

東京市の水利と改善に對する私見(其四)

## 東京市の水利と改善に對する私見(其四)

元東京市技師 准員長 崎 敏 音

### 市北部の河川

#### 神 田 川

牛込見付飯田橋間の状況 此の區間は舊外濠の一部分であつて、川幅最も廣きも、沿岸の一方に飯田町停車場の附屬貨物扱場あり青梅地方より盛にセントメント原料たる石灰石を輸送し來り、當處より傳馬船に轉載し深川方面に運送する。一方には本市塵芥積込所あり、其の他共同物揚場より牛込區間に出入する雜貨を積卸する。本區間を航行する船舶の種類普通傳馬船、荷足船、高瀬船で、其の吃水は二尺五寸内外である。是れ等船舶に依る一ケ年の集散荷物の總量は約六萬噸である。

飯田橋萬世橋間 此の區間は幅員狹隘であつて、中間に江戸川及び千川大下水並に春日町より來る大暗渠等の流入するものがあるが爲めに、絶えず泥土を排出し、随つて川底を埋没すること甚しく、爲めに水深の變化多く、自然是等吐口の一部には常に砂洲を生じ、船舶の航路は右岸の一小部に偏遷せしむることがある。飯田橋より小石川橋に至る間及び小石川橋より水道橋に至る間は砲兵工廠を始めとして、薪炭石材土管置場及び塵芥積込場ありて、常に數多の船舶の繫留碇泊するものを見る。而して水道橋より昌平橋に至る間は兩岸の大部分は斷崖絶壁であるにより随つて荷物の揚卸はない。本區間航通の船舶は傳馬船其の多數を占め、其他は高瀬船荷足船で、其の吃水は三尺五寸内外である。一ケ年間の荷物の集散總量は約二十五萬噸である。

萬世橋川口間の状況 此の區間は上流に比し川底深く、且つ幅員も廣い。沿岸には數多の雜穀倉庫金物倉庫櫛比し、殊に秋葉原荷物停車場の設けありて東北地方よりする荷物を集中し、是れよりは其の大半を船舶に依り、市内各所に配送せらる。其の他製作場運送店並に共同物揚場等ありて、絶えず荷物の積卸を爲してをる。此の區間は本市河川中の繁盛なるものの一である。本區間を航行する船舶は傳馬船荷足船、五大力船、達磨船で、其の吃水は六尺内外である。而して其の集散貨物の

總量は一ヶ年間約五十萬噸である。本川に於て調査せし船舶の寸法積貨の數量等は次の如きものである。

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
美倉橋下	高瀬船	六四〇 <small>寸</small>	一五〇 <small>寸</small>	二 <small>尺</small> 五 <small>寸</small>	二 <small>尺</small> 五 <small>寸</small>	二四〇 <small>噸</small>	瓦	小名木川大川を經て本川に航す
左衛門橋下	傳馬船	四七〇	一二〇	三 <small>尺</small> 五 <small>寸</small>	二 <small>尺</small> 五 <small>寸</small>	二二〇	金	大川を經て本川に航す
美倉橋下	五大力船	五三〇	一三〇	四 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	四 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	二一〇	空	本川より大川を經て横濱に航す
萬世橋下	同	五七〇	一二〇	三 <small>尺</small> 五 <small>寸</small>	七 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	二〇〇	石	房州より大川を經て本川に航す
同	達磨船	五九〇	一五〇	四 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	五 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	二八〇	米	深川より大川を經て本川に航す
和泉橋下	五大力船	五九〇	一五〇	五 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	六 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	三二〇	糖	横濱より大川を經て本川に航す
同	荷足船	六八〇	一五〇	五 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	五 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	三〇〇	米	同
同	達磨船	六六〇	一八〇	六 <small>尺</small> 五 <small>寸</small>	六 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	八〇〇	同	同
飯田橋下	高瀬船	五六〇	一三〇	二 <small>尺</small> 五 <small>寸</small>	九 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	一四〇	蠶	大川を經て王子に航す
小石川橋下	傳馬船	五〇〇	一二〇	三 <small>尺</small> 二 <small>寸</small>	三 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	二一〇	材	新橋停車場より本川に航す
同	同	四九〇	一二〇	三 <small>尺</small> 八 <small>寸</small>	三 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	二四〇	同	同
和泉橋下	同	四六〇	一二〇	三 <small>尺</small> 八 <small>寸</small>	四 <small>尺</small> 〇 <small>寸</small>	一八〇	芋	本所深森川を經て本川に航す

外濠の上流飯田町の新川

本川は神田川と舊外濠とを連絡したもので(現今外濠として取扱はる)先年市區改正計畫に依り開鑿せられたるものであつた。即ち神田川筋小石川橋下飯田町停車場前より外濠筋組橋に至る約六町の間は兩沿岸總て整頓してをるも、河岸比較的高く、隨つて荷揚には困難である。川底は神田川より流下する土砂の爲め常に埋没せられ、變化多く、殊に分岐點たる鐵道橋際約五十間の川口は土砂沈澱し、大部分川底を現はし、爲めに航路は岸の一少部に逼する。而して本川沿岸には飯田町停車場及び砂利置場、木材商新炭商其他共同物揚場ありて、荷物の出入多く、又本川を經て神田川上流に至る船舶頗る多きがゆゑに、船舶常に輻輳する。本區間を航行する船舶は傳馬船、高瀬船小形荷足船で、其の吃水は三尺内外である。一ヶ年間の貨物集散總量は約十萬噸である。本川に於ける船舶の大小積量等は次の如きものである。

東京市の水利と改善に對する私見(其四)

東京市の水利と改善に對する私見(其四)

四二六

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
新三崎橋ト	傳馬船	四七〇 <small>尺</small>	一二五 <small>尺</small>	三、〇 <small>尺</small>	三、〇 <small>尺</small>	二四〇 <small>噸</small>	材	木	大川神田川を経て本川に航す
同	小荷足船	四九〇	一二〇	二、八	五、〇	一三〇	空	瓶	神田川大川を経て横濱に航す
同	高瀬船	五六〇	一三〇	二、五	五、〇	一四〇	藁		神田川を経て本川に航す

