であり、時期は想定

➤ 現 状

- 東京港の平成29年のコンテナ貨物取扱量は過去最高の505万TEUを記録し、平成30年代後半のコンテナ貨物取扱量推計(610万TEU)に近づきつつある。
- 施設能力(365万TEU)を超える量のコンテナ貨物を取り扱っており、コンテナ車両による交通混雑が慢性的に発生している。
- 車両待機場の整備やゲートオープン時間の拡大、ストックヤードの設置等を進めているが、交通混雑の解消には至っていない。

➤ 課 題

現状においてもコンテナ取扱量の増加による交通混雑が課題となっている中で、東京2020大会開催時には、これまでにない混雑・混乱を招くおそれもあることから、円滑な物流の実現に向け施策を再構築



- ◆ 更なる取組の必要性に関する理解と協力を港湾関係事業者から得るとともに、より緊密な連携を構築する必要がある。
- ◆ 既存コンテナふ頭の施設能力を向上させる必要がある。



➤ 今後の方向性

- ◎ 東京2020大会を契機とした物流円滑化の推進
- ◎ 既存コンテナふ頭の抜本的な改良・更新

港湾関係事業者等と連携した物流対策を実施

➤ 具体的な施策

- ふ頭周辺エリアの用地を活用した臨時貨物置場(ストックヤード等)の設置
- 大会期間中の交通混雑緩和に資する大井車両待機場等の活用方法の検討
- スケジュール:【H30年度】 港湾関係事業者との調整、具体策の実施に向けた調整
【H31年度】 具体策のトライアル実施・検証
【H32年度】 東京2020大会における具体策の実施

ふ頭周辺エリアの臨時貨物置場及び大井車両待機場の活用



ふ頭周辺エリアの用地や大井車両待機場の活用により、コンテナ貨物引き取りに係る効率化の推進 ⇒ 対応場所の拡大による交通混雑緩和の効果検証及び具体策の実施

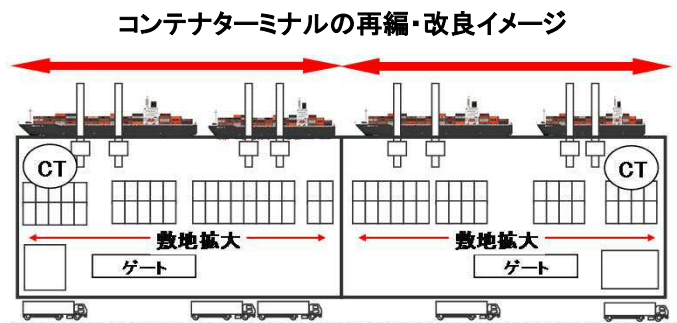
東京2020大会時の対策実施を契機として、交通混雑の緩和に資する更なる取組へとつなげる気運を醸成

② 既存コンテナふ頭の抜本的な改良・更新

大井・青海コンテナふ頭から中央防波堤外側コンテナふ頭(Y2・Y3)への利用者の移転等を進めることで生じた種地を活用して、既存コンテナふ頭の改良・更新を促進
既存コンテナふ頭の改良・更新の早期実施に向け、港湾関係事業者との緊密な連携体制の構築や財源確保に関する検討を実施

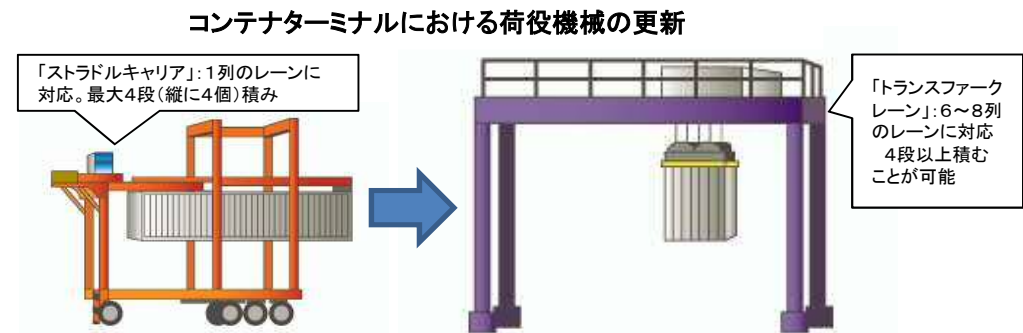
➤ 具体的な施策

- 既存コンテナふ頭におけるコンテナターミナルの荷さばき施設(コンテナヤード)の拡張や係留施設の改良(増深等)
- コンテナターミナルの効率化に向けた荷役機械の更新等
- スケジュール(予定):【H30年度～32年度】 既存コンテナふ頭の改良・更新案の検討、港湾関係者等との調整
【H32年度以降】 既存コンテナふ頭の改良・更新を順次実施



