

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、東京湾といえは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 GHQ 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。

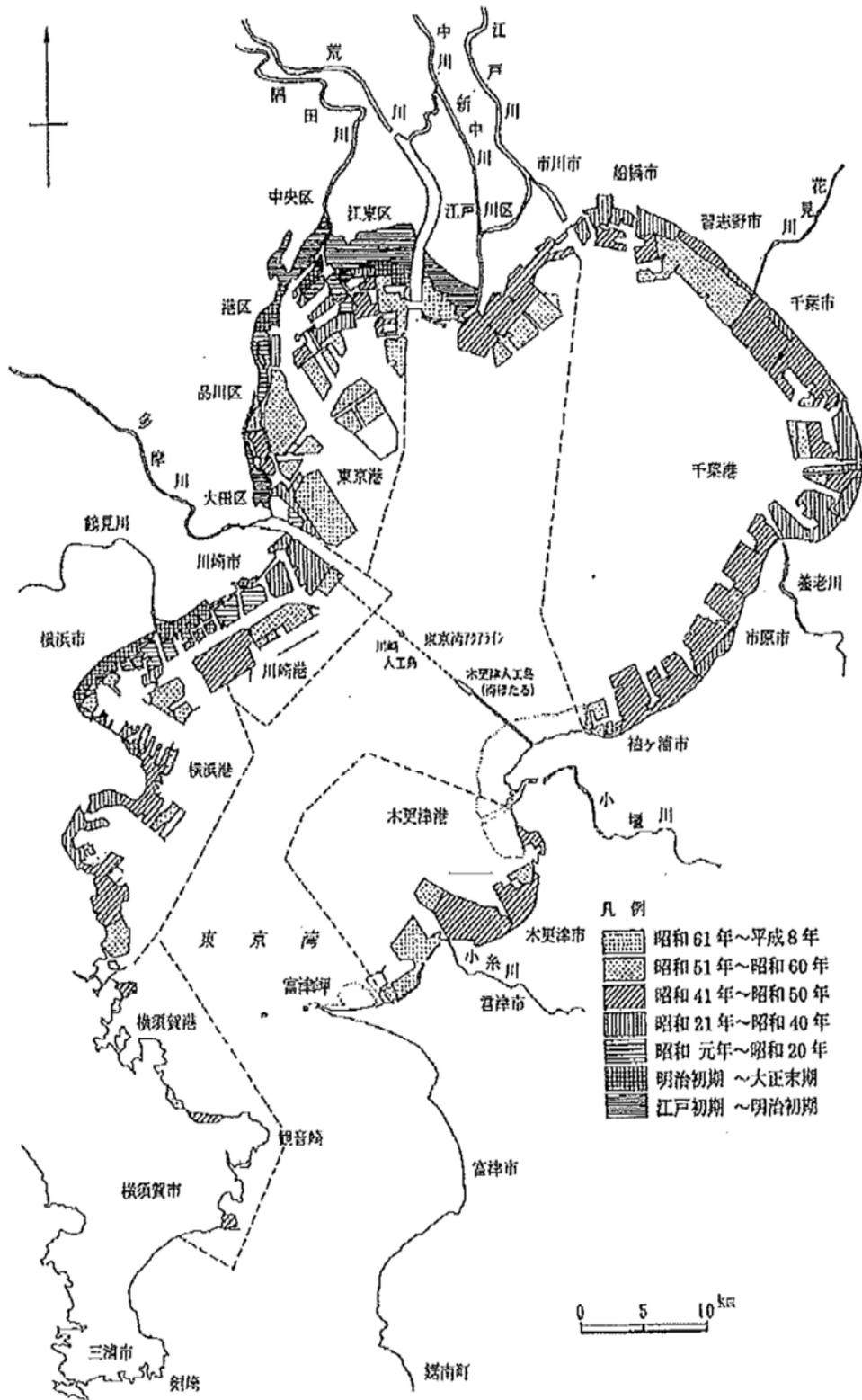


図 12 東京湾全域における埋立地の分布と造成期 (国土庁大都市圏整備局, 1993 に一部加筆)

