

事業概要

平成24年版

 東京都港湾局



目 次

I 総 説

第1章 総 説	1
第1節 局事業の概説	3
1 東京港に関する局の事務事業	3
2 島しょの港湾、漁港、空港及び海岸に関する局の事務事業	5
第2節 組織、事務分掌	6
1 組 織	6
2 事務分掌	10
第3節 港湾関係法制	17
1 港湾法	17
2 公有水面埋立法	20
3 海岸法	20
4 漁港漁場整備法	20
5 国際船舶・港湾保安法	21
6 その他	21
7 港湾行政関係法令一覧	22
8 港湾局関係法制概要	23
第4節 予 算	25
1 会計区分	25
2 平成24年度予算	25

II 東京港の経営と整備

第2章 東京港と港湾管理者	35
第1節 概 説	37
1 港湾管理者	37
2 東京港の港湾区域	38
3 港則法上の東京港	38
第2節 東京港における行為の規制等	40
1 港湾隣接地域	40
2 臨港地区及び分区	40
3 公有水面の管理	41
4 埋立免許事務	41
5 海岸保全区域	43
第3章 東京港の港湾計画等の策定	45
第1節 港湾計画の系譜	47



目次

第2節	東京港第7次改訂港湾計画（東京港から発信する日本のみなと改革）	50
1	計画の経緯	50
2	改訂計画の方針	50
3	計画取扱貨物量	51
4	今回計画した主な港湾施設	52
5	今回計画した主な土地造成及び土地利用計画	52
6	計画の実現に向けて	53
7	東京港の今後の港湾経営戦略	53
第3節	東京ベイエリア21	56
1	東京ベイエリア21の策定	56
2	東京ベイエリア21の概要	56
第4章	港湾施設の整備	59
第1節	港湾施設の整備状況	61
1	整備の概要	61
2	港湾施設整備のしくみ	62
第2節	港湾施設の整備計画及び整備状況	64
1	主な係留施設の施設規模及び整備状況	64
2	主な臨港道路の整備状況	66
3	平成24年度の整備内容	67
第3節	ふ頭再開発計画	68
1	竹芝・日の出・芝浦地区	68
2	豊洲・晴海地区	68
第5章	港湾施設の管理運営	71
第1節	港湾施設の現況と管理運営	73
1	主要施設	73
2	港湾施設使用料・入港料	80
3	港湾環境整備負担金制度	80
4	外貿地域	80
5	外貿コンテナふ頭	80
6	外貿ふ頭の施設と利用状況	84
7	物資別専門ふ頭	87
8	東京夢の島マリーナ	88
9	交通施設	89



目 次

第2節	東京港の振興	92
1	船舶貨物誘致事業	92
2	国際港湾交流	94
3	広報・広聴活動	95
第6章	東京港の国際競争力と危機管理	97
第1節	東京港の国際競争力強化	99
1	東京港、川崎港、横浜港の広域連携強化	99
2	国際コンテナ戦略港湾	100
3	東京港振興促進協議会	100
4	施設使用手続の効率化	102
5	港湾物流効率化の推進	102
第2節	港湾施設の危機管理体制の確立	104
1	危機管理対策の今日的意義	104
2	港湾施設の管理運営に支障を来す船舶への対応	104
3	港湾における密輸・密入国及びテロ等の阻止	104
4	改正SOLAS条約への対応	105
III	東京港の防災と環境	
第7章	防災機能の向上	107
第1節	防災事業の沿革	109
第2節	防災事業計画	110
1	防災事業の目的及び整備方針	110
2	防災事業による施設整備	111
3	平成24年度防災事業	112
第3節	施設の現況と管理	115
1	現況	115
2	管理	117
	【参考】東京都の災害発生時における組織及び分掌事務	117
第8章	大都市の環境保全・回復	119
第1節	水域環境の保全	121
1	水面監視業務	121
2	船舶廃油の回収業務	121
3	流出油対策	122
4	港内清掃	122



目次

5	汚泥しゅんせつ	123
6	沈木、木皮の処理	123
7	沈廃船の処理	123
8	港湾施設における省エネ、CO ₂ 対策	123
9	屋形船のし尿処理	124
10	官民協力・協議会	124
11	放置艇対策の取組	124
12	運河ルネサンス	125
第2節	廃棄物処理場整備事業	126
1	廃棄物処理場の整備計画	126
2	廃棄物処理場の整備状況	129
3	廃棄物処理場の管理	130
4	しゅんせつ土及び建設発生土の有効利用	131

IV 臨海地域開発と海上公園の整備運営

第9章	臨海地域開発のさらなる推進	135
第1節	埋立地の造成と整備	137
1	埋立事業の沿革	137
2	埋立事業計画	137
第2節	埋立地の開発と処分	139
1	埋立地の開発	139
2	埋立地の処分－「東京都臨海地域開発規則」－	144
3	港湾施設用地（港湾関連用地）の開発 －「東京港港湾施設用地の長期貸付けに関する規則」－	145
第3節	臨海地域の交通	146
1	計画及び整備の概要	146
2	東京臨海新交通（ゆりかもめ）	150
第4節	埋立地の管理	152
第5節	臨海副都心の開発	153
1	臨海副都心開発に係る計画の経緯	153
2	従前の計画における開発の考え方	153
3	開発の基本方針	154
4	臨海地域開発財政基盤強化プラン	160
5	臨海副都心開発の今後の取組み～総仕上げの10年間～	160
6	臨海副都心におけるMICE・国際観光拠点の形成	161



目 次

7	開発の現状	162
8	用地等の管理及び運用	165
9	臨海地域における監理団体改革	170
10	事業推進にあたっての課題	170
第6節	豊洲・晴海地域の開発	172
1	豊洲・晴海開発整備計画	172
2	事業の経緯	175
第7節	都市再生事業の推進	176
1	スーパーエコタウン事業	176
2	広域防災拠点の整備	176
第10章	新たな海上公園への取組	185
第1節	海上公園の構想と計画	187
1	海上公園構想	187
2	海上公園計画	187
3	海上公園の制度	192
4	「新たな海上公園」への取組	192
5	「海の森」事業の推進	193
第2節	海上公園事業の現況	198
1	海上公園の整備	198
2	主な海上公園の概要	201
3	海上公園の管理	202
V	離島振興の促進	
第11章	島しょ等の港湾・漁港・空港・海岸	205
第1節	伊豆諸島等の港湾・漁港・空港・海岸	207
1	概 要	207
2	港湾の現況と整備計画	211
3	漁港の現況と整備計画	213
4	空港の現況と整備計画	215
5	海岸の現況と整備計画	216
第2節	小笠原諸島の港湾・漁港・空港	218
1	概 要	218
2	港湾の現況と整備計画	218
3	漁港の現況と整備計画	220
4	空港整備の現状	220



目 次

そ の 他	221
港 勢	223
附属機関	234
技術管理及び調査・研究	235
港湾局所管の東京都監理団体等一覧	239
索 引	240

第1章 総説

第1節 局事業の概説	3
第2節 組織、事務分掌	6
第3節 港湾関係法制	17
第4節 予算	25

第1章 総説

第1節 局事業の概説

当局の事務事業は、港湾に関するものであり、その対象は、東京港と島しょ（伊豆・小笠原諸島）の港湾（空港、漁港を含む。）である。

1 東京港に関する局の事務事業（第2章～第10章）

東京港は、世界の基幹航路の船舶が直接寄港する世界でも屈指のコンテナふ頭を備えた国際貿易港であり、都民を始めとする首都圏4,000万人の生活と経済活動に必要な物資を、国内外から迅速にかつ安定的に供給する一大物流拠点として、重要な役割を果たしている。

一方、東京港は物流機能だけでなく、東京にとって貴重な空間である埋立地を利用して、東京の都市構造の再編や都民の活力とうるおいのある生活に寄与するために、産業基盤としての機能、生活基盤としての機能及びレクリエーションの場としての機能などを果たしている。

当局の事業は、東京港の管理運営、振興及び港湾施設の整備並びに埋立地の造成、整備、開発事業等である。

(1) 東京港の振興と管理運営（第2・5・6章）

東京港の一義的な役割は物流ターミナルである。

東京港に入る主な貨物は、都民生活に直接関係する野菜、果物、畜産品、水産品、加工食品などの食品をはじめ、砂利・砂、セメントなどの建設資材、紙・パルプ、電化製品、石油類、日用雑貨などの生活関連物資である。他方、産業機械、化学工業品、自動車部品、電気機械といった比較的付加価値の高い製品が積み出されている。

このように東京港は、大都市東京の消費生活と経済活動に不可欠な物流ターミナルとして機能している。これまでも、こうした機能の維持、発展のために東京港の整備と効率的運営に努めてきたところである。昨今は特に国際競争力強化のため、IT化による情報システムの整備を推進し、コンテナ船の大型化などの海上輸送の革新にも積極的に対応するとともに、川崎港、横浜港と連携を一層強化し、共同で広域連携の仕組みづくりの検討を進めている。

また、平成16年7月に国際船舶・港湾保安法が施行され、港湾の保安対策が強化された。東京港においては、関係機関との連携によりテロや密輸・密入国対策等に取り組み、危機管理体制の充実を図っている。

(2) 東京港の港湾施設等の整備（第3・4章）

国際貿易及び国内海上輸送の中核的な港湾として、東京港の物流機能強化を図るため、港湾施設等の整備は、平成20年代後半を目標とした東京港第7次改訂港湾計画に基づき着実に推進していく。

外貿ふ頭施設は、国際的な産業・貿易構造の変化に対応し、国際競争力の強化を図るため、ふ頭背後の物流機能強化とあわせ、外貿コンテナふ頭を中心に整備していく。内貿ふ頭施設は、貨物のユニット化の進展や船舶の大型化等の輸送革新に対応するため、内貿ユニットロードふ頭を中心に整備・再編していく。

(3) 防災機能の向上（第7章）

都民の生命と財産を災害から守ることは、都の重要な任務である。このうち、当局は、東京港に関する防災の

施策を担当している。

伊勢湾台風級の高潮や、関東大震災級の地震による水害から臨海地域を守るため、防潮堤、水門、内部護岸等を整備・管理している。そのほか、災害時の救援物資輸送の拠点又は避難場所として重要な役割を果たすため、港湾施設の耐震整備を実施している。

(4) 大都市の環境保全・回復（第8章）

港湾管理者は、港湾法により港湾区域を良好な状態に維持し、また、港湾施設として海洋性廃棄物処理施設、船舶廃油処理施設等を建設し、管理運営することとなっている。これらの規定に基づき、水域環境保全のための事業を行っている。

一方、23区から発生する廃棄物などの最終処分場の確保も東京港の役割の一つであり、現在、新海面処分場の埋立護岸整備を進めているところである。

(5) 臨海地域開発と海上公園の整備運営（第9・10章）

東京港では、昭和36年以来、港湾計画に基づき、港湾の整備と一体の事業として大規模な埋立てを実施してきた。現在の開発対象面積は2,769haであり、平成23年度末において2,416haが開発済みである。東京港の埋立計画は、当初から大規模臨海工業地帯としての開発は行わず、港湾関係施設を始め、都市開発と都市交通改善のために埋立地を活用することを基本方針としてきた。現在までに、新木場移転、公害工場移転のほか、清掃工場、住宅団地、新幹線用地等の受入れの実績をあげてきた。

さらに、海の自然環境の回復と保全を図り、水と緑に親しむ海上公園の整備やスポーツ・レクリエーション施設の整備を進めている。

また、臨海副都心開発について、東京都は「臨海部副都心開発基本計画」（昭和63年3月）に基づき、「臨海副都心開発事業化計画」（平成元年4月）を策定した。この事業は、東京の臨海部において、多心型都市構造への転換を推進し、国際化・情報化の進展に対応した、多様な機能を備えた7番目の副都心を建設するというものである。

計画の第一段階である始動期開発は平成7年度末で終了し、都が設立した第三セクターである東京臨海副都心建設㈱を活用するなどして、都市活動に必要な都市基盤施設である共同溝・上下水道等の整備を行うとともに、青海地区のテレコムセンター、有明南地区の国際展示場等をはじめとした建築施設の整備が行われた。

始動期後の開発については、開発を取り巻く社会経済状況に大きな変化が生じるとともに、都民の意識にも大きな変化が見られることから、これまでの開発目標や成果を踏まえたうえで、今日の社会経済状況に適合するよう、総合的な見直しをすることとした。東京都は、平成8年7月、今後の開発の基本的方向を示した「臨海副都心開発の基本方針」を決定し、引き続き現行計画の見直しに着手し、平成9年3月、「臨海副都心まちづくり推進計画」を策定した。

なお、臨海地域開発を着実に推進し、その財政基盤を強化するため、平成13年度に全庁的な取組として、土地売却方式の導入や都市基盤施設の整備内容の精査など、収支両面から徹底した事業の見直しを行い、平成14年3月に「臨海地域開発財政基盤強化プラン」を策定した。

さらに、平成18年3月には、臨海副都心開発の総仕上げに向けて、「臨海副都心開発の今後の取組み～総仕上げの10年間～」を策定し、今後10年間のまちづくりへの取組と財政基盤強化への取組について、東京都の具体的な考え方をまとめた。

現在、臨海副都心まちづくり推進計画に基づく地域内都市基盤については、概ね完了し、4地区のうち台場地区は土地処分が終了している。今後とも、これまでと同様、開発を進めていく。

2 島しょの港湾、漁港、空港及び海岸に関する局の事務事業（第11章）

伊豆諸島は、東京から約100～600km南方洋上に散在する大島、三宅島、八丈島などの島からなり、総面積約300km²、25,041人の住民が生活している（平成24年4月1日現在住民基本台帳人口）。

小笠原諸島は、東京から約1,000～1,700km南方洋上に散在する父島、母島などの島からなる。終戦後は米軍の管轄下にあったが、昭和43年6月、我が国に返還され、2,550人の住民が生活している（平成24年4月1日現在住民基本台帳人口）。

これらの島の港湾、漁港、空港及び海岸の整備は、交通輸送の確保、産業基盤づくりという点で島民の生活に欠くことができないことから、きびしい自然条件を克服しながら、着実に進めている。

第2節 組織、事務分掌

1 組織

〔総務部総務課〕

(1) 沿革

当局は、昭和14年頃の東京港港勢の急速な伸びに対応する港湾事業の拡張のため、昭和14年12月、東京市の港湾行政担当局として設立された。

終戦直後、進駐軍の港湾施設接収等により、一時港湾課となったが、その後、港湾の建設も次第に進展し、昭和25年の豊洲石炭ふ頭の開設、晴海、品川ふ頭の起工準備、埋立地の管理強化と開発等港湾事業の増加により、昭和26年6月、港湾局となった。

それ以降は、7頁に掲げる変遷を経て現在に至っている。

(2) 局組織

平成24年7月16日現在、当局の本庁組織は、局長、技監以下総務部、港湾経営部、臨海開発部、港湾整備部及び離島港湾部の5部、16課、57係、2主査、32担当係長で構成されており、さらに、出先機関として東京港管理事務所（5課、22係、4担当係長）及び東京港建設事務所（1所（※）・6課、28係、8担当係長）並びに調布飛行場管理事務所（1係）が置かれている（8、9頁参照）。

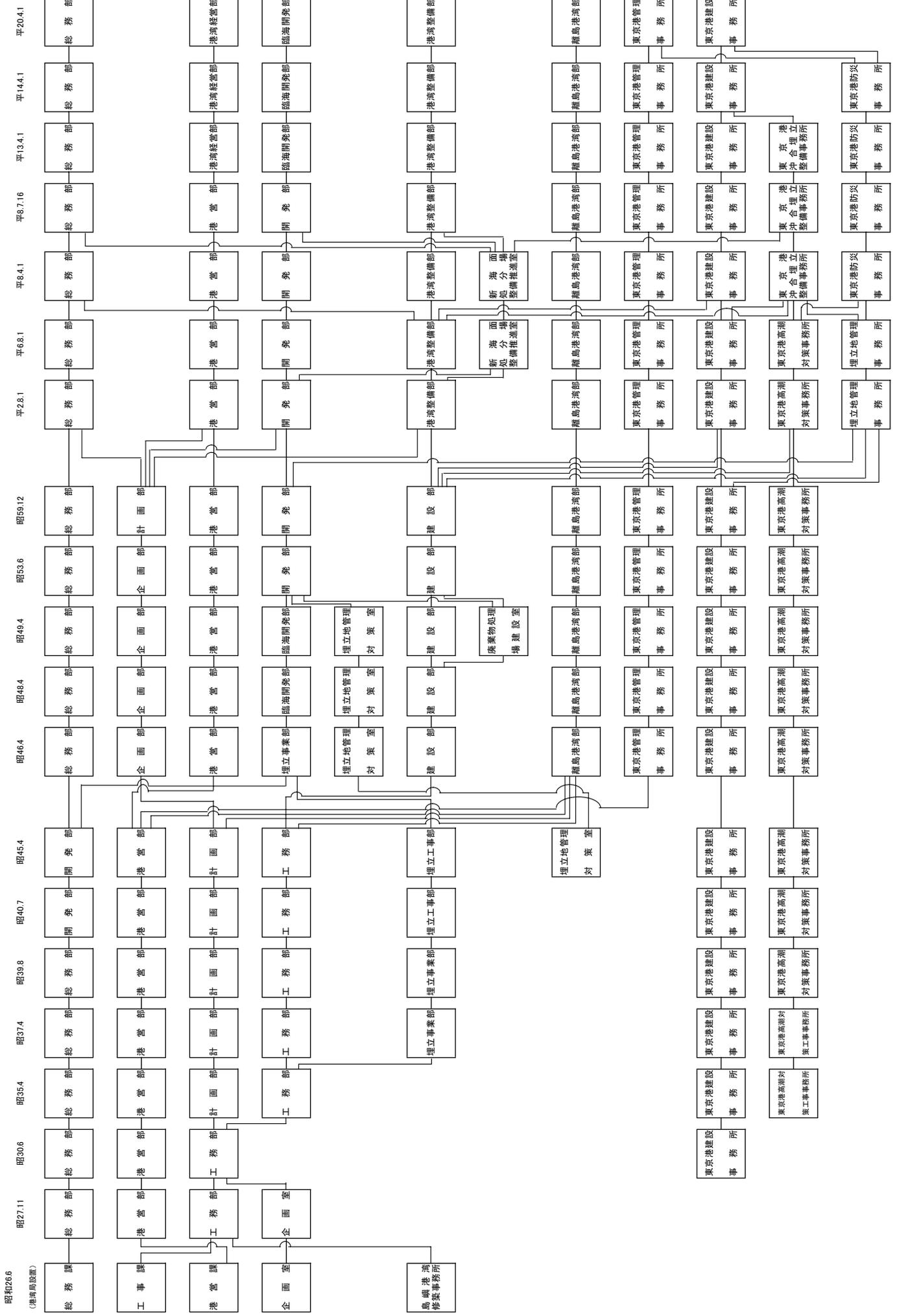
なお、各部所職種別職員数は、下表のとおりである。

（※）高潮対策センター

各部所職種別職員数

平成24年7月16日現在

部・所	職 種								
	事 務	土 木	建 築	機 械	電 気	そ 技 の 他 術	技 能 系	計	
総 務 部	65	3						68	
港 湾 経 営 部	44	3						47	
臨 海 開 発 部	44	11	4		1	6		66	
港 湾 整 備 部	6	42	8	6	6			68	
離 島 港 湾 部	20	44			1	1		66	
東 京 港 管 理 事 務 所	73	20	4	6	8	5	23	139	
東 京 港 建 設 事 務 所	25	78	5	20	17		46	191	
（うち高潮対策センター）	(2)	(4)		(11)	(12)		(19)	(48)	
合 計	277	201	21	32	33	12	69	645	



第一章

2 事務分掌

部・所	課・所	事務分掌
総務部	総務課	<ol style="list-style-type: none"> 1 局の組織及び定数に関すること。 2 局所属職員の人事及び給与に関すること。 3 局所属職員の福利厚生に関すること。 4 局事務事業に関する法規の調査及び解釈に関すること。 5 局の公文書類の收受、配布、発送、編集及び保存に関すること。 6 局事務事業の管理改善に関すること。 7 局事務事業の広報及び広聴に関すること。 8 局の情報公開に係る連絡調整等に関すること。 9 局の個人情報の保護に係る連絡調整等に関すること。 10 局の所管に係る監理団体等の指導及び監督に関すること。 11 局事務事業の情報化施策の企画、調整及び推進に関すること。 12 局内他の部及び課に属しないこと。
	監理団体改革担当課長	<ol style="list-style-type: none"> 1 臨海地域における監理団体の改革に関すること。 2 持株会社構想推進に関すること。 3 局所管監理団体に対する指導及び監督並びに協議及び報告に関すること（他の部に属するものを除く。）。 4 総務部長が必要に応じ指示する事項に関すること。
	人事担当課長	<ol style="list-style-type: none"> 1 局の組織及び定数に関すること。 2 局所属職員（課長及びこれに準ずる職以上の職にある者を除く。）の人事及び給与に関すること。 3 局所属職員の福利厚生に関すること。 4 総務部長が必要に応じ指示する事項に関すること。
	広報担当課長	<ol style="list-style-type: none"> 1 局の広報及び広聴事務に関すること。 2 報道機関との連絡及び調整に関すること。 3 局事務事業に係る要望、苦情及び相談の処理に関すること。 4 総務部長が必要に応じ指示する事項に関すること。
	企画計理課	<ol style="list-style-type: none"> 1 局事務事業の企画及び調整に関すること。 2 局の予算、決算及び会計に関すること（他の課に属するものを除く。）。 3 局の財政計画及び資金計画に関すること。 4 局の地方債及び借入金に関すること。 5 港湾行政に係る施策及び制度の基礎的調査に関すること。 6 局事務事業の進行管理に関すること。 7 局事務事業の行政評価の実施に関すること。
	企画担当課長	<ol style="list-style-type: none"> 1 局事務事業の企画及び調整に関すること。 2 港湾行政に係る施策及び制度の基礎的調査に関すること。 3 局事務事業の進行管理に関すること。 4 局事務事業の行政評価の実施に関すること。
総務部	財務課	<ol style="list-style-type: none"> 1 局の公有財産、物品及び債権の管理に関する総合調整に関すること。 2 臨海地域開発事業会計及び港湾事業会計に係る資産の取得、処分及び管理に伴う土地、建物及び借地権等の評価並びに損失補償の額の算定に関すること。 3 局の契約に関すること。 4 局の物品の管理に関すること。 5 臨海地域開発事業及び港湾事業に係る会計及び決算報告書その他財務諸表の作成に関すること。 6 臨海地域開発事業会計及び港湾事業会計に係る固定資産の管理に関する総合調整に関すること。
港湾経営部	経営課	<ol style="list-style-type: none"> 1 港湾経営に係る総合的な企画及び調整に関すること。 2 港湾区域の設定に関すること。 3 港湾施設の整備計画に関すること（他の部に属するものを除く。）。 4 港湾の管理運営に係る諸制度の企画、調査、研究及び調整に関すること。 5 入港料及び港湾施設使用料の料率の設定並びに港湾経営収支分析に関すること。

部・所	課・所	事務分掌
港 湾 經 營 部	經 営 課	<ol style="list-style-type: none"> 6 局所管道路、橋りょう及び海底トンネルの管理の企画及び調整に関する事 7 船員及び港湾労働者等の福利厚生及び福利厚生施設の管理運営の企画、調査及び調整に関する事 8 港湾施設の設置に関する事 9 港湾事業に係る不動産の取得に関する事 10 国及び他の港湾管理者との連絡に関する事 11 臨港地区及び分区の設定並びに港湾隣接地域及び海岸保全区域の指定に関する事 12 港湾区域内における公有水面の埋立免許に関する事 13 臨港地区内分区の目的を阻害するおそれのある構築物の規制に関する事 14 港湾区域又は港湾隣接地域内における港湾の保全、開発、利用又は管理に支障を与えるおそれのある行為の規制に関する事 15 海岸保全区域内における海岸の保全又は管理に支障を与えるおそれのある行為及び構築物の規制に関する事 16 港湾区域内の水域の管理、汚染防止対策及び船舶の航行障害の防止に関する事 17 港湾における船舶の係留保管の適正化に関する事 18 水域施設、外かく施設、貯木場、マリーナ等の管理に係る企画、調査及び調整に関する事 19 港湾環境整備負担金に関する事 20 東京港の保安対策に関する事 21 東京港管理事務所に関する事 22 東京港埠頭株式会社に関する事 23 部内他の課に属しない事
	監 理 担 当 課 長	<ol style="list-style-type: none"> 1 臨港地区及び分区の設定並びに港湾隣接地域及び海岸保全区域の指定に関する事 2 港湾区域内における公有水面の埋立免許に関する事 3 臨港地区内分区の目的を阻害するおそれのある構築物の規制に関する事 4 港湾区域又は港湾隣接地域内における港湾の保全、開発、利用又は管理に支障を与えるおそれのある行為の規制に関する事 5 海岸保全区域内における海岸の保全又は管理に支障を与えるおそれのある行為及び構築物の規制に関する事 6 港湾区域内の水域の管理、汚染防止対策及び船舶の航行障害の防止に関する事 7 港湾における船舶の係留保管の適正化に関する事 8 水域施設、外かく施設、貯木場、マリーナ等の管理に係る企画、調査及び調整に関する事 9 港湾環境整備負担金に関する事 10 東京港の保安対策等に関する事
	振 興 課	<ol style="list-style-type: none"> 1 東京港の振興に関する事 2 東京港の管理運営の企画、調査及び総合調整に関する事 3 港湾施設の管理運営の企画、調査及び調整に関する事（他の課に属するものを除く。） 4 港湾に係る広域的な物流施策の企画、調整及び推進に関する事（他の局に属するものを除く。） 5 港湾に係る連携施策の企画、調整及び推進に関する事（他の課に属するものを除く。） 6 港湾施設用地の長期貸付けに関する事 7 ふ頭再開発の実施に係る調整に関する事 8 姉妹港・友好港との交流事業に関する事 9 港湾に係る統計調査に関する事
	物 流 企 画 担 当 課 長	<ol style="list-style-type: none"> 1 首都圏物流政策、物流効率化、高度化等に関する事 2 高機能物流拠点の形成等に関する事 3 港湾管理運営のあり方の検討に関する事

部・所	課・所	事 務 分 掌
経営湾部	広域港湾連携担当課長	<ol style="list-style-type: none"> 京浜三港における連携施策の企画、調査・研究、調整及び推進に関すること。 京浜港連携協議会及び京浜港広域連携推進会議に関すること。 京浜港共同ビジョン及び京浜港の総合的な計画の実施に関すること。 港湾運営会社制度に関すること。
臨海開発部	開発調整担当部長	<ol style="list-style-type: none"> 臨海部の開発計画に係る技術的事項に関すること。 臨海部の開発整備事業の推進に関すること。 埋立地の造成計画、開発計画及び整備計画に係る技術上の調整に関すること。 埋立地の開発、処分及び管理に係る技術上の調整に関すること。 廃棄物処理場及び建設発生土対策に関すること。
	開発企画課	<ol style="list-style-type: none"> 東京臨海地域の開発の総合的な企画及び調整に関すること（他の局に属するものを除く。）。 港湾における埋立地の開発計画及び経営企画に関すること（他の課に属するものを除く。）。 臨海副都心開発の企画及び調整に関すること（他の局に属するものを除く。）。 臨海副都心の開発事業の推進に関すること（他の局に属するものを除く。）。 臨海副都心開発に係る事業主体及び事業手法等に関すること（他の局に属するものを除く。）。 臨海副都心の関連地域の開発計画に関すること（他の局に属するものを除く。）。 埋立工事及び海上公園工事の実施計画及び管理に関すること。 部内他の課に属しないこと。
	事業推進担当課長	<ol style="list-style-type: none"> 有明北、豊洲及び晴海地区（以下「有明北地区等」という。）の開発計画に関すること。 有明北地区等の開発事業の推進及び調整に関すること。 有明北地区等開発の事業推進に係る地権者との交渉に関すること。 有明北地区等開発の開発手法における関係部局との調整に関すること。 その他臨海副都心開発に関する事業推進に関すること。
	誘致促進課	<ol style="list-style-type: none"> 東京臨海地域への事業者の誘致及び公募に関すること。 埋立地の造成及び開発事業の推進並びに調整に関すること。 埋立地（港湾施設用地の長期貸付けに係るものを除く。第四号から第六号までにおいて同じ。）の処分計画に関すること。 埋立地の処分（長期貸付け、交換、譲与、所管換え等を含む。以下同じ。）及び管理運用に関すること。 処分した埋立地に係る規制又は管理に関すること。 埋立地（未しゅん功埋立地を含む。）及び共同溝の管理の企画及び調整に関すること。 港湾区域内の公有水面の埋立権の管理に関すること。 埋立地の管理不適正財産の処理に関すること。 埋立地の嘱託登記、土地台帳及び地籍図に関すること。 臨海地域開発事業に係る不動産の取得に関すること。
	臨海副都心用地販売担当課長	<ol style="list-style-type: none"> 臨海副都心への事業者の誘致及び公募に関すること。 臨海副都心用地の暫定利用の促進に関すること。 臨海副都心の賑わい創出事業に関すること。 観光まちづくり事業の推進に関すること。
	開発整備課	<ol style="list-style-type: none"> 港湾における埋立地の造成計画、開発計画及び整備計画に関すること（他の課に属するものを除く。）。 臨海副都心開発に係る基盤施設の整備の調整及び計画に関すること（他の局に属するものを除く。）。 臨海副都心開発に係る実施計画に関すること。 港湾区域内の公有水面の埋立免許申請に関すること。 処分した埋立地に係る施設設置計画の技術的審査に関すること。 廃棄物処分場の管理の企画及び調整に関すること。 港湾における建設発生土対策に関すること（他の部に属するものを除く。）。 埋立工事及び海上公園工事の審査及び検査に関すること。 埋立地護岸及び埋立地施設の建設に係る調査及び調整に関すること。 臨海副都心開発に係る建築施設の整備の調整及び計画に関すること（他の局に属するものを除く。）。

部・所	課・所	事務分掌
臨海開発部	海上公園課	<ol style="list-style-type: none"> 1 海上公園（他の局に属するものを除く。以下同じ。）の設置及び管理に関する事。 2 海上公園の整備計画に関する事。 3 海上公園の管理運営に係る企画及び調整に関する事。 4 海上公園の建設に係る調査及び調整に関する事。 5 局所管地及び処分した埋立地等の緑化指導に関する事。
	海上公園計画担当課長	<ol style="list-style-type: none"> 1 海上公園の設置及び管理に係る技術的事項に関する事。 2 海上公園の整備計画に関する事。 3 海上公園の建設に係る調査及び調整に関する事。 4 局所管地及び処分した埋立地等の緑化指導に関する事。
港湾整備部	建設調整課	<ol style="list-style-type: none"> 1 東京港に係る建設工事の実施計画、管理及び検査に関する事（他の部に属するものを除く。）。 2 東京港における局の工事の基本調整等に関する事。 3 局の工事に係る課題の調査に関する事。 4 しゅんせつ土砂の有効活用に関する計画の策定及び実施に係る調整に関する事。 5 東京港建設事務所に係る事。 6 部内他の課に属しない事。
	整備調整担当課長	<ol style="list-style-type: none"> 1 東京港における局の工事に係る進行管理の総括調整に関する事。 2 東京港における局の重要工事に係る漁業者、関係省庁及び関係機関等との総括調整に関する事。 3 しゅんせつ土砂の有効活用に関する計画の策定及び実施に係る調整に関する事。 4 課の起工及び検査に関する事。 5 局の工事に係る課題の調査に関する事（他の部に属するものを除く。）。
	計画課	<ol style="list-style-type: none"> 1 港湾の将来計画に関する事。 2 港湾、空港、海岸保全、廃棄物処理場及び公害対策の施設整備に係る基本計画及び事業計画に関する事（他の部に属するものを除く。）。 3 港湾における施設整備計画の総合調整及び推進並びに進行管理に関する事。 4 港湾における災害防止対策の企画、調査及び調整に関する事。 5 港湾における環境影響評価に関する事。 6 東京港における局施設の保全に関する事。
	水防対策担当課長	<ol style="list-style-type: none"> 1 東京港における海岸保全施設整備の基本計画及び事業計画の策定並びにその管理に関する事。 2 東京港における災害防止対策の企画に関する事。 3 東京港における津波・高潮対策等水防対策に係る基本方針の策定等に関する事。
	技術管理課	<ol style="list-style-type: none"> 1 局事業の工事に係る技術の管理及び開発並びに技術的調査及び研究に関する事。 2 港湾における出願工事等の技術的審査に関する事（他の部に属するものを除く。）。
	施設建設課	<ol style="list-style-type: none"> 1 局事業に係る建築、機械及び電気施設の建設に関する事。
離島港湾部	管理課	<ol style="list-style-type: none"> 1 離島の港湾区域、臨港地区及び臨港地区内分区の設定並びに港湾隣接地域の指定に関する事。 2 離島の港湾及び漁港に係る海岸保全区域の指定に関する事。 3 漁港の指定及び町村営漁港の監督に関する事。 4 離島の港湾、漁港及び空港並びに調布飛行場及び東京ヘリポート（以下「調布飛行場等」という。）の管理運営の企画、調査及び調整に関する事。 5 離島の港湾施設、漁港施設及び空港並びに調布飛行場等の設置に関する事。 6 離島の港湾、漁港及び空港並びに調布飛行場等の統計資料の作成に関する事。 7 離島の港湾、漁港及び空港並びに調布飛行場等の施設使用料等の料率の設定に関する事。 8 離島の港湾、漁港及び空港並びに調布飛行場の施設使用料等の徴収に関する事。 9 離島の港湾区域及び漁港区域内における公有水面の埋立免許に関する事。 10 離島の臨港地区内分区の目的を阻害するおそれのある構築物の規制に関する事。 11 離島の港湾区域内又は港湾隣接地域内における港湾の保全、開発、利用又は管理に支障を与えるおそれのある行為の規制に関する事。 12 離島の海岸保全区域内における海岸の保全又は管理に支障を与えるおそれのある行為及び構築物の規制に関する事。

部・所	課・所	事 務 分 掌
離 島 港 湾 部	管 理 課	13 漁港区域内における漁港の保全、利用又は管理に支障を与えるおそれのある行為及び構 築物の規制に関する事。 14 離島の港湾、漁港、空港、海岸保全及び埋立工事並びに調布飛行場等の実施計画、調整 及び検査に関する事。 15 伊豆諸島航路及び航空路の補助に関する事。 16 調布飛行場管理事務所に関する事。 17 部内他の課に属しない事。
	航空保安担当 課長	1 調布飛行場周辺の米軍及び自衛隊飛行場との航空交通の連絡調整に関する事。 2 調布飛行場及び周辺空域における航空機の運航等に係る航空局等との調整に関する事 と。 3 緊急時等における技術的な検討・助言に関する事。 4 調布飛行場周辺空域における飛行ルールの方定等に関する事。 5 利用者に対する飛行ルールの周知徹底等安全指導に関する事。 6 委託業務の指導・監督及び委託業務内容の見直しに関する事
	計 画 課	1 離島の港湾、漁港、空港及び海岸保全施設並びに調布飛行場等の整備の基本計画及び事 業計画に関する事。 2 離島の港湾区域及び漁港区域内の公有水面の埋立免許申請に関する事。 3 離島の港湾、漁港、空港及び海岸保全並びに調布飛行場等に関する技術的調査及び研究 に関する事。 4 離島の港湾、漁港及び空港並びに調布飛行場等における災害防止対策の企画、調査及び 調整に関する事。 5 離島の空港及びヘリポート等並びに調布飛行場等の整備に係る企画、調査及び調整に関 する事。 6 町村営漁港の整備計画に関する事。 7 町村営漁港の海岸保全施設の整備計画に関する事。
	小笠原空港整 備担当課長	1 小笠原空港の整備に係る企画、調査及び調整に関する事。 2 小笠原空港の整備の基本計画及び事業計画に関する事。 3 小笠原空港の整備に係る技術的調査及び研究に関する事。 4 小笠原空港の整備推進に係る関係機関等との連絡調整に関する事。
	建 設 課	1 離島の港湾、漁港、空港、海岸保全及び埋立工事並びに調布飛行場の建設工事の設計に 関する事。 2 離島の港湾、漁港、空港、海岸保全及び埋立工事並びに調布飛行場の建設工事の施行及 び監督に関する事。 3 離島の港湾、漁港及び空港における出願工事等の技術的審査及び監督に関する事。
	調布飛行場管 理事務所	1 東京都調布飛行場（以下「飛行場」という。）並びに飛行場内の土地、建物及び設備の 使用の許可に関する事。 2 使用料等の徴収に関する事。 3 飛行場内の安全管理に関する事。 4 航空灯火施設の管理に関する事。 5 飛行の統計及び記録の整理に関する事。 6 飛行場に係る航空気象観測業務に関する事。 7 空港消防業務に関する事。 8 飛行場の管理運営に係る連絡調整に関する事。
	東 京 港 管 理 事 務 所	港 務 課

部・所	課・所	事務分掌
東京港湾管理事務所	港務課	12 港湾区域内の水域における航行障害の防止及び清掃（水面清掃等の委託を含む。）の実施に関する事 13 港湾区域内における廃油回収事業の補助に関する事 14 港湾区域内の水域における港湾の保全、開発、利用又は管理に支障を与えるおそれのある行為の規制に関する事（基本方針の策定及び重要な案件の許可等に関する事を除く。） 15 港湾における船舶の係留保管の適正化に関する事（基本方針の策定に関する事を除く。） 16 港湾施設の保安に関する事 17 所内他の課に属しない事
	ふ頭運営課	1 港湾施設の管理運営に係る方針の策定及び調整に関する事（港湾局港湾経営部及び他の課に属するものを除く。） 2 港湾施設の管理に関する事（他の課に属するものを除く。） 3 船席の指定に関する事 4 船舶の入出港届及び入港船舶届の受理に関する事 5 入港料及び港湾施設使用料等の徴収に関する事
	港湾道路管理課	1 局所管道路、橋りょう及び海底トンネル並びに橋りょう附帯施設（以下「道路等」という。）の管理に関する事 2 道路等に係る占用及び使用の許可並びに埋立地（道路用地に限る。以下同じ。）の一時貸付けに関する事 3 道路台帳の整備及び保管に関する事 4 道路等の占用料及び使用料並びに埋立地の一時貸付料等の徴収に関する事 5 道路等の監察に関する事 6 道路等及びこれらの附属物の維持補修に関する事
	臨海地域管理課	1 埋立地、共同溝及び廃棄物処理場の管理及び維持補修に関する事 2 埋立地の一時貸付及び一時貸付料等の徴収に関する事 3 埋立地の測量及び境界確定に関する事 4 海上公園工事の設計、施行及び監督に関する事 5 海上公園の管理及び維持補修に関する事 6 海上公園の占用料等の徴収に関する事
	施設補修課	1 港湾施設（道路等を除く）、ヘリポート等の維持補修工事の設計、施行及び監督に関する事 2 港湾施設の補修計画等の策定に関する事
東京港建設事務所	庶務課	1 所所属職員の人事、給与及び福利厚生に関する事 2 所の公文書類の收受、配布、発送、編集及び保存に関する事 3 所の予算、決算及び会計に関する事 4 所の物品購買契約及び工事、修繕その他の契約に関する事 5 所の財産及び物品の管理に関する事 6 所内他の課に属しない事 7 海岸保全施設管理職員住宅の管理に関する事
	港湾整備課	1 港湾施設建設工事の設計、施行及び監督に関する事 2 臨海副都心開発に係る基盤施設の整備工事の設計、施行及び監督に関する事 3 所管工事に係る調査及び調整に関する事（沖合理立整備課に属するものを除く。） 4 埋立地施設（道路及び橋りょうに限る。）の整備工事の施行及び監督に関する事
	埋立海岸整備課	1 埋立地護岸建設工事の設計、施行及び監督に関する事 2 埋立地施設整備工事の設計に関する事

部・所	課・所	事 務 分 掌
東京港建設事務所	埋立海岸整備課	3 海岸保全施設建設工事（建築、機械及び電気工事を除く。）の設計、施行及び監督に関すること。 4 港湾施設建設工事の設計、施行及び監督に関すること（他の課に属するものを除く。）。 5 埋立地施設（道路及び橋りょうを除く。）の整備工事の施行及び監督に関すること。 6 都市再生事業に関連する防潮堤等の建設に関すること。
	沖合埋立整備課	1 廃棄物処理場建設工事の設計、施行及び監督に関すること。 2 廃棄物処理場建設工事に係る調査及び調整に関すること。 3 港湾施設建設工事の設計に関すること（他の課に属するものを除く。）。
	浚渫工事課	1 浚渫工事に係る必要な船舶用品等の買入れ並びに報告及びその他諸手続きに関すること。 2 浚渫工事の設計、施行及び監督に関すること。 3 水域の測量調査・解析に関すること。 4 浚渫船及び調査測量船の運航及び維持管理に関すること。
	施設整備課	1 船舶の製造及び修繕工事の設計、施行及び監督に関すること。 2 建築工事の設計、施行及び監督に関すること。 3 機械工事の設計、施行及び監督に関すること。 4 電気工事の設計、施行及び監督に関すること。
	高潮対策センター	1 海岸保全施設の管理に関すること。 2 海岸保全施設の維持補修工事（建築工事を除く）の設計、施行及び監督に関すること。

第3節 港湾関係法制

1 港湾法

〔総務部総務課〕

(1) 港湾法の概要

港湾法は、交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、環境の保全に配慮しつつ、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全することを目的とし（第1条）、昭和25年5月31日に公布、同日に施行された港湾管理行政に関する基本的な法律である。

同法は、港湾の管理行政を港湾管理者に委ねており、地方公共団体（第33条）が単独又は共同で構成する港務局（第4条）が港湾管理者になることができるとしている。港湾管理者は、港湾の管理運営の一体化及び効率化を図るため、法定受託業務として港湾管理者の業務と密接な関係にある規制関係の事務を執行する。国は、各港湾管理者等の事務事業を国家的見地から指導、調整するほか、財政面又は技術面での助成を行う。

各港湾は、国家的重要度及びその機能により国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾（以上第2条第2項）、避難港（第2条第9項）のいずれかに分類され、それぞれに応じて国が財政援助及び総合調整を行う。東京港は、横浜港及び川崎港とともに京浜港として国際戦略港湾に定められている。

国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾の港湾管理者は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する計画（港湾計画）の策定が義務づけられている（第3条の3）。

また、港湾法は、港湾管理者が整備し、管理し、又はその利用を調整すべき港湾施設の範囲を明確化し（第2条等）、港湾の管理運営上必要な港湾区域（水域）及びその保全上必要な港湾隣接地域（陸域）の指定に係る手続及び管理の方法を定めている（第2条、第4条、第37条等）。

臨港地区においては、港湾管理者が商港区、工業港区等の分区を定め、当該分区内の構築物に関し、条例をもって当該分区の目的を阻害するものの建設・改築及び有害な用途への転用を抑制する途を講じる（第38条～第41条）等、当該臨港地区における港湾の適正な開発と利用の確保を図っている。

(2) 港湾法における港湾管理者の業務

港湾管理者の業務内容（第12条第1項）を大別すると、ア 港湾の整備及びこれに附帯する業務、イ 港湾の管理運営及びこれに附帯する業務、ウ 港湾の環境整備と保全に関する業務、エ その他の業務に分けられる。

ア 整備に関する業務

港湾管理者は、港湾を良好な状態に維持するとともに、その発展のために港湾施設の建設、改良及び維持補修を行う。

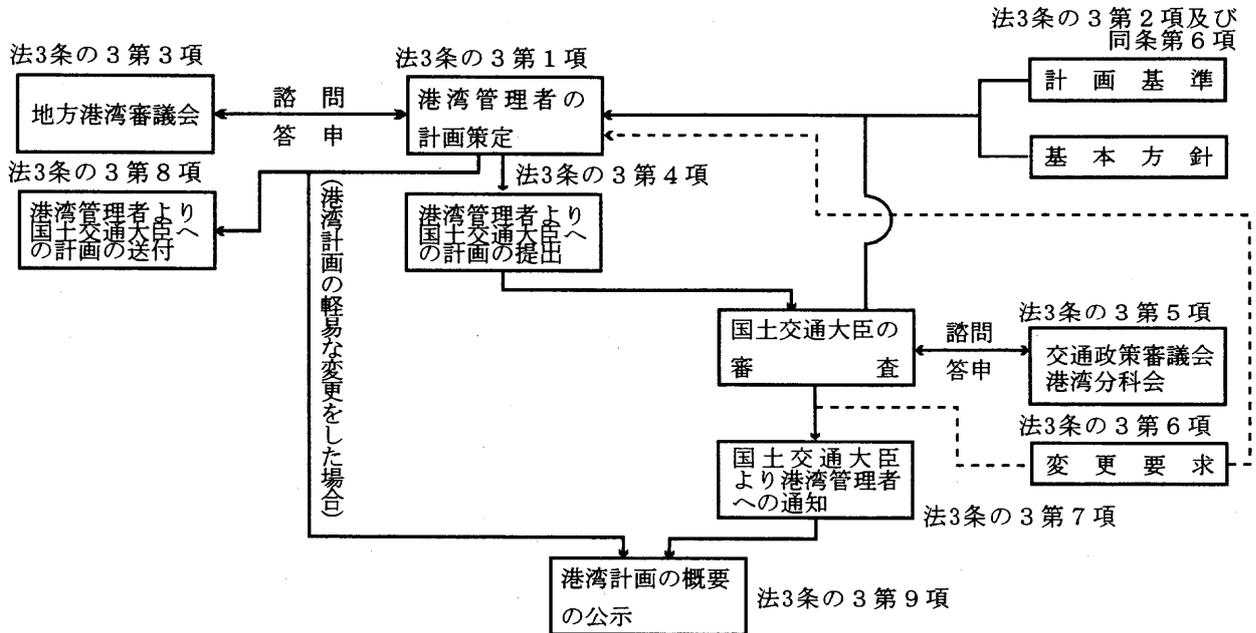
港湾法における港湾施設とは、港湾区域及び臨港地区内における係留施設、臨港交通施設、荷さばき施設、港湾環境整備施設等の固定的な施設（港湾区域及び臨港地区外にある施設で国土交通大臣が認定したものを含む。）並びに港湾の利用又は管理に必要な移動式施設等である（第2条第5項、第6項）。

港湾管理者が策定を義務づけられている港湾計画は、国土交通大臣が定める港湾の開発、利用及び保全等に関する基本方針に適合したものでなければならず（第3条の3）、策定するに当たっては、条例で定める地方港湾審議会の意見を聴くこととなっている（第3条の3、第35条の2）。港湾計画の策定手続は図1参照のこと。

国際戦略港湾である東京港において行う港湾施設の建設に当たっては、国が一定の割合でその費用を負担又は補助することになっている（第42条、第43条）。

さらに、港湾整備事業の実施に当たっては、原因者負担金（第43条の3）及び受益者負担金（第43条の4）の各制度がある。

図1 港湾計画の策定手続



イ 管理運営に関する業務

港湾管理者の基本的業務は、港湾、特に港湾施設の管理運営である。

都においては、都有財産及び管理委託（第54条）された国有財産の港湾施設を、地方自治法第244条の2の規定に基づく公の施設として**東京都港湾管理条例**（平16・条93）〔平成16年4月1日に東京都港湾設備条例（昭29・条37）を全部改正〕により設置、管理している。

さらに、港湾の管理業務として、これと関連して、

- (7) 水域施設等の使用に関する必要な規制
- (イ) 入出港届の受理
- (ウ) 消火・救難・警備に必要な設備の設置
- (エ) 一般公衆の利用に供することを要せず、又は自ら運営することを適当としない港湾施設の貸付けを港湾管理者が行うこととなっている（第12条）。

なお、港湾管理者は、港湾の管理運営に当たり、港湾運送業、倉庫業その他輸送及び保管に関連する私企業の公正な活動を妨げ、その活動に干渉し、又はこれらの者と競争して事業を営んではならないものとされている（第13条）。

法第44条の2に定められている入港料については、昭和51年12月に**東京都入港料条例**（昭51・条86）を制定し、徴収している。

ウ 環境整備と保全に関する業務

港湾の環境を整備し、又は保全することを目的として、緑地、広場等の港湾環境整備施設及び公害防止施設の建設又は改良等の港湾工事を行う場合には、負担区域内にある工場又は事業場に係る事業者には、工事に要した費用の一部を負担させる港湾環境整備負担金の制度（第43条の5）が設けられた。これに基づき、昭和55年

3月、**東京都港湾環境整備負担金条例**（昭55・条58）を制定した。

また、港湾管理者の業務として、港湾区域内における廃船の除去及び水域の清掃その他の汚染の防除が追加されたほか、廃棄物埋立護岸、海洋性廃棄物処理施設等の管理運営を行うこととされた（第12条）。

さらに高度経済成長期の海に対する行政のあり方の反省に立ち、東京の海域と埋立地における自然を保全・回復し、人と海とのふれあいの場をつくりだす構想（海上公園構想）のもとに、海上公園事業を進めてきたが、この構想をさらに推進し、また、完成した海上公園施設の適正な管理運営を図るため、**東京都海上公園条例**（昭50・条107）を制定した。

なお、近年、都内の公共水域（港湾及び河川）には大量の船舶が放置されており、これが都市景観を阻害していること、水上交通を妨げ、地震等の災害時において、船舶による避難活動や物資輸送活動に支障をもたらすおそれがあること、等が懸念されている。こうした放置船舶問題の解決に向けて、平成14年3月、**東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例**（平13・条98）を制定、平成15年1月から施行している。

エ その他の業務

港湾管理者は、その他港湾法上次のようなサービス業務等を行うこととなっている（第12条）。

(7) 港湾の発展のために必要な調査研究及び統計資料の作成並びに当該港湾利用の宣伝

(4) 港湾運営に必要な役務提供のあっせん

(9) 港湾区域及び臨港地区内における貨物の積卸し・保管・荷さばき及び運送の改善についてのあっせん

(5) 他の者が行う役務及び他の者が管理する施設等に係るものを含め、港湾の利用に必要な役務及び施設に関する最新の料率表の作成及び公表

(3) 港湾区域内の工事等の許可

港湾法上、港湾区域内又は港湾隣接地域内において、次の行為をする場合は、港湾管理者の許可を受けなければならない（第37条、施行令第14条）。

ア 港湾区域内の水域（上空100メートルまで及び水底下60メートルまでの区域を含む（施行令第13条）。以下同じ。）又は公共空地の占用

イ 港湾区域内の水域又は公共空地における土砂の採取

ウ 水域施設・外郭施設・係留施設・運河・用水きよ又は排水きよの建設又は改良

エ 港湾管理者が指定する護岸、堤防、岸壁、栈橋又は物揚場の水際線から20メートル以内の地域においてする構築物（載荷重が港湾管理者が指定する重量を超えるものに限る。）の建設又は改築

オ 港湾管理者が指定する廃物の投棄

カ 動力を用いて地下水を採取するための施設であって、揚水機の吐出口の断面積の合計が6平方センチメートルを超え、かつ、そのストレーナーの位置が港湾管理者が指定する位置より浅い位置にあるものの建設又は改良

この許可を申請する手続については、都の場合、**東京都の管理する港湾の港湾区域及び港湾隣接地域における工事等の規制に関する規則**（昭37・規81）で定められている。

なお、上記の行為を国又は地方公共団体がしようとする場合は、許可に代え、港湾管理者と協議することになっている（第37条第3項）。

2 公有水面埋立法

公有水面を埋め立てようとする者は、**公有水面埋立法**（大10・法57）の規定に基づき、都道府県知事の免許を受けなければならないが（第2条）、港湾区域内では、この都道府県知事の職権を港湾管理者が行うとされている（港湾法第58条第2項）。

公有水面埋立法では、公有水面を埋め立てて土地を造成し、当該埋立地の所有権を取得しようとするものは、都道府県知事の免許を受け（第2条）、その免許条件に従い指定期限までに工事に着手し、及びしゅん功し（第13条）、そのしゅん功認可を受ける（第22条）べき旨を規定している。この免許申請手続については、**公有水面埋立法施行規則**（昭49・運輸省／建設省令1）で詳細に定められている。

また、都道府県知事は、免許に際し、出願事項（申請人の氏名及び住所、埋立区域及び埋立施行区域並びに埋立地の用途等）を告示し、これを縦覧に供するとともに、地元市町村長及び利害関係人の意見を徴することとされている（第3条）。

さらに、東京港が甲号港湾に指定されており（公有水面埋立法施行令第32条第1号の甲号港湾及び乙号港湾を指定する告示、平2・運輸省告示164）、東京港内の埋立てに関しては、原則として埋立免許について、国土交通大臣の認可を受けなければならないことになっている（施行令第32条）。

3 海岸法

海岸法（昭31・法101）は、津波・高潮・波浪その他海水又は地盤の変動による被害から海岸を防護するとともに、海岸環境の整備と保全及び公衆の海岸の適正な利用を図り、もって国土を保全することを目的として制定された法律である（第1条）。

同法は、従来不明確であった海岸の管理責任を明確にしたものであり、都道府県知事は海岸の保全に関しては、主務大臣が定める海岸保全基本方針に基づき、海岸保全区域等に係る海岸保全基本計画を定める（第2条の3）とともに、防護すべき海岸を海岸保全区域として指定できる（第3条）。

また、知事等を海岸管理者と定めて海岸保全区域の管理責任を負わせている。ただし、海岸保全区域が港湾区域又は、港湾隣接地域と競合する区域においては港湾管理者の長が、漁港区域と重複するときは漁港管理者である地方公共団体の長が、その管理を行う（第5条）。

さらに、同法は、海岸保全施設の建設等に関して、国の財政負担（第27条、施行令第8条）や受益者又は原因者の費用負担の制度（第31条～第33条）等を定めるとともに、海岸保全区域における行為の規制に関し、港湾法第37条の規定に基づき、港湾管理者が港湾区域又は港湾隣接地域内において占用及び行為を規制する場合と類似した規定を定めている（第7条、第8条及び第10条）。

4 漁港漁場整備法（平成13年に漁港法を改称）

(1) 漁港の意義

漁港漁場整備法（昭25・法137）は、水産業の健全な発展及びこれによる水産物の供給の安定を図るため、環境との調和に配慮しつつ、漁港漁場整備事業を総合的かつ計画的に推進し、及び漁港の維持管理を適正にし、もって国民生活の安定及び国民経済の発展に寄与し、併せて豊かで住みよい漁村の振興に資することを目的として（第1条）制定された。

同法上、漁港とは、天然又は人工の漁業根拠地となる水域及び陸域並びに施設の総合体であって、農林水産大臣、都道府県知事等が指定した港をいう（第2条、第6条）。

漁港が利用される範囲の影響度によって、次の4種類に格付けている（第5条）。

- ア 第1種漁港 その利用範囲が地元の漁業を主とするもの
- イ 第2種漁港 その利用範囲が第1種漁港よりも広く、第3種漁港に属しないもの
- ウ 第3種漁港 その利用範囲が全国的なもの
- エ 第4種漁港 離島その他辺地にあつて漁場の開発又は漁船の避難上特に必要なもの

この格付けにより、主として漁港の修築に要する費用に係る国庫補助・負担の率に相違が生じる（第20条）。

(2) 漁港漁場整備事業

漁港漁場整備法は、漁港漁場整備事業の施行主体と漁港の維持・保全及び管理を行う漁港管理者とを別個のものとしている。前者については、国、漁港の所在地の地方公共団体又は漁港を地区内に有する水産業協同組合とし（第4条）、後者については、漁港の所在地の地方公共団体を基本としている（第25条）。

漁港漁場整備は、農林水産大臣が定めた漁港漁場整備基本方針に基づいて施行者が特定漁港漁場整備事業計画を定め、農林水産大臣の許可を受けて実施することとされている（第17条～第19条）。特定漁港漁場整備事業の施行に当たっては、国が一定の割合でその費用を補助することとされている（第20条）。

(3) 漁港の維持管理

漁港の維持、保全及び運営その他漁港の維持管理の適正を図るため、当該漁港の所在地の地方公共団体が漁港管理者として定められる（第25条）。漁港管理者は、漁港管理規程を定め、これに従い漁港を維持管理するほか、漁港の発展のために必要な調査研究及び統計資料の作成を行うものとされている（第26条）。

都では、漁港管理規程として、**東京都漁港管理条例**（昭42・条47）を定め（第34条）、同条例及び**同条例施行規則**（昭42・規38）により都営漁港の維持管理を行っている。

5 国際船舶・港湾保安法

（国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律）

船舶及び港湾施設の保安の確保を目的として、平成14年12月に国際海事機関（IMO）において改正された「1974年の海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）附属書」を担保するために、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律」（平成16・法31）（以下「国際船舶・港湾保安法」という。）が第159回国会で成立し、平成16年4月14日に公布された。

(1) 国際船舶・港湾保安法の施行

平成16年7月1日、国際船舶・港湾保安法が施行された。この法律は、国際航海船舶や国際港湾施設に自己警備としての保安措置を義務付け、外国から日本に入港しようとする船舶に船舶保安情報の通報を義務付け、危険な船舶には海上保安庁が入港禁止等の措置を行えるようにした内容となっている。

(2) 国際港湾施設の保安の確保

平成16年7月1日から国際航海船舶が一定頻度利用する国際戦略港湾等の岸壁等については、保安措置の実施が義務付けられ、現在東京港においては、ふ頭用地及び前面泊地に制限区域を設けて管理している。

6 その他

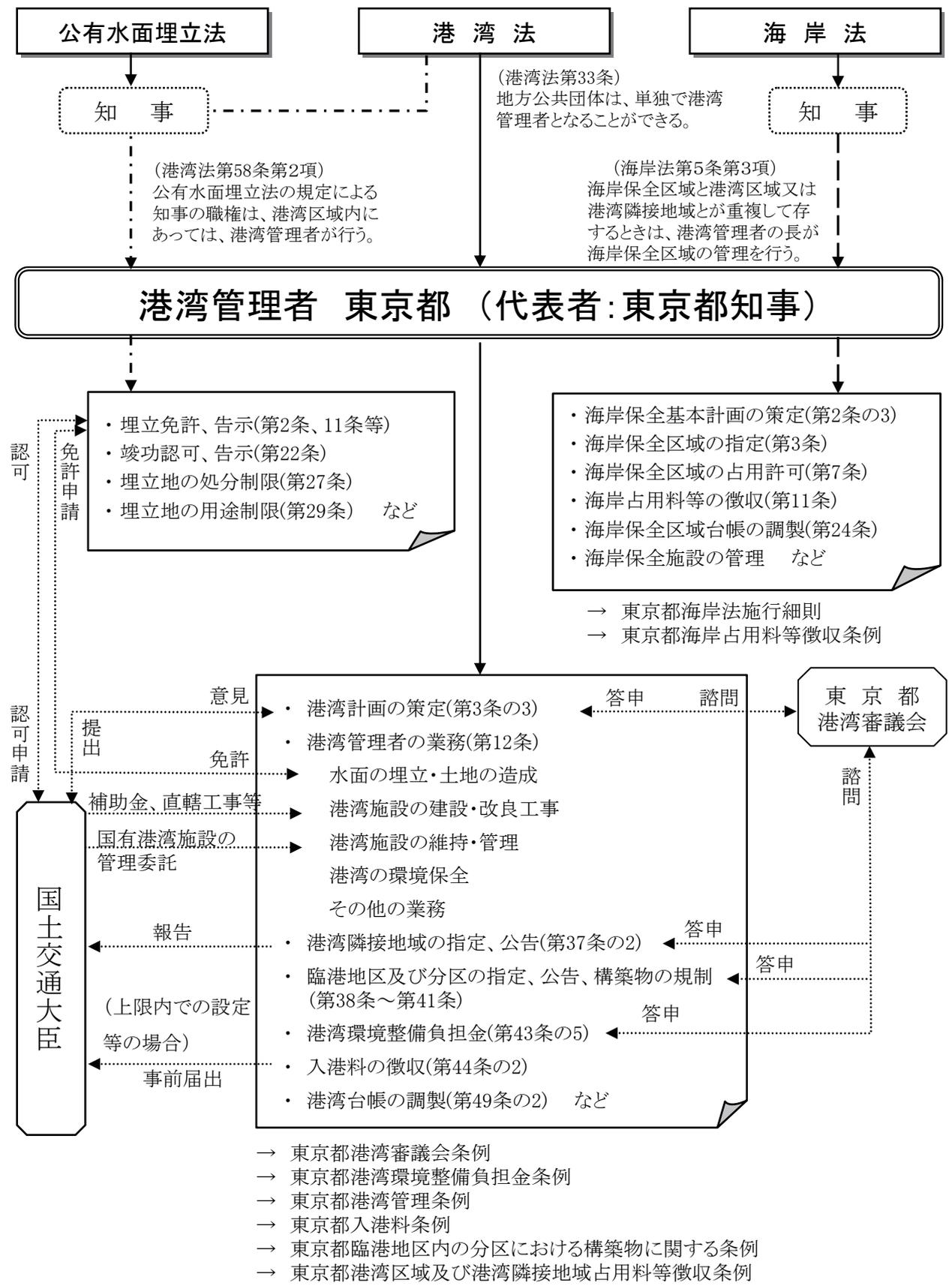
地方自治法の一部を改正する法律（平成15・法81）が、平成15年6月に成立し、同年9月に施行された。この改正は、公の施設の管理について、指定管理者制度を導入し、その適正かつ効率的な運営を図ることを目的としたものであり、港湾局においては平成17年3月に東京都港湾管理条例（平16・条93）、東京都海上公園条例（昭50・条107）及び東京都漁港管理条例（昭42・条47）の一部を改正し、公の施設の一部（海上公園・客船ターミナル等）の管理を指定管理者に行わせることが出来るようにした。

7 港湾行政関係法令一覧

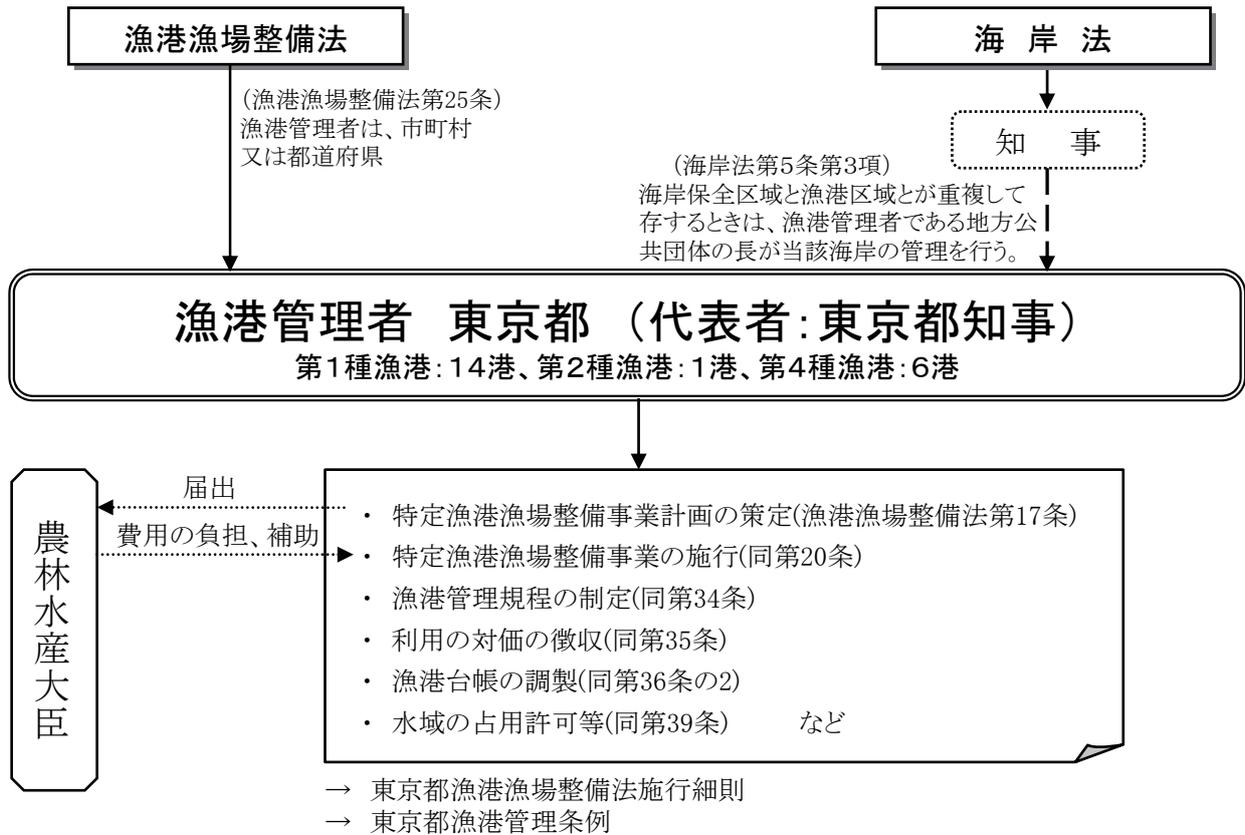
法	律	条 例 ・ 規 則	所 管
港湾法 (昭25法218号) 港湾整備促進法 (昭28法170号)		東京都港湾審議会条例 (昭28条例75号) 東京都港湾環境整備負担金条例 (昭55条例58号)、同施行規則 東京都港湾区域及び港湾隣接地域占用料等徴収条例 (平12条例89号)、同施行規則 東京都の管理する港湾の港湾区域及び港湾隣接地域における工事等の規制に関する規則 (昭37規則81号) 東京都港湾管理条例 (平16条例93号)、同施行規則 東京都入港料条例 (昭51条例86号)、同施行規則 東京都臨港地区内の分区における構築物に関する条例 (昭41条例37号) 建物の区分所有に係る港湾施設用地の貸付けに関する規則 (昭56規則141号) 東京都港湾施設用地の長期貸付けに関する規則 (昭58規則175号) 東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例 (平14条例98号)、同施行規則	総務部企画計理課 港湾経営部経営課 港湾経営部経営課 港湾経営部経営課 港湾経営部経営課 港湾経営部振興課 港湾経営部振興課 港湾経営部経営課 港湾経営部経営課 港湾経営部経営課 港湾経営部経営課 (建設局と共管)
土地 開 発	公有水面埋立法 (大10法57号) 都市計画法 (昭43法100号) 首都圏整備法 (昭31法83号)	東京都海上公園条例 (昭50条例107号)、同施行規則 東京都臨海地域開発規則 (平13規則80号)	臨海開発部海上公園課 臨海開発部誘致促進課
海保 岸全	海岸法 (昭31法101号)	東京都海岸占用料等徴収条例 (平12条例90号)、同施行規則 東京都海岸法施行細則 (昭39規則293号)	港湾経営部経営課 港湾経営部経営課
離港 島・ 空 漁港	離島振興法 (昭28法72号) 小笠原諸島振興開発特別措置法 (昭44法79号) 漁港漁場整備法 (昭25法137号) 空港法 (昭31法80号) 航空法 (昭27法231号)	東京都漁港管理条例 (昭42条例47号)、同施行規則 東京都営空港条例 (昭37条例53号)、同施行規則 東京都漁港漁場整備法施行細則 (昭48規則94号)	離島港湾部管理課 離島港湾部管理課 離島港湾部管理課
財 務	補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律 (昭30法179号) 公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法 (昭26法97号)	東京都臨海地域開発事業財務規則 (昭39規則124号)	総務部財務課
関係法律	港則法 (昭23法174号)、航路標識法 (昭24法99号)、廃棄物の処理及び清掃に関する法律 (昭45法137号)、海上運送法 (昭24法187号)、 港湾運送事業法 (昭26法161号)、倉庫業法 (昭31法121号)、港湾労働法 (昭63法40号)、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律 (昭45法136号)、 構造改革特別区域法 (平14法189号) 船舶油濁損害賠償保障法 (昭50法95号)、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律 (平16法31号)、武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用に関する法律 (平16法114号)、道路法 (昭和27法180)、土壌汚染対策法 (平14法53)		

