

## 港湾における都市再開発の問題

——東京港における都市再開発を例として——

今 野 修 平

(東京都港湾局)

### はしがき

現代において人類が直面している大問題の一つに都市問題があるといわれている。<sup>(1)</sup> この問題発生の根源はもちろん急速に進行している都市化にあるが、都市化そのものをいくつかに類型化してみることが出来る。<sup>(2)</sup> このうち特に問題となるのは、巨大都市の都市化であり、先進地域ではこれがさらに Megaropolis を生じ、<sup>(3)</sup> 我国でも同様の傾向を指摘される事態にまで進行している。<sup>(4)</sup> こうした巨大都市の発生あるいは諸都市の結びつきがみられると、都市計画の上での新しい次元の難問があらわされてくる。すなわち、交通、水、公害等であり、資本活動自身をも阻害する形であらわれている。<sup>(5)</sup> この様に現在大都市が直面している最大の問題の一つである交通については、当然その機能の一環を受持つ港湾の立場からも考察を加える必要がある一方、急激に膨張している都市の内外に介在する問題に対し、港湾が無関係のままでいることはあり得ないと思われる。わが国における工業港（産業港湾）が、わが国経済の発展における産業貿易構造の変遷にともない、近年異常な発展を遂げた<sup>(6)</sup>如く、工業化と工業港の密接なる関係に類似性を求めるまでもなく、都市問題が港湾に大きな影響を及ぼすことは、容易に考えられると同時に、極めて大きな問題であると言わねばならない。以上の様な都市と港湾との関係について、そこに介在する問題の大きさは既に北見教授により指摘され、<sup>(7)</sup> さらに地方開発都市育成のために港湾を中心とした都市開発の必要性<sup>(8)</sup>や、

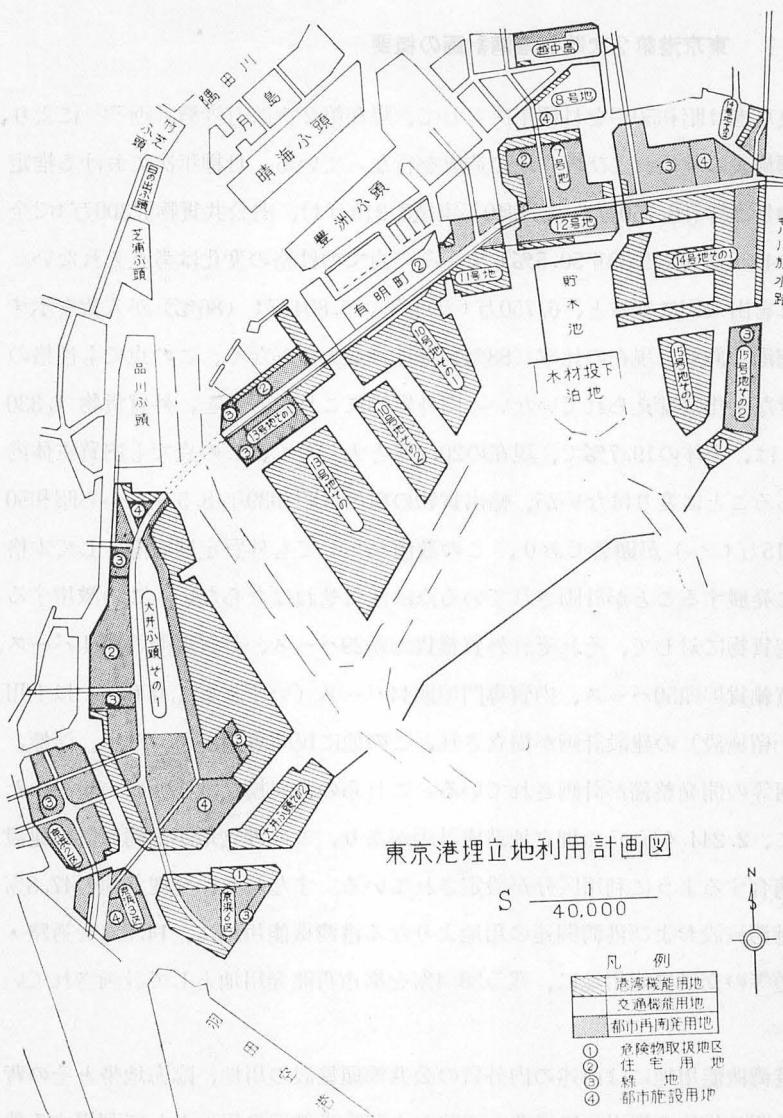
地方中心都市建設における港湾と工業との関連、<sup>(9)</sup> さらに都市活動と港湾活動の関係の定量的把握の試み<sup>(10)</sup> 等もなされてきた。筆者も都市内部において「はしけ」により形成せられる地域があり、これを通して都市と港湾との関係を考察した<sup>(11)</sup> が、これらはいずれもどちらかと言うと、都市と港湾との関係においても、港湾よりみた都市という観点に立つものが多い。港湾の所在する都市そのものの分析<sup>(12)</sup> もさることながら、都市の影響を受けている港湾についても考えてみる必要があろう。大都市の港湾が工業港と共に最も大巾な伸長をみせている今日、<sup>(13)</sup> 本稿では港湾内部において背後の都市の問題がどの様に反映してきているのかを考察しようとしたものである。もちろん、問題をここまで絞ってもなおその問題は多くの観点から考察される必要があろうが、とりあえずは一つ一つの考察が大きな意義を有するものと思われる。

