

第一章 緒言

軌近文化の進展に伴ひ、我が國各都市の膨脹發展は實に驚嘆すべきものがある。殊に阪神地方は地理的恩恵と、各種施設の整備とに依り、大大阪市を初めとし神戸市、尼崎市並に西宮市等は勿論阪神地方全体に亘り、飛躍的進歩發達を促し、名實共に實に我國産業の大中心地を形成し、今後益々發展の途上にあり。

此處に於て阪神地方の交通問題の解決は、其の重要性に於て、其の特異性に於て、將又其の緊急性に於て、到底他地方の追從し難き重大案件である。現在阪神地方の交通機關としては、鐵道、軌道、道路、海上舁輸送等が其の主なるものであるが、是等各種交通機關の消長に稽へ將來を卜する爲、先づ以て鐵道輸送、舁輸送の一斑を見るに、第一表及第二表に示す如く、神戸港の臨港鐵道湊川貨物驛、小野濱貨物驛に於ける取扱貨物は

第一表 湊川驛

| 年次 | 發送 | 到着 | 合計 |
|------|----------|----------|----------|
| 昭和 三 | 四〇一、七七四噸 | 三一五、三四三噸 | 七一七、一一七噸 |

| | | | |
|----------|---------|---------|---------|
| 昭和五 | 二七三、一八四 | 二五九、七七二 | 五三二、九五六 |
| 昭和一〇 | 二三〇、六〇八 | 三七六、七三三 | 六〇七、三四一 |
| 昭和一二(前半) | 六七、四九五 | 九一、五七三 | 一五九、〇六八 |

第二表 小野濱驛

| 年次 | 發送 | 到着 | 合計 |
|----------|----------|----------|----------|
| 昭和一 | 二七六、五二八噸 | 一七六、一六九噸 | 四五二、六九七噸 |
| 昭和五 | 一九七、二七五 | 一三一、六六七 | 三二八、九四二 |
| 昭和一〇 | 一九九、二二四 | 二三五、八〇五 | 四三五、〇二九 |
| 昭和一二(前半) | 七三、四七七 | 四七、六二五 | 一二一、一〇二 |

にして近年に至り著しく減少の趨勢を示す、今又昭和十年度神戸港取扱輸移出入貨物總額は一五、一九三、五二九噸であつたが、湊川、小野濱、神戸港、新川、和田岬、兵庫、兵庫港等の神戸港内の各貨物驛で取扱つた貨物總噸數は、一、七二四、二六三噸であつて、僅に其の一〇％に過ぎぬ。今後共漸減の趨勢にあるが如し。大阪港に於ても同様の事實が極めて明瞭に現はれて居る。次に阪神間船輸送に就て見るに、第三表に示す如く、

第三表

| 年次 | 噸數 |
|------|------------|
| 大正一 | 一、七九六、三二〇噸 |
| 大正六 | 一、六八九、五一一 |
| 大正一一 | 一、〇〇三、八二二 |
| 昭和一 | 七六七、五四六 |
| 昭和六 | 五一四、三九九 |
| 昭和一二 | 五八五、七七五 |

大阪港、神戸港の取扱貨物が年と共に躍進的に増加するにも拘はらず、船輸送は年と共に減少の傾向にある。之等は謂ふ迄もなく阪神國道が阪神間運輸交通に對し新しき重大なる役割を果しつつある事を示すものである。

現在の阪神國道は昭和二年に竣工したものであつて、起点は大阪市此花區上福島二丁目、終点は神戸市灘區岩屋、此の間延長二六・六八八籽で、兵庫縣側二二・二三六籽、大阪府側四・四五二籽車道幅員は一九米乃至二〇米、中央に五・四五米の複線軌道敷(阪神國道電車)を有し、歩道は各

兩側各々三・六四米を有する。舗装の種類は大坂府側は總て「トペカ式アスファルトコンクリート」舗装、兵庫縣側は大坂「ワレナイトピチュリシツク」舗装を以て施工し、唯都賀川より以西神戸市灘區岩屋に至る間のみは「ロックアスファルトブロック」を以て舗装を行った、實に近代的道路である。之に反して舊國道は全線を通じて、幅員は僅に二間、廣い部分でも三間を出ない許りか、屈曲は甚しい昔のまゝの田舎道で、殊に大阪市西淀川區姫島町、大和田町地内、尼崎市本町通、西宮市今津町地内、武庫郡本庄村青木地内の如きは特に狹隘にして屈曲著しいのであるが中でも尼崎市本町通の如く人家連擔せる市街地内は後章詳述する如く人、馬車等の往來雜沓甚しく、自動車の通過行違ひに非常に困難を感じる惡道路である。而も舊國道には第四表に示す如き鐵道、軌道との平面交叉六箇所を通過せねばならぬ危險がある。

第四表

| 番號 | 交叉箇所 | 交叉種類 | 踏切施設 |
|----|--------------|-----------|---------|
| 一 | 大阪市西淀川區佃町六丁目 | 阪神電車傳法尼崎線 | 遮斷機警報機附 |
| 二 | 尼崎市南城内 | 省線尼崎線 | 遮斷機警報機附 |
| 三 | 尼崎市玄番南之町 | 阪神電車大阪神戸線 | 遮斷機警報機附 |

| | | | |
|---|--------------|------------|---------|
| 四 | 兵庫縣武庫郡鳴尾村甲子園 | 阪神國道電車甲子園線 | 踏切施設ナシ |
| 五 | 西宮市今津町 | 阪急電車今津線 | 遮斷機警報機附 |
| 六 | 西宮市今津町 | 阪神電車大阪神戸線 | 遮斷機警報機附 |

舊國道は上述の如き状況であつたから、新國道の出現は阪神間交通に一大革命を來たしたもので其の効果は實に想像以上のものであつた。よつて後章に於て、新舊兩國道の交通量を検討し、新國道の効果を説明し、尙進んで新國道開通に依り一大躍進を遂げつゝある阪神地方各般の情勢に言及して、將來に於ける阪神間道路交通の進むべき道を示唆せんとするものである。

第二章 阪神國道に於ける交通量の問題

第一節 舊國道の許容交通量と新舊兩國道の交通量比較

本節に於ては舊國道が如何に交通許容量に乏しく、又如何に高速車輛の運行に不適當なるかを述べんとするものである。

先づ自動車交通に就て述べる。昭和十二年度、昭和十三年度並びに昭和十四年度に於ける新舊國道の交通調査の成果を見るに第五表乃至第十表の如し。

(一) 昭和十二年 自九月二十九日 至十月一日 交通情勢調査

(a) 新 國 道

觀測地点 (1) 兵庫縣尼崎市梶ヶ島左門橋北詰
(2) 兵庫縣武庫郡本山村中野

第五表

| 觀測區間 | 觀測地点 | 自 動 車 | | | | 計 |
|--------------------|-----------------|-------|-------|-----|-------|-------|
| | | 乘 用 | 乘 合 | 貨 物 | 計 | |
| 自大阪府 至尼崎市玉江橋 | 尼崎市梶ヶ島左門 橋北詰 | 上リ | 一、九四一 | 一八四 | 二、五五二 | 四、六七七 |
| | | 下リ | 一、九八二 | 一九〇 | 二、五六三 | |
| 計 | | | 三、九二三 | 三七四 | 五、一一五 | 九、四二二 |
| 自西宮市産所町 至武庫郡御影町 | 武庫郡本山村中野 字千田 | 上リ | 八二一 | 一七二 | 一、七三六 | 二、七一一 |
| | | 下リ | 八二二 | 一七六 | 一、七三六 | |
| 計 | | | 一、六三三 | 三四八 | 三、四六〇 | 五、四四一 |

(觀測の結果はすべて三日間の一日平均を以て示すものとす。)

(b) 舊 國 道

觀測地点 (1) 尼崎市東本町一丁目
(2) 武庫郡大庄村東新田
(3) 武庫郡精道村芦屋永保橋

第六表

| 觀測區間 | 觀測地点 | 自 動 車 | | | | 計 |
|----------------|---------------|-------|-----|-----|-----|-----|
| | | 乘 用 | 乘 合 | 貨 物 | 計 | |
| 自大阪府界 至 尼崎市 | 尼崎市東本町 一丁目 | | 三 | 四八 | 二 | 五三 |
| | | | 一五四 | 九二 | 一一一 | 三六七 |
| 自 尼崎市 至 西宮市 | 武庫郡大庄村 東新田 | | 八二 | 九六 | 一四四 | 三二二 |
| | | | 八二 | 九六 | 一四四 | 三二二 |

(揚げたる數字は上り下りを合計したるものとす)

(二) 昭和十三年 自十月十三日 至十月十五日 交通情勢調査

(a) 新 國 道

第七表

| 觀測區間 | 觀測地点 | 計 | | 自動車 | | 計 |
|----------------------|------------------|-------|-------|-----|-----|-------|
| | | 上 | 下 | 乗用 | 貨物 | |
| 自 大阪府界 至 尼崎市昭和通 | 尼崎市梶ヶ島町左 門橋北詰 | 上 | 一、二二三 | 乗用 | 一七七 | 二、二七八 |
| | | 下 | 一、〇四九 | 乗用 | 一六六 | 二、〇〇九 |
| 計 | | 二、一七二 | 三四三 | 乗用 | 三四三 | 四、二八七 |
| 自 西宮市産所町 至 御影町市郡界 | 武庫郡本山村中野 字千田 | 上 | 四五四 | 乗用 | 一六八 | 二、六〇〇 |
| | | 下 | 四三五 | 乗用 | 一七〇 | 二、五四〇 |
| 計 | | 八八九 | 三三八 | 乗用 | 三三八 | 五、一四〇 |
| | | | | 貨物 | | 六、三六七 |

第八表

(b) 舊國道

| 觀測區間 | 觀測地点 | 計 | | 計 | | |
|-----------------|--------|----|----|----|-----|-----|
| | | 乗用 | 貨物 | | | |
| 自 大阪府界 至 尼崎市 | 尼崎市南城內 | 乗用 | 四三 | 四六 | 一八四 | 二七三 |
| | | 貨物 | | | | |

(三) 昭和十四年 自五月十八日 至五月二十日 交通情勢調査

(a) 新國道

第九表

| 觀測區間 | 觀測地点 | 計 | | 自動車 | | 計 |
|----------------------|-----------------|-------|-------|-----|-----|-------|
| | | 上 | 下 | 乗用 | 貨物 | |
| 自 大阪府界 至 尼崎市昭和通 | 尼崎市梶ヶ島左門 橋北詰 | 上 | 一、一七一 | 乗用 | 一七五 | 二、二五三 |
| | | 下 | 一、一七一 | 乗用 | 一六五 | 二、二二〇 |
| 計 | | 二、三三二 | 三四〇 | 乗用 | 三四〇 | 四、四七三 |
| 自 西宮市産所町 至 御影町市郡界 | 武庫郡本山村中野 字千田 | 上 | 四五九 | 乗用 | 一六三 | 一、五一二 |
| | | 下 | 四四六 | 乗用 | 一六三 | 一、四七六 |
| 計 | | 九〇五 | 三二六 | 乗用 | 三二六 | 二、九八八 |
| | | | | 貨物 | | 四、二一九 |

(b) 舊國道

第十表

| 觀測區間 | 觀測地点 | 自動車 | | | 計 |
|-----------------|---------------|-----|----|-----|-----|
| | | 乗用 | 乗合 | 貨物 | |
| 自 大阪府界 至 尼崎市 | 尼崎市南城内 | 四二 | 四六 | 一五九 | 二四七 |
| 自 尼崎市 至 西宮市 | 武庫郡大庄村 東新田 | 五九 | 〇 | 七九 | 一三八 |
| 自 西宮市 至 御影町 | 武庫郡精道村齊屋 | 四六 | 三 | 一五 | 六四 |

右の諸表を通過するに、自動車は大半新國道を通過する事明白なるも、尙舊國道と言へども相當の自動車に現に往來して居る事が判る。

今舊國道の許容交通量を検討せんとするに當り、舊國道の難所たる尼崎市内にては、道路の兩側に電柱林立して有効幅員を狭め、剩へ沿道の店舗は日覆に又は商品に道路の占用を敢てし、益々道路の有効幅員を縮小せる箇所あり。従て尼崎市内の如き交通困難なる地區に依つて交通許容量が決定せられるものと考へなければならぬ。尼崎市内交通觀測地点に於ける自動車交通量を第六表、

第八表、第十表より摘録すれば第十一表の如し。

第十一表

| 觀測地点 | 觀測年月日 | 道路狀況 | 自動車 | | | 摘要 |
|----------------|-----------------------------|-----------------------------|-----|----|-----|----------------------------|
| | | | 乗用 | 乗合 | 貨物 | |
| 尼崎市東本町 一丁目七 | 昭和十二年 自九月二十九日 至十月一日 | 砂利道路面凸凹著 し。幅員四・五米 | 三 | 四八 | 二 | 昭和十三年度 に於て「シー ルト」にて鋪 |
| 尼崎市南城内 八二番地 | 昭和十三年 自十月十五日 至十月十五日 | 「シート、アスフ ルト」路面良好 幅員四米 | 四二 | 四六 | 一八四 | 「シート、アスフ ルト」にて鋪 |
| 全上 | 昭和十四年 自五月二十八日 至五月二十八日 | 全上 | 四二 | 四六 | 一五九 | 裝せり |

(車数は觀測三日間の一日平均)

即ち右表による時は昭和十三年十月に於けるものの數量最大にして一日二七三臺を數ふ。然るに此の道路は自動車の外に人、馬車、自轉車の往來頗る多し。因つて交通混雜の程度より自動車の許容交通量を推定せんが爲、尼崎市内舊國道に於て、自動車による通過時間試験を行つた結果を示せば第十二表乃至第十六表の通りである。

試験車大七八三號(ナッシュユ一九三六年型)試験區間は尼崎市東本町辰己橋西詰より全市西本町貴布禰神社前間一、九七〇米とす。試験の方法は晝間街路の雜沓しつゝある際自動車を乗り入れ試験

區間を通過するに要する平均時速を求め、自動車の「チェンジレバー」による「ローギヤー」、「セ
 コンド、ギヤー」、或は「ストップ」の回数及時間により雑沓の状況を知らんとしたものである。

第十二表 往路 辰巳橋西詰より貴布禰神社前に至る。

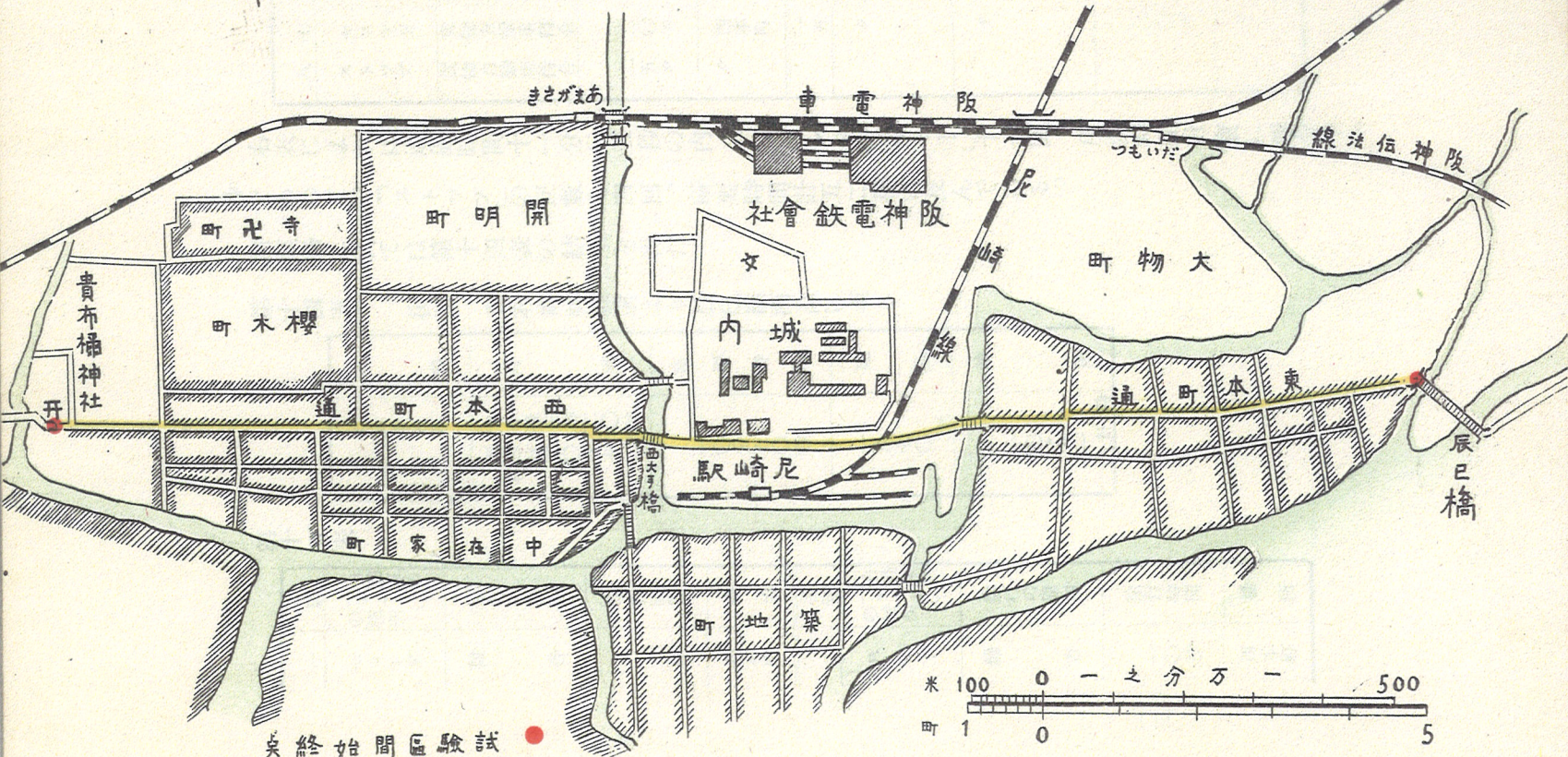
| | | | | | | | | | |
|-----|---------------|-----|-----------------------------|------|------|----|-------|------|-----------|
| 日 時 | 昭和十五年 二月一日 | 時 刻 | 自午後二時二八分 五五秒 至午後二時四〇分 | 所要時間 | 一分五秒 | 延長 | 一九七〇米 | 平均時速 | 一〇・六六 米/時 |
|-----|---------------|-----|-----------------------------|------|------|----|-------|------|-----------|

