

『東京港埋立のあゆみ』

東京港は、水深が2～4mと遠浅の海のため小型の船しか利用できない港でした。このため、古くから遠浅の海を利用して埋立が行われており、現在の日比谷・日本橋界隈は、江戸時代の初期に埋め立てられました。

明治時代末期から本格化した東京港の整備は、内陸部に面した水域から順次沖合いに展開し、東京が大都市として成長するために必要な経済産業活動や生活物資を大量に運ぶための大型貨物船やコンテナ船を就航させるため、深い水深（8～15m）の航路を掘削しました。

こうして、東京港では海を浚渫し、水路を掘削することによって発生した大量の浚渫土砂を利用して広大な埋立地を造成し、平成20年（2008）までに千代田・中央・港・新宿の4区を合わせた面積に匹敵する約5,730ヘクタールの埋立地を完成させました。

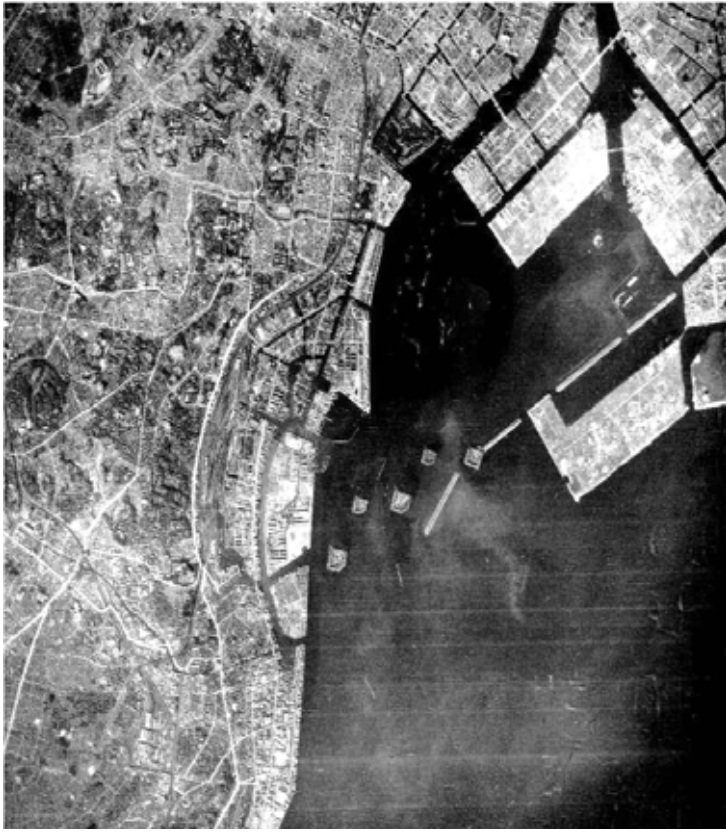
これらの貴重な埋立地は、ふ頭施設などの物流サービス用地ばかりでなく、交通施設用地、都市再開発・都市施設用地、住宅・公園等の自然の回復・新しい街づくり用地などとして活用されています。

