# 東京港の変遷

東京港は、江戸時代から沖合に向かって拡大し続けてきました。
特に、高度成長期には大規模な埋立が実施され、港は拡張し、大きく変貌を遂げました。

**東京港拡張の変遷**
足立区立郷土博物館『隅田川流域の古代・中世世界』、2001. 内藤昌『江戸と江戸城』、鹿島出版会、1992. 東京港開港50周年記念事業実行委員会『東京港きのう・今日・あした』、1991. 東京都港湾局『東京港史第2巻資料』、1994. 東京都港湾局港湾経営部振興課（監）『東京港ハンドブック』、（社）東京都港湾振興協会、2005.10. 大日本帝国陸地測量部、1:20000 地形図東京近傍「洲崎」「東京南部」「大森」「川崎」、明治42年測量. 航空写真（昭和35年、昭和41年、昭和45年、昭和55年、平成2年、平成5年、平成16年）より作成。

**中世**
中世のころ、現在の中央区・江東区の大半は海で、日比谷周辺も日比谷入江と呼ばれる海だった。日比谷という地名は、のり海苔を養殖させるときに使う木の枝の「ヒビ」に由来している。

**中世～江戸初期**
徳川家康は、江戸に入るとすぐに日比谷入江を埋め立てた。その後も、神田山を切り崩し、日本橋浜町から新橋までの埋立を行った。江東方面の埋立は、慶長元年（1596）から始まった。

**江戸初期～江戸末期**
寛永年間（1624～1644）以降、隅田川河口の小島が徐々に埋め立てられ、越中島地域が形成された。火災の瓦礫を処分するため、現在の江東区東陽あたりの海面を埋め立てて、新たに土地が開発された。幕末には品川台場が建設された。

**江戸末期～明治末期**
東京港の水深を確保するため、浚渫工事が行われた。この工事で発生した土砂によって、佃島、月島、勝どきが埋め立てられた。

**明治末期～戦後**
隅田川河口の航路浚渫による土砂で、月島、芝海岸通り、芝浦一帯の埋立が行われた。明治33年（1900）4月から、ごみの処理を東京市が統一して行うことになり、江東区塩浜、枝川が埋立地となった。大正12年（1923）の関東大震災の瓦礫処理で江東区豊洲などが埋め立てられた。京浜運河の開削に伴う羽田空港地先の埋立は昭和14年（1939）に始まったが、第二次世界大戦で中断した。
戦後、GHQが東京港の埠頭全域および臨港地域の大部分を接収したため、埋立事業も中断された。

**高度経済成長期**
東京港修築工事によって、豊洲埠頭と品川埠頭が造成され、晴海埠頭が拡張された。東京都の人口、産業などの集中化に伴う住宅、環境、廃棄物処理に対処するため、江東区辰巳、東雲、有明、台場の埋立が行われた。さらに、東京港の物流機能を拡張させるため、大井コンテナ埠頭・青海コンテナ埠頭が造成された。ごみ処分場として、江東区潮見、夢の島が造成された。

**高度成長期後～昭和末期**
昭和46年（1971）以降は、江東区若洲、中央防波堤内側、羽田沖、中央防波堤外側がごみ処理場として埋め立てられた。都市部から発生する土砂類や東京港の浚渫工事から発生する土砂を埋立地の埋立材や盛土材として活用した。

**平成元年（1989）～現在**
羽田沖埋立地の西側が埋め立てられ、国際空港として利用される。さらに中央防波堤外側廃棄物処理場の東側が埋め立てられた。新海面処分場が最後のごみ処理場となっている。

**東京港の発祥**
古代から中世にかけて江戸湾に注ぐ河口に生まれた三つの湊。
朝日新聞社『日本の歴史72』、1989より作成。

**石浜湊**　東京港の歴史は、浅草にあった石浜湊から始まります。現在の浅草は隅田川を遡り、東京港とも距離がありますが、古代には浅草辺りが隅田川の河口だったのです。

浅草寺の起源は、推古36年（628）、隅田川沿岸の漁師が海から観音像をすくいあげて祀ったとにあり、この伝説からも、浅草が海に近かったことが分かります。また、浅草の待乳山は、隅田川に望む小丘で、操船するときの浅草洲の目標とされていました。

石浜湊の位置は、現在の隅田川右岸の台東区橋場町付近になります。鎌倉時代には、この石浜湊が港湾として発展していました。

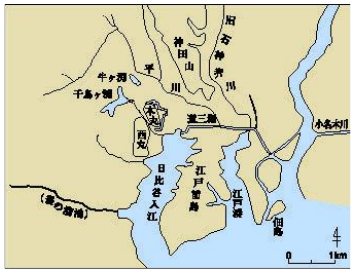
**品川湊**　一方、品川湊は目黒川河口にできた湊です。その河口には入江がなく遠浅だったため、大きな船は沖に停泊し、小舟を使って荷役をしていました。品川湊は海上交通の要衝となり、商業地として栄え、中世には伊勢—品川間の海上交通が確保されて、伊勢商人が活躍していました。

