

ります、普通のタンクステン電球に窒素瓦斯を封入し、中の線を其儘にし置けば此の白く光る所が線香の光の様に見へます。これが現在用ひられてある主なる電球の製り方の大體でございます。(未完)

## 論 説 及 報 告

### 東京市の水利と改善に對する私見(其三)

元東京市技師 准員 長 崎 敏 音

#### 第三章 水運の狀態

隅田川及び各枝川中比較的多く使用さるゝ、河川の水運、並に使用狀況其他に就いて記述し之れによつて、如何に之れ等の各河川が水利上有益なるかを諒知することが出來やう。

##### 第一節 隅田川の狀況

隅田川の水運は横濱港との關係深きものあるを以て之れを單獨に論せんとするは六ヶ敷ことなるが、今東京築港設計上調査したる明治三十六年乃至同四十三年に至る内外國貿易の輸出入貨物の噸數を見るに、第二號表の通りである。之れによれば輸出に於て品川荷役の一ヶ年の平均は汽船帆船合計にて五萬三千二十九噸、及び河内荷役に於て汽船、帆船、和船合計十三萬四千六百噸、其他外航、水路、東京輸出荷物として二十三萬一千八百五十六噸を計上し得るにより、之れ等の總合計は四十一萬九千四十五噸を數ふことを得るのである。尙ほ亦輸入に見るに、品川荷役に於て汽船、帆船、卸合計にて二十五萬四百九十九噸、及び河内荷役に於て汽船、帆船、和船卸合計にて三十一萬九千五百五十噸、向外航貨物水路東京輸入貨

物の八十四萬八千六百九十八噸あるを以て、之れ等の總合計は百四十一萬八千三百四十七噸を算することゝなる。故に以上の輸出入合計は百八十三萬七千三百九十二噸の多額となるべく、尙其の他輸出に於て横濱荷役の分二十萬五千五百十五噸及び輸入に於ての横濱荷役百四十六萬九千九百三十五噸を算入するときは、一ヶ年實に三百五十萬七千八百四十二噸の大貨物は此の隅田川を上下し、能く之れ等を輸送するの交通路としての働きを爲しつゝある。然らば使用率は却々に大なりと言はざるを得ぬ。尙亦東京河内入津船舶を見るに明治三十六年より四十三年に至る每一ヶ年の平均は汽船の四千二百四十九隻此の噸數四十一萬六千七百七十八噸、及び帆船の三千二百四十隻此の噸數二十七萬九千五百五十噸、亦和船合ノ子船の二千四十九隻此の噸數四萬八千四百六十五噸を數へ得て、其の合計は實に九千五百三十九隻此の總噸數七十四萬四千九百九十一噸を示すことゝなる。其の外品川沖入津船舶の汽船二百九十五隻此の噸數二十八萬七千六百二十噸、帆船の七十四隻此の噸數十萬七千九百噸の合計三百六十九隻此の噸數二十九萬八千四百十九噸を示すものがあるがゆゑに、以上二口の合計を見るときは實に隻數に於て九千九百八隻、噸數に於て百四萬二千六百十噸を算するの勘定である。果して然るがゆゑに、不完全なる現狀に比しては何人も甚大なりと言はざるを得ぬ。之れ即ち東京築港を要する所以たらずんばあらずである。此は別に記述する所あらんつもりである。

東京 内國貿易 輸出 輸入 貨物 噸數表

(第二號表)

年	内航				外航				總計
	汽船積	帆船積	小役計	噸數合計	汽船積	帆船積	小役計	噸數合計	
三十六年	二六〇,〇三三	一,〇〇〇	一,〇〇〇	二六〇,〇三三	三,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	三,〇〇〇	二六三,〇三三
三十七年	三六〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	三六〇,〇〇〇	三,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	三,〇〇〇	三六三,〇〇〇
三十八年	三六〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	三六〇,〇〇〇	三,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	三,〇〇〇	三六三,〇〇〇
三十九年	二〇〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	二〇〇,〇〇〇	三,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	三,〇〇〇	二〇三,〇〇〇
四十年	一七〇,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	一七〇,〇〇〇	三,〇〇〇	一,〇〇〇	一,〇〇〇	三,〇〇〇	一七三,〇〇〇