備考 道路幅員五・五米乃至四米、シートアスファルト舗装

第十三表

| 番 號 | 自動車の 「ギヤー」 の種別 | 徐行の原因 | 徐行時間 | 場 所 | 番 號 | 自動車の 「ギヤー」 の種別 | 徐行の原因 | 徐行時間 | 場 所 |
|-----|----------------------|-------|------|-----|-----|----------------------|-------|------|-----|
| 一 | セコンド | 雑沓 | 三〇秒 | 東本町 | 九 | セコンド | 雑沓 | 五秒 | 西本町 |
| 二 | ストップ | 乗用車待合 | 二〇〇 | 〃 | 一〇 | 〃 | 〃 | 五〇 | 〃 |
| 三 | セコンド | 乗用車待合 | 五〇 | 城内 | 一一 | 〃 | 〃 | 二〇〇 | 〃 |
| 四 | セコンド | 雑沓 | 二三〇 | 〃 | 一二 | 〃 | 〃 | 八〇 | 〃 |
| 五 | ストップ | 雑沓 | 五〇 | 〃 | 一三 | 〃 | 〃 | 一七〇 | 〃 |

第一圖 尼崎市街略圖



試験區開始終矣 ●

| | | | | | | | | | |
|---|------|----------|------|---|----|---|---|-----|---|
| 六 | ストップ | 荷馬車、追行待合 | 二〃 | 〃 | 一四 | 〃 | 〃 | 八〃 | 〃 |
| 七 | セコンド | 貨物自動車待合 | 一二〇〃 | 〃 | 一五 | 〃 | 〃 | 一〇〃 | 〃 |
| 八 | ストップ | 貨物自動車待合 | 二五〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 | 〃 |

右表によれば通過時間十一分〇五秒の内、「セコンド、ギヤー」十一回、所要時間計實に四分十一秒であつて、「ストップ」の回数も四回、所要時間計五二秒に及んでゐる。

尙復路に於ては第十四表の結果を得た。

第十四表 復路 貴布禰神社前より辰巳橋西詰に至る

| | | | | |
|---------------|---------------------------|---------|-------|--------------|
| 日 時 | 時 刻 | 所 要 時 間 | 延 長 | 時 速 |
| 昭和十五年 二月一日 | 自午後三時二〇分 至三時三〇分五〇 秒 | 一〇分五〇秒 | 一九七〇米 | 一〇・九一 米/時 |

第十五表

| | | | | | | | | | |
|-----------------------|----------------------|-------|------|-----|-----|----------------------|-------|------|-----|
| 一 | 自動車 の「ギヤー」 の種別 | 徐行の原因 | 徐行時間 | 場 所 | 番 號 | 自動車 の「ギヤー」 の種別 | 徐行の原因 | 徐行時間 | 場 所 |
| セ レ コ ン ド | 雑 | 沓 | 一二秒 | 西本町 | 二 | ロ | 雑 | 沓 | 西本町 |
| | | | | | | | | 一〇秒 | 西本町 |

| | | | | | | | |
|----------|----------|----------|----------|----------|--------|-----------------|-------------|
| 一〇 | 九 | 八 | 七 | 六 | 五 | 四 | 三 |
| セコ ンド | セコ ンド | セコ ンド | スト ップ | セコ ンド | ロ ー | スト ップ | セコ ンド |
| | | | | | 雑 | 小型 自動車 待合 | |
| | | | | | | 六〇 | 六〇 |
| | | | | | | 二〇 | 二〇 |
| | | | | | | 一五 | 一五 |
| | | | | | | 五〇 | 五〇 |
| | | | | | | 七〇 | 七〇 |
| | | | | | | 二五 | 二五 |
| | | | | | | 三五 | 三五 |
| | | | | | | 八秒 | 八秒 |
| | | | | | | 東本 町 | 東本 町 |
| | | | | | | 南 城 内 | 南 城 内 |
| 一七 | 一六 | 一五 | 一四 | 一三 | 一二 | 一一 | 一〇 |
| セコ ンド | セコ ンド | ロ ー | スト ップ | セコ ンド | ロ ー | セコ ンド | セコ ンド |
| | | | | | | 雑 | 雑 |
| | | | | | | 六〇 | 六〇 |
| | | | | | | 六〇 | 六〇 |
| | | | | | | 八〇 | 八〇 |
| | | | | | | 七〇 | 七〇 |
| | | | | | | 八〇 | 八〇 |
| | | | | | | 八〇 | 八〇 |
| | | | | | | 八〇 | 八〇 |
| | | | | | | 東本 町 | 東本 町 |

一四

即ち「ローギヤー」四回、所要時間計三九秒、「セコンド、ギヤー」十回、所要時間計一分五七七秒「ストップ」三回、所要時間計三五秒を示した。又此の試験區間通過中出會又は追抜いた自動車、自轉車、牛馬車、荷車の數を擧げて參考に供すれば第一六表の如し。

第一六表

| 車輛種別 | 往路 | 復路 |
|-------|-----|-----|
| 自轉車 | 三七台 | 五八台 |
| 小型自動車 | 四〇 | 六〇 |

| 荷馬車 | 乗用自動車 | 貨物自動車 | 乗合自動車 | 計 |
|-----|-------|-------|-------|-----|
| 一〇 | 一〇 | 二〇 | 一〇 | 四五台 |
| | | | | 六八台 |

右二回の試験に依つて見るに、尼崎市内を通過する際の自動車の平均時速は一〇籽内外であり、各「ギヤー」の回数、徐行時間、「ストップ」の回数、時間等より見て尼崎市内の交通は今日已に飽和状態なる事が察せられる。前記實驗の際、尼崎市内通過に要した約一〇分間に於て三台の自動車の行違あり、往復として考ふれば一〇分間に六台、一日一四時間と見れば一日五〇四台となる勘定であるから、舊國道の許容自動車交通量は一日先づ五〇〇台と推定して良いと思ふ。

又試みに舊國道交通量觀測所に於ける人、馬車、自轉車等の通過量を檢すれば第一七表の如し。

第一七表

| 觀測地点 | 觀測年月日 | 歩行者 | 人力車 | 自轉車 | 荷車 | 牛馬車 | 自動車 |
|------------|-------------------|-------|--------|-----|----|-----|-----|
| 尼崎市東本町一丁目七 | 昭和十二年自九月二十九日至十月一日 | 一、九三二 | 七二、七一九 | 七二 | 三 | 六 | |

| | | | | | | |
|-----------|---------------------------|-------|---------|-----|-----|-----|
| 尼崎市南城内八番地 | 昭和十三年 自十月十五日 至十月十五日 | 九、七三八 | 一二三、八八七 | 八三 | 一四七 | 一六八 |
| 全上 | 昭和十四年 自五月十八日 至五月二十日 | 八、五二〇 | 一四四、九六七 | 一二九 | 一五七 | 一四一 |

(前記数字は観測三日間の一日平均を示す)

次に比較の便宜上、新國道尼崎市梶ヶ島交通観測所に於ける人、馬車、自轉車の通過量を擧ぐれば第一八表の如し。

第一八表

| 観測地点 | 観測年月日 | 歩行者 | | 人力車 | 自轉車 | 荷車 | 牛馬車 | 自轉車 | | |
|------------------|---------------------------|-------|-------|-----|-------|-----|-----|-------|------|-------|
| | | 計 | 下 | 上 | 計 | 下 | 上 | 計 | 下 | |
| 尼崎市梶ヶ島町 左門橋北詰 | 昭和十二年 自九月廿九日 至十月一日 | 三、五一五 | 一、六一八 | 一 | 六、三六〇 | 五六 | 一一九 | 一、三六四 | | |
| | 昭和十三年 自十月十三日 至十月十五日 | 五、一三三 | 一、八七八 | 〇 | 五、九七二 | 五九 | 一一一 | 一、三五四 | | |
| 全上 | 昭和十四年 自五月十八日 至五月二十日 | 三、六二九 | 一、七〇七 | 〇 | 五、四〇八 | 五一 | 九九 | 一、二七三 | | |
| 全上 | | 計 | 下 | 上 | 計 | 下 | 上 | 計 | 下 | |
| | | 六、〇〇三 | 二、八三九 | 四 | 七、〇八三 | 一一〇 | 一四一 | 一、六九八 | 二、八五 | 三、四三七 |

今第一七表と第一八表とに就き、荷、馬車及自轉車の一車線當り占用幅を夫々二米及一米、歩行者一人の占用幅を〇・七五米とし、各一車線當りの通過量を示して見る。

(a) 舊國道

第一九表

| 観測地点 | 観測年月日 | 歩行者 | | 自轉車 | 荷車 | 牛馬車 | 自轉車 | 自轉車 | 備考 |
|------------|---------------------------|-------|-------|-----|----|-----|-----|-----|----------|
| | | 計 | 下 | 上 | 計 | 下 | 上 | 計 | |
| 尼崎市東本町一丁目七 | 昭和十二年 自九月廿九日 至十月一日 | 三八六 | 六八〇 | 三六 | 二 | 二 | | | |
| 尼崎市南城内八番地 | 昭和十三年 自十月十三日 至十月十五日 | 一、九四八 | 九七二 | 四二 | 七四 | 四二 | | | 道路幅員四米とす |
| 全上 | 昭和十四年 自五月十八日 至五月二十日 | 一、七〇四 | 一、二四二 | 六〇 | 七九 | 三五 | | | |

(b) 新國道

第二〇表

| 観測地点 | 観測年月日 | 歩行者 | 自轉車 | 荷車 | 牛馬車 | 自轉車 | 備考 |
|------------------|---------------------------|-----|-------|----|-----|-----|-------------------------|
| 尼崎市梶ヶ島 町左門橋北詰 | 昭和十二年 自九月廿九日 至十月一日 | 五一三 | 一、〇二八 | 一九 | 四〇 | 二二七 | 人道巾負 七・二八米 (除軌道敷) |
| | 昭和十三年 自十月十三日 至十月十五日 | 五五一 | 八八八 | 一七 | 三一 | 二七三 | |
| 全上 | 昭和十四年 自五月十八日 至五月二十日 | 六〇〇 | 一、一五六 | 三一 | 四八 | 二八六 | 車道幅員 一三・六米 |
| | 昭和十四年 自五月十八日 至五月二十日 | 六〇〇 | 一、一五六 | 三一 | 四八 | 二八六 | |

即ちこの二表を通覽するに一車線當りの人、荷車、自轉車等の交通量は總て舊國道の方が新國道より遙かに大きい事が判る。ただ自動自轉車數量のみは新國道の方が大きい。之はやはり新國道の特異性の然らしむる處であらうと考へられる。

今新舊兩國道に於ける此等一車線當り通過量の比率を求むるに、昭和一二年九月の調査に就ては舊國道の歩行者は新國道の〇・七五倍、自轉車は〇・六六倍、荷車、牛馬車は〇・六四倍に過ぎない事となつて居るが、昭和十三年十月の調査を見るに、兩國道ともすべて通過數増加して居るにも拘らず、しかも舊國道は新國道に比し歩行者實に三・五四倍、自轉車一・一一倍、荷車、牛馬車二・四二倍の多きを示し、昭和十四年五月の調査に就て見ても、舊國道の歩行者は新國道の二・八四倍、自

轉車は一・〇七倍、荷車、牛馬車は一・七六倍と言ふ數値を示して居る。その上舊國道は新國道とは異なり、歩行者を分離しては居ないのであるから、舊國道が尼崎市内に於て如何に雜沓輻輳して居るか想像に余りあるのである。

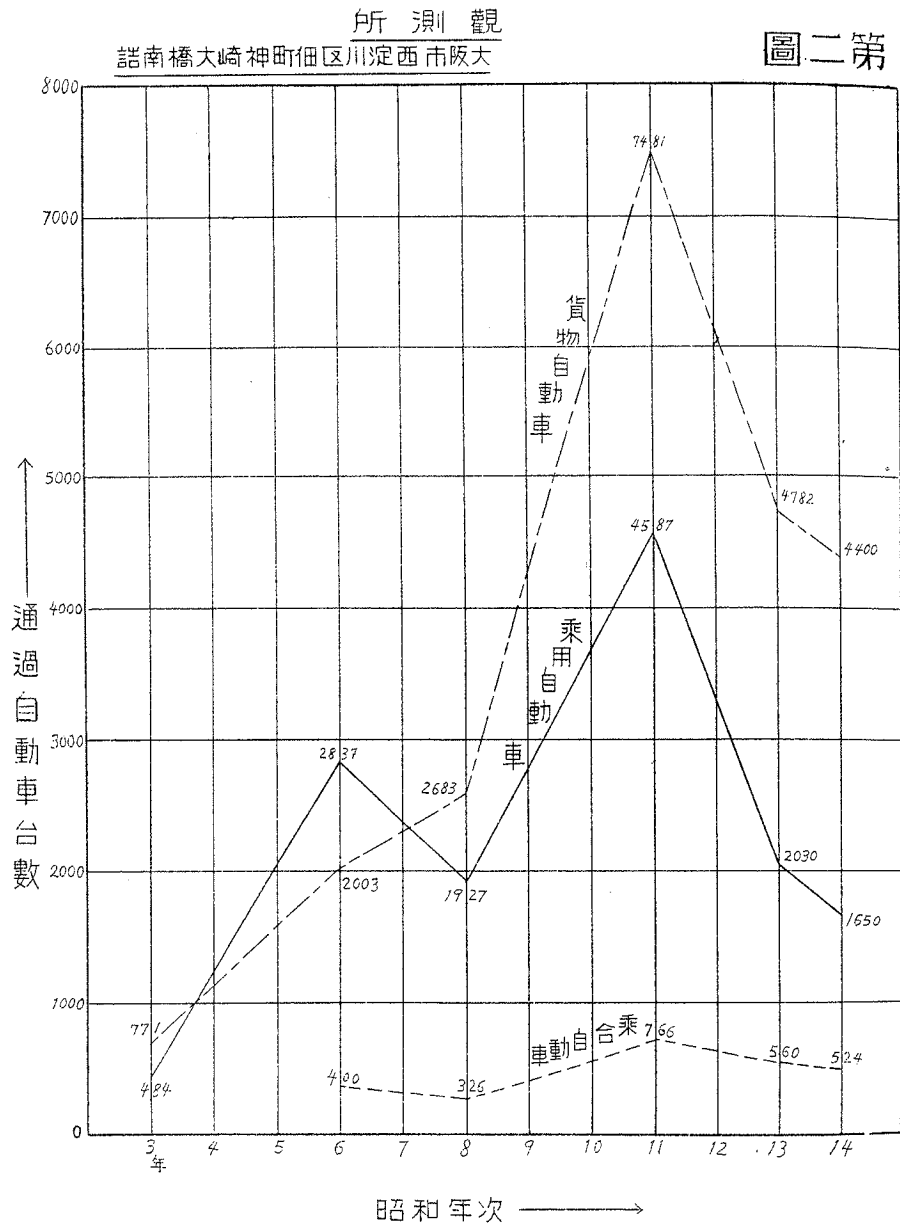
次に自動車の一車線幅を三米とし、尼崎市內新舊兩國道交通觀測所に於ける一車線當り自動車通過量を算出比較すれば第二一表の通りである。

第二一表 (尼ヶ崎市)

| 観測年月日 | 道路別 | 観測地点 | 自動車 | | | | 合計 |
|----------------|-----|----------|-----|----|-------|-------|----|
| | | | 乗用 | 乗合 | 貨物 | | |
| 昭和十三年 十月十五日 | 新國道 | 梶ヶ島左門橋北詰 | 五四三 | 八六 | 一、〇七二 | 一、七〇一 | |
| | 舊國道 | 南城內八二 | 四三 | 四六 | 一八四 | 二七三 | |
| 昭和十四年 五月二十日 | 新國道 | 梶ヶ島左門橋北詰 | 五八六 | 八五 | 一、二一八 | 一、七八九 | |
| | 舊國道 | 南城內八二 | 四二 | 四六 | 一五九 | 二四七 | |

即ち昭和一三年一〇月の調査より、新舊兩國道の自動車の一車線當り通過量を比較すれば、新國道は舊國道に比し乗用車に於て一二・六三倍、バスは一・八七倍、貨物自動車は五・八二倍と云ふ數値を示し、昭和十四年五月の調査に就ては一車線當り新國道は舊國道に比し、乗用車にて一三・

表較比年累數過通車動自



第二二表

| 年次 | 月日 | 観測時間 |
|------|------------------------------|------------|
| 昭和三年 | 神崎大橋南詰 自十月二十五日 至十月二十七日 | 大阪府 兵庫縣 |
| 昭和五年 | 自八月十七日 至八月十八日 | 午前六時—午後八時 |
| 昭和六年 | 自三月十二日 至三月十四日 | 午前六時—午後八時 |

