

工業港としての尼崎築港就て

尼崎築港株式會社取締役
技師長 工學博士 岡部三郎

工業港の定義

工業港 (Industrial Port) なる言葉は、機械的生産工業の著しき發達を遂げた近代に至つて、歐洲に起つた言葉である。工業港の目的とする處は、一般商港及び漁港とは趣きを異にし、水運に依つて低廉なる原料を移入し、之に加工を施して其後方地に搬出する一方、工業の發達に伴つて騰貴する土地の價格によつて、工事費の償却を期するものである。従つてその施設の地は、

(イ) 自然的工業地としての要素を有すること。(ロ) 築港工事の容易なるべきこと等を不可缺の條件とする。(イ) は、之を細別すれば、一、民有地が港内水面に接してゐること。二、直接工場に一萬噸級迄の船舶を横付し得ること。三、鐵道の引込自在たるべきこと。四、工場敷地内に完全なる道路の連絡あること。五、大都市との交通に利便なること。六、電力、用水等を低廉豊富に求め得ること等とすることが出来よう。約言すれば Industrial Port は、工業を發達せしむ可き地理的要素に恵まれてゐなければならぬのである。

尼崎港の地理的關係

尼崎市は、東は大阪市に隣接し、西に近く

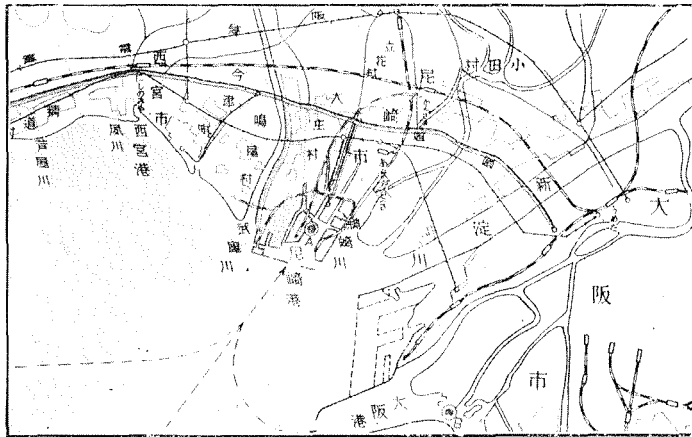
神戸市を控へ、陸には國有鐵道東海道本線及び阪神國道に連り、交通至便にして實に關西地方に於ける工業地としての要素を俱備した理想的地點で、若しこれに完全なる港灣設備を施し、大船舶の出入を自由ならしむるに於ては、工業地としての發展は、火を啗るより明かであらうとは、久しきにわたつて識者の等しく認むる處であつた。

尼崎築港の沿革

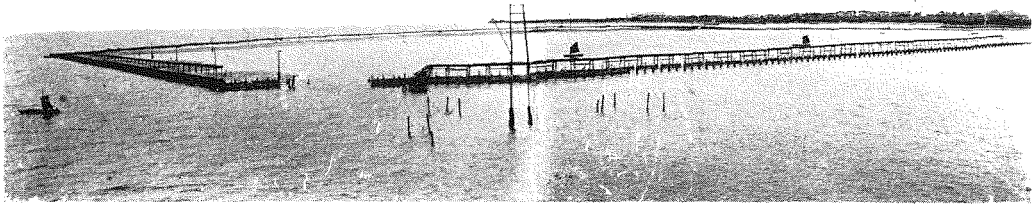
我國に於ける先覺的事業家として、港灣事業に貢獻する處多く、夙に工業港の開發に着眼せる故淺野總

郎氏は、關東に於ける我國最初の工業港たる鶴見築港の完成する以前に於て、關西に於ける此種施設の皆無なるを遺憾とし、尼崎の有す地理的要素に着眼して、此處に一大工業都市を建設せんとする國家的見地から、尼崎築港の計畫を樹て大正十五年二月二十三日其出願をなすに至つたが、昭和三年一月山下龜三郎氏と共同の出願に改め、同年五月二十八日之が免許の指令を受けた。