隅田川以東の河川

大島川及其の支川

川口平野橋間の状況 此の區間は比較的幅員廣く、水深亦深く盛に使用さるゝ河川である。沿岸荷物出入の場所としては川口に陸軍糧秣廠あり、右岸に數多の魚問屋ありて、各浮船を浮べ魚類を水揚する。左岸には郵船會社倉庫を始めとし、雜穀倉庫釜石鐵鑛置場精米所味噌製造所等の倉庫がある。亦石島橋詰より分岐する古石場町の私設河川の沿岸には、大なる倉庫櫛比せるがゆゑに、隨つて貨物の出入多く、又本市淺深土の投棄場並に塵芥處分場下水浚土の捨場たる平久町及び越中島地先の土捨場に通ずるによりて之れ等の運送船の通航亦頗る多い。而して土運船は本川筋蓬萊橋附近を以て其集合地と爲すが爲に、汐時の都合に依りては一般通航船の障害となることも多い。本區間を航行する船舶は傳馬船、荷足船五大力船蓬磨船、圓平船高瀬船で、其吃水は七尺に及ぶものがある。一ヶ年間の荷物集散總量は陸軍糧秣廠、郵船會社を除き約二十五萬噸である。

平野橋水源地間の状況 此の區間の沿岸には材木商多く、左岸に精米所及び石材置場等あるのみである。且つ平野橋々體の低きが爲めに、満潮時には積荷高き船舶の通過することが不能である。而して本區間は荷足船、傳馬船、高瀬船等の小形のものゝ通航するに過ぎない。次の東支川を合せ一ヶ年間の集散荷物の數量は約十萬噸を超へないであらふ。

東支川即ち船木橋要橋間の状況 本川沿岸は材木商のみで、兩岸總て材木疊置場となり、中央は通路なるが、水深比較的深く、木材筏及び小傳馬船の通航に差支がない。

西支川即ち練兵橋松田橋間の状況 此の區間は大島川より油堀川仙臺堀川に通ずる緊要なる水路である。川口より福島橋に至る間は幅員狭く、隨つて水深淺く、沿岸には漁業者多きがゆゑに、數多の漁船常に密集し、傳馬船の通航にも障害が多

い。殊に福島橋桁低き爲め、大船は逆に油堀より入船するのである。次に福島橋、縁橋間は幅員稍廣く、隨つて水深比較的深く、且つ沿岸には三菱、安田、澁澤等の雜穀倉庫外金物の倉庫多きがゆゑに、油堀川方面より航路を取り本處に積卸する。傳馬船、高瀬船、荷足船、五大力船、團平船、達磨船等の大なる船舶は絶えず航通繋留せらるゝ。其の船舶の吃水は六尺内外である。尙亦縁橋より松田橋に至る區間も大略本區間に同じ。而して其荷物の集散總量は一ヶ年間約三十萬噸である。次に實地に就き調査せし船舶の寸法及び積載量等を記すれば左の通りである。

大島川本川の分

調査せし場所	船種	長	巾	最大吃水	水面積高上	積量	積種類	平常航路方面
練兵橋上	傳馬船	四九〇 <small>六寸</small>	一三〇 <small>六寸</small>	三 <small>五寸</small>	三〇 <small>六寸</small>	三〇〇 <small>噸</small>	材	神田川大川を經て本川に航す
同	長船	七九〇	一〇〇 <small>五寸</small>	一 <small>八寸</small>	五〇	一二〇 <small>噸</small>	蓮	本川より大川を經て新橋停車場に入る
越中島橋下	達磨船	六二〇	一六〇	五〇	六〇	七〇 <small>噸</small>	米	横濱より大川を經て本川に入る
同	同	六九〇	一八〇	七〇	五〇	九五 <small>噸</small>	雜穀	同
同	五大力船	七〇〇	一七〇	五〇	七〇	五〇 <small>噸</small>	豆	同
同	同	七五〇	一八〇	七〇	八〇	八〇 <small>噸</small>	雜貨	同
同	團平船	六三〇	一四〇	三〇	五〇	三〇 <small>噸</small>	穀	小名木川大川を經て本川に入る
同	高瀬船	五六〇	一三〇	四 <small>五寸</small>	五〇	四二 <small>噸</small>	材	同
同	傳馬船	五六〇	一三〇	四 <small>五寸</small>	五〇	四二 <small>噸</small>	材	同

大島川西支川の分

調査せし場所	船種	長	巾	最大吃水	水面積高上	積量	積種類	平常航路方面
福島橋下	高瀬船	六三〇 <small>六寸</small>	一四〇 <small>六寸</small>	二 <small>五寸</small>	六〇 <small>六寸</small>	二一 <small>噸</small>	煉瓦	上州栗橋等より小名木川を經て本川に航す
同	五大力船	六四〇	一八〇	四 <small>五寸</small>	六〇	四五 <small>噸</small>	穀類	横濱より大川を經て本川に航す
同	荷足船	七〇〇	一五〇	五 <small>五寸</small>	五〇	五〇 <small>噸</small>	同	同
同	達磨船	六七〇	一八〇	五〇	五〇	六〇 <small>噸</small>	同	同
同	傳馬船	五六〇	一三〇	四 <small>五寸</small>	五〇	四二 <small>噸</small>	同	本所方面より大川を經て本川に航す

東京市の水利と改善に對する私見(其四)

東京市の水利と改善に對する私見(其四)

油 堀 川

同	團平船	七九〇	一五、〇	六、〇	九、〇	九〇、〇	同	航す	横濱より大川を経て本川に航す
同	達磨船	七二〇	一九、〇	六、〇	四、〇	一〇〇、〇	同	航す	同上

