

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、検討中であつた昭和40年度を目標年次とする「東京港港湾計画」を策定し、以後、この計画に基づいて建設が進められ、昭和35年には、航路も幅員200m、水深-10mとなり、晴海、豊洲、芝浦各ふ頭の整備も進んだ。しかし、著しい港勢の伸長により、昭和35年の東京港の取扱貨物量は、当初の目標年次取扱貨物量であつた1,400万トンを大きく上回る2,100万トンにのぼつた。

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

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

(3) 輸送革新への対応と安定成長期

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

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

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

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

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

このような情勢のもと、昭和51年、東京港第3次改訂港湾計画（昭和51年～昭和55年）を策定し、港湾における物流の質的变化にも対応しうよう、東京港の整備を進めることとした。以降、品川ふ頭に荷役機械を整備したのをはじめ、10号地その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、既存の港湾施設は昭和30～40年代に多く建設されたため老朽化が進んでおり、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、施設の長寿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。また、老朽化した橋梁やトンネルについては、「東京港橋梁・トンネル長寿命化計画」（令和3年9月策定）に基づき、長寿命化対策（大規模改修）を実施し、さらなる延命化を計画的に行っていく。

その他、業務の効率化や迅速化を目的として、様々な部署・システムに保管されている東京港の港湾・海岸に関する計画情報、施設情報及び工事情報等を一元化する、「東京みなとDX」の取組を進めていく。

第2節 港湾施設の整備状況

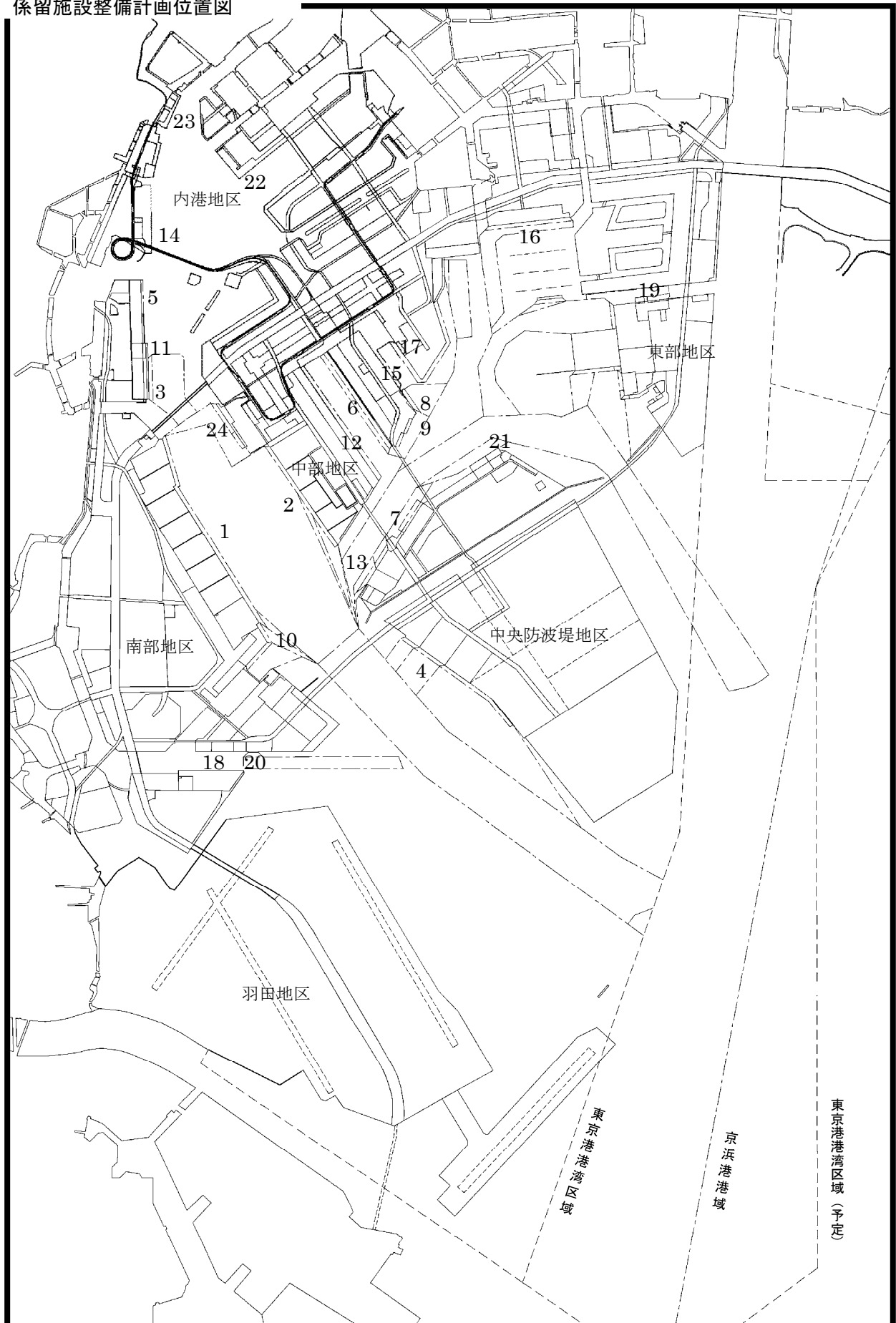
東京港の港湾施設は、「東京港港湾計画」に基づいて整備を進めている。主要施設の整備状況は、次のとおりである。