免許指令を受けると、直ちに工事實施設計の作成に着手し、同年八月二十五日認可を申請し、翌四年三月十五日之が認可を得、三月十六日尼崎築港株式會社の設立を了し、諸般の準備を調べて起工するの運びに至つたのである。



(1) 尼崎築港附近一般平面圖。



(2) 尼崎築港に於ける埋立工事。締切護岸の一部。

築港計畫の概要

前述の如くして尼崎築港株式會社は設立された。その實現せんとする計畫の内容は、西は武庫川口より東は神崎川に至る海岸に沿ひ水深淺き海面50萬坪を埋立て、その前面に延長879間の大防波堤を築造し、水深30尺を有する錨地33萬坪を抱擁する大計畫で、一萬噸級船舶の繫留を自由たらしむるものである。

尼崎港は一般商業港及び工業港の兩者を兼備せしむるもので、中央部庄下川口及蓬川口に於て幅員250間長500間の錨地を残し其周圍に水深30尺の岸壁延長916間を築造一萬噸級船舶11隻を同時に繫船せしめ、之に接して上屋並に臨港鐵道道路及倉庫等一般商港の施設をなし、普通貨物の海陸連絡に當てる。この中央部商港施設以外の部は凡て工業港としての最新の施設をするに適當な埋立地を構成するもので、1萬乃至數萬坪に分割分讓し、各區には1萬噸級船舶の横付を可能たらしむる計畫である。

地質 地質は上層は砂質、中層は軟質粘土で、下層即ち現地表下60尺内外に於て硬質砂利の厚層全般に涉つるので、高層建築及強力原動機其他の基礎として米松杭市場品を使用し完全を期し得べく大阪港附近に比べて基礎工費の低廉なることは疑ひをいれぬ。

防波堤 埋立地前面に延長879間の防波堤

を築造するもので中央部に港口を有し、其構造は第5圖に示す如く基盤泥土層中に荒砂を注入し土質を補強し捨石をなし、堤の軀體をなすべき鐵筋混凝土ケーソンを据付け内部に砂及混凝土を填充する。

岸壁 第5圖下部に示す如き構造で、公共一般の荷役に供し、水深干潮面下30尺とし1萬噸級船舶11隻の繫船を可能たらしめる。

護岸 は延長5,866間を有し、鐵筋混凝土丁杭を水射法によつて打込み、控板と連結し杭型と杭との間には鐵筋混凝土の柵板を取付け土砂の流出を防ぐ。(第5圖上参照)

