

工學會誌第三百三十卷

本會記事

會務報告

○明治四十三年五月十六日午後五時京橋區日吉町帝國鐵道協會ニ於テ編輯會ヲ開キ會誌ノ原稿ヲ撰定ス其出席員左ノ如シ

- 主事 沖 龍雄君
- 編輯委員 武笠清太郎君
- 主事 玉木辨太郎君
- 編輯委員 藤島範平君
- 主事 中山秀三郎君

論說及報告

編者曰左ノ一篇ハ大阪築港事務所在勤技師田川正次郎君歐米商港視察報告書中ノ概説ニシテ會員ノ參考ニ資スル所多大ナルベシト認メ同君ノ承諾ヲ得テ本誌ニ登載スルコトトセリ

歐米商港視察報告書

概説

小職歐米商港視察ノ命ヲ領シ客年四月本邦ヲ發シ爾來約一ケ年間歐米ニ於ケル著名ノ商港二十餘ノ實況ヲ視察シテ本年四月歸朝セリ其間專ラ港灣陸上設備海陸運輸連絡ノ狀況ヲ調査シ合セテ港灣ノ管理經營ノ概況ヲ取調ヘタリ

是等二十餘港ノ實況ヲ逐一記載スル時ハ頗ル浩濶トナルヲ以テ本報告書ニハ單ニ世界八大港漢堡安土府ろつてゐるだむ倫敦りうあぶしる馬耳塞せのあ紐育ノ概況ヲ記スルニ止メタリ蓋シ是等先進國ニ於ケル大港灣ノ設備及管理ノ方法ハ後進タル我國港灣ノ將來ニ於テ殊ニ參考ニ資スルモノアルト思ヘハナリ然レ共商港ノ設備及管理經營法ノ如キハ其地理的位置貿易及運輸ノ狀況并ニ各國政治上及經濟上ニ於ケル位置ト密接ナル關係ヲ有スルヲ以テ彼ノ長ハ直チニ採テ我ニ適用スル事ヲ得サルモノアレハ是レカ取捨加減ハ元ヨリ論ヲ要セス今八大港ノ實況ヲ記述スルニ先チ左ニ視察事項ノ要旨ヲ總括セントス

一 商港ノ種類并ニ海陸運輸機關トノ關係

商港ノ種類 商港ヲ比較研究スルニハ先ツ之レヲ分類スル事ヲ要ス商港ハ物貨ノ集散狀況ニヨリ仲繼貿易地又消費生産地トナリ或ハ輸入港輸出港ノ二様ニ分レ又出入船舶ノ種類ニヨリ飛脚船寄港地及商業地ニ分レ更ニ技術上之ヲ數種ニ分類スル事ヲ得ルモ要スルニ地理的位置ハ總テノ分類法ニ密接ナル關係ヲ有スルヲ以テ先ツ其方面ヨリ商港ヲ分類セントス

商港ヲ地理的位置ニヨリ大別スレハ左ノ三種トナル

河 港 河口ニ在ル海港 海 港

河港ハ歐洲ニ於テハ北海ニ注ク大河中ニアリ重ナルモノハ漢堡(るべ河)ぶれーめん(うえざー河)ろつてゐるだむ(ら)いん河安土府(えすこー河)倫敦(てーむす河)等ニテをーだー河ニアルすてつちん港くらいど河ニアルぐらすこーモ亦之ニ屬ス北海ハ潮汐ノ昇降著ク英吉利海峽ニ近

ツクニ從ヒ彌々其差ヲ増ス此種港灣ニ在ル船渠ハ大率閉鎖式ナルモ、河流ヲ遡リテ潮汐干満ノ差少キ所ニハ悉ク開放式トナル漢堡ろつてるだむ、ぶれーめん、ぐらすごーノ船渠ハ凡テ開放式ナリ

河口ニ在ル海港ハばるちつく海及英吉利海峡ニ多ク米國太平洋沿岸港モ亦之ニ屬ス重ナルモノハ聖彼斯克ぶれまーはーふえん(うえざー)河口ニアリるはーふる、さうさんぶどん、りうあぶーる紐育等ナリばるちつく海ハ潮汐ノ昇降少ナケレハ船渠ハ總テ開放式ナルモ英吉利海峡ニアルモノハ干満ノ差甚シキ故ニ船渠ハ總テ閉鎖式ナリ(さうさんぶどんヲ除ク)米國港灣ハ總テ開放式ナリ

河流ニ關係ヲ有セサル海港ハ地中海ニアリ米國太平洋沿岸港モ亦之レニ屬ス重ナルモノハ馬耳塞せのあどりえすとばるせろーあ桑港等ナリ北海ヨリばるちつく海ニ通スル海峡内ニ位スル丁抹國こーべんはーげん港モ亦此種ノ海港ニ屬ス凡テ是等ノ港ニハ潮ノ昇降極メテ少ナケレハ船渠ハ悉ク開放式ナリ

河港及河流ニ關係ヲ有スル海港ノ或モノハ專ラ力ヲ河流ノ水深維持ニ努メ且ツ増進スル船舶ノ吃水ニ應シ水深ヲ増加スルノ目的ヲ以テ常ニ巨額ノ工費ヲ投シテ浚渫ヲ續行スル海港ニアリテハ波濤及漂砂等ノ防禦策ヲ講スルモ水深維持ハ多クノ場合ニ於テ河港ノ如ク困難ナラス

河港ハ各々命脈タル大河川ヲ有シ其水運ヲ利用シテ廣大ナル後方地域ニ出入スル物貨ノ集散地トナルモノ多シ故ニ漢堡、安土府、ろつてるだむ、ぶれーめん等ノ河港ハ何レモ著名ナル仲

鐵貿易地ナリ生産消費地ハ倫敦紐育ノ如キ大都會若クハリゴあぶる、まんちゑすたー等ノ
 商工業地ニアリテ廣大ナル後方地域ヲ有スルモノ少ナケレハ出入貨物ノ大部分ハ附近商工
 業ニ關係ヲ有スルモノナリ

河港ハ快速力ヲ有スル飛脚船ノ寄港地トナルニ適セス何トナレハ現時歐洲北米間ノ太西洋
 橫斷航路ニ從事スル飛脚船ハ何レモ其噸數二萬噸以上吃水三十三尺以上速力亦二十海里以
 上ノ巨船ナレハ河口ヨリ十數里乃至二十餘里上流ニ在リテ水深不充分ナル港灣ニ出入スル
 事ヲ得サレハナリ故ニ斯カル飛脚船ノ寄港地トシテハ海港最モ適當ナル地位ヲ占ムリゴあ
 ぶる、さうさんぶごん、はーぶる、ぶれまーはーふゑん等ハ寄港地ト稱スヘキモノナリ河港
 ノ多クハ純粹ナル貿易地ニテ漢堡安土府倫敦、ぶれーめん等即チ之ナリ

