

ウォーターフロント開発の歴史的変遷に関する研究

—(その8) 第二次東京都長期計画以降の東京を対象として—

正会員 ○松本 真奈美*1
同 横内 憲久*2
同 岡田 智秀*3
同 寶泉 立夫*4

東京 ウォーターフロント 歴史的変遷
土地利用

1. 研究目的および方法—本研究は 2004 年度の本大会および 2005 年度の日本大学理工学部学術講演会で発表した「ウォーターフロント開発の歴史的変遷に関する研究」¹⁾²⁾に続くものである。これまで本研究は、ウォーターフロントが都市の中で果してきた機能や役割を土地利用や立地施設の変遷から捉えるため、明治期(1868 年)から第二次東京都長期計画(1986 年)までの東京のウォーターフロント^{*1}の形成過程^{*2}を把握した^{1)~3)}。そこで本稿では、第二次東京都長期計画以降(1986~2000 年)のウォーターフロントの土地利用の変遷を通じ、この期間のウォーターフロントの形成過程を明らかにすることを目的とする。

その方法として、「東京港史」⁴⁾をはじめとする史料や当時の新聞・雑誌などの文献^{5)~10)}を用い、ウォーターフロントの土地利用や立地施設などの変化状況から「ウォーターフロントが担っていた機能の変遷」を捉え、さらにそれらの「空間的位置の分布状況」について分析を行う。

2. 結果および考察—表-1 は、史料・文献に基づき第二次東京都長期計画以降(1986~2000 年)の全 15 年間のウォーターフロントに現出した立地施設や利用形態を時系列で機能ごとに示したものである。また、それらの事象が存在していた位置を当時の地図上¹¹⁾にプロットしたものが図-1 である。これらより、この期間のウォーターフロントは、多種多様な機能が存在した 1923~1931 年頃の「多機能共存期」から、交通機能と工業機能の集積により、海を舞台とした余暇とその計画が衰退した「産業機能発展期」、都市問題解決のために漁業補償を締結して、処理施設が整備された「都市機能補完期」を経て、再び多様な機能が現出したことから「多機能再生期」とした。

この期の特徴として表-1 のように交通網が整備され、特に海岸線付近に集中していることがわかる(図-1)。これは、1986 年に東京の一極集中是正を目途とした「第二次東京都長期計画」を背景に、東京臨海部に副都心の建設が決定し、翌年の「臨海部副都心開発基本構想」において、「都市基盤整備」が重点項目に掲げられたためである。これにより、旅客線としての機能充実を図る新交通システムなどの鉄道軌線とともに、都心と臨海部を結ぶ動脈として東京港連絡橋などの湾岸線が整備された。ウォーターフロントでは、内陸部で取得困難な広大な敷地を要する交通網整備が比較的容易に進められることがわかる。

また、シーフォートスクエアやデックス東京ビーチな

どの業務ビルや商業施設が建設されるとともに、これまで物流の役割に特化した「臨港地区」においても、旧運輸省が「総合的な港湾空間の形成」を提唱した「21 世紀への港湾(1985 年)」や 1992 年のいわゆる「平成 4 年通達」^{*3}を契機に都市的機能の導入が進められた。例えば竹芝ふ頭では、アジュール竹芝など 4 棟の業務・商業施設が、「法の拡大解釈」や「知事特認」「臨港地区解除」などさまざまな対応を通して整備された⁵⁾。つまり、物流の役割に特化していた「臨港地区」が、民間の自発的な利用や法律のさまざまな解釈によって、多目的に利用されるようになったのである。このことは、陸側からの要請と海(港)側からの要請がせめぎ合っていた当時を象徴する事象であった。

一方、こうした大規模開発が進められることで、都心 3 区では夜間人口の減少という問題が生じ、1994 年の夜間人口は 1974 年と比較して約 3 分の 2 に減少した。その打開策として中央区は、佃島の石川島播磨重工業の広大な工場跡地に、高層住宅と商業施設を一体的に整備する「大川端リバーシティ 21 計画」を打ち出し、1986 年以降にその整備が実施されていった。この当時は地価高騰を招いたバブル経済下にあり、中央区のような一等地では、大規模な空間を要する工場は税負担が大き過ぎた一方、居住機能は市民のニーズであると同時に、区の税収増加も期待できたことから、工場移転と居住機能整備は、当時の社会情勢から必然的な事象であったといえよう。

この時期の空間分布(図-1)の特徴としては、「青海コンテナふ頭(写真-1)」が東京湾の沖合に現出していることがわかる。これは、1960 年代の港湾流通体制が大革新されたコンテナ化により、大水深のふ頭が必要となったためである。こうした港湾の沖合展開によって倉庫等が遊休化しはじめた湾奥部の芝浦では、「ジュリアナ東京(写真-2)」や「GOLD」のように、倉庫を巨大ディスクとして利用する事例がみられた。ロフト文化とも称されたこうした倉庫の転用は、1982 年から東京の第 1 号事例である鈴江組の倉庫が位置する芝浦のみで捉えられていたが、この頃になると、ライブハウスとして利用された「深川座」や木材倉庫をギャラリーとして利用した「ギャラリーユニバース 2」のように、深川や新木場でも現出した。これらの多くは港湾法の商港区に位置しており、港湾法、消防法の関係から不特定多数の一般市民の収容が認められないなど、多くの規制が生じる。それにも関わらず、

