

# 港湾機能の地域的問題点

今 野 修 平

(東京都港湾局)

## は し が き

港湾とは船舶ならびに航空機が出入碇繋する地域における水・陸・空運のための通路利用の提供、ならびに人および貨物の水・陸・空運連絡役務の提供が行なわれる交通機関である<sup>(1)</sup>という定義に従えば、港湾は明らかに物的流通活動 (Physical Distribution)<sup>(2)</sup> の行なわれる経済地域であるといえるから、当然経済地理的観点よりすれば、港湾とは地域経済活動と密接な関連を有する一種の機能地域であるともいえ、その機能とは当然港湾の定義に従うところの機能、つまり港湾機能<sup>(3)</sup>であることはいうまでもない。この様に考えると港湾の地域的範囲は、拡張計画に基ずく地域的拡大や、港湾の周辺地域の地域的経済構造の変化、輸送手段の変化等を反映して、極めて動態的であり、しかもその定量的把握は難しい場合が多かつたことも手伝って、現在までほとんど明らかにされず、それに附随する問題についても概念的抽象的に論じられてきたきらいがある。特にこのような問題は施設のにも船種的にも多種多様であり、しかも背後の運河・河川網と結びついている東京港の場合は、我国における他の港湾に類例をみない程複雑な港湾となっており、港湾の地域的範囲とそれに附随する問題を内在している典型的な港湾であるといえ得る。

そこで本稿では東京港を例として、経済活動の場である港湾の地域的範囲の究明を行ない、そこに介在する問題を整理して、港湾の本質について考えていくことへの一助とするのを目的としている。

### 1. 東京港の発展過程

東京に港湾機能が芽生えたのは大田道灌による江戸築城期に求められ、長

祿元年（1457）といわれている。これは江戸湊と称せられているものであるが、これが本格化したのはやはり徳川家康の江戸入府（1590）以来であるとされている。徳川家康による江戸の市街地建設の一部として、道三堀・小名木川が開さくされ、さらに浜町から日比谷の入江を埋立てて、慶長17年（1612）南八丁堀・三十間堀の両水路が整備され、江戸湊は大巾に改築されて第二期を迎える。これによると日本橋川・楓川筋を内港とし、芝浦から両国周辺までを外港としたと記されているが、はやくもこの時期において運河・河川筋の開発と利用が行なわれていたのが注目される。

その後明暦の大火（1657）と、その復興事業は隅田川左岸の開発を中心に進められ、江戸湊も日本橋・京橋・箱崎・神田・亀島の各川筋（隅田川右岸）を食料・雑貨取扱地区とし、小名木川・堅川・源森川・大横川・十間川の各川筋（隅田川左岸）を木材・土石等のバラ荷取扱地区として、江戸湊内部における地域特性を明らかにして、新しい形態として再生したが、これはまた運河・河川筋の利用がますます拡大され、運河・河川筋の港湾としての利用という形態で港湾が発展していったことを物語っている。

その後幕末の開国・産業革命に伴う帆船から汽船への変遷・鉄道の敷設等による港湾の立地条件の大巾な変化と、江戸幕府および明治政府の港湾政策も手伝って、江戸湊は船舶の汽船化・大型化に適応出来ない港湾として、完全に従来の性格を変えていった。すなわち、開国に伴って横浜港は、新しい時代に即応した港湾の建設がなされ、帆船が汽船に転移すると共に、東京湾内での主港湾は、江戸湊から横浜港へと移動していった。一方帆船時代に築かれた東京の港湾機能は新しい時代の海運に適応しない港湾と化したにもかかわらず、消滅することなく、横浜港からのはしけを受入れることになって、帆船時代における港湾の性格を大きく変えて、はしけ回漕港として、いわば河川港的性格の港湾として、海上輸送の二次的港湾となって従来の港湾機能が再生したのである。

かくして東京港の発展史上第4の時期を迎えることになるが、この時期において一部から築港計画が種々の形で提出されることになり、<sup>(4)</sup> 新しい息吹

きを感じさせもするが、いずれも日の目をみないままに、僅かに隅田川改良工事<sup>(5)</sup>が東京市により細々と続けられていた。一方早くもはしけに依存する工場が江東の運河筋に立地し、<sup>(6)</sup> 運河・河川筋に工業港的機能も芽生えていった。

