

外国人技術者による明治期の東京港計画に関する意見*

Suggestion in era of Meiji on Tokyo Harbor planning by foreigner civil engineers

寺中啓一郎** 大野克也*** 和野信市*** 石川淳****

by Keiichiro Teranaka, Katuya Ohno, Shin'ichi Wano, Jun Ishikawa

概要

1854（安政元年）頃より外圧により、わが国に下田、箱館などのいくつかの港が開港され、国内のみならず外国との通商貿易が盛んになってきた。日米修好条約により開港された横浜は、東京をしのぐ港として繁栄していった。しかし一方、首府東京にも港湾を整備すべきとの論も強く、国防上の問題や防疫の面などでいくつかの問題を残しながらも、荒川（隅田川）周辺海域の自然条件を克服して近代港湾を整備すべきとの要望があり、政治・社会的にも多くの曲折を経ながら目的達成に向かって遂次前進していったことは否めない。このような幾多の実現への困難のなかでここへのべるような困難な幾多の事件が発生した。

現時点にたってみると、結果的に今日みられるような大東京港が成立してきていることが理解される。

明治34年6月21日、熱烈な港湾整備論者であった星亨東京港築港委員長が兇漢の刃に倒れ、このため築港計画も一時休止状態にならざるを得なかった。ここでは、本文では、ここまでの時代的経緯を可能なかぎり技術的視点により言及したものである。

1854（安政元年）幕府は、下田、箱館開港等を定め、同時に江戸防護のために、江川太郎左衛門に命じて、緊急にその年の4月より隅田川河口に第1、第2、第3台場を、続いて第5及び第6台場（砲場）を築造し、首府の防御に当たるなど、いわゆる黒船渡来によるあわただしい政策を展開している。

その後、日英親和条約、日露和親条約、さらには1855（安政2年）の幕府による海軍伝習所の開設等を経て、一応の落ちつきを取り戻しつつあった。

1858（安政5年）幕府は勅許のないまま、神奈川沖艦上において可成の下平等の内容な、日米修好通商条約を締結。とにもかくにも、横浜、神戸、長崎、新潟、箱館の五港を開港した。

本文では、五港のなかには入っていないのが、日本の

首都となった東京への港湾築造の歴史的な重要性を考えながら、その変遷に大きく関与したお雇い外国人技師等の東京港に関する意見を述べ、同時に日本人関係者について言及してみたいと考える。なお、本論に入る前に、若干東京港（荒川の特長）にふれてみたい。

関東平野を流域とし、東京湾奥部に河口をもつ、荒川（隅田川）、中川および利根川河口部は、湾岸河口のもつ宿命を機構的にもっている。

これらが、わが国の首都東京に出入りするであろう大型船舶の、明治初期の開港場として大きな障害となっていた。

① 江戸防御のための海上砲台を設ける必要を生じ、外国軍艦の防御前線となった。

② 東京の水辺は遠浅であるため、江戸時代より生活のための“潮干狩り”や“浅草海苔”の採取が行われ、これがまさに江戸名物の一つであった。

③ 上記の大河川の河口にあるため、関東平野の沖積土壌を下流に流下するため、河口には常に浅瀬形成する傾

*keywords:東京港、明治期、外国人技術者、港湾計画

** 正会員 工博 日本大学教授工学部土木工学科

*** 正会員 東京都港湾局

**** 学生会員 日本大学大学院工学研究科

向があった。

④ この付近に、滞つくしの存在とともに多くの水産資源の存在するところであり、食糧供給拠点でもあった。

⑤ 海岸の遠浅性と大型船の航行は大きな相反事項となっている。

この時代、すなわち、明治期の東京港開港への民意などを記述しながら、結果として実現しなかった“いわゆるまぼろしの”東京港計画について略述したいとおもう。これらの港湾計画の考え方は、現在の大東京港の基礎的思考の前提となるのみでなく、大きくは現在も休みなく発展している。東京港、首都圏全圏への都市としての限りなき改善の要因がここに秘められていると考えられる。

明治期東京港開発の意見の一つとしてアールー・ヘンリー・ブラントン（英国人：R.H.Brunton）の語がある。すなわち、吾が邦に於ける重要問題であった、東京・横浜間鉄道建設についての意見具申のなかに、下記の意見がみられる。

『鐵道の効を人民に、覺知せしめんが為の、はじめは短距離の模範鐵道を興するに如かず、其の他は即ち東京・横浜間が最も適当といひ、其の理由五箇条を列舉せり。

（一）この両地間の地面平坦にして敷設も亦容易なり。随って敷設費少額なり。

（二）該両地間の距離最も宜しきに適し、鐵道の効力を表はすに充分なり。

（三）横濱は京都及西方に通ずるの大道に位置し、後日より延長せば、全国鐵道の根幹をなし得べし。

（四）東京には大船入らざるを以て、横濱より、東京に鐵道を敷設せざれば、將來の繁榮期難し。

（五）此の兩地は現に商売多く通行頻繁などを以て、成る可く敷設費を節して鐵道を建設するときは、資本に対し優良の割合を以て益金を得べし。且つ曰く、其の建設費、合計九十五萬弗として、収入は一等旅客賃金一弗、一百人にして一弗、三等賃金は其三の一、五百人にして、百六十八弗、荷物賃金、金三百弗、合計一日の収入五百六十八弗、即ち年額二十萬六千九百五十五弗、内一半を營業費として控除せば、殘額十萬三千四百七十八弗の益金は、資本に對し、一割以上に相當すべし。』

