

東京湾の現状と課題

Present Situation and Problems to be Solved in Tokyo Bay Area

佐藤 清

Kiyoshi SATO

1. はじめに

東京圏への高次都市機能の一極集中とそれに伴う人口の集中、いわゆる「東京一極集中」が依然として進行している。ヒト、モノ、カネのすべてが狭い東京圏に集中し、その結果、土地・住宅問題や環境問題、あるいは防災問題などの大きな問題が東京圏に生じている。一方、この東京圏のふところに抱かれた東京湾へもその影響がダイレクトに現れ、東京湾海域および周辺臨海部を含む東京湾空間にも多くの問題が起こっている。

しかも、程度の差はあれ、東京圏への集中はここ当分持続すると見込まれていることから、東京湾空間における隘路の解消はまさに焦眉の課題とすることができる。

以下では、東京圏にとってあらゆる意味でかけがえのない資源である東京湾空間が果たしている役割の大きさについて概観するとともに、今後解決すべき課題について報告する。

2. 東京湾の現状

2-1 東京湾の概要

(1) 東京湾の諸元

東京湾は海岸線延長170km、平均水深-15m、12万haの水域面積を有する静穏な水域である。この一見広大に見える東京湾も三大湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾）の中では最も小さい。また、面積比では首都圏陸域の4%、全国土の0.03%にすぎない。

	*東京湾	伊勢湾	大阪湾
面積	12万ha	17万ha	15万ha
容積	180億m ³	340億m ³	420億m ³
平均深度	15m	20m	28m
海岸線延長	170km	290km	160km

*神奈川県観音崎と千葉県富津岬を結ぶ線以北

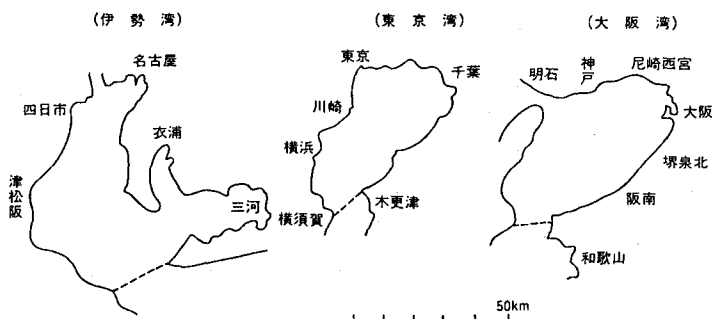


図-1 東京湾の諸元と三大湾の比較

(2) 東京湾の自然

①海底地形

東京湾の海底地形は内湾部と外湾部で大きな違いがある。

内湾は陸上のデルタ沖積低地に連なり、海底は湾奥からゆるやかに傾斜しており、特に湾北および東岸は水深の浅い水域となっている。中ノ瀬の両側には分水谷と古東京川の谷底があり、水深は急激に増している。

外湾の海底地形は古東京川の谷底に続き、水深80～90mとなっており、天然の航路となっている。

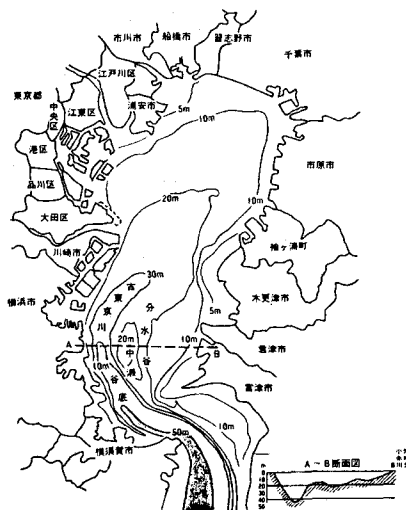


図-2 東京湾の海底地形

②気象・海象

波高は年間を通じて小さく安定し、静穏な水域である。

恒流は湾奥部では右まわりの流れが強く、湾口部では中央が湾外方向、沿岸部は湾内方向の流れとなっている。

風について風速10m以上の出現風向をみると、北～北西および南～南南西が多い。

③水質

東京湾の水質基準はA類型、B類型、C類型に分けられている。

東京湾の水質は、有機汚濁の指標である化学的酸素要求量（COD）でみると、長期的にみれば改善しているが、近年はほぼ横ばいであり、CODの水質環境基準の達成率は63％と依然として低い状況にある。

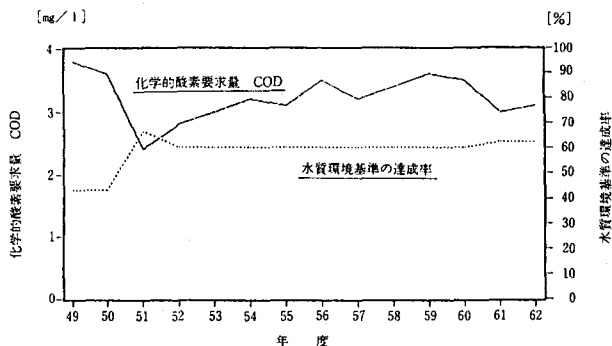


図-3 東京湾の水質環境基準達成率の経年変化
(環境庁編：東京湾・その保全と創造に向けて)

(3)埋立て地の変遷

東京湾内において、明治以降の埋立てによって形成された陸域の総面積は約2.4万haとなっており、これは東京圏135万haの1.8％を占めている。この埋立て地の竣工状況を年次的にみると、高度成長期が始まった昭和40年以降特に顕著な動きを示し、昭和40年～60年の20年の間に全体2.4万haのうちの70％にあたる約1.7万haの埋立て地が竣工している。ただし、これらはほとんどが昭和40年代に免許を取得したものであり、50年代に至り新規の埋立ては急激に減少している。

竣工済み埋立て地2.4万haの土地利用の内訳をみると、工業用地が9400haで、発電所・ガス工場用地900ha、都市再開発用地800haを加え、生産・エネルギー系用地が11100haと46％を占める。次いで、住宅用地などを含む都市機能用地が4200ha、交通機能用地が3900ha、港湾関係用地が2200haなどとなっている。

