

関東大震災後の東京の臨海部整備と都市計画の 対応に関する研究

大森 文彦

正会員 東京工業大学准教授 環境・社会理工学院建築学系
(〒152-8552 東京都目黒区大岡山2-12-1 西9号館)
E-mail: omori.f.aa@m.titech.ac.jp

明治維新以来長らく、首都圏の海外貿易港は横浜港に限定されていたが、関東大震災を契機として東京港の本格的な整備が開始され、1941年に正式な開港の運びとなった。こうした経緯から、東京港は首都の港でありながら、1920年の近代都市計画法施行以降に港湾の主要部が構築された点で、明治初期開港の各港と異なり、また震災以降の都市計画と関連性を持ちながら計画された点でも特異である。本研究では、明治維新以降の東京港の各種計画に対して、臨海部の都市計画がどのように対応していたのか、その過程を明らかにした。特に、1930年からの東京港修築事業に対して、街路・用途地域・運河・飛行場といった都市計画事業や制度で対応が見られた。

Key Words: Tokyo Port, Great Kanto Earthquake, Urban Planning, Waterfront Development

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

東京港は日本の首都東京の港であり、また横浜・川崎港と千葉港と隣接して、東京湾岸の大港湾の一角をなしている。しかし、現在でこそ大規模港湾であるものの、幕末・明治期に江戸および東海道から海外貿易港を遠ざける意図で、一寒村・漁村であった横浜が開港し発展したことで、東京港の近代港湾としてスタートは大きく出遅れることになった。その近代化のきっかけとなったのが関東大震災であり、地震により横浜港が大きく被災したことで、東京港建設の機運が醸成され（無論、東京開港の運動はそれ以前からあった）芝浦埠頭・竹芝埠頭等が順次整備され、1941年の国際港開港に至った。このように、東京港は横浜港に半世紀以上出遅れて建設された一方で、小型船や舢舨が出入りする波止場ではなく、当初から大型貨客船が接岸できる埠頭・岸壁などが計画された点で、明治初期開港の各港湾とは一線を画した。加えて、1920年施行の近代的な都市計画法の適用および震災復興の都市計画事業が進む時代に、臨海部整備が行われた点でも特異性を有する。ただし、東京港建設に関する技術史的研究はあるものの、当時の都市計画との関連性に着目して、その経緯を明らかにした研究は見られない。

本研究では、上記の点を明らかにすることで、東京の震災復興都市計画において、東京の臨海部がど

のような役割と空間を期待されていたのかを明らかにすることで、今後の同港と臨海部のあり方について、示唆となりうる知見を得ることを目的とする。また、復興という文脈で臨海部を位置づけることが、その後の東日本大震災の復興計画等と通底する、日本固有の復興計画において重要な視座を提供するものと思料する。

(2) 既往研究

東京港の通史的研究としては渡邊大志による一連の研究と著作がある¹⁾。ただし、これらの研究では1920年までの東京築港を巡る紆余曲折と、1960年からのコンテナリゼーション以降の埠頭整備を扱っており、関東大震災から第二次大戦にかけての東京港をめぐる状況に関する言及が少ない。

明治から大正期にかけての複数の東京築港計画に関する土木史的研究は寺中らの一連の研究^{2) 3)}に詳しいが、関東大震災後の復興都市計画と港湾計画の関連性についての知見は見られない。

現在、都市計画法に基づく都市計画と、港湾法に基づく港湾計画は別個のものという認識が強いが、港湾法や都市計画法の無かった明治期の東京市区改正計画に見られるように、港湾整備は都市基盤整備の一環として位置づけられており、戦前においては両者が必ずしも現在ほど明確に分かれていなかったと考えられる。こうした観点からも、関東大震災後の復興都市計画と港湾計画の関連性を検証する本研

究は、新規性を有すると思料する。

(3) 研究手法

本研究では、実現しなかったものも含めた複数の港湾計画と、都市計画を各種歴史資料から参照した。いずれも当時の政策決定に用いられた公的な一次資料、委員会等の議事速記録、港湾協会発行の雑誌「港湾」および自治体が発行する市史に依拠し調査を実施した。

2. 市区改正計画と関東大震災以前の港湾計画

(1) 複数の東京築港案

首都東京（当時の東京府および東京市）に近代港湾を設置する議論は、明治維新後の当初からあり、最初期のものとして、1880年に当時の東京府知事松田道之が、内務省のお雇い外国人技師ムルデルに依頼して作成した「品海築港案」が挙げられる。横浜港に交易の利益が集中している上に、横浜から陸路で物資が運ばれる東京では物価が割高となってしまう状況に対して、松田は東京としても近代的な港湾を持つことを企図した。当時、東京における海上輸送の窓口としては隅田川の河口一帯がかろうじて川湊のような状況であったが、隅田川が上流から運ぶ土砂により、隅田川河口は遠浅の海であった。これに対してムルデルは、隅田川の河口の西側の品川沖に、土砂の堆積を避けるために、河口を背にして埠頭を並べるような築港案を示した（図-1）。本案は1882年に松田が死去し、後任の芳川顕正東京府知事らが引き継いだものの、1885年に正式に廃案となった^{注2)}。

続いて、東京港の計画検討が行われたのは1889年にかけてであり、オランダからのお雇い外国人技師デ・レーケの手によるものと、フランス海軍省技官のルノーによるものであった（図-2）。両案とも

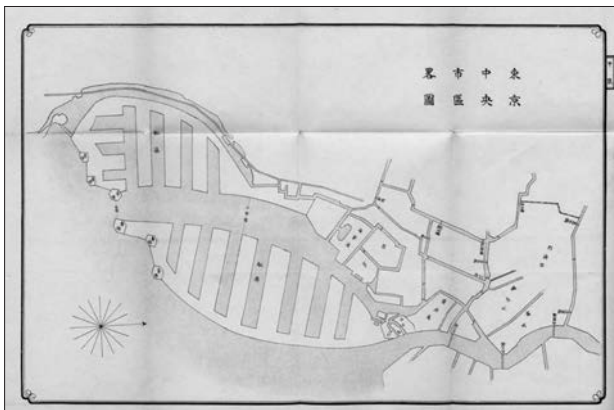


図-1 1881年の松田・ムルデル案

芝浦地先に本港を設ける点では共通するが、デ・レーケ案は漏斗状の突堤の先に港口を設け、ルノー案は羽田沖の港口とを運河で結ぶものであった^{注3)}。両案とも実行に移されることはなかった。

