

東京港第8次改訂港湾計画(案)

東京港第8次改訂港湾計画

～世界に誇る都市型総合港湾・東京港の創造～

I 東京港の現状・直面する課題

- 1 首都圏の産業と生活を支える東京港 …… P1
 - 1-1 東京港の取扱い貨物の現状
 - 1-2 世界と結ばれた東京港
 - 1-3 東京港の外貿コンテナ貨物の現状
 - 1-4 東京港の担う二つの役割
 - 1-5 東京港の直面する課題
- 2 臨海地域の持つ魅力と潜在能力 …… P4
 - 2-1 臨海地域の魅力あるみなと・まちづくり
 - 2-2 新たなクルーズ振興
 - 2-3 海上交通ネットワーク
- 3 都市環境の変化と東京港の環境整備 …… P5
 - 3-1 都市環境の変化・生活と産業が近接した東京港
 - 3-2 東京港の環境整備の状況
- 4 「スポーツ都市東京」に寄与する臨海地区 …… P6
 - 4-1 臨海地区におけるスポーツ環境
 - 4-2 2020年東京リトニック・パリリニック競技大会
開催ビジョン及びレガシー
- 5 東京港の防災対策 …… P6
 - 5-1 港湾施設の地震対策
 - 5-2 地震・津波・高潮対策
 - 5-3 港湾施設の老朽化の現状

II 東京港の将来像

- 1 港湾計画の基本方針 …… P7
- 2 東京港の目指すべき姿 …… P8

III 東京港の空間利用

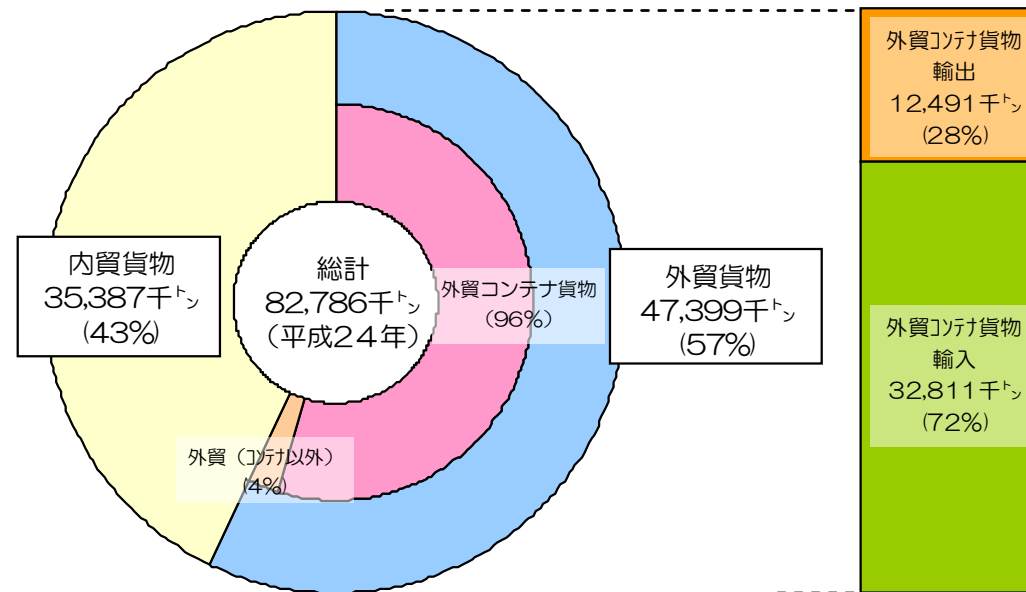
- 1 東京港のゾーニング …… P9
- 2 東京港を構成する主な施設と立地ゾーン …… P10

IV 世界に誇る都市型総合港湾・東京港の創造

- 1 世界とつながる国際貿易拠点港 …… P11
 - 1-1 東京港が担うべき役割
 - 1-2 東京港の将来貨物量
 - 1-3 物流機能の配置計画と強化策
- 2 世界から人が訪れる国際観光港湾 …… P13
 - 2-1 臨海地域の魅力あるみなと・まちづくり
 - 2-2 大型クルーズ客船の誘致促進
 - 2-3 海上交通ネットワークの拡充
- 3 世界をリードする環境先進港湾 …… P14
 - 3-1 潤いのあるベイエリアの実現
 - 3-2 環境負荷の少ないみなとの実現
 - 3-3 都市活動を支える廃棄物処分場の整備
- 4 世界を魅了し未来を切り開く「スポーツ都市東京」 …… P16
 - 4-1 リトニック・パリリニックを契機とした
「スポーツ都市東京」の実現
- 5 世界に誇れる安全・安心なベイエリア …… P17
 - 5-1 大規模地震対策施設の拡充
 - 5-2 地震・津波・高潮対策の推進
 - 5-3 予防保全型維持管理の推進

1-1 東京港の取扱い貨物の現状

- 平成24年に東京港で取り扱った貨物量は、外貿*1貨物4,740万トン（全体の57%）、内貿貨物 3,539 万トン（43%）、合計 8,279万トンとなっている。
- 外貿貨物の約96%は、外貿コンテナ*2貨物となっている。
- 外貿コンテナ貨物の輸出入比率は、約3対7で輸入超過となっている。



■東京港取扱い貨物量の構成 (平成24年)



■内貿碼頭



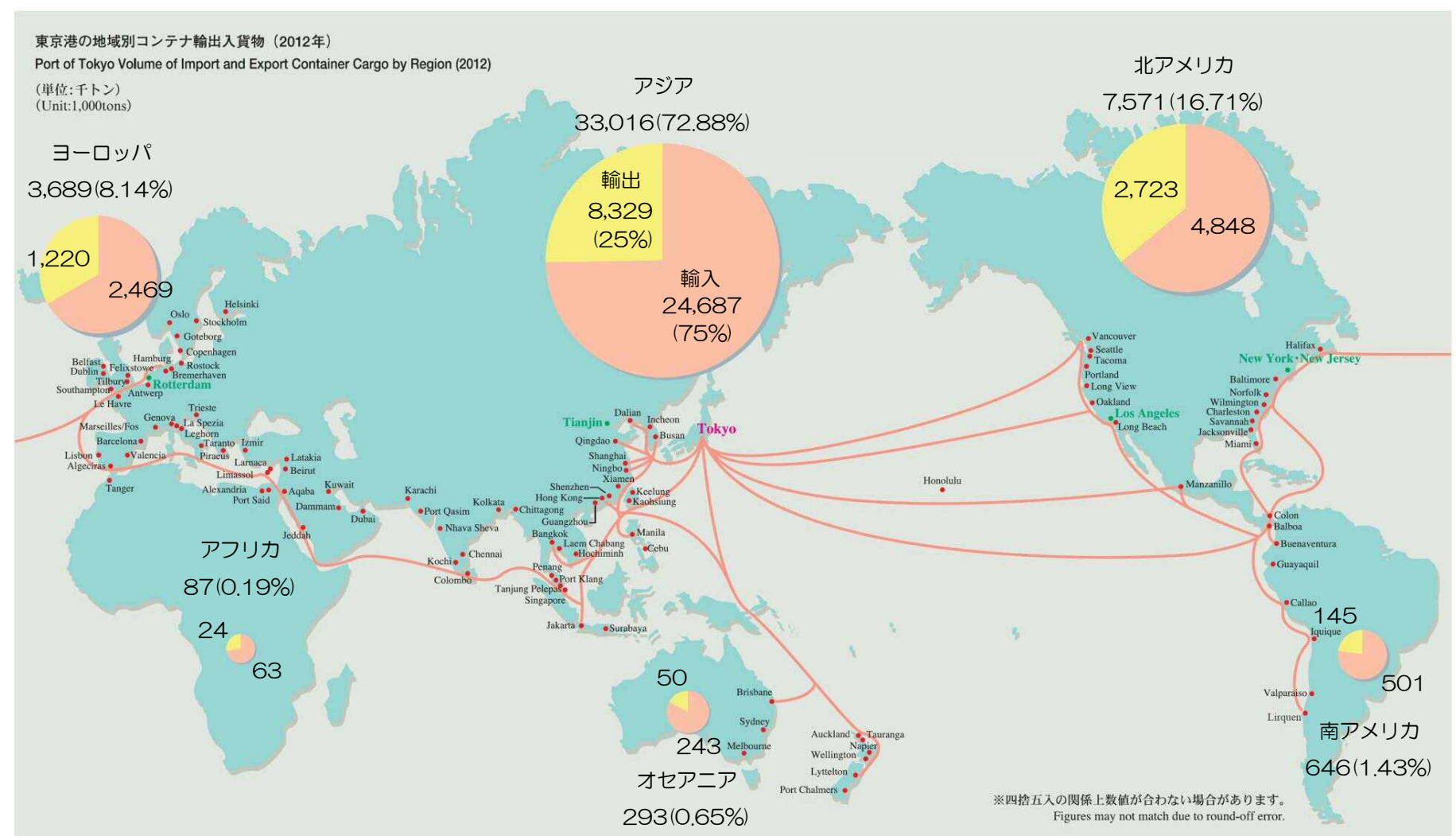
■外貿コンテナ碼頭

1-2 世界と結ばれた東京港

- 世界の主要港とコンテナ定期航路のネットワークによって結ばれ、首都圏の生活と、日本の産業を支える重要な国際物流拠点となっている。
- コンテナ貨物取扱量の約73%がアジア貨物であり、アジア貨物の約75%が輸入となっている。
- 東京港の外航コンテナ主要航路には、合計392（サービス/月）配船されている。

地域 Region	航路 Route	サービス回数 (月当り) Frequency Per Month
北米 North America	北米 North America	64
南米 South America	南米 South America	4
ヨーロッパ Europe	ヨーロッパ Europe	8
東アジア East Asia	韓国 Korea	48
	中国 China	132
	小計 sub Total	180
東南アジア South East Asia	東南アジア South East Asia	132
オセアニア Oceania	ニュージーランド New Zealand	4

■外航コンテナ主要航路配船状況 (平成26年1月1日現在)



※四捨五入の関係上数値が合わない場合があります。
Figures may not match due to round-off error.

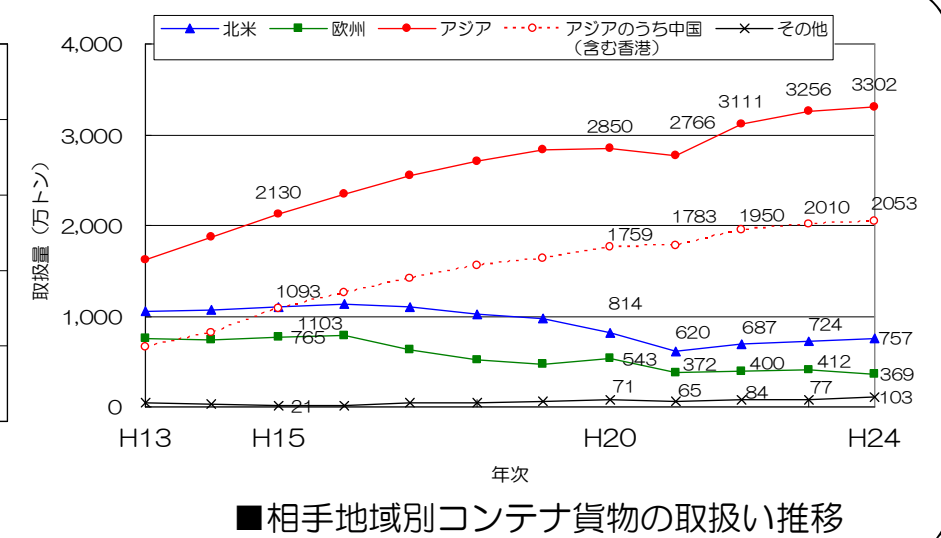
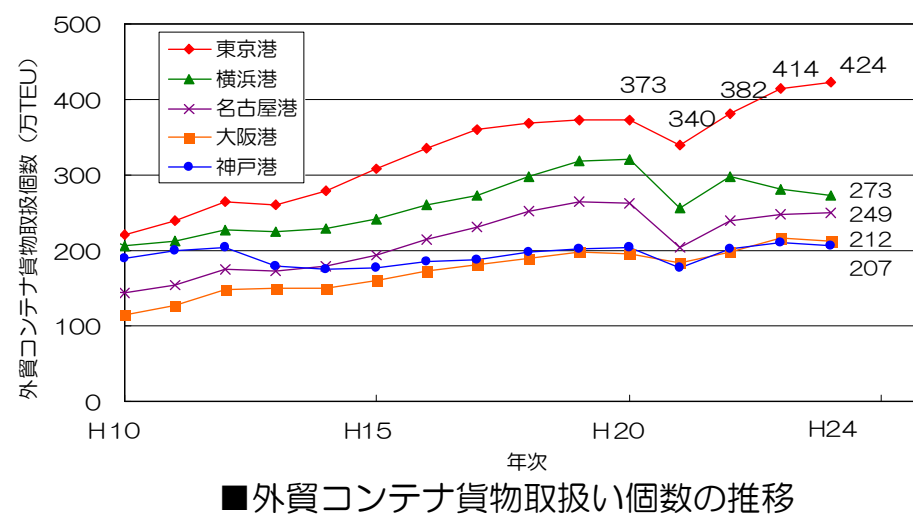
*1 外貿：外国貿易のこと。
*2 コンテナ：貨物を効率的に運ぶため、規格や寸法が定められた輸送用容器のこと。サイズは長さを表し、20フィート（約6メートル）、40フィート（約12メートル）などがある。