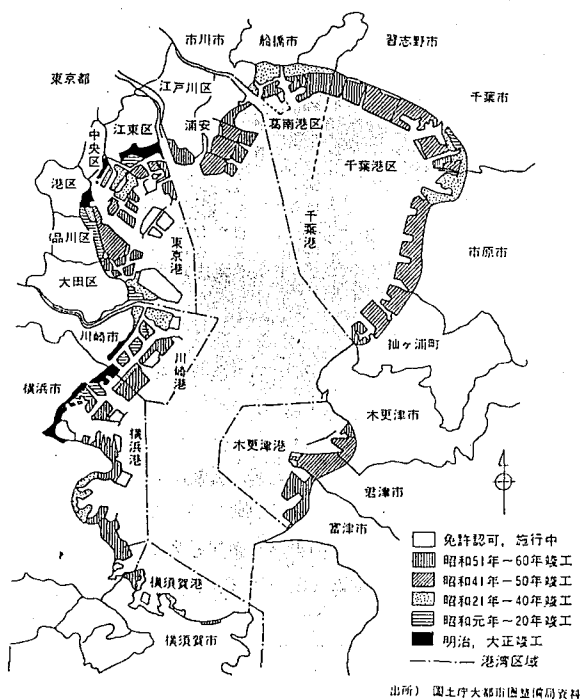


図-4 東京湾の埋立ての変遷

(4) 東京湾の港湾

東京湾は特定重要港湾4港、重要港湾2港を有している。これら6港の港湾区域の合計は約57千haであり、東京湾水域の約半分の広さとなっている。

2-2 東京湾で展開される諸活動

(1) 港湾活動

① 港湾取扱貨物量と入港船舶隻数

平成2年の東京湾における港湾取扱貨物量は約5億8千万トン(対全国比17.9%)、入港船舶隻数は約34万隻(対全国比 9.8%)に達している。

② 東京湾6港の取扱貨物量の推移

東京湾6港の港湾取扱貨物量の最近10年間の動きをみると、前半の5年間は減傾向にあったものの、昭和61年以降増加に転じ、昭和62年～平成3年の5年間については平均伸び率 3.8 %の割合で増加してきている。この中において外資コンテナ貨物量は特に急激な増加を示している。

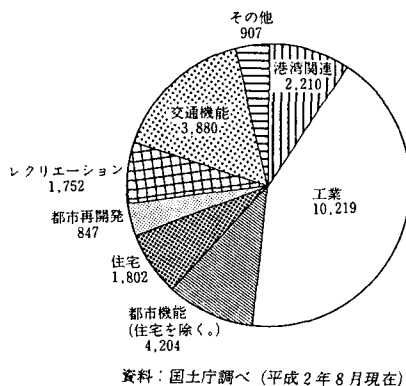


図-5 東京湾の埋立て地の土地利用状況
(単位：ha)

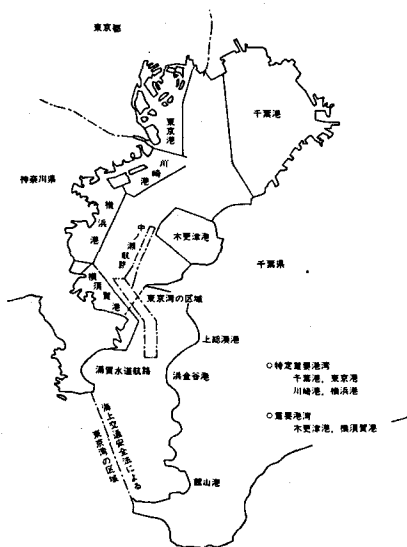


図-6 東京湾の港湾

表-1 港湾取扱貨物量と入港船舶隻数
(平成2年)

	港湾取扱貨物量		入港船舶隻数	
	貨物量 (百万トン)	構成比 (%)	隻数 (千隻)	構成比 (%)
全 国	3,253	100	3,429	100
東京湾6港	581	17.9	337	9.8

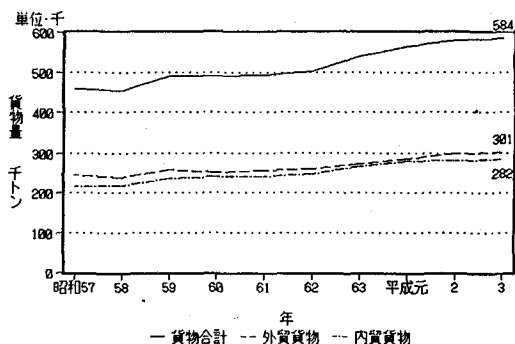


図-7 東京湾6港の港湾取扱貨物量の推移

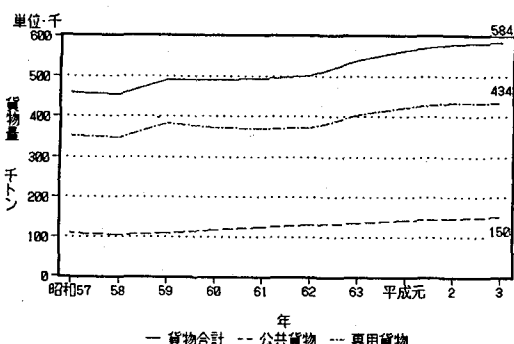


図-8 公共・専別取扱貨物量の推移

③公専別貨物量の推移

東京湾諸港の港湾取扱貨物量を公専別でみると、平成3年の場合、全体の75%が専用の貨物となっており、残り25%が公共貨物取扱量となっている。また、最近5年間の推移をみると、好調な景気に支えられて公共、専用貨物双方とも順調に増加してきている。

④外貿コンテナ貨物量の推移

海上貨物輸送におけるコンテナ化は世界的な傾向として進展の一途をたどっており、外貿コンテナ貨物量は急激な増加を示している。東京湾においては、現在、東京港と横浜港において外貿コンテナ貨物が取り扱われており、両港での外貿コンテナ貨物量の最近5年間の年平均伸び率は7.8%にも達しており、しかも両港だけで全国の4割弱のシェア(平成2年実績)を占めている。ちなみに、平成3年の輸入コンテナの対前年伸び率は、約13%となっている。