**太田道灌の築城と江戸湊**　12世紀に秩父の武家であった秩父重継が、日比谷の入江に臨む台地に江戸館として大きな屋敷を構え、江戸氏を名乗りました。
日比谷入江は現在の皇居近くまで深く入り込んでいて、入江に注ぐ平川（現在の日本橋川）河口には江戸湊ができました。しかし、江戸氏は14世紀後半から次第に衰えていきました。

室町時代（15世紀）には、関東管領家に扇谷上杉家が任命され、その扇谷上杉家の家宰（家老）の太田道灌が康正2年（1456）から長禄元年（1457）にかけて江戸館跡に江戸城を築城しました。

# 古代・中世 東京港のはじまり
## 湊の成り立ちと江戸城築城

### 江戸のまちづくりの変遷
鈴木理生『江戸の川・東京の川』、日本放送出版協会、1978.3より作成。




**江戸期最初の水路工事**
（1590～1592）旧石神井川河口から江戸城直下まで舟が入れるようにと、道三堀・小名木川開削が計画、実施された。関東最大の製塩地・行徳から、塩を江戸に直送するためであった。

▼

**日比谷入江埋立と櫛形の埠頭建設**
（1593～1614）日比谷入江を埋め立て、江戸湊の中心を日本橋とした。また、江戸前島の東岸の材木町に櫛形の埠頭が造られ、日比谷入江の埋立地に運河が整備され始めた。

▼

**埋立地の拡大**
（1615～1629）材木町の対岸の埋立地、霊岸島をはじめ、現在の中央区の東部地区には埋立地が激増し、それぞれが運河によって取り囲まれて、舟運の基地である河岸を形成。この地域が江戸経済を支えた。

道灌が江戸城を築城したころ、江戸湊（現在の常磐橋付近）は賑わい、米や魚、薬といった日常生活に必要な商品の交易が行われていました。江戸築城と江戸城下の賑わいに伴って、南の品川と東の浅草もそれぞれに繁栄していきました。

# 江戸の物流

海運網の発達と消費都市の賑わい

**江戸湊の賑わい**

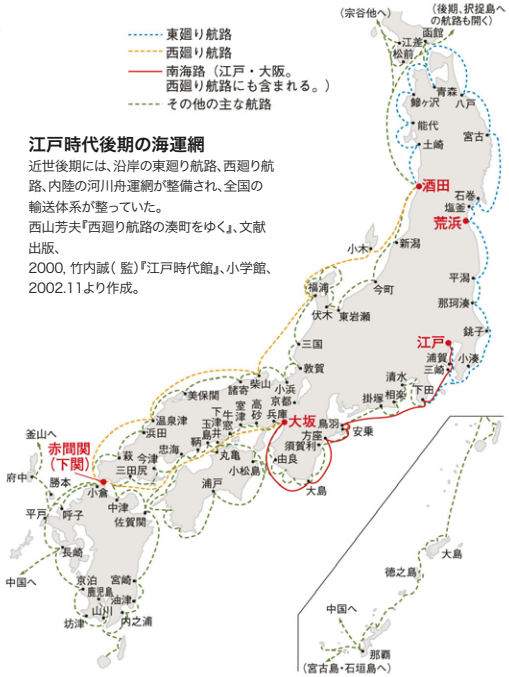
右上の大きな船が廻船(千石船)で、積み荷は沖に停泊された千石船から、艀(小舟)に積み替えられ、川や運河を使って河岸に運ばれた。

歌川広重(初代)「東都名所永代橋全図」、天保初期、東京都立中央図書館東京誌料文庫蔵

**江戸の河岸**

河川や江戸城を取り巻く堀端に数多くの河岸があった。

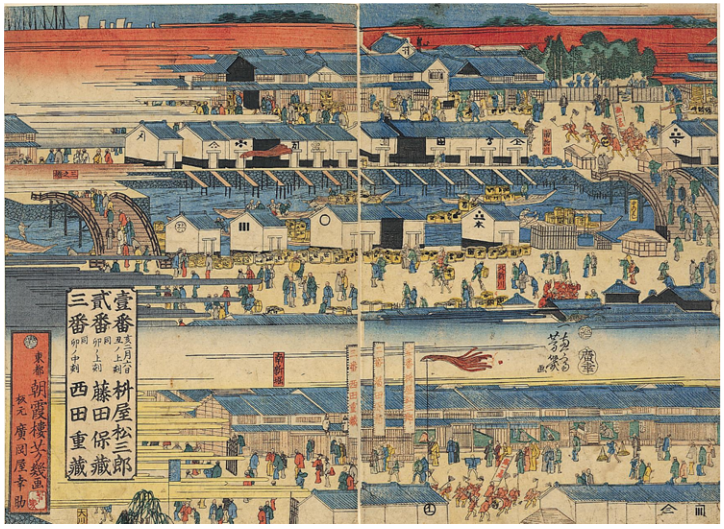
東京都港湾局『東京港史第1巻通史編』、1994, 鈴木理生『江戸の川・東京の川』、日本放送出版協会、1978.3より作成。