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）
「東京港改訂港湾計画」
 - ・ 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 次改訂港湾計画」
 - ・ 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 次改訂港湾計画」
 - ・ 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 次改訂港湾計画」
 - ・ 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 次改訂港湾計画」
 - ・ 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 次改訂港湾計画」
 - ・ 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 26 年（2014 年）
「東京港第 7 次改訂港湾計画」
～「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

・平成 21 年（2009 年）

「東京港港湾計画」の一部変更

① 既存ふ頭を含めたコンテナふ頭の充実・強化

コンテナ船の大型化に対して

- ・ 既存のコンテナふ頭（大井、青海）の岸壁水深変更
- ・ 計画中のコンテナふ頭（中央防波堤外側、新海面処分場）の岸壁水深変更
- ・ コンテナふ頭の増深に伴い、第一航路及び航路・泊地の計画水深変更

② 臨海部全体の交通ネットワークの充実・強化

中央防波堤地区でのふ頭開発に伴う交通量の増加にあわせ第二航路海底トンネルへの交通集中の回避のため、臨港道路南北線（4車線）を計画。

・平成26年（2014年）～概ね10年間

「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～

① 物流

- ・ コンテナ基幹航路の維持拡大
- ・ 交通ネットワークの強化・交通円滑化
- ・ 貨物集荷力の強化、ターミナルの機能強化
- ・ 土地・施設利用の効率化

② 安全・安心（大規模災害発生時、経済活動の停滞を回避するための防災力強化）

③ 観光・交流（国際会議誘致、観光振興等の取り組みの推進）

④ 環境（環境負荷の少ない施設の整備、緑地整備、自然環境再生等）

⑤ オリンピック開催及びその後の施設有効利用

※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」

※以下のページに東京都港湾局ホームページより「第8次改訂港湾計画概要」掲載

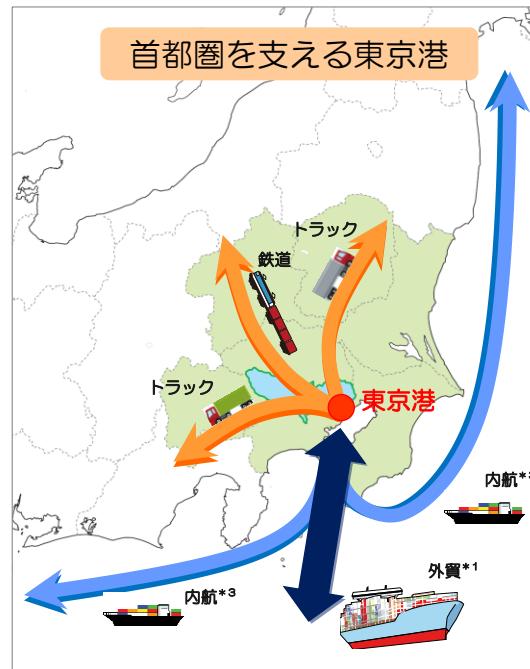
東京港第8次改訂港湾計画について（概要）

■港湾計画とは

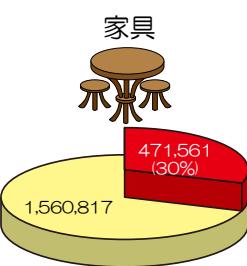
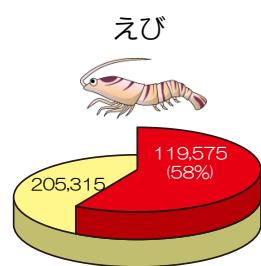
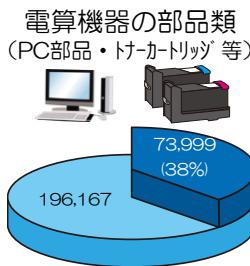
港湾計画とは、港湾管理者である東京都が、港湾法に基づき東京港の今後の施設整備計画や空間利用計画、環境施策などを長期的な視点で定める基本計画である。
第7次改訂港湾計画は平成17年に策定したもので、今回、社会情勢の変化や東京港を取り巻く環境変化を踏まえ、概ね10年後の「東京港の目指すべき姿」や「求められる取組」を実現するため、港湾計画を改訂した。

