



1900年代前後における海港都市神戸の形成について ： 湊川付替事業を事例に（〈特集〉海港都市国際学術 シンポジウム「越境する人々とナショナリズム」）

吉原, 大志

(Citation)

海港都市研究, 5:181-192

(Issue Date)

2010-03

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(JaLCD0I)

<https://doi.org/10.24546/81002122>

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/81002122>



1900年代前後における海港都市神戸の形成について

——湊川付替事業を事例に——

吉原 大志
(YOSHIHARA Daishi)

はじめに

日本の近代都市史研究が本格的に開始されたのは、1960年代後半ごろである。当時の日本は高度成長期をむかえ、急速に工業化が進展していった。それにともない人口増加や公害問題などの都市問題が激発した。この時期に都市史研究があらわれ始めたのは、こうした現代社会における諸問題の起源と、解決方法を、都市の歴史のなかに見出そうとする問題意識によるものであった [柴田 1967]。

このように当初、都市問題の起源や、その解決方法を歴史のなかに見出すという、現実的な問題関心にもとづいて展開した都市史研究は、1980年代ごろから新たな段階に入ることとなった。そのなかでは、都市は国家権力によって成立するものであり、都市社会に展開する諸問題が、国家レベルの政治史を規定していくという、都市の捉え方がなされていた。すなわち、都市行政をはじめとする都市の公共権力が、国家の支配論理を代表するものとして位置付けられていったのである [小路田 1991] [原田 1997]。

この動向は、1990年代に入り、実証的に深化しながら部分的に現在の都市史研究に至っているが、それとは別に見逃せないのがこの時期にあらわれた国民国家論的な都市史研究である。これは、近代国民国家を相対化する立場からなされたものであり、都市を舞台に国民国家が価値規範や生活規律などを通じて「国民」化を進めていくというものであった [成田 1993]。

きわめて大まかではあるが、日本の近代都市史研究は、以上のようにまとめることができるだろう¹。これらの研究では、都市における国家の役割を重視してきた点に特徴がある。

それに対して近年では、都市社会を構成する諸地域の社会構造の実態を分析・解明する

1 こうした都市史に関わる研究史を整理したものとして、[原田 1997] [芝村 1996] [佐賀 2001] などがある。

研究があらわれてきた [佐賀 2007]。ここでは従来重視されてきたような、国家や都市行政といった公共権力の役割は必ずしも主要な論点としては扱われているわけではない。しかしそれまでの研究が、都市の政治支配のあり方を特に重視してきたのに対して、積極的に取り上げられることのなかった都市住民や民間資本による地域開発の事例が明らかにされるなど、その成果は大きい。

このように研究史を振り返って考えると、今後の都市史研究は、都市社会をめぐって展開する、都市行政などの公共権力と、都市住民や民間資本との関係性について、さらに深めていく必要があるだろう。そこで本稿では、海港都市神戸の形成・開発のあり方を通して、かかる問題の一端を明らかにしたい。その際、1900年代前後に行われた湊川付替事業を事例とする。

湊川は神戸市の中心部を流れており、神戸開港後、港湾機能の維持、水害防止、兵庫地域（湊川以西）と神戸地域（湊川以东）との一体化などを理由に、その付替えが構想された。1896年に湊川改修株式会社が付替事業を担うことが神戸市会において可決され、付替えは1901年に竣工した。その後、付替跡地は劇場・飲食店が立ち並ぶ娯楽空間として開発され新開地と呼ばれることになった。行論のなかで明らかにするように、当該期神戸では、海港都市としての機能を確保するための様々な都市基盤整備事業が行われ、本稿が事例とする湊川付替事業は多様な主体によって担われた事業であるから、上述の問題関心を持つ本稿の対象としてふさわしいものであると考えている。