東京市の水利と改善に對する私見(其三)



## 第二節 各枝川の状況

水運により東京に輸入する貨物は外海より来る帆船は其の多くは隅田川下流の鐵砲洲地先に集合し、茲に於て荷役を行ひ更に舳を以て各方面に配達さるゝ。亦横濱方面より來れる分は其の舳船の多くは直ちに各枝川に入り、亦埼玉縣地方より來れる分は隅田川の上流より、亦常總方面のものは小名木川或は堅川を経て、夫々各枝川へ入り來り、而して各枝川の河岸地へ輸送水揚げさるゝが普通の順序である。其の内最も船舶の出入頻繁なるは隅田川の右岸にあつては日本橋川及び神田川、箱崎川、龜島川、櫻川、汐留川等である。亦左岸にありては小名木川、次で仙臺堀川、堅川、油堀川、大島川、大横川、月島川等である。以下主なる各枝川に於ける航通状況について一通り記述しやう。

## 市南部の河川

## 古 川

郡市境界天現寺橋より一ノ橋に至る間 此の區間は東京府に於て、明治二十四年五月北村鐵五郎外二名に對して河川敷の埋立整理を特許したる結果、現在川幅著しく狹縮され、僅かに三間八分内外を有するに過ぎない個所多く、隨つて水深極めて淺く、爲めに現今全く舟楫の便がない。のみならず、一朝大雨の際には出水常に兩岸に汎濫し、甚だしきに至るときは家屋橋梁等を流失し、其都度慘害を招致すること年々一再に止まらない。

一ノ橋中ノ橋間の状況 此の區間は兩岸低地なりしと亦幅員狹隘なりしが爲めに、一朝出水あらんか忽ち汎濫したるにより、大正四年河幅を八間に改修したるも、尙上流より流下する土砂の爲めに水深の大を保つことを得ざるものあり、隨つて大船の航通するものなく、爲に重量貨物は、大抵赤羽橋下の共同物揚場より陸運し主として此の沿岸を利用せるものは薪炭木材少量の石材及び雜貨等に過ぎない。而して船舶の種類は小形の傳馬船及び荷足船であつて吃水二尺内外に過ぎない。一ヶ年の集散貨物の總量は約三萬噸(此數量は明治四十二年調査に依る以下同斷)である。

中之橋將監橋間の状況 此區間の幅員は上流よりは稍々廣き個所あるも一定して居ない。即ち赤羽橋芝園橋間の如き一部擴大なる場所は却て土砂の沈澱を促がし、亦芝園橋將監橋間の如きは漸く幅四間九分の所あり、加ふるに芝公園等より排除

東京市の水利と改善に對する私見(其三)

三二六四

する下水吐の爲め河深を埋没され水深常に淺きが故に船舶航通上の障害が少くない。然れども貨物の出入頗る夥しく、且つ沿岸に倉庫多く就中赤羽橋上流に於ては塵芥積込所の設けあり、隨つて四季大船の停滯するが爲めに自然他の船舶の航行は不可能の狀を呈しておる。又赤羽橋下の彎曲部には砂利運送船及び糞尿積込船の集合するを以て真正の航路は川の左岸の一部に過ぎない。爲めに右岸の一部には常に砂洲を生じ浚深すれば從て堆積し、川幅の三分の二は航通に適せざるの現況である。亦芝園橋下の共同物揚場の如きも大船二三艘常に貨物積卸の爲め碇泊してをる。其外木材、薪炭、石材、煉瓦、石灰類其の他の雜貨も到る處に積卸を爲してをる。此の區間船舶の種類は傳馬船、荷足船で、其の吃水三尺内外である。一ヶ年の出入貨物總量約十二萬噸位を算する。

將監橋川口間の狀況 此の區間は沿岸殆んど整頓し、幅員は上流より稍々廣く、且つ比較的水深を保ちをり、而して川口の右岸には芝浦製作所があつて貨物積卸多量である。其他金杉橋下共同物揚場よりは絶えず雜貨を積卸するにより、常に大形船舶の繫留を見る。故に本川中航行の頻繁にして貨物集散の夥多なるは本區間を第一とする。而して是等の船舶の種類は傳馬船、荷足船、五大カ力船、團平船、達磨船等で、一ヶ年間の集散貨物の總量は約二十五萬噸である。本川を當時航通する船舶の種類、大さ及び積量(此數量は明治四十二年調査に依る以下同斷)等は左の如きものである。

