

東京市役所調査委員金三子見

東京市役所

一東京港修築ノ規模

東京^市築港調査委員會が東京ニ出入スル海運貨物ノ全部ヲ本港ニ於テ荷役セシムク、將來二十年後ノ増加ヲ見込ミ、水運貨物千八百八十万噸、勿論港内設備ノ完成ニ伴ヒ、水運ニ轉スベキ陸運貨物千百四十万噸ヲ加算セル、總計三千二十萬噸ヲ標準トシ、更ニ多少ノ餘裕ヲ存シテ、三千五百餘万噸ノ荷役ニ對スル計畫ヲ定メ、且ツ將來ニ於ケル船舶喫水ノ増加ヲ考慮シ、港口ヲ水深四十尺以上ノ地点ニ選ミ、其設備區域トシテ、羽田沖ヨリ、新荒川河口ニ達スル海面全部ヲ包括セシメシハ、東京港修築ニ關スル、基本計畫トシテ、蓋シ理想的ノモノナリ。（但シ二十年後ニ於ケル貨物噸數

東京市役所

ヲ、三千餘万噸ト推定セシハ、稍過大ナリト認ムルモ、貨物ノ増加ハ都市ノ發展ト共ニ進歩スベキヲ以テ、多少時期ノ遷延アルモ、此總量ヲ目途トシ計畫セシハ敢テ過当ナラズ。

然レモ實施計畫ハ、施工時期ト海運狀態ノ變遷ニ依リ、当初豫定セシ基本計畫ニ比シ、常ニ多少ノ変更アルヲ免ズ。今東京港ニ就キ考フルモ、現在ノ必要ニ應スベキ實行計畫ハ此理想案ノ全部ニアラズ。其範圍内ニ於テ、一部ヲ實施シテ、充分ナルベシ。即チ東京ニ出入スル海運貨物全部ヲ吞吐センが爲メ、一般遠淺ノ海面ニ於テ、深喫水ヲ有スル小教船舶ニ對スル設備ヲモ、完成スル必要ナク、殊ニ僅ニ二十哩ヲ距ル國港横濱ト對立シ、重複シテ

此等設備ヲ施スハ、經濟上且ツ國策上ノ見地ヨリ、
当分其ノ必要ヲ認メザルベシ。

要スルニ、此基本計畫ハ、實行計畫ノ決定ニ當リ、
他日理想的設備ノ實現ニ支障ナカラシムル爲メ、
其ノ輪廓ヲ定ムルノ程度ニ於テ、東京灣修築
ノ大体方針ヲ示ス基準タラシムルニ過ギズ。

果シテ然ラバ、實施計畫トシテ目下ノ必要ヲ認
ムモノハ、如何ナル程度ノモノナルヤ、左ニ其ノ要領
ヲ掲ゲベシ。

東京灣集散貨物ハ、大部分内國貨物ニシテ、
横濱經由出入ノ外國貿易貨物ハ、約其ノ四分一
ニ過ギザルヲ以テ、内地沿岸航船ヲ主眼トシ、立案
スル本港設備ハ、築港目的ノ大部分ヲ解決シ得

東京市役所

ベク、且此設備ニ伴ヒ、本港ヲ開港場ニ指定セ
ルヲ得バ、普通喫水ヲ有スル大多數ノ外國航船
モ、自由ニ出入セシメ得ベシ。從テ旅客船又ハ深喫
水ヲ有スル少數貨物船ハ、暫ク横濱港ニ残留セ
シムルモ、東京港修築ノ目的ハ略貫徹セシモノト謂
フベシ。此見地ヨリ立案シ東京港ノ修築ハ、干潮
面以下二十五尺ノ水深ヲ標準トシ設計スルバ、現在
横濱港出入ノ内外航船全部ノ九割以上ヲ收容シ
得ベシ、横濱港ニ残留スルハ、客船ニ在リテハ北米航
路ノ大部分、及南米航路歐洲航路ノ一部ニ止マリ、貨
物船ニ在リテハ、北米及歐洲航路ノ一部並ニ極メテ
少數ノ内地沿岸其ノ他ノ航路ヲ往復スルモノニ
過ギズ。大多數ノ船舶ハ、特ニ横濱港ニ寄港スル

