

特 250

76

京濱運河に關する協議會

横濱商工會議所

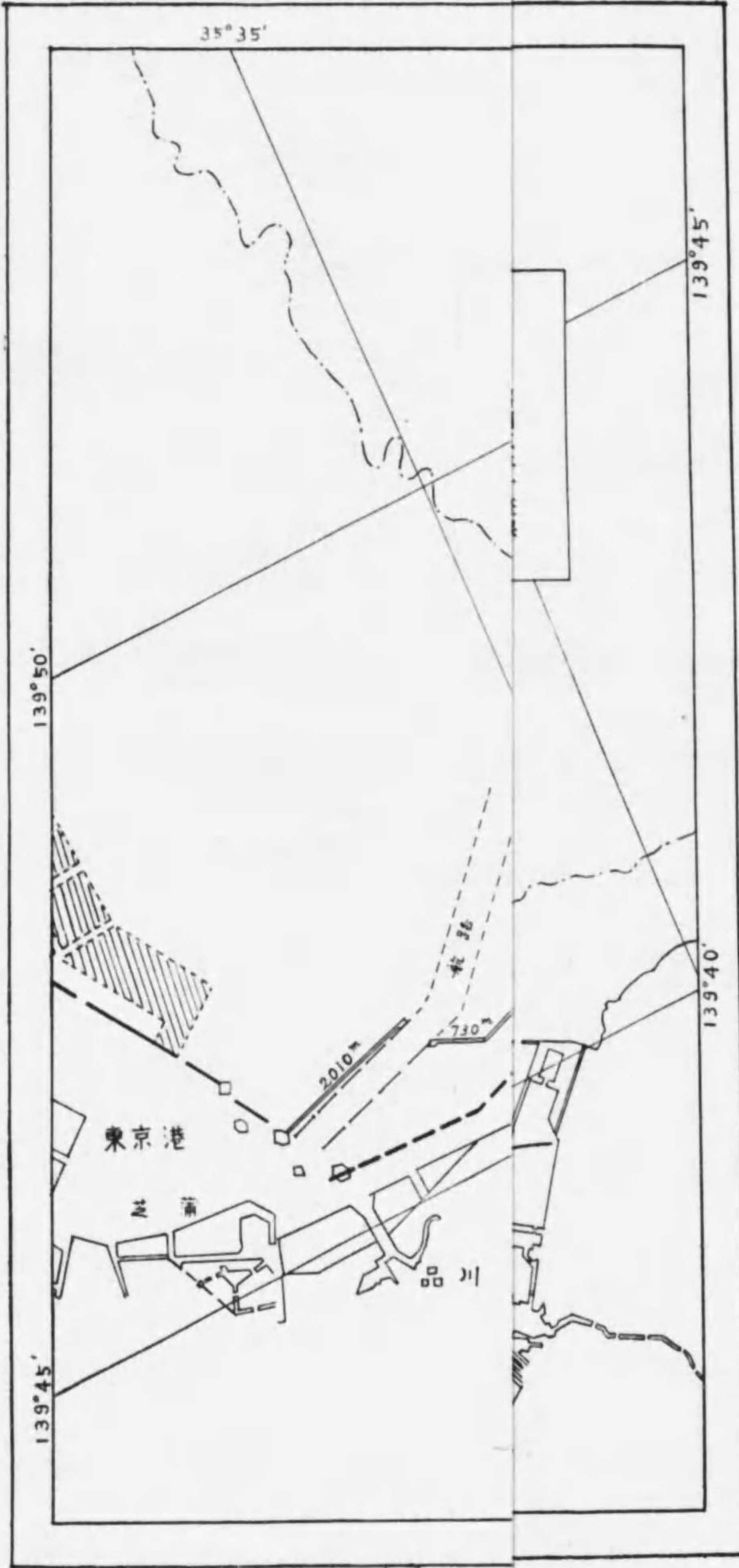


始



京濱運河に関する協議會目次

一	出席者氏名	三
一	協議會議題	三
一	協議會速記録	四
一	参考資料	四
1	京濱運河並埋立計畫項目概要	五
2	京濱運河並埋立完成後の京濱間臨港工業地帯面積調	五
3	現在横濱川崎兩市臨港工業地帯面積調	五
4	東京府京濱運河埋立計畫説明書	五
5	横濱川崎兩市工場法適用工場數調	五
6	横濱東京入港内航汽船隻數對照表	五
7	横濱東京兩港内國貿易貨物移出入對照表	五
8	横濱東京兩港移入重要品種別數量	五
9	横濱東京兩港船隻數噸數調	五
10	京濱間出入小型船舶隻數及總噸數	五
11	京濱間小型船舶に依る回漕貨物數量	五



京濱運河に關する協議會出席者

縣知事 縣土木部部長 縣商工課長 縣河港課長 橫濱稅關稅務部長 橫濱稅關會計課長 內務省土木局橫濱出張所々長 同技師 橫濱市市長 橫濱市助役 橫濱市勸業課長 橫濱市港灣課長 淺野セメント株式會社

半井 和田 崎木 高木 飯田 石田 武津 木島 青木 梅津 松前 近藤

一 藤 藤 前 津 木 島 津 武 石 田 木 崎 田 井

重謙 秀雄 九州 幸橘 武藏 正治 周茂 芳三 治三 梅廣 虎之助

共同運輸株式會社	山崎	敬榮
關東運輸株式會社	水谷	長次郎
北村回漕店	北村	由藏
神奈川縣農工銀行	早川	茂一
神奈川縣石炭同業組合	中村	廣一
三井物產株式會社橫濱支店	伊藤	武男
龜井商店	龜井	信次郎
三菱商事株式會社橫濱支店	土田	新太郎
宮部末高合名會社	宮部	千太郎
村山商店	村山	捨吉
日本カーボン株式會社	近藤	賢二
日本鋼管株式會社	間島	三治
日產自動車株式會社	山本	惣弘
大阪商船株式會社	山野	靜弘
芝浦製作所	大田	新次郎
東京電氣株式會社	菊田	信次郎
橫濱貿易協會々頭	上甲	弘

昭和十一年七月六日午後四時三十五分開會、同八時三十分閉會、ホテル ニューグランドに於て開催。

京濱運河に關する協議會議題

- 第一 京濱運河問題の經過並計畫の概要
- 第二 港灣行政上より見たる京濱運河の横濱港に及ぼす影響
- 第三 京濱運河が京濱間の貨物輸送従つて東京築港の前途に及ぼす影響
- 第四 本計畫に基く東京側臨港工業地帯の出現が横濱、川崎兩市の工業發展に及ぼす影響
- 第五 運河が横濱、川崎兩市の一部市勢に及ぼす影響

主催者	野口能敬
横濱正金銀行	吉井桃麿
横濱火災海上保險株式會社	小此木歌治
横濱材木商同業組合	望月政春
横濱米穀問屋同業組合	有吉忠一
横濱商工會議所會頭	中川末吉
副會頭	園田
理事	田
同	寬

協議會速記録

四

有吉會頭 最初に私より御挨拶を申し上げたいと思ひます。本日はわが横濱市にとつて最も重要な關係をもちまする京濱運河の問題について、皆様の御經驗よりお考へになつてゐる御意見を承りたく、茲にこの會を催しましたところ、知事閣下をはじめ土木出張所、税關をはじめとして市内の有力なる方々並に川崎方面よりも常に縣下工業、援いてはわが國の工業發展のために御盡力になつてゐる方の御參集を得まして、まことに有難く御禮を申し上げます。

京濱運河の問題は今日では済んだことではございません。餘程以前からの懸案でございまして、いろ／＼なる経過を経まして今日に至つてをります次第であります。今日横濱及川崎に於て現に施設せられて居りますものは、いはゞその昔からの懸案の一部分が實現してゐると申しても過言ではないと思ふのでございます。皆様も新聞紙に報道されるところによつて、御承知でございします通り、京濱運河株式會社が工事の認可申請を持ち出しまして、また東京府が府營實行せんとしてをりますことも傳はつてをります。横濱市といたしましては、先年來市民一同の希望いたしましたところは、政府の事業としてこれを實行してくれといつて運動したことは、皆様御承知の通りでございます、しかるに近時横濱市の方の意見よりも、寧ろ東京府側の方面からこの問題が提起されてをります、差當つて横濱市としては、これに對する態度を決定すべき必要に迫られて參りました。しかしこれは實に本市にとつても容易ならぬ影響を及ぼすものでありますので、輕々に判斷する譯には參らぬので

ございます。各方面の利害を充分に調査研究の上で決定すべきことであらうと信じます。いづれこれにつきましては縣市ともに充分なる調査をとけられてその決定をなさることであらうと存じますが、まづこれに先立つて民間の關係者が如何に考へてゐるかといふことを、この際充分に公表いたしましたして、市民全體の注意を喚起するやうにすることが必要であると存じまして、今日この會合を催しましたやうな次第でございます。

わが横濱市の發展策といたしましては、商工業によらなければならぬといふことは最早いふ必要はありません。今日までわが市が港灣都市として世界にその名をなし、仲繼貿易を主體とする海外貿易に依存して發達して來たのでございますから、其港灣施設をもう一層充實し、その効果を發揚するやうに努めることは最も必要であると考へますが、近來東京市が隅田川河港會社といふ名前によつて港灣の施設を改良いたしました爲めに、これまで横濱によつてをりましたる内國貿易が多大の影響をうけてをりますことは、皆様御承知の通りでございます。しかるに東京に於ける今日の産業發展の情勢は實に素晴らしいものでありまして就中今日本邦輸出品中最も旺盛を謳はれて居ります雜貨の生産は近年飛躍的發展を遂げ、之が輸出の経路は、そのその總額の六割は阪神から四割は横濱から出されるといふやうな推定になつてをりますところ、このごろ東京市は自分たちの拵へた製品を自分の港から出し度いといふ希望の下に東京市の豫ての計畫たる東京築港をもう一層擴張してつひには開港場とせんとするといふやうな運動を起してをるのでございます。これらに對して、わが横濱港としては充分な用意をもつて、對策を講じなくてはならぬと信するのでございます。わが横濱商工會議所におきましては、之等の趨勢に鑑みまして先般來横濱港の振興策として、數次にわたり東京の生産業者、輸出業者の主なる人々と非公式の會合を催して、しば／＼懇談をいたして、その眞意を窺つたのでございますが東京の方面におきましても