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	700m	2	-15m	1,050m	3	
			-15m -13m	350m 520m	1 2	-13m	520m	2	
	品川コンテナ	3	-11.5m	550m	2	-10m	555m	3	
中央防波堤外側コンテナ	4	-16~-16.5m	400m	1	-16m	400m	1	整備中(2バース完了)	
		-15~-16m -11m	400m 230m	1 1	-11m	230m	1		
内 貿 ユ ニ ッ ト ロ ー ド ふ 頭	品川ユニットロード	5	-8.5m	856m	4	-8.5m	460m	2	整備中(2バース完了)
	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				整備中
外 貿 在 来 ふ 頭	大井食品	10	-12m	225m	1	-12m	230m	1	
			-11m	380m	2	-11m	380m	2	
	品川外貿	11	-10m	195m	1	-10m	190m	1	
	お台場ライナー	12	-10m	1,800m	9	-10m	1,800m	9	
中央防波堤内側ばら物	13	-12m	240m	1	-12m	240m	1		
内 貿 在 来 ふ 頭	芝浦内貿雑貨	14	-7.5m	780m	6	-7.5m	780m	6	
			-5.5m	90m	1	-5.5m	165m	1	
	10号地その2（東）内貿雑貨	15	-5m	920m	13	-5m	920m	13	
	辰巳内貿雑貨	16	-5m	1,040m	13	-5m	1,040m	13	
	10号地その1西側多目的	17	-7.5m	180m	1	-7.5m	180m	1	
	大井その2建材	18	-6.5m	280m	3				整備中(-6.5m・3バース)
			-5m	160m	2				
	若洲建材・製材	19	-5.5m	370m	4	-5.5m	370m	4	
大井その2建設発生土	20	-7.5m	130m	1	-7.5m	160m	1		
中央防波堤内側建設発生土	21	-7.5m	160m	1	-7.5m	130m	1		
旅 客 船 ふ 頭	晴海客船	22	-10m	225m	1	-10m	225m	1	
	竹芝貨客船	23	-7.5m	465m	3	-7.5m	465m	3	
	東京国際クルーズ	24	-11.5m	680m	2	-11.5m	430m	1	