例えばターミナルの数(3→2)を減らし、横方向への敷地の拡大や岸壁の増深など、コンテナターミナルの再編・改良を行う。
⇒ ターミナル面積の拡大による生産性の向上

※ 出典: 京浜港国際コンテナ戦略港湾計画書より



コンテナターミナルの再編・改良に合わせて、荷役機械をより効率化したものに更新
⇒ 荷役機械の処理及びターミナルの生産性の向上

※出典: 名古屋港統一ターミナルシステムホームページより

既存インフラを最大限に活用して、東京港の施設能力を抜本的に強化

第3章 客船ふ頭(国際観光港湾)に係る事業の分析及び今後の方向性

ア 外国人観光客の推移

国の訪日外国人旅行者数の目標

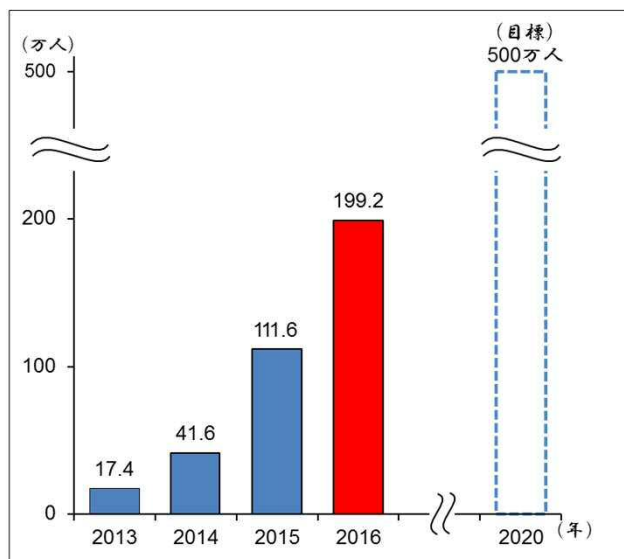
政府は平成28年3月に策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」において、2020年の訪日外国人旅行者数を2015年の約2倍である4,000万人、そのうち訪日クルーズ旅客数を500万人とする目標を設定

訪日クルーズ旅客数

2017年(速報値)の訪日クルーズ旅客数(※)は、前年比27%増の253万人と過去最高であり、ここ数年で増加している。 ※ レジャーを目的とした船旅で宿泊を伴うもの

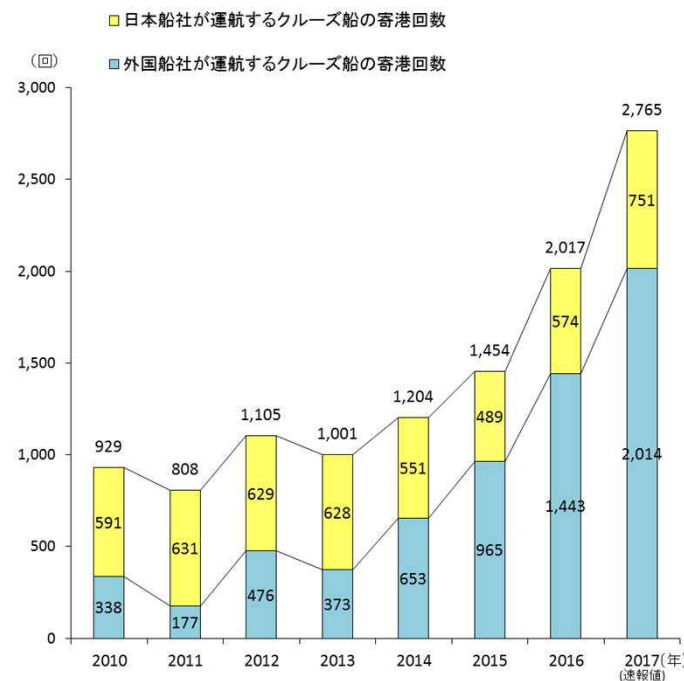
クルーズ客船による外国人入国者数(概数)

	外国人入国者数	対前年増減	対前年比
2013年	17.4万人	-	-
2014年	41.6万人	24.2万人	139.1%
2015年	111.6万人	70.0万人	168.3%
2016年	199.2万人	87.6万人	78.5%
2017年(速報値)	253.3万人	54.1万人	27.2%



注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。
注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。

日本へのクルーズ客船の寄港回数



※ 出典:国土交通省「2017年の」訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港回数(速報値)」ほか

イ クルーズ客船の大型化

大手クルーズ船社による大型クルーズ客船の建造は、毎年9隻程度行われている。
アジア地域におけるクルーズ市場の拡大に伴い、新たに建造される大型クルーズ客船のアジアへの配船割合が高い状況となっている。

大型クルーズ客船(9万トン以上※)建造数(予定を含む)