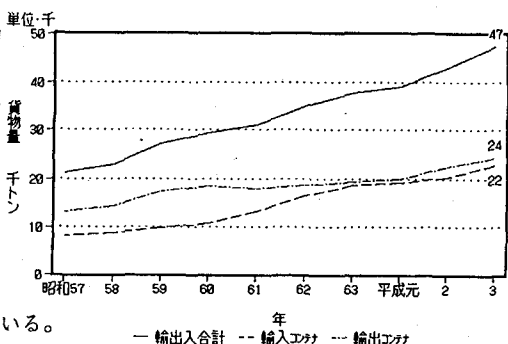


図-9 外貿コンテナ貨物量の推移

(2)海上交通

東京湾湾口部を通過して東京湾を出入する船舶の数は平成2年で1日当たり約770隻にのぼっており、危険物船の出入航(管制船舶に関する危険物船比率約55%)と合わせ、東京湾空間の中の水域は海上交通のための空間として高密度に利用されている。

①湾内航路の概況

湾内における航路は湾口部の浦賀水道航路から中ノ瀬を挟んだ形で、中ノ瀬航路と横浜沖航路(仮称)

表-2 外貿コンテナ貨物量とそのシェア
(単位:ト)

	昭和61年	昭和62年	昭和63年	平成元年	平成2年
全 国	80,233	89,450	99,560	106,611	114,767
東京港	13,776	17,559	17,580	17,700	19,397
シェア(%)	17.2	19.6	17.7	16.6	16.9
横浜港	17,153	18,417	20,301	21,360	23,452
シェア(%)	21.4	20.6	20.4	20.0	20.4

に分岐し、各々が湾奥に伸びている。横浜沖航路(仮称)は全ての南航船(出航船)と喫水-17m以上の大型船や小型船の北航船(入港船)が航行し、中ノ瀬航路は喫水-17m未満の北航船が航行している。

浦賀水道航路と中ノ瀬航路は海上交通安全法の航路に指定されている。さらに、中ノ瀬航路と浦賀水道航路の一部は開発保全航路に指定されている。

②船舶航行の輻輳状況

湾内はほぼ全域にわたり船舶が通航している。なかでも中ノ瀬航路、川崎沖から横須賀沖の海域及び浦賀水道航路等の船舶航行密度は極めて高く、輻輳状況にあることがわかる。

ちなみに、実態調査期間中の平成元年10月30日12:00からの24時間内に湾内で航行した船舶の総数は、4,565隻にのぼり、この内の約80%は湾内諸港間を航行する船舶であった。(図-11、図-12参照)

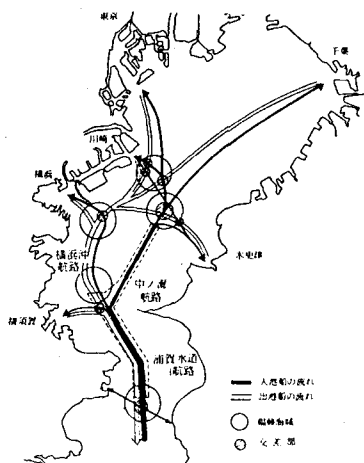


図-10 東京湾内の主要航路

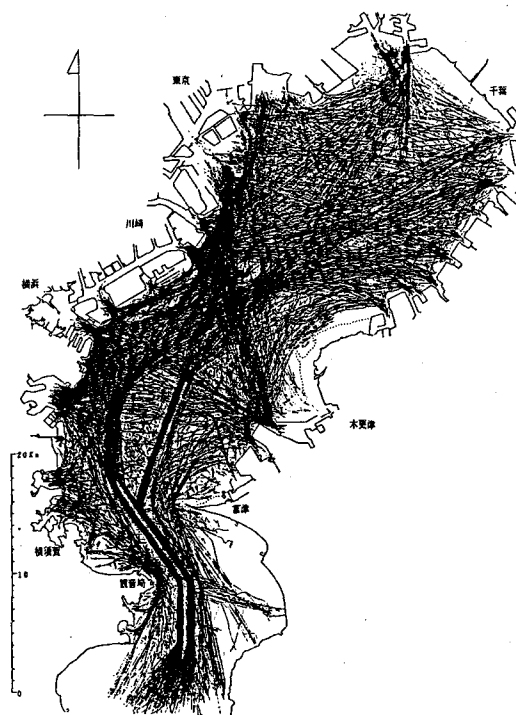


図-11 航跡図

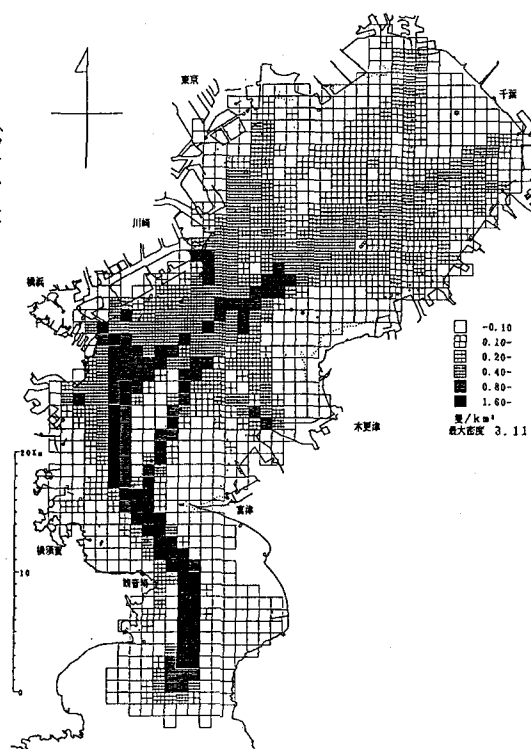


図-12 密度図(L^2 換算)

(3)生産活動

東京湾臨海部においては様々な生産活動が高密度に営まれている。前にも述べた通り、明治以降約2.4万haの埋立(竣工ベース)が行われてきたが、そのうち約1万haが工業用地、エネルギー供給施設用地、工業系都市再開発用地となっている。しかもこれら用地の内約7割が鉄鋼、石油化学、石油精製、電力、ガスの5業種に占められている。これらは東京圏の消費規模に対して、鉄鋼は約50%、石油化学製品

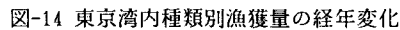
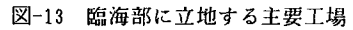
これらの他、造船、自動車、重電機、金属製品等の機械金属、非鉄、窯業、木材、食品等多様な業種が立地し、活発な生産活動が行われている。