1 湊川付替事業の基本的性格

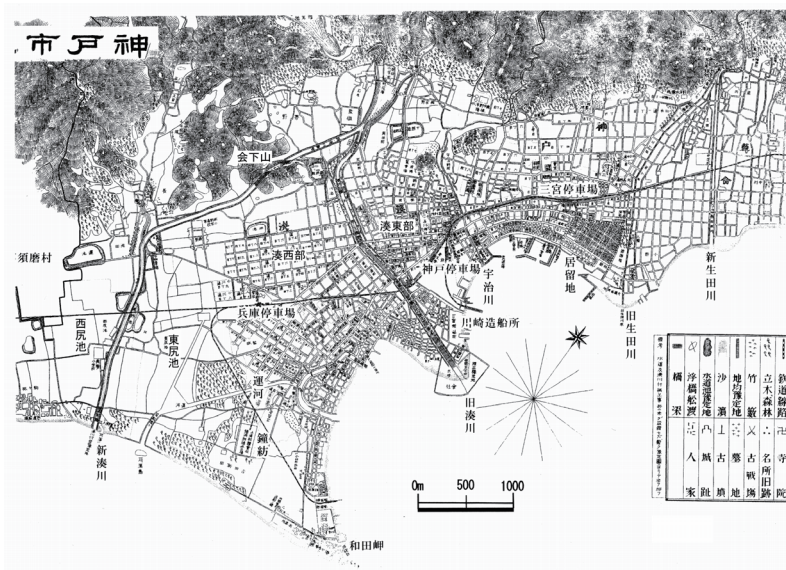
湊川は、1889年に市制が施行された神戸市のほぼ中央部を流れ、市域を湊川以西の兵庫と、湊川以东の神戸とに分け隔てる存在であった。そもそも古くから港湾都市として栄えた兵庫に対し、神戸には小規模な町場が形成されているほどであったが、両者の関係性は、1868年の神戸開港とともに変化していった。

神戸の側では、1868年に居留地造成工事が完成し、同時に雑居地も設定されたことから、居留地を核に新たな市街地が形成されていった。居留地の西側には清国人街や、海岸通の日本人経営商社・銀行街が展開し、元町通には西に向かって商店が立ち並んでいった。また居留地東北側に居留地の外商が経営する工場群も展開した。開港によって神戸は、居留地を核として貿易・商工業が重点的に展開する地域となったのである。

これに対し兵庫の側は、神戸開港によって港湾機能が相対的に低下していったが、旧来、

国内流通の拠点であったことから、神戸を中心とした物資集散拠点としての性格を強めていくこととなった。さらに1890年代ごろからは、近世以来の市街地がスプロール化してくとともに、当時神戸の主要輸出品であるマッチ工場が多く設立されるなど、工場が集中的に立地する地域となった。すなわち開港後の兵庫は、近世における一大市街地から、輸出品生産・国内流通の拠点としての性格を有するようになった²。

こうしたなか、神戸が開港場としての機能を有効に発揮するためには、生産・国内流通



地図 神戸市における湊川の位置

拠点としての兵庫と、対外流通・商業活動拠点としての神戸との円滑な連絡が不可欠であった。しかし両地域の間には、当時およそ6メートルもの高さをもつ天井川であった湊川が流れていたから、この湊川が開港場神戸発展を阻害するものとして、その付替えが具体的課題となっていた。

当初、湊川付替えを計画したのは旧来の兵庫商人であった。神戸市文書館所蔵『神戸市史第一輯編纂資料』第98号³に所収されている「北風正造外六名湊川河道変換之儀ニ付懇願書并神戸区長副申」（1884年）は、北風正造や神田兵右衛門など近世以来の兵庫商人

2 以上の記述は、次の文献を参考にした。[村田 1974 (下): 712-717] [新修神戸市史編集委員会 1994: 24-25] [落合 1995: 35-36] [新修神戸市史編集委員会 2003: 172-182] [水内ほか 2008: 56]。

3 以下、同史料からの引用については、『資料』98のように、その出典を示す。

が、兵庫県知事に宛てて湊川付替えを請願したものである。このなかで北風たちは、開港後の神戸と兵庫との発展を阻害する存在として湊川を指摘し、「一大長物」と表現している。そして湊川付替えは、①洪水の危険防止、②兵庫と神戸との人情疎隔解消、③湊川河口から流出する土砂による神戸港埋没阻止、④兵庫と神戸との交通円滑化のために必要であると述べたうえで、神戸は開港場であるから、湊川を現状のまま放置することは、単に一地域の問題にとどまらず、国家的問題でもあるとして、湊川付替えの重要性を強調した。