この内、ルノーのそれを翻案として、熱心な東京築港論者であった東京市議会議長星亨が、古市公威に依頼して作成したものが1900年の「芝浦本港案」である（図-3）。背景として、1898年の東京市制施行により、市区改正の一環として東京港建設を進める機運が高まっていた。古市案は同年、東京市会で12年間の事業として決議された^{注4)}。しかし本案も、東京市庁内の築港調査委員長であった星が1901年に刺殺されたことで、立ち消えとなってしまった^{注5)}。

その後、東京市技師の直木倫太郎は、港湾調査のために欧米視察を経て、1903年に東京港築港に対する意見書を東京市長尾崎行雄に提出した。ただし直木は東京港建設の費用が巨額であることを理解していたため、副案として隅田川河口改良工事も提出し、実際には後者が採用されることになった^{注6)}。

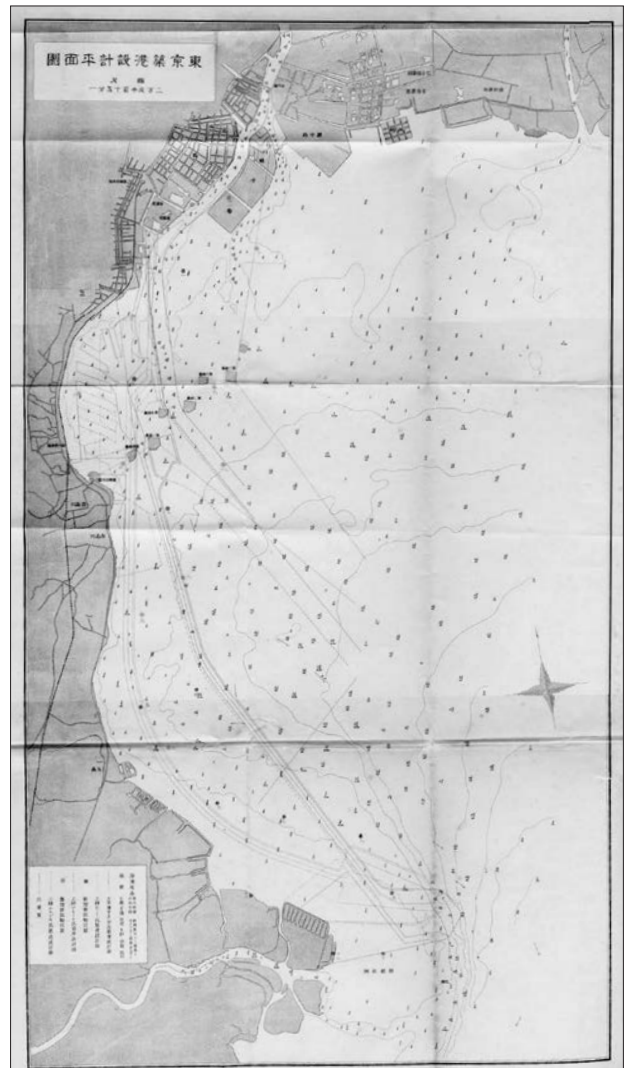


図-2 1889年のデ・レーケ案とルノー案

続いて、直木は改めて1911年に「東京築港新計画」を提出した(図-4)。これは同年に荒川放水路計画が着工されたことにより、長年の懸案であった隅田川から流下する土砂を大幅に減らすことに目処がついたことを受けたもので、埠頭を東京湾側に向けている点で、それまでの計画案とは大きく異なった^{注7)}。更に直木は1913年に内容を更新した「東京築港新計画」(その2)を提出した(図-5)^{注8)}。

こうした東京築港の機運の高まりを受け、1918年に東京市長の田尻稻次郎は築港調査委員会を開き、東京築港基礎計画を策定した(図-6)。これは当時の中川の河口から多摩川河口までを埋め立てて埠頭を建造する一大計画であったが、田尻の市長退任で立ち消えとなった^{注9)}。

しかし後任市長の後藤新平は改めて本案の実現を目指して、1920年に内務省の港湾調査会に諮った^{注10)}。しかしこの際も、横浜港側の委員の強硬な反対にあい、実現することはなかった^{注11)}。

以上のように、明治維新以降、関東大震災に至るまで、複数の東京港計画が策定され、実現に向けた

試みが重ねられたが、そのどれもが工事に着手するに至らず、実際には次項の隅田川河口の改良事業に終始した。こうした試案群のうち、前期は隅田川から東京湾に流入する土砂を避けるため、隅田川河口と埠頭を隔絶するため、港口を河口から大きく南に離す案が有力であった。しかし後期には、荒川放水路の建設が決まり、隅田川からの土砂流入が相当程度抑えられる目処がついたことから、隅田川河口を避けずに埠頭を設ける一般的で無理のない配置が検討された。

(2) 事業実施された一連の隅田川口改良工事

幾度となく東京築港が頓挫する一方で、東京府および東京市は隅田川河口一帯の水深確保の名目で、実質的な築港に準ずる航路整備を進めた。最初期のものが、松田府知事死去後に芳川府知事が主導した「隅田川口浚渫」であり、1887年から1894年にかけて、隅田川河口一帯の航路浚渫が実施された(1889年からは事業主体が市に移管された)^{注12)}。