	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
建造数	5	4	7	7	8	9	9

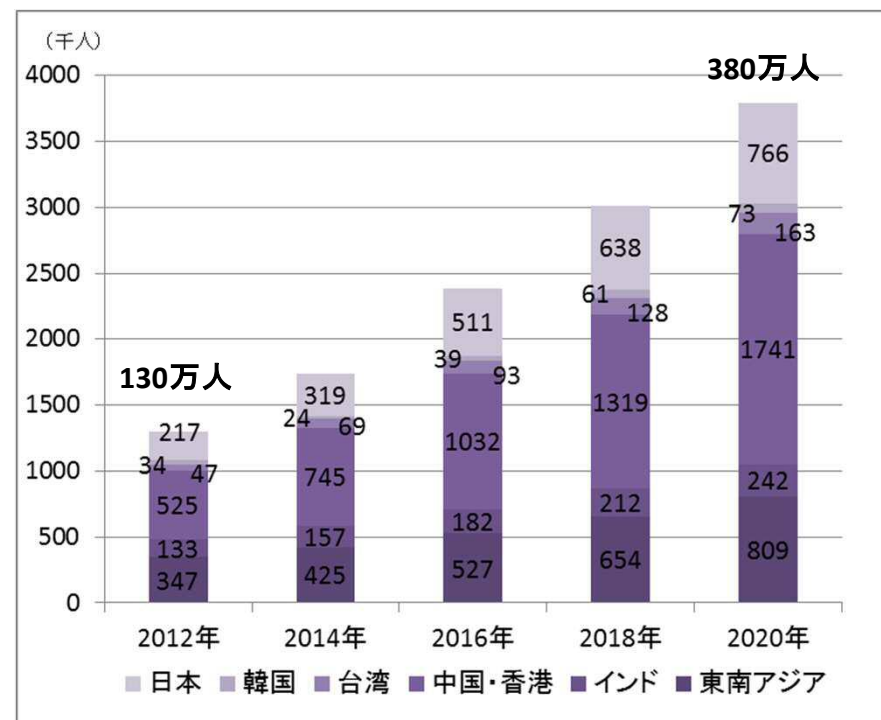
※ 9万トンの旅客定員:2,000名~2,500名程度

新造大型クルーズ客船(9万トン以上)の配船エリア(予定を含む)

	2016年	2017年	2018年	2019年	計	割合
アジア	4	5	6	3	18	58%
欧州	3	1	1	4	9	29%
その他	0	1	1	2	4	13%
計	7	7	8	9	31	