この意見文からは、東京港計画に対する消極論が読みとられると考えられる。

1868（明治2年）8月15日、民部省土木司が土木・港湾行政を統一管掌こととなり、港湾の建設についても種々の行政議論がおこなわれることになったのは、論をまたない。ここでは、前記の東京港に関連してブラントン（英国人）の見解を披瀝したように、明治政府、東京府、市区取調委員会などにより東京港港湾計画に関する幾つかの制作案が横浜港との関連をも含めて提出され、下記に示すような経過をたどり東京港築造へと現実化が進められていった。

また一方、実際の海漕側の問題として、次のようなものが上げられている。すなわち神奈川県側の視点よりすれば、東京港の欠点として、記述したごとく「海岸遠浅＝而運送不便」というのが基本的な見方であり、かつ時の変化に従って船舶運送の関係からいくつかの弱点を指摘される状況になってきた。すなわち、

① 横浜港は明治10年代、東日本の70%の貿易を占めており、順調な発展をみていた。※注（このことは東京港からみれば、東京港がこれら物資の70～80%を中継していることにもなる。）

② 一方、東京港は、水深不足や港湾施設の不備から大型内航船の出入りにも不便を期たすようになっていた。

運送箇所は隅田川下流（永代橋）を中心に、江戸時代と変わらず400～500トン程度の小型船舶が利用されていた。明治30年代にはいると外航船を中心件横浜港と小型の内航船の東京港とに機能分離され、東京港へは横浜港からの舁による2次輸送へと変化していくようになってきた。

③ 品川沖は自然的な泊地として利用されていたが防波堤等の港湾施設もないため、1877（明治10年）ごろまで利用されていた国内定期船も衰微するにいたった。このように総体的に近代海運の基地としてが欠点が目立つようになってきた。

④ 漸次、横浜港所属の舁が多くなり、本船の横浜への入港が増加してきた。

⑤ 横浜から東京への舁回漕の長距離性と多摩川河口沖の気象、海象条件の悪化傾向から水難事故の多発などが指摘されていた。

東京港と横浜港とが衰退と発展の様相を望していた明治初期、江戸が東京となり、明治4年の廃藩置県により東京に新政府がおかれ、府域も大幅に拡大するなかで、東京に一国を代表する国際貿易港を築港しようとする

構想が官民の間におこり、その実現のための勢力が台頭してきた。このことは、技術面からも、上記の諸問題と全く無縁と言うことはあり得ず、相互の相対関係の中で社会問題が解決されなければならないと考える。しかし、どちらかという、色々と困難な事項もあるが、技術の方が物理的側面をもっているが故に解決は比較的、やさしいのではないかと考えるがどうであろうか。とにかくにも東京港湾計画問題に関して、技術的な意見を述べられたのは3人の技術者であった。年代順にならると、デレーケ、ムルデル、ルノーである。ただし、この問題については外国人技術者のみでなく、古市公威、直木倫太郎の両博士も多大の貢献をなしている。

1870（明治3年）政府は遂に鉄道敷設の議を決定した。1870（明治3年）新橋－横浜間の鉄道敷設のための測量を開始、1872（明治5年6月）東京（新橋）－横浜間鉄道輸送開業（10月15日）が実施された。このように、この年政府は遂に鉄道敷設を実施したのである。

明治以来、今日まで127年の間に今日みられるような大東京港の発展が経験されてきた訳であるが、特に明治初期には、日本の首府に港湾を建設することについて極めて多くの政治・経済・社会問題が存在したこともまた事実であった。

本文では、まず3人の外国人技術者を紹介し、続いて結論的には実現することの出来なかった明治初期の東京港計画いくつかの問題を時系的にのべ、最後に、明治期東京の港湾計画に大きく貢献した3名の外国人の技術的意見を略述する。（紙数の都合上、詳細はさげざるを得なかった。）

その3名の外国人技術者の略歴は次のとおりである。
お雇い技術者

：ヘ・エル・ルエンホルスト・ムルデル（H.L.Rohrenhorst Muldel）【和蘭人：1879（明12）来日、1890（明23）離日】

：ヨハネス・デ・レーケ（Johanes D'rijke）【和蘭人：1873（明6）来日、1901（明34年）離日】ならびにルノー（Reneaud）【佛国人】佛国海岸省海工監督官にして築港の大家であった。