表-1 ウォーターフロントの土地利用と立地施設および利用形態の変遷【著者作成】

年代	機能							関連する出来事
	交通	農業・漁業	業務・商業	工業	居住	余暇・文化	教育	
1986 (S61)	港湾/空港/地下鉄 [鉄道] 青函コンテナふ頭第一バース 新芝橋 羽田空港新A滑走路 臨海鉄道専用線「深川・晴海線」廃止 テラス護岸	農地 内湾漁業 倉庫 銀行(病院) 百貨店	倉庫 銀行(病院) 百貨店	工場 処理施設	公的住宅	海上公園 公園	幼稚園 保育園	21世紀への港湾 第二次東京都長期計画 大川端リバーシティ21計画 「マイタウン東京'87」実施計画 第四次全国総合開発計画 臨海副都心開発基本構想 臨海副都心開発基本計画 東京港第五次改訂港湾計画 臨海副都心事業化計画 豊洲・晴海開発基本方針 臨海副都心住宅マスタープラン 豊洲・晴海開発整備計画 臨海副都心まちづくりガイドライン 第三次長期計画(マイタウン東京-21世紀をひらく) 豊かなウォーターフロントをのぞいて パブル経済圏 マイタウン東京'91実施計画 第8次港湾整備5カ年計画 地方拠点法 '93東京都総合実施計画 東京港地域公営防止計画 東京港長期計画
1990 (H2)	東京ヘリポート拡張工事完成 晴海客船ターミナル 芝浦ふ頭 大井食品ふ頭 12号内貨物倉庫 東京モノレール「天王洲アイル」駅 レインボーブリッジ開通 羽田新旅客ターミナル	羽田沖人口浅場	神田市場 大森市場 荏原市場 蒲田分場 大田市場 東京イースト21	東京ガス豊洲工場、東京電力・新東京火力発電所操業停止 地域リサイクルセンター	城南島2丁目工場アパート 大川端リバーシティ21着工 工場アパート「テクノ城南」	有明コロシウム 大井ふ頭中央海浜公園「スポーツの森」に野球場2面 芝浦下水処理場上にスポーツ施設 夢の島に熱帯植物園 佃公園 築地川公園 東京港野島公園 若洲海浜公園 若洲ゴルフリンクス 城南島海しながわ浜公園 水族館 夢の島マリナー一部供給 木場公園 木場親水公園 城南島ふ頭公園 辰巳の森 海浜公園 竹芝ふ頭公園 東海ふ頭公園 新木場緑道公園	区立深川図書館取壊し	東京港第六次改訂港湾計画 臨海副都心まちづくり推進計画 臨海副都心まちづくりガイドライン改訂 東京講義2000
1995 (H7)	小名木川ローバー橋 竹芝旅客ターミナル ゆりがもめ線開通 臨海高速鉄道	首都高速湾岸線	アジュール竹芝 ニューピア竹芝 共済会館 ジュリアナ東京 佐賀町エキシビションスペース 深川産芝浦港総合施設 GOLD トスクエア 湾岸食堂 ギャラリユニバース2 ジュリアナ 東京閉店 ホテルイン コンチネンタル東京ベイ 東京国際展示場 東京ファッショントラック テックス 東京ビーチ フジテレビ ホテル日航東京 ホテルグランパシフィックメリディアン パレットタウン ヴィーナースポーツ メディアージュ アクアシティ	江東区リサイクルパーク	区立住宅サイトハイツ高輪	大田スタジアム 青海北ふ頭公園 水の広場公園 都立潮風公園 有明西ふ頭公園 シンボルプロムナード公園 大森貝塚遺跡公園再開 青海南ふ頭公園	港区立港場小中学校のほし幼稚園	東京港第六次改訂港湾計画 臨海副都心まちづくり推進計画 臨海副都心まちづくりガイドライン改訂 東京講義2000
2000 (H12)	京浜急行・空港線開通 羽田空港新B滑走路 大江戸線開通							

