Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2026-11-28

近代神戸と兵庫運河（<特集>国際ワークショップ海港都市国際学術シンポジウム「東アジアの海洋文化の発展 ： 国際的ネットワークと社会変動」）

吉原, 大志

(Citation)
海港都市研究,6:59-71

(Issue Date)
2011-03

(Resource Type)
departmental bulletin paper

(Version)
Version of Record

(JaLCDOI)
https://doi.org/10.24546/81002772

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/81002772

近代神戸と兵庫運河

吉 原　大 志
(YOSHIHARA Daishi)

はじめに

本稿は、1900 年代から 1910 年代にかけての神戸における、海港都市としての基盤整備のあり方を、兵庫運河の開削･運営過程を事例にして明らかにしようとするものである。

1868 年に開港された神戸港は、横浜と並び日本の国際貿易拠点のひとつとして位置付けられ、日清戦争以後には横浜を凌駕するほどの発展を示した。このことから近代海港都市としての神戸は、開港を契機に急速に発展した都市というイメージが強い。

しかし実は、1889 年の市制施行によって成立した神戸市は、開港場を中心とした新市街地である神戸地域と、近世以来の港湾都市である兵庫地域という、二つの地域を含みこんでいた。開港を契機に爆発的に人口が増大した神戸地域に対して、兵庫地域は近世において日本最大規模の港湾都市であり兵庫津と呼ばれていた。兵庫津は国内流通の拠点としての性格を持ち、多くの港湾関係者が存在した。

こうした成立経緯を持つ海港都市としての神戸の近現代史を捉える際、国際貿易港としての神戸港を中心とした神戸地域だけでなく、近世以来（さらには古代中世以来）の系譜を持つ兵庫津を中心とした兵庫の問題についても考える必要がある。しかし居留地を核に国際貿易の舞台となった神戸に対して､兵庫の近現代史についてはいまだ不明な点が多い。そこで本稿においては､兵庫港に関わる港湾整備事業のひとつである兵庫運河の事例から、このような海港都市神戸のなかの「兵庫」と「神戸」という問題の一端に迫りたい。

なお本稿が主に使用する史料群は、神戸市文書館が所蔵する『八尾家文書』である。この文書は、兵庫運河の開削・運営を主導した八尾善四郎[1]の家に残されたものであり、全 518 点中の多くは兵庫運河の計画・運営に関わるものである[2]。兵庫運河の開削・運営は、

1　兵庫県八部郡林田村駒ヶ林の地主で、神戸市参事会員や神戸水道敷設委員等を歴任する［のじぎく文庫 1967: 111］。

2　同文書の概要については、神戸市文書館ホームページ（http://www.city.kobe.lg.jp/information/institution/institution/document/shiryou/komonzyo02_03.html （2011 年 1 月 10 日確認））を参照。

海港都市神戸にとっての重要な基盤整備事業であるにも関わらず、自治体史や郷土史関係の書籍のなかで概略的に紹介されることはあっても、『八尾家文書』のような一次史料を用いたかたちでその経緯を述べたものは、筆者の見る限りではいまだ存在していない。本稿は、主に一次史料である『八尾家文書』に即しながら、こうした研究状況にある兵庫運河の基礎的研究としての性格ももつものである。

Ⅰ　兵庫運河の計画と兵庫運河株式会社の設立

1　開港後の兵庫と神戸

さきにも述べたように、兵庫の港が古代中世以来の歴史を持っているのに対して、神戸の側には小規模な街場が成立してるほどであったが、両地域の関係は、1868 年の開港を契機に大きく変化していった。

