

東京湾の埋立と開発の歴史について

☆東京湾の定義：

房総半島の洲崎と三浦半島の剣崎を結ぶ線の北側海域とされる。

（国土庁大都市整備局 1993 年）

通常、東京湾といえば東京都臨海部に限定される。

☆東京湾埋立の歴史：

・天正 18 年（1590 年）以降、徳川幕府による江戸湾（東京湾）の埋立が行われ、その目的は増大する江戸人口を収容するための居住地確保と膨大な家庭ごみの処理場確保であった。

・慶長年間（1596～1615 年）、居住地の確保に加え「食の確保」のために交易路の建設が行われた。隅田川、中川、江戸川を横断的に結ぶ交易路を作り、その土砂で利用して利根川河口域で本格的な埋立が行われた。

・明和年間（1764～1771 年）、江戸末期には中川河口の埋立が行われ、隅田川河口とほぼ東西に直線状となった。

・明治 16 年（1883 年）以降、東京府が航路の確保のために湾内や隅田川河口付近の浚渫（しゅんせつ）事業により隅田川河口付近の埋立が行われた。

・明治 39 年（1906 年）から大正 2 年（1913 年）品川台場の浚渫による土砂による埋立により、現在の佃島、月島が誕生した。

・明治 44 年（1911 年）から大正 9 年（1920 年）にかけて同じく芝浦が誕生した。

・明治 43 年（1910 年）から大正 12 年（1923 年）に江東区臨海地区の埋立により塩崎、枝川、豊洲、塩見が誕生した。

・大正 11 年（1922 年）から昭和 10 年（1935 年）にかけて晴海、豊洲、東雲が誕生した。

- ・大正 14 年（1925 年）から昭和 6 年（1931 年）に目黒川の浚渫土砂により天王洲が埋立られた。

- ・昭和 6 年（1931 年）から昭和 16 年（1941 年）にかけ「東京港修築事業計画」により、人口増加や産業経済の発展にともない、東京市が大型船舶の航行・停泊を可能とするため、竹芝、芝浦、豊洲、海岸、有明、東雲、勝鬨を埋立造成を計画したが、この多くは戦争により中断を余儀なくされた。

- ・昭和 13 年（1938 年）に豊洲・晴海方面と小名木川駅との間を結ぶ臨海鉄道を敷設するために鉄道院と東京市が契約し、越中島駅の敷地造成に着手したが、途中、中断の後、昭和 40 年（1965 年）に竣工した。

- ・昭和 14 年（1939 年）に品川区から大田区の羽田沖の海岸に沿って京浜 1 区～9 区までの造成に着手したが、これも戦争により勝島の一部完成を見て途中で打ち切られた。

また、昭和 14 年（1939 年）に南砂町（現在の夢の島）に国際的水陸両用の飛行場建設を計画したが、これも埋立途中で中止となり、戦後 G H Q による羽田空港整備により計画は消滅し、その結果、現在のごみ処理場として昭和 56 年（1981 年）に竣工した。

