

337
337

帝都復興に關する水運問題に就て

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 1 2 3 4 5

始



337-27

東京市道路局長
兼河港課長
工學博士
丹羽鋤彦君講演

帝都復興に關する水運問題に就て

工
政
會

帝都復興に關する水運問題に就て

二月二十五日工政會臨時總會席上講演

工學博士 丹 羽 鋤 彦

寄贈本



13. 6. 28 寄贈

先づ此御話を申し上げるのに港ミ川ミ別々に御話した方が順序がよからう
 考へますので、先づ河川に付て申上げたいと思ひます

東京の河川は現在隅田川を除く外向は六十八の枝派川がありまして、其
 總延長約五萬間、面積三百二十四萬七千坪ばかりになります、此川を通行
 する荷物はこの位あるか云ふに、大正十年の調で約千八百萬噸が此等の
 川によつて運搬されて居るのであります、然るに同年に於ける東京の輸出
 入貨物がされだりあつたか云ふに、概數千二百萬噸、即ち鐵道貨物
 が約八百五十萬噸、海から出入する荷物が約三百五十萬噸、總計千二百萬
 噸であります、然るに千二百萬噸の輸出入貨物に對して此河川を通行する
 貨物が千八百萬噸云ふに、少し差があるやうに見えますが、是は御承知
 の如く停車場、船、倉庫との間の市内小運送には同一貨物が數回運搬せら
 るゝ爲めに、河川を利用する數量を輸出貨物總量とは決して合致するも
 のでないであります、兎に角千二百萬噸に對して河川の運搬する分量が
 千八百萬噸あるのであります、尙ほ之を精細に調べて見ますと、先づ東京
 市内に於ける物資運搬の狀況は、其六割乃至七割の間が陸を經ないで水上
 を使つて居るやうに考へられます、さうするに此水運云ふものは東京に
 取つてはなにか大切なことであつて、輕々しく考へるべきものではない
 と思ひます

そこで、是等の物資は如何なる種類のものであるか云ふに、水運し運
 ばれるものは主に大量貨物でありまして、先づ市民の生活に必要な所の米
 穀、薪炭、是等は大部分水運に依つて居ります、又各工場に於ける生産原
 料、是も無論水運に依つて居ります、云ふやうなもので、此水運は工場
 發展と共に市民生活に極く必要な物を運搬して居るのであります、従つて

此河川に對しては相當なる仕事をなし、相當なる改良をしなければならぬ
 ことは申すまでもありませんが、何分東京市の財政状態が十分でない爲に
 是等の管理改良に對して今日まで金を使ふことが割合に少なく、最近七、
 八年の平均を取つても年額六十五萬圓位の金しか使つて居ないのでありま
 す、其結果河川は段々埋つて、船の通行し得ざるものが出来るし、又河岸
 に沿うては船が着かなくなつて、折角是まで十分に使へて居つた場所も使
 へない云ふ狀況を各所に見るのであります

そこで、震災前東京市は、之に對して相當なる改良計畫を立てたのであ
 ります、其當時既に都市計畫事業によつて改修することに決つて居たので
 小名木川筋及び大島川、東堀留川の一部でありましたから、更に其以上の
 河川を改修して深さを増さうではないか云うて調べて見ますと、此深さを
 を増すに河岸地の石垣其他が總て悪いのであるから、此石垣から直さな
 ればならぬ事を見出しました、そこで先づ其川をこの位の深さにする
 いか云ふに、是は都市計畫委員會に於て決定された一つの標準が、
 田川幅六十間以上のものは十五尺であります、六十間以上云ふに、隔
 ら十八間乃至十四間は四尺、其以下は二尺云ふやうな工合に標準を決め
 て掘ることになつて居りますから、此標準に基いて工事を施すことに致し
 ました、其時は五箇年繼續事業として十一年度から着手し、工費總額三百
 十八萬餘圓の金を投じて、之をやることにしました、其結果此等の川
 筋に於て十三萬七千坪の土砂を掘り、さうして河側護岸を改修する見込み
 で工事に着手して居りました時に、今回の震災に出會つたため、止むを得
 ず其後は此工事を一時中止したのであります、さうして今回帝都復興計畫

云ふ議が起り、復興院に於て種々詮議になりましたが、御承知の通り運河計画は土地を潰すばかりでなく、工事に金が掛るために、復興院に於ても初は大規模の計画をされたやうでありましたが、最後に結論として出て来たものは誠に僅かなものになつてしまつたのであります。

それで唯今復興院の原案を概略御話しますと、第一に小名木川を改修して其幅を三十間に擴げる、是は以前の都市計畫事業では二十五間であつた汐を三十間に擴げる、次は神田川を秋葉原驛の前から下流を二十六間に擴げる、次は大島川を整理し、二十二間の幅に擴げる、それから大川筋から筋の内汐留驛までは十八間に擴げるのであります、次は落離宮の前から築地一丁目に至る築地川の一部を整理して十八間に擴げ、楓川は全部を十八間に整理する、それから現在在京橋川と築地川との連絡は入舟川に依り、少し迂回した水路になつて居るのを、木挽町一丁目から白魚橋の間を開鑿して直通した線路をなし、楓川を経て日本橋川に達せしめ、京橋川は外濠川迄の間を改修して十八間の幅に擴げる、それからもう一つ都市境界を流れる横十間川を二十二間に擴げる、これが復興院の原案であります。

東京市では、當初尙ほ多數の改修を希望して居つたのであります、其市の希望を申し上げます、第一に是等は全部必要である、夫以上に本所深川を南北に貫く大横川を改修して貰ひたい、又小名木川に並行して居る野川も改修して貰ひたい、それから日本橋區に東堀留川、西堀留川三つ行止りの川がありますが、此西堀留川を神田川に聯絡して貰ひたい、尙ほ神田川をもつと上流まで改修して貰ひたい、或は外濠川も改修して貰ひたい、云ふやうな希望を持つて居りましたので、最後に市としては少くとも此堀留川だけを神田川に聯絡しておきたい云ふ希望を出したのであります、此水路が貫通すれば總ての貨物は汐留驛から運河で秋葉原に直接聯絡する便利を得るのであります、それから尙ほ日本橋區は、日本の中心とも稱すべき最も大切な場所、立派なる商賣人の集まつた所で、貨物集散