上屋倉庫 岸壁の裏面に上屋倉庫を適當に配置する豫定で、敷地11萬1千坪は之を分割し本社直營倉庫敷以外は貸地とする。

分讓豫定工場敷地 面積126,600坪。

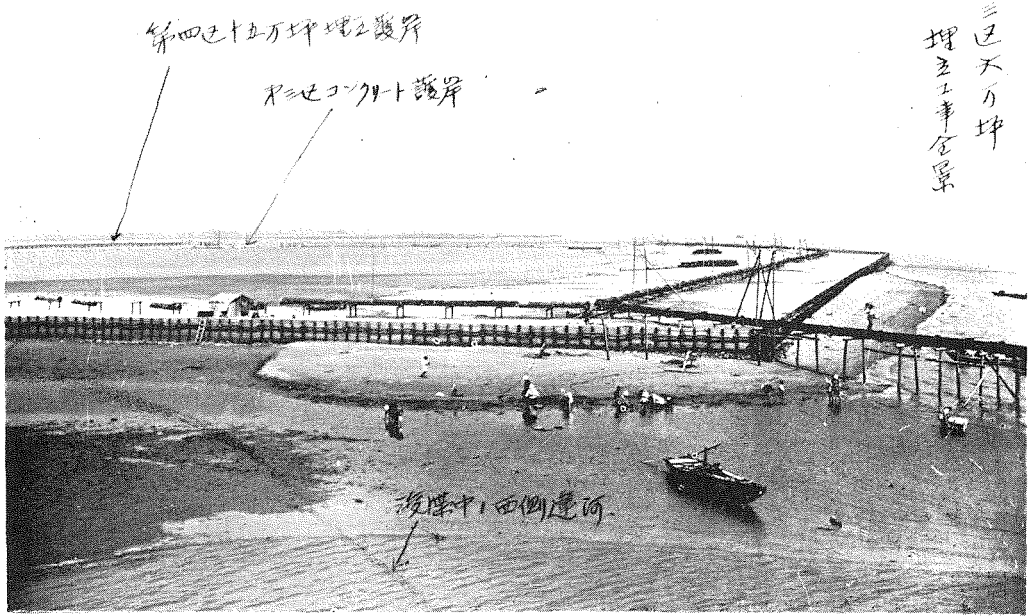
道路其他 埋立地内の道路は幅員6間乃至10間とし各分讓地に通じ阪神國道に連絡する。鐵道は省線神崎驛より分岐する本社經營の尼崎鐵道が、埋立地を経て鳴尾に至る幹線の外各埋立地に支線を分岐し海陸連絡を完からしめ、阪神電鐵海岸線が出屋敷から分岐し本埋立地北側を沿ひ鳴尾に連絡して一般旅客の便に供されてゐる。この外乗合自動車の運輸も目下出願中である。

工事狀況

既に新造せるポンプ式淺瀬船武庫丸(一ヶ

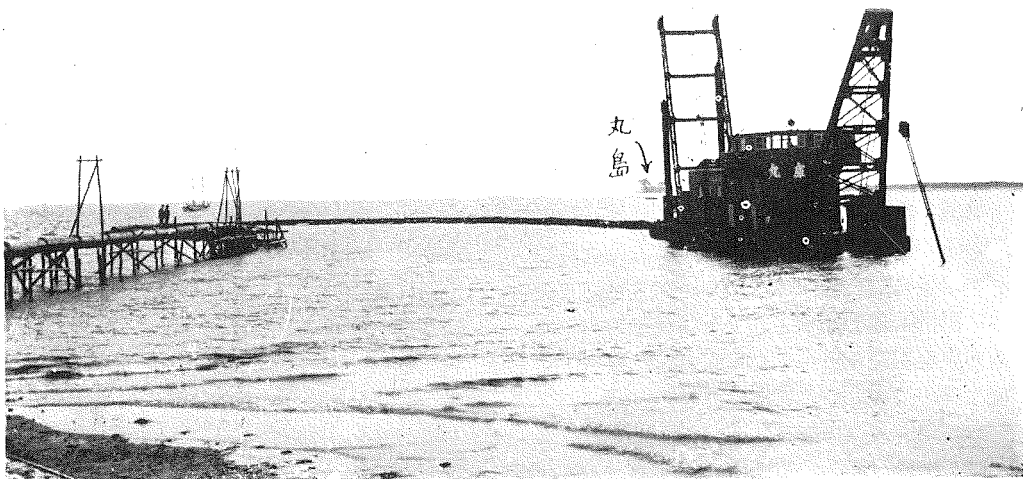
月浚渫能力3萬立坪、750馬力電動22吋ポンプ掘付)を以て蓬川筋の浚渫をなすと同時に、第四區及第三區の埋立に着手し、更に混凝土護岸材料製作工場を設置し之が製作をなす傍ら防破堤並に岸壁工事に要する混凝土ケーソ