※ 出典:国土交通省「国土交通省におけるクルーズ振興の取組について」、
「Cruise Industry News 2015」より一部作成

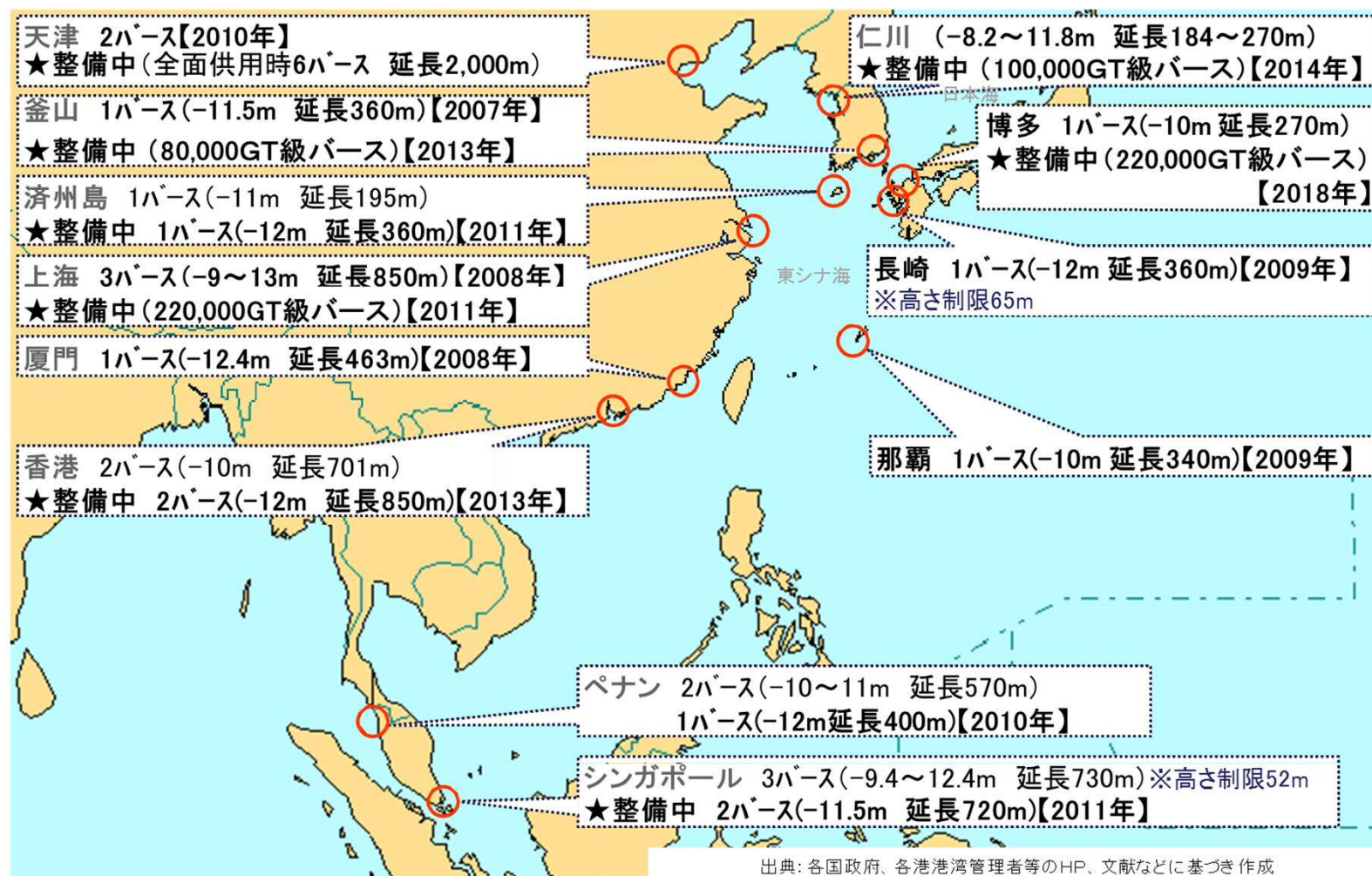
アジア地域におけるクルーズ市場規模の予測



※ 出典:国土交通省「観光立国の推進」資料より一部作成

ウ アジア各国における施設の整備状況

アジア地域における大型クルーズ客船の増加を受けて、アジアの各港において大型船に対応するための係留施設や客船ターミナルの整備が進められている。

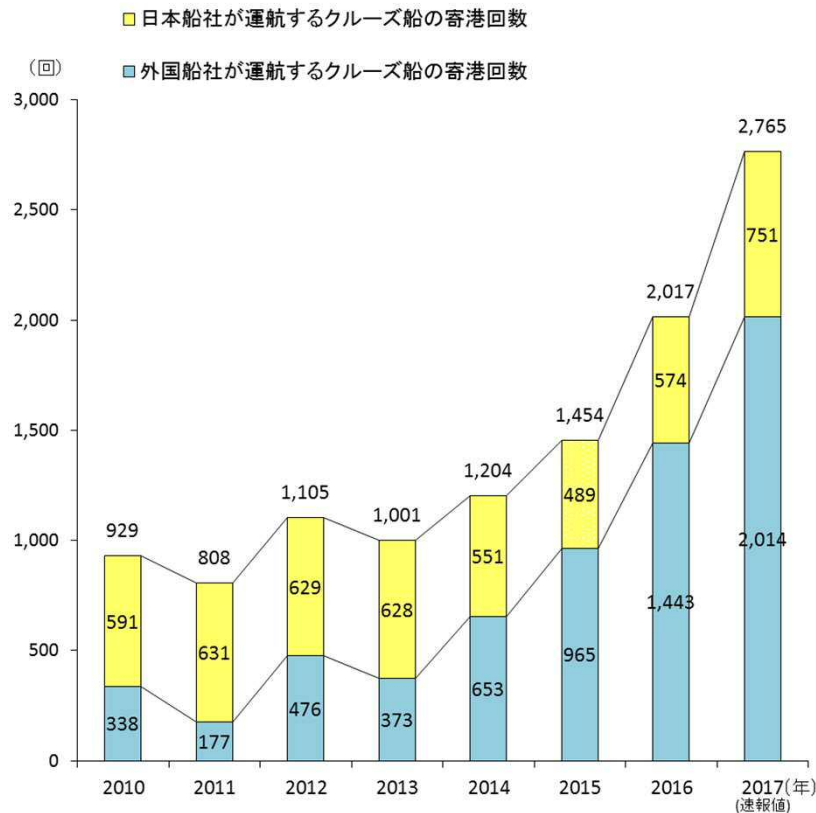


※ 出典: 国土交通省「港湾におけるクルーズ振興をめぐる現状と課題」(2012年)より 【】は資料作成時における完成年または完成予定年

エ 国内における客船寄港状況

国内港湾へのクルーズ船の寄港回数は2015年から急増しており、中国や韓国などと地理的に近い九州地方での増加が顕著となっている。

我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数



2010年～2017年 外国船社及び日本船社が運航するクルーズ船の寄港回数

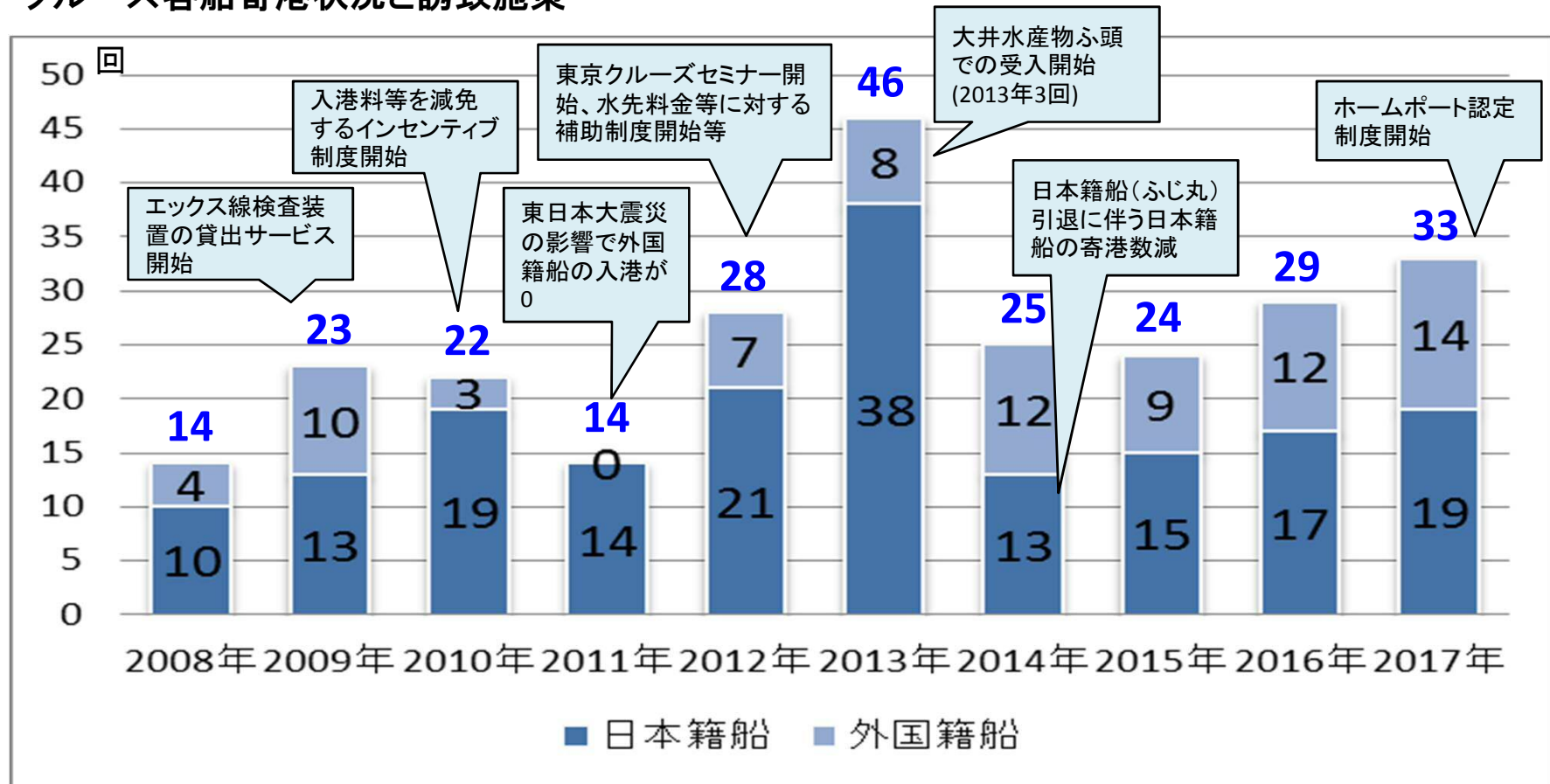
順位	2010年		2011年		2012年		2013年		2014年		2015年		2016年		2017年(速報値)	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	横浜	122	横浜	119	横浜	142	横浜	152	横浜	146	博多	259	博多	328	博多	326
