

このような認識のもと、これからの東京湾空間の開発、利用にあたっての基本理念を次の三つとした。

①「開発・利用」と環境との調和

開発・利用と環境の調和・整合を積極的に図る。特に東京湾空間の自然環境については、今後は保全のみにとどまらず、積極的な再生・創出に努める。

②湾全体や内陸部と整合のとれた総合整備

湾空間としての整合性の確保及び内陸部等との連携・役割分担や、様々な社会資本整備の計画的な連携を図るなど、総合的見地からの開発・利用を進める。また、次世代のために、われわれの世代で東京湾空間の諸資源を浪費しないよう努める。

③湾空間での展開機能の限定とスリム化

東京湾空間への負荷を軽減するという観点から、今後湾空間における機能の展開にあたっては、内容、規模とも十分に吟味して限定し、東京湾空間において欠かせない機能であっても、規模的に集中しているもの、あるいは他地域で展開することが適当な活動については、東京湾以外の地域へ分散させるよう努める。

④新しい東京湾の創造に向けての基本政策

この基本理念を踏まえ、今後の東京湾づくりの目標を「新しい時代の東京湾——世界に開かれた、人と海とまちとが共生する、美しい湾空間——をめざして」と設定した。

この目標を達成するための方策をいくつかの点で整理すると以下の四つになる。

①良好な自然環境を生かした新東京湾ライフの実現

・底質改善や人工海浜等の、生物にやさしい環境整備の推進及び緑の積極的創出など、豊かで潤いのある環境の再生や創出を行うとともに、市民の日常生活での自然環境への負荷を軽減するため、省エネルギー、資源の再利用等を推進する(図-6)。

・東京湾空間において、気軽にアクセスできる文化の香り高い交流空間を形成する。交流施設整備にあたっては、高質化、複合化を図るとともに、交流拠点相互のネットワーク化を推進する。

・市民が安全で気軽に海に親しめるよう、海洋性レクリエーション機能の充実などの拠点整備を通して、水辺の開放を進める。

②良質な社会資本ストックの形成による活動基盤の戦略的拡充

・臨海部の物流拠点やレクリエーション拠点等の、様々な活動拠点を有機的に連結し、首都圏中央連絡道路などの環状道路と結合、連携した交通ネットワークを形成する。また航空輸送システムの強化について検討する。

・東京湾内の港湾は流通を中心に担うこととし、湾内の六港(千葉、木更津、東京、横浜、川崎、横須賀)の自律分散型のネットワーク化を図る。また、東京圏外で発生・集中する貨物については、湾外諸港の港湾機能の充実により、常陸那珂港などの北関東諸港や仙台湾諸港に誘導する(図-7)。

・湾内の危険度を低減するため、原油等の危険物輸送の湾口部及び湾外での受け入れ施設を整備するとともに、自然災害や事故災害の被害を最小限にとどめる施策を推進

する。プレジャーボートや、貨物船、漁船等の調和のとれた海面利用の実現を図る。

③空間と資源の活用によるリサイクル型空間の実現

・東京湾空間における埋立を伴うような新たな生産機能の立地は抑制する。

・臨海部空間での職・住に関する様々な都市機能と物流、生産機能の調和を図りつつ、平面的、立体的に棲み分けるなどの複合空間を形成する。

・東京圏で発生する廃棄物は、発生の抑制、資源化、減量化を徹底し、圏域内で処理するものとする。その場合、やむをえず海域で処理する場合は埋め立ての用材としてリサイクルに努め、一方、有用資源である建設残土についてはより広域的な活用を図る。

④総合整備に向けた組織、体制づくり

・東京湾空間の一体的、総合的整備のために、官・民からなる「東京湾総合開発研究機構(仮称)」のような機関を設立する。また、海域及び臨海部全般に係る開発、利用等の総合的な協議、調整の場として「東京湾総合開発委員会(仮称)」を設置する。

以上が「二十一世紀の東京湾ビジョン」の概要であるが、様々な問題がトレード・オフ関係にある東京湾空間について、前述したように一つの共生系としてとらえることで一つの解決策を見い出そうとしている。

4 東京湾港湾計画の基本構想

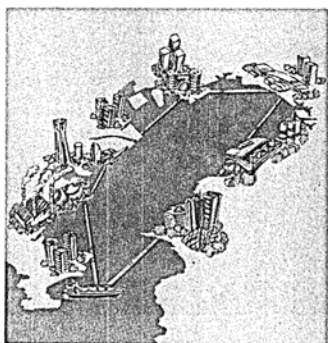
①東京湾港湾計画の基本構想の策定経緯

港湾計画は、港湾法第三条の三第一項にお

図-6 東京湾親水回廊構想



図-7 湾口部CTSイメージ



いて、「港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する計画」と位置付けられており、具体的には、当該港湾の整備や空間利用の方針及びそれに対応した施設計画等を示したものである。しかし、東京湾のように、閉鎖性内湾に六港湾が近接して存在する場合には、港湾相互における展開機能の連携や補完、水域利用の調和の確保などを図る必要がある、各港の特性を尊重しつつも湾全体を一つの広域港湾として捉え、総合的かつ広域的な視点で開発、利用及び保全を進めていくべきものと考えられる。