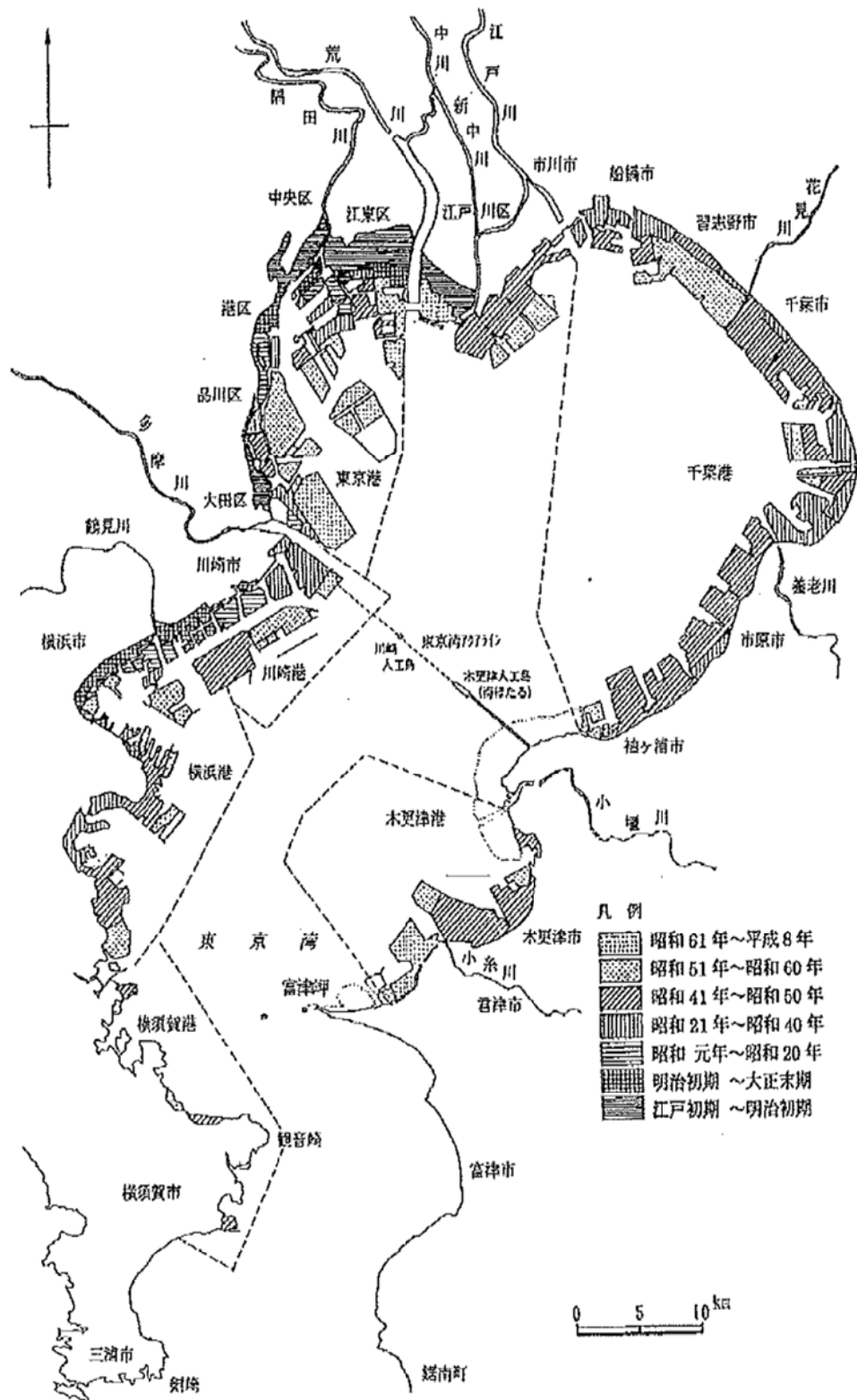


図 12 東京湾全域における埋立地の分布と造成期 (国土庁大都市圏整備局, 1993 に一部加筆)

Fig 12 Distribution of reclaimed land throughout the Tokyo Bay. (modified after Metropolitan Areas Development Division of Ministry of Land Adjustment of Japanese Government, 1993)

☆戦後の東京湾埋立と開発の歴史：

- ・ 昭和 21 年（1946 年）～23 年度（1948 年）
「東京港改定港湾計画」
 - ・ 都市計画の視点から見た巨大都市東京と東京港の有機的結合。
 - ・ 東京都における物資供給体制の近代化および合理化。

- ・ 昭和 41 年（1966 年）～50 年度（1975 年）
「東京港第 2 次改定港湾計画」
 - ・ 物流の中心的機能として総合的性格を有する現代的都市港湾の建設。
 - ・ 国際貿易機能を担う外国貿易定期船港としての整備。
 - ・ 輸送力強化・既成市街地の再開発への寄与等港湾区域における埋立地の造成ならびに有効な開発。