四二八

下の橋深川公園裏間の状況 此の區間は水底深く、且つ各川に亘る航路であつて、沿岸には金物雜穀等數多の倉庫存在するがゆゑに、通航船舶甚だ多く、就中黒龜橋と公園裏との間には繫留船舶常に輻輳混雜する。

本區間を航行する船舶は達磨船、荷足船、傳馬船、五大力船、高瀬船、團平船で、其の吃水は七尺に至るものがある。是等船舶に依る一ヶ年の荷物集散總量は約六十萬噸である。

深川公園裏永居橋間の状況 此の區間の状況は大略は前同様であるが、沿岸荷物の出入場として見るべきものは小部の雜貨倉庫及び石材置場等であつて、其の他材木商に於て大部分を占むる。本區間を航行する船舶は五大力船、荷足船、傳馬船高瀬船、小形達磨船で其の吃水は五尺内外である。一ヶ年の貨物集散總量は大約十五萬噸である。次に實地に就き調査した船舶の大きさ積量等を記すれば左の通りである。

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
千鳥橋下	茶船	四七、 <sup>六寸</sup>	一一、 <sup>六寸</sup>	三、 <sup>五寸</sup>	四、 <sup>五寸</sup>	二一、 <sup>〇噸</sup>	穀物	本所倉庫より荷を積み市内各停車場に航す 横濱より大川を経て本川に航す
同	達磨船	七〇、〇	一九、〇	六、八	六、〇	一〇〇、〇	同	同上
同	五大力船	六四、〇	一八、〇	四、五	六、〇	四五、〇	同	同上
九太橋下	高瀬船	六三、〇	一四、〇	三、〇	五、〇	三〇、〇	同	同上
黒龜橋	荷足船	八二、四	一八、八	七、〇	八、〇	一〇〇、〇	同	同上
同	團平船	七九、〇	一五、五	六、〇	九、〇	九〇、〇	同	同上
同	傳馬船	四八、〇	一一、〇	四、〇	五、〇	三〇、〇	同	本所深川各川を航す
公園裏	荷足船	七五、〇	一八、〇	六、〇	六、五	七一、〇	同	横濱より大川を経て本川に航す
同	五大力船	六三、〇	一七、五	六、〇	六、〇	四五、〇	同	同上

永居橋	チバケ達磨	六〇、〇	一六〇	四、〇	五〇	四二〇	材	木	川崎より大川を経て本川に航す
傳馬船		七〇、〇	一七〇	五、〇	六、〇	四五〇	同		本所深川各川に航す

永居橋大島川東支川間約百三十間は、左岸に材木工場ある外、沿岸一帯に材木疊置場として航通繁でない。

仙臺堀川同支川並に中の堀川

上の橋要橋上流大横川に至る間の状況 此の區間は仙臺堀川本川で、下流は水底深く幅員廣く、沿岸には淺野セメント會社及び各種の倉庫並に穀肥料金物倉庫等が併列してをる。海邊橋より上流は御料局貯材地及材木商等であるがゆゑに常にななる船舶數多緊留し荷物の積卸を爲してをる。本川も深川區内航通頻繁なる河川の一つである。

支 川

此の川の沿岸も又雜穀肥料金物倉庫ありて、交通頻繁なること本川に劣らない。

右二區間を航通する船舶は達磨、團平船、五大力船、荷足船、傳馬船、高瀬船で、其の吃水は六尺五寸内外である。一ヶ年間の荷物集散總量は本支川を合せて大約六十九萬噸である。

中之橋豐島橋間の状況 此の區間即ち中の堀川は大島川東支川より分岐して大川に通ずる水路である。幅員狭く、隨つて川底淺さも兩沿岸には總て雜穀肥料金物倉庫櫛比して荷物積卸頗る頻繁である。本區間を航行する船舶は傳馬船、高瀬船、荷足船、五大力船、達磨船、團平船等で、其の吃水は七尺に至る。而して中の橋の架橋低く且つ狹隘であるが爲めに、是等の大船舶は隅田川より直に本川に入る事出來ざるものありて、中には航路を油堀川に取り入航するものもある。一ヶ年の荷物集散量は大約十萬噸である。次に實地に於て調査せし右船舶の寸法積量等を左に記する

仙臺堀川の分

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
要橋	高瀬船	六三、〇 <small>尺</small>	一四、〇 <small>尺</small>	三、〇 <small>尺</small>	五、〇 <small>畝</small>	三〇〇 <small>噸</small>	穀	利根川より小名木川大横川を経て本川に航す
同	荷足船	六九、〇 <small>尺</small>	一四、五 <small>尺</small>	四、五 <small>尺</small>	六、〇 <small>畝</small>	四八〇 <small>噸</small>	瓶	横濱より大川を経て本川に航す

東京市の水利と改善に對する私見(其四)

東京市の水利と改善に對する私見(其四)

調査所	船種	長	巾	最大吃水	水面積	積高上	積量	載荷種類	平常航路方面
同	達磨船	六一〇	一八〇	六、〇	六、〇	六、〇	七五〇	材	同 上
同	團平船	四二〇	二〇〇	六、〇	六、〇	六、〇	七五〇	同	同 上
同	五大力船	七〇〇	一六〇	六、〇	八、〇	八、〇	五〇〇	同	同 上
同	荷足船	七二〇	一七五	六、五	六、〇	七五〇	同	品川沖に荷役し大川を経て本川に航す	同 上
海邊橋下	團平船	七五〇	一八〇	六、〇	六、〇	七五〇	米	大川より積荷大川を経て積三航す	同 上
上之橋下	達磨船	六六〇	一八〇	六、五	六、〇	七五〇	セメント	千住より大川を経て本川に航す	同 上
同	傳馬船	五九〇	一五〇	四、五	五、〇	四五〇	材	同 上	同 上

