

東京

東京港 今昔物語

東京税関 総務部企画調整官

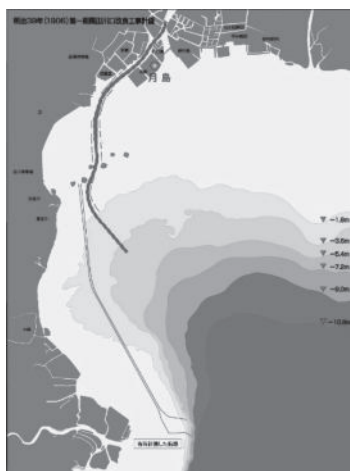
目黒 哲巳

● 東京港のはじまり

東京の旧称・江戸の地名は、江の門戸説、江所説、江の湊説等諸説あるが、地形的にそこが“入り江の奥まった戸口”に当たるところからの命名というのが定説である。もともと江戸の地は、2000年ほど前までは海であった。その海が後退して湿化した陸地となったこの地帯を、いくつもの川が錯綜するように流れて、最後には隅田川となって海に注いでいた。その河口付近が「入り江」であり、その「戸口から奥まったところ」に位置するから「江戸」というわけである。

東京港の前身、江戸湊は、1457年（長祿元年）に太田道灌が江戸城を築城した頃、海運上の必要から、江戸湾の入り江であった日比谷、丸の内付近に造られたと伝えられている。

本格的に海辺の埋め立てが行われたのは、1603年（慶長8年）に徳川家康が江戸に幕府を開いてからで、江戸城の建設や市街地の造成にあわせ、江戸湊の整備が行われた。徳川幕府が安定するとともに急速な人口増加が始まり、これら人口を支えるため年貢米や生活必需品などが諸国から搬入されたが、物資の搬入はもっぱら水運に頼っていた。このような水運需要に対応するため、掘割や運河が整備され、河岸物揚場が多数設置されるなど、江戸湊は商都大坂にも劣らない水運の都として栄えた。



1906年（明治39年）遠浅が続く東京湾
※写真提供 東京都港湾振興協会

● 黒船来航

その後、泰平のうちに幕末を迎えることとなったが、1853年（嘉永6年）のペリー来航を機に開国圧力が強まり、約200年の鎖国の後、1858年（安政5年）の日米修好通商条約によって、神奈川・長崎・新潟・兵庫・箱館は開港、江戸・大坂は開市と約定された。1868年（明治元年）に江戸は東京と改称され、遷都が行われて日本の首都となり、近代化が急速に推進されることとなったが、海運・貿易の面では天然の良港をもつ横浜港が繁栄する一方、東京港は国防上の配慮や、物流形態の水運から鉄道への転換などにより江戸湊そのままであった。

東京築港は、1880年（明治13年）当時の東京府知事が初めて提唱し、その後も歴代知事により東京築港計画が立案されたが、隣接港を圧迫する等の理由から立案しては立ち消えになることを繰り返した。東京築港反対論が起こる中、1900年（明治33年）に策定された計画案は衆議院の可決を得、ようやく実現されるかと期待されたが、横浜税関長を務めたこともある熱心な築港推進論者であった当時の東京市議会議長の暗殺事件が起こり、またも立ち消えとなった。

明治30年代に入り、東京港の大規模な築港は将来に譲り、当面は事業範囲を限定して東京港の整備を少しでも前進させようという現実的な考えがまとめられ、1906年（明治39年）に「隅田川口改良工事」として東京港築港の実質的な第一歩を踏み出すことになった。この工事は、航路の浚渫が目的であったが、浚渫土砂での芝浦の埋め立て・ふ頭開発が始まり、1917年（大正6年）に東京港に初めて鋼製の汽船が入港し、直接接岸した。

● 関東大震災

芝浦に汽船が接岸して貨物の荷捌きに利用されるようになり、1922年（大正11年）には3,000トン級の船舶に対応する岸壁と泊地の造成を主体とした本格的な築港計画が隅田川口改良第3期工事として着手された。しかし、翌年の関東大震災によりこの工事は一時中止となった。震災によって東京の陸上交通は途絶したため、内外からの救援物資の輸送は船舶に頼らざるを得なかったが、東京港は水深が浅く、港湾施設も貧弱で、震災発生直後には救援物資を積載した船舶が100隻以上沖合に停泊し、満潮を利用し危険を冒して荷役を行うなど、救援船の入港と荷役は困難を極めた。

