

第4章 港湾施設の整備

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

第4章 港湾施設の整備

第1節 港湾施設の整備状況

1 整備の概要

[港湾整備部計画課]

(1) 東京港へのあゆみ

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

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

(2) 戦後の復興と発展期

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

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

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

(3) 輸送革新への対応と安定成長期

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

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

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

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

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

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

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

(4) 今後の港湾整備

近年、東京港を取り巻く社会経済情勢は大きく変化している。

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

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

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

このような情勢に対処するため、平成17年12月に平成20年代後半（概ね10年後）を目標年次とする「東京港第7次改訂港湾計画」（平成18年3月公示）を策定した。今後は、これに基づき港湾整備を進めていく。

一方、既存の港湾施設は老朽化が進展しており、近い将来一斉に更新時期を迎えることになる。このため、予防保全計画に基づき、適切に維持管理を行い、施設の延命化を図り、ライフサイクルコストの低減を推進する。

2 港湾施設整備のしくみ

〔港湾整備部計画課〕

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

港湾施設の整備方式（民間が整備保有する施設を除く）

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

(国土交通省資料)

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

第2節 港湾施設の整備計画及び整備状況

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

1 主な係留施設の施設規模及び整備状況

〔港湾整備部計画課〕

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

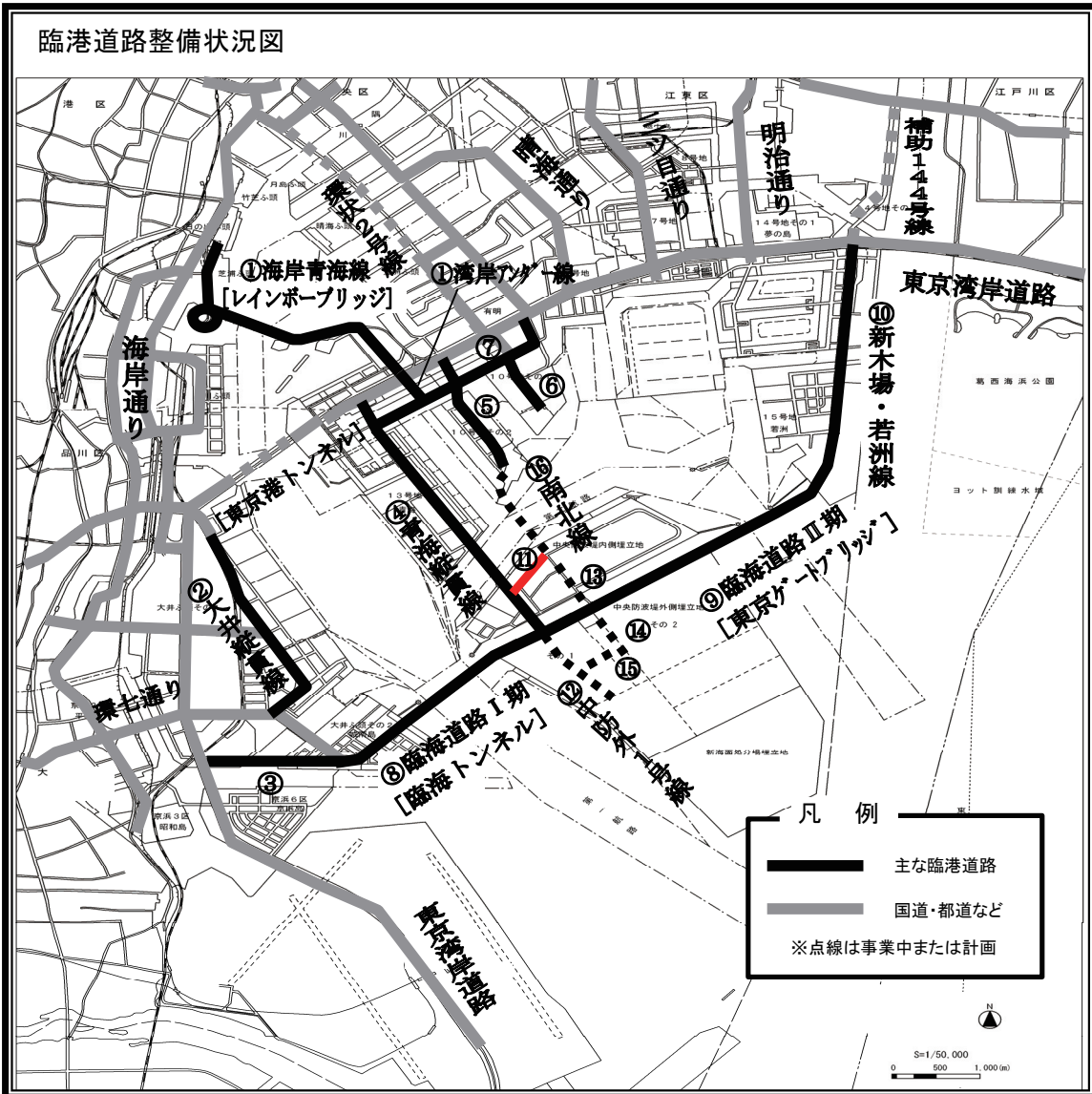
港湾施設計画位置図



2 主な臨港道路の整備状況

[港湾整備部計画課]