1 首都圏の産業と生活を支える東京港

I 東京港の現状・直面する課題

1-3 東京港の外貿コンテナ貨物の現状

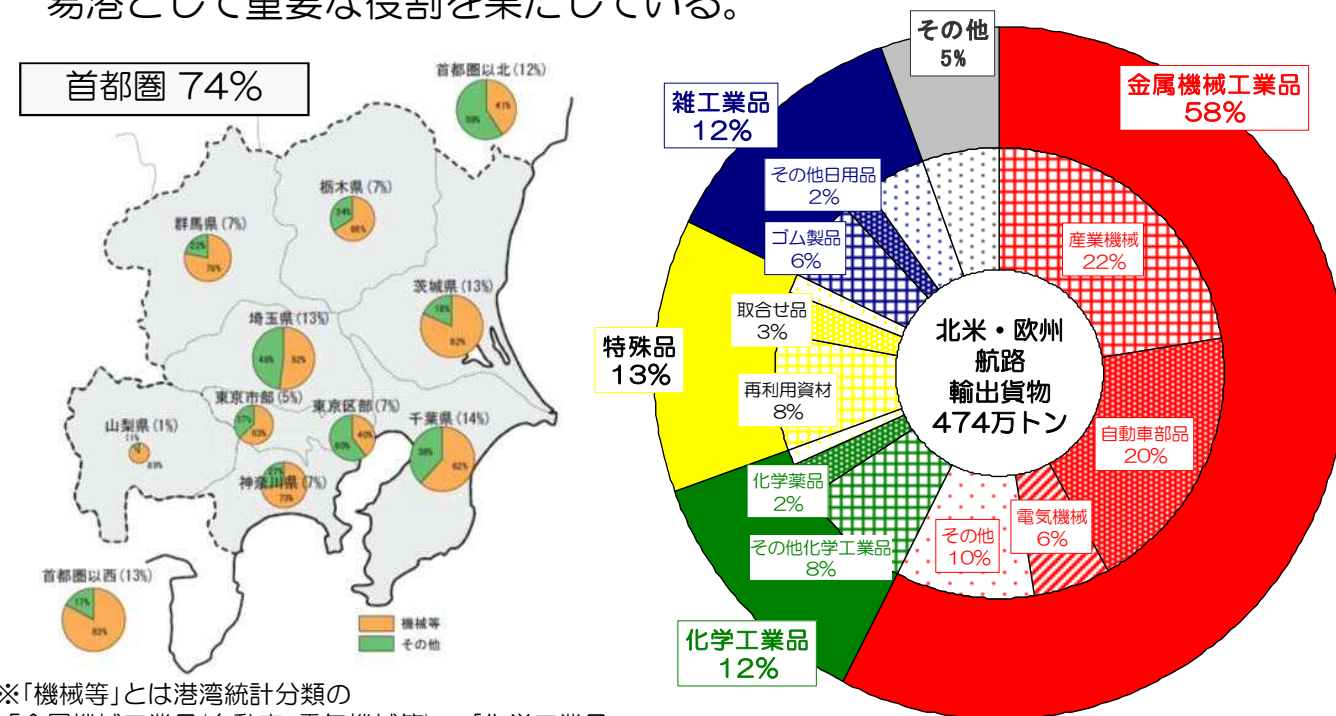
- 東京港の外貿コンテナ貨物は平成21年のリーマンショックで一時的に落ち込んだものの、その後、順調に回復している。
- 外貿コンテナ貨物取扱個数は、424万TEU*3で、全国取扱個数の20%を超え、15年連続日本一となっている。
- 地域別に見ると、中国をはじめとするアジア貨物が堅調に増加している。また、欧米貨物についても海外諸国の経済状況等により減少傾向にあったが、近年は回復傾向となっている。



1-4 東京港の担う二つの役割

(1) 首都圏の産業を支える国際貿易港

- 東京港から輸出されるコンテナ貨物の74%は首都圏で生産されている。
- 輸出貨物は、産業機械や自動車部品・電気機械など、首都圏の経済を牽引する高付加価値製品が過半を占めている。
- 特に、基幹航路が就航する欧米への輸出貨物のうち、金属機械工業品・化学工業品が70%をしめており、東京港は、首都圏の経済を支える国際貿易港として重要な役割を果たしている。

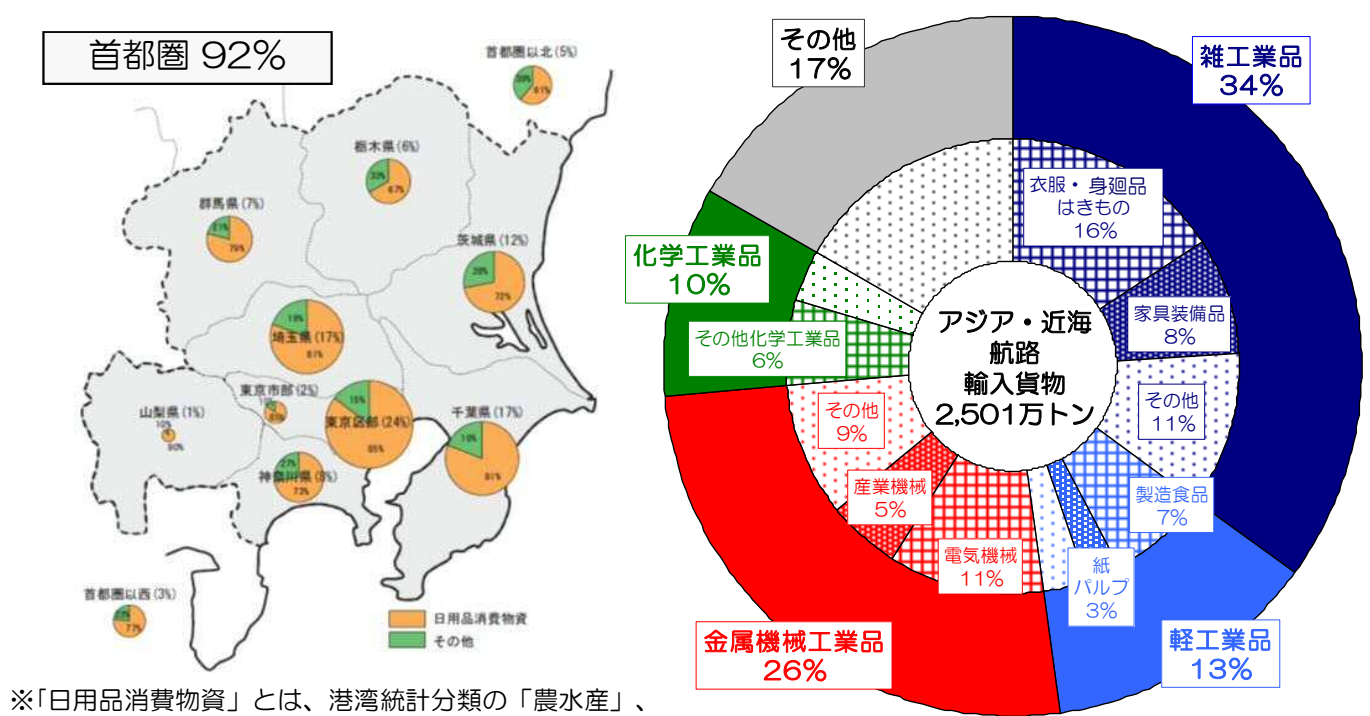


※「機械等」とは港湾統計分類の「金属機械工業品(自動車、電気機械等)」「化学工業品(合成樹脂、ガラス類等)」を示す。

■東京港の輸出コンテナ貨物の生産地と主要品目 (平成20年)

(2) 首都圏の旺盛な消費を支える生活関連物資の調達港

- 東京港から輸入されるコンテナ貨物の92%が首都圏で消費されている。
- 輸入貨物の約75%を占める東南アジア航路や中国航路などの近海航路では、衣類、家具装飾品・食品など、首都圏に住む人々が消費する生活関連物資を調達することにより日常生活を支える港として極めて重要な役割を担っている。



※「日用品消費物資」とは、港湾統計分類の「農水産」、「軽工業品」、「金属機械工業品」、「雑工業品」の合計を示す。

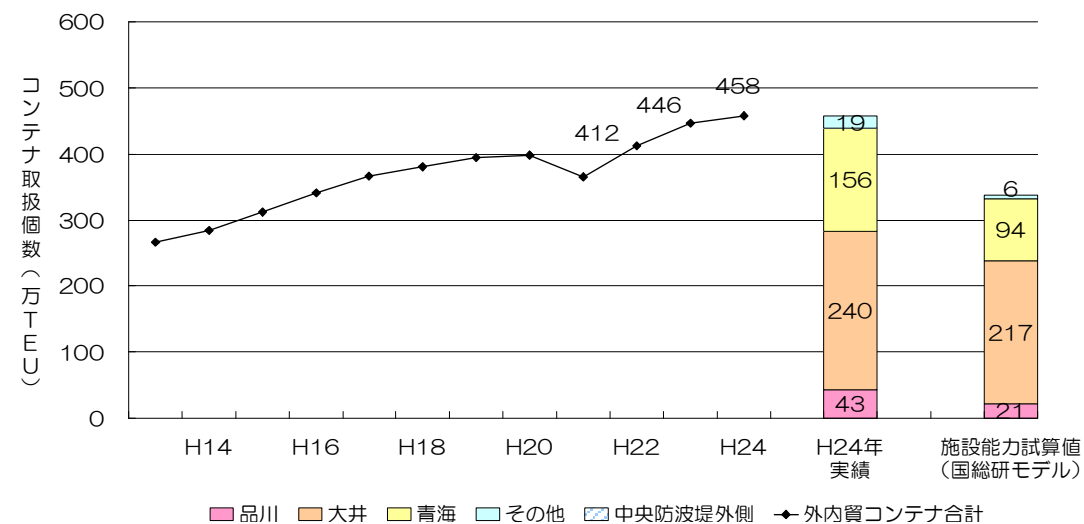
■東京港の輸入コンテナ貨物の消費地と主要品目 (平成20年)

*3 TEU: コンテナ個数を表す単位のこと。20フィートコンテナ一個を1TEUとする。

1-5 東京港の直面する課題

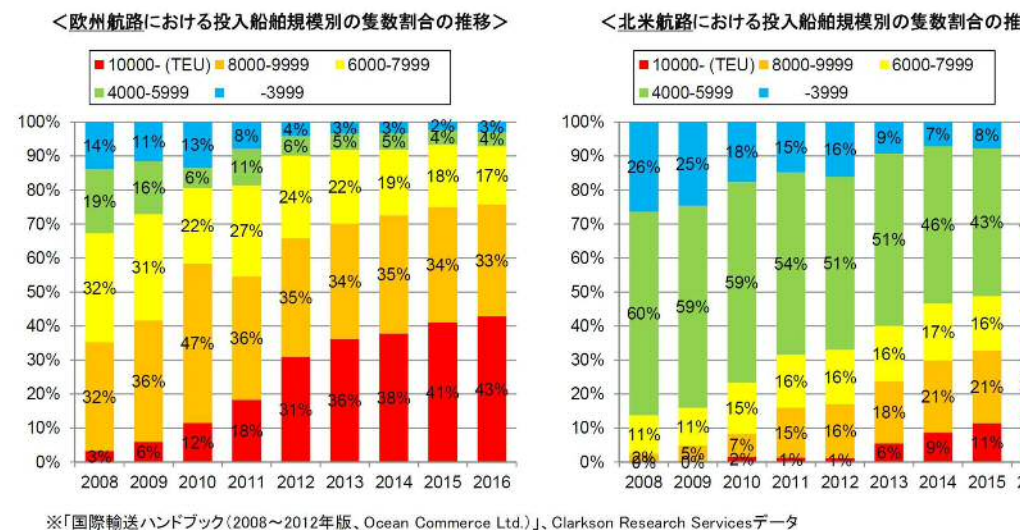
(1) コンテナターミナルの施設能力を超える貨物の集中

- 首都圏の旺盛な消費需要により、コンテナ貨物の搬出入のピーク時には、一部のターミナル周辺に交通混雑が発生している。これらの外部不経済を解消する抜本的な対策として、施設能力を拡充する必要がある。



(2) コンテナ船の大型化

- コンテナ船の大型化が進展し、10万DWT級超のコンテナ船が欧州航路において主流となる情勢であり、我が国に寄港する欧州航路や北米航路、南米航路、東南アジア航路においても船舶の大型化が予想され対応が求められている。