しかし大正12年(1923)関東大震災の発生は東京の大部分を焦土と化し、これによる陸上交通施設の壊滅的被害により、船舶による救援物資の緊急輸送の必要が生じて、これが契機となって大正13年(1924)本格的な港湾施設の建設にとりかかり、日の出棧橋・竹芝棧橋・芝浦岸壁の相つぐ完成をみて、大型船の入港接岸が可能となり、東京港は新しい時期を迎えるに至った。かくして昭和16年(1941)制限付開港をみて本格的港湾として生れ変わったが、続く戦争・敗戦・占領軍による港湾施設の接収と、東京港の本格的経済活動は短期間しか続かず、港湾の使用は僅かに泊地における沖荷役のみという状態で、再びはしけに全面的に依存せざるを得なくなった。ここで注目すべきことは、戦前新しい港湾施設という東京港史上画期的な時期を迎えたにもかかわらず、京浜運河構想が強く打出されて、依然としてはしけ依存の考え方が強く存在していたし、新しい埠頭地帯の背後の運河筋には、早くもはしけに依存する倉庫・工場等の集積地域が形成せられていた<sup>(7)</sup>点であろう。しかも江東の運河・河川の利用は極めて盛んであった<sup>(8)</sup>のである。

戦後東京港は晴海・豊洲両埠頭を中心に開発が進められ、接収された港湾施設も漸次返還されてきて、さらに建設計画は品川埠頭から昭和45年目標の改訂港湾計画に移行するに従い、その規模と性格は本質的に変化してきたとみて差支えない。すなわち、はしけを含む二次輸送の合理化を計画の基本方針の一つとして打出して<sup>(9)</sup>、さらに他港に先駆けて専門埠頭建設に熱意を示していることは、新しい時代を迎えたものといつてよいであろう。

以上のように東京港は幾多の変遷期を経て発展してきたが、明治以降は江戸湊の港湾機能を母胎にして、一貫してはしけに依存して発展してきており、特に江戸時代以来の遺産である江東地区の運河・河川と、埋立の進行に伴う運河網の拡大という地理的条件も手伝って、複雑かつ広範囲な港湾機能地

域の形成をみながら、現在の改訂港湾計画をむかえるに至ったとみることが出来るが、このような発展の歴史的過程は、東京港の本質的特性に強く影響しているのは当然で、東京港の地域的範囲や性格の把握、さらにその問題点の理解にも欠かせない事実であろう。

## 2. 東京における港湾機能の地域的分布

東京における港湾機能の地域的範囲を把握する場合、はしけによる貨物取扱箇所を地域的分布より求めるのが最も妥当であると思われる。東京における港湾の発展過程が、施設的には運河・河川筋を中心に発展し、船種的にはしけに依存して発展してきたことは、比較的新しい本船の接岸施設に対して、古くからのしけによる貨物取扱箇所が、運河・河川筋に水際線を断続的に利用して多数存在しており、いずれも貨物の水・陸連絡役務の提供を行なっているといえるから、明らかに港湾機能を有しているといえる。そのはしけによる貨物取扱箇所の抽出が、港湾機能の地域的把握の一方法であることに問題はないと思われる。その方法による抽出の結果、東京におけるはしけによる貨物取扱箇所の分布は、地域的に凝集傾向を示し、地域としての把握が可能であり、しかもそれは隣接する背後地域と関係しあって、かなり特徴的に把握出来ることが判った。<sup>(10)</sup>それを以下整理すると次の如くなる。

### 運河・河川筋の港湾機能の地域的分布

地 区 名	主要貨物	形 成 期	主な施設	備 考
1 永代橋・小名木川地区	雑 貨	明 治 以 降	倉 庫	規模大
2 芝 浦 地 区	雑貨・鉄	戦 前	倉 庫	〃
3 豊 洲・枝 川 地 区	鉄・石油	戦 後	倉庫・油槽所	規模大・一部本船出入
4 千 住 地 区	鉄・石油	戦 前	工場・臨水駅	その後臨水駅は機能喪失
5 旧中川沿岸地区	鉄	戦 前	工 場	
6 隅田川上流地区	石油・鉄	戦後・一部戦前	油槽所・工場	油槽所は殆んど昭和35年以後
7 南 砂 町 地 区	鉄	戦 前	工 場	