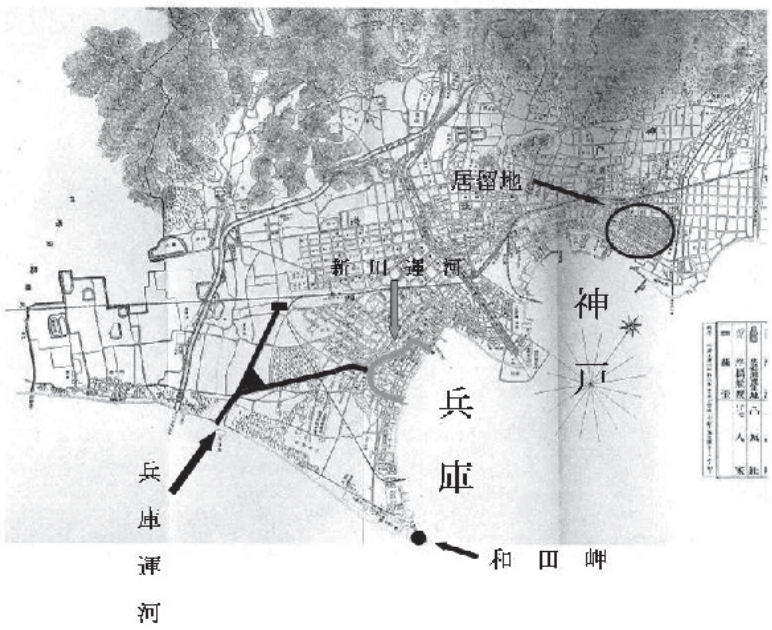


図　1898 年ごろの神戸市
出典：[村田 1974] 所収のものに吉原が加筆。

神戸の側では、1868 年に居留地造成工事が完成すると同時に雑居地も設定されたことから、商店・商社・銀行街や清国人街など、居留地を核とした新たな市街地がかたちづくられていった。開港によって神戸は貿易・商工業の中心市街地となったのである。

これに対し兵庫の側では、それまで持っていた物流･交易の拠点としての主要な役割が、神戸の側に移行していったこともあって、神戸に比べると劣勢となっていった。しかし当然ながら、古くから兵庫が有している港湾機能が完全に失われてしまったわけではない。大規模な蒸気船を中心にした国際貿易が展開する神戸港に対して、兵庫港には多くの日本型小型帆船が出入りするなど、国内流通の拠点としての役割を果たしていた。また 1890 年代ごろからは、神戸港の主要な輸出品であるマッチを中心にして兵庫には多くの製造工場が設立されることとなり、神戸港を拠点とする国際貿易を支えるため、兵庫―神戸の円滑な連絡がより一層必要となったのである[3]。

すなわち開港を契機にして兵庫の港は、国内物流・製造といった点で、神戸港を拠点とする国際貿易を下支えする役割を持つこととなった。こうした開港後の新たな状況に対応するため、兵庫の港を整備することでその機能を維持・拡充しようとする取り組みが、地元住民たちの側からあらわれてくることとなる。

2　兵庫運河の計画

上述のように､港湾整備の必要性が高まった兵庫の港にとって大きな障害となったのが､南東に向けて突き出た和田岬である。兵庫港に西方から入港するには、和田岬を迂回する必要があった。しかし和田岬沖は、風波・潮流の関係から、兵庫港に多く入港するような日本型小型帆船にとっては航行が危険な場所であり、実際にも多くの船舶がこの場所で沈没していた｡兵庫港の機能を充実させるためにも､入港する船の安全を確保する必要があった。そこで計画されたのが、和田岬を迂回せずに兵庫港に入港することができる運河の開削である。

まず 1874 年、旧来の兵庫商人である神田兵右衛門が中心となって、新川運河の開削に着手した。この事業は兵庫県令の協力を得て新川社という会社組織によって担われたもので、翌年には竣工している［村田 1974（上）：516-525］。しかし新川運河は風や波から船が避難するための船溜であったから、和田岬を迂回するという、兵庫港の障害を克服するための根本的な課題は残されたままであった。和田岬を経由せずに兵庫港に入港するた

3　以上の記述については、次の文献を参照した。［村田 1974（下）：712-717］［新修神戸市史編集委員会 1994: 24-25］［新修神戸市史編集委員会 2003: 172-182］［落合 1995: 35-36］。

めの運河開削が本格的に取り組まれるのは、1900 年代に入ってからのことである。

1893 年、藻川豊三郎（林田村東尻池村の地主、林田村村長など歴任）、谷勘兵衛（神戸市石井村の地主）、近藤薫（旧姫路藩士）、武井守正（貴族院議員）たちは兵庫運河の開削許可を求める次のような請願書を兵庫県知事に宛てて提出した。

