

—博士論文—

# 日本の近代港湾都市形成の計画史

---

戦前都市計画と内務省直轄港湾工事の関連性および  
戦災復興都市計画との連続性に着目して

大森 文彦





## 目次

第1章 序；本研究の目的と方法 .....	1
1.1 本研究の背景.....	1
1.1.1 港湾都市の軌跡.....	1
1.1.2 近代港湾都市の在り方 .....	1
1.2 本研究の目的.....	2
1.3 仮説.....	3
1.4 研究手法.....	3
1.4.1 研究対象都市.....	4
1.4.2 研究の構成 .....	4
1.5 既往研究.....	6
1.5.1 旧都市計画および戦災復興都市計画に関する研究 .....	6
1.5.2 戦前期の工業地域指定・工業立地に関する研究.....	7
1.5.3 近代港湾都市形成に関する研究 .....	8
1.5.4 港湾の行政所管や関連法規に関する研究.....	9
1.5.5 国土計画に関する研究.....	10
1.5.6 都市と運河に関する研究 .....	11
1.6 本研究の新規性.....	13
第2章 港湾の近代化と港湾行政の進展.....	15
2.1 明治期の港湾整備 .....	15
2.1.1 五開港の港湾整備 .....	15
2.1.2 地方の港湾計画.....	19
2.2 港湾関係の法規整備.....	23
2.2.1 港湾整備に対する国庫補助に関する法制度 .....	23
2.2.2 港湾の管理を内務省に統一する制度運用.....	24
2.2.3 港湾区域の決定.....	27
2.3 港湾調査会と重要港湾指定.....	27
2.3.1 港湾調査会設立以前.....	27
2.3.2 港湾調査会設立と運用 .....	27
2.3.3 重要港湾の選定.....	29
2.3.4 港湾調査会の果たした役割.....	37
2.4 港湾法制定をめぐる議論 .....	39
2.4.1 港湾法制定運動前史.....	39

2.4.2	昭和初期の港湾法制定活動.....	40
2.4.3	昭和戦前期の港湾法制定活動.....	63
2.4.4	昭和戦中期の港湾法制定活動.....	65
2.4.5	港湾法が求められる背景の変容.....	74
2.5	工業港と臨海工業地帯.....	75
2.5.1	工業港の概念の誕生.....	75
2.5.2	工業港の一般化.....	79
2.5.3	国策としての工業港化・臨海工業地帯造成.....	86
2.5.4	臨海工業地帯の技術論.....	94
2.5.5	工業港と臨海工業地帯拡大の背景.....	96
2.6	商工省における地方工業化の動き.....	96
2.6.1	地方工業化と港湾の関係.....	97
2.6.2	地方の下請け工業助成政策.....	97
2.6.3	本格的な工業地方分散の議論.....	98
2.6.4	地方工業化委員会が果たした役割.....	100
2.7	土木技術の進歩.....	101
2.7.1	港内の水深確保.....	101
2.7.2	コンクリート技術の導入.....	104
2.8	本章のまとめ；港湾の近代化とその機能の変容.....	109
第3章 都市計画行政の進展と港湾の位置付け.....		113
3.1	都市計画法・市街地建築物法の制定.....	113
3.1.1	都市計画区域の設定.....	114
3.1.2	用途地域制の導入.....	114
3.1.3	都市計画施設の導入.....	114
3.1.4	近代都市計画法制度の特徴.....	116
3.2	都市計画決定標準と港湾の位置付け.....	117
3.2.1	1927年の都市計画調査資料及決定標準.....	117
3.2.2	1933年の都市計画調査資料及計画標準.....	118
3.2.3	1939年の地区調査資料及決定標準.....	119
3.2.4	都市計画における港湾の位置づけ.....	120
3.3	運河整備と都市計画.....	121
3.3.1	明治前期の運河事業.....	121
3.3.2	都市型運河の誕生.....	124
3.3.3	運河法の制定.....	126
3.3.4	都市計画事業としての運河.....	132

3.3.5	都市における運河の役割 .....	164
3.4	「臨港地域」をめぐる議論.....	166
3.4.1	「臨港地域」の建議.....	166
3.4.2	「臨港地域」の必要性についての調査 .....	167
3.4.3	調査後の展開.....	172
3.5	都市計画と港湾の関係をめぐる議論.....	173
3.5.1	都市計画と港湾をまたいだ工学者.....	173
3.5.2	森垣亀一郎の「都市計画と港湾」 .....	174
3.5.3	都市計画における港湾への視座 .....	176
3.6	重工業化への対応 .....	177
3.6.1	工業専用地区の制定.....	177
3.6.2	新興工業都市計画 .....	183
3.6.3	新興工業都市計画以外の土地区画整理 .....	197
3.6.4	工場規制区域・工場建設区域.....	201
3.6.5	重工業化への対応と地方分散.....	207
3.7	国土計画.....	209
3.7.1	武居高四郎の国土計画論 .....	209
3.7.2	石川栄耀の国土計画論.....	212
3.7.3	石川栄耀の国土計画における港湾の扱い.....	214
3.7.4	吉田秀夫の国土計画論.....	215
3.7.5	内務省と企画院の国土計画.....	217
3.7.6	国土計画と港湾都市.....	217
3.8	本章のまとめ；港湾都市の機能強化と工業港化.....	218
第4章 港湾都市における内務省直轄工事と都市計画との関係.....		223
4.1	明治期の研究対象港湾.....	223
4.1.1	敦賀港 .....	226
4.1.2	塩釜港 .....	228
4.1.3	清水港 .....	229
4.1.4	高松港 .....	231
4.1.5	今治港 .....	232
4.1.6	鹿児島港.....	234
4.1.7	宮古港 .....	236
4.1.8	浦戸港（高知港） .....	237
4.1.9	博多港 .....	239
4.1.10	青森港 .....	241

4.1.11	大分港 .....	243
4.1.12	宇品港（広島港） .....	244
4.1.13	和歌山港 .....	246
4.1.14	宇部港 .....	247
4.1.15	明治期の研究対象港湾の特徴 .....	250
4.2	内務省直轄港湾工事の実施 .....	250
4.2.1	敦賀港 .....	250
4.2.2	塩釜港 .....	256
4.2.3	清水港 .....	261
4.2.4	高松港 .....	266
4.2.5	今治港 .....	267
4.2.6	鹿児島港 .....	271
4.2.7	宮古港 .....	274
4.2.8	浦戸港（高知港） .....	276
4.2.9	博多港 .....	279
4.2.10	青森港 .....	283
4.2.11	大分港 .....	286
4.2.12	宇品港（広島港） .....	288
4.2.13	和歌山港 .....	291
4.2.14	宇部港 .....	293
4.2.15	内務省直轄港湾工事の特徴 .....	296
4.3	港湾都市での都市計画施行とプラン .....	296
4.3.1	敦賀町（敦賀港） .....	296
4.3.2	塩釜町（塩釜港） .....	302
4.3.3	清水市（清水港） .....	307
4.3.4	高松市（高松港） .....	312
4.3.5	今治市（今治港） .....	317
4.3.6	鹿児島市（鹿児島港） .....	326
4.3.7	宮古市（宮古港） .....	330
4.3.8	高知市（浦戸港；高知港） .....	336
4.3.9	福岡市（博多港） .....	341
4.3.10	青森市（青森港） .....	350
4.3.11	大分市（大分港） .....	355
4.3.12	広島市（宇品港；広島港） .....	365
4.3.13	和歌山市（和歌山港） .....	373
4.3.14	宇部市（宇部港） .....	387

4.3.15	港湾都市での都市計画の特徴	393
4.4	本章のまとめ；港湾都市での都市計画と港湾の関係	402
第5章 清水港における都市計画事業の展開と港湾空間形成		405
5.1	清水の都市・港湾形成史	405
5.1.1	江戸期までの清水湊	405
5.1.2	地元有志による波止場の築造	408
5.1.3	静岡県による第一次修築工事と港勢の拡大	410
5.2	清水の都市計画の推移	414
5.2.1	都市計画以前の都市基盤整備	414
5.2.2	清水市都市計画適用と区域決定までの議論	414
5.2.3	都市計画街路決定と事業決定	419
5.2.4	都市計画地域決定	428
5.2.5	都市計画街路事業の進捗	432
5.2.6	清水の都市計画の特徴	435
5.3	内務省による清水港の修築と臨海部の工業化	437
5.3.1	工業化の端緒	437
5.3.2	地元資本の工業の発展	440
5.3.3	内務省直轄工事（第二次修築工事）と鈴木与平	441
5.3.4	内務省直轄工事に併せた工業用埋立地・貯木施設	445
5.3.5	戦時下の工業立地	449
5.3.6	戦時下の港湾拡張計画	461
5.4	港湾都市空間形成に港湾計画・都市計画が与えた影響	462
第6章 戦災復興計画における港湾の位置付けと港湾行政の高度化		467
6.1	戦災復興都市計画の進展	467
6.1.1	戦災復興院の成立	467
6.1.2	地方における戦災復興推進体制	469
6.1.3	地域地区制の再検討	469
6.1.4	戦災地復興計画基本方針	472
6.1.5	特別都市計画法の制定	476
6.1.6	戦災復興都市計画の各種計画標準	476
6.1.7	戦災復興都市計画の縮小と変遷	482
6.2	港湾都市での戦災復興都市計画適用とプラン	482
6.2.1	敦賀市（敦賀港）	482
6.2.2	塩釜市（塩釜港）	487



6.2.3	清水市（清水港）	491
6.2.4	高松市（高松港）	499
6.2.5	今治市（今治港）	507
6.2.6	鹿児島市（鹿児島港）	511
6.2.7	宮古市（宮古港）	517
6.2.8	高知市（浦戸港；高知港）	521
6.2.9	福岡市（博多港）	527
6.2.10	青森市（青森港）	536
6.2.11	大分市（大分港）	541
6.2.12	広島市（広島港）	546
6.2.13	和歌山市（和歌山港）	553
6.2.14	宇部市（宇部市）	560
6.2.15	港湾都市での戦災復興計画の特徴	565
6.2.16	戦前都市計画と戦災復興都市計画の比較	571
6.3	戦後の港湾行政と都市計画との関係	573
6.3.1	港湾関係省庁の再編と港湾の復旧	573
6.3.2	港湾法制定に至る過程	575
6.3.3	港湾法の施行	577
6.3.4	臨港地区の設置と指定の勧告	581
6.3.5	研究対象港湾における臨港地区の指定	586
6.4	本章のまとめ；戦災復興都市計画と港湾の関係	603
<b>第7章 結；近代港湾都市形成の計画史</b>		<b>605</b>
7.1	戦前の港湾行政；港湾法制定をめぐる議論【第2章】	605
7.1.1	明治新政府における港湾行政の確立	605
7.1.2	港湾法制定運動の経過	606
7.1.3	港湾法草案における港湾一帯と都市計画の扱い	607
7.2	戦前の都市計画における港湾の扱い【第3章・第4章】	608
7.2.1	都市計画における港湾の位置づけ	608
7.2.2	港湾都市における都市計画のプラン	609
7.2.3	戦前の都市計画行政と港湾行政の関係	610
7.3	港湾都市における都市計画事業と臨港空間の形成【第5章】	612
7.4	戦後の港湾行政と都市計画【第6章】	613
7.4.1	戦災復興都市計画における港湾の扱い	613
7.4.2	港湾法の成立と臨港地区	614
7.5	近代港湾都市の都市計画；理想と展望	616

参考・引用文献.....	623
--------------	-----

## 第1章 序；本研究の目的と方法

### 1.1 本研究の背景

#### 1.1.1 港湾都市の軌跡

日本は四方を海洋に囲まれた島国であり、古来海上交通により、物品に限らず様々な文明や技術を受け入れてきた。その玄関口たる港湾および湊町は、国内外の交通・交易の要衝として、長い歴史の中で発展を遂げ、独自の都市空間を形作ってきた。明治維新以降の近代の文明開化・産業革命は、こうした港湾・湊町に対して大きな技術革新と空間形成の方法論を与え、近世以前の「湊町」は近代の要請の中で、「港湾都市」として劇的な変化を迎えたと言えよう。

特に大正～昭和戦前期にかけての内務省土木局直轄港湾工事（以下、直轄工事）は、日本国内の各地方において、限られた期間に同時並行で複数の港湾を対象とした近代化工事が実施された。それは、それまで各地方港湾で民間企業有志や地元自治体主導で行われていた港湾整備を、遥かに凌ぐ規模と技術水準を実現し、国内の港湾史の一つの画期となった。また、その多くは戦後の港湾都市の迅速な復興の礎となっただけでなく、多くは現代においても港湾としての機能を果たしている。

一方で、同じく内務省は、1919年（大正8年）の都市計画法（旧都市計画法）および市街地建築物法の制定に伴い、国内の諸都市で順次都市計画を実施し、近世以前に形成された都市構造を近代の要請に応じ様々に変革していった。上記の直轄工事港湾が位置する地方諸都市の多くにおいても、直轄工事と時期を前後して都市計画が施行され、港湾都市としての体裁を順次整えるに至ったが、第二次世界大戦による事業実施の断絶や戦災を挟み、その一部は戦災復興都市計画の中で近代的な都市構造の実現を見ることになり、その後の高度経済成長の中心的な基盤となった。

しかし、21世紀を迎え、一時代を画した上記の地方港湾都市（直轄工事が実施された臨海部とその後背都市域）の多くでは、特に臨海部に立地する第二次産業の衰微と海外移転という産業構造の変化の影響を顕著に受け、産業の空洞化と都市インフラの老朽化を迎えている。近代の要請に応じて整備された港湾の基盤が、必ずしも現代の要請に合わず、もはや用途のない都市空間として棄て置かれているのが現状である。その直接の原因は、臨海部・港湾一帯に市街地と異なる独自の規制・行政権限・利害関係が重なり、有効な活用が難しいためであるが、そこに至った計画史的な経緯はいまだ明らかではない。

#### 1.1.2 近代港湾都市の在り方

上述のように、多くの港湾都市においては、旧都市計画法に基づく都市計画と直轄工事が同時期（大正～昭和戦前期）に行われ、現代に至るまで重要な都市基盤となっているものの、

## 第1章

### 1.2

都市計画と直轄工事が具体的にどのような関係性をもって進められたかについては、不明な点が多い。またそれらは、現代とは異なる戦前の法制度・行政機構や意思決定の仕組みの下に施行されており、現代においては、所管行政機構の変遷や法体系の変化の中で、現法下では非常に曖昧な都市空間や権利体系が残されている場合もある。

一方で、こうした港湾都市空間の中には、旧来の用途を終えて、様々な利活用を試みる余白となっているものも見られ、近年(2020年現在)では、大分港旧港地区や広島港宇品地区、尾道港御所地区等で、既存の港湾空間や施設を活用した民間施設が開業するなど、新たな活用策の萌芽が見られる。いずれにしても、こうした港湾都市空間の積極的な利活用が、港湾都市衰退への対応策として重要になってきている。またこれらは市街地に隣接しているため、地域の再生に果たす役割も非常に大きい。

現在、港湾及びそれに付随する機能を有するエリアは、都市計画法および港湾法の「臨港地区」の指定を受けていることが殆どであり、臨港地区は、実質的に都市計画法から独立して港湾法の下に置かれている（臨港地区内の土地利用に関しては港湾管理者が権限を有する）。そのため、臨港地区内は都市的な土地利用に対して多くの制限があると共に、都市計画との整合性が必ずしも図られていないなど、多くの課題が指摘されている。これら現在の臨港地区を取り巻く課題や水辺空間の活用については、すでに多くの研究がある為、本研究では扱わないが、重要な課題であるとともに、そもそも都市臨海部がこうした課題を持つに至った計画史的な経緯は、なお不明な点が多く、その解明は臨海部一帯で既成とされていた事柄を見直す契機になろう。

#### 1.2 本研究の目的

上述のように、大正～昭和戦前期にかけて、国内の複数の港湾都市において直轄工事と都市計画が時期を同じくして実施され、各港湾都市の基盤的な都市構造を形成し、現在に至っている。ただし、地方都市が近代港湾という大規模な交通・物流インフラを初めて受容し、近代港湾都市が大きな変化を迎えた画期にもかかわらず、当時の当該都市の都市計画における近代港湾の位置付け・対応については、明らかではない。つまり、直轄港湾工事と当時の都市計画の「関連性」については未解明である。ここでいう「関連性」とは、

- ① 都市計画行政と港湾行政の関係者はどのような相互認識を持っていたか
- ② 港湾計画と都市計画がその計画プロセスで何らかの連携を持っていたのか
- ③ 両者が連続する空間として接続する方法論（計画手法）を持っていたか
- ④ 臨海部において実際にどのような空間形成・土地利用が行われたのか

の四点に換言したい。加えて、戦前の港湾と都市計画の関連性が戦後の復興都市計画においてどのように引き継がれていったのか、その連続性についても明確な知見や研究がない。この点も、現代に直接つながる港湾都市空間の欠かせない一画期点として重要である。

さらに、上記に前後して整備がすすめられた、鉄道や運河といった港湾と都市を結びつけ

る運輸手段と港湾都市形成の関連性、さらに当時の港湾都市に対する計画論・計画思想・言説やそれを担った人物についての研究も不足している。

そもそも、日本は海洋国家として長年にわたり港を人流・物流の玄関口としていたこと、内陸府県を除けば、日本の主要都市の多くが何かしら港に近接し、時に内包していることから、程度の違いこそあれ、多くの都市が港湾都市としての一面を持っていると言える。港湾と都市の関係をめぐる議論は、必ずしも横浜や神戸などのいわゆる明治初期開港の港湾都市だけに集約され、一般化されるものではない。むしろ大半の港湾都市にとっては、大正～昭和前期の内務省直轄工事・近代都市計画施行の時期にこそ、その都市空間形成のエポックメイキングがあった可能性が高いにも関わらず、その前後の経緯が不明瞭であり、港湾都市史の研究の中でも未だ一般化されていない状況であると思料する。

よって、日本国内の諸都市が、近代港湾という大規模な交通・物流インフラを短期間に受容する過程で、どのような都市計画で対応し、継続してそのインフラと向き合う方法論を止揚していったのか、制度的な背景と実際の各都市計画から明らかにしていくことは、各都市が特にその臨海部で抱える様々な今日的課題に対して、その史的な端緒まで遡って議論する際の視座を与え、その港湾都市計画史のミッシングリンクを補完する点で、本研究は大きな意義を有すると考えられる。

改めて本研究の目的を示せば、「直轄工事と戦前の都市計画の同時性」に着目し、「直轄工事と戦前の都市計画の関連性」と「港湾都市における戦前の都市計画と戦災復興計画との連続性」とを明らかにすることで、当時の「港湾都市形成の計画意図」を解明し、現代の都市臨海部が抱える各種課題を捉える示唆としたい。

### 1.3 仮説

本研究では、対象とする港湾都市（後述）において、直轄工事および旧都市計画が実施された大正～昭和戦前期を、その都市基盤（港湾及び後背都市域における港湾施設・運河・道路・街区・用水・上下水道等）を大きく進歩させた時期として捉える。その上で、当時は未だ港湾法（1950年制定）に基づく臨港地区が無く、土地利用計画上は都市と港湾を明確に分離した法体系になっていなかったことから、この時期に都市と港湾の機能を一体的に捉えた計画思想があり、それに基づいた港湾整備と都市計画の一体的な計画・事業・運用が行われていたのではないか、という仮説に立つ。

この仮説は、本研究を進めていく中で、必ずしも正しいものではないことが判明するが、それは各章および結章にて詳述したい。

### 1.4 研究手法

# 第1章

## 1.4

### 1.4.1 研究対象都市

本研究の対象とする港湾都市は、下記のとおりとする。ただし本論文で云うところの「港湾都市」とは、港湾の所在地が属する自治体の中心都市およびその都市圏とする。本論文内で「後背都市」あるいは「母都市」と述べるものも同義である。

#### ① 内務省直轄工事が実施された港湾都市

直轄工事が実施された港湾は、国家および地元自治体・企業としての港湾整備の要請や、重要港湾として国費が投入された点などの共通性と、同時期に実施された点から、比較対象として適当と考えられる。また港湾施設のみが整備され後背に一切母都市が存在しない、という港湾はないため、一様に後背都市を比較しうる。

#### ② 上記のうち、旧都市計画および戦災復興都市計画が施行された港湾都市

1919年以降に実施された旧都市計画法に基づく都市計画および、戦後に施行された特別都市計画法に基づく戦災復興都市計画が実施された港湾都市は、都市と港湾の関係に対する都市計画のアプローチに連続性があると考えられる。

#### ③ 上記のうち、明治初期の開港都市や四大都市圏に属さない港湾都市

具体的には、神戸・横浜・長崎・小樽・函館を除く。また当時四大都市圏とされた現在の北九州・大阪・名古屋・東京を除く。ただし大阪・名古屋・東京は財政力に富むため、ほぼ地元自治体等の独力で港湾整備を実施しており、直轄工事による港湾整備は一部の復旧工事や大戦中などを除き、ほとんど実施されていない。

よって研究対象となる港湾都市は以下となる。

敦賀港・塩釜港（塩釜市）・清水港（旧清水市、現静岡市）・高松港・今治港・鹿児島港・宮古港・浦戸港（高知市）・博多港（福岡市）・青森港・大分港・広島港・和歌山港・宇部港  
—以上、14港

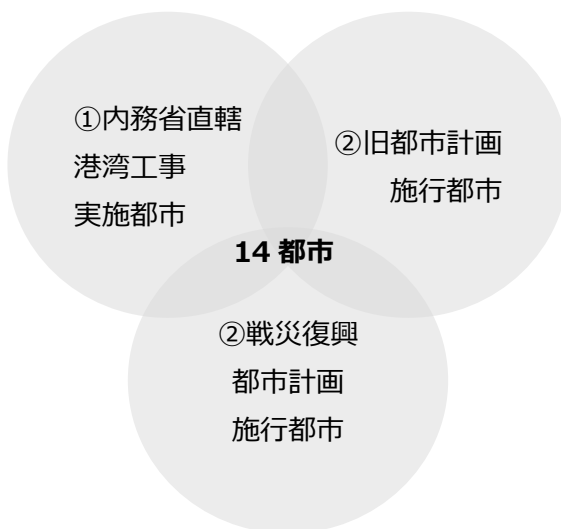
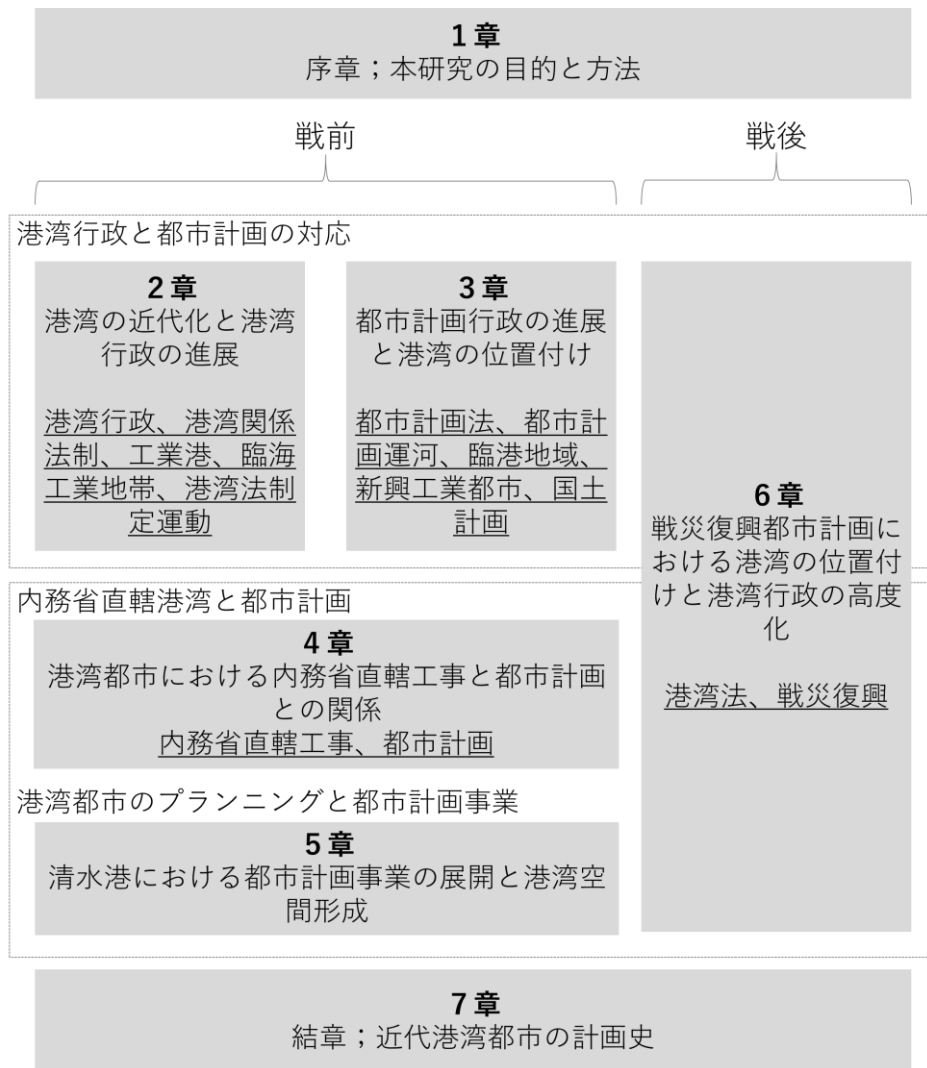


図 1-1 研究対象都市

### 1.4.2 研究の構成

本論文の構成は以下のような順序とする。



第2章では、明治維新以降の日本の港湾行政がどのように展開していったのか、その経緯や言説について記述する。具体的には、港湾の高度化に伴う法整備の進捗、港湾調査会の活動による重要港湾選定について記述し、内務省直轄港湾工事が実施される素地が形作られる歴史的背景をまとめる。また、実現はしなかったものの、港湾法制定をめぐる大黒議論が見られたのが、この時期の特徴であり、試行錯誤の中で港湾行政が確立していく過程を明らかにする。

第3章では、1919年（大正8年）に制定された都市計画法を中心に、日本の法定都市計画がどのように展開したのか、特に都市計画を施行するにあたりその素地となった内務省の都市計画標準を参照しつつ、特に地方都市の近代化・工業化の視点に立ち、その経過を整理したい。そのため、本研究対象都市以外の地方都市計画を適宜参照する。また同時期に実施された運河整備については、研究対象の港湾都市には事例が少ないことから他都市の事

## 第1章

### 1.5

例も参照しつつ本章にて整理する。

第4章では、本研究対象の各港湾都市を取り上げ、各都市で施行された内務省直轄工事と旧都市計画のプランについて、主に港湾・臨海部と都市計画との関係性に着目して、その計画手法を分析する。

第5章では、本研究対象都市のうち静岡県の旧清水市・清水港を対象として、実際の都市計画事業や工場立地、港勢拡大の具体的な経過、関係する主体の活動などを整理し、そのプランニング意図と実際の都市空間形成について明らかにしていきたい。

第6章では、戦後の港湾都市の展開について整理したい。具体的には、戦災復興都市計画における港湾一帯の扱いと、戦前の旧都市計画との連続性に注目して比較・分析を行う。また戦後、内務省が解体され、都市計画と港湾行政がそれぞれ建設省と運輸省に分離されていく中で、港湾行政がどのように変化したのかについても明らかにしたい。

第7章において、本研究で得られた知見を改めて整理し、現在の港湾都市における課題に対する示唆を得たい。

本研究にあたって依拠した主な資料は、都市計画に関するものとして各都市計画地方委員会が作成し認可された都市計画決定資料、内務省都市計画担当部局が作成した各種の都市計画決定標準、都市計画協会発行の雑誌「都市公論」、港湾計画に関するものとして内務省土木局作成の直轄工事資料、港湾協会発行の雑誌「港湾」、各縣市町村史などを適宜参照した。文末に参考文献として示している。

### 1.5 既往研究

本研究においては、既往研究の分野が非常に多岐にわたる。本研究は都市計画史の研究であると共に、港湾土木史研究の要素もある分野横断の研究であり、対象とする港湾都市が多い。また対象都市に限らない都市計画思想史や人物史にも着目せねばならない。また法体系・制度史に関する研究や、鉄道や運河などの個別の都市施設の研究も裾野に含まれる。本節では既往研究を項目ごとに整理し、本研究の参考となる知見を抽出していきたい。

#### 1.5.1 旧都市計画および戦災復興都市計画に関する研究

日本の近現代都市計画史については石田による一連の研究が著名であり [1]、旧都市計画～戦災復興計画（さらに1968年以降の現都市計画法体系化の都市計画）における計画思想とその連続性や高度化については、制度設計の変遷の体系化や複数都市の実際の都市計画の比較等により、明らかになっている。

浅野は一連の研究の中で、旧都市計画の都市計画区域決定に関して、どのような指標が影響を与えたかにより6パターンの分類を提起するとともに、手続きの共通化の一方で地域により活発な議論があった都市も見られ、必ずしも内務省主導の一方的な決定プロセスで



はなかった点を指摘しており [2]、旧都市計画における昭和2年の街路網決定標準の反映具合、都市規模と街路パターンにより都市を分類しつつ、各都市固有の計画思想が見られたことを指摘している [3]。

また、旧都市計画法に基づく地方都市における地域指定が、将来的な土地利用を想定したうえで、そのうちの多くの都市で工業的土地利用を志向したものが多かったことを明らかにしている [4]。さらに、昭和期の都市計画家、石川栄耀の昭和戦前期に携わった地方都市の都市計画に関して、都市の最適規模や田園都市論に基づく地方都市論や余暇空間の重視、理想とする街路計画などについて、実際に石川が担当した愛知県の豊橋市、岡崎市、一宮市を対象として分析している [5]。この中では、豊橋市では都市計画運河計画が検討されていたことが明らかになっている。

戦災復興都市計画に関しては、戦前の都市計画は戦災復興計画に引き継がれた面があるが、終戦までの都市計画進捗状況、罹災状況、食糧難、新規鉄道計画等の影響で独自の展開が見られた一方で、当時まだ存続していた内務省による計画立案への指導も見られたことを指摘している [6]。それを踏まえ、旧都市計画から戦災復興都市計画における用途指定の承継と細分化・高度化、将来予測と実地に即した計画技術の進歩等を指摘している [7]。さらに、旧都市計画下の街路計画の多くが戦災復興計画において踏襲されつつも、拡幅・延長・広場の追加が実施されたことを明らかにしており、一部の都市では計画手法の高度化が見られた、としている [8]。同様に、杉田早苗も、旧都市計画における用途地域指定の決定標準に定められた理想・判断基準の分類とその変容・技術的進歩を明らかにし、旧都市計画の思想が戦災復興計画において一定程度、反映・結実した点を指摘している [9]。

さらに、藤賀は戦災復興都市計画の検討の中で、1945年10月の「地域地区設定標準案」、1946年4・5月の「戦災土地利用計画嘱託提案」、1946年10月の「戦災土地利用計画設定標準」という試案の変遷の中で、従来の市街地建築物法の地域制から、より都市計画の実効性を高める土地利用計画への高度化・細分化・技術構築が試みられていた点を明らかにしている [10]。ちなみに、港湾と関連するものでは、1945年10月の「地域地区設定標準案」において特別地区の「港湾地区・倉庫地区」、1946年4・5月の「戦災土地利用計画嘱託提案」においては特別地区の「倉庫地区・運輸特別地区」、1946年10月の「戦災土地利用計画設定標準」においては特別地区の「港湾地区」等が用意されたことが紹介されている。

以上のように、1919年制定の旧都市計画法及び1920年制定の市街地建築物法により、日本の各都市で都市計画が施行され、施行令に基づいた運用されていく中で、その応用の高度化や独自化・細分化が見られたと共に、その都市計画のノウハウや都市の理想像が戦後の戦災復興都市計画に活かされたことが分かっている。

### 1.5.2 戦前期の工業地域指定・工業立地に関する研究

日本の近代化の歴史は、英国で起きた産業革命の輸入と工業化であったといっても過言

## 第1章

### 1.5

ではなく、大正～昭和戦前期にかけての工業立地に関しては多くの研究がある。特に第一次世界大戦による特需を経て、日本の工業は軽工業から重化学工業へとシフトし、第二次世界大戦が近づく 1930 年代から軍需産業を中心とした重工業を国内各地に立地させる国策が実施された。それまで、貿易と軽工業が中心であった港湾も、原料を輸入し加工する工業港としての役割が次第に与えられていく。

著名な研究として沼尻の一連の研究があり [11]、広範な工業地域指定や、戦時体制下における大都市の成長抑制と工業立地の地方分散を目指した新興工業都市建設事業により、国策として軍需産業振興が促進された文脈から、そのプロセスや実態を明らかにしている。将来的な工業化を見据えて工業地域を広範に指定していた点は浅野らの研究でも共通して指摘されている [4]。また梅原らは、戦前名古屋における工場立地に関して、広範な工業地域指定と区画整理、港湾・運河整備の影響について分析しており、区画整理は必ずしも工場立地への影響は少なく（むしろ勤労者住宅提供）、港湾・運河隣接地で実施した区画整理の方が工場立地誘導の効果が高かったことを示した [12]。

新興工業都市計画については、中野らが戦前～戦中の新興工業都市計画の一つ広（兵庫県：播州臨海工業地帯）を対象に、都市計画・区画整理の経緯とその計画標準を示したうえで、複数の都市計画区域にまたがった総合的な工業都市形成の計画論があったことを明らかにしている [13]。また中野は、多くの新興工業都市計画事業の特徴は、旧都市計画法の第 13 条に基づく公共団体施行の土地区画整理事業が半ば強制的に実施され、大規模な工業用地造成が行われたことを指摘している [14]。一方で、新興工業都市計画が実施された茨城県日立市（旧多賀町）において、県と市内有力者、日立製作所によって工場建設に伴う基盤整備と計画的な住宅建設を計画し、換地処分地下算出法で最大限の配慮を行い、内務省の設計標準よりも高い水準の基盤整備を行ったことで、都市計画土地区画整理事業がスムーズに行われたことを明らかにしており [14]、新興工業都市計画の対象都市でも、地域によって一様ではなかったことが分かる。

沼尻や中野らが研究対象としていた新興工業都市計画と同時期に、鈴木は北海道庁や民間企業の共同委員会で独自に進められていた石狩工業港計画を取り上げ、港湾整備と都市計画、工業地、緑地帯、農地開拓、防空設備などが非常に大規模にプランニングされ、本州における工場の地方分散とは目的を異にし、むしろ満州などの外地における都市計画に通底した計画だったことを明らかにしている。また、これは明治以来の農地開拓と石炭採掘が主であった北海道拓殖の方針転換の表れであるとして、戦後の北海道総合開発計画に発展していった点を指摘している [15]。

#### 1.5.3 近代港湾都市形成に関する研究

明治以降の近代港湾都市については従来より都市史としての研究が多くあり、特に明治初期開港の港湾都市（長崎、神戸、横浜、小樽等）や大正～昭和前期の大都市圏港湾（関門

海峡含む北九州一帯、神戸、大阪、名古屋、横浜、東京等)を中心としてその論点は多岐にわたる。

港湾都市の全般的な傾向として、野澤は、地理学の観点から都市と港湾の関係について形態的に論じており、歴史的経緯から港湾の機能や所有者に応じて後背都市の機能が定義づけられると共に、臨海部から遠ざかるに従い、その影響が漸減することを指摘している [16]。

村田は「近代港町の都市計画手法に関する類型学的研究」の一連の研究で [17]、明治初期の近代港湾の整備主体が、民間事業者、鉄道省、地方自治体の順で変遷した点を明らかにし、初期港湾が①地元資本が主体となった母都市型②国家が主体となった母都市不在型③鉄道が起因となった遠隔母都市型に分類している。また初期開港都市に設けられた外国人居留地について、その計画の共通性と地域特性などを分析している。また岡本らは書籍「港町の近代一門司・小樽・横浜・函館を読む」において、初期開港都市(門司・小樽・横浜・函館)を中心に明治～昭和初期の港湾都市の空間のパターンと時代に応じた変遷を明らかにしており [18]、内務省直轄工事以前に整備が進んだ初期港湾については、港湾都市の形成プロセスとパターンが包括的に明らかになっていると言える。

一方で、内務省直轄港湾工事が実施された港湾都市の都市史については、必ずしも豊富な研究があるわけではない。高見は明治～昭和初期にかけての内務省直轄工事と時期を同じくして、港と後背都市の空間形態の変化・構想・事業主体の分化による、都市空間の変容・拡大と土地利用用途の高度化が進んだことを指摘している [19]。また大森は、直轄工事に整備された港湾施設の多くが現代において遊休地化(遊休内港地区と呼ぶ)していることを指摘する一方で、近年では指定管理者制度などにより、後背市街地と連携した遊休内港地区の様々な活用策が図られていることを明らかにしている [20]。

戦災復興都市計画と港湾の関連については、高阪らが戦災復興都市計画が実施された港湾都市の一部を対象として、土地利用計画、街路計画、施設配置計画から、都市と港を近接・連結される手法を体系化し、現在の都市構造への影響を指摘している [21]。

#### 1.5.4 港湾の行政所管や関連法規に関する研究

渡辺は、明治の開港以降、昭和50年代に至るまで、港湾管理主体の離合集散や所管官庁の変遷をまとめた上で、港湾行政が一体的に運用できていない点を指摘している [22]。特に1950年まで、港湾行政を包括的につかさどる港湾法が整備されなかった一方で、港湾調査会による重要港湾指定が果たした役割や当時の状況を明らかにしている [22]。同じく井上は、お雇い外国人に頼っていた明治初期の日本の港湾土木行政が、1907年(明治40年)に設立された港湾調査会を以って、主体的な港湾近代化に乗り出したと位置付け、1920年代までにいたる港湾調査会の役割の拡大(および一時的な廃止など)を概観し、港湾行政を包括的につかさどる法体系が無い中で、同調査会の果たした役割と、時の政権による同調査会の意思決定への影響を明らかにしている [23]。さらに、谷口は、内務省土木局の視点に

## 第1章

### 1.5

立ち、国内の港湾を重要度に応じて等級づけすること自体を内務省が重視していなかった一方で、当時の内務大臣となった原敬が国家政策の観点から、経済発展のために鉄道と港湾の連結と高度化が必要との認識のもと政治力を発揮、大規模な港湾調査が実施されたことを明らかにしている [24]。また重要港湾の選定においては調査時点の港湾規模ではなく、港湾修築後の将来的な取引量の増加といった「経営」の視点が多分に盛り込まれており、中央と地方の官僚組織を活用した系統的で科学的な統計調査システムを活用・重視していたことが指摘されている [23]。

また内海は、日露戦争後の日本の経済成長の中で鉄道と同様に港湾整備が重視されるようになり、横浜・神戸等の一部の大規模港湾だけではなく、地方港湾の整備まで国庫補助を以って促進する施策に切り替わっていくことで、港湾調査会制度が確立されていくと共に、土木行政への政治介入や、現在に至る地方（選挙基盤となる地元）への利益誘導・土建政治の端緒が見られることも併せて指摘している [25]。

一方で渡邊は、戦後のコンテナ化で海運と港運の一貫運営が求められ、従来の港湾法や零細港運事業者が乱立していた在来型の港湾業務との矛盾・超克から、当時（1960年代）の運輸省が主導した外貿埠頭公団法、さらに地元自治体東京都と運輸省との駆け引きの中で生まれた日本最初のコンテナ埠頭たる大井埠頭（1971年供用開始；東京港）へと結実していった過程をあぶりだし、現在の東京港の都市構造が形成されていった過程を明らかにしているとともに、1950年制定の港湾法がコンテナ化を迎えた1970年代に既に制度疲労を起こしていた点も副次的に指摘している [26]。

#### 1.5.5 国土計画に関する研究

明治維新以降、日本が近代国家として成長し、また土木技術の進展に伴い、港湾整備が進められていったが、港湾調査会による重要港湾指定などにより、国家施策として系統だって港湾の整備が進められていった。1930年代に入り、欧米諸国を中心としてブロック経済圏の形成が進み、日本も台湾・朝鮮半島の領有や南洋の委任統治領、中国への侵入や満州国建国など、東アジアにおいて帝国主義的な経済圏の形成を進め、国内においても後の太平洋戦争に至る時局を反映して戦時体制を整え始めた。その中で、都市計画や地方計画を包含したより広域の地域計画たる「国土計画」概念が誕生し発展した。港湾もそうした国土計画の重要な要素の一つであった。その国土計画の第一人者が都市計画家の石川栄耀であり、戦前の国土計画に関する研究では、石川栄耀の計画思想を探ることが重視されている傾向がある。

川上は、戦前の国土計画（地方計画）に関する論調は、当時（1930年代）、内務省の石川栄耀が主張する「都市計画から都市公域の地域計画、その総体とし調和を図る国土計画」と、商工省嘱託吉田秀夫が唱えた「国家計画としての上級の国土計画と、それを地域に落とした下級の地域計画」という主張が並立しており、特に後者の論調が1937年（昭和12年）に設立された企画院に引き継がれ、戦時体制と国防の観点から、統制的な国土計画が一時主流

となった点を明らかにし、参考とされたナチス・ドイツの国土計画の影響を指摘している [27]。ただし、こうした国土計画も第二次世界大戦の激化の中で、本格化することはなかった。

芝村は日本の地域計画理論が市区改正（1888年）、旧都市計画（1919年）と制度化されていく中で1924年にアムステルダムで開催された国際住宅及都市計画会議において地方計画の概念が提唱されたことを契機として日本においても地方計画の概念がもたらされ、戦時体制が進むにつれ主に国防の観点から地方計画が国土全体に適用され国土計画の理論が固まっていく過程を概観している [28]。1940年には近衛文磨内閣において基本国策要綱に「総合国力の発展を目標とする国土開発計画の確立」が盛り込まれ、国土計画が重要国策と位置付けられることになる。しかしその後の戦局の悪化に伴い、こうした国土計画は大半が実現を見ることはなかった [28]。また、本計画で工場立地が指定された都市には、本論文で扱う港湾都市が含まれており、国土計画と港湾都市の関係については本論文で後述する。

阿部らは、内務省内に設置された都市計画及地方計画ニ関スル委員会により策定された「地方計画法案」及び「地方計画法施行勅令案要綱」の構想案の変遷を探り、都市膨張に対する対処を主眼に置いていたことを指摘、また都市計画東京地方委員会に設置された都市計画連絡協議会により作成された「関東地方計画要綱案」において、衛星都市論を採ったうえで、①地域計画②緑地計画・鉄軌道計画、高速道路計画などの重要施設計画③執行機関として地方計画局、などの施策が盛り込まれていたことを明らかにした [29]。

### 1.5.6 都市と運河に関する研究

運河の役割は臨海部と内陸の都市部を結ぶことであり、江戸時代までは河川舟運がその役割を担い、河川沿いに河岸となる町が発展した。江戸時代までも人工的な用水や運河事業は見られたが、明治以降、閘門や荷揚場等を備えた近代的な運河を開削する動きが活発になり、その動きは港湾整備より先行していたとあってよい。運河に関する法律として1913年（大正2年）に運河法が制定されている。また、運河事業は、1919年の旧都市計画法により運河が都市計画事業として定められることで、1919年以前の運河事業と1919年以降の都市計画運河事業に分けられる。

岡島は、明治政府の内陸水運に関する政策は、大久保利通が内務卿を務める内務省を中心に進められており、当初は鉄道に先行して、内陸交通手段を河川水運・運河水運を中心と位置付け、その航行確保のための河川整備をオランダに範を取って計画したこと指摘している [30]。しかし、洪水が頻発する日本の河川事情および内務省内の権力争いにより、次第に内陸交通は鉄道が主流になっていった経緯を明らかにしている。

ただし、運河がその役割を終えたわけではなく、港湾と内陸を直接舟運で、鉄道に比して低廉に運搬できる運河の重要性が下がることなく、運河自体は昭和戦前期まで建設と運用

## 第1章

### 1.5

が見られた。同じく岡島は、1924年以降に建設された運河が全て都市計画運河事業であることに着目し、1930年代まで積極的に運河計画が立案され、一部では実現している点を指摘している [31, pp. 第9章 p163-189]。都市計画運河以前の運河（岡島は都市域に建設された都市運河と限定して呼称している）に関しては、整備主体には自治体公営に限らず、民間企業による建設と運営があり、民間企業が実施する場合は自ら土地を買収し、開削と浚渫を実施していた。その際は、運河沿いの土地を工場用地として分譲するなどして利益を得ていた。京浜急行電鉄などは、自社鉄道路線を近隣に引くことで、さらに工業用地としての価値を高めようとした意図も判明している [31]。都市計画運河以降は、基本的に自治体が事業主体となり、自治体の立場から積極的な工業誘致などと併せて運河事業を推進して事を明らかにしている [31]。同様に伊藤は、川崎運河は都市計画法が未制定な時期に、都市計画的な視点で開削された川崎運河を稀有な例と評している。

さらに岡島は、都市計画運河として計画された大阪市内の城北運河等の複数運河を対象に、昭和戦前期の運河による流通経路や流通物品を調べることで、淀川の流路変更後、比較的平坦な大阪では低廉な原料輸送に適した運輸手段である運河が、市内の工場の業種などと相まって非常に重用されていた点を指摘しており [32]、昭和期に入っても地域によっては運河が非常に重要な運輸手段であったことが分かる。

実際、1928年（昭和3年）建設の富岩運河や1940年（昭和15年）竣工の住友運河（いずれも富山港）、1930年（昭和5年）の中川運河（名古屋港）のように、昭和戦前期に建設された運河は複数ある。

一方で岡島は、都市計画運河として計画されながらも建設が実現しなかった運河群に対する調査も実施しており、1937年（昭和12年）に都市計画決定を受けながらも、竣工を見ないまま計画廃止された大垣運河（岐阜県大垣市）を取り上げ、時局の悪化や、他に優先すべき交通手段（別の運河や鉄道・自動車道整備など）があったことなどをその理由としている。また同時期に実現した名古屋港の中川運河においても、その支線としての荒子川運河は計画廃止となっているなど、中部地方においては運河計画が重視されながらも実現を見なかった都市計画運河が複数あった。その期待感や悲願が、戦後の1960年代に「中部横断運河」のような、ややもすれば非現実的なプロジェクトが、県民の間で高揚する原初になったと指摘している [33]。

さらに、水田は、同じ大垣運河を対象とし、江戸期以前からの揖斐川の舟運と大垣の発展の歴史的関係性から、大垣運河の下地となる船町川がすでに17世紀から機能しておらず、大垣運河計画も、実際は当時の環境基準まで工場排水を希釈するための排水路としての意図があったのではないかと指摘している [34]。

以上から、運河は昭和前期においては徐々に物流の主役ではなくなったものの、未だその一翼を担っていた微妙な立ち位置にあり、地域差があったことが分かる。

上記のような運河史研究の他に、浅野は、その一連の研究 [35, p. 65]の中で昭和初期に都市計画が施行された国内地方都市で、都市計画区域決定の理由書などに、将来的な工業発

展を見越した運河計画が語られている都市が複数見られる点を指摘しており、その後、各都市で具体的な都市計画事業として運河計画が決定されるか否かは別として、都市計画区域や用途地域を定める際に、運河構想がその検討材料の一つとなっていたことが明らかとなっている。

加えて、瀬口らは、江戸時代から現代に至るまでの日本国内の運河の建設時期と当初の建設目的、運河周辺の用途地域と運河に接する土地利用の変遷を調査しており、明治～昭和戦前期の運河の多くが港湾部と内陸の工業地域を結ぶ（もしくは将来的な工業立地を見越して運河を建設する）ものであったが、現代においては周辺の土地利用が住居系などに変容し、運河がその当初の役割を果たしていない点を指摘している [36]。

## 1.6 本研究の新規性

既往研究で概観したように、本研究と関連する既往研究は、都市計画史（旧都市計画と戦災復興都市計画）、工業立地を主とした土地利用計画、港湾都市史、港湾に関する法制・組織の変遷、戦前の国土計画、都市計画運河のように多岐にわたる。このことは、港湾都市が多様な主体を包摂しつつその機能を高度化させていったことの証左であると言えるが、一方で本論文が扱う港湾都市の計画史を、一側面のみから記述することの難しさを示している。由来、都市というものは一義的に語られるものではないことを前提に、研究を進めねばなるまい。

既往研究においては、旧都市計画法下の都市計画の思想・運用・方法論・実際の都市におけるプランニング、さらに戦災復興都市計画への計画意図のおおよその連続性は包括的に明らかにされている。それに加えて、復興計画においては、戦前の都市計画では実現できなかった理念や計画技術がそのプランニングに反映され、一部は都市計画事業実施を経て実際の都市空間において実現を見たことも歴史的事実である。

ただし、都市計画が施行された港湾都市に限って見れば、旧都市計画では都市計画区域に含まれる港湾をどのように扱っていたか、港湾都市において実際にどのようなプランニングが行われていたのか、それが現実の都市空間としてどのように結実したのか、という点は未だ明らかではない。また同様に、戦災復興都市計画においても、引き続き港湾をどのように位置付けていたのか、旧都市計画との連続性を含めて不明な点が多い。

加えて、運河建設が都市計画事業として実施された一方で、港湾整備は旧都市計画とほぼ時期を同じくして内務省直轄で進められており、内務省直轄港湾工事と旧都市計画がどのような位置づけ・整理の下に進められていたのか、についても不明である。このような、重要な都市基盤整備（港湾整備と近代都市計画）が同時期・短期間に地方都市で並行して進められたのは、日本の都市史においても最初の事例であったと考えられるが、現在まで顧みられる機会に乏しかったと言わざるを得ない。

上記のような、実際の都市計画のプランニングに直結する歴史上の事象を明らかにする

## 第1章

### 1.6

ことに加え、本論文では内務省をはじめとする組織や専門家の中で、どのように港湾都市が捉えられていたか、港湾都市における都市計画がいかにあるべきと考えられていたのか、当時の言説やその変遷などを読み解くことで制度史的な背景を含めて、包括的に明らかにしたい。



## 第2章 港湾の近代化と港湾行政の進展

本章において、明治維新以降、内務省直轄工事期まで、日本国内の近代港湾の整備がどのような経緯で進められたのか、について明らかにしたい。港湾の機能の高度化・専門化に伴う法整備の進捗、港湾調査会の活動による重要港湾選定といった、主として港湾行政を担った立場からの地方港湾への関わり方を整理し、内務省直轄港湾工事が実施される素地が形成される歴史的背景をまとめる。また、戦前においては実現はしなかったものの、港湾法制定をめぐる活発な議論や運動が見られたのがこの時期の特徴であり、試行錯誤の中で港湾行政が次第に確立していく過程を明らかにする。

### 2.1 明治期の港湾整備

#### 2.1.1 五開港の港湾整備

1853年（嘉永6年）にアメリカ合衆国海軍東インド艦隊（ペリー艦隊）が当時の江戸湾に来航したことは、江戸幕府が廃され近代国家としての日本が誕生するに至る明治維新の端緒となり、その来航は日本にとって海洋の重要性を認識するきっかけであったとも言える。もちろん、江戸幕府は長崎港において限定的にオランダ等との通商をおこなっており、物品だけではなく、様々な外交情報を得ており、幕府はペリー来航についても事前に知っていたとされている<sup>1</sup>。そのため、近年では江戸期の外交政策を「鎖国」とは表現しなくなっている。ただし、最終的に政治体制が大きく変わるほどのインパクトが、外洋を通してもたらされることまでは、幕府も予見していなかったであろう。

こうして島国である日本の近代化は、まさに海洋を経由して日本にもたらされたことになり、港がその玄関口としての重要性を増すことになった。1858年（安政5年）に安政五カ国条約が結ばれ、日本は横浜港・函館港・長崎港・神戸港・新潟港を介して海外自由貿易を開始することになったが、それに伴い近代的な港湾整備が必要になった。1868年（明治元年）に横浜港に到着したイギリス人土木技術者 R.H.ブラントン（1841-1901年）は、日本の灯台建設のために英国から派遣されたが、灯台に限らず幅広い土木技術の知識を有していたブラントンは1869年（明治2年）に最初期の大阪港計画や、1871年（明治4年）の新潟港計画の立案・作成に関わった。ただしこれらの計画はいずれも実現することはなかった [37, p. 83]。

上記五開港で本格的な近代的港湾修築が実施された時期は、

- 横浜港（図 2-1）：1889年（明治22年）～
- 神戸港（図 2-2）：1906年（明治39年）～
- 新潟港（図 2-3）：1898年（明治31年）～

## 第2章

### 2.1

- 長崎港 (図 2-4) : 1882 年 (明治 15 年) ~
- 函館港 (図 2-5) : 1895 年 (明治 28 年) ~

のようになっており、開港の決定後すぐに近代港湾整備が実施されたわけではなく、しばらくは江戸時代の港湾設備の小改修などに留まっていたことが分かる。この中でも、日本の本格的な大規模近代港湾整備と位置付けられるのが、1889 年 (明治 22 年) から実施された横浜港第一次築港とされている [37, p. 84]。

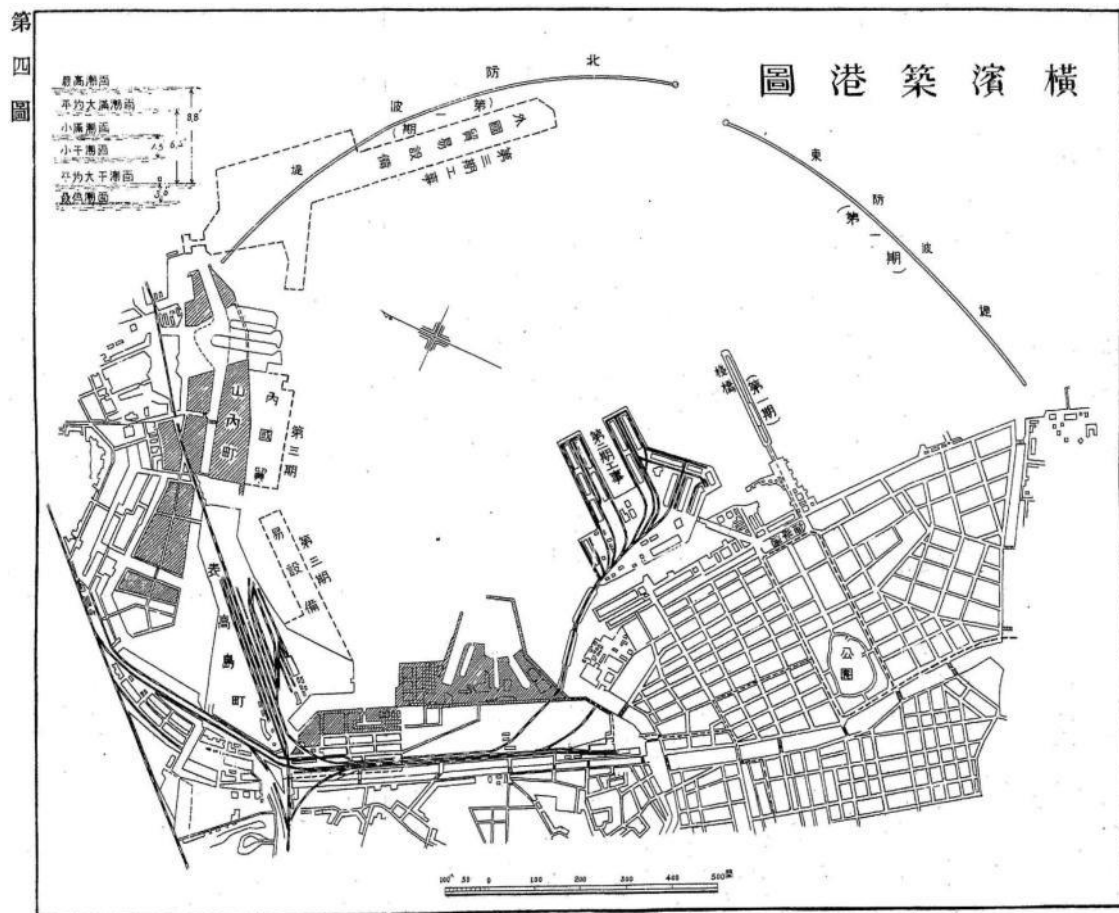


図 2-1 横浜港 [38, pp. 54-55]

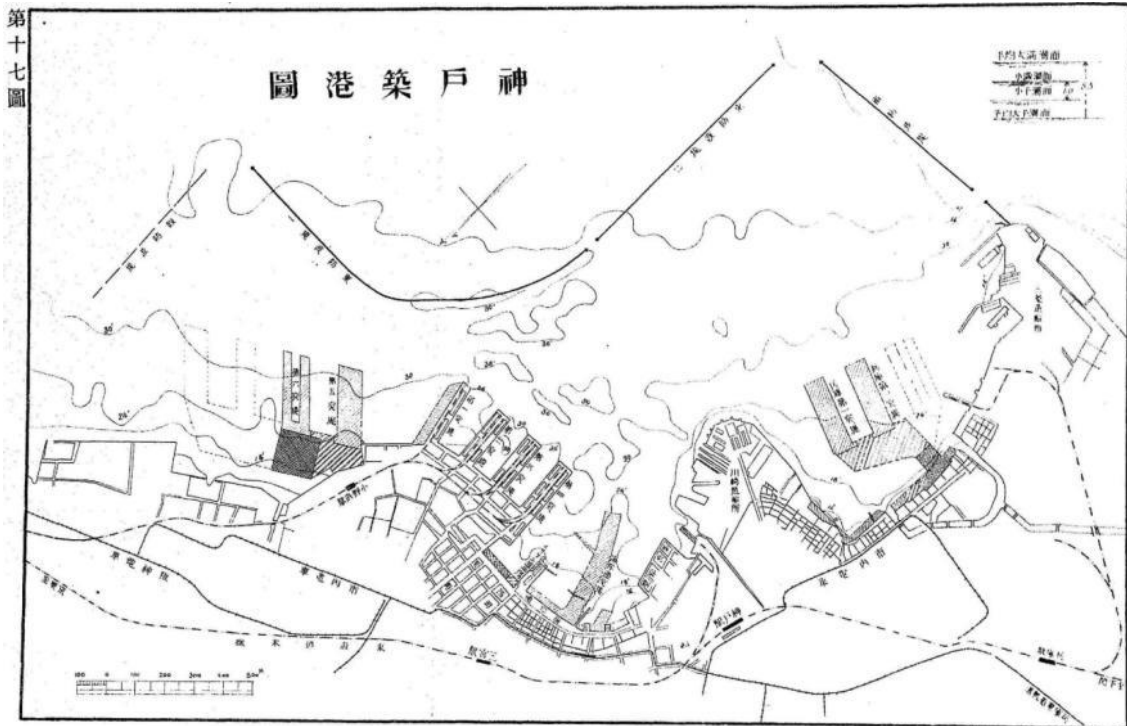


图 2-2 神戸港 [38, pp. 196-197]

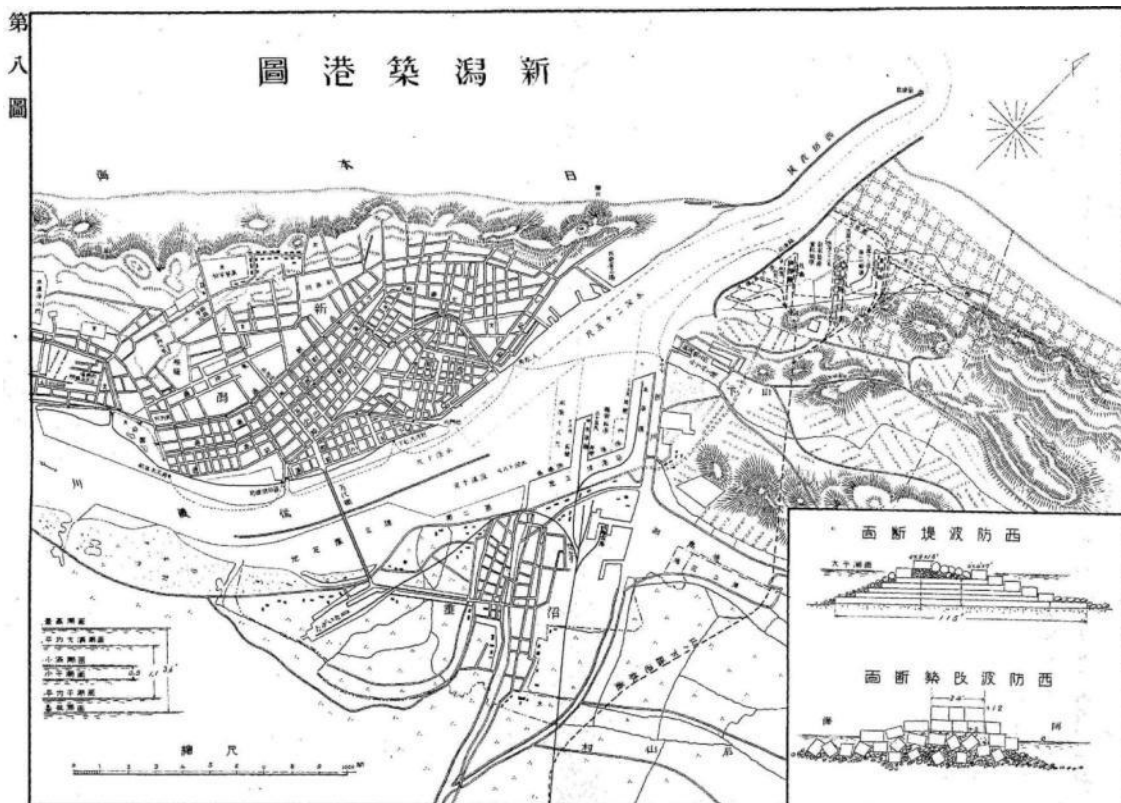


图 2-3 新潟港 [38, pp. 120-121]

第2章  
2.1

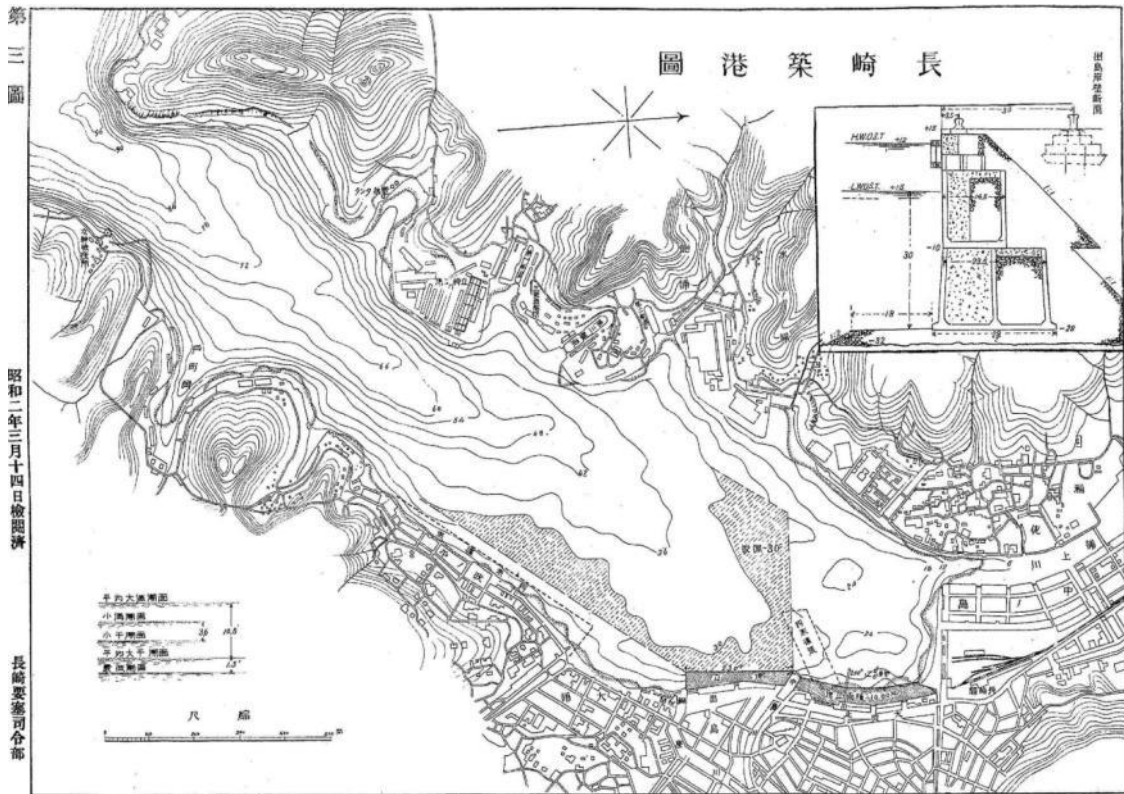


図 2-4 長崎港 [38, pp. 48-49]

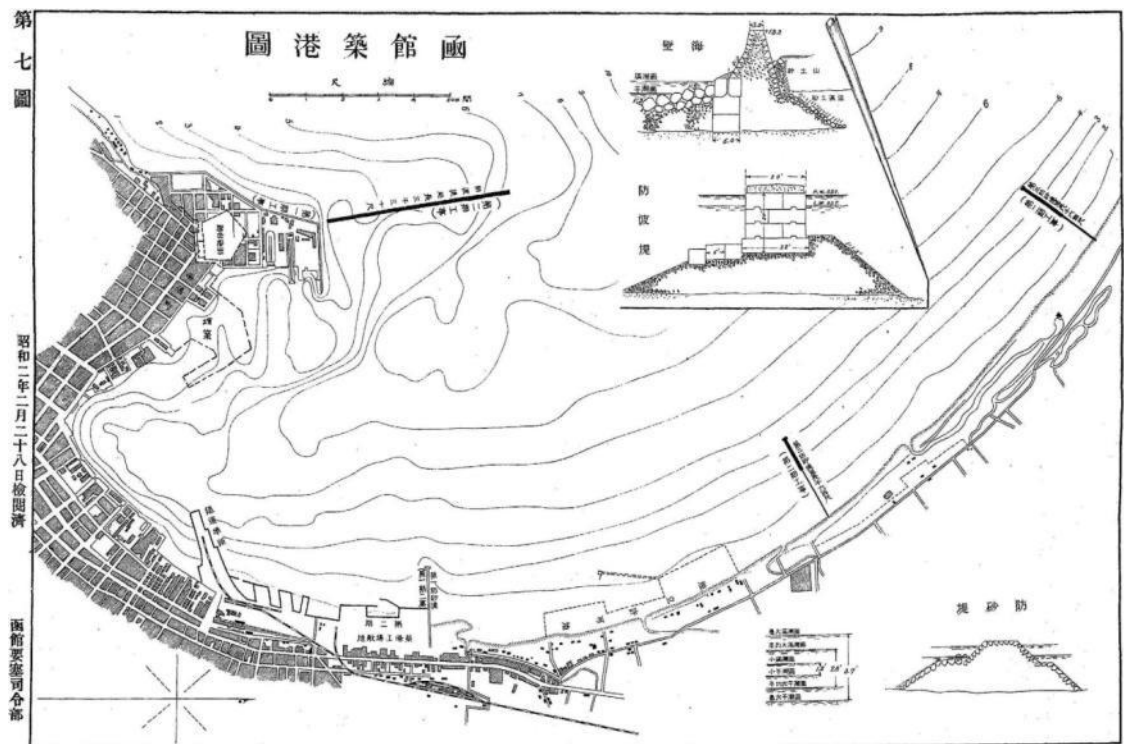


図 2-5 函館港 [38, pp. 112-113]

## 2.1.2 地方の港湾計画

港湾の近代化は海外交易をおこなう上記の五開港だけではなく、地方の港湾においても実施された。こうした港湾の近代化に従事したのが明治期に海外より招かれ、各種技術指導の任を帯びた「お雇い外国人」である。当時の内務卿であった大久保利通が東北開発構想の要衝と位置付け、港湾整備が行われることになった宮城県の野蒜港（図 2-6）の築港事業において、1872 年（明治 5 年）に来日したオランダ人の土木技術者 C.J.ファン・ドールン（1837-1906 年）は、その計画と設計を担当した [38, p. 22]。野蒜港は、現在の宮城県東松島市の鳴瀬川河口に内港、浜市村に新市街、野蒜村に外港を設け、港湾・運河・鉄道と新市街地を一体整備するという、ほぼ一から港湾都市を建設するに等しい計画であった。1878 年（明治 11 年）～1884 年（明治 18 年）まで工事が実施されたが、しかし、野蒜港は当時の土木技術の低さと、砂浜海岸と海流の影響で漂砂が堆積しやすい地理的な要因などが重なり、台風による突堤崩壊後再建されることなく、放棄された [37, p. 84]。

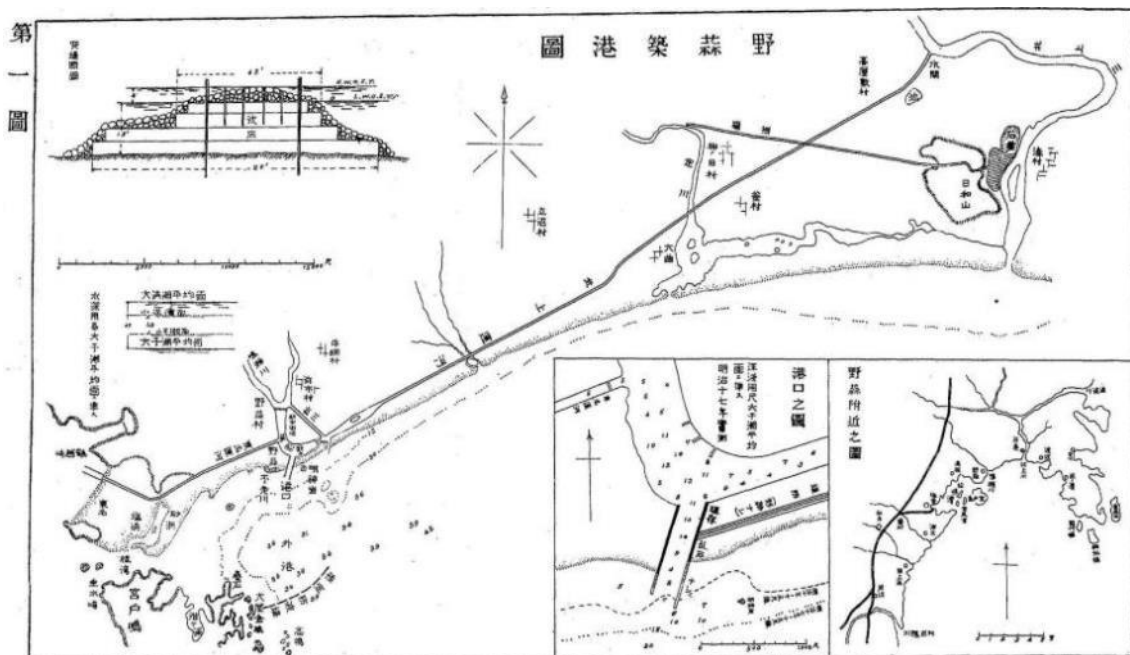


図 2-6 野蒜築港 [38, pp. 22-23]

また 1879 年に来日したオランダ人土木技術者の A.T.L.R. ムルデル (1848-1901 年) は、熊本県の三角港（現在の三角西港）の整備を担当、本港は 1887 年（明治 21 年）に竣工し、実際に運用がなされた [37, p. 84]。さらに、オランダ人技術者 G.A. エッセル (1843-1939 年) は、福井県の三国港（図 2-7）の近代化工事の設計と指導を行い、1876 年（明治 9 年）に修築が完了した [39, p. 78]。

## 第2章

### 2.1

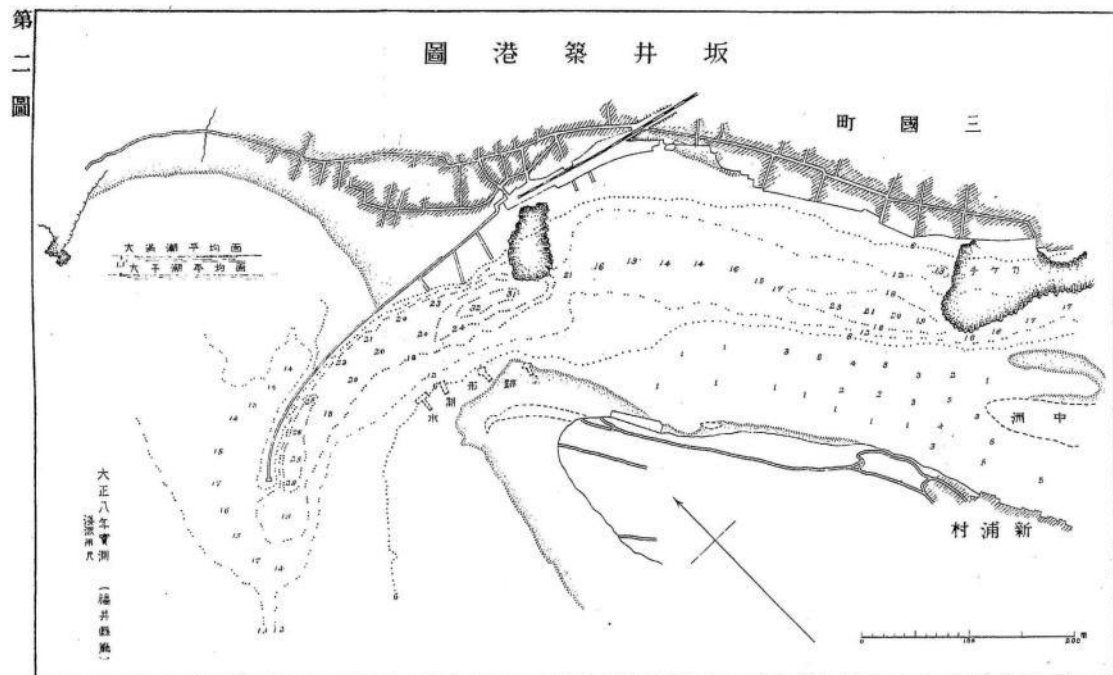


図 2-7 三国港（坂井港） [38, pp. 11-13]

以上の三港は、五開港以外では、日本国内で最初期に近代的な土木技術を用いて港湾整備がなされたことで、「明治三大築港」と称されることもあり、特に野蒜港と三角港は、後背市街地の整備と一体となった港湾修築計画であったことから、当時としては非常に画期的なものであった。しかし、オランダ人土木技術者が主導する計画が必ずしも日本の地理的条件に合致した港湾技術を用いていなかった点や、当時主流の物流手段であった河川舟運が鉄道へとその座を奪われていったことなどから、放棄された野蒜港に限らず、三角港や三国港がその後、日本国内の港湾振興に果たした役割は小さく、近代港湾発展の流れは一旦、断絶してしまうことになる [39, p. 78]。

ただし、オランダ人土木技術者で、1873年（明治6年）に日本に招かれたJ.デ・レーケは最初期の四日市港の改修事業の担当、1886年（明治19年）に計画し、1894年（明治27年）に竣工した潮吹き防波堤は四日市港（図 2-8）の近代化に大きく貢献した。またデ・レーケは最初期の大阪港築港計画（図 2-9）を担当し、その計画に基づいて1897年（明治30年）に大阪港築港事業が着工されており、オランダ人土木技術者の指導が一様に日本の港湾整備に適していなかったとは言えない [37, p. 84]。

いずれにしても、日本の本格的な大規模近代港湾として整備されることになる横浜港築港（第一次築港、1889-1896年）において、当初はファン・ドールンやムルデルに調査・計画を依頼していたものの日本側の求める条件や仕様に合わず、幾度の仕切り直しを経て、英国人土木技術者 H.S.パーマー（1838-1893年）と、ムルデルを引き継いだデ・レーケの

案が競合 [39, p. 75]、結果パーマーの案が採用されたことで、以降の日本の港湾整備では、オランダ式よりも英国式の港湾土木技術が主流となっていく契機となった。 [37, p. 84]

ちなみに、現在では大規模港湾として知られている大阪港(図 2-9)や名古屋港(図 2-10)も、当初の五開港に含まれていなかった(大阪港は 1869 年に開港に追加)。大阪港は前述のようにデ・レーケの案に従い 1897 年(明治 30 年)に着工しており、名古屋港はお雇い外国人に頼らず愛知県技師の奥田助七郎<sup>2</sup>らの推進で 1896 年(明治 29 年)に着工しており [40, p. 111]、神戸港や新潟港の修築工事に先行している。

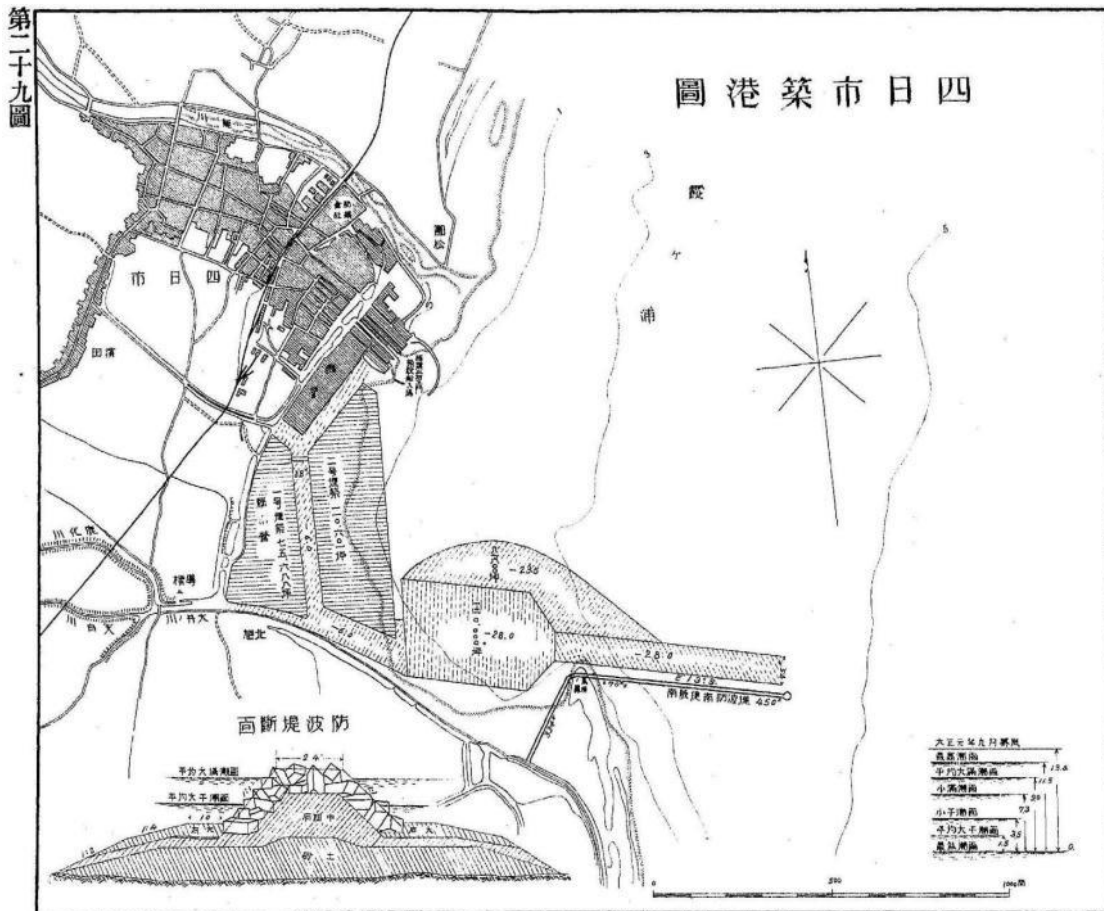


図 2-8 四日市港 [38, pp. 274-275]

第2章

2.1

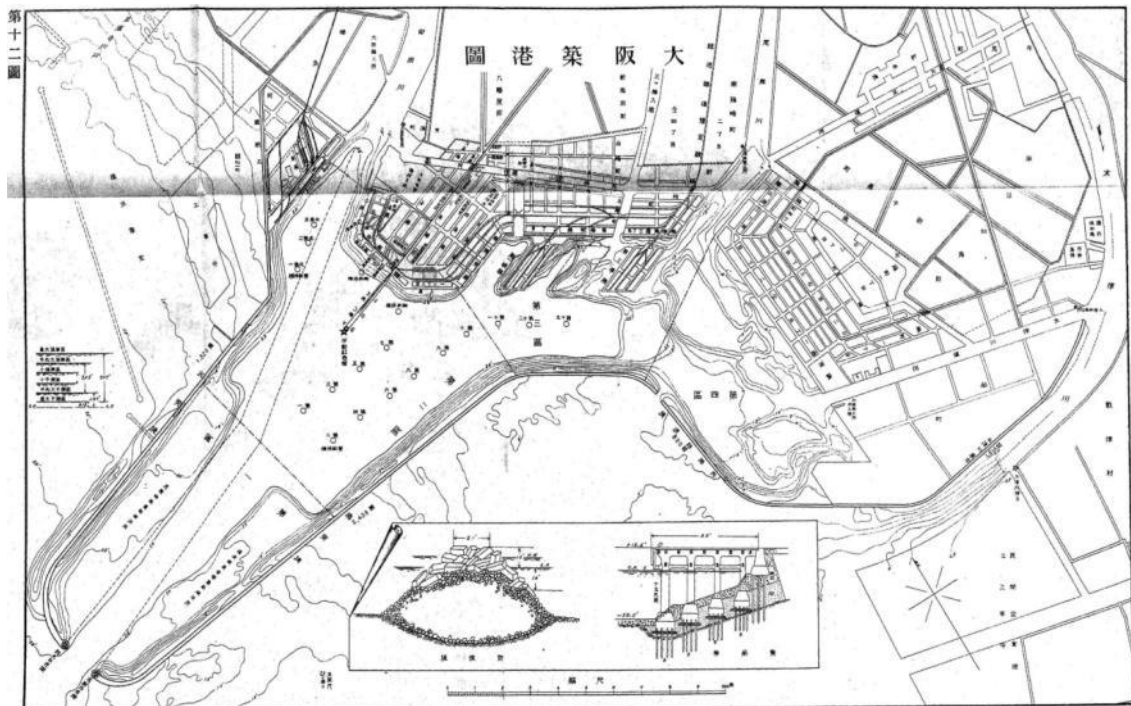


圖 2-9 大阪港 [38, pp. 158-159]

