事　業　概　要

令和元年版

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 …… 9

第３節　港湾関係法制 …… 16

1　港湾法 …… 16

2　公有水面埋立法 …… 19

3　海岸法 …… 19

4　漁港漁場整備法 …… 19

5　国際船舶・港湾保安法 …… 20

6　その他 …… 20

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　令和元年度予算 …… 25

第５節　東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会への取組 …… 34

1　東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会への取組 …… 34

2　海の森水上競技場の整備 …… 34

3　晴海五丁目海岸保全施設の整備 …… 34

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

目　次

5　海岸保全区域 …… 43

第３章　東京港の管理運営 …… 45

第１節　港湾施設の現況と管理運営 …… 47

1　主要施設 …… 47

2　港湾施設使用料・入港料 …… 54

3　港湾環境整備負担金制度 …… 54

4　外貿地域 …… 54

5　外貿コンテナふ頭 …… 55

6　外貿ふ頭の施設と利用状況 …… 58

7　物資別専門ふ頭 …… 62

8　東京夢の島マリーナ …… 63

9　交通施設 …… 64

第２節　東京港の機能強化 …… 67

1　港湾の総合的機能の充実 …… 67

2　港湾物流効率化の推進 …… 68

3　東京港振興促進協議会 …… 69

4　施設使用手続の効率化 …… 70

5　東京港、川崎港、横浜港の広域連携 …… 70

第３節　東京港の振興 …… 72

1　ポートセールス …… 72

2　国際港湾交流 …… 73

3　クルーズ客船の誘致…… 74

4　水上交通ネットワークの拡充…… 74

5　東京港における水辺空間の魅力向上…… 74

6　広報・広聴活動 …… 75

第４節　港湾施設の危機管理体制の確立 …… 78

1　危機管理対策の今日的意義 …… 78

2　港湾施設の管理運営に支障を来す船舶への対応 …… 78

3　港湾における密輸・密入国及びテロ等の阻止 …… 78

4　改正ＳＯＬＡＳ条約への対応…… 79

第５節　東京港の環境対策…… 80

1　水面監視業務 …… 80

2　流出油対策 …… 80

3　港内清掃 …… 81

4　汚泥しゅんせつ …… 82

目　次

5　沈木、木皮の処理 …… 82
6　沈廃船の処理 …… 82
7　港湾施設における省エネ、ＣＯ２対策 …… 82
8　船舶の排出ガス対策 …… 83
9　屋形船のし尿処理 …… 83
10　官民協力・協議会 …… 84
11　放置艇対策の取組 …… 84
12　特定外来生物（ヒアリ等）の侵入・定着防止 …… 84

第４章　東京港の港湾計画の策定 …… 85
第１節　港湾計画の系譜 …… 87
第２節　東京港第８次改訂港湾計画 …… 90
1　改訂計画の方針 …… 90
2　計画取扱貨物量 …… 91
3　今回計画した主な港湾施設 …… 91

第５章　東京港の整備 …… 95
第１節　港湾施設整備の概況 …… 97
1　整備の概要 …… 97
第２節　港湾施設の整備状況 …… 99
1　主な係留施設の整備状況 …… 99
2　主な臨港道路の整備状況 …… 101
3　令和元年度の整備内容 …… 102
第３節　ふ頭再開発計画 …… 103
1　竹芝・日の出・芝浦地区 …… 103
2　豊洲・晴海地区 …… 103
第４節　廃棄物処理場整備事業 …… 104
1　廃棄物処理場の整備計画 …… 104
2　廃棄物処理場の整備状況 …… 107
3　廃棄物処理場の管理 …… 108
4　しゅんせつ土及び建設発生土の有効利用 …… 109

Ⅲ　東京港の防災

第６章　防災機能の向上 …… 113
第１節　防災事業の沿革 …… 115
第２節　防災事業計画 …… 116

目　次

1　防災事業の方針 …… 116
2　防災事業による施設整備 …… 117
3　令和元年度防災事業 …… 118
第３節　海岸保全施設の管理 …… 120
1　現　　況 …… 120
2　管　　理 …… 122
〔参　考〕東京都の災害発生時における組織及び分掌事務 …… 122

Ⅳ　臨海地域開発と海上公園の整備運営

第７章　臨海地域開発の更なる推進 …… 123
第１節　埋立地の造成と整備 …… 125
1　埋立事業の沿革 …… 125
2　埋立造成整備計画 …… 125
第２節　埋立地の開発と処分 …… 127
1　埋立地の開発 …… 127
2　埋立地の処分－「東京都臨海地域開発規則」－ …… 132
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」－ …… 133
第３節　臨海地域の交通 …… 134
1　計画及び整備の概要 …… 134
2　東京臨海新交通（ゆりかもめ） …… 138
第４節　埋立地の管理 …… 140
第５節　臨海副都心の開発 …… 141
1　臨海副都心開発に係る計画の経緯 …… 141
2　従前の計画における開発の考え方 …… 141
3　開発の基本方針 …… 142
4　臨海地域開発財政基盤強化プラン …… 148
5　臨海副都心開発の今後の取組み～総仕上げの10年間～ …… 148
6　臨海副都心におけるＭＩＣＥ・国際観光拠点の形成 …… 149
7　開発の現状 …… 150
8　用地等の管理及び運用 …… 153
9　臨海地域における政策連携団体の活用 …… 158
10　事業推進に当たっての課題 …… 158
第６節　豊洲・晴海地域の開発 …… 161
1　豊洲・晴海開発整備計画 …… 161

目　次

2　事業の経緯…… 164
第７節　都市再生事業の推進 …… 165
1　スーパーエコタウン事業 …… 165
2　広域防災拠点の整備 …… 165

第８章　新たな海上公園への取組 …… 175
第１節　海上公園の構想と計画 …… 177
1　海上公園構想 …… 177
2　海上公園計画 …… 177
3　海上公園の制度 …… 182
4　「賑わいと自然あふれる海辺を目指して―海上公園ビジョン―」の推進…… 182
5　海上公園事業における主な取組 …… 184
第２節　海上公園事業の現況 …… 186
1　海上公園の整備 …… 186
2　主な海上公園の概要 …… 189
3　海上公園の管理 …… 190

Ⅴ　離島振興の促進
第９章　島しょ等の港湾・漁港・空港・海岸 …… 193
第１節　伊豆諸島等の港湾・漁港・空港・海岸 …… 195
1　概　　要 …… 195
2　港湾の現況と整備計画 …… 199
3　漁港の現況と整備計画 …… 201
4　空港の現況と整備計画 …… 203
5　海岸の現況と整備計画 …… 205
第２節　小笠原諸島の港湾・漁港・空港 …… 206
1　概　　要 …… 206
2　港湾の現況と整備計画 …… 206
3　漁港の現況と整備計画 …… 208
4　空港整備の現状 …… 208

そ　の　他 …… 209
港　　勢 …… 211
附属機関 …… 222
技術管理及び調査・研究 …… 223
港湾局所管の東京都政策連携団体等一覧 …… 227

目　次

索　引 …… 228

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 …… 16

第4節　予　　算 …… 25

第5節　東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会への取組 …… 34

第1章　総　説

第１節　局事業の概説

当局の事務事業は、港湾に関することであり、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８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、都民をはじめとする首都圏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有している。

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) 東京港の管理運営と機能強化等（第２・３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。今後も、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、横浜港と連携し、健全な競争関係のもとで、利用者サービスの向上と港湾コストの低減を実現することにより東京港の発展を図っていく。

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。

この他にも、港湾管理者として港湾区域を良好な状態に維持するため、水域環境保全のための事業などを行っている。

(2) 東京港の港湾計画の策定と港湾施設の整備（第４・５章）

国際貿易及び国内海上輸送の中枢的な港湾として、東京港の物流機能強化を図るため、港湾施設等の整備は、令和一桁の後半（2023 年から 2027 年）を目標とした東京港第８次改訂港湾計画に基づき着実に推進している。

外貿ふ頭施設は、国際的な産業・貿易構造の変化に対応し、物流機能の強化を図るため、ふ頭背後の機能強化とあわせ、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・再編している。

また、最終処分場である新海面処分場の整備も進めているところである。

(3) 防災機能の向上（第６章）

都民の生命と財産を災害から守ることは、都の重要な責務である。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。また、水防法改正を受け、高潮浸水想定区域図を作成・公表するなど、ソフト対策に資する取組も実施している。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) 臨海地域開発と海上公園の整備運営（第７・８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2,766haであり、平成30年度末において2,556ha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、港湾関係施設をはじめ、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たことから、これまでの開発目標や成果を踏まえた上で、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の整備については、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。

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９章）

伊豆諸島は、東京から約100～600㎞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300㎢、22,501人の住民が生活している（平成31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1,000～1,700㎞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、2,615人の住民が生活している（平成31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、厳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

令和元年８月１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、98担当で構成されており、さらに、出先機関として東京港管理事務所（５課、25担当）及び東京港建設事務所（１所(※)・７課、39担当）並びに調布飛行場管理事務所（１担当）が置かれている（８頁参照）。

なお、平成31年４月には、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向け、総務部企画計理課において、調整に係る体制が一層強化された。また、東京ベイエリアビジョン（仮称）の策定に向け、臨海開発部開発企画課において、体制が強化された。

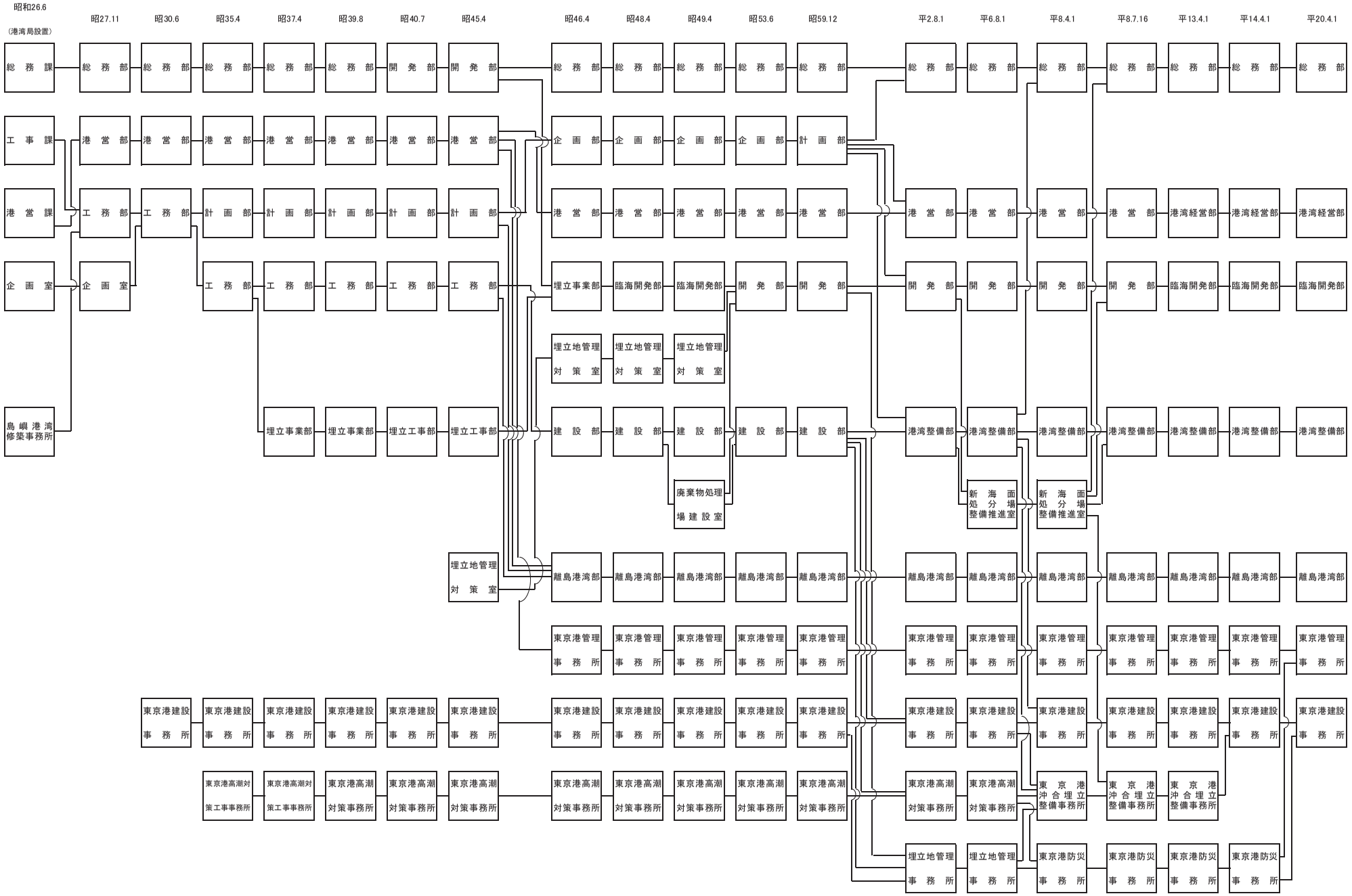
各部所職種別職員定数は、下表のとおりである。

(※)高潮対策センター

各部所職種別職員定数

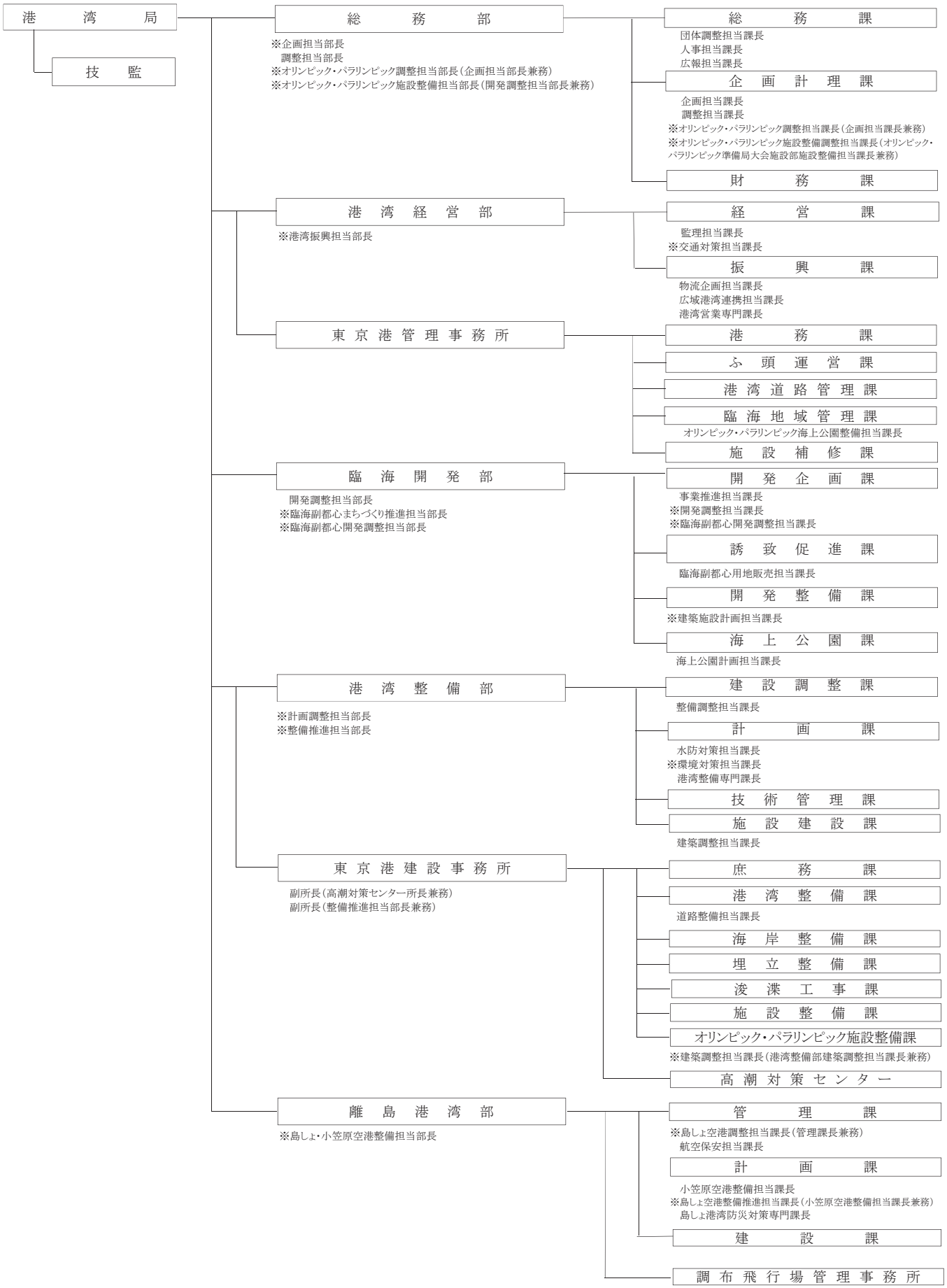
令和元年8月1日現在

職種 ／ 部・所	事務	土木	建築	機械	電気	その他の技術	技能系	計
総務部	67	3						70
港湾経営部	46	3						49
臨海開発部	40	11	3			6		60
港湾整備部	6	45	11	8	10			80
離島港湾部	20	44			1	1		66
東京港管理事務所	60	20	3	5	8	10	14	120
東京港建設事務所	20	107	5	20	19		25	196
（うち高潮対策センター）	(1)	(3)		(9)	(13)		(3)	(29)
合計	259	233	22	33	38	17	39	641


昭和26.6
（港湾局設置）
昭27.11
昭30.6
昭35.4
昭37.4
昭39.8
昭40.7
昭45.4
昭46.4
昭48.4
昭49.4
昭53.6
昭59.12
平2.8.1
平6.8.1
平8.4.1
平8.7.16
平13.4.1
平14.4.1
平20.4.1
総務課
工事課
港営課
企画室
島嶼港湾修築事務所
総務部
港営部
工務部
計画部
企画室
開発部
工務部
埋立事業部
埋立工事部
港営部
企画部
計画部
港営部
埋立事業部
臨海開発部
臨海開発部
開発部
建設部
建設部
建設部
建設部
建設部
埋立地管理対策室
埋立地管理対策室
埋立地管理対策室
廃棄物処理場建設室
埋立地管理対策室
離島港湾部
東京港管理事務所
東京港建設事務所
東京港高潮対策工事事務所
東京港高潮対策事務所
総務部
港営部
開発部
港湾整備部
新海面処分場整備推進室
離島港湾部
東京港管理事務所
東京港建設事務所
東京港高潮対策事務所
東京港沖合埋立整備事務所
埋立地管理事務所
東京港防災事務所
港湾経営部
東京港沖合埋立整備事務所

港湾局組織図（令和元年8月1日現在）

【凡例】※印　担当部長及び担当課長設置要綱第2ただし書及び第3ただし書により置く職



2　事務分掌

部・所	課・所	事務分掌
総務部	調整担当部長	1　局事務事業の調査・研究に関すること。
	総務課	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　局の公文書類の収受、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　局の所管に係る政策連携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。
	団体調整担当課長	1　局所管政策連携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。）。 2　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	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	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	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	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。
	調整担当課長	1　局事務事業の調査・研究に関すること。
	財務課	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	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
港湾経営部	経営課	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こと。 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こと。 8　港湾施設の設置に関すること。 9　港湾事業に係る不動産の取得に関すること。 10　国及び他の港湾管理者との連絡に関すること。 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こと。 12　港湾区域内における公有水面の埋立免許に関すること。 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こと。 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こと。 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こと。 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こと。 17　港湾における船舶の係留保管の適正化に関すること。 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こと。 19　港湾環境整備負担金に関すること。 20　東京港の保安対策に関すること。 21　東京港管理事務所に関すること。 22　東京港埠頭株式会社に関すること。 23　部内他の課に属しないこと。
	監理担当課長	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こと。 2　港湾区域内における公有水面の埋立免許に関すること。 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こと。 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こと。 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こと。 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こと。 7　港湾における船舶の係留保管の適正化に関すること。 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こと。 9　港湾環境整備負担金に関すること。 10　東京港の保安対策等に関すること。 11　民有港湾施設の維持管理に係る指導及びその改良に係る支援に関すること（港湾局の他の部・所に属するものを除く。）。 12　舟運の活性化に関すること。 13　港湾経営部長が必要に応じ指示する事項に関すること。
	振興課	1　東京港の振興に関すること。 2　東京港の管理運営の企画、調査及び総合調整に関すること。 3　港湾施設の管理運営の企画、調査及び調整に関すること（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こと（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こと（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こと。 7　ふ頭再開発の実施に係る調整に関すること。 8　姉妹港・友好港との交流事業に関すること。 9　港湾に係る統計調査に関すること。
	物流企画担当課長	1　首都圏物流政策、物流効率化、高度化等に関すること。 2　高機能物流拠点の形成等に関すること。 3　港湾管理運営のあり方の検討に関すること。 4　港湾経営部長が必要に応じ指示する事項に関すること。

部・所	課・所	事務分掌
港湾経営部	広域港湾連携担当課長	1　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。 2　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。 3　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。 4　国際コンテナ戦略港湾に関すること。 5　港湾運営会社制度に関すること。 6　港湾経営部長が必要に応じ指示する事項に関すること。
	港湾営業専門課長	1　東京港への船舶及び貨物の誘致に係る営業活動に関すること。 2　荷主、船社その他関係企業等との意見交換及び情報収集に関すること。 3　港湾経営部長が必要に応じ指示する事項に関すること。
臨海開発部	開発調整担当部長	1　臨海部の開発計画に係る技術的事項に関すること。 2　臨海部の開発整備事業の推進に関すること。 3　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。 4　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。 5　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	1　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。）。 2　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。）。 3　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。）。 4　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。）。 5　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。）。 6　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。）。 7　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。 8　部内他の課に属しないこと。
	事業推進担当課長	1　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。 2　有明北地区等の開発事業の推進及び調整に関すること。 3　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。 4　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。 5　その他臨海副都心開発に係る事業推進に関すること。
	誘致促進課	1　東京臨海地域への事業者の誘致及び公募に関すること。 2　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。 3　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。 4　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。 5　処分した埋立地に係る規制又は管理に関すること。 6　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。 7　港湾区域内の公有水面の埋立権の管理に関すること。 8　埋立地の管理不適正財産の処理に関すること。 9　埋立地の嘱託登記、土地台帳及び地籍図に関すること。 10　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	1　臨海副都心への事業者の誘致及び公募に関すること。 2　臨海副都心用地の暫定利用の促進に関すること。 3　臨海副都心の賑わい創出事業に関すること。 4　観光まちづくり事業の推進に関すること。

部・所	課・所	事務分掌
臨海開発部	開発整備課	1　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。）。 2　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。）。 3　臨海副都心開発に係る実施計画に関すること。 4　港湾区域内の公有水面の埋立免許申請に関すること。 5　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。 6　廃棄物処分場の管理の企画及び調整に関すること。 7　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。）。 8　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。 9　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。 10　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。）。
	海上公園課	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こと。 2　海上公園の整備計画に関すること。 3　海上公園の管理運営に係る企画及び調整に関すること。 4　海上公園の建設に係る調査及び調整に関すること。 5　局所管地及び処分した埋立地等の緑化指導に関すること。
	海上公園計画担当課長	1　海上公園の設置及び管理に係る技術的事項に関すること。 2　海上公園の整備計画に関すること。 3　海上公園の建設に係る調査及び調整に関すること。 4　局所管地及び処分した埋立地等の緑化指導に関すること。
港湾整備部	建設調整課	1　東京港における局の工事の実施計画、管理及び検査に関すること（他の部に属するものを除く。）。 2　東京港における局の工事に係る基本調整等に関すること。 3　東京港における局の工事に係る課題の調査に関すること。 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こと。 5　東京港建設事務所に関すること。 6　部内他の課に属しないこと。
	整備調整担当課長	1　東京港における局の工事に係る総括調整に関すること。 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こと。 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関すること。 4　東京港における局の工事に係る起工及び検査に関すること。 5　東京港における局の工事に係る課題の調査に関すること（他の部及び課に属するものを除く。）。 6　港湾整備部長の特命に関すること。
	計画課	1　東京港の将来計画に関すること。 2　東京港における港湾、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こと（他の部に属するものを除く。）。 3　東京港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こと。 4　東京港における災害防止対策の企画、調査及び調整に関すること。 5　東京港における環境影響評価に関すること。 6　東京港における局施設の保全に関すること。
	水防対策担当課長	1　東京港における海岸保全施設の整備に係る計画の策定及び進行管理に関すること。 2　東京港における災害防止対策の企画及び調整に関すること。 3　東京港における津波・高潮対策等水防対策に関すること。 4　東京港における防災船着場の整備に係る計画の策定及び進行管理に関すること。 5　港湾整備部長の特命に関すること。
	港湾整備専門課長	1　東京港の防災機能の強化に向けた組織横断的調整に関すること。 2　東京港における局施設の保全に関すること。 3　港湾施設及び海岸保全施設の耐震性に関すること。 4　港湾施設及び海岸保全施設の設計指導に関すること。 5　港湾整備部長の特命に関すること。

部・所	課・所	事務分掌
港湾整備部	技術管理課	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こと。 2　東京港における出願工事等の技術的審査に関すること（他の部に属するものを除く。）。
	施設建設課	1　局事業（離島を含む）に係る建築、機械及び電気施設の建設に関すること。
	建築調整担当課長	1　新客船ふ頭及び局事業に係るオリンピック・パラリンピック施設等の建築等に係る設計並びに施工監理に関すること。 2　港湾整備部長の特命に関すること。
離島港湾部	管理課	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こと。 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こと。 3　漁港の指定及び町村営漁港の監督に関すること。 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こと。 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こと。 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こと。 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こと。 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こと。 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こと。 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こと。 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こと。 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こと。 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こと。 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こと。 15　伊豆諸島航路及び航空路の補助に関すること。 16　調布飛行場管理事務所に関すること。 17　部内他の課に属しないこと。
	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こと。 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こと。 3　緊急時等における技術的な検討・助言に関すること。 4　調布飛行場周辺空域における飛行ルールの策定等に関すること。 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こと。 6　情報提供業務の指導・監督に関すること。
	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こと。 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こと。 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こと。 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こと。 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こと。 6　町村営漁港の整備計画に関すること。 7　町村営漁港の海岸保全施設の整備計画に関すること。
	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こと。 2　小笠原空港の整備の基本計画及び事業計画に関すること。 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こと。 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こと。
	島しょ港湾防災対策専門課長	1　離島の防災機能強化に向けた企画、調査及び調整に関すること。 2　離島の海岸保全施設の基本計画及び事業計画に関すること。 3　離島の海岸保全に関する技術的調査及び研究に関すること。

部・所	課・所	事務分掌
離島港湾部	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こと。 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こと。 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こと。
	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こと。 2　使用料等の徴収に関すること。 3　飛行場内の安全管理に関すること。 4　航空灯火施設の管理に関すること。 5　飛行の統計及び記録の整理に関すること。 6　飛行場に係る航空気象観測業務に関すること。 7　空港消防業務に関すること。 8　飛行場の管理運営に係る連絡調整に関すること。
東京港管理事務所	港務課	1　所所属職員の人事、給与及び福利厚生に関すること。 2　所の公文書類の収受、配布、発送、編集及び保存に関すること。 3　所の予算、決算及び会計に関すること。 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こと。 5　船員及び港湾労働者等の福利厚生施設並びにヘリポートの管理に関すること。 6　港湾施設使用料、ヘリポート使用料及び水域占用料等の徴収に関すること（他の課に属するものを除く。）。 7　所の財産及び物品の管理に関すること。 8　電子計算組織の運用、管理及び調整に関すること。 9　水域施設、係留施設、外かく施設（護岸を除く。）及び貯木場の管理に関すること。 10　港湾区域内の水域における水質汚濁防止その他の公害防止の実施に関すること。 11　消火、警備及び救難に関すること。 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。）の実施に関すること。 13　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こと（基本方針の策定及び重要な案件の許可等に関することを除く。）。 14　港湾における船舶の係留保管の適正化に関すること（基本方針の策定に関することを除く。）。 15　港湾施設の保安に関すること。 16　所内他の課に属しないこと。
	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こと（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こと（他の課に属するものを除く。）。 3　船席の指定に関すること。 4　船舶の入出港届及び入港船舶届の受理に関すること。 5　入港料及び港湾施設使用料等の徴収に関すること。 6　放置車両対策に関すること。
	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。）の管理に関すること。 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こと。 3　道路台帳の整備及び保管に関すること。 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こと。 5　道路等の監察に関すること。 6　道路等及びこれらの附属物の維持補修に関すること。
	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こと。 2　埋立地の一時貸付及び一時貸付料等の徴収に関すること。 3　埋立地の測量及び境界確定に関すること。 4　海上公園工事の設計、施行及び監督に関すること。 5　海上公園の管理及び維持補修に関すること。 6　海上公園の占用料等の徴収に関すること。 7　オリンピック・パラリンピック関連海上公園工事等に係る設計・施行及び監督に関すること。

部・所	課・所	事務分掌
東京港管理事務所	オリンピック・パラリンピック海上公園整備担当課長	1　オリンピック・パラリンピック関連海上公園工事等に係る設計・施行及び監督に関すること。
	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こと。 2　港湾施設の補修計画等の策定に関すること。
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こと。 2　所の公文書類の収受、配布、発送、編集及び保存に関すること。 3　所の予算、決算及び会計に関すること。 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こと。 5　所の財産及び物品の管理に関すること。 6　所内他の課に属しないこと。 7　海岸保全施設管理職員住宅の管理に関すること。
	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こと。 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こと。 3　所所管工事に係る調査及び調整に関すること。 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こと。
	道路整備担当課長	1　臨港道路南北線及び関連道路整備工事の設計、施行及び監督に関すること。 2　所所管工事に係る課題の調査に関すること（他の課に属するもの除く。）。 3　臨港道路南北線及び関連道路整備工事の進行管理、総括調整に関すること。
	海岸整備課	1　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。 2　海岸保全施設建設工事（建築、機械及び電気工事を除く。）に係る調査及び調整に関すること。 3　都市再生事業に関連する防潮堤等の建設に関すること。
	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、施行及び監督に関すること（他の課に属するものを除く。）。 4　埋立地護岸建設工事の設計、施行及び監督に関すること。 5　埋立地施設整備工事の設計、施行及び監督に関すること（他の課に属するものを除く。）。
	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　直営浚渫船及び直営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。
	オリンピック・パラリンピック施設整備課	1　海の森水上競技場及び関連施設工事の設計、施行及び監督に関すること。 2　海の森水上競技場及び関連施設工事に係る調査及び調整に関すること。 3　晴海五丁目における海岸保全施設及び関連施設建設工事（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。（他の課に属するものを除く。） 4　晴海五丁目における海岸保全施設及び関連施設建設工事（建築、機械及び電気工事を除く。）に係る調査及び調整に関すること。（他の課に属するものを除く。）
	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〕

⑴ 港湾法の概要

港湾法（昭25・法218）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、港務局（第４条）又は地方公共団体（第33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（第２条第２項）のいずれかに分類されるとともに、このうち暴風雨に際し船舶が避難のため、てい泊することを主目的とする港湾を避難港と指定（第２条第９項）しており、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、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。

⑵ 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）。

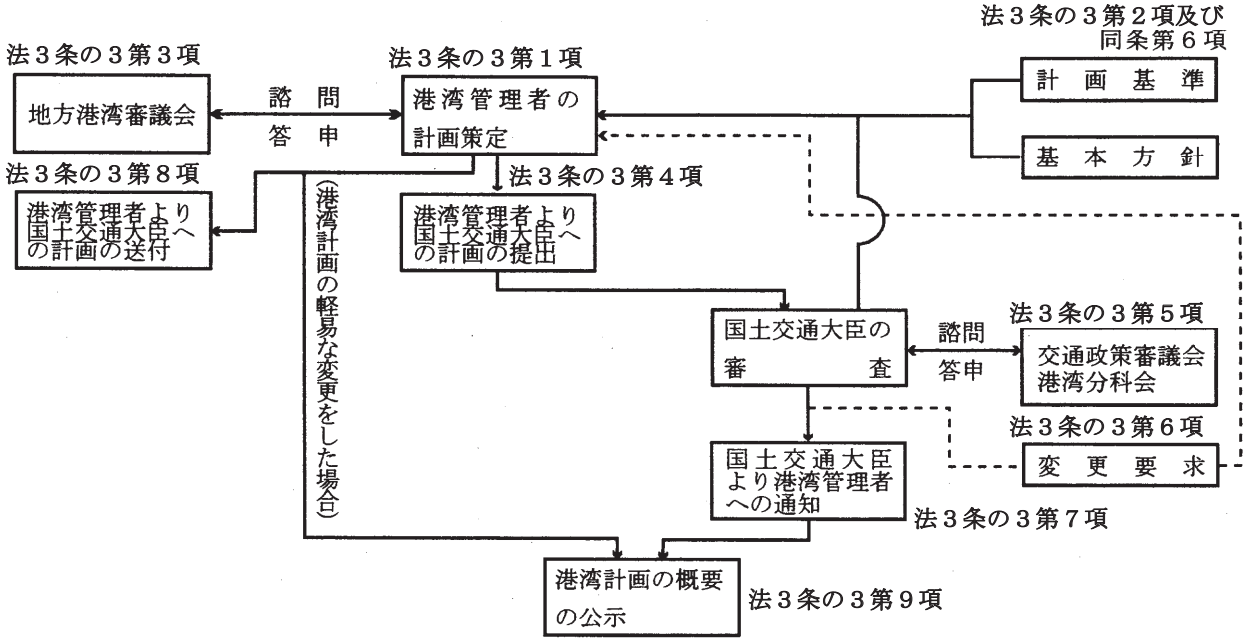
港湾計画は、国土交通大臣が定める港湾の開発、利用及び保全等に関する基本方針に適合したものでなければならず（第３条の３）、策定するに当たっては、条例で定める地方港湾審議会の意見を聴くこととなっている（第３条の３、第35条の２）。港湾計画の策定手続は図１参照のこと。

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。

港湾の管理業務として、これと関連して、

(ｱ) 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）。

都においては、都有財産及び管理委託又は貸し付けられた（第54条）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。

また、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、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、この構想を更に推進し、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、多年にわたり、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、これが都市景観の阻害や地震等の災害時において、船舶による避難・物資輸送活動に支障をもたらす恐れなどが懸念されている。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14・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）。

(ｱ) 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

(ｲ) 港湾運営に必要な役務提供のあっせん

(ｳ) 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

(ｴ) 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、**港湾法施行令**（昭26・令４）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・用水きょ又は排水きょの建設又は改良

エ　港湾管理者が指定する護岸、堤防、岸壁、桟橋又は物揚場の水際線から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べき旨を規定している（第22条)。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、東京港は甲号港湾に指定されており（**公有水面埋立法施行令**（大11・令194）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する埋立免許については、原則、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)。海岸保全施設の建設等に関しては、国の財政負担（第27条、**海岸法施行令**（昭31・令332）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)。

さらに、同法は、津波、高潮等に対する防災・減災対策を推進するため、海岸管理者に水門・陸こう等の操作規則の策定を義務付ける（第14条の２）とともに、海岸保全施設等の維持等を適正かつ確実に行うことができると海岸管理者が認める法人又は団体を、海岸協力団体として指定することができるとしている（第23条の３)。

4　漁港漁場整備法

(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制定された（第１条)。

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）。

⑵ 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、農林水産大臣に届け出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）。

⑶ 漁港の維持管理

漁港管理者は、当該漁港の所在地の地方公共団体と定められている（第25条）。漁港管理者は、漁港管理規程を定め、これに従い漁港の維持、保全及び運営その他漁港の維持管理をするほか、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

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16・法31）（以下「国際船舶・港湾保安法」という。）が成立した。

⑴ 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。

⑵ 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、東京都海上公園条例及び東京都漁港管理条例並びに平成27

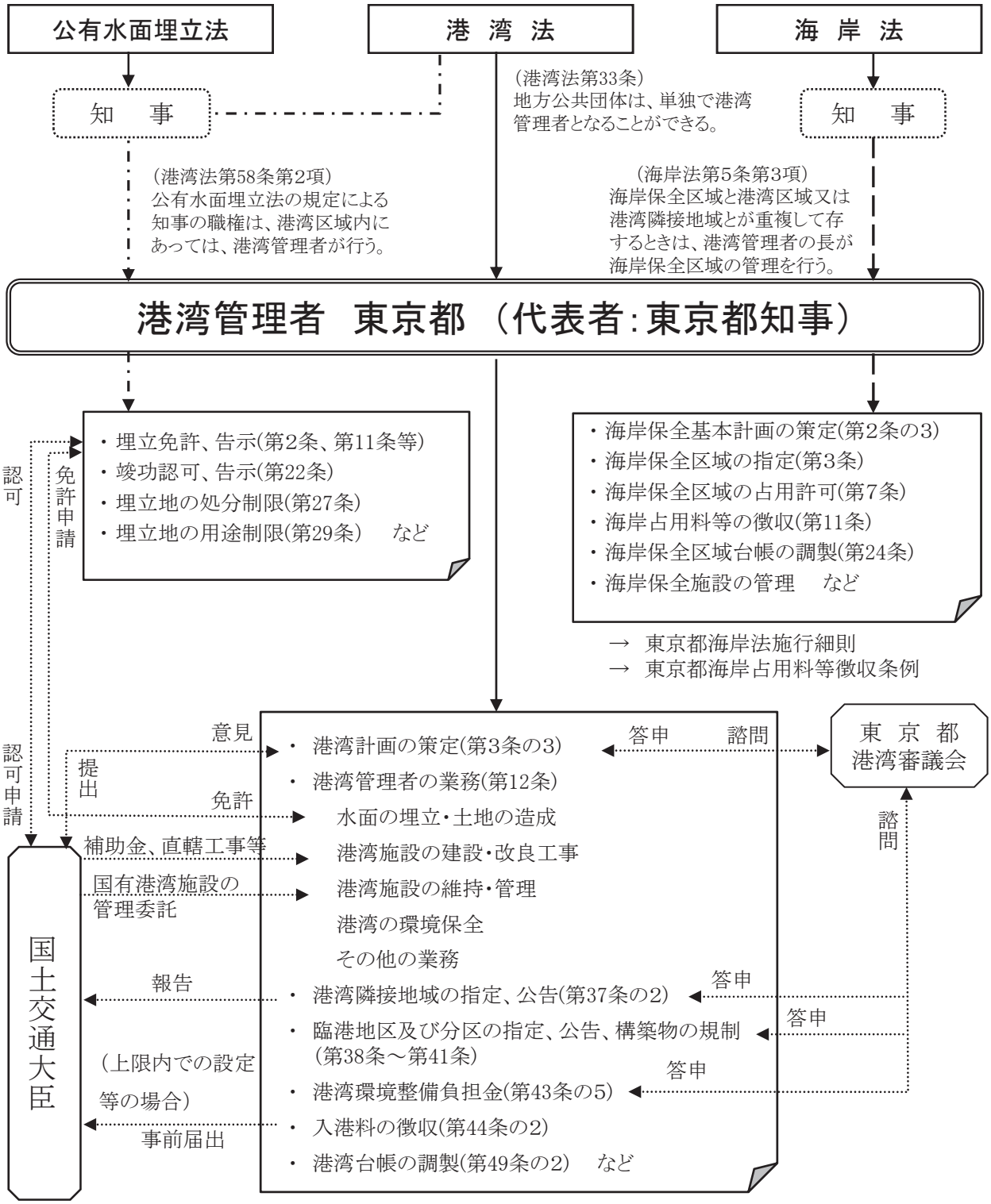
年３月に**東京都営空港条例**（昭37・条53）の一部を改正し、公の施設の一部（海上公園・客船ターミナル等）の管理を指定管理者に行わせることが出来るようにした。

