

## 講 演

第 25 卷 第 12 號 昭和 14 年 12 月

## 東京港の沿革に就て

(昭和 14 年 10 月 20 日土木學會創立 25 周年記念講演會に於て)

會 員 森 田 三 郎\*

東京築港計畫の濫觴は明治 13 年東京府に市區取調局を置き凝議したる際、東京市區の規模は、宜しく港灣を基礎として定めざるべからずとの説重きをなしたるに端を發し、之が設計を内務省雇工師ムルドル氏に依頼したるに始まる。

明治 18 年東京府知事芳川顯正は、主務省に對し曩に設計を依頼したるムルドル氏の意見として、

隅田川口の西派を塞ぎ、全流を東派に導き、芝、京橋兩區の地先海面を抱擁し、其の兩端海岸より海に向ひ突堤を築き、漏斗状を成せる大池を造らんとする豫算 1256 萬圓案を基礎とし審査せしめられんことを上申した。太政大臣三條實美卿は、内務卿山縣有朋氏の稟請を容れ、東京市區改正審査會に同案の審査を命じた。

即ち東京市區改正審査會は審議を爲し、同年 10 月其の決議に係る東京築港計畫案を内務卿に具申した。其の要領次の如し。

隅田川の東派即ち上總灣を塞ぎ全流を西派に導き、永代橋以下に於て川幅を漸次擴大し、河港となす豫算 1893 萬圓案

内務卿は審査會決定の通り直ちに之を實行せんとし、太政大臣の允裁を請ふたが、遂に裁可を得る能はず、在再數年を経過した。

明治 21 年東京市區改正委員長芳川顯正氏は、同會をして再び築港計畫を審査せしめられんことを建議した。内務大臣松方正義氏之を容れ特に其の訓令を發布した。

市區改正委員會は委員益田孝氏の提議に基づき、内務大臣の歐洲出張に隨行を命ぜられたる委員古市公威氏に對し、歐洲に於ける實驗家を訪ひ、東京築港計畫に關する意見を聴取し、復答せんことを託した。

同年末開會の市區改正委員會に、折柄歐洲巡回を終へて歸朝した委員古市公威氏は次の如き佛國技師ルノー氏の東京築港案を提出した。

港門及前港を羽田に置き、市街に近くして鐵道の便益に隅田川外市内運河の利ある地を掘鑿して本港即ち泊地を設け、兩者間に運河を開鑿して連絡せしめ、尙泊地の周圍には廣き埋立地を得て倉庫敷地とする案。

即日委員會は本案を調査することに決定し、調査委員 7 名を選定した。

明治 32 年東京市長松田秀雄氏(初代市長)は、市區改正委員會に對し築港設計の費用を支出せんことを要求し、其の同意の下に工學博士古市公威、同中山秀三郎兩氏に築港計畫樹立方を依頼した。兩博士は往年蒐集したる材料に依り調査研究を遂げ、翌年 1 月成案を得た。即ち市長は市參事會の審議を経て、同年 6 月之を東京市會に提出した、此の計畫案の内容は次の如くである。

ルノー氏の意見を骨子とし、港門及前港を羽田に置き、運河に依り芝浦本港に達せしむ。本港は水深 24~30

\* 東京市港灣部技術課長

沢に浚渫し、専ら大船の用に供し、小船は従來の如く隅田川を利用する。鐵道の連絡を必要とする貨物に對しては、漕筋物揚場を設ける豫算金 4100 萬圓案

明治 33 年東京市會に築港調査委員を置き且つ築港調査事務所を開設した。築港調査委員長は星亨氏であつた。

同年 7 月市長は市會の決議を齎し、内務大臣西郷從道氏に宛て、起工の許可を求むる稟請書及國庫補助に關する請願書を提出し且つ議會に請願した。然るに許可の指令を受くるに至らず中止の運命と成つた。