海陸運輸機關トノ關係 港灣ト其後方地域トノ間ノ交通ニハ河港ハ主トシテ水運ヲ利用
 シ之ニ加フルニ陸運ヲ以テス北歐羅巴諸港ハ大率仲繼貿易地ニテ廣大ナル後方地域ヲ有シ
 らいん、ゑるべ、をーだー、えすこー、まーす等ノ大河ヲ以テ連絡ス而シテ水運ハ穀類鑛石炭
 鐵材等ノ如キ速達ヲ要セザル多量ノ同種貨物ヲ運搬スルニ適スルモノニテ一般ニ是等ノ貨
 物ハ上屋入ヲ爲スモノナレハ海洋船ヨリ直チニ河船ニ轉載スルヲ恒トス

此河船ハ大型ノ鐵造舢舨獨逸ニ於テハをーばーれんだート稱ス(エテ長大ナル船体ヲ有シ吃
 水ハ比較的少ク其大ハ海洋船ト相呼應シテ近年著ク其大サヲ増加セリ前記ノ大河ヲ往來ス
 ル河船ハ何レモ千噸以上ニ達シ就中らいん河ニハ二千噸内外ノモノ數百艘ヲ算シ其他五百
 噸以上ノモノニ至リテハ實ニ萬ヲ以テ算フルト云フ

是等河船ハ數艘ヲ以テ一隊ヲ組ミ強力ナル曳船之ヲ曳航ス故ニ多數ノ曳船及河船ヲ受クル河港ニハ廣大ナル碇繫場ヲ要シ又海洋船ノ兩側ニ於テ直接荷役スルニ足ル深キ船溜場ヲ要ス漢堡ろつてるだむハ此種ノ設備殊ニ完備スルヲ見ル

海港ハ大河ノ河口ニアルるはしふる(せいぬ河ぶれしまりはしふるん(うえざー河)紐育はごそん河)ヲ除キ他ハ悉ク水運ノ便ヲ有セサルカ故ニ専ラ鐵道ヲ以テ後方地域ニ通スル運輸機關トナセリ但シ馬耳塞ハ一ツノ例外ニテ現時水運ノ便ヲ有セサルモ目下工事中ノろしぬ運河竣工ノ曉ニハ其面目ヲ一新スルニ至ル、シ

臨港鐵道 港灣ノ如何ナル種類ヲ問ハス苟モ後方地域ヲ有スル商港ニ在テハ物貨ノ集散機關トシテ臨港鐵道ヲ要ス臨港鐵道ハ港ノ市ノ中心ニ接近スルヤ否ヤニ由リ仲繼港ナルヤ將タ消費地ナルヤニ由リ大ニ趣ヲ異ニス例令ハ倫敦ノ如キ倫敦橋以下二十餘哩間ニ散在スル船渠波止場ヲ有スルモノヲ漢堡安土府ノ如キ市ニ接近シテ密集狀ヲナスモノニ比スレハ其線路ノ配置并ニ停車場ノ位置等ニ於テ元ヨリ同一視スルコト能ハサルハ明ナリ且又倫敦紐育りづあぶるノ如キ大消費生産地ニ於テハ物貨ノ大半ハ其附近ニ於テ消費生産若クハ貯藏サル、モ漢堡安土府等ノ仲繼地ニ於テハ貨物ノ大部分ハ港ニ停マラスシテ直チニ後方地域ニ輸送セラル、ヲ以テ鐵道ハ是等仲繼港ニ著ク發達スルヲ認ム

高速力ヲ有スル飛脚船ノ寄港地ニハ臨港旅客停車場ノ設備アリテ其位置ハ悉ク埠頭地ニ接近スリずあぶるニハ北米航路ノ飛脚船ニ接續スル急行列車専用ノ爲ニぶりんせす浮棧橋ノ背後ニ川岸停車場ヲ設ケ旅客ハ直チニ或ハ汽船ヨリ汽車ニ或ハ汽車ヨリ汽船ニ乗移ル事

ヲ得同シク、はゝぶる、さうさんぶこん、ぶれまゝはゝふえん等ノ寄港地ニモ此種ノ聯絡設備完備セリ

大ナル商港ハ通例數ヶ所ノ貨物停車場^{ソクシヤード}ヲ有ス此停車場ハ列車ノ仕立突込解放聯結并ニ空車ノ留置ノ諸線ヨリナルモノ多ク上屋倉庫ノ背後ニアルモ亦埠頭地ノ狀況ニ由リ廣大ナル敷地ヲ得ル事能ハサル場合ハ後方ニ中央貨物停車場ヲ設ケ各埠頭地ニ出入スル列車ノ集合場トナス

鐵道ノ外ニ他ノ陸運機關アリ荷車之ナリ專ラ市内及近郊地ヘノ運搬ニ限ルモノニテ倫敦リ、うあぶゝゝる紐育等ノ如キ消費地ニ於テ著ク發達ス之ニ反シテ仲繼地ニアリテハ遠距離輸送貨物多キヲ以テ荷車便ハ極メテ微々タリ市内運搬ノ最モ盛大ナルハ紐育及りうあぶゝゝるニテ紐育港ノ如キ現時まはつたん島ニハ數萬ノ荷車ヲ以テ運搬ニ從事スルモ埠頭地附近ノ狹隘ト物置場ノ不足ニヨリ頗ル雜沓ヲ極メ荷捌不十分ナルヲ以テ目下市内運搬專用ノ地下鐵道ヲ敷設スルノ計畫アリ

歐米商港ノ埠頭地及市街ハ何レモ完全ナル舗石道ヲ有シ加フルニ強壯ナル馬匹ヲ使役スルヲ以テ荷車ノ運搬力頗ル大ナリ其積載量ハ五噸乃至十噸ノモノ最モ多ク稀ニ十噸以上ニ達スルモノアリ

舢舨荷役及運搬 舢舨荷役ハ港灣ノ未タ幼稚ニテ船渠ノ設備ナキ時ニ於ケル唯一ノ荷役法ナリシモ歐洲商港ニ於テ船渠ノ著キ發達ハ漸次舢舨荷役ニ代フルニ岸接荷役ヲ以テスルニ至レリ殊ニ海外ヨリ入港スル大貨物ノ直接荷役ニ舢舨ヲ使用スルハ特別ノ場合ヲ除キ著

