

東京市役所調査委員会意見

東京市役所

## 東京港修築ノ規模

東京築港調査委員會が東京出入ル海運貨物、全部ヲ本港ニ於テ北荷役セシム。將來二十年後、增加ヲ見达シ、水運貨物千八百八十万噸、勿論、港内設備、完成二年ヒ、水運ニ轉スベキ陸運貨物一千百四十万噸ヲ加算セル、總計三千二十萬噸ヲ標、準トシ、更ニ多少ノ餘裕ヲ存レテ、三千五百餘万噸ノ荷役ニ對スル計畫ヲ立メ、且ツ將來ニ於ケル船舶喫水、增加ヲ考慮シ、港口ヲ水深四十尺以上ノ地点ニ選ビ、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想的ノモノナリ。

### 東京市役所

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

然レハ実施計畫ハ、施工時期ト海運状態、裏邊ニ依リ、當初豫定セシ基本計畫ニ比シ、常ニ多リ、裏更アルヲ免レズ。今東京港ニ就キ考アルモ、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、充分たゞシ。即ケ東京ニ出入ル海運貨物全部ヲ吞吐セシガ為メニ、一般遠淺ノ海面ニ於テ、深喫水ヲ有スル小數船舶ニ対スル設備ヲモ、完成不必要ナク、殊ニ僅ニ二十哩ヲ距ケル國港横濱ト對立シ、重複シテ

此等設備ヲ施スハ、經濟上且ワ國策上ノ見地ヨリ、  
當分其ノ必要ヲ認メザレバシ。

要スルニ、此基本計畫ハ、實行計畫、決定ニ当リ、  
他日理想的設備、實現ニ支障ナカラシム為メ、  
其ノ輪廓ヲ定ムノ程度ニ於テ、東京灣修築  
ノ大体方針ヲ示ス。基準タラシムニ過ギズ。  
果レテ然ラバ、實施計畫トシテ目下、必西ヲ認  
ルモノハ、如何ナル程度、モノナルヤ、左ニ其ノ要領  
ヲ掲ケン。

東京灣集散貨物ハ、大部分内國貨物ニシテ、  
横濱經由出入、外國貿易貨物ハ、約其、四分之一  
ニ過キサリシ以テ、内地沿岸船舶ヲ主眼トシ、立索  
スル本港設備ハ、築港目的、大部分ヲ解決シ得  
ラセバ。

#### 東京市役所

バク、且此設備ニ伴ヒ、本港ヲ開港場ニ指定セラ  
ル、ヲ得バ、普通喫水ヲ有スル大多數、外國船舶ヲ  
モ、自由ニ出入セシメ得ベシ。従フ、旅客船又ハ深喫  
水ヲ有スル少數貨物船ハ、暫ク横濱港ニ殘留セ  
レタルモ、東京港修築ノ目的ハ略貫徹セシエノト謂  
フベシ。此見地ヨリ立案レ東京港ノ修築ハ、干瀬  
面以下二十五尺ノ水深ヲ標準トシ設計スルハ、現在  
横濱港出入、内外航船全部、九割以上ヲ收容シ  
得ベシ、横濱港ニ殘留スルハ、客船ニ在リテ、北米航  
路、大部分、及南洋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、内地沿岸其ノ他、航路ヲ往復スルモノニ  
過ギス。大多数、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シ、東京ニ於ケル水運貨物、大部分、横濱經由、免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シ、將來ヲ考フレバ、四十尺以上ノ水深ヲ必要トスベシ。斯ル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、呂川若クハ芝浦附近ニ設備スルトセバ、航路浚渫ノ費用巨額ナルヲナラズ、港内三千有餘間狹隘ナル航路、往復ニ多大ノ時間ヲ要スルヲ以テ、北米航路、如キ巨大ナル客船ニシテ、昼夜急ギ、碇泊期間ノ最短ヲ必要トルモノニ在リテハ、到底其苦痛ニ堪エサルベク、假令適當ノ設備ヲ施コスモ、其来航ヲ見ル