そこで地域開発と港湾という範疇でこの問題を考察する時、都市も地域の一種であるとみて、都市地域<sup>(14)</sup> における地域開発を考える必要があろう。地域開発を本来の意義（国連の定義）<sup>(15)</sup> で解すれば、都市再開発は都市地域における地域開発の典型的なものと言うことが出来る。わが国の場合欧米諸国と比較して、都市再開発がはなはだしく立遅れている<sup>(16)</sup> とはいえ、都市建設上の現実的問題として考えられている<sup>(17)</sup> ことは否定出来ない。都市再開発が既開発の都市地域を再投資して、従前に増す利用価値を創造すること<sup>(18)</sup> であるなら、その根源は都市としての秩序の維持が困難になるところにあり、<sup>(19)</sup> 過度な都市化による弊害にあると考えてよい。だとすれば都市再開発は現在の都市問題の最も典型的なものであるといえよう。かくして都市問題が港湾へ反映してくる場合、最も早く、そして最も顕著に表われてくる一つであるとみられるが、この問題は既に現実の問題として、東京港の港湾計画に現われており、以下東京港の港湾計画を中心に問題を掘り下げていきたい。

## 1. 東京港第2次改訂港湾計画の概要

東京港は昭和50年を目標年次として、現在第2次改訂港湾計画<sup>(20)</sup>により、港湾施設の整備および埋立地の造成を行なっている。目標年次における推定貨物量は総計6,750万t（昭和40年実績3,210万t）、内公共貨物3,300万tで全体の48.9%（昭和39年50.5%）で、その点での性格の変化は考えられない。これを出入別にみると、6,750万tのうち、5,804万t（86%）が入貨を示す入超港であり、現在の比率（88%）とこれも大差がなく、この点でも性格の大きな変化は変えられていない。内外貿別にこれをみると、外貿貨物1,330万tは、全体の19.7%で、現在の20.4%と大差なく、この点でも内貿主体港であることに変りはないが、輸出貨物の激増（昭和39年8.5万tから昭和50年215万tへ）が顕著であり、この数値からしても外貿定期船港として本格的に発展することが計画されている点は注目せねばならない。この激増する推定貨物に対して、それぞれ外貿雑貨埠頭29バース、外貿専門埠頭4バース、内貿雑貨埠頭50バース、内貿専門埠頭44バース（いずれも1,000t/w以上用けい留施設）の建設計画が樹立され、この他に民間専門埠頭、泊地、浮標、運河等の開発整備が計画されている。これらの大規模な港湾施設の建設のために、2,244.4万m<sup>2</sup>の埋立地造成計画があり、この埋立地が港湾施設の建設と適合するように利用区分が設定されている。すなわち、全埋立地の47.3%を港湾施設および港湾関連の用地よりなる港湾機能用地に、14.3%を道路・鉄道等の交通機能用地に、残る38.4%を都市再開発用地として計画されている。