東京湾は多摩川、江戸川、荒川などの河川と、外湾の影響により魚類等の生息、成長、繁殖に適した水相をつくり出しており、かつ静穏な水域は絶好の浅海魚場を形成し、古くから漁業活動が盛んに行われてきた。

(5) マリンレクリエーション活動

年間延べ約120万人が海水浴をし、約100万人が有料の潮干狩りをしている。また湾内には27のマリーナがあり、約1,500隻のプレジャーボートが保管されており、その他マリーナ以外に係留あるいは放置されているものを含めて約4,700隻のボートが確認されている。

東京湾は古来、江戸時代より廃棄物、建設残土等の最終処分場としても利用されている。昭和60年～平成2年までの最近6年間に東京湾において処分された廃棄物の総量は約1億 m^3 となっており、その構成をみると、一般廃棄物が21.2%、産業廃棄物が6.1%、建設残土が47.6%、そして浚渫土が25.1%となっ



(東大 清水教授調べ)

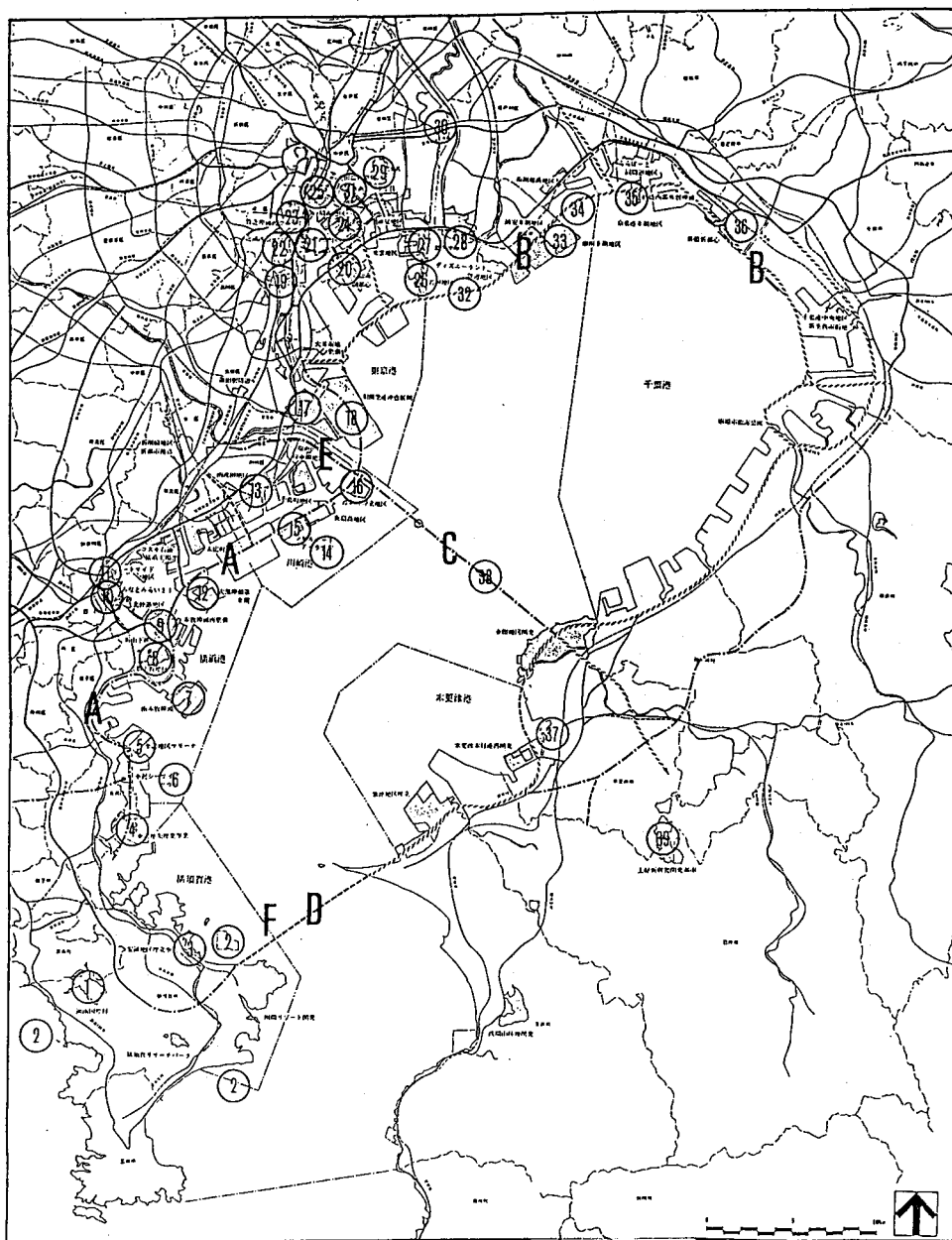


図-16 東京湾周辺のプロジェクトの分布

2-4 東京湾空間の果たしている役割

東京湾空間においてはこれまで述べた通り多様な活動が展開されているが、ここで東京湾空間が現在果たしている役割という視点でこれらを総括すると以下の通りとなる。

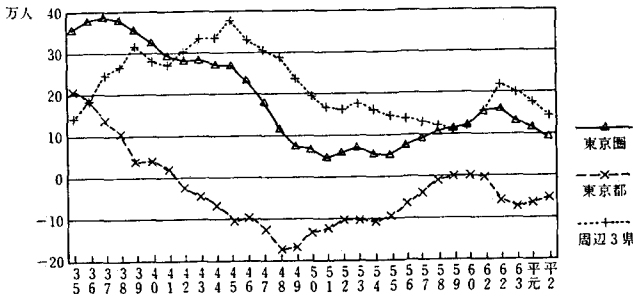
- ①産業・生活活動を支える物資の流通拠点
- ②産業・生活活動を支える物資・エネルギー生産の場
- ③陸海空の交通輸送動脈としての空間の場
- ④住宅・業務等を中心とした都市機能展開の場
- ⑤漁業生産の場、魚介類の生息の場
- ⑥親水レクリエーションの場
- ⑦人々にやすらぎ、潤いを与える機能
- ⑧廃棄物処理のための空間
- ⑨環境調節・浄化機能