■世界的なコンテナ船の大型化の進展（国土交通省港湾局）

(3) ロジスティクス*4機能の強化

- 東京港周辺エリアにおいては、バン*5・シャーシープール、車両待機場や、高度なロジスティクス機能を備えた物流拠点の形成が求められるなか、既存の老朽化した施設では、現在の物流ニーズに対応できない状況も発生している。



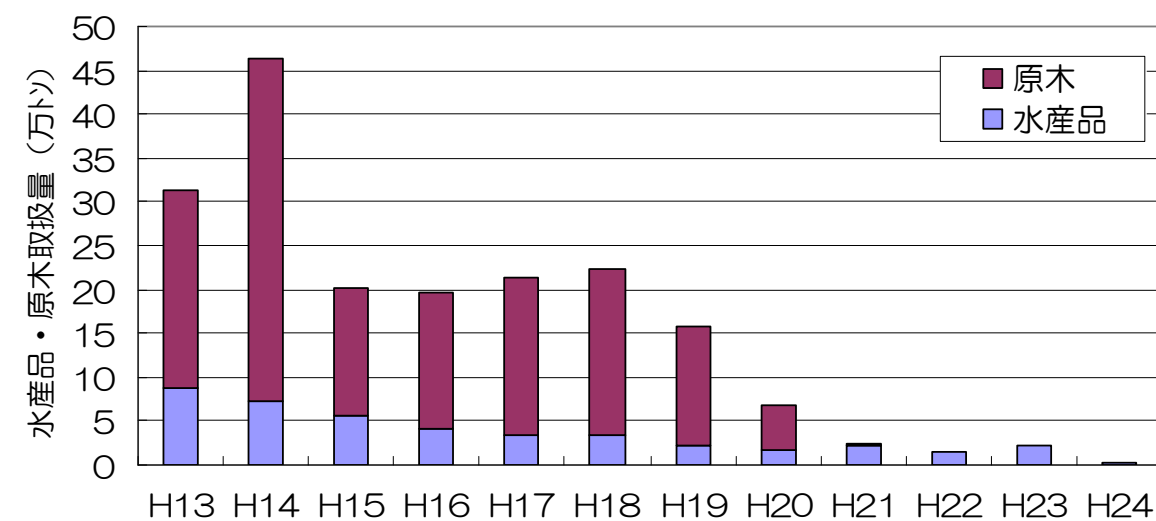
■ふ頭背後の倉庫群

(4) 内航海運におけるユニット化の進展等

- 貨物のユニット化*6などの進展及びRORO船*7・フェリーの大型化（積載量1.5倍）等により、内貿ユニットロード*8内で扱う貨物が増加し、移出入貨物を取り扱うための荷捌き用地などが必要となっている。

(5) 在来ふ頭の利用低下

- 貨物のコンテナ化、ユニット化の進展に伴い、木材や水産物等を取り扱う在来ふ頭では係船利用が低下している。
- 限られた空間を効果的・効率的に利用していくためには、利用の低下した在来ふ頭の利用転換が必要となっている。



■水産品・原木の取扱量の推移

*4 ロジスティクス：市場の動きに合わせて生産や仕入活動を行う、物流マネジメントシステム。
 *5 バン：空コンテナ
 *6 ユニット化：貨物輸送時の荷役を効率的に行うため、輸送される貨物の状態をコンテナやシャーシー貨物などに統一すること。
 *7 RORO船：貨物を積んだトラックやシャーシーが自走または牽引により出入りできる船。
 *8 ユニットロード：ユニット化した荷物、また、ユニット化した状態で、荷役、輸送、保管する方式。

2-1 臨海地域の魅力あるみなと・まちづくり

(1) 臨海副都心

- 臨海副都心は、平成24年には年間5千万人を超える人々が訪れるなど、「職・住・学・遊のバランスの取れた複合的なまち」として発展を続けている。
- 今後開発予定の青海地区北側を中心に、世界的にもトップレベルのMICE*9・国際観光機能を整備し、東京と日本の経済を牽引する国際戦略拠点となるよう開発を着実に進めていく必要がある。



■臨海副都心

(2) 豊洲・晴海地区

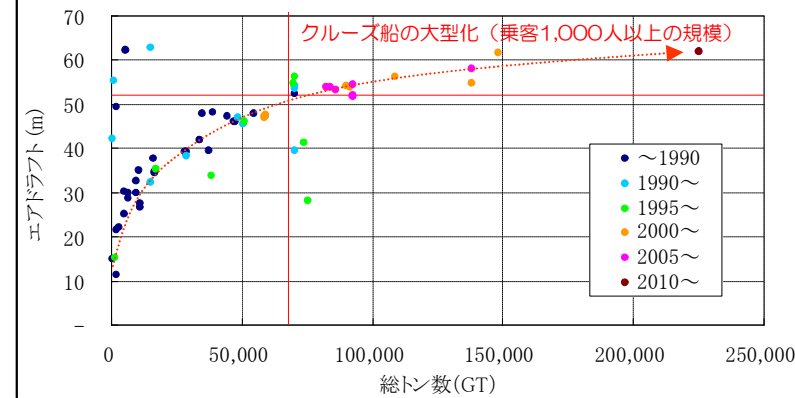
- 豊洲・晴海地区は、活力ある複合市街地の形成を目指し、「豊洲・晴海開発整備計画」に基づき、業務・商業、居住などの都市的な土地利用への転換の取組が進められている。
- 豊洲地区では、市場とその賑わい施設を中心とした食の提供などにより、世界の人々や都民に開かれた文化と交流のまちを形成することが求められている。

(3) 美しいみなとの形成にむけて

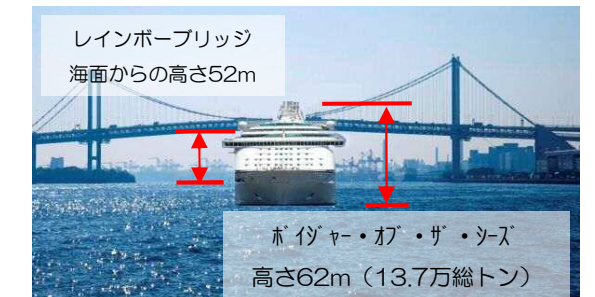
- 首都圏の玄関口である東京港の港口に位置する「中央防波堤地区」は、「東京港第7次改訂港湾計画」において、『良好な景観を形成する区域』として定められ、良好な港湾景観を形成していくことが求められている。
- 東京ベイエリアの魅力を高めるため、ベイエリア内で主要なネットワークを形成する臨港道路についても景観向上が必要となっている。

2-2 新たなクルーズ振興

- 近年、世界のクルーズ市場では、船舶の大型化、クルーズの大衆化という大きな傾向がある。特に、晴海客船ふ頭手前のレインボーブリッジ（海面からの高さ52m）の下を通過できず、同ふ頭を利用できない大型クルーズ客船が近年増加していることから、H25年11月、臨海副都心に大型クルーズ客船に対応可能な新客船ふ頭を計画に位置づけた。
- 東京港が「首都の玄関口」として、国内外からさらに多くの来訪者を呼び込み、大きな経済効果を取り込むとともに、臨海副都心のMICE・国際観光拠点化を推進するため、クルーズ客船の積極的な誘致施策が必要である。



■船の海面上の高さと総トン数の関係



■レインボーブリッジと大型クルーズ船の関係

2-3 海上交通ネットワーク

- 海上バス（水上バス）は、海上の公共交通機関として、平成8年4月1日から、都心に近い日の出ふ頭を基点に、お台場海浜公園、東京ビッグサイト等を結んで海上交通のネットワークを形成している。



■人気路線の日の出ふ頭

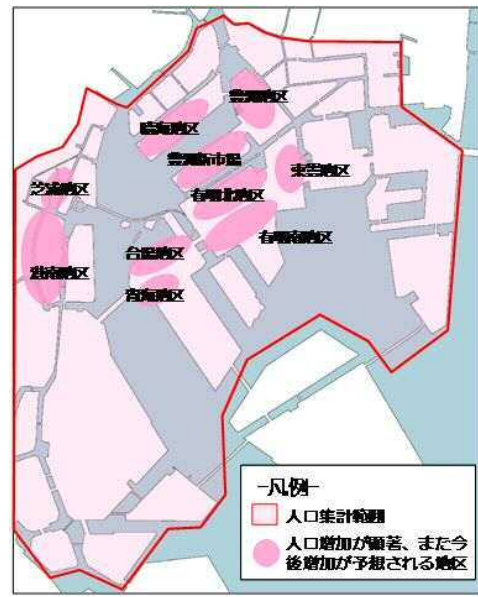
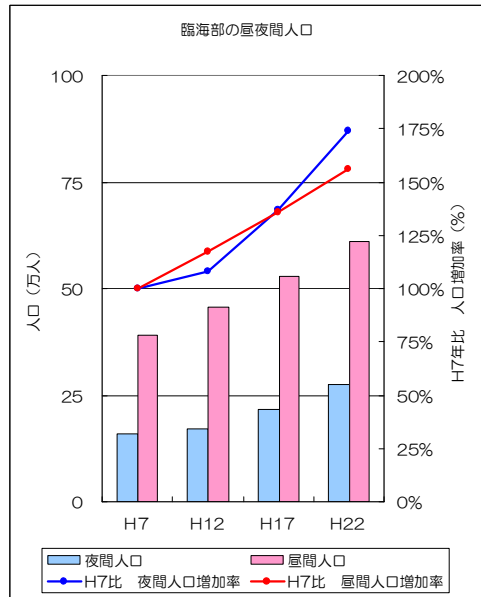


■人気観光スポット（お台場）

*9 MICE : Meeting、Incentive Travel、Convention、Event/Exhibition の総称

3-1 都市環境の変化・生活と産業が近接した東京港

- 港湾施設の沖合い展開に伴い、かつての主力ふ頭でありその時代のニーズに合った生活や産業が営まれていた内港地区等では都市開発が進展し、昼間・夜間人口が急増
- このため、多様な人々が住み・働く、生活と産業が近接したエリアとして人とみなと、都市機能と港湾機能が調和・結合したエリアマネジメントが求められている。



■ 臨海部の昼夜間人口の推移 (国勢調査より集計)

3-2 東京港の環境整備の状況

(1) 緑地の整備状況と今後の課題

- 臨海部に存在する緑は都民・港湾利用者の憩いの場、また、自然環境を保全・再生し、様々な生物の生息環境の場として重要な環境資源となっている。
- しかし、過去に整備された公園は「緑の量の確保」や「緩衝緑地」として位置づけられていた。
- 時代のニーズに合わせた「緑の質の向上」が求められているため、立地エリアに応じた公園・緑地整備が必要



<従来の緩衝緑地イメージ>
 水域と陸域の連続性がない
 うえ、景観・安全性が低下
 (東海緑道公園)

<従来の量の確保イメージ>
 常緑樹の過密による、見
 通しの低下、防犯上問題
 (みなとが丘ふ頭公園)

(2) 防護・環境・利用の調和の取れた海岸保全

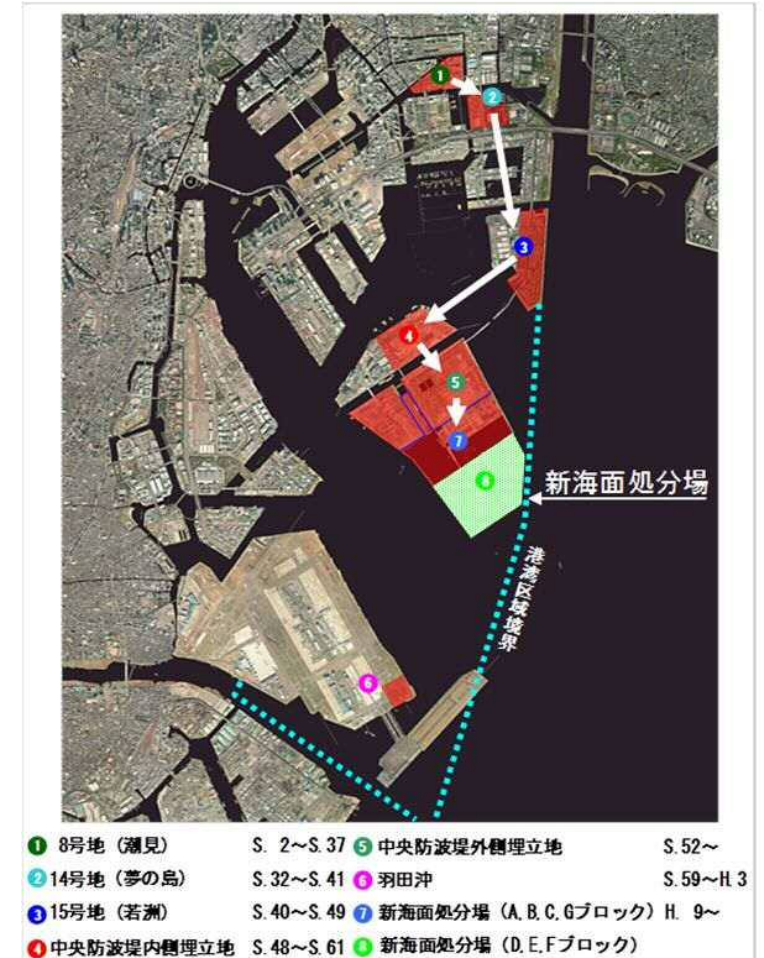
- 平成11年の海岸法一部改正により、これまでの「防護」に「環境」「利用」が加えられ、これらが調和するように海岸の保全を推進することとなった。
- 引き続き、防潮堤・内部護岸の整備・改修と併せて、より多くの都民や来訪者が水辺に親しめる魅力的な空間の形成が必要