この請願からは、湊川の付替えが、神戸・兵庫の市街地化、開港後の神戸港の発展を背景に、港湾機能維持・東西交通円滑化といった具体的課題への対応として要請されていたことが読み取れるであろう。これ以後、湊川付替えは、開港場神戸の機能強化を基本的性格にもつものとして位置づけられ、その実現が目指されることとなる。

II 湊川改修株式会社の設立とその特質

1 湊川改修株式会社設立の経緯

1887年には大阪の実業家である藤田伝三郎が付替請願を提出した。藤田は開港場神戸を発展させるためには、兵庫と神戸を分断し、神戸の港湾機能を低下させている湊川を付替えるべきであるとし、事業にかかる経費を自ら負担するかわりに、工費の補助と、付替跡地の無代譲与を要求した〔村田 1974（下）：195-198〕。この請願のなかで藤田は付替跡地を開発し道路・宅地を整備することを主張しているが、具体的な開発計画は不明である。しかし同時期に『神戸又新日報』（以下、『又新』と略記）が、付替跡地における官庁や会社、商店、銀行等の設立を通じて、開港場としての都市機能を集中させるよう主張していたことを踏まえれば（『又新』1886年9月10日、18日）、藤田も同様に湊川付替えを通じて神戸を開港場として整備しようとしていたことは推測できるだろう。藤田はこの時期、山陽鉄道敷設事業にも関わり、神戸を国内・国外流通の拠点として整備しようとしていたから〔布川 1985〕、湊川付替事業においても同様に、神戸港の機能強化を目指していたのではないだろうか。しかし藤田のこの請願は、工費補助の点などが問題となり却下されたようである。これ以後、湊川付替えに向けての計画、請願は藤田がリードするかたちで進められていくこととなる。しかし藤田は請願を繰り返すものの、その請願がどのように扱われたのかは不明で、1892年ごろには、藤田の付替えに向けた動きも停滞していたようである（『又新』1892年5月1日）。

日清戦争前後の時期になると図1のように神戸港の貿易額は増大し、横浜港とも肩を

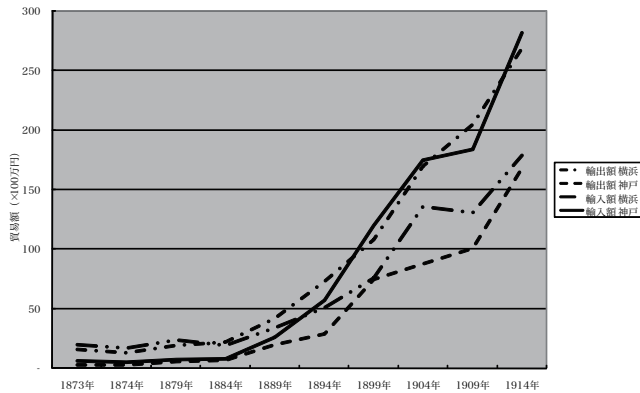


図1 神戸・横浜の貿易額

並べるようになった。これにともない神戸の市会や実業家のあいだでは税関拡張や築港など港湾整備の必要性が高まり [新修神戸市史編集委員会 1994: 281-289]、神戸港の機能強化と結び付くことで意義を有する湊川付替事業の重要性も一層高まることとなった。

この時期には神戸の実業家である小曾根喜一郎も藤田とともに湊川付替運動を主導していたが、1896年4月、彼らは連名で神戸市会に付替請願を提出した。その内容は、それまで藤田が提出していた請願とおおむね同じ内容であったが、湊川河口部の海面を埋立て、埠頭や倉庫用地に利用すること等を明示しており、湊川付替えが神戸港の機能強化につながるものであることを、従来の計画より具体的に提示している [神戸市会事務局 1968: 481-486]。その結果、この請願は可決され、小曾根たちが付替事業の担い手として認められることとなった。小曾根たちはこの後、湊川改修株式会社（以下、改修会社と略記）を設立し、改修会社が付替事業を実行することとなる。