**江戸時代後期の海運網**

近世後期には、沿岸の東廻り航路、西廻り航路、内陸の河川舟運網が整備され、全国の輸送体系が整っていた。

西山芳夫『西廻り航路の湊町をゆく』、文献出版、2000, 竹内誠(監)『江戸時代館』、小学館、2002.11より作成。




## 新酒番船と新綿番船

千石船による帆船レースが江戸時代から明治時代初期にかけて毎年、行われていました。このレースは、到着の順番を競うところから番船と呼ばれ、順位が賭の対象になるほど人気を集めた年中行事でした。

新酒を西宮や大坂・安治川口から品川まで運ぶレースを新酒番船といい、秋に収穫された綿を積み込んで大坂・安治川口から浦賀まで運ぶレースを新綿番船といいました。

**新酒番船到着時の湊**

文久3年(1863)に番船が江戸に到着したときの様子が描かれている。沖のほうに見えるのが番船である。新酒は小舟に積み替えられ、酒問屋の集まる新川へ向かう。手前ののぼり幟には、1番、2番、3番の名前が記されている。

ちょうかろう朝霞桜よしちか芳幾「新酒番酒船入津繁栄図」、文久3年(1863)、(財)三井文庫蔵

幕末

# 開国と江戸の防衛

## 黒船が来航し、台場を急造

嘉永6年6月3日(1853年7月8日)、アメリカ東インド艦隊のペリー提督が東京湾(江戸湾)の入口の浦賀に来航、通商と捕鯨船の燃料補給地の確保のため開国を迫りました。そのため、翌年、日本は米国と日米和親条約を締結し、さらに各国とも和親条約を結び開国したのです。

外国艦隊に脅威を感じた幕府は、ペリー来航の翌月には、江戸に最も近い品川の守りを強固にするため、品川沖に台場(砲台)を建造することを決定しました。

台場建設用の土は、高輪から品川御殿山間の台地を切り崩して採取し、石材は伊豆半島から運び、木材は現在の東京都八王子市付近や千葉県柏市・我孫子市付近から集めました。この工事に多くの人員が投入され、わずか2年あまりで五つの台場が品川沖に完成しました。

江戸の市民にとっては、「異国人」の来襲の恐怖よりも、江戸湊に船が入港できないことで、物資の流通が中断し、物価が上昇することのほうが、より直接的な打撃でした。事実、米などの物価はうなぎ登りに上がり、特に非常食用の梅干しの値は倍にもなりました。こういったできごとは、まさに湊が江戸市民にとって生命線であることを物語っています。

安政5年(1858)6月に幕府は、米国と日米修好通商条約を調印し、続いて和親条約を締結している各国とも条約を結びました。これによって、翌年6月に横浜が開港し、生糸・銅・油・茶などが輸出されるようになりました。

ペリーの来航によって、様々な混乱はありましたが、品川台場から一度も大砲が打たれることはなく、明治を迎えることとなります。

**黒船の来航を伝える瓦版**

今にも戦争が起こる雰囲気で、江戸の市民は家財をまとめて疎開準備に右往左往した。

「本国蒸気船之図」、幕末、江戸東京博物館蔵

**現在の品川第三台場**

第三台場は史跡公園として整備されているが、第六台場は保存のため、立入禁止となっている。

ゆりかもめ「お台場海浜公園駅」下車、徒歩5分。

2004年4月撮影

**現在の品川第三台場**

文第三台場は史跡公園として整備されているが、第六台場は保存のため、立入禁止となっている。

ゆりかもめ「お台場海浜公園駅」下車、徒歩5分。

2004年4月撮影

明治・大正

# 近代化への歩み

## 東京築港の構想

**新しい時代を象徴する鉄道**

近代化の象徴となる鉄道が煙をたなびかせて走る。海上には帆船が浮かび、海の向こうには品川台場が描かれている。鉄道建設はイギリス人のお雇い外国人の指導によって進められた。
歌川広重(三代)「東京高輪海岸蒸気車鉄道ノ図」、明治4年(1871)10月、
品川区立品川歴史館蔵