ク減少スルニ至レリ

過去三十年間ニ於ケル船舶ノ増大及通商貿易ノ發達ハ船舶ノ搭載貨物ヲ彌々複雑ナラシメ且ツ其運搬數量ヲ著ク増加セリ茲ニ於テ貨主ハ多數ニ分レ又貨物ハ仕分撰擇、詰換、改裝等ヲ要スルモノ著ク増加シ來レリ加之外國貿易船ハ着港後直チニ税關検査ヲ受クル必用アレハ多クノ貨物ハ其受渡手續ヲ迅速ナラシムル爲メ一時上屋ニ收容シ然ル後之ヲ各方面ニ轉送スルニ至レリ其結果上屋入ノ貨物著ク増加シテ岸接荷役ハ益々盛トナリ從テ一般ニ舢舨荷役ノ範圍ヲ縮少セリ然レ共水運ノ利便ヲ有スル商港ニ於ケル舢舨運搬ハ出入貨物ノ増加ニ應シテ益々隆盛トナル傾アリ例令ハ倫敦、漢堡等ノ如シ

舢舨運搬ノ多寡ハ船渠ノ種類配置并ニ出入貨物ノ性質ニヨルモノニテ漢堡ハ市内ニ多數ノ運河ヲ有シ製造工場及倉庫ハ多ク其沿岸ニアリ且自由地區内ニモ運河(ふれーど)ノ兩側ニ自由港倉庫會社ノ倉庫并列スレハ舢舨荷役ニ頗ル便利ナリ自由地區内ニ於テハ税關手續ノ煩累ヲ有セサルカ故ニ海外貿易船ノ舢舨荷役盛ナリ又漢堡ニハゑるべ河水運ニヨリ南獨逸及奧國向ノ通過貨物巨量ニ達スレハ是等ハ總テ岸接荷役ヲ爲サシテ直チニ河船ニ轉載ス倫敦ハ船渠二十哩間ニ散在シ沿岸地ノ小運搬ハ多ク舢舨便ニヨレリ加之舊船渠附近ハ一般ニ道路狹隘ニテ荷車常ニ雜沓シテ荷捌不充分ナレハ舢舨ヲ以テ其不足ヲ補ヘリ海外貿易船ノ舢舨荷役モ亦盛ナリ何トナレハ自由貿易國タル英國ニ於テハ税關ノ手續大ニ簡單ニシテ且有税品ト雖モ河岸ニアルさつふあれんすうをーふト稱スル特別荷役場諸所ニアリテ舢舨運搬ニ頗ル便利ナレハナリ

其他船舶ノ碇泊時間ヲ短縮スルノ目的ヲ以テ舢舨ハ上屋代用トシテ貨物ノ一時收容所トナルコトアリ安土府馬耳塞せのあ等ノ如シ

二 船渠及陸上設備

船渠 ハ開放閉鎖ノ二式アリテ潮汐昇降ノ多寡ニヨリ定メラル、事ハ既ニ記述セリ開放式船渠ハ出入ノ便ニ於テ遙ニ閉鎖式ニ勝ルモ干満ノ差十五尺内外ニ達スル時ハ雷ニ繋留船舶ニ多大ノ不便ヲ與フルノミナラス高キ岸壁ヲ要シ著ク工費ヲ増加スルヲ以テ歐洲ニ於テハ十五尺内外ヲ以テ開閉兩式ノ岐ル、處トナセリ然レトモ輓近此傾向ニ著キ變化ノ來リシハ一ハ船體ノ増大ニヨルト雖飛脚船ノ速力競争モ亦與テ大ニ力アリ彼ノ安土府ノ如キ現時ノ船渠ハ水深不足ノ爲メ巨船ヲ容ル、事能ハス而シテ將來船渠擴張後ト雖此地ヲ寄港地トナス貨客混交船ハ現時ノ碇繫場タルえすこ一河岸ヲ容易ニ捨テサルヘシトハ一般ニ信セラ、所ニテ安土府ノ如キ開放、閉鎖兩式ヲ併用スル港ニ在テハ純貨物船トウシスグエーノ外ハ開放船渠ヲ撰フハ自然ノ傾向ト云フコトヲ得ヘシ

閉鎖式船渠ハ閘門ノ開閉時間ニ制限アルト其出入ニ危險發生ノ虞アレハる、は一ふるノ如キ北米航路ノ飛脚船ノ終端地ニハ大潮ニ於ケル潮ノ昇降二十三尺餘アルニ拘ラス目下計畫中ノ新船渠ハ開放式ヲ採用スヘシト

船渠ノ大サ形狀及配置ハ地形ニヨリ開放式ナルヤ閉鎖式ナルヤニヨリ舢舨荷役ノ多寡ニ依リ或ハ風波ノ方向等ニ依リ一定セサルモ地形ノ許ス限リハ長大ナルモノヲ避ケテ短少ナル船渠トナシ其數ヲ増加シ且其方向ハ強風位ヨリ偏スルヲ以テ通則トナス

安土府ふれーめん馬耳塞こーべんはーげんノ擴張計畫ハ専ラ此方式ニ據ルモノ、如シ
 木材ノ出入多キ港ニハ水陸ニ廣キ貯材場ヲ要ス歐洲ニ於テハ木材ハ主トシテ露國及すかん
 ぢかびや國ヨリ輸入セラレ其運搬船ハ概シテ五千噸以内ノ小形汽船多ケレハ材木船渠ハ深
 キ水深ヲ要セス加之木材ノ如キ可燃質ニテ廣キ面積ヲ要スル貨物ハ可及的港ノ中心ヨリ隔
 離スルヲ以テ原則トナス故ニ貯材場ハ多ク遠隔シテ敷地ノ餘裕アル所ニ設ケラル

石油及揮發油ノ如キ發火シ易キ貨物ヲ搭載スル船舶ハ特別ノ取扱ヲ受クルモノニテ歐洲商
 港ニハ隔離シタル部分ニ石油船渠ヲ設ケ其入口ハ鐵製ノ浮材ヲ以テ密閉シ石油等ノ流出ヲ
 防ケリ石油船渠ノ附近ニハ油槽及石油扱用上屋アリ

繫船岸壁 ハ船舶ノ横着ヲナス所ナルカ故ニ船体ノ接觸ニヨリ容易ニ破壊セサル構造タ
 ルヘシ近年船舶ノ吃水著ク増加シテ深キ船渠ヲ要求シ從テ岸壁モ著ク其高ヲ増加セリ高キ
 岸壁ハ益々堅牢ナル構造ヲ要スルヲ以テ地盤不良ナル港灣ニ於テハ彌々困難ヲ感スルニ至
 リ各港銳意其築造法ヲ研究セリ歐洲商港ニ於ケル岸壁ハ堅牢ヲ主トスル目的ヲ以テ悉ク直
 立石造壁トシ(僅少ノ例外アリ)こんくりーとヲ以テ壁心ヲ造リ其表面ニ石材若クハ煉瓦ヲ張
 リ磨損ヲ防禦セリ岸壁ノ基礎ハ地盤ノ性質ニヨリ且施工法ノ種類ニヨリ各々異ナルヲ以テ
 是等ヲ細述スルコト能ハサルモ一端ヲ舉クレハ佛伊ノ港灣ニ於テ從來採用セシ捨石基礎ヲ
 廢シ之レニ加フルニ潜水函ヲ以テシタルカ如キ確ニ高キ岸壁ヲ堅牢トナス目的ニ外ナラス
 之レニ反シテ米國港灣ハ悉ク木造棧橋ヲ採用ス是レ米國ニハ木材豊富ナルト且新開地ノ膨
 脹ニ伴フ改築ニ便宜ナル爲ナラン幸ニ太西洋海岸ニハ海虫ノ棲息少ク木材ハ防腐ヲ施セハ

