

首 都 港 湾 東 京 港

.....課題とその対応についての提言(その3).....

平成26年4月

首都東京みなと創り研究会

目 次

新改訂港湾計画への提言（案）

- | | | |
|---|---|-----------|
| 1 | はじめに | P-1 |
| 2 | 提言概要 | P-1～2 |
| | ① 日本港湾の当面の課題と東京港など京浜地域の港湾がとるべき方策 | |
| | ② 大井コンテナ埠頭機能の充実 | |
| | ○大井コンテナふ頭のヤード面積の拡大 | |
| | ○大井ふ頭道路渋滞対策 | |
| | ③ 大井ふ頭と城南島間埋立地バン・シャシープールの効率的レイアウト作成 | |
| | ④ 15号埋立地（若洲地区）の拡張及び木材埠頭施設再配置、コンテナ埠頭新設 | |
| | ⑤ 客船埠頭のターミナル等機能の充実 | |
| 3 | 提言の具体的内容 | P-2～3 |
| | (1) 日本の港湾の当面の課題と東京港など京浜地域の港湾のとるべき方策 | P-4～P-9 |
| | (2) 大井コンテナふ頭のヤード面積の拡大 | P-10～P-11 |
| | (3) 大井コンテナふ頭のヤード拡大案 | P-12 |
| | (4) 大井ふ頭渋滞対策 | P-13 |
| | (5) 大井ふ頭と城南島間の新バン・シャシープールの道路計画 | P-14～P-15 |
| | (6) 15号埋立地（若洲地区）の拡張及び木材埠頭施設再配置、コンテナ埠頭新設 | P-16～P-19 |
| | (7) 13号地客船埠頭計画の施設の充実 | P-20～P-21 |

1、はじめに

東京都港湾局においては、「第8次改訂港湾計画」の策定に向けて鋭意準備を進められていることは誠に適切な対応であり、多くの関係者がその成果について深く期待しているところである。

当研究会は東京港が直面する諸課題について検討を重ね、その結果の取りまとめをおこなって、平成18年1月「第7次改訂港湾計画」の策定時に「首都港湾東京港・・課題と対応についての提言」を公表、港湾局に提言した。またその後、平成20年7月には「首都港湾東京港・・課題とその対応についての提言（その2）」を公表した。提言の主な内容は、大井ふ頭補助28号線の立体化・ヤード背後の臨港道路のヤード化・大井ふ頭と城南島間の埋立てによる物流施設用地の確保、15号地のコンテナふ頭新設、客船埠頭の13号地への計画化、10号その1・その2間の埋立てと中防埋立地間の道路新設等であり、その後一部については計画化された事業もある。

東京港の外貨コンテナ取扱量は順調な拡大を続けており、平成23年には414万TEUと日本港湾で初めて400万TEUを突破、平成25年取扱量は過去最大の435万TEUに達してコンテナターミナルの更なる充実強化が強く求められている。同時にその一方、混雑し渋滞が慢性化している臨港地域の道路改良、東京オリンピック開催への対応、木材など専用埠頭からの取扱いが減少している貨物の施設再整備・更新などの諸課題の取組みも不可欠であり、東京港の現況に立脚した総合的港湾整備計画の策定とその早急な実現が急務である。

当研究会はこうした状況をふまえ、東京港の将来の港湾機能のあり方や現有施設の問題点および埋立地の立地機能及び水域の再検討を行い、東京港の向うべき方向とその実現のための新たな具体的施策について以下の提言を行うものである。

2、提言概要

- ① 日本港湾の当面の課題と東京港など京浜地域の港湾がとるべき方策
- ② 大井コンテナ埠頭機能の充実
 - 大井コンテナ埠頭のヤード面積の拡大
 - 大井ふ頭道路渋滞対策
- ③ 大井ふ頭と城南島間埋立地バン・シャシープールの効率的レイアウト
- ④ 15号埋立地(若洲地区)の拡張及び木材埠頭施設再配置、コンテナふ頭新設
- ⑤ 客船埠頭のターミナル等機能の充実
- ⑥ コンテナ統計公表時期を現在の3ヵ月後から国際標準の1ヵ月後にすること

その他、長期的には、以前提言した、不足する倉庫等港湾関連用地対策としての10号地その1・その2間の埋立および原木取扱量減少に伴う12号地・14号地貯木場の

廃止や再編、廃止後の水域の利用計画の検討をする必要がある。

3 提言の具体的内容

(1) 日本の港湾の当面の課題と東京港など京浜地域の港湾のとるべき方策（資料—1）

- ① 日本全体では輸出入貨物の大幅な増加が期待できない経済状況にある今日、大型コンテナターミナルの新規投資は、当該港湾の貨物取扱動向、ターミナル利用者の需要及び外航船舶の航路状況を見極めて、取り組むべきである。
- ② 1万5000TEU以上の超大型コンテナ船が日本に寄港する可能性は極めて低く、同型船に対応する巨大バースの建設は需要動向に留意し慎重に対処する必要がある。
- ③ 東京港は、首都圏4千万の人口と経済産業の集積と活動を背景に、2011年にわが国で初めて400万TEUの大台を超えるコンテナ取扱量を記録した。わが国港湾において他にない強い需要があり、港勢は拡大を続け、コンテナ施設と周辺道路は極めて高い利用状況にある。これらの需要に出来るだけ速やかに対応するため、CTの新增設と機能向上及び背後道路等の改善を大胆に早期に実施すべきである。

(2) 大井コンテナ埠頭のヤード面積の拡大 （資料—2）

① 東京港将来推計取扱貨物量と大井コンテナ埠頭取扱量

京浜港1000万TEUの推計値を考慮して

東京港コンテナ取扱量：550万TEU

内訳	大井	270万
	青海	150万
	中防外他	130万（若洲埠頭コンテナ化を検討）

大井コンテナ埠頭の目標値270万のバース別取扱量は

40万TEU/1B（連続バース）×6B+30万TEU

取扱量は実績より30万TEU増加（2012年大井埠頭実績240万TEU）

② 大井コンテナ埠頭の取り扱い目標値に対するヤード不足面積

現有大井コンテナ埠頭面積	946,000m ²
ヤード有効面積（55%）	520,000m ²
貨物処理能力	240万TEU
取扱目標値との差	+30万TEU（12.5%）
現有ヤード面積の12.5%増	

65,000m²とする

(3) 大井コンテナ埠頭のヤード拡大案 （資料—3）

- ① 1, 2バースは湾岸道路側空地の拡大・・・4.6ha
- ② 3, 4バースは背後緑地および道路の廃止・・・4.1ha
- ③ 5バースおよび6・7バースは背後道路の廃止・・・1.6ha（0.9、0.6）

(4) 大井埠頭渋滞対策

(資料—4)

① 東京港野鳥公園東側交差点の改良

大井南部陸橋から城南野鳥橋方面（城南島・大井2号線）の車線を立体で結ぶ。

② 大井コンテナ埠頭側から城南島・大井2号線方面への常時左折車線を設置するとともに、城南島・大井2号線から交差点に入る車線に中央分離帯の移設により右折車線を増やす。

③ 車線拡幅（城南島・大井2号線）

城南野鳥橋のかかる道路（城南島大井2号線）の臨海トンネル方面の車線を拡幅する。

(5) 大井埠頭と城南島間の新バン・シャーシープールの道路計画

(資料—5)

① 城南野鳥橋のかかる道路（城南島大井2号線）は、出入口を設けないレイアウトを検討する必要がある。

② 城南島内道路（大田区道）の拡幅（1車線）

③ 大井ふ頭から直接アクセス可能な新設臨港道路を配置する。

(6) 15号埋立地(若洲地区)の拡張及び木材埠頭施設再配置、コンテナ埠頭新設

(資料—6)