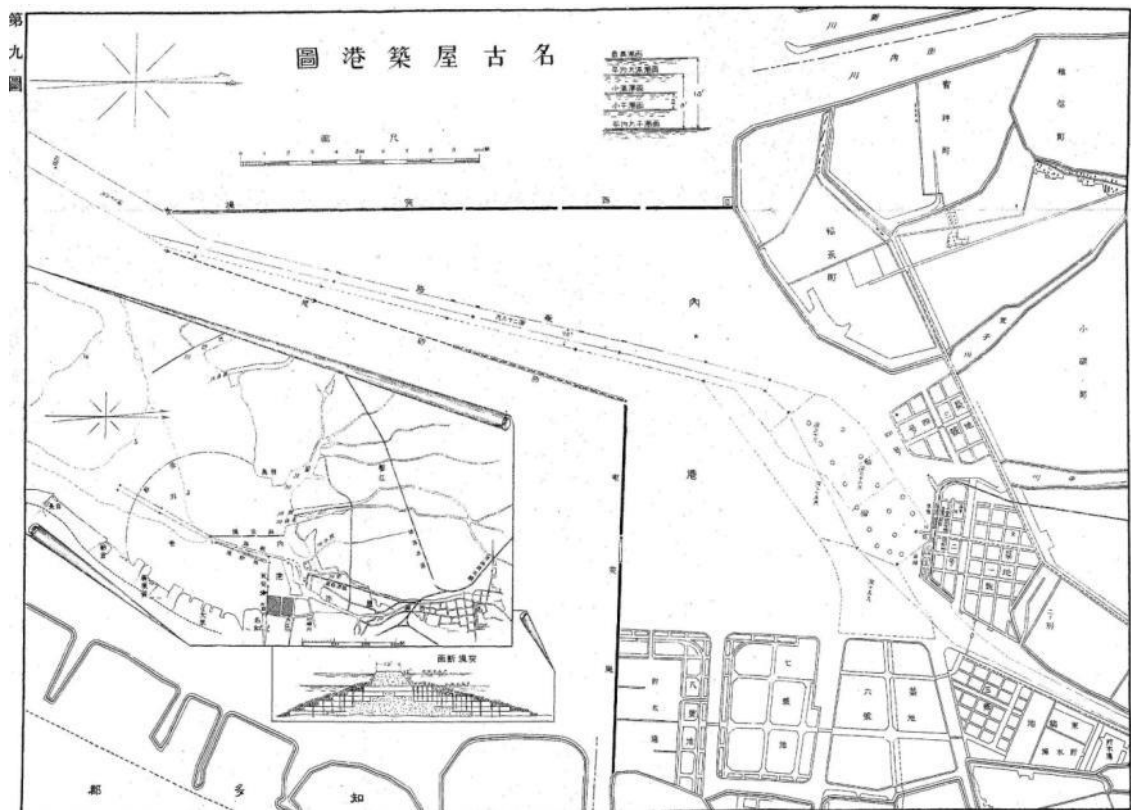


圖 2-10 名古屋港 [38, pp. 136-137]



## 2.2 港湾関係の法規整備

運河に関する各種法整備については3.3で後述するが、運河に関する法整備が進み、後に施行された都市計画との整序も取られながら運河計画が進行するようになる。その一方で、港湾に関する法整備は、制度史上どのように図られてきたのであろうか。本節ではこうした経緯を概観したい。

### 2.2.1 港湾整備に対する国庫補助に関する法制度

港湾整備にあたり、国から整備費用を補助する法体系は、比較的初期に制定されており、1897年（明治30年）の「国庫より補助する公共団体の事業に関する件」（明治三十年四月一日法律第三十七号）がそれにあたり、同法の内容は下記となる [41, p. 第二篇第二款 99]。

「 国庫より補助する公共団体の事業に関する件 （明治三十年四月一日法律第三十七号）  
第一条. 府県郡市区町村其他公共団体の事業にして国庫より其の費用を補助するものに関し必要ありと認むるときは主務大臣は其の事業の設計施行管理並経費収支の方法等に付期間を指定して之か変更を命し若し命に従はさるときは直に之を変更することを得  
第二条. 前条の事業に関し経費の負担を為し又は経費の変更を為すへき場合に於て主務大臣の指定したる期間内に之を為さるときは主務大臣は直に予算を定め又は予算を追加し若し更正し必要なる費用を支弁せしむることを得  
第三条. 此の法律に規定したる主務大臣の職権は其の委任を受けたる地方長官をして之を執行せしむることを得  
第四条. 府県郡市区町村其他公共団体の事業にして国の事業と関連する場合に於ては此の法律の規程を準用することを得  
第五条. 此の法律を施行する為に必要な規程は命令を得て之を定む 」

さらに、翌1898年（明治31年）に、同法の施行に関する細則として、「明治三十年法律第三十七号施行に関する件」（明治三十一年八月二日勅令第百八十四号）が定められた [41, pp. 第二篇第二款 100-101]。

「 明治三十年法律第三十七号施行に関する件（明治三十一年八月二日勅令第百八十四号）  
第一条. 内務大臣に於て府県郡市区町村其他公共団体の事業を直接施行するときは官報を以てその事業の属する公共団体並其の施行すへき事業及其の始期を告示すへし  
内務大臣に於て前項事業の直接施行を廃止し又は事業を終了したるときは官報を以て之を告示すへし

## 第2章

### 2.2

第二条. 府県郡市区町村其の他公共団体は内務大臣の直接施行に係る事業に要する費用の予算金額を国庫に納付すへし

前項に依り納付すへき期間並予算金額は内務大臣之を定む

第三条. 府県郡市区町村其の他公共団体に於て内務大臣の直接施行に係る事業の為取得したる物件及権利を有するときは之を内務大臣に移付すへし

前項に依り移付を為すへき期間並物件及権利の範囲は内務大臣之を定む

第四条. 内務大臣は其の直接施行に係る事業に関し必要なるときは其の事業の属する府県郡市区町村其の他公共団体を管轄する行政庁の有する職権を直接施行するを得

第五条. 内務大臣に於て其の直接施行に係る事業を終了したるときは之を其の所属府県郡市区町村其の他公共団体に引渡すへし但しその事業数年に渉る場合に於ては其の完了したる部分を順次引渡すことを得

第六条. 内務大臣に於て前条に依り事業の引渡を為したるときは其の事業の為取得し又は第三条に依り移付を受けたる物件及権利にして現存するものは之をその事業の属する府県郡市区町村其の他公共団体に移付すへし

前項に依り移付を為すへき物件及権利の範囲並其の移付し難きものに関する処分は内務大臣之を定む

第七条. 内務大臣の直接施行に係る事業に要する費用の不足額の補充及残余金の処分等は内務大臣之を定む

第八条. 内務大臣に於て府県郡市区町村其の他公共団体に属する事業の直接施行を廃止したるときは前三条の規定を準用す

第九条. 此の勅令に規定したるものの外内務大臣は必要なる命令を発することを得

以上の法制度以外にも港湾に係る法規や勅令は様々に定められたが、港湾の修築に関して、行政からの費用補助とその整備主体（内務省による直轄施行）について定めたものが、「国庫より補助する公共団体の事業に関する件」（明治三十年四月一日法律第三十七号）であり、内務省直轄による港湾整備が幅広く実施される財政的な根拠法となると同時に、実質的に地方公共団体が港湾整備の主体となることは無く、内務省土木局が直接港湾整備事業を執り行った（直轄事業）。第4章の4.3にて後述する本研究の対象各港湾の整備は、全て同法に基づく修築事業であり、同法が近代港湾整備における重要な役割を担うことになる。

#### 2.2.2 港湾の管理を内務省に統一する制度運用

日本国内に散在する各港湾を統一的に管理する制度が創設されたのは1918年（大正7年）のことである。これは「港湾経営を内務省に於て統一施行するの件」（閣議決定 大正七年十月三十日内甲第六十号 那一角書記官長通牒）とされるもので、その内容は下記となる

[41, p. 第一篇第三款 11]。

「港湾経営並に之に伴ふ工事は素と内務大臣の管理監督に属す。

嘗て外務大臣の請議に基き横浜港に対し国費を以て外国貿易の為必要なる施設を為すに当り内務大臣監督の下に臨時横浜築港局を設置して之に当らしめたるか如き。

又近く竣工を告げたる敦賀港の修築工事及現に施行中に属する関門海峡整理工事を本大臣に於て直接施行せるか如き。

其他大阪港名古屋港四日市港新潟港等主要なる内外貿易港改良工事は孰れも本大臣の指揮監督の下に企業経営せらるるか如き。

凡そ全国各地に於ては大小の港湾工事は国の直営たると地方団体又は私人の企画たるとを問はず当初よりして挙げて之を本大臣の管理監督に属させるへからず。

然るに我が国に於ては最も重要な商港として各方面より充分の調査を画し以て時勢の進運に応すへき適當の施設を為すの要ある横浜港神戸兩港及近時著大の發展を遂げむとする門司港の設備として純然たる各種港湾工事を税関工事として施行するのみならず之か維持管理を挙げて大蔵大臣に属する等我国港湾の施設経営に関する行政制度の紛更を承知し其の甚たしきは当省に於て施設の目的を以て調査確定せる神戸港防波堤工事の如きに至る迄税関工事として之を施行せらるるに至れり。

抑も港湾の経営並に工事の計画は内外貿易の趨勢商工業の状態陸上交通機関との連絡並に後方地域に於ける物資の集散関係等を稽查考量し各種の方面に亘りて慎重調査を要すへく単に税関事務の便否如何を以て断すへきにあらす。

是れ広く全般の政務に付き関係を有する一官庁をして諸般の関係を総合し以て統一の方針の下に之か管理監督に任せしむるを適當とし当初よりして之を本大臣の專管に属せしめたる所以なり。

然るに近時に至り之を二省以上に分属し各省独立して之か施設に当れるか如きは偶以て経営統一を欠くの感なきにあらざるのみならず時運に充つへき緊要の企画亦往々にして其の氣を逸することを保せず。

現に神戸横浜兩港の如き前述の如く税関事務の見地よりして重要工事は総て大蔵省に於て施設するを以て港湾の管理はしかも恰も同省に専属するか如き觀を呈し地方産業の發展上痛切なる利害関係を有する内国貿易に関する港湾設備の如き往々等閑に付せらるるの傾向あるは港湾改良上に及ぼす障碍寔に少からずとす。

更に之を工事实施の上に察するに其の税関事務の利便の為にする施設たると漁港若は避難港の目的に出るものたるとを問はず苟も港湾に施設する工事たるに於ては何等異なることなく全然性質を同ふする土木工事たるに拘はらず之か為め各省に重複して同一の技術官を配置するを要するのみならず機械工具の運用其他に於ても亦經濟の不利少からざるものありと存す。

嘗て鉄道院か関釜連絡の為め必要なる設備に属する下関港鉄道停車場沿海の浚渫工事を当

## 第2章

### 2.2

初下関土木出張所に託して施行し次は門司税関の設備に属する工事も亦同所に託して施行せられたる如き。

蓋し港湾工事統一の必要なる所以の証左と為すに足らむ。

今にして根本的に之か統一を図ることなく各省に於て各自別箇に施設経営をなすに任せしめむか之に伴ふ不利不便益々甚だしきを加ふるに至らむ。

依て港湾工事は総て当省に於て統一的に之を施行することとせは畜に工事の敏速と完璧とを期し得るのみならず従来不統一に基因する不便を矯正し経費も亦従て之を節約することを得へし。

依りて別紙記載の通り統一整理せられむことを煩す。

#### (別紙)

一. 国に於て経営する港の成立に必要な工事即ち防波堤繫船岸壁又は棧橋湿船渠の築造、陸上設備に要する敷地の創造港内及航路浚渫等は内務省に於て施行す。

但し軌道、車道の布設上屋倉庫の建設貨物の処理を敏活にするに要する起重機の設備等港の陸上設備及修船渠の築造に付ては便宜港の利用者と協議して其の施工者を定む。従て税関の設備工事の如きは大蔵省と協議すること勿論なり。

二. 船舶避難の為、国の事業として経営すべき港の修築は内務省に於て施工す。

三. 国庫の補助を得て地方庁に於て施工する地方重要港の修築工事は内務省之か監督の任に属る。

四. 地方漁業奨励のため国庫の補助を得て地方庁に於て施工する港の修築工事は内務農商務両省之か監督の任に属る。

五. 本件は大正八年度より実行す。」(句読点、改行筆者)

上記が示すように、明治維新後、港湾の管理・運営を行う主体については、管轄が曖昧な状況が続いていた。外国との貿易を行う港については、大蔵省が設置した税関(税関支署)があることから、港湾の管理も大蔵省の所掌であると見做すことが出来、そのため、例えば横浜港、神戸港、門司港の整備は大蔵省税関工事として施行された。その一方で、彼らが港湾に関する土木や運輸技術に必ずしも明るいわけでは無く、むしろ税関本来の業務範疇を超えたものであった。その後の土木技術の発達で港湾の複雑化・近代化・大型化が進行したため、2.2.1の明治三十年国庫補助法および前記の「港湾経営を内務省に於て統一施行するの件」を受けて、内務省が港湾修築の主体となった。これは、正確には第一種重要港湾は国の直轄工事として実施され、第二種重要港湾の修築は、事業主体(企業者)は地方自治体であり、それを国(内務省)が支援するという立て付けであったが、実際は内務省が直接施行する場合がほとんどであった。当時は内務省土木局の技術・知見が優れており、地元自治体としても、自ら事業を施行するよりも内務省に依頼するほうが簡便であると解されていたから、とされる [42, pp. 36-37]。

上記のような港湾行政の主たる所管が内務省となったこと、及び後記（2.3）の重要港湾指定プロセスの確立によって、地方における内務省直轄工事の実施体制が、次第に整えられていくことになったと考えられる。

### 2.2.3 港湾区域の決定

内務省は、1923年（大正12年）8月に告示第二七六号「港湾の区域を水域に限る件」で、港湾の区域を水域に限り、陸域はその範囲外とされることを通達した [43, p. 6]。本告示に至った経緯は不明であるが、これに伴い港湾区域とされたものは水域を指し示し、具体的には停泊地と海面に張り出した栈橋のみと定義されたため、港湾機能を担う陸域が厳密には港湾に含まれないことになった。ときに1919年（大正8年）に都市計画法が成立し都市計画区域が法定された時期であるため、これとの棲み分けを意図していた可能性はある。いずれにしろ、これを契機に現代に至る港湾区域（水域）の定義が確立されたことになる一方で、港湾と接続し港湾と関連性の強い土地利用の陸域については、明確な定義が示されることは無かったため、この告示によって港湾陸域に関する港湾行政の管理・運営に関して大きく進捗するものではなかった。

## 2.3 港湾調査会と重要港湾指定

### 2.3.1 港湾調査会設立以前

港湾近代化のための経済的・技術的調査について、初めて広汎な調査が実施されたのは1870年（明治3年）7月太政官の令によるものであった。これは当時の府藩県に管轄内の港の位置や距離、水深、港湾設備の状況などを調査させ、国が取りまとめたものである。1872年（明治5年）以降の、オランダ人技術者らお雇い外国人を招いての調査にあたって、この調査が基礎資料とされ、修築にあたる港湾の選定などが行われた。特にこの一連のお雇い外国人の調査で、1875年（明治8年）にデレーケによって行われた大阪湾の水深調査が、日本初の近代的な水深測量であったとされる [42, p. 21]。しかし、これら一連の調査結果を受けて、修築が実施された野蒜築港などは2.1.2に記載の通り、大きな成果を上げることが出来なかった。その後も全国の港湾調査が継続され、特に1906年（明治39年）～1907年（明治40年）に亘って実施された調査が、その後の内務省および港湾調査会における重要港湾選定と施設の方針を決定する基本資料となった [42, p. 21]。

### 2.3.2 港湾調査会設立と運用

詳しくは後述するが、重要港湾の選定（≡内務省直轄港湾工事の実施）にあたって重要な役割を果たしたのが、内務大臣の諮問機関たる「港湾調査会」であった。ただし、港湾調査

## 第2章

### 2.3

会の設立・運用には紆余曲折があるため、まず下記の年表（表 2-1）を参照されたい。

表 2-1 港湾調査会の経緯

年	諮問機関	根拠勅令等
1892 年 (明治 25 年)	土木会設置	勅令第 52 号「土木会規則」 [44]
1900 年 (明治 33 年)	港湾調査会（第一次）設置 (土木会から築港を分離する)	勅令第 262 号「港湾調査会規則」 [45]
1903 年 (明治 36 年)	港湾調査会（第一次）廃止	勅令第 29 号「港湾調査会規則廃止」 [46]
1907 年 (明治 40 年)	港湾調査会（第二次）再設置	勅令 243 号「港湾調査会官制ヲ定ム」 [47]
1924 年 (大正 13 年)	港湾調査会（第二次）廃止	勅令 284 号「港湾調査会官制ヲ廃止ス」 [48]
1925 年 (大正 14 年)	臨時港湾調査会設置	「臨時港湾調査会ヲ設置ス」 [49]
1933 年 (昭和 8 年)	臨時港湾調査会廃止 (土木会議港湾部会に替る)	「臨時港湾調査会ヲ廃止ス」 [50]
1933 年 (昭和 8 年)	土木会議設置	勅令 225 号「土木会議官制ヲ定ム」 [51]

1892 年（明治 25 年）から 1900 年（明治 33 年）にかけて設置された土木会は内務大臣の監督下にあつて大臣に対し各種助言を行う組織で、その役割を土木会規則第一条にて「土木会は内務大臣の監督に属し治水修路築港に関する重要事項に付内務大臣の諮詢に応じ意見を開申す」、第二条にて「土木会は土木に関する事項に付主任各省大臣に建議することを得」としている [44]。土木会における議論で築港に関するものは、主として東京港築港について議論され、政府に対する建議がなされたとされるが、地方の港湾に関しては不明である [42, p. 26]。

1900 年（明治 33 年に）土木会から分離独立した港湾調査会（第一次）は、設置の背景として港湾調査会規則の中で

「近来国運の伸張に伴ひ海陸運輸の機関漸次に発達すると共に各地相競ふて築港の企図を為し、或は之に対し国庫の補助を請ふあり、或は之を府県以下の公共団体の経営に属せしめんとするものあり。

（中略）

未だ嘗て全国の港湾に関する調査をなし以て方針を定めたることなき故に頗る之か処理に苦むものあり。（後略）」 [45]（句読点、筆者）

としており、その役割を、会規則第一条において「港湾調査会は内務大臣の監督に属し港湾制度に関する調査を為し及港湾に関する重要事項に付関係各省大臣の諮問に応じ意見を開申す」、第二条において「港湾調査会は港湾に関する事項に付関係各省大臣に建議することを得」としていた [45]。しかし、この港湾調査会（第一次）は大きな成果をあげることなく [42, p. 26]、1903年（明治36年）に廃止された [46]。

その後1907年（明治40年）に再度港湾調査会（第二次）が設置されることになった [47]。その設置の理由として「（前略）去る（明治）三十三年中港湾調査会を設置せられ、内務大臣監督下に調査諮詢に従事せしむられるも、不幸にして其の成案見るに及はずして廃止せられたり。然るに港湾の管理施設等に関し現況を案するに、之れか施設上統一を欠き不備の点少なからざるのみならず、世運の進境に伴はざる甚多し。然るに内外貿易の趨勢は益々海陸運輸機関の発達を促し、既設工事の拡張若々新規の企画を要するもの一にして足らず。即ち実際の必要上港湾に関する方針を一定せざるへからざるの時機に逢著せりと信す。此際港湾の管理建設等に関し一定の方針を定め制度の整一を計り兼て主要港湾に於ける計画を立てざるへからず。（後略）」 [47]（句読点、筆者）が示され、港湾調査会（第一次）の反省を踏まえて設置されたことが示唆されている。港湾調査会官制では会の役割を「第一条 港湾調査会は内務大臣の監督に属し港湾に関する制度、計画、設備其の他重要な事項を調査審議す」と定めた [47]。

実は、この港湾調査会（第二次）設立の前に、内務省は1906年（明治39年）に国内港湾771港（847港とする資料もあり）を調査し、そのうち重要と認められる120港を選定していた [52]。同省はこの調査結果を、1907年（明治40年）に港湾調査会に提出したため [42, p. 26]、同会の調査・議事はある程度これに則った既定路線であったとも言えるが、一方で、同省の周到な準備の賜物と言うことができ、それが迅速な調査報告・意思決定につながったと言えよう。

### 2.3.3 重要港湾の選定

上述の新生港湾調査会（第二次）は上記の経緯もあり、設立同年の1907年（明治40年）に早速、同会は港湾の等級を下記のように定め、

- (一) 国に於て経営し、関係地方をして共助せしむべきもの（筆者注；第一種重要港湾）
- (二) 関係地方に於て経営し、国庫から相当補助するもの（筆者注；第二種重要港湾）
- (三) 関係地方の独力経営に委すべきもの

同年には、その選定指針を下記のように定めた [42, pp. 26-27]。

「重要港湾の選定及施設の方針に関する件（明治40年10月）  
本邦港湾の中に就き内外貿易の趨勢及陸上交通機関の状態を察し昨年末着手せる港湾調

## 第2章

### 2.3

査の結果に基き重要と認むべき港湾を挙げれば

1. 横浜港
2. 神戸港
3. 大阪港
4. 東京湾
5. 関門海峡
6. 敦賀港
7. 長崎港
8. 青森港
9. 秋田海岸
10. 新潟港
11. 境港
12. 鹿児島港
13. 伊勢湾
14. 仙台湾

右に選定せし港湾中最初の7港湾は前掲の如く或は一定の計画に基き応急の設備をなし、或は修築の方法を講じつつあり。而して最後の7港湾は其の勢力範囲内に於ける各地方の貨物集散の要衝に当れるを以て、関係地方に於て修築の工を起す暁にありては、国も場合に依り財政の許す範囲内に於て相当の補助をなし、之が計画を遂行せしむる方針を採らんとす。

自余の港湾に在ては生産業又は陸上交通機関等に著しき変動を見ざる限りは、関係区域何れも小なるを以て、其修築は自ら関係地方の独力経営に任せて不可なるべし。之を要するに港湾将来の発展に関しては今日に於て予測すべからざるものあるを以て、他日取捨変更をなすの必要見る場合なきを保し難きを、暫く現時の状況に鑑み前掲の通り定めんとす。」

つまり、港湾の重要度を示すために、「内外貿易の趨勢」と「陸上交通機関の状況」を主要な根拠として、等級付けを行うこととされており、この港湾調査会の答申を踏まえて、政府は同会の決議に従い第一種重要港湾・第二種重要港湾・第三種重要港湾の三区分を設けた上で、港湾修築と管理の方針を定めることにした。このように政府が海外貿易拡大を重視し、少数の国際貿易港を国が直轄で修築し、管理にも関与する方針は「大港中心主義」とされ、戦前の港湾行政の当初の指針となった。また港湾調査会で示された方針は、形式的には一調査会・諮問機関の決議に過ぎないが、実態としてはこれに従った港湾行政が展開されることになり、それまで確固とした政策体系の無かった港湾行政に実効性のある方針を示した、とされている [23, pp. 209-210]。

この時期（設立初期）の港湾調査会（第二次）は最も活発な議論が行われたとされ、当時の内務大臣原敬は会議の主裁者という立場でありながら（あくまで報告を受ける立場であ



りながら)、自ら会議に出席して激励などを行ったとされる [42, p. 28]。同会の存続期間で採択され事項のうち、主要なものを下表に示す。

表 2-2 港湾調査会（第二次）の審議事項（ [42, pp. 28-29]より作成）

年	事項
1907年（明治40年）	重要港湾の選定及施設の方針に関する件
	関門海峡工事の修築及予算の件
	小樽港修築工事計画の件
1908年（明治41年）	敦賀港改良の件
1909年（明治42年）	関門両港の修築及設備に関する件
	仙台湾調査の件
	伊勢湾調査の件
1910年（明治43年）	北海道港湾修築に関する件
	神戸港防波堤築造及浚渫の件
	仙台湾調査の件→塩釜港の選定
	伊勢湾調査の件→四日市港の選定
	函館港修築の件
	四日市港修築の件
	名古屋港拡張の件
	両羽海岸に於ける港湾の選定に関する件
1911年（明治44年）	京浜運河開鑿の件
	四日市、塩釜、青森及船川四港修築計画の件
1913年（大正2年）	青森港内棧橋新設並に埋立等の件
1914年（大正3年）	新潟港内修築計画の件
	横浜港附近海面埋立区域拡張防波堤築造等に関する件
1917年（大正6年）	室蘭港修築の件
1918年（大正7年）	洞海湾修築方針に関する件
	神戸港修築に関する件
	本土九州間鉄道連絡計画の件
	洞海湾沿岸航路浚渫及埋立の件
1919年（大正8年）	名古屋港を重要港に選定の件
	名古屋港修築の件
	長崎港修築の件
	青森港修築既定計画変更の件
1920年（大正9年）	横浜港修築計画に関する件

## 第2章

### 2.3

	下関港改良工事計画に関する件
	清水港を重要港湾に選定の件
	清水港及敦賀港修築計画に関する件
1921年（大正10年）	境港修築計画に関する件
	門司西口付近埋立及築造物築設法線設定の件
1922年（大正11年）	横浜港修築計画変更の件
	新潟市地先信濃川河口右岸築港工事の件
	小松島港修築計画の件
	今治港修築計画変更並に拡張の件
	鹿児島港修築計画の件
	東京港内隅田川口修築計画の件
1924年（大正13年）	伏木港修築計画の件
	東京港修築並に京浜運河開鑿の件
	小樽港修築並に公有水面埋立の件

横浜・神戸・名古屋と関門の諸港に加えて、すでに多くの地方港湾が修築対象として選定されていることから、大正期に入った港湾調査会（第二次）が必ずしも「大港中心主義」が崩れ始めていることが分かる。

1924年（大正13年）に港湾調査会（第二次）は廃止された。廃止の理由として、勅令284号「港湾調査会官制ヲ廃止ス」には、「明治四十年港湾調査会に於て選定したる重要港湾廿四港は伊万里港を除くの外何れも修築の計画成り当分港湾調査会を存置するの必要な氣に至れり。依て此際内閣の行政整理の方針に基き之を廃止するものとす。」[48]（句読点、筆者）と記されている。

しかし、翌1925年（大正14年）には早速、臨時港湾調査会が組織される[49]。臨時港湾調査会は勅令によるものではなかったが、内閣の指令を受けて、臨時港湾調査会設置規程を設け、臨時港湾調査会を組織するもので、運用の実態は以前の港湾調査会と大差なかった[42, p. 29]。設置の理由として、「臨時港湾調査会ヲ設置ス」では「港湾に関する制度計画設備其の他重要な事項を調査審議する為関係官公吏学者並民間有識者を網羅せる諮問機関の存することを極めて必要なりとす。仍て行政整理の趣旨に反せざる範囲内に於て本案の通内規に依る臨時港湾調査会を其の必要に応じ設置するものとす。」[49]（句読点筆者）が挙げられている。

臨時港湾調査会の審議は港湾調査会と同様で、重要港湾の選定と修築計画及び変更を引き続き審議した。

表 2-3 臨時港湾調査会の審議事項（[42, pp. 30-31]より筆者作成）

年	事項
1926 年 (大正 15 年・昭和元年)	横浜港将来拡張計画の件
	鹿児島港修築計画変更の件
	名古屋港将来の拡張計画に関する件
	函館港修築計画に関する件
	敦賀港修築計画変更に関する件
	土崎港修築計画に関する件
	室蘭港修築計画に関する件
	小樽港修築計画に関する件
1927 年 (昭和 2 年)	小名浜港重要港湾選定の件
	細島港重要港湾選定の件
	大分港重要港湾選定の件
	浦戸港重要港湾選定の件
	宮古港重要港湾選定の件
	七尾港重要港湾選定の件
	尾道港重要港湾選定の件
	博多港重要港湾選定の件
	清水港修築計画に関する件
	四日市港修築計画に関する件
	小名浜港修築計画に関する件
	細島港修築計画に関する件
	大分港修築計画に関する件
	浦戸港修築計画に関する件
	宮古港修築計画に関する件
	京浜運河開鑿修築計画に関する件
大阪港将来拡張計画に関する件	
1928 年 (昭和 3 年)	舞鶴港重要港湾選定の件
	七尾港修築計画に関する件
	尾道港修築計画に関する件
	博多港修築計画に関する件
	舞鶴港修築計画に関する件
	関門海峡第二期改良工事に関する件
	門司港修築計画変更に関する件
	下関漁港修築計画に関する件

## 第2章

### 2.3

1929年（昭和4年）	酒田港重要港湾選定の件
	三角港重要港湾に選定の件
	宇野港重要港湾に選定の件
	三角港修築計画に関する件
	門司港修築計画に関する件
1930年（昭和5年）	伏木港修築計画に関する件
	酒田港修築計画に関する件
	和歌山港修築計画に関する件
1931年（昭和6年）	室蘭港修築計画に関する件
1932年（昭和7年）	横浜港修築計画に関する件
	今治港修築計画に関する件
	塩釜港修築計画に関する件
	鹿児島港修築計画に関する件
	青森港修築計画に関する件
	宇野港修築計画に関する件
	若松修築計画に関する件
	大阪港修築計画に関する件
	広島港修築計画に関する件
	広島港重要港湾に選定の件
	和歌山港重要港湾に選定の件
	和歌山港修築計画変更に関する件
	1933年（昭和8年）

こうした昭和一期の臨時港湾調査会では、港湾整備方針が完全に地方港湾への分散投資にシフトしており、多くの地方港湾整備が決定されたことが分かる。こうした「大港中心主義」から「各県一港主義」ともいえる国内地方港湾への分散投資へと政策が変化した背景は、当時の内務省技官であった鈴木雅次の手腕によるところが大きいとされる。鈴木は1914年（大正3年）に内務省入省後、「運河と産業」というテーマで欧米の近代港湾の視察を行い1922年（大正11年）の帰国後の報告で「日本において運河は、国土の地勢から見ても所詮発達の余地がない。むしろ日本列島をめぐらす長大なる海岸線を活用し、港湾を数多く適正に配置し整備することによって産業を振興し、わが国のまわりの海洋そのものを、あたかも運河の機能として活用すれば良い」と意見具申、これを受けて当時の内務技監だった原田貞介は全面的に賛同し、鈴木に専門の部署を用意しその技師に任命した。鈴木はこの考え方の根拠は「港の数を多くすることによって、各々の湊が受け持つ後方地域がむしろ小さくなる。そのために後背地との搬送距離は短縮され、特に重量物を対象とする工業は、港の近

くに立地することで有利となる」という発想であった。[37, pp. 109-110]

このような鈴木を考え方を、より合理化したものが2.5で後述する工業港・臨海工業地帯であり、既に鈴木は1920年代からこうした志向を持っていた。こうした鈴木の見識を受けた当時内務省技術方トップであった原田貞介の意向が、同時期の地方港湾の直轄工事決定増加に大きく影響を与えたと考えられる。

1933年（昭和8年）に臨時港湾調査会は廃止されたが、その理由は後述の土木会議の設立に伴うものであった[50]。

同1933年（昭和8年）8月に設置された土木会議は、道路・河川・港湾その他土木に関する重要事項を調査審議する目的で設立されたもので、港湾部会は実質的に港湾調査会・臨時港湾調査会を受け継ぐ諮問機関であった[42, p. 31]。土木会議港湾部会によって審議された事項で主要なものは下表の通りとなる。

表 2-4 土木会議港湾部会の経緯（[42, pp. 32-33]より筆者作成）

年	事項
1935年（昭和10年）	重要港湾選定に関する件（八戸・飾磨・宇部）
	指定港湾改良助成方針に関する件
	小樽港並に室蘭港修築計画中変更に関する件
	戸畑港修築計画に関する件
	洞海湾の全体計画確立に関する件
	若松港（洞海湾を含む）修築全体計画に関する件
1936年（昭和11年）	唐津港重要港湾選定の件
	八戸港修築計画に関する件
	宇部港修築計画に関する件
	神戸港修築計画に関する件
	下関港修築計画に関する件
	大阪港修築計画中変更に関する件
1937年（昭和12年）	若松港（洞海湾を含む）修築全体計画中変更に関する件
	室蘭港修築計画中変更に関する件
	門司港修築計画に関する件
1939年（昭和14年）	新潟港修築計画に関する件
	荻田港修築計画に関する件
	名古屋港修築計画中変更に関する件
	第一種重要港湾たる関門海峡に小倉港を含ましむるの件

## 第2章

### 2.3

	関門海峡総合改良計画に関する件
1940年（昭和15年）	東京湾臨海工業地帯計画に関する件
	広島港修築計画中変更並に臨海工業地帯に関する件
	若松港（洞海湾を含む）修築全体計画変更に関する件
	臨海工業地帯造成方針に関する件
	函館港修築計画に関する件
	四日市港修築計画に関する件
	宇部港修築計画に関する件
	東京港修築計画に関する件
	横浜港修築計画に関する件
1943年（昭和18年）	敦賀港修築計画に関する件
	衣ヶ浦臨海工業地帯造成計画に関する件

本土木会議港湾部会における重要な決定として、下記の、1940年（昭和15年）の「臨海工業地帯造成方針に関する件」が挙げられる。

「 臨海工業地帯造成方針に関する件

（昭和15年6月4日 土木会議港湾部会決議答申）

晩近我国産業の発達に伴い、時局下生産力拡充計画の進展と相俟つて各種工業の勃興著しきものあり、然も之等は企業の経済化乃至能率化に期する上に於て競つて其の地を臨海地帯に需めつつありと雖も、既成臨海工業地帯を以てしては到底之等大量の需要に應ずること能はざるなり。

而して従来此の種事業は概ね民間の企業に委ねられたる所なりと雖も、其の企業の如何によりては之を官公営となすを相当とするものあり。

旁如上の情勢に鑑み国又は地方公共団体に於ても之が造成となすこととし、且つ地方公共団体の企業に対しては国庫に於て其の企業計画中公共施設費の3分の1を補助するの方針を確立し、以つて現下重要国策の遂行に順応せしめんとす。」 [42, p. 32]（句読点、改行筆者）

従来の臨海工業地帯が主として民間による事業であったという記載は、横浜～川崎や尼崎などの臨海工業地帯を浅野財閥が埋立・経営していたように、これら臨海工業地帯が大都市圏に近接しており、民間企業単独では事業リスクの大きい地方部においては、大規模な臨海工業地帯が、この時点ではまだ少なかったということを示している考えられる。一方で、大規模な臨海工業地帯を地方自治体のみで事業とすることも財政上難しかったであろうことから、この方針は地方における臨海工業地帯造成への国庫補助に道を開くものであった。それまでの内務省直轄港湾工事に代表される国庫補助は、あくまで商港・貿易港としての港

湾設備の近代化に絞ったものであり、内務省直轄工事と並行して行われる工業用地埋立などは基本的に地方自治体の自弁で行われていた（たとえば、清水港・宇部港の県営埋立）。この工業港・臨海工業地帯については、2.5にて検討する。

#### 2.3.4 港湾調査会の果たした役割

以上の様に、港湾調査会における審議を経た建議は内務大臣へ諮問され、その建議は内務大臣から閣議に付され、総理大臣の裁可を経て国の方針や事業とされたことで、同会は実質的に日本の港湾政策・港湾行政を立案・指揮するに等しい組織であった。

また港湾調査会の構成員は当時の官僚組織のトップが集まっており、特に内務官僚・技官がその多くを占めた。たとえば、1907年（明治40年）の港湾調査会（第二次）発足時の構成員は下表となる。

表 2-5 港湾調査会構成員（1907年）（[53]より筆者作成）

調査会役職	所属・役職	氏名
会長	内務大臣	原敬
委員	内務次官	吉原三郎
	内務省地方局長	床次竹二郎
	内務省土木局長	犬塚勝太郎
	内務技師 2名	沖野忠雄 <sup>3</sup> ・近藤虎五郎 <sup>4</sup>
	外務省通商局長	石井菊次郎
	大蔵次官	水町袈裟六
	大蔵主税局長	櫻井鐵太郎
	大蔵省理財局長	勝田主計
	陸軍次官	石本新六
	陸軍少将	大澤界雄
	海軍次官	加藤友三郎
	海軍少将	坂本一
	農商務次官	和田彦次郎
	農商務省商工局長	森田茂吉
	鉄道庁総裁	平井晴二郎
	逓信省管船局長	内田嘉吉
逓信技師	伊東治三郎	
東京帝国大学工科大学教授	廣井勇	
臨時委員	大蔵省臨時建築部技師	妻木頼黄

第2章

2.3

	内務技師	<b>原田貞介<sup>5</sup></b>
	(役職記載なし)	茂木鋼之 (日本郵船) 多羅尾源三郎 (大阪商船)
幹事	内務参事官	小槁一太
	内務技師	<b>市瀬恭次郎</b>

また、1932年(昭和7年)の臨時港湾調査会の構成員は下表となる。

表 2-6 臨時港湾調査会構成員 (1932年) ([54]より作成)

調査会役職	所属・役職	氏名
会長	内務大臣	山本達夫
委員	内務政務次官	齋藤隆夫
	内務次官	潮恵之輔
	内務参与官	勝田永吉
	内務省土木局長	唐澤俊樹
	内務技監	中川吉造
	大蔵次官	黒田英雄
	大蔵省主税局長	中島鐵平
	逓信省管船局長	廣幡忠隆
	鉄道省工務局長	黒河内四郎
	商工省商務局長	川久保修吉
	陸軍少将	小畑敏四郎
	海軍少将	植村茂夫
	(役職記載なし)	中山秀三郎・ <b>原田貞介</b> ・武田良太郎・太田丙子郎・奥村信三
内務技師	<b>木津正治・高西敬義・坂本丹治・金古久次・坂本助太郎</b>	
その他自治体関係者 (知事・市長・土木部長・港湾部長・税関長など)		
幹事	内務書記官	雪澤千代治
	内務技師	<b>前川貫一・福田次吉</b>

上記の表中で、太字で示しているのは、明治の黎明期の土木技術発展に貢献した土木工学者や、内務省の港湾行政および内務省直轄工事を担った技術官僚であった。また、上記には含まれないものの、時期によって、大正～昭和期の土木発展に貢献した丹羽鋤彦<sup>6</sup>・安芸杏



一七・丹羽七郎・鈴木雅次<sup>8</sup>といった港湾土木系の内務技官や、都市計画分野の功績が名高い池田宏<sup>9</sup> [55]らが参加している。また自治体関係者として大阪市長であり同市の発展に尽くした関一も参加している。調査会や港湾部会の構成員は、次第に審議内容の性質に即して港湾土木関係者が多くなり、それまで港湾行政を二分していた大蔵省と内務省から、内務省に港湾政策決定の主導権が移っていったとされ [23, pp. 215-216]、およそ同会は、内務省の港湾行政の実質的な意思決定の中枢機関としての役割を果たしていたと言える。

特に重要港湾の指定は、当時港湾法などが未整備な中で、各地方港湾にとっては、当該港湾の重要性・お墨付きを国に認定してもらうことと同義であったと言えよう。実際に第二種重要港湾の多くはその指定後、工費の最大半額の国庫補助を受けて、内務省直轄による港湾整備工事が行われており、重要港湾指定は当該港湾の近代化着手を意味していた（和歌山港のように内務省直轄工事開始後に第二種港湾指定を受けている例外もある）。そのため、重要港湾指定を受けるために、各地方からの請願・陳情が多く出されることになった。

以上本節 (2.3) や先行研究「1907年の港湾調査会設立の意義に関する一考察」 [23] などから、港湾調査会や土木会議港湾部会が、戦前の日本の港湾政策の方針決定と修築・管理を実質的に司っていたことが確認出来た。また、その決議を実質的に担っていたのは、多くの内務省技術官僚であった。実際の政策としては、年を経るごとに、重要港湾（第二種重要港湾）に指定される港湾が増加の一途を辿り、内務省直轄工事が実施される港湾は倍加したが、戦時体制が強まる中で、末期には臨海工業地帯造成の決定など、純粋な港湾（商港）整備に限らない事業決定も見られるようになった。むしろ 1930年代後半からは、後述 (2.5) するように臨海部の工業地帯化を進めることが内務省内で主流となっていった。

## 2.4 港湾法制定をめぐる議論

港湾行政を統一的に司る法制度については、史実としては戦後の 1950 年（昭和 25 年）まで成立を見なかったが、戦前も一貫して同法の制定に関しての議論や活動が見られた。本節 (2.4) ではこうした経緯を概観し、また都市計画法などの都市と港湾の接点についての議論があったかについて、論考したい。主に、港湾法制定を目的として設立された港湾協会発行の雑誌「港湾」上の記録に依拠して調査を行った。

### 2.4.1 港湾法制定運動前史

港湾法制定をめぐる議論の前提として、明治維新以降の各種土木関連法案の成立がある。明治から大正にかけて、1896 年河川法・1913 年運河法・1906 年鉄道国有法・1919 年地方鉄道法・1919 年道路法・1919 年都市計画法・1921 年軌道法・1922 年公有水面埋立法がそれぞれ成立している一方で、港湾に関する法律は前述 (2.2) のように、明治 31 年 7 月発布

## 第2章

### 2.4

勅令 39 号の「開港港則」や 1897 年（明治 30 年）の「国庫より補助する公共団体の事業に関する件」（明治三十年四月一日法律第三十七号；明治三十年国庫補助法）など、関連法規が断片的に散在している状態であった。

その一方で、前節 2.3 で記したように、内務大臣の諮問機関である港湾調査会・臨時港湾調査会などにおいては、重要港湾の選定と港湾修築計画および国庫補助の認可が進められていた。同調査会は内務大臣の諮問機関でありながら、港湾法という根拠法がないまま、実質的な港湾行政の意思決定と遂行の中核機関として運用されていたわけである。

最初期に港湾法制定の必要性を公式に示した動きとして、1911 年（明治 44 年）内務省土木局起草の港湾法草案があげられるが [56, p. 143]、これは立ち消えとなっている。詳細や経緯は不明であるが、本草案は、港湾の自治（ポート・オーソリティ）を謳った欧米の港湾諸法の影響を強く受け、港湾工事の地方公共団体による自弁と自主管理を原則としたものであったため、当時の日本の状況に合わなかったことが、その主因であるとされている [57, p. 40]。

#### 2.4.2 昭和初期の港湾法制定活動

港湾法制定に関して、港湾協会における議論の初出は 1926 年（昭和元年）10 月 25 日の港湾協会第七回調査部理事会において議決された、「港湾法制定に関する特別委員会」組織においてである [58, p. 72]。当時、港湾協会会長であった水野鍊太郎により、下記の構成員が選出された。

表 2-7 港湾法制定に関する特別委員会構成員 [58, p. 72]

所属	氏名
工学博士	丹羽鋤彦
鉄道省運輸局長	種田虎雄
大阪商船株式会社専務取締役	大田丙子郎
東神倉庫株式会社取締役会長	奥村久郎
日本船主協会会長	川村貞次郎
法学博士	河津暹
日本郵船株式会社専務取締役	武田良太郎
三菱倉庫株式会社取締役会長	谷本伊太郎
内務省土木局長	次田大三郎
工学博士	中山秀三郎
日本海員組合長	檜崎猪太郎
大蔵省主税局長	黒田英雄
神戸市長	黒瀬弘志

農林省水産局長	松村眞一郎
法学博士	松波仁一郎（港湾協会副会長）
海員協会専務理事	藤村重道
経済学博士	寺島成信
横浜市長	有吉忠一
逓信省管船局長	宮崎清則
工学博士	廣井勇
（記載なし）	比田孝一
大阪市長	関一

同委員会は翌1927年（昭和2年）4月8日に置いて下記の事項について協議を行ったとされる。また、この時点で委員会名は「港湾法制定問題に関する委員会」とされている [59, p. 116]。

(一) 港湾法制定の必要なる理由

(二) 港湾法制定に関する基礎的問題

1. 港湾法と港湾に関する現行法規並監修との関係
2. 港湾の法律上の地位

(三) 港湾法に規定す可き主なる事項

1. 港湾の定義
2. 港湾の区域
3. 港湾の種別
4. 港湾の管理者
5. 港湾管理者の権限並任務
6. 港湾管理者の任務に属するもの以外の主なる港湾施設と其施設経営者
7. 港湾に関する諮問機関
8. 港湾に関する費用負担者
9. 港湾に関する費用補助
10. 港湾に於ける諸税並使用料
11. 前項使用料の交付
12. 港湾に於ける取締
13. 港湾に於ける衛生
14. 港湾に於ける警察
15. 港湾に於ける制限並補償
16. 港湾に関する監督
17. 其他

## 第2章

### 2.4

上記のような論点整理を踏まえて、同調査会において、港湾法案の具体案を策定するための特別調査委員会を設けることとなり、下記のような特別委員が参集されることになった [60, p. 81]。

表 2-8 港湾法案特別調査会構成員 [60, p. 81]

所属	氏名
法学博士	松波仁一郎
工学博士	丹羽鋤彦
経済学博士	寺島成信
横浜市港湾部長	原静雄

同特別調査委員会は 1911 年（明治 44 年）内務省土木局起草の港湾法草案を根拠として研究をおこない全 35 回、港湾法制定問題委員会は 5 回の会議を重ねた。1928 年（昭和 3 年）4 月に「港湾法草案」「港湾法草案要綱」の作成を完了し、5 月 28 日に港湾協会展長水野錬太郎から内閣総理大臣以下閣僚に草案の建議を行った [56, p. 143]。同建議では港湾法の草案として全文 9 章 99 条からなる案文を示しており、草案及び要綱の概略（章立て）は下記となる。

- 第一章 総則
- 第二省 港湾の認定
- 第三章 港湾の管理
- 第四章 港湾に関する費用
- 第五章 港湾委員会
- 第六章 監督及罰則
- 第七章 訴願及訴訟
- 第八章 主務官庁
- 第九章 雑則
- 附則

同法草案および要綱は、その後の港湾法制定運動の支柱として重要なものとなるため、いずれも全文を下に示す [61, pp. 51-60]。

#### 「 港湾法草案

### 第一章 総則

第一条 本法に於て港湾とは一般船舶の出入、旅客の乗降、貨物の積卸の用に供し行政官庁に於て第二章の規定に依る認定を為したるものを謂ふ

港湾中外国との通商を許したるものを開港と謂ふ

港湾中特に漁業の為に使用するものを漁港と言ふ

第二条 港湾の区域内又は臨港地域内に於ける左の工作物にして公共の用に供するものは之を港湾の附属物とす

一 防波堤、防砂堤、航路標識、閘門、護岸

二 棧橋、繫船壁、物揚場、船揚場、繫船浮標、繫船杭

三 道路、橋梁、鉄道、軌道、運河、上屋、倉庫、貨物野積場、筏溜、埠頭用地、船舶修理設備、旅客乗降用設備、起重機其の他の荷役装置、給水装置、給油装置、給炭装置、照明装置、給氷装置、漁具修理場、水産物加工製造場

前項に定むるものの外必要あるときは命令を以て港湾の附属物を指定することを得

港湾の附属物に付ては港湾に関する本法の規定を適用す但し命令を以て特別の定を為すことを得

第三条 本法に於て臨港地域とは港湾に隣接する土地にして港湾の利用に必要な区域を謂ふ

第四条 本法に於て港湾工事とは港湾の新築、増築、改築、修理及除却の工事を謂ふ

第五条 港湾に付ては所有権の移転又は抵当権の設定若は移転の外私権を行使することを得す但し本法に別段の定ある場合は此の限に在らず

第六条 本法又は本法に基きて発する命令の規定は勅命の定むる所に依り第二章の規定に依る認定を受けざる港湾に之を準用することを得

## 第二章 港湾の認定

第七条 港湾を分ちて左の三種とす

一 一等港

二 二等港

三 三等港

第八条 一等港は国の公益に重大なる関係を有する港湾に就き主務大臣之を認定す

第九条 二等港は一等港以外の枢要なる港湾に就き主務大臣之を認定す

## 第2章

### 2.4

第十条 三等港は一等港二等港以外の府県内枢要なる港湾に就き当該府県知事之を認定す

第十一条 開港は第七条の港湾に就き勅令を以て其の指定又は閉鎖を為すものとす

第十二条 主務大臣は第七条の港湾又は第六条に依り準用したる港湾に就き漁港の指定又は廃止を為すことを得

主務大臣前項の港湾以外の港湾に就き前項の指定を為したるときは其の港湾は第六条に依り重用したる港湾と看做す

漁港に付ては第十五条、第五十五条及び第六十七条の規定に拘らず命令を以て特別の定を為すことを得

第十三条 港湾の区域は一等港及二等港に付ては主務大臣、三等港に付ては当該府県知事之を定む

三等港の区域は命令の定むる所に依り当該府県の区域外に亘り之を定ることを得

第十四条 前条の規定は臨港地域を定むる場合に之を準用す

### 第三章 港湾の管理

第十五条 一等港は主務大臣、二等港及三等港は府県知事を以て管理者とす

勅令を以て指定する港湾は前項の規定に拘らず当該港湾所在地の府県知事又は市長を以て管理者とす

第十六条 相接近する港湾にして主務大臣公益上統一管理の必要ありと認むるときは勅令の定むる所に依り自ら管理者と為り又は関係府県知事若は市長の一を以て管理者と為すことを得

第十七条 港湾と他の工作物と効用を為する場合に於ては命令の定むる所に依り港湾管理者又は工作者管理者の一を以て管理者と為すことを得但し私人を以て管理者と為すことを得ず

第十八条 港湾工事の施行は命令の定むる所に依り管理者之を為すへし

第十九条 主務大臣必要と認むるときは下級行政庁の管理する港湾に於ける港湾工事を施行することを得其の施行に関する管理者の権限は命令の定むる所に依り主務大臣之を行ふ

前項の規定は市長の管理する三等港に於ける港湾工事を府県知事に於て施行せむ

とする場合に之を準用す

第二十条 港湾と他の工作物と効用を兼ねる場合に於ては港湾管理者工作物管理者をして港湾工事を施行せしむることを得

第二十一条 港湾工事にして他の工事又は行為の為必要を生したるものは管理者他の施行者他の工事の施行者又は行為者をして之を施行せしむることを得

第二十二条 港湾工事の為必要を生したる他の工事は管理者港湾工事と共に之を施行することを得

第二十三条 管理者に非ざるものは管理者の許可又は承認を受け港湾工事の全部若は一部を施行することを得

第二十四条 前条の規定に依り許可、承認を受けたる者は管理者の許可、承認を受くるに非されは其の許可、承認に因りて生したる権利を他人に譲渡することを得す  
前項の規定に因り権利を譲受けたる者は本法若は本法に基きて発する命令又は之に依りて為す処分若は其の条件に依り譲渡人に生したる権利義務を承継す

第二十五条 第二十三条の規定に依り許可を受けたる者は相続人は其の許可に因りて被相続人の受けたる見地を承継す

第二十六条 会社の発起人か会社成立後に於て会社の為す事業に付き第二十三条の規定に依る許可を受けたる場合に於て会社成立したるときは其の許可に因りて生したる権利は会社之を承継す

第二十七条 第二十三条の規定に依る許可を受けたる会社合併に因りて消滅したるときは其の許可に因りて生したる権利は合併後存続する会社又は合併に因りて成立したる会社之を承継す

第二十八条 第二十四条第二項の規定は前三条の場合に之を準用す

第二十九条 前四条の規定に依り権利義務を承継したる者は其の承継の日より起算し十四日以内に管理者に其の旨届出つへし

第三十条 前四条の規定は会社以外の法人の場合に之を準用す

## 第2章

### 2.4

第三十一条 港湾の区域内に於て港湾工事以外の工事を施行し又は土石、砂礫等を採取し若は港湾の一部を占用せむとする者は管理者の許可又は承認を受くへし  
管理者は前項の規定に依る採取若は占用に付採取料若は占用料を徴収することを  
得  
前七条の規定は本条第一項の場合に之を準用す

第三十二条 前条第一項の規定に依る工事、採取若は占用が法令に依り土地を収用又は使用することを得る事業に係るものなる場合に於て管理者正当の事由なくして其の許可、承認を拒み又は不相当なる採取料若は占用料の定めたるときは主務大臣は事業者の申請に依り工事、採取若は占用を許可、承認し又は採取料若は占用料を定むることを得

第三十三条 管理者は港湾に付て私権を有する者は請求に依り公益を妨げざる限り従来使用したる目的の範囲内に於て其の私権を存する区域内に於ける港湾の占用を許可すへし  
管理者に於て前項の占用を許可せざるとき又は之を禁止するときは管理者は管理者主務大臣なるときは国庫、その他の行政庁なるときは其の統括する公共団体をして処分後三月内に之に因りて生したる損害を補償せしむへし

第三十四条 公有水面埋立法に依り地方長官の職権に属する事項は港湾の区域内に於ける水面の埋立に付ては管理者之を行ふ

第三十五条 臨港地域内に於て土地の形状を著しく変更し又は工作物の新築、増築、改築、除却を為し若は其の利用方法を著しく変更せむとする者は管理者の許可又は承認を受くへし  
第二十四条乃至第三十条の規定は前項の場合に之を準用す

第三十六条 管理者は臨港地域内の土地又は工作物の所有者又は占用者をして其の土地の決壊、土砂の流出、汚水の放流其の他港湾に及ぼす危害を防止する為必要なる施設を為さしむることを得  
前項の施設にして急施を要すと認むるときは管理者之を施行することを得

第三十七条 港湾の区域内及臨港地域内に於ける工作物のせい便に関する規定は命令を以て之を定む



第三十八条 管理者港湾に関する測量又は港湾工事の為必要あるときは他人の土地に立入り又は其の土地を一時材料置場として使用することを得

管理者に非ざる者前項の立入又は使用を為さむとするときは管理者の許可又は承認を受くへし

前二項の規定に依る立入又は使用を為さむとする者は其の日時及場所を少くとも五日前に其の土地の市町村長に通知すへし

市町村長前項の規定に依る通知を受けたるときは遅滞なく其の旨土地占有者に通知すへし通知すること能はさるときは告示すへし

第三十九条 非常災害の為必要あるときは管理者は港湾の区域内又は臨港地域内に現在するものを使役し臨港地域内の土地を一時使用し又は土石、竹木其の他の物件を使用若は収用することを得

第四十条 前二条の規定に依る立入、使用、使役若は収用に因り生したる損害は其の立入、使用、使役若は収用を為したる者損害の生したる後三月内に之を補償すへし

第四十一条 管理者又は第二十三条の規定に依り許可又は承認を受けたる者は港湾管理の為又は港湾の利用を増進する為必要あるときは港湾の区域内又は臨港地域内に存する工作物を収容することを得

前項の規定に依る利用に関しては土地収用法を準用す

第四十二条 左に掲ぐる場合に於ては管理者は本法若は本法に基きて発する命令に依りて其の為したる許可、承認を取消し其の効力を制限し若は其の条件を変更し港湾の区域内に存する工作物其他の物件を改築、除却せしめ若は之に依りて生ずべき損害を防止する為必要なる施設を無さしめ又は原状回復を為さしむることを得

一 港湾に関する法令の規定又は之に基きて為す処分に違反したるとき

二 港湾に関する法令の規定に依る許可又は承認の条件に違反したるとき

三 詐欺の手段を以て港湾に関する法令の規定に依る許可又は承認を受けたるとき

四 工事施行の方法公害を生ずるの虞あるとき

五 公益上必要と認むるとき

前項の規定は第一号乃至第四号の場合に限り臨港地域に関し之を準用す

前二項の改築、除却若は施設にして急施を要すと認むるときは管理者之を施行することを得

第一項第五号の場合に於て損害を受けたる者あるときは管理者は港湾に関する費用を負担する者をして其の損害の全部若は一部を補償せしむ

## 第2章

### 2.4

第四十三条 港湾の保全並港湾工事の為必要なる行為の制限に関する事項は命令の定むる所に依り管理者之を行ふ

第四十四条 港湾の経営は命令の定むる所に依り管理者之を行ふ  
管理者に非ざる者管理者の許可又は承認を受け港湾の経営に関する事項の全部若しくは一部を行ふことを得  
第二十四条乃至第三十条の規定は前項の場合に之を準用す

第四十五条 管理者は命令の定むる所に依り港湾の区域内又は臨港地域内に於ける船舶、旅客、貨物、作業の安全及衛生の保持の為必要なる制限を為すことを得

第四十六条 管理者は港湾の区域内又は臨港地域内に於て水先、荷役、貨物蔵置、水陸小運送其の他命令を以て定むる業務を行ふ者を監督し之か為に必要なる命令を発し又は処分を為すことを得

第四十七条 海港検疫法、伝染病予防法、家畜伝染病予防法及畜牛結核病予防法に依り出入船舶に対して行ふ検疫、検査其の他必要なる処分は管理者之を行ふ

第四十八条 管理者は勅令を定むる所に依り港湾に出入する船舶、旅客若しくは貨物に対し入港料其の他の使用料を徴収し又は第四十四条第二項の規定に依り許可、承認を受けた者をして之を徴収せしむることを得

第四十九条 管理者に於て必要と認むるときは船長をして出入船舶其の旅客、貨物に関する書類を提出せしむることを得

第五十条 管理者は勅令の定むる所に依り港湾の区域内及臨港地域内に於ける行政警察権を行ふ

第五十一条 管理者変更したるときは命令の定むる所に依り新管理者及其の管理する港湾に関する費用の負担者は旧管理者及其の管理する港湾に関する費用の負担者の権利義務を各承継す

第五十二条 本法に依り管理者の許可又は承認を要すべき事項中其の軽易なるものは命令の定むる所に依り許可又は承認を受けしめざることを得

第五十三条 管理者は其の管理に属する港湾の台帳を調製すへし台帳に記載すべき事項は命令を以て之を定む

第五十四条 港湾及臨港地域の管理の為必要なる職員の設置及其の職務権限に関しては勅令を以て之を定む

#### 第四章 港湾に関する費用

第五十五条 港湾に関する費用は管理者主務大臣なるときは国庫、其の他の行政庁なるときは其の行政庁の統轄する公共団体の負担とす  
但し主務大臣は其の費用の一部を其の港湾に密接の関係ある公共団体をして負担せしむることを得

第五十六条 港湾工事に依り著しく利益を受くる者あるときは管理者は其の者をして利益を受くる限度に於て其の費用の一部を負担せしむることを得

第五十七条 港湾と他の工作物と効用を兼ねる場合に於ては港湾工事に要する費用の負担は港湾管理者及他の工作物管理者の協議に依り之を定む  
協議調はさるときは主務大臣之を裁定す

第五十八条 港湾工事にして他の工事又は行為の為必要を生したるものなるときは其の工事の費用は港湾管理者他の工事を費用負担者又は行為者をしてして其の全部若は一部を負担せしむることを得

第五十九条 港湾工事の為必要を生したる他の工事の費用は港湾管理者港湾工事の費用負担者をして之を負担せしむ  
但し特別の事由ある場合に於ては他の工事の費用負担者をして其の全部若は一部を負担せしむることを得

第六十条 第三十六条第二項又は第四十二条第三項の規定に依る工事又は行為の費用は港湾管理者同条の物件の所有者又は占有者をして之を負担せしむることを得

第六十一条 第二十三条及第四十四条第二項の規定に依る港湾工事及港湾の経営に関する費用は許可又は承認を受けたる者の負担とす

第六十二条 第四十七条の規定に依る検疫、検査其の他必要なる処分に要する費用の負担に於ては各関係法律の定むる所に依る

## 第2章

### 2.4

第六十三条 本法若は本法に基きて発する命令又は之に依りて為す処分に依る義務を履行する為必要なる費用は法令に別段の定めある場合を除くの外義務者を負担とす

第六十四条 公共団体は港湾工事に關する費用を支弁する為必要あるときは勅令の定むる所に依り特別税を賦課することを得

第六十五条 港湾に關する費用及第五十九条の規定に依る費用の負担金は港湾管理者主務大臣なるときは国庫、其の他の行政庁なるときは其の統轄する公共団体の収入とす

但し第六十一条の規定に依る費用と第二十二條の規定に依る工事を他の者が施行する場合の費用に付ては此の限に在らず

第六十六条 第三十一条第二項の規定に依る採取料及占用料並第四十八條の規定に依る入港料其の他の使用料は第五十五条本文の港湾に關する費用の負担者の収入とす  
但し第四十八條の規定に依り管理者に非ざる者の徴収する入港料其の他の使用料は此の限に在らず

第六十七条 第五十五条本文の規定に依り公共団体費用の負担者なるときは勅令の定むるときは勅令の定むる所に依り其の費用の一部を国庫より補助することを得  
前項の規定は公法人又は公益法人第二十三條の規定に依り許可を受け港湾工事を施行するとき公益上特別の必要ある場合に限り之を準用す

## 第五章 港湾委員会

第六十八条 港湾に關する重要なる事項を審議せしむる為東京に中央港湾委員会を、一等甲及二等港所在地に地方港湾委員会を置く一府県知事に於て必要と認むるときは三等港所在地に地方港湾委員会を置くことを得

第六十九条 第十六條の規定に依り統一管理を為す場合に在りては前條の規定に拘らず其の各港湾を通し一の地方港湾委員会を置く

第七十条 中央港湾委員会の議に附すべき事項左の如し

- 一 港湾の認定
- 二 港湾の区域及び臨港地域の決定
- 三 開港の指定及び其の閉鎖
- 四 漁港の指定及び其の閉鎖

- 五 港湾計画
- 六 第三十七条の規定に依る工作物の制限に関する規定
- 七 第六十七条の規定に依る国庫の補助
- 八 その他主務大臣に於て必要と認むる事項

第七十一条 地方港湾委員会の議に附すべき事項左の如し

- 一 港湾の区域及び臨港地域の決定
  - 二 港湾計画
  - 三 港湾工事
  - 四 第四十六条の規定に依る管理者の命令
  - 五 第四十八条の規定に依る入港料その他の使用料
  - 六 第五十五条但書の規定に依る公共団体の負担金及第五十六条の規定に依る受益者負担金
  - 七 その他管理者に於て必要と認むる事項
- 前項第三号の場合にして軽易なるものにおいて地方港湾委員会の決議を以て其の事項を定め其の議に附せざることを得

第七十二条 中央港湾委員会及地方港湾委員会の組織、権限及費用に関する規定は勅令を以て之を定む

## 第六章 監督及罰則

第七十三条 港湾管理者たる市長は第一次に府県知事、第二次に主務大臣之を監督す  
但し勅令を以て指定する市長は主務大臣之を監督す

第七十四条 本法に依り府県知事又は管理者の職権に関する事項は勅令の定むる所に依り主務大臣の認可を受けしむることを得

第七十五条 主務大臣は監督上必要と認むるときは管理者の命令又は処分の変更、廃止若しくは取消を為し其の他命令を発し又は処分を為すことを得

第七十六条 行政執行法第五条及第六条の規定並之に基きて発する命令は本法若しくは本法に基きて発する命令又は之に依りて為す処分に依り行ふべき作為又は不作為を管理者が強制する場合に之を準用す

第七十七条 本法若しくは本法に基きて発する命令又は之に依りて為す処分に依り義務に属する負担金、入港料その他料金は管理者国稅対応処分の例に依り之を徴収すること

## 第2章

### 2.4

を得

前項の規定に依る徴収金の先取特権の順位並其の追徴、還付及時効に付ては国の徴収金を除くの外管理者たる行政庁の統轄する公共団体の徴収金の例に依る

第七十八条 左の各号の一に該当する者は一年以下の懲役若は禁錮又は三千元以下の罰金に処す

- 一 第二十三条の規定に依る許可を受けずして港湾工事を施行したるとき
- 二 第三十一条第一項の規定に依る許可を受けずして港湾の区域内に於て港湾工事以外の工事を施行し又は土石、砂礫等を採取し若は港湾の一部を占用したるとき
- 三 詐欺の手段を以て港湾に関する法令に既定に依る許可を受けたるとき

第七十九条 左の各号の一に該当する者は二千元以下の罰金に処す

- 一 第三十五条第一項の規定に依る許可を受けずして同条の行為を為したるとき
- 二 第三十六条、第四十二条第一項及第二項又は第四十六条の規定に依る管理者の命に従はざるとき
- 三 管理者の許可を受けずして第三十八条第二項の立入又は使用を為したるとき
- 四 正当の事由なくして第三十九条の規定に依る管理者の命に従はざるとき
- 五 第四十四条第二項の規定に依る許可を受けずして港湾の経営を為したるとき
- 六 管理者に非ざる者第四十八条の規定に依らずして入港料其の他の使用料を徴収したるとき

第八十条 左の各号の一に該当する者は科料に処す

- 一 第二十九条、第三十条、第三十一条第三項、第三十五条第二項又は第四十四条第三項の規定に依る届出を怠りたる時
- 二 第四十九条の規定に依る書類の提出を為さざるとき

### 第七条 訴願及訴訟

第八十一条 本法又は本法に基きて発する命令に規定したる事項に付行政官庁又は管理者の為したる処分に不服ある者は訴願することを得

第八十二条 本法又は本法に基きて発する命令に規定したる事項に付行政官庁又は管理者の為したる違法処分に依り権利を既存せられたりとする者は行政裁判所に出訴することを得此の場合に於ては主務大臣に訴願することを得す

第八十三条 本法の規定に依り補償を受くべき者其の補償に不服あるときは補償の決定を

受けたる後六月内に、又は補償を受くべき事実の発生したる後一年内に通常裁判所に出訴することを得此の場合に於ては訴願し又は行政裁判所に出訴することを得す

## 第八章 主務官庁

第八十四条 本法の規定する事項は第八十五条乃至第八十八条に掲ぐるものを除くの外内務大臣を以て主務大臣とす

第八十五条 開港の指定、閉鎖及外国貿易設備に関する事項は大蔵大臣を以て主務大臣とす

第八十六条 漁港の指定、廃止及漁業設備に関する事項は農林大臣を以て主務大臣とす

第八十七条 海港の区域、船舶、航路標識及水先に関する事項は逓信大臣を以て主務大臣とす

第八十八条 港湾の区域内及臨港地域内に於ける鉄道に関する事項は鉄道大臣、軌道に関する事項は内務大臣及鉄道大臣を以て主務大臣とす

## 第九章 雑則

第八十九条 本法中府県、府県知事に関する規定は北海道について道、道庁長官に関し町村、町村長に関する規定は町村制を施行せざる地に付ては町村、町村長に準ずるものに関し之を適用す

第九十条 北海道に付ては第五十五条、第六十五条及第六十六条の規定に関し勅令を以て特別の定を為すことを得

第九十一条 左に掲ぐる法令の規定は本法に依る港湾に関し之を適用せず

- 一 明治四年十二月十四日太政官布告第六百四十八号
- 二 明治十一年七月二十二日太政官号外達第十二項
- 三 明治十二年二月二十七日太政官号外達
- 四 陸地測量標条例第二条
- 五 水路測量標条例第二条
- 六 電信線電話線建設条例第一条、第四条及第五条
- 七 軍用電信法第四条第二項の規定に依り準用する電信線電話線建設条例第一条、第四条及第五条

## 第2章

### 2.4

八 道路法第二十一条、第二十二条、第二十五条、第三十四条、第三十七条及第四十一条

九 河川法第十条、第十一条、第三十条及第三十二条

十 砂防法第八条及び第十六条

十一 耕地整理法第七条及第八条

十二 地方鉄道法第十六条

十三 電気事業法第九条

十四 瓦斯事業法第六条

十五 大正三年法律第三十七号

第九十二条 左に掲ぐる法令の規定は本法に依る港湾及臨港地域に関し之を適用せず

一 都市計画法第十条及第十一条

二 市街地建築物法

三 運河法

第九十三条 港湾の区域内及臨港地域内に於て都市計画法第三条に依り都市計画及び都市計画事業の決定を為さむとするときはあらかじめ関係地方港湾委員会の意見を徴すへし

第九十四条 港湾の区域内及臨港地域内の土地、水面は耕地整理法に依る整理施行地区に之を編入することを得す

### 附則

第九十五条 本法施行の期日は勅令を以て之を定む

第九十六条 本法施行前為したる処分及びこれに附したる条件は本法又は本法に基きて発する命令に抵触せざる限り本法に依り為したる処分及之に附したる条件と看做す

第九十七条 第二十三条、第三十一条、第三十五条第一項、第四十四条第二項及第四十八条の規定に依り許可又は承認を受くべき事項にして本法施行の際現に存するものは本法に依り許可又は承認を受けたるものと看做す  
但し本法施行の日より二年内に更めて許可又は承認を受けるときは其の効力を失ふ

第九十八条 管理者たる行政庁に対する申請其の他の港湾に関する手続きにして本法施行前為したるものは本法に依り之を為したるものと看做す



第九十九条 本法施行の際現に計画の定りたる港湾工事の施行及其の費用の負担に関して  
位は命令を以て特別の定を為すことを得  
」  
(下線、一部改行筆者、表記のブレは原文ママ)

続いて、同法案要綱（文中は綱要）を下に示す [61, pp. 61-66]。

「 港湾法草案綱要

本草案は港湾行政の可及的統一を目的と市且つ可成現行の法律関係を統括するを旨とし立案したるものなり

## 第一章 総則

### 第一 本法適用港湾及準用港湾

本法は一般船舶の出入、旅客の乗降、貨物の積卸の用に供し且つ行政官庁に於て制規の認定を為したる港湾（開港及漁港を含む）にのみ適用し（一条）、尚其の他の港湾にして相当枢要と認むべきものには本法又は其の附属例の規定を準用することを得るものとす（六条）

### 第二 港湾の附属物

港湾の区域内又は臨港地域内に於ける工作物にして公用又は公共の用に供するものは例之防波堤、棧橋、上屋等は之を港湾の附属物とし原則として港湾に関する本法の規定を適用するものとす（二条）

### 第三 港湾と私権との関係

港湾（港湾の附属物亦同じ）に付ては私権を行使することを得ざるを原則とするも所有権の移転、抵当権の設定又は移転及港湾の公物性を害せざる範囲内に於て一定の私見の行使を認む（五条、三一条一項、三三条一項）

## 第二章 港湾の認定

### 第一 港湾の種類

港湾を分ちて三種とし

- (一) 国の公益に重大なる関係を有する港湾を一等港
- (二) 一等港以外の枢要なる港湾を二等港
- (三) 一等港二等港以外の港湾にして地方的に枢要なる者を三等港とす（七条）

### 第二 認定機関

## 第2章

### 2.4

- (一) 一等港及二等港は主務大臣（八条、九条）
- (二) 三等港は地方長官（一〇条、八九条）之を認定す

#### 第三 海港及漁港の指定及其の廃止

- (一) 開港の指定及閉鎖は勅令を以て之を定め（一一条）
- (二) 漁港の指定及廃止は主務大臣之を為すものとす（一二条一項）

#### 第四 港湾の区域の決定

港湾の区域は一等港及二等港に付ては主務大臣、三等港に付ては地方長官之を定む（一三条、八九条）

#### 第五 臨港地域

港湾に隣接する土地にして港湾の利用に必要な区域は行政官庁の定むる所に依り之を臨港地域とし該地域内に於ては港湾の保全又は利用上必要な一定の作為不作為を強制し得るものとす（三条・一四条・三五条・三六条）

### 第三章 港湾の管理

#### 第一 港湾の管理機関

港湾は国の営造物なりとの主義を採り一等港に在りては主務大臣、二等港及三等港に在りては地方長官之を管理するを原則とするも（一五条一項）左の例外あり

- (一) 勅令を以て指定する港湾は其の種類如何に拘らず当該港湾所在地の地方長官又は市長をして之を管理せしむ（一五条二項、八九条）
- (二) 漁港に付ては命令を以て主務大臣必要と認むるときは自ら二等港以下の港湾を管理し又は町村長をして港湾を管理せしむる等特別の定めを為すことを得（一二条三項、一五条）
- (三) 相接近する港湾にして公益上統一管理の必要ありと認めらるるものは主務大臣自ら之を管理し又は関係地方長官若は市長の一をして之を管理せしむることを得（一六条）
- (四) 港湾と他の工作物と効用を兼ねる場合に於ては工作物管理者をして港湾を管理せしむることあるべし（一七条）

#### 第二 港湾職員

港湾及び臨港地域を管理する為必要な港湾職員の設置及其の職務権限は勅令の定むる所に依る（五四条）

#### 第三 港湾工事の施行

港湾工事とは港湾（附属物を含む）の新築、増築、改築、修理及除却の工事を謂ひ（四条）、

管理者自ら之を施行するを原則とするも（一八条）左の例外あり

（一）主務大臣は必要と認むるときは下級行政庁の管理する港湾に於ける港湾工事を自ら施行することを得又必要なる場合に於ては地方長官は市長の管理する三等港に於ける港湾工事を施行することを得（一九条）

（二）港湾と他の工作物と効用を兼ねる場合に於ては工作物管理者をして港湾工事を施行せしむることを得（二〇条）

（三）港湾工事をして他の工事又は行為の為必要を生じたるものは他の工事の施行者又は行為者をして之を施行せしむることを得（二一条）

（四）港湾管理者に非ざる者は港湾管理者の許可又は承認を受け港湾工事の全部又は一部を施行することを得（二三条）

#### 第四 港湾の区域内の埋立

港湾の区域内に於ける水面の埋立に関しては公有水面埋立法に依る地方長官の職権は港湾管理者之を行ふものとす（三四条）

#### 第五 港湾の為にする公用負担及公用徴収

##### （一）公用負担

（1）臨港地域内に於て土地の形状を著しく変更し又は工作物の新築、増築、改築、除却を為し若は其の利用方法を著しく変更するときは管理者の許可又は承認を受くることを要す（三五条）

（2）臨港地域内に於て土地の決壊、土砂の流出、汚水の放流其の他港湾に危害を及ぼす虞あるときは管理者は其の土地又は工作物の所有者又は占有者をして必要なる防止施設を為さしむることを得（三六条）

（3）港湾に関する測量又は港湾工事の為必要あるときは管理者は他人の土地に立入り又は其の土地を一時材料置場として使用することを得（三八条一項、四〇条）管理者に非ざる者が此の立入又は使用を為さむとするときは管理者の許可又は承認を受くることを要す（三八条二項）

（4）非常災害の為必要あるときは管理者は港湾の区域内又は臨港地域内に現存する者を使役し臨港地域内の土地を一時使用し又は土石、竹木其の他の物件を使用することを得（三九条、四〇条）

##### （二）公用徴収

（1）管理者又は港湾工事の許可又は承認を受けたる者は港湾管理者の為又は港湾の利用を増進する為必要あるときは港湾の区域内又は臨港地域内に存する工作物を収用することを得（四一条）

（2）非常災害の為必要あるときは管理者は臨港地域内の土石、竹木其の他の物件を収用することを得（三九条、四〇条）

## 第2章

### 2.4

#### 第六 港湾の経営

港湾の経営は管理者之を行ふを原則とするも管理者の許可又は承認を受けたる者亦港湾の経営に関する事項の全部又は一部を行ふことを得るものとす（四四条）

#### 第七 入港料、使用料の徴収

管理者は港湾に出入する船舶、旅客若は貨物に対し入港料其の他の使用料を徴収し又は港湾経営の許可、承認を受けたる者をして之を徴収せしむることを得（四八条、六六条、七七条）

#### 第八 港湾の取締

管理者は港湾の区域内又は臨港地域内に於て

- （一）船舶、旅客、貨物、作業の安全及衛生の保持の為必要ある制限を為し（四五条）
- （二）水先、荷役其の他の業務を行ふ者を監督し之が為に必要なる命令を発し又は処分を為し（四六条）
- （三）出入船舶に対し検疫事務を行ひ（四七条）
- （四）其の他勅令の定むる所に依り行政檢察権を行ふ（五〇条）

#### 第九 港湾台帳

管理者は港湾台帳を調製することを要す（五三条）

### 第四章 港湾に関する費用

#### 第一 費用負担者

主務大臣の管理する港湾（一五条、一六条前段）に関する費用は国庫、主務大臣以外の行政庁の管理する港湾（一五条、一六条後段）に関する費用は其の行政庁の統轄する公共団体の負担とする（五五条本文）を原則とするも左の例外あり

- （一）主務大臣は港湾に密接なる利害関係を有する公共団体をして該港湾に関する費用の一部を負担せしむることを得（五五条但書）
- （二）漁港に関する費用の負担に付ては命令を以て特別の定めを為すことを得（二三条三項）
- （三）港湾と他の工作物と効用を兼ねる場合に於ては港湾工事に要する費用の負担は港湾管理者と他の工作物管理者との協議に依り之を定め協議調はざるときは主務大臣之を裁定す（五七条）
- （四）港湾の経営又は港湾工事に付許可又は承認を為したる場合に於ては之に要する費用は許可又は承認を受けたる者の負担とす（六一一条）
- （五）港湾工事が他の工事又は行為の為必要を生じたるものなる場合に於ては港湾管理

者は他の工事の費用負担者又は行為者をして其の工事の費用の全部又は一部を負担せしむることを得（五八条）

（六）港湾工事に困り著しく利益を受くる者ある場合に於ては管理者は其の者をして利益を受くる限度に於て其費用の一部を負担せしむることを得る（五六条）

## 第二 特別税の賦課

公共団体は港湾工事に關する費用を支弁する為必要あるときは勅令の定むる所に依り特別税を賦課することを得（六四条）

## 第三 港湾負担金及港湾収入の帰属

### （一）港湾負担金の帰属

港湾に關する費用の負担金及び港湾工事の為必要を生じたる他の工事の負担金は港湾管理者が主務大臣なるときは国庫、其の他の行政庁なるときは其の統轄する公共団体の収入とす（六五条）（筆者註；支出の誤り？）

### （二）港湾収入の帰属

土石、砂礫等の採取料及港湾の占用料並船舶、旅客又は貨物に対する入港料其の他の使用料は港湾管理者主務大臣なるときは国庫、其の他の行政庁なるときは其の統轄する公共団体の収入とす（六六条本文）但し左の例外あり

（1）港湾の經營の許可又は承認を受けたる者が徴収する入港料其の他の使用料は其の者の収入とす（六六条一項但書）

（2）港湾管理者は港湾に關する費用を負担する公共団体又は許可、承認を受けて港湾工事を施行し若は港湾の經營を為す者に対して港湾より生ずる収入の全部又は一部を交付することを得（六六条二項）

## 第四 国庫の補助

（一）公共団体が港湾に關する費用の負担者なるときは其の費用の一部を国庫より補助することを得（六七条一項）

（二）公法人又は公益法人が管理者の許可を受けて港湾工事を施行する場合に於て公益上特別の必要あるときは其の費用の一部を国庫より補助することを得（六七条二項）

（三）漁港に付ては命令を以て特別の補助規則を設くることを得（一二条三項）

## 第五章 港湾委員会

港湾に關する重要なる事項（七〇条、七一条）を審議せしむる為中央港湾委員会及地方港湾委員会を置く其の組織、権限及費用に關する規定は勅令を以て之を定む（六八条、六九条、七二条）

## 第2章

### 2.4

#### 第六章 監督及罰則

第一 港湾管理者たる地方長官は主務大臣之を監督す（地方長官制第五条）又港湾管理者たる市長は第一次に地方長官、第二次に主務大臣之を監督す但し勅令を以て指定する市長は主務大臣直接に之を監督す（七三条、八九条）

主務大臣は監督上必要と認むるときは

- (一) 管理者の命令又は処分の変更、廃止若は取消を為し
- (二) その他命令を發し処分を為すことを得（七五条）

第二 許可を受けずして本法に規定する一定の行為を為したるときその他特別の場合に於ては懲役、禁錮、罰金、科料の制裁を加ふるものとす（七八条乃至八〇条）

#### 第七章 訴願及訴訟

第一 本法又は本法に基きて發する命令に規定したる事項に付

- (一) 行政官庁又は管理者の為したる処分に不服ある者
- (二) 行政官庁又は管理者の為したる違法処分に依り權利を毀損せられたりとする者は夫々訴願及行政訴訟に依りて救済を求むることを得（八一条、八二条）

第二 本法の規定に依り補償を受くべき其の補償に不服あるときは一定の期間内に通常裁判所に出訴することを得（八三条）

#### 第八章 主務官庁

本法に規定する事項に付ては左に掲ぐるものを除くの外内務大臣を以て主務大臣とす（八四条）

- (一) 開港の指定、閉鎖及外国貿易設備に関する事項に付ては大蔵大臣（八五条、一条二項、一一条）
- (二) 漁港の指定、廃止及漁業設備に関する事項に付ては農林大臣（八六条、一条三項、一二条）
- (三) 開港の区域、船舶、航路標識及水先に関する事項に付ては通信大臣（八七条、一条二項、一三条）
- (四) 港湾の区域内及臨港地域内に於ける鉄道に関する事項については鉄道大臣（八八条前段）

を以て主務大臣とし

- (五) 港湾の区域内及臨港地域内に於ける軌道に関する事項に付ては内務大臣及鉄道大臣を以て主務大臣とす（八八条後段）

#### 第九 雜則

港湾行政統一の主旨よりして港湾区域内及臨港地域内に於ては本法の規定に抵触すべき凡ての現行法規は大体に於て之を排除し本法に優先的効力を認むることとす（九一条、九二条）  
北海道の港湾の費用負担に付ては特別の規定に依ることあり（九〇条）

### 附則

本法施行期日及経過規定を定む（九五条乃至九九条） 』

（註、一部改行筆者、表記のブレは原文ママ）

以上のような本草案および綱要において特筆すべき点を以下に示したい。

まず、港湾の等級については草案第七条～第十四条において整理されており

一等港：「国の公益に重大なる関係を有する港湾」主務大臣認定、港湾の区域決定

二等港：「一等港以外の枢要なる港湾」主務大臣認定、港湾の区域決定

三等港：「一等港二等港以外の府県内枢要なる港湾」府県知事認定、区域決定

という三段階の港湾の格付けをおこなうこととしていた。

港湾行政の整序化については、第十五条において「一等港は主務大臣、二等港及三等港は府県知事を以て管理者とす」（勅令により市長も可）とし、第八十四条において主務大臣を内務大臣とし、開港指定・閉鎖等は蔵大臣（第八十五条）、漁港業務は農林大臣（第八十六条）、航路標識は逓信大臣（第八十七条）、臨港鉄道については鉄道大臣（第八十八条）とした。

また第六十八条において「港湾に関する重要な事項を審議せしむる為東京に中央港湾委員会を、一等港及二等港所在地に地方港湾委員会を置く。府県知事に於て必要と認むるときは三等港所在地に地方港湾委員会を置くことを得」としたうえで、

「第七十条 中央港湾委員会の議に附すべき事項左の如し

- 一. 港湾の認定
- 二. 港湾の区域及臨港地域の決定
- 三. 開港の指定及其の閉鎖
- 四. 漁港の指定及其の廃止
- 五. 港湾計画
- 六. 第三十七条の規定に依る工作物の制限に関する規定
- 七. 第六十七条の規定に依る国庫の補助
- 八. 其の他主務大臣に於て必要と認むる事項
- 九.