明治 38 年築港調査委員會は、折柄新智識を得て歸朝した工學博士直木倫太郎氏の意見を容れ、取敢へず隅田川口改良案を築港の一部として着手することに決定し、市會の決議を経て同年 12 月起工した。此の改良案次の如し。

隅田川口永代橋より臺場沖水深 12 尺の地點迄現在航路を浚渫して其の水深幅員を増加し、其の浚渫土を以て芝浦及月島に約 12 萬坪の埋立地を築造する豫算 260 萬圓案

明治 44 年東京市會は茲に築港調査委員會の決議を経たる隅田川口改良第二期工事計畫案を議決した。其の要領は

第一期に於ける浚渫區域を増加して、河内繋船所を擴張し、芝浦附近の航路幅員を倍加し、其の浚渫土を以て芝浦地先に約 19 萬坪の埋立地を造る豫算 247 圓案

大正 7 年田尻稻次郎氏市長に就任、築港調査委員長となるや、東京築港連成の必要を認め、築港委員會を召集し、築港に關する意見を述べ、且つ理事者をして本市築港計畫案の沿革を報告せしめ、再出發の機運を醸成した。其の指導方針は、過去の計畫は規模狭小にして今日の時勢に適せざるものとなし、弾力性ある大計畫を確立すべしと云ふにあつた。

大正 8 年田尻市長は基礎的要項を決定するため、河港課技師田村與吉氏調製の築港新計畫案を參考案として提出した。此の計畫案は原田内務技監、杉浦鐵道技監、若宮管船局長、布目水路部長等の検討を経、大正 9 年築港調査委員會で可決された。

新計畫案の要領は次の如くであつた。

港門は六郷川吐口の北東約 1 里の沖、水深 40 尺の地點に置き、港門の南北に防波堤を築き港内の保護を圖る。防波堤は 4 連より成り延長 8230 間、新荒川放水路の右岸堤防法線を南方海面に延長して築設する 800 間の導水堤に接続せしむ。築港の構成は 34 萬坪の前港と 250 萬坪の本港と、これを連ねる 4000 間の大航路とより成る。この何れにも内外兩貿易用の岸壁が配置せられ、其の他小船溜、埋立地、運河、物揚場、造船所など整備し、陸上諸設備と共に約年額 4000 萬圓の荷役を取扱ふ工費總額 3 億 5 千萬圓、20 年繼續事業案  
大正 9 年末田尻市長辭職と共に之以上の前進を見ない。

第一期、第二期隅田川口改良工事完成に伴ひ、本邦海運界の進展は更に大型汽船の東京就航の趨勢を招來し、殊に近海航路船は危険を冒して芝浦漕筋に蟻集する状態となつた。依つて大正 11 年度から第三期改良工事が始められた(圖一 1, 2, 3 参照)。初めは浚渫と防砂堤とに重點を置いた 680 萬圓案で起工されたが、偶々大正 12 年の大震災に遭遇し、救援物資の非常輸送を必要とした事等よりして、茲に既定計畫を變更し、浚渫深度及泊地面積を擴大する外、多少の岸壁をも築設する事とし、工費も 1800 萬圓に増額した。此の工事は昭和 10 年完成したが計畫案の概要は次の如し。

