

An aerial photograph of Tokyo, Japan, showing the city skyline and the Tokyo Bay area. The image features a large body of water in the foreground with several cargo ships and container vessels. The city is densely packed with buildings, and the sky is clear with a bright sun. The text "東京港の最近の話題" is overlaid in the center of the image.

東京港の最近の話題

1 東京港第9次改訂港湾計画

2 東京港の整備など

3 海岸保全施設による災害への備え

4 環境対策や維持管理など



東京港の紹介

【URL】 https://www.youtube.com/watch?v=stXw_lM9QM



PORT OF TOKYO 【進化し続ける未来創造港湾 東京港】



PORT OF TOKYO 【進化し続ける未来創造港湾 東京港】

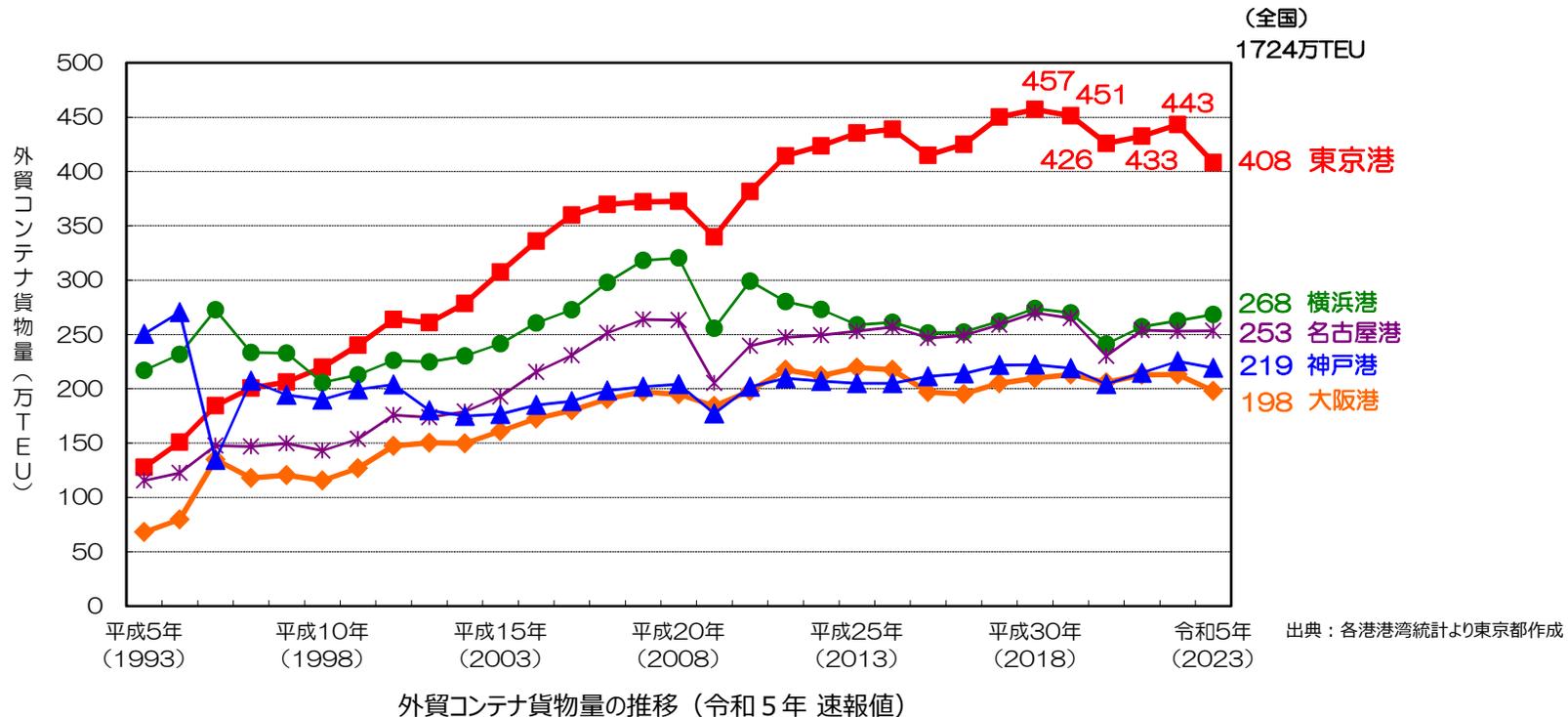
東京都 Tokyo Metropolitan Government
チャンネル登録者数 17.4万人

チャンネル登録

👍 10 💬 ➦ 共有 ⌵ 保存 ⋮

5大港の外貿コンテナ取扱個数

- 東京港は、外貿コンテナ貨物量が平成10年以降連続で国内トップ
- 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



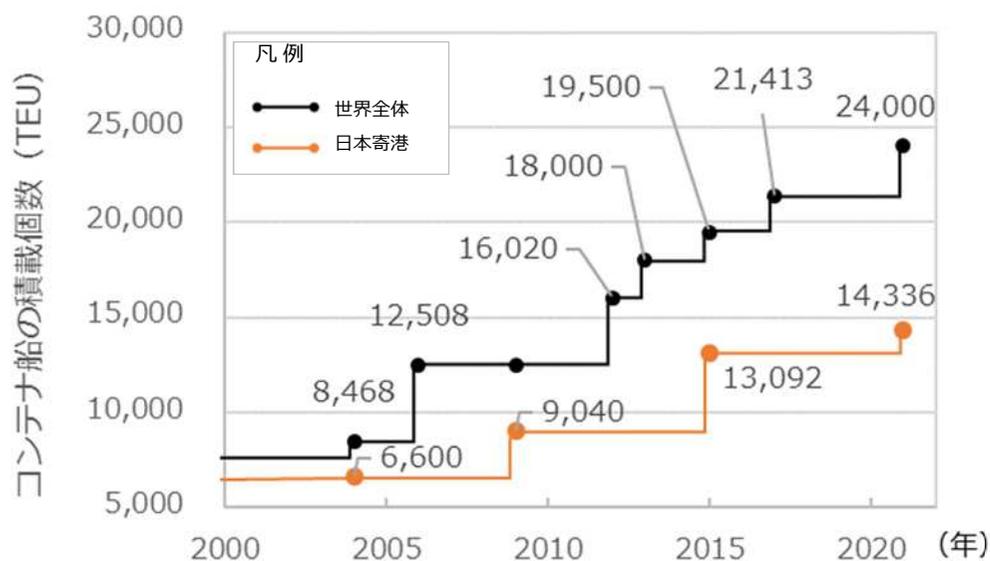
| | | H2 | H7 | H12 | H17 | H22 | H27 | R5 |
|------------------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 外貿コンテナ貨物量 (万TEU) | 全国 | 734 | 1,007 | 1,269 | 1,576 | 1,685 | 1,728 | 1,724 |
| | 東京港 | 133 | 185 | 264 | 360 | 382 | 415 | 408 |
| 全国に占める東京港の割合 | | 18.1% | 18.4% | 20.8% | 22.8% | 22.7% | 24.0% | 23.7% |

出典：「東京港港勢」及び国土交通省HPより東京都作成

全国における東京港の外貿コンテナ貨物量割合の推移 (令和5年は速報値)

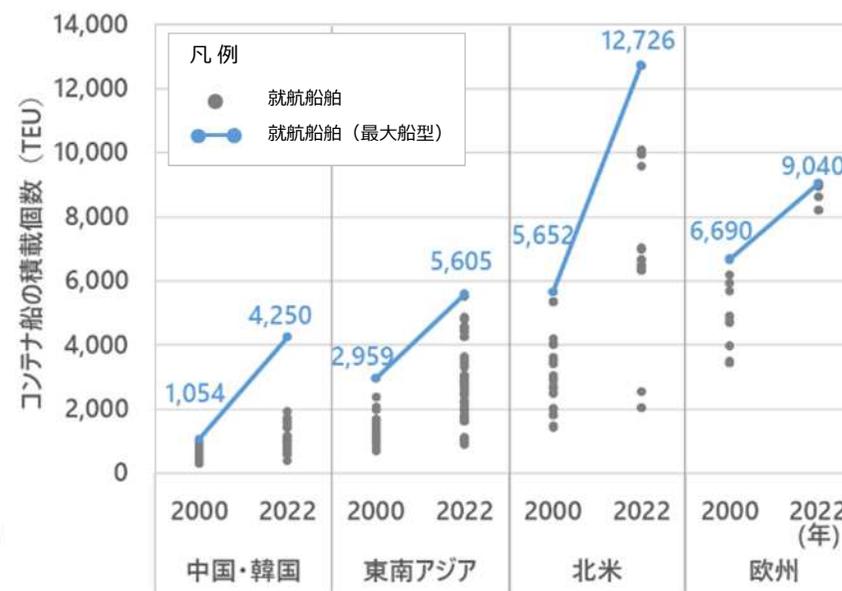
グローバルロジスティックの変化①

- 世界的にコンテナ船の大型化が進行し、現在の最大は、積載能力24,000TEU
- 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