**水深の限界と東京港**

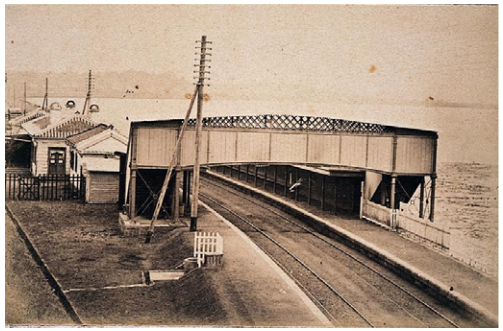
幕末に隅田川河口から品川沖を描いた絵図。
グレーの部分は水深が浅いところで、澪筋(航路)の様子が分かる。澪浚(浚渫)することで澪筋の水深を確保していた。台場より先は水深が浅く、大きな船は入ることができない。
「惣体御砲台一覧絵図」、幕末、東京都立中央図書館東京誌料文庫蔵

▶

**ムルデルの築港計画図**

ムルデルの計画は、隅田川を東京港と切り離し、品川沖を港湾の中心部とするものだった。
「東京湾築港略図」、明治14年(1881)11月、「東京湾築港ニ関スル「ムルドル」氏意見書」;
東京市役所『東京市史稿　港湾編第4』、1926.12

▶



**開通当初の品川駅**

鉄道線路が海沿いを走り、品川駅の駅舎も海のすぐそばにある。電車に波しぶきがかかった。
明治5年(1872)ころ撮影、小沢健志氏蔵、『古写真で見る江戸から東京へ』世界文化社、2001.4

**直木倫太郎の東京築港計画平面図**

羽田沖に前港を設け、品川沖に大型船を停泊させる。また、隅田川河口を改良し、小型船舶の利用がしやすい計画になっている。
「東京築港新計画説明書」、明治44年(1911)10月;東京市役所『東京市史稿港湾編第5』、1927.1

# 関東大震災

## 震災復旧を契機に本格的な港湾整備に着手

大正12年(1923)9月1日の関東大地震によって、東京港周辺の東京下町地区は、44%の市街地が焼失し、鉄道の被害も甚大なものでした。この災害の時にあらためて見直されたのが水運です。

地震は鉄道と道路に直接的な被害を与え、陸上輸送は麻痺状態になりました。それに対して、水運はすぐに輸送路として復活することができたため、国際的規模で行われた東京救援物資の輸送・配給の多くは、海と川を使った水運によって行われました。

しかし、当時の東京港は水深が浅く、大型船である救援船が接岸できる設備がありませんでした。そのため、救援物資の受け入れは困難をきわめ、唯一芝浦にあった水深－3.6mの場所を利用し、ようやく救援船から物資を受け取りました。救援船は、芝浦・品川付近で混み合い、100隻あまりが停泊し、荷揚げを待つ状態でした。

さらに、芝浦は復興資材の荷揚げと避難民の輸送場所にもなり、混乱に拍車をかけることになりました。このような関東大震災における救援物資の荷役活動によって、港が緊急時だけでなく、日常的にも東京市民の必需物資の安定的な供給を図る上で重要な機能を果たすことが広く一般に認識されました。

関東大震災は、遅れていた築港の必要性を痛切に訴えることとなり、東京港にとって大きな転機となりました。東京市は、震災復旧工事の一環として、2,000トン級貨物船6隻を同時に係留できる日の出埠頭の建設工事を大正13年(1924)3月に着手し、翌年竣工させました。日の出埠頭の完成によって、東京港で初めて大型船が直接岸壁に接岸できるようになったのです。

**関東大震災の救援物資が荷揚げされる芝浦港**

救援物資が野積みされ、腐らせてしまったものもあり、保管施設も含めた港の整備の必要性が認識された。
1923年9月撮影、東京府『東京府大正震災誌』、1925、東京都公文書館蔵

# 昭和（戦前） 東京港開港
## 国際貿易港への第一歩

**東京港開港を伝える当時の新聞**
「帝都慶び一色」の見出しがみられる。
昭和16年（1941）5月21日付朝日新聞

**東京港開港を記念した絵はがき**
「昭和16年5月20日」の文字が印刷されていることから、開港当日の光景か。東京港に入港した蒸気船の煙が黒くたなびいている。
1941年発行、東京みなと館提供

開港とは、国際貿易のために港を開くことをいいますが、昭和に入っても東京港は開港しておらず、輸出入は横浜港を経由して行っていました。

昭和6年（1931）9月の満州事変以降、軍需の拡大によって重化学工業を中心に経済活動が活発化し、なかでも中国大陸との貿易により東京港の貨物取扱量が多くなりました。そして、横浜港の外貿貨物のなかで、東京港を発着地とする貨物の割合が次第に大きくなり、東京港を国内貿易だけに限定しておくことは、東京・横浜間の流通コストや時間のロス、艀輸送による事故といった面で問題となってきました。

