

## 不況と戦争の時代（1931～1945）その13

### 《1941年、東京港開港》

東京港は、関東大震災のとき、引き潮のとき救援物資が荷揚げできなかったことから、本格的な埠頭が急遽建設されます。1924年（大正14）に日の出埠頭、続いて1932年（昭和7）に芝浦埠頭、1934年（昭和9）に竹芝埠頭と、相次いで完成しました。

そして東京は、明治以来、横浜市に阻まれて来た東京港開港（海外との交易）を再び目指します。1939年（昭和14）、東京市長らの運動により、1940年（昭和15）12月、東京港開港が閣議に上程されました。

しかし、横浜市は、横浜港の死活問題として、またしても猛烈に反対します。政府は、打開策として、横浜市が関東大震災の復興資金用に発行した外債を政府が肩代わりするという条件を提示し、ようやく1941年（昭和16）5月20日、東京港が開港しました。

ただし、それは、横浜港と同一とする「京浜港」としての開港であり、その港湾機能は、横浜港の補助港として、貿易対象国は、満州国、中华民国等に限られました。（注1）ところが、開港半年後に、アメリカとの太平洋戦争に突入し、戦時下は軍専用の輸送基地となって、期待された貿易機能は発揮できませんでした。

この2年後の1943年（昭和18）11月1日、内務省土木局の港湾行政部門は、新設された運輸通信省へ移り、運輸通信省港湾局となります。これに合わせ、内務省土木出張所も組織改変され、横浜港などを管轄していた内務省横浜土木出張所は、運輸通信省第2港湾建設部となりました。

ちなみに、内務省下関土木出張所は、内務省中国・四国土木出張所、九州土木出張所と、運輸通信省第4港湾建設部の3つ分けられました。このうち、中国・四国土木出張所は、広島産業奨励館に仮設置されたのですが、2年後に原爆に遭遇することになります。（注2）

注1：この考え方は、港内の船舶交通を規定する港則法（1948年（昭和23）制定）に反映され、そこには、横浜区（横浜港）、川崎区（川崎港）、東京区（東京港）から構成された「京浜港」と位置づけられています。

注2：広島産業奨励館は、現在の原爆ドームです。中国・四国土木出張所は、広島県産業奨励館の3階全部と1階の一部を借りて入っていました。その職員93人のうち、牛田町官舎等へ疎開していた人たちを除き、52人（庁内執務者13人、作業出勤者32人、行方不明者7人）が、原爆により殉職。

写真は、①埠頭の位置（今昔マップに細見加筆）、②広島産業奨励館（現原爆ドーム、広島市HP掲載写真）

