

II-5 千葉(房総)運河計画案

1. 要旨

本案は東京湾口浦賀水道の船舶航行危険除去と、東京湾運河構築の一環として、首都圏の経済発展に備えるため、新に臨海産業貿易地帯の形成、湾内海水汚濁公害解決の一助に資せしめようとするものである。

2 東京湾の現状分析

1) 東京湾と首都圏経済

近年我國の経済発展が目覚ましく、今や我國は世界有数の経済国家に成長した。将来の発展もまた大いに、既に我國全体の貿易量を見ると、44年度総量 16億トンに及ぶものの、50年には30億トン、石油に於いて 45年度1億7,000万kl、50年3億5,000万kl、60年7億klと増大せられ、世界の首を占める。船舶保有量に於いても、45年の船舶台数によれば、2,400万総トンとなり、世界第2の海運国となった。今後の経済発展は5年倍増と予想されている。

この東京湾の経済発展に伴って、現在東京湾を中心として起つてい、産業基盤に更に高度の大きな発展を待たせようとするものである。首都圏とその周辺の経済は、主として東京湾を中心として起つており、その産業貿易の発展は、之を上記の数字によらなくとも、出入船舶の増大、港湾の淤塞、運河、船舶の増加、無数の工場、石油コンビナート、倉庫群、港湾施設設備の大型化、右大規模土地の造成、と更にその進捗中の状況を見れば、容易察知することかびきる。東京湾の需要は無限と稱しても過言ではない。

2) 浦賀水道の事故

海上保安庁の発表によれば、東京湾口浦賀水道を通過する船舶数は、昭和44年一日平均760隻(200ト)に及び、毎々増加の一途を辿つており、同水道航行は極めて危険状態に達している。大きな船舶事故が屢々報告されているのが現状である。例示すれば、新しいところでは44年5月30日大阪商船日光丸(5,200トン)と、米貨物船デグザス号(7,700トン)とが衝突し、沈没寸前の大事故を起し、同年12月5日早瀬原油を満載した、1ールウエータンカー(21,400トン)トロムス号がオホ梅津東方800klの浅瀬に乗り上げた。第2海堡付近の座礁事故は44年度最大のも入る。

45年1月16日午後7時過ぎ同水道において、官時梅運官船丸(1,000トン)と、米潜水艦が接触し、大事故を起し、沈没し、甚く事故を起した。このような海上保安庁の救助と必要とした海難事故は、毎年約20件に達している。

赤松記臨に於いては、海外の例では昭和43年タンカー(70,000トン)が英國海軍の艦艇と衝突し、大量の原油を流出し、これをフランス海軍及び大被害を起し、防犯のため英空軍が出動したと報告された大事故があった。東京湾には既に20万トンタンカーが出入し、若しこの種の衝突事故が起れば、忽ち環境災、被害、時東京千葉港と並び、東京湾全体が油で汚染、火の海と化し、最悪なやたらなる大事故となるであろう。のみならず沈没の場所が悪ければ、現職団体の最悪事態を起し、忽ち首都圏経済を脅かすであろう。

このような浦賀水道は東京湾全部を占め、首都圏の生命を制する重大ネツクとなつてい、同半値の危険は限り、環国の海運界のみならず世界の海運界からこの打開を強く要望されて来たとする。

である。近年日本経済の大型化に伴い、浦賀水道は東京湾口の難所として急速にラースアップされてきた。

3) 浦賀水道とその応急対策 (以下緊密用紙の都合上省略)

3 千葉(房総)運河計画

1) 目的

以上述べたように、日本経済は著しい成長があつても、一層大型化するとは、同様にその事実であらう。産業地帯の増設、設備の拡充、船舶の出入は一層増大し、浦賀水道通過の船舶が1日1,000隻を突破する日も近く、東京湾は更に過密化が通達するであろう。浦賀水道の危険な急折帯がなされるとして船舶も年々大型多数化し、危険は依然として解消されず、一層危険度の増加するであろう。