8 港湾局関係法制概要

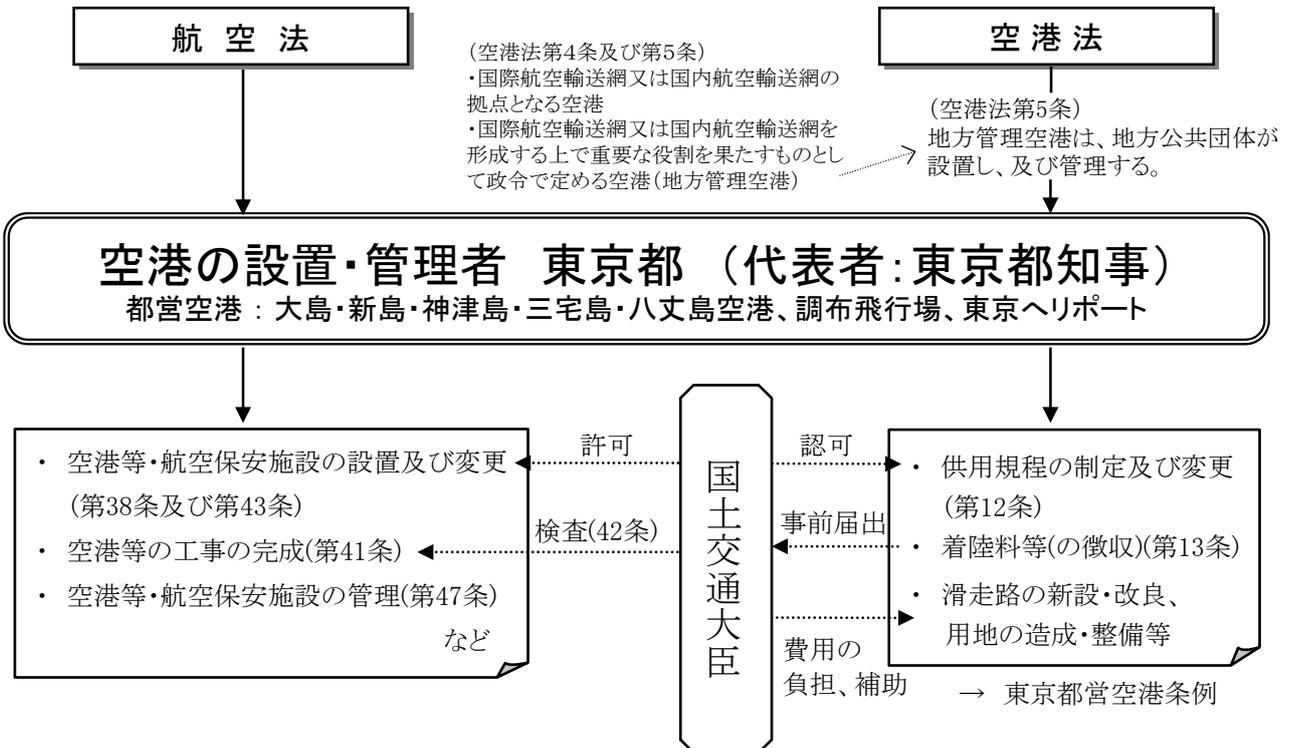
(1) 港湾関係



(2) 漁港関係



(3) 空港関係



第4節 予 算

1 会計区分

[総務部企画計理課]

地方財政法は、一般行政事務のほか、地方公共団体の行う企業活動については、独立採算制の原則のもとに事業の収支を明確にするため、その経理は特別会計を設けて行うよう規定している。

この規定を受けて、当局の予算は、「一般会計」のほか「臨海地域開発事業会計」及び「港湾事業会計」の2特別会計に区分して経理している。

会計区分、所管事業は次のとおりである。

港湾局予算の会計区分

会 計	会計設置の根拠	事 業 内 容	備 考
一 般 会 計		下記の港湾事業及び臨海土地造成事業を除く当局所管事業 〔東京港の港湾施設の整備、管理運営 〔海岸保全事業、島しょの港湾、漁港、空港整備事業	
港湾事業会計	地方財政法第6条 (公営企業の特別会計) 同法施行令第46条 対象事業 〔・港湾整備事業 ・宅地造成事業 地方公営企業法第2条 第3項 (財務規定等の適用)	港湾事業(上屋、荷役機械、貯木場及び関連事業)	〔野積場、荷役連絡所、電気施設、自動車はかり、水産物用荷役施設、木材用荷役施設、港湾施設用地、船舶給水等を含む。
臨海地域開発事業会計		臨海土地造成事業(埋立地の造成、整備及び開発)	〔港湾施設となるものを除く海上公園、道路及び開発事業を含む。

2 平成24年度予算

(1) 概 要

平成24年度の港湾局予算は、東京港、川崎港及び横浜港が連携を推進することによる京浜港の国際競争力の強化、物流インフラの機能向上、内貿貨物への対応強化、防災機能の向上及び島しょ港湾・漁港・空港整備等、局が直面する課題に的確に対応する内容となっている。また、臨海地域開発事業会計は平成27年度のまちの概成に向けた取組を、港湾事業会計はユニットロードターミナル整備に向けた取組を、それぞれ反映した内容となっている。

局予算の規模等については、次表のとおりである。

会計別予算の比較表

会計名	平成24年度		平成23年度		比較	
	予算額	構成比	予算額	構成比	増(△)減	増減比
一般会計	千円 77,464,000	% 30.7	千円 72,602,000	% 59.2	千円 4,862,000	% 6.7
臨海地域開発事業会計	156,646,000	62.1	42,324,000	34.5	114,322,000	270.1
港湾事業会計	18,113,000	7.2	7,794,000	6.3	10,319,000	132.4
合計	252,223,000	100	122,720,000	100	129,503,000	105.5

(注) 1 会計の重複計上額を整理した純計額について、末尾参考1を参照

2 各会計別収支予算は、末尾参考2のとおり

本年度の予算総額は、2,522億2,300万円で、前年度に比べ、105.5%の増である。

これを会計別にみると、

一般会計は、予算総額774億6,400万円、前年度に比べ6.7%の増で、主として東京港整備の増等によるものである。

臨海地域開発事業会計は、予算総額1,566億4,600万円、前年度に比べ270.1%の増で、主として投資の増等によるものである。

港湾事業会計は、予算総額181億1,300万円、前年度に比べ132.4%の増で、主として投資の増等によるものである。

(2) 歳出予算

ア 主要事業

① 東京港港湾施設整備事業 242億8,000万円

アジア諸港との競争が激化する中、東京港・川崎港・横浜港の京浜三港は、国際競争力の強化を図るため、広域連携を推進していく。こうした中、東京港としても、その機能強化に資するため、中央防波堤外側埋立地において新たなふ頭を整備する。また、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、中央防波堤内側埋立地において新規ふ頭整備を行う。さらに、物流インフラの機能を向上させる新木場交差点立体化整備を推進する。

② 港湾振興事業 3億7,200万円

京浜三港による広域連携強化を推進し、貨物集荷の強化を図るとともに、客船誘致の取組等を推進する。

③ 環境整備・公害対策事業 17億4,100万円

中央防波堤内側埋立地の海の森公園を整備するとともに、運河の汚泥しゅんせつを実施する。

- ④ **廃棄物処理場整備事業** **116億1,700万円**
新海面処分場の護岸整備を進めるとともに、処分場の延命化のための沈下促進等を実施する。
- ⑤ **東京港海岸保全事業** **81億3,400万円**
都民の生命や財産を高潮や津波等の災害から守るため、平成19年3月に策定した「東京港海岸保全施設緊急整備計画」に基づき、水門の耐震強化や防潮堤の整備等を着実に実施するとともに、高潮対策センターの2拠点化等を推進する。
- ⑥ **埋立造成事業** **55億3,500万円**
大井ふ頭その1・その2間水域埋立を推進するとともに、既存の埋立地の施設改良等を実施する。
- ⑦ **臨海副都心整備事業** **142億3,600万円**
広域交通基盤整備に対する開発者負担、共同溝の整備等を実施する。
- ⑧ **臨海副都心MICE拠点化推進事業** **5億円**
MICE機能の充実やアフターコンベンション機能の形成、外国企業の進出促進のための取組を推進する。
- ⑨ **島しょ等港湾・漁港・空港整備事業** **203億 200万円**
伊豆諸島及び小笠原諸島等において、生活や産業を支えるため港湾・漁港・空港・海岸の整備等を実施する。
- ⑩ **離島航路・航空路補助事業** **12億6,800万円**
本土と伊豆諸島及び島しょ間の航路・航空路の維持並びに島民生活の安定及び産業の振興を図るため、航路事業、航空路事業及び貨物運賃に対する補助を実施する。

イ 事業別構成

(7) 一般会計

区 分	平 成 24 年 度 予 算		平成23年度 予 算 額	増(△)減	増減率
	予 算 額	主 要 内 容			
東京港港湾 施設整備	千円 22,674,000	①ふ頭整備等 17,342,654千円 中央防波堤外側外貿コンテナふ頭整備等 ②道路・橋りょう整備 1,506,274千円 中央防波堤内側1号線整備等 ③物流インフラの機能向上 167,904千円 新木場交差点立体化 ④港湾厚生施設等整備 239,958千円 港湾労働者第一宿泊所改修等 ⑤計画調査等 190,409千円 東京港港湾計画改訂検討調査等 ⑥内港地区再開発等 606,088千円 東京ヘリポート耐震強化等 ⑦岸壁・道路改修等 1,217,713千円 青海ふ頭棧橋補修等 ⑧東京港整備貸付金 1,403,000千円 外貿ふ頭整備	千円 19,150,000	千円 3,524,000	% 18.4
港湾振興	367,336	①港湾振興促進 313,182千円 三港連携事業の推進等 ②港湾広報 54,154千円	300,797	66,539	22.1
環境整備・ 公害対策	1,712,000	①環境整備 1,378,000千円 海の森公園整備等 ②公害対策 334,000千円 運河汚泥しゅんせつ等	1,563,000	149,000	9.5
廃棄物 処理場建設	11,617,000	①中央防波堤外側廃棄物処理場 29,247千円 地盤安定化処理等 ②新海面処分場 11,587,753千円 Cブロック延命化対策(沈下促進) Dブロック護岸地盤改良等	11,813,000	△196,000	△1.7

区 分	平 成 24 年 度 予 算		平成23年度 予 算 額	増 (△) 減	増減率
	予 算 額	主 要 内 容			
海岸保全 施設建設	千円 8,134,000	①施設建設 6,560,506千円 防潮堤整備・内部護岸整備・水門耐震強化等 ②施設補修等 1,375,632千円 ③計画調査等 197,862千円	千円 7,546,000	千円 588,000	% 7.8
島しょ等 港湾整備	20,302,000	①港湾整備 9,539,000千円 元町港外13港 ②漁港整備 6,618,000千円 元町漁港外16漁港 ③海岸保全施設整備 2,644,000千円 港湾7港、漁港2漁港 ④空港整備 1,499,000千円 大島空港外5空港整備等 ⑤災害復旧 2,000千円	20,325,000	△ 23,000	△ 0.1
離島航路・ 航空路補助	1,268,509	①航路補助 (3社) 671,467千円 ②貨物運賃補助 (5社) 380,011千円 ③航空路補助 (2社) 217,031千円	1,176,908	91,601	7.8
管理運営費 人件費	11,389,155	港湾施設等の維持管理経費及び人件費 (定数 441人)	10,727,295	661,860	6.2
計	77,464,000		72,602,000	4,862,000	6.7

(イ) 臨海地域開発事業会計

区 分	平 成 24 年 度 予 算		平成23年度 予 算 額	増 (△) 減	増減率
	予 算 額	主 要 内 容			
埋立造成	千円 5,198,290	①埋立・護岸築造等 5,068,000千円 大井ふ頭その1・その2間水域埋立等 ②道路整備 1,000千円 ③埋立造成関連 測量調査等 129,290千円	千円 2,376,239	千円 2,822,051	% 118.8
環境整備	29,000	若洲海浜公園	9,000	20,000	222.2
埋立改良	337,000	①道路改良 193,636千円 大井中央陸橋等 ②橋りょう改良 31,357千円 ③公園改良等 112,007千円	1,968,000	△ 1,631,000	△ 82.9
臨海副都心 建設改良	14,236,000	①建設事業 13,719,000千円 開発者負担金、共同溝整備等 ②改良事業等 517,000千円 埋設物移設、開発調査等	15,699,000	△ 1,463,000	△ 9.3
投 資	80,000,000	債券の購入費等	0	80,000,000	皆増

区 分	平 成 24 年 度 予 算		平成23年度 予 算 額	増(△)減	増減率
	予 算 額	主 要 内 容			
企業債費等	千円 6,089,813	①企業債元金償還金 2,500,000千円 ②企業債利子及び取扱費等 3,589,813千円	千円 14,396,543	千円 △ 8,306,730	% △ 57.7
埋立地等 処分原価	46,639,077	①埋立地処分原価 4,228,767千円 ②臨海副都心用地処分原価 42,410,310千円	4,286,034	42,353,043	988.2
管理運営費 人 件 費	4,116,820	①埋立地の維持管理経費及び人件費等 2,990,885千円 (定数 97人) ②臨海副都心MICE拠点化推進事業 500,000千円 ③消費税雑支出等 625,935千円	3,589,184	527,636	14.7
計	156,646,000		42,324,000	114,322,000	270.1

(7) 港湾事業会計

区 分	平 成 24 年 度 予 算		平成23年度 予 算 額	増(△)減	増減率
	予 算 額	主 要 内 容			
建設改良	千円 1,606,794	①港湾施設整備 1,347,781千円 中央防波堤内側ユニットロードターミナル施設整備、品川ユニットロードターミナル施設整備等 ②港湾施設改良 259,013千円	千円 3,984,675	千円 △ 2,377,881	% △ 59.7
投 資	13,000,000	債券の購入費等	0	13,000,000	皆増
企業債費	337,920	企業債元金償還金	328,993	8,927	2.7
営業外費用	219,990	①企業債利子及び取扱費等 45,099千円 ②消費税及び地方消費税等 174,891千円	212,990	7,000	3.3
管理運営費 人 件 費	2,948,296	①港湾施設の維持管理経費及び人件費等 1,947,219千円 (定数 31人) ②減価償却費等 1,001,077千円	3,267,342	△ 319,046	△ 9.8
計	18,113,000		7,794,000	10,319,000	132.4
港湾局合計	252,223,000		122,720,000	129,503,000	105.5

(3) 繰越明許費

① 東京港湾整備事業	3,375,000千円
② 東京港環境整備事業	206,000千円
③ 東京港廃棄物処理場建設事業	1,718,000千円
④ 東京港海岸保全施設建設事業	1,209,000千円
⑤ 島しょ港湾整備事業	1,416,000千円
⑥ 島しょ漁港整備事業	982,000千円
⑦ 島しょ海岸保全施設整備事業	395,000千円
⑧ 空港整備事業	220,000千円
合 計	9,521,000千円

(4) 債務負担行為（限度額）

① 品川ふ頭岸壁整備工事	550,200千円
② 10号地その2岸壁整備工事	1,682,140千円
③ 中央防波堤外側コンテナふ頭整備工事	1,476,000千円
④ 京浜南運河しゅんせつ工事	21,800千円
⑤ 新海面処分場整備工事	3,152,000千円
⑥ 防潮堤耐震化等整備工事	695,017千円
⑦ 神湊港緑地施設休憩所整備工事	354,000千円
⑧ 埋立地造成事業（臨海地域開発事業会計）	1,409,292千円
⑨ 埋立改良事業（臨海地域開発事業会計）	98,658千円
⑩ 臨海副都心建設事業（臨海地域開発事業会計）	570,150千円
⑪ 臨海副都心改良事業（臨海地域開発事業会計）	396,900千円
合 計	10,406,157千円

(参 考)**1 局予算の純計**

区 分	平成24年度	平成23年度	増(△)減	増減率
	千円	千円	千円	%
一 般 会 計	77,464,000	72,602,000	4,862,000	6.7
臨海地域開発事業会計	156,646,000	42,324,000	114,322,000	270.1
港 湾 事 業 会 計	18,113,000	7,794,000	10,319,000	132.4
計	252,223,000	122,720,000	129,503,000	105.5
会計間重複分控除額	721,189	805,681	△ 84,492	△ 10.5
差 引 純 計	251,501,811	121,914,319	129,587,492	106.3

(注) 会計間重複分とは、臨海地域開発事業会計及び港湾事業会計から一般会計への繰入金である。

2 港湾局予算総括表

一 一般会計

(歳入)

区分	本年度	前年度	増(△)減	伸び率
分担金及負担金	4,715,496	4,442,535	272,961	6.1
使用料及手数料	2,761,811	2,700,098	61,713	2.3
国庫支出金	19,060,969	17,753,935	1,307,034	7.4
繰入金	909,487	901,140	8,347	0.9
都債	24,300,000	21,554,000	2,746,000	12.7
財産収入その他	10,052,906	8,615,291	1,437,615	16.7
計	61,800,669	55,966,999	5,833,670	10.4

(歳出)

区分	本年度	前年度	増(△)減	伸び率	備考
港湾総務	740,000	743,000	△3,000	△0.4	差引不足額は一般財源を充当。 ただし、公債費充当3,167,010千円及び他局所管財源があるため、港湾費の一般財源充当額は、18,532,662千円となる。
東京港整備	53,410,000	48,623,000	4,787,000	9.8	
島しょ等港湾整備	23,314,000	23,236,000	78,000	0.3	
計	77,464,000	72,602,000	4,862,000	6.7	
収支差引	△15,663,331	△16,635,001	—	—	

(注) 歳入として、別途他局所管の基金繰入金 297,679千円がある。

臨海地域開発事業会計

(収入)

区分	本年度	前年度	増(△)減	伸び率
営業収益	78,874,842	17,379,245	61,495,597	353.8
営業外収益	3,855,148	4,829,745	△974,597	△20.2
雑収入	2,510,000	1,865,000	645,000	34.6
特別利益	10	10	0	0
計	85,240,000	24,074,000	61,166,000	254.1

(支出)

区分	本年度	前年度	増(△)減	伸び率	備考
埋立事業	20,108,324	20,369,034	△260,710	△1.3	差引不足額は損益勘定留保資金その他で補填。
投資	80,000,000	0	80,000,000	皆増	
企業債費	2,695,676	10,558,966	△7,863,290	△74.5	
埋立地等処分原価	46,639,077	4,286,034	42,353,043	988.2	
支払利息等	4,007,990	4,340,990	△333,000	△7.7	
管理運営等	3,194,923	2,768,966	425,957	15.4	
特別損失	10	10	0	0	
計	156,646,000	42,324,000	114,322,000	270.1	
収支差引	△71,406,000	△18,250,000	—	—	

港湾事業会計

(収 入)

区 分	本 年 度	前 年 度	増 (△) 減	伸び率
営業収益	4,180,003	4,206,887	△ 26,884	△ 0.6
営業外収益	579,987	583,103	△ 3,116	△ 0.5
雑 収 入	8,000	208,000	△ 200,000	△ 96.2
特別利益	10	10	0	0
計	4,768,000	4,998,000	△ 230,000	△ 4.6

港湾局合計	151,808,669	85,038,999	66,769,670	78.5
-------	-------------	------------	------------	------

(支 出)

(単位:千円、%)

区 分	本 年 度	前 年 度	増 (△) 減	伸び率	備 考
建設改良	1,648,080	4,027,007	△ 2,378,927	△ 59.1	差引不足額は損益勘定留保資金その他で補填。
投資	13,000,000	0	13,000,000	皆増	
企業債費	337,920	328,993	8,927	2.7	
支払利息等	219,990	212,990	7,000	3.3	
管理運営等	2,907,000	3,225,000	△ 318,000	△ 9.9	
特別損失	10	10	0	0	
計	18,113,000	7,794,000	10,319,000	132.4	
収支差引	△13,345,000	△2,796,000	-	-	

港湾局合計	252,223,000	122,720,000	129,503,000	105.5
-------	-------------	-------------	-------------	-------

第2章 東京港と港湾管理者

第1節 概説	37
第2節 東京港における行為の規制等	40

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、港湾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。港湾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日から東京都が東京港の港湾管理者となり、その整備管理にあっている。

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日に港湾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、大阪、神戸の諸港とともに「国際戦略港湾」に定められた。

全国の港湾と港湾管理者数一覧表

平成24年4月1日現在

区 分	総 数	管 理 者					港 湾 法 56 条 に 基づく港湾
		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	0
国際拠点港湾	18	11	4	0	3	18	0
重 要 港 湾	103	83	16	1	3	103	0
地 方 港 湾	871	507	303	0	0	810	61
計	997	602	327	1	6	936	61

資料：国土交通省港湾局総務課

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。

港湾の管理運営にあたっては、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も公共公開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、公共公開の原則の範囲内で、係留施設の物資別及び航路別の優先使用を認めている。

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、東京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港湾区域が変更された。(別図の通り)

なお、第三航路の拡張や廃棄物処理場整備に伴う港湾区域の変更について、現在関係機関と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]

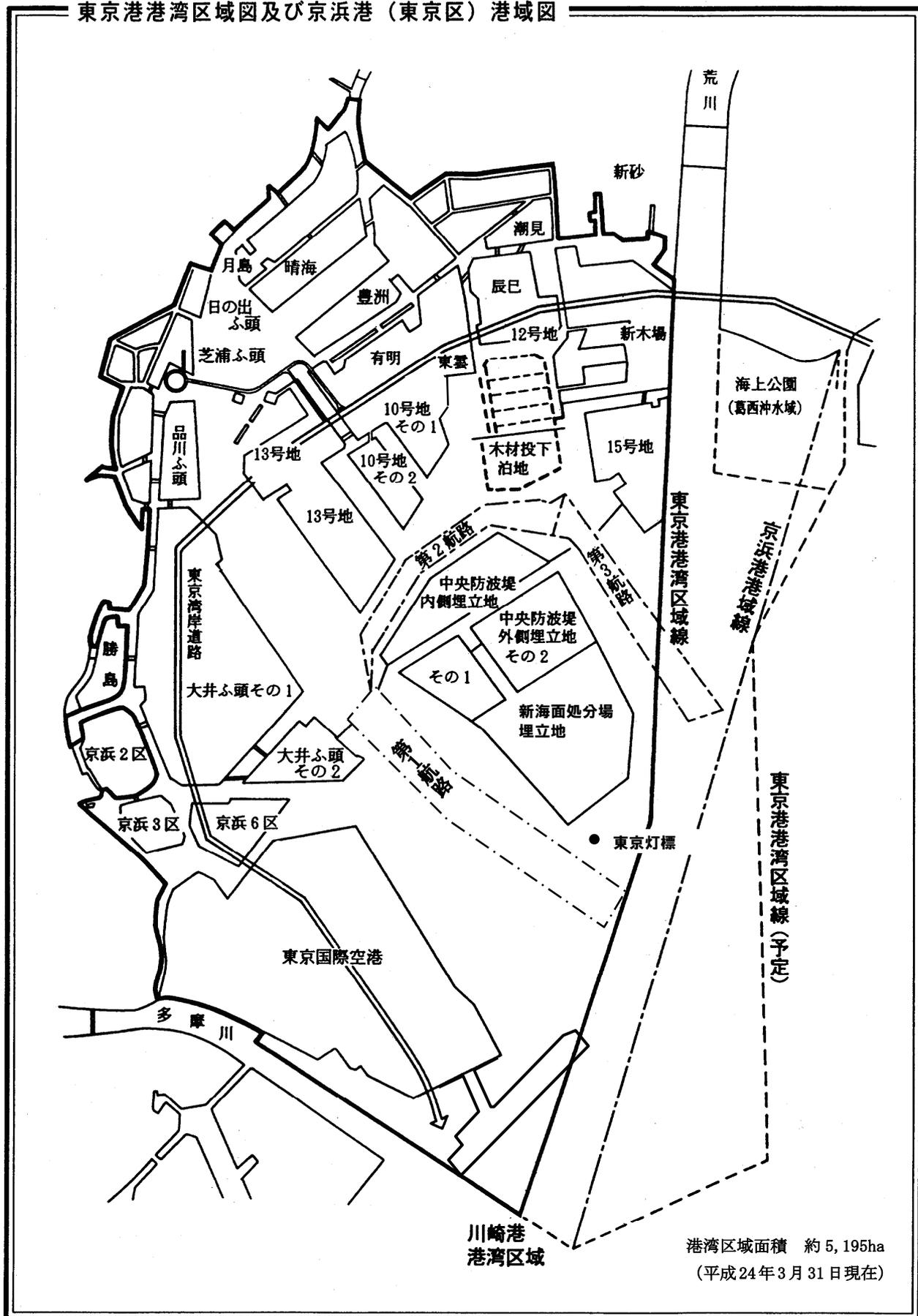
港則法は、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることを目的としており、航路及び航法、入出港の届出、危険物の取扱い、水路の保全、灯火等について定めている。

港則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」が港則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港則法上の京浜港東京区とは一致していない。

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。

港湾法は、この目的を達成するために、港湾管理者に対し、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制限を与えている。

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、栈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、栈橋は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。（許可状況については、5 海岸保全区域の項で示す許可状況の表参照）

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、港湾関係者の厚生を増進を図ることを目的とする区域

東京港の臨港地区は、現在、1,033.2haが指定されている。

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

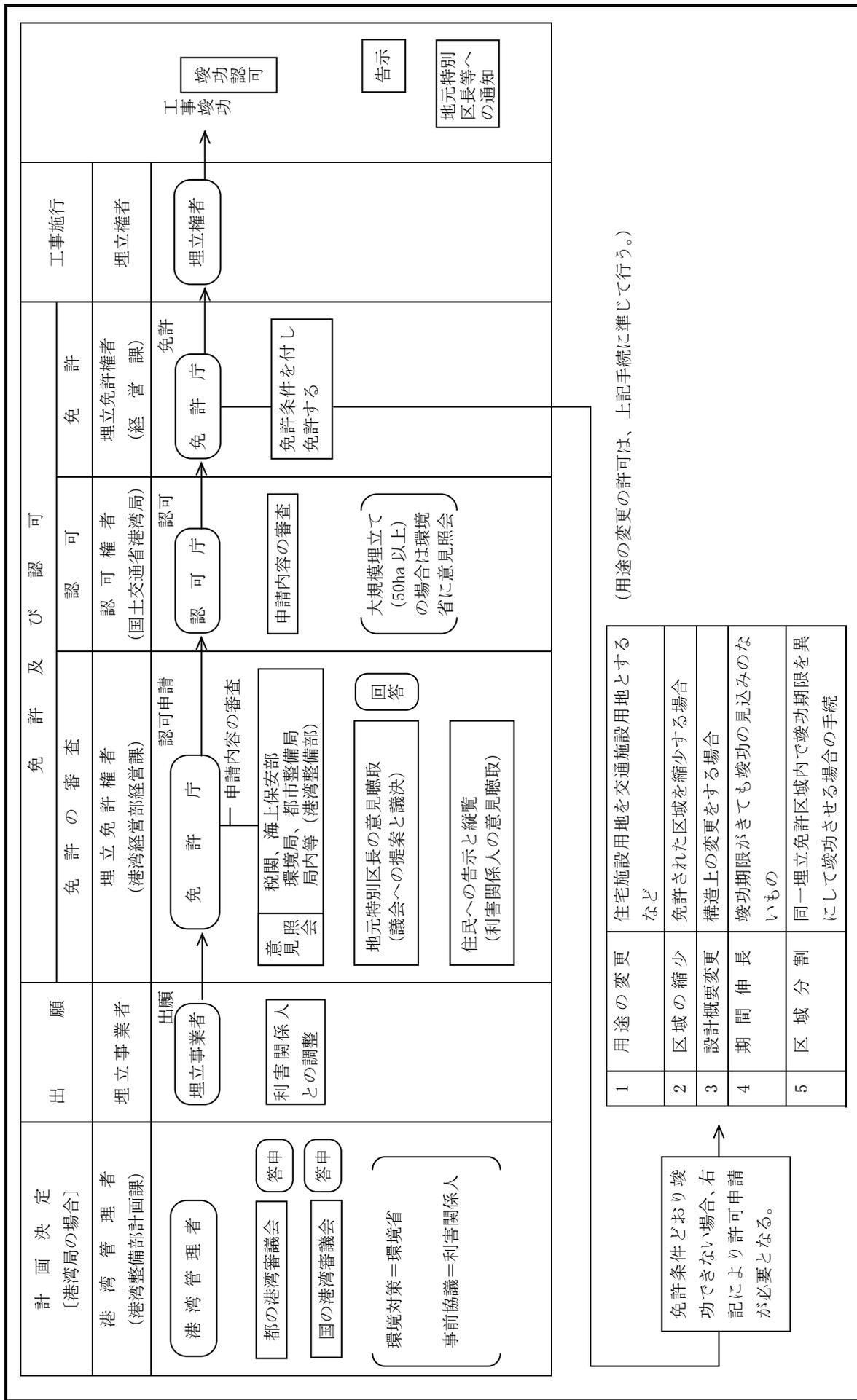
公有水面の埋立てを行い、土地を造成し、所有権を取得しようとする者は、公有水面埋立法に基づく埋立免許を受け、その免許条件に従い指定期限までに工事に着手し、竣功し、竣功の認可を受けなければならない。

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、栈橋・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（ふ頭の栈橋部分、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



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、知事は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、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、上記の許可は不要である（海岸法第10条）。

港湾隣接地域及び海岸保全区域における許可状況

平成23年度許可実績
(単位：件)

指定区分	許可区分	港東地区	港南地区	小計
港湾隣接地域	公共空地の占用（継続含む）	86	14	100
	外郭施設等の建設等	3	3	6
	構築物等の建設等	10	28	38
	小計	99	45	144
海岸保全区域	占用（継続含む）	37	59	96
	施設の新設等	21	18	39
	区域における掘削	16	12	28
	小計	74	89	163
合計		173	134	307

(注) 港東地区は江東区及び中央区を指し、港南地区は港区、品川区及び大田区を指す。

第3章 東京港の港湾計画等の策定

第1節	港湾計画の系譜	47
第2節	東京港第7次改訂港湾計画 (東京港から発信する日本のみなと改革)	50
第3節	東京ベイエリア 21	56

第3章 東京港の港湾計画等の策定

第1節 港湾計画の系譜

[港湾整備部計画課]

港湾計画は、その必要性、目的、計画事項、作成の手續等について港湾法で定義されており、港湾管理者である東京都が定めることとなっている。

また、港湾計画は、港湾の開発、利用及び保全等に関する基本的事項を定めるもので、地方港湾審議会の議を経て策定される（港湾法第3条の3）。（P.18図1参照）

東京都は昭和31年の「東京港港湾計画」を策定後、一連の計画の改訂を経て、平成18年3月「東京港第7次改訂港湾計画」を公示した。

第6次改訂港湾計画までの概要は以下のとおりである。

東京港港湾計画策定の経緯

	策定年月	目標年次	主な基本方針	主な計画事項	主な一部変更事項
東京港港湾計画	昭和31年 4月	昭和40年	<ul style="list-style-type: none"> はしけから岸壁扱いへ転換 産業の発展、民生の福祉に対応 適正業種の工場誘致と埋立地の高度利用 	<ul style="list-style-type: none"> 計画貨物量1,400万トン 晴海、豊洲、品川ふ頭の開発 航路の変更 	—
東京港改訂港湾計画	昭和36年 3月	昭和45年	<ul style="list-style-type: none"> 物資供給近代化のための積極的港湾施設の拡充 東京の都市構造を改善するための都市交通の整備 港湾機能の確保と都市開発のための埋立地の早期開発 	<ul style="list-style-type: none"> 計画貨物量4,750万トン 大井、品川等内外貿ふ頭月島漁業基地の整備 埋立地造成計画 (2,243ha) 大井・品川火力発電所 第一、二航路計画 	—

	策定年月	目標年次	主な基本方針	主な計画事項	主な一部変更事項
第二次改訂港湾計画	昭和41年 3月	昭和50年	<ul style="list-style-type: none"> ・流通の中心的機能としての総合的港湾の建設 ・国際貿易港湾としての整備 ・既成市街地の再開発に寄与する埋立地の造成・開発 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画貨物量6,750万トン ・大井、13号外貿ふ頭 ・東西中央防波堤 ・第一、二、三航路計画 ・1/4円埋立地計画 (概ね現在の埋立形状) 	<ul style="list-style-type: none"> ・大井コンテナふ頭の整備 ・10号その2フェリーふ頭の整備 ・大井食品ふ頭の増強 ・中防内側処分場 ・大井ふ頭(その2)廃棄物処分場 ・10号地(その1)鉄鋼ふ頭変更 ・砂町下水処理場拡張埋立 ・中防外・羽田沖処分場 ・12号地岸壁変更 ・12号地木材投下泊地防波堤、投下泊地法線変更 ・平和島運河一部埋立
第三次改訂港湾計画	昭和51年 3月	昭和55年	<ul style="list-style-type: none"> ・広域な背後圏の物資流動軸の役割を果たす ・都民生活に密着した港湾の形成 ・港湾関連諸施設の新埋立地での重点的整備 ・旧港地区再開発 ・海洋レクリエーションに対応した水際線の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画貨物量8,370万トン ・竹芝、日の出ふ頭再開発計画 ・青海コンテナふ頭の整備 ・葛西海浜公園の整備 ・15号地マリーナの整備 ・勝島運河一部埋立 	<ul style="list-style-type: none"> ・大井その2建材ふ頭一部を専用化 ・15号地建材ふ頭 ・15号地危険物取扱施設の拡張 ・15号地マリーナ変更 ・14号地営団車庫
第四次改訂港湾計画	昭和56年 10月	平成2年	<ul style="list-style-type: none"> ・外内貿機能の充実 ・既設ふ頭再開発 ・道路網の充実 ・廃棄物処分場の確保と空港利用に資する用地の造成 ・緑地等環境施設の整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画貨物量7,650万トン ・東京港連絡橋の整備 ・竹芝、日の出、芝浦ふ頭再開発 ・羽田沖合展開廃棄物用地 ・大井(その1)(その2)食品ふ頭拡張 ・15号地原木ふ頭 	<ul style="list-style-type: none"> ・羽田沖廃棄物用地を空港用地へ変更 ・大井・青海コンテナふ頭増深、第一航路増深 ・大規模地震対策施設(芝浦等) ・有明テニスの森公園 ・平和島運河一部埋立 ・東京港野鳥公園 ・中防内VOR/DME
第五次改訂港湾計画	昭和63年 5月	平成7年	<ul style="list-style-type: none"> ・外内貿機能の充実 ・客船ふ頭と賑わいのある空間の整備 ・親水空間の充実 ・物流施設の移転、再配置 ・多心型都市構造への転換 ・効率的、体系的交通網の形成 ・港湾施設の耐震強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画貨物量6,820万トン ・青海コンテナふ頭の整備(第3、4バース) ・大井食品ふ頭、12号地内貿雑貨ふ頭の整備 ・晴海客船ふ頭及び客船ターミナルの整備 ・夢の島マリーナの整備 ・臨海副都心の整備 ・東京港臨海道路の整備 ・東京臨海新交通の整備 ・豊洲・晴海ふ頭廃止 ・第一航路の増深 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画貨物量変更 8,560万トン ・新海面処分場 ・豊洲、晴海再開発 ・建設発生土積出基地の整備(大井その2、中防内) ・大井コンテナふ頭再整備

	策定年月	目標年次	主な基本方針	主な計画事項	主な一部変更事項
第六次改訂港湾計画	平成9年 1月	平成17年	<ul style="list-style-type: none"> ・外内貿機能を拡充・強化 ・耐震性の高い港湾施設を拡充 ・親水空間の拡充 ・効率的かつ体系的な臨港交通網を形成 ・大規模な供給処理施設の用地を確保 ・防潮堤による高潮対策 	<ul style="list-style-type: none"> ・計画貨物量 10,000 万トン ・中央防波堤外側、新海面処分場埋立地に新たなコンテナふ頭を整備 ・青海ふ頭南端地区に外貿多目的ふ頭を整備 ・中央防波堤内側埋立地に内貿ユニットロードターミナル、大型建材ふ頭、セメントふ頭、小型船だまりを整備 ・第一航路の拡幅・増深 ・沖防波堤の整備 ・中央防波堤外側、新海面処分場埋立地に幹線臨港道路を整備 	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海副都心及び豊洲・晴海地区の土地利用計画変更 ・豊洲1～3丁目の土地利用計画変更 ・15号地、中央防波堤内側専用ふ頭 ・10号地その1、大井ふ頭その1臨港道路 ・10号地その1土地利用計画変更及び土地造成計画 ・10号地その1公共ふ頭 ・大井ふ頭その1小型船だまり

第2節 東京港第7次改訂港湾計画 (東京港から発信する日本のみなと改革)

1 計画の経緯

[港湾整備部計画課]

平成16年2月に東京都港湾審議会より、概ね20年後を目指し、東京港が取り組むべき方向を示した「東京港第7次改訂港湾計画の基本方針」の答申を受けた。

＜東京港が取り組むべき方向＞

- ・首都圏の物流改革をリードするメインポートとして、東京港を革新
- ・首都東京再生のリーディングエリアとして、活力と魅力あふれるベイエリアを形成
- ・新時代港湾を切り拓く糧として、港湾間の連携や官民一体となった取組を推進

提言内容は「新アクションプラン」「東京港第7次改訂港湾計画」「総物流ビジョン」等で計画化し速やかに実施

この基本方針を踏まえ、東京港の今後の開発、利用及び保全の姿を定めるため、学識経験者、関係行政機関、関係団体により構成される港湾計画調査検討委員会において、改訂港湾計画の素案をとりまとめ、東京都港湾審議会に中間報告を行うとともにパブリックコメント等を実施した。本計画は、これらの議論や意見等を踏まえ、平成17年12月の東京都港湾審議会の議を経て策定された計画である。(平成18年3月公示)

計画の概要は以下のとおりである。

2 改訂計画の方針

本計画は、首都圏4000万人の生活と産業を支える東京港の国際競争力を強化するとともに、物流・交流・環境・安全の4つの機能が融合した魅力あるみなとを実現するため、平成20年代後半(概ね10年後)を目標年次とし、以下の方針を基に策定された。

【物流】世界と競う港湾サービスの実現

- (1) 東京港の国際競争力を強化するため、既存のコンテナふ頭を一層活用するとともに、コンテナ船の大型化に対応した新たなふ頭の整備により、国際基幹航路の維持・拡大を図る。また、急増するアジア貨物に対応するため、近海航路に対応したふ頭を拡充する。
- (2) 国際物流機能の強化を図るため、バンプール・シャーシープールを適切に配置するとともに、官民一体となり効率的な港湾運営に取り組む。また、流通加工等新たな物流ニーズに対応するため、高機能物流拠点を形成する。
- (3) 国内海上輸送の拠点港として、貨物のユニット化の進展やRORO船の大型化等、内航海運の輸送革新に対応するため、内貿ユニットロードふ頭機能を再編・強化する。
- (4) 港内交通の利便性を向上し、港湾と背後圏とを円滑に結ぶ物流動線を確保するため、広域的な幹線道路網との連携に配慮しつつ、効率的かつ体系的な臨港道路ネットワークを形成する。

【交流】活力と魅力あるベイエリアの形成

- (1) 東京臨海地域の都市的空間と海辺や運河等の水辺を活かし、多くの人々が訪れる賑わいある交流空間を創出するため、旅客船ふ頭機能の充実を図る。
- (2) 広域的な交流を支える陸・海・空の結節点として、この地域の持つ立地特性や広い開発用地等のポテンシャル

を活かした再開発を推進するとともに、背後のまちづくりと一体となった運河等の水辺空間の再生「運河ルネサンス」に取り組んでいく。

【環境】環境と共生するみなとづくり

- (1) 自然環境の保全・再生の取組として、葛西沖から羽田沖までの陸域と水域を一体的に捉え、親水空間の提供や自然環境の保全・再生に取り組んできた水と緑のネットワークを拡充するとともに、多様な生物の生息環境を創出する。
- (2) 廃棄物等を適正に処分する廃棄物海面処分場を引き続き確保する等、環境と共生するみなとづくりに取り組んでいく。
- (3) 首都東京の玄関口にふさわしい港湾空間を創出するため、船舶をはじめ、航空機からの景観にも配慮した美しい景観形成を進めていく。

【安全】首都東京の危機管理機能の強化

- (1) 大規模地震の発生等、災害時における緊急物資の輸送機能や経済活動を維持する国際物流機能を確保するため、大規模地震対策を進める。
- (2) 港湾に隣接する地域において、高潮や大規模地震による浸水被害から、都民の生命、財産を守るため、海岸保全施設等との連携により国土の保全を図る。

3 計画取扱貨物量

東京都の取扱貨物量は、平成23年実績で8,339万トン（外貿4,684万トン、内貿3,655万トン）である。目標年次（平成20年代後半）における取扱貨物量は、今後の物流のグローバル化の進展や内航輸送革新などによるユニット貨物の増加等を考慮し、10,900万トン（外貿5,990万トン、内貿4,910万トン）に達すると推計している。

外貿 (うち外貿コンテナ)	5,990万トン (5,550万トン) (460万TEU)
内貿 (うちフェリー) (うちユニット貨物)	4,910万トン (1,580万トン) (880万トン)
合計	10,900万トン

目標年次（平成20年代後半）における取扱貨物量

東京港第7次改訂港湾計画（平成17年12月策定）

4 今回計画した主な港湾施設（図3-1参照）

(1) 外貿コンテナふ頭計画

- 増加する外貿コンテナ貨物に対応し、国際基幹航路の維持・拡大を図るとともに、コンテナ船の大型化に対

応するため、大水深のコンテナふ頭を中央防波堤外側及び新海面処分場に3バース（水深15～16m）計画する（①）。

- 急増するアジア貨物に対応するため、中規模のコンテナふ頭を中央防波堤外側に1バース（水深11m）計画する（②）。また、既存の品川ふ頭を再編する（③）。

(2) 内貿ユニットロードふ頭・フェリーふ頭計画

- 内航海運における貨物のユニット化の進展に適切に対応するとともに、RORO船の大型化やモーダルシフトの促進に対応するため、中央防波堤内側に内貿ユニットロードふ頭を2バース（水深8.5m *現在は平成18年12月の一部変更により水深9.0m）計画する（④）。また、既存の10号地その2（⑤）品川ふ頭（⑥）15号地（⑦）を再編する。
- 内貿ユニットロードふ頭の再編計画にあわせ、10号地その2のフェリーふ頭を再編する（⑧）。

(3) 水域施設・外郭施設計画

- 東京国際空港再拡張事業の滑走路の新設に伴い、船舶及び航空機双方の運航の安全性の確保とコンテナ船の大型化や大型船舶の対面航行に対応するため、第一航路を移設・拡幅する（⑨）。（幅員450～600m→600～700m）
- 第一航路の移設に伴い沖防波堤の配置計画を変更する。（延長200m）（⑩）。

(4) 臨港交通施設計画

各地区のふ頭計画にあわせ、港湾における交通の円滑化を図るため、中央防波堤地区（⑪）及び南部地区（⑫）において臨港道路を計画する。

(5) 港湾環境整備施設計画

- 中央防波堤内側に大規模な緑地「海の森」（⑬）を整備し、東京港の緑や景観のシンボルとするとともに、自然環境の保全・再生に寄与する連続的な緑地空間を確保するため、中央防波堤地区に緑地を計149ha計画する。
- 憩いと賑わいのある親水空間や緑地空間の拡充を図るため、内港地区、南部地区、中部地区、東部地区に緑地を計51ha計画する。
- 東京港の水域環境の保全・改善を図るとともに、水生生物をはじめとした多様な生物の生息環境を創出するため、南部地区、東部地区、中央防波堤地区に海浜を3箇所計画する。

(6) 大規模地震対策施設計画

- 首都直下地震等の大規模地震発生時に緊急救援物資等の輸送を行う海上輸送機能を確保するため、日の出ふ頭及び品川ふ頭、晴海ふ頭、10号地その1、10号地その2、15号地、中央防波堤内側に耐震強化岸壁を16バース計画する。
- 大規模地震発生後、首都圏の経済活動を停滞させないよう、外貿コンテナ物流機能を維持する耐震強化岸壁を中央防波堤外側に2バース計画する。

5 今回計画した主な土地造成及び土地利用計画（図3-1参照）

- 既存の大井（⑭）・青海（⑮）コンテナふ頭の効率的な運営を一層促進するため、ふ頭背後の港湾関連用地等を計30haふ頭用地に変更する。
- 外貿コンテナ貨物の物流機能の強化を図るため、大井ふ頭その1・その2間の水域に22ha土地造成し、周辺用地とあわせ41haの港湾関連用地を計画する（⑯）。
- 将来の航空需要の増大に対応するため、羽田地区南東沖に東京国際空港の新たな滑走路となる交通機能用地

159haを造成する (18)。

6 計画の実現に向けて

東京港が首都圏を支えるメインポートとしての役割を担い、魅力ある「みなと」として更に発展していくため、これらのハード整備にあわせ、以下の取組を着実に推進し、「みなと改革の実現」に取り組んでいく。

- 広域的課題解決に向けた実効性ある連携
- 港湾経営の将来像の検討
- 利用者の立場に立った規制緩和と慣行改善
- 民間ポテンシャルの誘引・誘導
- 行政の説明責任と効率的な事業展開
- 関連施策と連携した総合的な取組

7 東京港の今後の港湾経営戦略

急速なコンテナ船の大型化など、第7次改訂港湾計画策定後の東京港を取り巻く状況が大きく変化していることを踏まえ、港湾物流を中心に、東京港の今後の経営戦略の方向性を明らかにし、港湾計画を策定するための指針として、平成20年7月に東京都港湾審議会より、「東京港の今後の港湾経営戦略」の答申を受けた。

<港湾経営の基本的方向性>

基幹航路の維持・拡大と企業の物流戦略への対応

<答申の内容>

- 1 既存ふ頭を含めたコンテナふ頭等の充実・強化
 - ・外貿貨物への対応（既存ふ頭を含めた大型化対応、ポスト・パナマックス対応の検討）
 - ・内貿貨物等への対応強化（内貿ユニットロード整備、内航フィーダーバースの検討）
 - ・ふ頭背後の交通対策
 - ・既存のふ頭用地、港湾関連用地の再編等
- 2 臨海部全体の交通ネットワークの充実・強化
 - ・東京港臨海道路Ⅱ期事業等の整備促進
 - ・新たな南北道路軸の検討
 - ・国道357号等の整備の重要性
- 3 今後の港湾経営の展開
 - ・国内ハブ機能強化等による基幹航路の維持・拡大および貨物量増加への対応
 - ・羽田空港再拡張を踏まえた物流拠点の形成
 - ・埠頭会社による東京港の国際コンテナ物流戦略の推進
 - ・京浜三港による広域連携強化

この「東京港の今後の港湾経営戦略」を受け、海事関係者や関係行政機関と調整を図り、「東京港港湾計画の一部変更（案）」をとりまとめた。この計画は、平成21年5月の東京都港湾審議会の議を経て、策定された計画である

(平成 21 年 8 月公示)。

この計画の主な内容は以下のとおりである。

[港湾の能力]

区 分	既定計画	変更計画
外貿 (うち外貿コンテナ)	5,990 万トン (5,550 万トン) (460 万 TEU)	6,130 万トン (5,690 万トン) (520 万 TEU)
内貿	4,910 万トン	4,470 万トン
合計	10,900 万トン	10,600 万トン

目標年次（平成 20 年代後半）における取扱貨物量

東京港港湾計画の一部変更（平成 21 年 5 月策定）

[主な変更内容]

- 既存の大井コンテナふ頭 7 バース、青海コンテナふ頭 2 バースの増深（水深 15～16m）を計画する。
- 中央防波堤外側コンテナふ頭 1 バースの増深（水深 16～16.5m）、新海面処分場コンテナふ頭 1 バースの増深等（水深 16～16.5m、延長 420m）を計画する。
- 大井コンテナふ頭に隣接して、内航フィーダー貨物も取扱う外内貿ふ頭を計画する。
- コンテナふ頭の増深に伴い、航路、泊地及び航路・泊地の水深等の計画を変更する。
- 中央防波堤地区と中部地区を結ぶ、臨港道路南北線（4 車線）を計画する。

図3-1 港湾施設計画等位置図



第3節 東京ベイエリア21

1 東京ベイエリア21の策定

[総務部企画計理課]

東京都では、都市計画局（現都市整備局）及び港湾局において、東京臨海地域の役割や目指すべき方向を示す「東京ベイエリア21」をまとめ、平成13年2月に公表した。

その策定の目的は、東京臨海地域は他都市とのネットワークの中核として都市活動を支え牽引していくかけがえない空間であるとの認識のもと、その潜在可能性を活かした総合的な再編整備を図りながら、東京の魅力と活力を創造することにある。

東京ベイエリア21の骨子は、次のとおりである。

- (1) 東京臨海地域における再編整備の必要性と地域の持つ潜在力を明らかにする。
- (2) 東京圏における東京臨海地域の役割と再編整備の方向を示す。
- (3) 今後の戦略的な取組として、羽田空港の有効活用や東京港の機能拡張など、都市基盤の強化、自然環境との調和、臨海副都心をはじめとする拠点整備の今後のあり方を提示する。
- (4) 地区特性を活かした空間デザインや段階整備の考え方を再編整備ガイドラインとして示す。
- (5) 民間との連携や整備手法など、再編整備に向けた今後の仕組みづくりや財政基盤の強化などの体制整備について方向性を示す。

今後は、東京ベイエリア21に基づき、民間や地元と協働しながら各地区の基盤整備やまちづくりを進めることとなる。

2 東京ベイエリア21の概要

(1) 東京臨海地域の範囲

東京都の区域のうち、概ね明治以降の埋立地を基本としたおよそ17,000ha（図3-2）。そのうち陸域（中央防波堤内側及び外側埋立地を除く。）はおよそ7,000haである。

(2) 東京ベイエリア21の策定にあたって（序章）

- 性格：東京臨海地域の役割及び目指すべき方向を総合的かつ長期的な視点から検討し、その都市づくりの指針を示し、地域の再編を誘導する。また、物流機能及び臨海副都心をはじめとする拠点整備の今後のあり方を提示する。
- 目標年次：概ね20年～25年後を目標とするが、より長期的な視点からの都市づくりの方向も示す。

(3) 今なぜ東京臨海地域なのか（第1章）

- 現在の東京は、国際都市としての誘引力の低下などによる活力と牽引力の危機や、広域交通基盤の未整備などによる都市機能についての危機をはらんでいる。
- 東京臨海地域は、臨空・臨海都市軸の中央部に位置し、東京圏を結ぶ広域的なネットワークを形成している。都心を中心とする内陸部と東京臨海地域を一体的に捉えながら、東京再生のための起爆剤としていくことが求められている。

(4) 東京臨海地域の持つ潜在力（第2章）

東京臨海地域の持つ潜在力を、次の4つの視点から分析する。

① 人・モノ・情報の結節点

人・モノ・情報の広域的な交流を支える陸、海、空の結節点であり、広域ネットワークの形成も進んでいる。

② 大規模な土地利用転換

産業構造の転換に伴い、業務・商業・居住などの都市的な土地利用への転換が進んでいる。

③ 都心への近接性

都心からの近接性を活かした産業立地が進んでいる。

④ 多様な水域の存在

水際線や公園の存在により、魅力的なオープンスペースを創造していく可能性を秘めた空間である。

(5) 東京臨海地域の役割と再編整備の方向（第3章）

○ 東京臨海地域の役割

- ・グローバルプレーヤーとしての東京の地位向上に貢献し、良好な都市環境を次世代に継承する役割を持つ地域である。
- ・長期的な視点から、地域の総合的な再編を進め、東京の都市空間を再生し、質の高い都市空間を形成していく必要がある。

○ 再編整備の方向～4つの進むべき方向と7つの舵を示す。

① 首都圏と世界を結ぶ人・モノ・情報のネットワークを創造する

舵1 羽田空港国際化の動き等への的確に対応する。

舵2 首都圏の共有財産・東京港を中核とした新たな物流ネットワークを創造する。

舵3 首都圏全体を視野に入れたネットワークの形成とアクセス機能の強化を進める。

② 21世紀の成長を支える新産業空間を創造する

舵4 次世代のリーディング産業の集積をもたらす地域整備を進める。

舵5 アジアの技術、産業、文化の拠点を構築する。

③ 職住近接と豊かな環境を備えた都市空間を創造する

舵6 ライフスタイルの多様化にあわせた新しい都心型居住を実現する。

④ 心を癒す水辺空間を創造する

舵7 国際都市東京の魅力と活力をかたちづくる「水辺の都」を創造する。

(6) 今後の戦略的取り組み（第4章）

○ 東京再生に向けた都市基盤の強化

- ・羽田空港の有効活用やアクセス向上、東京港を中心とした総合物流ネットワークの構築、等

○ 自然環境と調和した都市基盤の強化

- ・海上公園の新しいあり方等の検討、クリーンなエネルギーの活用施策の推進、等

○ 東京臨海地域における新たな都市づくりの展開

- ・都市的機能と港湾機能等のバランスのとれた適切な誘導や整備、臨海副都心における「職・住・学・遊」の4機能が有機的に連携した複合的まちづくり、等

(7) 地域特性を活かした再編整備ガイドライン（第5章）

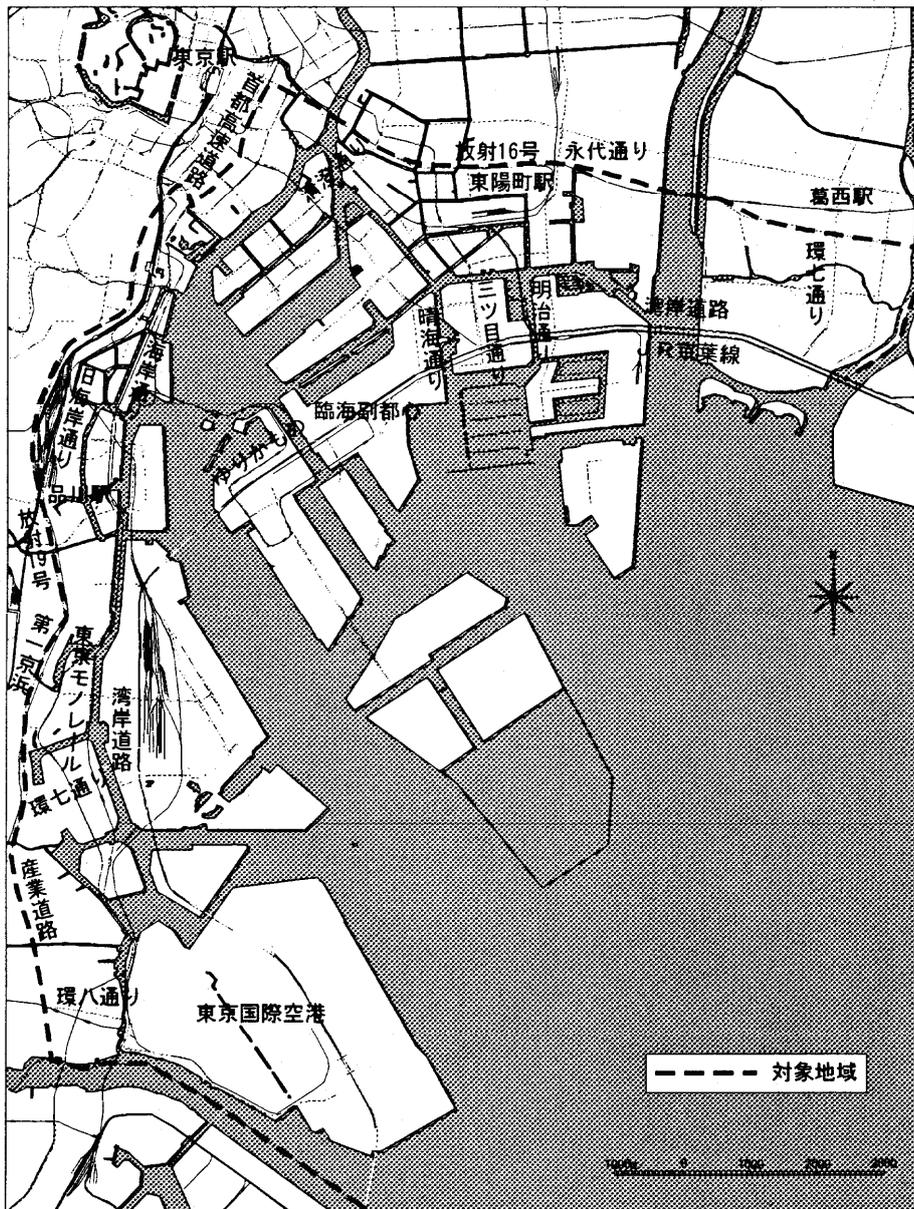
空間デザインや段階的整備の考え方を再編整備ガイドラインとして示す。

- 水辺のデザイン事例
- 段階的整備のイメージ

(8) 再編整備に向けた仕組みづくり (第6章)

- 民間連携等によるまちづくりの推進 (民間組織の活用、PFIの導入、インセンティブ施策等)
- 土地利用に関する制度等の見直し (工業等制限法の緩和要求、構築物規制の見直し等)
- 再編整備に向けた体制整備 (財政基盤強化、効率的な開発体制の構築、東京港沿岸域との連携強化等)

図3-2 東京臨海地域の対象範囲



第4章 港湾施設の整備

第1節	港湾施設の整備状況	61
第2節	港湾施設の整備計画及び整備状況	64
第3節	ふ頭再開発計画	68

第4章 港湾施設の整備

第1節 港湾施設の整備状況

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、検討中であつた昭和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つた1,400万トンを大きく上回る2,100万トンにのぼつた。

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变化にも対応しうよう、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）を策定し、東京港の整備を進めてきた。

(4) 今後の港湾整備

近年、東京港を取り巻く社会経済情勢は大きく変化している。

外貿では、物流のグローバル化の進展に伴い、アジアからのコンテナ貨物が急増し、平成10年には、取扱量が我が国最大となり、その後も高い伸び率で推移している。このため、既存ふ頭の取扱能力は限界に達しつつあり、新たなふ頭の整備が求められている。

内貿においては、貨物のユニット化の進展や船舶の大型化等の輸送革新が進展しており、新たなふ頭の整備や既存ふ頭の再編が求められている。

防災面では、首都直下地震等の大規模地震発生の切迫性が指摘されており、都民の安全と安心を確保し、首都圏の経済活動を維持するみなどづくりが一層求められている。

このような情勢に対処するため、平成17年12月に平成20年代後半（概ね10年後）を目標年次とする「東京港第7次改訂港湾計画」（平成18年3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、近い将来一斉に更新時期を迎えることになる。このため、予防保全計画に基づき、適切に維持管理を行っていく。

2 港湾施設整備のしくみ

[港湾整備部計画課]

港湾施設の整備は、港湾管理者等が行う場合と利用者が自ら行う場合に大別できる。前者の場合における整備方式の概要は別表のとおりである。

港湾施設の整備方式（民間が整備保有する施設を除く）

施設	利用の形態	整備方式	整備主体	資金調達先			施設管理者
				国	港湾管理者	民間	
水域施設、 外郭施設 臨港交通施設	広く公共の用に供される。	一般改修事業 (直轄事業)	国と港湾管理者との協議が調った場合、国土交通大臣が行う。 (港湾法52条等)	○	負担金		港湾管理者
		一般改修事業 (補助事業)	港湾管理者 (港湾法42条、43条等)	補助金 又は負担金	○		〃
水域施設、 外郭施設	当該施設の整備により大きな受益を期待できる者の用にも供されるが、将来は広く公共の用に供されることが予想される。	産業関連事業 (エネルギー、鉄鋼港湾) (直轄事業)	事業者の申請に基づき、国と港湾管理者との協議が調った場合、国土交通大臣が行う。 (企業合理化促進法8条) (港湾法52条等、55条の6)	○	負担金	負担金 (申請者)	〃
		産業関連事業 (補助事業)	事業者の申請により港湾管理者が行う。 (企業合理化促進法8条) (港湾法42条、43条等、55条の6)	補助金 又は負担金	○	負担金 (申請者)	〃
係留施設 及び付属する 水域施設	広く公共の用に供され利用貨物が特定されない。	一般改修事業 (直轄事業) 一般改修事業 (補助事業)	水域、外郭、臨港交通施設の欄に同じ				〃
	広く公共の用に供され利用されるが、利用貨物が特定される。	特定港湾施設工事 (物資別専門ふ頭)		国と港湾管理者との協議が調った場合、国土交通大臣が行う。 (特定港湾施設整備特別措置法2条、4条)	○	負担金	受益者から特別利用料を徴収
	利用者が限定される。	貸付事業(特定用途港湾施設) 外貿ふ頭	埠頭公社	無利子貸付 財投(特別転貸債)	無利子貸付	市中借入	埠頭公社
		外貿コンテナふ頭	コンテナ埠頭株式会社	無利子貸付 財投(特別転貸債)	出資	出資(船会社) 市中借入	コンテナ埠頭株式会社
フェリーふ頭		埠頭公社又はフェリー埠頭公社	無利子貸付 財投(特別転貸債)	無利子貸付 及び出資	市中借入	フェリー埠頭公社	
マリナー		マリナー株式会社	〃	無利子貸付	市中借入	マリナー株式会社	
荷さばき施設 保管施設	広く公共の用に供される。	起債事業	港湾管理者	財投 (地方債)	○		港湾管理者
荷さばき施設	利用者が限定される。	貸付事業(特定用途港湾施設) 外貿コンテナふ頭	PFI事業者	無利子貸付 財投(特別転貸債)	無利子貸付	市中借入	PFI事業者 (公共に譲渡される場合もある)
港湾物流高度化 基盤施設	利用者が限定される。	港湾物流高度化 基盤施設整備事業	民間事業者	無利子 貸付 財投	無利子貸付	市中借入	民間事業者
港湾公害防止 施設、港湾環 境整備施設	主として公共の用に供される。	港湾公害防止対策事業、港湾環境整備事業	水域、外郭、臨港交通施設の 一般改修事業の欄に同じ				港湾管理者
廃棄物処理 施設	主として公共の用に供される。	廃棄物処理施設 整備事業		港湾管理者	補助金	○	
		貸付事業 (廃棄物埋立護岸)	廃棄物埋立護岸株式会社	無利子貸付 財投(特別転貸債)	無利子貸付	市中借入	廃棄物埋立護岸株式会社
		海水油濁防止 事業	港湾管理者	補助金	○		港湾管理者
航行補助施設	航行船舶に広く供される。	航路標識整備事業	国(海上保安庁)	○			国
港湾施設用地 (緑地を除く)		起債事業	港湾管理者	財投 (地方債)	○		港湾管理者
その他の施設		地方単独事業	港湾管理者		○		港湾管理者

(国土交通省資料)

- 注) 1) 資金調達先欄○は整備主体の負担を表す。
 2) 貸付事業については、係留施設、荷さばき施設、旅客施設等を一体として整備する。
 3) 産業関連事業、特定港湾施設工事は東京港では実施していない。
 4) その他の施設のうち港湾管理者の建造する清掃船の一部については、国が補助している。

第2節 港湾施設の整備計画及び整備状況

東京港の港湾施設の整備計画は、「東京港第7次改訂港湾計画」を基本計画とし、これに基づいて施設整備を進めている。主要施設の整備計画及び整備状況は、次のとおりである。

1 主な係留施設の施設規模及び整備状況

[港湾整備部計画課]