中之堀川の分

調査所	船種	長	巾	最大吃水	水面積	積高上	積量	載荷種類	平常航路方面
中之橋下	達磨船	五七〇	一五〇	四、六	五、〇	六、〇	六〇〇	雜貨	横濱より大川油壱川を経て本川に航す
同	高瀬船	六三〇	一三五	二、四	六、〇	一八〇	肥	大川小名木川を経て本川に航す	同 上
豊島橋下	荷足船	七二〇	一七〇	五、五	五、〇	七三〇	穀類	横濱より油壱川仙臺堀安川を経て本川に航す	同 上
同	達磨船	六九〇	一八〇	七、〇	五、〇	九五〇	金	同 上	同 上
同	團平船	六六〇	一九〇	六、五	六、〇	一〇〇	穀類	同 上	同 上
同	五大力船	七四〇	一八〇	六、〇	七、〇	七〇〇	雜貨	同 上	同 上
同	傳馬船	七〇〇	一七〇	五、〇	九、〇	四五〇	米	同 上	同 上
同	同	五五〇	一三〇	四、五	六、〇	三五〇	同	同 上	同 上

小名木川

本川は深川區の北部を貫き隅田川より中川江戸川を経て、利根川に通ずる要路である。随つて枋木、茨城、群馬、埼玉、千葉等の各縣に對する水運上最も須要なる水路である。而して荷船の外兩國橋下郵船會社荷扱場を起點として江戸川利根川を経て銚子港と連絡し、亦上利根川に至る外車式蒸汽船及び江戸川に通ずる石油發動機船の往來する交通機關もある。本川即ち萬年橋より新高橋を経て上流横十間川に至る區間の狀況は大略左の如きものである。本川は幅員比較的廣く、川底最も

深く、干潮時に於ても優に四尺の水深を保つが故に、常に滿載傳馬船の航通することが多い。本川の兩沿岸は川口より新高橋に至る間は數多の倉庫紡績會社石炭及び鹽置場等があり、夫れより上流沿岸には瓦斯會社鈴木セメント會社等があるが故に、原料及び製品の殆んど全部船舶に於て運搬するの外、前記交通機關の通路となるがゆゑに、通航の頻繁複雑なる市内各川中其第一を占むる。本區間を航行する船舶は達磨船、五大力船、荷足船、傳馬船、高瀬船で、其の吃水は七尺に達する。一年の荷物集散總量は約四十萬噸である。次に實地調査せし船舶の大きさ及び其種類數量等を左に記述しよふ。

調査せし所	船種	長	巾	最大吃水	水面高上	積量	載荷種類	平常航路方面
高橋下	高瀬船	六六 <small>尺寸</small>	一三 <small>尺寸</small>	三五 <small>尺寸</small>	六 <small>尺寸</small>	三六 <small>噸</small>	醬油	野田より利根川、小名木川を経て日本橋川に航す
同	傳馬船	五九 <small>尺寸</small>	一二 <small>尺寸</small>	三八	四 <small>尺寸</small>	二〇 <small>噸</small>	鹽	本川より大川を経て神田川に航す
高橋上	圓平船	七九 <small>尺寸</small>	一五 <small>尺寸</small>	六〇	九 <small>尺寸</small>	九〇 <small>噸</small>	石炭	横濱より大川を経て本川に航す
同	荷足船	八二 <small>尺寸</small>	一八 <small>尺寸</small>	七〇	八 <small>尺寸</small>	一〇〇 <small>噸</small>	同	同
五間堀川口	同	七六 <small>尺寸</small>	一七 <small>尺寸</small>	五五	八 <small>尺寸</small>	七〇 <small>噸</small>	同	同
同	達磨船	六六 <small>尺寸</small>	一八 <small>尺寸</small>	六五	七 <small>尺寸</small>	八〇 <small>噸</small>	同	同
同	傳馬船	五九 <small>尺寸</small>	一五 <small>尺寸</small>	四五	五 <small>尺寸</small>	四五 <small>噸</small>	化機酸肥料	本所深川各川を航す
新高橋脇	達磨船	六九 <small>尺寸</small>	一八 <small>尺寸</small>	七〇	五 <small>尺寸</small>	九五 <small>噸</small>	石炭	横濱より大川を経て本川に航す
同	荷足船	六二 <small>尺寸</small>	一六 <small>尺寸</small>	四五	五 <small>尺寸</small>	三六 <small>噸</small>	石油	同
同	達磨船	六六 <small>尺寸</small>	一八 <small>尺寸</small>	六〇	六 <small>尺寸</small>	八〇 <small>噸</small>	同	同
同	傳馬船	五五 <small>尺寸</small>	一三 <small>尺寸</small>	四五	六 <small>尺寸</small>	三五 <small>噸</small>	麥	千住より大川を経て本川に航す
同	改良達磨船	七三 <small>尺寸</small>	二〇 <small>尺寸</small>	六五	八 <small>尺寸</small>	九五 <small>噸</small>	石炭	横濱より大川を経て本川に航す
同	五大力船	七四 <small>尺寸</small>	一八 <small>尺寸</small>	六〇	七 <small>尺寸</small>	七〇 <small>噸</small>	同	同上

源森川

本川は本所區の北部に對する荷物の集散及び隅田川より大横川、中川其他に航する水路である。枕橋附近の隅田川分岐點より源森橋を経て北十間川大横川交叉點に至る區間の狀況は大略次の如きものである。本川は區域短く兩岸整頓し、川底稍々深

東京市の水利と改善に對する私見(北四)



東京市の水利と改善に對する私見(其四)