### 東京市役所

コト困難ナリ。若シ特別、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ク、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、整頓せん場所ヲ捨テ、僻遠不便ナル羽田附近ヲ、定期寄港地トスルマニヤハ、殆ンド疑問、餘地ナリ、不可能ト断スルヲ得ベシ。

次ニ問題トスベキハ、歐州及南米航路ノ旅客船及小數ナル貨物船ナリ。此等、水深三十尺ヲ稍充分ナリ、キモ、東京港内市内ニ接近シテ、寄港セシムン為メ、特ニ長距離運航、水深ヲ増大スルノ必要ナリ、寧口羽田附近外港ニ於テ、横濱其ノ他ニ轉送スマキ貨物ヲ荷役し、一部荷足ヲ輕減シタル後、内港

進航セシム可ナリ。而レテ歐洲航路旅客船ハ、  
東京よりノ横濱ヲ終点トシテ往復スルモノナルシテ、  
本港ニ於ケル碇泊期間比較的長ク、外港假泊ノ時  
間、如キ、敢テ大ナル支障ツリ未スコトナシ。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、當分二十五尺ノ水深ヲ以テ充份ナ  
リト認ムベシ。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レ、一層ノ便利見ルベシ。  
從フテ東京港ノ設備、水深三十五尺ヲ標準トシ。他日  
擴張ノ時期ニ於テ、三十尺程度ノ設備ヲ施コスコ  
トヲ得バ、近キ将来ニ對シ充分ルベシ。横濱港ハ、  
東京港ノ外港又ハ補助港トシテ引續キ、其後着ラ急  
ク旅客船及喫水深キ小教特殊ノ貨物船寄港

### 東京市役所

地トナレ、普通貨客船ノ全部ハ之ヲ東京港ニ集  
メ、更ニ時代ニ進運ニ伴ヒ、船舶喫水増加<sup>スル</sup>場合  
ハ、東京横濱兩港相俟ツ改良擴築常ニ  
雁行セシメ、相互協力シテ帝都ノ開拓タルベキ任  
務ヲ遂行セシムルヲ以テ、經濟上最も有利ナリトス。  
東京港修築ニ關シ、第一期實施計畫が、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。  
呂月舊砲台ヨリ西南羽田港口ニ刻ル區域ハ、外港  
水深三十尺航路水深二十五尺止ム結果、基本計  
畫ニ比シ一時埋立面積ヲ縮少シ、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、海面ニ於テ、第

期實施計畫ノ範圍ヲ砲台以北ニ止メ、砲臺ヲ連  
結シ一線ニ沿ヒ、假防波堤ヲ造リ、其北部海  
面ヲ浚渫シテ、陸繫船鋪地トナシ、月島ニ沿ヒ埋立  
シナシ、繫船岸ヲ設クル結果、基本計畫ニ對シ肖  
島前面埋立地ヲ廢止スルノ必要ヲ生じタリ。深川  
方面ニ於ニハ、月島附近ノ變更ニ伴ヒ、多歩其ノ形  
狀ヲ修正スルモ、大体ニ於ニ變更シカヘバ、又舊砲台  
台線假防波堤ニ沿ヒ、埋立地及繫船岸ヲ設ケ、砲  
其前方海面ヲ陸繫鋪地ニ使用スル為メ、防波堤  
位罝ヲ東南方ニ移動セシル結果、基本計畫ニ  
多少變更ヲ加フルノ必要ヲ生ズベシ。此等ハ、主ニテラ  
施工區域及起工時期、分割ニ基フタル影卿音ナ