港湾機能用地には前述の内外貿の公共埠頭施設の用地、臨海地帯とその背後地間の貨物の搬出入に必要な道路および臨港鉄道の用地として利用する他、港湾の運営および海上運送事業、港湾運送事業、倉庫業、通船業、船舶関係の諸業種用等の港湾関連業と認められる業種の立地する用地であり、埠頭とそれに直結する土地利用地域で、一部は港湾地域としての市街地形成が考え



られる。民間専用埠頭の建設用地は、当然この港湾関連業用地に含まれている。これらの用地の配置は、外貿公共雑貨埠頭用地は水深-12.0mの第一航路を狭んで大井埠頭、および13号地その2に、内貿公共雑貨埠頭用地は10号

地その2を主体に、外貿製材専門埠頭は15号地その1に、鉄鋼専門埠頭は10号地その1に、貯木場と直結する製材業集団立地地区は14号地その1に等計画されている。

交通機能用地はその根幹をなすものは埋立地を縦貫し、千葉県側埋立地および川崎・横浜の埋立地と結ばれて、東京湾を一周する環状臨海幹線道路の一部をなす通称100m道路である。この道路は東京湾一周という地域間交通路としてだけでなく、東京の市街地内環状道路を結びつける都市交通路としての機能を併せ持ち、さらに臨港道路の機能をも持つ多目的な道路であり、高速・緩速両面の使用が考えられている。鉄道もこれと平行して敷設が計画され、目的的にも道路と略々同じ役割を持っているといえるが、大井埠頭内に広範に操車場用地を予定している点が異なる点であろう。大井埠頭内の操車場用地は、一部新幹線の使用も検討されているものである。この他に交通機能用地としては、14号地に小規模な航空基地が考えられている。

都市再開発用地としては、下水道、清掃、市場等の都市施設用地、主として埋立地内で事業に従事する者を対象とした住宅用地、公園・緑地用地、都市再開発の対象となる中小企業の集団移転用地等が含まれているが、このうち港湾施設を必要とするものは市場をあげることが出来よう。

以上の事業を遂行するために、埋立地造成は外国債の借款により1,060億円の事業費を、港湾施設整備事業費としては公共・起債合わせて850億円が予定されている。

## 2. 東京港第2次改訂港湾計画の持つ意義

東京港第2次改訂港湾計画は、前節で概要説明した如く、港湾の施設計画と、それに附隨した埋立地の土地利用計画からなっているが、両者の関係についての意義は、後で考えるとして、先ず港湾の施設計画をみると、その計画の特徴は徹底した専門埠頭計画にあるといえよう。公共・民間を問わず、専門埠頭が考えられている貨物は、米穀類、砂糖、水産物、石油、石炭、鉄

鋼、土石、セメント、原木、内地製材、外地製材、危険物（薬品）があり、雜貨埠頭も航路別、船型別、荷姿別（コンテナ埠頭計画等）に考えられていくから、事實上大部分が専門埠頭であり、専門埠頭の意義を充分に考える必要がある。広域的都市計画という方向に対しての専門埠頭化の意義については、既に指摘されている通り重要で、<sup>(21)</sup> その点で今後も考察すべき問題が多いが、基本的には一定量以上の取扱貨物量、船舶による輸送形態への対応、特に専用船化との協同、<sup>(22)</sup> さらに背後地域での地域構造等が関連を持ってくると思われる。特に商港における専門埠頭化の問題点は、工業港における工場埠頭と異なる問題を包含しているから、充分に物資流通の拠点としての機能を考える必要があり、この計画でもその意味での埠頭配置がなされている。すなわち、背後の地域構造を反映して、港湾の東部一帯は江東地域の地域構造との直結を考慮して、鉄鋼、木材、石油の専門埠頭が配置されているのに對し、城南地区は米穀類、砂糖等の専門埠頭の配置がなされているのはこれを表わしている。この様な背後の地域構造の反映としての専門埠頭の配置と、強力な専門埠頭化が港湾施設計画上での二つの特徴だとすると、土地利用上からの特徴は港湾施設と直結した土地利用による港湾地域の都市開発があげられる。すなわち、貯木場に直結した木材業用地、鉄鋼専門埠頭に直結した鉄鋼関連業用地等があげられる。これは貨物の集約的取扱いと専用船への対応という海からの要請に基づく専門埠頭化に対して、埠頭から背後地域への輸送の合理化により、専門埠頭の機能をより高度にすることを目的にした港湾地域の都市的開発であり、単なる専門埠頭よりさらに一步進んだものとしてその意義は大きい。つまり海からの要請に基づく専門埠頭化が、陸上まで影響を及ぼしたものであり、埠頭に直結した都市造りが本計画的一大特徴としてあげることが出来よう。そのため、港湾機能とは直結しない緑地、下水道処理場、住宅、操車場（鉄道）、航空基地、トラックターミナル、流通センター等の計画も折り込まれているが、これを考え併せると、港湾計画よりも都市計画的色彩が濃厚であり、その意義とは別にかなりの問題を含んでい