調査所	船種	長	巾	最大吃水	水面積	積量	載荷種類	平常航路方面
古川口	五大カ力船	六〇〇 <small>尺</small>	一三〇 <small>尺</small>	三〇 <small>尺</small>	六〇 <small>尺</small>	一三〇 <small>噸</small>	炭	上總より大川を經て本川に入り金杉共同物揚場に荷揚す
鐵道橋下	團平船	七八〇	一八〇	五〇	三、四	七二〇	石炭	横濱より同所瓦斯會社へ荷揚す
同	五大カ力船	五九〇	一四〇	三〇	七〇	一六〇	炭	下總より同上
同	荷足船	七六〇	一七〇	五七	三、五	七五〇	石灰	横濱より本川に入り瓦斯會社に荷揚す
同	團平船	七二〇	一八〇	五三	三、五	七二〇	同上	同、上
同	傳馬船	四六〇	一一、五	四〇	二、五	二〇〇	同	隅田停車場より大川を經て本川に入り荷揚す
金杉橋下	荷足船	六三、五	一三、五	三、五	五〇	三〇〇	空瓶	横濱より本川に入り金杉橋共同揚場に荷揚げ
同	達磨船	六九〇	一八、〇	七〇	五〇	九五〇	雜貨	同上

將監橋下	傳馬船	四五〇	一一、〇	三、一	六、〇	一五、〇	石油タンク付	千住停車場より大川を経て本川に入り荷揚す
芝岡橋下	同	四八〇	一一、〇	三、一	五、〇	二〇、〇	薪 炭	鐵砲洲より本船に航す
中之橋下	同	四〇〇	九、八	二、二	五、〇	七、〇	同	金杉川口より幹取本處に荷揚す

土橋蓬萊橋間の状況 此の沙留川及び三十間堀川區間は川幅廣さも土橋上流の地下水より流出する土砂の爲め河底常に埋没され、爲めに水深時々一定しない。而して土橋及び新橋際には共同物揚場が設けられありて、絶えず雜貨砂利煉瓦等を積卸し、又塵芥積込所等も設けられてある。殊に新橋下共同物揚場は沙留驛よりの荷物を轉載する有用の積卸場である。故に普通荷足船傳馬船等多數に集散する。之れ等の船舶の吃水は三尺内外で、亦荷物の集散總量は一ヶ年間約五萬噸である。蓬萊橋川口間の状況 此の區間は廣狹一定しない。殊に沙留驛沿は一層に狭く、直幅七間に過ぎざる個所もある。沿岸の重なる貨物積卸場としては鐵道院沙留驛で、貨物材料等の積卸頗る頻繁なるも、川幅狹隘なるを以て充分の荷役を爲すことが出來得ない。然れども高瀬船、傳馬船、荷足船の多數常に集合する。是等船舶の最大吃水は四尺内外である。而して川口には京濱間の運送船なる五大方船、荷足船の一時碇泊するものがあるが、之れ等の吃水は六尺位である。本區間一ヶ年の集散貨物の總量は約四十九萬噸である。

出雲橋水谷橋間の状況 此の區間即ち三十間堀川は京橋川と沙留川を連絡する水路で、沿岸には薪炭米瓦石材商其他雜貨店及共同物揚場塵芥積込場の設けがある。然るに京橋側の河岸地は高くして荷物の積卸頗る不便である。此の區間を航通する船舶の種類は高瀬船、傳馬船、荷足船で、其の最大吃水三尺内外である。而して荷物の集散總量は一ヶ年間約三萬噸である。次に調査したる船舶の種類等は次の如きである。

沙留川の分

調査せし場所	船種	長	巾	吃水	水面積	積高	積量	載荷種類	平常航路方面
沙先橋下	高瀬船	四九五 <small>尺</small>	一一〇 <small>尺</small>	二、八 <small>尺</small>	三、四 <small>尺</small>	一八、〇 <small>尺</small>	棟瓦	王子野島村より大川を経て本川に入り鐵道院に荷揚す	
同	傳馬船	四七〇	一一、三	二、七	三、一	一六、〇	同	同 上	