7　港湾行政関係法令一覧

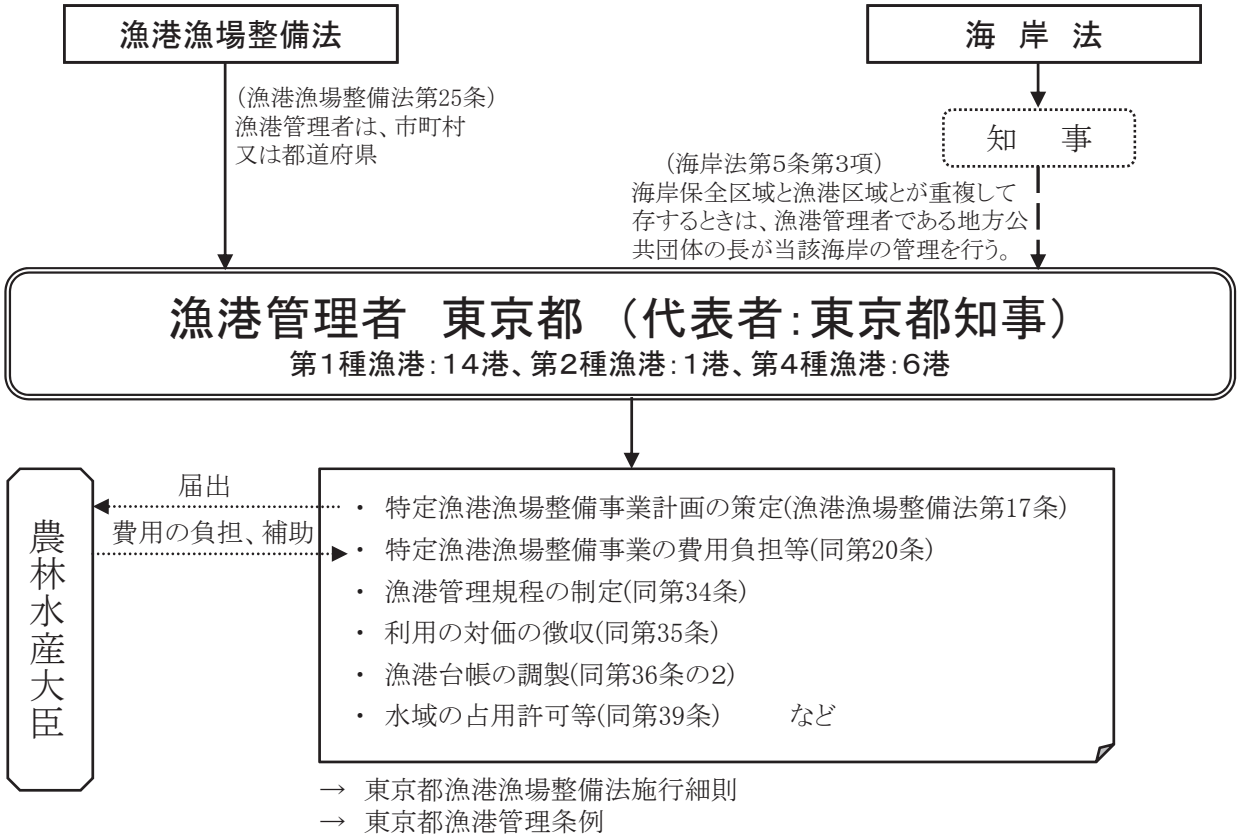
	法　　律	条　例　・　規　則	所　　管
港湾整備・管理	港湾法（昭25法218号） 港湾整備促進法（昭28法170号）	東京都港湾審議会条例（昭28条例75号） 東京都港湾環境整備負担金条例（昭55条例58号）、同施行規則 東京都港湾区域及び港湾隣接地域占用料等徴収条例（平12条例89号）、同施行規則 東京都の管理する港湾の港湾区域及び港湾隣接地域における工事等の規制に関する規則（昭37規則81号） 東京都港湾管理条例（平16条例93号）、同施行規則 東京都入港料条例（昭51条例86号）、同施行規則 東京都臨港地区内の分区における構築物に関する条例（昭41条例37号） 建物の区分所有に係る港湾施設用地の貸付けに関する規則（昭56規則141号） 東京港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（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 東京都営空港に係る航空機事故被害者生活再建支援に関する規則（平30規則103号） 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 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号）、土壌汚染対策法（平14法53号）		

8 港湾局関係法制概要

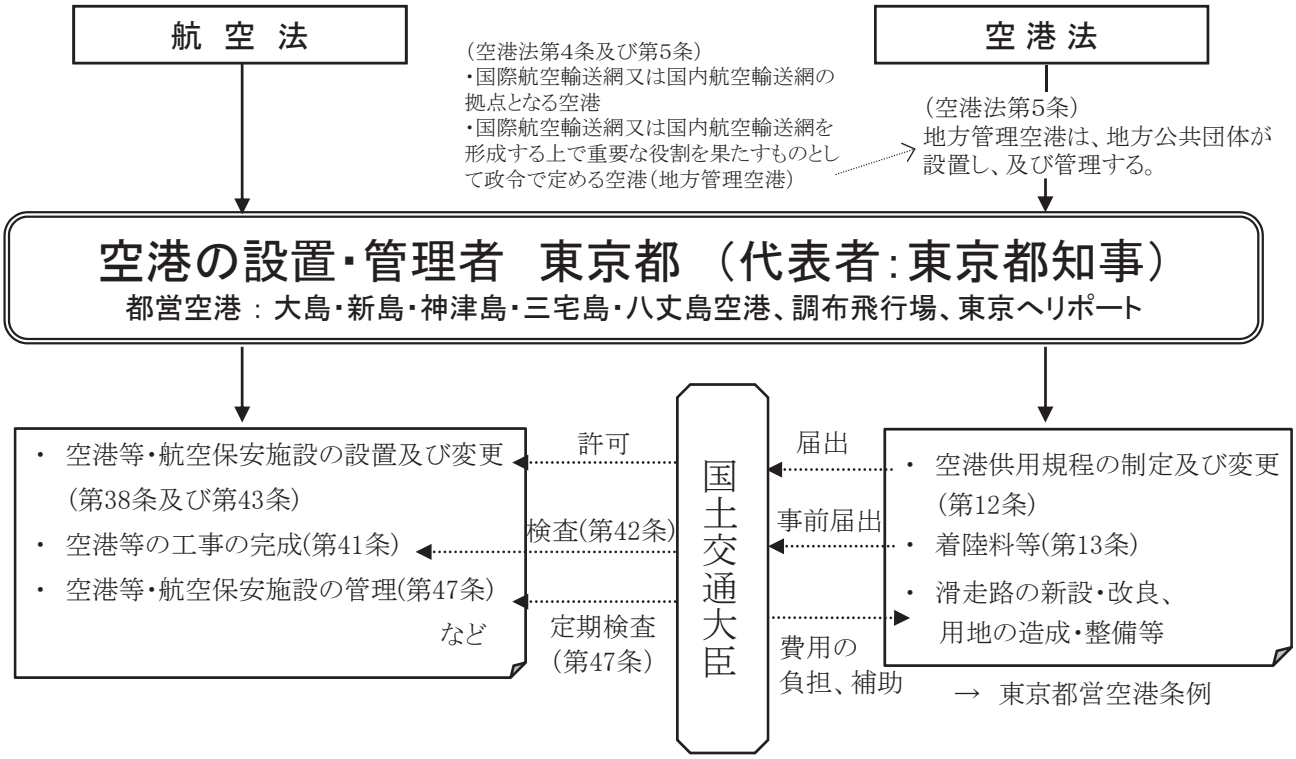
(1) 港湾関係



(2) 漁 港 関 係


漁港漁場整備法
海 岸 法
(漁港漁場整備法第25条)
漁港管理者は、市町村
又は都道府県
知 事
(海岸法第5条第3項)
海岸保全区域と漁港区域とが重複して
存するときは、漁港管理者である地方公
共団体の長が当該海岸の管理を行う。
漁港管理者 東京都 (代表者:東京都知事)
第1種漁港:14港、第2種漁港:1港、第4種漁港:6港
農林水産大臣
届出
費用の負担、補助
・ 特定漁港漁場整備事業計画の策定(漁港漁場整備法第17条)
・ 特定漁港漁場整備事業の費用負担等(同第20条)
・ 漁港管理規程の制定(同第34条)
・ 利用の対価の徴収(同第35条)
・ 漁港台帳の調製(同第36条の2)
・ 水域の占用許可等(同第39条) など
→ 東京都漁港漁場整備法施行細則
→ 東京都漁港管理条例

(3) 空 港 関 係


航 空 法
空 港 法
(空港法第4条及び第5条)
・国際航空輸送網又は国内航空輸送網の
拠点となる空港
・国際航空輸送網又は国内航空輸送網を
形成する上で重要な役割を果たすものとし
て政令で定める空港(地方管理空港)
(空港法第5条)
地方管理空港は、地方公共団体が
設置し、及び管理する。
空港の設置・管理者 東京都 (代表者:東京都知事)
都営空港 : 大島・新島・神津島・三宅島・八丈島空港、調布飛行場、東京ヘリポート
・ 空港等・航空保安施設の設置及び変更
(第38条及び第43条)
・ 空港等の工事の完成(第41条)
・ 空港等・航空保安施設の管理(第47条)
など
許可
検査(第42条)
定期検査
(第47条)
国土交通大臣
届出
事前届出
費用の
負担、補助
・ 空港供用規程の制定及び変更
(第12条)
・ 着陸料等(第13条)
・ 滑走路の新設・改良、
用地の造成・整備等
→ 東京都営空港条例

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	
臨海地域開発事業会計	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）	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。
港湾事業会計		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。

２　令和元年度予算

(1) 概　要

令和元年度の港湾局予算は、東京港の機能強化に向けた取組の推進、緑があふれ、親水性豊かな港の実現、水上交通ネットワークの充実、地震・津波・高潮対策の推進及び島しょ地域における生活と産業を支える機能の拡充等、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臨海副都心整備及びＭＩＣＥ・国際観光拠点化に向けた取組を、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	令和元年度		平成30年度		比較	
	予算額	構成比	予算額	構成比	増（△）減	増減比
	千円	%	千円	%	千円	%
一般会計	129,855,000	80.1	122,920,000	67.6	6,935,000	5.6
臨海地域開発事業会計	22,856,000	14.1	54,087,000	29.8	△31,231,000	△57.7
港湾事業会計	9,393,000	5.8	4,722,000	2.6	4,671,000	98.9
合計	162,104,000	100	181,729,000	100	△19,625,000	△10.8

（注）１　会計の重複計上額を整理した純計額は、末尾参考１を参照
　　２　各会計別収支予算は、末尾参考２を参照

本年度の予算総額は、1,621億400万円で、前年度に比べ、10.8%の減である。

これを会計別にみると、一般会計は、予算総額1,298億5,500万円、前年度に比べ5.6%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228億5,600万円、前年度に比べ57.7%の減で、主として現金支出を伴わない土地処分原価の減等によるものである。

港湾事業会計は、予算総額93億9,300万円、前年度に比べ98.9%の増で、主として港湾施設整備の増等によるものである。

(2) 歳出予算

ア　主要事業

(ｱ)　東京港の機能強化に向けた取組の推進

①　外貿ふ頭整備（一般・港湾）　54億　800万円

船舶の大型化や増加する貨物に対応するため、中央防波堤外側地区等のふ頭整備を推進

②　円滑な物流ネットワークの整備（一般）　290億9,100万円

物流機能の強化を図るため、臨港道路南北線等整備及び物流円滑化に向けた取組等を推進

③　客船誘致の促進（一般）　86億9,600万円

大型クルーズ客船の寄港に対応可能なふ頭の整備を進めるとともに、客船誘致の取組を推進

(ｲ)　緑があふれ、親水性豊かな港の実現

①　海上公園整備（一般・臨海）　67億1,800万円

自然環境保全や景観に配慮した緑地等を整備

②　廃棄物処理場建設・汚泥しゅんせつ（一般）　157億4,300万円

廃棄物処理場の整備及び運河の環境改善を図るための汚泥しゅんせつ

(ｳ)　水上交通ネットワークの充実

①　舟運の活性化、水辺の賑わい・魅力向上（一般・臨海）　11億　900万円

水辺に立地する観光資源等を結ぶ水上交通ネットワークの形成や魅力的な水辺空間創出の取組を推進

(ｴ)　臨海地域開発のさらなる推進

①　臨海副都心整備（臨海）　76億7,500万円

広域幹線道路整備に対する費用負担及び臨海副都心地域の都市基盤整備

②　臨海副都心の居心地の良いまちづくり（一般・臨海）　31億4,400万円

遮熱性舗装の整備や海上公園へのミストの設置等の暑さ対策等を推進するとともに、りんかい線駅前広場の改修や多様な来訪者への受入環境整備を行うなど、臨海副都心の居心地の良いまちづくりを推進

(ｵ)　地震・津波・高潮対策の推進

①　海岸保全施設整備の推進（一般）　176億9,700万円

水門・排水機場や防潮堤の耐震対策等を推進

②　港湾施設等の防災力向上（一般・臨海）　27億1,500万円

岸壁、橋梁等の耐震強化及び道路の無電柱化を推進

(ｶ)　島しょ地域における生活と産業を支える機能の拡充

①　島しょ等港湾整備（一般）　210億6,600万円

港湾、漁港、空港の整備、航路・航空路運賃補助及び航空機事故被害者生活再建支援制度等

②　島しょ地域の防災力向上（一般）　23億6,800万円

津波避難施設、海岸保全施設等の整備

イ　事業別構成

(ｱ)　一般会計

区　分	令　和　元　年　度　予　算		平成30年度	増（△）減	増減率
	予　算　額	主　要　内　容	予　算　額		
	千円		千円	千円	%
東京港港湾施設整備	55,165,000	①ふ頭整備等　12,269,718千円 新客船ふ頭整備等 ②道路・橋梁整備　34,858,840千円 臨港道路南北線及び接続道路整備等 ③港湾厚生施設等整備　748,113千円 東京港保安対策監視設備改修等 ④計画調査等　933,830千円 無電柱化検討等 ⑤内港地区再開発等　1,315,488千円 竹芝客船ターミナル改修・ふ頭内通路補修等 ⑥水辺空間の魅力向上　371,000千円 東京港の魅力的な空間形成の創出等 ⑦岸壁・道路改修等　1,276,011千円 大井水産物ふ頭桟橋補修等 ⑧東京港整備貸付金　3,392,000千円 外貿ふ頭整備	55,471,000	△306,000	△0.6
港湾振興	505,743	①港湾振興促進　432,674千円 客船誘致の推進等 ②港湾広報　73,069千円	383,633	122,110	31.8
環境整備・公害対策	6,604,000	①環境整備　6,129,000千円 海の森公園整備等 ②公害対策　475,000千円 運河汚泥しゅんせつ等	3,962,000	2,642,000	66.7
廃棄物処理場建設	15,268,000	①中央防波堤外側廃棄物処理場1,343,992千円 廃棄物埋立護岸耐震補強等 ②新海面処分場　13,924,008千円 Ｄブロック護岸建設等	11,598,000	3,670,000	31.6
海岸保全施設建設	17,785,000	①施設建設　16,842,191千円 防潮堤整備、水門・排水機場耐震強化、内部護岸整備等 ②施設補修等　447,159千円 ③計画調査等　495,650千円	17,586,000	199,000	1.1
島しょ等港湾整備	19,948,000	①港湾整備　9,633,000千円 元町港外12港 ②漁港整備　6,872,000千円 元町漁港外17漁港 ③海岸保全施設整備　1,444,000千円 港湾７港、漁港３漁港 ④空港整備　1,997,000千円 大島空港外５空港 ⑤災害復旧　2,000千円	19,925,000	23,000	0.1
離島航路・航空路補助	1,379,711	①航路補助（３社）　578,930千円 ②貨物運賃補助（５社）　333,055千円 ③航空路補助（２社）　207,062千円 ④航空路運賃補助（２社）　260,664千円	1,276,586	103,125	8.1
管理運営費人件費	13,199,546	港湾施設等の維持管理経費及び人件費 （定数　512人）	12,717,781	481,765	3.8
計	129,855,000		122,920,000	6,935,000	5.6

(ｲ) 臨海地域開発事業会計

区分	令和元年度予算		平成30年度	増(△)減	増減率
	予算額	主要内容	予算額		
	千円		千円	千円	%
埋立造成	2,475,235	①埋立・護岸築造等 1,450,000千円 護岸改修等 ②環境整備 785,000千円 ③道路整備 1,000千円 ④埋立造成関連 239,235千円 測量調査等	4,200,984	△1,725,749	△41.1
埋立改良	3,132,000	①道路改良 1,487,435千円 大井中央陸橋等 ②橋梁改良等 1,644,565千円 南海橋等	2,511,000	621,000	24.7
臨海副都心建設改良	10,290,000	①建設事業 7,706,000千円 開発者負担金、臨海副都心地域内整備等 ②改良事業等 2,584,000千円 公園改良、開発調査等	9,438,000	852,000	9.0
企業債費等	1,592,777	企業債利子及び取扱費等	1,592,749	28	0.0
埋立地等処分原価	718,672	①埋立地処分原価 4,386千円 ②臨海副都心用地処分原価 714,286千円	32,134,710	△31,416,038	△97.8
管理運営費人件費	4,647,316	①埋立地の維持管理経費及び人件費等 (定数 98人) 3,327,147千円 ②臨海副都心まちづくり推進事業 300,000千円 ③消費税雑支出等 1,020,169千円	4,209,557	437,759	10.4
計	22,856,000		54,087,000	△31,231,000	△57.7

(ｳ) 港湾事業会計

区分	令和元年度予算		平成30年度	増(△)減	増減率
	予算額	主要内容	予算額		
	千円		千円	千円	%
建設改良	5,765,298	①港湾施設整備 5,313,542千円 10号地その２ユニットロードターミナル施設整備等 ②港湾施設改良 451,756千円	729,213	5,036,085	690.6
企業債費	33,267	企業債元金償還金	115,723	△82,456	△71.3
営業外費用	224,990	①企業債利子及び取扱費 1,348千円 ②消費税及び地方消費税等 223,642千円	196,990	28,000	14.2
管理運営費人件費	3,369,445	①港湾施設の維持管理経費及び人件費等 (定数 31人) 2,179,804千円 ②減価償却費等 1,189,641千円	3,680,074	△310,629	△8.4
計	9,393,000		4,722,000	4,671,000	98.9

港湾局合計	162,104,000		181,729,000	△19,625,000	△10.8

(3) 繰越明許費

①	東京港港湾整備事業	8,219,000千円
②	東京港環境整備事業	918,000千円
③	東京港廃棄物処理場建設事業	2,263,000千円
④	東京港海岸保全施設建設事業	2,656,000千円
⑤	島しょ港湾整備事業	1,427,000千円
⑥	島しょ漁港整備事業	1,015,000千円
⑦	島しょ海岸保全施設整備事業	213,000千円
⑧	空港整備事業	296,000千円
	合　　計	17,007,000千円

(4) 債務負担行為（限度額）

①	１０号地その２護岸改修工事	285,120千円
②	新客船ふ頭整備工事	2,916,012千円
③	あけみ橋改良工事	518,400千円
④	東京港臨港道路トンネル・橋りょう監視システムの更新	26,400千円
⑤	大井信号所撤去工事	55,110千円
⑥	コンテナふ頭監視システムの更新	887,700千円
⑦	竹芝客船ターミナル改修工事	1,001,001千円
⑧	若洲海浜公園整備工事	567,600千円
⑨	海の森公園整備工事	363,000千円
⑩	青海北ふ頭公園整備工事	18,000千円
⑪	東八潮緑道公園整備工事	531,100千円
⑫	中央防波堤外側廃棄物埋立護岸耐震補強工事	723,000千円
⑬	新海面処分場整備工事	4,154,100千円
⑭	防潮堤耐震化等整備工事	6,961,400千円
⑮	内部護岸等整備工事	2,828,000千円
⑯	利島港防波堤整備工事	546,400千円
⑰	神津島港津波避難施設整備工事	845,400千円
⑱	神湊港護岸整備工事	398,000千円
⑲	青ヶ島港護岸等整備工事	685,500千円
⑳	青海ケーソン製作ヤード改修工事	160,600千円
㉑	若郷漁港泊地増深しゅんせつ工事	440,000千円
㉒	神湊漁港日除け施設改築工事	127,000千円
㉓	八重根漁港便所新築工事	90,100千円
㉔	大島空港格納庫等整備工事	561,000千円

㉕	大島空港給油タンク車購入	40,000千円
㉖	新島空港化学消防自動車購入	80,000千円
㉗	神津島空港ターミナルビル等改修工事	216,900千円
㉘	埋立地造成事業（臨海地域開発事業会計）	1,795,000千円
㉙	埋立改良事業（臨海地域開発事業会計）	2,589,000千円
㉚	臨海副都心改良事業（臨海地域開発事業会計）	206,000千円
㉛	港湾施設整備事業（港湾事業会計）	396,000千円
㉜	港湾施設改良事業（港湾事業会計）	50,000千円
	合　　計	31,062,843千円

（参　考）

1　局予算の純計

区　　分	令和元年度	平成30年度	増（△）減	増減率
	千円	千円	千円	%
一　般　会　計	129,855,000	122,920,000	6,935,000	5.6
臨海地域開発事業会計	22,856,000	54,087,000	△31,231,000	△57.7
港湾事業会計	9,393,000	4,722,000	4,671,000	98.9
計	162,104,000	181,729,000	△19,625,000	△10.8
会計間重複分控除額	257,142	261,681	△4,539	△1.7
差　引　純　計	161,846,858	181,467,319	△19,620,461	△10.8

（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　般　会　計

（歳　入）

区　　分	本　年　度	前　年　度	増　（△）　減	増減率
分担金及負担金	4,312,628	4,276,332	36,296	0.8
使用料及手数料	2,502,998	2,431,066	71,932	3.0
国庫支出金	21,249,892	17,892,830	3,357,062	18.8
繰　入　金	378,141	385,810	△ 7,669	△ 2.0
都　　債	23,918,000	24,534,000	△ 616,000	△ 2.5
財産収入その他	8,087,494	6,009,967	2,077,527	34.6
計	60,449,153	55,530,005	4,919,148	8.9

（歳　出）　　（単位：千円、％）

区　　分	本　年　度	前　年　度	増（△）減	増減率	備　　考
港湾総務	835,000	812,000	23,000	2.8	差引不足額は一般財源を充当。 ただし、公債費充当1,821,387千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、67,051,063千円となる。
東京港整備	105,586,000	98,889,000	6,697,000	6.8	
島しょ等港湾整備	23,434,000	23,219,000	215,000	0.9	
計	129,855,000	122,920,000	6,935,000	5.6	
収支差引	△69,405,847	△67,389,995	－	－	

（注）歳入として、別途他局所管の基金繰入金4,176,171千円がある。

臨海地域開発事業会計

（収　入）

区　　分	本　年　度	前　年　度	増（△）減	増減率
営業収益	10,863,855	40,948,166	△30,084,311	△73.5
営業外収益	3,756,135	4,463,824	△707,689	△15.9
雑　収　入	192,000	426,000	△234,000	△54.9
特別利益	10	10	0	0
計	14,812,000	45,838,000	△31,026,000	△67.7

（支　出）　　（単位：千円、％）

区　　分	本　年　度	前　年　度	増（△）減	増減率	備　　考
埋立事業	16,213,000	16,460,000	△247,000	△1.5	差引不足額は損益勘定留保資金その他で補てん。
埋立地等処分原価	718,672	32,134,710	△31,416,038	△97.8	
支払利息等	2,394,990	2,506,990	△112,000	△4.5	
管理運営等	3,529,328	2,985,290	544,038	18.2	
特別損失	10	10	0	0	
計	22,856,000	54,087,000	△31,231,000	△57.7	
収支差引	△8,044,000	△8,249,000	－	－	

港湾事業会計

（収　入）

区　　分	本　年　度	前　年　度	増（△）減	増減率
営　業　収　益	4,139,665	4,149,444	△9,779	△0.2
営　業　外　収　益	552,325	559,546	△7,221	△1.3
雑　　収　　入	1,000	1,000	0	0
特　別　利　益	10	10	0	0
計	4,693,000	4,710,000	△17,000	△0.4

（支　出）　　（単位：千円、％）

区　　分	本　年　度	前　年　度	増（△）減	増減率	備　　考
建　設　改　良	5,802,733	767,277	5,035,456	656.3	差引不足額は損益勘定留保資金その他で補てん。
企　業　債　費	33,267	115,723	△82,456	△71.3	
支　払　利　息　等	224,990	196,990	28,000	14.2	
管　理　運　営　等	3,332,000	3,642,000	△310,000	△8.5	
特　別　損　失	10	10	0	0	
計	9,393,000	4,722,000	4,671,000	98.9	
収　支　差　引	△4,700,000	△12,000	－	－	

港　湾　局　合　計	79,954,153	106,078,005	△26,123,852	△24.6

港　湾　局　合　計	162,104,000	181,729,000	△19,625,000	△10.8	

第５節　東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会への取組

１　東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会への取組　［総務部企画計理課］

平成25年９月のＩＯＣ総会で、2020年オリンピック・パラリンピック競技大会の会場が東京に決定した。

臨海部には、晴海選手村のほか、海上公園や未処分地等を活用して競技会場等を整備する計画である。

港湾局では、海の森水上競技場を整備するとともに、晴海選手村の外周部を取り囲む陸上防潮堤・防潮護岸の整備を実施している。これらの整備に加えて、東京2020大会の成功に向け、関係する各部署と連携・調整し、競技会場等の整備を全力で進めていく。

また、大会時の関係者・観客の輸送と港湾物流の調和のため、オリンピック・パラリンピック準備局や東京2020組織委員会と連携して対策を検討する。

加えて、大型クルーズ客船ふ頭の整備、臨港道路等の無電柱化や外国人旅行者への多言語対応の推進など、オリンピック・パラリンピックを契機としたおもてなし環境の整備に取り組んでいく。

２　海の森水上競技場の整備

海の森水上競技場は、東京2020大会においてボート、カヌー（スプリント）競技会場であり、港湾局はオリンピック・パラリンピック準備局から、令和元年度に予定されるテストイベント前までに整備を完了するよう委任されている。

令和元年度は、国際競技団体（IF）の認証行為も受け、５月末に工事を完了し、６月に競技場施設をオリンピック・パラリンピック準備局に引き渡した。

３　晴海五丁目海岸保全施設の整備

選手村は大会時に選手の滞在場所となる施設であり、宿泊棟については、大会後に住居等として生まれ変わる計画である。整備予定地の中央区晴海五丁目は、現在既設防潮堤の外側にあることから、安全・安心な大会の実施やまちづくりのために、東京2020大会までに海岸保全施設を整備する必要がある。

令和元年度は、この海岸保全施設の整備を完了する。

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、その整備管理にあたっている。

また、東京港は、昭和26年９月22日に外国貿易の増進上、特に重要な港湾として、「特定重要港湾」に定められていたが、平成23年4月1日に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、阪神港（大阪、神戸）とともに「国際戦略港湾」に定められた。

全国の港湾と港湾管理者数一覧表

平成31年４月１日現在

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

資料：国土交通省港湾局総務課

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。

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

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

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

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別図のとおり港湾区域が変更された。

なお、第三航路の拡張や廃棄物処分場整備に伴う港湾区域の変更について、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〕

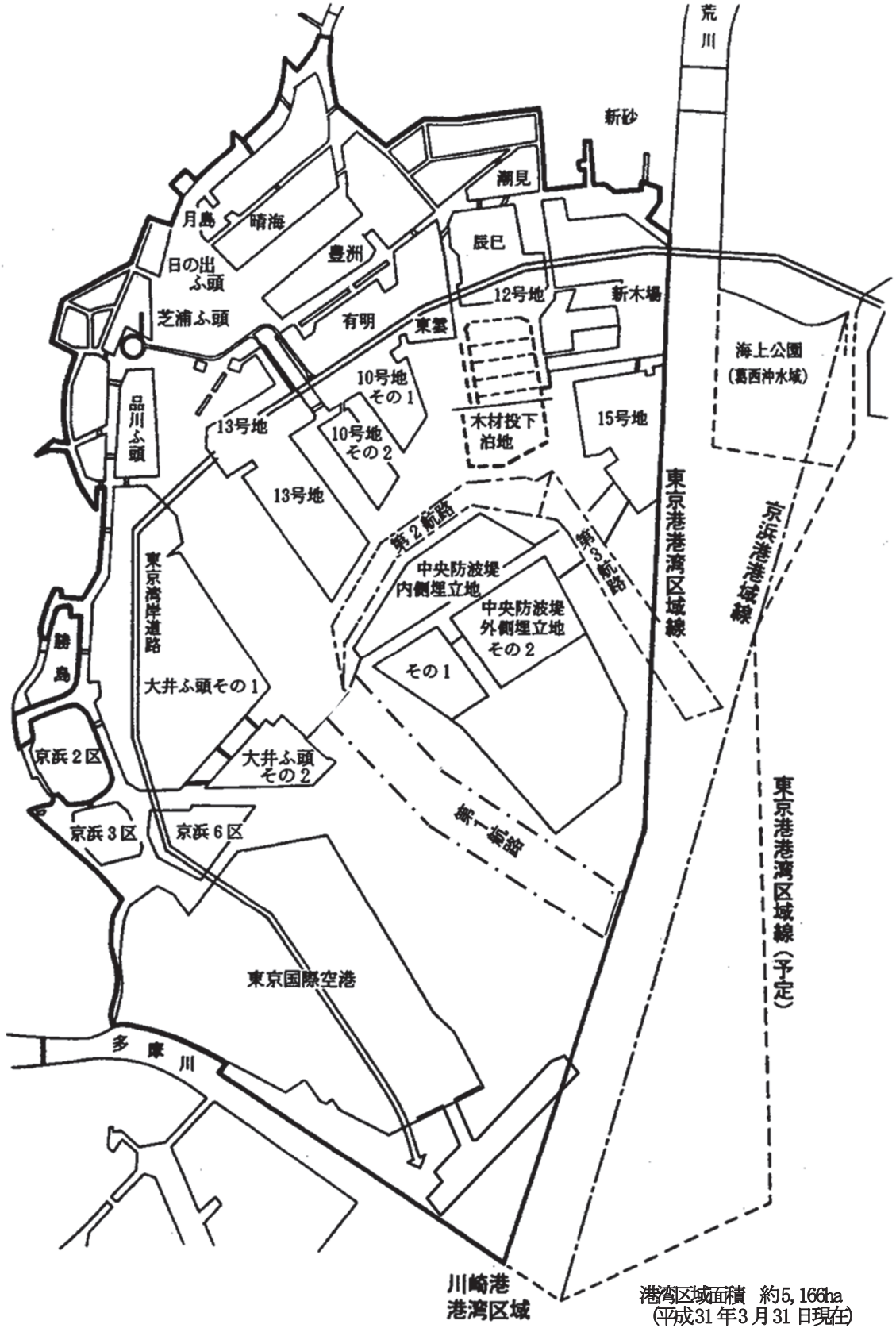
港則法は、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることを目的としており、航路及び航法、入出港の届出、危険物の取扱い、水路の保全、灯火等について定めている。

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。

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

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

２　臨港地区及び分区

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

臨港地区の指定によって、港湾法上次のような範囲を画することになる。

(1) 港湾管理者が行うことができる一定の業務の地域的な範囲

(2) 工場等の新設又は増設等についての届出を行う必要のある地域的な範囲

(3) 構築物の建設等の制限を行うことができる地域的な範囲

(4) 港湾施設となるか否かの地域的な範囲

(5) 港湾環境整備負担金を負担させることができる地域的な範囲

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

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

①　商　港　区　旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域

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

③　工 業 港 区　工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域

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

⑤　保 安 港 区　石油類等の危険物を取り扱わせることを目的とする区域

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

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

東京港の臨港地区の面積は、次表のとおりである。

臨港地区分区別面積

令和元年８月１日現在

区　分		面　積（ha）
臨　港　地　区		1,028.1
	商　港　区	609.6
	特殊物資港区	111.8
	工 業 港 区	40.7
	漁　港　区	22.6
	保 安 港 区	6.3
	マリーナ港区	9.7
	修景厚生港区	25.6
	分区指定なし	201.8

3　公有水面の管理

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

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

4　埋立免許事務

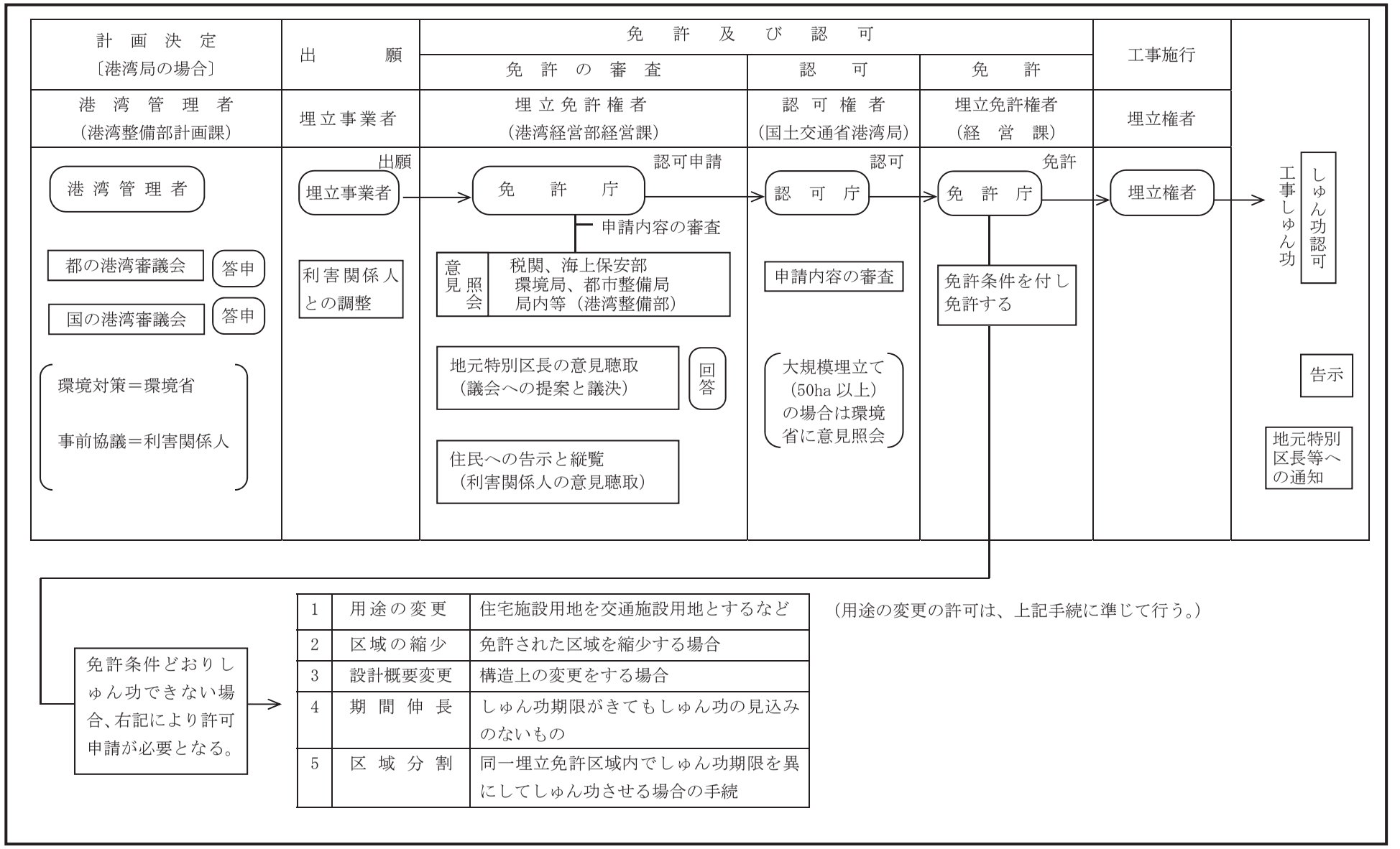
公有水面の埋立てを行い、土地を造成し、所有権を取得しようとする者は、公有水面埋立法に基づく埋立免許を受け、その免許条件に従い指定期限までに工事に着手し、しゅん功し、しゅん功の認可を受けなければならない。

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

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

現在の埋立免許事務手続は、次表のとおりである。

埋 立 免 許 事 務 手 続



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

（用途の変更の許可は、上記手続に準じて行う。）

5　海岸保全区域

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

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

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

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

第3章　東京港の管理運営

第１節　港湾施設の現況と管理運営…… 47

第２節　東京港の機能強化…… 67

第３節　東京港の振興…… 72

第４節　港湾施設の危機管理体制の確立…… 78

第５節　東京港の環境対策…… 80

第３章　東京港の管理運営

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年の東京市桟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、ここでいかだに結束して貯木場へ収容するための施設である。

(5) 岸壁、桟橋

港湾管理者が管理している公共岸壁、桟橋は、現在113バース（係船くいを含めると120バース）、総延長で15,976mあり、最大係船能力としては150,000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、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1,769ｍの物揚場があり、主としてセメント、製材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って、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、桟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53万㎡（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61,282㎡、品川ふ頭に18,766㎡、中央防波堤外側埋立地に11,346㎡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46,110㎡、品川ふ頭に7,475㎡、中央防波堤外側埋立地に50,487㎡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

