

戦前の阪神運河計画について —沿岸の都市形成における位置づけ—

中条 匡臣¹・山口 敬太²・川崎 雅史³

¹学生会員 京都大学大学院 修士課程（〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1）

E-mail: chujo.tadaomi.36w@st.kyoto-u.ac.jp

²正会員 京都大学大学院助教 工学研究科（〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1）

E-mail: yamaguchi.keita.8m@kyoto-u.ac.jp

³正会員 京都大学大学院教授 工学研究科（〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1）

E-mail: kawasaki.masashi.7s@kyoto-u.ac.jp

阪神間の沿岸地域の発展はその港湾に依るところが大きく、現在に至るまで多くの大規模な開発が計画されてきた。その黎明期である明治期から昭和初期にかけて「阪神運河計画」なる構想が立案された。戦前の阪神間地域では、この計画に沿った形で数々の港湾計画が進捗、埋立地造成計画が認可されるなど、現在の阪神間沿岸地域における都市形成の基礎となった。本稿では、阪神運河計画の成立過程とその具体的内容を示した上で、これに関係する種々の港湾・埋立計画の分析を通じて、阪神間の都市形成における阪神運河計画の位置づけを示した。

Key Words : Hanshin Coastal Industrial Region, urban planning, land reclamation, harbor, canal

1. はじめに

幕末の開港と文明開化によって日本の港湾地域は、貿易と産業を中心として急速に発展した。明治期の神戸港は日本を代表する港として目覚ましい発展を遂げ、大阪港も後背地に有数の商工業地帯を抱え、神戸港と競うようにして発展を続けてきた。これに似た形勢をもった横浜港と東京港では、明治初期から臨海工業地帯形成が議論され、実業家・浅野総一郎らによって両港を跨ぐような京浜工業地帯の形成が計画され、大規模な埋立地造成が進められた。浅野は築港事業の全国展開を目論み、阪神間においても工業地帯の造成を目指した。一方、兵庫県知事であった山県治郎は、阪神間沿岸地域の産業に注目する者が多数いることを考慮し、無秩序な開発を統制するために神戸港・大阪港を繋ぐ阪神運河計画を立案した¹⁾。実際にこの計画に沿った形で数々の港湾計画が進捗、埋立地造成計画が認可されるなど、阪神運河計画が、神戸・大阪の両港や阪神間の諸都市の都市形成に影響を与えたと考えられる。

阪神間の港湾計画、都市形成を主題とする研究として、各港の建設史や各築港会社の事業史や河野らの研究²⁾があるが、阪神間沿岸地域形成と阪神運河計画という構想の関係に言及したものは管見ではみられない。

本稿は、これら先行研究の成果を基礎として、昭和3（1928）年に立案された阪神運河計画の成立過

程とその具体的内容を示した上で、これに関係する種々の港湾・埋立計画の分析を通じて、阪神間の都市形成における阪神運河計画の位置づけを明らかにすることを目的とする。

本研究では、史料として主に歴史文書を用い、兵庫県会の議事録、雑誌記事、社史、営業報告書、さらには当時の新聞記事を資料とした。まず、阪神運河計画の立案以前に存在した阪神間の港湾計画の内容を整理した上で、阪神運河計画とこれに関連する計画の内容を示し、阪神運河計画は立案者である山県治郎らを中心とする計画の意図を明らかにする。さらに、阪神運河計画が、諸々の関連する港湾計画に与えた影響を明らかにする。

2. 阪神運河計画の立案

(1) 阪神運河計画以前の港湾計画

a) 丸島築港計画

明治後期、阪神間では産業の発展に伴い工場用地の造成が求められていたが、尼崎港が工業地として適地として注目される。大正2（1913）年、商社である鈴木商店がこれに着目し、尼崎港を修築して埋立地を造成することを計画した³⁾。

この計画は尼崎町会で一度は認可されたが⁴⁾、市営を求める反対⁵⁾、日本リーバ・ブラザーズの入港税徴収に対する反対⁶⁾、恐慌による経済的困窮など

数々の問題があり、なかなか進捗を見せなかった。昭和 2（1927）年に至ると金融恐慌の影響で鈴木商店が倒産し、丸島築港計画は頓挫してしまう。そしてこの計画は県営による尼崎港修築計画へと受け継がれる。

b) 鳴尾地先埋立計画

鳴尾浜地先（西宮市沿岸東部）の埋立計画は、大正初期、鳴尾浜鳴尾地先埋立計画地先を有する地主・辰馬半左衛門が土地を手放すことになったことがきっかけであった。この土地の一部を鈴木商店⁷⁾と山下汽船株式会社が買収、後の大正 6（1917）年 7 月に両者が共同してその地先の公有水面埋立計画 2 万 5000 坪を兵庫県当局に出願するに至った。しかし、漁業組合と交渉が上手くいかず訴訟にまで至ったことや⁸⁾、一部の村民の反対により埋立計画は難航したので、鈴木商店は工場誘致を優先することとした。これにより工場誘致は何とか成功したが、埋立計画は進捗することなく昭和 2（1927）年鈴木商店の倒産により計画は頓挫した⁹⁾。