に糞尿船釣船等の碇繋あるのみで、比較的使用閑である。亦明石町の川口より新榮橋間は幅員非常に廣く、川口には北海道炭礦會社の貯炭所あるが爲め石炭運送船の碇泊場として常に多數の船舶が集合繋留されてをる。然れども沿岸の一部は居留地に面するが故に荷物の集散場として見るべきものなきも、本個所は大風の節、諸船舶の避難場に供され、且つ鐵砲洲川に通ずる通路である。新榮橋より輕子橋を経て合引橋に至る間は二三共同物揚場及汚物扱場の存置するが、入船川を経て櫻川方面に通ずる水路としては通路割合に頻繁である。本區間を航行する船舶の種類は團平船、五大力船、傳馬船等て、其の吃水七尺に至るものもあるも大部分は傳馬船である。而して一ヶ年の貨物集散總量は約十二萬噸である。

備前橋小田原橋間の狀況 此の區間は一方本願寺境内なるを以て貨物の積卸を爲すは小田原町方面の一方のみで、其の重なるものは石炭倉庫及び二、三の薪炭商雜貨商及び共同物揚場によりて荷物を積卸する。本區間を航する船舶傳馬船、荷足船、團平船であるも小田原橋下に於て調査せし團平船の如き吃水六尺五寸に至るものがある。而して一ヶ年間の荷物の總量約三萬噸である。次に本川に於て調査したる船舶の大きさ積量等は左に示すが如きである。

調査所	船種	長	巾	最大吃水	積荷面上	積量	載荷種類	平常航路方面
明石橋下	團平船	四二、 <small>尺寸</small>	二〇、 <small>尺寸</small>	七、 <small>尺寸</small>	二、 <small>尺寸</small>	七八、 <small>噸</small>	炭	横濱より大川を経て石炭監場に航す
新榮橋下	荷足船	六六、〇	一六、〇	四、五	二、五	四〇、〇	同	同上
同	傳馬船	四七、〇	一一、〇	三、五	三、〇	二一、〇	同	同上
輕子橋下	五大力船	五五、〇	一三、〇	三、五	六、〇	二〇、〇	藁	下総より大川を経て本川に航す
小田原橋下	團平船	七三、〇	一八、五	六、五	三、〇	七七、〇	炭	横濱より大川を経て本川に航す
三の橋下	倉船	六三、〇	一八、〇	六、〇	二、五	六〇、〇	砂	横濱より大川を経て越前堀東京倉庫に荷揚
同	五大力船	六〇、〇	一六、〇	四、〇	三、〇	三〇、〇	同	同上

佃川及月島川

是等の兩川は沿岸總て整頓し水深亦割合に深い。然れども兩川口は不絶埋没し一方には沙洲を生ずるがゆゑに、時々浚深を要する。而して是等沿岸には月島倉庫會社及び數多の石炭、金物倉庫並に精米場製作場等があるにより常に大なる船舶の

東京市の水利と改善に對する私見(其三)

緊留するものがある。其の種類は傳馬船、五大力船、達磨船、團平船、荷足船で、其の吃水七尺内外である。一ヶ年の貨物の集散は約四十六萬噸である。次に調査せし船舶の大きさ及び積量等は左に示すが如きである。

佃川の分

調査せし場所	船種	長	巾	最大吃水	水面高上	積量	積種類	平常航路方面
初見橋下	傳馬船	四八、〇 <small>尺寸</small>	一二、五 <small>尺寸</small>	二、五 <small>尺寸</small>	三、〇 <small>尺寸</small>	二〇〇 <small>噸</small>	石炭	大川を經て本川に入り荷揚す
同	高瀬船	五八、〇	一三、〇	二、五	六、〇	一四〇	薫	本川より大川を經て王子に航す
同	荷足船	八二、四	一八、八	七、〇	八、〇	一〇〇〇	石炭	横濱より大川を經て本川に入る
同	五大力船	六五、〇	一七、〇	五、〇	八、〇	四五〇	雜貨	本川より本所深川日本橋の各川に航す
同	團平船	五八、五	一六、〇	六、五	八、〇	六五〇	同	横濱より大川を經て本所深川の各區に航す