貯木場は原木の一時保管等を行う施設であり、東京港の貯木場は５箇所、総面積は約90万㎡である。

(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。

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テレポートセンターが共同して管理を行っている。

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。

このほか、フェリーふ頭にカーフェリー乗降客用ターミナルビル（東京港埠頭株式会社所有)、日の出ふ頭に日の出小型船ターミナル（民間事業者所有、令和元年８月開業）がある。

(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。

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、一般財団法人東京船員厚生協会、一般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（令和元年８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	288人	139室
	港湾労働者	第一宿泊所	平成５年３月	223人	223室
		第三宿泊所	昭和48年11月	100人	100室
		品川宿泊所	昭和46年５月	88人	88室

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、若洲	食堂、休憩室、会議室、売店
休憩所	独立棟の休憩所	品川、芝浦第一、日の出、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　品川ふ頭内貿上屋休憩所ほか23箇所		休憩室
売店（独立）		港湾労働者芝浦売店	売店
運動施設		城南島ポートグランド	フットサル２面(ソフトボール練習用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チャンネルが稼動中で、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下町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18社が、ヘリコプター64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　空港の種別		公共用ヘリポート
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･ﾊﾟﾀｰﾝ 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'	165	−5.5	2,000	1				
	S_2, S_3	161	−2.7	300	—				
品川ふ頭 (S)	C〜H	1,124	−10.0	15,000	6	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	35.6t 40.6t	2 2	1
	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	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	40.6t 50.0t 61.0t	12 1 7	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				8
	L〜X	920	−5.0	1,000	13				
フェリーふ頭 (VA)	A〜D	876 (L型部122m含む)	−7.5〜−8.5	6,000〜 16,000(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	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	30.5t	4	2
	2	350	−15.0	50,000	1		40.6t	2	
	3〜4	700	−15.0	50,000	2		40.6t	6	
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	124	−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	60	−5.0	—	—				
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	ｱﾝﾛｰﾀﾞｰ(走行式) ﾍﾞﾙﾄｺﾝﾍﾞﾔｰ	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				
中央防波堤内側内貿ふ頭(X)	4,5	460	−9.0	12,000(G.T.)	2				
中央防波堤外側コンテナふ頭(Y)	1	230	−11.0	20,000	1	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	65.0t	3	
	2	400	−16.0	150,000	1		65.0t	3	
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 検疫錨地ほか	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	固定桟橋839m 主浮桟橋609個	−3.0	艇長20.0m以下	660	上下架施設	33t	1	

令和元年8月1日現在

屋	野積場	摘　　要	主要取扱貨物　（　）は、平成30年の貨物量	
床面積			外　　貿	内　　貿
（㎡）	（㎡）		（単位：万トン）	（単位：万トン）
2,098		伊豆七島、小笠原 客船定期航路	（－）	取合せ品　（8）
8,334	1,795	内貿雑貨	（－）	非鉄金属　（4）
22,004	29,546	内貿雑貨	（－）	セメント　（90）
23,651	83,770 （埠頭㈱ 96,741）	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	その他化学工業品、衣服・身廻品・はきもの　（443）	取合せ品、完成自動車　（346）
大井海貨上屋 29,481	（埠頭㈱ 945,700）		その他化学工業品、産業機械　（2，521）	取合せ品　（125）
21,099			水産品　（0）	水産品　（0）
10,779			麦、野菜・果物　（39）	麦　（7）
	21,148	内貿建材ふ頭	（－）	砂利・砂、石材　（158）
			（－）	廃土砂　（101）
			（－）	（－）
	43,606		（－）	取合せ品、完成自動車　（65）
	258,125	外貿製材ふ頭	製材　（8）	製材　（1）
	37,093	内貿建材ふ頭	（－）	砂利・砂　（67）
58,345	153,110	内貿雑貨ふ頭 沖縄定期航路	（－）	取合せ品、完成自動車　（679）
	60,253		（－）	完成自動車　（1,087）
			（－）	（－）
（埠頭㈱ 68,220）			金属くず　（71）	紙・パルプ　（19）
青海流通 センター上屋 19,047	（埠頭㈱ 400,615）		衣服・身廻品・はきもの、電気機械　（1，627）	製材、電気機械、製造食品　（28）
		官庁船	（－）	（－）
		物揚場	（－）	（－）
		物資補給 客船ターミナル	（－）	（－）
		物揚場	（－）	（－）
	970	物揚場	（－）	再利用資材　（2）
3,600	54,136	内貿雑貨	（－）	鋼材　（38）
3,414	29,338	外貿ばら物	石炭　（18）	コークス、石炭　（5）
			（－）	廃土砂　（28）
	12,891	内貿雑貨	（－）	輸送用容器、紙・パルプ、飲料　（99）
	（埠頭㈱ 117,819）			
			（－）	廃土砂　（8）
	修理ヤード 15艘分	ｸﾙｰｻﾞｰﾖｯﾄ ﾓｰﾀｰﾎﾞｰﾄ		

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）で定めることとした。

(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、令和元年度徴収は75者を対象予定としている。

4 外貿地域 〔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　　令和元年８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
			立体格納庫	3,650㎡	平23．３．18
	お台場埠頭	619,755㎡			
	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㎡	平６．４．15
	中央防波堤外側	99,011㎡	さん橋（１，２バース）	31,500㎡	平29．12．１
			メンテナンスショップ（１バース）	425㎡	

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。

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、平成21年４月１日より、岸壁、桟橋については、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、また荷役機械等の背後施設について

は、東京都から同社に対して現物出資を行い、同社が管理運営等を行ってきた。平成26年４月１日からは、同年１月に同社が特例港湾運営会社の指定を受けたことにより、東京都から岸壁、桟橋を借り受け、同社が背後施設との一体的な管理運営等を行ってきた。平成28年３月４日からは、横浜川崎国際港湾株式会社が京浜港の港湾運営会社の指定を受けたことにより、東京港埠頭株式会社の特例港湾運営会社の指定が失効し、東京都が岸壁、桟橋を直営管理することとなった。平成29年４月１日からは、東京都は指定管理者制度を再導入するとともに、新たに利用料金制を採用し、東京港埠頭株式会社を指定管理者に指定した。これにより、同社は、特例失効前と同様に、背後施設との一体的な管理運営等を行っている。

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り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。

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。

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、桟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％を東京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桟橋、泊地を完成時に東京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桟橋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た。

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、新たに整備した中央防波堤外側コンテナふ頭Ｙ１バースについては、平成 29 年 11 月から同社が指定管理者として都の整備した桟橋の管理委託を受け、同社が整備した背後施設と一体的な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、品川コンテナふ頭、中央防波堤外側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
建設発生土有効利用事業	・新海面処分場等埋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	・港内清掃 ・羽田沖の浅場維持管理等
内貿ふ頭事業	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	・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（令和元年8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㈱ ㈱住友倉庫 東海運㈱ 日本通運㈱ 山九㈱
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	555 m
	水深	−10 m
	係留能力	15,000DWT
荷捌施設	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	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㈱・㈱住友倉庫・伊勢湾海運㈱ 日本通運㈱・第一港運㈱			（暫定） 三井倉庫㈱ 日本通運㈱ ㈱上組	エバーグリーンマリン㈱
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㈱ 日本通運㈱	鈴江ｺｰﾎﾟﾚｰｼｮﾝ㈱
総面積		66,946 ㎡	100,755 ㎡	72,255 ㎡	116,623 ㎡	122,500 ㎡
岸壁	延長	260 m	260 m	350 m	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	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	２基	２基	２基	３基	３基
	ＣＦＳ	—	—	—	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㈱		㈱商船三井		ワンハイラインズ㈱	日本郵船㈱	
ターミナル・オペレーター		㈱ダイトーコーポレーション		㈱宇徳		東海運㈱	㈱ユニエックスＮＣＴ	
総面積		127,700 ㎡	131,800 ㎡	143,500 ㎡	133,650 ㎡	133,650 ㎡	133,650 ㎡	141,750 ㎡
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	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	３基	２基	３基	３基	３基	２基	４基
	ＣＦＳ	3,300㎡		—	—	—	—	—
	コンテナ蔵置能力	9,000ＴＥＵ	6,960ＴＥＵ Ｒ 750個	10,368ＴＥＵ Ｒ 393個	6,980ＴＥＵ Ｒ 775個	11,160ＴＥＵ Ｒ 288個	9,930ＴＥＵ Ｒ 612個	6,894ＴＥＵ Ｒ 654個

(4) 中央防波堤外側コンテナふ頭

バース		Y1
供用開始年月		平成２９年１１月
借受者		㈱上組
ターミナル・オペレーター		同上
総面積		129,319 ㎡
岸壁	延長	230 m
	水深	－11 m
	係留能力	20,000DWT
荷捌施設	ｶﾞﾝﾄﾘｰｸﾚｰﾝ	３基
	コンテナ蔵置能力	9,265ＴＥＵ Ｒ 360個

(5) 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49年７月	昭和49年７月	昭和49年７月
借受者		東京国際埠頭㈱ 富士港運㈱ 東海運㈱	㈱ダイトーコーポレーション 東海海運㈱	山九㈱ 相模運輸倉庫㈱	栗林運輸㈱ ㈱三協 鈴江コーポレーション㈱	栗林運輸㈱ ケイヒン㈱	㈱三協 三菱倉庫㈱
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	18,000㎡	18,000㎡	18,000㎡	18,000㎡	18,000㎡	18,000㎡
	上屋	6,892㎡	19,109㎡ (事務所含む)	6,432㎡	6,846㎡	6,864㎡	5,622㎡
	事務所	397㎡	−㎡	408㎡	198㎡	408㎡	408㎡
その他			上屋内定温				

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㈱ 望月海運㈱	三井倉庫㈱ ㈱住友倉庫	㈱宇徳 アサガミ㈱
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㎡	4,687㎡	5,440㎡
	事務所	815㎡	303㎡	−㎡
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28年	平成29年	平成30年
総数		41,075,421	42,195,055	41,486,005
（指数）		（100）	（103）	（101）
	輸入	29,485,051	30,633,578	30,178,808
	（指数）	（100）	（104）	（102）
	輸出	11,590,370	11,561,477	11,307,197
	（指数）	（100）	（100）	（98）
取扱品目		機械工業品	機械工業品	機械工業品
		日用品	日用品	日用品
		食料工業品等	食料工業品等	化学工業品
		化学工業品	化学工業品	食料工業品等
		農水産品	農水産品	農水産品

（注）指数は平成28年取扱量を基準値として算出。

お台場ライナーふ頭取扱状況（外貿）

（単位：トン、％）

		平成28年	平成29年	平成30年
総数		769,957	766,711	709,775
（指数）		（100）	（100）	（92）
	輸入	185,370	221,453	218,199
	（指数）	（100）	（119）	（118）
	輸出	584,587	545,258	491,576
	（指数）	（100）	（93）	（84）
取扱品目		金属くず	金属くず	金属くず
		紙・パルプ	紙・パルプ	輸送用容器
		製材	製材	製材
		鋼材	輸送用容器	鋼材
		野菜・果物	鋼材	紙・パルプ

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㊖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

令和元年８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 延長　720m エプロン幅　20m	400m 245m 75m	昭. 49. 10. 1 昭. 51. 7. 10 昭. 52. 8. 1
野積場	262,200㎡ （計画）	258,125㎡	昭. 49. 10. 1 〜 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、桟橋（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、桟橋については、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。

桟橋の利用、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、５号棟冷蔵倉庫（庫腹量75,000トン）が昭和63年７月からそれぞれ稼動している。

大井水産物ふ頭施設一覧

令和元年８月１日現在

施設名		構造・規模	供用開始	
			数量	年月日
桟橋		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	都営施設 10,783.16㎡ （うち上屋 7,044.40㎡）	10,783.16㎡	昭51. 5.15
	２号棟	都営施設 10,783.16㎡ （うち上屋 7,044.40㎡）	10,783.16㎡	昭52. 4. 1
	３号棟	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㎡ 1,893.80㎡ 2,917.54㎡	昭51. 5.15 昭52. 4. 1 昭53. 5.11
通路		12,644.07㎡	3,846.00㎡ 4,820.00㎡ 3,978.07㎡	昭51. 5.15 昭52. 4 .1 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日に全面オープンした。

(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㈱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73km、面積約235ha、橋りょう16橋である。

道　路　移　管　状　況

令和元年８月１日現在
（単位：面積千㎡）

移管先　用 途	S35～H28年度	H29年度	H30年度	令和元年度予定	計
建設局　都 道	887	0	0	0	887
特別区　区 道	1,411	11	0	0	1,422
清掃局　その他	2	0	0	0	2
計	2,300	11	0	0	2,311

（注）・上記の他、橋りょう22橋を移管した。
・特別区とは、千代田、中央、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㈱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㈱）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㈱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、㈱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。
	ｱﾝｶﾚｲｼﾞ建　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㈱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14日に供用開始した。

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。
	昇降施設	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27日に有明駅～豊洲駅間2.8kmが延伸開業した。

第２節　東京港の機能強化

近年、アジア貨物の急激な増加やコンテナ船の大型化など、東京港を取り巻く状況は刻一刻と変化している。このような中、東京港が今後も東日本のメインポートとして、生活と産業を支える役割を果たしていくためには、貨物量の確保のみならず、利用者のニーズに的確に応えることが必要である。そのため、荷主が求める迅速、安定を重視した国際海上輸送を実現するべく、物流効率化策を一層推進する東京港ならではの高水準のサービス提供や、東京の道路網と一体となった交通ネットワークの充実強化などに取り組んでいく。

１　港湾の総合的機能の充実　〔港湾経営部振興課・経営課〕

(1) 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。

また、10号地その２ふ頭についても再編に着手しており、新上屋の整備を進めている。

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。

(2) 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９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96区画の貸付けを行い港湾施設の拡充・強化に努めている。

(3) 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　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

情報化社会の進展や経済・産業のグローバル化、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

経済や産業のグローバル化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、臨海部交通ネットワークにおける未整備箇所の存在などにより、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に取り組んでいく。

(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、都は関係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、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。

(4) 東京港総合渋滞対策

近年東京港の周辺で、季節やターミナルによって発生している交通混雑は、使いやすい港づくりのために直ちに解決すべき重要な課題となっている。

そのため、この課題解決に向けた道筋を明確に示すため、都は、平成26年２月、東京港における交通混雑対策を初めてハード・ソフト両面から包括的にまとめた「東京港総合渋滞対策」を策定した。

これまで、車両待機場の整備や荷役機械の増設をはじめ、都と港湾関係者が一丸となって進めてきた取組により、混雑緩和に一定の効果が現れてきているところである。今後は、新たな施策も含め着実に実施していくこと

で、交通混雑対策を加速させ、利用者に選ばれ続ける使いやすい港づくりを目指していく。

平成27年３月20日から「東京港総合渋滞対策」の一環として、放置車両（台切りシャーシー）に対し、港湾法第37条の11に基づく取締強化を実施している。

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（総合的検討・決定）

※官公庁、民間団体、港湾管理者など 25 団体で構成

幹事会 （全般的検討）

３検討部会

① 総合検討部会（規制緩和、危機管理、みなとの賑わいの創出、その他アクションプランの検討）

② 物流効率化検討部会（国際競争力の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・情報交換など）

イ 会長　石田 忠正氏（一般社団法人東京都港湾振興協会会長）

ウ 開催回数　１０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

第 10 回協議会　平成 26 年１月 31 日 第４次アクションプランの策定

(3) 第４次アクションプランの策定

東京港振興促進協議会では、平成 26 年１月、貨物量の増大や船舶の大型化など、東京港を取り巻く最近の動向を踏まえ、新たな課題を取り入れてプランの充実を図るため、４つの柱と 37 の取組からなる「第４次アクションプラン」を策定した。今後も東京港の関係者が協力し、官民一体となって、東京港のさらなる発展を図るための振興策を実施していく。

【第４次アクションプランの概要】・・・４つの柱立て 全 37 の取組

①「東京港の物流機能強化」

東京港が首都圏の生活と産業を支えるメインポートとしての役割を果たすためには、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対応し、基幹航路を維持拡大するとともに、アジア貨物の増大に的確に対応する必要がある。

そのため、港湾コストの低減、貨物集荷への取組など、官民一体となって物流機能を強化する取組を引き続き行うとともに、新たな外貿コンテナふ頭の整備や既存ふ頭の再編などを行い、港湾施設の機能強化を図っていく。

②「東京港の安全の確保・危機管理」

震災発生時の東京港の安全確保については、引き続きハード･ソフト両面からの対策を進めていく。

危機管理においては、物流におけるセキュリティ対策の重要性が高まっていることから、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。

③「環境に配慮したみなとづくり」

環境への意識が世界的に高まる中、港湾運営に当たっては、さらなる環境への配慮が求められる。

船舶・トラック・荷役機械などの貨物の荷役・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など、環境負荷低減に寄与する取組を進めていく。

④「みなとの賑わいの創出」

最近のクルーズ業界の動向を踏まえ、大型客船にも対応できる十分な機能を備えた施設整備を推進するとともに、積極的な誘致施策を推進していく。

また、水上輸送ネットワークについては、さらなる活性化を図っていく。

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動させている。稼動後、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　東京港、川崎港、横浜港の広域連携　〔港湾経営部振興課〕

(1) 目的及び経緯

東京都、川崎市及び横浜市は、国際競争力を強化するため、京浜港（東京港・川崎港・横浜港）の連携を一層推進することとし、平成 20 年３月 21 日に基本合意を締結した。

この合意に基づき、コンテナ船入港料の一元化やはしけ輸送の拡大による環境対策など、様々な取組を実施した。

平成 21 年 12 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」を設立し、平成 22 年２月には「京浜港共同ビジョン」を策定、また、平成 23 年９月には、今後三港が策定する港湾計画の基本となる「京浜港の総合的な計画」を策定するなど連携強化を図っている。

(2) 国際コンテナ戦略港湾

国土交通省は、「選択」と「集中」により我が国港湾の国際競争力を強化するため、平成 22 年２月に「国際コンテ

ナ戦略港湾」の公募を実施した。

東京都は、京浜港（東京港・川崎港・横浜港）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。

三港がそれぞれの役割を担いつつ、京浜港全体として発展していくことを目指し、東京港はコンテナふ頭の増設や再編整備、道路網の充実強化など港湾施設の機能強化を図り、利用者ニーズにきめ細かく対応した使いやすい港づくりを進めていく。

第3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。

一方、東京は日本有数の観光拠点であり、その玄関口である東京港においても、クルーズ客船の受入れなど観光面でのニーズが高まっている。

こうした認識のもと、東京港の振興事業を進めている。

1　ポートセールス　〔港湾経営部振興課〕

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る。

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、また背後に拡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。また、クルーズ客船の誘致についても、クルーズ客船の寄港が、臨海副都心への国際観光やＭＩＣＥの誘致活動へ寄与するとともに寄港地への高い経済効果をもたらすこと等が見込めることから、積極的に取り組んでいる。

(1) 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。

(2) 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。

さらに、荷主等の利用者に対しては、都内においてセミナーを開催し、東京港の現状や今後の計画をＰＲしている。

(3) 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。

船舶貨物誘致使節団派遣状況

名　　称	平成29年	平成30年	令和元年	参　加　団　体	訪問先
外貿ミッション	ﾄﾞｲﾂ ｽﾍﾟｲﾝ ｲｷﾞﾘｽ	ｵｰｽﾄﾗﾘｱ	ｼﾝｶﾞﾎﾟｰﾙ （予定）	東京都港湾局 東京港埠頭株式会社 東京港運協会 東京倉庫協会 東京港港湾運送事業協同組合 東京港湾福利厚生協会 東京都港湾振興協会	荷　　主 船　　社 物流企業 港　湾　局

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）	・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）	・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）	・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）	・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　クルーズ客船の誘致　〔港湾経営部振興課〕

近年、世界のクルーズ市場ではクルーズ人口が急増するとともに船舶の大型化が進んでいる。クルーズ客船の寄港は東京に多くの観光客をもたらし、東京港のイメージアップ、臨海エリアにおけるＭＩＣＥ・国際観光拠点化の推進、大きな経済効果が期待できるなど、魅力的な観光資源となる。大型クルーズ客船の寄港地として東京のアクセスの良さや観光資源の充実などの潜在能力は高く、東京は、日本の首都、国際観光都市として寄港ニーズに責任を持って応えるとともに寄港による効果を確実に取り込むことで、東京ひいては日本の成長を力強く牽引する必要がある。

このため、臨海副都心地域に世界最大級の大型クルーズ客船に対応可能な新たな客船ふ頭の整備をするとともに、平成26年１月、東京港のクルーズ客船誘致施策の方向性を示す「東京クルーズビジョン」を策定し、積極的なクルーズ客船の誘致施策を展開している。

なお、新たな客船ターミナルは名称を「東京国際クルーズターミナル」とし、令和２年７月に開業する予定である。

4　水上交通ネットワークの拡充　〔港湾経営部経営課・振興課〕

東京の臨海部には臨海副都心をはじめ、多くの観光資源や集客施設が立地しており、これらに船でアクセスできれば、東京の魅力がさらに高まることになる。

東京港では、臨海副都心と既成市街地を結ぶ水上バス（定期航路）が運行するほか、江戸文化を継承する屋形船やディナークルーズ等を行う観光船等が不定期で周遊を行っているが、水上ルートや船着場が限られるなどの課題がある。

このため、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、国際観光都市としての東京の一層の魅力向上や、水辺のにぎわい創出に向けて、舟運の活性化のための取組を進めている。

舟運事業者が利用できる船着場を増やすため、都が保有する公共桟橋を、一定の要件のもとに屋形船などの不定期航路事業者に開放することとし、視察船用の竹芝小型船発着所及び水上バスの発着所である有明小型船発着所を試行的に開放している。さらに同公共桟橋の利用料金の引き下げを実施した。加えて、日の出小型船発着所において船着場を増設し、令和元年８月より試行的に開放している。また、田町駅と品川駅に近接した運河部の防災船着場を、水上タクシーの乗降場所として開放する社会実験にも取り組んでいる。

その他にも、都市整備局・建設局・港湾局の３局で協力して、舟運の活性化に向けた社会実験を行い、舟運の更なる周知や利便性向上に向けた取組を実施している。

5　東京港における水辺空間の魅力向上　〔港湾整備部計画課〕

(1) 運河ルネサンス

ア　東京港内の運河の現状

東京港内の運河は、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、運河の魅力を一層向上させ、舟運の活性化との相乗効果により、国際観光都市としてのプレゼンスの向上を目指している。東京の運河は、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。

イ　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。

このため都では、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、取組を進めている。

ウ　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なにぎわいの創出

・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）」に基づき実施する。

(2) 運河エリアライトアップの推進

都は、運河の水辺空間の資源を活用した良好な夜間景観を創出することで、観光資源としての水辺空間の魅力向上や、舟旅の活性化に繋げていくため、平成 30 年３月に「運河エリアライトアップ・マスタープラン」を策定した。このプランに基づき、地元区や民間事業者等と連携して、運河エリアの施設（水門、橋梁等）のライトアップに取り組んでいる。

令和元年度は、日の出ふ頭上屋、天王洲水門のライトアップ施設整備を行う。

６　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、都民や事業者をはじめ国内外に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、視察船事業を実施し、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、公益財団法人東京都公園協会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)　ホームページ等による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。また、ソーシャル・ネットワーキング・サービス（ツイッター及びフェイスブック）を活用した情報発信も行っている。

(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
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　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
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）	都民等 （臨海地域の情報誌にて配布）

東京港案内実績

行政視察船「新東京丸」

区分＼年度	28	29	30
回数（回）	303	320	355
人数（人）	12,565	15,042	16,252

社会科見学船

区分＼年度	28	29	30
回数（回）	127	119	120
人数（人）	11,131	10,846	11,036

第４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不正薬物の密輸が後を絶たず、また密入国事件も発生する可能性があり、密輸品や密入国者による犯罪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。

⑴　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

⑵　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」を設立した。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。

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、関係機関との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。

また、平成26年７月からはセキュリティカード等を使ってゲートでの出入管理を行う手法を導入し、保安対策の強化を図っている。

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５節　東京港の環境対策

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	監視艇出動回数	処理件数					油処理剤使用量(リットル)
		油	流木	沈廃船	その他	計	
28	2,495	36	284	0	592	912	0
29	2,564	91	283	0	249	623	0
30	2,499	56	216	0	405	677	0

２　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（令和元年８月１日現在）

①　オイルフェンス　2,220ｍ（B型）

②　油処理剤　18リットル缶48缶

③　油吸着マット　50cm×50cm×0.4cm　500枚、65cm×65cm×0.4cm　1,200枚など

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　清掃船用　２基　（第１清海丸、第２清海丸）

(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、被害を最小限にくいと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。

3　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、清掃船で回収し、分別運搬処理をしている。

海　面　清　掃　実　績

単位：m^3

年　度	収　集　量
２８	2,252
２９	2,287
３０	2,242

4　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等を行っている。

令和元年度は、平久運河、芝浦運河、高浜運河、海老取運河の汚泥しゅんせつ等を実施する。

汚泥しゅんせつ事業の計画と実績

年度／地区	施設	実績土量（昭和47～平成30年度）	令和元年度計画 土量	令和元年度計画 事業費（公共）
江東	しゅんせつ	2,304,792m³	6,000m³	78,000千円
	覆土	2,870m²	——	——
芝浦	しゅんせつ	1,616,836m³	9,030m³	107,000千円
	覆土	104,397m²	750m³	30,000千円
港南	しゅんせつ	603,458m³	14,920m³	85,000千円
	覆土	22,230m²	——	——
計	しゅんせつ	4,525,086m³	29,950m³	270,000千円
	覆土	129,497m²	750m³	30,000千円

5　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。

6　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。

7　港湾施設における省エネ、ＣＯ２対策　〔港湾経営部経営課〕

環境に配慮した港づくりを進めるため、上屋など港湾施設に太陽光発電施設の整備や屋上緑化を実施するなど、環境負荷の軽減に取り組んでいる。今後も、関係機関や関係事業者と連携を図り、港湾施設の環境負荷軽減の取組を推進していく。

８　船舶の排出ガス対策　〔港湾経営部振興課〕

東京港では、都市機能エリアと物流エリアが、主に湾岸道路を境に隔てられているものの、市街地にも近く、周辺で多くの方が生活し、働く場所でもある。このため、大気汚染対策をはじめとした環境改善は不可欠となっている。

東京の臨海地域では、船舶、自動車、工場などから大気汚染物質が排出されているが、自動車や工場等については、法・条例により、厳しい対策が進められてきた。一方、船舶については、マルポール条約により、窒素酸化物（NOx）や硫黄酸化物（SOx）などの国際的な規制があるものの、これまで先進的な大気汚染対策は取られてこなかった。特に、東京港では今後も取扱貨物量の増大が見込まれており、船舶の寄港を妨げない効果的な環境施策の展開が必要となっている。

このような中、世界の港湾では船舶の排出ガス削減に資する環境対策プログラムが導入され、環境改善のための有力な手段として運用されている。東京港では、国際的な環境対策プログラムであるESI※に参加し、入港料減免のインセンティブを導入することで、船舶から排出される窒素酸化物（NOx）や硫黄酸化物（SOx）等を削減することとしている。

※　ESI（Environmental Ship Index）

国際港湾協会〈IAPH〉主導のもと世界の港湾が結成したWPSP（World Ports Sustainability Program）が、船舶からの大気汚染物質等の排出削減を目的に環境負荷の少ない船舶を測定評価し、環境船舶指数（ESI値）を認証する。

参加港湾等は、ESI値に応じ、入港料の減免などのインセンティブを与えることで環境負荷の少ない船舶の入港を促進し、港湾地域での大気環境の改善を図るプログラム。

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。これを、平成13年４月からはバキュームカーによる回収に切り替え、実施している（平成13年度は拠点及び巡回、平成14年度からは巡回のみ）。さらに、平成22年度には、し尿回収施設を設置するなど、し尿回収の体制を整えている。

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 特定外来生物（ヒアリ等）の侵入・定着防止 〔港湾経営部経営課〕

平成29年７月、東京港で陸揚げされたコンテナ内において、都内で初めてヒアリが確認された。

ヒアリは攻撃性があり、人体への被害等を及ぼす生物であることから、ヒアリが国内に定着した場合、国民の生活に大きな影響を与える可能性がある。

このため東京港では、特定外来生物（ヒアリ等）の水際での対策を徹底するため、「東京港におけるヒアリ等対策連絡会」（事務局：港湾局及び環境局）を設置して関係組織の連携体制を強化するとともに、モニタリング調査や普及啓発の取組を行っている。

第 4 章　東京港の港湾計画の策定

第 1 節　港湾計画の系譜…… 87

第 2 節　東京港第 8 次改訂港湾計画…… 90

第４章　東京港の港湾計画の策定

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、作成の手続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するものである（港湾法第３条の３）。（Ｐ.17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26年12月「東京港第８次改訂港湾計画」を公示した。

第７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	・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	・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	・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	・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	・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	・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）	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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	・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
第七次改訂港湾計画	平成17年12月	平成27年	・外貿コンテナふ頭機能の拡充・強化 ・内貿ユニットロードふ頭の再編 ・羽田空港再拡張への対応 ・臨海部の交通ネットワークの充実 ・大規模地震対策施設の拡充 ・高潮対策の推進	・計画貨物量10,900万トン ・中央防波堤外側、新海面処分場埋立地に大水深コンテナふ頭及び中規模のコンテナふ頭を整備 ・10号地その２、品川ふ頭、15号地の内貿ユニットロードふ頭を再編 ・内貿ユニットロードふ頭の再編にあわせ、10号地その２のフェリーふ頭を再編 ・羽田空港の滑走路の新設に伴い、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 ・中央防波堤内側埋立地に「海の森」を整備 ・緊急救援物資等の海上輸機能確保のため、耐震強化岸壁を15バース計画 ・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	・計画貨物量を10,600万トンに変更 ・既存の大井、青海コンテナふ頭の増深 ・中央防波堤外側及び新海面処分場コンテナふ頭の増深 ・大井コンテナふ頭の増深に伴い、航路、泊地及び航路・泊地の水深を変更 ・中央防波堤地区と中部地区を結ぶ、臨港道路南北線を計画 【軽易な変更】 ・13号地に新客船ふ頭を計画

第２節　東京港第８次改訂港湾計画

１　改訂計画の方針

本計画は、物流はもとより、観光、環境、オリンピック・パラリンピック、安全・安心という視点からも施策を連携させることにより、港湾機能と都市機能とが有機的に結合した「世界に誇る都市型総合港湾・東京港」の創造を目指し、令和一桁の後半（2023 年から 2027 年）を目標年次とし、以下の方針を基に策定した。

(1) 世界とつながる国際貿易拠点港

ア　外内貿コンテナふ頭の再編・拡充・機能強化

増加するコンテナ貨物及び今後の船舶の大型化に対応するため、大井コンテナふ頭南端の既存ふ頭の用途変更を行い、コンテナふ頭（１バース）を計画する。

急増するアジア貨物に対応するため、既存施設（品川ふ頭）を活用するとともに、利用の低下している木材関連施設を再編し、15 号地に新規ふ頭（２バース）を計画する。

イ　ロジスティクス機能の強化

新たに造成する土地を効率的に活用するとともに、現行の土地利用計画の見直しを行い、ふ頭の背後のロジスティクス機能を強化し、総合的な物流の効率化を推進する。

ウ　交通混雑対策

「東京港総合渋滞対策（平成 26 年２月策定）」に基づき、抜本的な機能強化策を軸に、短期的かつ即効性のある取組を多角的に実施し、東京港の交通混雑の解消を目指す。

(2) 世界から人が訪れる国際観光港湾

ア　臨海地域の魅力あるみなと・まちづくり

今後開発予定の青海地区北側を中心に、ＭＩＣＥ・国際観光拠点化を推進するとともに、新たな観光資源を開発し、魅力をさらに高めていく。

イ　大型クルーズ客船の誘致促進

「東京クルーズビジョン」に基づき、効果的な客船誘致施策を推進し、大型クルーズ船が着岸可能な新客船ふ頭を着実に整備していく。

ウ　海上交通ネットワークの拡充

ネットワークの整備に当たっては、民間活力を取り込み、定期航路を主体としつつ、不定期航路等の利用も含めて検討を進め、舟運を活性化していく。また、都が保有する公共桟橋の開放についても検討を行い、海上交通ネットワークの充実に取り組む。

(3) 世界をリードする環境先進港湾

ア　良質な環境形成に向けた緑地整備・自然環境再生の推進

立地ゾーンの特徴を活かした緑地・水辺の整備により、水と緑、生物生息環境ネットワークを拡充するとともに、歴史や文化の継承の場の創出、多様な主体との連携による港湾環境の再生を推進する。

イ　人とみなと・海とのつながりの充実

東京港の持つ多彩な水際を活かし、水辺空間や周辺景観などの特徴を踏まえた空間形成のコンセプトを定

め、海と陸との一体性を確保した魅力的な空間整備を推進するとともに、運河ルネサンスの取組と連携した賑わいを創出する。

ウ　環境負荷の少ないみなとの実現・都市活動を支える処分場の整備

地球温暖化など広域的な環境問題に対応するため、港湾施設における太陽光発電の導入や先進的な省エネ型の荷役機器を積極的に導入するとともに、水素ステーションの拡充等を推進する。また、快適な都民生活や都市の活力を維持する廃棄物処分場の整備・延命化に努める。

(4) 世界を魅了し未来を切り開く「スポーツ都市東京」

ア　オリンピック・パラリンピックを契機とした「スポーツ都市東京」の実現

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の成功に向け万全の準備を進めるとともに、大会終了後は「スポーツ都市東京」の実現に寄与する地区として将来に引き継いでいく。

(5) 世界に誇れる安全・安心なベイエリア

ア　災害に強いみなとの整備

大規模災害発生時においても緊急物資の円滑な輸送や首都圏経済活動の停滞を回避するため耐震強化岸壁の整備を推進する。

イ　地震・津波・高潮対策の推進

最大級の地震や台風に備え、都民の生命・財産、首都東京の中枢機能を守るため、防潮堤や内部護岸、水門等の海岸保全施設整備を推進し防災力を強化する。

ウ　予防保全型維持管理の推進

港湾施設及び海岸保全施設を健全に長寿命化を図るため、予防保全型維持管理への転換を推進する。

2　計画取扱貨物量

目標年次（令和一桁の後半（2023 年から 2027 年））における取扱貨物量は、10,830 万トン（外貿 6,880 万トン、内貿 3,950 万トン）に達すると推計している。

目標年次（令和一桁の後半（2023年から2027年））における取扱貨物量

外貿 （うち外貿コンテナ）	6,880 万トン (6,620 万トン[560 万 TEU])
内貿 （うちフェリー） （うちユニット貨物） （うち内貿コンテナ）	3,950 万トン (710 万トン) (　1,240 万トン) (370 万トン[50 万 TEU])
合計（うちコンテナ取扱個数）	10,830 万トン（610 万 TEU）

※四捨五入の関係上、合計値が合わない場合がある。

3　今回計画した主な港湾施設（図３－１参照）

(1) 外内貿コンテナふ頭の再編・拡充・機能強化

ア　品川コンテナふ頭

船舶の大型化に対応するため、水深を11ｍに増深する。

イ　大井コンテナふ頭

増加するコンテナ貨物や今後の船舶の大型化に対応するため、対象船舶を15万DWTとするとともに、大井ふ頭南端の既存ふ頭（水産物ふ頭）の用途変更を行い、コンテナふ頭（延長400m、１バース、水深15～16m）を計画する。

ウ　青海コンテナふ頭

船舶の大型化に対応するため、対象船舶をA2バースで10万DWT、A3・A4バースで15万DWTとする。

エ　中防外・新海面コンテナふ頭

船舶の大型化に対応するため、対象船舶をY2・Y3・Z1バースで15万DWTとする。

オ　15号地新規ふ頭

急増するアジア貨物に対応するため、係船利用の低下している木材関連施設を再編し、15号地にコンテナふ頭（延長500m、２バース、水深11～12m）を計画する。

(2) ロジスティクス機能の強化

ア　大井ふ頭

土地利用計画を変更し、ふ頭用地を拡大する。

イ　中央防波堤外側・新海面処分場埋立地

土地利用計画を変更し、港湾関連用地（バン・シャーシープール、倉庫等）を拡充する。

(3) 大規模地震対策施設の拡充

ア　幹線貨物輸送用（コンテナ・ＲＯＲＯ船）

災害発生時に経済活動を停滞させないよう、幹線貨物を取り扱うふ頭における耐震強化岸壁の整備目標数を既定計画の５バースから22バースに増加させる。

イ　緊急物資輸送用（ＲＯＲＯ・在来船）

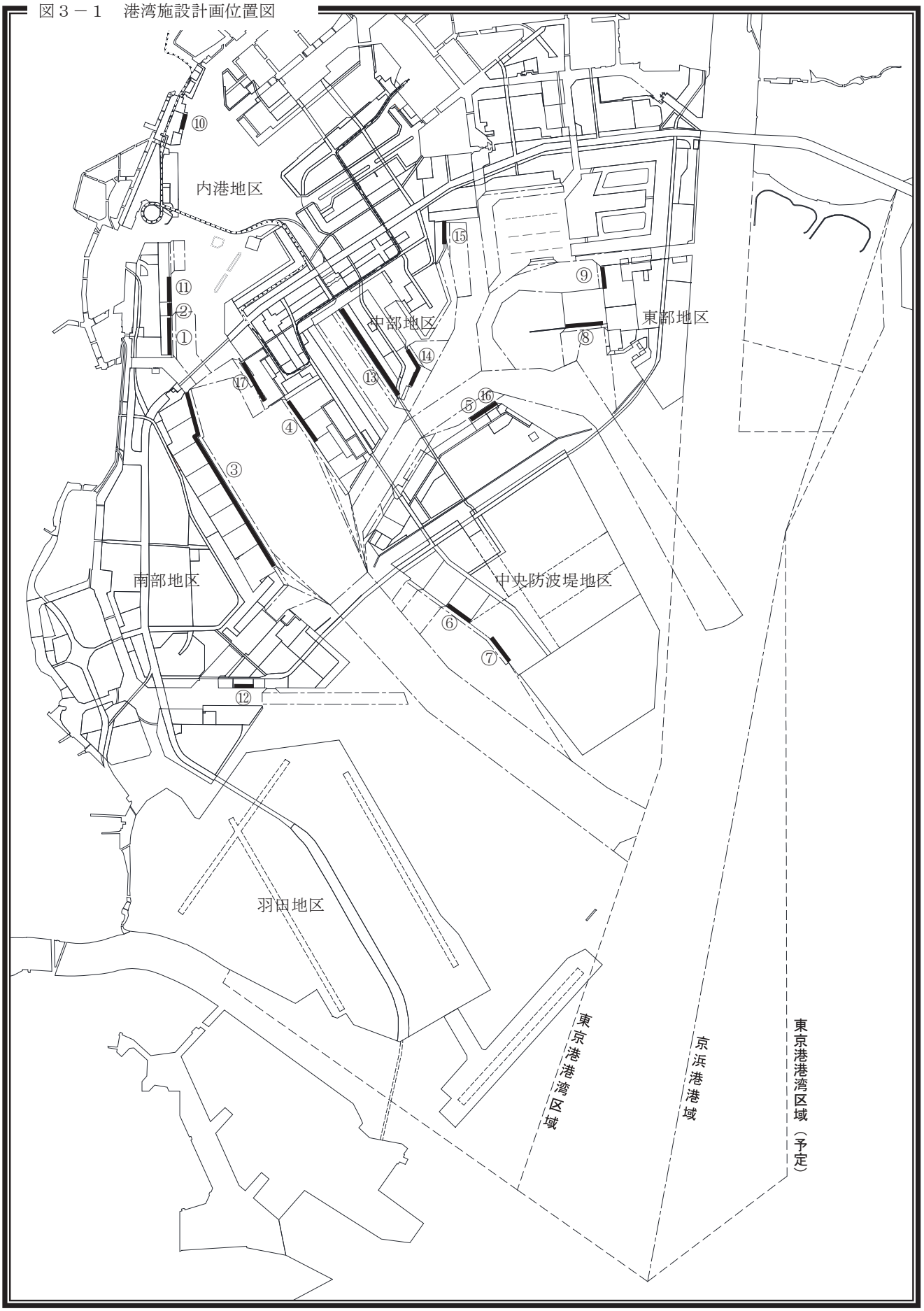
緊急物資の輸送を行う耐震強化岸壁（26バース）の一部について、効果的となるよう配置を変更する。

