



見よ我等の
東京港

昭和十六年

五月二十日 開港

東京市役所

【開港時のパンフレット】

明治39年以来開始された隅田川河口改良工事という名目の東京港修築工事は、遅々たる歩みではありましたが、関東大震災を契機に3千トンの貨物船が係船できる棧橋と航路が竹芝、日の出、芝浦地区に完成し、ようやく港としての体裁が整いました。

当時の港の規模は水深6-7m、航路幅145mと小規模でしたが、昭和16年の開港を機に拡張計画も策定され、東京市役所港湾部の熱気が感じられる資料となっています。

当時のパンフレットは旧字体で読みにくいため、ルビと解説をつけて紹介します。

東京みなと館

大野 伊三男
長崎 芳夫

ていけい係留
碇繋に供してゐます範圍はお濠場や防波堤に圍まれた隅田川尻九百十六ヘクタール四(約二百八十萬坪)の水城でそれ
は丁度日本橋區と京橋區とを合せた面積に略匹敵する位の廣さであり、水深は六米七(二十一尺)乃至七米六(二十五
尺)であります。



東京港

大東京の海の玄関、我等の東京港は嘗て廣重をして彩管を揮はしめた畫趣横溢の「竹芝の浦」から今や汽笛の響き、荷役の騒音を聴く、開闢なき活動地帯に變り其の急速なる躍進振りは眞に目覺しいものがあります。今其の一斑を略述して見ませう。

(設荷岸接) 景の頭埠出之日

港 域 本港の港域は南は多摩川口から東は江戸川尻に至る廣大な水城に亘つてゐますが、今日迄に度々修築を行ひ現に船舶の碇繋に供してゐます範圍はお濠場や防波堤に圍まれた隅田川尻九百十六ヘクタール四(約二百八十萬坪)の水城でそれは丁度日本橋區と京橋區とを合せた面積に略匹敵する位の廣さであり、水深は六米七(二十一尺)乃至七米六(二十五尺)であります。

築港の沿革 東京港修築の議は、明治十三年以來屢々論議されたのでありますが、色々の事情に由つて實現を見るに至らず、日露戦争後即ち明治三十九年に漸く隅田川口改良工事として着手されたのが抑々本港修築の濫觴であります。

爾來隅田川の灣筋が深くなりましたので小型汽船や帆船等の出入が容易になつたのでありますが、其後我國の海運界が漸次隆盛となるに伴ひ千五百噸級の近海就航船の出入するものが次第に其數を増し、在來の港の規模では到底時代の進運に適應し難いことが痛感された計りでなく、彼の大正十二年九月の大震災に際し各地からの多大の救援物資が本港に殺到した時、港灣施設の不備のため船貨の荷役に困難を極め苦い経験を嘗めたのに鑑み、茲に規模の相當大きい修築工事が次々に施行されることとなり、大正十五年二月には芝區海岸通二丁目(元日之出町)に初めて埠頭の開設を見、昭和十六年五月二十日愈々開港となりました。

現在施行してゐる修築工事は、昭和六年に着手し十四ヶ年繼續事業で其の費用三千七百六十萬圓であります。此の工事は昭和十九年に竣工する豫定であります。此等の工費をも加へ明治三十九年以降今日迄の本港の修築經費總額は約二億二百萬圓であります。

式意見、提案
のこゝに於ける「こゝ」は



標 浮 燈 柱

港灣設備の現状 港の通路とも稱すべき航路は第二臺場と第五臺場との間から東南五軒三(約一里半)の沖合に向つて開鑿され、幅員百四十五米(八十間)水深は六米七(二十二尺)であります。只今擴張工事中ですから遠からず幅員二百米(百十間)水深七米六(二十五尺)となります。船が安心して出入出来るやうに航路の入口や曲り角には挂燈浮標ひょうがあり、第二臺場には燈臺とうだいが設けられ、第五臺場には水上署の見張所けんじやうがあります。

本船を横付にする爲に海岸通一丁目、二丁目、三丁目に繫船岸壁及棧橋が設備され、更に沖合に繫船浮標が設けられて之等に四十數隻の船舶を同時に繋留することが出来ますが、現在施行中の修築工事完成の晩には更に棧橋突堤が新設されて繋船能力も増加されます。

當港に出入する貨物を一時收容して置く爲の上屋や其他臨港鐵道、信號所、物揚場、野積場、起重機、船舶、給水栓等港として必要欠くべからざる諸般の施設も夫々具備して居ます。