第七十一条 地方港湾委員会の議に附すべき事項左の如し

- 一. 港湾の区域及臨港地域の決定
- 二. 港湾計画

## 第2章

### 2.4

#### 三. 港湾工事

#### 四. ～七. 略」(略、下線、筆者)

と定めており、およそ都市計画法の都市計画中央委員会・都市計画地方委員会の設置と似たような港湾行政の座組みが考えられていたことになる。

都市計画との関係については、第三条において「本法に於て臨港地域とは港湾に隣接する土地にして港湾の利用に必要な区域を謂ふ」として「臨港地域」を定義し、第三十七条において「港湾の区域内及臨港地域内に於ける工作物の制限に関する規定は命令を以て之を定む」として、都市計画との関係を第九十二条において「左に掲ぐる法令の規定は本法に依る港湾及臨港地域に関し之を適用せず 一、都市計画法第十条及第十一条 二、市街地建築物法 三、運河法」、第九十三条において「港湾の区域内及臨港地域内に於て都市計画法第三条に依り都市計画及都市計画事業の決定を為さむとするときは予め関係地方港湾委員会の意見を徴すべし」としている。

港湾整備の費用負担については、第五十五条において「港湾に関する費用は管理者主務大臣なるときは国庫、其の他の行政庁なるときは其の行政庁の統括する公共団体の負担とし但し主務大臣は其の費用の一部を其の港湾に密接の関係ある公共団体をして負担せしむることを得」としたうえで、第六十七条で「第五十五条本文の規定に依り公共団体費用の負担者なるときは勅令の定むる所に依り其の費用の一部を国庫より補助することを得」と補足しており、一義的には当該港湾の管理者が港湾整備の費用を負担すべきであるが、勅令で国庫よりその費用の一部を補助できることを、明確にうたっていた。

以上のように1928年(昭和3年)の港湾法草案において、それまで各法規に分散していた港湾にかかる事項の統一的制度化を示すと共に、港湾委員会制度をもって、ある程度地方分権的に港湾整備の意思決定を行う道が希求されていた点が指摘できよう。

また、本草案作成において、重要な役割を担った港湾法案特別調査会の原静雄(横浜市港湾部長)は、1928年(昭和3年)の「港湾」第6巻9号への寄稿「港湾法草案に就いて」[62, pp. 1-5]で、港湾行政を取り巻く環境が「徴税・検疫・船舶・航路標識・鉄道・道路・運河・埋立・都市計画・開港等に関する法令が、港湾の中で別々に働き、尚ほ足らざる所は各省関係の命令訓令乃至府県令等で補つてあるのであつて、世人の所謂港湾行政の不統一は茲に胚胎するのであります」として、港湾法草案の必要性を語っている。

また、主に一等・二等港湾を差し、国庫補助がある点からも、「港湾は国の営造物としたのは、産業立国の趣旨から港湾は国策上重大な使命を帯びて居り、其関係の及ぼす所は地方的ではなく国家的であるから…管理者は何れも行政庁といふことにしたので、即ち最も重要な港湾では主務大臣、又、之に次ぐべき港湾では府県知事としたのです」として、都市計画などと比べてより積極的な国による港湾経営への関与を示唆している。一方で、すでに市が港湾経営に積極的に関与している港湾については、英国の市民自治による港庁制度<sup>10</sup>をひきつつ「地元の市長に是非管理させることにしたい考であります」として、港湾自治への



道を残していることも示している。

一方で、実際の港湾経営にあたっては行政官庁が実務を担うものの、修築の方針などを有識者などの意見を踏まえて決定する組織として、港湾委員会制度を設けたことを意義付けている。

そして原は港湾委員会制度に絡めて、特に都市計画との関係に紙面を割いており、「尚ほ都市計画法、市街地建築物法に付ては、港湾都市に於ては、港湾を除外しては都市計画は出来ぬ訳であるから、都市計画法は臨港地域内及港湾の区域内にも適用することとし、唯此の区域内に都市計画法に依り主務大臣が都市計画及都市計画事業を決定せんとするときは予め関係地方港湾委員会の意見を徴することにした。都市計画に関係なく港湾法の方で単独に港湾及臨港地域の計画を為し得ることは勿論であります。又都市計画法に依る地域地区の設定の件は港湾法の臨港地域に指定した区域は必要なのみならず、徒らに混雑を来たすのみであるから、之を排除することとし、又市街地建築物法に付ては地域地区の設定の件は前同様の意味であり、又建築物の制限に付ては港湾法の臨港地域内及港湾の区域内には港湾特殊の考慮を要することであるから特別の規定を設くるを便宜且つ必要とし、尚港湾行政統一の趣旨より其の制限に関する行政は此の区域内では管理者の手に統一するの要があるから、此の法律を全部排除し、其の代り臨港地域内及港湾の区域内に於ける工作物の制限に関する規定を本法の附属命令に掲ぐる考へで之を勅令に委任する条文を設けました。」とし、臨港地域・港湾区域においては、都市計画法・市街地建築物法に対して、港湾法が優先する前提であることを説明している。

本草案は、1928年（昭和3年）に港湾協会より総理大臣をはじめとした内閣・政府閣僚に対して「港湾法制定に関する建議」として提出され [56, p. 153]、続いて1929年（昭和4年）の第56回帝国議会において、衆議院議員水島彦一郎を代表者として建議が提出された [63, p. 50]。しかし、この際も港湾法が制定されることはなかった。その経緯として、当時の港湾行政を分断する内務省・大蔵省・逓信省・商工省・厚生省・農林省などの関係各省の調整が完了しなかったため、とされている [64, p. 1]。

### 2.4.3 昭和戦前期の港湾法制定活動

元来、港湾協会は、分断された港湾行政の統一・連絡強化と港湾法制定を、その設立の趣旨としていた。そのため、上記のように1922年（大正11年）の港湾協会設立により1920年代に盛り上がった港湾法制定の機運は実際の制定にはつながらなかったものの、港湾協会における港湾法制定に向けた活動は継続された。

まず1931年（昭和6年）に港湾法制定の建議が、日本交通協会（1929年4月設立）から政府（若槻礼次郎内閣）に対して提出された [65, p. 60]。

1934年（昭和9年）5月の港湾協会第7回通常総会（広島）において「港湾に関する基

## 第2章

### 2.4

本的法規を制定し以て港湾政策の確立と港湾行政の統一とを期せられむことを政府に建議するの件」が広島県知事の湯沢三千夫（港湾協会特別会員）名で出され、港湾協会から政府の交通審議会に建議された。建議の理由として「港湾法の制定に関しては本会の決議に依り、従来度々政府に建議せられたる所なると共に、関係識者間に於て夙に攻究せられつつある所なるも、未だ其の実現を見るに至らざるは甚だ遺憾とする所なり。今や各般の交通行政に関する諸法令漸く完備し、愈々円満なる発達を遂げつつあるの際、海陸運輸連絡の要衝たる港湾に関しては、僅に開港港則の一勅令を存するのみにして、多岐多様なる港湾行政の統制を期するに難く、又港湾工事の施行に当りては、僅に埋立法を存するに過ぎずして、道路工事に対する道路法及河川工事に対する河川法の如き徹底したる法令の定められたるものなく、例えば漁業権の収用は土地収用法に準ずるを得るも漁業権者の妥当ならざる主張に依り、折角の有用なる事業を障害するが如き場合少しとせず、依て四面環海にして特に対外関係の多事なる本邦現下の実情に鑑み、速に港湾に関する制度を確立して港湾の利用と海運の発展とを策されむことを望む。」としている [66, pp. 113-114]。また、前年 1933 年（昭和 8 年）の国際連盟脱退を機に、日本が各国と個別に通商条約を締結し、国際貿易を有利に進めていくためにも、国家としての港湾行政の統一政策が必要である点も指摘されている [67, pp. 87-88]。ただ、内閣の記録を管見する限り、本建議は交通審議会にて受領したのみで、内閣に建議書として提出はされていないと思われる。

1935 年（昭和 10 年）の「港湾」13 卷 1 号で港湾協会理事三橋信三による論説「貿易の振興と港湾法制定の急務」では「満州事変に関連し国際連盟と袂を別つこととなり連盟脱退を通告して以来満二ヶ年を経過し、既に脱退の効力は完全に発生するに至る」ことと「世界の沃土は挙げて白人の領有乃至其の勢力範囲と化し「日本人入る可らず」の考察は随所に掲げられてゐる」ことを挙げ、「国際政局上我国は殆んど孤立の運命に置かれてゐる」ため「日本の進むべき途は、残されたる唯一の途、即ち国内に輸出工業を進行し、之により農業の行塞りと人口増加の難問を解決するの他はない。即ち今後の国策としては工業の振興と、輸出貿易の奨励により、国際経済戦線の優勝者たることを目標として邁進するにありと信ずる。」ために、「輸出工業及輸出貿易は単なる営利追求のためでなく、国策を遂行する意味に於て其振興に国を挙げて努力したいものである。其の障害克服には官民一致協力あらゆる努力を傾倒す可きは勿論である。」としている。その上で、工業・貿易振興を国策的に遂行するにあたり「中央、地方を通じ築港計画に連絡統制を欠くがため近接港湾に二重投資が行はれたり、或は折角の基本施設も附属設備を欠くため永年充分の用をなさなかつたり、或は官公私営の諸施設が雑然として錯綜し其間に統一が無いがため各施設とも充分な機能を発揮することが出来ない」上に、「港湾行政に就ても各省分立主義は旧態依然たるものありて港湾能率上多大の不利不便を忍ばねばならぬ状態にある。」ことを理由に、「各省分立の弊を一掃するがため多年の懸案たる港湾法を速かに制定して先づ港湾行政を整備統一し更らに港湾の運用を組織づけることが刻下の喫緊事と考へられる」としている [68, pp. 2-5]。

さらに、1938 年（昭和 13 年）の「港湾」16 卷 12 号の農商務省技官関口四郎（漁港建設

などを担当)の論説「港湾法制定を長期建設の機に望む」では、1928年(昭和3年)の港湾法制定の建議は「現港湾行政を可及的統一するを目的とし、現行関係法律の統括を旨とし、港湾の機能方面に互る事項は多く命令に依り、之を別に定むることにしてある。これは立法技術上能く見受くる所であるが、之が為其制定方建議の挙は政府を動かし、全国的に之を白熱化する迫力を欠いたことは、港湾法の誕生せざる因由であると思ふ。従て新港湾法は産業、貿易、海事等の運営に重きを置きて立案し、全面的の支持ある法律とすることが肝要である。」と分析したうえで、国策としての大東亜長期建設(大東亜共栄圏、円ブロック形成という当時の国策と同義)を契機として「今や我国は未曾有の事変に遭遇し、明治維新を第一とすれば夫れにも優さる第二維新にして、東亜長期建設の大方針を定め、国運の大転換期に在り、行財政経済等諸般の制度革進の機に在る。港湾法制定問題も旧思想等に囚はれる時代では無く、須く東亜の新事態を基礎として進むべきで、新港湾法制定の好機である。…要するに、港湾法の制定問題は多年の懸案であつて、斯界は勿論何人も其必要性を認めながら、関係諸法規の改革難に制せられ、能くし得ざる問題なれば、今日の如き行政機構改革の機運を逸してはならない。」と訴えている [69, pp. 5-6]。

上記のような、港湾協会・港湾関係者の継続的な要望を受けてか、1939年(昭和14年)に衆議院(議長小山松壽)で議決され、内閣(総理大臣平沼騏一郎)に提出された「港湾法制定に関する建議書」では、港湾法が必要とされる理由を「四面環海の我が国は水運の利を占むるに拘らず現在交通の要求する近代的港湾の施設未だ完備せざるは寔に遺憾とする所にして之を實際に徴するに港湾の物的設備の大部分は内務省又は地方公共団体に、税関に関するものは大蔵省に、船舶航路に関するものは通信省に、臨港鉄道は鉄道省の施設に属する等其の所管各省に分属し各々其の欲する所に従ひ之を施設せる為不統一を極むるのみならず港湾設備を利用する民衆に於ては当該多数管理者の支配を受くるの外警察官署の取締に服し其の適従に迷ふの状態にして港湾利用の効果を減殺するの实情に在り今や東亜建設の大業を実現する時に方り日満四三国交通の完備を期するか為には港湾政策を確立して速に港湾法を制定し敍上の欠陥を矯正すると同時に港湾の利用を増進するの必要ありと認む。是れ本案を提出する所以なり。」 [70] (句読点筆者)としている。ただし、1939年(昭和14年)8月のノモンハン事件や独ソ相互不可侵条約など、対ソ連外交方針の混迷と国際情勢の急変により平沼騏一郎内閣は8月末に退陣しており、この時も結局港湾法が制定されることはなかった。

#### 2.4.4 昭和戦中期の港湾法制定活動

1941年(昭和16年)12月、日本による真珠湾攻撃から太平洋戦争が勃発した。時局が大きく展開する中で、戦時体制の強化に向けて、改めて港湾法制定と港湾行政の統一が求められるようになった。

1943年(昭和18年)7月1日に衆議院議長岡田忠彦から内務大臣安藤紀三郎を通して内

## 第2章

### 2.4

閣（総理大臣東条英機）に対して提出された「港湾法制定に関する建議書」であり、本書では建議の理由を「政府は大東亜共栄圏育成の為交通政策を確立し速に港湾法を制定せられむことを望む」としている [71]。

1943年（昭和18年）11月1日には、戦時下の海陸運輸体制を統一的に所管する組織として、逓信省・鉄道省・内務省港湾部門・商工省の一部などを統合して「運輸通信省」が発足した [72]。運輸通信省内につくられた海運総局は、港湾行政統一を進めるために、港湾の管理運営の一元化と港湾機能の最大限の発揮を目的として、「港湾管理法要綱」を立案したが、これはあくまで運輸通信省内での検討にとどまるとされる [57, p. 42]。一方で、海運総局と別部署の港湾局でも1939年（昭和14年）の港湾法案をもとにした独自の港湾法案を策定し検討したが、当時の時局を反映して、港湾を国の営造物として、国家管理を前面に出した法案であった。本法案の検討はおおよそ1943年12月前後に行われていたとされる。 [57, p. 42]

1943年（昭和18年）には港湾協会理事鈴木栄一郎は「港湾」21巻12号の論説「港湾法制定を要望す」にて「政府は曩に交通政策要綱を決定せられ、皇国を中心とする大東亜の総合的、有機的交通体制の確立、特に港湾に就ては重点的に総ての設備を整備拡充し、其の能率増進の為に水陸連絡設備、倉庫保管設備の整備、又は荷役力増強の為に舳の増備、荷役昨日の機械化を図る旨を声明せられたのである。…而して吾人は此の機会を逸せず、港湾法を制定し、港湾政策を確立せられむことを強く要望するものである。…勿論港湾協会の建議したる（昭和3年の）港湾法草案は、十五年前の起草に係り、今日より見れば修正増補を必要とする点があらうと思ふ。殊に港湾の運営部面に就ては、時代の要求に基き更に攻究すべき事項が残されて居る、是等の点に就ては虚心坦懐に実際港湾運営に知識経験を有する民間人の意見を採り入れ苟も官僚独善の弊に陥るが如きことなきを希望するものである。…」 [64, p. 1]として、改めて港湾法制定の呼びかけを行った。港湾協会としても運輸通信省設置を契機として、11月27日に「港湾法制定に関する建議」を東条英機内閣総理大臣・八田運輸通信大臣宛てに提出している [64, p. 27]。

こうした機運を受け、港湾協会では翌年1944年（昭和19年）に「港湾」誌上で港湾法制定促進のためのアンケート「港湾法案要綱に対する新構想」を実施した。同アンケートは1928年（昭和3年）の港湾法草案を基本として、1944年時点で新たな要望を盛り込むために実施したものであった [73, p. 1]。

その回答は多岐に及ぶが整理すると以下のようなになる。すべて「港湾」22巻4号～6号に掲載されたものである [73] [74] [75]。

表 2-9 港湾法案要綱に対する新構想アンケート結果（抄）

所属	氏名	一、港を適用すべき港	二、港湾法施行区域	三、港湾の定義	四、港湾附属物の種類	五、港地帯に関する事項	六、港湾管理者	七、港湾管理権限に関する事項	八、私権の制する事項
港湾協会理事	坂本丹治	第一種・第二種重要港湾。	内地以外も含めて施行、港湾を一元化し大東亜圏の港湾総合計画を策定。	防波堤・防砂堤・投錨地・繫船所・貨物積込所・埠頭・岸壁・物揚場・棧橋・上屋・倉庫・荷役用諸機械・鉄道路線及道路等。	防波堤・防砂堤・埠頭・岸壁・護岸・繫船柱・棧橋・繫船浮標・鉄道路線・道路・埠頭又は臨港地帯内に建設せる倉庫並に上屋及荷役用諸機械。	港域は港と境界を同くするか大小ある。臨港地帯並に接して必要とする区域。	港湾行政を運輸省に一元化し港を総合的に策定。重要港を管轄する港務大臣。	(1)港湾工事は重要港を国営化する以上、港湾の水域内は勿論臨港地帯内に必要なる施設の建設。(2)港湾運賃・貿易運輸・労務管理・荷役設備・航路標識・税関・取締・水先案内・水上警察・検疫・海事登録・船舶検査などの港湾運賃に關係ある全経営体の一元化。	私有設備は臨港地帯に許る可せざるを原則。省の既設倉庫管理に統一運賃。
元住友倉庫常務取締役・大阪地区港湾運送業会会長	山本五郎	第一種「国家直営港」第二種「重要港湾」第三種「地方港」第四種「支局」としての港務事務は公委託。	帝国の及ぶすべての港湾。	水上の運送と陸上の運送とが兼ねる場として船客船員の乗降、貨物の荷役、保管貯蔵、輸送運搬を為す指定する港地帯。	港湾の設備、施設、工作物の全て、湊地域の業務施設の全てに拘らず設置・建造・改廃・運営・使用には主務官庁の許可が必要。	港湾の機能の発揮するに必要なる港内水面と陸地とを包括する「港湾都市」の概念を以て、水域と地域とを画して「港地帯」として主務官庁の権限もその範囲に及ぶ。都市計画に「臨港地帯」を設定。	主務官庁は運輸省（大臣）とし港務総局を置く。各港湾に「港湾局」と支局・港務官を置ける。	港湾に関する各種業務を営団公社（特殊公法人）としての国策株式会社）が担う。	港湾法において港湾行政・運営に必要な制約・取用・徴用・処分を加える。  その他各港湾に港湾委員・中央港委員会を設けて運輸省の諮問とする。
東京都港湾局	林清	適用港（第一種・第二種重要港）と準用港	内地のみ	港湾法を適用する区域は港湾利用増進上必要な	(1)防波堤・防砂堤・閘門及護岸 (2)標識・浮標・棧橋・岸壁・物揚	甲陸域を臨港地帯とし物資輸送の統制強化を図り、臨港	地方長官港務権を付与す。管理者は主務大臣	(1)工事管理者（地方長官）・主務大臣 (2)運営管理者（地	管理者が必要に応じて使用・徴用・取用・許可・承認を行

第2章

2.4

長		湾(上記以外)。		る陸域(甲・乙)。	場・上屋・倉庫・起重機他	地帯内に工場地域・倉庫地域等を指定。	の監督を受くる。工費は原則地元負担だが、必要に応じて国庫補助。	方長官)(3)港湾・港湾区域の認定には自治体議会に諮る。	う。
大阪市港湾局長	宮内義則	第一種・第二種に適用し、国家的に港格を設ける。	内地に適用限定、のちに外地にも適用。	水域及び陸上設備を具備した後方隣接地域。主務大臣が指定。	防波堤・防砂堤・航路標識・閘門・護岸・棧橋・野線岸壁・物揚場・繫船浮標・繫杭・道路・橋梁・鉄道・軌道・運河・上屋・倉庫・野積場・舢舨溜・貯木場・埠頭用地・船舶修理設備・旅客乗降用設備・起重機等の荷役装置・給水装置・給油装置・給炭装置・照明装置・漁具修理場・水産加工製造場	港湾区域に隣接する地域として港湾施設の保全に必要なる地域で、権利行使の制限・規制を設ける。	港湾の実情に応じ主務大臣・地方長官・市長を以て管理者とする。	(1)工事管理者が港湾工事を有し、直接施行するか他の工事を許可・命令する (2)運営管理者が運営に当り、全部又は一部を他社に委託する。労務統制・荷役施設運営も担う。	私権の強度なる制限を為す。岸壁・棧橋等公共施設は認めない。管理者は工作物の使用・取用し得る。漁業権・採掘権を制限し得る。用途地域の如き制を設ける。
大阪府土木部長	城戸鎖吉	第一種・第二種に適用し、上重要な港格を設けて適用。	大東亜圏建設のため、外地にも適用す。ただし港湾法制定を急ぐため、差当り台湾、南樺太、朝鮮に限る。	水域及び接続する公共に供する土地。	防波堤・防砂堤・導流堤・閘門・水門・護岸・物揚場・岸壁・繫船浮標・航路標識・鉄道・道路・上屋・倉庫・野積場・貯木場・起重機・棧橋等	港湾区域に隣接して港湾施設上必要なる土地および港湾の穂炎上使用を特定し、私権の制限を加へる。	管理者は地方長官	(1)工事地方長官は港湾工事を施行する権限を有する。また工事の許可・承認が出来る。 (2)運営地方長官が当る。	水域は勿論、港湾陸域並に臨港地帯に私権の制限を行ひ、港湾経営遂行を期す。
三菱重工業株式会社社長	内閣顧問 郷古潔	港湾労務者の大部分は自由労働者であり、国家総動員の観点からも、こうした港湾労務行政を一元化するために港湾法が必要である。 (アンケートの趣旨通りに回答を寄せていない)							
日本海	記名な	港湾の種類及び性質	外地にも適用すべし。都合に	港湾法の目的に沿って定義。	港湾施設及港湾区域内の工	港湾及隣接水域に	主務大臣が一元管理し、必要	(1)工事主管大臣の一元的	大東亜戦争に必要な使命完

第2章

2.4

運協会	し	に依るが、主に商港。	よって別途法令制定も可。		作物。	帯。広く指定するより制限的に指定。	に及び地方行政協議会長・地方長官に権限移譲。	管理、必要に応じて適切な官庁に権限移譲。 (2)運営一切の権限を主務大臣が掌握。	遂の為、私権の制限・工作物の権限を管理者に賦与。
日本通運株式会社理事	安座上眞	商港及び港業に重点を置いて逐次指定。	朝鮮・台湾にも適用すべきだが、法体系が異なるので別法を設ける。	—	—	—	海陸輸送行政の一元化の為に運輸大臣と	—	—
兵庫県土木部長	杉山宗次郎	国家的に重要な港湾を適用	—	—	防波堤・導水堤・護岸・閘門・繫船岸壁・物揚場・繫船浮標等港湾地帯の臨港地帯の総て。	水域の対象とするのは不十分で、港湾に隣接し港の保全・利用上必要な地域とす。	一等港の管理者は特別官庁、以下は地方官・市長を充てる。	公有水面に立法して地方官の権限を執行す。港湾経営は管理者が行い、運送・荷役・倉庫業はの受許業者が行う。	その他；漁業権となつて、強力な権限が必要
静岡県土木部長	上田柳一	—	—	—	—	—	管理者は総て府県知事にて充てられ度。	左記の理由； 一等港でも所在府県の経済に密接な関係がある。 非常時の対応・処置が円滑・合理的。 河川・道路管理を府県で行っているため、それと同等。	
宮城県河港課長	大谷英	国家管理原則として、重要港を設ける。	内地に適用すべきだが、大東亜の観点から、適宜外地にも適用。	船舶碇泊の用に供する水域と、水域に接続する陸上の一帯。	港湾維持のために必要なるものと、港湾利用のために必要なるもの。 防波堤・防砂堤・導水堤・岸壁・棧橋・貯木場・繫船浮標・物揚場・上屋・野積場	港湾の利便に必要なる区域を臨港地帯として監督官庁が認定す。	地方長官と市町村長・必要に応じて主務大臣。	(1)工事港湾管理者が権限内に収むる。 (2)運営地方長官の外、新たに営団の如き公社に港湾経済活動を統一せしむる。	私有の岸壁・棧橋・臨港地帯内に於ける工作物等と雖も私権の目的たることを禁止するの主義。
石川県土木	木村儀四郎	第一種・第二種重要港	内地のみ。	港湾とは水陸連絡の用にせらるる指定	港湾維持の施設と港湾増進の施設。	港湾と密接不可分の関係にある土地に対し	交通運輸行政の一元化の地より大	(1)工事管理者が工事執行。 (2)運営管理者の	一般公共の用に供するものなるに私権の設定

第2章

2.4

課長				れたる水陸及陸地		の区域しを港湾と臣を港湾と管管理者なす。	権限とする。	等は相当すべき。	
宮崎県土木課長	古賀久六	第一種・第二種と港湾指定で重要なもの。	入港料統観点から領土全域。	水陸連続域及び土地行政官庁認定たる区域。	防波堤・防砂堤・岸壁・棧橋・浮物揚場・浮標・貯木場・野積場・上屋・倉庫・臨港標識・起重量機・給油給水備・繫船設備	港湾隣接港地帯の必要なる行政官庁認定し私権を制限する。最小限度とすべき。	原則として第一種・第二種は運輸大臣管理し、それは官が管理。	(1)工事港湾管理が執行し、また許可・承認を有する。認められた水面に準ずる。 (2)運営が運営者が行い、一部の業務を他者に許可・承認できる。	港湾及附属物論使用できるが、所有権の移転・抵当権設定は可と認められ、臨港区域内に於て興亜作物の新築・改築・造築・除却は管理者の許可・承認を要す。
沖縄県土木課長	久保田秀雄	港湾行政上の要件	外地に及ぶ	一般船舶の出入泊に供する水域及陸地の一部。	防波堤・防砂堤・導流堤・護岸・船渠・岸壁・棧橋・浮物揚場・浮標・貯木場・野積場・上屋・倉庫・灯台・航路標識・起重量機・繫船設備等	臨港地帯に於ては港湾の保全に必要なる一定の作為を強制し得る。	第一種港湾は主務大臣、第二種以下は地方官が管理とする。	(1)工事港湾が施行権を有する。以て管理官が許可・承認する。地方官も重要なるものは主務大臣の許可を要す。	私権行使と公害を共せざるに一定を認めむ。
樺太庁土木部長	奈良部亀松	交通運輸重要な港湾（樺太・大斗・真取）	内・外地一環性を有せしむる。	水陸運輸の接続を円滑ならしむる水域、に之し有組織的の施設を施すの総称。	有機的機能の發揮のための施設。	港湾の性格に應じ、港地帯を臨港区域に於ける作為を規定し、都市計画との関係が、港及臨港地帯は重要優先設定権を持つ。	港湾の性格に應じ、主務大臣・地方官・特別官等	重要案件は港員会の決議を要する。中央及地方港員会を設く。 (1)工事主務大臣が執行し、地方官に委託可。 (2)運営港湾業務を統括する機関を港管監督下に置く。	港湾の将来計画樹め、その増強に資するものは奨励し、支障あるものは私権を制限す。
福岡市長	畠山四男美	—	—	—	—	—	—	港湾運営の適正を相当地に強力に現	—



								機関（現地官民を以て組織する委員会）を創設の要あり。	
七尾市長	松川長康	—	—	—	—	—	県港務所・水上警察・その他業務の総合一元化を以て有機的経営・管理を為す。	—	
神奈川県商工経済会	記名なし	現決戦下に於ては港湾に関する規定を必要とするは勿論なれ共、且政府に於手も相当の成案あれば政府原案に基づき審議されたし。（アンケートの趣旨通りに回答を寄せていない）	第一種港湾（名古屋港）と蒲郡港・衣が浦港・豊橋港の整備促進を念頭に置いてほしい。	臨港地域（名古屋港）と蒲郡港・衣が浦港・豊橋港の整備促進を念頭に置いてほしい。	名古屋港では愛知県名古屋港務署を港湾管理機関の一元化を図られたし。	名古屋港務署を港湾管理機関の一元化を図られたし。	港湾行政の根本法たるべき性格に鑑み臨港倉庫に関する規定を包含する要あり。（同左）	政府原案の非公式内示により予め検討の機会を与ふことを望む。（同左）	
愛知県商工経済会会頭・名古屋海運協会会頭	青木鎌太郎・藍川清成 連名	港湾の度を最高にせしめようとする港望を要す。	第一種港湾（名古屋港）と蒲郡港・衣が浦港・豊橋港の整備促進を念頭に置いてほしい。	臨港地域（名古屋港）と蒲郡港・衣が浦港・豊橋港の整備促進を念頭に置いてほしい。	名古屋港務署を港湾管理機関の一元化を図られたし。	名古屋港務署を港湾管理機関の一元化を図られたし。	港湾行政の根本法たるべき性格に鑑み臨港倉庫に関する規定を包含する要あり。（同左）	政府原案の非公式内示により予め検討の機会を与ふことを望む。（同左）	港湾に関する重要事項を諮せしむるに、中央委員会並に地方委員会を組織し、必要港湾認定、港湾計画・区域決定等）
福岡県商工経済会	記名なし	—	朝鮮、台湾、樺太にも適用し港湾の総合運営を図る	—	—	—	河川・道路の港湾地区内に関する取扱は港湾管理者の管轄事項として、埋立は権限事項とする。	重要なる港湾は主務大臣又は地方官若しくは市長の下にありて専門的素人養ある人物。	其他 労務荷役等の運営機関に関する規定の要あり。 草案要綱にある地方委員会に就ては地元市当局・商工経済会・港湾関係官庁及業界代表者を以て組織し、施設並に運営に付審議し当局に具陳すると共に官民の連絡調整に当らしむる。
静岡県水産業会会長	服部亀吉	近年港湾水質に危害を及ぼす化学工場等の建設多く汚水放流・薬品漏洩が水産業に悪影響を及ぼすため、水質汚濁防止の規定を盛り込まれたし。（アンケートの趣旨通りに回答を寄せていない）	—	—	戦時の食糧増産の為漁港施設を促進し、費用は国庫と地方庁にて負担すること。（同左）	—	地方長官若しくは市長を管理者とする。手続煩雑になるので主務大臣は不適。	—	—
関東州経済	首藤定	関東州に於いては管理は関東海務局、経営は満鉄に一元化しあるを以て、本法の如き法制を設くるの要なきものと認む。							

## 第2章

### 2.4

会 会 頭									
住 友 興 業 株 式 会 社	別 子 鉦 業 所	<p>漁業権に関する問題          漁業権は公益の必要その他一定の事由によりその行使の制限停止を命ぜられ或は免許を取消され得ることとなり（漁業法 22, 24, 25 条）、公有水面法に依りても多少の制限有するも実際に港湾工事の施行・利用管理上漁業権は常に問題の対象となり、港湾事業に至大の影響を及ぼす。          因つて統一的な港湾法の制定に際しては現行規定よりもさらに強力なる制限をなし漁業権の公用徴収を規定せられたし。</p> <p>其の他は格別の意見なし。</p>							
港 湾 協 会 幹 事	横 山 五 平 太	港 湾 が 国 の 営 造 物 た る 関 係 上、 港 格 を 設 け て、 重 要 な も の を 国 家 管 理 す る を 原 則 と す。	理 想 と し て は 内 外 全 域 の 港 湾 計 画 総 合 調 整 を 図 る 為 に も 外 地 に も 及 ぶ べ き な も の を 国 家 管 理 す る を 原 則 と す。	港 湾 と は 水 陸 連 絡 の 用 に 供 せ ら る 指 定 せ ら れ た る 水 域 及 陸 地。	港 湾 施 設 及 び 港 湾 区 域 内 の 港 湾 機 能 発 揮 に 必 要 な る 凡 ゆる 工 作 物 全 部 を 網 羅 せ む。	港 湾 に 隣 接 す る 土 地 に し て 港 湾 の 施 設、 利 用、 運 営 に 必 要 な 利 と す る 地 域。	中 央 に あ り て は 運 輸 通 信 省、 現 地 は 地 方 海 運 局・ 都 道 府 県 市。	(1)工 事 管 理 者 が 執 行 し、 適 当 な る 官 庁 に 権 限 移 譲、 其 の 他 は 許 可・ 承 認 を 以 て 可。 (2)運 営 港 湾 管 理 者 に 一 切 の 権 限 を 統 合 す る。	相 当 強 度 の 制 限 を 加 ふ べ し。 工 作 物 の 取 用・ 徴 用 し 得 る。 其 の 他 中 央 並 地 方 に 審 議 諮 問 の 港 湾 委 員 会 を 設 け く べ し。

本アンケート回答を通して、1943年（昭和18年）に内務省の港湾部門を引き継いだ運輸通信省の設立が契機となり、翌1944年（昭和19年）にかけて、港湾行政一元化の期待と港湾法制定の機運が、関係者の間で高揚していたことが分かる。本アンケート回答は多岐に亘り、必ずしも統一的な見解となっていないが、本項において簡易に総括する。

「一、港湾法を適用すべき港」については、重要度に応じて港格をつけ（おおよそ当時の第一種・第二種重要港湾に準ずるが）、港湾という国家的に重要な営造物として位置付けようとする意思が汲み取れる。

「二、港湾法施行区域」については、当時の大東亜共栄圏建設という国策に付度し、理想としては外地を含めた港湾法適用を前提としているものの、現実的にはまず内地からの適用を志向している。

「三、港湾の定義」については、回答者間で大きな相違なく、船舶が出入・停泊する水域とそれに接続して物流機能を果たす陸域を一体的に捉えて港湾と定義している。

「四、港湾附属物の種類」も、統一した見解に近いと言え、港湾物流業務に何かしらの関連性・必要性が求められる特殊な施設・設備・工作物等を附属物としている。

「五、臨港地帯に関する事項」については、1928年（昭和3年）港湾法草案の「臨港地域」と同等のものであると思われるが、「三、港湾」に接続する港湾業務と関連する機能が集積した後背地を差しており、どの程度の帯域を差すかは、港湾ごとに個別に定義すべきであるという点で回答は共通している。都市計画との整合性についての言及も見られるが、いずれも、港湾の特殊性から、「臨港地帯」なるものを定めた地域に関しては、都市計画に優越する法規運用を求めている。

「六、港湾管理者」については、回答者によって見解が多様になっているものの、港湾の

国家的重要度に応じて主務大臣、地方長官、地方自治体の順で管理者に序列付けている見解が散見される。一方で、とくに地方自治体の回答では、すでに長く地方自治体が港湾行政を担ってきた経緯と自負から、地方で主体的に管理を担うべきとする意見も多い。また中央・地方港湾委員会という都市計画委員会に似た諮問機関を求める声も多く見られ、何らかの形で港湾整備・運営に港湾所在都市側の意見を反映していきたい地方の意思が汲み取れよう。総括すれば、港湾の国家戦略的重要性と、地方における経済的重要性の葛藤があり、特に地方港湾の多くは国庫からの補助を受けて建設されていることから、国家のコントロールと影響を一定程度受けることへの是認が見られる。

「七、港湾管理者の権限に関する事項」については、運輸通信省の設立で一定の港湾行政統一が進んでいる一方で、それがまだ不十分であるという見地から、港湾管理者に港湾建設・運営の権限集中を求める意見が多い。また、実際の港湾荷役業務については公社的な組織に統合・効率化していくことを求める意見が見られる。同時期は、鉄道やバスを初め物流事業者などの戦時統合が進められており、零細で多数存在した港湾荷役事業者（ほぼ日雇い労働に近い労務形態）の統合と、労務不効率の改善、場合によっては公社等の組織によって効率的・組織的に港湾運用を行うことが求められている。これは戦時下、徴兵によってすでに生産年齢人口が荷役業務で不足していたことも背景として考えられる。

「八、私権の制限に関する事項」については、港湾および臨港地帯においては、何らかの私権の制限が必要であることが共通の見解として示されており、港湾の持つ公共性から、私権行使を港湾運営に資することのみに誘導していく意図があったと言える。

本アンケートは、1928年（昭和3年）の港湾法草案を基本としつつ、時代の変化・時局の要望に応じて、草案の修正・反映を意図しており、特に運輸通信省発足による期待感と大東亜共栄圏建設という国策を色濃く反映したものだ。おそらく、その後港湾協会から政府への要望として取りまとめて建議することを意図していたと思われるが、1944年（昭和19年）は戦局が極端に悪化し始めた時機であり、実際に建議は1945年（昭和20年）の終戦まで行われなかった。

その一方で、戦時体制の強化の中で、港湾行政の一元化は、結果的に一定の進捗を見た。日中戦争開戦以降、太平洋戦争が激化するにつれ、船腹の不足と港湾荷役力の不備が大きな問題となった。これらの対策強化が重要国策となるにつれ、土木行政を主眼とする内務省土木局に替わって、運輸行政を担う逓信省は、港湾能力強化の観点から、1941年（昭和16年）5月の国家総動員法に基づいて港湾運送業統制令 [76] を発布した。本統制令の狙いは港湾荷役力の結集・増強と運送営業の統制などにあったが、不徹底なところがあり、これを引き継いで1943年（昭和18年）11月に設立された運輸通信省海運総局は、港湾管理法の制定の研究を行った。内務省から運輸通信省に合流した港湾部門も協力したとされる。この行政機構改革では、内務省から港湾関係者を運輸通信省に移して、海運総局と並んで港湾局を設立し、地方機構では逓信省海務局と大蔵省税関を合わせて海運局とするなど、中央・地方両

## 第2章

### 2.4

れにおいても港湾行政機構の再編と一元化が一定程度進んだと解することができる。[57, p. 43]

#### 2.4.5 港湾法が求められる背景の変容

港湾法の草案については、1928年（昭和8年）建議の際の草案のみ入手できたため、各時代の港湾法草案とその背景を比較することは困難であるが、港湾協会内での議論や建議の理由書などから、可能な限り考察を試みたい。

初期の港湾法要望（1928年）は、港湾行政を司る行政機関が分断されているため、地方自治体や港湾に関わる事業者にとって手続が煩雑であったり、国家として統一した港湾行政が推進されないこと、港湾の運営に適した用途地域が都市計画法・市街地建築物法で設けられていないことなど、その理由は明快であった。また港湾協会は、港湾法制定が同協会の発足目的でもあり、積極的に同法制定運動を主導していた。

中期、1930年代前半もおおよそ初期の港湾法要望と同様の理由から、その制定を継続的に要望していたと言うことが出来るが、活動としてはやや停滞期であったと思われる。その背景として、前述のように臨時港湾調査会や土木会議港湾部会において、重要港湾指定や内務省直轄工事港湾の選定を行い、後述のように複数の地方で港湾修築が進められており、ある程度統制のとれた港湾行政が実際に執行されていたことが挙げられる。また3.2で後述するが、都市計画においては、港湾一帯を工業地域指定とすることが決定標準で定められ、この運用が各港湾都市で一般的となっており、「臨港地域」が切実に求められてはいなかったと思われる。

後期、1930年代後半から終戦にかけては、港湾法の要望の背景として、当時の国策たる大東亜共栄圏確立のため、より具体的には満州や中国大陸・南洋諸島などの日本施政下との海運強化による円ブロック経済圏確立がその念頭に置かれていた。港湾法制定を求める関係者（港湾協会会員等）の全てが上記の国策に賛同していたわけでは無いと思われるが、より国策に沿った形で、その必要性に説得力と意義付けを行い、関係者が活動したと言える。また、1943年（昭和18年）に内務省の港湾部門を引き継いだ運輸通信省の設立についても、港湾法制定の好機と見て、関係者が制定活動を活発におこなったと言えよう。一方で、（鉄道省・逓信省・内務省港湾部門を統合して設立された運輸通信省は、港湾協会を中心とした港湾関係者が当初より求めていた港湾行政の統一という点では、完全ではないものの一応の到達点であったと見ることもできよう。

港湾法制定と港湾行政統一は、関係省庁が分散している故に、実際の制定に向けては多大に困難な省庁間の調整が予想された。港湾法を要望する側には、何度か港湾法制定のチャンス・タイミングがあった一方で、行政側としては、港湾に関する既存の諸制度に基づいて、まがりなりにも港湾の運用がなされている中で、港湾法制定に多大な労力を費やすほどの

大きな必要性・意義・きっかけを得ないまま、結果として終戦にいたるまで同法が制定されることは無かった、と言うのが港湾法制定に関する一連の経緯であったと結論付けたい。

## 2.5 工業港と臨海工業地帯

「工業港」とは、港湾と工業地帯が隣接して一体的に整備された臨海地帯を指す。明治維新以降の日本の近代化が進捗し、第二次産業が次第に発展を遂げたが、初期は紡績などに代表される手工業・軽工業が中心で、その工場は原材料供給地や水源地に近接した内陸に立地した。そのため、港湾はそれら製品を輸出する商港としての役割が主であり、工業製品は内陸から鉄道などを介して港湾に陸送された。第一次大戦による欧州製品の輸入途絶を契機として、高度な工業製品を国内生産することが求められ、日本国内の重工業（製鉄・化学等）も発展を始めた。これら重工業は鉄道による輸送だけでは難しい重量・寸法が大きい工業原材料を、船舶を介して輸入することが多かったため、自然と工場も港湾に近接して立地する工業港がかたちづくられるようになった。

港湾の工業港化は、それまで純粋な商港機能（倉庫・野積場・簡易な加工場等）しか持たなかった港湾の機能を高度化・専門化する必要性をもたらし、より大規模な港湾設備と工業用地が求められるようになった。本節では、当時の論調などを元に、こうした「工業港化」および「臨海工業地帯」が形成されていく過程について明らかにしたい。

### 2.5.1 工業港の概念の誕生

「工業港」という概念が生まれたことで、すぐに実際の工業港整備が開始されたわけでは当然無く、工業の高度化により、港湾周辺に次第に大規模工場が集積するようになった昭和初期から、自然と工業港という概念がかたちづくられるようになったと見るほうが自然であろう。例えば、神戸港の川崎造船（1881年）や横浜港の三菱造船（1891年）、洞海湾と八幡製鉄所（1900年）など、造船所や製鉄などの重工業は当初より港湾と隣接して立地する関係にあった。

「工業港」という言葉が港湾協会発行の雑誌「港湾」に初出したのは1930年（昭和5年）の「港湾」8巻10号の「漫録 鶴見工業港と横浜港視察」である [77, pp. 94-100]。本寄稿は、港湾協会主催第三回港湾講習会において、同年8月11日の実地見学で、東京湾埋立会社が造成していた川崎・鶴見地先の埋立事業を視察した際の所見を、当時北越新報の記者であった川上法励が記事としたものである。

川上は本寄稿で、すでに海外の大規模港湾（ニューヨーク・ロンドン・ハンブルグ・ロッテルダム等）においては臨海部への工業の集積が見られるものの、日本の港湾に於いては港湾の後背地に工場適地を準備するのが物理的・資金的に難しいことを挙げ、東京湾埋立会社の埋立事業は工場適地を人工的に作り出し、港湾と工業用地を一体的に整備する事業であ

## 第2章

### 2.5

る点を指摘している [77, p. 94]。

鶴見臨海工業地帯造成は、セメント事業を中心とした一大企業グループを形成する浅野財閥が設立した東京湾埋立会社によって事業が実施されたもので、川崎市・横浜市にまたがる鶴見川河口一帯の埋立と工業用地造成を行うものであった。その沿革としては、1904年（明治37年）に浅野総一郎が鶴見海岸の埋立を神奈川県に出願し許可を得て、1908年（明治41年）に資産家安田善次郎の後援の下、下記のような事業概要を発表した。

1. 海岸延長 2,500 間×幅員 800 間；総埋立面積 150 万坪
2. 上記を 7 区に分割し区間に幅員 40 間の運河を縦横に設ける
3. 埋立地先に延長 2,260 間の防波堤築造と 70 万坪の停泊地確保
4. 港内水深を 30 尺として 1 万トン級の船舶接岸に対応
5. 東海道線から鉄道の引込線を設ける（1924 年鶴見臨海鉄道株式会社）

上記の発表当初は、無謀遠大な計画として非難を受けたものの、1912年（大正元年）には澁澤栄一などの有力資本家加わって鶴見埋立組合を設立し、翌1913年（大正2年）に同組合によって埋め立て計画が着工された。翌1914年（大正3年）に同組合は資本金 350 万円で鶴見埋築株式会社と改め、埋立が完了した工区から順次、工場用地としての分譲が行われた。第一次大戦を受けた好景気と国内重工業の発展により、工場用地の売却は順調に推移し、1928年（昭和3年）に当初計画通りの埋築を完了した。また同社は1920年（大正9年）に東京湾埋立株式会社に改組されて、大阪・堺・新居浜・越中島・館山などの海面埋立も請け負うようになった [78, pp. 292-295]。尼崎において尼崎築港株式会社を設立して臨海工業地帯の造成を行ったのも前述の通りである。

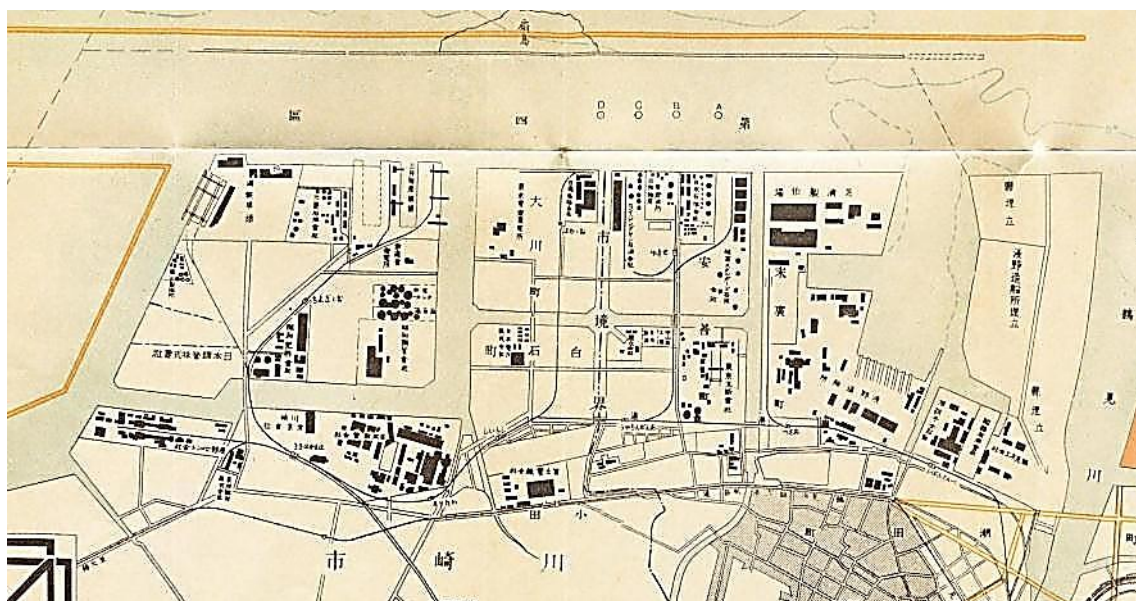


図 2-11 鶴見臨海工業地帯 [515]

川上の寄稿によれば、1930年（昭和5年）の時点で、鶴見工業港埋立地のうち90万坪の工場用地が売却済みで、工場・港湾施設を設けた企業は鶴見木工・千代田石油・旭硝子・浅野造船所・同製鉄部・芝浦製作所・日本鑄造・紐育スタンダード石油・日本石油・三井物産石油部・ライジングサン石油・東京瓦斯・日本ヒュームコンクリート・秋田木材・日清製粉・富士電機・三井物産川崎埠頭・日本鋼管・トラスコン・浅野セメント・鉄道省火力発電所・沖電気・住友合資会社・三菱商事・日本電力・南満州鉄道などが挙げられている。こうした臨海部の工業用地造成について川上は「かくの如くこの埋立地が短時日の間に異常の発展をしたのは畢竟工場地として完全なる施設があるからである、即ち工業港として水陸の利便なる施設が完備してゐるので他の場所に比し輸送費の軽減が出来且つ地所が平坦広濶で原料、材料、加工品を順序良く捌き毫もロストモーションしないやうに各工場の関係位置を理想的に配列し作業能率が著しく増進せられ、これによりて生産費が低廉となるからである。今なほ多くの処女地を存するから今後も多くの工場が新設せられ、ますます港湾施設の完備と更に目下計画中なる京浜運河の埋立新設と相俟つて国運の発展に貢献することが多大であらう。」と絶賛している [77, pp. 96-97]。また工場稼働に不可欠な工業用水供給についても、当初は浅野財閥で独自に実施しようと考えて水道会社を設立したものの、同埋立地が立地していた田島町と鶴見町がそれぞれ川崎・横浜両市に合併したため、両市営水道から供給を受けられることになった [77, p. 97]。

この時期の工業港に関する代表的な論考として、1930年（昭和5年）の港湾協会の総会で内務技官鈴木雅次が講演した「工業港」がある [79]。鈴木雅次は当時の臨時港湾調査会の中心的な役割を果たし、港湾行政にも指導力を発揮した人物であり、また複数の直轄港湾の計画・施行に携わっている。とくに1920年に海外の港湾と産業の関係を研究する視察に出張し、帰国後、港湾の工業港化・臨海工業地帯造成を深く推進したことで知られる。また鈴木は、地方に中心となる大型の港湾を整備するよりも、各県に一港以上、中型の港湾を整備する（港湾の地方分散）を重視していた [37, pp. 109-110]。

鈴木は講演の初めに、当時、商港・漁港・軍港などに加えて、新たな港湾の分類として「工業港」の概念が生まれつつあることを述べたうえで、工業港は埋立地の区画割や道路計画などで在来の商港とは大きく異なることなどを挙げて、この新しい港湾の計画にどのように臨んでいくべきかを説いている [79, pp. 161-162]。当時、日本が着々と重化学工業の進展を見ていた中で、工場の敷地規模や原料輸送の量などが、旧来の軽工業と比較すると爆発的に拡大傾向にあり、その生産コストに占める輸送経費の割合が無視できなくなっているため、可能な限り臨海部に工場を近づけて輸送経費の縮減を企図した結果、港湾と工場が接続した工業港が形成されていると分析 [79, p. 163]、また、それまで玉の港（三井造船；岡山県）や水俣港（日本窒素肥料；熊本県）のような単一企業・工場の臨海部立地による「単独工業港」が見られたものの、必要な工業敷地や港湾設備が大型化するに従い、単一企業のみでは工業港を整備することが資金面で困難なことから、鶴見工業港や尼崎港、新居浜港、堺

## 第2章

### 2.5

港のように複数企業の工場が立地して整備費を分担する「集合的工業港」が主流になりつつあると示唆している [79, pp. 164-167]。また洞海湾一帯を例にとり、商港の中に工業機能が混在する場合、港内の浚渫費用負担や鉄道機能などで、商港側と工業港側が求める水準や機能が対立することで各種トラブルにつながることもあるため、本来的には商港と工業港は港域を分けたほうが都合がよいとしている [79, p. 166]。

続いて、工業港の位置選定については、それまでの商港と異なり、後背に移入品の大消費地である都市がある必要は必ずしも無く、それまで港湾として機能しえなかった遠浅の海岸であっても、むしろ工業港としての埋め立てに適しているため、国内で新たな工業港建設適地を探すことは、十分可能であることを述べている [79, pp. 168-170]。

そうした工業港の設計・建設基準として、

1. 主要水路 200 間、副水路 80 間、舥水路 33 間
2. 泊地形成のための防波堤建設
3. 埋立地当たりなるべく接岸可能な岸壁を長くとる（例：埋立地 26 坪／岸壁 1 間）
4. 工場敷地は 2.5 万坪を一単位とする
5. 埋立地の一辺は 515 間程度
6. 複数企業に分譲するため、埠頭法線等の造作ルールを定めておく
7. 埋立地内道路は敷地内中央に配する（商港の場合、埋立地の周囲）
8. 公有水面埋立法に通じた技術者を揃える

などを計画にあたっての重要な点として列挙している [79, pp. 171-182]。

最後に、工業港がもたらす利益に関しては、物流の場である商港と比して、工業港は生産活動が営まれ、物の価値の増加が行われる場であることから、地方においても大きな利益と雇用を生む可能性があるため、国家の施策として工業港整備を進めていく必要性を指摘している [79, pp. 183-184]。

以上のように鈴木は、産業の発展・高度化の必然として、複数企業の工場が立地する大規模な工業港が必要となっている点を根拠に、それまでの商港整備とは計画や運用において概念を異にする工業港が求められていることを指摘している。当時はまだ、民間企業による工業港造成が緒に就いたばかりの時期に、後の臨海工業地帯造成につながるような国策としての工業港整備について言及している。実際に鈴木は、土木会議港湾部会において臨海工業地帯の決定にも関わっていくことになるわけであるから、その方策はこの時期すでに鈴木の中で強く認識されていたとすることができよう。

続いて工業港に関する論考として挙げられるのは、1932年（昭和7年）の「港湾」10巻1号に寄せられた当時の横浜市長大西一郎による「論説 工業港たらんとする横浜港」である [80, pp. 30-32]。大西によれば、「横浜港は日本最初の開港場として開港以来七十有余年海上貿易に貢献して来て居り、将来も亦益々貿易港として努力す可きは勿論であるが時勢は横浜をして従来の単なる内外貿易港としてのみに止まらしめざるに至つたと信ずるので



ある。近来世界の産業合理化運動の先鋭化は我が国に於ても従来の如く貿易港を経て海外よりの原料を工場に輸送し其の製品を又港に送つて船積みするが如き方法では最早や世界貿易の競走場に雄飛する事は少なくも困難を感ずる。に至つたのである。今一層原料、製品の運輸行程に於ける合理化の必要な時代に成つて来たのである、而して此の運輸行程の合理化を計る方法としては貿易港内に輸入されたる原料は本船を其のまま工場に横付して原料を直接工場内に陸揚し、其の原料に依りて精製、加工されたる商品は又直接本船を向上に横付して船積して、普通の場合負担を免かれざる原料及製品に対する港内諸費用を免かれしむる優秀なる工業地帯を造成し此所に適當なる工場が進出する外に途はないと思ふのである。故に将来港湾が我が國に取りて真に能率的なる為めには一面優秀なる貿易港であると同時に他面工業地帯を有する工業港でなければならぬと思ふのである。元より地勢上其の他に依り我が國総ての貿易港が工業港たる可き工業地帯を造成し得るとは考へられないのであるが、事情の許す限り大貿易港には適當の工業地帯を設け我が國産業貿易の発展に資する所ある可きなりと思ふのである。」 [80, p. 31]として、港湾の工業化が、産業効率と国際競争力向上の観点から、日本の国策上非常に重要な点を指摘している。また「我が國に於ては原料資源は奥地にも海岸にも殆んど産しないので原料の大部分は海外に仰ぐ為めに生産工業も亦海岸を離れたる奥地に発達する事は特殊の例外を除き困難であるのである。斯の如く我が國の生産工業が奥地に発達し得ないものであり、又其必要もないとすれば船舶と接近する為めに生産工場が一步進んで貿易港内に進出する事は当然であり最も合理的である、然しながら最近まで生産工場が如何に港内に進出を望んでも適當の土地を得る事が困難であつたのである。」ことを理由として、ここでも鶴見工業港に言及して「横浜港内第四区鶴見、川崎地先に於て工業港として各種工場に本船を横付して運輸行程の合理化を計りつつある工業地帯が出現せし事は我國情上、又時代の趨勢上極めて自然の発達で有つて貿易港の一進歩と称す可きであると思ふのである。」 [80, p. 31]と評価し、横浜港に面する生麦地先（第三区）では、鶴見工業港に隣接して横浜市営による工業地帯埋立（60万坪）を実施していることを紹介している。

以上のように「工業港」とは、高度化する重化学工業に対応して広大な工場用地と陸海運輸機能（海運・鉄道）を同時に用意できる臨海地帯であり、日本における初期の代表例として、浅野総一郎による民間埋立事業による鶴見工業港が常に念頭に置かれていたと言うことが出来る。

### 2.5.2 工業港の一般化

港湾の工業港化について、港湾行政を司る内務省土木局がその促成のために作成した資料として「工業港の躍進」 [81]がある。これは1935年（昭和10年）の雑誌「港湾」13巻11号にも同名で掲載された。

同書発行の趣旨として「工業港は極度に合理化された現代の産業組織に因つて生れた新

## 第2章

### 2.5

興の港湾である。勿論今迄と雖も工業港の性質を有するものは存してみたが、然し単に商港の一部として考へられたに過ぎなかつたのである。」から、港湾に近接して工場がある商港と工業とは明確に別物であるとして「今日に於ける工業港の使命は、極めて重大であり、又その機能に於て他の港湾と甚だしき差異がある。従つて構造の設計に著しき特長を持つが為め工業港の存在は、極めて明確であり、又其の新しい姿は裁然と区別することが出来るのであるから、特に工業港の観念を確立し、他の港湾との特異性を強調する必要」があるとしている [81, p. 1]。

本書において工業港とは「工場専属の港であつて之に出入する船舶は、其の工場が必要とする原料、又は生産する製品を積むものであつて、此の船が直接工場地先へびつたり横付けになつて、荷役するもの」と定義され、その利点は「奥地の工場に至る運賃を零となし、さらに荷役其の他の諸掛りを節減する事」にあるとしている [81, p. 2]。これを著した本書内の概念図が下図となる。

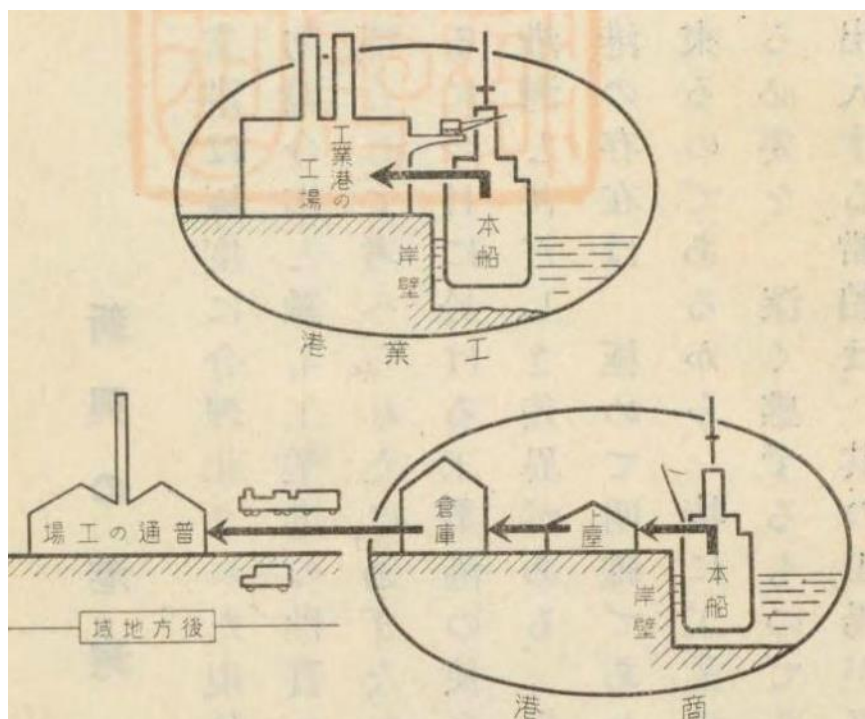


図 2-12 工業港と商港の概念図 [81, p. 2]

次に本書では工業港の国内実例として洞海湾（北九州）・尼崎港（兵庫県）・新居浜港（愛媛県）・玉の港（岡山県；三井造船）・水俣港（熊本県；日本窒素肥料）・鶴見工業港と京浜運河・大阪北港・阪神築港などを挙げている。また工業地帯造成を意図した運河計画として名古屋港と中川運河、東岩瀬港（富山県）と富岩運河を、変則的な工業港として例示している。 [81, pp. 5-8]

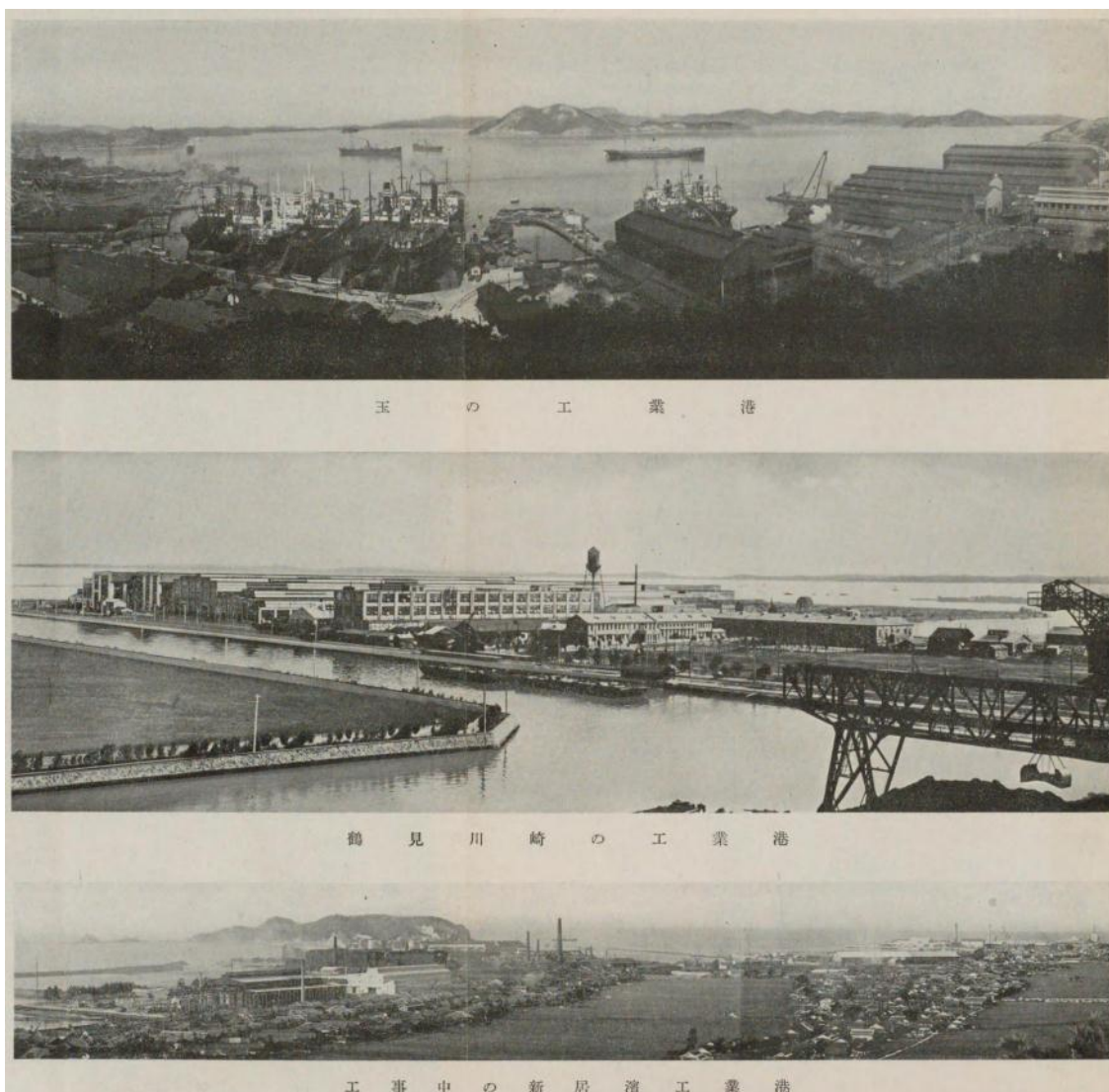
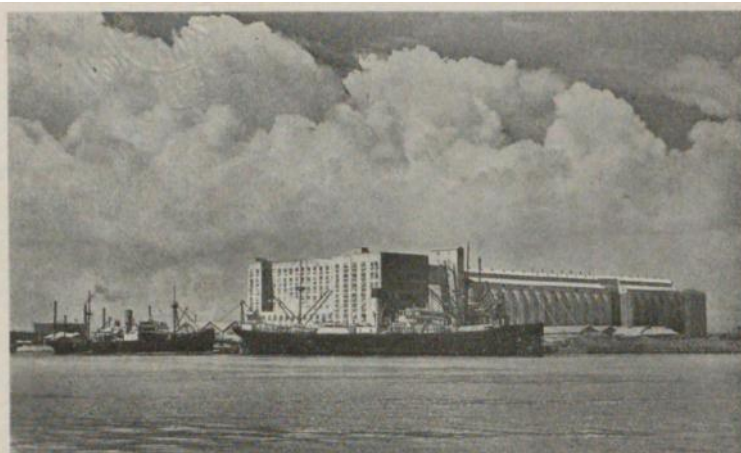


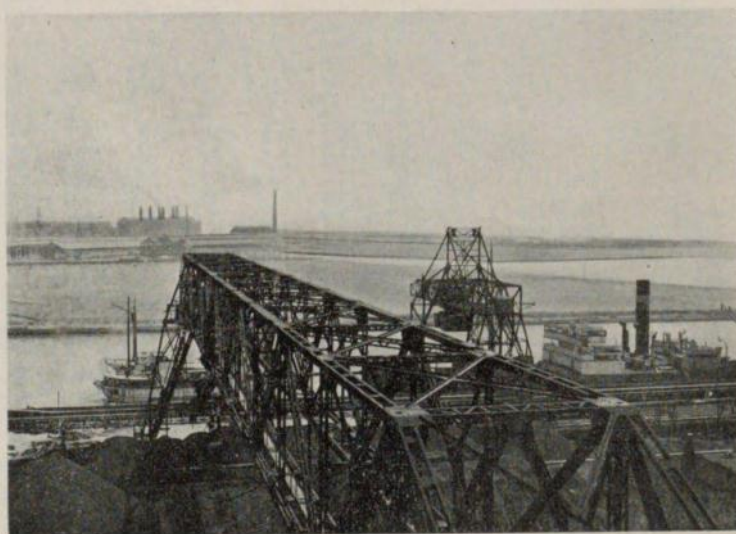
図 2-13 工業港の事例（玉の港・鶴見港・新居浜港） [81]



鶴見川崎の工業港



水俣の工業港



尼ヶ崎の工業港

図 2-14 工業の事例（鶴見港・水俣港・尼崎港） [81]

また、その機能の多くが臨海部で完結する工業港は、商港のように後方地域との関係を重視する必要がないため、極論すれば埋立によってどのような海岸線にも築造可能である点から、既存の大規模港湾の位置に影響を受けず、国内の小港湾や、まだ港が無い新たな場所に建設し得ることを述べており [81, pp. 8-10]、これはのちの工場分散論にも通底する。

続いて、工業港の設計に関しては、その基準として下記の標準を掲げている。

1. 埋立地は 265,225 坪 (515 間×515 間) を一単位する
2. 工場は 25,000 坪 (250 間×100 間) を一単位する
3. 埋立地の中央に幅員約 15 間の道路・鉄道敷を設ける
4. 主要水路幅員 200 間、副水路幅員 80 間、小水路幅員 33 間程度とする

工業港として商港と明確に異なる特徴は、工場がなるべく水路に面するように、水面積は狭くても海岸線を長くとるようにしていること、道路を埋立地中央に設けて、岸壁と工場敷地の間には道路を設けないこと、などが挙げられる [81, pp. 14-22]。そして、ここでも理想的な工業港の事例として鶴見工業港が参照されているのである。

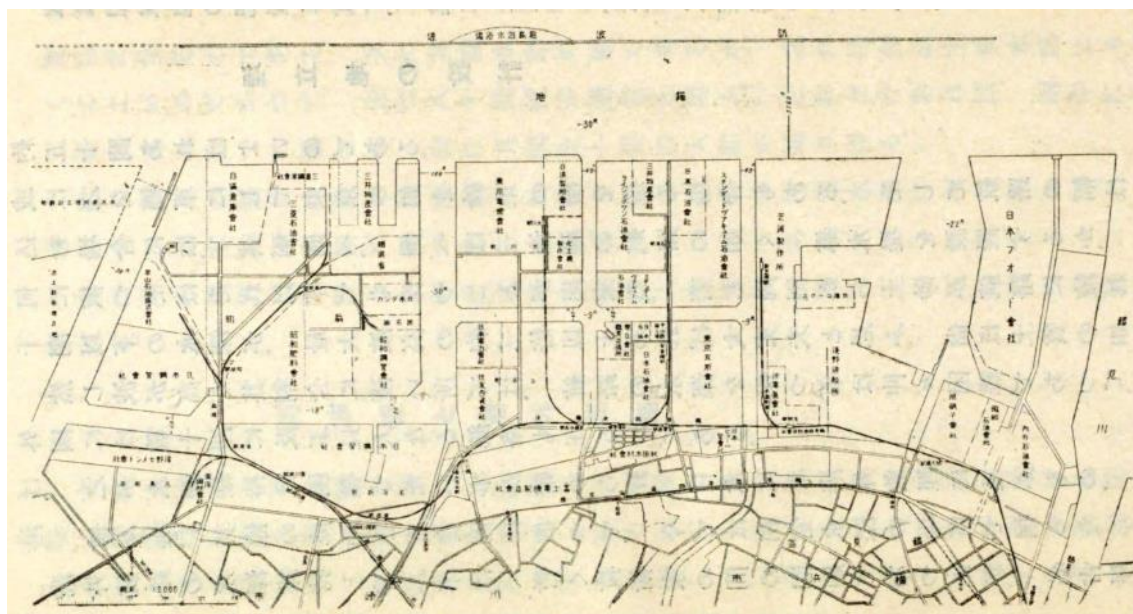


図 2-15 鶴見港の工場敷地割 [81, p. 18]

最後に本書では、工業港が地域にもたらす利益について言及しており、「工業港は位置の選定に於て誤りが無く、又其計画が適切であり、之れで事業の遂行が確実であつたならば、工業港の事業成功は期して待つべきものがあると思ふ。今日の技術を以てすれば、埋立地一坪を五円乃至十五円で造ることは、容易である。而して愈々出来上つたものが非常に能率の高い工場であるならば、其の埋立地の価格は坪六、七十円の高値を呼んだ事があるし、又少くとも二、三十円の捨値はある。」とした上で「先念工業港の実績を調べた事があつたが、

## 第2章

### 2.5

能区飽和状態に達した工業港の埋立地に於ては、一坪に就て、一年に生産する金額は、実に七百円に上つて居る。」とし、例えば新居浜で実施されている六十万坪の埋立は、年間4億2千万円の生産額を生む計算となり、人口10万人を養えると試算している。そのため「窮乏地方にあつて、若し将来この工業港の如きものが実現せらるるとすれば、其の地方の起死回生の策として、之に過ぐるものは些なからうと思ふ。」と結んでいる。

以上のように本書では、「工業港」に関して、商港とは明確に異なる役割・設計指針・運用方針を示し、新しい臨海部開発の概念として提示していると言える。本書の論は、1930年（昭和5年）の講演[79]と内容がほとんど同じであるため、内務省土木局を编者としているものの、ほぼ鈴木雅次の著によるものと同定できるが、工業港が地域にもたらし得る経済的利益について、数字を用いてより詳細に示しており、この間の事例・研究の蓄積が垣間見える。

雑誌「港湾」では、この内務省論説の掲載以降、工業港という概念が、工場立地を志向した臨海部開発として一般的に使われるようになった。その後、工業港に分類されて取り上げられた国内の港湾は下表となる。

表 2-10 雑誌「港湾」掲載の工業港

港湾名	「港湾」掲載号（初出）
堺工業港（大阪府）	14巻（昭和11年）2号
名古屋工業港（愛知県）	14巻（昭和11年）10号
室蘭工業港（北海道）	15巻（昭和12年）2・3号
豊浜工業港（香川県）	16巻（昭和13年）3号
長府工業港（山口県・下関港）	16巻（昭和13年）9号
留萌工業港（北海道）	16巻（昭和13年）11号
八戸工業港（青森県）	16巻（昭和13年）12号
広島工業港（広島県）	17巻（昭和14年）1号
阪神工業港（大阪府・兵庫県）	17巻（昭和14年）3号
四日市工業港（三重県）	17巻（昭和14年）8号
北海道工業港（北海道）	17巻（昭和14年）9号
小豆島工業港（香川県）	18巻（昭和15年）5号
石狩工業港（旧北海道工業港）	18巻（昭和15年）11号
苫小牧・釧路工業港（旧北海道工業港）	19巻（昭和16年）1号
青森工業港（青森県）	19巻（昭和16年）3号
播州海岸工業港（兵庫県；広畑）	19巻（昭和16年）9号
下関工業港（山口県）	19巻（昭和16年）11号

荻田工業港（福岡県）	20卷（昭和17年）8号
------------	--------------

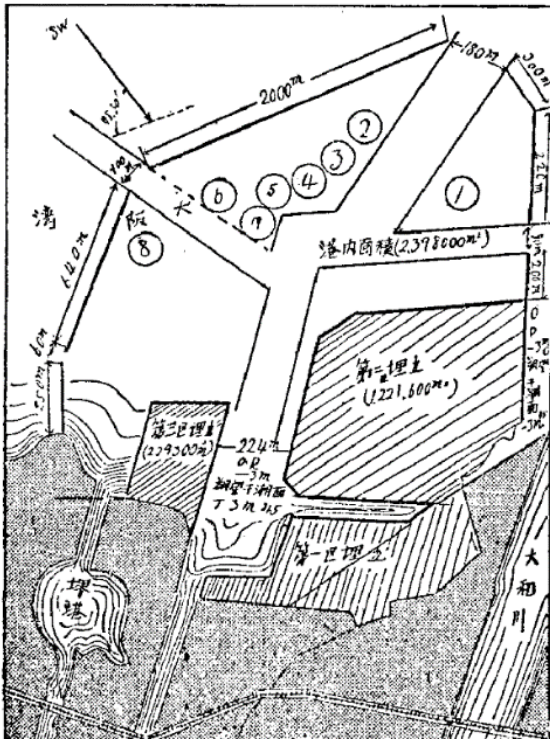


図 2-16 堺工業港計画 [516, pp. 57-59]

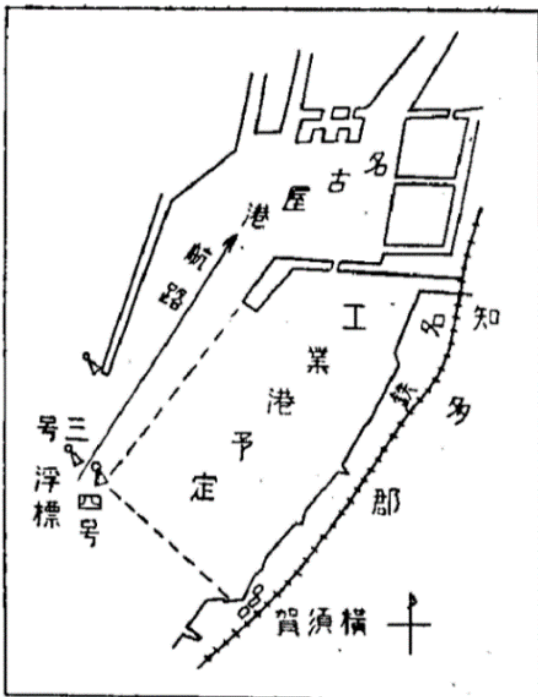


図 2-17 名古屋工業港予定図 [517, p. 76]

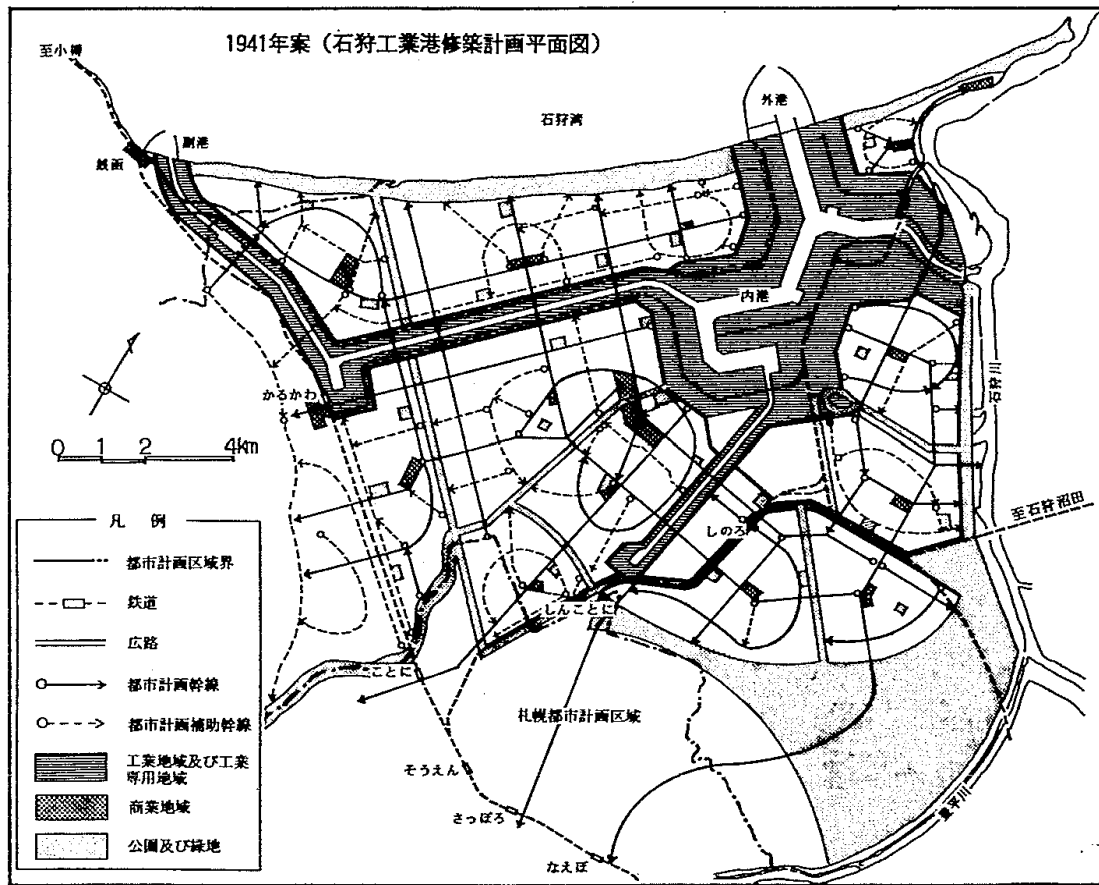


図 2-18 石狩工業港計画（1941年） [15, p. 483]

上記は必ずしも内務省直轄による港湾工事に限らず、内務省以外の省庁・道府県市・民間等による整備や計画検討のみの名称も含んでいる。ただし、「工業港」という概念が港湾開発においても広く一般的な概念となり、修築の検討段階から工場誘致を考慮し、埋立地や工業用水等を含めた港湾計画が試みられるようになったと言える。

### 2.5.3 国策としての工業港化・臨海工業地帯造成

最初の計画的な工業港・臨海工業地帯であった川崎・鶴見工業港は、工業地帯造成デベロッパーともいえる浅野財閥の東京湾埋立会社によるものであったが、重化学工業の進展と時局悪化による戦時体制の構築に向けて、国策としても純粋な港湾（商港）整備から臨海工業地帯造成が求められるようになった。ちなみに、港湾関係者の間では「工業港」、内務省関係の文書では「臨海工業地帯」という呼称が多いが、両者はほぼ同義、あるいは「臨海工業地帯」に設けられた工業専用の港湾が「工業港」、という定義で差し支えないと思われる。

国直轄による大規模な臨海工業地帯造成の必要性から、内務省土木局では1937年（昭和



12年)度の予算要求で臨海工業地帯設置の予算要求を行ったが、大蔵省の査定によって認められなかった。しかし、翌1938年(昭和13年)度の予算において、臨海工業地帯設置に関する調査等の費用を計上して同予算は議会を通過、これを受けて内務省土木局長から府県知事や商工会議所に調査への協力を仰ぐ通牒を發した [82, p. 85]。

ここで改めて、同時期に土木会議港湾部会において計画や内務省直轄工事实施が議決された港湾について、2.3.2で取りまとめた表2-4を用いて、前項の表2-10と対照し、臨海工業地帯・工業港的な要素(工場用埋立地等)が含まれる港湾について太字としている。

#### 2-11 土木会議港湾部会の経緯 ( [42, pp. 32-33]より筆者作成、再掲)

年	事項
1935年(昭和10年)	重要港湾選定に関する件(八戸・飾磨・宇部)
	指定港湾改良助成方針に関する件
	小樽港並に <b>室蘭港</b> 修築計画中変更に関する件
	戸畑港修築計画に関する件
	<b>洞海湾</b> の全体計画確立に関する件
	若松港( <b>洞海湾</b> を含む)修築全体計画に関する件
1936年(昭和11年)	唐津港重要港湾選定の件
	八戸港修築計画に関する件
	宇部港修築計画に関する件
	神戸港修築計画に関する件
	下関港修築計画に関する件
	大阪港修築計画中変更に関する件
1937年(昭和12年)	若松港( <b>洞海湾</b> を含む)修築全体計画中変更に関する件
	<b>室蘭港</b> 修築計画中変更に関する件
	門司港修築計画に関する件
1939年(昭和14年)	<b>新潟港</b> 修築計画に関する件
	<b>荻田港</b> 修築計画に関する件
	<b>名古屋港</b> 修築計画中変更に関する件
	第一種重要港湾たる関門海峡に小倉港を含ましむるの件
	関門海峡総合改良計画に関する件
1940年(昭和15年)	<b>東京湾臨海工業地帯計画</b> に関する件
	<b>広島港</b> 修築計画中変更並に <b>臨海工業地帯</b> に関する件
	若松港( <b>洞海湾</b> を含む)修築全体計画中変更に関する件
	<b>臨海工業地帯</b> 造成方針に関する件
	函館港修築計画に関する件