こうした東京港の埋立ての変遷を空中写真と港湾計画の推移に合わせて紹介します。

東京みなと館 館長 大野 伊三男

（重要事項）本資料の著作権は東京みなと館（東京都港湾振興協会）に帰属しますので、利用にあたりましてはクレジット（著作権標記）を表示した状態で使用して下さい。



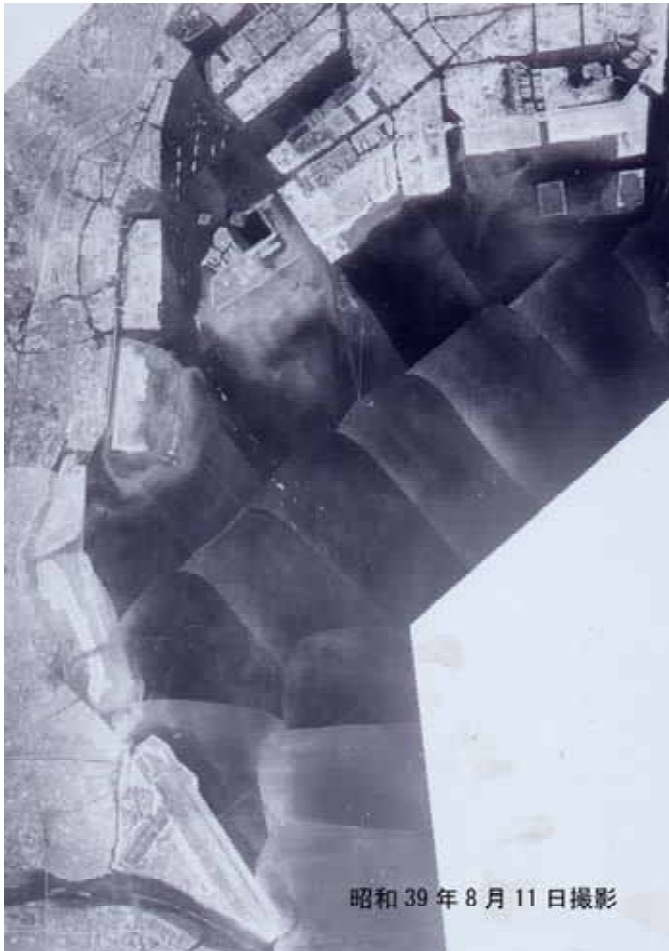


昭和 22 年 (1947) (国土地理院承認番号平 1 8 関複、第 23 号)



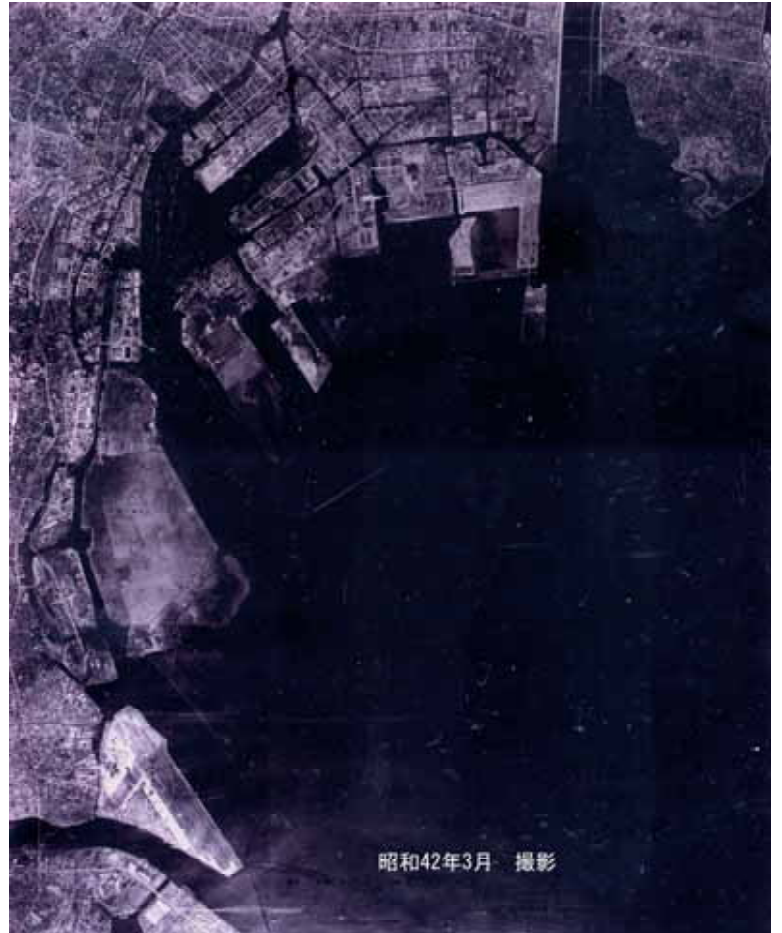
昭和 31 年 (1956)

昭和31年 撮影



昭和 3 9 年 8 月 (1964)

昭和 39 年 8 月 11 日 撮影



昭和 4 2 年 3 月 (1967)

昭和42年3月 撮影



昭和49年3月(1974)



昭和60年12月(1985)



平成17年(2005)



しゅんせつによる埋立て

占領下の東京港 (1946年-1955年)