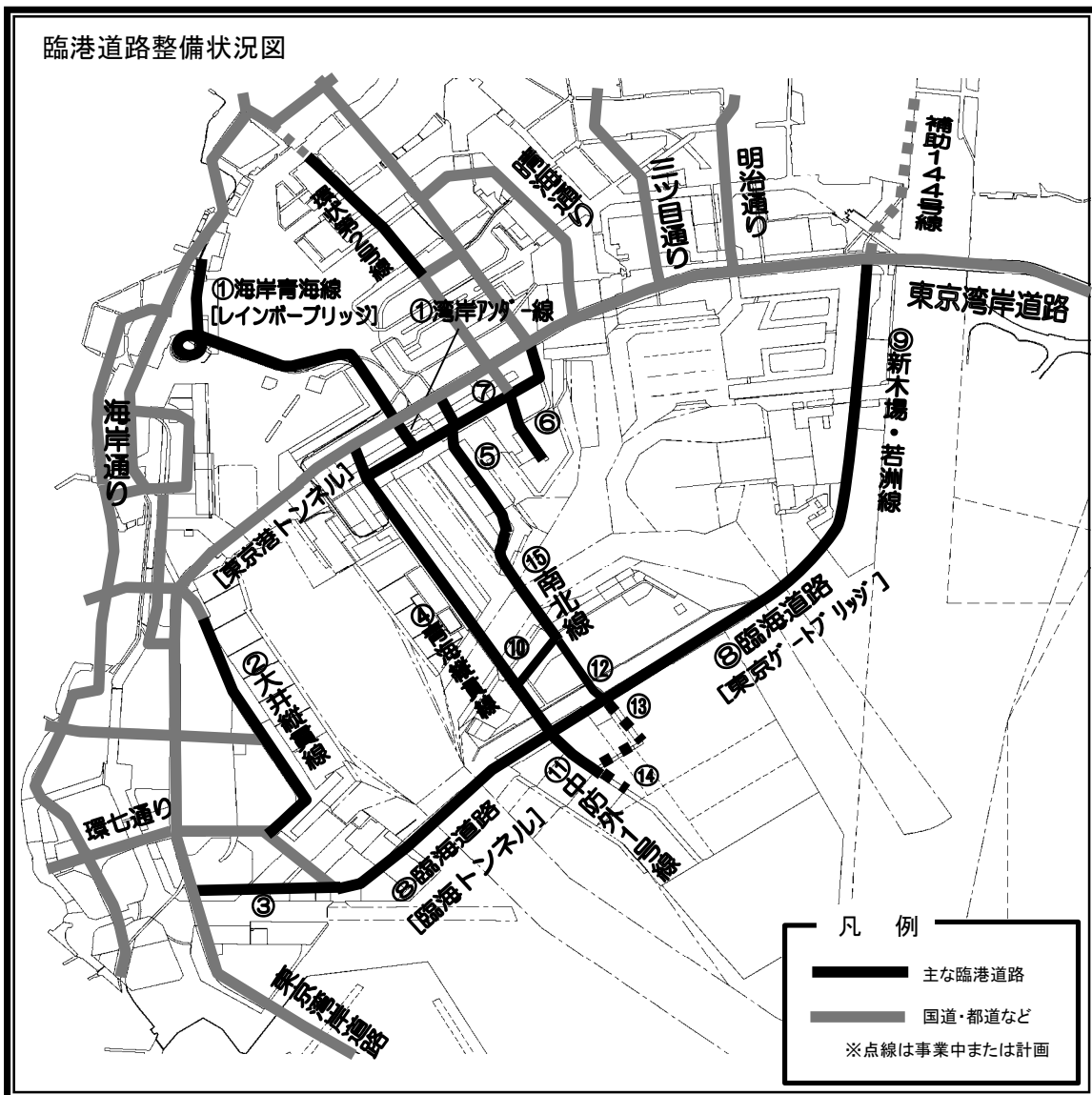
係留施設整備計画位置図



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, 湾岸アナー線	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	既設
中防外5号線	13	東京港臨海道路 ~ 中防外3号線	4	事業中 (2車線供用)
中防外3号線	14	中防外1号線 ~ 中防外5号線	4	事業中 (2車線供用)
南北線	15	有明ふ頭連絡線 ~ 中防内5号線	4	既設



3 令和5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

船舶の大型化や内貿貨物需要の増加に対応するとともに、大規模地震災害時における物資の輸送を可能とするため、品川ユニットロードふ頭等の整備を行う。

晴海客船ターミナルを解体し、跡地において低層で簡易な客船受入施設の整備を行う。

(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、中防外1・3・5号線等の整備（一部供用済）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、東京港第3次改訂港湾計画（昭和51年）において、離島との交流の緊密化及び旅客の利便の増進を図るため、ふ頭機能を更新するとともに、地先水面を埋め立て、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、東京港第4次改訂港湾計画（昭和56年）において、新たな輸送方式や船舶の大型化に対応するとともに、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することを計画した。

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	6.5ha	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年に建設された東京港で最も古い日の出ふ頭は、都心に近く、その背後地は都市化が進んでいる。このため、ふ頭施設の更新と水上交通の活性化、都民に親しまれる水辺空間の創出が求められている。