これらの問題に対処するため、昭和13年（1938）5月に東京市の小橋一太市長は、「東京開港協議会」を設置し、さらに後任の頼母木桂吉市長が昭和14年（1939）11月、東京港開港の陳情書を平沼内閣総理大臣に提出、開港の必要性を訴えました。一方で、東京港開港については、横浜の産業界・貿易界はもとより、同市の行政から一般市民まで強い反対運動が起こりました。反対があったものの、東京港開港は、東京市の産業・貿易振興上の主要課題となっていたため、各経済団体、日本船主協会の賛同を得て、昭和16年（1941）5月20日、ついに開港が実現したのです。

開港にあたっては、まず、東京港の整備拡充を並行して進めることが計画されました。しかし、第二次世界大戦によって工事は円滑に進まず、戦争末期には工事は打ち切られてしまいます。第二次世界大戦が終結した後は、GHQ（連合国軍総司令部）によって港湾施設は接収されましたが、昭和28年（1853）2月から徐々に接収解除が進められました。

東京港が本格的な国際港として、新しい時代を迎えられるのは、ようやく昭和30年代になってからになります。

### コラム ■小説『東京開港』

劇作家の長谷川時雨（1879～1941）が最晩年（62歳）の昭和16年（1941）に出版した作品で、東京港周辺を舞台にしています。物語では、開港する東京港が中心に据えられ、隅田川流域の人々の暮らしや品川の風景などが生き生きと描かれています。

登場人物の会話から、東京市民が東京港開港に寄せる期待が大きかったことがうかがえ、また、「私」からヒロイン風子に宛てた手紙の中でも、開港を巡ってこんなことを語らせています。

「東京港なんて、ちいぼけでせう。横浜と合わせてはじめて東京開港といへるので、東京湾全体からいっての東京開港でなければ貧弱です。」「共存共栄、これは、国と国の上にばかり用いる文字でもなければ、人と人だけの間でもない。港としても、お互いに融通をつけあへばよいわけで、結構横浜側も、めでたしめでたしと、にこにこ顔をする時が直にくるのではないでせうか。」

この小説は、現在直面している東京湾内港湾の地域連携の必要性をすでに60年以上前から訴えています。

**『東京開港』の表紙**
文林社、1947年10月発行

**長谷川時雨**
『東京開港』より

# 昭和（戦後） 復興から高度経済成長へ
## 港湾施設のさらなる整備・拡充へ

**芝浦埠頭**
船のクレーンを使って自動車が降ろされている。港で取り扱う貨物は、時代を反映している。
1955～1960年撮影、東京みなと館提供

**豊洲埠頭に山積みされた石炭**
黒いダイヤといわれた石炭の需要が増加。豊洲埠頭は石炭専用埠頭として昭和23年（1948）に建設工事に着手され、昭和33年（1958）に竣工。途中、一部は鉄鋼埠頭用地とされる。
1961年撮影、東京みなと館提供

**品川埠頭の埋立**
品川埠頭南部には火力発電所も建設され、操業が開始される。
1961年ころ撮影、東京みなと館提供

戦後の復興のためには、港湾施設の整備が急務でした。そこで、東京都は、民間資本の導入による港湾開発を積極的に推進し、石炭・電力・ガス・鉄鋼・セメント・水産・小麦の供給基地を建設するため、豊洲・晴海・品川などの埠頭の整備を行いました。

GHQによる東京港の施設の接収は昭和34年（1959）5月に全面解除となり、昭和35年（1960）の取扱貨物量は昭和30年（1955）の2倍にまで急増しました。ところが、経済成長によって東京港は活気づいたものの、輸入貨物の激増に対し港湾施設の整備が遅れていたために、港は船舶で混み合い、滞船・滞貨問題が起こったのです。