I 首都圏の生活と産業を支え、潤い・賑わいをもたらす東京港

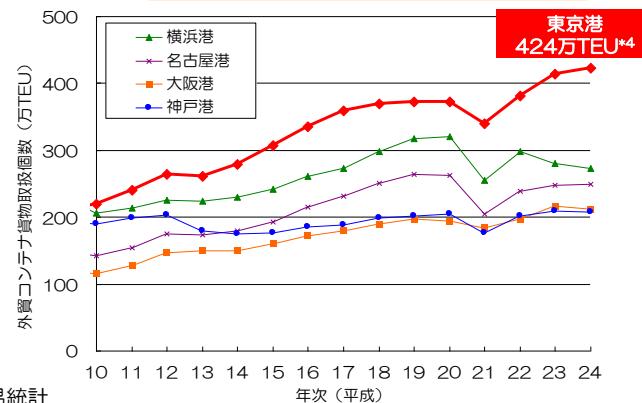
- 日本一の外貨*1 コンテナ*2貨物の取扱個数を誇る国際貿易港として、パソコンの部品・付属品など付加価値の高い製品を輸出するとともに、食料品や家具など生活に必要な物資を輸入し、首都圏4,000万人の生活と産業を支えている。
- 臨海副都心をはじめ臨海地域に多くの公園緑地や魅力ある水辺空間を有し、人々に潤いや賑わいを与えると同時に、多くの人々が訪れるまちとして発展を続けている。
- 災害発生時における被災者の避難や緊急救援物資の輸送など、防災面でも重要な役割を担っている。



生活と産業を支える東京港



外貨コンテナ取扱量が日本一



出典：貿易統計

*1 外貨：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。
*3 内航：国内の海上輸送のこと。
*4 TEU：コンテナ個数を表す単位のこと。20フィートコンテナ1個を1TEUとする。

II 港湾計画改訂の方針 ～世界に誇る都市型総合港湾・東京港の創造～

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を目指して、物流はもとより、観光、環境、オリンピック・パラリンピック、安全・安心という視点からも施策を体系化する。

①世界とつながる国際貿易拠点港

欧米との国際基幹航路*5のみならず、アジア航路の拡充を図るため、施設の新規整備や既存ふ頭の再編・高度化を進めるなど国際競争力の強化を図り、総合的な物流の効率化を推進する。

②世界から人が訪れる国際観光港湾

東京都心部を背後に擁する優位性を活かし、国際会議の誘致や観光振興等の取組を推進し、魅力あるみなと・まちづくりを展開していく。

③世界をリードする環境先進港湾

臨海部に住み、働く人々、また訪れる都民や観光客など、全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、人とみなと・海とのつながりを取り戻す。

④世界を魅了し未来を切り開く「スポーツ都市東京」

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、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」の実現に寄与していく。

⑤世界に誇れる安全・安心なベイエリア

大規模災害発生時においても、津波・高潮から都民の生命や財産を守るとともに、首都圏経済活動の停滞を回避するため、東日本大震災の教訓を踏まえて、さらなる防災力の強化を図る。

*5 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。

② 世界から人が訪れる国際観光港湾

○臨海地域の魅力あるみなと・まちづくり

- ・今後開発予定の青海地区北側を中心に、MICE*8・国際観光拠点化を推進するとともに、新たな観光資源を開発し、魅力をさらに高めていく。

○大型クルーズ船の誘致促進

- ・首都の海の玄関口として、大型クルーズ船が着岸可能な新客船ふ頭を着実に整備するとともに、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