出典：港湾の中長期政策「PORT2030」（H30.7）（国土交通省）
及び「国際輸送ハンドブック」（㈱オーシャンコマース）より東京都作成

世界のコンテナ船の大型化動向

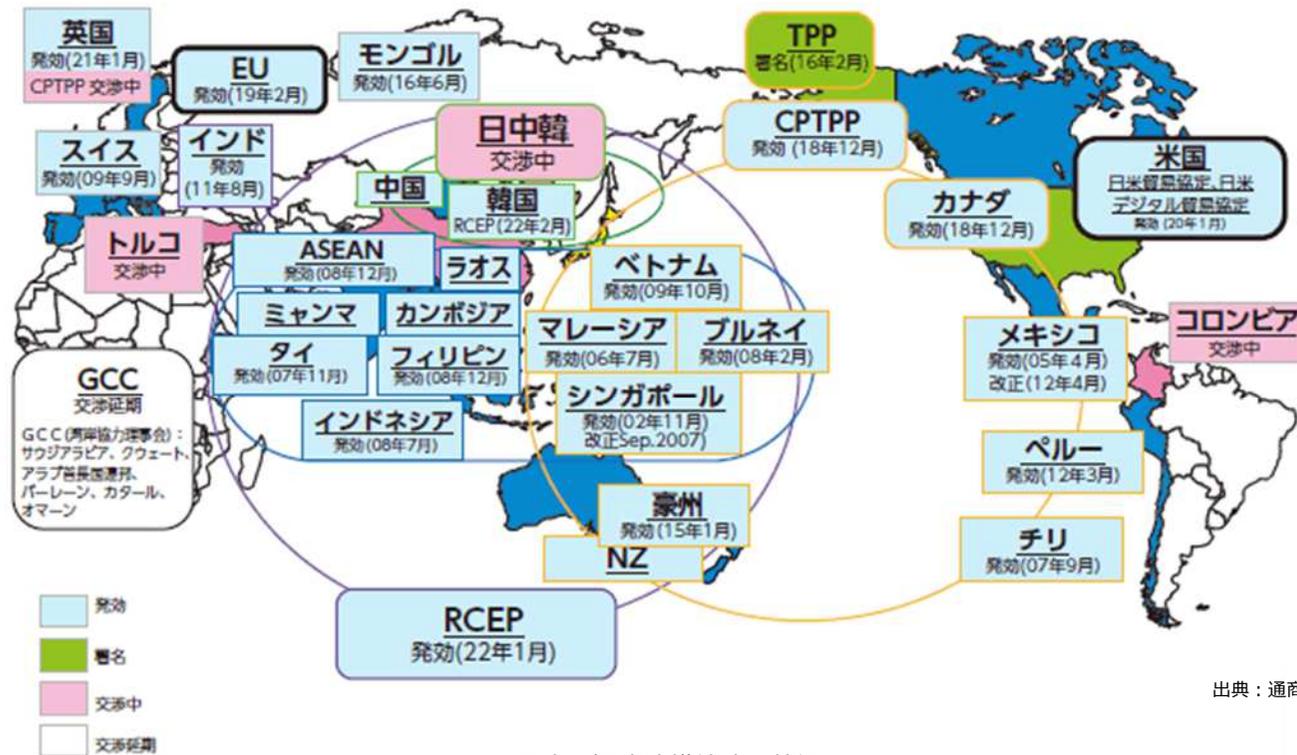


出典：「東京港ハンドブック」より作成

東京港寄港のコンテナ船の航路別大型化動向

グローバルロジスティクスの変化②

- RCEPによる関税撤廃等により自由貿易が一層拡大
- 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

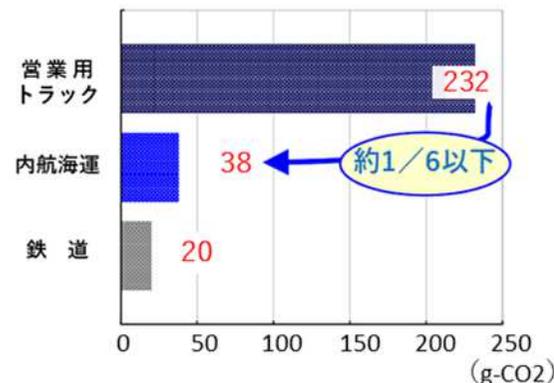
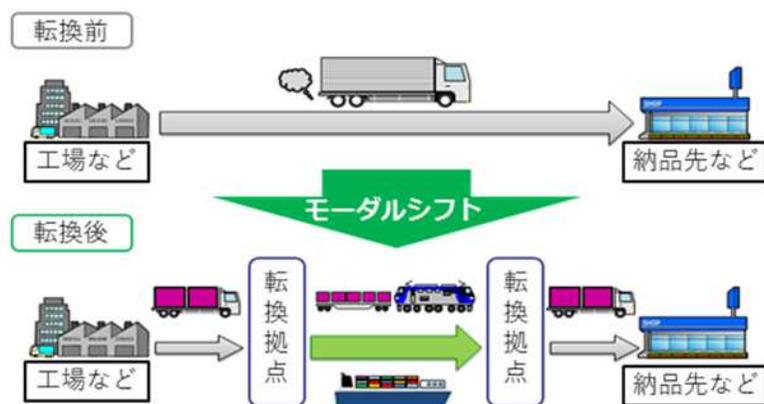


出典：通商白書2022（経済産業省）

日本の経済連携協定の状況

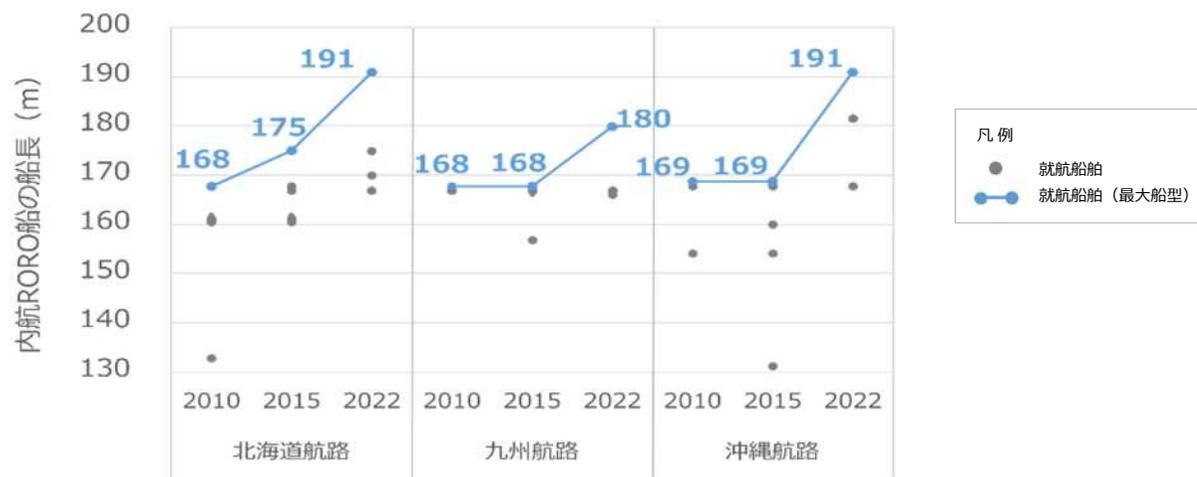
重要性の高まる国内海上貨物輸送

- 大量輸送が可能で環境への負荷が少ない、内航RORO船を活用したモーダルシフトの重要性が高まっている
- また、内航RORO船についても大型化が進展



出典：国土交通省HPより東京都作成

トラック輸送から船舶輸送等への転換（モーダルシフト）



出典：「内航船舶明細書」（一般社団法人日本海運集会所）、「東京港ハンドブック」より東京都作成

東京港寄港のRORO船の大型化動向

災害リスクの高まり

- 東京港においては、切迫性が高まる首都直下地震等の発生や、激甚化・頻発化している台風・高潮等に対して港湾機能を確実に維持できる強靱な港づくりが求められている



出典：「令和元年台風第15号による被災状況」
(R1.10) (国土交通省)

令和元年の台風15号による横浜港の被災状況
(空コンテナ、SOLASフェンス倒壊)