以上のように改修会社が付替事業の担い手として認められたのには、次のような背景があると考えられる。日清戦争後の神戸市には、湊川付替えのほかに、築港、上水道の布設も実行すべき課題として存在しており、これらの事業は「神戸三大事業」と呼ばれていた。それ以外にも道路整備など多くの公共事業が存在していたから、そのすべてを神戸市が担うのは、財政的に不可能であった。実際、『又新』も、神戸市は実行すべき多くの事業を抱えており、湊川付替事業もあわせて実行することはできないのではないかと、神戸市が付替事業の担い手となることに疑問を示している（『又新』1896年9月5日）。つまり改修会社は、財政的制約を抱える神戸市にかわって付替事業の担い手となったのである。「三大事業」のうち築港と上水道については、市債発行や国庫補助の獲得を通じて神戸市みずからが事業の担い手となっているから、神戸市の側からすれば、付替事業を会社方式として実行することで、みずからの財政的制約を克服しようとしたとすることができるだろう。

2 湊川改修株式会社の特質

ここでは、以上の経緯で設立された改修会社の特質について考えてみたい。表1は改修会社の主要な構成人物をまとめたものである。これをもとに改修会社の構成について見ると、地元神戸の商工業者や市会議員をはじめとして、大阪や東京の大資本家加わっていることがわかる。大阪の藤田や、東京の大倉喜八郎たちが参加したことの背景として

表1 改修会社主要人物表

○神戸	
小曾根喜一郎	不動産業など。神戸市会議員など歴任。
直木政之介	マッチ業。神戸市参事会員など歴任。
岸本豊太郎	銀行業。神戸市会議員など歴任。
池永通	神戸市会議長など歴任
○大阪	
藤田伝三郎	土木業など。藤田組頭取。
土居通夫	大阪商業会議所会頭。
田中市兵衛	神戸棧橋会社社長。
○東京	
大倉喜八郎	土木業・ホテル業など。改修会社筆頭株主。
○兵庫県官僚経験者	
藤井一郎	もと明石郡長。改修会社取締役。
武岡豊太	もと明石郡長。改修会社取締役。
秋山恕卿	もと兵庫県書記。改修会社取締役。

は、次のようなものが考えられる。まず第一に、さきにも述べたことであるが、湊川付替事業を通じて開港場神戸の都市整備を進めようとしたのではないかということである。この点に関して藤田についてはすでに述べたが、大倉の場合も同様であったろう。もともと神戸は彼の対外活動の拠点であったらしく、1900年代以降、台湾や朝鮮半島、中国への進出が活発となっているから、自身の企業活動のためにも湊川付替事業に加わったのだと考えら

れる⁴。また湊川付替えは、高度な土木技術と、大規模な労働力編成能力が不可欠であり、その点に藤田や大倉のような土木事業を中心的に担う資本家が参加する契機があったのではないだろうか。

第二に、湊川は開港場神戸の中心部に位置していたから、付替跡地の開発次第では高い収益性が期待できたはずである。実際、大株主のひとりである大阪の田中市兵衛は、湊川流域に約1万坪の土地を所有していたと言われている〔新修神戸市史編集委員会 1994: 301〕。このことも含めて考えると、神戸の発展にもとづく付替跡地の収益性は無視できない。

表2 在住地別株主など (1899年上半期)

在住地	株主数	保有株数	1人あたり 保有株数
神戸市	242	11,431	47
大阪市	17	3,647	215
東京市	5	3,073	615

第三に、他地域の資本家の存在によってこそ、改修会社を経営するための資金調達が可能であった。表2は神戸市、大阪市、東京市にそれぞれ在

4 大倉の対外進出については、〔鶴友会 1924〕、大倉と神戸との関わりについては、〔社史発刊準備委員会 1963: 179-180〕を参照。

住する株主の人数・保有株数・一人あたり保有株数についてまとめたものである。ここからは、神戸市在住株主が最も多く、保有株数も多いことがわかる。しかし一人あたりの保有株数について見ると、東京市が最も多く、それに大阪在住株主が続いている。つまり神戸市在住株主には小規模株主が多いのに対して、大阪市・東京市在住株主には大規模株主が多いとすることができる。ここからは、神戸在住株主だけでは改修会社の経営を維持できず、藤田や大倉をはじめとする大阪・東京の大資本家の存在が改修会社の経営を支えているということが読み取れるだろう。