月島川の分

調査せし場所	船種	長	巾	最大吃水	水面高上	積量	積種類	平常航路方面
川口	團平船	六六、〇 <small>尺寸</small>	一九、〇 <small>尺寸</small>	六、五 <small>尺寸</small>	五、〇 <small>尺寸</small>	一〇〇、〇 <small>噸</small>	雜貨	横濱より大川を經て本所深川日本橋各川に航す
同	傳馬船	四三、〇	八、〇	三、〇	三、〇	一五〇	砂糖	大川を經て製糖會社に航す
同	荷足船	六二、〇	一五、〇	三、五	六、〇	四二〇	竹	横濱より京橋、岸に航す
同	五大力船	六二、〇	一六、〇	四、五	五、〇	三六〇	米及び雜貨	大川を經て小名木川筋橋米大川に航す
同	傳馬船	四五、〇	一一、三	三、〇	二、〇	二〇〇	軌條	兩國停車場より大川を經て本川に入る
同	五大力船	六〇、〇	一七、〇	五、五	六、〇	三七〇	砂糖	横濱より大川を經て兩國停車場に航す

市中部の河川

京橋川及び櫻川

比丘尼橋白魚橋間の狀況 此の區間は川幅狹隘なるも沿岸には彼の京橋青物市場を最とし竹石材陶管金物商店雜穀倉庫及び砂利置場其他回漕店殊に京橋際には共同物揚の設ありて、常に貨物の積卸盛大である。故に此の區間の通航船舶の種類は荷足船、五大力船、傳馬船の外、外濠に航する船舶であつて、其の吃水は三尺内外である。一ヶ年集散貨物の總量は野菜類

多きが故に船數に比し割合に少量であるも約四萬噸である。

白魚橋稻荷橋間の狀況 此の區間は上流京橋川よりは幅廣く爲めに絶えず相當の水深を保ち居り、沿岸には東京精米所薪炭商土管石材瓦商金物コークス商及び雜穀倉庫あり、又共同物揚場ありて絶えず荷物を積卸する。加ふるに楓川に航行する船舶の通路に當るが故に此の區間を航行する船舶は甚だ多い。其種類は達磨船、高瀬船、荷足船、五大力船、團平船、傳馬船等て、其の吃水は六尺五寸内外である。一ヶ年間の集散荷物の總量は約十五萬噸である。次に本川に於て調査せし船舶の大きさ及び積量等は左に示すが如きである。

京橋川の分

調査せし場所	船種	長	巾	最大吃水	水面積	積高	積量	載荷種類	平常航路方面
比丘尼橋下	手操船	五四、〇 <small>尺寸</small>	一〇、〇 <small>尺寸</small>	一、五 <small>尺寸</small>	三、五 <small>尺寸</small>	—	—	青物	品川より大川櫻川を経て本川に航す
同	傳馬船	四〇、〇	九五	二、五	四〇	—	二〇、〇	酒又は醬油	南葛飾より天神川暨大川櫻川を経て本川に航す
京橋下	五大力船	五六、〇	一二、〇	三、〇	四〇	—	一七、〇	空	横濱より大川櫻川を経て本川に航す
同	荷足船	六二、〇	一四、〇	三、〇	五〇	—	三〇、〇	茶	同

櫻川の分

調査せし場所	船種	長	巾	最大吃水	水面積	積高	積量	載荷種類	平常航路方面
白魚橋下	達磨船	五四、〇 <small>尺寸</small>	一五、〇 <small>尺寸</small>	五、〇 <small>尺寸</small>	五、〇 <small>尺寸</small>	—	五、〇 <small>噸</small>	米	横濱より大川を経て本川に航す
同	高瀬船	六一、〇	一四、〇	二、一	四〇	—	二一、〇	竹	同
同	傳馬船	四六、〇	一二、〇	四、〇	二〇	—	一五、〇	水	同
櫻橋下	同	四一、〇	九、〇	二、九	二〇	—	一〇、〇	米	月島より大川を経て本川に入る
同	高瀬船	五〇、〇	一〇、〇	一、五	七〇	—	九、〇	空	本所より大川龜島川を経て千住に航す
同	團平船	七二、〇	一七、〇	六、五	六〇	—	七〇、〇	籾	横濱より大川を経て本川に航す
同	荷足船	六二、〇	一二、五	四、五	一、五	—	一九、〇	金	横須賀より大川を経て本川に航す
同	五大力船	五七、〇	一二、〇	四、五	二、〇	—	一六、〇	瓦又は木	鎌倉河岸より外濠を経て本川に航す