■ 海岸保全施設の整備・改修による一般開放事例

(3) 都市環境問題への対応

- 過密化した23区の内陸部に廃棄物処分場を確保することは困難であることから、東京の都市機能の維持・発展に不可欠な新海面処分場を着実に整備するとともに、現在の処分場を長期に渡って使用することが求められている。
- 京都議定書、環境確保条例のCO₂排出量の削減義務への対応、水環境改善に向けた海域における環境対策の推進が求められている。



4 「スポーツ都市東京」に寄与する臨海地区

4-1 臨海地区におけるスポーツ環境

- 臨海地区においては、有明コロシアムを中心とする有明テニスの森公園や東京辰巳国際水泳場、お台場ランニングコースなどのスポーツ施設が整備されている。
- 今後も臨海副都心の発展に合わせてスポーツ施設を充実させることで、一大クラスターを形成し、「スポーツ都市東京」の実現に寄与していくことが可能

【既存スポーツ施設例】

- ランニング：臨海副都心（3コース）
- ボードセーリング：お台場海浜公園
- ゴルフ：若洲海浜公園
- サイクリング：夢の島緑道公園など
- スケートボード：城南島海浜公園



シンボルプロムナード公園ランニングコース

●東京都スポーツ推進計画（平成25年3月）

（1）将来像

東京都は、2020年を目標に、スポーツが都民の日常に溶け込み、スポーツを通じて人々が豊かに暮らせる「スポーツ都市東京」の実現を目指す。

（2）現状

約9割の都民がスポーツの必要性を認識しているにも関わらず、スポーツを習慣として取り組んでいる人は約5割にとどまり、スポーツの必要性は理解しているものの、行動に移せていない状況が明らかになっている。

（3）目標

世界トップレベルのスポーツ実施率（週1回以上）70%達成

4-2 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会開催ビジョン及びレガシー

【将来像】

- 2020年東京大会では、11の恒久施設を含め、新設・改修された競技会場や新たな緑地が整備される。
- 競技会場のうち、21会場は東京ベイエリアに設置され、主要スポーツエンターテイメント・イベント用の新しい施設とともにレジャーエリアを備えることになる。
- 都民の身近に競技会場が整備されることで、スポーツやレクリエーションへの参加が身近なものとなる。

（立候補ファイル（2013.1）参照）

5 東京港の防災対策

5-1 港湾施設の地震対策

- 災害発生時における被災者の避難や緊急救援物資の輸送を行う耐震強化岸壁*10を整備するとともに、災害時においても首都圏の経済活動を停滞させないよう、コンテナ碼頭の耐震強化を推進
- 緊急物資等の「保管・荷捌き」用として、各耐震強化岸壁の背後に、海上公園を基本としたオープンスペースを確保

耐震強化岸壁の整備状況

	全体計画	整備済	整備中	計画
緊急物資輸送対応施設	26	13	5	8
国際海上コンテナ輸送対応施設	5	3	2	0
合計	31	16	7	8

（平成26年3月現在）

5-2 地震・津波・高潮対策

- 東京港の防災対策は、伊勢湾台風による高潮被害や関東大震災等を教訓に、これまで、海岸保全施設の整備を着実に進め、近年においては、大きな被害が発生していない。
- しかし、平成23年の東日本大震災を踏まえ、東京都防災会議が、これまでの被害想定を見直したことを受け、平成24年12月に、海岸保全施設の整備計画を見直し、耐震性のさらなる強化に取り組むこととした。

海岸保全施設の整備状況

施設種別	海岸保全区域延長等 ①	整備延長等 ②	整備状況 ②/①
外郭防潮堤	38.6km	38.2km	99%
堤外地防潮堤	20.6km	14.5km	71%
内部護岸	45.8km	32.8km	72%
水門	19箇所	19箇所	—
排水機場	4箇所	4箇所	—

（平成26年3月末現在）



5-3 港湾施設の老朽化の現状

- 東京港の港湾施設の多くが昭和40年代の高度経済成長期に整備されたため、施設の老朽化が進行。今後一斉に更新時期を迎えるため、既存施設を適切に維持管理していくことは、東京港の発展に極めて重要

*10 耐震強化岸壁：緊急物資輸送や被災者輸送等に活用される岸壁。（東京港で想定される最大級の地震に対応）

国際戦略港湾・京浜港の一翼を担う東京港は、首都圏4,000万人の人口を背後に擁し、国内最多の外貿コンテナ取扱個数を誇る我が国屈指の国際貿易港である。

東京港から輸出される貨物は、産業機械や自動車部品・電気機械等の高付加価値製品が過半を占めるなど、東京港は、我が国の産業活動を支える重要なインフラである。また、食料品、衣類、日用雑貨など、首都圏に住む人々が消費する生活関連物資を迅速、安全かつ確実に調達しており、首都圏の日常生活を支える港としても、極めて重要な役割を担っている。

一方、世界の物流動向に目を向けると、東アジアを中心に急増する貨物需要を背景に、輸送の効率化を図るため、コンテナ船の大型化や寄港地の集約化が進んでいる。製造業におけるさらなる国際分業の進展や、今後、環太平洋戦略的経済連携協定（TPP）の発効による経済状況の変化も予想される。

こうした激しい変化の中、東京港が我が国のメインポートとして、今後でも選択され続けるためには、港湾施設の充実ならびにサービスの向上により、より使いやすい港へと変革させていく必要がある。

これまでのふ頭整備は、沖合展開に始まり、近年では限られた空間をさらに効率的に利用するため、供用しながら大井ふ頭の再整備を実現させるなど、増加する貨物需要に対応してきた。今後は、これまで以上に施設の新規整備を積極的に推進し、それを種地として既存ふ頭の再編・高度化を進める。また、円滑な交通ネットワークの確保やロジスティクス機能の強化を図り、総合的な物流の効率化を進める。

あわせて、利便性の向上や港湾コストの削減等を進めることで、東京港のさらなる国際競争力の強化を図り、欧米との国際基幹航路*11はもとより、輸出入の太宗を占めるアジア地域との航路の拡充を図っていく。

また、東京港は、業務・商業・居住・観光・交流などの都市機能を有するとともに、その背後には我が国の政治・経済・情報などの機能が高度に集積した東京都心部が連なっている。この優位性を活かして国際会議の誘致、観光振興等の取組を推進し、世界に東京の魅力を発信していくことが求められている。このため、臨海副都心で、MICE・国際観光拠点化を進めるとともに、新たに大型クルーズ客船ふ頭を整備し、世界中の人が訪れる魅力あるみなと・まちづくりを展開していく。

こうした都市の発展にあわせ、都市機能と物流の円滑な動線の確保について、今後とも配慮していく。

さらに、東京港では豊かな自然環境と共生するみなとづくりを進めるため、これまで親水空間の創出や自然環境の保全・再生に取り組んできた。今後も、この地域に住み、働く人々、また訪れる都民や観光客など、すべての人々にとって重要な環境資産である緑地や水辺空間の魅力向上に取り組み、多様な生物の生息環境の改善を図るとともに、人とみなと・海とのつながりを取り戻す施策を進めていく。

平成23年3月に発生した東日本大震災は、東京港の防災対策にも多くの教訓を与えた。大規模災害発生時においても、津波・高潮から都民を守り、緊急物資や被災者の円滑な輸送を確保し、首都圏経済活動の停滞を回避するための万全な対策をさらに進め、また、今後の施設整備にあたっては、災害時における施設の運用にも配慮した上で、防災力の向上を図っていく。さらに、施設が常に健全な状態で機能するよう、効率的、効果的な維持管理や施設改修を行っていく。

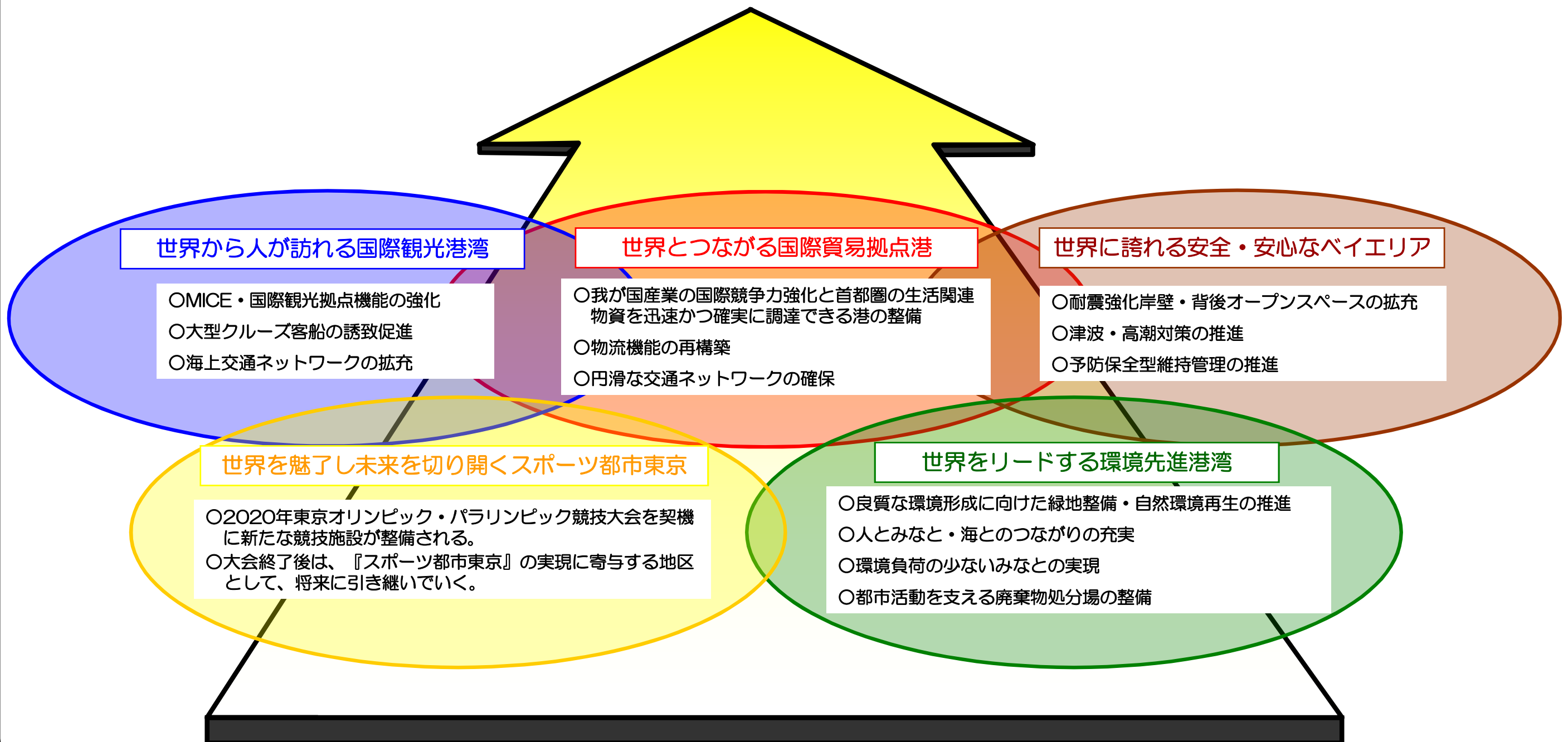
加えて、平成25年9月、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が決定し、臨海部には多数の競技会場が整備されることとなった。今後、大会の成功に向け万全の準備を進めるとともに、大会終了後は、臨海部を「誰もが、いつでも、どこでも、いつまでもスポーツを楽しむ、スポーツの力で人と都市が活性化する『スポーツ都市東京』の実現」に寄与する地区として、将来に引き継いでいく。

これらの施策を連携させることにより、港湾機能と都市機能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、平成30年代後半を目標年次として、港湾計画を改訂する。

*11 国際基幹航路：アジア～北米・欧州間を結ぶ主要な航路のこと。

東京港第8次改訂港湾計画では、東京港の港湾機能と都市機能を有機的に結合させ「世界に誇る都市型総合港湾・東京港」を創造し、魅力ある国際港湾として東京港を世界へ発信していく。