関東大震災により、東京港の重要性を官民ともに痛感することとなり、東京港を近代港湾として整備する機運が高まった。1930年（昭和5年）には東京港修築計画が市会で可決され、東京港の修築事業が50年の年月を経て初めて東京市の正式な計画として確立した。1925年（大正14年）日の出に続き、1932年（昭和7年）芝浦、同9年竹芝の各ふ頭が相次いで完成し、3,000～6,000トン級の船舶が接岸できるようになり、ようやく近代的な港湾としての体裁を整えた。



1932年（昭和7年）東京港平面図
※写真提供 東京都港湾振興協会

● 開港を目指して

震災の復旧に伴い東京港は順調な発展を続け、国内屈指の港に成長した。しかし、開港していないため外国貿易貨物の大部分は横浜港からの船による2次輸送に頼らざるを得ず、不経済で不便な状況が続いていた。

そのため、東京開港の機運は急速に高まり、1941年（昭和16年）5月20日満州国、中華民国及び関東州の就航船に限るという制限付きではあったが、京浜港東京港区としてようやく開港が実現した。

それも束の間、開港から半年後に太平洋戦争へ突入したため、東京港は軍専用のふ頭となり、終戦後はGHQに接収され、港湾機能は停滞を余儀なくされた。

● 終戦後

戦後、日本経済の復興戦略は、主要エネルギーとして石炭を傾斜生産するとの政策を受け、石炭ふ頭（豊洲ふ頭）が整備され、併せてガス及び電力の供給基地が建設された。さらに晴海埋立地の棧橋工事、品川ふ頭の造成が着手された。また、1950年（昭和25年）には港湾法が制定され、翌年、東京都が東京港の管理者となるとともに、東京港は特定重要港湾としての指定を受けた。

一方、1951年（昭和26年）から接収解除が始まり、京浜間の船による2次輸送方式を東京直入に切り替えることを目的に、港湾法に基づく初の港湾計画である「東京港港湾計画」が1956年（昭和31年）に策定された。



1947年（昭和22年）
※国土地理院刊行の空撮写真



1956年（昭和31年）
※写真提供 東京都港湾振興協会

● 近代港湾目指して

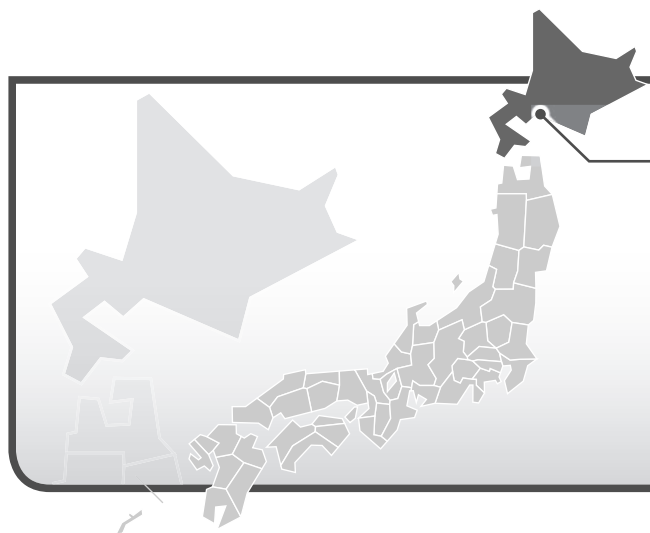
「もはや戦後ではない」との昭和31年度の経済白書のとおり、日本経済の高度成長とともに、東京への産業・人口の集中が加速され、膨大な生産・消費需要に必要な物資の流通基地として東京港の機能拡充が求められた。これに対応するため、1961年（昭和36年）「東京港改訂港湾計画」が策定され、物資供給体制の近代化、港湾機能の拡充等を基本方針とした2,243haに及ぶ埋め立て計画が進められることとなった。

昭和40年代に入ると、アメリカで開発された海上コンテナ輸送方式が、コンテナ革命として急速に拡大した。東京港はこれに対応するため、品川ふ頭にコンテナバースを整備し、1967年（昭和42年）日本で最初のコンテナ船が接岸した。その後、コンテナ貨物の

This aerial photograph captures the aftermath of the atomic bombing of Hiroshima. The city's layout is visible, with a grid-like pattern of streets and building footprints. A large, dark, irregular shape in the center represents the area destroyed by the atomic bomb. The surrounding areas show the extent of the devastation, with many buildings reduced to rubble. The image is in black and white, emphasizing the starkness of the scene.