昭和36年（1961）に入ると、船混みがさらに増し、ピーク時には61隻の船が入港できずに沖待ちしたり、滞船が100日以上に及ぶという事態も迎えました。

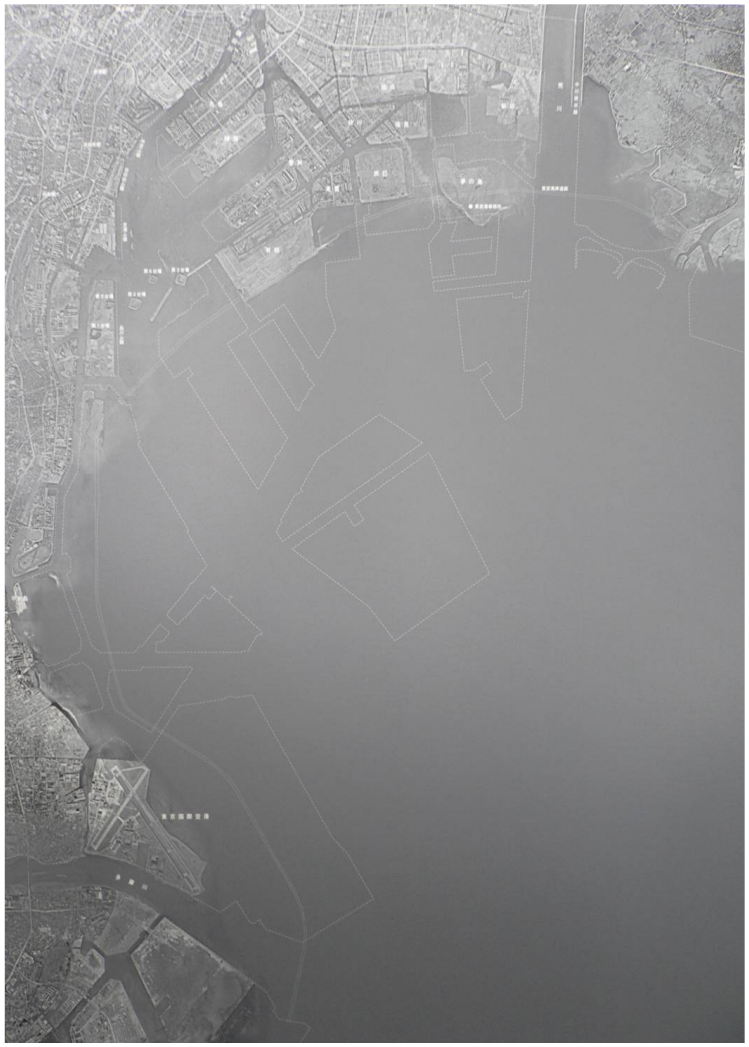
そのような状況のなかで、当時の「岩戸景気」や政府による「国民所得倍増計画」に基づき、東京都は昭和31年（1956）に定めた港湾計画を昭和36年（1961）に全面改訂し、新たに「東京港改訂港湾計画」を策定しました。

この改訂計画は、港湾施設の近代化・合理化と港湾機能の拡充を主眼にしたものでした。計画の基本方針は、2,400haの大規模埋立地の造成、定期船埠頭の整備、物資別専門埠頭の整備、都市交通体系の整備となっていました。

日本経済の高度成長とともに、東京への産業・人口の集中が加速され、膨大な生産・消費需要に合わせた物資の流通基地として、東京港の機能拡充が求められたのです。これによって、東京港の整備は本格的に進捗し、港湾の機能と規模が急速に拡大していきます。

**入港船舶であふれる東京港**
高度経済成長に伴い港湾での貨物量が急増し、港に船舶があふれ貨物の流通が滞ったため、社会問題となる。左側が晴海埠頭、右側が豊洲埠頭。
1961年ころ撮影、東京みなと館提供

# 空からみた東京港の進化



昭和33年（1958年）の東京港

現在（2005年）の東京港

## 荷役方法の移り変わり

肩荷役から
コンテナ荷役まで

**昭和20年代後半～昭和30年代前半（1951～1959）**
肩荷役でソーダ灰（工業用炭酸ナトリウム）を運ぶ
東京みなと館提供

**昭和35年（1960）ころ**
人力に代わり、フォークリフトが港湾荷役で使われ始めたころ。バナナはほとんど梱包されず、むき出しの状態で運ばれている。
物流博物館蔵

**昭和45年（1970）ころ**
段ボール箱に梱包されたバナナが、船に取り付けられたクレーンで荷降ろしされている。
物流博物館蔵

**現在**
コンテナを活用しての荷役。コンテナは船から直接、トレーラーに移され、消費地に配送される。バナナも現在はコンテナで運ばれている。
2003.12撮影、（財）東京港埠頭公社提供

## 廃棄物処分場の変遷

| | 1955 昭和30年 | '65 40年 | '75 50年 | '80 55年 | '85 60年 | '90 平成2年 | '95 7年 | 2000 12年 | （年度） | 面積 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 8号地（江東区潮見） | 2 | 37 | | | | | | | 埋立量約371万t | 364,000m² |
| 2 14号地（江東区夢の島） | 32 | 41 | | | | | | | 埋立量約1,034万t | 450,000m² |
| 3 15号地（江東区若洲） | | 40 | 49 | | | | | | 埋立量約1,844万t | 712,000m² |
| 4 中央防波堤内側埋立地 | | | 48 | | 61 | | | | 埋立量約1,230万t | 780,000m² |
| 5 中央防波堤外側埋立処分場［その2］ | 埋立量約5,246万t（平成17年度末現在） | | 52 | | | | | | | 1,990,000m² |
| 6 羽田沖（大田区羽田空港） | | | | | 59 | 3 | | | 埋立量約168万t | 124,000m² |
| 7 新海面処分場 | | | | | | | | 10 | 埋立量約343万t（平成17年度末現在） | 3,190,000m² |

