地学雑誌
Journal of Geography
113(4) 534-538 2004

地学クラブ講演要旨

東京臨海部における埋立ての歴史

遠　藤　　毅*

Historical Review of Reclamation Works in Tokyo Port Area

Takeshi ENDOH *

I. まえがき

児島湾・有明湾・大阪湾等多くの海岸域において，我が国では古くから干拓等による造成地事業が行われている。その主目的は農地の確保である。東京臨海部においても，江戸時代から積極的に埋立て事業が展開されている。しかし，東京臨海部の埋立ては，農地の確保よりはむしろ狭小な地に居を構えた江戸幕府が，増大する江戸人口を収容するための市街地確保と，市内で発生する膨大な家庭ごみ処理場の確保という特殊事業のもとに展開された。特に，隅田川左岸の浅海湿地一帯は江戸市民のごみ処分場として，ごみ投棄による造成地が次々と誕生した。集積・収集・運搬・臨海地処分・埋立地造成という一連のごみ処理システムは，往時の荷車・舟による運搬方法がダンプカーに変わったものの，基本的に現在も継続されている。

一方，埋立地の利用形態をみると，江戸期の埋立地は農地や武家屋敷を含む住宅地等に用いられていたが，明治期以降の埋立地は，港湾機能を中心に，振動・騒音等を発する工場や流通施設等，“迷惑施設”が優先された。しかし，近年，都市環境整備の観点から，住宅・公園緑地施設等，都民利用を対象とした用地が確保され，交通網の整備を含め，埋立地と周辺地域との一体化がはかられている。

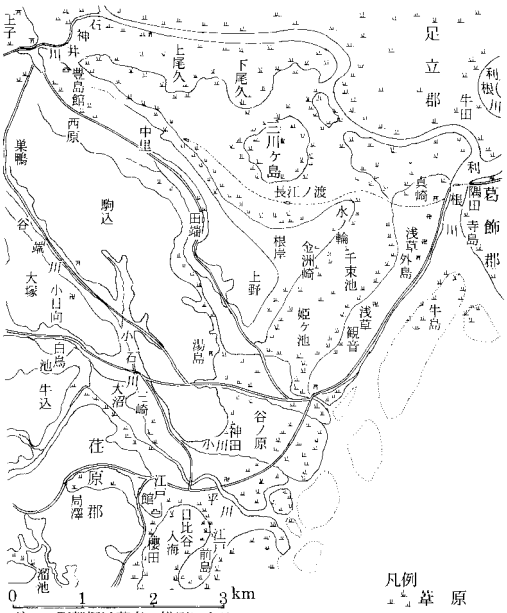
II. 江戸期の埋立て

江戸の海岸域は，古くから東国交易の要所であった。一方，大田道灌の居城以前における湊の中心は，隅田川右岸に分布する浅草外島（菊地，1935）と呼ばれる微高地であった（図 1）。しかし，浅草外島と西方の武蔵野台地との間には，千足池・姫ヶ池等の湿地帯が広がり，浅草外島は孤島状態にあり，また，外島の標高は 2 ～ 3 m で，しばしば高潮等の被害を蒙っていたものと推定される（鈴木，1989）。このような条件を解消するため，長禄元年（1457），太田道灌の江戸城築城を契機に，武蔵野台地とつながる江戸前島（図 1 前出）の東部一帯が江戸湊として交易の中心湊となる。以後，江戸の交易は江戸湊を中心に発展する。

1）江戸城付近の埋立て

江戸城東部の海域および湿地帯の本格的開発は徳川家康の江戸入府以降である。家康が入府した当時の江戸城周辺は，東は海に面し，背後は荒地の武蔵野台地であった。地形的に，要塞としては格好であったが，武家屋敷や町民を収容する平坦地は欠如していた。したがって，江戸に入府した徳川家康には，先ず，住を確保する「まちづくり」と食の確保を目的とした「航路の建設」が必須であった。そこで，天正 18 年（1590）の入府直後，文禄元年（1592），築城工事に伴う堀の掘削土を

* 基礎地盤コンサルタンツ（株）
* Kiso-jiban Consultants Co., Ltd.
本稿は 2004 年 3 月 19 日の講演をまとめたものである．



注 1：距離標は著者の推測による
注 2：浅草外島と牛島間の流域が現在の隅田川

図 1　鎌倉時代における江戸浅草付近の地形推定図（菊地 , 1935）.