五

必ずしも東京築港に賛成する人ばかりはありません。大所高所から觀察して、すでに横濱といふ立派な港が隣りにあるのであるから、さらに東京に莫大な費用を投じて、これから開港場の設備をするといふことは、國家的に見て甚だ愚である、だから貿易に關する限りは、横濱港をもつて東京自身の港であるといふ考を以て横濱港を善用し、東京製品で現在阪神地方に出してゐるものを出來得る限り横濱港から出すやうにしたい、こゝにいふ意見を述べる人も多々あるのでございます。かくの如き公正なる議論は我市といたしましては最も傾聴いたすべきことであると思存します。従つて横濱市といたしまして、この公正なる東京業者の議論に對應して東京業者が横濱側に希望する横濱港の施設を改善し且つ利用し易い様に出來るだけ諸経費の軽減を圖り、寄港船を多くし、また京濱の航行を安全確實迅速にするといふやうなことを考慮すべきであるといふことを考へてをる次第でございます。荷役の費用が横濱市は高いといふことをしばしば聞きましますので、先般來會議所に於きまして慎重調査中であり、阪神地方に職員を出張せしめ實地について調査せましましたがその結果によりますと横濱港が阪神兩港に較べて強ち高きに過ぐると云ふ事實は認め難い状況であります、しかしそれだけで満足は出來ません、東京側の希望に應ずるためにはなほ諸般の點に涉り攻究をとけ、改善を要する點は改善をするやうにいたしたいと考へるでございます。この點について京濱間の航行を安全確實にし、その經費を一層軽減するといふやうな策を講じまするといふ事は東京横濱の關係を密接にする上に於いて必要でございますし、これが即ちまた京濱運河の問題とも不可分の關係を有つて居る事は申すまでもないのであります。同時に根本問題として京濱運河の開鑿が東京開港を阻止するに役立つか或は反對に促進する様な結果になるかの大きな分岐點に達着するのであります。従つて本件は横濱港の繁榮を左右する微妙且つ重大なる問題であると考へる次第であります。之が見方に於きま

してはいろ／＼御議論があるやうでございます。京濱運河によつて東京横濱の關係が密接になつて、一層東京の玄關たる實をあげるやうになるといふ論もあれば、いやこれはかへつて横濱のために不利益を來す恐れがあると杞憂を抱く人もないではない、果してこれが杞憂であるか、またはどういふ利害があるかといふことを充分考究する必要があると思存します。

今日御意見を伺ひたい京濱運河といふ問題は名前は、京濱運河となつてをりますが、此の問題の最重要部分は海岸を埋立て臨港工業地帯を築造する點にありまして、その面積は東京側は二百七十萬坪、神奈川縣側は百四十萬坪、合計四百萬坪以上の新工業地帯を東京灣一帯に作り出さう、こゝにいふ計畫なのでありますからして、現在横濱川崎兩市が工場誘致の策を立て、一生懸命努力いたしてをりますが、これに對して非常な影響を與へるといふことは申すまでもなく投じては兩市の一般市勢上に及ぼす影響も亦重大なるものありと思はれます。故に最も慎重に之が利害得失を究明して今より對策を講ずる必要があると思はれますので、甚だ御迷惑とは存じましたが、お忙しい中をお繰合せ願ひまして、こゝにこの會合を催しましたやうな次第でございます。乍併本問題は極めて重大なるものでありまして横濱市の意見を決め、而して將來の運動方針を決定しやうといふやうな譯ではございません。これはまだなか／＼さういふ時期には達してゐないと思ひます。今日は唯單に皆様の平素のお考へのある點を充分に忌憚なく、賛否ともお述べを願ひまして、將來横濱市として進んで行く方針を決定するの準備を整へたいと考へますやうな次第でございます。従つて今日一日でその効果を、また結果を得やうといふやうな考へは持つてをりません。願くばその意を諒とせられまして、御忌憚なき御意見を充分にお述べ下さることを願ひいたしまして御挨拶いたします。

有吉會頭 只今皆様の御手許にお廻りました今日の協議事項は一項から五項まで分けて差上げてございますがこれは唯御協議を願ふ上においてあまり莫然としてをつては、お話がしにくい點があらうかと考へまして、便宜上課題を設けましたに過ぎません。これに拘泥して頂く必要は少しもございません。その點を御諒承願ひます。甚だ僭越であります。これがこの席より進行を勤めます關係上座長の任に當りたいと存じます。これも併せて御諒承願ひたいと思ひます。

まづ便宜上この五項の順序に従つて進んで参らうと思ひます。まづ最初の問題を申し上げます。それから御遠慮なく御發言を願ひたい存じます。私より一應御指名を申上けることをお許しを願つて置きたいと存じます。

まづ第一に「京濱運河問題の経過並に計畫の概要」について、内務省土木出張所の鮫島さんの御話を承りたいと思ひます。

鮫島技師 京濱運河の從來の経過でございますが、大體京濱運河を歴史的に申上げますと、明治三十二、三年ごろ東京築港案が東京で攻究されました。そのころから具體的に問題になりつゝあつたやうでございます。そして京濱運河に關係します事項で一番早く表面に現はれました問題は、明治三十五年と四十二年に淺野系で、その時の目的は田畑を作る、或は鹽田を作るといふやうな意味におきまして、潮田附近の約七十万坪の埋立計畫をしたのでございます。その次に現はれました問題は明治四十四年に、これまた淺野總一郎さんの仕事といたしまして、京濱運河開鑿の免許を得てをるのでございます。これは明かに一つの系統的の仕事でございますが、鶴見川の河口から六郷川の尻にいたりまして羽田の出先まで相當深い所を掘る運河開鑿の免許を得てをるのでございます。明らかにこれは横濱港の貿易に資するため、東京からの船の通路として開鑿せんとした譯でございます。

その免許は今も生きてゐると思ひますが勿論今日では單に一つの空なものになつてをるのでございます。これに次ぎまして埋立の免許が大正三年にやはり淺野系で七十万坪埋立の追願がありまして合計百五十万坪ばかりになつたのでございます。この時にはじめて工業地造成の體をなして防波堤を前に作る、これを工業用地に充てるといふことが具體化したのでございます。その當時この防波堤の位置について遠くにするか近くにするかと云ふ意見があつたのでございますが、結局三百五十間ばかりの所に落着いて出来上つたのでございます。御承知の通りこれはごく最近竣工したのでございます。その後先刻會頭からお話がありましたやうに、東京側から隅田川河港會社計畫といふ名によつて、東京築港の一部に手がついたのでございます。これが完成の時に地震に遭ひまして一部出来てをつた岸壁が非常な倒壊をなしたといふやうなことがあつたのでございますが、震災後に復興院が出来まして、その當時東京に持つて来る物資を廉價に供給するために東京築港をやらう、そして横濱港を救済する意味を併せて京濱運河を開鑿しやうといふ計畫をしたのであります。これが大正十三年ごろでございます。そしてその當時の考へは復興院自ら東京築港、京濱運河開鑿の兩方の仕事をやらうといふ計畫であつたのでございます。この當時の京濱運河と稱しますものは青い線(――)で書いてあるルートでございます。(参考地圖)これはせまいものでございます。船だけを通すといふ目的でございます。今日のものとは大分意味の違ふものでございます。その次大正十五年になりました。横濱港の擴張計畫が出来ました。横濱市では工業地造成のために埋立をやることになりましたが、それには横濱港がせまい、これを擴張しやうといふことになりました。今日の所謂外防波堤と横濱市の埋立の格恰が出来たのでございます。これも京濱運河の一部と見ていゝものだらうと思ひます。それから昭和二年になりました。京濱運河の計畫が具體化されました。これはいろ／＼出願があるので將來の

方針をまとめて置こうといふところから、京濱運河の案が提案されたのでございます。その大體の案はこの赤線（――）の引いてありますやうに多摩川を横断して運河を作る、この時においては單に船の通路のみならず、將來工業地造成に資することが主たる目的といふ風に考へられたのでございますが、それがいろ／＼討論された結果多摩川を横断するといふには多摩川の土砂に埋められる心配があるこれは不得策であるといふことから今日の個所が昭和二年の港灣調査會で決議になつたのでございます。計畫はあとで申上げますが、これに關聯いたしまして昭和八年に現在の東京築港の計畫が認可になつた譯でございます。京濱運河の今日までの経過は大體今申上げましたやうなことでございます。

今日の京濱運河と申しますものは、大體におきまして昭和二年の港灣調査會で決定になりましたものを基礎にしてやつてをるのでございます。この外の防波堤と埋立の距離は七百メートル、三百七、八十間でございます。水深は九メートル掘つて一万噸位の船を自由に出入させよう、多摩川の河口に一つの副港を設けやう、それから埋立地をいろ／＼ブロックに分けて、運河の幅員は百メートル内外にしてこれは一万噸級の船が入れるやうにしやう、一つは二百メートルにして船だけを通さうといふのであります。船の場合には多摩川を横断するルートを取つてあるのでございます。また將來の埋立面積は、東京府側においては約二百七十万坪、神奈川縣側におきましては百五十万坪内外のものがあるのでございます。しかしながらこれはまだ相當の議論があるところでございます。大體これを豫定通りに掘りますと二千万坪の土地を掘らなくてはならない、埋立に必要な土砂はその半分の一千万坪で足りるのでございまして、残りの一千万坪の土砂は外に捨てなければならぬ、その點につきまして埋立地をもつと多く作るといふ見地から考へますと、必ずしもこの計畫によらなくてもいゝのぢやないかとい

ふ議論もあるのでございます。

それともう一つの問題といたしましては、御承知の通り現在の川崎市には昔の干拓地があるのでございます。甚しいところは満潮面以下のところもあるのでございます。こういう方面の開拓といたしますればこの面積はまた増えるのでございますから、不用の土砂をもつてこういう土地の改良に充てれば、ます／＼工業地としての面積は増える可能性があるのではございませぬ。それからもう一つ申上げますことは、大體この京濱運河の計畫のうち神奈川縣側は浅くて埋立に都合がよい、東京府側はそれほどでない、神奈川縣側においてはさらに餘程多くの埋立地を得ることが出来る、従つて計畫如何によりましては神奈川縣側は餘程安く出来るのぢやないかと私どもは考へるのでございます。申上げますことは大體これ位でございますが、もう一つ申上げたいと存じますのは、京濱運河は本當の運河の意味におきましては全計畫が完成してはじめて効果があるのでございます。途中で假に多摩川尻まで出来ましたが、途中で浅いために船はそれを突抜けることが出来ないので京濱運河としての効果はない、しかし工業地造成の意味においてはあります。船の通路として意味はなさぬといふ點でございます。

本津所長 只今申上げますことは内務省の意見までにはなつてをりませぬ、内務省の土木局方面では次の様な考を持つてゐるのであります。

最近日本の工業の躍進の波に乗つて、日本全國に工業港を指定するといふ意向をもつてをりまして、はじめは一、二ヶ所に考へてをりましたが、それでは餘りに大き過ぎるといふので、最近では京濱に一港、名古屋に一港、それから廣島に一港、博多に一港、それから刈田（福岡縣）に一港、刈田は九州の東海岸になります。つまり九州の裏表に一港づゝ、それから中國において一港、まづこの五港を考へてをるやうでございます。まだ確定

的にはなつてをりませんが、こいふ計画がいま論議されてをります、なほそれに附帯いたしましたして、この工業港を經營する主體をどうするかといふ問題が論議されてをります。つまり國が主體になる、縣が主體になる、沿岸の自治體が主體になる、さらにまた民間がこれを經營するといふやうな四つの案があります。しかしこれはまだ結論はないやうであります。さういふことを内務省では考へてをります。これも何かの御参考になるかと思ひます。