	ふ頭名	図面 番号	対象 船舶 (DTW級)	施設の規模			施設の整備状況					備考	
				水深	全体計画		整備済			23年度 実施	残事業		
					延長	バース数	延長	バース数	22年度 実績		延長		バース数
外 貿 コ ン テ ナ ふ 頭	大井コンテナ	1	100,000	-15~-16m (-15m)	2,354m	7	2,354m	(7)			2,354m	7	()で供用中
	青海コンテナ	2	100,000 50,000 40,000	-15~-16m (-15m) (-13m)	700m 350m 520m	2 1 2	(1,050m) (520m)	(3) (2)			700m	2	()で供用中
	品川コンテナ	3	15,000	-10m	435m	2	(745m)	(4)			435m	2	再編 ()で供用中
	中央防波堤外側コンテナ	4	120,000 100,000 20,000	-16~-16.5m -15~-16m -11m	400m 400m 230m	1 1 1			○	○	400m 400m 230m	1 1 1	
	新海面処分場コンテナ	5	120,000	-16~-16.5m	420m	1					420m	1	
内 貿 ユ ニ ッ ト ロ ー ド ふ 頭	品川ユニットロード	6	10,000	-8.5m (-8~-10m)	1,150m	5	(855m)	(5)	○	○	1,150m	5	再編 ()で供用中
	10号地その2(西)ユニットロード	7	12,000G/T	-9m (-7.5m)	1,380m	6	(1,500m)	(11)			1,380m	6	再編 ()で供用中
	中央防波堤内側ユニットロード	8	12,000G/T	-9m	460m	2			○	○	460m	2	
	15号地ユニットロード	9	10,000G/T	-9m (-11m)	440m	2	(190m)	(1)			440m	2	再編 ()で供用中
	10号地その2フェリー(東)	10	23,000G/T	-8.5m (-7.5m)	260m	1	(411m)	(2)			260m	1	再編 ()で供用中
	10号地その2フェリー(南)	11	16,000G/T	-8.5m	270m	1	(491m)	(2)	○	○	270m	1	再編 ()で供用中
外 貿 在 来 ふ 頭	大井食品	12	30,000 15,000	-12m -11m	225m 380m	1 2	225m 380m	1 2					
	大井多目的	13	30,000	-11m (-12m)	200m 250m	1 1	(450m)	(2)			200m	1	()で供用中
	お台場ライナー	14	15,000	-10m	1,800m	9	1,800m	9					
	15号地木材	15	25,000	-12m	480m	2	(720m)	(3)			480m	2	再編 ()で供用中
	中央防波堤内側ばらもの	16	30,000	-12m	240m	1	240m	1					
	中央防波堤内側大型建材	17	30,000	-12m	240m	1					240m	1	
内 貿 在 来 ふ 頭	芝浦内貿雑貨	18	5,000 2,000	-7.5m -5.5m	780m 90m	6 1	780m 90m	6 1					
	10号地その2(東)内貿雑貨	19	1,000	-5m	920m	13	920m	13					
	辰巳内貿雑貨	20	1,000	-5m	1,040m	13	1,040m	13					
	10号地その1東側多目的	21	14,500G/T	-8.5m	230m	1					230m	1	
	10号地その1西側多目的	22	5,000G/T	-7.5m	180m	1	180m	1					
	大井その2建材	23	1,000	-5m	440m	6	280m	4			160m	2	
	15号地建材・製材	24	2,000	-5.5m	370m	4	370m	4					
	大井その2建設発生土	25	5,000	-7.5m	130m	1	130m	1					
	中央防波堤内側建設発生土	26	5,000	-7.5m	栈橋1基	1	栈橋1基	1					
旅 客 船 ふ 頭	晴海旅客船	27	20,000G/T 70,000G/T	-10m -11m	450m 350m	2 1	450m	2			350m	1	
	竹芝貨客船	28	5,000	-7.5m	465m	3	465m	3					
	日の出貨客船	29	5,000	-7.5m (-6.7m)	310m	2	(564m)	(6)			310m	2	再開発計画 ()で供用中
	日の出ふ頭他		小型船	-3~-5m	小型栈橋	29基	小型栈橋	12基			小型栈橋	17基	

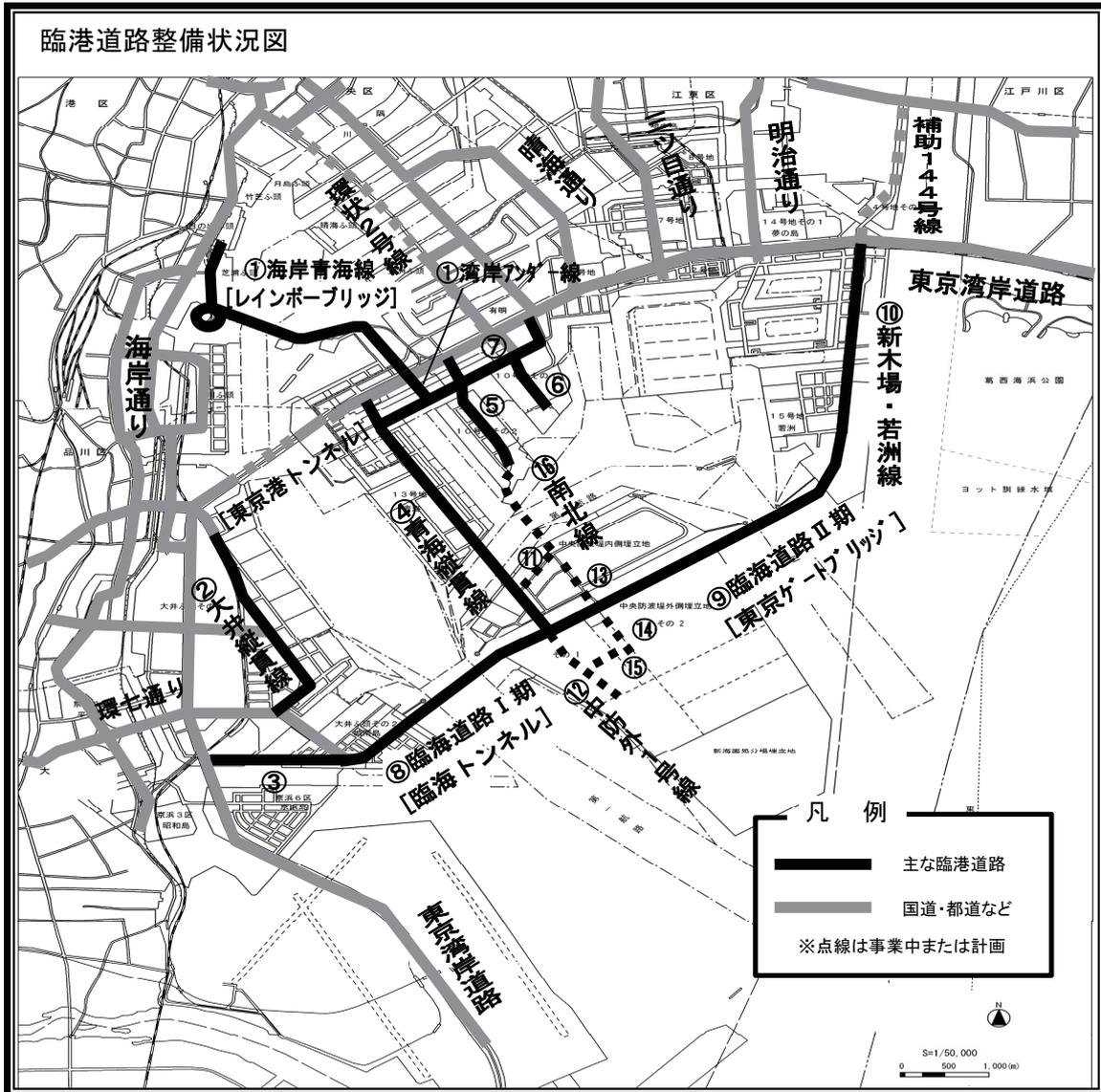
港湾施設計画位置図



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, 湾岸アンダー線	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 ~ 中央防波堤埋立地	8	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 ~ 10号地その2埋立地	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Ⅰ期	8	城南島 ~ 中央防波堤埋立地	4~6	既設
東京港臨海道路Ⅱ期	9	中央防波堤埋立地 ~ 新木場・若洲線	4~6	既設
新木場・若洲線	10	国道357号 ~ 東京港臨海道路	6	既設
中防内1号線	11	青海縦貫線 ~ 中央防波堤内側埋立地	4	事業中
中防外1号線	12	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	13	東京港臨海道路 ~ 中防内1号線	4	計画
中防外5号線	14	東京港臨海道路 ~ 中防内3号線	6	計画
中防外3号線	15	中防外1号線 ~ 中防外2号線	6	計画
臨港道路南北線	16	有明ふ頭連絡線 ~ 中防内5号線	4	計画



3 平成24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

- ① 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ターミナルの整備を行う。
- ② 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ターミナルの整備及び中央防波堤内側ユニットロードターミナルの整備を行う。
- ③ 10号地その2フェリー（多目的）（南）ターミナルの整備を行う。

(2) 航路・泊地

- ① 中央防波堤外側コンテナターミナルの航路・泊地の浚渫を行う。

(3) 臨港交通施設

- ① 臨港道路の整備
中防内1号線の道路舗装工事、及び中防外1号線の下水道整備工事等を行う。
- ② 道路ボトルネックの解消
新木場・若洲線と接続する国道357号の新木場交差点の立体交差化工事のうち、上部工事等を行う。

(4) 港湾機能施設

内貿ユニットロードの進展に向け、品川ふ頭において野積場の設計及び調査を行うとともに、中央防波堤内側において野積場及び荷役連絡所の整備を行う。10号地その2ふ頭においては、上屋撤去設計を行う。

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]

(1) 開発の背景

竹芝・日の出ふ頭は施設築造後50年以上を経過して老朽化が著しく、船舶の革新化の動向に合わせ、機能的にもその改善が求められている。このため地先水面を埋め立て、埋立地と現ふ頭用地を合わせた土地に、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、日の出ふ頭は未着手である。

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。

(2) 計画の概要等

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 1.9ha 緑地 0.8ha 計 5.7ha	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

(3) 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、平成5年度に「日の出ふ頭再開発基本方針」を港湾局長決定し、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。

(4) 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

(1) 開発の背景

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ている。また、晴海客船ふ頭では、

既設の2バースに加え、大型の外航客船が寄航可能な新たなバースの整備を計画している（「豊洲・晴海開発整備計画（再改定）」平成14年9月）。

(2) 交流拠点の開発

晴海地区では、客船ふ頭の背後に、都民や来航客が楽しく集い、憩うことの出来る場として、「国際交流拠点」を計画している。

豊洲地区においては、都民に親しまれる港の形成を図るため、海洋性レクリエーションに関連する機能と、これを支援し賑わいを創出する機能を導入した「文化・交流・レクリエーション拠点」の整備を計画している。

(3) 水域の利用計画

晴海・豊洲間の水域のうち、環状2号線延伸予定線の西側は客船ふ頭や官庁船バースを利用する大型船が航行する水域とし、その他の水域は船舶航行の安全を確保しつつ海洋性スポーツ・レクリエーションなどに活用していく計画である。

(4) 水際線整備計画

水際線については、防潮施設の整備空間としての活用に加え、水域利用と一体となる港湾機能やスポーツ・レクリエーション等の活動が展開される空間として利用する。併せて、この地域に整備される住宅、商業、文化施設等と連携し、広がり多様性を持つ親水空間を形成するとともに、景観的にも変化を持たせ都民に開かれた水際線の創出を図る。

このため、既存護岸から前面に約30～50mを埋め立てて緩傾斜型等の防潮護岸とし、護岸上部は緑化を行い緑道等とするとともに、背後の施設と連携した緑地を整備する。

第 5 章 港湾施設の管理運営

第 1 節 港湾施設の現況と管理運営	73
第 2 節 東京港の振興	92

第5章 港湾施設の管理運営

第1節 港湾施設の現況と管理運営

港湾施設は、港湾の利用又は管理に必要な施設として、港湾法に定められている。東京都では、このうち、都が設置したもの及び国から貸付けを受け又は管理を委託されたもののほか、港湾に必要なものとして設置した施設を、東京都港湾管理条例により管理している。

1 主要施設

[港湾経営部経営課・振興課]

東京港の管理運営は、東京市時代から一貫して市ないし都があたってきたが、その近代的管理は大正15年の東京市棧橋上屋使用条例施行から始まったといえる。その後、港湾法の施行にともない管理体制を整備し、現在は同法並びに東京都港湾管理条例及び同施行規則等に基づいて管理している。

(1) 航路

東京港の航路は、第一航路、第二航路及び第三航路からなっている。

第一航路は、最小幅員600m、水深A.P. -15m~-16mであり、その一部を港則法で東京西航路としている。

第二航路は、最小幅員300m、水深A.P. -12mで中央防波堤の北側に位置して第一航路と第三航路とをつないでいる。

第三航路は、東京港の東側に位置し、最小幅員300m、水深A.P. -12mであり、一部を港則法で東京東航路としている。

(2) 泊地ていけい場

泊地のうち係船浮標が設置されていない水面で、港則法第5条第2項では「びょう地」と呼称されている。

びょう地の指定は港長が行う。

(3) 係船浮標

現在、12号地木材投下泊地に、9,000~12,000重量トン級までの船舶2隻が同時に係留可能な係船浮標3基を設置している。

(4) 木材投下泊地ドルフィン（係船くい）

12号地貯木場前の木材投下泊地にはドルフィン14基があり、15,000トン級の船舶7隻を同時に係留できる。

このドルフィンは、原木を泊地に投下し、ここでいかに結束して貯木場へ収容するための施設である。

(5) 岸壁、棧橋

港湾管理者が管理している公共岸壁、棧橋は、現在109バース（係船くいを含めると116バース）、総延長で14,874mあり、最大係船能力としては50,000重量トン級の船舶が係留可能である。

この係留施設は、港湾における物流の基本的役割を果たすもので、港湾施設の中でも最も重要な施設である。公共係留施設の船席指定に当たっては、公平の原則（先船優先）により運営しているが、一方港湾の効率的利用という観点から、公共公開の原則の範囲内で荷役船、本船あるいは生鮮食品等の積載船、客船等それぞれの事情に対応した運営を行っている。

また、荷役の効率化、施設の有効利用を図るため、航路別、貨物別に次のとおり優先的な使用を認めている。

ア 航路別優先使用の例

北海道定期航路	品川ふ頭	3バース
日中・日韓航路	品川ふ頭	3バース
沖縄定期航路	10号地その2ふ頭（西側）	3バース
伊豆・小笠原諸島航路	竹芝ふ頭	3バース

イ 貨物別優先使用の例

輸入木材（製材）	15号木材ふ頭	3バース
水産物	大井水産物ふ頭	2バース
〃	月島漁業基地	2バース
輸入食品	大井食品ふ頭	3バース
内貿建材	大井建材ふ頭	4バース
〃	若洲建材ふ頭	4バース
外貿コンテナ	品川ふ頭	3バース
〃	青海ふ頭	3バース
輸入ばら物貨物	中央防波堤内側 ばら物ふ頭	1バース

(6) 物揚場

小型船やはしけ等の利用を対象として、総延長2,094mの物揚場があり、主として鋼材、砂利、砂等を取り扱っている。

(7) 上屋

海上輸送と陸上輸送の中継点にあつて、貨物の荷さばき、一時保管のための施設として、港湾管理者が設置し、管理している公共上屋がある。

上屋は、岸壁、栈橋の直背後に位置しており両者一体として効率的、合理的に管理運営されるもので、ふ頭運営上きわめて重要である。その使用形態としては、施設の効率的利用と手続の簡素化を図るため、平成16年度から定期使用としている。

(8) 野積場

野積場は、上屋と同様海上輸送貨物の荷さばきや一時保管のために設置したもので、公共野積場は合計約51万㎡（15号地木材ふ頭の野積場を除く。）ある。

野積場では、主として鋼材、木材、砂利、コンテナ等の貨物が取り扱われており、上屋同様定期使用により、荷さばきの円滑化を図っている。

(9) バンプール・シャーシープール

ア バンプール（コンテナ置場）

コンテナへの貨物の取出しに伴い発生する空コンテナでコンテナヤードに収容しきれないものを保管する場

所であり、大井ふ頭に37,676㎡、品川ふ頭に18,766㎡、中央防波堤外側埋立地に23,595㎡が整備されている。

イ シャーシープール（コンテナ搬送用台車置場）

トラクタによりけん引されるシャーシー（コンテナ搬送用台車）は、コンテナシステムに不可欠の機材である。シャーシープールは、これらシャーシーを置くための施設であり、大井ふ頭に28,493㎡、品川ふ頭に7,475㎡、中央防波堤外側埋立地に27,461㎡が整備されている。

（品川ふ頭シャーシープール以外は、平成21年4月より東京港埠頭株式会社が運営している。）

(10) 貯木場

ア 東京港における平成23年の原木の取扱量は、約1万トンである。

これらの原木は、合板及び建築用材等に加工されている。

イ 東京港の貯木場は5箇所、総面積約85万㎡であるが、近年の原木輸入量の減少により、平成24年度は前年度に引き続き、12号地貯木場を年間使用許可施設とし、他の箇所については取扱量の波動性に応じて、区画ごとに使用させる方針である。

年間専用使用許可を行う貯木場

貯木場名	許可対象面積（㎡）
12号地	22,000

(11) 客船ターミナル・船客待合所

船客や送迎者の乗下船手続や休憩の場所として、また都民が港に親しむ場所として、晴海、竹芝、有明、青海、日の出、芝浦の各ふ頭に次のとおり客船ターミナルや船客待合所を設置している。

晴海客船ターミナルは外航客船や大型の内航客船が寄航する海の玄関口として整備し、平成3年5月に完成した。

竹芝客船ターミナルは竹芝再開発事業の一環として、平成3年12月にオープンした施設で、伊豆・小笠原諸島航路の基地として利用されているほか、広場も併設されている。

有明客船ターミナルと青海客船ターミナルは、平成8年4月に供用を開始し、既成市街地と臨海副都心とを結ぶ海上輸送システムの基地として利用されている。

日の出船客待合所は、海上バス、レストラン船の乗降客に利用されている。

芝浦ふ頭通船ターミナルは平成4年7月に供用開始し、港外及び係船浮標に停泊する船と陸上との連絡のため、船員等に利用されている。

このほかに、フェリーふ頭では、東京港埠頭株式会社がカーフェリー乗降客用ターミナルビルを所有している。

なお、平成18年4月から指定管理者制度を導入し、晴海、有明及び青海客船ターミナルについては、現在東京港埠頭株式会社が、竹芝客船ターミナルについては、同社と株式会社東京レポートセンターが共同して管理を行っている。

(12) 船舶給水

東京港に入港した船舶に飲料水等の清水を提供するための船舶給水を行っている。

船舶給水は、港湾法第12条で港務局の業務として、他の者によって適当かつ十分に提供されない場合は、その役務を提供することになっており、東京港では他の者が実施していないため港湾管理者である東京都が実施している。

船舶給水には、着岸した船舶に、ふ頭（竹芝、日の出、芝浦、晴海、月島、辰巳の6ふ頭）に設けた給水栓から給水する岸壁給水と停泊中の船舶や給水施設のないふ頭に着岸した船舶に運搬給水船（すいれん）から給水する運搬給水とがある。

なお、平成18年4月から指定管理者制度を導入し、現在東京港埠頭株式会社が管理を行っている。

(13) 港湾厚生施設

港湾を支える重要な担い手であり、特殊な作業条件及び労働環境のもとにおかれている船舶乗組員や港湾労働者のために、港湾機能の一環として、港湾法に基づき港湾厚生施設を整備し、管理している。

利用者のニーズやふ頭の整備、開発状況に応じた港湾厚生施設を整備することによって、港湾労働環境の改善を図るとともに総合的な港湾機能の向上に努めている。

また、港湾の24時間364日フルオープン化に対する福利厚生施設として、施設の充実を図っている。

なお、港湾厚生施設は、知事の指定を受けた福利厚生事業を営む者として、財団法人東京船員厚生協会、財団法人東京港湾福利厚生協会、青海流通センター株式会社に使用許可している。

港湾厚生施設一覧（平成24年7月1日現在）

1 宿泊施設

	施設名	供用開始	定員	施設の概要	
宿 泊 施 設	船員 東京海員会館	平成21年11月	282人	139室、282名	
	港湾労働者	第一宿泊所	平成5年3月	223人	223室、223名
		第三宿泊所	昭和48年11月	100人	100室、100名
		品川宿泊所	昭和46年5月	88人	88室、88名

2 その他の施設

区分	施設名	主な施設
給食施設	港湾労働者給食センター	
サービスセンター	大井、大井南部、青海、芝浦、有明、城南島	食堂、休憩室、会議室、売店
休憩所	独立棟の休憩所 品川第二、芝浦第一、日の出、晴海、晴海客船ターミナル内	食堂、休憩室
	上屋等附属港湾労働者休憩所 品川ふ頭内上屋休憩所ほか22箇所	休憩室
売店（独立）	港湾労働者芝浦売店	売店
運動施設	大井ポートグラウンド	野球場1面、ソフトボール場1面

(14) 港湾通信施設

ア 国際VHF

国際VHFは、船舶と港湾管理者等との超短波無線による通信施設で世界の主要港湾で設置されているものである。

これは、船舶の移動、安全、港務通信及び非常時における人命の安全を図るために使用するものである。

東京港においても、昭和39年から外航船舶に対するサービス向上を図るため、横浜、川崎両港管理者と協議し基地局（横浜）を共同設置した。その後、昭和44年1月から千葉港、昭和51年7月から横須賀港が加わり現在は5港で共同設置しており、基地局と東京港とは、専用線で直結されている。（現在8チャンネルが稼働中で、空中線電力は50Wである。）なお、基地局の運営は、民間会社に委託して行われており、送信・受信場所はそれぞれ以下のとおりである。

送信場所	神奈川県横浜市中区山手町186	受信場所	神奈川県横浜市中区山手町15
東経	139° 39' 14"	東経	139° 39' 10"
北緯	35° 26' 26"	北緯	35° 26' 57"

イ 船舶電話

船舶電話は超短波を利用して、港内又は航行中の船舶から陸上局を通じて市内普通電話に連絡する施設である。

(15) 東京ヘリポート

〔東京港管理事務所港務課・離島港湾部管理課〕

昭和47年6月15日、航空法及び東京都営空港条例に基づいて設置された公共用ヘリポートである。

警視庁、東京消防庁航空隊をはじめ民間の航空会社10数社が、ヘリコプター約70機の定置場として利用している国内最大のヘリポートである。

東京ヘリポートの概要

施設の名称等	東京都東京ヘリポート	
1. 設置場所	江東区新木場四丁目7番	
2. 空港の種類	陸上ヘリポート	
3. 空港用地	147, 153㎡	
4. 基本施設	滑走路 2,700㎡ (幅30m×長90m) 誘導路 1,440㎡ (幅15m×長48m 2本) エプロン 46,708㎡ スポット 38バース (大型ヘリ用 10バース、小型ヘリ用 28バース)	
5. 安全施設	コンパス修正場	1,600㎡ (40m×40m)
	ホバリングテスト場	4,200㎡ (60m×70m)
	スクエア・バターン テスト場	
6. 付帯施設	管理事務所、化学消防車庫・詰所、 駐車場、格納庫・油庫用地、通信施設、気象施設	

東京港の主な港湾施設

ふ 頭 名	係 船 施 設					荷 役 機 械			上
	バース名	延 長 (m)	前面水深 (m)	対象船型 (D.W.級)	船席数	機 械	定格荷重 (能力)	基数	棟数 (棟)
竹芝ふ頭	N, O, P	465	-7.5	5,000	3				1
日の出ふ頭	H~M	564	-6.7	3,000	6				4
芝浦ふ頭	B~G	780	-7.5	5,000	6				3
	G' S ₂ , S ₃	90 161	-5.5 -2.7	2,000 300	1 -				
品川ふ頭 (S)	C~H	1,124	-10.0	15,000	6	ガントリークレーン	30.5t 35.6t 40.6t	2 1 1	2
	I~K	476	-8.0	6,000	3				
大井コンテナふ頭 (O)	1~7	2,354	-15.0	50,000	7	ガントリークレーン	30.5t 40.6t 50.0t	2 17 1	5
大井水産物ふ頭 (O)	J, K	450	-12.0	30,000	2				3
大井食品ふ頭 (O)	L	230	-12.0	30,000	1				2
	M, N	380	-11.0	15,000	2				
大井建材ふ頭 (OO)	D~G	280	-5.0	1,000	4				
城南島建設発生土ふ頭(OO)	I	160	-7.5	5,000	1				
城南島小型油槽船係留施設(OO)	T	437	-4.0	200(G.T.)	—				
若洲内貿ふ頭 (L)	A	190	-11.0	15,000	1				
15号地木材ふ頭 (L)	B~D	720	-12.0	25,000	3				
若洲建材ふ頭 (LL)	C~F	370	-5.5	2,000	4				
10号地ふ頭 (V)	A~K	1,500	-7.5	5,000	11				9
	L~X	920	-5.0	1,000	13				
フェリーふ頭 (VA)	A~D	902 (L型部122m含む)	-7.5~-8.5	6,000~ 13,000(G.T.)	4				
10号地その1多目的ふ頭 (M)	P	180	-7.5	5,000(G.T.)	1				
お台場ライナーふ頭 (A)	A~I	1,800	-10.0	15,000	9				9
青海コンテナふ頭 (A)	0~1	520	-13.0	35,000	2	ガントリークレーン	30.5t 40.6t 40.6t	4 2 6	2
	2	350	-15.0	50,000	1				
	3~4	700	-15.0	50,000	2				
有明ふ頭 (R)	A~J	750	-5.0	1,000	10				
豊洲ふ頭 (T)	2	283	-4.0	500	—				
晴海ふ頭 (H)	I	161	-9.0	10,000	1				
	J	190	-10.0	15,000	1				
	K, L	456	-10.0	20,000(G.T.)	2				
朝潮ふ頭 (G)	7	385	-5.0	700	—				
月島ふ頭 (F)	4, 5	266	-7.5	5,000	2				
	0~2, 6	1,085	-3.0~-4.5	300~500	—				
辰巳ふ頭 (N)	A~M	1,040	-5.0	1,000	13				1
中央防波堤内側ばら物ふ頭(X)	2	240	-12.0	30,000	1	アンローダー(走行式) ベルトコンベヤー	500t/h 1,200t/h	2 1	5
中央防波堤内側建設発生土ふ頭(X)	8	130	-7.5	5,000	1				
係船浮標	木材投下泊地 NO.1~NO.3	ブイ3基	-7.5	(9,000 ~12,000)	2				
錨泊地	木材投下泊地 検査錨地ほか	面積 18,333,242㎡	-2.5~-14.0		—				
小型船だまり	7号地・13号地 ほか	面積 346,302㎡	-3.0~-4.0		—				
係船くい	M1~M5, M10, M11	ドルフィン14基	-10.0	15,000	7				
東京夢の島マリーナ	A~Z	固定栈橋839m 主浮栈橋609個	-3.0	艇長20.0m以下	660	上下架施設	33t	1	

屋 床面積 (㎡)	野積場 (㎡)	摘 要	主要取扱貨物()は、平成23年の貨物量	
			外 貨 (単位: 万トン)	内 貨 (単位: 万トン)
2,150		伊豆七島、小笠原 客船定期航路	(-)	取合せ品、水産品、その他畜産品 (9)
8,334	1,442	内貿雑貨	(-)	非鉄金属、化学肥料 (6)
22,004	29,972	内貿雑貨	(-)	セメント、紙・パルプ、その他食料工業品 (96)
23,651	75,042	C～Eはコンテナ用 としては3船席 Fは外貿雑貨 G～Kは内貿雑貨	(384)	取合せ品、完成自動車、紙・パルプ (364)
大井海貨上屋 29,481	—		(2, 417)	取合せ品、その他日用品、その他化学工業品 (71)
21,099			(3)	水産品 (0.4)
10,779			(44)	麦 (8)
	21,148	内貿建材ふ頭	(-)	砂利・砂、石灰石 (103)
			(-)	廃土砂 (162)
			(-)	(-)
	43,606		(-)	輸送用容器、取合せ品、飲料 (93)
	258,125	外貿製材ふ頭	(21)	(-)
	37,093	内貿建材ふ頭	(-)	砂利・砂、石材 (31)
64,115	162,567	内貿雑貨ふ頭 沖縄定期航路	(-)	取合せ品、完成自動車、紙・パルプ (591)
	60,253		(-)	完成自動車 (949)
			(-)	(-)
67,924			(68)	紙・パルプ、非鉄金属 (14)
青海流通 センター上屋 19,047	—		(1, 500)	製造食品、取合せ品、文房具類 (20)
		官庁船	(-)	(-)
		物揚場	(-)	(-)
		外貿雑貨	(-)	(-)
		客船ターミナル	(-)	(-)
	970	物揚場	(-)	金属くず、再利用資材 (2)
3,600	54,136	内貿雑貨	(-)	鋼材、セメント、金属製品 (50)
3,414	29,338	外貿ばら物	(29)	非金属鉱物、コークス、石炭 (9)
			(-)	廃土砂 (22)
			(-)	
			(-)	廃土砂 (5)
	修理ヤード 15艘分	クルーザーヨット モーターボート		

2 港湾施設使用料・入港料

[港湾経営部経営課]

(1) 港湾施設使用料

港湾管理者が管理する港湾施設は、防波堤等の公用財産を除き地方自治法に定める公の施設であり、施設の設置、管理については条例で定めることになっている。港湾施設の使用料は、その利用の対価として港湾管理者が徴収するものであり、東京港においては東京都港湾管理条例（平成16年3月31日東京都条例第93号）を定めて、港湾施設の利用及び使用料の徴収等について規定している。平成16年度から、条例では使用料・占用料の上限を定め、実際に適用する料金は、東京都港湾管理条例施行規則（平成16年3月31日東京都規則第104号）で定めるところとした。

(2) 入港料

入港料は、水域施設、外郭施設、航行補助施設等の建設改良、維持に要する費用、水域の保全に要する費用等その性格上個々の港湾施設又は港湾役務の提供に対する料金として徴収することになじみ難い費用について、入港にあたり、港湾という営造物を利用する対価として徴収するものである。したがって、基本的には、港湾施設使用料又は港湾役務利用料と同じく使用料としての性格を有するものである。

入港料制度は、昭和29年に港湾法の改正で法制化されたが、船会社等との調整に時間を要し、東京港においては昭和52年1月1日から徴収を開始した。

また、東京港、川崎港、横浜港の京浜三港による広域連携策の一環として、平成20年11月1日から京浜三港及び千葉港に連続して寄港するはしけの入港料免除、及び平成21年4月1日から京浜三港を連続して寄港するコンテナ船の入港料が実質一港分となるよう減額を開始した。

3 港湾環境整備負担金制度

[港湾経営部経営課]

港湾環境整備負担金制度は、港湾管理者が、港湾区域又は臨港地区に立地している一定の事業者から港湾の環境を整備し、又は保全するための工事に要する費用の一部を徴収する制度である。

この制度は、港湾法第43条の5第1項の規定に基づき、昭和55年4月1日東京都港湾環境整備負担金条例の施行により発足したものであり、負担対象事業者は、港湾に立地し、港湾区域又は臨港地区内に工場又は事業場の敷地面積として1万㎡以上を有する者で、平成24年度徴収は74社を対象予定としている。

4 外資地域

[港湾経営部振興課]

(1) 保税制度の目的

保税制度とは、輸出入貨物を法の規制下に置くことにより、秩序ある貿易を維持し、関税などの徴収の確保を図るとともに、貿易の振興及び文化の交流に役立てることを目的とする。これらのために設けられた一定の地域を保税地域という。

保税地域においては、外国貨物の積卸し、運搬、蔵置、製造、展示などの行為をすることができるが、関税徴収の確保及び取り締まりの適正を期するため、保税地域にある外国貨物は税関の監督下に置かれる。保税地域には、①指定保税地域、②保税蔵置場、③保税工場、④保税展示場及び⑤総合保税地域の5種類がある。

(2) 指定保税地域

指定保税地域とは、開港等において税関手続を簡易、迅速に処理するために設けられたもので、国や地方公共

団体などが所有したり、管理している土地や建物などの公共的な施設について財務大臣が指定して設置する。

指定保税地域では、輸入手続がまだ済んでいない貨物、輸出の許可を受けた貨物、わが国を通過する貨物を積卸し、運搬し、又は一時蔵置（原則として1か月）することができる。また、その利用を妨げない範囲で内国貨物も蔵置することができる。指定保税地域は貨物の税関手続と荷捌きのため、誰でも自由に、しかも安く利用できることを理想とするもので、長期間貨物を置くことや、独占的に使用することは認められない。また、複雑な加工や製造をして貨物の性質を変えることはできない。

(3) 東京港における指定保税地域

東京港は、関税法上は京浜港（東京、横浜、川崎）に含まれ、東京港を管轄するのは東京税関である。東京港に所在する指定保税地域は、次のとおりである。

指定保税地域一覧 平成24年7月1日現在

地区名	土地	建設物	当初指定年月日		
京 浜 港	晴海埠頭	16,927㎡	旅具検査場 3,158㎡	平3. 6. 5	
	品川埠頭	119,137㎡	外貿さん橋 6,540㎡	昭42. 4. 1	
	大井埠頭	867,504㎡	さん橋（1～7バース）	177,875㎡	昭46. 12. 8
			CFS（1～2バース）	3,113㎡	〃
			メンテナンスショップ（1～7バース）	3,489㎡	昭47. 10. 1
			海貨上屋（1～5号棟）	27,875㎡	昭58. 6. 1
	お台場埠頭	619,755㎡	立体格納庫	3,650㎡	平23. 3. 18
			ライナー	162,000㎡	昭49. 7. 1
			青海コンテナ	457,755㎡	メンテナンスショップ（3, 4バース） 1,138㎡

5 外貿コンテナふ頭

[港湾経営部振興課]

(1) 公共コンテナふ頭

昭和30年代の後半登場した海上コンテナ輸送は昭和40年代に至り、急速に進展した。現在では、世界の主要定期航路はコンテナ化され、しかも、コンテナ船の大型化と高速化も進み、本格的なコンテナ船時代を迎えた。

このような貿易貨物量の急増とコンテナ船の就航に対処するために、東京港では昭和41年に策定した「東京港第2次改訂港湾計画」を一部変更していち早く昭和42年9月品川ふ頭に重量物ふ頭として3バースを建設し、供用を開始した。また、平成4年11月には青海コンテナふ頭のA1バースを、平成5年8月に同A2バースを、平成13年12月にA0バースを公共ふ頭として供用開始した。

なお、平成21年4月1日より、岸壁については、指定管理者制度により東京港埠頭株式会社が管理を行い、また背後施設については、東京港埠頭株式会社が直接管理運営を行っている。

ア 品川コンテナふ頭

品川コンテナふ頭は、昭和42年の供用開始当時は東京港で唯一の外貿コンテナふ頭として脚光を浴び活況を呈していた。その後京浜外貿埠頭公団による大井コンテナふ頭が整備されるに伴い、コンテナ貨物は昭和47年以降徐々に大井ふ頭へシフトされたが、現在も公共コンテナふ頭として、主として中小船社による中国、韓国の各コンテナ航路が定着している。

このふ頭の係留施設は、中国、韓国航路のコンテナ船優先バースとして運営している。

イ 青海コンテナふ頭

青海コンテナふ頭は、合計5バース整備され、このうち3バースが公共バースである。

公共バースの概要は以下のとおりである。

① A0バース

青海コンテナふ頭A0バースは、平成13年12月17日に供用開始された。このA0バースはコンテナ船の大型化への対応に向けて、A1バースの岸壁改良及び増深工事を実施するにあたり、係留施設の狭隘化を防ぐため、A1バース延伸部として整備されたものである。

A0バースの完成により、公共ふ頭は連続3バースで運営されることとなった。

② A1バース

青海コンテナふ頭A1バースは昭和60年11月1日、限定整備方式による公社専用貸付バースとしてオープンし、さらに平成4年11月1日に公共コンテナふ頭に転換された。その経緯は次のとおりである。

品川公共コンテナふ頭が整備後25年余を経過し、施設の老朽化、狭隘化が進んでいるため、船舶の大型化の動向に対応しうる新たな公共コンテナバースを整備する必要が生じた。このため、A2バースを新たに公共バースとして整備することとしたが、これに伴いバース繰りの必要から供用中のA1バースについても公共化を図り、連続2バースの公共ふ頭として運営していくこととなったものである。

バースの運営方針は、外航コンテナ船（セミコンテナ船を含む。）優先の一般使用バースとなっている。

③ A2バース

青海コンテナふ頭A2バースは平成5年8月31日に供用開始された。このA2バースは、品川コンテナふ頭に代わる高規格の公共コンテナバースとして整備したもので、コンテナ船の大型化の動向に対応するためのものである。

このバースの整備に当たっては、NTT株売却益の政府資金を活用するNTT-A型事業を適用して実施したもので、棧橋及び泊地の整備費の50%を国が財団法人東京港埠頭公社（現東京港埠頭株式会社）に無利子貸付けを行い、残りの50%を都が東京港埠頭株式会社に無利子貸付けしたものである。

東京港埠頭株式会社は、この貸付けを受けて整備した棧橋、泊地を完成時に都に無償で引き渡したが、その貸付金の償還は東京港埠頭株式会社が行うため、コンテナふ頭の運営と密接に関連する事業（密接関連事業）を東京港埠頭株式会社がを行い、その収益で貸付金の償還を行っている。

(2) 東京港埠頭株式会社

東京港埠頭株式会社は、東京港における外貿ふ頭事業を総合的かつ効率的に行うとともに、東京都が行う業務に協力すること等により、東京港の機能の強化と振興を図っている。

ア 経緯

同社の前身は、昭和42年10月に国が設立した京浜外貿埠頭公団であり、昭和40年代に急速に進展した海上コンテナ輸送に対応するため、昭和46年11月から昭和50年10月にかけて外貿コンテナ専用ふ頭として大井コンテナふ頭8バースを建設し供用した。また、同時期に在来船用のお台場ライナーふ頭9バースを建設し供用した。

昭和57年3月同公団の解散に伴い、東京港における全業務は東京都が設立した財団法人東京港埠頭公社に承継された。同公社は、平成6年5月及び平成8年5月に青海コンテナふ頭A3及びA4の2バースを建設し供用したほか、平成8年度から平成15年度にかけて、コンテナ船の大型化や貨物量の増大に対応するため、大井コンテナふ頭を耐震強化栈橋3バースを含む7バースに再編する再整備事業を実施している。

その後、より一層の企業性の発揮、経営の効率化等により東京港の国際競争力の強化、利用者サービスの向上を図ることを目的として、平成20年4月1日同公社は東京港埠頭株式会社として民営化され、平成21年1月1日からは株式会社東京臨海ホールディングスの子会社となっている。

また、外貿コンテナふ頭の管理一元化によるふ頭運営の一層の効率化等を図るため、青海及び品川の公共コンテナふ頭についても、平成21年4月1日から、指定管理者として都の管理委託（岸壁、栈橋）及び現物出資（荷役機械等背後施設）を受け、同社が管理運営等を行っている。

イ 会社の事業内容

事業区分	業務内容
外貿ふ頭事業	大井コンテナふ頭、青海コンテナふ頭及びお台場ライナーふ頭等の建設、賃貸、管理及び運営
建設発生土処理事業	<ul style="list-style-type: none"> ・新海面処分場等理立地での建設発生土の受入れ等 ・水底土砂の湾内深掘部埋め戻し
環境保全事業	<ul style="list-style-type: none"> ・港内清掃、船舶の廃油回収 ・羽田沖の浅場維持管理等
フェリーターミナルビル等運営事業	10号その2フェリーターミナルビル等の管理運営
指定管理者関連事業等	<ul style="list-style-type: none"> ・海上公園、客船ターミナル等の管理運営 ・売店及び駐車場事業等

6 外貿ふ頭の施設と利用状況（平成24年7月1日現在）

〔港湾経営部振興課〕

(1) 品川コンテナふ頭

バース	SC・SD・SE	
供用開始年月	昭和41年9月	
借受者	第一港運(株) (株)住友倉庫 東海運(株) 日本海運(株) 山九(株)	
ターミナル・オペレーター	同上 (借受者5社による共同利用)	
総面積	96,741㎡	
岸壁	延長	555m
	水深	-10 m
	係留能力	15,000DWT
荷捌施設	ガントリークレーン	4基
	コンテナ蔵置能力	5,598TEU *R 272個

(2) 青海コンテナふ頭（No. 0～2：公共ふ頭、No. 3～4：東京港埠頭株式会社運営ふ頭）

バース	A0	A1	A2	A3	A4	
供用開始年月	平成13年12月	平成4年11月	平成5年8月	平成6年5月	平成8年5月	
借受者	山九(株)・(株)住友倉庫・伊勢港海運(株) 日本通運(株)・第一港運(株)、			(株)韓進海運	エバーグリーン マリン(株)	
ターミナル・オペレーター	同上（借受者5社による共同利用）			三井倉庫(株) 日本通運(株)	鈴江コーポレーション (株)	
総面積	66,946 ㎡	100,755 ㎡	72,255 ㎡	116,623 ㎡	122,500 ㎡	
岸壁	延長	260m	260m	350m	350 m	350 m
	水深	-13.0 m	-13.0 m	-15.0 m	-15.0 m	-15.0 m
	係留能力	35,000DWT	35,000DWT	50,000DWT	50,000DWT	50,000DWT
荷捌施設	ガントリークレーン	2基	2基	2基	3基	3基
	C F S	—	—	—	3,834㎡	—
	コンテナ蔵置能力	1,185TEU R 142個	3,480TEU R 305個	2,628TEU R 78個	7,920TEU R 270個	8,100TEU R 540個

*R： リーファーコンテナ（冷蔵・冷凍輸送用コンテナ）

(3) 大井コンテナふ頭

バース		01	02	03	04	05	06	07
供用開始年月		平成16年1月	平成11年11月	平成11年4月	平成13年10月	平成15年3月	平成12年9月	平成10年10月
借受者		川崎汽船(株)		(株)商船三井		ワンハイラインズ(株)	日本郵船(株)	
ターミナル・オペレーター		東京国際港運(株) (株)ダイトコーポレーション		(株)宇徳		東海運(株)	日本コンテナターミナル(株) (株)ユニエックス	
総面積		127,700 m ²	131,800 m ²	143,500 m ²	133,650 m ²	133,650 m ²	133,650 m ²	141,750 m ²
岸壁	延長	330 m	330 m	354 m	330 m	330 m	330 m	350 m
	水深	-15.0 m	-15.0 m	-15.0 m	-15.0 m	-15.0 m	-15.0 m	-15.0 m
	係留能力	50,000DWT	50,000DWT	50,000DWT	50,000DWT	50,000DWT	50,000DWT	50,000DWT
荷捌施設	ガントリークレーン	3基	2基	3基	3基	3基	2基	4基
	CFS	3,300m ²		—	—	—	—	—
	コンテナ蔵置能力	8,970TEU	7,290TEU R 564個	8,688TEU R 288個	6,960TEU R 592個	11,160TEU R 288個	8,850TEU R 192個	5,724TEU R 654個

(4) お台場ライナーふ頭

バース		AA	AB	AC	AD	AE	AF
供用開始年月		昭和48年3月	昭和48年3月	昭和48年3月	昭和48年3月	昭和49年7月	昭和49年7月
借受者		東京国際埠頭(株) 富士港運(株) 東海運(株)	(株)ダイトコーポレーション 東海海運(株)	山九(株) 相模運輸倉庫(株)	栗林運輸(株) (株)三協 鈴江コーポレーション(株)	栗林運輸(株) ケイヒン(株)	(株)三協 三菱倉庫(株)
岸壁	延長	200 m	200 m	200 m	200 m	200 m	200 m
	水深	-10 m	-10 m	-10 m	-10 m	-10 m	-10 m
	係留能力	15,000DWT	15,000DWT	15,000DWT	15,000DWT	15,000DWT	15,000DWT
荷捌施設	総面積	18,000m ²	18,000m ²	18,000m ²	18,000m ²	18,000m ²	18,000m ²
	上屋	7,041m ²	18,260m ²	6,840m ²	6,840m ²	6,865m ²	5,622m ²
	事務所	397m ²	1,283m ²	408m ²	408m ²	408m ²	408m ²
その他			上屋内定温 くん蒸施設				

バ ー ス		AG	AH	AI
供用開始年月		昭和49年7月	昭和49年7月	昭和49年7月
借 受 者		日本通運(株) 望月海運(株)	三井倉庫(株) (株)住友倉庫	(株)宇徳 アサガミ(株)
岸 壁	延 長	200 m	200 m	200 m
	水 深	-10 m	-10 m	-10 m
	係留能力	15,000DWT	15,000DWT	15,000DWT
荷捌施設	総面積	18,000㎡	18,000㎡	18,000㎡
	上 屋	6,328㎡	4,688㎡	5,440㎡
	事務所	815㎡	300㎡	0㎡
そ の 他				

大井、青海コンテナふ頭取扱状況（外貿）

（単位：トン、％）

	平成21年	平成22年	平成23年
総 数	33,752,912	37,567,643	391,668,862
(指数)	(100)	(111)	(116)
輸 入	23,456,276	25,773,793	27,713,178
(指数)	(100)	(110)	(118)
輸 出	10,296,637	11,793,850	11,455,684
(指数)	(100)	(115)	(111)
取扱品目	機械工業品 日用品 輸送機械 食料工業品等 化学工業品	機械工業品 日用品 輸送機械 食料工業品等 化学工業品	機械工業品 日用品 輸送機械 食料工業品等 化学工業品

お台場ライナーふ頭取扱状況（外貿）

（単位：トン、％）

	平成21年	平成22年	平成23年
総 数	847,669	785,644	680,005
(指数)	(100)	(93)	(80)
輸 入	199,834	162,011	237,288
(指数)	(100)	(81)	(119)
輸 出	647,835	623,633	442,717
(指数)	(100)	(96)	(68)
取扱品目	紙・パルプ 製材、鉄鋼 金属くず 野菜・果物 非鉄金属	紙・パルプ 製材、鉄鋼 金属くず 野菜・果物 非鉄金属	紙・パルプ 製材、鉄鋼 金属くず 野菜・果物 非鉄金属

（注）指数は平成21年取扱量を基準値として算出。

7 物資別専門ふ頭

[港湾経営部振興課]

(1) 15号地木材ふ頭

木材ふ頭は、木材の円滑な流通と価格の安定供給を図ることを目的とし、年間120万トンの輸入製材を取扱可能な施設として岸壁720m、野積場25万8,125㎡、荷役連絡所及び労働者休憩所等を整備したものである。このうち、岸壁の整備については、特別整備事業、いわゆる(特)方式を採用し、民間が建設費の3割を負担する方式で整備した。

このふ頭の岸壁については輸入製材船の優先的使用とし、背後施設については東京港における木材関係者により設立された東京木材埠頭株式会社に対し、野積場、荷役連絡所等を一体とした木材用荷役施設として定期使用許可をしている。使用料は、原価回収主義、ふ頭別採算及び受益者負担の原則を導入した総合使用料を設定して徴収している。

15号地木材ふ頭施設一覧

平成24年7月1日現在

施設名	構造・規模	供用開始	
		数量	年月日
岸壁	鋼矢板式、水深-12m	400m	昭. 49. 10. 1
	延長 720m	245m	昭. 51. 7. 10
	エプロン幅 20m	75m	昭. 52. 8. 1
野積場	262,200㎡	258,125㎡	昭. 49. 10. 1
	(計画)		平. 8. 5. 1
荷役連絡所及び 港湾労働者休憩所	鉄骨造2階建 1棟 1,143.27㎡	1棟1,143.27㎡	平. 3. 4. 1
照明設備 その他	一式	一式	昭. 49. 10. 1
			昭. 53. 5. 10

(2) 大井水産物ふ頭

大井水産物ふ頭は、年間40万トンの冷凍魚介類を取り扱うことにより、都民が必要とするたんぱく源の確保と円滑な流通を促進し、価格の安定供給を図ることを目的として、栈橋（水深-12m）450m、冷凍上屋3棟（庫腹量12万トン）、その他の荷さばき地等を整備したものである。このうち、栈橋については、昭和49年10月全延長450mを供用開始し、背後の上屋については昭和49年12月から着工し、第1棟を昭和51年5月に、第2棟を昭和52年4月に、第3棟を昭和53年5月にそれぞれ供用を開始した。

このふ頭は、東京都の施設のほかに民間の冷蔵倉庫が都営上屋に併設して建設されており、東京都の上屋と民間の倉庫が一体となって、荷さばきから保管までを行い水産物流通の円滑化に寄与している。

施設の使用者は、東京港における水産関係業者により設立された東京水産ターミナル株式会社であり、東京都は同社に対し定期使用許可をしている。

栈橋の利用、料金の設定及び整備方法等は、15号地木材ふ頭における取扱いと同様である。

また、同ふ頭第二線用地に同社が建設した4号棟冷蔵倉庫（庫腹量66,000トン）が昭和56年7月から、また、5号棟冷蔵倉庫（庫腹量75,000トン）が昭和63年7月からそれぞれ稼働している。

平成23年の水産物揚荷船舶数は66隻、上屋倉庫の利用状況は搬入量411,597トン、搬出量398,048トンである。

大井水産物ふ頭施設一覧

平成24年7月1日現在

施設名	構造・規模	供用開始	
		数量	年月日
棧橋	鋼管杭式 水深 12m 延長 450m エプロン幅 25m	450m	昭49.10.1
上屋 (休憩所、荷役連絡所等を含む)	鉄筋コンクリート造、一部鉄骨 鉄筋コンクリート造及び鉄骨造 5階建の一部		
1号棟 2号棟 3号棟	都営施設 10,783.16㎡ (うち上屋 7,044.40㎡)	10,783.16㎡	昭51.5.15
	都営施設 10,783.16㎡ (うち上屋 7,044.40㎡)	10,783.16㎡	昭52.4.1
	都営施設 10,783.16㎡ (うち上屋 7,009.76㎡)	10,783.16㎡	昭53.5.11
荷さばき地	7,679.14㎡	2,867.80㎡	昭51.5.15
		1,893.80㎡	昭52.4.1
		2,917.54㎡	昭53.5.11
通路	12,644.07㎡	3,846.00㎡	昭51.5.15
		4,820.00㎡	昭52.4.1
		3,978.07㎡	昭53.5.11

8 東京夢の島マリーナ

[港湾経営部経営課]

(1) 経緯

昭和61年の「東京港の将来像検討委員会」報告及び昭和62年東京都港湾審議会の答申「東京港港湾計画の基本方針」において、一般船舶とプレジャーボートの共存する港をめざすとともに海洋性スポーツ・レクリエーションの振興・普及を図るためマリーナを整備することが望ましい旨の提言を受けた。

これらの提言を受け、昭和63年第5次改訂港湾計画において、14号その1地区の砂町貯木場跡の水面を利用したマリーナ計画が位置づけられ、平成元年9月に工事に着手した。

平成4年3月1日には第1期分(266隻)の使用を開始し、引き続き平成5年5月1日全面オープンした。

(2) 管理方法

東京夢の島マリーナは、平成3年3月に制定された東京都マリーナ条例に基づいて設置し、その管理を(財)東京港埠頭公社に委託していた。供用開始後6年が経過し、夢の島マリーナをめぐる社会情勢の変化への対応、施設利用率及び利用者サービスの向上を図る観点から、柔軟性を備え弾力的な経営を行える民間事業主体による一元的な運営を行うため平成10年3月31日をもって東京都マリーナ条例を廃止し、平成10年4月以降は、夢の島マリーナの管理運営主体を(株)東京テレポートセンターに変更した。

民間事業者の自主性や創意工夫をより活かした効率的な運営により、更なる利用者サービスの向上を図るため、平成20年度から公募により決定した民間事業者に貸付けている。

9 交通施設

[港湾経営部経営課]

(1) 港湾局所管道路

① 概要

港湾局所管道路は、港湾法に定める臨港交通施設として整備した道路である「臨港道路」と、埋立地開発のために整備した道路で、将来都道あるいは区道となる「埋立道路」の2種類に区別される。

港湾局所管道路の大部分を占める埋立道路は、埋立地の開発が進むにつれ、一般車両の交通量が増加し、安全対策・維持補修等管理面においても道路法上の道路と同程度の管理水準が求められるようになってきた。

そのため、道路管理を一元化し、明確化するために、平成7年4月1日に組織改正を行い、局所管道路の専管組織として東京港管理事務所に港湾道路管理課を設置し、道路維持管理水準の向上を図った。

現在、港湾局所管道路は、延長約74km、面積約234ha、橋りょう17橋である。

道 路 移 管 状 況

平成24年5月1日現在
(単位：面積千㎡)

移管先 用途	S35～H21年度	22年度	23年度	24年度予定	計
建設局 都道	892	0	0	5	897
特別区 区道	1,393	7	3	6	1,409
清掃局 その他	2	0	0	0	2
計	2,287	7	3	11	2,308

(注)・上記の他、橋りょう21橋を移管した。

・特別区とは、中央、千代田、港、江東、品川、大田の6区

(2) レインボーブリッジ

① 経緯

レインボーブリッジは、都心部と第一航路を隔てた臨海部とを結び、臨海部の交通を改善すること及び高速都心環状線と高速湾岸線を結び、首都高速道路の機能向上を図ることを目的として建設された。

昭和55年12月に、東京都と首都高速道路公団(当時)の間で、臨港道路と首都高速道路の併用橋として整備することに合意し、昭和56年12月に、東京港第4次改訂港湾計画において臨港交通施設として計画決定された。

昭和62年1月に工事に着手、平成5年8月26日に供用開始した。

② 施設概要

項 目	施 設 概 要
区 間	芝浦ふ頭～臨海副都心
延 長	3.75km
構 成	下層：臨港道路海岸青海線、東京臨海新交通臨海線 上層：首都高速11号台場線

航路横断部	中央径間 570m、桁下高 54.4m
構造	3径間吊橋
ループ部直径	270m

③ 施設の所有区分及び管理区分

区 分		延長等	所有者	管理区分	
橋りょう (主構造物部分)	芝浦陸上部	439m	東京都と首都高速道路(株)の共有	東京都所有分は東京都で管理する。共有部分については、一括管理者(首都高速道路(株))が管理する。	
	芝浦ループ部	1,026m	東京都所有		
	吊橋部 台場海上部 台場陸上部	918m 905m 462m	東京都と首都高速道路(株)の共有		
臨港道路 (路面部分)	車道部 東京臨海新交通臨海線 インフラ部 ※1	約 3.75km 約 3.75km	東京都所有 東京都所有	東京臨海新交通臨海線インフラ部の日常管理は、(株)ゆりかもめが行う。	
橋りょう 附帯施設	遊歩道		約 1.7km	東京都所有	東京都が管理する。
	アンカレッジ 建屋	芝浦側 展望室※2 エレベーター 全床面積	約 580㎡ 4基 約5,700㎡	東京都と首都高速道路(株)の共有 (芝浦側エレベーターのうち 身障者用1基 管理用 1基)	
		台場側 展望室※2 エレベーター 全床面積	約 280㎡ 2基 約2,390㎡		

※1 東京臨海新交通臨海線インフラ部は、東京都港湾管理条例に定める「臨港道路」として位置づけている。

※2 展望室(芝浦側、台場側)は、休止中である。

(3) 東京港臨海道路

① 経緯

東京港臨海道路は、東京港の開発整備に伴う新たな交通需要に対処するため、航路を横断し沖合部で埋立地を相互に連絡させ、増大する東京港の物流の円滑化を図るとともに、臨港道路(青海縦貫線等)や臨海部周辺道路(国道357号線)で発生している混雑を緩和し、背後圏とのアクセス向上による物流の効率化及び物流コストの削減を図ることにより、東京港の更なる国際競争力の強化を高めていくために整備されたものである。

I期事業は、国庫補助事業にて整備し、II期事業は、国直轄事業として整備した。

I期事業は、平成5年7月に工事に着手、平成14年4月に供用開始した。

II期事業は、平成15年12月に工事着手、平成24年2月12日に供用開始した。

なお、II期区間の橋名「東京ゲートブリッジ」は、平成22年11月一般公募により決定したものである。

② 施設概要

項 目	施 設 概 要
区 間	全 区 間：大田区城南島～江東区若洲 I 期：大田区城南島～中央防波堤外側埋立地～中央防波堤内側埋立地 II 期：中央防波堤外側埋立地～江東区若洲
延 長	I 期区間： 約3.4km 、 II 期区間： 約4.6km
構 造	I 期区間： 沈埋トンネル(第一航路横断部) 約1.4km 陸上トンネル 約0.6km、U型擁壁 約1.1km 橋りょう 約0.3km II 期区間： 主橋りょう部 連続トラス・ボックス複合構造 約0.76km アプローチ橋りょう部 連続鋼床版箱桁 約1.85km
航 路 横 断 部	II 期区間： 航路幅 300m、桁下高 54.6m
車 線	I 期区間：トンネル部 4車線、その他 6車線 II 期区間：橋りょう部(東京ゲートブリッジ) 4車線、その他 6車線

③ 施設の所有区分及び管理区分

区 分			延 長 等	所 有 者	管 理 区 分
東京港臨海道路	I 期区間		約 3.4km	東京都所有	東京都が管理する。
	II 期区間 (東京ゲートブリッジ)		約 4.6km	国所有	東京都が管理する。
橋りょう 附帯施設 (東京ゲートブリッジ)	歩 道		約 1.6km	国所有	東京都が管理する。
	昇 降 設 施	若洲側 エレベーター	27人乗り 1基	国所有 (車椅子対応)	
		中防側 エレベーター	27人乗り 1基		

※ 昇降施設(中防側)は、休止中である。

(4) 東京臨海新交通臨海線

東京臨海新交通臨海線は、都心部と臨海副都心部を結ぶ公共交通機関として、新橋駅～豊洲駅間14.7kmを、東京都と第三セクターである東京臨海新交通株式会社(現：株式会社ゆりかもめ)が共同して建設したものである。

平成元年3月に工事着工、平成7年11月1日に新橋駅～有明駅間が開業した。また、平成18年3月に有明駅～豊洲駅間2.8kmが延伸開業した。

第2節 東京港の振興

東京港は、大都市東京と首都圏4,000万人の生活と産業活動を支える物流拠点として、欠くことのできない重要な社会基盤施設である。

平成10年から外貿コンテナ貨物取扱個数が14年連続して日本一となり、世界の基幹航路の船が直接寄航する世界有数の外貿コンテナふ頭を有するわが国を代表する国際貿易港として、その地位は確固たるものになっている。

しかしながら、世界経済のボーダーレス化が進展し、経済分野での自由競争時代が到来しているなかで、港湾物流の分野においても、国際基準に適合した港湾サービスの実現や港湾トータルコストの削減が求められるなど、大きな転換期を迎えている。

国際海上コンテナ輸送におけるアライアンスの再編成や超大型船の就航、国内輸送におけるマルチモーダル化の要請など、港湾管理者にも新しい動きへの迅速で柔軟な対応が迫られている。

東京港においても、こうした港湾物流の大きな変化に応じた施設整備などに努めてきており、今後とも、より効率的な港湾経営が、港湾管理者、民間事業者など港湾に関連するすべての関係者に求められている。

こうした認識のもと、東京港の振興事業を進めている。

1 船舶貨物誘致事業

[港湾経営部振興課・経営課]

(1) ポートセールス

経済の水平分業化に伴い、貿易、物流もまた世界的規模で拡大しており、港湾はその世界的規模での物流システムを担う重要な基盤施設として大きな役割を果たしている。

近年の国際貨物輸送は、航空、海運、鉄道、トラック等の輸送手段を費用、時間、安全性の面から適切に組み合わせ合わせた複合一貫輸送へと発展してきており、港湾においてもよりコスト、効率性が重視されるようになっていく。

他方、東京港は、背後圏からみて地理的に恵まれた位置にあり、また背後に広がる広域道路交通網を利用しやすいこと及び都民生活に必要な消費物資等の輸入が大きな割合を占める状況下にあっては、今後とも首都圏にかかわる国際物流において重要な役割を果たしていく必要がある。

このような状況から、東京港の振興のためにはコスト意識、効率性を念頭に利用者のニーズにあった施設整備及び港湾運営等ソフト面の改善充実を図っていくとともに、東京港の優れた立地特性、港湾施設等を国内外にPR、情報提供を行い船舶・貨物誘致に努めていく必要がある。

ア マーケットリサーチ

船会社、荷主、港湾運送事業者等港湾の利用者と情報交換を積極的に行って、情報の収集と、利用者のニーズの把握に努めている。また、物流経路、航路動向、企業動向、市場動向等の調査を進めている。

イ PR活動

東京港は、わが国を代表する国際貿易港として発展しているが、歴史と伝統が浅いため、国の内外に対して知名度、評価をさらに向上させる必要がある。

従って、内外の港湾利用者に対して東京港の施設内容を含め実態の認識と理解を深めるため、「Port of Tokyo」、「東京港便覧」等のPR資料の作成、配布、施設見学会や説明会などの実施、また、港湾・物流専門誌を利用し

た効果的な広告、宣伝を行っている。

ウ 船舶、貨物誘致活動

東京港振興事業の一環として、東京港への船舶、貨物の誘致を図るため、船社、港運、倉庫等の民間事業者と共同で、下表のとおり使節団（ミッション）を派遣している。

荷主に対しては、都内において京浜港セミナーを開催し、川崎港、横浜港との連携強化の取組をはじめ、東京港の現状や今後の計画をPRしているほか、特に輸出貨物量の増大を図るため、背後圏などの荷主を対象に利用促進セミナーの開催、荷主訪問等の誘致活動を行っている。

船舶貨物誘致使節団派遣状況

名 称	平成22年	平成23年	平成24年	参 加 団 体	訪 問 先
外貿ミッション	シンガポール	韓国	北米主要港	東京都港湾局	荷 主
	シンガポール	釜山	(予定)	東京港埠頭株式会社	船 社
	タイ	ソウル		東京港定航船主会	物 流 企 業
	バンコク	中国		東京港運協会	港 湾 局
	台湾	天津		東京倉庫協会	
高雄	香港		東京港港湾運送事業協同組合		
		マカオ		東京港湾福利厚生協会	
				東京都港湾振興協会	

(2) 港湾の総合的機能の充実

ア 港湾機能の整備及び運営の改善

船舶や輸出入貨物の動向変化に応じ、施設の整備・改善を行っている。

外貿ふ頭では、大井コンテナふ頭において、コンテナ船の大型化に対応していくため、平成8年度から平成15年度まで再整備を実施した。

また、青海公共コンテナふ頭では、コンテナ貨物量の増加に対応していくため、平成10年度から平成15年度まで改良工事を実施した。

内貿ふ頭の一部では、大型RORO船等に対応していくため、内貿ユニットロードターミナルとして、順次、ふ頭再編等を行うこととしている。品川ふ頭については、すでに再編に着手しており、平成22年4月から一部供用を開始している。

今後も利用者等との調整を行いながら、より便利で使いやすい港をめざして改善を行っていく。

イ 港湾施設用地の開発

港湾施設用地の開発は、港湾施設用地への倉庫、荷さばき施設その他関連施設の立地集積によって、埋立地前面のふ頭と一体的、効率的な利用を促進することができ、港湾機能の充実強化に大きな役割を果たすものである。

しかし、東京港では、ふ頭背後の港湾施設用地、特に外貿コンテナ関連用地の開発が遅れていた時期があり、このことが、京浜間の交錯輸送を生み、外貿コンテナ取扱停滞の原因ともなっていた。

こうした状況を改め、背後地への民間施設の立地を促進するためには、企業進出の阻害要因である港湾関連施設用地の高地価を、民間施設が立地可能となる適正な価格に調整する等の対応が必要であり、昭和58年12月28

日付で「東京港港湾施設用地の長期貸付けに関する規則」（第8章第2節参照）を制定公布した。この規則に基づき、大井ふ頭（その1、その2）の51区画をはじめ、青海ふ頭、10号地その2ふ頭など計97区画の貸付けを行い港湾施設の拡充・強化に努めている。

ウ アクセス交通の整備

物流革新に対応し、物流の円滑化を図るためには、港湾施設の整備とともに道路網の充実が不可欠である。東京港のふ頭をつなぎ、ヒンターランドと港湾を連結する役割を果たす湾岸道路については、東京港トンネルが昭和51年8月に、高速湾岸線荒川湾岸橋が昭和53年1月に完成するとともに昭和58年2月に東京港埋立地内の高速湾岸線が全通し、横浜方面から大井ふ頭を経て千葉方面への通行が可能となった。湾岸道路と都心を接続する首都高速9号線も昭和55年2月に開通し、東名、中央、東北及び常盤の各高速自動車道と直接結ばれている。

さらに、平成5年8月に都心部と臨海副都心とを結ぶレインボーブリッジが完成し、平成6年12月には、高速湾岸線が横浜港まで開通した。また、湾岸道路（一般部）は、荒川河口橋が平成8年7月に開通し、平成14年4月には、大田区城南島と中央防波堤外側埋立地を結ぶ臨海トンネルが開通した。さらに、平成24年2月には、中央防波堤外側埋立地と江東区若洲を結ぶ、東京ゲートブリッジを含む臨港道路が開通し、周辺道路の交通混雑が大幅に緩和された。

2 国際港湾交流

[港湾経営部振興課]

(1) 姉妹港等交流事業

姉妹港等提携は、両港相互の繁栄と国際貿易の発展に寄与し、東京港に対する理解を促進するとともに、港湾を通じて相互の経済、社会、文化の交流を深めることを目的として行っている。

また、近年は、港湾の管理運営に関する情報交換や海外でのポートセールス活動の強化といった、実務的な交流も行っている。

姉妹港及び友好港提携・交流事業内容

姉妹港・友好港	提携年月日	交流事業内容
ニューヨーク／ ニュージャージー港 (姉妹港)	昭和55年5月15日 (1980年)	<ul style="list-style-type: none"> ・使節団の相互訪問 ・記念事業の実施 ・港湾経営の意見交換及び技術交流の実施 ・研修生の相互派遣
天津港 (友好港)	昭和56年6月25日 (1981年)	<ul style="list-style-type: none"> ・使節団の相互訪問 ・記念事業の実施 ・港湾・業務研修団の相互派遣 ・研修生の相互派遣
ロサンゼルス港 (姉妹港)	昭和62年11月18日 (1987年)	<ul style="list-style-type: none"> ・使節団の相互訪問 ・記念事業の実施 ・港湾経営の意見交換及び技術交流の実施 ・研修生の相互派遣
ロッテルダム港 (姉妹港)	平成元年4月25日 (1989年)	<ul style="list-style-type: none"> ・使節団の相互訪問 ・共同調査作業部会開催 ・情報交流計画の策定 ・記念事業の実施