c) 尼崎築港計画

先の鈴木商店による丸島築港計画が実現を見ないとなると、尼崎市側は港の繁栄を図ろうとして大正 9（1920）年 3 月、兵庫県に尼崎港修築県営に付建議を採納した¹⁰⁾。これに対し県では調査を行い、翌年の通常県会で尼崎港修築計画を議決した。この計画の中で費用に関して、尼崎港一帯で土地を所有し工場誘致を進めていた尼崎土地株式会社が修築費用を兵庫県に貸し、県はこれを埋立地売却代金で返却する、という形をとった¹¹⁾。そして尼崎市の当初の計画から規模・予算がかなり縮小されて事業化され、昭和 3（1928）年 4 月に竣工を迎えた。

県、市による修築は「将来の発展を考慮すると頗る大規模のもの（工事費尠くも千二三百万円）が必要であるけれども、財政の關係上さしあたり第一期工事として後年拡張工事施行の際その一部を形成する程度に止めた計画¹²⁾」となるに至った。この未完の築港計画が後の民間による大規模な埋立へと継承されることとなる。

(2) 阪神運河計画の立案

神戸港、大阪港の築港が進捗し、阪神間沿岸の開発計画案が出されはじめた大正末年、当時の兵庫県知事であった山県治郎¹³⁾は阪神運河計画なる構想を立案する。同計画は「從來阪神間の海岸を盛に埋立の出願をする者が多くなった關係上、之を統制するの要あり¹⁴⁾」という状況に対し、主要道路の不足とも関連して阪神間（尼崎市の神崎川から神戸市の住吉川）に防波堤を設け「道路ト運河トヲ含ンダ所ノ阪神沿海一帯ニ亘ル一大埋立事業¹⁵⁾」を為すという計画であり、大正 15（1926）年に立案され、同年 11 月の通常県会においてその調査費 5 万円が附議決定された。同計画についての大正 15（1926）年通常県会における山県の発言¹⁶⁾は以下の通りである。

…今回私が調査シテ見タイト云フ阪神運河調査ト云フノハ、（中略）今一定ノ基礎的調査ヲ致シマシテ、此ノ阪神ノ海岸沿線ニ添フテ、一ツノ十五間幅若クハ二十間幅ノ豫定道路線ヲ造リマシテ、將來總テノ埋立ハ此ノ基準ニ從ヒ、此ノ豫定道路線ニ當ル所ノ埋立地ヲ國家キ寄附スル所ノ條件ヲ以テ埋立ヲ許シテ行クナラバ、（中略）今日財政多端ナルノ際國家若クハ公共團體ニ於テ此ノ大ナル運河並ニ埋立ノ事業ヲ經營スルト云フコトハ財政上至難ナルコトデアルト認メラレノデアリマスカラ、民間ノ企業者ニ一定ノ基準ノ下ニ、一定ノ制限ノ下ニ之ヲ許可シテ行クト云ウコトハ此ノ事業ヲ促進スルところノ一案デハアルマイカト信ズルノデアリマス、…

…此ノ調査ノ結果相當ノ成案ヲ得マシタナラバ矢張是ハ一ツノ大ナル都市計畫ト致シマシテ都市計畫委員會ノ決定ニ附シ、内閣ノ認可ヲ得テ告示ヲシテ置キマシタナラバ當局者ガ變ツテモ是ハ動クコトハアルマイカト信ズルノデアリマス…

これによると阪神運河計画の主な目的は、1) 埋立地造成による臨海部工業化の促進、2) 埋立地上に第二の阪神国道となる道路の敷設、3) 航海上安全な運河の構築、の 3 つであったことがわかる。また、この計画に必要な費用は、埋立地と防波堤合わせて総工費約 1 億円¹⁷⁾と、一行政団体において負担するには財政上困難であったため、民間資本によって開発を進めたい、という要因があったことも注目すべき点である。一方で、山県は都市計画として決定し、将来に亘って計画が変更されてしまうことのないよう計画を保証したいと考えていた。

翌年には阪神地方開発調査会が兵庫県に設けられ、昭和 2（1927）年 4 月 15 日に規程¹⁸⁾が告示された。

本規定の第一に「阪神地方開発調査委員會ハ知事ノ諮問ニ應ジ阪神間ニ於ケル沿岸地帯ノ埋築、港湾運河ノ計畫、道路、河川ノ修築等地方ノ發展ニ関スル重要事項ヲ調査並ニ審議ス¹⁹⁾」とあるように、同委員会は県知事の諮問機関という位置づけであった。委員には各市町村の長や土木部長などの他、官民の主要なメンバーが名を連ねており、その顧問には原田貞介（前内務技監、各地の土木工事顧問を歴任）が選ばれた²⁰⁾。昭和 2（1927）年 5 月 2 日に第一回委員会が開催され、原田から草案の説明があり、意見交換がなされた。このとき、委員から本計画があ

