

地理部会・第2学期研究会（県民の日巡検）資料
「羽田空港周辺地域の歴史について」

令和6年11月14日（木）
埼玉県立春日部高等学校 柳田雄一

此地の眺望もっとも秀美なり。東は滄海(大海)漫々として、旭日の房総の山に掛くるあり。南は玉(多摩)川混々として、清流の富峰の雪に映ずるあり。西は海老取川を隔て、東海の駅路ありて往来洛繹(ラクエキ)たり。北は筑波山峨々として、飛雨行雲の気象万千なり。此嶋より相州(相模)三浦・浦賀へは午(ウマ)に当りて海路およそ八、九里。南総木更津の湊へは巳(ミ)に当りて海路八、九里、南北総の界は卯(ウ)に当りて海路十三里斗りを隔てたり。富峯は酉(トリ)の方に見ゆ。

（参考：斎藤長秋『江戸名所図会』2巻「羽田弁財天社」）

1. 羽田空港周辺の地形・地盤



図1 羽田空港周辺 治水地形分類図
（地理院地図より作成）



図2 東京湾 埋立造成履歴区分図
（『技術ノート No.49「特集：東京国際空港」』より抜粋）

凡例

大分類	中分類	小分類	細分類	記号
山地				
台地		段丘面		
段丘		崖(段丘崖)		
		浅い谷		
低地		山麓堆積地形		
		扇状地		
		氾濫平野		
		氾濫平野	後背湿地	
		扇状地	微高地(自然堤防)	
		氾濫平野	旧河道(明瞭)	
			旧河道	
			旧河道(不明瞭)	
			落堀	
		砂州・砂丘		
人工改変地形		干拓地		
		盛土地・埋立地		
		切土地		
		連続盛土		

羽田空港周辺の地形について、左図より、池上通りを境界にして、北西部の平坦な武蔵野台地と南東部の低地に区分できる。

武蔵野台地は、流入する中小の河川沿いに樹枝状の谷底平野が形成。

南東部の低地は、北側に海岸平野が広がり、砂州・砂丘が点在。

南側は多摩川の三角州が広がり、旧河道沿いも含め自然堤防が形成。

江戸時代から埋め立てが進められ、後に羽田空港が造成。

1970年代には空港需要の拡大から沖合展開事業が行われたが、「羽田マヨネーズ層」と呼ばれる超軟弱地盤が広がる。

環境・技術的課題の克服を経て、現在の姿まで発展。

2. 羽田空港の歴史

年代	出来事
大正5年(1916)	日本飛行機学校、穴守に開設、羽田に初めて飛行機が飛ぶ。大正5年10月5日、玉井清太郎の初飛行。
大正6年(1917)	羽田町干潟に日本飛行機学校が開設
昭和6年(1931)	東京飛行場が立川から移転。羽田飛行場開設「東京飛行場」として開港。
昭和7年(1932)	羽田競馬場、移転設置
昭和13年(1938)	羽田運動場、移転設置
昭和14年(1939)	大師橋完成。羽田の渡し、大師の渡し廃止。滑走路の新設・拡張(800m×80m、800m×80m)。
昭和20年(1945)	連合国軍による接収、拡張。米軍による羽田の拡張工事着手。(総面積257.2ha、旧A滑走路2,100m×45m、旧B滑走路1,650m×45m)
昭和27年(1952)	米軍から返還「東京国際空港」と改称。旧A滑走路延長(2,133m×45m)、旧B滑走路延長(1,676m×45m)
昭和29年(1954)	旧A滑走路2,500mに延長
昭和30年(1955)	空港ターミナルビルとハイドラント給油施設完成。旧A滑走路2,550mに延長
昭和34年(1959)	総面積260ha、旧A滑走路2,550m×45m、旧B滑走路1,650m×45mに拡張
昭和36年(1961)	旧A滑走路延長(3,000m×45m)
昭和39年(1964)	旧C滑走路新設(3,150m×60m)。首都高1号線羽田線開通。モノレール羽田-浜松町が営業開始。
昭和42年(1967)	羽田鈴木町が現行の羽田空港1-2丁目となり、羽田空港跡地の一部は鈴木新田跡地として大田区の有形文化財に指定される。
昭和45年(1970)	ジャンボ機が就航
昭和46年(1971)	旧B滑走路延長(2,500m×45m)。総面積408haとなる。
昭和48年(1973)	区議会「空港撤去に関する決議」
昭和49年(1974)	羽田空港移転対策協議会発足
昭和52年(1977)	羽田空港移転問題協議会設立・空港移転協議始まる。
昭和53年(1978)	成田空港開港、国際線が成田へ移転
昭和56年(1981)	空港移転移転について基本合意。「現空港の約半分を跡地に」合意される。
昭和59年(1984)	空港沖合展開事業着手。大田区「跡地利用に関する調査報告書」
昭和63年(1988)	沖合展開第Ⅰ期のA滑走路供用開始(3,000×60m)。東京都「跡地基本計画策定調査中間報告」
平成4年(1992)	新ターミナル供用開始
平成5年(1993)	沖合展開第Ⅱ期の西ターミナル施設供用開始。ビッグバード(現第1旅客ターミナルビル)完成。
平成7年(1995)	空港沖合展開事業完了。200haの跡地が生じる。
平成9年(1997)	沖合展開第Ⅲ期のC滑走路供用開始(3,000m×60m)。24時間運用に伴う、深夜・早期便運航開始。
平成10年(1998)	国際線旅客ターミナルビル供用開始。京浜急行空港線羽田空港駅まで延伸。
平成12年(2000年)	沖合展開第Ⅲ期のB滑走路供用開始(2,500m×60m)。
平成13年(2001年)	国際チャーター便(深夜)運航開始
平成16年(2004年)	第2旅客ターミナル施設供用開始。200haの跡地が52haとなる。
平成22年(2010年)	D滑走路供用開始(2,500m×60m)。国際線ターミナルビル供用開始。
平成26年(2014年)	C滑走路延長(3,360m×60m)

