

都市水域の基礎的研究

正会員 ○高橋 信之 1)

その18 東京湾ウォーターフロント開発-4

〃 三浦 秀一 2)

〃 尾島 俊雄 3)

水際線長さ 川崎港湾区 東京港湾区

■序

前報では現在残存している東京湾内の立入り可能な水際線を中心として、横須賀、横浜港湾区を対象として、公共施設あるいは企業などによって独占閉鎖されている水際線延長に関して調査を実施してきた。本調査では、前報に引き続いて調査対象地域を川崎、東京港湾区としている。本対象地域は近代史の中でも比較的变化の激しかった地域で、地形図或いは文献などからのみでは判別不明瞭な地域が比較的多く存在している地域であり、地形図によって確定出来ない場所は現地踏査によって確認する作業を実施した。

■川崎港湾区に属する水際線

川崎港湾区は他の港区と比較すると比較的相対面積は狭い。しかしながら、かつての我が国の重工業の中心を担う地域として現在でも工業用地が色濃く残っている地域である。水際線の類別は[表-1]に示すように、全計測水際線延長62,033mの内、工業用地が全体の75.6%を占めており、物流倉庫用地に接している水際線が15.4%と、その殆んどの水際線は私的な企業によって独占されている。従って川崎港湾区においては、人々が自由に立入り出来る水際線は皆無となっていることが確認出来る。

■東京港湾区に属する水際線

かつて、京浜工業地帯の一翼として、隆盛を極めた第2次産業時代の名残りをとどめていたこの地域も、環境汚染問題を前提として、多くの工場がこの地を去り地方移転を実施した。特にバブル経済の最盛期には、工場跡地の利用を前提としたウォーターフロント開発に拍車がかかり、いわゆる新しい親水空間が構築され始めて、それまで閉鎖されていた水際に対して、人々が自由に立ち入り出来る水際空間が数多く実現されている。その結果、水際線の類別は[表-2]に示すように、全計測水際線187,951mの内26.8%の水際線が市民に解放されて来たことを示すもので

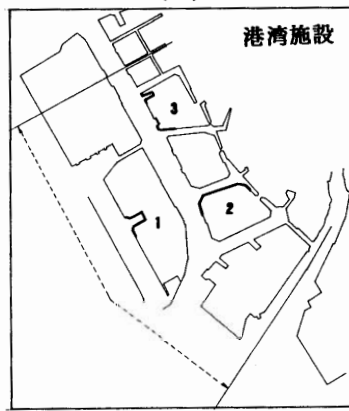
№	立入可地域	工業地域	港湾施設	物流・倉庫
1	*	11,736	1,422	7,218
2	*	3,420	2,386	2,332
3	*	4,251	1,793	*
4	*	4,011	*	*
5	*	6,362	*	*
6	*	2,643	*	*
7	*	2,225	*	*
8	*	3,798	*	*
9	*	4,394	*	*
10	*	4,042	*	*
合計		46,882	5,601	9,550
%	0	75.6	9.0	15.4

凡例：№は図版の№と一致する

図-1 (A)



(B)

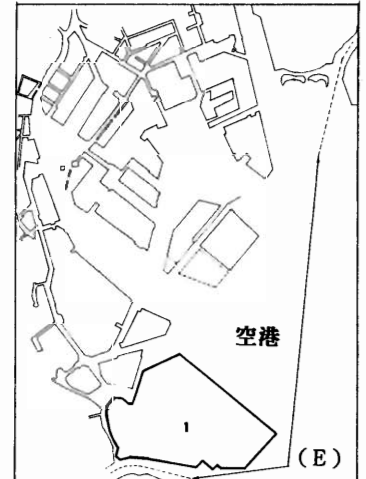
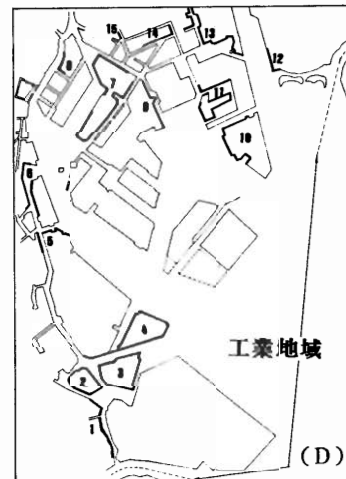
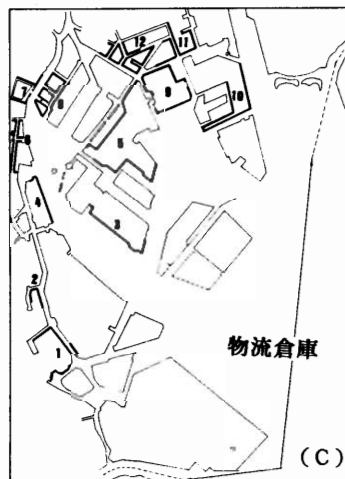
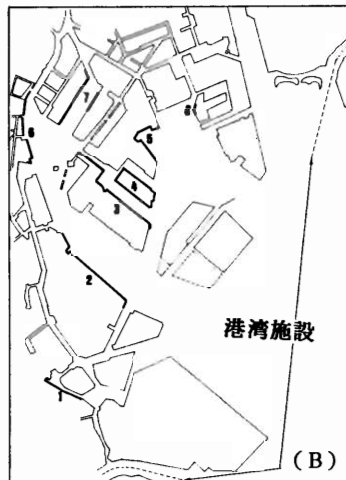


(C)



№	立入可能地	工業地域	港湾施設	物流倉庫	空港
1	2,742	2,108	1,885	3,529	15,631
2	3,962	3,026	3,265	1,215	*
3	2,545	4,225	4,135	3,308	*
4	2,022	5,806	3,905	2,078	*
5	3,737	2,495	2,463	6,425	*
6	5,933	4,129	2,939	4,603	*
7	3,491	7,353	2,091	1,948	*
8	7,638	953	358	6,851	*
9	3,167	2,191	*	4,639	*
10	635	3,070	*	5,600	*
11	1,672	5,570	*	4,586	*
12	3,296	968	*	6,809	*
13	5,682	5,844	*	*	*
14	1,419	1,385	*	*	*
15	2,359	273	*	*	*
合計	50,300	49,397	21,041	51,582	15,631
%	26.8	26.3	11.2	27.4	8.3

凡例：№は図版の№と一致する



1) 早稲田大学講師 工博

2) 東北芸術工科大学 講師

3) 早稲田大学 教授 工博

ある。但し、これらの接近可能水際線については、大規模な資本投下を伴った公園化、レジャーランド化等による整備水際線が急速に増大したと見られる。一方、従前から問題となっている所謂、剃刀堤防と称されるものが依然として存在している現況も見逃せない。また、特に東京港湾区地域では、現在でも大型の廃棄物処理場として埋め立てが行われていることである。しかしながら、本調査ではいまだ確定した水際線を形成していないとの理由から計測対象としては外している。

■結果と今後の課題

今回の調査対象地域とした川崎港、東京港湾港湾区域内の水際線は、ここ数十年の間に最も激しく変化を呈した地域であるといえよう。その最も工業化の隆盛であった時代には、壊滅的とも言えるほどに湾岸は人工化され続けて来たその場所が、川崎港湾区域では依然として同じ現況下にあることが確認出来た。一方、東京港湾区については、近年のウォーターフロント開発の時流に乗って、着実に、接近可能水際線が相当量回復されつつあることが確認出来た。次報以降については更に木更津、千葉港湾等々に調査を進めていくことが肝要と考える。