東京市の水利と改善に對する私見(其三)

東京市の水利と改善に對する私見(其三)  
日本橋川

一石橋日本橋間の狀況 此の區間は幅員稍廣く水深比較的深いが、西河岸橋の橋體の低さが爲めに満潮時に際して大なる船舶の橋下を通過することが出来ない。兩沿岸には金物雜貨商其他倉庫共同物揚場ありて絶えず貨物の積卸を爲しつゝある本區間を航行する船舶は中形達磨船、荷足船、五大力船、傳馬船等、其の吃水は四尺一寸内外である。而して一ヶ年の集散貨物の總量は約三萬噸である。但し外濠へ通過する荷物は甚だ大なるものがある。

日本橋より豊海橋を経て大川に至る間の狀況 此の區間の中央部たる江戸橋より湊橋に至る間は幅員非常に廣く、且つ東西堀留川、楓川の分岐點に當り沿岸には彼の魚市場を最とし海草、乾魚、倉庫、東京倉庫會社倉庫並に雜穀、金物、薪炭、石灰、煉瓦、油、醬油等の大なる問屋が櫛比さるゝを以て、常に大なる船舶の數多く繫留して荷役を爲しつゝある。本區間を航行する船舶は達磨船、團平船、荷足船、五大力船、高瀬船、傳馬船等て、其の吃水は七尺に及ぶものもある。一ヶ年集散貨物の總量は東京倉庫會社倉庫に出入するものを除き約百萬噸である。  
本川に就き調査したる船舶の寸法及び載荷量等は次に云すが如きである。

調査せし所	船種	長	巾	最大吃水	水面積	積量	載荷種類	平常航路方面
西河岸橋下	傳馬船	四七、〇 <small>尺寸</small>	一一、五 <small>尺寸</small>	三、二 <small>尺寸</small>	五、〇 <small>尺寸</small>	七、〇 <small>噸</small>	雜貨	各川に航す
日本橋下	達磨船	七二、〇	一九、〇	六、〇	四、〇	一〇〇、〇	豆	横濱より大川を経て本川に航す
	五大力船	一四、〇	一八、〇	六、〇	七、〇	七〇、〇	雜貨	同上
	荷足船	六七、〇	一六、〇	四、五	五、五	五〇、〇	金物	同上
江戸橋下	高瀬船	六二、〇	一三、〇	二、〇	三、〇	一〇〇、〇	肥料	大川小名木川を経て栃木に至る
艘橋下	荷足船	六四、〇	一五、〇	五、〇	四、〇	四五、〇	雜貨	大川を経て横濱に航す
	傳馬船	五九、〇	一一、〇	三、五	四、〇	二四、〇	搗砂	大川を経て千住停車場に航す
	團平船	七二、〇	一七、〇	四、五	五、〇	四五、〇	米	横濱より大川を経て本川に航す
豊海橋下	達磨船	六九、〇	一八、〇	七、〇	五、〇	九五、〇	雜貨	同上

同	團 平 船	七五、〇	一八、〇	七、〇	八、〇	八〇、〇	同	品川より大川を経て本川に 航す
---	-------	------	------	-----	-----	------	---	--------------------

楓 川

本川は川底稍淺きも兩沿岸には、金物倉庫材木商薪炭商雜穀倉庫が設けられ、其の他所々に共同物場あるにより荷物の出入頻繁である。本川を航行する船舶は小形達磨船、中形荷足船、五大方船、傳馬船及び糞尿船で、其の吃水は五尺を限度とする。一ケ年の荷物の集散總量は十萬噸である。左に實地に就き調査せし船舶の寸法載荷量等を掲げやう。