このような認識に基づいて、東京湾港湾計画の基本構想（以下「基本構想」という）は策定されたものであり、昭和四十二年の策定以来、昭和五十六、六十三年に二回の改訂がなされている。昭和四十二年の基本構想は、増大する物流需要に東京湾内の各港が全体として先行的に対応することを主眼として策定され、昭和五十六年には、港湾の再開発、廃棄物の広域処理場の確保及び海域環境の創造等を求める社会の要請に対応するための改訂がなされた。さらに、昭和六十三年には、国際化、情報化、都市化等の進展に対応して、アメニティや安全性を重視しつつ、物流・産業・生活に係る諸機能が調和よく導入され、相互に連携し、全体として高度な機能を発揮する魅力あふれる総合的湾空間の形成を目標として改訂された。これは、「二十一世紀への港湾」を東京湾空間において港湾計画として実現するための指針としての性格を有するものといえることができる。なお、各基本構想の主要施策を表1に示す。

## ② 新たな基本構想策定の必要性

現基本構想も策定以来約六年を経過し、その間、港湾を取り巻く経済社会情勢も大きな変化の兆しを見せ始めている。

その主なものを上げると、以下の通りである。

### 〔物流〕

- ・ 製品輸入の増大
- ・ 地方における外資ターミナル整備の進展
- ・ 東南アジア諸港のハブ化
- ・ 小口多頻度輸送や地域間輸送の増大
- ・ 物流効率化（共同化、標準化、情報化）への要請の高まり

- ・ 船舶の大型化・高速化の進展（IT等技術革新の見通し）
- ・ 船舶交通の輻輳
- ・ 都心部における道路混雑の悪化

### 〔産業〕

- ・ 製造業の地方展開の進展
- ・ 製造業のリストラ（高度化、製品の高付加価値化）の進展
- ・ 製造業の海外展開等に伴う行程間分業の進展
- ・ 東南アジア諸国との交流の活発化

### 〔ライフライン〕

- ・ エネルギー需要の増大（電力、ガス）
- ・ 廃棄物処分場の不足
- ・ 道路・鉄道等のインフラ整備の遅れ
- ・ ライフスタイル
- ・ 豊かさを実感できる生活の実現に対する要請の高まり

- ・ （良質な住宅の供給、生活環境の質の向上）
- ・ レジャー・レクリエーション・交流環境の

## 活発化

- ・ 親水・アメニティ空間確保への要請の高まり
- ・ サービス関連産業就業者数の増加（就業構造の変化）
- ・ 高齢化の進展

### 〔環境〕

- ・ 東京湾の水質改善の停滞
- ・ 自動車交通による大気汚染の深刻化（大気汚染要因の変化）
- ・ 自然環境保全・創造に対する関心の高まり
- ・ 地球規模の環境問題の顕在化（環境規模の拡大）

これらを見ると、現状推移型の変化というよりは、構造的な変化など、抜本的な変化を遂げつつあるものと考えられ、東京湾空間においても、新たな対応が求められている。

また、このような変化を踏まえて、東京湾、横浜港及び木更津港が平成七年度末頃までに相次いで港湾計画の改訂を進めようとしており、その指針となる新たな基本構想が求められている。

## ③ 新たな基本構想の方向

現在、新たな基本構想の策定に向けて、概ね二〇一〇年を目標年次とした改訂作業を進めているところであるが、それは、「二十一世紀の東京湾ビジョン」を実現する第一段階の計画と位置付けることができる。

一方、現在の東京湾空間は、諸機能の空間展開の進展に伴い、

- ・ 老朽化・陳腐化・遊休化したストック（物流・生産機能）の増大

・東京湾空間に展開する諸機能と背後支援基盤との不整合

・水域利用を伴う新たな機能展開とそれによる水域利用の制約というトレードオフ関係

・背後地域の経済社会活動がもたらす東京湾空間への重い環境負荷

・高い割合を有する民間企業有水際線

といった課題を内在している状況にある。

このような課題を踏まえて、アメニティ豊かで、豊かな市民生活のための機能が充実し、高度な機能を発揮できる、安全性の高い空間形成を図るためには、新たな機能展開に加えて、既存陸域を中心とした湾空間の抜本的な再編も含めて対応していかなければならない。