【港湾施設計画】（港湾計画に位置付けた施設で未完成のものを記載）

種別			場所名	船席数	延長（m）	水深（m）	備考
外貿ふ頭	公共	①	品川ふ頭	2	550	-11	コンテナ
		②	品川ふ頭	1	195	-10	多目的
		③	大井ふ頭	8	2,754	-15～-16	コンテナ,現況水深-15m
		④	青海ふ頭	2	700	-15～-16	コンテナ,現況水深-15m
		⑤	中央防波堤内側	1	240	-12	多目的
		⑥	中央防波堤外側	1	400	-16～-16.5	コンテナ,整備中
		⑦	新海面処分場	1	420	-16～-16.5	コンテナ
		⑧	15号地	2	500	-11～-12	コンテナ
		⑨	15号地	1	240	-12	木材
内貿ふ頭	公共	⑩	日の出ふ頭	2	310	-7.5	貨客船
		⑪	品川ふ頭	2	396	-8.5	ユニットロード,整備中
		⑫	大井ふ頭 その2	2	160	-5	建材（砂・砂利）
		⑬	10号地 その2	6	1,380	-9	ユニットロード,整備中
		⑭		2	530	-8.5	フェリー（多目的）,整備中
		⑮	10号地 その1東側	1	230	-8.5	多目的
	専用	⑯	中央防波堤内側	1	200	-12	建材（セメント）
客船ふ頭		⑰	新客船ふ頭	2	680※	-11.5	旅客船,整備中

※平成29年5月の東京都港湾審議会の議を経て、延長を430mから680mに変更（平成29年6月16日告示）

図３－１　港湾施設計画位置図



第５章　東京港の整備

第１節　港湾施設整備の概況…… 97

第２節　港湾施設の整備状況…… 99

第３節　ふ頭再開発計画…… 103

第４節　廃棄物処理場整備事業…… 104

第５章　東京港の整備

第１節　港湾施設整備の概況

１　整備の概要

〔港湾整備部計画課〕

(1) 東京港へのあゆみ

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

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

(2) 戦後の復興と発展期

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

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

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

(3) 輸送革新への対応と安定成長期

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

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

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

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

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

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

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

(4) 今後の港湾整備

東京港は国際貿易港として、また、国内拠点港として、首都圏の生活と産業を支える重要な役割を担っている。

また同時に、東京港の水域や埋立地は、臨海副都心における交流拠点の形成、人々に憩いをもたらす海上公園や都市の骨格を成す交通インフラの整備など、東京のまちづくりを支える場としても多様な役割を果たしている。

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

このような情勢に対応するため、平成 26 年９月開催の東京都港湾審議会の議を経て、目標年次を令和一桁の後半（2023 年から 2027 年）とする「東京港第８次改訂港湾計画」（平成 26 年 12 月公示）を策定した。現在、この計画に基づき港湾施設の整備を進めている。

一方、既存の港湾施設は老朽化が進展しており、将来一斉に更新時期を迎えることが想定される。このため、「東京港港湾施設等予防保全基本計画」（平成 29 年９月策定）に基づき、適切に維持管理を行い、施設の延命化を図るとともに、ライフサイクルコストの低減を推進していく。

第２節　港湾施設の整備状況

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

１　主な係留施設の整備状況

〔港湾整備部計画課〕

	ふ頭名	図面番号	港湾計画			整備状況(既設)			備考
			水深	延長	バース数	水深	延長	バース数	
外貿コンテナふ頭	大井コンテナ	1	−15〜−16m	2,754m	8	−15m	2,354m	7	
	青海コンテナ	2	−15〜−16m −15m −13m	700m 350m 520m	2 1 2	−15m −13m	1,050m 520m	3 2	
	品川コンテナ	3	−11m	550m	2	−10m	555m	3	
	中央防波堤外側コンテナ	4	−16〜−16.5m −15〜−16m −11m	400m 400m 230m	1 1 1	−16m −11m	400m 230m	1 1	事業中（2ﾊﾞｰｽ完了）
内貿ユニットロードふ頭 フェリーふ頭	品川ユニットロード	5	−8.5m	856m	4	−8.5m	460m	2	事業中（2ﾊﾞｰｽ完了）
	10号地その２（西）ユニットロード	6	−9m	1,380m	6	−7.5m	1,500m	11	
	中央防波堤内側ユニットロード	7	−9m	460m	2	−9m	460m	2	
	10号地その２フェリー（多目的）（東）	8	−8.5m	260m	1	−7.5m	411m	2	
	10号地その２フェリー（多目的）（南）	9	−8.5m	270m	1				事業中
外貿在来ふ頭	大井食品	10	−12m −11m	225m 380m	1 2	−12m −11m	230m 380m	1 2	
	お台場ライナー	11	−10m	1,800m	9	−10m	1,800m	9	
	中央防波堤内側ばら物	12	−12m	240m	1	−12m	240m	1	
内貿在来ふ頭	芝浦内貿雑貨	13	−7.5m −5.5m	780m 90m	6 1	−7.5m −5.5m	780m 165m	6 1	
	10号地その２（東）内貿雑貨	14	−5m	920m	13	−5m	920m	13	
	辰巳内貿雑貨	15	−5m	1,040m	13	−5m	1,040m	13	
	10号地その１西側多目的	16	−7.5m	180m	1	−7.5m	180m	1	
	大井その２建材	17	−5m	440m	6	−5m	280m	4	
	若洲建材・製材	18	−5.5m	370m	4	−5.5m	370m	4	
	大井その２建設発生土	19	−7.5m	130m	1	−7.5m	160m	1	
	中央防波堤内側建設発生土	20	−7.5m	160m	1	−7.5m	130m	1	
旅客船ふ頭	晴海客船	21	−10m	225m	1	−10m	225m	1	
	竹芝貨客船	22	−7.5m	465m	3	−7.5m	465m	3	
	13号地新客船	23	−11.5m	680m	2				事業中

係留施設整備計画位置図

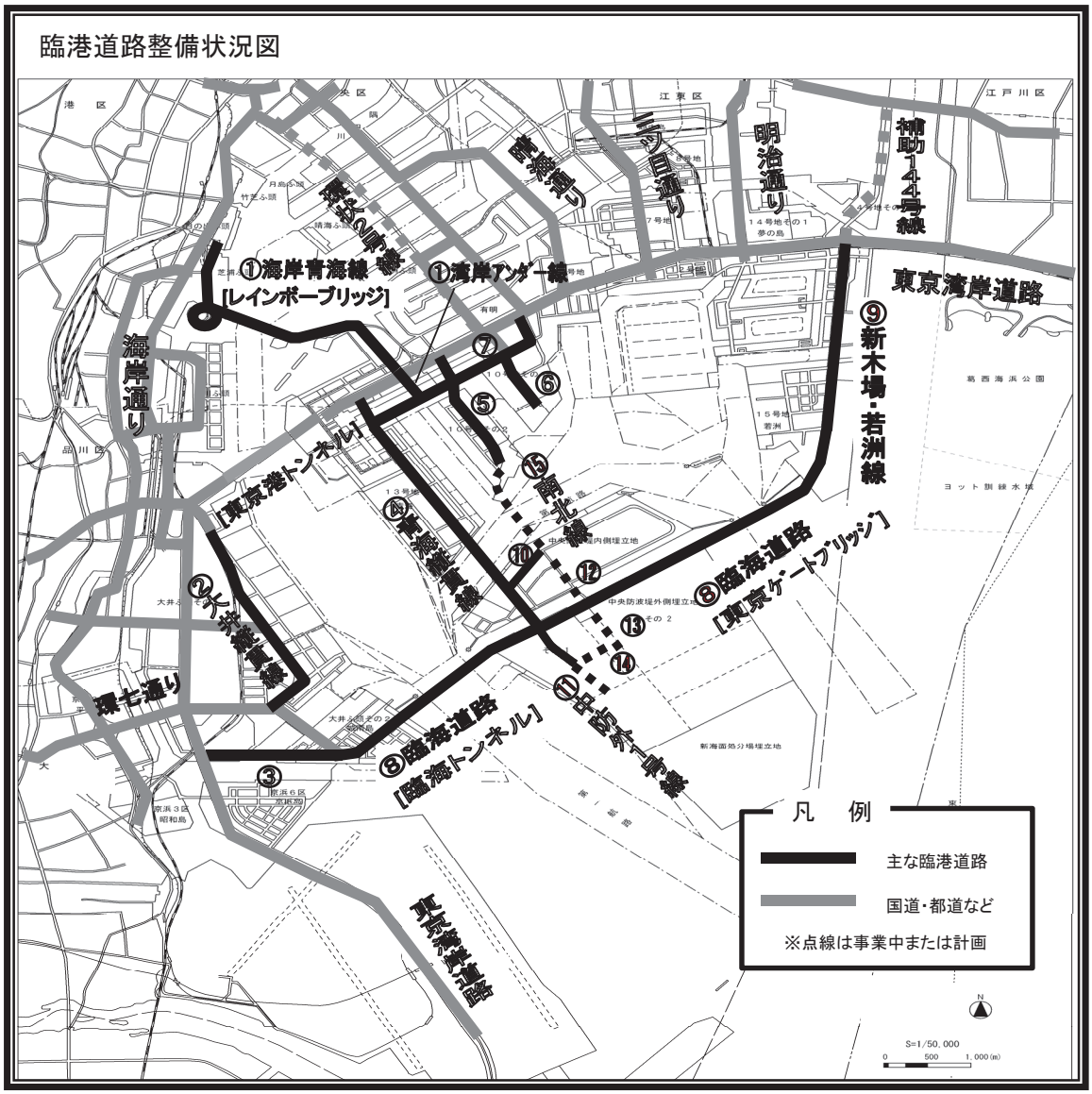


2 主な臨港道路の整備状況

〔港湾整備部計画課〕

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

臨港道路整備状況図



3　令和元年度の整備内容　〔港湾整備部計画課・港湾経営部経営課〕

(1) 係留施設

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

(2) 臨港交通施設

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

(3) 港湾機能施設

10号地その２ふ頭において、新上屋の整備を行う。

第３節　ふ頭再開発計画

１　竹芝・日の出・芝浦地区　〔港湾整備部計画課〕

(1) 計画の概要等

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

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

各ふ頭の施設計画及び土地利用計画等は、下表のとおりである。

	竹芝ふ頭	日の出ふ頭	芝浦ふ頭
計画面積	5.7ha	11.9ha	19.3ha
土地利用計画	ふ頭用地　3.0ha 交流厚生用地　2.7ha 緑地　0.8ha 計　6.5ha	ふ頭用地　3.6ha 交流厚生用地　6.1ha 緑地　2.2ha 計　11.9ha	ふ頭用地　13.6ha 港湾関連用地　3.2ha 緑地　2.5ha 計　19.3ha
主な施設	・客船ターミナル、上屋等 ・業務・商業施設等	・客船ターミナル、上屋等 ・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

(2) 日の出ふ頭再開発の事業について

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

(3) 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号は供用中であるが、４号の整備スケジュールは未定である。

２　豊洲・晴海地区

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

第４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、過密化した東京にあっては、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など東京港の海面埋立に依存している。

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「東京港第５次改訂港湾計画の一部変更」（平成４年５月）に位置付けた。

ウ　延命化対策

東京港内で確保できる最後の処分場である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ブロックで実施し、Ｄブロックで進めている。

また、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」も実施してきた。

さらに、令和元年度以降は、受入れ済みのしゅんせつ土を改良し、基盤造成材等の土木材料として有効活用に取り組んでいく。

(2) 新海面処分場計画の経過

年　　月	事　　項
平成　元年１１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１２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１０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１０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：令和３年３月 27 日	取　得　　：平成８年７月５日 しゅん功期限：令和６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

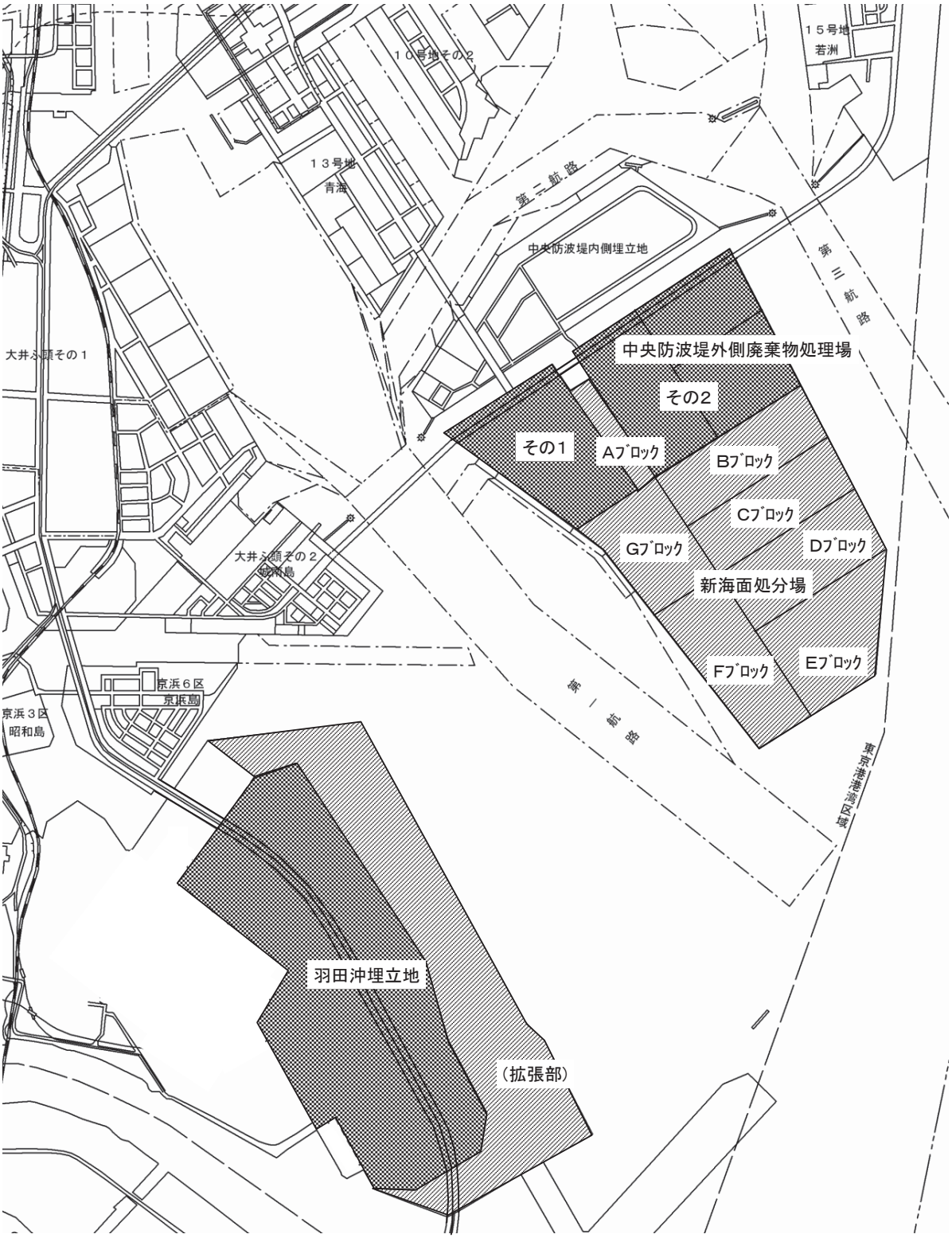
(4) 廃棄物等の埋立処分計画（平成 29 年 2 月　改定）

〔単位:左側万m³、右側( )内万t〕

年　度	H29～R3 H29	H30	R1	R2	R3	(小　計)	R4～R8 (5年間)	R9～R13 (5年間)	合計(H29～R13) (15年間)
廃　棄　物	44 (62)	43 (60)	43 (60)	41 (58)	41 (57)	212 (297)	194 (269)	175 (235)	581 (801)
一般廃棄物	18 (33)	18 (32)	18 (32)	17 (31)	17 (30)	88 (158)	74 (134)	55 (100)	217 (392)
産業廃棄物	9 (9)	9 (9)	9 (9)	9 (9)	9 (9)	45 (45)	45 (45)	45 (45)	135 (135)
都市施設廃棄物	17 (20)	16 (19)	16 (19)	15 (18)	15 (18)	79 (94)	75 (90)	75 (90)	229 (274)
上水スラッジ	4 (4)	3 (3)	3 (3)	2 (2)	2 (2)	14 (14)	10 (10)	10 (10)	34 (34)
下水汚泥	13 (16)	13 (16)	13 (16)	13 (16)	13 (16)	65 (80)	65 (80)	65 (80)	195 (240)
覆　土　材　等	9 (16)	9 (16)	9 (16)	8 (14)	8 (14)	43 (76)	39 (70)	35 (63)	117 (209)
小　　計	53 (78)	52 (76)	52 (76)	49 (72)	49 (71)	255 (373)	233 (339)	210 (298)	698 (1,010)
しゅんせつ土	92 (129)	91 (127)	90 (126)	91 (127)	90 (126)	454 (635)	442 (619)	427 (598)	1,323 (1,852)
河川しゅんせつ土	27 (38)	26 (36)	25 (35)	26 (36)	25 (35)	129 (180)	127 (178)	127 (178)	383 (536)
港湾しゅんせつ土	65 (91)	65 (91)	65 (91)	65 (91)	65 (91)	325 (455)	315 (441)	300 (420)	940 (1,316)
建設発生土等	70 (126)	40 (72)	30 (54)	30 (54)	30 (54)	200 (360)	190 (342)	180 (324)	570 (1,026)
小　　計	162 (255)	131 (199)	120 (180)	121 (181)	120 (180)	654 (995)	632 (961)	607 (922)	1,893 (2,878)
合　　計	215 (333)	183 (275)	172 (256)	170 (253)	169 (251)	909 (1,368)	865 (1,300)	817 (1,220)	2,591 (3,888)

※ 覆土材等の量は、一般・産業・都市施設廃棄物の容積の総量に対して20%とした。
※ 四捨五入しているため、合計値が合わない場合がある。

廃棄物処理場の位置



羽田沖埋立地及び拡張部、中央防波堤外側埋立処分場その１、中央防波堤外側埋立処分場その２の一部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月に着手した。
	Ｇブロック	・護岸工事：平成 12 年 12 月に着手し、平成 24 年７月に概成した。 ・供用開始：平成 22 年６月。

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ＦＧ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枠船でしゅんせつ土を受け入れて、新海面処分場Ｃブロック及びＧ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、公共工事から発生する建設発生土を利用し処分場の陸域化に必要な量を受け入れている。

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。

(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、埋立余地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り、その前面水域において、良質なしゅんせつ土砂を利用した水生生物が生育しやすい場の形成を目的に、羽田沖浅場造成事業を昭和62年から平成19年に実施した。

また、東京港における荒天時の投錨避泊地の確保を目的に、良質なしゅんせつ土砂投入による羽田沖覆砂事業を平成５年から平成12年に実施した。

イ　広域利用の推進

東京湾内の他の港湾管理者が管理する海域において、深掘部の埋戻し材、漁場回復並びに漁場造成のための浅場造成材として、良質しゅんせつ土を提供している。

(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。

また、大井その１・その２間埋立地においては、平成25年度から建設発生土を受入れ、平成28年８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㈱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、福島県小名浜港及び愛知県三河港に搬出している。

平成14年４月には、㈱首都圏建設資源高度化センターと㈱沿岸環境開発資源利用センターが合併して㈱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桟橋、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、桟橋、泊地しゅんせつに着手した。桟橋は平成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6章　防災機能の向上

第１節　防災事業の沿革…… 115

第２節　防災事業計画…… 116

第３節　海岸保全施設の管理…… 120

第６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、荒川と多摩川に挟まれた地域に位置するとともに、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し、高潮等の影響を受けやすい地形となっていることから、過去、多くの災害にみまわれてきた。

東京市時代の昭和９年に「総合高潮防御計画」を策定し、護岸の改修事業を実施してきたが、昭和24年８月に発生した「キティ台風」による高潮は、想定した潮位を上回り、港に面した広範な地域に甚大な水害を発生させた。このため、昭和25年から「災害土木助成事業」による護岸改修工事を実施している。

昭和31年には「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年度から事業を開始したが、事業実施中の昭和34年９月、伊勢湾台風により名古屋地方が甚大な被害を受けたことから、高潮防護区域を東京港全域に拡げた「東京港特別高潮対策事業計画」を昭和35年に策定し、伊勢湾台風級の台風による高潮に対応できるよう防潮堤の整備を推進してきた。これにより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ている。

また、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年より危険性の高い地域から優先的に内部護岸を整備している。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事業を実施している。

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を海岸管理者に義務付ける制度が創設された。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、平成27年度までを計画期間とする「東京港海岸保全施設緊急整備計画」を策定し、耐震対策等を進めてきたが、平成23年３月に発生した東日本大震災を教訓に今後の地震・津波対策について見直した。具体的には、平成24年８月に「地震・津波に伴う水害対策に関する都の基本方針」を定め、「東京港海岸保全施設整備計画」を同年12月に策定し、想定される最大級の地震が発生した場合においても津波による浸水を防ぐこととした。現在、この計画に基づき対策を推進している。

一方、平成27年5月の水防法改正において、想定し得る最大規模の高潮に対する避難体制等の充実・強化のため、浸水想定区域を公表する制度等が新たに創設された。このため、平成30年3月、想定し得る最大規模の高潮による浸水の危険性について周知し、対策を講じることを目的に高潮浸水想定区域図を作成・公表した。この浸水想定区域図をもとに、引き続き、水防法の規定に基づき、高潮特別警戒水位の設定に取り組んでいく。

海岸保全施設の整備に加え、岸壁等の港湾施設についても防災対策を講じている。

平成26年12月に策定した「東京港第８次改訂港湾計画」に基づき、被災直後の緊急物資、避難者等の海上輸送機能を確保するとともに、被災した港湾施設が復旧するまでの間の港湾機能を保持するため、緊急物資輸送用の耐震強化岸壁を整備している。また、幹線貨物（国際海上コンテナ等）の輸送機能を確保し、経済活動の停滞を回避するため、幹線貨物輸送用の耐震強化岸壁の整備を推進することとした。さらに、大規模地震発生時に救助・救援活動を支え、緊急物資輸送の機能を確保するため、緊急輸送道路等の橋梁の耐震化や無電柱化を推進している。

また、平成28年3月に「東京港防災船着場整備計画」を策定し、災害時に人や物資を運河等の水上からも輸送できるよう、発災時の運用マニュアルを整備するなどソフト対策を含めた水上輸送体制の構築を目指している。

第２節　防災事業計画

１　防災事業の方針

〔港湾整備部計画課〕

(1) 海岸保全施設

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の整備を進める。また、整備に当たっては耐震対策を講じる。

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。

エ　新たな海岸保全区域の指定と海岸保全施設の整備

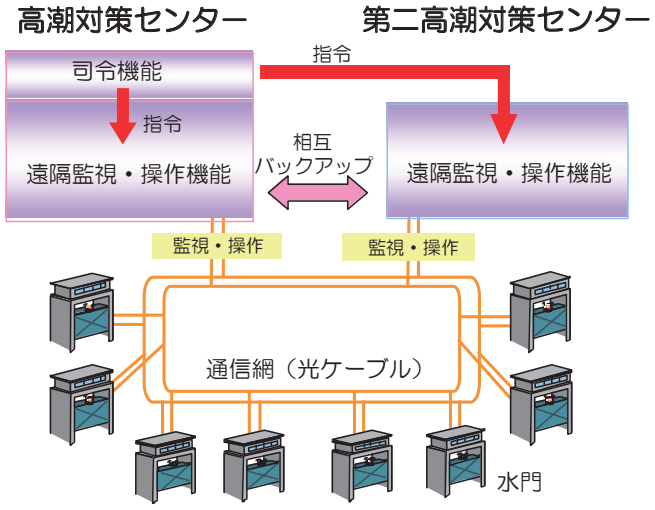
臨海部の都市化の進展や既設護岸の老朽化などにより、新たに防護が必要となっている海岸については、国土保全の観点から、海岸保全区域に指定し、海岸保全施設の整備を進める。

オ　予防保全

海岸保全施設の機能を確保し続けるために、予防保全計画に基づき、適切な維持管理を実施していく。

カ　高潮対策センター２拠点化

２拠点の高潮対策センターにより、緊急時における円滑な防災対策を確保するとともに、万一一方のセンターが機能不全になった場合でも他方のセンターから遠隔制御によって対応する。



(2) 港湾施設

ア　係船岸壁の耐震性強化による輸送基地の確保

大規模地震等が発生した場合において、緊急物資の輸送や首都圏の物流機能の確保に資する耐震強化岸壁の整備を推進する。

イ　橋りょうの耐震性強化による緊急輸送路の確保

大規模地震等が発生した場合においても、救援・救護物資の輸送車両が通行可能なよう、緊急輸送道路等の橋りょうについて耐震性の強化を図る。

ウ　緊急輸送道路等の無電柱化

災害発生時に緊急物資輸送や国際コンテナ物流を停滞させないよう、全ての緊急輸送道路の無電柱化を図る。

また、東京2020大会の開催時には多くの来訪者が集中することから、競技場周辺等の臨港道路等の無電柱化を優先して進めていく。

(3) 東京港防災船着場

ア　配置計画

災害発生時に、人や物資を運河等の水上から輸送していくため、避難経路が限られる埋立地や災害拠点病院・備蓄倉庫などの位置等を踏まえるとともに、既存施設を可能な限り活用しながら配置する。

イ　有効に機能するための対策の推進

耐震対策や船着場に必要なサイン等のハード対策に加え、舟運事業者等と連携して運用マニュアルの整備等のソフト対策を進める。

2　防災事業による施設整備

(1) 海岸保全施設

ア　防潮堤・水門・排水機場の整備

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60㎞）、水門（19基）、排水機場（４箇所）からなる第一線の防潮ラインを構築し、高潮等から都民の生命と財産を守る。防潮堤については、平成31年３月現在、全体延長の約９割が整備されている。

イ　内部護岸の整備

内部護岸は、高潮発生時に水門を閉鎖した後の降雨・下水等の流入による運河等の水位上昇から背後地域を防護するため、海岸保全事業の一環として、整備している。江東地区においては昭和41年度から建設を進めており、昭和55年度からは既設護岸の耐震補強も行っている。また、港地区についても昭和56年度から耐震性のある護岸の整備を進めている。

内部護岸については、平成31年３月現在、約７割が整備されており、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。

ウ　環境への配慮

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する。

エ　海岸保全施設の耐震・耐水対策

東京都防災会議で想定された最大級の地震が発生した場合においても、津波による浸水を防ぐよう、海岸保全施設の耐震対策を実施する。また、水門、排水機場の電気・機械設備が浸水しないよう、耐水対策を実施する。

オ　施設の予防保全

既存の海岸保全施設は、将来一斉に更新時期を迎えることが想定される。このため、施設の延命化やライフサイクルコストの低減を図るため予防保全型の維持管理を推進する。

(2) 港湾施設の耐震整備

ア　係船岸壁

「東京港港湾計画」に基づき、耐震強化岸壁の整備を推進する。

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、緊急輸送路に架か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う。

(3) 東京港防災船着場の整備・管理

「東京港防災船着場整備計画」に基づき、施設の整備、改修及び管理を行う。また、発災時の運用マニュアルに基づき訓練を実施するなど、防災船着場の運用方法を確立していく。

3　令和元年度防災事業

海岸保全施設については、平成24年12月に策定した「東京港海岸保全施設整備計画」に基づき、防潮堤、内部護岸の耐震対策、水門、排水機場の耐震・耐水対策及び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、13号地新客船ふ頭における耐震強化岸壁の整備や、のぞみ橋及び大井中央陸橋等の耐震補強を行う。

東京港防災船着場については、施設の改修等や運用に係る訓練を実施する。また、必要に応じて災害時の運用マニュアルを改善していく。

令和元年度の主な取組は、以下のとおりである。

海岸保全施設の整備	
	新砂水門、東雲水門、辰巳排水機場、芝浦運河防潮堤、京浜運河防潮堤、曙運河内部護岸、朝潮運河内部護岸、新芝運河内部護岸　など
耐震強化岸壁の整備	
	13号地新客船ふ頭
橋りょうの耐震補強	
	のぞみ橋、大井中央陸橋　など

整備計画図


「東京港海岸保全施設整備計画」（H24.12月）
江東地区
A.P.+5.60～+8.00
中央地区
A.P.+5.60～+6.30
豊洲・晴海・有明北地区
A.P.+6.50
東部地区
A.P.+6.00
副都心地区
A.P.+6.50～+8.00
港地区
A.P.+5.10～+6.30
港南地区
A.P.+4.60～+6.80
佃水門
豊洲水門
越中島
荒川
築地川水門
浜離宮排水機場
浜前水門
汐留川水門
竹芝ふ頭
古川水門
月島
朝潮水門
豊洲
8号地
砂町排水機場
新砂水門
14号地その2
14号地その1
7号地
晴海ふ頭
豊洲ふ頭
東雲水門
辰巳排水機場
あけぼの水門
芝浦
日の出水門
辰巳水門
11号地
12号地
有明
高浜水門
芝浦排水機場
港南
品川ふ頭
天王洲水門
10号地その1
15号地
青海
目黒川水門
目黒川
東京湾岸道路
10号地その2
13号地
東品川
中央防波堤内側埋立地
中央防波堤外側埋立地
その2
勝島
大井ふ頭その1
平和島
大井ふ頭その2
貴船水門
昭和島
京浜島
呑川水門
大森
北前堀水門
南前堀水門
東糀谷
東京国際空港
（羽田空港）
凡例
防潮堤
水門廃止に伴う防潮堤整備
内部護岸
水門（耐震対策）
水門（耐水対策）
排水機場
高潮対策センター
海岸保全区域（予定）
計画対象外

第３節　海岸保全施設の管理

１　現　　況　　〔港湾整備部計画課・東京港建設事務所高潮対策センター〕

地震・津波・高潮対策は、都民の生命・財産、首都東京の中枢機能を守る上で極めて重要であることから、管理・運用面においても万全の対策を講じる必要がある。

現在、高潮対策センターでは以下のとおり水門19か所、防潮堤約46km、内部護岸延長約30km等の管理を行っている。

水門・防潮堤等

平成３１年４月１日現在

施設名＼地区名	江東				中央		港			港南	計	臨海副都心
施設名＼保守担当名	東部						南部					
施設名＼区域名	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			4	6	5	13	1	3	33	
逆流防止扉（箇所）		1	1		1	4	1	8	10	2	28	
防潮堤（m）	2,453	2,899	2,391	2,757	3,130	1,252	1,372	3,333	8,272	8,389	36,248	9,700

※四捨五入しているため、合計値が合わない場合がある

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・2丁目	越中島3丁目	木場1・6丁目	東陽1・2丁目
延長	2,055	1,364	737	4,056	4,436	2,080	878	476	1,047

地域	新砂1～3丁目	晴海3丁目	月島2丁目	勝どき5丁目	芝浦1～4丁	海岸2丁目	港南1～4丁目	東品川1～2丁目	計
延長	1,141	388	265	229	6,260	846	2,852	1,084	30,194

※四捨五入しているため、合計値が合わない場合がある。

水　門　一　覧

地区名	水門名	水路数	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	3	〃
	豊洲水門	2	〃
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	水路数	門扉構造
港地区	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　覧

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	36m³/sec （1台12m³/sec　3台）
	辰巳排水機場	〃	4	900	2,300	48m³/sec （1台12m³/sec　4台）
港地区	浜離宮排水機場	〃	4	950	2,100	42m³/sec （1台10.5m³/sec　4台）
	芝浦排水機場	〃	3	1,100	2,300	44m³/sec （3台）

２　管　　理　　〔港湾整備部計画課・東京港建設事務所高潮対策センター〕

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、排水機場等については定期運転を行い、常に施設を良好な状態に維持するよう管理している。

水門等を遠隔制御で開閉するためのシステムを導入し、高潮発生時に職員を急行させることなく高潮対策センター（江東区辰巳）において、迅速に稼働させることを可能としている。

平成27年４月には、高潮対策センターが機能不全となった場合にシステムをバックアップできる第二高潮対策センター（港区港南）を整備した。

高潮発生時に高潮対策センター（辰巳）と第二高潮対策センター（港南）が水門等の遠隔制御を確実に実施できるよう定期的に訓練を行うとともに、24時間体制の監視体制を敷き、万全を期している。

〔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、漁港施設、空港施設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

7　災害時における他の局の応援に関すること

第 7 章　臨海地域開発の更なる推進

第１節　埋立地の造成と整備……125

第２節　埋立地の開発と処分……127

第３節　臨海地域の交通……134

第４節　埋立地の管理……140

第５節　臨海副都心の開発……141

第６節　豊洲・晴海地域の開発……161

第７節　都市再生事業の推進……165

第７章　臨海地域開発の更なる推進

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３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10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８次改訂港湾計画」の策定に基づき、平成26年12月、適用地域2,766ha・開発面積271haの新要綱を策定、同計画の軽易な変更に合わせ、平成28年１月に土地利用計画を一部変更した。

２　埋立造成整備計画　〔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) 都市の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。

その後、「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。

平成13年度には、「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」を策定、「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、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。

平成22年３月には、「東京港第７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の更なる取組み」を反映させた埋立造成整備計画改訂を行った。この改訂では、大井その１・その２間埋立事業を追加し、計画面積を2,769ha、事業費を5,758億円とした。

平成28年３月には、「東京港第８次改訂港湾計画」の土地利用計画の一部変更を反映し、計画面積を2,766ha、事業費を5,905億円、計画期間を昭和36年度から令和６年度までとした埋立造成整備計画の改訂を行った。

埋立造成整備計画の変更経緯

改訂年次	事業費(億円)	面積(ha)	計画年次	参考（港湾計画）	
—	—	2,243.7	昭和36～昭和45年度	東京港改訂計画	昭和 36 年 3 月
—	—	2,244.4	昭和36～昭和47年度	東京港第2次改訂港湾計画	昭和 41 年 3 月
—	—	2,246.4	昭和36～昭和50年度	〃 （一部変更）	昭和 46 年度
—	—	2,440.5	昭和36～昭和60年度	東京港第3次改訂港湾計画	昭和 51 年 3 月
昭和57年6月	5,830(2,300)	2,626	昭和36～平成 2年度	〃 第4次 〃	昭和 56 年 10 月
平成 3年3月	6,870(6,260)	2,731.6	昭和36～平成12年度	〃 第5次 〃	昭和 63 年 5 月
平成14年3月	5,898(1,687)	2,739	昭和36～平成27年度	〃 第6次 〃	平成 9 年 1 月
平成19年3月	5,671(1,699)	2,769	昭和36～平成27年度	〃 第7次改訂港湾計画	平成 17 年 12 月
平成22年3月	5,758(1,699)	2,769	昭和36～平成27年度	〃 （一部変更）	平成 21 年 5 月
平成28年3月	5,905(1,696)	2,766	昭和36～令和 6年度	〃 第8次改訂港湾計画	平成 26 年 9 月

（ ）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28年１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2,766ha（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 2,766ha のうち、既処分地 2,495ha を除いた 271ha の開発期間は、平成 27 年度から令和６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27年～令和６年度
都市の物流サービスのための用地	737 (27%)	677 (27%)	60 (22%)
都市交通体系改善のための用地	615 (22%)	603 (24%)	12 (5%)
都市再開発・都市施設のための用地	579 (21%)	524 (21%)	55 (20%)
自然の回復･新しい街づくりのための用地	835 (30%)	691 (28%)	144 (53%)
合　　計	2,766 (100%)	2,495 (100%)	271 (100%)

※平成28年１月末時点

(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) 物流機能の強化

首都圏4,000万人の人々を背後に擁する東京港が我が国のメインポートとして今後も選択され続けるため、ふ頭施設の充実並びにロジスティクス機能の強化等、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

発災時における緊急物資輸送及び被災者避難のための海上輸送拠点として、また、災害時における首都圏の経済活動の停滞を回避するため、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

(ｱ) 交通網の整備

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

(ｱ) 既成市街地等の再開発等への対応

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。

(ｲ) 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

(ｱ) 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。

(ｲ) 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。

(ｳ) 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。東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を踏まえ、選手村を整備する。