四三二

さも、源森川開門狹きがゆゑに大なる船舶の通過することは出來ない。沿岸荷物の揚卸も甚だ僅少で、製瓶會社の製品並に原料の輸出入、青物市場及び二ヶ所の共同物揚場より雜貨の積卸及び二三の薪炭、石材瓦商の荷物出入等ありて、其の他の多くは大横川北十間川への通航船である。即ち源森開門の爲め航通上不便を受くること大なるものがある。先年北十間川開鑿の結果中川に通ずることとなりしを以て、石油發動機船の交通船を見るあり、亦東武鐵道淺草驛及び京成電車の起點驛出來の結果は使用愈々頻繁を加へつゝある。本區間を航行する船舶は傳馬船、荷足船の中形並に改良達磨船で、其の吃水は四尺五寸内外である。一ヶ年の荷物集散總量は約八萬噸である。本川に於て調査せし船舶の大きさ及び積量等は次の如きものである。

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
枕橋下	傳馬船	四五、〇 <small>寸</small>	一、〇 <small>寸</small>	三、一 <small>寸</small>	六、八 <small>寸</small>	一五、〇 <small>噸</small>	石、油	本川より大川を経て王子に航す
同	高瀬船	五六、〇	一三、〇	二、五	九、〇	一四、〇 <small>噸</small>	薯	同、上
源森橋下	改良達磨船	五八、〇	一三、五	四、二	八、〇	三二、〇 <small>噸</small>	砂	大川を経て本川に航す
同	荷足船	六二、〇	一二、五	三、五	七、〇	一七、〇 <small>噸</small>	瓶	本川より大川を経て品川に航す

大横川

本川は本所深川兩區を南北に縦斷するにより、是等沿岸に對する荷物集散上必要なる水路なると、同時に隅田川航路の間道として出入し、其の他逆潮航行の際に於ける必要水路である。

業平橋上流北辻橋間の狀況 此の區間は幅員廣く且つ川底深くして、沿岸には本所停車場紡績會社護謨製造所及び石油會社並に大なる薪炭商、瓦製造所、材木商其の他共同物揚場塵芥扱所砂利置場等あるにより、随がつて荷物の出入多く、常に數多の船舶は兩岸に繫留して荷物の積卸を爲すを見受くる、本區間を航行する船舶は高瀬船、傳馬船、荷足船、五大力船で、其の吃水は五尺内外である。一ヶ年の荷物集散總量は大約三十萬噸である。但し本所停車場へ出入する水運荷物數量は此の外一ヶ年拾五萬噸位あると云ふ。

南辻橋洲崎間の状況 此の區間の状況は大略前同様なるも、沿岸は總て、材木商で筏又は船舶に依りて木材の運送を爲す。而して所々に入堀を設け材木の貯藏を爲し、其集散頗る頻繁である。而して下流には御料局貯材池及び海軍艦材置場等ありて、常に大材を運送する。次に南辻橋より大榮橋に至る間は沿岸四間通りは木材を積疊し、且つ筏を繋留するがゆゑに、船舶の航送上大なる不便を感ずる。本區間を航行する船舶は荷足船、五大力船、傳馬船、高瀬船で、其の吃水は五尺内外である一ヶ年間の荷物集散總量は大約十五萬噸である。次に實地に於て調査せし船舶の大きさ及び積量等は次の如きものである。

調査所	船種	長	巾	最大吃水	水面積	積高	積量	積荷種類	平常航路方面
業平橋	傳馬船	四三〇	一一〇	三五	三	一八	石	油	源森川を経て王子に航す
同	高瀬船	四八〇	一一〇	三〇	四	一八	松	枝	利根川より小名木川を経て本川に航す
同	神奈川傳馬船	六五〇	一四〇	五〇	七	二五	綿		横濱より大川堅川を経て本川に航す
同	高瀬船	七〇〇	一六〇	三二	六	三〇	薪	炭	小名木川を経て本川に航す
菊川橋脇	傳馬船	四八〇	一一〇	三四	五	二〇	材	木	大川堅川を経て本川に航す
菊川橋下	同	五六〇	一三〇	四五	五	四二	同		小名木川大川を経て本川に航す
大榮橋下	折木ヘカ船	五二〇	一〇〇	二〇	三	一〇	建	具	小名木川を経て本川に航す
同	荷足船	六八〇	一三〇	四〇	六	三九	材	木	横濱より大川を経て本川に航す
同	五大力船	五五〇	一四〇	四〇	六	三〇	同		同、上

横十間川(天神川)

本川は市郡の境界即ち本所深川兩區と南葛飾郡との中間にありて兩區の東部に對する荷物集散の水路である。本川の沿岸には日清紡績會社、石炭貯蓄所、コークス製造所及び醋酸會社、硝製糖、日清染物會社セメント製造所等あるがゆゑに、是等の製品及び原料品は總て船舶に依り本川を航行する。然れども右諸會社は小名木川以北にあるが故に、小名木川以南は通航船が少い。然るに遺憾なるは本川に架設せる橋梁の大部分は其桁下高さ低き爲め、何れも満潮と干潮との中間を見計し通航せんとする爲め船子等は非常の困難を感じ居るを見受くる。本川を通航する船舶は達磨船、荷足船、五大力船、高瀬船、傳

東京市の水利と改善に對する私見(其四)

四三四

馬船で、其の吃水は六尺を限度とし、多くは小名木川及び堅川より航路を取る。其一ヶ年間の荷物集散総量は約十萬噸内外であるも、漸次本市東部の膨脹に伴ひ荷物の集散増加するの氣運を見受くる。

堅 川

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
天神橋下	連磨船	六五〇 <small>六寸</small>	一九〇 <small>六寸</small>	六〇 <small>六寸</small>	六〇 <small>六寸</small>	六〇 <small>六寸</small>	九〇〇	鐵材	勝濱より大川堅川を経て本川に航す
同	神奈川連磨船	六五〇	一三〇	三〇	五〇	五〇	二五〇	綿	同上
同	荷足船	六三〇	一三〇	三五	五〇	五〇	三〇〇	鐵材	同上
同	傳馬船	四九〇	一三〇	三〇	五〇	五〇	二五〇	醋酸原料	大川堅川を経て本川に航す
同	高瀬船	六四〇	一二〇	三五	五〇	五〇	二五〇	煉瓦	同上