航路：第二、第五兩臺場中間より南東沖合港口に達し、延長 5260 m、幅員 145 m、水深 -6.5 m。

防砂堤：航路の兩側に總延長 4380 m 15 連の防砂堤を築造して航路の埋設を防止する。

圖-1. 第一期隅田川口改良工事

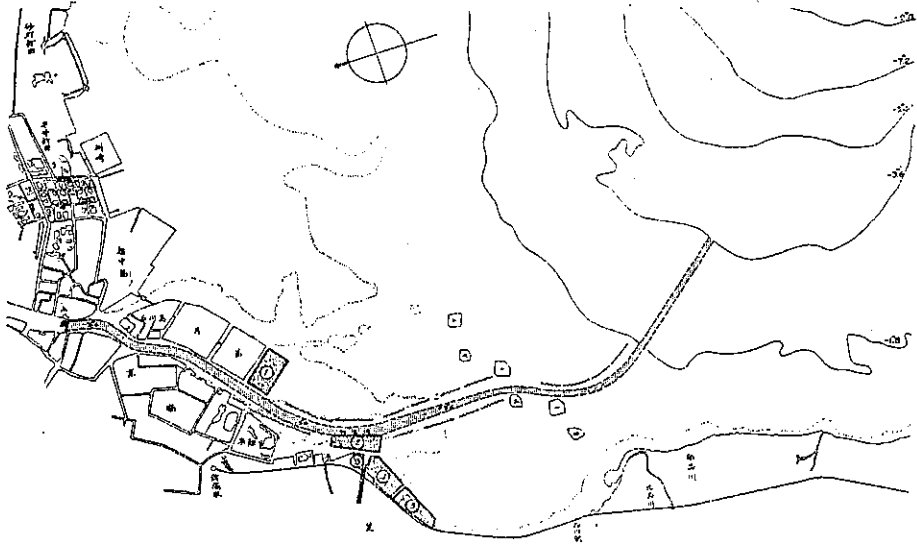


圖-2. 第二期隅田川口改良工事

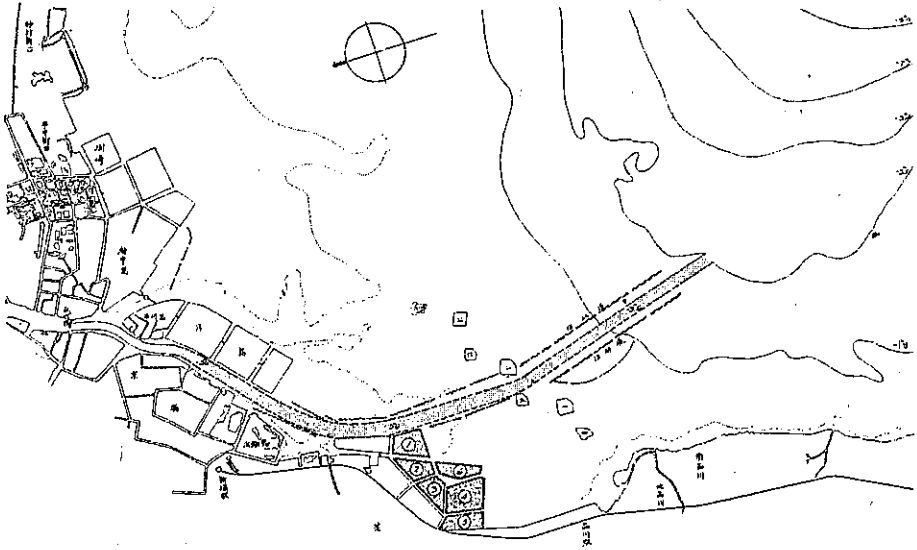
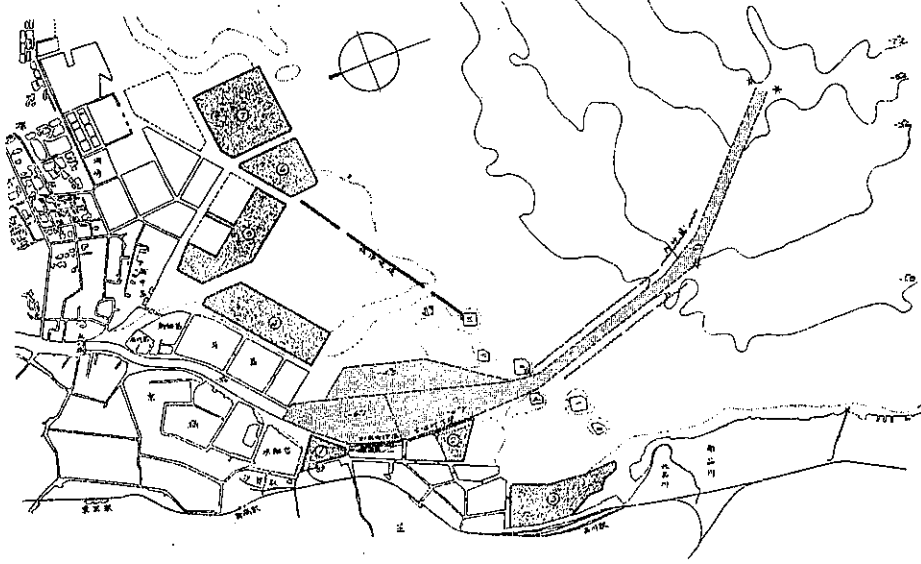