世界に誇る都市型総合港湾・東京港の創造



【物流機能ゾーン】

ガントリークレーンによる荷役作業など、港湾を象徴するダイナミックな活動エリアであり、港湾施設及び物流施設の利用に供するゾーン



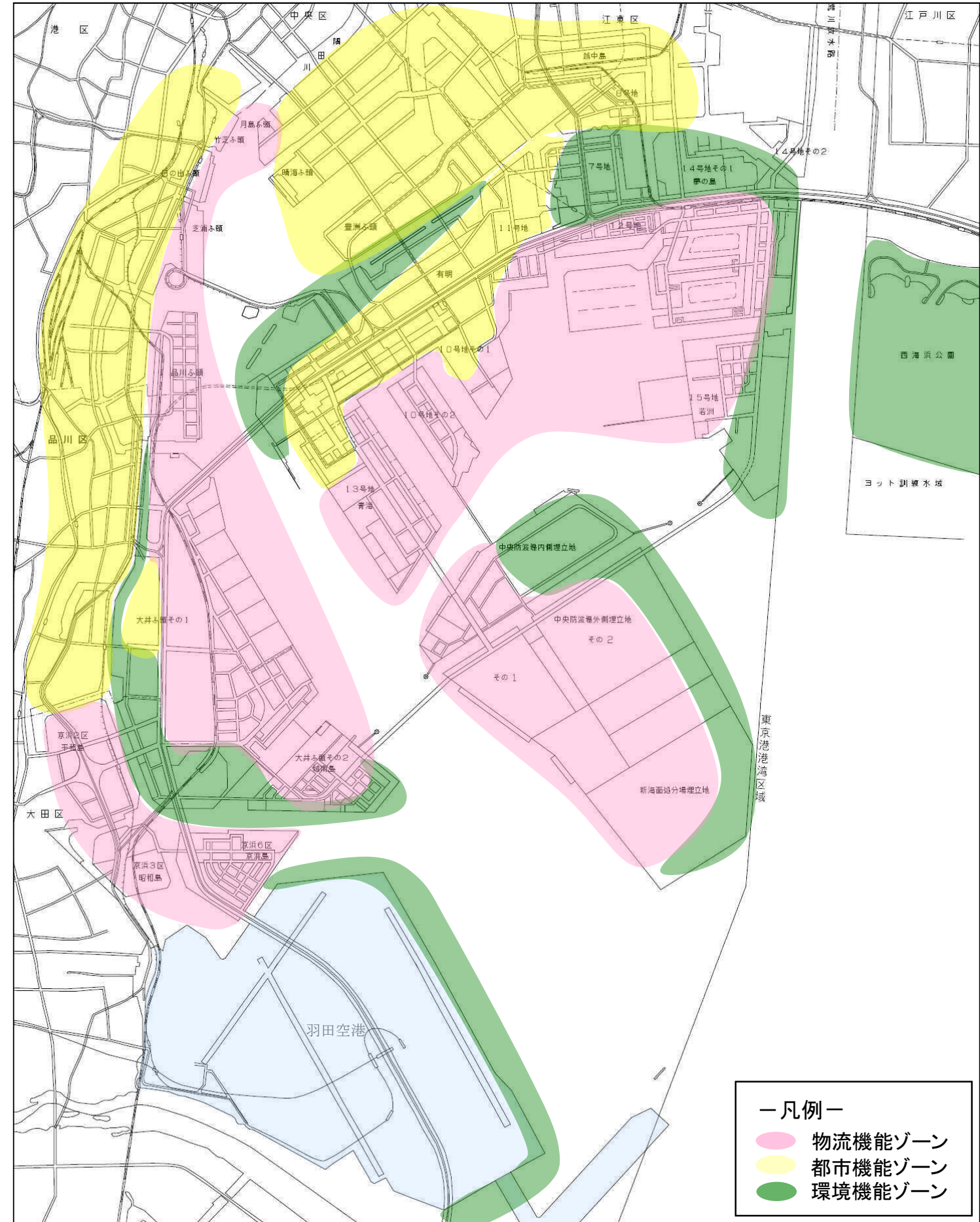
【都市機能ゾーン】

臨海副都心や豊洲・晴海、内陸部の運河筋など、業務・商業・居住機能に加え、新たに観光・交流の機能を発信するゾーン



【環境機能ゾーン】

人や生物にやさしい環境整備を図るとともに、人とみなと・海とのつながりを再生するゾーン



2 東京港を構成する主な施設と立地ゾーン

港湾機能と都市機能が有機的に結合した「都市型総合港湾」の創造に向け、各ゾーンの特徴を捉え、「物流」、「観光」、「環境」、「オリンピック・パラリンピック」、「安全・安心」の5つのテーマの取組を推進し、機能強化を図る。



<凡例（各写真の枠囲みは、主な施設のイメージを示す）>

物流機能

観光機能

環境機能

スポーツ施設

安全・安心

1 世界とつながる国際貿易拠点港①

1-1 東京港が担うべき役割

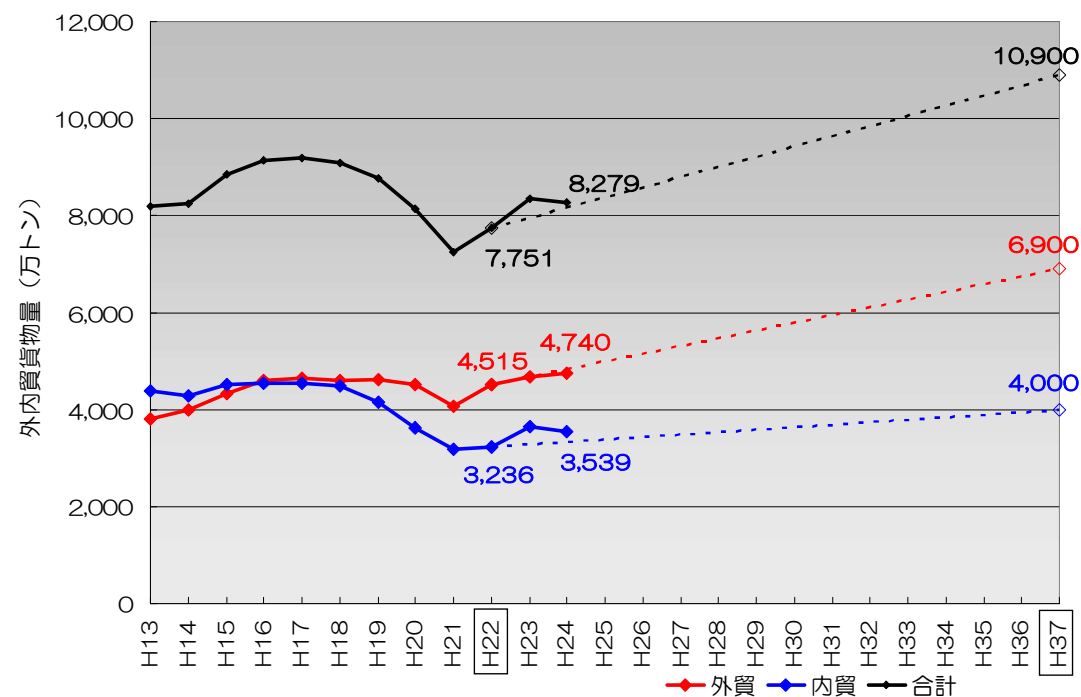
- 東京港は、高付加価値製品を輸出するなど我が国の産業活動を支えるとともに、食料品、衣類、日用雑貨など、首都圏に住む人々が消費する生活関連物資を迅速、安全かつ確実に調達し首都圏の日常生活を支える。
- 東京港が、我が国のメインポートとして選択され続けるために、新規ふ頭の整備に合わせた既存ふ頭の再編・高度化や、港湾コストの削減を進めるなど国際競争力の強化を図り、欧米との国際基幹航路はもとより、アジア地域との航路を拡充する。
- 円滑な交通ネットワークの確保やふ頭の背後機能の向上を図るなど、総合的な物流の効率化を進める。

1-2 東京港の将来貨物量

目標年次（平成30年代後半）における取扱貨物量を次のように定める。

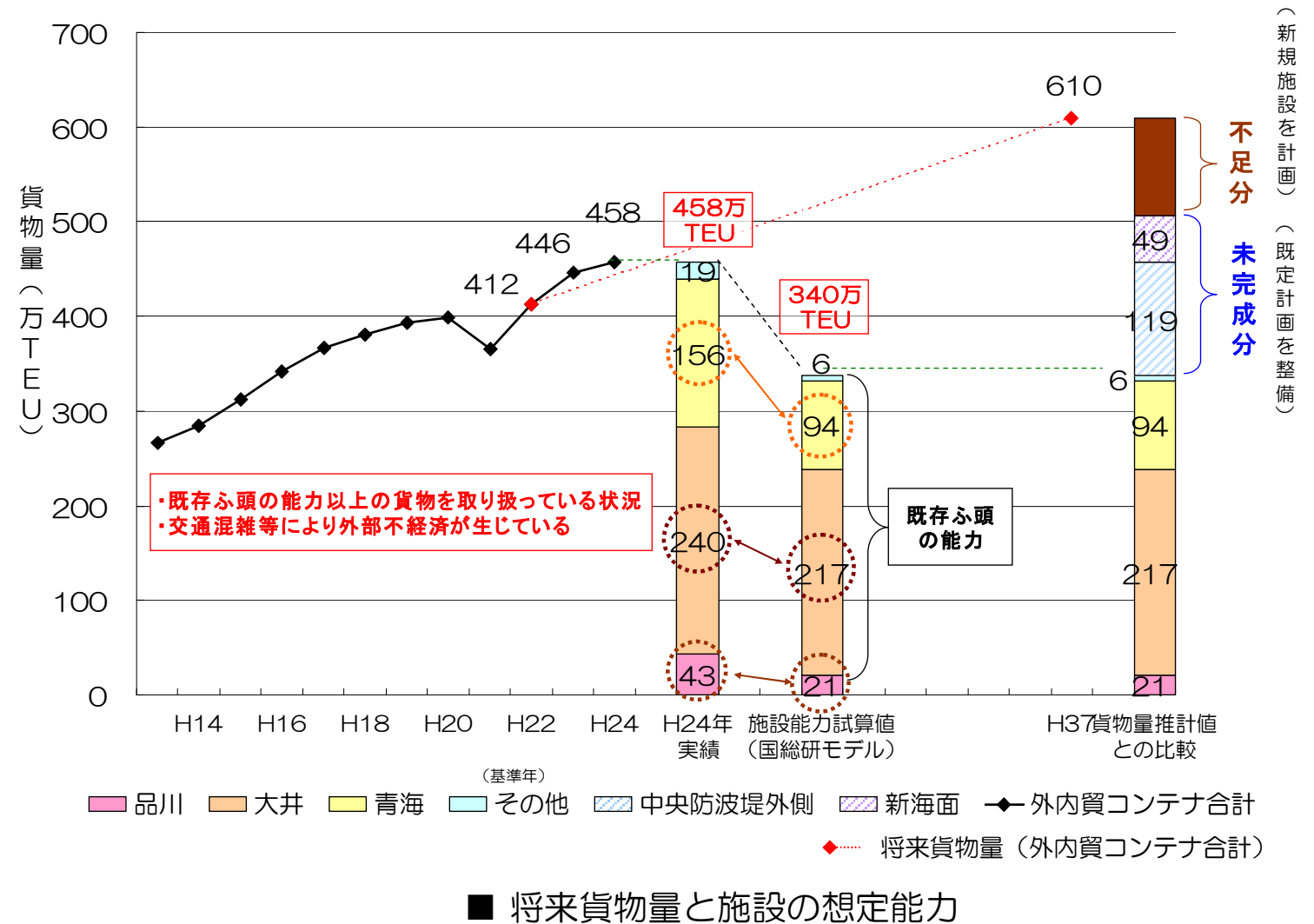
将来貨物量の推計値

事 項		目標年次の姿 (平成30年代後半)
取 扱 貨 物 量	外貿 (うち外貿コンテナ)	6,900万トン (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)	4,000万トン (700万トン) (1,300万トン) (50万TEU)
	合 計	10,900万トン (610万TEU)