本川は市の東部にありては小名木川に次ぐ通航頻繁なる河川で、本所區の大部分に對する荷物集散及び大横川、天神川の一部並に中川に通航する水路である。川口は隅田川より流下する土砂の爲め常に一部に砂洲を生じ、川底を埋むること多く不絶浚渫を要する。其他の部分は相當の水深を保ち、幅員亦比較的廣い。沿岸には木材商、石材商及び薪炭商其の大部を占め、其の外青物市場並に共同物揚場ありて、絶えず需用品の積卸を爲しておる。亦兩國橋より天神川に往來する石油發動機船も、絶えず航行する。本川を航行する船舶は達磨船、荷足船、傳馬船、高瀬船で、其の吃水は六尺内外である。一ヶ年間の集散荷物の總量は約三十萬噸である。本川實地に於て調査せし船舶の大きさ及び積量等左の如きものである。

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
二之橋下	高瀬船	六四〇 <small>六寸</small>	一四〇 <small>六寸</small>	三〇 <small>六寸</small>	四〇 <small>六寸</small>	四〇 <small>六寸</small>	三一〇	煙草	中川より各川に航す
同	傳馬船	四八〇	一二〇	三五	三五	三五	二五〇	煉瓦	大川を経て本川に航す
同	五大力船	五五〇	一四〇	四〇	六〇	六〇	二五〇	灰	千葉より大川を経て本川に航す
堅川橋下	高瀬船	六四〇	一三〇	四〇	五〇	五〇	三一〇	薪炭	利根川、小名木川を経て本川に航す
三之橋下	團平船	七九〇	一五〇	六〇	九〇	九〇	九〇〇	石炭	勝濱より大川を経て本川に航す

南 辻 橋	荷 足 船	六四、〇	一三、〇	四、二	六、〇	三九、〇	木 材	同 上
四 の 橋	達 磨 船	六五、〇	一九、〇	六、〇	五、〇	九〇、〇	醋 酸 原 料	同 上

六間堀川及び五間堀川

松井橋細川橋間(六間堀川)の状況 本區間は川幅狹隘で、其の名の如く幅員約六間に過ぎない。且つ水深非常に浅く、干潮時に於ては殆んど川底を露はすも兩岸稍整頓してある。而して沿岸には格別荷物集散上重要なものなく、堅川よりの川口に石材商其他二三の共同物揚場があるの外、其他に共同物揚場砂利置場等あるに過ぎない。故に之れ等の外は需要品の小量を出入するに止まる。

本區間を航行する船舶は傳馬船、高瀬船等で、其の吃水は三尺以内のものである。一ケ年の荷物集散量は大約一萬噸である。

新山城橋伊豫橋間の状況 本區間は五間堀川で、川幅狭く其名の如く約五間に過ぎない。随つて水深非常に浅く干潮時に於ては殆んど川底が露はる。而して兩沿岸は稍々整頓せるも貨物の出入僅に本所區側の道路沿に於て行はるのみであるにより、通航船舶も普通傳馬船及び糞尿船に止まり、其の吃水は二尺五寸内外である。一ケ年の荷物集散總量は積算するに足らない。

伊豫橋入舟橋間の状況 本區間は五間堀川の一部で、小名木川口に至るに従ひ幅員稍廣く、且つ水深も深く沿岸に製氷會社、精米所、土管、材木商等あり、絶えず大なる船舶の繋留荷役するのを見受くる。本區間を航行する船舶は荷足船、五大力船、傳馬船、高瀬船で、其の吃水は三尺五寸を限度とする。一ケ年の荷物集散量は約五萬噸である。本川に於て調査せし船舶の大きさ及び積量等次の如きものである。

六間堀川の分

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
松井橋下	傳馬船	四六、〇 <small>尺</small>	一一、〇 <small>尺</small>	三、〇 <small>尺</small>	三、〇 <small>尺</small>	一五、〇 <small>尺</small>	石	炭	大川堅川を経て本川に航す

東京市の水利と改善に對する私見(其四)

東京市の水利と改善に對する私見(其四)

五間堀川の分

同	同	四四〇	九.〇	二.〇	六〇	六〇	同	同	堅川、大川を経て王子に航す
同	同	六一〇	一二.〇	三.〇	八〇	一四.〇	同	同	同上
同	高瀬船	五二.〇	一〇.〇	二.〇	四.〇	七.〇	同	同	栃木に航す
同	栃木ヘカ船								

其の他の河川

調査せし場所	船種	長	巾	最大吃水	水面積	積	積	積	平常航路方面
伊豫橋下	傳馬船	四九〇 <small>尺</small>	一三〇 <small>尺</small>	三〇 <small>尺</small>	三〇 <small>尺</small>	二二〇 <small>尺</small>	石	炭	大川、小名木川を経て本川に航す
同	五大力船	五七〇	一二.〇	三.五	四.〇	二三.〇	房州	石	大川、小名木川を経て本川に航す
東元橋下	高瀬船	五六〇	一二.〇	三.〇	五.〇	一七.〇	空	榕	小名木川を経て野田に航す
同	荷足船	四二〇	一〇.〇	二.五	五.〇	一一.〇	米		小名木川を経て本川に航す

以上の外南北黒江川、洲崎川、東西油堀川支川、中の川、十間川、二十間川、福富川同支川大横川支川北十間川曳船川等は概ね材木商の占有する所、若くは糞尿船其他小貨物運輸船の通航するに止まりて、其他少數倉庫業者のあるも特に記載すべき程のこともない。唯北十間川は東武鐵道及び京成電車の開通に依り、隨つて同驛に出入する船舶の増加するあり。亦之れより東部の郡部に至るに於ては紡績會社等の工場あるが爲めに航通頻繁を加へたることを見受くる。亦同時に近時石油發動機船の交通に依り横十間川堅川に連絡せるありて漸次發展するは勿論である。