表-1 阪神地方開発調査委員会規定

縣令第 279 号阪神地方開発調査委員会規定
一、阪神地方開発調査委員會は知事の諮問に応じ阪神間に於ける沿岸地帯の埋築港湾運河の計画道路河川の修築等地方の發展に関する重要事項を調査並に審議す
二、会長は知事之に當り知事事故ある時は知事の指定したる委員若しくは官吏之に當る
三、委員は學識經驗あるものの内より知事之を囑託す
四、委員會は必要に応じ知事之を召集す
五、委員會に幹事及び書記を置き幹事又は委員の内より知事之を命ず

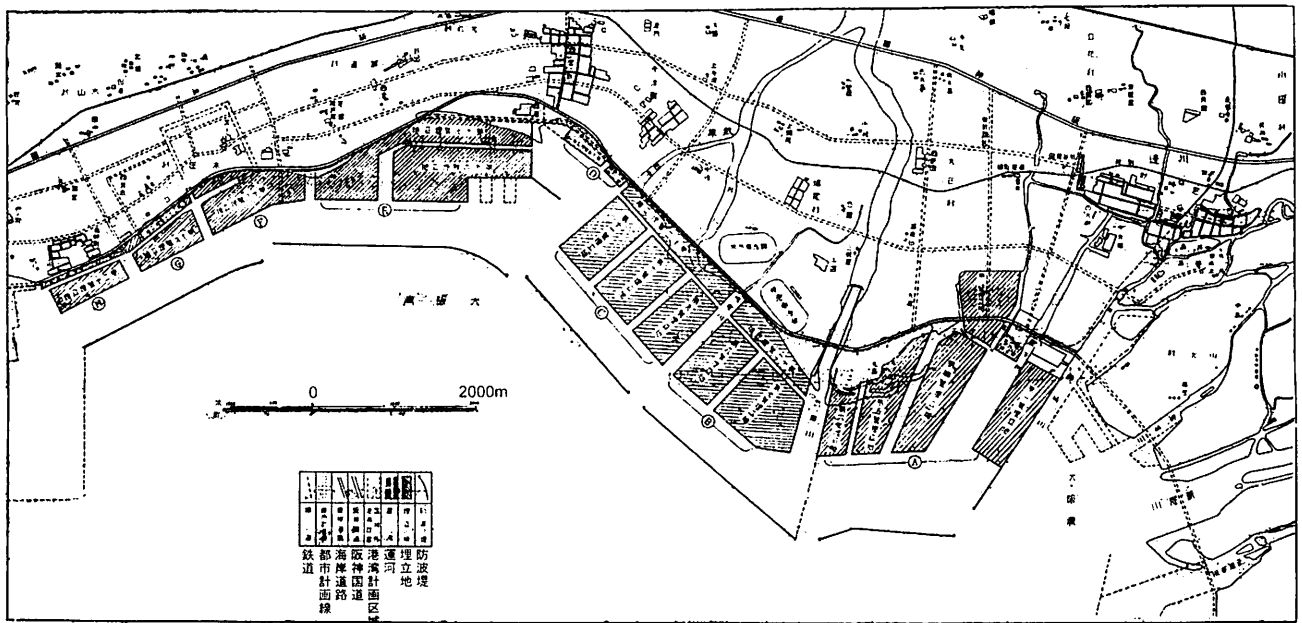


図-1：阪神運河計画図（港湾6巻11号，1928）

まりに理想的に走っているという意見は出たものの、反対意見は出されなかった。これに対して山県は「道路の費用なんかは僕の考へでは只で出来るのだよ、埋立の権利を得たものに道路を寄付させるのさそうすれば神戸、大阪間一文なしで立派な道路が出来上がるわけさ ハハハハ」と得意気に語ったことが報じられている²¹⁾。

その後、兵庫県独自の調査が、尼崎市東端の神崎川から西宮都市計画区域西端の住吉川の範囲（約16km）において、水深、地質、地形、水道計画、道路・鉄道計画に関してなされ、これをもとに原田を中心として計画が立てられた。計画は、住吉以西は港湾調査会の調査結果を参考に、大阪附近は大阪市築港計画の臨時港湾調査会の調査案を参考として「それと脈絡を保つ」ようになされた²²⁾。

しかし、第一回委員会の直後に発案者である山県は兵庫県知事を辞職、昭和2（1927）年5月から長延連が就任した。この引き継ぎについては、山県知事は都市計画決定により、計画の確実性を保証させる方針であったが、長知事は県の腹案としてもち、埋立出願の可否の決定によって運河の形成を図ろうとしたと、その方針の転換が報じられている²³⁾。

