第4章　港湾施設の整備

第１節　港湾施設整備の概況 …… 57

第２節　港湾施設の整備状況 …… 59

第３節　ふ頭再開発計画 …… 63

第４章　港湾施設の整備

第１節　港湾施設整備の概況

１　整備の概要

〔港湾整備部計画課〕

(1) 東京港へのあゆみ

近代的な東京港の整備は、明治39年12月に、東京市が着工した「第１期隅田川口改良工事」からである。この工事は、500トン級船舶の入港停泊を目標とし、総工費251万円を投じて、永代橋下流から台場外側の航路入口までを水深－3.6mにしゅんせつして、明治44年７月にしゅん功した。

以来、明治44年７月から大正６年３月にいたる第２期工事、大正11年４月から昭和10年にいたる第３期工事（昭和５年からは東京港修築事業を並行して実施）により、昭和16年５月20日の開港時には、日の出、芝浦、竹芝ふ頭が完成し、3,000トンから6,000トン級の貨物船が、15隻係留可能となった。また、日の出ふ頭上屋、道路、臨港鉄道（汐留～芝浦）などの背後施設も整備された。

(2) 戦後の復興と発展期

第二次世界大戦後、東京都は東京港の本格的な整備にかかり、昭和24年から28年まで、第１次東京港修築５ヵ年計画を実施し、戦争のために荒廃した航路泊地の整備を図るとともに、新たに豊洲石炭ふ頭の建設に全力を注ぎ、昭和25年11月には一部の供用を開始した。さらに豊洲ふ頭の全面的な供用を急ぐ一方、昭和27年３月には晴海ふ頭の整備に着手した。引き続き晴海、品川ふ頭などの完成を目指して、昭和29年から第２次計画を実施してきたが、昭和31年、検討中であった昭和40年度を目標年次とする「東京港港湾計画」を策定し、以後、この計画に基づいて建設が進められ、昭和35年には、航路も幅員200m、水深－10mとなり、晴海、豊洲、芝浦各ふ頭の整備も進んだ。しかし、著しい港勢の伸長により、昭和35年の東京港の取扱貨物量は、当初の目標年次取扱貨物量であった1,400万トンを大きく上回る2,100万トンにのぼった。

このような状況のもとに、昭和36年３月には、従来の計画を抜本的に改訂し、目標年次である昭和45年の推定貨物取扱量4,750万トンと想定した「東京港改訂港湾計画」を策定した。また一方では、港湾整備緊急措置法による国の港湾整備５箇年計画（昭和36年～昭和41年）が発足し、事業が実施されることとなった。昭和39年には、船客待合所の建設を最後に晴海ふ頭が完成し、品川ふ頭の供用も開始した。また、防波堤の建設と泊地しゅんせつにも着手した。

しかし、昭和39年には、年間取扱貨物量が3,000万トンの大台を越すに至り、これに対処するため昭和41年3月、「東京港第２次改訂港湾計画」（昭和41年～昭和50年）を策定し、この計画に基づいて、内外貿雑貨ふ頭の整備を行い、品川ふ頭（内貿３バース、外貿６バース）、13号地内貿製材・建材ふ頭（10バース）、10号地内貿雑貨ふ頭（24バース）等を完成し、それぞれ供用を開始した。

(3) 輸送革新への対応と安定成長期

一方、コンテナ、フェリー、その他の専用船による新しい輸送方式が急速に進展し、これらに対処するため、貨物を特定して扱う専門ふ頭の要請が強まってきた。このため、従来の公共ふ頭にかわり、民間資金を活用してふ頭の整備を行う方式が導入された。

コンテナについては、当初この方式が間にあわず、都が品川重量物ふ頭を緊急に整備して対応したが、その後京浜外貿埠頭公団が設立され、昭和46年から昭和50年にかけて大井コンテナふ頭８バースが整備された。

フェリーについては、東京港フェリー埠頭公社により昭和49年から昭和52年にかけて、10号地その２にフェリーふ頭４バースが整備された。

また、その他の専門ふ頭については、特別整備事業として、昭和47年から昭和49年に大井ふ頭その１に水産物ふ頭２バース、昭和47年から昭和52年に15号地に木材ふ頭３バースの２つの物資別専門ふ頭を整備し、流通の合理化に寄与している。

この間、昭和48年秋の石油ショック以来の景気の後退や、これに伴う貨物量の伸びの鈍化等、東京港をめぐる情勢は厳しく、第２次改訂港湾計画で定めた港湾施設の整備計画について、全面的な見直しが必要となった。