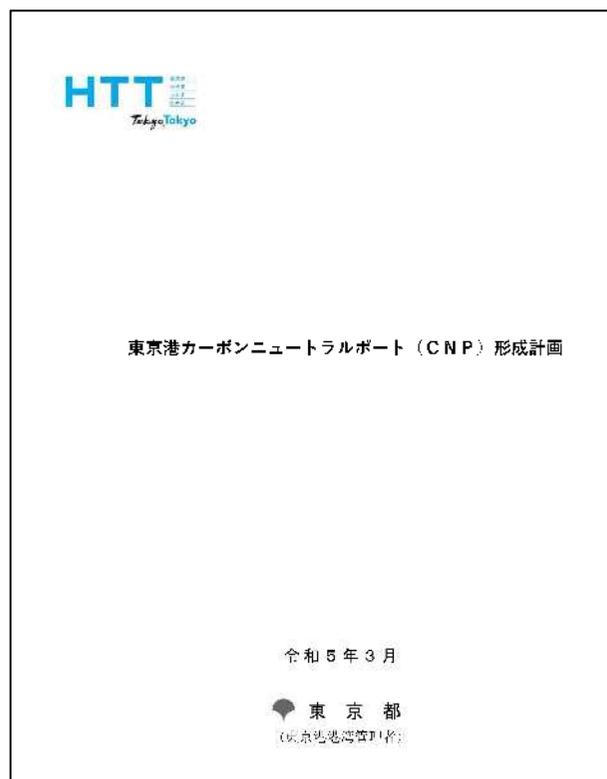


出典：「港湾の堤外地等における高潮リスク低減方策ガイドライン」
(H31.1) (国土交通省)

平成30年の台風21号による神戸港の被災状況
(ガントリークレーンのケーブルリール落下状況)

脱炭素社会に向けた取組の進展、自然環境への関心の高まり

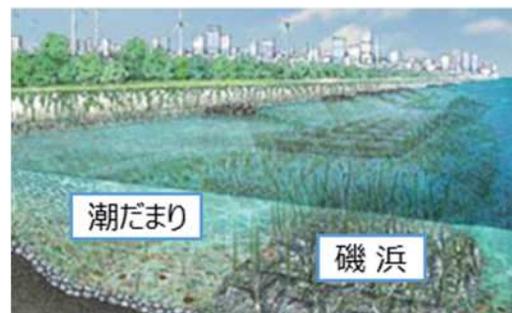
- 世界的に環境意識が高まる中、都は令和5年3月、東京港の脱炭素化に向けた取組を戦略的に推進する「東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」を策定
- また、自然環境に対する意識の高まりを受けて、豊かな海域環境の保全・再生が一層求められている



東京港カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画



大井ふ頭中央海浜公園の干潟



緩傾斜護岸を活用した磯浜等の整備

港湾計画の方針

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や増加する東南アジア航路への対応、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

港湾の能力

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

[万TEU]



[万トン]



外内貿コンテナ埠頭の機能拡充

物流 世界とつながるリーディングポート

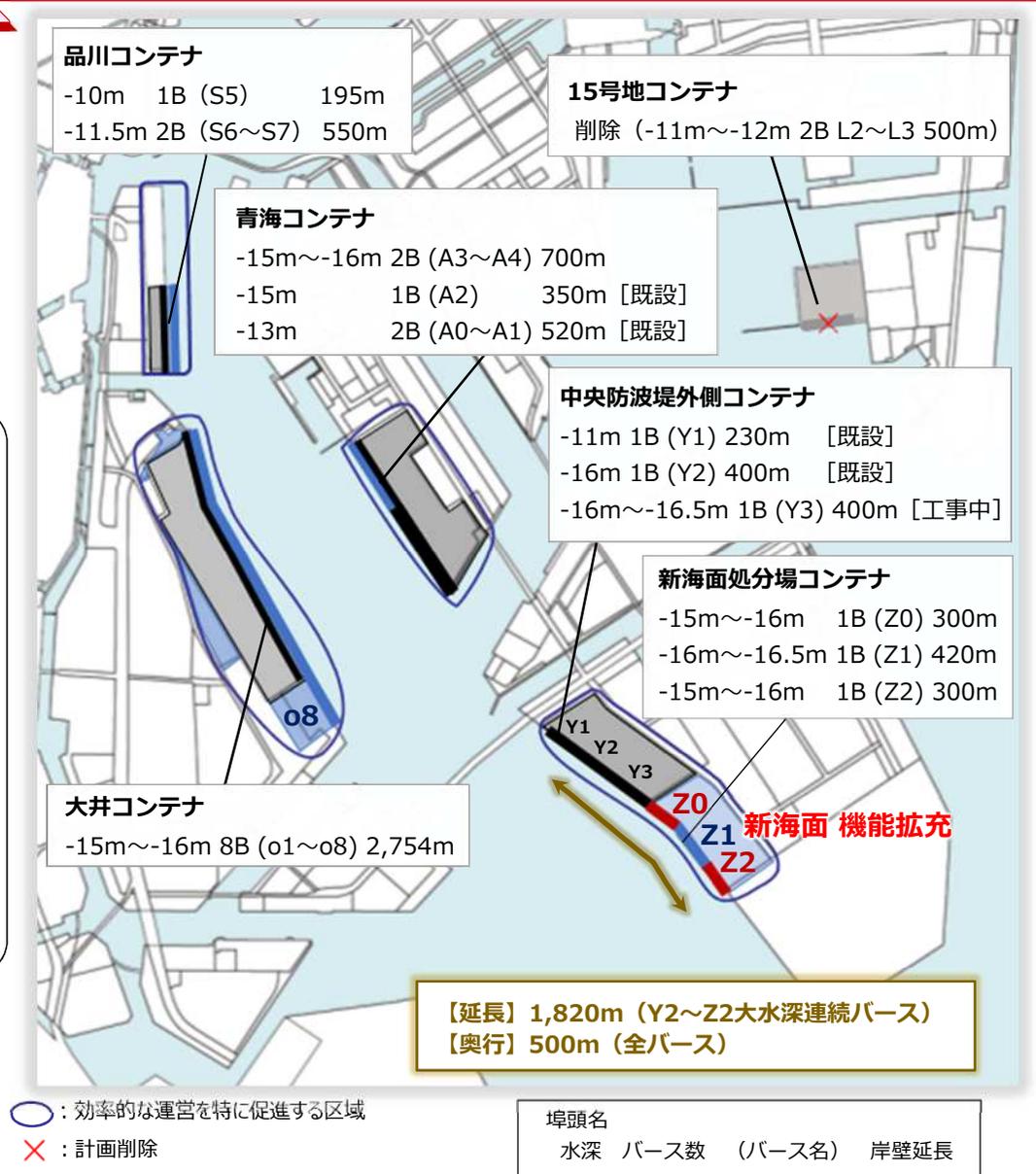
■ 外内貿コンテナ埠頭

- 国際基幹航路の維持や増加する東南アジア航路への対応、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-15m~-16m、延長600m） [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機能拡充
 - ・ 岸壁増深（A3~A4） [既定計画]
- 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



内貿ユニットロード・フェリー埠頭の機能拡充

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 |
|-----|----|------|--------|------|
| | | | | |

東京港第9次改訂港湾計画の取組（物流以外）

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]

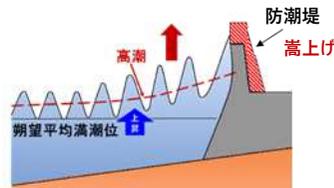
中央防波堤内側内貿ユニットロード埠頭 X6,X7

[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



防潮堤の嵩上げ

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
 - 小型桟橋（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

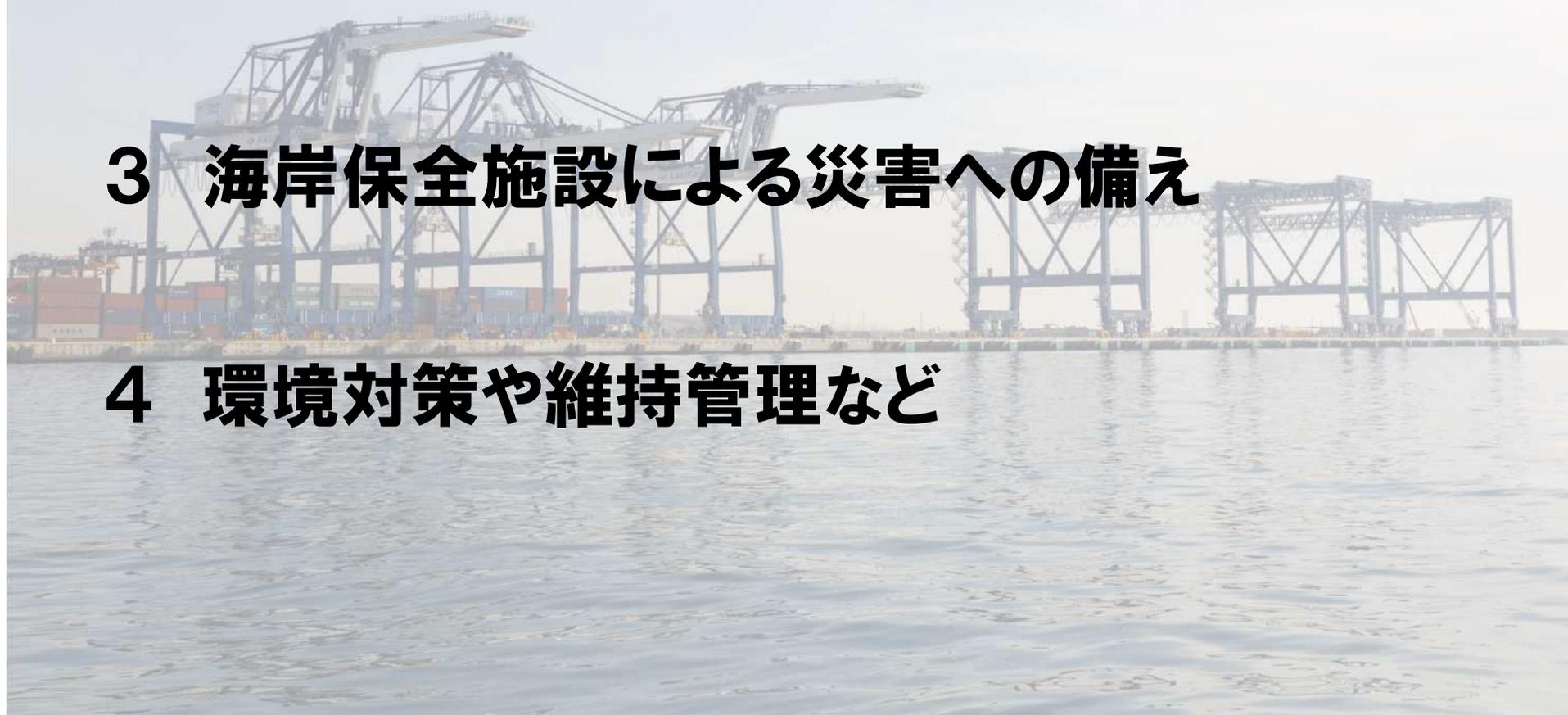
- 多様な生物の生息の場、ブルーカーボン生態系を構成する干潟や藻場等を保全・再生
- 持続可能な循環型社会に貢献していくため、引き続き、廃棄物処分場の機能等の確保