昭和3（1928）年3月に調査・計画が終了し、同年6月に第二回委員会が開催された。小林、砂田辰馬、金子の四氏を除くほか委員は全員出席、長知事の挨拶につぎ田辺土木部長より経過報告、顧問原田貞介より計画内容の説明があり、質疑ならびに意見交換を行った²⁴⁾。その結果、竜川、森垣等より、埋立地を防護するための防波堤を築造しないことには埋立は進まないの防波堤の築造が先決でありこれを政府か県で費用負担するべき、という条件が付けられ、その通り異議なく、阪神運河計画は条件付きで決定された²⁵⁾（図-1：阪神運河計画図²⁶⁾）

表-2 阪神運河計画の内容²⁷⁾

計画概要

本計画は阪神間沿岸地域一帯を埋立て防波堤を設け数多の大小運河を配置し大工業地を提供し同時に中小工業の発展を助長するにある

埋立区域 東端は尼崎地先府県界より西は住吉川口に至り東西三里二十五町に亘る、埋立の幅員は武庫川以東は約水深五乃至七五米以内の線まで武庫川以西は水深八、五米乃至十米まで

埋立面積 埋立面積武庫川以東八十三万一千余面坪同以西二百二十四万二千余面坪、計三百七万三千余面坪

埋立面坪（図面参照）… A 区七六二、〇〇〇坪、B 区四七九、三〇〇坪、C 区六〇六、〇〇〇坪、D 区四七、五〇〇坪、E 区五五、七〇〇坪、F 区一九四、〇〇〇坪、G 区一二七、〇〇〇坪、H 区一〇九、一〇〇坪、合計二百八十七万五千六百坪、この総金額九千五百九十九万四千六百円

運河 本計画の骨子なる沿岸埋立地と防波堤の間は巾五百米の運河を構成し西神戸商港より東尼崎の工業港を経て大阪湾に通ずる大運河の使命は工業港たるべきを主とす（一部）

防波堤 防波堤は総数六条とし総延長十一キロとす

鉄道 東海道灘東駅より分岐して東南に向け計画縦貫道路を越え南側に沿い東に走り尼崎港にて北折し尼崎駅に連絡す、この延長一九・五キロ、経過地はなお研究の余地あり

道路及び橋梁 埋立地を東西に貫通する一大道路を計画す本路線は神崎川右岸尼崎既成埋立地より起り武庫川まで大半既成地を通過し武庫川以西概ね新埋立地の最北地帯を辿り住吉川より西灘村岩屋に出て国道に合す、右縦貫道路の延長一三、七キロ、幅員三〇メートル有効巾二七メートルとし、この敷地十二万四千余坪は埋立者として無代提供せしむ、橋梁二十一ヶ所あり、延長一、〇五六メートル、幅員二五メートル

予算 防波堤費は埋立費の約二割強に相当するがこれは国または懸において負担するものとせば事業の速進を期し得るだろう、仮に本工業港を第二種港湾と見做し防波堤の一半を国および県で負担し他の一半を私人の投資により防波堤を十ヶ年間に実現するとせば一ヶ年の負担は国県各々九十余万円である（一部）

3. 阪神運河計画と沿岸の都市形成

阪神運河計画は、知事の交代を機に、兵庫県の実立許可の基準として運用されるという、いわば「隠れた」計画となった。以下では、同計画がいかに関の沿岸部の開発に影響を与えたかについて論じ、その都市形成史上の位置づけを明らかにする。

(1) 尼崎築港による尼崎築港計画

a) 築港計画認可に至るまで

尼崎港は鈴木商店による丸島築港計画の頓挫と尼崎港修築（1922-1927）規模の縮小によって、「尼崎市附近ハ近時工業地帯トシテ漸ク認メラレニ崎港モ頓ニ其重要性ヲ増スニ至レリ、然レトモ現在ノ尼崎港ハ小規模姑息ノ計画ニテ到底其要求ヲ満スニ足ラス²⁸⁾」という状況であった。これに着目し尼崎港修築計画を計画したのは、日本の臨海工業地帯開発の父と呼ばれ京浜運河建設の主要人物である浅野総一郎であった。『尼崎築港 70 年史』には、大正 15（1926）年 2 月に浅野が尼崎市と大庄村（現在の尼崎市南西部）に公有水面埋立願を申請、これを受けて同地の地権者であった山下亀三郎（海運業を主とした山下財閥の創始者）が同年 8 月に兵庫県に公有水面埋立願を申請、後に山下側が浅野側に合同し、昭和 4（1929）年になって尼崎築港株式会社を設立したとある。その出資割合は浅野 67%、山下 26%、その他 7%であった²⁹⁾。