(3) 土地利用計画

埋立地全体計画面積2,766haの土地利用計画は、表９－２－１及び図９－２－１のとおりとする。

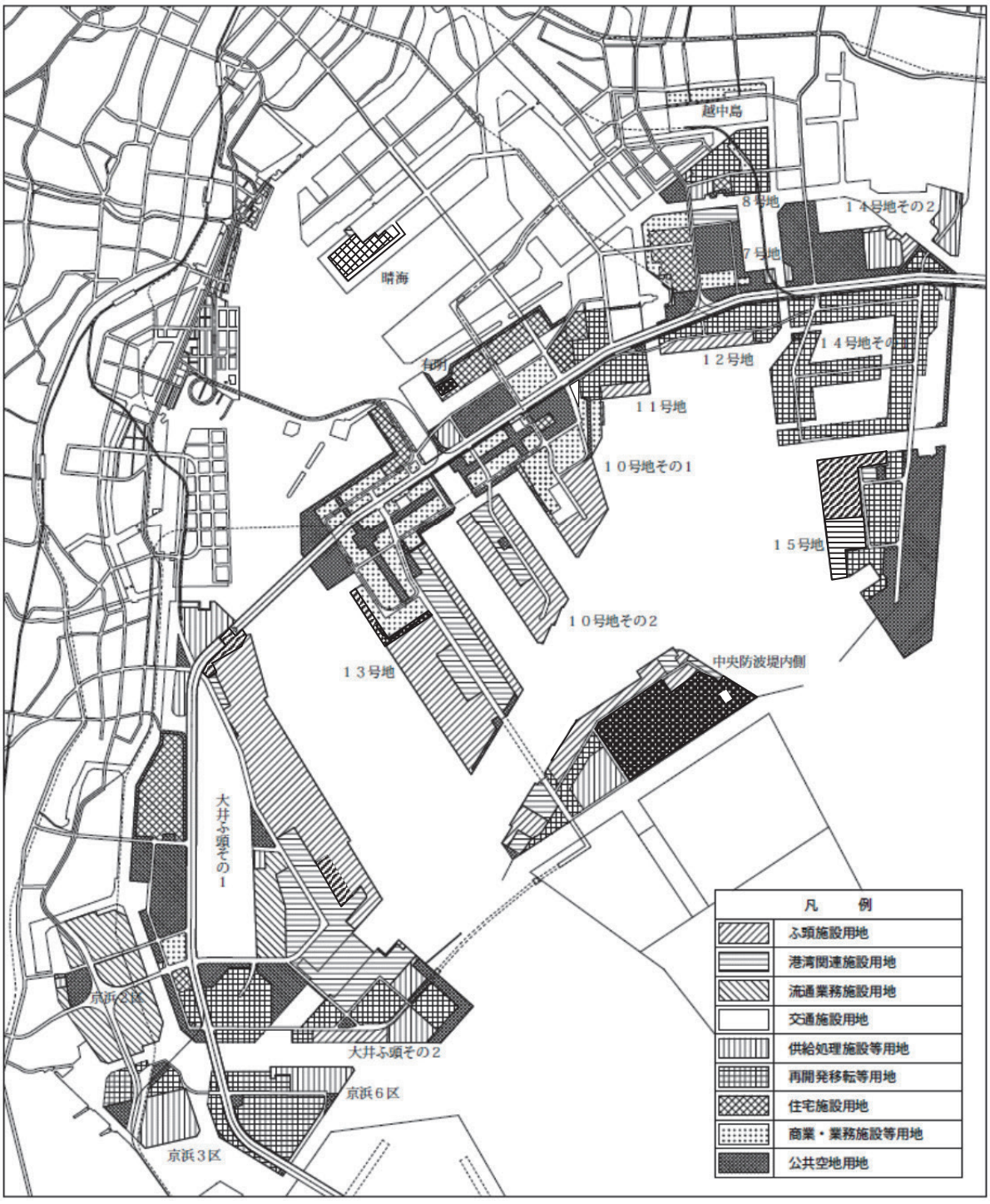
表９－２－１

（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
中分類	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	163	614	777			68	68	1,037
大井ふ頭その１	1,464	833	292	2,589	2,397	280	437	717	438	56	926	1,420	7,123
大井ふ頭その２	99	205		304	96	190	349	539			185	185	1,124
１３号地	893	405		1,298	533				101	751	621	1,473	3,304
10号地その１	301			301	269				21	512	292	825	1,395
10号地その２	509	130		639	56						9	9	704
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	289	199		488	126		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	338	116	245	699	1,018
中央防波堤内側	395	170		565	137	189	172	361			868	868	1,931
合計	4,204	2,024	1,147	7,375	6,143	1,503	4,289	5,792	1,301	1,743	5,305	8,349	27,659

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

(ｱ) ふ頭施設用地

既存コンテナふ頭の拡充・機能強化を図る。

(ｲ) 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、港湾関連の施設用地を整備する。

イ　都市交通体系改善のための用地

(ｱ) 交通施設用地

広域幹線道路及び臨港道路等を整備し、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

(ｱ) 供給・処理施設等用地

廃棄物処理施設のための供給・処理施設等を整備する。

(ｲ) 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当たって、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・新しいまちづくりのための用地

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

(ｱ) 住宅施設用地

職住近接を図るため、住宅施設を整備する。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を踏まえ、選手村を整備する。

(ｲ) 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等に商業、業務、教育及び文化等の施設を整備する。

(ｳ) 公共空地用地

海上公園等の整備を推進する。

オ　留意事項

(ｱ) 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。

(ｲ) 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。

(ｳ) 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

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26回策定し、現在は「平成30～32年度埋立地開発事業実施計画」を適用している。

なお、平成31年３月31日現在で、約2,556haの処分を終了し、今後、開発を予定している埋立地は約210haである。

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の処分方法がある。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にしている。

(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、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

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たときは、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。

ア　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

イ　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

ウ　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

ア　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。

イ　権利金料率は100分の50とする。

ウ　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、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おり、平成26年３月に完成した。また、東京港トンネル区間（３種）について、海側は平成28年３月に、山側は令和元年６月に供用を開始した。

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は、平成27年３月に供用を開始した。

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。この道路は、接続道路とともに令和２年の完成を目指し整備中である。

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がけとなった。

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。

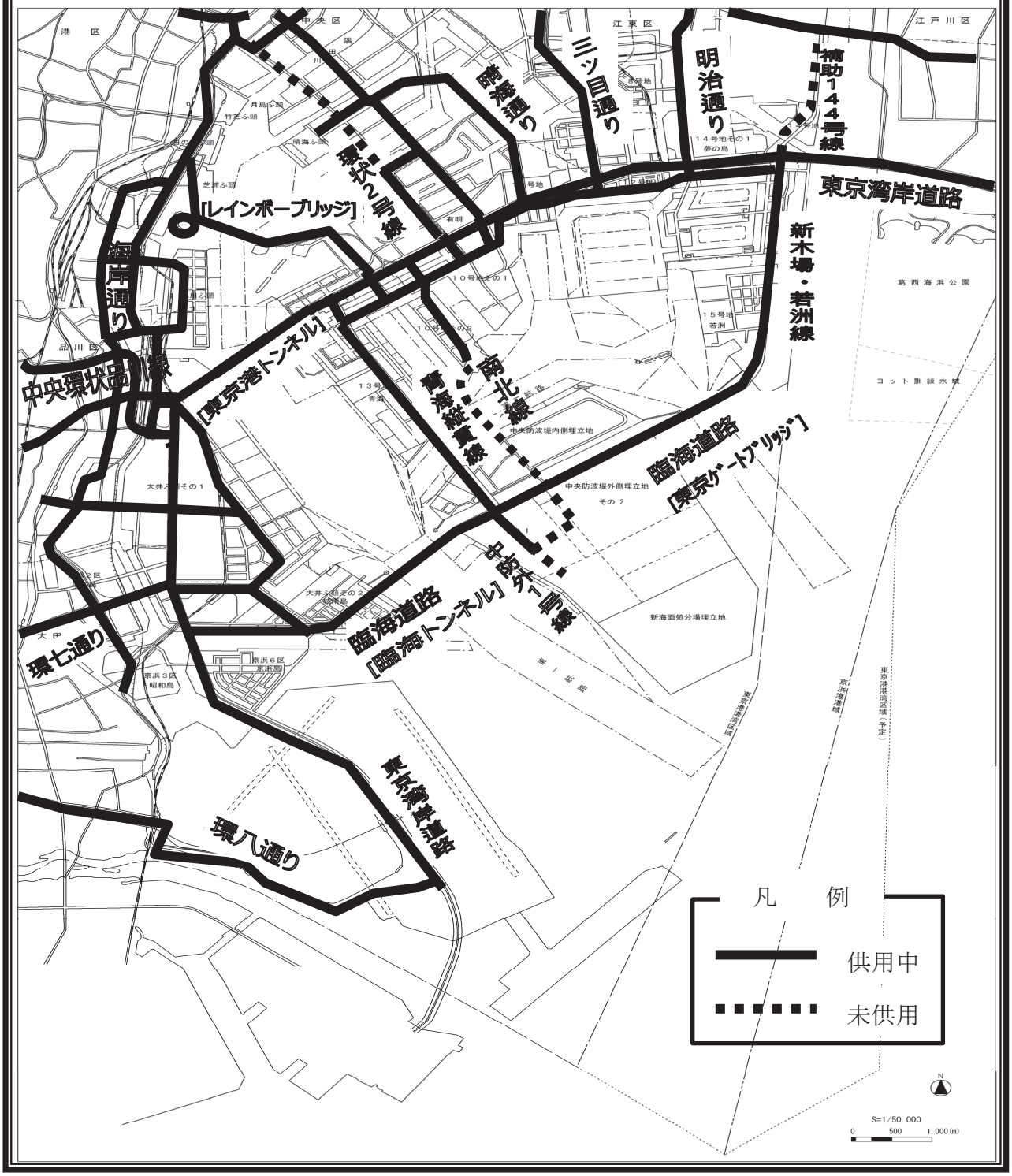
京葉貨物線の旅客化・延伸については、現在、東京～蘇我間において、ＪＲ京葉線として営業・運行している。また、新木場～大崎間を臨海副都心経由で結ぶ、東京臨海高速鉄道臨海副都心線は第一期事業区間である新木場～東京テレポート間は平成８年３月に、第二期事業区間である東京テレポート～大崎間は平成14年12月に開業し、全線が供用開始された。

イ　バス

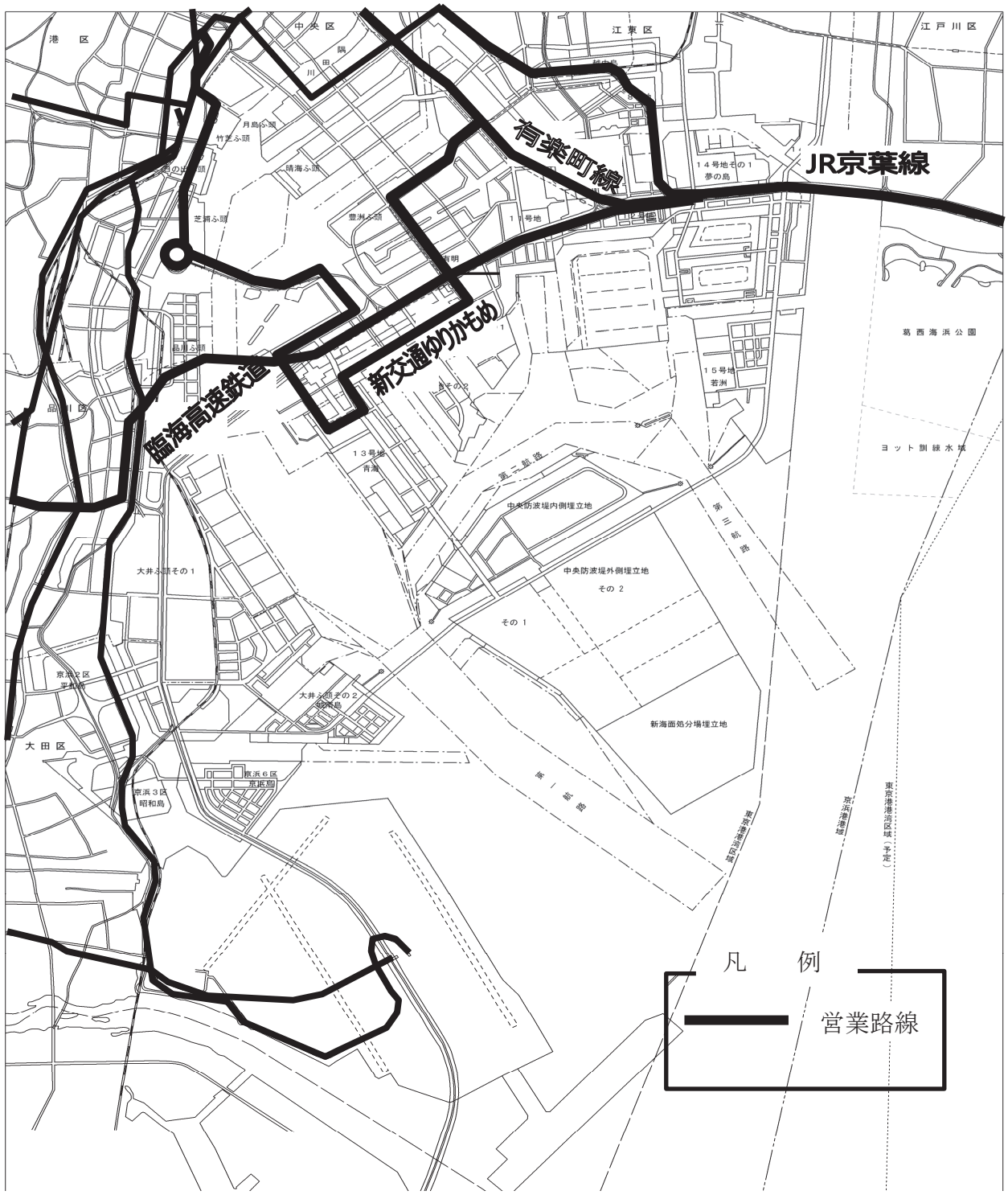
東京港臨海部の開発整備に合わせてバス路線の導入を図ってきており、現在、都営バス及び京浜急行バスが運行している。

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

東京臨海部の主な道路の現況及び将来



東京臨海部の鉄道等の現況



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



第４節　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。

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。

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) 都有地は売却をせず、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、計画を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、

(ｱ) 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。

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。	・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。	・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。	・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） （平成26年３月開通）
Ⅳ	平成28年度～	すべての地区でまちが完成、発展していく。	―――――

※環状２号線のうち、豊洲から築地までの区間について、本線開通に先立ち、平成30年11月４日に暫定的に開通した。引き続き、本線トンネル工事を進め、全線開通を目指している。

※補助314号線については、晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業と併せて整備を進めている。

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８万９千人程度、居住人口が４万４千５百人程度となっている。

（開発フレーム）

(ｱ) 面　積　442ha

地　区　名	面　積
青　海　地　区	１１７ ha
有　明　南　地　区	１０７ ha
有　明　北　地　区	１４１ ha
台　場　地　区	７７ ha
計	４４２ ha

(ｲ) 人　口

・就業人口：８万９千人程度

・居住人口：４万４千５百人程度

地　区　名	就業人口	居住人口
青　海　地　区	40,000人	1,000人
有　明　南　地　区	19,000人	0人
有　明　北　地　区	14,000人	38,000人
台　場　地　区	16,000人	5,500人
計	89,000人	44,500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

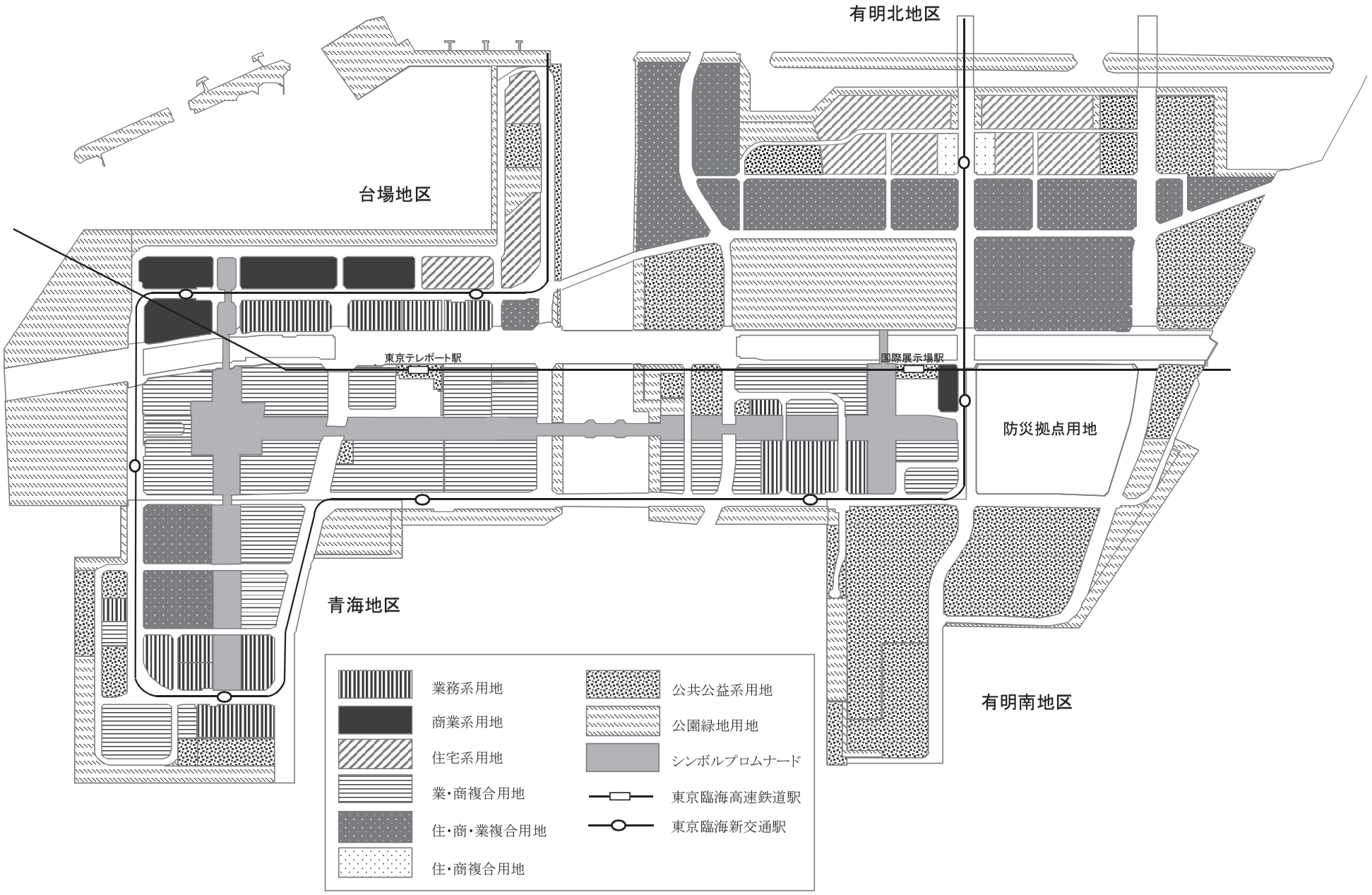
土地利用は、全体としてゆとりのある規模とし、これまでの業務・商業系中心の土地利用から都市生活に必要な多様な機能の配置をめざすほか、臨海副都心の立地特性をいかし、都民にとって夢のある活用を図ることとしている。

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%） 公園、緑地　93ha（21%） シンボルプロムナード　26ha（６%）		業務・商業系　69ha（15%） 住・商・業複合系　49ha（11%） 住　宅　系　16ha（ 4%） そ　の　他　60ha（13%） （東京ビッグサイト、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


有明北地区
台場地区
東京テレポート駅
国際展示場駅
防災拠点用地
青海地区
有明南地区
業務系用地
商業系用地
住宅系用地
業・商複合用地
住・商・業複合用地
住・商複合用地
公共公益系用地
公園緑地用地
シンボルプロムナード
東京臨海高速鉄道駅
東京臨海新交通駅

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、既成市街地の都市改造との連携施策を推進する。

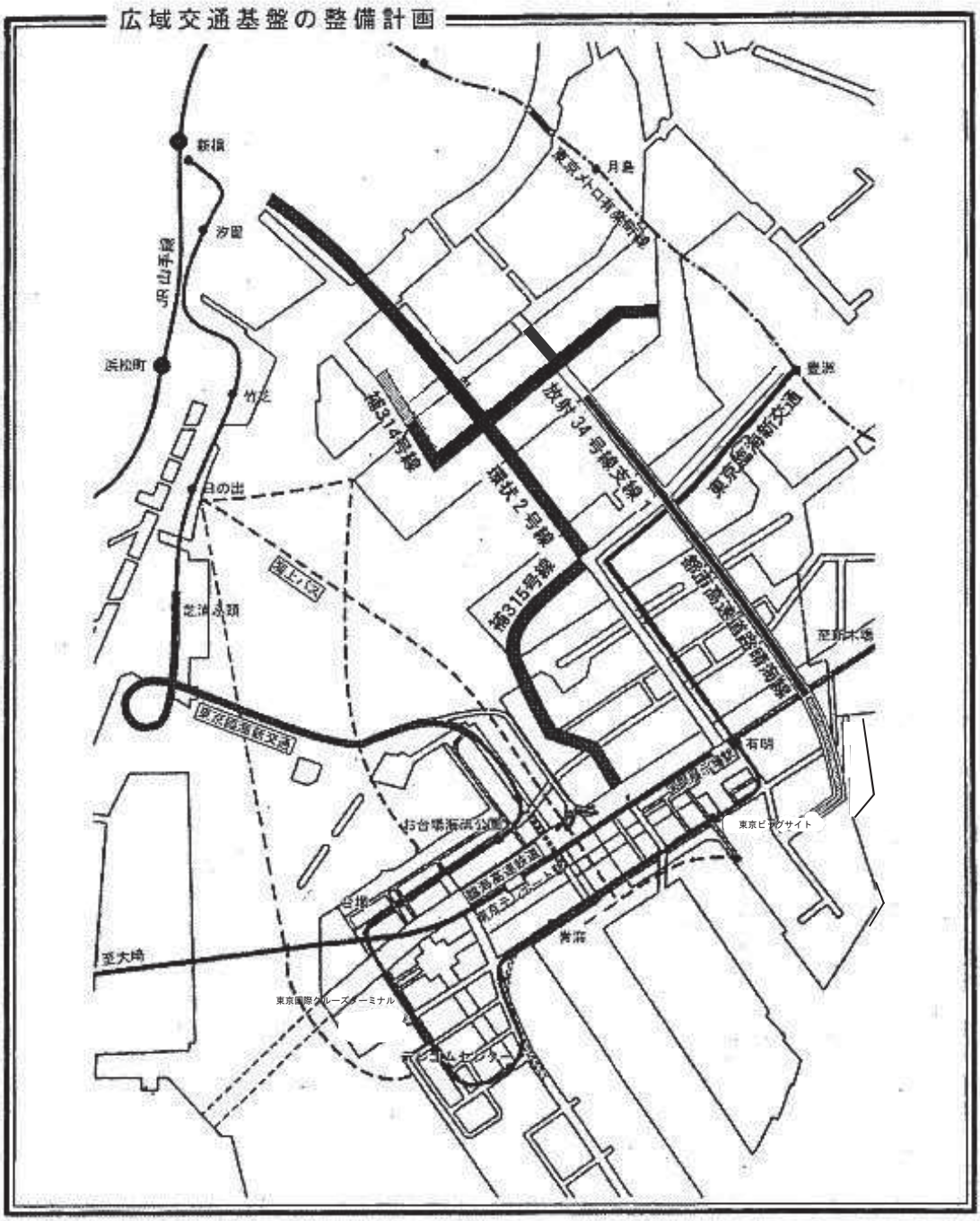
コ　都市基盤の整備

広域幹線道路、鉄道等広域交通基盤は、周辺の開発状況も踏まえつつ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)。

(ｱ) 広域幹線道路

・計画対象路線…環状２号線延伸部、補助314号線（区画整理区域内）

・整備時期検討路線……補助314号線（区画整理区域外）



※環状２号線のうち、豊洲から築地までの区間について、本線開通に先立ち、平成30年11月４日に暫定的に開通した。引き続き、本線トンネル工事を進め、全線開通を目指している。

※補助314号線については、晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業と併せて整備を進めている。

サ　土地処分

・長期貸付方式に加えて、売却方式を導入。

・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。

・臨海地域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」

⑵ 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〕

東京の競争力を強化し、日本の経済成長を牽引するため、臨海副都心において、ＭＩＣＥ・国際観光拠点化を推進している。臨海副都心の現在の機能集積を生かしながら、さらに充実・発展を図り、魅力あるまちづくりを進めていく。拠点形成に当たって、ＭＩＣＥ施設の充実・誘致に向けた取組や、国際観光拠点としての機能を充実するための取組を進めている。

⑴ ＭＩＣＥ施設の充実・誘致に向けた取組

ホテルなどＭＩＣＥ施設の誘致を進めてきており、平成 30 年、有明にホテルが開業した。また、外国企業の誘致に向けてアジアヘッドクォーター特区による規制緩和や税制優遇などのほか、ＭＩＣＥの誘致に向けて都独自の取組も行っている。

平成 24 年度から平成 26 年度には、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助成制度「臨海副都心ＭＩＣＥ拠点化推進事業」を創設し、台場地区における眺望に優れた会議場の整備や Wi-Fi 環境の整備などを行った。

＜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

⑵ 国際観光拠点としての機能を充実するための取組

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の成功とＭＩＣＥ・国際観光拠点化の更なる促進に向けて、平成 30 年度より「東京都臨海副都心まちづくり推進事業」として、観光資源開発や外国人・障害者等の多様な来訪者の受入体制環境整備などの事業に対し、助成・支援を行う。

＜補助対象事業＞

① 多様な来訪者への対応力向上に資する事業

② 居心地のよい空間づくりに資する事業

③ 新たな魅力を付加したにぎわいの創出に資する事業

また、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、東京臨海副都心まちづくり協議会など地域の事業者と協力して、イベントの誘致や情報の発信を行い、魅力的なにぎわいの創出に取り組んでいる。

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動をはじめ道路、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。

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。

(ｱ) 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 住宅政策本部：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）、ポンプ所

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）

(ｲ) 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㈱：首都高速道路

(ｳ) 第三セクター関係

① ㈱東京テレポートセンター：テレコムセンタービル、フロンティアビル

② ㈱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㈱：地域冷暖房施設

④ 東京臨海高速鉄道㈱：りんかい線

イ 港湾局で実施する都市基盤整備事業

令和元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。

(ｱ) 臨海副都心開発事業

① 開発に伴う諸調査

② 道路等整備：りんかい線の駅前広場改修、自転車走行空間の整備、道路公園のバリアフリー化等

(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 24 年４月、大学が開校し、平成 30 年 10 月、ホテル・商業施設が開設した。

有明北地区において、平成 30 年４月、小・中学校が開校した。更に今後、有明南地区に大学の増設、有明北地区に住宅・業務・商業施設の開設が予定されており、臨海副都心の一層の賑わいが期待されている。

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　　臨海副都心青海GH・LM街区のまちづくりガイドライン

・平成14年３月　　臨海副都心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　　臨海副都心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―

・平成26年７月　　臨海副都心まちづくりガイドライン―２０１４改定―

・平成26年７月　　臨海副都心有明北地区まちづくりガイドライン―改定―

・平成27年８月　　臨海副都心まちづくりガイドライン―２０１５改定―

・平成28年７月　　臨海副都心まちづくりガイドライン―２０１６改定―



発行／東京都港湾局臨海開発部誘致促進課　2018年12月現在
連絡先／03-5320-5586　登録番号（30）22

R70 リサイクル適性Ⓐ
この印刷物は、印刷用の紙へリサイクル可能です。

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	三井住友信託銀行㈱	6. 8.31	貸付
					28.7.29	底地売却
	台場C	25,072.71	商業施設	みずほ信託銀行㈱	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	㈱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	京浜急行電鉄㈱	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	㈱フジ・メディア・ホールディングス	5. 3.17	貸付
					30. 4.23	底地売却
	台場G－1	12,910.26	業務施設	三菱UFJ信託銀行㈱	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㈱	5. 3.25	貸付
	台場G－3	5,353.64	業務施設	三菱UFJ信託銀行㈱	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	㈱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	㈱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	㈱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㈱	12. 3.13	貸付
					15. 2. 3	底地売却
	有明南LM-2	9,036.65	業務施設	㈱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	㈱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㈱	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㈱	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(㎡)	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
		7,424.00	有明教育芸術短期大学	学校法人三浦学園	19. 6.27	貸付
					28. 2.17	底地売却
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
	有明南J1	1,834.95			30.12.12	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(㎡)	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	㈱フジテレビジョン	16. 6.22	売却
	青海Ｆ１－Ｎ	5,150.07	業務施設	合同会社青海ｼｰｻｲﾄﾞﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ	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	79,296.8	業務・商業複合施設	青海T特定目的会社 トヨタ自動車㈱ 青海S1特定目的会社	22. 9.14 24.10. 1 28. 9. 1	売却
有明南	有明南Ｉ	6,187.93	ホテル	有明ﾌﾟﾛﾊﾟﾃｨｰ特定目的会社	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
	有明南Ｋ	5,737.33	ホテル・商業施設	ダイワロイヤル㈱	26. 1.10	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㈱	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
住宅政策本部	住宅	4. 3. 4	4,069.45	貸付
		5. 9.30	5,360.72	
		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
オリンピック・パラリンピック準備局	有明アリーナ	27.11. 2	36,576.05	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㈱	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
	警察庁等庁舎	20. 7. 4	5,500.04	売却
㈱東京ビッグサイト（旧㈱国際貿易センター）	業務・商業・ホテル・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
		21. 3.13	1,209.48	売却
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㈱	都市高速道路晴海線用地	18. 3. 3	527.80	売却
㈱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	有明小・中学校	20. 7.15	19,511.00	売却
	有明西学園	27.12.21	20,184.66	売却
教育庁	特別支援学校	25. 7.31	14,961.64	所管換
交通局	都営バス車両基地用地	28. 9.26	15,000.01	所管換
東京臨海高速鉄道㈱	鉄道関連業務施設（青海）	31. 3.22	1,281.65	売却
	鉄道関連業務施設（有明南）	31. 3.22	480.44	

（注）上記のほか、交通施設用地（㈱ゆりかもめ・東京臨海高速鉄道㈱・首都高速道路㈱）、
供給処理用地（東京ガス㈱・環境局・下水道局・東京電力パワーグリッド㈱）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（㎡）
大江戸温泉物語㈱	複合商業施設	14.1.31	30,809.13
アニヴェルセル㈱	結婚式場	13.9.19	12,922.52
㈱シー・ヴイ・エス・ベイエリア	コンビニエンスストア等	15.6.24	1,877.86
ビー・エム・ダブリュー㈱	自動車ショールーム等	26.10.22	27,198.08
㈱東京ビッグサイト	国際展示場	27.9.30	22,332.14

(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

(ｱ) 施設整備状況等

	延長	工事等	備考
全体計画	16.6 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	16.5 km		

（有明北地区を除く）

(ｲ) 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㈱
⑥	電力ケーブル	東京電力パワーグリッド㈱
⑦	ガス管	東京ガス㈱
⑧	情報通信ケーブル	ＫＤＤＩ㈱
⑨	地域冷暖房用熱供給導管	東京臨海熱供給㈱

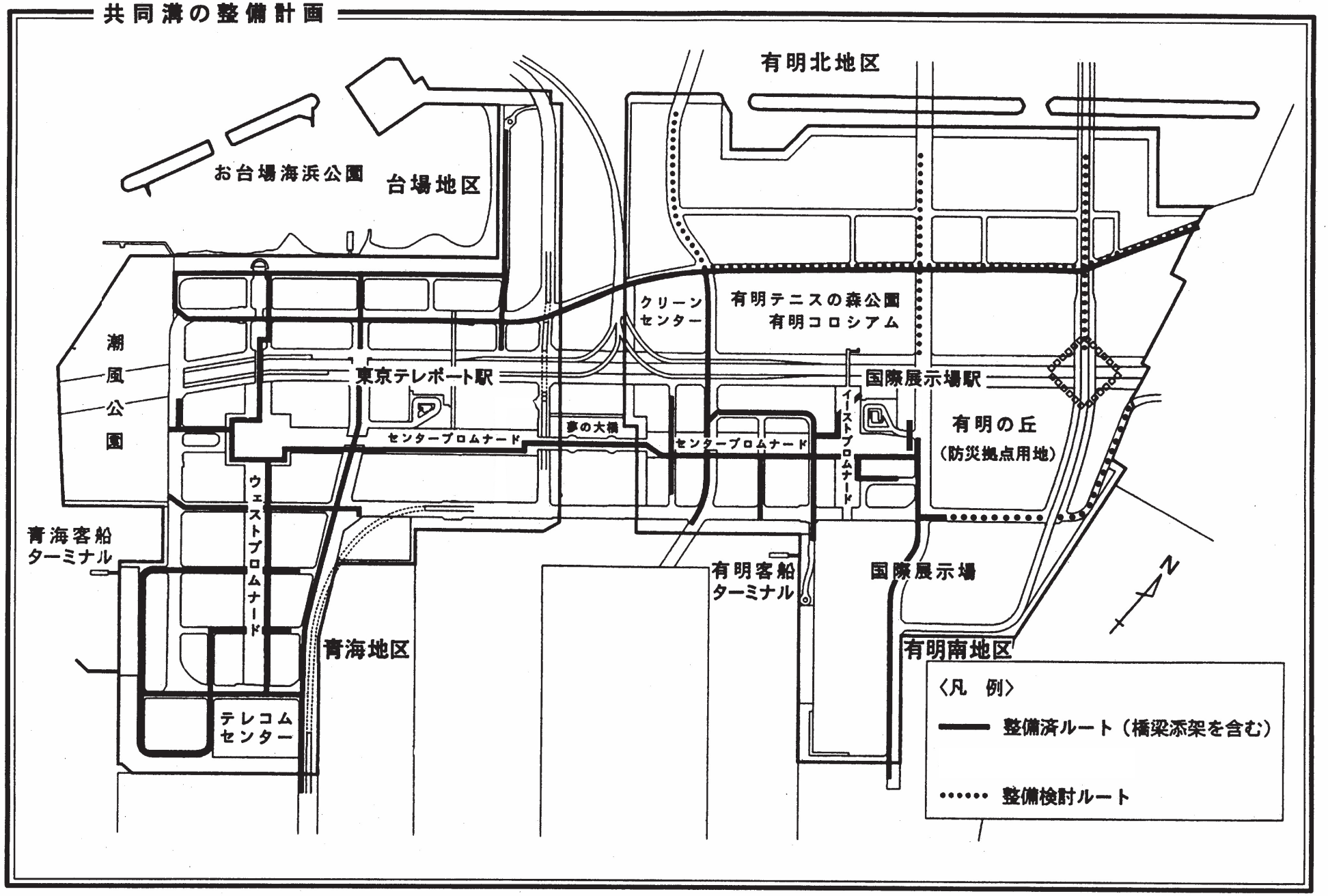
イ　共同溝の管理

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


有明北地区
お台場海浜公園
台場地区
クリーンセンター
有明テニスの森公園
有明コロシアム
潮風公園
東京テレポート駅
国際展示場駅
センタープロムナード
夢の大橋
センタープロムナード
イーストプロムナード
有明の丘
（防災拠点用地）
ウェストプロムナード
青海客船ターミナル
有明客船ターミナル
国際展示場
青海地区
有明南地区
テレコムセンター
N
〈凡　例〉
整備済ルート（橋梁添架を含む）
整備検討ルート

９　臨海地域における政策連携団体の活用　〔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テ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）。その後、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催等を踏まえ、平成 27 年６月に新たなグループ経営計画を策定した。

東京都は、平成 31 年４月に従来の「東京都監理団体」の基準・名称の見直しを行い、「東京都政策連携団体」と名称を改めた。これにより引き続き株式会社東京臨海ホールディングスは「東京都政策連携団体」に指定されることとなった。

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る。今後も、政策連携団体改革の取組を踏まえてグループの機能強化を図り、より戦略的に活用していく。

10　事業推進に当たっての課題　〔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

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会における様々な土地需要に対応するため、平成27年６月をもって公募を中止していたが、大会後速やかに開発が進められるよう、平成29年12月に有明南地区（進出事業者決定済）及び青海地区南側の未処分地の一部で公募を再開した。その他の未処分地についても、大会のレガシーやＭＩＣＥ機能の集積を活かした開発を進めるため、公募の再開や事業者誘致の準備を進めていく。

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」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。臨海副都心地域賑わい創出事業に基づく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ている。臨海副都心まちづくり協議会や進出事業者と連携をとり、臨海副都心における観光客等の誘致の推進に向け、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

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、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ぎ、倉庫・物流関係業務のほか、貯木場埋立以降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」の中で示されているところであり、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「臨海副都心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。

平成17年の埋立竣工を受けて、地権者との協議を行い、平成19年12月に「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」及び「臨海副都心有明北地区まちづくりガイドライン―改定―」を策定した。

有明北地区のまちづくりが進む中で、居住人口増加による行政需要の高まりや、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の競技施設の計画を受け、平成26年７月に「臨海副都心まちづくり推進計画」「臨海副都心まちづくりガイドライン」「臨海副都心有明北地区まちづくりマスタープラン」「臨海副都心有明北地区まちづくりガイドライン」について一部見直し等を行った。

その後、東京2020 オリンピック・パラリンピック競技大会後の切れ目のないまちづくりを進め、ＭＩＣＥ・国際観光拠点として更に発展させていくため、平成28年7月、「臨海副都心まちづくり推進計画」「臨海副都心まちづくりガイドライン」について一部見直し等を行った。

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つつ、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－２００９改定－」を策定し、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などを明記し、進出事業者の更なる取組を誘導することとした。

(5) 東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた取組

臨海副都心には、オリンピック・パラリンピックの多くの競技会場等が整備されることから、オリンピック・パラリンピック準備局をはじめ各部署と連携し、引き続き、ユニバーサルデザインのまちづくりの推進や自転車走行空間の整備、暑さ対策などに着実に取り組んでいく。

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中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。平成９年４月には、社会経済状況の大きな変化に伴う臨海副都心開発の見直しに併せて、同計画の改定を行った。

その後、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が決定され、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たため、地元関係者の理解と協力を得て、平成14年９月に豊洲地区の変更を中心とした同計画の再改定を行った。