三十四年間持續スト云フ

近年鐵筋こんくりーど工法ハ益々發達シテ大規模ニ海中工事ニ使用スルニ至レリ、さうさんぶとん、ぶーろーぬノ片棧橋ろつてるだむばるせろーなニ於ケル大型浮函岸壁ノ如キハ最も著名ナルモノニテ地盤ノ性質ニヨリ經濟的構造タルヘキモ元來此工法ハ採用後未タ年月ヲ經ルニ非ス從テ多年後ニ於ケル成績ニ關シテ確證シ難キ點多ケレハ歐洲ニ於ケル海水工事ニハ未タ大規模ニ應用スルモノ少シ

埠頭地 ニ於ケル諸種機關ノ配置ハ港灣ノ種類及出入船舶ノ多寡及種類ニヨリ決定スヘキモノニテ飛脚船ノ寄港地ニハ貨物量ハ比較的少ク且速達貨物多キ故ニ埠頭地ニハ貨物取扱ニ關スル諸機關例令ハ上屋、起重機等ハ大ナル規模ヲ要セサルモ旅客ニ關スル諸設備ヲ完備スル事ヲ要ス、之レニ反シテ貨物船及不定期船ノ出入港ニハ專ラ力ヲ貨物取扱ニ注キ鐵道線路ノ配置上屋起重機モ亦規模大ナラサル可ラス

其他石炭港ノ如キ又礫石類、穀類、木材等カ主要貨物ヲ占ム港ニ在テハ船渠及埠頭地ノ配置ハ普通貨物港ト全ク其趣ヲ異ニス其集散狀況ニヨリ或ハ水面ニ或ハ陸上ニ廣大ナル貯炭場ヲ要スル事アリ石炭、礫石類ハ強力ナル起重機ヲ要シ穀類等ニハ特別ノ貯藏庫ヲ要スル事アリ上屋及倉庫 上屋ハ概シテ繫船岸ニ沿フテ建設セラル岸壁上屋間ノ距離ハ特種ノ場合ヲ除キ一般ニ鐵道線路ノ有無若クハ其線數ニヨリテ決定セラル、モノニテ紐育ノ如キ棧橋全部ヲ覆フモノハ例外トナシ最モ岸壁ニ接近スルハリぐあぶーる上屋ニテ僅ニ數尺ヲ出テス最大ナルハふれーめん、ふれーまーはーふえんノ新船渠ニアリハリぐあぶーるノ如キハ埠頭地

ノ配置上面積不足ノ爲メニ斯ク岸壁ニ接近シタルモ餘リ狹隘ニ失スルヲ以テ貿易ノ増進ニ適應スル爲メ今後改築擴張ノ際ニ少シク之ヲ増加スル見込ミナリト云ヘリ

上屋ノ大サハ之ヲ使用スル船舶ノ搭載貨物ノ全部ヲ收容スルニ足ラスンハテラス故ニ其長及幅ハ船舶ノ大サト密接ナル關係ヲ有ス近年船舶ノ増大ニ伴ヒ上屋モ亦著ク其大サヲ増セリ長キ船渠ノ兩岸ニ上屋ノ并列スル場合ニハ其相互ノ距離ハ火災防禦上ノ關係アルモ亦荷車小運搬ノ多寡及風雨ニ曝露サル、ヲ厭ハサル貨物ノ多寡ニモ密接ナル關係ヲ有ス

船舶ノ搭載貨物ノ増加ハ廣キ收容場ヲ要スルヲ以テ近年上屋ヲ著ク長クシテ空地ヲ減少セリ例令ハ漢堡リゾあぶーる、ぐらすごー等ノ新上屋ハ長二百間以上ニ達シ耐火壁ヲ以テ數室ニ區劃セリ其分室ノ大ハ一定セサルモ大約五百坪乃至千坪ナリ

上屋ノ幅ハ船舶ノ大小ニ關係ヲ有スルノミナラス收容貨物ノ種類ニ密接ナル關係ヲ有ス例令ノ棉花ノ如キ最モ廣キ面積ヲ要スルモノニテハ專ラ上屋ノ幅ヲ増加シ之ニ應セリ又リゾあぶーる、ぐらすごーノ如キ面積不充分ニテ擴張ノ餘地ナキ所ニハ二階上屋ヲ以テ之ニ應セリ其他砂糖珈琲等モ廣キ面積ヲ要スル貨物ナリおれまーはーふゑん、はーぶる、おれーめんノ新造上屋ハ幅三十間以上ニテ漢堡リゾあぶーるニ於テ目下計畫中ノモノモ凡テ三十間以上トナセリ

上屋ハ平家建最モ多シ然レトモ繫船岸附近ノ地積不足ノ爲メ且又貨物ノ種類ニヨリ近年二階建ノ續々建築セラル、ヲ見ル階上ニハ比較的長期收容貨物若クハ穀類ノ如キ濕氣ヲ厭フ貨物ヲ容ル、ニ用ユ二階上屋ヲ有スル港ハ頗ル多シコーべんはーげん、馬耳塞リゾあぶーる

ぐらすご、せのあ等ナリ
 其他階下ヲ上屋トシ階上ヲ倉庫ニ兼用スル三階又ハ四階上屋アリトゾあぶる、まんちえす
 たノ如シ

上屋ハ大率被覆セラル然レトモ開放セルモノ尙多ク存在ス安土府ハ吹拔上屋ヲ以テ有名ナ
 リ元來上屋ハ波止塙ニ假置スル貨物ヲ覆フ目的ヲ以テ設ケラレタル一時的屋根ヨリ發達シ
 タルモノニテ風雨及盜難ヲ避クル爲メ漸次其構造ヲ變シテ今日ニアリテハ多クハ周圍ヲ覆
 ヒ且階ヲ有スルモノ續出シテ益々倉庫ニ接近シ往々倉庫代用ノ働ヲナスモノヲ生スルニ至
 レリ

上屋ノ床ハ道路ト全面ナルト三尺乃至四尺高メラレタルアリ前者ハ平地式ト稱スルモノニ
 テ英佛、白諸港ニ多ク後者ハ獨逸式ト稱スルモノニテ獨逸港灣ハ全部此式ヲ採用セリ之レ獨
 逸ノ港灣ニハ、鐵道直輸貨物比較的多量ナルヲ以テナリどりえすと、こーべんはーげんモ此式
 ニ屬シ和蘭伊太利ハ此等兩式ヲ混用ス

