

終端施設の構想

石川 榮 耀

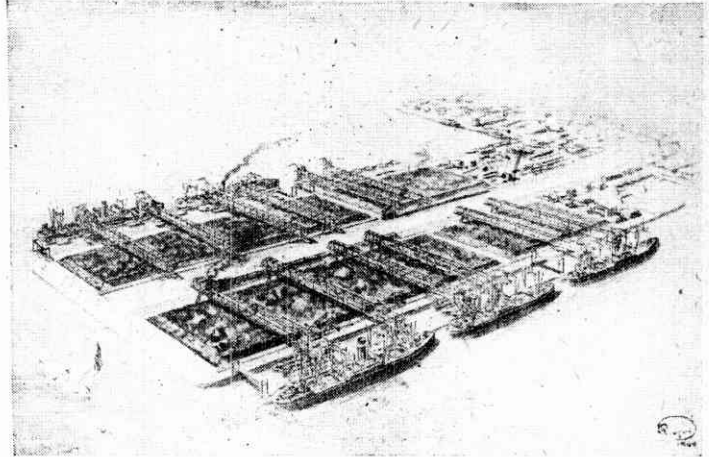
1. 復興計画の一つとして

東京復興都市計画立案のとき、重要題目の一つとして「終端施設」をあげたが、それはついに決定を見ずに今日に至っており、自分のもつとも氣にかけている問題の一つである。もつともこれはいづくまで、いざ立案となると軽々には世に問にくい性質のものではある。たゞ自分として考えるのは、およそ既往の形における都市の發達はすべてが自然發生的である、したがつて都市内に交錯している各種部門の内部における發達は圓滑に行われるとしても、二つの部門の間の連關というようなことについてはそこに新しく、「連關計畫」というものが起らないかぎり解決されるものではない。したがつて、大都市の正常な發達を望むものはこの間隙に留意し、常にこゝに支障がないようなことをこいねがわなければならない。これが「都市計畫」の任務の一つであると思ふのである。

2. 貨物終端施設の問題

多くの連關計畫の中存外な重要事は水陸運輸施設、とりわけ貨物運輸間における連關であるように思える。とくにこゝに貨物をあげるのは、一般世論は常に自己日常生活關係の旅客運輸に興味を持ち、貨物運輸というような眼にふれる會機が乏しいものについては専門家以外一べつをも與えない。したがつてこの側の問題は世論對象外に放置されて一般文化面の問題のように華々しい展開をみせないものである。

たとえて見て東京の陸上貨物運輸系と、水上貨物運輸系との組合せは必ずしも唇齒輔車の如き密着状態にはない。これに對し世人は必ずしも焦心の憂慮を持つていないと思ふが、少くも専門家の間においては十二分の調査と研究が必要とされる。おそらくは終端施設委員會のようなものが設けられ、「終端」に關係する各官廳および各業者が一體となつて調査し、計畫し、促進すべきことであらう。少くも都市計畫としては終端施設區域を設定しその區域の中には終端施設に必要なもの以外は絶體に介入を許さぬよう措置し、また終端専用の街路および廣場



第1圖 豊洲石炭埠頭計畫鳥瞰圖

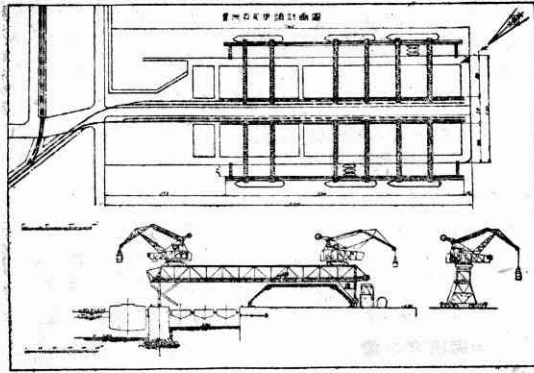
等の計畫をなし水邊の保留面等も總て終端施設を中心として統制し得るよう「計畫」しなければなるまい。

また終端施設計畫を完全ならしめるためにはまず陸上運輸計畫の完備——それも鐵軌道およびトラック小運搬系のものも入れて——を計り、これに呼應するものとして港灣を中心に水上運輸計畫を完備しなくてはならない。水上運輸は、航路→岸壁→運河→運河船溜乃至→河川→河口の系列を樹立しなくてはならない。この中存外に工夫を要するのが運河および船溜の計畫である。自分の東京復興計畫の一つとしては、東京港の系列として、東京港→船橋運河(假稱)→利根川→霞浦→水戸、および東京港→江戸川→利根川→古河の二水系を樹立し、それぞれの終端に河港を設けそれを中心に、衛星工業都市を育成する考えがあつた。

また市内においては隅田川、小名木川、品川等の貨物驛を中心とする計畫および新設の中川放水路を運河化し北上させて、常盤線との交叉點に船溜を設け運輸支點とする考えもあつた。したがつて地方計畫および都市計畫の強力な計畫力にまつ譯である。この中、中川運河船溜のみはいさゝかの曙光を見つゝある。