2	神戸	103	神戸	107	博多	112	神戸	101	博多	115	長崎	131	長崎	197	長崎	267
3	博多	84	博多	55	神戸	110	石垣	65	神戸	100	横浜	125	那覇	193	那覇	224
4	長崎	54	那覇	53	長崎	73	那覇	56	那覇	80	那覇	115	横浜	127	横浜	178
5	鹿児島	52	石垣	49	那覇	67	東京	42	長崎	75	神戸	97	神戸	104	石垣	132
6	那覇	52	名古屋	28	石垣	52	長崎	39	石垣	73	石垣	84	石垣	95	平良	130
7	石垣	47	宮之浦	23	名古屋	43	博多	38	小樽	41	鹿児島	53	平良	86	神戸	117
8	名古屋	27	長崎	21	別府 【大分県】	34	名古屋	35	函館	36	佐世保	36	鹿児島	83	鹿児島	108
9	宮之浦	25	広島	19	鹿児島	34	二見 【東京都】	29	鹿児島	33	名古屋	34	佐世保	64	佐世保	84
10	東京	22	鹿児島	18	大阪	33	広島	26	名古屋	30	広島	32	広島	47	八代	66
	広島	22														
	その他	319	その他	316	その他	405	その他	418	その他	475	その他	488	その他	693	その他	1133
	合計	929	合計	808	合計	1105	合計	1001	合計	1204	合計	1454	合計	2017	合計	2765