床高キモノハ鐵道貨車ノ荷役ニ頗ル便ナリ又獨逸ノ如キ荷車臺ノ高キモノニハ殊ニ都合ヨ
 シ床低キモノハ荷車ヲ自由ニ引込ムコトヲ得又鐵道線路ヲモ自由ニ敷設スルコトヲ得ル便
 利アリ一ツノ長所ハ他ノ短所トナリ互ニ一得一失ヲ免レス然レトモ市内運搬ノ盛ナル港ニ
 アリテハ鐵道輸送ノ有無ニ拘ラス平地式ヲ採用スルモノ多シ上屋ハ木造鐵造鐵筋こんくり
 ーと造ノ三種アリテ木造トハ柱小屋組屋根裏ノ如キ内部ノ木造ナルヲ云ヒ周圍及屋根ハ總
 テ不燃燒物ヲ以テ造レリ獨逸港灣ニ最モ多シ獨逸ニ於テ木造ヲ採用シタルハ鐵造上屋ノ火

災ニ罹リシモノ、跡始末ニ非常ナル困難ヲ嘗メタルヲ以テナリ米國ニハ全部木造ノモノ多シ然レトモ紐育ノ如キ近年建築條例ヲ以テ木造建造物ヲ禁止セシ所ハ悉ク鐵造トナレリ英國港灣ニハあまこ板圍ノモノ最モ多シ佛國港灣ハ煉瓦ヲ以テ周圍ヲ覆フモノ多シ是等兩國ノ上屋ハ殆ド鐵造ナリ

上屋ノ船渠ニ面スル側ハ全部戸トナルモノ多シ戸ニハ引キ戸卷キ上疊ミ上釣リ上戸ノ四種アルモ引戸最モ汎ク用ヒラル卷キ上戸之ニ次グ背面ニハ數個ノ入口ヲ設クルノミ床ハ平地式ノモノハ道路路面ト全シク鋪石シタルモノ多ク壓搾あすふあると、こんくりーどヲ用ユル事アリ獨逸ノ上屋ハ板張ノモノ多シ

近年建築セラル、有階上屋ハ悉ク鐵筋こんくりーど造ナリこーべんはーげん、りうあぶーる、せのあまんちえすたー馬耳塞ノ如シ目下建築中ノ紐育上屋モ床ハ全部鐵筋こんくりーどナリ

倉庫 倉庫ハ上屋ト異ナリ港ニ接近スルハ其必要條件ニ非ス故ニ貨物ノ集散狀況ニヨリ或ハ上屋ニ接近シテ建築セラル、アリ或ハ市内各所ニ散在スルアリテ一定セス食庫ハ一般ニ長期貯藏物ヲ收容シ之ヲ安全ニ保管スル所ニテ多クハ煉瓦造ニテ且多數ノ階ヲ有ス近年建築セラル、モノハ多クハ鐵筋こんくりーど造ナリ内部ノ構造及區劃ノ大サハ火災保險ノ關係ヨリ著ク改良ヲ加ヘラレ最モ古キモノハ木材ヲ多ク使用シタルモ漸次木材ニ代フルニ鐵材ヲ以テシ床ハ全部こんくりーどヲ以テ造ラル、ニ至レリ柱桁等ハ尙鐵造ノ者多ケレドモ火災ノ結果ニ鑑ミこんくりーど其他耐火材料ヲ以テ防護スルニ至レリ斯ノ如ク順次ニ變遷ヲ遂ケ今日ニ於テハ鐵筋こんくりーどヲ以テ倉庫ノ最良建築材ト確定スルニ至レリ庫内

區劃モ往時ハ一般ニ廣ク往々二三百坪ニ上ルモノアリシカ漸次其面積ヲ減シ現時ニ於テハ百坪内外ノモノ最モ多シ

倉庫内ニアル防火設備ハ長足ノ進歩ヲ爲シ完備ナル倉庫ニハ各階ヲ通シ壓水管ほす火災通信機等ノ多數具ハラサルナシ

普通貨物ノ貯藏庫ノ外ニ特種ノ倉庫アリ穀類庫、冷藏庫、家畜收容場、石油貯藏庫等アリ歐米商港ニハ穀物庫ノ殊ニ完備スルヲ見ル

起重機 商港ニ備フベキ起重機ノ種類扛重力并ニ臺數ハ出入貨物ノ種類及數量ニヨリテ定メラル、モノニテ先ヅ港ニ於テ使用スル起重機ハ船舶荷役用、倉庫内荷役用ノ二種ニ分ル第一ニ屬スルモノハ繫船岸ニアル起重機及臺船上ニ据付ケタル浮起重機ニテ、第二ニ屬スルモノハ昇降器ごらべりんぐくれーん及うをーるくれーん等ナリ

浮起重機ハしやれつぐトナルモノ多シ概シテ扛重力大ニシテ蒸氣力ヲ使用ス港内任意ノ塲所ニ曳航スル事ヲ得ル便宜アルモ臺船ノ建造及維持ニ費用ヲ要シ加フルニ用途頗ル狭キヲ以テ其數極メテ少シ扛重力大ナル浮起重機ハ地盤ノ不良ナル港ニ多ク採用セラル、ガ如ク扛重力小ナル浮起重機ハ佛國港灣ニ多シ

繫船岸起重機ノ動力ハ手巻、蒸氣、水力、電氣ノ四種アリ機臺ノ移動シ得ルヤ否ヤニ依リ固定、可搬ノ兩式ニ分レ可搬式ハ更ニ機臺ノ形狀ニヨリばーたる(全門形)はーふぼーたる(半門形)及のんぼーたる(門形)ヲ爲サル低キ機臺ノモノノ三種ニ分ル扛重力大ナル起重機ハ多ク固定式ニテ其動力ハ蒸氣式又ハ水力式ナリ商港ニ於ケル最大起重機ハ百五十噸乃至百噸ニテ其他

七十五噸、五十噸、三十噸、二十五噸、十噸、五噸及其以下ノ扛重力ヲ有スルモノナリ而シテ十噸以內ハ可搬式ノモノ多シ繫船岸ニ最モ廣ク使用セラル、ハ半噸乃至三噸起重機ニテ專ラ普通ノ荷役ニ使用ス歐洲ニ於テ普通荷役セラル、貨物ノ重量ハ各港多少ノ相違アルモ平均一噸内外ノモノ最モ多シ而シテ起重機ノ扛重力ハ平均一噸半内外ナリ然レドモ此ノ平均數ハ漸次増加スル傾アリテ漢堡ノ最新電氣起重機ハ悉ク三噸ニテふれーめんノ起重機ハ二噸半ナリ現時一噸内外ノ貨物ニ對シテ斯ノ如キ扛重力ヲ有スル起重機ヲ採用スルハ一見不經濟ノ如キ感アルモ電氣式起重機ノ長所ハ即チ此點ニアリテ動力ノ損失ヲ招ク事ナキ故ニ結局設備費ニ僅少ノ増加アルニ過ギズ