このような地域的な分布と特性は、地理的には地域として取上げられ、特にその性格からはしけ依存地域といえようが、港湾の立場よりみる時は港湾

機能の地域的分布ということが出来よう。

一方戦前における運河・河川筋の交通路としての利用形態<sup>(11)</sup>と比較してみると、本所・深川地区における中小運河および日本橋周辺の運河利用が衰微していることがうかがえ、現在においてはこの地域で大巾な利用をされているのは小名木川のみであるといっても過言ではない。これは戦後の急速なる地盤沈下による橋桁の低下等がはしけの溯行を困難にしていることと、都市内部の地域構造の変化が大きく影響しているものと考えられるが、いずれにせよ江戸湊以来の港湾機能地域の一部が衰微していることを物語っている。これに対し戦後において発展が行なわれた主な地域は豊洲・枝川地区と新河岸川を含む隅田川上流部であり、前者は芝浦地区、あるいは永代橋・小名木川地区と同様、その時代における東京港の中心地域、つまりここでは晴海・豊洲の両埠頭地域に隣接して発展したものと思われるが、後者については戦前の本所・深川あるいは日本橋の中小運河の利用が障害を生じると共に、必然的に東京における運河・河川筋の利用は、新規埋立地間の運河および隅田川筋へと変化した一つの典型例でないかと考えられるが、その性格は後の章にゆずりたい。

いずれにしても戦後本船接岸施設の建設が本格化し、さらに中小運河が交通路としての機能を喪失してきたことにより、東京における港湾機能の地域的範囲は飛躍的に拡大し、現在最も上流へ溯行するはしけは、はるか埼玉県北足立郡大和町まで溯っていて、地域的にはかなりの大きさになっているのである。

### 3. 東京における港湾の性格

東京港は昭和39年3,049万トンの貨物を取扱ったが、その内、主な貨物は、内貿の鋼材移入を主体とする金属類、湾内からの機付はしけによる石油製品の移入を主とする油類、原木(南洋材)輸入を主とする木材類、北海道炭を主とする石炭類、鉱物類、その他等が大きな数値を示しているが、これを船種・荷役・貨物の最終取扱箇所(施設)等より東京港の港湾貨物の水・陸連絡形

態には次の5形態を基本的に考えることが出来る。

船 種	荷役形態	最終取扱箇所	
1. 東京港けい留本船	経岸荷役	埠頭施設	
2. 東京港けい留本船	はしけ荷役	運河・河川筋	
3. 湾内他港けい留本船	はしけ荷役	〃	〃
4. 湾内臨水施設	はしけ輸送	〃	〃
5. 東京港内臨水施設	はしけ輸送	〃	〃

1の形態については、明らかにいかなる種類の船舶の貨物でも、けい留した施設にて直接陸上への積卸しが可能であり、しかも海港である以上その施設は海上航行用船舶の利用を第一義に考えてあるが、2以下の4形態の連絡役務については、はしけのみが利用可能であり、1の形態とは基本的に異なる点が多い。

このことは単なる自然地理的な港湾の形状という類型化<sup>(12)</sup>ではなく、輸送形態・荷役形態・施設・経済性等根本的に港湾の性格が異なるものであるから、その意味からの類型化が必要であり、明らかに海または運河・河川等の内水路に面して、そのための特性を有してはいるために、沿岸港（または海港）・河口港・河港という立地点からの分類がある<sup>(13)</sup>が、接岸荷役港とはしけ荷役港<sup>(14)</sup>という分類がより妥当なものであるといえよう。ただし、この場合の接岸荷港およびはしけ荷役港は、あくまで本船対称港についての分類と考えられるから、はしけだけしか入出港出来ない港湾と、本船の入出港を目的とした港湾とを一率に取扱うよりは、むしろ対称船舶の相異と目的地的見地から、本船港（または大型船港）とはしけ港とに分けて考える必要があろう。