※ 出典:国土交通省「2017年の」訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港回数(速報値)」をもとに一部作成

才 東京港への客船寄港状況

東京港は、銀座をはじめとする都心の商業施設や観光スポットへのアクセスが良いなど、クルーズ客船の寄港や発着に適した条件を備えているが、近年、国内他港において寄港実績が伸びている外国籍のクルーズ客船の寄港が少ない状況となっている。

クルーズ客船寄港状況と誘致施策



カ 東京港の客船ふ頭の現状

東京港におけるクルーズ客船は、晴海ふ頭で主に受け入れているが、客船の大型化が進む中、レインボーブリッジを通過できないクルーズ客船や多くの乗降客に対応するための施設処理能力の向上が課題となっている。

➤ 晴海客船ふ頭の施設概要(※)

	バース数	延長	水深	供用開始	運営形態
客船ふ頭	2	456m	-10m	1964年(昭和39年)	東京都直営
	階数	延床面積		供用開始	運営形態
客船ターミナル	6	17,422.46㎡		1991年(平成3年)	東京港埠頭株式会社に指定管理

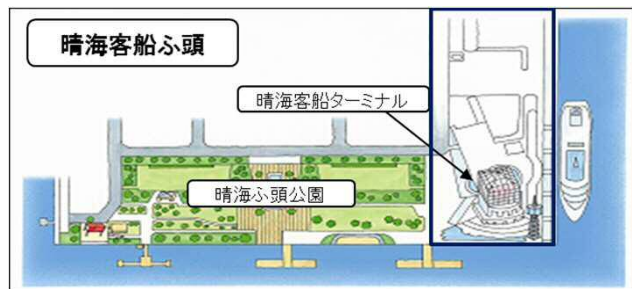
※ 2017年(平成29年)東京港第8次改訂港湾計画の軽易な変更に基づき、晴海客船ふ頭は将来、多目的ふ頭に用途を変更する予定である。

➤ 特徴

- 都心に近く、都内の観光やショッピングに便利な立地(銀座まで3km程度)
- 羽田空港・東京駅へ車で約25分など、国内へのアクセスに至便

➤ 課題

- クルーズ客船の大型化が進む中、1993年(平成5年)に開通したレインボーブリッジ(桁下高さ制限52m)を通過できないクルーズ客船が増加(船舶の大きさの目安として6万8千トン以上 ※)
 ※ 6万8千トン以上の客船の割合:1990年 2%⇒2012年 37%(「東京クルーズビジョン」より)
- 晴海客船ふ頭を利用可能な船舶も大型化に伴い、乗船客が増えており、特に発着の場合、乗客の荷物の積み降ろしや税関、出入国手続等の対応に係る施設能力が不足
- 晴海客船ふ頭の特徴である立地として優れている点など、クルーズ客船の受入港としての魅力が業界関係者、都民、クルーズ利用者などに十分に認識されていない。



キ 新客船ふ頭の整備計画・進捗状況

東京港においてクルーズ客船の大型化に対応するため、新たな客船ふ頭をレインボーブリッジの影響を受けない臨海副都心地域に計画(※)
現在、係留施設1バース及びターミナルビルを整備中(2020年完成予定)

