

エト2T65 34 250

34-250  
No 351/XXV

### 鐵道調査委員報告

今ヤ我邦東海道ニハ官有ノ線アリ、東北ニハ日本鐵道會社ノ線アリ、山陽九州  
 ニハ山陽九州兩社ノ線アリ、太平洋ニ面シテ全國ヲ貫クモノ稍々全キヲ得タ  
 リ、而シテ日本海ニ面スルモノニ至テハ一モ未タ布設セラレザルナリ、又々中  
 腹ヲ横斷シテ日本海ニ接スルモノ僅ニ直江津及ヒ敦賀ノ二線ニ止マリ、米々  
 之ヲ以テ内地ノ藏ヲ發スルニ足ラズ、未タ以テ通商ノ便ニ應スルニ足ラス、且  
 ツ政府從來ノ方針ハ豫メ全國ニ對スル一定ノ方案ヲ立ツルコトナク、單ニ局部  
 ニ就イテ難ヲ避ク易ニ就キ、其線路ヲ定メタルモノ、如シ故ニ我經濟學協會  
 ハ先々全國ノ鐵道方案ヲ立テ然ル後之ヲ各地ニ起工スルノ必要ナルコトヲ感  
 ゼ、是ニ於テ委員等屢々會合協議ノ末終ニ左ノ線路ヲ確定セリ、

- 第一 青森ヨリ弘前、秋田、横手、本合、海、山形、米澤ヲ經テ福島ニ至ル 三三九哩
- 第二 米澤ヨリ新發田、新潟、長岡、清水、越ヲ經テ前橋ニ至ル 二〇〇哩
- 第三 御殿場ヨリ甲府、鹽尻、松本ヲ經テ篠井ニ至ル 一七〇哩
- 第四 鹽尻ヨリ名古屋ニ至ル 一一〇哩

第五 松本ヨリ高山ヲ經テ富山ニ至ル 一三二哩  
 第六 富山ヨリ福井武生ヲ經テ敦賀ニ至ル 一二六哩  
 第七 西京ヨリ舞鶴宮津和田山堀島取島根直江ヲ經テ廣島ニ至ル 三三〇哩  
 第八 奈良ヨリ上柘植ニ至ル 三〇哩  
 第九 桑名ヨリ名古屋ニ至ル 一六哩  
 第十 東京ヨリ銚子ニ至ル 八〇哩  
 第十一 水戸ヨリ磐城平ニ至ル 七五哩  
 第十二 高知ヨリ徳島ニ至ル 一〇七哩  
 第十三 八代ヨリ鹿島ニ至ル 一〇〇哩  
 第十四 空知太ヨリ北見國網走ヲ經テ根室ニ至ル 二三五哩  
 總計 二〇四〇哩  
 以上ノ線路總計二千四十哩ニシテ、一哩ノ建設費大約五萬圓ト算シ、合計一億二百萬圓トナル也而シテ、余輩委員ハ其資金ヲ得ルノ點ニ於テ說ノ一和ヲ得

ザリキ、其說左ノ如シ  
 一 官設論

此論ハ日本今日ノ場合ニ於テハ到底官設ニアラザレバ之ヲ建設スベカラズ  
 トノ主意ニテ、公債ヲ募集シテ以テ其資金ヲ得ルモノナリ、其年々募集金額三  
 百萬圓ニシテ、其收支ノ概算左ノ二法アリ、

年數	募集額	資本合計	同上利子	營業純益	差引補給利子	差引純利
初年	三,〇〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇,〇〇〇	一五〇,〇〇〇	一八〇,〇〇〇	二七〇,〇〇〇	三六〇,〇〇〇
二年	三,〇〇〇,〇〇〇	六,〇〇〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	二四〇,〇〇〇	三六〇,〇〇〇	四八〇,〇〇〇
三年	三,〇〇〇,〇〇〇	九,〇〇〇,〇〇〇	四五〇,〇〇〇	三〇〇,〇〇〇	四八〇,〇〇〇	六〇〇,〇〇〇
四年	三,〇〇〇,〇〇〇	一二,〇〇〇,〇〇〇	六〇〇,〇〇〇	三六〇,〇〇〇	六〇〇,〇〇〇	七二〇,〇〇〇
五年	三,〇〇〇,〇〇〇	一五,〇〇〇,〇〇〇	七五〇,〇〇〇	四二〇,〇〇〇	七二〇,〇〇〇	八四〇,〇〇〇
六年	三,〇〇〇,〇〇〇	一八,〇〇〇,〇〇〇	九〇〇,〇〇〇	四八〇,〇〇〇	八四〇,〇〇〇	九六〇,〇〇〇
七年	三,〇〇〇,〇〇〇	二一,〇〇〇,〇〇〇	一,〇五〇,〇〇〇	五四〇,〇〇〇	九六〇,〇〇〇	一,〇八〇,〇〇〇
八年	三,〇〇〇,〇〇〇	二四,〇〇〇,〇〇〇	一二〇〇,〇〇〇	六〇〇,〇〇〇	一,〇八〇,〇〇〇	一二〇〇,〇〇〇
九年	三,〇〇〇,〇〇〇	二七,〇〇〇,〇〇〇	一,三五〇,〇〇〇	六六〇,〇〇〇	一二〇〇,〇〇〇	一,三二〇,〇〇〇
十年	三,〇〇〇,〇〇〇	三〇,〇〇〇,〇〇〇	一,五〇〇,〇〇〇	七二〇,〇〇〇	一,三二〇,〇〇〇	一,四四〇,〇〇〇

二十八年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	八四〇〇〇〇〇〇〇	四二〇〇〇〇〇〇〇	五	四〇〇〇〇〇〇〇	
二十七年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	八一〇〇〇〇〇〇〇	四〇五〇〇〇〇〇	五	四〇〇〇〇〇〇〇	
二十六年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	七八〇〇〇〇〇〇〇	三九〇〇〇〇〇〇〇	五	三九〇〇〇〇〇〇〇	
二十五年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	七五〇〇〇〇〇〇〇	三七五〇〇〇〇〇〇	五	三七五〇〇〇〇〇〇	
二十四年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	七二〇〇〇〇〇〇〇	三六〇〇〇〇〇〇〇	五	三六〇〇〇〇〇〇〇	
二十三年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	六九〇〇〇〇〇〇〇	三四五〇〇〇〇〇〇	五	三四五〇〇〇〇〇〇	
二十二年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	六六〇〇〇〇〇〇〇	三三〇〇〇〇〇〇〇	五	三三〇〇〇〇〇〇〇	
二十一年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	六三〇〇〇〇〇〇〇	三一五〇〇〇〇〇〇	五	三一五〇〇〇〇〇〇	
二十年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	六〇〇〇〇〇〇〇〇	三〇〇〇〇〇〇〇〇	四	三〇〇〇〇〇〇〇	六〇〇〇〇〇〇
十九年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	五七〇〇〇〇〇〇〇	二八五〇〇〇〇〇〇	四	二八〇〇〇〇〇〇	五七〇〇〇〇〇〇
十八年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	五四〇〇〇〇〇〇〇	二七〇〇〇〇〇〇〇	四	二六〇〇〇〇〇〇	五四〇〇〇〇〇〇
十七年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	五一〇〇〇〇〇〇〇	二五五〇〇〇〇〇〇	四	二四〇〇〇〇〇〇	五一〇〇〇〇〇〇
十六年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	四八〇〇〇〇〇〇〇	二四〇〇〇〇〇〇〇	四	一九二〇〇〇〇〇	四八〇〇〇〇〇〇
十五年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	四五〇〇〇〇〇〇〇	二二五〇〇〇〇〇〇	四	一八〇〇〇〇〇〇	四五〇〇〇〇〇〇
十四年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	四二〇〇〇〇〇〇〇	二一〇〇〇〇〇〇〇	四	一六八〇〇〇〇〇	四二〇〇〇〇〇〇
十三年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	三九〇〇〇〇〇〇〇	一九五〇〇〇〇〇〇	四	一五六〇〇〇〇	三九〇〇〇〇〇〇
十二年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	三六〇〇〇〇〇〇〇	一八〇〇〇〇〇〇〇	四	一四四〇〇〇〇〇	三六〇〇〇〇〇〇
十一年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	三三〇〇〇〇〇〇〇	一六五〇〇〇〇〇〇	四	一三三〇〇〇〇〇	三三〇〇〇〇〇〇

四

二十九年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	八七〇〇〇〇〇〇〇	四三三〇〇〇〇〇〇	五	四三三〇〇〇〇〇	
三十年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	九〇〇〇〇〇〇〇〇	四四〇〇〇〇〇〇〇	五	四三〇〇〇〇〇〇	
三十一年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	九三〇〇〇〇〇〇〇	四六五〇〇〇〇〇〇	六	四五〇〇〇〇〇〇	九三〇〇〇〇〇〇
三十二年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	九六〇〇〇〇〇〇〇	四八〇〇〇〇〇〇〇	六	五、七六〇〇〇〇	九六〇〇〇〇〇〇
三十三年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	九九〇〇〇〇〇〇〇	四九五〇〇〇〇〇〇	六	五、九四〇〇〇〇	九九〇〇〇〇〇〇
三十四年	三〇〇〇〇〇〇〇〇	一〇一〇〇〇〇〇〇〇	五一〇〇〇〇〇〇〇〇	六	六、二〇〇〇〇〇	一〇一〇〇〇〇〇〇
合計			八一三〇〇〇〇〇			三、九〇〇〇〇〇〇

右ノ計算ハ公債利子ヲ五朱ト見積リ、營業純益ヲ二年間無利益トシ、三年目ヨリ二朱トシ、六年目ヨリ三朱トシ、十一年目ヨリ四朱トシ、二十一年目ヨリ五朱トシ、三十一年目ヨリ六朱トシテ計算セリ、故ニ當初二十年間ハ補給利子ヲ要シ、其總額八百十三萬圓ノ多キヲ致スト雖モ、三十一年目以後ハ差引純利アリ、故ニ三十九年目ニ至レバ右八百十三萬圓ノ補給利子ヲ償フテ餘利アルノ見込ナリトス、

二 要部官設論

此論ハ全國ノ鐵道線路ヲ以上ノ如ク決定スト雖モ、單ニ右第一線ヨリ第六線

五

ニ至ル六線ヲ官設シ其餘ノ線路ハ人民ノ私設ニ委スルヲ主張ス其線路ノ長サ一三九九哩ニシテ其資金六千九百九拾五萬圓ナリトス此論ハ此線路落成ノ後凡テノ官線ヲ數社ノ私立會社ニ賣却スルニアリ

### 三 私設保護論

此論ハ日本全國ノ鐵道ヲ六七ノ大會社ニ私有セシメ政府ニテ年々五米ノ利益配當ヲ保障シ建設營業セシムルヲ主張ス其線路方案ハ第一論者ニ同シ

### 四 純然私設論

此論ハ政府ノ保護ヲ要スルコトナク全然民設ノ氣運ヲ待ツベシ而シテ現今ノ諸官線ヲ賣却シ之ヲ民設會社トナスニ於テハ十分ニ民設ヲ以テ建設スルヲ得ヘント主張ス其賣却ノ方法タル東海線ヲ一社トシ直江津線ヲ一社トシ敬賀線ヲ一社トナシ其收益ヲ以テ年五分程ニ當ルヘキ割合ニシテ株式ヲ作り當初三年間ハ政府株式ノ半數ヲ所有シ以テ社長ノ撰任權ヲ政府ニ收メ其半數ヲ賣却シ三年ノ後政府其所有ノ株券ヲ賣却シテ全然獨立ノモノトナスニアリ

### 軌道、隧道、鐵橋等ノ事

軌道ノ廣狹ニ關シテハ世間種々ノ說アリ余輩委員ハ其廣軌道ナラザリシコトヲ惜ムト雖モ今日ニ於テ之ヲ改築スヘキノ必要ヲ見ズ又々從來ノ線路海岸ニ沿ヒタルヲ以テ軍事上不都合ナリト論スル者アリト雖モ委員等ハ鐵道ノ目的ハ專ラ經濟上ニアルコト信シ經濟上ニ於テハ其線路ノ當ヲ得タルヲ認ム唯々隧道、鐵橋等ノ計畫常ニ小規模ニシテ核線ヲ容ルニ足ラサルヲ惜ム是レ亦々其線路ノ要不要ニ因リ斟酌セザルヘカラスト雖モ向後シベリヤ線路ニ對スル港灣ノ線路ニ於テハ是非トモ核線ノ計畫ヲ以テ建設センコトヲ要ス何トナレハ多年ヲ出テズシテ其必要ハ必ズ顯ハルベクレバナリ

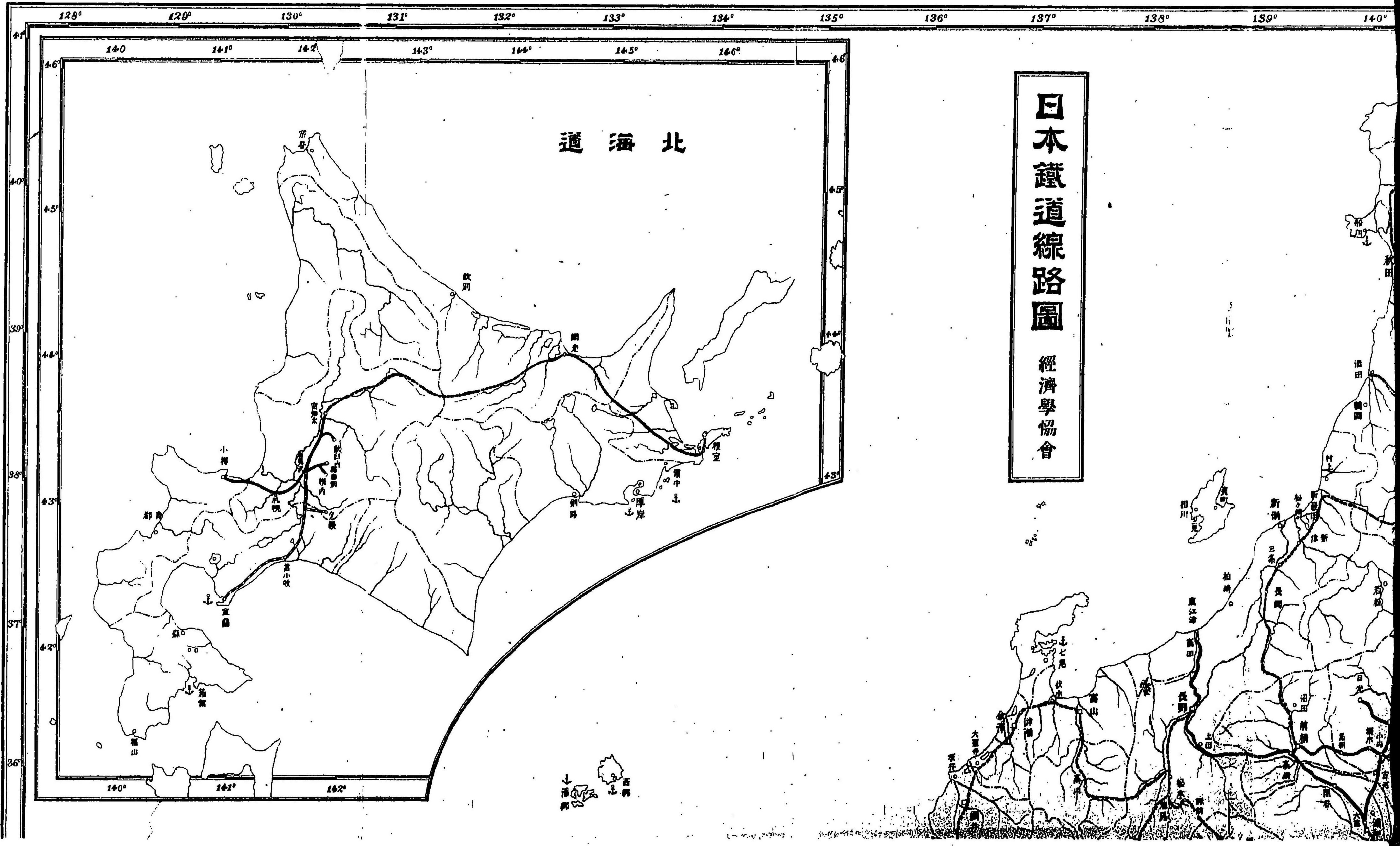
### 賃 銀

當今鐵道ノ賃銀旅客ニ於テハ一哩壹錢五厘ヲ以テ定限トナスト雖モ委員ハ之ニ關シテ二說ヲ有ス一ハ曰ク全ク此定限ヲ解クヘシト一ハ曰ク其定限ヲ高度ニ進ムベシト要スルニ民設ヲ以テ山間鐵道ヲ起サントスルニ當リテハ此定限以內ニテハ決シテ有利ナルヲ得ズ而シテ事實馬車人力車若クハ馬背

ナ以テ此險路ヲ往來スルニハ、其貨銀極メテ高價ナルヲ以テ、鐵道ニ於テ之ヲ  
 低廉ニスルノ必要ナシ、寧ロ其制限ヲ解キ若クハ高クシテ以テ鐵道ノ發達ヲ  
 助クルニ如カストハ、是レ委員等ノ望ム所ナリ、又々現行上中下ノ貨銀ノ割合  
 其段階甚タ懸隔セルヲ以テ、上等ヲ以テ下等ノ二倍トナシ、中等ヲ以テ其中  
 價トナスニ於テハ、現時ノ如ク徒ニ空車ヲ廻旋スルノ虞ナカルベシト信ス、

同	同	同	同	同	同	同	同	委
關	黑	山	中	佐	渡	田	益	澁
輪	川	口	隈	分	邊	邊	田	澤
正	九	俊	敬	一	嘉	朔		榮
路	馬	太	藏	嗣	一	郎	孝	一