> 吾兵庫港ノ儀ハ関西ノ要津ニシテ船舶常ニ輻輳シ内外交通ノ一都会ニ位シ候処本港東南ニ突出スル和田岬ハ（中略）風位時ニ忽チ変転シ向背相解（ママ）シ波濤相衝キ巨船大艦ニアラザルヨリハ其西ヨリスルモノ東ヨリスルモノ此境ニ至リ頓ニ其順ヲ失ヒ輒チ本港ニ入ル事能ハザルハ夙ニ舟人ノ悩ム処ニシテ遂ニ此害ニ罹リ人命ト貨物ヲ表失スルモノ少ナカラズ（中略）如之本港地形東南ニ面シ堺内風濤ノ憂常ニ多ク其碇繋ノモノト雖モ往々其害ニ罹ルモノ亦少ナシトセズ詳ニ本港内外ニ生ズル被害ヲ統計スレバ蓋シ著シキ悲惨ノ件数ヲ得ルニ至ルベク（中略）旧政府ノ当時業已ニ救済ノ策ヲ講ジ近時又之レヲ企画スルコト数次ナルモ時機未ダ熟セズ荏苒今マニ至リ候（中略）要スルニ之レガ救済ノ途ヲ求ムルハ最モ今マノ急務ト存候（中略）運河ヲ開鑿シ港湾ヲ築キ以テ岬角ノ天険ヲ避ケ兵庫港風濤ノ憂ヲ絶チ人命ト財産トヲ保護シ（中略）永ク公私一般ニ利益ヲ与ヘ度素志ニ有之候（後略、「兵庫運河開鑿願」『八尾家文書』137-1）

この請願書のなかでは上述した和田岬の存在が兵庫港にとっての大きな障害であることを述べており、引用を省略した部分では、神戸港の発展のなかで今後船舶が一層輻輳していくであろうから運河開削が急務であると、この請願の重要性を強調している。この請願書に添付された「兵庫運河計画書」「兵庫運河目論見書」など（『八尾家文書』137）を見ると、運河の予定路線は林田村東尻池から新川運河に至る路線を本線とし、東尻池から山陽鉄道兵庫停車場（現・ＪＲ兵庫駅）までの路線を支線とするもので、その分岐点には船溜が設けられる計画であった。また運河を維持・管理するための資金を調達するため、運河利用船舶から通船料を徴収することや、運河周辺の土地を貸し与え地代を得ることなども計画されていた。こうした計画を実現するため、藻川たちは資本金 35 万円の兵庫運河株式会社（以下、運河会社と略記）を発起することとなった。

請願書の提出をうけた兵庫県知事周布公平は、その可否を一旦神戸市会に諮問した結果、市会は請願書の内容を可決し［神戸市会事務局 1968: 382-387］、1894 年に兵庫県知事から運河会社に対して 24 ヶ条からなる「命令書」が下付された（『八尾家文書』421-2）。そのなかでは運河開削工事竣工後 50 年間の通船料徴収の許可を認められた。この後、実

際に運河開削工事が進められていくこととなる。

ところで、さきに引用した請願書のなかで「旧政府ノ当時業已ニ救済ノ策ヲ講ジ近時又之レヲ企画スルコト数次ナルモ時機未ダ熟セズ」との記述があることから、旧政府（幕府）時代から運河計画が存在していたこと、そして藻川や武井たちに先行する運河計画があったことが伺える。江戸時代の運河計画については不明であるが、1893 年の請願に先行する運河計画に関しては、1896 年 1 月に行われた兵庫運河起工式における「運河開鑿の事業、本日起工の式を挙げらる、思ふに本業たる、今を去る十有数年の昔より、不肖文太郎、南佐兵衛、八尾善四郎等の計画せしに起因す」との祝辞のなかに若干述べられている。この祝辞を述べた「不肖文太郎」とは池本文太郎（林田村西尻池）のことで、名前を連ねる八尾善四郎（林田村駒ヶ林）・南佐兵衛（林田村野田）とともに、神戸市に隣接する八部郡林田村の地主であったが、彼らは 1889 年頃にはすでに兵庫運河の開削を計画していたが、資金不足等が理由となって挫折したと言われている［村田 1974（下）：157-159］。実際、『神戸又新日報』においては八尾善四郎たちが「八部郡林田村の内字駒ヶ林より兵庫和田岬へかけ運河の開鑿をなさんと企て（中略）知事へ願出たる」と報じていることからも（『神戸又新日報』1889 年 8 月 10 日）、計画を具体化しようとしていたのは事実であろう。