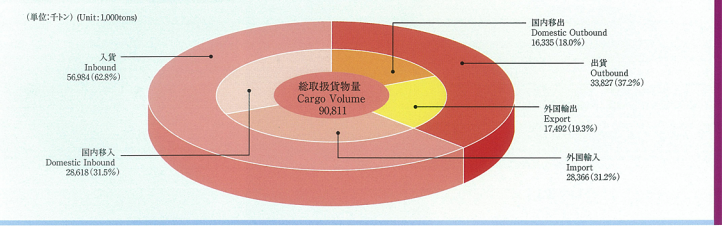
（　）現町名

# 物資の供給基地
A Cargo Supply Base

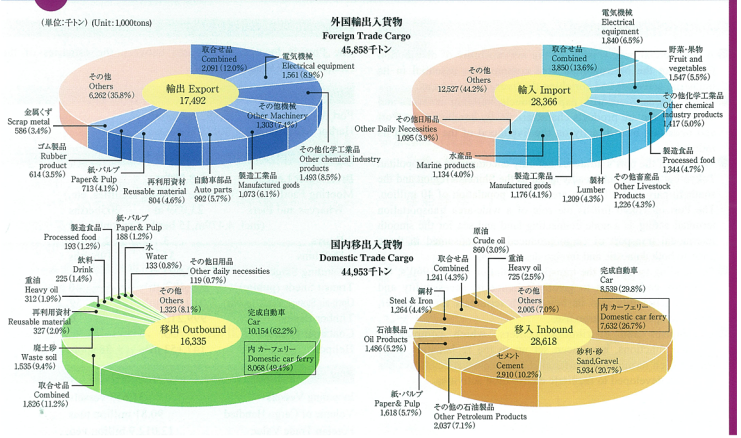
東京港で取り扱っている貨物の量を入出貨別に見ると、入貨が全体の５分の３を占めています。これは、東京港が東京をはじめ首都圏の都市活動や住民の生活に必要な物資を受け入れる重要な流通拠点となっているためです。

また、出貨貨物（特に外国への輸出貨物）はOA機器やコンピュータ機器などの先端技術型の機械製品類などの割合が大きく、付加価値の高い高価額製品類の取り扱いの多いことが特徴となっています。

## 取扱貨物の構成（2006）
Cargo Composition（2006）



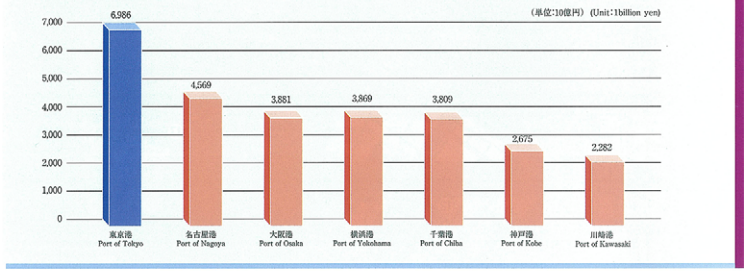

## 主な取扱品目（2006）
Cargo by Commodity（2006）



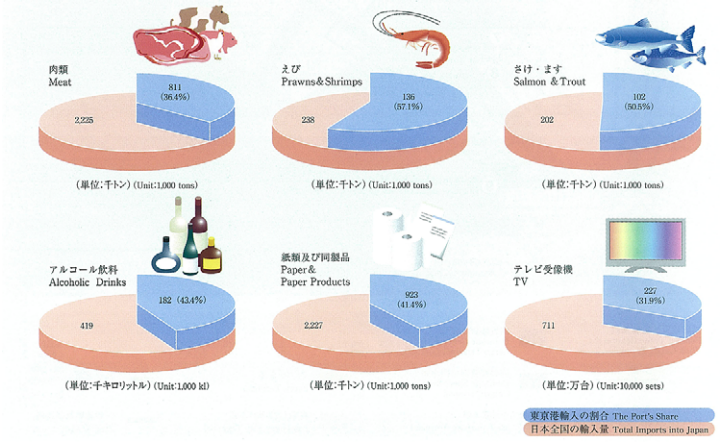

# 生活に密着した輸入品を
Imported Goods of Vital Importance in Our Lives

私たちの身の回りには海外から輸入される製品や食品がすみずみまで浸透しています。東京港はそのような都民の生活に密着した輸入貨物を取り扱うための一大輸入基地の役割を果たしています。