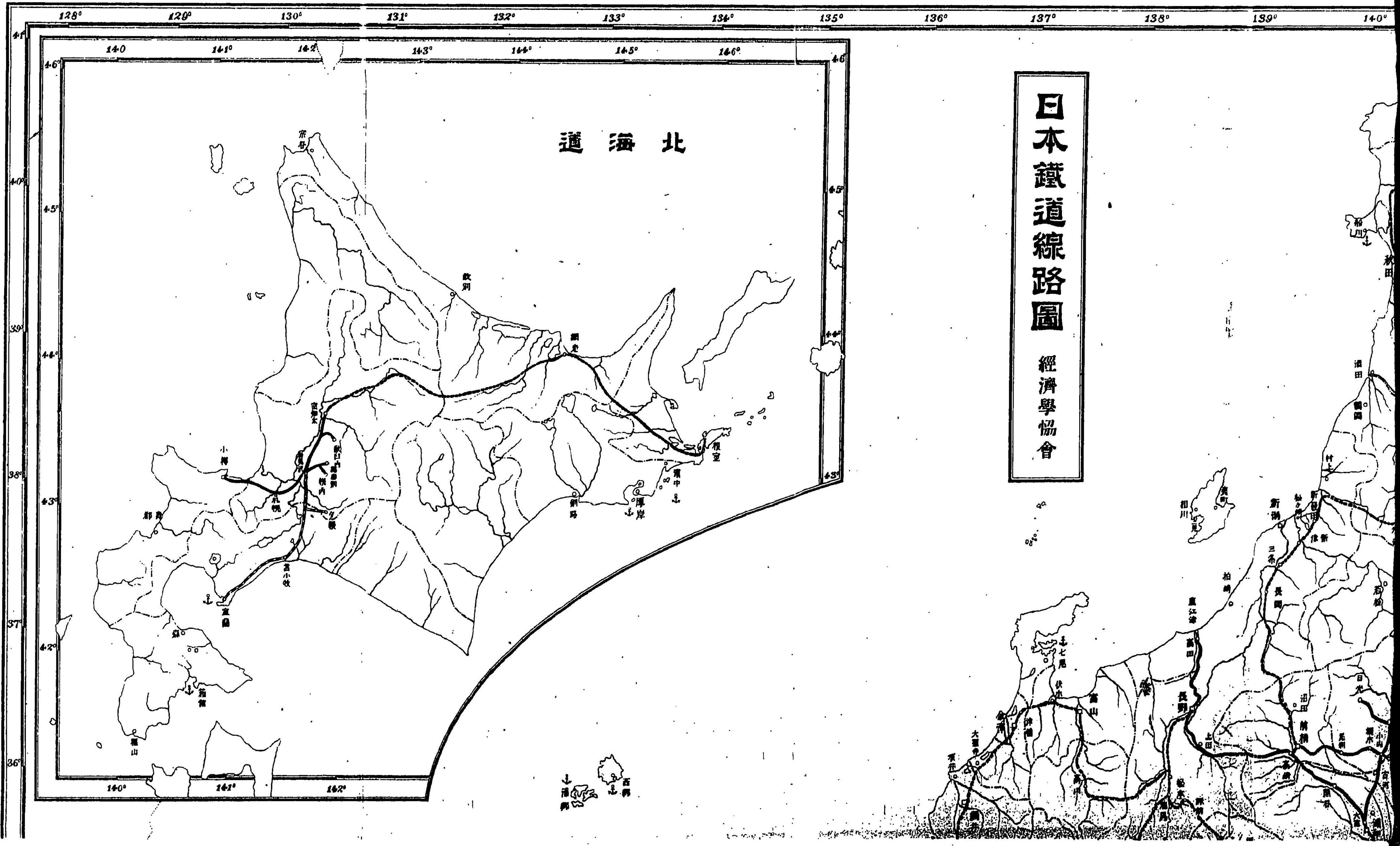


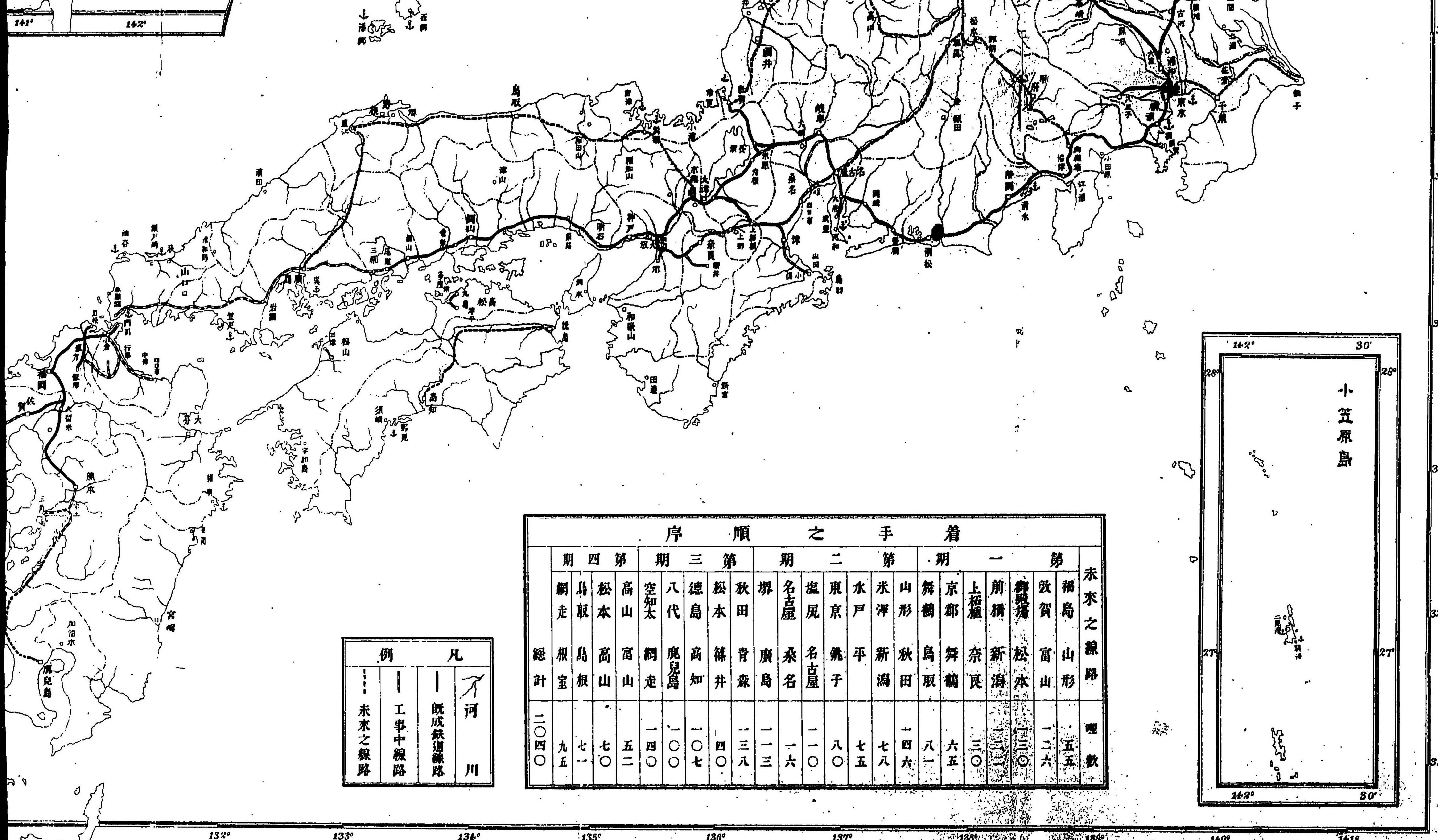


北海道

日本鐵道線路圖

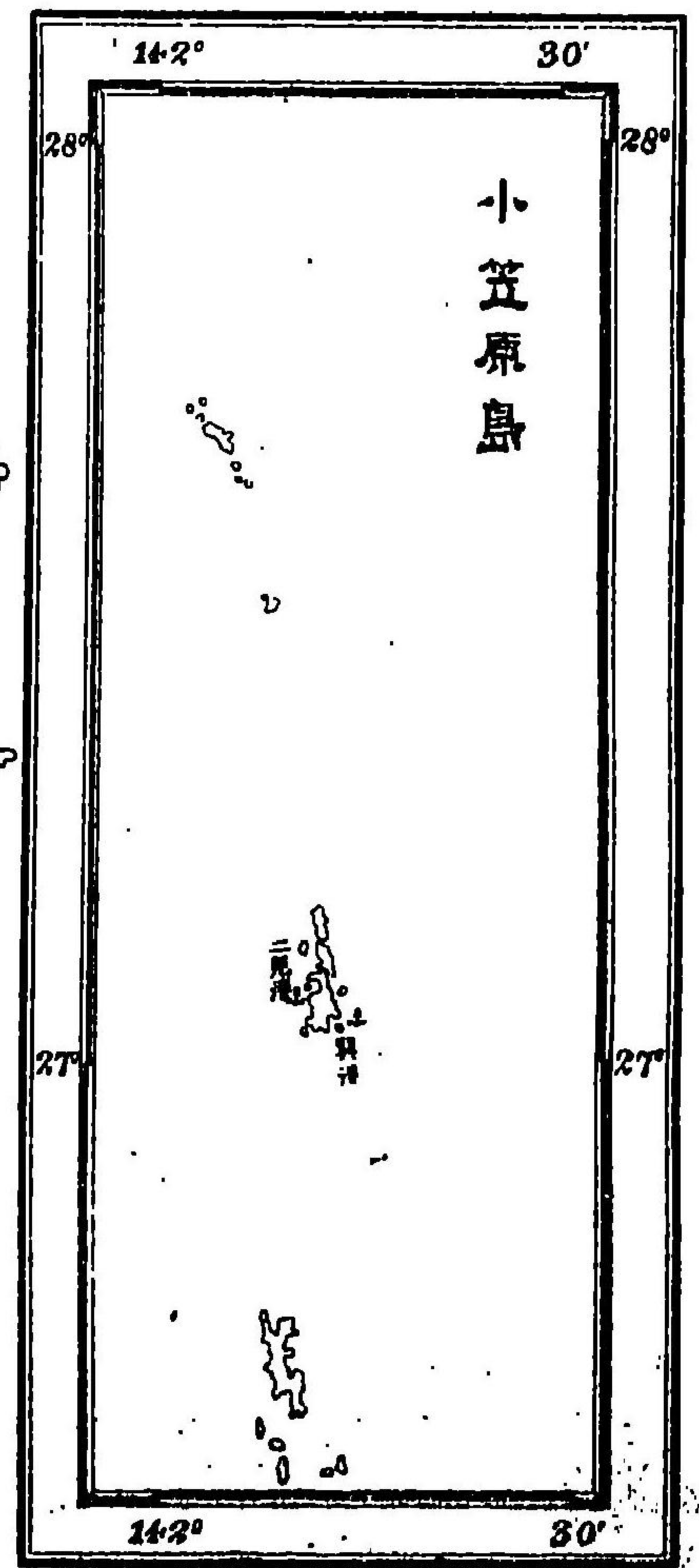
經濟學協會



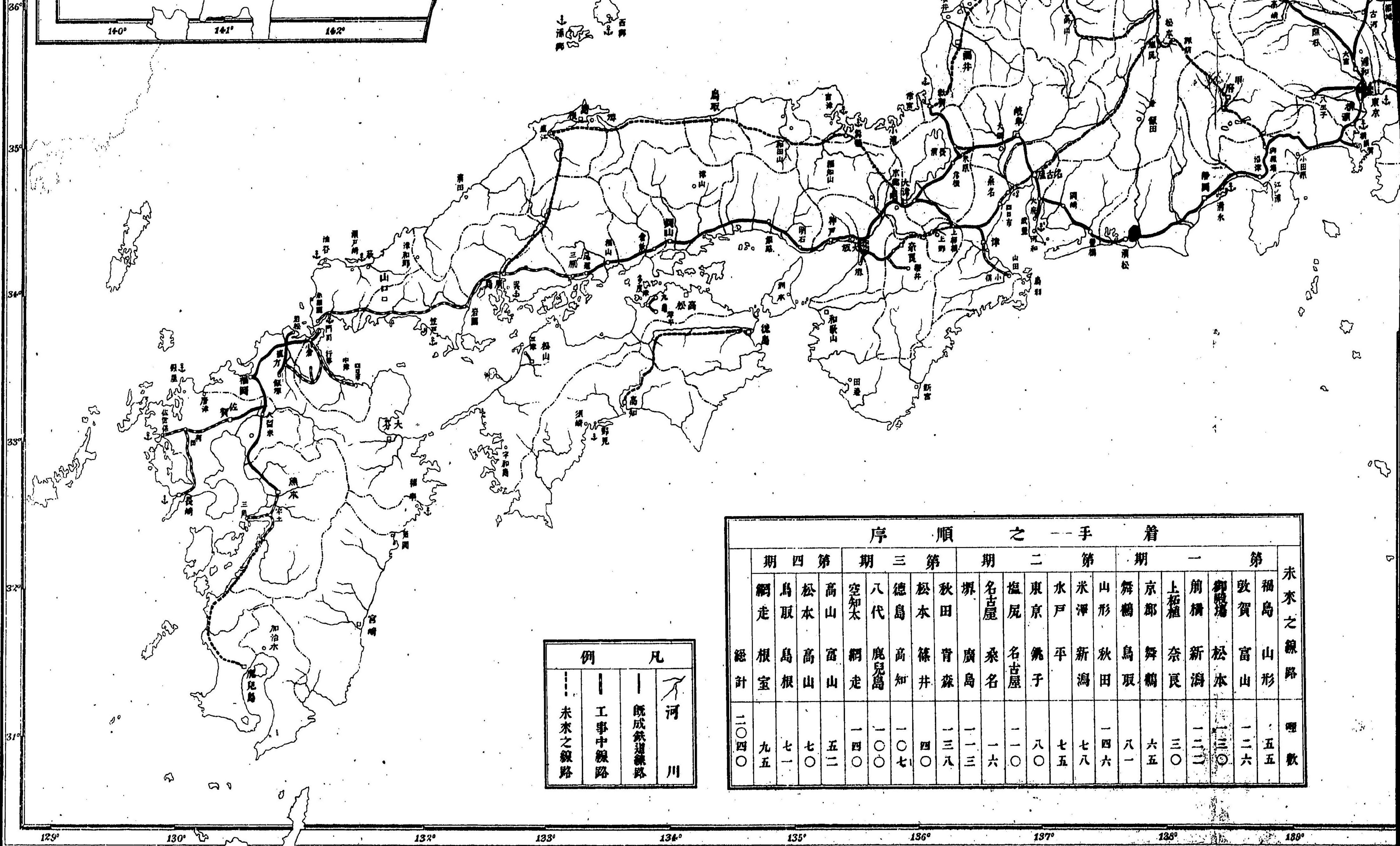


例	凡
⋯⋯	河
---	川
—	既成鉄道線路
- - -	工事中線路
⋯⋯	未來之線路

着手之順序																							
期四第	期三第				期二第				期一第				未來之線路										
網走	島根	松本	高山	空知太	八代	徳島	松本	秋田	堺	名古屋	塩尻	東京	水戸	米澤	山形	舞鶴	京都	上野	前橋	御殿場	敦賀	福島	總計
根室	島根	高山	富山	網走	鹿兒島	高知	篠井	青森	廣島	桑名	名古屋	佛子	平	新潟	秋田	鳥取	舞鶴	奈良	新潟	松本	富山	山形	哩數
二〇四〇	九五	七一	七〇	一四〇	一〇〇	一〇七	四〇	一三八	一一三	一六	一一〇	八〇	七五	七八	一四六	八一	六五	三〇	一一一	一三〇	一二六	五五	哩數







着 手 之 順 序

期 四 第	期 三 第		期 二 第			期 一 第				未 來 之 線 路													
	網 走	鳥 取	松 本	秋 田	堀 河	名 古 屋	塩 尻	東 京	水 戸		米 澤	山 形	舞 鶴	京 都	上 柘 植	前 橋	御 殿 場	敦 賀	福 島				
根 室	島 根	高 山	富 山	空 知 太	八 代	德 島	松 本	秋 田	堀 河	名 古 屋	塩 尻	東 京	水 戸	米 澤	山 形	舞 鶴	京 都	上 柘 植	前 橋	御 殿 場	敦 賀	福 島	未 來 之 線 路
二〇四〇	九 五	七 一	七 〇	五 二	一 四 〇	一 〇 〇	一 〇 七	四 〇	一 三 八	一 一 三	一 一 〇	八 〇	七 五	七 八	一 四 六	八 一	六 五	三 〇	一 二 二	一 三 〇	一 二 六	五 五	哩 數

例		凡	
---	未 來 之 線 路	—	工 事 中 線 路
—	既 成 鐵 道 線 路	—	河 川

彫 刻 師 原 田 信 幹

同 同 同 同 同

田 佐 八 鹽 伴

口 藤 卷 島

卯 里 九 仁 直

吉 治 萬 吉 助

### 港灣調査委員報告

本會ハシベリヤ鐵道開通ノ後、何レノ港灣最モ必要ノ商港トナルベキヤヲ調査セシカ爲ニ、委員ヲ選定シタリシカ、海軍水路部長肝付兼行君ハ本會ノ請求ニ應ジ詳細ナル演説ヲ辱ウセリ、故ニ委員ハ專ラ君ノ考案ニ因リテ、左ノ四港ヲ以テ差向キ開港トナスヘキ港灣ナリト決定セリ。

- 第一 武藏 東京
- 第二 越前 敦賀灣常宮
- 第三 丹後 宮津
- 第四 肥前 假屋

抑モ東京灣ノ事ニ就テハ本會既ニ調査報告アリ、故ニ敢テ贅セス、今マ敦賀以下ノ三港ニ就イテ論セン、抑モシベリヤ鐵道ノ開通ハウラヂテストツクテシテ香港若クハ上海ヲラシムルノ結果アルベシ、是レ實ニ富チ隣國ニ贈ルモノナリ、今マ肝付君ノ實驗ニヨレハウラヂテストツクハ十二月ヨリ四月ニ至ルマテ氷結シテ船舶ヲ通スル能ハズト云ヘリ、其氣候ノ寒亟知ルベキナリ、然ラ

八若シ我邦ニシテ自由制度ヲ實施スルキハ、船舶ハ勿論商人ト雖モ、居宅ヲ我  
 港内ニ占メテ以テ商業ヲ營ムニ至ラン、其實例遠カラズ英ノ香港ニアリ、彼ノ  
 香港ハ千八百四十一年ヲ以テ英國ニ屬シタリシカ、英國ハ自由港ノ制ヲ行ヒ  
 テ支那ノ廣東ト競争シタリ、其以前廣東ハ東洋ノ中心市場ニシテ、香港ハ漁人  
 ノ住居セル一孤島ナリシナリ、然ルニ廣東ハ有税港ニシテ、香港ハ自由港ナリ  
 シカハ、船舶ノ往來スルモノ廣東ニ往カスシテ香港ニ往キ、商買ノ通商スルモ  
 ノ廣東ニ住セズシテ香港ニ住シ、終ニ香港ヲシテ東洋第一ノ市場トナラシメ  
 タリ、故ニ制度ノ良否商業ノ盛衰ニ影響スルヲ極メテ大ナリ、今マ夫レシヘリ  
 ヤ、鐵道開通シツラヂテストツクノ良港ニアラサルカ爲ニ、商買船舶之ニ集マ  
 ラズトスルモ、上海香港ノ東洋ノ中心市場タルヲ多年ナリ、繫船ノ便、倉庫ノ法、  
 秩然トシテ備ハレリ、假令其地勢我邦ヨリ遠キモ或ハ直ニ之ニ向ハシモ知ル  
 ベカラス、然リ而シテ朝鮮ノ釜山亦決シテ惡港ニアラサルナリ、若シ夫レ此  
 富テシテ隣國ニ歸セシムルキハ遇ミ以テ強敵ヲ作ルモノナリ、故ニ日本帝國  
 ハ此際此富テシテ上海及ヒ香港ニ移ラザラシムルノ制度ヲ立テサルベカラ

ス、故ニ此際最モ國家ニ希望スヘキハ此三港ヲ以テ自由港トナスコアリ、然レ  
 他若シ他ノ有税港トノ權衡ヲ保タント欲スルガ如キ議論アリテ、此自由制度  
 ヲ以テ行フベカラズトスレバ、左ノ新制ヲ設ケンヲ要ス、

- 第一 三港ヲ開港場トナシ、之ヲ修築シ船舶ヲシテ直ニ陸地ニ接續セシムルヲ要ス、
  - 第二 政府ニ於テ保證倉庫ヲ建設シ、且ツ人民ノ之ヲ建設スルヲ許可シ貨物ノ此倉庫内ニアル間ハ納税ヲ要セサルノ制ヲ立ツルヲ要ス、
  - 第三 此倉庫ハ大阪、神戸、横濱等ノ保證倉庫局ト交渉シテ貨物ヲ此等ノ地方ニ廻送スルモ保證倉庫内ニアル間ハ納税ヲ要セサルコト爲スベシ、
  - 第四 此貨物ニシテ大阪、神戸、横濱等ノ保證倉庫ヨリ直ニ海外ニ再輸出スルキハ納税ヲ要セス、但シ内地消費ノ爲ニ倉庫ヨリ積出サレシ時ニ至リテ始メテ納税ヲ要ス、
- 以上ノ方法ヲ實施スルキハ、通商ノ便實ニ少カラザルヲ以テ、庶幾クハシベリ

鐵道開通ノ利ヲ我邦ニ占有セシムルヲ得シ、而シテ各港ノ得失ニ至リテハ  
肝付君ノ演說極メテ詳密ナリ、故ニ左ニ之ヲ付スト云フ、  
終ニ臨ミテ一言ス、肝付君ノ演說中大港ノ事アリト雖モ、大港開港ニ關シテハ  
委員ハ尙ヤ函館ヲ以テ之ニ代ユルノ便否ト、室蘭ノ軍港ヲ大港ニ移スノ利害  
トヲ考究セシメテ望ム、故ニ未ダ意見ヲ報道スル能ハザルナリ、