第2章

2.5

	四日市港修築計画に関する件
	宇部港修築計画に関する件
	東京港修築計画に関する件
	横浜港修築計画に関する件
1943年（昭和18年）	敦賀港修築計画に関する件
	衣ヶ浦臨海工業地帯造成計画に関する件

以上のように、臨海工業地帯という名称になっていないまでも、1930年代後半からの港湾整備は、多分に臨海部への工業地帯整備を目的としたものへ変化していったことが分かる。

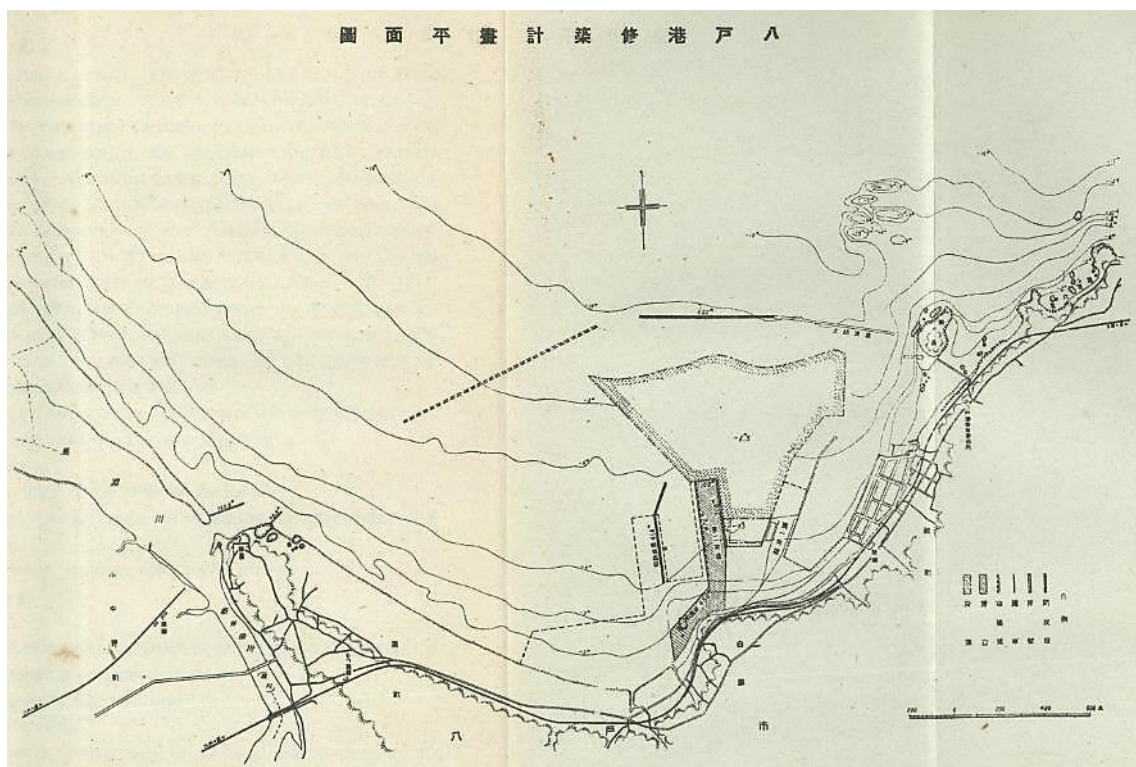


図 2-19 八戸港修築計画平面図 [42, p. 139]

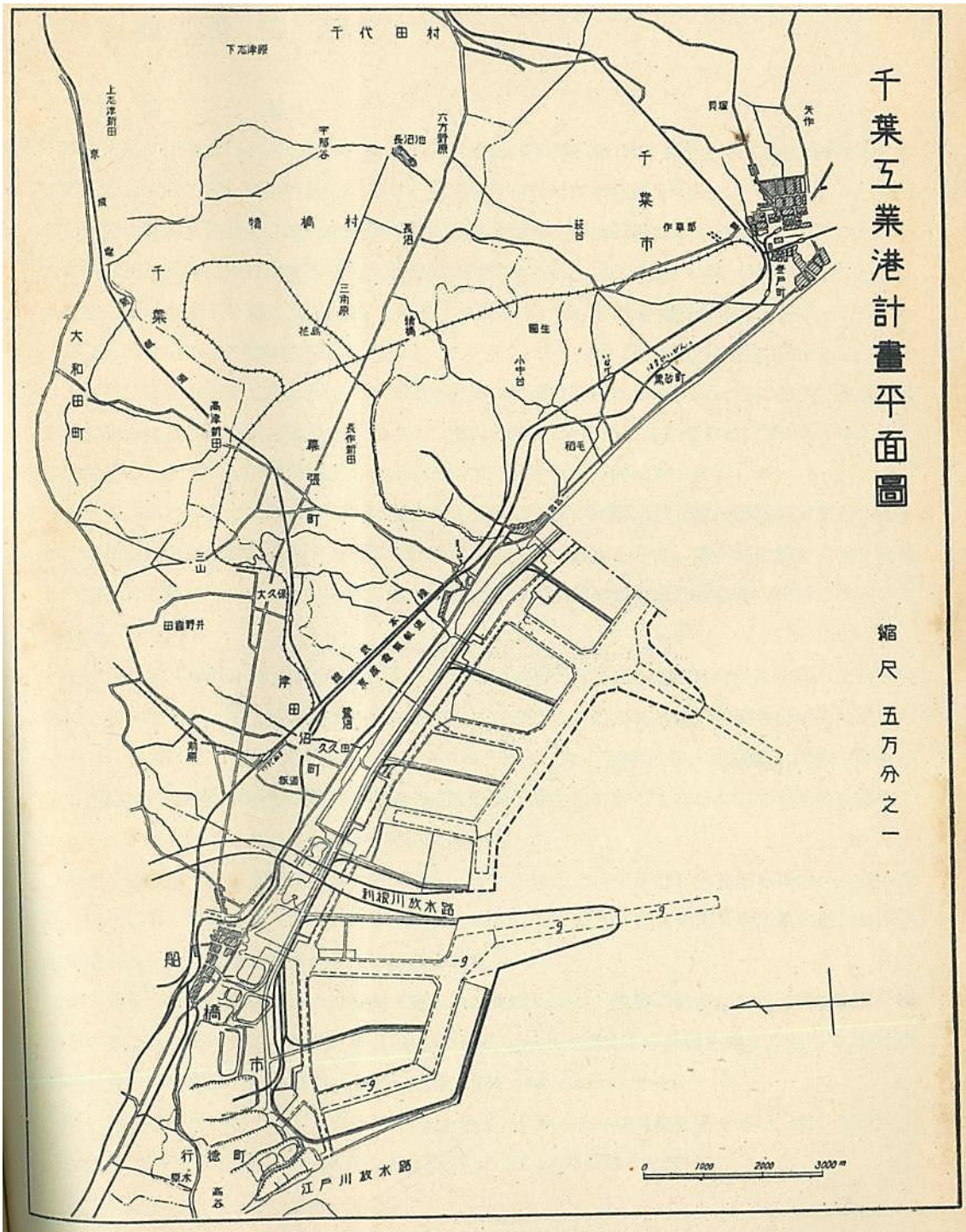


图 2-20 千葉工業港（千葉臨海工業地帯）計畫平面圖 [42, p. 113]

第2章  
2.5

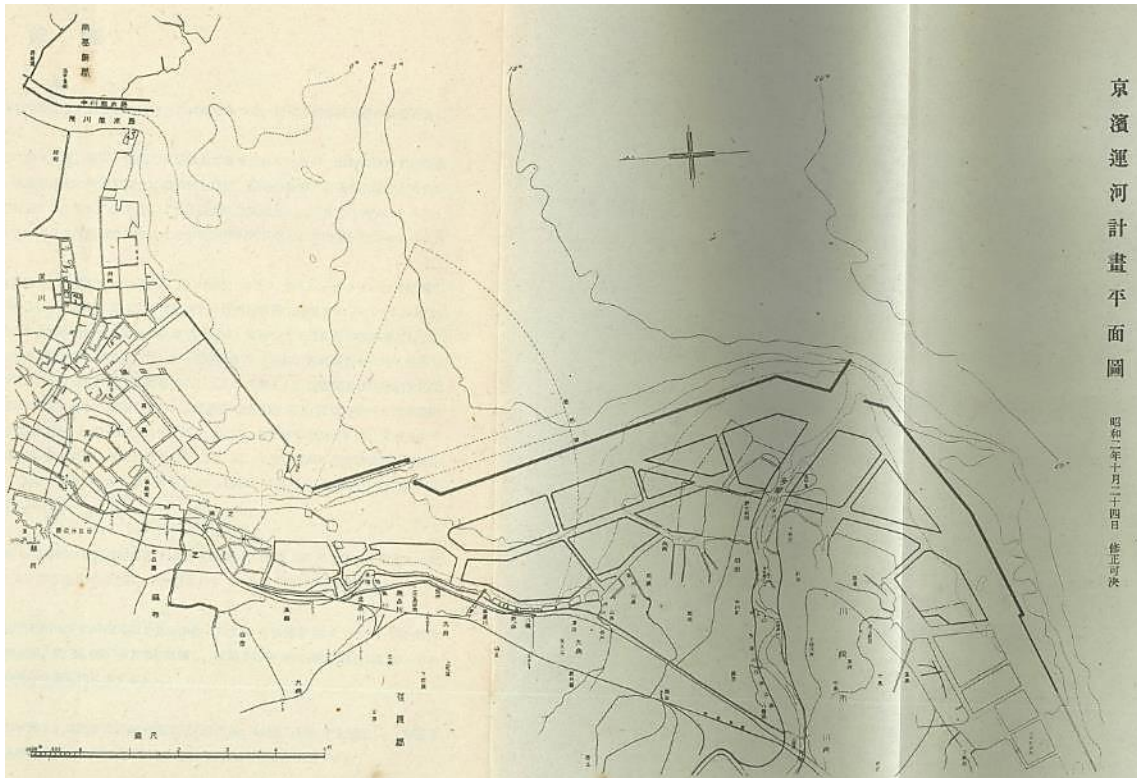


图 2-21 京浜運河（京浜臨海地帯）計畫平面圖 [42, p. 67]

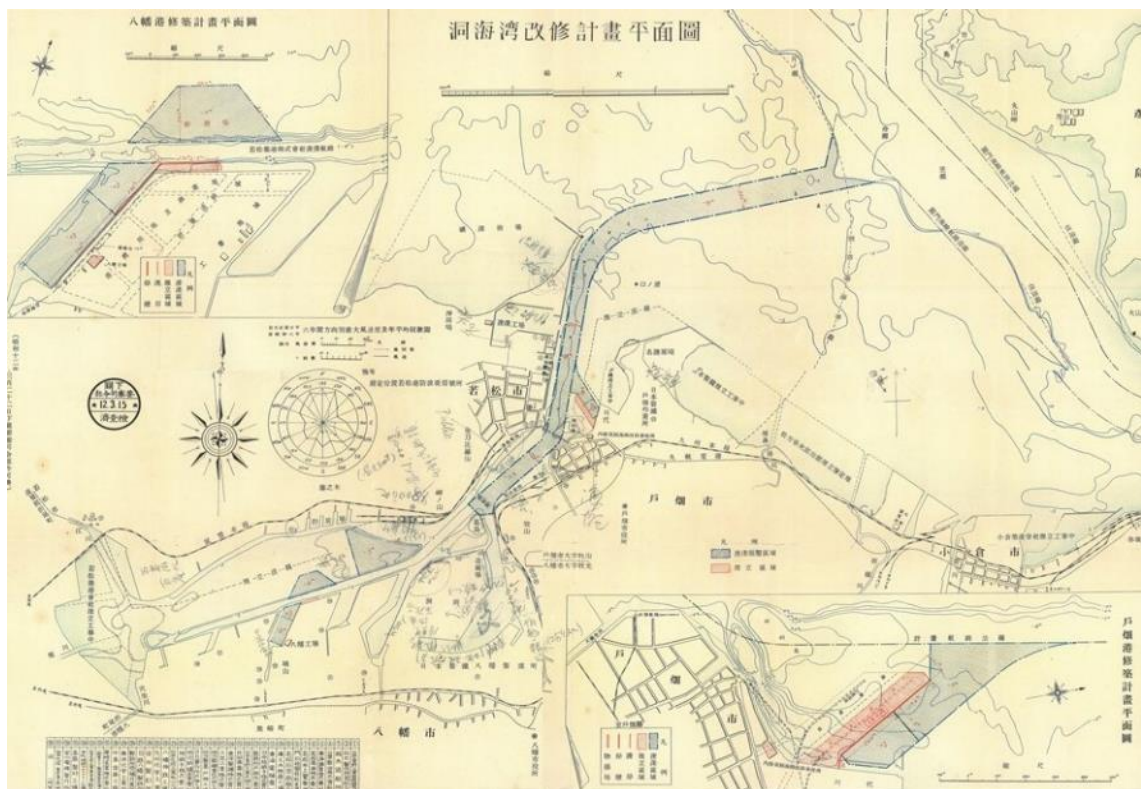


图 2-22 洞海湾改修計畫平面圖（1937年） [518]

実際に内務省は臨海工業地帯・工業港の整備として、1940年（昭和15年）に小倉港（北九州）、1941年（昭和16年）に京浜港、千葉臨海工業地帯の整備に着手したが（一部自治体の負担）、同年に追加で下記の港湾を臨海工業地帯として整備する決定および検討対象候補を行った [83]。

#### ■ 整備決定

八戸港（青森県）・八代港（熊本県）・苅田港（福岡県）・知多湾（愛知県；衣ヶ浦臨海工業地帯とほぼ同一）・尼崎を中心とする西播州（兵庫県）・東岩瀬港（富山県）・広島港・岩国港（山口県）

#### ■ 整備検討

塩釜港（岩手県）・釜石港（岩手県）・四日市港（三重県）・新湊（富山県）等

内務省技師の蔵重長男<sup>11</sup>は1940年（昭和15年）の「臨海工業地帯に就て」 [84, pp. 1-42]で、すでに国内の主要港湾の周辺では、重化学工業機能が集積しつつあり、商港の場合は港湾後背都市の大きが大きく影響したものの、工業港はそれよりも港湾周辺にいかにか工場用地を準備できるかが重要であると指摘している [84, pp. 5-6]。そのため、商港と工業港では求められる港湾設備・機能が大きく異なり、各地方では進出・誘致する工業の種別に合わせて、適切な港湾修築計画が必要であるとしている。蔵重は1937年（昭和12年）の時点で、すでに工業港的性格を帯びている国内港湾の例として

#### ■ 重要港湾

舞鶴港（人絹；京都府）・飾磨港（広畑（広）新興工業都市；兵庫県）・長崎港（造船）・新潟港・四日市港（ガラス；三重県）・清水港（静岡県）・小名浜港（福島県）・八戸港（セメント；青森県）・船川港（石油精製；秋田県）・七尾港（セメント；石川県）・伏木港（富山県）・浦戸港（セメント；高知県）・唐津港（佐賀県）・敦賀港（セメント・人絹；福井県）

#### ■ 指定港湾

東岩瀬港（アルミ・造船；富山県）・坂出港（造船；香川県）・大船渡港（セメント；岩手県）・松坂港（紡績；三重県）・西条港（人絹；愛媛県）・水俣港（窒素肥料；熊本県）・三田尻港（人絹・曹達；山口県）・糸崎港（広島県）

#### ■ 大港湾を中心として工業地帯を形成するもの

大阪港を中心として堺港・尼崎港、横浜港・東京港を結ぶ京浜工業地帯、宇部港と小野田港、門司港・小倉港・洞海湾の北九州工業地帯、下松港・徳山港と富田浜地先の連続、飾磨港と網干港間の連続

を示している [84, pp. 8-14]。加えて、単独工業港の出荷額でも、大規模な商港と伍する貨物・商品取扱額であることから、工業港の経済的価値は高く、また港湾土木技術の進歩によって、かつては難しかった遠浅海岸での港湾建設も、むしろ遠浅海岸においてこそ工場用地

## 第2章

### 2.5

埋立には好都合となったことから、その費用対効果を含め、旧来の港湾・都市の立地に縛られなくなってきているとしている [84, p. 16]。その上で、今後国策として注力すべき臨海工業地帯として

京浜工業地帯・洞海湾（北九州）工業地帯・尼崎工業地帯・新居浜工業地帯・室蘭港輪西工業地帯・飾磨港西部工業地帯（筆者註；広畑）・岩国工業地帯・下松港・徳山港と富田浜地先の工業地帯

および将来的に注力すべき工業地帯候補地として

土崎港隣接地帯雄物川沿岸（秋田県）・名古屋港東部工業地帯・豊橋工業地帯・長良川河口右岸より東南部富州原町地先を経て四日市港付近一帯、黒江湾沿岸（和歌山県）・高砂港揖保港間沿岸（兵庫県；広畑一帯を指す）・広島港隣接地帯・下関長府町地先・宇部港附近・西条港附近（愛媛県）・油川地先附近（青森県）

さらに将来大規模工場敷地を造成できる有望な土地として

大湊（着工済；青森県）・酒田港（工事準備中；山形県）・塩釜港（宮城県）・七尾港（石川県）・四日市港・堺港（着工済）・苅田町地先（福岡県）・博多港東部（福岡県）

を挙げている [84, pp. 31-35]。

最後にこうした臨海工業地帯造成を国策として進めるにあたって、大規模なものが東京湾・伊勢湾・瀬戸内海に立地することはある程度仕方ないとしても、経済原理のみに任せると立地に偏りが生まれかねないことから、国家による誘導・適正配置が必要であり、民間のみではなく政府や自治体による事業の施行が必要であるとしている。そのためには、その公共性に鑑み国庫補助・融資や税の減免等が必要であり、また運営では官民合同の港務委員会を組織するといった「臨海工業地帯維持管理法」の制定も示唆しているなど、臨海工業地帯の建設から、その継続的采井についても言及している。 [84, pp. 36-42]

同時期に有力な内務省技師であった嶋野貞三<sup>12</sup>が 1942 年（昭和 17 年）発行の「港湾」20 号 1 巻に寄せた「論説 工業港の発達を期待す」 [85, pp. 20-25]によれば、工業港が希求される要因は「従来は軽工業に於て世界的水準以上に発達したものを認め得るが、他の工業は微々たるものであつて、国防国家体制確立のためには生産力拡充が絶対に必要であり、外国依存から脱却する為に重工業及化学工業の急速なる発達を期して居る」 [85, pp. 20-21]ことを挙げている。つまり軽工業が主であった時代には、工場の位置は土地と労働力が安価な立地を求めていたが、「重工業及化学工業の勃興は大量の物資を取扱ふ為に其等の輸送の便否が極めて重要視されるに至つた。」上に、重工業の場合工場の敷地規模も大きくなり、また関連産業が幅広く集積する必要があることから、「之等の要求に正に合致するのが臨海工業地帯であり其中枢をなすものが工業港である。」としている [85, p. 21]。しかし、重工業の内国化のニーズに対して、専用の臨海部の工場用地・工業港の供給が追い付いておらず、旧来の商港隣接地に無計画に工場建設が進んでおり、生産・輸送効率の面から不合理的なものが散見されることを指摘している。

嶋野によれば、本論説執筆時点（1941年1月）で、日本国内で工業港として分類できるものとして下記を挙げている [85, pp. 21-22]。

- 製鉄・製鋼：若松・釜石・室蘭・広畑・横浜
- 軽金属：清水・宇部・東岩瀬
- 造船・機械：東京・横浜・神戸・下関・長崎・函館・玉・相生
- 非鉄金属：佐賀関・新居浜・四日市
- 曹達（ソーダ）：若松・横浜・徳山・富田・苅田
- 化学肥料：名古屋・宇部・八戸
- セメント：宇部・小野田・横浜・苅田・函館・八戸
- 繊維素材：水俣・延岡・新潟・高津・江津
- 染料：若松・鶴崎

また、根拠は不明であるが、国内の臨海工業地帯と呼べるものは工業港を中心としたもの34カ所約58 km<sup>2</sup>・商港を中心とするもの約30 km<sup>2</sup>であり、将来見込として求められる工業用地はその数倍に上るとしている [85, p. 23]。

さらに、上記のような工業港の事例から、その立地条件として、最低でも単一工場で数十万m<sup>2</sup>、総合工場で数百万m<sup>2</sup>を確保した工場用地とそれに見合う港湾設備・工業用水・労働力・動力（電力と燃料供給）・物資輸送手段の確保を挙げている [85, pp. 22-23]。

最後に今後の臨海工業地帯・工業港建設計画については、既定の国土計画を考慮し、具体的には、

1. 日本・満州・日本支配下の中国（日満支）の工業配分計画
  2. 日本国内の工業地方分散の方針
  3. 都市の過大防止；ただし工場適地が都市に近接している場合も多いため配慮が必要の三点に考慮して、工業の発達に呼応して進めていくべきだとしている [85, pp. 24-25]。
- ここからも臨海工業地帯計画が、国土計画・工場の地方分散という指針と関連性を持って、次第に語られるようになっていたことが分かる。

また一貫して工業港・臨海工業地帯の必要性を訴えてきた内務技官・工学博士の鈴木雅次は、1940年（昭和15年）4月1日の第一回港湾技術研究会で、特に商港の場合、各地方や各県に代表的なものを一つ整備するという「大港集中論」がそれまで主流であったが、その大港から目的地までの陸運の輸送費を考えれば、港湾はなるべく国内の海岸線に沿って分散していたほうがよく、また港湾周辺で機能が完結する工業港であればなおさら、陸運を要する大港集中論とは相容れないため、本来的に島国である日本に適した港湾の形式であると指摘している [86, pp. 2-5]。

以上のように1930年代から、臨海工業地帯・工業港の整備が、国の経済政策上の喫緊の課題として認識されるようになり、1930年代後半からは国土計画・国防計画上の工場地方

## 第2章

### 2.5

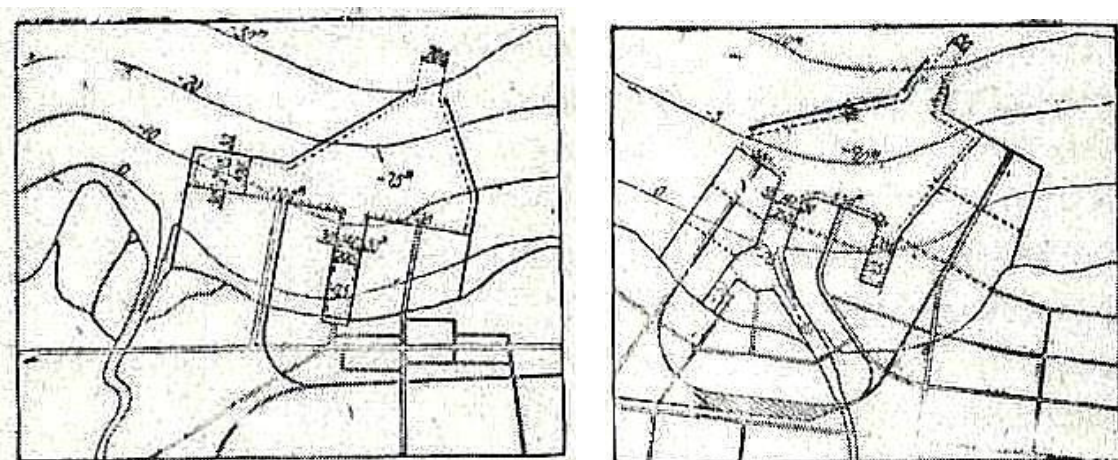
分散とも併せて語られるようになった。後述するが、本研究対象港湾都市においても、港湾整備と都市計画が、臨海部の工業地帯の整備を念頭において検討・実施される素地が形成されていった。

#### 2.5.4 臨海工業地帯の技術論

前述(2.5.2)の通り、臨海工業地帯(工業港)造成は、それまでの商港の修築とは異なる計画上の諸元や経済性が求められたことから、これに関する技術論の進展が見られた。こうした臨海工業地帯造成の技術論については、落合林吉<sup>13</sup>による1942年(昭和17年)の「埋立工学」[87]や、1944年(昭和19年)の落合と内林達一<sup>14</sup>の共著「臨海工業地帯造成」[88]に詳しい。当時の落合は東京都港湾局港務課長、内林は同工事課長であったが、内林はそれまで内務省や運輸通信省にも務めた経験があるとされる。

両書では、特に「臨海工業地帯造成」では、港から内陸の工場に原料を輸送し、最終製品を再度港に運んで移出する場合、その輸送費が莫大となり製品の価格競争力を大きく削ぐため、工場がなるべく港湾に近接することの経済性の高さを説いている[88, pp. 1-5]。臨海工業地帯を造成する地域の選定は、天然の地形が由来の既存港湾の位置に囚われることなく、遠浅の海岸・労働力確保・消費地との距離・資材確保・電力・用水等の要素を加味して選定するべきとしている[88, pp. 6-19]。またその際、当該地の用地取得の費用や、都市計画との関係(工業地域指定など)を考慮すべき点としている。

臨海工業地帯の設計については、それまでの事例などを踏まえて、各種の要目・設計の標準となる指針を示している。具体的には埋立地の区画面積や勾配・工場の敷地面積・岸壁高さ・道路幅員・橋詰広場面積・水路の等級と各幅員と各水深等の設計標準・鉄道操車場面積の算出法・公共緑地、公共埠頭、公共物揚場の面積の算出法や配置など、多岐に及ぶ[88, pp. 22-33]。





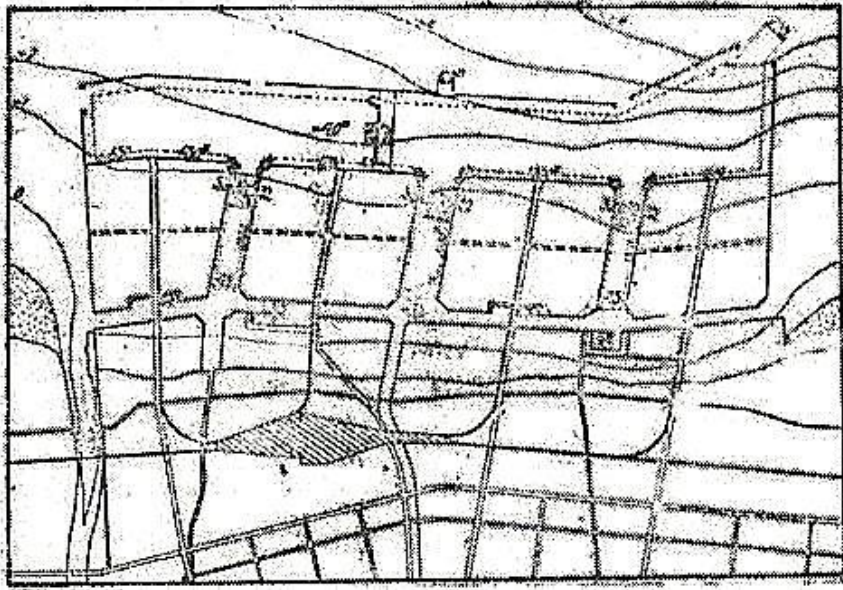


図 2-23 工業の類型（小型単独工業港・中型単独工業港・総合工業港） [88, pp. 17-18]

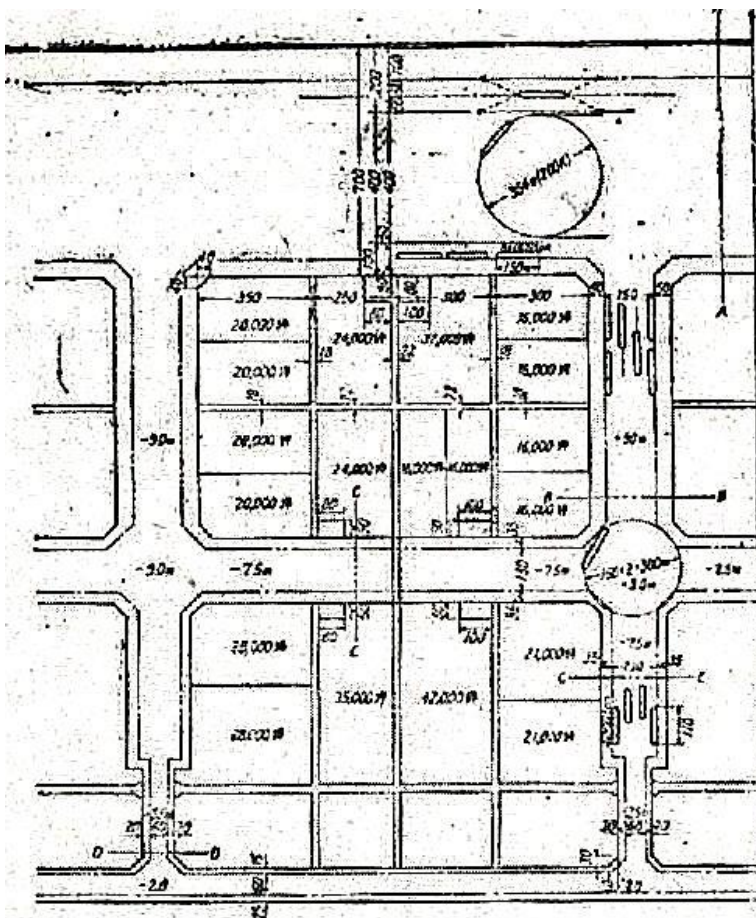


図 2-24 臨海工業地帯の標準計画図 [88, p. 25]

## 第2章

### 2.6

さらに公有水面埋立法および漁業権補償などの届け出・手続き方も仔細に説明している [88, pp. 33-43]。実際の埋め立て工事に関しては、ボーリング調査・埋立重機、浚渫重機の性能要目と操作法・土留工事の施工法などを豊富な図面と数式を用いて解説しており、護岸工事も工法別に詳述している [88, pp. 44-151]。

以上のように、臨海工業地帯造成・工業港修築について、商港とは異なる設計標準が体系化・確立され、一定の技術水準に達していたと言える。

#### 2.5.5 工業港と臨海工業地帯拡大の背景

1930年代においては、後述するが、内務省直轄による商港の近代化は概ね完了あるいは着工済みであり、上記の様に港湾整備の政策は、商港から工業港整備という新しい段階に入っていた。その背景として、日本が国際的孤立を深める中で、産業をなるべく国内で賄えるよう、国策として重化学工業の振興が行われたこと、また日本の技術力が向上し、軽工業から重化学工業へと産業の比重がシフトしていったことが挙げられよう。それまでは必ずしも港湾隣接地に立地していなかった業種の工場も、陸上輸送費の圧縮のための経済合理性から、次第に港湾周辺に集積しつつあり、それを計画的に進めるために臨海工業地帯・工業港の計画論が生まれた。その端緒は民間資本による川崎・鶴見の工業港建設・分譲であったが、それまで商港整備が主だった港湾整備も、次第に国策として臨海工業地帯の造成に比重が置かれることになった。そこでは国防のための工業の地方分散、さらには大東亜共栄圏内での産業配置といった国土計画の影響を強く受け、全国的に偏りなく工業港を配置する計画が、内務省を中心に志向された。

また、商港の場合は、港湾と後背都市との関係が物品の供給地・消費地として重要な関係を持っていたが、本節で詳述の通り、工業港はその機能が港域内である程度独立して完結する傾向があったため、港湾と都市との関係においても新たな段階を迎えたと考えられる。この点は、実際の都市を対象に後述したい。

#### 2.6 商工省における地方工業化の動き

港湾行政・都市計画行政を担う内務省とは別に、国内での重工業の発展に伴い、1930年代より商工省で地方での工業振興が議論されるようになる。商工省では1935年（昭和10年）に工務局が中心となり、関係部局（内務省・農林省・逓信省等）・軍部・民間資本家などを交えた商工省地方工業化委員会を設置した [89]。商工省は1930年代の不況と日中戦争の激化の下で、中小の工場や工業組合の設備転換を目的に、1938年（昭和13年）に「(一) 中小工場の戦時工業転換を促進し急増する軍需に適應せしめ (二) 中小工業の維持振興を計る」ための予算168万8千円を計上し、各府県の担当部局にも政策への協力を仰ぐなど、

当初は下請け工業の助成策を講じていた [90, p. 16]。同委員会の目的が国内と各県の「工業の地方分散—デセントラリゼーション—と云うことでありまして都市に主として集中せる工業を経済的社会的の理由から地方に分散する」 [89, p. 7] ことであったため、当初はこの方針に則っていたが、しかし、技術的・資本的に未成熟な地方の中小工場・工業組合への助成・指導には限界があり、次第に地方への財閥・大資本・国策企業の大規模工場の誘致にその性格を変じていく [91, p. 3]。

### 2.6.1 地方工業化と港湾の関係

1935年(昭和10年)12月3日の第二回地方工業化委員会では内務省の長谷川委員より、道路・港湾等の交通機関、水利や電力等の動力計画など、内務省所管の事業で地方工業化と関係するものについての報告があった。長谷川は地方工業化は現状ではコスト面で必ずしも有利でないため、国策として進めるという大方針の下で推進していく必要がある、とした上で、当時内務省で進めつつあった工業港の整備について、地方工業化との親和性を説明した。 [89, pp. 22-23]

長谷川はこの場で、工業港について、時間を取って説明に割いた。長谷川は内務省の港湾修築事業(直轄工事)が従来、地方の商港整備に重点が置かれており、これは地方の物流・交流促進に資するもので地方工業化に一定の役割を果たすものである、と前置きしたうえで、今後は工業港の整備に重点を置いていくことを強調している。長谷川は、工業港が後背都市を必要としない、大型船が工場に直接接岸できるため陸送コストがかからない、複数の工場で港湾整備コストを分担できる、遠浅の海岸が適する、商港とは港域を分離した方が良く、といった従来の内務省の工業港に関する説明を述べたうえで、こうした地方での工業港整備は、地方工業化実現の手段として代表的なものになるとしている。また長谷川は、ヨーロッパでの地方工業化は、縦横に張り巡らされた運河網の沿岸に工場が立地することで達成されているが、日本は地勢が大規模運河に適さないことから、日本では海洋を運河と見立て、海岸に沿って地方に工業港を分散させることが、最適な手段であるとも述べている。 [89, pp. 45-50]

こうした海洋運河論は、運河調査のためにヨーロッパに派遣されながら、帰国後、日本においては海洋を運河と見立て、地方に多くの中小規模港湾を整備すべきという、内務省技師鈴木雅次の論そのものであり、当時内務省内で主流を得ていたこと伺える。また1935年は鈴木および内務省土木局が、内務省直轄工事を商港整備から工業港整備へとシフトしていく時期にあたり、長谷川もこうした内務省土木局のスタンスを代弁していると言えよう。

### 2.6.2 地方の下請け工業助成政策

長谷川からの地方工業港整備に関する説明は、地方工業化委員会の一連の議題の中では

## 第2章

### 2.6

やや異質であった。当時の同委員会の主題は当初、農村の閑散期の女性が副業で工業部品を作る、といった地方農村の産業組合化などの僅少な産業振興策が主たる議題であった。商工省は内務省のように土木行政を担う官庁ではないため、これは当然のことであるが、こうした議題も規模が小さく実効性に欠け、理想論に偏った政策議論の感は否めない。

1936年（昭和11年）11月25日の第五回地方工業化委員会では、同年6月の第4回でとりまとめた下請け工業への助成振興策について、途中経過を報告した。この政策では機械・金属工業を中心に、県当局などと連携し、中小工場で工業組合を組織させ、技術指導・訓練・検査機器の導入などを行い、陸海軍の軍需産業・鉄道・その他重工業部門からの受注ができる品質の製品製造をおこなう、というものであった。1936年（昭和11年）度の国家予算で下請け工業助成に関する費用として8万2千円を計上し、各県当局には専任職員の設置を要請した。この助成金の交付対象となったのは高知・愛媛・徳島・香川・広島・鳥取・山口・和歌山・静岡・秋田・宮城・岩手・福島の13県であった。[89, pp. 92-94]

また同会では、各県において地方工業化に関する委員会を設置し、中央の同会と連携して、地方工業化を促進すること、さらに同会が各県に出向き調査や指導を直接行う方針を決議した[89, p. 101]。これは、上記の助成金制度のみでは不十分であり、商工省自ら地方における未活用の資源や技術を調査して掘り起こし、地方の工業化を促進しようという試みであり、商工省の地方統制を強める政策であったとすることが出来る。この調査では改めて国内各工業の分布状況・特性・未活用未採掘の天然資源・工業への融資状況・電力供給状況・余剰労働力・用地などを調査し[89, pp. 103-108]、商工省が地方工業化委員会を通して、具体的な工場立地の場所まで支持を出すことが企図された。

同会では陸海軍部の委員から、当時の地方の中小工場の製品の品質では陸海軍兵器の求めるレベルに達しておらず、一方で軍部としても軍需生産地の地方分散が国防上重要であるため、地方の工業レベルの向上と分散・平準化、助成予算の拡充を求める声が相次いだ[89, pp. 118-126]。そのため、上記のような商工省の地方へのより強い指導が求められたと言える。

#### 2.6.3 本格的な工業地方分散の議論

第六回の地方工業化委員会は1937年（昭和12年）11月25日に開かれた。ここでは地方工業化のために商工省工務局内に同年7月14日に「地方課」が新設された件が報告された。同課の所管業務は、地方工業化委員会の事務局と下請工業助成および中小工場の技術力向上であった。また前年度から実施されていた下請工業助成の予算が同年度は55万円となり、助成対象も北海道を含め32道県・238工業組合に達し、陸海軍工廠等からの受注額も急増していることが報告された。[89, pp. 147-149]

同会委員を務める諸井貫一<sup>15</sup>（秩父セメント常務取締役）は同会で、従来よりも強力な工業統制が必要であるとし、都市計画の「工業地帯」（工業地域を指すと思われる）による工

場立地誘導と規制を引き合いに、まだ工業化が進んでいない地域に対して、いかに工業を誘致するかについて述べている。さらに、米国におけるニューディール政策によるテネシー川の電力開発事業やドイツ・ロシア・満州の国土計画に言及し、当時国内の後進地域であった東北地方の振興などを例に、工業の適正配分と立地誘導、国防上の工業分散、を含む地域計画・国土計画の必要性を強調した。さらに、同会の調査資料を基に計算を行い、関東・近畿・中京地方に国内の高度な工業地域の30%、工業生産額の70%が偏っていることを示し、地方化促進の重要性を訴えた。[89, pp. 158-165]

第六回の地方工業化委員会では、従来の中小企業助成を継続する方針である一方で、特に、都市計画の話に始まり、地方計画・国土計画に基づいた工場立地の政策的な誘導、という大きな政策的転向があったと言える。

時期を下って1939年(昭和14年)7月26日に、商工省の機構再編で工務局から振興部の所管となった第七回地方工業化委員会が開催された。会長を務める商工次官の村瀬直養<sup>16</sup>は冒頭のあいさつで、すでに同会の趣旨が、当初の不況下の農村産業の振興という建前から、戦時体制強化のための産業育成に重点が移されていることを率直に認めている。[89, pp. 185-186]

ここでも、地方工業組合に対する助成事業は、陸海軍からの受注が伸びている点が報告され[89, p. 194]、商工省側がその受注を「陸海軍の御援助」と述べていることから、すでにこの政策が陸海軍の軍備拡張とは不離の関係であったことを現わしている。もちろん、こうした状況の打破の為にも、生産力拡充のための工場の地方分散を国策として位置づけ、国家が工場立地の誘導と規制を統制すべきであることが、諸井を含め出席する各委員から述べられた。さらに工業の地方分散を実効性を持って進めるために、地方における電力供給拡充の必要性が強調された一方、通信省の大野委員から、すでに電力供給が充実している地方では新たな工業進出が進んでいることも報告され、地方工業化委員会の効果でもある、と述べている。[89, pp. 196-197] つまり、工業地方分散の政策誘導が無い中で(政策としては工業組合助成のみ)、民間企業の判断で既に工場の地方分散が進んでいる事実を、追認するような発言であった。そのため、こうした状況を踏まえ商工省・地方工業化委員会(中央)として工業の地方分散の基準を作る必要があり、進捗にばらつきがある各県の地方工業化委員会を統制する必要があるとされた[89, p. 199]。

こうした議論に対して軍部からは、速やかに工場の地方分散を急ぐ強制力のある政策や世論誘導が必要という発言があった。委員を務める内務省の石井政一<sup>17</sup>は、例えば既に工業集積が始まっている京浜・鶴見の臨海工業地帯を抑制することは難しいものの、内務省は地方での臨海工業地帯整備のための調査を行い、計画立案を進めていることを説明、今後の工業地方分散に資すると述べている。また地方における自動車道の整備も進んでいることを説明した。も説明した。[89, pp. 200-201] これに対し、各委員から、臨海工業地帯候補地の選定基準や内務省としての工業地帯の考え方などを問う発言が多くあり、実効性のある政策を進めている内務省への期待の高さがうかがえる。さらに鉄道省からは、工業集積が政

## 第2章

### 2.6

策上必要な地域から重点的に鉄道計画を取り扱う用意があるとの発言があった [89, p. 202]。

さらに議題は国土計画に及び、内務省で作成しているものと企画院で検討しているものをそれぞれ研究し、商工省の地方工業化政策もそれに対応していく必要があること、工場誘致の噂が立つと地価が高騰すること、これに対処するため強制的な土地の収用が必要であること、工場誘導のための地方税減免など、議題は多岐に及んだ [89, pp. 203-209]。

以上のように、地方工業化委員会の方針・議論は、同会設置当初の地方の中小工業の振興政策から、軍部の協力を得た軍需品の下請受注拡大方針を経て、工業地帯の地方分散適地の検討など、その性質を産業政策から国土計画的な政策議論に変えていったと言える。同会の変質は、日本の国際的な孤立と戦時体制の強化が大きな背景としてあったことは当然であるが、その議論も、軍部や内務省土木局が主導するようになっていった。

第八回の地方工業化委員会総会はヨーロッパで対戦が始まった 1939 年（昭和 14 年）9 月 22 日に商工省で開始された。ここでは、かねてから工業の地方分散を何のために行うか、即ち、地方振興のためか、国防強化のためか、大都市抑制のためか、という議論に対して、正式に「国防の充実を目標とする国家諸体制の整備強化の為の国防経済の確立」がその最終目標として設定された。 [89, pp. 218-219]

その上で、工場新設統制のために、工場立地を禁止する第一種地域、工場立地を原則禁止するが一部緩和する第二種地域、工場立地を促進する第三種地域を国内に指定することとした。ただし、第一種地域内でも、工業専用地区内は工場の新設を認めるなど、例外事項も設けられた。こうした工場規制・促進の地域指定を行う特別法の立法が必要であるとされた。 [89, pp. 220-226]

第九回の地方工業化委員会総会は 1940 年（昭和 15 年）5 月 17 日で、本会が最後の総会となった。ここでは、現在までの地方工業化の度合いの調査報告が行われ、工業化が進んでいない地域に対する助成の必要性、特に金属工業・機械工業・化学工業等を中心とした一定程度の工業ブロック（工場集積地）の形成を商工省が指導する必要性が掲げられた。 [89, pp. 242-269]

#### 2.6.4 地方工業化委員会が果たした役割

以上のような商工省主導の地方工業化委員会の活動は、3.6.4 で詳述する 1942 年（昭和 17 年）6 月 2 日に「工業規制地域及工業建設地域に関する暫定措置」などの、具体的な工場立地統制に結実していった。同措置は四大都市圏への工場立地規制と、地方都市・臨海部への工場分散立地を促すものであった。

地方工業化委員会は、当初は地方の工業や大企業の下請け産業の育成・助成に主眼を置いていたが、日中戦争激化による時局逼迫から、大企業の工場を地方に誘致する政策へとその性質を転換していった。これは本来的地域産業の育成ではなく、外部資本を導入すること

によって、地域経済の活性化を図る施策であった。その対象地（工場建設区域）として選定された、清水・四日市・富山・宇部・八戸・新潟・和歌山・広島等の地方の港湾都市にも少くない影響を与えた可能性がある。

## 2.7 土木技術の進歩

大正期以降、後述のように、日本各地の港湾で内務省直轄により港湾修築工事が大規模に並行して実施されるようになった理由として、港湾修築の土木技術の進歩があった。本節では、こうした技術の向上について詳述する。

### 2.7.1 港内の水深確保

江戸期までの港湾は、船舶が小型であったことから、遠浅の海岸でない限り、天然地形である程度の水深が確保できていれば、港としての機能をなし得たが、明治維新以降の近代化で船舶は次第に動力化され大型化が進んでいったことで、水深が確保された泊地が必要となった。横浜・四日市・神戸・門司・長崎等は元来の海底地形が泊地に適していたため、明治初期から近代港湾としての役割を果たすことが出来た [42, p. 40]。一方で東京・名古屋・大阪・若松等の港は海底が浅かったため、港湾建設と供用に時間を要した [42, p. 40]。

港内の海底を深くする目的で、港内に流入・堆積する土砂を減らすため、港湾附近の河川の流路を改修する工事が各地で実施された。もちろんこうした河川改修工事は、下流・河口部での河川の氾濫防止などが主たる目的であったが、副次的に港湾機能の向上をもたらすものであった [42, p. 40]。河川改修工事のうち、港湾の機能向上に資したものが下表（表 2-12）となる。下表に含まれないものでも、小河川の改修は多くの港湾で実施された。

表 2-12 港湾整備にかかる河川改修工事

年代	河川工事名	港湾（★印は内務省直轄工事港湾）
1898年～1910年	新淀川開鑿	大阪港
1900年～1912年	庄川付替	伏木港★
1876年～1905年 1907年～1927年	信濃川放水路	新潟港★
1911年～1930年	荒川放水路	東京港
1925年～1930年	笙の川付替	敦賀港★
1916年～1934年	神通川切替	富山港（東岩瀬港）・富岩運河
1884年～1903年 1917年～1936年	最上川切替	酒田港★
1917年～1936年	雄物川切替	秋田港（土崎港）★

## 第2章

### 2.7

1923年～1940年	紀ノ川改修	和歌山港★
-------------	-------	-------

重要港湾の指定にあたり、標準とする船舶は3,000トン級で、港内の水深は7mの確保が目安とされたが、のちに1万トン級の船舶に対応するため水深9mが求められるようになった。また太平洋側の一部の港湾では10～12mの水深が求められた [42, p. 41]。港湾の海底を直接掘削して水深を深くする「浚渫」技術の向上は、欧米からの浚渫船の導入により飛躍的に向上した。

初期に導入された浚渫船はバケット式で、1870年（明治3年）に大阪府の安治川浚渫に導入されたもので、英国の紹介を通して購入したオランダ製のものであった。続いて、プリストマン式の浚渫船は1887年（明治20年）頃から、ディッパー式は1922年（大正11年）から導入された。加えて浚渫土砂を陸上に送るポンプ船は1888年（明治20年）に英国製のものを導入したのが始まりとされる [42, p. 44]。

また、固い海底の岩礁を破碎するためにはダイナマイトに代表される爆薬による破碎が行われた。





図 2-25 バケット式浚渫船 [244, p. 90]

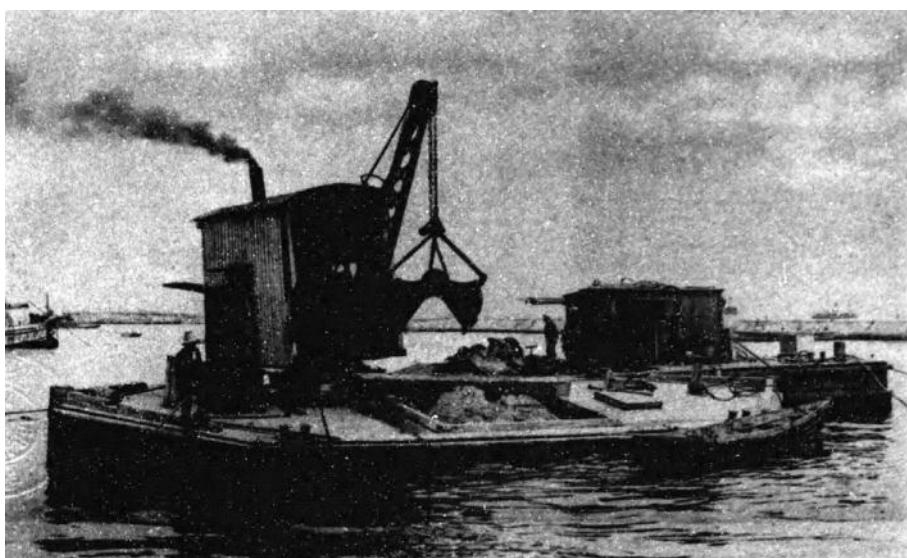


図 2-26 プリストマン式浚渫船 [230]

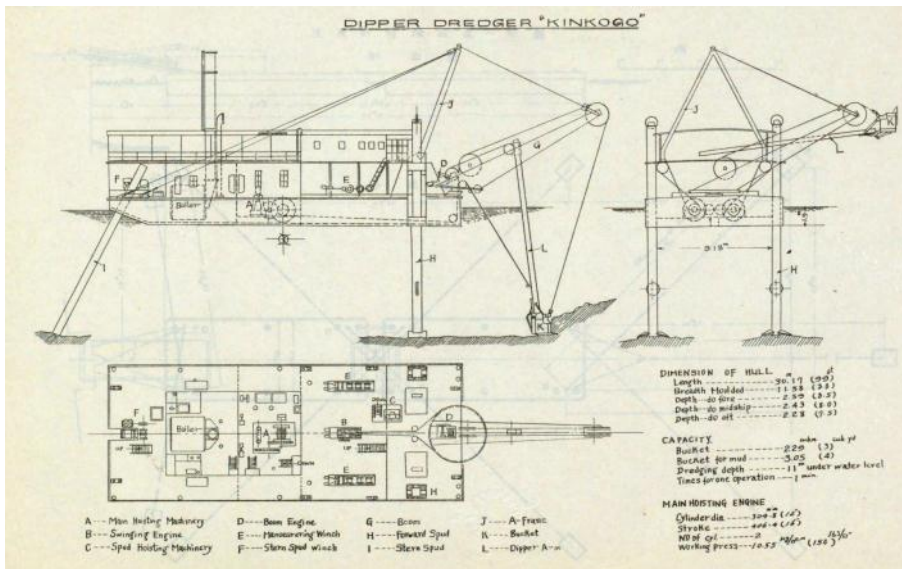


図 2-27 ディッパー式浚渫船（鹿児島港） [222]

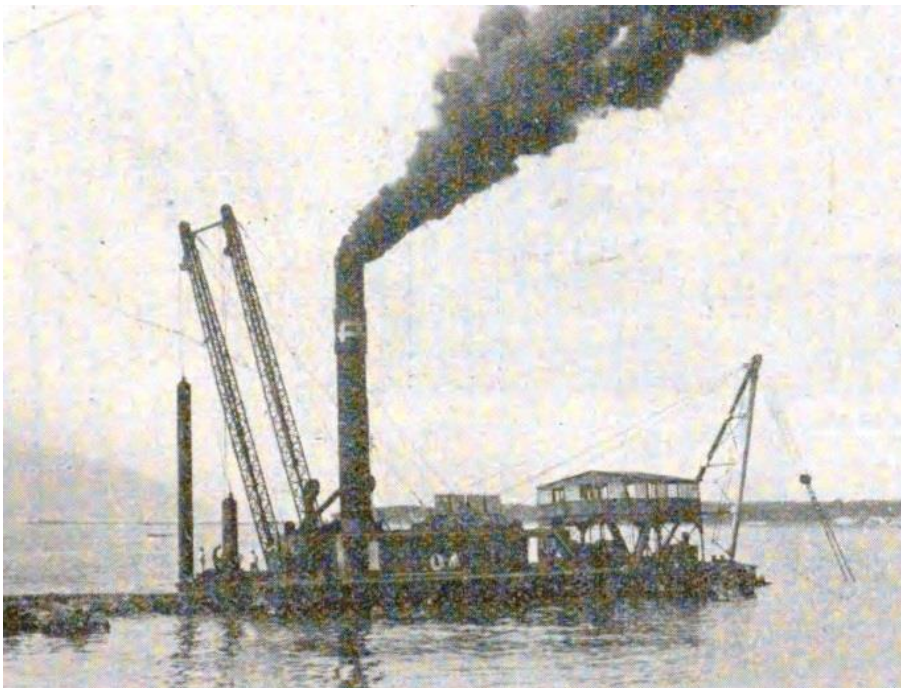


図 2-28 ポンプ式浚渫船 [244, p. 90]

### 2.7.2 コンクリート技術の導入

日本の近代化に大きく貢献した土木技術の一つにコンクリート（混泥土）があげられる。港湾工事においても、明治初期には石積みによる護岸が行われていたが、次第にコンクリートが多用されるようになった。コンクリートは現地で打設されるものと、別の場所で方塊・

函塊（ケーソン）として製作し、現地に運搬し設置する手法が取られた。コンクリートを現地で打設する場合は、L型壁体やコンクリート被覆の鉄矢板などを設置後、陸地側をコンクリート・土砂等で埋め立てた。函塊は、設置後中空をコンクリートや土砂で充填した [42, pp. 44-48]。

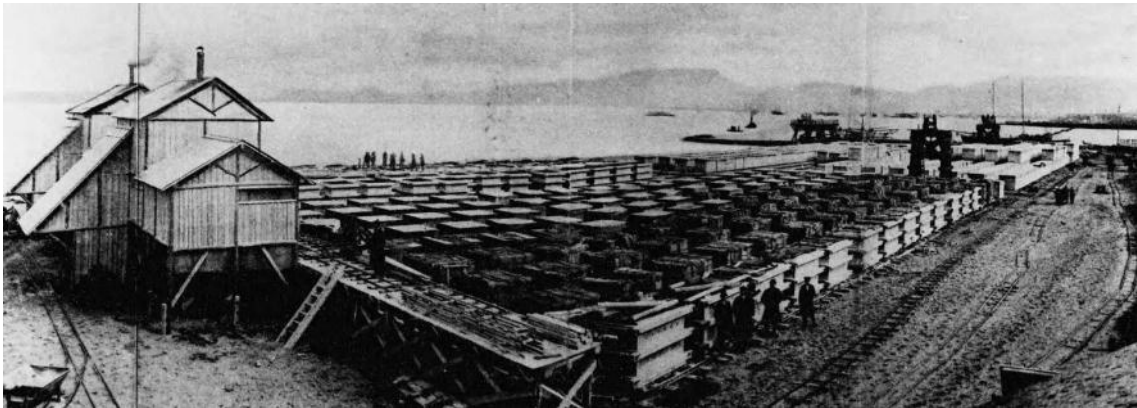


図 2-29 方塊製造工場（青森港） [230]

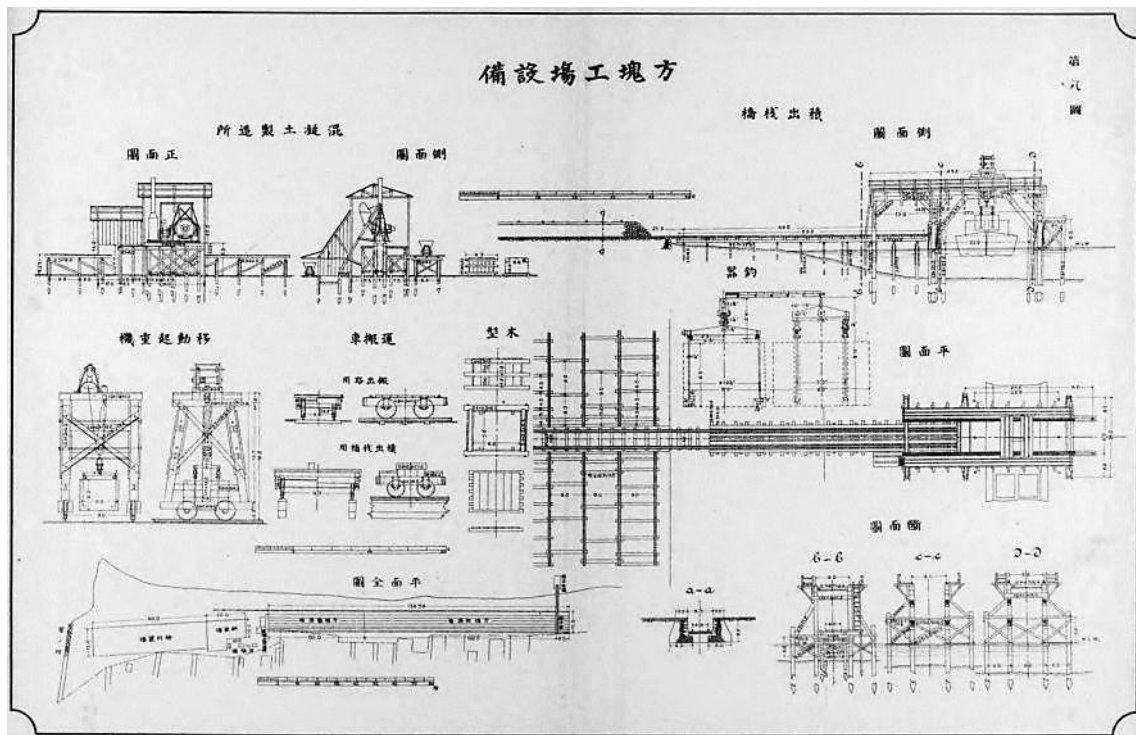


図 2-30 方塊工場設備（敦賀港） [240]

第2章  
2.7

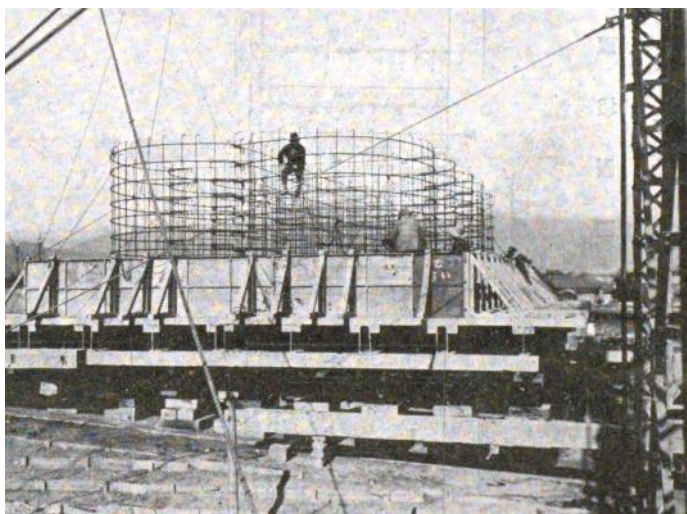


図 2-31 函塊の鉄筋工事（清水港） [244, p. 97]

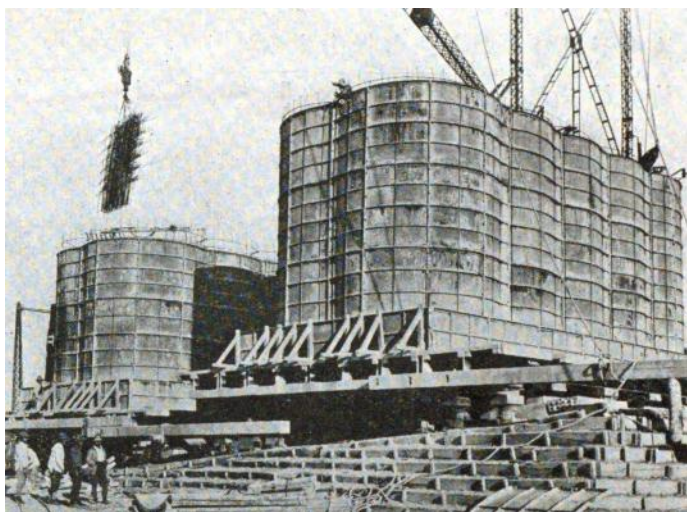


図 2-32 函塊型枠工事（清水港） [244, p. 99]



図 2-33 函塊の進水（清水港） [244, p. 100]

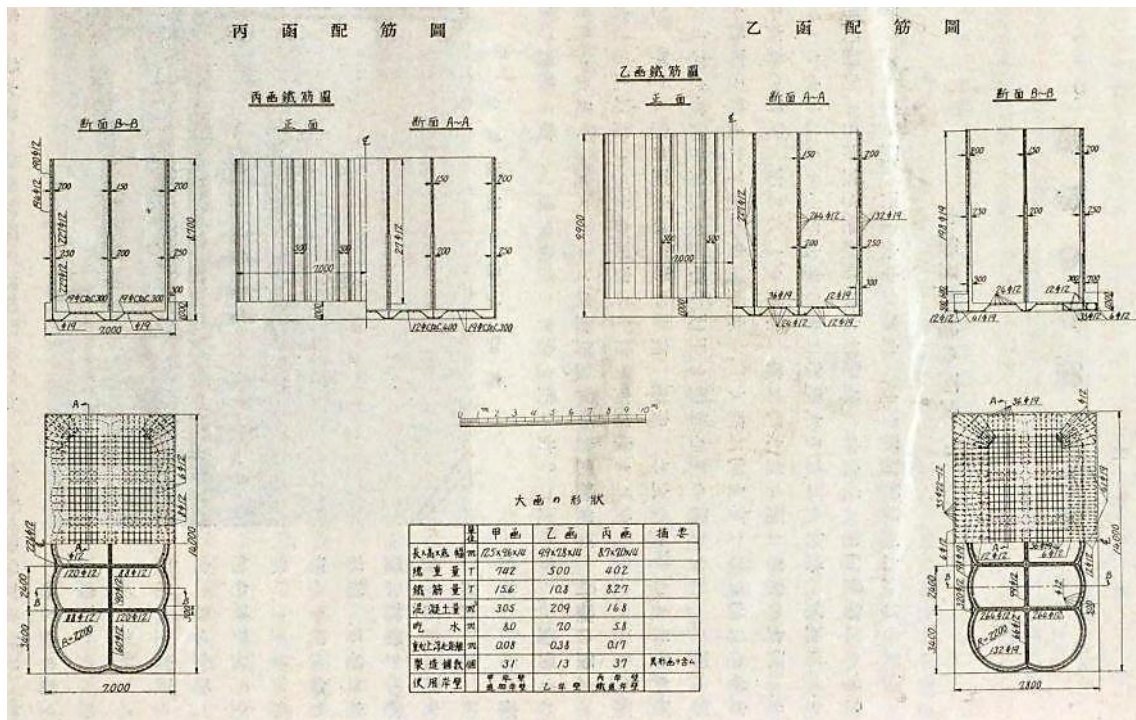


図 2-34 函塊の配筋図 (清水港) [244, p. 98]

岸壁・護岸工事は、初期には石積みで、次第にコンクリート方塊・鉄筋コンクリート函塊が用いられるようになり、大規模な埋立地・埠頭を築造できるようになった。内務省直轄で施工された地方港湾の多くでは、鉄筋コンクリート函塊が活用された [42, p. 47]。

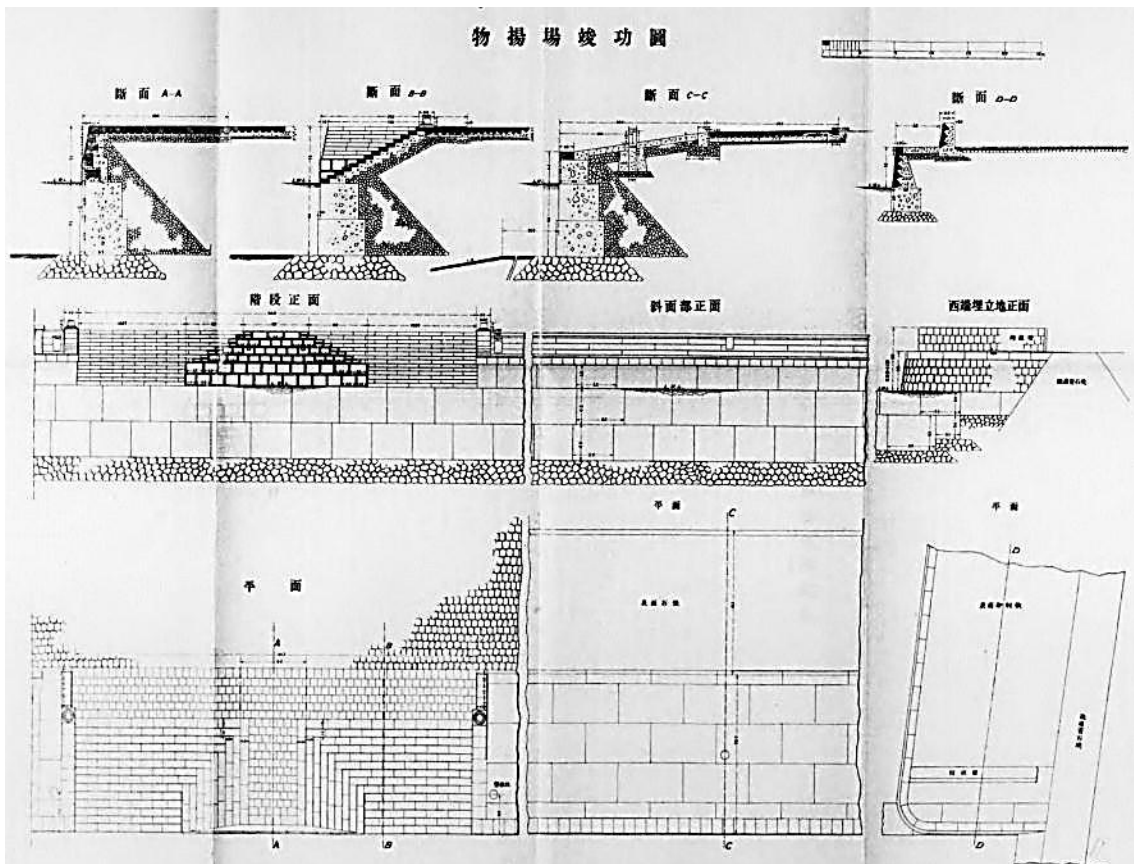


図 2-35 方塊を用いた護岸工事（青森港） [230]

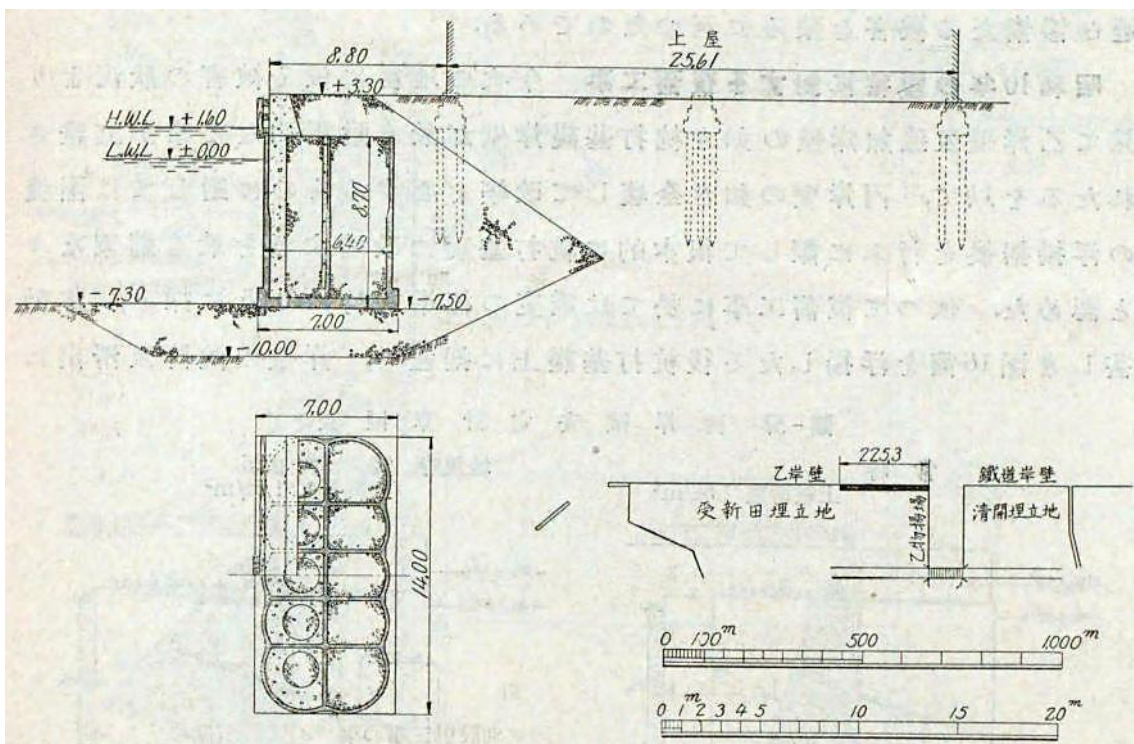


図 2-36 函塊を用いた護岸工事（清水港） [244, p. 109]

以上のように、必ずしも天然地形に恵まれない地方港湾においても、浚渫と方塊・函塊を用いた工法で、大型船が接岸できる近代的な港湾整備が行えるようになった。一方で、こうした港湾修築工事は工費が莫大かつ高度な技術のため、地方の自治体や地元企業などで自弁することは難しかった。自ずから、地方港湾においては、国庫補助を受けた内務省直轄による港湾近代化工事が主流となっていった理由の一つと言えよう。

## 2.8 本章のまとめ；港湾の近代化とその機能の変容

本章において調査・記述したように、明治維新以降の日本の港湾政策は、さまざまな国策方針・法制度・行政機構・港湾経営理論・土木技術・社会情勢などによって形作られ、執行されてきたことが分かった。

近代港湾の立地については、明治初期に国策として進められた野蒜・三角・三国などの地方での近代港湾整備が挫折した一方で、横浜・神戸などの大都市近接の港湾は国策として整備が進み、日本を代表する港湾として発展した。ただし、現在でこそ大規模な港湾として知られる大阪港や名古屋港は、当初は国策としての港湾近代化には選定されず、地元資本や自治体による整備に任された。第4章で後述する本研究の対象とする地方港湾も同様に、当初は国策としての港湾近代化に浴することはできず、明治時代は各々の自助整備に任された(4.1で詳述)。野蒜築港の失敗は、政府に地方港湾整備を躊躇させるトラウマともいえる影響を残したと言える。

20世紀に入り、日本が近代国家として国力を蓄えるにつれ、それまで国策として重点的に進められていた国内の鉄道網整備が幹線網を中心にしてある程度完了し、地方の港湾の近代化についても次第に国策として注力されるようになり、国庫補助を受けた内務省直轄による港湾整備が開始された。こうした港湾建設行政の執行制度として港湾調査会等の組織が「重要港湾」を選定した上で、直轄工事が対象となる港湾が決定され、大型船が接岸できるような性能の高い港湾整備が地方港湾で進むことになった。逆に、こうした高い性能の港湾整備は、国庫補助と内務省の技術支援がなければ、地方の資本・自治体のみでは整備が難しかったと言える。また港湾整備が国家の強いコントロール下で進められることになったと言える。

第一次大戦による好景気と欧州からの輸入の一時的な途絶により、1910年代の日本国内では重化学工業が次第に発展し、港湾はそれまでの製品の貿易という商港機能から、原料移入・生産・製品移出を臨海部で完結させる工業港としての機能が重視されるようになってきた。その端緒となったのは、民間資本である浅野財閥による鶴見工業港やその後の尼崎工業港であったが、次第に国策として臨海工業地帯の整備が内務省直轄で進められるようになった。これは内務省土木局の技官であった鈴木雅次の「工業港理論」とも呼べる指針に依拠するところが大きく、鈴木は臨時港湾調査会や土木会議等の港湾行政の中核で活躍した。ま

## 第3章

### 3.1

た鈴木の、一定規模の港湾整備を地方各地に偏りなく実施する・工業港は必ずしも大規模消費地としての都市に依存しない（港湾と都市の分離）、という考え方は、戦時体制が強まるにつれ、国土計画の工場地方分散方針（次章で後述）にも合致することとなっていた。この点でも、港湾整備に対する国家のコントロールが強かったことが分かるが、結果として、多くの地方都市にとって近代港湾の整備という恩恵をもたらした。

上記のように、戦前の日本では、国家の土木政策としての港湾行政は港湾調査会等を中心とし、特に港湾調査会設立以降はある程度の一貫性を持って進められたとみることが出来るが、一方でその港湾行政の根幹となる「港湾法」自体は整備されることなく、各種法規・政令の運用で補う状態が続いた。港湾法未整備の理由は、省庁間の調整不足や内閣総辞職などの政治状況に翻弄された面もあるが、根本としては、大蔵省による関税業務を除けば、内務省土木局と港湾調査会等によってある程度円滑に港湾行政全般が運営されていたことで、少なくとも平時においてはその必要性が切実ではなかった、と解することが出来る。むしろ、港湾法の制定の必要性が叫ばれる中であって、内務省直轄港湾工事に心血が注がれていた事実は、同法が無くても地方港湾整備に支障が無かったことの証左といえる。

以上のように、戦前の日本の港湾行政・港湾政策は内務省土木局を中心とした強力な統制と国庫補助の下に、地方港湾の近代化と臨海部の工業化をもたらしたと捉えるのが妥当であると考えられる。

---

<sup>1</sup> 実際に江戸幕府は対馬（中国）、長崎（オランダ）、薩摩（琉球）、松前（アイヌ）を通して海外交易を実施しており、近年は「鎖国」ではなく、当時のアジア諸国で一般的に見られた「海禁」政策に近いものであったと認識されている。特に外洋船が発達した19世紀には、米国艦隊来航以前にも、多くの欧米諸国の船舶が日本近海に出現しており、江戸幕府もある程度正確な海外情報を得ていたとされる。

<sup>2</sup> 奥田助七郎（1873－1954年）1900年に京都帝国大学理工科大学土木工学科卒で愛知県に入庁に土木技師となったため、名古屋港の計画段階からは加わっていないが、一般にはその後の名古屋港築港の中心人物と見做されている [37, p. 111]。

<sup>3</sup> 沖野忠雄（1854－1921年）1870年大学南校に入学後、フランスで土木を学び1881年帰国。1883年に内務省土木局技師となり、河川の直轄工事を監督し、1911年までの主要な土木工事を全て監督した。同年内務技監となって、内務省の土木行政を指揮した。退官後、古市公威を継いで土木学会の第2代会長を務めている。

<sup>4</sup> 近藤虎五郎（1865－1922年）1887年帝国大学工科大学土木工学科卒、私費でコロンビア大で学び、鉄道会社勤務を経て内務省に入る。1902年土木局直轄工事課長、1905年治水課長兼工務課長、1920年第一技術課長となる。地方で直接直轄工事に関わることはなかったが、本章で全直轄工事の監督・指導にあたり、沖野忠雄と匹敵する功績とされる。

<sup>5</sup> 原田貞介（1865－1937年）1886年東大退学後、1891年ドイツのシャロテンブルグ大学を卒業後帰国、内務省技師となり、主に河川改修工事に従事した。1918年に内務技監



---

となり、朝鮮総督府土木顧問、土木学会長なども務めた。

6 丹羽鋤彦（1868－1955年）1889年東京帝大土木工学科卒、内務省仙台土木監督署に勤め、その後最上川、淀川、木曾川の改修工事に従事。1899年横浜港の築造工事に当り、大蔵省税関技師として出向、横浜港近代化をけん引、その後1905年ケーソン工法を用いた神戸港の築港計画で港湾土木技術の近代化をもたらす。1919年退官後、後藤新平市長の招きにより、東京市の河港課長となり震災復興に尽力した。

7 安芸杏一（1873－1961年）1896年投稿帝大土木工学科卒、内務省で信濃川改修に従事し新潟港近代化を提言。1913年内務省土木局調査課で国内港湾の調査・修築計画をおこない、各県の港湾工事を監督。1921年初代横浜土木出張所長となり、横浜港と清水港の修築工事を担当した。特に1923年の関東大震災時は横浜港の復旧時尽力し2年の短期間での復旧工事实現が功績と称えられる。1929年に退官したが1932年に日本港湾協会の要職に在って、国内やアジアの港湾調査・計画立案に携わった。

8 鈴木雅次（1889－1987年）1914年九州帝大卒、内務省東京土木出張所に勤め、1920年から各国の港湾工事視察に出張。帰国後、港湾の工業港化・臨海工業地帯造成を深く推進したことで知られる。港湾行政全般に深く関わり、1930年から日大工学部教授を兼任。

9 池田宏（1881－1939年）1905年京都帝大法科大学卒、同年内務省に入り、地方勤務後、道路法制定に取り組む。後藤新平内務大臣時の1917年に内務大臣官房都市計画課初代課長に就任、都市計画法制定に尽力、関東大震災後は帝都復興院の理事兼計画局長を務めた。その後京都府知事・神奈川県知事を経て、大阪商科大等で教鞭をとる。都市計画関連の多くの著作・論考を遺す。

10 港庁制度は港湾利用者・港湾所在地の市民の選挙により選出した委員を中心として組織され港湾経営を担う自治的な委員会とされる。戦後の港湾法の港務局制度に引き継がれた。

11 蔵重長男（1897－1938年）京都帝国大学土木工学科卒、1926年内務省土木局に入り、横浜土木出張所で関東大震災後の横浜港第三規拡張工事に従事、参謀本部嘱託、大本営付、企画院技師を兼務、1938年中国広東への調査出張帰途に飛行機事故で行方不明となったため、1940年港湾講演集掲載の論説は遺著となる。

12 嶋野貞三（1897－1979年）1921年東京帝国大学土木工学科卒、内務省に入り、東京第一土木出張所、横浜土木出張所、清水港修築事務所勤務後、1934年に内務省土木局で港湾整備を担当し1942年に内務省最後の港湾課長、1943年からの運輸通信省では港湾局長を務める。戦後退官し東京大学教授を務めた。

13 落合林吉（1900－1983年）日大高等工学校土木科卒、帝都復興院、東京府、東京都に勤務。戦後は東京都港務所長から建設院課長に転じ、建設省道路建設課長、総合計画課長、群馬県土木課長兼電気局長を歴任。

14 内林達一（1895－1978年）九州帝国大学工学部土木工学科卒、1921年内務省下関土木出張所、その後同漁港修築事務所で、世界的にも類を見ない小門海峡の締め切り工事を成功させる。1939年東京府京浜運河建設事務所長、1941年興亜院嘱託で中国の舟運運河開

---

門を指導、1943年から運輸通信省に復帰。浚渫船建造に画期的進歩をもたらした大規模埋立工事に威力を発揮、臨海工業地帯の急速な整備に貢献。東大卒・東京都港湾局工事課長という経歴も見られ、詳細は不明。

15 諸井貫一（1896－1968年）1921年東京帝大大学院経済学研究科を修了し工学部と経済学部で講師を務める。1925年に父が経営する秩父セメントに入社、支配人と常務取締役を務め、1948年に社長に就任。経済同友会・日経連・経団連の創設にも尽力、秩父鉄道・埼玉銀行・日本煉瓦製造(株)の会長も務めた。

16 村瀬直養（1890－1968年）1914年東京帝大法科大卒、農商務省に入った。鉱業監督官、工場監督官、三時間、書記官、法制局第二部長、商工省商務局長などを歴任。1936年に商工次官、1939年に物価局次長。1945年の鈴木貫太郎内閣では法制局長官を務めた。

17 石井政一（1898－1997年）1923年東京帝大法学部を卒業に内務省に入った。法務・警察系の部局を経て内務省土木局港湾課長・道路課長を務めた。1944年に福井県知事に就任したが、終戦を受け1945年退官。

## 第3章 都市計画行政の進展と港湾の位置付け

第2章において、明治～昭和戦前期における港湾行政の進展について整理した。時を同じくして日本国内の都市も近代化が図られる。東京においては1888年（明治21年）に東京市区改正条例に始まる首都の近代化が始まり、その他の大都市でも独自の都市基盤整備の動きがあったため、市区改正条例は1918年（大正7年）には横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市に準用された。さらに1919年（大正8年）の都市計画法（旧法）、1920年（大正9年）の市街地建築物法の制定により、日本国内の諸都市が順次都市計画法の適用を受け、近代的な都市計画が施行されるにいたる。本章においては、こうした都市計画行政の進展と、その中での港湾がどのように位置付けられていったかについて、明らかにしていく。

### 3.1 都市計画法・市街地建築物法の制定

1918年（大正7年）、都市計画調査委員会は都市計画法および建築物法案を政府に決定・答申し、都市計画法（1968年（昭和43年）制定の新法があるため、旧都市計画法）は1919年（大正8年）4月4日に公布（制定）された [92]。その制定の理由として、「都市の秩序ある発展を期する為其の交通、衛生、保安、経済等に関する重要施設の計画を執行するに適當なる法規を制定するの必要あり是れ本案を提出する所以なり」とされている [92]。都市計画法は翌1920年（大正9年）1月1日より施行された [93]。

この旧都市計画法制定に至るまでの経緯は多くの研究があるため、本論文では詳述を避けるが、都市計画法が必要になった経緯として、都市への人口集中が第一の理由として挙げられる [1, p. 82]。明治維新以降、富国強兵・殖産興業の方針の下、日本国内に産業革命と資本主義経済が浸透し、国民の80%が農民であった江戸期から、1920年代には工業従事者が20%、商業従事者やその他が30%近くを占めるようになり、いわゆる都市型産業（第二次・大三次産業）従事者が一般化し、その産業と居住地が都市に集積を見るようになった [1, pp. 81-82]。こうした都市への産業・人口集中は無秩序な都市開発や都市域の膨張、衛生状態の悪化をもたらし、系統立った都市づくりを進められる計画が求められるようになった。

すでに東京や大阪等の大都市では市区改正（都市計画）が一部で施行され、1918年（大正7年）4月16日には、東京市区改正条例を全国の都市に準用できるようになった [94]。ただし市区改正は江戸期以来の市街地を改良することを主眼としていたため、都市の膨張を制御するなどの近代的な都市計画法制としては不十分であったため、翌年の都市計画法の制定に至ったとされる [1, p. 86]。

新たに制定された都市計画法では第三条で「都市計画、都市計画事業及毎年度執行すべき都市計画事業」について「都市計画委員会の議を経」て内務大臣が決定し、内閣が認可する