るものといえよう。

### 3. 港湾計画における都市問題の発展

幕末以来の我国における開国・維新・産業革命と続いたことによる港湾の変化は、当然東京湾においてもみることが出来、江戸への廻米のため賑わった江戸湊から、湾内の港湾は横浜港を中心に発展していくことになる。このため一部の間で強く要請せられていた東京港の建設<sup>(23)</sup>は、隅田川河口改良工事という形で本質的な目的の遂行が出来ないでいたが、関東大震災による教訓により、漸やく本格的港湾の建設が容認せられ、以後東京港修築計画なるものに基づいて建設が進められ、昭和16年に至り、やっと制限付開港となつたわけであるが、ただちに太平洋戦争と戦後の全面的施設接收という苦難に当り、その点からすれば本格的な港湾として誕生したのは戦後であるともいえる港湾である。このような戦前における計画と実績の歴史が母体となって、戦後は昭和30年の東京港港湾計画から、さらに昭和36年の東京港改訂港湾計画へと進んだが、この東京港改訂港湾計画は、性格的には今回の第2次改訂港湾計画の母体となっているものであり、その基本方針は次の三点をあげている。すなわち、

- イ) 物資供給体制を近代化するための、積極的な港湾施設の拡充
- ロ) 都市機能を高度化するための、都市交通体系の整備
- ハ) 港湾機能の確保と都市再開発のための、埋立地の早期開発

かくして都市問題と取組む姿勢を初めて公けにする一方、昭和45年を目標年次とし、推定貨物量 4,750 万 t とし、内外貿港湾施設の整備およびそれに附隨する諸施設計画を樹立しているが、この様な港湾計画における都市問題の提起は他の港湾においては認められず、東京港においてもその前の計画（東京港港湾計画）では計画策定の問題意識としてあげている 6 項目の諸問題<sup>(24)</sup>の一つでしかなく、そこにおける指摘も「将来において抜本の方途を考慮する必要がある。」という程度であり、港湾計画そのものに具体的な施

策は殆んど認められない。しかしこの問題意識が後の東京港改訂港湾計画へ発展したことを思えば、大きな意義を認めざるを得ないが、それにしても改訂計画における都市問題の直接的な取上げは、古今の港湾計画には認められず、改訂計画の最大の特徴であるといえるし、この問題の持つ意義は極めて大きいことは言うまでもない。このような都市問題が、第2次改訂港湾計画においてさらに発展したことは当然である。第2次改訂港湾計画により推定されている将来の膨大な貨物に対処するには、専門埠頭化と都市計画的観点に立つ総合的港湾計画が必要であろうが、しかしこの他に、港湾管理と財政問題が潜在していることを見逃すわけにはいかないのである。

#### 4. 港湾における都市問題発生の背景と都市再開発

都市問題が港湾計画にとり入れられた最大の要因は、都市問題の深刻化にあることはいうまでもない。戦後戦災による壊滅状態から立直った東京は、昭和35年に至ると昼間人口は1,000万を突破し、都市の過大化に伴なう種々の弊害が発生するに至った。すなわち都心部における交通麻痺、市街地の無計画な拡大、都市公害の発生等が顕著になってきた。これがさらに昭和41年になると夜間人口でさえ1,100万人を突破（市郡部も含む）し、問題はますます深刻化してきているといってよい。これに伴なって東京の経済活動の旺盛さは新ためて説明するまでもないが、消費水準の向上がこれに輪をかけて消費力はますます増大している。このため消費物資の輸送問題が、流通革命とも関連して大きな問題となってきた。消費の増大のみではなく、各産業の大量生産化が、必然的に輸送の大量化を求め、併せて輸送経費の節減を要求してくるから、ここに新しい海運指向貨物が生じ、従来の流通形態が変化を生じてくる。この意味からすれば港湾は都市の拡大により新しい役割が課せられてきたといえるが、一方都市の産業構造が第二次産業から第三次産業へと変化するのにつれ、港湾貨物も素材から製品へと変化し、素材取扱いの比率が相対的に低下することが考えられるが、これを考え併せれば港湾の質的