必要アルモノヲ除キ、全部東京港ニ集中スルニ到ルベリ、東京ニ於ケル水運貨物ノ大部分、横濱經由ノ冗費ヲ節約スルヲ得ベシ。

今東京港ニ於テ、極東來往ノ旅客船全部ヲ收容セントスレバ、現在ニ於テモ水深三十五尺以上ヲ要スベリ、將來ヲ考フレバ、四十尺以上ノ水深ヲ必要トスベシ。斯ニ深喫水ヲ有スル繫船壁ヲ、成ルベリ東京市内ニ近接セシメ、品川若クハ芝浦附近ニ設備スルトセバ、航路後謀ノ費用巨額ナルノミナラズ、港内三千有餘間狹隘ナル航路ノ往復ニ多大ノ時間ヲ要スルヲ以テ、北米航路ノ如キ巨大ナル客船ニシテ、発着ヲ急ギ、碇泊期間ノ最短ヲ必要トスルモノニ在リテハ、到底其苦痛ニ堪エサルベク、假令適當ノ設備ヲ施スモ、其來航ヲ見ル

東京市役所

コト困難ナリ。若シ特別ノ場合ニ於テ、本港ニ來ルコトアルモ、時間ノ關係上外港羽田附近ニ寄港スルノ外ナリ、到底横濱、如キ便利ナル地点ニ繫船所ヲ有シ、且市内外人ニ對スル設備ノ整頓せん場所ヲ捨テハ、僻遠不便ナル羽田附近ヲ、定期寄港地トスルヤ否ヤハ、殆ンド疑問ノ餘地ナク、不可能ト断スルヲ得ベシ。

次ニ問題トスベキハ、歐洲及南米航路ノ旅客船及小數ナル貨物船ナリ。此等ハ水深三十尺ニ稍充分ナルベキモ、東京港内市内ニ接近シテ、寄港セシムル為メ、特ニ長距離運航ノ水深ヲ増大スルノ必要ナリ、寧ろ羽田附近外港ニ於テ、横濱其他ニ轉送スルマキ貨物ヲ荷役シ、一部荷足ヲ輕減シタル後内港

ニ進航セシムル可ナリ。而シテ歐洲航路旅客船ハ、東京若クハ横濱ヲ終点トシテ往復スルモノナリ以テ、本港ニ於ケル碇泊期間比較的長ク、外港假泊ノ時間ノ如キ、敢テ大ナル支障ヲ来スコトナシ。故ニ北米航路旅客船及小教特殊ノ貨物船ヲ除外スルトセバ、東京内港ノ設備、当分二十五尺ノ水深ヲ以テ充分ナリト認ムベク、外港ニ於テ三十尺ノ水深ヲ得レバ、歐洲航路其ノ他ノ船舶ニ對シ、一層ノ便利ヲ見ルベシ。從テ東京港ノ設備ハ、水深二十五尺ヲ標準トシ、他日擴張ノ時期ニ於テ、三十尺程度ノ設備ヲ施スコトヲ得バ、近キ將來ニ對シ充分ナルベク、横濱港ハ、東京港ノ外港又ハ補助港トシテ引續キ、發着ヲ急ク旅客船及喫水深キ小教特殊ノ貨物船寄港

東京市役所

地トナシ、普通貨客船ノ全部ハ之ヲ東京港ニ集メ、更ニ時代ノ進運ニ伴ヒ、船舶喫水増大場合ハ、東京横濱兩港相俟テ改良擴張常ニ雁行セシメ、相互協力シテ帝都ノ関門タルベキ任務ヲ遂行セシムルヲ以テ、經濟上最も有利ナリトス。東京港修築ニ関シ、第一期實施計畫ガ、前記標準ニ依リ設計セラルモノトセバ、其規模及豫定基本計畫ニ對スル異動ハ、大約左ノ如クナルベシ。品川舊砲台ヨリ西南羽田港口ニ到ル區域ハ、外港水深三十尺航路水深二十五尺ニ止ムル結果、基本計畫ニ比シ一時埋立面積ヲ縮小シ、航路沿埋立地及繫船壁工事ヲ延期スルモ、設備配置上ニ變更ヲ加ヘズ、舊砲臺附近及其ノ以北ノ海面ニ於テハ、第一

期實施計畫ノ範圍ヲ砲台以北ニ止メ、砲臺ヲ連
結スル一線ニ沿ヒ、假防波堤ヲ造リ、其北部海
面ヲ浚深シテ、碇繫錨地トナシ、月島ニ沿ヒ埋立
ヲナシ、繫船岸ヲ設クル結果、基本計畫ニ對シ月
島前面埋立地ヲ廢止スルノ必要ヲ生ジタリ。深川
方面ニ於テハ、月島附近ノ變更ニ伴ヒ、多少其ノ形
狀ヲ修正スルモ、大体ニ於テ變更ヲ加ヘズ。又舊砲台
東南部海面ヲ於テハ、將來ノ擴張區域トシテ、砲
台線假防波堤ニ沿ヒ、埋立地及繫船岸ヲ設ケ、
其前方海面ヲ碇繫錨地ニ使用スル爲メ、防波堤ノ
位置ヲ東南方ニ移動セシムル結果、基本計畫ニ
多少變更ヲ加フルノ必要ヲ生ズベシ。此等ノ主トシテ
施工區域及起工時期ノ分割ニ基キタル影響者ナ
リ。而シテ第一期實施計畫ニ依リ、本港貨物取
扱能力ハ、今後十五年間ノ増加ヲ斟酌シテ、年
額千二百萬噸内外ヲ標準トシ充分ナルベシ。