1. 1873（明治6年）：「武蔵国東京海湾図」（海図第9号）が東京港における最初の海図として発行される。（6月）

：「初代内務卿・大久保利通就任」（9月）
：「品川第2砲台灯台点灯」（7月）
：東京運上所を東京税関と改称（2月28日）
：羽田洲東方に灯台設置（3月）

2. 1875（明治8年）：大久保利通海運業の①自由放任②民営政府補助③官営の3案を太政大臣に建議

3. 1877（明治10年）：陸運省、西南戦争のため郵便汽船三菱会社の船舶徴用開始（2月9日）

4. 1878（明治11年）：港湾道路の建設等のための「起業公債証券発行条例」制定（12月）

5. 1879（明治12年）：田中卯吉（日本初の経済雑誌主朝）『東京経済雑誌』に「船渠開港の議」と題する築港湾発表（8月）

6. 1880（明治13年）：松田道之東京府知事、東京府会に初めて東京港築港論を提案（5月）

：田中卯吉「東京を開港場に必要性を説く」（8月）
：旧大名藩邸の物揚場や河岸の多くが民間会社払い下げられる（8月）

：松田知事「東京中央市区劃定固題」を発表、市区改正と築港を行う方針を示す（11月）

7. 1881（明治14年）：内務省雇用の外国人技師ムルデル、東京湾築港に関する意見書（川港案並びに海港案）を提出（11月24日）

8. 1882（明治15年）：松田府知事、築港棚上げ。東京湾浚渫工事計画を東京商工会に諮問（2月9日）
市区改正品海築港計画の中心となって活躍した松田道之府知事病没（7月）

：荒川の洪水により大量の土砂が流下し、東京港は浅海となり百石船出入りにも支障となる。

9. 1883（明治16年）：芳川知事臨時区部会に東京湾浚渫工事計画提出、入港銭賦課及び10カ年計画出費はいずれも否決（9月10日）

：東京湾の浚渫事業を行う（9月17日）
：福沢諭吉、市区改正提案

10. 1884（明治17年）：福沢諭吉「東京築港論」発表。築港を進めることによって、内外市場の中心とすべきと力説（1月21～29日）

11. 1885（明治18年）：芳川府知事品海築港上申書を内務卿山県有明に提出（2月5日）

：太政大臣三条朱実、品海築港審査結果が莫大な費用を要するため、裁可せず廃案となる。（12月）

12. 1886（明治19年）：オランダ人技師ムルデルがイギリス人技師パーマーの横浜築港計画案を審査、それ

により東京築港を前提としたムルドルの「横浜築港意見書」を提出（12月）

13. 1886（明治19年）：内務省、横浜港計画をオランダ人技師デレーケ立案依頼（5月）

：オランダ人技師ムルドルがイギリス人技師パーマーの横浜築港計画案を審査、それにより東京築港を前提にしたムルドルの「横浜築港意見書」提出（12月）

14. 1887（明治20年）：江戸湊は明歴大火（1657、明歴3年）以来港湾工事は実施されなかったが、この年初めて府が隅田川永代橋下流の東京湾滞浚工事を9年間継続事業として着工（東京湾滞浚工事開始10ヶ年計画、500トン以下の小型船舶が入港可能となる。永代橋～台場外側までの滞浚の浚渫）（6月）