3. 東京圏の問題と東京湾空間の問題

3-1 東京圏問題

(1) 東京一極集中

東京圏への人口の集中や物資、情報等生活及び業務に係る諸機能の集積は、最近かなり落ち着いてきたものの、これまでの集積が更なる集積を誘引する状況の中、現在も進行中である。

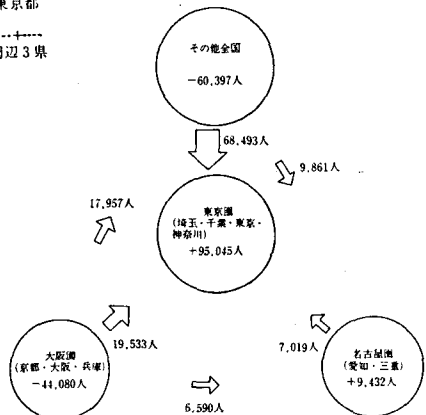


注：周辺3県：埼玉県、千葉県、神奈川県
資料：「住民基本台帳人口移動報告年報」（総務庁）

図-17 東京圏各地域への転入超過数の推移

ただし、他の地域との関係でみると、地方圏からの流入超過数が断然多いものの、大阪圏等の大都市圏からの流入もみられ、なお東京圏への「一極集中」の状況を呈している。またこのことは人口だけにとどまらず、物資流通、生産機能、情報量及び金融などの広範囲の分野でもみられ、その結果、東京圏はわずかに国土面積の3%のところに、日本の全人口の四分の一が住み、GNPの三分の一を生み出す超過密地域となってしまった。

東京圏への人口の流入超過数をみると、昭和50年代後半から一貫して増加を続けてきたが、昭和62年に16万人に達した後減少し始め平成2年には10万人を切る状況にな



資料：「住民基本台帳人口移動報告年報」（総務庁）

図-18 大都市圏における人口移動
(平成2年)

(2) 東京圏問題

東京圏への一極集中は業務系用地に代表される土地需要の増大を生みだし、その結果、この実需に加えて投機的な要因も加わり、地価の異常な高騰を招くこととなり、いわゆる「東京圏問題」を生ぜしめることとなった。バブル崩壊が言われる昨今、地価は多少下がり、また業務系の土地需要も縮小の気配をみせるなど落ち着いた状況をみせているが、今一度この「東京圏問題」について振り返ってみることとする。

東京圏問題の第一は膨大な量の業務、住宅といった土地の需要増大であり、それに引きずられたかたちの地価の高騰である。第二は上記と密接な関連を有する遠隔地通勤の問題と交通問題である。第三は物流、生産及び生活に関係するインフラ整備の立ち遅れである。そして、第四が廃棄物問題であり、環境問題である。

3-2 東京圏と東京湾空間との関連

こうした中で東京湾空間には、東京湾が東京圏の中心部にまで近接して入り込んだ静穏な海域であること等から、東京圏に集中する人口・産業を支えるための膨大な物流需要や交通需要、また様々な土地利用需用を担うべき空間として、一層の役割強化を求める圧力がかかっている。そしてまた海域を埋め立てることができるということからは、東京圏内部で確保が難しくなっている廃棄物や建設残土の処分場を東京湾空間に求めるという圧力も大きくかかっている。加えて、東京湾空間には内陸部で充分処理されずに排出される生活排水等が流れ込み、また湾空間が上記の諸需要に応える中で交通混雑が引き起こされる等の形で負荷もかかっている。

東京湾空間への需要と負荷は、東京圏への一極集中が進み東京圏内陸部の経済規模が大きくなればなるほど、そして内陸部での必要空間の確保が困難になればなるほど、大きくなるという関係にある。

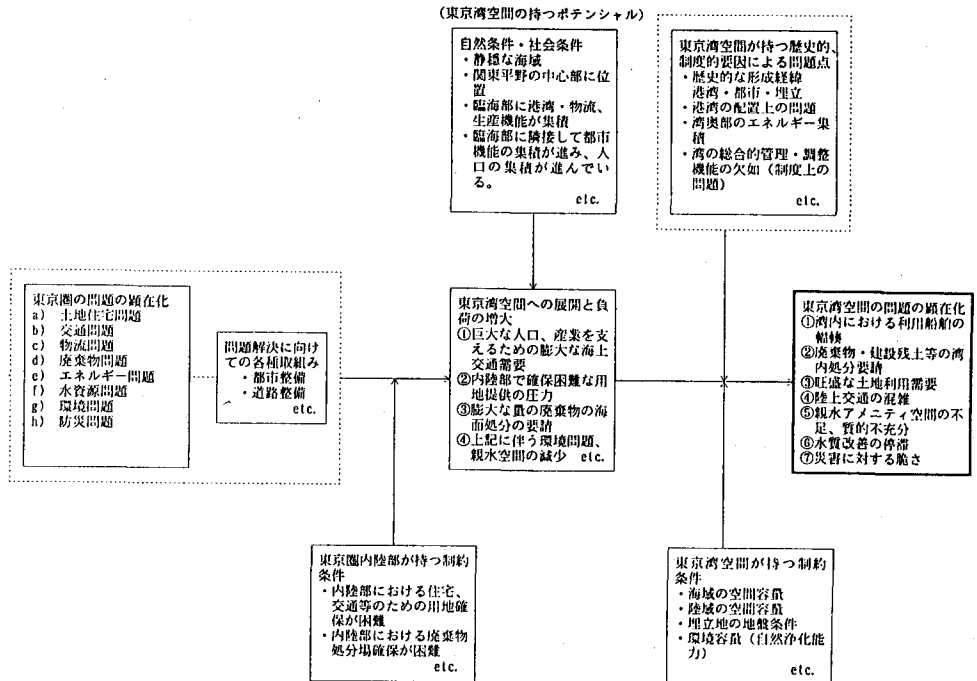


図-19 東京圏の問題と東京湾空間の問題との関連

3-3 東京湾空間における問題

以上述べてきた通り、東京湾空間は色々な需要や負荷に対して対応を続け、受け入れを続けてきた。しかし、湾空間が有している諸制約条件、即ち、海域の空間容量、陸域の空間容量、埋立地の地盤条件、海域の自然浄化能力等の限界から、需要や負荷の受け入れの面で現在多くの問題が顕在化している。東京湾空間における問題のうち、主なものとしては以下の7つがあげられる。