ふたたび表1に戻ると、改修会社には、兵庫県官僚経験者が技術職、あるいは重役として参加していることがわかる。特に元明石郡長の藤井一郎や元県書記の秋山恕卿は取締役、元明石郡役所職員であった武岡豊太は支配人となっている。

要するに改修会社は、地元商工業者・市議員だけでなく、東京・大阪の大資本家、さらには兵庫県官僚経験者が一体となって構成しており、単なる私的な株式会社ではなく、官民一体とでも言うべき性格を有する存在であったのである。

III 湊川付替事業過程における諸問題

1 湊川改修株式会社への反対運動

会社方式で実行されることになった湊川付替事業には、当初から批判が存在した。神戸市会で改修会社による付替えが決定した直後、神戸市内の弁護士である草鹿甲子太郎や、神戸で度量衡機器の製造・販売業を営む今井善右衛門たちが、付替事業を改修会社に担わせることに反対したのである。彼らは、演説会を催すなどして改修会社への反対運動を展開していった。1896年7月、草鹿たちが兵庫県知事に宛てた陳情書のなかで述べられた主張は、次のようなものである。すなわち、神戸市には実行すべき多くの公共事業が存在している。それを確実に実行するためには、財政基盤を確保することが必要であるから、神戸市全体に関わる事業のうち収益性のあるものは神戸市が担うべきである。ところが付替事業は改修会社によって実行されようとしている。これは神戸市議員のなかに改修会社の株主が多いためである。したがって改修会社ではなく、神戸市が付替事業を担わなければならない（「湊川付替工事ニ関スル陳情書」『資料』98）。

このように草鹿たちは、神戸市が事業主体になることが当然であることを強調し、会社方式による事業展開に反対した。こうした反対派の論理は、公共事業の担い手は即ち市であるというもので、それが会社方式事業への反発としてあらわれたのである。ところが草

鹿たちの反対運動は、改修会社ではなく神戸市が事業主体となることを主張しながらも、実際に神戸市が事業主体となった場合、どのような方法で事業を担っていくのかといった点について具体的に提示したわけではなかったために、「地位ある市民」からの同意を得られず挫折したと言われている [村田 1974 (下): 200-202]。しかし草鹿たちの主張のなかには、今後展開されるべき公共事業と付替事業との関係性や、改修会社のもつ官民一体的性格に由来する、神戸市会議員との癒着関係など、改修会社が事業主体となる際の問題点が提示されていた。実際、その後の事業過程においては、改修会社の性格に起因する問題が引き起されることとなる。

2 湊川改修株式会社買収問題

改修会社は 1897 年 6 月に設立の認可をうけ、同時に湊川付替えのための工事を開始した。その過程においては用地買収をめぐる問題などが生じながらも工事は進行し、1900 年には竣工間近となっていた。そのようななか、1900 年 12 月、一部市会議員から、湊川付替跡地に公園を設置しようとする計画が神戸市会に提出され、議論がなされた。その計画とは、湊川は歴史上由来のある場所であり、神戸市住民が多く利用する公園地であるから、神戸市が改修会社から付替跡地を買上げ、同地を公園として整備しようとするものであった (『神戸新聞』1900 年 12 月 23 日)。

もともと湊川の両岸は、神戸市が公園地として管理していたらしく、湊川沿いには樹木が立ち並び、そこには茶屋なども営業しており、多くの人々が訪れ「神戸市唯一の繁華を見る」場所であった [村田 1974 (上): 531-533]。しかし改修会社が付替事業の担い手となったことにより、事業竣工後の付替跡地は改修会社の所有地となる契約であったから、もしも改修会社が付替跡地を売却処分してしまえば、跡地開発によって従来の公園地が失われてしまうおそれがある。そこで、すでに神戸市は改修会社との取り決めにより、事業竣工後の 2 年間は改修会社から付替跡地の一部を買上げる権利を有していたから、このような公園設置計画が提出されたのである (『神戸新聞』1901 年 2 月 21 日、22 日)。