以上の様な分類によれば、東京港は明らかに本船接岸およびそれに附随する施設よりなる本船港と、内水路のはしけ港の二つの性格を有しており、それが地域的に相隣接しているといえる。前者の場合は施設規模が大きくなる点からも、明らかに地域的範囲の把握は可能であるが、後者の場合はなお若干の問題を残している。

すなわち、はしけによる水陸連絡形態に4形態を分類したが、その中で2

および3のはしけ荷役の形態と4および5のはしけ輸送の形態を考える必要がある。東京港の場合、はしけ荷役を行なった貨物を、さらに他の本船接岸施設へ輸送するという純粹の港運的性格の利用は意外に少なく、<sup>(15)</sup>その主体は接岸施設と内水路のはしけ港の間の輸送であり、明らかに他港でみられる一般的なはしけ荷役港と異なる性格を有していると考えられる。すなわち、はしけ荷役港の場合は、本船が適宜な埠頭へ接岸すれば解決するのに対し、東京港の場合は、はしけ依存の倉庫・工場の立地を変えるか、陸上輸送への転換がなければ、はしけ荷役が本質的に消滅しないという点があげられる。

このような性格はむしろ我国の他の港湾に類似性を求めるより、内水路の利用が著しい欧米の河港に求める方がより近いのではなからうか。

4および5の形態については、本船とは何らの関係もない純粹の輸送形態の一種であり、その比較対称は、経岸荷役や本船けい留施設に求めるのではなく、むしろ自動車あるいは鉄道に求めるべきであるから、海運の一種とみる必要がある。

以上のように、東京における内水路のはしけ港は、東京における港湾の発展の主役として今日に至り、東京の本船港とも極めて密接な関係を有しながらも、二つの性格を共有しており、しかも近年は本船との結びつきよりも、湾内の臨海工業地との結びつきが強くなってきつつあり<sup>(16)</sup>、その性格を変えようとしてきているといえよう。

一方、以上のような外面的性格よりの証明の他に、内面的性格からの証明も行なう必要があろう。内水路のはしけ港の中で、その性格を最も特徴的に持っているものに、隅田川上流部の石油の油槽所がある。元来内水路における貨物の取扱箇所は、公共企業体の管理する物揚場は極めて少なく、民間企業の工場・倉庫または野積場の専用河岸となっており、これらが主体となって港湾機能が形成されてきたといえる。その地域構造は、東京の都市構造を反映して、周辺部で工場・中心部で倉庫が立地しているのを原則としており、機能的に商港的機能と工業港的機能に分けて考察することが出来る。その意味で商港的機能を持つ地域としては、永代橋・小名木川地区と、芝浦地区



があり、いずれも晴海・竹芝・日の出・芝浦の公共雑貨埠頭と至近距離の地域であり、他には豊洲・枝川地区の一部に鉄鋼を主とする倉庫がある以外、他の地域には例外的にしか認められず、ほとんどが工場の専用河岸で、貨物の広範な流動機能を受持つには至らなかった。ところが昭和35年以降、隅田川上流部に続々と立地した石油の油槽所は、同様な地点に一ヶ所進出したセメントの基地と共に、明らかにその機能は配分基地であり、商港的機能の進出であるといえるから、従来みられなかった新しい傾向といえるが、同時に隅田川上流という最も奥深くに立地したという点に大きな意義を認めざるを得ない。工場立地の場合、本来的には湾外からの原材料供給によるから、本船依存が基本形であり、その意味からは港頭立地企業であるのに対し、配分基地の場合は、港頭から市場への経済的距離に立地因子を求めることが出来るから、その意味で本来的な内水路利用といえるであろう。