委	員	田	邊	朔	郎
同		佐	分	利	一
同		阪	谷	芳	郎
同		末	廣	重	恭
同		田	口	卯	吉

### 西比利亞鐵道ニ對スル日本ノ開港場ヲ論ス

肝付兼行

凡ソ兵戰ト商戰トニ論ナク戰ノ要ハ固ヨリ勝ヲ制スルニアリテ、勝ヲ制ス  
ルノ訣ハ則チ勝チ易キニ勝ツニ外ナラス、而シテ其勝チ易キニ勝ツ、唯機ヲ  
知テ之ニ乘スルニアル耳、故ニ苟クモ戰フヲ容取スル所アラントスルニハ、  
必ス先ツ勝チ易キニ勝ツノ機ヲ察シ、之ニ乘スル準備無カル可ラス、嗚呼我  
カ東洋將來ノ經濟ニ於テ、對外戰畧ヲ講スル者豈西比利亞鐵道ニ對シテ、此  
準備ナカル可ケンヤ、是余ノ本論アルニ至レル所以ナリ

#### 緒論

後年西比利亞大鐵道ノ竣功ヲ告ケテ、浦潮斯德港ノ一大埠頭ト爲ルニ至ラン  
ニハ、該港ヨリ各方ヘノ航路開通モ亦多々ナルヘシト雖モ、要スルニ日本海ニ  
於テ之ヲ大別スレバ、蓋シ三線ニ過キサルヘシ、乃チ其一ハ亞米利加ニ向ヒバ  
シクリバー、桑港又ハニカラングラ、巴那馬等ニ通スルモノニシテ、即チ津輕海峽

ヲ經ルモノ、其二ハ東洋ノ大商港タル上海ヲ主トシ、其他支那海岸ノ各港及我  
長崎等へ通スルモノニシテ、即チ對馬海峽ヲ經ルモノ、其三ハ我國日本海々岸  
ノ各港へ直チニ通スルモノ是ナリ、依テ余ハ此三線ニ分チテ其各線ニ對スル  
開港場ヲ詳論セントス、然レモ今之ヲ論スルニ先クテ浦潮斯德港勢ノ大畧ニ  
ツキ概論セサル可ラサルノ必要アルヲ以テ、先ツ之ヲ論スヘシ、

#### 浦潮斯德港々勢ノ大畧

浦潮斯德ハ露西亞帝國ノ一軍港ニシテ、全國黑龍沿岸州ノ海岸ニ在ル一大海  
鎮ナルガ、世人ノ多クハ其地形ノ如何ヲモ審知セスシテ、一概ニ之ヲ金城湯池  
視セリ、思フニ是地形ノ要害ヲ見ルニアラスシテ、露西亞ノ大國タルニ先ツ心  
ヲ奪ハル、ノ臆病心ニ起ルモノナルヘキガ、余ハ決シテ之ヲ要害ニ堅固ナル  
地トハ思ハサルナリ、何トナレハ其港形ハ金角港ノ名ニ反カス、獸角形ニ深入  
シテ一大島其港外ヲ擁シ、風浪ヲ避クルコトハ實ニ安全無比ナルモ、彼ノ伯德大  
帝灣ノ中央西南ニ突出伸長シテ、該大灣ヲウスリ、アムールノ二灣ニ分ツ所ノ  
半島端ニ在ルヲ以テ、防禦ニ頗ル天形ノ固メヲ欠ケバナリ、且ツ其港内ハ長サ

約一海里、濶サ通シテ三百間許ニ過キサレハ、艦隊ヲシテ二列ニ錨泊セシムル  
コト能ハサルノミナラス、十艘ノ大艦ヲ容泊セシムルコトハ甚ク容易ナラス、  
故ニ各國ノ艦隊ノ如キ、時々該地ニ回航スルコトアルモ、港内ニ入ルハ常ニ一  
艘ノミ、然レモ西朝鮮トノ國境ナル豆滿江口ヨリ、東北遠ク黑龍江口ニ至ルマ  
テ、九百五十海里ノ海岸中ニ於テ第一ノ良港灣ナレハ、則チ此軍港ノ將來他ニ  
移ルコトハ決シテナカルヘシ、故ニ鐵道ノ通スル後ト雖モ此地ハ必ス軍港ト  
商港トニ兼用サル、ナランガ、之ヲ軍港ニ使用スルノミナルモ其狹隘ヲ感ス  
ルコト既ニ前述ノ如キ情況ナレハ、則チ現今ノ港内ヲ將來商港ニ兼用スルコ  
トハ難カルベシ、仍テ按スルニ一タビ鐵道ノ浦潮港ニ通スルニ於テハ、蓋シ之  
ヲウリス灣ニマデ延長シテ此處ヲ埠頭トナシ、現今ノ港外ヲ以テ商港ノ碇  
泊地トナスニ至ルナラン、何トナレハ港外ニハ前面ニルースキー島ヲ控ヘテ  
半島端ト該島トノ間ニ長サ三海里濶サ通シテ一海里半ニ至ルノ海峽ヲナシ、  
其中央以北ハ水深較ク深キモ一面ニ安全ナル錨泊地タルベクシテ、即チウリ  
ース灣此峽中ノ東北隅ニ當レバナリ、

又此地ハ冬時ニ於テハ海面嚴寒ノ爲メニ氷結スルガ故ニ、毎年十二月廿一日ヨリ翌年ノ四月十五日迄ハ船舶ノ出入ヲ絶テリ、故ニ冬時此地ニ留マツテ越年スル船舶ハ、皆樁檣帆架等ヲ悉ク下ロシテ氷ニ閉ヂラル、ノ用意ヲナシ、翌年ノ開水期迄冬籠リスルナリ、又冬季ニ至リ此港ニ留マルヲ欲セサル船舶ハ、結氷期ニ先テ皆遠ク香港ニ避クルナリ、思フニ是香港ノ暖地ニシテ夏港泊タルニ因ルヘシト雖モ、若シ香港ニシテ自由港タルニアラサレハ、豈是ヨリ近キ我長崎及支那東岸ノ各港ヲ顧ミスレテ、遠キ香港ニ艦ヲ避クルノ計リコトヲナサシヤ、是將來ノ浦潮港ニ目ヲ注シ我日本海々岸ニ港ヲ開カンコトヲ計畫スル、我經濟家ノ最モ注意スベキ要件ト思惟セラル、ナリ、又浦潮港冬時ノ氷結ハ實ニ驚クベキモノニシテ、即チ嚴冬ノ候ニ至レハ港内海面ノ氷上ニ於テ騎兵ノ訓練ヲ爲スト云フ、氷結ノ甚キコト此一例ニ依テ察スヘキナリ、是本論ニ先テテ必要トシタル浦潮港々勢ノ大畧ナリ、附フ是ヨリ本論ニ入り、第一ニ亞米利加航路ニ當ル我開港場第二ニ我國ヘノ航路ニ當ル開港場ヲ論シ、而シテ第三ニ上海航路ニ當ル我開港場ヲ論スベシ、

#### 浦潮港ヨリ亞米利加ヘノ航路ニ當ル我開港場

浦潮港ヨリ海路亞米利加ヘ赴クニハ其ペンクーパー、桑港又ハニカラグア運河タルニ論ナク、津輕海峽若クハ宗谷海峽ノ中ヲ過キサル可ラス、然レトモ宗谷海峽ヲ過キンニハ必ス千島各島ノ間ヲ通過セサル可ラサルヲ以テ、冬時ニハ則チ凍冽骨ヲ刺スノ氷雪ニ會シ、夏季ニハ則チ深霧咫尺ヲ辨セサルノ危險ニ會スルコトヲ免カレス、故ニ東方ヨリ日本海ニ出入セントスル船舶ハ津輕海峽ヲ以テ必經ノ航路トナスヤ必セリ、乃チ此海峽ヲ以テ必經ノ航路トセンニハ、必ズ此處ニ一ノ開港場無ル可ラス、蓋シ此處ニハ既ニ函館港ノアルアリ依テ之ヲ以テ足レリトモハ敢テ論スルヲ要セス、然レモ函館ハ内地ト海峽ヲ隔ツガ故ニ内地ノ爲メニハ甚タ不便ナリ、故ニ此航路ニ當ル開港場ハ此海峽中宜シク内地ノ海岸即チ陸奥内海中ニ之ヲ求メサル可ラス、而シテ陸奥内海中ニ之ヲ求メシニハ大湊ヲ措テ他ニ在ラサルナリ、乃チ大湊ハ該内海ノ東北隅ニ在ル安縣ニシテ、陸岸ノ環繞、水深底質ノ適度、陸揚ノ便利等、凡ソ港泊地トシテノ要素ハ皆十分ニ之ヲ具フル港ナリ、故ニ余ハ野邊地、小湊、青森ノ如キ更

ニ港ノ要素ヲ具ヘサル處ニ鐵道ヲ通シナカラ、此港ヲ措ク間ハサルヲ怪ムナリ、是青森ハ縣廳地ニシテ野邊地小湊等ハ自然ニ其線路ニ當リタルニ因ルナルベシト雖也、若シ野邊地ヨリ大湊ニ鐵道ヲ通シテ先ツ此地ヲ一ノ商港トナシ、以テ他日浦潮港亞米利加間ノ航路ニ當ル開港場トラシメ、第一ニ我東北地方ノ繁盛ヲ促カスノミナラス、又其國民一般ニ與フルノ利益ハ函館ヲ以テ足レリトスルニ勝ルコト論ヲ俟ダス、是經濟家ノ宜シク研究スベキ問題ニアラスヤ、

浦潮港ヨリ我國ヘノ航路ニ當ル開港場

浦潮港ノ他日東洋ノ大商港トナランニハ、之ニ對シテ我國ニ大商港ヲ開テ彼我ノ間ニ直通ノ航路ヲ立ツルコト、是對外商路ニ於テ最モ至大至要ノ問題ナルベシ、何トナレハ此機ニシテ能ク利用シ得ンニハ、從來上海ニ於テ掌握セル東洋ノ商業權ヲ我手ニ略取シ、我ヨリ却テ彼ヲ支配スルノ勢ヲ得可クレハナリ、仍テ其開港場タルベキ地位ヲ相スルニハ先ツ橫濱ト神戸ト鐵路連絡ノ便アルヲ第一トシテ規模ノ大ナル良港灣ニ着眼セサル可ラス、而シテ之ニ着

眼スルトキハ我日本海々岸ニ於テ海水ノ遮斷スル九州及北海道ノ海岸ヲ除キ、本洲ノ西北岸中ニ之ヲ撰定セサル可ラサルヤ論ナキナリ、故ニ先ツ下ノ開ノ海峽ヨリ津輕海峽ノ西門ノ南角タル龍飛岬ニ至ル海岸ノ大形ヲ盡ク余ガ實験ニ就テ述ヘンニ、抑々此海岸タルヤ其延長約一千五百海里、其間僅カニ出雲能登男鹿三半島ノ斗出アルノミニシテ、又其灣入屈曲ノ著大ナル處トテハ丹後若狹、越前ニ踰ル所ノ若狹灣ノ一處アルノミ、故ニ其岸形大直小曲ノ勢ヲナシテ港灣ニ甚々乏ク、從來舟泊ノ地トシテ稱ヲ得タル處ハ凡ソ百ニ滿ツベシト雖也、眞ニ良港トナスニ足ルモノ、アルハ長門ノ海岸、隱岐列島若狹灣中、能登半島ノ東岸ノミ、且ツ往時ノ港灣ハ専ラ帆船ノ出入繫泊ニ便ナルモノヲ求メタルヲ以テ、方今ノ如ク汽船ノ出入繫泊ニ便ナルモノヲ以テ良港灣トナスニ異ナル所アルヘシト雖也、要スルニ此海岸ニ良灣入ノ乏キハ事實ナリ、又方今世ニ其名ヲ知ラシタル舞鶴港ノ如キ汽船港トシテハ眞ニ絶無僅有ノ最良港ナリト雖也、往時之ヲ良港視セサリシハ其地形ノ全ク帆船ノ出入ニ便ナラサリシカ故ナルヘシ、是今日ノ良港ノ往時ニ良港ナラサリシ所以、又往時ノ



長港ノ今日ニ長港ナラサル所以ナリ

今安全ナル港内泊地一海里方以上ヲ有スルモノ、中ニツキ、鬼ニ角先ツ浦潮  
港ニ對シテ商港トナスニ足ルヤ否ヲ論スヘキ價值アルモノヲ西方ヨリ列舉  
セハ、第一ニ長門ノ油谷灣第二ニ同國ノ瀬戸崎港ナリ、俱ニ偏土ニ屬スト雖也  
鬼ニ角長港ノ中ニ入ルヘキモノナリ、是ヨリ順序ニ於テハ隱岐島前ノ浦郷灣  
ナレトモ、此ノ地ハ元來島地ニシテ最近ノ出雲海岸ニ達スルニモ三十海里ヲ  
隔ツレハ、此間ニ又更ニ航路ヲ開クノ要アリテ、且ツ其對岸ニ適當ノ港灣ナク  
レハ之ヲ除クヘシ、第三ニ丹後ノ宮津、第四ニ同國ノ舞鶴ナリ、兩者俱ニ最モ商  
港トスルノ價值アリ、第五ニ若狹ノ小濱灣ナリ、又港トナスニ足ルヘキモノナ  
リ、第六ニ越前ノ敦賀灣ナリ、是亦長港ナリ、第七ニ七尾ナリ、暗礁多クシテ面白  
カラスト雖モ、世人尙ホ望テ之ニ屬スルモノアルカ爲メ先ツ論スヘキモノ、  
中ニ入ル、ナリ、第八ニ船川ナリ、是モ亦固ヨリ論スルニ足ラサルモノナリト  
雖也、其價值ナキコトヲ明ラカセシカ爲ニ茲ニ之ヲ説明スヘシ、第九ニ取ル  
ヘキモノトシテハ最早ナキナリ、佐渡ノ如キ夷灣、二見灣アレハ俱ニ一時避風ノ

假泊地タルニ過キスシテ、且ツ其島地ナルト其對岸ニ港灣ナキトノ爲メ、到底  
見込ナクシテハ論辨ヲ費ヤスマテノ必要モアラサルヲ以テ之ヲ除ケリ、

之ヲ要スルニ下ノ關ノ以北東、龍飛岬迄ノ間ニ於テ論スヘキモノ、中ニ入ル  
ヘキハ油谷、瀬戸崎、宮津、舞鶴、敦賀、七尾、船川ニ過キサルナリ、仍テ是ヨリ此八者  
ノ形狀ヲ順次ニ説キテ其長所短所ヲ各々審ラカニシテ而シテ陸岸環繞、水深及  
底質、陸揚ノ便、内地ノ運輸、設市ノ餘地、燈臺ノ有無、暗礁淺洲ノ害、軍港及要港ノ  
拘束ノ八項ニ分チ、一ノ標準規程ヲ定メテ、學校ニ於ケル試驗成績表ノ如ク、各  
種ノ要素ニ點數ヲ與ヘ、其最高點ヲ得タル所ヲ以テ、最モ開港場ニ適スルノ地  
ト爲サント欲スルナリ

第一 油谷 アヲ、カ 油谷ハ本名大油ナリ、然レ舟俗ニハ本名却テ通セス、故ニ之ニ從  
フ、益シ其半島ニ本油谷ノ村落アルヲ以テ、之ニ由縁シテ誤稱セ  
シカ、油谷ハ長門ノ西北端ニアリ、本油谷ノ半島ヲ以テ形ヲ造レル所ノ灣ニシ  
テ、灣門西北ニ向テモ與行六海里、幅約二海里、其半島ノ陸ニ一澳アルヲ以テ此  
處乃テ港トナスニ足ル、其部分ハ方一海里許、而シテ其陸岸環繞ノ形勢并ニ岸  
際ノ深キ便ハ甚タ港泊ニ適シ、且ツ帆船ノ出入ニ頗ル便ナルモ、其内地ハ素ヨ

リ半島モ亦險阻ニシテ平坦ニ乏キヨリ鐵道ヲ敷設スルコト不便ニシテ又港市地ノ餘地ニ乏シク且ツ其水深稍々深キニ失シ殊ニ其地位甚々西ニ偏スルヲ以テ開港場ト爲スニ足ラサルナリ

第二 瀬戸崎 此地ハ萩ヲ距ルコト水路西ニ十海里油谷ヲ距ルコト同シク東ニ三十海里灣内與行一海里五鏈灣濶一海里許ニシテ前面ニ背海島ヲ扣ヘタルヲ以テ灣外又碇泊場トスヘキ處頗ル廣ク船舶數百艘ヲ容泊セシムルニ足ルヘシ油谷ニ比スレハ勝ルコト遠ク港ノ要素トシテハ凡ソ備ハラサルナシ然レトモ惜ムラクハ其地モ亦長門ノ北岸ニアリテ内地ノ險阻ナルガ爲メ鐵道ヲ通スルニ難ク且ツ其地位全國ノ上ヨリ見テ西ニ偏スルノ憾アリ故ニ是又開港場ニ適セサルモノト思惟スルモノナリ

今此ニ一言シ置カサル可テサルハ灣内ノ水深ト底質ノコトナリ蓋シ世人ハ船ノ碇泊スルニ唯水ノ深キヲ以テ良シト思ヒ且ツ海底ノ地質ナトニハ一向注意セサレトモ實際ニ於テハ此事甚々緊要ナリ乃チ水ノ深キニ過ルトキハ錨鎖碇索ノ延長多キカ故ニ船ノ海面ニ浮ヒテ風潮ノ爲メニ旋轉スル範圍甚

ク大ニシテ殊ニ錨ヲ引キ上クルニ甚々困難ナリ故ニ水深ハ通例大船舶ニハ七尋八尋ヲ最上トシ中船舶ニハ五尋六尋ヲ最可トスソレヨリ淺キモ不可ナレトモソレヨリ深キモ亦不可ナリ通例錨鎖ハ水深ノ三倍ヲ伸ハシ置クモノニシテ強風ニハ五倍迄モ伸ハスナリ故ニ錨泊ノ水深ニシテ深キトキハ船ノ水面ニ浮ヒテ旋轉スル範圍モ亦之ニ從フテ廣キヲ要スルカ故ニ港内ノ區域ハ之カ爲メニ縮小スルナリ故ニ十尋以上位ハ尙ホ辛抱スヘキモ十五尋以上ノ深サトナリテハ港泊ノ水深ニ適セス鹿兒島ノ如キハ市街接近ノ處ニシテ尙ホ二十尋ニ餘ルカ故ニ港泊地トシテハ其要素ヲ欠ケルノ地ナリ

又海底ノ地質ニハ之ヲ大別シテ砂泥礫貝殼岩石ノ別アリ而シテ泥質ニ硬軟ノ別アリ沙質ニ細粗ノ別アリ其中ニテ硬泥ヲ最モ良シトス何トナレハ錨ヲ下シテ錨爪ノ爬入スルコト最モ堅固ナレハナリ硬泥ニ次クハ軟泥之ニ次クハ細沙之ニ次クハ粗沙之ニ次クハ貝殼ナリ即チ貝殼以下礫岩石等ニ至リテハ錨泊スルヲ得ス是錨爪ノ爬入セサレハナリ而シテ大岩巨石ハ往々錨ヲ嚙ミ留トメテ拔キ探ルコトヲ得ス爲メニ錨ヲ棄テ去ラサルヲ得サルニ至ラシ