：滞浚工事の土で月島・新佃島などの埋め立て地を造成
：東京府人口約150万人

：日本橋中洲埋立完了

15. 1888（明治21年）：利根川と江戸川のバイパス、利根運河の開削式（7月）

：8月に政府で組織した「東京市区改正委員会」委員長芳川顕正（元府知事）が初会合で品海築港（東京築港）の重要性を強調（10月）

16. 1889（明治22年）：東京市区改正委員会は品川湾その他の調査を開始（2月23日）

：内務省技師オランダ人デレーケが東京築港計画に付き、西村内務省土木局長に上申（3月）

：東京市区改正委員会の古市公威委員がフランス人ルノーの築港意見を報告、東京港築港計画早期策定を説く（12月2日）

17. 1890（明治23年）：東京市・東京湾築港調査を開始（2月）

18. 1894（明治27年）：永代橋の架橋工事始まる（6月）

19. 1895（明治28年）：田口卯吉ら共同提案で「海港築港案」を提出（提出のみにとどまる）（10月）

：渋沢栄一建議で東京市区改正委員会、築港委員会を設ける（8月24日）

：田口卯吉『東京経済雑誌』（791号）に論文「開港」を掲載、東京開港待望論を開陳（9月）

20. 1896（明治29年）：東京湾滞浚工事竣工（4月15日）

：東京市会が東京湾築港調査委員、取調委員設置を可決（12月9日）

21. 1897（明治30年）：前年12月の東京湾築港調査

委員会設置案が提案され参事会の可決を得たが、市会で廃案となる。（3月）

：永代橋鉄橋改架落成式挙行（11月）

22. 1898（明治31年）：松田新市長東京築港検討

23. 1899（明治32年）：東京市区改正委員会、築港設計費可決（5月9日）

：東京松田市長が古市、中山両博士に東京築港設計を委嘱。翌年1月に計画を市長に提出（6月）

24. 1900（明治33年）：古市公威、中山秀三郎両工学博士「東京築港計画書」を松田市長に提出（1月）

：東京市会に新たに港湾調査委員会を設け東京市会本会議で東京築港案可決、調査費も可決される。（市区改正委員会も承認したが実施されなかった。）（6月8日）

：東京市役所内に東京港調査事務所を設置（6月12日）

：松田秀雄・東京市長から西郷従道内務大臣へ「東京築港ノ儀ニ付稟申」併せて「国庫補助ノ義ニ付請願」提出（7月）

25. 1901（明治34年）：第15回帝国議会において衆議院が東京築港に関する建議案及び国庫補助要請の義を可決（3月）

：東京築港調査委員長星亨、暴漢に刺殺される。これが築港計画画餅につながる（6月21日）

：東京市役所築港事務所を廃止。総務部内に築港調査課を置き、東京築港トーンタウンとなる（8月）

：東京港築港調査委員会は東京築方針を変更し、「速成スルヲ止メ、次ヲ以テ之ヲ実行スル」ことに決定（9月）

以上で東京港築港計画が政治・社会問題として大きく取り上げられ、極めて積極的な地域政策案が議論されたが、松田委員長の熱烈な築港計画推進行動が、誠に残念なことに、一暴漢の刺殺を契機として遂次、縮小されたことは、おしみてもありあるものがある。

このように長期にわたり政治・社会的にも多くの問題を残しつつ、前向きな計画はその進行を止むことはなかった。一方、この東京港築港問題には、前記したごとく技術的にも問題点が多く指摘され、この解決の努力が多数の技術者によって行われた。ここでは前述のごとく、主として3人の外国人技術者の各案について若干の批評をこころみてみたい。以下、順を追って説明を加える。

ムルドル案

東京港に関し、明治18年東京築港につき意見を求められ東京市区改正審議会委嘱されたが、結果的には隅田川、川港案と河口部での深港案とに分かれ、決着がつかなかった。そこで明治18年2月東京府知事は内務省土木局雇工師「ムルドル」より意見を求めることとなった。ムルドルは、この提案に対して明確な答えを出さず、川港案と深港案の二案を提議し、上部の判断に任せるようにしている。以下、川港案および深港案の内容の一部を示し、後記に若干の私見をのべたいと考える。

○川港案

川港案についてムルドルの意見を私なりに要約をして文章を抜き書きすると下記のごとくなる。

『…以上ノ諸事二由リ又石川島ヨリ下現今航溝ノ状況ヲ以テ觀察スルトキハ予ハ此島ヨリ以下ハ低水下六尺乃至七尺ノ濤ヲ存スルヲ得ヘシト言ウノ外ニ出ツル能ハサルヲ信スルナリ

然リト雖モ水ノ侵力ニ由テ此濤ヲ生セシメントス而テ浚疏ニ由テ淺洲ヲ除キ以テ侵削セル物質ヲ再ヒ口前ニ沈堆セシメス故ニ新難事ノ因ヲ爲サシメサルヲ圖ルハ是レ切ニ望ム處ナリ

或ハ浚濬ニ由テ低下六尺乃至七尺ヨリモ深キ不易ノ濤ヲ禦ル能ハシ乎是レ容易ニ預言ス可ラズ此件ニ就テハ幾多ノ議論ノ起ルヘキヤ量リ難ク故ニ又其諸事ノ助力ニ由リ如何ナル結果ヲ生スルヤモ預メ言能ハサルナリ石川島ヨリ上兩國ニ至ルノ川ニ於テハ水ノ流下ヲ便易ニシ又流ノ分離及ヒ南風ノ害力ヲ除クヲ以テ状況ヲ齊整ニスヘシ深淵殊ニ永代橋ニ在ル者ノ如キハ漸ク深サヲ減スヘク貫通セル濤ハ恐ラク低水下十尺乃至十二尺ニ存スベシ此部ノ濤ノ下ノ方ヨリモ深キヲ存スヘキ者ハ第一勾配即流下ノ速力下エオリモ大ナルカ故第二川ニ上ルノ海水ハ只上層ノ汚物少キ者ノミナルカ故ナリ此川策ノ考案ヲ終ルノ前尚爰ニ一言セント欲スル者アリ則此計畫ヲ施行スルニ方リ第五第一第四砲臺ヲ相結ヒ更ニ之ヲ岸ニ接スルニ半潮高ニ達スルツツミヲ以テスル是ナリ然ルトキハ芝品川、砲臺右河ツツミの間ニ凡ソ三百町大ノ沼生ス此沼ハ充分靜止セル水量ヲ含ミ泥分ヲ沈底スヘシ而テ毎潮泥ヲ含孕セル新水ヲ承ケ其泥ハ常ニ此内ニ留リ其結果ハ底ノ堆積ニ外ナラサルヘシ故ニ數年ヲ經ルノ後圍ツツミノ地ト爲リ豐熟ノ耕地ヲ呈シ以テ工費ノ一部ヲ還償スルヲ得ヘシ』