圖-3. 第三期隅田川口改良工事  
 附 波水陸連絡設備工事及臨港鐵道敷設工事



防波堤： 第三臺場前面より深川区東雲一丁目に連なる一種の防壩堤兼用のものを作り、延長 2950 m、高さ +4.50 m。

本船舶地： 總面積 239 ヘクタール、水深 -6.7 m。

繫船岸壁： 延長 910 m、水深 -7.6 m。

此の他臨港鐵道、上屋等を設備する。

敘上の諸工事に依つて漸く東京築港の端緒を開き得たが之等の施設は嚴正に批判すると年額 400 噸程度の荷役を目途とするに過ぎず、逐年累増する海運貨物量に對し、規模も設備も不充分なので、昭和 5 年東京港修築計畫を樹立し、主務省の許可を得て着手した。

東京港修築計畫の内容は、大体大正 13 年國に於て施行せむとした所謂内務省案に基礎を置いた。

内務省案の要領は次の如し。

芝浦地先より月島地先に互り平均干潮面下 7.5~6.5 m の一大船溜を開鑿すると共に水深 7.5 及 6.5 m の繫船岸壁を築造し、更に臺場外に互り水深 7.5 m の航路を開鑿し、外海と連絡せしめ、6000 噸級の船舶を容易に入碇泊することを得せしむる案

