第2章　東京港と港湾管理者

第1節　概　説…… 43

第2節　東京港における行為の規制等…… 46

第２章　東京港と港湾管理者

第１節　概　　説

１　港湾管理者

〔港湾経営部経営課〕

昭和25年に港湾法が制定され、港湾管理者の制度が確立された。この港湾管理者とは、同法に基づき港湾の開発、利用及び管理に関する責任を負い、それに必要な業務を遂行する者とされている。同法が制定される以前は、国、地方公共団体及び私企業の三者が港湾の管理を行っていたものであるが、同法により港湾にはひとつの港湾管理者しか存在することができず、その港湾管理者は地方公共団体の意志に基づき設立することができるものとされ、明治以来の我が国の港湾行政を統一化したものとして画期的なものであった。

これにより、昭和26年11月１日から都が東京港の港湾管理者となり、その整備管理にあたっている。

また、東京港は、昭和26年９月22日に外国貿易の増進上、特に重要な港湾として、「特定重要港湾」に定められていたが、平成23年4月1日に同法における港湾の種類が改正されたことに伴い、京浜港（東京、横浜、川崎）として、阪神港（大阪、神戸）とともに「国際戦略港湾」に定められた。

全国の港湾数一覧表

令和８年４月１日現在

区分	総数	港湾管理者					都道府県知事
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合	計	
国際戦略港湾	5	1	4	0	0	5	—
国際拠点港湾	18	11	4	0	3	18	—
重要港湾	102	82	16	1	3	102	—
（うち避難港）	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)	—
地方港湾	807	504	303	0	0	807	—
（うち避難港）	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)	—
計	932	598	327	1	6	932	—
56条港湾	61	—	—	—	—	—	61
合計	993	598	327	1	6	932	61

資料：国土交通省港湾局

港湾管理者は、港湾法の定めるところにより、港湾区域を定め、港湾計画を作成し、港湾施設を整備し、港湾区域・港湾施設を良好な状態に維持管理することのほか様々な業務を行うこととしている。

港湾の管理運営に当たっては、まず公共性、公平性の確保が第一に考えられている。これは、港湾施設が公共・公用の施設であり、その整備・管理には公共資金が投下されていること及び港湾が特定者のみに利用されるのではなく、そこで取り扱われる貨物が、背後圏の多くの人々の生活に密接な関係を有していること等に基づくものである。

たとえば、係留施設は先船優先を原則としており、上屋、野積場等の荷さばき施設は公募方式が原則となっている。

一方、港湾管理上、施設を効率的に運営することも重要であるので、物資別の専門ふ頭を整備したり、係留施設の物資別及び航路別の優先使用を認めたりしている。

2　東京港の港湾区域　〔港湾整備部計画課・港湾経営部経営課〕

港湾区域とは、経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の水域として、港湾法に基づいて港湾管理者が国土交通大臣又は都道府県知事から認可を受けた水域である。港則法に基づく港の区域の定めのあるものについては、原則としてその区域を越えないものでなければならない。

港湾区域が設定されることにより、港湾法第12条に定められた業務を港湾管理者が実施すべき水域の範囲が画されることとなる。また、入港料を徴収する際に、船舶が入港したか否かは港湾区域に入ったか否かで決定される。

東京港の港湾区域は、都が港湾管理者になったことに伴って昭和26年11月に運輸大臣の認可を受けた。その後、埋立地の造成など情勢の変化に応じて昭和40年11月24日に運輸大臣の認可を受けて別図のとおり港湾区域が変更された。

なお、第三航路の拡張や廃棄物処分場整備に伴う港湾区域の変更については、関係機関との調整が継続している。

3　港則法上の東京港　〔港湾経営部経営課〕

港則法は、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることを目的としており、航路及び航法、入出港の届出、危険物の取扱い、水路の保全、灯火等について定めている。

