

J-42

東京湾口道路上における東京湾物流拠点の提案 物流ターミナル施設・複合施設の設計

Proposal of Tokyo Bay logistics base in Tokyo Bay opening on the road The design of logistics terminal facilities and complex

○椿礼¹, 佐藤信治²*Hajime Tsubaki¹, Shinji Sato²

Tokyo Bay is a closed sea area located in the central part of the Tokyo metropolitan area is the center of Japan. In Japan is surrounded by sea, the harbor plays politics, economy, its role as a gateway in all aspects such as culture and, for that is involved in them closely., the harbor and the industrial area provided in the Tokyo Bay coast and the coastal area, there to that population and industry is concentrated, industry the ability to lead the Japan, cities function formed Japan has made rapid growth. However, in recent years, is not the use of the sea as the high economic growth period of industrial applications, such as in use of the sea, highly hydrophilic to encourage a return to the people of the sea and the beach use has been demanded.

In this plan, the proposed while maintaining the traditional industry function, it is allowed to aggregate the various facilities and features that are scattered in the bay in order to measure the improvement of water quality environment and hydrophilic space in the bay, in Tokyo Bay entrance of the sea as a logistics base is, it is assumed to carry out this scheme.

1. はじめに

東京湾は日本の中心である首都圏の中央部に位置する閉鎖性海域である。四方を海に囲まれた日本において、港は政治、経済、文化などあらゆる面で玄関口としての役割を担っており、それらと密接に関わっている。そのため、東京湾沿岸や臨海部には港や工業地域が設けられ、そこに人口や産業が集中することで、日本を牽引する産業機能、都市機能が形成され日本は急成長を遂げた。しかし、近年では海の利用にあたって上記のような高度経済成長期の産業用途としての海の利用ではなく、人々の海への回帰を促す親水性の高い海辺の利用が求められている。

そこで本計画では、従来の産業機能を維持しつつ、湾内の水質環境・親水空間の改善を計るため、湾内に点在している諸施設・機能を集約させ、東京湾入り口の海上に物流拠点として施設を提案し、この計画をおこなうものとする。

2. 計画背景

2. 1 東京湾の変遷と展望

江戸時代から河川や運河の浚渫に合わせた土地造成がなされ、明治時代から戦前にかけて京浜地区での工業集積用地の確保を目的に埋立がおこなわれた。昭和 30 年以降の高度経済成長期には工業地帯化が進み、首都圏一極集中が加速するとともに市民の生活や産業を支えるための土地が必要となり、更に埋立がおこなわれた。

しかし、利便性に特化し長年にわたって培われた首都圏、特に東京湾沿岸への一極集中化によって失ってしまったものは少なくない。例えば、機能拡充・土地造成のためにおこなわれる浚渫や埋立による水質環境の変化や汚染、物流活動のために行き交う大型貨物船舶による水域の占領や自動車輸送による都市部での交通渋滞、経済活動・産業活動のために沿岸一帯を蔽うように立地された工場や港による水辺空間の占拠、などがあげられる。

しかし、近年の海域利用についてみると海洋性レクリエーションや海釣りなどのレジャー施設、親水空間の整備が取り組まれており、人々の海への回帰が進んでいるため、東京湾沿岸の在り方や水質の改善が課題とされる。

2. 2 東京湾内の通航船舶状況

東京湾内には日本の経済活動・産業活動の基盤となる港が集中しており、特に主要 6 港においては、一日当たりの出入りする船舶数が総数約 500 隻、年間にして約 18 万隻の船舶が航行している。^[1] (Figure1.) 東京湾は世界有数の海上交通過密海域となっており、湾内を航行するさいには様々な交通規制が設けられており、喫水制限や通航進路、速度制限などが強いられ、湾内の水深の浅さい箇所や S 字状に屈曲した進路をとる必要があることから、近年増加傾向にあるコンテナ取扱個数や、巨大化し続けている大型コンテナ船の受け入れが困難になることが予想される。

1: 日大理工・院・海建、Graduate school, Dept. of Oceanic Architecture & Eng. College of Science and Technology, Nihon Univ.

2: 日大理工・専任講師・海建、Graduate school, Dept. of Oceanic Architecture & Eng. College of Science and Technology, Nihon Univ.