有吉會頭 その中に大阪、神戸は入つてをりませんか。

木津所長 入つてをりません。あの方面は埋立會社が出願して權利を得てをりますから。

有吉會頭 新らしくやらせるといふ程の必要がないといふのですか。

鮫島技師 皆民間會社に免許してしまつてあるのです。

有吉會頭 現在の状況については縣の土木部長さん何か。

和田土木部長 唯今鮫島内務技師から京濱運河の沿革についてお話がございました、私のお話はその續きになりまして、最近の状況について簡單にお話申上げます。當初京濱運河の出願は東京府下と、神奈川縣下の兩府縣にわたりまして計畫されたのでございますが、先程鮫島さんからお話がありましたやうに、昭知二年に出願になりましたのは、神奈川縣を分離いたしましたして、本縣内だけにおきまして出願されたのでございます。その際にはあの地方でもつとも重要な問題でありますところの漁業權の問題につきまして何ら解決をとげないで、そのまました譯であります。その後會社におきましていろ／＼地元と折衝いたしました結果大體その問題も折合ひがつきまして、ちやうど一昨年の十月昭和二年の計畫と略々大差のない計畫であります。變更の形式でもつて出願させたのであります。縣といたしましては、その前昭和二年出願がありました時に、地元關係市町村にこ

の計畫に對する諮問を發しましたところ、大體地元におきましても賛成であるといふやうな答申を得ましたので、一昨年變更の出願につきましては漁業權の方もありましたし、縣としましてはこの計畫をもつて進みたい意向で、同年十二月にその認可を内務大臣に申達した次第であります。爾來足かけ三年になりますが地元川崎市方面におきましてもいろ／＼この計畫につきまして熱心な要望があり、殊に從來からあの方面におきまして漁業を營んでおります地元の方におきましては時世に順應して、あの地方を工業地帯として發展させて、生活の轉向を考へたいと縣の方にも再三再四促進の陳情に參つた次第であります。地元の意向が斯様でありますし、縣としましてはこの問題につきましては、内務省に向ひまして促進方につきまして事情を申し述べてをる次第であります。何分にも御承知の通り問題が大きいので、また東京府との關係もありますので、内務省の方でも十分慎重に考へてをるやうであります。なほこの際お話し申上げて置きたいことは東京府の方の計畫であります。この計畫の詳細につきましてはお手許にあります刷物によつて御承知のことと存じます。この計畫について一言申上げて置きたいと思ひますのは、一昨年この計畫につきまして知事から府會に諮問が下されましたが、府會におきましては多少の條件はつけましたが大體賛成いたしました。さらに去年に入りましてこの計畫を地元の東京市會に諮問されました、その結果東京市の方におきましても、多少漁業權その他につきまして希望條件がついたやうであります。大體故障はないといふ答申をいたしましたやうに聞いてをります。東京府におきましては今後の實行といふものにつきましては、なるべく早い機會においてこれを實現させるやうに努力したいといふ意向であります。殊に最近貿易の進歩、産業の發展といふやうなことが中央あるひは地方におきまして要望せられてをりまする關係もありますし、中央におきましてもこの問題につきましては、なるべく近い將來において何とか

結論を得たいと、努力せられてをるやうに聞いてをります。

有吉會頭 第一の京濱運河問題の経過ならびに計畫の概要といふことは只今迄のお話で大體明瞭になつたと思ひます。

上甲信弘氏 鮫島さん、東京府の計畫によりますと第一期計畫として百四十六万坪を埋立てるといふことになつてをりますが、その埋立が出来ました時に防波堤の位置はどうなりますか。また一万噸級の船が横付けに出来ますか。それから東京府の埋立がすつかり完成しました時に、神奈川縣の方はまだ出来ないといふやうな場合、神奈川の河口方面から運河の中へ一万噸級の船が入ることが出来ますかどうかといふことを伺ひたいと思ひます。

鮫島技師 東京府の計畫におきましては、現在の品川の附近は非常に浅いのでございませう、東京港の航路が現在二十五尺でございませう、これを三十尺に掘るといふことは前途遠慮なことだらうと思ひます。従つて現在計畫してゐる航路も二十五尺に掘るのがやつとぢやないかと思ひますが、この計畫では到底一万噸級の船は入れないと見てよいと思ひます。空船の場合には入れるかも知れませぬ。しかし大體工業地に入る船は殆ど満船で腹一ぱい積んで参りますから、吃水が深いのを通例といたしますので、工業地としては劣つてゐると思ひます。

上甲氏 しかし運河を開拓する使命から行きますと、芝浦から一番先に浚渫されるのぢやないかと思はれますが。

鮫島技師 恐らくさうでせう。

上甲氏 百四十六万坪の埋立が出来ると芝浦から船がそこまで通ずるのだと解釋してよいと思ひますが。

鮫島技師 私もさう思ひます。

本津所長 上甲さん、多摩川河口の話がありました、昔から技術者としては、京濱運河は多摩川の河口でクロスしたら中斷されやしないか、一万噸の船が通行し得る航路に掘りましても、多摩川から土砂が出て来るために中斷されるぢやないかといふ心配があります。しかし多摩川といふ川は非常にいゝ川であります。土砂が殆どない、最近は上流で砂利を澤山取るので却つて川底が下るといふ状態ですから、事實上一万噸級の船を通行せしむることは不可能ではなからうと思ひます。

有吉會頭 これにつきましてほかに御質問か御意見はございませぬか、ございませぬければ次に移らうと思ひます。それでは第二の「港灣行政上より見たる京濱運河の横濱港に及ぼす影響」これは専ら税關の方の御關係ですから、税關の御意向を承りたいと思ひます。

飯田税關長 先程からのお話を伺ひますと京濱運河は絆の運河ではなくして、大きな船を航行させて、こゝに工業地を拵へるといふことが目的であるやうであります、さうするとこれは餘程港灣行政に關係が及んで来るだらうと思ひます。港灣行政の第一番は船舶行政、交通警察の問題であります。これは港務部でやつてをります。この案の如く埋立が出来てそこへ一万噸級とまでは行かなくとも五、六千噸の船が工業品を持つて来るやうまになれば、この交通警察のためには港務部では相當手を入れる必要があると思ひます。現在は鶴見に埋立が出来して、タンクその他が出来てをりますが何しろ近いものですから本館の港務部から指圖いたしてをります。しかし大きな船が通るやうになりますれば鶴見、川崎、羽田の方面にも自然港務部の出張所みたいなものでも設けなくちやいかんぢやないかと思つてをります。次に重なる仕事は檢疫の問題であります。これまた現在本館です

べてやつてをりますが、東京の方は不開港でありますから外國から船舶が入ります時は、檢疫の方は植民地から参りましたものは檢疫を要するものがあります、これは今年の四月ころから檢疫をすることになつたのでありますが豫算の關係から、豫算が取れるまで横濱港によつて檢疫をうけて行くといふ制度をとつてをりますが、運河が出来、工業地が出来ますれば自然この方面の檢疫をやるといふことになるのぢやないかと思ひます、また外國および植民地から参ります植民地の害虫防疫のために檢疫をやつてをります、またこれも自然に運河地帯に及んで来るのぢやないかと思ひます。現在東京は不開港でありますが植物検査の出張所が芝浦にあります。また獸物の檢疫も同じやうになると思ひます、現在では横濱港の堺は川崎までとありますが、さういふ具合に貨物を持つた船が入つて来るやうになればやはりこれを擴げるやうにしなければならぬと思ふ。工業地が出来ますれば横濱港において檢疫、船舶の指圖その他をやるといふことは餘程無理な點があるのぢやないかと思ひます。工業地が出来てそこへ外國から自由に原料を持つて来るやうになれば、港灣行政の立場から申します行政の立場から申しますれば現在とは餘程違つた状況といふものが京濱間に出現するのぢやないかと思ひます。

有言會頭 これについて何か御意見は。

上甲氏 唯今税關長の御説明で大體諒解いたしましたのですが、東京府に埋立が完成した曉、あそこに工場が澤山出来た時に外國からの汽船が停泊するやうになりますれば、自然東京の開港を促進するやうになると思ひますが……

飯田税關長 その問題は頗るデリケートで私も返答に困るのでありますが、非常に澤山の船が入つて来て到底横濱港では足りないといふ状態になりますれば、それも已むを得ないといふことが起るのぢやないかと思ひます。

近藤賢二氏 ちよいと伺ひますが、税關港務部で港内の船舶の行政をやるといふ法令の問題ですが、たとへば川崎の水道、羽田の水道でも要するに航行の便のあるところに、どんな大型の船でも航行は自由であるといふことになつてをるのでございますが、東京府側に埋立が出来ました場合、これは不開港の地域に屬しますが外國から来る船は横濱で資格變更をして行けば法規の上では差支へない、しかし船が航行するといふことについては今のところ取締る法が行政組織ではないのでせうか。

飯田税關長 その點は港務部が航行してもよろしい、危険はないといふことになればそれでよい。開港規則を施行してゐない港においては水上警察において差支へないといふことになれば、それは自由であります。現在でも檢疫は東京は警視廳においてやるといふ論もありましたが、専門家は普通の警察にはゐない譯であります、やつぱりその點を懸念して専門家の横濱税關でやらうといふことになつたのであります。假に東京港あたりに澤山の船が入つて来るとなれば水上警察では心配だ、早く開港しろといふことになるかも知れません。

中村廣一氏 横濱港の境界線は川崎のどの邊でせうか。

飯田税關長 川崎の鹽濱といふ所に高い煙突が二本あります。その線からこちらは十二天であります。水面で申しますと川崎市も横濱港に入つてゐる譯であります。

唯今はせまい意味の港灣行政について申上げましたが、工業地が澤山出来ましたならばちやうど今鶴見川崎でやつてをりますやうに税關の出張官吏を置く、そこで貨物の取扱ひをするやうになるのぢやないかと思ひます。東京は不開港であります、やはり雜貨類が多く入りますので東京税關支所といふものを設ける、またいたるところに税關の出張みたいなものが出るのぢやないかと思ひます。

木津所長 埋立地には自由港とまでは行かなくとも、ある區域は外國貿易、ある區域は内國といふ風にした方が便利と思ひますが。

飯田税關長 それは大きな問題であります、今日まで大蔵省といたしまして研究いたしました結果、自由港といふものは拵へたものではなくて、出來たものである。拵へるべきものぢやない。日本の保税制度の方が便利だ。地域を限定してやるといふ制度は各工業會社などの事業の性質から適當でないといふやうに考へてをります。時代の波に乗つてさういふ問題が起るかも知れませんが、大正七、八年ころに非常な勢ひで自由港論が擡頭しました時に結論として、今申上げましたやうに、自由港制度よりも今の制度の方が利益が多いといふことになりました。關稅取締りの上から申しますと事業の利益をはかつて、あるといふ制度をとつてゐると考へます。

有吉會頭 唯今の御質問によつて大體諒解して頂きましたことと存じます。さらに第三に移ります「京濱運河が京濱間の貨物輸送從て東京築港の前途に及ぼす影響」これはこの通りに限つたことはありません、こゝにいふ事項についてお考へになつてゐることを伺ひたいと思ひます。まづ市の港灣課長から

近藤課長 私はこの題目には添はぬかも知れませんが、横濱東京間に過去數年間に小さい船がどれだけ動いたか、その船によつてどれほどの貨物が移動してゐるかといふことを御參考までに申上げたいと思ひます。實際それに従事されてをられる方々が多いのでありますから大體御承知のことと思ひますが、私の方では統計をとつてをりますのでその結果を申上げたいと思ひます。京濱間を往復する船から申しますと一番多いのは何といつても解であります。その次には最近非常に活動をはじめました海上トラックと申しますが、發動機をつけた解が増へて來ました、昭和七年を見ますと、私の統計によりますと發動機は往復約一万六千、解船の方は五万五千六百六