の最も多い所である、然るに唯今は日本橋川と神田川との間に完全な水路連絡がありません、尤も瀧間川、龍岡川云ふ二つの川があるが、孰れも狭い浅い川で舟田の便から云ふと直打が無い、それで日本橋川は貨物集散の中心として最も大切な川であるから、之を神田川に連絡する水路を設ける、之を利用したならば秋葉原方面から神田川沿岸の貨物が日本橋區に集まるのに最も便利であるから、是非是だけは復興院の計画の中に御話を願ひたいと熱望して居つたのであります、特別都市計畫委員會の御話を聞きますれば、此連絡の運河案も通らぬらしい、結局復興院に關する運河計画はさきに復興院の決定したもので終り云ふことには聞いて居ります、併ながら堀留川を延長して神田川に聯絡するや否やは、水運上重大問題と考へますので、此連絡が不可能と決定するならば、私共は其遺憾に堪へないのであります、又一方日本橋區の希望を聞けば、是非堀留川、神田川の連絡を希望するが、若し此希望が達せられずして唯今のやうに東西兩堀留川が行止りの儘何等聯絡が無い川として残ることになると、此連絡は年々埋るばかりでなく、衛生上にも宜しくないから、若し之を神田川まで通すことが出来ぬならば、寧ろ両方共理めて貰ひたい云ふ希望があります、多分今度の特別都市計畫委員會が之を通さぬとすれば、之を理めてしまふ云ふ結論になるやうに考へられるのであります、さうなる京橋區方面は澤山の運河によつて水路の聯絡が充分付いて居るのに、日本橋區と神田區に跨る此大切な一部では總て陸運によらなければならぬ云ふ結果を生じて、將來物資の輸送に付て非常に不便を生じはせぬかを慮れるのであります、尤も之に對して、鐵道省の計畫は、秋葉原驛に於てはなるべく貨物の種類を制限し、現在以上餘り擴張が出来ぬ爲に貨物の數量を制限する云ふことではあります、或は秋葉原に來る荷物は大量減らすかも知れませんが、現在百萬噸から扱つて居る貨物が急に減することは考へられませぬから、今後とも尙ほ百萬噸程度は秋葉原に來ることを考へます、此の貨物の内日本橋川に來る水運貨物は、全部堀留川を迂回してこちらに出て來なければならぬことになり、殊に將來築港工事が出来たらならば、日本橋川、神田川の連絡がない爲に是等の川々の荷物は隅田川から別々にはいつて來

なければならぬために非常に不便を感じるから、此聯絡を望むことは一層意義があるやうに考へて居ります、遺憾ながら經費の點では溢れるやうですが、尙ほ將來に亘つての重要な研究問題と私は考へて居ります、かやうな譯で復興院の計畫は我々が豫期した運河計畫より、遙かに小さなものに終つたのであります、東京市では復興院の計畫が完全に十分出来ましたならば、先程申しました各枝川の改修も此際見合してもいゝかと思へましたが、復興院の計畫が之に止まることは、此儘にしておけない爲に、東京市は充分に各川々の整理は出来ませぬが、少くとも前計畫通り水深を増して舟田の便を計ることは極く必要と考へた結果、更に豫算に計上して來年度から實行したいと考へて居ります、また市會に提案して居りませぬから、可決するかせぬかは問題でござりますが、兎に角前に決議して居ることから、多分可決するだらうと考へます、さうするに其經費は前計畫より少し増加して總工費金三百一十四萬餘圓、竣工期間は二年位延長して七年繼續事業と考へてあります。

先程申後れましたが、復興院の計畫は斯く縮小されましたが、總工費は相當な金になる、即ち復興院の豫算では二千六百五十七萬圓が此運河費に計上されて居るのであります、それでも帝都復興の運河計畫としては甚だ足りないやうに考へられるのであります。

それから先程申しましたが、東京市の計畫では仙臺堀川も改修を希望して居りました、此邊は御承知の通り倉庫の集積地でも又工場も大分あるから、此仙臺堀川も改修して貰ひたい、それで本所深川の工場地帯に於ては東西の方向に北十間川、野川、小名木川、仙臺堀川、大島川南北の方向には横十間川、大横川を改修し、縦横に運河を連絡させる計畫であつたのであります、それが今の復興計畫になつた爲に市としては是等を擴げることは出来ませぬが、是非是等の川々に對して、やはり五尺なり四尺なり云ふ水深を保たしめて水運に便利を與へることを考へて居るのであります。

て貰ひたい云ふ希望でありましたが、復興院の計畫では大体六尺、それから小名木川は七尺云ふ計畫でありますから、大體工政會の意見通りになつて居ります、唯幅の五十五米云ふ點は漸く小名木川が三十間になりましたが、他は十八間若くは二十間でありましたから、五十五米より少し減ることになります、是も經濟上已むを得ないかも知れませぬ。

それから復興計畫工政會の意見とを比較して見ると、工政會では陸揚場を改良し且つ増設して貰ひたい、又船溜を作つて貰ひたい云ふ意見でありました、現在の川に於ては物揚場の数が割合に少ないのであります、それで全部の細かい所まで行きませぬが、十八個川だけ除いて、其外の重なる川を調べ見ると、調べました總体の兩岸の延長が六萬九千五百間ばかりあります、其中に物揚場として實際使はれて居るものは九千七百間、約一萬間としても僅に七分の一にしかありません、其他は或は道路とか、或は個人の家のほか、若くは橋臺其他に使つて居りますので、實際物揚場の数が少いやうに思ひます、夫れのみならず東京市は現在二百二十五箇所の共同物揚場を此沿岸に持つて居りますが、如何にも幅の狭い、或は面積の少ないもので、實用に適するものが比較的少い、隨つてこゝから揚場ものはさう云ふものか多分申しますと、普通の荷物よりは寧ろ木材、土砂、煉瓦のやうな建築材料が主であつて、外の商品は極く少いやうであります、是は共同物揚場はさう云ふものに使ひ、他の雜貨は路々の倉庫を使ひ云ふ關係もあつたと思ひますが、要するに物揚場に對しては、上層倉庫も無い云ふやうな状態、誠に不完全でありますから、震災後復興事業の一部として、此物揚場を擴張したいと考へて居ります、詰り物揚場を整理して數をいくらか減じて面積を殖やす、其結果は數字で申せば、現在二百二十五箇所、其面積一萬四千坪の所を將來は二百八箇所に減じて、面積は二萬二千坪に殖やす、尙ほ此以外に復興院でも運河改修の結果として、更に物揚場を作り、之を以て河川の利用を良くしよう云ふ計畫があるやうです、から、其計畫を併せて考へて見ますと、將來市内に三百七十箇所、面積三萬二千坪の共同物揚場が残るやうになります、是は工政會の意見に對し充分満足には行きませぬが、兎に角提議に近くなるのであります、隨つ