① 15号埋立地を拡張し、木材専用船の係船が減少した木材関連施設を再配置する。

② 増大する近海航路のコンテナ船対応ふ頭を新設配置する。

③ バース規模はアジア航路を対象に12mバースとする。

④ 第3航路の水深を早期に増深する。

(7) 13号埋立地(青海)客船埠頭計画の施設の充実。

(資料—7)

① 13号地に客船埠頭が計画化されたが、来日する客船の乗客の利便性を確保するためには客船ターミナルを配置する必要がある。

ターミナルには税関・入国管理の短時間での手続きが可能になる十分な広さの窓口や快適な待合室、広いバス待機場の配置等快適なクルーズを確保できる機能が必要である。

(8) 東京港の月間コンテナ取扱量の発表は3カ月後であるが、世界の主要港は翌月である。早急に東京港も1か月後とすること。

資料-1

国際戦略港湾問題（京浜地域）を考える

— 認識と問題提起

（1）東京港の位置付けと外貿コンテナ取扱量の動向

東京大都市圏は、その経済規模に於いてわが国GDPの30%強を占め、域内人口は3400万人に達する世界最大の大都市圏域と評価されている。

東京港は、この東京大都市圏を後背地とする我が国第1位のコンテナ港湾で、2013年の外貿コンテナ取扱量は435万TEUと過去最高値を更新し、1998年から16年連続で国内トップの座を維持している。また地域別取扱量も、米国、欧州、アジア域内等主要貿易地域のコンテナ貨物量において最大の実績を保持している。

東京港は、北米向け輸出で日本のリーディングポートの地位を10年以上堅持、欧州、アジア域内も含めた日本の外貿港湾の中心として、2011年にはわが国で初めて400万TEUの大台を超えるコンテナ取扱量を達成した。2013年も435万TEU（対前年比102.8%）のコンテナ貨物取扱い実績をあげ、港勢は順調に拡大を続けている。（表①②参照）

表① 東京港及び横浜港の外貿コンテナ取扱量年次別推移（2003～2012 単位：千TEU）

年次	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
東京港	3075	3358	3598	3696	3721	3727	3399	3816	4144	4235	4353
横浜港	2415	2607	2727	2980	3182	3204	2555	2990	2803	2731	2588

出所：港湾管理者統計資料

表② 4大港対米国 輸出コンテナの動向---出所：Zepol社データベース

	2012年取扱量		2003～12年取扱量	
	港名	取扱量	港名	取扱量
1	東京港	245,023teu	東京港	2,780,583teu
2	名古屋港	174,184teu	名古屋港	1,798,923teu
3	神戸港	117,541teu	横浜港	1,348,969teu
4	横浜港	90,051teu	神戸港	1,209,232teu

*空コンテナ、FROBを含む

(2) 外航海運の動向と港湾

日本を含むアジア域内から見た、最近の外航海運の動向として、次のような変化が挙げられる。

第1は、欧州航路への超大型コンテナ船の投入が進み、玉突きによる北米航路就航コンテナ船の大型化と航路・寄港地再編の動きである。

第2は、アジア生産基地の変化である。中国では南部から西部・北部へシフトし、アジア域内においては中国プラス1で東南アジアへの展開が加速している。

第3は、アジア域内航路の再編と運航船舶の大型化で、具体的には東南アジア航路の充実という形が現れている。

■東京港、横浜港の北米国際トランシップ貨物量の検討

このような動向を念頭に、東京港、横浜港における北米国際トランシップ貨物量について考察する。

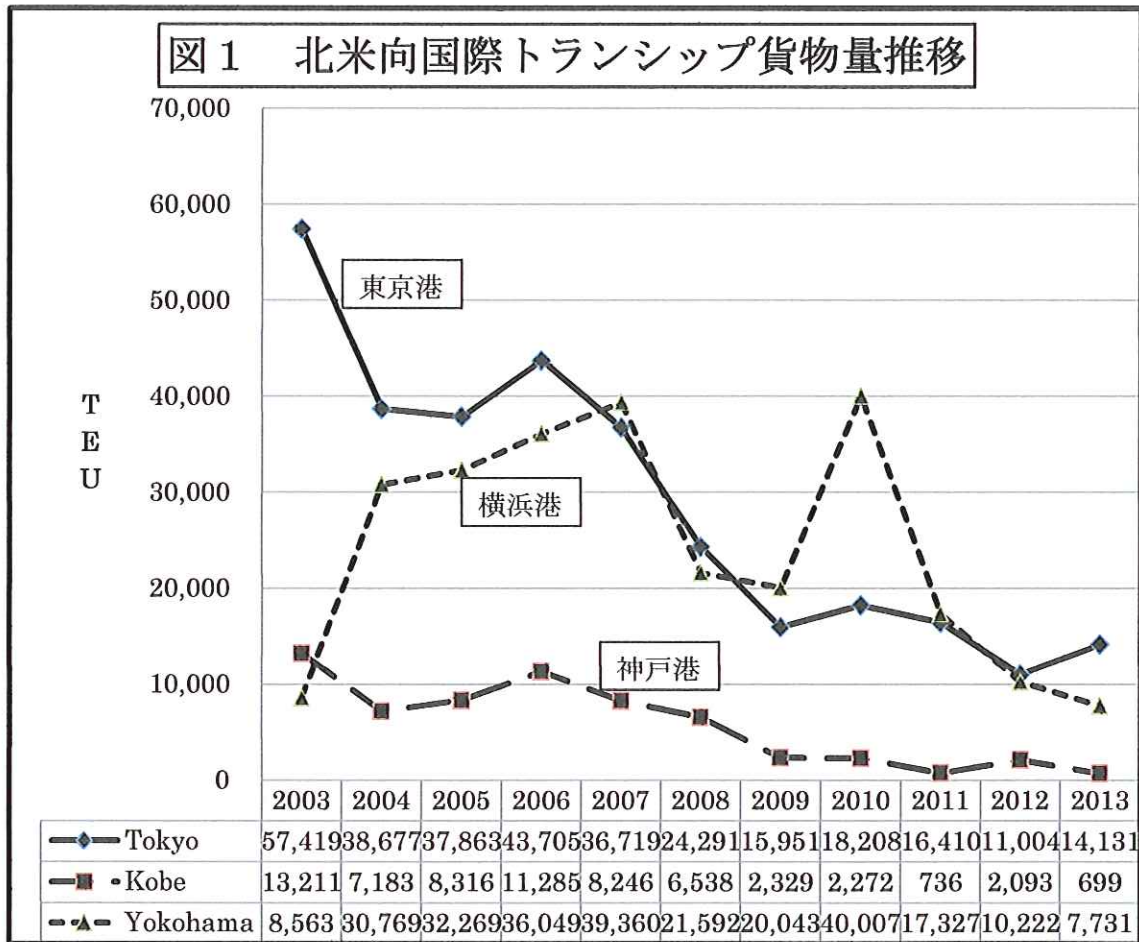
基幹航路の船舶大型化が進む趨勢の中で、トランシップ貨物取扱量が注目される傾向がある。もちろんトランシップ貨物は拠点港湾の活動状況を示す一指標ではあるが、トランシップ貨物それ自体が当該国の経済力との直接的相関性を有するものでなく、地政的立地条件による周辺諸国との貨物流動の結果を示すものである。

日本はトランシップ貨物を大量に集中させる地理的条件に欠けており、トランシップ貨物集荷の増加を港湾政策の重要課題とすることは適切でない。わが国の港湾政策は、当該港湾の後背地で生産・消費される貨物の効率的流動を確保することを眼目とし、トランシップ貨物量はこれに付随して生ずる結果と考えることが妥当である。

現実の貨物動向においても東京港と横浜港の北米向国際トランシップコンテナ貨物の取扱量に大きな差異は認められない。(図①)