十五といふふうになつてをります。この双方で約七万一千五百二十三といふ數字が出でをります、昭和八年は八万五千五百七十三、九年は八万四千八百六十三、十年は八万八千九百五十八隻になつてをります。勿論この中には横濱の本船から直接荷物を持つて行つたもの、鶴見川崎方面から工場の生産品を東京に運ぶといふ船も相當にあるのであります。ではこれだけの船でどれだけの荷物を運んだかと申しますと、昭和七年におきましたは東京横濱間の運送は三百一十八千八百四十四噸、昭和八年は三百五十六万八千二百十九噸、昭和九年は三百七十六万四千三百三十二噸、十年は四百十六万二千四百三十五噸、こゝにいふ統計になつてをります。この荷物におきましては私どもの調査によりますと、本船から陸揚げせずには東京の方へ直接持つて行くものも相當ありますが、船から一旦横濱の倉庫に揚げて、それから暫く經つて東京へ運送される荷物もあります。それから先程申されましたやうに原料を工場に運んで出來たものを東京に持つて行く、東京の方から鶴見川崎の工場地帯へ原料を持つて來て、出來た品物は逆に東京へ持つて行くといふことになつてをります。しかも川崎、鶴見方面の工場から東京方面へ往復する船は年々増へて行く状態になつてをります。今までの統計によつて考へますと京濱間の輸送といふものは將來相當に澤山の荷物が往復し、從つて澤山の船が往復しなければならぬやうになるものと思ふのであります。昭和二年に決定されました京濱運河の計畫によりますと、その航路が完成した時は現在曳船あるひはモーターボートが走つてゐる航路より三漕か四漕は短縮されるやうであります。安全にしてしかも短い航路が出來る譯であります。現在はずつと沖を通つてをりますために、始終海難であるとかいろ／＼の故障が起り、また運送の杜絶が月に六、七回はあるやうであります。運河が完成しますればさういふことは餘程安全に保護されるやうに私どもは考へてをるのであります。京濱運河が出來ました場合、經濟上の利益はどうか、時間の短縮はどうなる

かいろくの點から考へまして相當の影響があるものと思ふのであります。航路が短縮され、しかも安全なために、どんなに運賃が下るかといふことになりますと、昭和十年の輸送量四百万噸について考へますと、私の推定であります。現在平均約一圓三十錢の運送料としまして五百万圓近くのものであらうと思ひます。それが一割あるひは二割下るといふことになれば、經濟的に有利になると思ひますが、さういふことは私から申上げるより、實際この問題に携つて、こういふことにお苦しみになり、またいろく御希望をもつてをられる方がをられるやうでありますから、その方におたづねを願ひます。

有吉會頭 船舶をお取扱ひになつてをられる山野井さん一つ。

山野井弘氏 私に運河が出来た方がよいのか悪いのかといふことについて、船會社の立場から考へて見ますと運河が出来ますことは大變結構でございます。唯今近藤さんのお話のやうに解がしけのために本船の出帆を延ばすことがある、また荷物を残して出帆することも始終ございます。この運河が出来ますればさういふ心配なしに安心して航行が出来るやうになるだらうと思ひます。その點は非常に結構でございます。もう一つは埋立が出来ましてそこへ澤山の工場が出来、産業が發展いたしますと自然荷物の動きも増へ、その結果輸送量が増へ船會社は喜ぶのでございますが、船だけの立場から申しますと、この運河は餘り有難くないのでございます。埋立に工場が出来ればそこへ船を持つて来てくれといふ要求が出ます。船は理想的にいへば横濱港が完全に出て、荷役力も充分ならば、なるべく横濱港で荷役して船を出すのが希望でございます。新しい工場に船をやるといふと、船を餘分に運行させ、餘分の費用、餘分の日数を費しまして、工場が各地に散在して發展することは船としては希望しないのでございます。京濱運河の問題はどうしたらいふかといふことになりますと、まづ出来れば横濱の

方をしつかりして、横濱で扱ひ切れなくなつたならば、こちらから延ばして行くのがいふのぢやないかと思ふのでございます。

有吉會頭 回漕方面をやつてをられる山崎さん。

山崎敬榮氏 私ども解の仕事の立場から申しますと、唯今山野井君のお話のやうな大きな船と小さい船との違ひはございますが、大體において似寄つた點があると思ひます。先程税關長から税關の出張所を澤山お設けになる場合は、これが行政上不便を伴ふやうな風に伺つたやうに思ひますが、その點もわれく解回漕といふ立場からいふと重要な關係になつて来るのでございます。つまり私ども解の運行といふ點から申しますと、なるべく集約的に纏つた所から纏つた所へ大量のものを持つて行くといふことが、一番能率も上りますし、その原價も下りまして、安い賃率でもつて澤山運ぶことが出来るといふことになるのでございます。これに反しまして運送する場所が非常に澤山になりまして、數量がこれに伴はないといふ風な場合には、少なからず困難を感じるのでございます。費用ばかり多くなりまして収入が上らない、經濟上非常に困るのでございます。これは京濱間ばかりでございます。日本の各地、外國の各港でもこの仕事をやつてゐるものが痛切に感じてゐるところでございます。分散して僅かの数の仕事を各場所では扱はなければならぬ、あそこに築港が出来、あそこに開港が出来た、僅かな荷物を方々で同じ賃錢で扱はなければならぬといふので非常に苦痛を感じてゐるのでございます。さういふ立場から申しますとこの京濱運河が昭和二、三年ころ大變問題になりました、横濱地元の各團體われくの屬してをりまする回漕業組合などにおきまして、中間に多くの工業地が造成されまして横濱に集つて来る荷物を運河を通じて東京に持つて行くといふ立場から考へますと、京濱運河は結構なものであると同時に

に、横濱に澤山の荷物が集つて来て、それをわれ／＼の舁で捌いて行く、京濱運河は舁の運河としては結構であるといふ結論になつてをたやうに伺つてをります。今日でも大體その點は同じやうな考へを持つてをりまして舁運河の運河としては非常に便益が多いだらうと思ふのでございます。もつと早くこれが出来てをりましたならば東京築港が尨大な計畫をするとか、開港とかいろ／＼の問題を起さなくてよかつたのぢやないか、これは單に横濱としての立場ばかりではございませぬ、國費を節約して有効に使つて行くといふ點からも、八十年の歴史を持つてゐる横濱の開港を將來長く生かし、本當に能率を上げて行くといふ點からも、早く出来てをつた方がよかつたのぢやないかと考へるのでございます。従つて今日におきまして、この運河が出来まして舁の運河を安全にやり得るといふことは、われ／＼非常に結構なことだと思ふのでございます。唯こゝに一つの問題となりますのは、先刻もお話がありましたやうに、京濱運河の開鑿のために起ります埋立地の利用といふことにつきまして、最近の計畫は水深の點からいつても、また幅員も相當廣く取つてあります點などから見ましても、將來工業港になるといふことは想像されるのでございますが、さうなりますとそこに工場が起りますと共に、原料品の輸入、製作品の輸出、つまり出入の貨物の數量が増え、われ／＼の立場から見ましても船會社同様扱ふ荷物が増へるといふことは非常に結構なことなのでございます。しかしながら横濱港の現在の設備を十分に利用し、能率を上げるといふ立場から考へますと、急激にこゝにいふ設備が出来ましても、横濱港の第三期擴張工事の設備がまだ充分な利用の緒につかない、まだ工事中のところもございしますし、草の生えてゐるところも澤山あるやうでございしますが、あゝいふ風な相當國費を費し、立派に出来上つてをります場所を放つて置いて、これを利用しないで、たゞ續々とさういふものをふやして行くといふことは一考を要する問題だと思ひます。横濱港の設備や、市の方

で埋立てました鶴見方面の埋立地におきまして、まだ利用すべき餘地がかなりあるやうに考へられるのでございます。この運河の開鑿といふことは大體の計畫を立て、置かしまして、その實行はまづ現在の横濱港の利用能率を高めて行きまして、それからだん／＼にやつて行くといふ風に、横濱港をまづ第一に考へて、二次、三次的に擴張して行くといふやうな方針で行きまさんと、たゞ尨大な埋立地が澤山出来まして長く草を生やして、多額の國費を投じたものを遊ばして置くといふことは餘程考へるべきことぢやないかと考へてをります。これと同時にわれ／＼舁業者の立場としましては、なるべく集約的な方法で經營して行きたい。それがやがて安々と舁賃なり回漕賃なりを提供するといふことになるのでございますから、根本においてはこの京濱運河が出来るといふことは悪いことではありませぬが、これをやるには順序を経てやつて行くことが必要ぢやないかと考へてをる次第でございます。

有吉會頭 次に水谷君

水谷長次郎氏 私は只今山崎君のいはれた意見に大體において賛成するものでございますが、縣の土木部長さんのお話によつて、東京府が府下の埋立をやるといふやうでございしますが、東京府より神奈川県の方を先にやるやうにしないと、横濱に非常に影響があるのぢやないかといふことを私は考へる次第でございませぬ。何となれば陸上行政は川崎市でも水面は横濱港となつてゐる爲そこへ多くの工場が誘致されますれば大量の原料はどうしても本船を横付けにされる、しかし製品は千噸も二千噸も、あるひは五千噸も一時に本船に積む程はこの工場にもありません。それは舁によつて、あるひは陸送で横濱へ持つて来て、横濱港から輸出する。自然横濱港の發展の一助となると私は考へてをるのでございます。元來名前は運河でありますけれども、七

百メートルの幅と九メートルの水深がありますれば、これは立派な港です、そして埋立地は水運の便利な土地となりますから自然工業地帯として發展するやうになると思ひます。でありますから横濱としましては神奈川縣の方を東京より先にすることが必要ぢやないかと私は確信するのでございます。また一万噸級からの大きな船が東京港に入るのは殆ど不可能なのでございますから、こちらが先に出来れば東京横濱が競争的に無謀な築港計畫をする譯がない。だからどうしても神奈川縣下の埋立を早くやつて、横濱港の一部をそこまで延長し、そこへ澤山の工場を持つて来て、原料は横濱から運送し、製品は横濱から輸出するやうにいたしますれば横濱の貿易はどんな發展すると信するのでございます。

有吉會頭 直接紮業をやつてをられる村山さん。

村山捨吉氏 回漕につきましては唯今山崎さん、水谷君から、お話がございましたが、私は山野井さんのお話と關聯しまして、回漕と密接な關係のある船と荷主のことについてお話し上げたいと思ひます、不況時代と好況時代とは本船の動きといふものが大分違つて参ります、好況時代の本船は荷主より船會社の方が強くなる傾向がございます。不況時代はどうしても荷主のいふことを船會社がきくやうになります。工業地帯が出来まして大量の製品を一時に本船に満載するやうになつて参りますと、船會社の方としてはどん／＼船を廻してその荷役をするやうになります、好況になりまして船會社の方が強くなつて参りますと、なるべく荷物を横濱なり、會社の倉庫なりへ舁その他を利用して集めるやうになります。従つて回漕の問題はこれに附隨して判斷するとよろしいのでございます。こゝにこれに附隨しますのは仲仕の問題でございます。船内仲仕の方は非常に分散しまして埠頭の中に設備される埠頭仲仕といったやうな形にかはることを今日までの鶴見川崎方面の發展に見てはつきり