次に新國道に於ける交通量の消長を調査した其の結果を述べる事とする。

之に就ては阪神國道中交通量の最も大きい大阪市内、及大阪市内に最も近い地点に於ける調査を標準とするのが適當である。因つて大阪市西淀川區佃町神崎大橋南詰、及尼ヶ崎市榎ヶ島町左門橋北詰に於て観測した自動車台數の年別消長を二圖、三圖に示した。

觀測年月日を示せば第二二表の如し

九五倍、バス一・八五倍、貨物自動車は七・〇三倍と云ふ著しい對比を示し、「新國道なかりせば」今日の運輸交通上の利便は到底舊國道にては夢想だに及ばぬ事柄であらう。

第二節 新國道に於ける交通量の消長

自動車通過數年比較表

觀測所
 尼崎市梶原丸橋北詰

第三圖

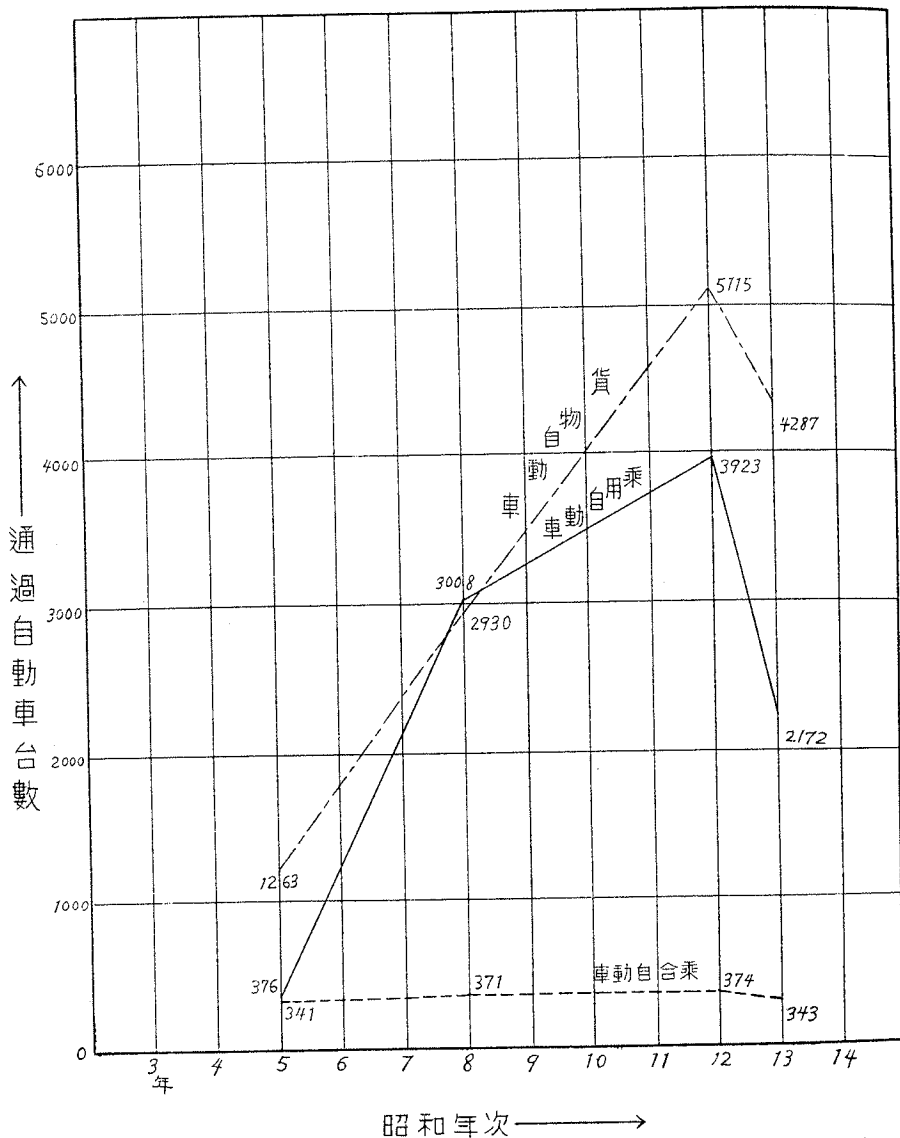
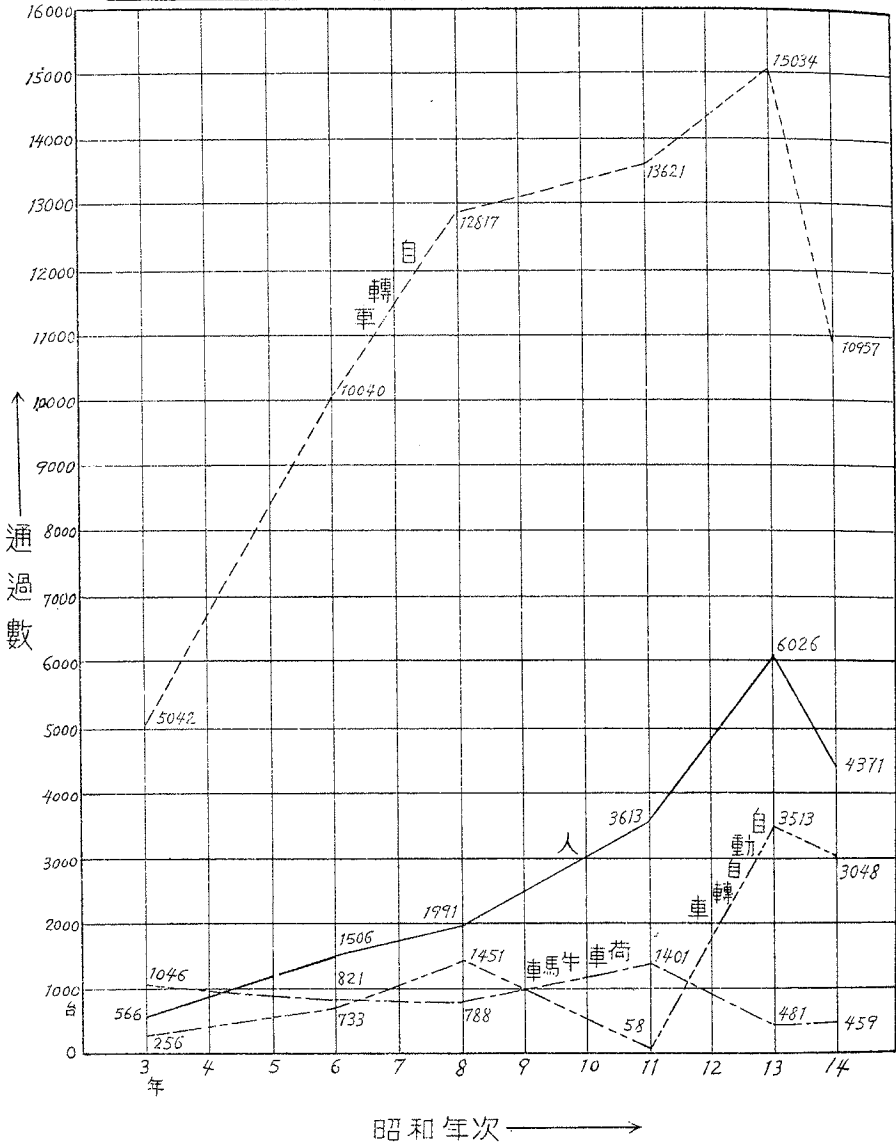


表 較 比 年 累 數 過 通 車 諸

所 測 觀

諾 南 橋 大 崎 神 岡 佃 区 川 淀 西 市 阪 大

圖 四 第

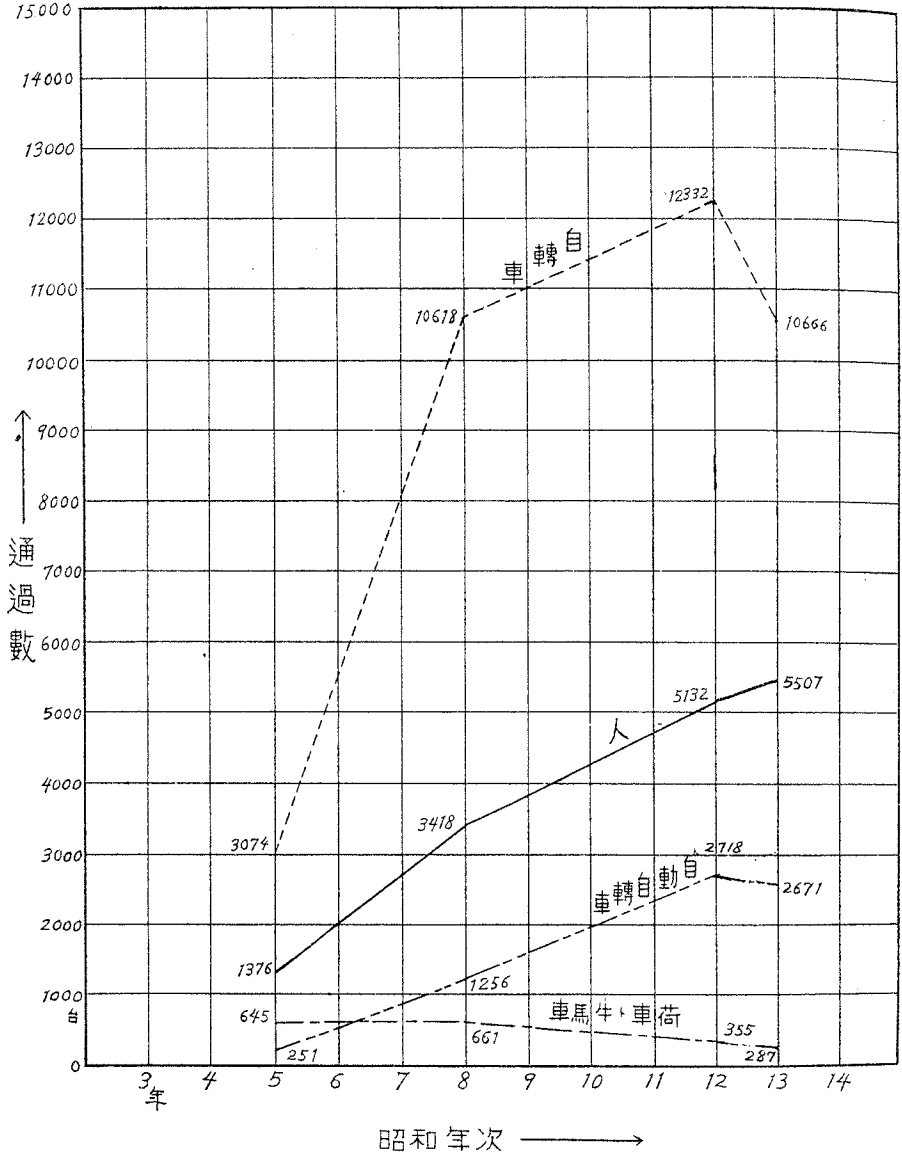


諸通車過數累年比較表

觀測所

尼崎市梶島龍門橋北詰

第五圖



| | | | | |
|-------|---------------------|------------------|-----------|------------|
| 昭和八年 | 自六月一日 至六月三日 | 自六月一日 至十月二日 | 午前六時—午後八時 | 午前六時—午後八時 |
| 〃 十一年 | 自十一月五日 至十一月七日 | 自九月二十九日 至十月一日 | 全 | 午前〇時—午後十二時 |
| 〃 十二年 | 自六月至十二月 每月中旬三日觀測 | 自十月十五日 至十月十三日 | 午前五時—午後九時 | 全 |
| 〃 十三年 | 自一月至五月 每月中旬三日觀測 | 自五月十八日 至五月二十日 | 午前七時—午後七時 | 全 |

(二圖、三圖、四圖、五圖、に揚げたる數字は前表の日數の一日平均である)

二圖、三圖を見るに乗用自動車、貨物自動車共にその通過量は昭和三年より昭和十一年乃至昭和十二年に至る間非常な増加の趨勢にある事が判る。乗合自動車の通過量が年別に殆んど差の無いのは定時運轉を爲すに依るものにして、尼崎以西神戸市に入るまで新國道上唯一の乗合自動車たる阪神國道バスが最近一日に一五〇乃至一七〇の運轉回數を有する事も第五表、第七表、第九表に明かに現はれてゐる。昭和十三年以降は乗用自動車、貨物自動車共通過量著しく減少の傾向を示す。

昭和三年以降昭和十二年に至る通過自動車數の増加は阪神地方の産業の急速なる發展による事は論を俟たぬが又一面我國自動車工業の急激なる發展に依るものなる事も見逃し難き事實である。

今國産自動車の生産狀況及外國車輸入狀況を見れば、

第二三表
本邦自動車生産輛數

| 年次 | 生産輛數 |
|-------|-------|
| 昭和六年 | 四三四 |
| 〃 七年 | 八四〇 |
| 〃 八年 | 一、六一二 |
| 〃 九年 | 二、四四三 |
| 〃 十年 | 五、三五五 |
| 〃 十一年 | 九、一四九 |

(自動車便覽)

第二四表

外國自動車輸入組立輛數 (フォード社、ゼネラル、モータース社及共立自動車製作所)

| 年次 | 輸入組立輛數 |
|------|--------|
| 昭和七年 | 一四、〇八七 |
| 〃 八年 | 一五、〇八二 |

| | |
|-------|--------|
| 〃 九年 | 三三、四五八 |
| 〃 十年 | 三〇、七八七 |
| 〃 十一年 | 三〇、九九七 |

(自動車便覽)

以上の兩表を見るに國産自動車、外國自動車共に孰れも最近益々多く生産され又は輸入せられてゐるのであつて、國産自動車生産増加の割合が最近特に著しい事が知られる。しかも昭和十一年までの第二四表によれば、外國自動車の輸入が國産車生産數に比して非常に大きい數量を示してゐる事も注目すべき事である。

尙阪神地方に籍を有する自動車數を昭和三年、昭和十年に就て比較して見てもその増加の著しい事が知られる。

第二五表

| 所在地名 | 昭和三年 | | 昭和十年 | |
|------|-------|-------|-------|-------|
| | 乗用自動車 | 貨物自動車 | 乗用自動車 | 貨物自動車 |
| 大阪市 | 三、九六九 | 九三八 | 四、二五五 | 三、六九一 |
| 神戸市 | 八四三 | 二九五 | 一、一六〇 | 九二九 |

| | | | | |
|---------|-----|----|-----|-----|
| 西宮市 | 二八 | 二八 | 一四七 | 九九 |
| 尼崎市 | 一一 | 一八 | 四三 | 一四六 |
| 武庫郡沿線町村 | 一六八 | 四一 | 三五 | 一四七 |

二四

昭和十一年、十二年以降自動車通過台数の遞減は事變下ガソリン消費制限、その他經濟界の蒙つた各種の制扼によるものと信ぜらる。

次に人、自轉車、自動自轉車等の通過数の消長を見ても最近その増加は著しい。その内牛馬車（荷車を含む）のみ漸減の傾向を示すのは自動車の増加と比較して興味深い。

第三節 新國道の許容交通量

次に新國道の許容交通量に考へを及ぼして見たい。先づ神崎大橋南詰に於ける交通調査に於て、換算重量、占用値を各種車輛に就き總計したるものを第二六表に擧ぐれば、

第二六表

觀測位置 大阪市西淀川區佃町神崎大橋南詰

| 觀測年月日 | 換算重量 | 占用値 | 一車線當り | | 備考 |
|------------------------------------|--------|--------|-------|-------|--------------|
| | | | 換算重量 | 占用値 | |
| 昭和三年 自十月二十五日 至十月二十七日 | 二、四七二 | 一一、四八三 | 六一八 | 二、八七一 | 軌道敷を除き四車線とす。 |
| 昭和六年 自八月十七日 至八月十八日 | 七、四四四 | 一九、一〇一 | 一、八六一 | 四、七七五 | |
| 昭和八年 自六月一日 至六月三日 | 八、六九〇 | 二〇、九一四 | 二、一七三 | 五、二二九 | (歩行者は除外す) |
| 昭和十一年 自十一月五日 至十一月七日 | 二一、三四一 | 三三、六八〇 | 五、三三五 | 八、四二〇 | |
| 昭和十三年 自六月至十二月 月中旬至下旬 三日觀測 | 一三、六九三 | 二五、四六四 | 三、四二三 | 六、三六六 | |
| 昭和十四年 自一月至五月 中旬至下旬 三日觀測 | 一一、一一九 | 二一、八六五 | 三、〇三〇 | 五、四六六 | |

そして又新國道武庫郡本山村中野に於ける交通調査に依つて知り得たる換算重量、占用値を示せば、

第二七表

觀測位置 兵庫縣武庫郡本山村中野千田

| 觀測年月日 | 換算重量 | 占用値 | 一車線當り | | 備考 |
|-------|------|-----|-------|-----|----|
| | | | 換算重量 | 占用値 | |
| | | | | | |

| 昭和五年 | 昭和八年 | 昭和十二年 | 昭和十三年 |
|-----------------------|------------------------|--------------------|------------------------------------------------|
| 自 三月十二日 至 三月十四日 | 自 六月一日 至 六月三日 平均 | 自 九月二十九日 至 十月一日 | 自 五月十八日 至 五月二十日 平均 自 十月十三日 至 十月十五日 |
| 四、七九三 | 七、一六四 | 九、〇四五 | 九、三四二 |
| 八、二五六 | 一一、九八八 | 一三、七〇四 | 一四、三七五 |
| 一、一九八 | 一、七九一 | 二、二六一 | 二、三三六 |
| 二、〇六四 | 三、二四七 | 三、四二六 | 三、五九四 |
| 観測地点 武庫郡御影 町上石屋 | | | |