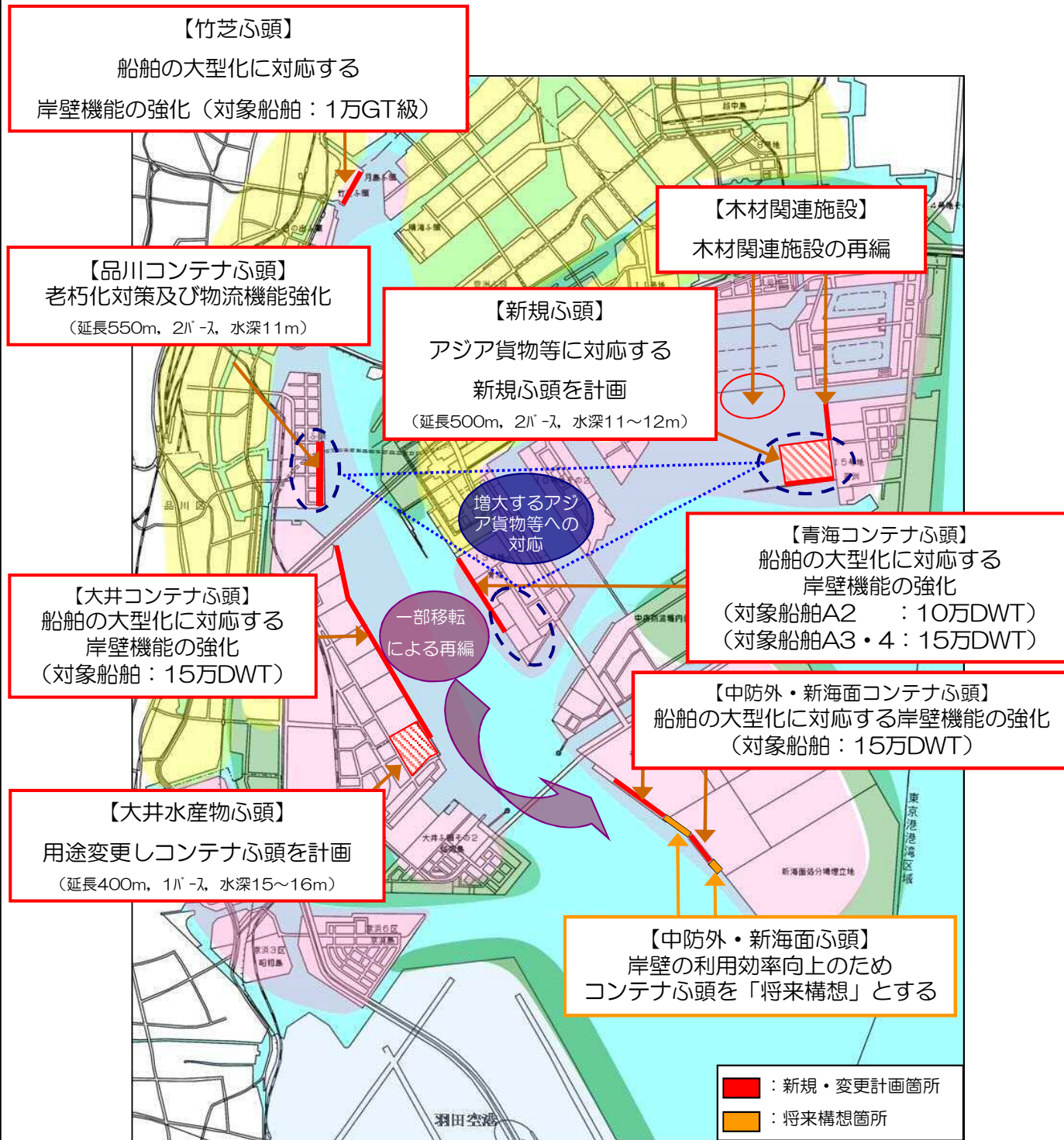
1-3 物流機能の配置計画と強化策

- 既定計画の施設の一部が未完成で、外部不経済が発生する要因となっているため、現在整備中の中央防波堤外側地区コンテナふ頭等の早期整備を図る。
- 首都圏の旺盛な消費需要等により、さらに増加が予想されるコンテナ貨物に対応するため、新規施設を計画する。



(1) 外内貿コンテナふ頭の再編・拡充・機能強化など

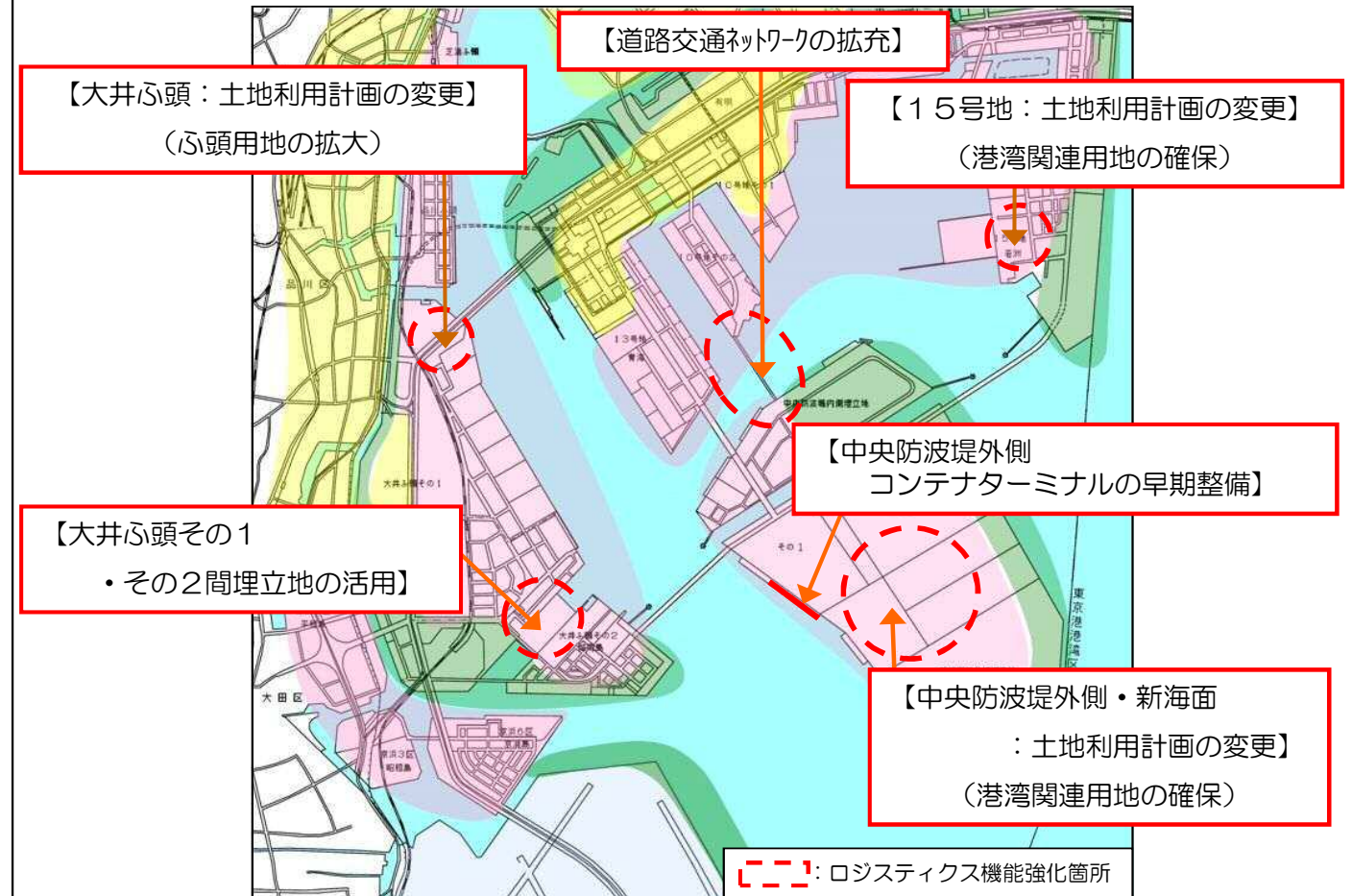
○ 物流機能を強化するため、次のとおり計画する。



■ 物流機能の配置計画と強化策

(2) ロジスティクス機能の強化

○ ふ頭背後の機能強化やバン・シャーシプール等を確保し、ロジスティクス機能を強化する。



■ ロジスティクス機能強化策

(3) 交通混雑対策

○ 東京港の重要課題である交通混雑問題を解決するため、平成26年2月策定の「東京港総合渋滞対策」に基づき、既定計画の早期整備を推進するなどの抜本的な機能強化策を軸に、短期的かつ即効性ある取組も多角的に実施し、東京港の交通混雑を解消する。

<東京港総合渋滞対策>

東京港の抜本的な機能強化策	短期的かつ多角的な取組
<ul style="list-style-type: none"> 中央防波堤外側コンテナターミナル整備 大井・青海コンテナふ頭の再編 大井ふ頭その1・その2間の埋立地の活用 道路交通ネットワークの拡充 	<ul style="list-style-type: none"> 早朝ゲートオープン取組 車両待機場の整備 違法駐車対策の強化 WEBカメラによる情報提供

- 臨海副都心の青海地区北側を中心に、MICE・国際観光拠点化を推進し、魅力を更に高めていく。
- 首都東京の海の玄関口としてクルーズ客船を誘致し、魅力あふれる臨海地域の更なる賑わいを創出する。
- 海上交通ネットワークの拡充に取り組み、日常的な利用と水辺の多彩な魅力を活かした賑わいを創出する。

2-1 臨海地域の魅力あるみなと・まちづくり

(1) MICE・国際観光拠点機能の強化

- MICE施設等の整備
 - ・国際会議場や展示場などのMICE施設、ホテル、エンターテインメント施設、ショッピングモール等の整備
- 新たな観光資源開発
 - ・イルミネーションの実施
 - ・水陸両用車の就航に向けたスロープの整備
- ホスピタリティの向上
 - ・フリーWiFi*12の整備
- 賑わい創出
 - ・大規模イベント・国際会議等開催時の地域一体での賑わい創出
 - ・未処分地や海上公園を活用した様々なイベントの誘致

(2) 豊洲・晴海地区の開発

- ウォーターフロントの魅力を生かし、人々が暮らしやすく、住み続けることができる職住近接のまちづくりを進めていくとともに、広域的・国際的な役割を担う機能を生かし、個性ある魅力と賑わいを創出していく。

(3) 美しいみなと・まちづくり

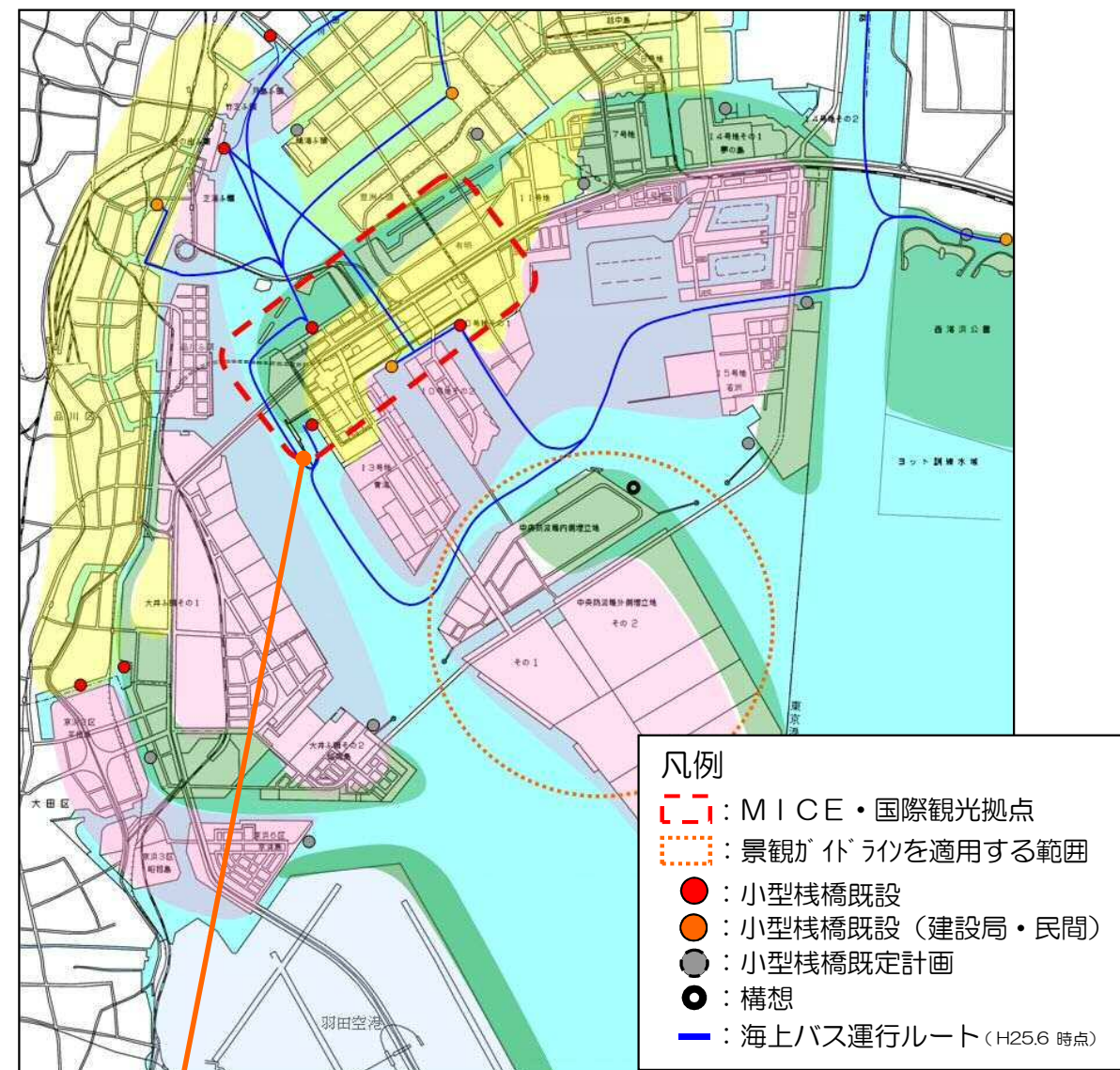
- 東京港<中央防波堤地区>景観ガイドライン(H25.5)等による美しいみなとの景観形成や、電線類地中化など都市景観も考えた美しいみなと・まちづくりに取り組む。
- 人々の交流を促進し都市の活力を引き出すため、自転車走行空間の導入を検討する。