- ・ 昭和 51 年（1976 年）～55 年度（1980 年）
「東京港第 3 次改定港湾計画」
 - ・ 都民生活と密着した都市港湾の形成。
 - ・ 港湾物流に関連する施設は、新埋立地で重点的に整備拡充。
 - ・ 既成市街地に近隣する旧港地区を再開発し、都民の親しめる水際線の形成。
 - ・ 海洋レクリエーション需要に応える水際線の確保。
 - ・ 港湾の安全確保・良好な環境整備と保全。
 - ・ 東京港を取り巻く将来の経済的、社会的情勢変動への有効かつ弾力的対応。
 - ・ 新たなウォーターフロントの創出。

- ・ 昭和 56 年（1981 年）～65 年度（1990 年）
「東京港第 4 次改定港湾計画」
 - ・ 国際貿易港湾として外貨機能の充実。
 - ・ 活力ある東京を支える内貨機能の充実。
 - ・ 都民の親しめる水際線形成のため、一部既設埠頭の再開発。
 - ・ 後背地への輸送力強化・埋立地の交通利便性向上をはかるため、道路網の充実。
 - ・ 廃棄物処理要請に対処するため処分場の確保・将来の空港利用。
 - ・ 都民への緑地等の環境施設の整備促進。
 - ・ 港湾の安全確保および隣接地域の保全配慮。

- ・ 昭和 63 年（1988 年）～平成 7 年度（1995 年）
「東京港第 5 次改定港湾計画」
 - ・ 外貨コンテナ埠頭の整備。
 - ・ 物資別専門埠頭の整備。

- ・ 平成 9 年（1997 年）～平成 17 年度（2005 年）
「東京港第 6 次改定港湾計画」
 - ・ 国際的輸送革新の進展に呼応し、高規格コンテナ埠頭の整備など外貨機能の拡充・強化。
 - ・ 内航海運の輸送革新の進展に呼応し、内貨ユニットロードターミナル等の内貨機能の拡充・強化。
 - ・ 震災時の物流確保を目的に、耐震性港湾施設の拡充。
 - ・ 都民が港や海に親しめる大規模緑地の整備・親水空間の拡充。
 - ・ 体系的な臨港交通網の形成。
 - ・ 東京の発展を支え、都民の良好な生活環境を保持するため、下水・清掃・電力等大規模供給処理施設の用地確保。
 - ・ 防潮堤による高潮対策等の強化。

- ・ 平成 17 年（2005 年）～平成 20 年代後半（2010 年代後半）
「東京港第 7 次改定港湾計画」
～「世界と競う港湾サービスの実現」～
 - ・ 外貨コンテナ埠頭機能の拡充・強化。
 - ・ 内貨ユニットロード埠頭の再編。
 - ・ 羽田空港再拡張への対応。
 - ・ 臨海部の交通ネットワークの充実。
 - ・ 京浜 3 港の港湾連携と官民一体となった物流効率化の推進。



☆「物流拠点東京港の革新」

- ① サービスアップ・コストダウン。
 - ・ 港湾コスト 3 割低減
 - ・ リードタイムを 1 日に短縮
 - ・ 施設整備と管理運営の革新
- ② 危機管理体制の強化。
- ③ ユニット化に対応した埠頭の再編。
- ④ ロジスティクス機能の強化。

- ・ 新たな高機能物流拠点の形成
- ・ 既存施設の活性化
- ⑤ 効率的な物流を支える背後輸送網の充実。
 - ・ 広域交通ネットワークの形成
 - ・ 臨海部交通ネットワーク機能の強化
- ⑥ 広域物流行政に向けた戦略
 - ・ 広域港湾連携の推進
 - ・ 総合物流ビジョンの策定
 - ・ 広域物流行政の推進体制