An aerial photograph of the World Trade Center site in Lower Manhattan. The image shows the extensive ruins of the Twin Towers and the surrounding area, including the World Trade Center Transportation Building and the World Financial Center. The site is surrounded by water, and a bridge is visible in the background. The image is in black and white, highlighting the devastation of the September 11 attacks.

89



苫小牧

北海道最大の貿易港 苫小牧港

函館税関 苫小牧税関支署長

長谷川 正彦

① はじめに

函館税関苫小牧税関支署は、苫小牧市に所在し、苫小牧市からえりも岬まで1市7郡（10町1村）を管轄区域としており、外国貿易港として開かれた港としては管轄内には苫小牧港のみとなっています。

苫小牧港のある苫小牧市は、北海道の胆振（いぶり）地方中部に位置し、太平洋に面しているため太平洋側気候・海洋性気候で夏は涼しく、冬は北海道の中では比較的温和で降雪量も少ない地域となっています。人口は、17万人を超え、札幌市、旭川市、函館市に次ぐ北海道内4番目の人口規模になっています。

市街地は東西に広がっており、千歳市との境には溶岩円頂丘（ドーム）を持った三重式火山の樽前山（活火山）があり、市東部にはバードサンクチュアリに指定され、国の鳥獣保護区やラムサール条約登録地にも指定されているウトナイ湖があるなど近郊には自然が多く残されています。樽前山を含む一帯は支笏洞爺国立公園の区域にもなっています。

② 苫小牧港の歴史

(1) 西港区の開発

日本初の大規模内陸掘込式港湾である苫小牧港の築港運動は、大正末期から始まります。沿岸漁業中心であったが、沿岸漁業が不漁になるにつれ、「沖に出て漁をしたい」、「そのために漁港が欲しい」が出発点です。そこに勇払原野の開発がからみ、しだいに工業港の築設運動に変わっていきました。しかし、何もない砂浜に内陸掘込式港湾を造ることは、当時の技術的問題と莫大な経費の関係から、幾多の計画案が挫折していくこととなります。



そして戦後の混乱がまだまだ続く昭和25年度の国家予算において、調査費程度の予算を獲得し、同26年8月18日に苫小牧港起工式が行われるまでに至りました。起工式は行ったものの、10年たった昭和35年度ようやく内陸掘り込みが開始されることになります。この後、工事は順調に進み、国鉄日高線の移設なども終え、港らしさを整えていきました。また、昭和38年3月には、未完成の港としては異例の重要港湾へ追加指定され、道内の重要港湾の仲間入りを果たし、その開港が約束されました。



苫小牧港（西港造成中）

かくして昭和38年4月25日、2隻の石炭積載船（第三北星丸、光輝丸）を第一船として迎え入港式が、8月18日には開港式が行われ、苫小牧港は名実とも

に重要港湾としての地位を獲得しました。

苫小牧港は、工業港として開発整備に多額の国費が投入される国家的な事業として、例外的な措置として昭和40年7月に地方自治法に基づく一部組合方式による道と市の共同管理が、苫小牧港管理組合（以下「管理組合」という。）の発足により開始されることとなります。

税関の組織は、昭和39年5月に函館税関室蘭税関支署苫小牧分室を開設、この後同支署苫小牧監視署、同支署苫小牧出張所、そして昭和50年7月に函館税関苫小牧税関支署に昇格し現在の組織になっていきます。



昭和42年、苫小牧出張所へ昇格

苫小牧港は、昭和38年4月の開港を前にして重要港湾に指定されたことは前述しましたが、その後、昭和41年に外国貿易港、昭和47年4月フェリー就航、昭和55年苫小牧港東港開港とその地位を着々と固め、この間、苫小牧港（西港）は、輸出が紙パルプ、化学薬品、輸入が原油、木材、紙パルプ、移出が輸送機器、石炭、重油、石油製品、移入が鉄鋼、セメントなどの主要品目により、昭和50年には貨物取扱量で全道1位を占めるまでになりました。昭和53年には4,000万トンを超え、全国18位、4年連続全道第1位になりました。この頃から特定重要港湾指定への運動を続け、昭和56年5月に国内18番目、道内では室蘭に続いての港湾最高ランクの特定重要御港湾へ昇格することになりました（昭和56年5月26日付官報に政令第186号として公布）。