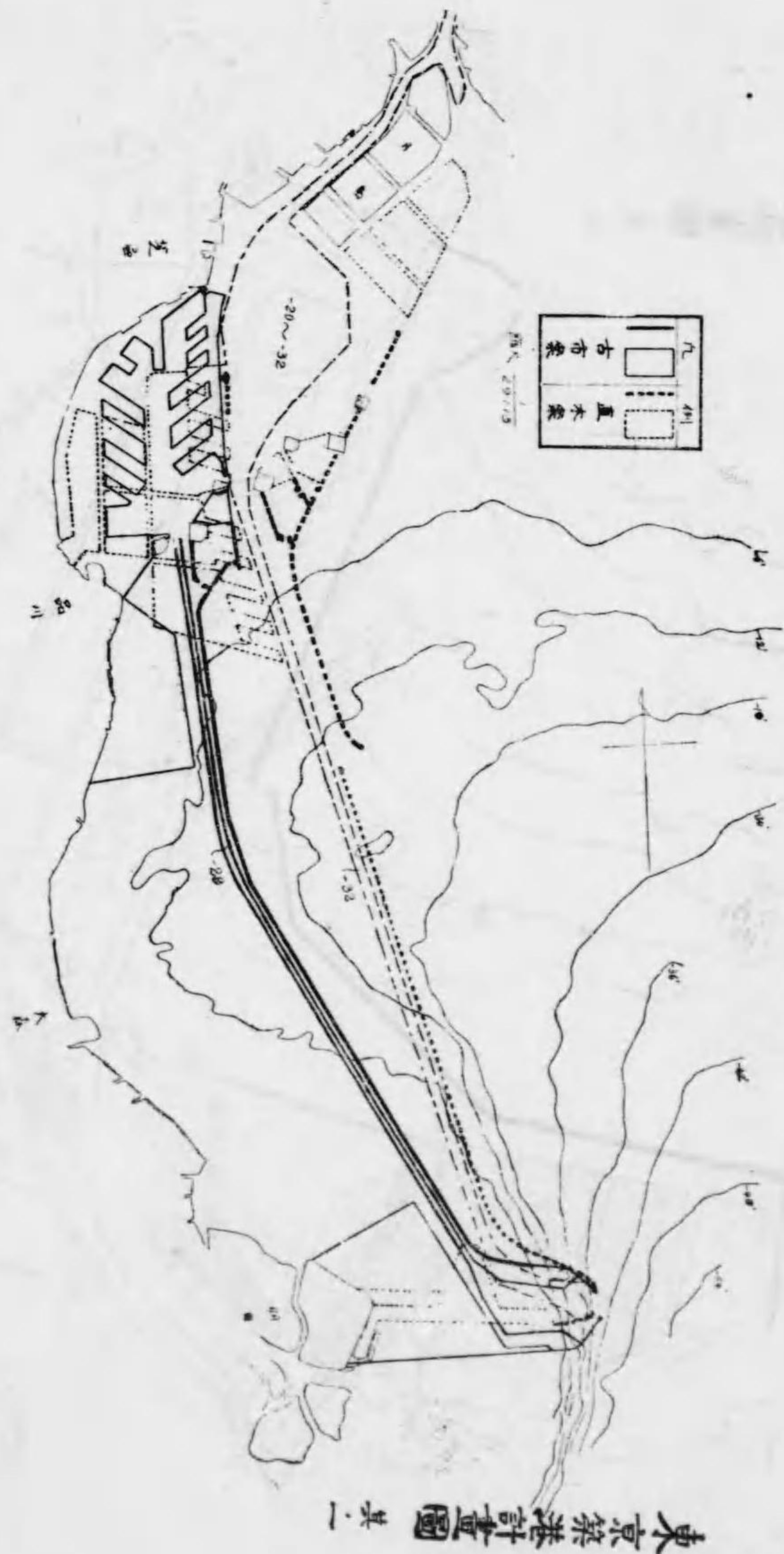
て物資の運搬上相當の効果が現れるものも考へます
 河川に對する復興計畫は大體唯今申上げたやうのものでありますが、之を總括して考へて見るに、復興院の二千八百五十七萬圓以外に、東京市に於ては震災の復興或はそれ等の改善に相當の努力を致す等、按川改修費を以て二百二十四萬圓、復興及改善に三百四十三萬圓、合計六百六十八萬圓の金を、復興院とは別に東京市が支出して、此水運状態を幾分なりとも改善したいと考へて居るのであります