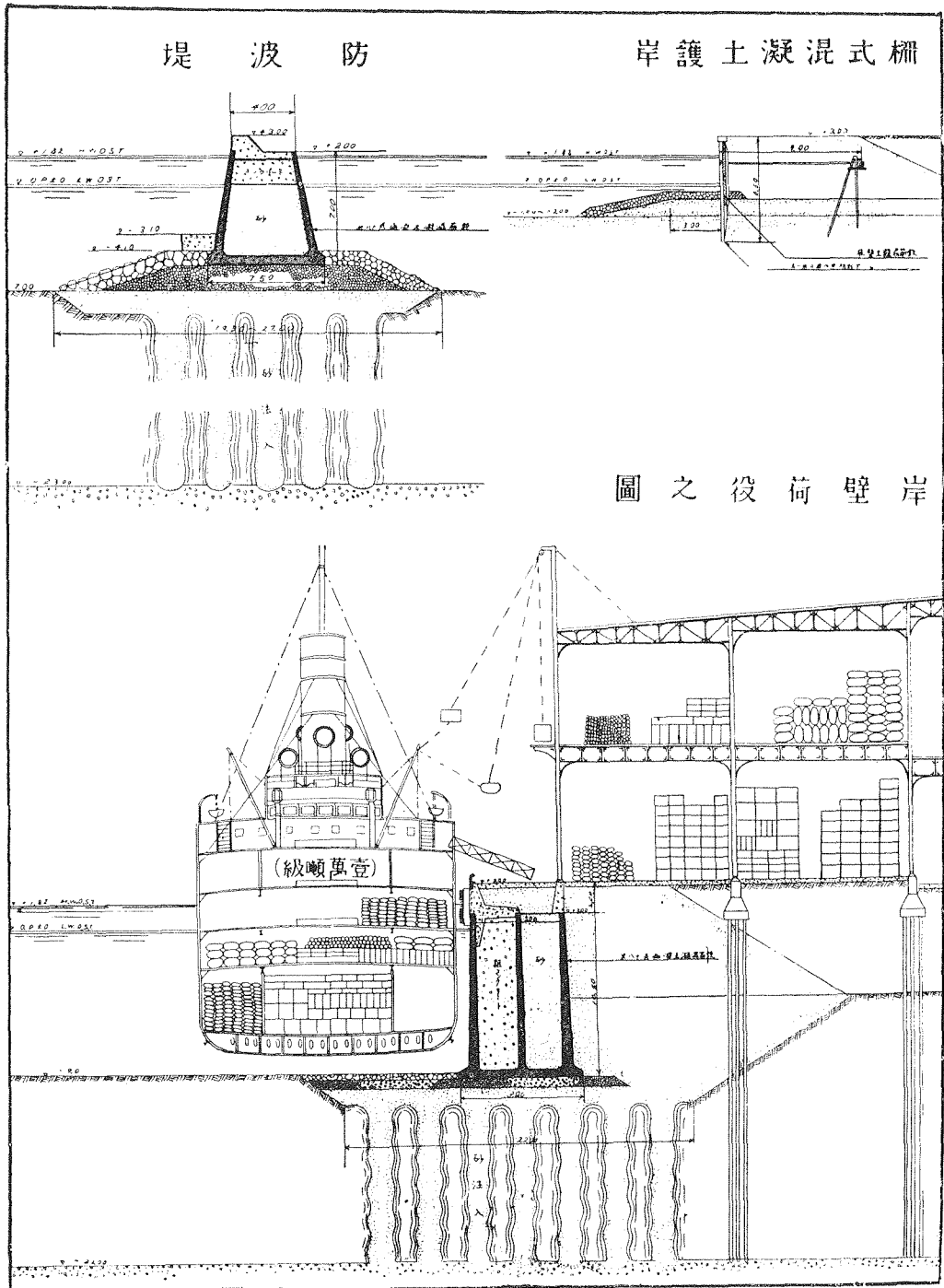
ン製作用斜路工事に着手、現在21萬坪を有する區域の護岸及埋立工事大半の進捗を見る状況で、工業港として遺憾なき施設を備へその機能を發揮し得る全工事の完成は昭和十四年の豫定である。(以上)



(3) 第三區六萬坪埋立工事全景。

(4) 同上、埋立事
中の武庫丸。





(5) 尼崎港防波堤及岸壁構造圖