これはムルドルとしては川港は隅田川の特性である遠浅、砂泥等のためいづれ、問題が続出するというこ

を言及しているように考えられる。

○深港案

深港案についてのムルドルの、下記のように要約されるものとする。

『…結局一言スヘキ者アリ此港策ニ據レハ川ハ東孔ヲ經テ海ニ注カザル可ラス

西孔ヲ經テ放下スルニ方テ川ヲ制治スルニ計畫ハ上ニ之ヲ論セリ東孔ヨリ流下するに於ルモ亦其主眼考案右ト相同シ河口ノ改修ハ港策ノ行ハル、ニ遇フテ其主要ヲ失ハンモ内地舟漕ノ便ニ至テハ決シテ川の天運に放任スル能ハサル也

川策ニ用ユルカ如キ方法ヲ用ヒ兩國橋ヨリ低水下六尺乃至七尺ノ深線ニ至マテ川ヲ制治スルハ切ニ之ヲ希望ス而バ永代橋ヨリ東孔ノ外端ニ至ルマテ局部ノ制治ヲ加ヘ(第三圖ニ紅線ヲ以テ期ス者ハ此局部ノ制治鉛筆ノ線ヲ以テ畫スル者は緩ナル彎曲ニ沿ヒ尚遠ク右方ノ制線ヲ延伸スヘキ方向ヲ示ナル)尚第八斷積之新濤ヲ浚疏シ(深サ四尺乃至五尺)之ニ據テ川ヲ海ニ放下セシムヘキハ已ムヲ得サルノ事業ナリ

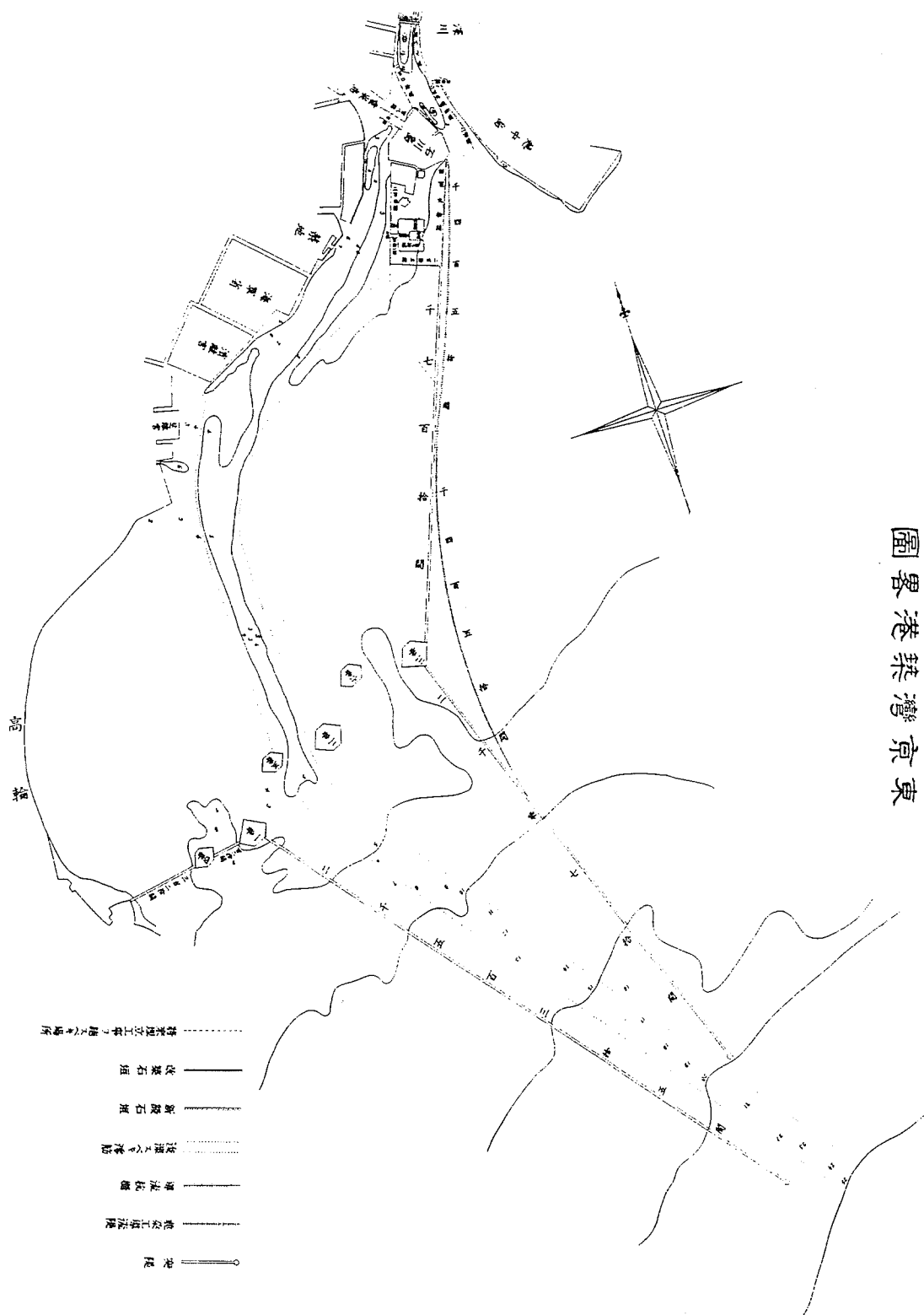
此予カ已ムヲ得ストスル工事ノ行ハサルトキハ川ハ砂洲ノ爲ニ其流ヲ妨ケラルヘシ其砂洲ハ則タイノ如キ働キヲ爲シ川ノ水面ヲ亢隆シカラバ減シ從テ速力ヲ失ウヘシ其果ハ河水ノ含有スル固形物ヲ沈底シ爲ニ河床ノ堆淤即舟漕ノ妨害ヲ生スル也