この申請は兵庫県が阪神運河計画の調査している間は保留されており³⁰⁾、この間に浅野は公有水面埋立設計変更願を提出した。この中で当初の埋立面積は約 60 万坪であったものが約 69 万坪に変更されている。この変更理由として「今般同地方ニ於ケル埋立計画ノ方針ヲ御確定相成リ御内示ヲ相受ケ候結果之ニ則リ右ノ通り前出願ノ設計ヲ変更致」と記述があることから、この「同地方ニ於ケル埋立計画ノ方針」、つまり阪神運河計画に即して設計を変更したことがわかる³¹⁾。そして昭和 3（1928）年 5 月に埋立免許が許可された。尼崎築港の計画については、

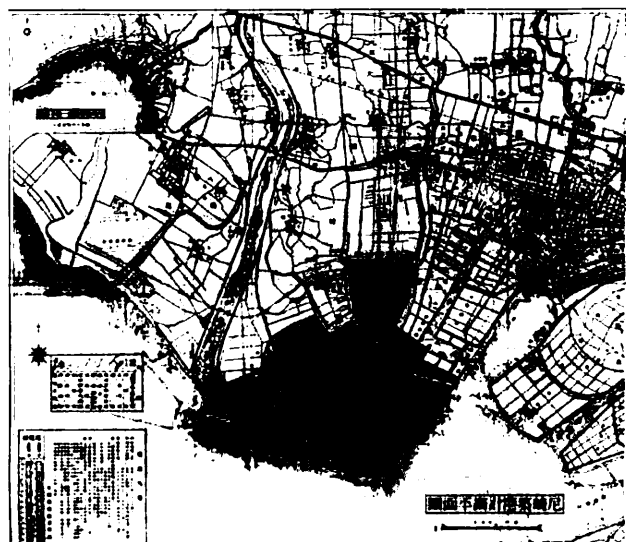


図-2 尼崎築港計画平面図（1936）³²⁾

「阪神沿岸開発調査会の予定案に基づいて計画を立てた」こと、しかし内務省に許可を申請したが規模の縮小が余儀なくされたことが報じられている³³⁾。

b) 築港計画の推移

昭和 3（1928）年 5 月に公有水面埋立免許が許可された後、同 4（1929）年 3 月に実施設計が認可された。このとき県から公共用物揚場護岸（岸壁）工事が除かれており、これについては速やかに調査のうえ改めて認可申請を行うこと、第一区埋立中央に幅員 60m の水路を設けることが指示された³⁴⁾。そして、事業着手時には「山県元兵庫県知事の所謂置土産たる阪神大運河計画の一部分を造成することになる³⁵⁾」と報じられた（図-2）。

尼崎都市計画地域の決定（1931）では、尼崎都市計画地域の内、港湾部を中心として 65.8%（約 431 万坪）が工業地域に指定された³⁶⁾。工事と共に進んだ埋立地の売却・賃貸先は、多くが重工業関連の工場であった。埋立工事は、戦争の影響で段々と進まなくなり、終戦時には経営状況が思わしくないことから工事を継続することは不可能となった。そこで、埋立の権利を兵庫県に受け継ぐこととした。昭和 23（1948）年 6 月に尼崎港内公有水面埋立工事設計変更許可及び同工事竣工許可を得たことで、尼崎築港計画は西防波堤と約 27 万坪の埋立（当初計画の 52%）をもって終了した³⁷⁾。

(2) 阪神築港による鳴尾地先埋立計画

a) 埋立計画認可に至るまで

鈴木商店の破綻により頓挫した鳴尾川河口の港湾化計画には、山下汽船も共同して出願していた。海運業を生業として山下汽船の拡大を図っていた山下亀三郎は、大阪湾に来港する船が近年激増していることに対し、阪神間での港湾設備拡充の必要性を感じていたが、大阪港・神戸港は既に開発の余地がなかったため、その中間地点にある武庫川周辺に着目した³⁸⁾。『鳴尾事業史』によると、阪神運河計画の発表直後に、鈴木商店の後継代表者大塚清次と山下亀三郎が鳴尾沖埋立出願について合議し、今後の処理を一切山下亀三郎に委託することに決定した³⁹⁾。