してをります。回漕業者が今後舁の賃率その他についての問題は、運河の航行費をとるかとならないかといったやうなことがかなり大きな問題でございます。航行費は比較的高價なものになりはしないかといふことを恐れてゐる譯でございます。

有吉會頭 この問題についてどなたか貿易の方面から御意見はございませんか。

上甲氏 運河が出来まして舁がそこを通行することになれば、東京に運ぶ日数が短縮され、舁賃が安くなるといふのは誰にもすぐ考へられることでございますが、先程の山崎さんのお説に私には判らんことがあるのですが、それは東京の埋立が完成した暁には、横濱が利益をうけるといふことは御尤なことと思ひますが、しかしまた一面から考へますと万一東京が開港された暁は、大分結果が違ふと思ふ、羽田から品川の方の埋立が完成すれば東京市に編入されると思ふ、さうすると或は東京の開港を促進することになりはしないかといふ心配があります。東京が開港されても横濱の方に同じやうに利益があるかどうか心配であります。もう一つは第三の「京濱運河が京濱間の貨物輸送従つて東京築港の前途に及ぼす影響」といふことでございます。この京濱運河が完成して、京濱間の貨物の運送が有利になつたならば、東京築港を遅らせるやうなことになるのぢやないかといふ御解釋でこの案を出されたのぢやないかと思ひますが。

園田理事 この問題をこゝに掲げてあります趣旨は、京濱運河に關聯いたしましたして東京と横濱の交通にどういふ影響を及ぼすかといふことを考へたいといふ意味が含まれてゐるのでございます。横濱港が東京の港として十分利用出来るやうになれば横濱港を支持して行こうといふ意見が東京の人々にあるのです、現在の横濱港は東京の人には満足出来ない點があるので、さういふ關係から東京横濱の舁の問題も極めて重要な問題になるので

ございます。したがって京濱運河がさういふ問題に鑑みて、將來横濱が東京の港として充分利用出来るやうになれば、東京築港問題は餘程影が薄くなるともいひ得る譯です。さういふ風な問題をいろ／＼の點から考へて見たいといふ意味を含んでをります。

上甲氏 唯今のお説の、京濱運河が完成して解が便利になるといふことになれば、東京築港の方は規模を小さくし、あるひは少し遅らせてもいゝのぢやないかといふことは一應御尤もだと思ひます。しかしながらまた考へて見ますと、羽田、品川の埋立が完成しましてそこへ工場が出来、一万噸の船が入ることになりますれば、東京築港の一部と解釋するのが順序ぢやないかと考へてをります。

山崎氏 唯今の御説はなるほど御尤もなお考へのやうに思はれるのでございますが、東京の築港計畫におきましては、工場地帯としては芝浦から始めまして、月島、深川の方面に延びて行く大きな工場地帯を造る計畫ではないか、もしさうであつたと思すれば、さらに横濱には有利ではないか、さういふ工場は必ずしも外國貿易關係の工場ばかりではないと思ひます。さうなれば東京が開港されたとしても横濱に對する關係は變つて來るのでないか、芝浦を中心とし月島深川方面に出來ます工場地帯では主として東京市内及びその後方地帯において消費するものを生産し、横濱は輸出入貿易を主として扱ふ從來の歴史的立場を守つて行き、工場關係の大きな設備は鶴見、川崎からさらに延びて羽田から大森の方に行く、さういふ風に自ら三つの場所の職分が分れて來るやうに導いて行き、またさうなるのが大局から見ても經濟的ぢやないかと見てをるやうな次第でございます。

有吉會頭 川崎方面で日本鋼管の間島さん。

間島三次氏 私はこの第三項よりも寧ろ第四項について申上けるのが適當と思はれます、わが鋼管會社は年額

二百萬噸内外の材料ならびに製品を出入してをりますが故に、京濱運河の開通といふことは根本において必要なことと考へてをるのでございます。先程承りますやうに、京濱運河の問題は再三政府當局あるひは京濱間において問題には上りますが、不幸にして今日まで實現しなかつた次第でございます。今回東京府においてこの計畫を進めるといふことから、本會を御開催になつたことは極めて機宜を得たことと私どもは考へてをります。この運河が計畫せられました當時は、船舶の安全といふことが主でありましたけれども、今日の情勢から考へますと、むしろ工業の發展のためにこの運河を通するやうに思はれます。何にいたしましても京濱間は政府のお膝下、しかも横濱港を控へまことに恵まれた環境にあるにも拘らず、工業の發展といふものは他の都市に比べまして頗る遅れてゐると申して差支へなからうと思ふのでございます。京濱間におきましては先代淺野翁の先見によつて、埋立地が實現し、續きまして唯今の會頭の市長時代におかれまして、市の非常に困難な場合にも拘らず不安方面の埋立を計畫され、市としても多大の犠牲を拂はれたやうに伺ひますが、これが爲今日京濱間において少くとも工業地帯として一步を踏出し得たさういふことは、どなたも御異存なからうと思ひます。従つて今回京濱運河の開鑿につきましては、まづその土地の生産を増やし、その土地を富ませなければ、何らの計畫も本當に實現し得ないといふ立場から、まづ京濱運河の開鑿によつて得る土地を工業地帯とし、十分にこれを利用することは國策としても最も重要な事業であらうと考へてをります。現に名古屋の發展は、全く工業の著しき發展によつて、今日はもう大阪の一部分を奪ひ、東京の一部分を奪つて隆々たる工業地帯を出現してをるのでございます。かやうな情勢から考へましても、京濱運河の仕事を進められて工業地帯をつくり、今まで貿易港であつた横濱を工業港として最も優勢な地位に置くといふことが先決問題であらうと思ふのでございます。この運河は先程水谷

氏からお話がありましたやうに、横濱港の延長と見て差支へなからうと思ひます。しかしこの開鑿によつて得たる工業地帯を最も有利に利用する策は縣市において御考慮になりましたならば、招致策は多々あると思ふのでございます。この意味において現在の川崎市について考へましても、工業地帯は既に水の拂底を來してをります。工業用水を如何にせば得られるかといふことに腐心いたしてをるやうな次第でございます。従つてこの運河開鑿によつて出來ます工業地帯の工業用水の供給を如何にするかといふことを充分縣市共同で考慮いたされましければ、この運河の開鑿といふものは始めて大なる意義を生ずることであらうと私は信じてをります。この大局から見ましても運河の實現は最も急を要するものではないか、横濱港を控へまして、こゝに工業地帯が實現しましたならば、意義ある設備になるだらうと思ひます。

有吉會頭 これからさらに第四、第五について承りたいと存じますが、餘り時間が遅れますから取敢へず食事をとり下さしまして、再びこの席にお戻りを願ひまして、お話を承りたいと思ひます、暫く休憩を致します。

有吉會頭 いま暫く御辛抱願ひます、これより第四の問題について工業方面の近藤さん。

近藤賢二氏 御指名でございますから立ちました譯でございますが「本計畫に基く東京側臨港工業地帯の出現が横濱、川崎兩市の工業發展策に及ぼす影響」といふ題でございますが、大體京濱運河そのものについて私の考へを申しますと、京濱運河、京濱運河と二十年ばかり前から申してをりますが、昔は宇都宮金之丞氏が五百万圓とかで計畫した時は全く幹の通路をつくるのが目的でありましたが、だん／＼意味が變り今日伺ひますところは、港灣を拵へて工業地帯を設置するといふのでございますが、究極は東京の開港に導くべき段取りであると思ふのでございます。さういふ見地からしまして、横濱なり川崎、即ち神奈川縣下沿岸の工業地域に及ぼす影響は

如何と申しますと、一口に申せば私は非常な影響があると存するのでございます。これは鮫島さんかどなたか専門家の方に伺つて見たいと思ふのですが、昭和二年の計畫を見ますと、陸運に關することが一向に現はれてゐないのでございます。陸上の設備はいつでも出來るといふ譯か知れませんが、とに角陸上の設備といふものはないのでございます。東京の港灣計畫を見ますと月島方面へ越中島から線路を延長してをり、また一部は消費物を運送するための設備がなされてをります。又二百七十万坪の埋立に大船が横付けされるといふことは日本内地のみならず、東洋地方への輸出をもたすのでなければいけません。大なる計畫はやらんでございます。陸上の設備を見ましても、結果において横濱のお株を貰ひたいといふ意識がいくらか潜在してゐるのぢやないかと思ふのでございます。何となれば單に東京市内だけの生活に必要な飲食物、消費物は關八州からどん／＼供給されるのであつて、今更二百七十万坪の埋立を要しない、一万噸級の船を出入させる必要は更にないのでございます。有意義であつてもなくても、これは横濱の港灣運命に直接の影響あることゝ私は思ふのでございます。そこで横濱としては貿易に伴ふところの工業が主とならなければいけない、單なる通過貿易ではいけないのでございます。そこで神奈川縣下の埋立地百四十六万坪に、市の埋立でまだ賣れないもの五十万坪を併せて二百万坪になります。一万坪の工場といふものは御承知の通り相當大きなものでございまして、その一万坪の工場が神奈川縣下だけで二百建つ譯でございますが、一万坪の面積を持つ工場が二百建つまでには相當の年數がかゝるのでございます。これは昨日からいひますと遠き將來であらうと私は思ふのでございます。ところでその工場で吞吐される荷物といふものは、先刻鋼管會社の間島君がお話しになつたやうに、鋼管會社だけで二百萬噸の荷物が出入する譯でございますが、大體一万坪の工場を持つてをれば、その原料品、製品の出入といふものは、少くとも年に四、五萬噸にはな

と思ふのでございます。さうすると二百個の工場で合計七、八百万噸になる、あるひは千万噸になるかも知れません、横濱としても七、八百万噸の荷物を輸出入することになる譯でございます。東京に二百七十万坪の埋立が出来ましても、そこから出る數百万噸の荷物は横濱を全然必要としないことになります。工業地帯が出来ましても通過貿易はいざ知らず、それ以外は望み少いことになるだらうと思ひます。東京側の京濱運河計画といふものは直に横濱の利害と正面衝突すると私は堅く信ずるのでございます。しかし先程から稱へられてをりますやうに京濱間の紆回漕をなるべく簡單に迅速にする上からは、この運河は必要なのでございます。しかしそれには強いて龐大な計画をしないと、水深といひ幅といひ、簡單に行けるだらうと思ひます。素人考へであります。將來羽田の沖を廻らずに川崎から六郷の方を廻る位まで紆の通路をつくれれば、それから先は餘程楽になつてゐるのでございます。海難の原因は羽田の沖で一番危険なのでございますから、六郷川を横断して直線に運河をつくるのが出来れば、紆運送は安全かつ迅速になり運送料は安くなる、その意味においては京濱運河を利用する必要はございますが、今回企てるやうな東京側に工業地帯を設定するといふ意味においては、横濱として賛成出来ないことと思ひます。また假に地方的の問題を度外視しましても、國としてさういふものを東京でもやり、横濱でもやつて、四百万坪の埋立を兩方でやるといふことは、これほど無駄なことはないと思ふ、もし國家が經營するならば、兩方を一つの仕事として、まづはじめに着手すべき方面はやはり神奈川縣側からはじめて行くべきであらうと思ふのでございます。東京府と神奈川縣とが競つてさういふことをやるべきではない、もし中央政府がこれを容認しますならば不思議なことと思ふのでございます。尼ヶ崎方面には築港會社があつて、立派な發電設備もあつて動力を安く供給してゐる、工業設立の便益は非常によく出来てをります。出来ることなら政府が半官