用いて江戸城東部に広がる日比谷入江の北部（現在の丸の内・八重洲付近）を埋立て，続いて慶長 8 年（1603）から江戸城北部の台地（台地）を切り崩した土砂を主体に, 日比谷入江の南部一帯（現在の日本橋・京橋・新橋・築地付近）を埋立てている。この造成工事により，江戸城周辺の街並みは次第に整備され，幕府の礎が次第に堅固になっていく。食の確保を目的とした航路建設は，隅田川東部の小名木川開削である。

2）隅田川東部の埋立て

徳川家康は，諸国物資を江戸へと搬入する水路確保として，江戸城の東部に広がる陸域（江戸前島）に道三堀を開削して隅田川と結ぶ水路を建設し，その延長上に，隅田川と中川を東西方向に結ぶ小名木川，さらに，小名木川の延長上に中川と江戸川を結ぶ新川を開削した（図 2）。当初，この開削事業の目的は，関東最大の塩田地帯である行徳への水路の確保であったが，実際は本来の塩輸送よりも米穀などの物資や，人の輸送路としての利用が多かった（富永 , 2001）。この小名木川開削に伴う浚渫土は，小名木川筋の湿地帯埋立てに使用された。この作業が，隅田川東部域における埋立てのさきがけと言われている。その後，幕藩体制の充実化に伴う食料供給地，食料・建築資材等の貯蔵用地，密集市街地からの人口分散等の要求を満たす新たな土地の確保から，江戸市中に近い隅田川河口付近を手はじめに，次々に埋立地が誕生していく。

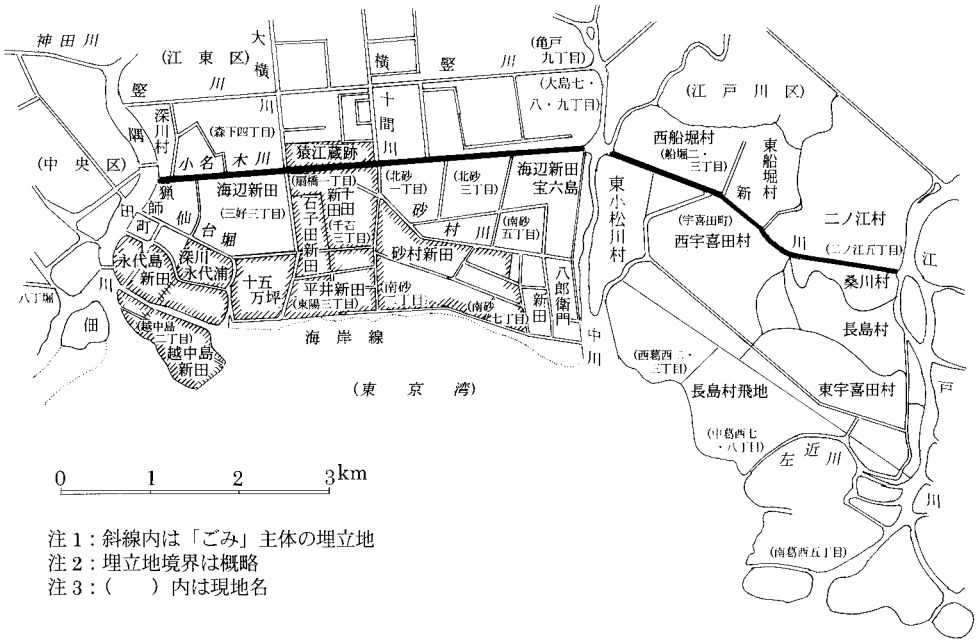
開幕後，約半世紀を過ぎた明暦時代，隅田川東部域について，埋立て様式と土地の利用形態に変化をもたらす大きな事件が発生した。埋立て様式に変化をもたらした事件は，明暦元年（1655）に出された江戸市中のごみ処理令である。それまで, 市中のごみは，屋敷内・空き地・川等へ廃棄していた。しかし，人口の増加は必然的に膨大なごみの発生を促がし，市中に散乱するごみは，江戸の衛生状態を次第に悪化させるようになった。そこで，市中のごみを集積し，舟で隅田川左岸河口の永代島に捨てることが義務付けられたのである（江東区 , 1997）。その結果，以後，ごみ処分による埋立地が次々に誕生していく。江戸期最後の大きな埋立て事業は，明和年間（1764 ～ 1771）に行われた平井新田の造成である。この造成により, 隅田川河口と中川河口間の海岸線はほぼ東西に直線状となった。