山下は県の計画に準拠して旧出願の一部を改定し

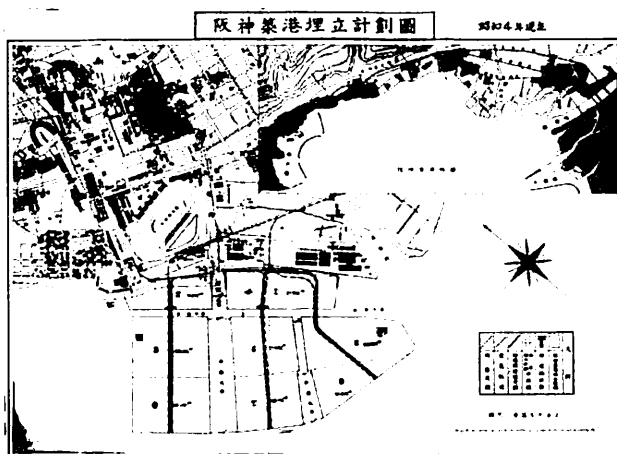


図-3 阪神築港埋立計画図（昭和 4 年現在）⁴⁰⁾

たうえ、更にその前面に約 49 万坪の埋立を立案した。昭和 3 (1928) 年 3 月県に出願し、同年 6 月の県調査会の承認を受け更に地元鳴尾村に同意を求め、同年 9 月、鳴尾村会はこれに同意するに至った。

その計画は、埋立総面積約 61 万坪、これを 5 ブロックに分け「その南面は幅員六十米突の運河に接し即ち阪神大運河の東出入口を成す」というものであった⁴¹⁾ (図-3)。尼崎築港計画と同様に、阪神運河計画の一部となる運河の開削が盛り込まれていることが読み取れる。山下の埋立計画の背景にも阪神運河計画という兵庫県の構想があり、阪神運河計画に基づいて許可されたと考えられる。

b) 埋立計画の推移

鳴尾地先埋立計画は昭和 3 (1928) 年に免許され、同 6 (1931) 年に着手された。西宮都市計画地域の決定 (1932) の際には、尼崎市とは対照的に西宮都市計画地域のうちの 70.21% が住居地域に指定され、工業地域は 14.35% で西宮港付近の一部と鳴尾村 (現西宮市東端) 沿岸部一帯のみに限られていた⁴²⁾。

この計画は、尼崎築港計画と同様に戦争の影響で工事が中断され、そのまま終戦を向えた。この時竣工していたのは第二区と第一区 55% のみであった⁴³⁾。その後、阪神築港は竣工期限の延長を繰返ししながら (昭和 14 (1939) 年-昭和 39 (1964) 年の間に 13 回)、同地の公有水面埋立免許を保持し続けた。

昭和 38 (1963) 年の工事期限伸長願に難色を示した運輸省が東洋建設 (旧阪神築港) の埋立権存続の条件を提示したことにより、東洋建設は大阪湾西部総合開発計画 (1963 年策定) に準拠して設計を変更し埋立工事を再開し、昭和 60 (1985) 年に工事を終了した。鳴尾浜地先埋立計画は免許から 56 年の歳月を経て工事は終焉を迎えたが⁴⁴⁾、この計画の起源は阪神運河計画にあり、これによる埋立計画が戦後から現代に至るまで続いてきたといえる。

(3) 阪神運河計画に関連した港湾計画

a) 西宮港修築計画

西宮市の経済の中心の 1 つであった酒の積出港として有名な西宮港は、修築を求める運動はあったものの、利害関係の調整が難しく、費用が巨額であったことで、大正時代には修築工事は実行に至らなかった⁴⁵⁾。昭和 3 (1928) 年に阪神運河計画が立案されたことで西宮港は「西宮其他各地ノ築港計畫等ハ此ノ大キナル計畫ノ中ニ包含サレマシタ事業⁴⁶⁾」とされ、これを契機として兵庫県会で西宮港修築計画費用、総工費 125 万 6186 円が計上された⁴⁷⁾。同港は「改修工事要望の声が切実性をおびるに随い昭和二年山県知事の時代に阪神運河大計画が出来上ったので、この大方針のもとに改修工事の設計をいそぎ、昭和三年の予算県会で三ヶ年継続事業として工費百二十五万六千円の議決をみた⁴⁸⁾」と報じられており、阪神運河との関連が伺える。その後昭和 6 (1931) 年 1 月に起債認可があり、同年 10 月から着工、昭和 10 (1935) 年に竣工した⁴⁹⁾。

b) 本庄運河計画

神戸市都市計画地域に含まれていた本庄村 (現神戸市東灘区) は、大正 13 (1924) 年の神戸都市計画地域決定により、その海岸部のほとんどが工業地に指定された⁵⁰⁾。これにより本庄村は工業の誘致を進めることし、阪神運河計画が示されるようになると、これと関連する形で、本庄村および本山村を通じる独自の運河建設の問題が持ち上がった⁵¹⁾。この計画は莫大な費用がかかることなどから実現しなかったが、ここにも阪神運河計画による影響が伺える。

c) 脇浜地先埋立事業

大正 6 (1917) 年に松方幸次郎、川西清兵衛、坪田十郎らが計画、出願した神戸市内脇浜地先埋立事業 (現在の神戸市中央区東部沿岸地域) は、種々の事情で実現するに至らなかったが、後に平高寅次郎⁵²⁾ がこれに注目し権利を継ぎ、昭和 4 (1929) 年 4 月に東進土地興業株式会社を設立し、脇浜地先の埋立を行うこととなった⁵³⁾。当時、神戸市編入の決定、阪神国道への近接、三宮駅の東方 (脇浜方面) への移転などの諸要因が当地域の発展に好影響を与えており、脇浜地先の埋立計画の成功は明らかだと報じられている⁵⁴⁾。工事は埋立工区を 4 区に分け、竣工期限の延長をしながらも順調に進み、昭和 11 (1936) 年に埋立を完了した。この土地は大部分が神戸製鋼所に売却された⁵⁵⁾。