(2) その他国際港湾交流

諸外国の港湾関係者や研修生の東京港視察・研修を随時受入れ、情報の提供・交換と相互理解を推進している。

3 広報・広聴活動

[総務部総務課]

局事業に関する内容、課題、方針等について、都民や事業者へ情報発信することで、局事業の円滑な推進を図ることを目的に以下のような広報・広聴活動を行っている。

(1) 報道機関に対しての積極的な情報提供

新聞、テレビ等のマスメディアに、プレス発表の形で、局関係事業の情報提供を積極的に行い、パブリシティでの露出を高めることにより、局事業のPR活動を行っている。

(2) 局事務事業に関する刊行物の作成及び提供

局事業に対し、より一層の理解を得るため、写真やイラスト等を多く取り入れた「Port of Tokyo」を発行するとともに、東京港や臨海副都心に関するタイムリーな記事を「東京ポートニュース」として臨海地域の情報誌に掲載している。

このほか、東京港の現況図や港湾計画、土地利用計画をまとめた「東京港便覧」を作成している。

(3) 東京港案内及び行事に関すること

東京港の役割など、より一層の理解を得るため、以下のような事業を実施している。

ア 東京港案内

東京港に関心を持つ都民グループ等を対象に、行政視察船「新東京丸」を運航し、臨海副都心の開発や東京港の役割・歴史などを紹介している。また、民間の船をチャーターし、一般社団法人東京都港湾振興協会と共同で小学校4～6年生及び中学生を対象に、社会科見学の一環として、東京港の案内を行っている。

イ 初入港船、客船、帆船等歓迎行事

客船の利用拡大など東京港の更なる利用促進を図ることを目的に、東京港に初めて入港する船舶や客船・帆船等に対し、歓迎の意を表するセレモニーを行っている。

ウ 東京みなと祭

毎年5月20日の東京港開港記念日を中心に、都民をはじめ多くの人々に東京港の役割や都民との関係について理解を深めてもらうことを目的に、「東京みなと祭」を開催している。

エ 東京港パネル展

東京港の歴史や役割、港に関する情報や写真などを活用し、都内各地でパネル展を開催している。

(4) ホームページによるPR

港湾局の事業紹介を行うホームページの管理運営を行っている。局事業や組織の紹介、イベント情報の発信や資料の検索、各種申請書のダウンロード、子供向けの「キッズページ」等で構成している。

(5) 職員報「局報こうわん」の配信

東京港に関係のあるニュースやトピックス等をまとめ、随時、電子メールにより局内全職員に向けて配信し、局事業情報の共有化を図っている。あわせて、都庁記者クラブにも情報提供を行っている。

(6) 意見・要望等の処理

局の事務事業に関して、都民から様々な意見や要望等が寄せられている。これらの意見等に対して、速やかな回答を行い、実現可能な要望は直ちに実施するなど、都民の声を積極的に取り入れた事業の推進を行っている。

(参考) 東京港PR資料等

東京港PR用印刷物

名称	内容	主な配布先
東京ポートニュース	都民生活と密接な関係を持つ東京港等の話題を紹介（毎月発行）	一般都民 （臨海地域の情報誌にて配布）
東京港便覧	東京港の概要、埋立事業、将来計画を地図主体で説明	内外の港湾関係者等
Port of Tokyo	東京港の現状を写真主体で紹介	国内・外からの視察者等

東京港案内実績

行政視察船「新東京丸」

年度	21	22	23
回数（回）	226	236	216
人数（人）	9,336	10,600	8,966

社会科学見学船

年度	21	22	23
回数（回）	68	63	67
人数（人）	11,928	10,589	10,220

※平成23年度は、東日本大震災の影響を考慮し、4～5月の運航を休止した。

第 6 章 東京港の国際競争力と危機管理

第 1 節 東京港の国際競争力強化	99
第 2 節 港湾施設の危機管理体制の確立	104

第6章 東京港の国際競争力と危機管理

第1節 東京港の国際競争力強化

近年のアジア経済の発展を背景にしたアジア諸港湾の目覚ましい躍進の中で、我が国港湾の相対的地位は低下している。東京港は、我が国最大の外貿コンテナ取扱量を誇る国際貿易港であるが、中国の港湾をはじめとするアジア諸港は、東京港に比べ国際基幹航路を中心に取扱量を増加させている。このままの状況が続く、国際基幹航路の寄港が減少した場合、輸送時間やコストの増加による、首都圏経済への打撃が危惧される。

東京港が引き続き国際基幹航路の本船が寄航するメインポートとして更に発展していくためには、川崎港、横浜港との連携を一層強化して東京湾の国際競争力強化に取り組むとともに、港湾をとりまく規制の見直しや効率的な荷役体制の整備など、官民一体となった低コスト高サービス体質への変革に向けた取組が必要である。

1 東京港、川崎港、横浜港の広域連携強化

[港湾経営部振興課]

(1) 目的及び経緯

東京都、川崎市、横浜市は、アジア諸港の躍進により、日本港湾の国際的地位が低下していく中、積極的な対策を講じなければ、京浜三港が世界の基幹航路から外れ、我が国経済に与える影響は極めて深刻であるとの危機感を共有し、東京湾の国際競争力を強化するため、一層の連携を推進することとし、平成20年3月21日付で基本合意書を締結した。

この京浜三港の広域連携強化に係る基本合意以降、コンテナ船入港料の一元化や三港共同セミナーの開催など、様々な取組を実施するとともに、今後京浜港が進むべき方向性について検討を進め、平成22年2月に「京浜港共同ビジョン」を取りまとめた。

また、平成23年9月には、地方自治法に基づく協議会である「京浜港連携協議会」（平成21年12月設立）において、「京浜港共同ビジョン」を具体化するとともに、今後、三港がそれぞれ策定する港湾計画の基本となる、「京浜港の総合的な計画」を策定した。

(2) 「京浜港の総合的な計画」

本計画では、「京浜港共同ビジョン」における政策目標や将来像を実現するため、ハード・ソフト両面から平成40年代前半までに達成すべき以下の5つの目標を設定した。

- ① コンテナ貨物集荷策の展開による、国際基幹航路の維持・拡大、船舶の大型化を捉えた埠頭機能の充実・強化
- ② 三港の一体的な経営の推進
- ③ 交通ネットワークの充実・強化
- ④ 大規模地震災害時における国際物流機能の確保とともに、津波、高潮対策の充実など災害に強い港づくりの推進
- ⑤ 再生可能エネルギーの活用の推進、水辺環境再生への取組

(3) 今後の取組

国際基幹航路を堅持するため、「京浜港の総合的な計画」に基づきコンテナ貨物集荷策を展開するとともに、ユーザーのニーズに応える、安全で使いやすい港づくりを目指した環境整備に取り組んでいく。

2 国際コンテナ戦略港湾

[港湾経営部振興課・港湾整備部計画課]

釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化するなか、コンテナ港湾について更なる「選択」と「集中」により国際競争力を強化するため、平成22年2月に国土交通省は「国際コンテナ戦略港湾」としての選定を希望する港湾を募集した。

東京都は、平成22年3月に京浜港として、川崎市、横浜市、東京港埠頭株式会社、財団法人横浜港埠頭公社と連名で国際コンテナ戦略港湾に応募し、平成22年8月に選定を受けた。

京浜三港は、この選定を受け、国際コンテナ戦略港湾の実現に向け、コスト低減、広域からの貨物集荷、戦略的な港湾経営、コンテナターミナルの再編等に係る具体的な施策に取り組んでいる。

(1) 国際コンテナ戦略港湾としての目標と位置づけ

釜山港等に対峙する国際拠点港湾、航路特性を活かした国際ハブポートの実現

(2) 3つのターゲット

- ① 東日本のメインポート
- ② 釜山港等に対峙する日本のハブポート
- ③ 東アジアの国際ハブポート

(3) 実現のための9つの基本戦略

- ① 国内貨物の集中
- ② 北米など基幹航路の拡大
- ③ トランシップ貨物の拡大
- ④ アジアの成長の取り込み
- ⑤ ターミナルの競争力の強化
- ⑥ グリーンシップ（コンテナバージ）等の活用による東京湾広域港湾化
- ⑦ 荷主へのセールス活動、産業立地への取組
- ⑧ 羽田空港再国際化を活用したSea&Airへの対応
- ⑨ 海外への展開（上海、大連、インド、ベトナム等）

3 東京港振興促進協議会

[港湾経営部振興課]

(1) 設立の背景

我が国の主要港湾は、他のアジア諸港と比較して使用料金が高く、スピードやサービス面で問題があることなどから、その相対的地位を低下させ、急速に国際競争力を失いつつある。東京港が、引き続き基幹航路の本船が寄港するメインポートとしての地位を堅持していくためには、港湾を取り巻く規制の見直しや、効率的な荷役体制などユーザーのニーズに対応した低コスト高サービス体質への変革が不可欠である。

これらの問題の対応に遅れば、国際的には勿論のこと国内的にも取り残されることとなり、都民生活に重大

な影響をもたらすとの危機意識から、平成9年7月、官民一体となって「東京港振興促進協議会」を組織し、国際競争力に優れた使いやすい港づくりを目指し、検討を進めてきた。

(2) 組織及び開催経過

ア 組織（平成19年10月からの体制）

東京港振興促進協議会（官公庁、民間団体、港湾管理者など25団体で構成）

幹事会

（3検討部会）

① 総合検討部会

（港湾に関する規制緩和、その他アクションプランの検討、危機管理）

② 物流効率化検討部会（東京港の国際競争力強化に向けた課題の検討）

③ 環境対策検討部会（環境に配慮したみなとづくりの実現に向けた検討）

※ 港湾運営懇談会（港湾運営全般に関する意見交換・情報交換）

イ 会長 石田 忠正氏（社団法人東京都港湾振興協会会長）

ウ 開催回数 9回

第1回協議会 平成9年7月15日 設立総会

第5回協議会 平成11年4月16日 アクションプランの策定

第7回協議会 平成16年3月29日 新アクションプランの策定

第9回協議会 平成21年2月16日 第3次アクションプランの策定

(3) 第3次アクションプランの実施

東京港振興促進協議会では、新アクションプランの成果を踏まえ、一層の物流効率化を図っていくとともに、京浜三港の広域連携の推進や「東京港の今後の港湾経営戦略」（東京都港湾審議会答申）、環境への意識の高まりなど、東京港を取り巻く状況の変化に迅速かつ適切に対応していくための指針として、「第3次アクションプラン」を平成21年2月に策定した。これにより、東京港の振興促進を一層推し進めていく。

なお、第3次アクションプランは東京港としての独自の施策であるが、京浜三港の広域的な取組との有機的連携を図り、より高い施策効果が得られるよう進めていく。

【第3次アクションプランの概要】・・・4つの柱立て 全34の取組

① 「貨物量の増加と基幹航路の維持拡大」

貨物集荷力を強化しながら北米、欧州との基幹航路を維持拡大し、輸送効率や輸送品質の向上等を進める企業の物流戦略に的確に応えていく。また、貨物量の増加による港湾コスト低減化への取組や世界的な船舶大型化の動向への的確な対応とともに、国内ハブとしての機能を拡大していく。

- ・ 貨物量の増加による港湾コストの低減
- ・ ターミナル運営の一層の効率化、等

② 「港湾物流の効率化」

定時性や効率性などの物流サービスの確保がより重要となってきたため、ゲート前混雑の解消に引き続き取り組むとともに、ターミナル機能の強化やふ頭背後におけるオフドック施設の整備、臨海部交通ネットワークの円滑化などを推進する。

また、中央防波堤外側埋立地に物流拠点形成するなど、ロジスティクス機能の強化を図っていく。

- ・ゲートオープン時間延長の拡充
- ・バンプール、シャーシープールの拡充と有効活用、等

③「東京港の安全の確保・危機管理」

物流の効率性を確保しつつ、港湾の保安や治安対策の強化を図っていく必要があるため、改正 SOLAS 条約等への対応を引き続き実施するとともに、東京湾の関係者とも連携しながら危機管理体制を強化していく。

- ・改正 SOLAS 条約に対応した保安対策等
- ・震災等の災害時における港湾機能の維持、等

④「環境に配慮したみなとづくり」

環境確保条例の改正により温室効果ガス排出量の削減義務が定められるなど、環境対策への取組が強化されつつある中、港湾区域においても、貨物の荷役・輸送に伴って発生する排出ガス対策や、船舶・鉄道を活用したモーダルシフトの推進等を進めていく。

- ・はしけ輸送の推進
- ・船舶の排ガス対策、等

4 施設使用手続の効率化

[港湾経営部経営課]

東京港では、係留施設等の効率的な管理のため、昭和 63 年 4 月から港湾情報システムを稼働させている。稼働後、利用者の利便性向上を目的とした再構築が行われ、現在では係留施設や冷蔵コンテナ用荷役施設等の港湾施設使用許可申請について、インターネットを通じて行うことができる。また、船舶の入港届及び係留施設等使用許可申請については、平成 11 年 10 月から国の運営する EDI システムと連携を始めた。

平成 20 年 10 月からは EDI システムが税関手続の NACCS に統合され、NACCS 及び他省庁の港湾関連手続の統一（府省共通ポータル）により、次世代シングルウィンドウが実現した。

5 港湾物流効率化の推進

[港湾経営部振興課・港湾整備部計画課]

(1) 概要

情報化やグローバル化、サービスの高度化など、物流を取り巻く環境は、大きく変化している。

東京港は首都圏の社会経済活動を支える産業・物流の拠点として、新たな物流ニーズに対応していくとともに、荷主等ユーザーのニーズに応えていく必要がある。

そのためには、東京港において物流効率化を阻害している要因を把握し、解決を図りながら、東京港を中心とした総合的な物流ネットワークを構築し、航空物流にも対応するロジスティクスハブの形成を進めていくことが必要である。

(2) 物流ネットワークの構築

グローバル化の進展に伴う生産拠点の海外進出と生活関連物資等の輸入増加を背景に、外貿コンテナ貨物量が増加するなか、海上コンテナ車両の走行経路が積載重量や車両規格の制限により重さ指定道路、高さ指定道路に限られているため、非効率となっている場合がある。

その結果、貨物輸送時間が増大し、物流コストの増加や背後圏の産業の国際競争力低下、さらには低速走行による環境負荷の増大を招いている。

このため、首都圏の生産・消費地に至る貨物輸送時間の短縮、物流コストの削減に向け、効率的な物流ネット

ワークの構築の取組を行う。

(3) 総合物流ビジョン施策の推進

東京港は、外貿コンテナ取扱量日本一を誇る海上輸送拠点であり、首都圏物流の拠点として、重要な役割を果たしており、東京港を通じた物流改革は喫緊の課題となっている。

物流の改革を通じ、国際競争力を強化し、経済活力と環境の均衡の取れた社会の実現を目指すため、関係7局等で平成18年2月「総合物流ビジョン」を策定した。

この総合物流ビジョンをもとに、「物流関係庁内連絡協議会」のなかに「物流効率化推進部会」を設置して関係局との連携や、民間をはじめ関係自治体、国などとの連携を強化し、物流ボトルネックの解消や道路ネットワークの整備、港湾エリアにおける高機能物流拠点の形成、さらには東京港の機能拡充や運営効率化といった港湾物流施策を展開していく。

第2節 港湾施設の危機管理体制の確立

[港湾経営部経営課]

1 危機管理対策の今日的意義

近年、日本の各地の港では船舶の座礁事故による燃料油の流出や、放置された外国船などによって港湾機能に支障を来し、周辺環境に悪影響を及ぼしている。また、平成13年9月11日に発生した米国における同時多発テロ以降、港湾がテロ行為の対象またはその経由地となり得るとの強い危機感が世界的に高まっている。このような事件・事故により東京港の機能が麻痺した場合、背後圏の経済に与える影響は計り知れないものがある。

また、船舶や海上コンテナを利用した密輸・密入国事件も後を絶たない現状にあり、密輸品や密入国者による犯罪の誘発など都民に不安を与えている。

こうした中、東京港の水際を脅かす危機に的確に対処し、危機管理体制の充実を図ることにより、都民の不安を解消し、東京を安全で安心な都市にするとともに、東京港における円滑な物流の確保を図ることが必要である。

2 港湾施設の管理運営に支障を来す船舶への対応

外国船舶による座礁事故が日本各地で起きており、燃料油の流出による海洋汚染や漁業被害が発生している。座礁した船体の撤去は本来は船主の責任において行うべきものであるが、そのまま放置されてしまい、やむなく地元自治体が撤去を強いられたうえ船主等による補償が十分に行われないケースもある。

東京港においても、船舶からの油流出事故の発生、老朽化や整備不良のため航行不能となった船舶の放置といった事態が発生し、港湾機能が麻痺するおそれは否定できない。こうした事態を未然に防ぐとともに東京港をさらに適正に管理運営するため、平成16年3月に改正した東京都港湾管理条例及び同条例施行規則において、以下の船舶等に関して港湾の管理上著しい支障が生じると認められるときは港湾施設を使用させないことができることとした。

(1) 港湾施設を損傷し、又は汚損し、その他管理上支障を来すおそれがある船舶

船舶安全法、船員法、船舶職員及び小型船舶操縦者法、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律等の規定に基づく処分、命令その他の措置を受けたにもかかわらず改善措置を行っていない船舶。

(2) 船舶の事故による損害賠償等を履行しないおそれがある船舶所有者等

次に掲げる損害の賠償等をてん補する保険契約を締結していない船舶所有者等

- ① 船舶に積載されていた燃料油等による油濁損害の賠償費用
- ② 座礁、沈没その他の事由による船舶の撤去その他の措置を履行する費用
- ③ 船舶が岸壁等の港湾施設を損傷させた場合の賠償費用

3 港湾における密輸・密入国及びテロ等の阻止

船舶や海上コンテナを利用した密輸・密入国事件は、背後に密航の受入れ組織が介在するといわれており、今後も事件の発生が懸念される。密輸による麻薬や銃器のほか社会悪物品の流入、密入国者による不法就労や組織的犯罪の恐れなど、都民生活の安全が脅かされつつある。また、港湾におけるテロ対策が喫緊の課題となっており、国際テロをはじめとする国際組織犯罪を未然に防止し、これに適切に対処するための取組が求められている。

港湾局では東京港における密輸・密入国事件等を水際で阻止するため、平成15年8月、東京湾岸の隣接する港湾の各港湾管理者、各都県警察及び国の関係機関に呼びかけて「東京湾保安対策協議会」を設立し、連携・協力して

密輸・密入国等の犯罪に強い港づくりに取り組んでいる。

平成16年5月、この協議会の取組として、民間事業者を含めた関係機関が連携して密輸・密入国等の組織犯罪を想定した、水際危機管理対策「合同保安訓練」を東京港晴海ふ頭で実施した。その後、概ね年一回のペースで各港（東京港、横浜港、千葉港）持ち回りにより合同保安訓練を実施している。

また、平成16年1月、国際テロをはじめとする国際組織犯罪を水際で阻止するため、東京港の関係行政機関や民間事業者で構成される東京港保安委員会を設置した。平成16年6月には、この委員会の取組として、東京海上保安部をはじめとする関係機関が連携して「東京港テロ対策合同訓練」を有明フェリーふ頭で実施した。その後、年一回のペースで東京港テロ対策合同訓練を実施している。

今後も、これらの協議会や委員会を通じて情報の共有化と連携体制の強化を図り、東京港の治安を脅かす密輸・密入国及びテロ等の犯罪を未然に防止し、これに適切に対処するための港湾保安対策を実施していく。

4 改正SOLAS条約への対応

米国における同時多発テロ事件以降、港湾がテロ行為の対象、あるいは、その経由地となり得るとの強い危機感が高まっており、国際的なテロ攻撃への防御体制の確立が各国において重要な課題となっている。

これを受け、国際海事機関（IMO）では船舶や港湾施設に対するテロ攻撃の脅威に備えるため、「海上における人命の安全のための国際条約」（SOLAS条約）を平成14年12月に改正した。平成16年7月1日に同条約が発効し、国内においては同時に「国際船舶・港湾保安法」が施行された。東京港では、水際の第一線であるふ頭の出入管理の徹底を図るため、改正SOLAS条約に対応して延長約12kmのフェンス・ゲートや監視カメラ、照明設備等の整備を完了した。平成17年4月には東京港管理事務所に指令センターを設置し、専任監視員による24時間の常駐監視を行っている。

東京港の港湾施設がテロによる攻撃を受けた場合、広く首都圏4,000万人の消費生活に多大な影響が生じることが予想される。また、保安対策が不十分な港湾から出港した船舶は、目的地の外国港湾において入港を拒否される懸念もあり、東京港の国際競争力を確保するうえからも港湾施設の保安対策を着実に推進していく。

第7章 防災機能の向上

第1節 防災事業の沿革	109
第2節 防災事業計画	110
第3節 施設の現況と管理	115
〔参 考〕 東京都の災害発生時における組織及び事務分掌	117

第7章 防災機能の向上

第1節 防災事業の沿革

〔港湾整備部計画課〕

東京港の臨海部は、東京湾の最奥部、荒川と多摩川に挟まれた地域に位置しているとともに、南西に開口部をもつ比較的水深の浅い湾の最奥部に位置するため、高潮等の影響を受けやすい地形となっており、過去、多くの災害にみまわれてきた。また、江戸時代からの埋立造成により形成・開発されてきたもので、軟弱な地盤の低地が多い。

東京市時代の昭和9年には「総合高潮防御計画」を策定し、これに基づき、護岸の改修事業を実施してきた。その後、昭和24年8月の「キティ台風」による高潮は、計画潮位を上回り、港に面した広範な地域が甚大な被害を受けた。そこで、昭和25年から「災害土木助成事業」に着手し、江東地区一帯の護岸改修工事を実施した。しかし、激しい地盤沈下により護岸も暫次沈下し、数次にわたり護岸のかさ上げを実施したが、本格的な対策の必要が生じていた。

このような情勢の中で昭和31年に「海岸法」が成立し、これを契機に「恒久高潮対策事業計画」を策定して昭和32年度から事業を実施した。しかし、この事業を実施中の昭和34年9月、伊勢湾台風の襲来により名古屋地方が甚大な被害を受けた。この時の高潮(干潮面上約5m)がもし東京港を襲った場合、臨海部で約255km²、約320万人の冠水被害が想定され、事業規模の拡大が叫ばれた。

これに対処するため、昭和35年には、高潮防護区域を江東デルタ地帯から東京港全域に広げ、「東京港特別高潮対策事業計画」を立案し、この事業推進によって最も危険度の高い江東地区及び中央地区が昭和40年度に、港南地区の一部が昭和41年度に、また、港地区の築地川から古川までが昭和45年度に完成した。その後、昭和45年度から始まった海岸事業五箇年計画に基づき事業を推進し、昭和54年度に荒川右岸から羽田にいたる外郭施設が概成した。

一方、昭和39年6月の新潟地震によって、港湾地帯の護岸が決壊し、低地帯が地震水害にみまわれた経験に照らし、昭和41年より江東地区の危険性の高い地域から優先的に内部護岸を建設している。

また、昭和54年度から海岸保全施設の新設、改良等の耐震整備と合わせて、水辺に親しめる快適で魅力ある水際空間を造る海岸環境整備事業を実施している。さらに、昭和55年度からは、江東地区で液状化の恐れのある低地帯の既設内部護岸の耐震補強を行っており、昭和56年度からは、港地区の内部護岸についても国土保全の見地から整備を進めている。

外郭防潮ラインの沖海側においても、都市化の進展や既設護岸の老朽化などにより、海岸の防護が必要となっていることから、新たな防潮堤の整備を進めている。

また、東京港の震災対策は、海岸保全施設や港湾施設などの整備事業と整合を図り、災害対策基本法に基づく「東京都地域防災計画震災編(平成19年修正)」等により事業を進めている。

平成11年には、海岸法の一部が改正され、防護・環境・利用の調和のとれた総合的な海岸管理を目指すとともに、地域の意見を反映した海岸整備の計画制度が創設された。これを受けて、千葉県、神奈川県と共同で平成16年8月「東京湾沿岸海岸保全基本計画」を策定した。

平成19年3月には「東京港海岸保全施設緊急整備計画」を策定した。現在、この計画に基づき海岸整備事業を積極的に推進している。

第 2 節 防災事業計画

1 防災事業の目的及び整備方針

〔港湾整備部計画課〕

(1) 海岸保全事業

ア 防護水準

- (ア) 伊勢湾台風級の高潮水害から都民の生命と財産を守る。
- (イ) 地震による地盤の液状化等による地震水害の発生を防ぐ。
- (ウ) 国土保全の観点から、地震による護岸の崩壊を防ぐ。
- (エ) 地域防災計画で想定される津波による浸水被害を防ぐ。

イ 未整備区間の整備促進

未整備区間において海岸保全施設を整備していく。また、整備にあたっては耐震対策も実施する。

ウ 既存の海岸保全施設の老朽化・耐震対策

海岸保全施設の老朽化・耐震対策を順次実施し、高潮・地震水害からの安全性を確保する。また、遠隔制御システムの再構築を図り、緊急時における円滑な防災体制を確保する。

エ 新たな海岸保全区域の指定と海岸保全施設の整備

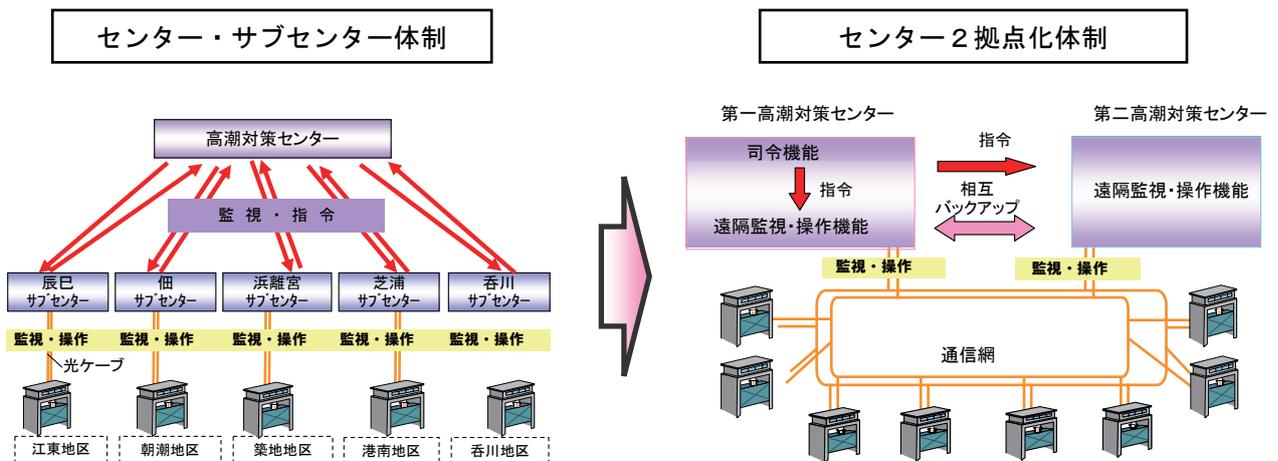
臨海部の都市化の進展や既設護岸の老朽化などにより、新たに防護が必要となっている海岸については、国土保全の観点から、海岸保全区域に指定し、海岸保全施設を整備していく。

オ 海岸保全施設の維持管理

既存の海岸保全施設は、日常の保守点検により、施設機能の低下や機能障害が生じないように、適切に維持管理するとともに、施設の予防保全を図る。

カ 高潮対策センターの2拠点化

緊急時のバックアップ機能の強化を図るため、高潮対策センターを2拠点化することで、いずれかが被災によって機能不全になっても、もう一つの拠点から遠隔制御を可能とする体制を整備していく。



(2) 港湾施設の耐震整備

ア 係船岸壁の耐震性強化による輸送基地の確保

関東大震災級の震災が発生した場合においても、救援・救護物資の海上輸送基地となるふ頭において荷役作業が確保されるように、係船岸壁の耐震性の強化を図る。さらに、震災時においても一定の国際物流機能を確保するため、コンテナふ頭等についても耐震強化岸壁として整備していく。

イ 橋りょうの耐震性強化による緊急輸送路の確保

関東大震災級の震災が発生した場合、救援・救護物資の輸送車両が通行可能なように、緊急輸送路、避難道路上の橋りょうについて耐震性の強化を図る。

2 防災事業による施設整備

(1) 海岸保全事業

ア 海岸保全施設の整備

(7) 外郭施設の建設

江東区の荒川河口右岸から大田区の羽田に至る臨海部に、防潮堤（約37km）、水門（19基）、排水機場（4箇所）からなる外郭防潮ラインを構築し、高潮及び異常潮位による高潮から都民の生命と財産を守る。外郭防潮堤については、全体延長の約97%が整備されている。

(4) 内部護岸の建設

海岸保全事業の一環として、高潮や異常潮位等から国土を保全する観点から内部護岸を整備している。江東地区においては昭和41年度から建設しており、昭和55年度からは、液状化のおそれのある既設内部護岸について耐震補強を行っている。また、昭和56年度から、港地区についても耐震性のある内部護岸の整備を進めている。

内部護岸については、約69%が整備されており、また、護岸の一部には、震災時にも小型船が接岸でき、帰宅困難者など人の乗り降りや、緊急物資の受け渡しが安全にできるよう、階段式の構造も取り入れた整備を進めてきた。更に、今後は、水域利用者や近接事業者との折衝に重点的に取り組み、内部護岸の耐震強化及び老朽化対策としての整備を促進する。

(7) 海岸保全施設の管理

既存の海岸保全施設の機能を維持していくため、老朽化した水門や排水機場の機器等の補修・改良を行う。

イ 海岸環境整備

既設堤防の耐震補強や内部護岸の整備に当たっては、防災機能の向上と豊かで潤いのある東京港海岸を創出するため、遊歩道や植栽等を備えた親水性の高い海岸保全施設を整備するとともに、可能な限り生き物にも配慮した整備を推進していく。

ウ 堤外地における防潮堤の整備

外郭防潮ラインの沖海側において、都市化の進展に伴う新たな人口・資産の集積を高潮等から守るため、盛土等を組み合わせた高規格な海岸保全施設を整備する。

また、既設護岸の老朽化が進むとともに、耐震性の確保が必要な埋立地の水際部についても、国土保全の観点から、防潮堤の整備を進める。

エ 海岸保全施設の耐震整備

昭和36年から本格的に整備してきた外郭堤防や昭和41年から整備した既設内部護岸のうち、液状化の恐れのある箇所について引き続き耐震補強を進めていく。

また、高潮対策の要となる水門・排水機場については、昭和30年代半ばから昭和40年代に集中的に建設し、整備後40年程度が経過して老朽化が進むとともに、大規模地震に対する耐震性の向上が強く求められている。このため、水門・排水機場の耐震対策を推進するとともに、排水施設など主要機械類の更新に向けた検討を進める。

(2) 港湾施設の耐震整備

ア 係船岸壁

「東京都地域防災計画（震災編）」により海上輸送基地に指定されたふ頭について、震災時の緊急物資の海上輸送拠点として、耐震強化岸壁の整備を行う。

また、液状化により変形又は破損が予想される既設岸壁については、優先度に応じて液状化対策を進める。

イ 橋りょう

「東京都地域防災計画（震災編）」において救援活動等の基幹となる避難道路、緊急輸送路に係る橋りょうについて、耐震性が不足している橋りょうの耐震整備を行っていく。

3 平成24年度防災事業

海岸保全施設整備事業のうち、水門・排水機場の老朽化・耐震対策として、地盤改良工事などを行う。また、内部護岸の耐震補強を実施するとともに、背後の都市開発と一体となった内部護岸の整備を進めていく。これらに加え、既存海岸保全施設の補修等を実施する。

港湾施設については、中央防波堤外側コンテナふ頭、品川ユニットロードふ頭、中央防波堤内側ユニットロードふ頭及び10号地その2フェリー（多目的）（南）ふ頭における耐震強化岸壁の整備や、新日の出橋及び有明ふ頭橋の耐震補強を行う。

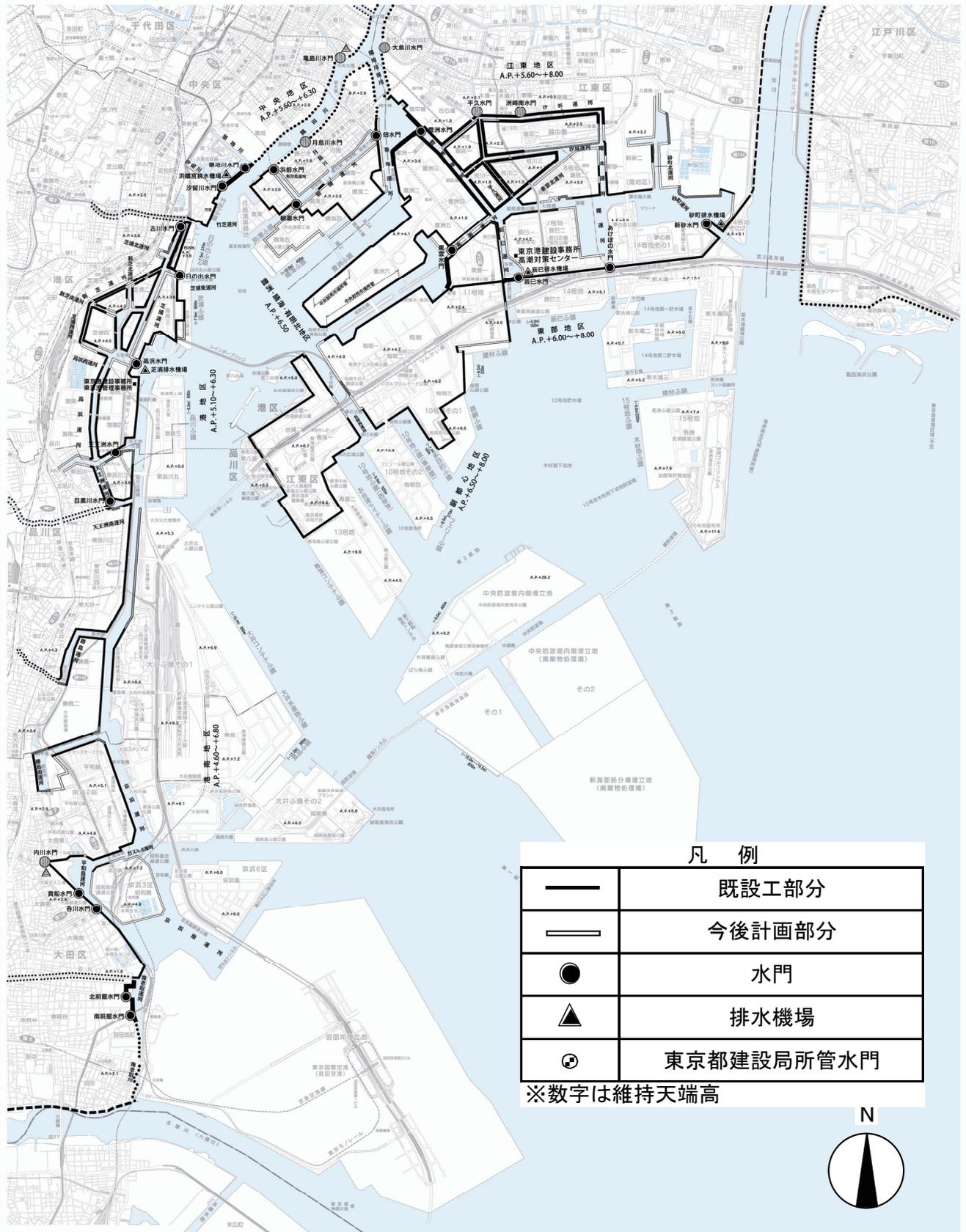
平成24年度は、以下のとおり実施する。

高潮対策
東雲水門、高浜水門、南前堀水門、平和島運河（昭和島）防潮堤、豊洲五丁目防潮堤、砂町北運河内部護岸、東雲運河内部護岸、芝浦運河内部護岸、新月島運河内部護岸、遠隔制御システムの再構築、第二高潮対策センター など
都市海岸高度化
曙北運河内部護岸、朝潮運河内部護岸、辰巳運河内部護岸、東雲北運河内部護岸 など
補修費統合補助
朝潮水門
津波・高潮危機管理対策
豊洲水門

海岸環境整備事業	
耐震強化岸壁の整備	中央防波堤外側コンテナふ頭、品川ユニットロードふ頭、中央防波堤内側ユニットロードふ頭、10号地その2フェリー（多目的）（南）ふ頭
橋りょうの耐震補強	新日の出橋、有明ふ頭橋

東京港海岸保全事業計画平面図

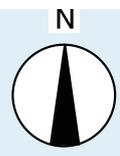
平成24年(2012)



凡例

	既設工部分
	今後計画部分
	水門
	排水機場
	東京都建設局所管水門

※数字は維持天端高



第7章

第3節 施設の現況と管理

1 現況

[東京港建設事務所高潮対策センター]

東京港においては、江東区の荒川河口右岸から中央区、港区、品川区を経て大田区の羽田に至る臨海部が、海岸法に基づく海岸保全区域として指定されている。

この区域の海岸保全施設は、伊勢湾台風級の大型台風による高潮被害から都民の生命と財産を守るために特に力をいれて整備してきたところである。現在、高潮対策センターでは外郭施設として水門19箇所、排水機場4箇所、陸こう46箇所、逆流防止扉29カ所、防潮堤約44km（副都心地区約9kmを含む）、内部護岸延長約27kmの管理を行っている。また、昭和55年度から江東地区の内部護岸等については、液状化対策を考慮した耐震補強工事を順次行っている。現在までに完成した総補強延長距離は約10kmである。

一方、ウォーターフロントにおける都市化の進展や水辺環境への意識が高まるなか、都民に水辺に親しむ憩いの場を提供するため、昭和54年度から、護岸敷の緑化や親水型護岸、親水型防潮護岸の整備を行っている。

更には、天王洲地区、芝浦地区及び豊洲地区では、背後のまちづくりと一体となった内部護岸の整備を進めてきた。

なお、港湾施設の現況については、第5章第1節を参照のこと。

高潮対策センターが管理する外郭施設、護岸等は以下のとおりである。

外 郭 施 設

平成24年4月1日現在

施設名	地区名 保守係名 区域名	江 東				中 央		港		港 南		計	臨 海 副都心
		江 東				朝 潮		築 地		港 南			
		砂 町	辰 巳	豊 洲	豊洲六	晴 海	月 島	竹 芝	芝 浦	品 川	呑 川		
水門 (箇所)		1	2	2		1	2	2	2	3	4	19	
排水機場 (箇所)		1	1					1		1		4	
陸こう (箇所)			1	2		11	9	5	14	1	3	46	
逆流防止扉 (箇所)				1		1	7	1	4	11	5	30	
防潮堤 (m)		2,453	2,899	2,869	2,863	2,736	1,273	1,372	2,850	8,135	7,340	34,790	8,953

内 部 護 岸

(単位：m)

地 域	豊 洲 1～5丁目	東 雲 1 丁目	辰 巳 1 丁目	枝 川 1～3丁目	塩 浜 1・2丁目	潮 見 1 丁目	越 中 島 3 丁目	木 場 1・6丁目	東 陽 1・2丁目
延 長	1,891	1,364	601	4,056	4,436	786	878	476	1,047

地 域	新 砂 1～3丁目	晴 海 3 丁目	芝 浦 1～4丁目	海 岸 2 丁目	港 南 1～4丁目	東 品 川 1～2丁目	計
延 長	1,225	388	5,576	546	2,852	881	27,003

内部護岸補強

(単位：m)

地域	越中島 3丁目	木場 1・6丁目	東陽 1・2丁目	新砂 1丁目	枝川 1～3丁目	塩浜 1・2丁目	古石場 3丁目	豊洲 3・4丁目	東雲 1丁目	計
延長	490	556	1,029	209	3,147	3,384	106	1,180	262	10,363

防潮堤補強

(単位：m)

地区	江東		港	港南			計
保守係	江東		築地	港南			
地域	辰巳 1・2丁目	東雲 1丁目	浜離宮 庭園先	大森 南・東	東糞谷 6丁目	羽田 旭町	
延長	336	413	311	541	174	183	1,958

水門一覽

地区名	水門名	門扉数	門扉構造
江東地区	新砂水門	1	セクタゲート
	あけぼの水門	2	複葉ローラゲート
	辰巳水門	2	〃
	東雲水門	4	No.1～3複葉ローラゲート No.4セクタゲート
	豊洲水門	2	複葉ローラゲート
中央地区	佃水門	2	〃
	朝潮水門	2	スイングゲート
	浜前水門	1	単葉ローラゲート

地区名	水門名	門扉数	門扉構造
港区	築地川水門	1	スイングゲート
	汐留川水門	1	複葉ローラゲート
	古川水門	1	単葉ローラゲート
	日の出水門	2	〃
	高浜水門	2	〃
	天王洲水門	2	〃
	目黒川水門	2	〃
港南地区	貴船水門	1	〃
	呑川水門	1	〃
	北前堀水門	1	〃
	南前堀水門	1	〃

排水機場一覽

地区名	排水機場名	ポンプ				
		型式	台数	軸馬力	口径	排水量
江東地区	砂町排水機場	立型軸流 ポンプ	3	PS 900	mm 2,300	36m ³ /sec (1台12m ³ /sec 3台)
	辰巳排水機場	〃	4	900	2,300	48m ³ /sec (1台12m ³ /sec 4台)
港区	浜離宮排水機場	〃	4	950	2,100	42m ³ /sec (1台10.5m ³ /sec 4台)
	芝浦排水機場	〃	3	1,100	2,300	44m ³ /sec (1台14 2/3m ³ /sec 3台)

2 管 理

[東京港建設事務所高潮対策センター]

施設の管理は、従来海岸保全施設管理要綱（昭和38年2月25日制定）及び東京港高潮対策事務所海岸保全施設管理細則（昭和40年1月20日制定）に基づき行ってきたが、施設数、対象範囲、規模などが増大し、管理の実態に適合しなくなってきたため東京港海岸保全施設操作規程（昭和55年3月14日東京都告示295号）及び東京港海岸保全施設管理細則（昭和55年4月1日決定54東潮施第126号）を制定し、昭和55年4月1日から、これに基づいて管理を行っている。

(1) 平常時管理

防潮堤、内部護岸を定期的に巡回するほか、可動施設である水門、排水機場については月2回、陸こう、逆流防止扉については月1回、それぞれ定期運転を行い、常に施設を良好な状態に維持するよう管理している。

(2) 非常時管理

非常時においては、人員の確保、施設の操作に備えての点検等の措置を講じ、さらに状況により規程及び細則に定めた基準によって施設の操作を行う。

また、勤務時間外における非常事態に対し、迅速に対応できるよう管理宿舍を設置し、最小限の管理要員の確保に努めている。

(3) 遠隔制御システム

非常時、特に夜間・休日等通常の勤務時間外に発生した非常事態に迅速に対応するため、昭和54年より遠隔制御システムを導入している。このシステムは、東京港の海岸保全区域の水門を5つのブロックに分けたうえで、各ブロックごとにサブセンターを設け、更にそのサブセンターを統括する「高潮対策センター」（以下「センター」という。）を設置し、非常時における指令、施設操作等の迅速化を図るものである。

センターは、各サブセンターの海象・気象情報、施設の状態情報及び東京都災害情報システムの端末機により、気象庁の台風、地震等の情報を収集し、これらの情報をもとに水門閉鎖等、施設操作の必要性を判断し、各サブセンターに対して適切な指令を行う。非常時における通信連絡については、センターと各サブセンターに設置されている東京都防災行政無線及び水防無線により情報交換を行うこととしている。また、非常時の停電に備え、各排水機場及び各水門に、自家用発電機を設置している。

一方各サブセンターでは、センターの指令に基づいて水門の遠隔制御を行うほか、排水機の操作要員の配備・運転、陸こう等陸上施設の操作要員の出勤・操作、或いは防潮堤・内陸護岸の巡回等を行っている。

[参 考] 東京都の災害発生時における組織及び分掌事務

[総務部総務課]

東京都は、都の地域に災害が発生し、又は発生するおそれのある場合において、災害の予防、応急対策等を実施するため、条例に基づく臨時組織として東京都災害対策本部を設置し、災害対策に従事する職員を配置する。

本部組織における当局の分掌事務は次のとおりである。

- 1 港湾施設、海岸保全施設等の保全及び復旧に関すること
- 2 輸送経路を確保するための航路、泊地及び臨港道路の障害物の除去に関すること
- 3 輸送拠点となる岸壁、野積場等の確保及び在港船舶の整理に関すること
- 4 輸送手段を確保するための船舶、ヘリコプター等の調達及び受入態勢に関すること
- 5 港湾における流出油の防御に関すること
- 6 災害活動に要する海上公園及び未利用埋立地の確保に関すること

第8章 大都市の環境保全・回復

第1節 水域環境の保全	121
第2節 廃棄物処理場整備事業	126

第8章 大都市の環境保全・回復

第1節 水域環境の保全

港湾管理者は、港湾法により港湾区域を良好な状態に維持し、また、港湾施設として海洋性廃棄物処理施設、船舶廃油処理施設等を建設し、管理運営することとなっている。

これらの規定に基づき東京港では、次のような水域環境保全のための事業を行っている。

1 水面監視業務

[港湾経営部経営課]

東京港管理事務所所属の監視艇6隻により常時、港内泊地、運河筋等を巡視し、土砂、じん芥、廃油等の不法投棄防止、発見及び除去、警告、関係機関への通報など適切な措置に努めている。

監視艇等による処理状況

年度	監視艇 出回 回数	処 理 件 数					油処理剤 使用量 (リットル)
		油	流沈木	沈廃船	その他	計	
21	2,306	142	243	8	153	546	0
22	2,114	120	243	7	196	483	0
23	2,592	72	408	12	371	863	0

2 船舶廃油の回収業務

[港湾経営部経営課]

「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」により、船舶等からの廃油の排出が原則として禁止されている。

東京港においては、この規制に対応し、海水油濁防止の一方策として昭和46年度に入港船舶から廃油を回収するため集油船「えど*」を建造した。

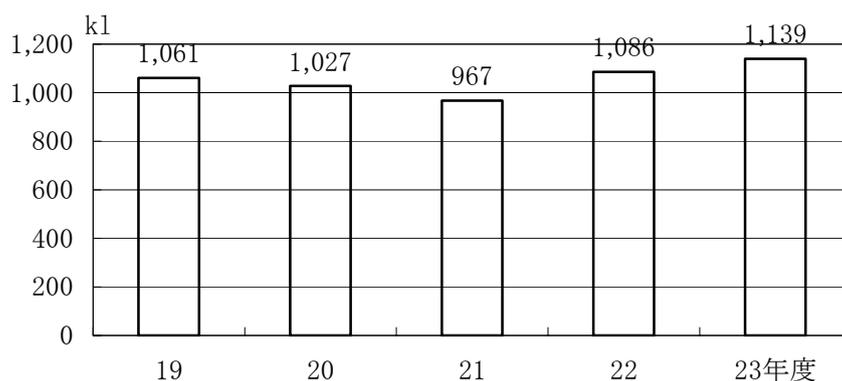
昭和47年度から、これを「東京はしけ運送事業協同組合」に貸し付け、船舶廃油の回収業務を行ってきた。

しかし、年々回収量の減少傾向が強まり、昭和51年度から、この事業により生ずる赤字に対して運営補助金の交付を行ってきたが、事業収支の悪化が進んできたため、昭和57年度から集油船を(財)東京港サービス公社(現在は東京港埠頭株式会社)に無償で貸し付け、同社の自主事業として、この業務を行っている。

※現在の「えど」は、平成8年度に新造

〔 大きさ105総トン、全長29m・積込量218㎡ 〕
〔 沿海区域の航行が可能な船舶である。 〕

船舶廃油回収量の推移



3 流出油対策

[港湾経営部経営課]

船舶等からの廃油の不法投棄や係留中の船舶が給油中に誤って油を流出する事故が後を絶たず発生している。これとは別に港内の臨港地区には、石油類を取り扱う企業が点在し、また隅田川筋や江東地区の運河筋に油槽所が多く、港内を通過する小型タンカーの航行も非常に多い。

このため、次のような流出油防除資機材を保有するとともに、官民一体の協力体制をとっている。

(1) 備蓄資機材の保有状況（平成24年7月1日現在）

- ① オイルフェンス 2, 700m
- ② 油処理剤 18リットル缶215缶
- ③ 油吸着マット 48cm×50cm×0.4cm 1,700枚
- ④ 油処理剤散布船 監視艇 6隻（うちオイルフェンス展張機能放水銃装備艇1隻、放水銃装備艇4隻）
- ⑤ 油回収装置 清掃船 2（第1清海丸、第2清海丸）、土運船（しゅんかい2号）

(2) 応急体制

大量流出油事故等の場合には、各当事者の能力だけでは処理できないので、被害を最小限に食い止めるために関係官公庁、関連企業の相互協力体制が必要である。

このため、海上保安部を中心に「東京湾排出油防除協議会」が設置され、さらに、地域機構として「東京港排出油防除協議会」がある。当局もこれに加入して、防災訓練に参加するなど港湾管理者の立場から応急対策についての協力体制をとっている。

なお、平成9年7月に起きたダイヤモンド・グレース号の事故を契機に、「大規模流出油災害対策の手引き」を策定し、今後の流出油災害に備えている。

4 港内清掃

[港湾経営部経営課]

清掃船6隻、運搬母船1隻により港湾区域内の浮遊じん芥等の収集を行っている。作業は、東京港埠頭株式会社に業務委託している。

収集したごみ等は、中央防波堤内側の最終処分場で埋立て処理をしている。

海面清掃実績

単位：m³

年度	収集量	内 訳	
		埋立処分	焼却処分
21	1,859.0	1,859.0	0
22	2,065.0	2,065.0	0
23	2,992.0	2,992.0	0

5 汚泥しゅんせつ

[港湾整備部計画課]

東京港内、特に運河部に堆積している汚泥は、悪臭を発生し、住民の生活環境を悪化させる原因となっている。こうした現況を改善するため、「東京地域公害防止計画」に基づき、昭和47年度から運河部の汚泥しゅんせつを行っている。

平成24年度は、平成23年度に引き続き、辰巳運河及び豊洲運河等の汚泥しゅんせつを行うほか、新たにガスミオ運河、曙運河の汚泥しゅんせつを実施する。

汚泥しゅんせつ事業の計画と実績

地区	年度 施設	実績土量 (昭和47～平成23年度)	平成24年度計画	
			土量	事業費(公共)
江東	しゅんせつ	2,160,109m ³	32,400m ³	208,400千円
	覆土	—	—	—
芝浦	しゅんせつ	1,574,767m ³	13,200m ³	125,600千円
	覆土	77,464m ²	—	—
港南	しゅんせつ	575,340m ³	—	—
	覆土	22,230m ²	—	—
その他	—	—	—	—
計	しゅんせつ	4,310,216m ³	45,600m ³	334,000千円
	覆土	99,694m ²	—	—

6 沈木、木皮の処理

[港湾経営部経営課]

東京港で取り扱う原木は、年々漸減しているが、輸送、荷役及び製品化に伴い発生する沈木、木皮は、航行障害となるばかりでなく、海底に長年堆積して水質に悪影響を与えることになる。

(1) 沈木対策

輸送、荷役に伴う流沈木による被害を未然に防止するため、港湾管理者として原因者に注意を喚起し清掃等を行わせている。

(2) 木皮対策

原木荷役に伴い発生する木皮については海洋投棄の規制が強いことから、当該木材関連企業から依頼を受けた産業廃棄物処理業者が処理している。

7 沈廃船の処理

[港湾経営部経営課]

港内に放置される沈廃船は、船舶の航行を阻害し水質を悪化させ公害を発生させるとともに港内の美観を損なうこととなるため、これまで所有者不明の沈廃船は、都において撤去している。

8 港湾施設における省エネ、CO₂対策

[港湾経営部振興課・港湾整備部計画課]

港湾管理者として、環境に配慮した港づくりを進めるため、港湾の運営に関連して生じるCO₂などの大気環境負荷の軽減を目指し、国や関係局、関係民間企業、海外港湾などと適切に連携を図り、東京港における環境改善対策を講じていく。

9 屋形船のし尿処理

[港湾経営部経営課]

船舶からの海域へのごみ、し尿等の廃棄物の排出については、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律で一定の規制がなされている。

しかし、し尿の排出について定員100人未満の屋形船は法規制の対象外となり、港湾区域内の親水施設である海上公園等の閉鎖水域でのし尿垂れ流しに対し、各方面から早急に対処するよう要望が出され、平成2年11月に、屋形船のし尿処理対策を円滑に進めるため、業界団体及び庁内関係局等の協議の場として「屋形船し尿処理対策連絡協議会」（事務局：環境局）を設置した。

この協議会の協議結果を踏まえ、当面の暫定策として、閉鎖水域へ排出を行わないよう屋形船を改造し貯留タンクを設け、港内に設置したし尿受入施設（海上係留）で処理するよう行政指導による対応策を講じ、平成3年8月から実施した。さらに、平成13年4月からバキュームカーでの拠点及び巡回による回収に切り替え、平成14年度から巡回のみによる回収を実施している。

平成22年度には、新たにし尿回収施設を設置し、拠点回収を行うなど、し尿回収体制の強化を図っている。

10 官民協力・協議会

[港湾経営部経営課]

(1) 東京港の安全と環境良化の促進を図るため官民協力体制として港湾局長を会長とする「東京港安全・汚染防止対策協議会」が昭和50年6月に発足し、専門部会を設け問題の解決に当たっている。

主な協議事項は、船舶の航行安全対策、廃棄物、廃油及び廃船等による汚染防止体制の整備並びに清掃体制に関することである。

このほか、施設の安全対策、海洋汚染の防止のPR等港湾関係行政官庁や民間団体の協力を得て、問題の解決を図っている。

(2) 東京都区部の港湾・河川における廃船を適正に処理、リサイクルするための検討組織として、平成11年6月、行政と民間の関係者が連携・協力し「東京都廃船処理協議会」を設立し、廃船処理の試行（トライアル）を3回行い、平成12年3月に廃船処理のフローチャート・廃船処理費用等を含む中間報告（ガイドライン）を発表するなど検討を進めてきた。

その後、平成19年7月に設立された関東地区廃船処理協議会（事務局：関東運輸局）にて、適正処理のシステムが確立された。今後も、その円滑な運用についての協議、調整を行っていくとともに、周知活動等を行っていく。

11 放置艇対策の取組

[港湾経営部経営課]

都内の河川や港湾を一体とした公共水域における放置船舶問題について、効率的かつ迅速な解決を目指し、平成14年3月「東京都船舶の係留保管の適正化に関する条例」（建設局と港湾局共管）を制定し、平成15年1月に施行した。

本条例は係留保管施設整備状況に応じて区域を指定し（適正化区域・重点適正化区域）、その区域内の放置船舶に対する移動措置など都独自の規制により、都市景観を回復し、公共水域における経済活動や生活環境の確保を図ることを目的としており、東京港内における放置船舶問題の解決を図っている。

12 運河ルネサンス

〔港湾整備部計画課〕

(1) 東京港内の運河の現状

東京都の運河は、物資輸送に欠かすことのできない水路として、東京の発展に重要な役割を果たしてきた。しかし近年、産業構造の変化により舟運輸送量は低下し、運河の利用は大幅に減少している。また、物流機能の沖合展開が進むにつれ、その背後地の土地利用も、工場や倉庫などの産業基盤としての利用から、オフィスやマンションなどの都市的利用へと変化してきている。

一方、現在、都においては、千客万来の世界都市・東京を目指して観光まちづくりを推進しているところであり、東京の水辺を観光資源として再生するために「東京の水辺空間の魅力向上に関する全体構想」を平成17年度に策定した。世界的な水辺都市として名を馳せるベニスやアムステルダムなどにおいては、運河が観光の目玉として世界中から多くの観光客を引き寄せており、都市の中の運河には観光資源としての大きな魅力があることを証している。東京の運河も観光資源として大きな可能性を秘めており、東京における観光振興に資する存在になることが期待されている。

(2) 運河ルネサンスの取組

このような背景により、現在、運河の役割に新たに「観光資源」という視点を取り入れ、新たな運河利用や周辺環境の整備を推進し、水辺の魅力を向上していくことが求められている。

運河等の水域利用とその周辺におけるまちづくりが一体となって、地域のにぎわいや魅力等を創出することを目的とした運河ルネサンス推進方針に基づき、これまでに品川浦・天王洲、芝浦、朝潮、勝島・浜川・鮫洲、豊洲の5地区を、運河ルネサンスの推進地区に指定した。

(3) 運河ルネサンスの推進方針

ア 目標

- ・観光振興に資するようになぎわいの創出
- ・新たな運河利用の発掘等、運河の魅力向上
- ・周辺地域の活性化

イ 推進方針

- ・地域の特性を生かし背後のまちづくりと一体となった運河の活用及び整備を推進する
- ・地元区、住民、企業、NPOなど地域と連携を図る
- ・新たなニーズに適応した水域占用などの規制緩和を行う
- ・護岸や周辺建築物等の緑化、遊歩道の整備、水質浄化等、良好な水域景観を創造する
- ・運河の新たな魅力を広くPRする

ウ 対象地域

運河ルネサンスの対象となりうる運河を含む一定の区域で、地元の熱意と発意により取組方針が定まり、その方針が都の運河ルネサンスの推進方針に沿っている地域

エ 実施要綱

「運河ルネサンスガイドライン（実施要綱）」（平成17年4月1日施行）に基づき実施する。

第2節 廃棄物処理場整備事業

1 廃棄物処理場の整備計画

[港湾整備部計画課]

(1) 沿革

ア 背景

人口と産業の集中する東京都では、その活発な諸活動に伴い、膨大な廃棄物が発生している。東京都の都市活動を健全に維持していくうえで、都民の日常生活に伴って生じる一般廃棄物、各種事業活動に伴って生じる産業廃棄物はもとより、各種公共事業に伴って発生する建設発生土や、港湾及び河川のしゅんせつ土を適正に処理していくことも極めて重要な問題である。

これらの廃棄物等を適正に処理していくうえで、重要かつ深刻な問題は、最終処分地の確保である。発生した廃棄物は、焼却、破砕等の中間処理や再利用・資源化を図り、減量化に努めているが、その量をゼロにすることは不可能である。特に、過密化した東京都にあつては、内陸部に最終処分地を確保することが困難なことから、8号地、夢の島、若洲、中央防波堤内側埋立地、羽田沖埋立地、中央防波堤外側廃棄物処理場と、東京港の海面埋立に依存してきている。

イ 新海面処分場の計画

新海面処分場は、中央防波堤外側廃棄物処理場が限界に達しつつあり、廃棄物等の新たな海面処分場を引き続き東京港内に確保することが都政の緊急かつ最重要な課題となったことから、東京都港湾審議会に「廃棄物等の新たな海面処分場整備の基本方針について」を諮問し、水域環境や船舶航行、河川水理等への影響について十分検討したうえで港湾計画に位置付けた。

ウ 延命化対策

新海面処分場を可能な限り長く使用できるよう、延命化策として、海底地盤を掘り下げ容量を増大させる「深掘」をCブロック、Gブロックで行ってきている。

さらに、Cブロックではバーチカルドレーンの打設等により、埋立地盤及び海底地盤等の圧密沈下を促進させ、容量を増大させる「沈下促進」も実施している。

(2) 新海面処分場計画の経過

年 月	事 項
平成 元年 1 1 月	・東京都港湾審議会に「廃棄物等の新たな海面処分場整備の基本方針について」を諮問。
平成 3 年 7 月	・「廃棄物等の処理処分の長期展望について」において、新海面処分場の廃棄物等の種類別受入方針及び埋立処分計画を策定。
平成 3 年 1 2 月	・東京都港湾審議会から「廃棄物等の新たな海面処分場整備の基本方針について」答申。
平成 4 年 5 月	・「東京港第5次改訂港湾計画の一部変更」により、新海面処分場を計画決定。
平成 5 年 1 0 月	・東京都環境影響評価条例及び環境影響評価実施要綱（閣議決定）に基づく「環境影響評価書（案）」の提出。
平成 6 年 1 0 月	・環境影響評価手続の完了。
平成 7 年 8 月	・公有水面埋立法に基づく「公有水面埋立免許」の出願。
平成 8 年 7 月	・「公有水面埋立免許」の取得。

(3) 廃棄物処理場の計画概要

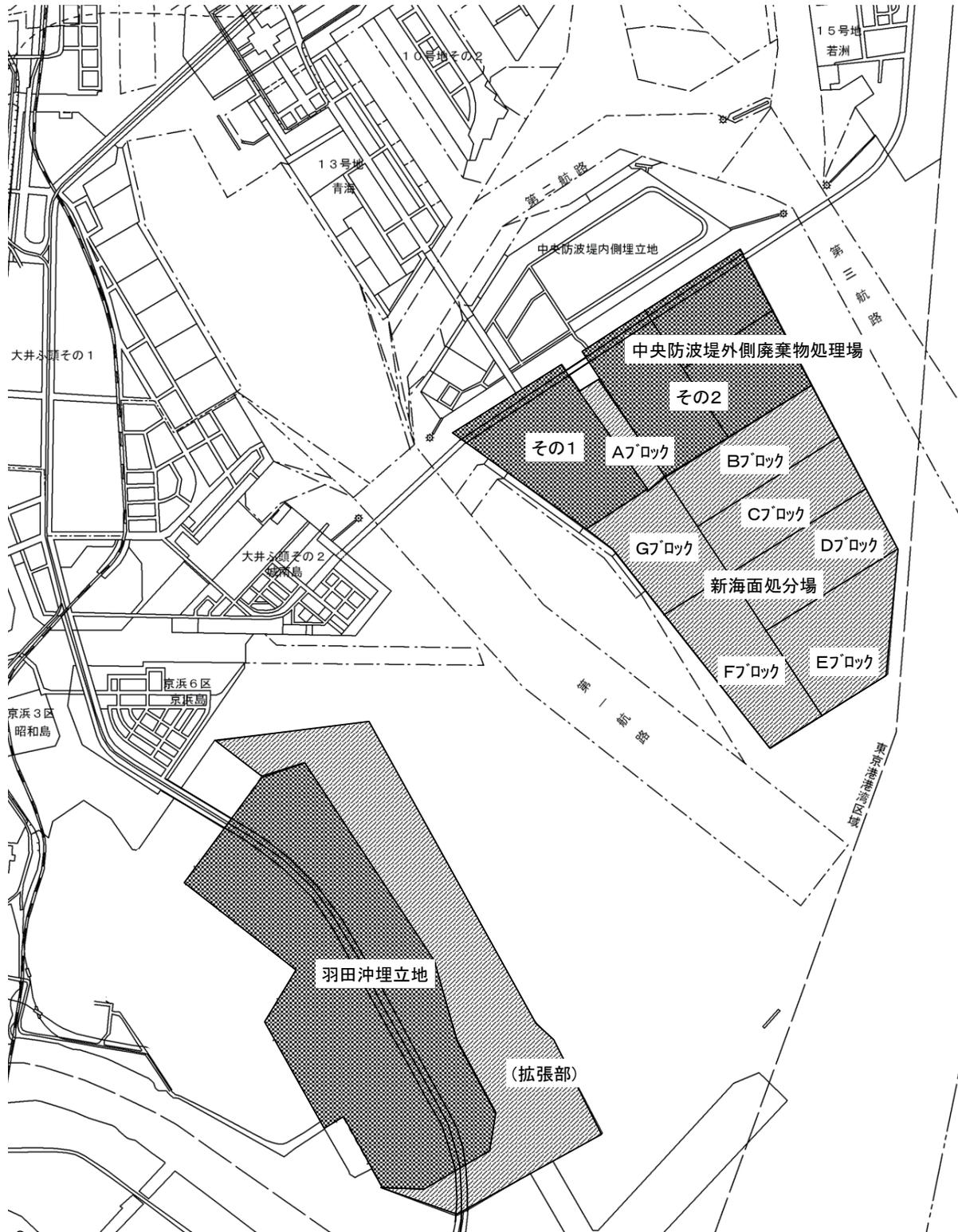
	中央防波堤外側廃棄物処理場	新海面処分場
面積	3, 139千㎡	4, 800千㎡
護岸延長	外周護岸：10, 124m	外周護岸：6, 494m 中仕切護岸：7, 382m
埋立地盤高	その2：A.P.+6m～A.P.+30m その1：A.P.+5m～A.P.+6m	管理型：A.P.+6m～A.P.+30m 安定型：A.P.+6m
廃棄物処理量	約8, 400万㎡	約12, 000万㎡
埋立免許	取得：昭和49年7月22日 しゅん功期限：平成33年3月27日	取得：平成8年7月5日 しゅん功期限：平成26年8月19日
護岸建設期間	昭和49年度～平成6年度	平成8年度～整備中
護岸整備費	約1, 100億円	約4, 500億円

