

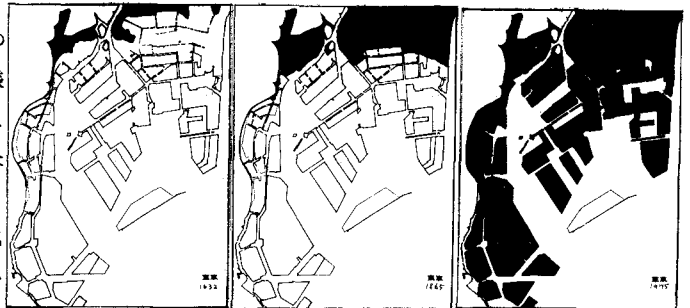
(I) はじめに

わが国における国土の利用形態をみると、太平洋ベルト地帯をはじめとする臨海部に、都市、工業基地など、あらゆるものが集中しており、国土利用上の中核となつている。そこではまた、都市問題、公害問題といった、広く国土計画上の観点からとり組んでいかななくてはならない問題が山積しており、その根本的な解決がまたれている。このような臨海部の問題をみていく視点としては、フィジカルなものでは、交通計画などがあるが、ここで、高密度利用の行われている臨海地域をみると、そこには必ずといって良いほど、大規模な埋立地の造成が見られる。そこで、臨海部の問題をみていく視点として、一つ「埋立地論」といったものがあるのではないだろうか。これが本研究を始めるにあたっての問題意識である。従来の埋立地に関する研究は、いかにして能率良く浚渫埋立を行つていくかといった施工技術的な観点からのものが大部分であり、このような問題意識に答えるものではなかった。そこで、本研究は、臨海部埋立が背後の都市・工業などとの関連で、どのように形成されてきたかを明らかにすることを目的とする。まず、江戸―東京における埋立の歴史の中で、それぞれの時代にどのような要因から埋立地が形成されてきたかを見る。次に、そのような埋立地の形成要因が、相互にどのような「位置関係」をもつものであるかを構造づけようとする。そのために、いくつかの大規模に埋立の行われた港湾の類型化を試みる。

(II) 東京の埋立地形成の歴史

江戸の都市建設は、1590年、徳川家康の江戸入城から始められる。以来連綿として、今日までの400年間に、おそらく4000ha以上に達すると思われる埋立地が形成されてきた(図1)。以下に下記の時代区分に応じて、その埋立地の形成要因を述べて 図1 東京の埋立地(左から1632年,1865年,1975年) いきたい。

① 1590年～1657年：家康が入城する以前の江戸は、ほとんど一面の原野ともいべき様相で、城のすぐ近くまで日比谷入江が入りこみ、武家・町屋を割りつける十分な土地がなかった。そこで、堀割の整備と併行して、その掘さく土、浚渫土をもってその周辺の湿地が埋立られ、図1左端に示すような埋立地が造成されて、その上に市街地が形成された。



② 1657年～1868年：明暦の大火(1657年)以後、防災事業として火除地、防火帯などが設置されて市街地が拡大すると、江戸の市街地には再び不足が生じた。そこで築地・鉄砲州の埋立が行われた。元禄年間に江戸の人口は100万人を擁するまでに発展したが、それとともにゴミ処理が大きな問題となった。越中島付近はこのゴミの処分場とされたもので、新田・あるいは市街地として埋立られて、深川方面の開拓が進められていった。

③ 1868年～1923年：日露戦争(1904年)を経て発達したわが国の工業はやがて地域的に集中して、工業地域を形成した。東京では城東・中央・城南の三地域が工業生産の中心となつたが、この時期の埋立地(図2)はこれとよく対応している。この埋立に使われた土砂は、隅田川、市内枝川の低水工事によるものである。これが東京港の内港を形成していったという面を把えれば、埋立地形成要因の一つとして、港湾形成との関連もあげられる。

④ 1923年～1941年：関東大震災(1923年)により内陸交通機関がすべてマヒしたので、東京港の重要性が

新たに認識され、日の出棧橋をはじめとする岸壁一埠頭の整備が行われることになり、このための埋立が盛んに行われた。一方、大井、大森付近まで南下拡大している埋立地は、この時期の城南の工業地域の拡大と対応するものであった。

⑤ 1941年～1961年：戦災復興と国際港東京の建設に意が注がれたこの時期には、埋立は港湾整備と歩調を合わせたものであった。一方、豊洲などの民間の埋立地には火力発電所、ガス工場などが建設されたが、これは工場とはいえ、むしろ都市機能施設とみるべきものである。ここに再び都市と埋立との結びつきが、江戸時代とは異なつた形で見られる。

⑥ 1961年～現在：1960年代には、産業は飛躍的に発展し、それまでとは質的に異つた影響をさまざまな局面に及ぼした。都市の過密問題は誰の目にも明らかなものとなる。そこで、東京港の整備方針は、この産業発展と呼応する港勢の伸びと対応する築港を行うことと伴に、都市交通問題の解決、都市再開発のための埋立を、意図的に大規模に行うこととした。

(Ⅲ) 日本の臨海埋立地の分類

昭和29年度から44年度までに、臨海土地造成事業によつて500ha以上の土地造成が行われた港湾は全国に19ある。この港湾を類型化すると右表のようになる。この分類は、それぞれの港湾の臨海土地造成

類 型 名		港 湾
工業開発型	A**	塩釜 [*] 、鹿島 [*] 、水島 [*] 、福山 [*] 、大分 [*] 、千葉、衣ヶ浦、坂出
	B**	名古屋、堺・泉北
先行造成型		木更津、三河 [*]
都市再開発型		東京、横浜、大阪、神戸、北九州
そ の 他		苫小牧 [*] 、東播磨 [*]
備 考		*新産・工特 **A(B)は昭和40年以後工業開発が行われている(いない)もの

量の経年変動のパターンと、その背後の工業基地の開発のパターンをつき合わせ、それが一致するか否かに注目して行つた。この分類の過程で、臨海土地造成の特徴として以下の諸点を指摘することができた。

- ①臨海土地造成がその地区の工業開発とテンポを一にして進められているところは、例外なく新産・工特の優等生や、千葉・衣ヶ浦のような立地条件に恵まれて、独自に発展している「稼動中の工業基地」である。
- ②そのようなところでは、臨海土地造成はすべて臨海工業用地とされており、都市再開発等用地はほとんど造成されていない。
- ③臨海工業用地造成は木更津・三河のように工業開発に先行して行われることがある。
- ④都市再開発等用地が造成されているところでは、工業開発は昭和40年以後は行われていない。
- ⑤東京・大阪などの大都市は「都市再開発型」として類型化されるが、名古屋はこれと異なっている。

以上「工業」か「都市」かという面から臨海土地造成の特徴を述べたが、一つの港湾における発展過程は、

工業開発型(A→B) → 都市再開発型

というパターンの中で見るができる。「工業開発型B」の名古屋、堺、泉北は、工業開発の時期を終了し、都市再開発型へ移行する過渡的段階にあると見られる。

(Ⅳ) おわりに

歴史的方法と分類的方法とによつて、臨海埋立地の形成要因に関するいくつかの基礎的認識を得た。これを更に、埋立計画及び周辺の計画につなげていくことが今後の課題である。

図2 東京港各期別埋立一覧図