即ち第二六表、第二七表を比較するに換算重量にも占用値にも大きい差の存する事が知られる。即ち之に依つて阪神國道でも場所により交通量に相當繁疎の相違ある事を知る。實際阪神國道も西市以西は自動車にて時速四〇糎、或は五〇糎以上を以て疾驅する事容易なれども、大阪市内より尼崎市に至る間は自動車互に肩摩して長蛇の列を爲し、時速三〇糎以上にては到底走行し得ざる場合も屢々經驗する處である。

京濱國道に於ける東京市品川区大井林町の観測地点では一日一車線當り占用値五、〇〇〇(五車

線にて總占用値二五、〇〇〇)を以て飽和に達したるものと認定せられてゐる。然るに阪神國道に於ける神崎大橋南詰の記録第二六表を見れば、昭和八年の一日一車線當り占用値は五、二二九、昭和十一年に至つては實に八、四二〇を數へ、京濱國道の五、〇〇〇と云ふ數値の二倍近い値を示し又昭和十三年に於ても尙六、三六六と云ふ大きな値を示して居る。

次に一日の交通量の變化を検する爲最も交通量の大きい昭和十二年十一月(五日、六日、七日の三日間観測)の記録を擧ぐれば、第二八表、第二九表の通りである

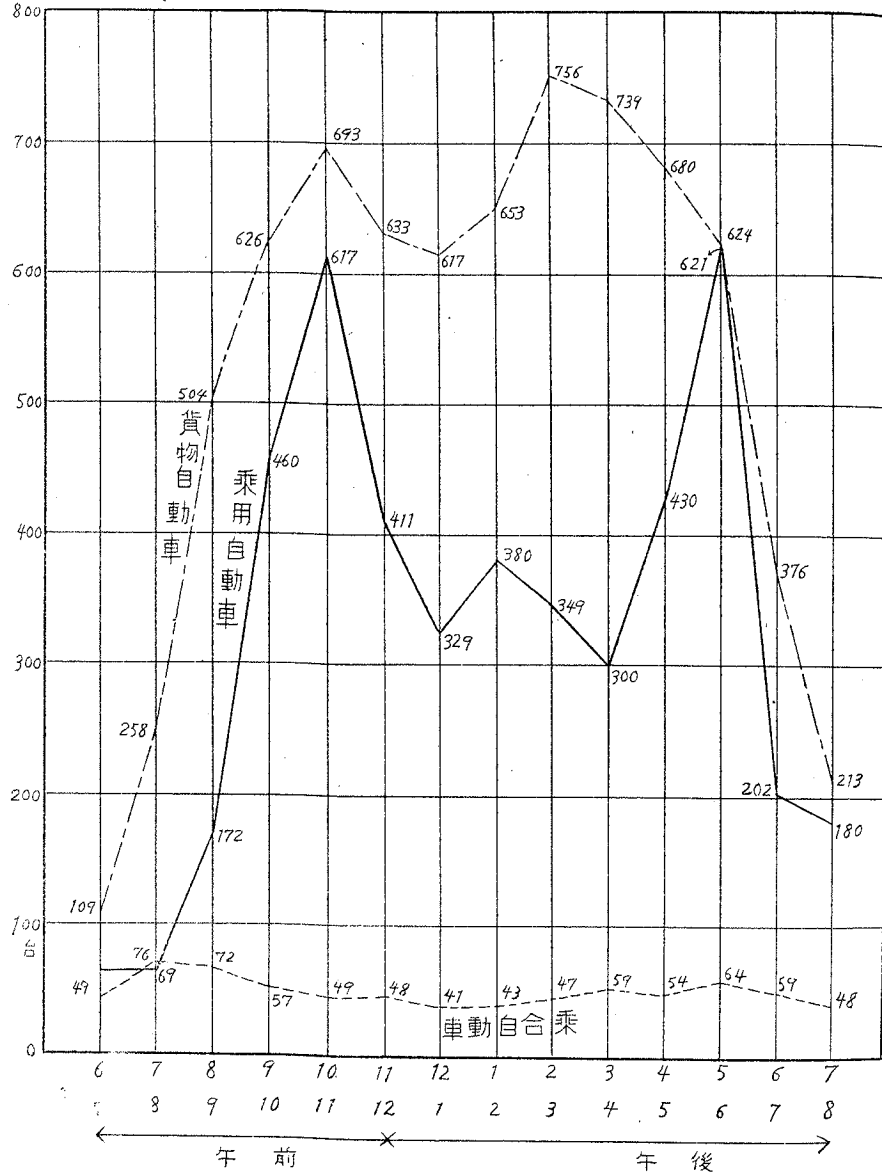
第二八表 神崎大橋南詰時間別通過車輛實數表 (昭和十一年十一月五六、七、八日平均)

| 時間 | 種別 | | 空 | 荷車 | | 牛馬車 | | 自轉動 | 乗用 | | 貨物 | | 電車 | 計 |
|-------|-------|-------|---|----|---|-----|---|-----|----|----|-----|----|----|----|
| | 歩行者牛馬 | 自轉車 | | 空 | 盈 | 空 | 盈 | | 大型 | 小型 | 空 | 盈 | | |
| 前 六-七 | 四三三 | 一〇六 | 六 | 一六 | 四 | 一〇 | 一 | 六七 | 一 | 四 | 二二 | 三三 | 二七 | 三三 |
| 七-八 | 四七九 | 二、一〇〇 | 二 | 四一 | 五 | 八 | 一 | 六六 | 一 | 四 | 〇 | 二〇 | 〇 | 二四 |
| 八-九 | 二〇三 | 八六 | 三 | 七 | 三 | 三 | 三 | 一六七 | 五 | 七 | 三三 | 二二 | 二八 | 二四 |
| 九-一〇 | 一七五 | 八〇 | 三 | 七 | 三 | 三 | 三 | 一六七 | 六 | 七 | 一〇〇 | 二七 | 一九 | 二二 |
| 一〇-一一 | 一三三 | 一、〇八一 | 元 | 六 | 四 | 一〇 | 四 | 一〇七 | 一〇 | 四 | 二九 | 二六 | 一五 | 三三 |
| 一一-一二 | 一七五 | 八四六 | 六 | 六 | 四 | 一〇 | 五 | 一〇三 | 八 | 四 | 一四 | 二四 | 一五 | 三三 |
| 后 一-二 | 一八二 | 七三七 | 元 | 六 | 四 | 六 | 五 | 一〇三 | 七 | 四 | 二六 | 二七 | 一五 | 三三 |

通過車輛實數表

昭和十一年十一月五日
平均 日六日七

神崎大橋南詰 觀測所 第六圖



即ち第二九表の占用値を見るに、午前一〇時乃至一一時の間に於て、三、二、三二（歩行者を除く）と云ふ數値を示し、之を一車線當りに引直せば八〇八となるのであつて、之を京濱國道の最大一時間一車線當り占用値四〇〇（五車線で二〇〇〇）に比すれば、實に二倍と云ふ著しい對比を示すのである。

かかる事實を考慮する時は神崎大橋南詰觀測地点、更に之を推進めて尼崎以東に於ては、新國道は今日已に飽和以上の交通量に達したるものと推定せらるゝのである。

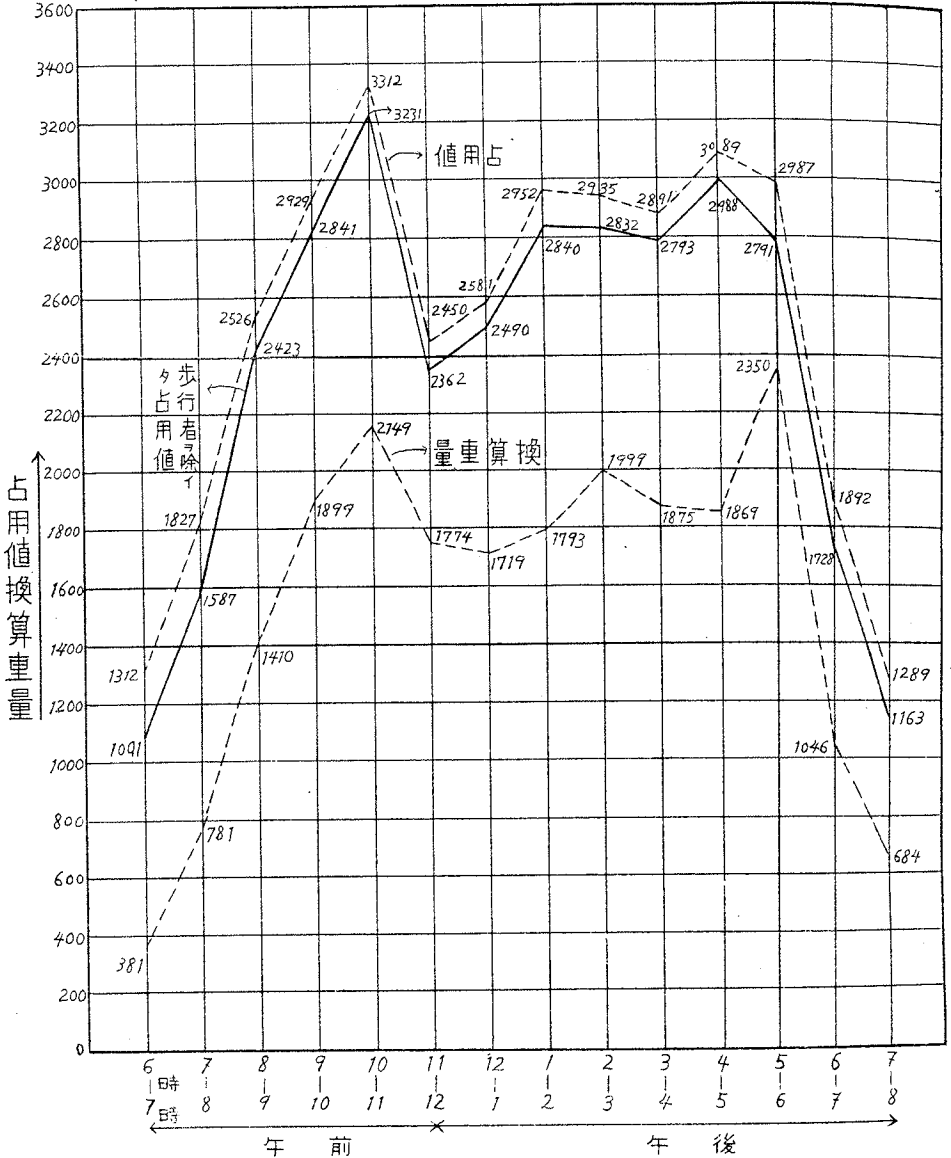
表量重算換值用占

所測觀

均平 { 日五 月一十 年一十和昭
 日六 日七

諸南橋大崎神町佃区川淀西市阪大

圖七第



第三章 阪神國道の運輸効果

第一節 ガソリン消費量より見たる効果

第一章に於て詳述した如く、新舊兩國道孰れもアスファルト系舗装を爲し路面としては稍々良好と認め得れども、其線形に至つては舊國道は舊態依然屈曲著しく、幅員又狹小にして、しかも人馬車の通行極めて多く自動車の徐行を餘儀なくせらるゝ箇所が極めて多い。即ち武庫郡本庄村青木地内、西宮市内、尼ヶ崎市内、大阪市西淀川區大和田町、姫島町地内の如きはその著しき例である。よつて舊國道に據る大阪―神戸間交通は長時間を要するのみならず新國道に比し相當多量のガソリンを消費するものと考へられる。

今新舊兩國道に依るガソリン消費量比較試験を行つた結果を述べれば次の如し。

比較を行つた區間は大阪市西淀川區海老江中二丁目新舊兩國道交又点、神戸市灘區岩屋新舊兩國道交又点間であつてこの間新國道は延長二四・八八籽、舊國道は二五・五五籽である。試験の方法は自動車の「ガソリンタンク」より「ガソリンポンプ」、「キャブレーター」に至る「パイプ」を中斷し、その一端を別に適量の「ガソリン」を正確に計量して收めた石油罐内に聯絡する。石油罐は

之を密閉し、試験區間走破の後直ちにガソリンの残りを計量してその差を消費量とした。
 試験車輛性能概略次の如し。

第三〇表

| | |
|------------|------------------------------|
| 車輛の種類 | ナッシュ (一九三六年型) 乗用車大阪第七八三號 |
| 車輛の重量 | 一、八四〇疋 定員七名 總重量二、二五五疋 |
| 車輛の寸法 | 長五・一五米 幅一・八五米 高さ一・八〇米 |
| 機關概略 | 氣筒數八 氣筒總容積四、三二五立方種 馬力(警視廳)三一 |
| 試験開始迄の走行距離 | 四一、二七八疋(最初の試験に於けるもの) |

第三一表 新國道ガソリン消費量試験

| 番號 | 區 間 | 延 長 | 試 験 時 間 | ガソリン消費量 | 一ガロン當走行 | 摘 要 |
|----|---------------------------------|--------|------------------------------------|---------|---------|-----------------------------------|
| 一 | 自大阪市西淀川區 海老江中二丁目 至神戸市灘區岩屋 | 二四・八八〇 | 昭和十五年一月二十二日 自午後二時五分 至午後二時四三分 | 四・六〇立 | 二〇・四九 | 「ワーベット」舗裝、 路面良好、路面乾燥 氣溫六・四度 |
| 二 | 自大阪市西淀川區 海老江中二丁目 至神戸市灘區岩屋 | 二四・八八〇 | 昭和十五年二月七日 自午後一時二分 至午後一時四九分三秒 | 四・三九 | 二一・四七 | 路面乾燥 氣溫九・〇度 |

右の試験に於て平均速度を求めた結果を擧ぐれば、

第三二表 (新國道)

| 番號 | 所要時間 | 距 離 | 時 速 |
|----|--------|-------|-------|
| 一 | 三 八 分 | 二四・八八 | 三九・三〇 |
| 二 | 三七分二〇秒 | 二四・八八 | 四〇・〇〇 |

第三三表 舊國道ガソリン消費量試験

| 番號 | 區 間 | 延 長 | 試 験 時 間 | ガソリン消費量 | 一ガロン當走行 | 摘 要 |
|----|---------------------------------|-------|-----------------------------------------|---------|---------|-----------------|
| 一 | 自神戸市灘區岩屋 至大阪市西淀川區 海老江中二丁目 | 二五・五五 | 昭和十五年一月二十二日 自午後二時五三分 至午後四時二一分 | 六・四〇立 | 一五・一二 | 路面乾燥、 氣溫六・二度 |
| 二 | 自大阪市西淀川區 海老江中二丁目 至神戸市灘區岩屋 | 二五・五五 | 昭和十五年一月二十四日 自午後二時三七分三秒 至午後三時五五分三秒 | 六・一四 | 一五・七七 | 路面乾燥、 氣溫三・八度 |

第三四表 (舊國道)

| 番號 | 所要時間 | 距 離 | 時 速 |
|----|--------|-------|-------|
| 一 | 八 八 分 | 二五・五五 | 一七・四二 |
| 二 | 七八分三二秒 | 二五・五五 | 一九・五二 |

依つて今新國道、舊國道各々二回の試験によるガソリン消費量の平均を夫々四・五〇立、六・二七立と採れば、

$$y = 6.27 / 4.50 = 1.39$$

即ち試験區間の新舊國道のガソリン消費量比率を求むれば、舊國道は新國道に比し一・三九倍、約四割余分に「ガソリン」を消費する事が判る。試験區間に於て舊國道は新國道より僅か六七〇米長きに過ぎず、且新舊國道とも略同程度の舗装面を有するにも拘らず、ガソリン消費にかゝる大きな差を生じたのは畢竟舊國道の線形幅員の不合理なると共に、交通混雜にも起因するものであつて舊國道が新國道に比し如何に自動車交通上不經濟なるか此一事によるも明白に察知し得らるゝ所である。

參考までに使用ガソリンの性質を略記すれば第三十五表の如し。

第三十五表

| 比重 | 分 | | 備考 |
|-----------------------|------|-------|--------------------------------------------|
| | 七〇度迄 | 一〇〇度迄 | |
| 〇・七四三 ボーム度 五七・六 | 九% | 三五% | 一五〇度迄 九五%溜出温度 一九八度C 比重は一五度Cに於けるもの |

第二節 特殊利用効果

新國道の特殊の効果として、阪神國道電車、阪神國道バスに就て述べる。

阪神國道電車は、國道改築當時阪神電氣鐵道會社の出願により特許せられたものであつて、軌道併置によつて、國道幅員の計畫も一二間より一五間に改められたのである。運轉區間は大阪市此花區茶園町より神戸市灘區岩屋間約二六・〇〇軒である。

國道に軌道併置の可否論は暫く置き、この國道電車もその沿線が住宅、工場を以て滿され、全く市街化するに隨つて、相當運輸効果を示したものと云ふ事が出来る。

現在大阪市から神戸市に至る間、省線、阪神電車、阪急電車等の完備した併行線があるが爲に、國道電車は國道上に敷設せられたので無ければ、その存在價值は極めて乏しいのである。今阪神國道電車の營業成績を、昭和三年と、昭和十二年とに就て比較して見るに、