(4) 廃棄物等の埋立処分計画（平成24年2月）

年 度	24～28						〔単位：左側万㎡、右側()内万t〕		
	24	25	26	27	28	(小計)	29～33 (5年間)	34～38 (5年間)	合計(24～38) (15年間)
廃棄物	44 (59)	43 (58)	42 (57)	39 (50)	39 (50)	207 (274)	195 (249)	195 (248)	597 (771)
一般廃棄物	14 (25)	13 (23)	14 (26)	11 (19)	11 (19)	63 (112)	55 (95)	55 (95)	173 (302)
産業廃棄物	12 (12)	12 (12)	12 (12)	12 (12)	12 (12)	60 (60)	60 (60)	60 (60)	180 (180)
都市施設廃棄物	16 (18)	16 (19)	16 (19)	16 (19)	16 (19)	80 (94)	80 (94)	80 (93)	240 (281)
上水スラッジ	2 (2)	2 (2)	2 (2)	2 (2)	2 (2)	10 (10)	10 (10)	10 (10)	30 (30)
下水汚泥	14 (16)	14 (17)	14 (17)	14 (17)	14 (17)	70 (84)	70 (84)	70 (83)	210 (251)
災害廃棄物	2 (4)	2 (4)				4 (8)			4 (8)
覆土材等	9 (16)	9 (16)	8 (14)	8 (14)	8 (14)	42 (74)	39 (70)	39 (70)	120 (214)
小計	53 (75)	52 (74)	50 (71)	47 (64)	47 (64)	249 (348)	234 (319)	234 (318)	717 (985)
しゅんせつ土	87 (121)	77 (107)	84 (117)	113 (158)	104 (145)	465 (648)	510 (712)	390 (544)	1,365 (1904)
河川しゅんせつ土	26 (36)	26 (36)	26 (36)	26 (36)	26 (36)	130 (180)	130 (180)	130 (180)	390 (540)
港湾しゅんせつ土	61 (85)	51 (71)	58 (81)	87 (122)	78 (109)	335 (468)	380 (532)	260 (364)	975 (1364)
建設発生土等	50 (90)	50 (90)	50 (90)	50 (90)	45 (81)	245 (441)	200 (360)	200 (360)	645 (1161)
小計	137 (211)	127 (197)	134 (207)	163 (248)	149 (226)	710 (1089)	710 (1072)	590 (904)	2,010 (3065)
合計	190 (286)	179 (271)	184 (278)	210 (312)	196 (290)	959 (1437)	944 (1391)	824 (1222)	2,727 (4050)

※ 東日本大震災の影響による埋立処分量の増加分（下水汚泥、上水スラッジ、一般廃棄物焼却灰）は、1年間当たり17万㎡（覆土材等を含む）である。
 ※ 影響期間が不明確であることから、東日本大震災による埋立増加量は改定計画の外数とした。

廃棄物処理場の位置



羽田沖埋立地及び拡張部、中央防波堤外側廃棄物処理場その1は埋立しゅん功している。

2 廃棄物処理場の整備状況

[港湾整備部計画課]

(1) 廃棄物処理場の整備状況

廃棄物処理場		整備状況
羽田沖	羽田沖	・昭和49年3月に埋立免許を取得し、平成元年4月に埋立しゅん功。
	拡張部	・昭和60年4月に埋立免許を取得し、平成4年9月に埋立しゅん功。 ・現在、埋立護岸前面で浅場造成を行っている。
		○現在、交通機能用地（東京国際空港等）として使用している。
中央防波堤外側		○昭和49年7月：埋立免許を取得。
	その2	・護岸工事：昭和49年度に着手し、昭和55年度に完了。 ・供用開始：昭和52年度。
	その1	・護岸工事：昭和53年度に着手し、平成6年度に完了。 ・供用開始：昭和58年度。 ・平成17年4月：埋立しゅん功。
新海面処分場		○平成8年7月：埋立免許を取得。
	Aブロック	・護岸工事：平成8年8月に着手し、平成9年3月に概成した。 ・供用開始：平成9年6月。
	Bブロック	・護岸工事：平成8年8月に着手し、平成10年5月に概成した。 ・供用開始：平成10年8月。
	Cブロック	・護岸工事：平成9年10月に着手し、平成13年5月に概成した。 ・供用開始：平成14年3月。
	Dブロック	・護岸工事：平成21年9月に着手し、平成32年度に概成予定。
	Gブロック	・護岸工事：平成12年12月に着手し、今年度、概成予定。

3 廃棄物処理場の管理

[臨海開発部開発整備課]

(1) 管理体制

ア 管理に係る関係法令

廃棄物埋立護岸（海面処分場）は、昭和48年の港湾法の改正により、港湾施設として位置づけられ、その管理は、港湾管理者（港湾局）の責務とされた。

廃棄物の処理及び清掃に関する法律における、一般廃棄物及び産業廃棄物の管理型の最終処分場については、許可を受けた処分場管理者（環境局）が廃棄物の埋立処分を行うものである。

中央防波堤外側処分場は、廃棄物の処理及び清掃に関する法律の昭和51年6月の改正を受けて、既に使用中ではあるが、昭和55年6月に一般廃棄物及び産業廃棄物の最終処分場の設置届を行った。

新海面処分場A～Eブロックについては、平成8年8月に一般廃棄物及び産業廃棄物の最終処分場の設置許可を受けた。

一般廃棄物の最終処分場及び産業廃棄物の最終処分場に係る技術上の基準を定める命令が平成10年6月に改正されて、最終処分場の維持管理と最終処分場の廃止の技術の基準が定められた。

イ 総括管理者と作業管理者

① 中央防波堤外側埋立地その2（廃棄物処理場）及び新海面処分場のA～Eの管理型ブロックについては、管理運営方針に基づき、港湾局及び環境局が協定を締結し、総括管理者及び作業管理者として役割分担を行うこととしている。

港湾局は、総括管理者として、外周護岸の維持管理、周辺水域の水質監視等の総括的な管理を行い、作業管理者としては、建設発生土及び海上から搬入されるしゅんせつ土の埋立処分を行う。

環境局は、作業管理者として、ごみ飛散防止柵及び汚水処理施設等の施設整備と維持管理、一般廃棄物及び産業廃棄物等の埋立処分と上下水道スラッジ等の埋立処分の管理を行う。

② 新海面処分場F Gブロックについては、港湾局がしゅんせつ土や建設発生土の埋立処分を行う。

(2) しゅんせつ土及び建設発生土の埋立処分

しゅんせつ土及び建設発生土の埋立処分については、廃棄物等の埋立処分計画に基づき、年度ごとの実施計画を定めて受け入れている。

ア しゅんせつ土

新海面処分場に受け入れるしゅんせつ土は、有効利用できない有機質分の多いしゅんせつ土であり、海洋汚染防止法に基づく受入れ基準以内のしゅんせつ土を受け入れている。

しゅんせつ土の受入れに当たっては、埋立処分が円滑に行われるよう、東京港内及び河川でしゅんせつを行う公共団体及び民間関係者に対して受入れ希望を確認し、受入れ計画を策定したうえで、計画的な埋立処分を実施している。

埋立処分は、公共団体等が受入れ計画に基づきしゅんせつ工事を発注し、事業者が東京港管理事務所等に埋立処分のための手続を行い、東京港建設事務所が砕船でしゅんせつ土を受け入れて、新海面処分場Cブロックにポンプ送泥を行っている。

イ 建設発生土

新海面処分場等への受入れは、廃棄物等の埋立処分計画に基づき、公共から発生するものを優先しつつ処分場の陸域化に必要な量を受け入れている。

埋立処分は、東京港埠頭株式会社が港湾局との契約により実施している。

(3) 護岸管理及び環境保全対策

中央防波堤外側廃棄物処理場護岸については、護岸点検を行っており、必要に応じて補修を行っている。

平成15年度からは、護岸の健全度を更に高めるよう、国庫補助事業としての計画的な護岸補修を実施している。

また、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく、周辺水域の水質を定期的に調査している。

廃棄物埋立に伴い、中央防波堤外側埋立地その2及び新海面処分場から発生する汚水については、若洲、中央防波堤内側埋立地から発生する汚水とともに、環境局が集水し、公共下水道の基準に適合するよう、水処理を行ったうえ、下水道局水再生センターに送水されている。

(4) 埋立処分状況

ア 中央防波堤外側

その2地区については、廃棄物による埋立が相当進み、埋立余度が少なくなっており、今後も、延命化を図りながら埋め立てていく予定である。その1地区については、平成17年4月に埋立しゅん功し、平成17年度から地盤の安定化対策を実施している。

イ 新海面処分場

Aブロックは、平成14年5月で廃棄物の埋立処分を終了した。Bブロックは、平成15年2月から廃棄物処分を開始した。Cブロックは平成14年10月から、Gブロックは平成22年6月から建設発生土の埋立を開始した。

	埋立開始時期	廃棄物等の種類
その2地区	昭和52年度	一般廃棄物、民間産業廃棄物、上下水道スラッジ
その1地区	昭和58年度	しゅんせつ土、建設発生土
Aブロック	平成9年9月	しゅんせつ土、建設発生土、一般廃棄物（焼却灰）
Bブロック	平成10年8月	しゅんせつ土、建設発生土、一般廃棄物
Cブロック	平成14年3月	しゅんせつ土、建設発生土
Gブロック	平成22年6月	しゅんせつ土、建設発生土

4 しゅんせつ土及び建設発生土の有効利用

〔臨海開発部開発整備課〕

(1) しゅんせつ土

東京港の港湾機能拡充（航路及び泊地の増深等）に伴い発生するしゅんせつ土を有効利用することは、東京港の環境保全及び廃棄物処理場の延命化に大きく寄与するものである。

ア 浅場造成事業及び覆砂事業

羽田沖拡張部の埋立てにあたって、羽田沖拡張部の前面水域に浅場を造成することとし、昭和63年度から良質なしゅんせつ土を受け入れてきたが、平成11年度で受入れを終了した。

また、荒天時の投錨避泊地を確保するとともに、水生生物の育成環境の改善、回復を図るため、覆砂事業についても平成5年度より羽田沖浅場前面海域で良質しゅんせつ土を受け入れてきたが、平成12年度で休止している。

イ 広域利用の推進

良質なしゅんせつ土の有効利用を積極的に行うため、東京湾内の他の港湾管理者が管理する海域で、浅場造成等に提供してきた。今後も、埋立用材掘削後の深掘部の埋め戻し材、漁場回復並びに漁場造成のための浅場

造成材として、良質しゅんせつ土の提供を推進していく。

ウ 生き物にやさしい護岸づくり

生き物にやさしい護岸づくりとして、埋立護岸や海岸護岸の前面に浅場や干潟を造成することとし、しゅんせつ土の有効利用を図る。

(2) 建設発生土

ア 建設発生土の利用調整

都市基盤施設の整備に伴い都内で発生する公共系の建設発生土対策として、都は、昭和62年に「東京都建設残土対策連絡会議」を設置し、昭和63年1月に建設発生土対策の基本方針を決定して、①発生量の抑制、②再利用の促進、③処分地の確保、④広域利用の推進、⑤不法投棄の防止の5つの課題に取り組むこととした。

更に、建設発生土の利用調整を図ることにより、その再利用を促進するため、東京都各局及び再利用機関で組織する東京都建設発生土利用調整会議を平成3年7月に設置した。同会議では、都及び区市町村等から発生する建設発生土の有効利用を図る年度計画を策定し、工事間利用や再利用機関の受入れを調整している。

港湾局は、同会議のメンバーとして、新海面埋立地等への建設発生土の受入れ及び広域利用の中央防波堤内側建設発生土積出基地への受入れを行っている。

イ 新海面処分場等の埋立地への受入れ

建設発生土の東京港内の埋立地への受入れは、平成5年度の羽田沖埋立地埋立完了後、平成6年度から中防埋立地その1への建設発生土の処分を開始した。その後、平成9年度からは、新海面処分場への処分を開始した。

平成11年度及び12年度からは、豊洲・晴海水際線埋立地及び有明北地区埋立地の埋立工事が開始され、平成12年度からは、建設発生土の受入れを開始した。有明北地区は平成17年度に埋立しゅん功し、豊洲・晴海水際線埋立地も平成18年度に埋立しゅん功した。

10号地その1東側水域埋立地も平成21年度に建設発生土を受入れ、平成22年6月に埋立しゅん功した。

なお、有明北地区は、平成18年度に盛土による土地造成工事を実施したが、盛土材として建設発生土を利用した。

建設発生土の受入れ事業は、東京港埠頭株式会社が港湾局との契約により実施している。

ウ 地方港への広域利用の実施

首都圏から発生した建設発生土を、地方港湾へ埋立用材として、船舶輸送するスーパーフェニックス計画の実現を図るため、平成4年11月に、東京都や横浜市、川崎市、国等からなる「港湾建設資源の広域利用推進協議会」が発足した。

平成6年5月には、同協議会で建設港湾資源の広域利用基本計画及び平成6年度実施計画策定を策定した。平成6年8月には、地方港湾への船舶による搬出事業を行う(株)沿岸環境開発資源利用センターが設立され、9月から広島港へ積出しを開始した。建設発生土の受入れと船舶への積込みは、東京港埠頭株式会社が実施している。

以降、同協議会で毎年実施計画を策定して、高知や呉などに搬出してきた。現在は、小名浜港などに搬出している。

平成14年4月には、(株)首都圏建設資源高度化センターと(株)沿岸環境開発資源利用センターが合併して(株)建設資源広域利用センターが発足した。

エ 広域利用積出基地の建設

平成6年9月からの広島港及び高知港への積出しのため、豊洲ふ頭と城南島に暫定施設を整備した。城南島の暫定施設は、平成5年度末で終了した羽田沖埋立事業で昭和63年度に整備したベルトコンベアーなどの施設を再整備したものである。

平成6年5月の第5次改訂港湾計画の一部変更において、城南島及び中央防波堤内側埋立地建設発生土積出基地を計画化した。各100万 m^3 の取扱量に見合う公共ふ頭及び泊地を計画したものである。

平成6年度予算で、建設発生土の広域利用に供する栈橋、泊地の整備が港湾改修事業として認められ、城南島基地においては、平成6年に調査設計を実施し、平成7年度から、栈橋、泊地しゅんせつに着手した。栈橋は平成9年度に完成し、泊地しゅんせつは平成11年度に完成した。

しかし、城南島積出基地は暫定施設の老朽化や周辺開発の進展に伴う仮置き用地の狭小化などにより、平成19年9月に廃止した。

なお、平成16年度から中央防波堤内側積出基地の整備に着手し、平成18年度末に完成して建設発生土の受入れを開始した。

第9章 臨海地域開発のさらなる推進

第1節	埋立地の造成と整備	137
第2節	埋立地の開発と処分	139
第3節	臨海地域の交通	146
第4節	埋立地の管理	152
第5節	臨海副都心の開発	153
第6節	豊洲・晴海地域の開発	172
第7節	都市再生事業の推進	176

第9章 臨海地域開発のさらなる推進

第1節 埋立地の造成と整備

1 埋立事業の沿革

〔臨海開発部〕

東京港の埋立ては、古くは江戸時代から実施されていたが、現在のように計画的に造成を始めたのは明治30年代である。明治39年から第1期隅田川口改良工事を皮切りに、第2期、第3期、さらには河川改修事業などにより港区芝浦、江東区東雲、品川区東品川など約640haの埋立地が造成された。

その後、東京港修築事業、京浜運河開さく事業などにより埋立造成が続いた。しかし、これらの事業は、戦争の影響を受け工事なかばにして中止された。

戦後、東京港は貿易港としての施設の充実を図るため、東京港第1次、第2次修築5か年計画を経て、「東京港港湾計画」（昭和31年）を策定した。この計画では、港湾施設用地の造成のほかに、都の人口、産業等の集中化に伴う、住宅、環境、廃棄物の処理など種々の都市問題に対処するための公共施設用地、都市再開発用地等として埋立地の造成が計画された。

当初は、財政事情や漁業補償問題等で事業は円滑には進まなかったが、昭和38年頃から急ピッチで進められ、昭和47年頃までに埋立造成はほぼ完了している。この間、昭和41年には、「東京港第2次改訂港湾計画」を策定したが、埋立地造成には大きな変更はなく、埋立地造成が進められた。

一方では、都市問題である廃棄物の処理は深刻化していた。これを解決するため、東京港に処分地として埋立造成をすることになり、同計画を一部変更し、中央防波堤内側に約188haの埋立てを行うこととした。また、昭和49年1月には中央防波堤外側（約314ha）及び羽田沖に廃棄物処理場（約470ha）を建設することが決定された。

また、東京港をとりまく経済的社会的情勢の変化に対応すべく、埋立地の開発及び埋立事業経営についていかにあるべきかを、東京都港湾審議会に諮問し、昭和49年2月に、これについて答申された。この答申を受けて、昭和51年2月「東京港第3次改訂港湾計画」を策定し、昭和52年3月には、「東京港における埋立地の開発に関する要綱」を制定した。

その後、これまでの間に、昭和56年12月、「東京港第4次改訂港湾計画」を経て、昭和63年5月、「東京港第5次改訂港湾計画」が策定され、臨海副都心の開発など東京の都市構造の一点集中型から多心型への転換を図ることとしている。また、平成4年5月、中央防波堤外側地区に、廃棄物を埋立処理する新海面処分場（480ha）を建設することが決定された。

「東京港第7次改訂港湾計画（一部変更）」の策定に基づき、平成22年3月、適用地域2,769ha・開発面積440haの新要綱を策定した。

2 埋立事業計画

〔臨海開発部開発整備課〕

埋立造成は隅田川口改良工事など、種々の計画に基づき実施してきたが、戦後は港湾機能の拡充を主眼に港湾計画に基づき、実施してきた。

しかし、昭和30年代後半から都市問題が大きくクローズアップされ、東京港の埋立地で対処すべく、昭和49年答申に基づき埋立地の土地利用を次のように再編し、開発整備を進めることになった。

- (1) 都市物流サービスのための用地
- (2) 都市交通体系の改善のための用地
- (3) 都市再開発・都市施設のための用地
- (4) 自然の回復・新しい街づくりのための用地

昭和57年6月に策定した埋立事業の埋立造成整備計画においては、従来の要綱適用埋立地約2,438haに中央防波堤内側埋立地約188haを加えた約2,626haの埋立造成整備事業とした。この計画期間は、昭和36年度から平成2年度までであり、この総事業費は、約5,830億円である。

また、「東京港第5次改訂港湾計画」の策定に伴い、これに対応する埋立造成整備計画を平成3年3月に決定した。この計画は、従来の埋立造成整備計画に、臨海副都心地域の新規埋立地等を加えた2,731.6haを対象とし、計画期間は昭和36年度から平成12年度までである。

なお、平成13年度に「埋立事業会計」「羽田沖埋立事業会計」「臨海副都心開発事業会計」の三会計を統合した「臨海地域開発事業会計」が設置され、平成14年3月に「臨海地域開発財政基盤強化プラン」が策定された。

そして、「東京港第6次改訂港湾計画」、「同（一部変更）」及び「臨海地域開発財政基盤強化プラン」を反映した埋立造成整備計画を平成14年3月に決定した。

この計画は、「東京港第6次改訂港湾計画（一部変更）」の策定に伴い2,739haを対象とし、計画期間は、昭和36年度から平成27年度までである。

なお、「東京港第7次改訂港湾計画」、「東京港第7次改訂港湾計画（一部変更）」及び「臨海地域開発財政基盤強化プランの更なる取組み」を反映させた埋立造成整備計画改訂を平成22年3月に行った。この改訂では、計画面積を2,769haとし、大井その1・その2間埋立事業費を追加した。

埋立事業計画の変更経緯

策定年次	基本計画	計画面積	計画年次	事業費（億円）
昭和36年度	東京港改訂計画	2,243.7ha	昭和36～45年度	423
昭和41年度	東京港第2次改訂港湾計画	2,244.4	昭和36～47年度	1,060
昭和46年度	〃（一部変更）	2,246.4	昭和36～50年度	1,600
昭和51年度	東京港第3次改訂港湾計画	2,440.5	昭和36～60年度	3,600
昭和56年度	〃 第4次 〃	2,626	昭和36～平成2年度	5,830(2,300)
昭和63年度	〃 第5次 〃	2,731.6	昭和36～平成12年度	6,870(6,260)
平成9年4月	〃 第6次 〃	2,747	昭和36～平成27年度	5,898(1,687)
平成10年4月	〃（一部変更）	2,739		
平成18年3月	〃 第7次改訂港湾計画	2,769	昭和36～平成27年度	5,671(1,699)
平成21年5月	〃（一部変更）	2,769	昭和36～平成27年度	5,758(1,699)

（ ）内は、開発事業費で外数である。

第2節 埋立地の開発と処分

1 埋立地の開発

[臨海開発部開発整備課]

埋立地の開発は「東京港における埋立地の開発に関する要綱」に基づき行っており、現要綱（平成22年3月変更）の内容は次のとおりである。

(1) 適用地域と開発期間

ア 適用地域

本要綱の適用地域は、既定計画に定める2,769ha（竣功測量等による面積増減分を含む）の地域とする。

イ 開発期間

埋立地2,769haのうち、既処分地2,329haを除いた440haの開発期間は、平成18年度から27年度の10ヶ年とする。

開発の基本方針に基づく全体埋立地の土地利用面積

(単位：ha)

土地利用区分	全体面積	既処分地	開発予定地 平成18年～平成27年度
都市の物流サービスのための用地	734 (27%)	631 (27%)	103 (23%)
都市交通体系改善のための用地	617 (22%)	597 (26%)	20 (5%)
都市再開発・都市施設のための用地	579 (21%)	509 (22%)	70 (16%)
自然の回復・新しい街づくりのための用地	839 (30%)	592 (25%)	247 (56%)
合 計	2,769 (100%)	2,329 (100%)	440 (100%)

※ H16年度末時点

(2) 開発の基本方針

ア 都市の物流サービスのための用地

(ア) 物流諸施設の充実

東京を中心とする広い背後圏を有する総合的物流基地として外貨機能の充実を図るとともに、モーダルシフトの推進を担う国内海上輸送の拠点港湾として、港湾施設をはじめとした物流に関する諸施設の整備を進める。

(イ) 大規模地震対策への対応

震災時における緊急物資等の海上輸送基地としての役割を担うとともに、被災時においても都民生活を支え、物流活動の拠点としての機能を確保するため、耐震性の高い港湾施設を整備する。

イ 都市交通体系改善のための用地

(7) 交通網の整備

港湾道路及び臨港道路を軸とした埋立地と背後地との円滑な交通を確保する広域幹線道路、埋立地の開発に必要な道路等の交通網を整備する。

ウ 都市再開発・都市施設のための用地

(7) 既成市街地等の再開発への対応

臨海部及び既成市街地の再開発や環境改善のため移転が必要となる事業所等を受け入れる。

(4) 広域的な都市施設の整備

既成市街地で対応が困難な廃棄物処理施設等広域的な都市施設を整備する。

エ 自然の回復・新しい街づくりのための用地

(7) 臨海副都心開発の推進

水辺や緑によって、うるおいとやすらぎに満ちた都市景観を形成するとともに、人・文化・情報の交換が行われる賑わいのある空間として、職・住・学・遊の機能が複合した魅力あるまちづくりを目指している。

今後とも社会経済状況の変化に対応しながら、事業の着実な推進を図る。

(4) 都民に開かれた埋立地の整備

都民に親しまれる埋立地とするため、都民の余暇活動や海に親しむ場としての海浜公園、スポーツレクリエーション施設等の海上公園を整備するとともに、既設公園の再編を図る。

また、埋立地の核となる地域に国際交流、業務、商業、文化・教育等の施設を整備する。

(7) 住宅及び生活関連施設の整備

職住近接を図るための住宅及び埋立地居住者のための商業、教育、文化、公共、公益等の生活関連施設を整備する。

(3) 土地利用計画

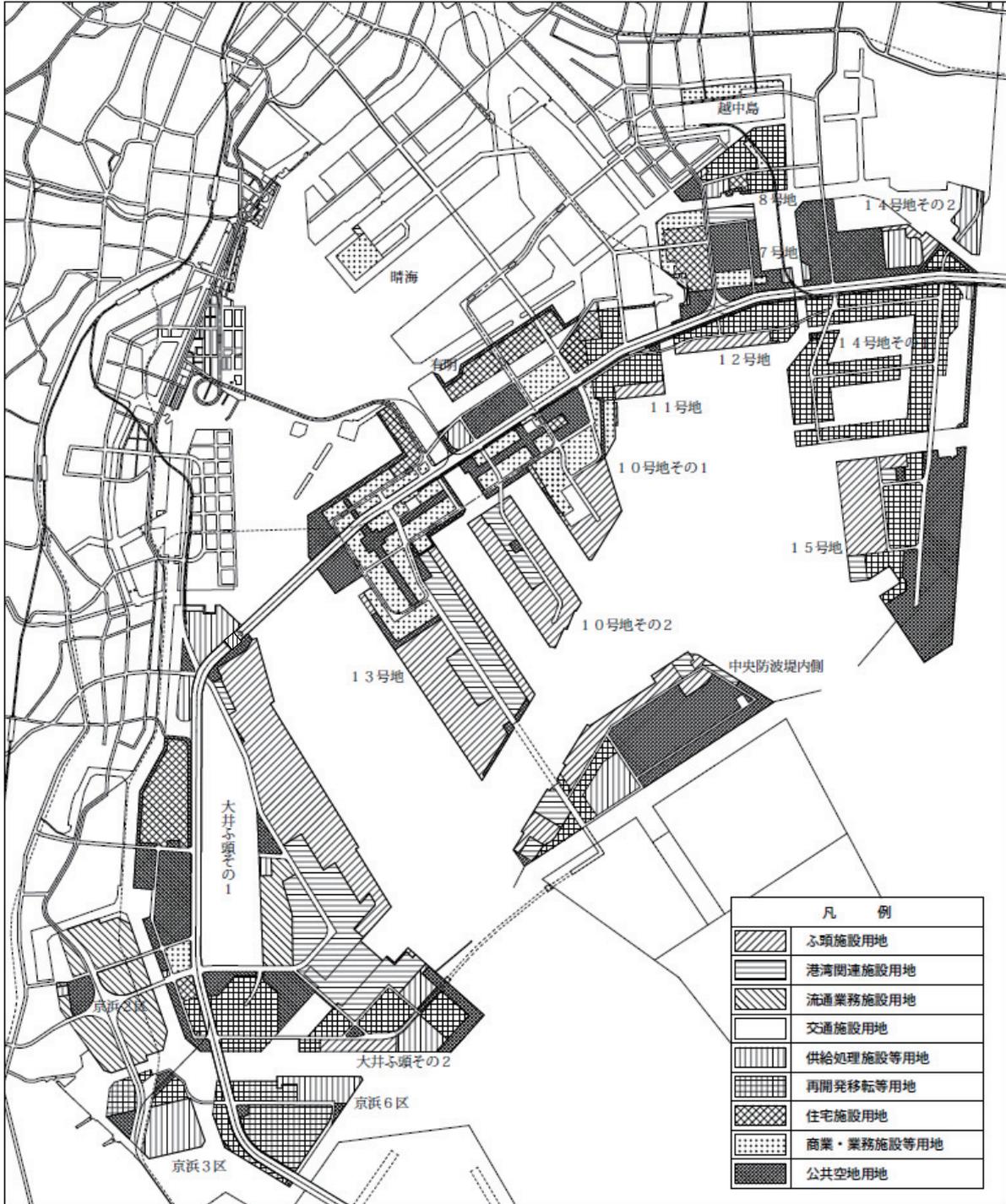
埋立地全体計画面積2,769haの土地利用計画は、表9-2-2及び図9-2-1のとおりとする。

表9-2-2

(単位：千㎡)

大分類	都市の物流サービスのための用地				都市交通体系改善のための用地		都市再開発・都市施設の ための用地				自然の回復・新しい街づくりのための用地				合計
	ふ頭施設 用地	港湾関連 施設用地	流通業務 施設用地	計	交通施設 用地	供給・処理 施設等用地	再開発移 転等用地	計	住宅 施設用地	商業・業務 施設等用地	公共空地 用地	計			
京浜2区			855	855	233	11		11			78	78	1,177		
京浜3区					126	266	158	424			66	66	616		
京浜6区					192	164	613	777			68	68	1,037		
大井ふ頭その1	1,328	912	292	2,532	2,397	280	435	715	438	56	985	1,479	7,123		
大井ふ頭その2	99	205		304	96	190	349	539			185	185	1,124		
13号地	890	405		1,295	533				101	751	624	1,476	3,304		
10号地その1	301			301	254				21	527	292	840	1,395		
10号地その2	524	130		654	56						9	9	719		
11号地	66			66	237		303	303	56		12	68	674		
12号地	116			116	68		244	244					428		
7号地		75		75	245	28		28	209	172	360	741	1,089		
14号地その1	72			72	760	152	1,323	1,475			635	635	2,942		
14号地その2					18	133		133					151		
15号地	415	69		484	130		371	371			890	890	1,875		
8号地					40	40	318	358	25	28	50	103	501		
越中島					342					108		108	450		
晴海ふ頭		7		7						113		113	120		
有明					268	51		51	352	116	231	699	1,018		
中央防波堤内側	409	170		579	177	189	172	361			828	828	1,945		
合計	4,220	1,973	1,147	7,340	6,172	1,504	4,286	5,790	1,202	1,871	5,313	8,386	27,688		

図9-2-1 土地利用計画説明図
 (東京都の分類による)



(4) 開発の実施方針

ア 都市の物流サービスのための用地

(7) ふ頭施設用地

ユニットロードに対応した内貿ふ頭の再編整備等を行う。

(4) 港湾関連施設用地

増大する外貿コンテナ貨物に対応するため、コンテナふ頭関連用地を埋立て等により整備する。

イ 都市交通体系改善のための用地

(7) 交通施設用地

広域幹線道路及び埋立地域内道路を整備し、道路交通ネットワークの充実を図る。

ウ 都市再開発・都市施設のための用地

(7) 供給・処理施設等用地

廃棄物運搬及び中間処理施設のための清掃施設等を整備する。

(4) 再開発移転等用地

臨海部及び内陸部の公共・再開発事業等をはじめとする都市開発にあたって、事業所等の用地を提供し、地域のまちづくりの推進に貢献していく。また、地域における就業者や来訪者の利便施設を整備する。

エ 自然の回復・新しい街づくりのための用地

埋立地の開発にあたっては緑化の推進を図り、緑豊かで景観に優れた港湾空間づくりを進める。

(7) 住宅施設用地

職住近接を図るため、東京港臨海地区内の住宅施設の整備の促進を図る。

(4) 商業・業務施設等用地

複合的な施設配置を計画している臨海副都心地域及び外航船ターミナルの背後、駅前、大規模公園隣接地などに商業、業務、教育及び文化等の施設を整備する。

(7) 公共空地用地

海上公園整備を推進し、自然環境の回復を図るとともに水と緑のネットワークの形成を図る。また、臨海副都心地区においては、広域公園及びシンボルプロムナードの整備をすすめ、中央防波堤内側においては、海の森を整備する。

オ 留意事項

(7) 効率的なふ頭用地を整備するとともに、東京港の振興を図るため、物流効率化に資するよう必要な措置を講じる。

(4) 埋立地の開発にあたっては、道路等の交通施設及び上・下水道、電力等の供給・処理施設を開発の状況を勘案し整備する。

(7) 再開発移転等用地は、臨海部及び内陸部の再開発事業及び公共事業により移転が必要となる事業所等の移転用地として、処分にあたってはこれを優先する。

(エ) 交通施設、生活関連施設等の事業の促進に当たっては、埋立地開発者の資産及び資金の活用のほか必要な措置を講じる。

(オ) 地区内道路、ポンプ所及び地区センター等の公共・公益サービス施設の用地は、土地利用区分を行わず、

各々必要とする用地に配置する“しみ込み”とする。

(カ) 異なる用地に隣接している地区内道路は、当該道路のセンターラインをもって各々の用地に“しみ込み”とする。

(5) 開発事業実施計画の策定

開発事業の実施に当たっては、下記の事項について、実施計画を策定する。

なお、当該計画の策定に当たっては、必要に応じ、地元自治体等に協議するものとする。

- ① 事業目的
- ② 立地業種
- ③ 事業主体
- ④ 事業年度
- ⑤ 施設概要
- ⑥ その他の必要な事項

なお、開発事業実施計画は、昭和53年2月「昭和52、53年度埋立地開発事業実施計画」を策定してから、これまでに24回策定し、現在は「平成21～23年度埋立地開発事業実施計画」を適用している。

2 埋立地の処分 — 「東京都臨海地域開発規則」 —

[臨海開発部誘致促進課]

埋立地の開発処分は「東京都臨海地域開発規則」により行っている。

ただし、埋立地のうち港湾関連施設用地及び流通業務施設用地についての処分は、東京港の振興を図るため、別に定めた「東京港港湾施設用地の長期貸付けに関する規則」に基づいて行っている。

「東京都臨海地域開発規則」による処分手続の概要は次のとおりである。

(1) 処分の態様

貸付け、売払い、譲与、交換・信託又は出資の目的等により処分する。通常は売払いによるが、鉄道のトンネル・高架軌道などのように限定した使用にとどまる場合には地上権の設定をすることとしている。

(2) 埋立地の価格

公正に扱うため、処分を受けるものが特別の利益を受けることがないように、適正な時価により評定した額とする。

(3) 公募

埋立地を処分しようとする場合は、原則として、公正を期すため公募し、そのつど応募の資格及び埋立地の用途等の基本的事項を定める。

(4) 処分代金の支払について

処分代金は原則として契約締結から1月以内に納入するものとしているが、特別な理由があると認めるときは、5年以内の延納を認めることができる。

(5) 全庁的審議機関

貴重な空間である埋立地を、都行政のために有効に活用するため、埋立地の具体的な処分については、全庁的に構成されている東京都臨海地域用地管理運用委員会の議を経ることとなっている。

3 港湾施設用地（港湾関連用地）の開発 — 「東京港港湾施設用地の長期貸付けに関する規則」 —

〔港湾経営部振興課〕

東京港には、大井コンテナふ頭をはじめとして優れたふ頭施設が整備されているが、さらなる東京港の港湾機能の充実と振興を図るためには、背後地に民間施設の立地を促進する必要がある。このため、昭和58年度に「東京港港湾施設用地の長期貸付けに関する規則」を制定公布し、昭和59年度から本格的な開発を進めている。同規則の概要は次のとおりである。

(1) 貸付対象地

面積は約129ha

(2) 公 募

原則として、応募資格及び選定基準等を示して公募する。

(3) 応募資格等

次の事項を要件として、公募の都度定める。

- 1 港湾運送事業者、倉庫業者、海上運送事業者、内航海運事業者、荷主等の港湾関連事業者又はこれらの者を構成員若しくは出資者とする法人
- 2 用地の利用について、港湾機能の充実に資すると認められる適切かつ確実な計画を有し、それを実施する十分な能力を有する者
- 3 権利金及び貸付料の支払能力を有する者

(4) 貸付期間

30年とし、更新することができる。

(5) 権利金等

- 1 権利金及び貸付料は、港湾の機能性、港湾施設用地の収益性及び類似の貸付事例を考慮して算定した適正な価格を基準に定める。
- 2 権利金料率は100分の50とする。
- 3 決定に際しては、東京都財産価格審議会の議を経る。

(6) 東京港港湾施設用地長期貸付審査委員会

港湾局長は、貸付けの適正を図るため、選定基準の決定、資格審査、借受者の選定等を行うときは、全庁的審議機関である東京港港湾施設用地長期貸付審査委員会の議を経る。

(7) 施行期日

昭和59年1月1日

第3節 臨海地域の交通

1 計画及び整備の概要

[港湾整備部計画課]

東京港埋立地における交通施設は、埋立地に整備・計画されている各種機能を効果的に発揮させるとともに、東京都及び東京圏における交通ネットワークの充実・強化を目的としている。

(1) 道路

東京港埋立地の道路網は、臨海部に沿って東西方向に埋立地を横断する東京湾岸道路を軸とし、沖合部の埋立地と内陸部の幹線道路とが接続するよう構成している。

ア 東京湾岸道路

東京湾岸道路は、東京湾沿岸を環状に結ぶ道路として計画され、東京港の区間は、総幅員100mで、高速道路6車線、一般道路8車線、計14車線からなる道路である。

高速道路は、首都高速道路公団（現 首都高速道路株式会社）が整備を進め、平成13年10月に全線（千葉から横浜まで）の供用を開始した。

一方、一般道路は、国土交通省所管の国道357号で、東京港トンネル区間を除き、4車線分が開通している。なお荒川河口橋（3種）は、平成8年7月に完成し、平成19年度から新木場交差点の立体化事業を実施している。また、東京港トンネル区間（3種）は、平成22年度にトンネル本体工事が発注された。

イ 東京湾岸道路と連絡する幹線道路

臨海副都心と都心方面とを結ぶレインボーブリッジは上層を首都高速道路、下層を臨港道路とする2層構造で、平成5年8月に供用を開始した。

その他、臨海副都心の開発整備及び内港地区再開発を推進するための都心方面とを結ぶ晴海通り、環状2号線等の延伸道路が平成5年7月に都市計画決定され、晴海通り延伸部と環状2号線の一部区間が平成17年度に開通し、平成18年11月には晴海通り延伸部と、青海・有明南連絡線が全線開通した。

また、物流機能の沖合展開や、内港地区再開発を促進するため、城南島から中央防波堤地区を経て若洲に至る東京港臨海道路を計画した。この道路は環境影響評価の手続きを経て、平成5年7月にⅠ期事業（城南島～中央防波堤地区）の工事着手をし、平成14年4月に供用を開始した。また、中央防波堤外側から江東区若洲までのⅡ期事業については、国土交通省直轄事業で平成14年度より事業に着手し、平成24年2月に供用を開始した。また、平成16年度より東京港臨海道路と国道357号を結ぶ新木場・若洲線の拡幅整備に着手し、Ⅱ期事業と同じく平成24年2月に全線供用開始した。さらに、高速湾岸線と中央環状新宿線、高速3号渋谷線に接続する中央環状品川線が、平成25年度完成を目途に整備中である。

なお、平成21年度の東京港第7次改訂港湾計画の一部変更において、南北道路軸の強化を目的として、10号地その2埋立地と中央防波堤内側埋立地を結ぶ臨港道路南北線を位置付けた。

ウ 埋立地道路

埋立地内の道路については、埋立地の開発整備に合わせて、ふ頭と連絡する臨港道路を一般会計で、その他の道路を臨海地域開発事業会計等で整備している。

(2) 公共輸送機関

既成市街地から埋立地への公共輸送機関の導入は、埋立地の居住・就業者や来訪者、各種施設利用者の交通利

便性を確保するために必要不可欠である。

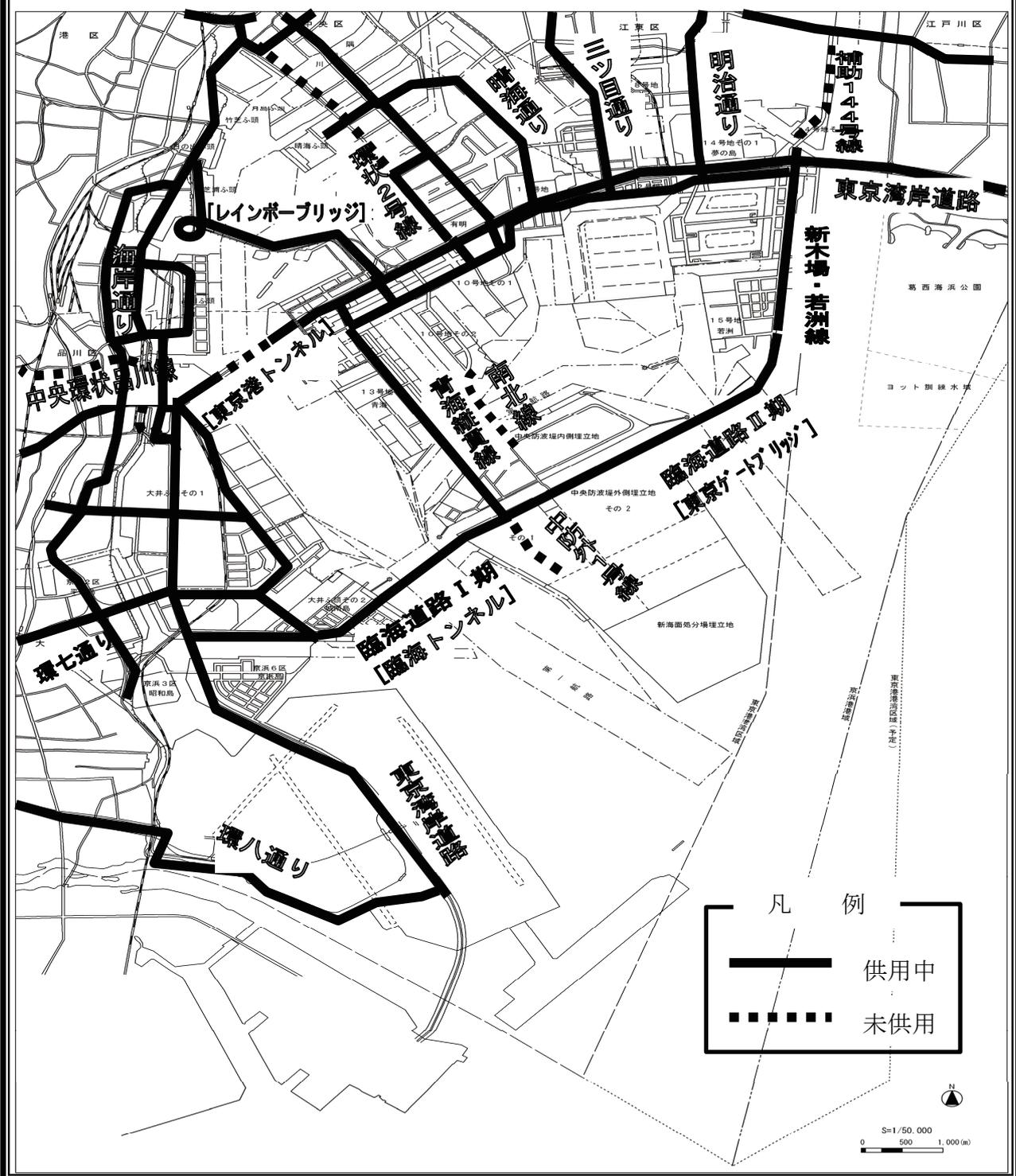
ア 鉄軌道系

新木場地区に車庫用地を確保し整備促進を図ってきた東京メトロ有楽町線は、昭和63年6月に新木場まで開業し、埋立地における本格的な鉄軌道系輸送機関導入の先駆けとなった。

新橋と臨海副都心とを結ぶ新交通システム東京臨海新交通臨海線（ゆりかもめ）は、臨海副都心の始動期開発（～平成7年度）に合わせて整備が進められ、新橋～有明間（約12km）が平成7年11月1日に開業した。延伸部分（有明～豊洲間）については、平成11年3月の都市計画決定を経て、同年12月に工事着手し、平成18年3月に開業した。

京葉貨物線の旅客化・延伸については、現在、東京～蘇我間において、JR京葉線として営業・運行している。また、新木場～大崎間を臨海副都心経由で結ぶ、東京臨海高速鉄道臨海副都心線は第一期事業区間である新木場～東京テレポート間は平成8年3月に、第二期事業区間である東京テレポート～大崎間は平成14年12月に開業し、全線が供用開始された。

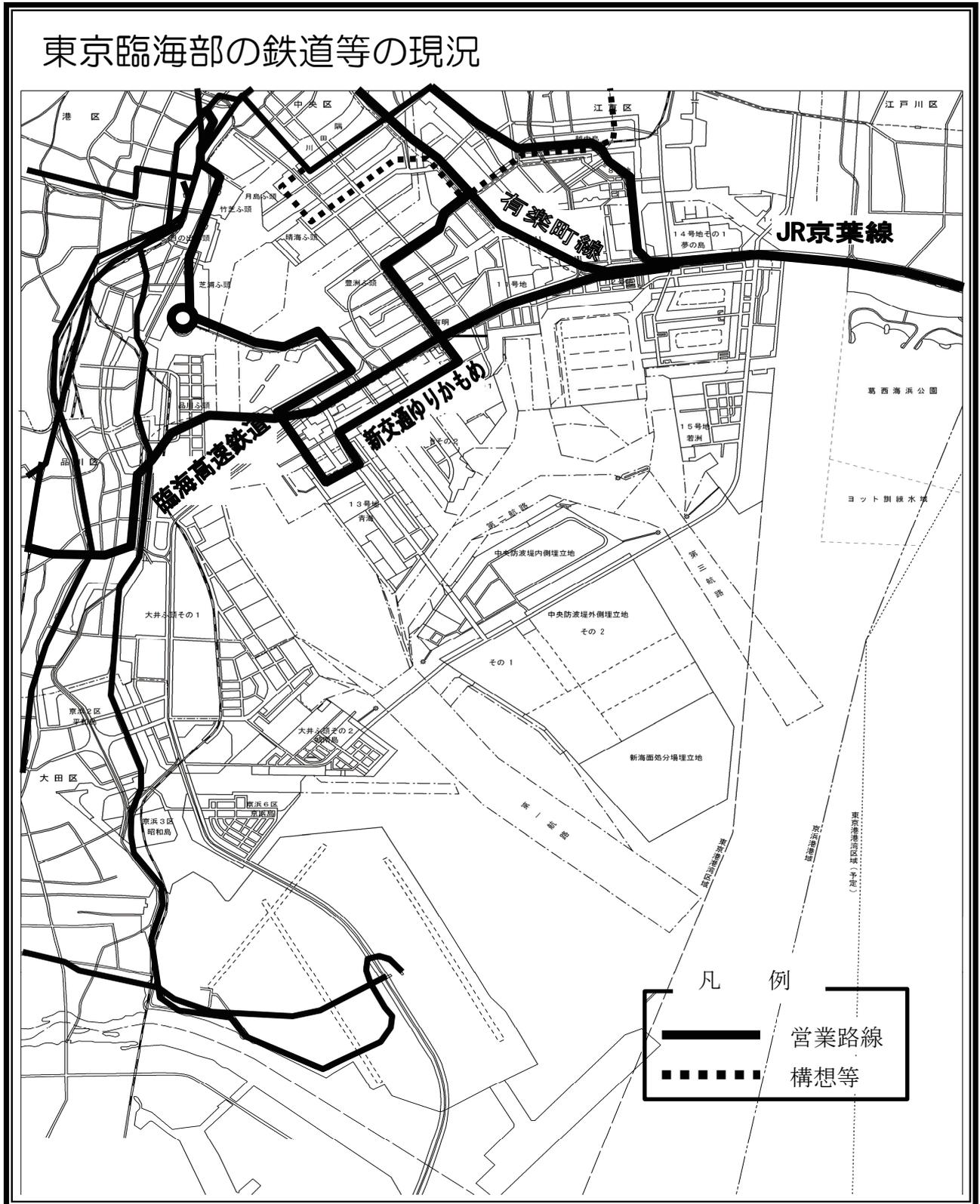
東京臨海部の道路の現況及び将来



イ バス

東京港臨海部の開発整備に合わせてバス路線の導入を図ってきており、現在、都営バス及び京浜急行バスが運行している。

また、路線バスのほか、浅草、日の出ふ頭、晴海、臨海副都心、葛西等を結ぶ水上バスが運行されている。



2 東京臨海新交通（ゆりかもめ）

〔臨海開発部開発企画課〕

(1) 事業の概要

東京臨海新交通は、平成7年11月1日に新橋駅～有明駅間の12kmにおいて開業した。平成13年3月には、新橋駅本駅を開業し、乗り継ぎ利便性の向上を図った。更に、有明から豊洲方面への延伸工事を平成11年12月に着手し、平成18年3月に開業した。現在、新橋駅～豊洲駅間の14.7kmで営業運転を行っている。

(2) 事業の目的

臨海副都心の開発整備に伴い、埋立地の居住者や就業者、来訪者、各種施設利用者等の交通利便性を確保するため、都心部と臨海副都心や豊洲地区を結ぶ公共交通機関として「新交通システム」を導入し、埋立地における交通環境の改善及び臨海副都心まちづくり等に資することを目的としている。

(3) 事業の沿革

年 月	事 項
昭和57年12月	第一次東京都長期計画において計画事業に位置づけ
昭和60年8月	「東京臨海部新交通システム計画委員会」（委員長 八十島義之助）の設置
昭和63年4月	東京臨海新交通株式会社（社長 鈴木俊一 元東京都知事）の設立
昭和63年11月	鉄道事業免許・軌道事業特許取得
平成元年3月	工事着手
平成7年11月	開業
平成10年4月	社名変更（株式会社ゆりかもめ）
平成10年7月	豊洲延伸区間軌道事業特許取得
平成11年12月	豊洲延伸区間工事施工認可・工事着手
平成13年3月	新橋駅（本駅）開業
平成14年11月	汐留駅開業
平成17年4月	豊洲延伸区間駅名決定
平成18年3月	豊洲延伸区間開業
平成19年8月	株式会社東京臨海ホールディングスの子会社になる

東京臨海新交通（ゆりかもめ）営業ルート図



凡例
 東京臨海新交通（ゆりかもめ）営業ルート



第4節 埋立地の管理

1 埋立地の管理

〔臨海開発部誘致促進課〕

東京港の埋立地は、東京港改訂港湾計画に基づき造成された埋立地と、それ以前に造成された旧埋立地とがある。

この埋立地のうち、利用計画に基づき民間等に処分されたもの、公共用地として移管されたもの及びふ頭用地、公園等の局事業用地として利用されているものを除いた埋立地を、未処分地として管理している。

管理対象となる埋立地の面積は、平成24年4月1日現在で、約709haである。

埋立地の現地管理に当たっては、建設発生土・廃棄物の不法投棄、不法使用の防止、事故防止、火災予防等のため常時監視しているほか、清掃・除草・立入防止柵の設置等の措置を講じている。

なお、不法投棄の防止、管理体制の強化を図るため、民間警備会社に警備を委託し、24時間監視体制で監視を行っている。

管理中の埋立地の利用については、開発事業の支障とならない範囲で工事用地、遊び場、運動広場等として、一時貸付けにより活用を図っている。このうち遊び場及び運動広場として一時開放している埋立地は10箇所、約11haである。

なお、多様な事業ニーズに対応するため、平成9年度から事業用定期借地権等による暫定利用の方式を取り入れるとともに、平成15年度には「東京都臨海地域開発規則」の改正を行い、未利用地の一層の有効活用を図ることとした。規則改正の概要は次のとおりである。

① 貸付要件の拡充

これまで貸付けを制限していた民間の資材置場、イベントなどへの貸付けを可能とする。

② 貸付期間の延長

一時貸付けの期間は原則1年以内、最長2年以内であったが、複数年の事業計画にも対応できるよう、最長4年まで貸付可能とする。

③ 定額制の導入

一時貸付けのうち、1月未満の貸付けについては、定額料金制を導入し、貸付手続の迅速化を図る。

④ 保証金制度の導入

一時貸付けで臨時設備を設置する場合には、撤去費用の担保として1月以上の保証金を徴することができるものとする。

⑤ 東京都臨海地域用地管理運用委員会付議事項の見直し

事務手続の簡素化、迅速化のため、評価額2億円未満の長期貸付け・売払い等については、委員会付議を省略する。

第5節 臨海副都心の開発

1 臨海副都心開発に係る計画の経緯

〔臨海開発部開発企画課・開発整備課〕

東京都は、第二次東京都長期計画（昭和61年11月）において、東京の一点集中型の都市構造を転換するため、臨海副都心を7番目の副都心として育成していく方針を定めた。

この長期計画に基づき、「臨海部副都心開発基本構想」（昭和62年6月）、「臨海部副都心開発基本計画」（昭和63年3月）を策定し、これらの具体策として「臨海副都心開発事業化計画」（地区別実施計画Ⅰを含む。）（平成元年4月）をとりまとめ、発表した。

引き続き平成2年4月に、良好な都市景観・環境の形成を目的とする「臨海副都心・まちづくりガイドライン」、住居系市街地全体に関する計画・建設・管理運営の基本的枠組み及び方向性を示す「臨海副都心・住宅マスタープラン」並びに始動期開発対象区域における住宅系用地等の開発にあたり、必要な事項を定めた「臨海副都心開発・地区別実施計画Ⅱ」を策定し発表した。

また、臨海副都心開発及び東京フロンティア計画の再検討を図ることを目的に、平成3年6月に「臨海副都心開発等再検討委員会」が設置され、平成3年11月27日に報告書を提出し、同年12月12日終了した。（参照・臨海副都心等開発関係経緯）

2 従前の計画における開発の考え方

〔臨海開発部開発企画課〕

臨海副都心地域は、東京港の中心部に位置し、都心（東京駅）から5～7kmの位置にあることから、国際化・情報化という時代の潮流に対応しつつ、一点集中型の都市構造を是正し、職と住のバランスのとれた新たなまちづくりの舞台として、また、地価高騰に対処するための土地供給策を有効に展開する場所として期待された。そこで、

- (1) 多心型都市構造への転換を推進する新たな副都心の形成
- (2) 国際化・情報化の進展に対応した副都心の形成
- (3) 多様な機能を備えた理想的な都市の形成

という三つの開発目標の下に、新たな副都心づくりを推進することとした。

臨海副都心開発計画を事業化するにあたっては、

- (1) 段階的な開発プログラムを策定する
- (2) 都市基盤施設の整備にあたっては、開発者負担を導入する
- (3) 所有地は売却をせず、貸付方式により運用する
- (4) 第三セクターを設立し、民間活力の活用を図る
- (5) 再開発地区計画等の整備手法により、開発を誘導する

といった手法をとることにより、21世紀初頭の完成をめざし、円滑に推進することとした。

特に、段階的な開発プログラムの策定に関しては、臨海副都心開発が長期に及ぶ事業であるため、都市の開発段階に応じた整備目標と整備計画を定め、一定規模の開発を積み重ねることで、着実に都市づくりを推進する必要があることから、開発段階を始動期、創設期、発展期、成熟期の4つに分けて設定し、都市機能の総合性を確保しながら、順次開発を進め、21世紀初頭には副都心として成熟したまちになることを目指すこととした。

3 開発の基本方針

[臨海開発部開発企画課・開発整備課]

(1) 開発の見直しの経緯と「臨海副都心開発の基本方針」の決定

臨海副都心開発は、当初の基本計画から8年を経過する過程で、バブル経済が崩壊し、長引く景気の低迷、地価の大幅な下落、オフィス需要の減退など、開発を取り巻く社会経済状況が大きく変化したことや、ゆとりや豊かさへの指向や防災に対する意識の高まりなど、都民の意識にも大きな変化が見られたことから、今後の開発のあり方を見直す必要が生じた。

平成7年第一回都議会定例会において「始動期後の開発については総合的に見直しを行うこと」との付帯決議がなされ、これを受けて同年9月に知事の諮問機関として「臨海副都心開発懇談会」が設置され、総合的見直しについての検討がなされた。平成8年4月、臨海副都心開発懇談会の最終報告が知事に提出され、都は、この懇談会の報告、都議会での議論や提案並びに都民から寄せられた意見等を勘案した上で、同年7月、今後の開発の基本的方向を示した「臨海副都心開発の基本方針」を決定した。

この基本方針においては、臨海副都心は、職と住の均衡のとれた、東京の第7番目の副都心として、また、明日の東京の活力を担い、都民生活を支えるまちとして、生活者の視点にたった東京の都市づくり、すなわち「生活都市東京」の創造に積極的な役割を果たしていかなければならないとし、これまでの成果を生かし、時代の変化に的確に対応しながら、都民の理解と協力を得て、責任をもって着実に開発を進めていくこととしている。

(2) 「臨海副都心まちづくり推進計画」の策定

臨海副都心開発の基本方針の決定を受けて、引き続き、現行計画の見直し作業を行い、平成9年2月、「臨海副都心まちづくり推進計画」(原案)をとりまとめ、都議会での審議を経たうえで、同年3月策定した。

この計画は、「臨海副都心開発の基本方針」に基づいて、従前の「臨海部副都心開発基本計画」及び「臨海副都心開発事業化計画」を総合的に見直し、策定した計画であり、臨海部全体を視野に入れ、臨海副都心開発の基本方針、事業内容、事業手法などを集約した、今後の事業実施の基本となる計画である。

この新しい計画の策定により、約2年間にわたる開発の見直し作業に終止符を打つこととなった。

(3) 「臨海副都心まちづくり推進計画」の内容

臨海副都心まちづくり推進計画は、「臨海副都心開発の基本方針」に基づき、その内容の具体化を図ったものであり、その内容は以下のとおりである。

ア 開発の基本方針

臨海副都心開発の基本方針として、これまでの開発目標を進展させ、今後の開発のめざす方向として、

(7) 生活の質の向上・自然との共生

—豊かな緑と水辺環境のもとで多様なライフスタイルを楽しめる副都心—

(イ) 世界との交流・未来への貢献

—立地特性をいかし、明日の東京の活力と創造力を生み出す副都心—

(ウ) まちづくりへの貢献

—東京全体のまちづくりに貢献する新たな副都心—

という新たな3つの副都心像を定め、これの実現に向けて、明日の東京の活力を担い、都民生活を支える新しい副都心を整備していくこととする。

イ 参加と連携によるまちづくり

開かれた都政を推進するとともに、都民や関係者など多くの人々にとって臨海副都心を価値あるものとするため、都民の理解と協力を得て、参加と連携によるまちづくりを進める。

ウ 柔軟で段階的なまちづくり（開発スケジュール）

開発スケジュールについては、都市の開発状況や施設の整備状況にあわせておおむね10年単位に区分し、柔軟で段階的な開発を基本とし、おおむね5年ごとに必要に応じて見直しを行うこととしている。また、計画の対象期間は、副都心としてまちが完成するまでの長期的な計画とするが、広域交通基盤整備がおおむね完了する平成27年度までを一応の事業目途とする。

段階開発スケジュール

区分	年 度	都 市 の 開 発 状 況	主 な 施 設 の 整 備 状 況
I	～平成7年度 (始動期)	都市活動を開始するのに必要な都市基盤と拠点施設が整備され、まちが活動を開始する。 台場地区について、まちが概成する。	<ul style="list-style-type: none"> ・レインボーブリッジ ・新交通「ゆりかもめ」(新橋～有明) ・臨海高速鉄道(新木場～東京テレポート) ・国際展示場(東京ビッグサイト)、テレコムセンタービル、フロンティアビル
II	～平成17年度	臨海高速鉄道の大崎延伸、新交通「ゆりかもめ」の豊洲延伸、放射34号線(晴海通り)の延伸が完了し、交通アクセスの充実が図られる。 有明北地区の埋立が完成する。 有明南地区について、まちが概成する。 青海地区のまちづくりが進展する。	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海高速鉄道延伸(東京テレポート～大崎) (平成13年3月天王洲アイル駅開業 東京テレポート～天王洲アイル) (平成14年12月全線開業 天王洲アイル～大崎) ・新交通「ゆりかもめ」延伸(有明～豊洲) (平成18年3月開業) (平成13年3月新橋本駅開業) ・東京港臨海道路(Ⅰ期) (平成14年4月開通) ・放射34号線(晴海通り)拡幅・延伸(築地二丁目～有明二丁目) (晴海～有明 平成18年11月開通) ・環状2号線及び補助315号線のうち新交通「ゆりかもめ」の延伸に必要な区間 (平成18年3月開通) ・有明北地区の埋立 (平成17年10月埋立しゅん功)
III	～平成27年度	域内の都市基盤整備が完了するとともに、環状2号線などの広域交通基盤の整備がほぼ完了する。 青海地区及び有明北地区について、まちが概成する。	<ul style="list-style-type: none"> ・環状2号線延伸(東新橋～豊洲) ・補助314号線(区画整理区域内) ・補助315号線(豊洲～有明二丁目)
IV	平成28年度～	すべての地区でまちが完成、発展していく。	—————

エ 開発フレーム

全体面積は、これまでの計画と比較して有明北地区の埋立面積を縮小した結果、6ha減少し、442haとなっている。

また、人口フレームは、就業人口9万人程度、居住人口が4万7千人程度となっている。

(開発フレーム)

(7) 面積 442ha

地区名	面積
青海地区	117ha
有明南地区	107ha
有明北地区	141ha
台場地区	77ha
計	442ha

(4) 人口

- ・就業人口：9万人程度
- ・居住人口：4万7千人程度

地区名	就業人口	居住人口
青海地区	42,000人	1,500人
有明南地区	18,000人	2,000人
有明北地区	14,000人	38,000人
台場地区	16,000人	5,500人
計	90,000人	47,000人

(注) 有明北地区の人口フレームは誘導水準である。

オ 土地利用

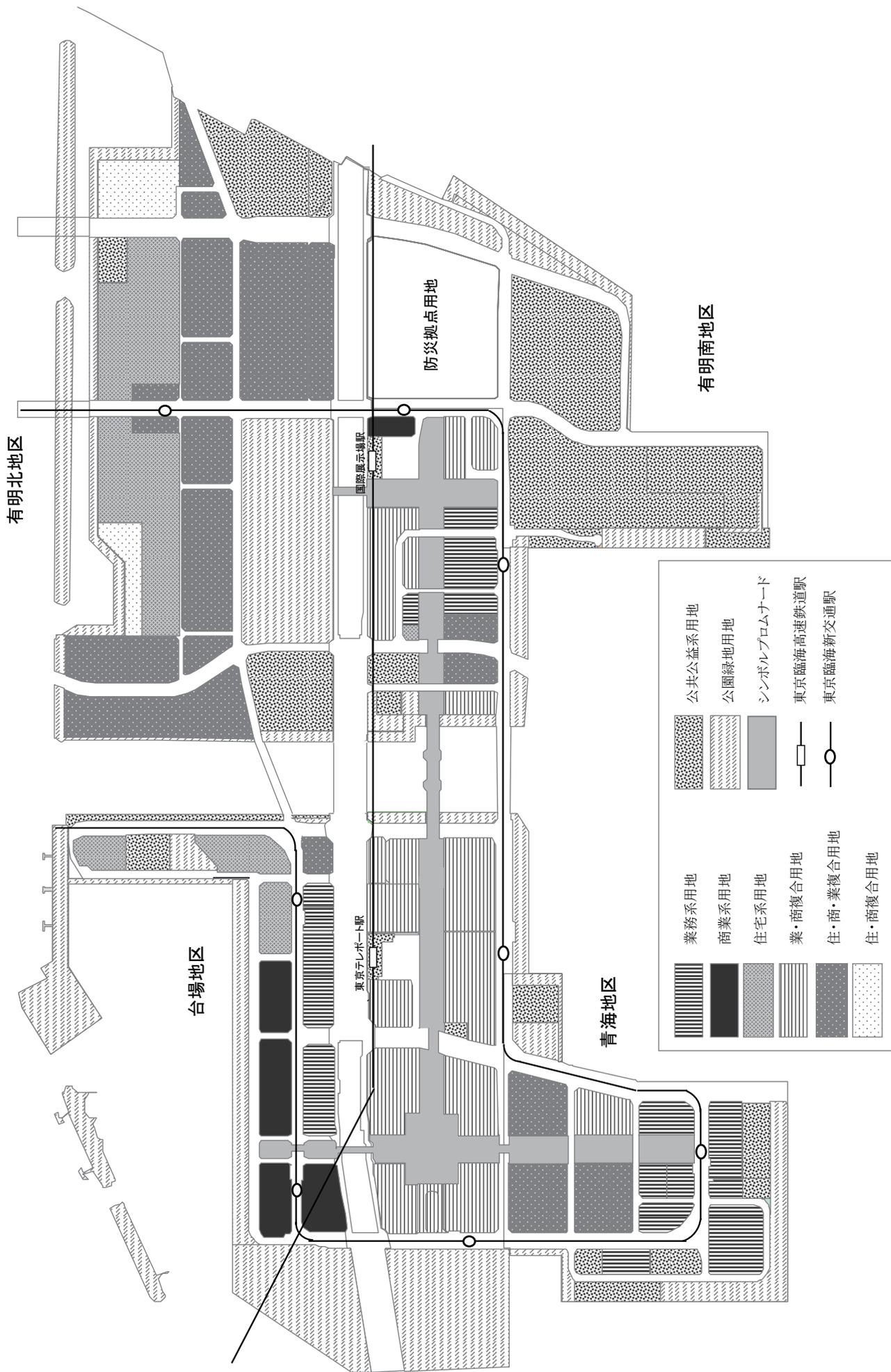
土地利用は、全体としてゆとりのある規模とし、これまでの業務・商業系中心の土地利用から都市生活に必要な多様な機能の配置をめざすほか、臨海副都心の立地特性をいかし、都民にとって夢のある活用を図ることとしている。

開発面積442haの内訳及び土地利用計画図は、以下のとおりである。

公共施設面積 232ha (53%)		宅地面積 194ha (43%)	
道路 113ha (26%)		業務・商業系 64ha (14%)	
公園、緑地 93ha (21%)		住・商・業複合系 59ha (13%)	
シンボルプロムナード 26ha (6%)		住宅系 14ha (3%)	
		その他 57ha (13%)	
		(国際展示場、新交通基地等)	
		防災拠点用地 16ha (4%)	
合 計		442ha (100%)	

(注) 有明北地区を含む。

■土地利用計画図



カ 快適な住まいの実現

臨海副都心の立地特性をいかした快適で良質な住まいの実現をめざして、次世代に引き継いでいく質の高い住宅の整備を行う。

- (ア) 新しい都市型居住の創出
- (イ) ソーシャルミックスの実現
- (ウ) 安心して暮らせる居住環境の確保
- (エ) 高齢社会に対応した住宅の供給

キ 都市景観・環境保全

- ・シンボルプロムナードを軸として、それぞれの地域の特性にあった公園の整備を進め、臨海副都心内及び臨海部全域にわたる水と緑のネットワークを形成する。
- ・「ガイドライン」等により、美しい都市景観を誘導・創造し、自然環境にも調和した質の高い新しいまちづくりを行っていく。
- ・省エネルギー、資源の循環利用、都市緑化等をさらに推進し、環境負荷を軽減し、自然と共生する環境保全型都市づくりを進めていく。

ク 世界に開かれた活力と交流のまちの創造

- ・コンベンション産業をはじめ、今後の成長が期待される産業の立地・誘導を図るとともに、インキュベーション機能の整備・充実、産業・経済・文化などに関する教育・研究・開発機能の誘導を図る。
- ・コンベンションパークの形成をめざしたコンベンション機能の整備及び国際交流の支援を行うほか、にぎわいをいかした新たな文化の形成を図る。