ムルコトアリ、

第三 宮津 宮津ハ灣幅一海里、與行五海里、灣門東北ニ面シ、其灣深ク西南ニ向ヒ、巴形ヲナシテ入レルカ故ニ、其巴頭即チ灣奧ハ四時常ニ風浪ノ患ナシ、而シテ水深底質俱ニ亦無類ノ適度ナリ、故ニ此所ニシテ鐵道ノ通スルアラソニハ實ニ得易カラサルノ良港ナリ、然ルニ惜ムラクハ其地險阻ニシテ鐵道ノ敷設ニ甚ク容易ナラサルカ如シ、然レトモ此地ヨリ陸路約八里未滿ヲ隔ツル舞鶴ハ軍港地ノコトナシ、ハ早晚必ラス鐵道モ敷設セラルヘキガユエニ、現今ノ道路ニ沿ヒ之ヲ宮津マテ延長スルノ計畫ヲ爲セハ、蓋シ至難ノ工事ニモアラサルヘキヲ以テ、若シ鐵道ニシテ通センニハ頗ル便利ノ良港トナルベシ、而シテ此地ニハ又有名ナル天ノ橋立アリテ、其内側ニハ天然ノ船溜リ、且ツ造船所ニ適スヘキ安全無比ノ一大安港アルヲ以テ、橋立中斷ノ處ノ水深ヲ深メシニハ、茲ニ又最良ノ大碇泊地ヲ得ヘキナリ、

第四 舞鶴 舞鶴ハ無比ノ良港ナリ、然レトモ此地ハ軍港ナルカ故ニ、明細ニ説キ示スコトヲ得ス、其大跡ノ形勢ハ東灣ト西灣ニ岐レテ人ノ字形ヲ爲シ、陸

地内ニ灣入スルモノニシテ、其内東灣ハ軍港ナレハ西灣ノミテ開港場トナシ得ルモノナリ、此ノ人字形ノ内ニ入ルマデノ瀬戸ハ三海里ニシテ、其東灣即チ軍港内ハ幅一海里、與行四海里、水深底質俱ニ甚ク適當ニシテ、周圍盡ク陸岸ノ爲メニ環繞セラレ、毫モ風浪ヲ知ラス、宮津ニモ勝リ、眞ニ絶無僅有ノ良港ナルモ、如何セン軍港ナルカ故ニ之ヲ商港ニ使用スルヲ得ス、而シテ西灣モ亦總テ開港ナルノ要素ヲ悉ク具フルモ、其出入ニハ軍港ノ咽喉ヲ通過スルカ故ニ、軍備ノ事情ヲ他ニ窺ヒ知ラシムルノ嫌ヒアリテ、是甚ク國防上好マシカラサルコトナリ、且ツ軍港規則モアルコトナレハ戰時ハ勿論平常トイヘトモ航海上ニ避クヘカラサルノ不便アリ、又舞鶴鐵道モ方今ニテハ設計ノ際アルノミニシテ、未ダ實行ニ至ラス、故ニ此地ハ港トスルニ十分ノ見込アルモ、余ハ之ニ満足スルヲ得サルナリ、

第五 小濱灣 此灣ハ東西約六海里、南北約三海里半、東岸ニアル小濱ハ舊時十萬石ノ城下ナリシヲシテ、市街モ廣ク物産ニ越テ出セシヨリ、舊時ハ毎年四五

十四  
ト雖モ其灣門北ヨリ少シ西ニ面シテ其灣サ一海里半ニ廣ガル故ニ灣内風浪ヲ受クルコト大ニ灣ノ南岸及東岸ハ全ク無風ノ時ノ外ハ波浪常ニ極メテ高シ是其灣門ノ廣キカ故ナリ然レハ灣門ヲ入リテ右方ナル西方ノ灣内ハ亦鵜埼ノ出ルアリテ灣門ヲ壅蔽セルカ故ニ甚ク靜穩ニシテ安全ノ碇泊場タルヲ得唯海岸ニ山岳多クシテ陸運ノ便ト市街地トスヘキ平地ヲ缺クカ故ニ舞鶴宮津ニ比シテ大ニ劣ル所アリ然シ水深底質ノ佳良ニ於テハ敢テ異ナラス第六 敦賀 敦賀ハ灣内ノ幅一海里半乃至三海里與行六海里其灣門西北ニ面シテ西北ノ風ヲ受クルカ故ニ冬季ニハ稍々灣門ヨリ吹キ込ム風衝ニ受フル所アリ然レトモ是決シテ深ク恐ルニ足ラス何トナレハ今日ノ港泊地ハ灣ノ南東隅ニ在ルヲ以テ即チ此風衝ノ恐レアルモ灣奥ノ西隅ニハ常宮澳ト名ツクル廣濶安全ナル一灣アルヲ以テ此所ヲ港泊地トナサンニハ幾ント風浪ノ要ナクハナリ乃チ此澳ノ水深ハ九尋十尋乃至十一尋ニシテ岸際ニ於テモ五尋乃至七尋アリテ其底質ハ悉ク泥ナリ故ニ風浪ノ安全ニ於テハ舞鶴ノ如クナラサルモ其他ノ要素ハ盡ク備ハリオルナリ蓋シ舞鶴ノ如キハ十二

分ノ要素ヲ備フルモノニシテ眞ニ絶無僅有ノ港泊地ナリ故ニ之ニ比シテハ劣ルモ先ツ九分ヨリ十分ノ完備ヲ以テ満足セハ敦賀モ常宮澳ナレハ甚ク安全ナル良港ナリ又此地方ノ風ハ他ノ地方ニ異ナリ四時共ニ東北ヨリ吹クトキハ概シテ天氣晴レテ海面常ニ靜穩ヲ呈シ西北ヨリ吹クトキハ天氣暴レテ海面常ニ穩カナラサレト常宮澳ハ此西北ノ風ヲ知ラサルノ地形ヲ成セルモノナリ

又敦賀ヨリ蒲潮港マテノ距離ヲ測ルニ四百八十海里ニシテ二晝夜ノ航程ニ過キサルガ西北風ノ最モ強ク吹クヘキ冬時ニハ蒲潮港ハ氷結シテ船舶ノ往復ナキカ故ニ特ニ蒲潮港トノ往復上ニ就テ論スルトキハ冬季ノ西北風ヲ憂フルヲ須非サルナリ而シテ亦敦賀ニハ方今既ニ鐵道ノ便アリ之ヲ常宮マテ延長スルモ僅カニ三哩許ニ過キサルナリ  
又常宮澳ハ幅一海里二鏈與行一海里許ニシテ其全水面ハ今日現在ノ儘ニシテ直チニ港泊地トナスニ足ル若シ是ニテ尙ホ不足ヲ感セハ睡子岬ヨリ東南ニ向ヒ五六町モ突堤ヲ出サハ其安全ハ宮津ニモ勝リ隨ツテ港泊地ノ面積ヲ

増加シ得ヘシ、又灣門西角ノ東南薩ニ浦底トテ奥行二十町、幅二百間乃至三百五十間ナル天然ノ安碁アリ、即チ其陸岸ノ環繞水深底質ノ佳、其造船場及船渠ヲ設クルニハ無類ノ好地ナリ、

又此灣ニハ灣門ノ西角タル立石岬ニ燈臺アリ、故ニ其灣外ニ外海燈ノ用ヲナスト共ニ、灣内ニ對シテモ其外部ノ幾分丈クニハ港燈ノ用ヲナセリ、即チ航路標識ノ設置ニ於テハ既ニ具ハリタルノ地ト謂フヘシ、若シ是ヨリ常宮澳ニ開港スルノ日ニ至リ、蛭子埼若クハ該埼ヨリ突堤ヲ出クシテ其端ニ一ノ港燈ヲ補設センニハ、航路標識ニ於テハ最早之ニテ間然スル所ナキナリ、乃チ立石岬ニ燈臺アルノ一事ハ茲ニ今比較セントスル他七港ノ未ダ有シオラサル一要素ナリ、

第七 七尾 七尾ハ陸岸環繞水深底質皆佳ナルモ、市街ノ海岸遠淺ニシテ小形ノ船舶トイヘトモ岸ヲ距ルコト四鏈、即チ四百間以内ニ泊スルコトヲ得ス、又灣外及灣内ヲ通シテ航路及碇泊ニ直接ノ害ヲ與フルノ暗礁甚ク多ク、其數凡ソ十三ニ迫フ、殊ニ灣口ノ中央ニアル森田グリノ如キハ水面下三尺ニ尖起セル岩石ニシテ甚ク危險ナリ、余モ嘗テ舊時ノ軍艦孟春號ニテ測量ノ際數次出入セシカ、船ノ小形ナリシ爲メ幸ニ無事ナリシモ、先年明治丸ノ如キハ此ニ入ラントシテ、灣口ニ入ルヤ直チニ北岸ナル荒神鼻ノ暗礁ニテ「スクル」トテ傷ツケタリ、實ニ恐ルヘキノ港ナリト謂ハサル可ラス、而シテ又此地ハ他日或ハ海軍ノ要港トナルヤモ計ラズ、何トナレバ此地ヲ去リテハ函館港迄、其間ニ更ニ良港ナキガ故ニ暗礁ノ險アルモ地位上止ムヲ得サレバナリ、故ニ若シ他日要港ト爲ラシ、曉ニハ、要港ニモ亦軍港ノ如ク要港規則アルレハ、商船ノ爲メニ幾分カ其出入ヲ拘束スルノ不便アリ、  
元來七尾灣ニハ能登島ヲ隔テ、南灣ト北灣トノ二灣アリ、七尾市街ノアルハ即チ南灣ナリ、而シテ北灣ハ南灣ニ比シ緊泊ノ便ニハ大ニ勝ル所アルモ、其地邊陲ニ屬スルカ故ニ鐵道敷設ノ便ヲ缺ク、尤モ目下北陸鐵道敷設ノ計畫アリテ、其線路敦賀鐵道ヨリ分レテ、武生、福井、金澤ヲ經テ富山ニ出ルヤニ聞キオヨヘリ、故ニ金澤ヨリ十八里ヲ分岐シテ延ハセハ、現今ノ七尾市街ニ接續スルコト能ハサルニアラス、然レトモ亦此地ヨリ更ニ險阻ナル陸路幾十里ヲ迂回

ソテ北灣ノ市街地タルヘキ穴水若クハ中居等へ鐵道ヲ延長スルコトハ到底其得失相償ハサルヘキノ計畫ナリ故ニ此地ハ固ヨリ南灣モ亦余ニ於テハ開港ノ見込ナキナリ

第八 舟川 從來秋田へ送ル貨物又秋田ヨリ積出ス米穀等ハ土崎へ上ケ又土崎ヨリ積出スヲ便利トスレトモ土崎ハ彼ノ御物川ノ川尻ニ在リテ海岸ノ圍繞更ニナク其河口洲ニテ幾ント水路ヲ絶チ且ツ其ノ海岸遠淺ナルヲ以テ荷積荷揚俱ニ甚々不便ナルノミナラス少シク風アルトキハ碇泊ニ甚々危険ナリ故ニ大船ハ素ヨリ小船トイヘドモ少シク風アルトキハ船川ニ着船シテ茲ニ荷揚荷積ヲスルナルガ近時日本郵船會社ノ派船ノ寄泊スルヨリ世人之ヲ重要安全ナル港ノ如ク思フ者多シ然レトモ唯眞北ヨリ西北ノ風ヲ避クルノミニシテ元來其港灣開放セルカ故ニ西南ヨリ南及東南ノ風ニハ最モ危険ナリ故ニ他ノ要素ヲ論スルマテモナク開港場トシテハ取ルニ足ラサル地ナリ

各港灣ノ優劣比較

上來説クカ如ク八所ノ港灣其ノ開港場タルノ要素ヲ吟味スレハ完全ナルアリ不完全ナルアリ其ノ間ニ於テ優劣ノ差ナキヲ得ス故ニ今左ニ比較表ヲ作りテ各地ノ具備スル要素ノ優劣ヲ示シ其ノ最優ナルモノヲ撰定セント欲ス今各港ニ點數ヲ附スルニ先ク其點數ヲ與フルノ標準ヲ定メ置クヘシ

- 一 陸岸ノ環繞ハ 全周ヲ十方位トシ十方位ノ風衝ニ盡ク安全ナルモノヲ百點トシ九方位ニ安全ナルモノヲ九十點トスルナリ即チ八十點ハ八方位七十點ハ七方位ニ安全ナルトス而シテ又環繞ハナセルモ其陸地低クシテ陸越シニ風衝ヲ受クルカ如キ慮リアルモノハ尙ホ前ノ割合ニ斟酌シテ適宜ノ減點ヲ爲ス
- 一 水深及底質ハ 碇泊地區域ノ水深五尋以上十尋以下ニシテ底質ノ泥ナルモノニ百點ヲ與ヘ而シテ其尋數ノ此限界ヨリ増シ又ハ減スルコト一尋毎二十點ヲ減シ底質ノ泥沙混交スルモノハ五點全ク沙ナルモノハ十點ヲ減ス
- 一 陸揚ノ便ハ 船泊港市ノ距岸一鏈(即チ一海里ノ十分一)ニシテ約百間ト見

可ナリ、以內ニ接近スルヲ得テ石垣又ハ僅少ノ棧橋ヲ設クルニ於テハ如  
 何ナル船舶トイヘトモ横着ニ爲シ得ルコト、神戸兵庫ノ如キモノニ百點ヲ  
 與ヘ、而シテ距岸一鏈マテ接近シ得ヘキモノニ九十點、二鏈マテ接近シ得ヘ  
 キモノニ八十點以下斯ノ如ク距岸一鏈ヲ増ス毎ニ十點ヲ減ス、  
 一内地ノ運輸ハ、全ク鐵道ノ便ヲ論スルニ在リテ、港市ノ埠頭マテ鐵道ノ全  
 通スルモノヲ百點、到底敷設スル見込ナキモノヲ無點トスルナリ、而シテ既  
 設線ヨリ延長ヲ要スルコト十哩ニツキ十點ヲ減シ、既ニ敷設ノ計畫アリテ將  
 來ニ其起工ノ見込アル舞鶴ノ如キモノニ四十點、既設線ハ論ナク未設線ト  
 イヘ、既ニ計畫ノ立アル線路ヨリ分岐延長シテ敷設ノ見込アル地形ヲ備  
 アルモノニハ、其距離ノ長短ト地形ノ險易ニ因リ十五點ヨリ三十點マテノ  
 點數ヲ與フ、  
 一設市ノ餘地ハ、從來十分ノ港市アリテ、尙ホ海岸ニ餘地アルモノ、及新々ニ  
 港市ヲ開クニ十分ノ餘地アルモノヲ百點トシ、而シテ其平地面積ノ狹隘、又  
 卑低ニ過キテ水害ノ慮リアル等ヲ斟酌シテ適宜ノ減點ヲ與ヘ、其全ク餘地

無キヲ無點トス、

一燈臺ノ有無ハ、既ニ其設置アリテ港ノ内外共ニ其光達ヲ受クルモノヲ五  
 十點トナスノ割合ナリ、而シテ港外既ニ満足ナルモ港内ニ尙ホ一ノ燈臺ノ  
 新設ヲ要スルモノヲ四十點トシ、僅カニ港燈ノミアルモノヲ十點トシ、未ダ  
 港ノ内外トモニ全ク設置ナキモノヲ無點トス、  
 以上六ヶ條ノ點數ハ要スルニ個々滿點數ノ十分ノ七以上ヲ得ルモノハ實際

ニ其用ヲ爲シ得ヘキモノニシテ、即チ及第點トス、

一暗礁及淺洲ノ害ハ、港ノ内外ニ幾多ノ暗礁淺洲アリテ航通又碇泊ノ安全  
 ヲ妨ダケ、新々ニ適宜ノ指導標ヲ設ケサレハ到底安全ニ出入スルヲ得ス、又  
 碇泊スルヲ得サルモノヲ七十點ノ減性點數トシ、出入碇泊ノ安全ヲ妨クサ  
 ルモノ之レアルカクメ碇泊地區域ノ幾分ヲ縮ムルモノハ、其暗礁ト淺洲タル  
 ニ論ナク、其個數ト廣狹トニ因リ二十點以下五點以上ノ減性點數ヲ與フ、  
 一軍港及要港ノ拘束ハ、軍港ニ對シテ受クル拘束ヲ五十點ノ減性點數トシ、  
 要港ニ對シテ受クル拘束ヲ三十點ノ減性點數トス、

船	七	敦	小	舞	宮	瀬	油										
尾	賀	濱	濱	濱	津	戸	谷										
川	尾	賀	濱	濱	津	戸	谷										
滿點	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇
陸岸ノ	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全	全
水深及	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上
陸揚ノ便	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上
内地ノ	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上
餘市地ノ	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上	上
有燈臺ノ	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇
洲崎ノ	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
軍港東	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
通差	計引	計引	計引	計引	計引	計引	計引	計引	計引	計引	計引	計引	計引	計引	計引	計引	計引

本表中×符ヲ冠スルモノハ妨害ノ爲メニ利益ヲ減スルノ點數ナリ故ニ此點數ノ多キニ隨ツテ他ノ得點數ヲ減ス宜シク注意シテ見ルベシ、本表ノ各點數ニ先キニ演說シタルモノト異同アルハ其後ニ至ツテ上述ノ標準規程ヲ定メ之ニ準據シタルト更ニ燈臺有無ノ一項ヲ加ヘタルトニ因ル但シ内地ノ運輸ナル一項ニ至テハ事案ヨリ水路外ニ屬スルヲ以テ見ル所未タ周確ナラス其點數ニ於テモ蓋シ必ス當ヲ得サルモノアラン尙ホ專

門工事家ノ判定ニ附セラレノコトヲ望ム、又地位ノ便否ニツキテハ標準ヲ取ルニ甚タ困難ナルヨリ右比較表中ニ加ヘザリシガ本邦第一及第二ノ開港場タル横濱及神戸ニ眼ヲ注キテ此兩地ヘノ連絡ニ都合ヨキ地位トシテ判斷テ下ストキハ右八所中ニ於テ敦賀ノ第一ナルコト地圖ヲ細カスシテ明ラカナリ、即チ上述ノ如キ理由ナルヲ以テ現今ニ於テ浦潮斯德港ト我國トノ間ニ立ツヘキ航路ノ爲メニハ余ハ敦賀ヲ以テ最良ノ開港場タル地位ニ在ルモノト斷言スルナリ、

浦潮港ヨリ上海ヘノ航路ニ當ル我國ノ開港場、余ハ既ニ浦潮斯德ヨリ發シテ我國ノ沿海ニ立ツヘキ航路ノ第一ナル米國線ト第二ノ日本線トヲ說ケリ今ヤ最後ニ第三ナル上海線ノ爲メニ我國ニ設クヘキ開港場ヲ論スルノ順序ニ進メリ、浦潮斯德ヨリ上海、芝罘、香港等ヘノ航路ニハ必ラス我カ對馬ト朝鮮ノ間、又ハ對馬ト九州ノ間ヲ通過セサル可ラス而シテ此所ニハ朝鮮ニ釜山港アリ而シ

87853248



二十四  
ノ該港ハ我ノ常宮及宮津ニハ劣ルモ油谷ニ比スレハ遙カニ勝サリ、冬時浦潮  
港ノ氷結ヲ避ルニハ十分ノ良港ナリ、故ニ之ヲ侮ルコトヲ得ス、若シ我國ノ西  
邊ニ良港ヲ開キ、且ツ之ヲ自由港ト爲シテ引寄スルニアラスンハ、此航路ノ船  
舶ハ皆釜山ノ爲メニ奪ハルヘキナリ、故ニ余ハ近時之ニ對スル我國ノ開港場  
ヲ研究セルニ、其地位ヨリ言ヘハ必ラス之ヲ九州ノ北岸ナル肥前ノ平戸若ク  
ハ伊萬里ノ邊ニ求メサル可ラス、而シテ從來此邊ニ存スル港灣少ナシトセサ  
ルモ善良ナルモノハ甚々少ナシ、又下ノ開海峽中ノ門司ノ如キ世ニ其名高キ  
モ現在ノマ、コトハ潮流ノ爲メ危險ニシテ大數ノ船ヲ容ル、コト能ハス前  
面ニ圍繞ノ一大突堤ヲ設クサレハ寄泊ノ船舶ハ潮流ノ爲メニ錨ヲ引キ去ラ  
ル、ノ虞アリ、且ツ前面ノ淺洲年々ニ延長シテ港内ヲ縮小スルノ傾向アリテ、  
其碇泊地トナスヘキ面積甚々狭マケンハ、到底大開港場タルノ見込ナシ、又長  
崎ハ路程ノ迂回、且ツ港内狹隘ノ爲メ航路ノ船舶ヲ吸合スルニ足ラス、又福岡  
ノ灣ハ其地形稍々宜シキモ遠淺ニシテ其深水區域甚々狭ク、千五百噸以上ノ  
船舶ヲ容ルヘキ部分ニ至ツテハ幾許モナシ、且ツ灣前ヲ圍ム狹長ノ半島、其陸