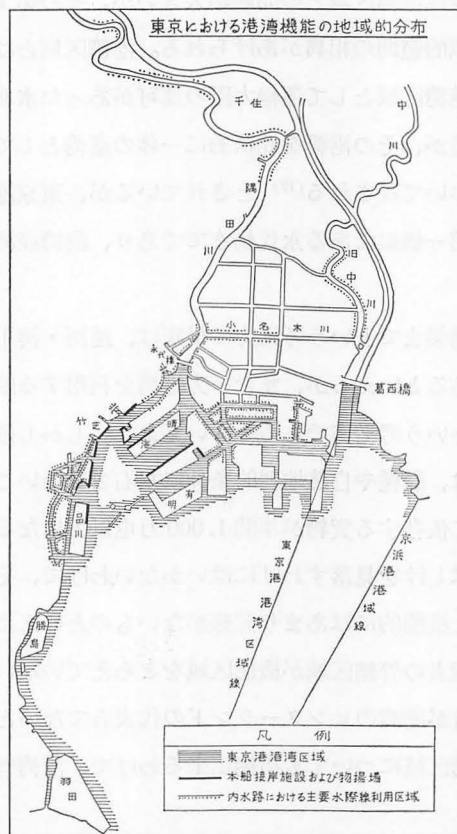
最近立地した石油配分基地について、その一例を某社の油槽所を例にとると、その供給範囲を東京都区部の北半分、埼玉県南部とし、従来鶴見から直接または熊谷の油槽所経由の供給体系であったものを、昭和39年から新体系に切り替えることにより、陸送費の節減から、全輸送経費を従来の55.7%に切下げることになり、利益率の低い石油販売において、大きな利益をあげる事に成功した。

この社の場合でも判る通り、基本的には隅田川上流部への立地は、陸上輸送との競合の上で成立するものであり、単なる本船港の港湾機能の地域的拡大とはいいい難いではなからうか。このことは他の社の場合も、港頭地区に油槽所を持ちながら、新たに上流部に油槽所を新設している例があることから明らかになる。

このような立地条件の基本的な差異は、油槽所からの供給圏にも表われてくる。港頭の油槽所からの供給は、江東地区・都心地区を中心とする地域に行なわれ、上流部からは城北地区・埼玉県南部地区を中心に供給されている。特に港頭と上流部とに二ヶ所以上の油槽所を有する会社では、その地域的範囲を明確に定めている。



以上のように隅田川上流部のはしけ港は、晴海・芝浦に代表される本船港とは、その立地条件から結びつく背後地域まで本質的に異なっており、明らかに他の港湾であるということが出来よう。特に石油取扱いの多い隅田川上流部は、東京港の本船港との結びつきは、石油に限れば極めて関係が薄く、むしろ川崎港・横浜港または千葉港という海港と、河川により結びついたはしけ港であるという関係で成立しているといえよう。それ以外の地域、例えば本船港に最も隣接している永代橋・小名木川地区にしても、本船港とは極めて密接な関係を有しているながらも、発達史的にも機能的にも、むしろ別の港湾であると考えた方が妥当ではないかと考えられる。



#### 4. 港湾区域と港湾機能の地域的範囲の関係

以上のような観点から、港湾機能の地域的範囲を東京港の場合求めると、経済的活動としての場としての港湾の地域的範囲（これを港湾法に基ずく港湾区域と混同しないために、ここでは仮りに港湾経済地域と呼ぶことにする）は遠く隅田川上流埼玉県下に至るまで求めることが出来る。さらにこの広大な地域を港湾機能の点から本船港とはしけ港とに分けて考え、さらにはしけ港についてその性格を明らかにしてきたが、さらにこの港湾経済地域が持っている諸問題について考察を進めたい。

この問題の主体は港湾区域との問題が大きい、その第1は港湾区域と港湾経済地域の地域的範囲の相異があげられる。港湾区域とは、港湾法の定めるところにより港湾区域として運輸大臣の認可があった水域であり、この認可は、港湾管理者が、その港湾を経済的に一体の港湾として管理運営する上に必要な水域についてなされる<sup>(17)</sup>とされているが、東京港の場合港湾区域は、隅田川では第一橋梁である永代橋までであり、港湾経済地域とは著しく異なっている。

港湾区域が第一橋梁までという考え方の根底は、運河・河川を交通路として認めない原則であるといえるが、また一方港湾を利用する船舶はマストを有する本船であるという考え方であるともいえよう。しかし港湾を経済機能的に把握する場合は、船種や自然地理的条件に左右されないことは明らかであり、特にしけに依存する貨物が年間1,000万屯以上になると推定される東京港の場合は、しけを見落すわけにはいかないわけで、その意味から東京港の港湾区域は、機能的にはあまり意味がないものといえよう。