ケ 東京の安全とまちづくりへの貢献

- ・耐震性の強化、交通アクセスの充実、ライフラインの確保を図るなど、臨海副都心の安全性を一層高めるとともに、「有明の丘」をはじめとして、臨海副都心を広域的な防災支援活動の拠点として整備する。
- ・再開発事業等に伴う仮営業所・仮設住宅の建設場所として、臨海副都心の用地を活用するなど、既存市街地の都市改造との連携施策を推進する。

コ 都市基盤の整備

(ア) 広域幹線道路、鉄道等広域交通基盤の整備は、整備対象、スケジュールを見直した上で、平成27年度を目途に着実に整備を進める（広域交通基盤の整備計画については、図を参照）。

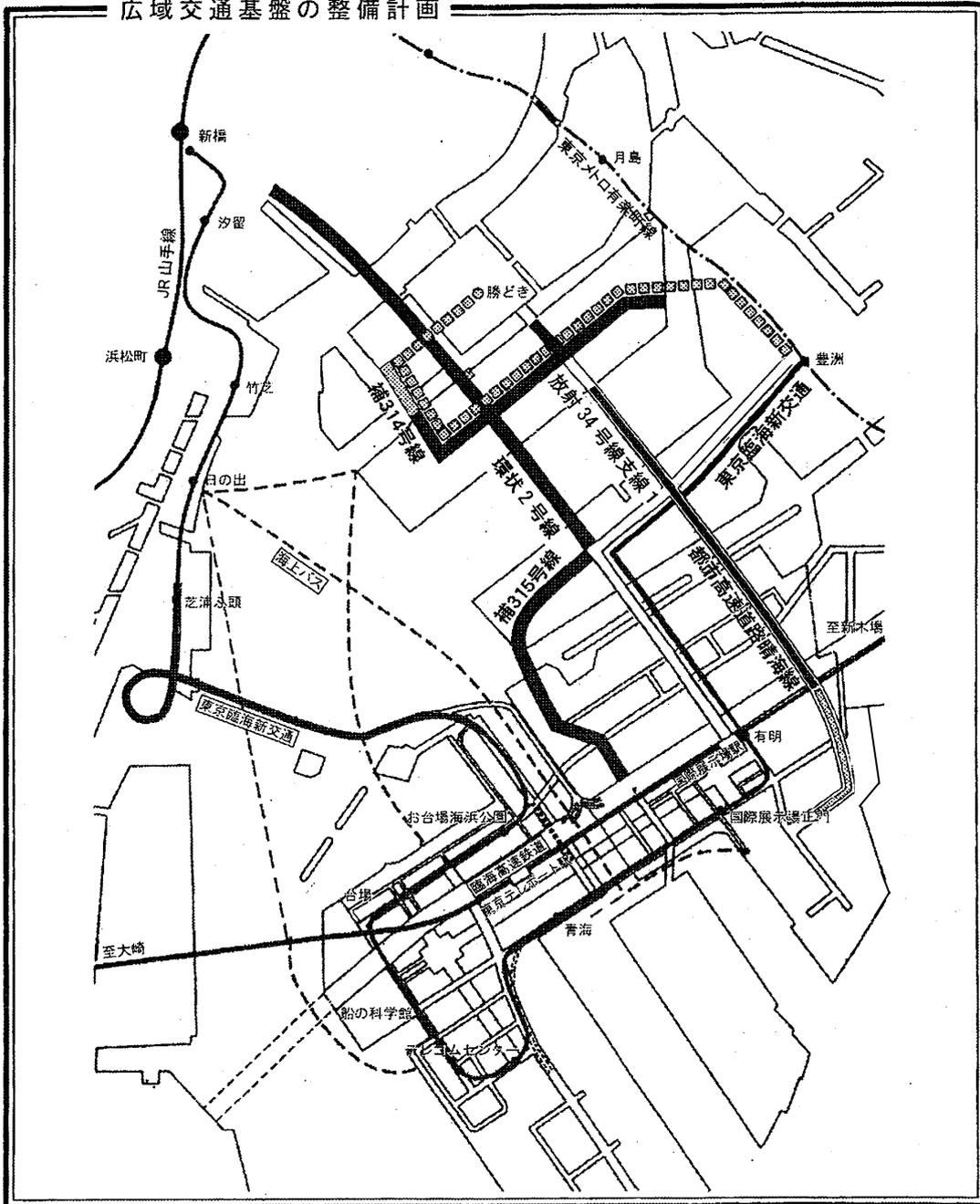
① 広域幹線道路

- ・平成20～27年度整備目途…環状2号線延伸部、補助314号線（区画整理区域内）、補助315号線
- ・整備時期検討路線……………補助314号線（区画整理区域外）

② 鉄道等

- ・新交通「ゆりかもめ」の延伸……………豊洲～勝どき間…今後の利用状況、周辺の開発動向を見定め、整備時期を検討。

広域交通基盤の整備計画



凡 例	
	平成20~27年度整備目途
	整備時期検討路線(道路)
	整備時期検討路線(新交通)

サ 土地処分

- ・長期貸付方式に加えて、売却方式を導入している。
- ・臨海副都心進出事業者公募要項に基づき、常時公募を行う。
- ・当面処分を予定していない用地の暫定利用等による有効活用を図る。

シ 事業推進方策など

- ・都市基盤の整備については、従前どおり開発利益の還元方式を維持し、地域内都市基盤については原則として開発者負担により整備し、広域交通基盤は公共負担と開発者負担により整備する。
- ・臨海副都心開発事業会計の収支均衡が適切に図れるよう収入支出両面にわたる徹底的な見直しを行い、財政基盤の安定化を図る。
- ・民有地を含む有明北地区の開発にあたっては、民間地権者の創意を尊重して開発を進める。
- ・本計画の内容に応じ、国等関係機関との調整を経て、都市計画及び港湾計画の見直しを行う。
- ・臨海副都心まちづくり推進会議のもと、開発の進捗を総合的、機動的に把握、調整する体制を整える。

4 臨海地域開発財政基盤強化プラン

〔臨海開発部開発企画課〕

臨海副都心開発事業の財政基盤を強化するため、平成13年度に関係各局で「臨海地域開発の財政基盤強化策検討委員会」を設置して検討を重ね、平成14年3月に「臨海地域開発財政基盤強化プラン」を策定した。

(1) 改革の目標

- ・単年度の経常的支出を経常的収入で賄えるよう、徹底した収入の確保と支出の抑制を図る。
- ・あらゆる手段を講じ土地処分を促進するとともに、残事業の一層の支出削減によって、起債償還を含めてすべての施設整備費を土地処分収入によって完済できる時期を大幅に早める。

(2) 財政基盤強化プランの具体策

- ・民間企業等への土地売却の開始並びに処分の促進
(民間企業等への土地売却、企業誘致活動の積極的な展開、事業者決定から着工までの手続期間の短縮、土地利用計画の弾力的な運用、国等への土地処分の働きかけ など)
- ・経常収支(収益的収支)の改善
(用地貸付料減額等の取扱い、道路・橋りょうの本来管理者への移管、海上公園の移管 など)
- ・今後の整備事業の大幅な支出削減
(地下公共駐車場、共同溝、プロムナード整備の凍結、整備費負担の見直し など)

5 臨海副都心開発の今後の取組み～総仕上げの10年間～

〔臨海開発部開発企画課〕

臨海副都心開発の総仕上げに向けて、平成18年3月に「臨海副都心開発の今後の取組み～総仕上げの10年間～」を策定し、今後の10年間のまちづくりへの取組と財政基盤強化への取組について、東京都の具体的な考え方をまとめた。

(1) まちづくりへの取組

今後のまちづくりは、これまでと同様、職・住・学・遊のバランスのとれた複合的なまちづくりのほか、新たに観光・交流のまちづくりの視点を加え、推進していく。

<開発の考え方>

【青海地区北側】「観光・交流を中心としたまち」

【有明北地区】「住宅中心の複合市街地」

(2) 財政基盤強化への取組

平成17年度に関係各局で構成する「臨海地域開発の財政基盤強化策検討委員会」で改めて財政基盤強化について検討し、平成18年3月に「臨海地域開発財政基盤強化プランの更なる取組み～これまでの検証と今後の取組みの方向～」を策定した。

ア 今後の取組の目標

平成27年度のすべての地区でのまちの概成に向けて、財政基盤強化プランの考え方に基づき、収支両面から更なる取組を進め、確固たる財政基盤を再構築する。

イ 今後の具体的な取組

(ア) 第一の取組:『新たな起債の抑制』

(イ) 第二の取組:『これまで以上の収入確保に向けた土地処分方策の検討』

(ウ) 第三の取組:『凍結事業を解除するための更なる収支見直し』

6 臨海副都心におけるMICE・国際観光拠点の形成

〔臨海開発部開発企画課・誘致促進課〕

「2020年の東京」及び「アジアヘッドクォーター特区構想」に基づき、臨海副都心を世界的にもトップレベルのMICE・国際観光拠点へと発展させていく。

なお、拠点形成に当たって、次の取組を進めている。

(1) 都独自の助成制度の創設

平成24年度より、民間の進出意欲・創意工夫を引き出す仕組みとして、臨海副都心のMICE・国際観光拠点化に資する民間事業者の事業を支援する「臨海副都心MICE拠点化推進事業」を創設した。

<補助対象事業>

- ① MICE機能の充実に資する事業
- ② アフターコンベンション機能の形成に効果が高いと認められる事業
- ③ 外国企業の進出促進に資する事業

(2) MICEを契機として地域一体での発信力・集客力アップの取組

地域のエリアマネジメントを担う臨海ホールディングスグループをはじめ、まちづくり協議会など地域の事業者と協力して、魅力的な賑わいの創出に取り組んでいく。

(3) アジアヘッドクォーター特区による規制緩和・税制支援

外国企業を誘致していくため、アジアの統括拠点・研究開発拠点に対する税制優措置として、新規法人を設立する場合に、法人実効税率の低減による税負担の軽減を行う。

参考：MICEとは

多くの集客交流が見込まれるビジネス交流・イベント等の総称

- ・企業等の会議（Meeting）
- ・企業等の行う報奨・研修旅行（Incentive Travel）
- ・国際機関等が行う国際会議（Convention）
- ・イベント、展示会・見本市（Event/Exhibition）

7 開発の現状

〔臨海開発部開発整備課・誘致促進課〕

(1) 都市基盤整備等の概要

臨海副都心の開発は、昭和63年から本格的整備に着手し、平成8年3月末で開発の第一段階である始動期開発を終了している。

現時点での主な進捗状況としては、新交通「ゆりかもめ」（新橋～豊洲）、東京臨海高速鉄道（新木場～大崎）が開業するとともに、清掃工場、給水所及び下水処理場の稼働をはじめ道路、公園、共同溝等の地域内都市基盤施設は概ね完成している。

また、テレコムセンター、国際展示場（東京ビッグサイト）、フロンティアビル（青海、有明、台場）など、開発を主導する施設が稼働して、まちとしての活動を開始している。

現在までの都市基盤施設等の整備状況は、別図のとおりである。

ア 事業主体

臨海副都心開発における都市基盤整備等の整備主体は、下記のとおり多岐にわたっている。

(7) 東京都・区関係

- ① 財務局（産業労働局所管）：国際展示場（東京ビッグサイト）
- ② 都市整備局：都営住宅
- ③ 建設局：広域幹線道路、地域内幹線道路、新交通システム（インフラ部）、潮風公園
- ④ 港湾局：埋立地造成、係留施設、海岸保全施設、海上公園施設、レインボーブリッジ、臨港道路、区画道路、新交通システム（インフラ部）、海上輸送システム、スカイウェイ、共同溝、プロムナード、上下水道、ゴミ処理施設、公園緑地、給水所等
- ⑤ 水道局：給水所上部利用施設
- ⑥ 下水道局：水再生センター（クリーンセンター内）
- ⑦ 東京二十三区清掃一部事務組合：清掃工場（クリーンセンター内）

(4) 公団・公社関係

- ① 東京都住宅供給公社：都民住宅
- ② （独）都市再生機構：公団住宅
- ③ 首都高速道路株：首都高速道路

(ウ) 第三セクター関係

- ① 株東京レポートセンター：テレコムセンタービル、フロンティアビル、情報通信基盤施設
- ② 株ゆりかもめ：新交通システム（インフラ部以外）
- ③ 東京臨海熱供給株：地域冷暖房施設
- ④ 東京臨海高速鉄道株：りんかい線

イ 港湾局で実施する都市基盤整備事業

平成23年度において港湾局で実施する予定の都市基盤整備事業の主なものは、下記のとおりである。

臨海副都心開発事業・・・開発に伴う諸調査・設計及び整備

(2) 事業者の進出とガイドラインの策定

ア 事業者の進出

有明南地区において、平成23年7月、業務・商業複合施設が開設し、平成24年4月、大学が開校した。

青海地区において、平成23年10月、産業技術研究センター、同年12月、国の施設、平成24年4月、業務・商業複合施設がそれぞれ開設した。更に今後、業務・商業施設、有明北地区に住宅・業務・商業施設がそれぞれ開設を予定しており、臨海副都心のいっそうのにぎわいが創出されていく。

イ ガイドラインの策定

優良な開発を誘導し、良好な都市景観、都市環境の形成とその永続的な担保を図ることを目的として、ガイドラインを策定している。策定にあたっては、都民の理解と協力を得て参加と連携によるまちづくりを進めるため、広く都民からまちづくりのアイデアを募集し、その趣旨の反映に配慮している。平成9年度に副都心広場及びその周辺街区、ウエストプロムナードについて都民提案を公募し、2,000件を超える応募の中から優秀提案を決定した。その趣旨は、それ以降のガイドラインにも取り入れられている。

(今までに策定したガイドライン)

- ・平成2年4月 臨海副都心まちづくりガイドライン
- ・平成10年2月 臨海副都心まちづくりガイドライン—改定—
- ・平成11年3月 青海GH・LM街区のまちづくりガイドライン
- ・平成14年3月 有明北地区まちづくりガイドライン
- ・平成19年2月 臨海副都心まちづくりガイドライン—再改定—
- ・平成19年12月 有明北地区まちづくりガイドライン—改定—
- ・平成21年3月 臨海副都心まちづくりガイドライン—2009改定—



2020年オリンピック・パラリンピックを日本に!

開発の進むまち、臨海副都心



東京都では、臨海副都心のまちづくりにご参加いただける、**魅力あふれる企画をお待ちの事業者の皆様をお待ちしています。**

お問い合わせ先 **東京都港湾局臨海開発部誘致促進課**

電話 **03-5320-5586**

ホームページ <http://www.kouwan.metro.tokyo.jp/business/rinka/index.html>

メールアドレス S0000622@section.metro.tokyo.jp

公募情報についてメール配信を希望される方はご連絡ください。



8 用地等の管理及び運用

〔臨海開発部誘致促進課〕

(1) 臨海副都心用地

臨海副都心用地の管理及び運用は、東京都臨海地域開発規則（平成13年東京都規則第80号）に基づいて行っている。

ア 公募対象区画の処分状況

第一次公募区画

地域	区画	面積(㎡)	主な施設内容	契約等の相手方	契約年月日	処分の態様
台場	台場 B	18,703.45	商業施設	住友商事(株)外6社	6. 8.31	貸付
	台場 C	25,072.71	商業施設	みずほ信託銀行(株)	5. 3.29	貸付
					18. 3.23	底地売却
	台場 D	18,825.30	都市型リゾートホテル（450室程度）	(株)東京ヒューマニアエンタプライズ	5. 3.25	貸付
					19. 3.15	底地売却
	台場 E	20,870.35	シティホテル（880室程度）	京浜急行電鉄(株)	5. 3.22	貸付
					17. 8.22 18. 8. 1	底地売却
	台場 F	21,102.22	業務施設	(株)フジ・メディア・ホールディングス	5. 3.17	貸付
台場G-1	12,910.26	業務施設	三菱UFJ信託銀行(株)	5. 3.17	貸付	
				18. 3.23	底地売却	
台場G-2	5,312.97	業務施設	サントリーホールディングス(株)	5. 3.25	貸付	
台場G-3	5,353.64	業務施設	ジャパンエクセレント投資法人、(株)乃村工芸社	5. 3.25	貸付	
				17. 5.27	底地売却	
有明南	有明南F	20,792.62	業務施設	(株)東京ビッグサイト	5. 8.31	貸付
					18. 3.31	交換
有明南G	8,748.96	業務施設	(株)東京ビッグサイト	5. 8.31	貸付	
				18. 3.31	交換	
青海	青海 D	10,588.52	業務施設	(株)東京ビッグサイト	5. 2.24	貸付
					18. 3.31	交換

第二次公募区画

地域	区画	面積(㎡)	主な施設内容	契約等の相手方	契約年月日	処分の態様
有明南	有明南LM-1	15,846.49	業務・商業施設	パナソニック(株)	12. 3.13	貸付
					15. 2. 3	底地売却
	有明南LM-2	9,036.65	業務施設	(株)テーオーシー	14.11. 9	貸付
					15. 3.31	底地売却
有明南LM-3	9,051.82	業務施設	(株)テーオーシー	15. 2.28	貸付	
				15. 3.31	底地売却	
有明南 P	10,548.16	会員制ホテル、シティホテル	リゾートトラスト(株)	15. 8.22	売却	
台場	台場 H	8,749.67	住宅・業務・商業複合施設	オリックス不動産(株)	15. 6.30	売却

有明の丘病院公募

地域	区画	面積(㎡)	主な施設内容	契約等の相手方	契約年月日	処分の態様
有明南	有明の丘病院用地	19,999.89	病院、研究施設	公益財団法人がん研究会	14. 2.28	売却

学 校 用 地 公 募

地 域	区 画	面積(m ²)	主 な 施 設 内 容	契 約 等 の 相 手 方	契 約 年 月 日	処 分 の 態 様
有明北	有 明 北 学 校 用 地	20,799.68	かえつ有明中学校・高等学校	学校法人嘉悦学園	15.10.30	売却※
		9,000.00	東京有明医療大学	学校法人花田学園	19.6.27	売却
		7,427.00	有明教育芸術短期大学	学校法人三浦学園	19.6.27	貸付
有明南	有明南N	13,012.08	武蔵野大学有明キャンパス	学校法人武蔵野大学	20.6.30	売却

※うち329.69㎡は地上権設定契約

そ の 他 公 募

地 域	区 画	面積(m ²)	主 な 施 設 内 容	契 約 等 の 相 手 方	契 約 年 月 日	処 分 の 態 様
青海	青海I	19,373.41	スタジオ	(株)フジテレビジョン	16.6.22	売却
	青海F1-N	5,150.07	業務施設	合同会社青海シサイトプロジェクト	19.8.23	売却
	青海Q	32,904.14	業務・商業複合施設	青海Q区画特定目的会社	20.6.30	売却
	青海ST	12,000.02	業務・商業複合施設	青海T特定目的会社 トヨタ自動車(株)	22.9.14	売却
有明南	有明南I	6,187.93	ホテル	有明プロパティ-特定目的会社	19.1.31	売却
	有明南A	10,150.34	業務・商業複合施設	有明南A特定目的会社	20.9.29	売却
有明北	有明北3-1	67,292.00	住宅・業務・商業施設	住友不動産(株)	23.3.4	売却

イ その他の処分

公募対象区画を除く臨海副都心の処分状況は、下表のとおりである。

契約等の相手方	主な施設内容	契約年月日	面積 (㎡)	処分の態様
都市整備局	住宅	4. 3. 4	4,069.45	貸付
		5. 9.30	4,360.72	
		10. 3.11	612.50	
産業労働局	国際展示場	4. 3. 9	242,619.00	貸付
		7. 3.10	802.90	貸付
	(地独)東京都立産業技術研究センター	19. 6.29	14,519.35	所管換
東京都住宅供給公社	住宅	4. 3.10	9,205.57	貸付
		5. 9.30	7,555.26	
		9. 2.28	6,440.05	
都市再生機構	住宅	4. 4. 1	9,778.26	貸付
		5. 9.30	5,556.53	
		10. 3.11	6,484.30	
東日本電信電話(株)	業務施設	6. 3.28	3,219.75	交換
財務省関東財務局	東京港湾合同庁舎	7. 3.30	3,587.24	交換
		9. 3.28	6,412.85	売却
	海上保安庁等庁舎	20. 7. 4	5,500.04	売却
(株)東京ビッグサイト (旧株)国際貿易センター)	業務・商業・ホテル(830室程度)複合ビル	11. 3.25	9,899.44	売却
日本学生支援機構	東京国際交流館	11. 3.26	17,900.59	貸付
		11. 3.26	18,085.13	売却
科学技術振興機構	日本科学未来館	11. 3.26	9,701.57	貸付
		11. 3.26	9,935.08	売却
産業技術総合研究所	臨海副都心センター	11. 3.26	4,863.32	売却
		11. 3.26	4,834.47	貸付
		15. 6.23		底地売却
	バイオ・IT融合研究施設	15. 3.20	7,104.73	売却
国土交通省関東地方整備局	有明の丘防災拠点	16. 3. 5	38,274.82	売却
		17. 3. 4	5,229.96	
		18. 3.15・17	5,584.10	
		18.11.22	6,538.42	
		20. 3.13	2,200.84	
		21. 3.11	398.38	
		21. 3.11	746.87	区分地上権設定
建設局	有明の丘防災拠点	17. 3.31	12,252.98	所管換
		18. 3.31	12,343.92	
		19. 3.31	11,873.34	
		20. 3.31	11,698.94	
		20.10. 1	17,027.94	
警視庁	警察署用地	17. 3.31	5,000.00	所管換
首都高速道路(株)	都市高速道路晴海線用地	18. 3. 3	527.80	売却
(株)東京テレポート センター	台場フロンティアビル	19. 4. 1	9,002.42	現物出資
	青海フロンティアビル	19. 4. 1	7,304.53	
	有明フロンティアビル	19. 2.14	9,337.15	
		19. 4. 1		
テレコムセンター	19. 4. 1	22,000.05		
江東区	小・中学校	20. 7.15	19,511.00	売却

(注) 上記のほか、交通施設用地(株)ゆりかもめ・東京臨海高速鉄道(株)・首都高速道路(株)、供給処理用地(東京瓦斯(株)・環境局・下水道局・東京電力(株))を長期貸付け等している。

ウ 暫定利用の事業者の状況

相手方	用途	契約年月日	地積 (㎡)
森ビル(株)	複合商業施設	10.5.26	72,831.70
東日本ハウス(株)	複合商業施設	14.1.31	30,809.13
アニヴェルセル(株)	結婚式場	13.9.19	12,922.52
(株)シー・ヴィ・エス・ベイエリア	コンビニエンスストア等	15.6.24	1,877.86

(2) 臨海副都心共同溝

臨海副都心共同溝は、始動期整備分を平成7年10月から供用開始し、東京都臨海副都心共同溝管理規則（平成13年東京都規則第158号）に基づき管理を行っている。

ア 施設概要等

(7) 施設整備状況等

	延長	工事等	備考
全体計画	17 km	・設計 平成元年5月～ ・工事 平成2年7月	断面例 (シールド部の例) H=9.1m W=15.6m
供用開始	16 km		

(有明北地区を除く)

(4) 共同溝の収容物件と収容物件の管理者

	収容物件	収容物件の管理者
①	上水道管	水道局
②	中水道管	下水道局
③	下水道管	〃
④	ごみ収集管	東京二十三区清掃一部事務組合
⑤	通信ケーブル	東日本電信電話(株)
⑥	電力ケーブル	東京電力(株)
⑦	ガス管	東京ガス(株)
⑧	情報通信ケーブル	KDDI(株)
⑨	地域冷暖房用熱供給導管	東京臨海熱供給(株)

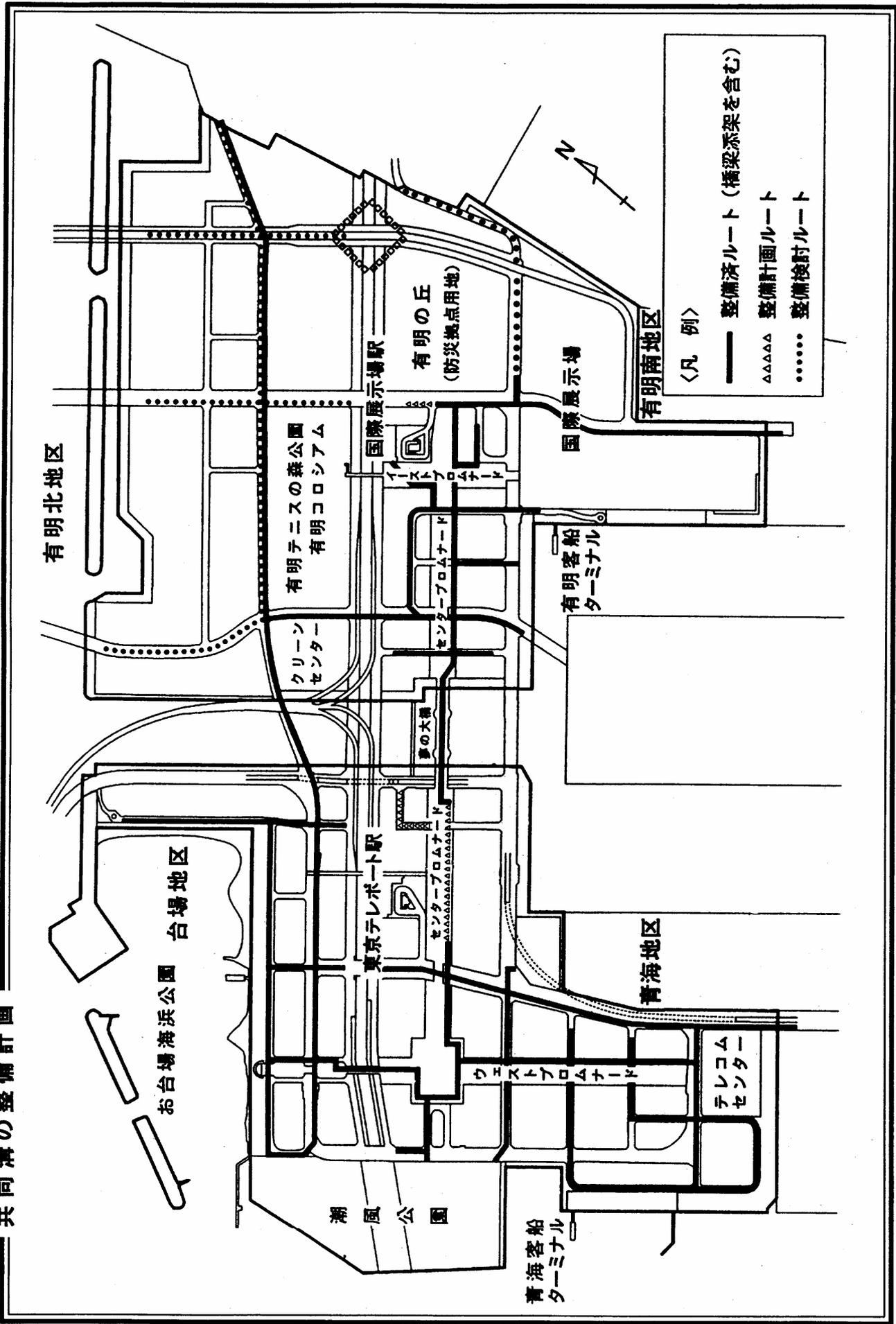
イ 共同溝の管理

臨海副都心共同溝は、都市活動のライフラインを収容するため、その管理に際してはセキュリティの確保が重要であり、この課題に対応するため、情報通信基盤を利用した共同溝管理システムを活用し、24時間の管理体制をとっている。

ウ 共同溝の利用

臨海副都心が情報化に対応した都市として発展し、IT産業等の進出を促進するために、平成13年4月より、現在の使用者が使用許可を受けている範囲内で電気通信事業法における電気通信事業者の参入を認めている。

共同溝の整備計画



9 臨海地域における監理団体改革

[総務部総務課]

東京都は、平成18年5月に「臨海地域における監理団体改革～持株会社構想～」を発表し、臨海地域を活動基盤とする監理団体について、東京港の国際競争力強化と臨海副都心開発の総仕上げの推進体制を一層充実させるため、順次、持株会社方式で経営統合することとした。

平成19年1月31日には、東京臨海熱供給株式会社の単独株式移転により、持株会社である株式会社東京臨海ホールディングスを設立し、東京臨海熱供給株式会社はその子会社となった。

平成19年8月には、株式会社ゆりかもめ及び株式会社東京レポートセンターを、平成21年1月には、東京港埠頭株式会社及び株式会社東京ビッグサイトを子会社化し、グループ5社の経営統合を完了した。また、経営統合の完了を受け、同月にはグループ経営計画を策定した（平成22年1月改訂）。

臨海ホールディングスグループは、グループ経営計画に掲げたエリアマネジメントや、グループ各社の力を結集した効率的なグループ経営を推進することにより、臨海地域発展の中核を担っていく。

10 事業推進にあたっての課題

[臨海開発部開発企画課・誘致促進課・開発整備課]

(1) 当面する課題

「臨海副都心まちづくり推進計画」に基づき、今後の事業の着実な推進を図ることとするが、当面以下の課題に積極的に取り組んでいく。

ア 事業者誘致活動の実施

現在公募中の区画について、事業者が進出しやすい環境整備を行い、積極的な誘致活動を展開する。

イ 臨海副都心の観光まちづくり

平成15年6月に設置された「臨海地区観光まちづくり検討会（座長：西村幸夫東京大学教授）での5回にわたる検討の結果、「臨海地区観光まちづくり基本構想」が平成16年3月に発表された。観光まちづくりは、地域が主体となって継続的に取り組んでいくことが重要である。臨海副都心において核となるイベント等の連携を通じ、より一層のにぎわい創出を図った。引き続き、臨海副都心における観光客等の誘致の推進など、観光まちづくりを進めていく。

ウ 広域交通基盤整備の着実な推進

補助315号や環状2号線の延伸などの広域幹線道路の整備について、着実に進めていく。

(2) 有明北地区地権者との協議

臨海副都心地域は、有明北地区の民有地約30haを含んでいる。

この地区は、昭和30年代、木工団地として開発され、貯木場水面を利用しながら木材関連などの用地として利用されてきたが、現在では、社会経済状況の変化により、木工団地としての性格は薄らいできており、倉庫・物流関係業務のほか、近年では、共同住宅など住居系の土地利用が進んできている。

この地区の開発の方向は、「臨海副都心まちづくり推進計画」の中で示されたところであり、民間地権者と都は、有明北地区の開発とそれに関連する諸問題について、「協議会」において、協議を重ねてきている。

平成5年2月、民間地権者と都は、有明北地区の開発の基本的事項について合意し、同年7月に、都は同地区にかかる土地区画整備事業、広域幹線道路等の都市計画を決定して、これらの事業や有明貯木場埋立等の事業化に向けた協議を進めてきた。

平成9年2月に広域幹線道路等の整備にかかる開発者負担について地権者の基本了解を得る一方、3月には「臨海副都心まちづくり推進計画」において有明貯木場の埋立規模・形状、開発フレーム等の見直しを行った。また、平成11年3月に土地区画整理事業の事業計画決定の告示が行なわれ、平成11年11月に「臨海副都心有明北地区まちづくりマスタープラン」を、平成14年3月には「有明北地区まちづくりガイドライン」を策定した。

平成17年度に広域幹線道路等の整備費が変更されたことに伴う開発者負担の見直しについては、平成18年9月に地権者の了解を得た。

このような状況を受けて、地権者との協議を行い、平成19年12月に「有明北地区まちづくりマスタープランの一部見直し」及び「有明北地区まちづくりガイドライン—改定—」を策定した。

今後も「臨海副都心まちづくり推進計画」を着実に推進していくため、まちづくりの具体的な内容等について、これまでの経緯を踏まえ、民間地権者との協議をさらに進めていく必要がある。

(3) 国、地元区、関係機関との協議・調整

臨海副都心の開発を円滑に推進するためには、以下のように都市計画及び港湾計画の見直しが必要である。このため、国の関係省庁、地元区及び関係機関等との協議・調整を行っていく。

ア 「臨海副都心まちづくり推進計画」の内容に応じた臨海副都心の用途地域等の見直しは、臨港地区の見直しを含め、関係機関との調整を経て、事業化に合わせて所要の手続を行う。

イ 都市計画施設として定めるべき施設等について、関係機関等と協議のうえ、別途定める。

ウ 「臨海副都心まちづくり推進計画」の内容に応じた港湾計画の変更については、関連地域の開発と整合させ、関係機関との調整を経て適切に行う。

(4) 環境先進都市への取組

臨海副都心は、水辺の広々とした眺望に恵まれたウォーターフロントの特性を活かし、誰もが自然とふれあい憩える緑豊かな都市空間を創造するとともに、開発による環境への負荷を最小限とするため省エネルギー、資源の循環利用、自然エネルギーの利用、都市緑化等を推進し、自然と共生する環境保全型のまちづくりを進めてきたところである。

さらに、世界に誇れるCO₂排出量の少ない低炭素型都市の実現に向けて、世界でも先進的な省エネ技術の活用や再生可能なエネルギーの導入等を図りながら、臨海副都心の総仕上げに向け新たな環境都市の創造に取り組んでいる。そのため、平成21年3月に「臨海副都心まちづくりガイドライン—再改定—」を改定し、屋上緑化等を含め、緑化面積を敷地面積の40%以上とすること、再生可能な自然エネルギーの積極的利用に加え、夜間などに効率的・計画的に蓄熱し、必要な時に熱を取り出せる蓄熱槽の設置を促進することを明記し、進出事業者の更なる取組を誘導することとした。

第6節 豊洲・晴海地域の開発

1 豊洲・晴海開発整備計画

〔臨海開発部開発企画課〕

(1) 計画策定の経緯

豊洲・晴海地域は、戦後の東京の発展を支えてきた港湾物流施設の移転・再配置、ガス・発電などのエネルギー関連施設の機能縮小・停止などにより、既成市街地に比べ大規模な未利用地が多く存在している。また、この地域は、都心と臨海副都心の間に位置するという特性も有している。

これらの点を踏まえ、この地域において、活力ある複合市街地の形成を目指すこととし、平成2年6月に「豊洲・晴海開発整備計画」を策定した。また、その後の社会経済状況の大きな変化に伴い、臨海副都心開発の見直しと併せて平成9年4月には同計画の改定を行った。

これに基づき、業務・商業、居住などの都市的な土地利用への転換の取組を進め、晴海地区では、一丁目において平成13年4月に、職・住・遊の複合した一体的な街区の形成を図った市街地再開発事業が竣工したところであり、豊洲地区では、平成9年12月に土地区画整理事業（大街区方式）に着手し、現在、広域幹線道路等の工事を進めている。

一方、平成13年12月に策定した「第7次東京都卸売市場整備計画」において築地市場を豊洲地区へ移転することとしたところであり、これに伴い、豊洲地区の土地利用計画等を変更する必要が生じてきた。

こうした点を踏まえ、地元関係者の理解と協力を得て今後も豊洲・晴海地域の開発を着実に進めていくために、平成14年9月に豊洲地区の開発整備計画の変更を中心に再改定を行った。

(2) 開発目標

豊洲・晴海開発の基本的な考え方として、次の開発目標を定めた。

ア 職住近接の都市型居住のまちの形成

豊かな水辺環境や大規模敷地などの好条件を生かしながら、多様化する都市生活に対応した質の高い居住機能を積極的に導入し、職住近接の都市型居住のまちの形成を図る。

イ 業務・商業、居住、文化などが調和した複合市街地の形成

まちの活性化やにぎわいの創出を図るため、居住機能に加え、業務・商業、市場、文化など、多様な機能を複合的に配置し、魅力的なまちとする。

ウ 東京の海の玄関にふさわしい文化と交流のまちの形成

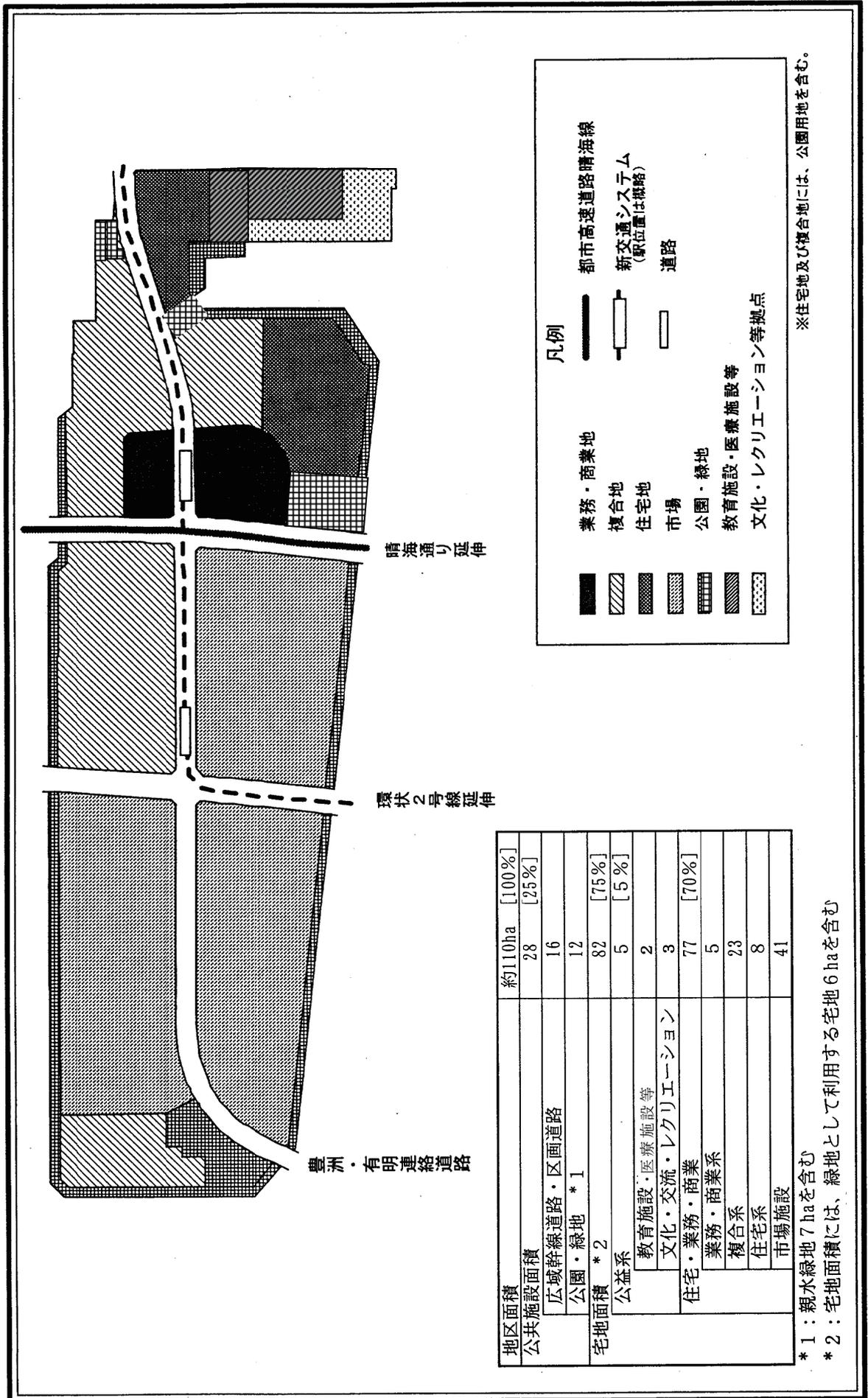
東京の海の玄関である晴海客船ふ頭を中心として、国際交流拠点や豊洲の文化・交流・レクリエーション拠点を整備するとともに、市場とそのにぎわい施設を中心とした食の提供などにより、世界の人々や都民に開かれた文化と交流のまちを形成する。

(3) 開発フレーム

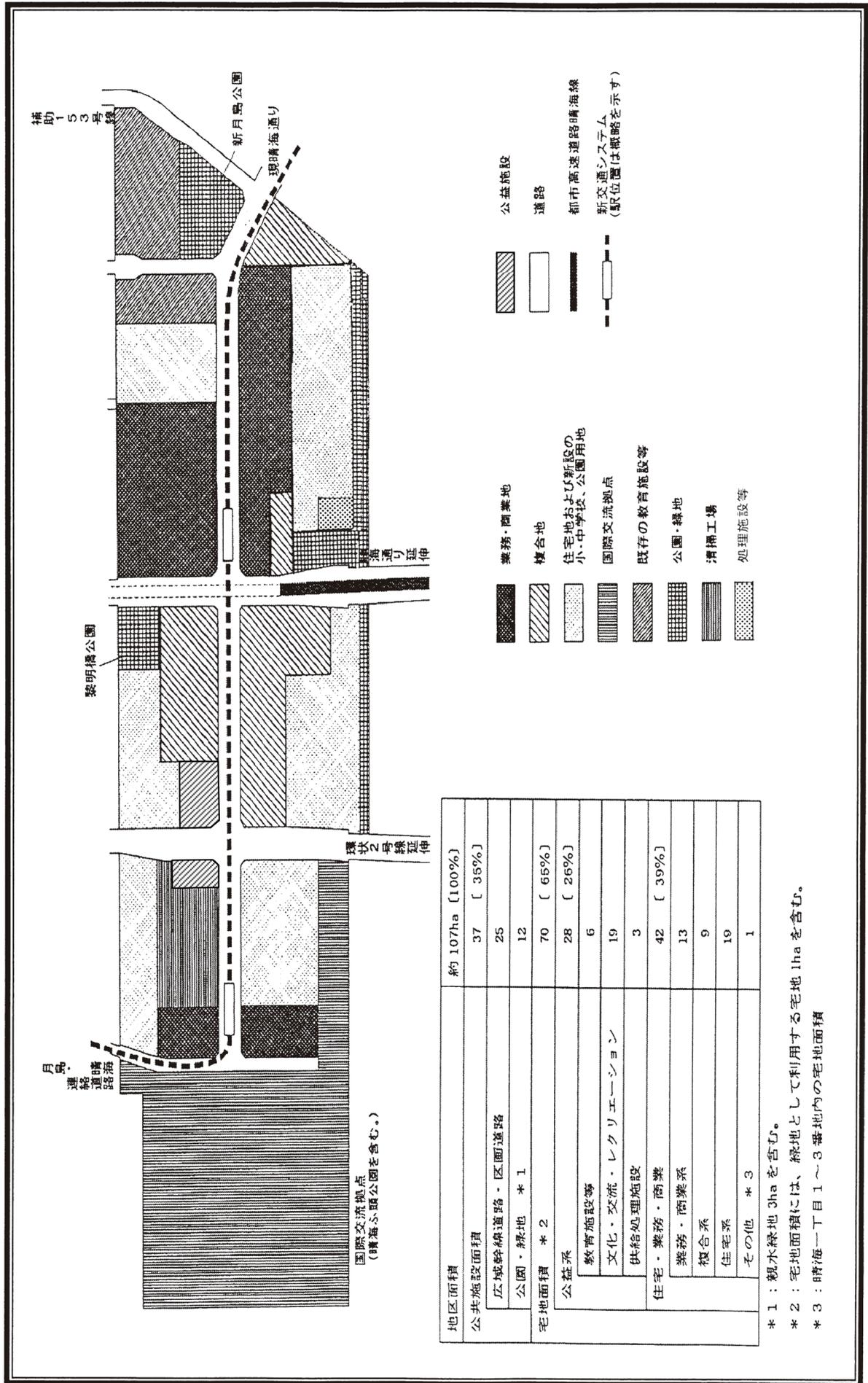
開発目標を達成するため、開発フレームは次のとおりとする。

	面積	居住人口	就業人口
豊洲地区	約 110ha	13,000人程度	44,000人程度
晴海地区	約 107ha	31,000人程度	39,000人程度

(4) 豊洲地区の土地利用フレーム及び土地利用計画



(5) 晴海地区の土地利用フレーム及び土地利用計画



2 事業の経緯

豊洲地区では、平成9年11月に土地区画整理事業の事業計画を決定し、同年12月に事業着手し、整備が進められている。平成11年8月には防潮護岸整備事業に着手し、平成18年9月に竣工した。

晴海地区においては、一丁目で平成13年4月に市街地再開発事業が竣工し、二丁目についても、平成16年2月に土地区画整理組合の設立認可と都市再生事業の事業認定を受け、両事業による一体的な開発が進められている。

また、三丁目西地区においては、平成18年1月に独立行政法人都市再生機構を施行者とする市街地再開発事業が事業認可を受け、開発が進められている。四丁目及び五丁目の一部についても、都市整備局を施行者とする大街区方式の区画整理事業が、平成18年3月に事業認可を受け、整備が進められている。

第7節 都市再生事業の推進

平成13年5月に、環境、防災、国際化等の観点から都市の再生を目指す21世紀型都市再生プロジェクトの推進や土地の有効利用等都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推進することを目的として、国に都市再生本部が設置された。

同本部においては、平成13年6月に都市再生プロジェクトの第1次決定として、首都圏スーパーエコタウン構想と東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点の整備が選定され、また、平成14年7月には、都市再生特別措置法に基づく第1次都市再生緊急整備地域として、臨海副都心や晴海、豊洲地区を含む東京臨海地域も指定された。

これらを受け、それぞれの都市再生事業について、以下のとおり具体的に事業を推進していくものである。

1 スーパーエコタウン事業

[臨海開発部誘致促進課]

(1) 概要

スーパーエコタウン事業は、国が推進する都市再生プロジェクトの一環として、東京臨海部においてリサイクル施設及び廃棄物処理施設の整備を進めるものである。

都においても、重要な課題である首都圏の廃棄物問題の解決を図るとともに、21世紀をリードする新しい環境産業の立地を促進し、循環型社会への変革を図るものとして、以下のとおり取り組んでいる。

(2) 整備状況

平成14年度に実施された公募において事業者選定された区画については、各施設の事業主体により事業の実施計画の策定や都市計画決定手続等が進められ、順次、建設に着工し、8施設が既に稼働している。

さらに環境局は平成18年5月に廃棄物処理・リサイクル施設として第二次公募を実施、平成18年7月にスーパーエコタウン事業者として4社を選定し、そのうち2社については、港湾局が確保していたスーパーエコタウン事業用地を購入し、1施設が既に稼働している。

①PCB無害化処理施設	:	中央防波堤内側埋立地内	約3ha（1施設）
②ガス化溶融等発電施設	:	〃	約2.9ha（1施設）
③建設混合廃棄物その他のリサイクル施設	:	大田区城南島	約4.3ha（7施設）

2 広域防災拠点の整備

[臨海開発部開発整備課]

(1) 概要

平成13年6月の都市再生プロジェクト第一次決定において、東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点を整備することが決定され、同年7月に国と関係都県市による「首都圏広域防災拠点整備協議会」が設置された。

また、平成14年7月の同協議会において、東京臨海部の基幹的広域防災拠点の整備個所として有明の丘地区と川崎市東扇島地区の2個所が選定され、同年12月の同協議会において整備着手が決定された。

さらに、平成16年1月の同協議会において、「東京湾臨海部基幹的広域防災拠点整備基本計画」が決定された。

(2) 整備状況

平成22年7月には、東京臨海広域防災公園（基幹的広域防災拠点有明の丘地区）として開園した。

本公園は首都圏で大規模な地震災害等が発生したときに、公園全体が広域的な指令機能を受け持つヘッドクォーターとなるとともに、平常時には、東京臨海部の緑の拠点として臨海副都心におけるにぎわいと交流の空間を提供している。

(3) プロジェクト選定からの経緯

年 月	協 議 会 等
平成13年6月	都市再生プロジェクト（第一次決定）
7月	第1回首都圏広域防災拠点協議会 （各省局長クラス、7都県市局長クラス）
8月	第2回首都圏広域防災拠点協議会
8月	第3回首都圏広域防災拠点協議会
12月	第4回首都圏広域防災拠点協議会
平成14年7月	第5回首都圏広域防災拠点協議会
12月	第6回首都圏広域防災拠点協議会
平成15年11月	都市計画決定「東京臨海広域防災公園」
平成16年1月	第7回首都圏広域防災拠点協議会
2月	都市計画事業承認（国営公園部分）
平成20年6月	基幹的広域防災拠点機能の一部供用開始
平成22年7月	臨海広域防災公園の開園

臨海副都心等開発関係経緯

年 月 日	内 容
昭和	
61. 8. 26	東京レポート構想検討委員会中間報告
9. 12	臨海部副都心開発計画会議設置 知事、副知事及び関係局長で構成
10. 20	東京港の将来像検討委員会報告 臨海部開発の基本的な方向を提言
11. 27	第二次東京都長期計画発表 7番目の副都心として、開発・整備の基本的方向を示す
11. 28	東京臨海部開発推進協議会発足 国土庁、通商産業省、運輸省、郵政省、建設省、住宅・都市整備公団及び東京都で構成
62. 3. 11	東京レポート構想検討委員会最終報告 東京レポートの基本的な方向を提言
6. 3	臨海部副都心開発基本構想発表 臨海部副都心開発の基本的な考え方を示す
10. 2	東京臨海部開発推進協議会「中間の取りまとめ」発表
63. 3. 18	東京臨海部開発推進協議会「最終報告」発表 広域的根幹施設整備及び開発者負担等のあり方について基本的な考え方を示す
3. 29	臨海部副都心開発基本計画発表
〃	臨海部副都心開発推進会議設置
4. 25	東京臨海新交通(株)設立
5. 10	東京港第5次改訂港湾計画策定
11. 18	東京臨海副都心建設(株)設立 臨海副都心の基盤整備事業及びビル事業を行う第三セクターとして、都が51%を出資して 設立
12. 1	東京世界都市博覧会基本構想懇談会設置
平成	
元. 4. 1	臨海副都心開発事業会計設置
4. 12	臨海副都心開発事業化計画発表
4. 26	(株)東京レポートセンター設立
7. 14	東京世界都市博覧会基本構想懇談会報告 東京フロンティアについて概要等を示す
8. 23	臨海副都心開発・東京フロンティア推進会議設置
12. 27	東京フロンティア基本計画大綱

年 月 日	内 容
2. 1. 30	「臨海副都心開発に伴う都有地の管理及び処分についての基本方針」決定
2. 21	東京都臨海副都心用地開発規則制度
3. 12	(財)東京フロンティア協会設立
3. 13	東京都と東京臨海副都心建設(株)との間で「臨海副都心の都市基盤設計整備に関する基本協定」を締結
4. 19	臨海副都心開発・地区別実施計画Ⅱ、臨海副都心まちづくりガイドライン、臨海副都心住宅マスタープラン発表
〃	東京フロンティア基本計画発表
5. 25	「臨海副都心住宅用地の貸付条件」及び「台場地区事業主体別住宅供給計画」決定
6. 1	第1回東京レポートタウン進出希望者の公募(2.6.1~8.31)
6. 27	豊洲・晴海開発整備計画
8. 8	東京臨海熱供給(株)設立
10. 5	有明南埋立地公有水面埋立免許取得
10. 22	臨海副都心事業工事総合調整会議設置
11. 9	第1回東京レポートタウン進出予定者決定(当選:14事業者、15提案)
12. 5	青海埋立地公有水面埋立免許取得
12. 19	東京フロンティア事業計画(中間のまとめ)発表
3. 3. 7	平成3年第1回都議会定例会において 平成2年度臨海副都心開発事業会計補正予算案修正議決 平成3年度臨海副都心開発事業会計予算案否決 なお、一般会計予算案についても、可決はされたものの、臨海関連予算については「…再検討の間、その執行を凍結すること。」との付帯決議が付された。
3. 12	平成2年度末に予定していた第1回東京レポートタウン進出予定者との契約締結時期を平成3年度に延期することを決定(平成2年度補正予算案に計上した土地処分収益の増額部分が可決されなかったことを踏まえた決定である)
3. 12	東京臨海高速鉄道(株)設立
3. 15	地方自治法第177条第3項の規定に基づき、知事決定により平成3年度臨海副都心開発事業会計予算を定める。
6. 26	臨海副都心開発等再検討委員会設置 臨海副都心開発及び東京フロンティア計画について再検討するための全庁的組織として設置。副知事及び関係局長で編成
7. 11	平成3年第2回都議会定例会において、 平成3年度臨海副都心開発事業会計補正予算(第1号)可決 臨海開発等特別委員会設置
7. 12	一般会計の臨海副都心関連予算の執行凍結を解除(依命通達)

年 月 日	内 容
3. 8. 12	臨海副都心開発等再検討委員会が第1次報告を提出 (報告の内容) ① 住宅戸数を1,000戸増とする。 ② 始動期の開発期間を現行の平成5年度末までから平成7年度末までとする ③ 東京フロンティアの開催時期は、平成8年3月とする などの検討結果を明らかにした
10. 8	「第1次報告」臨海副都心開発及び東京フロンティアの再検討に基づく都の方針として決定
10. 28	台場地区の地区別実施計画の一部変更を決定 前記「方針」に基づき、台場地区のA街区を商業系用地から住宅系用地に変更
11. 27	臨海副都心開発等再検討委員会が全体的報告を提出 第1次報告における検討結果を加え、始動期終了後の開発スケジュールについて、 創設期 平成8～12年度 発展期 平成13～15年度 成熟期 平成16年度～ へと変更するなどの検討結果を明らかにした
12. 18	臨海開発等特別委員会調査終了 「全体的報告」を臨海副都心開発及び東京フロンティアの再検討に基づく都の方針として決定
4. 3. 31	進出予定企業(14社)と基本協定を取交わす
6. 12	臨海副都心用地の価格を再算定
9. 16	第15回臨海副都心開発・東京フロンティア推進会議において「計画人口フレーム」の変更を決定 居住人口 3,000人増加 約 60,000人→約 63,000人 就業人口 4,000人減少 約 110,000人→約 106,000人
〃	有明南G区画について、東京商工会議所グループに住宅に相当する敷地を除いた敷地を貸し付けることとし、住宅に相当する敷地については、公的主体が開発することとした
12. 21	平成5年1月1日付地価公示価格をもとに臨海副都心用地の価格を再々算定する方針を発表
5. 2. 4	跡地等利用計画検討結果報告書を発表
2. 24～3. 29	第1回東京テレポートタウン進出予定企業のうち8社と土地賃貸借契約を締結
7. 9	臨海副都心用地の価格を再々算定
5. 8. 26	東京港連絡橋(レインボーブリッジ) 開通
8. 31	第1回東京テレポートタウン進出予定企業のうち1社と土地賃貸借契約を締結
5. 9. 14	臨海副都心開発・東京フロンティア推進会議において土地処分方式の変更を決定
〃	〃 〃 世界都市博覧会ー東京フロンティアー展開計画を決定

年 月 日	内 容
5. 12. 16	世界都市博覧会等に関する特別委員会設置
12. 22	臨海副都心開発・東京フロンティア推進会議の名称を臨海副都心開発・世界都市博覧会推進会議に改める
6. 8. 31	第1回東京テレポートタウン選出予定企業のうち1社と土地賃貸借契約を締結
9. 9	有明南A及びB区画について貸付相手先を決定
7. 3. 9	平成7年第一回都議会定例会において、7年度の臨海副都心開発事業会計予算に「始動期後の開発については総合的な見直しを行うこと。」との付帯決議が付された。
3. 30	青海F区画について大蔵省関東財務局との間で、交換契約を締結した。
7. 18	「臨海副都心開発懇談会」の設置要綱を決定した。
9. 11	第1回臨海副都心開発懇談会を開催した。
9. 29	臨海副都心開発特別委員会を設置した。
12. 25	「臨海副都心開発懇談会」が中間報告を提出。
8. 4. 26	「臨海副都心開発懇談会」が最終報告を提出。
7. 2	「臨海副都心開発の基本方針」決定。
11. 27	進出事業者との契約変更並びに臨海副都心用地の暫定利用実施方針決定。
9. 1. 17	臨海副都心の愛称を「レインボータウン」に決定。
2. 7～3. 24	第一次進出事業者との契約変更。
2. 28	臨海副都心暫定利用対象地進出事業者募集要項の発表
3. 3～3. 10	臨海副都心暫定利用対象地の進出希望者の登録。
3. 17	(株)東京国際貿易センター（有明南B区画）と土地賃貸借契約を締結。
3. 28	大蔵省関東財務局（青海F区画）と土地売買契約を締結。
3. 31	「臨海副都心まちづくり推進計画」「第二次公募実施方針」決定。
4. 22	豊洲・晴海開発整備計画－改定－
4. 23～5. 14	臨海副都心暫定利用対象地の進出希望者の募集受付。
5. 19	臨海副都心開発特別委員会調査終了。
6. 30	暫定利用の事業予定者を決定。 「レインボータウンまちづくり都民提案」実施方針決定。
8. 25	臨海副都心進出事業者登録要項の発表
9. 1	臨海副都心進出事業者登録の受付（9.9.1～9.11.14）
9. 25	レインボータウンまちづくり都民提案募集受付（9.9.25～9.11.25応募件数2,421件）
11. 20	臨海副都心進出事業者登録者の決定（80件95社）
10. 2. 12	臨海副都心まちづくりガイドライン－改定－の策定 臨海副都心住宅整備計画の策定 臨海副都心進出事業者第二次公募（有明南LM区画）応募要綱の発表

年 月 日	内 容
10. 3. 30	臨海副都心防災基本計画－改定－の策定 臨海関係第三セクターの経営安定化策の決定
3. 31	レインボータウンまちづくり都民提案入賞作品の決定
4. 13	東京港港湾計画（第6次改訂）の一部変更告示
5. 18	臨海副都心まちづくりシンポジウム開催
6. 24	臨海副都心進出事業予定者（有明LM区画）の決定
10. 7	臨海副都心（有明の丘）病院用地の公募要項発表
10. 16	臨海副都心開発専門家会議の設置
11. 2. 3	臨海副都心「国際研究交流大学村」事業者の決定
3. 17	臨海副都心青海GH・LM街区のまちづくりガイドラインの策定
3. 17	臨海副都心（有明の丘）病院用地事業予定者の決定
11. 25	臨海副都心有明北地区まちづくりマスタープランの策定
12. 2	臨海副都心進出事業者追加登録要項発表
12. 13	臨海副都心進出事業者追加登録の受付（11. 12. 13～12. 1. 27 追加登録件数 36件36社）
12. 6. 5	臨海副都心暫定利用対象地進出事業者登録要項（青海E地区）発表
6. 30	臨海副都心暫定利用対象地進出事業者の登録受付（12. 6. 26～12. 6. 30登録件数2件2社）
7. 19	暫定利用対象地（青海E街区）の事業予定者決定 第二次公募要項発表（台場H区画、有明南P区画）
8. 17	有明北地区埋立免許取得（同9月より埋立工事着工）
9. 17	「東京ベイエリア21（中間のまとめ）」公表
11. 9	「臨海副都心事業者誘致促進本部」設置
11. 2	常時登録・常時公募の実施（8区画） 誘致促進策の公表（権利金分納制度、仲介成功報酬制度の創設）
12. 28	三井不動産株式会社グループが契約辞退（青海A区画）
13. 1. 25	事業者誘致促進策（具体策）の発表 常時公募対象区画の追加（青海A・青海I） 暫定利用についても常時公募を実施（3区画）
2. 16	「東京ベイエリア21」公表
4. 1	共同溝の民間通信事業者への開放
4. 11	有明南地区H区画 暫定利用事業予定者決定
4. 26	第1回誘致説明会開催
5. 21	「臨海地域開発の財政基盤強化策検討委員会」設置
6. 13	青海地区F2区画暫定利用事業予定者決定
7. 10	「臨海副都心企業誘致2000社訪問」開始
11. 1	土地処分の方法について、長期貸付方式に加えて売却方式を導入

年 月 日	内 容
14. 2. 21	有明南地区P区画の進出事業予定者を決定
3. 4	「臨海地域開発財政基盤強化プラン」公表
3. 19	有明北地区まちづくりガイドラインの策定
7. 1	土地処分価格を固定して公募する方式を導入。登録制度を廃止。
7. 3	「臨海副都心企業誘致2000社訪問」終了
9. 2	豊洲・晴海開発整備計画一再改定（豊洲）案一の策定
11. 29	台場H区画新公募要項公表
15. 1. 14	青海B1区画公募中止 臨海副都心暫定利用事業者公募要項（青海W区画）公表
1. 22	臨海副都心進出事業者公募要項（有明北地区学校用地）公表
1. 30	臨海副都心暫定利用（一時貸付け）事業者公募要項（青海K区画、有明南N区画）公表
3. 11	台場H区画及び青海B1区画の進出事業予定者を決定
3. 24	青海K区画及び有明南N区画の暫定利用事業者の決定
4. 17	有明北地区学校用地進出事業予定者及び青海W区画（一部）暫定利用事業予定者の決定
11. 25	青海UV区画（一部）の暫定利用（一時貸付）事業者の決定
12. 1	臨海副都心暫定利用（一時貸付）事業者募集要項（青海C1区画）公表
16. 2. 26	青海I区画の進出事業予定者及び青海C1区画の暫定利用事業予定者の決定
3. 5	有明の丘防災拠点（一部）について、国土交通省関東地方整備局と土地売買契約を締結
3. 31	「臨海地区観光まちづくり基本構想」公表
17. 3. 4	有明の丘防災拠点（一部）について、国土交通省関東地方整備局と土地売買契約を締結
3. 31	有明の丘防災拠点（一部）について、建設局へ有償所管換 青海F2区画、警視庁へ有償所管換
18. 2. 22	有明南I区画の進出事業予定者決定
3. 3	「臨海副都心開発の今後の取組み～総仕上げの10年間～」策定 有明北地区の高速道路建設用地について、首都高速道路㈱と土地売買契約を締結
3. 15	有明の丘防災拠点（一部）について、国土交通省関東地方整備局と土地売買契約を締結
3. 17	〃
3. 31	有明の丘防災拠点（一部）について、建設局へ有償所管換
4. 28	青海A区画公募中止
5. 12	臨海副都心第三セクター3社再生手続開始の申立
7. 13	臨海副都心進出事業者公募要項（有明北地区学校用地）公表
7. 14	青海F1-N区画の進出事業予定者決定
9. 15	「臨海副都心における土地利用計画等の一部見直し」公表
12. 21	有明北学校用地進出事業予定者決定
19. 1. 31	株式会社東京臨海ホールディングスの設立

年 月 日	内 容
19. 2	「臨海副都心まちづくりガイドラインー再改定ー」の策定
3. 27	臨海副都心進出事業者公募要項（青海地区北側）公表
4. 1	株式会社東京レポートセンター、東京臨海副都心建設株式会社、竹芝地域開発株式会社、3社合併
6. 27	有明南A区画の進出事業予定者決定
7. 23	臨海副都心進出事業者公募要項（有明南N区画）公表
8. 1	株式会社ゆりかもめ及び株式会社東京レポートセンターが株式会社東京臨海ホールディングスの子会社になる
12. 25	「臨海副都心有明北地区まちづくりマスタープランの一部見直し」公表 「臨海副都心有明北地区まちづくりガイドラインー改定ー」策定 青海Q区画、青海R区画、有明南N区画の進出事業予定者決定
20. 3. 27	臨海副都心進出事業者公募要項（青海S T区画）公表
7. 2	青海P区画の進出事業予定者決定
7. 4	青海C 1区画（一部）について、財務省関東財務局と土地売買契約を締結
7. 15	有明北3-3地区（12街区）について、江東区と土地売買契約を締結
10. 1	有明の丘防災拠点（一部）について、建設局へ有償所管換
10. 8	青海S T区画の進出事業予定者決定
10. 21	臨海副都心有明北地区1区域の市街化区域編入等の都市計画変更の告示
21. 1. 1	東京港埠頭株式会社及び株式会社東京ビッグサイトが株式会社東京臨海ホールディングスの子会社になり、グループ5社の経営統合を完了
3. 11	有明の丘防災拠点（一部）について、国土交通省関東地方整備局と土地売買契約を締結
3. 13	有明の丘防災拠点（一部）について、国土交通省関東地方整備局と土地売買契約を締結
3. 31	「臨海副都心まちづくりガイドラインー2009改定ー」策定
22. 7. 5	臨海副都心進出事業者公募要項（有明北3-1地区（11街区））公表
12. 15	有明北3-1地区（11街区）の進出事業予定者決定

第10章 新たな海上公園への取組

第1節 海上公園の構想と計画	187
第2節 海上公園事業の現況	198

第10章 新たな海上公園への取組

第1節 海上公園の構想と計画

1 海上公園構想

〔臨海開発部海上公園課〕

東京の海はかつて、①のりや魚介類を供給し、②水遊び、釣りといった余暇を楽しむ場であり、③食糧、燃料等の生活物資を運ぶ船の着く港であり、④低湿地を埋め立て、市街地をつくりかえていく場でもあり、都民生活と大きなかかわりをもっていた。

しかし、昭和30年代の高度経済成長を契機として急速な産業化がすすめられ、臨海部においては、大規模な埋立てによって、都民と東京の海とのつながりは希薄なものになってしまった。

このような背景を受けて都は、今までの行政のあり方を見直すとともに、海が果たすべき役割を十分配慮した上で、計画的に自然を保全し、都民が自然とふれあいながら、スポーツ・レクリエーションが楽しめる場とするなど、海を都民に取り戻す施策を検討することとなった。これが海上公園構想である。この構想は全庁的な海上公園構想プロジェクトチームによって検討され、首脳部会議によって昭和45年12月に正式に決定された。

海上公園構想の基本的な考え方

- ① 海の都民への開放は、葛西沖から羽田沖までの海域にわたる一体的な構想のもとに進める。
- ② 海～海浜～陸上と続く一連のレクリエーションスペースの中で、青少年や老人、婦人など都民のさまざまなレクリエーション活動が有意義に行われるよう、施設は効率的重層的に組み合わせ、配置する。
- ③ これらの具体化にあたっては、都民の参加を得て、よりユニークなアイデアを投入するとともに、公園施設の管理運営には都民の知識及び経験を積極的に活用する。

2 海上公園計画

海上公園構想を実現するために、さらに都民の各層及び学識経験者の意見を積極的に取り入れ、実施に必要な具体的な計画が検討された。その結果、最終的に次のような内容をもつ海上公園計画を昭和46年8月に取りまとめた。