江戸初期の小名木川開削から末期の平井新田造成にいたる約 280 年間に, 海岸線は約 3 km 南下し, 新たに約 20 km^2 の土地が出現した。小名木川・新川以南地域について，江戸初期の小名木川・新川の開削に伴う埋立て開始から，江戸末期の平井新田までの埋立て・新田開発の状況を図 2 に示す。図に示すように，小名木川南部の埋立地は，主にごみ処分による。

III. 明治期以降の埋立て

1）明治・大正期の埋立て

隅田川からの流出土砂は，東京湾の航路（澪筋）を次第に浅海化させ，明治期にはいると船舶の航行に支障をきたすようになった。そこで，明治 16 年（1883）以降，東京府（後に東京市）は航路の



注 1：斜線内は「ごみ」主体の埋立地
注 2：埋立地境界は概略
注 3：(　　) 内は現地名

図 2　小名木川・新川以南における江戸期の新田開発状況と主要水路網の分布（江戸川区 , 1976; 江東区 , 1997; 富永 , 2001 を参考に作成）.

拡大と安全をはかるため，計画的に東京湾内や隅田川河口付近の浚渫を実施した。その浚渫土により，海岸線沿いに新たな造成地が誕生した（東京都港湾局 , 1994）。埋立地を造成させた工事名は，次のとおりである。

①東京湾澪浚渫工事
②隅田川口改良第 1 期工事
③隅田川口改良第 2 期工事
④隅田川口改良第 3 期工事
⑤枝川改修工事
⑥目黒川改修工事

2）昭和初期から昭和 20 年（1945）の埋立て

人口の増加や産業経済の発展に伴い東京港の利用はますます活発化した。そこで，大型船舶の航行・停泊を可能にするため，東京市は昭和 6 年（1931）を初年度に，10 年間にわたる「東京港修築事業計画」を策定し，港湾施設の一層の強化をはかった。この時期の事業計画は，以下のとおりである（東京都港湾局 , 1994）。なお，計画の大半は第二次世界大戦突入により中断されている。

①東京港修築事業計画
②越中島駅敷地造成事業計画
③京浜運河開削工事および埋立地造成事業計画
④東京市飛行場計画

昭和 14 年（1939），東京市は江東区南砂町地先（通称「夢の島」）174 万 m^2 を埋立て，国際的水陸両用飛行場の建設を計画した。しかし，埋立区域の 50%が海面上 1 ～ 3 m 露出した段階で，戦時体制のため工事は中止された。この埋立地は，戦後，長い間塵芥（生ごみ）処理場として利用され，昭和 56 年（1981）竣功している。

3）昭和 21 年（1946）以降の埋立て

①東京港整備計画（東京都港湾局 , 1994）

昭和 16 年（1941）5 月開港した東京港は，7 カ月後の開戦により直ちに戦時体制化に組み入れられた。そのため，多くの埋立て計画は中断され，戦後へと持ち越された。

戦後，東京都は港湾施設の再興と今後の新しい港湾施設建設を目的に，次々と新たな計画を策定し，港湾の整備を行っている。昭和 21 年（1946）

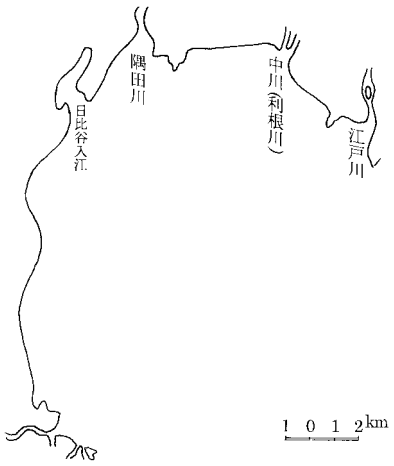


図 3　江戸期開始前の海岸線（東京都港湾局 , 1987）.

