

直木交通部技監

『大東港不凍状況視察講演』

期 日 康 徳 6 年 2 月 8 日

場 所 安 東 協 和 會 館

私は斯様に仰々しく演壇に立つて御話をする氣持ではなく、たいぼんの座談会の積りで氣易く考へて居りましたため、別にこれと言ふ用意も無く自然申上げる事も甚だつまらないであらうと恐縮に堪へませぬが不悪豫め御諒承を願ひます。實際此の様に多數の安東一流の名士の方々が御集りになつた席上では、何かしつかりした事を申し上げねばなりませぬが、全く何の準備もなくお恥しい次第なのであります。

實は此の度私が當地へ参りましたのは、唯今工業港の施設で問題になつて居る大東溝地先の結氷状態を視察して、この築港問題に有力なる資料を得る爲、條件の最も悪いこの極寒期を選んで、滿鐵の方々を初め安東省、港務局、關東州海務局、税關其他各方面の専門家より成る特別合同調査班を編み大連より乗船して大東溝に向つたのであります。

我々一行は一昨日(2月6日)午后四時半、特に滿鐵の好意により貸與へられたる奉天丸といふ420噸の吃水14呎の碎氷にも適する強力なる曳船に乗込みましたが、出發の際意外にも大連港内は一面に1寸乃至2寸の氷が張詰めて居ましたのを見て、今年の寒さは一昨日あたりが正しくその極度に達したのであることを知り、我々の視察には又と得難い絶好の機會を捉へ得たことを喜びましたが、同時に又鴨綠江口附近の結氷

状態が案ぜられ、果して首尾よく大東溝に入港し得るや否やに大きな疑ひを持たざるを得なかつたのであります。

我奉天丸は出發以來何の故障もなく航行を続けましたが昨朝1時頃からは海上の流氷帯に乘入れ徐々に碎氷しながら進んで居ることを見出し驚破こそと思ひました、渤海ならば兎も角黄海で斯かる氷原帯に出喰はそうとは聊か意外でした。

奉天丸はこの氷原に妨げられ速度を半減しましたので折柄の風に吹き流されて随分方向を間違へ、多獅島の沖合らしい處を2時間餘りも何の目標をも見出しかねて彷徨したのであります。氷原は最初の内は2寸位の厚さでありましたが、次第に厚くなり一番厚い處では4寸にも達しました。これなども先に申し上げました様に極度に寒い最悪條件の時に乗出したが爲の獲物であつて、一面には我々の調査が最も好都合な時機に遭遇し得たことを喜ばねばなりませぬ。

然るに船が鴨綠江口薪島附近に近づくに連れて、流氷はと見ると、4寸から3寸、2寸1寸と次第に厚さを減し、大東溝附近では全く氷塊を見ず全面に漣が立つて居るには誰もが全く驚かされたのであります。即ち目差す築港豫定地には全く結氷も無く又流氷も無かつたのであります。

運悪く私共の奉天丸は河口附近の淺瀬に乗上げ進退の自由を失つて了ひましたが、これは河口に二三ヶ所ひどい淺瀬がありまして奉天丸の吃水14呎を以てしては満潮時ならでは何うかと思はれた所をすでに退潮に差懸つて入港したるが爲でありまして、決して結氷の爲の禍ではなく、その證據に私共一部の者は奉天丸積込みのボートを下して漣の立つ大東溝の河岸に上陸し得たるを以て明かであります。即ちこの築港には浚渫が第一に必要なことは勿論なるが結氷に對しては何等憂ふべき所がないことを高唱し得るのであります。

昨夜の満潮で奉天丸は易々と浮上り大東溝に到着致しましたので、今朝現地に來り、晝の満潮時前後の流氷の状態を多くの方々と共に視察致しましたが、河岸に沿ふて凍つた氷は潮の干満の關係上、干潮時には退潮と共に奇麗に押流されて沖合に去り、次の満潮時には氷の破片となつて再び河口へ押上げられては來るも、それは最早海綿狀の弱々しい碎氷群であつて何の力もなく、從て船舶の河岸の出入には固より何の支障もなく、奉天丸はピタリと河岸に横着けし、ボートも亦その前後を容易に進退しつゝあつたのであります。又彼の沖合遙に漂ふ幅の廣い流氷帯の氷の厚みも渤海灣のものよりは遙かに薄く、昨朝私共の見た2寸乃至4寸位の厚みが最悪の状態だとすれば是れまた船舶の出入に特別問題にはなるまひと存じます。