3. 豊洲石炭埠頭

終端施設の中實現しつゝあるものに、東京港内の豊洲石炭埠頭がある。これは復興計畫以前からのものであつたが今日復興を背負つて、デビウしつゝあるのは欣快にたえない。これは石炭専門の埠頭であり、次のような企畫を持つている。すなわち京濱工業地區における石炭の需要はほとんど東亞各地からの輸入と移入に依存しなければならず、東京港の入着總貨物の4~5割を占めている。この重要な特殊貨物は現在主として解荷役によつてゐるが、きわめて能率が悪い状態である。よつてこの豊洲石炭埠頭の建設を急いだ譯であるがこの埠頭は1萬噸級の船を直接接岸して機械による荷役を行い現行荷役による多くの諸掛を節約し社會的損失を最小限に喰ひ止



第 2 圖 豊洲埠頭計畫圖

めようとするものである。

豊洲埠頭の年間目標量は 300 萬噸で陸揚げ炭の後送配分は船 43%，トラック 10%，鐵道 47% としてこれによる諸掛節約額は年間約 2 億 3 千萬圓と推定されている。また現行荷役に比して天候、晝夜の影響が少いため作業時間の短縮、勞力の節約等荷役能率の増加は莫大なもので、たとえば 5,000 噸の荷役に現在船舶クレーン 2 基を用いて人員 104 人、日程 6 日を要するが豊洲においては 5 噸起重機 2 基を使用すれば人員 16 人、日程 1 日で済むことになる。

豊洲埠頭の埋立地面積は 157,000m²、臨港鐵道は突堤内で總延長 4,300m、繫船岸壁の前面水深は 9m である。石炭荷役設備として繫船用平行棧橋は全長 900m、幅員 8.5m であり、1 萬噸級船同時 6 隻繫留可能である。荷役機械としては 2.5 噸グラブ起重機 2 基、5 噸グラブ起重機 10 基を豫定しその他容量 50 噸の石炭貨車積機 12 臺を備えることになつている。また貯炭場は總面積約 60,000m² でその容量は約 15 萬噸である。

面白いことはこの仕事においてもつとも困難とされたのは存外にもその經營であつた。これを都自身經營するには總てに對し全く未経験なものとして全然適應しない。都と第三者との共同經營についても破談の危険がある。よつて依託經營ということになつた。この依託經營に際しての選擇がまたきわめて困難なことであつたが、ようやく東洋埠頭株式會社ということにきまつた。

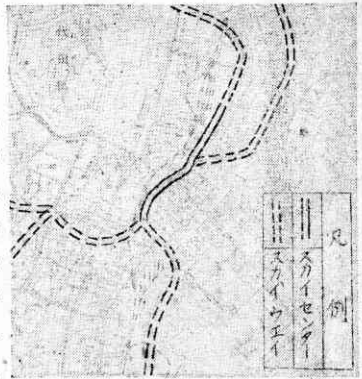
4. スカイセンターの構想

さて以上は貨物運輸であるが、旅客關係の終端施設としては都市計畫關係において驛前廣場がある。復興計畫として驛前廣場は約 20,000m²、すでに建設されたが、今日もつとも野心的な企畫のもとにあるのは東京驛八重洲口を中心とした一帯である。

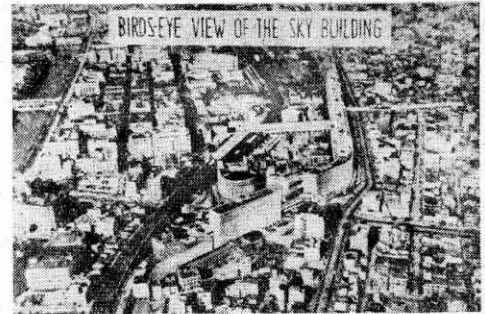
こゝにおける問題は旅客と驛直周建築との關係、高速度交通機關、とりわけ高速道路の關係、駐車場およびガレージの關係、その他丸の内廣場との連關である。そしてこれに對してはスカイセンターおよび地下街乃至地下

道の構想が對應せんとしつゝある。

スカイセンターは日本計畫士會の近藤謙三郎および秀島乾兩氏によつて着想されたものであるが、現在の外堀上に 12 階のビルデング（これをスカイビルとよぶ）を建て、これ



第 3 圖 スカイセンター位置圖



第 4 圖 スカイセンター設計鳥瞰圖

の 2 階に高速道路（スカイウェイ）を架し、それに附隨して地階およびスカイウェイのある 2 階を駐車場とし、地下をガレージに宛てようとするのである。3 階以上はしたがつて總て商店および事務室になるわけである。またこのスカイビル所屬のスカイウェイは當然速く横濱、千葉迄スカイウェイとして走るわけであるが、當分の案として東京港、五反田（京濱國道に結ぶ）、上野および兩國間を結ぶことにする。

この案の研究點は會社そのものの經營にもあるが、これによつて數寄屋橋一體の水面がせぼめられることおよびいづれにしてもこれによつて沿道の建築密度が高められることである。結局問題はその交通價值によつて決定される。

第二の旅客關係のためには地下街が解決する。すなわち驛内よりただちに地下街によつて正面道路歩道に連絡させる。この歩道には鐵骨式アーケードを設けて、これにより旅客は完全に風雨、強日射と關係なく驛から出入し得るようになる。

また驛前後廣場の連絡のためには地下道を設けよという案もあるが、これを歩行者にかぎるならば地下街を延長させる方法がある。この場合地下鐵が入るのも丸の内側であるから地下街の延長は總てに役立つわけである。いづれにせよこれ等の案を綜合してはじめて旅客終端施設が完備されるわけである。