第一ニハ川ヲシカラバ東京貿易ン用ヲ爲スニ至ラシムルノ方法第二ニハ墨田川ノ助ヲ借ラスシカラバ東京ヲ大船ノ出入スル港場ト爲スル緊要ナルノ工業次ニ此計畫ヲ實施スルニ由テ各期待スヘキ結果ヲ併論スル既ニ如此今ヤ既知ノ狀勢ニ於テ孰レテ計畫ヲ用ユルノ最良トスルヤノ問題ニ至レリ此問ニ答フルハ蓋難キニアラサル也

日本ノ首府ナル東京ニ在テ大商船並ニ軍艦ノ出入ニ堪ユル良港ヲ備フルノ重要ナルニ注意シ又海ト交通ノ不便ヲ問ハス今已ニ東京ニ擴張セル商運ヲ觀察シ又人口百万ヲ有シ廣大ナル沃野ノ端末ニ位セル市城ヲ以テ此貿易ニキョウ與フル非常ノ繁盛ニ着眼スルトキハ則第一ニ港策ニ密結セル財困困難ハ此策ノ施行ニ由テ東京ニ呈スル大利益ヲ以テ之償フニ餘リアルト決斷スヘシ是敢テ此計畫ノ川策ニ勝レリトスル所以ナリ

結局尚一言スヘキ者アリ若夫財用或他ノ事故ノ爲港策ヲ採ラス川策ヲ用ユルニ決スルトキハ後年ニ至リ爲ニ辨スル精神ヲ以テ港ヲ造ルモ亦能ハサルニ非ルヘシ但毎時極メテ困難ニシカラバ尚多額ヲ費スニアラサレハ