○ 河川の状態は大體以上の通りを致しまして、次に築港問題に就て少し申上げておきます

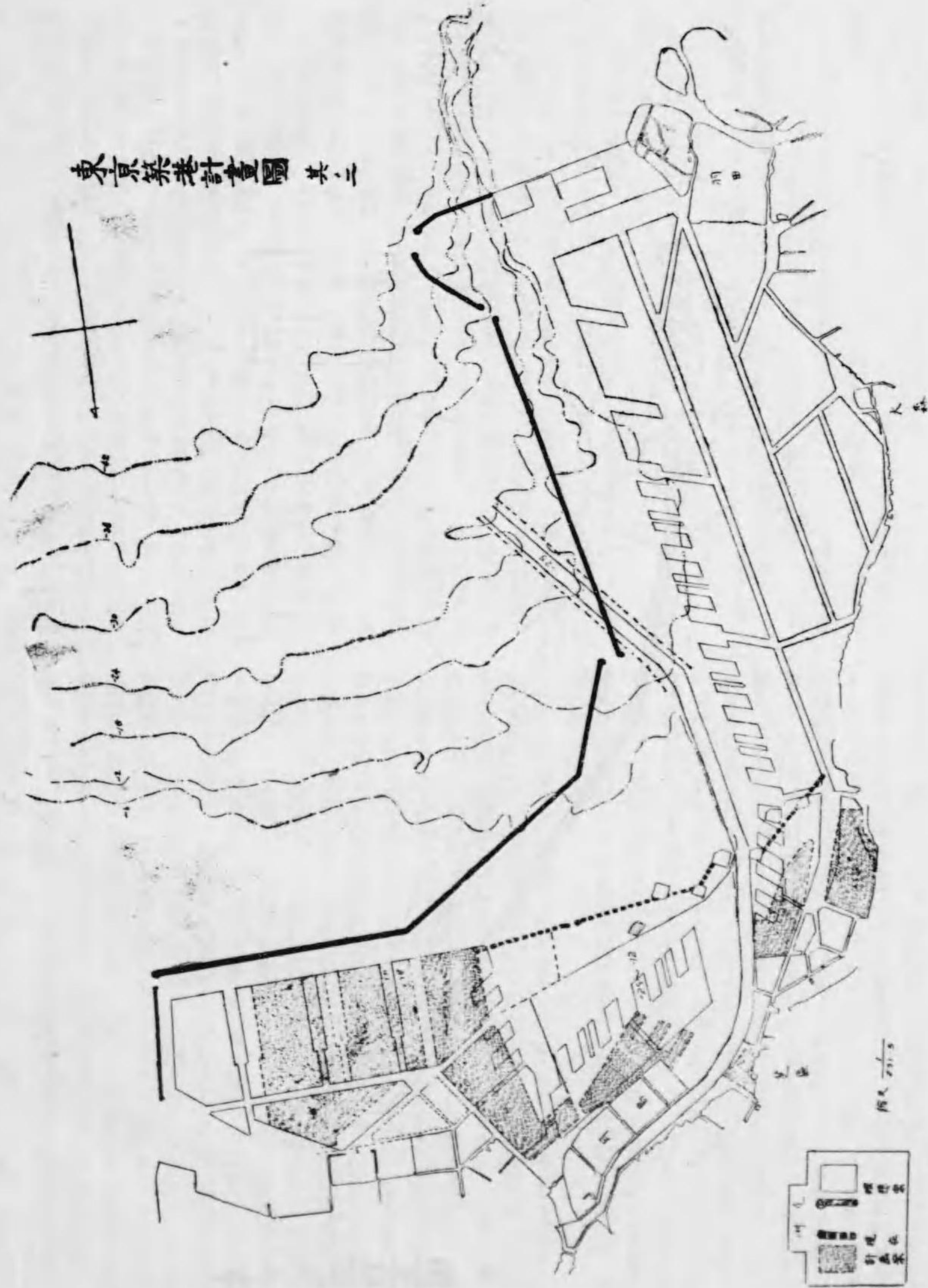
此東京築港問題はもう多年の問題であつて、今更事新しく申上げるまでもありませんが、古くは和蘭人で内務省の雇工師であつたムルドル氏の計畫もあり、デレーケ氏の計畫もありましたが、所謂此築港問題が實際的になりましたのは、明治三十三年古市、中山兩博士が之に對する計畫を作られたからであります、當時の豫算で四千百萬圓、荷役能力は二百萬噸、港内水深は三十尺を標準として設計が出来たのであります、是は此圖面に現れて居りませぬが、大體は矢張り羽田に港門を設け、そこから少し大森方面に迂曲して第一砲臺に接し航路を作り、臺場邊から芝浦までの間が本港となる、さうして高輪から芝浦方面に繋船所が出来るのであります、其當時は荒川改修工事はまだ未定で、隅田川と本港の區域を一緒にすることに出来ない爲に、隅田川を港外に導き、其間に埋立地を作り、本港は運河で聯絡を付けること云ふ案になつたのであります、此案は基礎案となりまして、其後幾多の計畫も大體此案に準據して出来たのであります、同時に此計畫は其當時殆ど實行せんことを以て立至つたのであります、なぜか申しますと、其當時東京市には星亨と云ふ御承知の大人物があつて自分は大臣になるよりは東京市の築港をやつて將來に名を残さうと云ふ位に非常に深く考へ力を入られたのであります、不幸にして星氏が市役所内の参事會室に於て兇刃に罹つて、其結果此築港計畫も夢の如く消えてしまつた爲め、今日更に輿論に訴へて著手しなければならぬ事になつたのは

誠に惜しいことでありませぬ、其當時築港が出来て居つたならば、今日多少の變更を加へたであらうが、今度の震災に對して非常な効力を現したと考へます、皆さんの中に御承知の方もありませぬが、現在芝浦附近の混雑は非常なものでありまして、震災前には日に五、六艘しか碇泊して居らなかつたものが、今日は四十艘以上の大きな船が碇泊して居る、多い時には臺場外まで碇泊する三百艘近くも居つたこと云ふ状況でありました、勿論芝浦上流には昔から澤山船が居りますが、現在では芝浦下流にその等の大船が碇泊して居るのであります、今後は以上述べたならば如何にしたら宜いか殆んど考へがつかない位、船が密集して、危険は多く、航路も狭く、從つて運賃が高いこと云ふことになつて居る、是が三十三年の時に著手されて居つたならば、今日非常に効力を現したことは勿論であります、併し是は已むを得ませぬ

そこで引續き此築港に付て沿革を申上げますれば、其後直木博士が明治四十四年に一つの修正案を作られた、此計畫は工費三千七百萬圓、荷役能力五百萬噸、内港の水深は三十二尺乃至二十尺とするもので、矢張り大體古市案と同じく羽田に港門をおき、其深さを三十八尺の位置に設け、航路の位置を變へて直線とし、高輪地先の埋立を前進せしめ、本港の位置は臺場以北芝浦前隅田川下流を利用することになりました、即ち其重なる變更は本港となるべき位置で、それはなぜか云ふと、其時には荒川改修計畫も決まりましたから、隅田川は古市博士の計畫當時は大變狀態が變つて、港内に取込んで構はないことになりましたからであります、其根柢に於ては古市中山案と同じものであります、併ながら直木博士は財政上全部の計畫を實行することは困難なるべきを思ひ、第一期工事を以て工費一千七百萬圓、荷役噸量三百餘萬噸の施設を急務として、其實施を提案せられました、其後財政の關係より尙幾多の變更をして、直木博士は此東京築港に對して五つも案を作りましたが、最後に經費の關係上最小限度の案が大正二年に出来た、是は工費三千萬圓、荷役能力百五十萬噸、水深を二十五尺に減することに変更せられたのであります、此時は阪谷男爵が東京市長をして居られて、最も其實行に努力せられたが、是でも尙は



東京築港計画圖 其二



出来ない云ふので、それでは隅田川の濬筋でも改修しやう云ふので、六百五十八萬圓の經費を以て川筋の改修を企てられましたが、此小さな案も財政上の關係に、殊に阪谷男爵がやめられた跡で通らずに今日に及んだのであります。

こゝで一つ申残しましたが、唯今の古市案、直木案と色々築港計画がありますが、財政上何れも實行することが出来ないで、直木博士の居られる時分、悉く角濬筋に對し或程度の改良はさうしてもしなければならぬ云ふので、以前隅田川の改良工事として、東京府が明治二十年から二十七年に亘る事業として工費四十五萬圓を以て施行せられた航路に對し三十九年より四十四年度に亘る第一期工事(工費三百六十五萬圓)、及び更に明治四十四年より大正六年に亘る第二期工事として二百四十六萬八千餘圓の工費を投じて、其航路を幅八十間を百間に擴げ、深さは十二尺に増加することにになりました。其後は第三期の河口改良も出來ず、東京築港も出來ずに終つたのであります。