(1) 実施にあたっての基本的考え方

- ① 東京湾の水を浄化し、自然を回復して都民に提供する公園とする。
- ② 都民が創造する多様なレクリエーションの場として発展する公園とする。
- ③ 既成市街地のオープンスペース計画と関連する公園とする。
- ④ 都民が参加する公園とする。

(2) 整備、管理運営方法

- ① 既成の整備、管理運営組織になじむ計画は、従来手法を活用する。例えば都立公園、道路の緑化整備は建設局、区立公園は特別区など。
- ② 上記以外のは港湾局が整備、管理運営し、事業を担当するとともに、海上公園全体計画の調整機能をもつ専管組織を設ける。

この計画に従い、整備事業を昭和47年度から開始した。

海上公園と都市公園の違い

区 分	海 上 公 園	都 市 公 園
法的 位置 付け	① 東京都海上公園条例により管理される(法律上の根拠は地方自治法の「公の施設」) ② 原則として、都市公園法の適用を受けない	① 都市公園法により管理される ② 一般に、都市計画法による都市計画施設として決定されている
性 格	臨海部において、積極的な親水性を持った自然に親しむ公園	都市環境の保全と同時に、幅広い利用を受け入れる公園
設置可能な施設	都市公園法に掲げる施設に加え、港湾環境整備施設(港湾法第2条第5項第9号の3)、干潟など自然環境保全施設、レクリエーション水域、係留施設、旅客施設など	都市公園法第2条第2項による園路、広場、植栽、花壇、ベンチ、遊具、野球場、植物園、売店、便所など
占用可能な物件	都市公園法に掲げる施設に加え、地下鉄駅、船客待合所、航路標識など	電柱、水道管、地下鉄などの公共公益施設、郵便ポスト、公衆電話など生活関連施設、非常災害や博覧会等のための仮設施設など

(3) 全体計画

海上公園構想を具体化した海上公園計画は、都及び特別区による全ての事業を総体的に示す全体計画であり、その中において最も大きな比重を占めるのが、港湾局事業に係る計画(表10-1-1)である。

港湾局の海上公園事業は、水域における自然環境の保全及び回復を図り、水に親しむ場所である「海浜公園」、ふ頭内の環境の整備を図り、みなとの景観に親しむ場所である「ふ頭公園」、臨海地域における自然環境の回復を図り、緑に親しめる場所である「緑道公園」の3種類に分けられ、東京都海上公園条例に基づき東京都港湾審議会の議を経、海上公園計画を策定した上で整備する。計画から整備までの手続は図10-1-1のとおりとなっている。

海上公園計画も、港湾をとりまく社会情勢の変化等に応じて、面積変更等を中心とした計画の変更を行っている。

この結果、海上公園事業の計画は表10-1-2のとおりとなっており、現在、計画予定面積の94.1%が計画決定されている。

表10-1-1 海上公園事業

事業名		計画予定面積 ※1 (ha)	計画決定面積 ※2 (ha)
海上公園事業 (港湾局)	陸域	455.0	421.5
	水域	574.4	546.9
	合計	1,029.4	968.4
内	海浜公園	867.0	825.1
	陸域	297.1	284.0
	水域	569.9	541.1
	ふ頭公園	58.8	50.2
	陸域	54.7	46.1
	水域	4.1	4.1
訳	緑道公園	103.6	93.1
	陸域	103.2	91.4
	水域	0.4	1.7

(注) 平成24年7月1日現在

※1 海上公園事業における計画予定面積とは、「東京港港湾計画」に定められた緑地及び「東京港における埋立地の開発に関する要綱」に定められた公共空地の面積に基づくものである。

※2 海上公園事業における計画決定面積とは、東京都海上公園条例に基づき、東京都港湾審議会の議を経て計画が告示されたものである。

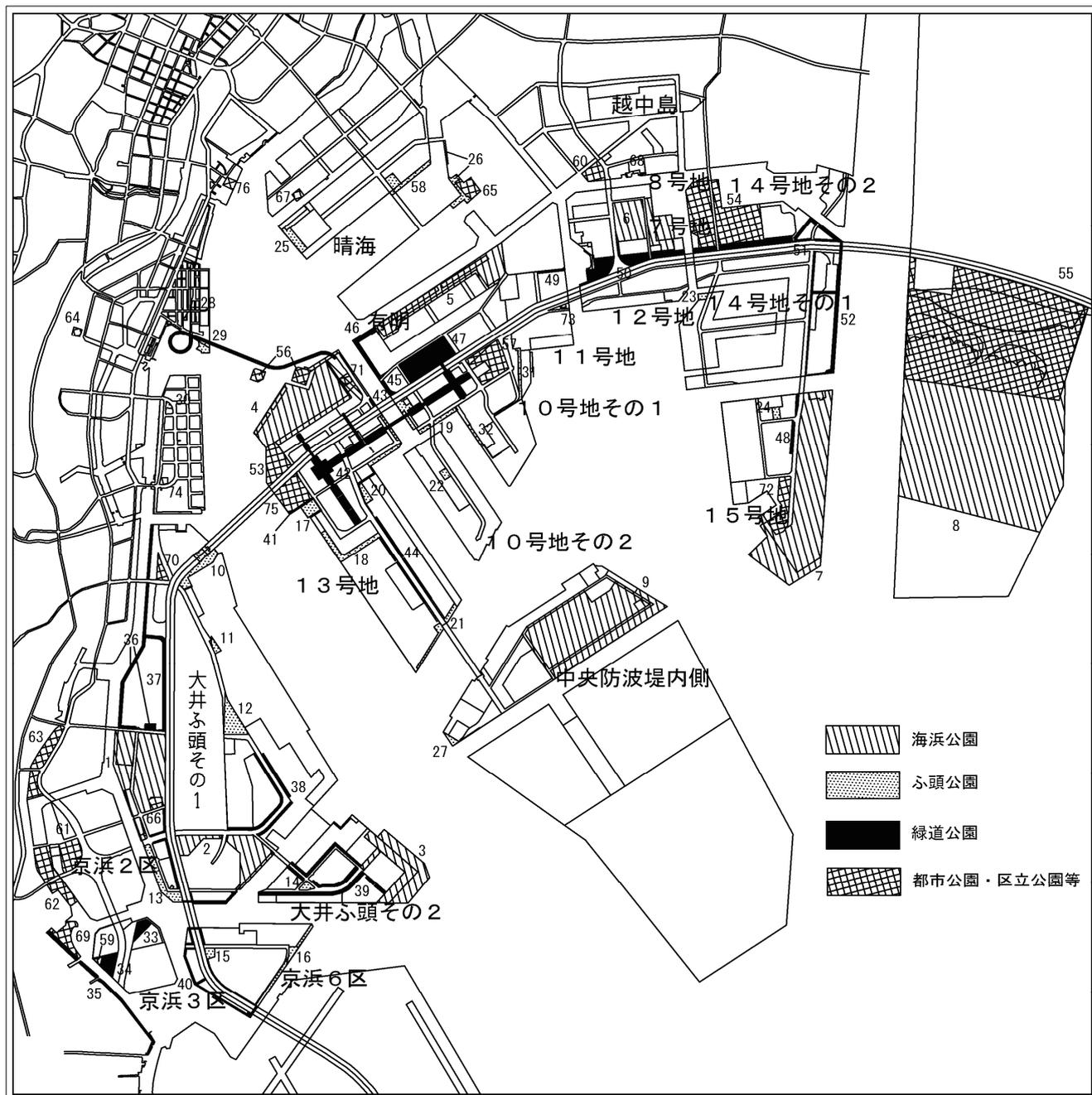
表10-1-2 海上公園事業の計画

番号	公園名	計画予定面積 (ha)	計画決定面積 (ha)
海浜公園		867.0 (569.9)	825.1 (541.1)
1	大井ふ頭中央	45.3 (4.9)	45.3 (4.9)
2	東京港野島	34.3 (12.5)	24.2 (2.4)
3	城南島	29.1 (14.9)	27.3 (14.9)
4	お台場	53.1 (44.3)	53.1 (45.7)
5	有明親水	32.2 (21.3)	—
6	辰巳の森	44.2 (7.3)	44.2 (7.3)
7	若洲	100.6 (22.2)	100.6 (22.2)
8	葛西	442.5 (442.5)	442.5 (442.5)
9	海の森公園	85.7	87.9 (1.2)
ふ頭公園		58.8 (4.1)	50.2 (4.1)
10	大井北	5.9	1.2
11	コンテナ	0.3	0.3
12	みなとが丘	5.0	5.0
13	東海	6.9 (0.7)	6.9 (0.7)
14	城南島	1.2	0.8
15	京浜島	1.3	1.3
16	京浜島つばさ	2.4	2.4
17	青海北	2.5 (2.0)	2.5 (2.0)
18	青海南	4.7	4.7
19	水の広場	8.9 (1.0)	8.9 (1.0)
20	青海中央	1.3	1.3
21	暁	3.3	3.3
22	フェリー	0.9	0.9
23	新木場	0.8	0.8
24	若洲	1.1	—
25	晴海	2.5	2.5
26	春海橋	2.5 (0.4)	2.4 (0.4)
27	中央防波堤内側	1.2	—
28	芝浦北	0.4	0.4
29	芝浦南	2.0	1.0
30	品川北	0.6	0.6
31	有明	2.1	2.1
32	有明西	1.0	0.9
緑道公園		103.6 (0.4)	93.1 (1.7)
33	昭和島北	2.5	2.5
34	昭和島南	3.9	—
35	大森	—	—
36	京浜運河	6.7	8.0 (1.3)
37	大井ふ頭	3.1	3.1
38	東海	5.4 (0.4)	5.3 (0.4)
39	城南島	3.2	2.6
40	京浜島	3.2	3.2
41	東八潮	0.5	0.5
42	シンボルプロムナード	26.2	26.2
43	台場	0.2	—
44	青海	4.7	0.6
45	有明北その1	0.8	0.8
46	有明北その2	1.8	—
47	有明テニスの森	16.4	16.4
48	若洲	0.8	—
49	東雲	0.3	—
50	辰巳の森	—	—
51	夢の島	17.2	17.2
52	新木場	6.7	6.7
陸域		455.0	421.5
水域		574.4	546.9
合計		1029.4	968.4

(注1) ()内は、水域部分で内数
(注2) 平成24年7月1日現在

(注3) 50番の計画は6番に含まれる。

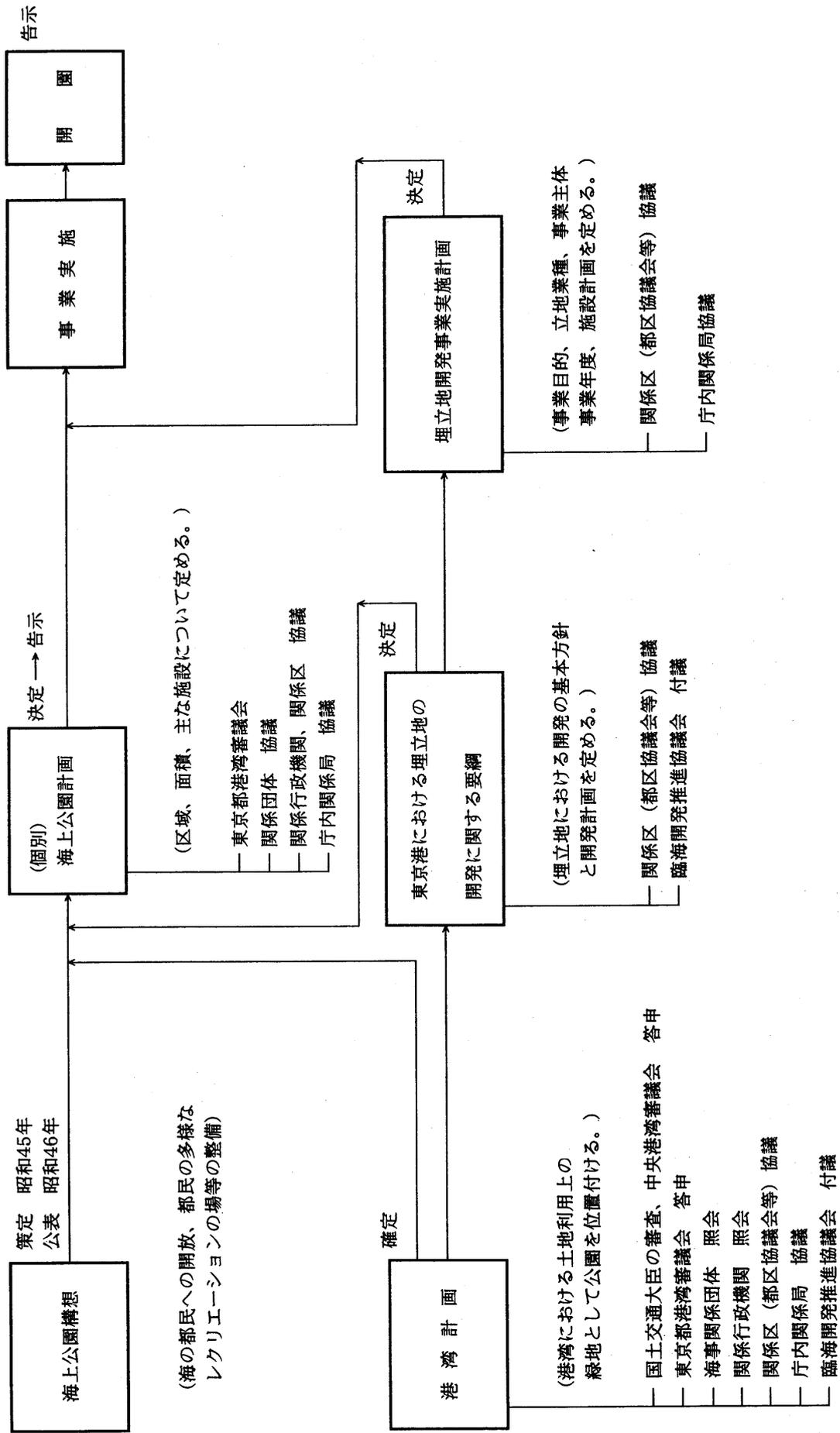
東京都海上公園構想 全体計画図



第10章

海浜公園	1	大井ふ頭中央海浜公園	ふ頭公園	30	品川北ふ頭公園	区立公園・特許事業等	58	晴海臨海公園
	2	東京港野島公園		31	有明ふ頭公園		59	昭和島南緑道公園
	3	城南島海浜公園		32	有明西ふ頭公園		60	潮見運動公園
	4	お台場海浜公園		33	昭和島北緑道公園		61	平和島公園
	5	有明親水海浜公園		34	昭和島南緑道公園		62	平和の森公園
	6	辰巳の森海浜公園		35	大森緑道公園		63	しながわ区民公園
	7	若洲海浜公園		36	京浜運河緑道公園		64	高浜公園
	8	葛西海浜公園		37	大井ふ頭緑道公園		65	豊洲公園
	9	海の森公園		38	東海緑道公園		66	大田スタジアム
	10	大井北ふ頭公園		39	城南島緑道公園		67	豊海運動公園
ふ頭公園	11	コンテナふ頭公園	緑道公園	40	京浜島緑道公園	68	潮見さざなみ公園	
	12	みなとが丘ふ頭公園		41	東八潮緑道公園	69	大森ふるさとの浜辺公園	
	13	東海ふ頭公園		42	シンボルプロムナード公園	70	八潮北公園	
	14	城南島ふ頭公園		43	台場緑道公園	71	お台場レインボー公園	
	15	京浜島ふ頭公園		44	青海緑道公園	72	若洲公園	
	16	京浜島つばさ公園		45	有明北その1緑道公園	73	東雲駅前公園	
	17	青海北ふ頭公園		46	有明北その2緑道公園	74	品川南ふ頭公園	
	18	青海南ふ頭公園		47	有明テニスの森公園	75	船の科学館	
	19	水の広場公園		48	若洲緑道公園	76	竹芝ふ頭ターミナル	
	20	青海中央ふ頭公園		49	東雲緑道公園			
21	暁ふ頭公園	50	辰巳の森緑道公園					
22	フェリーふ頭公園	51	夢の島緑道公園					
23	新木場公園	52	新木場緑道公園					
24	若洲ふ頭公園	都立公園	53	潮風公園				
25	晴海ふ頭公園		54	夢の島公園				
26	春海橋公園	区立公園	55	葛西臨海公園				
27	中央防波堤内側ふ頭公園		56	台場公園				
28	芝浦北ふ頭公園	国営公園	57	東京臨海広域防災公園				
29	芝浦南ふ頭公園							

図 10-1-1



3 海上公園の制度

(1) 条例の制定

海上公園構想は、葛西沖から羽田沖にわたる一体的な構想である。その具体化に当たっては、将来とも都の基本施策として位置づけるとともに、構想の理念の実現や公園施設の特殊性が十分に発揮できるようにするために、新たな制度の確立が必要であった。

そこで、昭和50年10月、東京都海上公園条例を制定し、都市公園とは異なった制度で地方自治法を根拠とした公の施設として位置づけ、その適正かつ統一的な管理を行うことにより、海上公園に寄せる都民の大きな期待に応えていくこととした。

(2) 条例の特色

ア 海上公園を「臨海地域及び水域において都が設置する公園」と定義し、自然環境の保全、回復、さらには水域におけるレクリエーション利用に対応できるようにした。

イ 公園としての属性を持つこと及び都市公園との共通性をも考慮し、都市公園の制度のうちの主なものを取り入れる一方、都市公園法に規定されていない施設（海浜などの港湾施設、社会教育施設など）の設置を可能にするなど海上公園の特色を活かすことができるようにした。

ウ 海上公園事業、海上公園計画を明記するとともに、海上公園計画への審議会の関与等を規定することなどにより、海上公園の計画、事業に対して都民の意思を反映できるようにした。

(3) 審議会

東京都海上公園条例では、海上公園の整備や管理運営に当たり都民の意向を反映させることを基本原則の一つとしている。（昭和51年7月港湾局長通達「東京都海上公園条例の施行について」）

この趣旨に沿って、知事の附属機関として東京都海上公園審議会を設け、海上公園の整備、管理の基本的な方針、個別の海上公園の計画などについて審議してきた。また、平成14年2月には海上公園を取り巻く状況の変化を背景として海上公園のあり方を示す「今後の海上公園のあり方について」の答申を行った。

平成14年6月、行政の総合性を確保するとともに、簡素で効率的な組織を整備するため、東京都海上公園審議会と東京都港湾審議会を統合し、海上公園関係事項も東京都港湾審議会で所掌することとなった。（平成14年7月、東京都海上公園条例及び東京都港湾審議会条例改正）

新たな東京都港湾審議会では、所掌事項、委員構成などを全面的に改定し、港湾関係、海上公園関係とも従来と同様の調査審議を可能とするとともに、都民公募委員の導入など都民意向の反映の機能も引き継いでいる。

4 「新たな海上公園」への取組

平成14年2月に、東京都海上公園審議会から「今後の海上公園のあり方について」答申を受けた。その中で、今後の「海上公園のあるべき姿」を「都民とともに育む、緑豊かで活気にあふれた水辺空間」とし、これを実現するために「公園利用の活性化」、「自然の再生」、「都民との協働」という3つの基本的視点から施策に取り組むべきであるとして、具体的な施策について提言している。

これを受け、行政計画として、平成15年2月に『「新たな海上公園」への取り組み』を策定し、今後の海上公園行政のあり方について方向性と、具体的施策を示した。

5つの転換

海上公園をとりまく多くの課題を解決するためには、今まで実施してきた施策を継続し、発展させることも重要であるが、これまでの考え方からの転換を行うことが不可欠である。

また、公共サービス分野での民間セクターの進出や経営的な発想の導入などを背景に、公共サービスに対する都民の意識が大きく変化するとともに、公共セクターのあり方も変革を迫られている。

こうした状況を踏まえ、答申を具体化するために、海上公園行政のあり方について5つの方向転換を行う。

① 「規制優先」から「利用優先」への転換

これまで、海上公園では、公共性や安全性を重視する観点から、利用に対し各種の規制を加えてきたが、今後は、利用規制を大幅に緩和し、海上公園の活性化を進める。

一方、利用規制の緩和にあたっては、利用者の「マナー向上」、「自己責任」や利用の相互調整などの考え方の普及も必要となる。

② 「環境の保全」から「自然の再生」への転換

これまで海上公園では、環境の保全・回復を進め、着実な成果が確認できている。

今後は、これまでに培ってきたノウハウを最大限に活かして、安定的で継続性のある生態系の形成を目指す「自然の再生」への取組に転換する。

③ 「行政が提供する公園」から「都民と協働で育てる公園」への転換

都民と協働することは、都民のもつ様々な知識や経験を活用すると共に、公園整備や管理作業などに参加することで、都民自身の公園に対する愛着を育てることにもなる。

今後は、行政が都民に「提供」するのではなく、参加や協働の仕組みを用意することによって、都民との「協働」でつくり、育て、地域との結びつきを深める公園づくりに転換する。

④ 「民間活動の制限」から「民間活動との連携」への転換

拡大する公共サービス全体の中で、民間セクターが提供するサービスの比重が高くなると同時に、行政には、その公共性を確保するコーディネーター的な役割が増しつつある。

今後は、民間セクターの活動を制限する従来の考え方から、公園での新たな楽しみや質の高いサービスを提供するために、積極的に連携していく考え方に転換する。

⑤ 「公園の管理」から「公園の経営」への転換

利用者の利便、満足度の向上を目標に、公園の維持・保全に重点を置く従来の姿勢から、景観、自然、立地、多様な施設など海上公園のさまざまな「資源」を都民のために活用する考え方へ転換する。

5 「海の森」事業の推進

(1) 概要

ア 位置	中央防波堤内側埋立地（江東区青海三丁目地先）
イ 面積	約 88ha（サッカー場約 125 面）
ウ 樹種・樹木数	スダジイ、タブノキ、エノキ等苗木で 48 万本を植栽
エ 概成	平成 28 年（平成 19 年から 30 年間で整備完了予定）

(2) 公園づくりの特徴

ア 海から都心に向かう「風の道」をつくる

緑の風をつくりだす起点となる森づくりを行う。

イ 新しい資源循環型の森づくり

都内の公園や街路樹の剪定枝葉により堆肥をつくとともに、浄水場発生土や下水汚泥の熱処理加工品も利用して森の土をつくる。

ウ 都民、企業、行政が力を合わせて森を育て、守る

森づくりや森の育成などを都民、企業、NPO等との協働で進めていく。

都内小学生等によるドングリなどから育てた苗木を使うとともに、海の森募金で調達した苗木を植樹する。

(3) これまでの取組

ア 整備事業

平成 17 年 2 月 東京都港湾審議会答申「海の森（仮称）構想」

平成 19 年 2 月 海上公園条例に基づき海上公園計画決定・告示

平成 19 年度 整備事業に着手（造成 1 h a）

平成 20 年度 5 月 安藤忠雄氏、ボノ氏、マータイ氏を迎えて第 1 回植樹

11 月 浜口京子氏ほか、一般公募による植樹

造成 4 h a、植樹 1 h a

平成 21 年度 4 月 小柴昌俊氏ほか、46 道府県、4 関東政令指定都市の参加で「ふるさとの森」植樹

9 月 大使館関係者・インターナショナルスクールの生徒等や一般公募による植樹

3・4 月 海の森募金への募金企業・団体による植樹

造成 5 h a、植樹 6 h a

平成 22 年度 11 月 一般公募ほか、アジア大都市ネットワーク会議による植樹

3 月 海の森募金への募金企業・団体による植樹

造成 5 h a、植樹 5 h a

平成 23 年度 11 月 一般公募による植樹

造成 5 h a、植樹 3 h a

イ 協働事業

平成 16 年度～ 小学校での「ドングリからの苗木づくり」開始

平成 18 年度～ 剪定枝葉堆肥化事業開始（社団法人造園緑化業協会との協働事業）

平成 19 年度～ 苗木づくりボランティア活動開始

平成 20 年度～ 植栽リーダーとして、ボランティア団体・NPO等が植樹に参加

海の森友の会発足

ウ 海の森募金（緑の東京募金）

平成 19 年 7 月 海の森に植樹する苗木の購入資金として「海の森募金」創設

海の森予定地において「キック・オフイベント」開催

〃 10 月 「緑の東京募金」条例設置、企業等の参加による実行委員会設立

海の森を始めとする緑化4事業を対象、税制上の優遇措置導入
平成23年3月 海の森募金は、目標額5億円を達成し、終了

海の森公園構想の完成予想図



観察と保全の森
 ・落葉樹・常緑樹混合の森のサンクチュアリ



観察と保全の海辺
 ・台地から池、小川、溜池、汐入の池を経て海へとつながる海辺のサンクチュアリ



・来園者のためのサービス施設や公園管理施設
 ・駐車場や船の発着場

サービスエリア（海の入口）



・磯浜や潮溜まりでの、海辺の生き物の観察、磯遊び
 ・水路に面した海辺のプロムナード
 ・海に親しむスポーツが楽しめる水路

ふれあいの海辺



つどいのくさ原
 ・イベントやくつろぎ空間など、人の利用が中心の草地の広場



風の森
 ・台地周囲の斜面地の森
 ・常緑樹を主体とした防風・防潮の森



ふれあいの林
 ・常緑樹・落葉樹混合の疎林
 ・自然観察、キャンピングなど、林間レクリエーション

「新たな海上公園への取り組み」

海上公園審議会答申
「今後の海上公園のあり方について」

基本的視点

- 1 活性化
規制の緩和、PRの強化などにより公園利用の活性化を図る。
- 2 自然再生
今後整備する中央防波堤内側海上公園などをはじめ、既存の公園でも、自然環境の再生を行い、環境学習の場となるようにする。
- 3 都民協働
都民ニーズに沿ったサービス提供のため、海上公園の整備・運営は、ボランティア、NPO、民間セクターと協働で行う。
新たな管理手法
都民要望の的確な把握と、限られた予算での適正管理

公共サービスをめぐる最近の動向

- 1 公共サービスの担い手としての民間セクターの進出
- 2 利用満足度の重視など経営的発想の浸透

5つの転換

従来の考え方からの転換を図る。

- 1 「規制優先」から「利用優先」への転換
- 2 「環境の保全」から「自然の再生」への転換
- 3 「行政が提供する公園」から「都民と協働で育てる公園」への転換
- 4 「民間活動の制限」から「民間活動との連携」への転換
- 5 「公園の管理」から「公園の経営」への転換

5つの転換から導かれる実施策(主なもの)
早期実施を基本とし、順次実施に移す。
(下線は平成 21 年 7 月 1 日現在実施済み)

- | | | | | |
|--|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ①ドッグラン広場の開設 ②スポーツカイトなど新しいニーズに応える場の設定 ③バーベキューの楽しめる場の拡大 ④海釣りや潮干狩りの原則解禁 ⑤フリーマーケットの場としての活用 ⑥利用調整や利用マナー向上策への取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ①中央防波堤内側埋立地での森をはじめとする公園づくり ②有明親水海浜公園での海の生物や鳥などの生息場所の確保 ③海水浄化実験による水質浄化への取り組み ④自然再生のための幅広い連携 | <ul style="list-style-type: none"> ①中央防波堤内側埋立地での森をはじめとする公園づくり ②ベンチなどへの寄附の受け入れ ③新しいボランティア活動の拡大 ④近隣商業施設と協働したオープンカフェの実現 ⑤地域と連携した特色づくりへの取り組み | <ul style="list-style-type: none"> ①民間セクターによるラグビー練習場の整備 ②商業イベントなど新たな利用形態の展開 ③NPOによる新たなサービスの提供 ④スポーツ施設での有料講習会の実施 | <ul style="list-style-type: none"> ①個々の海上公園の個性化、特色化の推進 ②ホームページのリニューアルによる効果的なアピール ③海上公園ツアーガイドの実施 ④人工砂浜の愛称の公募・決定 ⑤テレビドラマなどのロケーションへの積極的な協力 ⑥ユニバーサルデザインへの取り組み ⑦経営的感覚による効率的・弾力的な運営 ⑧新たな収入確保策の推進 |
|--|---|---|---|--|

転換を進めるために

- 1 職員の意識改革
- 2 改革への不断の取り組み
- 3 公園利用者への呼びかけ

第2節 海上公園事業の現況

1 海上公園の整備

[臨海開発部海上公園課・東京港管理事務所臨海地域管理課]

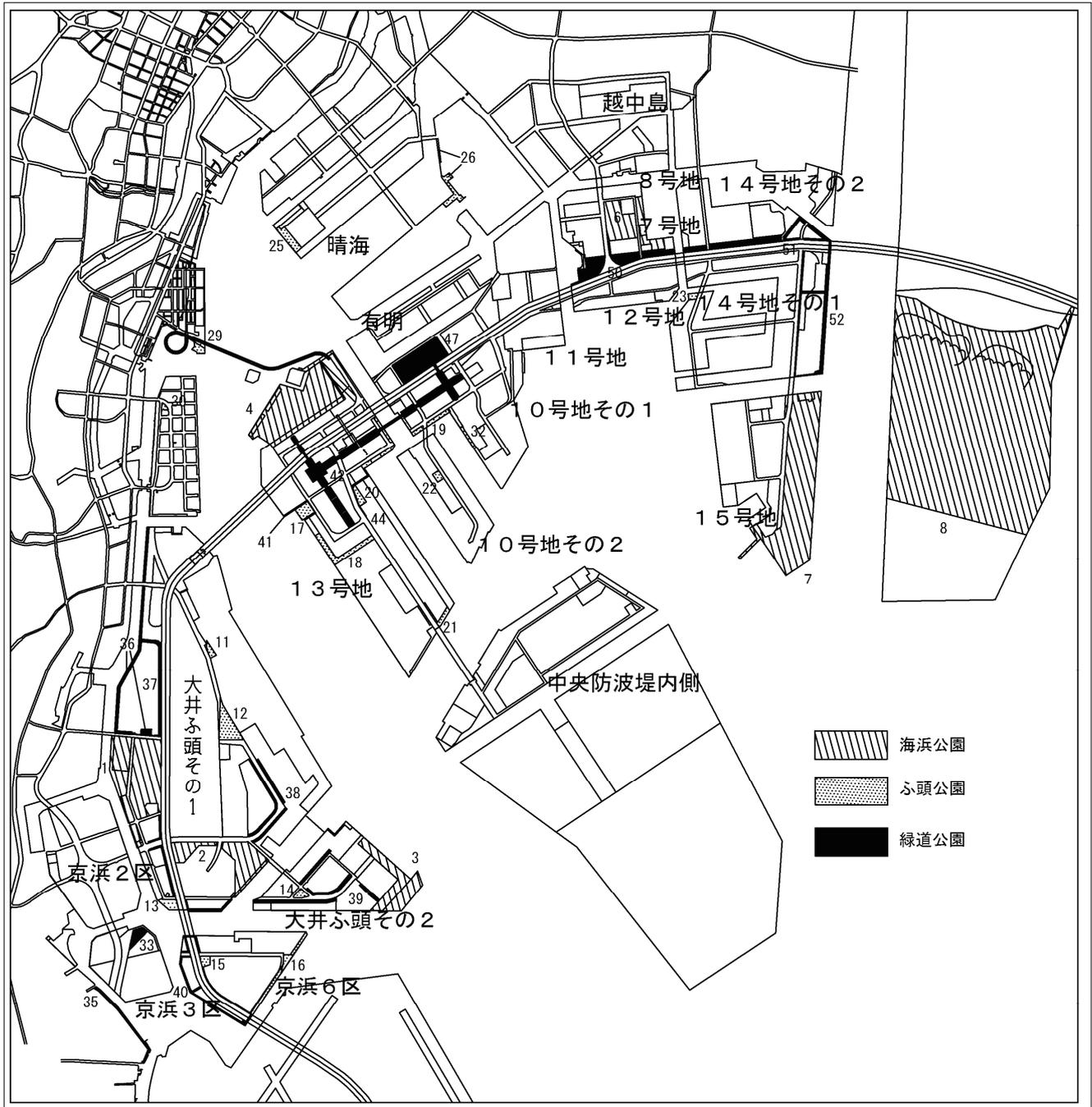
海上公園事業は、昭和47年度に事業を開始して以来、着々と整備が進められ、平成24年7月1日現在で、海上公園の開園面積は約789.4ha(水域477.6ha)に達し、計画決定面積968.4haに対して81.5%の進捗率となっている。

海上公園事業の実施状況(平成24年7月1日現在)

種類		項目		計画決定面積 (ha)		開園面積 (ha)	
		箇所	面積	箇所	面積		
種類別内容	海浜公園	8	825.1ha (541.1)	7	653.4ha (473.7)		
	ふ頭公園	21	50.2 (4.1)	18	37.0 (2.6)		
	緑道公園	15	93.1 (1.7)	14	99.0 (1.3)		
合計		44	968.4 (546.9)	39	789.4 (477.6)		

〈注〉()内は、水域部分で内書き

海上公園の現況図



(平成24年4月1日現在)

種別	会計	計画	公園名	面積(m ²)
海浜公園	□	1	大井ふ頭中央海浜公園	454,271.75
	□	2	東京港野島公園	248,964.24
	□	3	城南島海浜公園	199,532.56
	□	4	お台場海浜公園	510,809.79
	□	6	辰巳の森海浜公園	169,237.48
	□	7	若洲海浜公園	833,537.26
	○		一般 47,235.26m ² 臨海 786,302.00m ²	
	□	8	葛西海浜公園	4,117,473.01
		小計(7公園)	6,533,726.09	
ふ頭公園	□	11	コンテナふ頭公園	2,383.00
	□	12	みなとが丘ふ頭公園	50,265.00
	□	13	東海ふ頭公園	22,356.68
	□	14	城南島ふ頭公園	7,139.71
	□	15	京浜島ふ頭公園	12,577.15
	□	16	京浜島つばき公園	25,037.00
	□	17	青海北ふ頭公園	25,812.00
	□	18	青海南ふ頭公園	45,404.00
	□	19	水の広場公園	59,199.87
	□	20	青海中央ふ頭公園	12,450.00
	□	21	暁ふ頭公園	15,502.30
	□	22	フェリーふ頭公園	9,293.00
	□	23	新木場公園	7,596.00
	□	25	晴海ふ頭公園	25,510.44
	□	26	春海橋公園	23,967.84
	□	29	芝浦南ふ頭公園	9,925.71
	□	30	品川北ふ頭公園	5,950.00
	□	32	有明西ふ頭公園	10,288.00
		小計(18公園)	370,657.70	

種別	会計	計画	公園名	面積(m ²)
緑道公園	□	33	昭和島北緑道公園	24,800.00
	□	35	大森緑道公園	6,796.04
	□	36	京浜運河緑道公園	77,951.63
	□	37	大井ふ頭緑道公園	32,662.00
	□	38	東海緑道公園	43,890.31
	□	39	城南島緑道公園	20,117.52
	□	40	京浜島緑道公園	31,562.27
	□	41	東八潮緑道公園	4,879.00
	○	42	シンボルプロムナード公園	264,205.28
	□	44	青海緑道公園	6,251.00
	□	47	有明テニスの森公園	163,068.83
	□	50	辰巳の森緑道公園	145,503.24
	□	51	夢の島緑道公園	105,093.80
	□	52	新木場緑道公園	63,074.10
		小計(14公園)	989,855.02	
		合計(39公園※)	7,894,238.81	
		一般会計(38公園)	6,843,731.53	
		臨海会計(2公園)	1,050,507.28	

□一般会計、○臨海地域開発事業会計

※2会計にわたる公園があるため、合計の数字と内訳の数字は一致しない。

2 主な海上公園の概要

公園名	開園年月	概要・特色等		主要施設	備考
大井ふ頭中央海浜公園	昭53. 4	東側地区	各種スポーツが楽しめる。	陸上競技場、球技場、	有料
		(スポーツの森)		野球場、テニスコート	
		西側地区 (なぎさの森)	釣りや磯遊び、野鳥や草花などの自然観察が楽しめる。	ゲートボール場、ドッグラン	無料
東京港野鳥公園	昭53. 4 平元 10 (拡張開園)	潮入りの池や内陸干潟など、自然を回復し、野鳥の生息地として保全するとともに野鳥の観察等を通じて自然とのふれあいが楽しめる。 観察にあたっては、観察指導員のほか、ボランティアが活躍している。		ネイチャーセンター、観察広場、観察小屋、自然生態園	有料公園
城南島海浜公園	平 3. 7	羽田空港へ離着陸する飛行機と第一航路を通る船などの雄大な景観、砂浜遊び、キャンプ、バーベキューなども楽しめる。		キャンプ場	有料
				オートキャンプ場 つばさ浜、スケボー広場、ドッグラン	
お台場海浜公園	昭50.12	東京港の中心にある海に親しむ公園。ボードセーリング、水遊びができるほか、港を行きかう船やレインボーブリッジ越しに見える対岸の街並み等景観も楽しめる。		マリnhaus、ボード保管庫	有料
				おだいばビーチ、ボードウォーク、展望デッキ、ランニングコース	
辰巳の森海浜公園	平 5. 6	辰巳の森緑道公園と隣接している。公園内には子供からお年寄りまで、誰にでも手軽に楽しめるニュースポーツ等の施設が設けられている。		ニュースポーツ施設 (ディスクゴルフ、ペタンク、マレットゴルフなど)	施設は無料 スポーツ用具を借りる場合は有料
				ラグビー練習場	
				多目的広場、バーベキュー広場、ドッグラン	
若洲海浜公園	平 2.12	ゴミ等で造成した埋立地に造られたゴルフ場がある。海釣り施設や人工磯では、釣りも楽しめる。		ゴルフ場、ゴルフ練習場	有料
				海釣り施設・人工磯、サイクリングロード	
葛西海浜公園	平元. 6	荒川と旧江戸川河口に広がる葛西沖に、貴重な自然を保全し、あわせて水辺のレクリエーションが楽しめる。「海風の広場」では、スポーツカイトなどが楽しめる。		西なぎさ、海風の広場、なぎさ橋、東なぎさ(自然保護区域のため立入禁止)	無料
みなとが丘ふ頭公園	昭52. 1	大井ふ頭中央部にあり、築山、広場、自然池、和風のあずまや等が配置され、都民やふ頭で働く人々の憩いの場となっている。		築山、あずまや、噴水	無料
晴海ふ頭公園	昭50.12	東京港内を往来する船舶をはじめ、園内の棧橋に係留される官庁船等が間近に眺められ、港に親しむ公園として利用されている。		噴水、展望台、花壇	無料
シンボルプロムナード公園	平 8. 4	臨海副都心全域を結ぶ遊歩道。絵タイル、照明、壁画トイレなど遊び心のある施設が楽しめる。		滝の広場、石と光の広場、夢の大橋、つどい橋、やぐら橋、出会い橋	無料
辰巳の森緑道公園	昭50.12	緑に囲まれた公園で、春には美しい桜並木が楽しめる。		児童遊具	無料

3 海上公園の管理

(1) 管理方針

海上公園の管理は、東京都が自ら管理する直営管理を経て、管理委託制度（改正前の地方自治法第 244 条の 2 の規定）により、東京都が出資している（財）東京港埠頭公社と（株）東京レポートセンターに管理を委託してきた。

平成 15 年 6 月の地方自治法改正により、公の施設の管理について株式会社等の民間事業者も広く参入できる指定管理者制度が導入された。

「公の施設」である海上公園の管理においても、民間を含む幅広い団体の創意工夫やノウハウを活かして、公園利用者の多様なニーズに的確かつ柔軟に対応したサービスの提供と効率的な運営を図るために、平成18年度より指定管理者による管理を行っているところである。

(2) 管理体制

海上公園 39 公園について、管理運営に特殊性のある施設は施設ごとに指定管理者を指定し、管理を行い、管理運営に類似性・同一性がある公園は、スケールメリットと地域性、道路ネットワークを勘案しグループ化して指定し、管理を行っている。また、東京都の公園管理を効果的・効率的に行うため、指定管理者の導入を契機に海上公園と隣接する都市公園（建設局所管）との一体管理を行っている。

公園名	指定管理者名
東部地区（7 公園）	東京港埠頭株式会社
南部地区（17 公園）	アメニス海上南部地区グループ 〔構成〕◎株式会社日比谷アメニス 日建総業株式会社 太陽スポーツ施設株式会社 株式会社エコルシステム
臨海副都心地区（11 公園） ※ 都市公園である潮風公園と一体管理	東京臨海副都心グループ 〔構成〕◎株式会社東京臨海ホールディングス 東京港埠頭株式会社 株式会社東京レポートセンター
若洲海浜公園	若洲シーサイドパークグループ 〔構成〕◎東京港埠頭株式会社 株式会社ティアンドケイ 特定非営利活動法人マリンプレイス東京
有明テニスの森公園	有明テニス・マネジメントチーム 〔構成〕◎東京港埠頭株式会社 社団法人日本テニス事業協会
東京港野鳥公園	東京港野鳥公園グループ 〔構成〕◎東京港埠頭株式会社 公益財団法人日本野鳥の会
葛西海浜公園 ※ 都市公園である葛西臨海公園と一体管理	公益財団法人東京都公園協会

◎印は代表団体

（注）若洲海浜公園の指定期間は平成 18 年度から平成 24 年度までの 7 年間、その他は平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間

(3) 管理方法

指定管理者は管理の代行として、利用者等の受付・接遇及び公園施設の維持管理・補修など従来の管理委託制度と同様の業務を行うほか、有料施設及び有料公園の利用の承認及び取り消しの権限を有している。

東京都は、占用許可及び行為の制限、規模の大きい維持補修工事等を行う。

管理の効率化と利用者サービスの向上を図るため、利用料金制を導入している若洲海浜公園（ゴルフリンクス）及び大井ふ頭中央海浜公園（なぎさの森地区除く）については、指定管理者へのインセンティブの付与等の観点から、引き続き利用料金制による管理運営を行っていく。

(4) 利用促進

『「新たな海上公園」への取り組み』に基づき、釣りや潮干狩りの原則解禁（平成15年4月実施）、NPO法人による犬のしつけ教室が開催されるドッグランの開設や、都立公園では初となるスケボー広場の開設など利用者ニーズに応えた施策を進め活性化を図っている。

PR事業としては、「海上公園ガイド」の無料配布を行っている。

また、東京港野鳥公園では、小学生及び都内在住在学の中学生の入園料を無料としており、環境学習の場としての活用を促進している。さらに、平成12年6月には、「東アジア・オーストラリア地域シギ・チドリネットワーク」（平成18年度より「東アジア・オーストラリア地域フライウェイ・パートナーシップ」（渡り性水鳥保全連携協力事業）に名称変更）に参加し、湿地環境保全の実績を国内外にアピールするとともに、野鳥保護の国際的活動に貢献しているところである。

(5) 海上公園有料施設等利用状況

ア 有料公園

東京港野鳥公園

年度	利用人数（人）	収入実績（円）	備 考
21	47,429	5,601,420	平成元年10月有料化
22	43,473	4,979,430	
23	30,640	4,083,540	

イ 有料施設

(7) 大井ふ頭中央海浜公園

施設名	年度	利用人数（人）	収入実績（円）	備 考
テニスコート	21	66,733	50,983,900	昭和53年4月開設 昭和62年5月追加開設
	22	59,517	49,633,800	
	23	59,015	49,144,050	
第一球技場	21	30,007	6,575,750	昭和60年10月開設
	22	28,009	6,333,150	
	23	29,854	5,947,550	
第二球技場	21	98,844	24,667,400	平成8年12月開設
	22	87,200	23,242,000	
	23	86,564	21,712,640	
陸上競技場	21	81,600	8,253,920	昭和53年4月開設 平成9年6月より再整備工事 平成11年5月よりリニューアルオープン
	22	121,526	9,386,920	
	23	104,486	9,973,480	
野球場	21	107,323	25,017,300	昭和61年9月開設
	22	99,409	24,290,250	
	23	97,209	23,165,250	

(イ) 有明テニスの森公園（テニスコート及び有明コロシアムは平成23年度よりスポーツ振興局所管）

施設名	年度	利用人数（人）	収入実績（円）	備 考
テニスコート	21	241,951	182,640,600	昭和58年5月開園 ハードコート32面 砂入り人工芝コート 16面
	22	259,062	175,776,800	
	23	253,762	161,503,800	
有明コロシアム	21	—	114,653,115	昭和62年4月開設
	22	—	129,994,595	
	23	—	98,002,805	

(ウ) 若洲海浜公園（ヨット訓練所は平成23年度よりスポーツ振興局所管）

施設名	年度	利用人数（人）	収入実績（円）	備 考
ゴルフ場	21	58,389	670,468,652	平成2年12月開園（ただし、ゴルフ場以外は平成3年7月開設） 平成18年4月キャンプ場、貸自転車は、江東区立若洲公園へ移管
ヨット訓練所		1,417	8,865,500	
計		59,806	679,334,152	
ゴルフ場	22	56,403	645,862,746	
ヨット訓練所		1,367	8,221,500	
計		57,770	654,084,246	
ゴルフ場	23	58,246	663,621,821	
ヨット訓練所		921	5,652,500	
計		59,167	669,274,321	

(エ) 城南島海浜公園

施設名	年度	利用人数（人）	収入実績（円）	備 考
キャンプ場	21	31,757	7,902,900	平成3年7月開園、平成17年4月追加開設 オートキャンプ場は平成9年6月開設（付帯設備含む）
	22	32,142	7,994,700	
	23	28,423	7,110,600	
オートキャンプ場	21	5,647	4,568,500	
	22	2,433	4,206,000	
	23	4,617	3,629,500	

(オ) 辰巳の森海浜公園

施設名	年度	利用人数（人）	収入実績（円）	備 考
ニュースポーツ	21	30,531	2,166,750	平成5年11月開設
	22	31,615	2,014,200	
	23	30,355	2,054,400	
ラグビー練習場	21	5,628	1,320,000	平成15年11月開設
	22	4,142	1,260,000	
	23	5,092	1,940,000	

第 11 章 島しょ等の港湾・漁港・空港・海岸

第 1 節 伊豆諸島等の港湾・漁港・空港・海岸	207
第 2 節 小笠原諸島の港湾・漁港・空港	218

第11章 島しょ等の港湾・漁港・空港・海岸

第1節 伊豆諸島等の港湾・漁港・空港・海岸

1 概要

〔離島港湾部管理課〕

伊豆諸島は、東京の南方海上に約100kmから約600kmまでに点在する、大島、利島、新島、式根島、神津島（以上大島支庁管内）、三宅島、御蔵島（以上三宅支庁管内）、八丈島、青ヶ島（以上八丈支庁管内）及びその他の小島から成る。行政上2町6村を含み、面積約300km²に人口25,041人（平成24年4月1日現在住民基本台帳人口）を擁している。

これらの島々は、富士火山帯上にある火山島で外海孤立型の離島であり、平坦地が少なく海岸線が急しゅんで湾の入り込みも少なく、加えて風波の強い気象条件下にある。また、三宅島では、平成12年の雄山の噴火の際に全島民に出されていた避難指示が平成17年2月に解除された後も、火山ガスの放出が続いている。

伊豆諸島は、わが国の排他的経済水域の約11.6%にあたる約51.9万km²の海域を有している。小笠原諸島を含めると、わが国の排他的経済水域の約38%に及ぶ広大な海域が都の島しょにより確保されている。また、黒潮流域で世界有数の漁場として豊かな水産資源を有している。

国は、離島が本土から隔絶していることによる交通基盤の整備や産業開発などの遅れを除去することを目的に、昭和28年に離島振興法を制定し、これに基づき都では、伊豆諸島の開発に欠くことのできない基礎条件である輸送手段の確保と産業基盤の整備を目的とした港湾、漁港、空港及び海岸の整備を進めてきた。

平成14年7月、離島振興法の改正に伴い、その目的が「わが国の領域、排他的経済水域等の保全など重要な役割を担っている離島の自立的発展を促進し、島民の生活の安定などを図ること」に改定され、引き続き離島の自立的発展に欠くことのできない生活・交通基盤として港湾、漁港、空港及び海岸の整備を着実に進めている。

港湾については、昭和25年の港湾法制定以来、東京都は9島14港湾の管理者として、整備を促進し、現在、本土からの大型定期船の接岸可能な港湾は8島10港湾になっている。

漁港については、昭和25年の漁港法制定以来、産業労働局が行ってきた町村（漁港管理者）の漁港整備及び管理に関する指導事務のすべてを、昭和42年4月から港湾局に移し、町村営の漁港に対する技術上の支援の強化を図ってきた。その後、整備の緊急性と事業費の増大に伴い、町村営の漁港19港のうち、15港が都に移管された。平成13年の漁港法一部改正により、平成14年4月から漁港漁場整備法に基づき整備等が実施されている。現在、伊豆諸島の21漁港のうち、第1種漁港14港、第2種漁港1港、第4種漁港4港の計19港の整備及び管理を当局が行っている。

空港については、昭和31年の空港整備法（平成20年6月空港法に改正）制定以来、八丈島、大島、三宅島、新島及び神津島に空港を順次整備した。また、国から平成4年に管理を引き継いだ調布飛行場を整備し、平成13年3月正式飛行場（都営通勤用空港）として供用開始した。現在、5空港、1飛行場の整備及び管理を行っている。

海岸については、昭和31年の海岸法制定以来、港湾区域、港湾隣接地域及び漁港区域において海岸保全区域を指定し、高潮、侵食対策事業、海岸環境整備事業等を進めている。

また、各島では、地域資源を持続的に活用し自立的発展を目標とする東京都離島振興計画（平成15年度～平成24年度）が策定されたことに伴い、引き続き農水産業の振興と生活環境等の充実を図り島民生活の安定と福祉の向上を進めていくとともに、観光立島の実現を目指している。

そこで、島の個性ある発展を将来にわたり着実に進めるため、港湾・漁港・海岸の施設を最大限に活用し、地域

との連携を図り、観光及び地元産業振興のため、「みなと」空間を形成する魅力ある「島のみなとまちづくり」事業を推進している。

これら伊豆諸島で都が管理者となっている港湾、漁港、空港及び海岸の管理については、当局が施設管理運営方針の策定、施設利用料の料率の設定等、管理に係る基本的事項を担当し、大島、三宅及び八丈の各支庁が港湾施設等の現地管理を担当している。

昭和46年度より、島民生活に必要な貨物のうち、プロパンガス、空ボンベ、小麦粉及び食用油については100%、主に本土から島への貨物である野菜、果物及び肥飼料や主に島から本土への貨物である天草、生花、切葉及びキヌサヤエンドウ等については50%の貨物運賃の補助金を交付して、島民生活の安定と産業の振興を図っている。

さらに、昭和47年度から離島間の海上交通を確保するため、離島航路の定期航路事業者に対し、航路補助金を交付している。

現在の補助対象航路は、八丈島～青ヶ島間、東京～三宅島～御蔵島～八丈島間、下田～利島～新島～式根島～神津島間である。

平成11年度より島民生活に必要な離島航空路線を確保するため、航空運送事業者に対し、離島航空路線に就航する航空機の購入にあたって、国の航空機購入補助とあわせ、補助金を交付している。さらに、就航機の運航費の一部を国の運航費補助にあわせ、補助金を交付している。

伊豆諸島港湾・漁港・空港一覧表

種類 島名	港 湾	漁 港			空 港
	地方港湾	第 1 種	第 2 種	第 4 種	地方管理空港
大 島	元町、岡田、波浮	元町、岡田、野増 差木地、泉津			大島
利 島	利島				
新 島	新島	若郷、羽伏			新島
式 根 島	式根島	野伏、小浜			
神 津 島	神津島			三浦	神津島
三 宅 島	三池、大久保	湯の浜、伊ヶ谷 大久保	坪田	阿古	三宅島
御 蔵 島	御蔵島				
八 丈 島	神湊、八重根 (洞輪沢)	洞輪沢、中之郷 (ナズマド) (出鼻)		神湊、八重根	八丈島
青 ケ 島	青ヶ島 大千代				
計	都営14港湾	都営14漁港 町営2漁港	都営1漁港	都営4漁港	都営5空港
		都営19漁港と町営2漁港の21漁港			

- (注) 1 ()内は、港湾については港湾法第二条の避難港を、漁港については町営漁港をいう。
 2 第1種漁港は利用範囲が地元漁業を主とするもの
 第2種漁港は利用範囲が第1種漁港よりも広く、第3種漁港に属しないもの
 第3種漁港は利用範囲が全国的なもの
 第4種漁港は離島その他辺地にあつて漁場の開発又は漁船の避難上特に必要なもの
 3 地方管理空港は空港法第5条第1項に基づき地方公共団体が設置し管理する空港

2 港湾の現況と整備計画

[離島港湾部管理課・計画課]

離島の港湾は、人や物の輸送拠点であるばかりでなく島民の経済、文化、医療等の生活基盤や産業基盤に直接影響を及ぼす基幹施設であり、島の表玄関である。

(1) 整備方針

住民生活の向上と産業の振興に寄与するため、社会資本整備重点計画に基づいて地域の実情に即して、以下の方針により整備を行う。

ア 船舶の就航率の向上を図るため、係留、水域及び外郭施設を整備する。

イ 貨客分離による乗降客の安全性の確保と荷役の効率化を図るため、臨港交通施設及び護岸（防波）などの整備を行う。

ウ 小型船の安全な停泊を図るため、小型船施設を整備する。

エ 港湾、漁港、海岸が一体となって、島の特性を十分生かし、観光客にとって魅力あふれた空間を創造するため、地元町村等と連携して魅力ある「島のみなとまちづくり」を進める。

オ 伊豆・小笠原諸島において想定される、東南海・南海地震による津波について調査・検討し、効果的な津波対策を進める。

カ 伊ヶ谷漁港、波浮港等における噴火災害等に対する整備を進める。

(2) 施設現況と整備計画

ア 係留施設

港湾法の制定（昭和25年）以来、1島2港方式を原則として整備を進め、現在、大島元町港など10港については、5,000トン級の船舶が接岸できる状況にある。平成14年4月より東京～大島～神津島航路（大島、利島、新島、式根島、神津島の各港）に、ジェットフォイル高速船が就航し、所要時間の大幅な短縮が図られた。なお、従来の大型貨客船も通常期は週3日、繁忙期には、毎日就航している。また東京～三宅島～八丈島航路には5,000トン級定期船が毎日就航している。また、波浮港については、火山噴火災害時の避難のため、4,000トン級船舶が接岸可能な施設が平成5年度までに整備された。

平成24年度は、元町港、青ヶ島港を整備する。

イ 外郭・水域施設

定期船の就航率向上、港湾利用の安全性及び係留施設の機能を確保するため、防波堤、護岸（防波）、泊地等の整備を進めており、平成24年度は元町港、波浮港、利島港、新島港、神津島港、三池港、御蔵島港、神湊港、青ヶ島港を整備する。

ウ 小型船施設

地域経済の活性化に資するため、漁業基盤として小型船施設の整備を進めており、平成24年度は、新島港、神津島港、御蔵島港を整備する。

エ 臨港交通施設

係留施設、小型船施設と背後の都道（村道）とを連絡するための道路の整備を進めており、平成24年度は、元町港、御蔵島港における道路を整備する。

(3) 貨物と旅客の輸送状況

伊豆諸島における平成23年の取扱貨物量は約98万トンで、船舶乗降客数は約49万人である。

移入貨物は、砂利・砂・石材等の鉱産品が約57%を占め、以下、化学工業品（約21%）、金属機械工業品（約7%）が続いている。一方、移出貨物は、輸送用容器等の特殊品が約41%を占め、以下、農水産品（約16%）、金属機械工業品（約14%）が続いている。

港湾施設の概要

平成24年3月31日現在

島名	種別	港名	管理者 設立 年月日	対象船舶	主要港湾施設
大島	地方 港 湾	元町	昭 28. 3. 31	500～5,000トン 小型船 —	岸壁(両岸接岸) 460m 物揚場 50m 船客待合所 1棟
		岡田	昭 28. 3. 31	500～5,000トン —	岸壁 430m 船客待合所 1棟
		波浮	昭 28. 3. 31	4,000トン 300～500トン —	岸壁 135m 物揚場 757m 船揚場 1,290㎡
利島		昭 32.11. 5	500～5,000トン 小型船 — —	岸壁(二突堤及び両岸接岸) 530m 物揚場 137m 船揚場 2,400㎡ 船客待合所 1棟	
新島		昭 28. 3. 31	500～5,000トン 小型船 — —	岸壁 380m 物揚場 299m 船揚場 7,200㎡ 船客待合所 1棟	
式根島		昭 39. 7. 7	5,000トン 小型船 — —	岸壁 150m 物揚場 80m 船揚場 3,675㎡ 船客待合所 1棟	
神津島		昭 28. 3. 31	500～5,000トン 小型船 — —	岸壁(両岸接岸) 440m 物揚場 617m 船揚場 7,510㎡ 船客待合所 1棟	
三宅島		三池	昭 32.11. 5	500～5,000トン —	岸壁 230m 船客待合所 1棟
		大久保	昭 28. 3. 31	小型船	物揚場 30m
御蔵島		昭 32.11. 5	5,000トン 小型船 —	岸壁(両岸接岸) 300m 物揚場 162m 船揚場 2,335㎡	
八丈島	神湊	昭 28. 3. 31	500～5,000トン — —	岸壁 310m 船揚場 1,320㎡ 船客待合所 1棟	
	八重根	昭 28. 3. 31	500～5,000トン	岸壁 230m	
青ヶ島	青ヶ島	昭 32.11. 5	小型船 — —	物揚場 54m 船揚場 588㎡ 船客待合所 1棟	
	大千代	昭 52. 2. 23	小型船	物揚場 50m	

3 漁港の現況と整備計画

[離島港湾部管理課・計画課]

漁業振興の基盤となる漁港は、都営漁港として第4種漁港4、第2種漁港1、第1種漁港14、町営漁港として第1種漁港2の計21港がある。

厳しい自然条件に制約されているが、資源の豊富な漁場を控え、これらの漁港では平成22年の魚介類の属地陸揚量は2,375トンであり、漁船1,013隻の利用に供されている。

現在、平成24年度を初年度とし、平成33年度を目標年度とする新たな漁港漁場整備長期計画等により各漁港の整備を進めている。

平成24年度の主要事業は、外海から漁港を守る防波堤の整備を重点に、泊地のしゅんせつや岸壁等の整備を行う。

また、離島への交通を確保するため、港湾を補完する特定目的岸壁を、次のとおり整備している。

特定目的岸壁一覧

島名	漁港名	対象船舶	施設	平成21年度		平成22年度		平成23年度	
				入港船舶	乗降客数	入港船舶	乗降客数	入港船舶	乗降客数
新島	羽伏	5,000 t	(-7.5m) 岸壁 155m	45 隻	383 人	50 隻	723 人	62 隻	0 人
式根島	野伏	5,000 t	(-7.5m) 岸壁 195m	1,433	47,389	1,498	46,493	1,434	41,332
神津島	三浦	5,000 t	(-7.5m) 岸壁 155m	641	28,019	446	32,036	230	13,702
三宅島	阿古	5,000 t	(-7.5m) 岸壁 150m	341	42,805	295	37,490	256	28,470
	伊ヶ谷	5,000 t	(-7.5m) 岸壁 150m	57	8,595	80	8,740	105	13,723
計	—	—	—	2,517	127,191	2,369	125,482	2,087	97,227

都 管 漁 港 施 設 一 覧

平成24年 3月31日現在

島 名	港 名	種 類	指 定 日	主 要 漁 港 施 設		
大 島	元 町	1	漁 港 昭26. 7. 10 管理者 昭53. 4. 1	防波堤 568m 船揚場 3,460㎡	岸壁	187m
	岡 田	1	" 27. 7. 29 " 46. 8. 31	防波堤 330m 船揚場 4,452㎡	岸壁	284m
	野 増	1	" 27. 6. 23 " 53. 4. 1	防波堤 349m 船揚場 2,253㎡	岸壁	140m
	差木地	1	" 30. 10. 21 " 53. 4. 1	防波堤 255m 船揚場 1,720㎡	岸壁	111m
	泉 津	1	" 26. 7. 10 " 57. 6. 2	防波堤 149m 船揚場 2,455㎡	岸壁	90m
新 島	若 郷	1	" 27. 6. 23 " 46. 8. 31	防波堤 856m 船揚場 4,916㎡	岸壁	544m
	羽 伏	1	" 27. 7. 29 " 53. 4. 1	防波堤 382m 船揚場 1,600㎡	岸壁	450m
式根島	野 伏	1	" 26. 7. 10 " 46. 8. 31	防波堤 203m 船揚場 2,004㎡	岸壁	575m
	小 浜	1	" 27. 6. 23 " 46. 8. 31	防波堤 128m 船揚場 2,756㎡	岸壁・物揚場	203m
神津島	三 浦	4	" 44. 2. 28 " 44. 3. 31	防波堤 813m 船揚場 2,600㎡	岸壁	834m
三宅島	湯の浜	1	" 30. 10. 21 " 46. 8. 31	防波堤 252m 船揚場 2,317㎡	岸壁	210m
	伊ヶ谷	1	" 27. 6. 23 " 53. 4. 1	防波堤 240m 船揚場 2,625㎡	岸壁・物揚場	298m
	大久保	1	" 27. 7. 29 " 58. 4. 26	防波堤 357m 船揚場 1,800㎡	物揚場	101m
	坪 田	2	" 26. 7. 10 " 28. 1. 6	防波堤 664m 船揚場 4,051㎡	岸壁・物揚場	435m
	阿 古	4	" 26. 7. 10 " 27. 6. 9	防波堤 202m 船揚場 3,090㎡	岸壁	1,060m
八丈島	洞輪沢	1	" 27. 6. 23 " 46. 8. 31	防波堤 544m 船揚場 3,315㎡	岸壁	229m
	中之郷	1	" 27. 6. 23 " 46. 8. 31	防波堤 251m 船揚場 3,748㎡	岸壁	105m
	神 湊	4	" 26. 7. 10 " 27. 6. 9	防波堤 598m 船揚場 5,394㎡	岸壁	921m
	八重根	4	" 26. 7. 10 " 27. 6. 9	防波堤 685m 船揚場 4,455㎡	岸壁	752m

4 空港の現況と整備計画

[離島港湾部管理課・計画課]

(1) 伊豆諸島の空港

昭和31年に空港整備法（平成20年6月空港法に改正）が制定され、航空輸送の拠点としての空港を公共事業として全国的に整備促進することとなり、このうち地方的な航空輸送を確保するために必要な空港は、地方公共団体が設置管理することとなった。

離島にとって航空輸送の果たす役割は極めて高いことから、東京都は、八丈島空港（昭和37年5月供用開始）、大島空港（昭和39年6月供用開始）、三宅島空港（昭和41年3月供用開始）を順次整備した。

また、新島空港（昭和62年7月供用開始）及び神津島空港（平成4年7月供用開始）は、滑走路800mで離着陸できる航空機を対象として整備した。

その後も、航空保安対策と航空機の大型化などに対応するため、滑走路の延長等の整備を図っており、大島空港は滑走路長を1,800mに延長（平成14年10月供用開始）し、また、八丈島空港は滑走路長を2,000mに延長（平成16年9月供用開始）した。

今後とも航行安全性の維持・向上、快適性・利便性の向上を図っていく。

空 港 施 設 一 覧 表

平成24年7月1日現在

種 類		地方管理空港（旧第三種空港）					その他 空港
島 名		大 島	三宅島	八丈島	新 島	神津島	———
空港名		大 島	三宅島	八丈島	新 島	神津島	調布飛行場
主 な 空 港 施 設	滑走路長 (m)	1,800	1,200	2,000	800	800	800
	エプロン (㎡)	20,525	8,350	15,300	3,000	3,000	106,108
	ターミナルビル (㎡)	2,643	491	3,975	610	586	437

*ターミナルビルは延床面積を示す。

(2) 東京都調布飛行場

ア 概 要

都は平成4年に国から調布飛行場の管理を引き継ぎ、地元3市との協議・受入れ合意事項を踏まえながら、正式飛行場化に向けた滑走路、エプロン、ターミナルビルの整備及び進入角指示灯など航空灯火の整備を進め、平成13年3月航空法第38条に規定される正式飛行場（都営通勤用空港）として供用開始した。

本飛行場は、①東京と島しょを結ぶ離島航空路線の拠点、②防災・医療・消防等緊急活動の拠点、③災害時の緊急輸送基地として重要な役割を果たしている。

同時に、市街地空港であることから、航空機の安全運航と航空機騒音など、地域住民の安全と生活環境に配慮した運用を図っている。

イ 調布飛行場の主な経緯

- ・昭和16年 4月 調布飛行場開設（東京府営）
- ・昭和20年 9月 終戦後に米軍が接收
- ・昭和48年 3月 国は米軍から飛行場地区の返還を受け、場外離着陸場として運用開始
- ・平成 4年 7月 都は国から場外離着陸場の管理を引き継ぐ
- ・平成 8年 7月 都と地元3市（調布市、三鷹市、府中市）は、調布飛行場の正式飛行場化に合意
- ・平成 8年 8月 調布飛行場の整備方針及び同整備基本計画の策定
- ・平成 9年 4月 都と地元3市は調布飛行場の整備及び管理運営に関する協定書・同覚書を締結
- ・平成13年 3月 正式飛行場（都営通勤ター空港）として供用開始
- ・平成18年 4月 国の航空管制官に替わり、都が情報提供業務を開始

航空路線の利用状況

路線名	年 項目	平成21年			平成22年			平成23年		
		就航便数	旅客数	貨物量	就航便数	旅客数	貨物量	就航便数	旅客数	貨物量
羽田～大島		便 560	人 22,395	kg 54,038	便 344	人 11,548	kg 52,214	便 347	人 9,888	kg 53,434
羽田～三宅島		135	6,757	158	115	5,469	41	123	5,585	100
羽田～八丈島		1,251	182,342	2,006,756	1,002	186,150	1,386,526	1,008	176,862	1,349,540
調布～大島		982	16,703	17,584	1,007	19,317	17,790	964	19,000	16,553
調布～新島		1,298	24,447	32,441	1,327	26,771	31,423	1,116	24,187	29,679
調布～神津島		852	15,789	1,290	892	17,414	1,373	820	17,009	1,319
合計		5,078	268,433	2,112,267	4,687	266,669	1,489,367	4,378	252,531	1,450,625