そして次章で見るごとく、実際に運河開削や運河会社の経営を主導したのも、八尾や池本のような地元地主たちであった。武井や谷などのような他地域の人物が、何故請願を提出したのかは史料からは明らかでない。しかし八尾や池本たちの当初の計画が資金不足を理由に挫折したことを考えれば、貴族院議員や大地主を請願者として迎え入れることで、運河開削にかかる費用の問題を克服しようとしたのかもしれない。

少なくとも、八尾たちの運河計画は、開港を契機とした兵庫の新たな状況に、運河開削をもって対応しようとする取り組みであると言うことはできるであろう。次章においては、実際の運河開削、経営の問題について述べていきたい。

Ⅱ　運河経営の課題

1　用地買収の困難

1894 年、兵庫県知事が運河会社による兵庫運河の開削を許可したことから、実際の事業が開始されることとなるが、開削工事の前提となる用地買収には大きな困難が伴った。運河予定敷地周辺の地主たちが、用地買収に反対したのである。反対の理由は次のようなものであった。①運河が開削された場合、運河予定路線よりも海側の地域は、島のような

状態になってしまうため、耕作・交通の面で不便が生じてしまうこと。②運河予定敷地周辺では、耕作に際して井戸水を利用しているが、運河を開削することで井戸水に海水が混じり、耕地が潰廃するなど、水利上の不便が生じること［村田 1974（下）：166-167］。

また買収価格をめぐる紛糾も生じた。運河予定敷地周辺地主の一部が買収価格と補償の点で他の地主と異なる主張をしたため、運河会社が計画の中止を表明する事態となったのである。これに対し、すでに買収を終わらせていた地主たちが反発し、買収は難航した。運河予定敷地を抱える林田村の地主総代である乾作兵衛や、運河会社の請願者で林田村村長でもある藻川豊太郎が不満を持つ地主と交渉したようである。最終的には土地収用法の適用や、鹿島秀麿をはじめとする神戸の有力者による仲裁もあって、買収が成立することとなった。しかし買収を成立をさせるため運河計画の一部は変更せざるをえず、開削起工は大幅に遅れ 1896 年 1 月となった。また日清戦争後の地価高騰も相まって、買収価格は当初の予定を上回る結果となった。開削工事は 1899 年 12 月に完成したものの、工費は約 60 万 3000 円で、当初予定の 25 万円を大きく上回る難工事であった［新修神戸市史編集委員会 1994: 295-296］。

こうした買収過程における予定以上の出費は、後に述べるように、運河会社の経営に大きな困難をもたらすこととなる。

2　運河会社の経営

ここでは運河会社の経営について、その内容と基盤から見ることとする。まず運河会社の定款によると、経営内容は次のようなものであった（「兵庫運河株式会社定款」『八尾家文書』72）。

> 当会社ハ兵庫県神戸市東尻池村ノ海濱ヨリ神戸市兵庫新川ニ達スルノ運河幹線及同幹線ヨリ分岐シ山陽鉄道兵庫停車場附近ニ至ル運河支線ト船溜ヲ開鑿シ船舶ヲシテ兵庫港口和田岬ノ風浪激潮ヲ避ケ安全ニ通過シ及碇泊セシメ入船料ヲ徴収シ且運河ニ出入スル船舶ノ便利ト安全ノ為メ河口ヲ距ル約百間ノ処ニ防波堤ヲ築造シ併セテ該運河沿岸ノ地上ニ於テ左ノ営業ヲ開始スルヲ以テ目的トス
>
> 一運河沿岸ノ所有地ヲ修理シ之レヲ宅地トナシ公衆ニ貸渡シ相当ノ地料ヲ徴収スルコト
>
> 一適当ノ場所ヲ選定シ倉庫及家屋ヲ建築シ公衆ニ貸渡シ相当ノ倉敷料及貸家料ヲ徴収スルコト
>
> 一魚類及青物市場開設ノ許可ヲ得テ敷地ヲ定メ該営業者ニ貸渡スコト