動力ハ最モ古キモノハ手卷及蒸氣式ナリ手卷ハ迅速ヲ缺キ蒸氣式ハ往々不經濟ニテ且其取扱最モ不便ナリ水方式ハ現時最モ盛ニ使用セラル、モノニテ構造極メテ簡單ナレバ破損少ク且取扱ニ便利ナリ加之其運動頗ル平滑ニテ制止自在ナリ然レドモ寒氣凜冽ナル地方ハ氷結ノ虞アルヲ以テ適當ト云フコトヲ得ズ

電氣式ハ僅ニ十數年前使用ヲ始メタルモノニテ當時稍不完全ヲ免レザリシガ爾來電氣工學ノ進歩ニ伴ヒ大ニ改良ヲ加ヘラレタリ起重機ノ運轉費ハ各港同ジカラズ或ハ水方式ノ一噸當リ荷役費ハ電氣式ニ比シ低廉ナル處アリ他ハ之レニ反シテ電氣式ノ方低價ナル事アリ然レドモ動力ノ輸送機械ノ取扱法其他種々ノ點ニ於テ對照比較スレバ現時ニ於テハ電氣式ノ水方式ニ勝ル事ハ殆ド疑ナキニ至レリ是ヲ以テ歐洲商港ニ新設セラル、起重機ハ殆ド總テ此式ヲ採用セリ

港全体ノ動力ヲ變更スル事ハ容易ニ行ヒ得ベキ事ニ非ズ漢堡ノ如キ寒氣凜冽ニシテ船渠ノ配置上導水管ノ敷設ニ困難ヲ感ズル處ニハ專ラ蒸氣式ヲ採用セシモ近年新設セシ起重機ハ悉ク電氣式ナリ蒸氣起重機ハ漸次命數ノ來ルヲ待チ電氣式ニ取換フル方針ナリト云フ又安土府馬耳塞ノ如キ壓水機關ノ力量極端ニ達シ増設ノ餘地ナキト導水管ヲ著ク延長スル必要アル場合ノ新設起重機ニハ全部電氣式ヲ採用スル方針ナリ然レドモ舊港ノ動力ハ變更セズ一ツノ港灣ニ二種ノ動力ヲ有スルハ種々ノ點ニ於テ不經濟ナリ然ルニ現今數種ノ動力ヲ有スル港ノ多ク存スルハ起重機ノ變遷ヨリ起リタル結果ニテ新規ニ設備セントスル港ニ在テハ最モ進歩シタル電氣式ヲ採用スベキ事ハ論ヲ俟タズ

鐵道 鐵道ハ遠距離輸送機關トシテ港灣ニ不可缺モノナリ繫船岸ニ於ケル線路ノ數ハ鐵道直輸送貨物ノ多寡ニヨルモノニテ、一線ヲ有スルハ英佛白諸港ニ多ク、二線ヲ有スルハ獨和ノ諸港ニ多シふれーめん及ふれーまーはーふえんノ新船渠ニハ三線ヲ有ス

概シテ岸壁扱ノ貨物ハ上屋入ノモノ多キ故ニ漢堡ノ如キハ將來必要ニ應ジ線路ヲ増加スル餘地ヲ存シ現時ハ單線トナレリ又漢堡ノ或ル部分ハ最初複線ナリシモ直輸送貨物少ナキ爲ニ不用ヲ認メ一線ヲ撤去セリ此上屋岸壁間ノ空地ニハ上屋ノ床ヨリ連續スル木造假ぶらつとふをーむヲ造リ荷扱場所トナセリ而シテ他日必要ノ場合ニハ此假ぶらつとふをーむヲ撤去スベシ

此上屋岸壁間ノ距離過大ナルハ小運搬上不知不識ノ間ニ著キ損失ヲ蒙ルモノナレバ貨物出入ノ狀況ヲ充分調査シタル後決定スルコトヲ要ス上屋背後ニ於ケル線數モ輸送貨物ノ多寡

ニヨリ定ムベキモノニテ、通例二線若クハ三線ヲ有ス背後線ノ最モ多キハふれーめん漢堡安土府等ニテ何レモ四線以上ノ部分多ク殊ニ安土府ノえすこー岸ニアル新造上屋ノ背後ニハ長大ナル貨物停車場隣接シテ上屋ヲ經由スル貨物ハ殆ド此鐵道ニヨルモノナリ

りぐあぶーるハ殆ト繫船岸線ノ敷設ナシ是レりぐあぶーるニハ鐵道直輸送貨物極メテ少ク貨物ノ大部分ハ附近ノ倉庫ニ收容サル、モノナレハ悉ク荷車ヲ以テ運搬セリ、紐育まんはつたん島ノ棧橋ニハ鐵道線路ノ連絡ナシ

埠頭地ニ於ケル鐵道線路ノ連絡ニ轉車臺ヲ使用スル事ハ漸次減少ノ傾アリテ漢堡ノ如キ上屋間ニ貨車二輛ヲ運搬スルニ足ルとらばーさーヲ備フルモ其使用極メテ稀ナリ故ニ近年ニ於テハ鐵道輸送ノ多キ港灣ニハ特ニ船渠ノ方向ヲ變シテ鐵道連絡ヲ便ニスルカ如ク計畫スルニ至レリ

修繕船渠 船舶ノ修繕及船底檢查ニ要スル修繕船渠ハ商港ニ於テ缺クヘカラサルモノナリ、晚近船舶ノ數量著ク増加シタレハ修繕ヲ要スルモノ亦從テ多數ニ上リ且飛脚船ノ如キ快速力ヲ要求スルモノハ時々船底ノ檢查及塗換等ヲ爲サ、ル可ラス而シテ港内ニ於ケル碇泊日數ヲ減少スル爲ニ船渠ノ數ハ出入船舶ニ應シテ充分ナル事ヲ要シ且入港スル最大船ヲシテ入渠セシムル大サヲ有スル事ヲ要ス修繕船渠ニハ浮船渠、乾船渠及船架ノ三種ニ分レ地盤良好ナル港ニハ乾船渠ヲ適當トスルモ地盤不良ニテ大ナル石造船渠ヲ設クル事能ハサル港若クハ陸上ニ船渠ヲ築造スルニ足ル敷地欠乏ノ場合ニハ浮船渠ヲ設ク例合ハるつてゐるだむ漢堡等ノ如シ船架ハ小形船舶ノ修繕所ニテ巨船ニ適セス