路線名	図面番号	区間	車線数	備考
海岸青海線, 湾岸アンダー線	1	日の出頭 ~ 国道357号 ~ 青海・有明南連絡線	4	既設
大井縦貫線	2	大井北部陸橋東詰 ~ 環状七号線	6	既設
城南島・大井1号線	3	国道357号 ~ 東京港臨海道路	6	既設
青海縦貫線	4	国道357号 ~ 中央防波堤埋立地	8	既設
有明ふ頭連絡線, 有明2号線	5	国道357号 ~ 青海・有明南連絡線 ~ 10号地その2埋立地	6	既設
有明南縦貫線	6	青海・有明南連絡線 ~ 10号地その1埋立地	6	既設
青海・有明南連絡線	7	青海縦貫線 ~ 国道357号	6	既設
東京港臨海道路Ⅰ期	8	城南島 ~ 中央防波堤埋立地	4~6	既設
東京港臨海道路Ⅱ期	9	中央防波堤埋立地 ~ 新木場・若洲線	4~6	既設
新木場・若洲線	10	国道357号 ~ 東京港臨海道路	6	既設
中防内1号線	11	青海縦貫線 ~ 中央防波堤内側埋立地	4	既設
中防外1号線	12	東京港臨海道路 ~ 新海面処分場埋立地	6	事業中
中防内5号線	13	東京港臨海道路 ~ 中防内1号線	4	計画
中防外5号線	14	東京港臨海道路 ~ 中防内3号線	6	計画
中防外3号線	15	中防外1号線 ~ 中防外2号線	6	計画
臨港道路南北線	16	有明ふ頭連絡線 ~ 中防内5号線	4	計画



3 平成25年度の整備内容

[港湾整備部計画課・港湾経営部経営課]

(1) 係留施設

- ① 東京港の国際競争力を強化し、国際基幹航路及びアジア航路の維持拡大を図るため、中央防波堤外側コンテナターミナルの整備を行う。
- ② 内航海運における貨物のユニット化や船舶の大型化に対応するため、品川ユニットロードターミナル、中央防波堤内側ユニットロードターミナル及び10号その2（西）ユニットロードターミナルの整備を行う。
- ③ 10号地その2フェリー（多目的）（南）ターミナルの整備を行う。

(2) 航路・泊地

- ① 中央防波堤外側コンテナターミナルの航路・泊地の浚渫を行う。

(3) 臨港交通施設

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

(4) 港湾機能施設

内貿ユニットロードの進展に向け、品川ふ頭において野積場の整備を行うとともに、中央防波堤内側において野積場の整備を行う。10号地その2ふ頭においては、既存上屋の撤去及び新上屋の調査、設計を行う。

第3節 ふ頭再開発計画

1 竹芝・日の出・芝浦地区

[港湾整備部計画課]

(1) 開発の背景

竹芝・日の出ふ頭は施設築造後50年以上を経過して老朽化が著しく、船舶の革新化の動向に合わせ、機能的にもその改善が求められている。このため地先水面を埋め立て、埋立地と現ふ頭用地を合わせた土地に、近代的なふ頭施設と都民が港に親しみ、かつ、周辺市街地の活性化に寄与する都市機能施設とを一体的に整備することを計画した。現在竹芝ふ頭の整備は完了し、日の出ふ頭は未着手である。

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

(2) 計画の概要等

各ふ頭の施設計画及び土地利用計画等は、下表のとおりである。

	竹芝ふ頭	日の出ふ頭	芝浦ふ頭
計画面積	5.7ha	11.9ha	19.3ha
土地利用計画	ふ頭用地 3.0ha 交流厚生用地 1.9ha 緑地 0.8ha 計 5.7ha	ふ頭用地 3.6ha 交流厚生用地 6.1ha 緑地 2.2ha 計 11.9ha	ふ頭用地 13.6ha 港湾関連用地 3.2ha 緑地 2.5ha 計 19.3ha
主な施設	・客船ターミナル、上屋等 ・海上公園等 ・業務・商業施設等	・客船ターミナル、上屋等 ・海上公園等 ・業務・商業施設等	・上屋、野積場等 ・海上公園等
整備状況	平成7年8月に全ての施設が完成	未着手	合築上屋は1～3号まで完成。4号については未着手

(3) 日の出ふ頭再開発の事業について

大正14年に建設された日の出ふ頭は、東京港で最も古く、施設の老朽化が著しい。また都心に近いため、その背後地は都市化が進んでいる。このため、ふ頭施設の更新と都民に親しまれるウォーターフロントの整備が必要とされ、平成5年度に「日の出ふ頭再開発基本方針」を港湾局長決定し、岸壁については、大規模地震対策施設として計画している。

(4) 芝浦ふ頭再開発の事業について

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

2 豊洲・晴海地区

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