図3 羽田空港周辺地域の年表(1916~2014年)
(『技術ノート No.49「特集：東京国際空港」』より抜粋)

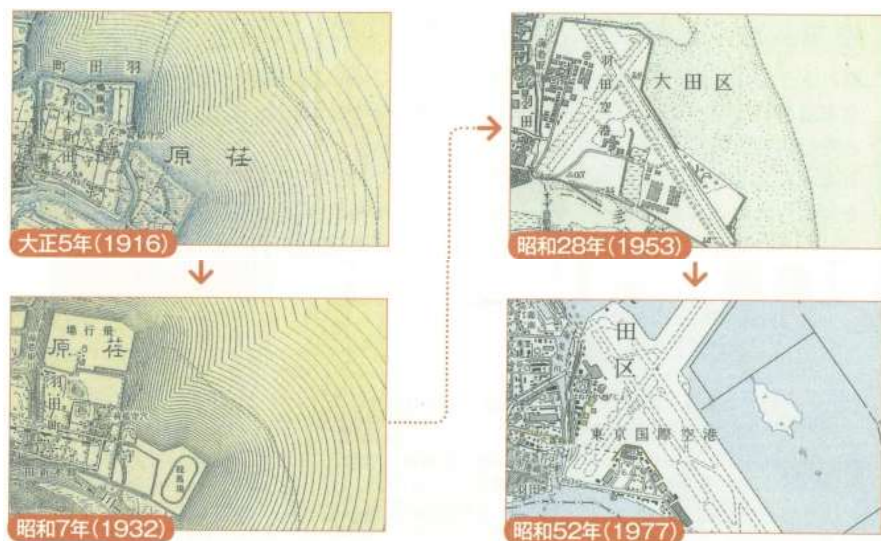


図4 5万分の1地形図による敷地の変遷
(JTB パブリッシング『東京図鑑』より抜粋)

羽田空港について、東京国際空港(羽田空港)は、大田区にある最大の国際空港。23区最大の面積(60.42 km²)をもつ大田区の約1/4を占める。

大田区は、昭和22年(1947)に、旧大森区と旧蒲田区が合併。それぞれの区名から一文字ずつをとってつけた合成地名。

「羽田」という地名は、

- ・かつて海老取川により分かれた島の形が鳥の両翼に似ていた。
- ・低湿粘土の土地を埴田(ハタ)新しい開墾地を埴田(ハタ)と呼びそれが転訛した。
- ・昔から海鳥が多く、羽が田地にたくさん落ちていた。など、由来には諸説あり。

1930年 国が購入した鈴木新田の埋立地に、初の民間飛行場となる「東京飛行場」が完成。

1939年 満州国の建国などもあり航空輸送の需要が高まり、羽田運動場買収・滑走路拡張が進む。

太平洋戦争時は、海軍航空隊の練習生訓練用として利用されたが、終戦後はGHQに接收、「HANEDA ARMY AIRBASE」に改名。

1951年 サンフランシスコ講和条約締結で空港施設の一部が返還、運輸省「東京国際空港」に改称。

1952-1978年 成田空港開港までジャンボ機への対応も含めた「国際空港」としての機能拡張。

「国内線空港」への移行とともに、航空機の大型・高速化や騒音問題に対する「沖合展開事業」を、2007年まで第Ⅲ期に分けて実施。

1998年 「国際空港」として再開、2001年 国際線深夜便が運行開始。

2010年 D滑走路の供用開始。

2020年 東京オリンピックに向け、ハブ空港化が進む。

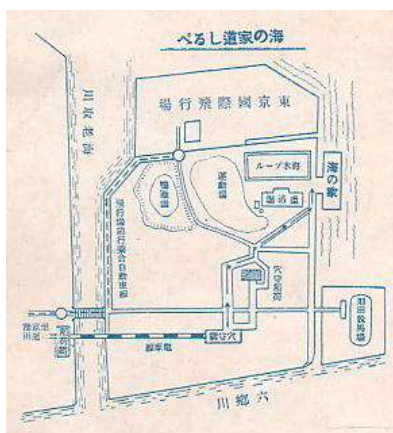
3. 羽田空港周辺地域の歴史と信仰



図5 長谷川雪旦 画「羽田 弁財天社」
(東京都立中央図書館 HP より)