1 東京港第9次改訂港湾計画

2 東京港の整備など

3 海岸保全施設による災害への備え

4 環境対策や維持管理など



品川内貿ふ頭

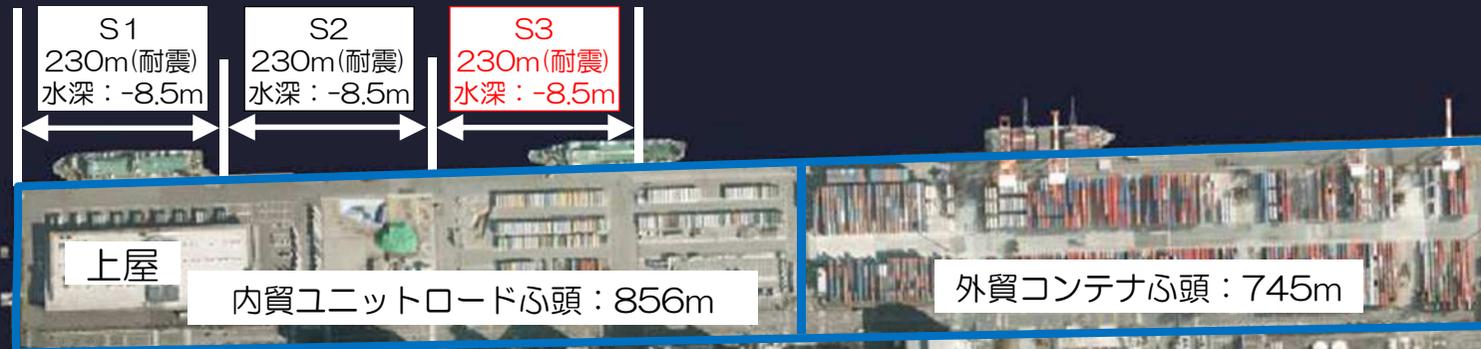
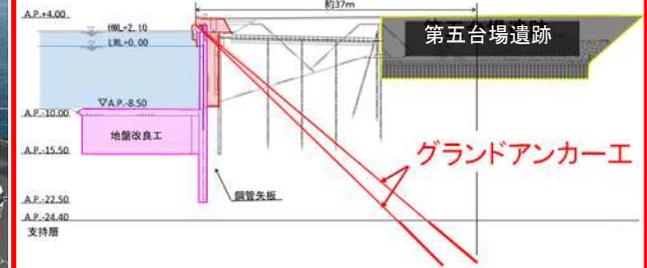
■ 内航海運における貨物のユニット化、船舶（RORO船）の大型化に対応

- S1バース：平成23年度完了
- 上屋建替え： //
- S2バース：平成28年度完了
- S3バース：平成29年度～令和8年度（予定）

◇ S3バース（施工中）



耐震強化岸壁断面図



中央防波堤外側テナふ頭

- コンテナ船の大型化にも対応した新規ふ頭整備による東京港の物流機能強化
- 耐震強化岸壁の整備による防災力向上（Y2・Y3）
- 令和6年度より、岸壁本体となる栈橋の整備工事に着手



◇ Y3岸壁（施工中）



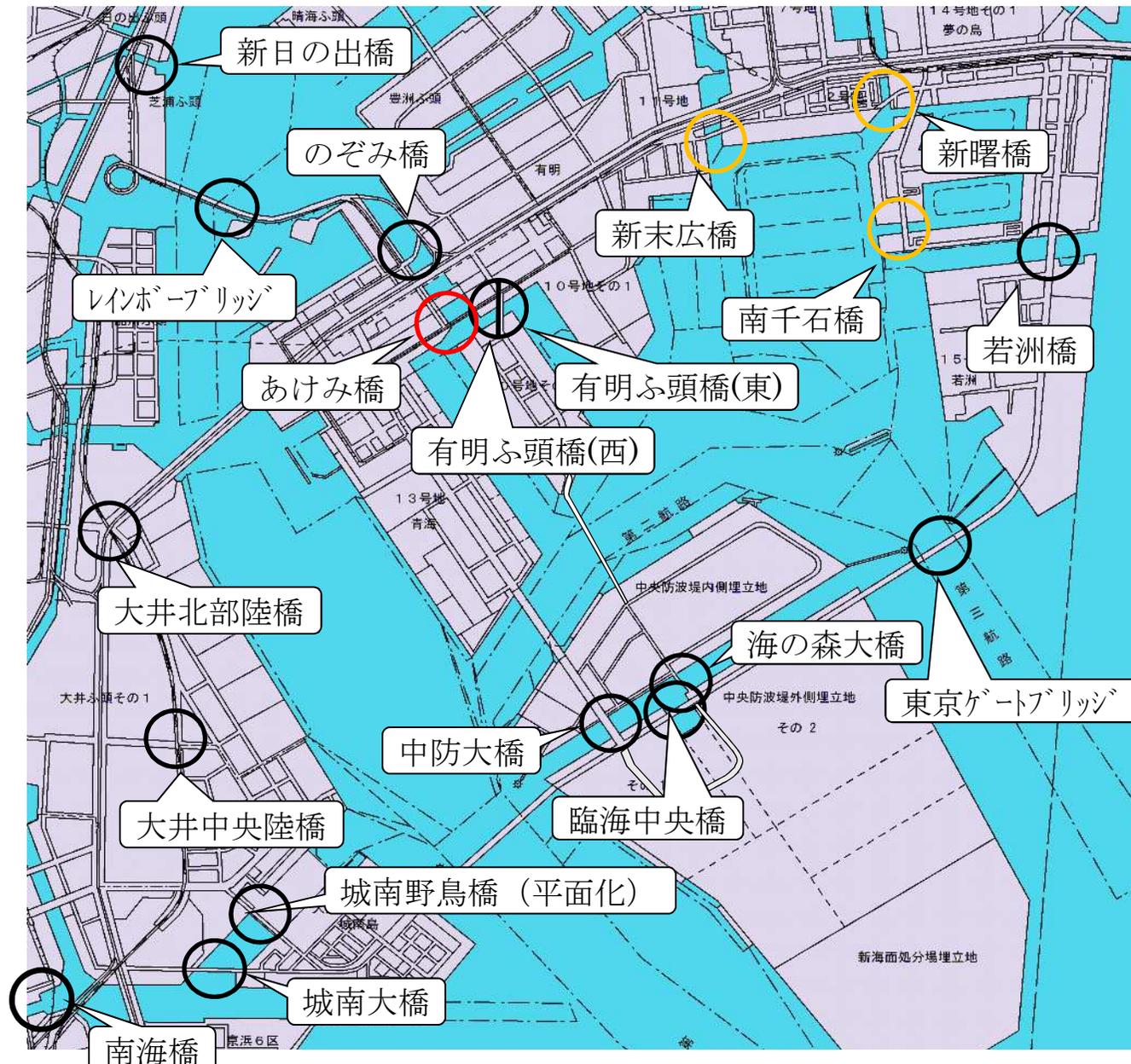
◇ Y1・Y2ターミナル（供用中）

| | Y1 | Y2 |
|------|----------|-------------------------------|
| 借受者 | (株)上組 | 三井倉庫(株)、日本通運(株)、(株)住友倉庫、山九(株) |
| 供用開始 | 平成29年11月 | 令和2年3月 |