青海コンテナ埠頭



大井コンテナ埠頭



大井食品・水産物埠頭



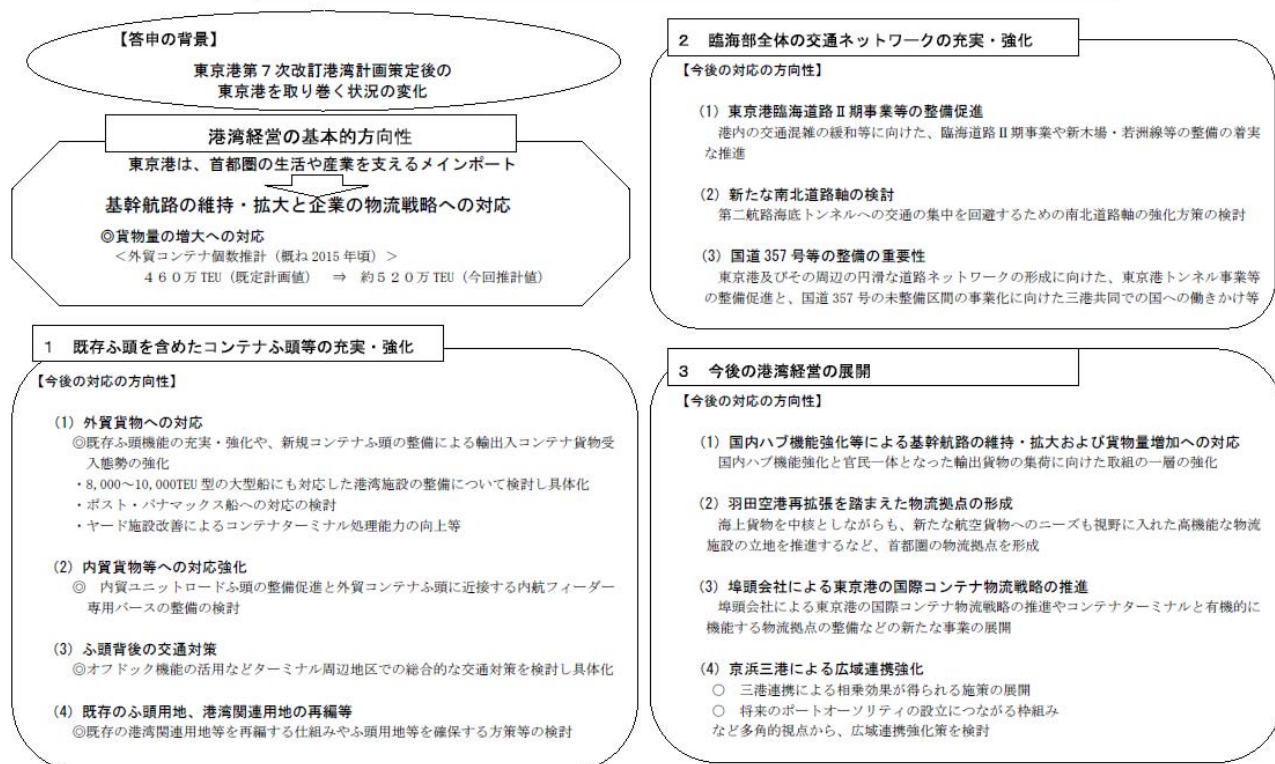
臨海海部において老朽化・陳腐化した倉庫群

・平成20年7月第79回東京都港湾審議会
「東京港の今後の港湾経営戦略」（審議会答申）

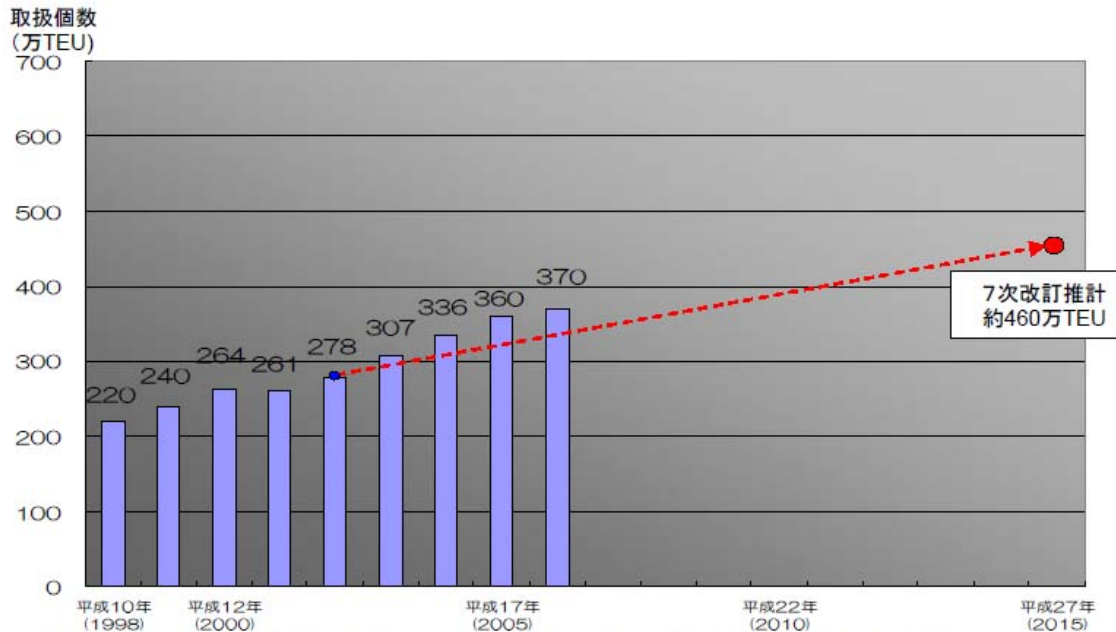
- ① 東京港における港湾物流施設整備に際し、アジア地域との貿易の一層の拡大の可能性や、世界的なコンテナ船の大型化に対応したふ頭施設の整備・再編のあり方等を検討していく。
- ② 首都圏3環状道路整備の進捗に伴い、首都圏や東日本において営まれる物流の効率化が進展すると見込まれ、内陸部も包括する物流体系も視野に入れた首都圏ゲートウェイのあり方も再検証していく。
- ③ 貨物量の増加が見込まれる中、臨海部全体の交通円滑化に向けた道路ネットワークのあり方についても、再検証を行う。

東京港の今後の港湾経営戦略概要

—東京都港湾審議会 経営戦略検討部会 報告—



既定計画推計値を超えるコンテナ貨物量の増加



京浜港の連携強化

- これまでの取組以上の連携強化を目指し、三港間で基本合意書を締結

