

多摩川改修の時代（1916～1930）その5

《港湾経営一元化と、横浜港の第3次拡張工事》

1918年（大正7）は、港湾行政においてもエポックメイキングな年でした。同年10月30日に、「港湾経営ヲ内務省ニ於イテ統一施行スルノ件」（港湾経営一元化）が閣議決定され、港湾工事はすべて内務省が統一的に施工することになったのです。（注1）

それまでは、横浜や神戸などにおける築港工事は、税関工事の名の下に、大蔵省所管で施工されていました。横浜港では、第2次拡張工事を、内務省技監だった古市公威（注2）を大蔵省に迎え、工事を行いました。そして、第1次世界大戦以降、港湾利用が急拡大し、それに対応した港湾整備が迫られたのですね。

そこで、この港湾経営一元化の閣議決定に至るわけです。港湾経営の一元化といっても、防波堤、岸壁、航路浚渫等の工事のみを内務省が担当し、これらの維持修繕及び陸上設備の築造維持は税関が担当するという内容であり、完成した施設はすべて税関に移管されることになりました。（注3）

しかし、閣議決定を受け、港湾修築工事を行っていた大蔵省大臣官房臨時建築課横浜支所の機能が、内務省に移ることとなり、1919年（大正8）、内務省土木局は「河港課」（注4）を「河川課」と「港湾課」に分け、「東京土木出張所」を第1と第2に分割して「東京第2土木出張所」を港湾修築担当とします。

この「東京第2土木出張所」が、1921年（大正10）に「横浜土木出張所」（現関東地方整備局（港湾空港関係））に改称し（注5）、横浜港の第3次拡張工事を行います。（注6）

注1：政府は、このころから行政改革に乗り出します。水循環行政においては、1925年（大正14）に「農商務省」が「農林省」と「商工省」に分離されると、各省の所管争いが激化します。内務省は、「河川行政は治水を以て根本となす」として、農林省の用排水幹線改良事業と商工省の発電水利行政を移管せよと主張し、農林省は、逆に内務省管轄の水利組合を移管せよと主張。通信省は、商工省の発電水利行政の所管を主張し、商工省は、通信省の電気事業の移管を主張して収拾が付きません。この問題は、1929年（昭和4）の閣議決定で一応決着を見るのですが、最終的な決着は戦後に持ち越されました。

注2：水土の豆知識207を参照してください。

注3：税関は、府県港務部や検査所の所管業務を吸収することになります。今で言う「港湾管理者」の概念は、戦後の1950年（昭和25）、難産の末に制定された「港湾法」まで待たねばなりませんでした。

注4：内務省土木局は、1877年（明治10）に土木寮の名称変更で誕生します。1886年（明治19）に土木局の下に、「治水課」「道路課」「計算課」の3課が置かれます。その後、明治末には6課に増加。「河港課」は、1911年（明治44）に「治水課」が名称変更されたものです。