(1) 湾内における航行船舶の輻輳

2-2 (2)の項でも述べたとおり、湾内を多数の、それも貨物船、タンカー、漁船、それにプレジャーボートといった多種多様の船舶が航行し、その結果、特定の海域で激しい輻輳状況を示していること、さらには船舶同士の交差も頻度高く生じていることは海難事故発生危険度が潜在的に大きいことを示している。事実、実際に起こった海難事故の件数もここ1〜2年、プレジャーボートを中心に増加の傾向をみせている。

表-3 東京湾内における要救助海難発生数の推移

	56	57	58	59	60	61	62	63	元年	2年
発 生 数	99	99	95	97	132	112	83	72	100隻	117隻

(資料: (社)東京湾海難防止協会)

一方、原油、LNG、石油製品等を扱うタンカーが湾内を多数航行し、また大型タンカーの入湾も多く、万一これら船舶が事故を起こした時の影響の大きさが懸念される。また、船舶の駐車場ともいえる錨泊地や台風等の時などに避難する水域としての避泊地が湾内において充分確保出来なくなりつつある。

(2) 引き続き廃棄物等の湾内処分要請と処分空間確保の困難性

首都圏では自区域内における廃棄物の埋立て処分場確保に困窮しているところが多く、とりわけ東京圏にあっては、今後廃棄物の処理及び清掃に関する法律の改正法及び再生資源の利用に関する法律に基づく、資源化・減量化の徹底、内陸処分場の確保になお一層努めたとしても、東京湾に廃棄物処分を相当程度依存せざるを得ない状況に大きな変化はないと考えられる。

しかしその一方で、現在埋立てを行っている東京湾内の処分場については、その埋立て残余量から、あと3〜4年ほどで廃棄物の受け入れが限界に達すると見込まれるなど、湾内における廃棄物の処分空間の確保が大きな問題となっている。

このような状況のもとに、運輸省及び厚生省は昭和62年に「東京湾フェニックス計画の基本構想」についてとりまとめ、関係都県市へ検討を依頼した。その後6都県市首脳会議において広域処理問題について検討が進められているところである。

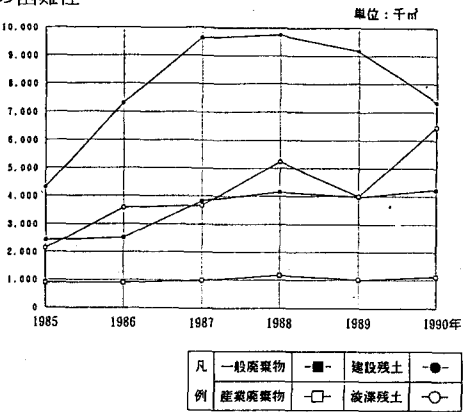


図-20 東京湾における廃棄物・残土処分量の推移

先の第25回首脳会議においては、一般廃棄物の処理に関して都県域を越えた広域処理が望ましい地域があり、相互援助の考え方にに基づき、広域処理について具体的に検討することが合意されたところである。

このような状況の中、各港湾においては個別的にその港湾計画の中で新たな土地造成あるいは海面処分場の計画が決定されたり、あるいは現在検討が進められていたりしているが、それらにしてもその容量には限界があり、廃棄物の処理については大きな問題となっている。

(3) 水質改善の停滞

2-1 (2)の③で述べた通り、東京湾の水質について、CODの水質環境基準の達成率が昭和50年度以降63%程度で推移してきており、改善の兆しがみられない状況にある。

東京湾は外海の影響を受けにくい閉鎖性の高い水域である一方、河川を通して流入する窒素・磷等の栄養塩類の影響で富栄養化が進み、赤潮や底層水の貧酸素化及び透明度の低下等の現象、さらには青潮の発生がみられ、アサリ等の魚介類に被害を生じている。

このように東京湾の水質改善が思うように進まない主な原因としては、

- ・湾内に流入するCODや窒素・磷などの栄養塩類の量（流入負荷）の問題
- ・海底に堆積するヘドロ等から溶出するCODの影響
- ・湾自体の自然浄化機能の低下

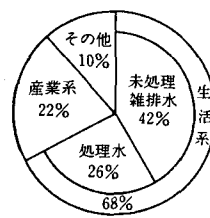


図-21 東京湾における発生源別の流入負荷量(COD)の割合

(資料:環境庁)

などがあげられている。

この内、流入負荷に関して、CODについては東京湾においても昭和54年度から総量規制が実施されてきており、現在、平成6年度を目標年度とする第三次の総量規制が実施されている。東京湾におけるCODの発生負荷量の構成は、生活系が約7割、産業系が約2割、その他が約1割となっており、その意味では対策が講じにくいという特徴を有している。

(4) 臨海部における土地利用上の問題

相当規模に及ぶ業務系、物流系、住宅系、その他インフラ系といった各種土地利用需要が臨海部における埋立て地及びその周辺に向けられており、事実各地で色々な開発、整備が展開されている。

しかし、臨海部の空間は限られた貴重な資源であるという認識に立てば、広域的な観点から、その計画的な受けとめが必要であることは論をまたないところであるが、現実には所々にいくつかの問題がみられる状況にある。

また一方で、工場や倉庫等の移転に伴って、これまで利用されてきた所がそのまま遊休地のままで放置されているという問題も散見される。

(5) 陸上交通の混雑

湾岸を環状にめぐる幹線道路は東京圏内で大きな役割を果たしているが、おしなべてかなりの交通混雑が定常的にみられる。特に、港湾との結節点及び内陸部へ向かう道路との結節点の混雑が著しい。

このことに関して物流活動との関連からみると、東京圏内における道路体系自体が極論すると東京都心を中心に放射状に展開していることから、港湾貨物等臨海部発生集中貨物の相当部分が都心部通過を