## 第3章

### 3.1

という中央集権的な執行体制であった。都市計画委員会は中央委員会と地方委員会によって構成され、実際の個別の都市計画を検討するのは都市計画地方委員会であった。地方委員会には内務省の都市計画分野の技官が事務局員として派遣され、委員は知事を会長として中央官庁の官僚・学識経験者・府県議会議員・市議会議員・市長等から構成された。都市計画地方委員会は「内務大臣の監督に属し」議案は内務大臣が提案する、という立て付けになっており、実際は派遣された事務局技官たちの作成に依っていた。以上の点で、旧都市計画法の都市計画行政は内務省の強力な統制下に、全国一律の執行体制が取られた点が特徴とされる [1, p. 88]。

こうした中央集権的な都市計画行政の是非については現在に至るまで多くの議論・研究があるが、本節では、旧都市計画法および市街地建築物法によって導入された都市計画手法の中で、本研究と関連が深い事項について列記したい。

#### 3.1.1 都市計画区域の設定

都市計画区域は当該都市計画を執行する範囲を示すもので、基礎自治体の行政区域とは無関係に複数自治体に亘って区域を指定することができた点で画期的であった。ただし都市計画区域内の全区域に後述する用途地域が指定する必要はなかったため、都市計画区域内で用途規制を受けない「空白」のエリアがうまれることになった。こうしたエリアは都市辺縁・近郊の農村部である場合が多く、市街地が拡大し始めてから、初めて用途地域を後追いで指定するような状況を生んだ [1, p. 90]。

#### 3.1.2 用途地域制の導入

都市計画区域内において市街地建築物法にもとづく用途地域を設定し、土地利用の用途を法的に制限できるようになった。前述のように、都市計画区域内全域に用途地域を定める必要は無く、市街地建築物法適用の区域は一部に限定された。

用途地域は「商業地域」・「工業地域」・「住居地域」・「未指定地域」の4つが示され、それぞれ建築できる建物用途の制限が設けられたが、その規制は緩やかで、工業地域では制限を受ける建築物がほぼ無かった。また未指定地域でも工業地域においてのみしか建てられない建築物以外は建てることのできたため、こちらもほぼ無制限の用途地域であったと言える [1, pp. 106-107]。

#### 3.1.3 都市計画施設の導入

まず、本法条文内における港湾に対する言及は  
「第十六条

1. 道路、広場、河川、港湾、公園、緑地其他政令を以て指定する施設に関する都市計画事業にして内閣の認可を受けたるものに必要なる土地は之を収用又は使用することを得」(下線筆者) [95, p. 270]

との記載があるのみで、その扱いについては非常に不明瞭であった。同条文では港湾も都市計画の施設の一つであり、都市計画事業として施行することができる(ために収用できる)と解釈することは可能である。さらに都市計画法施行令第二十一条において「鉄道、軌道、運河、(飛行場; 1933年追加)、水道、下水道、土地区画整理、運動場、一団地の住宅経営、市場、屠場、墓地、火葬場、塵埃焼却場又防風、防火、防水、防砂又は防潮の施設は都市計画法第十六条第一項の規定に依り之を指定す」と定め、上記の施設を都市計画施設として取り扱うこととしている [96, p. 第十一類 7]。これに基いて、実際に各都市で都市計画運河・都市計画公園・都市計画緑地・都市計画上下水道・都市計画飛行場などが都市計画決定された一方で、「都市計画港湾」という決定は見られず、都市計画の中での港湾の扱いは当初から非常に曖昧なものであった。

こうした都市計画施設という概念・制度はいかなるものであったのか。都市計画施設の概念を導入した理由について、都市計画法制定に深く関与した当時の内務大臣官房都市計画課長(初代)の池田宏は、その著書「都市計画法制要論」の中で、

「孰れの都市に在りても公共的役務は今日迄第一に個々断片的に立案計画され、次第も匡されずに思ひ思ひに実行されたものである。

(中略)

国に於て当然施設すべきもの迄府県に於て経営されるものあれば、府県の施設に任じて可なるものをも国に於て取り上げて施行しておるものもあるといふ風であるのみならず、第三に此等公共役務に関する法制亦頗る混線し、殊に国と自治体との間に於ける権限関係錯綜を免れざりしが為めに都市の側からいへば、最深き利害の関係を有し、其の施設の結果は都市共同生活の利便に関し其の公利公益に影響する重要な施設計画と雖も都市自ら其の当面の局に膺(あ)たり其の責に任ずること能はずして、国家に依りて都市と没交渉に経営せられ、併かも其の実際に施為せらるる所を見れば道路河川港湾衛生鉄道通信等各部局を擁して偏に割拠主義に是れ依る国政の主管行政庁本位に計画実施せられ勝ちで、其の結果都市の利害に深甚の関係を有する行政は兎角円滑に運転することを得ずして互に撞着すること珍しからず、或は相殺する様の事もあつた。

現に鉄道の施設のごとく都市の死命を制する程の重要な施設に在りても、其の駐車場の位置といひ、都市内に於ける経過線路の選定といひ、将又其の構造の設計といひ、我国に於ては東京が市区改正条例に依つて所謂都市計画的に決定せられたる唯一の事例ある外殆んど全く鉄道行政の秘密主義に依りて決定せられ、営利主義に依りて打算せられたと評されても過言なりと咎むる訳にも行くまじき有様で、其の施設経営に付ては僅に政府のご都合主義に出づといはれる鉄道会議に諮問せられることあるのみで毫も都市には無関係没交渉であつて、都市は偶々鉄道用地の収用等の場合に地元なるの関係を以て何等かの形に於て

## 第3章

### 3.1

協賛貢献を強要せられて関係を持つに過ぎなかつた。(中略)

或は又神戸港を視る人の眼に常に不快に感じて如何にも従来の国政が都市経営上不統一であつたかを語らざるを得ないのは、かの川崎造船所が港の首要部を占得しておる事である。是実に隅田川の沿岸一帯が倉庫や船渠や荷物の積卸場等の様に供せられたなら如何に市民の爲めになり東京市の水運に貢献するであらうかと思はれるのに此の屈竟の臨川地帯が可惜、個人の別荘や待合業などの用に供せられておると好一対で水に対する行政が如何に都市に対して利害の重要なものあるかに無理解であつたかを裏書するものである。】  
[97, pp. 16-21]

とした上で、本法の制度の特色として

「我国法は都市計画に付ては施設と事業との二方面に分ち相俟ちて事実上都市を構成する地域に対して統制ある組織的計画の実現を期するを以て理想として此の目的を達成するに必要な手段方法を講ずることを以て其の本分としておるのである。」 [97, pp. 66-68]と述べて、鉄道や港湾施設といった大規模な施設をどのように都市計画で位置づけるか、非常に腐心したことが示されている。特にこの第十六条の都市計画施設に関する記載は、3回にわたって改訂されたとされる直前までの法案文には見られない記述であった [95, p. 145]。このことから池田が、大規模な都市基盤・インフラ整備事業を何とか都市計画法の中に位置づけようとしていたことが垣間見えよう。

つまり、都市計画施設という制度は、それまで所管官庁や運営主体などによって位置や規模に関する意思決定がことなっていた鉄道駅や港湾・運河などの大規模な都市基盤・土木施設を、予め都市計画の中で都市計画施設として決定しておくことで、当該都市の中でこうした施設が不便益(都市計画との不整合)をもたらすことがないようにしておくことが目的であった。前述のように、実際に都市計画施設として特定の港湾が決定された事例はなかったが、少なくとも都市計画法設立当初は同法で港湾を含めた都市基盤を都市計画の中に位置づけようとしていた意図があった点は、留意すべき点であろう。

#### 3.1.4 近代都市計画法制度の特徴

以上概観したように、1919年(大正8年)に制定された旧都市計画法・市街地建築物法によって、日本における初めての全国的な都市計画制度が誕生した。今日的な視点では、中央集権的で全国統一の執行制度・緩やかな用途規制・都市計画区域内ながら土地利用制限が無いに等しい空白地域など、様々な制度的欠陥や矛盾が指摘されている。ただし、本研究においては、こうした近代都市計画制度が地方港湾都市においてどのように適用・運用されたかを明らかにすることが目的であるため、制度そのものの是非は考究しない。1920年代に入って、全国の諸都市で順次都市計画の適用と運用が開始されたことは、日本の都市計画史上において重要な画期であったのは間違い無く、現代に至る都市計画行政の端緒となった。また港湾を都市計画施設として位置づけられていた点は、特に本法成立に携わった池田宏

が都市計画に求めていた理念を、非常に強く反映していた結果と言えよう。

### 3.2 都市計画決定標準と港湾の位置付け

都市計画を各都市で施行するにあたり、その指針として内務省が作成した指針として「都市計画調査資料及決定標準」があり、これを基準として各都市計画地方委員会は都市計画策定を行ったとされる。この都市計画調査資料及決定標準において「港湾」がどのように扱われているのか、本節で整理したい。

#### 3.2.1 1927年の都市計画調査資料及決定標準

最初期の都市計画決定標準は、1927年（昭和2年）に開催された全国都市計画主任官会議で示されたもので、「都市計画調査資料及決定標準」[98]として周知された。このうち港湾に関するものとしては、地域決定標準において下記の言及がある。

##### 「五 地域決定標準

##### 第一 決定方針

一、予め市街と未建築地とに区分し左記の要領に依りて第一次地域図として調製すること

##### 甲、市街地

1、市街地に在りては一般に土地の現況を尊重して建物用途別現況図に準拠して

各種地域を定むること

2、前号に拘らず尚左記に依り案配すること

…中略…

##### 工業地域とするもの

イ、地勢平坦にして港湾、運河に接近し若は陸上運輸の便なる土地

ロ、特に地下水豊富にして且つ良好なる土地

ハ、噴油口、坑道口の付近地

ニ、動力、揚水筒の供給若は排液の処置容易なる土地

…中略…

##### 乙、未建築地

…中略…

ハ、先づ商業地域の系統を確立し次に工業地域の配布を定め残余の土地を以て住居地域に充つること

…後略…」(略、下線筆者) [98, p. 13]

上記から、港湾・運河に近接した場所は基本的に「工業地域」に指定することを標準とされたことが分かる。また「陸上運輸の便なる」というのは幹線道路や貨物鉄道駅などを指すと考えられ、交通利便性の高いことがその用途の基盤であると捉えられていたことが分か

## 第3章

### 3.2

る。一方で、この1927年（昭和2年）の都市計画決定標準における港湾に関する言及は、上記のみであった。また工業地域の指定は、商業地域に劣後して指定する手順であったことが分かる。

#### 3.2.2 1933年の都市計画調査資料及計画標準

次に出された都市計画標準は、1933年（昭和8年）7月20日に内務次官から各地方長官、都市計画地方委員会宛てに通達された「都市計画調査資料及計画標準に関する件」[99]がある。港湾に関する言及としては下記が挙げられる。

##### 「(2) 運河計画調査資料

###### 第一 河川、水路、運河、港湾配置図

河川、水路、運河の配置及港湾の区域を示し別に説明書を添付すること

###### 第二 河川、運河、港湾修築事業に関する図面

右に関する事業又は計画ある場合には関係図面及説明書を提出すること」[99, p. 14]

##### 「第六 沿岸利用現況及予定図

###### 二 利用予定図

築港埋立其の他の改良計画等に依る利用の予定を前号（沿岸線を実線で表記）に準じ作成すること」[99, p. 34]

##### 「(ホ) 運河計画標準

###### 第一 計画

一 運河計画は主として工業地の開発、埋立地の利用、低湿地の改良等土地の地域的发展を計る必要ある場合に之を行ふ

二 運河の配置に関しては現在に於ける河川運河の利用を増進し若は港湾、道路、鉄道等水路交通の相互関係を緊密ならしむるやう考慮し、水路の連絡を主とするもの、沿岸の利用を主とするもの等に付適當の位置を選定し系統ある組織を保たしむ」[99, p. 40]

##### 「(へ) 地域決定標準

###### 第一 指定

一、予め市街と未建築地とに区分し左記の要領に依りて第一次地域図として調製すること

###### 甲、市街地

1、市街地に在りては一般に土地の現況を尊重して建物用途別現況図に準拠して各種地域を定むること

2、前号に拘らず尚左記に依り案配すること

…中略…

工業地域とするもの



イ、地勢平坦にして港湾、運河に接近し若は陸上運輸の便なる土地

ロ、特に地下水豊富にして且つ良好なる土地

ハ、噴油口、坑道口の付近地

ニ、動力、揚水筒の供給若は排液の処置容易なる土地

…中略…

乙、見建築地

…中略…

ハ、先づ商業地域の系統を確立し次に工業地域の配布を定め残余の土地を以て住居地域に充つること

…後略…」(略、下線筆者) [99, pp. 41-42]

本標準において、運河計画に関する指針が示され、都市計画運河の目的として港湾を初めとした水運の強化がその一つとされた。また運河計画を行うにあたり既存港湾や計画中の港湾の図を提出するように求めており、都市計画運河が港湾との関連の中で役割を見出されていたことが示唆される。一方で、地域決定標準に関する文言は、1927年(昭和2年)の地域決定標準と全く差が見られず、港湾に接する地域は基本的に工業地域指定であるとされていた。

### 3.2.3 1939年の地区調査資料及決定標準

1938年(昭和13年)に市街地建築物法が改正され、住居専用地区・工業専用地区の指定が可能となった[100]。その改正の理由として「市街地発展の状況に鑑み一層土地利用の整正を図り建築物の用途の統制を期すると共に防空、防火及保健衛生上の見地より市街地建築物法中改正を要するものあり是れ本案を提出する所以なり」とされている[100]。これを踏まえて翌1939年(昭和14年)に市街地建築物法施行令にも改正が加えられ[101]、地区調査資料及び決定標準も更新された。この標準は内務省計画局長から同府県知事(東京府に在りては警視總監)都市計画委員長宛てに出された通牒に収録された「地区調査資料及び決定標準」である[102]。

本決定標準の中で港湾に関するところは

「(二) 工業専用地区決定標準

第一 基本計画

- 一. 調査資料に基き地区の指定の要否、配置、面積等に付予め総体の計画を樹つること
- 二. 既建築地に於ては主として現況に依り、未建築地に於ては土地の情態、工業的施設等に即応して之を定ること

第二 指定計画

一. 位置

左の各号の事項を考慮して選定すること

## 第3章

### 3.2

- イ 港湾、運河等に沿ひ物資の運輸に便利なること
- ロ 鉄道引込線あること又は施設容易なること
- ハ 電力配備あること又は其の施設容易なること
- ニ 工業用水（計画をも含む）の利用可能なること
- ホ 地下水良質豊富なること
- ヘ 特殊工業資源を有すること
- ト 地質低廉なること

#### 二. 区域

- イ 地区は原則として带状と為すこと 但し土地の情態、工業的施設等に依り特に必要と認むる場合には集団とすること
- ロ 地区を集团的に取る場合には適当に除外地区（店舗、住宅許容地区）の配置を考慮すること」 [102]

この市街地建築物法で新たに加えられた「工業専用地区」は工業地域内に設けられた特別地区であり、より大規模な工業用途に特化したことで、工場の立地誘導などに道を開いた。

（検証）

工業専用地区の位置として、第一に港湾および運河と近接していることが求められているように、大規模な重化学工業は原料物資の運搬の観点から、現実的に港湾隣接地でない立地し得ない状況を反映している。また区域として「带状」と表記されているように、港湾（海岸線）に沿って工業専用地区が指定されるべきであることを示唆しているように見受けられる。

すでに地方港湾都市においても、重化学工業の集積と戦時体制強化（重要物資の自国内生産体制強化）が進行しており、港湾部にこうした工場群が立地する「工業港化」が推奨される中で、本標準でもこれを積極的に肯定する意図を読み取ることが出来る。

#### 3.2.4 都市計画における港湾の位置づけ

本節（3.2）では、都市計画決定標準における港湾（水域）と隣接する陸域の地域指定について整理した。1927年（昭和2年）の都市計画決定標準から一貫して、港湾に接するエリアの用途地域は工業用途であったことが分かる。工業用途指定の条件として、工業用途は工業原料の移入・工業製品の移出のために交通利便性が高い場所であることが求められており、港湾・運河や鉄道に隣接することがその条件の一つとされた。併せて、工業用水・電力・地下水など、工場稼働に必要な条件も挙げられている。

1933年（昭和8年）の都市計画決定標準では、都市計画運河の決定は、港湾をはじめとした水運の利便性を高めることがその主眼とされていた。つまり、港湾に到着した荷物を舁に小分けにし、運河でより内陸に運搬する（あるいはその逆の行程）ような運用を主目的にしていたと考えられ、都市計画運河が港湾の機能を補強する都市施設と捉えられていたと

考えることが出来る。

1939年（昭和14年）の都市計画決定標準では、新設された工業専用地区の指定について、引き続き港湾との近接を謳っており、また「带状」の工業専用地区指定ということからも、港湾・海岸線に沿った地区指定が想定されていたと言えよう。

以上のように、都市計画実務の立場からは、港湾および運河は工業的な用途に分類される施設群として位置付けられていた、あるいは工業的な用途を促進・補助する施設群として位置付けられていた、とすることができる。後述するが、実際に研究対象の港湾都市においても、港湾の周辺は工業地域指定を受けている都市がほとんどであったことから、これら都市計画決定標準に概ね準じた都市計画行政が執行されていたと言える。また次項（3.3）で検証するように、港湾行政の関係者からは、港湾に特化した都市計画用途地域「臨港地域」を求める声がたびたびあがっていたが、少なくとも都市計画実務においては、港湾は工業地域指定することが一貫した指針とされていたことが分かった。

### 3.3 運河整備と都市計画

近代運河は港湾の整備と併せて、沿岸部と内陸部を水運で結ぶ貴重な運輸手段であり、港湾との関係性が非常に深い。また港湾と都市を結びつける手段として、運河は都市計画上重要な役割を果たしたと位置付けることができる。

既往研究（1.5.6）にて整理した通り、日本における近代運河は、その建設時期によって、旧都市計画以前の運河と、旧都市計画に則った都市計画運河に分類されることが出来る。後述するが、港湾は都市計画事業として実施できた可能性を持ちながらも、実際は都市計画港湾事業が実施されることは無かった。その点では、都市計画事業として実施された都市計画運河事業と対置されよう。

加えて、港湾行政を統一的に担う港湾法が戦後まで制定されなかったことに対し、運河法は1913年（大正2年）に制定・施行されており、その点でも港湾と対比的に考察することが出来ると思われる。

以上の点を踏まえ、本節では、明治時代以降に整備された近代運河について、その整備の過程と経緯について整理したい。

#### 3.3.1 明治前期の運河事業

日本において、近代運河整備の端緒となったのは1872年（明治5年）の浜松堀留合資会社が免許を得て開削した堀留運河であるとされる [103]。堀留運河は1871年（明治4年）に浜松の地元有力者であった井上八郎、田村弘蔵らが中心となり、維新後職にあぶれた武士などを動員し、非常に短期間で開削したとされ、浜松の中心部と、浜名湖にそそぐ新川との間に1.5kmの堀留運河が開削された。一時は大きな賑わいを見せたが、1888年（明治21

## 第3章

### 3.3

年)に東海道線の鉄道が開通したことで往来が減り、1906年(明治39年)に浜松駅至近に鉄道工場が開業するに至り、浜松側の始点となる船溜まりが埋め立てられ、運河としての機能を終えている[104]。このルートの運河構想は、江戸期からたびたび試みられていたものだったとされ、近代的な土木技術で開削されたものではないため、近代運河としてよいか疑義があると思われるが、いずれにしても明治初期の物流の主役としての運河が短期間にその役目を鉄道に奪われた点も、運河史の象徴的な存在と言えよう。

近畿においては、琵琶湖疏水が代表的な近代運河として知られている。そもそも琵琶湖～京都間の通水は、現存する資料が残る1614年(慶長9年)に高瀬川舟運と関係が深い角倉家が計画したとされており、それ以前にもたびたび構想があったとされる。またこれ以降も12個の通水計画があり、いずれも当時の技術では実現が困難であった[39, p. 94]。また近代より前においては、舟運よりも農業用水としての意義が中心であったとされる。

1881年(明治14年)年に第3代京都府知事に就任した北垣国道<sup>1</sup>は、行政府の東京遷都や、幕末期の戦乱で荒廃した京都を復興させるため、琵琶湖から引いた湖水の水力発電で近代的な産業振興と、水上物流促進を企図した。明治天皇からの下賜金を得て、工部大学校を卒業したばかりの田邊朔郎<sup>2</sup>を中心に、お雇い外国人の手を借りず、1885年(明治18年)に着工、幾多の苦難を経つつ、近代的な新工法を採用するなどし、5年の工期を以って1890年(明治23年)に第1疏水が完成している。翌1891年(明治24年)、日本で最初の事業用水力発電所として「蹴上発電所」が建設され、疏水の水を使って発電し、京都府内に配電された。運河の開通により、大津や伏見、大阪との間で米・炭・木材・石材などの舟運が活発となり、配電に寄より、紡績などの産業が活発となった[105]。インクライン、水力発電所、閘門などの一連の土木技術は、日本の近代化を予感させる先進的な技術導入となった[39, p. 37]。

一方、上記の疏水(第一疏水)の流量では毎年増大する電力の需要が満たせなくなり、京都府内の人口増大に伴い、上水の不足が深刻化してきた。そのため京都市長西郷菊次郎の主導で第二疏水建設が行われ、1908年(明治41年)に着工、全線を隧道とした第二疏水は1912年(明治45年)に竣工した。第二疏水は西郷の三大事業(第二疏水の建設と上水道の整備・道路拡築・電気軌道の敷設)の中核に位置づけられ、日本最初の急速ろ過方式を採用した蹴上浄水場の建設による上水供給と、道路拡幅に合せた市内軌道への電力供給など、京都市の近代化に大いに貢献した[105]。つまり、琵琶湖疏水の事業は、単に運河交通が主眼に置かれたものではなく、拡張著しい明治期の京都市の都市計画・都市基盤整備の基礎となったと言える。[39, pp. 94-99]

琵琶湖疏水は、近代京都の都市計画に果たした役割や土木技術など、多岐に亘る既往研究がある為、本論文では詳細に検討することはないが、琵琶湖疏水は明治日本の近代化にふさわしい技術と計画思想に裏打ちされ、それに値するスペックを備えたものであったと言えよう。



図 3-1 琵琶湖第一疏水 諸図面 [106, pp. 676-677]

その一方で、関東でも近代運河建設の動きが始まった。大規模なものとしては利根運河が挙げられ、日本初の西洋式運河とされる。江戸期以前より、茨城方面（下野国：しもつけのくに）の物産を江戸に運ぶ際、利根川を遡って関宿に至り、江戸川を下っていた。その際、関宿を経由しないで二哩の陸路を選ぶことも出来たが、浅瀬で遠回りの水運（関宿経由）か、近道だが費用・人工を要する陸路が、輸送上の大きな障害となっていた。この間の短絡線としての運河は、利根川の東遷など河川土木で多大な進歩を遂げていた江戸時代にも試みられていた<sup>3</sup>が、結局実現することはなかった [106, p. 712]。

1870年代にはデ・レーケによる調査が行われ、東京府・千葉県・茨城県の知事・県令の陳情により、1886年（明治19年）、内務大臣であった山形有朋が内務省直轄事業として認定したものの、翌年予算不足を理由にこれを翻し、利根運河会社(株)による民間事業として実施される運びとなった。工事の管理はオランダ人技師ムルデルが担当、1888年（明治21年）に着工し、1890年（明治23年）に竣工・運用開始している。運河開通により、それまで3日以上かかった行程が、1泊2日（最短1日）になったとされる [107]。

以降、利根運河では汽船が運行されるなど、人と物資の両面で交通の大動脈として運用されるが、1896年（明治29年）に現・常磐線、1897年（明治30年）に現・総武線が開通したことで、その優位性は次第に失われた（ただし、1910年頃まで活発な舟運があったとされる）。1900年代からは、内務省の河川政策が河川交通よりも治水優先となり、なるべく河川の水深を浅く川幅を広くとる方針となったため、それまでも洪水を誘発していた利根運河のような水深があり川幅が狭い運河は政策に見合わなくなった [108]。その後も利根運河がたびたび氾濫地点となったことから、利根川の喫水も浅くされ、舟運が難しくなった。1941年の台風により運河の堰や堤防の一部が決壊したことに伴い、運河会社が破綻したことで、以降同運河は国有となり、利根川の支流として管理され、通常の河川と同じ扱いになって現在に至る [107]。

### 第3章

#### 3.3

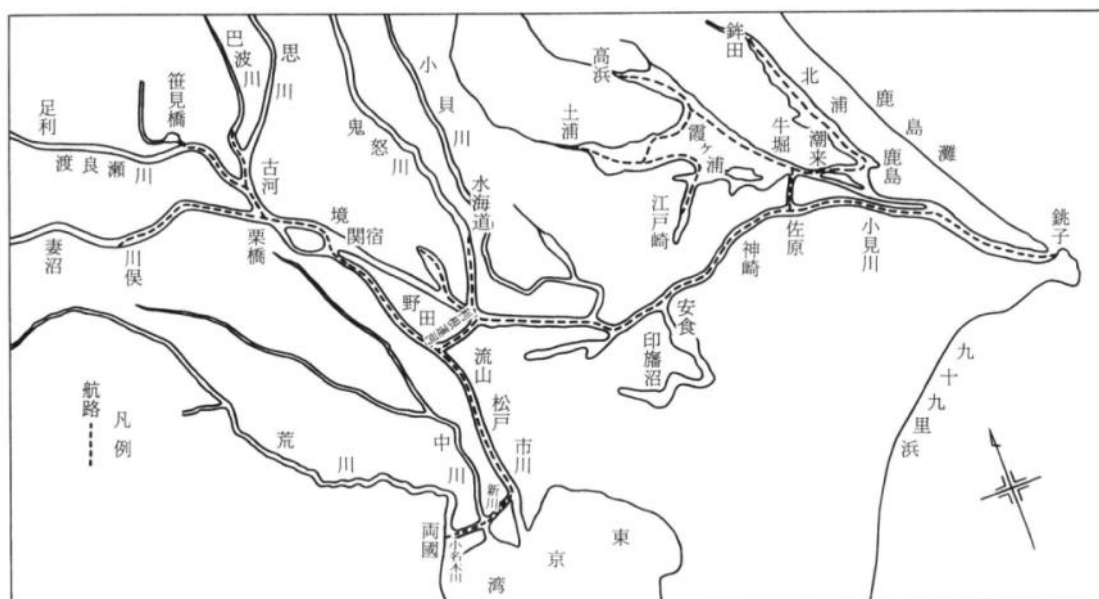


図 3-2 明治末期の利根川汽船運航路（ [108]より転載）

以上のように明治前期の運河は、近代以前にその構想や源流があり、明治維新以降の近代的な土木技術を用いることで、改めて実現できたものであることが分かる（堀留運河を除く）。その主眼は当初は物流であったが、発電などの複合的な役割を与えられる例（琵琶湖疏水）も見られる。当時、内務省直轄による河川改修事業が日本各地で行われており、治水政策により境遇が変化した運河もあった（利根運河）。また比較的内陸部に立地した運河であったため、鉄道交通の発達によって、貨物・旅客運輸の面では、その役目を奪われていった。

ちなみに野蒜築港でも運河計画があったことは前述の通りで、49kmにも及ぶ貞山運河が近代以前からの修築を背景に、明治時代に近代化改修や新区間、拡幅、閘門設置などが行われている。

#### 3.3.2 都市型運河の誕生

特に琵琶湖疏水や利根運河が都市域の外と都市を結ぶものであったのに対して、都市の発達と港湾造成が次第に進むことで、より都市内に貫流した運河計画が増えてくる。これを本論文では仮に「都市型河川」と呼ぶ。最初期の堀留運河もこれに該当するが、近代的な都市型運河として、挙げられるのが、神戸港の兵庫運河（1900年、兵庫運河(株)→1917年～1919年にかけて神戸市が買収）、大阪の梅田運河（1877年、別名：堂島運河）・境川運河（1902年、大阪運河(株)）・長柄運河（1907年）・千歳運河（1915年、大阪市営）・木津川運河（1916年、同左）・天保山運河（1917年、同左）・福町堀（1919年、同左）、横浜の掘割川（1877年）・吉田川（1896年）、東京の東京運河および支線（1919年、東京運河土地(株)）

名古屋の新堀川（1910年）、鹿児島島の洲崎運河（1905年）等である [31, p. 164]。大阪の運河が多いのは、淀川の河川改修による副次的な影響もあった。

これらの運河のうち、運河の長さが最長のものは名古屋市の新堀川の 5.6km であり、大半は 2.0km 前後と、49km の貞山運河、19.3km の琵琶湖疎水や 8.5km の利根運河と比べて非常に短く、その都市域内に収まっている。ものによっては、やや奥まった船溜まりという趣であろう。むしろ、都市運河は幅員が 30m 前後で、臨海部に位置するか直接海に接続されたものであった（表 3-1）。

表 3-1 近代開削の都市運河( [31, p. 164]より作成)

年	都市	運河	延長(km)	幅員(m)	水深(m)	備考
1873年(明治6年)	浜松	堀留運河	2.9	7	1.3	浜松堀留運河(株)
1874年(明治7年)	横浜	堀割川	2.7	27~34	1.0	
1876年(明治9年)	神戸	兵庫新川	1.3	25~40		神田氏
1877年(明治10年)	大阪	堂島運河	0.8	45		
1890年(明治23年)	京都	琵琶湖疎水	19.3	5~9	1.5	
1894年(明治27年)	京都	鴨川運河	8.8	6	1.0	
1895年(明治28年)	札幌	創成川	11.0	7	1.0	
1896年(明治29年)	横浜	吉田川	1.8	32	1.0	
1900年(明治33年)	神戸	兵庫運河	2.6	14~54	1.5	兵庫運河(株)
1902年(明治35年)	大阪	境川運河	1.5	36	1.8	大阪運河(株)
1905年(明治38年)	鹿児島	須崎運河	0.5	25~43	1.8	
1907年(明治40年)	大阪	長柄運河	5.5	22	2.0	
1907年(明治40年)	四日市	関西堀など	2.2	13~45	1.3	
1910年(明治43年)	名古屋	新堀川	5.6	23~27	0.6	
1915年(大正4年)	大阪	千歳運河	1.9	54	2.3	大阪市公営
1916年(大正5年)	大阪	木津川運河	1.8	80	2.3	大阪市公営
1917年(大正6年)	大阪	天保山運河	2.1	45	2.3	大阪市公営
1919年(大正8年)	東京	東京運河 同支線	2.2 1.4	32 32	2.4 2.4	東京運河土地(株)
1917年(大正6年)	大阪	福町堀	1.1	36	2.3	大阪市公営
1920年(大正9年)	大阪	岩崎運河	0.5	52	2.0	
1922年(大正11年)	川崎	川崎運河	2.4	18~27	2.4	京浜電気鉄道(株)
1923年(大正12年)	小樽	小樽運河	1.3	40	2.4	
1923年(大正12年)	大阪	大正運河	2.0	45	3.0	千島土地(株)
1929年(昭和4年)	大阪	北港運河	1.0	57		大阪北港(株)
1931年(昭和6年)	東京	花畑運河	1.5	23	1.4	東京府公営
1932年(昭和7年)	名古屋	中川運河	8.2	36~69	2.1	名古屋市公営

## 第3章

### 3.3

1935年(昭和10年)	富山	富岩運河	5.1	42~60	2.0	富山県公営
1940年(昭和15年)	大阪	城北運河	5.6	40	0.9	大阪市公営
1942年(昭和17年)	富山	岩瀬運河	1.5	40~60	2.0	
		住友運河	0.8	40~60	2.0	

こうした都市運河は、二地点を結ぶという従来の機能に加え、運河に接する工場や倉庫から物資の搬出入を担い、船の船溜まりとして使われるなど、「岸壁」としての機能が求められたものだったと言える。深い水深、広い幅員、直立護岸によりこうした機能が担保された都市運河は、「街道」であった従来の運河に比べて、都市内の「大通り」と例えることができよう。日本における運河は、欧州のような長距離の運河ではなく、都市内に短距離で密に接続された運河（東京や大阪）が想起されるが、まさにそうした運河が明治後期から主流となったと言える。

#### 3.3.3 運河法の制定

こうした中、1913年（大正2年）に運河法が施行された。日本国内における各運河を土木・都市計画の面から論じた論文・資料は多くあるものの、運河法制定前後を含め、運河行政をめぐる経緯を整理した資料・論文は非常に少ない。そのため、運河行政がどのように進められてきたかについては不明な点が多い。本項では戦前の運河行政について系統的調査を著した唯一の資料とも言うべき、「公益企業ニ関スル調査報告 第2編 第8冊 本邦運河事業ニ関スル調査（東京市政調査会編）」 [109]を元に、その経緯を明らかにしたい。

「本邦運河事業ニ関スル調査」（以下、運河調査）は、六大都市事務協議会<sup>4</sup>が各種公益事業を整備統制するための法律案作成を目的とし、東京市政調査会に調査依頼があり、実施された調査<sup>5</sup>をまとめたものである。本調査の目的が「公益企業法案」の作成にあったため [109]、当時は民間企業が主であった鉄軌道事業・バス事業・電力事業・水道事業・瓦斯事業などと共に運河事業が調査されることになった [110]。

#### 1. 運河法施行前

運河法制定前においては、太政官布告（1871年（明治4年）「太政官布告第六四八号」（治水修路架橋運輸ノ便ヲ興ス者ニ入費税金徴収ヲ許ス））に基づき、運河の開削を希望する者は地方長官に申請を行い、条件を付した上で個別に許可（免許命令書の下付）を行うこととされていた。この手続きに則り実施された運河事業については下記が例示されている [109, pp. 8-11]。

- ① 利根江戸両川間運河開鑿免許命令書（明治二十年もしくは二十一年）
- ② 兵庫運河株式会社運河開鑿免許命令書（明治二十七年）

上記の命令書において、下記のような共通する点が挙げられる。



- ① 免許の年限を設けていること
- ② 事業助成（官有地の無料利用）
- ③ 料金設定は官の許可を得ること（元資償却方式での料金設定等）
- ④ 運河会社の規約・定款は当局の認可を受けること
- ⑤ 運河そのものは官有とすること
- ⑥ 免許年限内でも免許取り消しや、官による会社買収があり得ること

これを換言すれば、行政当局は運河事業に対し官有地の無償貸与などの様々な便宜を図る代わりに、運河事業会社は実質的に当局の強力な監督下に於かれることになった、と言える。一方で、同布告の厳密な範疇では、運河の運営者に対し運河通行料の徴収を認めるものでしかなく、企業として運河事業を発展させるには不十分であったとされる [110]。特に同布告は公物無償使用主義の下に、運河開鑿の原資を償却する範囲内でのみ運河利用料を取ること許すものであった [111, p. 194]。このような法制度の不徹底を受けて、次第に運河の建設・運用に特化した法律の制定が求められるようになった。

## 2. 運河法施行以降

運河法の制定には、当時内務次官であった水野錬太郎<sup>6</sup>（1868年～1949年）の尽力があったとされる。水野は1913年（大正2年）の衆議院に運河法案を提出した際、貴族院において、現行法規（太政官布告）のみでは運河法制度が不備であること・民営の軌道や鉄道に関する法規がある中で、原資償却方式を限度とする料金徴取のみ許可される運河事業は不公平であり、運河経営に乗り出す者が少ない要因となっていることを指摘している [112, pp. 150-155]。

1913年（大正2年）に運河法が制定・施行 [113]されると、新規の運河事業については同法にもとづく免許命令書が必要となった。また、同法制定前に運用されていた運河についても同法に基づく許可に切り替えられた。具体的には、琵琶湖疏水運河・鴨川新運河・大阪運河・天保山運河・京浜運河・兵庫運河・浜松堀留運河・富士運河・蒲原新水道・利根運河等である。運河法に基づき新たに免許命令書が下付された運河として下記が例示されている [109, pp. 12-14]。

- ① 東京運河土地株式会社発起人に対する運河開鑿免許命令書（大正八年）
- ② 大阪市に対する運河開鑿免許命令書（大正三年）
- ③ 大阪運河株式会社に対する運河開鑿免許命令書（大正二年）

こうした運河法に基づいた新免許命令書に規定される内容は、下記となる。

- ① 免許年限
- ② 工事設計の期間
- ③ 工事期間
- ④ 橋梁等の工事に協力すること

### 第3章

#### 3.3

特に注目すべきは運河自体が官有となる、という条項が運河法制定以前と比して、削除されている。また料金設定や会社定款などについても許可条項では無くなっている。これは、運河法施行後の運河開鑿の許可条件が、運河法以前に比べて緩和されているというわけではなく、運河法において、地方長官などの認可当局の専権事項（料金の許可など）が明記されており、さらに同法に基づき各地方自治体においてより詳細な運河条例が制定されることになっていた。本文中では大阪市・京都市・神戸市・名古屋市の運河条例が例示されている [109, pp. 14-20]。

運河法および同法施行規則で具体的に定められた条項として代表的なものが下記となる [109, pp. 3-7]。

- ① 運河の開設においては内務大臣の許可を得ること
- ② 運河開削の工事においては地方長官の許可を得ること
- ③ 治水や他交通にかかわる機関と影響について十分に調整を行うこと
- ④ 運河の運用を開始するときは地方長官の許可を得ること
- ⑤ 料金設定は地方長官の許可を得ること
- ⑥ 運河事業者は地方長官に定期的に事業報告を行うこと
- ⑦ 運河に抵当を設定できること
- ⑧ 認可期間内であっても、違反行為があった場合は当局は免許を取り消せること
- ⑨ 認可期間内であっても当局により事業者を買収できること

こうした運河法制定および施行規則の運用により、運河開鑿の許可に統一的な基準が設けられ、各地方自治体においても、運河行政を執行にあたるための条例整備が進むことになった。

#### 3. 運河法に則った私設運河～川崎運河～

運河法施行以降、都市計画法適用前の期間においても、建設が行われた運河計画は複数あり、この時期に建設された代表的な運河として川崎運河がある。

川崎運河は、川崎市において未だ都市計画が実施されていない 1919 年（大正 8 年）に、京浜電気鉄道株式会社（現・京浜急行電鉄株式会社）が、運河法の免許を受け着工、1922 年（大正 11 年）に竣工した運河である。運河開削に加えて、運河開削に伴って排出された土砂で運河兩岸の土地を盛土し、区画を整理した上で、工業団地として企業に分譲するという事業であった。その概要は以下となる [103] [31, pp. 163-181]。

- ① 約 30 万坪を買収、5 万坪は運河・道路・水路敷、25 万坪は工場用地に充てる。
- ② 運河東側には鉄道用地を確保する。
- ③ 運河の延長は 2.4km、幅員 15 間 (27m)、水深 7～8 尺 (2.1～2.4m)、最奥部に 91m 四方の船溜まり。
- ④ 工事費総計 100 万円（用地買収費含む）。

京浜電気鉄道は1905年（明治38年）に品川～神奈川駅間の鉄道を開通させ、1914年（大正3年）には生麦分譲地を完成させるなど、TOD（Transit Oriented Development）的な私鉄経営をおこなっていた企業であり、本運河および工場用地分譲も、沿線地域開発の目玉の一つであった。本運河計画は、計画地となる当時の町田村潮田・川崎町田島村の地元有志が、沿岸部が工業地帯として発展している一方で、内陸部の両村が取り残されていることを憂い、運河計画を発意し期成活動を組織したことによる。この運河計画に賛同した京浜電鉄は地元有力者に依頼し1916年（大正5年）に川崎運河期成同盟会を組織し、1918年（大正7年）までにおおよその用地買収が完了した [103]。関東大震災前年の1922年（大正11年）に運河および工場・住宅区画が竣工し、当初は順調な売れ行きを見せたとされる [114, pp. 53-54]。

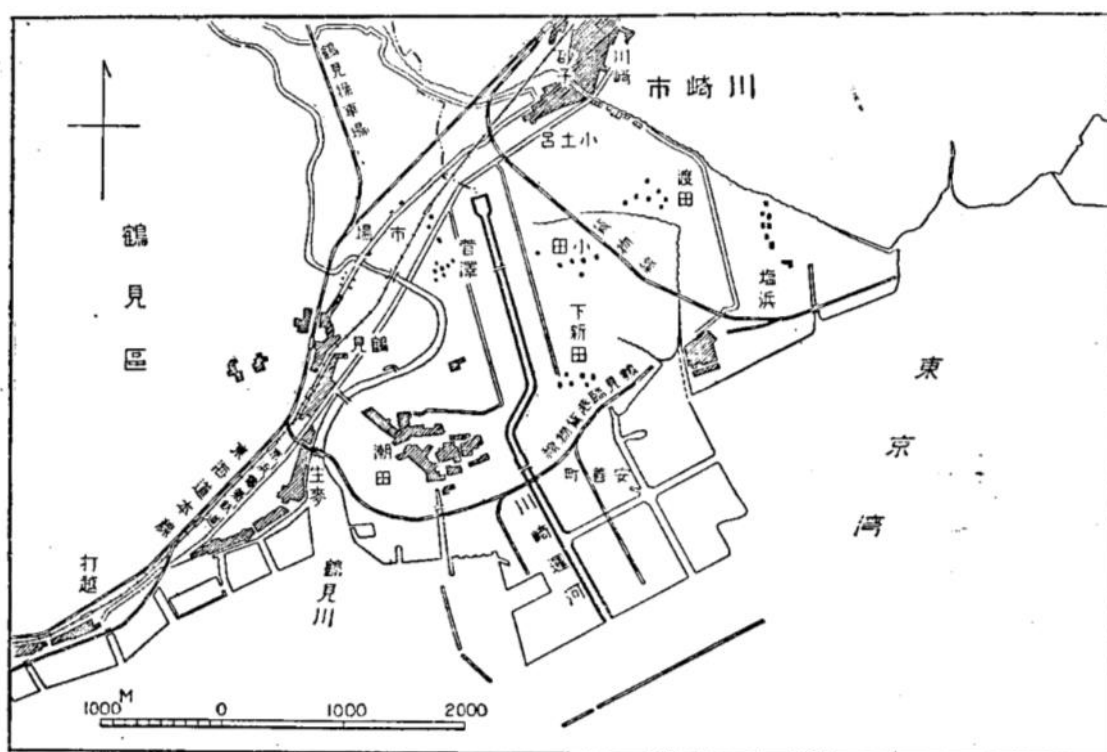


図 3-3 川崎運河 [114, p. 54]

しかし工場用地の分譲は、不況の影響もあり次第に不振となり、工場用地は住宅用地に振り返られて分譲が進められて行くことになる。こうした工場用地としての売却不振は、当初計画にあった運河の八丁駅までの延伸、運河周辺への市電や軌道などの延伸計画などが結局実現しなかったことも、理由の一端であろう [103]。

1941年（昭和16年）から1960年代にかけて川崎運河は次第に埋め戻され、分譲区画も通常の住宅地として分譲が進められたことで、運河一帯は、川崎～鶴見の住工混在地帯に埋もれていくことになった。現在は運河跡の一部が線上の緑地帯となっている。

第3章  
3.3



図 3-4 1922年（大正11年）の竣工直後の川崎運河周辺



図 3-5 竣工当時の川崎運河終端の船溜まり [31]



図 3-6 1932 年（昭和 7 年）の川崎運河周辺 まだ運河兩岸は空き地が多いが北側に市街地が形成されている

川崎運河計画は、私企業による運河計画であり、工場の集積と港湾整備が進む京浜臨海部と川崎内陸部を結び、かつ運河周辺の土地分譲を主眼とした都市計画的視点を持った運河計画であった点で、非常に画期的であった。また、その後の川崎市による都市計画運河の計画<sup>7</sup>（1935 年（昭和 10 年）；3.3.4 で詳述）につながった点でも評価できる [115]。一方で、純粋な工場地分譲としては事業的に挫折したこと、川崎市の都市計画運河も事業実施されることなく計画中止（1943 年（昭和 18 年））に至ったことから、川崎市における都市運河事業は、急速な都市化と運河という運輸手段の衰微の時期に重なった不運な事例と捉えることも出来る。



図 3-7 川崎都市計画運河計画 [115] (川崎運河と都市計画運河を筆者で着色) 西端で川崎運河と接続する計画となっていたが、のちに計画廃止された

#### 3.3.4 都市計画事業としての運河

1913年(大正2年)制定・施行の運河法に続いて、1919年(大正8年)に旧都市計画法が制定・施行された。この際、先行する運河法と、都市計画法はどのような整序が取られたのであろうか。

運河法については、1924年(大正13年)に「都市計画事業運河新設に関し運河法第一条の規定の取扱いに関する件」を内務省で定めている。その内容は「都市計画事業として運河を新設する場合に於ては運河法第一条に規定せる運河開鑿者か内務大臣の免許を受くべき手続は本事業(筆者註;都市計画運河事業)の確定と共に手続を了したるものとして取扱ふことに致度」としており、その理由として「都市計画事業は都市計画法第三条の規定に依り都市計画委員会の議を経て内務大臣之を決定し内閣の認可を受け確定すべきものにして而して其の決定したる事業は同法施行令第一条の規定に依り原則として行政庁たる市長か執行すべきものに付従て此の場合に於ては運河法第一条に依る運河開鑿者か内務大臣に免許を受くるを要する規定は便宜上事業の確定と共に免許ありたるものとして取扱ふこと手続簡単なればなり」とされている [96, p. 第五類 7]。

一方の都市計画法では、1919年（大正8年）の同法中で「第十六条 道路、広場、河川、港湾、公園其の他勅令を以て指定する施設に関する都市計画事業にして内閣の認可を受けたるものに必要なる土地は之を取用又は使用することを得」とし、同年の同法施行令第二十一条において「鉄道、軌道、運河、飛行場、水道、下水道、土地区画整理、運動場、一団地の住宅経営、市場、屠場、墓地、火葬場、塵埃焼却場又防風、防火、防水、防砂又は防潮の施設は都市計画法第十六条第一項の規定に依り之を指定す」と定め、運河を都市計画事業として取り扱うこととしている [96, p. 第十一類 7]。

さらに1933年（昭和8年）に内務次官から各地方長官、都市計画地方委員会宛てに通達された「都市計画調査資料及計画標準」において

「(ホ) 運河決定標準

第一 計画

- 一. 運河計画は主として工業地の開発、埋立地の利用、低湿地の改良等土地の地域的发展を計る必要ある場合に之を行ふ
- 二. 運河の配置に関しては現在に於ける河川運河の利用を増進し若は港湾、道路、鉄道等水陸交通の相互関係を緊密ならしむるやう考慮し、水路の連絡を主とするもの、沿岸の利用を主とするもの等に付適當の位置を選定し系統ある組織を保たしむ
- 三. 運河計画の組織は街路計画の組織に順応せしむることを要す

第二 設計

- 一. 在来水路を利用すること
- 二. 地形上低地に配置し排水路として利用し得るやう考慮すること
- 三. 両側空濶なる箇所配置すること
- 四. 道路及鉄道線路と適當の連絡を計ること
- 五. 幅員及深度は其地方に於ける標準船舶の寸法を基礎として定むること
- 六. 運河の交叉点或は屈曲部に適當の曲線を挿入すること
- 七. 必要の箇所には船溜及廻船場を設くること
- 八. 公共荷揚場の位置並に箇所に付ては土地の状況に応じて適當に之を定むること
- 九. 運河に直接して道路を設けざること
- 一〇. 運河に架する橋梁に付ては必要なる桁下空間を保たしむること

(後略)」

と定め [116]、都市計画法下の運河計画について指針を示している。

以上のように、都市計画法によって定められた都市計画区域内における運河計画は、都市計画事業の一つある「都市計画運河事業」として位置付けられ、都市施設の一つと見做されるようになったことで、その実施には都市計画の手続きを通した内務大臣の認可が必要になった。実際に、都市計画運河事業として認可(都市計画決定)があったものは下表(表 3-2)となる。

第3章

3.3

表 3-2 都市計画運河事業（[31, p. 147]より転載）

年	都市	運河	延長 (km)	都市計画決定事項	竣工
1920年(大正9年)	全国			都市計画法施行	
1924年(大正13年)	名古屋	中川運河・荒子川運河・山崎川・大江川 中川運河	17.8 8.2	都市計画運河決定 都市計画運河事業決定	○
	横浜	大岡川・帷子川	4.8	都市計画運河改修決定	
1926年(大正15年)	東京	花畑運河	1.5	都市計画運河新鑿決定	○
1928年(昭和3年)	大阪	計15本	42.8	都市計画運河決定	
	富山	富岩運河	11.1	都市計画運河決定 都市計画運河事業決定	○
1932年(昭和7年)	東京			都市計画運河決定	
	大阪	城北運河 堂島運河	5.6 0.8	都市計画運河事業決定	○ ×
1934年(昭和9年)	尼崎	計12本	12.3	都市計画運河決定	
1935年(昭和10年)	川崎	計3本	11.6	都市計画運河決定	
	尼崎	中堀運河他2本	2.7	都市計画運河事業決定	○
1936年(昭和11年)	大阪	敷津運河		都市計画運河事業決定	○
	堺	三宝運河		都市計画運河決定 都市計画運河事業決定	×
1937年(昭和12年)	東京	横十間川運河		都市計画運河事業決定	×
	大垣	大垣運河	1.3	都市計画運河事業決定	×
	大阪	川北運河 木場川運河	1.8	都市計画運河事業決定	○
1939年(昭和14年)	大阪	安治川・木津川・尻無川		都市計画運河事業決定	×
1940年(昭和15年)	富山	岩瀬運河 住友運河	1.5 0.8	都市計画運河事業決定	○
1941年(昭和16年)	新潟	通船川運河・大山運河 通船川運河	4.9	都市計画運河決定 都市計画運河事業決定	×
1943年(昭和18年)	川崎			都市計画運河廃止決定	
	大阪	城東運河		都市計画運河事業決定	×

上記の都市計画運河事業の全てが事業実施されたわけではない。しかし、この時期のいくつかの運河計画では、港湾部と都市部を連絡する重要な役割を期待されており（また実現した運河計画ではその役割を担っており）、本項ではそれらの運河計画について取り上げたい。

1. 名古屋市の運河（中川運河）

愛知県名古屋市における都市計画事業の主な経緯は下表（表 3-3）となる。



表 3-3 名古屋都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1921年（大正10年）	都市計画適用（市区改正→都市計画） [117]
1922年（大正11年）	都市計画区域決定 [118]
1924年（大正13年）	都市計画運河新設決定 [119] 都市計画運河新設及建築敷地造成の事業実施決定 [120] 都市計画地域決定 [121]
1926年（大正15年）	運河工事着工
1929年（昭和4年）	中川運河沿線土地区画整理組合設立認可 [122, p. 187]

都市計画運河事業として、中川運河があげられる。中川運河が都市計画決定されたのは1924年（大正13年）であり、都市計画運河決定の理由は下記となる [119]。

「地域制の設定と共に新に一大工場地として開発せらるべき名古屋港背一帯の地は水陸の連絡を初め諸般の条件悉く将来の工業地域として理想的に一に在りと雖も現在の状況は殆んど処女地と称すべく何等水陸交通機関の見るべきもの無く且地盤概ね低湿にして相当盛土を行ふに非されは直に以て建築敷地となるべき所甚た少し。

故に速に各種工場を誘致し之か発展を謀らんには先つ以て交通運輸に関する各般の施設を行ひ一面に於て低地の地上是を施し敷地の造成を為さざるべからず。

依之觀是運河の開設は実に一挙にして前記二様の目的を達成すべき絶好の事業と称するを得べくすでに名古屋市を初めとし民間に於ても之か施行の計画を為すもの少なからず。

依て此際速に之か大綱を定め計画の基準を示し事業の連絡統一を計り其の進捗に資するは本市工業の発展上誠に喫緊の事に属するなり。

抑幹線運河網計画の方針たるや工場地に於ける原料諸材料の供給製産品の搬出の關係に基く港湾及鉄道との連絡を主とし商工業地相互の内部的連絡を従とし直接間接の利用区域を兩岸約三、四百間内にとるときは築港埠頭線を基線として工業地域内に向つて約一里内外の間隔を以て放射せしむるものを第一次幹線とし之を連絡するに大体の埠頭線に並行せる数条の第二次幹線を以てするを理想とすべし。

翻て名古屋運河地帯の現状を見るに名古屋港より工場地を通過して商業地に達する堀川及其の支流新堀川の各運河あり。

上流部は狭小にして拡張の望少く工業運河としては買値疑はしと雖も之れ亦幹線運河の一たるを失はず此の外西に中川荒子川の二大排水路あり。

南東に山崎川大江川の二大排水路あり。

何れも河口の一部を除くの外幅員深度全然其の儘運河の用を為すと雖も唯一其の一前期計画方針の放射線運河に対する条件に合致するのみならず街路計画との關係又甚た好適なるを見る。

依て此等四水路を開設して四大幹線と為さんとす。

### 第3章

#### 3.3

而して中川は下流東海道以南は現在の位置に従ひ以北は大体现在水路に沿ひて直北に進み岩塚街道より北東に転し更に東して日置橋と山王橋との中間に於て堀川に結ぶ荒子川は下流約五百間を遡りたる位置より正北に転し直進して街路計画の斜線に沿ひて東して中川を結ぶ山崎川は全く現在水路により豊田町下戸部下流屈折点に止む大江川も亦殆んど往来水路の位置に則り東海道鉄道線路を去る約百間の位置に至るものとす。

(中略)

要之在来の堀川及前記中川荒子川山崎川並大江川の諸運河を以て之を大名古屋市に於ける五大幹線とし其の幅員は中川及荒子川に在りては其の延長大にして利用区域広く且つ下流港背一帯は水運を主とすへき重量工業の発達すへき場所なるを以て上流を二等運河とし其の幅員は之れを三十五間とし下流部は一等運河とし其の幅員を五十間とす。

(中略)

而して今回は前記中川荒子川山崎川並大江川等二等以上の四大幹線並中川荒子川に連る斯く三等準幹線を決定することとし他は地区の発展に伴ひ官民各種事業の発達と関連し将来運河開鑿計画あるの際実情に照し更に考慮することとするを以て適当なりと思惟するものなり。」(下線、略、句読点、改行筆者)

これに基いた運河計画が下記となる。

「第六、新設すへき運河の位置及幅員左の如し

一等第一 幅員五十間

中川々口より南区熱田新田東組字東川縁二百三十六番地二至る

一等第二 幅員五十間

荒子川々口より南区熱田前新田字十三番四百七十へ番地地先を鯉て同区小碓町字南堤起百三十二番地に至る

二等第一 幅員三十五間

一等第一終点より中区長良町字南新田五十五番地二至り右折し同区露橋町字西海道六十二番地の二に至る但し中区長良町字南新田五十五番地より本線終点に至る間は幅員五十間とす

二等第二 幅員三十五間

一等第二終点より南区荒子町字白山二十一番地二至り右折し中区篠原町字六女子百七十九番地に至る但し南区荒子町字白山二十一番地より本線終点に至る間は幅員五十間とす

二等第三 幅員三十五間

山崎川々口より南区豊田町字忠次中の割二千四百三十一番地の一地先二至り幅員五十間長百五十間の舟溜に接続す

二等第四 幅員三十五間

大江川々口より南区本星崎町字根走三千二百八十八番地地先を経て同町字七子二千二百九十番地地先に至り幅員五十間長百五十間の舟溜に接続す

三等第一 幅員二十五間

二等第二終点より中園篠原町字八畝割北二千四百六十一番地に於て二等第一に接続す

三等第二 幅員二十間

二等第一終点より中区松重町二十四番地の十一に於て堀川に接続す

三等第三 幅員二十間

二等第一終点より中区西日置町字猿子十九番地の一に至り左折し同区南平野町字前田八十九番地の一に至り幅員五十間長百五十間の舟溜に接続す」(改行筆者) [119]

上記に基づく名古屋都市計画運河計画が下図(図 3-8)となる。

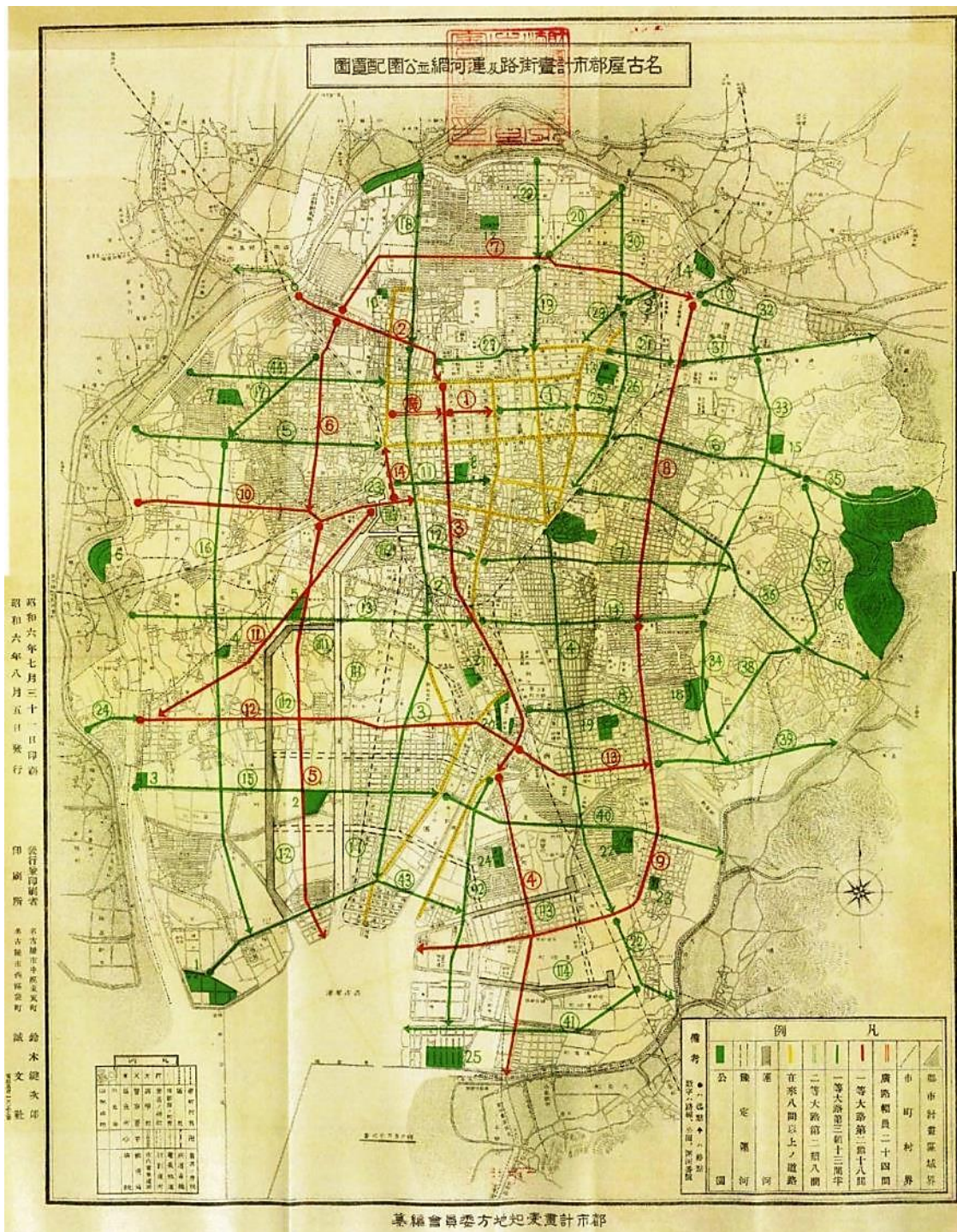


図 3-8 名古屋市都市計画街路及運河網並公園配置図に見る中川運河 [510]

上記計画のうち、第一等・第二等運河にあたる中川運河の両岸各 28 間 (51m) を超える 50 間 (91m) の区域に建築敷地を造成することとされ、1924 年 (大正 13 年) ~1928 年 (大正 17 年; 昭和 3 年) にかけて運河開削工事が実施されることになった [120]。この際の理由書が下記となる。

「

## 都市計画事業運河新設及建築敷地造成理由書

## 一、中川運河開鑿事業

名古屋市は濃尾平野の要部を占め鐵路縦横南に港湾を控へて海陸交通の要枢に当り又背後に於ける經濟的境域広く物産饒かに加ふるに近代工業發達の基本たる電力の豊富なる等能く商工都市として優越せる地位天啓的資質を具有するを以て其の対内並対外的に逐年驚異すへき發展膨張を示し畜に中部日本に於ける經濟勢力の中心たるに止まらず実に我國産業上開發上重大なる使命を有す而して此の一大使命を完ふするの要は其の發達に伴ふ必然的要に順応して自然的要素に適當なる施設を加へ以て積極的に其の利用を増進するに在り、中川運河の開鑿は実に此の意味に於て最も急を要するものなり

試に近年同市に於ける工業發達の一班を按するに大正十に二於ける工場数は九百二十七其の敷地百二万四千二百八坪にして既往十年間に約三倍の増加を示せり若し此の大勢に基き將來の歸趨を求めむか其の数の巨大なるに驚かざるを得ず尚市の西南方一帶は地勢上工業地に相するを最適當とすれとも現在稍低湿なると又運輸の便を欠くを以て直に現状を以て工場敷地に充当し難く必ずや適當に加工せざるへからず即ち本事業の施設は一面に於て運輸の便を開くと共に他面其の掘鑿土を利用して敷地の造成に資し兩々相相俟つて其の効用を全うせんとするにあり又該地方の一帶は平坦広濶にして南に名古屋港を控へ北は鐵道二接す中川運河は此の兩者の連絡機關たるへく將た工場地帯の血行機關たるへし之れ工業的方面より見て本施設を急務とする理由の一なり

次に商業方面より之を見るに市の呼吸機關として其の死命を制すへき重要なる關係にある名古屋港は更に中部日本に於ける唯一の大開港場として表日本裏日本の富源を開発すへき大使命を有するものにして近年之か施設の改善に伴ひ年と共に船舶輻輳し貿易の殷賑を來す之を同市物貨集散の狀況に徴するに大正十一年に於ける発着数量五百十九万二千余噸内同港に依るもの三百三十四万七千余噸を算す同港は漸次修築を旋し目下施行中に係る第三期事業は來る大正十四年度を以て之を終り更に序を逐ふて第四期の一大改良施設行はるへし然るに之に対する背面輸送機關として僅に一条の臨港鐵道と小運河の態を為せる二条の河川あるに過ぎず而も該河川は幅員狭小にして舟筏の密集は其の運行を支へ殊に水深浅くして僅に満潮を利用して航行するものなるを以て港口と市内との通航実に数日を要するの實情にあり為に百貨常に停滯して商取引の敏活を妨げ生産能率を減する等其の不利大なるものあり故に此の弊害を除き同港の利用を増進して發展の方策を講せんとするもの之れ本施設の急を要する理由の二なり

要するに本事業は市民の多年提唱し來れる重要懸案の一にして前述の如く之を市の現状に照し又其の將來に鑑み之か施設は実に一日を緩ふすへからざるものなるに由る

## 一、建築敷地造成事業

### 第3章

#### 3.3

建築敷地の造成は運河新設事業と殆んど不可分的関係を有する事業にして前項運河開鑿事業理由中に記述せる如く掘鑿土を利用し工場敷地を造成せむとするものなり而して該工場敷地に充つべき地帯は土地区画整理を施行するの必要あるを以て之か事業は別に施行せしむることとし決定せむとする次第なり」 [120]

また、同 1924 年（大正 13 年）の用途地域の決定の理由書において、中川運河計画地周辺に関しては

「(前略)

工業地域は之を南北の二団地に分つ。南方の地区は鉄道線路関西線及び津島街道以南東海道線以西名古屋港を擁する一帯の平地にして名古屋駅荷物ヤードに接し計画運河網を含み

(中略)

南方工業地域は卑湿の部分多く運河の後背土地埋設等の設備を為すに非ずんば今遂に之を建築敷地として使用するに困難なるものあり

(後略)」 [121] (略、改行筆者)

とされており、運河開鑿と運河兩岸の工場地造成を前提とした工業地域指定がなされていたことが分かる。1924 年（大正 13 年）に決定された用途地域は下図となる。

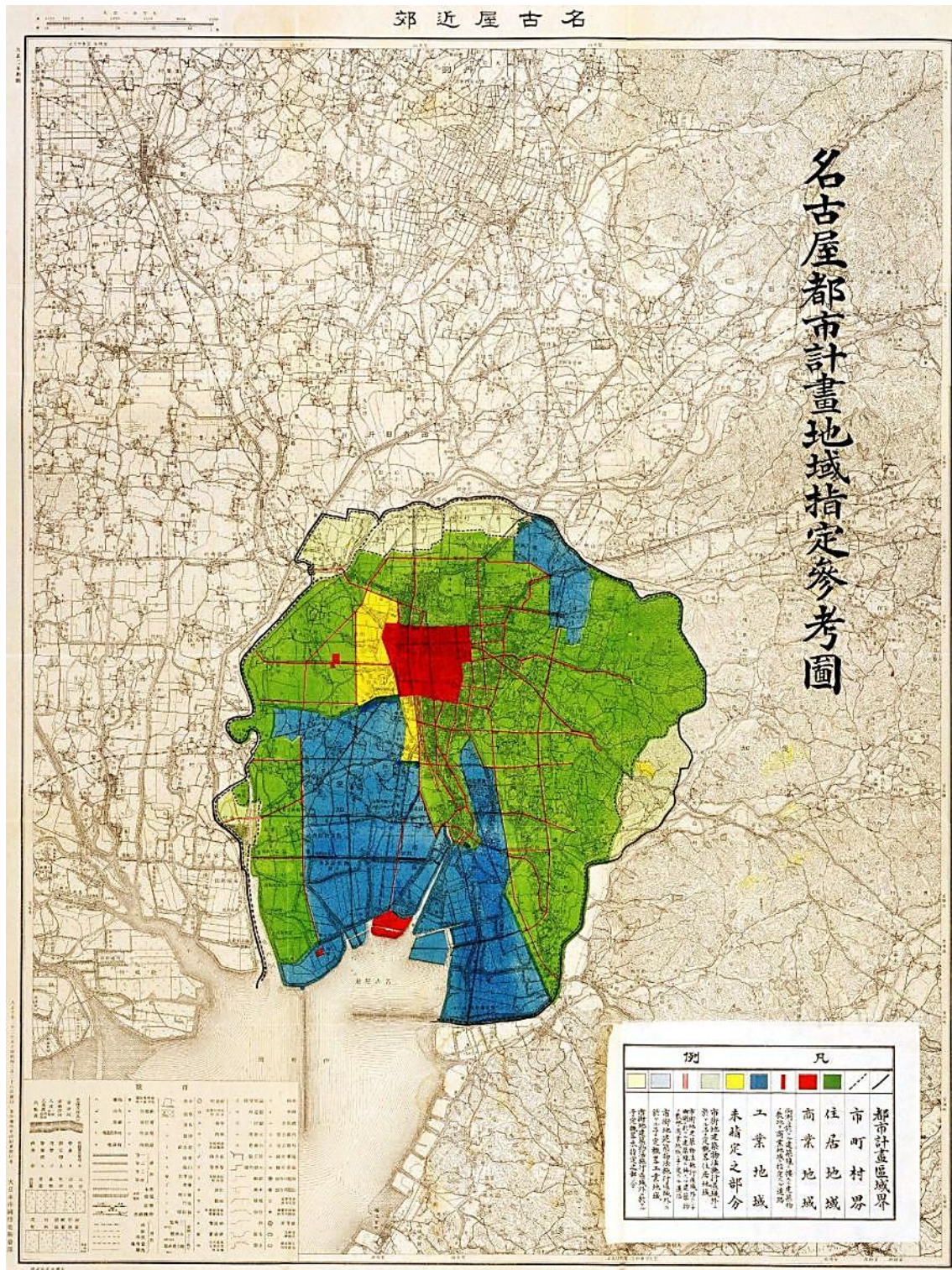


図 3-9 名古屋都市計画地域指定参考図 [121]

中川運河の工事は、実際には 1926 年（大正 15 年・昭和元年）に着工、1930 年（昭和 5 年）中川運河本線竣工、1932 年（昭和 7 年）中川運河支線が竣工した。兩岸の工場用地も

### 第3章

#### 3.3

売却が進み、次第に工場・倉庫地帯を形成した。その一方で、戦後に持ち越された二等運河（荒子川運河）は1955年（昭和30年）に事業が開始されたものの、一部が中川運河支線として竣工した段階で1977年（昭和42年）に計画が打ち切られている [31, pp. 166-167]。

中川運河造成の特徴は、工業用地指定していながら低湿な農地であった中川運河沿線の荒涼地に対して、運河掘削の土砂で埋立造成を行う建築敷地造成事業が、運河の付帯事業として計画された点である。このような計画は日本の都市計画事業として最初の試みであった。 [122, p. 186]

この造成事業は幅員約90m、延長約4kmの総面積約100haに及ぶ事業ながら、中川運河沿線土地区画整理組合は名古屋市の単独施行で実施され、用地買収にあたっては約21haに対して地帯収用という手法が用いられた。土地区画整理に伴い、道路用地を除いた90haが77区画の工場用地として分譲され、工場を新設した事業者に対しては市税を4年間免除するとともに、土地分譲代金の支払いを10年の割賦とした。工場用地の売却は1939年までに完了したとされる。 [122, p. 187]

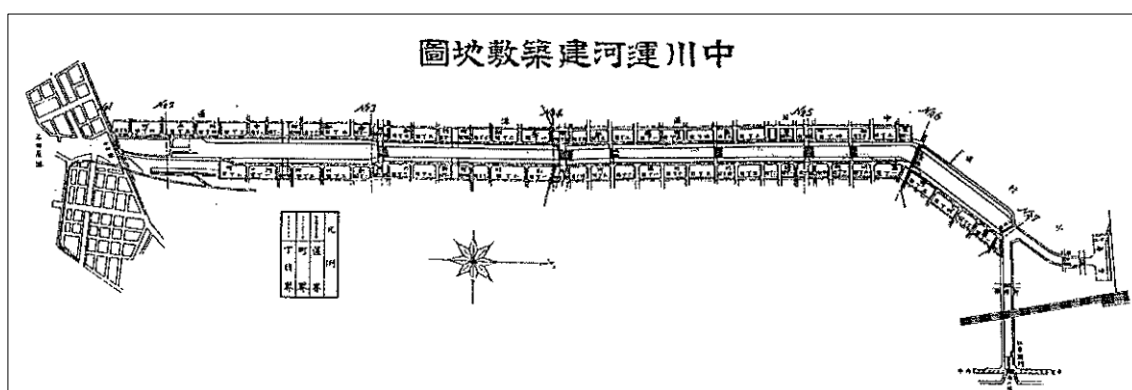


図 3-10 中川運河建築敷地図 [122, p. 187]

以上のように名古屋都市計画運河の計画中、一等運河と位置付けられた上で、最優先で整備が行われた中川運河の役割は、上記運河決定の理由書の通り、名古屋港と名古屋市中心部（名古屋駅周辺）を結ぶのみならず、両地点の間の荒涼地を、工業用地を主とする都市的利用に転換することにあつた。また、運河計画と工場用地造成計画がなされた一帯は、あらかじめ工業地域として用途が指定されていた。つまり中川運河は港湾と都市間の運輸機能に加えて、新たな工業団地の整備という都市計画的役割を期待された運河計画であったと言える。

#### 2. 富山市の運河（富岩運河・岩瀬運河）



富山市における運河計画にかかる都市計画の主だった経緯は下表（表 3-4）となる。

表 3-4 富山都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1924年(大正13年)	都市計画適用 [123]
1926年(昭和1年)	都市計画区域決定 [124]
1928年(昭和3年)	都市計画街路・運河・公園・土地区画整理決定 [125] 街路・運河事業決定 [126]
1931年(昭和6年)	都市計画地域決定 [127]
1940年(昭和15年)	都市計画運河追加・事業決定・東岩瀬工業土地区画整理決定 [128]
1942年(昭和17年)	都市計画運河変更 [129]
1943年(昭和18年)	東岩瀬工業土地区画整理区域追加 [130]

富山市の都市計画の前史として、富山市街地付近で蛇行する神通川下流部の短絡工事（1903年（明治36年））および東岩瀬港と神通川河口の分離工事（1926年（昭和元年））が挙げられる。1924年（大正13年）の都市計画決定後は、旧河道の区画整理や街路計画、東岩瀬港と富山市街地を結ぶ富岩運河の計画などを、都市計画法の中で位置づけることになったが、これらの都市計画も、明治期からの一連の神通川改良と都市空間形成の流れに位置づけられる [31, pp. 167-168]。

これらを反映した都市計画運河決定の理由は下記となる [125]。

「由来富山市は豊富且低廉なる電力供給地なるを以て之に備ふるに交通運輸の便を以てせは産業都市としての発展は蓋し期して待つべきものあるへし。

然るに今や富山市と表日本とを結ぶ国有鉄道飛越線の開通近きにあるのみならず神通川改修工事亦将に完了を告げんとし其の結果河口の東岩瀬港は一の湾浦を構成するに至れるを以て之に港湾としての施設を加ふるに於ては茲に浦日本一の良津を得へし。

而して富山市と東岩瀬港とは相距ること遠からず加之此間は一体の平野にして湧水量多く恒風の関係等より工業地域として囑望せらるるを以て神通川廢川敷地の整理と相伴ひ両市町を連絡する運河を開設するは極めて適當の施設たるを信す。」（句読点、改行筆者）

上記に加えて、1928年（昭和3年）に運河と同時に都市計画決定された街路・公園・区画整理計画を示した都市計画図が、下図（図 3-11）となる。

第3章  
3.3

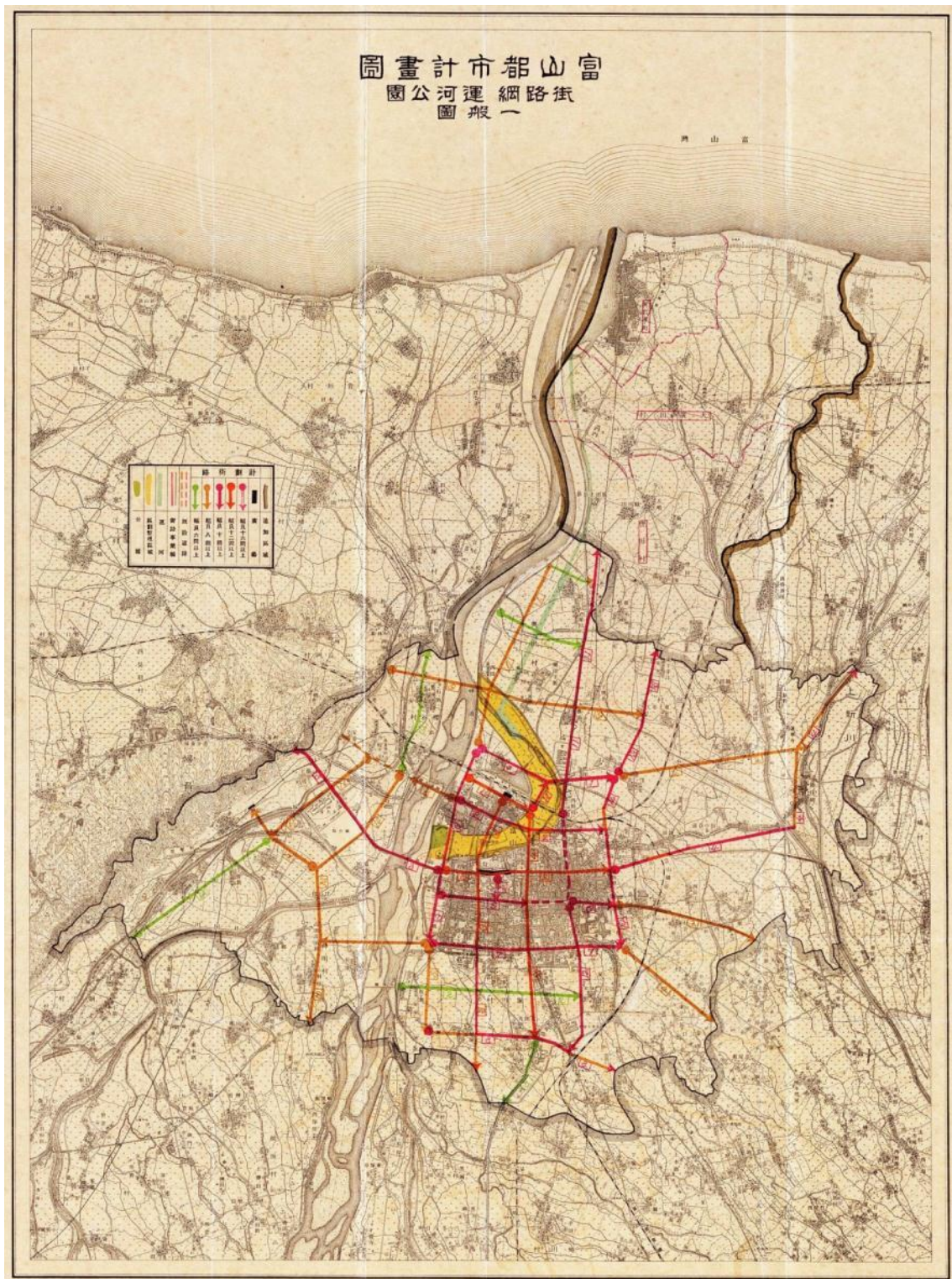


図 3-11 富山都市計画街路網・運河・公園一般図 [125]

ここで計画された運河が富岩運河であり、同 1928 年（昭和 3 年）に着工し、6 か年計画を以って、1933 年（昭和 8 年）に竣工した [126]。富岩運河の概要は以下となる [126]。

- ① 運河幅員 33 間半 (61m)、ただし一部 23 間半 (43m)、延長約 5km
  - ② 有効幅員 5 間 (9m) 以上、延長 30 間 (55m) 以上の水閘 (閘門)
  - ③ 運河終端 (富山市外地側) に約 15,000 坪 (約 49,540 m<sup>2</sup>) の船溜
- 富岩運河の計画図は下図 (図 3-12) となる。

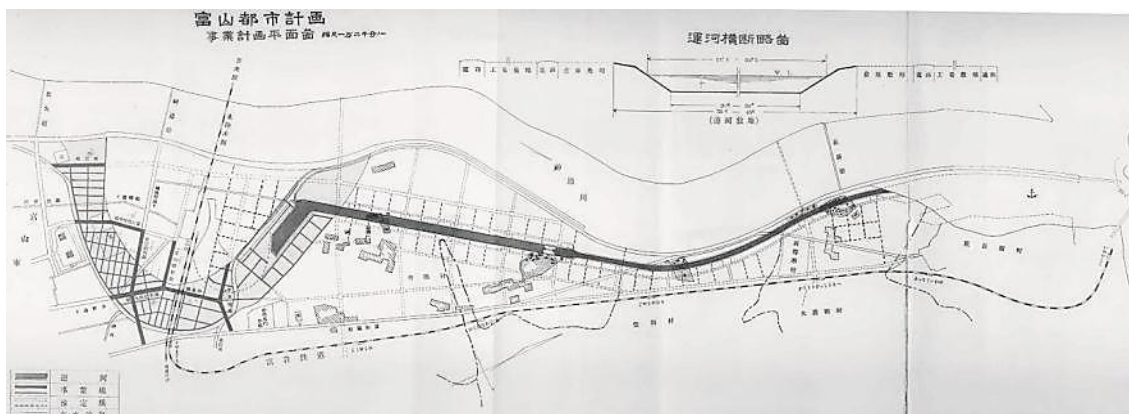


図 3-12 富山都市計画運河計画平面図 [126]

富岩運河は富山駅と東岩瀬港との水運と運河沿いに工場の立地を促す、運河開削のための掘削土砂で神通川廃川を埋め立てて新市街地を造成するとともに東岩瀬港の岸壁整備に利用する、などの多様な役割を担う都市計画運河であったと言える。

さらに 1930 年代に入り、岩瀬港周辺の工業立地の需要が高まるにつれ、新たな都市計画運河計画が立案された。これは岩瀬運河と呼ばれるもので、運河計画と併せて周辺の区画整理による工業団地造成を目論んだものであった。都市計画運河決定の理由は下記となる [128]。

「富山市及其の付近地は近時工業都市として発展の顕著なるものあり就中同市の関門たる東岩瀬港及富岩運河沿線一帯は工業適地にして現に発展の機運著しきものあり将来北越地方に於ける工業の位置中心地と見るべきなり。

依て之に対応する為東岩瀬町の背面に新運河四線を開設し以て其の合理的発展に資せむとするものなり。」(句読点、改行筆者)

本運河計画によって計画された運河の概要は以下となる。

- ① 一等運河二号～五号線の運河 4 線
- ② 各々の延長 2,056m・1,700m・1,480m・1,150m
- ③ 全て幅員 60m
- ④ 各々 2.02ha の船溜か廻船場

また同時に定められた土地区画整理事業の理由は下記となる [128]。

### 第3章

#### 3.3

「富山都市計画区域内の東岩瀬町、大広田村付近一帯の地は東岩瀬港及富岩運河に近接する工業適地にして近時発展の傾向顕著なるものあるを以て之に対応する為運河、街路等の施設を整備し合理的工業地域の造成を図るため地積約百十四万九千坪の区域を都市計画土地区画整理として決定し其の施行に備へむとするものなり。」(句読点筆者)

さらに設計方針として下記が定められた [128]。

「

- 一. 運河並に街路は都市計画として決定するものに依るの外土地の状況を精査して其の配置を定むるものとし幅員は特別の事情ある場合を除くの外総て六米以上とす。
- 二. 公園緑地は総地積三%以上とし小学校敷地と共に土地の状況を精査して適当に之を配置す。
- 三. 画地は工場建設に適応する様決定するものとする。」(句読点、改行筆者)

以上を反映した運河計画及び土地区画整理の図面が下記となる。



図 3-13 東岩瀬工業土地区画整理一般図 [128]

その後 1942 年 (昭和 17 年) に運河計画の変更が実施され、一等二号運河の全部と三号運河の一部を優先して整備されることになり、同年に竣工した [129]。同計画図面が下図となる。東岩瀬工業土地区画整理施行区域内の運河を優先整備したことが分かる。