半民でさういふものをつくつて、川崎市を中心とする工業地域から事業を始めて行く方が、生産的に見ても最も意義あることと思ふのでございます。

有吉會頭 大田黒さん、何か。

大田黒靜生氏 私は京濱運河が出来て紆賃が安くなるかどうかといふ點について疑問を持つてをります。今までだと十何艘かを繋いで引張つて行くことが出来ますが、運河ではさう澤山繋ぐことは出来ないのでございます。結局四、五艘の紆を繋いで引張る程度だらうと思ひます。紆は早くはなるが、却つて高い紆賃を拂はなくちやならんやうになつて、東京港が出来た曉、安く行くかどうかといふことは疑問ではないかと思ふのでございます。また東京の工業港としての計畫は年々進歩して參つてをるのでございます。横濱市でおやりになつた鶴見の埋立は工業港としては不完全なものであつたのでございますが、今度東京でおやりになれば、相當完備したものが出来るだらうと思ひます。これは工業港に對する専門の方の知識が非常に進歩して來たやうに思はれます。唯埋立てられただけでは工場は出来ません。どうしても鐵道、水道、電力その他が完備しなければ工業港としては不完全なものになるのでございます。東京で御計畫になつたのは、その邊は充分にお考へになつて、おやりになることだと想像してをります。さうすれば東京の工業港は横濱と川崎の工業港よりも數等いゝものが出来ることと思はれます。現在でさへ蒲田方面は非常な勢で工業が發展してをりまして、東京方面に工場をつくるのが便利であることが證明されてをるのでございまして、現在川崎鶴見に工場のあります會社も本社は大抵東京にありまして、東京横濱間の連絡には非常に不便を感じてをります。東京に工場を持ちましたならば非常に便利になるだらうと思ふのでございます。従つてその反面におきましては、横濱川崎の工場は非常に打撃を蒙むるといふ結果

になりはせぬかと想像されるのでございます。この運河が全部出来ずるまでは横濱、川崎方面に相当工場も出来るだらうと思ひますが、東京の方が完成しますれば、その方面に工場をお建てになるものが非常に多いと思ひます。従つて現在横濱、川崎方面の工業地として残つてをるものは、ふさがるのが遅くなればなるほど、ふさがることが困難になると思ひます。一刻も早く横濱川崎方面の工場に都合のいゝやうなことを今のうちにお考へにならなければ、後手を引いて非常にお困りになるやうなことになるはせぬかと想像するのでございます。横濱市民としての考へから申しますと、私は出来るだけ東京工業港の御計畫は遅らして頂いた方が都合がよくはないかと思ひます。何年かの後には必ず實現するだらうと想像されるのでございますが、遅れれば遅れるほど利益ぢやなからうかと思ふのでございます。

有吉會頭 筏の方から一つ如何ですか。

小此木歌治氏 京濱運河の開鑿といふことにつきましては、計畫の如何によつて私は賛否を決して見たいと思ふのでございます。こゝに現はれてをります東京府の計畫された老なる案に對しては、遺憾ながら賛意を表することが出来ません。第一に大型汽船の航行、万一この案が實現されるやうになりますと、大型汽船は横濱港に停泊せずして、直ちに工業地帯へ投錨するのではないか、かやうに私は想像しますがために、この案に對しては賛意を表する譯には行かないのでございます。第二に舁の航行といふことに對しては双手を擧げて賛成をいたしたいと思ひます。この案ならば相當大型の船は従来の如く横濱港に停泊する、横濱港を永久に生かして行くことが出来ると考へます。なほ工業地帯につきましては、工場が出来れば出来るほど、舁も利用される、従つて人夫なども遊びがなくてすむやうになると考へてをります。

有吉會頭 土地の方の問題からいつて早川さん、何か。

早川茂一氏 土地の方からの意見もありません。またこゝいふ問題には素人ですが、大體先にお述べになつた皆様の御意見で大變知識を得て、自分だけで概括の考へをしてゐるのですが、今お話のやうに舁を通ずるやうになれば大變いゝだらうと思ふ、一万噸位の船が入つて來るといふことになつて、工業地帯が東京の方に先にやられるといふことになれば、常識で考へても横濱港に影響を與へることは勿論ですから、出来るだけ遅くやつて頂いて、横濱なり川崎なりの現在あいてゐるところが工場で埋まる程度までに引延ばせばそれ以上は大勢上巳むを得ないのぢやないかと思ひます。その時になつて向ふに工場が出来ても、こちらの繁榮を奪はれることはない、甚だ消極的ではありますが、さういふ風に考へてをります。

有吉會頭 第四の問題については大體伺つたやうでございます。川崎方面で淺野の近藤さん一つ。

近藤虎之助氏 別段これといつて申上げることもありません、私が申上げるにいたしましたし、皆様の御意見を再び繰返すことになるのぢやないかと思ひます。それをお許し願へれば私の考へをいたしましたし、どうしても工業を發達させるには工業港が必要であるのは當然であります。それがためには京濱運河の使命は運河と申しますより寧ろ工業地帯の建設である、こゝいふ具合に皆様方のお考へがなつてゐるやうでございますが、これは工業立國といふ見地から申しましても必要ぢやないかと思ふのです。しかし横濱とか川崎とかいふ見地から考へますと、先程大田黒さんほか皆様の御意見通り、横濱、川崎の工業地帯の勢力が東京の方に移るかも知れない、といふことが考へられないでもない、しかしまた一方から考へますと、水谷さんのお話のやうに東京に港灣をつくるといふことは非常に金がかゝるといふことでございますから、或は横濱がその勢力を奪はれる程度の工業地

帯が出来るかどうかといふこともまた考へられないと思ひます。しかし横濱、川崎の立場から考へますれば、これは順序といたしまして、水谷さんのお説の通り先づ神奈川縣側を先にやる、そして横濱、川崎の工業地帯を先に充實するといふことが必要ぢやないかと思ひます。船業者の荷物が減るかどうかといふことを考へましても、これは減るかも知れませんが、しかし運河の中には水深三メートル半といふ船専用の運河もあるといふことは船の荷物がふへるといふことを意味してゐるのですから、京濱間の船業者の仕事といふものはふへるのぢやないかと思ひます。

有吉會頭 第四の問題はその位にいたしましたして、第五に移りたいと思ひます。「京濱運河が横濱、川崎兩市の一般市勢上に及ぼす影響」、いろ／＼御意見を承つた最後の結論になるやうな譯でございます。幸と市の梅津助役がお見えになつてをりますから、結論をつける意味においてお話し願ひたいと思ひます。

梅津助役 結論をつけるといふ意味では甚だ僭越でございますから、最後の題目の一といたしましたして、私の考へだけを申し上げます。この問題は第四の問題に殆どカバーされてゐると申していただらうと思ふのですが、大體から考へますと、京濱運河といふものをどういふ範圍のものに考へるかといふことで、横濱市民に對する影響といふものが決定されるのぢやないかと思ふのでございます。先程から繰返し皆様から御意見がありましたやうに、京濱運河といふものが全部計畫豫定されてゐるやうに出来ました暁を想像いたしましたその影響を考へますのと、その途中の経過階段においての影響を考へますのでは、大分考へ方が違つて參るのぢやないかと思ひます。全體の計畫が實現した暁を考へますと、これは一つの大勢であるかも知れませんが、私どもの考へます範圍におきましては、横濱市ならびに川崎市に取りましては非常に大きな影響があると考へられるのでございます。

四百万坪の埋立地が出来て、工業關係の諸施設が出来るといたしますと、それだけでも人口が六、七万以上増加すると思ひます、さうするとそこに新しい工業都市が出来てしまふで譯でございます。それらの人口がもし横濱市なり、川崎市なりに散在しますならば、その範圍の市勢といふものは、いろ／＼違つて參るのぢやなからうかと思ひます。その意味において住宅政策なりいろ／＼の影響を持つて參るのではなからうかと思ひます。それと同時に横濱と川崎が別々になつてゐるといふことは、いろ／＼な意味において不便な點があるやうに考へます。これは合併とかいふ問題ではありませんが、別々になつてゐるといふことは、たとへば先程お話がありましたやうに、水道の問題の如きも横濱市は幸ひに水量は豊富であります、川崎市は非常にお困りになつてゐる、これらは適當な解決が出来るのではないかと思ふのでございますが、こゝにいふ大きな問題によつかりますといふと、いろ／＼考へさせられる點が多いのでございます。それから横濱市といたしましては従來市の立脚點といたしまして、税の問題でございますが、横濱市は他の都市と多少趣きを異にいたしましたして、所得税の附加税の如きものは他の五大都市におきましては、工場方面からの所得税附加税と、個人の方の所得税附加税の割合は個人の方が多いのでございますが、横濱市においては工場の方が全體の割合から見ても多くを占めてゐるやうな状況になつてゐるのでございます。従つて横濱市に工場の出来る機会を失ふやうなことになるならば、市の財政にも非常に著しい影響を與へて來ると思ひます。また地域の問題でございますが、京濱運河といふものが東京府の方と一緒に出来た場合、東京府の地域に横濱港といふ名を冠することの面倒らしく見えることは、先程税關長のお話で略々推察いたしたのでございますが、果してさういふことになりますと、先程からお話がありましたやうに、やはりむこうの開港といふやうなことにも、かゝつて來るやうに思はれます。さういたしますとその齎します経

済上の問題は殊に顯著でございますが、市民の精神的な方面に與へます影響はかなり大きなものであらうと考へます。しかしこれら大きな問題は如何やうになるか判りませんが、私どもとしては重大な關心を持つてゐるのでございます。元來京濱運河の問題は東京と横濱との關係を裏から裏返して見た問題と見てよからうと思ふのでございます。東京と横濱との關係は、古いころはさて置きまして、京濱運河の形式が決定されましたのは、震災後において、復興後の計畫の基本の問題を決定した時であらうと考へます、その際復興審議會その他の會議できまりましたのは、横濱港を外港とし、東京を内港として一億三千万圓を投じ、京濱運河には一千五百万圓の經費を投じて完成するといふのが原案であつたのでございますが、これはいろ／＼経過を経まして復興計畫から削除されました、その結果昭和二年、三年にわたりまして、先程來お話をいたしましたやうな京濱運河の最終案が港灣調査會において決定されたのでございます。その際においての東京と横濱との關係を申し上げますと、その當時の京濱運河計畫の内容は、主として鮮の航行といふことでございますが、同時にやはり工業地帯といふものをも豫想しておつたことは記録にあるやうでございます。従つて京濱運河といふ以上は工業地帯といふものを同時に考へなければならぬことになつてゐるやうでございますが、しかしながら十年後においては、その時とは非常な内容の變化を來してをりまして、その時の豫想以上の工業地帯を今日は考へられるやうになつたのでございます。さういふ見地からこれを一つの大きな流れとして觀察しまして、これに逆ふことなく、この流れを横濱市のために適當に導いて参りますことは一番必要なことではなからうかと存じます。さやうな方法については具體的な政策といふものを持たなければならぬのでございまして、この政策を如何にすべきかといふことは横濱市の今後の大きな問題でなければならぬのでございます。この政策の現はれといたしまして有吉市長の御計畫に基いた