なお、2011年9月に東京都、川崎市、横浜市の3港湾管理者がまとめた京浜港の総合的な計画で示されたトランシップ貨物の推移資料は、PIERS データによるものであるが、この数値で示された横浜港のトランシップ貨物量は、東京港を上回っている。一方、米国税関データに基づく Zepol(ゼポ)Corporation のデータベースからの抽出データでは僅かに東京港が上回っている。北米向国際トランシップコンテナ貨物量では、05年の東京港積量(実入り、FROBを含む)は37,863TEU、横浜港は32,271TEU、直近の2013年の東京港は14,131TEU、横浜港は7,731TEUである。

図 ①



出所：Zepol Trade I Q Import で抽出データから作成。実入り、FROB を含む。

京浜港の総合的な計画（2011年9月）（2011年9月）で示されたトランシップ貨物の推移資料は、PIERS データによるもので、横浜港が東京港より一貫して多くのトランシップ貨物を取り扱っているとしている。

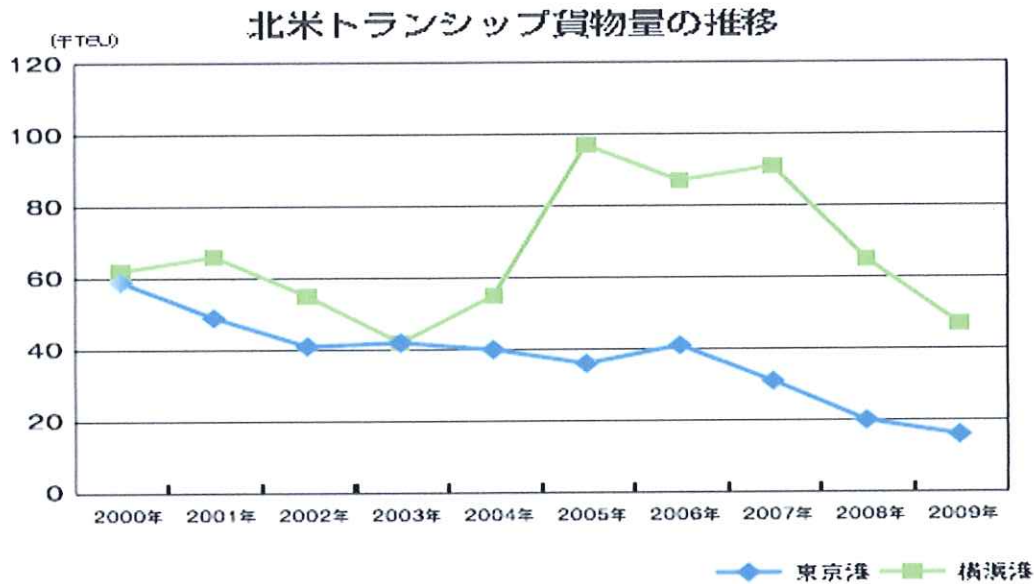
しかし、上述したように Zepol のデータによれば、東京港と横浜港のトランシップ量に優劣があるとは言い難い。

横浜港のトランシップ貨物量は、Zepol による横浜港の取扱量と比べて過大である。例えば、2005年の取扱量は 159,348TEU で、トランシップ量は約 10 万 TEU で取扱量の 6 割を占めるが、これは常識的にはあり得ない。データ的前提条件が異なっている可能性が考えられるが、PIERS データの詳細条件が示されていないので追跡は困難である。

次の「図表 9」は京浜港の総合的な計画（2011年9月）。

横浜港のトランシップ貨物量が経年東京港を上回って推移と表示。

図表9 北米貨物と国際トランシップ



資料) 国土交通省港湾局統計課、AEBSより

■米国向け輸出コンテナ貨物1船当たり積量の比較考察 (平均概数)

次に、船社の寄港地選択で大きな影響を与える要素の1つとなるコンテナ貨物の1船当たり積量(実入り)に関して比較考察してみたい。ここでは、グランドアライアンス(日本郵船、ハパックロイド、OOCL)とマースクラインの北米向け輸出コンテナ貨物の東アジアの港湾における1船当たりの積量(実入り)を、ゼボの抽出データを基に比較する。

日本に寄港する航路では、マースクラインのTP5サービスの「シーランド・チャージャー」(4,360TEU)の2012年1年間における1寄港当りの積量(実入り)は、平均の概数で横浜港は500TEU、名古屋港は400TEU、釜山港は1200TEUであった。

一方、グランドアライアンスの日本寄港のみのJPXサービスのHSベルリオーズ(3,586TEU)の1寄港当りの積量(実入り)は、名古屋港は800TEU、東京港は700TEU、神戸港は700TEUであった。

日本に寄港しない航路ではどうか。マースクラインなどのTP2サービスの「MSCビルバオ」(8,000TEU)の1寄港当りの積量(実入り)は、上海と寧波は各3000TEU、厦門は1000TEUであった。グランドアライアンスのSSXサービスの「OOCLニンポー」(8,063TEU)の1寄港当りの積量(実入り)は、塩田2200TEU、高雄2000TEU、香港1600TEUであった。日本に寄港しないこれらのサービスのコンテナ船は、日本寄港のコンテナ船の約2倍のキャパシティを有し、1寄港1

船当たりの積量（実入り）は、ほとんどの港が1000TEU以上で、2000～3000TEUが多い。

上記のデータは、北米航路の全てのサービスのデータを分析したものではないが、日本の港湾の最大積量は800TEUで中国港湾の最大積量の3000TEUのおよそ4分の1にとどまり、大きな格差を示している。今後、北米航路のコンテナ船がさらに大型化した場合、1船当たりの積量の少ない航路・寄港地は再編が進むことが予想される。

表③ マースクラインとグランドアライアンスの北米向け輸出コンテナ1船当り積量

船社・航路	寄港地	船名	規模 TEU	寄港地積量 TEU	アジア積港 数 合計積込 TEU
マースク・TP5	Qingdao, Kwangyang, Busan, Hakata, Nagoya, Yokohama, Los Angeles, Oakland, Dutch Harbor (Maersk only),Yokohama, Kobe, Qingdao Evergreen calls limited to : Hakata, Nagoya, Yokohama, Los Angeles, Oakland (eastbound only)	Sealand Charger	4360	釜山 1200 横浜 500 名古屋 400 博多 300 光陽 250 青島 400	6 港 3000
マースク・TP2	Kaohsiung, Hong Kong, Xiamen, Shanghai (Waigaoqiao), Ningbo, Long Beach, Kaohsiung	MSC Bilbao	8000	上海 3000 寧波 3000 厦門 1000	3 港 7000
GA(HP)・TP JPX	Kobe, Nagoya, Tokyo, Sendai, Long Beach, Oakland, Tokyo,	HS Berlioz	3586	名古屋 800 東京 700 神戸 700	4 港 2500

	Nagoya, Kobe			仙台 200	
GA(OOCL) ・ TP SSX	Kaohsiung, Xiamen, Hong Kong, Yantian, Dachan Bay, Hong Kong, Kaohsiung, Long Beach, Kaohsiung	OOCL Ningbo	8063	塩田 2200 高雄 2000 香港 1600 蛇口 1000 厦門 400	5 港 7000

実入り、FROB を含む。

出所：Zepol Trade 1 Q Import で抽出した 2012 年 1 月から 12 月のデータから作成。
寄港地・規模は alphaliner。

(3) 港湾政策の直面する課題

これまで述べた貨物量において、日本の港湾が置かれている現実を踏まえ、日本の港湾の直面する課題と東京港など京浜地域の港湾が今後とるべき方向について述べる。

まず、日本の輸出入貨物の大幅増加が期待できない経済状況にある今日、大規模パースの整備によって貿易貨物量が増加、産業の国際競争力も向上するなどの政策が、現実の C T 需要と乖離して推進されてはならない。