※ 2013年(平成25年)東京港第7次改訂港湾計画の軽易な変更及び2017年(平成29年)東京港第8次改訂港湾計画の軽易な変更において位置付け

新客船ふ頭及び晴海客船ふ頭位置図



ク クルーズ客船誘致の取組

今後もクルーズ市場の大幅な拡大が見込める中、東京港への寄港増加に向けたクルーズ客船誘致施策を実施

➤ クルーズ客船誘致施策

開始年	クルーズ客船誘致策	内 容
2009年～	エックス線検査装置の貸出	客船が保安検査で必要となるエックス線検査装置を無償で船会社側に貸出
2010年～	客船インセンティブ制度	入港料、岸壁使用料、乗客乗降用使用料入港に係る使用料等を減免
2012年～	東京港等客船誘致促進補助制度	水先料金、曳船料金等入港に係る経費への補助制度 (1回あたり最大100万円)
	東京クルーズセミナーの開催	年1回、国内のクルーズ関係者を一同に集め、東京都等が東京港の客船誘致施策等をPR
2013年～	大井水産物ふ頭でのクルーズ客船受入	晴海客船ふ頭に受け入れができない大型クルーズ客船を臨時的に貨物ふ頭において受入
2017年～	ホームポート認定制度 認定クルーズ客船：にっぽん丸(商船三井客船)、 コスタ ネオロマンチカ(コスタ クルーズ日本支社)	東京港をホームポート(母港)とするクルーズ客船を「お得意さま」として認定 ※ 東京港に年間10回以上入港し、今後も継続して東京港を利用することが見込まれる外航クルーズ客船
2018年	ホテルシップ実施に向けた公募による船会社の選定(MSCクルーズのMSCリリカを選定)	クルーズ振興策の一環として東京2020大会開催時におけるホテルシップ実施に向けた公募を実施

東京港ホームポート認定制度(2017年～)



ホテルシップ実施に向けた公募による船会社の選定(2018年)



都では、東京港におけるクルーズ客船の誘致施策の方向性を示した「東京クルーズビジョン」を平成26年1月に策定した。東京クルーズビジョンの概要は以下のとおりである。

東京クルーズビジョン【概要版】

I. ビジョン策定にあたって

○ 東京港がクルーズ客船の拠点港として国内外からさらに多くの来訪者を呼び込み、大きな経済効果を取り込むとともに、臨海副都心のMICE・国際観光拠点化を推進するため、東京港におけるクルーズ客船の誘致施策の方向性を示すビジョンを策定する。

※ 策定にあたっては、学識経験者、東京港利用者及び関係行政機関等で構成する検討委員会を設置し、幅広く意見を集約。

II. 東京港をめぐる状況

クルーズ市場の動向

- ◆ 世界的な客船の大型化、クルーズの大衆化によるクルーズ人口の増加
- ◆ アジア地域のクルーズ市場の急成長（日本に就航する外国客船が増加）
- ◆ 日本国内のクルーズ人口の急増（2011年16万人→2012年21万人）

東京港の現状

- ◆ 晴海客船ふ頭手前のレインボーブリッジ（海面からの高さ52m）の下を通過できない大型客船が近年急増しているなど、施設面で十分でない。
- ◆ 首都東京の港であるにもかかわらず客船利用回数が少ない。

クルーズが急速に身近なものとなる中、「首都の玄関口」である東京港が、利用者の期待に十分に答えていくことが必要。

III. 「首都の玄関口」東京港が目指す姿

1. 基本的な考え方

○ 東京ならではの強みを活かす

- ① 交通アクセスの充実：東京駅、羽田空港に近接、国内外へのアクセス至便
- ② 観光資源の充実：都心に近く、都内の観光やショッピングに便利
- ③ 背後圏の人口集積：首都圏4000万人の人口が集積

⇒ 東京の「集客力」を活かすため、発着港としての体制強化を中心に据える。

2. 主なターゲット

<日本籍船>

- ◆ 母港化の推進（年間を通じて安定した利用回数を確保）

<外国籍船>

- ◆ 乗客数千人規模の大型クルーズ客船の発着・寄港
- ◆ フライ&クルーズ（往路または復路が航空利用のクルーズ）の発着

3. 今後の施策

- 世界最大の客船にも対応可能な新客船ふ頭を臨海副都心に整備。（2020年東京オリンピック・パラリンピック開催を見据え、早期開業を目指す）
- 利用者の利便性を追求した施設整備を行うとともに、より積極的な誘致活動を展開。

【2028年（平成40年）時点での年間誘致目標】

東京オリンピック・パラリンピック開催や新客船ふ頭供用開始等を踏まえ、
東京港クルーズ利用人口 50万人、クルーズ客船利用回数 280回と設定



コ 期待される効果

世界が注目する東京2020大会とその先に向けて、クルーズ客船により国内外から多くの旅行者を迎え入れ、東京の多様な魅力に触れる機会を増やすことは、旅行地としての東京に対する関心や理解を深めるとともに、東京の国際的なプレゼンスの向上につながる。

また、新客船ふ頭の整備とクルーズ客船誘致の取組により、東京港へのクルーズ客船寄港数の増加及びクルーズ客船の寄港に伴う経済効果も期待される。

➤ 東京港へのクルーズ客船寄港回数(実績及び目標値)

年	合計	外国籍船	日本籍船
2017年(実績)	<u>33</u>	14	19
2020年(目標)	<u>113</u>	75	38
2028年(目標)	<u>280</u>	188	92

※ 寄港回数は、東京クルーズビジョンによる目標値

➤ 大型クルーズ客船が1回寄港した場合の経済効果

約2億円

※ 港湾局試算、約3,000人乗船の客船が東京港で発着した場合を想定

※ 経済効果:直接効果(寄港により直接発生する港湾関連費用、運航関係費、旅客等消費額等)