(3) 芝浦ふ頭再開発の事業について

芝浦ふ頭の再開発事業については、平成6年度に岸壁、護岸及び埋立整備がしゅん功している。上屋については、1・2・3号が供用している。

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、破碎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つては、内陸部に最終処分地を確保することが困難なことから、潮見、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ブロックで実施してきた。現在は、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2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る。

(2) 新海面処分場計画の経過

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

(3) 廃棄物処理場の計画概要

	中央防波堤外側廃棄物処理場	新海面処分場
面積	3, 139千㎡	4, 800千㎡
護岸延長	外周護岸：10, 124m	外周護岸：6, 494m 中仕切護岸：7, 382m
埋立地盤高	その2：A.P.+6m～A.P.+30m その1：A.P.+5m～A.P.+6m	管理型：A.P.+6m～A.P.+30m 安定型：A.P.+6m
埋立処分量	約8, 800万㎡	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12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

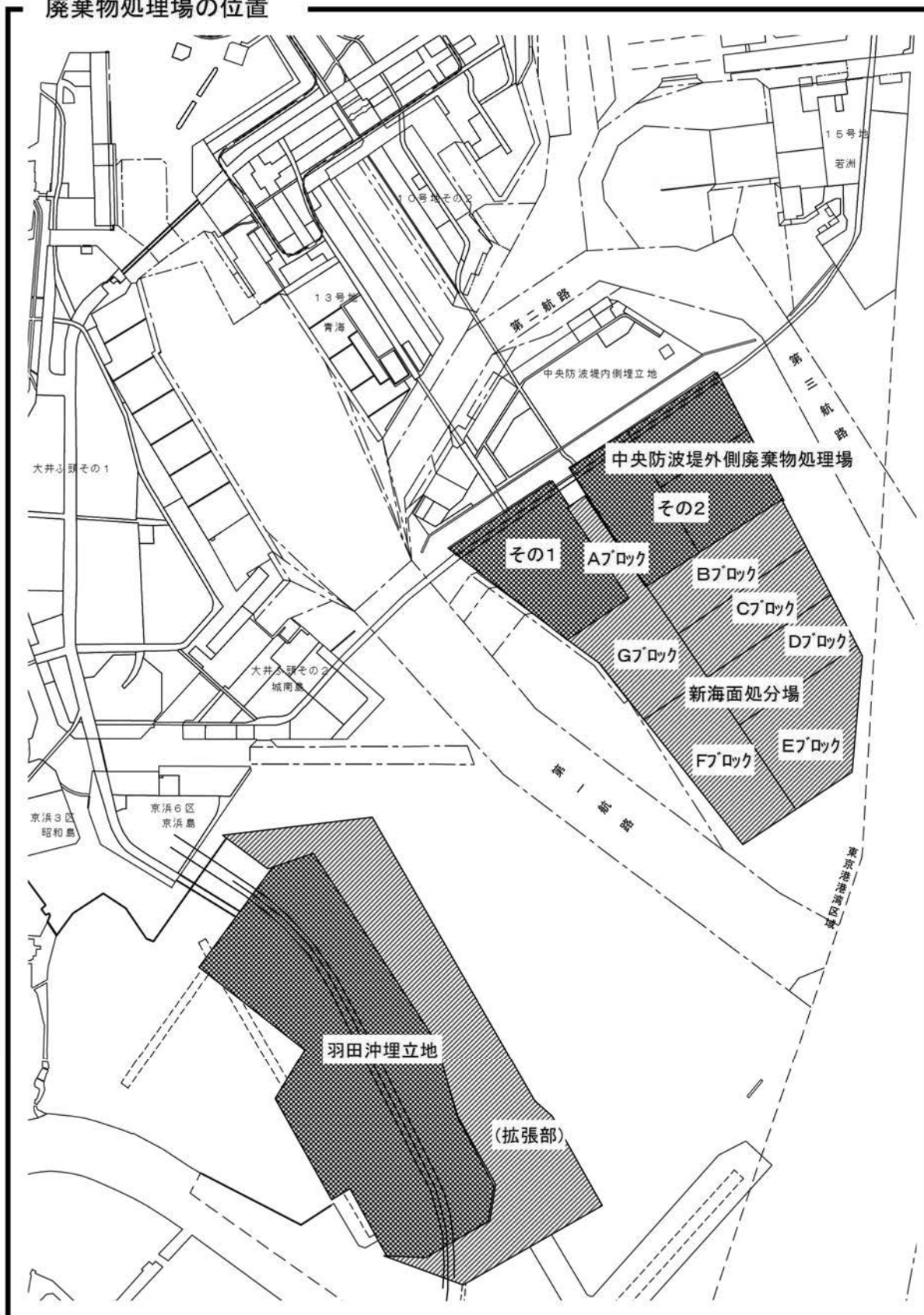
(4) 廃棄物等の埋立処分計画（令和4年2月改定）

[単位:左側万㎡,右側()内万t]