- (注) 1 就航便数は、航空機が当該空港に離着陸した時を、1と数える（1往復1便）。
 2 貨物量には、郵便物を含む。
 3 三宅島空港については、火山活動の影響により閉鎖中であったが平成20年4月26日から再開した。

5 海岸の現況と整備計画

[離島港湾部計画課]

東京の南方洋上に点在する伊豆諸島は、気象・海象とも厳しい自然条件にさらされている。

一方で、美しい景観やきれいな海など多くの自然が残され、多くの観光客が島を訪れている。

こうした中、海岸事業では、波浪から人びとの生命及び財産を守り、侵食から国土の保全を図ること、自然環境を保全すること、海岸の適正な利用とレクリエーション機能の向上を図ることなどを目的として、「防護」「環境」「利用」の調和のとれた海岸保全施設（護岸、離岸堤等）の整備を進めている。

また、大規模地震により発生が予測されている津波に対しても、対策に取り組んでいる。

現在、社会資本整備重点計画に基づき、高潮対策事業として神津島港、大久保港及び野増漁港、侵食対策事業として利島港、新島港及び三池港、津波対策として新島港、老朽化対策事業として阿古漁港でそれぞれ整備を実施している。

海岸保全施設の概要

平成24年3月31日現在

	海岸保全施設の整備状況 単位：m					海岸保全区域 単位：m	
	防潮堤	護岸	離岸堤	突堤	消波堤	合計	
大島	0	2,803	640	50	0	8海岸	5,742
	港湾海岸	0	2,188	230	50	3海岸	2,920
	漁港海岸	0	615	410	0	5海岸	2,822
利島	0	387	214	0	0	1海岸	820
	港湾海岸	0	387	214	0	1海岸	820
新島	0	1,512	1,858	582	0	2海岸	3,000
	港湾海岸	0	1,512	1,061	414	1海岸	2,630
	漁港海岸	0	0	797	168	1海岸	370
神津島	0	725	510	0	0	1海岸	1,350
	港湾海岸	0	725	510	0	1海岸	1,350
三宅島	559	1,319	276	0	162	3海岸	3,120
	港湾海岸	559	964	100	0	2海岸	2,370
	漁港海岸	0	355	176	0	1海岸	750
御蔵島	0	46	0	0	0	1海岸	330
	港湾海岸	0	46	0	0	1海岸	330
八丈島	308	514	707	400	70	5海岸	3,454
	港湾海岸	0	255	495	400	2海岸	2,110
	漁港海岸	308	259	212	0	3海岸	1,344
青ヶ島	0	50	0	0	0	1海岸	440
	港湾海岸	0	50	0	0	1海岸	440
合計	867	7,356	4,205	1,032	232	22海岸	18,256
	港湾海岸	559	6,127	2,610	864	12海岸	12,970
	漁港海岸	308	1,229	1,595	168	10海岸	5,286

第2節 小笠原諸島の港湾・漁港・空港

1 概要

[離島港湾部管理課]

小笠原諸島は、東京から約1,000kmの南方洋上に南北に散在する30余の島からなり、北から聳島列島、父島列島、母島列島及び硫黄（火山）列島の4列島及び西之島、南鳥島（マーカス島）、沖ノ鳥島からなっている。

主な島としては、東京から約984km（航路：998km）に父島が、これより南約49kmに母島が、さらに約238kmの位置に硫黄島があり、総面積は約104km²である。

戦時下の昭和19年3月末、内地への総引揚時には約7,700人の人々が生活を営んでいたが、昭和43年6月26日東京都に返還された時点では、在住島民181人を含め人口285人であった。その後帰島した旧島民等が加わり平成24年4月1日現在、2,550人（住民基本台帳人口）となっている。地理的特性としては亜熱帯に位置し、気候は亜熱帯海洋性気候である。

終戦後、米軍の施政権下におかれたため、居住区域周辺を除き著しく荒廃し、港湾施設としては、戦前東京府が父島二見港に築造した物揚場と米軍が築造したLST用岸壁があるのみで、これも補修が必要な状態であった。また、漁港施設は皆無の状態であった。

このため、旧島民の帰島を促進し急速な復興を図る目的で、昭和44年に制定された小笠原諸島復興特別措置法その後の小笠原諸島振興開発特別措置法（平成16年度～平成25年度）に基づく総合的な振興開発計画を策定し、港湾は父島に二見港、母島に沖港の整備を、漁港は父島に二見漁港の整備を進めている。なお、母島の母島漁港については平成15年度に整備を完了している。

小笠原諸島は、平成23年6月、ユネスコの世界遺産（自然遺産）に登録された。

2 港湾の現況と整備計画

[離島港湾部計画課]

昭和44年度からの復興事業により父島二見港については、10,000トン級岸壁及び小型船の物揚場等の整備に着手し、現在、小笠原諸島の基幹港として、定期船及び貨物船の利用に供している。平成24年度は、防波堤の改良を行う。

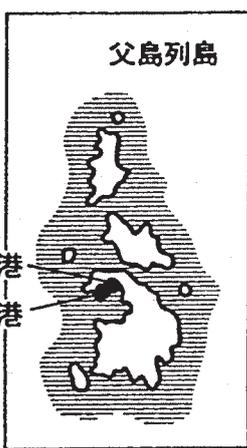
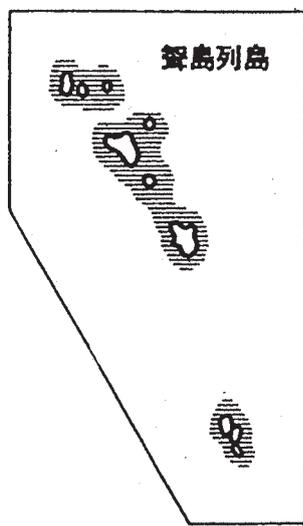
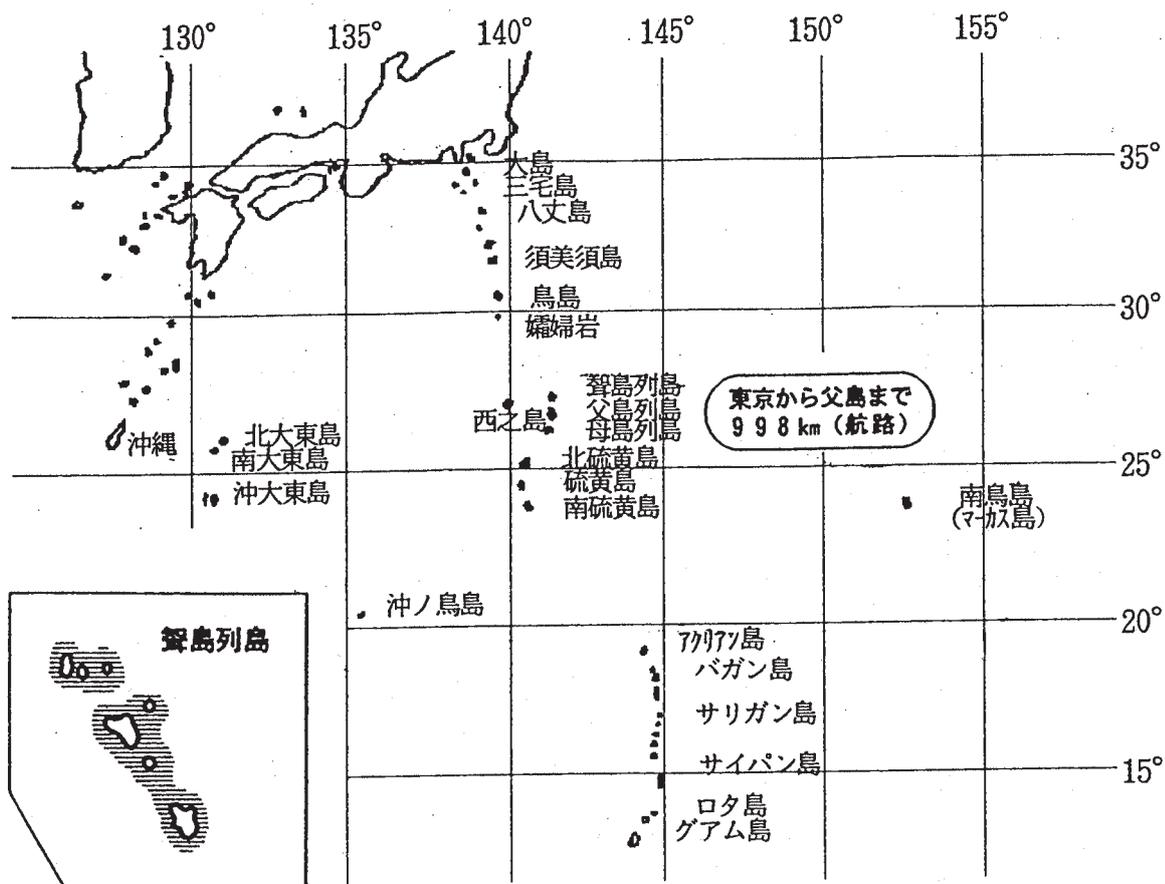
また、母島沖港については、500トン級岸壁、防波堤、物揚場及び船揚場の整備を進め、昭和57年度には物揚場及び道路が完成した。平成24年度は防波堤の補修を実施する。

港湾施設一覧

平成24年3月31日現在

島名	種別	港名	管理者 設立 年月日	対象船舶	主要港湾施設
父島	地方	二見	昭 45.6.15	500～10,000トン	岸壁 340m
				小型船	物揚場 130m
				30,000トン	係船浮標 3基
				—	船客待合所 1棟
母島	港湾	沖	昭 45.8.28	500トン	岸壁 140m
				小型船	物揚場 371m
				—	船揚場 3,000m ²
				—	船客待合所 1棟

小笠原諸島位置図



3 漁港の現況と整備計画

[離島港湾部計画課]

小笠原諸島における魚介類の属地陸揚量は平成22年実績で335トンであり、65隻の漁船が利用している。

二見漁港は港湾と同様に昭和44年度から着手し、泊地、岸壁及び船揚場等の整備を進めてきた。平成24年度は、防波堤の整備等を行う。

都 営 漁 港 施 設 一 覧

平成24年3月31日現在

島名	港名	種類	指 定 日	主 要 港 湾 施 設
父 島	二 見	4	漁 港 昭45. 6. 15 管理者 昭45. 7. 30	防波堤 417m 岸壁・物揚場 717m 船揚場 5,725㎡
母 島	母 島	4	漁 港 昭63. 3. 31 管理者 昭63. 3. 31	防波堤 293m 船揚場 2,440㎡

4 空港整備の現状

[離島港湾部計画課]

返還以来、地元住民の悲願である空港整備については、当初、兄島を建設地として計画を策定していたが、小笠原諸島の貴重な自然に格別の注意をはらうという観点から、有識者による委員会を設置して自然環境の保護保全策や運航の安全性・安定性・経済性について総合的な検討を重ね、平成10年5月に小笠原空港の建設地を父島の時雨山周辺域と決定した。

その後、空港基本計画や環境アセスメントに係る環境現況調査など空港建設に必要な調査・検討を進めてきたが、自然環境への影響及び事業費の増加などの観点から、時雨山周辺域での空港建設は困難と判断し、平成13年11月に時雨山周辺域での空港建設計画を撤回する決定を行った。併せて、費用・環境・技術面から新たな航空路案の検討を行うことも決定され、平成13年末より複数の航空路案について技術的な検討を開始した。

平成18年11月に変更した小笠原諸島振興開発計画において、航空路に関して「本土との交通アクセスを改善するため、自然環境との調和に十分配慮した航空路について将来の開設を目指し検討を進める。」と定められた。また、平成19年12月に村が実施した航空路の必要性についてのアンケート結果では、7割強の村民から、航空路は必要であるとの意思表示があり、平成20年2月に都と村で、「小笠原航空路協議会」を設置した。また、平成20年10月には第三者機関である「小笠原航空路P I 評価委員会」が設置された。更に平成21年12月に変更した小笠原諸島振興開発計画では、航空路に関して「本土との交通アクセスの改善のため、自然環境との調和に十分配慮した航空路の将来の開設について幅広く検討を進める。」と定めた。これらを踏まえ、引き続き航空路開設に必要な技術的検討を行う。

そ の 他

港 勢	223
附属機関	234
技術管理及び調査・研究	235
港湾局所管の東京都監理団体等一覧	239
索 引	240

平成23年東京港の港勢概況

[港湾経営部振興課]

1 入港船舶

入港船舶数は26,358隻で、前年比0.2%減(53隻減)であり、増減内訳は外航船29隻増、内航船82隻減となっている。

総トン数は1億6,776万トンで、前年比2.3%増(381万トン増)となっている。増減内訳は外航船114万トン増(うち外航フルコン船45万トン増)、内航船267万トン増である。

2 海上出入貨物

海上出入貨物量は、外貿4,684万トン、内貿3,655万トンの合計8,339万トンで、前年比7.6%の増加(588万トン増)であった。

増減内訳は、外貿169万トン増(輸出62万トン減、輸入231万トン増)、内貿419万トン増(移出193万トン増、移入226万トン増)であった。

(1) 外貿貨物の動向

①主要品種

輸出-----「産業機械」11万トン増であったが、「その他化学工業品」26万トン減、「金属くず」18万トン減となり、輸出全体では62万トンの減となり前年比4.6%減となった。

輸入-----「衣服・身廻品・はきもの」14万トン増、「電気機械」17万トン増、「製造食品」18万トン増となり、輸入全体では231万トンの増となり前年比7.3%増となった。

②地域別

アジア地域については、輸出は中国(香港を含む)49万トン減となり前年比6.0%減、輸入は中国(香港を含む)105万トン増、タイ11万トン増となり前年比7.9%増となった。

北アメリカ地域については、輸出はアメリカ10万トン増となり前年比3.1%増、輸入でもアメリカ18万トン増となり前年比6.3%増となった。

ヨーロッパ地域については、輸出はドイツ2万トン減、フランス2万トン減となり前年比2.3%減、輸入はオランダが4万トン増となり前年比5.9%増となった。

(2) 外貿コンテナ貨物の動向 (TEU:20フィート換算)

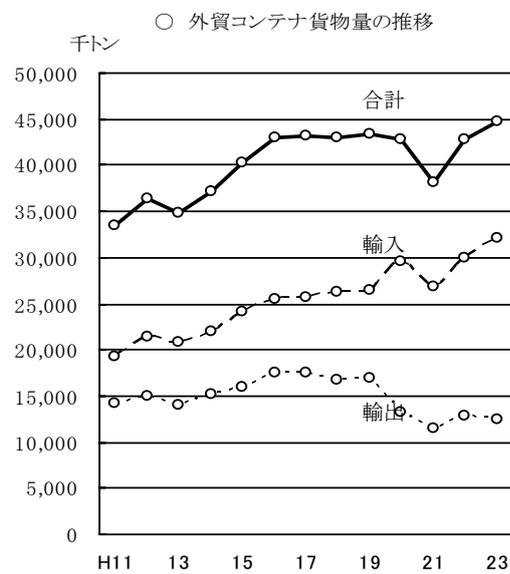
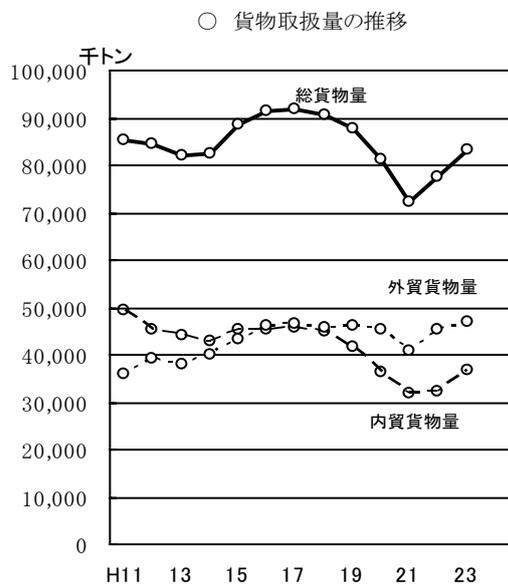
コンテナ取扱個数は414万TEUとなり前年比8.6%増で、引き続き全国1位を維持した。トンベースにおいては、4,469万トンで前年比4.4%増となった。

外貿貨物に占めるコンテナ化率は、輸出96.5%、輸入95.0%である。

(3) 内貿貨物の動向

内貿貨物では、移出は「完成自動車」110万トン増、「取合せ品」52万トン増などにより、前年比16.8%増となった。移入では「完成自動車」112万トン増、「石油製品」36万トン増などにより、前年比10.8%増となった。移出入合計では前年比12.9%増加した。

内貿コンテナ貨物量は、移出入合計で 277 万トンとなり前年比 4.4%増、コンテナ個数は 50 万 TEU で前年比 5.8%増となり、ともに増加した。



3 貿易額 (東京税関資料より)

東京港における外国貿易額は、輸出は、半導体等製造装置、電気回路等の機器などが増加し、4 兆 7,096 億円で前年比 2.2%増加した。輸入でも、衣類・同付属品、たばこなどが増加し、8 兆 1,391 億円で前年比 8.1%増加し、過去最高の輸入額となった。また、輸出入バランスは、3 兆 4,295 億円の輸入超過となった。コンテナ貨物貿易額については、輸出は 4 兆 635 億円で前年比 0.1%の減少、輸入も 7 兆 2,485 億円で前年比 7.3%増加した。

東京港港勢指標(平成23年)

● 船 舶

単位:隻、総トン

		平成23年	前年実績	増減	前年比	
総 数	隻 数	26,358	26,411	-53	99.8%	
	総トン数	167,762,720	163,951,676	3,811,044	102.3%	
外 航 船	隻 数	6,157	6,128	29	100.5%	
	総トン数	129,045,754	127,905,291	1,140,463	100.9%	
	うちフルコン船	隻 数	5,313	5,192	121	102.3%
		総トン数	121,748,887	121,296,992	451,895	100.4%
内 航 船	隻 数	20,201	20,283	-82	99.6%	
	総トン数	38,716,966	36,046,385	2,670,581	107.4%	

● 貨 物

単位:トン、TEU

		平成23年	前年実績	増減	前年比
取扱貨物総量 計		83,394,743	77,515,271	5,879,472	107.6%
出 貨		26,312,640	25,008,352	1,304,288	105.2%
入 貨		57,082,103	52,506,919	4,575,184	108.7%
外 貿 貨 物 計		46,841,252	45,149,688	1,691,564	103.7%
輸 出		12,953,609	13,574,996	-621,387	95.4%
輸 入		33,887,643	31,574,692	2,312,951	107.3%
うちコンテナ貨物 計		44,694,884	42,818,967	1,875,917	104.4%
輸 出		12,504,008	12,926,218	-422,210	96.7%
輸 入		32,190,876	29,892,749	2,298,127	107.7%
コンテナ個数 TEU 計		4,143,553	3,816,127	327,426	108.6%
実入り		3,154,620	3,031,188	123,432	104.1%
空		988,933	784,939	203,994	126.0%
輸 出 計		1,912,502	1,738,557	173,945	110.0%
実入り		941,447	973,745	-32,298	96.7%
空		971,055	764,812	206,243	127.0%
輸 入 計		2,231,051	2,077,570	153,481	107.4%
実入り		2,213,173	2,057,443	155,730	107.6%
空		17,878	20,127	-2,249	88.8%
内 貿 貨 物 計		36,553,491	32,365,583	4,187,908	112.9%
うちコンテナ貨物		2,771,953	2,656,159	115,794	104.4%
うちカーフェリー貨物		9,490,995	7,057,220	2,433,775	134.5%
移 出 計		13,359,031	11,433,356	1,925,675	116.8%
うちコンテナ貨物		1,480,776	1,410,511	70,265	105.0%
うちカーフェリー貨物		4,843,855	3,604,395	1,239,460	134.4%
移 入 計		23,194,460	20,932,227	2,262,233	110.8%
うちコンテナ貨物		1,291,177	1,245,648	45,529	103.7%
うちカーフェリー貨物		4,647,140	3,452,825	1,194,315	134.6%

● 貿 易 額 (東京税関資料による)

単位:百万円

		平成23年	前年実績	増減	前年比
総貿易額 計		12,848,699	12,134,149	714,550	105.9%
輸 出 額		4,709,608	4,606,841	102,767	102.2%
輸 入 額		8,139,091	7,527,309	611,782	108.1%

* 四捨五入の関係上、合計値が合わない場合がある

外貨貨物 主要品目・国別取扱量

輸 出 貨 物				輸 入 貨 物			
順位	品 種	貨物量(トン)	構成比	順位	品 種	貨物量(トン)	構成比
	合 計	12,953,609	100.0%		合 計	33,887,643	100.0%
1	再 利 用 資 材	2,924,131	22.6%	1	衣服・身廻品・はきもの	3,887,814	11.5%
2	産 業 機 械	1,911,932	14.8%	2	電 気 機 械	3,145,263	9.3%
3	そ の 他 化 学 工 業 品	1,517,187	11.7%	2	製 造 食 品	2,484,827	7.3%
4	自 動 車 部 品	1,504,396	11.6%	4	家 具 装 備 品	2,207,309	6.5%
5	電 気 機 械	638,478	4.9%	5	そ の 他 化 学 工 業 品	2,079,695	6.1%
6	ゴ ム 製 品	532,916	4.1%	6	野 菜 ・ 果 物	1,641,302	4.8%
7	金 属 く ず	452,844	3.5%	7	産 業 機 械	1,454,077	4.3%
8	化 学 薬 品	312,796	2.4%	8	紙 ・ パ ル プ	1,147,340	3.4%
9	金 属 製 品	270,313	2.1%	9	取 合 せ 品	1,108,828	3.3%
10	鋼 材	266,817	2.1%	10	そ の 他 畜 産 品	1,054,543	3.1%
	そ の 他	2,621,799	20.2%		そ の 他	13,676,645	40.4%

主 要 輸 出 国				主 要 輸 入 国			
順位	国 名	貨物量(トン)	構成比	順位	国 名	貨物量(トン)	構成比
	合 計	12,953,609	100.0%		合 計	33,887,643	100.0%
1	中 国	4,829,292	37.3%	1	中 国	15,631,772	46.1%
	(香 港)	748,380	5.8%		(香 港)	2,681,713	7.9%
2	ア メ リ カ	2,467,244	19.0%	2	ア メ リ カ	3,787,152	11.2%
3	タ イ	780,266	6.0%	3	タ イ	2,254,274	6.7%
4	オ ラ ン ダ	626,611	4.8%	4	韓 国	1,588,437	4.7%
5	韓 国	619,542	4.8%	5	カ ナ ダ	1,294,571	3.8%
6	台 湾	580,004	4.5%	6	フ ィ リ ピ ン	1,161,745	3.4%
7	イ ン ド ネ シ ア	422,535	3.3%	7	台 湾	1,067,308	3.1%
8	ベ ト ナ ム	338,103	2.6%	8	ベ ト ナ ム	939,887	2.8%
9	マ レ ー シ ア	305,658	2.4%	9	マ レ ー シ ア	804,013	2.4%
10	イ ギ リ ス	246,334	1.9%	10	シ ン ガ ポ ー ル	747,292	2.2%
	そ の 他	1,738,020	13.4%		そ の 他	4,611,192	13.6%

その他

内貿貨物取扱量・主要品種取扱量

単位:トン、TEU

		計	前年比	移出	前年比	移入	前年比
総 数		36,553,491	112.9%	13,359,031	116.8%	23,194,460	110.8%
うちカーフェリー車両貨物		9,490,995	134.5%	4,843,855	134.4%	4,647,140	134.6%
カーフェリー車両貨物を除く 内貿貨物		27,062,496	106.9%	8,515,176	108.8%	18,547,320	106.1%
	内貿コンテナ貨物(トン)	2,771,953	104.4%	1,480,776	105.0%	1,291,177	103.7%
	コンテナ個数(TEU) 計	496,111	105.8%	353,359	106.4%	142,752	104.4%
	実入	247,709	104.0%	122,849	104.4%	124,860	103.6%
	空	248,402	107.7%	230,510	107.5%	17,892	109.8%

単位:トン

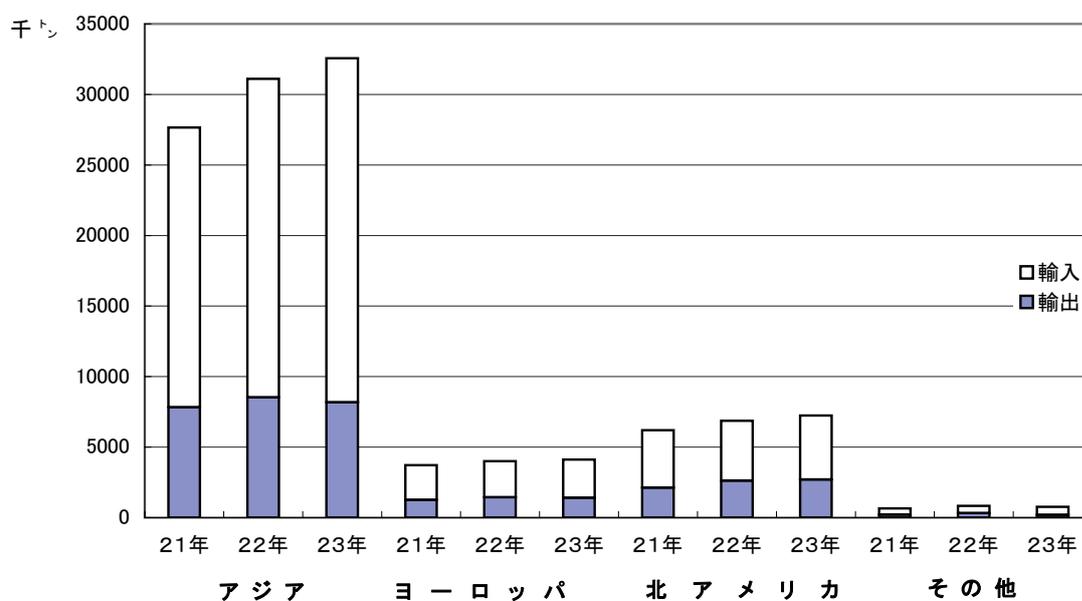
移 出 貨 物					移 入 貨 物				
順位		貨物量	構成比	前年比	順位		貨物量	構成比	前年比
		合 計	13,359,031	100.0%		116.8%		合 計	23,194,460
1	完 成 自 動 車	6,483,132	48.5%	120.4%	1	完 成 自 動 車	5,306,912	22.9%	126.8%
2	取 合 せ 品	2,294,136	17.2%	129.5%	2	砂 利 ・ 砂	4,215,663	18.2%	98.4%
3	廃 土 砂	1,890,349	14.2%	111.6%	3	石 油 製 品	2,956,262	12.7%	113.7%
4	飲 料	237,938	1.8%	99.0%	4	セ メ ン ト	2,353,151	10.1%	102.2%
5	再 利 用 資 材	228,755	1.7%	114.2%	5	紙 ・ パ ル プ	1,756,262	7.6%	98.1%
6	製 造 食 品	224,123	1.7%	86.9%	6	取 合 せ 品	1,753,638	7.6%	148.7%
7	紙 ・ パ ル プ	206,413	1.5%	107.5%	7	鋼 材	1,166,958	5.0%	105.6%
8	輸 送 用 容 器	174,697	1.3%	101.6%	8	原 油	720,000	3.1%	165.5%
9	重 油	124,441	0.9%	102.1%	9	そ の 他 石 油 製 品	362,131	1.6%	50.7%
10	そ の 他 日 用 品	100,101	0.7%	87.8%	10	重 油	345,379	1.5%	89.0%
	そ の 他	1,394,946	10.4%			そ の 他	2,258,104	9.7%	

その他

外貨コンテナ地域別取扱量

単位:トン

		合 計		構成比	輸 出		構成比	輸 入		構成比
		23年	22年		23年	22年		23年	22年	
合 計	23年	44,694,884		100.0%	12,504,008		100.0%	32,190,876		100.0%
	22年	42,818,967			12,926,218			29,892,749		
ア ジ ア	23年	32,561,885		72.9%	8,177,550		65.4%	24,384,335		75.7%
	22年	31,108,971			8,528,348			22,580,623		
ヨ ー ロ ッ パ	23年	4,123,225		9.2%	1,414,494		11.3%	2,708,731		8.4%
	22年	4,003,510			1,448,360			2,555,150		
北 ア メ リ カ	23年	7,237,594		16.2%	2,706,217		21.6%	4,531,377		14.1%
	22年	6,871,411			2,624,397			4,247,014		
南 ア メ リ カ	23年	414,108		0.9%	118,406		0.9%	295,702		0.9%
	22年	406,171			171,302			234,869		
ア フ リ カ	23年	89,346		0.2%	33,665		0.3%	55,681		0.2%
	22年	137,280			72,464			64,816		
オ セ ア ニ ア	23年	268,726		0.6%	53,676		0.4%	215,050		0.7%
	22年	291,624			81,347			210,277		
そ の 他	23年	0		-	0		-	0		-
	22年	0			0			0		



その他

主要港勢指標(平成23年)

単位：隻、総トン、トン、個(TEU)

…各港調べ…

		東京港	横浜港	名古屋港	大阪港	神戸港
●入港船舶数	隻数	26,358	37,249	33,963	25,609	36,638
	総トン数	167,762,720	276,361,377	232,722,549	120,205,800	185,939,311
外航船	隻数	6,157	10,709	8,821	5,911	7,259
	総トン数	129,045,754	237,431,276	195,800,962	79,100,651	144,486,144
うちフルコンテナ船	隻数	5,313	5,390	4,474	3,851	4,168
	総トン数	121,748,887	132,663,994	98,404,556	58,839,126	94,856,752
内航船	隻数	20,201	26,540	25,142	19,698	29,379
	総トン数	38,716,966	38,930,101	36,921,587	41,105,149	41,453,167
うちカーフェリー船	隻数	400	-	206	2,635	2,404
	総トン数	4,605,832	-	3,149,315	27,072,348	18,323,963
●取扱貨物総量		83,394,743	121,326,484	186,276,142	87,731,091	87,017,317
出貨計		26,312,640	52,349,980	77,557,584	31,488,769	37,716,520
入貨計		57,082,103	68,976,504	108,718,558	56,242,322	49,300,797
外貨貨物	計	46,841,252	80,754,701	129,521,797	37,176,418	49,293,174
	輸出入	12,953,609	35,600,751	48,852,299	9,301,413	22,195,875
うちコンテナ貨物	計	33,887,643	45,153,950	80,669,498	27,875,005	27,097,299
	輸出入	44,694,884	44,251,797	46,142,532	32,429,295	35,688,531
コンテナ個数	計	12,504,008	21,120,806	22,536,191	7,450,632	17,242,289
	輸出入	32,190,876	23,130,991	23,606,341	24,978,663	18,446,242
TEU	実入	4,143,553	2,802,916	2,472,264	2,173,389	2,097,143
	空	3,154,620	2,362,802	2,090,787	1,564,016	1,810,779
輸出	計	988,933	440,114	381,477	609,373	286,364
	実入	1,912,502	1,497,657	1,279,650	959,280	1,129,370
輸入	計	941,447	1,204,813	1,043,966	380,974	922,919
	空	971,055	292,844	235,684	578,306	206,451
内貨貨物	計	2,231,051	1,305,259	1,192,614	1,214,109	967,773
	実入	2,213,173	1,157,989	1,046,821	1,183,042	887,860
うちコンテナ貨物	計	17,878	147,270	145,793	31,067	79,913
	移出	36,553,491	40,571,783	56,754,345	50,554,673	37,724,143
うちコンテナ貨物	計	2,771,953	2,407,119	856,082	1,869,461	4,029,272
	移出	9,490,995	-	4,094,984	35,073,085	19,921,325
うちカーフェリー貨物	計	13,359,031	16,749,229	28,705,285	22,187,356	15,520,645
	移出	1,480,776	1,257,204	383,248	1,354,759	1,640,692
うちコンテナ貨物	計	4,843,855	-	2,166,314	16,676,100	9,237,345
	移入	23,194,460	23,822,554	28,049,060	28,367,317	22,203,498
うちコンテナ貨物	計	1,291,177	1,149,915	472,834	514,702	2,388,580
	移入	4,647,140	-	1,928,670	18,396,985	10,683,980

※東京港以外は速報値

※(財)日本関税協会東京支部発行「貿易統計便覧」より

●貿易額	12兆8,487億円	10兆7,839億円	13兆4,479億円	7兆3,290億円	8兆802億円
輸出額	4兆7,096億円	7兆66億円	9兆630億円	3兆86億円	5兆3,668億円
輸入額	8兆1,391億円	3兆7,773億円	4兆3,849億円	4兆3,204億円	2兆7,135億円
コンテナ貿易額	11兆3,120億円	7兆8,345億円	9兆141億円	6兆2,155億円	7兆374億円
輸出額	4兆635億円	5兆1,229億円	6兆1,859億円	2兆585億円	4兆6,328億円
輸入額	7兆2,485億円	2兆7,116億円	2兆8,282億円	4兆1,570億円	2兆4,046億円

※ 端数処理の関係で合計値と合わないことがある

主要港の外国貿易額(平成23年)

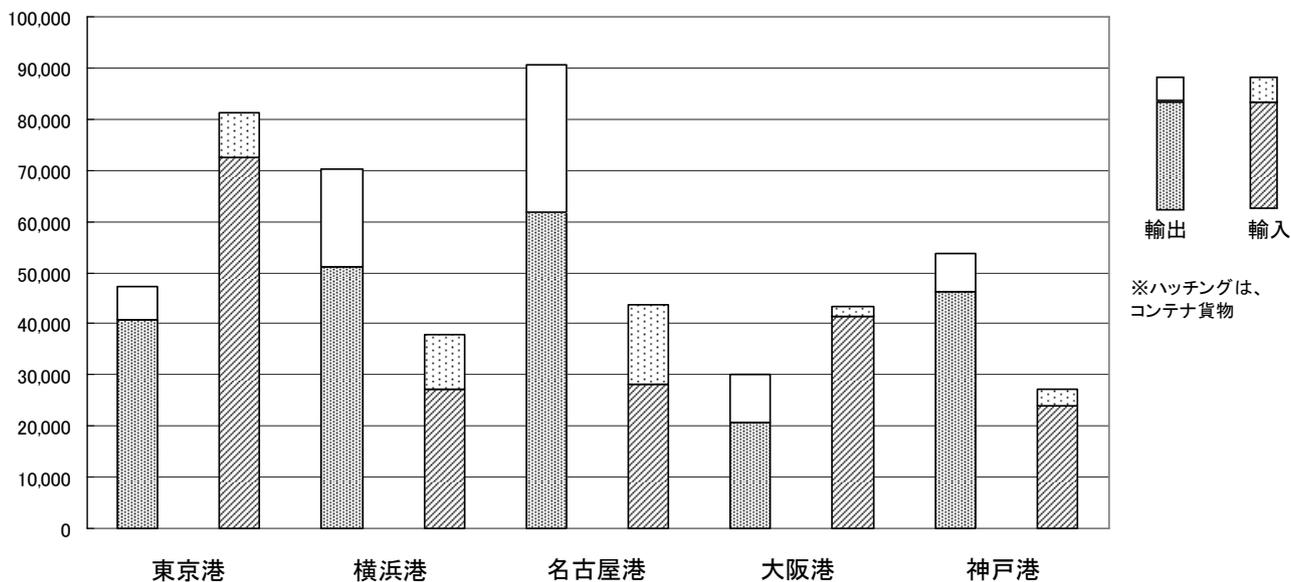
単位: 億円

	東京港		横浜港		名古屋港		大阪港		神戸港		
	価額	前年比	価額	前年比	価額	前年比	価額	前年比	価額	前年比	
計	128,487	105.9%	107,839	104.3%	134,479	105.8%	73,290	104.4%	80,802	106.9%	
輸出額	47,096	102.2%	70,066	98.6%	90,630	101.4%	30,086	92.4%	53,668	104.1%	
輸入額	81,391	108.1%	37,773	116.8%	43,849	116.3%	43,204	114.8%	27,135	112.9%	
うち コンテナ 貿易額	計	113,120	104.5%	78,345	105.5%	90,141	105.3%	62,155	108.6%	70,374	107.1%
	輸出額	40,635	99.9%	51,229	100.5%	61,859	103.6%	20,585	98.5%	46,328	105.4%
	輸入額	72,485	107.3%	27,116	116.5%	28,282	109.4%	41,570	114.4%	24,046	110.6%

※ (財) 日本関税協会東京支部発行「貿易統計便覧」より

輸出入別貿易額

億円



※ハッチングは、コンテナ貨物

係留施設別利用状況（平成23年）

けい留施設	入港船舶数(隻、総トン)						取扱貨物量(トン)		
	合計		外航		内航		合計	外貿	内貿
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数			
合 計	26,358	167,762,720	6,157	129,045,754	20,201	38,716,966	83,394,743	46,841,252	36,553,491
公 共 計	13,090	56,617,315	2,185	25,595,762	10,905	31,021,553	38,333,499	13,197,747	25,135,752
ドルフィン	41	24,741	-	-	41	24,741	51,242	-	51,242
芝浦ふ頭	523	949,352	-	-	523	949,352	955,561	-	955,561
芝浦物揚場	625	175,650	-	-	625	175,650	-	-	-
日の出ふ頭	135	80,058	-	-	135	80,058	59,025	-	59,025
竹芝ふ頭	1,561	3,362,643	-	-	1,561	3,362,643	88,800	-	88,800
品川岸壁	1,759	15,981,941	822	7,123,378	937	8,858,563	7,474,651	3,838,196	3,636,455
品川コンテナ	962	7,275,858	822	7,123,378	140	152,480	4,029,331	3,838,196	191,135
品川外貿	1	644	-	-	1	644	60	-	60
品川内貿	796	8,705,439	-	-	796	8,705,439	3,445,260	-	3,445,260
晴海ふ頭	43	432,547	-	-	43	432,547	-	-	-
月島ふ頭	126	57,646	-	-	126	57,646	17,729	-	17,729
漁業基地	25	37,057	-	-	25	37,057	-	-	-
10号西岸壁	897	7,731,947	-	-	897	7,731,947	5,489,300	-	5,489,300
10号東岸壁	397	171,703	-	-	397	171,703	420,861	-	420,861
東京港フェリーふ頭	400	4,605,832	-	-	400	4,605,832	9,490,995	-	9,490,995
多目的ふ頭	14	20,926	-	-	14	20,926	-	-	-
辰巳ふ頭	1,370	512,511	-	-	1,370	512,511	503,284	-	503,284
青海コンテナふ頭（公共）	1,369	15,337,163	1,050	15,043,254	319	293,909	8,529,426	8,383,373	146,053
有明ふ頭	62	52,753	-	-	62	52,753	-	-	-
大井水産物ふ頭	63	281,491	43	222,659	20	58,832	38,966	34,815	4,151
大井食品ふ頭（OL）	202	985,655	44	941,551	158	44,104	341,144	264,470	76,674
大井食品ふ頭（OM）	98	879,820	98	879,820	-	-	120,614	120,614	-
大井食品ふ頭（ON）	52	404,623	51	391,973	1	12,650	59,542	59,542	-
若洲内貿ふ頭	237	1,751,943	-	-	237	1,751,943	926,400	-	926,400
15号地木材ふ頭	28	616,088	28	616,088	-	-	209,993	209,993	-
若洲建材ふ頭	336	175,907	-	-	336	175,907	310,203	-	310,203
大井建材ふ頭	1,162	628,182	-	-	1,162	628,182	1,025,950	-	1,025,950
城南島H I	1,153	626,900	-	-	1,153	626,900	1,616,940	-	1,616,940
ばら物ふ頭	125	410,101	48	373,052	77	37,049	376,889	286,744	90,145
建設発生土ふ頭棧橋	121	99,220	-	-	121	99,220	223,876	-	223,876
官公庁（晴海）	34	124,647	1	3,987	33	120,660	-	-	-
官公庁（月島）	83	16,741	-	-	83	16,741	8	-	8
官公庁（有明）	45	78,770	-	-	45	78,770	-	-	-
その他	4	2,757	-	-	4	2,757	2,100	-	2,100
東京港埠頭（棧）計	4,629	101,297,104	3,635	100,372,847	994	924,257	32,371,265	31,465,494	905,771
青海コンテナふ頭（埠頭）	1,137	26,429,110	917	26,197,493	220	231,617	6,669,803	6,618,914	50,889
お台場ライナーふ頭	460	1,981,389	414	1,779,588	46	201,801	823,037	680,005	143,032
大井コンテナふ頭	3,032	72,886,605	2,304	72,395,766	728	490,839	24,878,425	24,166,575	711,850
民 間 計	8,639	9,848,301	337	3,077,145	8,302	6,771,156	12,689,979	2,178,011	10,511,968

その他

島しょ等の港勢

[離島港湾部管理課・計画課]

伊豆諸島港湾港勢

島名	港名	平成21年			平成22年			平成23年		
		入港船舶 隻	乗降客数 人	貨物取扱 トン	入港船舶 隻	乗降客数 人	貨物取扱 トン	入港船舶 隻	乗降客数 人	貨物取扱 トン
大島	元町	2,152	146,576	163,706	1,695	140,675	133,401	1,520	76,344	117,684
	岡田	2,245	213,485	60,449	2,651	259,266	50,275	2,871	250,217	47,361
	波浮	5,469	92	61,044	3,044	0	106,533	4,067	380	100,231
	小計	9,866	360,153	285,199	7,390	399,941	285,199	8,458	326,941	265,276
利島	利島	1,293	9,096	51,109	1,318	11,461	13,911	1,218	11,094	33,435
新島	新島	2,630	86,388	118,979	2,643	86,224	131,872	2,550	69,674	120,550
式根島	式根島	3	—	1,531	62	—	2,804	64	—	11,048
神津島	神津島	4,461	37,368	47,626	4,602	35,837	25,470	4,679	30,473	32,033
三宅島	三池	348	30,384	65,238	446	42,359	95,248	415	35,635	88,418
御蔵島	御蔵島	578	17,297	62,533	559	17,057	67,245	531	12,172	90,005
八丈島	神湊	592	24,091	250,474	611	23,939	210,555	772	24,711	300,950
	八重根	209	2,412	16,538	225	1,210	12,740	47	1,079	13,949
	小計	801	26,503	267,012	836	25,149	223,295	819	25,790	314,899
青ヶ島	青ヶ島	235	1,151	26,003	226	1,044	21,572	247	1,091	28,282
合計		20,215	568,340	925,230	18,082	619,072	871,626	18,981	512,870	983,946

小笠原諸島港湾港勢

港名	平成21年			平成22年			平成23年		
	入港船舶 隻	乗降客数 人	貨物取扱 トン	入港船舶 隻	乗降客数 人	貨物取扱 トン	入港船舶 隻	乗降客数 人	貨物取扱 トン
二見	6,311	103,123	59,617	6,204	102,890	67,380	6,119	120,236	71,513
沖	3,099	17,903	15,513	3,436	20,726	23,426	2,983	22,281	26,661
合計	9,410	121,026	75,130	9,640	123,616	90,806	9,102	142,517	98,174

平成22年伊豆都営漁港港勢

島名	港名	登録漁船（動力）		利用漁船（動力）		属地陸揚げ	
		隻数	トン数	隻数	トン数	陸揚量	金額
大島	元町	39	78	39	78	49	58
	岡田	50	119	50	119	62	48
	野増	27	77	33	103	(※1) 0	0
	差木地	41	126	3	2	(※1) 0	0
	泉津	21	29	21	29	4	6
	小計	178	429	146	331	115	112
新島	若郷	29	205	98	690	103	83
	羽伏	55	248	120	535	4	2
	小計	84	453	218	1,225	107	85
式根島	野伏	15	94	42	204	89	128
	小浜	27	116	48	259	4	2
	小計	42	210	90	463	93	130
神津島	三浦	134	1,023	129	1,019	322	295
三宅島	湯の浜	39	73	39	73	(※2) 0	0
	伊ヶ谷	12	15	12	15	(※2) 0	0
	大久保	17	45	17	45	(※2) 0	0
	坪田	23	95	23	95	(※2) 0	0
	阿古	39	252	132	477	199	161
	小計	130	480	223	705	199	161
八丈島	洞輪沢	18	78	18	78	18	14
	中之郷	6	37	6	37	(※3) 0	0
	神湊	78	424	109	1,051	1,063	656
	八重根	51	287	72	495	461	297
	小計	153	826	205	1,661	1,542	848
合計		721	3,421	1,011	5,404	2,378	1,631

(※1) 差木地漁港及び野増漁港の陸揚げは、殆どが波浮港で行われている。

(※2) 湯の浜漁港、伊ヶ谷漁港、大久保漁港及び坪田漁港の陸揚げは、殆どが阿古漁港で行われている。

(※3) 中之郷漁港の陸揚げは、殆どが八重根漁港で行われている。

平成22年小笠原都営漁港港勢

島名	港名	登録漁船（動力）		利用漁船（動力）		属地陸揚げ	
		隻数	トン数	隻数	トン数	陸揚量	金額
父島	二見	40	270	43	314	335	338
母島	母島	22	130	22	130	—	—
合計		62	400	65	444	335	338

附 属 機 関

当局の事務事業に関して設置されている地方自治法第138条の4に規定する知事の附属機関としては、東京都港湾審議会があり、その概要は次のとおりである。

東京都港湾審議会

〔総務部企画計理課〕

根 拠	港湾法第35条の2 東京都港湾審議会条例
目 的	東京都の管理する港湾の開発、利用、保全及び管理運営に関する重要な事項を調査審議するとともに、東京都海上公園条例に規定する海上公園に関する事項を調査審議する。
所 掌 事 項	知事の諮問に応じて、次の事項を調査審議し、答申する。 ① 港湾法第3条の3第1項の港湾計画に関する事 ② 港湾法第43条の5第1項の港湾環境整備負担金に関する事 ③ 海上公園条例第6条第1項の海上公園計画に関する事 ④ 海上公園の廃止、区域の変更（軽微な変更を除く。）及び管理運営（軽微な事項を除く。）に関する事 ⑤ そのほか、港湾の開発、利用、保全及び管理運営並びに海上公園に関する重要な事項。
組 織	次に掲げる者につき、知事が委嘱する委員37人以内をもって組織する。 ① 学識経験を有する者 10人以内 ② 港湾・海上公園利用者 9人以内 ③ 港湾区域に隣接する特別区の区長 6人以内 ④ 東京都議会議員 7人以内 ⑤ 関係行政機関の職員 5人以内
任 期	（上記の①②について） 2年
会 長	上記の①の委員のうちから、委員の選挙により定める。
招 集	知事

技術管理及び調査・研究

1 技術管理

[港湾整備部技術管理課]

港湾局の所管事業に係る技術分野は、岸壁など港湾特有の施設の建設、大水深かつ高波浪の島しょにおける海上工事、道路工事や公園等の埋立地開発に係る陸上工事、上屋等の建築物や水門等の設備工事、空港整備、これら施設の維持管理など広範にわたっている。

このため、施設の建設や維持管理を担う職員は、土木、建築、電気、機械、造園など多岐な職種により構成されている。

これら事業の推進に当たっては、コスト縮減、建設副産物の適正処理や環境対策などの社会的な要請への対応はもとより、著しい技術革新や電子情報化の進展などに伴う、より一層の適切・効率的な業務執行が求められている。また、地震や津波に関する調査や液状化予測精度の向上など東京港の防災機能の強化、技術の継承と人材育成・技術研修の更なる充実、被災地支援なども新たな課題として求められている。

このような要請に適切に対応し、施設の整備・保全、埋立地の保全管理及び開発を効率的に行うための技術的指導、調査及び研究、支援、技術情報の収集・蓄積及び提供を行う技術管理業務の重要性はますます高まっている。

(1) 工事の施行に関する基準類の整備

多様な局事業を適切に実施するため、東京都工事施行規程に基づき局における実施細目を作成し、調査、設計、施工管理等に関する基準類の整備を行っている。

これらの基準類は法令等の制定・改正、あるいは新材料・新工法等の技術進歩や新たな施策・要請に伴って適宜見直す必要があり、実態に合うよう迅速な対応が必要となる。

なお、基準類の整備にあたっては、港湾局技術課題検討委員会にて検討するとともに、国や他局とも調整を図りながら進めている。

また、積算基準類については技術革新に適切に対応するため、国等と協力して新工法の歩掛りや新材料・建設機械の仕様等の改定を行っている。

(2) 労務・資材単価の改定

労務単価については、国と共同で公共事業労務費調査を原則として10月に実施し、翌年の4月に単価改定を行っている。

また、資材単価については、市況における実勢単価の変動を定期的に調査し、全庁的に調整のうえ、原則として四半期毎に単価改定を行っている。さらに、毎月開催される関係各局による工事設計単価特別調査検討会により単価調査・検討を実施している。

(3) 技術業務情報の電子化

公共事業のライフサイクル（設計・積算、入札・契約、工事、維持管理）の各段階で発生する各種情報を電子化し、関連事業者との情報交換を円滑にするとともに、各種データベースを有効活用し、事業コストの削減、施工時間の短縮、品質の向上等を図ることを目的とした「電子都庁推進計画」（平成13年度策定）に伴い、当局を含む関係局では、CALS/EC（公共事業支援総合システム）を導入することとなった。

そこで当局においては、上記基本計画の内容について港湾局IT化推進計画に位置づけるとともに、技術系システム検討部会を設け、電子入札の本格運用に対応するためのCAD製図基準を策定し、発注図書電子化、電子納

品の推進のためのガイドラインの策定など、設計図書類等の電子情報化を進めている。

(4) 技術業務情報の提供

港湾工事積算システムのほか、既存の工事関係資料（工事台帳、設計計算書、しゅん功図、報告書）及び各種調査報告書等の技術資料ファイルシステム、東京港の地質データベース及び海象環境データベース、新材料・新工法データベースを作成し、技術情報の保存管理、資料提供により業務の支援を行っている。

なお、これらのデータベースは、システムを適切に維持管理するとともに、適切な情報セキュリティ対策を進めつつ、港湾局ホームページやT A I M S 端末から閲覧可能としている。

また、技術資料ファイルシステムについては、しゅん功図書のみならず港湾技術ニュース等を掲載し、技術系職員の業務支援の一助を担っている。

(5) 出願工事の技術審査

港湾区域、港湾隣接地域又は海岸保全区域において、港湾法又は海岸法に基づき申請（協議）されるマンション建設や橋梁の架け替え工事に伴う既設護岸への影響等の確認など、出願工事における技術上の審査を実施している。

また、港湾施設及び海岸施設の機能が保全され、かつ自費工事の目的が達成できるよう技術的調整を図っている。さらに、埋立免許の当初及び変更申請に係る技術的審査を行っており、埋立護岸等の施設の断面の妥当性や構造安定性の確認などを実施している。

(6) 技術の継承と人材育成、技術研修の実施

港湾局では、技術の継承と人材育成のため、建設局の土木技術支援・人材育成センターをはじめ他局の技術管理部門との連携を図りながら、新技術の活用、O J T の推進、港湾技術ライブラリーや技術研修の充実を図っている。

また、ベテラン職員の経験に裏打ちされた高度な技術と豊富なノウハウを活用し、効率的な技術継承を組織横断的に支援する仕組みとして、平成23年に「港湾技術パイロット制度」を創設し、高度な専門技術、豊富な職場経験を有する職員の中から技術指導者としての役割を担う者を、技術パイロットとして認証した。

技術管理課は技術パイロットと連携して、調査、設計、監督、工事安全など各職場における技術的課題に対する助言を行うとともに、技術相談の内容をデータベース化するなど、暗黙知の形式知化を進めていく。さらに、各職場のニーズを踏まえ、研修カリキュラムの充実を図っていく。

2 調査・研究

東京港の整備、埋立地の開発及び各施設の保全を図るためには、埋立地の地盤状況や潮位、波浪等についてのデータを蓄積し、その特性を解析することが不可欠である。

また、東京港の防災機能の強化に向け、地震や津波に関する調査や液状化予測精度の向上が欠かせない。このため、必要となる地震、地質、地盤沈下及び海象・環境に係る調査・研究を行うとともに、統計資料の作成を行っている。

これらの調査研究の成果は、都民に公表するとともに、港湾における各施設の建設など、効率的かつ安全性の高い東京港の整備及び埋立地の開発に活用している。

(1) 地震に関する調査・研究

阪神・淡路大震災や東日本大震災では、多くの港湾施設が壊滅的な被害を受け、人々の生活や経済活動に大きな影響を与えた。東京港は、わが国の政治・経済等の中枢機能を担う首都圏を抱えており、災害に強い港湾施設及び埋立地の整備が不可欠である。

このため、大規模構造物や埋立地における施設等の安全設計の基礎資料を得ることを目的とし、地震動の観測・解析を行ってきた。

① 大規模構造物の地震観測

(東京港第二航路海底トンネル、東京港臨海トンネル及びレインボーブリッジ)

地震時における大規模構造物の安全性の確認、耐震設計法の妥当性検証を通じ、将来の建設等に活用可能な基礎資料を得ることが必要である。

このため、沈埋工法により建設した東京港第二航路海底トンネル、臨海トンネル及び大規模鋼管矢板井筒構造の基礎を採用しているレインボーブリッジに地震計を設置し、地震動の観測を行っている。

② 埋立地の地震観測

東京港の軟弱地盤は、耐震工学的に未解明な部分が多く、また、東京港で観測した地震波形のうち耐震構造計算に用いることができる波形が少ないのが実情である。

このため、地震時の埋立地盤の挙動を把握し、構造物の安全設計の基礎資料となるデータの収集・解析を行うため、昭和42年に品川地震観測所を設置したのを始め、夢の島、有明ふ頭及び中央防波堤外側埋立地（その1）の計4箇所に地震計を設置し地震観測を実施している。

(2) 地質に関する調査・研究

東京港の地盤は、建設発生土やしゅんせつ土などの埋立土や軟弱地盤から構成されており、港湾施設の安全性や地盤災害の防止のため、これら埋立地特有の土質工学的特性について検討する必要がある。

このため、当局でこれまで実施してきたボーリングデータを東京港地質データベースとして整備し、土地利用計画、設計業務、地震防災対策の基礎資料として利用している。

また、これらの蓄積されたデータを基に、平成13年6月に「新版 東京港地盤図」を刊行した。

(3) 地盤沈下に関する調査・研究

臨海部の開発、防災計画の策定及び港湾施設の維持管理等を行っていくためには、地盤の沈下状況を把握し、地盤沈下対策の基礎資料を得ることが必要である。

このため、水準測量、地盤沈下観測所における地盤沈下状況を観測している。

① 水準測量による地盤沈下の観測

東京港の港湾・海岸・埋立施設といった構造物に設置した定点及び埋立地に設置した水準基標について、毎年一級水準測量を実施し、埋立地盤の変動状況を観測している。

本成果は、各種建設工事の基準点としても活用されている。

② 観測井による地盤沈下の観測

埋立地盤の特性である圧密沈下の地層別沈下及び地下水位の動向を把握するため、埋立地全域に6箇所の地盤沈下観測所を設置し、観測井による地盤沈下、及び地下水位を観測している。

(4) ごみ埋立地盤の調査・研究

ごみ埋立地の開発及び維持管理を行うにあたっては、地盤の安定化、土質工学的特性や建設材料に与える影響

を把握することが必要である。

このため、昭和56年から地盤の沈下、地中の温度、ガス発生量、土質工学的特性等の調査を行っている。調査箇所は、若洲、中央防波堤内側埋立地及び中央防波堤外側埋立地の3箇所である。

(5) 東京港水域の海象、環境に関する調査・研究

東京港の港湾施設の整備及び埋立地の開発などには、港内の波浪等東京港独自の自然状況等を十分把握しておくことが必要である。

このための基礎資料を得ることを目的に、昭和38年から波浪観測を開始し、昭和44年から今日に至るまで波浪観測を継続して実施している。現在は、波高（周期、波向を含む）、風向、風速、潮位、流向、流速の各項目について観測している。

これら観測されたデータは、港湾局技術情報ホームページ上で、リアルタイムで波浪情報の提供を行っている。

(6) 調査・研究成果の公表

調査・研究の成果として、以下のものを公表している。

- | | |
|--|-----------------|
| ① 水準基標測量成果表（港湾地域）（毎年度） | ・ ホームページで公表 |
| ② 東京港地盤沈下観測調査報告書（毎年度） | ・ 概要版をホームページで公表 |
| ③ 東京港波浪観測年報（毎年度） | ・ 概要版をホームページで公表 |
| ④ 東京港波浪観測30年報 | ・ 概要版をホームページで公表 |
| ⑤ 東京港のごみ埋立地盤の安定化調査について（H13.5） | ・ 概要版をホームページで公表 |
| ⑥ 東京灯標の波浪観測データ（波高、風速、潮位等）をホームページでリアルタイムで公表 | |

なお、平成23年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震に係る地震波形データについてもホームページで公表している。

港湾局所管の東京都監理団体等一覧

団体分類	団体名	設立年月日	設立目的	主要事業	所管部課
東京都監理団体	株式会社 東京臨海ホールディングス	平成19年 1月31日	臨海地域というエリアを活動基盤とする各団体を経営統合し、より機動的な事業運営を行うとともに、相互連携による相乗効果を発揮し、東京港の国際競争力の強化と臨海副都心開発の総仕上げの推進体制を一層充実していくことを目的とする。	1 株式を所有することによるグループ会社の経営管理及びこれに付帯する業務等	総務部 総務課
その他報告団体	東京臨海熱供給株式会社	平成2年 8月8日	東京都が発表した「臨海副都心開発事業化計画」に沿い、地域冷暖房システムの整備、運営を行うことを目的とする。	1 臨海副都心における冷暖房プラント及び熱供給管の建設等 2 同地区への熱供給事業	臨海開発部 開発企画課
	株式会社 ゆりかもめ	昭和63年 4月25日	都心部と臨海副都心を結ぶ新たな交通手段として、新交通システムを都と一体となって整備し、鉄道事業法及び軌道法に基づき、一般運輸業を営むことを目的とする。	1 臨海新交通システムの整備、運行及び経営等	臨海開発部 開発企画課
	株式会社 東京テレポートセンター	平成元年 4月26日	臨海副都心を先導する拠点施設としてのオフィスビル等を建設・運営するとともに、インフラ施設の整備・管理を行う。	1 ビル事業 2 施設管理事業	臨海開発部 開発企画課
	東京港埠頭株式会社	平成19年 10月25日	外貿ふ頭建設、管理を総合的かつ効率的に行うとともに、東京都が行う業務に協力することにより、東京港の機能の強化と振興を図り、もって外国貿易の増進並びに住民の福祉の向上及び地域経済の発展に寄与することを目的とする。	1 外貿ふ頭事業 2 建設発生土処理事業 3 環境保全事業 4 指定管理者関連事業等	港湾経営部 経営課
	八丈島空港ターミナルビル株式会社	昭和55年 7月24日	空港の持つ公共性を担保し、空港利用者のサービスの充実を図り、地場産業の振興に寄与するため、官民一体となってターミナルビルの建設、運営を行う。	1 貸室及び空港施設の賃貸業 2 旅行業及び空港運送代理店業並びに航空機、航空旅客及び航空貨物等の取扱業等	離島港湾部 管理課

索引

あ	青海コンテナふ頭	82
	アクションプラン	101
	『「新たな海上公園」への取組』	192
	有明北地区	170
い	E D I システム	102
う	海の森	193
	埋立事業	137
	埋立地開発	139
	埋立道路	89
	埋立免許事務	41
	上屋	74
	運河ルネサンス	125
え	遠隔制御システム	117
お	大井コンテナふ頭	85
	大井水産物ふ頭	87
	小笠原諸島の港湾・漁港・空港	218
	お台場ライナーふ頭	85
	汚泥しゅんせつ	123
か	海岸法	20
	海岸保全区域	43
	海岸保全事業	110
	海岸保全施設	110
	海上公園	187
	海上公園計画	187
	海上公園構想	187
	海上公園事業の現況	198
	海上公園条例	19、192
	海浜公園	188
	外貿コンテナふ頭計画	51
	外貿ミッション	93
	株式会社東京臨海ホールディングス	170、239

か	環境先進都市	171
	岸壁	73
	官民協力・協議会	124
	監理団体改革	170
	監理団体等一覧	239
き	危機管理	104
	技術管理	235
	客船ターミナル	75
	共同溝	168
	局報こうわん	95
	漁港管理者	21
	漁港漁場整備法	20
け	計画取扱貨物量	51
	係船くい	73
	係船浮標	73
	京浜港（京浜三港）	99
	京浜港共同ビジョン	99
	京浜港連携協議会	99
	京浜港セミナー	93
	係留施設	64
	建設発生土	130、132
こ	広域防災拠点	176
	公共コンテナふ頭	81
	港勢（東京港）	223
	港勢（島しょ等）	232
	港則法	38
	交通（臨海地域）	146
	交通施設	89
	合同保安訓練	105
	港内清掃	122
	港務局	17
	公有水面埋立法	20
	航路	73

索引

こ	港湾環境整備負担金制度	80	す	水面監視業務	121
	港湾管理者	17、37		スーパーエコタウン事業	176
	港湾区域	17	せ	船客待合所	75
	港湾計画	47		船舶貨物誘致	92
	港湾厚生施設	76		船舶給水	75
	港湾事業会計	25		船舶電話	77
	港湾施設	61、73		船舶廃油の回収業務	121
	港湾施設使用料	80	そ	総合物流ビジョン	103
	港湾施設の整備	61		SOLAS条約	21、105
	港湾通信施設	76		組織	6
	港湾物流	102	た	第3次アクションプラン	101
	港湾法	17		耐震強化岸壁	52、111
	港湾隣接地域	40		高潮対策センター	110、115
	国際VHF	76		竹芝・日の出・芝浦地区	68
	国際拠点港湾	17		竹芝ふ頭	68
	国際コンテナ戦略港湾	100	ち	中央防波堤外側廃棄物処理場	126
	国際船舶・港湾保安法	21		調布飛行場	215
	国際戦略港湾	17		貯木場	75
さ	三港連携	99		沈廃船	123
	栈橋	73		沈木、木皮の処理	123
し	指定管理者	21、75、83、202	て	テロ対策	104
	指定保税地域	80	と	東京ゲートブリッジ	90
	品川コンテナふ頭	82		東京港港湾施設用地の 長期貸付けに関する規則	145
	芝浦ふ頭	68		東京港振興促進協議会	100
	姉妹港	94		東京港第7次改訂港湾計画	50
	島のみなとまちづくり	208		東京港テロ対策合同訓練	105
	事務分掌	10		東京港の今後の港湾経営戦略	53
	シャーシープール	74		東京港便覧	95
	15号地木材ふ頭	87			
	重要港湾	17、37			
	しゅんせつ土	130、131			
	新海面処分場	126			
	新東京丸	95			

索引

と	東京港埠頭株式会社	83、239
	東京港保安委員会	105
	東京港臨海道路	90
	東京都海上公園条例	19、192
	東京都漁港管理条例	21
	東京都港湾環境整備負担金条例	19、80
	東京都港湾管理条例	18
	東京都港湾審議会	234
	東京都船舶の係留保管の 適正化に関する条例	19
	東京都入港料条例	18
	東京都の管理する港湾の港湾区域及び 港湾隣接地域における工事等の 規制に関する規則	19
	東京都臨海地域開発規則	144
	東京ヘリポート	77
	東京湾岸道路	146
	島しょ等の港湾・漁港・空港・海岸	207
	豊洲・晴海地区	68、172
な	内部護岸	111
	内貿ユニットロードふ頭	52
	NACCS	102
	南北道路軸	53、146
に	入港料	80
の	野積場	74
は	廃棄物処理場	126
	泊地でいけい場	73
	バンプール	74
ひ	日の出ふ頭	68

ふ	物流ネットワーク	102
	ふ頭公園	188
	ふ頭再開発	68
	ふ頭の管理一元化	83
ほ	防災事業	109
	放置艇対策	124
	Port of Tokyo	95
	ポートセールス	92
	保税制度	80
ま	MICE	161
も	物揚場	74
や	屋形船のし尿処理	124
ゆ	友好港	94
	夢の島マリーナ	88
	ゆりかもめ（東京臨海新交通）	91、150
よ	予算	25
り	流出油対策	122
	緑道公園	188
	臨海地域開発財政基盤強化プラン	160
	臨海地域開発事業会計	25
	臨海副都心開発	153
	臨海副都心開発の基本方針	154
	臨海副都心まちづくりガイドライン	163
	臨海副都心まちづくり推進計画	154
	臨港地区	40
れ	レインボーブリッジ	89

平成 24 年 8 月 発行

登録番号 (24) 5

事 業 概 要

平 成 2 4 年 版

編集・発行 東京都港湾局総務部企画計理課
東京都新宿区西新宿二丁目 8 番 1 号
電話 (5321) 1111 内線 43-012
直通 (5320) 5509

印刷所 東京都港区虎ノ門 5-9-2
株式会社 まこと印刷
電話 (5405) 2050



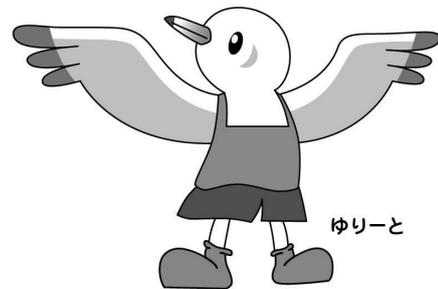
古紙/パルプ配合率70%再生紙を使用しています
白色度70%再生紙を使用しています



TOKYO ● 2020
CANDIDATE CITY

2020年 オリンピック・
パラリンピックを日本で!

東京に 多摩に 島々に 羽ばたけアスリート



ゆりーと

スポーツ祭東京2013

第68回国民体育大会・第13回全国障害者スポーツ大会