こゝろが其後田尻市長の時代に於て、更に此築港計画に付て種々調査なり計畫を進められ、此工政會の會員である田村君が最初の成案を作つて、之れを報告いたしました。田尻市長は、是はなかく重大問題であつて、市の一技師の設計だけでは若し不足があつてはならぬ云ふので、内務省海軍省、鐵道省、日本郵船會社なから、其道のオーソリティーの方々を御願ひして、此田村技師の設計に對して修正を加へ、理想的のものとしたのが、今日東京市にある三億五千萬圓の築港計画であります。此計畫では羽田沖に於ける港の入口を水深四十尺の位置に移し、大森地先埋立地には水が三十六尺の繫船壁を設け、品川地先には三十尺、月島深川方面には二十五尺乃至二十尺の繫船壁を作り、大體品川から大森地先の部分は外國貿易、月島から深川邊は内國貿易用地と工場地を設くることとし、洲崎大森地先の埋立地に大貨物停車場を作つて、鐵道と聯絡することとしたのが、所謂世間に現れた三億五千萬圓なる大計畫でありまして、是は兎に角市の一つの案として世間に發表されたのであります。

こゝろが其後後藤子爵が東京市長になられたが、子爵は東京市の爲すべきことは多々ある、それに對して八億圓の金が要る云ふことを世間に唱道されました。其計畫中に東京築港に對しては約五千萬圓を豫定せられたのであります。詰り東京築港の第一期工事は先づ五千萬圓程度のものでよからう云ふやうな意見であられたのであります。

其後東京市に於ては、成程此大計畫は理想としては至極結構であるが、此三億五千萬圓の計畫は果して何十年の後には是だけのものが必要であるかが問題である、且つ財政上の都合もありましたから、其實行案に就き色々考慮いたしました。如何にしても港を其處にしてはおけない云ふ所から、取敢へず六百八十萬圓を以て更に第三期の隅田川口の改修工事を始め、其工事の終らぬ内に引續き東京築港工事をやりたい云ふのが、理事者たる助役初め我々の意見でありました。此第三期の改良工事は唯今濬筋も漸く十二尺位よりない芝浦地先海面を淺瀬して上流の方は二十尺、下流壘場に近い方は二十二尺の船溜を作る、それから砲臺以外にある十二尺の航路を十八尺に淺瀬する、さうするに此計畫は大築港をやる場合に少しも邪魔にはならない、さうして大築港計畫では途中から小型船の爲め副航路を利用することに出来るから、此計畫は大築港計畫にも抵觸せず、一時の急を間に合せることになり、又淺瀬上砂を以て芝離宮の前と芝浦地先と品川停車場前の一部を埋め、尙ほ芝浦に於て隅田川の濬筋に沿ひ五百間の繫船壁を設ける、是は將來の計畫にも繫船壁を設ける場所であるから、深さは其計畫通り二十五尺とするのであります。此工事は經費六百八十萬圓、五箇年の繼續事業として、大正十一年から工事に着手したこゝろで震災に遭ひました。其當時本工事はまだ着手したばかりで自立つた仕事も出來ず、新規に注文した船や機械は、或ものは到着し、或ものは來る途中にあつて震災に遭つたのであります。唯繫船壁は鐵筋混土のケーソンを沈めることにしてあつたので、其ケーソンを運搬する通路に二十尺の深さが必要であるから、其航路の大部分を淺瀬して居つたのであります。然るに其二十尺の航路が今度非常に役に立つて、兎に角こゝに來るに狭いながら二十

尺の水深がある云ふので、多くの船は途中潮時を利用して此二十尺の航路に集まり、二十尺の船溜りして十分効力を發揮する云ふ結果を得たのであります。

併し東京市は此の隅田川の第二期の改良工事だけで満足するのではないから、其工事の終らぬ内に更に築港工事を始めたい云ふ考であつたことは先程申上げた通りであります。随つて之に對して種々の調査を開始したのであります。是も御参考に申上げておいた宜いかと思ひますが、先程申しました隅田川改良工事を致します時に、此工事は隅田川の改良云ふ一大部分の工事であるが、東京港を通過して見るよりは是も東京築港の一部であるから、これが良いか悪いかは、東京築港計畫の全體から通観して考へる必要がある云ふ意見がありました。現に港灣調査會でもさう云ふ意見を發表した方もありますが、是は東京築港の成否に拘らず是だけのものは差當り必要である、何等後に差支へは無からうから云ふので、是は單獨に決まりました。東京市は同時に内務省に御願したのは、大築港全體の計畫は御認めにならなくても、築港に差支なき埋立區域の法線だけを畫ひたい、それは何の爲か云ふは、河川の浚渫、道路の掘鑿等より生ずる残土が澤山出来て其處分に困るから、兎に角埋立區域の法線をきめて、法線以内の海面は此等の残土で埋めても宜い云ふことを認められたり内務省に願出たところ、内務省では相當理由ありして之を港灣調査會に諮問されました。そこで其會議で種々議論が沸騰したのであります。なぜ議論が紛糾したか云ふは、横濱の反對運動であります。此埋立計畫を認めることは東京築港を認めることになる、東京築港に斯かる大規模のものを作る云ふことは、國家經濟上不利であるのみならず横濱の生命がなくなる云ふ反對運動が起つたので、結局此問題は今日まで解決せずして保留されて居るのであります。併し先程申しました如く、東京市の理事者としては、此大築港計畫が直ぐに實行されるものは初めから考へて居らぬ、少なくとも私一人としては、斯かる大規模の計畫を完成する必要は餘程將來の問題である、然らば此大計畫は何であるか云ふへば