年 度	4～8						9～13 (5年間)	14～18 (5年間)	合計(4～18) (15年間)
	4	5	6	7	8	(小計)			
廃棄物	38 (53)	36 (51)	35 (49)	34 (48)	33 (47)	175 (250)	162 (226)	156 (215)	493 (691)
一般廃棄物	14 (27)	13 (25)	13 (24)	12 (23)	11 (22)	63 (121)	52 (99)	46 (88)	161 (308)
産業廃棄物	8 (8)	8 (8)	8 (8)	8 (8)	8 (8)	40 (40)	40 (40)	40 (40)	120 (120)
都市施設廃棄物	16 (18)	15 (18)	14 (17)	14 (17)	14 (17)	72 (89)	70 (87)	70 (87)	212 (263)
上水スラッジ	4 (4)	3 (3)	2 (2)	2 (2)	2 (2)	12 (15)	10 (12)	10 (12)	32 (39)
下水汚泥	12 (14)	12 (15)	12 (15)	12 (15)	12 (15)	60 (74)	60 (75)	60 (75)	180 (224)
覆土材等	8 (14)	7 (13)	7 (13)	7 (13)	7 (13)	36 (66)	32 (58)	31 (56)	99 (180)
小 計	46 (67)	43 (64)	42 (62)	41 (61)	40 (60)	211 (316)	194 (284)	187 (271)	592 (871)
しゅんせつ土	89 (125)	89 (125)	89 (125)	89 (125)	89 (125)	445 (623)	435 (609)	435 (609)	1,315 (1,841)
河川しゅんせつ土	27 (38)	27 (38)	27 (38)	27 (38)	27 (38)	135 (189)	135 (189)	135 (189)	405 (567)
港湾しゅんせつ土	62 (87)	62 (87)	62 (87)	62 (87)	62 (87)	310 (434)	300 (420)	300 (420)	910 (1,274)
建設発生土等	30 (54)	30 (54)	30 (54)	30 (54)	30 (54)	150 (270)	150 (270)	150 (270)	450 (810)
小 計	119 (179)	119 (179)	119 (179)	119 (179)	119 (179)	595 (893)	585 (879)	585 (879)	1,765 (2,651)
合 計	165 (246)	162 (243)	161 (241)	160 (240)	159 (239)	806 (1,209)	779 (1,163)	772 (1,150)	2,357 (3,522)

※ 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、新海面処分場Aブロック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。 ・埋立護岸前面において浅場を造成。
		○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F Gブロックについては、港湾局がしゅんせつ土や建設発生土の埋立処分を行う。

(2) しゅんせつ土及び建設発生土の埋立処分

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

ア しゅんせつ土

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

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

埋立処分は、公共団体等が受入れ計画に基づきしゅんせつ工事を発注し、事業者が東京港管理事務所等に埋立処分のための手続を行い、東京港建設事務所が砕船でしゅんせつ土を受け入れて、新海面処分場Cブロック及び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、廃棄物による埋立てが相当進み、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てを開始した。

	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、良質な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年度からは豊洲・晴海水際線埋立地の、同12年度からは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(株)沿岸環境開発資源利用センターが設立され、9月から広島港へ積出しを開始した。建設発生土の受入れと船舶への積込みは、東京港埠頭株式会社が実施している。

以降、同協議会で毎年実施計画を策定して、高知や呉などに搬出してきた。現在は、広島県広島港に搬出している。

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

エ 広域利用積出基地の建設

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

平成6年5月の第5次改訂港湾計画の一部変更において、城南島及び中央防波堤内側埋立地建設発生土積出

基地を計画化した。各100万 m^3 の取扱量に見合う公共ふ頭及び泊地を計画したものである。

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

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

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