次に実施されたのが、直木が1903年の東京築港の次善案として提出した隅田川河口の改良案であ

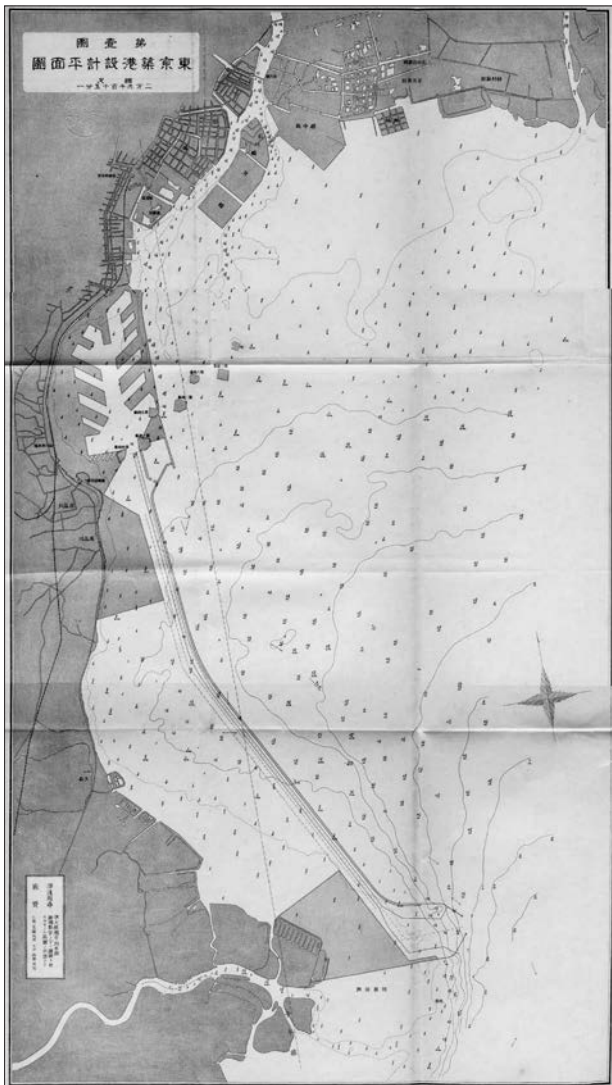


図-3 1900年の古市案

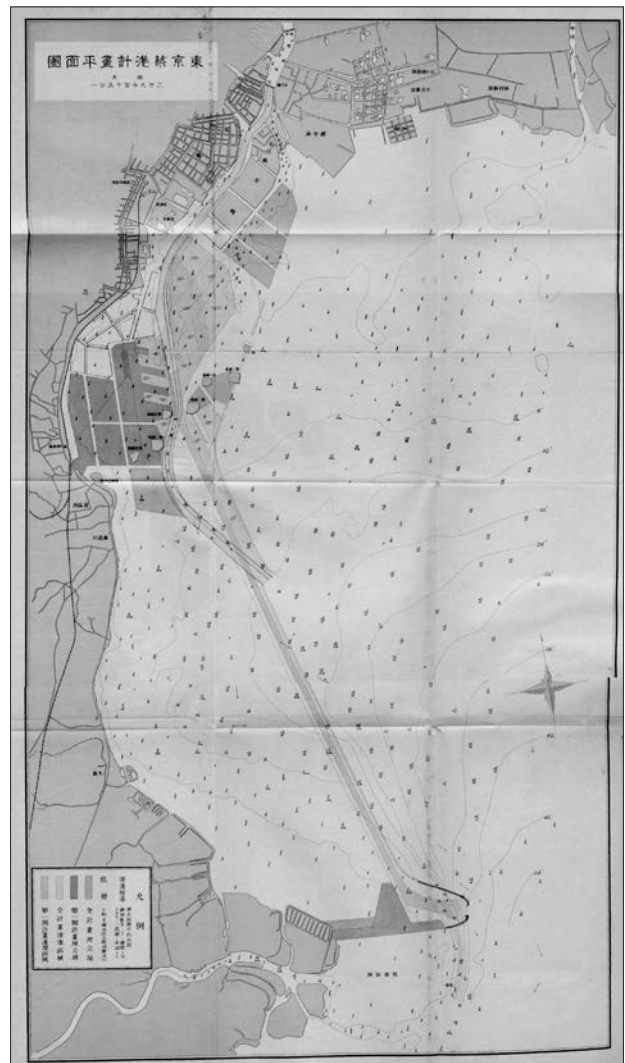


図-4 1911年の直木案

り、1906年から1911年にかけて実施された^{注13)}。航路浚渫土砂により、現在の月島埠頭と芝浦地先の一部の埋立が実施され、これを第一期隅田川口改良工事と称する。

さらに、1911年から1917年にかけて第二期の工事も実施、一連の事業で月島・芝浦一帯の埋立がなれ、1000トン級の船舶の出入りと接岸も可能となった^{注14)}。

その後、東京市長に就いた後藤新平は1920年の東京築港計画頓挫を受けて、1922年から1927年までの予定で、第三期の隅田川改良工事に着手し(図-7)、2000～3000トン級のより大型の船舶接岸が可能な埠頭整備など、実質的な築港工事を開始した^{注15)}。こうした最中に関東大震災が起こることとなった。

以上のような、本省で概括した、度重なる築港計画及び実施された隅田川口改良工事に関する経過を、表-1に示した。

3. 関東大震災を受けた港湾計画と都市計画

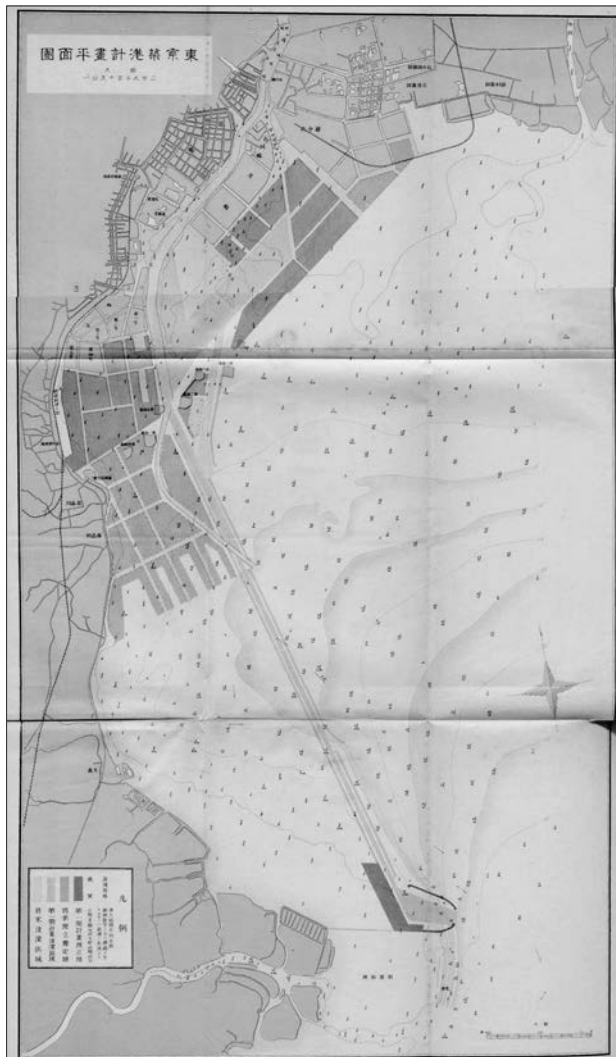


図-5 1913年の直木案(その2)

(1) 帝都復興計画における港湾の扱い

関東大震災を受けて設置された帝都復興院では、関係者・有識者による参与会議を設け、その下に複数の小委員会が置かれた。このうち計画を所掌する第一委員会は1923年11月2,4,6日の三度に渡って初回の会議を開催した。ここで現行の隅田川河口・芝浦築港・京浜運河の事業について、引き続いての事業継続を決定した一方で、京浜運河については費用対効果の面から整備の優先度が劣るものとされ、むしろ輸送の便よりも、臨海部の工業化を進めるための計画に変更も検討すべき、とする参考意見も付された^{注16)}。