同事業は尼崎築港・阪神築港の埋立とともに「阪神運河埋立の大計画は将来大阪神築港を実現するもので即ち現在 (中略) 東進土地株式会社の三社が認可され⁵⁶⁾」と報じられており、この計画の認可にも阪神運河計画の影響があったことが確認できる。また同埋立地付近は、神戸港湾調査会においても将来の神戸港の中心地を成すと考えられており⁵⁷⁾、神戸港東部拡張においても重要な位置づけを有していた。

d) 神戸東部拡張計画

兵庫県の阪神運河計画の調査・立案に対して、神戸市では、東部海面の埋立事業として、森垣亀一郎神戸市港湾部長を中心に調査が進められていた。昭和 2 (1927) 年 7 月の臨時神戸築港陸上設備調査委員会において森垣港湾部長から内示があり、「築港以東住吉川まで海面埋立の大計画」 (総経費 4484 万円、約 72 万坪) が報じられた⁵⁸⁾。これは、神戸市東部の西郷川から住吉川にわたる海面を二期に分けて埋築しようという計画 (第一期東部海面埋築事業: 工費 2640 万円) であった⁵⁹⁾。同計画について森垣神戸市港湾部長は「東部海面の埋立計画は、昨年五月ごろから調査に着手し県当局が阪神開発調査委員会に附議した海面埋立よりもズットはやく設計も出来ていた⁶⁰⁾」と述べており、阪神運河計画に基づくものではなく、神戸市独自の方針によるものであることを強調している。神戸港の東部拡張計画は、阪神運河計画を契機としたものではなかったと考えられるが、神戸市は大阪港との競争の中で工業地帯を東部に拡張することを企図しており、この動きは後年の「神戸港東部海面埋築計画」へと発展する⁶¹⁾。むしろ山県から兵庫県側はこの動きを見越して阪神運河計画を立案したのではないかと推察できる。

5. おわりに

本稿では、阪神運河計画の内容と経緯、これに関連する沿岸地域の港湾・埋立計画における阪神運河計画の位置づけについて論じた。本研究の成果は以下の通りである。

- 1) 阪神運河計画が立案される以前の阪神間の港湾計画である、鈴木商店による丸島築港計画・鳴尾浜地先埋立計画と兵庫県による尼崎港修築計画について、鈴木商店の計画は頓挫したが、大資本を有する民間事業者による沿岸の大規模な埋立計画が、後に阪神間沿岸で多くの開発計画が立案されることになるきっかけとなったことがわかった。県営による尼崎港修築工事では、工業地帯造成が最も望まれていた尼崎港においても一行政団体による経営では資金面の問題から大規模な開発は困難であった。
 - 2) 昭和 3 (1928) 年に立案された阪神運河計画は、阪神間沿岸を一体とした理想的な開発に導こうという構想であり、埋立地造成による臨海部の工業化、道路の新規敷設、運河の構築の 3 つが要点であった。埋立は民間の資本に頼るものとし、山県知事は都市計画決定を行う考えであったが、長知事はそうせず、県が埋立の許可をする際に参考にする計画と位置づけた。兵庫県は民間開発を利用しつつ、その許認可権を利用することで、埋立開発を進めようとした。
 - 3) 阪神運河計画の構想を受けて、尼崎築港計画（尼崎築港）の免許と事業化が進捗した。また同構想は、鈴木商店の倒産で下火になっていた鳴尾浜地先埋立計画（阪神築港）計画の再事業化につながり、戦後も埋立権が継承され竣工に至った。また、両計画は運河計画に沿うように設計が変更されており、事業化のみならず、その設計にも影響を与えていた。
- 西宮港修築計画に関しては、運河計画の立案が事業化を後押したと考えられ、また本庄運河計画は運河計画に刺激されて立てられた計画された案であった。以上のように、阪神運河計画は阪神間の沿岸地域の港湾・埋立計画の事業化のきっかけとなったことを明らかにした。

