

大井コンテナふ頭の将来像（2035年度）

世界トップクラスの効率性とサステナビリティを備えたコンテナターミナルへとバージョンアップ

- コンテナターミナルを拡張し、処理能力を約1.4倍に向上
(240 万TEU → 330 万TEU)

- コンテナターミナルから排出されるCO₂を9割以上削減
(2020年度比：約 26,100 トン → 約 300 トン)

ASCをはじめとする最先端荷役機械等の導入
▶ 外来トレーラーと構内トレーラーの動線を分離し、
安全性を確保するとともに、高効率のターミナル配置を実現



出典:Kalmar HP
※写真はASC



出典:名古屋港管理組合 HP
※写真はAGV



出典:日野自動車株 HP
※写真は運転支援トレーラー

コンテナふ頭の一部分壁を増深
(-15m → -16m)

- ▶ 世界標準の大型コンテナ船(150,000DWT級)
の受入れに対応

AIを活用したターミナル
オペレーション

- ▶ 荷役作業等をAIが最適化し、
貨物の搬出入時間を短縮

共同ゲートの設置
車両待機場の再配置
▶ トラックのアクセスを改善

コンテナターミナルの一体運営

- ▶ 外航コンテナ船と内航船等との間の
円滑な接続・積替えを実現

コンテナ搬出入予約制(完全予約)

- ▶ 交通混雑の解消や予約情報等の活用により荷役作業を効率化

Cyberportによる港湾物流手続の完全デジタル化 等

- ▶ 完全デジタル化により効率的で利便性の高いターミナルを構築

荷役機械の脱炭素化

- ▶ 荷役機械の電動化とグリーン電力の
活用により、CO₂を削減

再生可能エネルギーの利用拡大

- ▶ 太陽光で発電した電力を活用し、
環境負荷を軽減



出典:東京港埠頭株 HP