余儀なくされているという状況、また港湾間における自動車による相当量の交錯輸送があるという状況に注目する必要がある。

さらにこのような交通混雑に伴い、自動車によるNOx等の大気汚染が問題となっている。

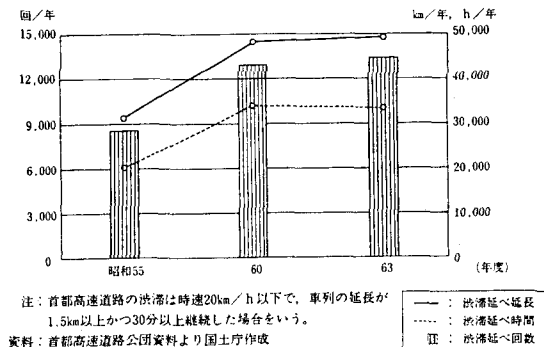


図-22 首都高速道路の渋滞状況

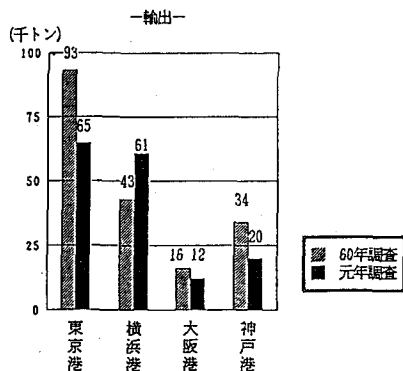


図-23 京浜・阪神地区におけるコンテナ貨物の交錯輸送（輸出の場合）

(6) 親水アメニティ空間の不足、質的不十分

東京圏においては既成市街地の高密度化や人々のアメニティ志向の高まりに対応し、親水空間やマリンレクリエーション施設整備に対する需要が近年ますます増大してきている。

その一方で東京湾にはこのような要請に応えるだけの親水アメニティ空間として十分な質、条件を備えたものが少ない。例えば親水性という点についてみると、一部の海岸では人工海浜や親水緑地の整備が進められているものの、一般の人々が自由に立ち入ることのできる海岸は全体の26%程度という状況にある。さらに、マリンレクリエーション需要への対応という点では、マリーナ等の施設整備が必要に迫いつかず放置艇の存在が社会問題となっている。

(7) 災害に対する脆さ

東京圏では直下型あるいは相模トラフ等を震源とする大規模地震の発生が懸念されているが、万一発生した場合、東京湾臨海部の平地部や埋立て地においてその被害が大きいと予想されている。これに対して地盤の耐震性強化や、一般の人々の海上への避難、海上からの救済物資の補給に資するため耐震バース等の整備が進められているが、今後なお一層の対応が要請されている。

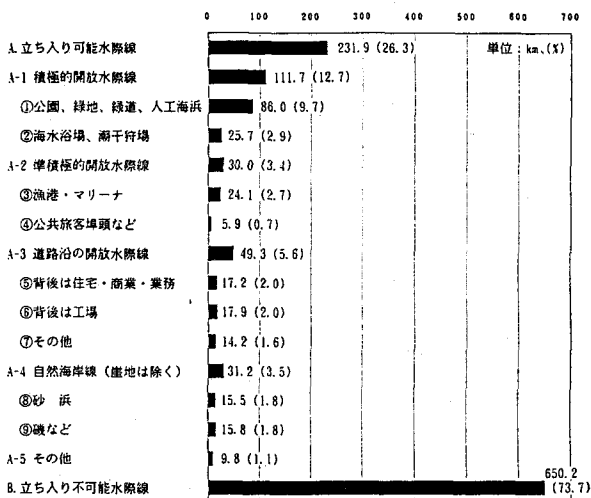


図-24 東京湾地域における水際線の状況

一方、臨海部には石油等危険物を扱う施設が多く、万一火災や爆発事故が発生した場合、周辺に大きな被害をもたらす恐れがある。

さらに長期的な問題として、地球温暖化による海面水位の上昇が予測されており、この問題に対する対応が必要となっている。

4. 東京圏の今後の動向

1991年6月に発表された経済審議会2010年委員会報告「2010年への選択」によれば、東京圏はこれからも引き続き拡大する可能性が高いとされている。それによると、東京圏(東京都、神奈川県、埼玉県及び千葉県の一都三県)の人口は1990年時点で約3,180万人と全国人口の25.7%を占めているが、これまでの傾向が続くと仮定した移動型推計では2010年頃には3,630万人程度にまで増加し、全国人口の約28%が東京圏に集中するとみこまれている。しかも、その人口増加の中味をみると、東京圏の人口の流入による社会増加数は、今後少しずつ減少していくものの、概ね2000年以降は社会増から自然増に人口増加のウェイトが移ってくると予測されている。

このように東京圏はこれからも引き続き拡大する可能性が高く、湾空間において見られる種々の問題の解消はまさに喫緊の課題といえることができる。

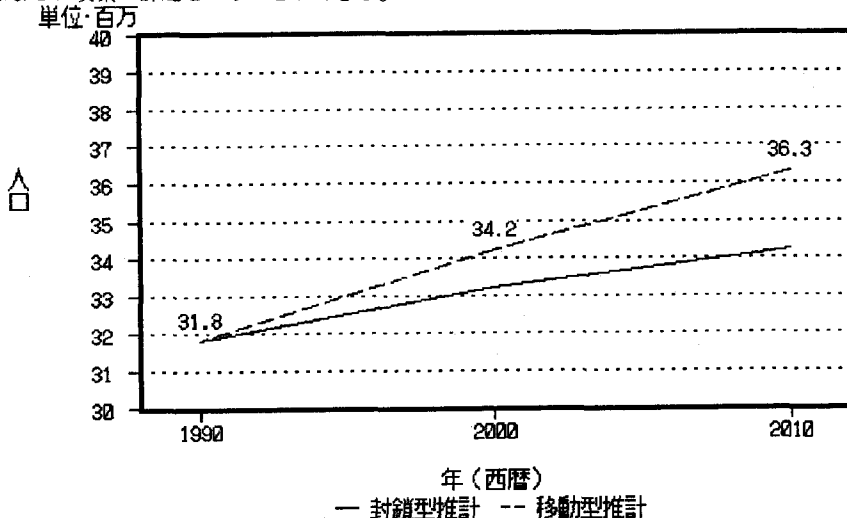


図-25 経済審議会2010年委員会推計による東京圏の人口推移

5. 素晴らしい東京湾の創造に向けて

これまで述べてきた通り、東京湾空間は多くの問題を抱えつつも、これまで東京圏における人口、機能の集積や諸活動を、ひいては我が国の発展を支え続けてきたわけであり、この意味で我が国の発展や市民生活の向上に果たした役割は測り知れないものがある。