調査せし場所	船種	長	巾	最大吃水	水面積	積量	載荷種類	平常航路方面
久安橋下	傳馬船	四三、 <sup>八寸</sup>	一一、 <sup>八寸</sup>	三、 <sup>八寸</sup>	五、 <sup>八寸</sup>	一七、〇	穀類	神田川より大川櫻川を経て本川に航す
彈正橋下	荷足船	七六、〇	一五、五	五、〇	九、〇	五、〇、〇	雜貨	榎瀨より大川櫻川を経て本川に航す
同	達磨船	五四、〇	一五、〇	五、〇	五、〇	五、〇、〇	金物	同上

箱崎川及び龜島川

箱崎橋男橋間の狀況 此の區間箱崎川は幅員廣く水深亦深きも、上流川口は隅田川上流より流下する土砂常に沈澱するものあるにより時に浚渫を要する。沿岸は雜穀倉庫、金物倉庫其他土管石材置場等あるにより絶えず大形船舶の往來するのを見受くる。亦中川利根川筋より來航する高瀬船其他の船舶が多數に碇泊するは本市中此の二川を以て第一とする。又蠟殼町海岸には小名木川より郡市新川筋に通ずる發動機船の發着場あり、又通運會社所屬利根川航行外車式汽船の碇泊するものありて、航行及び碇泊共盛大である。

然し本川を航行する船舶の種類は外車式汽船、傳馬船、五大方船、荷足船、團平船、達磨船、高瀬船、發動機船で、其の最大吃水は六尺五寸内外である。一ケ年の集散貨物の總量は約十九萬噸である。

高橋下川口より靈岸島橋間の狀況 此の區間の龜島川は前川と同様で、沿岸には數多の穀物倉庫金物倉庫及び石灰、石炭、煉瓦、薪炭置場及び二三共同物場が設けられ、隨つて雜貨の積卸を爲しつゝある。本川を航行する船舶の種類及吃水も箱崎川と同様であるが、殊に川口に於ては隅田川出入の大汽船其他の船舶の碇泊するものありて常に盛大である。



本川は彼の所謂新川酒問屋と稱するものが、本川沿岸に倉庫を有する。而して本川は川幅狭く水深亦淺きも兩沿岸には前記酒問屋其大部を占め、爲に數多の酒倉櫛比し、常に多數船舶の繫留積卸するの外、其の他小量の雜貨をも運搬してをる。本區間を航行する船舶は傳馬船、小荷足船等て其の吃水は三尺内外である。一ヶ年出入貨物總量は約四萬噸である。

#### 濱町川及び龍閑川

此の二川の内、濱町川は幅狭隘で、且つ水深淺く大潮、干潮時には一尺五寸内外の水深あるに過ぎざる個所もある。故に干潮時にあつては航通杜絶する場合が多い。本川沿岸には三、四の共同物揚場、砂利置場の外荷物集散場として大なるもの見るべきものなきも、沿岸には倉庫多く之れ等に供給する雜貨の出入大なるものがある。殊に龍閑川分岐點其他に於ける糞尿船の碇繫多く、加ふるに神田川、龍閑川に航過する普通傳馬船等多きがゆゑに河川の幅員狭く水深亦淺き割合には使用し得る河川である。而して本川を通過する船舶は四十八尺吃水三尺積量二十噸を最大とし其の他小形荷足船及び糞尿船の少量に過ぎない。龍閑川は神田區の一部に通ずる荷船の近航路なるも、幅員狭く水深極めて淺きと、且つ沿岸の石垣非常に高く、直接荷揚の便は絶無である。只上下川口の共同物揚場より沿岸供給品の一部が船舶の便に依るのみである。故に本川を通航する船舶は長四十九尺吃水二尺八寸積量十三噸を最大とし、其の他は砂利船塵芥船、糞尿船、小荷足船に過ぎない。是等二川に於ける荷物の集散總量は一ヶ年約四萬噸である。