◇ Y3ターミナル（整備中）

| | Y3 |
|-----|----------------------------|
| 岸壁 | 延長: 400m、水深: -16m (耐震強化岸壁) |
| 総面積 | 約23ha (計画) |
| その他 | ヤード、ガントリークレーン等 |

橋梁の耐震補強



東日本大震災級の大地震発生時において、被災者への緊急物資・避難者等の円滑な輸送や、首都圏の経済活動を維持するため、緊急輸送道路等の橋梁耐震補強を推進

緊急輸送道路の橋梁

○ 耐震化完了（14橋）

○ 耐震工事中（1橋）

その他の橋梁

○ 耐震化予定（3橋）

臨港道路等の無電柱化(今後の取組み)

東京港無電柱化整備計画 (令和3年6月策定)

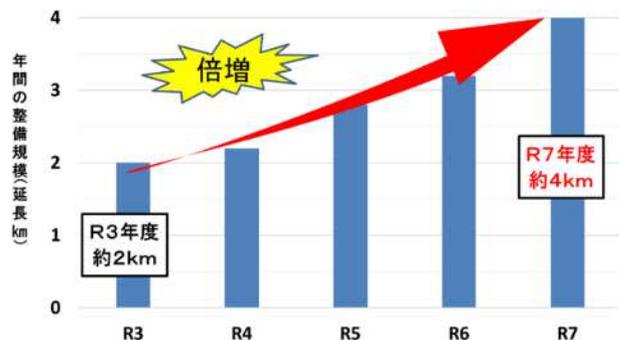
◇緊急輸送道路に加え**東京港内の全ての臨港道路やふ頭敷地等に対象を拡大**

- ・緊急輸送道路 : 2035年度の完了を目指す
- ・東京港全エリア : 2040年度の完了を目指す

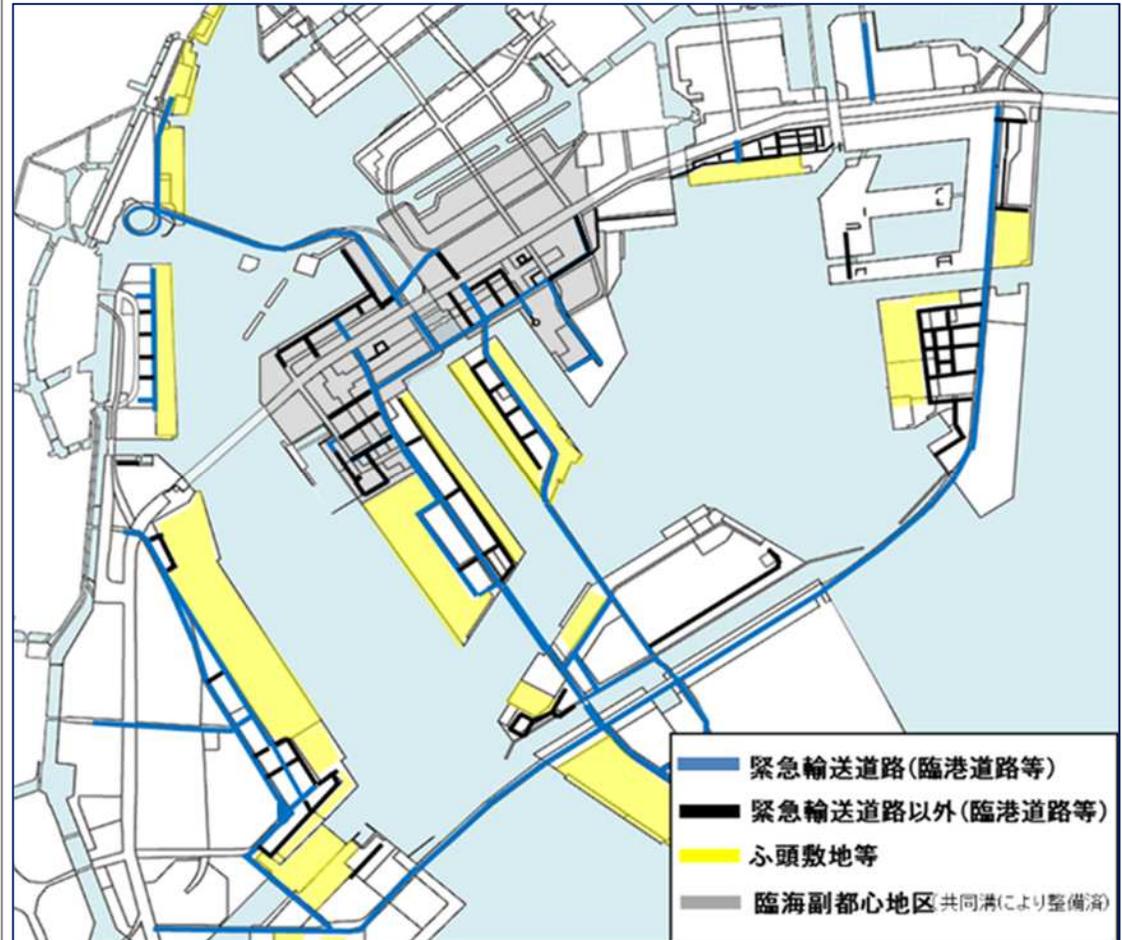
◇無電柱化事業の加速化

- ・整備目標の達成に向け、年間の整備規模をこれまでの約2 kmから令和7年度に約4 kmへと倍増
- ・令和7年度までに、すべての緊急輸送道路にて電線共同溝本体工事に着手
- ・その他の道路・ふ頭敷地の無電柱化の進捗のため、令和6年度も引き続き関係者調整を実施

年間の整備規模倍増のイメージ



無電柱化対象箇所



東京港におけるクルーズ客船受入施設



東京国際クルーズターミナル 2020年9月10日開業

◆ターミナルビルの構造等

- ・鉄骨造4階建て（最高高さ 約35m）
- ・延床面積 19,116.67㎡、奥行 約40m、幅 約130m

◆ターミナルビルの特徴

《 設計コンセプト：首都の玄関口 》

・ダイナミックな大屋根

「海の波」、「船の帆」、
日本の伝統的な「屋根のそり」
をイメージ

・開放的なロビー空間

3、4階を吹き抜けとした
高い天井により開放的で
心地よいロビー空間を実現

〈主な施設〉

| | |
|----|-------------------------|
| 4階 | 送迎ラウンジ 屋外テラス(送迎デッキ) |
| 3階 | 出入国審査、検疫 チェックインカウンター |
| 2階 | 税関、バゲージホール 宅配便受付等 |
| 1階 | ロビー(出入口) バゲージ受付 |

◆所在地 東京都江東区青海二丁目地先

◆連絡先 03-5962-4391

◆開館時間 午前9時から午後5時まで

外航クルーズの本格的な受入れ再開

- 令和5年3月に国内で外国籍船の受入が再開されたところであり、今後の本格的な受入に向けた取組を推進していく必要がある

報道発表資料

2024年03月15日 港湾局

東京国際クルーズターミナルに外国クルーズ客船 「Queen Elizabeth (クイーン・エリザベス)」が初入港します！

1 概要

今般、クルーズ客船「クイーン・エリザベス (Queen Elizabeth)」が初入港します。3月28日(木曜日)朝に前港・油津から入港し、東京国際クルーズターミナルに停泊後、同日夜に次港・秋田に向け出港します。

「クイーン・エリザベス (Queen Elizabeth)」は、イギリス・サウサンプトンに本社を置くキュナード・ラインに所属し、世界的にも著名なクルーズ客船です。