低キカ爲メ風衝ヲ避クルニ十分ナル屏障ト爲スニ足ラス、其他唐津ト云ヒ、呼  
子ト云ヒ、名古屋ト云ヒ、或ハ開放シ或ハ狹隘ニシテ一モ適スルモノナク、伊萬  
里モ亦遠淺ニシテ港ト爲スニ適セサルナリ、然ルニ近頃此近傍ノ地ヲ探索シ  
テ港泊地トシテハ最良ノ一港灣ヲ得タリ、之ヲ假屋トイフ、  
假屋ハ伊萬里ト名古屋トノ間ニ在リ、從來イマタ多ク世人ノ知ラサル所ナル  
モ陸岸ノ環繞、水深、底質ノ適宜ハ固ヨリ、港内ノ廣袤、暗礁ノ無害、其港形及各要  
素ヲ具フルコトニ於テハ、舞鶴ノ次キ宮津ノ上ニ位スヘキノ港灣タルヲ以テ、  
即チ一ノ開港場ト爲スニ適ス、余ハ未タ其地ヲ實踐セストイヘトモ得難キノ  
良港ト信シタルヲ以テ、目下人ヲ派シテ實測セシメツ、アルナリ、乃チ今日マ  
テニ得タル所ノ報道ニヨレハ、果シテ余カ信スル所ニ違ハス、灣内ハ東西一海  
里、南北二海里、水深ハ七八尋ニシテ、底質ハ泥ナリ、且ツ岸邊マテ深クシテ能ク  
船ヲ近カ着クルニ足ル、他日若シ九州鐵道ノ佐賀、佐世保線ヲ起工スルニ當リ、  
其中央ヨリ少シク佐賀ニ近キ邊ヨリ分岐シテ、之ニ其分線ヲ通センニハ十八  
哩許ヲ延長ニシテ足ルヘシ、而シテ浦潮港ヘノ航路ハ六百五十海里ニシテ、

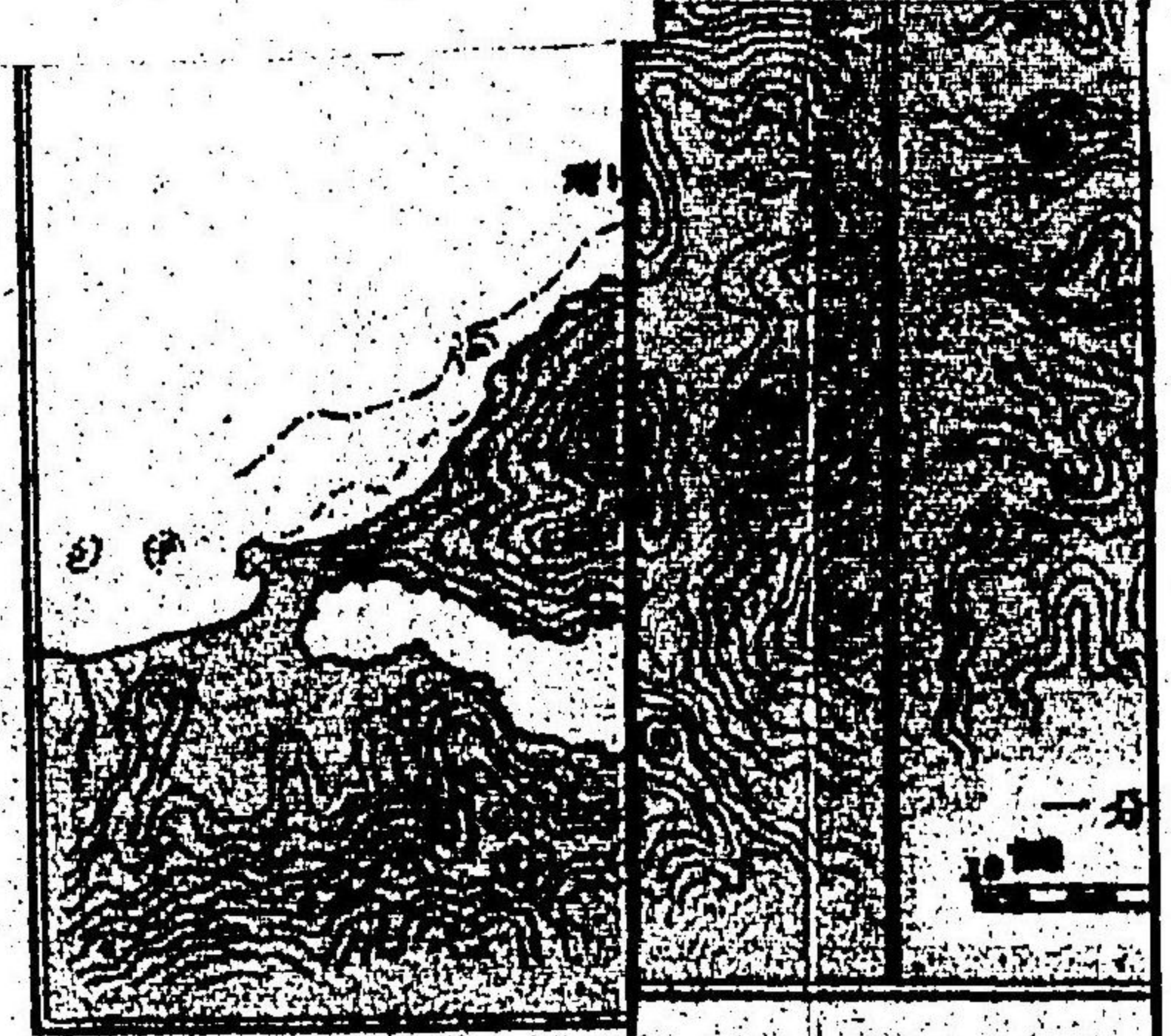
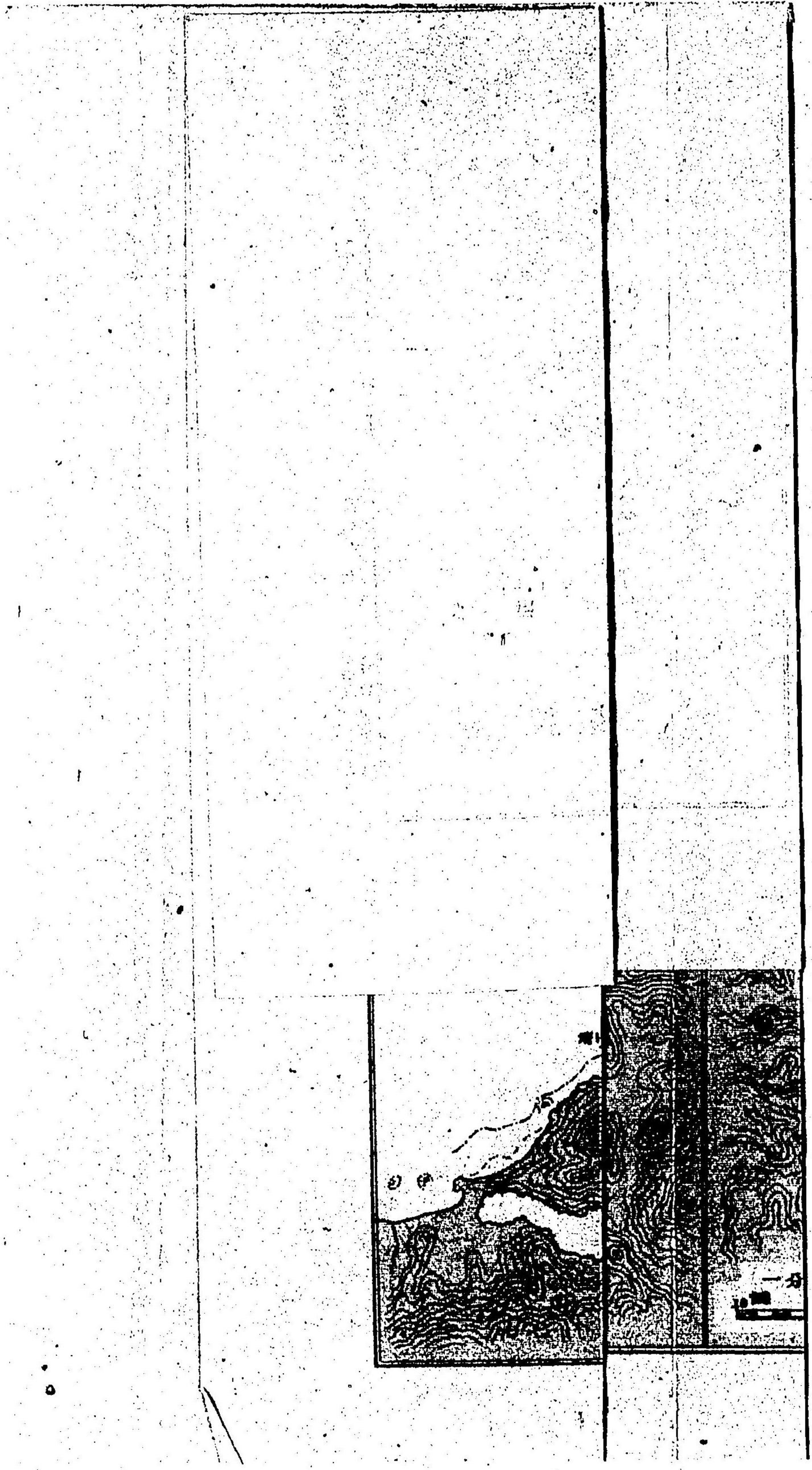
釜山ヘノ航路ハ百十五海里ナリ、  
 假屋ノ地勢即チ此ノ如シ、故ニ日本海ノ西南口ニ自由港ヲ開イテ浦潮斯徳ト  
 上海及香港間ノ往復船ヲ招致セント欲セハ、假屋ハ實ニ最良ノ地位ニアルモ  
 ノナリ、即チ對岸ノ釜山ヲ壓シ、其地ニ寄泊セントスルモノヲ引キ寄スルニ足  
 ルモノハ、之ヲ措キテ他ニアラスト信スルナリ、  
 又此地方ノ近隣ハ一般ニ炭礦ニ富ミテ、殊ニ唐津炭礦ノ如キハ僅々數里ヲ距  
 ツニ過キス、且ツ今般歸京セル測量員ヨリ聞ク處ニ據ンハ、近頃灣門ノ東角ヲ  
 ナセル所ノ半島ニ無煙炭礦ヲ發見セリト、是亦開港場ヲ開クニ利アル一要素  
 ナリ、實ニ多望ノ港灣ナリト謂フベシ、

結論

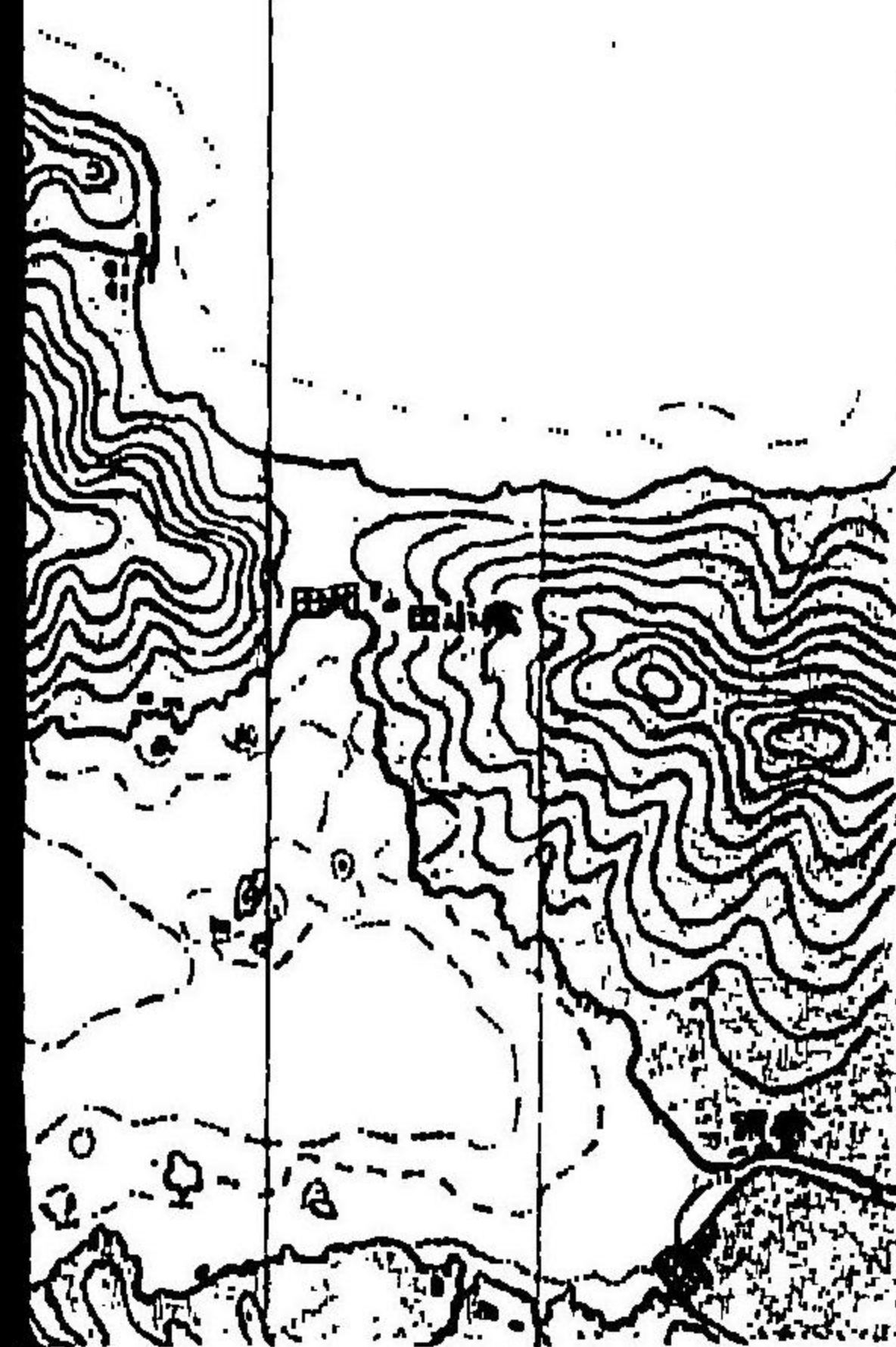
西比利亞鐵道ニ對スル我邦ノ開港場撰定ノ材料トシテ供セント欲スル所ノ  
 考案ハ、今ヤ之ヲ論シ盡セリ、仍テ茲ニ余ノ本論アル所以及本論ノ性質ヲ一言  
 辨明シテ結論トナサントス、夫レ西比利亞鐵道ハ東洋ノ經濟ニ著大ノ影響ヲ  
 與フルノ大功業ニシテ、我邦對外ノ經濟ニ一大好運ヲ與ヘントスルモノナリ、

然ラハ則チ其竣功ノ機期ハ實ニ我邦經濟社會ノ爲メニ千歲一遇ノ好機會ニ  
 シテ、緒論ニ謂ヘル所ノ勝チ易キニ勝ツノ機ニアラスヤ、故ニ此機期ニ乘シ、其  
 各航路ニ自由港ヲ開キテ、從來上海ニ掌握セテレオル所ノ東洋ノ商業權ヲ我  
 手ニ容取シ、以テ將來我ヨリ彼ヲ支配スルノ對外策ヲ今日ニ講スルコトハ、是  
 我カ經濟社會ノ一大急務ニシテ、實ニ至緊至要ノ問題タルヤ論ヲ俟タサルナ  
 リ、去レハ今日世ニ苟クモ經濟家ヲ以テ自任スル者、豈之ヲ等閑ニ附シテ可ナ  
 ランヤ、余之ヲ田口卯吉君ヨリ聞ク、我カ經濟學協會ノ諸君ハ、已ニ業ニ此問題  
 ノ講究ニ從事セリト、而シテ各科ノ調査モ亦將ニ成ラントシ、欠クル所ハ唯開  
 港場ヲ撰定スヘキ水路調査ノ一事ニアリト、嗟乎我カ協會諸君ノ慧眼ヲ具ヘ  
 テ遠識ニ富メルコト何ソ夫レ斯ノ如クナルヤ、實ニ其會名ニ反カサルモノト  
 謂フヘシ、余ヤ淺學不文ノ一武人、素ヨリ國家ノ大經濟ヲ詳論スルノ智識ヲ具  
 ヘスト雖、亦聊カ國家富強ノ如何ヲ解シ、水路ノ事業ニ於テハ、蓋シ其先覺者  
 タルヲ以テ自任スル者ナリ、如何ン今此嘉舉アルヲ聞テ一蹶勇躍セサルヲ得  
 ノ、乃チ其一闕ヲ補フカ爲メニ之カ參考ノ資ヲ作ルカ如キハ、是余ノ最モ欣諾