このような情勢のもと、昭和51年、東京港第３次改訂港湾計画（昭和51年～昭和55年）を策定し、港湾における物流の質的変化にも対応しうるよう、東京港の整備を進めることとした。以降、品川ふ頭に荷役機械を整備したのをはじめ、10号地その２ふ頭に上屋を、各ふ頭に野積場を整備した。また、７号地及び13号地に小型船だまりを整備したが、貨物量の伸びの鈍化、財政の悪化等により、係留施設としては、大井ふ頭その２に建材ふ頭を３バース整備するに留まった。

東京港第４次改訂港湾計画（昭和56年～平成２年）は、第３次改訂港湾計画の計画期間が最終年次を迎え、東京港をめぐる経済的、社会的情勢が変化しつつあったため、昭和56年に策定された。その後、我が国経済の安定成長への移行をはじめ、産業・貿易構造の変化、国際化や情報化の急速な進展など、東京港を取りまく諸情勢の大きな変化に適切に対応できるよう、昭和63年５月に、東京港第５次改訂港湾計画（昭和63年～平成７年）、平成９年１月に東京港第６次改訂港湾計画（平成９年～平成17年）、平成17年12月に東京港第７次改訂港湾計画（平成18年～平成27年）を策定し、東京港の整備を進めてきた。

(4) 今後の港湾整備

東京港は国際貿易港として、また、国内拠点港として、首都圏の生活と産業を支える重要な役割を担っている。また同時に、東京港の海域や埋立地は、臨海副都心における交流拠点の形成、人々に憩いをもたらす海上公園や都市の骨格を成す交通インフラの整備など、東京のまちづくりを支える場としても多様な役割を果たしている。

しかし、国際的な産業・貿易構造の変化、我が国における急速な高齢化の進展、環境問題の深刻化など東京港を取り巻く社会情勢は大きく変化しており、物流サービスの向上や人びとの交流の活性化、環境との共生、安全の確保など、新たな要請に応えていくことが強く求められている。

このような情勢に対応するため、平成 26 年９月開催の東京都港湾審議会の議を経て、目標年次を平成 30 年代後半（概ね 10 年後）とする「東京港第８次改訂港湾計画」（平成 26 年 12 月公示）を策定した。今後は、これに基づき港湾整備を進めていく。

一方、既存の港湾施設は老朽化が進展しており、将来一斉に更新時期を迎えることが想定される。このため、「東京港港湾施設等予防保全基本計画」（平成24年３月策定）に基づき、適切に維持管理を行い、施設の延命化を図るとともに、ライフサイクルコストの低減を推進する。