一鉄工所造船所船渠ヲ設置シ船舶ノ修繕ヲ為スコト

このように運河会社の事業内容は、兵庫運河の開削だけではなく、運河開通後の維持・管理や、そのための財源として、運河を利用する船から入船料を徴収したり、運河沿岸の土地を工場・倉庫・市場として貸し付けるなどしていた。これによって運河周辺には工場や倉庫などが立ち並ぶようになるが、この点については後述する。

次に運河会社の経営基盤を確認する。さきに述べたように運河会社の設立は、当初は八尾善四郎や池本文太郎たち地主が計画したものを、官職を歴任し貴族院議員であった武井守正や、神戸の大地主である谷勘兵衛などが引き継いだものであった。「安田善次郎等の有力家を説て同意せしめ、辛ふして会社の設立を決するに至りたる」と言われるように［村田 1974（下）：167］、東京の大資本家である安田善次郎も会社の設立・運営を支えていた。しかしこれら人物の全てが継続的に運河会社の経営を支えていたわけではない。実際に経営を支えていたのは、八尾善四郎をはじめとする地主たちであった。

表　兵庫運河株式会社創業期の株主

株主	住所	1895年1月	1899年上半期	1904年4月
武井守正	神戸市	1,200		
八尾善四郎	神戸市	950	1,040	2,694
境野大吉	東京市	500		
宮島信吉	東京市	500		
安田善次郎	東京市	400		
安田善四郎	東京市	400		
安田忠兵衛	東京市	400		
田川伝八	神戸市	400		
森脇簡	神戸市	300		
宮津賢次郎	大阪市		1,295	510
今村清之助	東京市		1,050	
井上保次郎	大阪市		750	
井上富久造	大阪市		500	
原六郎	東京府		500	
㈱兵庫貯蓄銀行	神戸市		500	
八尾惣次郎	神戸市		400	
孝石友吉	大阪市		400	
片岡直温	大阪市		370	
松政八十松	大阪府		360	372
内藤為三郎	大阪市		340	
前田栄治郎	大阪市		300	
岡崎仙次郎	岐阜県			2,478
南佐兵衛	神戸市			1,280
岸本豊太郎	神戸市			800
田中経一郎	東京府			690
楊井栖蔵	大阪府			300

出典：「自第壱回至第弐拾弐回事業報告書」（『八尾家文書』80）　※数字は株数

ここで運河会社経営の担い手を知るため、試みに会社創業期における300株以上を保有する株主の変遷を大まかにまとめたのが表である。ここからは、八尾善四郎や南佐兵衛のような、当初から運河計画に関わっていた人物を除けば、神戸市以外の大阪や東京の人物が多いことがまずうかがい知れる。そして、八尾以外の大口株主の多くが、継続的に株を保有することなく手放していることがわかる。運河会社の創立発起人である武井守正ですら、1896年下半期の段階で完全に株を手放しているのである（「自第壱回至第弐拾弐回事業報告書」『八尾家文書』80）。つまり運河会社の経営を支える株主は年度ごとに入れ替わりが激しく、安定的な出資者を確保することが困難だったのであり、八尾善四郎をはじめとする地主が運河会社の経営を実質的に担っていたのであった。

3 運河維持・管理の課題[4]

運河会社の主要な収入源は運河を利用する船舶から徴収する入船料であったが、当初は入船料の徴収を「猶予シ自由ニ出入セシメ周ク各地ノ航海者ヲシテ運河其モノヽ効用ヲ知シムル」方針であった。その後、1900年6月に入船料徴収を開始したが、その結果、利用船舶が減少したため、同年8月には早くも「沿岸ノ繁栄ニ其影況(ママ)ヲ及ホス少カラス将来発達ニモ大関係ヲ有スル次第ナルヲ以テ寧ロ相当発達ノ時期迄無料トナシ出入自在ナラシムル」方針をとることとなった。しかし翌年には「各般ノ経営上経費少ナカラス」との理由から入船料徴収を再開した。入船料は運河会社にとって不可欠の財源であるが、それを確実に徴収しようとすれば利用船舶の減少を招くという、運河会社にとっては経営上のジレンマであったと考えられる。