#### 外 濠 川

沙留川より數寄屋橋を経て常盤橋間の状況 此の區間は川幅廣く目下水深亦相當なるも土橋附近及び數寄屋橋附近に於ては天下水の吐出するものあり、爲めに泥土の沈澱を招くこと大なるがゆゑに時々浚渫を要する。而して右岸は高架鐵道東京市役所鐵道院廠舎があるが、同官廠の物揚場及數寄屋橋端の共同物揚場之に次て宮内省の物揚場の配置あり、亦左岸には所々に共同物揚場糞尿扱場、汚物扱場砂利置場等を配置し絶えず貨物を吸収する。殊に數寄屋橋及鍛冶橋際の共同物揚場には常に中形荷足船、傳馬船の多數碇泊するものがある。但し本川に於て貨物出入の最も繁多なりしは辰の口なりしが先年埋立を爲せしため一層此の附近の物揚場は頻繁を加へたる感がある。本區間を航行する船舶は傳馬船、圓平船、五大力船、達磨船、

東京市の水利と改善に對する私見(其三)

高瀬船等て、其の最大吃水は五尺内外である。一ヶ年貨物の總量は約十萬噸である。

常盤橋祖橋間の狀況 此の區間の川幅は下流に比し狭く、即ち上流に至るに従ひ順次狭く整理せられ、雉子橋祖橋間に至つては幅十五間を保つのである。而して右岸の大部分は舊城壁で、隨つて岸高く格別物貨の集散場として見る可きものなきも、只雉子橋際に共同物揚場ありて砂利及び石材等の上下盛んである。亦左岸には各所に共同物揚場を配置し殊に神田橋詰の共同物揚場の如きは相當の幅員並に水深を保ち本市内須要の物揚場で、隨つて之れが使用亦盛大である。其の他沿岸には石材、煉瓦、薪炭商東京瓦斯會社水倉庫、糞尿船扱場、塵芥扱場等ありて盛に荷役に便して居る。此の區間を航行する船舶の主なるものは五大力船、團平船、高瀬船、傳馬船、荷足船で、其の吃水は五尺内外である。亦一ヶ年の貨物の集散總量は約七萬噸である。次に實地に就き調査せし船舶の大きさ及び積量等を掲げん。

三七四

調査所	船種	長	巾	最大吃水	積水面積	積高	積量	載荷種類	平常航路方面
鍛冶橋下	高瀬船	三八、〇	一二、五	二、二	三、〇	一四、〇	薪炭	堅川より大川、日本橋川を経て本川に航す	
吳服橋下	改良達磨船	六四、〇	一六、〇	二、五	四、〇	四八、〇	紙	横濱より大川、日本橋川を経て本川に航す	
常盤橋下	傳馬船	四五、〇	一二、〇	二、八	二、八	一八、〇	炭	深川より油堀川、日本橋川を経て本川に航す	
神田橋下	荷足船	四九、〇	一一、八	二、五	四、〇	一〇、〇	灰	千葉より大川、日本橋川を経て本川に航す	
同	同	四五、〇	一二、〇	二、八	二、五	一八、〇	米	大川、日本橋川を経て本川に航す	
一ツ橋下	五大力船	四九、〇	一三、〇	二、五	三、〇	一一、〇	薪炭	千葉より大川、日本橋川を経て本川に航す	
同	高瀬船	五九、〇	一三、〇	三、〇	三、〇	二〇、〇	瓦	古川より小名木川、日本橋川を経て本川に航す	
祖橋下	傳馬船	四四、〇	一一、〇	三、〇	三、〇	二〇、〇	花崗石	小名木川より日本橋川を経て本川に航す	
龍岡川分岐點	荷足船	七〇、〇	一五、〇	四、八	六、〇	五〇、〇	紙	横濱より大川、日本橋川を経て本川に航す	
一ツ橋下	五大力船	五八、〇	一五、〇	三、五	六、〇	二〇、〇	糖	千葉より大川、日本橋川を経て本川に航す	
雉子橋下	神奈川達磨船	六五、〇	一三、〇	三、〇	五、〇	二五、〇	炭	横濱より大川、日本橋川を経て本川に航す	
吳服橋下	達磨船	五四、〇	一五、〇	五、〇	五、〇	五〇、〇	石	同	
同	團平船	七二、〇	一七、〇	四、五	五、〇	四五、〇	同	同上	

(未完)