乾船渠ノ長サハ土地ノ狀況ニヨリ容易ニ擴張スルコトヲ得ルモ入口ノ幅及深ヲ増加スルコトハ非常ニ困難ナルヲ以テ歐洲商港ニテハ將來増進スル船舶ノ大サ及吃水ヲ見込テ築造ス現時世界ニ於テ最大ナル船渠ハリゾあぶるノ加奈太船渠ニテ長九百二十六呎、入口ノ深滿潮ニ於テ三十三尺ヲ有シモ一りたにや級ノ巨船ヲ容ル、唯一ノ大船渠ナリ然レトモ船舶ノ増大益々激シケレハリゾあぶるニ於テハ更ニ大ナル船渠ヲ計畫中ニテ其大サ未定ナリ其他ノ商港ニ於テモ九百尺内外ノモノヲ計畫スルモノ多シ長キ船渠ハ一個若クハ二個ノ仕切ヲ備ヘ之ヲ二三ニ區分シ小船ヲ容レ又時トシテ數艘同時ニ入渠セシムルコトアリ其他商港ノ設備中ニ數フヘキモノ舉テ算フ可カラス重ナルモノハ道路曳船渡船消防機關海難救護設備點燈衛生設備等ナリ

三 商港ノ管理アドミニストレーション及經營エクスプロアタシヨ

商港ノ盛衰ガ其管理經營ノ方法ニ密接ナル關係ヲ有スルコトハ既ニ歐米諸國ノ齊ク是認スル所ニテ世運ノ發展ニ伴ヒ古來踏襲シ來リシ方法ヲ一變セシ先例少ナカラス曩ニ伊太利セのの港ニ於ケル管理法ノ革新アリ又最近倫敦港ニ於テ其管理經營法ノ根本的改良ニ着手スルアリ其他通商貿易ノ趨勢ニ應シ施政ノ方針ヲ改良シタルモノ枚舉ニ遑アララス然レトモ港ノ管理經營法ハ其關聯スル所極メテ廣ク港灣ノ位置船渠及運輸機關ノ種類進シテハ一國ノ政治上行政上并ニ經濟上ノ關係ニヨリ左右セラル、モノナレハ各港一トシテ其揆ヲ同ウスルモノナシ故ニ何レカ最良法ナルヤハ素ヨリ斷言スル事能ハサルモ要スルニ商港ノ發達ヲシテ最モ急速ニ而モ最モ完全ナラシムルニハ港灣ニ密接ナル利害關係ヲ有スル

モノヨリ成ル公共団体ヲシテ之レカ經營ニ當ラシムルヲ以テ最良ノ方法ト云フコトヲ得勿
論政府ハ常ニ其施設方法ニ就テ監督スル事ヲ要ス

英國商港ハ現時多クばーどをーそりちーすと稱スル公共団体ノ管理經營スルモノニテ駭々
トシテ發達スル通商貿易ノ趨勢ニ適應スル理想的方法ニ外ナラサルモ此方法タルヤ英國ノ
如キ自治自助思想ノ發達シテ而モ限リナキ商權ヲ有スル商工業國ニ於テ始メテ其効能ヲ發
揮スルモノナレハ歐洲大陸ニ於テモ未タ此方法ヲ採用スルモノハ極メテ稀ナリ

商港ノ管理及經營者ハ四種ニ大別スルコトヲ得政府又ハ州市公共団体及私設會社之ナリ但
シ管理者經營者ト同一ナル場合ト然ラサル場合アリ

以下順ヲ逐フテ歐米各國ニ於ケル商港ノ管理經營ノ概況ヲ記セントス

英國 市公共団体私設會社ノ三種アリ何レモ政府ノ補助ヲ受クル事ナク政府ハ其施設ニ
殆ト干渉セス然レトモ其權限ハ悉ク國會ノ法案ニテ議決セラル

市ノ管理經營スルモノハ唯ぶりすとる港アルノミ同港ハ港灣委員會(十九名ノ市會議員)ニ其經營ヲ一任
シ港灣事務ヲ取扱フ爲ニ港灣局ヲ設ケ吏員ヲシテ局ニ當ラシム

公共団体即チばーどをーそりちーす又ハばーどニテ管理經營セラル、モノ頗ル多シ重ナル
モノハ倫敦(本埠ヨリ實施)リテあぶーる、ぐらすごー等ニテ就中リテあぶーる港ハまーじーどつくす、え
んど、はーぼあばーどト稱スル有名ナル団体ノ經營スルモノニテ政府及市ハ殆ト關係ヲ有セ
ス

總テ公共団体ヲ組織スルモノハ直接港灣ニ利害關係ヲ有スルモノニテ官吏モ亦委員中ニ列

スル事アルモ其主体ハ船主運送業者貿易業者及倉庫業者等ヨリ選出シタルモノヲ網羅シ國會ニ於テ附與セラレタル一定ノ權能内ニ些ノ制限ナク活動スルモノナリ

私設會社ハ重ニ鐵道會社ニテ會社自ラ船渠其他ノ陸上設備ヲ完成シテ之レヲ經營ス其權限モ同シク國會ニ於テ議決セラル、モノニテさうさんぶごん、はる等之レナリまんちえすたー港ハ鐵道會社ニ關係ヲ有セスシテ運河會社ノ企業ナリシモ中途財政困難ノ爲ニまんちえすたー市ノこーぼれーしよん之ヲ救濟セシヲ以テ現時ニ於テハ私設會社ト公共團體ノ合同經營トモ云フヘキモノナリ

獨逸 中央政府ハ港ノ管理ニ關係ヲ有セス凡テ聯邦諸國ニ一任セリ

獨逸商港ノ多クハ自由港(自由地區ヲ有スル港)ニテ漢堡あるとあぶれーめん、えむでんハ北海ニ臨ミすてつちん、だんちつひハ東海ニ臨ム

斯ノ如ク一國中ニ多クノ自由港ヲ有スルハ獨逸國ノ特徴トモ稱スヘキモノニテ獨逸聯邦ノ組織其成立ノ原因タラスンハアラス漢堡港ハ漢堡州ふれーめん港ハふれーめん州其他ハ普魯西國ニ屬ス漢堡ふれーめん、りゆべつく(自由港ニ非ズ)ノ三港ハ聯邦ナル自由市ノ管理經營スルモノニテ是等ハ國有ニテ同時ニ市有ノ如キ觀アリ

普魯西國ノ自由港ハ漢堡ふれーめん及隣國こーべんはーげん(丁抹國唯一自由港)ニ對抗スルモノニテ普魯西政府ハ自國ノ港灣ニ巨額ノ補助ヲ與ヘ各市ヲシテ經營セシム漢堡ハ自由地區内ニ多數ノ製造所并ニ造船所ヲ有スルモふれーめん其他ノ自由港ハ港内ニ製造場ヲ設クルコトハ許サレス是レヲ以テ漢堡州ノ勢力カ他ノ自由市ニ比シ顯著ナルヲ知ルニ足ル