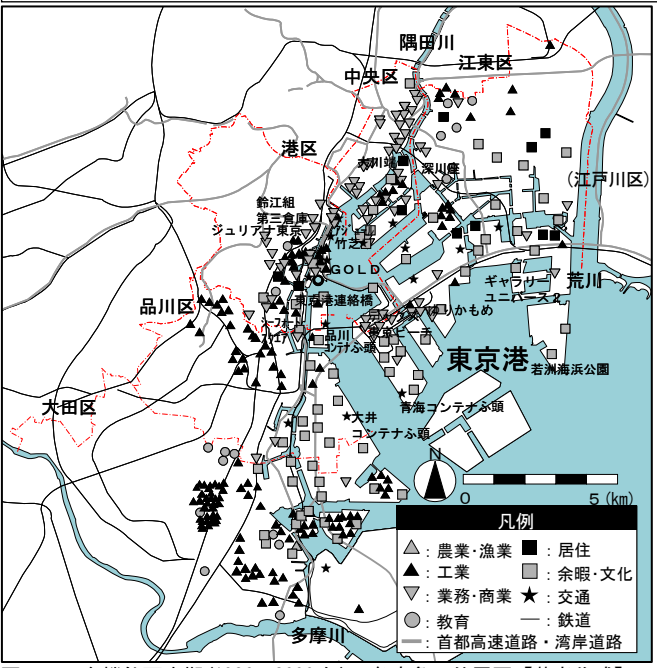


図-1 多機能再生期(1986~2000年)の各事象の位置図【著者作成】

ウォーターフロントの広域に波及したのは、民間の発意はもちろん、独特の広い空間や港の非日常的な魅力、そして長年にわたり工場や港湾施設に占有されていた海辺に対する市民の自然回帰の表れであったといえる。

また、埋立地には余暇機能が集積している(図-1)が、これは、1970年の「海上公園構想」を契機に、「若洲海浜公

園(写真-3)」をはじめ11の海上公園が造成されたためである。この構想が、かつて海岸線近傍に5つの公園を計画しながら、政治・経済的圧力で廃止された「東京緑地計画(1939年)」のように頓挫しなかったのは、1950年代より顕在化しはじめた都市問題から生じた市民の余暇への希求、そして、臨海副都心の開発予定地の大半が公有の更地であったため、理想的な都市づくりを実現するべく公園緑地率を25%確保できたためと考えられる。

以上のように、この期のウォーターフロントは、コンテナふ頭と鉄道敷設といった交通機能、定住人口確保のための居住機能、臨港地区への業務・商業ビルの立地、海上公園の整備など多くの機能が集積したことにより、再び多目的に利用されはじめた時期であったといえる。

- ※1 本研究が対象とする東京のウォーターフロントは、その範囲に明確な定義が存在しない。そこで、現在の東京港の範囲とほぼ同様の荒川から多摩川河口までの、海岸線を有する行政区界を研究対象範囲とする。こは、江東・中央・港・品川・大田区の5区に該当する。
- ※2 これまで本研究では、明治期(1868年)から1986年までの全119年間を、1868~1872年の「土地利用転換期」、1872~1891年の「都心拡充期」、1891~1923年の「地域形成期」、1923~1931年の「多機能共存期」、1931~1945年の「単一的機能移行期」、1945~1958年の「産業機能発展期」、1958~1970年の「都市機能補完期」、1970~1986年の「多機能再生期」の8期に分類し、空間的特徴を把握してきた。
- ※3 1992年6月に、「旧運輸省」旧建設省から合同で出された「都市計画区域域内における臨港地区の指定、変更等の推進について」を指す。この推進は、分区の指定・無指定によって臨港地区内を〇・Ⅰまでの4段階のレベルに分けて、都市の開発と物流機能との混在を整理、そうとしたもので、旧建設省と旧運輸省の臨港地区に対する共通の意思統一が図られたという点で画期的な内容であった。

【参考・引用文献】
 1) 田村麻衣子・横内憲久・岡田智秀・神宮宇良太「ウォーターフロント開発の歴史の変遷に関する研究(その5)」日本建築学会大会学術講演梗概集pp.439~440,2004.8
 2) 松本真奈美・横内憲久・岡田智秀・寶泉立夫「ウォーターフロント開発の歴史の変遷に関する研究(その7)」第49回日本大学理工学部学術講演会要旨集pp.846~847,2005.11
 3) 神宮宇良太・横内憲久・岡田智秀「わが国のウォーターフロントにおける利用・形成の変遷に関する研究」土木計画学研究・論文集vol.21 no.2 pp.407~414,(社)土木学会,2004.9
 4) 東京都港湾局(社)東京都港湾振興協会「東京港史編集委員会」『東京港史 第1巻 通史』各論編』東京都港湾局,1994.3
 5) 安在真子・横内憲久・桜井慎一「臨港地区の土地利用転換に伴う新たな都市計画制度の必要性について」日本都市計画学会学術研究論文集No.33 pp.289~294,1998.11
 6) 朝日新聞社「東京朝日新聞縮刷版」No.887~954,日本図書センター
 7) 読売新聞社「読売新聞縮刷版」No.329~508,日本図書センター
 8) 朝日新聞社「アサヒグラフ」1993.3,朝日新聞社
 9) 「海上公園現況図」東京都東京港防災事務所,1999.3
 10) 東京都企画審議室調査部「東京都五十年史 年表・資料」東京都企画審議室調査部,1994.12
 11) 「タウンナビ」1991,武蔵堂,2005.1

*1 日本大学大学院
 *2 日本大学理工学部・教授・工博
 *3 同・専任講師・工博
 *4 鉄建建設機・工修