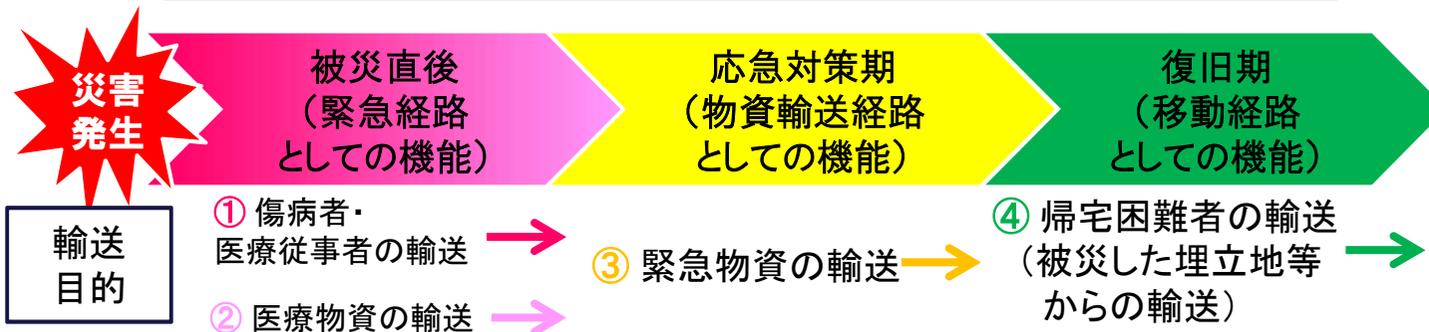
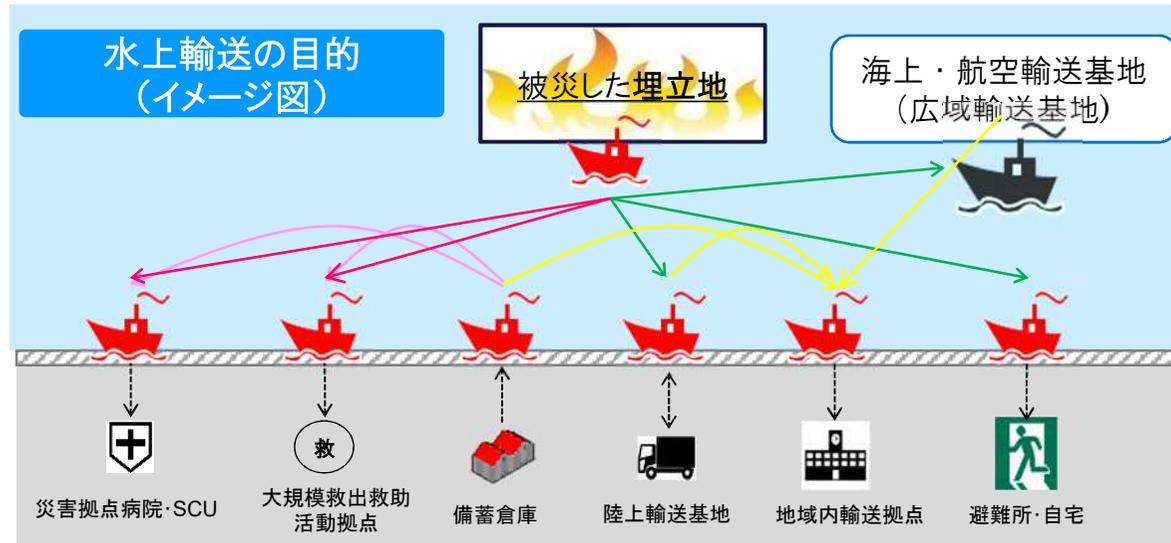
イギリス女王エリザベス2世に命名され2010年にデビューした「クイーン・エリザベス (Queen Elizabeth)」はこの名を受け継ぐ3代目の客船です。イギリス王室と深い縁があり、グランド・ロビーには第2代スノードン伯爵による初代クイーン・エリザベスをモチーフにした寄木細工が、また、船内には女王の肖像画も飾られています。プライベート・ボックス席のある劇場も代表する施設のひとつです。船内へ一歩入れればそこはまさにイギリス。アールデコを基調としたエレガントな空間で、非日常をお楽しみいただける客船です。入港時には歓迎演奏を実施いたします。

Queen Elizabeth概要

| | |
|-------------|-------------|
| 船籍 | 全長 |
| バミューダ | 294.00メートル |
| 運航会社 | 全幅 |
| キュナード・ライン | 32.30メートル |
| 総トン数 | 乗客定員 |
| 90,900トン | 2,081名 |



防災船着場 水上輸送



(令和6年3月)

水上輸送訓練の様子

1 東京港第9次改訂港湾計画

2 東京港の整備など

3 海岸保全施設による災害への備え

4 環境対策や維持管理など



ハード・ソフト対策にて想定している台風の規模

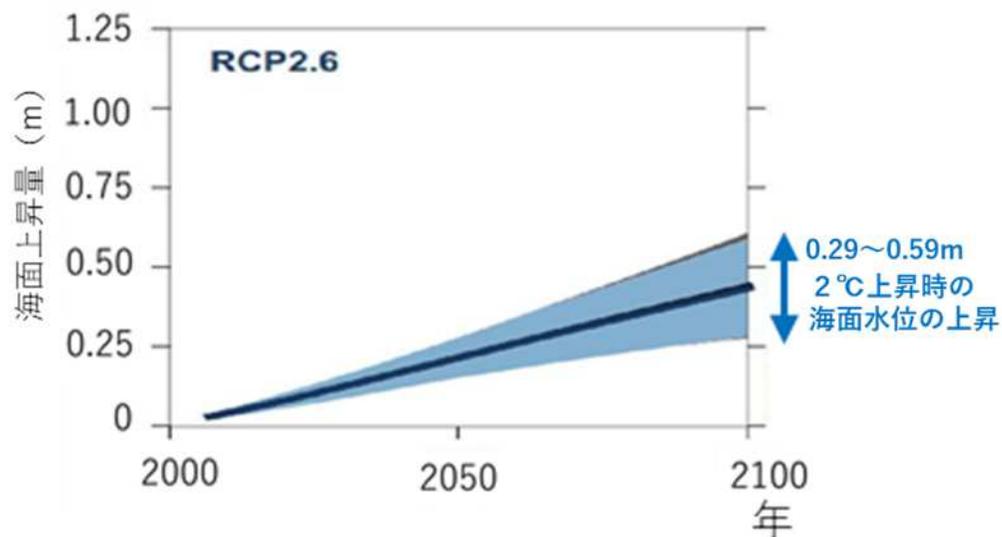
《想定した台風の規模・経路》

| | | ハード対策 (昭和35年 東京港特別高潮対策事業計画) | ソフト対策 (平成27年 水防法の改正) |
|--------|------|---------------------------------|---|
| 想定台風 | | 国内で最大の高潮被害をもたらした昭和34年の伊勢湾台風級の台風 | 想定し得る最大規模の台風 |
| | 中心気圧 | 940hPa(伊勢湾台風) | 910hPa(室戸台風) |
| | 発生確率 | 50年から200年 | 1000年から5000年 |
| | 移動速度 | 73km/h(伊勢湾台風) | 73km/h(伊勢湾台風) |
| 経路 | | 東京湾に最も被害をもたらす経路としてキティ台風のコース | 過去、東京湾で大きな潮位偏差を記録した大正6年台風、キティ台風(昭和24年)及び国内で最大の高潮被害をもたらした伊勢湾台風を平行移動したコースに、それぞれ東西に20kmずらした9コース※ |
| 最高高潮偏差 | | 3.0m | 3.69m |
| | | ↓ | + |
| | | 今後の気候変動を踏まえた整備計画の変更(令和4年度) | DXを取り入れた都独自の取組 |

※ 高潮浸水想定区域図は、最悪の事態を想定し、各種シミュレーションによる最大浸水深を、最大包括により作成するため

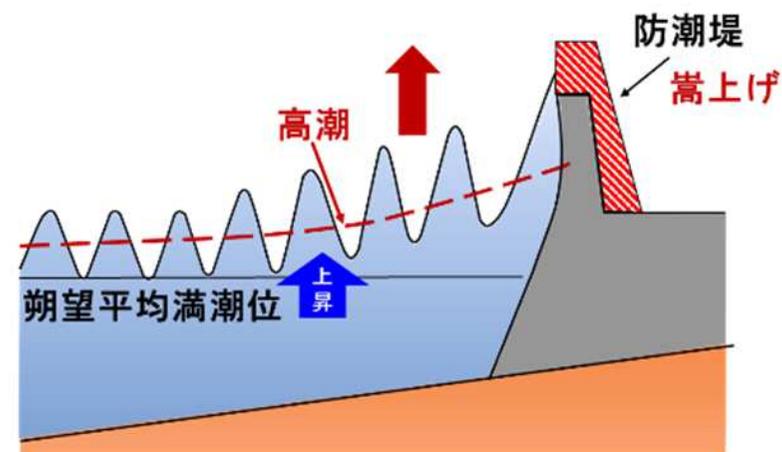
地球温暖化に伴う気候変動への適応

- 気候変動の影響による平均海面水位の上昇等に対応し都民の安全と安心を確保するため、海岸保全施設の機能強化が求められている
- 都としては、令和5年3月に「東京湾沿岸海岸保全基本計画 [東京都区間]」を策定



出典：IPCC(SROCC)より東京都作成

世界平均海面水位の予測上昇量



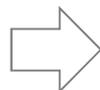
平均海面水位の上昇への対応

水防法改正を踏まえたソフト対策

- 「新たなステージに対応した防災・減災のあり方」（国土交通省 平成27年1月）

○近年の異常な気象状況

- 時間50mmを上回る豪雨が全国的に増加しているなど、近年、雨の降り方が**局地化・集中化・激甚化**
- 2013年11月にはフィリピンにスーパー台風が襲来など



地震津波対策と同様に、洪水・高潮時においても「**最悪の事態**」を想定してソフト対策を進めることが必要

● 水防法の改正

○想定し得る最大規模の高潮への対策

- 近年、高潮により、現在の想定を超える浸水被害が多発

平成25年台風30号
(台風・ハイヤン)