また詳細は不明であるが、運河会社は多くの負債を抱え込んでいたらしく、1903年7月には臨時株主総会において会社の事業・財産を売却することが決議された。同時期に運河の買い上げを神戸市に出願する計画もあったらしい(『神戸又新日報』1903年8月6日)。この段階での売却計画は、入船料徴収権を担保に借入金をなすこと等によって実現しなかったようであるが、上述したような運河会社の不安定な経営基盤にその淵源があるのであろう。

さらに1904年、日露戦争の勃発によって、運河の軍事利用船舶が増加し、通常利用船舶が激減したため、入船料の徴収も大きく落ち込んだ。同年には運河会社の債権者の1人である人見米次郎（後の神戸市会議員）の申し立てにもとづき、運河会社は神戸地方裁判所から破産宣告を受ける。この破産宣告じたいは翌年に示談となり取り消されたものの、この期間内には入船料徴収権も債権者からの差し押さえを受けたため、運河会社にとっては大きな打撃であった。

こうした不安定な経営状況のなか、運河の水深維持に必要な浚渫作業は運河会社にとって大きな負担となっていたようである。そのことは1913年に争われた神戸市との裁判からうかがうことができよう。この裁判は、運河に接続する溝渠から流出する土砂によって運河の水深が浅くなっているとして、運河会社が神戸市に対して浚渫費用の支払いを求めたものである。神戸市は、運河周辺の工場や家屋からも排水しているとして、市側に浚渫費用の負担義務はないと反論した（「答弁書」『八尾家文書』150)。結果、1916年に運河会社が勝訴し、市から浚渫費用の支払いを受ける判決となった。この裁判における両者の

4 以下、運河会社の経営については、特に断らない限り「自第壱回至第弐拾弐回事業報告書」(『八尾家文書』80）を参照した。

主張のいずれが妥当かについての判断はここでの主眼ではないが、少なくとも運河会社にとって浚渫費用の支払いを求めるほど経営が困難な状況に陥っていたことを読み取ることができるだろう。

Ⅲ　兵庫運河の市営化と八尾善四郎の顕彰

1　兵庫運河の市営化と都市計画

ここまで運河会社の経営が困難な状況にあったことを見てきたが、運河の開削が当該地域に与えた影響は大きかった。そもそも 1890 年代ごろから兵庫に多くの製造工場が立地したことについてはすでに述べたが、運河開削過程の 1896 年、運河本線南側の東尻池に鐘ヶ淵紡績兵庫工場が建設された。さらに 1905 年には、三菱神戸造船所が和田岬に、川崎造船所兵庫工場が兵庫運河の本支線分岐点沿岸に建設された。また日露戦後の時期になるとパン・洋菓子の国内消費の向上にともない小麦粉の需要も高まったことから、兵庫運河沿岸には多くの製粉会社も立地した。神戸港に輸入される小麦を本船から艀に移し替え、運河を利用して運河沿いの工場に運び込むのである。大正期に入ると、製油工場や製糖工場も立地し、運河周辺は神戸市有数の工業地帯と変化していくこととなる［新修神戸市史編集委員会 2000: 14-17］。開港後に兵庫が国内物流や製造の機能を有するようになったことはすでに述べたが、兵庫運河開削によってその機能が一層高まったと言うことができよう。

こうしたなか、運河会社を市営化しようとする計画が浮上する。兵庫運河周辺地域は市内でも有数の工業地として発展しており、それをうけて西方への市域拡張も現実的な課題となっていた[5]。しかし当時の兵庫運河は、さきに見た厳しい経営状況のため十分に運河の維持・管理ができておらず、「現状の兵庫運河を以てしては当市西部の開発は到底完全に遂行せられざる」と（『神戸又新日報』1918 年 3 月 12 日）、市域拡張をともなう神戸市の都市計画にとっての桎梏となっていたのである。そこで神戸市は、兵庫運河を買収することで自ら運河の経営を担い、兵庫の工業地整備に取り組もうとしたと考えられる。