コンテナターミナルへの新規投資は、当該港湾の貨物取扱動向、ターミナル利用者の需要及び外航船舶の航路状況等を見極めて、適切に取り組むべきである。そして、東京港においては、旺盛なターミナル需要に対応するため、中央防波堤外側埋立地 | 新海面処分場コンテナターミナルの第 3 パース (C 3 パース) の整備予算を早急に措置する必要がある。

一方で、埠頭株式会社は港湾管理者の管理指導の下で業務を遂行することが最も効率的であり、国の権限拡大に通ずる埠頭会社合併及び国の出資は、地方分権推進の観点からも妥当性がない。京浜地域における埠頭会社の合併及び国の出資は実施すべきでないと考え

る。
最後に、1 万 5 0 0 0 T E U 級以上の超大型コンテナ船が日本に寄港する可能性は極めて低いと言わざるを得ない。同船型に対応できるような巨大パースの建設は、需要動向に格別の留意をはらい慎重に対処することが肝要であることを指摘したい。

大井ふ頭コンテナターミナルの取扱可能量を推計するとともに岸壁、ヤード、道路、荷役機器等の容量を検討し、施設改良の方向を整理する。

1 取扱可能目標値の推計

① 取扱可能目標値 270万TEU(40万TEU×6+30万TEU)(2012年実績240万TEU)

② 取扱可能目標値の推計方式（モデル推計）

モデル連続2バース

面積27万5千㎡ コンテナバン蔵置能力15,000TEU

平均在庫数値60% 平均在庫日数4.7日

*既実績値を参考とする算定

ヤード述べ蔵置数推計 $15,000\text{TEU} \times 0.6 \times 364 = 3,276,000\text{TEU}$

取扱量 700,000TEU(2012実績240万TEU÷7バース=34.3万TEU)

平均在庫日数 $3,276,000 \div 700,000 = 4.68 \rightarrow 4.7$

*将来取扱量 400,000TEU/バース/年算定方式

平均在庫可能数値を70%に引上げ、在庫日数4.7日で算定すれば

$15,000 \times 0.7 \times 364 \div 4.7 = 813,191 \rightarrow 800,000\text{TEU}/2$ バース、現在のヤード規模でも対応可能であるが、混雑状況は深刻化。

2 取扱可能目標値と必要ヤード面積———65,000㎡以上の拡張が望まれる

① 大井ターミナルのヤード有効面積

総面積946,000㎡×55%=520,000㎡（総面積—通路、事務所棟、待機場所等面積）

② 蔵置可能コンテナ数62,000TEU（DC57,642 RC51,56）

③ 現有処理能力=2,400,000TEU(2012実績)

④ ヤード不足面積

$2,700,000 - 2,400,000 = 300,000\text{TEU}$ ——— $300,000\text{TEU} \div 2,400,000\text{TEU} = 12.5\%$

$520,000\text{㎡} \times 12.5\% = 65,000\text{㎡}$

⑤ Off Dock バンプールの必要性

上記65,000㎡をプラスしたヤード面積は輸出入貨物（輸出空バン含む）のために必要なヤード面積であるが、これに加えて輸入空バン、国内でインベントリーする空バン用のoff Dock CYが必要であり、これを含めた面積の拡大が不可欠である。

3 発生交通量の増加と道路対策

① 輸出入コンテナ輸送量

$2,700,000(\text{TEU}) \times 1/5 = 540,000\text{TEU}$ (20ft コンテナ個数)

$540,000(\text{TEU}) \times 2 = 1,080,000\text{TEU}$ (40ft コンテナ個数)

$540,000 + 1,080,000 = 1,620,000\text{TEU}$ (全体個数)

1,620,000Unit(貨物輸送発生量)

② 輸出入コンテナ輸送車両発生台数 (ゲート出入り台数)