第２節　港湾施設の整備状況

東京港の港湾施設は、「東京港港湾計画」に基づいて整備を進めている。主要施設の整備状況は、次のとおりである。

１　主な係留施設の整備状況

〔港湾整備部計画課〕

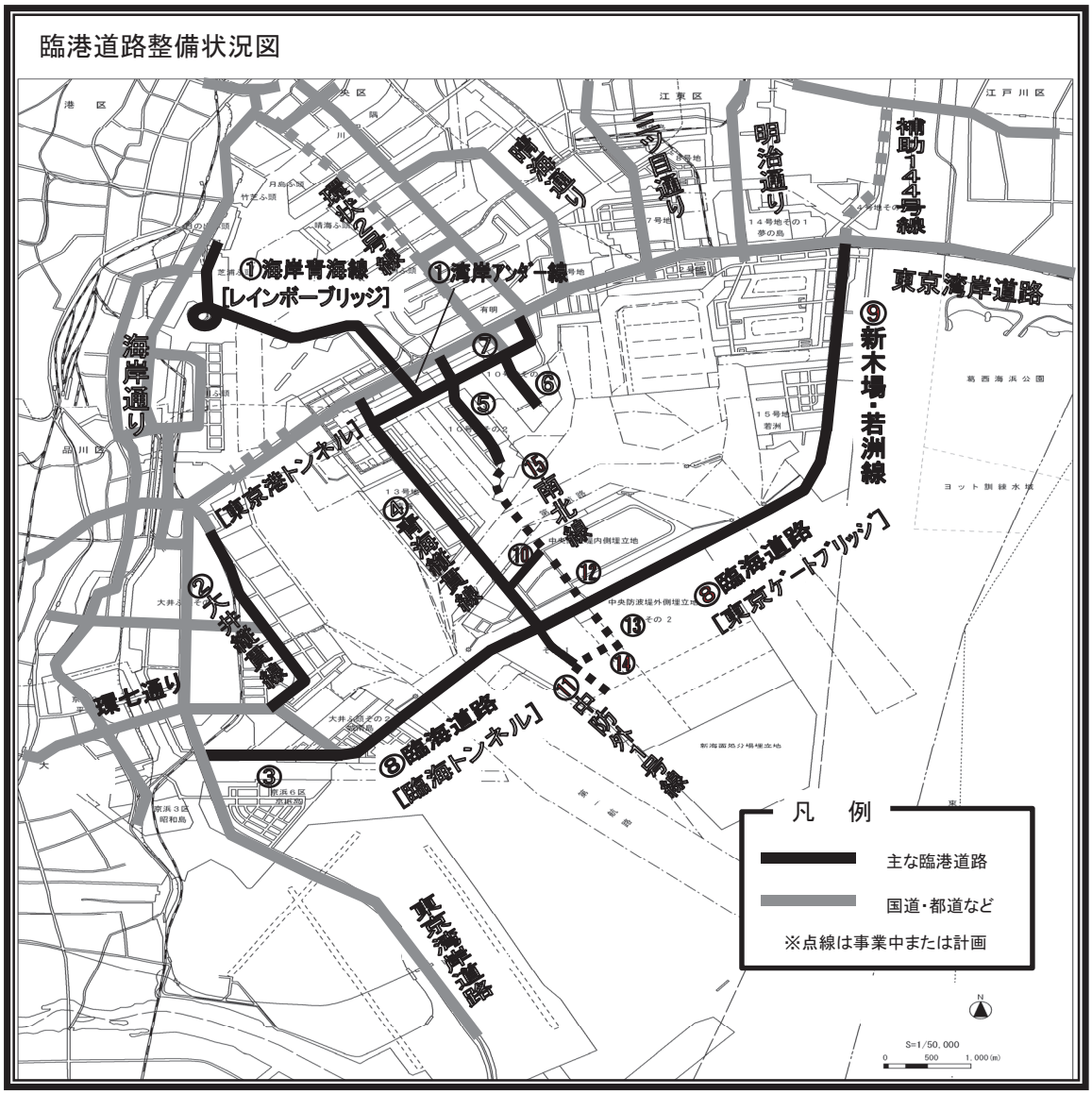
	ふ頭名	図面番号	港湾計画			整備状況(既設)			備考
			水深	延長	バース数	水深	延長	バース数	
外貿コンテナふ頭	大井コンテナ	1	−15〜−16m	2,754m	8	−15m	2,354m	7	
	青海コンテナ	2	−15〜−16m −15m −13m	700m 350m 520m	2 1 2	−15m −13m	1.050m 520m	3 2	
	品川コンテナ	3	−11m	550m	2	−10m	555m	3	
	中央防波堤外側コンテナ	4	−16〜−16.5m −15〜−16m −11m	400m 400m 230m	1 1 1				事業中
内貿ユニットロードふ頭 フェリーふ頭	品川ユニットロード	5	−8.5m	856m	4	−8.5m	460m	2	事業中（2ﾊﾞｰｽ完了）
	10号地その２（西）ユニットロード	6	−9m	1,380m	6	−7.5m	1,500m	11	
	中央防波堤内側ユニットロード	7	−9m	460m	2	−9m	460m	2	
	10号地その２フェリー（多目的）（東）	8	−8.5m	260m	1	−7.5m	411m	2	
	10号地その２フェリー（多目的）（南）	9	−8.5m	270m	1				事業中
外貿在来ふ頭	大井食品	10	−12m −11m	225m 380m	1 2	−12m −11m	230m 380m	1 2	
	お台場ライナー	11	−10m	1,800m	9	−10m	1,800m	9	
	中央防波堤内側ばら物	12	−12m	240m	1	−12m	240m	1	
内貿在来ふ頭	芝浦内貿雑貨	13	−7.5m −5.5m	780m 90m	6 1	−7.5m −5.5m	780m 165m	6 1	
	10号地その２（東）内貿雑貨	14	−5m	920m	13	−5m	920m	13	
	辰巳内貿雑貨	15	−5m	1,040m	13	−5m	1,040m	13	
	10号地その１西側多目的	16	−7.5m	180m	1	−7.5m	180m	1	
	大井その２建材	17	−5m	440m	6	−5m	280m	4	
	若洲建材・製材	18	−5.5m	370m	4	−5.5m	370m	4	
	大井その２建設発生土	19	−7.5m	130m	1	−7.5m	160m	1	
	中央防波堤内側建設発生土	20	−7.5m	160m	1	−7.5m	130m	1	
旅客船ふ頭	晴海客船	21	−10m	225m	1	−10m	225m	1	
	竹芝貨客船	22	−7.5m	465m	3	−7.5m	465m	3	
	13号地新客船	23	−11.5m	680m	2				事業中