ものが既に現はれてをるのでございますが、今後におきましてもやはり同じやうな方向に向つての政策を具體的に私どもが持たなければ、かやうな問題を取上げて、意味がないことになりはしないかといふことを懼れてをるのでございます。その點におきまして私ども市ををりますものは、至つて氣付かないことが多からうと存じます。かやうな席におきまして皆様からいろ／＼な御意見を伺ひますことは、非常に参考になりました譯でございます、こゝに所感の一端を述べて御禮を申し上げます。

有吉會頭 まだ御指名を申し上げぬ方もあることと思ひますが、この際何かお氣付きの點がございますならば、發表して頂くと好都合でございます、……もう大體皆様お盡しになつたやうに考へます、まだ承らぬ方もございますが、だん／＼時も経つて参りましたから本夕はこの程度で終りまして、また更に御會同を煩はすこともあるかと思ひます、その際もどうぞよろしくお願ひいたします。まことに本日はお忙しいところをお繰合せ下さいまして、長時間にわたつて熱心に眞摯なる御意見を拜聽することが出来まして、將來に非常によい參考を得ました、厚く御禮を申し上げます。

次に掲載するは當夜不得已中途退席したる本商工會議所副會頭中川末吉氏が別途發表せられたる意見のボイントである。

中川末吉氏 京濱間に船舶運河を開鑿し大森沖を埋立て大工業地とし東京をして商業港貿易港たらしめんとする事は東京市の繁榮を來すこと勿論ならんも特色ある東京市をして餘りにも繁雜ならしむる事は帝都百年の計に非るべし。

抑も東京は穀穀の地、政治の中心地、住宅地、大消費地として特色ある世界的大帝都なり、工業としては中小

業、家庭工業を本位とすべきものなり、市内大森沖を埋立て大工業を建設せしめんとすることは東京港港灣作業と相俟つて東京市の表面を餘りにも混雑ならしめ年中の東南風は東京市をして將來煤煙を以て包み大住宅地をして第二の大阪市たらしむるものなり。

東京港並に大森沖工業地帯の計畫は餘りにも即近的にして大東京施設上百年の大計に非るべし。

京濱間大工業地帯としては東京市蒲田區、神奈川縣川崎市横濱市一帯を臨海大工業地域と爲すを可とすべし、東京市としては飽迄東京市の特色を根本義とし横濱港を東京市の支關と見做して分業的帝都百年の大計畫を立つべきなり。

横濱港は天恵の世界的良港にして併も東京とは指呼の裡にありて如何に船舶の幅輳を來すも艀業の進歩せる今日何等不便を感じず適切なる集散地たるを失はず東京市近くに大工業を建設せしめざることにより東京港に重要原料搬送の必要なく又東京港をして大規模の港灣設備を爲すの必要なるべし。

京濱運河の主眼は六郷川を境として東京府側横濱側に大埋立地を得んとするにあるべきも蒲田區以東神奈川縣一帯には猶數百万坪の工業用地あり是等が全部使用せられ地價の昂騰を來すは少くも三十年五十年の後なるべし、大埋立事業は其曉に於て始めて必要を感じ又經濟的となるべきものにして今日國帑多端の際巨費を不急の事業に投ずることは國家國民經濟より見るも眞に考慮すべき問題なり。

横濱港を中心とする物貨集散のため現形の儘艀運河を開鑿することは京濱臨海統制經營の上に於て可なるべし。

(1) 京濱運河並埋立計畫項目概要

一、京濱運河

大型汽船航行 (自川崎防波堤突端至品川驛前面)

延長 約一万五千米

幅員 七百米

水深 (最大干潮面) 九米

艀船航行 (埋立地内を通過)

延長 約一万一千米

幅員 二百米

水深 (最大干潮面) 三米半

二、埋立地 (工業地帯)

東京府側 二、七〇〇、〇〇〇坪

神奈川縣側 一、四六〇、〇〇〇坪

(2) 京濱運河並埋立完成後の京濱間臨港工業地帯面積調

總面積

七、二七五千坪

東京府埋立豫定面積

神奈川縣埋立 (京濱運河會社豫定)

小計

現存横濱、川崎兩市臨港地帯面積

既設工場地域を除き將來工場地帯たる總面積

埋立豫定地域面積

横濱、川崎兩市の空地(未賣)面積

東京府埋立豫定面積	二、七〇〇千坪
神奈川縣埋立 (京濱運河會社豫定)	一、四六〇千坪
小計	四、一六〇千坪
現存横濱、川崎兩市臨港地帯面積	三、一五〇千坪
既設工場地域を除き將來工場地帯たる總面積	四、六九九千坪
埋立豫定地域面積	四、一六〇千坪
横濱、川崎兩市の空地(未賣)面積	五三九千坪

(3) 現在横濱、川崎市臨港工業地域面積調

(昭和十一年七月現在)

	總面積	使用(賣却)面積	(一)空地(未賣)面積	(二)將來工業地として指定可能なる面積	(一)(二)の合計面積
神奈川區	六〇〇	五七〇	三〇		三〇
鶴見區	一、一九〇	一、〇六〇	一三〇		一三〇
埋立地(未所屬)	四一八	二三八	一八〇		一八〇
川崎市	九〇七	七〇八	一九九		一九九
計	三、一一五	二、五七六	五三九		五三九

註 1. 横濱市工業地域總面積六、三四四千坪、神奈川區一、一六五千坪(推定)、鶴見區二、七二九千坪なり。

此の内臨港工業地域を計上せり

- 川崎市工業地域總面積四、〇九六千坪の中空地二、九五五千坪なり
- 埋立地は横濱市埋立第二地區及第三地區なり

(4) 東京府、京濱運河埋立計畫説明書

京濱運河の開鑿は明治三十年來唱導せられ其の後昭和二年港灣調査會に於て計畫を決定せられたる東京横濱兩港を連絡するものなり其の概要は左し如し。

京濱運河の總延長二二、六〇〇米にして其の幅員六〇〇米乃至七〇〇米水深九米の汽船航路とし其他に延長一一、〇〇〇米、幅員二〇〇米の舳船航路を設くるものとす、汽船航路は其の全線に亘り防波堤を築造し又開鑿土砂を以て京濱國道に沿ひ六、三〇〇、〇〇〇坪の埋立地を造り一大臨港工業地帯を開發せんとする計畫なり。京濱運河埋立計畫の内神奈川縣内に屬する部分には既に其の大半約二、三〇〇、〇〇〇坪の埋立を完成し内約一、六〇〇、〇〇〇坪には各種工場建設せられ其の生産能力も年額四億圓に達し大貨物船の出入と共に臨港工業地帯に重要な工業港を形成せり。

東京府内に於けるものは多摩川河口より以北東京港に至る海面にして面積二、七〇〇、〇〇〇坪の埋立地を造り外側に延長一一、〇〇〇米の防波堤及幅員七〇〇米、水深九米の汽船運河を築造して一万噸級の船舶の往來を自由にし内部に幅員二〇〇米、水深三・五米の舳船航路を造りて汽船航路と連絡し水運の便を圖り又埋立地内には幅員二五米の道路を京濱國道に平行せしめ以て現在の錯綜せる芝浦蒲田間の交通量を緩和せしめ陸運は京濱國道

及埋立地内幹線道路並に鐵道東海道線と直接連絡を圖り交通至便の地たらしめ以て大工業地帯を現出せしめんとするものにして其の事業費總額は四五、〇〇〇、〇〇〇圓とす。
其の事業費の内譯左の如し。

工事費 四〇、一五〇、〇〇〇圓

内

護岸費	八、二〇〇、〇〇〇圓	
埋立費	一六、三〇〇、〇〇〇圓	
防波堤費	三、三〇〇、〇〇〇圓	
雑工事費	八、六〇〇、〇〇〇圓	道路下水橋梁其他
機械器具費	三、七五〇、〇〇〇圓	
補償費	二、八五〇、〇〇〇圓	
事務費及雜費	二、〇〇〇、〇〇〇圓	

本計畫の完成せる曉に於ては京濱間の舟運は安全となり現在の著しき高率なる舁船運賃は半減せられ従て物價を低減し地方工業地帯としての生産額は假りに神奈川県内の埋立地其他内務省調査による生産能力を參酌し坪當り約三百圓を標準とせば年額約六億圓に達すべくその發展は期して待つべきものあり。

第一期計畫

東京府内に於ける京濱運河埋立計畫の中先づその一部を第一期計畫として實施せんとす其の概要は。

防波堤三、五〇〇米を築き大森方面の海を防ぎ埋立地一、四六〇、〇〇〇坪を造成し工業港として東京港と連絡せしめ埋立地内に幅員二五米の幹線道路を設けて既成品川埋立地内幹線道路並に大森大師河原線(1、8、23)道路に連絡せしめ取敢へず京濱國道の最も交通頻繁なる區間を緩和すると共に一大重要産業地たらしめんとす。
而して殘餘の事業は第二期計畫に俟つこととし此の第一期事業費の收支の大要は左の如し。

事業費 二四、一六六、〇〇〇圓
工事費 二一、五九四、〇〇〇圓

内

護岸費	四、一五一、〇〇〇圓	
埋立費	九、一五一、〇〇〇圓	
防波堤費	一、八七一、〇〇〇圓	
雑工事費	四、一九六、〇〇〇圓	道路下水橋梁費其他
機械器具費	二、二二五、〇〇〇圓	
補償費	一、五七二、〇〇〇圓	
事務費及雜費	一、〇〇〇、〇〇〇圓	
埋立地賣却代金	三七、一四六、〇〇〇圓	
埋立坪數	一、四五六、七〇〇坪	
公用地	二一八、五〇〇坪	

賣却坪數
賣却見込單價

一、二三八、二〇〇坪
(平均) 三〇〇圓

右埋立地賣却代金三七、一四六、〇〇〇圓と事業費二四、一六六、〇〇〇圓との差額一二、九八〇、〇〇〇圓は假りに埋立地を工事着手後二十二ヶ年間に賣却するものとし之を起債利子に充當して餘りあるものにして安全なる事業なりとす。

京濱運河及埋立計畫第一期事業費收支參考表

年度	事業費償還元金	事業費	計	起債額	土庫	土地賣却金	土地賣却金預子	計	年度未償還未済金
初年度	五〇,〇〇〇	—	五〇,〇〇〇	五〇,〇〇〇	—	—	—	五〇,〇〇〇	五〇,〇〇〇
二年度	—	四,五五〇	四,五五〇	—	—	—	—	四,五五〇	—
三年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
四年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
五年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
六年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
七年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
八年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
九年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
十年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—