フィリピン東部レイテ州タクロバンの被害状況



市街地の冠水状況 ©USACE

(方向性) 避難体制等の充実・強化

①高潮浸水想定区域図の指定・公表

想定し得る最大規模の高潮による氾濫が発生した場合に、浸水が想定される区域を指定・公表する。

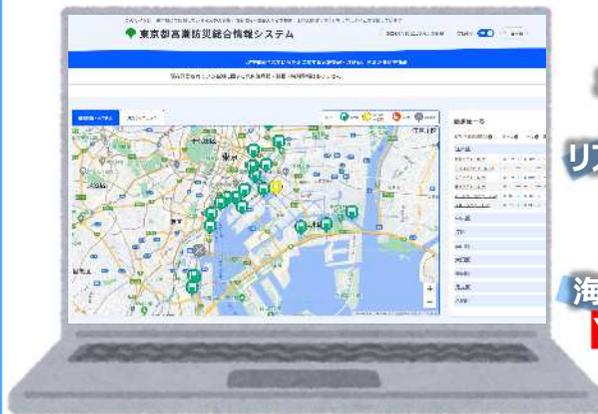
②高潮特別警戒水位の設定及び水位情報の通知・周知

高潮被害の軽減を図るため、特別警戒水位を定め、浸水被害の危険を区長に通知し、また、一般に周知する。

高潮防災情報の周知による防災力向上

- 潮位や水門の開閉情報、海面の映像などを、リアルタイムにウェブ公開する **高潮防災総合情報システム**を令和3年7月に公開
- 海面ライブカメラは**YouTube**でライブ映像を配信中 **(辰巳水門、新砂水門など7箇所にカメラを設置)**
- **高潮特別警戒水位の到達時には、瞬時に画面表示し情報を発信するとともに、高潮氾濫発生情報を関係区に発信**
- 浸水の深さや継続時間をピンポイントに検索できる**高潮リスク検索サービス**を公開 (令和3年3月)

高潮防災総合情報システム

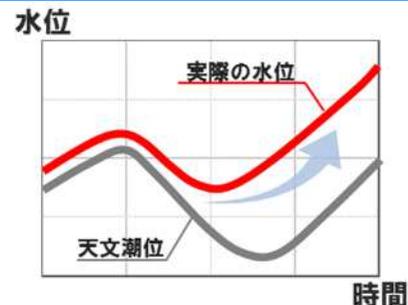


高潮システムの
アクセスは
こちら▶



水位や水門の
開閉状況を
リアルタイムに発信

海面ライブ映像を
YouTubeで
動画配信



YouTubeの
アクセスは
こちら▶



高潮リスク検索サービス



検索サービスの
アクセスは
こちら▶



ドローンによる災害時の施設点検

災害時における被災状況の早期把握・復旧を目指して、ドローンを用いて施設点検を実施

操縦飛行

災害時に迅速に現場に駆け付け、被災状況を点検（撮影）できるように訓練を実施

- 点検状況をオンラインで配信し、遠隔で点検箇所を指示、確認
- 拡大した映像により詳細な状況を確認

操縦飛行による点検体制を確保

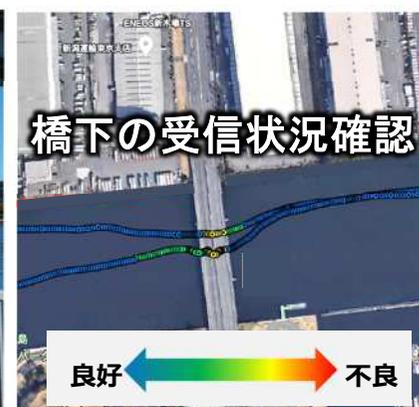


自律飛行

撮影した映像をリアルタイムにデータ伝送し、損傷箇所を把握する試験運用を実施

- 飛行高度の電波受信状況を確認
- 目視外自律飛行に伴う立入管理措置について航空局に確認

- 技術開発の動向、民間等の取組事例にも注視
- 引き続き他の地域において飛行試験を実施



1 東京港第9次改訂港湾計画

2 東京港の整備など

3 海岸保全施設による災害への備え

4 環境対策や維持管理など



カーボンニュートラルポートの形成（CNP形成計画の推進）

取組の方向性

- 世界的に荷主等の環境意識が高まっており、港湾物流においても、脱炭素化が図られていることが今後は必要条件
- 東京港を利用する港湾関係事業者と一体的に脱炭素化を進めなければ、世界から取り残される可能性
- 今後も選ばれ続ける港湾となるよう、CNP形成計画に基づき、港湾関係事業者と共に戦略的に取組を推進

脱炭素化の目標と主な取組

- 東京港における2020年度の温室効果ガス排出量の推計値は、約58.6万トン
- 温室効果ガスの削減目標を2050年カーボンニュートラル（CO₂排出実質ゼロ）、2030年カーボンハーフ（2000年比50%削減）に設定

化石燃料から水素エネルギー等へ転換し 脱炭素化を推進

- **水素等を活用した荷役機械等の導入促進**
 - ・ コンテナふ頭の全てのRTGをFC換装型等へ転換するため、来年度から導入費用の一部を補助
 - ・ FC換装型RTGを使用し、実際の荷役作業の中でFCの活用を検証
- **水素等を活用した分散型発電施設の整備**
 - ・ 電力ひっ迫時に電力を安定的に確保するため、水素等を活用した分散型発電設備を整備

水素で発電する分散型発電設備



FC換装型RTG



ディーゼルエンジンをFCへと換装し、水素を燃料とすることが可能

円滑な物流の実現やグリーン物流の促進により、 トラック輸送等に伴うCO₂排出量を削減

- **ふ頭の新規整備や再編整備の推進**
 - ・ Y3 整備や既存ふ頭の再編整備を推進し、コンテナふ頭を機能強化
- **荷役や物流におけるICT技術の活用**
 - ・ CONPASを活用したコンテナ搬出入予約制を全てのコンテナターミナルに導入
 - ・ 荷役機械の遠隔操作化を促進
- **モーダルシフト等の促進**
 - ・ トラック輸送を船舶や鉄道による輸送へ転換促進

荷役や物流におけるICT技術の活用



モーダルシフトの促進
(船舶・鉄道輸送への転換)



使用エネルギーのグリーン化や 省エネ化を促進

- **使用エネルギーのグリーン化**
 - ・ 令和6年4月に全てのコンテナふ頭に再生可能エネルギー由来のグリーン電力を導入
 - ・ 上屋や臨港道路を活用し、太陽光発電を増設
 - ・ 停泊中の船舶からのCO₂排出を削減するため、公共ふ頭等において陸上電気供給設備を整備
- **環境負荷軽減に向けた事業活動の見直し**
 - ・ 港湾施設、倉庫等の省エネ化、脱炭素化に向けた車両・設備の更新や業務の見直しを促進

上屋等を活用した太陽光発電



FC自動車やEVTトラック等の活用



新海面処分場の整備



- 主な工事内容**
- ・護岸ケーソン据付工事
 - ・護岸遮水・裏埋工事
 - ・しゅんせつ土砂仮置場整備工事
 - ・しゅんせつ土砂送泥工事
 - ・しゅんせつ土砂有効利用工事