第三六表

| 種別 | 昭和三年 | 昭和十二年 | 備考 |
|---------|-------------|-------------|-------------------------------------|
| 乗客数 | 六、二二一、八七九人 | 一三、二三一、七二六人 | 収入が乗客数の増加に比例しないのは、運賃一區一〇錢を五錢に下げたに依る |
| 収入 | 六一七、八六九・八九圓 | 八六三、三九八・二八圓 | |
| 運轉回数 | 二六九回 | 四一五回 | |
| 全區間運轉時間 | 一〇〇分 | 六七分 | |

この表を見るに、昭和十二年は昭和三年に比し、乗客数七、一〇九、八四七人増加し、實に一二六%の増加率となり、又収入の増加は約二四五、五二八圓（運賃を半減したる結果乗客数の増加に比例せず）で、その増加率は約四〇%を示して居る。これ實に新國道改築により、急激なる沿道發展の結果を物語るものと云つて良いのである。又阪神國道バスに就て述べれば、同社線は大阪市北區梅田新道―神戸市神戸區三宮間 六三・四軒を運轉するものにして、今同社線の昭和四年と昭和十二年に於ける營業成績を比較すれば

第三七表

| 種別 | 昭和四年 | 昭和十二年 | 摘要 |
|------|-------------|-------------|----|
| 乗客数 | 二、三一一、六四五人 | 七、〇三四、九七四人 | |
| 収入 | 二五四、五〇〇・九一圓 | 七四〇、一〇九・二一圓 | |
| 運轉回数 | 一五七回 | 一五七回 | |
| 運賃 | 一區 八錢 | 一區 六錢 | |
| 運轉時間 | 八〇分 | 八七分 | |

昭和十二年は昭和四年に比し、乗客数は四、七二一、三二九人の増加を示し、増加率は實に約二〇四%となる。又収入に就ては、四八五、六〇九圓の増収で、運賃一區二錢の値下にも拘らず、増収比率は約一九一%の多きに上つて居る。阪神國道バスこそ、全く新國道に依存して利益を擧げつゝあるものであつて、如何に國道の恩惠の著しいかと窺はれるのである。

第三節 昭和十三年に於ける阪神地方大水害と阪神國道

昭和十三年七月五日阪神地方を襲つた大水害は實に前古未曾有の慘害を與へ、その損害は二億圓の巨額にのぼつて居る。單に神戸市内のみに就て見ても、その損害額は總計一四、四〇〇萬圓と稱

せられ、曾つて昭和九年九月關西一帯を襲つた大風水害の被害額二、二〇〇萬圓に比すれば、正に六倍と云ふ猛烈さであつた。この大水害に依つて、我國第一の生産都市大阪市と、東洋の終端港たる神戸市とを結ぶ交通、通信の大動脈が余す所なく切斷せられたのである。

阪神國道も勿論水害を被り、各所に於て交通杜絶の厄に會つたのであるが、鐵道、軌道等に比しその復舊極めて早く、阪神各都市の復興に多大の便益を與へたのである。以下各交通機關の被害と復舊狀況を述べ、阪神國道の與へた利便に言及す。

先づ東海道本線は芦屋川、住吉川、都賀川の決壊氾濫によるもの、即ち芦屋驛及び其附近、芦屋―攝津本山間、攝津本山―住吉間、六甲道―東灘間の被害最も甚大であつて、灘以東では武庫川鐵橋破損し、芦屋驛構内は土砂に埋没され、攝津本山―住吉間線路流失あり、住吉驛構内は特に土砂の堆積著しく、その量六萬立方米に及んだ。七月五日午前九時より大阪―神戸間電車、列車とも全く不通となつた。これが復舊は十二日四線中二線復舊し、大阪―明石間電車運轉と東京―下關間直通列車運轉を一部開始したるも、武庫川下り線鐵橋應急修理困難を極め、二十一日之が修理完了と共に、全線略平常に復する事が出來た。損害は約二二四萬圓と見積られた。

次に阪神電車の被害に就ては、同社本線が神戸市内に於て殆んど地下線なるが爲に、被害は甚大であつた。神戸市内西灘―御影間は大石川の氾濫により西灘―岩屋間一・九軒浸水を蒙り、午前九時二十分運轉を休止し、午前十時三十分生田川の氾濫により地下線に浸水し、西灘―元町間も不通となり、のみならず西宮―魚崎間又住吉川の氾濫により運轉休止やむなきに至り、全線にわたり休止箇所を生じた。これが復舊は西灘以西の地下線を濁水と土砂とを以て充塞せられ極めて困難であつた。梅田―西灘間は十一日に復舊し、困難なりし西灘―三宮間は二十二日、三宮―元町間は八月十六日に至つて復舊完了した。又國道電車も大石川、石屋川、住吉川、芦屋川の氾濫により、國道諸所に浸水し土砂堆積の爲、神戸―上甲子園間は七月五日午前九時五十分に至つて運轉を休止した。尙之が復舊は山打出―東神戸間に於て、特に國道都賀川橋の甚大なる被害の爲九月十一日迄復舊遅延した。之等損害額は約三四萬圓であつた。

阪急電車線は各社線中最も山手を通過せる關係上特に被害は大きかつた。石屋川附近の土砂崩壊し線路埋没する事二五〇米に及び、又都賀川橋梁前後線路築堤延長各々三五米流失した。又特に岡本―御影間に於て、住吉川鐵橋附近は最も悲惨であつて、この鐵橋に依り堰き止められた山津浪は住吉村、本山村、魚崎町方面に最も大なる被害を與へた。之が復舊は七月二十一日住吉川單線運轉により全通したるも、八月一日の再度の出水に諸所不通箇所を生じたが、特に住吉川橋梁の復舊

意の如くならず九月二十三日水害發生以來八十一日振りに單線運轉、十一月一日漸く複線にて開通し全線復舊完了した。損害額は約六一萬圓と見積られた。

しからば阪神國道は如何と云ふに、河川の出水によつて沿線各所に相當の被害を齎したが、特に住吉川、都賀川、兩國道橋及び神戸市の中心地省線三宮驛附近が被害最も著しかった。住吉川は阪急鐵橋によつて堰止められた土砂、住吉村、本山村下流方面に流出すると同時に、又住吉川國道橋によつて堰止められた土砂、大小無數の轉石は國道上に堆積して之が復舊に一大困難を感せしめた。しかし阪神國道復舊の爲には住吉橋前後整理は緊急を要するものとなりしを以て、兵庫縣は特に全橋整理隊を組織し、七月六日より大岩石、流木の整理、土砂の取除に努力し全月九日安全交通の程度に整理を完了した。都賀川の氾濫は國道上に於て約五〇〇米の幅を有し、國道橋面上一米余の土砂堆積し、川及び國道橋の存在不明となる程であつたが、高槻工兵隊の來援を得て七日假橋を架設し、又上流に一橋を架け十日午前、往復の人車を分離する事が出來た。

今國道沿線杜絶期間を表を以て示せば

第三八表

| 番號 | 區 間 | 交通杜絶期間 | 自動車通行開始 | 備 考 |
|----|---------|---------|---------|--------------|
| 一 | 尼ヶ崎市內 | 七月五日一日 | 七月六日 | |
| 二 | 西宮市—精道村 | 自七月五日二日 | 七月七日 | |
| 三 | 本山村—御影町 | 自七月六日四日 | 七月九日 | |
| 四 | 全 | 自七月八日二日 | 八月四日 | 八月一日再度の出水による |
| 五 | 御影町—西灘 | 自七月八日四日 | 七月九日 | |
| 六 | 西灘—協濱 | 無シ | 七月五日 | |

即ち右に略述した如く、國道の復舊に鐵道、軌道等に比し、その復舊は極めて迅速に行はれた事が判る。これは國道の被害比較的輕易なりしと共に、國道の性質上多少の土砂堆積は交通に何ら支障を與へざるによるものと考へらる。

又大阪—神戸間國道上を運轉する阪神國道バスの水害當時に於ける聯絡復舊狀況を表を以て示せば次の如し。

第三九表

| 月 日 | 區 間 | 聯絡種類 | 備 考 |
|------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------|-----------------------|
| 自 七月六日 至 七月八日 | 大阪―芦屋間 芦屋―田中間 田中―住吉宮西間 住吉宮西―六甲口間 (大石川東) | 折返運轉 折返運轉 徒歩聯絡 折返運轉 | 住吉川橋梁破損のため |
| 七月九日(正午) | 大石川西―三宮間 大阪―三宮間 | 大石川徒歩聯絡 折返運轉 直通運轉 | 大石川橋破損のため下 流の迂廻による |

かくの如く國道の迅速なる復舊と共に、國道運轉のバスも速に平常運轉に復したのであつた。今

阪神國道バス會社の營業成績を昭和十二年七月と昭和十三年七月に於て比較して見るに、

昭和十二年七月(水害の前年)に於ては、

乗客人員 五六五、六五七人

收 入 五八、八七一・二〇圓

なるに對し、

昭和十三年七月(水害當時)に於ては、

乗客人員 九三八、九九〇人

收 入 九七、六〇五・八七圓

であつて、

昭和十三年七月は昭和十二年七月に比し、人員に於て約一・六六倍、收入に於ても全しく約一・六六倍の増收を示し、全バス會社としても昭和十三年七月は全社創始以來の好成績なりしと云ふ。即ちすべての交通機關杜絶の中にあつて、阪神國道バスのみが如何に有効に利用せられたるかを知る事が出来るのである。又同様の事實を參考までに述べると、當時神戸市内は市營電車始めバス等交通機關全滅の姿であつて、僅かに高架の省線電車の折返運轉によつてのみ乗客を運ぶ状態であつた。今昭和十二年七月と昭和十三年七月に於ける乗降客人員を比較すれば、

三宮驛に於て、

第四〇表

| 日 附 | 乗 客 | 降 客 | 日 附 | 乗 客 | 降 客 |
|-------------------|--------|--------|-------------------|--------|---------|
| 昭和十三年七月五日 夕 六日 | 七、二四八人 | 四、八二六人 | 昭和十二年七月五日 夕 六日 | 九、六六七人 | 一〇、〇三二人 |
| | 二〇、一二二 | 一五、八五六 | | 九、二九〇 | 九、六六九 |

| | | | | | |
|------|--------|--------|------|-------|-------|
| ◇ 七日 | 二二、二七六 | 二〇、六七四 | ◇ 七日 | 八、八〇六 | 八、九二六 |
| ◇ 八日 | 二四、六二三 | 一八、一二四 | ◇ 八日 | 七、三二二 | 六、七八四 |
| ◇ 九日 | 二二、五五四 | 二〇、〇八四 | ◇ 九日 | 七、二二二 | 六、九八六 |

即ち三宮驛乗降客は七月五日當日は流石少いが、七日、八日、九日、となるに随つて昭和十三年は昭和十二年に比し約三倍の數字を示して居るのも興味深い。

次に通信機關に就いて見るに、交通大動脈たる東海道本線が二週間に亘つて不通なりし爲、郵便物の遞送上幾多の困難を生じた。加ふるに阪神國道一時杜絶の爲陸上の交通全く不通となつた爲、海運により辛ふじて應急措置を講じたが、船便は何分其の着發規定通り行はれざる場合多く、その爲締切時刻の豫定が困難であり、又碇泊時間も僅少なるが爲聯絡極めて困難であつた。随つて國道交通回復すると同時に、海上聯絡は國道聯絡に移り神戸中央郵便局の差立、到着關係いづれも八日又は九日より自動車を行はれる事となつた。

殊に忘るべからざるは各地方よりの救援の往來であつて公私団体の救援自動車、例へば近畿各市の給水自動車、應急資材運搬トラックが多数洪水發生當日より數日を出でずして阪神國道を西に直行して、縦横の活躍を爲し、その後陸續として復舊資材を満載して神戸に向ふトラックは幾萬とも知れず、阪神國道は正に災害時の交通の花形であつたと申しても過言では無かつた。

第四章 阪神國道効果の經濟的觀察

第一節 運輸費節減による利益

阪神間に於て現在の新國道なかりせば、現在新國道を往來する自動車はすべて舊國道に移行するかと云ふに之は不可能事に屬する。之は舊國道の容量極めて小にして、到底新國道の交通量を收容し得ないからである。第二章に於て舊國道の許容自動車交通量を五〇〇台と推定したが、若し新國道なかりせば、今日新國道を利用して運送せられつゝある貨物は舁輸送に依る外なかつたであらう。今阪神間舁輸送の實際を知る爲昭和七年に於ける神戸港外國貿易の輸出入貨物搬入荷捌情況を見るに、

第四一表 神戸港輸出入貨物搬入荷捌表 (昭和七年)

| 輸送種別 | 輸出貨物搬入 | | 輸入貨物荷捌 | |
|----------|-----------|-----|-----------|-----|
| | 噸 | 割合 | 噸 | 割合 |
| 神戸市内 | 九五〇、六六八 | 八〇% | 一、六三七、九三七 | 五三% |
| 阪神間舁輸送 | 五九、二五九 | 五 | 七一六、〇〇一 | 二三 |
| 阪神間自動車輸送 | 三七、三九七 | 三 | 三〇、〇七四 | 一 |
| 阪神間汽車輸送 | 六九、八〇〇 | 六 | 一一〇、一三九 | 三 |
| 其他 | 六三、七〇七 | 六 | 六〇四、七三八 | 二〇 |
| 合計 | 一、一八〇、八三一 | 一〇〇 | 三、〇九八、八九〇 | 一〇〇 |

(神戸商工會議所調査)

右表によれば神戸港輸出貨物の五分、輸入貨物の二割三分が阪神間舁輸送にて取扱はれた事になつて居る。又阪神間汽車輸送は神戸港輸出貨物の六分、輸入貨物の三分を占むる。

阪神間輸出入連絡貨物の減少の特に著しいのは鐵道であつて、阪神國道改良に伴ひ、鐵道運輸は自動車運輸に蚕食されつゝある現状である。之は自動車の發達、道路の完備に伴つて必然起る問題であるから、阪神國道に就ても比較研究さるべき對照物は鐵道輸送では無くて舁輸送でなければならぬ。

そもそも舁輸送の特長は大量輸送と運賃の低廉に在る。しかも舁輸送の長所は目的地に到達してより自動車等の小運搬を要せず、直接工場の岸壁に横付けする如き場合に發揮せらるゝのであつて阪神間舁輸送に就て云へば更に小運搬を必要とする場合多く、従つて直接自動車輸送によるよりも運賃高價なる場合が多い様に考へられる。

自動車運賃は大阪市内神戸市内間二噸積にて一二圓乃至一五圓である。それ故一噸當り六圓乃至七・五〇圓となる。舁運搬の場合は大阪港―神戸港間舁運賃約二圓(雜貨)、舁積、舁揚料金各々噸當り約八〇錢乃至一圓、小運搬貨物自動車二噸積三・五〇圓乃至四圓(大阪は船場、神戸は元居留地方面標準)なる故、噸當り運賃總計約七圓乃至八圓となる。即ち舁運搬が自動車運搬に比して噸當り最高價格にて五〇錢高く、平均で七五錢高い事を示す。よつて今新國道を貨物自動車によつて運搬する場合の貨物運賃と、新國道存在せざる場合の舁運搬の運賃とを年額で比較して見度い。

直通貨物自動車數は第二章第五表、第七表、第九表により武庫郡中野に於ける上下計の平均を以て標準とす。しかる時は

$$n = (3,460 + 2,988 + 5,140) / 3 = 3,863 \text{ 台}$$

次に貨物自動車盈車、空車の割合を調査するに、

第四二表 (神崎大橋南詰)

| 観測年月 | 貨物自動車 | | 計 | 盈空 | |
|----------|-------|-------|-------|-----|-----|
| | 車 | 盈 | | 百分率 | 百分率 |
| 昭和三年十月 | 二七三 | 四九八 | 七七一 | 六五% | 三五% |
| 昭和六年八月 | 七三七 | 一、二六六 | 二、〇〇三 | 六三% | 三七% |
| 昭和八年六月 | 七二四 | 一、九五九 | 二、六八三 | 七三% | 二七% |
| 昭和十一年十一月 | 三、四二四 | 四、七九一 | 八、二一五 | 五八% | 四二% |
| 昭和十三年十月 | 一、五六四 | 三、一一一 | 四、六七五 | 六七% | 三三% |
| 昭和十四年五月 | 二、〇〇七 | 二、六五九 | 四、六六六 | 五七% | 四三% |
| 平均 | | | 平均 | 六四% | 三六% |

第四三表 (左門橋北詰)

| 観測年月 | 貨物自動車 | | 計 | 盈空 | |
|--------|-------|-------|-------|-----|-----|
| | 車 | 盈 | | 百分率 | 百分率 |
| 昭和五年三月 | 四五三 | 八一〇 | 一、二六三 | 六四% | 三六% |
| 昭和八年六月 | 一、〇八五 | 一、八四五 | 二、九三〇 | 六三% | 三七% |

第四四表 (本山村中野)

| 観測年月 | 貨物自動車 | | 計 | 盈空 | |
|---------|-------|-------|-------|-----|-----|
| | 車 | 盈 | | 百分率 | 百分率 |
| 昭和十二年九月 | 一、九六八 | 三、一六二 | 五、一三〇 | 六二% | 三八% |
| 昭和十三年十月 | 一、七九四 | 二、五八六 | 四、三八〇 | 五九% | 四一% |
| 平均 | | | 平均 | 六二% | 三八% |