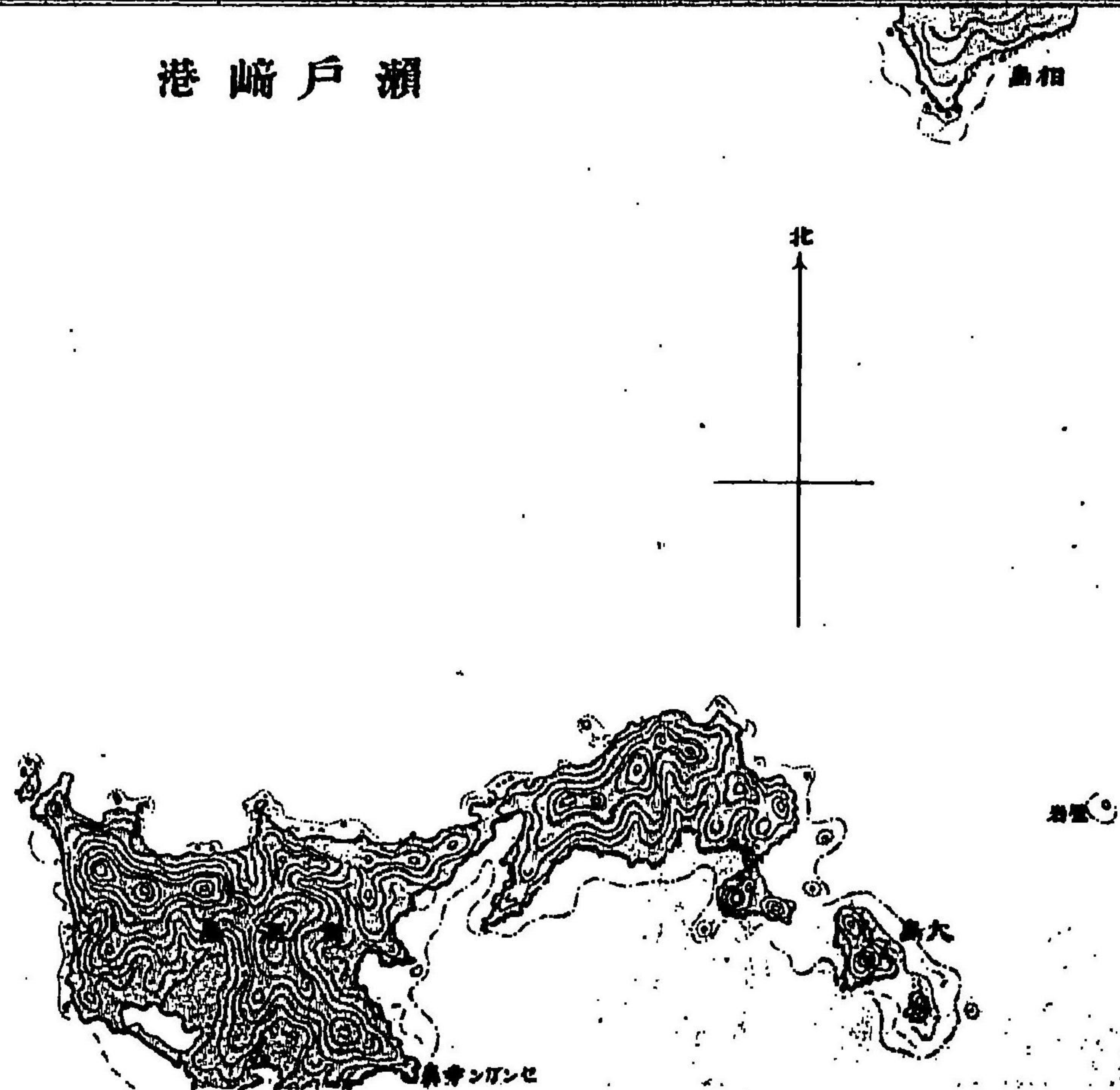




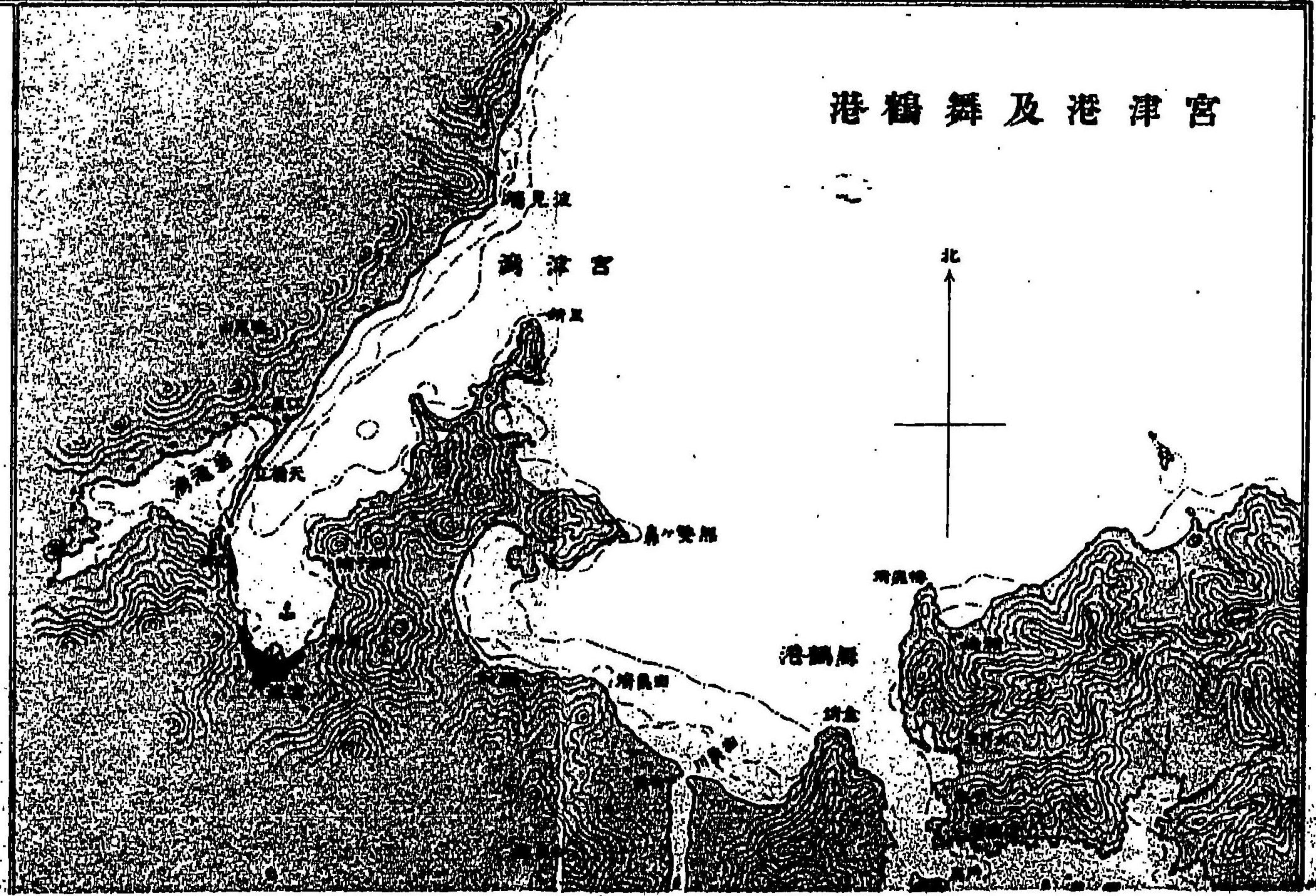
油谷溝



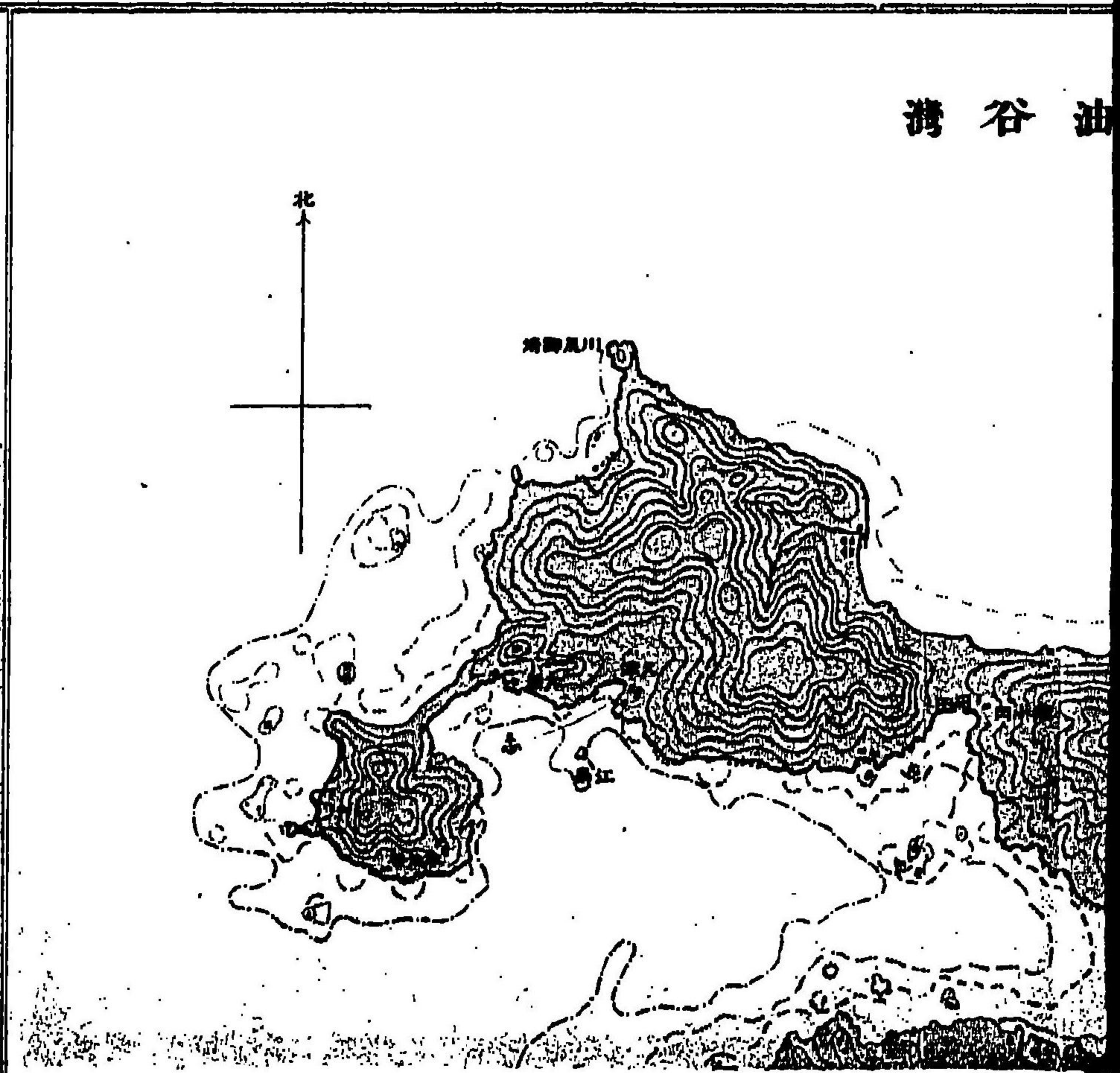
瀬戸崎港



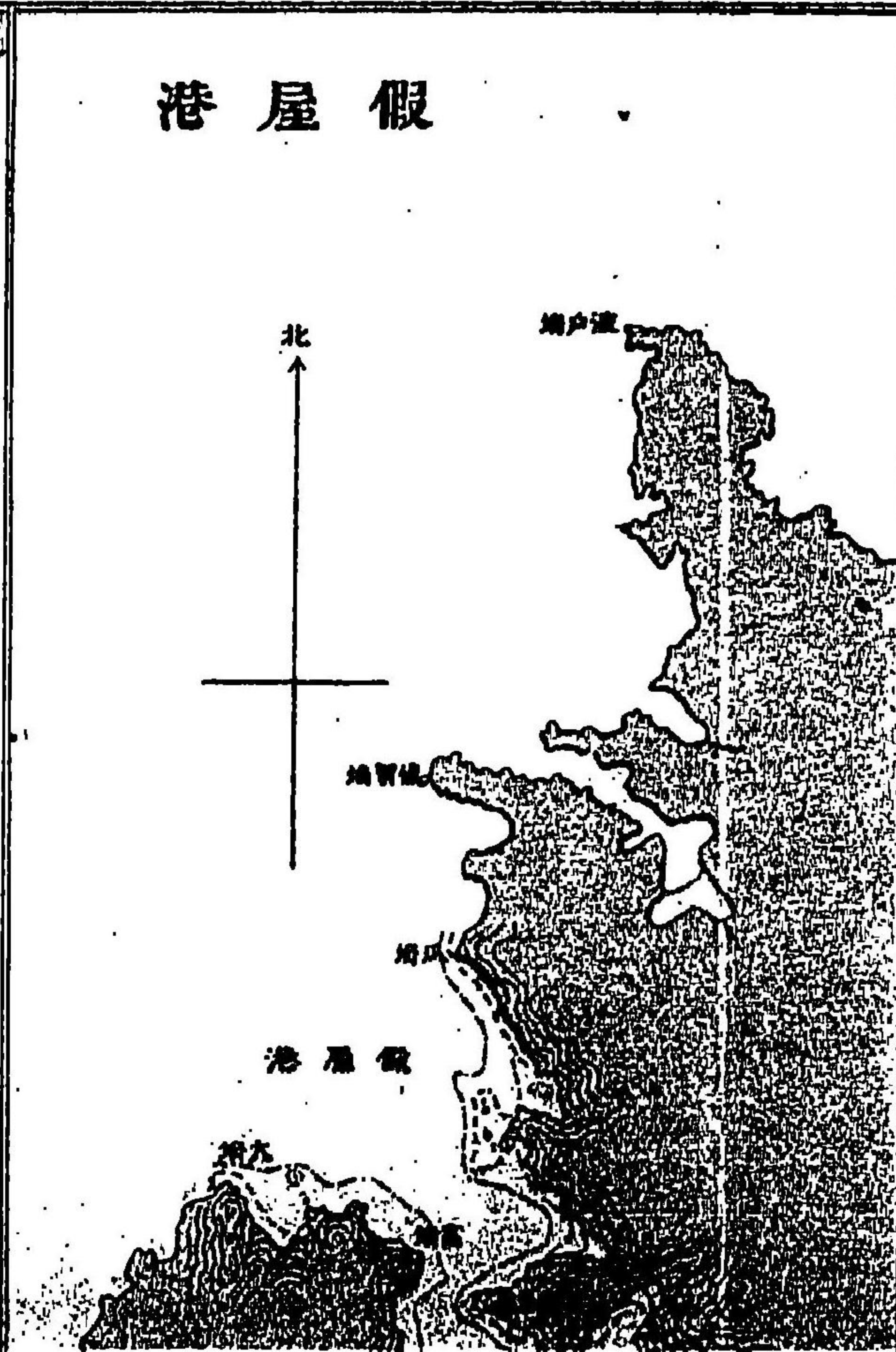
宮津港及舞鶴港



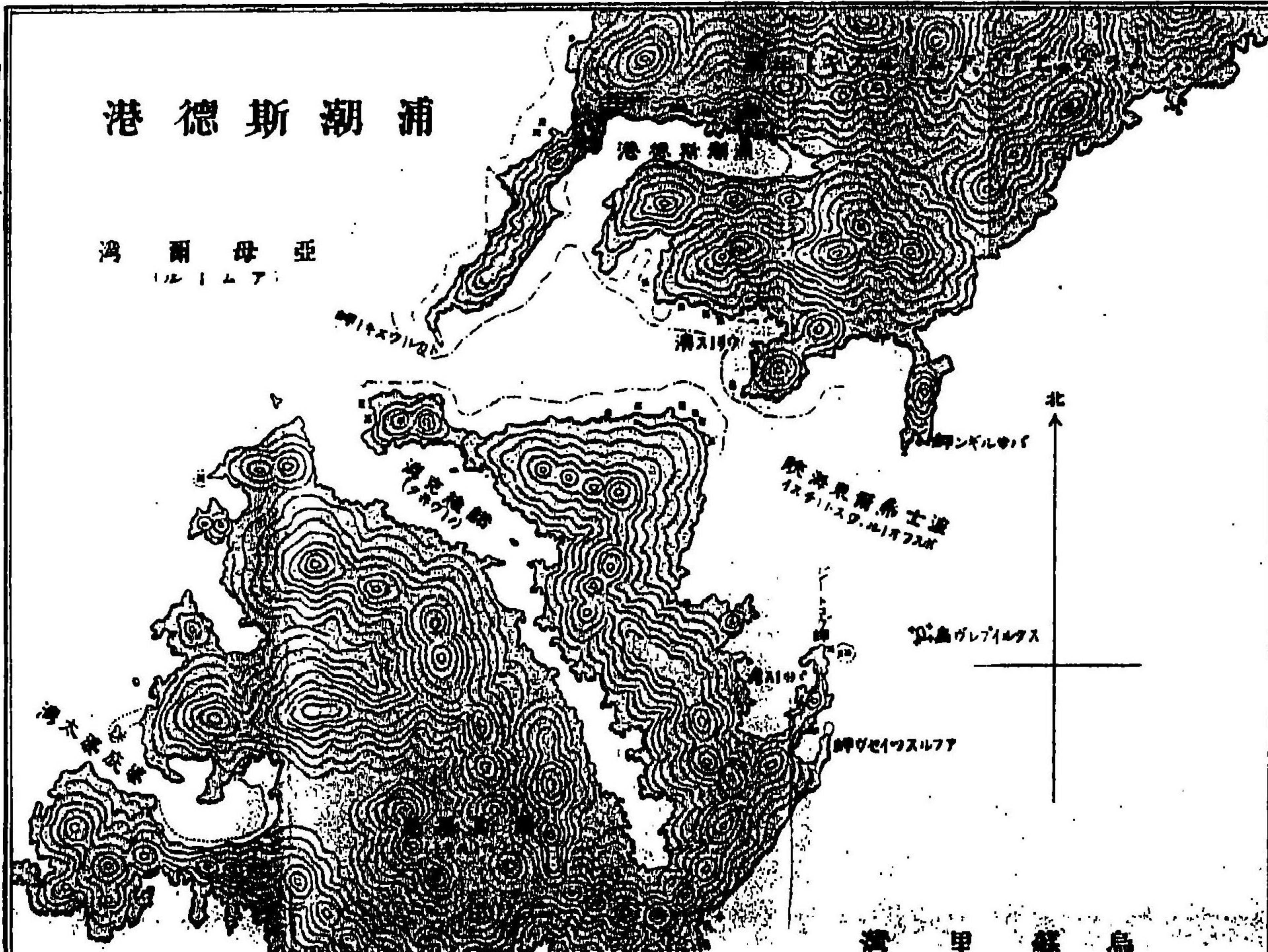
油谷灣



假屋港

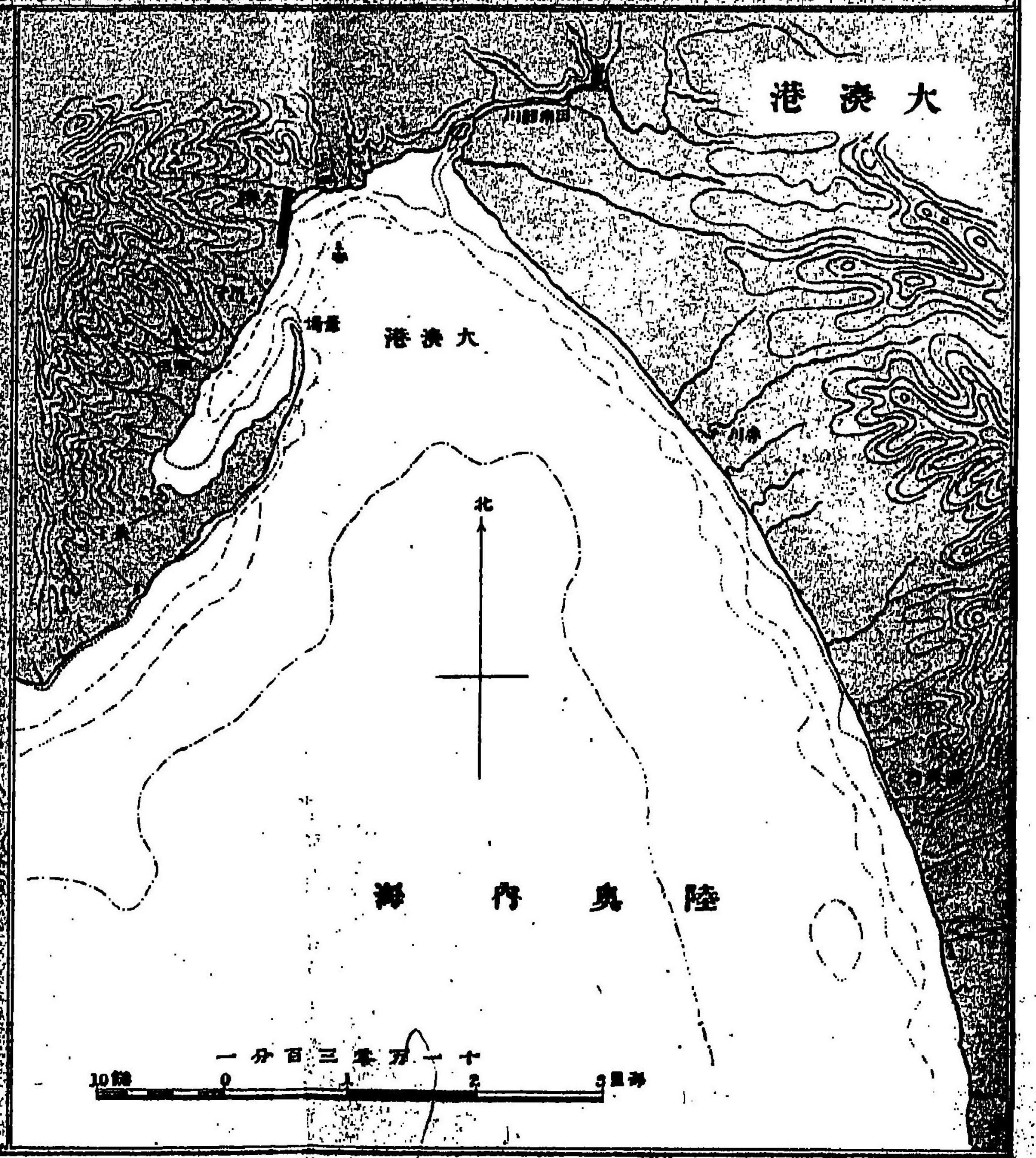
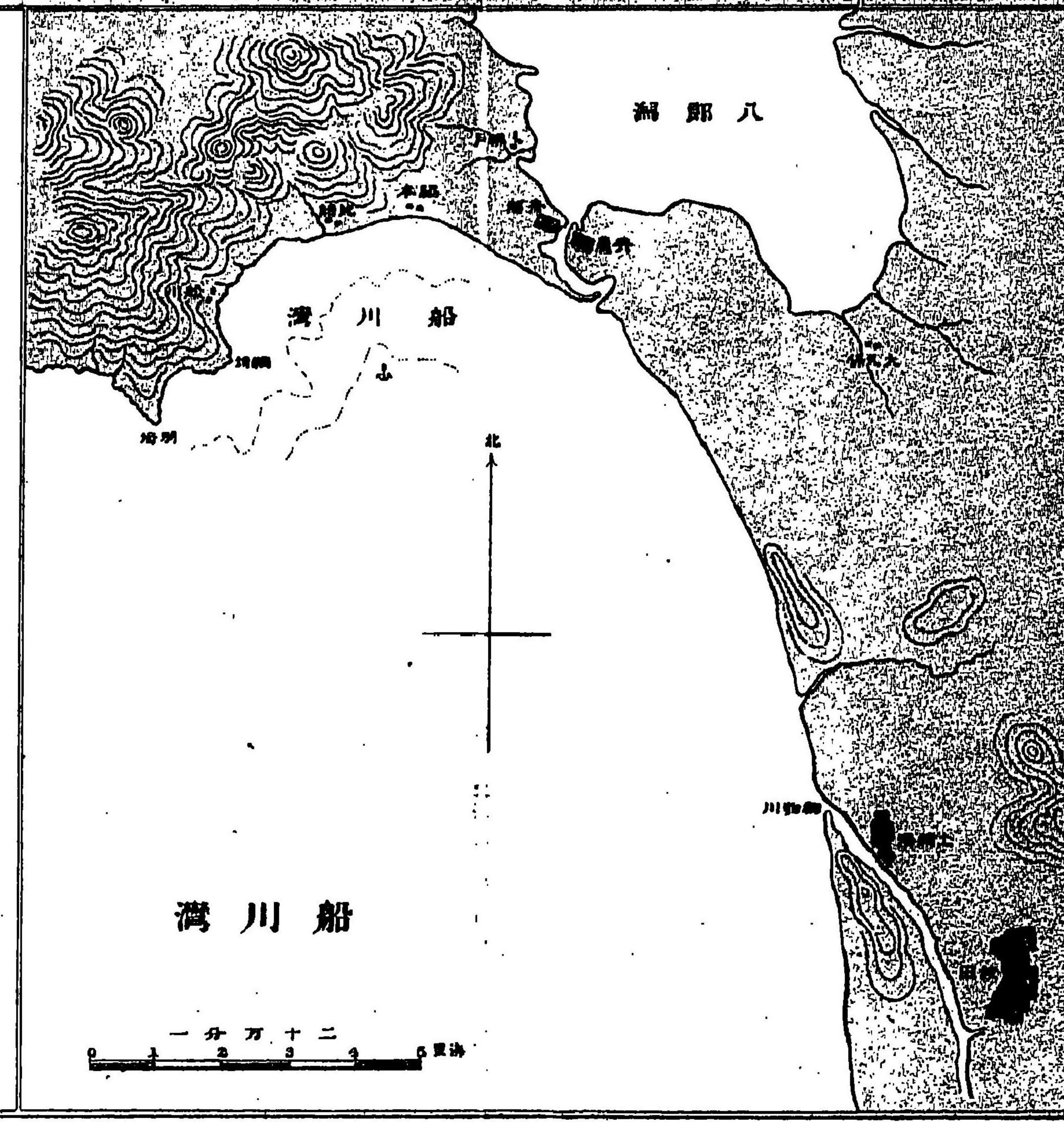