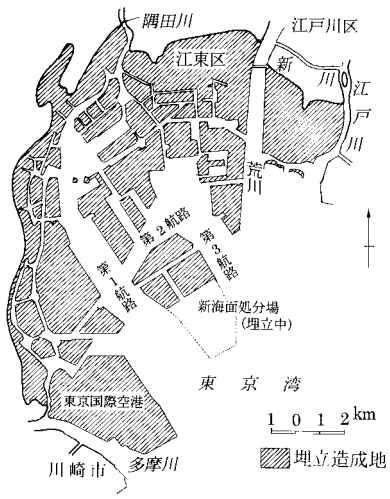


図 4　江戸期以降平成 14 年（2002）までの埋立造成地の分布（東京都港湾局 , 2002）.

以降，現在までの主要計画の変遷は，次のとおりである。

「東京港応急整備工事」

「東京港修築 5 ヶ年計画」

「東京港修築第 2 次 5 ヶ年計画」

「東京港港湾計画」

「東京港改訂港湾計画」

「東京港第 2 ～ 5 次改訂港湾計画」

②東京国際空港の埋立て

羽田空港付近一帯は，多摩川が形成した三角州を主体に，干拓や大正期以降の埋立てによって形成された地盤である。飛行場としての開発は，昭和 6 年（1931）8 月に始まる。第二次大戦の終戦直後，GHQ が大型機利用を目的に，沖合におよぶ空港を整備した。その後，昭和 27 年（1952）7 月 1 日，日本側に返還され，以後，運輸省（現　国土交通省）により拡充整備が進められている。昭和 58 年（1983）2 月，周辺の騒音防止から，空港を沖合に移し，あわせて拡充整備をはかる「羽田空港沖合展開事業」計画が策定された。この計画に基づき，現在，事業が進められている（運輸省第二港湾建設局 , 2000）。

③葛西沖開発土地区画整理事業

江戸川区南端に広がる葛西沖を埋立て，水没した土地の復元と新たな土地の創造を行い，新たなまちづくりを行ったものである。都市計画事業の一環として東京都建設局よって施工された（東京都第一区画整理事務所 , 1995）。

以上，江戸初期から平成 14 年（2002）まで約 400 年間の東京臨海低地における埋立・造成の推移を概観した。埋立て開始前の状況を図 3，平成 14 年（2002）現在の埋立て状況を図 4 に示す。江戸期直前，東京の臨海域には広大な海域が広がっていた。埋立ての進行に伴い海面の占める割合は年々減少し，平成 14 年（2002）現在，航路域を除く湾内は埋立てによる人造陸地と化している。わずかに残されていた海域も，現在，新海面処分場埋立地として埋立て事業が進行している。なお，平成 2 年（1990）現在，東京港内の埋立て面積は約 6,000 ha である。

IV. あとがき

講演の機会を与えていただいた佐藤　正先生をはじめ地学クラブの各位にお礼申し上げます。なお，懇親会の折，皆さんから，講演内容を地学雑誌に掲載するように薦められた。早い機会にとりまとめ，原稿を提出したいと考えています。

文　献

江戸川区（1976）: 江戸川区史　第 1 巻.
菊地山哉（1935）: 沈み行く東京．上田泰文堂.
江東区（1997）: 江東区史　上巻.
鈴木理生（1989）: 江戸の川・東京の川．井上書院.
富永文昭（2001）: 行徳塩と小名木川掘削・新田開発．江東区教育委員会：江東ふるさと歴史研究 三．9–14.
東京都港湾局（1987）: 図表でみる東京臨海部.
東京都港湾局（1994）: 東京港史第 1 巻，通史.
東京都港湾局（2002））: 東京港便覧．（パンフレット）.
東京都第一区画整理事務所（1995）: 今よみがえる葛西沖．東京都都市計画事業，葛西沖開発土地区画整理事業誌.
運輸省第二港湾建設局（2000）: 東京国際空港沖合展開事業技術総録．沿岸開発技術研究センター.