さらに、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会において、晴海地区に選手村が整備されることとなり、大会終了後は選手村の建物に改装を加え住宅等として活用することとなった。そこで、晴海地区の開発フレーム及び土地利用計画等について関係機関等と協議を行い、平成26年３月に選手村が整備される晴海五丁目を対象に一部改定を行った。また、平成28年３月には地元地権者等との協議を踏まえ、晴海地区全体を対象に一部改定を行った。

(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　水辺の魅力を生かした文化と交流のまちの形成

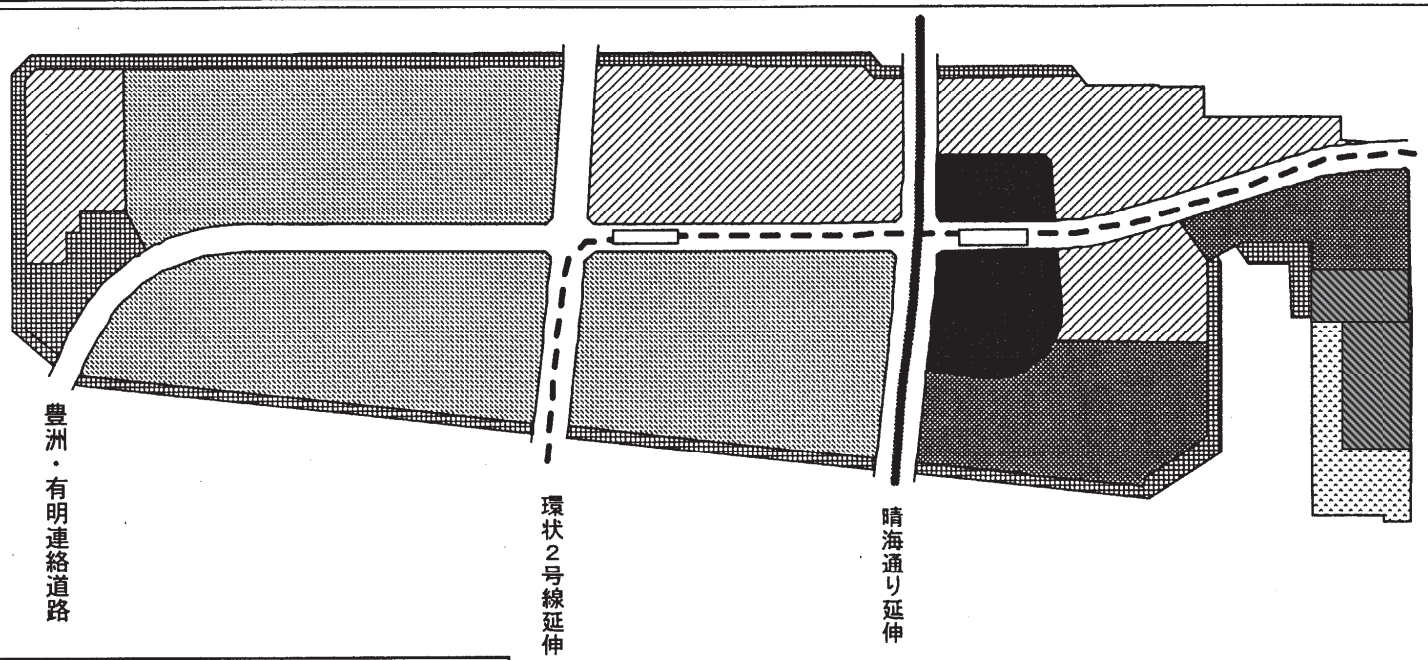
人々が集い緑に親しめる開放的な水辺空間や、豊洲の文化・交流・レクリエーション拠点を整備するとともに、市場とそのにぎわい施設を中心とした食の提供などを進めていく。これらにより、世界の人々や都民に開かれた文化と交流のまちを形成する。

(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	43,000人程度	36,000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



地区面積	約110ha	[100%]
公共施設面積	28	[25%]
広域幹線道路・区画道路	16	
公園・緑地 *1	12	
宅地面積 *2	82	[75%]
公益系	5	[5%]
教育施設・医療施設等	2	
文化・交流・レクリエーション	3	
住宅・業務・商業	77	[70%]
業務・商業系	5	
複合系	23	
住宅系	8	
市場施設	41	

凡例

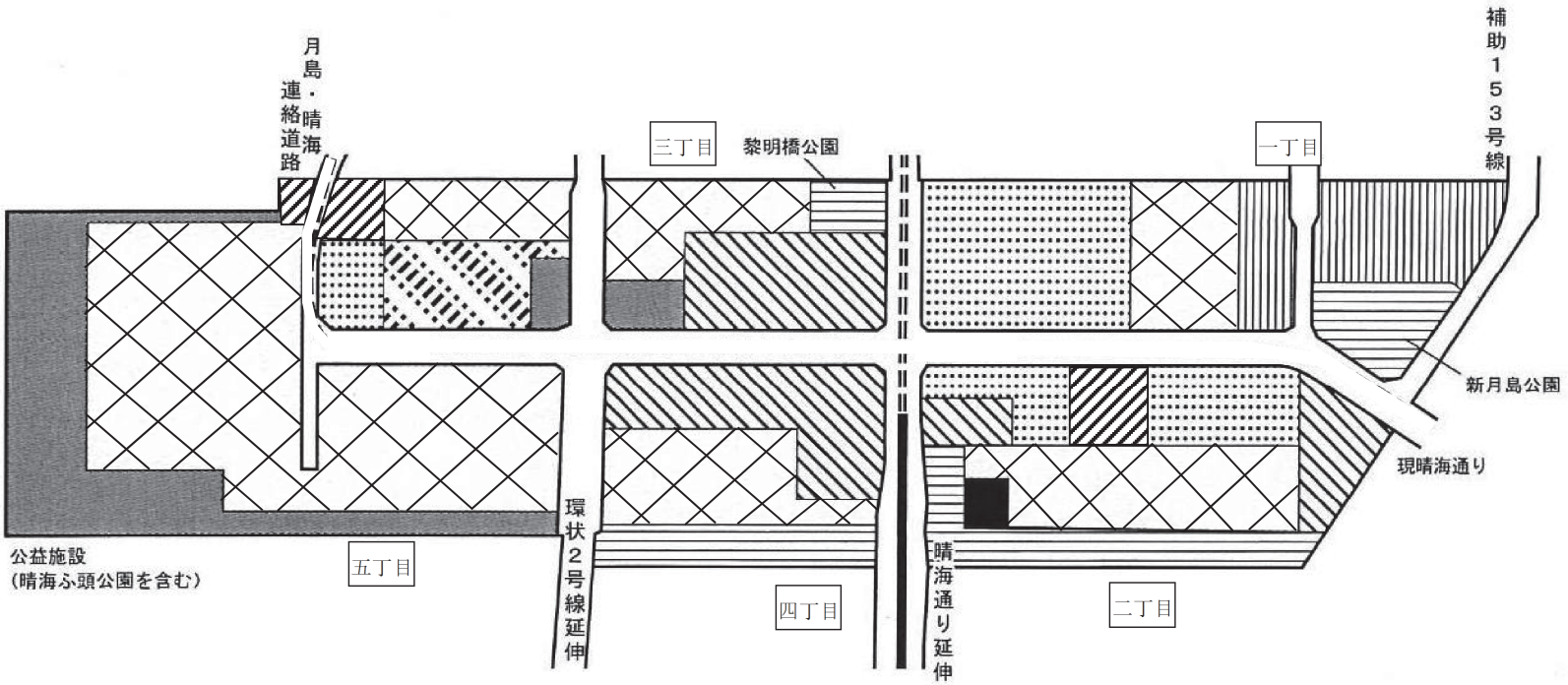
- 業務・商業地
- 複合地
- 住宅地
- 市場
- 公園・緑地
- 教育施設・医療施設等
- 文化・レクリエーション等拠点
- 都市高速道路晴海線
- 新交通システム（駅位置は概略）
- 道路

※住宅地及び複合地には、公園用地を含む。

*1：親水緑地7haを含む

*2：宅地面積には、緑地として利用する宅地6haを含む

(5) 晴海地区の土地利用フレーム及び土地利用計画



地区面積			約107ha （100%）
公共施設面積			44 （41%）
	広域幹線道路・区画道路		27
	公園・緑地		17
宅地面積			63 （59%）
	公益系		15 （14%）
		教育施設等	12
		供給処理施設	3
	住宅・業務・商業		48 （45%）
		業務・商業系	11
		複合系	9
		住宅系	27
		その他 ※1	1

※1：晴海一丁目1～3番地内の宅地面積

- 業務・商業地
- 複合地
- 住宅地、新設の教育施設等及び公園用地
- 既存の教育施設等
- 公園・緑地
- 清掃工場
- 処理施設等
- 交通結節機能用地（車庫等関連施設含む）
- 公益施設
- 道路
- 都市高速道路晴海線

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、一丁目の市街地再開発事業が平成 13 年 4 月に竣工し、二丁目については、土地区画整理事業と都市再生事業による一体的な開発整備が平成 24 年度に完了した。また、三丁目西地区は、市街地再開発事業が平成 30 年 2 月に竣工している。

四丁目及び五丁目の一部については、都市整備局を施行者とする大街区方式の土地区画整理事業が、平成 18 年３月に事業認可を受け、平成 28 年１月に換地公告した。

五丁目においては、晴海五丁目西地区第一種市街地再開発事業が平成 28 年４月に事業認可を受け、平成 29 年１月より建築工事に着手している。

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年度以降、環境局において３度の公募によりスーパーエコタウン事業者を選定し、港湾局から選定事業者に対し、中央防波堤内側埋立地及び大田区城南島の13区画について土地売却等を行った。事業者において順次施設を整備し、13施設が稼働した。

①ＰＣＢ無害化処理施設	：	中央防波堤内側埋立地内	約 3.2ha（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 6.9ha（11 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	東京テ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	東京テレポート構想検討委員会最終報告
	東京テ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㈱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㈱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	㈱東京テ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制定
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㈱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回東京テレポートタウン進出希望者の公募（2.6.1～8.31）
6.27	豊洲・晴海開発整備計画策定
8. 8	東京臨海熱供給㈱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回東京テ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回東京テ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㈱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－東京フロンティア－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
5.31	世界都市博覧会中止決定
7.18	「臨海副都心開発懇談会」の設置要綱を決定
9.11	第１回臨海副都心開発懇談会を開催
9.29	臨海副都心開発特別委員会を設置
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	㈱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ＦＯ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

年　月　日	内　容
10. 2.12	臨海副都心進出事業者第二次公募（有明南ＬＭ区画）応募要項の発表
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）
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	臨海副都心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－再改定（豊洲）案－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－再改定－」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	株式会社東京テレポートセンター、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テ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－改定－」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ＳＴ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Ｃ１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ＳＴ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－２００９改定－」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
23. 7. 1	臨海副都心進出事業者公募要項（青海Ｆ1－Ｓ区画）公表
10. 5	青海ＮＯ区画公募中止
25. 4.10	臨海副都心進出事業者公募要項（有明南Ｋ区画）公表
5.10	有明南Ｇ１区画公募中止
7.31	青海Ｃ１・Ｃ２区画について、教育庁に有償所管換
11.12	有明南Ｋ区画の進出事業予定者決定
26. 3.14	豊洲・晴海開発整備計画の一部改定
26. 4.10	臨海副都心暫定利用事業者公募要項（青海Ｋ）公表
6.25	青海Ｋ区画暫定利用事業予定者決定
7.30	「臨海副都心有明北地区における土地利用方針等の一部見直し」公表
〃	「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

年　月　日	内　容
〃	「臨海副都心まちづくりガイドライン－２０１４改定―」策定
〃	「臨海副都心有明北地区まちづくりガイドライン－改定―」策定
27. 6.30	青海Ｃ２・Ｆ１－Ｓ区画公募中止
27. 8	「臨海副都心有明南地区・青海地区における土地利用計画等の一部見直し」公表
〃	「臨海副都心まちづくりガイドライン－２０１５改定―」策定
9.30	有明南Ｅ区画東側について、株式会社東京ビッグサイトへ暫定貸付
11.2	有明北１－３地区について、オリンピック・パラリンピック準備局へ有償所管換
12.21	有明北１－７地区（一部）について、江東区と土地売買契約を締結
28. 3.30	豊洲・晴海開発整備計画の一部改定
7	「臨海副都心の土地利用計画等の一部見直しについて」公表
〃	「臨海副都心まちづくりガイドライン－２０１６改定―」策定
10.3	有明の丘東側用地について、交通局へ有償所管換
29.12.20	臨海副都心進出事業者公募要項（青海Ｃ２区画、有明南Ｊ１区画）公表
30. 7.11	有明南Ｊ１区画の進出事業予定者決定

第8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……177

第２節　海上公園事業の現況……186

第８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、市街地を作り変えていく場でもあり、都民生活と大きな関わりをもっていた。

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進められ、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、都民が自然と触れ合いながら、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､都民の様々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 ①及び②の具体化に当たっては、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、更に都民及び学識経験者等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。

⑴ 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。

⑵ 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。例えば都立都市公園、道路の緑化整備は建設局、区立公園は特別区など。

② 上記以外のものは港湾局が整備、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。

この海上公園計画に従い、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、船客待合所、航路標識、公害観測施設など	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

海上公園構想の実現に向けて策定された海上公園計画は、臨海地域において都及び特別区が実施する公園・緑地事業について総体的に示した全体計画である。

この計画において最も大きな位置付けがなされているのが、港湾局が実施する海上公園事業である。

海上公園は、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種類に分けられる。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、公園個別の計画を決定・告示した上で整備する。計画から整備までの事業の流れは図10－１－１のとおりとなっている。

海上公園計画は、港湾を取り巻く社会情勢の変化等に応じて変更を行っており、令和元年８月１日現在、面積は表10－１－１及び表10－１－２のとおりとなっている。

表10－１－１　海上公園事業の計画（全体）

事　業　名			計画予定面積 ※１　(ha)	計画決定面積 ※２　(ha)
海上公園全体			1,190.2	1,077.0
		陸　域	552.9	439.7
		水　域	637.3	637.3
内訳	海浜公園		1,028.0	929.5
		陸　域	397.3	298.8
		水　域	630.7	630.7
	ふ頭公園		55.9	51.1
		陸　域	51.8	47.0
		水　域	4.1	4.1
	緑道公園		106.3	96.4
		陸　域	103.8	93.9
		水　域	2.5	2.5

（注）令和元年８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。

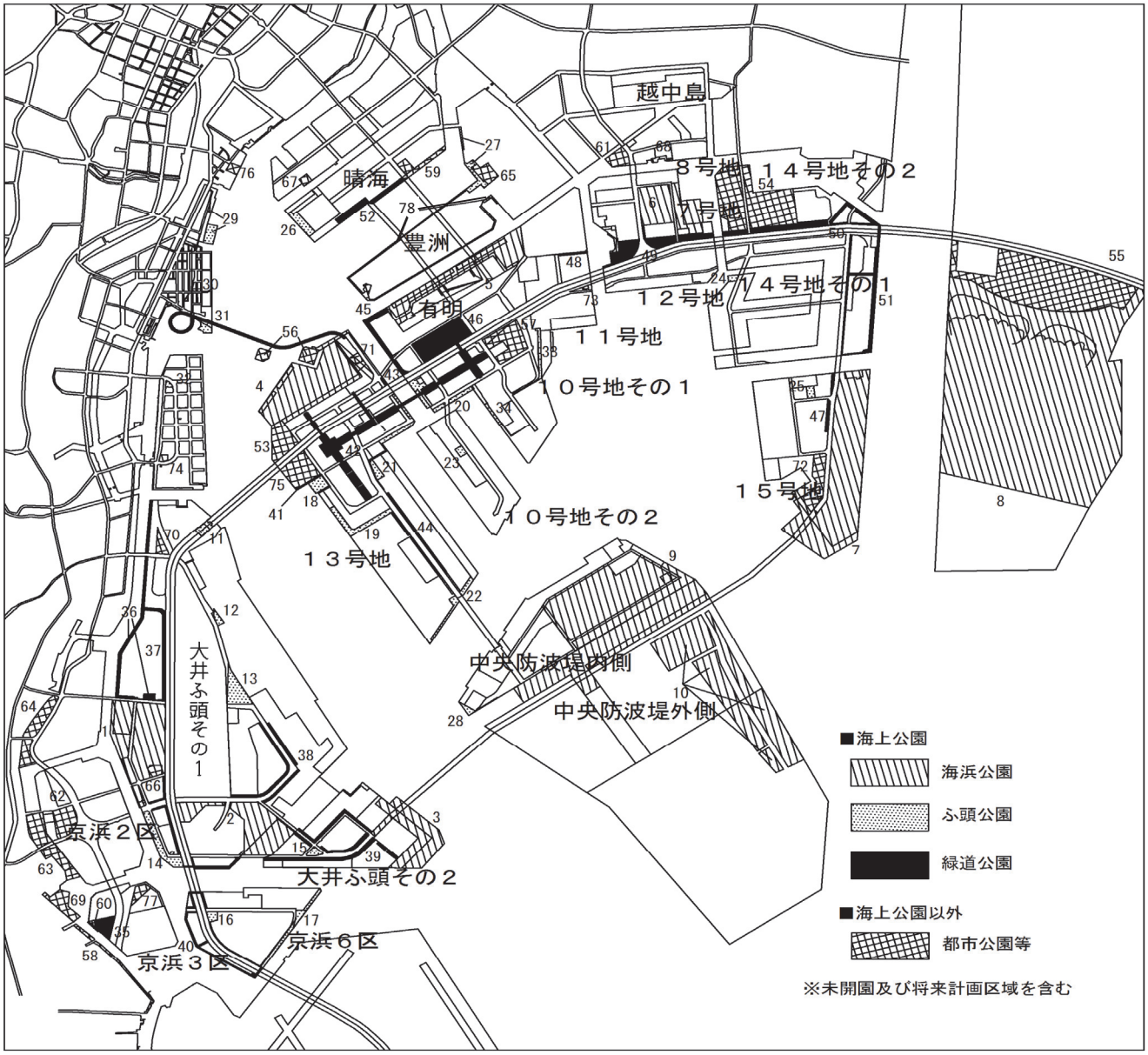
※２　海上公園事業における計画決定面積とは、東京都海上公園条例に基づき、東京都港湾審議会の議を経て計画が告示されたものである。

表10－１－２　海上公園事業の計画（個別）

番号	公園名	計画予定面積(ha)	計画決定面積(ha)
海浜公園		1,028.0 (630.7)	929.5 (630.7)
1	大井ふ頭中央	45.3 (4.9)	45.3 (4.9)
2	東京港野鳥	34.3 (12.2)	34.3 (12.2)
3	城南島	29.1 (14.9)	27.3 (14.9)
4	お台場	53.1 (45.7)	53.1 (45.7)
5	有明親水	33.6 (26.5)	33.6 (26.5)
6	辰巳の森	44.2 (7.3)	44.2 (7.3)
7	若洲	100.1 (22.2)	100.1 (22.2)
8	葛西	442.5 (442.5)	442.5 (442.5)
9	海の森	149.1 (54.5)	149.1 (54.5)
10	中央防波堤外側	96.7	—
ふ頭公園		55.9 (4.1)	51.1 (4.1)
11	大井北	0	1.2
12	コンテナ	0.3	0.3
13	みなとが丘	5.0	5.0
14	東海	6.9 (0.7)	6.9 (0.7)
15	城南島	1.2	0.8
16	京浜島	1.3	1.3
17	京浜島つばさ	2.4	2.4
18	青海北	2.5 (2.0)	2.5 (2.0)
19	青海南	4.5	4.5
20	水の広場	8.9 (1.0)	8.9 (1.0)
21	青海中央	1.3	1.3
22	暁	3.3	3.3
23	フェリー	0.9	0.9
24	新木場	0.8	0.8
25	若洲	1.0	—
26	晴海	3.6	3.6
27	春海橋	2.5 (0.4)	2.4 (0.4)
28	中央防波堤内側	1.2	—
29	日の出	2.2	—
30	芝浦北	0.4	0.4
31	芝浦南	2.0	1.0
32	品川北	0.6	0.6
33	有明	2.1	2.1
34	有明西	1.0	0.9
緑道公園		106.3 (2.5)	96.4 (2.5)
35	昭和島南	3.9	—
36	京浜運河	8.4 (1.7)	8.4 (1.7)
37	大井ふ頭	3.1	3.1
38	東海	5.3 (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	2.6 (0.4)	2.6 (0.4)
46	有明テニスの森	16.4	16.4
47	若洲	0.8	—
48	東雲	0.3	—
49	辰巳の森	—	—
50	夢の島	17.2	17.2
51	新木場	6.7	6.7
52	晴海	3.6	3.6
陸域		552.9	439.7
水域		637.3	637.3
合計		1,190.2	1,077.0

（注１）（　　）内は、水域部分で内数
（注２）令和元年８月１日現在
（注３）49番の計画は６番に含まれる。

海　上　公　園　　全　体　計　画　図



第8章

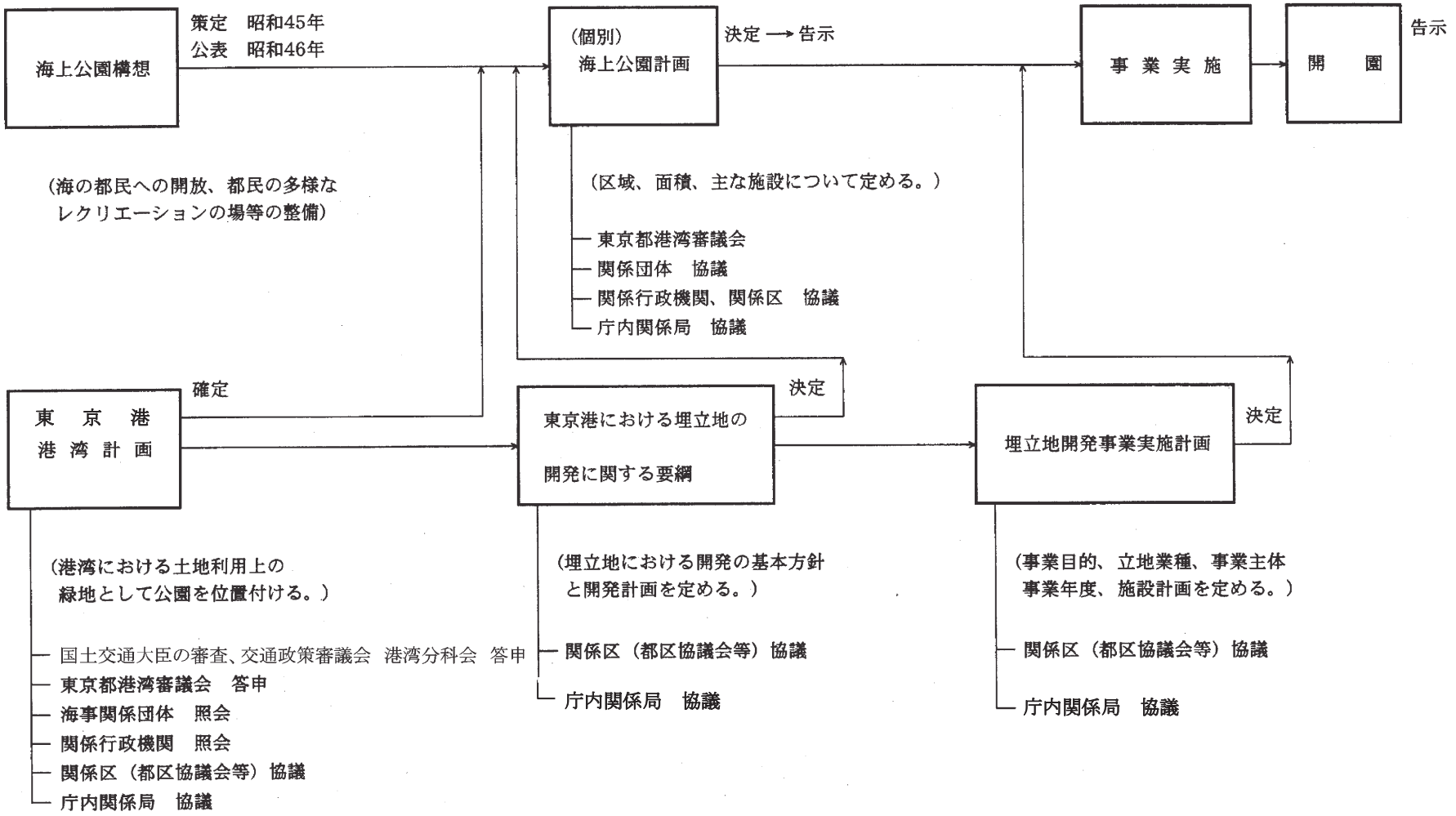
■海上公園

海浜公園	1	大井ふ頭中央海浜公園
	2	東京港野鳥公園
	3	城南島海浜公園
	4	お台場海浜公園
	5	有明親水海浜公園
	6	辰巳の森海浜公園
	7	若洲海浜公園
	8	葛西海浜公園
	9	海の森公園
	10	中央防波堤外側海浜公園
ふ頭公園	11	大井北ふ頭公園
	12	コンテナふ頭公園
	13	みなとが丘ふ頭公園
	14	東海ふ頭公園
	15	城南島ふ頭公園
	16	京浜島ふ頭公園
	17	京浜島つばさ公園
	18	青海北ふ頭公園
	19	青海南ふ頭公園
	20	水の広場公園
	21	青海中央ふ頭公園
	22	暁ふ頭公園
	23	フェリーふ頭公園
	24	新木場公園
	25	若洲ふ頭公園
	26	晴海ふ頭公園
	27	春海橋公園
ふ頭公園	28	中央防波堤内側ふ頭公園
	29	日の出ふ頭公園
	30	芝浦北ふ頭公園
	31	芝浦南ふ頭公園
	32	品川北ふ頭公園
	33	有明ふ頭公園
	34	有明西ふ頭公園
緑道公園	35	昭和島南緑道公園
	36	京浜運河緑道公園
	37	大井ふ頭緑道公園
	38	東海緑道公園
	39	城南島緑道公園
	40	京浜島緑道公園
	41	東八潮緑道公園
	42	シンボルプロムナード公園
	43	台場緑道公園
	44	青海緑道公園
	45	有明北緑道公園
	46	有明テニスの森公園
	47	若洲緑道公園
	48	東雲緑道公園
	49	辰巳の森緑道公園
	50	夢の島緑道公園
	51	新木場緑道公園
	52	晴海緑道公園

■海上公園以外（都市公園等）

都立公園	53	潮風公園
	54	夢の島公園
	55	葛西臨海公園
	56	台場公園
国営公園	57	東京臨海広域防災公園
区立公園・特許事業等	58	森ケ崎海岸公園
	59	晴海臨海公園
	60	昭和島南緑道公園
	61	潮見運動公園
	62	平和島公園
	63	平和の森公園
	64	しながわ区民公園
	65	豊洲公園
	66	大田スタジアム
	67	豊海運動公園
	68	潮見さざなみ公園
	69	大森ふるさとの浜辺公園
	70	八潮北公園
	71	お台場レインボー公園
	72	若洲公園
	73	東雲駅前公園
	74	品川南ふ頭公園
	75	船の科学館
	76	竹芝ふ頭ターミナル
	77	昭和島二丁目公園
	78	豊洲ぐるり公園

図10－１－１


海上公園構想
策定　昭和45年
公表　昭和46年
（海の都民への開放、都民の多様な
レクリエーションの場等の整備）
（個別）
海上公園計画
決定 → 告示
（区域、面積、主な施設について定める。）
東京都港湾審議会
関係団体　協議
関係行政機関、関係区　協議
庁内関係局　協議
事業実施
開園
告示
東京港
港湾計画
確定
（港湾における土地利用上の
緑地として公園を位置付ける。）
国土交通大臣の審査、交通政策審議会　港湾分科会　答申
東京都港湾審議会　答申
海事関係団体　照会
関係行政機関　照会
関係区（都区協議会等）協議
庁内関係局　協議
東京港における埋立地の
開発に関する要綱
決定
（埋立地における開発の基本方針
と開発計画を定める。）
関係区（都区協議会等）協議
庁内関係局　協議
埋立地開発事業実施計画
決定
（事業目的、立地業種、事業主体
事業年度、施設計画を定める。）
関係区（都区協議会等）協議
庁内関係局　協議

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付け、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、更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、海上バスの発着場など）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　「賑わいと自然あふれる海辺を目指して―海上公園ビジョン―」の推進

(1) 検討の経過

海上公園事業については、時々の課題に応じた海上公園のあり方について、上述の審議会に諮問し審議を行い（表10－１－３）、その答申を踏まえ、規制の見直しや大規模海浜公園の整備などを進めてきた。

近年に至り、都民の生活環境や東京の都市構造の大きな変化、東京2020大会の開催決定など、海上公園を取り巻く状況がさらに大きく変化していることから、平成27年１月に開催された第89回東京都港湾審議会において、新たな時代の海上公園のあるべき姿について諮問した。

これを受け、同審議会では、水辺環境や歴史文化などの専門家も交え、「海上公園を中心とした水と緑のあり方

検討部会」を設置して検討を進め、中間のまとめ及び意見募集を経て、平成28年５月に開催された第91回東京都港湾審議会において、「海上公園を中心とした水と緑のあり方について」の答申が取りまとめられた。

答申を踏まえ、平成29年５月、新たな時代の海上公園の目標像や基本的な考え方、実現のための方策を示した「賑わいと自然あふれる海辺を目指して―海上公園ビジョン―」を策定した。このビジョンは、東京2020大会とその後を見据え、概ね10年後を目標として、今後の海上公園の整備・運営・管理に関する中長期的な指針として取りまとめたものである。

表10－１－３　これまでの主な審議内容

答申時期	主な審議内容
昭和 52 年 10 月	管理運営のあり方の見直し ・公益法人による管理運営 ・ボランティアによる運営参加
昭和 56 年４月	海上公園整備における基本方針を明示 ・干潟や浅瀬等の整備による生物生息環境の保全 ・スポーツ及びレクリエーションへの対応
平成 14 年２月	①中央防波堤内側の公園整備 ②利用規制の緩和 ・ドッグラン、スケートボード場等の導入 ・海釣り、バーベキューエリアを拡大
平成 17 年２月	①海の森構想 ②都区の役割分担のあり方の明示
平成 28 年５月	海上公園を中心とした水と緑のあり方

(2) 基本的な考え方

臨海地域のブランド力と東京の都市力の向上を目指し、

①環境配慮や防災力の向上などの社会的要請に応えて、公園機能の一層の強化に取り組む

②東京2020大会のレガシーを生かすとともに、周辺地域との連携を図り、民間活力を生かして賑わいの創出に取り組む

(3) 取組の方向性と具体策

【東京の都市機能向上への寄与】

①魅力的な水と緑のネットワークを創出する

②生物多様性保全を推進する

③環境負荷低減を進める

④安全・安心な公園づくりを進める

（具体例）

・干潟や磯浜の整備など、多様な生物の生息空間の拡充

・葛西海浜公園の干潟を、ラムサール条約湿地に登録

・避難・救援拠点としての防災機能の充実　など

【地域ニーズへの対応と賑わいの創出】

①民間の活力を生かし賑わいを創出する

②都民協働による公園づくり

③多様なニーズに対応した利用しやすい公園づくり

④歴史や文化を体感できる場を形成する

（具体例）

・民間事業者との連携によるカフェ・レストランなどの導入の検討

・水陸両用車、カヌーなど、多様な水辺のレクリエーション環境の整備　など

【東京2020大会の成功とレガシー活用】

①選手村・競技会場と一体的な整備を図る

②レガシーを生かして更なる発展につなげる

５　海上公園事業における主な取組

(1) 魅力的な水と緑のネットワークの創出

・有明親水海浜公園（仮称）において新規整備に着手

・東京港野鳥公園において干潟を拡張し、平成 30 年４月に 11.5ha を追加開園

・夢の島緑道公園及び新木場緑道公園においてサイクリングルートを整備

(2) 葛西海浜公園のラムサール条約湿地登録

平成 30 年 10 月、国際的に重要な湿地としてラムサール条約湿地に登録

※ラムサール条約

正式名称は「特に水鳥の生息地として国際的に重要な湿地に関する条約」。1975 年 12 月に条約発効

日本は 1980 年に加入。国内の条約湿地登録地は釧路湿原、尾瀬など計 52 か所

(3)「海の森」における都民協働の森づくり

都民、企業、NPO 等との協働により森の育成を進めている。

※海の森

・中央防波堤内側埋立地における計画地（計画面積 149ha（うち陸域 95ha、うち水域 54ha））において、都民協働によりスダジイ、タブノキ、エノキ等の苗木 24 万本を植樹（平成 27 年 10 月植樹完了）

・都内の公園や街路樹の剪定枝葉から作った堆肥のほか、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づくりを行った。

・都内の小学生等がドングリから育てた苗木のほか、「海の森募金」で購入した苗木を植樹

(4) 葛西海浜公園における海水浴体験等の実施

葛西海浜公園西なぎさに遊泳ゾーンを設定し、夏季に海水浴体験を実施

平成 30 年度の実施期間：平成 30 年７月 16 日から８月 26 日まで

(5) 東京 2020 大会の競技会場等と一体的な海上公園整備

大井ふ頭中央海浜公園ほか６公園において、改修工事等を進めている。

なお、海の森公園では、ボート・カヌー（スプリント）の競技会場となる、水上競技場エリアについて、令和元年６月１日に新規開園（開園面積　約 66.9ha（うち陸域　約 12.5ha、うち水域　約 54.4ha））した。

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〕

海上公園は、昭和47年度より着々と整備が進められ、令和元年８月１日現在、開園面積は約868.6ha（水域約543.9ha）に達し、計画決定面積約1077.0haに対して約81％の進捗率となっている。

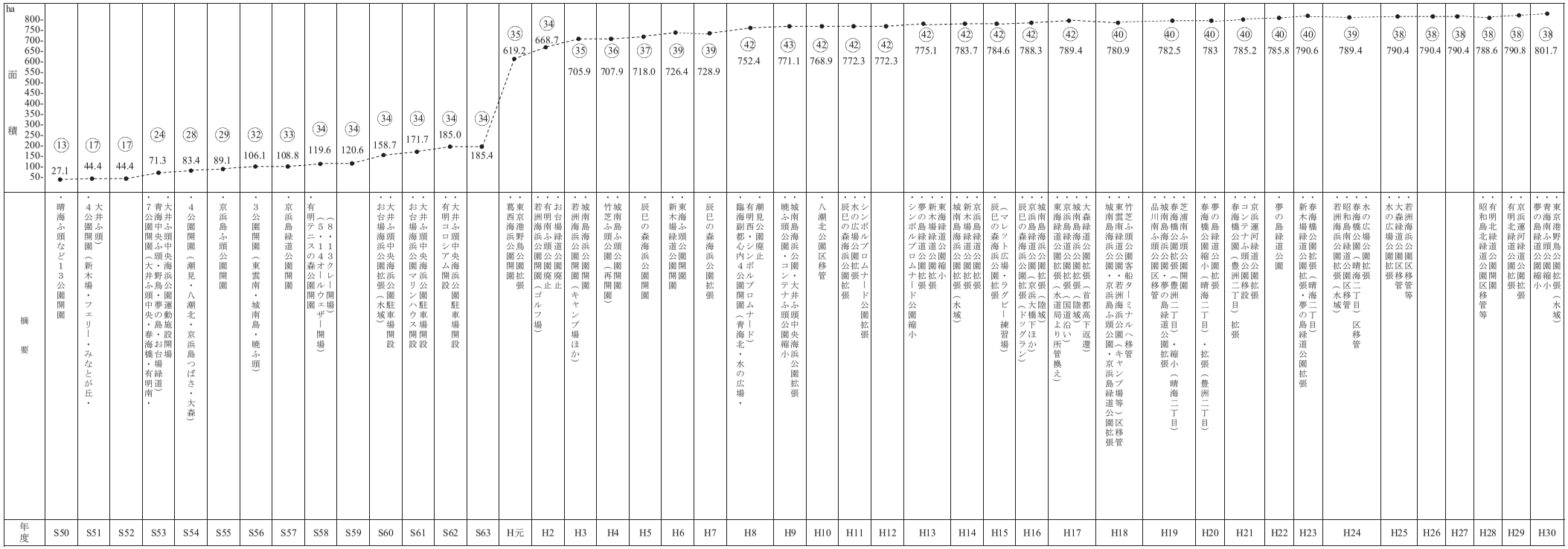
海上公園事業の実施状況（令和元年８月１日現在）

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	9	929.5ha (630.7)	8	731.1ha (539.2)
	ふ頭公園	21	51.1 (4.1)	18	38.8 (2.6)
	緑道公園	13	96.4 (2.5)	13	98.8 (2.1)
合　計		43	1,077.0 (637.3)	39	868.6 (543.9)