係留施設整備計画位置図

2 主な臨港道路の整備状況

〔港湾整備部計画課〕

路線名	図面番号	区間	車線数	備考
海岸青海線，湾岸ｱﾝﾀﾞｰ線	1	日の出ふ頭 ～ 国道357号 ～青海・有明南連絡線	4	既設
大井縦貫線	2	大井北部陸橋東詰 ～ 環状七号線	6	既設
城南島・大井1号線	3	国道357号 ～ 東京港臨海道路	6	既設
青海縦貫線	4	国道357号 ～ 東京港臨海道路	4～6	既設
有明ふ頭連絡線，有明2号線	5	国道357号 ～ 青海・有明南連絡線 ～ 南北線	6	既設
有明南縦貫線	6	青海・有明南連絡線 ～ 10号地その1埋立地	6	既設
青海・有明南連絡線	7	青海縦貫線 ～ 国道357号	6	既設
東京港臨海道路	8	城南島・大井1号線～新木場・若洲線	4～6	既設
新木場・若洲線	9	国道357号 ～ 東京港臨海道路	6	既設
中防内1号線	10	青海縦貫線 ～ 中防内5号線	4	既設
中防外1号線	11	東京港臨海道路 ～ 新海面処分場埋立地	6	事業中
中防内5号線	12	東京港臨海道路 ～ 中防内1号線	4	事業中
中防外5号線	13	東京港臨海道路 ～ 中防外3号線	4	事業中
中防外3号線	14	中防外1号線 ～ 中防外5号線	4	事業中
臨港道路南北線	15	有明ふ頭連絡線 ～ 中防内5号線	4	事業中



3　平成29年度の整備内容　〔港湾整備部計画課・港湾経営部経営課〕

(1) 係留施設

ア　東京港の国際競争力を強化し、国際基幹航路及びアジア航路の維持拡大を図るため、中央防波堤外側コンテナふ頭の整備を行う。

イ　大型クルーズ客船の今後の需要増加に対応するため、13号地に新客船ふ頭の整備を行う。

ウ　内航海運における貨物のユニット化や船舶の大型化に対応するため、品川ユニットロードふ頭の整備を行う。

(2) 臨港交通施設

中央防波堤地区における交通需要の増大に対応するため、臨港道路南北線及び接続道路の整備を行う。

(3) 港湾機能施設

10号地その２ふ頭において、新上屋の整備を行う。

第３節　ふ頭再開発計画

１　竹芝・日の出・芝浦地区　〔港湾整備部計画課〕

⑴ 計画の概要等

竹芝・日の出ふ頭は老朽化が著しく、利用船舶の変化に合わせ、機能的にもその改善が求められていたため地先水面を埋め立て、近代的なふ頭施設と都民が港に親しみ、かつ、周辺市街地の活性化に寄与する都市機能施設とを一体的に整備することを計画した。現在竹芝ふ頭の整備は完了している。

一方、芝浦ふ頭は、現在の日の出ふ頭の港湾機能を移転させ、内貿雑貨ふ頭として再開発する計画である。

各ふ頭の施設計画及び土地利用計画等は、下表のとおりである。

	竹芝ふ頭	日の出ふ頭	芝浦ふ頭
計画面積	5.7ha	11.9ha	19.3ha
土地利用計画	ふ頭用地　3.0ha 交流厚生用地　2.7ha 緑地　0.8ha 計　6.5ha	ふ頭用地　3.6ha 交流厚生用地　6.1ha 緑地　2.2ha 計　11.9ha	ふ頭用地　13.6ha 港湾関連用地　3.2ha 緑地　2.5ha 計　19.3ha
主な施設	・客船ターミナル、上屋等 ・海上公園等 ・業務・商業施設等	・客船ターミナル、上屋等 ・海上公園等 ・業務・商業施設等	・上屋、野積場等 ・海上公園等
整備状況	平成７年８月に全ての施設が完成	未着手	合築上屋は１～３号まで完成。４号については未着手

⑵ 日の出ふ頭再開発の事業について

大正14年に建設された日の出ふ頭は、東京港で最も古く、施設の老朽化が著しい。また都心に近いため、その背後地は都市化が進んでいる。このため、ふ頭施設の更新と都民に親しまれるウォーターフロントの整備が必要とされている。また、岸壁については、大規模地震対策施設として計画している。

⑶ 芝浦ふ頭再開発の事業について

平成６年度に、岸壁、護岸と埋立整備が竣工した。また、レインボーブリッジアンカレッジ周辺には公園整備を予定している。上屋については、１・２・３号は供用中、４号の整備スケジュールは未定である。

２　豊洲・晴海地区

豊洲・晴海地区は、港湾施設の老朽化やエネルギー関連施設の機能停止及び周辺の市街地化に伴い、港湾物流施設を沖海側の埋立地に移転・再配置し、その跡地を含め地域全体において住宅、業務、商業及び文化・レクリエーション等の諸機能が複合された市街地として、再開発を推進することとし、基本的な考え方として①職住近接の都市型居住のまちの形成、②業務・商業、居住、文化などが調和した複合市街地の形成、③水辺の魅力を生かした文化と交流のまちの形成を開発目標として定めている。