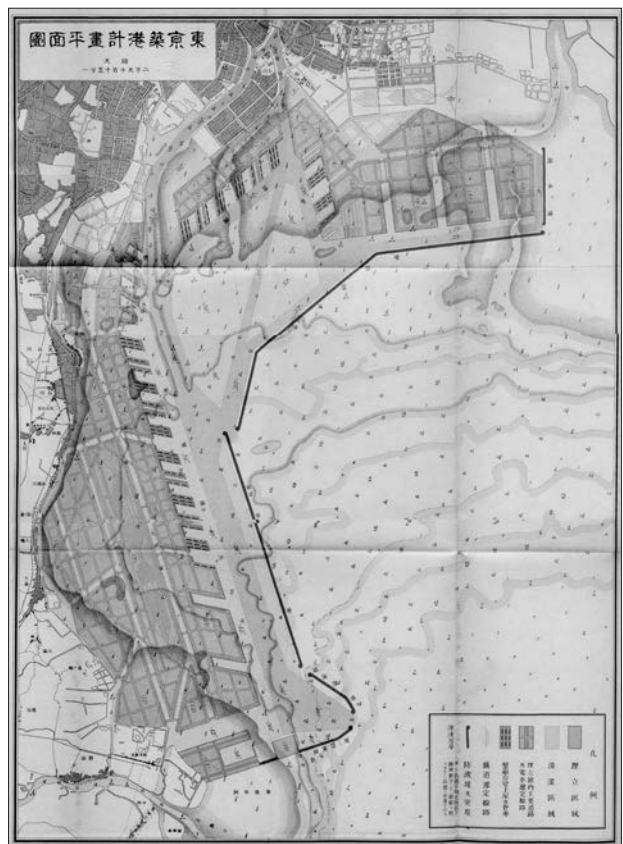


図-6 1920年の計画案

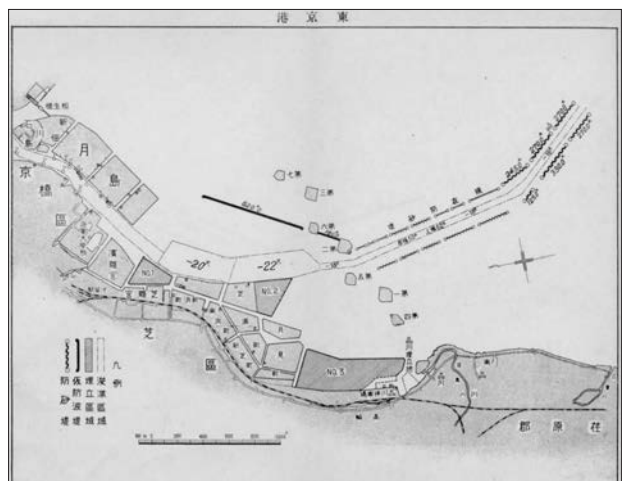


図-7 一連の隅田川口改良工事による埋立地

表-1 東京築港に向けた計画と事業の経過

開始	終了	関係者	役職	計画・工事名称	背景	計画概要	経過	完成した陸上施設
1880	1885	松田道之 ムルデル	東京府知事 内務省お雇い外国人	品海築港案	横浜港への集中緩和(貿易の利益享受)	隅田川口ではなく、品川沖に新しい港	1882年に松田死去、芳川らが引き継ぐが1885年廃案	
1887	1894	芳川顕正	東京府知事	隅田川濬深い	上記計画頓挫を受け当面の対策として実施	500ト級の船舶の通行のため隅田川河口の水深確保	東京府(1889年からは市)により実施	月島の一部
1888					東京特別市制施行(市長を東京府知事が兼任)			
1889		デ・レーケ	内務省お雇い外国人	東京湾築港計画に付上申	東京市区改正委員会が進める品海築港案への牽制	防波堤による漏斗状の港で、本港を芝浦一帯に想定		
1889		ルノー	フランス海軍省技官	東京湾築港意見報告	東京市区改正委員会古市公威の依頼で意見報告	羽田附近に港口を設け、芝浦一帯の本港と運河で接続		
1898					東京特別市制施行(単独の市長設置)			
1900		星亨 古市公威	東京市議会議長 内務省土木技監	芝浦本港案	東京市が市区改正の一環として企図、古市公威らが原案作成	羽田に港口、芝浦の本港を運河で接続、大型船(本港)と小型船(隅田川口)の棲み分け	1901年星刺殺により頓挫	
1903		直木倫太郎	東京市技師	東京築港に関する意見書	直木の欧米視察後、作成		次善策とした隅田川口改良工事が採用	
1906	1911	直木倫太郎	東京市技師	第一期隅田川口改良工事	上記計画の次善策として限られた予算内で実施	500ト級の船舶接岸、芝浦埠頭		月島埠頭・芝浦地先の一部埋立
1907					第二種港湾指定			
1911		直木倫太郎	東京市技師	東京築港新計画	荒川改修決定により流入土砂減少を想定	芝浦・品川地先に埠頭と運河		
1911	1917	直木倫太郎	東京市技師	第二期隅田川口改良工事	第一期計画を引き継ぐかたちで実施	1000ト級の船舶接岸、芝浦一体の埋め立て		芝浦一帯埋立
1911	1930				荒川放水路建設			荒川放水路
1913		直木倫太郎	東京市技師	東京築港新計画その2				
1918		田尻稲次郎 田村与吉	東京市長 東京市技師	東京港新計画			田尻市長の退任により立ち消え	
1920		後藤新平 安芸杏一 田村与吉	東京市長 内務省技師 東京市技師	東京築港計画				
1922	1935	後藤新平	東京市長	第三期隅田川口改良工事	上記計画頓挫を受け、規模・予算を縮小するかたちで実施	2000-3000ト級の船舶接岸→震災後5000ト級に対応	当初1927年まで、震災で1933年に延長、1935年に完了	
1923					関東大震災			
1923		復興院		東京築港計画案	帝都復興事業としての東京港整備検討	京浜運河と運動した東京港整備・埋立計画	帝都復興事業から除外	
1923	1924	永田秀次郎	東京市長	芝浦水陸連絡応急設備工事	震災復旧のための応急的な繋船施設必要	日の出町地先に片棧橋・上屋		1925日の出埠頭(棧橋)
1924		内務省		東京築港計画	帝都復興事業から港湾整備が除外され内務省に一任されたため	京浜運河建設を前提とした東京港の埋立等の計画	後の東京港修築事業に結実	
1930	1940	永田秀次郎 (再任)	東京市長	東京港修築事業				1932 芝浦ふ頭 1933 勝岡橋 1934 竹芝埠頭
1939				京浜運河開削			大戦により休止	
1941					国際港として開港			