東京市役所

東京湾築港運河埋立會社企業ト東京築港ト關係。
東京湾埋立會社ガ、鶴見及川崎地先海面ヲ埋立テ
工場敷地トナシ、其前面ニ防波堤及船舶錨地ヲ新
設セシテ以テ、更ニ之ヲ延長シ、大郷川下流ヲ横断シ
テ、大船運河ヲ設ケ、横濱及鶴見方面ヨリ運河ヲ
介シテ、直接品川、芝浦方面ニ連絡セシメントスル、東
京湾築港運河埋立會社ノ起業出願アリト聞ク。
而シテ其設計ノ概要ハ、大郷川下流ヨリ大師河原
ヲ開鑿シ、幅百間ノ運河ヲ設ケ、大森品川間ノ海
面ヲ埋立テ、其前面ニ防波堤及幅三百間ノ航路ヲ

新設シ、芝浦ニ達セシメ、運河及航路ノ水深ヲ干潮面以下二十四尺トセントスルモノナリ。之ヲ東京港基本計畫ト比較スルニ、羽田沖港門及外港ノ廣シ、之ニ代フルニ大師河原運河ヲ以テシ、東京湾埋立會社錨地ヲ通シテ、横濱及鶴見ヲ外港又ハ港口タラシムル外、羽田ヨリ砲台以内隅田川下流ニ達スル航路ノ位置ヲ、若干大森海岸ニ接近セシメタムニ過ギズ。從テテ兩者間ニ於ケル重要ナル差違ハ、東京港ノ入口ヲ羽田沖ニ設ケルカ、又ハ運河ヲ介シテ横濱若クハ鶴見ノ港口ヲ利用スルカニ在リ。東京港ニ出入スル船舶ガ、羽田港門ヨリ直ニ港内航路ニ往來スルカ、又ハ障礙多キ狹隘ノ運河ヲ經由シ、特ニ鶴見ヨリ出入スルカハ、識者ヲ待タズシテ

東京市役所

明瞭ナル問題ナリ。東京港基本計畫ニ於テ、港内航路ノ長キハ、地形上已ムヲ得ザル結果ナリトスルモ、成ルヘリ之ヲ短縮セントハ、一般ノ希望ナルニ、更ニ之ヲ延長シテ遠ク鶴見方面ニ導クカントスルハ、非常ナル改悪ニシテ、東京港出入ヲ目的トスル船舶ニ對シテハ、比較研究ノ余地ナキモノトス。而シテ一部ノ論者ハ、東京出入ノ船舶カ積荷ノ關係上、更ニ横濱ニ寄港スルノ必要アルヲ以テ、運河連絡ノ利便ヲ唱フル者アリト聞クモ、若シ多少ノテリトモ此利便ニ浴スルモノアリトセバ、單ニ鶴見川崎方面東京湾埋立會社錨地ニ假泊スルモノニシテ、寧ニ問題外ノ小教タルヘリ、横濱出入ノ船舶ガ、海上自由ノ航路ヲ捨テ、特ニ運河ヲ利用スルコトハ、

普通ノ場合到底豫想シ能ハサルナリ。加フルニ横濱港出入貨物ノ約七割ハ、東京若リハ東京經由ノ貨物ナルヲ以テ、東京港出入ノ船舶ニシテ、更ニ横濱港ニ寄港スル必要アルモノハ、實ニ其ノ一小部分ナルナリ、後ヲ羽田港口ヲ廢シテ、特鶴見ヨリ運河經由ノ通路ヲ採ル必要ナレト斷言スルヲ憚ラズ。

次ニ東京港基本計畫ノ完成ハ、工期二十年、工費三億五千萬圓ヲ要スルニ比シ、會社企業ノ運河計畫ハ、工期十二年、工費六千萬圓ナルヲ以テ、經濟上ノ利益ヲ説ク者アルモ、會社企業ノ工事ハ基本計畫ノ一部ニ相當スルモノニシテ、繫船壁及陸上設備ノ全部、水深二十四尺以上ノ浚渫、深川方面防波堤