今後とも東京圏が引き続き拡大し、東京湾空間の持つ重要性が今後ますます増大すると見込まれる今、私達には現在東京圏が抱える問題を解消することはもちろんのこと、21世紀に向けてより積極的な意味で、素晴らしい東京湾空間の創造に向けての努力が求められている。

その場合、東京湾という限られた貴重な空間・資源のもと、将来にわたる湾空間への膨大な要請に継続的に応え、永続的な発展を可能とするためには、東京湾全体としての整合性が確保される必要があり、局所的見地ではなく総合的見地からの開発、利用が必要である。

また、今後は開発、利用と環境保全との調和・整合をより一層積極的に図ることを通して、環境をよりよい方向に創造していくことが大切である。

そのための課題というか行動すべき指針としての一つの考え方を以下に示す。

(1)自然との調和が保たれた潤いのある環境の創造

- ①自然環境の保全と活用
- ②自然環境の改善
- ③アメニティの確保、増進
- ④親水性の確保、充実

(2)将来果たすべき役割の吟味に裏打ちされた東京湾空間の形成、整備

将来の世界や日本そして東京圏の姿を見据え、また国土開発政策上での位置づけを踏まえた上で、真に東京湾空間が果たすべき役割を吟味し、そのために必要な湾空間の開発、利用を図る。

(3)持続的な発展を可能とする湾空間の柔軟かつ高度な利用

今後の開発、利用にあたっては環境への影響度合いを考慮しつつ、将来における可能性・代替性が確保されるよう空間・資源の有効利用に努めると共に空間を多層的、複合的に開発、利用するなどその高度化に努める。

(4)安全な湾空間の創造

諸活動が生き生きと、また安定的に展開されるためにはその前提条件として、船舶航行の安全性の確保、地震等自然災害に対する防災性の向上等により、安全な湾空間を創造する。

(5)積極的な技術開発と望ましいシステムづくり

これまで述べてきた課題への対応にあたってはより高度で革新的な技術の支援に負う所が大きく、そのためににより積極的な技術開発が不可欠であると共に、その実現を側面から支援するための望ましいシステムづくりに向けての取り組みが必要である。

6. あとがきにかえて

現在、東京湾内の各港湾の整備は、昭和63年6月に運輸省が策定した「東京湾港湾計画の基本構想」の考え方に基づいて、各港湾ごとに港湾計画が策定され、事業が進められている。

本構想の中ではその基本目標である「魅力あふれる総合的湾空間」の形成に向けて、次の7施策を自然環境、漁業活動、船舶航行等に配慮しつつ積極的に推進することとしている。

- 施策-1 新たな交流拠点の形成
- 施策-2 港湾物流体系の再編
- 施策-3 ウォーターフロントにおけるアメニティ空間の形成
- 施策-4 良好な海域環境の創造
- 施策-5 東京湾防災拠点の整備
- 施策-6 新たな空間の創出
- 施策-7 臨海工業地帯の活性化

さらに、運輸省第二港湾建設局では、この基本構想の見直しを含め、さらに超長期観点から21世紀の東京湾のあるべき姿を求めて、今回、「東京湾超長期ビジョン」の策定に着手したところである。平成3年度及び4年度の27年でビジョンの検討を行い、平成5年春頃を目途に中間とりまとめを行う予定である。

なお、本ビジョンの検討体制としては、学識経験者や関係行政機関担当者より構成される「東京湾超長期ビジョン研究会」を設置し、検討を進めている。

また、東京湾をめぐる諸問題について、社会で活躍されている各界の有識者より幅広い意見を頂戴し、行政に反映させることを目的として、昨年4月、当港湾建設局に下記委員により構成される「東京湾の将来を考える懇談会」を設置した。早速、懇談会における当面のテーマとして本ビジョンを取り上げ、現在、様々な角度から議論してもらっているところである。

(五十音順)

	氏 名	現 職
座長	藤 野 恒 吾	(社)日本港湾協会理事長、港湾審議会委員
委員	磯崎 新	磯崎新アトリエ代表
"	稲 葉 典 作	(社)経団連海洋開発推進委員会委員長、石川島播磨重工業㈱社長
"	上野 豊	㈱横浜みなとみらい21取締役、横浜商工会議所会頭
"	牛 尾 治 朗	ウシオ電機株式会社会長
"	大 巖 見 薫	海王コーポレーション社長
"	金 森 久 雄	(社)日本経済研究センター会長
"	如 月 小 春	演出家
"	木村尚三郎	東京大学名誉教授(西洋史)
"	栗 原 彦 彦	㈱日本経済新聞論説委員、港湾審議会委員
"	今 野 修 平	大阪産業大学経済学部教授
"	竹 内 良 夫	関西国際空港㈱相談役
"	坪井 東	三井不動産株式会社会長
"	中 村 英 夫	東京大学工学部教授(交通)
"	野中ともよ	フリージャーナリスト、中京女子大学客員教授
"	森 平 倫 生	東京臨海副都心建設㈱常務取締役
"	柳 原 良 平	漫画家、エッセイスト
"	西 田 幸 男	運輸省第二港湾建設局長

[参考文献]

- 1) 運輸省第二港湾建設局:東京湾の現況、昭和63年3月
- 2) 環境庁企画調整局:東京湾・その保全と創造に向けて、平成元年5月
- 3) 環境庁企画調整局:首都圏・その保全と創造に向けて、平成2年12月
- 4) 海上保安庁:海上保安白書(平成3年版)、平成3年12月
- 5) 運輸省第二港湾建設局:東京湾口航路航行船舶実態調査報告書、平成3年3月
- 6) 運輸省第二港湾建設局:外貿コンテナ貨物流動分析調査報告書(平成2年度)、平成3年3月
- 7) 国土庁:首都圏白書(平成3年度)
- 8) 経済審議会2010年委員会:2010年への選択--メッセージ-「地球」と「人間」--、1991年6月
- 9) 運輸省港湾局・運輸省第二港湾建設局:東京湾港湾計画の基本構想、昭和63年6月