2-2 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する。
- 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。

2-3 海上交通ネットワークの拡充

- 東京オリンピック・パラリンピック期間中の観客輸送等に活用できる、さらには大会後も、観光と日常の足の両面から東京の魅力を高める、海上交通ネットワークの形成を目指して検討を行う。
- 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。
- 都が保有する公共栈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。



*12 WiFi: 無線通信を利用してデータの送受信を行うシステムの規格の1つ

- 物流・都市・環境の各ゾーンの特徴を活かした緑地・水辺の整備、生物生息環境を創出し、水と緑のネットワークを拡充する。
- 東京港の持つ多彩な魅力を活かし、海と陸との一体性を確保した印象的な空間整備を推進し、人とみなと・海とのつながりを充実させる。（次頁参照）
- 心頭からのCO₂排出量の削減に向けた取組や、剪定枝葉を活用した資源循環などの先駆的な取組を推進するとともに、廃棄物処分場を引き続き整備する。（次頁参照）

3-1 潤いのあるベイエリアの実現

(1) 良質な環境形成に向けた緑地整備・自然環境再生の推進

■ゾーンの特徴を踏まえた「質の高い」緑地・水辺の整備

【物流機能ゾーン】

○港湾機能上の要請を踏まえ、港湾利用者の休息や、港湾・海の視点場となる公園等、心頭内の環境整備を図る。

【都市機能ゾーン】

○まちづくりと一体となったプロムナード等、良好な都市環境、運河・海との接点となる空間、賑わい空間の整備を図る。

【環境機能ゾーン】

○「自然とともに生きる」メッセージを世界・次世代に伝える緑豊かな森の整備を推進するとともに、生態系回復の拠点、水辺空間を活かしたレクリエーション拠点の整備を図る。

■多様な生物生息環境の創出

○海が持つ本来の自然浄化機能・生態系を取り戻し、東京港を訪れる人々が自然環境を体感できる、多様な生物生息環境を充実させる浅場・海浜等を整備拡充する。

○運河部における環境改善に向け汚泥しゅんせつ・覆砂を推進する。

■歴史的空間及び文化の継承の場の創出

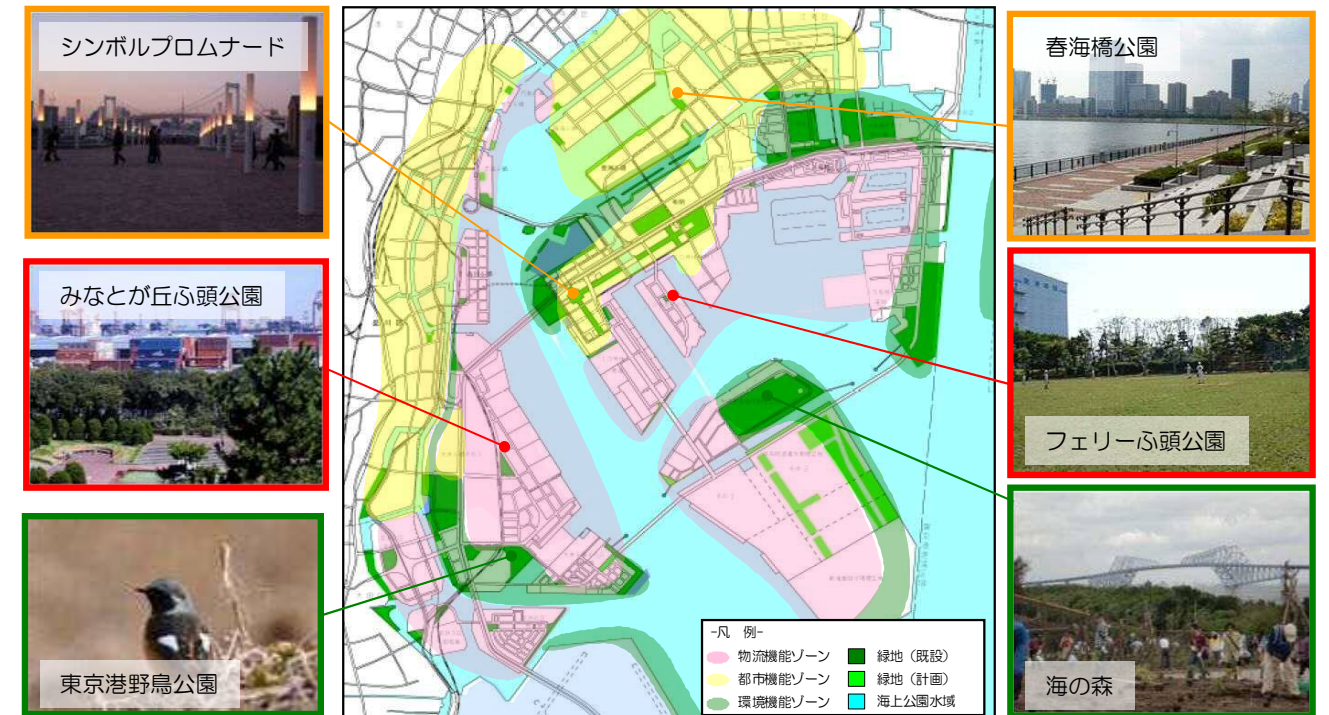
○お台場などの歴史的空間や海浜公園における潮干狩りが可能な干潟の確保など、臨海部における歴史や文化について次世代に継承する取組を拡充する。

■多様な主体との連携による港湾環境の再生

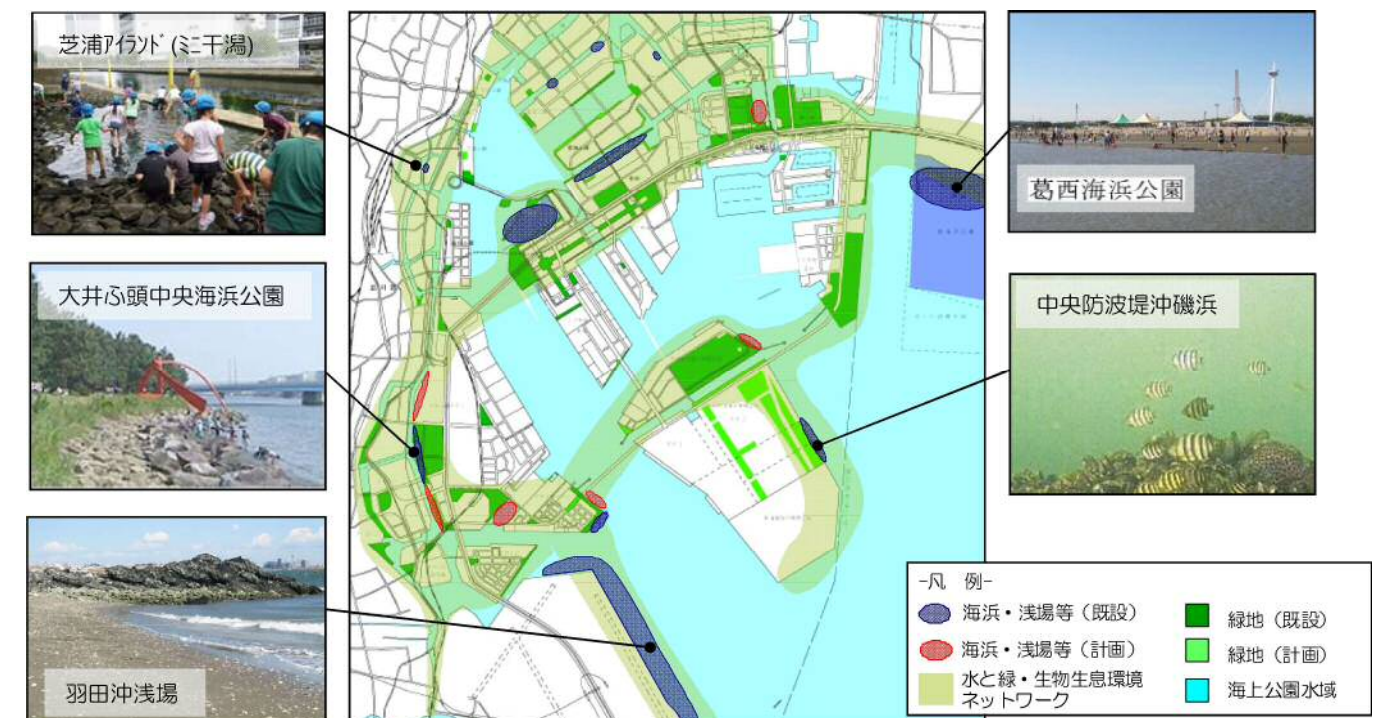
○環境再生の取組を都民の実感のあるものとするため、環境学習の場の創出など、海上公園等を活用しながら都民や企業・地元区等との連携による取組を推進する。

水と緑・生物生息環境ネットワークの拡充

■ゾーンの特徴を踏まえた緑地・水辺の整備



■水と緑・生物生息環境ネットワークの拡充



(2) 人とみなと・海とのつながりの充実

■東京港の多彩な水際を活かし、魅力的な空間形成に取り組む。

【キャナルウォークライン】

○都民の生活に溶け込み、背後のまちと一体となった、潤い・賑わいのある日常を演出する連続したヒューマンスケールの水辺空間

<イメージ：水辺の散策路、通勤・通学路、地域コミュニティ・イベント>

【シーサイドアミューズライン】

○観光資源と一体となった水辺めぐり、都市景観を背景にしたマリッジャー等、充実した休日を演出する都市型水辺エンターテイメント空間

<イメージ：海を望むショッピング・観光、都市型マリッジャー・イベント>

【ハーバービューライン】

○ダイナミックな港湾風景や海、往来する船舶や航空機が非日常を演出する、世界とつながる東京を実感できる眺望空間

<イメージ：開放的な眺望・くつろぎ、海辺のアウトドアレジャー>

【運河ルネサンス*13の取組】

○新たな運河の活用策・安全対策について検討を行い、シーサイドアミューズラインへの取組の展開や、各地区の連携による運河の魅力や賑わいの更なる創出に取り組む。



3-2 環境負荷の少ないみなとの実現

○港湾施設における太陽光発電の導入や、剪定枝葉を活用した資源循環、水素ステーションの拡充などの取組を推進する。

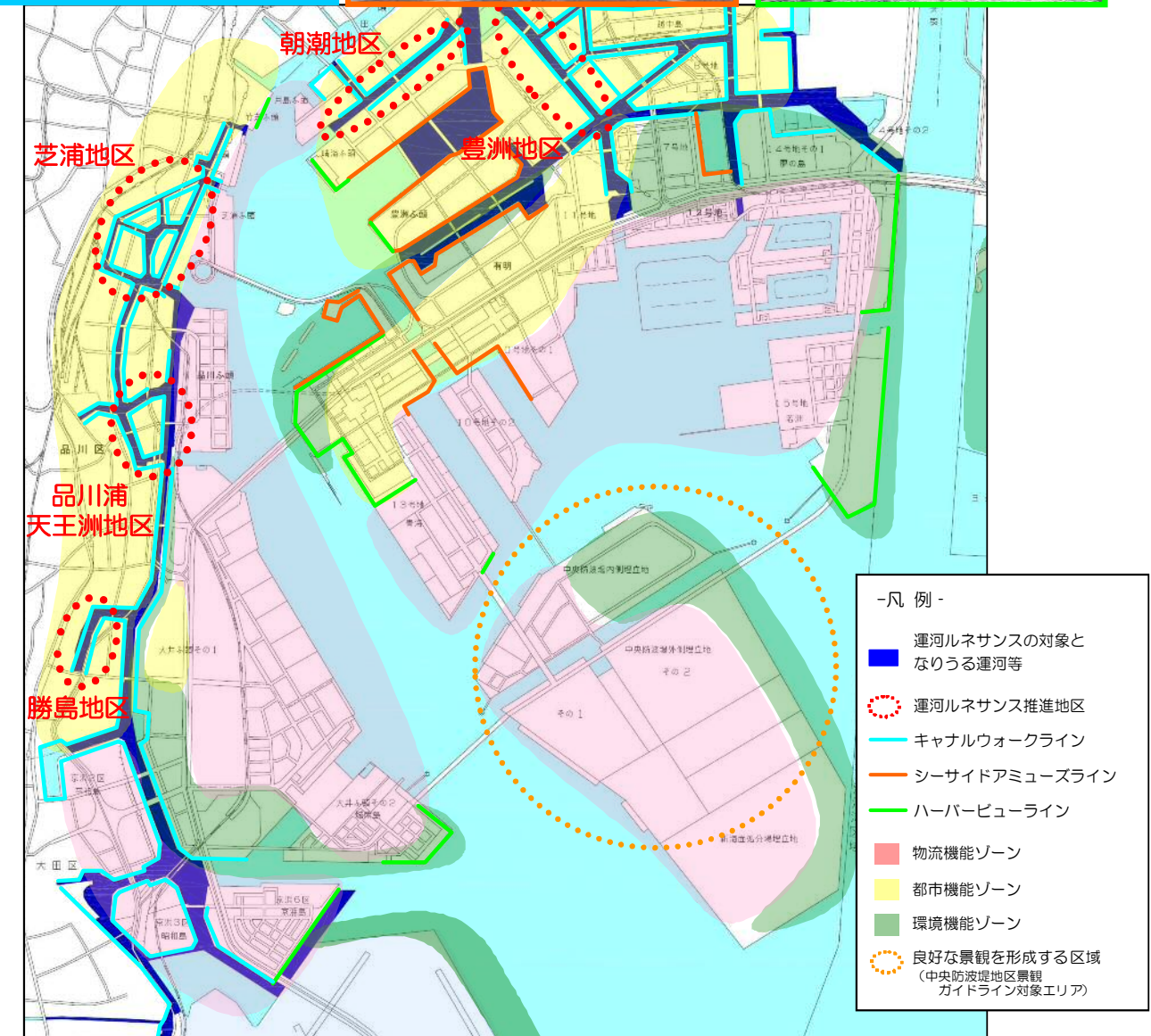
○世界的にも先駆的な温室効果ガス排出量の削減を達成するため、先進的な省エネ型の荷役機器を積極的に導入するとともに、排出量取引を含めた地球環境対策を実施する。