$1,620,000 \times 2 = 3,240,000$ 台/年 $3,240,000 \div 364 = 8,900$ 台/日

③ 空バンプール出入り台数----不明

④ 合計 (②+③) ----不明

⑤ 2012 年車両台数-----不明

⑥ 要検討データ

④÷⑤

2012 年の船社ゲート別発生車両台数を調査、今後の増加数量を推計し、最大発生曜日の道路混雑状況への対応を図る。

補足

① 岸壁、ガントリークレーンの能力は現状で対応可能

② ヤードトランステナーは増加が必要

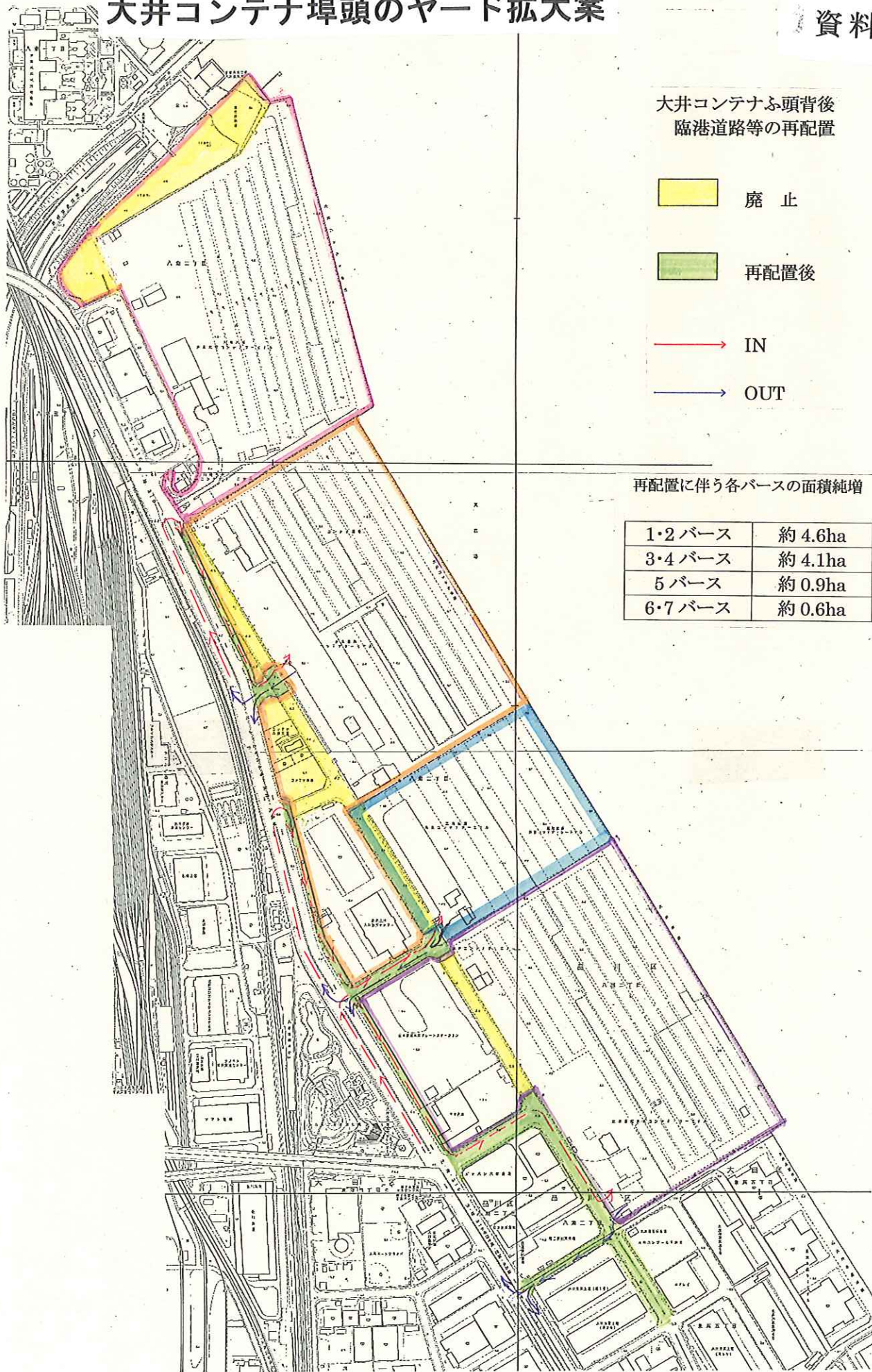
③ ゲートは増設必要

③ Off Dock バンプールの位置決定と本船ターミナルとの連携方策

註：本資料はモデル計算による試算であり、ターミナル毎の実数値とは異なる。現実の対応はターミナルの事情を勘案して混雑の緩和重点を選択する必要がある。

大井コンテナ埠頭のヤード拡大案

資料-3



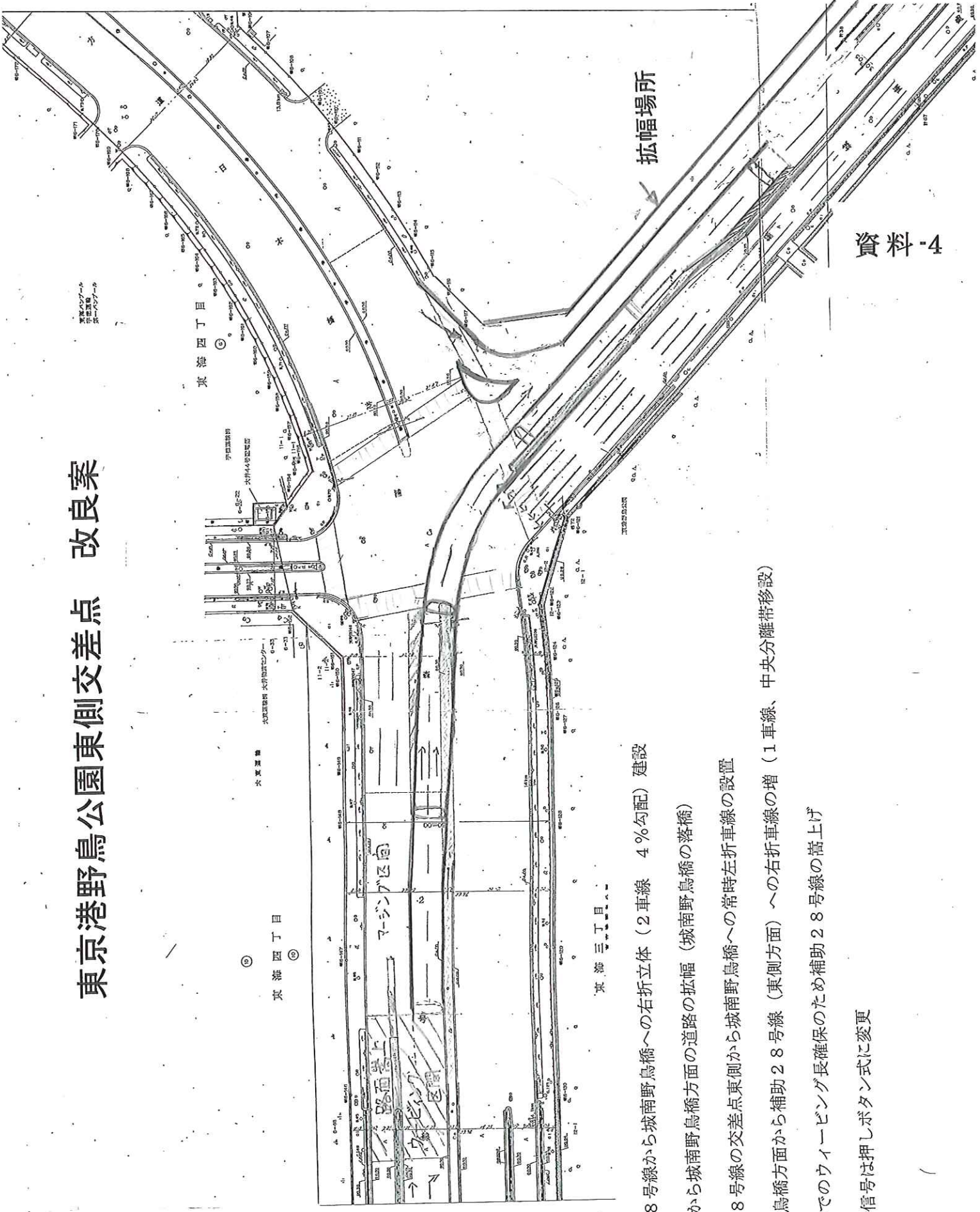
大井コンテナ埠頭背後
臨港道路等の再配置

- 廃止
- 再配置後
- IN
- OUT

再配置に伴う各バースの面積純増

1・2バース	約 4.6ha
3・4バース	約 4.1ha
5バース	約 0.9ha
6・7バース	約 0.6ha

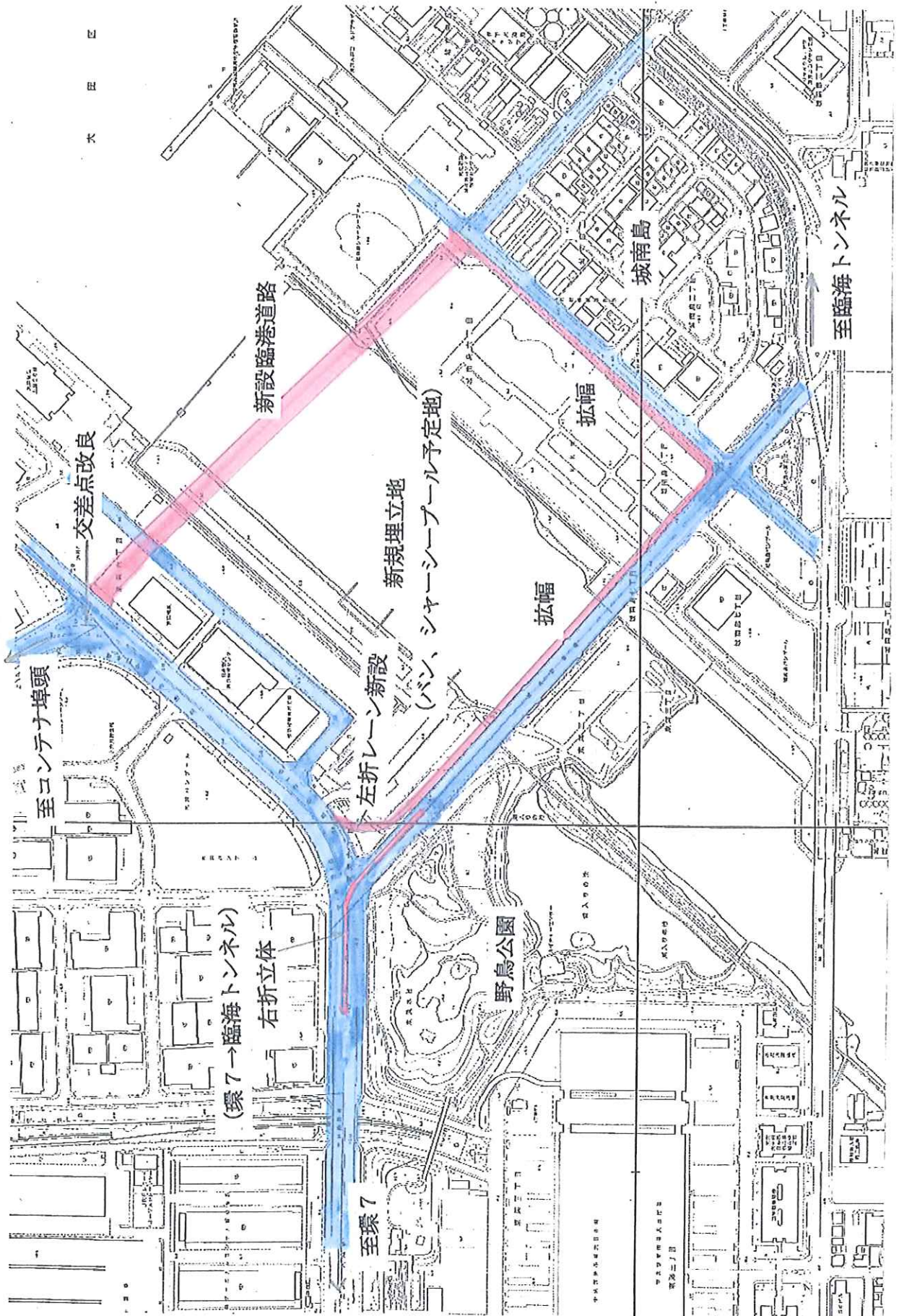
東京港野鳥公園東側交差点 改良案



資料-4

- 1 補助28号線から城南野鳥橋への右折立体 (2車線 4%勾配) 建設
- 2 交差点から城南野鳥橋方面の道路の拡幅 (城南野鳥橋の落橋)
- 3 補助28号線の交差点東側から城南野鳥橋への常時左折車線の設置
- 4 城南野鳥橋方面から補助28号線 (東側方面) への右折車線の増 (1車線、中央分離帯移設)
- 5 レベルでのウィーピング長確保のため補助28号線の嵩上げ
- 6 歩行者信号は押しボタン式に変更

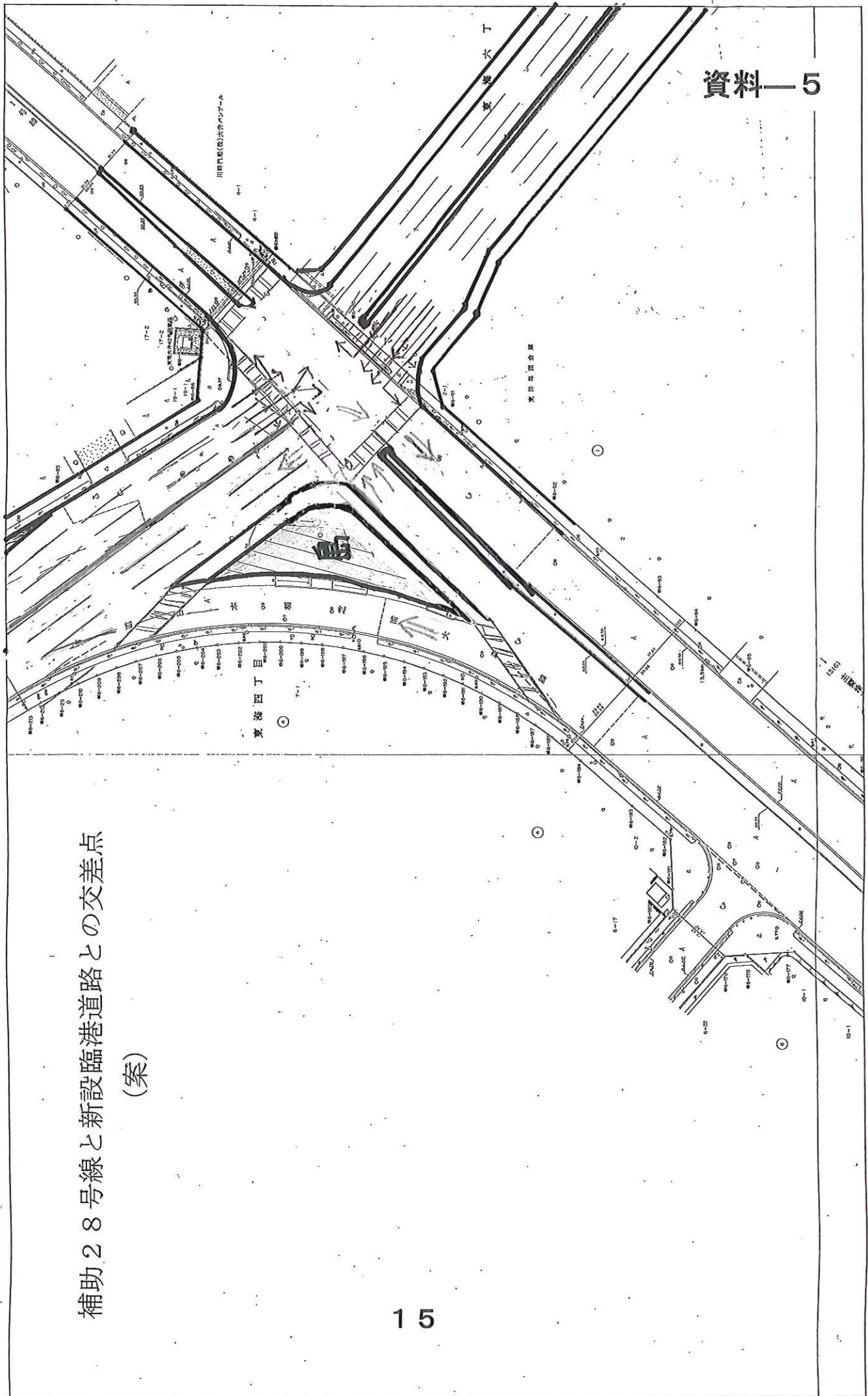
大井ふ頭新規埋立地周辺道路の整備





平成26年2月6日

補助28号線と新設臨港道路との交差点
(案)



資料—5

縮尺 1/1000



15号埋立地(若洲地区)の拡張及び木材埠頭施設再配置、コンテナ埠頭新設

15号地木材埠頭は、輸入製材の相当量がコンテナ物流化したため、埠頭用地前面バースに接岸、荷役する製材専用船が減少し、大井、青海や他港からコンテナバン詰めで横持ち搬入する製材の保管業務が拡大している。(表一1, 2, 3)