苫小牧港（西港区）

西港区は、貿易の拡大、国際物流のコンテナ化に伴い、その様相を大きく変えていくことになります。昭和59年3月勇払東埠頭のコンテナ埠頭化、昭和63年石炭輸送公共臨港線廃止、平成4年1月水面貯木場の埠頭転用、平成4年10月晴海埠頭岸壁の大型船対応化、平成4年12月中央南埠頭の拡張、平成5年石炭埠頭の閉鎖（コンテナ埠頭への転換）、と昭和38年の開港当時からの港の様相は時代の流れと共に変貌していくこととなります。

（2）東港区の開発

東港区は、第3期北海道総合開発計画による工業生産の拡大と産業構造の高度化を推進するため、苫小牧東部地区の大規模工業基地開発計画に基づいて、昭和51年8月に建設に着手し、着工後丸4年という異例のスピードで、昭和55年10月に一部供用開始となりました。一部供用開始の第1船となったのは、苫東基地への立地第1号である北海道電力苫東厚真発電所の燃料用石炭（国内炭）を積載した船舶（君島丸）で、西港同様第1船が石炭積載船ということになりました。

東港は開港したものの、関税法と港則法上では従前のままであったため、外国船の入港はできませんでした。昭和57年7月、東港は関税法及び港則法上も苫小牧港に含まれ、現在のように外国貿易船が直接入港できるようになりました。

東港は、昭和55年に北海道電力の揚炭棧橋に第1船を迎えた後、石油備蓄基地の原油タンカー受け入れドルフィン、コールセンターの石炭岸壁と供用を開始しますが、いずれも企業や第三セクターの専用岸壁でした。昭和63年7月ようやく公共埠頭の東港中央埠

頭が供用開始となります。

公共埠頭が供用開始となったものの、苫東工業基地に思ふような企業立地がなく、その利用は低迷が続き、港外で入船を待つ沖待ちが慢性化している西港に対して、東港の岸壁はガラガラの状態でした。こうした状況を打破するため、平成3年に東港の利用促進を図る調査・研究を委託し、東港も西港並みの静穏度を確保する防波堤の整備、後背地に流通センター機能の必要性などを盛り込んだ報告書がだされ、産業構造の変化に対応した計画の見直し、取扱貨物の拡大等の提言がなされました。

その後、平成7年に開発計画が大幅に見直され、多様な機能が集積された総合的な港湾空間へと見直しを図られ、それまでの工業等専用港から国際流通港として位置づけされることになりました。その後の港湾計画においては、コンテナやシャーシなどの流通に対する機能への方向転換、4万トン級のコンテナ船が接岸できる岸壁の新設、新しい航路の開設、耐震強化岸壁の整備など、これまで西港が担っていた「物流拠点」を東港に転換させるような内容が盛り込まれていきました。



苫小牧港（東港区）

東港区には、石炭火力発電所、石油備蓄基地、コールセンターなどエネルギー関連企業及び自動車工業の立地に対応した整備と西港区と一体となった広域的な流通港湾としての機能拡充、強化を進めた結果、国際港湾として着実に発展してきています。

(3) コンテナ物流時代の到来

物流において荷姿をまとめ、標準化された形で輸送を行うコンテナ輸送は、苫小牧港においても、昭和49年頃から取扱量の大きな部分を占めるようになって

てきていました。昭和56年頃には年間の取扱量は49,000個弱、446,000トン強でしたが、そのほとんどは内航のコンテナ輸送でした。当時の苫小牧港では外貿コンテナは商港区南地区、内航の大型コンテナは工業港区中央北埠頭、内航の小型コンテナは勇払埠頭の3ヵ所に分散され、不便な面がありました。そこで管理組合は苫小牧港西港最後の水際線である勇払東埠頭をコンテナヤードとして整備し、増加するコンテナ物流と分散している取扱埠頭を集積することとします。勇払コンテナヤードは平成元年岸壁が全面利用可能となり、平成3年には荷捌き地の拡張工事も完成し完全供用開始となりました。その間にも物流はコンテナ化が加速しており、苫小牧港においても昭和63年7月に新興工業国（香港・台湾・韓国）、同年8月に北米、平成元年3月に東南アジア、平成2年9月に韓国釜山の国際定期航路が就航。平成6年10月に韓国定期コンテナ航路、平成8年1月に中国定期コンテナ航路が開設され、苫小牧港コンテナヤードの更なる拡張が求められていました。そうした中で、平成元年当時苫小牧港開港当初から移出の主力となっていた、道内産石炭の減少によりその役目を終えつつあった石炭埠頭（現入船埠頭）を、国際貿易埠頭専用の外貨コンテナターミナルへと案が浮上し、西港の中でも一等地であった石炭埠頭がコンテナターミナルへと変貌を遂げます。