3-3 都市活動を支える廃棄物処分場の整備

○快適な都民生活や都市の活力を維持していくため、東京港内の廃棄物処分場である新海面処分場を引き続き整備する。

○埋立処分する廃棄物等は、リサイクル・有効利用を図り、できる限り長く使用できるよう取り組む。

■海と陸の一体性を確保した印象的な空間整備



■環境負荷軽減に向けた取組事例



■廃棄物処分場の整備

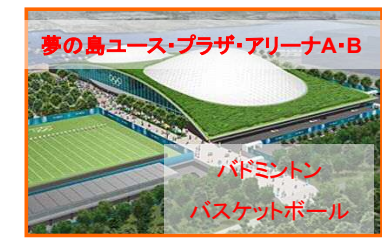
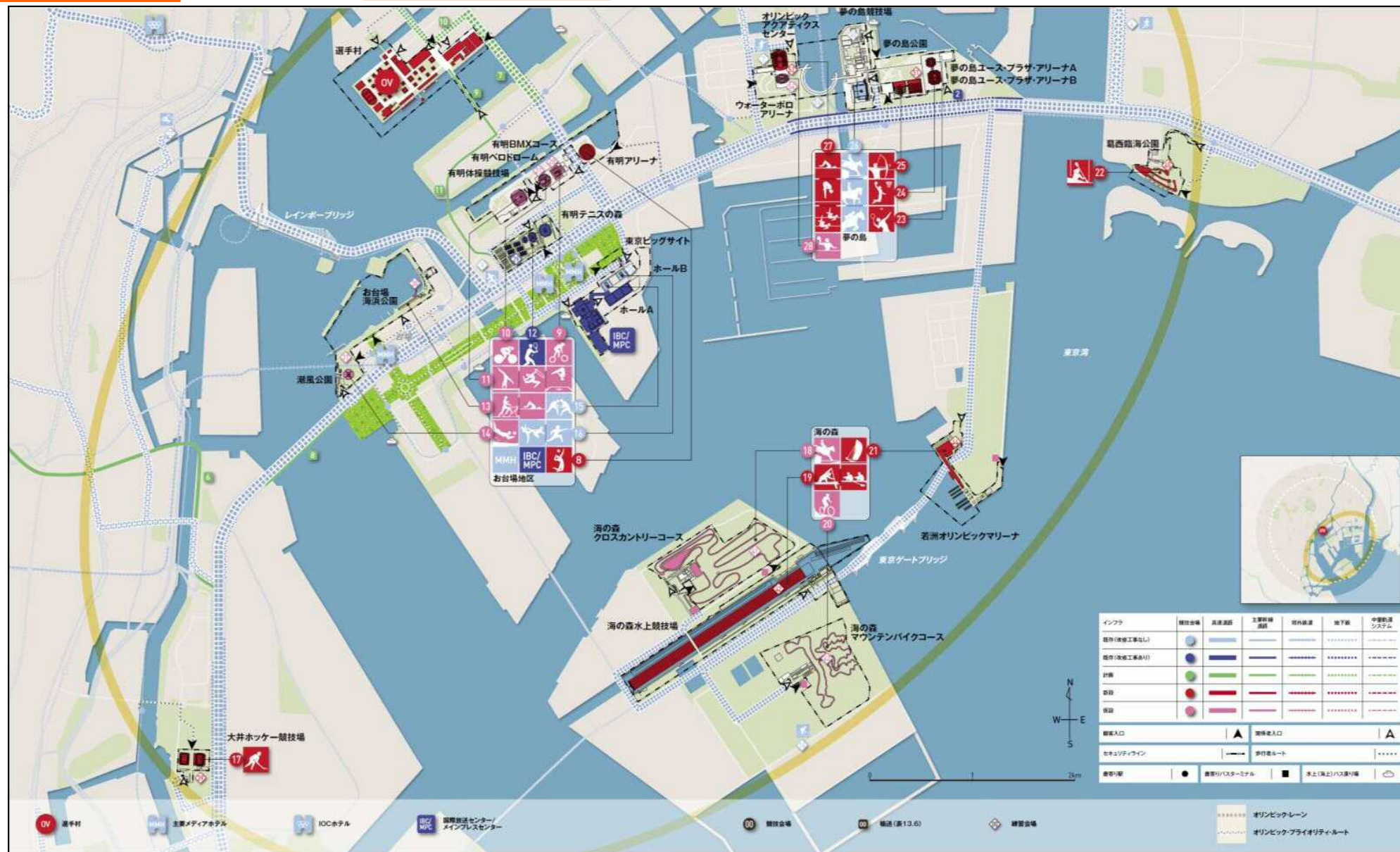
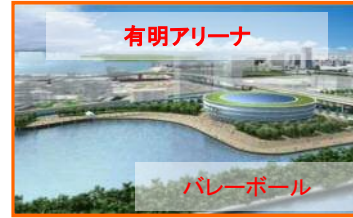


*13 運河ルネサンス：利用の低下した運河を観光資源として活用する取組。地域主体のまちづくり等の取組と水域占用許可の規制緩和により、新たな水辺の賑い・魅力を創出。

4 世界を魅了し未来を切り開く「スポーツ都市東京」

4-1 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

- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会はコンパクトな大会をコンセプトに掲げ、都心内陸部の既存スポーツ施設を活用しつつ、新たな施設は、大半が東京港の都市・環境機能ゾーンに整備される予定である。
- 大会終了後は、「誰もが、いつでも、どこでも、いつまでもスポーツを楽しみ、スポーツの力で人と都市が活性化する『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。



※会場計画については再検討中

図面等は立候補ファイル（2013.1）より港湾区域内の恒久施設（大会期間イメージ図）を引用

※ ただし、ウォーターポロアリーナは仮設施設

- 都の地域防災計画等に基づき、以下のような施策に取り組む。
 - 大規模地震発生時においても、緊急物資等の円滑な輸送や、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。
 - 最大級の地震や台風に備え、都民の生命・財産、首都東京の中核機能を守るため、海岸保全施設整備を推進し、防災力を強化する。

5-1 大規模地震対策施設の拡充

- 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の耐震強化岸壁の整備目標数を増加させるとともに、緊急物資の輸送を行う耐震強化岸壁の配置についても、改めて効果的になるよう配置変更する。あわせて、時間経過に応じたロジスティクスを検討する。
- 緊急物資用の耐震強化岸壁の背後には、緊急物資等を保管・荷捌きする場所に加え、緊急物資輸送車両等の駐車場とするため、海上公園を基本とするオープンスペースを確保する。
- 大規模救出救助活動拠点等としての機能を発揮するよう、高規格の園路や災害時臨時離着陸場の確保など、海上公園において防災整備を進めていく。
- 緊急輸送道路を確保するとともに、港湾BCPや区の地域防災計画と連携し、災害対応力の強化を図る。

用途	既定計画	今回計画	
幹線貨物輸送用 (コンテナ・RORO)	*14 5バース	22バース	対象施設の増加による防災力の向上
緊急物資輸送用 (RORO・在来)	26バース	26バース	配置変更による防災力の向上

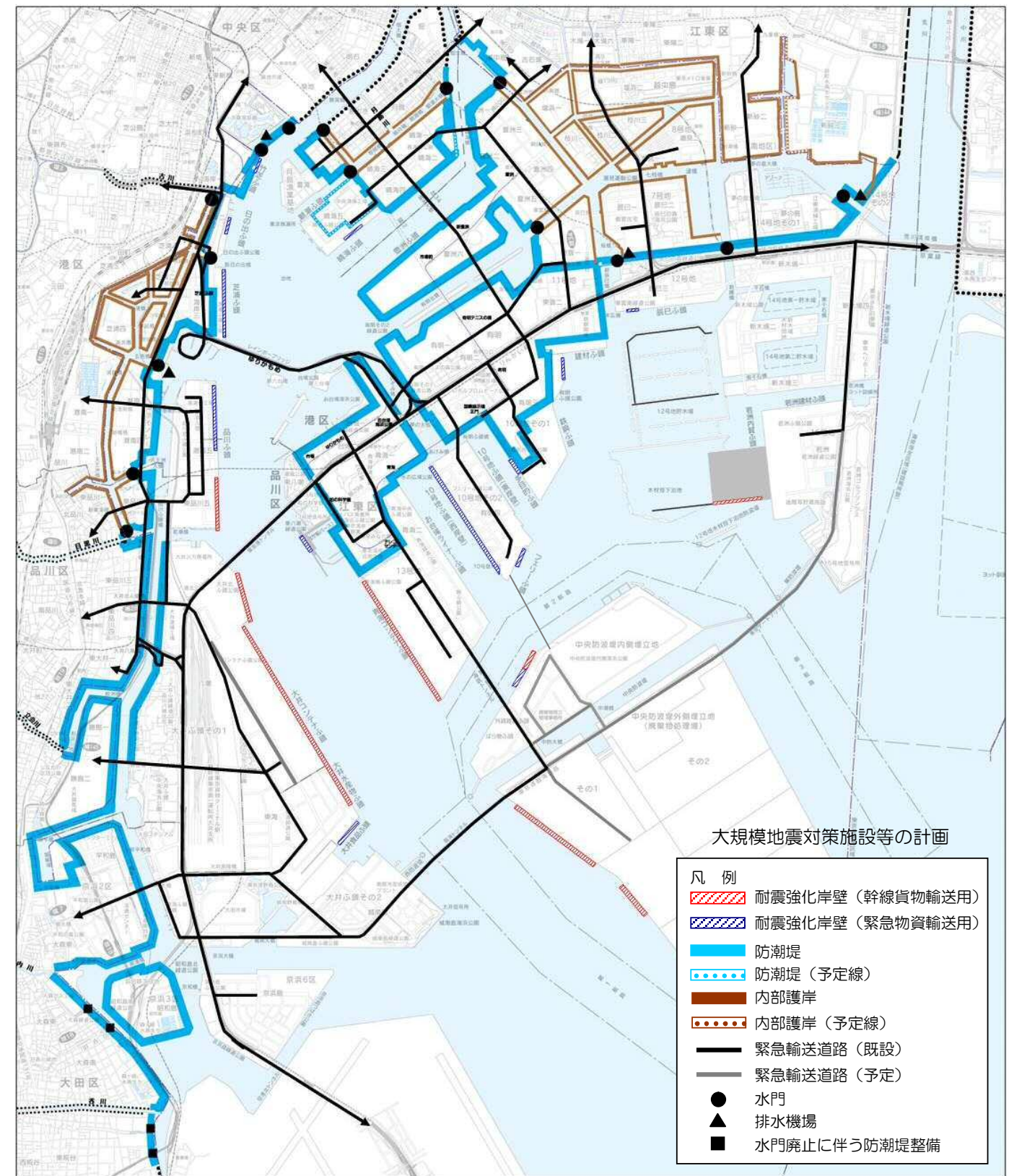
5-2 地震・津波・高潮対策の推進

「東京港海岸保全施設整備計画（H24.12）」に基づき対策に取り組む。

- 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、防潮堤等の耐震性を強化するなど、津波・高潮対策を推進
- 万が一、地震により防潮堤等が損傷した場合にも、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

5-3 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に転換を図っている。



*14 バース：一隻の船の係留に必要な岸壁等の区画。