十一年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
十二年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
十三年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
十四年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
十五年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
十六年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
十七年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
十八年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
十九年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
二十年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
二十一年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
二十二年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
二十三年度	—	—	—	—	—	—	—	—	—
計	—	—	—	—	—	—	—	—	—

備考 一、利子ハ凡テ五分トス 二、初年度ノ利子ハ約五ヶ月分トシ二分トシ計算ス

京濱運河及埋立計畫埋立地賣却豫定表

年度	賣却坪數	賣却單價	金額
五年度	〇〇,〇〇〇坪	三〇,〇〇〇円	三,〇〇〇,〇〇〇円

業種別	地域別		計
	鶴見區	神奈川區	
紡織工業	七	三一	九〇
紡績業		一	一
織物業	一	一	二
メリヤス製造業		九	一
麻眞田製造業		七	二
其他紡織工業		七	二
染色、精練、漂白整理業		四	三
製綿業	五	一	六
機械器具工業	二八	五二	八〇
自動車業	二	九	一一
自轉車業	二	三	五
其他車輛製造業		〇	一
計	二一	一三	三三

(5) 横濱川崎兩市工場法適用工場調 (但昭和十一年二月現在)

四七

備考	計	一、年度ハ工事着手年度ヨリ起算セリ
六年度	七〇,〇〇〇	二,一〇〇,〇〇〇
七年度	八〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
八年度	九〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
九年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
十年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
十一年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
十二年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
十三年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
十四年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
十五年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
十六年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
十七年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
十八年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
十九年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
二十年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
二十一年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
二十二年度	一〇〇,〇〇〇	二,〇〇〇,〇〇〇
計	一,三六,〇〇〇	三〇,〇〇〇

四六

化學工業	セメント及セメント製品製造業	煉瓦及耐火物製造業	硝子及硝子製品製造業	窯業	陶磁器製造業	鍍金製品製造業	其他ノ鑄物以外ノ金屬製品	鋁製品	針ヤベツト類	酸素熔接	鋼索連鎖スプリング類	梁鐵塔建築材料類	建築用及家具用金具並建築橋	鑄物以外金屬製品製造業	鑄物	業
二	三	三	三	九	二	二	二	三	一	三	一	三	三	三	六	
三〇	一	一	一	一	二	三	九	一	七	三	五	二	一〇			
一八	一	一	二	三	七	三	一	三	一	〇			四			
三																
二																
七四	三	四	六	二	五	一	八	一	三	四	四	一	八	五	二〇	
二	二	一		三	二	二	一	四	三	四	四	四	二			
九五	五	五	六	二	八	一	三	〇	二	三	八	七	二	九	二	

四九

金屬精練業及材料品製造業	其他機械器具製造業	精密機械器具製造業	樂器蓄音機製造業	農業土木建築用機械器具製造業	蒸汽機製造業	銅鐵製家具金庫製造業	事務用機械器具製造業	ポンプ送風機製造業	紡織機械器具製造業	光學機械器具製造業	度量衡計器製造業	製造加工用機械器具製造業	電氣機械器具製造業	原動機製造業	造船業				
二	三	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	四	二	四					
六	四	八	九	一	二	二	二	二	二	二	二	四	二	一	五				
二	三	〇	七	二	一	二	二	一	一	一	一	三	一	一					
一〇	四	〇	一	九	四	三	一	二	四	二	四	三	一	二	三	一	五	二	
三	二	五	一	一								一	二	六					
一	三	九	二	〇	四	四	一	二	四	二	四	三	二	二	五	一	七	五	二

四八

印刷製本業	電氣業	「ガス」及「電気」業	其他食品業	醸造業	練結業	精粉業	菓子パン、水飴製造業	製糖業	畜産品製造業	水産品製造業	食品工業業	其他木製品製造業	木箱製造業	家具製造業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業

五二

製材業	其他化學工業業	肥料製造業	炭素製品製造業	動植物油脂製造業	製藥業	發火物製造業	フィルム乾板類製造業	石鹼及化粧品製造業	製革業	製紙業	セルロイド製造業	煉油製造業	染料、塗料、顔料製造業	煉炭、焦炭製造業	「ゴム」製品製造業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業
業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業	業

五〇

年次	横濱		東京		百分比(横濱)		百分比(東京)	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
大正十五年	2,068	4,866,668	1,933	2,266,326	100%	100%	100%	100%
昭和二年	2,205	5,032,919	1,654	2,844,270	107	100	107	100
昭和三年	2,304	5,494,472	1,869	3,394,091	111	113	114	115
昭和四年	2,336	5,322,648	3,501	3,994,911	118	115	150	155
昭和五年	2,194	5,033,560	3,833	4,450	106	104	153	173
昭和六年	2,333	5,073,739	4,881	6,644	107	104	151	130
昭和七年	2,377	5,500,719	5,857	5,311	115	113	120	124
昭和八年	2,491	5,944,185	6,577	6,307	120	113	124	127
昭和九年	2,575	6,477,066	7,358	7,268	124	119	125	128
昭和十年	3,101	7,368,844	8,053	8,398	145	148	139	135

五三

(6) 横濱 東京 入港内航汽船隻數對照表 (總噸數三百噸以上ノモノ)

業種	横濱	東京	百分比(横濱)	百分比(東京)
印刷製本	10	20		
雜工業	17	43		
竹、草、蔴、荳類製品製造業		1		
布帛製品製造業	3	20		
鈕釦製造業		2		
石工製品製造業		3		
ホロ、ワエスト、製紙原料攪別業	2	3		
製帽業	2	3		
石綿製品製造業		1		
紙製品製造業	1	3		
防水布類	1	1		
漆器類		1		
皮革製品製造業		1		
網繩及綱製造業		1		
其他雜工業	4	6		
總計	131	298	29	70

五二

木 材		トシメセ		生 果		實 業		其 他		合 計	
東	横	東	横	東	横	東	横	東	横	東	横
一八、七二	八四、二二	四七、三五	六、九四	三、七六〇	五、九三	三、三九	三、五九	一、三三	二、七四	一、〇、六二	一、〇、六二
五、六三	五〇、七六〇	四、五、五八	五、四九、〇〇	英、四、三	五、八七、五三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
七、八、七三	五、七、七三	四、六、八三	六、七、九四	六、三、七三	六、四、四六	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
七、九、六	六〇、一、五	二、九、四〇	一、四、三、六	三、〇、三、五	一、四、六、六	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
五、八、〇、八二	四、七、五、〇	三、七、六、三	三、三、六、六	三、四、三、六、九	三、四、三、六、九	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
四、六、〇、八	四、七、七、五	三、八、九、三	二、四、五、九、三	三、六、三、九、四	三、八、二、〇	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
三、七、六、二	四、三、三、九	三、三、〇、六	三、一、七、四	三、三、〇、九、八	一、七、七、九	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
三、三、八、五	七、一、六、九	四、一、六、〇	五、八、六、四〇	五、五、四、七	八、一、九、四〇	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
七、九、〇、六	六、一、五、〇	七、三、六、七	九、〇、〇、四	七、七、五、五	九、九、七、九	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
四、一、三、四	四、〇、四、六	三、〇、六、七	三、二、二、七	三、〇、四、九	三、四、一、三、四	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
五、三、七、七	六、五、一、四	六、五、四、七	六、三、六、四	八、七、一、〇、八	九、八、六、四、七	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
九、四、三、五二	一、〇、九、三、〇、八	九、四、三、〇、九	九、四、八、二、七	一、一、三、一、七、〇、七	一、一、三、一、七、〇、七	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
三、五、四、五、四	三、五、七、六、五	二、八、六、三、四、三	二、五、四、〇、六	二、三、四、三、三	二、五、三、一、四、〇	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
二、五、三、六、四	二、六、三、三、九	二、五、四、四、六	三、四、六、六、七	三、九、〇、九、五	四、四、九、三、四、五	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三
六、〇、七、四、八	六、三、一、〇、六	五、四、三、七、九、九	六、〇、〇、六、八	六、二、五、三、七	七、〇、三、三、五	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三	一、〇、三

五六

(9) 横濱及東京船隻數、噸數調

船隻數	積取可能噸數
横濱港 組合所屬 約 二、四四五	二、四六、五二〇
横濱港 組合外 約 二〇〇	一、八〇〇
東京港 組合所屬 約 二、六四五	二、四八、三二〇
東京港 組合外 約 一、〇八七	約四〇〇、〇〇〇
計 七四四	四〇〇、〇〇〇
計 二、八三一	

(10) 京濱間出入小型船舶隻數及總噸數

年次	出入別		小蒸汽船		發動汽船		船		計	
	出	入	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
昭和六年	出	入	41	2,083	8	1,455	3	1,011	4	2,771
	計		93	3,538	12	2,916	3	2,022	15	6,456
昭和七年	出	入	185	2,277	8	1,455	3	1,011	4	2,771
	計		370	3,752	16	2,916	6	2,022	22	6,668
昭和八年	出	入	164	2,277	8	1,455	3	1,011	4	2,771
	計		328	3,752	16	2,916	6	2,022	22	6,668
昭和九年	出	入	196	2,277	8	1,455	3	1,011	4	2,771
	計		392	3,752	16	2,916	6	2,022	22	6,668
昭和十年	出	入	196	2,277	8	1,455	3	1,011	4	2,771
	計		392	3,752	16	2,916	6	2,022	22	6,668

注 意 出トアルハ横濱港ヨリ出タルモノナリ 入トアルハ横濱港ニ入りタルモノナリ

(11) 京濱間小型船舶に依る回漕貨物數量

年次	出入別		小蒸汽船		發動機船		船		計	
	出	入	噸數	噸數	噸數	噸數	噸數	噸數	噸數	噸數
昭和六年	出	入	6,883	7,455	3,040	3,371	3	3,371	3	3,371
	計		13,766	14,826	6,411	6,742	3	6,742	6	10,113
昭和七年	出	入	11,338	12,455	3,040	3,371	3	3,371	3	3,371
	計		22,676	24,910	6,080	6,742	6	6,742	9	10,113
昭和八年	出	入	13,766	14,826	3,040	3,371	3	3,371	3	3,371
	計		27,592	29,652	6,080	6,742	6	6,742	9	10,113
昭和九年	出	入	15,211	16,338	3,040	3,371	3	3,371	3	3,371
	計		30,549	32,676	6,080	6,742	6	6,742	9	10,113
昭和十年	出	入	16,338	17,455	3,040	3,371	3	3,371	3	3,371
	計		32,776	34,910	6,080	6,742	6	6,742	9	10,113

注 意 出トアルハ横濱港ヨリ出タルモノナリ 入トアルハ横濱港ニ入りタルモノナリ

(11)

東京間小坂係... 昭和十一年八月二十五日印刷

Table with 6 columns and 1 row of headers. The headers are partially obscured and difficult to read, but appear to include '品名' (Item Name), '数量' (Quantity), '單位' (Unit), '計' (Total), '出' (Output), and '入' (Input). Below the headers is a single line of data.

昭和十一年八月二十五日 印刷
昭和十一年八月三十日 發行
橫濱市中區日本大通十一番地
發行所 橫濱商工會議所
編輯人 原 義 夫
印刷所 小林保重
印刷所 善 友 社
電話本局 三三五三番

終