工事は平成5年、大型コンテナ船接岸できるよう水深の掘り下げから始まり、平成9年2月岸壁及びヤード部分が完成しました。

その後も、物流の中心がコンテナ輸送に変化していく潮流は変わらず、苫小牧港におけるコンテナの扱いが増えていくことになり、西港区におけるコンテナヤードの狭隘化、内航外航の船舶の増加、東港区の利用促進等も相まって、コンテナ機能の一部を東港に移し、平成20年国際コンテナターミナル機能を全面的に東港区に移転させることとなりました。

③ 現在の苫小牧港

現在の苫小牧港は、西港区に飼料、木材チップ、石炭、機械、原油など工場等の後背地を抱えた工業港として、東港区はコンテナ、発電所燃料用の石炭など、

主に物流拠点港としてその機能を分散しているところ
です。両港区はあわせて年間およそ1万5,000隻もの
船舶が入港しており、取扱貨物も外国貨物、内国貨物
合わせて1億トンを超える、全国でも有数の港となっ
ています。近年は、貨物をシャーシごと積み込める
RORO船が定期便として就航し、船自体も年々大型
化が進んでいます。カーフェリーも西港区から太平洋
側へ、東港区（周文埠頭）から日本海側へと全体で週
60便ほど就航しており、大型連休時期や夏休み時期
には本州から来る旅行者で活況を呈しています。



RORO船が停泊する西港、手前はキラキラ公園

また、港周辺の整備も進んでおり、西港区の北埠頭
にある北埠頭緑地（愛称：キラキラ公園）は、積雪の
ない季節の好天の日などには、小さな子供を連れた家
族が遊び、西港区を模した水場では夏などは幼稚園・
保育園の子供たちが水浴びをする光景をよく見ること
ができます。

漁港区近くにある「海の駅ぷらっとみなと市場」に
は新鮮な海の幸を食べたり買ったりする観光客があつ
まり、漁港区にある食堂では水揚げ17年連続首位の
北寄貝（ウバガイ）入りのカレーが有名で、観光客は
もとより地元の人も行列を成していたりもします。

④ 今後の苫小牧港

昭和38年に第1船が入港し、以来今年で55年が経
ちました。この間、東港区の供用開始、国際コンテナ
機能の西港区から東港区への移転等発展を遂げつつ現
在に至っています。今後、西港区に入港する船舶の大
型化（バルク船、RORO船、フェリー等）への対応、
東港区の整備、地域への貢献等課題はたくさん抱えて
います。その中で、東港区においては、植物工場や食

品加工工場など食関連産業の立地が進んでいます。ま
た、来年には大型の冷凍冷蔵倉庫が完成し営業を始
め、この倉庫を核とした付加価値の高い食品加工機能
が一体化した産業基地（フードコンプレックス）の形
成について、検討が始められています。

狭隘化する西港区の機能改善を図りつつ、新たな課
題に対しては東港区を中心に対応する将来構想も検討
されているところです。

苫小牧港は、西港区や東港区におけるRORO船ター
ミナルを整備、フェリー埠頭の整備、フードコンプ
レックスの形成等で北海道の戦略的産業である「食」
と「観光」への貢献、大規模災害等が発生した場合に
備えた物流の強靱化、再生可能エネルギーによる発電
施設やリサイクル産業、LNG等を燃料とするSOx規
制強化対応船への燃料等補給基地化での低炭素社会の
構築への貢献、今後開発が進む北極海航路の地域的ハ
ブ機能の構築。港周辺の公園施設や緑地施設を整備し
ての地域社会への貢献、等を目指した長期将来構想に
ついて検討しているところです。

また、西港内にある漁港区においては、先ごろ国土
交通省の農水産物輸出促進基盤事業の北海道第1号と
して、屋根付き岸壁（全長251m）の第1期工事
（52m）が完成、供用開始で、苫小牧港で水揚げされ
る水産物の高品質化につながり、全国でも有数の水産
物輸出港である苫小牧港からの輸出拡大が期待されて
いるところです。

まだまだ歴史の浅い苫小牧港ですが、今後にも注目
しつつ、観光・物流の北海道の海の玄関となる苫小牧
港にぜひ一度皆さんもお越しになってみてください。

（写真協力）苫小牧港管理組合