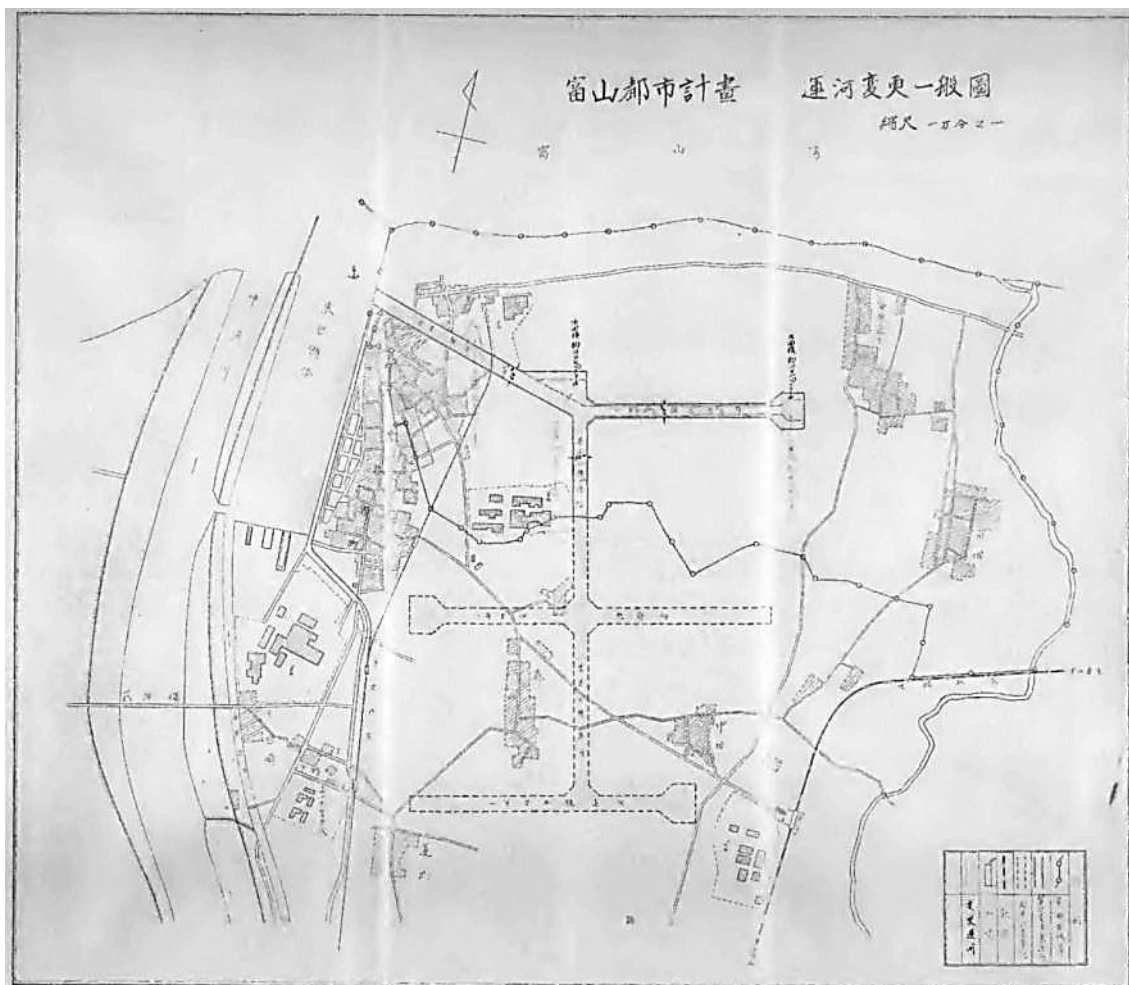


図 3-14 運河変更一般図 [129] 北側の運河計画が優先実施された

さらに翌 1943 年（昭和 18 年）には、東岩瀬工業土地区画整理の南側一帯が同土地区画整理に追加された（図 3-15）。これは都市計画運河のうちの南側のものも含んだエリアであり、同区画整理と併せて都市計画運河の事業実施が進められる予定だった可能性がある。ただし終戦直前の事業であったためか、実際に運河が造られることは無かった。

### 第3章

#### 3.3

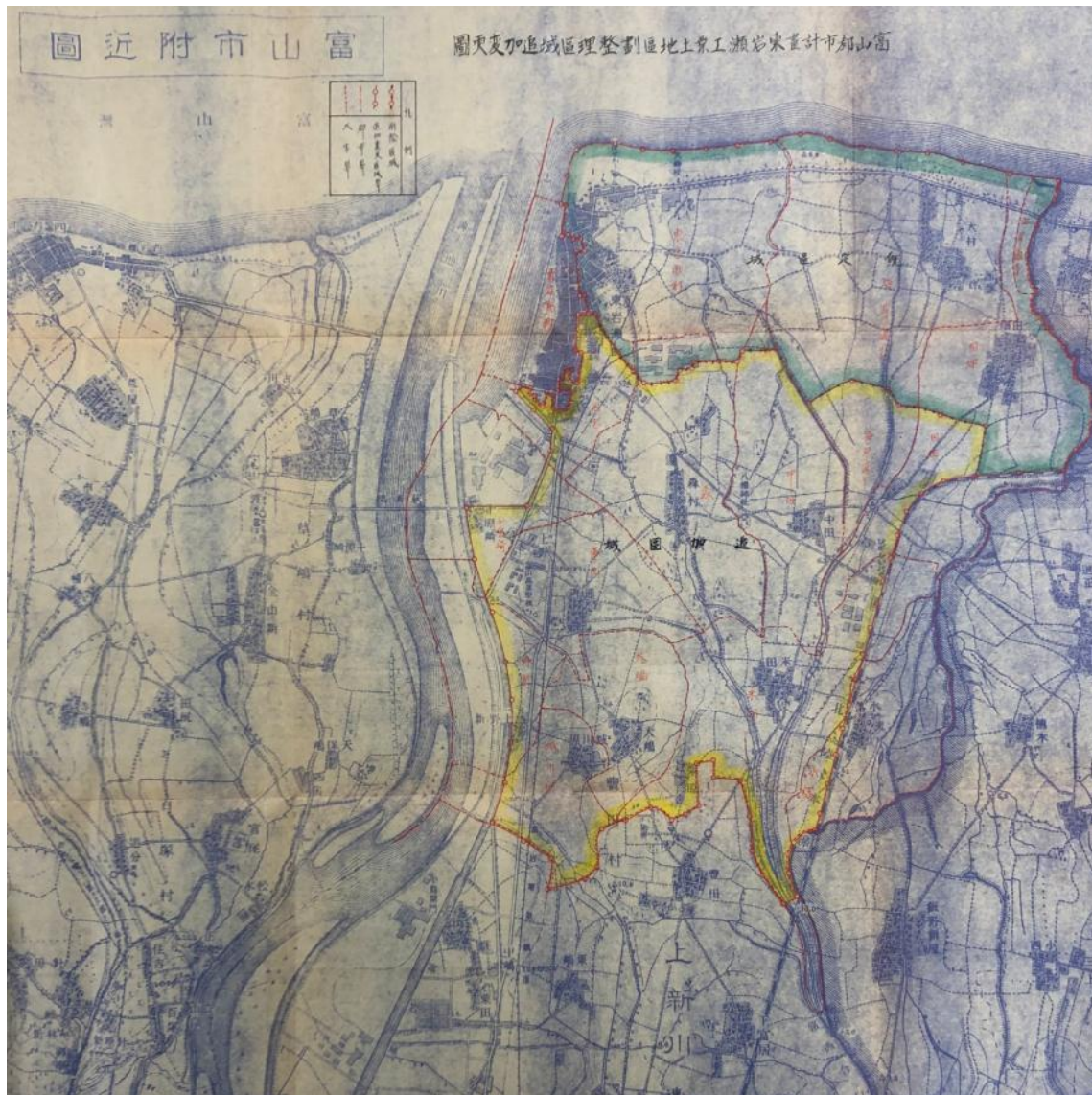


図 3-15 東岩瀬工業土地区画整理追加変更図（1943 年） [130]

以上のように、富山市における都市計画運河事業は、神通川の河川改修・富山市街地形成と交通基盤整備と連動した運河事業であり、また 1930 年代においては臨海工業地帯（工業港）の整備のための工業用土地区画整理と一体となった事業であった。前者の富岩運河は、東岩瀬港と富山市街地を結びつつ、運河兩岸の工場・倉庫地帯を形成し、名古屋の中川運河と同様に、臨海部と内陸部を結ぶ都市型運河としての典型をなしたと言える。後者の岩瀬運河は、東岩瀬港に近接する区画整理による工場用地整備と併せた臨海工業地帯形成を図るもので、当時はまだ事例が少なかった掘り込み式港湾を先取りするような計画であったと言える。いずれの事業も都市計画事業として、臨海部と都市部を一体的に捉え、運輸と工業生産の基盤整備が行われたものと位置付けることができる。

### 3. 川崎市の運河

川崎市における都市計画運河計画については、3.3.3に記載した通りである。京浜電気鉄道による私設運河である川崎運河や川崎港・多摩川等を市内で縦横に接続する都市計画運河路線が1935年（昭和10年）に都市計画決定されたが[115]、実現することなく1943年（昭和18年）に廃止された[131]。

このうち都市計画運河決定時の理由は下記となる[115]。

「川崎市の沿海埋立地は今や一大工業地と化せり。

然るに其の後背地帯は一般に低湿なるか為現在主として農耕地として利用せらるるに過ぎざるの状態に在るも翻つて本市発展の情勢を鑑みるときは工業都市として早晩此の方面に進展するを予想せらるるを以て此に運河計画を樹立し依つて土地の発展に備へむとす。

則ち三等一号を以て六郷川と京浜運河とを連絡して多摩川の舟楫に便し四等一号及四等二号を新設して卑湿地を埋築して中小工場地として開発せしむると共に物資の輸送を円滑ならしめむとす。」（句読点、改行筆者）

以上の運河3線を反映した都市計画運河図が下図となる（再掲）。



図 3-16（再掲） 川崎都市計画運河計画 [115]

### 第3章

#### 3.3

一方で、運河廃止の理由は下記となる [131]。

「川崎都市計画運河は昭和十年二月川崎市沿岸埋立地後背地帯の工業的開発並に低湿地の改良等の為決定したるものなるも其の後に於ける本市の発展の趨勢は洵に著しきものあり。殊に時局下軍需生産増強の枢要都市として工業施設の飛躍的拡充に伴ひ之に即応せしむる為本市の都市計画は一部再検討を要することとなりたり。

依て諸般の事情を調査の上本市の運河計画は之を廃止せむとするものなり。」

(句読点、改行筆者)

上記が公式の事由となっているが、すでに工場や住宅等が稠密に立地していた川崎の工業地帯において、都市計画街路よりも事業実施に手間がかかる運河を、用地買収や収用などを行いながら建設することが、現実的に困難になっていたと推察される。

#### 4. 尼崎市の運河

兵庫県尼崎市における都市計画のうち、主だったものと運河計画にかかる経緯は下表(表3-5)の通りとなる。

表 3-5 尼崎都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1923年(大正12年)	都市計画適用 [132]
1925年(大正14年)	都市計画区域決定 [133]
1929年(昭和4年)	都市計画街路決定 [134]
1931年(昭和6年)	都市計画地域決定 [135]
1934年(昭和9年)	都市計画運河決定 [136]
1935年(昭和10年)	都市計画運河変更 [137] [138] [139]
1936年(昭和11年)	
1937年(昭和12年)	
1942年(昭和17年)	都市計画地域変更・工業専用地区指定 [140]



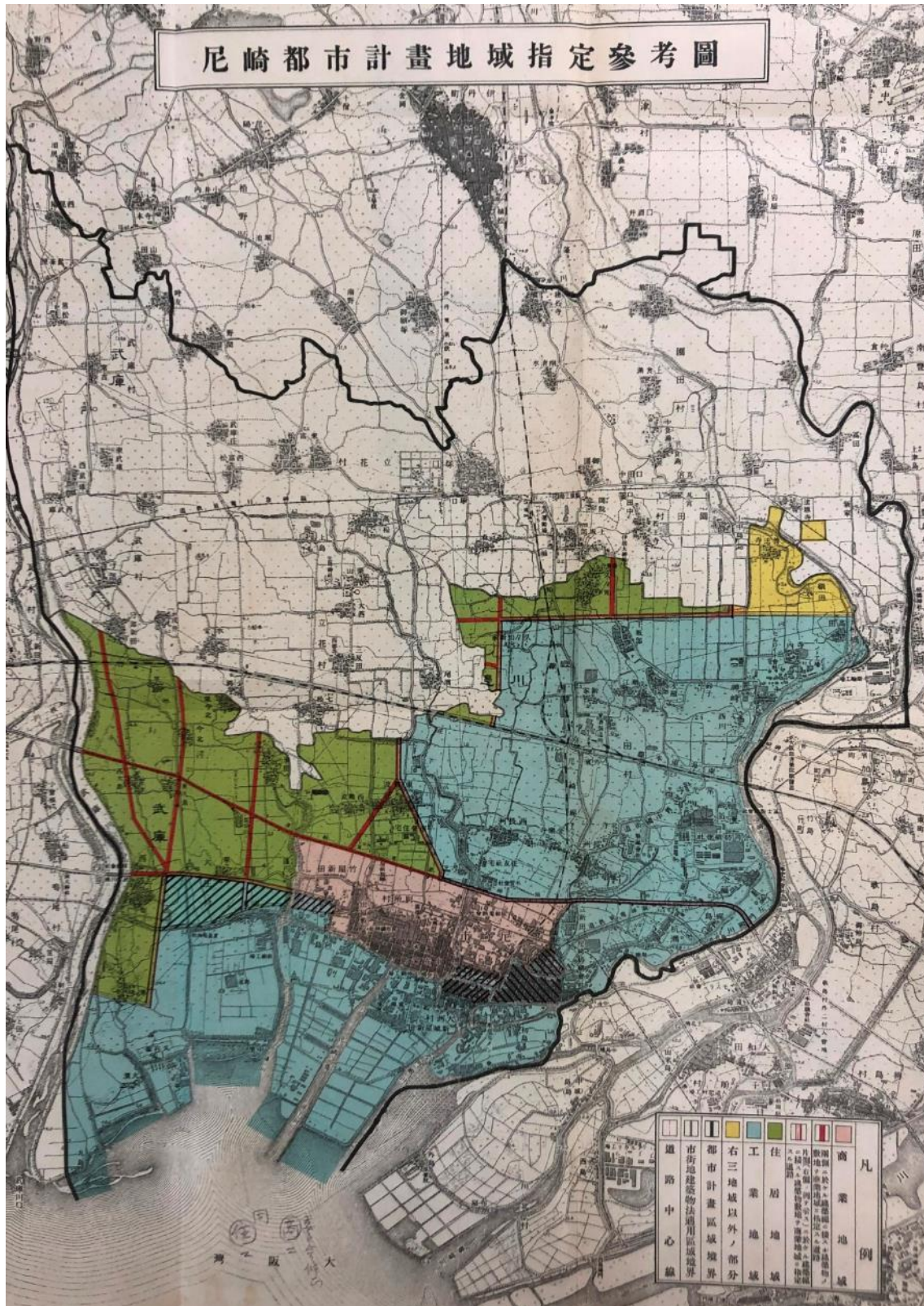


图 3-17 尼崎都市計畫地域指定參考圖 [135]

### 第3章

#### 3.3

1934年（昭和9年）の都市計画運河事業の決定の理由は下記となる [136]。

「尼崎市は阪神国道改築以来工業益々勃興し其の影響は神崎川に接する小田村、武庫川に接する大庄村に及び陸続として大小工場の建設を見るに至れり。

是れ本市には神崎川、左門殿側、庄下川等の河川に依る舟楫の便あるか為に外ならず。

然るに此等河川の幅員、深度共不規則なるか為運河として完全に利用することを得ざる状態に在るを以て此際都市計画として運河網を決定せむとす。

即ち左門殿側の沿岸を整理して幅員三十三米乃至六十米の一等一号、四等二号及三号を、庄下川と左門殿川の連絡の為に幅員十八米乃至四十七米の二等三号、三等二号及六等一号を、庄下川の沿岸整理の為に幅員三十三米乃至四十七米の三等一号、四等五号を、蓬川と庄下川の連絡の為に幅員三十三米の四等四号を、蓬川の沿岸整理の為に幅員四十七米の二等一号を、又武庫川、蓬川、庄下川並に神崎川を東西に連絡せしむると共に停止土の利用を図らむか為に幅員三十三米乃至四十七米の二等二号、四等一号を配置したり。

其の運河数十二線総延長合計一万二千二百八十九米に達す。」（句読点、改行筆者）

理由書ではやや分かりにくいのが、尼崎都市計画運河群は既存河川の拡幅運河化と新規運河開削、河川・運河間の連絡水路の建設を、合せて12線盛り込んだ計画である。上記の理由に基づいた都市計画運河は下図（図 3-18）となる。



図 3-18 尼崎都市計画運河図 [136]

臨海部は尼崎築港株式会社<sup>8</sup>による埋立と築港工事を実施していたが（図 3-19）、道路や運河といった交通網の整備が追いついていない状態だった [141, pp. 78-79]。総体としての尼崎運河群は、臨海部（尼崎港）への工業集積が著しい尼崎市において、やや無計画に埋め立てが進んでいた臨海部間の水路交通を改めて整序化すると共に、内陸部との舟運連絡を強化する二つの役割を担うものであったと言える。これら都市計画運河網の多くは短期間に竣工を迎え、一部は戦後埋め立てられてものの、防潮堤や閘門の整備などの近代化が施されたうえで、現在においても舟運に利用されている [142]。

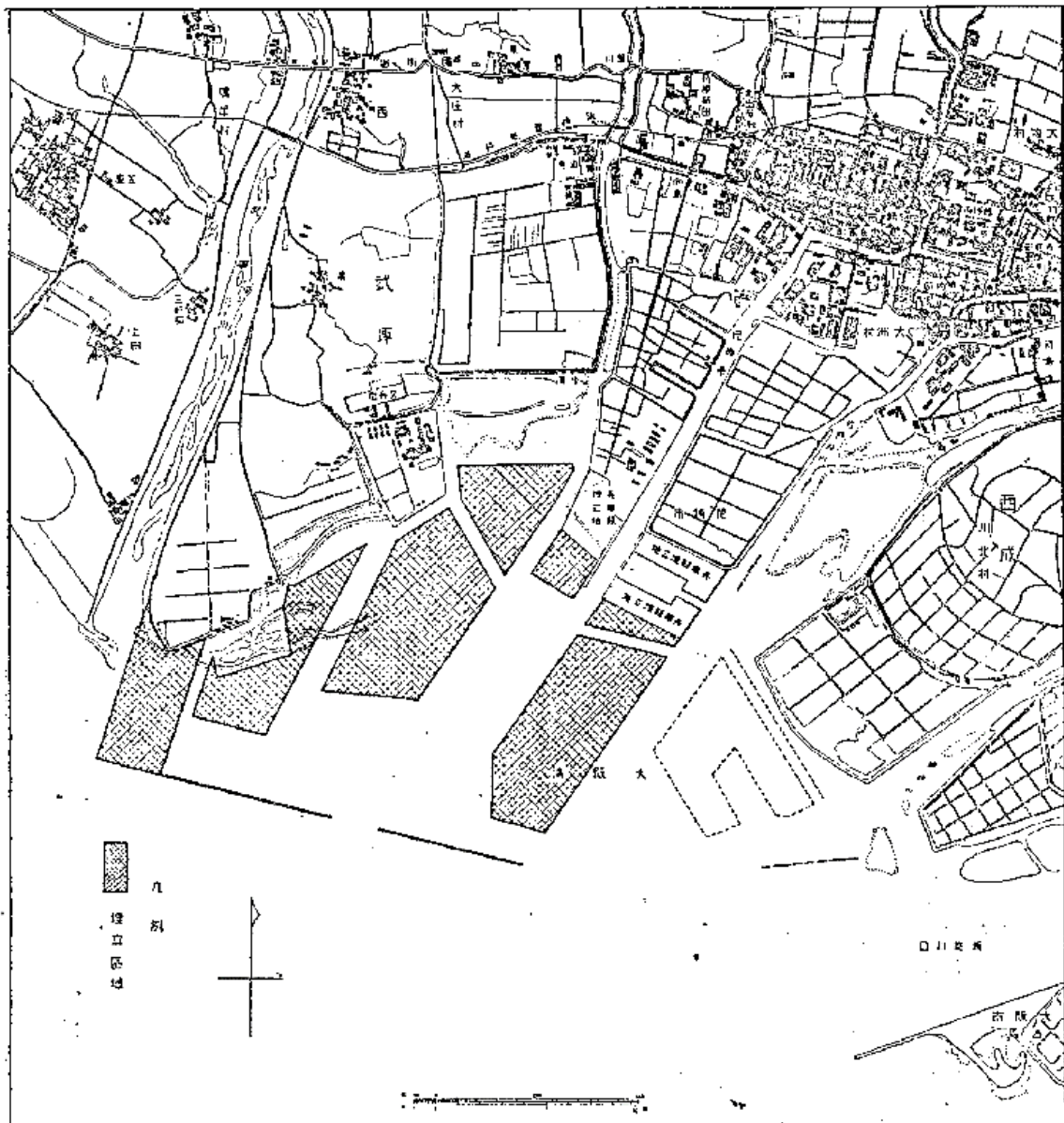


図 3-19 尼崎築港株式会社による計画図 [511, pp. 54-55]

### 第3章

#### 3.3

##### 5. 新潟市の運河（通船川運河・大山運河）

新潟市における都市計画運河は、全国の都市計画運河の中で唯一、内務省直轄港湾工事が行われた新潟港と連結された計画であった。新潟市における運河にかかる都市計画および内務省直轄工事の経緯は下表（表 3-6）となる。

表 3-6 新潟都市計画の経過

時期	都市計画決定事項
1876年（明治9年）～1905年（明治38年） 1907年（明治40年）～1927年（昭和2年）	信濃川流路改良工事（内務省直轄工事） [143, pp. 35-42]
1917年（大正6年）～1926年（昭和元年）	新潟港第一期修築工事（内務省直轄工事） [144, pp. 260-266]
1922年（大正11年）～1931年（昭和6年）	新潟臨港株式会社埠頭工事 [145]
1923年（大正12年）	都市計画適用 [146]
1925年（大正14年）	都市計画区域決定 [147]
1927年（昭和2年）	都市計画街路決定 [148] 都市計画地域決定 [149]
1941年（昭和16年）	都市計画運河決定 [150] 都市計画街路追加・変更 [151] 都市計画地域追加・変更 [151] 工業地帯造成土地区画整理決定 [151]
1943年（昭和18年）	北部工業地帯建設土地区画整理決定 [152]

新潟県および新潟市において、近代以前からの大きな課題として、下流部における堆砂と洪水に悩まされる信濃川の河川管理があった。明治に入り、エッセルやムルデルらのお雇い外国人により流路と河口改修の計画案が出され、内務省の古市公威らが実務を担当して、信濃川を中流部で日本海に短絡させる大規模な流路変更（大河津分水）の工事が開始され、上記の通り、内務省直轄により実施された [143, pp. 35-42]。

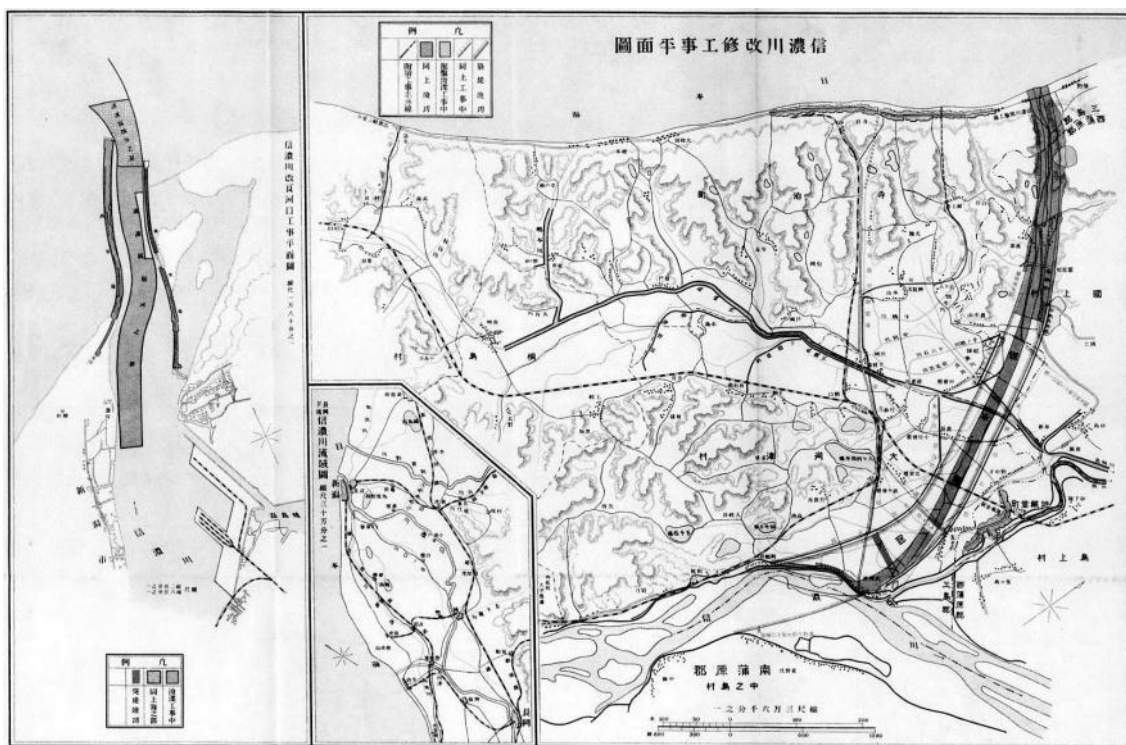


図 3-20 信濃川改修工事平面図 [143]

一方で信濃川河口に位置する新潟市においては、明治期より地元自治体による新潟港の整備が行われていたものの、河口港ゆえに信濃川上流からの流砂により水深を確保できなかったため、市による築港工事は様々な困難に直面した。ようやく、信濃川の流路変更工事<sup>9</sup>に伴う河口改修に連動するかたちで、1917年（大正6年）より、市の事業を引き継いで内務省直轄による港湾整備が開始された。直轄工事は9か年に及び、1925年（大正14年）に竣工した。 [144, pp. 260-266]。

第3章

3.3

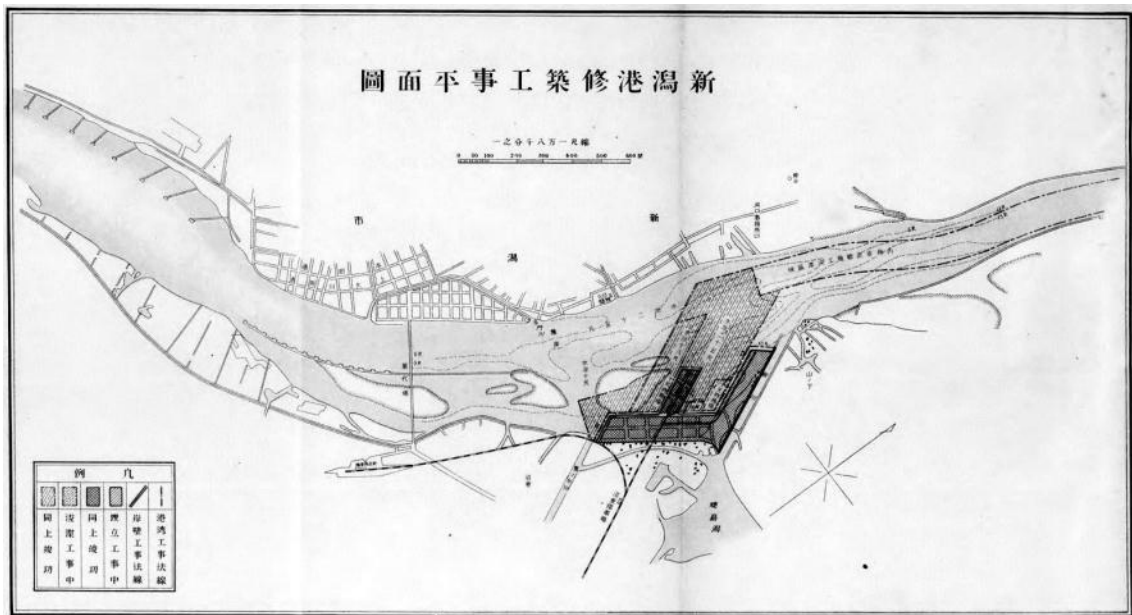


図 3-21 新潟港修築工事平面図 [144]

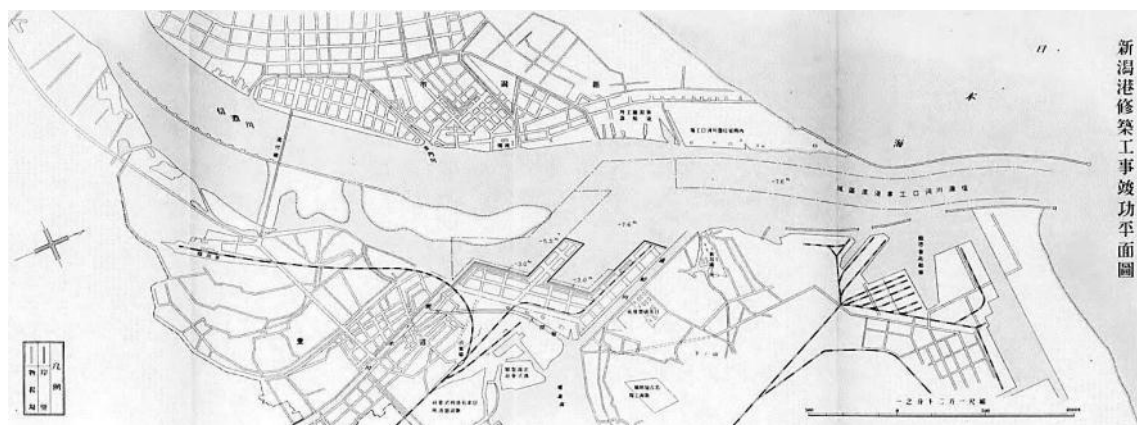


図 3-22 新潟港修築工事竣工平面図 [241] 河口東側が新潟臨港株式会社埠頭

信濃川の流路変更工事により河口部の水量が減った一方で、上流からの流砂堆積が減少し、河口部の浚渫により航路の水深を確保することが出来るようになり、同工事においては3千トン級の貨客船が接岸できる埠頭が整備された。修築工事完了後は県に移管され県営埠頭として供用された [145]。



図 3-23 新潟県営埠頭平面図 [145]

さらに、1922年（大正11年）～1931年（昭和6年）にかけて、信濃川河口部東側（山ノ下）において、新潟臨港株式会社による民営埠頭が建設された<sup>10</sup>。同社は純粋な民間企業であったが、内務省直轄工事と併せて埠頭整備が進められた [145, p. 8]。同埠頭建設に伴い貯木場、貯油施設、工場用地、臨港貨物鉄道・運河などが整備された（図 3-24）。

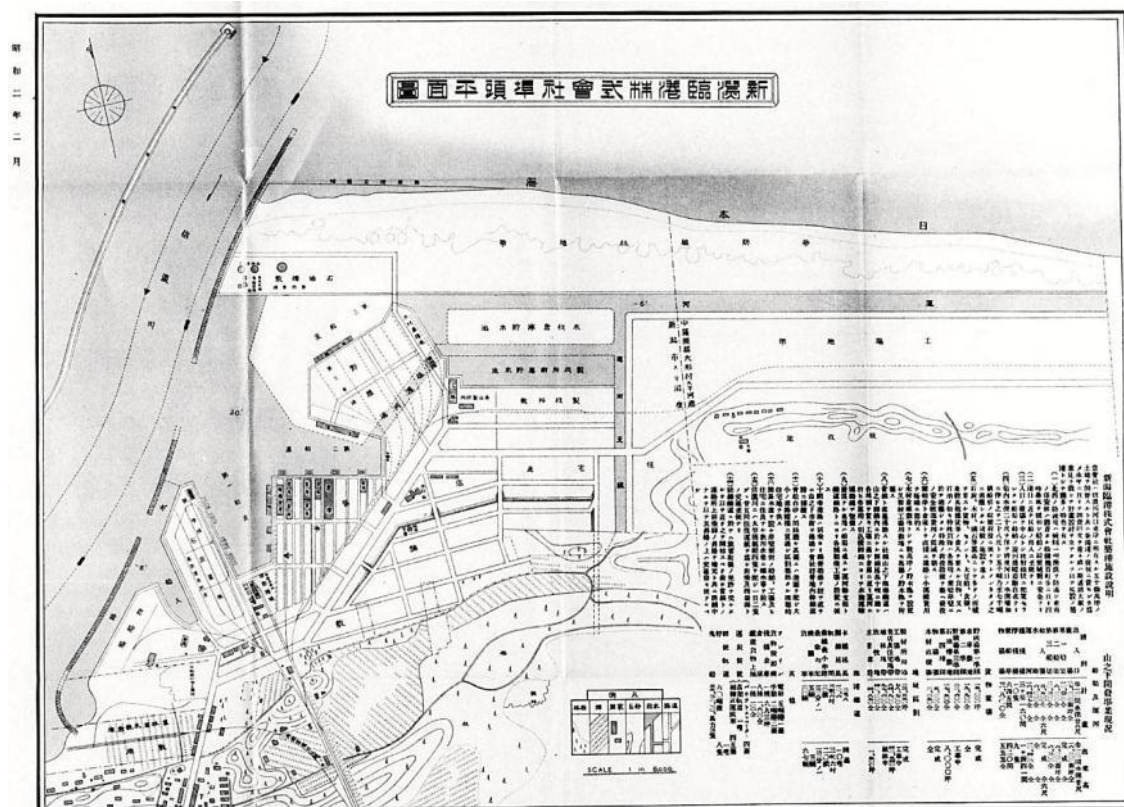


図 3-24 新潟臨港株式会社埠頭平面図 [145]

新潟臨港株式会社は 1905 年（明治 38 年）に設立され当初は炭鉱経営や牛乳販売業などを経て、同地（山ノ下）で乳牛の牧場経営を開始し、砂州や砂丘、沼であった同地に防砂林を築くなど精力的な土地改良・農地開墾をおこなっていた。市の築港事業が不振であることを受け、民営の埠頭計画を立て、同地において港湾修築を行うと共に、港湾整備に伴う臨港鉄道や倉庫業、木材加工業などの港湾事業を幅広く手掛けたことで、新潟港の近代化に大きく貢献した企業として知られる [153]。

一方で、1923 年（大正 15 年）より、新潟市は都市計画の適用を受け、都市計画の策定と事業が開始された。1927 年（昭和 2 年）に用途地域の決定がなされ、県営埠頭及び新潟臨港株式会社埠頭は工業地域の指定を受けた。用途地域指定の理由は下記となる。

「(前略)

今新潟市に就て之を見るに西新潟の内西堀以西日本海岸に至る一帯の地は土地概ね高燥、風物快適にして土地の現状亦主として住宅の用に供せられ其の間に諸官衙、学校、社寺等の介在するもの多きを以て之を住居地域と定むべく西堀以東は土地平坦街殻整然として従来本市商業の中心地たるを以て之を商業地位置と為すへし。

又新潟港口一帯の地は水陸の交通至便にして工場の建設せられたるもの多く殊に最近新潟



臨港株式会社の経営及新潟県営築港事業の進捗に伴ひ将に一大工業地たらむとするの傾向を示せるを以て港口一帯は之を工業地域と指定せむとす。

(後略)」(略、句読点、改行筆者)

上記を反映した都市計画地域が下図(図 3-25)となる。

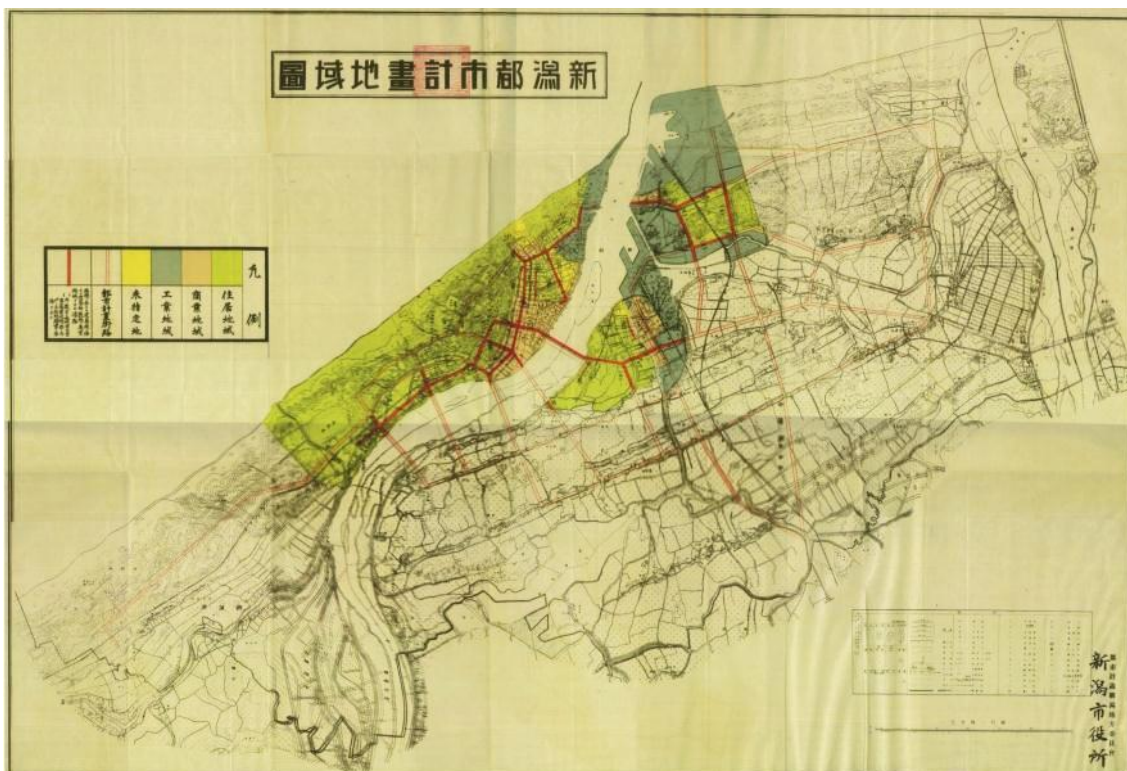


図 3-25 1927年(昭和2年)の新潟都市計画地域図 [149]

その後、都市計画街路事業などが進捗したが、1930年代後半から臨海部への工業立地が進み、臨海工業地帯としての役割が増してきた。それに伴い臨海部の工業機能を強化するための運河計画が立てられた。1941年(昭和16年)の都市計画運河決定の理由は下記となる[150]。

「新潟港は近年日満連絡の要衝として新らしき使命を帯ぶるに至り益々其の重要性を加へ港湾施設の整備は着々として決定の運びに至れり。

而してその背後地一帯には既に各種工場の設置せられるるもの多く殊に港湾施設の改良拡充は当然其の背後地帯の発展を誘発すべきことを予想せらるるを以て之が施設を整備し其の膨張発展に値ふるは刻下の急務と認めふるるに依り国有鉄道白新線の新設に呼応し先づ舟運の円滑を期するため通船川を運河化し併せて港口臨港埠頭より南下して通船川に連絡する大山運河を開設するは極めて適当なる施設と認め之を都市計画として決定せんとするものなり。」(句読点、改行筆者)

上記に基づいた都市計画運河は下図(図 3-26)となる。

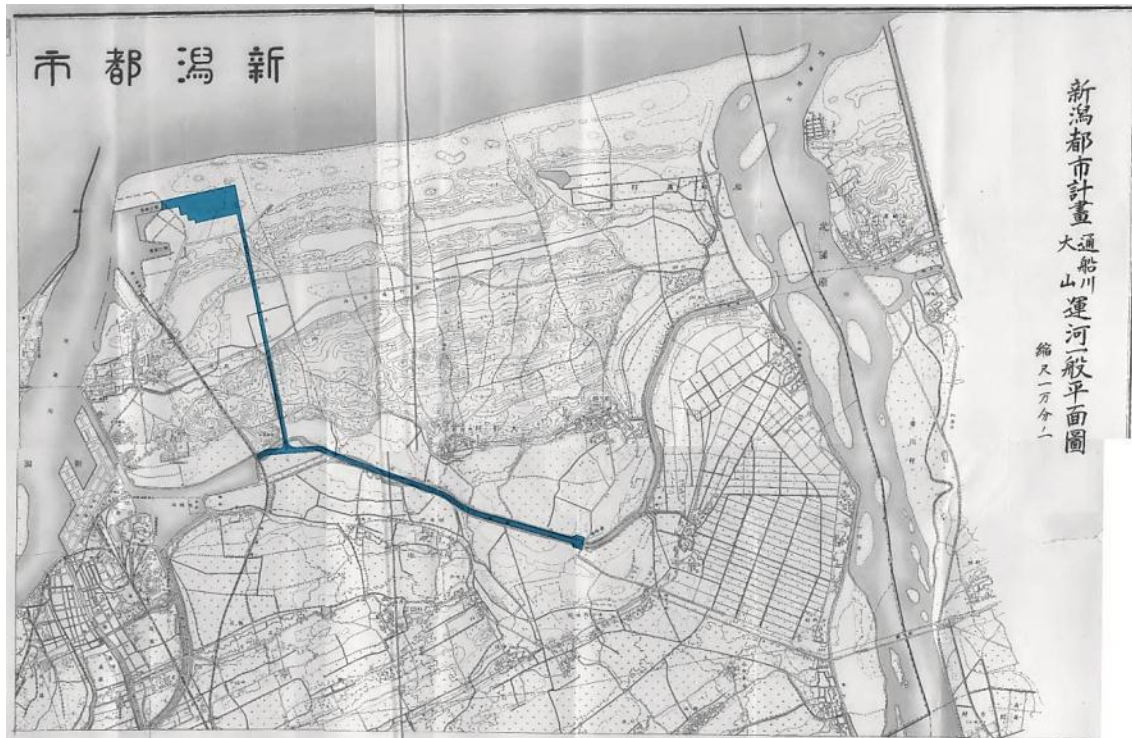


図 3-26 新潟都市計画通船川・大山運河一般平面図 [150] (都市計画運河を筆者で着色)

ここで定められた通船川運河は、新潟港（新潟県営埠頭）と阿賀野川を結ぶ通船川の一部区間を、運河として整備し活用するものであった。そもそも通船川は江戸時代 1700 年代に当時の新発田藩によって阿賀野川下流の流路変更工事に伴って生まれた流路であったが、信濃川の大河津分水実現以降、信濃川の水位が低下したため、通船川の水量も大きく減じていた。そのため、改めて本川を近代的な運河として整備することになったと言える。また、大山運河は、新潟臨港株式会社埠頭と通船川運河を内陸で接続する運河であった。

続いて同 1941 年（昭和 16 年）、運河計画に合わせて都市計画街路の変更・追加、地域の変更・追加、工業地帯造成土地区画整理が決定され、通船川運河兩岸の地域を臨港工業地帯として位置付けることになった。街路追加・地域変更・土地区画整理決定の理由は各々下記となる [151]。

#### 【街路変更・追加】

「日満連絡の要衝たる新潟港大拡張計画（筆者注；内務省直轄第二次修築工事）実施に伴ふ背後地の発展の現状及通船川運河、大山運河の開設並国有鉄道白新線の新設に鑑み都市計画街路の一部を変更せむとするものなり。

即ち一等大路第三類第一号線の終点付近の位置を変更し一等大路第三類第五号線、同第八号線、二等大路第二類第四号線及同第六号線中国有鉄道白新線との交叉部分を立体交叉と

なす為一部区間を変更し更に通船川運河及大山運河計画に伴ひ一等大路第三類第二号線、同第七号線、同第十号線及同第十一号線の位置及幅員の一部を変更し尚新潟駅の新設に伴ひ一等大路第三類第十二号線、同十三号線及二等大路第二類第二号線を駅前に追加し交通の円滑を期せんとするものなり。」(句読点、改行筆者)

#### 【地域変更・追加】

「新潟都市計画地域は昭和二年四月指定され其の後同九年、同十四年其の一部に付変更を見たるものなるも今回都市発展の実情に徴し規定地域の一部を変更し併せて未だ地域の指定なき区域に付新に地域を追加指定せんとするものなり。

即ち近年工業港として躍進の途上にある新潟港を中心とする工業地域は既に工場飽和状態に在るに鑑み臨港鉄道以東の住居地域の一部を工業地域並に未指定地に変更し之に按(接?)する石山村地内を工業地域、商業地域及住居地域に、白新線以南の住居地域を工業地域に、更に一等大路第三類第六号線、二等大路第二類第三号線以北の鳥屋野村地内を工業地域、住居地域及未指定地に、尚国有鉄道白新線の新設により都市計画街路一等大路第三類第一号線、二等大路第二類第四号線の一部変更及一等大路第三類第十二号線、同第十三号線追加に伴ひ路線的商業地域を追加変更並に廃止せむとするものなり。

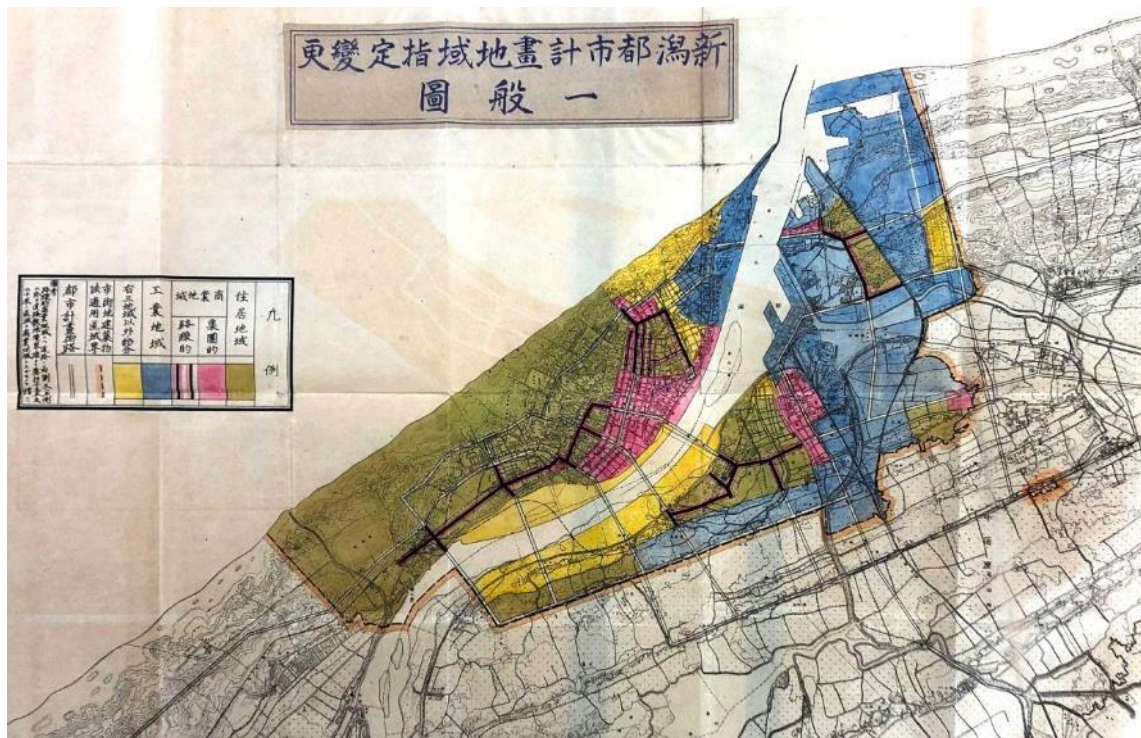
(後略)」(句読点、改行筆者)

#### 【土地区画整理】

「新潟市は近年時勢の進運に伴ひ益々繁栄を極め港湾施設の整備と共に背後地の発展顕著なるものあるの実情に鑑み通船川運河の付近地一帯を都市計画土地区画整理として決定し其の合理的発展に備へむとするものなり。」(句読点、改行筆者)

上記を示した地域変更図及び工業地帯造成土地区画整理図が下図となる。

第3章  
3.3



## 新 潟 市 都

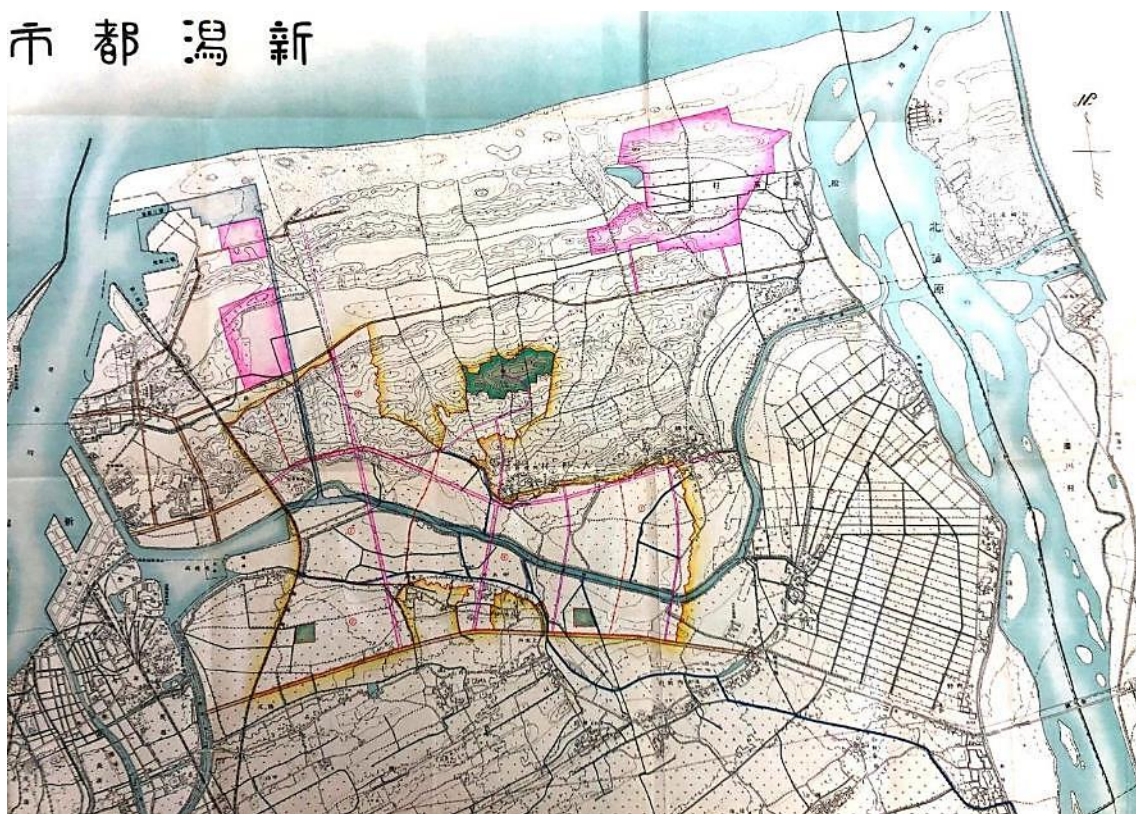


図 3-29 新潟工業地帯造成土地区画整理 [151]

さらに 1943 年（昭和 18 年）には北部工業地帯建設土地区画整理が決定された。この決定理由は下記となる [152]。

「近時新潟市北部工業地帯には各種重要工場相次いで建設せられ其の工業的發展顕著なるに鑑み工業立地上恰好の条件にある通船川運河を中心とする地域に於て地積約百三十万坪に亘る地区を以て工業地帯造成事業を土地区劃整理として決定し昭和十六年度より新潟県をして之を施行せしめつつあり。

其の工程の進捗に随伴し地区内には日本鋼管株式会社新潟電気製鉄所、新潟鉄工所車輛工場、山陽木材防腐株式会社新潟工場建設せられ逐次初期の効率を挙げつつある実情なり。而して最近其の地区に隣接し日本海に面する地内に用地約七十万坪を擁する三菱航空機合金素材製造工場の建設を見んとし該工場は戦時下航空機の生産上其の建設は特に急施を緊要とすると共に之が為付近地に於ける市街化をも予想せらるるを以て茲に適當とする区域を限り都市計画土地区画整理として決定し以て工場用地の造成及市街地の合理的建設に資せんとするものなり。」（句読点、改行筆者）

上記を反映した土地区画整理図が下図（図 3-30）となる。

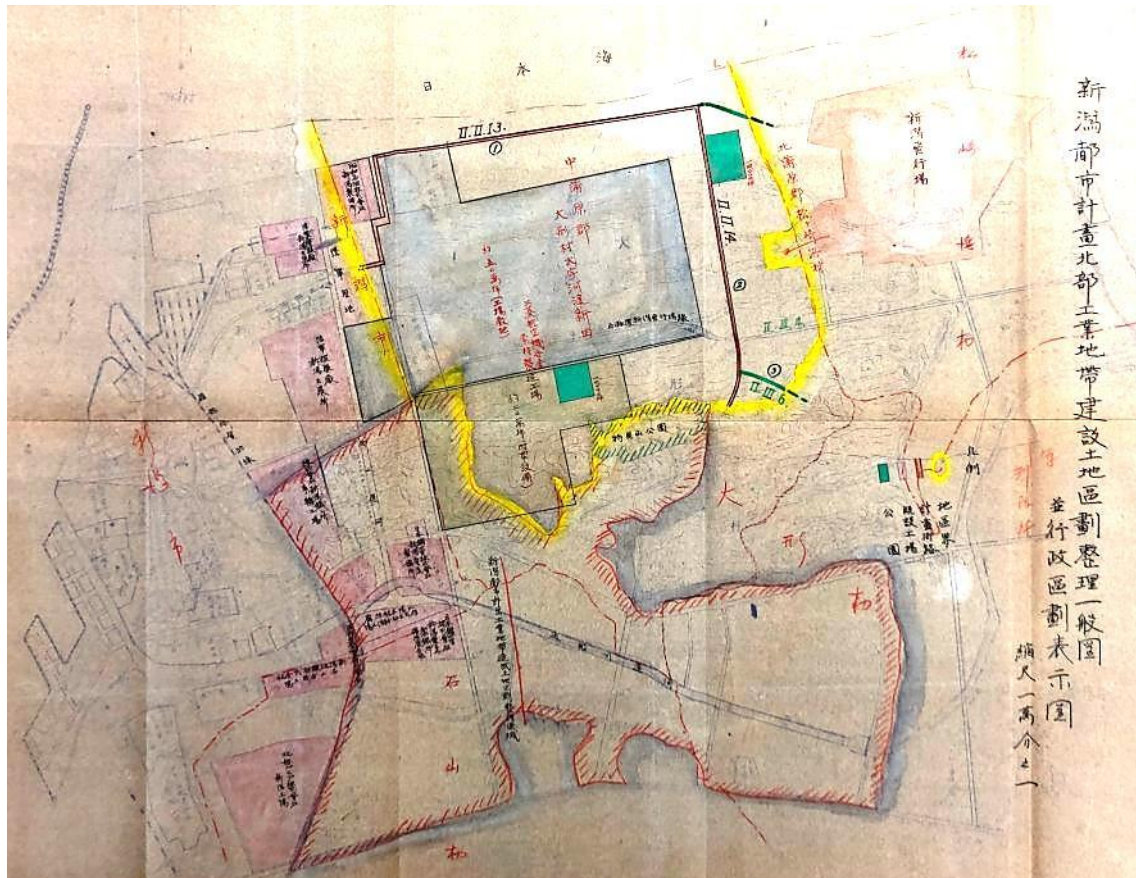


図 3-30 新潟都市計画北部工業地帯建設土地区画整理一般図 [152]

以上のように、新潟市および新潟港における都市計画運河は、運河整備と運河沿岸の工業用地造成とセットで計画され、都市計画事業として実施された点で、同時代の都市計画運河と同様の役割を持っていたと言える。一方で、内陸市街地と臨港部を結ぶ機能（富岩運河・中川運河等）よりも、隣接する二つの埠頭（新潟県営埠頭と新潟臨港株式会社埠頭）を結ぶことで、両埠頭の連絡強化と機能分担を促し、一体的な運用を支える役割を持っていた点が特異であり、規模は異なるが横浜・川崎港と東京港を結ぶ京浜運河計画と通底する計画と捉えることも出来よう。

### 3.3.5 都市における運河の役割

以上のように本節（3.3）では、近代の国内運河事業を概観したが、そのうち都市計画運河事業として完成した運河の一覧図は下図となる。

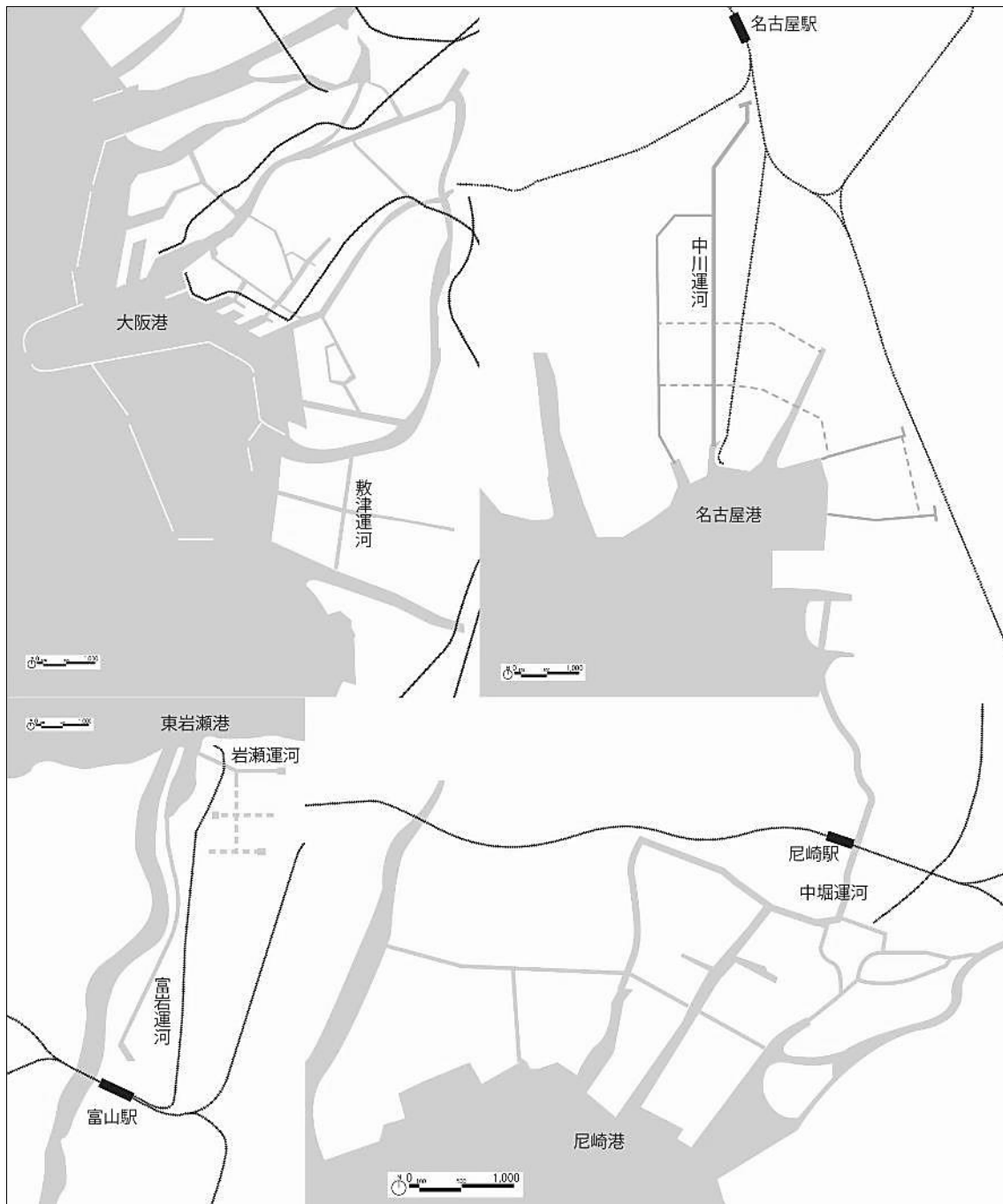


図 3-31 事業化された都市計画運河

運河の形態・運用は、当初は長距離輸送や利水を行う目的で整備されていたが、次第に港湾・臨海部と内陸の連絡運輸手段として、短距離であっても広幅員を確保した運河が整備されるようになり、港湾の物流機能を鉄道や道路とともに支えるようになった。また運河沿岸を運河物流と直結した工場地として整備することで、運河自体が港湾を中心とした臨海部の工業機能充実の重要な手段として位置づけられた。

## 第3章

### 3.4

法制上では、1913年（大正2年）の運河法・1919年（大正8年）の旧都市計画法の制定などにより、その許認可体制や運用・事業主体などの位置付け・明確化がなされ、同制度に則った運河開設と運用が行われるようになった。

運河法制定以降、都市計画法適用前であった川崎運河の沿岸工業用地分譲事業のような先駆的な事例も経て、都市計画法適用後の運河においては、内陸都市部と臨港部を運河で結びつつ、運河沿岸を工業用地・物流用地などとして、運河開削と同時に造成・区画整理する都市計画決定が多く見られた。つまり、運河と一体となった都市基盤の整備が主流になったと言え、都市計画法下で運河の果たす役割が明確に位置づけられた時期であったと捉えることが出来る。

#### 3.4 「臨港地域」をめぐる議論

1919年（大正8年）に都市計画法が制定され、各都市で都市計画が適用・施行され始めると、主に港湾関係者から、都市計画地域（用途地域）に関する疑義が出された。その経緯は港湾協会発行の雑誌「港湾」に詳しい。本節では、こうした港湾に対する用途地域の議論を整理する。

##### 3.4.1 「臨港地域」の建議

仮称「臨港地域」とされる用途地域の必要性について、最初に議論が出されたのは、1923年（大正12年）12月10日に大阪海陸協会が港湾協会に提出した建議書であった。建議書を下記に引用する [154, pp. 67-68]。

「市街地建築物法に臨港地域設定の件

大阪海陸協会

我邦都市の多くは河港海湾に依りて発達せり。

而して港湾の発達は臨港地の活用を一要件とし、臨港地利用方法の適否は直に港湾の盛衰に関し、延ひて経済交通の消長に至大の影響を及ぼす所なり。

現行市街地建築物法によれば臨港地を何れの地域に指定するも港湾として特殊の使命を果す上に於て遺憾の点少しとせず。

仍て別に適當なる「臨港地域」を設くるの要ありと信するを以て該法に之が設定方御詮議相成度之段及建議候也。

#### 理由

臨港地を住居地域に指定するの不可なるは論を待たず、又之を商業地域に指定するとせば上屋倉庫其他之に準ずべき建築物にして規模大なるものは、之を工業地域内にあらざれば



建築することを得ずして港湾の特質を没却し其機能を減殺し将来の発達を全然失はしむるに至るべし。

港湾の繁盛に伴ひ臨港地は之を集約的に利用し上屋倉庫の如きは大規模数層の建築となり、貨物の揚卸及び運搬に機械力を利用するの趨勢にあり、又商取引の進展による仲継貿易の発達、貨物の積替或は再製の工場を見るの傾向は法に謂ふ商業区域（ママ）とは全然容ること能はざる建築物の集合地たるべきを以て之を他の地域に指定せざるを得ざるものとす。

今之を工業地域に指定するとせば、

- (一) 工場が其原料並に生産品の揚卸は可及的港湾に近く設けらるるを利益とするを以て該地域枢要の地を占有し港湾機能を著しく阻害し其発達を妨ぐるに至るべし。
  - (二) 又工場にして衛生上有害又は保安上危険の虞ある用途に供するものにおいて工業地域内にあらざれば建築することを得すと規定しあるを以て、之等は当然臨港地内にも建築し得ることとなり、斯くては上屋倉庫其他の富の集合体たるべき国家経済上の期間をして不安と危険に暴露せしむることとなるを以て港湾の自衛上之等工業とは両立すべからざるなり。
- (二) に対しては工業地域内に特別地区を指定して離隔せしむるの方法ありと雖も(一) に対しては臨港地の随処を大規模の工場が占有する虞ありて港湾に必要な施設と馳背するを免れず、之をもって「臨港地域」を法に規定し他の地域と対立して港湾の用途に添ふを要す。」(句読点、改行等筆者)

都市計画法の翌 1920 年（大正 9 年）に市街地建築物法が制定され、大都市から都市計画が次第に適用されて実際に用途地域が設定されるに伴い、港湾を抱える都市においては上記のような疑義が持たれたことが分かる。つまり、同法に基づくと、港湾一帯をいかなる用途地域とすべきか不明で、住居地域はもちろんのこと、商業地域の場合は大型倉庫やクレーン等の運搬機械の建設・設置が不可となり、工業地域では港湾機能を阻害する大規模工場が立地するおそれがあるため、港湾に特化した独自の「臨港地域」を設ける必要性を訴えている。後述する通り、のちに港湾部とその後背地が工業地域に指定される都市が多かったが、既に 1923 年（大正 12 年）時点で、その問題点が指摘されていたことになる。

### 3.4.2 「臨港地域」の必要性についての調査

上記の建議を踏まえて、1926 年（大正 15 年・昭和元年）に港湾協会では調査部理事会で議論が行われた。議論の次第は不明であるものの、既に用途地域を施行している港湾都市の関係者に意見を募ることとなった。意見募集の要項は下記となる [155, pp. 99-102]。

- (一) 臨港地域設定の要否。
- (二) 臨港地の区域を如何に指定すべきや。

第3章

3.4

(三) 臨港地域に建設を許すべき建物其他工作物の種類

(四) 其他参考とすべき事項

上記アンケートに回答を寄せた関係者は以下の表の通りとなる。

表 3-7 「臨港地域」設定に関するアンケートの回答（掲載順）

雑誌「港湾」掲載号	役職	氏名	要否
大正 15 年昭和元年（第 4 卷）7 号 臨港地域設定に関する意見（其一） [155, pp. 99-102]	長崎税関長	金光秀文	○
	横浜商業会議所会頭	井坂孝	○
	福岡県知事	—	商業地域 内なら可
	大阪税関長	井上徳太郎	○
大正 15 年昭和元年（第 4 卷）10 号 臨港地域設定に関する意見（其二） [156, pp. 70-74]	神奈川県知事	—	○
	大阪市長	関一	○
	関東州内務局長	廣瀬直幹	○
	南満州鉄道株式会社 埠頭事務所長	市川數造	○
	仁川商業会議所	—	○
	四日市商業会議所会頭	九鬼紋七	○
	函館商業会議所会頭	平出喜三郎	○
大正 15 年昭和元年（第 4 卷）11 号 臨港地域設定に関する意見（其三） [157, pp. 70-73]	南満州鉄道株式会社 鉄道部長	藤根壽吉	○
	内務大臣官房 都市計画課	—	相当研究 を要する (保留)
	小樽商業会議所会頭	磯野進	○
	富山県伏木町長	佐々木平兵衛	○
	神戸商業会議所	—	不要
	兵庫県	—	商業地域 で対処 (不要)
	門司市長	吉川孝一	保留
昭和 2 年（第 5 卷）2 号 臨港地域設定に関する意見（其四） [158, pp. 66-71]	東京市政調査会	—	○
	神戸市長	黒瀬弘志	○
	大阪府知事	中川望	○
	横浜市長	有吉忠一	○

	東京市長代理	岡田忠彦	○
	門司商業会議所	—	○
	門司税関長	—	商業地域 で対処 (不要)
	長崎市長	錦織幹	○
昭和2年(第5巻)3号 臨港地域設定に関する意見(其五) [159, pp. 70-74]	港湾協会北海道支部	—	○
	名古屋商業会議所会頭	上遠野富之助	○
	大阪商業会議所会頭	稲畑勝太郎	○
	長崎県	山脇春樹	○

上記のように、市街地建築物法における「臨港地域」の設定の可否について、多くの関係者から意見が寄せられた。その意見の多くは示唆に富み、当時の港湾と都市をとりまく状況を精緻に示していると言える。

「臨港地域」設定に賛成する意見が大半を占めたが、その意見の大要は以下の通りであった。

(一) 臨港地域設定の要否。(必要な理由)

倉庫は商業地域に建設できるが、規模が大きい倉庫は工業地域にしか建設できない  
工業地域の場合、工場が林立して港湾の機能を果たせなくなる、また工場が一つも建設されなければ、工業地域指定の意義が無い

商業地域では造船所が作れない、工業地域は無制限に工場が建つ虞がある

市街地建築物法第一条に「臨港地域」を加える

港湾の用途は工業地域に類似するが、その性質は異なるため臨港地域が必要

港湾の用途は商業地域に類似するが、大規模な建設物が不可のため臨港地域が必要

港湾は貿易の要であり、設備を集約運用する観点から、工場等は排除したい

工場と港湾は不可分だが、建設地を明確に区分する意味で臨港地域は必要

都市計画法第十条に「港湾の機能を保護し又は増進する為特に地区を指定することを得」の旨を追加し、都市計画港湾地区指定を行い、都市計画上施行令中に「港湾地区内に於ける工作物の種類、建築物の用途並に其の変更は、其の地港湾の機能に影響を及ぼす虞ある行為は地方長官内務大臣の認可を受け命令を以て之を禁止し又は制限することを得」の旨規定したい

工業地域は衛生上問題あり、商業地域は加工場や運搬機械が設置できない

工業地域は衛生上問題あり、商業地域は加工場や運搬機械が設置できない

(二) 臨港地の区域を如何に指定すべきや。

貨客の海陸連絡

貨物の貯蔵・分配

### 第3章

#### 3.4

加工製造

臨港設備に沿う一帯

埠頭沿岸から80間程度の内陸まで

状況に応じて

旅客待合所や駅などを含め出来るだけ広くとる、限定的な場合、港湾機能が低下する

商業地域と工業地域の上に設ける

貿易地区・特別地区・自由港区・工業地区を詳細に定める

ある程度集約的に設定したい

商業地域内に臨港地域（特別地区）を設ける

岸壁・埠頭から半里内陸まで

海岸から十町程度内陸まで

#### (三) 臨港地域に建設を許すべき建物其他工作物の種類

繫船岸壁・舥溜・棧橋・物揚場・貯炭所・保税地域

旅客待合所・案内所・百貨店・食堂・便所

上屋・倉庫・仮置場・危険物仮置場・冷凍施設・貯木場

加工工場・仕分包装工場

海陸連絡関係事務所・従業員詰所・休憩所・船員慰楽施設・応急治療所・公設電話

臨港鉄道・停車場・入換操車場・給水桶・燃料炭庫・石炭台・発電所

税関・海務所・検疫所・警察・郵便・消防屯所・官公署・金融機関・運送会社

諸標識

船渠・造船所

造船所などの港湾に必要な向上は行政官庁の許可を得る

地方自治体毎に判断したい

建築物の高さは商業地域に準じ、面積は十分の十とする

都市計画法・同施行令では明確に定めず、取捨選択は地方関係団体の意見を徴して主務

大臣が個別に定める

住宅の建築は禁じる

#### (四) 其他参考とすべき事項

道路・鉄道・運河等との連絡強化

都市の玄関として美観保持

建築物の高さ・建築面積は商業地域に準ずる

火災・水害・震災・衛生・盗難等に対し防止策を図る

二車線以上の大道路

建築物は鉄骨（鉄筋）コンクリートまたは煉瓦造に限定する（防火・防災の為）

臨港地域の境界として道路・溝・橋梁・河川等を用いる  
 臨港地域が広ければ広だけ港湾作業の能率が上がる  
 燃料タンクや鮮魚市場などの設置も考慮してほしい  
 街路計画は独立特殊としたい  
 港湾修築が始まる前から臨港地域を設定したほうが良い  
 保税地域・旅客地域・漁港地域などを内包する  
 臨港地域内の道路の交通規則を緩和したい（道路上での荷捌きなど）

その一方で、少数ではあるが、「臨港地域」設定の必要性について留保・不要とする意見として下記が挙げられる。

・福岡県知事

「商業地域内に「臨港地域」として、特別地域を設定のこととし、市街地建築物法施行令第三条の規定に係らず、行政官庁の許可を倉庫上屋の類を建築するを得しめ度。」 [155, pp. 101-102]

・内務大臣官房都市計画課

「標記の件は相当研究を要する議に付早急回答致兼候条御諒承相成度此段及回答候。」

[157, p. 71]

・神戸商業会議所

「神戸市に於ては現行法規にて差支えなきを以て特に臨港地域設定の必要なしと認む。」

[157, p. 71]

・兵庫県

「臨港地域を設定し其の地域内に於ては倉庫・上屋・加工工場其の他の…工作物建設のみに制限し、…斯の如きは非常なる私権の制限と為り…、故に所謂臨港地域は寧ろ現行法の商業地域として指定し、法の運用に依り港湾の使命達成を期するに如かず、…将来自由貿易盛なるに至りたる時は部分的の工業地域を設定し、港湾の實際に应ぜしむるを相当とするを以て特に臨港地域設定の必要なきものと認む。」 [157, pp. 71-72],

・門司市長

「当市は未だ区域の指定無之、随て第二第三項に対し研究出来し要らざるため乍遺憾急速んは意見申上兼候。」 [157, p. 72]

・門司税関長

「…之（筆者註；港湾）を土地の利用より見れば交通及倉庫（短期）業の営まるる所にして、市街地建築物法上の適用に於ては商業地域たるべきものなり。之を同法に依る商業地域となすも上屋・倉庫・鉄道引込線・起重機其他諸種の所謂陸上設備をなし得べく、同法第四条に依れば大規模の倉庫を建設し得ざるが如しと雖、同法施行令第三条の規定と勘案するに稍疑あり、仮に之を建築し得ずとするも陸上設備としての倉庫建設を妨げざるべし、又工場の建設に付て制限有と雖斯る地域に工場を設くるは加工交通の為めとするも不可なり、而

## 第3章

### 3.4

して改装仕分又は軽き程度の加工は之を商業地域内に於て為すことを得べし、斯の如くなるが故に臨港地域を商業地域となし同法に依り建物の種類、高さ及建築面積等に付き制限を受くるも差支なかるべし。…（臨港地域に建設を許すべき建物の種類は）之等を積極的に限定するは不可なるを以て、商業地域の規定に準じ消極的に定むべきものとなす。」[158, pp. 69-70]

こうした反対・保留意見の多くは、商業地域の範疇で、港湾一帯の用途をコントロールできるとする意見が見られた。注目すべき点として、内務大臣官房都市計画課がアンケートに対して明確な回答を避けており、港湾一帯にどのような用途地域を指定すべきか、都市計画行政の中核機関である都市計画課でも、この時点では明確な見解が持っていなかったことが分かる。

以上のように、港湾関係者からの意見の多くは、港湾独自の「臨港地域」を都市計画の中で定めることに賛意を示すものであった。また多くは、臨港地域内の土地利用規制は、商業地域に準拠し必要に応じて港湾特有の建築物・工作物の設置を認めるという点でも共通していた。後述（3.6）するように、多くの港湾都市では港湾一帯を工業地域に指定する例が多く見られたものの、このアンケートが実施された当時、用途地域が実際に施行されている港湾都市がほとんど無く、また工業立地の圧力が少なかったため、商業地域をベースとしていたと考えられる。

#### 3.4.3 調査後の展開

上記の港湾協会調査部による関係者アンケート後、協会調査部による継続的な調査等については具体的な記録に残っていない。協会発行の「港湾」に見られる唯一の記事が、1932年（昭和7年）第10巻2号に掲載の、名古屋市長大岩勇夫<sup>11</sup>「港湾の利用と臨港地域制」という論文のみとなっている [160, pp. 9-11]。

同論文によれば、「現行市街地建築物法は言ふ迄もなく地域を住居、商業、工業の三地域に区分し」ており「只単り港湾機能の発達助成上最も重要なる臨港地域制なるものを認めていない。」とし、「之が設定上に関し

- (一) 之を市街地建築物法上に認め、同報を適当に改正せむとするもの
- (二) 反対に殊更之が設定の必要を認めず、工業地域内特別地区設定の規定あるを援用し、之が運用に依り十分なりとするもの
- (三) 積極的に港湾行政統一上の目的からして港湾法を制定し、以て同法中本地域制を設定せむとするもの

との三個の意見が必要的に生ずる。」と整理している。その上で、(三)については、最も望ましいが、未だ港湾法が施行されていない現状では現実的ではない為、議論の俎上から外したうえで、(一)(二)について検討している。

(二)については、工業地域内の特別地区設定は、市街地建築物法で「衛生上有害又は保安上危険の虞ある用途に供するものに限るから」工場建設の機運が高まっている臨海部においては、用途を純粋な港湾用途に限る特別地区設定は困難であるとしている。また、商業地域内に臨港地域を指定するべきという意見については、規模が大きな倉庫・上屋などは工業地域内でしか建築できないこと、物流に機力・原動機を使うこと、製品の再製（たとえば輸出前の茶葉の再乾燥など）をおこなうことなどから、商業地域の準用も難しいと指摘している。

以上の見地から(一)の通り、既存の三地域とは並列別個に臨港地域の制定が必要であるとしている。その臨港地域内に建設が許される建築物は、港湾の機能を阻害しない用途に限り、工業地域のみならず許された建築物の多くは建築不可とした上で、商業地域に許された建築物に加えて上屋・倉庫等の大規模特殊建築物を認めるように求めている。

加えて、臨港地域の区域設定については、都市計画法第十条に依拠し、他の用途地域と同じく、これを都市計画の施設として、都市計画委員会の議論を経て内務大臣が決定、内閣にて認可すべきとしている。[160, pp. 9-11]

臨港地域の設置については、同時期（1930年代）には港湾法制定の議論に集約・糾合されており、個別の課題として扱われていなかった、あるいは、多くの港湾都市において港湾部を工業地域指定することで対処するのが一般化していたため、大きな課題として扱われていなかった可能性がある。いずれにしても、港湾部特有の用途規制・誘導の法規が不完全であるという、当時の港湾・都市計画関係者の共通認識があったことは事実であり、港湾近接地での都市計画運用上の課題の一つであったと言える。

### 3.5 都市計画と港湾の関係をめぐる議論

本章で見てきたように、都市計画における港湾の扱い、あるいは都市計画と港湾の関係はいかにあるべきか、という議論は、本論文の大元に関わるものであるが、当時の関係者・学識者の間で議論に関する記録は非常に少ない。本項ではこうした数少ない当時の議論に光を当て、その言説を再現したい。

#### 3.5.1 都市計画と港湾をまたいだ工学者

まず、3.1.3で示したように、都市計画法の立役者である池田宏は、その立法の際に駅や港湾のような大規模な土木インフラを都市計画の中でどのように位置づけるか、特に留意したことが分かる。加えて、2.3.4で示したように、当時内務省参事官であった池田は第二次港湾調査会において委員を務めていた（臨時委員という扱いで1919年7月19日 [55]～1920年9月15日の期間 [161]）。ただし、同委員を務めた期間は一年足らずで、内務省社

## 第3章

### 3.5

会局長就任に伴い委員を退任しており、同委員会中の活動についても記録が無いことから、ここで池田が都市計画行政と港湾行政を橋渡す役割を果たしたかを確認することは難しく、おそらく役割を果たした可能性は低い。

池田に限らず、当時、必ずしも専門分野が未分化であった土木工学分野において、港湾と都市計画のいずれにも関係した工学者は多い。東京市で港湾と都市計画に関わった直木倫太郎<sup>12</sup>、大阪市で港湾と都市計画に従事した坂出鳴海<sup>13</sup>、神戸市で港湾と都市計画に従事した森垣亀一郎<sup>14</sup>が挙げられる。

このうち直木は1933年（昭和8年）の「都市と港湾」と題した講演の中で、明治からの政府による大港整備主義が近年、内務省直轄工事の様に地方港湾の整備に方針転換してきたことを踏まえ、地方中小港湾の整備が、地方都市にとっての生命線であるとしたうえで、地方港の整備においては「貨物が港を産むのであつて、港が貨物を産むのではない」ため、「余りに計画の大袈裟なるを夢みる勿れ」と戒めている。さらに、港湾整備は物流の変化に合わせて柔軟に拡張が出来るものであり、「この目まぐるしい変転流動の只中に立つて、独り港湾設備にだけ「百年の長計」気取りを認めるこそ、寧ろ大きな無理ではないか」としている。ここで鉄道が狭軌から広軌に、単線から複線に、二階建ての建築を四階建てに、それぞれ後から改変することは容易でないが、港湾建設は「弾力性に富」み「逐次時代の要求に応ずる」ことが出来るとしている。[162, pp. 48-51]

直木は、当初からその都市の経済規模と見合わない遠大な埋め立て計画などを実施すると、その後埋立地売却処分に苦慮するとしたうえで（名古屋・大阪・長崎を例示している）、都市計画やほかの都市施設に比して、港湾は適宜拡張可能であり、物流規模拡大に合わせて弾力的に機能を更新・追加していけることが港湾の特徴だとしている。

また、坂出は1927年（昭和2年）3月15日の「都市計画に就て」という講演で、大阪の都市計画において、港湾と大阪の市街地・工業地域を結ぶために、都市計画運河を積極的に活用すべきであると述べているが[163]、それ以外の文献等で都市と港湾の関係に関する言及や論考は見られない。坂出は1928年（昭和3年）に急逝しているため、もともと論考を多く残していない。

#### 3.5.2 森垣亀一郎の「都市計画と港湾」

こうした都市計画黎明期に、都市計画と港湾の関係について最も明確に論を展開しているのは森垣であろう。森垣は1923年（大正12年）から神戸市の港湾・都市計画・土木部長を務めていたが、兵庫県都市研究会が出版する雑誌「都市研究」の1930年（昭和5年）23号・24号にわたって「都市計画と港湾」[164][165]と題した論考を寄稿しており、都市計画と港湾の関係について体系立てて示している。本節ではこの森垣の論考に注目したい。