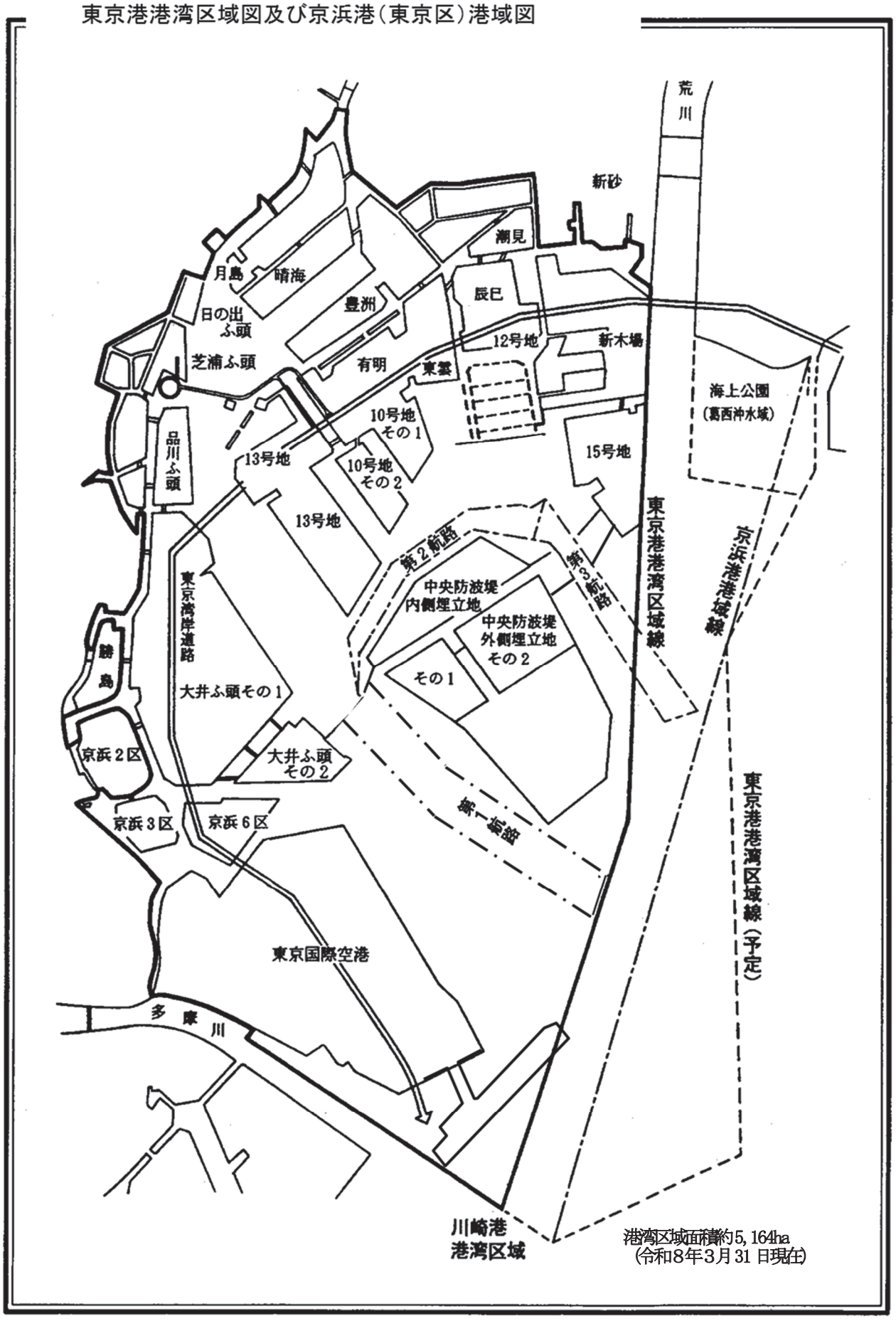
同法が適用される港及びその区域は政令で定められており、「京浜港東京区」が同法上の東京港である。京浜港東京区はさらに第１区から第４区に区分され、停泊すべき船舶が定められている。

また、京浜港は、大型の船が出入できる港又は外国船舶が常時出入する港として、同法による「特定港」にも指定されている。特定港には※港長がおかれ、船舶の交通の安全等に関する各種規制が行われる。

なお、港湾法上の東京港の港湾区域と同法上の京浜港東京区とは一致していない。

※港長は、海上保安庁長官が海上保安官の中から任命し、海上保安庁長官の指揮監督を受け、港則に関する法令に規定する事務を掌る（海上保安庁法第21条）。

東京港港湾区域図及び京浜港（東京区）港域図



第２節　東京港における行為の規制等

〔港湾経営部経営課〕

港湾管理者は、港湾隣接地域内の構築物の規制、水域占用の許可等を行い、港湾の開発、利用又は保全に著しく支障を与えるおそれのある行為を規制することとなっている。また、臨港地区の分区内における構築物の規制、埋立免許事務を行うこととなっている。

海岸管理者は、海岸保全区域内において、海岸保全に支障のある行為等を規制することとなっている。

１　港湾隣接地域

港湾区域（水域）を保全し、水域にある港湾施設を維持し、港湾の背後地を保全するためには、積極的に護岸、防潮堤等の施設を建設するとともに、保全に支障のある行為を規制するという措置を執ることが必要である。