にはいり得る、是は内外國の船を通じて得た割合であります。内國船ではいれぬものは極く少数で、重に北海道から石炭を積んで来る船で、之れも二十六尺以上の吃水は殆ど無いのであります。此二十五尺の水深でも東京に完全なる設備が出来たならば、横濱に來る九十多の船は東京に集め得るのであります。勿論實際には色々商賣關係や金融機關關係が有り、總ての事情から、二十五尺にしたから横濱の船が皆自ちに帝都にはいることは夢にも考へませぬが、兎に角水深二十五尺にすれば東京の沿岸貿易に對しては十分であることを考へ、私は先づ二十五尺を標準に致したのであります。それから之を外國貿易港にするや否や、外國貿易港云ふことは各方面に於て議論があり、甚しきは帝都云ふものは貿易港にしてはならぬ云ふやうなことを海軍の山路將軍などが言はれて、帝都に外國貿易港とは分けなげばならぬ云ふ議論が有る、私は是を外國貿易港にするか否かは、他日周圍の状況に應じて決めてよい事を考へて居る、今日東京を外國貿易港として無理に横濱のものを持つて來てしまふ云ふことは現在の利益でない、併し東京港に二十五尺の水深を保つことが出来たならば、なかく多數の外國船が東京にはいり得るのである、是がはいつて來た時に開港でないから御前は來ることばならぬ云ふことが經濟上永久に出來るか否か問題である、私の考では今から外國貿易港にせぬ云ふ聲明をする必要も無い、若し外國船が必要あつてはいつて來る横濱にせぬ云ふ聲明しても差支ないと思ふのであります。そこで一方には早晩外國貿易港にするならば、もう少し大規模にしたらうか云ふ様な議論もありましたが、是は先程申上げた如く、今日三十尺以上のものは太平洋を横切つて客船だけであり、現に歐洲航路の郵船會社の船でも横濱に這入りますのは二十、三尺、大きくて二十七尺しかありません、其以下濠洲や支那の貿易に従事する船は二十四、五尺位で差支なく、唯今横濱に出入する船で二十五尺以上の吃水のあるものは重に太平洋を横斷する亞米利加通の船で、世界一週航路に使用せらるゝもの、歐洲航路の一部分位であらうと思ふのであります。ところが東京に大築港をしても私は是等の大型客船は東京に直ぐ來ないと思ふ、私の考では太平洋を横切る客船は、横濱寄港にするこ

是は東京云ふ地域に於て東京港としてきただけの施設が出来るか云ふ一つの標準を示したに過ぎない、之を全部實行するなご云ふことは何十年の後になるか、我々は未だ想像して居らない、兎に角東京港の區域内には是だけの仕事をなし得るものである云ふことを示すに過ぎないと思ふのであります。随つて今度の問題は是れだけの築港が差當り必要か云ふことを考へなければならぬ、それで東京市に於て種々實行案を作つて東京市會議員を以て組織せる東京築港調査委員會に附議したのであります。私共の考では第一、東京に大規模の外國貿易港を造る必要有りや否やが先決問題である、そこで之を調べて見るに、先づ東京港の輸出入貨物の總體から云へば、約三分の一が外國貿易で、三分の二は内國貿易である、此三分の一の外國貿易貨物の爲に大きな外國航路の船を入れる云ふ覺悟をすれば、さうしても水深三十尺以上の港を造らなければならぬ、さうするに兎に角東京は現在近き處に横濱云ふ外國貿易港を持つて居る、其横濱を無視して費用を厭はず東京に大きなものを造るのは誤つて居るのではないか、そこで私は横濱は横濱として存立することを考へ、東京は東京として考へなければならぬと思ふたのであります。無論一部議員の内には東京に築港するならば東洋第一の港を造りたい、さう云ふ小規模のものでは江戸つ見の吃水云ふやうな議論もありましたが、段々説明を致しました結果が、先づ東京市の築港調査委員會は、大船東京横濱の兩立する云ふことを根據にして、設計するのを宜しいと認めたのであります。さうすれば東京築港の計畫は如何であるか云へば、先づ東京築港の規模としては五、六千噸の船を標準とする、即ち沿岸貿易の船を入れれば宜い、水深は二十五尺、船は大きくて五、六千噸級で宜いと思ふのであります。そこで水深二十五尺の程度で沿岸貿易船に對し充分であるか否かを調べて見るに、横濱に於る過去十年ばかりの入港船の吃水調査がある、丁度私は其當時横濱に居りましたから、實際を調査せましたら、二十五尺以上の船は百分の一に達しない、百分の〇、八三か〇、七三か云ふ數であります、即ち東京港が二十五尺の水深を持つて居れば横濱にはいる船の九十多は東京

ミが出来ない場合ありと假定するも、東京港を利用して品川邊まではいつて來る様な事はないと思ふ、矢張り外港羽田あたりの邊で御客機を上げて出帆する工風をすると思ひます。此羽田品川間の長い航路をいつて來ることはさうしても思はれない、何故なれば亞米利加航路の客船などは一時を争つて發着を急いで居るから、それ等の船は東京の内港を三十尺、四十尺に掘つて見た所が品川邊迄はいつて來ると思はれぬのであります。従つて差當り三十尺、四十尺にする云ふことは無駄な費用である、東京の築港には是以上の不經濟は無い、それであるから今横濱を潰すやうな大計畫を實行することは東京市の企てるべきことではない云ふ考へから、先づ二十五尺を標準とすべきであります。

○
そこでこの二十五尺の案に付、も尙ほ種々の計畫がありまして、東京市として大體三案を考へたのであります。第一案は、將來の大築港計畫に倣ひ港門を羽田に設け、港口附近を三十尺に浚渫し、羽田品川間の航路を二十五尺の深さに留め、芝浦、月島、深川方面沿岸を埋立、數個の繫船突堤を造り、此海岸を品川灣砲臺との間の海面を二十五尺に浚渫して内港とする計畫では約七千萬圓掛かるとあります。第二案は最小限度にしたらうかであるか云ふは、唯今の航路は十一尺の水深線まで掘つてある、又隅田川改良工事による二十八尺の水深線まで達する豫定である、さうするに少し此航路を延せば容易に二十五尺の水深線に達することが出来る、そこで此羽田沖の大航路は將來に延ばして、暫く大計畫の副航路に相當する現在の淺筋の延長線を掘つて、そこに幅員百間、水深二十五尺の航路を作つたならば、此大防波堤を延期することが出来る、又深川方面の繫船壁もやめて芝浦、月島方面だけに止める、内港の浚渫面積も一時縮小する、是なれば工費も三千四百萬圓で充分であります。最後は其折衷案で、最小限度の案に深川方面の繫船突堤を加へ、又舊砲臺以北内港か如何にも狭いから、浚渫面積を増して、船溜を廣くした計畫で、是が五千六百萬圓であります。斯う云ふ三案を市の築港調査委員會に附議しました所が、委員會

の意圖は最初七千五百萬圓位の所を行かう云ふ意見であつた。併ながら私は七千五百萬圓の案を御示したが、此羽田沖の方面は急がなくてもいのである。今實行するには隅田川港筋を改良擴張したので差支ないから五千六百萬圓案が第一期工事として適當ではないか、又經費の關係があれは三千五百萬圓案でも結構である云ふ話をしたので、調査委員は研究の爲に關西地方の視察を行かう云ふ事でありました。それで私は東京と横濱の關係は大阪と神戸、又は四日市と名古屋の關係に似て居るから、是等を視察すればよからう云ふたので、委員は此等の港を視察して歸りました後、東京としては先づ五、六千萬圓程度の築港をしておけば經濟的にも宜しい、實用的にも宜しい云ふこと大略決まりましたが、委員は尙念の爲に石炭其他の荷役方法を視察する爲め九州邊まで行くことになつた所へ地震でありました、それでまた市會は未決定の儘今日に至つて居ります。