森垣は、都市計画の最も重要な点は都市計画法第一条にある「重要施設の計画」であり、



それは第一に「交通組織の整備」が挙げられ「道路、軌道、鉄道、運河、下線、港湾等水陸交通に関する整備」がこれに該当するとしている [164, p. 17]。また都市計画立案の基本調査の際に約三十年後の人口増加を想定することに鑑み、「故に港湾問題を調査研究し計画を樹つるには、都市計画に就いての一般的考慮が必要であつて、一方に於ては法令によつて都市が強制的に其の施設をなさんとするのであるから、港湾を有する都市は、都市計画法の実施せらるると否とに拘らず、其の都市将来の発展と港湾関係を考へて、五十年六十年の後に於ける施設経営に支障なからしむる様にせねばならぬ。」と指摘している [164, p. 18]。その上で「港湾問題は都市計画問題と全く不可分の者（原文ママ）で、都市発展と常に因果関係を有する事は瞭で、港湾が将来発展する趨勢に鑑み、都市各般の施設を定むべきは勿論此の両者の計画及実施は、車の両輪の如く相共に進行すべく、決して一方に偏すべきではないのである。」と戒めている [164, p. 21]。

森垣はこうした都市計画と港湾計画との関連において、考慮すべき点として、

第一、水陸連絡運輸

第二、工場地域

第三、港湾に関する社会的施設

を挙げており [164, p. 21]、以下、順を追って解説する。

まず「第一、水陸連絡運輸」について、港湾の位置が当該都市の中心となる市街地と近接している場合（神戸、横浜）はよいが、距離を隔てている場合（大阪、名古屋）、港湾と市街地間の交通手段が必要になるため「河川や運河によつて水上の連絡を保つ事となるのである。何れにせよ道路は十分の幅員を擁し、且つ輸送の便を計る（原文ママ）には、完全なる舗装を必要とするのである。而して此等の道路は、将来其の都市の主要道路となるべきものであるから其の沿道の建築物も、可なり高層となると考ふべきである。…（中略）…幅員は将来を考慮して相当に大なるを要する。」として、街路計画における港湾への留意を示している [164, p. 23]。また、都市計画区域や用途地域については「都市計画では将来都市が発展膨張して行く趨勢を予期して、其の計画地域を市の区域外に迄及ぼすのであるから、港湾の施設に付ても遠き将来を考慮して、十分拡張の出来得る余地を存せしめ、…（中略）…諸建物の増設拡張に十分なる面積を保有し、物資の消化地即工場地域との連絡をも考へなければならぬのである。之れ即都市計画と築港問題の相関連せる重要問題である。…（中略）…、築港は其の位置を過れば殆んど改良が六ヶ敷く（原文ママ）、却て別の地に新築港でも造らねばならぬ様になつて、場合によつては此の失敗が都市の致命傷とならぬとも限らぬのであるから、此の点は港湾関係者のみならず、都市計画に関与せらるる人々が共同して、其の計画上欠陥のない様にせなければならぬ」として、港湾建設の位置を都市計画の区域や地域の考え方と齟齬が無いように定める必要性を説いている [164, p. 24]。

次に「第二、工場地域」との関係については、「現在の工場の集合地域は河川、運河等の利便を有し、工場経営に便なる地、或は港湾との連絡に有利なる地域等につき、既往、現在及将来を考慮して決定するのである。元来工場と港湾とは、常に最も密接なる関係を有する

## 第3章

### 3.5

ので、…(中略)…港湾経営者と都市計画者が、相互連絡をとつて十分なる調査研究を遂げ、工場経営に利便なる様考慮せなければならぬ。特に工業都市に於ては工場の発展が都市の生命である」として、港湾計画と都市計画の立案に於ては工業地域との連携を最も重視したプランニングが肝要だとしている [164, pp. 26-27]。さらに、将来的な工業発展を予測せず臨海部の土地利用を決めた諸外国の港湾都市では様々な課題が噴出しているとして、20-30年先の技術的な進歩を予測した上で、「港湾の研究と共に工業地域の位置や広さを決定せねばならぬ、即ち港湾の技術者は港の事丈を考へずに、将来の都市計画に関する事をも念頭に置いて貰ひたいのである。」と訴えている [165, pp. 24-25]。また、市の商業中心地と港湾との「連絡道路は都市の一等道路となるべきものである。」として、商業中心と港湾を高規格道路で連絡することも説いている [164, p. 30]。

最後に「第三、港湾に関する社会的施設」として、岸壁や上屋の屋上などの一部を遊歩道としたり、棧橋の一部を物販催事の空間として開放する事で、市民が臨海部に親しめるようにすること、臨海部の建築物の高さや外観の統一、ホテルや公園を港の近くに設けることなど、臨海部を福利厚生増進に資する空間とすることも必要だとしている [165, pp. 27-28]。

#### 3.5.3 都市計画における港湾への視座

以上のように、森垣は港湾計画と都市計画は綿密に整合性を取ったうえで、将来的な発展を織り込みながら計画策定・事業実施を進めていくべきだという論を展開していたと言える。これは、港湾を短期間で改変しながら時代の要請に応じていく、という直木の主張とは大きく対立するものであるように思われる。

第4章で後述するが、多くの港湾都市で、森垣の主張するような、港湾と直結した広幅員街路計画や広範囲の工業地域指定などが見られた。一方で、直木の言うように、港湾計画は漸次改訂され、施工途中であっても計画変更で埠頭が延長されたり、浚渫の海域が変わることは一般的に見られた。つまり、両者の主張の正否を論ずるよりも、その主張の違いは、あくまで両者の考える都市計画と港湾に対する視座・スタンスの相違と解した方がよいと思われる。そうした両者が同時代に、近接する港湾都市である神戸市と大阪市でそれぞれ都市計画と港湾の責任者を兼任していた点は大変興味深い。

ただし森垣は、港湾関係者が都市に対する関心を持ち、将来的な都市の発展を考慮しながら計画にあたることや、両専門家の相互理解などを命題として掲げており、これは当時の他の専門家の意見からは(少なくとも記録に残る資料からは)見出せないものであり、貴重な視座である。加えて、臨海部に憩いの機能(社会的施設)を見出していた点も、先見的であると言える。こうした森垣の考え方が当時の港湾技術者にどの程度浸透していたか、実際の計画に反映されていたかを検証することは難しいが、都市計画黎明期の臨海部に対する体系立てられた方法論として特筆しておきたい。

### 3.6 重工業化への対応

前章 2.5 で記述の通り、港湾行政が工業港化・臨海工業地帯造成によって国内の重工業化へとシフトしていった一方で、都市計画の側でも 1930 年代から大規模工場敷地の確保、工業機能の地方分散という流れに対応する動きが生まれてきた。本節ではこうした「新興工業都市計画」に着目し、港湾の工業化との同時代性と対応を概観したい。

#### 3.6.1 工業専用地区の制定

1938 年（昭和 13 年）に、市街地建築物法が一部改正され、住居地域内に「住居専用地区」指定、工業地域内に「工業専用地区」指定、その他高度地区や防空に関する規定が追加されることになった [166]。改正の理由として「市街地発展の状況に鑑み一層土地利用の整正を図り建築物の用途の統制を期すると共に防空、防火及保健衛生上の見地より市街地建築物法中改正を要するものあり是れ本案を提出する所以なり」 [166]とされている。工業専用地区については、市街地建築物法第四条に項を加えるかたちで「主務大臣必要と認むるときは工業地域内に工業専用地区を指定し其の地区内に於ける工場、倉庫其の他之に準ずべきもの以外の建築物の建築禁止又は制限に関し必要なる規定を設くることを得」 [166]が追記された。

この市街地建築物法改正を受けて、3.2.3 にて前述した 1939 年（昭和 14 年）の都市計画決定標準の変更で、「工業専用地区」指定に関する決定標準が新たに追加された [102]。この工業専用地区は、工業地域指定を受けた地域内にのみ、指定することが出来るものであり、その決定標準は以下のとおりである。

##### 「(二) 工業専用地区決定標準

###### 第一 基本計画

- 一. 調査資料に基き地区の指定の要否、配置、面積等に付予め総体の計画を樹つること
- 二. 既建築地に於ては主として現況に依り、未建築地に於ては土地の情態、工業的施設等に即応して之を定ること

###### 第二 指定計画

###### 一. 位置

左の各号の事項を考慮して選定すること

- イ 港湾、運河等に沿い物資の運輸に便利なること
- ロ 鉄道引込線あること又は其の施設容易なること
- ハ 電力配備あること又は其の施設容易なること
- ニ 工業用水（計画をも含む）の利用可能なること
- ホ 地下水良質豊富なること
- ヘ 特殊工業資源を有すること

### 第3章

#### 3.6

ト 地質低廉なること

#### 二. 区域

イ 地区は原則として帯状となすこと

但し土地の情態、工業的施設等に依り特に必要と認むる場合は集団とすること

ロ 地区を集团的に取る場合には適当に除外地区（店舗・住宅許容地区）

の配置を考慮すること」 [102]（改行、筆者）

上記のうち、一. 位置のイでは港湾・運河に沿って物資の搬出入に至便であることを謳っており、海岸線に沿って、あるいは運河沿いに工場が立地する点で、二. 区域のイの「地区は原則として帯状となすこと」と呼応している。2.5などで前述の通り、重化学工業は従来の軽工業と比べて、移入原料や移出製品の重量やサイズが従来よりも大きくなっており、輸送コストの面でも船舶を中心とした輸送手段に依存するようになっていた。工業専用地区においても、こうした実情を踏まえて、臨港部や運河沿いに大規模工場が集積することを前提とした決定標準となっていたことが伺える。つまり工業専用地区は、実質的に臨海部の工業地帯形成を念頭に置いていたと見ることが出来る。工業専用地区が指定された都市は下記となる。

表 3-8 戦前の工業専用地区指定都市

年代	都市	エリア：名称
1940年（昭和15年）	名古屋市 [167]	臨港部：名古屋港西部工業専用地区 埋立地：名古屋港東部工業専用地区 運河沿：中川運河工業専用地区
1942年（昭和17年）	西宮市 [168]	海岸沿・西宮港埋立地
	尼崎市 [140]	臨海部・埋立地・運河沿
	広畑町（兵庫県） [169]	臨海部・埋立地
1943年（昭和18年）	八戸市 [170]	八戸港埋立地
1944年（昭和19年）	堺市 [171]	不明
	岡山市 [172]	臨海部（岡山港）

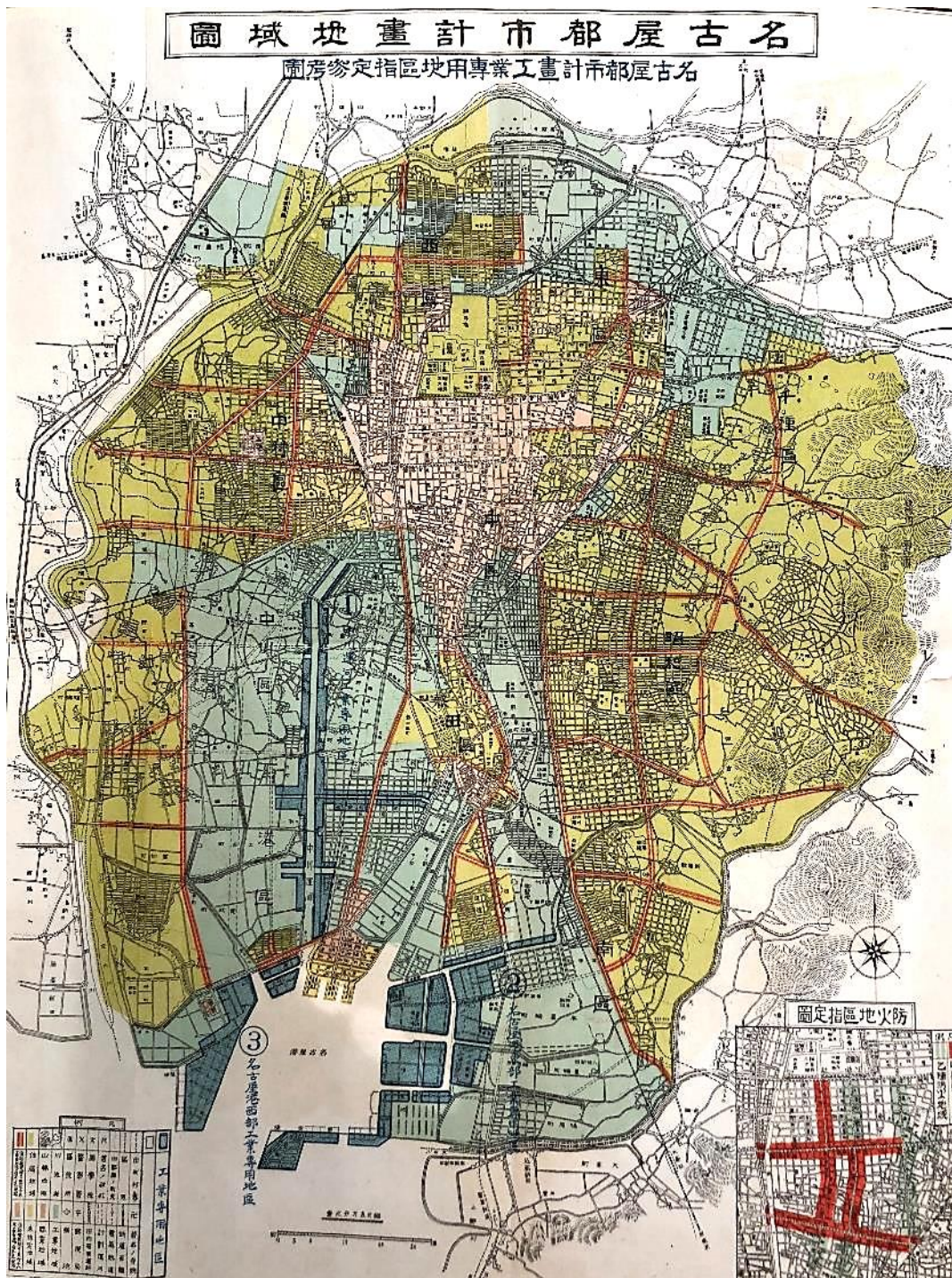


図 3-32 名古屋市の工業専用地区指定（濃青色；1940年） [167]



图 3-33 尼崎都市計画工業專用地区指定図 [140]

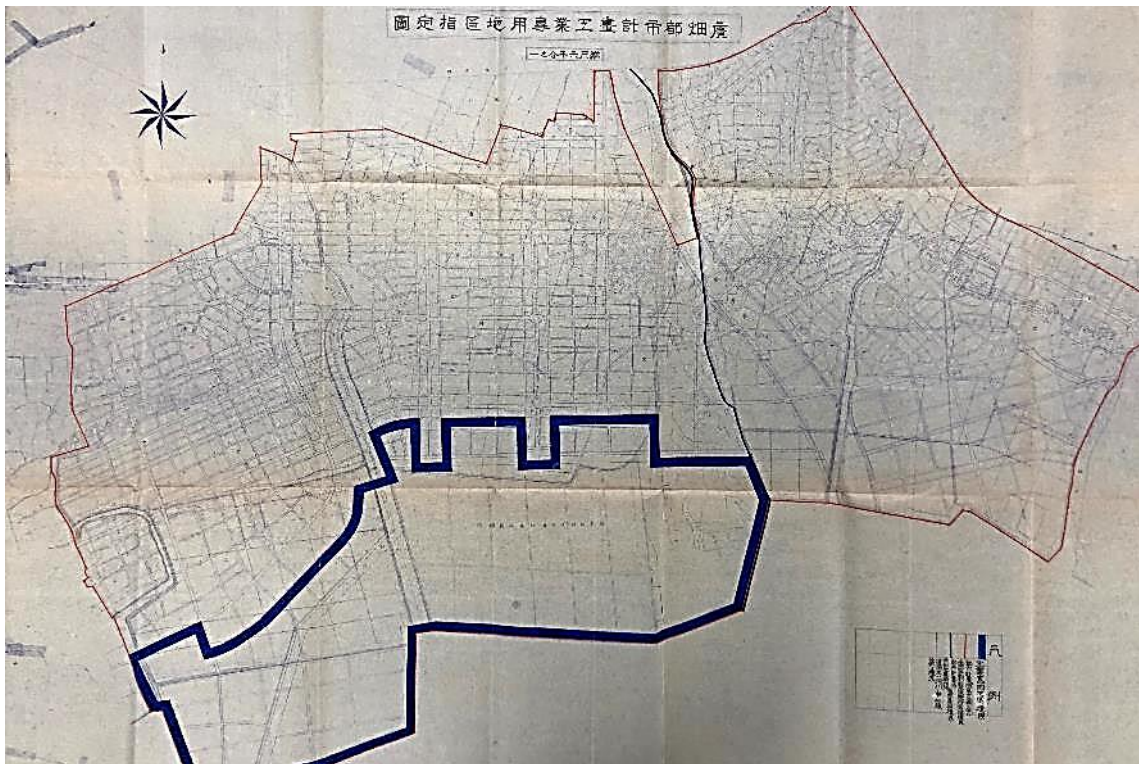


图 3-34 广畑都市計画工業専用地区指定図 [521]



图 3-35 八戸臨海工業専用地区指定図（濃青色） [522]

第3章  
3.6

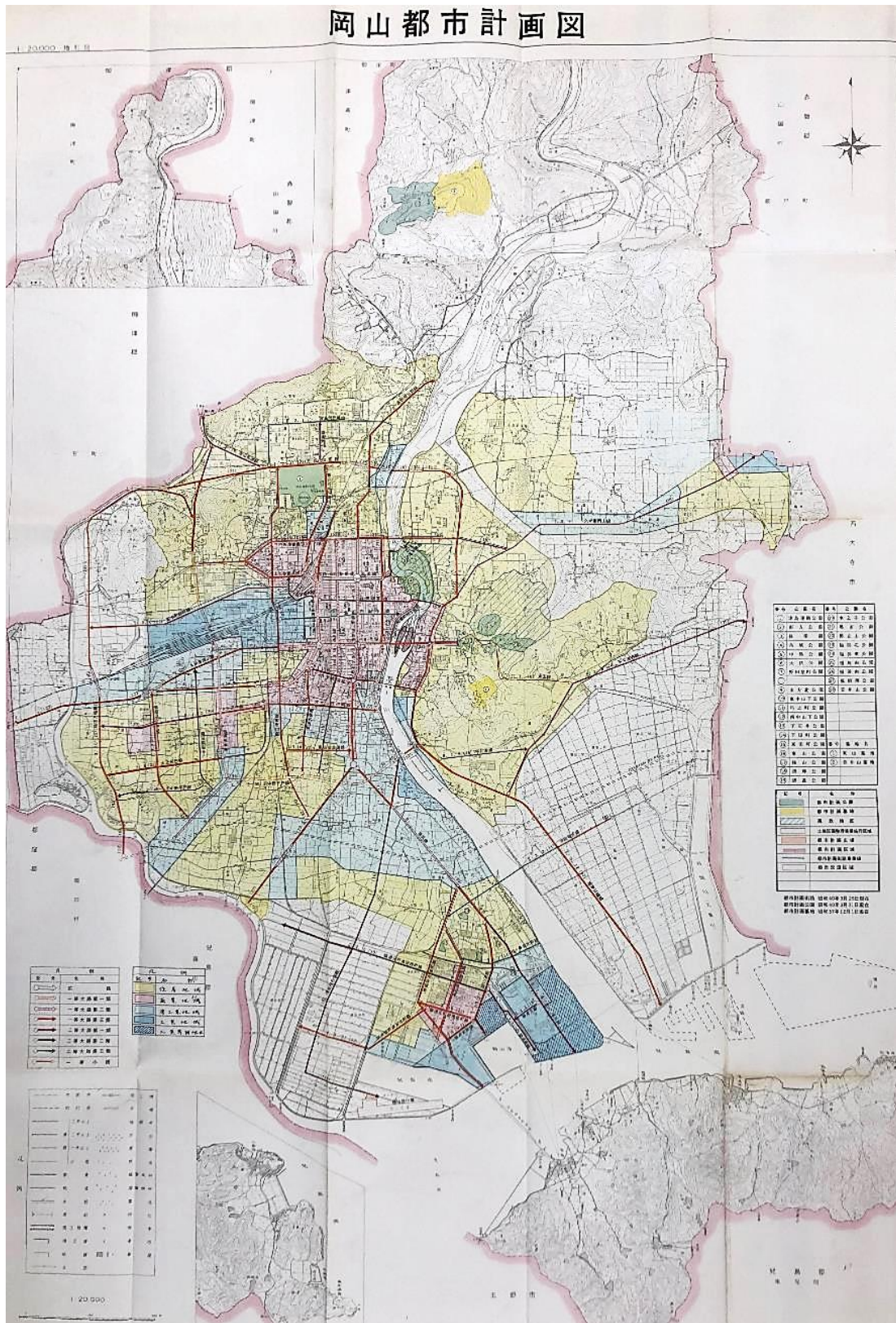


図 3-36 岡山都市計画図（濃青色が工業専用地区） [536] 図は戦後のもの



以上のように、実際に工業専用地区が指定されたエリアは臨海部と運河沿いに限定され、内陸部が指定される事例は見られなかった。つまり工業専用地区は、ほぼ臨海部の工業地帯形成に資するものであったと言える。また例えば、名古屋市においては、その指定理由として「現在工業地域は之を建築物の用途上より見るときは殆ど住居用、商業用其の他各種の建築物混在し為に工場、倉庫等の建築を困難ならしめ産業能率の減殺を来すこと少しとせず特に臨港地、埋立地、運河沿線等の如く工業的利用価値甚だ大なる地区に於ては其の感を深くするものあり故に工業地域内に工業専用地区を指定し主として工場、倉庫等の用に供し各種建築物の混在を制限し以て之等土地利用の適正を計り産業能率の増進を計らんとす」[167]としているように、臨海部の用途混在を解消し、臨海部を商港と工業港に明確に区分することを志向していたと言えよう。

### 3.6.2 新興工業都市計画

新興工業都市計画は、従来工場がほとんど立地していなかった地域に、既存の都市から離れて、新たな工業集積を促すための都市計画の政策を指し、大規模な工場用地を生み出すために、従来の土地区画整理をその手段とした。1937年（昭和12年）の日中開戦以降、軍需産業の拡大で、陸海軍直営の工廠や財閥資本の大規模工場、それらに付随する中小の工場や社宅団地・商店や銀行・公共施設の用地などを大規模に整備する必要性が出てきたが、そうした用地を既存の市街地や工業地帯で確保することは難しかったためである [173, p. 291]。新興工業都市計画に関して新法などが制定されたわけではないが、新興工業都市建設のための区画整理に要する費用に、国庫からの補助を出すことになった [174, p. 72]。その際の区画整理は、工場用地分譲を前提として広大な工場敷地・広幅員街路・工業用上下水と排水設備などが、通常よりも高水準で整備されたとされるが [13]、その基本となったのは1941年（昭和16年）内務省計画局が各府県に通達した要領に基づくものであった [173, p. 291]。この要領は以下のものとなる。

#### 「I 方針

1. 工業都市としての使命を完全に達成することを目途として鉄道、道路等の交通施設、工業用水、動力等の供給施設、公園、上下水道等の保健衛生施設に就き適切なる計画を行うこと。
2. 都市防空の完璧を期するため工場地の隔離、市街地の疎開、建築物の防火的構築、消防用水利施設の保存拡充等に留意すること。
3. 都市の規模は将来集積を予想せらるる人口を標準として想定し、建設当初に於ては工場従業員数の3倍乃至5倍の人口を収容し得る市街地の範囲を整備すること。
4. なるべく速やかに地域地区の決定に努めること。

## 第3章

### 3.6

5. 事業の実施は土地区画整理事業に依るを原則とし、其の負担著しく大なる場合は事業の一部を別途の都市計画事業として計画の全部の実現を図ること。

尚鉄道、港湾、上下水道其の他の施設にして前項の事業に依らないものに対しても用地の留保等により其の実現を容易ならしめること。

#### II 要領

##### 1. 市街地の構成

- ① 一般市街地は主要工場地の恒風方向を避け相互の距離は徒歩又は自転車にて通期し得る程度とすること。
- ② 市街地はなるべく疎開を計り、人口密度は「ヘクタール」当り 100 人を目途とすること。
- ③ 市街地は広幅員の街路、水路、築堤、鉄道、公園、緑地等により約 1km 平方の区画に分ち各街区には小学校、市場等を設け、市民日常生活の近隣単位とすること。

##### 2. 土地区画整理

- ① 街路、広場、堤塘、溝渠、運河、河川、公共物揚場、公園、緑地の面積は地区面積の 35%以上をもつて目途とすること。
- ② 公園、緑地面積は地区面積の 5%以上とすること。
- ③ 画地の大きさは三級以上とすること。
- ④ 市街地内の排水はなるべく暗渠に依ること。特に工場汚水の排除に留意すること。
- ⑤ 港湾、鉄道、軌道、運河、水道、下水道、市場、屠場、墓地、火葬場、塵芥焼却場、官公衙、学校、其の他の施設は必要に応じ其の用地を留保すること。

##### 3. 各種施設

###### ① 街路

###### (イ) 配置

1. 工場の業態、規模に応じ物資輸送の幹線街路を選定すること。
2. 主要通過交通路線は繁華街となるべき地域を避けること。
3. 必要に応じ防火区画線として利用し得る広幅員の街路を選定すること。
4. 200 位内毎に幅員 8m 以上の路線を配すること。
5. 鉄道、軌道の両側に街路を付帯せしめること。
6. 避難交通に利用し得る路線を選定すること。
7. 主として通勤に利用し得る路線を選定すること。
8. 鉄道軌道の駅前、主要街路の交叉点、大工場の正門前等に広場を設けること。

###### (ロ) 構造

1. 幅員は 6m 以上とすること。
2. 主要通勤路線は歩道幅員を大にし、尚充分なる植樹帯を付設すること。
3. 自転車通勤多きことが予想せれる路線には自転車道を設けること。
4. 防火区画線として選定した街路は其の幅員を 20m 以上とし、植樹帯、開渠

等を設けること。

5. 主要街路にはなるべく電柱を設けないこと。

② 運河、水路

1. 工場地付近の地勢及び工場の業態に応じ物資輸送に有利な運河を配すること。
2. 在来水路の保存拡充を計ること。
3. 運河、水路は防火区画としての利用を計ること。
4. 運河、水路には其の水面を直接利用する建築物が沿接すると予想される場合の他街路、公園、緑地を付設すること。

③ 公園、緑地（略）」（略、改行筆者） [173, pp. 291-293]

上記の様に、新興工業都市建設事業の中核は土地区画整理であり、戦前に主流であった任意組合施行のもの（都市計画法第12条）ではなく、強制的な公共団体施行のもの（同法13条）が初めて大規模に実施されることになった。土地区画整理面積は、工場用地の算定後、工場経営者が従業員数を算定し、従業員数の3～5倍の家族人口を想定して、一人当たり60～80坪程度の市街地面積を要する、と仮定して算出した。 [173, p. 293]

農村地帯での土地区画整理の費用の捻出は一時的な立替であっても難しいため、国の補助金、工場立地予定の企業の寄付金・工場の場合陸海軍からの補助金、自治体の起債・都市計画税、一部土地所有者の負担が充てられた [173, p. 294]。

内務省が定めた新興工業都市計画を実施都市として、下記が挙げられる [175, pp. 445-446] [174, p. 72]。新興工業都市計画が指定された都市は全23都市にのぼった [1, pp. 156-157]。

表 3-9 新興工業都市計画対象都市（ [175, pp. 445-446] および [174, p. 72] より作成、執行最終年度が不明なものは昭和20年としている）

府県	都市・地域	区画整理面積(ha)	執行年度(昭和)
宮城県	仙塩地域（仙台市・多賀城村・塩釜町）	429	16-22
茨城県	多賀町	825	15-21
神奈川県	相模原 （上溝町・大野村・相原町・大沢村）	1,684	14-20
千葉県	千葉市	443	16-21
埼玉県	川口市	474	15-19
群馬県	太田市	2,014	15-19
愛知県	挙母町	221	15-16
	勝川町	258	16-20
	豊川町	2,727	15-17

### 第3章

#### 3.6

三重県	四日市市	2,000	15-22
富山県	東岩瀬（富山市）	386	14-16
京都府	宇治町	600	16-20
兵庫県	広畑（広村）	264	12-20
和歌山県	和歌山市	453	17-20
山口県	光町（周南町→光町→光市）	714	14-20
福岡県	春日原町	1,008	16-25
	苅田町	448	16-20

上記のうち、宮城県の仙塩地域は 4.3.2 で後述するように、仙台市と塩釜町にまたがる地域で進められた、塩釜都市計画多賀城工業都市建設土地区画整理 [176]および仙台及塩釜軍都都市計画整備決定 [177]を指し、富山市東岩瀬は 2 で詳述した、東岩瀬工業土地区画整理区域追加 [130]等を指し、兵庫県広町広畑は前項 3.6.1 で記した一連の広畑臨海工業地帯を指すと考えられる。

千葉は千葉市中心部の南側の臨海地帯で計画された南部土地区画整理 [178]及び内務省直轄の千葉工業港整備（2.5.3 の図 2-20）と近接する北部土地区画整理 [179]を指すと考えられる。前者ではその理由を「千葉市に於ては現在其の南部蘇我町地先海面埋立工事を執行中にして之が完成の暁に軍事工場建設せらるることとなり其の付近一帯は之に伴ひ急激に市街化を予想せらるるに至れり。依つて此の際統制ある理想的都市を構築する為同地方一帯を包括する区域約百三十四万坪を画し都市計画土地区画整理として決定せむとす。」 [178]とあり、後者は「千葉市の北部弥生町附近地一帯は軍関係諸工場及東京帝国大学第 2 工学部の設置に伴ひ急激なる市街化の傾向に在るを以て其の一帯の区域を劃し之を都市計画土地区劃整理として決定し新市街地の構築に備へむとするものなり。」 [179]とされている。

また和歌山市（臨海部への住友金属工業の工場建設に伴う 1941 年（昭和 16 年）河西土地区画整理事業 [180]）と福岡県苅田町（1941 年（昭和 16 年）の土地区画整理事業 [181]）はともに内務省直轄による港湾修築が実施された都市であり、直轄整備との直接的な関連性がある新興工業都市計画事業であった。

三重県四日市市は、すでに港湾が発達し、臨海部一帯に工業が集積し用地も乏しかったため、あらたに四日市港に南北に隣接する一帯を工場や社宅などの附属市街地の用地として土地区画整理（四日市都市計画臨海土地区画整理；1939 年 [182]・四日市都市計画臨海北部土地区画整理；1942 年 [183]）したものである。

山口県光町は瀬戸内海に面しており、当時の海軍の一大根拠地であった広島県呉軍港を補うかたちで、1940 年（昭和 15 年）に光海軍工廠が操業開始し、砲熷、製鋼、水雷、造機、爆弾などの製造が行われた地域であり、これにあわせた 1939 年（昭和 14 年）の「山口県周南都市計画周南土地区劃整理決定」に該当すると考えられる。同土地区画整理の理由

書には「周南町に於ける海岸一帯の地域は最近海軍工廠の設置に伴ひ急激なる発展を招致するの状勢に在り依て該地域を都市計画土地区劃整理に決定し以て合理的發展に資し新興都市建設の基礎たらしめんとす」とあり、海軍工廠と連坦した都市形成を企図していたことが分かる。[184]

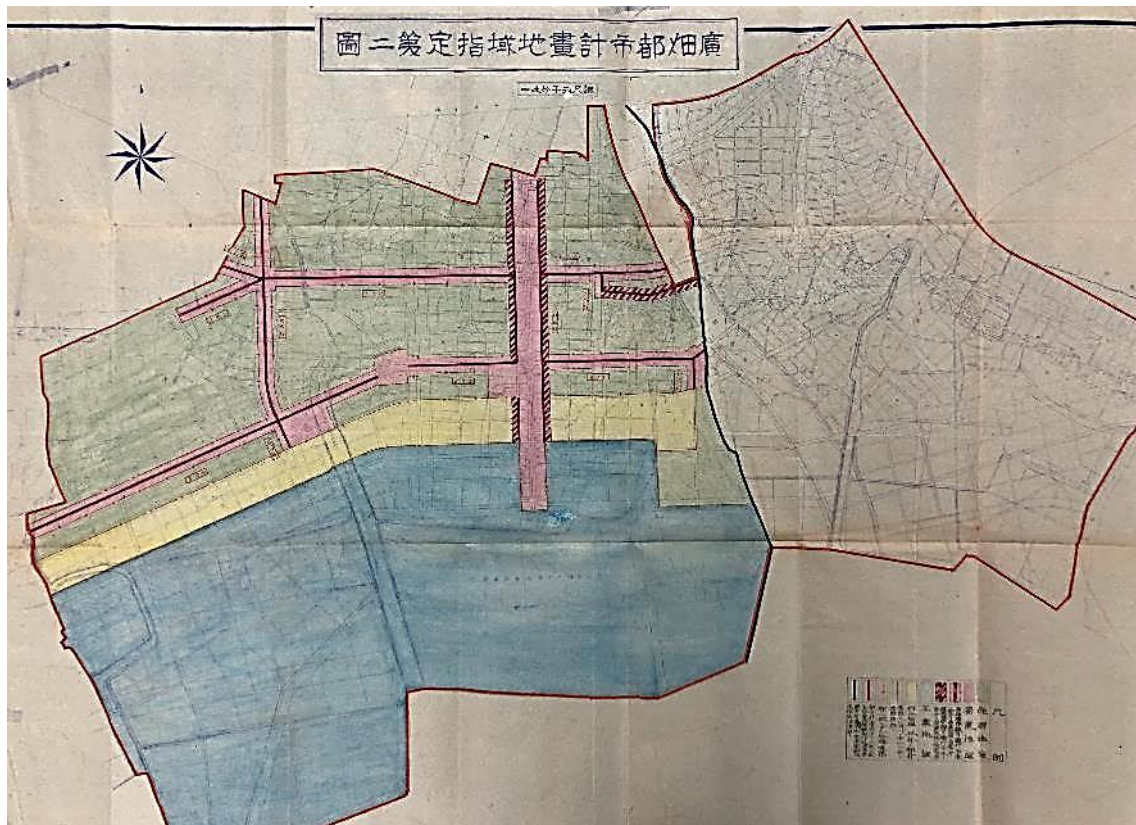


図 3-37 廣畑都市計画地域指定図 [525]

土地区画整理図ではないが、図内に土地区画整理後の街区が示されている

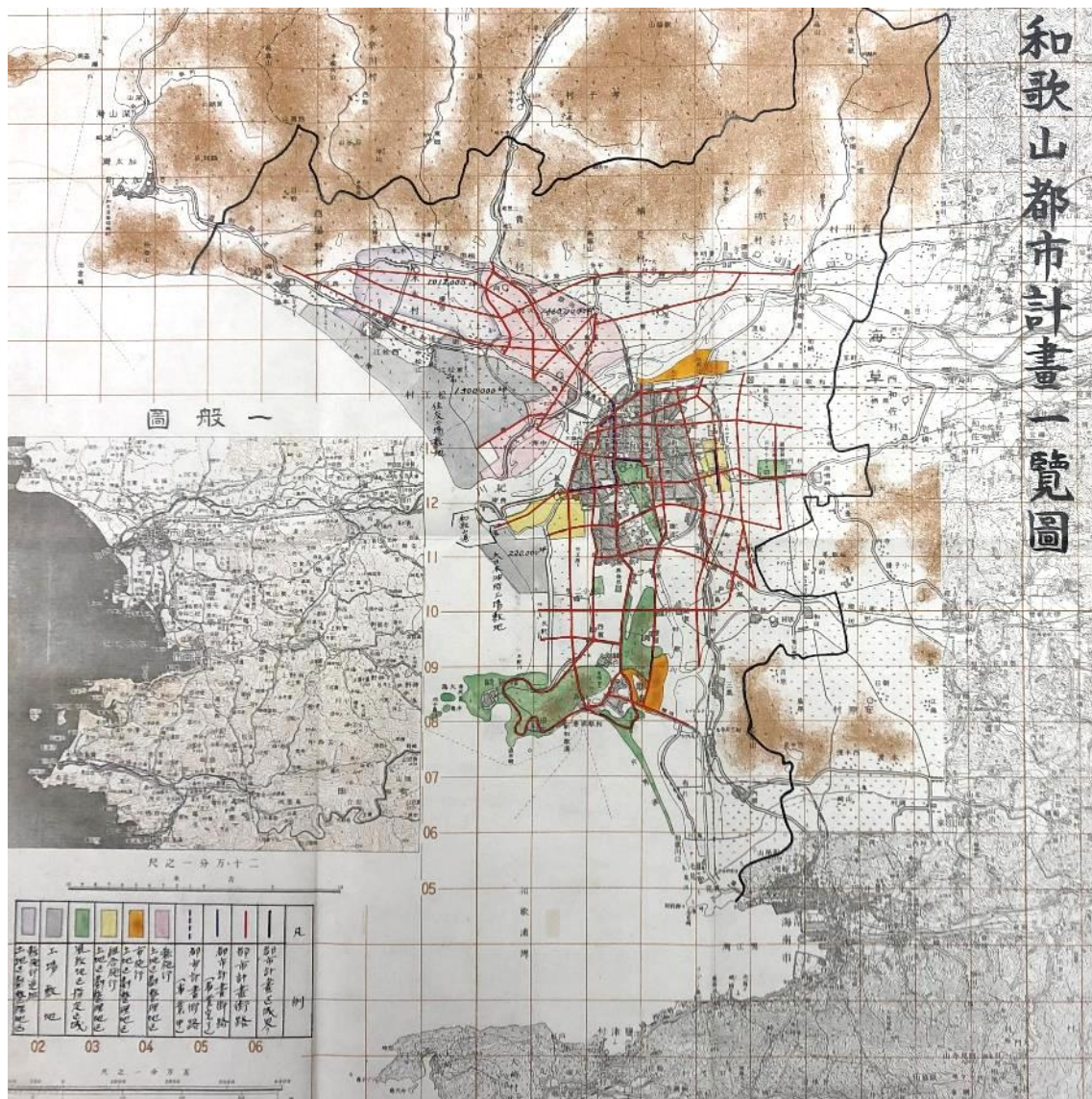


図 3-38 和歌山都市計画一覽図 [533]

和歌山港北側の桃色の区画整理区域とグレーの住友金属工場一帯が工業地帯



图 3-39 苧田都市計畫土地區劃整理區域表示圖 [188]

第3章

3.6

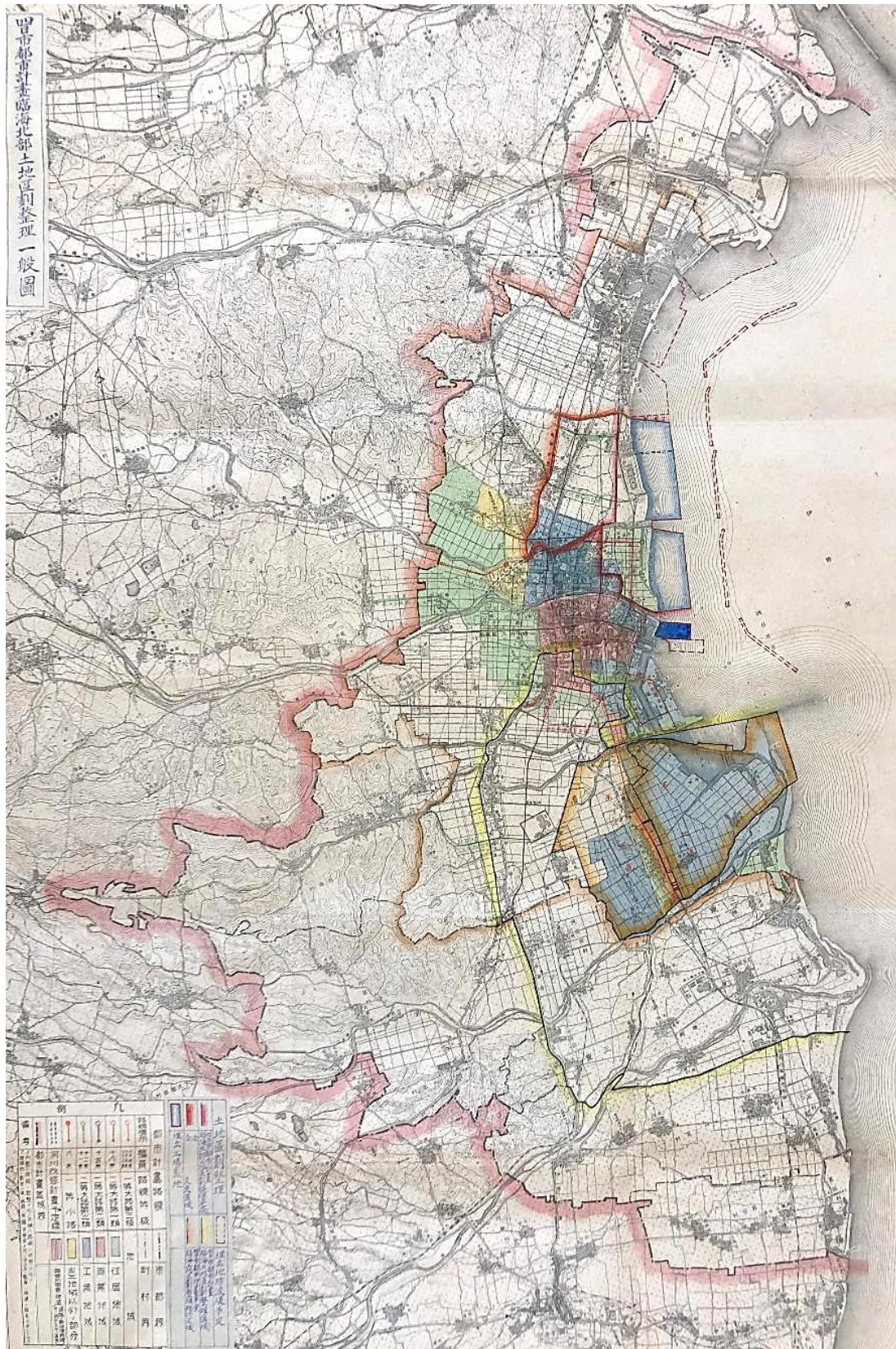


図 3-40 四日市都市計画臨海北部土地区画整理一般図 [186]  
橙の臨海南部土地区画整理とともに、四日市港南北の臨海部に工業団地を造成



以上のような臨海部が指定された新興工業都市計画 8 都市・地域をまとめる下表・下図のようになる。

表 3-10 新興工業都市に該当する臨海部の土地区画整理

都市	土地区画整理名称	面積 (㎡)	決定年	決定理由
四日市	臨海 [182] [185]	6,200,000	1939	四日市港第3期計画の実施に伴ひ大字旭村及其の附近地一帯の地は東海臨海工業地帯の中核として急速に市街化せむとするの趨勢にあるを以て之か統制ある理想的商工都市として構築せんが為
		25,674,000	1939	四日市港第3期計画の実施並に国策遂行に至大の關係を有する2大重要工場の設置に伴ひ急速に市街化すべき区域約180万坪は都市計画土地区劃整理として曩に其の決定を見たる処今般更に其の区域内に地積約56万坪を有する重要施設決定せられ工場敷地は其の区域の大半を占むるに至れるを以て之に伴ふ市街地の造成は従来区域を以てしては狭小なる
	臨海北部 [183] [186]	3,151,500	1942	新興工業都市として躍進的發展の途上にあるも更に最近三滝川左岸より海蔵川を経て米洗川右岸に至る海面約五十三万坪を埋立其の後背の民有地約五万坪を併せ軍需工場の建設確定が為に付近一帯の地は急速なる市街化の趨勢にある
		5,187,600	1943	曩に決定を見たるも今回更に其の後方地域に重要工場の設置決定せられ付近地は急速に市街化の趨勢にあり
富山	東岩瀬工業 [128] [130]	3,791,700 (383ha)	1940	東岩瀬港及富岩運河に近接する工業適地にして近時發展の傾向顯著なるものある
		9,454,500 (947ha)	1943	東岩瀬工業土地区劃整理は東岩瀬港を中心とする一帯の地に於て地積約286万坪に亘る総合的工業地整備計画の下に差当り当面の急を要する工場敷地の造成上必要とする地積約115万坪の区域を以て其の区域とし事業実施中にして今や大半の工を終へ造成せられたる工場敷地には其の全部に亘り時局關係各種重要工場の建設を見んとするに至りたるのみならず該区域外に在りても軍關係大工場の建設を決定する等附近地は急速なる發展を遂げんとするに至れるを以て

第3章

3.6

				曩に予想樹立したる総合整備計画区域中未決定に属する地積約172万坪の区域を本区劃整理区域に追加し以て新興工業都市の建設上初期の目的達成に備へんとす
周南	周南（光） [184]	1,650,000	1944	海岸一帯の地域は最近海軍工廠の設置に伴ひ急激なる発展を招致するの状勢に在り依て該地域を都市計画土地区劃整理に決定し以て合理的発展に資し新興都市建設の基礎たらしめんとす
和歌山	河西 [180]	4,500,000	1941	住友金属工業株式会社設置せられたるを以て其の隣接地一帯は労務者等の移住に依り急激なる発展の情勢にある
広畑	広 [187]	8,467,470	1937	広村及大津村に於ける南方一帯の地は最近大工場建設に伴ひ急激なる発展を招致するの気運にある
苧田	苧田 [181] [188]	4,468,860	1941	苧田港の修築並に港湾施設の整備計画等の進捗に伴ひ…臨港地帯並に其の付近一帯は急激成る市街化の傾向に在る
		21,112,420	1944	苧田港が重要な石炭移出港として完成の暁は…急速なる工業の拡充に備へ工業都市として…国防的都市として計画を樹立
塩釜	多賀城工業 都市建設 [176]	7,000,000	1942	多賀城村を中心とする地域一帯の地は…最近軍関係重要施設の建設計画決定し其の一部は既に工事の着工を見るに至り之が為諸般の状勢甚だしく変化し近き将来市街地として急激なる発展を予想せらるる
千葉	南部 [178]	4,413,000	1941	南部蘇我町地先海面埋立工事を執行中にして之が完成の暁には軍事工場建設せらるることとなり其の付近一帯は之に伴ひ急激に市街化を予想せらるる
	北部 [179]	2,277,000	1941	北部弥生町附近地一帯は軍関係諸工場及東京帝国大学第2工学部の設置に伴ひ急激なる市街化の傾向に在るを以て其の一帯の区域を劃し之を都市計画土地区劃整理として決定し新市街地の構築に備へむ

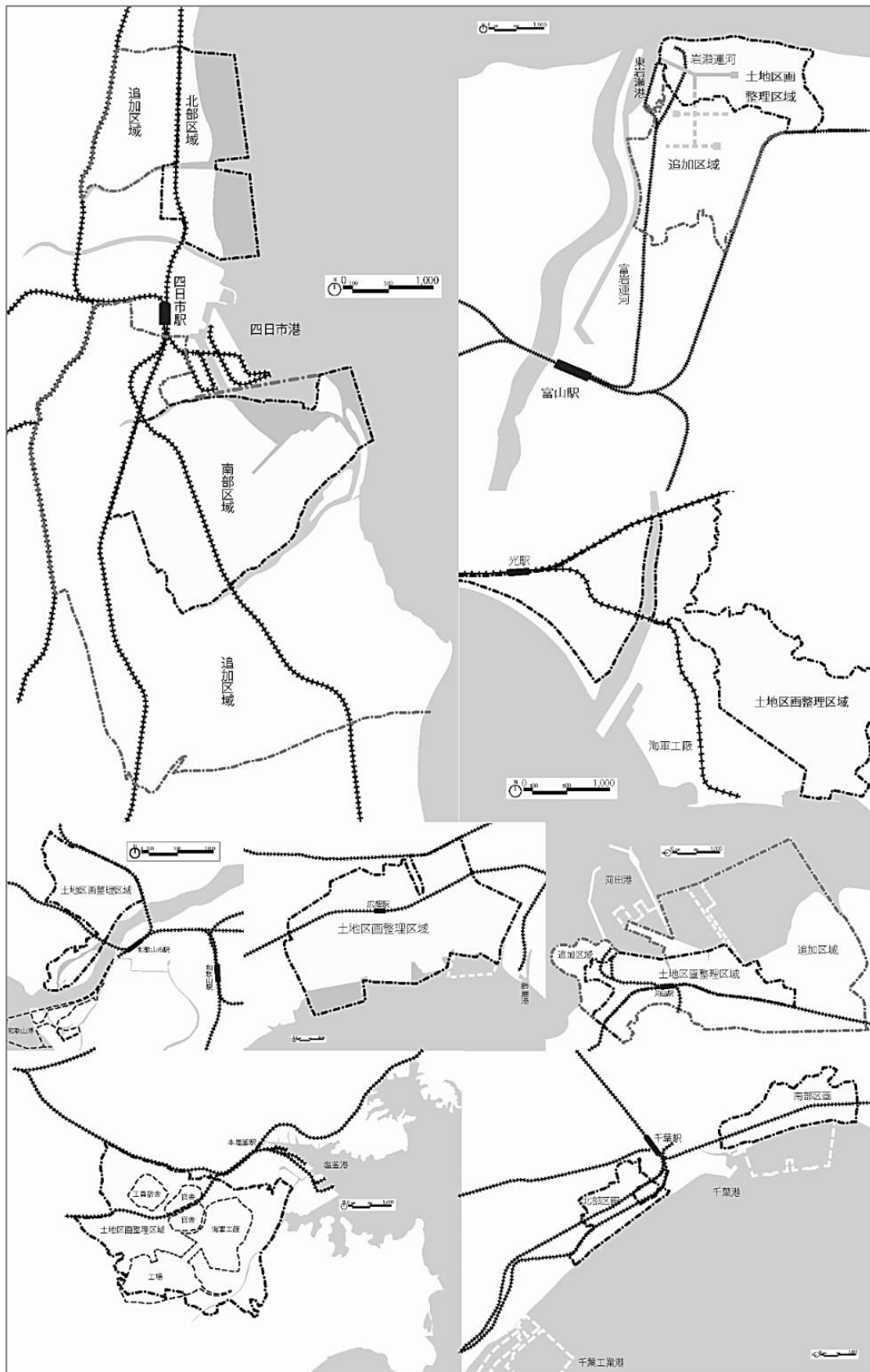


図 3-41 新興工業都市に該当する臨海部の土地区画整理

### 第3章

#### 3.6

千葉と四日市は中心となる都市と港を挟むように南北にかけて土地区画整理が計画されたことが分かる。また四日市や広畑・荻田は海面の埋立による工業用地造成も区画整理区域内に含まれていたことが分かる。光（周南）は海軍工廠に隣接する一帯を社宅などの市街地とすることを土地区画整理の目的としたが、仙塩では土地区画整理区域内に、新設する海軍工廠などを配置する予定であった。

一方で、本論文の研究対象とはしていないものの、新興工業都市のうち、いくつかは内陸の地域が指定されている。茨城県の多賀町（現日立市）は日立製作所の製造業拠点となるべく、そもそも日立が自治体に寄付を行い、工業地帯・社宅街を含めた一大工業都市を建設するために、都市計画・土地区画整理を支援したことが知られている [189, p. 61 - 66]。愛知県の勝川町・拳母町・豊川町は内陸に位置するものの、それぞれ名古屋港・半田港・豊橋港などに近接し、一円で半田新興工業都市と呼称する当時の文献も見られる [190]。また、半田港と衣ヶ浦港はほぼ同地域であり、内務省直轄工事による衣ヶ浦臨海工業地帯（2.5.3）との呼応が見受けられる。関東の群馬県太田市・埼玉県川口市・神奈川県相模原町は、軍需産業の工場の受け皿として、特に太田市（中島飛行機）と相模原（相模陸軍造幣廠）では大規模な工業用地・軍用地造成と軍需工場立地が進められたことが知られている [11]。九州では福岡市の南部内陸に隣接する春日村を中心とした春日原一帯を新興工業地域として指定し、土地区画整理が計画された。



図 3-42 太田都市計画区画整理一般図 [523]

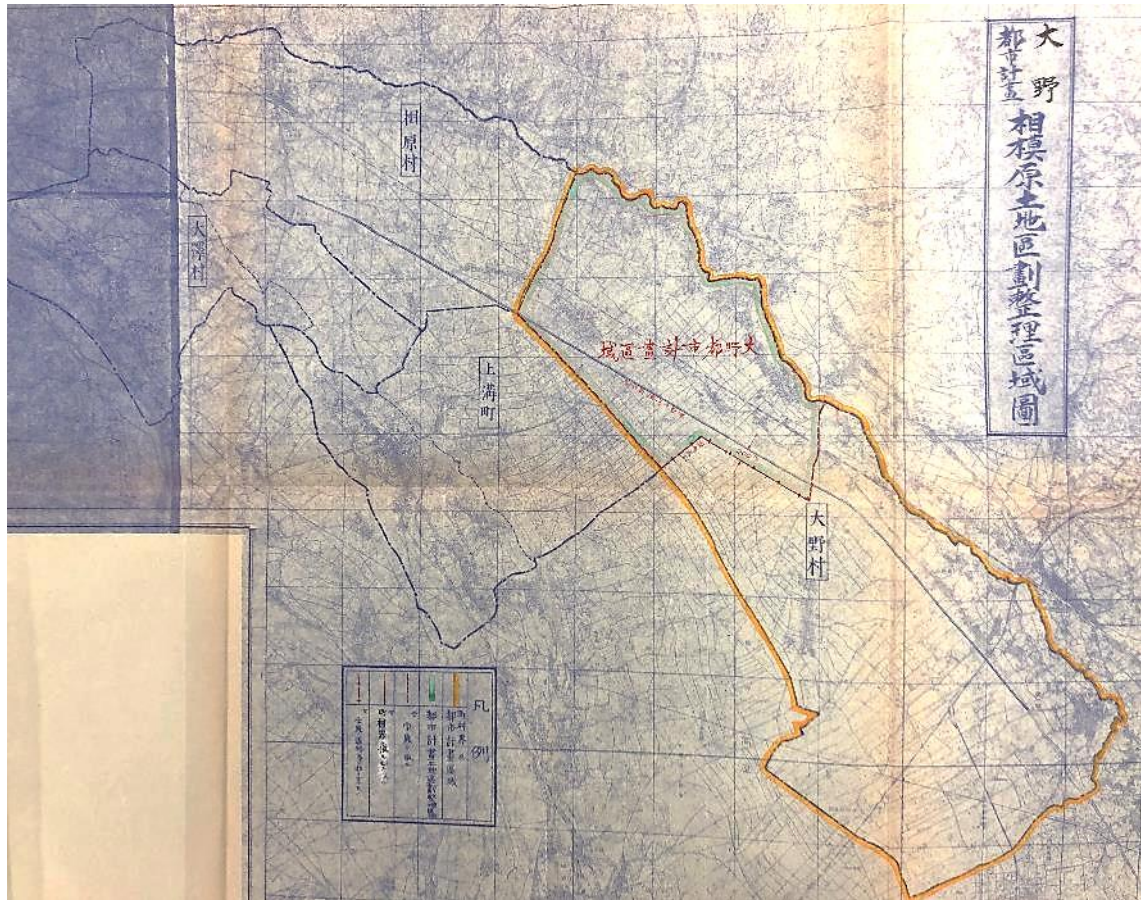


図 3-43 相模原土地区画整理区域图 [524]

大野村・上溝村・相原村・大沢村のうち大野村内の区域

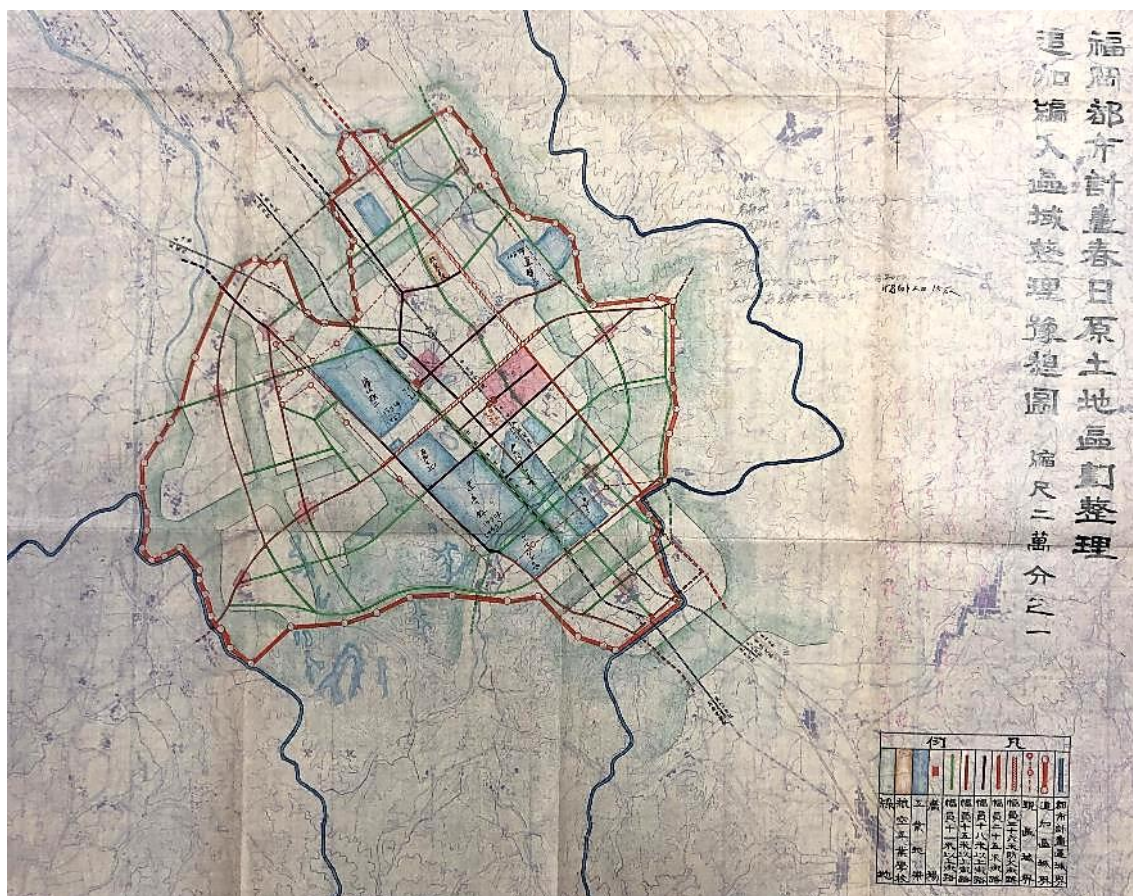


図 3-44 福岡都市計画春日原土地区画整理追加編入区域整理予想図 [527]

新興工業都市計画事業の助成費として1940年（昭和15年）から1942年（昭和17年）の3か年、重要工業地帯整備事業助成費として1943年（昭和18年）から1945年（昭和20年）の3か年、がそれぞれ国庫補助として組成され、上記の新興工業都市建設のための土地区画整理等が実施された [191, pp. 205-207]。

新興工業都市計画の目的は、当時すでに、大都市部では大型の工場建設のための用地が乏しかったことに加え、戦時体制の高まりから、軍需産業の振興と、国防のための工場の地方分散が国策として進められることになった点にある。こうした国土計画の観点については次項3.7にて詳述する。

### 3.6.3 新興工業都市計画以外の土地区画整理

新興工業都市計画事業には該当しないものの、内務省直轄港湾工事が実施された港湾都市のうち、臨海部で大規模な区画整理が計画された都市も見られた。こうした臨海部の土地区画整理事業を下表（表3-11）と下図（図3-48）にまとめた。

第3章

3.6

表 3-11 新興工業都市に該当しないが内務省直轄工事に近接する土地区画整理

都市	土地区画整理名称	面積 (㎡)	決定年	決定理由
新潟	新潟工業地帯造成 [151]	4,290,000	1941	港湾施設の整備と共に背後地の発展顕著なるものあるの実情に鑑み…合理的発展に備へむ
	焼島潟 [192]	600,000	1943	新潟市の東部…に於ける工業地帯の各種大小工場は時局の要請に基き近時其の拡充整備を見るもの多く…工場の拡充整備並に省線信越線焼島駅の新設を見んとする等情勢甚だしく強化せんとするに至れるを以て工場地の合理的建設に資するため
	新潟北部工業地帯造成 [192]	3,960,000	1943	北部工業地帯には各種重要工場相次いで建設せられ其の工業的發展顕著なるに鑑み…日本海に面する地内に用地約 70 万坪を要する三菱航空機…工場の建設を見んとし…之が付近地に於ける市街化をも予想せらるる
秋田	土崎埋立地 [193]	240,640	1939	修築中の土崎港の後背地にして同築港完成の暁は臨港地帯としての発展著しきものあるべき
小名浜	小名浜 [194]	1,650,000	1944	第二種重要港湾たる小名浜港…常磐炭田…臨港鉄道…此等地理的諸条件の優越は工業地方分散の国家施策と相俟つて暫時工業地帯としての変革を招来しつつあり…日立製作所…及保土ヶ谷化学工業…の建設さるるに及び…一大工業基地たるの情勢必至たり
和歌山	湊 [195] [196]	1,310,040	1938	西部和歌山港に近接する一帯の区域は…近く和歌山港の完成並南海鉄道線の本区域を経て新和歌浦への延長計画と相俟ち各種工場…の建築物日を追ふて乱立の実情に在りて急速なる発展を予想せらるる
		765,534	1943	大日本油脂株式会社和歌山工場設置せらるることとなりたるを以て之が速かなる建設を計らむが為…除斥せむ
大分	大分西 [197]	594,000	1943	大分…西部に軍事施設並軍需工場等の設置せらるるに伴ひ急激なる人口の増加を示すと共に住宅亦激増の趨勢にあり



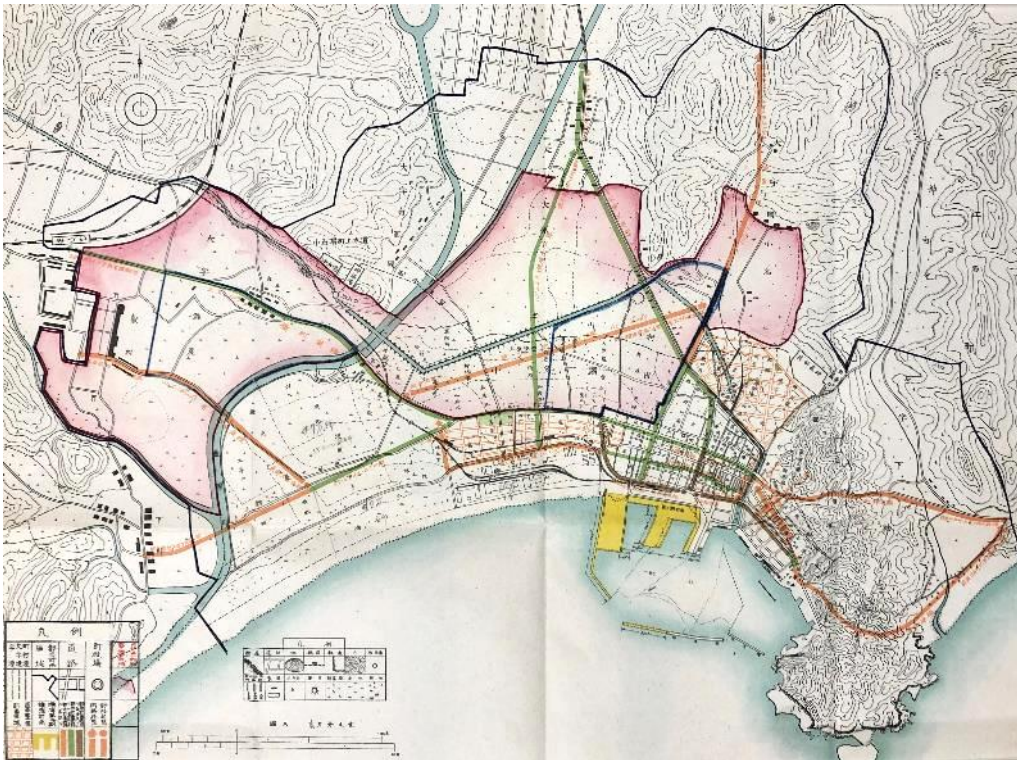


图 3-45 小名滨土地地区画整理区域 [194]

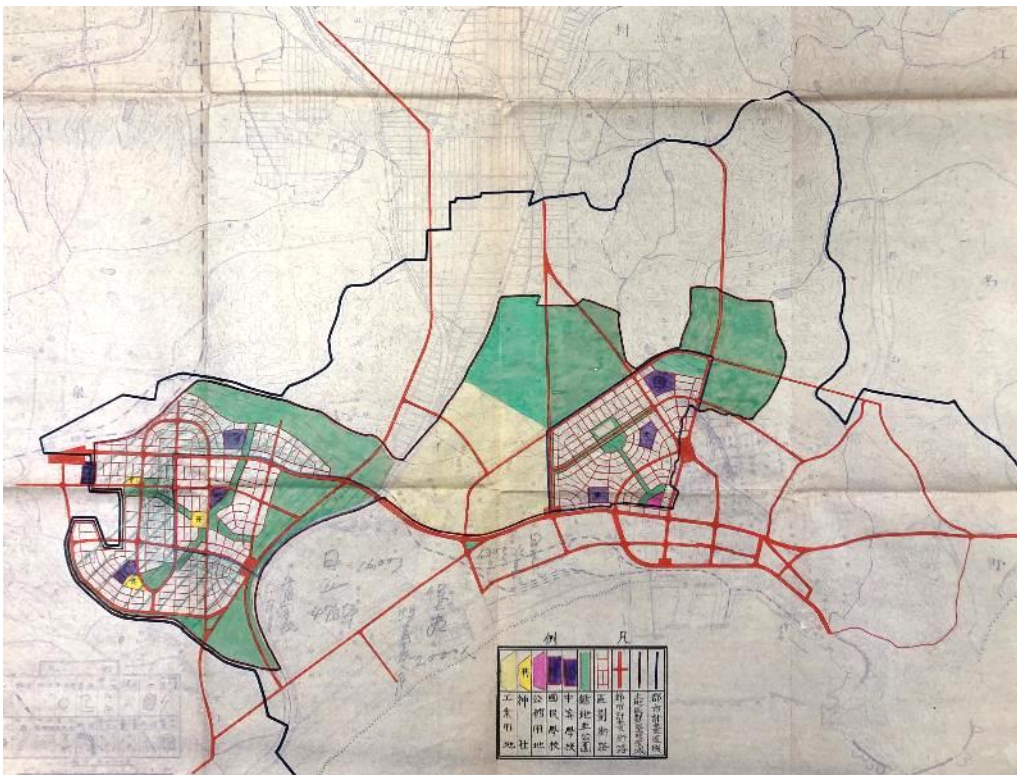


图 3-46 小名滨土地地区画整理土地利用图 [194]

第3章  
3.6



图 3-47 土崎埋立地土地区画整理 [193]

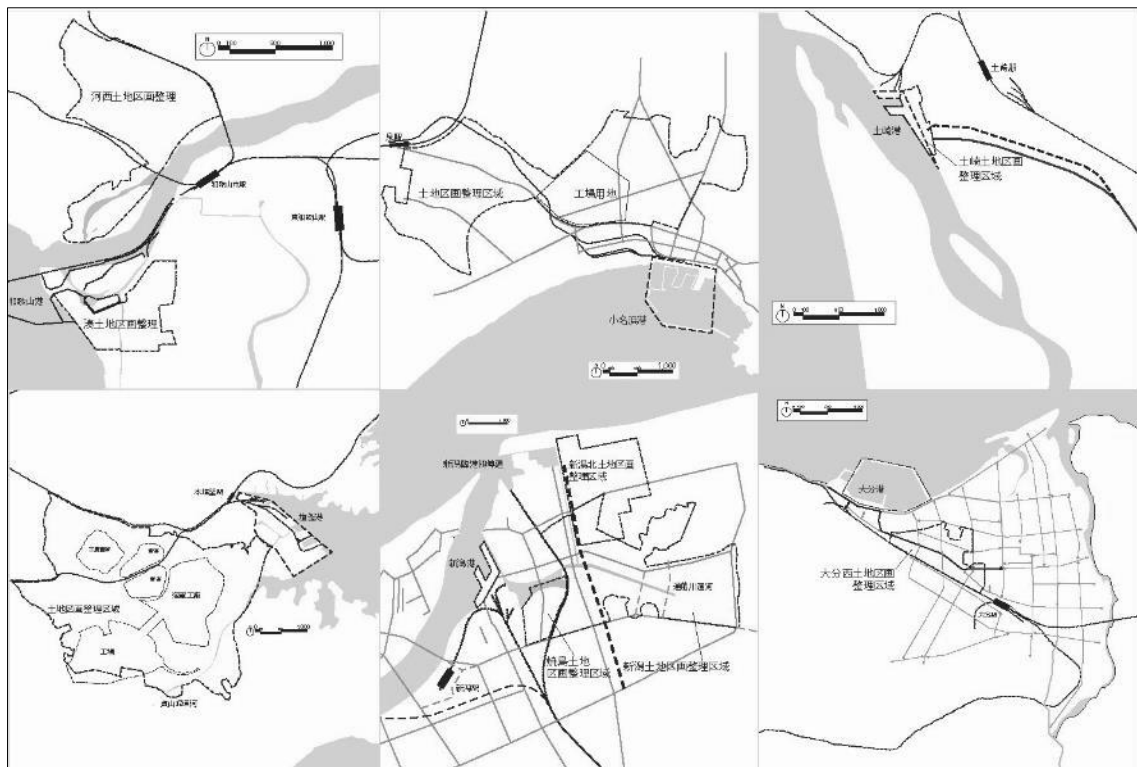


图 3-48 内務省直轄工事港湾と近接した土地区画整理

新興工業都市計画に該当する都市・しない都市いずれも、臨海部における土地区画整理の理由は、工業用地を捻出するためのものと、大規模工場の進出を受けた工員住宅用地を用意するものに分けられる。つまり、いずれも臨海部に大規模な工業集積地を形成することが最終目的であった。新興工業都市計画に該当しない都市も含め、内務省の臨海工業地帯政策、戦時下の軍需工業振興と国防のための工場地方分散、という当時の国策が反映されたものであったとすることができる。

#### 3.6.4 工場規制区域・工場建設区域

1937年（昭和12年）の日中戦争の開始後、戦局が進むにつれて、国防の観点から、軍需工場をはじめとした生産設備の地方分散がより重要となってきた。新興工業都市の建設と併せて、既存の工業集中地域を工場規制区域に指定する動きが出てきた。

開戦以前からこうした工場立地規制・誘導の動きが見られ、商工省による地方工業化委員会の経過は2.6で詳述の通りである。1939年（昭和14年）4月には、陸軍省発表の軍需工業指導の一般方針において、「軍需工場の配置は一般立地条件の外、特に作戦上、国防上、社会および人口政策の要求並に災害極限の必要を顧慮してその大陸進出と地方分布とを図る。これがため新規計画工場を努めて大陸に進出せしむると共に、内地において京浜、阪神地方の如き大都市区域には努めて現在以上に工場の増加することを防止し、労務者をして出来得る限りその郷土において生産に従事せしめる。また戦時における工業輸送に支障なからしむるため必要なる地帯の工業立地条件を改善する目的をもつて、水路、港湾、自動車道等の建設、修正を促進する等輸送体系を確立整備する」とし、同年9月の商工省の地方工業化委員会の決議「工業の地方分散に関する件」では「(前略) わが国における工業の無計画的なる大都市集中は、工業の地的偏在を助長し、却て産業能率を阻害し、国防経済の確立に支障を生ずるの虞れあり。よつてこの際工業の地方分散を促進し、全国各地に重要工業地帯を配備して国防経済的抵抗力の拡充をはかり、もつて生産力拡充計画の円滑適正なる遂行を期するの要あり。右は防空上の見地においても緊要なるのみならず、天災地変の頻発する我国においては特に緊切なる問題なり。(後略)」が謳われた [198, pp. 132-134]。

これを受けて、翌1940年（昭和15年）12月には同委員会で「工業の再分布実施計画に関する件」という決議として、具体的な方針が示された [199, p. 220]。ここでは四大工業地域（関東・愛知・関西・関門北九州）を工場規制地域とし、25程度の工場建設地域を掲げた。また、

- 一. 設備制限に関する諸規則及省令
- 二. 臨時資金調整法
- 三. 諸事業法
- 四. 建築制限に関する諸規則

などを活用して直接・間接的に工場立地を誘導する方策が示された。 [199, pp. 227-229]

### 第3章

#### 3.6

さらに1941年（昭和16年）10月の商工省国土計画工鉦協議会において「工業建設基準大綱」及び「工業建設地域」に関する決議が行われた。これらは工業建設地域の選定基準や業種の選定、各種助成制度、地方連絡協議会制度等を提示した。[199, pp. 229-233]

こうした商工省を中心とした一連の工場分散のための検討を踏まえて、1942年（昭和17年）6月2日に「工業規制地域及工業建設地域に関する暫定措置」が閣議決定された。その要綱が下記となる。

#### 「工業規制地域及工業建設地域に関する暫定措置要綱

昭和17年6月2日 閣議決定

本邦内地に於ける工業の立地は近年生産力拡充計画の急速なる実施に伴ひ益々四大工業地区及其の近傍に偏在する傾向ありて現状以上の工場の集中は都市生活の弊害を増大し空襲に対する防衛を一層困難ならしむるに至るのみならず又生産拡充其のものをも却て非能率的ならしむる惧あるに鑑み工場の大都市集中に対し一応抑制の措置を講ずると共に戦争目的達成の爲本邦内地に於て急速に生産力の拡充を予想せらるる金属工業、機械器具工業及化学工業に付工業の種類別に建設候補地を定め内地に於ける産業の合理的なる配分を図るの要ありと認む依て左の要領に依り工業規制地域及工業建設地域に関する暫定措置を講ぜんとす

#### 第一 工業規制地域に関する暫定措置

一 工業規制地域は別表第一に依ることとし防空法第五条の五第一項の規定に依り之を指定すること

二 工業規制地域内に於ける工場の新設又は増設は左に掲ぐる場合にして防空上支障なき場合を除くの外之を認めざること

1 金属工業、機械器具工業又は軍需充足上必要なる化学工業にして既存設備の能率的利用を為さしむる爲特に拡充を爲す必要ある場合又は既設の企業と分離して規制地域外に立地することが当面の軍需生産拡充上甚しき支障を生ずる場合

2 本措置決定前既ニ臨時資金調整法又は諸事業法等に依る法定の許可を受けて事業に着手し之を中止せしむることが事業者に至らしむる損失を与ふる場合

3 其の他特に事情已むを得ずと認めらるる場合

三 防空法、都市計画法、市街地建築物法、臨時資金調整法、諸事業法、企業許可令、臨時農地等管理令等の現行法規の運用に当りては前号の趣旨に準拠すること

四 本措置は暫定措置として国土計画及地方計画の決定ある場合は其の決定に基く措置に移行すべきものとする

五 未動遊休設備の整理を爲す場合に於ても可成規制地域内の設備を整理する如く措置すること

六 各官庁の行ふ工場の新設増設又は整理に付ても本措置の趣旨に準拠すること

七 本措置の運用の細目に付ては関係各官庁間に於て打合せの上之を決定すること

## 第二 工業建設地域に関する暫定措置

一 工業の種類別候補地は差当り別表第二の如く定むること

二 建設候補地の立地条件の整備に付ては総合的計画の樹立並に其の実現に努力すると共に別表所掲の工業の新設に関しては事情已むを得ずと認めらるる場合を除くの外夫々別表工業建設候補地に行政上の措置其の他適当なる方法に依り誘導すること

三 工業建設候補地内に於ても耕地整理地其の他の田畑は努めて潰地たらしめざる様措置すること

四 本措置は暫定措置とし国土計画及地方計画の決定ある場合は其の決定に基く措置に移行すべきものとする

五 本措置の運用の細目に付ては関係各官庁間に於て打合せの上之を決定すること

## 別表第一 工業規制地域

(一) 関東規制地域

(二) 愛知規制地域

(三) 関西規制地域

(四) 北九州関門規制地域

## 別表第二 工業建設候補地

備考 北九州苅田町附近には石炭を主原料とする工業に限り立地する如く措置すること

別表第二の附表

## 諒解事項

工業規制地域及工業建設地域に関する暫定措置運用の細目

一 工業規制地域内に於て工場の新設若は増設を認め又は工業建設候補地に於て工場の新設を認むる場合に於ては地方計画官庁と連絡の上出来得る限り臨海工業地帯其の他都市計画及地方計画に基く適当なる地域に立地する如く計画的に誘導すること

二 要綱第一の二の2に依り工場の新設又は増設を認むるは左の場合に限ること

1 本措置決定前既に工場用地の買収手続を完了したる者が左の条件の何れかを具有するとき

い 当該地域に於ける工場の新設又は増設に付臨時資金調整法又は諸事業法の許可を得たること

ろ 未だ右の許可を得ざれども関係官庁より当該地域を対象とせる設備拡張命令又は之に準ずる命令若は指示ありたること

2 本措置決定前既に工場用地賃借契約を完了したる者が左の条件の何れをも具有するとき

### 第3章

#### 3.6

い 当該地域に於ける工場の新設又は増設に付臨時資金調整法又は諸事業法の許可を得たること

ろ 既に工場の新設又は増設工事に着手し之を規制地域外に移転するに重大なる困難あること

3 本措置決定前未だ工場用地の買収又は賃借の手續を完了せざれども左の条件の何れかが存在するとき

い 当該地域に於ける工場の新設又は増設に付臨時資金調整法又は諸事業法の許可を得之に基きて労務者用寄宿舍又は青年学校等の建築に着手し而も新設又は増設せらるべき工場を規制地域外に建設するときには之との連結上重大なる困難を生ずべきこと

ろ 工場の新設又は増設を規制地域内の水面埋立予定地に於て行ふことに付臨時資金調整法又は諸事業法の許可を得たるものが当該埋立地の買収を予約し道府県又は市町村が此の予約に基きて既に当該地域の埋立事業を開始したるとき

三 左に掲ぐる場合に於ては主務官庁は企画院に協議すること但し法令の運用上設置せられたる委員会等に企画院国土計画関係官を参画せしめたるときは此の限に在らず

1 要綱第一の二の1及3に掲ぐる場合に付防空法の許可を為さんとするとき

2 要綱第一の二の1及3に掲ぐる場合に付臨時資金調整法又は諸事業法の許可を為さんとするとき

3 各官庁が要綱第一の二の1及3に掲ぐる工場の新設又は増設を為さんとするとき

4 要綱第二の例外の行政上の措置を為さんとするとき

四 工業建設候補地に対する土地の投機的売買を阻止する様臨時農地価格統制令・宅地建物等価格統制令・土地工作物管理使用収用令・地代家賃統制令・暴利行為等取締規則等の法規の運用並に整備に付格別の考慮を為すこと

五 工業建設候補地内に於ける保安林又は之に準ずべき森林及防空防火樹林地帯の存置に付考慮すること

六 化学工業中燃料工業は金属工業其の他の工業と総合的に経営する場合多きを以て要綱第二の措置の運用に当りては他の工業との関連に付立地上充分考慮すること

七 要綱第一の措置実施に当りては要綱第二の措置実施進捗の状況を勘考し緩厳適切を期すると共に両措置の関連実施に齟齬なからしむること」 [200, pp. 31-38]

当日併せて、当時の企画院総裁が談話を発表した。その内容が下記となる。

「工業規制地域及工業建設地域に関する暫定措置は国土計画的見地に基き内地に於て工業及人口が過度に集中を来して居る四大工業地域に対して工場の新設又は増設の規制を行ふと共に内地に於て差当り急速に生産力拡充を必要とする業種に付工業建設候補地を定め、此等の地域に対して立地条件の整備を図り以て内地に於ける産業の合理的な進展に資せんとするものである。

本来斯くの如き措置実施に付ては国土計画及地方計画に関する基礎法規の整備を必要とするは勿論であつて目下之が研究立案中なるが、四大工業地域及其の近傍に於ける現状以

上の工場の集中は都市生活の弊害を増大し空襲に対する防衛を一層困難ならしむるに至るのみならず又生産拡充其のものをも却て非能率的ならしむる惧ある等事態緊急を要するに鑑み国土計画及地方計画の予備的暫定措置として実施することと致す次第である。(後略)」（略、改行、句読点筆者） [201, p. 29]

翌6月3日に内務省より「工業規制区域指定」の告示（内務省告示第四百十四号）が発表され、「防空法第五条の五第一項の規定に基づく同法施行規則第三条第一項の規定を適用する区域（工場規制区域）」として、東京府・神奈川県・埼玉県・千葉県（以上、関東規制地域）・愛知県（以上、愛知規制地域）・京都府・大阪府・兵庫県（以上、関西規制地域）・山口県・福岡県（以上、北九州関門規制地域）に含まれる市町村に対して工場規制区域が適用されることとなった [201, p. 30]。対象自治体を表したものが下図となる。

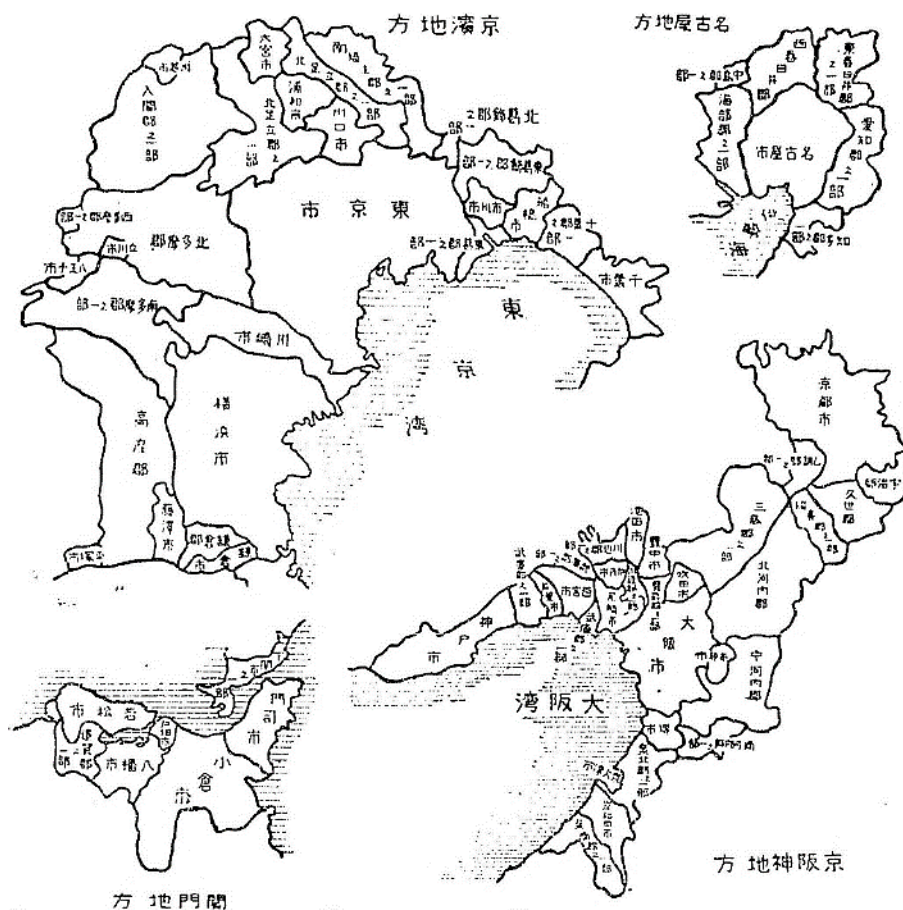


表 3-12 工場規制区域 [201, p. 30]