同埠頭は、コンテナ埠頭等からコンテナバン詰めで横持ち搬入された製材を、埠頭背後の保管施設で保管し、関東圏を主とした地域へ出荷している。その機能は、関東圏等の製材流通の重要な拠点であり、今後もその役割を担ってゆくと思われる。

一方、近年、アジア諸国の経済成長にともない域内コンテナ物流は急増を続けており、東京港においても、中国航路、韓国航路等に加えて東南アジア、インド、更には西アジアなどの地域との輸送ネットワークの強化が進んでいる。しかし、東京港のアジア域内航路を対象とするコンテナターミナルは狭隘で、岸壁、ヤードの混雑が日常化する事態が顕在化、その対策が重要課題となっている。

アジア域内のコンテナ物流は海上輸送距離が比較的短いため、埠頭を経由する陸上輸送の円滑化とコスト削減が港湾選択上の大きな要因を占めており、多くの荷主・船社は大消費地を背後に持つ東京港の利用を望んでいる。この状況に対応してアジア域内物流の合理化を実現するためには、就航船型や輸入物流の実態に即応する東京港の埠頭整備が不可欠であり、水深-12m、岸壁延長300m、ヤード面積90,000㎡規模のターミナルを2バース建設する計画を策定する必要がある。この計画は、15号地製材埠頭の利用実態をふまえて、コンテナ埠頭と製材埠頭の共存を図る方向で、岸壁法線の前出しとターミナルヤードの新設・拡大事業を行ない、埠頭の効率的利用の確保・向上を図るものである。

表一1 東京港ふ頭別外貿製材取扱量(東京港港勢) 千FT

	平成 元年	平成 12年	平成 18年	平成 19年	平成 20年	平成 21年	平成 22年	平成 23年	平成 24年
若洲製材	841(38.3)	242(15.2)	275(21.5)	215(19.9)	158(18.3)	133(17.1)	148(18.2)	209(22.8)	170(19.0)
大井コンテナ	619	349	459	416	394	348	364	394	421
青海コンテナ	66	692	327	241	158	115	142	171	164
〃 (公共)	—	—	9	41	61	47	81	58	54
青海ライナー	632	257	151	106	79	58	46	43	30
品川コンテナ	11	13	34	57	9	19	16	30	21
その他	25	37	21	2	5	60	15	56	36
合計	2,194	1,590	1,276	1,078	864	780	812	918	896