此築港計畫がさう云ふ事情から懸案の儘になつた爲め、市としてはこれをやるか云ふことを決めるに居る際地震でありましたが、それは復興院では如何に考へられたか云ふこと、無論東京に相當程度の築港をしたいは復興事業を促進する爲に最も必要である、然し東京築港をやるに同時に復興院としては又一つ問題があるのは横濱も壊れ東京も壊れた、そこで横濱もやる、東京もやる云ふことに對し、東京のみを除く大きくやる横濱が立たぬ云ふので、種々考へられた結果でせうが東京築港に伴つて京濱運河を造る、そこで横濱を帝都の外港として外國貿易品は横濱で荷役した後、運河によつて東京に來る、内國貿易品は東京に直接來るやうにする、そこで詳しい數字は私に存じませぬが、大體東京築港の爲に三千二百餘萬圓、京濱運河に對して千二百餘萬圓、總計四千五百萬圓位、其後いくらか變更されましたが、要するに四千五百萬圓を以て東京築港と京濱運河をやらう云ふのが復興院の計畫でありました、此際内務省の土木局でも、東京築港は今やるのが必要である、今やらなければ今後やる時機は無い云ふので、矢張り京濱運河と築港と相俟つて施行する一つの計畫が出来て、復興院廢止後此豫算も大藏省に提出されたさうですが、十

船溜を爲し、砲臺外の航路には上砂の侵入を防ぐ爲に兩側に簡單なる導流槽を設けておく、此工費が三千五百萬圓で、外に既定の隅田川口改良費六百八十萬圓を加へて合計千四百萬圓とする案を東京市としては持つてゐるのであります。

そこで兎に角政府では内務省で御やりになるか、復興局で御やりになるか分りませぬが、京濱運河と相俟つてやる云ふのが前提のやうに思ひます、東京市は京濱運河を切り離して東京築港を單獨に考へる云ふ立場になつて居ります、之に附随して京濱運河の價值如何云ふ問題が起つて來るやうに考へます。

之に對し東京市としては、成程京濱運河は有る方が宜しい、有るは無きに勝る云ふのであります、併ながら若し同じ金を他の復興事業に使つて貰へれば當分無くても宜しい、斯う云ふやうな大體の意見であり、一般の空氣であります、私も其主張者の一人であります、京濱運河の利益として頼りに舉げられて居る事は何か云ふこと、羽田の先を廻る船の危険であります、其爲に京濱間の船は保険料も高く且つ非常に船賃が高くなる云ふのが、先づ京濱運河の第一の効用である云ふ横濱の主張は頗りに主張され、且つ私共にも色々な書付を造つて其利益を舉げて居られますが、其利益は所謂勘定に合ふやうに無理に造つた點があるもので、實際には懸離れて居るやうに思はれます、それで此京濱運河が出来た所で、東京横濱間の貨物の輸送が京濱運河に依るや否や、私の考では若し依るにすれば風雨の時だけである、其以外には百間の運河、復興院の計畫では五十間若くは八十間云ふ狭い場所、速力も制限されるだらうし、多數の船も引けない云ふ新運河を無理に通つて來るよりは、從來通り天然の水路を通つて來る方が便利である。成程二月八月頃の風雨の時には宜いが、是以外の時には大した危険は無いから船の通行が妨げないと思ふ、それから人に依つて色々申しますから、確かなことは申上げられませぬが、私の調べた所では、東京横濱間が風雨の爲に船が通れぬことは一年間に四十日から五十日、即ち一箇月半か二箇月である、其爲に千二百萬圓の金を投する云ふことはま

三年度ではびづかしい云ふ様子で未決の儘であります、斯くの如く復興院土木局は實質に於ては多少違つて居るが、同じやうな計畫をし居られる、又東京市も實行案に就き相當なる考慮を拂つて居る、私の考ではこの案でも宜しい、早く出来てくれるのが帝都復興の爲め一番必要である若し復興院が東京横濱の總ての工事をやる云ふことであれば、是は復興院で成るべく早くやつて貰ひたい云ふ希望を持つて居つたのであります、然るに審議會の決議は東京築港と京濱運河とは復興計畫と切離してやる云ふことになつた爲に、更に内務省で豫算を作つて議會に提出することにになりました、併し其計畫の内容は、復興院でも、内務省でも、東京市の案にしても、大體は似たものであります。

何れの案も東京築港としては、其水深を二十五尺にする、唯埋立地の形狀繋船岸壁の位置が多少相異なるだけである、復興院の案は京濱運河の關係上高輪地先埋立地の形を變じ、芝浦地先に五百間の繋船岸壁を設け、月島地先に南北に走る假防波堤を設け、又航路の維持の爲に砲臺外航路の兩側に防波堤を設けて此航路を維持するに同時に、京濱運河を保護せんとする案であります、内務省の案はまだ正式に發表されなれど、私に詳しくは存じませぬが、大體月島地先埋立地に繋船壁を設けて、其前面から芝浦にかけ船溜を設け、さうして防波堤は復興院計畫のやうな大防波堤を造る必要は無いと認めて、繋船間を連結する假防波堤に止め、京濱運河との關係上高輪地先に船溜を設け、計畫であります。

そこで内務省案も出来、復興院案も出来ましたから、市としても何んか一つ纏めたい云ふので、調査委員會に附議して居りますが、大體同意を得て居りますのは、三千五百萬圓の案であります、其内容は、東京市としては京濱運河を考慮するのは第二段の問題であつて、此際第一に自ら必要とする築港を考へなければならぬ、そこで此案としては、月島地先に埋立をなし、其前面に三個の突堤を出して、總延長千六百間の繋船壁を造る外に隅田川口の灣沿ひ芝浦地先に五百間の繋船壁を造ることは既定計畫の通り施行する、又第二砲臺から深川埋立地南端に達する假防波堤を作り此防波堤と沿岸埋立地との間の海面は二十五尺から九尺まで適宜淺瀬して