このため、展開する機能及び規模の限定、

背後の機能や水域の利用と整合した機能配置、

既存の陸域を活用した空間利用の再編、よりよい環境づくりへの貢献、アメニティを重視した空間形成、総合的な安全・防災対策の確立といった考え方を基本としつつ、平成六年

中の策定をめざしてさらに検討を進めていくこととしている。

△運輸省第二港湾建設局企画課長▽

表-1 東京湾港湾計画の基本構想の策定経緯

	第1次	第2次	第3次
策定年月	昭和42年9月	昭和56年11月	昭和63年6月
構想のねらい	機能配置・物流機能の整備を主眼とした高度成長促進施策	広域的な機能配置・再整備を主眼とし、高度利用・効率化の総合的促進施策 湾の広域的・一体利用ならびに湾外との機能分担	国際化、高度情報化等に対応し、アメニティ安全性を重視した整備施策 産業構造の変化による利用度が低下した空間の再編・効率化を推進
主な施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>①快適な環境の保全と公害の予防を考慮しつつ、計画的に用途を定めて開発を図る。</li> <li>②各港の特性に応じ、機能の効果的な分担をはかり、相互の重複を避ける。</li> <li>③湾内の商港施設は、背後地との関連を考慮して貨物の流通が合理的になるよう配置する。</li> <li>④湾内に造成する用地のうち、重化学工業用地は千葉港南部・木更津港周辺に限り、その他は港湾用地・都市再開発用地等にあてる。</li> <li>⑤港湾施設の利用効率向上・荷役の合理化のため、埠頭の物資別専門化を図る。</li> <li>⑥流通の円滑化・都市交通の混雑緩和のため、沿岸に幹線交通施設を配置できるよう考慮する。</li> <li>⑦港湾内における安全確保のため、危険物施設はできる限り一般施設との分離を図る。</li> <li>⑧東京湾口の航路の改良計画については、別途検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①東京湾港湾機能と湾外諸港湾の適正な機能分担の確立……茨城新港の建設及び北関東諸港の整備</li> <li>②東京湾内諸港湾の適正な機能分担の確立……千葉港及び川崎港の商港機能の拡充強化</li> <li>③船舶航行安全対策の推進……湾口航路の整備他</li> <li>④港湾再開発の推進……港湾全体の機能・空間の再編成</li> <li>⑤エネルギー対策の推進……必然性のあるものについてのみ整備し、それ以外は湾外に誘導</li> <li>⑥親水化施策の推進……臨海公園、海釣り施設、人工海浜等の整備</li> <li>⑦環境改善施策の推進……海域浄化施策の推進</li> <li>⑧防災対策の推進……防潮堤、耐震バース等の整備</li> <li>⑨廃棄物埋立処分場の整備……海面に処分を求めざるを得ないものに対してのみ対応</li> <li>⑩土地造成及び土地利用……適正な選択をした上で、利用を極力限定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①新たな交流拠点の形成……活発化する人の交流及び情報の交流に対応した国際会議場の整備等</li> <li>②港湾物流体系の再編……公共貨物の湾外展開を図るとともに湾外においても東京湾・横浜港のシェアを減少させる。</li> <li>③ウォーターフロントにおけるアメニティ空間の形成……親水水際線延長の3倍増、港湾文化交流施設、海レク施設等の整備</li> <li>④良好な海域環境の創造……底質及び水質改善施策の推進</li> <li>⑤東京湾防災拠点の整備……災害時の緊急物資輸送を確保するための耐震バース整備の整備、防災情報システムの確立等</li> <li>⑥新たな空間の創出……港湾空間の再開発や埋立地の造成、廃棄物は跡地利用を吟味した上で広域処理場として整備</li> <li>⑦臨海工業地帯の活性化……研究・情報施設等を備えた高質な生産の場</li> </ul>
埋立に関する基本理念	主として港湾用地・関連交通施設用地・都市型工業用地および都市再開発用地について行うものとし、重化学工業用地の造成は、都市の過密化の防止、公害の防除等の観点から、現在造成中のものを除き、極力限定する。	<ul style="list-style-type: none"> <li>①海上交通の安全、環境保全等に留意し、特に臨海部立地によらなければならないものなど海域及び水際線を有効かつ適正に利用する用途に極力限定する。</li> <li>②公共性の高い土地利用を優先する</li> <li>③公的所有の割合を高める。</li> </ul>	陸域利用の要請に対しては、利用度の低下した臨海工業地帯や機能低下した内陸地区等の既存空間の再開発によって対応するとともに、周辺の海域利用との調和を図りつつ、新たな用地を確保する。