第三節 東京市水運と船舶

東京市内に於ける水運の爲めに集合する諸船舶は一ヶ年の總隻數は第三號表に示すが如くである。即ち明治三十六年より明治四十三年に至る八ヶ年間の平均によれば、東京河内入津の分は汽船に於て四千二百四十九隻、帆船に於て同三千二百四十隻、和船及び合の子船に於て二千四十九隻を示し之れ等の合計は九千五百三十九隻の多數に上るべく、又品川入津の分は前記同様の資料によれば、一ヶ年汽船に於て二百九十五隻、帆船に於て七十四隻を示し其の合計三百六十九隻を數よること

となる。故に兩者の總計は九千九百八隻の多數に上る勘定となるのである。

東京河内入津船舶調査表(甲)

(第三號表)

年	汽 船		帆 船		和船合ノ子船		合 計	
	艘數	噸數	艘數	噸數	艘數	噸數	艘數	噸數
三十六年	三八七六	二六二,四〇〇	三,三五五	三〇,四九六	二,八八九	四四,九二二	九,四三〇	六一九,五五四
三十七年	三,五五八	二,五七四	三,四二八	三二,八八七	二,〇九二	四三,〇〇八	九,〇六七	六一七,九一九
三十八年	三,七六一	二,七五四	三,六〇六	三三,〇七六	二,〇三四	四三,九四四	九,四二二	六一五,二九四
三十九年	四,四七七	三〇,八七六	三,四六八	二九,七三六	二,一〇九	四四,八八一	一〇,〇五四	六一七,九一九
四十一年	五,二一九	六〇,九七三	三,〇三七	二五,〇〇四	二,一三八	四六,四六六	一〇,三九四	九〇,九四三
四十二年	四,九二二	五五,九一五	二,七〇〇	二三,一〇〇	二,三三六	四八,七九九	九,九一九	八二八,六四四
四十三年	三,九四九	五〇,八七三	三,一七六	二五,一九三	一,八二八	五九,六七五	九,七六〇	八四三,五三一
四十四年	四,二四九	五九,三三五	三,一〇五	二四,八七〇	一,七九〇	五六,〇三三	八,七五四	八八九,三四二
四十五年	四,一四九	四六,一七九	三,一四〇	二九,五五〇	二,〇四九	四八,四六五	九,五五九	七四四,一九二

東京品川入津船舶調査表(乙)

年	汽 船		帆 船		和船合		合 計	
	艘數	噸數	艘數	噸數	艘數	噸數	艘數	噸數
三十六年	一六六	二二〇,四六六	一七三	二五,四六三	三三九	一四六,四九九		

東京市の水利と改善に對する私見(其四)

東京市の水利と改善に對する私見(其四)

四三八

三十七年	一七	一〇六〇九八	一六四	三三九六六	三二	一〇〇〇九四
三十八年	一八	一一〇〇八	九〇	一四五五	二七	一五六九三
三十九年	一四	一〇一〇四三	九七	一〇六六〇	四〇	二二七三三
四十年	一五	三九八九八	四四	七六三三	四七	四〇六九二
四十一年	一三	三二二八二	二〇	三〇〇六	三五	三四二二八
四十二年	一六	五二六五〇	二	四九九	四八	五三、四九
四十三年	一四	五七七一三	一	一〇〇	四〇	五七、七三
一ヶ年平均	一五	二、七六九	一四	一〇九〇	三五	二九、四一九

尙又右の多數諸船舶の内に於て最大船舶を見るに第四號表の如く先づ品川沖入津の分に於ては、明治三十六年より四十三年に至る八ヶ年に於ける間の最大なるは、總噸數に於て二千三百九噸より四千八百八十九噸に至り、其の長さに於て三百六呎五より三百七十五呎八に至り、其の幅員に於て三十五呎六より四十四呎に至り、其の吃水載荷に於ては二十二呎一より二十五呎三に至るものを見たのであつた。尙又河内入津の帆船を見るに總噸數に於て二百四噸より五百二十噸に至り、其の長さに於て百十一呎九より百四十三呎六に至る、又幅員に於ては二十二呎九より三十一呎六に至り、其の吃水(載荷)に於ては九呎六より十六呎三に至るの狀況を呈しおるのである。

品川及河内入津最大船舶表

(第四號表)

年次	品川沖		主	總噸數	長	幅	空船吃水
	船名	船主					
三十六年	福井丸	右近權左衛門	登簿噸數	四一八九	三三、九〇	四、〇〇	一、五〇
				三〇八七	三三、九〇	四、〇〇	一、五〇

年次	船名	船主	登簿噸數	長さ	幅	空船吃水	載貨吃水
三十七年	神州丸	岸本兼太郎	三四九	三九三	四〇〇	一〇	一〇
三十八年	第二〇觀音丸	緒明菊三郎	二五九	三六〇	三六〇	一〇	一〇
三十九年	錦江丸	合資辰馬本家同漕部	二五九	三六〇	三六〇	一〇	一〇
四十年	千代丸	緒明菊三郎	二五九	三六〇	三六〇	一〇	一〇
四十一年	同	同	同	同	同	同	同
四十二年	同	同	同	同	同	同	同
四十三年	御吉野丸	廣海仁三郎	二七九	三七六	四〇〇	一〇	一〇

年次	船名	船主	登簿噸數	長さ	幅	空船吃水	載貨吃水
三十六年	東辰丸	辰馬與平	四九	一四六	二九	一〇	一〇
三十七年	經基丸	井上市兵衛	四七	一八六	二七	一〇	一〇
三十八年	同	同	同	同	同	同	同
三十九年	第二號榮壽丸	村瀬寅之助	三六九	一一〇〇	三六〇	一〇	一〇
四十年	東田丸	田代三吉	四七	一四七	二九	一〇	一〇
四十一年	十日丸	池川力太郎	四七	一一九	三三	一〇	一〇
四十二年	安全丸	中村三之丞	二九	一四〇	三三	一〇	一〇
四十三年	歡晃丸	同	三〇	一四〇	三三	一〇	一〇