勿論此の案にも防波堤とか埋立とか各般の附帶計畫が完備して居る。

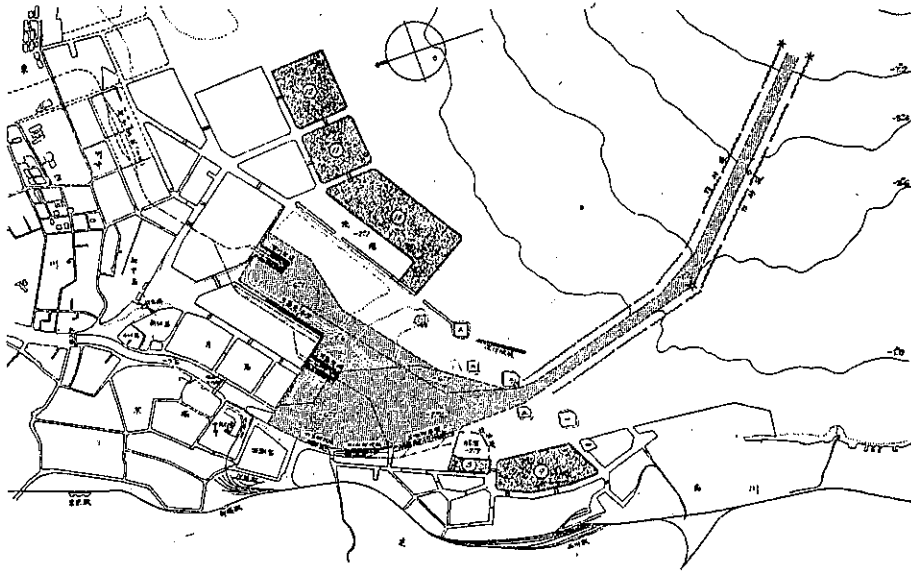
東京市東京港修築計畫の大要は下の如し(圖-4 参照)。

初め豫算總額 3300 萬圓 10 ヶ年繼續事業案であつたが、其の後豫算總額 3600 萬圓に変更、13 ヶ年繼續と延長した。此の工事は昭和 6 年起工し既に其の 45% の竣工を見、完成部分は既往の施設と共に盛んに利用されてゐるのであるが、この計畫案の概要は次の如し。

航 路： 第二、第五兩臺場間の港門より南方沖合港口迄延長 6000 m、幅員 200 m、水深 -7.6 m。

防波堤： 第二、第六臺場の東南方に防波堤を築造し、既設の第三臺場より深川区東雲一丁目に至る防波堤と

圖-4. 東京港修築工事



相俟つて港内の水面積 845 ヘクタールを静穏ならしむ。延長 654 m, 高さ +4.5 m。

**波除堤:** 芝浦岸壁南部に波除堤を設け面積 13 ヘクタールを包擁する静穏なる水面を作り、客船發着場竝に小型船舶の安全なる碇繋場とするものである。延長 500 m, 高さ +3.7 m。

**繋船岸壁:** 京橋區晴海町西南面及深川區豊洲に突堤を築造し、其の兩側に繋船岸壁を築造す。

晴海突堤は延長 437 m, 幅員 160 m, 水深 6.7 及 7.6 m

豊洲突堤は延長 437 m, 幅員 180 m, 水深 6.7 m

**繋船棧橋:** 芝區海岸通一丁目東面及京橋區晴海町東南面に繋船棧橋を築造す。竹芝棧橋(海岸通一丁目)は延長 307 m, 水深 6.7 m, 晴海棧橋は延長 373 m, 水深 6.7 及 7.6 m。

**物揚場:** 芝浦岸壁南部小型船溜沿及豊洲突堤基部に甲種物揚場を築造す。延長 1471 m, 水深 2.7 及 4.5 m。又第十號埋立地西面後溜沿岸に乙種物揚場を設置す。延長 1887 m, 水深 2.1 m。

**本船泊地:** 港内總面積 845 ヘクタールの中、374 ヘクタールを浚渫して泊地となし 6000 噸級以下の船舶の碇繋所となす。水深 7.6 m の區域は 157 ヘクタール、水深 6.7 m の部分は 217 ヘクタール。

**客船發着所及小型船溜:** 芝浦岸壁南部の水面 13 ヘクタールを削し、水深 2.7 及 4.5 m に浚渫し、其の沿岸は物揚場となし、一部に繋船浮棧橋を設置して客船及小型船舶の發着竝に碇泊に便す。

**後溜:** 第十號埋立地西北面に水面積 54 ヘクタールを包擁して後溜を設け、水深 2.1 m を保たしめ、其の沿岸を物揚場となし、木材の集散及荷役場とする。

**浚渫及埋立:** 本計畫に因る浚渫總土量は 2464 萬  $m^3$  にして、この土砂處分により面積 305 ヘクタールの埋立地を造成す。

**上屋:** 芝浦、晴海及豊洲の各埠頭に上屋 8 種 25216  $m^2$  を建設し、接岸荷役貨物を收容せしむ。

**道路、橋梁及鐵道:** 各埋立地上の道路は周圍の交通状態を考慮して幅員 18~36 m の路綫を適當に配置し、專

ら砂利道、簡易舗装道及舗石道とし、各埋立地間を連絡する 21 箇所の橋梁を架設して車馬の交通に支障なからしめ、又水陸連絡上必要なる臨港鐵道は越中島驛及汐留驛を起點として各繫船岸壁、其の他主要なる荷役場間に敷設し貨物の輸送に便ならしむ。

---