当時の山本権兵衛内閣総理大臣の臨席で同年11月15日に総理大臣官邸で開かれた第一回評議会議では、後藤新平帝都復興院総裁が諮問した復興計画では、港湾に関して「横浜港を以て帝都の外港とし隅田川河口に内港の設備を施し両港の連絡を完全にし且つ沿岸工業地域の開発に資するか為京浜運河を開鑿し」と記載され、あくまで東京港は国内向けの港であると定義されていた^{注17)}。その上で、帝都復興院により直接執行するものであるとされた。

続いて11月17日開催された第二回の第一委員会では、直木倫太郎技監が東京港は国内交易用の港と位置づけながらも、船舶の大型化に伴い5000トン級の船舶に対応したい旨、述べた際に、委員の一人であり貴族院議員・実業家の藤山雷太は「東京築港は横浜の繁栄を奪ふことは無い」と質している^{注18)}。それに先立つ16日の初回の第二委員会でも直木は東京築港について「大阪、神戸両港の如く」と例え、18日の第二回の第二委員会では、「築港はなるべく迅速に完成したい」として、理解を求めている^{注19)}。

しかし、16日の第一回第三委員会では神奈川県知事安河内麻吉が、「京浜運河のある以上東京築港は必要なし」と述べ^{注20)}、別の会では参与の渡邊横

浜市長も京浜運河整備を重視する同様の主張をしている。さらに21日の第二回評議会議で、海軍予備役の評議員山路一善から、国防・風紀・衛生面から東京の築港は不要である旨の意見が出て、渡邊横浜市長もこれに同調し、東京築港よりも京浜運河建設を優先するよう主張した^{注21)}。

こうした経緯から、同年11月24日に開催された帝都復興審議会第一回総会では「横浜港を以て帝都の外港とし…隅田川の河口に内港の設備を施し両港の連絡を完全にし且沿岸工業地域の開発に資するが為…運河を開鑿」という名目で、32百万円が帝都復興予算に計上された^{注23)}。しかし、27日の第二回総会において、「東京の築港並びに京浜間の運河施

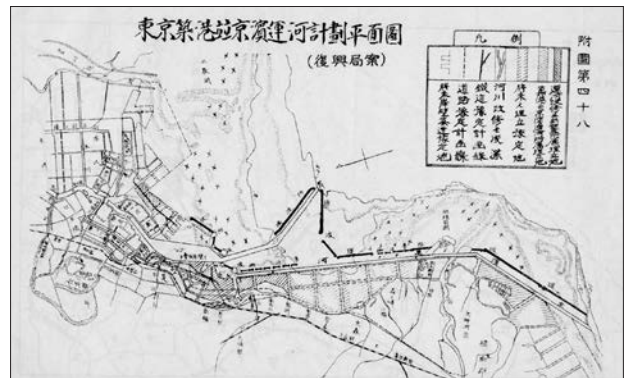


図-8 復興院(復興局)の東京築港計画案^{注22)}

設は震災復旧事業中より切離し当局の措置に一任すること」とし、東京・横浜の対立の懸案となっていた東京港の整備は内務省に一任され、震災復興事業としては実施しない方針が確定した^{注24)}。

(2) 実際に施行された港湾整備

帝都復興事業としての築港は断念された一方で、震災直後に陸上交通が寸断された東京で、唯一の救援物資の受け入れが出来た東京港の役割が強く認識された。表-1の通り、当時は1000トン級の貨物船の入港にしか対応しておらず、第三期の隅田川口改良工事も途上であった。そのため、支援物資を積んだ2000トン級の船舶を満潮時に入港させ、短時間での荷降ろしや罹災者輸送を敢行するなど、危険を冒した救援活動が実施された(図-9)。復興事業での港湾修築が断念された直後、東京市は応急的な港湾整備事業として、1924年3月から、現在の日の出埠頭にあたる564mの棧橋や6棟の上屋等を、1925年12月までに竣工させた^{注25)}。

さらに、1922年から進行中であった第三期隅田川口改良工事(図-10)では、1924年の市議会で岸壁・泊地・航路・埋立地等の規模を大きく改め、工期を1933年まで延長した。これにより、東京港の拡大築港路線はほぼ確定的となった^{注25)}。



図-9 震災後の芝浦に山積みされた救援物資^{注25)}

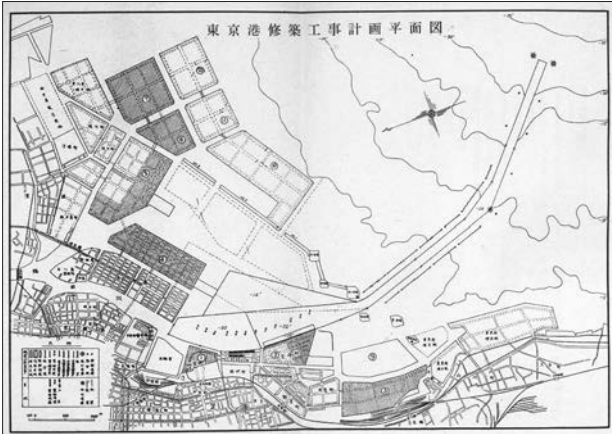


図-10 第三期隅田川口改良工事計画

また、東京港および京浜運河計画の是非を一任された内務省は、独自に計画を策定、1924年5月21日の港湾調査会に諮り、概ね原案が可決された(図-11)^{注26)}。

その後、第三期隅田川口改良工事による港湾整備だけでは港勢拡大を充足出来ないという認識のもと、内務省計画案を骨子として1930年12月の東京市議会決議を経て、1931年に東京港修築事業(図-12)が正式に着工された^{注27)}。本事業は財源を全額公債に頼り、埋立地売却益やその他の事業収入によって、公債償還の原資とするものであった^{注28)}。本事業はほぼ予定通りに完了し、1940年にさらなる港湾拡充工事が市議会で決定されたが、こちらは戦