東 京 灣 築 港 畧 圖



圖一 1

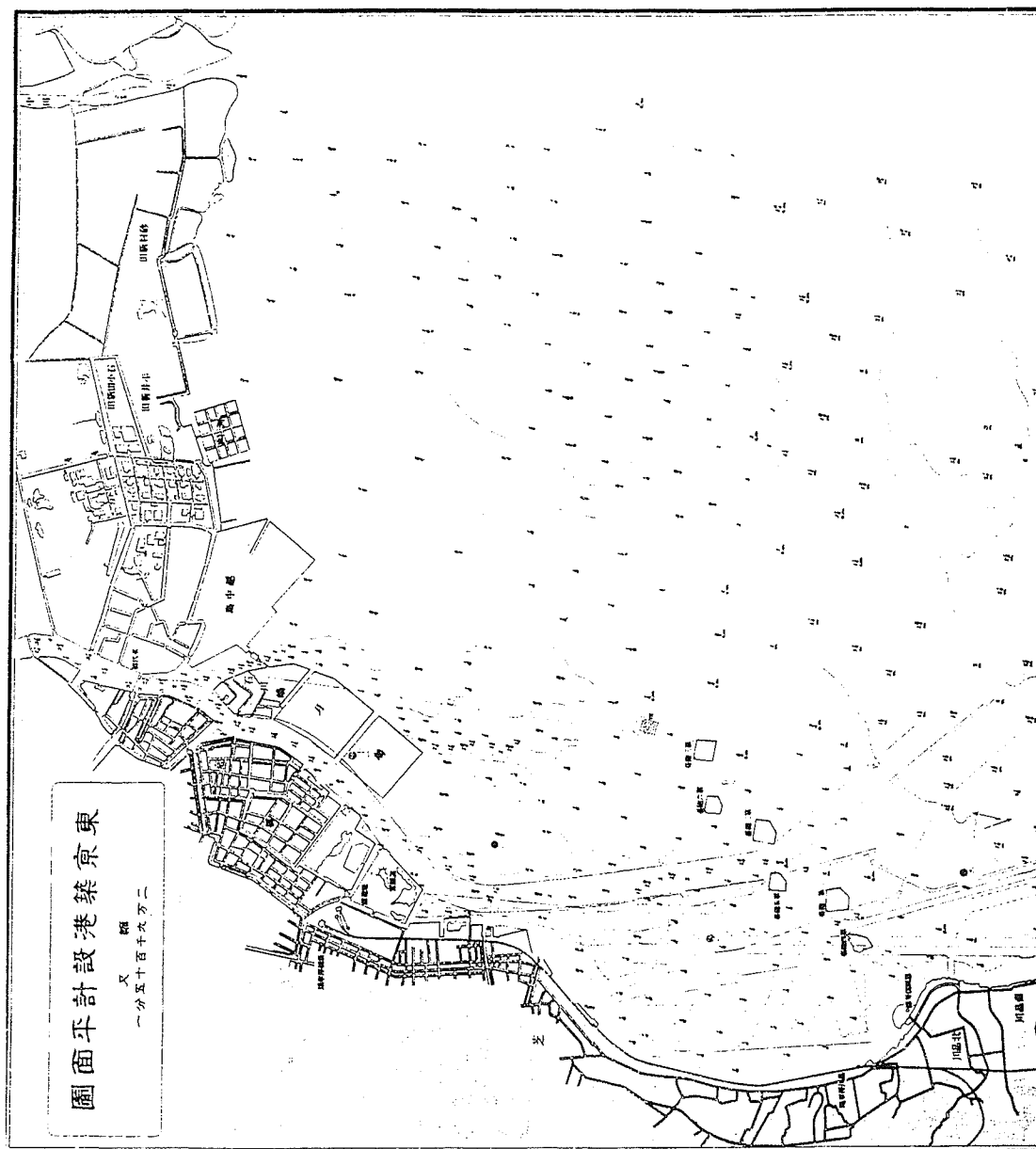


図-2 (1)

『施ス能ハサルニ至ランノミ』

ここにムルドルの報文の一部を掲載したが、日本の首都、東京の港湾として将来を十二分に見据えた案としては、深港案の方が有利であるということ言外に語っているように思われる。

市区取調委員局（明治13年11月9日、設置）により、

東京中央市区劃定之問題について協議された件につき、委員より商法會議所へ東京港計画案が送られ、意見の徴聴取が行われている。なお、本文の一部と図面は、つぎのとおりである。