建議案提出をうけ、神戸市会は市会議員のうちから調査委員を組織し、買収方法の調査を開始した。1901 年の 2 月、委員によって報告された調査結果の内容は、付替跡地の一部を買上げるという当初の計画を変更し、市債発行によって改修会社の事業全体を買収することで公園設置を実現しようというものであった。付替跡地の売却処分等を通じて買収にかかる費用を回収しようと言うのである (『神戸新聞』1901 年 2 月 21 日)。

ところがこの買収計画に対しては、市内住民や新聞などからの反発を引き起こすことに

つながった。たとえば『又新』は、神戸港は対外貿易の拠点であるにもかかわらず、いまだ整備が十分になされていない。さらに市の事業として着手しなければならない事業は数多く存在しており、市の財政は膨張を続け、それにもとない市民の負担もますます重くなっている。そのようななか神戸市が公園設置のために巨額の予算を投入できるとは考えられないと、神戸市財政の観点から買収計画に反対した（『又新』1901年3月19日）。さきにも述べたように、当時の神戸市は多くの公共事業を抱えていたから、公園を設置するだけの財政的余力が存在していないと言うのである。

また市内湊東部（湊川より東側の地域）の住民は、市会議員に「神戸警報」と題する冊子を配布して、買収計画に反対した。そのなかでは、改修会社の工事は安全性の面で問題があるため、新川路に川の流れが付替えられた後も安全を確認するため、3年間は付替地を保存する必要があると述べられている。そして今回の買収計画に対しては、改修会社は工事の不完全を認識しているが、それによって生じる損害を避けるために、事業を神戸市に買収させようとしていると指摘した（『神戸新聞』1901年2月25日）。

買収計画に関する同様の指摘は、市内荒田町で組織された社会矯正義団という団体の主張のなかにも見て取れる。この団体は市内での演説会開催などを通じて買収計画に反対していたようであるが、詳細なことは不明である。社会矯正義団は「湊川改修株式会社の怪事」という冊子を発行していたらしい。そのなかでは、改修会社は事業資本が不足して工事を継続することが困難な状況に陥っていることから、市会議員に改修会社の株主が存在することを利用して、神戸市に事業を買収させようとしているのだと述べられている（『又新』1901年2月19日）。つまり改修会社は事業を神戸市に買収させて自社の損益を補填しようとしていると批判したのである。社会矯正義団が主張するように、改修会社の株主のなかには神戸市会議員も存在していたのは事実である。

改修会社買収計画が、このように改修会社と神戸市との癒着にもとづくものであると論じられたのは、さきに見たような、改修会社の持つ官民一体的な性格に起因しているものと考えられる。つまり付替事業が会社方式で展開したことによって、以上のような反発を生じさせたのである。

そしてこのような議論のなかでおさえておきたいのは、改修会社と神戸市会とが実際に癒着関係にあったかどうかではない。改修会社買収計画をめぐる議論のなかで、神戸市に事業を担う財政的余裕は存在するのか、買収は適正な方法で行われようとしているか、といった公共事業の担い手をめぐる議論が展開していることである。こうした都市経営に関わるような議論が、改修会社買収計画への反発のなかであらわれているのである。そして

このような議論のあり方が、その後の時期に主流となるような、行政が都市の形成や開発を主導的に担う方式を要請したのではないだろうか。

改修会社買収計画がこの後、市会でどのように処理されたのは史料上不明である。しかし改修会社は1907年の会社解散まで事業を継続しているから、この計画は実現されなかったようである。湊川公園の設置計画じたいは、市会で一旦取り消しとなり、その後の1904年に再度議論がなされたが、財政上の理由から公園用地の買収が不可能であるとされ、先送りとなった。最終的には1911年の市会で付替跡地の買収が決定し、同年11月に湊川公園が開園した。その後の跡地開発のなかで公園地は縮小したと思われ、当時のままの広さではないものの、現在でも公園地として残っている。

おわりに

ここで本稿の内容を整理しておきたい。①開港後、対外商業活動の拠点である神戸と、生産・国内流通拠点としての兵庫との円滑な連絡が、開港場としての機能を確保するためには不可欠となり、両地域を分断していた湊川の付替えが具体的課題となった。すなわち湊川付替事業は、開港場神戸の機能強化を第一義的な目的とするものであった。