元來大東溝に港を築きますれば種々の利便があることは最早誰もの御理解を得て居る處ですが唯一つ、冬季の結氷如何が最後まで疑問視されて居ましたるに對し、私共今回の合同調査が恰も大連の港内をすら結氷せしめた程の極寒

の場合に於て、以上申上げたる如き事態を見極め得ましたことは御地の爲に又國家の爲に深く御同慶に堪へない次第でありまして、即ちこれだけを御報告申上ぐればそれで私のお話は事足りるのでありますが、併も切角斯様に多數の方々が御集りになられた席上でありますので、私の古く經驗しました何程かの雜證を附加へまして、此際安東市民各位の築港に對する關心を喚起したいと思ふのであります。

一體築港と言ふものは一度その仕事を始めると次から次へと殆ど際限なく改良に改良を、擴張に擴張を重ねて來らねばならぬので、例へば大阪築港は明治三十一年に着手せられて以來今日まで四十年以上に亘り間斷なしその設備を充實し來れるのみならず、今日では最早港内が狭過ぎて困ると言ふので、折角築かれたあの長大の防波堤を大方取除いて港内の水面積を三四倍に取擴くつき新しき防波堤の築造に取掛つて居りまするし、又名古屋の築港は明治三十二年に始められて以來何回となく港内を深くし又は水面積を取擴くるなどの工事を今に續けつゝあります、其他神戸なり横濱なり東京なり大小幾多の何れの港でも一度始められたる築港事業は遂にその終期を知らざるまでに改良擴大せらるゝのが常態でありまして、即ちそれだけ港の効用が時代と共に進展して止まざることは頗る愉快に堪へませぬが、然かも其間その進展の度合を仔細に觀察しますると、その都市市民の港に對する熱意と協力の多小が如何に大きな響きを持つて居るかを感じざるを得ないのであります、例へば大阪の築港は大阪市民の自力を以てやり遂げつゝある大事業であり、又名古屋の築港は全く縣民の力による縣營の事業なのであつて、

従つて神戸や横濱の如き國港として國の力に委ねる港とは自ら市民又は縣民の覺悟と意氣込違がふ。何となく國家に頼る氣持と、自分等の港として何處までもその發展に努力する熱意とは、自らその間大きな運営上の開きを生ずることを感得せざるを得ぬのであります。

私は七年間大阪の築港を受持つて居ましたので、自然大阪港を例に取り勝ちなのであります。元來大阪と言ふ處は極て遠淺でありまして港になる様な何の恵まれた條件をも具備しては居ないのであります。それを大阪と云ふ大都市の自力でもつて今日の様な貨物の輸出入に於て日本第一の大港にまで作り上げたのであります。築港當初に於ては、政府の補助三分の一を同當にしたのであります。神戸港の反對が激しくてそれも結局無駄となり總ゆる貧弱な條件の下に唯市民の熱意そのものから始められたのであります。併もそれには先づ金のかゝる防波堤から築かねばならぬし次には多くの浚渫船でもつて港内を堀まくらねばならぬし、此の浚渫土砂に依る 150 萬坪の工業地帯の埋立作業をも併せて、それこそは當時に於て實に容易なき大工事だつたのであります。

茲に翻つて大東溝の方を考へると、その前面なり沖合には點々たる島嶼があつて風波に對する、自然の防波堤をなして居る爲、簡単な導流堤と浚渫とで、以て直ちに港の働きが初めらるゝのであります。殊に繫船岸設備は河岸に沿つて擴張しやらと思へば幾らでもその必要に應じて擴張し得らるゝ餘地があり、更にその背後には 5900 萬平方メートル乃至その以上何程でも擴張得らるゝ莫大なる工業地域を有するなどは殆ど他に類例を見得ない港としての好條件を自然に具備