### 東京市役所

ノ。而シテ第一期實施計畫ニ依ル、本港貨物取  
扱能力ハ、今後十五年間ノ増加ヲ斟酌シテ、年  
額千二百万噸内外ヲ標準トシ充分ナルベシ。

東京灣築港運河埋立會社ガ、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鋪地ヲ新  
設セシテ、更ニ之ヲ延長シ、大鄉川下流ヲ横断レ  
テ、大船運河ヲ設ケ、橫濱及鶴見方面ヨリ運河ヲ  
介シテ、直接呂川芝浦方面ニ連絡セシメントタル、東  
京灣築港運河埋立會社ノ起業出願、アリト聞ク。  
而シテ其設計、概要ハ、六鄉川下流ヨリ大師河原  
ヲ開鑿シ、幅百間、運河ヲ設ケ、大森呂川間、海  
面ヲ埋立テ、其前面ニ防波堤及幅三百間、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、羽田沖港門及外港ヲ廢  
シ、之ニ代エル大師河原運河ヲ以テシ、東京灣埋  
立會社鋪地ヲ通シテ、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  
メ免ニ過キダ。從フ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事、又ハ運河  
ヲ介シテ横濱若クハ鶴見、港口ヲ利用スルカニ在リ。  
東京港ニ出入スル船舶が、羽田港門ヨリ直ニ港内航  
路ニ往來スルカ、又ハ障碍多キ狹隘ノ運河ヲ經  
由シ、特ニ鶴見ヨリ出入スルカハ、識者ヲ待タズレシ

### 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、地形上已ケリ得サル結果ナリ  
トスルモ、成ルヘク之ヲ短縮センコトハ、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、余地ナキモノトス。  
而シテ一部ノ論者ハ、東京出入、船舶カ積荷ノ開  
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  
少アリトモ此利便ニ沿スルモノアリトセバ、單ニ鶴見  
川崎方面東京湾埋立會社鋪地ニ假泊スルモノ  
ニシテ、寧口問題外ノ小敷タルヘク、横濱出入、船  
舶ガ、海上自由、航路ヲ捨テ、特ニ運河ヲ利用スルコトハ、

普通の場合到底豫想し能サルナリ。加フルニ横濱港出入貨物、約七割ハ、東京港リ。東京經由貨物ナルヲ以テ、東京港出入、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、一小部分ナリマサ、後ヲテ羽田港口ヲ廢シテ、特ニ鶴見ヨリ運河經由ノ迂路ヲ採ル必要ナシト断言スルヲ憚ラズ。

次ニ東京港基本計畫、完成ハ、工期二十年、工費三億五千萬圓ヲ要スル。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、經濟上利益ヲ説ク者アルモ、會社企業ノ工事ハ、基本計畫一部ニ相當スルモノシテ、繫船壁及陸上設備、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。其ノ規模全異ナリ、計畫數上直接比較シ能サルモノナリ。假ニ會社計畫ノ航路、防波堤、埋立等ヲ標準トシ、兩港ヲ比較セバ、其主要ナル相違ハ、東京築港案ニ在リテハ、羽田外港兩防波堤、新設、航路沿防波堤、増費一水深大ナルニ依ルヲ要スル之對シ、運河案ニ在リテハ、大師河原新運河ノ開鑿、大綱川下流横漸工事、新設、五ノ航路浚渫費、增加(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、魚、於テモ、亦同一規模ノ標準ツク以テ比較スレバ、殆ド

優劣ナキツ以テ、運河計畫ニ依リ築港問題ヲ解決スルハ、結局不得策ナリ。後ワニ東京灣築港運河埋立會社ノ計畫ハ、東京港修築ノ得失ニ關シ、別段顧慮スルノ必至ナシトス。

東京港竣工後、後ト雖モ、京濱間往復船舶貨物、數量、尚相當、數ニ達スル、又鶴見川崎地方工場地域、物資が、東京港ニ出入ル數量尤亦小敷ナラサルベシ。此等船舶ノ交通ハ、東京港ト東京灣埋立會社經營ノ鍋地ヲ連絡スル船舶運河、開鑿金ニアリ、多少其ノ利便ヲ侵シルモノアリ。且ツ此運河開鑿ト共ニ、沿川兩岸工場又ハ倉庫敷地、埋立ニ依リ、此地方一帶、開発ヲ圖ルハ有利ナル。キツ以テ、若シ東京港修築ト相俟ウテ、水深十尺内外ノ船舶