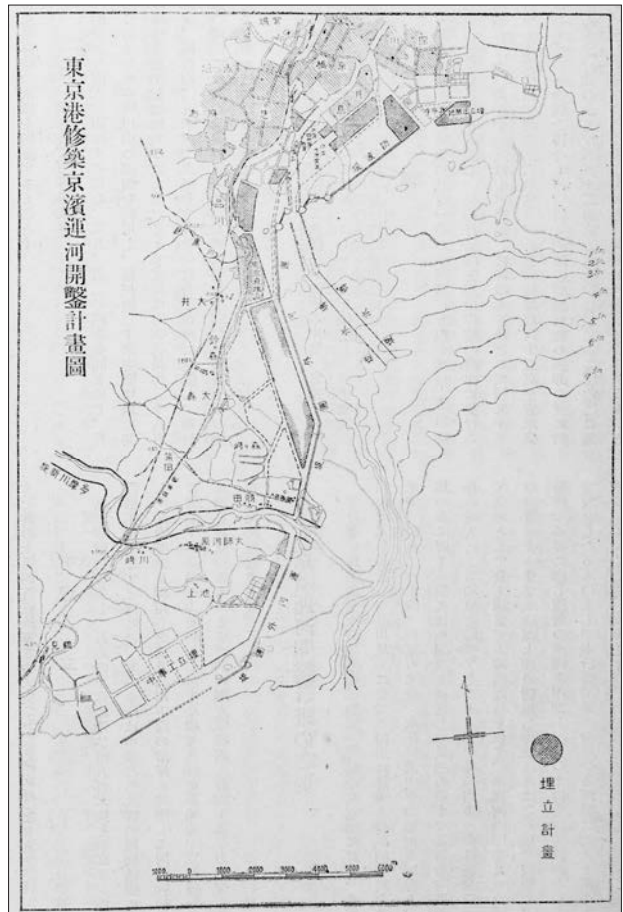


図-11 1924年の内務省策定の東京港・京浜運河計画

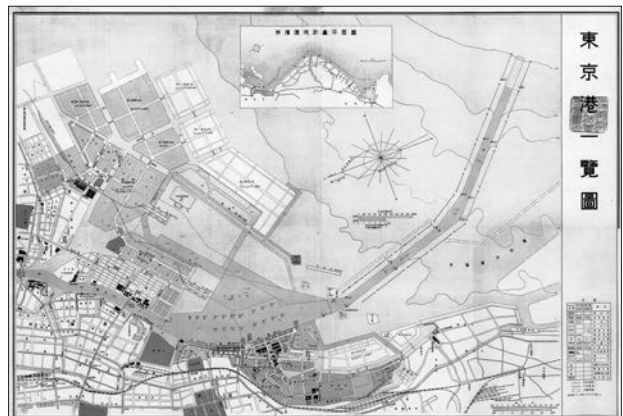


図-12 1930年開始の東京港修築事業(1937年の図)^{注29)}

争の激化により中止された^{注30)}。

一方の京浜運河計画は、東京府の施行として1937年に京浜運河建設事務所を設け、1939年に着工した。こちらも埋立地の売却益を工事の原資として見込んで進められたが(図-13)、最終的には戦況の悪化により終戦時まで中止された^{注31)}。

こうした港勢拡充を受けて1939年に小橋東京市長のもと国際港としての開港促進が提唱され、同市長の死去、継いだ頼母木市長の病没などを経ながらも、大久保市長時代の1941年に開港が実現した。この間、横浜市側からの苛烈な反対運動・陳情が繰り返されたが、閣議において、東京港と横浜港が統合され「京浜港」として単一の開港という扱いとする事で妥結され、実質的に東京港の開港となった^{注32)}。

(3) 都市計画における臨海部の位置づけ

以上のように、近代的な東京港の建設は、関東大震災をきっかけとして、帝都復興事業からは除外されながらも、東京市の独自の事業として震災直後から開始され、1930年代により本格化していった。その結果として1941年に悲願とも言える開港を迎えた。こうした急速な臨海部の近代化に対して、東京の都市計画はどのように対応していったのかを、本項で検証する。

a) 街路計画

東京の都市計画街路計画は1921年の決定が最初であるが、関東大震災を受けて、特別都市計画法に基づく帝都復興事業による街路計画が1924年3月に決定された^{注33)}。この時点では、芝浦の既設の埋立地と接続する計画街路は見られなかったが、1927年に決定された「東京都市計画街路市内ノ部第十三号路線および第十五号路線」が芝浦一丁目の埋立地内で接続するよう計画され、さらに1932年には線形と幅員が一部変更された^{注38)}。こうした計画変更の理由として「芝浦最近ノ発展ニ鑑ミ著シク狭隘ニ

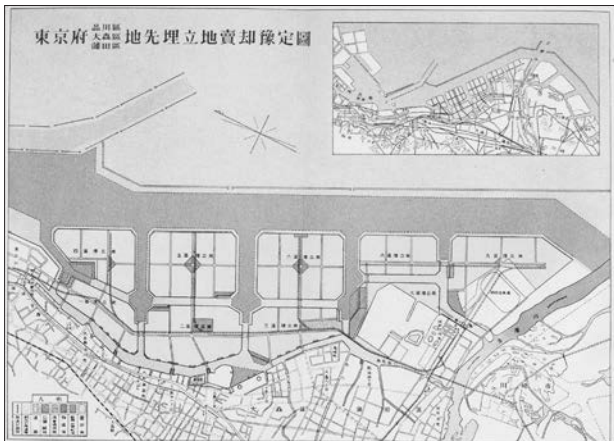


図-13 京浜運河計画と売却予定の埋立地



図-14 当初の復興計画の臨海部の街路網^{注35)}



図-15 埋立地と接続する街路計画^{注36)}



図-16 埋立地を循環する街路計画(1927年)^{注37)}



図-17 街路計画の一部変更(1932年)^{注38)}

倉庫敷地或ハ工業敷地トシテ利用全カラザル」^{注38)}が挙げられており、臨海部の急速な開発への対応が求められていたことが示唆される。

また街路計画と連動して、東京港修築計画内で計画されていた築地月島間の可動橋が、1932年に都市計画事業決定され、1933年に着工1940年に勝鬃橋として竣工した。本橋の建設費等は、築港事業の埋立地売却により賄うこととされた^{注34)}。

b) 用途地域

東京での都市計画法に基づく用途地域は、震災直前の8月に都市計画東京地方委員会で決定していたものの、震災を受けて改めて定められた。ここでは、芝浦一帯の埋立地といった臨海部に対して「芝浦一帯ノ埋立地ノ如キハ土地ノ現状既ニ大小工場ノ存在スルヲ見ルモ…築港計画未定ノ今日未タ将来利用ノ予測困難ナルモノアリ…未指定地域トシテ保留スル」方針となった^{注39)}。ただし、芝浦埋立地の一部は、震災前の原案から変更されて工業地域とされた。1924年12月20日の特別都市計画委員会では、「東京市ノ築港問題ト密接ナル関係ヲ有シ…芝浦ニ付テハ六号四号三号二号(筆者注、実際は3,4,5,6号埋立地)、是丈ケハ工業地帯ニシテ戴イタ方ガ、良クハナイカ」とされ、ここではすでに東京港の整備と臨海部の工業化を見越した用途地域が定められていたことが示唆される(ただし恒常風を校了して煤煙除去装置の設置が付記された)。