（注１）（　　）内は、水域部分で内書き

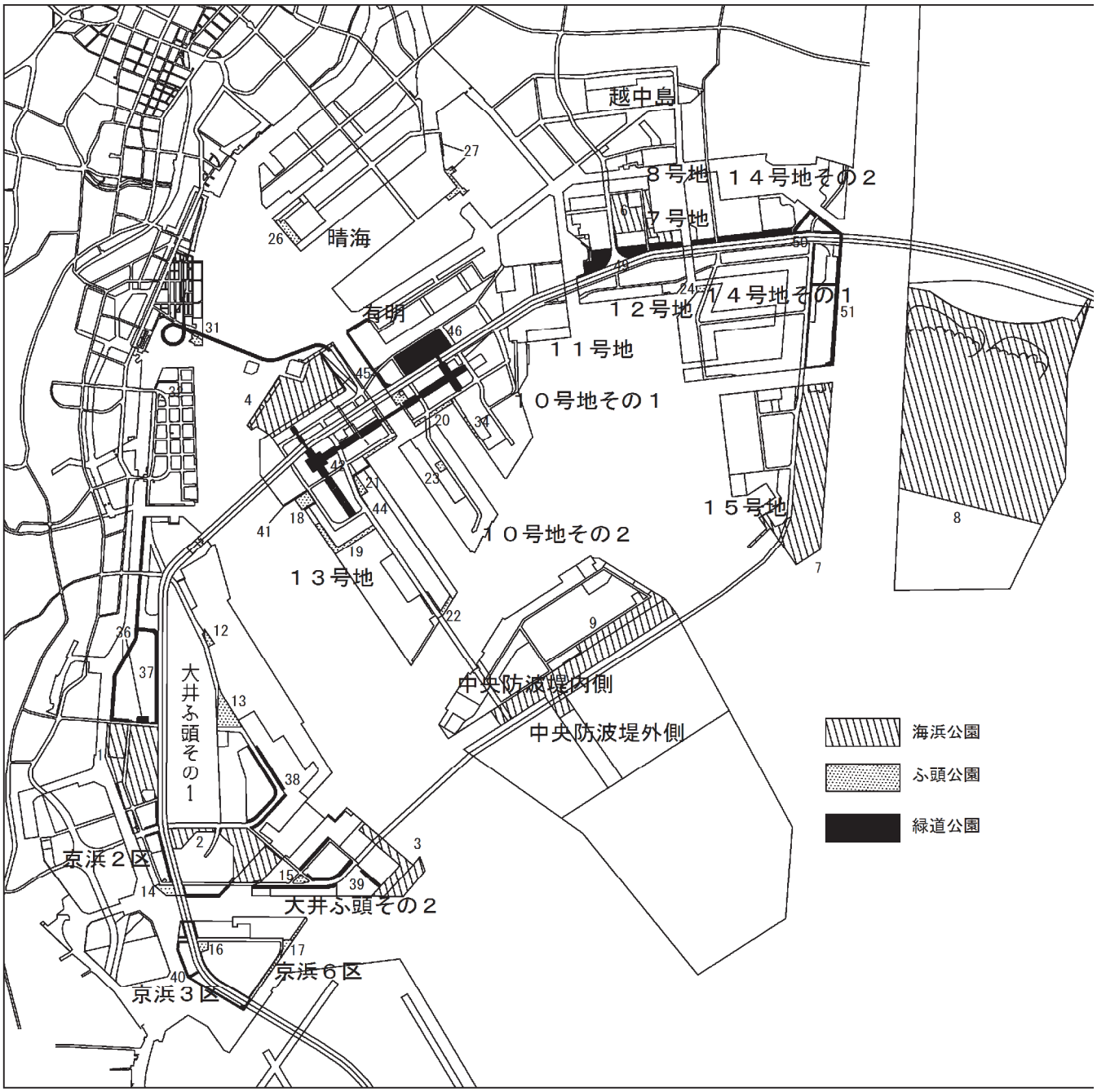
（注２）四捨五入の関係上、合計値が合わない場合がある。

海上公園開園面積等の推移（各年度3月31日現在）



○内は公園数

海 上 公 園 の 現 況 図



（令和元年８月１日現在）

種別	会計	計画	公　園　名	面積(㎡)
海浜公園	□	1	大井ふ頭中央海浜公園	454,271.75
	□	2	東京港野鳥公園	360,208.59
	□	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	830,177.65
	□	8	葛西海浜公園	4,117,473.01
	□	9	海の森公園	669,006.12
	小計（８公園）			7,310,716.95
ふ頭公園	□	12	コンテナふ頭公園	2,383.00
	□	13	みなとが丘ふ頭公園	50,265.00
	□	14	東海ふ頭公園	22,694.18
	□	15	城南島ふ頭公園	7,139.71
	□	16	京浜島ふ頭公園	12,577.15
	□	17	京浜島つばさ公園	25,037.00
	□	18	青海北ふ頭公園	25,812.00
	□	19	青海南ふ頭公園	43,760.40
	□	20	水の広場公園	78,387.11
	□	21	青海中央ふ頭公園	12,450.00
	□	22	暁ふ頭公園	15,502.30
	□	23	フェリーふ頭公園	9,293.10
	□	24	新木場公園	7,596.00
	□	26	晴海ふ頭公園	24,513.27
	□	27	春海橋公園	23,967.84
	□	31	芝浦南ふ頭公園	9,925.71
	□	32	品川北ふ頭公園	5,950.00
	□	34	有明西ふ頭公園	10,288.00
	小計（18公園）			387,541.77

種別	会計	計画	公　園　名	面積(㎡)
緑道公園	□	36	京浜運河緑道公園	81,649.19
	□	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	19,959.95
	□	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
	□	45	有明北緑道公園	26,426.86
	□	46	有明テニスの森公園	163,349.69
	□	49	辰巳の森緑道公園	145,503.24
	□	50	夢の島緑道公園	104,335.30
	□	51	新木場緑道公園	63,074.10
	小計（13公園）			987,748.19
合　計（39公園 ）				8,686,006.91
一般会計（38公園）				8,421,801.63
臨海会計（１公園）				264,205.28

□一般会計、○臨海地域開発事業会計

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 （スポーツの森）	各種スポーツが楽しめる。	陸上競技場、野球場、テニスコート	有　料
				ドッグラン	無　料
		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。	野鳥観察小屋、夕やけなぎさ、はぜつき磯	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触れ合いが楽しめる。 観察に当たっては、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 オートキャンプ場	有　料
				つばさ浜、スケボー広場、ドッグラン	無　料
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。		マリンハウス、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	無　料
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	有　料
				多目的広場、バーベキュー広場、ドッグラン	無　料
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	無　料
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、併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。国際的に重要な湿地としてラムサール条約湿地に登録されている。		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	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。セントラル広場では各種イベントが開催されるなど、臨海副都心の賑わいの中心的な役割を果たしている。ランニングコースでは、公園周辺の施設によるランナー向けのサービスが充実している。		セントラル広場、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、ランニングコース	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（現：東京港埠頭（株））と（株）東京テ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 38 公園について、管理運営に専門性・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）
南部地区（15 公園）	アメニス海上南部地区グループ 〔構成〕◎（株）日比谷アメニス 日建総業（株） 太陽スポーツ施設（株） （株）エコルシステム
臨海副都心地区（12 公園） ※　都市公園である潮風公園と台場公園を一体管理	東京臨海副都心グループ 〔構成〕◎（株）東京臨海ホールディングス 東京港埠頭（株） （株）東京テレポートセンター
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） （株）ティアンドケイ （特非）マリンプレイス東京
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） （公財）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を一体管理	（公財）東京都公園協会
有明テニスの森公園 ※　オリンピック・パラリンピック準備局が施設を所管	有明テニス・マネージメントチーム 〔構成〕◎東京港埠頭（株） （公社）日本テニス事業協会

◎印は代表団体

（注）臨海副都心地区の指定期間は平成 28 年度から令和７年度までの 10 年間、若洲海浜公園の指定期間は平成 25 年度から令和元年度までの７年間、葛西海浜公園の指定期間は平成 30 年度から令和２年度までの３年間、その他は平成 28 年度から令和４年度までの７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。

また、東京港野鳥公園は、「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。

さらに、同公園では、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。令和元年度からは、年間パスポートを導入し、より一層の利用者サービスの向上を図っている。

なお、ＰＲ事業としては、「海上公園ガイド（日本語版及び英語版）」の無料配布を行っている。

(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
28	35,032	5,118,510	昭和53年４月開園 平成元年10月有料化
29	35,814	4,760,250	
30	38,317	5,158,860	

イ　有料施設

(ｱ) 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	28	62,442	55,983,750	昭和53年４月開設 昭和62年５月追加開設
	29	62,997	56,424,300	
	30	52,929	49,225,100	
第一球技場	28	39,855	7,070,200	昭和60年10月開設 平成29年12月供用廃止
	29	35,503	6,299,200	
	30	－	－	
第二球技場	28	84,777	26,337,780	平成８年12月開設 平成30年４月供用廃止
	29	86,204	26,746,600	
	30	－	－	
陸上競技場	28	112,348	14,426,110	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
	29	110,542	14,320,030	
	30	99,998	10,025,230	
野　球　場	28	103,840	27,377,500	昭和61年９月開設
	29	102,982	27,215,100	
	30	106,276	26,031,400	

(ｲ) 若洲海浜公園

施　設　名	年　度	利用人数（人）	収入実績（円）	備　　考
ゴ ル フ 場	28	62,547	701,403,679	平成２年12月開園
	29	64,774	709,250,202	
	30	63,572	699,718,067	

(ｳ) 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	28	25,120	6,246,750	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。）
	29	23,184	5,889,600	
	30	24,509	6,105,300	
オートキャンプ場	28	5,905	4,904,000	
	29	5,496	4,672,000	
	30	5,942	5,230,000	

(ｴ) 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	28	33,579	2,647,500	平成５年11月開設
	29	27,203	2,276,700	
	30	25,854	2,165,100	
ラグビー練習場	28	8,162	3,280,000	平成15年11月開設
	29	9,731	2,960,000	
	30	5,064	2,120,000	

第9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 …… 195

第２節　小笠原諸島の港湾・漁港・空港 …… 206

第９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300km^{2}に人口22,501人（平成31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km^{2}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（都営コミューター空港）として供用開始した。現在、６空港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、平成25年度に策定された東京都離島振興計画（平成25年度～令和４年度）では、定住促進と持続的発展による伊豆諸島の再生を基本理念とし、「産業・観光」、「安全・安心」、「環境・エネルギー」や「人材確保・育成」を重点的に推進していくこととしている。

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・空港・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」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。

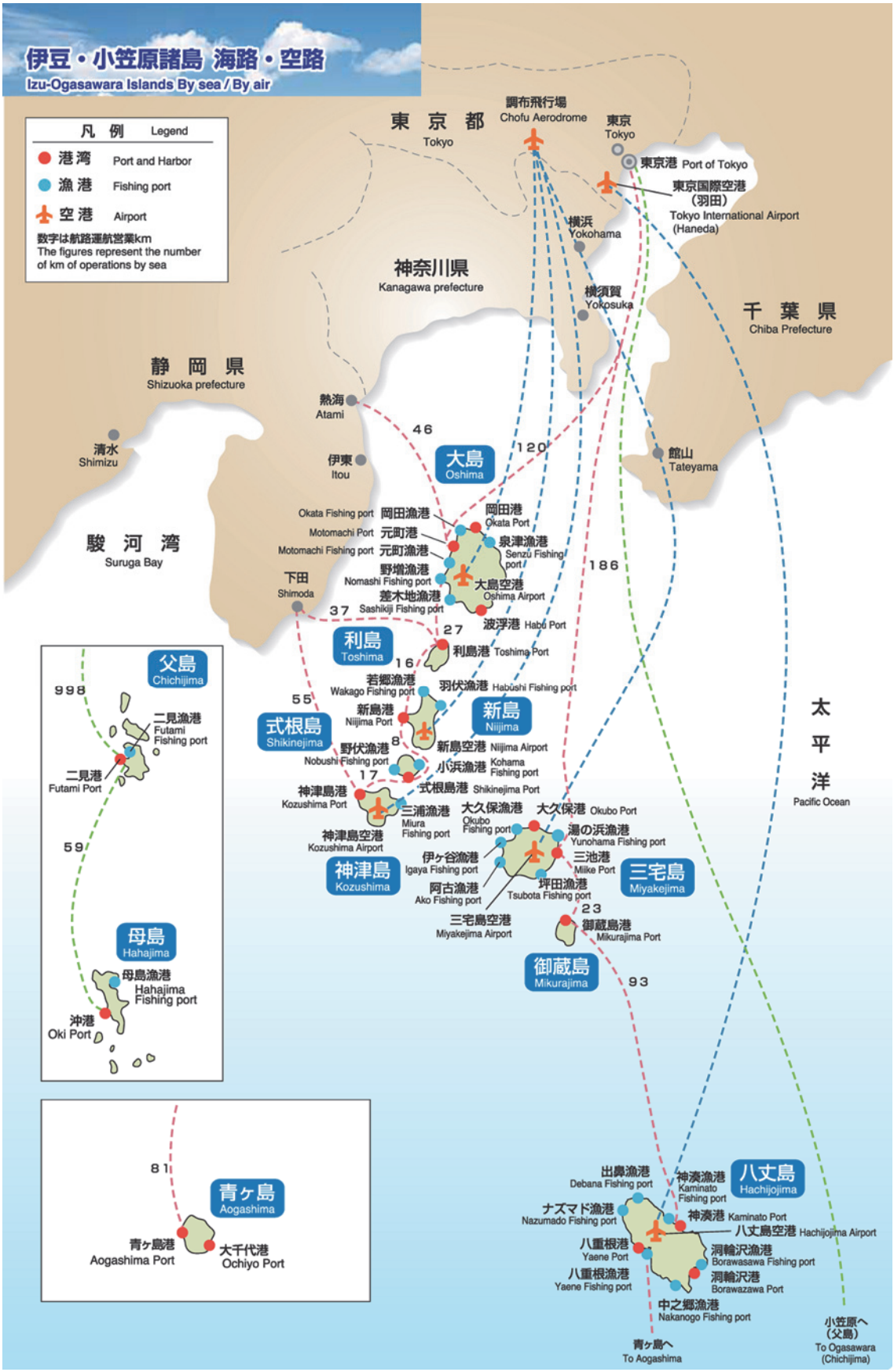
現在の補助対象航路は、八丈島～青ヶ島間、東京～三宅島～御蔵島～八丈島間、下田～利島～新島～式根島～神津島間である。

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費用及び運航費について、国の補助にあわせ補助金を交付している。また、航空保安検査費用について、都単独で補助金を交付している。

令和元年度の航空路運航費補助対象路線は、羽田～八丈島、調布～大島、調布～新島、調布～神津島、調布～三宅島である。

さらに、平成29年度からは羽田～八丈島及び調布～三宅島路線において、平成30年度からは調布～大島、調布～新島及び調布～神津島路線において、国の補助にあわせ島民運賃割引補助を実施している。

なお、都営空港の利用に係る航空機が墜落した場合に、当該墜落により被害を受けた住民を支援するため、住宅の建替え等に必要な資金を支給する「航空機事故被害者生活再建支援制度」を平成30年８月から施行している。


伊豆・小笠原諸島 海路・空路
Izu-Ogasawara Islands By sea / By air
凡 例 Legend
港湾 Port and Harbor
漁港 Fishing port
空港 Airport
数字は航路運航営業km
The figures represent the number of km of operations by sea
東京都 Tokyo
調布飛行場 Chofu Aerodrome
東京 Tokyo
東京港 Port of Tokyo
東京国際空港（羽田） Tokyo International Airport (Haneda)
横浜 Yokohama
神奈川県 Kanagawa prefecture
横須賀 Yokosuka
千葉県 Chiba Prefecture
静岡県 Shizuoka prefecture
熱海 Atami
清水 Shimizu
伊東 Itou
館山 Tateyama
駿河湾 Suruga Bay
下田 Shimoda
大島 Oshima
岡田港 Okata Port
岡田漁港 Okata Fishing port
元町港 Motomachi Port
元町漁港 Motomachi Fishing port
泉津漁港 Senzu Fishing port
野増漁港 Nomashi Fishing port
大島空港 Oshima Airport
差木地漁港 Sashikiji Fishing port
波浮港 Habo Port
利島 Toshima
利島港 Toshima Port
若郷漁港 Wakago Fishing port
羽伏浦漁港 Habushi Fishing port
新島 Niijima
新島港 Niijima Port
式根島 Shikinejima
新島空港 Niijima Airport
野伏漁港 Nobushi Fishing port
小浜漁港 Kohama Fishing port
式根島港 Shikinejima Port
神津島港 Kozushima Port
三浦漁港 Miura Fishing port
神津島空港 Kozushima Airport
神津島 Kozushima
大久保漁港 Okubo Fishing port
大久保 Okubo Port
湯の浜漁港 Yunohama Fishing port
三池港 Miike Port
伊ケ谷漁港 Igaya Fishing port
阿古漁港 Ako Fishing port
坪田漁港 Tsubota Fishing port
三宅島 Miyakejima
三宅島空港 Miyakejima Airport
御蔵島港 Mikurajima Port
御蔵島 Mikurajima
父島 Chichijima
二見漁港 Futami Fishing port
二見港 Futami Port
母島 Hahajima
母島漁港 Hahajima Fishing port
沖港 Oki Port
青ケ島 Aogashima
青ケ島港 Aogashima Port
大千代港 Ochiyo Port
八丈島 Hachijojima
出鼻漁港 Debana Fishing port
神湊漁港 Kaminato Fishing port
神湊 Kaminato Port
ナズマド漁港 Nazumado Fishing port
八丈島空港 Hachijojima Airport
八重根港 Yaene Port
洞輪沢漁港 Borawasawa Fishing port
八重根漁港 Yaene Fishing port
洞輪沢港 Borawazawa Port
中之郷漁港 Nakanogo Fishing port
青ケ島へ To Aogashima
小笠原へ（父島） To Ogasawara (Chichijima)
太平洋 Pacific Ocean
46
120
37
27
16
55
8
17
186
998
59
81
23
93

伊豆諸島港湾・漁港・空港・海岸一覧表

種類 / 島名	港湾	漁港			空港	海岸	
	地方港湾	第１種	第２種	第４種	地方管理空港	港湾	漁港
大島	元町、岡田 波浮	元町、岡田、野増 差木地、泉津			大島	元町 岡田 波浮	元町、岡田 野増、差木地 泉津
利島	利島					利島	
新島	新島	若郷、羽伏			新島	新島	若郷
式根島	式根島	野伏、小浜					
神津島	神津島			三浦	神津島	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	三池 大久保	阿古
御蔵島	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	神湊 八重根	洞輪沢 神湊 八重根
青ヶ島	青ヶ島 大千代					青ヶ島	
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	12海岸	10海岸
		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っ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。

(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。

令和元年度は、御蔵島港、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、令和元年度は波浮港、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、令和元年度は、波浮港、神津島港を整備する。

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等の整備を進めており、令和元年度は、元町港、岡田港において道路等を整備する。

(3) 貨物と旅客の輸送状況

伊豆諸島における平成30年の取扱貨物量は約57万トンで、船舶乗降客数は約65万人である。

移入貨物は、砂利・砂・石材等の鉱産品が約50％を占め、以下、化学工業品（約20%)、 特殊品(約11%）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50%を占め、以下、金属機械工業品(約20%)、農水産品（約12%）が続いている。

港湾施設の概要

平成31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 小型船 ――	岸壁 135m 物揚場 757m 船揚場 1,290㎡
利島		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		新島	昭 28. 3.31	500～5,000トン 小型船 ―― ――	岸壁 380m 物揚場 200m 船揚場 7,200㎡ 船客待合所 1棟
式根島		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		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		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 船客待合所 1棟
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の計19港、町営漁港として第１種漁港２の合計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、都営漁港では平成29年の魚介類の属地陸揚量は1,711トンであり、漁船687隻の利用に供されている。

現在、平成24年度を初年度とし、令和３年度を目標年度とする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。

令和元年度の主要事業は、外海から漁港を守る防波堤の整備・改良や突堤整備を重点に、航路・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28年		平成29年		平成30年	
				入港船舶	乗降客数	入港船舶	乗降客数	入港船舶	乗降客数
				隻	人	隻	人	隻	人
新島	若郷	貨客船	(−4.5m) 岸壁 51m	201	8,648	182	11,509	237	15,334
	羽伏		(−7.5m) 岸壁 155m	27	0	12	0	8	0
式根島	野伏		(−7.5m) 岸壁 195m (−4.5m) 岸壁 70m	1,551	49,343	1,533	53,433	1,474	52,584
神津島	三浦		(−7.5m) 岸壁 155m (−5.5m) 岸壁 150m	333	16,639	363	24,358	449	33,230
三宅島	阿古		(−7.5m) 岸壁 150m	466	29,411	395	28,881	372	21,483
	伊ヶ谷		(−7.5m) 岸壁 150m	274	12,788	212	12,291	167	9,073
計		——	———	2,852	116,829	2,697	130,472	2,707	131,704

都 営 漁 港 施 設 一 覧

平成31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　岸壁　187m 船揚場　3,460㎡
	岡　田	1	〃　27. 7.29 〃　46. 8.31	防波堤　330m　岸壁　284m 船揚場　4,452㎡
	野　増	1	〃　27. 6.23 〃　53. 4. 1	防波堤　349m　岸壁　140m 船揚場　2,253㎡
	差木地	1	〃　30.10.21 〃　53. 4. 1	防波堤　255m　岸壁　111m 船揚場　1,720㎡
	泉　津	1	〃　26. 7.10 〃　57. 6. 2	防波堤　174m　岸壁　75m 船揚場　2,455㎡
新　島	若　郷	1	〃　27. 6.23 〃　46. 8.31	防波堤　860m　岸壁　544m 船揚場　4,916㎡
	羽　伏	1	〃　27. 7.29 〃　53. 4. 1	防波堤　407m　岸壁　450m 船揚場　1,600㎡
式根島	野　伏	1	〃　26. 7.10 〃　46. 8.31	防波堤　215m　岸壁　575m 船揚場　2,004㎡
	小　浜	1	〃　27. 6.23 〃　46. 8.31	防波堤　149m　岸壁・物揚場　203m 船揚場　2,756㎡
神津島	三　浦	4	〃　44. 2.28 〃　44. 3.31	防波堤　843m　岸壁　1,071m 船揚場　3,970㎡
三宅島	湯の浜	1	〃　30.10.21 〃　46. 8.31	防波堤　576m　岸壁　210m 船揚場　2,317㎡
	伊ヶ谷	1	〃　27. 6.23 〃　53. 4. 1	防波堤　345m　岸壁・物揚場　298m 船揚場　2,625㎡
	大久保	1	〃　27. 7.29 〃　58. 4.26	防波堤　357m　物揚場　101m 船揚場　1,580㎡
	坪　田	2	〃　26. 7.10 〃　28. 1. 6	防波堤　938m　岸壁・物揚場　435m 船揚場　2,390㎡
	阿　古	4	〃　26. 7.10 〃　27. 6 .9	防波堤　674m　岸壁　1,101m 船揚場　3,090㎡
八丈島	洞輪沢	1	〃　27. 6.23 〃　46. 8.31	防波堤　523m　岸壁　229m 船揚場　3,315㎡
	中之郷	1	〃　27. 6.23 〃　46. 8.31	防波堤　251m　岸壁　105m 船揚場　3,748㎡
	神　湊	4	〃　26. 7.10 〃　27. 6. 9	防波堤　901m　岸壁　1,028m 船揚場　5,380㎡
	八重根	4	〃　26. 7.10 〃　27. 6. 9	防波堤　886m　岸壁　752m 船揚場　4,455㎡

（注）１　防波堤には、突堤及び防波護岸の延長を含む。

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、このうち国内航空輸送網を形成する上で重要な役割を果たす空港は、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 31 年３月 31 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	10,312	15,300	3,000	3,000	107,380
	ﾀｰﾐﾅﾙﾋﾞﾙ（㎡）	2,643	491	3,975	611	586	1,442

＊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 条に基づく正式飛行場（都営コミューター空港）として供用開始した。

本飛行場には、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。平成 26 年４月には、大島、新島、神津島に加え、新たに三宅島との航空路が開設された。

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　終戦後に米軍が接収

・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（都営コミューター空港）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

・平成 24 年 12 月　都と地元３市は、調布飛行場の就航率向上（計器飛行方式の導入）等に合意

・平成 25 年２月　都と地元３市は、調布飛行場の就航率向上等に係る確認書を取り交わす

・平成 25 年４月　新ターミナルビル供用開始

・平成 25 年６月　計器飛行方式の導入

航　空　路　線　の　利　用　状　況

年 / 路線名 / 項目	平成 28 年			平成 29 年			平成 30 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～八丈島	1,016	179,969	1,084,267	1,009	191,681	1,067,679	1,030	197,060	968,403
調　布～大　島	998	18,759	15,718	968	18,636	15,842	824	17,909	15,021
調　布～三宅島	1,027	23,140	4,668	1,047	25,749	4,624	976	26,413	3,375
調　布～新　島	1,342	33,072	27,194	1,358	33,293	22,405	1,150	33,068	19,260
調　布～神津島	957	20,710	1,757	988	23,617	2,829	824	21,776	2,875
合　　計	5,340	275,650	1,133,604	5,370	292,976	1,113,379	4,804	296,226	1,008,934

（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。

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、高潮、津波から人々の生命や財産などを守り、侵食から国土の保全を図ること、自然環境を保全し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。

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海岸、侵食対策事業として新島港海岸、三池港海岸、若郷漁港海岸及び阿古漁港海岸、海岸環境整備事業として神湊港海岸、老朽化対策事業として波浮港海岸、新島港海岸、洞輪沢漁港海岸でそれぞれ整備・調査を実施している。

海岸保全施設の概要

平成31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	0	3海岸	2,920
	漁港海岸	0	615	410	0	0	5海岸	2,822
利　島		0	387	240	59	0	1海岸	820
	港湾海岸	0	387	240	59	0	1海岸	820
新　島		0	1,512	2,090	582	0	2海岸	3,730
	港湾海岸	0	1,512	1,246	414	0	1海岸	2,630
	漁港海岸	0	0	844	168	0	1海岸	1,100
神津島		0	725	510	0	0	1海岸	1,350
	港湾海岸	0	725	510	0	0	1海岸	1,350
三宅島		559	1,319	404	0	696	3海岸	3,120
	港湾海岸	559	964	157	0	514	2海岸	2,370
	漁港海岸	0	355	247	0	182	1海岸	750
御蔵島		0	46	0	0	0	1海岸	330
	港湾海岸	0	46	0	0	0	1海岸	330
八丈島		308	557	707	400	70	5海岸	3,454
	港湾海岸	0	255	495	400	0	2海岸	2,110
	漁港海岸	308	302	212	0	70	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	0	1海岸	440
合　計		867	7,399	4,591	1,091	766	22海岸	18,986
	港湾海岸	559	6,127	2,878	923	514	12海岸	12,970
	漁港海岸	308	1,272	1,713	168	252	10海岸	6,016

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、北から聟島列島、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104km^{2}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31年４月１日現在、2,615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に基づく総合的な振興開発計画（平成26年度～平成30年度）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〕

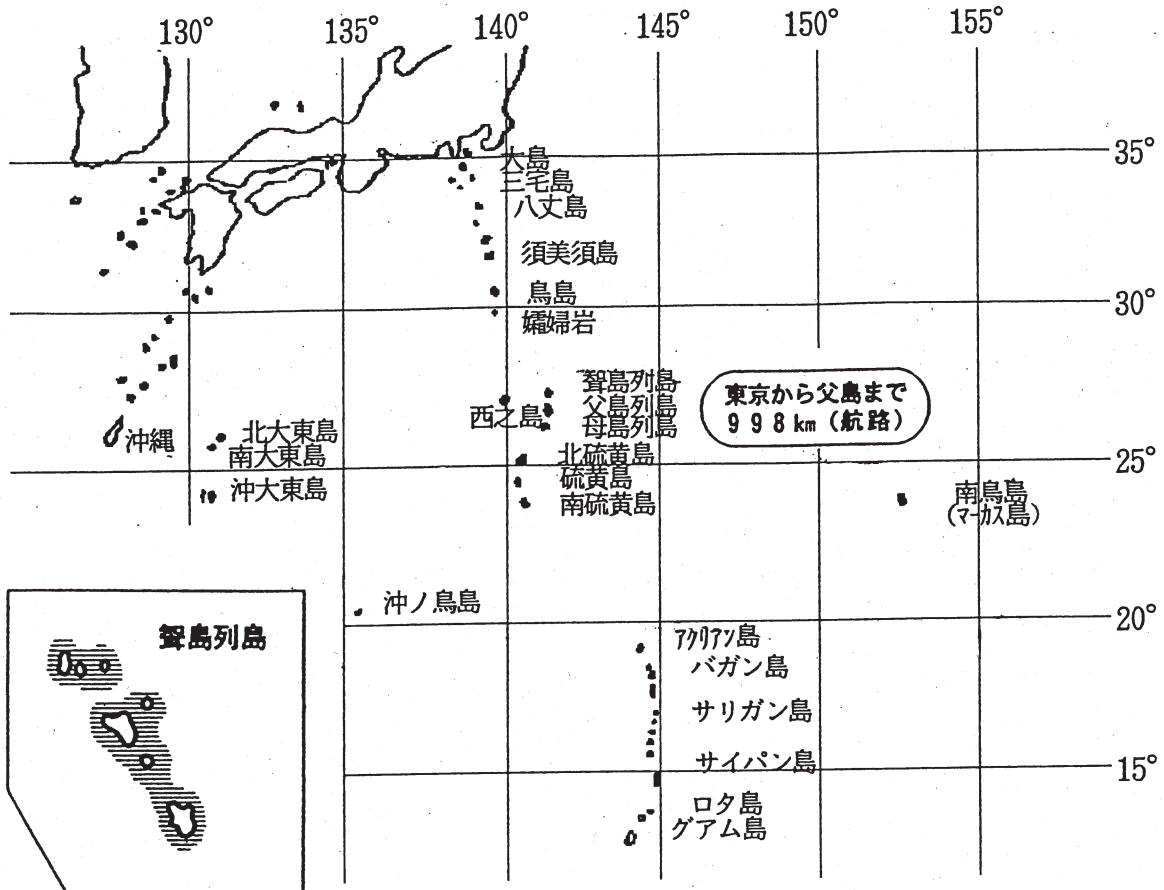
昭和44年度からの復興事業により父島二見港については、10,000トン級岸壁及び小型船の物揚場等の整備が完了しており、現在、小笠原諸島の基幹港として、定期船及び貨物船の利用に供している。令和元年度は、岸壁を整備する。

また、母島沖港については、500トン級岸壁、防波堤、物揚場、船揚場及び道路が昭和57年度までに整備が完了している。令和元年度は泊地を整備する。

港　湾　施　設　一　覧　　平成31年３月31日現在

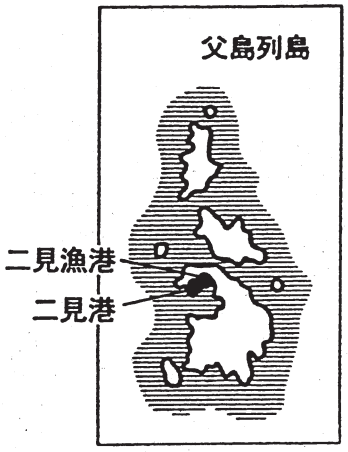
島　名	種　別	港　名	管理者設立年月日	対象船舶	主要港湾施設	
父　島	地方港湾	二　見	昭　45.6.15	500～10,000トン	岸　壁	360m
				小　型　船	物揚場	130m
				50,000トン	係船浮標	3基
				——	船客待合所	1棟
母　島		沖	昭　45.8.28	500トン	岸　壁	180m
				小　型　船	物揚場	363m
				——	船揚場	3,000㎡
				——	船客待合所	1棟

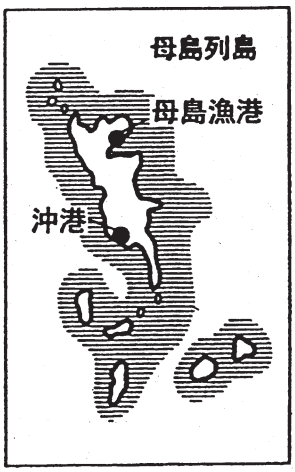
小笠原諸島位置図


130°
135°
140°
145°
150°
155°
35°
30°
25°
20°
15°
大島
三宅島
八丈島
須美須島
鳥島
孀婦岩
沖縄
北大東島
南大東島
沖大東島
聟島列島
父島列島
母島列島
西之島
北硫黄島
硫黄島
南硫黄島
東京から父島まで
９９８km（航路）
南鳥島
(マーカス島)
沖ノ鳥島
アクリアン島
バガン島
サリガン島
サイパン島
ロタ島
グアム島

聟島列島


北硫黄島
硫黄島
南硫黄島


父島列島
二見漁港
二見港


母島列島
母島漁港
沖港

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29年実績で389トンであり、66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。令和元年度は、防波堤の整備や既存道路等の補修工事を行う。

都営漁港施設一覧

平成31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　423m　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となる調査・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ＰＩ評価委員会」が設置された。平成26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「関係者間の円滑な合意形成を図るため、ＰＩの実施に向けた調査等を引き続き実施する。調査に当たっては、世界的に貴重な自然環境への影響をはじめ、様々な課題があることから、関係者との調整等に慎重な配慮を行いながら、引き続き課題の整理、検討を進めていく。」と定めた。更に平成30年７月に「第７回小笠原航空路協議会」が開催され、洲崎地区活用案を集中的に検討していくこととした。令和元年度は、「第８回小笠原航空路協議会」において示された飛行場の構造形式を検討するための詳細な現地調査を行うこととしており、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 …… 211
附属機関 …… 222
技術管理及び調査・研究 …… 223
港湾局所管の東京都政策連携団体等一覧……227
索　　引 …… 228

平成 30 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 24,374 隻で、前年比 3.3%増（770 隻増）であり、増減内訳は外航船 149 隻増、内航船 621 隻増となっている。

総トン数は 1 億 8,311 万総トンで、前年比 4.8%増（837 万総トン増）となっている。増減内訳は外航船 665 万総トン増（うち外航フルコンテナ船 441 万総トン増）、内航船 172 万総トン増である。

2　海上出入貨物

海上出入貨物量は、外貿 4,983 万トン、内貿 4,172 万トンの合計 9,154 万トンで、前年比 0.8%の増（76 万トン増）であった。

増減内訳は、外貿 29 万トン減（輸出 22 万トン減、輸入 7 万トン減）、内貿 105 万トン増（移出 4 万トン減、移入 109 万トン増）であった。

（1）　外貿貨物の動向

①主要品種

輸出-----「自動車部品」13 万トン増、「金属製品」5 万トン増、「再利用資材」23 万トン減、「金属くず」7 万トン減となり、輸出全体では前年比 1.6%減となった。

輸入-----「金属製品」15 万トン増、「産業機械」11 万トン増、「家具装備品」5 万トン減となり、輸入全体では前年比 0.2%減となった。

②地域別

アジア地域については、輸出は中国 29 万トン減などにより前年比 2.2%減、輸入は台湾 30 万トン増などにより前年比 1.0%増となった。

北アメリカ地域については、輸出はカナダ 3 万トン減などにより前年比 1.3%減、輸入はアメリカ 3 万トン減などにより前年比 0.4%減となった。

ヨーロッパ地域については、輸出はオランダ 4 万トン増などにより前年比 6.2%増、輸入はドイツ 1 万トン減などにより前年比 3.6%減となった。

（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 457 万 TEU となり前年比 1.6%増で、引き続き全国 1 位(21 年連続)を維持した。トンベースにおいては、4,798 万トンで前年比 0.4%減となった。

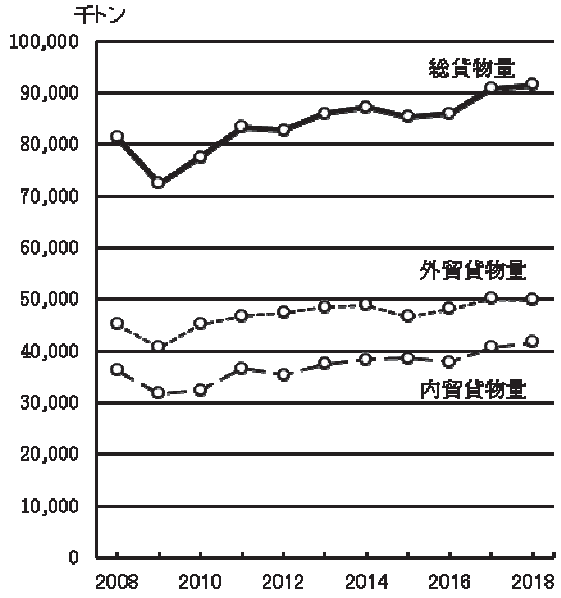
外貿貨物に占めるコンテナ化率は、輸出 96.1%、輸入 96.4%である。

（3）　内貿貨物の動向

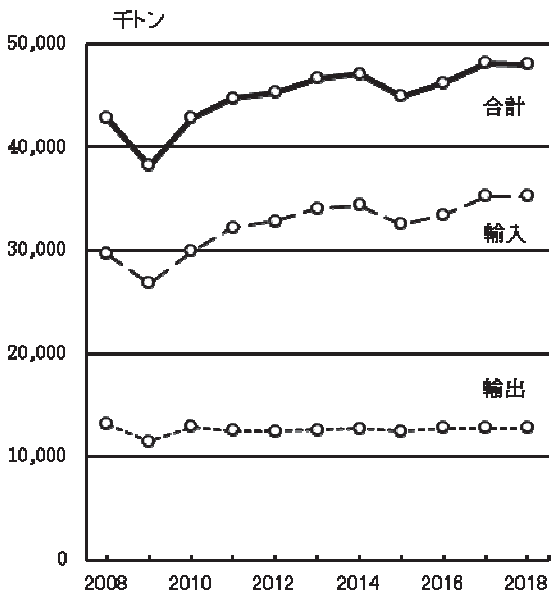
主要品種では、移出は「廃土砂」35 万トン減などにより、前年比 0.3%減となった。移入は「完成自動車」54 万トン増などにより、前年比 4.4%増となった。移出入合計では前年比 2.6%増となった。

内貿コンテナ貨物量は、移出入合計で 298 万トンとなり前年比 5.0%減、コンテナ個数は 54 万 TEU で前年比 2.0%減となった。

○ 貨物取扱量の推移



○ 外貿コンテナ貨物量の推移



3　貿易額（東京税関「平成 30 年分東京港貿易概況（確定)」より）

東京港における外国貿易額は、輸出は、「自動車の部分品」などが増加し、6 兆 398 億円で前年比 3.0%増となった。輸入では、「事務用機器」などが減少し、11 兆 6,565 億円で前年比 0.4%減となった。また、輸出入バランスは、5 兆 6,167 億円の輸入超過となった。

＊四捨五入の関係上、合計値が合わない場合がある。

東京港港勢指標(平成30年)

● 船　　舶

(単位:隻、総トン)

		平成30年	前年実績	増減	前年比
総　　数	隻　数	24,374	23,604	770	103.3%
	総トン数	183,112,012	174,745,700	8,366,312	104.8%
外　航　船	隻　数	5,504	5,355	149	102.8%
	総トン数	137,427,504	130,776,662	6,650,842	105.1%
うちﾌﾙｺﾝﾃﾅ船	隻　数	4,922	4,829	93	101.9%
	総トン数	127,664,390	123,252,526	4,411,864	103.6%
内　航　船	隻　数	18,870	18,249	621	103.4%
	総トン数	45,684,508	43,969,038	1,715,470	103.9%

● 貨　　物

(単位:トン、TEU)

