

東京港

東京都港湾局

〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1

☎03-5321-1111(代)内線43-145

03-5320-5524(ダイヤルイン)

URL : <https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp/>



1. 概況

東京港は中世には品川湊が相当数の入出港船や問丸の活動などで活況を呈していた。近世になって、太田道灌が江戸城を築城する際(1457年)、江戸前島の平川口に江戸湊を開き、その後、徳川幕府が江戸湊を大々的に改修した。

江戸期を通じて、江戸湊は市民の生活に必要な消費物資の物流拠点として近世海運史上重要な役割を果たした。しかし、幕末期、神奈川をはじめとする国内5港が開港されたが、江戸は開港されることなく、近代貿易港としての新しい発展の機会が失われてしまった。

近代港湾としての東京港は、明治13年の東京府による築港調査に始まった。築港工事は明治39年の隅田川河口改良工事からであるが、その規模は河口を利用する小型船を対象としたものであった。大正12年の関東大震災により、東京は甚大な被害を受け、陸上輸送が途絶したため、救援物資は海上輸送によらざるを得なかったが、港の施設が貧弱なため船舶の入港と荷役は困難を極めた。この関東大震災を契機として、東京港の整備の必要性が痛感され、大正14年に日の出棧橋が、昭和7年芝浦岸壁、同9年竹芝棧橋が完成し、3,000トン~6,000トン級の船舶が接岸できるようになった。

その後、東京港は東京の発展とともに海上輸送基地として重要性を増し、昭和16年5月20日(1941年)アジア地域に限定されて開港し、ようやく外国貿易港となった。

戦後、東京の復興とともに、東京港は昭和24年度から東京港修築計画により、豊洲・晴海・品川ふ頭の建設に着手した。また、昭和26年には、港湾法に基づき東京港が特定重要港湾に指定され、東京都が東京港の港湾管理者となった。

昭和42年には、日本で初めてのコンテナふ頭が品川ふ頭に整備され、コンテナ船が就航した。その後、大井コンテナふ頭の整備が進み、世界の主要港との定期航路が開設され、東京港は国際貿易港として大きく発展した。このほか、お台場ライナーふ頭、フェリーふ頭、内貿雑貨ふ頭や、大井水産、15号地木材などの物資別専門ふ頭の整備が進められた。

その後、青海コンテナふ頭の相次ぐバースの供用開始や大井ふ頭の再整備等、港湾施設の整備、高規格化が進められ、背後施設の充実をはかるため倉庫・上屋等の整備も進んだ。また、東京臨海新交通(ゆりかもめ)や臨海高速鉄道等の交通インフラ整備にも重点を置き、港とまちの調和を考慮しながら、臨海副都心の開発も進められている。

東京港の平成30年の取扱貨物量は、9,154万トンとなった。外貿貨物は4,983万トンで、このうち外貿コンテナ貨物が4,798万トンであり、内貿貨物は4,172万トンである。外貿貨物のうち外貿コンテナ貨物が96%に達しており、定期航路貨物も99%を占めているなど、東京港はコンテナポートであり、ライナーポートである。

外国貿易額で東京港をみると、平成30年の貿易額は17兆6,962億円で、名古屋港に次いで2位となっており、東京港は世界でも有数な国際貿易港として発展している。

東京港は、首都圏の物流拠点として重要な役割を果たしており、今後も物流のグローバル化や船舶の大型化などへの対応を図るため、港湾機能の充実が必要である。また、東京港に造成された埋立地を、東京の発展に伴う多様な要請に対応してきたが、今後も国際化や情報化の進展、東京の都市構造の再編や都民の生活改善に寄与していくことが、従来以上に期待されている。

しかし近年、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経済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、新たな要請に答えていくことが強く求められている。

このような情勢を背景に、港湾機能と都市機能が有機的に結合した魅力ある都市型総合港湾・東京港を目指し、「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。

本計画では、増加する貨物需要や船舶の大型化に対応するため、施設の新規整備や既存ふ頭の再編・高度化を進めるとともに、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ることとしている。

東京港が首都圏の生活と産業を支えるメインポートの役割を担っていくため、本計画に基づき、引き続き、事業の推進を図っていく。