変化が新しい課題であるといえよう。このような港湾の変化は、当然港湾内部における再開発、改造、再編成等多くの問題を生じるが、都市（港湾区域を除く都市域）にも大きな影響を与える、既成の都市内地域構造を大に変化させ、都市再開発や都市改造の素因となり得るのである。東京港の計画にみられる港湾施設を伴なった卸売市場の開発や木材業団地の開発移転等にその具体例を求めることが出来る。

以上のような都市再開発にとっての外的素因に基づく、いわば港湾の誘引した問題の他に、都市内部で発生した問題で、都市内部で解決し得ない問題の解決の場を港湾区域の新埋立地に求めてきているのである。わが国の都市問題の多くは、土地問題が絡んでおり、都市再開発の場合も、Slum Clearance で代表される再開発と異なり、より高度な土地利用への変化で、居住者ないしは事業所は必然的に他所への移転を必要とするいわば Urban Sprawl の一部としての問題であり、移転用地としての港湾区域の利用がみられる。特に顕著な場合は、水際線未利用者が水際線を保有したりする例もあり、<sup>(25)</sup> 東京港の計画の場合も再開発により押し出されての埋立地利用が各所にみられている。例えば公害（騒音）発生工場の移転等港湾と結びつかない都市再開発のための土地利用も認められるが、これも明らかに都市内部での問題の影響であるといえよう。

問題の大きさよりすれば、都市内部からの問題の圧力の方がむしろ大きく、港湾区域内での埋立地が、港湾と関係ない都市再開発のために利用される場合の方がはるかに大きいとみてよい。このような利用のされ方は、港湾の位置が、都心を中心とした場合の都市の地域構造上、通常周辺部に立地しているためと、埋立地なるがために比較的容易に土地が入手出来るために、問題の発生をみたものであり、港湾区域という特殊性と水際線の経済価値を無視している点は否定出来ないであろう。

このような都市内部からの問題が、港湾の本来的利用目的と合致しない場合、都市内部においては問題にならないとしても、港湾にとっては一考の余

地があるといえよう。例えば都市内部においての再開発が、港湾区域の埋立地利用により促進した場合、埋立地は単なる代替地としての利用に留まり、それ以上の意義を有しないことになる。この場合港湾からみると、都市再開発が港湾の利用・開発と結びつかないことになり、港湾にとっては直接的意義を認める訳にはいかなくなる。むしろ港湾区域内における土地利用計画や施設配置計画上問題となる場合が多く、本来の目的に合致しない土地利用のもたらす全体的不合理性を充分に認識する必要が生じてくる。

このように港湾における都市問題発生は、港湾の変化・発展に基因する場合と、都市内部での問題の港湾への持込みの二種に分けて考える必要があるが、特に港湾の利用・開発と結びつかない場合は、充分に注意する必要がある。

## 5. 東京港における都市再開発計画と問題点

東京港第2次改訂港湾計画における都市再開発の受入れは、港湾にとっても都市にとっても大きな意義を有していることは既に記した。埋立地の土地利用計画においても都市再開発用地としての分類がなされ、その面積も全体に対し37.4%もしめている。しかし都市再開発としての意義を有するとはいうものの、それは代替地提供としての役割であり、港湾計画区域での都市再開発ではなく、既成市街地における再開発事業の促進という点での意義であり、これは既成市街地において認められるべきであって、港湾計画区域での意義は薄いものといえよう。港湾計画区域内での意義は、むしろ港湾との結びつきにおける合理化問題であり、都市再開発のための代替地が港湾と結びつくことによって再生して、港湾共々開発が進められる点にあると考える。この様な考え方方に立つ時、東京港第2次改訂港湾計画における都市再開発は、土地利用面における都市再開発用地の利用のみでないことが判明する。首都における工場等の制限に関する法律の施行を待つまでもなく、港湾の新埋立地への進出が、既成市街地よりの移転という形態で行なわれれば、<sup>(26)</sup> そこに都市再