神戸市は 1917 年春頃から運河会社と買収交渉を開始したが、買収価格をめぐって交渉は難航した（『神戸又新日報』1918 年 3 月 12 日）。最終的に 1919 年 8 月には 60 万円の買収価格をもって交渉が成立した（『大阪毎日新聞兵庫県附録』1919 年 8 月 22 日）。神

5　駒ヶ林の西側に隣接する須磨町が神戸市に編入されるのは 1920 年である。

戸市と運河会社との契約によれば、買収の対象となるのは運河会社が所有する物件・権利のすべてであった（「仮契約書」『八尾家文書』144）。

兵庫運河を買収した神戸市は、兵庫運河の拡張を都市計画のなかに組み込んでいくこととなる。まず運河の浚渫強化や護岸工事を前提に、運河西側を流れる新湊川と兵庫運河を接続し、当該地域に水路を張り巡らせる計画であったようである（『神戸又新日報』1919年12月22日）。さらには、同時期に進展していた市内縦貫高架鉄道計画と結び付けるかたちで運河の拡張が計画された。縦貫高架鉄道計画においては「現在の神戸、三宮、兵庫の三駅は旅客専用駅となり神戸に集散すべき貨物の全部は灘、小野浜、鷹取の三駅で処理する」ことになっていたが、さらに兵庫運河の路線を拡大し「西方鷹取駅まで延長開鑿して鷹取駅に輻湊する大量貨物の大部分を水運の便に依って輸送を企つる」という大規模な計画であった（『大正日日新聞』1919年12月12日）。このように当該期神戸市の都市計画のなかでは、まず旅客用鉄道と貨物用鉄道を機能分化させ、神戸港を核に集散する貨物の輸送を縦貫高架鉄道によって担うことが計画されていた。さらに兵庫運河を拡大することで、神戸市は陸上輸送と海上輸送とを有機的に組み合わせた、神戸港を核とする物資集散体系の確立を企図していたのである。結局この計画は実現しなかったものの、地元地主によって開削・運営されてきた兵庫運河は、ここにおいて、神戸港を核とする神戸市の都市計画のなかに包摂されることとなったのである。

2　八尾善四郎の顕彰

神戸市による兵庫運河買収計画が進行するなか、1918年に八尾善四郎は死去する。その翌年、新川運河を開削した神田兵右衛門や、元神戸市長の鳴滝幸恭たちの発案によって、兵庫運河の玄関口にあたる高松橋に八尾善四郎の功績を称える銅像を建設する計画がなされた。この年の4月、運河会社は自らの所有地である高松橋を銅像の建設場所として「永久無限無償ニテ貸与スル」ことを役員会で決議した（「兵庫運河株式会社役員会決議録」『八尾家文書』181）。銅像の建設費用1万3000円のうち5000円を計画発起人が負担し、残り8000円を寄付金で賄う予定で、銅像の維持管理は、八尾善四郎の遺族が担当することとなった（前掲『八尾家文書』181）。

そして1929年には銅像建設10周年を記念した小冊子が編集された。これには兵庫運河の写真とともに、次のような銅像建設当時の趣旨が記されている。

（前略）兵庫運河ハ実ニ故八尾善四郎ノ不撓不屈ナル苦心奮闘ニ成ルト謂フモ敢テ溢

美ノ言ニ非ス翁ノ功績ヤ永久ニ没スヘカラサル也（中略）
兵庫運河カ多数ノ船舶和船漁船ノ往来碇泊ヲシテ安全ナラシメ兵神両港ノ商業上ニ多大ノ効益ヲ寄与シタルハ復タ敢テ賛セス更ニ陸面ニ及ホシタル効果ニ就テ之ヲ見ルニ兵庫西部ヨリ林田区一円ノ土地カ所謂工業地域トシテ瀕年驚クヘキ発達ヲ遂ケ前途更ニ測ルヘカラサル殷昌ヲ呈セントセルハ是亦主トシテ同運河開鑿ノ余恵ト称スルモ強チ過言ニ非サルヘシ（後略、「銅像建設十周年紀念写真」『八尾家文書』422）