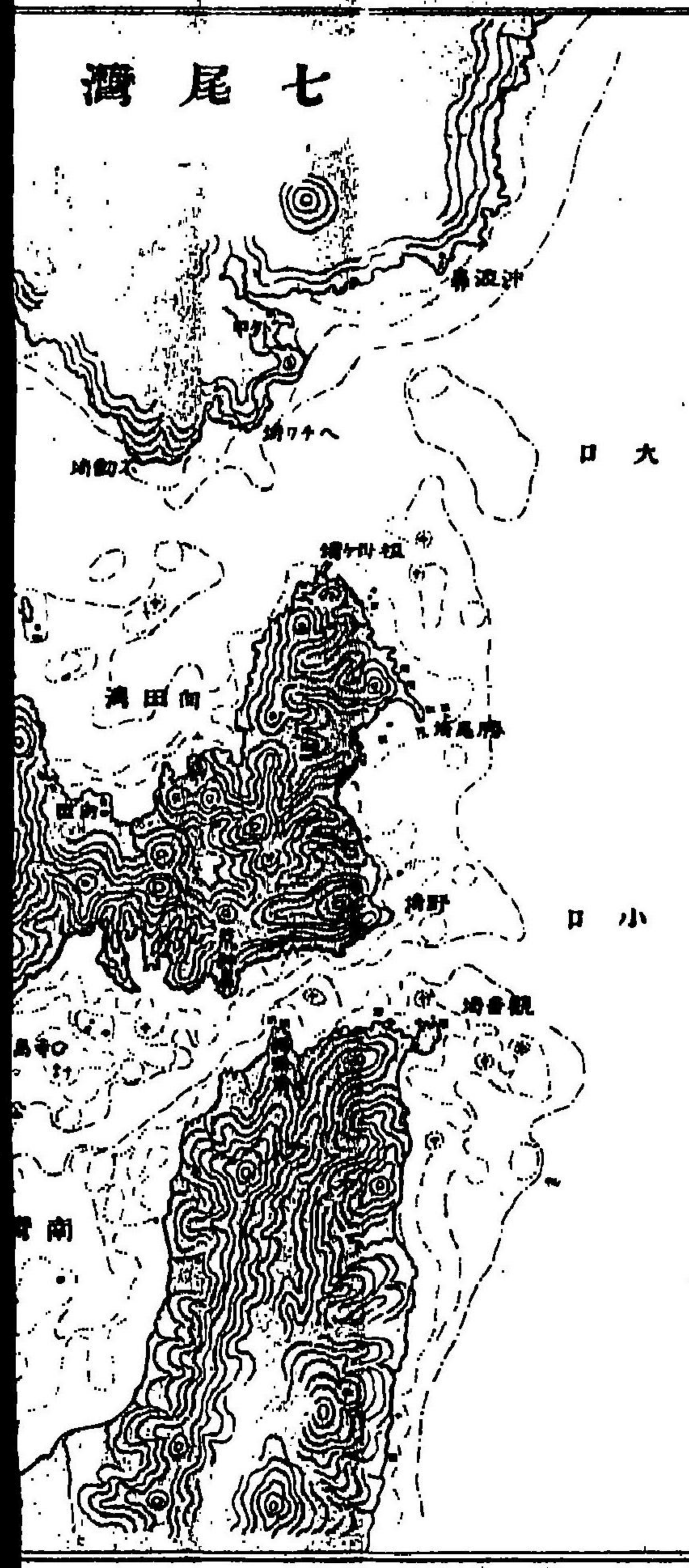
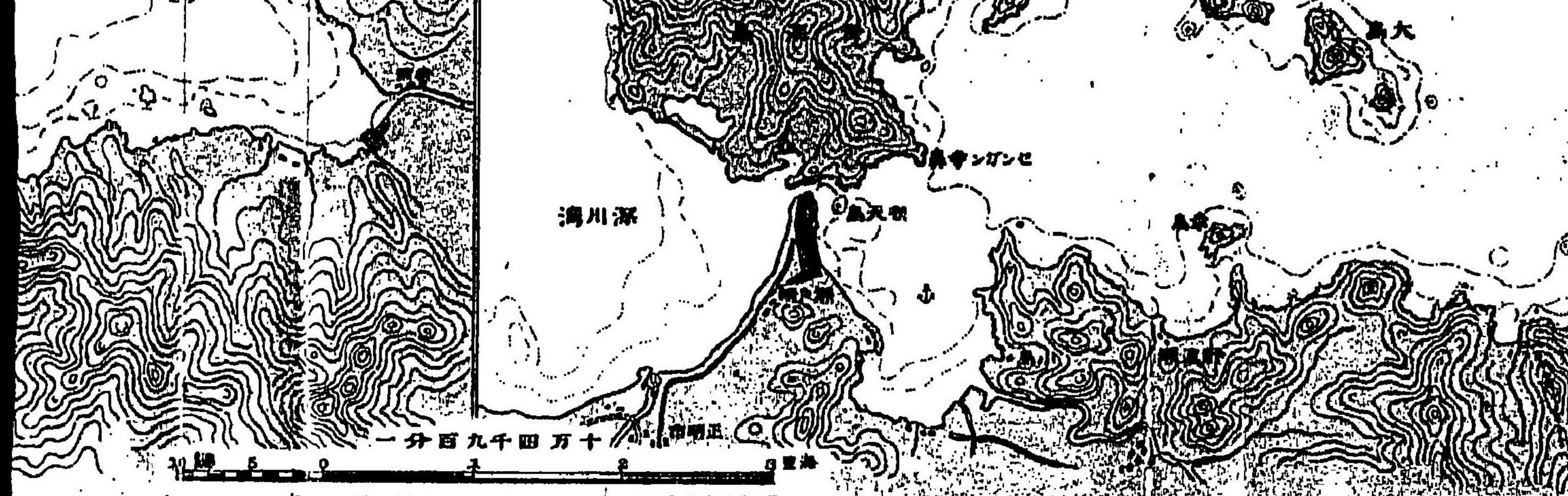


浦潮斯德港

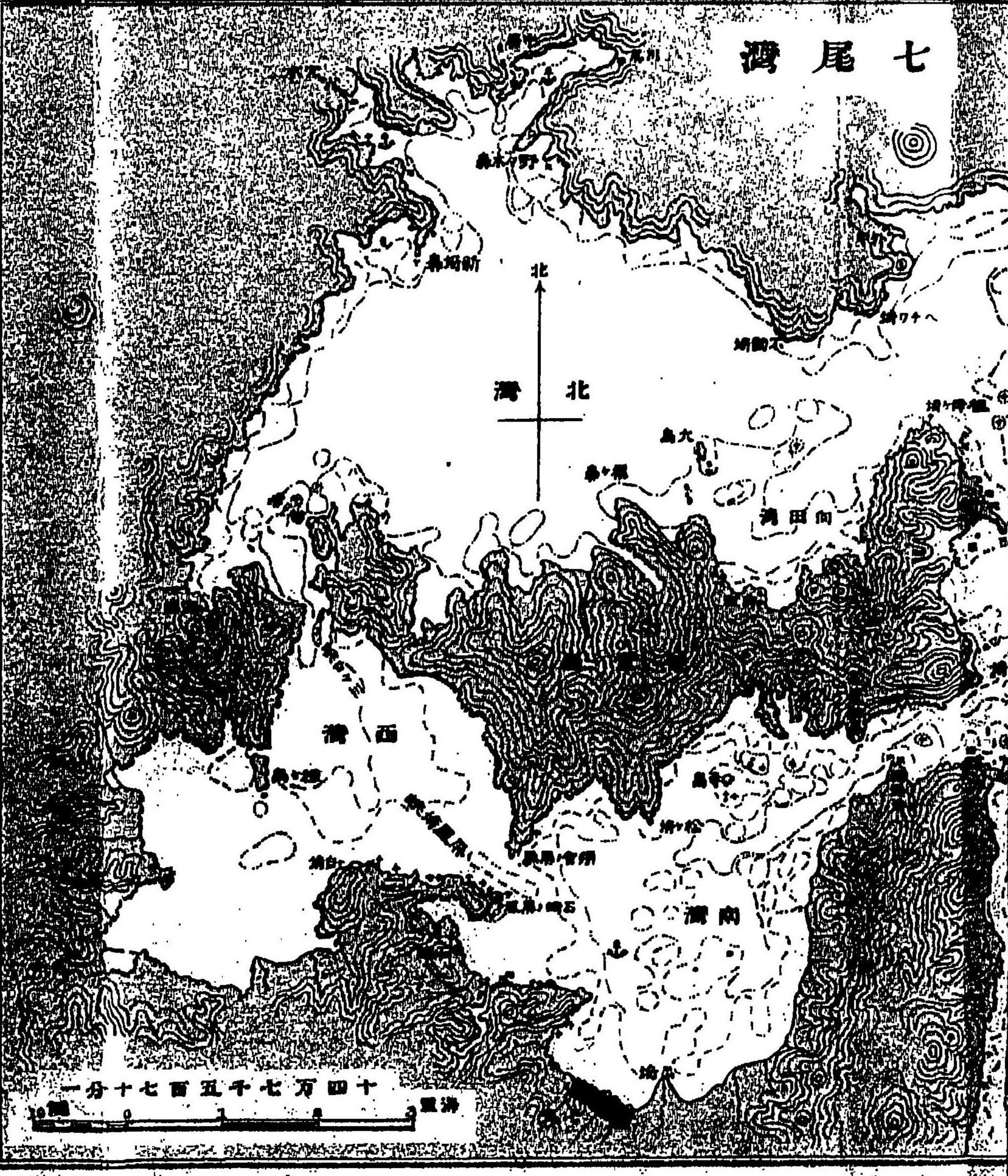
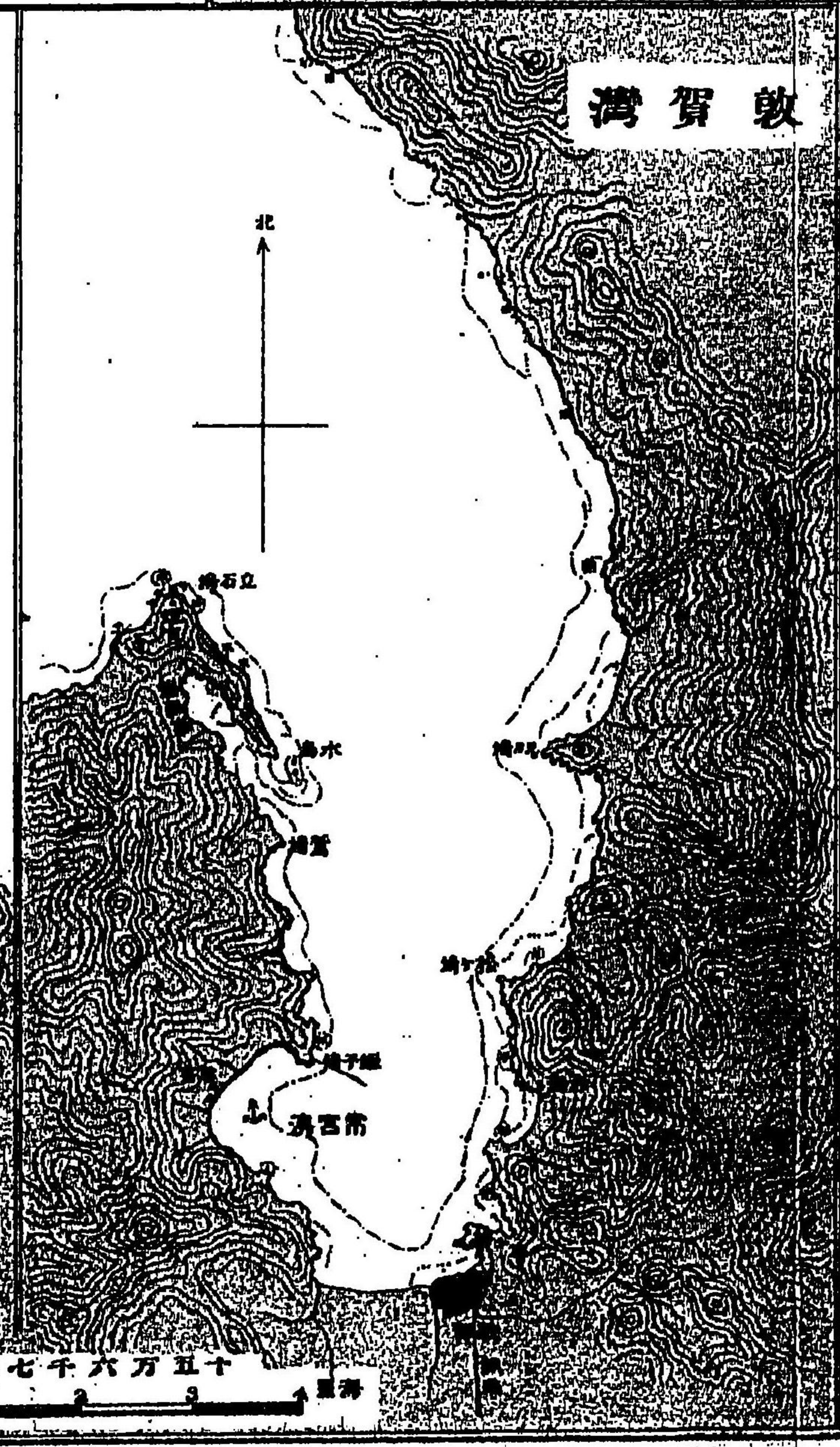
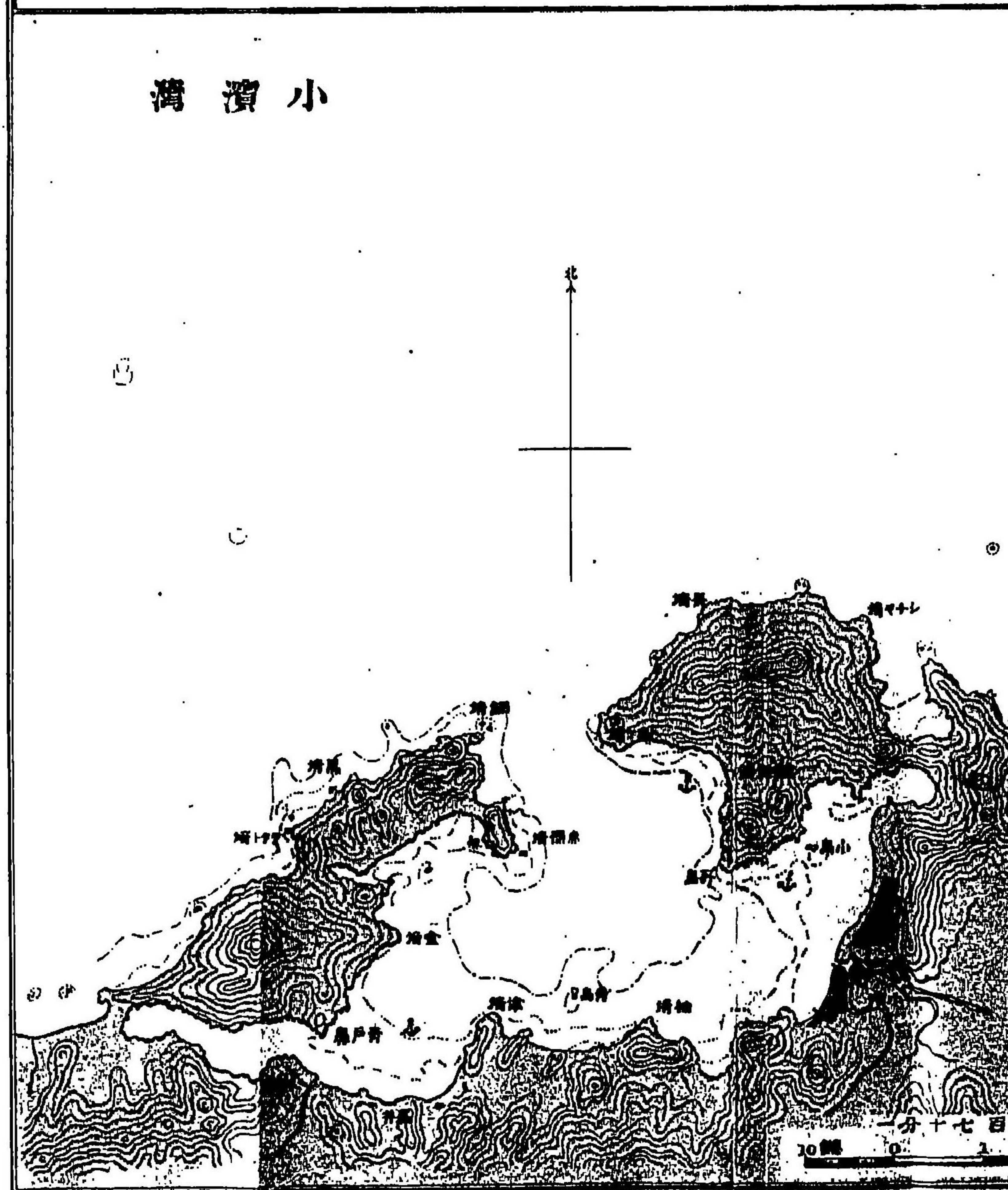
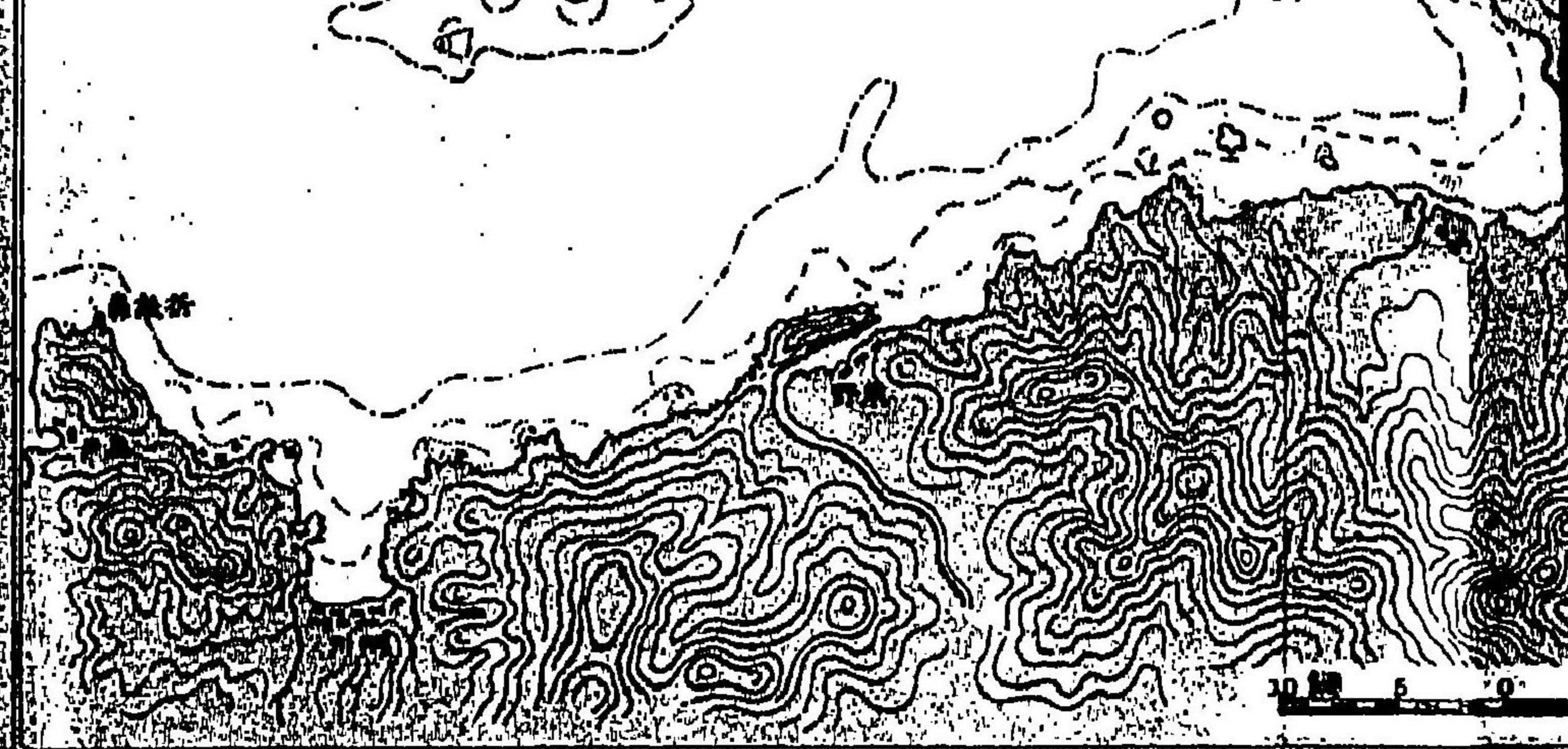
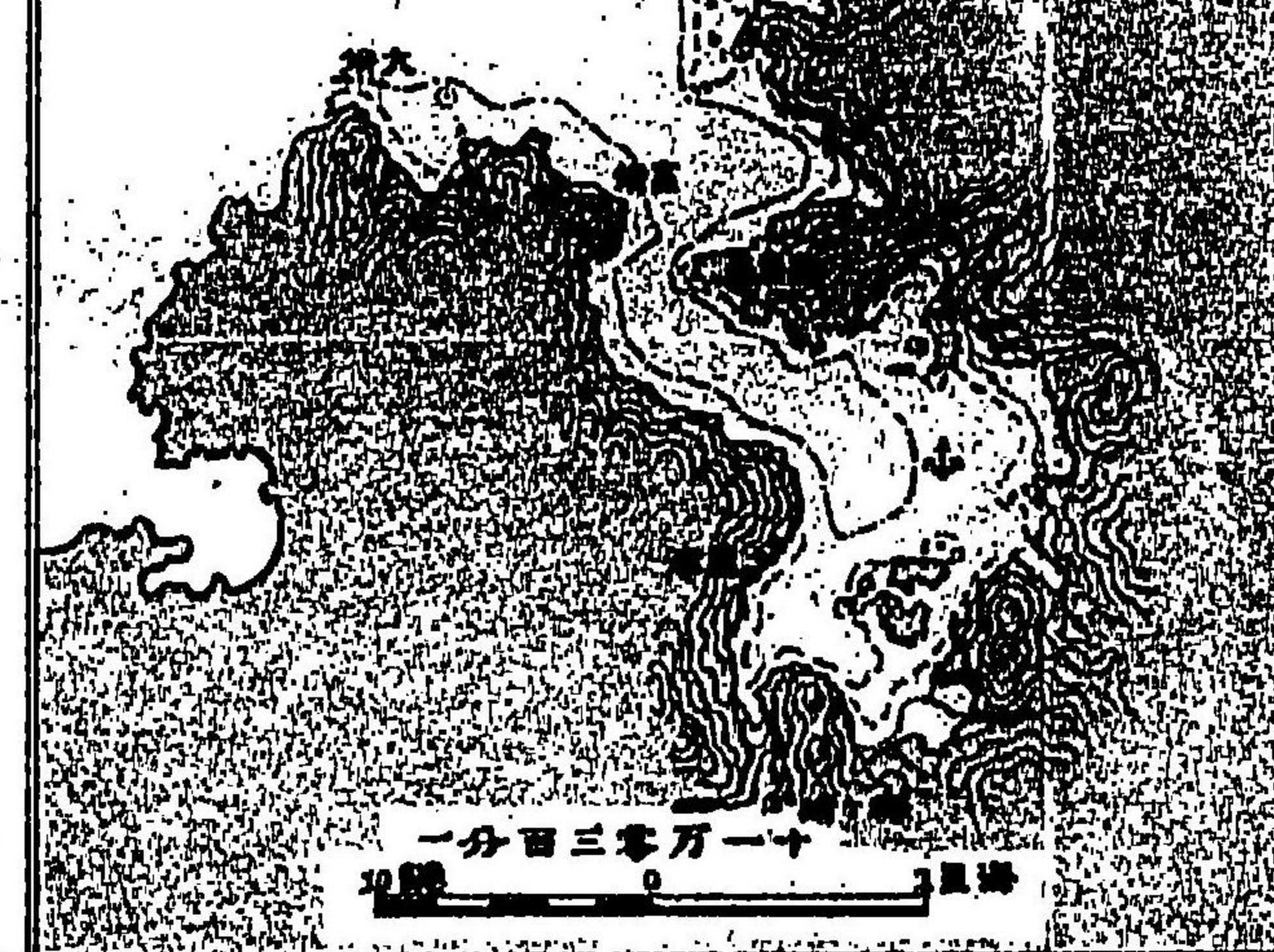