## 主要港輸入通関額（2006年、上位7港）
Customs-Cleared Value of Imported Manufactured Goods at the Seven Leading Ports (2006)




## 全国の輸入量に占める東京港の割合（2006年）
The Port of Tokyo's Share of Imported Goods (2006)



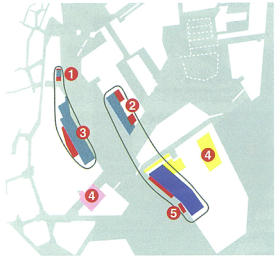
# 首都圏4千万人の生活を支える東京港の現状

## 東京港の埠頭

東京港には、貨物に応じた埠頭が整備されている。各埠頭は、貨物の種類や形状に応じて、効率的な荷役作業を行えるよう、それぞれ専門の施設を備えている。

# “都市型商業港湾”としての近未来

## 外貿コンテナ埠頭計画　Foreign Trade Container Terminal Plan



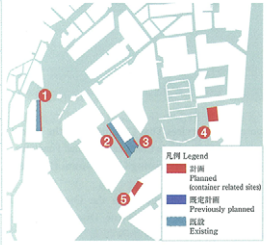
| | | |
|---|---|---|
| ① | 品川コンテナ<br>岸壁(-10m) 2バース435m<br>【外貿雑貨等をコンテナに変更 225m】 | Shinagawa Container<br>Wharf (-10m), 2 berths, 435m<br><Foreign trade miscellaneous cargo, etc., changed to containers, 225m> |
| ② | 青海コンテナ<br>【埠頭用地の拡張 53ha→ 68ha】 | Aomi Container<br><Expansion of terminal site 53ha →68ha> |
| ③ | 大井コンテナ<br>【埠頭用地の拡張 97ha→ 113ha】 | Oi Container<br><Expansion of terminal site 97ha →113ha> |
| ④ | コンテナ関連用地の確保 | Securing container-related sites |
| ⑤ | 中央防波堤外側・新海面コンテナ<br>岸壁(-15～-16m) 3バース 1,200m<br>岸壁(-11m) 1バース 230m<br>【新規コンテナターミナルの整備】 | Outer Central Breakwater Reclamation Area & New Waste Disposal Area Container<br>Wharf (-15m～-16m), 3 berths, 1,200m<br>Wharf (-11m), 1 berth, 230m<br><Development of new container terminals> |

凡例 Legend
計画 Planned (container related sites)
既定計画 Previously planned
既設 Existing
（コンテナ関連用地）
計画 Planned
既定計画 Previously planned
効率的な運営を特に推進する区域 Zones for the special promotion of effective management

### 主な外貿コンテナ埠頭計画
Primary Foreign Trade Container Terminal Plan

| | | | |
|---|---|---|---|
| 中央防波堤外側 Outer Central Breakwater Reclamation Area | 水深15～16m 2バース 延長800m | Water depth: 15-16m, 2 berths, extension: 800m | 新設 New construction |
| | 水深11m 1バース 延長230m | Water depth: 11m, 1 berth, extension: 230m | 新設 New construction |
| 新海面処分場 New Waste Disposal Area | 水深15～16m 1バース 延長400m | Water depth: 15-16m, 1 berth, extension: 400m | 新設 New construction |

## 内貿ユニットロード埠頭計画　Domestic Unit Load Terminal Plan




| | | |
|---|---|---|
| ① | 品川ユニットロード<br>岸壁(-8.5m) 5ﾊﾞｰｽ 1,150m<br>【水深の増深】 | Shinagawa Unit Load<br>Wharf (-8.5m), 5 berths, 1,150m<br><Water depth increased> |
| ② | 10号地その2 ユニットロード<br>岸壁(-9m) 6ﾊﾞｰｽ 1,380m<br>【水深の増深】 | No. 10-2 Unit Load<br>Wharf (-9m), 6 berths, 1,380m<br><Water depth increased> |
| ③ | 10号地その2 フェリー<br>岸壁(-8.5m) 2ﾊﾞｰｽ 530m※<br>【フェリー埠頭の再編】 | No. 10-2 ferry<br>Wharf (-8.5m), 2 berth, 530 m ※<br><Ferry terminal reorganization> |
| ④ | 15号地ユニットロード<br>岸壁(-9m) 2ﾊﾞｰｽ 440m<br>【木材埠頭等をユニットに変更】 | No. 15 Unit Load<br>Wharf (-9m), 2 berths, 440m<br><Lumber, etc., terminal changed to unit load> |
| ⑤ | 中央防波堤内側ユニットロード<br>岸壁(-9m) 2ﾊﾞｰｽ 460m | Outer Central Breakwater Reclamation Area Unit Load<br>Wharf (-9m), 2 berths, 460m |

※平成19年12月の一部変更による Based on a partial revision, December 2007

### 主な内貿ユニットロード埠頭計画
Primary Domestic Unit Load Terminal Plan

| | | | |
|---|---|---|---|
| 品川ふ頭 Shinagawa Terminal | 水深8.5m 5バース 延長1,150m | Water depth: 8.5m, 5 berths, extension: 1,150m | 改良 Improvement |
| 10号地その2 No. 10-2 | 水深9m※6バース 延長1,380m | Water depth: 9m*, 6 berths, extension: 1,380m | 改良 Improvement |
| 中央防波堤内側 Outer Central Breakwater Reclamation Area | 水深9m※2バース 延長460m | Water depth: 9m*, 2 berths, extension: 460m | 新設 New construction |