**A～Eブロック
(管理型ブロック)**

- 廃棄物・しゅんせつ土を主体に埋立てるブロック

**F・Gブロック
(安定型ブロック)**

- しゅんせつ土を主体に埋立てるブロック

凡 例

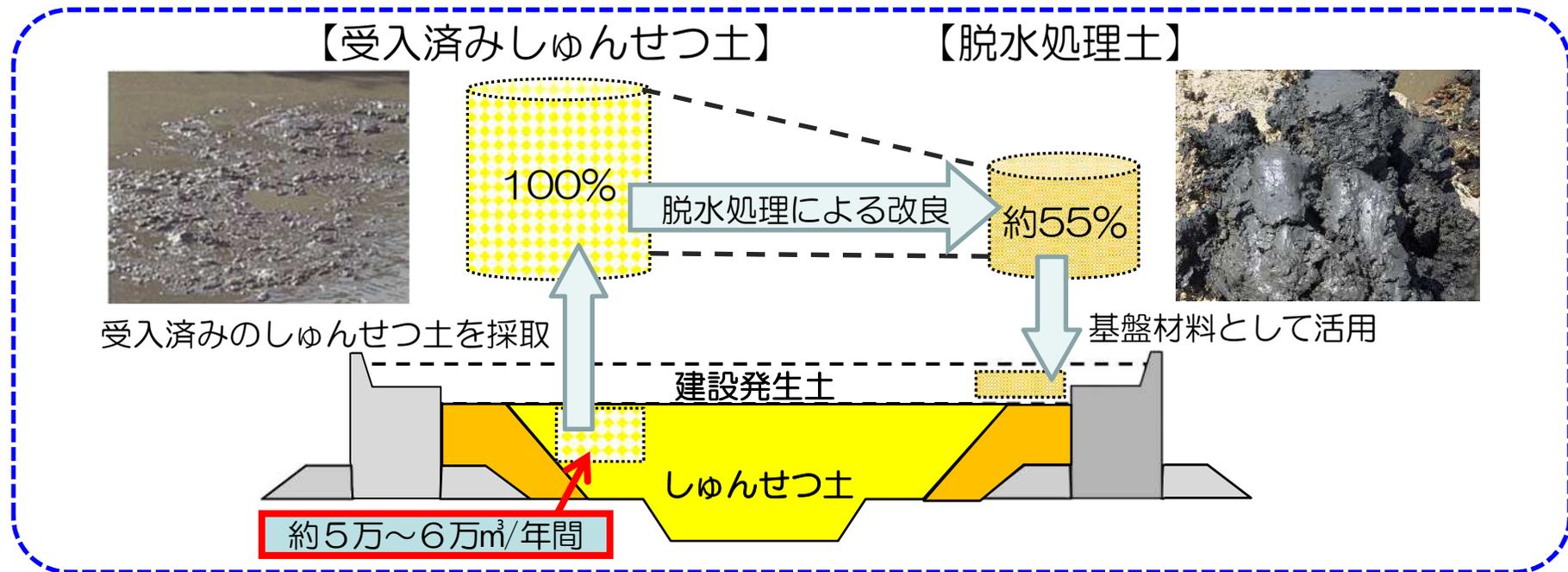
- 護岸建設中
- 計画護岸

令和3年(2021年)1月撮影

しゅんせつ土の有効利用

■ 概要

受入済のしゅんせつ土を掘り返し、脱水処理することにより、固形化し、基盤材料などの土木材料として有効利用することにより、掘り返したしゅんせつ土と同量の容量増大を図る。



■ 脱水機外観



汚泥しゅんせつ

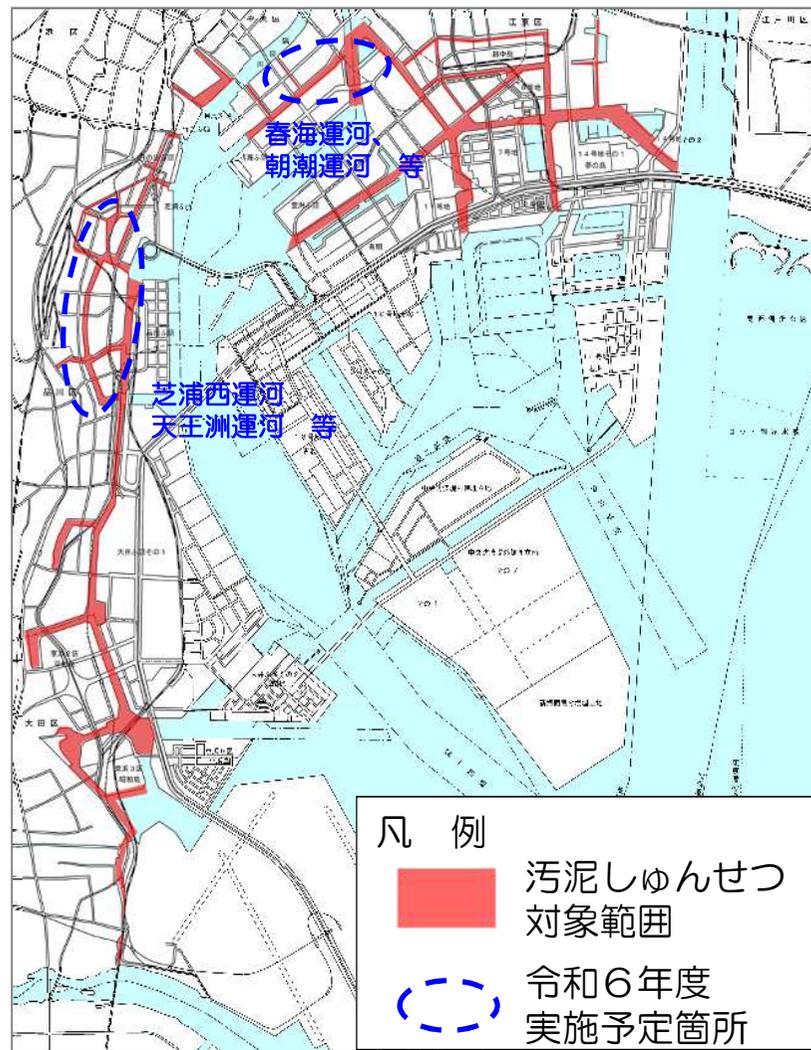
有機汚泥の度合いを表すものとして、底質の全窒素、全りん、COD、含水比の4項目の分析を行い、含有量別に評価点をつけ、合計が8以上のものを除去対象としている。

底泥評価基準

| T-N (mg/g) | T-P (mg/g) | COD (mg/g) | 含水比 (%) | 評価点 | 判定 |
|---------------|----------------------|---------------|------------|-----|-------------------------|
| 0.99 以下* | 0.64 以下** 0.65 以上 | 12.8 以下* | 200未満 | 0 | ↑ 合計点が 8以上で 除去 |
| 1.00 以上 | 0.74 〃 0.82 〃 | 12.9 以上 | | 1 | |
| | 0.91 〃 | 19.9 〃 | | 2 | |
| 1.01 〃 | 0.99 〃 | 26.6 〃 | | 3 | |
| 1.34 〃 | 1.07 〃 | 33.2 〃 | | 4 | |
| 1.68 〃 | 1.16 〃 | 39.9 〃 | | 5 | ↓ 除去 |
| 2.02 〃 | 1.25 〃 | 46.5 〃 | | 6 | |
| 2.35 〃 | | 53.2 〃 | 200以上 | 7 | |
| | | | | 8 | |



～施工状況～



これまでの実績（昭和47年～令和5年度累計）
約461万m³（10tダンプ約83万台分）

東京港の橋梁・トンネル長寿命化対策

長寿命化とは

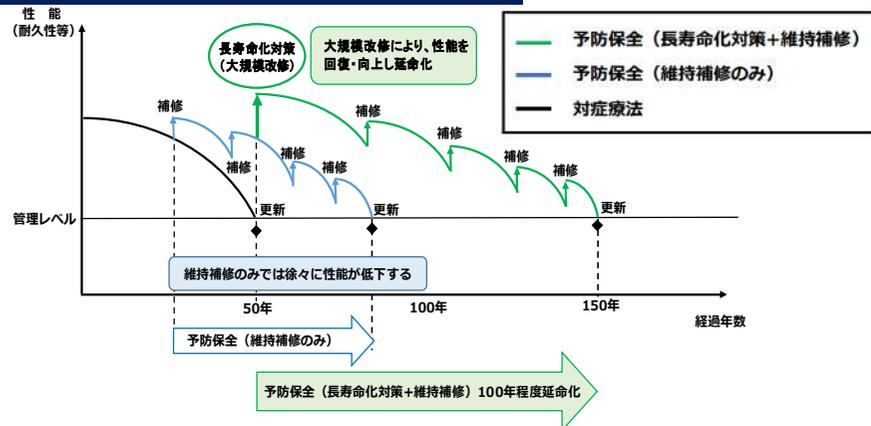
【背景】

- 東京港の港湾施設等は、高度経済成長期までに集中的に整備されたものが多く、建設後50年程度経過する施設が増加。
- 予防保全型の管理により計画的に施設の維持補修を行っているが、施設の高齢化は確実に進行し、維持補修のみでは徐々に性能が低下し、いずれは寿命を迎え施設の更新が必要。
- 道路ネットワークとして機能している橋梁とトンネルの更新は、交通渋滞による社会的損失が大きく、膨大な事業費が短期間に発生。

「東京港橋梁・トンネル長寿命化計画」を策定 (令和3年9月)

「長寿命化対策」として、施設の大規模改修を行い性能を回復・向上させ、その後も点検や維持補修を適切に行うことで、更なる延命化（100年程度の延命を目指す）を図る。

長寿命化対策の概念

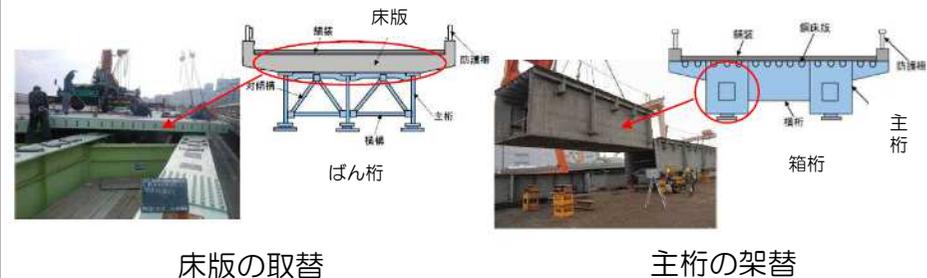


長寿命化対象位置図

※国直轄施設等を除く



長寿命化対策のイメージ





ご清聴ありがとうございました。