### 東京市役所

運河ヲ新設スルトキハ、東京灣埋立會社埋立地ハ勿論、沿川工場倉庫等、侵シル利益、益シ甚シカラサルベシ。次レトモ、東京横濱間直通船舶貨物ニ在リテ、海路直ニ羽田港門ヲ通過スルモ、大多数ナルヘク、天候不良其他特殊、場合ノ之、此運河ヲ利用アルモノト認メ、大差ナカルベク其ノ利益比較的小部分ニ止ムルベシ。

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ナルモノ比較的多數ナルヲ實驗セリ。今其統計ヲ喫水別ニ按分セシ比率左一如シ。但シ天候其他事情ニヨリ欠測アルヲ以テ調査隻數ト出入總隻數ト多ナリ差違アルテ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 嘫水別

十八尺未満

二十尺未満

三十尺未満

三十尺以上

調査セシ總隻數

明治四十一年	四十四年	四十三年	四十二年	四十年	三九年	三八年	三七年	三六年	三五年	三四年	三三年	三二年	三一年	三〇年
大正元年	四四年	四三年	四二年	四一年	三九二	三八九	三七六	三六三	三五〇	三四七	三三五	三二五	三一四	三〇三
明治四十五年	四五年	四四年	四三年	四二年	三九一	三八九	三七七	三六四	三五二	三四一	三三〇	三二一	三一〇	三〇〇
大正二年	三七三	三六〇	三四〇	三二〇	三一三	三〇〇	二九三	二八二	二七一	二五九	二四八	二三七	二二六	二一五
大正三年	三六〇	三四〇	三二〇	三〇〇	二九三	二八二	二七一	二六〇	二四九	二三八	二二七	二一六	二〇五	一九四
大正四年	三五三	三三三	三一三	二九三	二八二	二七一	二六〇	二四九	二三八	二二七	二一六	二〇五	一九四	一八三
大正五年	三五二	三三二	三一二	二九二	二八一	二七一	二六〇	二四九	二三八	二二七	二一六	二〇五	一九四	一八二
大正六年	三五八	三三八	三一八	二九八	二八八	二七八	二六七	二五六	二四五	二三四	二二三	二一二	二〇一	一九〇
大正七年	三九二	三七七	三六二	三四七	三三七	三二七	三一七	三〇二	二九二	二八二	二七一	二六一	二五〇	二三九
大正八年	四〇一	三九一	三七六	三六一	三五二	三四一	三三一	三二一	三一一	二九九	二八八	二七七	二六六	二五五
大正九年	四一六	四〇九	三九六	三八六	三七六	三六六	三五六	三四六	三三六	三二六	三一六	三〇五	二九四	二八三
大正十年	四二五	四一九	四〇八	三九七	三八七	三七七	三六七	三五七	三四七	三三七	三二七	三一六	三〇五	二九四

### 東京市役所

### 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數ヲ調査シ總隻數ヲ以テ除シタル比率トス假令ハ大正七年ニ於テ喫水十八尺未満ノ總數千分ノ

三百五十二喫水二十五尺未満ノ總數千今ノ九百十六喫水三十  
尺未満ノモノ千今ノ九百九十一ナリ従ツテ喫水三十尺以上ノモノハ  
總隻數ニ對シ僅ニ千今ノ九ニ過キス

喫水調査ハ各船毎回出入時喫水ヲ調査シ其ナルモノヲ採り  
計算セリ但シ大正四年五年六年、三年ハ出入毎ノ喫水  
ヲ採リ計算セシテ以テ船舶一回、寄港ニ對シニ回積  
算セシ勘定ナリ

東京市役所