		平成30年	前年実績	増減	前年比
取扱貨物総量	計	91,543,456	90,780,146	763,310	100.8%
出　　貨		29,040,080	29,300,368	-260,288	99.1%
入　　貨		62,503,376	61,479,778	1,023,598	101.7%
外貿貨物	計	49,825,795	50,116,156	-290,361	99.4%
輸　　出		13,288,658	13,508,587	-219,929	98.4%
輸　　入		36,537,137	36,607,569	-70,432	99.8%
うちコンテナ貨物	計	47,981,969	48,151,899	-169,930	99.6%
輸　　出		12,770,411	12,950,374	-179,963	98.6%
輸　　入		35,211,558	35,201,525	10,033	100.0%
コンテナ個数	計	4,570,702	4,500,302	70,400	101.6%
	実入り	3,414,328	3,400,739	13,589	100.4%
	空	1,156,374	1,099,563	56,811	105.2%
輸　　出	計	2,117,463	2,074,794	42,669	102.1%
	実入り	973,542	989,439	-15,897	98.4%
	空	1,143,921	1,085,355	58,566	105.4%
輸　　入	計	2,453,239	2,425,508	27,731	101.1%
	実入り	2,440,786	2,411,300	29,486	101.2%
	空	12,453	14,208	-1,755	87.6%
内貿貨物	計	41,717,661	40,663,990	1,053,671	102.6%
うちコンテナ貨物		2,976,358	3,134,024	-157,666	95.0%
うちカーフェリー貨物		10,868,450	10,085,730	782,720	107.8%
移　　出	計	15,751,422	15,791,781	-40,359	99.7%
うちコンテナ貨物		1,757,700	1,820,774	-63,074	96.5%
うちカーフェリー貨物		5,675,580	5,396,175	279,405	105.2%
移　　入	計	25,966,239	24,872,209	1,094,030	104.4%
うちコンテナ貨物		1,218,658	1,313,250	-94,592	92.8%
うちカーフェリー貨物		5,192,870	4,689,555	503,315	110.7%

● 貿 易 額

(単位:百万円)

	平成30年	前年実績	増減	前年比
総貿易額　　計	17,696,205	17,563,214	132,991	100.7%
輸　出　額	6,039,750	5,862,127	177,623	103.0%
輸　入　額	11,656,455	11,701,087	-44,632	99.6%

資料:東京税関「平成30年分東京港貿易概況(確定)」

＊ 四捨五入の関係上、合計値が合わない場合がある

外貿貨物 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	13,288,658	100.0%		合計	36,537,137	100.0%
1	再利用資材	2,173,069	16.4%	1	衣服・身廻品・はきもの	4,704,143	12.9%
2	産業機械	1,953,004	14.7%	2	電気機械	3,212,151	8.8%
3	その他化学工業品	1,823,146	13.7%	3	製造食品	2,557,398	7.0%
4	自動車部品	1,610,295	12.1%	4	その他化学工業品	2,314,241	6.3%
5	電気機械	743,798	5.6%	5	家具装備品	2,049,698	5.6%
6	金属くず	535,710	4.0%	6	野菜・果物	1,890,769	5.2%
7	ゴム製品	354,845	2.7%	7	その他畜産品	1,670,650	4.6%
8	金属製品	342,822	2.6%	8	産業機械	1,556,435	4.3%
9	化学薬品	294,194	2.2%	9	金属製品	1,450,578	4.0%
10	鋼材	285,706	2.1%	10	木製品	1,169,862	3.2%
	その他	3,172,069	23.9%		その他	13,961,212	38.2%

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	13,288,658	100.0%		合計	36,537,137	100.0%
1	中国	3,665,569	27.6%	1	中国	15,413,935	42.2%
	(香港のみ)	483,528	3.6%		(香港のみ)	1,916,136	5.2%
2	アメリカ	2,841,018	21.4%	2	アメリカ	4,323,326	11.8%
3	タイ	899,159	6.8%	3	タイ	2,432,799	6.7%
4	ベトナム	752,394	5.7%	4	ベトナム	2,014,669	5.5%
5	台湾	713,238	5.4%	5	カナダ	1,501,255	4.1%
6	韓国	666,172	5.0%	6	台湾	1,463,488	4.0%
7	オランダ	555,357	4.2%	7	韓国	1,415,963	3.9%
8	マレーシア	525,563	4.0%	8	フィリピン	1,189,253	3.3%
9	インドネシア	433,094	3.3%	9	シンガポール	1,115,891	3.1%
10	インド	356,363	2.7%	10	マレーシア	933,421	2.6%
	その他	1,880,731	14.2%		その他	4,733,137	13.0%

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		41,717,661	102.6%	15,751,422	99.7%	25,966,239	104.4%
うちカーフェリー車両貨物		10,868,450	107.8%	5,675,580	105.2%	5,192,870	110.7%
カーフェリー車両貨物を除く内貿貨物		30,849,211	100.9%	10,075,842	96.9%	20,773,369	102.9%
	内貿コンテナ貨物（トン）	2,976,358	95.0%	1,757,700	96.5%	1,218,658	92.8%
	コンテナ個数（TEU） 計	536,826	98.0%	382,957	97.2%	153,869	100.1%
	実入	279,092	95.5%	147,136	91.4%	131,956	100.5%
	空	257,734	100.9%	235,821	101.3%	21,913	97.6%

単位:トン

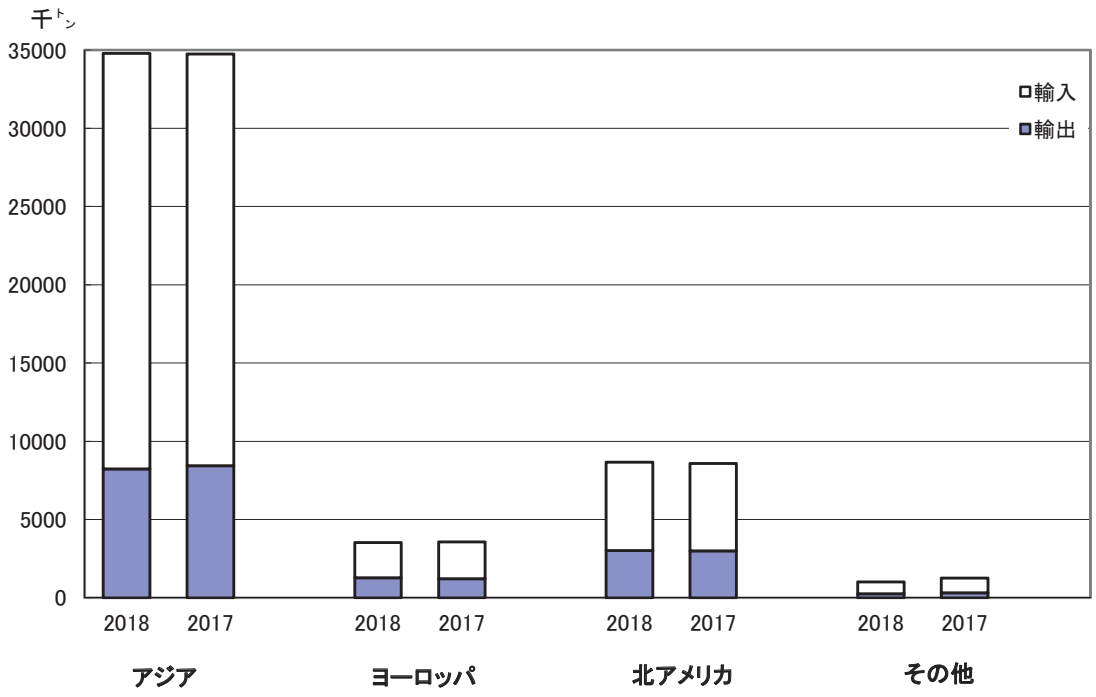
移出貨物					移入貨物				
順位		貨物量	前年比	構成比	順位		貨物量	前年比	構成比
	合計	15,751,422	99.7%	100.0%		合計	25,966,239	104.4%	100.0%
1	完成自動車	7,994,898	102.2%	50.8%	1	完成自動車	6,024,242	109.8%	23.2%
2	取合せ品	2,990,563	101.6%	19.0%	2	その他の石油	4,432,660	101.6%	17.1%
3	廃土砂	1,634,249	82.2%	10.4%	3	砂利・砂	4,400,920	103.3%	16.9%
4	再利用資材	301,278	91.0%	1.9%	4	セメント	2,821,149	109.0%	10.9%
5	飲料	290,385	93.2%	1.8%	5	取合せ品	2,332,985	100.2%	9.0%
6	重油	242,732	137.8%	1.5%	6	紙・パルプ	1,446,511	92.5%	5.6%
7	紙・パルプ	231,237	118.7%	1.5%	7	鋼材	1,138,769	105.3%	4.4%
8	その他日用品	207,895	122.3%	1.3%	8	石材	1,052,954	121.6%	4.1%
9	製造食品	199,336	93.8%	1.3%	9	石灰石	360,549	105.5%	1.4%
10	産業機械	177,097	86.8%	1.1%	10	重油	260,783	133.6%	1.0%
	その他	1,481,752	103.0%	9.4%		その他	1,694,717	94.2%	6.5%

※「その他の石油」は、分類変更前の「石油製品」と比較

外貿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
合　計	2018年	47,981,969	100.0%	12,770,411	100.0%	35,211,558	100.0%
	2017年	48,151,899		12,950,374		35,201,525	
アジア	2018年	34,772,302	72.5%	8,225,237	64.4%	26,547,065	75.4%
	2017年	34,745,791	72.2%	8,425,178	65.1%	26,320,613	74.8%
ヨーロッパ	2018年	3,524,922	7.3%	1,279,971	10.0%	2,244,951	6.4%
	2017年	3,575,624	7.4%	1,204,891	9.3%	2,370,733	6.7%
北アメリカ	2018年	8,668,505	18.1%	3,010,400	23.6%	5,658,105	16.1%
	2017年	8,569,071	17.8%	3,002,737	23.2%	5,566,334	15.8%
南アメリカ	2018年	589,475	1.2%	81,738	0.6%	507,737	1.4%
	2017年	763,286	1.6%	87,970	0.7%	675,316	1.9%
アフリカ	2018年	108,992	0.2%	100,851	0.8%	8,141	0.0%
	2017年	158,220	0.3%	142,957	1.1%	15,263	0.0%
オセアニア	2018年	317,773	0.7%	72,214	0.6%	245,559	0.7%
	2017年	339,907	0.7%	86,641	0.7%	253,266	0.7%



その他

主要港港勢指標(平成30年)

（単位：隻、総トン）

		東京港	横浜港	名古屋港	大阪港	神戸港
●入港船舶数	隻数	24,374	34,322	33,401	23,109	32,957
	総トン数	183,112,012	296,644,546	237,613,438	112,963,828	189,183,454
外航船	隻数	5,504	9,708	8,008	5,156	6,750
	総トン数	137,427,504	254,476,687	197,813,120	76,727,367	144,024,526
うちフルコンテナ船	隻数	4,922	4,791	3,960	3,517	3,965
	総トン数	127,664,390	125,583,212	86,911,428	57,031,017	87,523,280
内航船	隻数	18,870	24,614	25,393	17,953	26,207
	総トン数	45,684,508	42,167,859	39,800,318	36,236,461	45,158,928
うちカーフェリー船	隻数	347	0	201	1,769	2,635
	総トン数	4,384,692	0	3,158,489	20,371,387	20,936,155

（単位：トン、TEU）

●取扱貨物総量		91,543,456	113,762,484	196,518,956	83,792,770	95,486,466
出貨計		29,040,080	47,535,780	88,802,198	30,785,936	41,751,040
入貨計		62,503,376	66,226,704	107,716,758	53,006,834	53,735,426
外貿貨物	計	49,825,795	78,282,721	129,648,774	35,951,204	52,161,526
	輸出	13,288,658	32,850,346	53,710,977	9,625,777	23,708,193
	輸入	36,537,137	45,432,375	75,937,797	26,325,427	28,453,333
うちコンテナ貨物	計	47,981,969	40,282,285	49,514,715	32,141,346	38,937,137
	輸出	12,770,411	17,123,847	24,835,591	8,217,804	18,577,564
	輸入	35,211,558	23,158,438	24,679,124	23,923,542	20,359,573
コンテナ個数	計	4,570,702	2,723,883	2,699,626	2,096,015	2,219,584
(TEU)	実入	3,414,328	2,221,667	2,325,721	1,541,566	1,931,994
	空	1,156,374	502,216	373,905	554,449	287,590
輸出	計	2,117,463	1,453,765	1,400,634	945,582	1,202,589
	実入	973,542	1,117,237	1,165,513	424,824	991,917
	空	1,143,921	336,528	235,121	520,758	210,672
輸入	計	2,453,239	1,270,118	1,298,992	1,150,433	1,016,995
	実入	2,440,786	1,104,430	1,160,208	1,116,742	940,077
	空	12,453	165,688	138,784	33,691	76,918
内貿貨物	計	41,717,661	35,479,763	66,870,182	47,841,566	43,324,940
うちコンテナ貨物		2,976,358	2,789,200	645,714	2,040,214	5,233,917
うちカーフェリー貨物		10,868,450	0	4,678,345	31,208,357	28,160,130
	移出	15,751,422	14,685,434	35,091,221	21,160,159	18,042,847
うちコンテナ貨物		1,757,700	1,417,472	434,764	1,595,389	1,950,678
うちカーフェリー貨物		5,675,580	0	2,455,100	14,996,511	12,994,410
	移入	25,966,239	20,794,329	31,778,961	26,681,407	25,282,093
うちコンテナ貨物		1,218,658	1,371,728	210,950	444,825	3,283,239
うちカーフェリー貨物		5,192,870	0	2,223,245	16,211,846	15,165,720

資料：各港港湾統計

（単位：百万円）

●貿易額	17,696,205	12,472,459	17,821,357	9,213,993	9,258,366
輸出額	6,039,750	7,718,697	12,484,522	4,242,687	5,819,818
輸入額	11,656,455	4,753,762	5,336,835	4,971,306	3,438,548

資料：東京税関「平成30年分東京港貿易概況(確定)」

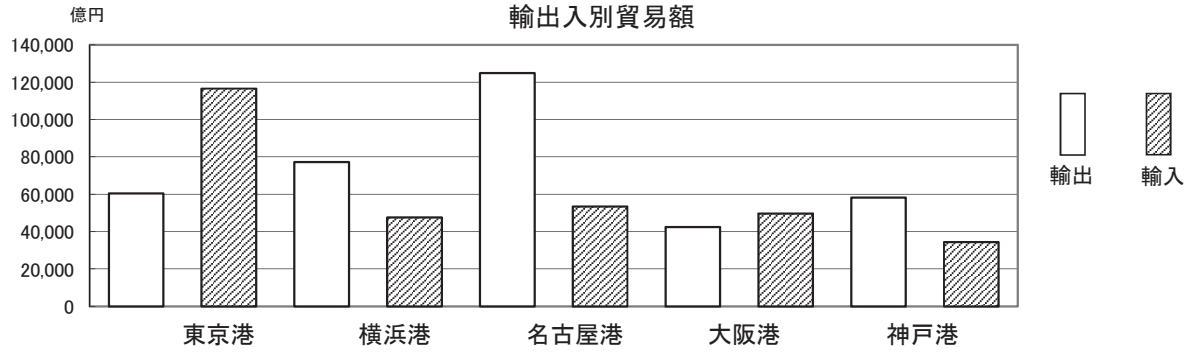
※　端数処理の関係で合計値と合わないことがある

主要港の外国貿易額(平成30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	176,962	100.8%	124,725	110.3%	178,214	107.3%	92,140	109.3%	92,584	104.4%
輸出額	60,398	103.0%	77,187	107.5%	124,845	106.3%	42,427	115.5%	58,198	103.3%
輸入額	116,565	99.6%	47,538	115.0%	53,368	109.7%	49,713	104.5%	34,385	106.3%

資料:東京税関「平成30年分東京港貿易概況(確定)」



その他

係留施設別利用状況（平成30年）

係留施設	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	24,374	183,112,012	5,504	137,427,504	18,870	45,684,508	91,543,456	49,825,795	41,717,661
公　共　計	11,941	66,489,035	2,218	31,975,783	9,723	34,513,252	42,382,338	14,309,685	28,072,653
ドルフィン	49	32,373	－	－	49	32,373	78,568	－	78,568
芝浦ふ頭	411	1,006,629	－	－	411	1,006,629	810,536	－	810,536
芝浦物揚場	288	127,380	－	－	288	127,380	89,887	－	89,887
日の出ふ頭	91	65,751	－	－	91	65,751	39,785	－	39,785
竹芝ふ頭	1,893	4,284,303	－	－	1,893	4,284,303	82,896	－	82,896
品川岸壁	1,780	19,102,843	936	9,298,836	844	9,804,007	7,888,268	4,425,936	3,462,332
品川コンテナ	945	8,673,376	886	8,614,757	59	58,619	4,341,547	4,341,480	67
品川外貿	50	684,079	50	684,079	－	－	84,456	84,456	－
品川内貿	785	9,745,388	－	－	785	9,745,388	3,462,265	－	3,462,265
晴海ふ頭	88	1,904,567	34	1,568,674	54	335,893	－	－	－
月島ふ頭	47	15,578	－	－	47	15,578	17,373	－	17,373
漁業基地	25	34,706	2	2,422	23	32,284	－	－	－
10号西岸壁	753	7,715,670	－	－	753	7,715,670	6,392,914	－	6,392,914
10号東岸壁	418	182,644	－	－	418	182,644	396,786	－	396,786
東京港フェリーふ頭	347	4,384,692	－	－	347	4,384,692	10,868,450	－	10,868,450
多目的ふ頭	26	60,835	－	－	26	60,835	－	－	－
辰巳ふ頭	937	329,072	－	－	937	329,072	376,394	－	376,394
青海コンテナふ頭（公共）	1,598	18,897,446	1,059	18,452,388	539	445,058	9,393,381	9,228,235	165,146
有明ふ頭	63	53,851	－	－	63	53,851	－	－	－
大井水産物ふ頭	14	143,679	8	131,422	6	12,257	4,792	4,489	303
大井食品ふ頭（OL）	185	890,299	37	862,231	148	28,068	313,721	244,286	69,435
大井食品ふ頭（OM）	102	916,167	102	916,167	－	－	131,014	131,014	－
大井食品ふ頭（ON）	7	71,992	7	71,992	－	－	14,453	14,453	－
若洲内貿ふ頭	140	1,404,760	－	－	140	1,404,760	647,898	－	647,898
15号地木材ふ頭	37	411,548	14	407,267	23	4,281	89,805	84,581	5,224
若洲建材ふ頭	390	229,668	－	－	390	229,668	666,843	－	666,843
大井建材ふ頭	1,088	623,747	－	－	1,088	623,747	1,578,541	－	1,578,541
城南島建設発生土ふ頭	663	442,054	－	－	663	442,054	1,010,054	－	1,010,054
中央防波堤内側ばら物ふ頭	54	282,050	19	264,384	35	17,666	224,477	176,691	47,786
中央防波堤内側建設発生土ふ頭	104	123,463	－	－	104	123,463	280,124	－	280,124
中央防波堤内側内貿ふ頭	251	2,647,065	－	－	251	2,647,065	985,378	－	985,378
官公庁（晴海）	21	62,562	－	－	21	62,562	－	－	－
官公庁（月島）	59	11,677	－	－	59	11,677	－	－	－
官公庁（有明）	12	29,964	－	－	12	29,964	－	－	－
その他	－	－	－	－	－	－	－	－	－
東京港埠頭㈱計	4,447	104,797,645	2,995	102,310,694	1,452	2,486,951	34,517,626	32,967,545	1,550,081
青海コンテナふ頭(埠頭㈱)	919	23,938,945	793	23,783,368	126	155,577	7,161,545	7,044,939	116,606
お台場ライナーふ頭	421	3,734,611	166	2,854,920	255	879,691	896,848	709,775	187,073
大井コンテナふ頭	3,107	77,124,089	2,036	75,672,406	1,071	1,451,683	26,459,233	25,212,831	1,246,402
民間計	7,986	11,825,332	291	3,141,027	7,695	8,684,305	14,643,492	2,548,565	12,094,927

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28年			平成29年			平成30年		
		入港船舶	乗降客数	貨物取扱	入港船舶	乗降客数	貨物取扱	入港船舶	乗降客数	貨物取扱
大島	元町	隻 1,369	人 110,895	トン 138,481	隻 1,381	人 142,110	トン 110,597	隻 1,612	人 120,767	トン 98,366
	岡田	2,170	347,636	46,317	2,263	310,690	47,136	3,178	360,063	33,298
	波浮	430	0	52,450	464	0	69,607	397	0	32,090
	小計	3,969	458,531	237,248	4,108	452,800	227,340	5,187	480,830	163,754
利島	利島	1,378	13,967	128,863	1,323	15,023	81,617	1,211	10,767	75,224
新島	新島	1,314	54,789	104,056	1,540	56,881	77,813	1,449	51,751	78,201
式根島	式根島	1,484	0	0	1,551	0	0	1,564	0	0
神津島	神津島	3,989	46,877	15,491	4,064	45,630	37,693	3,940	35,871	21,181
三宅島	三池	341	21,063	75,097	380	20,278	41,968	443	28,188	49,135
御蔵島	御蔵島	599	15,544	355,593	524	15,382	40,012	499	13,829	21,205
八丈島	神湊	627	33,913	141,833	653	33,448	119,942	590	34,378	123,463
	八重根	62	801	19,750	39	937	22,423	31	880	29,068
	小計	689	34,714	161,583	692	34,385	142,365	621	35,258	152,531
青ヶ島	青ヶ島	171	2,617	12,481	191	2,452	18,994	228	2,055	17,427
合計		13,934	648,102	1,090,412	14,373	642,831	667,802	15,142	658,549	578,658

小 笠 原 諸 島 港 湾 港 勢

港名	平成28年			平成29年			平成30年		
	入港船舶	乗降客数	貨物取扱	入港船舶	乗降客数	貨物取扱	入港船舶	乗降客数	貨物取扱
二見	隻 7,630	人 113,171	トン 60,071	隻 8,878	人 123,808	トン 54,551	隻 9,776	人 132,073	トン 56,788
沖	2,877	28,685	20,926	2,595	28,097	19,560	2,776	28,408	18,162
合計	10,507	141,856	80,997	11,473	151,905	74,111	12,552	160,481	74,950

平成29年　伊 豆 諸 島 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
		隻	トン	隻	トン	トン	百万円
大島	元　町	27	66	27	66	15	31
	岡　田	48	103	48	103	27	53
	野　増	18	35	19	35	(※1) 0	0
	差　木　地	27	75	0	0	(※1) 0	0
	泉　津	18	25	18	25	(※1) 0	0
	小　計	138	303	112	229	42	84
新島	若　郷	18	137	18	137	29	43
	羽　伏	29	153	29	153	5	4
	小　計	47	289	47	290	34	47
式根島	野　伏	13	95	13	95	49	54
	小　浜	15	69	15	69	(※2) 0	0
	小　計	28	164	28	164	49	54
神津島	三　浦	136	1,002	136	1,002	489	774
三宅島	湯　の　浜	32	57	30	50	(※3) 0	0
	伊　ヶ　谷	11	18	11	13	(※3) 0	0
	大　久　保	18	32	10	9	(※3) 0	0
	坪　田	26	143	30	193	(※3) 0	0
	阿　古	35	221	130	1,119	204	241
	小　計	122	470	211	1,385	204	241
八丈島	洞　輪　沢	14	68	14	68	1	1
	中　之　郷	5	17	4	3	(※4) 0	0
	神　湊	60	379	76	687	665	784
	八　重　根	42	240	59	410	227	214
	小　計	121	704	153	1,167	893	999
合　計		592	2,932	687	4,237	1,711	2,199

（※）四捨五入の関係上、合計値等が合わない場合がある。

（※1）差木地漁港及び野増漁港の陸揚げはほとんどが波浮港、泉津漁港の陸揚げはほとんどが岡田漁港で行われている。

（※2）小浜漁港の陸揚げは、ほとんどが野伏漁港で行われている。

（※3）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、ほとんどが阿古漁港で行われている。

（※4）中之郷漁港の陸揚げは、ほとんどが八重根漁港で行われている。

平成29年　小 笠 原 諸 島 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
		隻	トン	隻	トン	トン	百万円
父島	二　見	40	302	44	473	389	411
母島	母　島	21	135	22	148	－	－
合　計		61	437	66	621	389	411

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こと。 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こと。 ③　海上公園条例第６条第１項の海上公園計画に関すること。 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。）に関すること。 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、働き方改革、生産性向上、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、ICT技術の進展などに伴う、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。

基準類の整備は、港湾局技術課題検討委員会にて検討し、国や他局とも調整を図りながら進めている。

積算基準類は、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、発注図書の電子化、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ＴＡＩＭＳ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、ＯＪＴ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。

(7) 安全管理

港湾局発注工事の事故防止のため、港湾局工事安全委員会にて事故防止策を検討するとともに、東京港及び離島における工事を対象に、特別工事安全機動チームによる工事安全パトロールを実施している。

(8) 重機類情報提供サービス「支援丸」の運用

大規模災害発生時、建設重機を被災箇所に迅速かつ効率的に建設重機を配置し、応急復旧するため、公共工事で使用している建設重機を活用するシステム「支援丸」を構築し、平成28年度から運用している。

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・解析を行ってきている。

ア　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内側埋立地などの計１４箇所に地震計を設置し地震観測を実施している。

イ　大規模構造物の地震観測

地震時の安全性を確認するため、東京港第二航路海底トンネル、臨海トンネル及びレインボーブリッジについて躯体の挙動（加速度、変位など）の観測を行っている。

(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。

ア　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している。

イ　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、監視している。

(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、夢の島、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４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。

ア　東京港のL2地震動データ　・ホームページで公表

イ　港湾局地震観測所で観測した地震動　・ホームページで公表

ウ　水準基標測量成果表（港湾地域）（毎年度）　・概要版をホームページで公表

エ　東京港地盤沈下観測調査報告書（毎年度）　・ホームページで公表

オ　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

カ　東京港波浪観測40年報　・概要版をホームページで公表

キ　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

ク　東京港波浪観測所データ（波高、風速、潮位等）をホームページでリアルタイムに公表

港湾局所管の東京都政策連携団体等一覧

団体分類	団体名	設立年月日	設立目的	主要事業	所管部課
東京都政策連携団体	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
事業協力団体	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	外貿ふ頭の建設、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　内貿ふ頭事業 3　建設発生土有効利用事業 4　環境保全事業 5　指定管理者関連事業	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　航空機、航空旅客、航空貨物等の地上取扱業務 3　レストラン業 4　指定管理者関連事業等	離島港湾部 管理課

索　引

あ　青海コンテナふ頭　・・・・・・・・・・・56、58
　　アクションプラン　・・・・・・・・・・・69
　　有明北地区　・・・・・・・・・・・・・・158

い　ＥＤＩシステム　・・・・・・・・・・・・70

う　海の森　・・・・・・・・・・・・・・・・184
　　埋立事業　・・・・・・・・・・・・・・・125
　　埋立地開発　・・・・・・・・・・・・・・127
　　埋立道路　・・・・・・・・・・・・・・・64
　　埋立免許事務　・・・・・・・・・・・・・41
　　上屋　・・・・・・・・・・・・・・・・・48
　　運河エリアライトアップの推進　・・・75
　　運河ルネサンス　・・・・・・・・・・・・74

え　遠隔制御システム　・・・・・・・・・・122

お　大井コンテナふ頭　・・・・・・・・・・59
　　大井水産物ふ頭　・・・・・・・・・・・62
　　小笠原諸島の港湾・漁港・空港　・・・206
　　お台場ライナーふ頭　・・・・・・・・・60
　　汚泥しゅんせつ　・・・・・・・・・・・82

か　海岸法　・・・・・・・・・・・・・・・・19
　　海岸保全区域　・・・・・・・・・・・・43
　　海岸保全施設　・・・・・・・・・・・・116
　　海上公園　・・・・・・・・・・・・・・177
　　海上公園計画　・・・・・・・・・・・・177
　　海上公園構想　・・・・・・・・・・・・177
　　海上公園事業の現況　・・・・・・・・186
　　海上公園ビジョン　・・・・・・・・・182
　　海浜公園　・・・・・・・・・・・・・・178
　　外貿ミッション　・・・・・・・・・・・73
　　株式会社東京臨海ホールディングス・・158、227
　　環境先進都市　・・・・・・・・・・・・159
　　岸壁　・・・・・・・・・・・・・・・・・47
　　官民協力・協議会　・・・・・・・・・・84

き　危機管理　・・・・・・・・・・・・・・・78
　　技術管理　・・・・・・・・・・・・・・223
　　客船ターミナル　・・・・・・・・・・・49
　　共同溝　・・・・・・・・・・・・・・・156
　　局報こうわん　・・・・・・・・・・・・76
　　漁港管理者　・・・・・・・・・・・・・20
　　漁港漁場整備法　・・・・・・・・・・・19

く　クルーズ客船の誘致　・・・・・・・・74

け　計画取扱貨物量　・・・・・・・・・・91
　　係船くい　・・・・・・・・・・・・・・47
　　係船浮標　・・・・・・・・・・・・・・47
　　京浜港　・・・・・・・・・・・・・・・70
　　京浜港共同ビジョン　・・・・・・・・70
　　京浜港連携協議会　・・・・・・・・・70
　　係留施設　・・・・・・・・・・・・・・99
　　建設発生土　・・・・・・・・・・・・108、110

こ　広域防災拠点　・・・・・・・・・・・165
　　公共コンテナふ頭　・・・・・・・・・55
　　港勢（東京港）　・・・・・・・・・・211
　　港勢（島しょ等）　・・・・・・・・・220
　　港則法　・・・・・・・・・・・・・・・38
　　交通（臨海地域）　・・・・・・・・・134
　　交通施設　・・・・・・・・・・・・・・64
　　合同保安訓練　・・・・・・・・・・・79
　　港内清掃　・・・・・・・・・・・・・・81
　　港務局　・・・・・・・・・・・・・・・16
　　公有水面埋立法　・・・・・・・・・・19
　　公有水面の管理　・・・・・・・・・・41
　　航路　・・・・・・・・・・・・・・・・47
　　港湾環境整備負担金制度　・・・・・54
　　港湾管理者　・・・・・・・・・・・・16、37

その他

索　引

こ　港湾区域 ・・・・・・・・・・・・・・・ 16、38
　　港湾計画 ・・・・・・・・・・・・・・・ 87
　　港湾厚生施設 ・・・・・・・・・・・・・ 49
　　港湾事業会計 ・・・・・・・・・・・・・ 25
　　港湾施設使用料 ・・・・・・・・・・・・ 54
　　港湾施設の管理運営 ・・・・・・・・・・ 47
　　港湾施設の整備 ・・・・・・・・・・・・ 97
　　港湾通信施設 ・・・・・・・・・・・・・ 50
　　港湾物流 ・・・・・・・・・・・・・・・ 68
　　港湾法 ・・・・・・・・・・・・・・・・ 16
　　港湾隣接地域 ・・・・・・・・・・・・・ 40
　　国際ＶＨＦ ・・・・・・・・・・・・・・ 50
　　国際拠点港湾 ・・・・・・・・・・・・・ 16、37
　　国際コンテナ戦略港湾・・・・・・・・・ 70
　　国際船舶・港湾保安法 ・・・・・・・・ 20
　　国際戦略港湾 ・・・・・・・・・・・・・ 16、37

さ　桟橋 ・・・・・・・・・・・・・・・・・ 47

し　指定管理者 ・・・・・・・・・・・ 20、49、190
　　指定保税地域 ・・・・・・・・・・・・・ 54
　　品川コンテナふ頭 ・・・・・・・・・・・ 56、58
　　芝浦ふ頭 ・・・・・・・・・・・・・・・ 103
　　姉妹港 ・・・・・・・・・・・・・・・・ 73
　　島のみなとまちづくり ・・・・・・・・・196
　　事務分掌 ・・・・・・・・・・・・・・・ 9
　　シャーシープール ・・・・・・・・・・・ 48
　　15 号地木材ふ頭 ・・・・・・・・・・ 62
　　重要港湾 ・・・・・・・・・・・・・・・ 16、37
　　しゅんせつ土 ・・・・・・・・・・・・・108、109
　　新海面処分場 ・・・・・・・・・・・・・104

す　水面監視業務 ・・・・・・・・・・・・ 80
　　スーパーエコタウン事業 ・・・・・・・165

せ　政策連携団体 ・・・・・・・・・・・・158、227
　　船客待合所 ・・・・・・・・・・・・・ 49
　　船舶給水 ・・・・・・・・・・・・・・ 49
　　船舶電話 ・・・・・・・・・・・・・・ 50
　　船舶の排出ガス対策 ・・・・・・・・ 83

そ　総合物流ビジョン ・・・・・・・・・ 68
　　ＳＯＬＡＳ条約 ・・・・・・・・・・ 20、79
　　組織 ・・・・・・・・・・・・・・・・・6

た　耐震強化岸壁 ・・・・・・・・・・・ 92、117
　　第４次アクションプラン ・・・・・ 69
　　高潮対策センター ・・・・・・・・・116、120
　　竹芝・日の出・芝浦地区 ・・・・・103
　　竹芝ふ頭 ・・・・・・・・・・・・・103

ち　地方港湾 ・・・・・・・・・・・・・ 16、37
　　中央防波堤外側コンテナふ頭 ・・・ 59
　　中央防波堤外側廃棄物処理場 ・・・104
　　調布飛行場 ・・・・・・・・・・・・203
　　貯木場 ・・・・・・・・・・・・・・・ 49
　　沈廃船の処理 ・・・・・・・・・・・ 82
　　沈木、木皮の処理 ・・・・・・・・・ 82

て　テロ対策 ・・・・・・・・・・・・・・ 78

と　東京クルーズビジョン ・・・・・・ 74
　　東京ゲートブリッジ ・・・・・・・・ 65
　　東京港港湾施設用地の
　　　長期貸付けに関する規則 ・・133
　　東京港振興促進協議会 ・・・・・・ 69
　　東京港総合渋滞対策 ・・・・・・・・ 68
　　東京港第８次改訂港湾計画 ・・・・ 90
　　東京港テロ対策合同訓練 ・・・・・ 79
　　東京港便覧 ・・・・・・・・・・・・ 76
　　東京港埠頭株式会社 ・・・・・・・・57、227
　　東京港保安委員会 ・・・・・・・・・79
　　東京港防災船着場 ・・・・・・・・・117

索　引

と　東京港臨海道路　・・・・・・・・・・65
東京都海上公園条例　・・・・・・・・18、182
東京都漁港管理条例　・・・・・・・・20
東京都港湾環境整備負担金条例　・・18、54
東京都港湾管理条例　・・・・・・・・17
東京都港湾審議会　・・・・・・・・・222
東京都船舶の係留保管の
適正化に関する条例　・・18
東京都入港料条例　・・・・・・・・・17
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　・・18
東京都臨海地域開発規則　・・・・・132
東京ヘリポート　・・・・・・・・・・51
東京湾岸道路　・・・・・・・・・・・134
東京湾保安対策協議会　・・・・・・78
島しょ等の港湾・漁港・空港・海岸・195
特定外来生物（ヒアリ等）の
侵入・定着防止　・・84
豊洲・晴海開発　・・・・・・・・・・103、161

な　内部護岸　・・・・・・・・・・・・117
ＮＡＣＣＳ　・・・・・・・・・・・・70

に　入港料　・・・・・・・・・・・・・54

の　野積場　・・・・・・・・・・・・・48

は　廃棄物処理場　・・・・・・・・・・104
泊地ていけい場　・・・・・・・・・47
バンプール　・・・・・・・・・・・48

ひ　日の出ふ頭　・・・・・・・・・・・103

ふ　物流ネットワーク　・・・・・・・・68
ふ頭公園　・・・・・・・・・・・・178
ふ頭再開発　・・・・・・・・・・・103

ほ　防災事業　・・・・・・・・・・・・115
放置艇対策　・・・・・・・・・・・84
Port of Tokyo　・・・・・・・・・・77
ポートセールス　・・・・・・・・・72
保税制度　・・・・・・・・・・・・・54

ま　ＭＩＣＥ・・・・・・・・・・・・・149

も　物揚場　・・・・・・・・・・・・・48

や　屋形船のし尿処理　・・・・・・・・83

ゆ　友好港　・・・・・・・・・・・・・73
夢の島マリーナ　・・・・・・・・・63
ゆりかもめ（東京臨海新交通）・・・・66、138

よ　予算　・・・・・・・・・・・・・・25

ら　ラムサール条約・・・・・・・・・・184

り　流出油対策　・・・・・・・・・・・80
緑道公園　・・・・・・・・・・・・178
臨海地域開発財政基盤強化プラン　・148
臨海地域開発事業会計　・・・・・・25
臨海副都心開発　・・・・・・・・・141
臨海副都心開発の基本方針・・・・・142
臨海副都心まちづくりガイドライン・151
臨海副都心まちづくり推進計画　・・142
臨港地区　・・・・・・・・・・・・40
臨港道路南北線・・・・・・・・・・134

れ　レインボーブリッジ　・・・・・・・64

その他

令和元年９月発行

登録番号（31）4

事　業　概　要

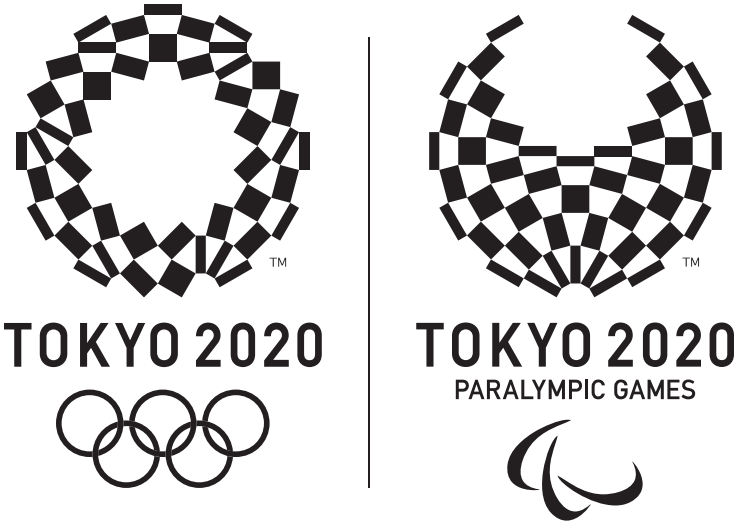
令　和　元　年　版

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３丁目 19 番７号
株式会社　まこと印刷
電話（6230）9590

リサイクル適性Ⓑ
この印刷物は、板紙へ
リサイクルできます。

R70
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



東京都