して居るのであります。多くの内地の港では風波に對して先づ防波堤、次で防波堤によつて局限されたる港域の不自由、更にその背後地の乏しき爲に無理にも若干の埋立地を造成して掛らねばならぬ厄介さの爲に、荷役設備の築造以前先づ以て長年月を要する非常な苦心と經費とを拂はねばならぬのであります。大東溝の築港には無論そんな必要がない許りか、工業用水も大した面倒なしに豊富に得らる道があり、動力も手近く鴨綠江水電から自由に安價に供給さるべく、鐵道の連絡は至便であり、勞力も安東市を控へて頗る潤澤あるのみならず、更にその受持つ經濟的背後地域關係の如何に廣大なるかは敢て申上ぐるを俟たざる次第で。何としてもこんな仕合せな港の地點は滅多に見付かり得ないのでありますから、安東市民である皆様には之れを是非我等の港として大きな熱意を以て育んで行かるやう切に御願ひして止まない次第であります。

西洋に“Selling the Port” 港を賣ると云ふ言葉がありますが、これは自分達の港を自分達で世界へ賣り廻る、即ち廣く大きく宣傳して廻ると云ふ意味なのであります。此の意味で大東港の眞面目の宣傳を今から始められても決して早過ぎると云ふ様な事はないのであります。もう既に出来上つた様な氣持になつて、背後の地物資の豊富なること、交通の便なること又浚渫にさへ手を入れば 10,000 萬噸級の船舶ですらやがて入港出来得る素質のあると云ふことを、皆様が會はれる人達に篤と話して聞かされるのは無意義な事ではないのであります。事實日本に居る人達は安東の附近に、こんなに有望なる築港計畫のある事を知る筈が無いのであり

まして、將來工業港として斯くも立派な處があると云ふことを周知せしむるならば、自然幾多の人が當地を素通りせず、智慧のある人は智慧を貸し、金のある人は事業を目論むのであります。西洋では多數の港が近接して居り、英國では八里に一港の割合だと言ふ程である爲、自分の港に船を引き寄せ様とする努力は全く非常なもので、そこに彼の“*Selling the Port*”と云ふ言葉が生れるに至つたのであります。安東市の皆様は何卒5000萬平方メートル以上の工業用地を背後に控えた至利至便の不凍港が、安東附近に出来つゝあると云ふ事を是非一般の人々に認識させ、殊に内地から來る人々に向つて大に宣傳なさる様希望致します。

新しく築港しても、其の港に船舶を引き寄せることは實はなかなか困難なのであります。大阪港に致しましても、巨額の費用を投じて防波堤棧橋等を建設し港内二十萬坪の土地を埋立てましたのであります。然かもその後十年間は船舶の出入日に僅か三、四艘位のものであり、従つて折角の埋立地も誰も工場に利用しようとする者も無く、一方棧橋は涼み台又は魚釣台にしか役立たなかつたのであります。之は全く“*Selling the Post*”の努力が足りなかつた爲でもあります。然も當時の時勢は現在と違つて、種々困難な點が多々あつたのであります。

第一港が出来れば當然船が入つて來るものと見るのが間違ひなのであります。これを船員に聞くと『成程大阪の港は水深が二十八尺もあるとは言ふが、今迄入つたことがないから何だか怖くて入港する氣にならぬ』と言ふのであります。無論當時の船員はその家族を神戸に住はせ船員相手の慰安設備も神戸には十分に整ふて居

ます爲、尙更大阪へは氣が進まないのが當然であります。一方大阪では船が入つて來ぬ以上は船員相手の設備も出来兼ね、商賣も成立たぬので、結局兩々相疎んずる様な姿のま、十年の久しきに亘つて、港は新店の悲哀を嘗め百五十萬坪の埋立地も可惜蘆荻の茂るにまかせて、當時坪三錢の土地貸付けも殆ど顧みられずに過ぎたのであります。これは一面『港さへ出来れば自づと船が來る』のではなく、物が船を呼び、慰安設備が船員を招く點に市民諸君の深き御關心を便きたい爲に申すのであります。