- ・観光と日常の足の両面から臨海部の移動利便性を向上させるとともに、東京港の持つ多彩な魅力を活かした海上交通ネットワークの拡充を推進する。

入港する大型クルーズ客船



臨海副都心と海上バス



③ 世界をリードする環境先進港湾

○良質な環境形成に向けた緑地整備・自然環境再生の推進

- ・立地ゾーンの特徴を活かした緑地・水辺の整備により、水と緑、生物生息環境ネットワークを拡充するとともに、歴史や文化の継承の場の創出、多様な主体との連携による港湾環境の再生を推進する。

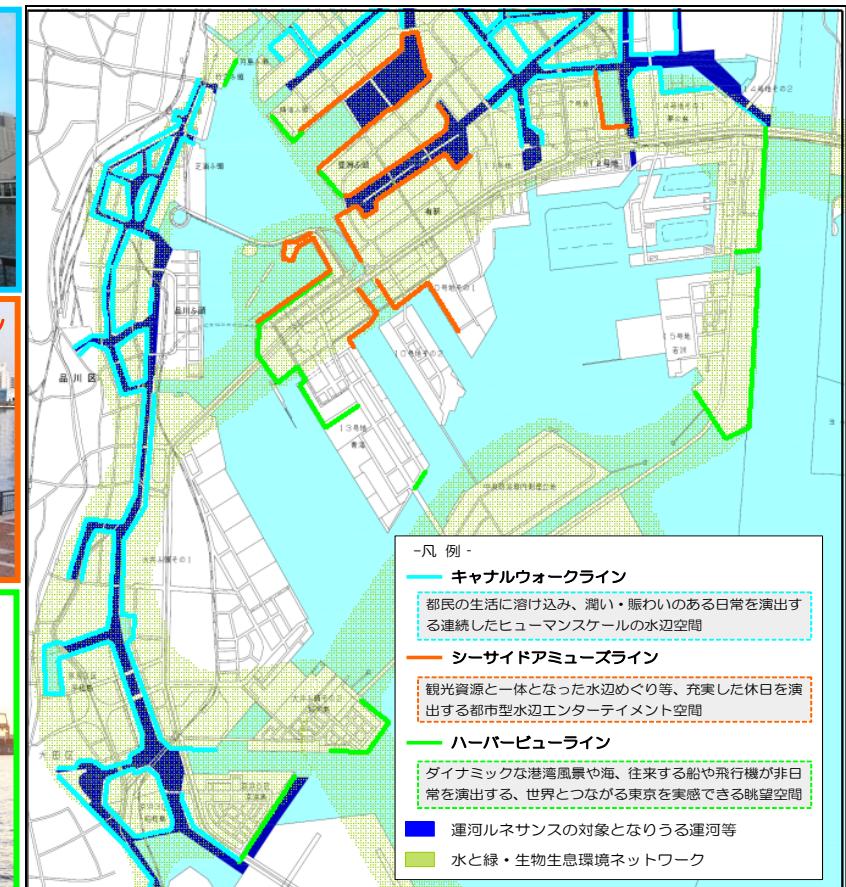
○人とみなと・海とのつながりの充実

- ・東京港の持つ多彩な水際を活かし、水辺空間や周辺景観などの特徴を踏まえた空間形成のコンセプトを定め、海と陸との一体性を確保した魅力的な空間整備を推進するとともに、運河ルネサンス*9の取組と連携した賑わいを創出する。

○環境負荷の少ないみなとの実現・都市活動を支える処分場の整備

- ・地球温暖化など広域的な環境問題に対応するため、港湾施設における太陽光発電の導入や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、水素ステーションの拡充等を推進する。また、快適な都民生活や都市の活力を維持する廃棄物処分場の整備・延命化に努める。

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



④ 世界を魅了し未来を切り開く「スポーツ都市東京」

○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「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。

⑤ 世界に誇れる安全・安心なベイエリア

○災害に強いみなとの整備

- ・大規模災害発生時においても緊急物資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*10の整備を推進する。

○地震・津波・高潮対策の推進

- ・最大級の地震や台風に加え、都民の生命・財産、首都東京の中核機能を守るため、防潮堤や内部護岸、水門等の海岸保全施設整備を推進し防災力を強化する。

○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への転換を推進する。