東京市役所

埋築地及錨地ノ浚渫ヲ除外シ、航路モ僅ニ水深二十四尺ヲ有セシムルニ過キス。其ノ規模全ク異ナリ、計數上直接比較シ能ハザルモノナリ。假ニ會社計畫ノ航路、防波堤、埋立等ヲ標準トシ、兩案ヲ比較セバ、其主要ナル相違ハ、東京港案ニ在リテハ、羽田外港兩防波堤ノ新設、航路沿防波堤ノ増費（水深大ナルニ依ル）ヲ要スルニ對シ、運河案ニ在リテハ、大師河原新運河ノ開鑿、大郷川下流横斷工事ノ新設、並ニ航路浚渫費ノ増加（水深小ナルニ依ル）ヲ要シ、其間大ナル差違ヲ認メス。

故ニ東京港トシテ運河計畫ヲ觀察スルニ、利用上ニ於テ到底築港案ト比較スルノ價值ナリ、工費ノ點ニ於テモ、亦同一規模ノ標準ヲ以テ比較スレバ、殆ド

優劣ナキヲ以テ、運河計畫ニ依リ築港問題ヲ解決
スルハ、結局不得策ナリ。従フテ東京湾築港運河
埋立會社ノ計畫ハ、東京港修築ノ得失ニ關シ、
別段顧慮スルノ必要ナレトク。

東京港竣工後、後ト雖モ、京濱間往復船舶貨物、
数量、尚相當ノ數ニ達スルコト、又鶴見川崎地方
工場地域ノ物資ガ、東京港ニ出入ル數量モ亦小數
ナラサルベシ。此等船舶ノ交通ハ、東京港ト東京湾
埋立會社經營ノ錨地ヲ連絡スル船舶運河ノ開
鑿ニヨリ、多少其ノ利便ヲ受クルモノアリ。且ツ此運河
開鑿ト共ニ、沿川兩岸工場又ハ倉庫敷地ノ埋立
ニ依リ、此地方一帯ノ開發ヲ圖ルハ有利ナルベキヲ以テ、
若シ東京港修築ト相俟ツテ、水深十尺内外ノ船舶

東京市役所

運河ヲ新設スルコトキハ、東京湾埋立會社埋立地ハ
勿論、沿川工場倉庫等ノ受クル利益、蓋シ甚
トカラサルベシ。然レトモ、東京横濱間直通船舶貨
物ニ在リテハ、海路直ニ羽田港門ヲ通過スルモノ
大多數ナルヘク、天候不良其他特殊ノ場合ノミ、
此運河ヲ利用スルモノト認メ、大差ナカルベク其ノ利
益比較的一小部分ニ止マルベシ。

大藏省臨時建築課及内務省土木出張所ニ於テ横濱港ニ於ケル船舶出入時、實際喫水ヲ調査セシニ其喫水ノ少タルノ比較的多数ナルヲ實驗セリ。今其統計ヲ喫水別ニ按分セシ比率左ノ如シ。但シ天候其他事情ニヨリ欠測アルヲ以テ調査隻数ト出入總隻数ト多少ノ差違アルモ大體ノ標準トナスニ妨ケナシ

横濱港出入船舶喫水別歩合表

年別喫水別	十八尺未満	二十尺未満	三十尺未満	三十尺以上	調査シ總隻数
明治四十年	四四〇	九六三	九九九	〇〇一	二、二四七
〃四十二年	四二四	九四八	九九六	〇〇四	二、一三九
〃四十三年	三九二	九五一	九九二	〇〇八	二、一三〇
〃四十四年	三八九	九四五	九九二	〇〇八	二、一〇一
明治四十五年 大正元年	三二五	九三九	九九〇	〇一〇	二、二二一

東京市役所

大正二年	三七三	九三三	九九一	〇〇九	二、五八七
〃三年	二四〇	九二八	九九二	〇〇八	二、三〇二
〃四年	四六三	九三八	九八八	〇一三	四、〇一四
〃五年	四五一	九三七	九九五	〇〇五	四、三二二
〃六年	四五八	九三七	九九六	〇〇四	四、六五二
〃七年	三五二	九一六	九九一	〇〇九	二、五四四
〃八年					
〃九年					
〃十年					

備考

年次ハ歷年ニ依リ小蒸汽船、帆船及喫水九尺以下ノ小汽船ヲ除ク前記数字ハ各喫水毎ノ隻数ヲ調査シ總隻数ヲ以テ除シタル比率トス。假令ハ大正七年ニ於テハ喫水十八尺未満ノ總数千分ノ

三百五十二噸水二十五尺未満ノ總數千分ノ九百十六噸水三十尺未満ノモノ千分ノ九百九十一ナリ從ツテ噸水三十尺以上ノモノハ總隻數ニ對シ僅ニ千分ノ九ニ過キス

噸水調査ハ各船毎回出入時噸水ヲ調査シ其大ナルモノヲ採リ計算セリ。但シ大正四年五年六年ノ三年ハ出入毎ノ噸水ヲ採リ計算セリ以テ船舶一回ノ寄港ニ對シニ回積算セシ勘定ナリ

東京市役所