一方公害問題は圧倒的な世論となつて、湾内海水汚濁は^{問題}殆んど論ぜられ、汚濁は避けるべきでありである。又湾内各都市の交通状態は悪化するのみで、港湾貨物各港都市への出入も、この影響を受けて通過が増大するばかりで、逆に船舶の増加、貨物の大型化、数量の増大によつて、一層交通公害を助長することになるであろう。

千葉(房総)運河計画は、早急に解決するのみならず、将来の新しい臨海工業地帯を開拓し、又湾外埋込口北十九里湾に新港を開拓して貨物、石油の輸送に新局面を開こうとする外、湾内海水汚濁公害対策に貢献し、係る運河地帯を新開発の場とし、或は^新港を地として前述の目的の一部は解決する外、併せて開港とわづかんとするものである。

2) 運河の位置、中流、延長、地形、地質

運河は千葉港から茂原市北方外房北十九里湾へ延び、中流500mの最狭巨港29kmの航路を開削しようとするものである。運河の通過地帯は房総半島の最狭部であり、地勢緩平、中央部は、僅かに海拔100m、西方東京湾に付て緩傾斜している、地質は硬砂、東方北十九里湾側は、広大な低湿木田地帯、人口過疎、縦貫鉄道房総東線、国道128号線があり、運河地帯としては最も好條件を具している。

3) 計画

a. 計画の概要

運河の延長 29km (スエズ運河145km、パナマ運河8km)

中流 500m 水深 15m (5,000トン船舶対象)

掘削土量(大約) 6,億立坪

推定工費 2兆5000億円

註、東京湾の航路に20オトンタンカーが出入している、之等の吃水は19m内外であり、大型タンカーは通過できないと云ふが、タンカーは湾内で荷役を終へれば空船となり、吃水は浅いから支障はない。将来石油パイプ輸送し、湾内入港し、その新島もあるから15m水深は十分である、将来必要があれば16~17mも可能であり、或はそのとせに新いて深揚すればよい。

b. 運河のメリット

本案は浦項水道の危険を解消するため、現在の同運河従道運輸と、一方通航に改めようとするものがある。一応この水道は衝突船便を認める2節2項所傳の如く首都圈経済のみならず、韓国経済の重大脅威となすべきである。本運河の主目的のこの更にある。

又運河の西側の地勢の起伏、公害の多い沿岸工場、倉庫地帯を設けて新産業地帯とし、北十里里港の岸側部に備へる元の国鉄岸線東線、国道1号手端と支路付近に外港を造り、コンテナヤードと臨時倉庫地帯とし、貨物の集散所とすべきことができる。之等の外港地帯を東京湾の運送を避けて、貨物の出入園と都の外郭、首道園及之の外郭方面専用とすれば貨物の運送集配が容易となり、また、浦項諸都市の貨物輸送支道公害を減らすことができる。^{外港は}又地理上パイプライン建設基地上最も便利な場所である。

この外港とし、運河の西部より生ずる掘削を利用すれば、現十里港外に大約90万坪の地帯がある、この土地の利用ルフレは今後の研究にまかされなければならない。

又運河の東部掘削は^(土地利用運河の出口は地味を以て、すべり、)北十里港外港用地の70万坪の掘削用地がある。

以上の如く運河及内外港は、港湾施設の集散を迅速にせしめるばかりでなく、万一国策震災の如き大災害が発生した場合(井原の鉄谷河堤決壊の如き)も、救援物資の安全と集配に絶大な効果を發揮すべきである。

2節4項は述べた如く、満内海水汚濁は堪えられ一方にあるが運河開削によつてこの公害は大きく軽減せしめらるゝと確信できる。海上保安庁の調査によれば、毎年満内満潮汐の時差は半日より約20分遅れるという。運河をひきれば、この時差は縮少し、内外の潮差が大きくなり、又潮流は変化を生じて、満内汚水の自然排出が得られ、公害問題解決に貢献するであろう。本件に關しては今後の調査研究にまかせる所である。

4 付随問題(以下本稿用紙の都合上有る)

4 結 語

本案は首都圏のみならず日本の経済、国際性運河に大なる影響をもつていふ、浦項水道の現況及將來を考へるとき、一日も忽にむきなる問題である。又付带的効用も極めて大きい。速かに実現されるべきものと信ずる。

完。