河内 (本表の各船は皆帆船なり)

其の他東京横濱間往復の船艇には五大力船及び達磨船を用いらるゝが、其の隻数は明治四十三年十二月現在に於ける調査

東京市の水利と改善に對する私見(其四)



東京市の水利と改善に對する私見(其四)

四四〇

にては、第五號表甲の通り五大力船一千四百八十二隻達磨船一千十八隻合計二千五百隻を計上する。尙又東京横濱間往復曳船は多く二十噸前後のものを使用する、が其の隻數は第五號表乙の如くて、即ち明治四十三年十二月調査に依れば七十二隻を數へたのであつた。

(第五號表)

東京横濱間往復の舢船調査表(甲) (明治四十三年) (十二月現在)

東京回漕業者所屬	五 大 力 船		石 數	達 磨 船		登簿噸數 合計	隻 數 合計
	隻	數		隻	數		
東京回漕業者所屬	一三	二〇	五六二	七五	一六七三	—	一〇二九
横濱回漕業者所屬	一七	四七〇	二八〇	七七	一四九三	一四	一七七一
合 計	三〇	五七〇	八四二	一四二	三六六六	二四	二五〇〇
	百石未満	百石以上					
	二百石未満	二百石以上					
		三百石以上					
		小 計					
				二十噸未満			
				二十噸以上			
				小 計			

東京横濱間往復の曳船小蒸氣船調査表(乙) (明治四十三年) (十二月現在)

東京回漕業者所屬	曳 船		合 計	總噸數合計
	隻	數		
東京回漕業者所屬	八	一四	二二	六四九
横濱回漕業者所屬	三五	一五	五〇	一三二九
合 計	四三	二九	七二	一七七八
	二十噸未満	二十噸以上		

然り、以上の通り東京市水運の爲めには多大の船舶が集散せるが是等の船舶の種類は如何なるものなるやと言ふに、極めて多種多様である。而して一般の西洋型及び大帆船については、割合に而かも簡單に世人は其の主要を知り居る所なるがゆゑに、茲に更めて解くの要なきも、和船中には種々なるものがあつて、併し其の名稱構造等については餘りに知られ居らざるが如き嫌がある。仍て茲に附記して參資に供し置かふ。

**五大力船** とは大和形船であつて、船體は敷、中棚、上棚等より成り、外面は複雑なる艤装を施されておる。而して船首は幅廣く、船尾には千里を有しておる。此の船は一般の貨物運漕用として重に港内及び大川等に使用されて、専ら帆力により航行するものなるも、亦漕航の裝置をも有しおる。

**圓平船** 此の船は五大力船と大差なく、其の深さ及び吃水は淺く構造され、其の船首には千里を有せない。而して舳及艫共に上方に著しく彎曲せられておる。此の船の用途は五大力船と同様で、唯帆走用の爲めには甚だ輕快なるの差がある。且つ漕航の裝置をも有しておる。

**傳馬船** 此の船は後段に述ぶる荷足船よりも豎太く構造されて、重に大形の荷物船として河川及淺水内に使用さる。積載力割合に強いが、波力に對して最も不適當である。

**荷足船** は普通の漁船形であつて、船體は輕爽に構造され、且つ前後の高低は尠くないが、船首は甚だしく傾斜しておる。重に小貨物の運漕及び飛脚船又は漁船に使用されておる。

**達磨船** 此の船は其の構造は西洋船であつて、其の船首船尾共に同形を爲しておる。中には甲板を有しておるものもあるが、之れは純粹の貨物船であつて其の積載力は最も大なるものである。但し用途は五大力船と同様で、港外の運漕にも適する。

**倉船** 此の船は船體は稍達磨船に類似しておるが、總甲板を有し、船内の雨濕を防禦すべく構造されておる。此の船の用途は揮發物等のものを積載さるゝ爲めに使用さるゝ。

**高瀬船** 此の船は船體は輕易、且つ極めて淺く構造され、其の船首船尾共著しく突出て、淺き河川の貨物船として使用さる。

東京市の水利と改善に對する私見(其四)  
る。

而して此の船は棹によつて操縦するにも便利である。

茶船 此の船は荷足船の變體せるもので、體に「タツ」を有して河川に於ける荷物運搬業に使用されておる。

手操船 此の船は漁船であるが、其の船首は著しく突出で、船尾は「タツ」を有する。帆走には頗る快速で、且つ波間の航行に最も適する。

改良達磨船 此の船は和船の様に敷及び棚によつて構造され、船首尾に至つて尖り、且つ同形を爲しておる。其の用途は達磨船と同様である。

長船 此の船は吃水の淺きもので、且つ極めて輕快に構造され、船首は著しく突き出ており、餘りに曲體部を有して居らない。此の船は輕量貨物の運漕用として淺き河川等に便利である。

御化達磨 此の船は達磨形であつて、體は荷足形に出来ておる。用途其他は荷足船や達磨船と同様である。

神奈川傳馬船 此の船は幅廣さ敷を有して、其の船首は偏平に出来て、多く甲板を備へ、夫れに柵を拵へておる。主として土砂や石材の運送に便利としておる。

枋木ベカ船 此の船は三角形の船で、中棚を有して居らない。上棚は廣さ敷に殆んど直角に取付けられ、其の船首は扁平と爲つておる。此の船は輕量荷物の運搬として極めて淺き河川及び湖水等に使用されるには甚だ便利である。

大體に於て以上の種類のものがある。而して其の内達磨船、五大力船、圍平船は主として近海航路に使用され、又荷足船、倉船、手操船及び茶船、神奈川傳馬船、長船、改良達磨船、御化達磨船は主として平水航路に使用される。又高瀬船、傳馬船、茶船及び「ベカ」船の如きは主として河川湖水の航路に使用される如くである。

(未完)