將來の計畫 昭和十五年十一月十八日内務省土木會議港灣部會に於て更に本港の擴張計畫が決定されました。其によると、將來港内の水深は現在より一層深く掘られ、月島及深川先には岸壁突堤が新設され、臺場の先には尨大なる埋立地が出来、更に其の沖合には防波堤二基が設置されて之等に圍まれた港域内の面積は現在の凡そ倍となり名實共に大東京港が出現することになります。

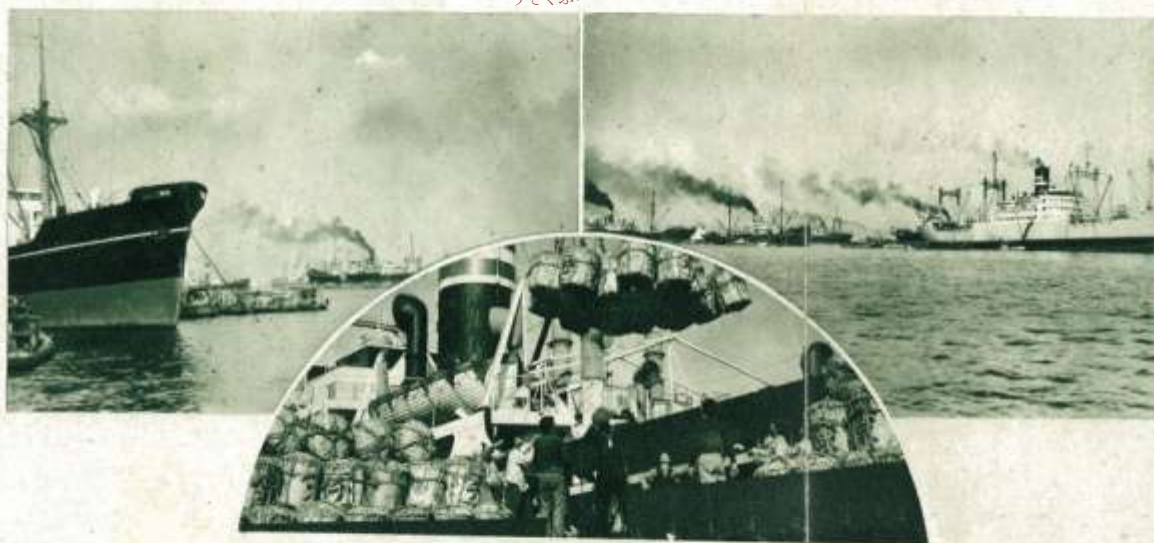
港 勢 昭和十四年中の入港船舶は二千九百三十六隻、八百



神荷役の状況

三十六萬噸に及び又港内荷役に依る出入貨物は入貨六百七十四萬噸、出貨九十四萬噸、合計七百六十八萬噸で此の評價額は九億一千五百餘萬圓であります。これに横濱港仲繼貨物の京濱間船運送や近隣各港より直航其他に依り港内を通過して市内各河川に出入する貨物四百五十九萬噸を加ふる時は本港の一年間に吞吐する貨物總量は實に千二百三十萬噸に上り、此の評價額十六億圓に達する盛況であります。出入貨物の主なるものは石炭、鐵鋼材、木材、セメント等の工業資材から米、雜穀、砂糖、青果等の生活必需品に迄及んでるのであります。此の點から見ても如何に東京港が全市民の日常生活と極めて密接な關係を有するものであるかを知ることが出来るのであります。

港内船舶幅員の景
うそくふ



バ ナ ナ 荷 役

取引港 は九州、北海道、臺灣、朝鮮、樺太等本邦各地に及び定期航路も開かれてはいますが其の他滿洲國、中華民國、比律賓、ボルネオ、佛領印度支那等東亞共榮圈内の諸港に迄及んでゐます。此驚異的港勢の最近の進展は全國港灣中貨物取扱量に於て第六位乃至第七位、其評價額に於て第四位乃至第五位の地位を占めて居ります。港の經營 本港は本邦港灣中他に稀なる市營港に屬し、我が東京市の施設經營する所で現在迄は國家から何等の財政的援助を仰ぐことなく修築其他一切の費用を市に於て賄つて來たのでありまして、其の盛衰隆替が直接市民に及ぼす影響の甚大であることは到底他府縣諸港の比ではありません。