このため、港湾法では、港湾区域に隣接する地域で100m以内の必要最小限度の区域を、港湾隣接地域として港湾管理者が指定し、護岸等の水際線から20m以内の地域において行う構築物の建設又は改築、公共空地における占用、土砂の採取、その他港湾の開発、利用又は保全に著しく支障を与えるおそれのある行為等を規制することとしている。

構築物の建設の規制については、港湾管理者が指定する護岸、堤防、岸壁、桟橋又は物揚場の水際線から20m（15m等の地域もある。）以内の陸域において建設する構築物で、載荷重が１㎡につき、護岸は0.5トン以上、堤防は2.0トン以上、桟橋は1.3トン以上、岸壁は4.0トン以上、物揚場は1.0トン以上となる場合、港湾管理者の許可を受けなければならないとしている。

２　臨港地区及び分区

臨港地区とは、都市計画法の規定により臨港地区として定められた地区又は港湾法の規定により港湾管理者が定めた地区をいう。

臨港地区の指定によって、港湾法上次のような範囲を画することになる。

(1) 港湾管理者が行うことができる一定の業務の地域的な範囲

(2) 工場等の新設又は増設等についての届出を行う必要のある地域的な範囲

(3) 構築物の建設等の制限を行うことができる地域的な範囲

(4) 港湾施設となるか否かの地域的な範囲

(5) 港湾環境整備負担金を負担させることができる地域的な範囲

港湾管理者は、臨港地区内に分区を指定し、各分区の目的を著しく阻害する構築物の建設等を制限することができる。

東京港では、「東京都臨港地区内の分区における構築物に関する条例」（昭41.５施行）によって、次の７分区を定め、港湾の管理運営上支障のある構築物を制限し、港湾機能の増進を図っている。

①　商　　港　　区　旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域

②　特殊物資港区　石炭、鉱石その他大量ばら積を通例とする物資又は鉄鋼など大量単一の貨物を取り扱わせることを目的とする区域

③　工 業 港 区　工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域

④　漁　　港　　区　水産物を取り扱わせ、又は漁船の出漁の準備を行わせることを目的とする区域

⑤　保 安 港 区　石油類等の危険物を取り扱わせることを目的とする区域

⑥　マリーナ港区　スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット等の利便に供することを目的とする区域

⑦　修景厚生港区　港の景観を整備するとともに、港湾関係者の厚生の増進を図ることを目的とする区域

東京港の臨港地区の面積は、次表のとおりである。

臨港地区分区別面積

令和８年８月１日現在

区　分		面　積（ha）
臨　港　地　区		1,257.1
	商　　港　　区	782.2
	特殊物資港区	127.5
	工 業 港 区	43.4
	漁　　港　　区	22.6
	保 安 港 区	6.3
	マリーナ港区	9.7
	修景厚生港区	116.0
	分区指定なし	149.4

3　公有水面の管理

東京港の港湾区域（水域）のうち、航路、泊地等の港湾施設として管理される区域を除いた公有水面については、水際の倉庫業者、港運業者が船着場をつくるため一定の水域を必要とする場合等に、港湾の開発と管理運営への影響等について審査・検討のうえ、その占用を許可している（港湾法第37条第１項）。

なお、占用料については「東京都港湾区域及び港湾隣接地域占用料等徴収条例」に定めている。また、この許可等に係る諸条件の遵守の指導・監視や無許可占用その他の水域における不法行為の規制のため、監視艇等により日常的に港内巡視を行っている。