以上の諸表を見るに、貨物自動車の盈車の割合は孰れも六割附近である。今前記三表の平均を求めれば、

$$y = (64 + 62 + 64) / 3 = 63\%$$

よつて標準台數三、八六三台の六三%を盈車とすれば、

$$3863 \times 0.63 = 2434 \text{ 台}$$

貨物自動車を一噸積とすれば一日四、八六八噸を運搬する事となる。しかるに舊國道も又一日五〇〇台の自動車は通過可能と推定したのであるから、舊國道の貨物運搬量を求めて見るに、第二章第一一表に依つて一日通過自動車二七三台の内、貨物自動車は一八四台であるから、之を標準にとれば、 $(500 \times 184) / 273 = 337$ 台は貨物自動車であつて、其内益車は $337 \times 0.63 = 212$ 台となる。

随つて舊國道も一日四二四噸を運び得る計算と成るのである。

それ故今新國道なきものゝすれば、 $4,868 - 424 = 4,444$ 噸は解を以て運搬しなければならない、解運搬は國道運搬に比し、噸當り七五錢高價であるから、之を逆に考ふれば新國道は一年間に $0.75 \times 4,444 \times 365 = 1,216,545$ 圓 即ち約一、二一六、五〇〇圓の利益を生みつゝある勘定となる。

第二節 ガソリン消費節減による利益

次にガソリン消費量に就ては第三章第一節に明らかにした如く、試験區間に於て舊國道は新國道に比し一・三九倍のガソリンを要する事を知る。

今新國道試験區間のガソリン消費量標準を貨物自動車一・五〇ガロン、乗合自動車一・二〇ガロン、乗用自動車は一・〇〇ガロンと假定すれば、舊國道に於ては貨物自動車二・〇九ガロン、乗合自動車一・六七ガロン、乗用自動車は一・三九ガロンを要する事となる。今新國道を直通して居る自動車が全部舊國道を通過する事は前述の如く全く不可能であるが今假に出來るとして新國道のガソリン節約による利益を計上する。

貨物自動車數は前に述べた如く三、八六三台、同様にして乗合自動車數三三七台、乗用自動車數一、一四二台、ガソリンの單價一ガロン六五錢と見れば、利益額は

| | | |
|-------|-----------------------------------------------------------------|--|
| 貨物自動車 | $0.65 \times (2.09 - 1.50) \times 3,863 \times 365 = 540,733$ 圓 | |
| 乗合自動車 | $0.65 \times (1.67 - 1.20) \times 337 \times 365 = 37,578$ " | |
| 乗用自動車 | $0.65 \times (1.39 - 1.00) \times 1,142 \times 365 = 105,666$ " | |

合計

683,977圓

新舊兩國道とも同數の自動車が通過するとしてのガソリン節約の利益勘定は實に年約六八四、〇〇〇圓の多額に達す。

第三節 通過時間節減による利益

次に新舊國道を通過時間の方面より考察して見る。

即ち第三章第一節に於て述べた如く、新國道試験區間の通過時間は標準三八分である。舊國道は二回の試験にて七八分と八八分との結果を得て居るのであるから、今この平均を取れば八三分（一時間二三分）と成る。それ故大略新國道で四〇分を要し、舊國道で一時間三〇分を要すると見て大過ないと思ふ。

此處で自動車の固定費（購入費利子、人件費、車庫費、税金、保険費）を考へて見るに、昭和九年鐵道省運輸局に於て、高崎—隅田間をドツチ、ブラザーズ二噸積貨物自動車（購入費四、六〇〇圓）に就て調査せられたるものを擧ぐれば次の如し。

- 一、資本利子：年四分とすれば、年利子一八四圓なる故一日當り〇・五〇四圓
- 二、人件費：運轉手月給五〇圓、助手月給二〇圓とすればとすれば、一日當り二・三三三圓
- 三、車庫費：地代、電燈、水道、雜費共月當り三五圓、車庫償却費は建造價格を一、五〇〇圓とし、耐久年限を八年とすれば、月當り一五・六二五圓なる故合計一日當り一・六八八圓

四、税金：税金年額二七・五五〇圓、組合費年額一〇圓とすれば税金、組合費月額は三・一二九圓なる故一日當り〇・一〇四圓

よつて合計一日當り四・六二九圓、従つて一日一〇時間運轉とすれば、一車一時間當り貨物自動車固定費は〇・四六三圓を要する。

次に乗用車、乗合自動車に就ては乗用車は大略貨物自動車の五割と假定すれば〇・二三二圓、乗合自動車は貨物自動車と全じく〇・四六三圓を要する。この時間當り固定費を用ひて通過時間短縮の利益を算出すれば、節減時間は五〇分なる故、

| | |
|-------|------------------------------------------|
| 貨物自動車 | 0.463 × 50 / 60 × 3,863 × 365 = 543,976圓 |
| 乗用自動車 | 0.232 × 50 / 60 × 1,142 × 365 = 80,407 " |
| 乗合自動車 | 0.463 × 50 / 60 × 337 × 365 = 47,455 " |

合計 671,838圓

即ち之は新舊兩國道同数の車輛通過し得るものとしての利益額を算出したのであるが、舊國道は極く僅少の自動車交通許容量を有するに過ぎないから、事實は六七二、〇〇〇圓より更に大なる利益を確保し得る事は明瞭である。

第四節 地價騰貴による利益

阪神國道沿道の發達に伴つて地價の騰貴を生ずるは自然の理にして、今その騰貴状況を見るに、
第四五表

| 町 村 名 | 阪神國道買収 當時坪當り地價 | 昭和十四年 | | 値上率 倍 |
|-------------|-------------------|---------|---------|----------|
| | | 坪當り地價 | 平均坪當り地價 | |
| 小田村 | 平均 一一・〇〇 圓 | 一〇〇—一五〇 | 一二五 | 一一・四 |
| 尼崎市 | 一〇〇〇 | 一〇〇—一五〇 | 一二五 | 一二・五 |
| 大庄村 | 八〇〇 | 六〇—八〇 | 七〇 | 八・八 |
| 鳴尾村 | 八・五〇 | 七〇—八〇 | 七五 | 八・八 |
| 瓦木村 | 七・三〇 | 八〇—一〇〇 | 九〇 | 一二・三 |
| 今津町 | 一〇・七〇 | 一〇〇圓内外 | 一〇〇 | 九・四 |
| 西宮市 | 二七・七〇 | 一〇〇—一五〇 | 一二五 | 四・五 |
| 大社村 | 二九・〇〇 | 一〇〇—一五〇 | 一二五 | 四・三 |
| 精道村 | 三〇・〇〇 | 一〇〇—一三〇 | 一一五 | 三・八 |
| 本庄村 | 一二・〇〇 | 一〇〇圓内外 | 一〇〇 | 八・三 |
| 本山村 | 一七・〇〇 | 一〇〇圓内外 | 一〇〇 | 五・八 |
| 魚崎町 | 二二・〇〇 | 一〇〇圓内外 | 一〇〇 | 四・五 |

| | | | | |
|-----|-------|---------|-----|-----|
| 住吉町 | 七二・〇〇 | 一〇〇—一五〇 | 一二五 | 一・七 |
| 御影町 | 六四・〇〇 | 一〇〇—一五〇 | 一二五 | 二・〇 |
| 六甲村 | 二六・〇〇 | 一〇〇—一五〇 | 一二五 | 四・八 |
| 西灘村 | 二六・〇〇 | 一二〇—一八〇 | 一五〇 | 五・八 |
| 平均 | 二六・四〇 | | 一一一 | 四・二 |

(兵庫縣道路課調)

右の表に於て、昭和十四年に於ける沿道の地價は賣買実績乏しき爲、推定價格に過ぎないが大過なき價である。第四五表によれば、値上り率は尼崎市の一二・五倍を最高に、住吉町の一・七倍が最低である。之によつても如何に沿道地價騰貴の著しいか窺ひ知り得らるゝのである。値上り率の最も甚しい尼崎附近は新國道改築當時最も市街地から遠ざかつて居たのと、尼崎市が工業都市として近年急激に發展したるに依るものと考へられる。

本年一月尼崎市職業紹介所を阪神國道沿ひ(尼崎市昭和通二丁目)に建設するに當り敷地一二二坪を買収したる處、買収單價は坪當り一一七圓であつたと云ふ實例がある。精道村、魚崎町、住吉町、御影町等が割合地價騰貴率小なるは國道改築當時より市街地であつた關係上、すでに相當地價高價なりしに依るものである。之を要するに、阪神國道築設に依り地價騰貴に及ぼした影響は極め

て甚大であると云つて良い。

この地價騰貴によつて年額幾何の利益を擧げつゝあるかを知り度い。文献に依れば（土木學會誌 二二卷十二號、道路の改良一九卷三號）値上り計算地域を道路敷の一〇倍と見て居る。之には勿論疑問は存するが、かくの如き手段を採るのは地價騰貴の利益算出が極めて困難なるに依るものと考へられる。今この方法を採つて地價騰貴に依る利益を概算するに、阪神國道築造當時の平均買收費を坪二六圓、最近の地價を坪一〇〇圓とし、全延長一四、六八〇間（その内橋梁延長九五六間）幅員一五間とすれば、

$$(100 - 26) \times 10 \times 15 \times (14,680 - 956) = 152,333,400 \text{圓}$$

即ち値上り總額は實に 一五、〇〇〇萬圓以上にのぼるのである。

今土地所有者の投資利廻を年三分と見ても一年の利益は約四五七萬圓と云ふ莫大な數字となるのである。

第五節 總括

前節に於て各種の利益を經濟的に觀察したのであるが、しからは阪神國道築造以來、昭和十二年に至る一〇ケ年間に總計幾何の利益を擧げ得たかを考へて見度い。

直通貨物自動車台數は本山村中野觀測所に於けるものを標準とすれば

第四六表

| 觀測年次 | 貨物自動車通過數 | 備考 |
|-------|----------|--------|
| 昭和五年 | 一、〇二七 | 一日通過台數 |
| 昭和八年 | 二、三〇一 | |
| 昭和十二年 | 三、四六〇 | |

即ち第四六表より貨物自動通過台數は年とともに殆んど直線的に増加して居る。

今之を近似的に $y = 352x - 650$

$x = \text{昭和年次}$

$y = \text{貨物自動車通過數}$

なる式を以て示し、一〇ケ年間に於ける一日當り平均通過數を求むれば 一、九九〇台、その盈車數は本章第一節第四四表より 一、二六四台となる。

乗用自動車、乗合自動車は、

第四七表

| 観測年次 | 乗用自動車 | 乗合自動車 | 備考 |
|-------|-------|-------|--------|
| 昭和五年 | 三〇一 | 三〇八 | 一日通過台数 |
| 昭和八年 | 一、八二五 | 三七三 | |
| 昭和十二年 | 一、六三三 | 三四八 | |

よつて之等の平均を取れば乗用自動車は一、二五三台、乗合自動車は三四三台となる。今之等を一〇ヶ年間の平均と假定する。

(一) 前節に於て述べた解運搬との比較による利益額を一〇ヶ年間總計すれば、
 $0.75 \times (1,264 - 212) \times 2 \times 365 \times 10 = 5,759,700$ 圓

(二) ガンリン消費節減による利益額を一〇ヶ年間總計すれば、今此一〇年間に於けるガンリンの平均單價をガロン當り五〇錢と見て、

貨物自動車 $0.50 \times (2.09 - 1.50) \times 1,990 \times 365 \times 10 = 2,142,733$ 圓
 乗合自動車 $0.50 \times (1.67 - 1.20) \times 343 \times 365 \times 10 = 294,209$ "

乗用自動車 $0.50 \times (1.39 - 1.00) \times 1,253 \times 365 \times 10 = 891,823$ "

合計 $3,328,765$ 圓

(三) 時間節減による利益額を貨物自動車、乗合自動車一車一時間當り固定費五〇錢、乗用自動車二五錢と假定し一〇ヶ年間總計すれば

貨物自動車 $0.50 \times 50 / 60 \times 1,990 \times 365 \times 10 = 3,026,392$ 圓

乗合自動車 $0.50 \times 50 / 60 \times 343 \times 365 \times 10 = 521,634$ "

乗用自動車 $0.25 \times 50 / 60 \times 1,253 \times 365 \times 10 = 952,781$ "

合計 $4,500,807$ 圓

(四) 地價騰貴による利益額を求むるに、築造當時の地價を平均坪當り二六圓、昭和十二年に於て平均一〇〇圓と假定し、土地所有者の投資利廻を年三分とすれば、

$(100 - 26) / 2 \times 10 \times 15 \times (14,680 - 956) \times 10 \times 0.03 = 20,997,720$ 圓

今(一)・(二)・(三)・(四)の利益額を通計すれば、

(1).....5,759,700圓

(2).....3,328,765 "

(3).....4,500,807 "

(4).....20,997,720 "

鐵 道 34,586,992圓

即ち築造以來昭和十二年に至る一〇ケ年に於て、新國道の興へたる利益額は少くも三、四五九萬圓以上に達するのであつて、之を新國道築造に要した總工費一九三七萬余圓と比較する時新國道の効果は既にその築造費を償つて余りあるのみならず、尙將來享くる利益は想像に餘りあるものである。

第五章 阪神地方經濟情勢

第一節 一般地方情勢

阪神國道沿道市町村は現在大阪市、神戸市、尼崎市、西ノ宮市、御影町、大庄村、鳴尾村、瓦木村、精道村、本山村、住吉村の四市一町六村であつて、之等市町村に就き、人口増加及び歳出の二方面より地方

情勢伸長の模様を述べる。

(一) 人口の増加

一地方の急激なる産業開發に依る反應は人口増加によつて明確に表現せられる。勿論之は人口自然増加のみならず、工場増設等により多數の職工、人夫の移住によるものである。

今之等市町村の昭和三年、昭和十二年現在の人口を調査し、一〇ケ年間に於ける人口増加の状況を窺はんとす。

第四八表

| 市町村名 | 人口 | | 備考 |
|-------|------------|------------|------------|
| | 昭和三年 | 昭和十二年 | |
| 大 阪 市 | 二,三三三,八〇〇人 | 三,二一三,〇〇〇人 | |
| 神 戸 市 | 七二七,七七一 | 九六四,〇〇〇 | |
| 尼 崎 市 | 四九,三〇八 | 一四〇,二〇〇 | |
| 西 宮 市 | 三九,五六一 | 九七,三〇〇 | 昭和八年西宮市へ合併 |
| 今 津 町 | 一五,五〇四 | — | |
| 御 影 町 | 一七,一三〇 | 二一,二〇〇 | |
| 西 郷 町 | 八,八一〇 | — | 昭和四年神戸市へ合併 |

| | | |
|-----|-----------|-------------|
| 小田村 | 三六、五一三 | 昭和十一年尼崎市へ合併 |
| 大庄村 | 七、八四九 | |
| 鳴尾村 | 九、二二七 | |
| 瓦木村 | 四、六五一 | |
| 大社村 | 九、三三一 | 昭和八年西宮市へ合併 |
| 精道村 | 二、三、四九一 | |
| 本山村 | 七、三六四 | |
| 住吉村 | 一四、四六〇 | |
| 六甲村 | 一四、一八二 | 昭和四年神戸市へ合併 |
| 西灘村 | 四三、六六八 | 昭和四年神戸市へ合併 |
| 合計 | 三、三五二、六二〇 | |
| | 四、五六二、〇〇〇 | |

即ち昭和三年人口總計三、三五二、六二〇人であつたものが、昭和十二年には四、五六二、〇〇〇人に増加して居る。そしてこの一〇年間の増加人数は一、二〇九、三八〇人である故、平均一年間の増加数は一二〇、九三八人であつて、人口一〇〇〇人當りの増加数は三六・〇七人を示す。又各都市に就き個々に比率を求めれば大阪市は昭和三年人口二、三三三、八〇〇人なりしものが昭和十二年三、二一三、〇〇〇人に増加して居るのであるから、一年平均人口一、〇〇〇人に就き三七・六七人の増

加となり、神戸市は昭和三年 七八三、八三一一人（昭和四年合併の西郷町、六甲村、西灘村の人口を加算す）、昭和十二年九六四、〇〇〇人にして、一年平均人口一、〇〇〇人に就き二二・九九人の増加を示し、尼崎市は昭和三年八五、八二一人（昭和十一年合併の小田村人口を加算す）、昭和十二年一四〇、二〇〇人にして、一年平均人口一、〇〇〇人に就き 六三・三六人と云ふ著しい増加となり、西宮市に就ては昭和三年六四、三九六人（昭和八年合併の今津町、大社村の人口を加算す）、昭和十二年九七、三〇〇人にして、一年平均人口に就き五一・一〇人の大きな増加を示す。

今内地の人口自然増加情況を見るに、

第四九表 内地人口自然増加表

| 年次 | 實數人（單位一〇〇〇人） | | | 人口（一〇〇〇人に就き） | | |
|------|--------------|-------|-------|--------------|-------|-------|
| | 出生 | 死亡 | 自然増加 | 出生 | 死亡 | 自然増加 |
| 昭和三年 | 二、〇七七 | 一、二一六 | 八六二 | 三四・三〇 | 二〇・一〇 | 一四・二〇 |
| 昭和四年 | 二、〇七七 | 一、二六一 | 八一五 | 三三・〇〇 | 二〇・〇四 | 一二・九六 |
| 昭和五年 | 二、〇八五 | 一、一七〇 | 九一四 | 三二・三五 | 一八・一七 | 一四・一九 |
| 昭和六年 | 二、一〇二 | 一、二四〇 | 八六一 | 三二・一七 | 一八・九八 | 一三・一九 |
| 昭和七年 | 二、一八二 | 一、一七五 | 一、〇〇七 | 三二・九二 | 一七・七三 | 一五・二〇 |
| 昭和八年 | 二、二二一 | 一、一九三 | 九二七 | 三一・五五 | 一七・七六 | 一三・七九 |

| | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 昭和九年 | 二、〇四三 | 一、三三四 | 八〇九 | 二九・九七 | 一八・一一 | 一一・八六 |
| 昭和十年 | 二、一九〇 | 一、一六一 | 一、〇二八 | 三一・六三 | 一六・七八 | 一四・八五 |
| 昭和十一年 | 二、一〇一 | 一、二三〇 | 八七一 | 二九・九二 | 一七・五一 | 一二・四一 |
| 昭和十二年 | 二、一八〇 | 一、二〇七 | 九七二 | 三〇・六一 | 一六・九五 | 一三・六五 |

