

## 4 中部地区港湾機能等の再編・整備

### (1) 10号地その1・その2間等水域の埋立

東京港が引き続き、首都圏4,000万人の生活と産業を支える基幹港湾としての役割を果たしていくためには、産業・貿易構造の変化や輸送革新といった課題に適宜な対応を試みなど創りを進めて行くことが不可欠であります。そして、また、埋立地を、首都東京の抱える様々な都市問題を解決したり、世界都市東京に求められる新たな諸機能を充実する場として活用していくことが重要であります。

東京港中部地区10号地その1、その2埋立地につきましては近年、晴海通りが湾岸道路まで延伸されるなど都心方面等との交通アクセスが著しく向上。近い将来、青海・台場地区に勝るとも劣らぬ交通利便性の高い地域になる、と見込まれます。その一方で、10号地その2東側内貿埠頭等かつて東京港の物流機能を支えて来た埠頭の利用率低下という問題が顕在化し、埠頭機能の再生を如何に図るかが喫緊の課題となっております。(資料2-1、資料2-2)

そこで、当研究会は、10号地その1の多目的ふ頭の適化法上の整理、大規模地震対策施設計画の見直し、鉄鋼ふ頭利用者との合意形成等々の課題はありますが、10号地その1・その2間の水域及び10号地その1前面水域の一部を埋め立て、利用率の低下した港湾施設を前面の水際線等に移転再配置するなどして、当該地区を、東京港の港湾貨物の保管・取り合わせ等を行う物流機能並びに周辺の副都心機能等の拡充の場として再編・整備することを提言します。

埋め立てにつきましては、10号地その1・その2埋立地間の水域を、10号地その2フェリーふ頭の先端から第二航路に平行に引いた線と10号地その1埋立地東側法線の延長線とで囲まれる範囲まで、埋め立てることを提言します。(資料-1参照)

なお、沖海側の法線を第二航路に平行にしたのは、現在の土木技術を持ってすれば洪積層の上限が深くても施工上の問題はなく、同じ投資でより広い土地が生み出され、係留施設等を整備する上でも望ましいと考えるからであります。(資料2-3、資料-4参照)

また、陸側につきましては、10号地その2埋立地北側法線の延長線までを埋め立て海上バスの発着棧橋の水域等を残すこととしたのは、海上バスの発着施設や北側の親水護岸を活かす必要があると考えたためであります。しかし、埋め立てずに残した水域の閉鎖性水域の問題が危惧されますので、造成地開発のための道路整備等を勘案すると、海上バスの発着施設を有明の丘側に移設し、有明ふ頭橋を取り込む形で埋め立てることも考えられます。