丁抹國　こーべんはーげんは其組織漢堡ニ酷似スル自由港ナリ市ハ港灣其他ノ設備ヲ完備シ之レヲ管理スルモ自由地區ハ擧テ自由港會社ニ賃貸シテ經營セシム

佛國　佛國港灣ハ悉ク其管理法ヲ一ニス政府(工部省)ハ港灣ヲ築造シ之レヲ維持シ必要ニ應シテ改良擴張ヲナス其他航路ノ浚渫船渠岸壁修繕船渠等ノ築造ヲ擔任シ港内警察事務ヲ司ル

陸上設備ハ擧テ其管理經營ヲ商業會議所ニ一任ス但シ鐵道ハ一、二ヲ除キ鐵道會社自ラ經營ス

政府直轄工事ニ要スル費用ハ國庫ノ負擔ニ屬スト雖州市及會議所ハ利益關係ノ多少ニ應シテ相當ノ上納金ヲ負擔ス佛國港灣ノ經營ニ最モ重要ナル位地ヲ占ムルモノハ商業會議所ニテ市ノ商工業家ヲ以テ組織シ常ニ巨額ノ納付金ヲ爲シ諸稅及料金賦課ノ權ヲ獲得ス市ハ殆ト港灣ニ直接ノ關係ヲ有セス

白耳義及和蘭　此ノ兩國ハ港灣管理法稍々其趣ヲ一ニス安土府、ろつてるだむ、あむすてるだむノ大港ハ皆ナ市ノ管理スルモノニテ政府ハ是等ニ多大ノ補助金ヲ下附ス新まゝす河ノ掘鑿ハ政府ノ企業ニテ市ハ僅少ノ納付金ヲ負擔セシノミ又北海運河(あむすてるだむニ通スル運河)ハ私設會社ノ所有ナリシカ政府之レヲ買収シテ大ニ擴張セリ

安土府ノ如キえすこー河ノ改良工事ハ全部政府ノ負擔スルモノナリ又政府ハ市ノ財政困難ノ爲メ船渠擴張ヲ遂行スル事能ハサリシヲ以テ巨額ノ費用ヲ投シテえすこー河岸ニ大規模ノ繫船岸ヲ築造シ目下計畫中ノぐらんぞくーびゆーるト稱スル擴張工事ニモ多大ノ補助ヲ

與へ時宜ニヨリ政府自ラ施工ノ局ニ當ルヘシト云フ

伊太利 港灣ノ築造維持其他浚渫事業ノミナラス陸上設備鐵道ニ至ル迄モ政府ノ管理經營スルモノナリ但シ陸上設備ハ其新設ヲ商業會議所及他ノ公共團體ニ特許スル場合ニ特許者ハ各自ノ費用ヲ以テ之ヲ經營ス故ニ管理ハ政府ノナスモノニテ之レヲ經營スルモノハ政府公共團體又ハ私設會社ナリ

せのあ港ハ一ノ例外ニテ千九百三年こんそるじおおーどのもナル官民合同ノ自治團體ヲ組織シ政府監督ノ下ニ港ノ管理經營ヲ一任セリ此方法ハ往時せのあ港ニ施行セシコトアリテ英國ニ於ケルこんさーべんしー組織ハ之ニ起因スト云フ

せのあ港ノ此管理法ヲ採用シタルハ全ク馬耳塞港ニ對抗シテ地中海ノ商權ヲ把握セントスル野心ニ外ナラス其期限ハ六十年ニテ試験的ニ施行スルモノナリ然レトモ此組織タルヤ舊套ヲ脱セス官吏ノ勢力極メテ大ナルモノナリ實施以來未タ年月ヲ經サルヲ以テ果シテ豫想スルカ如キ好結果ヲ得ルヤ否ヤハ今日ニ於テ推測スルコト能ハス

埃國 どりえすと港ハ自由地區ヲ有シ政府之レヲ築造シ之レヲ管理ス管理局ハ中央政府ノ指揮ヲ受ケ其經營ノ一部ヲ市又ハ商業會議所ニ委スコトアリ

北米合衆國 港灣ノ築造浚渫等ハ中央政府ノ直營スルモノニテ陸軍省ノ所管ニ屬ス船渠ノ管理經營ヲ司ルモノハ主ニ州（フエテラルガウヤメント）及鐵道會社ニテ市ハ僅ニ一小部分ヲ占ムルノミ但シ紐育港ハ一ツノ例外ニテ市ノ勢力頗ル顯著ニテまんはつたん島ノ大部分ヲ管理經營ス又紐育ニ於テハ鐵道會社重要ナル位置ヲ占メ棧橋及連絡設備ヲ各自經營スルモノ極メテ多シ

ばすどん港ハ専ラまつさちゆせつご州ノ管理スルモノニテ市ハ僅ニ數個ノ棧橋ヲ有スルノ
 ミニテ港灣ノ經營ニハ殆ト關係ヲ有セス然レトモ鐵道會社ハ廣大ナル臨港停車場ヲ有シ棧
 橋其他ノ設備ヲ爲シ自ラ經營ス

費府港ハ主トシテ鐵道會社ノ經營スルモノニテ棧橋及繫船岸ハ全部ノ五割ヲ占ム市ハ僅ニ
 一割未滿ノ棧橋ヲ有スルノミ其他ハ凡テ私有ニ屬ス

桑港ハかりふをるにや州ノ管理經營スルモノニテ港灣局ニ於テ一切ノ事務ヲ處理ス汽船會
 社ハ州ヨリ棧橋ヲ賃借シ市ハ直接港灣ニ關係ヲ有セス

歐米各國ニ於ケル管理經營ノ概況ハ斯ノ如シ今之レヲ更ニ總括スレハ左ノ如シ

一般船渠ニアル上屋及起重機ハ港灣ノ管理者直接ニ經營スルモノ多ク私有船渠ニアルモノ
 ハ船渠所有者之ヲ設備シテ之レヲ管理經營ス

倉庫ハ私設ノモノ最モ多ク稀ニ市有ナルコトアリ又港灣管理者ニ屬スルコトアリ鐵道ハ概
 シテ鐵道會社ノ經營スルモノニテ鐵道國有ノ港ニハ政府自ラ經營シ稀ニ港灣管理者ニ委任
 ス

編者曰本報告書概説ノ次ニハ左ノ八大商港紀要アリ同書ハ田川君ヨリ本會へ寄贈セラレ
 タルヲ以テ閱覽御希望ノ會員諸君ハ本會事務所ニ就キテ請求セラルベシ

- 第一 漢 堡 港 第二 安 土 府 港 第三 ろつてるだむ港
- 第四 倫 敦 港 第五 りぶあぶる港 第六 馬 耳 塞 港
- 第七 せ の あ 港 第八 紐 育 港