年代	出来事
18世紀末	多摩川河口部を干拓、新田開発始まる。
明治18年(1885)	穴守稲荷の一般参拝許可
明治27年(1894)	鉱泉が掘られ鉱泉宿ができる。
明治31年(1898)	弁天橋竣工
明治35年(1902)	京急電鉄蒲田～稲荷橋開通、穴守稲荷、関東屈指の稲荷として賑わう。
明治42年(1909)	羽田運動場開設
明治44年(1911)	羽田海水浴場開設
大正2年(1913)	京浜電鉄、穴守稲荷まで延伸
大正5年(1916)	日本飛行機学校、穴守に開設、羽田に初めて飛行機が飛ぶ。大正5年10月5日、玉井清太郎の初飛行。

図6 羽田空港周辺地域の年表(～1916年)
(『技術ノート No.49「特集：東京国際空港」』より抜粋)



左：図7 京浜電鉄(1932)「羽田穴守海水浴 案内」
(20世紀時刻表歴史館、「企画展 羽田空港半世紀の歴史」より)



右：図8 羽田の平和大鳥居(旧穴守稲荷神社大鳥居)
(近代史跡・戦跡紀行～慰霊巡拝 戦跡紀行ネットより抜粋)

古くは漁村(狛師町)として発展、魚介類が豊富なことから、将軍家に献上する「御菜(オノイ)ハケ浦」の1つに数えられた。

また新田開発によって鈴木新田が拓かれ、漁業とともに盛んに。

「羽田の渡し」が川崎大師参詣の要路として機能し、多摩川水運を利用した材木・砂利・年貢米などの輸送船とともに、商人も多く集まり経済的に発展。

鈴木新田の開発後、高潮や洪水の危険性から、盛り土と防潮林による対策が行われ、風水害消除・五穀豊穡のため、

「風浪が作りし穴の害より 田畑を守り給う稲荷大神」と願いを込めて「穴守稲荷」が建立。

漁師の間で受け継がれている「羽田節」の一節にも歌われ、現在は盆踊りに用いられている。正月は「羽田七福いなりめぐり」最後の一社として参詣者も多い。

穴守稲荷神社では、1894年 境内で鉱泉が湧出し、温泉旅館が開業すると、料理屋や置屋が並び鳥居前町として発展。正月には、川崎大師と掛け持ちで参詣する人も多く、渡しも活躍。

1900年 鴨場が設置。上流階級の社交場としての側面。

1902年 京浜電鉄穴守線(現京急空港線)が開通。

急速に観光地・歓楽地化が進み、1909年 羽田運動場
1911年 羽田海水浴場
1927年 羽田競馬場 開設。

1945年 GHQに接收され、一基の大鳥居のみを残して、建物は全て取り壊されてしまう。

大鳥居も滑走路の整備のため撤去が決まるが、住民の訴えもあり、1999年に国土交通省管理の下、現在の場所に移設。

【参考文献・サイト等】

- ・衣本啓介（2010）.「羽田空港の歴史」.『地図』, 48 巻 4 号 pp.7-14.
- ・石山明久ほか（2003）.「東京港から見た羽田再拡張事業について」.『日本航海学会誌』, 156 巻 pp.13-16.
- ・近代史跡・戦跡紀行～慰霊巡拝 戦跡紀行ネット.
「羽田の平和大鳥居（旧穴守稲荷神社大鳥居）」. 2022/1/30.（最終閲覧日：2024/11/12）.
<https://senseki-kikou.net/?p=18648>
- ・大田区役所企画経営部広聴広報課.「Unique Ota/ユニークおおた」.（最終閲覧日：2024/11/12）.
<https://unique-ota.city.ota.tokyo.jp/>
- ・武光 誠（1998）.『地名の由来を知る辞典』. 東京堂出版.
- ・東京都地質調査業協会（2017）.『技術ノート No.49「特集：東京国際空港」』.
- ・東京都立図書館.「『江戸名所図会 2 巻』より「羽田弁財天社」」.（最終閲覧日：2024/11/11）.
https://www.library.metro.tokyo.lg.jp/portals/0/edo/tokyo_library/modal/index.html?d=5671
- ・東京羽田 穴守稲荷神社.（最終閲覧日：2024/11/11）. <https://anamori.jp/>
- ・20 世紀時刻表歴史館.「企画展 羽田空港半世紀の歴史」.（最終閲覧日：2024/11/11）.
http://www.tt-museum.jp/haneda_index.html
- ・前田隆平（2024）.『羽田と成田 二つの首都圏空港が辿った道』. 時事通信社.
- ・JTB パブリッシング（2016）.『東京図鑑』.
- ・Mosaku Anchu.「羽田節（東京都大田区羽田）昭和 39.8.3 録音」. 2017/3/12.（最終閲覧日：2024/11/12）.
<https://www.youtube.com/watch?v=QnwsxsZSVRA>