人口一、〇〇〇人に就ての増加数を一〇ケ年平均すれば一三・六三人となる。即ち大阪市、神戸市、尼崎市、西宮市の人口増加の割合は内地人口自然増加に比し、孰れも非常に大きい事を知るのである。之は自然増加のみならず、移住の数の特に大きい事に原因するものと考へられる。

今試みに工場、職工の増加を調査するに、

第五〇表 阪神各都市の工場、職工数調

| 都市名 | 昭和三年 | | 昭和十二年 | |
|-----|-------|---------|--------|---------|
| | 工場数 | 職工数 | 工場数 | 職工数 |
| 大阪市 | 五、二六二 | 一五九、五七四 | 一四、八四一 | 二九一、三六〇 |
| 神戸市 | 四三〇 | 五一、五五五 | 一、三三七 | 八五、二九七 |
| 西宮市 | 一一八 | 四、〇九六 | 二五一 | 六、五四九 |
| 尼崎市 | 八八 | 八、二一四 | 三一〇 | 二四、二七八 |

即ち大阪市は一〇年間に職工数 一三一、七八六人の増加で、大阪市総人口の増加に對する比率を求むれば、

$$Y_0 = 131,786 / (3,213,000 - 2,333,800) = 0.16$$

で約一五%を示し、又神戸市の職工の増加数は 三三、七四二人で、神戸市總人口増加數に對する比率は、

$$Y_k = 33,742 / (964,000 - 783,837) = 0.19$$

で約一九%を示し、又西宮市は、

$$Y_n = 2,453 / (97,300 - 64,369) = 0.07$$

で約七%となり、尼崎市に就ては、

$$Y_a = 16,064 / (140,200 - 85,821) = 0.30$$

で約三〇%を示すのである。即ち職工の増加率は尼崎市の實に三〇%を最大として、大阪市、神戸がほぼ一五%及び二〇%、西宮市は最小とは云へ七%を示して居る。勿論各都市とも市外より通勤する職工数は相當あるものと想像されるが、上記の比率より見て、その家族の増加等をも考慮する時各都市の人口増加が工業の發展に負ふ所如何に大きいか窺ひ知られる。

今最も人口増加率の大きい尼崎市に就き、職業別戸数を昭和三年と昭和十二年とで比較すれば、
 第五一表 職業別戸数比較(尼崎市) (太字ハ減少ヲ示ス)

| 種別 | 昭和三年 戸数 | 昭和十二年 戸数 | 増加 戸数 |
|-------|---------|----------|--------|
| 農業 | 二七七 | 五一五 | 二八三 |
| 水産業 | 九四 | 三〇 | 六四 |
| 鑛業 | — | 三六 | 三六 |
| 工業 | 四、〇二九 | 一六、四三九 | 一二、四一〇 |
| 商業 | 三、二九七 | 六、二四〇 | 二、九四三 |
| 交通業 | 七一 | 一、五〇二 | 七九一 |
| 公務自由業 | 七五七 | 二、八二六 | 二、〇六九 |
| 其他有業者 | 二七四 | 二、九一五 | 二、六四一 |
| 家事使用人 | 八六 | 二七〇 | 一八四 |
| 無職業 | 六〇二 | 一、一七二 | 五七〇 |
| 合計 | 一〇、一二七 | 三一、九四五 | 二一、八一八 |

即ち上表によるも、工業を職とするものの戸数増加は 斷然群を抜き尼崎市總戸数の増加二一、八一八戸の内工業を職とするものの戸数増加は、一二、四一〇戸なる故、その増加率は五七%を示し

、一〇ヶ年間の戸数増加の約六〇%は工業を職とするものの戸数を以て占めると云ふ情態である。

(二) 市町村歳出の膨脹

阪神國道沿道の各市町村は阪神地方工業の目覺ましい躍進に伴ひ、人口の著しい増加を招來し、随つて土木費、教育費、衛生費、社會事業費、或は都市計畫費等あらゆる方面にわたつて市町村財政は膨脹するのである。

今沿道市町村の歳出を昭和二年、昭和十一年に就て比較すれば次の通りである。

第五二表 市町村歳出比較表

| 市町村名 | 昭和二年度 | 昭和十一年度 | 備考 |
|-------|--------------|--------------|----|
| 大 阪 市 | 三一七、一五二、〇〇〇圓 | 四八四、九三三、五九五圓 | |
| 神 戸 市 | 四九、八六三、七四〇〃 | 九三、七一八、二四二〃 | |
| 西 宮 市 | 七七〇、八一七〃 | 二、七八八、四九一〃 | |
| 尼 崎 市 | 一、七二七、九八五〃 | 四、一四五、三〇九〃 | |
| 鳴 尾 村 | 七一、〇二〇〃 | 四三一、三六七〃 | |
| 大 庄 村 | 七五、九一六〃 | 三八九、六六五〃 | |
| 瓦 木 村 | 二八、三九五〃 | 一三七、三九六〃 | |

| | | | |
|-----|--------------|--------------|---------------------------|
| 精道村 | 二六九、六九六〇 | 七二〇、六九九〇 | 昭和十一年尼崎市に併合 昭和四年神戸市に併合 |
| 本山村 | 一六〇、〇〇一〇 | 二二七、六九九〇 | |
| 住吉村 | 四〇三、八八一〇 | 五四六、三七三〇 | |
| 御影町 | 二一六、七七四〇 | 三四〇、八六一〇 | |
| 小田村 | 二五八、三〇七〇 | | |
| 西郷村 | 一六三、二〇八〇 | | |
| 西灘村 | 四二四、七一四〇 | | |
| 六甲村 | 八三、四〇二〇 | | |
| 計 | 三七一、六六九、八五七〇 | 五八八、三七九、六九七〇 | |

即ち昭和二年に於ける阪神地方市町村歳出総額は約三七一、六七〇、〇〇〇圓にして、昭和十一年には五八八、三八〇、〇〇〇圓に膨脹して居るから、昭和十一年は昭和二年に比し一・五八倍の大きな比率を示してゐる。又昭和十一年度全国市町村歳出総額（決算）は一、九七四、二五五、八六三圓（市歳出一、四〇三、六一八、二三八圓、町村歳出五七〇、六三七、五七五圓、大蔵省大臣官房財政經濟調査會調）なる故今阪神地方市町村歳出総額を之と比較するに約三〇％を占むる事を知る。全国市町村總數一一、五四六（昭和十一年末）にして、阪神國道沿線の市町村數は一一である。もつて如何に阪神地方市町村が活氣に溢れ躍進の途上にあるかを知る事が出来る。

第二節 阪神地方産業の展望

(一) 工業の發展

阪神地方の發展に於て工業部門の躍進は特に著しい。今大阪市、神戸市、尼ヶ崎市、西宮市等沿道四都市の昭和三年と昭和十二年に於ける工場數、職工數、生産額を比較すれば第五三表、第五四表、第五五表、第五六表の通りである。（表中太字は減少を示す。）

第五三表 工場數職工數及生産額比較表（大阪市）（使用職工五人以上工場）

| 事業別 | 昭和三年 | | | 昭和十二年 | | | 増減 | | | 生産額増加率 倍 |
|----------|-------|--------|---------|-------|--------|-----------|-------|--------|-----------|--------------|
| | 工場數 | 職工數 | 生産額 | 工場數 | 職工數 | 生産額 | 工場數 | 職工數 | 生産額 | |
| 紡織工業 | 七四 | 四,〇五五 | 二七六,三〇〇 | 一,〇〇〇 | 四〇,九三五 | 二,三〇八,九三三 | 八二六 | 五,二〇〇 | 三,〇八〇,七〇七 | 一・一 |
| 金屬工業 | 一四 | 四六〇 | 一九七,七六〇 | 二七 | 六,八八八 | 七六九,五五五 | 二七 | 六,四一六 | 七四九,五五五 | 一・一 |
| 機械器具工業 | 一,八八〇 | 五,四七九 | 三八一,七四〇 | 三,三〇〇 | 八五,六三三 | 四九一,九二一 | 一,七四〇 | 三,一三三 | 一七三,七七一 | 一・五 |
| 窯業 | 二六六 | 一一,七一一 | 三三,六三三 | 一六五 | 一五,〇七五 | 四九,七七一 | 九九 | 三,三三三 | 三三,〇八三 | 一・一 |
| 化學工業 | 四二 | 一四,三三三 | 一三三,〇七〇 | 九三 | 二六,〇七五 | 三三三,二九五 | 五二 | 一〇,六四四 | 一五九,二六三 | 一・〇 |
| 製材及木製品工業 | 三三 | 五,六六六 | 二四,〇七五 | 九八 | 二六,〇七五 | 三三,三三六 | 六五 | 三,五九六 | 一三,一〇三 | 一・六 |
| 印刷及製本業 | 三二 | 八,三三〇 | 四六,六三三 | 七五 | 一一,三三四 | 〇三,三六八 | 四三 | 二,八四四 | 二,六三七 | 一・一 |
| 食料品工業 | 三九 | 五,五七五 | 六六,八二〇 | 九六 | 一〇,三三三 | 八三,三三六 | 五七 | 四,七三六 | 一一,三三三 | 一・三 |

第五四表 工場數職工數及生產額比較表 (神戸市)

| 種別 | 昭和十三年 | | | 昭和十一年 | | | 增減 |
|----------|-------|--------|-------------|-------|-----------|--------------|-----|
| | 工場數 | 職工數 | 生産額 | 工場數 | 職工數 | 生産額 | |
| 紡織工業 | 一六 | 四、〇四三 | 一八、八五五、九四七 | 六六 | 八、八六六 | 三三、五九九、八六六 | 五〇 |
| 金屬工業 | 一一 | 三、七六一 | 二九、四九九、一六二 | 一五七 | 一一、六四三 | 四、八四〇 | 一・八 |
| 機械器具工業 | 六三 | 三三、七六六 | 七九、〇七一、四二六 | 三三〇 | 四、六〇四 | 二七、八八元 | 七・三 |
| 窯業 | 五 | 三〇三 | 八二〇、〇七六 | 九 | 一、四三三、四三〇 | 六、六六、七三三 | 一・七 |
| 化學工業 | 一六 | 一一、〇〇九 | 六、五三七、六三六 | 一六一 | 九、九九五 | 六、一〇八、五三三 | 一・六 |
| 製材及木製品工業 | 四 | 一、七八八 | 四、六四三、〇三三 | 一七 | 一、五九四 | 三、六四三、〇三七 | 一・七 |
| 印刷及製本業 | 四〇 | 一、五五三 | 四、六四九、八〇〇 | 九六 | 一、四七七 | 四、八六、四八七 | 一・一 |
| 食品工業 | 二九 | 一、三三〇 | 六、〇〇三、〇〇八 | 一五九 | 三、三〇〇 | 二、一〇〇 | 一・一 |
| 瓦斯及電氣業 | 三 | 一七四 | 一、八三三、三三三 | 四 | 二五一 | 七、三三七、四七四 | 四・〇 |
| 其他ノ工業 | 四 | 二、九四二 | 一三、一七二、九九九 | 二二 | 六、一〇八 | 二六、一三三、七九九 | 二・〇 |
| 計 | 四三〇 | 五二、五五五 | 二七三、〇六六、五〇三 | 一、三三七 | 八、五、二九七 | 六、四七、一〇〇、四三三 | 二・四 |

第五五表 (一) 工場數職工數及生産額比較表 (尼崎市)

| 種別 | 昭和十三年 | | | 昭和十一年 | | | 增減 |
|----------|-------|------------|-------|-------|-------------|-----------|-----|
| | 工場數 | 職工數 | 生産額 | 工場數 | 職工數 | 生産額 | |
| 紡織工業 | 二 | 八、七七八、八三五 | 二、二八一 | 九 | 三〇、六七三、一五三 | 四、四八〇 | 七 |
| 金屬工業 | 一七 | 一九、四九七、七六〇 | 二、四二六 | 五二 | 八、二八三、四一八 | 六、三三四、六五八 | 七 |
| 機械器具工業 | 一〇 | 六、八九六、七七一 | 八元 | 七九 | 三、一三九、三三九 | 四、七九九 | 六九 |
| 窯業 | 一〇 | 三、八六一、二六七 | 八六〇 | 二〇 | 一九、五五五、八九八 | 一、二四四 | 一〇 |
| 化學工業 | 一六 | 六、八八五、七三三 | 六九六 | 六〇 | 七、四一五、七九〇 | 四、五七九 | 四四 |
| 製材及木製品工業 | 一四 | 二、四九七、四四〇 | 六八四 | 二九 | 六、三三六、三〇一 | 一、二五八 | 一五 |
| 印刷及製本業 | 二 | 一四八、〇〇〇 | 二〇 | — | — | — | 二 |
| 食品工業 | 一〇 | 八、六〇一、一六五 | 一八六 | 三〇 | 二、〇〇一、六〇〇 | 七六 | 二四 |
| 瓦斯及電氣業 | 三 | 四、九三七、〇三七 | 一七七 | 四 | 一、三、四、〇〇〇 | 二二 | 一 |
| 其他ノ工業 | 四 | 二、七五、六二四 | 一四五 | 二四 | 一、三、四、〇、八三三 | 五三三 | 二〇 |
| 計 | 八八 | 五〇、四八二、五〇四 | 八、二二四 | 三〇〇 | 二、八〇九、七五五 | 二四、二七八 | 三三三 |

第五六表 (一) 工場數職工數及生産額比較表 (西宮市)

| 種別 | 昭和十三年 | | | 昭和十一年 | | | 增減 |
|----------|-------|------------|-------|-------|-------------|-----------|-----|
| | 工場數 | 生産額 | 職工數 | 工場數 | 生産額 | 職工數 | |
| 紡織工業 | 二 | 八、七七八、八三五 | 二、二八一 | 九 | 三〇、六七三、一五三 | 四、四八〇 | 七 |
| 金屬工業 | 一七 | 一九、四九七、七六〇 | 二、四二六 | 五二 | 八、二八三、四一八 | 六、三三四、六五八 | 七 |
| 機械器具工業 | 一〇 | 六、八九六、七七一 | 八元 | 七九 | 三、一三九、三三九 | 四、七九九 | 六九 |
| 窯業 | 一〇 | 三、八六一、二六七 | 八六〇 | 二〇 | 一九、五五五、八九八 | 一、二四四 | 一〇 |
| 化學工業 | 一六 | 六、八八五、七三三 | 六九六 | 六〇 | 七、四一五、七九〇 | 四、五七九 | 四四 |
| 製材及木製品工業 | 一四 | 二、四九七、四四〇 | 六八四 | 二九 | 六、三三六、三〇一 | 一、二五八 | 一五 |
| 印刷及製本業 | 二 | 一四八、〇〇〇 | 二〇 | — | — | — | 二 |
| 食品工業 | 一〇 | 八、六〇一、一六五 | 一八六 | 三〇 | 二、〇〇一、六〇〇 | 七六 | 二四 |
| 瓦斯及電氣業 | 三 | 四、九三七、〇三七 | 一七七 | 四 | 一、三、四、〇、八三三 | 五三三 | 二〇 |
| 其他ノ工業 | 四 | 二、七五、六二四 | 一四五 | 二四 | 一、三、四、〇、八三三 | 五三三 | 二〇 |
| 計 | 八八 | 五〇、四八二、五〇四 | 八、二二四 | 三〇〇 | 二、八〇九、七五五 | 二四、二七八 | 三三三 |

| 業種 | 工場 | | 職工 | | 生産額 | | 増加比率 | |
|----------|------|------------|------|-------------|---------|-------|------------|-------|
| | 昭和三年 | 昭和十二年 | 昭和三年 | 昭和十二年 | 昭和三年 | 昭和十二年 | | |
| 紡織工業 | 一 | 三、四八、〇七七 | 四 | 三、六〇、二六三 | 九三八 | 三 | 六三三、二〇五 | 一〇・三 |
| 金屬工業 | 三 | 四九、二〇〇 | 六 | 一三三、三五八 | 九四 | 三 | 八三、一五八 | 二・七 |
| 機械器具工業 | 二 | 二七、四〇〇 | 一四 | 二八二、一七五 | 一六 | 一三 | 二四、七五五 | 一〇・六 |
| 窯業 | 一 | 一五、二一〇 | 二 | 二〇、一八、三七七 | 四九 | 一 | 一、八六、〇七 | 一・三 |
| 化學工業 | 四 | 一、〇三、三六七 | 八 | 二、三三、九一四 | 七四 | 四 | 三、一四、七七七 | 五・九 |
| 製材及木製品工業 | 一 | 一、八九、七三二 | 二 | 一、六七、四一八 | 二八 | 七 | 二八、三三三 | 六・四 |
| 印刷及製本業 | 一 | 二、四、五五五 | 四 | 一、二七、一八三 | 三 | 四 | 一、二七、一八三 | 三・四 |
| 食料品工業 | 九 | 二、四、五五五 | 一七 | 三、九三、〇三三 | 三六 | 八 | 二、四、七五、〇四〇 | 九・八 |
| 瓦斯及電氣業 | 一 | 一、七、三五、一五九 | 一 | 一、七、三五、一五九 | 四〇 | 一 | 一、七、三五、一五九 | 四・〇 |
| 其他ノ工業 | 四 | 二〇、五、四八〇 | 九 | 一、五、九、九三〇 | 一〇〇 | 五 | 八、九、五〇〇 | 二二 |
| 計 | 二六 | 一八八、六四、八〇〇 | 四、〇六 | 六、六八、六三、三〇一 | 六、五、四、九 | 一三 | 四八、〇〇〇、五〇一 | 二、四、五 |