開発としての意義が存在するのであり、土地利用上港湾機能用地にも交通機能用地にも都市再開発としての意義を有するものを認めることが出来るのである。貯木場周辺への木場からの製材業の移転等は最も良い例であるが、土地利用上は都市再開発用地ではなく、土地利用上の都市再開発用地が、都市再開発の全てを包含していないことを物語って居り、都市再開発への考え方が混乱している証拠もあるといえよう。都市再開発用地としての下水道・清掃工場等の都市施設、住宅用地、公園・緑地等は、都市再開発とは関係なく、港湾計画区域のために必要な都市施設であり、一部施設が既成市街地のためであるとしても、都市再開発とはいひ難く、むしろ港湾開発に必要な都市施設用地という観点から、港湾開発用地ということが出来よう。

以上の如く東京港の計画には、都市再開発問題が大きく取上げられてはいるものの、その取上げ方はやや統一を欠くうらみがあり、その点で問題はあるが、港湾の開発と結びつく形で都市再開発がなされようとしていることは大きな意義を認めるべきであり、港湾特に大都市港湾の今後の動向を示唆しているともいえよう。しかし都市問題の深刻化について、港湾と結びつかないものが港湾に進出することは、港湾の土地利用計画、施設配置計画等に對して、決して合理的であるとはいはず、このために港湾が犠牲にされることは、たとえ都市内部の再開発が進行しても、全体的には考えるべき問題を包んでいるといえる。この点で東京港の計画もその影響は大きく、土地利用の分類基準も、港湾におかれているのではなく、都市内部におかれていることは、この問題が内在しているものともいえよう。港湾の計画が、あるいは港湾自体がこのために歪められる点があるとすれば、都市問題の解決方法として決して良策ではないから、東京港の計画も公園・緑地、都市施設、住宅等については充分に検討し、港湾機能の障害とならぬ開発計画であるべきであると考える。

## 結 び

現代における都市問題の深刻さはここに更めて指摘するまでもないが、これが港湾に及ぼしている影響も大きいものがある。昭和41年3月決定をみた東京港第2次改訂港湾計画においても、都市再開発問題が取上げられ、埋立地の土地利用計画にも都市再開発用地を設定して、正式に港湾がこの問題と取組んでいることを示している。この様に港湾が都市問題を取上げたことは比較的新しく、過去において類例をみなかったといってよい。それだけに港湾での都市問題の顕著化は、港湾にとって極めて大きな意義を有し、新しい問題を抱えたといってよい。この様な都市問題の港湾での発生は、港湾の変化に対応しての都市問題の発生と、都市内部での問題が港湾へ影響を及ぼして問題化する場合の二通りが考えられる。東京における港湾計画での都市再開発問題は、問題の性格・発生過程から考えて、後者の例であると考えられるが、そのために問題そのものがやや混乱した形で取入れられており、港湾の利用・開発と結びつく再開発の代替地と、単なる用地提供のための再開発の代替地が混在している。前者の場合は港湾の開発とも結びつくものであり、いわば都市にとっても港湾にとっても理想の開発形態であると考えられるが、後者の場合は港湾にとっては決して合理的なものとはいえない。それだけに既成市街地内の再開発は進行しても、港湾にとっては問題があるわけであり、今後充分に検討してみる必要がある。

都市再開発をはじめとする都市問題の港湾への影響は、今後ますます大きくなるものと思われるから、この問題は単に東京港の計画にある特異な問題ではなく、今後の都市の動向と港湾のあり方を、特に大都市港湾について暗示しているものともいえるから、その点で注目すべき問題であることを指摘して結論にかえたい。

本稿がこの大問題解明の礎石となれば幸いである。

(注)