第2に港湾管理者の管轄区域が機能区域をとらえていないところに問題がある。港湾管理者が港湾のヒンターランドの代表者でないという経済と行政の不一致は、港湾区域についても指摘出来るわけで、港湾管理上大きな問題を残している。

第3に臨港地区指定上にも問題が残る。特にこの場合は地域を機能的に把

握することが必要であり、港湾区域が地域的に適正でない場合においては、当然臨港地区の指定も適正ではなく、さらにこれは港湾およびその隣接地域の地域開発計画や地域行政にも何らかの影響を及ぼすことが考えられる。

以上の他に東京港の場合は性格的に明らかに本船港と異なるはしけ港が存在しているが、その地域は殆んど港湾区域外であり、港湾区域としての指定を行なう必要がある。ただその場合、現在の東京港と一括して一つの港湾とみるか、別個の港湾としてみるかは、はしけ港の性格からして後者の場合が妥当であると思われる。

しかしその管理者は、ロンドン港の例<sup>(18)</sup>にみるまでもなく、一貫した運営管理の必要性からも、同一管理者であることが望ましいのはいうまでもない。

## 結 び

以上の結果、今まで東京港といわれていた地域概念は、極めてあいまいな点が多く、港湾法に基づく港湾区域も適正なる区域指定でないことが明らかにされた。

港湾を機能地域とみるならば、その経済活動の場は極めて動的・有機的であり、その点を考慮しての区域設定の必要があると思われ、その点で、どちらかというと静的な港湾区域との間に幾多の問題点をかかえている。

東京港の場合、江戸時代以来の発展史はいわば内水路のはしけ港の歴史であり、性格的にも機能的にも晴海・芝浦で代表される本船港とは異なると考えるべきである。

この様に港湾経済地域は、その内部をみれば性格の異なる港湾がそれぞれに発展して、地域的にも拡大されつつあり、さらに港湾区域との間に問題を残していることは、本質的に港湾管理のあり方や港湾管理者の組織・権限にも連なる問題が潜在していることを物語っているといえよう。

港湾は経済活動の一つの場である以上、あくまでもその把握は機能地域として行なうべきであることが、根底に存在していることを特に強調したいと

考えているものである。

(注および参考)

- 1) 矢野 剛 港湾経済の研究(1964) 日本港湾協会 pp43~47
- 2) 原田義彦 物的流通の概念 運輸調査月報 7巻2号 pp2~6
- 3) 註1に同じ pp47~48
- 4) 明治13年(1880) 時の東京府知事松田道之氏による提案に続き、数度に亘る計画が立案された。特に明治36年(1903) 直木倫太郎の意見書は画期的見解であった。
- 5) 明治39年(1906)の第1期工事より、昭和5年(1930)の東京港修築事業に続く第3期工事まで続いた。
- 6) 菊地一郎(1958) 江東工業の地域構造 地理学評論 31巻 pp555~565 ほか
- 7) 拙稿(1965) 東京におけるはしけ依存地域 東北地理 17巻 pp19~23
- 8) 河田四郎(1931) 東京市内河川交通 地理学評論 7巻 278~287
- 9) 東京都港湾局 東京港改訂港湾計画書(1961) §2 計画改訂の基本方針
- 10) 註7に同じ
- 11) 註8に同じ
- 12) 佐々木誠治(1964) 港湾の類型 海運と港湾の新しい発展のために 海運系新論集刊行会 pp372~387
- 13) 宮崎茂一(1964) 港湾計画 海文堂 pp4
- 14) 註12に同じ
- 15) 東京都港湾局(1965) 昭和39年度東京港物資流動調査報告書—実態調査—
- 16) 拙稿(1964) 東京港におけるはしけ輸送 東北地理 16巻 pp114~120
- 17) 山口真弘・住田正二 港湾行政(1955) 日本港湾協会 pp23
- 18) 昭和34年度第3回海外研修報告No. 4 ロンドン港(1961) 東京都職員研修所 pp17~18

なお §1 東京港の発展過程については「東京都 東京港史(1962)」を全面的に参考とした。