昭和16年(1941)5月20日に開港した東京港は、その年の12月の第二次世界大戦勃発により戦時下の兵站基地の役割を担う港湾運営を余儀なくされた。

昭和20年(1945)8月15日、戦争は終結し、日本はGHQの占領下に置かれ、東京港もほぼ全域が接収された。当時の東京港は、竹芝、日の出、芝浦埠頭に加えて、佃・月島の埋立地、晴海埋立地だけの小規模な港であり、江戸末期に建設された第一、第二、第三、第五、第六台場があった。



東京港開港時の港の賑わい



占領下の東京芝浦・竹芝ふ頭



戦後復興のため、東京港応急整備工事が行われ、エネルギー基地として豊洲や品川埠頭の埋立や晴海埠頭の整備などが進められた。また、GHQ による接收解除も徐々に行われ、昭和 30 年（1955）には竹芝、日の出、芝浦岸壁が返還され港湾整備に取り組んだ。



豊洲埠頭の埋立工事（1948）



完成した豊洲石炭埠頭と埋立工事 1950 年頃



品川埠頭の埋立工事

昭和 24 年には、インドのネル首相から小象のインディラが寄贈されて芝浦ふ頭に到着し、東京の子供たちから夢と希望のシンボルとして歓迎された。陸揚げされたインディラは、芝浦から上野動物園まで歩いた（1949）。



船混みと港湾計画の策定 (1956年から1965年)

昭和30年代に入ると、戦後の経済復興が一段と進み、接岸荷役が出来ないために、船混みが常態化した。

昭和31年には、新たな港湾法に基づき東京港港湾計画(10年計画)を策定し、港湾整備に取り組んだ。大井埠頭の埋立、お台場貯木場の整備などが行われた。



岸壁荷役のために芝浦泊地に待機する船舶



船混みの芝浦泊地(1957年4月停泊船舶61隻と最大を記録)



第一次南極観測船宗谷の出航風景(1956年11月)



活況を呈した造船所(1960年頃)



原木の水おろし作業



お台場貯木場の完成

高度経済成長と東京港の整備 (1966年から1976年)

昭和36年の東京港改定港湾計画(目標年次昭和45年)により、本格的な東京港の埋立造成工事(2,243ha)が始まり、13号地(台場、青海)・夢の島、14号地(有明)の埋立や大井、品川火力発電所の建設が進められた。

昭和40年代に入ると、いざなぎ景気を経て日本経済が躍進し、港湾整備を急ピッチで進めるために昭和41年(1966)東京港第二次改定港湾計画(目標年次1975年)を策定、物流革新に対応した。昭和42年には、品川埠頭に日本初の外航コンテナ船としてマトソン社の「ハワイアンプランター号」が入港した。



ハワイアンプランター号初入港歓迎式(1967年)



完成した東京電力品川発電所(1960年)



埋立の完了した(台場・青海地区)1971年頃



埋立工事風景



夢の島埋立完了1971年頃



夢の島1972年

輸送革新の進展と東京港の整備 (1976年から1987年)

昭和48年のオイルショックを経て、昭和51年(1975)に東京港第三次改定港湾計画(目標年次昭和55年)を策定し、首都圏の物流を担うとともに、都民生活に密着した港湾の形成を図ることとなった。輸送革新に対応したコンテナふ頭や、食品、木材、建材、鉄鋼などの物資別専門埠頭の整備が進められた。

また、昭和56年(1981)には第四次改定港湾計画を策定し、レインボーブリッジの整備、大井、青海埠頭の増深により港湾機能の更新を図るとともに、新海面処分場の建設が開始された。



新幹線や大型バスなども船に積み込まれた。



昭和30年代に豊洲・晴海ふ頭で開業した臨港鉄道は、海陸一貫輸送を担ってきたが、昭和61年(1986)その役目を終了した。



戦後東京港の鉄鋼・石炭・電力のエネルギー基地として活躍した豊洲ふ頭



東京電力の火力発電所





バラ貨物（鉄線）の荷役作業



全バース完成した青海コンテナ埠頭（1996年）



平成6年（1994）の東京港



建設当初の大井コンテナ埠頭昭和46年（1971）



青海地区臨海副都心建設工事平成4年（1992）



有明南地区平成6年（1994）



青海・台場地区平成7年(1995)



臨海副都心全景平成7年(1995)



東京港2006年