一次間接効果(直接効果を契機として連鎖的に誘発される生産額)

二次間接効果(直接効果と一次間接効果の結果、雇用者所得の増、一般消費需要の増により誘発される生産額)



➤ 現 状

- 訪日クルーズ旅客数は近年増加を続けており、政府は2020年に2017年の約2倍にあたる500万人を目標とするなど、今後も増加が見込まれる。
- 大型クルーズ客船の建造は、毎年9隻程度行われ、その約6割は、市場の拡大が見込まれるアジア地域に配船される。それに対応して、アジアの各港湾も大型船に対応した施設整備を行っている。
- 国内では、九州の港湾や横浜港に比べ、東京港は都心や観光スポットへのアクセスが良いにも関わらずクルーズ客船の寄港実績は少なく、特に外国籍のクルーズ客船の寄港が少ない状況である。

➤ 課 題

国際・観光都市東京を盛り上げていくためには、今後も増加が見込まれるクルーズ需要を東京港に取り込んでいく。

◆ 客船受入施設の機能が大幅に不足

- ・レインボーブリッジを通過できない大型クルーズ客船が増加し、晴海客船ターミナルでは対応できない。
- ・晴海客船ふ頭、大井水産物ふ頭ともに、乗船客の増加に対応した円滑な荷物の積み降ろしや旅客の乗下船などに係る施設能力が不足しているほか、公共交通機関が路線バスのみである、周囲の賑わいが乏しいなどの課題がある。

◆ 客船の発着・寄港ともに適した東京港の魅力発信

2020年の新客船ふ頭開業を見据え、業界関係者、都民、クルーズ利用者などに対して、東京港の魅力発信をより充実させていく必要がある。

➤ 今後の方向性

- ◎ 新客船ふ頭の着実な整備と円滑な施設運営
- ◎ 新客船ふ頭開業を見据えた東京港のPR強化などによる効果的なクルーズ客船誘致施策の推進

① 新客船ふ頭の着実な整備と円滑な施設運営

2020年までに新客船ふ頭(1バース及びターミナルビル)を着実に整備
新客船ふ頭において受け入れるクルーズ客船及びクルーズ旅客に適切に対応するため、
円滑な施設運営を実施

➤ 具体的な施策

- 新客船ふ頭(1バース<延長430m、水深-11.5m>、ターミナルビル<4階建、延床面積約1万9千㎡>)を東京2020大会開催までに整備する。
- 新客船ふ頭の円滑かつ効率的な施設運営を図る(客船、旅客等のスムーズな運用)。
東京テレポートセンター駅へのシャトルバス運行など、ターミナルから都心への円滑なアクセスの実現
受入体制の整備にあたっては、クルーズ船社や船舶代理店などのニーズを踏まえ、民間の知見や技術を取り入れながら検討していく。
- スケジュール:【2018年度～】 新客船ふ頭における円滑な施設運営に係る施策検討
【2020年】 新客船ふ頭の整備完了、東京国際クルーズターミナル開業(7月14日)・同日クルーズ客船の受入開始(第1船:スペクトラム・オブ・ザ・シーズ※)
※ ロイヤル・カリビアン・インターナショナル社運航

新客船ふ頭(係留施設・東京国際クルーズターミナルビル)イメージ



首都圏におけるクルーズ客船の拠点港として、新客船ふ頭をはじめ
東京の魅力を広く国内外にPRし、東京港のクルーズ客船の寄港数を増加

② 効果的なクルーズ客船誘致策の推進

新客船ふ頭のアピール等による東京港のPR強化を図る取組を推進するなど、効果的なクルーズ客船誘致施策を充実させる。

➤ 具体的な施策

- クルーズ客船誘致施策の充実(海外クルーズコンベンションへの参加、ホームポート認定制度、ホテルシップの実施等)
- 新客船ターミナル開設に向けたアピール(新客船ターミナル紹介WEBサイトの開設、ロゴマークの作成等)
- スケジュール:【2018年度～】 各誘致施策の実施、新客船ふ頭のPRを含む更なる誘致施策の検討・実施、ホテルシップ実施に向けた船社及び関係者との調整

海外クルーズコンベンションへの参加



海外クルーズコンベンション日本ブースへの参加(写真:米国)
→ 海外クルーズ船社等へのPR

新客船ターミナルのアピール等による東京港の魅力向上



新客船ターミナル(東京国際クルーズターミナル)紹介WEBサイト
(<http://www.tokyo-international-cruise-terminal.jp/>)



新客船ターミナルシンボルロゴマークの作成
→ 新客船ターミナルのアピールを展開

クルーズ客船誘致施策により、国内外から更に多くの来訪者を呼び込み、国際・観光都市東京の実現に寄与