- (1) 岩井・加藤・柴田・八十島共編 都市問題講座 I 経済構造 有斐閣発行(1965) pp. 1 他。
- (2) 都市化の類型については多くの視点からなされているが、例えば高野史男によれば、
- ① 大都市型都市化、② 地域中心型都市化、③ 工業化型都市化、④ 在来工業化型都市化
- の類型に分けている。また石水照雄によれば巨大都市の都市化 (Metropolitanization) と地方都市の都市化 (Local-urbanization) と区別すべきであると言っている。清水も略々同様に考えている。高野史男 (1959) 都市化の類型と概念規定 地理学評論 Vol. 132 No. 12 pp. 629~642。木内・山鹿・清水・稻永共編 日本の都市化 古今書院発行 (1964) pp. 24 中央都市の都市化と地方都市の都市化 (石水照雄)。清水馨八郎 東京の都市化考察の前提——都市化の現代的意義——地理 Vol. 5 (1960) No. 1 pp. 63~69。
- (3) 岩井・加藤・柴田・八十島共編 都市問題講座 I 経済構造 有斐閣発行 (1965) pp. 5~7 P P 現代の大都市 (柴田徳衛)。
- (4) 最近はでは東海道メガロポリス論が各方面でやかましくなっている。
- (5) 注(3)に同じ。
- (6) 杠 幸雄 産業港湾の形成——日本港湾経済地域形成論序説——横浜大学論叢 Vol. 10 (1958) No. 1 pp. 101~134。
- (7) 北見俊郎 港湾都市への構想 ——港湾都市の問題意識 —— 港湾 Vol. 42 (1965) No. 9 pp. 13~19 Vol. 42 No. 11 pp. 28~33。
- (8) 小野川繁澄 地方開発都市における港湾機能の役割 港湾 Vol. 42 (1965) No. 2 pp. 50~57。
- (9) 田辺健一 港と工業と地域中心性 都市問題研究 Vol. 15 (1963) No. 4 pp. 57~68。
- (10) 大塚友則・川崎芳一 都市と港湾活動に関する一考察 港湾 Vol. 42 (1965) No. 8 pp. 29~38。
- (11) 抽稿 東京におけるはしけ依存地域 東北地理 Vol. 17 (1965) No. 1 pp. 19~23。
- (12) 従来主として地理学の分野で、港町または港湾都市として研究がなされていた。
- (13) 抽稿 港湾の分布と最近の動向 地理 Vol. 9 (1964) No. 6 pp. 20~25。
- (14) 木内信蔵 都市地理学研究 古今書院発行 (1951) pp. 66~93。
- (15) 磯村英一編 都市問題事典 鹿島研究所出版会 (1965) pp. 75~76 地域開発 (青井和夫)。
- (16) 村松繁樹 都市の再開発 都市問題研究 Vol. 15 (1963) No. 4 pp. 32~45。
- (17) 山鹿誠次 都市建設の基礎的課題 都市問題 Vol. 55 (1964) No. 1 pp. 57 ~65。

- (18) 磯村英一編 都市問題事典 鹿島研究所出版会発行 (1965) pp. 578~580  
都市再開発 (石原舜介)。
- (19) 木内・山鹿・清水・稻永共編 日本の都市化 古今書院発行 (1965) pp. 50~51 市街地再開発 (田辺健一)。
- (20) 昭和42年3月31日付運輸大臣認可による東京港港湾計画をさす。
- (21) 江端正義 新しい港の計画——鉄鋼専門埠頭論 経済往来社 (1962) p. 9, pp. 70~76。
- (22) 専門埠頭の成立は、江端が指摘する如く (注21参考) 生産規模の拡大、商業上の宣伝効果、販売輸送面における合理化等の理由の他に、専用船化との対応が必須条件と考える。
- (23) 明治初年以来種々の形で提案されていたが、特に直木倫太郎博士の築造提議等が名高く数度に亘る提案も國の認めるところとならなかった。
- (24) 東京港港湾管理者 東京港港湾計画書 (昭和31年9月) 1-1 東京港の現状 (pp. 1~3) によれば、
- a. 芝浦ふ頭その他施設の駐留軍による接收
  - b. 鉄道連絡機能の不備
  - c. 外貿ふ頭の欠如と倉庫立地の変態
  - d. 特殊物資取扱施設の不備
  - e. 自然条件の特異性
  - f. 都市計画との関連
- 「以上の如き問題点を念頭において、今後十年間における修築の計画を策定する」としている。
- (25) 最も顕著な例としては、京浜港内の臨海工業用埋立地に、水運依存のない機械工業が土地のみが目的で立地し、水際線は未利用のままになっているのがあげられよう。
- (26) 首都における工場等の制限に関する法律により、都内では新設の工場立地は認められない。そのため埋立地内に進出する工場は、既成市街地からの移転が主となるものと考えられる。工場以外の企業はこの適用外であり、事情も異なる。