一層の連携強化により・・・

- ① 規模拡大による世界港湾における存在感の増大
- ② 広域連携によるコスト削減、利用者サービスの向上
⇒ 東京湾の集荷力の強化、基幹航路の維持拡大

《 三港港湾管理者による基本合意書の締結 》

- ① 港湾コスト低減などの三港で連携して取り組む課題・・・6項目
- ② 課題解決に向けた京浜港共同ビジョンの策定
今後の港湾運営や港湾整備のあり方など、三港の将来像を描く

【基本合意により、連携して取り組む課題】

①	港湾コスト低減による国際競争力の強化
②	港湾利用手続きの統一化、簡素化による利便性の向上
③	内貿振興、内陸部の物流体系を踏まえた国内ハブ機能の強化
④	東京湾全体を視野に入れた合理的かつ効果的な、施設及び機能の配置
⑤	環境対策、水上交通網形成、震災対策など広域的課題への対応
⑥	国制度の改善、国からの重点投資の確保

〔平成20年度より、直ちに着手する項目〕

- ・ 入港料の一元化
- ・ 申請書などの様式の統一化、手続きの簡素化



東京港空撮全景 (H22 撮影)

※資料および画像提供:東京都港湾局、東京デジタルマップ(株)

遠藤 毅氏「地学雑誌 東京臨海部に置ける埋立ての歴史」