大阪市では當時更に港の設備を改良擴張することによつて多くの船を引寄せやうとし、市債許可を政府に申出でましたが、内務省からは今後一錢たりとも築港に金を掛けてはならぬと言ふ嚴命を下したのであります。然かも此時この状態を見るに見兼ねて起つたのが大阪市民の一人である住友吉左衛門氏であります。即ち自力を以て繫船岸壁並に上屋倉庫を築造して大阪港發展の爲に盡すこととなり、強ても住友關係の船を其處へ引寄せ初めたのをキツカケに、ぼつぼつ商店街もその附近に出来めました。と同時に歐州大戦となり、神戸港では輸出入貨物が激増して倉庫が不足し、舢艀が倉庫の代りを勤むる有様だつた爲、船の方では荷役が捌けず滞々大阪港に回航する、入つて見れば存外水は深いし倉庫もあるし、多少不自由な點もあるにはあるがと言つた風の氣持でもつて、つひ十艘が三十艘に六十艘にとなり、總ゆる港灣關係の機關が又これと共に充實し、彼の持餘しの百五十萬坪の埋立地は今や全く寸地を餘さず利用され盡すの盛況を招來したのであります。茲に斯様なことを彼是申上げますのは畢竟市民諸君の前に

「港が船を呼ぶものではない」「船を呼ぶのは物である」所以の御理解を願つて、港の後方地域の開發と相並んで、港の前面へ宣傳に手拔かりなきやう、新しき事業家の誘致、新しき資金の流入の爲に市民諸君の熱意を喚發されんことを望んで止まないからであります。

大阪港で“*Selling the Port*”に成効した一つの例は、歐米に向つて之れを呼懸けたことあります、當時の歐米の人達は日本と言へば東京、横濱、日光、神戸、長崎などを知つては居るが全く大阪なる名前をすら知らない、ましてそれが日本第二の大都府たることを知らない、況やそこに一萬噸級の船を引込む港のあることなどは皆目知らない。その爲歐米の荷物を大阪に引付くるには神戸港に比べて一噸五十錢づゝの餘分の船運賃が掛けられて居たのを、一年かりの宣傳の努力の末遂に神戸も大阪も同一の船運賃と言ふことに諒解されるに至つたのでグツと外國貿易が増進し來つたのであります。

尙私の關係した東京の築港に就て一言しまするが、それは明治三十四年當時の逓信大臣であり東京市會議長でもあつた星亨氏によつて熱心に唱道せられたもので、古市博士設計の工費四千五百萬圓案を提げ、國庫補助三分の一を議會に要求すると共に貴衆兩院議員を招いて連日親ら築港の必要とその計畫の内容を説明して倦まざる熱意を取てしたのでありますが、間もなく刺客の襲ふ處となつて斃れると共にその雄圖も挫折して了ひました。併し此處に申し上げたいことは常に新しい港を築かんとする場合必ず他の都市から手強い反對を受けると言ふことです。東京築港に對しては横濱港から最も激烈な反對を受けました、それは大阪築港に對する

神戸港の反對と同様であります、此處に面白いことは同じ東京市内であるつても築港が品川方面に出來ます。爲に山の手方面かう相當反對されたことなのです。あれは芝區の築港であつて山の手とは縁が遠いとか、築港が出來て東京の中心が日本橋區から芝區に移るであらうとか、又は帝部を外國船の煙で曇らすはけしからぬとか、外國から傳染病を持込まれては困るなどゝ、今から考へると隨分笑止な意見が八釜しく有力に持上つたのであります。

東京の築港はこんな事情で久しく駄目になつたので、私は隅田川でもせめて深めて見やうとしました、當時隅田川は月島の邊から僅か六尺しか水深が無かつたので、此所を一應十二尺に深へて芝浦の面を埋立て、その土地を賣却しては他の方面の浚渫と埋立に手を付け次第に東京築港への素地を作らうと思つたのであります、幸に此の遺口が何時までも繼續され、彼の大震災の場合急需要物資の輸入に大變役立ちましたのみならず、間斷なき努力によつて、今は東京築港の名の下にその規模も素晴しく擴大され、且つ横濱港も事實上その爲に惱まざることもなく、兩港相對して共に俱に發展しつつあることは、恰も大阪と神戸とが兩々相並むで等しく港の改良擴張に寧日なきと同じ關係なのであります。即ち時勢の進みが急激であり國運の興隆が雄大である爲、隣接せる二港のその一を以て他をカバーし能ふと思ふが如きケチな量見を吹飛して、各自の持分と特色とをいやが上にも發展向上せしめば止まなからしむるのであります。この點も亦或は多獅島港と大東港との關係に於ても他山の石として何程かの御参考までに申上げたのであります。

以上ほんの思付きの儘を時間ふさぎに申上げたに過ぎませぬが、御清聽を忝うしたる段深く御禮申し上げます。