ここに見られるように、八尾善四郎の銅像建設は、兵庫運河開削のみをもって八尾を顕彰するのではなく、兵庫運河を通じての兵庫地域全体の工業地としての発展の基礎を築いた人物として八尾を顕彰している。

兵庫運河じたいは神戸市の都市計画のなかに包摂されたとは言え、八尾善四郎という地主、あるいは運河会社という民間資本の取り組みによって、兵庫地域が海港都市神戸を下支えする役割を果たすようになったことを、八尾の銅像は示しているのではないだろうか。

むすびにかえて

本稿で見てきたように、開港を契機に兵庫の港が持つ機能が変化していく状況に対し、八尾善四郎をはじめとする地主たちが運河開削という港湾整備を通じて積極的に対応しようとする取り組みが兵庫運河であった。しかし地主たちが主導する運河経営には常に困難が伴った。その結果、1910 年代に入ると、神戸市の都市計画にとって地主による運河経営は大きな障害となり、神戸市が兵庫運河を直営することとなった。最終的に兵庫運河は、神戸港を核とする神戸市の都市計画のなかに位置付けられるのである。

開港を契機にして、兵庫と神戸という 2 つの港を抱えることとなった神戸市においては、国際貿易を担う外港としての神戸港と、国内流通や製造を担う内港としての兵庫港との間で役割分担が成立していたと見ることができる。だとすれば、海港都市としての神戸を捉える際、その確かな下支えを果してきた兵庫の動向をも含めて考えなければならない。兵庫が工業地として発展を遂げる契機となった兵庫運河の事例は、そうした兵庫と神戸との関係性のなかで海港都市神戸全体を捉える際の、恰好の素材であると筆者は考える。

またこれまで日本の都市史研究においては、都市のインフラ整備について、国家あるいは都市行政が主導するものと大まかに把握されてきた。しかし当初から都市行政が明確なプランをもって都市の基盤整備を進めてきたわけではない。その前提には、兵庫運河の事

例のごとく、民間資本による積極的な取り組みがあった。すなわち、港湾整備のような都市基盤の整備をめぐる主体は、歴史的段階的に推移していくものと捉えるべきではないだろうか。そしてこうした都市基盤の整備を担う主体に着目するならば、東アジアの諸海港都市における基盤整備事業をめぐって比較史的な検討を行うことも可能となるのではないだろうか。

しかし本稿では、民間資本としての運河会社による運河経営について詳細に述べることはできなかったし、都市計画を含む神戸市政の動向も論じることはできなかった。これらの点については今後の課題としたい。

［付記］
本稿の作成過程において、神戸市文書館 2010 年度企画展「兵庫運河のあゆみ―八尾家文書を中心に―」（2010 年 11 月 8 日～ 26 日）の展示作成に携わる機会を得た。本稿は、中山大学にて開催された 2010 年度海港都市シンポジウムでの発表内容をもとに執筆したものであるとともに、同企画展の成果の一部でもある。貴重な機会を与えていただいた神戸市文書館に、末筆ながら謝意を表したい。

参考文献

参考史料
『大阪毎日新聞神戸附録』.
『神戸又新日報』.
『大正日日新聞』.
神戸市文書館所蔵『八尾家文書』.

二次文献
落合重信 1995『兵庫の歴史』兵庫区役所まちづくり推進課.
神戸市会事務局 1968『神戸市会史　第 1 巻』神戸市会事務局.
新修神戸市史編集委員会 1994『新修神戸市史　歴史編Ⅳ』神戸市.
新修神戸市史編集委員会 2000『新修神戸市史　産業経済編Ⅱ』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Ⅲ』神戸市.
のじぎく文庫 1967『兵庫県人物事典　中巻』のじぎく文庫 .

村田誠治 1974『神戸開港三十年史（上）』原書房.（原著は 1899 年）
村田誠治 1974『神戸開港三十年史（下）』原書房.（原著は 1899 年）

（神戸大学大学院人文学研究科）