その後、幾度かの用途地域見直しがあったが、臨海部に関する用途地域変更としては、1937年に「昭和五年ニ至リ東京市ハ東京港修築工事ノ計画ヲ定メ

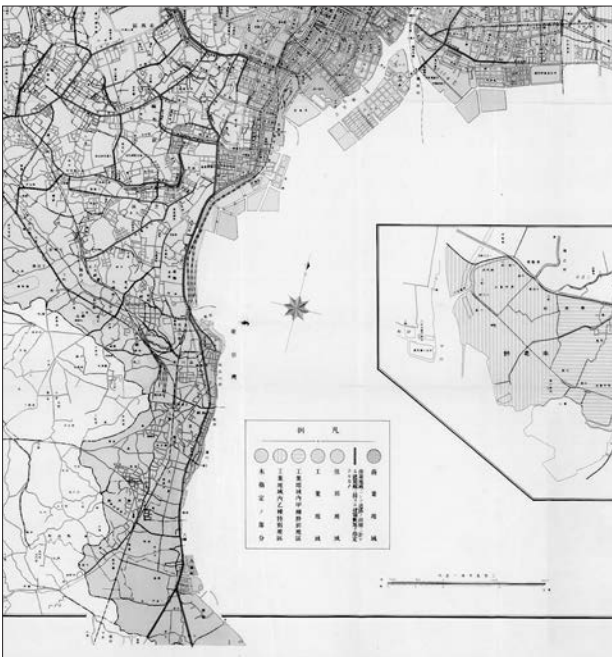


図-16 東京湾臨海部の用途地域 (1925年) 注40)

爾來隅田川口改良工事ト併セテ地先海面ノ埋立並ニ臨港諸施設ノ進捗ニ依リ港勢頓ニ昂リ臨港土地利用ノ利用状況ニモ種々変化ヲ来シ…地域指定後竣工シタル埋立地ニ対シテハ新ニ地域ヲ定ムル」として、既存の未指定地域や新たな埋立地に対し、主に工業地域指定を拡大する用途地域の見直しを実施した。

C) その他都市計画事業

1930年に開始された東京港修築事業と連動した都市計画事業として、1932年に計画決定された都市計画運河「横十間川延長運河」計画が挙げられる。本運河事業は「江東方面ノ運河ハ帝都復興事業ノ完成ニ依リ大ニ其ノ面目ヲ更メタリト雖モ東部ニ於ケル運河ノ根幹タル横十間川ハ海上トノ直接連絡を欠ケル為…海陸運輸ノ連絡ヲ円滑ナラシメ併セテ該方面埋立地ノ開発ニ資セム」として企画された。加えて、「帝都復興事業トシテ国施行ニ係ル市内主要河川ノ改修ニ依リ水運ノ利便大ニ更マレルモノアリト雖モ、…横十間川ノ改修ハ主トシテ在来部分ノ拡築ニ止マリ海上トノ直接連絡ハ未ダ実現セラレズ」として、国費が投じられた帝都復興事業では本計画が実現しなかったため、東京市による単独の都市計画

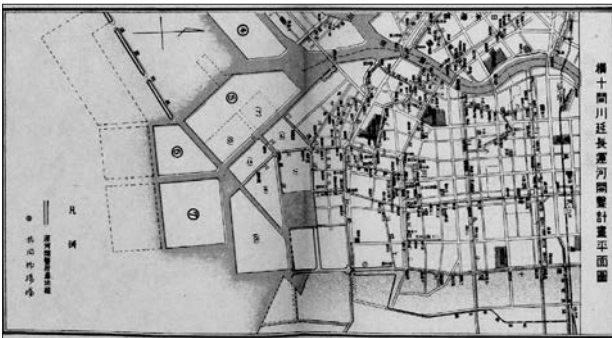


図-13 横十間川延長運河開削計画

事業として実施する理由を述べている^{注42)}。本運河計画は1937年に1943年までの事業として一部区間が着工したが^{注43)}、全区間は開通しなかったものと思料される。

臨海部の埋立と連動した都市計画事業が「東京都市計画飛行場」である。本計画は「帝都ニ於ケル航空港ノ現況ヲ觀ルニ羽田ニ東京飛行場アルモ其ノ地積、規模極メテ狭小ナルノミナラズ、都心ヨリノ距離遠ク其ノ連絡亦充分ナラザル等遺憾ノ点尠シトセズ、仍テ都心ヨリノ交通至便ナル城東区南砂町九丁目地先海面ニ、水陸両用飛行場ノ建設計画ヲ樹立」するものであった^{注44)}。しかし、その後、機材や資材不足、労賃上昇などで工事が遅延し^{注45)}、戦争の激化で最終的に計画は中断したものと思料する。

4. おわりに

(1) 東京築港計画の変遷

東京港の整備は幾度となく計画され、特に関東大震災以前は、正規の港湾整備が実施されることはなかった。その主な理由として(1)東京の外港である横浜港側の猛烈な反対(2)隅田川河口の土砂堆積(3)資金的・技術的な困難、が挙げられる。この内(2)は荒川放水路の建設により概ね解消され、(3)も(2)の解消と埋立地売却による自弁で概ね解決を見た。また、名目は正規の港湾整備ではないものの、三度の隅田川口改良工事で実施的な港湾整備を実施しつつ、関東大震災で時宜を得て、帝都復興事業から除外されながらも、東京市施行により大規模な修築工事に移ることとなった。この問題の当初から最後まで課題となった(1)は、大東亜共栄圏形成と、その首府たる東京の港勢拡大を名目に掲げ、横浜・東京港を合わせた京浜港の形成、として妥結が図られた。

こうした東京港の整備と開港は、震災以前の多くの計画検討と頓挫の歴史の上に位置づけることができる。特に荒川放水路計画開始後の1910年代には立て続けに東京築港案が示されるなど、その実現が現実味を帯び、帝都復興事業でも迅速に計画案が示された。港湾整備に向けたこうした継続的な機運醸成は、1930年代の東京港修築に結実したといえる。

(2) 港湾整備に対する都市計画の対応

東京港の整備が帝都復興事業から除外されたことで、帝都復興事業による各種都市計画施設の整備は、臨海部の整備と直接連携することはなかったが、震災後の応急の栈橋整備や、1930年代の東京港修築

に対しては、臨海部の土地利用変化を考慮して、街路計画や用途地域などで対応が見られた。また、都市計画運河による、臨海部と内陸の緊密な接続が図られるだけでなく、都市計画飛行場のように、臨海部に単純な港湾・工業機能以上に首都としてふさわしい各種機能を期待していたことが示唆される。これは現在の東京の臨海部が、単なる物流・工業機能以外の土地利用や都市機能を担っていることに通底している。