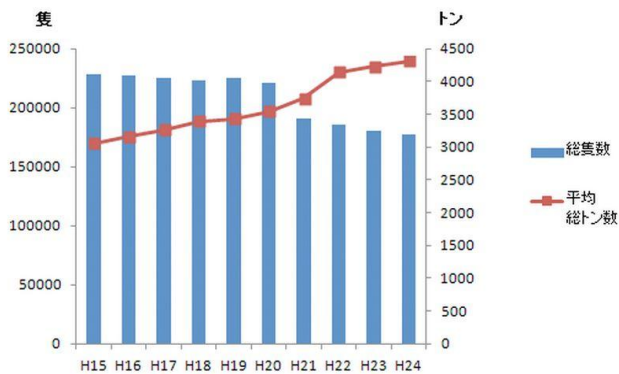


Figure1. 東京湾主要 6 港の総隻数及び総トン数

3. 計画地

計画地は構想段階である東京湾口道路上の海上を選定する。(Figure2.)

東京湾口道路とは千葉県富津市と神奈川県横須賀市を吊り橋または海底トンネルで浦賀水道を横断し、東京湾の湾口付近に位置している。延長約 17 km でつなぐ国道 16 号線における海上区間を指し、東京湾環状道路の一部とされている。現在は誘致活動が行われているものの、2008 年 4 月より国土交通省は計画を棚上げする方針を固めたため、構想は凍結状態である。

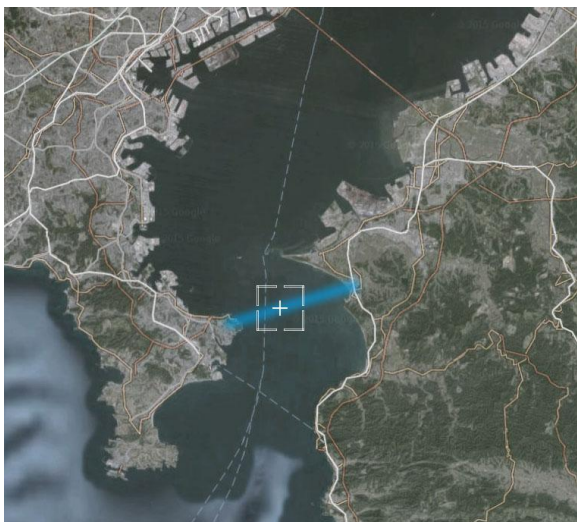


Figure2. 計画地 東京湾口道路上

4. 建築計画

4. 1 基本計画

当施設は海上のコンテナターミナルを核とした物流拠点兼複合施設として機能させる。東京湾内に点在している各主要港の機能を一カ所に集中させることで従来の各地に港が点在していたことによって発生していた諸問題の解決を目的とする。

- ・埋立による土地造成の減少
- ・港からの自動車運搬による都心部の交通渋滞解消

- ・湾内への船舶による入航数削減
- ・海上の交通渋滞の緩和
- ・沿岸の水辺空間の解放
- ・湾内の水質環境

また、当施設は物流拠点であるため、全国各地から様々な品物が集まることが予想される。そこで魚市場のように卸をおこなえる場や、直接雑貨や服飾など販売することのできる郊外型ショッピングモールを模した施設を設置。これにより一般客や訪日外国人の誘致をおこなうことができ、房総地域や三浦半島地域の観光資源となりえる。

4. 2 物流拠点設置に伴う東京湾口道路計画

本計画をおこなううえで、物流拠点としての機能をより満足なものとするために動線が必要となる。そこで、凍結状態の構想ではあるが本計画と付随して東京湾口道路の設置を視野に入れて計画をおこなう。湾口道路が完成することにより、当初より計画されていた東京湾を 8 の字に結ぶ東京湾環状道路網が完成する。これにより、現在工事中の 3 環状 9 放射線と合わせて現在、都心環状線で発生している約 6 割の車両が該当する都心に用事はなく通過するのみの車両による慢性的な渋滞が解消され、結果としてこれまで経済活動を阻害していた物流における渋滞も緩和され、物流ネットワークの信頼性向上へとつながる。首都圏における都市間を結ぶ広域環状軸を形成し首都圏の均衡ある発展、相互の経済・文化交流・新しい生活圏の形成も期待できる。

注釈・参考文献

- [1] 国土交通省 関東地方整備局港湾調査年報
- [2] 千葉県富津市 HP 東京湾口道路
<http://www.city.futtsu.lg.jp/0000000003>
- [3] 神奈川県横須賀市 HP 東京湾口道路について
https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/5613/g_info
- [4] 国土交通省 東京湾口路事務所 HP
<http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/wankou/data/index>
- [5] 東京湾再生推進会議 HP 東京湾の水環境の現状
http://www1.kaiho.mlit.go.jp/KANKYO/TB_Renaissance/
- [6] コンテナ物流の理論と実際
- [7] 海上コンテナ物流論
- [8] 世界のコンテナ輸送と就航状況

参考

- ・資料 港空間の物流
- ・流通経路構造論