京濱運河 多年の懸案でありました京濱運河は工費六千六百八拾萬圓を以て既に東京府と神奈川縣とにより其の工事が着手されて居ります。この京濱運河は本船航路總延長二萬二千六百米（一萬二千四百三十間）幅員六百米（三百三十間）乃至七百米（三百八十五間）水深九米（三十尺）で、一萬噸級の船舶が自由に航行出来るやうになり其の他に延長一萬一千米（六百五十間）幅員二〇〇米（百十間）の舢舨航路をも設けることになつてゐます。工事完成の曉には京濱兩港の連絡が至極便利となるばかりでなく、之が開鑿土砂を以て京濱國道に沿ひ六百三十萬坪の埋立地が造成されるので、今から此の尅大な埋立地が一大臨港工業地帯と化し、本邦産業界の中樞地域たるべきを期待せられて居ります。



標 浮 船 繫

埋立地 本港の周邊（あ）に在る廣大な埋立地は、主として築港工事に依つて造成せられたもので、明治四十三年以來現在まで竣功した地面は約百七十萬坪で將來尙竣功豫定のものを加へますと實に三百餘萬坪即ち日比谷公園の約六十倍の面積に達するものであります。

此の中比較的（うち）古く出来上つた芝浦、月島、深川方面の埋立地には既に各種の工場、倉庫、商店、住宅等が建ち並び、此の邊が昔（辺）一帶の青海原であつたなどは到底想像も及ばない程であります。

之等埋立地に就て特に各位の御注意（わすわら）を願（ねが）ひたいことは、六十年間地租を免除されてゐることでありませう。

本市は我東京港振興の促進並に産業開發の助成と云ふ見地から、水陸連絡の至極便利な此等の新興土地を、進んで大方各位に提供することにしてゐるのであります。蓋し各種の工業や倉庫業等を企圖經營せられんとする向に適當の場所であるばかりでなく最近の地價昂騰（値）に鑑み將來性に富む有利確實な土地を物色せんと欲する人達の到底見逃し難い絶好の土地であらうと思ひます。

勝鬨橋「可動橋」 本橋は京橋區小田原町と月島を結ぶ本邦唯一の兩葉跳開式の可動橋で東京港修築工事の一部として昭和六年起工、經費

四百二十萬圓を以て昭和十五年六月完成したものであります。橋長二百四十六米（百三十五間）幅員二十二米（十二間）で兩側の徑間（けいかん）は普通の固定橋ですが、中央徑間の四十四米は可動部で本橋の特徴とする所であります。

動力は交流電氣を變電室で直流に直し、百二十五馬力の「モーター」が兩葉に各二臺宛設備してあり、操縦は全て自動装置となつてゐます。この開閉に要する時間は各一分十秒で七十度の角度に開きます。本橋は都心と江東方面の臨港地帯とを連絡する重要な役目を持つと共に最新式設備を誇る東洋一の可動橋として東京名所の一に數へられて居ます。

航空港 げんか 現下急速なる航空事業の發達に鑑み、本市は都市計畫事業として、昭和十三年度以降昭和十六年度迄の繼續總工費一千萬圓を以て、城東區砂町先沖に海面約四十九萬六千餘坪を埋立の上敷地を造成し之に水陸兩用の國際飛行場を建設することとなり目下施行中であります。
現在の江東區夢の島
※戦争が始まったため途中で工事中止。この埋立地はゴミ処理場を経て公園として利用されている。

品川臺場 台 東京港を圍むお臺場は、第一から第六まで六基ありまして、品川沖から洲崎沖の方へ二列に並んで居ります。

今より八十餘年前即ち嘉永六年六月三日米國水師提督ベルリが相州浦賀に來航するや、徳川三百年の太平の夢はやぶられて、上下の周章はその極に達し、遂に江戸灣の海防は瞬時も忽せにすることが出来ない事態に立至つて、之等のお臺場は急遽築造されたのであります。

第一、第二、第三番の三基（各約一萬坪）

は工期大凡八ヶ月（自嘉永六年九月 至安政元年四月 間に竣功）

第五、第六番の二基（各約五千六百坪）

は工期約十一ヶ月（自安政元年正月 至同年十二月 間に竣功）

第三と第六の兩臺場は、史蹟として特別な保護が加へられ又第三臺場は海上公園として一般に公開されて居りまして港内を一望の下に收めいかにも長閑で、全く都塵を脱した別天地として四季の色濃く、正に東京港浮城の如き感があります。



東京港に浮ぶお臺場

東京港入港船舶並出入貨物累年比較