参考文献・注

- 1) 兵庫県：阪神地方開発計画調査概要，p1.
- 2) 河野通博，加藤邦興：阪神工業地帯，1988.
- 3) 大阪毎日新聞，1913.10.14.
- 4) 岡謹一郎：丸島築港世論，p28，丸島築港株式会社創立事務所，1920.
- 5) 大阪毎日新聞，1913.10.17.
- 6) 前掲：丸島築港世論，p42.
- 7) 上記の 2 つの計画に関わった鈴木商店とは、明治 10 年ごろ大阪の砂糖商から発足し、日清戦争・第一次世界大戦を経て貿易や製造業など諸分野に進出した巨大商社である。第 1 次大戦後の戦後恐慌と 1923 年の関東大震災により経営が悪化、昭和 2 年 4 月に倒産した。
- 8) 大阪新報，1918.6.29.
- 9) 西宮市役所：西宮市史第三巻，pp267-268，1967.
- 10) 尼崎市議会事務局：尼崎市議会史資料編，p1377，1970.
- 11) 尼崎土地株式会社：尼崎市と尼土地，pp32-33，1922.
- 12) 大阪毎日新聞，1922.4.17.
- 13) 山県治郎（1881.1.6～1936.1.9）…内務省警保局属，各県警察部長，内務省監察官，内務省参事官，都市計画局長を経て各地県知事を歴任。兵庫県知事としての在任期間は 1925(大正 15).9.16 -1927.5.17(昭和 2).
- 14) 山根眞住：山縣治郎傳，p149，1940.
- 15) 兵庫縣會速記録，1926.11.29.（山縣治郎の発言）
- 16) 兵庫縣會速記録，1926.11.29.（山縣治郎の発言）
- 17) 兵庫縣：阪神地方開發計畫調查概要：港灣 6 卷 11 号，pp33-41，港灣協會，1928.
- 18) 神戸又新日報，1927.4.16.
- 19) 神戸商工会議所：神戸港振興基調，1938.
- 20) 大阪朝日新聞神戸版，1927.4.26.
- 21) 大阪朝日新聞阪神版，1927.5.3.
- 22) 大阪朝日新聞神戸版，1928.1.18.
- 23) 大阪朝日新聞神戸版，1928.1.18.
- 24) 前掲：阪神地方開發計畫調查概要：港灣 6 卷 11 号，pp38-41.
- 25) 大阪朝日新聞，1928.6.29.
- 26) 前掲：阪神地方開發計畫調查概要：港灣 6 卷 11 号，p35.
- 27) 大阪朝日新聞阪神版，1928.6.29.
- 28) 尼崎築港株式会社：第壹回第貳回報告書，p1，1929.
- 29) 前掲：第壹回第貳回報告書，p9.
- 30) 大阪朝日新聞神戸版，1927.6.5.
- 31) 尼崎築港株式会社：尼崎築港 70 年史，pp37-38，1999.
- 32) 尼崎築港株式会社：尼崎築港計畫平面圖，1936.7.
- 33) 大阪毎日新聞，1930.9.9.
- 34) 前掲：尼崎築港 70 年史，p68.
- 35) 神戸新聞，1930.4.9.
- 36) 内務省：尼崎都市計画地域決定ノ件，1931.8.
- 37) 前掲：尼崎築港 70 年史，pp144-148.
- 38) 阪神築港株式会社：第壹回第貳回報告書，p1，1930.
- 39) 東洋建設株式会社：鳴尾事業史，pp1-4，1987.
- 40) 阪神築港株式会社：阪神築港 30 年史，1959.
- 41) 尼崎，阪神兩築港會社の埋立工事：港灣 8 卷 6 号，p98，港灣協會，1930.
- 42) 西宮都市計画地域決定ノ件：公文雜纂・昭和七年・第四十二卷・都市計画五，内務省，1932.8.2.
- 43) 前掲：阪神築港 30 年史，p29.
- 44) 前掲：鳴尾事業史，pp292-315.
- 45) 大阪毎日新聞，1919.8.16.
- 46) 兵庫縣會議事速記録，1928.12.12.（田邊技師の発言）
- 47) 兵庫縣會議事速記録，1928.11.28.（長延連の発言）
- 48) 神戸又新日報，1931.8.13.
- 49) 前掲：西宮市史第 3 卷，p36.
- 50) 神戸都市計画地域決定ノ件：公文雜纂・大正十三年・第十八卷・都市計画，内務省，1924.9.30.
- 51) 本庄村史編纂委員会：本庄村史，pp626-627，2008.
- 52) 破綻した鈴木商店の専務取締役.
- 53) 神戸新聞，1929.5.9.
- 54) 神戸新聞，1929.5.9.
- 55) 前掲：營業報告書（東神土地興業株式會社）.
- 56) 神戸新聞，1933.1.15.
- 57) 大阪毎日新聞，1932.9.12.
- 58) 神戸又新日報，1927.7.24.
- 59) 神戸市の海面埋立大計畫：港灣 5 卷 9 号，pp69-70，港灣協會，1927.
- 60) 神戸新聞，1927.7.27.
- 61) 神戸市：神戸開港百年史建設編，pp199-200，1970.（2013.4.5 受付）