先づ大阪市に就て述べれば、工場總數昭和三年に於て五、二六二であつたものが昭和十二年に四、八四一である故に二・八倍の激増となり、職工數は昭和三年一五九、五七四人、昭和十二年には二九一、三六〇人なる故に一・八倍の増加を示し、生産額は昭和三年九五七、一〇六、〇〇〇圓、昭和十二年二、一四六、〇四一、六九三圓にして、二・二倍の増加となつて居る。全様にして神戸市、尼崎市、

西宮市に就ても全様の比率を擧ぐれば、

第五七表

| 市名 | 工場 | | 職工 | | 生産額 | | 増加比率 |
|-----|------|-------|-------|--------|------------|-------------|------|
| | 昭和三年 | 昭和十二年 | 昭和三年 | 昭和十二年 | 昭和三年 | 昭和十二年 | |
| 神戸市 | 四〇 | 一、三、七 | 五、五五五 | 八、五、九七 | 二七三、〇六、五〇一 | 三、七、一〇〇、四四三 | 二・四倍 |
| 尼崎市 | 八 | 三、〇 | 八、二四 | 二四、七六 | 五、四、四八、五四四 | 二〇、四、九七、六五五 | 五・一 |
| 西宮市 | 二 | 二、五 | 四、〇、九 | 六、五、四九 | 一八八、六四、八〇〇 | 六、八、八五、三〇一 | 三・五 |

即ち阪神四都市中尼崎市の工業發展は特に著しく昭和三年、昭和十二年の一〇ヶ年間に於て工場數は三・五倍、職工數三・〇倍生産額は實に五・一倍の増加を示して居る。

大阪、神戸、尼崎、西宮四市の昭和十二年度工業生産額の合計は三、一四〇、四七〇、二〇一圓にして優に三〇億圓を突破する盛況である。之を全國工業生産額一六、四一二、四五三、〇〇〇圓に比する時は一九%を示し、約全國工業生産額の約五分の一は阪神四都市より生産せらるゝ事となり、如何に阪神地方工業の殷盛に赴きつゝあるか察知し得らるゝのである

(二) 其他の産業

阪神地方工業が極めて有望なる展開を示しつつある時、工業以外の産業即ち農産、畜産、林産、水産、鑛産等如何なる状況にあり哉と云ふに、概ね何れも衰勢に赴きつつあるものと云ふ事が出来るのである。第五八表より昭和三年と昭和十二年とを比較して増産を示すものは唯水産のみである

第五八表 農産、畜産、林産、水産、鑛産、年産額比較表 (大字ハ減少ヲ示ス)

| 市郡町 | 農産 | | 畜産 | | 林産 | | 水産 | | 鑛産 | |
|-----|---------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 昭和三年 | 昭和十二年 | 昭和三年 | 昭和十二年 | 昭和三年 | 昭和十二年 | 昭和三年 | 昭和十二年 | 昭和三年 | 昭和十二年 |
| 神戶 | 三六〇、〇五〇 | 三二〇、〇六五 | 二一七、四〇〇 | 二一七、四〇〇 | 九三三 | 九三三 | 四三、九七二 | 四三、九七二 | 一一、五〇〇 | 一一、五〇〇 |
| 西宮 | 九八、六六八 | 三三〇、〇一八 | 五〇、九二五 | 五〇、九二五 | 二九、〇〇〇 | 二九、〇〇〇 | 四三、九七二 | 四三、九七二 | 五、二二五 | 九、六四六 |
| 尼崎 | 二九八、三三〇 | 三六九、五〇〇 | 三三、六六三 | 三三、六六三 | 一〇、二二〇 | 一〇、二二〇 | 三三、六六三 | 三三、六六三 | 九、六四六 | 九、六四六 |
| 今津 | 一四〇、九六四 | 一四〇、九六四 | 四八、九六三 | 四八、九六三 | 一、〇〇〇 | 一、〇〇〇 | 一、〇〇〇 | 一、〇〇〇 | — | — |
| 御影 | 一一、七七一 | 五、五九九 | 六、〇三九 | 二、五三三 | 三、〇六六 | 三、〇六六 | — | — | — | — |
| 西郷 | 四、七四四 | 四、七四四 | 五、七二〇 | 五、七二〇 | 一、〇〇〇 | 一、〇〇〇 | — | — | — | — |
| 小田 | 六、七四三 | 六、七四三 | 九、〇三三 | 九、〇三三 | 一、〇〇〇 | 一、〇〇〇 | — | — | — | — |
| 大庄 | 五、四二七 | 五、四二七 | 六、〇三〇 | 六、〇三〇 | 三、八三三 | 三、八三三 | — | — | — | — |
| 鳴尾 | 四、三三三 | 二、九一五 | 八、九七五 | 二、九一五 | 三、〇三三 | 三、〇三三 | — | — | — | — |
| 瓦木 | 三、八三三 | 三、八三三 | 九、八三三 | 九、八三三 | — | — | — | — | — | — |
| 大社 | 三、八三三 | 三、八三三 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 増減 | | | | | | | | | | |
| 合計 | 三、七四四 | 三、七四四 | 一〇、八三三 | 一〇、八三三 | 三、一三三 | 三、一三三 | 三、七四四 | 三、七四四 | 九、六四六 | 九、六四六 |

| 市郡町 | 農産 | | 畜産 | | 林産 | | 水産 | | 鑛産 | |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|
| | 昭和三年 | 昭和十二年 | 昭和三年 | 昭和十二年 | 昭和三年 | 昭和十二年 | 昭和三年 | 昭和十二年 | 昭和三年 | 昭和十二年 |
| 精道 | 二、七三三 | 六、一五二 | 六、九六四 | 四、〇〇〇 | 三、九六四 | 一、〇〇〇 | 一、七五〇 | 五、〇〇〇 | — | — |
| 本山 | 一、四〇九 | 二、九二二 | 二、九二二 | 四、七三七 | 一、七三七 | — | — | — | — | — |
| 住吉 | 六、五三三 | 一、七三三 | 三、三三七 | 六、三三三 | 一、三三三 | — | — | — | — | — |
| 六甲 | 三、八八八 | 三、八八八 | 五、〇三三 | 五、〇三三 | — | — | — | — | — | — |
| 西灘 | 四、四九八 | 四、四九八 | 六、二四四 | 六、二四四 | — | — | — | — | — | — |
| 計 | 三、五九七 | 一、九七〇 | 二、九二二 | 二、九二二 | 七、九三三 | 六、〇六八 | 一、六六八 | 一、六六八 | — | — |
| 大阪市 | 三、六四四 | 一、八〇二 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 合計 | 七、二四四 | 七、二四四 | 二、九二二 | 二、九二二 | 八、三三三 | 八、三三三 | 四、四四四 | 四、四四四 | — | — |

但シ大阪市ニ於ケル畜産、林産ハ未發表ニ付掲記セズ

その他の産業の減産を示しつつあるのは農産、林産、其の他何れも工業の發達に伴ふ工場の増設住宅地の開發等によつて耕地、山林等年々減少しつつある結果であると推定せらるる。之等の生産總額を昭和三年、昭和十二年に就き比較すれば昭和三年一三、八六三、七七二圓、昭和十二年一〇、八三四、三三七圓にして昭和十二年は七八%に減少して居る。又水産額を總額より除けば、昭和三年生産額一〇、三一七、六九九圓、昭和十二年生産額は五、〇四九、五〇五圓にして、昭和十二年の昭和三年に對する生産比率は五七%となり衰勢の顯著なるを示して居る。今後工業發展の進むに連れ

て益々之等生産縮小は止むを得ざる事と推定せらるゝのである。

(三) 阪神地方港灣情勢

阪神地方産業の發展は又一に完備せる港灣の所在に負ふ所極めて多く、大阪市、神戸市は勿論尼崎市、西宮市等何れも直接港灣の恩恵に浴して居る。

神戸港は明治三十九年第一期修築工事を起して以來、着々東洋の終端港たるの地歩を堅め我國第一の國際港として目覚ましき發展を遂げたのであつたが、最近隣接大阪港の著しい改善に伴ひ終端港たるの地位は既に大阪港に移りつゝあるの現状である。

しかしそれは兎も角我國第一の生産都市大阪市を擁する大阪港、又中繼港として特殊使命を有する神戸港、兩々我國港灣の雙璧と稱するも過言では無い。

今大阪港、神戸港並びに尼崎港、西宮港に於ける貿易状況を昭和三年、昭和十二年に就き比較すれば次の如し。

第五九表

| 港名 | 年別 | 總額 | | 出 | | 入 | |
|-----|--------|------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | 數量(噸) | 價格(圓) | 數量(噸) | 價格(圓) | 數量(噸) | 價格(圓) |
| 大阪港 | 昭和三年 | 一四、六三三、七四〇 | 二、九五〇、七六七、四三三 | 四、三二〇、三三三 | 一、三三三、七九七 | 二〇、三三三、七九七 | 一、二九三、〇五七、七三三 |
| | 昭和十二年 | 三〇、八七五、〇七三 | 六、一八五、九六七、三三三 | 八、九三三、八七三 | 三、〇三三、〇三三、八七七 | 三、九三三、二三三 | 三、二九三、九三三、四三三 |
| 神戸港 | 昭和三年 | 二二、四二七、六三三 | 二、六七四、五三三、六三三 | 三、七三三、六三三 | 一、三三三、一三三、九三三 | 八、六三三、七三三 | 一、四三三、三三三、七三三 |
| | 昭和十二年 | 一八、〇三三、三三三 | 四、三三三、四三三、三三三 | 六、三三三、七三三 | 三、三三三、三三三、七三三 | 一、三三三、三三三、三三三 | 二、三三三、三三三、三三三 |
| 尼崎港 | 昭和三年 | 八〇八、三三三 | 五、九三三、八三三 | 一、三三三、三三三 | 三、三三三、三三三、三三三 | 六、三三三、三三三 | 二、三三三、三三三、三三三 |
| | 昭和十二年 | 九、三三三、三三三 | 七、三三三、三三三、三三三 | 一、三三三、三三三、三三三 | 一、八三三、三三三、八三三 | 八、三三三、三三三 | 五、三三三、三三三、三三三 |
| 西宮港 | 昭和三年 | 五五〇、三三三 | 二、三三三、三三三、三三三 | 一、三三三、三三三 | 九、三三三、三三三 | 三、三三三、三三三 | 一、三三三、三三三、三三三 |
| | 昭和十二年 | 六、三三三、三三三 | 三、三三三、三三三、三三三 | 一、三三三、三三三 | 一、三三三、三三三 | 四、三三三、三三三 | 一、三三三、三三三、三三三 |
| | 昭和三年計 | 二八、四三三、〇三三 | 五、〇三三、〇三三、四三三 | 一〇、三三三、三三三 | 三、三三三、三三三、三三三 | 二八、三三三、三三三 | 一、三三三、三三三、三三三 |
| | 昭和十二年計 | 五九、〇三三、〇三三 | 一〇、八三三、三三三、三三三 | 一三、三三三、三三三 | 九、三三三、三三三、三三三 | 四、三三三、三三三 | 一、三三三、三三三、三三三 |

即ち右表によつて明確なる如く、各港共貿易數量、貿易額共飛躍的發展を爲しつゝある事が看取せられる。四港貿易總額を昭和三年、昭和十二年に於て比較する時は一〇年間に噸量に於て約二・

一倍、金額に於ても約二・〇倍の激増となつて居る。昭和十二年度に於ける全國港灣輸移出入總額を見るに貨物總噸數二五五、一七九、五二二噸、貨物總價格二六、六四〇、〇三二、八三六圓にして、阪神四港の輸移出入貨物噸數、價格を之と比較する時は噸數に於て約二三%、價格に於て實に約四三%の多きを占むるのであつて、如何に後方地域の産業殷盛にして之が聯絡至便なるかを察知せしむる。

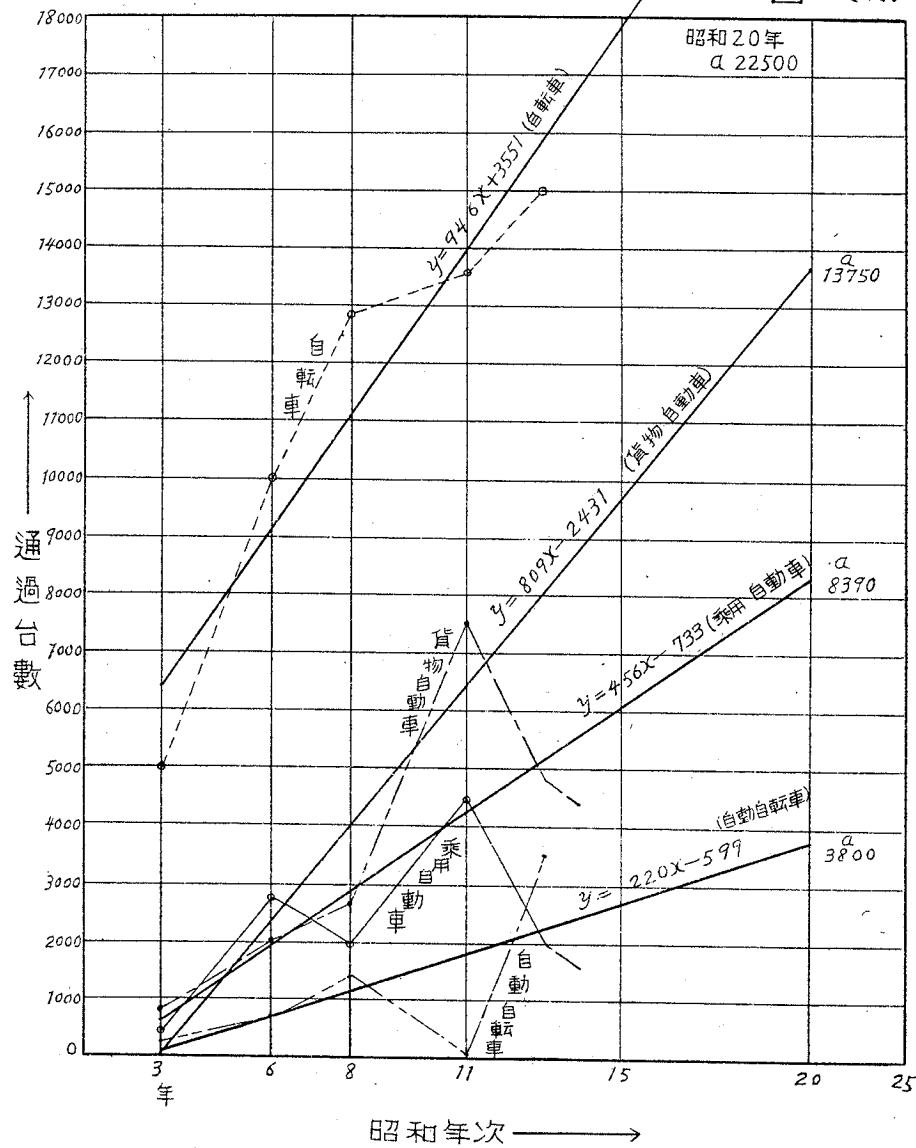
第六章 結 言

以上四章に涉つて述べた處により、如何に阪神國道の効果顯著なるかを知り得たるが、更に現在を見て將來を考ふる參考として、八圖に示す如く、神崎大橋南詰に於ける車輛通過數の推定増加量（單純なる計算を以て複雑な將來を豫測する譯には行かぬが一推定として掲げる）を直線と見て、昭和二十年には貨物自動車一日約一三、八〇〇台、乗用自動車一日約八、四〇〇台、よつて自動車合計一日約二二、二〇〇台となる。昭和十一年に於ては自動車通過數一日約一二、〇〇〇台であるから之を阪神國道の飽和量と見れば、昭和二十年には現阪神國道に等しい抱擁力を有する路線が更に一本絶對的に必要となる譯である。現に大阪府、大阪市に於て施工されつゝある大阪市内河川改修工事、及大阪港修築第二期工事は昭和二十一年に完成の豫定であるが、工事完成の曉には、築港、河川合計一年に約五、〇〇〇萬噸の貨物を取扱ひ得る計畫である。昭和十年大阪港が取扱つた貨物は約二、五〇〇萬噸であるから昭和二十一年には昭和十年の二倍の貨物を取扱ひ得る事になる。神戸港も亦着々將來に備へて計畫を實施しつゝあるのである。かくの如く阪神地方の底止する所を知

圖定推加增數過通輛車

諾南橋大崎神

圖八第



らざる商工業の發展に伴ひ、最も重大なる役割を果すべき阪神間道路問題の解決は國策として是を促進し實行に移すの必要を痛感して筆を擱く。

昭和十五年五月一日印刷
昭和十五年五月五日發行

内務省大阪土木出張所

大阪市西區土佐堀通二丁目

印刷者 中 川 松 吉

大阪市此花區上福島北二ノ八八

印刷所 中 川 印 刷 所

大阪市此花區上福島北二ノ八八