現在、臨海部は港湾法に基づく臨港地区がかけられている場合がほとんどである。しかし、当時は港湾法と臨港地区制度はなく、1930年代の東京の臨海部整備の経緯は、都市計画と臨海部整備が断絶せず有機的に連携が図られていた可能性を示唆しており、都市計画史・港湾計画史の観点から、今後はこうした仮説を検証していく必要がある。

謝辞：本研究はJSPS若手研究（課題番号22K14392）および公益財団法人日本科学協会笹川科学研究助成の補助を得て実施した。記して謝す。

NOTES

- 注1) 東京市編：東京市史稿 港湾篇 第三, p. 920, 東京市, 1926.
- 注2) 東京都編：東京港史, p. 5, 東京都, 1962.
- 注3) 東京市編：東京市史稿 港湾篇 第四, pp. 475-489, 東京市, 1926.
- 注4) 東京市編：東京市史稿 港湾篇 第四, pp. 835-838, 東京市, 1926.
- 注5) 東京都編：東京港史, p. 6, 東京都, 1962.
- 注6) 東京都編：東京港史, p. 7, 東京都, 1962.
- 注7) 東京市編：東京市史稿 港湾篇 第五, pp. 856-906, 東京市, 1926.
- 注8) 東京市編：東京市史稿 港湾篇 第五, pp. 954-1026, 東京市, 1926.
- 注9) 東京都編：東京港史, p. 8, 東京都, 1962.
- 注10) 東京市編：東京市史稿 港湾篇 第五, pp. 1115-1186, 東京市, 1926.
- 注11) 東京都編：東京港史, p. 8, 東京都, 1962.
- 注12) 東京都編：東京港史, p. 5, 東京都, 1962.
- 注13) 東京都編：東京港史, p. 7, 東京都, 1962.
- 注14) 内務省土木局編：日本の港湾 第1巻, p. 3-4, 港湾協会, 1924.
- 注15) 内務省土木局編：日本の港湾 第1巻, p. 5, 港湾協会, 1924.
- 注16) 復興事務局編：帝都復興事業誌 計画編・監理編・経理編, pp. 47-48, 復興事務局, 1932.
- 注17) 復興事務局編：帝都復興事業誌 計画編・監理編・経理編, p. 69, 復興事務局, 1932.
- 注18) 復興事務局編：帝都復興事業誌 計画編・監理編・経理編, p. 79, 復興事務局, 1932.
- 注19) 復興事務局編：帝都復興事業誌 計画編・監理編・経理編, pp. 85-86, 復興事務局, 1932.
- 注20) 復興事務局編：帝都復興事業誌 計画編・監理編・経理編, p. 90, 復興事務局, 1932.
- 注21) 復興事務局編：帝都復興事業誌 計画編・監理編・

- 経理編, pp. 112-113, 復興事務局, 1932.
- 注22) 太田圓三：帝都復興事業に就て 改訂版, 復興局土木部, 1925.
- 注23) 復興事務局編：帝都復興事業誌 計画編・監理編・経理編, pp. 146-150, 復興事務局, 1932.
- 注24) 復興事務局編：帝都復興事業誌 計画編・監理編・経理編, p. 155, 復興事務局, 1932.
- 注25) 東京都編：東京港史, pp. 21-22, 東京都, 1962.
- 注26) 港湾協会編：港湾2(4), pp. 97-102, 港湾協会, 1924.
- 注27) 土木工学4(4), p. 247, 工業雑誌社, 1935.
- 注28) 港湾協会編：港湾8(11), p. 58, 港湾協会, 1930.
- 注29) 東京市港湾部編：東京港一覽図 附：京浜運河計画平面図, 1937.
- 注30) 東京都編：東京港史, pp. 179-180, 東京都, 1962.
- 注31) 東京都編：東京港史, pp. 174-176, 東京都, 1962.
- 注32) 東京都編：東京港史, pp. 187-194, 東京都, 1962.
- 注33) 公益財団法人東京都都市づくり公社：東京の都市づくり通史, <https://tokyo-urbandedesignhistory.jp/chronology/>, (2023年4月15日閲覧)。
- 注34) 都市計画東京地方委員会編：都市計画東京地方委員会議事速記録 第3号, p. 364, 1935.
- 注35) 東京復興計画一般図, 1924.
- 注36) 東京市監査局都市計画課編：地域指定参考図, 1937.
- 注37) 復興局編：東京都市計画街路網図, 1928.
- 注38) 都市計画東京地方委員会編：都市計画東京地方委員会議事速記録 第3号, pp. 40-42, 1935.
- 注39) 内務省：東京都市計画地域並地区指定ノ件, 1925.
- 注40) 復興局編：特別都市計画委員会議事速記録 第四号, pp. 52-62, 1926.
- 注41) 内務省：東京都市計画地域図, 1925
- 注42) 都市計画東京地方委員会編：都市計画東京地方委員会議事速記録 第11号, pp. 75-79, 1938.
- 注43) 都市計画東京地方委員会編：都市計画東京地方委員会議事速記録 第4号, pp. 203-208, 1935.
- 注44) 都市計画東京地方委員会編：都市計画東京地方委員会議事速記録 第11号, pp. 29-33, 1938.
- 注45) 内務省：東京都市計画飛行場及同事業並其ノ執行年度割決定ノ件, 1938.
- 注46) 都市計画東京地方委員会編：都市計画東京地方委員会議事速記録 第11号, pp. 55-56, 1938.

REFERENCES

- 1) 渡邊大志：東京臨海論 港からみた都市構造史, 東京大学出版会, 2017.[Watanabe, S.:Tokyo Rinkai-ron,University of Tokyo Press,2017.
- 2) 寺中啓一郎, 大野克也, 和野信一, 石川淳：外国人技術者による明治期の東京港計画に関する意見, 土木史研究, 第15号, pp.577-586, 1995.[Teranaka, K. Ono, K. Wano, S. Ishikawa, J.: Suggestion in era of Meiji on Tokyo Harbor Planning by foreigner civil engineers, History of Civil Engineering, Vol.15, pp.577-586, 1995.
- 3) 寺中啓一郎, 大野克也, 和野信一, 石川淳：大正9年の東京大規模築港計画（基礎案）, 土木史研究, 第18号, pp.595-602, 1998.[Teranaka, K. Ono, K. Wano, S. Ishikawa, J.: Large scale port planning, 1920 in Tokyo, Fundamental plan, History of Civil Engineering, Vol.18, pp.595-602, 1998.

(Received April 10, 2023)