②しかし日清戦争の前後には、神戸市には多くの実行すべき公共事業が存在しており、市が付替事業を担うことは財政的に困難であった。そこで神戸の小曾根喜一郎や、大阪の藤田、さらには兵庫県官僚経験者たちによって改修会社が設立され、同社が付替事業を担うこととなった。すなわち、当該期の神戸においては、神戸市の財政的制約を克服するため、公共事業をめぐって市と改修会社とのあいだで分業関係が成立していたとすることができる。

③改修会社によって事業は進められていくが、会社方式による事業展開に対して新聞や市内住民からは反発が生じ、そのなかから公共事業は神戸市が担わなければならないとする論理が生まれた。さらに湊川公園設置計画から発展した改修会社買収問題をめぐる議論においては、神戸市に財政的余力はあるのか、市と改修会社は癒着しているのではないかといった議論が展開し、そのなかには後の都市経営的観点の形成を見出すことができるだろう。

こうした会社方式事業については、これまでの研究ではほとんど明らかにされてこなかったが、以上のように、1900年代前後の時期においては、海港都市の形成・開発をめぐって、会社方式事業は、都市行政との分業関係のなかで不可欠の役割を果たしていたのであ

る。今後の都市形成・開発に関わる研究のなかでは、こうした会社方式事業や、民間資本の果たした役割、そしてそれによって生じた矛盾も含めて論点に組み込む必要があるだろう。さらに言えば、東アジアの他の海港都市においては、どのような主体が、どのようなかたちで都市形成・開発が進行するのかを比較検討することで、東アジア海港都市の形成・開発のあり方をより立体的に把握することができるであろう。

参考文献（副題は省略した）

- 落合重信 1995『兵庫の歴史』兵庫区役所まちづくり推進課。
鶴友会 1924『大倉鶴彦翁』鶴友会。
神戸市会事務局 1968『神戸市会史 第一巻』神戸市会事務局。
神戸市文書館所蔵『神戸市史第一輯編纂資料』98、99。
小路田泰直 1991『日本近代都市史研究序説』柏書房。
佐賀朝 2001「近代巨大都市の社会構造」佐藤信・吉田伸之編『新体系日本史6 都市社会史』山川出版社。
佐賀朝 2007『近代大阪の都市社会構造』日本経済評論社。
柴田徳衛 1967『現代都市論』東京大学出版会。
芝村篤樹 1996「日本近代都市史」『ヒストリア』150。
社史刊行準備委員会 1963『大成建設社史』大成建設株式会社。
新修神戸市史編集委員会 1994『新修神戸市史 歴史編4』神戸市。
新修神戸市史編集委員会 2003『新修神戸市史 産業経済編3』神戸市。
成田龍一 1993「近代都市と民衆」成田龍一編『近代日本の軌跡9 都市と民衆』吉川弘文館。
布川弘 1985「山陽鉄道敷設の政治過程」『神戸の歴史』12。
原田敬一 1997『日本近代都市史研究』思文閣。
水内俊雄・加藤政洋・大城直樹 2008『モダン都市の系譜』ナカニシヤ出版。
村田誠治 1974『神戸開港三十年史（上）』原書房。（原著は1898年）
村田誠治 1974『神戸開港三十年史（下）』原書房。（原著は1898年）

地図・図表出典一覧

地図 [水内 2008]所収のものに吉原が一部修正・加筆（原典は『神戸開港三十年史』所収）。

図 1 石塚裕道『日本近代都市論』(東京大学出版会、1991 年)所収の表をもとに吉原作成。
(原典は『日本貿易精鑑』1935 年)。

表 1 山内直一『兵庫県人物列伝』(興信社出版部、1910 年)、渋谷隆一『日本全国資産
家地主資料集成Ⅱ』(柏書房、1984 年)などをもとに吉原作成。

表 2 神戸市文書館所蔵『湊川改修株式会社営業報告書』をもとに吉原作成。

(神戸大学大学院人文学研究科)