だ考へる餘地があるやうに思はれます、それからもう一つ此運河の最も利益を主として主張されて居るのは、成程船はさう通りぬかぬ、船に通りぬかぬも知れぬけれども、羽田の危険云ふことが荷主や保險會社の總ての頭にはいつて居る、それだから京濱運河が出来たならば、時化の時には京濱運河を廻る云ふこと、保險率が安くなつて來る、それから又船頭云ふものは横着なもので、實際通れる時でも危険で通れぬ云うて、東京なり横濱の港にサボつて居る者が多數ある、是等の船頭に對し京濱運河を通れば行ける云うて脅かすれば、總ての荷物が一日なり二日なり早く着く、是が又一つの利益である、もう一つの利益は、此大きな埋立地が將來工業地になつて活動する、詰り本所深川は非常に地質がわるいから、そこに大工場が出来るとは思はれぬ、隨つて將來東京の郊外に工場が發展地を求めれば、京濱運河を左右に控へた此附近に無いのである、京濱間の輸送に對し運河の利益は甚だ輕いものであるが、此埋立地が工場敷地として利益は莫大なるものである、今千五百萬圓の金を投するのは惜しいやうに思ふけれども、將來は收支相償つて大いに利益である、斯う云ふ説が京濱運河の利益を主張される重なる點であらうと思ひます。

そこで私は此利益に對して一つの疑ひとして考へて居りますのは、本所深川は成程地質の悪い所であつて、大規模の工場は出来ぬかも知れぬけれども、今日まであれだけの職工其他が集まつて居つたのが、震災後皆地に移るか云ふこと、矢張り本所深川の卑濕地を知りながら、物價が安いとか或はもう住つた所が便利であるとか云ふ點から、續々歸つて住み込んで居るから工場所有者はさうか云ふこと、矢張り職工が多くなるから居るから復興する工場はここに造る、愈々困つた時には分工場を他に造つて仕事をしても宜いが、今はさうしても本所深川に造らねばならぬ云ふのが所謂本所深川に於ける多數工場主の考であります、そこで地質の點から云ふと深川は悪いかも知れぬが、果して此埋立地の地質が良いか云ふこと、蒲田邊もやはり昔埋つた所である、深川邊と較べて非常な相違があるやうに思はれない、此本所深川に工場が出来ないことになる、此埋立地でも出来ぬ云ふことになる、此邊の地質調査がまだ十分出来て居りませぬから、

一概には言はれませぬけれども、本所深川に較べて多少宜しい點があるかも知れませぬが、非常なる良い土地であることは考へませぬ、随つて本所深川を抛つてまで、こゝに工場地が移る云ふことはまだ將來の夢である、それから又船夫の意業を止める云ふのは、是は確かに相當の効果はあると思ひます、けれども其効果のあるのは一年に僅か二箇月位の事である、さうして見るに此問題は政略問題を加味すれば別ですが、實利問題として先づ／＼急いでやらなければならぬ必要が薄いやうに考へる、併し先程申したやうに有れば結構に違ひない、餘裕があれば宜いが、今復興事業を打切り或は縮少してやる云ふやうな場合にやるべきものではない、即ち私は此金を以て東京、横濱兩港の設備を完備することに骨を折つて、京濱運河はもう少し時機を待つて施行しても差支ない云ふ考へを持つて居るのであります。

そこで話が後戻りいたしますが、東京市として東京築港の經營を如何に考へるか申します。東京市としては三千五百萬圓の外に唯今決定して居る六百八十萬圓を加へ總額四千八百八十萬圓に對し、政府が若し半分の補助をくれれば埋立地賣却に依り市債を償還してゆつ／＼餘りが出る、若し他の港の如く三分の一の補助を戴いても、埋立地が四十圓か五十圓の間に賣れさへすれば、竣工後十年間に市債償還の勘定が出来ると、さうして東京市としては其埋立地を賣却のにも臨港地帯の各種設備用地を除外した三分の一だけの區域で、最も重要な土地は全無残す見込であります、もう一つの問題は此港の經營維持であります、國で之を造つた場合に將來の維持保正をも國がやつて下さるならば宜いが、埋立地は國が處分する、其後の維持經營は市で遣はるべき云ふことになる、此維持は中々容易な金では出来ません、それで私は出来るならば此問題は市に一任して、工費の一部を市に補助して下さるのが適當ではないか、但し市の今日の状態はさうかゝり申します。一文の餘裕も無い、築港以外の復興工事に對しても政府の金を拜借して、後に之を御返しする云ふやうな状態である、今如何に市がやりたい云ふ所が手ぶらでは出来ない、結局政府の力によらねばならぬのであります。今やりたいと思つても、私共がゆる／＼言ふことは市の財政上出来ないものである、そこで現状では市として政府の御意見を

何はすにやる云ふことは出来ないが、成るべくは他の港同様政府から相當の補助を受け、且つ市に起債を許され、さうして市が八歩位の利率で市債を起してやつたならば却つて都合が宜いか考へるのであります、但し是は市に此際金が無いのに生意氣なことを言ふなと言はれ、ばそれまでですが、私としてはさう云ふ方法が宜い考へます、それで必ず市として有利な仕事が出来ると云ふ觀念を持つて居るのであります。餘り雜多な事を申しまして、大変貴重な時間を費しましたことを御断り致します。

○理事長(大河内正敏君) 御質問御意見がございますれば此際御提出を願ひます。

○松山常次郎君 ちよつと御尋ねいたします、京濱運河の方ですが、それを横濱市の方から成るべくやるやうに勤めるやうな傾向があるやうに承つて居りますが、此京濱運河は横濱にさう云ふ利益がありますか、若し差支なかつたら御話を願ひます。

○丹羽勲彦君 御答いたしました、是は多少人の説くことを推測いたしますので、私、説明は當らぬかも知れませぬが、兎に角横濱としては東京築港はして貰ひたくないのではありません、さうして横濱を以て東京の門戸にしたい、是が今日横濱市民の熱望であります、是は以前私が横濱に居りました時分から其説はあるのであります、そこで京濱運河が出来れば、東京築港に三千萬圓掛けぬでも輕貨を軽減して京濱間輸送を便利にする、これが出来るではないか、是で十分目的を達する、これが出来る云ふので、京濱運河を主張して居るのであります、そこで東京築港もやり京濱運河もやる云ふことになれば、横濱は大して異議は無いでせうが、横濱を帝都の門戸とするには京濱運河をやらねば荷物が安く安全に輸送される云ふのであります、併し其眞意は東京築港をやつて貰ひたくないのではないかと考へられます、以前には東京築港無用論を唱へました、今日はさう言つて居りませぬが、帝都外港の使命を托された横濱としては、此京濱運河が最も必要である主張し、なほ之をやるのみならず、横濱港第四期の擴張工事をやつてくれと主張して居るのであります。

○理事長(大河内正敏君) 本日は丹羽博士には御忙しい所を色々の豊富な材料を以て御講演下さいまして厚く御禮申上げます。

737
737

13.10. 5

終