() は、東京港全体取扱量との比率

表一 2 若洲接岸トシ階級別船舶数 (東京港港勢) 隻

	平成 元年	平成 12年	平成 18年	平成 19年	平成 20年	平成 21年	平成 22年	平成 23年	平成 24年
1千～4千t	0	115	20	27	16	18	9	2	2
5千～7千t	0	72	0	8	3	8	7	5	9
小計	0	187	20	35	19	26	16	7	11
10,000t	26	0	1	0	0	0	3	12	8
20,000t	33	15	33	21	13	6	4	2	—
30,000t	19	18	6	5	1	0	0	1	—
40,000t	0	0	7	3	7	6	6	6	7
小計	78	33	47	29	21	12	13	21	15
合計	78	220	67	64	40	38	29	28	26

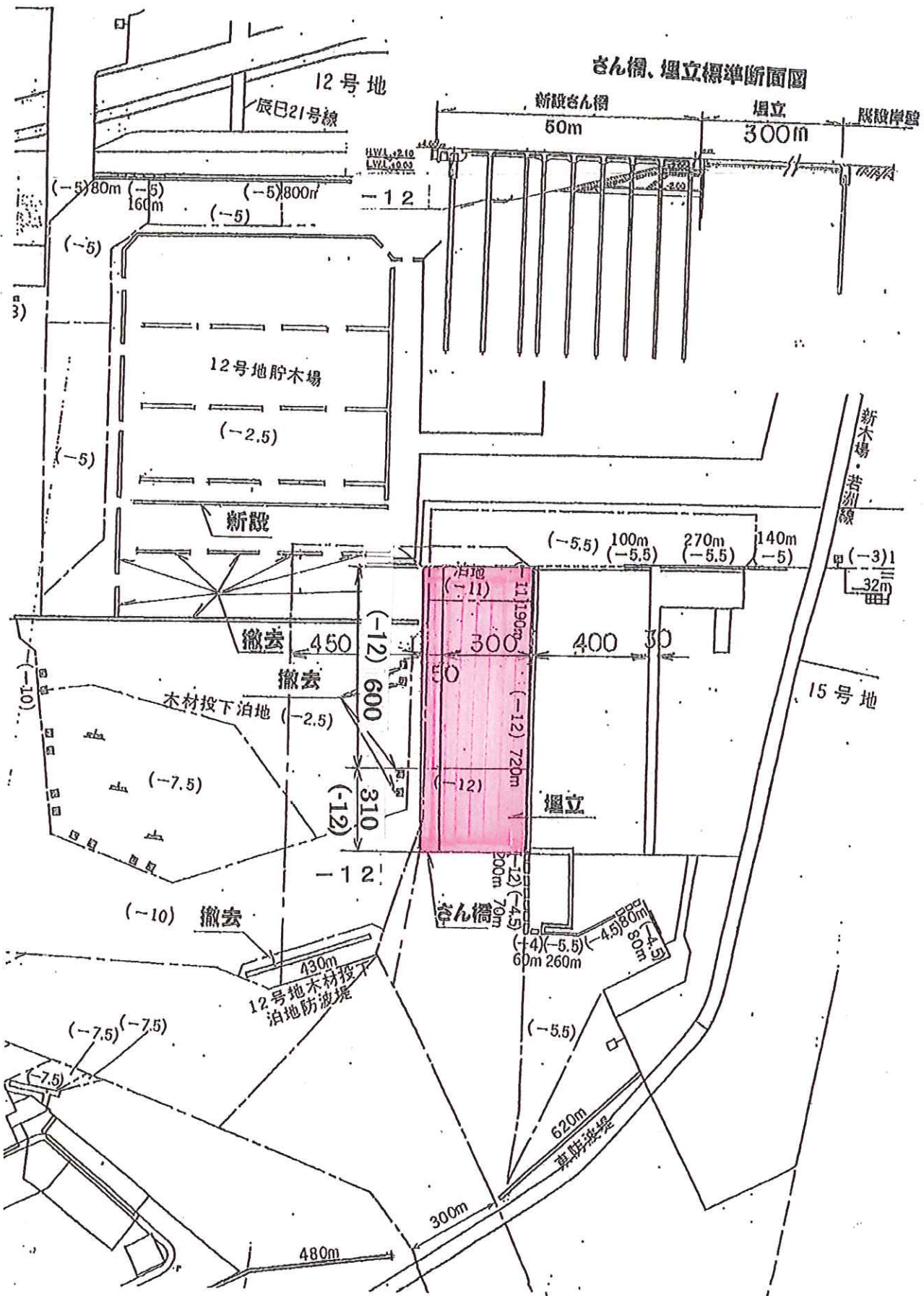
表一 3 若洲東京木材取扱量 千m³

	平成 元年度	平成 19年度	平成 20年度	平成 21年度	平成 22年度
入庫	1,242	752	745	692	926
出庫	1,233	788	730	726	883
在庫	不明	1,745	1,315	1,207	1,365

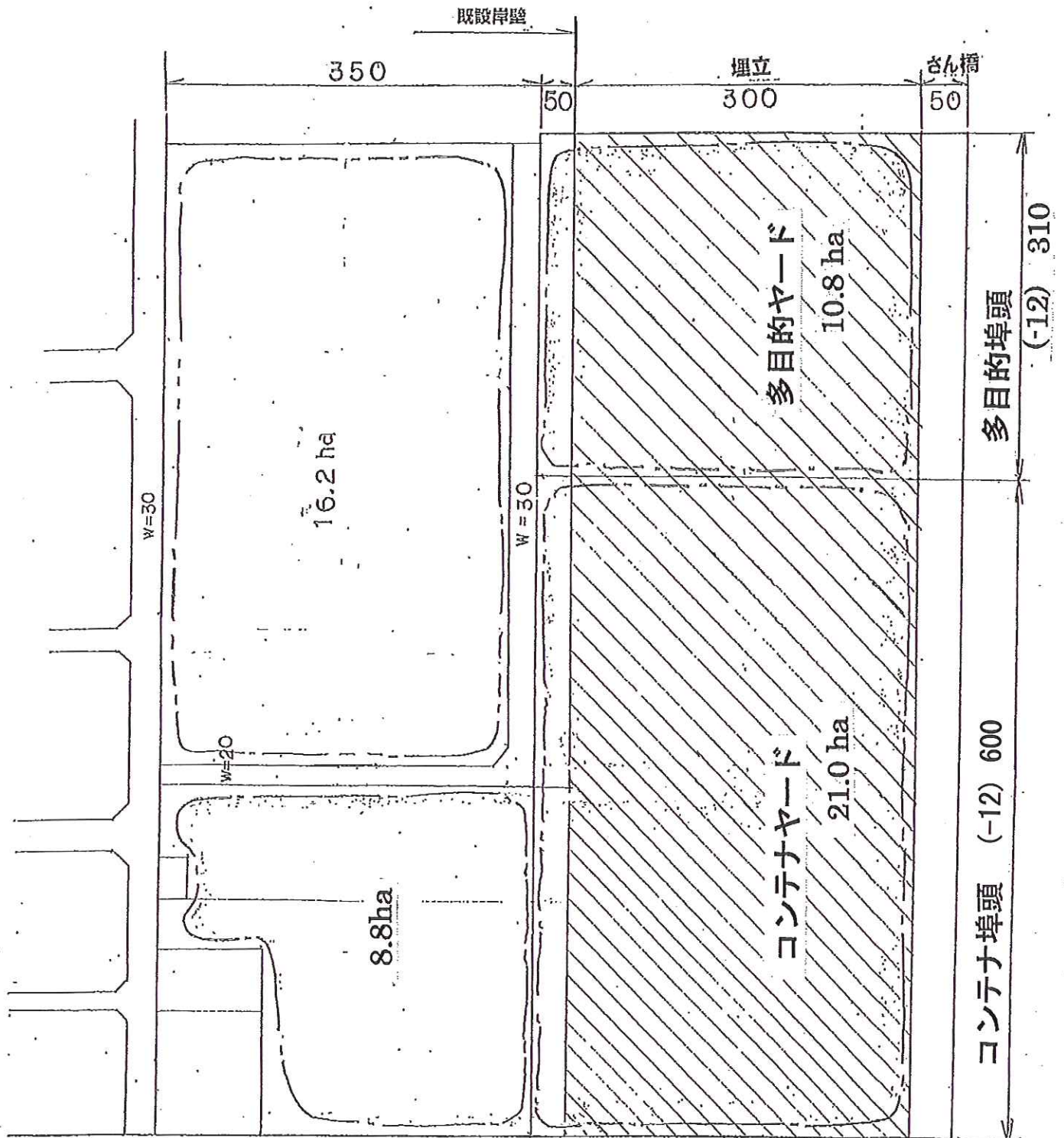
(平成元年は港勢)

