

100	港湾局	東京港の港湾計画に基づく港湾施設の整備
事業概要	<p>東京港は、世界の基幹航路の船舶が直接寄港する世界でも屈指のコンテナふ頭を備えた国際貿易港であり、都民を始めとする首都圏4,000万人の生活と経済活動に必要な物資を、国内外から迅速にかつ安定的に供給する一大物流拠点として、重要な役割を果たしている。</p> <p>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潤いのある生活に寄与するために、産業基盤としての機能、生活基盤としての機能及びレクリエーションの場としての機能などを果たしている。</p> <p>国際貿易及び国内海上輸送の中核的な港湾として、東京港の物流機能強化を図るため、港湾施設の整備は、平成20年代後半を目標とした東京港第7次改訂港湾計画に基づき着実に推進していく。</p>	
これまでの経過	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東京港の整備は第二次世界大戦後に本格的に行われ、エネルギー需要に応えるため豊洲ふ頭などの整備を重点的に行ってきた。 ・ 「東京港港湾計画」(昭和31年)策定 目標年次を昭和40年度とし取扱貨物量は1,400万トン 航路整備、晴海、豊洲、芝浦ふ頭の整備 ・ 「東京港改訂港湾計画」(昭和36年)策定 当初の港湾計画の取扱貨物量を大きく上回ったため、目標年次を昭和45年とし推定貨物取扱量4,750万トン 品川ふ頭整備、防波堤の建設と泊地しゅんせつに着手 ・ その後、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大きな変化に対応できるように、7次にわたる「東京港改訂港湾計画」を策定し、大井コンテナふ頭、フェリーふ頭等、現在の東京港の主要な港湾施設の整備を行ってきた。 	
現在の進行状況	<p>○港湾計画の一部変更(平成21年5月策定)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大井、青海ふ頭の増深(水深15~16m)、 中防外、新海面コンテナふ頭の増深(水深16~16.5m) ・ 臨港道路南北線(4車線) などを計画に位置付け <p>○ふ頭機能の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中央防波堤外側コンテナふ頭 実施設計、岸壁基礎工、航路・泊地しゅんせつ ・ 品川ふ頭 岸壁基礎工 ・ 中央防波堤内側ふ頭 調査、基本・実施設計 ・ 大井コンテナ関連用地 <p>○道路ネットワークの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 東京港臨海道路Ⅱ期事業 主橋梁部上部工、アプローチ橋上部工の整備 ・ 新木場・若洲線 新木場地区道路、若洲地区道路、若洲橋下部・上部工等 埋立免許図書作成 	

現在の進行状況	<p>○防災機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港湾施設の耐震化 中央防波堤外側コンテナターミナルの実施設計、航路・泊地しゅんせつ品川ユニットロードターミナルの岸壁基礎工 ・海岸保全施設の耐震化等 曙北運河、天王洲水門、東雲水門等の耐震対策及び老朽化対策 <p>○新海面処分場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・護岸建設 Dブロックの本体工 ・延命化対策 Cブロックの沈下促進、Gブロックの深堀 	
今後の見通し	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。また、コンテナ船の大型化が進んでおり、大水深のふ頭整備も求められている。 ・ 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施設の再編が求められている。 ・ ふ頭の整備等に合わせ、円滑な物流動線確保のため、臨港道路の整備等による交通ネットワークの形成が求められている。 ・ 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。 ・ 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、効率的な保全計画を策定し、適切に維持管理を行っていく。 	
問い合わせ先	港湾局 港湾整備部 建設調整課 港湾局 港湾整備部 計画課	電話 03-5320-5604 03-5320-5612