+ 干潮ノ水面六呎ヨ  
 リ五カラザル岩石  
 ■ 干潮水面岩

一 界線  
 三 界線



三尋界線  
五尋界線  
十尋界線





4  
7  
50

明治二十五年二月十一日印刷  
同年三月十四日出版

編纂印刷兼發行者

金

谷

昭

東京市牛込區辨天町五十一番地

印刷所

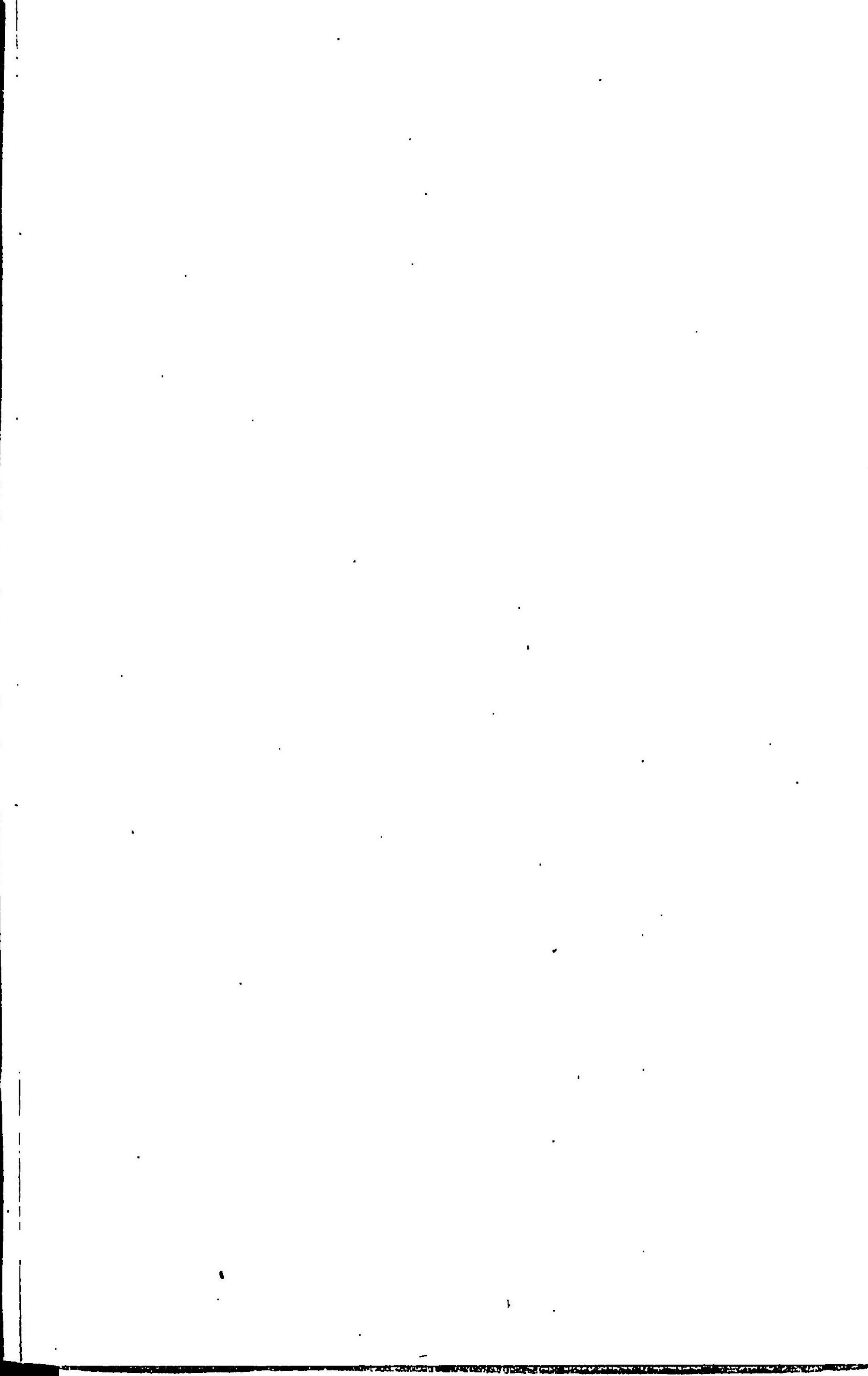
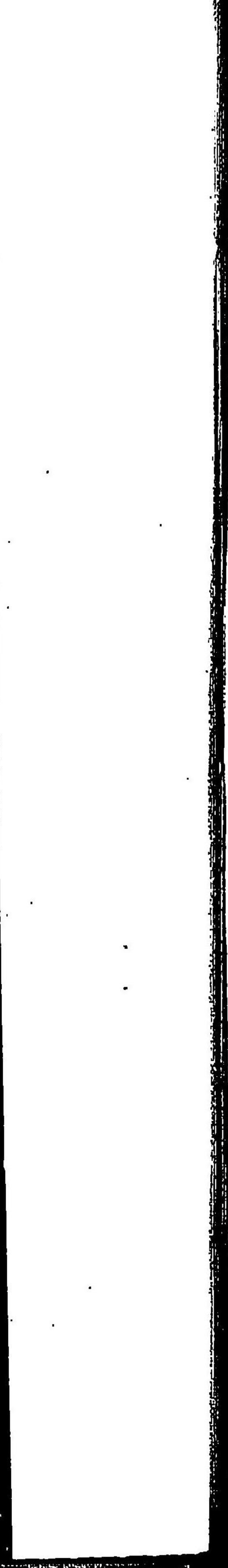
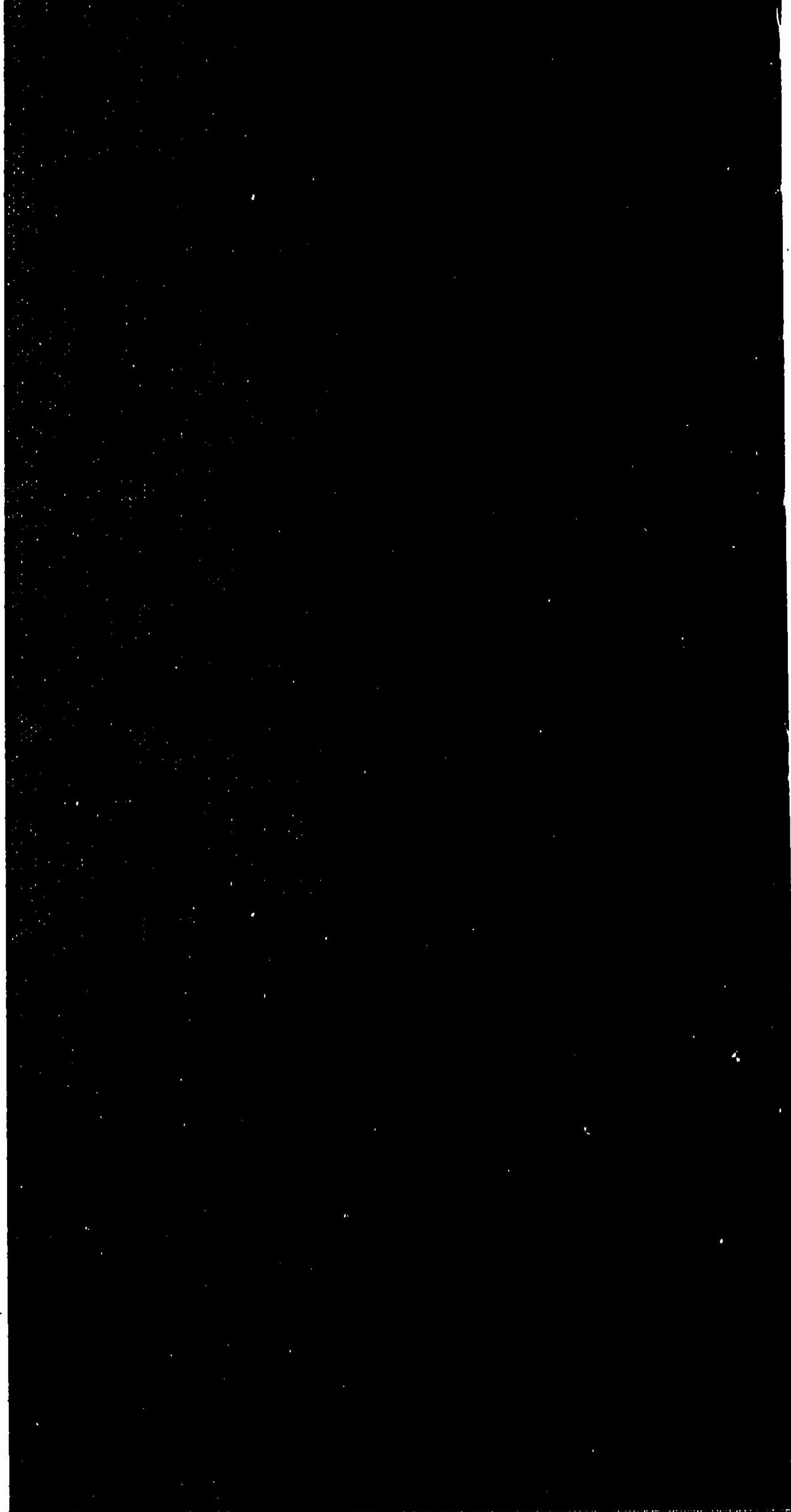
秀

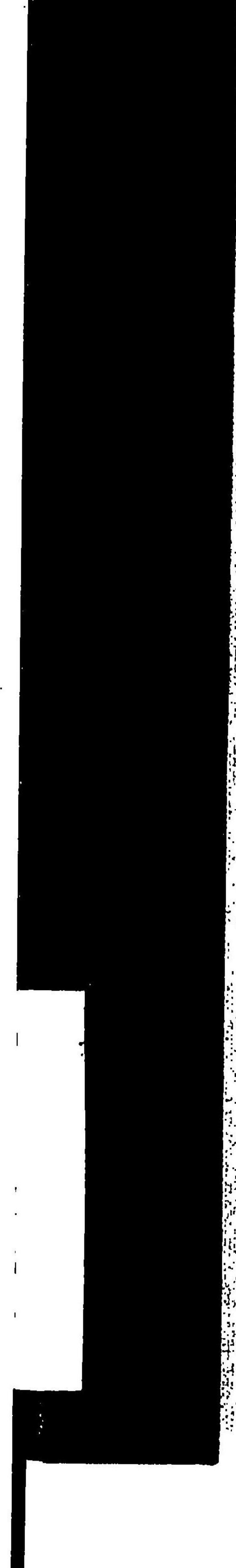
英

舍

東京橋區四辨屋町廿六七番地

HT-2T65





34  
250

310378-000-0

34-250  
鉄道調査委員報告 西  
比利亚鉄道ニ対スル日  
本ノ開港場ヲ論ス 港  
湾調査委員報告

金谷 昭 編