(東京木材資料)

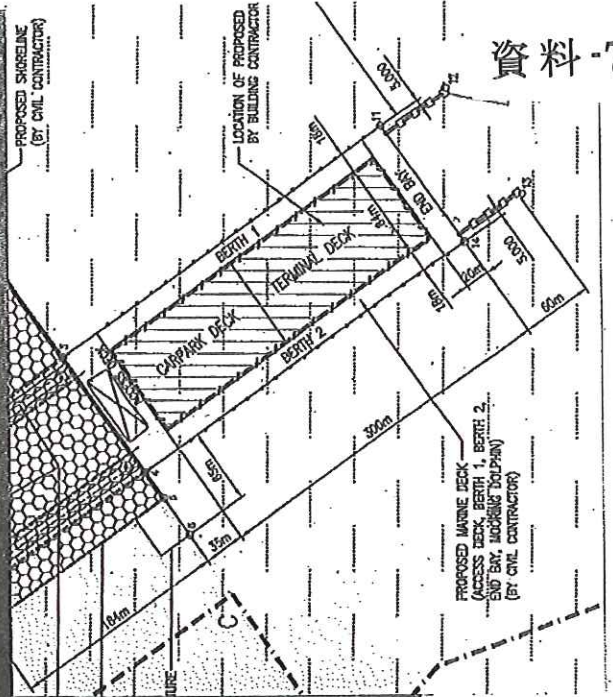
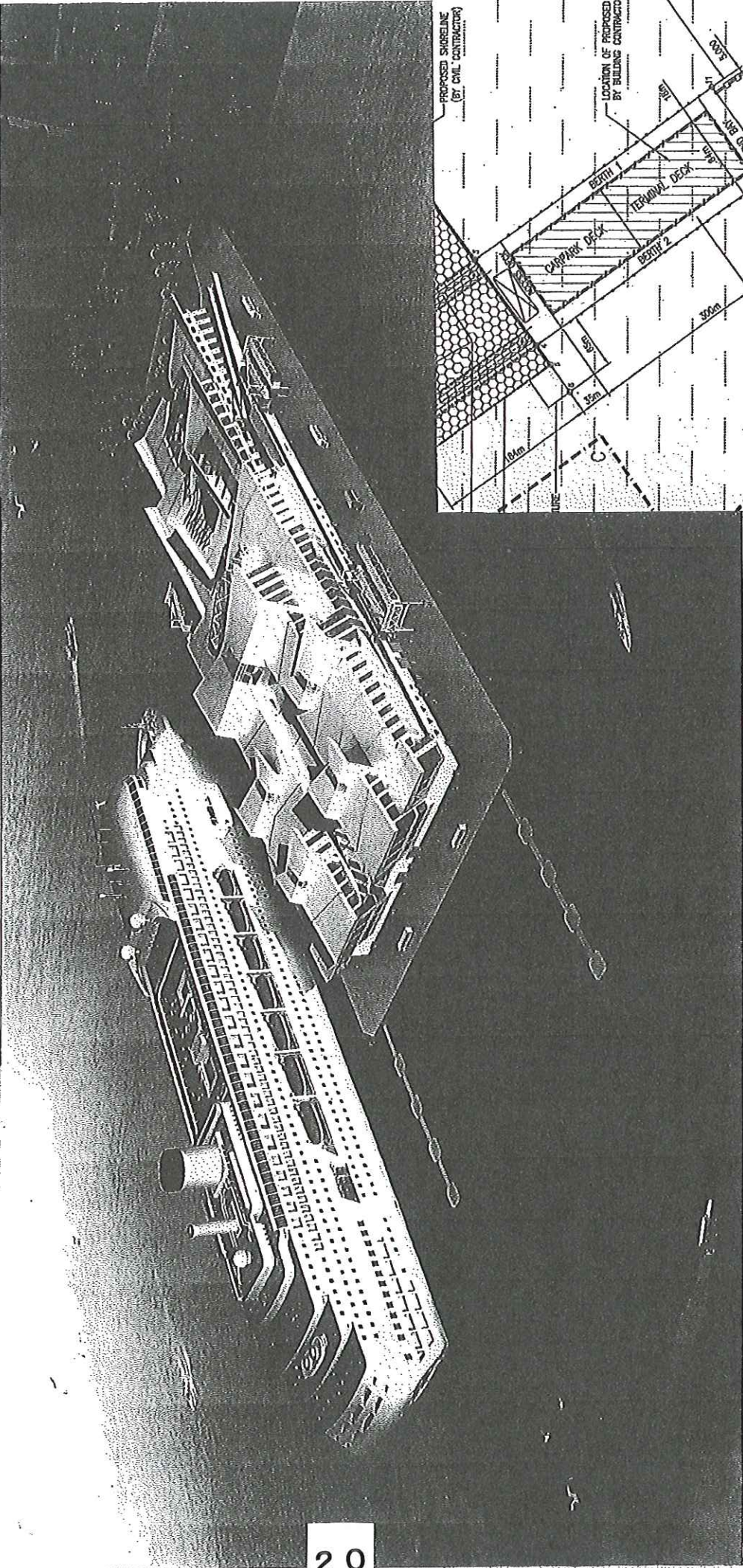
15号地（若洲地区）埠頭変更計画（案）



15号地 (若洲地区) 土地利用変更 (案)



Marina Bay Cruise Center (International Cruise Terminal)



資料-7

Kai Tak Cruise Terminal Development
Hong Kong

Berth Information	Length	850m
	Width	35m
	Depth Berth Box	-13.15m
	Depth Channel	-12.15m

Design Vessel	Gross Tonnage	220,000GRT
	LOA	360m

Terminal	Site Area	76,000 m ²
	Gross Floor Area	143,000 m ²
	Passenger Loading	8,400Passenger

Marine Bay Cruise Center (International Cruise Terminal)
Singapore

Berth Information	Length	300m*2 (+Mooring Dolphin 60m)
	Width	18m
	Depth Berth Box	-11.5m
	Depth Channel	-11.5m

Design Vessel	Gross Tonnage	220,000GRT
	LOA	360m

Terminal	Site Area	42,000 m ²
	Gross Floor Area	28,000 m ²
	Passenger Loading	6,800Passenger

『首都港湾東京港』
—課題とその対応についての提言（その3）—

2014年5月 発行

発行 特定非営利活動法人 首都東京みなと創り研究会

〒178-0065 東京都練馬区西大泉3-12-44

無断転写を禁ず