『人口貳拾壹萬六千九百三十二人。

東京灣築港ハ、佃島ノ南岸之芝金杉新濱町ヨリ、砲臺ニ

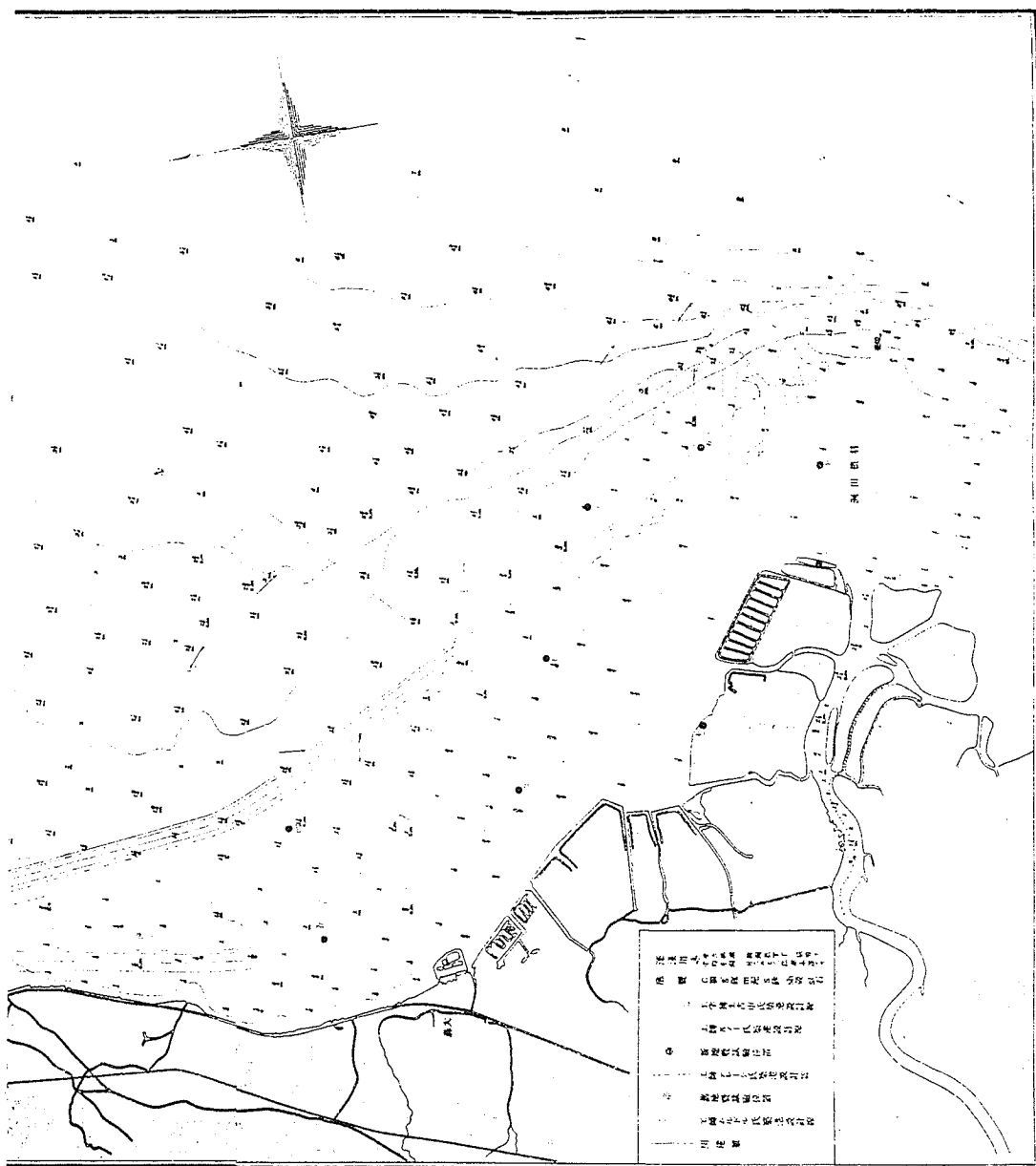


図-2 (2)

至ルノ間、海ヲ劃スルニモ二条ノ堤防施シ、其堤防ノ相距ル三百有餘間ニシテ、水深之ニ適ス。即チ藍波茫渺ノ處無數ノ船舶以テ錨ヲ投スベク、左右許多ノ船渠、巨萬ノ荷物、以テ運搬スベシ。而シテ港ノ上方ニ當レル佃島ノ西岸ニ沿ヒ、隅田ノ流末ヲ閉鎖シ、専ラ石川島ノ東端ニ傾瀉セシム。抑モ該地築港ニ注目スル者多々アリテ、

其規畫スル處亦一樣ナラズ。加フルニ努瀆岸ヲ拍チ奔潮沙ヲ捲テ、海ノ深淺、舊時ニ異ナル者アリ故。ヲ以テ只其指畫ノ様ヲ掲グルニ過キザレバ、他日實際ノ測量ヲ經テ、眞個調査ヲナサルベカラズ。以上所説ハ、中央區畫乃築港ノ梗概ナリ。然ルニ衆目ノ見ル所果シテ如此ナルヤ否ハ、未タ保スベカラズ。若夫レ東ハ隅田川ヨリ

明治期における東京港築港は星亨委員長がおしくも凶弾にたおれたことを一つの契機にして、着工を目前にして中止するのやむなきにいたった。しかし、ルノーがその意見書のなかで、「日本ノ都府及帝國全體ノ經濟ニ於テ、横濱ヲ指キ東京ニ築港スルノ利益アルハ論ヲ俟タル如シ」。

我輩ノ前説ヲ信スルハ歐洲ニ於テ常ニ見ル所ニ據ル、即チ深く内地ニ進入シ、産出消費ノ中心ニ最モ近キ港ノ頗フル繁昌セル其例多キヲ以テ之ヲ證スヘシ」と、特に強く主張している。港口、前港を羽田沖におき、水利に有利な運河や、隅田川に着船荷役により多くの港をもうけ、さらに内陸運輸のための鉄道にも慎重な卓越した見通しをたてている。さらに市街地に近く運河の開削・維持運営に豊富な経験を生かし、埋立地に十分な倉庫地帯を確保するなど、正に感服すべき計画意見を述べられている。しかし、星委員長の死や、水道工事等のための財政上の問題があり、これらの計画は先送りとなってしまった。誠に残念であったがルノー案は1900（明治33年）に古市・中山両博士の「東京築港計画書」などに再生し、昭和初期に施された京浜運河工事に至るまで、ほぼ継続するにいたった。

丸善株式会社

7、廣井勇：「日本築港史」1927.5.25 丸善株式会社

8、勸土木学会：「明治以後本邦土木と外人」1941.9

9、東京市役所編纂：「東京市史稿、港湾篇第四」1926.12.25

10、古市公威：「東京灣築港沿革」1885.2.18

11、森田三郎：「東京港修築事業の過程と其の現況」（東京港）昭和13年6月号

12、東京市役所：「開港記念、東京港誌」1942.3

〔参考文献〕

1、東京都港湾局：「東京港史」第一巻 通史〔総論〕1994.3.31 ㈱ぎょうせい

2、東京都港湾局：「東京港史」第一巻 通史〔各論〕1994.3.31 ㈱ぎょうせい

3、東京都港湾局：「東京港史」第二巻 資料1994.3.31 ㈱ぎょうせい

4、東京都港湾局：「東京港史」第三巻 回顧1994.3.31 ㈱ぎょうせい

5、廣井勇：「築港」前編 明治31年8月25日 丸善株式会社

6、廣井勇：「築港」後編 明治31年8月25日