

V-32 東京港における石炭並かに鉄鋼材の輸送合理化計画について

東京都港湾局工務部長 ○荻原貞次
 計画課長 奥村武正
 計画課 江端正義

第1章 石炭について

1 東京港における取扱の現況

(i) 港湾取扱貨物量 (オ1表参照)

(ii) 荷役の現状 最近における入着炭約200^千のうち約100^千は豊洲石炭ふ頭に於いて取扱はれており、他は沖荷役によつてゐる。豊洲ふ頭扱のうち約30^千は新東京火力発電所に送られ、約20^千は鉄道によつて関東一円に、約8^千はトラックによつて都内需要に、約40^千は船によつて運河地域の工場に夫々送られてゐる。沖荷役の約100^千は船によつて主として江東及び城南地区の工場又は臨水取に送られてゐる。城南地区の需要は約30%、江東及び城北地区の需要は約70%である。

オ1表 東京港入出石炭量 単位1,000^{トン}

年次	27	28	29	30	31
取扱総量	2,218	2,251	2,134	2,147	2,549
入	483	604	747	642	—
出	809	804	815	849	—
貨	720	606	628	501	—
計	2,012	2,014	2,010	2,002	2,376
出	206	257	124	126	162

(iii) 港湾荷役の機構 一般に石炭の取扱は炭鉱業者が必要象徴しを建芳としてゐる關係上、港湾荷役は海上輸送と共に炭鉱業者の負担と責任に於て行はれてゐるが、特に大口臨水の需要家で本船ふ頭に直結してゐる火力発電所とかガス工場等に於てはC、F買付けを建芳としてゐる關係上、荷役作業は需要家の負担と責任に於て行はれる。従つて豊洲地区の特に公共ふ頭と発電所等が併存してゐる場合船繰り、荷役等の面で作業上の調整がふ頭機能の發揮の上に重要な事柄となる。

2 石炭ふ頭施設の概要及取扱能力

(i) 東京都豊洲石炭ふ頭

a. 施設 棧橋 (300^m) 大型クレーン (3基) 貯炭場 (約8,000^坪)
 側線その他一式

b. 能力 本船荷役能力 (年約100^千) 貯炭能力 (同時最大約10^千)

(ii) 東京カス豊洲工場石炭ふ頭

a. 施設 棧橋 (250^m) 大型クレーン (2基) 貯炭場荷役機械・スタッツカ
 ー シンローガー (4基) 貯炭場 (約6,700^坪)

b. 能力 本船荷役能力 (年約80^千) 貯炭能力 (同時最大10^千)

(iii) 新東京火力発電所貯炭場

a. 施設 棧橋 (豊洲ふ頭共用) スクレーパー、フルトラー (3基)
 コンベヤー、ホップー式 貯炭場 約1^千坪

b. 能力 貯炭能力 (最大約25^千)

3 今後における合理化計画

(i) 計画概要 豊洲ふ頭背後の新東京火力は合計約48^千余りの発電設備を増設中で昨

和 33 年度以降最大約 150^千 の海入炭(重油又は常磐炭使用により若干減少の見込み)を陸揚げする必要があるが、電力用炭以外の一般炭も今後かなり増加が見込まれるので、買付、荷役の需のこの両者の荷役を分離し一般炭は公共碼頭に於て又電力炭は専用碼頭に於て取扱うよう施設を分離して行う計画である。即ち、将来城南地区の需要増加に対応して、品川地区にオーストラリア炭碼頭を建設する予定である。

(iii) 施設計画の概要

豊洲石炭碼頭 棧橋 (260^m) クレーン (6基) 貯炭場 荷役コンテナヤード等一式

オース章 鉄鋼について

1 東京港に於ける取扱の現況

オース章 東京港入出金属及同製品扱量

(i) 港湾取扱貨物量 (オース表参照)

(ii) 荷役の現状

荷取取扱貨物は全量沖荷役、船回漕か又は近接地域間のものは主として船、機帆船によつてゐる。鋼材置場は都内途大口工場置場を含めて約 100 個所以上に分散しており、極めて弱体格であり、荷役によつて荷役してあり総合的荷揚能力は貨物の特性にもよるが甚しく劣悪で弾力性も乏しくピーク時に於ける滞船その他の混乱が著しい。要要の分布は南部に約 30% 北東部に約 70% 概ね石炭の分布に同じである。

区分	27	28	29	30	31
取扱総量	1,851	2,223	1,803	2,001	2,673
入					
九州	226	328	279	276	-
北海道	222	231	165	171	-
近畿	112	257	219	237	-
関東	565	649	375	461	-
その他	153	224	229	308	-
計	1,278	1,689	1,267	1,453	2,014
出					
関東	388	303	345	401	-
その他	185	231	191	147	-
計	573	534	536	548	659

単位 1,000^{トン}

(iii) 港湾荷役の機構

鉄鋼の取引は原則として同屋を通じてメーカーが必要家又は指定河岸まで送り届ける関係と海上輸送及び港湾荷役はメーカーの負担と責任に於て行はれる。この場合近接の日本鋼管(川崎、鶴見工場等)及び川鉄(千葉工場等)その他関係の鋼材は船を主として使用しており、これらもメーカーの輸送である。

2 今後における合理化計画

(i) 計画概要

東京港入着の鉄鋼の中本船入着の約 100^千 を接岸荷役に切換え港頭に設けられる総合保管ヤードに於て荷役及び保管と機械作業によつて合理化し船回漕、都内小運搬を極力経済的輸送経路によつて需要家に届けられる様計画するものである。この場合輸送車輛その他の重量品、一般鋼材等の本船直積を可能にするためピークレーンの施設も併せて行う計画である。

即ち、都内及び背後地の鉄鋼需要の分布状況に鑑み、早期に於ては豊洲碼頭、後期に於ては品川碼頭にそれぞれ専用の鋼材碼頭を建設する計画である。

(ii) 施設計画の概要

豊洲碼頭内は次の施設とする。

a 施設

岸壁 (280^m) 大型クレーン (3基)

ヤードクレーン、上屋、トレーラー、倒線等一式

b 能力

本船荷揚能力 (年最大 100^千) 保管能力 (同時最大約 20^千)