4　埋立免許事務

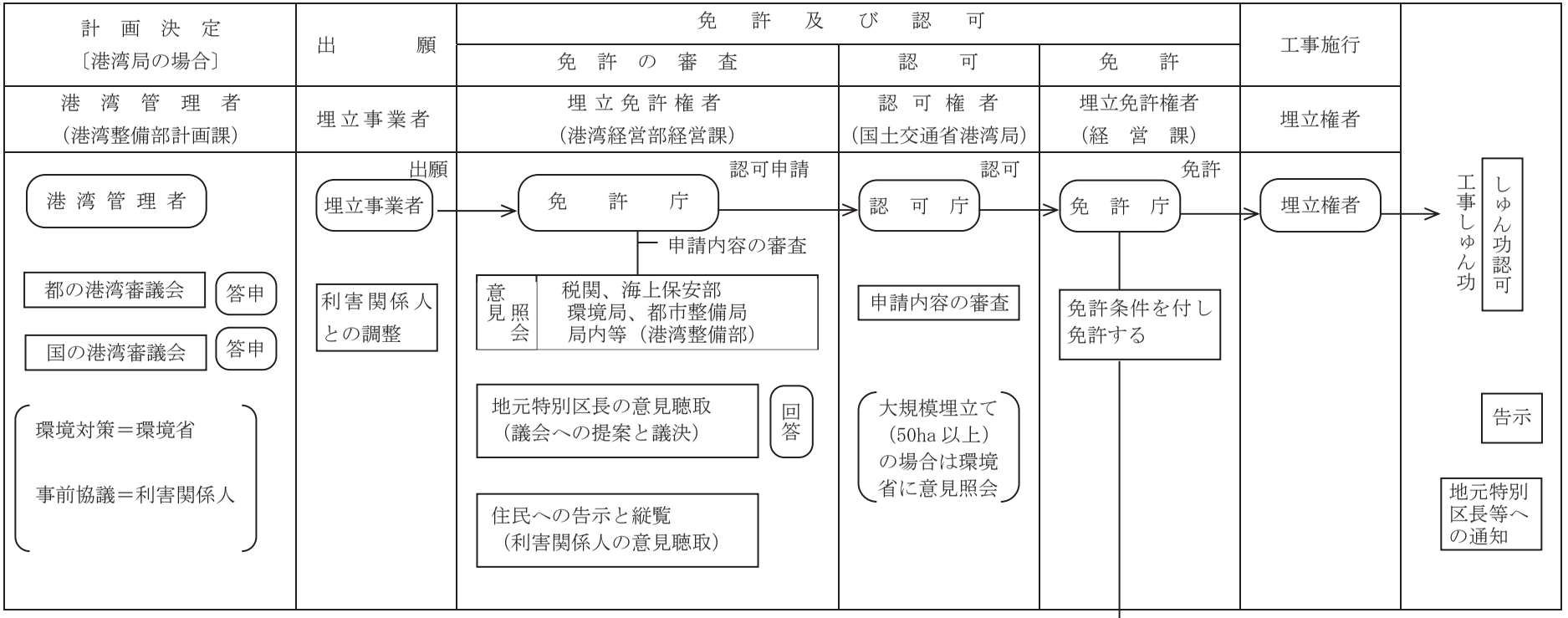
公有水面の埋立てを行い、土地を造成し、所有権を取得しようとする者は、公有水面埋立法に基づく埋立免許を受け、その免許条件に従い指定期限までに工事に着手し、しゅん功し、しゅん功の認可を受けなければならない。

埋立てとは自然現象でなく、人の行為によって一定の水面に土砂・岩石等を投入し、陸地を形成する行為をいう。

なお、桟橋・防波堤などの建設は、陸地を形成することを目的としない工作物の設置であって、埋立てではない（ふ頭の桟橋部分、中央防波堤は水面上に設置されている工作物である。）。

現在の埋立免許事務手続は、次表のとおりである。

埋 立 免 許 事 務 手 続



免許条件どおりしゅん功できない場合、右記により許可申請が必要となる。

1	用途の変更	住宅施設用地を交通施設用地とするなど
2	区域の縮少	免許された区域を縮少する場合
3	設計概要変更	構造上の変更をする場合
4	期間伸長	しゅん功期限がきてもしゅん功の見込みのないもの
5	区域分割	同一埋立免許区域内でしゅん功期限を異にしてしゅん功させる場合の手続

（用途の変更の許可は、上記手続に準じて行う。）

5　海岸保全区域

海岸を防護し、ひいては国土を保全するためには、海岸保全施設を整備していくとともに、海岸保全に支障のある行為等を規制していく必要がある。

海岸法は、この目的を達成するため、陸地においては満潮時の水際線から、水面においては干潮時の水際線からそれぞれ50mをこえない範囲の必要最小限度の区域を海岸保全区域に指定し、海岸保全施設以外の施設等の新設又は改築、海岸保全施設以外の施設等による占用及び土石の採取その他海岸の保全に著しい支障を及ぼすおそれのある行為を規制する権限を海岸管理者に与えている。

東京港においては、現在概ね陸域側では15m～20m、水域側では10mの区域を指定しており、海岸保全区域において、載荷重が１㎡につき10トンを超える施設等の新設等、盛土又は一定の深さを超える土地の掘削等を行う場合は、海岸管理者の許可を受けなければならない。

なお、海岸保全区域が港湾隣接地域と重複して指定されている区域では、港湾法の規定に基づく許可を受けている行為については、海岸法の許可は不要である（海岸法第10条）。