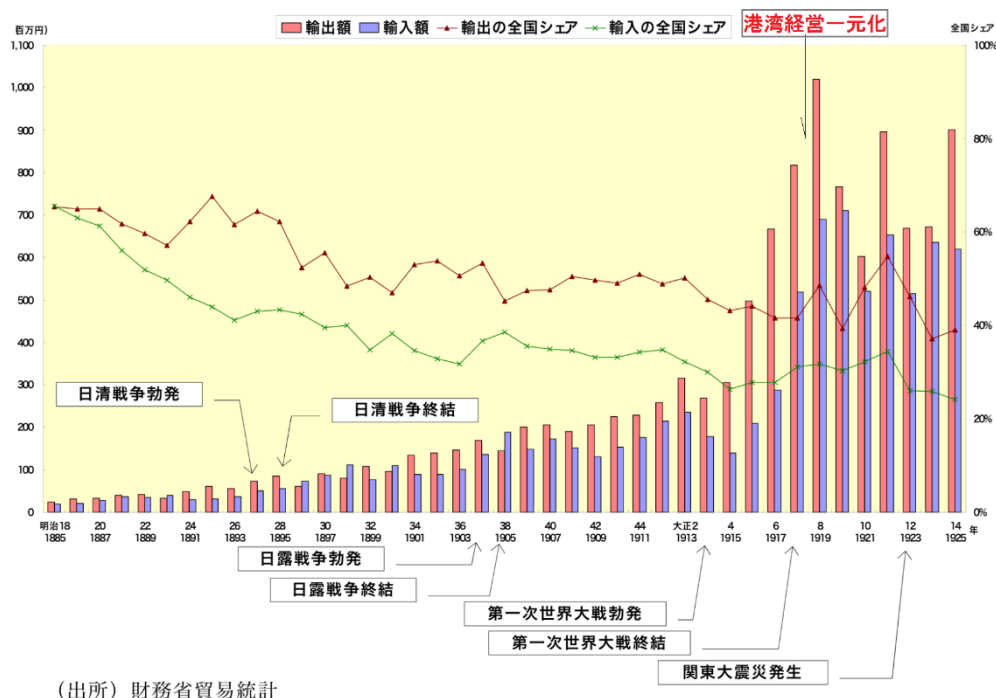
注5：初代出張所長は、内務省土木局技師の安藝杏一です。その息子が、安藝皓一であり、戦後の経済安定本部資源調査会（後の科学技術庁、現在の総合科学技術・イノベーション会議）を主導しました。

注6：第3次拡張工事は、外国貿易施設として瑞穂埠頭、内国貿易施設として高島埠頭や山内埠頭を整備するものでした。

写真は、①横浜港の貿易額推移（「横浜開港150年の歴史」横浜税関著 掲載資料に細見加筆）、②横浜港第1次、第2次拡張工事（日本港湾史論序説 寺谷武明著より）、③横浜港第3次拡張工事（国土交通省横浜港湾事務所HP掲載資料）

①

明治18年(1885)～大正14年(1925)の横浜港の貿易額



②

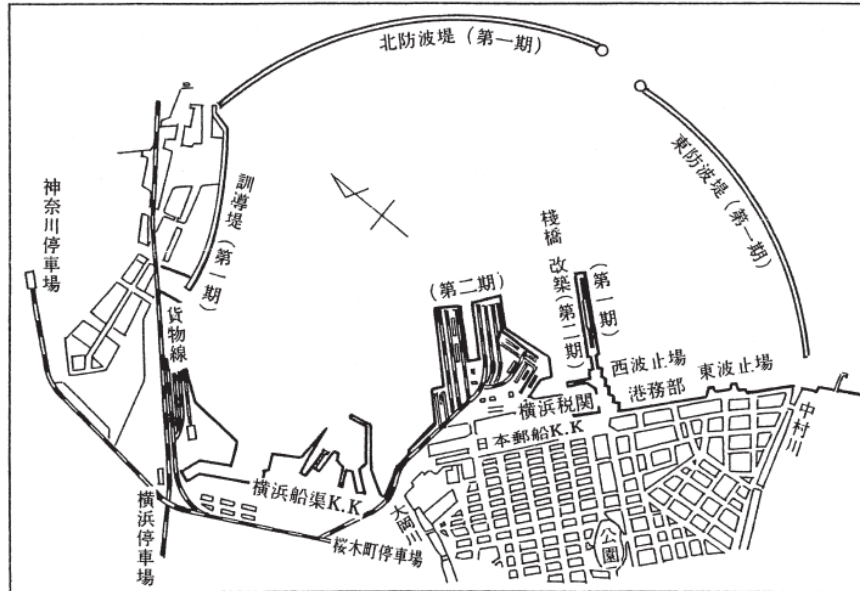


図1 横浜港略図

(注) 寺谷武明『日本港湾史論序説』、時潮社、昭和47年、69頁。

③