こうした工業規制区域の指定について、石川栄耀はその著書の中で「待ちに待った、工業規制区域の法律がいよいよ出た」とし、また国土計画に関する法律が未制定の中で、暫定措

第3章

3.6

置として工業規制区域の根拠が防空法に依拠している点を、防空法の意外な効用として評価している [202, p. 146]。

一方で、ここで示された工場建設候補地は下表の通りであった。

工業種別		工業建設候補地	工業種別	工業建設候補地	
金属工業	鉄鋼業	和歌山地域 八代地域	化学工業	造船業 (鋼船製造工場)	四日市地域 広島地域
	合金鉄工業	仙塩地域 新潟地域 富山・高岡地域 延岡・富島地域		カーバイト系工業	大船渡地域 新潟地域 富山・高岡地域 延岡・富島地域
機械器具工業	機械器具工業 (原動機, 電気機械器具, 電線ケーブル, 工作機械器具, 採鉱, 選鉱及精錬機械器具, 化学工業用機械器具, 運搬機械, ポンプ, 水圧機, 送風機及気体圧縮機, 銃砲, 弾丸, 兵器類ヲ製造シ勞務者1000人又ハ敷地1万坪以上ノ規模ノ工場)	仙塩地域 高崎・桐生地域 水戸地域 静岡地域 播磨地域 岡山・倉敷地域 広島地域 松山地域 福岡地域 大野川地域 八代地域	発酵法プタノール	延岡・富島地域 八代地域	
		メタノール工業	釧路地域 空知地域 平・小名浜地域 宇部地域 新居浜・西条地域		
		人造石油工業	釧路地域		
航空機工業 (機体組立工場)	仙塩地域 宇都宮地域 拳母・岡崎地域 岐阜・大垣地域 岡山・倉敷地域 熊本地域 大野川地域 宮崎・都城地域		石油精製工業	山田地域 松山地域 延岡・富島地域	
			硫安工業	空知地域 八戸地域 四日市地域	
			硝酸工業	空知地域 八戸地域 四日市地域 宇部地域	

表 3-13 工場建設地域の候補地 [200, p. 35]

上記のように、工場建設地域は四大都市圏を避けて当時の日本内地において、多くの地域に分散して候補地を想定していたが、一部を除いて港湾に近接する地域であったことが分かる。上記のうち、八戸・仙塩・富山（東岩瀬）・拳母／岡崎・四日市・和歌山・播磨（播



州臨海工業地帯、つまり広畑)等は新興工業都市として指定されている地域であり、仙塩・高岡(伏木)・静清・和歌山・宇部・広島・大野川(大分)等は内務省直轄による港湾工事が実施されていた地域でもある。

このように、工場建設地域として指定された地域の多くは、全く新しい地域を国内で探したものではなく、地方において既にある程度工業が集積していた地域や、工業地帯としての計画が進行していた地域から、指定されていたことが分かる。

### 3.6.5 重工業化への対応と地方分散

以上本節で見てきたように、国内産業の重工業化に対して、民間資本の自由な立地に任せるのではなく、特に戦時体制の強化を背景として、国策として立地を地方に分散して誘導しようとする動きが、様々な施策として検討・実施されてきたことが分かった。そうした地域の多くは臨海部であり、新興工業都市や臨海工業地帯などとして国庫を活用した事業として進められた。ここまでに概観した工業港・臨海工業地帯(2.5.3)、新興工業都市(3.6.2)、工場建設地域(3.6.4)を通して、工業立地の対象となった都市・地域の重複をまとめたものが下表のようになる。

表 3-14 工業立地の対象となった都市・地域

道府県	都市・地域名	内務省直轄港湾工事 (実施)	工業港・臨海工業地 帯(分類)	新興工業都市計画(実施) 類する工業土地区画整理	工業建設地域 (分類)
北海道	釧路		○		○
	留萌		○		
	空知				○
	石狩		○(石狩工業港)		
青森	青森	○	○		
	八戸	○	○	○	○
岩手	大船渡				○
	山田				○
宮城	仙塩(塩釜)	○		○	○
福島	平・小名浜	○(小名浜港)			○
新潟	新潟	○		○	○
富山	富山			○(東岩瀬港)	○
	高岡	○(伏木港)			○
茨城	水戸				○
	多賀			○	
栃木	宇都宮				○

### 第3章

#### 3.6

群馬	高崎・桐生				○
	太田			○	
埼玉	川口			○	
千葉	千葉	○	○	○	
神奈川	相模原			○	
静岡	<b>静岡(清水)</b>	○			○
岐阜	岐阜・大垣				○
愛知	挙母・岡崎	○(衣ヶ浦)	○(衣ヶ浦)	○	○
	勝川	○(衣ヶ浦)	○(衣ヶ浦)	○	
	豊川			○	
三重	<b>四日市</b>		○	○	○
	鈴鹿			○	
京都	宇治			○	
和歌山	<b>和歌山</b>	○		○	○
兵庫	<b>西播州</b>	○(飾磨)	○	○(広・広畑)	○
岡山	岡山・倉敷			○	○
広島	<b>広島</b>	○	○		○
愛媛	新居浜		○		○
	松山				○
山口	<b>宇部</b>	○			○
	光			○	
	下関	○	○(長府)		
福岡	洞海湾(若松)	○			
	福岡	○(博多港)		○(春日原)	○
	<b>苅田</b>	○	○	○	
大分	<b>大野川(大分)</b>	○			○
熊本	熊本				○
	八代				○
宮崎	宮崎・都城				○
	延岡・富島				○

上記より、多くの都市・地域で工業立地の対象地が重複し、特に港湾に隣接する地域において工業分散立地が期待されたことが分かる。本研究で対象とする港湾都市(表 3-14 工業立地の対象となった都市・地域、のうち太字)においても、港湾の機能が次第に商港にとどまらず工業港としての必要性を増していくことになったが、その点は後述したい。

### 3.7 国土計画

既往研究で整理した通り、戦前の国土計画（地方計画）に関する論調は、石川栄耀が主張する「都市計画から都市公域の地域計画、その総体とし調和を図る国土計画」と吉田秀夫が唱えた「国家計画としての上級の国土計画と、それを地域に落とした下級の地域計画」という主張が並立した。当時の国土計画の中で港湾及び港湾都市はどのように位置づけられていたのだろうか。本節では、こうした国土計画の論調において国内の地方港湾都市がどのように扱われていたのか、分析したい。

ただし、昭和戦前期の国土計画・地方計画を概観するに当たり、武居高四郎<sup>15</sup>の存在も外せない。まず、武井の国土計画論を読み解くところから始める。

#### 3.7.1 武居高四郎の国土計画論

武居は1938年（昭和13年）の著書「地方計画の理論と実際」[203]において、欧州においては19世紀以降、日本においては特に第一次大戦以降、政治・経済・人口・文化活動の大都市集中が過大になり、交通混雑・煤煙・非衛生・上水道未整備・住居不足・緑地不足などの様々な課題（過度の集中による非効率）となっているため、これを該当する都市の都市計画区域や自治体の内側だけで解決するのではなく、より広い区域を定めて、都市機能の適当な分散を指導・統制し、その区域内の均衡な発展を促すことが、地方計画の意義であると述べている[203, p. 3]。また、例えば、都市への集中を放任した場合、自然と郊外部に都市域が広がるのが考えられるが、それは無秩序な開発を生み郊外部の良好な環境を失ってしまうだけでなく、次第に交通機関が発達することで都心部への集中がさらに激しくなるため、整然とした郊外整備（衛星都市）が必要であるとしている。その上で、一都市を中心とした一元的都市（+郊外都市）ではなく、複数都市に機能が分散した多元的都市を理想としている。

これは、エベネザー・ハワードらが唱えた「田園都市論」[204]に通底する思想であり、日本においては、ともすれば郊外住宅地と誤解されがちな田園都市思想を、正確にとらえている。後述するが、国土計画・地方計画はもちろんこうした田園都市論の延長線上に生まれた計画論である。

著書の分析を続ける。武居は、都市計画において考慮する土地利用、交通施設、緑地施設、公共的施設を、地方計画においても検討することは同様であるが、それらの連結・調和・調整を図ることにより力点を置くべきとしており[203, p. 3]、それは多分に勧告的計画であるとしている。

さらに国土計画については、日本においては従来より「全国に互る重要施設なる主要幹線道路・幹線鉄道・水路・港湾・航空路・河川・排水路・埋立地と海岸線の保存、可航水路の

### 第3章

#### 3.7

利用、水力の利用、天然資源の開発、原料供給の統制等に関しては国家的に調査計画され、或はこれが統制が行はれてゐる。」が、その目的たる経済・社会活動自体が大都市に集中する傾向は「適当且有利なる利用方法」ではなく、「国内各地に小中心が出来、都市の発展と産業の分散を来すのが有利」であると武居は述べている [203, p. 4]。

そのため、「全国々道網、主要鉄道網、航空路網、港湾、河川、水力の利用、最近の国立公園等」は当時すでに実施されている国土計画とも言えなくもないが、未だ「国土計画の充分なる域に達していない」としている。

これは、すでに内務省を中心として全国各地で行われていた土木事業等を、地方分散に資すると評価する一方で、それぞれの事業が個別に行われ、国土計画という統一したビジョンのもとで行われているわけでないことを指していると考えられる。また国立公園については、他の事業と比してやや違和感があるが、後述のように石川が観光振興に触れているように、当時から地方の魅力向上による余暇・観光振興が志向されていた一端が垣間見える<sup>16</sup>。

続いて、欧米各国の事例を挙げているが、珍しいのはメキシコ合衆国に触れており、「1930年依頼全国に亙り、鉄道・道路・航空路・港湾・公園・空地及び地域制に就いて計画を樹て、国土の有効なる利用方法を講じている。」と紹介している [203, p. 5]。

以上の知見を以って、武居は、

「地方計画の内容としては、

1. 公有地並に私有地の最も有効なる使用方法
  2. 交通機関・交通路の最も便利且有効なる方法
  3. 緑地・自由空地の保存
  4. 最も経済的なる公共的施設
  5. 史跡名勝地・記念物の保存  
等を含む、而して
1. の土地の最も有効なる使用法は、地域制に依り行ふものであつて、住居・商業・工業・鉱業・農業・林業・利用緑地等の配置、其の位置は地形・交通機関・道路・公共的施設等に依り定るが、組織的分散と再集中とをなし、衛生的・経済的且均衡ある都市発展を来す様、又中央部の混雑と無秩序なる発展とを避け、土地利用に對し公的統制を行ふことを必要とする。
  2. の交通施設は、人及び貨物の交通運輸を容易とするもので、道路・電車・乗合自動車・高速度鉄道・鉄道・水路（河川・運河・港湾）・航空路と飛行場等を含む。
  3. …」 [203, p. 7]

と定義しており、地方計画の枢要な要素として交通施設として港湾に言及している。

こうした武居の地方計画・国土計画論の特徴は何であろうか。武居は当時の理想都市とされているハワードからコルビジユエに至る各種都市プランを示しながら、「市民活動の能率を高め、充分なる慰楽、休養の施設を有し、衛生上良好で、日常生活上便利、快適である様、文化的・社会的各般の施設を具備したものである。」とし、都市高速度鉄道（地下鉄）とい

った交通機関を充実すること、居住環境を整えること、その理想とする規模として人口50,000~100,000人としている<sup>17</sup>（それ以上になると集中の弊害の方が大きくなる）[203, p. 75]。また大規模な工場は郊外に集中して移転・立地すべきこと、大都市の膨張に対して、職住近接の衛星都市を郊外部に複数建設すべきことを提唱している [203, pp. 80-81]。

さて武居は、港湾・運河について「第5章 交通施設 第4節 水路・港湾及び運河」において詳述している。

武居は「水運は低廉にして重量並に容積の大なる貨物の運搬に好都合である。然れば急速なる運輸を必要としない原料品の輸送に用ひて最も便利且有利となり、商工業の殷賑なる都市特に工業都市は水運の便ある土地に発達する。…従って沿岸地・埋立地・低地の獲得と統制、之が工業的利用は土地の有利・有効なる使用方法として都市の健全なる発達に必要である。…世界各都市中工業の盛んなるものを見るに天然資源或は地形上特別の理由ある場合を除くの外は何れも水運の至便なる土地にある。」と述べ、その工業的利用価値は「港湾・道路・鉄道等、水陸交通運輸の相互関係並に連絡を緊密ならしめ、特に街路計画と関連される必要」を指摘している [203, p. 154]。また運河については1933年（昭和8年）の都市計画標準にて、計画と設計の標準が定められた点を紹介している。

「港湾は都市の急激且異常な発達に貢献する。」とし、港湾自体の修築・改良は当然のこととして、「街路・鉄道・運輸交通機関・水運等相関連するところが広汎であるから、之等を総合して計画する要がある。港湾の利用は後方地帯の廣狭、その産業状態、天然資源により相違すると共に交通機関の発達により異なる。水陸連絡施設を充分ならしめることが肝要で、道路上に無駄な交通を成さない様、又道路交通の混雑、不経済を伴はぬ様、特に注意を要する。」と指摘し、港湾整備にあたっては、都市側が整えるべき都市基盤に言及している。さらに、近年（1938年時点）、工場の地方分散が図られているため、日本においては未だ商港が大半であるものの、工業港としての発展が望まれるとしている [203, p. 156]。

その上で「港湾はその発展の重要原因となるものであり、港湾を閑却しては都市計画も地域の計画も出来ない。…単に港湾のみに限らず、都市全体の健全な発展を図ることに留意せねばならぬ。」という前提の下、港湾改良に際して都市計画側で考慮すべき事項として

「

1. 埠頭地は都市の商業中心地特に卸売商業中心地に接近し、交通至便なること
2. 埠頭地へは沿岸道路・臨港鉄道が道路と同面交叉をなさず、交通の障害とならぬこと
3. 大量貨物を取扱う市場・倉庫との連絡が充分に出来、交通至便なること
4. 埠頭従業員住居並に交通に好都合なる様、付近に住居地を設けること
5. 石炭・石油・木材其の他火薬等危険物取扱港を別に用意出来ること
6. 船舶の修理、造船所の用意できること」 [203, p. 157]

を列挙している。さらに、臨海部は商工業的利用とし、住居系の土地利用とは分離すべき点も言及している [203, p. 158]。

## 第3章

### 3.7

以上、武居高四郎の国土計画思想と、港湾に対する考え方を概観した。最も注目すべきは、武居が港湾整備と都市の関係を非常に重視しており、武居の国土計画思想の根幹である工場の地方分散のために、未だ商港利用が多い日本国内の港湾を、積極的に工業港として整備することを推奨している点である。むしろ、港湾整備は、地方において新たに工場の分散立地を受け入れる受け皿であり、都市計画は最大限それに配慮すべき、という主張とも言えよう。

#### 3.7.2 石川栄耀の国土計画論

石川はその著書「日本国土計画論」 [174]において、日本の国土計画への関心が高まったきっかけは、1938年（昭和13年）、ドイツ視察から帰国した内務省の北村技師（北村徳太郎<sup>18</sup>のことと思われる [37, p. 207]）が、ナチス政権下のドイツで実施されている地方計画について視察報告をおこなったことが大きな契機であったとしているが [174, p. 4]、国土計画（地方計画）の端緒は、1924年（大正13年）のアムステルダムで開催された国際住宅及び都市計画会議において発表された *national plan* であるとしているおり、それはエベネザー・ハワードやレイモンド・アンウィンの田園都市論を止揚的に発展させたものであると定義している [174, p. 6]。国内においては、1937年（昭和12年）に富山県で開催された全国都市計画協議会の席上で「国土計画」という用語が定められたとされる [174, p. 3]。

石川によれば、1924年のアムステルダム会議で定められた「地方計画」とは

「

1. 都市の無制限の膨張は抑制す可し、巨大都市の現状は中庸都市への警告である。
2. 都市の無制限膨張は衛星都市によって防止することは効果大なりと認める。
3. …
5. 相互近接する都市間乃至大都市を繞り（まわり）小都市が分布する様な地帯にては地方計画が必要である。

…

都市の夫々が自から発展する中に、結局全地帯がつながってしまふ様なものであってはならない。…」

といった課題から地方計画が必要とされており [205, p. 338]、多くのヨーロッパ諸国では第一次世界大戦後の、国力の回復と経済発展、国防力の再強化の必要性のから、国土計画の検討が進められてきた点を指摘している。

例として、ロシアが1921年に定めたゴスプランによる5か年計画、1932年にドイツのナチス政権が定めた4か年計画と工農一致の国土計画、イタリアが定めた総合土地改良計画などを上げており、これらの国家は革命や敗戦の影響から回復するため、統制的な経済政策と国土計画が求められた。一方で、戦中の好景気から一点、大恐慌を迎えたアメリカ合衆

国においても、TVA に代表される公共投資による景気刺激など、資本主義をどこよりも重んじる国家ながら、統制経済的な施策を導入した。最終的にイギリス・フランスもこうした施策を鑑み、国防の観点からも、国土計画に取り組み始めている、としている [205, p. 400]。

その上で、1937年のパリ国際住宅及び都市計画会議において示された国土計画の2パターン「再編成性の地方計画」と「振興性の地方計画」を取り上げている [205, p. 402]。すなわち「再編成性の地方計画」は拡大・膨張とする都市を緑地帯で区切り衛星都市建設を進める、集中した工業地帯を地方に分散させる、といった地方計画を指し、「振興性の地方計画」は地域における工業・農業を進行させるために地方に産業を分散させたり、地域の観光振興を図る地方計画を指す。

石川はこの分類に従い、再編成性の地方計画は英国、ドイツ、新興性の地方計画が米国、ソ連邦を挙げており、特にドイツについて詳述している [174, pp. 18-31]。1932年（昭和7年）にナチスの独裁政権が成立したドイツにおいては、計画経済に等しい四か年計画の下、国世襲農地法（1933年）、住居定住区域開発法（1933年）、国土計画法（1935年）、都市改造法（1937年）を実施しており、石川はその特徴として「甲、大都市及工業都市の地方分散 乙、ジートルング建設、丙、自動車国道の整備」に最も着目している。

甲の大都市及工業都市の地方分散に関しては、都市改造法に則り、ニュルンベルク・ミュンヘン、ハンブルグ、ベルリンがその適用を受け、人口削減計画の下、都市周辺部での工場や住宅の新規建設を禁止し、店舗の新設禁止と許可制を導入した。また、都市内に広幅員街路を建設するなどの大規模な都市改造を開始していた。その一方で都市計画当局は、工場の地方移転の為、税金や動力費の低減を行っていた。

乙のジートルングは、世襲農地法に則り、若年男子を半年間農役に従事させ、徴兵に準じた懲農とも言うべき強制的な地方移住政策のための、集落計画を指す。ジートルングには宿舎・集会所・手工業住宅・図書館・学校・寺院・運動場などの都市機能を備えており、都市美に配慮されている点も、石川は指摘している。

丙の自動車国道は、いわゆるアウトバーンの整備を指し、高速道路は失業対策の土木事業である反面、国防上、機械化部隊<sup>19</sup>が迅速に移動できる交通手段でもあった。つまり、国土計画と国防計画がほぼ表裏一体であったことが分かる。

石川はこのようなドイツの国土計画を唯一の成功例と認めている [174, p. 25]。

以上の経緯から、「国土計画」は国ごとに大きく差異があり、また、小規模・短期間な計画であっても国土計画を名乗っている例もあることから、その定義はまだ定まっておらず現時点で定義することも不毛であると断ったうえで、「単位地方計画は「都市及農村計画<sup>20</sup>相互」を調整し、総合地方計画は此の「単位地方計画」に、国土計画は「総合地方計画」に同様の調整整備総合を與えてゆく。」必要があると述べている [205, p. 403]。

つまり、国土計画は、基礎となる都市計画の総体として調和を図り国力を向上させていくものであるべきだと石川が考えていたことが読み取れ、国土計画は都市計画の調整体系と

## 第3章

### 3.7

して位置付けられると整理している、と言えよう。また、ドイツの再編成的な国土計画を一定評価しており、都市一極集中の是正と地方分散の思想が読み取れる。

それでは、石川の考える日本の国土計画とはどのようなものであったのか。石川はその試案を作成している [174, pp. 51-70]。試案は複数頁に及ぶため、本論文末尾の参考文献欄に掲載する。

試案で石川は、日本が鉱業資源や農業生産力に乏しいことを理由に、国内における人口の分散（と一部は外地へ拓殖）を重視し、六大都市圏から地方都市への人口分散を進めるべきだとしている [174, p. 55]。実際に、地方に人口を分散させるトリガーとして重視したのが、工業の分散・地方移転であった。単に地方への工業移転をスローガンとしても、現実性を欠くことから、「人口の地域的需給関係並に産業の種別及各種施設等を考慮し適当なる「ブロック」を形成せしめ、…」ること、「一般に工業化の程度高き都市は、都市の大きさ及都市の規模の如何に拘らず人口増殖力低き傾きなしとせず。之が改善に努め増殖力の確保を図るべきは言うを俟たずと雖、特に工業の地方分散に関しては地方中小都市の工業化するに当たり、勢の赴くままに之を放任せんか、爲に却って増殖力の減退を来す惧あるを以て適切なる施設の拡充強化を図り以て未然に之を防止するに努むること。」を掲げている。また、既存の農村地帯との調和、地域の共同性、文化振興などを図ることも重視しており [174, pp. 58-59]、ドイツのジードルング計画の影響が見られる。

以上を踏まえ、東京・名古屋・阪神・北九州といった工業集積地を地方に分散させることが防空の観点からも望ましいとし、内務省主導ですでに事業が開始されていた新興工業都市計画の地域がその受け皿になる、としている。

#### 3.7.3 石川栄耀の国土計画における港湾の扱い

前項で管見した通り、石川の国土計画は、都市計画を尊重しつつその調和と調節を測る手法を重視しており、「都市計画>地域計画>地方計画>国土計画」という階層を前提にしていたものであったと言えるが、試案を詳細に読み込むと、その思想が必ずしも徹底されていたとは言えず、国土計画による地方統制的な面もある。特に、「人口分散の手段としての工業の地方分散」という手法は、最終的には地方振興が主眼であるが、地元からの工場誘致要請があるから、という訳ではなく、国策として工業分散を図るといふ、上位下達的な手法に思われる。

いずれにしても、石川は武居と同じく、国土計画において工業の地方分散を重視しており、ともにドイツの国土計画を念頭にしている。ただ、石川の記述には港湾都市に関する言及はほとんど見られず、武居ほど、港湾を工業移転の受け皿として考えていたわけではないようだ。むしろ受け皿として新興工業都市計画を例示しており [174, p. 72]、そちらに可能性を見出していたと思われる。新興工業都市は臨海部ではない内陸都市も多いため、この点から



も、石川は工業立地に適した臨海部にあまり関心を払っていないとも言える。

#### 3.7.4 吉田秀夫の国土計画論

吉田秀夫<sup>21</sup>は商工省嘱託時代の1940年(昭和15年)に「国土計画論」[206]を著しており、都市計画家の石川とは異なるアプローチをとった。

吉田秀夫は、某官庁や某官僚(内務省と思われる)の掲げる国土計画の定義について引用したうえで、その課題認識が都市への一極集中、交通混雑などの過大都市問題、に端を発していること、つまり都市計画的な課題に根拠を置いている点を指摘した上で、そこに歴史的な視点が欠如していると断じている[206, pp. 1-8]。そして、ソ連邦、ドイツ、満州国、イタリア等の国土計画を例示し、特にドイツの国土計画を評価した上で、国土計画は「国家計画である。…一個人の動機に発するものでもなければ、又一地方の意思に発するものでもない。それはこれらのものをに優越するものとして国家に発するものである。…局地的振興を図らんが爲めの一地方の計画ではない…」とし、1939年(昭和14年)9月22日に開催された商工省地方工業化委員会の決議に触れ、国土計画の主目的は国防力の充実であり、国防経済確立を目指した自給自足体制充実を図るために工業の地方分散が必要である、と論じている。

加えて、地方計画の出発点は都市計画にあり、都市計画の限界が地方計画として止揚され、さらに国土計画に発展するという論(おそらく内務省や都市計画界限の主張)に対しても、その原点たる過大都市問題が住居問題・交通問題・上下水道問題などの個別の問題の集合体でしかなく、それはあくまで個別に施策を講じるべきことであり、また集中というのは、現象としての集中ではなく、機能としての集中であると解すべきだ、としている。大都市集中問題は国防及び防災上の問題であることから、国防という国家的な問題意識から国土計画が作成され、地方計画や都市計画はそれに従属すべき、と主張している[206, pp. 34-45]。

それでは、吉田の志向する国土計画とはどのようなものであったか。吉田は国土計画は二つの定義を持ち、それを「アイデアビルド」と「アイデアビルド実現のための手段と過程」の二義としている[206, pp. 54-55]。換言すれば「目指すべき理想・ビジョン」と「ビジョン実現のための方法論や実際の計画」であり、その総体としての国土計画と言えよう。その上で、各地域が相互依存しつつも自給自足体制(吉田はアウトルキイと呼ぶ、ドイツ語で自給自足)を整え、戦争や災害で一地域が被災しても、国家総体としてのダメージを減らし、国家体制を維持することを主眼としている[206, pp. 84-87]。

日本国内(当時の、内地)においては、東京・名古屋・大阪・北九州への経済・工業の集中が国防・防災上有害であり、また当時の47道府県制が経済・社会的に必ずしも最適ではなく、軍・大蔵省・逓信省・内務省・林野局・国鉄などが道府県とは異なる地域単位で管区・出張所・管轄局を置いていることから、地方計画の単位となり得るとしている。ここでいう地方はおおよそ北海道・東北・関東・中部・近畿・中国・四国・九州を指す。また重要港

### 第3章

#### 3.7

湾の多くが関東・中部・近畿に集中している遍在性を指摘している [206, p. 121]。

以上を踏まえ吉田は、工場分散においては、四大都市圏を工場建設禁止区域とすることを提唱している。当該地方の工場禁止区域を次第に拡大することで、工場の地方分散を半強制的に進めるという施策である (図 3-49)。

こうした吉田の主張はやや非現実的に思えるが、続けて吉田は実行施策として、税率の調整、発送電力の地方ごとの調整、地方を跨ぐ場合鉄道貨物運賃の調整など、非常に具体的な政策を掲げており、さらに国策的な開発会社<sup>22</sup>が工場用地の買収を代行することで、資本家が地方に工場移転を行い易くすることなどを提案している [206, pp. 162-173]。しかもこの開発会社が工業・家庭用水、電力、ガス、労務者宅、教育、病院等の建設請負や経営まで、自らの事業として行うことを企図している。当時の国策企業である東北興業会社や満鉄、各種拓殖会社に近いイメージであり、ほぼ社会主義国の国営コングロマリットのような業態と言える。ただし、業態としてはそれに類似しつつ、担当する地方の振興が目的ではなく手段であり、「国防国家の完成」をこそ目的に置いているわけである [206, p. 176]。

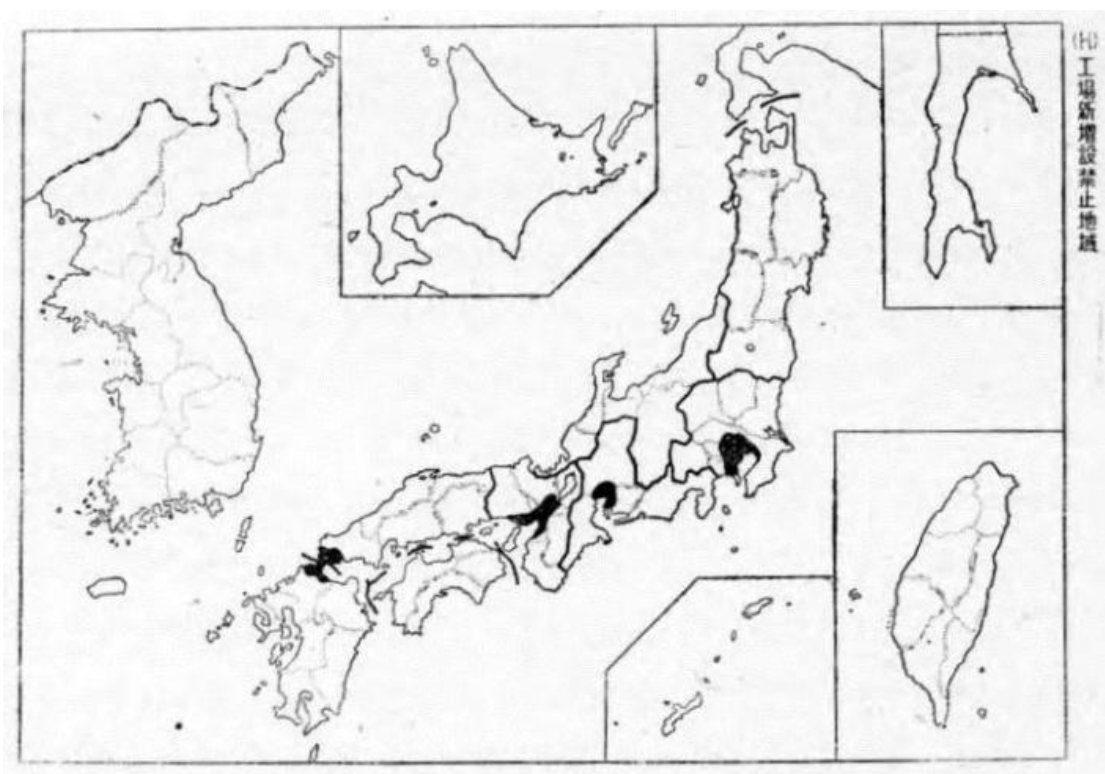


図 3-49 吉田の提唱する工場建設禁止区域 [206, p. 135]

以上が、吉田の唱える国土計画の概要である。都市計画を原点とする石川とは異なり、吉田は商工省の立場として、国家経営・経済統制の視点から国土計画を描いていたことが分か

る。また都市計画のバックグラウンドを持たない吉田は、工場建設禁止のような大胆な土地利用制度と、地方における工業経営の諸費用調整、さらには国策企業による推進など、幅広い手法を提案しており、都市計画的手法（都市計画事業・区画整理・新興工業都市計画等の諸制度など）でしか対応できない石川に比べて、実現性はさて置くと、非常に奥行きをもった思考であると言えよう。

こうして、様々な定義や計画論が検討された国土計画は、太平洋戦争が近づくにつれ、立案が本格化していく。

### 3.7.5 内務省と企画院の国土計画

石川を中心に、「都市計画とそれを補完する地方計画、その積み上げと調整を図る国土計画」の思想を採った内務省において、当初地方計画の担当は計画局であったが、1941年（昭和16年）に、土木局を国土局としたうえで地方計画の所管官庁とし、計画局は防空局に改組された [207]。過大都市や工業の地方分散が、むしろ防空や疎開の文脈で語られるようになったと言える。

一方、1937年（昭和12年）には近衛文麿内閣により内閣直属の機関である企画院が設立された [208]。こちらは商工省の思想を中心として国土計画策定の任を負い、1940年（昭和15年）に発表された「基本国策要綱」 [209]において、内閣側の代弁者としての企画院の姿勢が鮮明になる。また近衛首相のブレーンチームであった昭和研究会には前出の内務省北村徳太郎技師が在籍して知見を提供しており、北村は内務省の国土計画とは考えをやや異にしていた可能性がある [210, p. 20]。企画院の国土計画は、資源確保や物資動員計画を中心としたものであり、都市計画を視点とする内務省の国土計画とは大きく異なるものであった [211]。

その後1942年（昭和17年）に「大東亜国土計画要綱案」、1943年（昭和18年）に「黄海渤海国土計画要綱案」が策定されたが、戦局の悪化や治安維持法への抵触などがあり、当初の役割を失いつつあった1943年に企画院は廃止されてしまう。その後、国土計画の策定はもう一つの所管官庁である内務省国土局（正式には地方計画の所管）に集約され、そのまま敗戦に至る。その間、内務省国土局では、1944年（昭和19年）「大東亜国土計画大綱素案」や1945年（昭和20年）に「戦時国土計画素案」が策定されたが、いずれも閣議決定されなかったとされる [210, p. 21]。

### 3.7.6 国土計画と港湾都市

以上のように本節において、戦前の国土計画の思潮を概観したが、その中で港湾都市はどのように捉えられていたか、改めて整理したい。

国土計画はその目的において、日本を中心とした東アジア圏、更に日本国としての自給自

### 第3章

#### 3.8

足体制確立を主眼に置いていた。吉田や石川の論点の違い、つまり、国防体制の充実が目的か、過大都市問題解決が目的なのかの違いはあれど、一部地域に過度に遍在した工業機能の地方分散が、その手段として掲げられていたことは共通している。また彼らが参考とした海外事例では、ソ連邦とドイツを重視しつつ、社会主義のソ連邦は国家体制が大きく異なることから、特にドイツの国土計画を最も参考にしていただことが分かった。石川は都市計画家として、田園都市論から始まる欧州の国土計画論を意識しつつも、その発祥たる英国や強権的な政策ではない米国やフランスの国土計画からは学ぶところが少なかつたように思われる。

工業の地方移転の受け皿として、武居は臨海部（港湾都市）を、石川は新興工業都市を、吉田は国策会社によって新たに基盤整備される前提の地域を、それぞれ想定していた。筆者が最も注目したいのは、武居の論である。石川は内務省所属の立場からか、新興工業都市を推し、吉田は商工省の立場から、地方において工業進出がし易いように、いかに起業支援を行うかという経営的視点に立った手法を提案している。武居は、当時、京都帝大教授の立場であり、行政機関に所属して事業を推進する立場にはなく、ある程度客観的に国土計画を思考し得る立場にあった。1920年代はまだしも、1930年代には内務省直轄工事港湾が続々竣工していた時期であり、また日本の第二次産業も重厚長大型の重化学工業にシフトしつつあった（第二次産業の自給自足体制）。新たに重化学工業を始めるにあたって、原料輸入や製品輸出に最適な臨海部を推奨するのは非常に的を射ていたと言えよう。武居は内務省直轄港湾には直接言及してはいないものの、当時、急速に港湾としてのスペックを高めていたのが内務省直轄港湾であり、現実的にはこれらが工場移転の最有力候補として推奨されている、と解することが出来る。

こうした武居の主張は、内務省土木局で鈴木らが推進した工業港論とも符合するものであり、実際に1930年代に港湾の工業港化が大きく推進された理論的支柱の一つであったと考えられる。

#### 3.8 本章のまとめ；港湾都市の機能強化と工業港化

本章で調査・記述した通り、日本における近代的な都市計画法制度・運用は、全国的なものとしては1919年（大正8年）に制定された都市計画法・市街地建築物法に依拠して開始されたが、特にその当初は、港湾に面した一帯に対する都市計画的な対応方は明確ではなかった。そのため、港湾関係者を中心として「臨港地域」なる地域性の議論が交わされたが、都市計画決定標準などの頒布に伴い、港湾一帯を工業地域指定とする運用がおおよそ一般的となり、港湾が工業港的機能を強めるにつれ、結果として工業地域として矛盾のない運用になっていった。とはいえ、本来の商港機能に対しては工業地域指定が必ずしも適さないことも明らかであった。

同法の起草に深く関わった内務大臣官房都市計画課初代課長の池田宏は同法において、都市計画区域内に都市計画の思惑と無関係に建設される鉄道駅や港湾といった大規模なイ

ンフラに対して、何とか同法で対処するために、こうしたインフラを「都市計画施設」として予め決定する枠組みを設けた。また森垣亀一郎のように、港湾を都市計画の中でどのように位置付けるべきか、という方法論を示した者もいた。ただし、池田の意図や森垣の方法論が実際の都市計画において広く浸透していたとは言えまい。第4章で検証するように、各港湾都市における都市計画は港湾整備に対して、個別の場合当たりのともいえるものに終始した。

第2章で前述の通り、第一次大戦を経て港湾は次第に工業生産機能を求められるようになった。多額の工費を要する港湾整備が内務省直轄によって実施された一方で、港湾機能を補完する運河整備は都市計画事業としていくつかの港湾都市で実施され、運河沿いの土地区画整理・工場敷地の整備と併せて、港湾後背地の工業化を進展させた点は、港湾に対する都市計画的対応の好例と言える。1920年～1930年代は都市計画運河の全盛期であったと言え、都市・陸域と港湾・舟運を円滑に接続する役割を担った。

また、重工業の進展は既存の都市域では対処できないことから、新興工業都市計画などの新たな工業地帯造成が、国庫補助の下、国策として強制力を持って進められたが、あくまで既存の都市計画法や関連制度に則ったものであった。こうした新興工業都市計画の一部は臨海部や港湾隣接地で進められ、地方の臨海工業地帯建設を促すことになった。

1930年代には、都市計画の全国各都市での適用や計画標準の普及から、その運用理論がある程度成熟し、特に石川栄耀らによって次第に都市計画を連携させた地方計画、さらに地方計画を包摂した国土計画まで、計画理論が発展した。しかし、その国土計画の理論は、1930年代からの日本の国際的な孤立を受けた、大東亜共栄圏形成という国策に取り込まれていった。国防強化の観点から、国土計画で工場の地方分散が基本方針となり、その際は地方の港湾都市・新興工業都市も工場の分散立地先となったが、これは地方での工業港・臨海工業地帯造成という港湾政策とも、呼応するものになったと言える。第2章で調査した地方港湾の近代化と重工業進展による工業港整備という当時の港湾政策に加えて、本章で調査した地方での都市計画普及、港湾の工業地域指定、新興工業都市計画、国土計画による工場の地方分散といった諸政策・方針が、戦時体制下で結果的に通底することになったと言える。複数の地方都市・地域でこれらの指定や実施が重複することになり、本研究の対象とする当時の地方の港湾都市の様相や、求められた役割を同定する一助になると考える。

以上のように、戦前の都市計画行政における港湾の位置付けは、法文上、都市計画施設として位置付けられながらも、実際の運用上はその枠外に置かれることになった。つまり都市計画では港湾に対して、都市計画施設以外の手法（用途地域、街路、運河、土地区画整理）で対応していくことになった。都市計画運河や土地区画整理（含、新興工業都市計画）については本章でその実例を検証したが、用途地域・街路計画による港湾への対応については次章にて、内務省直轄工事が実施された港湾都市を対象として検証したい。

- 
- 1 北垣国道（1836年～1916年）幕末の志士から明治期に官僚となり、県令や知事、貴族院議員、枢密顧問官を歴任。初期の官選知事の代表的な人物。
- 2 田辺朔郎（1861年～1944年）1883年に工部大学校卒業 卒業論文で琵琶湖疏水計画を扱ったことで、卒業後、北垣に請われて京都府御用掛となり疏水建設に従事。その後東京帝大教授、北海道での鉄道建設、京都帝大工科大学長、大阪市営地下鉄建設などに従事、明治期の土木学者として著名 [40, pp. 21,227]。
- 3 そもそも、利根川東遷と江戸川分流によって、分流地点で関宿をはさむことで、この障害が生まれたとも言える。
- 4 六大都市事務協議会は東京府東京市・神奈川県横浜市・愛知県名古屋市・京都府京都市・大阪府大阪市・兵庫県神戸市の市長により組織された協議会である。設立の趣旨は国府県の権限の一部の市への委譲などの自治権拡大を目指すものであった。
- 5 調査は他にも、「水道事業」「瓦斯事業」など事業分野ごとの報告書がまとめられ、法律案作成における基礎資料とされた。
- 6 水野錬太郎（1868年～1949年）1892年（明治25年）に帝国大学法学部卒業、第一銀行、農商務省鉱山局を経て内務省に入る。その後貴族院議員、内務次官、内務大臣、朝鮮総督府政務総監、帝都復興院総裁、文部大臣等を歴任。
- 7 川崎都市計画運河 1935年（昭和10年）都市計画決定 [115] 1943年（昭和18年）都市計画運河廃止 [131] 川崎市内を縦横に結ぶ都市計画運河計画であり、西端で川崎運河に接続する計画であった（図 3-7）。
- 8 1929年（昭和4年）に浅野総一郎、山下亀三郎らが資本金一千万円が設立し、総工費一千四百五十万円で港湾建設を図るものであった。また臨海鉄道会社や電力会社などの併せて設立された。
- 9 信濃川の約50km上流の長岡市内において、日本海に信濃川本流を逃がす大河津分水路が建設された。
- 10 埠頭に限れば1923年（大正12年）着工1925年（大正14年）竣工 [509, p. 22]。
- 11 大岩勇夫（1867-1955年）1891年、東京法学院（現中央大学）卒、弁護士として活動。愛知県議、名古屋市議として活動後、1927年に名古屋市長となり3期11年市政運営にあたる。
- 12 直木倫太郎（1876年-1943年）1899年に東京帝国大学工科大学土木工学科卒、東京市で築港に従事、一旦大蔵省臨時建築部で技師として横浜税関新設工事に従事するが、1911年に東京市に復職、河港課長・下水道改良事務所工務課長・土木課長を兼任し、都市計画・港湾改良・河川改修・下水道整備に尽力した。1916年に大阪市の港湾部長に就任、都市計画部長を兼任し大阪市の都市基盤整備に努めた。関東大震災後の1923年には帝都復興院技監となり、再度東京の都市計画に従事している。
- 13 坂出鳴海（1876年-1928年）1899年に東京帝国大学工科大学土木工学科卒、1924年に直木の後任で大阪市の都市計画部長兼港湾部長を務めた。

- 
- 14 森垣亀一郎（1874年－1934年）1898年東京帝国大学工科大学土木工学科卒、大阪市築港事務所に勤務し、1906年には神戸港の建設の為大蔵省臨時建築部技師となって18年間神戸港整備に従事。同港で欧州出張で得たコンクリートケーソン工法を採用するなど港湾土木技術の発展に尽くした。1923年からは神戸市で港湾・都市計画・土木の各部長を務め「大阪の直木、神戸の森垣」と称された。
- 15 武居高四郎（1893－1972年）京都帝国大学工科大学土木工学科卒、大阪市ならびに内務省で都市計画に従事。1926年京都帝大助教授、早くより地方計画の研究をおこなう。
- 16 戦前の都市計画・国土計画における観光振興については、西川らの「戦前の観光町村に対する法定都市計画に関する研究、2017」や川上征雄「わが国の国土計画における観光政策の変遷に関する研究、2010」に詳しい。
- 17 ただし、コルビジエのプランが3百万人都市を想定していることについて、武居は一定の理解を示している。
- 18 北村徳太郎（1895－1964年）東京帝国大学農科卒、1921年内務省に入省し、緑地・公園整備を中心に全国の都市計画に携わる。1951年東大農学部教授、1957年日本都市計画学会長、1959年日本造園学会長。
- 19 機械化とは自動車化に等しい。馬車や徒歩移動が軍の主流であった1930年代に、ドイツ陸軍はほぼ自動車化を終えていた。
- 20 石川は [174, p. 14]においては農村計画を郷村計画と呼んでいる。
- 21 吉田秀夫については商工省嘱託で国土計画を担当していたことと、人口論のマルサス研究・翻訳が知られているが、生没年等その経歴は不明な点が多い。
- 22 地主から土地を買収し基盤整備までを担当する。土地公社や開発公団のようなイメージか。

0  
7.5

---



## 第4章 港湾都市における内務省直轄工事と都市計画との関係

1920年（大正9年）の都市計画法・市街地建築物法の施行以降、本研究の対象とする14の港湾都市においても順次都市計画の適用が行われ、内務省直轄港湾工事と相前後して各種都市計画事業が実施された。本章では、14の研究対象都市において、直轄港湾工事が都市計画に対してどのような影響を与え、また都市計画が港湾整備に対してどのように対応していったかの経緯を整理し、両者の関係性および計画手法について明らかにしたい。

### 4.1 明治期の研究対象港湾

第2章2.1で概観したように、明治期（初期～中期；ここでは、およそ1800年代を指す）の港湾整備は

1. 五開港の港湾近代化：横浜港・神戸港・新潟港・長崎港・函館港

2. 先駆的に修築が行われた地方港湾：野蒜港・三角港・三国港

3. 大都市に近接するが開港に漏れ、独自の整備が行われた港湾：大阪港・名古屋港に分類される。また、ここには分類されないものの、北海道においては1869年（明治2年）に開拓使が設置、1886年（明治19年）に北海道庁が設置され、小樽港の整備などが独自に進められている [39, p. 48]。

さて、本論文で対象とする港湾は、上記のいずれにも該当しない港湾である。改めて、その条件を整理すると、

① 内務省直轄工事が実施された港湾都市

② 上記のうち、旧都市計画および戦災復興都市計画が施行された港湾都市

③ 上記のうち、明治初期の開港都市や四大都市圏に属さない港湾都市

としている。上記のうち①については、下表（表4-1 内務省直轄港湾工事と都市計画一覧表）の通り、時系列を網羅している。その上で、本研究の対象となる港湾は以下となる。

—研究対象港湾—

敦賀港・塩釜港・清水港・高松港・今治港・鹿児島港・宮古港・浦戸港・博多港・青森港・大分港・広島港・和歌山港・宇部港

—以上、14港

本節において、内務省直轄工事が実施される直前までの各港湾の状況を整理する。





## 第4章

### 4.1

#### 4.1.1 敦賀港

敦賀港は福井県に所在し、若狭湾の奥まった敦賀湾に面する港である。敦賀湾の水深が深く、暗礁がないことから、古来より泊地・港町として栄えた。戦国時代以降江戸期までは、敦賀湊を拠点に蝦夷地のニシンや昆布など交易をおこなう豪商・廻船問屋が隆盛した。

1881年（明治14年）に湾口に灯台が設置され、1882年（明治15年）に官設鉄道の敦賀～長浜間および金ヶ崎駅（現敦賀港駅）～敦賀間の鉄道が開通しており、近畿地方から敦賀港までの鉄道による貨物・旅客の運輸が可能になった。1882年（明治15年）の金ヶ崎駅開業に合わせて、鉄道省による石造防波堤の修築が実施されたものが、敦賀港として初の近代的港湾施設とされる。また1884年（明治17年）に官設鉄道の柳ヶ瀬隧道（敦賀～近畿間の山岳地帯）建設時に出た石を用いて、金ヶ崎地区に石造倉庫が築造された。1896年（明治29年）に、敦賀港は特別輸出港の指定を受け、1899年（明治32年）には開港に指定されている [212, pp. 113-114]。

以上のように19世紀末から敦賀港が重視されたのは、日本海を挟んだウラジオストック経由でシベリア鉄道(1904年に全通)を介して欧州への陸路の玄関口とされたためである。この時期の日本国内の地方港湾が軒並み、鉄道の開通により貨客を奪われ、一時的に衰退を見たのと反対に、敦賀港は国内の鉄道開通と大陸のシベリア鉄道開通に支えられた旅客港の性格を持っていた。また、敦賀港は江戸時代からの廻船問屋や豪商が維新後も奔走し、1871年（明治4年）には地元の有力商人であった大和田庄兵衛が中心となって敦賀三国汽船会社を設立、汽船を二隻所有し運行し、1877年（明治10年）には、郵便汽船・三菱汽船会社の航路誘致もなった。庄兵衛の息子、大和田荘七により1892年（明治25年）に大和田銀行が設立されるなど、港湾を中心に貿易・商業が栄えた [213, pp. 473-491]。



図 4-1 1909 年（明治 42 年）の敦賀周辺地図 [546]

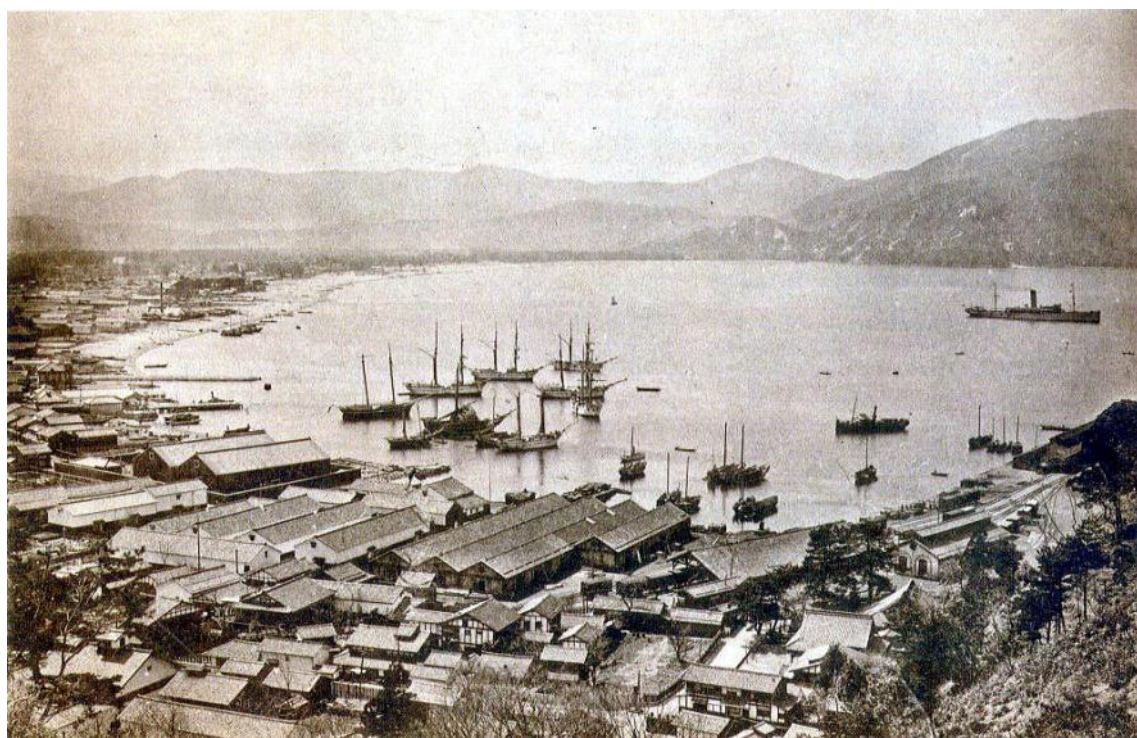


図 4-2 1907 年（明治 40 年）の敦賀港 [531]

## 第4章

### 4.1

#### 4.1.2 塩釜港

近世までの宮城県の旧伊達藩領地においては、北上川の舟運に支えられ、河口港であった石巻の湊が代表的な港で、仙台の玄関口と位置付けられていた。ただし、明治維新後、船舶の近代化により、河川からの流入土砂で水深の浅い石巻の湊は不便が多くなった。そのため、前述の通り1880年（明治13年）の野蒜築港につながったが、結局、野蒜港は1884年（明治17年）に放棄されることになる。一方で、江戸期までは一漁村にすぎなかった塩釜港は1882年（明治15年）、塩釜町民有志の寄付と町民らの工事参加、および国庫と県費の補助を以って、地元自ら修築工事を実施した。

工事の概要は、塩釜の灣の北岸（約180m）と南岸（約360m）にそれぞれ石造の築堤をおこない、南側築堤の背面約1,500坪を埋立て、新たな市街地を建設する大規模なものであった。工事は1885年（明治18年）に竣工した。翌1886年（明治19年）には、日本鉄道株式会社によって、南側築堤をさらに約270m延長して背面3,000坪を埋め立てた上で、鉄道を引き込んで停車場や荷揚げ場とした。

さらに、1888年（明治21年）には灣の北側の約21,000坪を塩釜町民と民間資本を得て埋立を実施、当地は彼らの私有地とされた。加えて、東側の海面3,000坪を1912年（大正元年）に埋立て市街地（北浜町）として整備するなど、活発な港湾整備が実施された。[212, pp. 113-114]

明治期の塩釜港近代化の特徴は、山が迫り陸地が少ないうえに水深が浅いという地形の為、海面の埋め立てによる市街地整備と岸壁整備を同時に実施した点であり、そのほとんどを町民の有志（財界人・有力者）が推進した点にある。本港は後に1910年代より内務省直轄工事が実施されることになるが、直轄工事港湾選定にあたっては、上記のようにすでに一定の港湾整備が済んでおり、同港を中心として交易が活発化していた点が評価された [214, pp. 72-73]。



図 4-3 1912 年（大正元年）の塩釜港 [543] [542, pp. 1-10]

#### 4.1.3 清水港

巴川が折戸湾に注ぐ河口に発達した清水湊は、古くから天然の良港として、中世から巴川沿いに砦や河岸が築かれたりしたが、1615 年（慶長 20 年）に徳川家康は、大阪夏の陣において兵や物資を運んだ軍功を認め、清水湊の船主 42 軒に安倍川から富士川に至る沿岸海運の営業独占権を与えた。これにより巴川沿岸（清水八ヶ町）には、廻船問屋が軒を連ねるようになった。これ以来 250 年、廻船問屋の数はほとんど変化せず、川湊としての繁栄が築かれることとなる。

廻船問屋の営業独占権は明治維新後に取り消され、自由競争の中で、川湊では海運の発展に対応できないことを痛感された。そこで、廻船問屋の経営者たちは、安政の大地震により土地が拡大した向島の海岸に波止場を築造することを目指す。これにより、1878 年（明治 11 年）に旧廻船問屋経営者たちの発意によって「波止場会社・博運会社」が設立され、向島における波止場の築造、川湊として発展した清水の町と向島を結ぶ港橋の架橋などのインフラ整備が進められた。そして、翌年の 1879 年（明治 12 年）、波止場会社の築造した波止場と港橋が完成し、清水は川湊から外海港として再出発することになった [215]。

外海港となった清水港は、まず横浜との定期航路を開設した。当時、横浜港の輸出の二大品目は生糸とお茶であり、静岡産の茶は清水港から横浜港に運ばれ北米に輸出されることになった。一方 1887 年（明治 20 年）に国鉄の東海道線が開通したことで、貨物・旅客ともに鉄道による陸運が主流となり、清水港には大きな打撃となった。そのため清水港関係者は国に対し熱心な請願運動を展開、1896 年（明治 29 年）に清水港が開港外貿易港に指定、

## 第4章

### 4.1

1899年（明治32年）には、開港場に指定された [216]。

1906年（明治39年）からは横浜港経由ではなく、清水港から直接外国に茶を輸出し始め、以降、茶輸出は年を追って急伸し、1917年（大正6年）には清水港の取り扱う茶の輸出量は全国の77%を占め、日本一の茶輸出港となっていく。

港勢が拡大していった清水港は、1907年（明治40年）に第二種重要港湾に指定され、港湾施設改善を目指す第一次修築工事が1909年（明治42年）に静岡県営事業（工費307,862円 [217, p. 26]）として始まった。これにより、波止場の内側が浚渫され、北側には新たに広大な船溜まり（清水舟入場）および江尻舟入場が設けられた。水上警察署の設置や魚市場の移設、巴川河口付近の改修と舟入場化、北側の埋立地竣工など、現在の清水港中心部の骨格が次第に整えられた [218, pp. 18-21]。輸出品は茶に加え、蜜柑やマグロの油漬けなどの缶詰の輸出も盛んになった [215]。

大正半ば以来、北洋材の輸入が増え、その結果、製材業が盛んになった。その後も、関東大震災後の木材に対する需給増あり、清水港への内外からの輸移入高は、ほぼ横浜や大阪などの先進木材港に肩を並べ、第1位の名古屋を窺うところまでになったが、これ以上の発展を図るには貯木施設が圧倒的に足りなかった。そこで1928年（昭和3年）、折戸湾に県営の水面貯木場が竣工した。これにより港の貯木能力は大幅に向上し、材木商や製材業者が折戸湾周辺に立地した [215]。

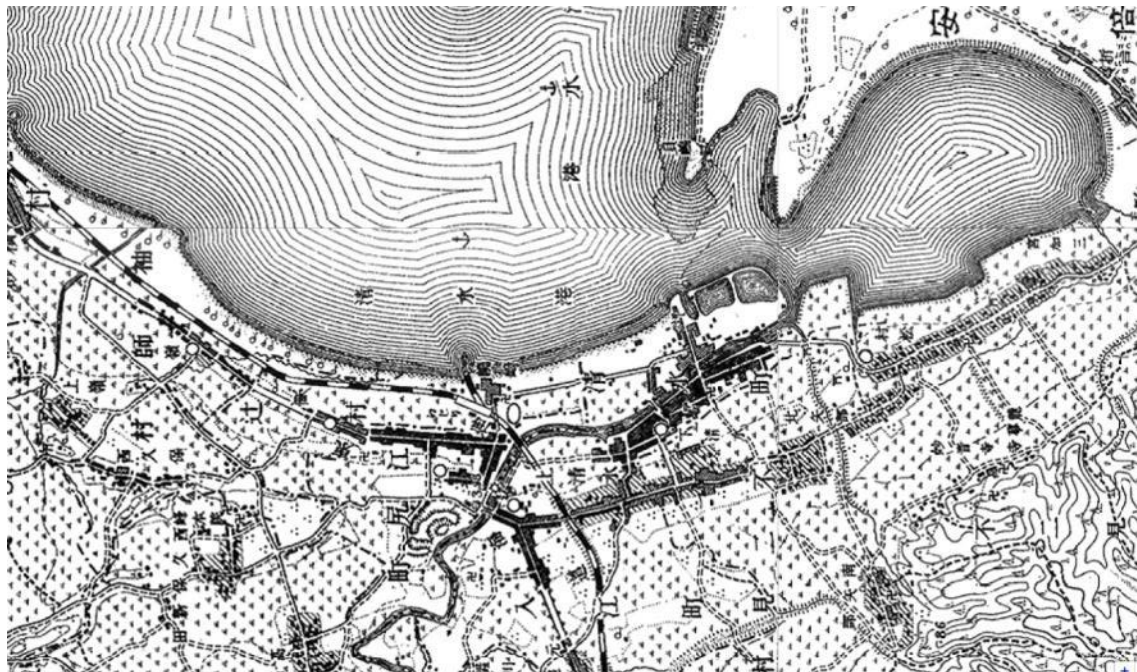


図 4-4 1895年（明治28年）の清水港周辺 [543] [542, pp. 1-10]



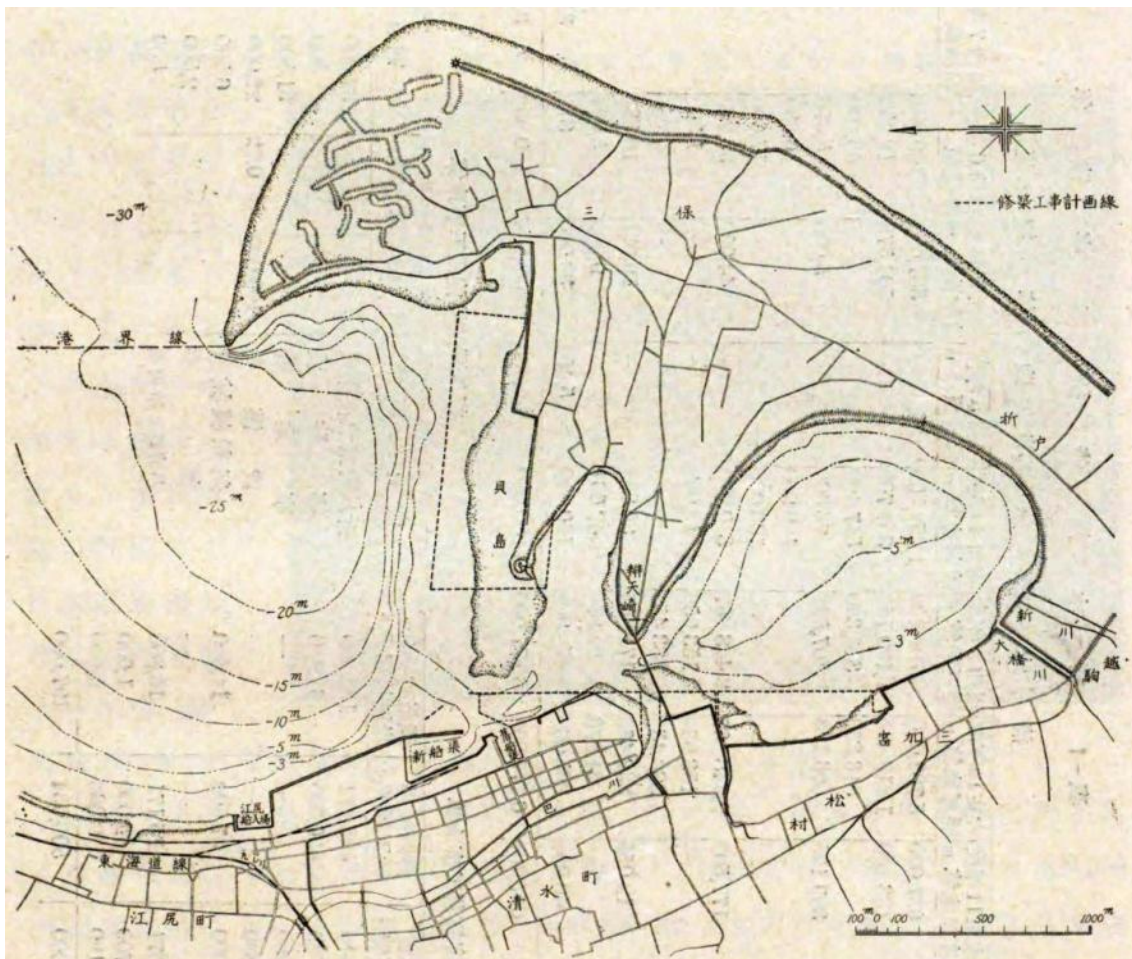


図 4-5 1920 年（大正 9 年）、県による第一次修築工事後の清水港 [244, p. 38]

#### 4.1.4 高松港

高松は瀬戸内海に面した港湾都市であり、古くから活発な利用があった。江戸期まで、東浜港は商船の出入りに、西浜港は漁船の出入りに、堀川港は藩船の係留に利用されてきたが、明治維新後これら三港を総称して高松港とした。

1893 年（明治 26 年）に、県議会における高松港近代化の決議を受けて県費で調査を実施、堀川港に繋船突堤を築造することが決定し、高松市が事業主体となったうえで県費の補助を受けて、1897 年（明治 30 年）の着工した。その後、堀川港の埋め立てと近接する海岸の埋め立てが追加される計画変更があり、1900 年（明治 33 年）竣工した。

さらに 1901 年（明治 34 年）に、水面 80,000 坪を囲む東西の防波堤建設、内水面の浚渫、沿岸部の埋築と棧橋築造が実施され、1904 年（明治 37 年）に完工した。ちなみに高松市による管理が続いた高松港は 1922 年（大正 11 年）に香川県に移管されている。 [219, pp. 104-106]。

高松は本州・四国間連絡の要衝とされ、四国の鉄道の起点となった [220, pp. 33-34]。旧

## 第4章

### 4.1

高松駅は1897年（明治30年）に讃岐鉄道の駅として開業（高松～丸亀間）、その後山陽鉄道への移管を経て、1906年（明治39年）に山陽鉄道の国有化により、国鉄駅となる。1910年（明治43年）に宇高連絡船（岡山県宇野港～香川県高松港）の就航に伴い、高松駅は港近くに移転、現在の高松駅の位置に二代目駅舎が開業した。

高松港は、近世までも湊町であったが、明治維新後の近代化に合わせて本四連絡という新たな使命を得たことで、貨物・旅客を中心とした港として、近代化に順応した港湾だったと言える。

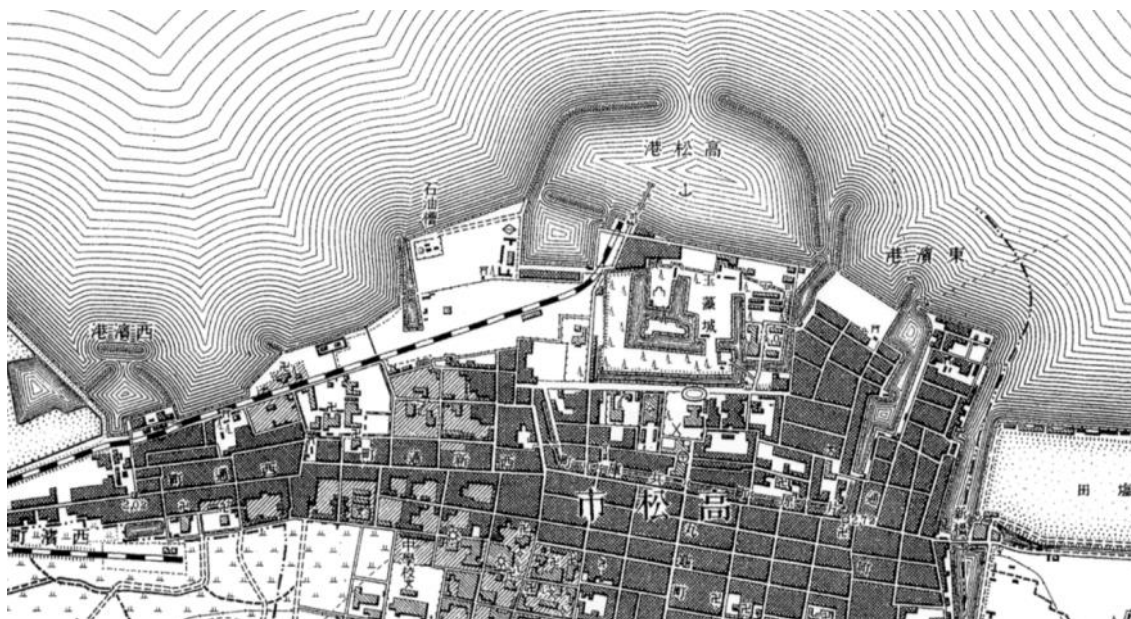


図 4-6 1910年（明治43年）の高松港 [543] [542, pp. 1-10]

#### 4.1.5 今治港

江戸期の今治港は久松氏による今治藩政のもと、定期的に蒼社川河口の浚渫や埋立、岸壁の整備を実施するなど、定期的な港湾の拡張と修繕が行われ、千石積みの和船も出入りできたとされている [221, pp. 677-681]。

明治維新後の廃藩で、今治藩は、現今治市に含まれる蔵敷村・今治村・本町などに分割され、それまで港湾修築のために負担していた資金の分担も曖昧になってしまった。それぞれの町村では貧弱な財政のもと、今治港の運営が難しくなり、次第に流砂で港が埋没し、満潮時にかろうじて小型船が出入りができる状態になった。1871年（明治4年）に今治を県庁所在地とした今治県が成立、1872年（明治5年）に石鉄県となった時期に、地元有志により藩政時代の体制を受け継いだ港湾修築の建議がなされ、調査を経て着工直前までいったとされるが、1873年（明治6年）に松山を県庁所在地とした愛媛県が成立し、こうした動きも雲散霧消してしまった。

1883年(明治16年)には、港湾口に常夜灯を設置する動きがあったが、西洋式の灯台ではなかったことから愛媛県庁から不許可とされた。これと前後して1881年(明治14年)に今治村の有志で、港内浚渫のため、出入りする船から浚渫資金(帆別金という)を徴収する願いが出され、県は許可した。しかし、帆別金の徴収をおこなうものの一方向に浚渫を実施しなかったため、許可が更新されずに終了した。1888年(明治21年)に蒼社川の堤防が決壊し川が氾濫、今治港にも土砂が流入した。この時期が最も今治港の機能が低下していた時期とされ、前述のように小型船がかりうじて出入りできる状態となった。

1890年(明治23年)には、今治村の有志が自費にて河口の浚渫などを実施し、同時に町費で港の浚渫・修築を行ってほしい旨を今治町の町長に申し出るが、予算既決であることを理由に町会で否決されたため、この時も修築は実施されなかった。1888年(明治21年)には愛媛県議会でも今治港修築について取り上げられたが、土木予算が成立せず、修築は実施されなかった。ただし、防波堤の一部が、1894年(明治27年)頃、負担者は不明であるが修繕されている。

1897年(明治30年)に至り、今治港の存する越智群長の命により調査が実施された。当時は、今治港内での取引はほとんどないものの、今治沖の海上で物資の取引が行われている、という状況であった。1901年(明治34年)に、ようやく愛媛県が浚渫船を派遣した。この時は、直接費用は県が負担、関連費用を今治町が負担した。また、町は浚渫に合わせて小河川や水路の砂防工事を実施した。これにより、今治港はようやく藩政時代の港のレベルに復旧した。

しかし、その後港南岸の砂防工事が失敗して港内に流砂が堆積し、1902年(明治35年)年に町内でコレラが蔓延したことから、港の復旧が行われず、再び徐々に港湾の埋没が進んだ。1904年(明治37年)に今治町は超予算で砂防工事を再開、県の浚渫船を利用し、浚渫土砂を活用した埋立地(荷役場)も造成した。その後、今治町による大規模な埋め立ての計画が出るものの中止され、1910年代まで、町費による小修繕と、県費による浚渫がたびたび実施される状況が続いた [221, pp. 682-694]。

以上のように、明治期の今治港は、その重要性が認識されながら(上述のように港外で大きな交易量を誇った)、大規模な港湾修築までを行える費用負担者がいなかったことから、近世を下回る港湾機能しか果たせない時期が続いた。愛媛県は県庁所在地が松山市であるため今治港を重視せず、今治町は大規模な港湾修築を行うほどの財政力は無く、私費をなげうつほどの地元有志も現れなかった。このため、内務省直轄工事が実施されるまで、港湾機能の大幅な向上は見られなかった。

## 第4章

### 4.1

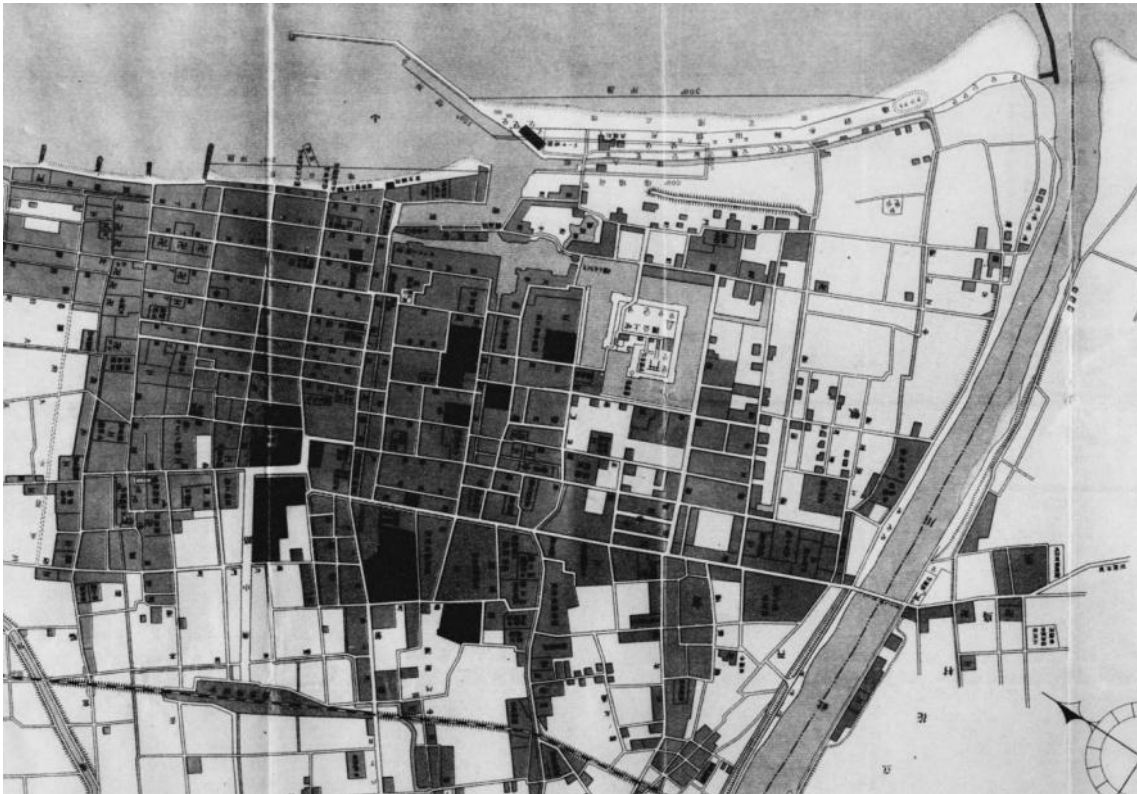


図 4-7 1923 年（大正 12 年）の今治港 [486]

#### 4.1.6 鹿児島港

鹿児島港は島津藩政下、護岸・石垣・防波堤等の築造を波止場を築造するとともに、台場を建設して大砲を設置し、防衛力の向上も図っていた。薩摩藩は鹿児島港を通して多くの海外の文物を得るとともに琉球支配の拠点とし、こうした蓄積の上に、薩摩藩は明治維新の立役者となったといえる。そのため、鹿児島港は明治維新の時点では非常に先進的な港であったとされる [222, pp. 1-2]。

明治維新後の鹿児島港は、交易や旅客船舶の出入りが次第に増加したものの、船舶が大型化するにつれ台場などの防衛設備が航行に支障すること、航路の浚渫が行われなかったことで次第に砂が堆積し港内の水深が浅くなったこと、西南戦争による疲弊などがあり、その港勢が衰えつつあった。1891 年（明治 24 年）の地元の商業会議所および回漕業者の請願を受け、鹿児島県は 1892 年（明治 25 年）～1894 年（明治 27 年）にわたって、港内の浚渫工事を実施したが、一年足らずで再び土砂が堆積してしまう [223, pp. 13-15]。

日清戦争の結果、日本が台湾を領有することになり、鹿児島港は京阪神と沖縄・台湾方面の中継港としての役割が高まり、1896 年（明治 29 年）の臨時県議会において鹿児島港近代化の調査予算を可決、翌年より測量と設計を実施した。それに基づき、1900 年（明治 33 年）～1905 年（明治 38 年）に鹿児島県により、鹿児島港の修築工事が実施された。本工事で

は、市街地を掘削して港内水面を広げる一方で、埋立地も築造、さらに港内を浚渫して水深を確保するとともに、台場の一部を取り壊して新たな防波堤を建設した。また浮棧橋、航路標識や荷揚場、上屋等の整備も実施した [222, pp. 1-2]。その後、鹿児島大林区署の木材積出のため、貯木場が設けられるなど、継続的な修築が実施されたが [224, pp. 5-6]、1900年代に入り鉄道の鹿児島本線、南薩線、川内線などが開通して鹿児島港にも臨港線が引き込まれた。こうした物流環境の変化を受け、1910年代の鹿児島港はさらなる近代化が必要な状況になった。



図 4-8 1902年（明治35年）の鹿児島港 [543] [542, pp. 1-10]

## 第4章

### 4.1



図 4-9 1918 年（大正 7 年）鹿兒島港平面図 [514]

#### 4.1.7 宮古港

宮古港の位置するは江戸時代には盛岡藩領に含まれ、藩主南部利直により、1611年に宮古を藩港と定め、代官所が置かれた。以降、魚介類や加工品、塩などの産物を江戸や松前・東北諸藩と交易し内陸国である盛岡藩にとって重要な外港となり、宮古港はこれら東廻り航路の輸送を請け負う廻船問屋や豪商の拠点として栄えた。そのため、また幕末期には外国船に備えて宮古湾に台場が設けられたが [225, p. 5]、戊辰戦争時に旧幕府軍と新政府軍の軍艦が湾内で海戦（宮古湾海戦）をおこなっており、日本最初の近代海戦は日本人同士のものであった [226, pp. 30-32]。

宮古湾は典型的なりアス式海岸で水深が深く、港湾に適している一方で、山が迫り平地が少なく、また北上山地によって遮られた内陸側の交通が非常に不便であった。明治時代に入り函館や東京と結ぶ汽船が収益したが、地元では鉄道敷設を求める声が多く出るようになった。様々な陳情や運動を通じて、ようやく 1934 年（昭和 9 年）に鉄道省により、盛岡と宮古をむすぶ山田線が開通した。

1880 年（明治 13 年）、宮古町の地元有力者約 30 名が宮古川河口左岸の埋立を実施し、1882 年（明治 15 年）に竣工している。これは港湾整備と言うよりも、平地が乏しいため市

街地拡張のための埋立であった。また同時期に低地の水田を埋め立て、市街地整備が行われた。後に宮古町と合併する鉾ヶ崎町においては、1916年（大正5年）に海岸部を埋め立て、翌年に竣工している。こちらも市街地拡張のための埋立であった。

岩手県による一括した港湾修築を実施するため、ということもあり1922年（大正11年）に宮古町と鉾ヶ崎町は合併し、新制宮古町となる。町は工事費を県に寄付し、県によって鉾ヶ崎の海面埋立が実施された。合併により体力をつけた宮古町は、重要港湾の指定を目指して、同様に候補となっていた釜石港との間で猛烈な陳情・選挙合戦となり、1927年（昭和2年）に第二種重要港湾に指定された [226, pp. 5-15]。

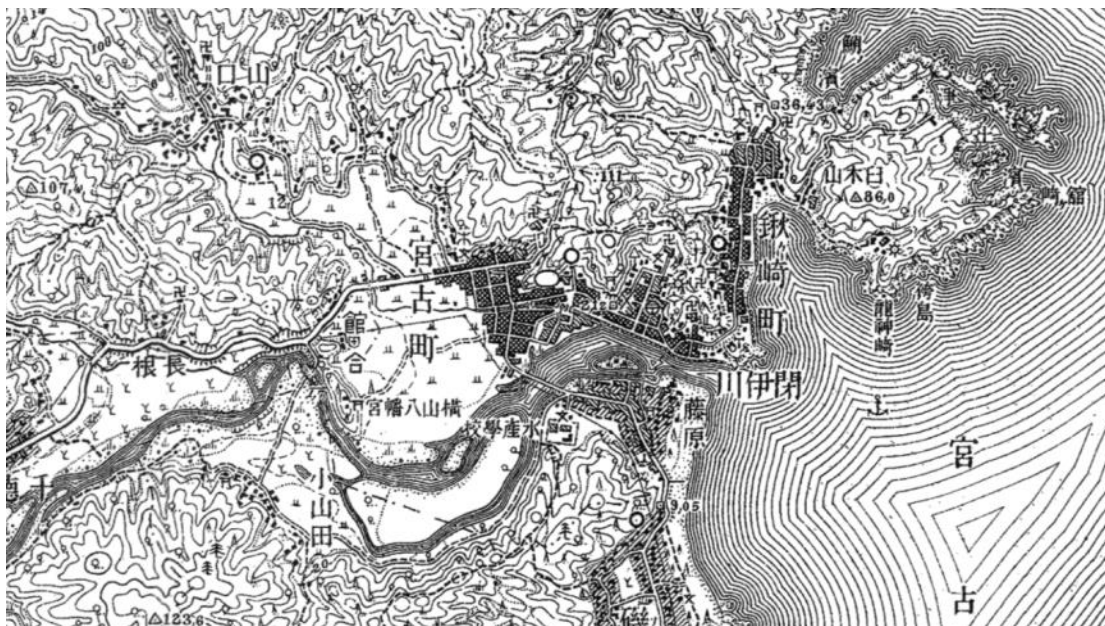


図 4-10 1916年（大正5年）の宮古町と鉾ヶ崎町 [543] [542, pp. 1-10]

#### 4.1.8 浦戸港（高知港）

高知県高知市の外港として発達した浦戸港は、太平洋から浦戸湾を経て、高知中心部に近接した場所に発達したため、その港湾整備は、湾内の航路維持と湾口の安全確保に大きな主眼が置かれた。長宗我部氏、山内氏の時代に湾口の突堤の修築が実施されたものの、寛永の大震災（1633年）、安政の大地震（1854年）など、たびたび災害に襲われ、明治維新の時点では旧態依然とした状況であった。 [227, pp. 1-2]

1886年（明治19年）、高知県知事田邊良顕の主導で浦戸港の近代化工事が着手され、湾口の暗礁となっていた岩石のダイナマイト爆破と砂防工事が実施された。これは日本における土木工事へのダイナマイト利用の最初期の例とされる。しかし、湾口の潮流が変わったことなどから、却って湾口に砂が堆積し、汽船の出入りが出来なくなった。記録では、計画を主管したのは土木技師千種某とされているが、県当局は技師の案を盲信したことを認め

## 第4章

### 4.1

ている [227, p. 3]。

高知県は改めて湾口の種崎に 1888 年（明治 21 年）に第一波止を築造、続いて 1890 年（明治 23 年）に桂浜にも波止場を築いた。また同時期に高知市西側の仁淀川の氾濫が相次いだことから、高知市内の小河川・運河の利用もままならず、こうした氾濫水を早く海に流すためにも、浦戸湾の湾口の浚渫が大きな課題となってきた。そのため、農民が総出で自主的に湾口の浚渫を行うなどしたか、そのたびに流砂が堆積して、努力が実ることはなかった。高知県は 1889 年（明治 22 年）にプリストマン式浚渫船を購入し、頻繁に浚渫を実施するようになり、ようやく安定した推進を確保するに至ったが、これも対処療法に過ぎなかった。

1896 年（明治 29 年）に、高知県議会や高知市議会の議員らが中心となり、浦戸港改築会が結成され、意見書を県知事に提出した。また同年、土佐藩出身の志士板垣退助が内務大臣に就任し、板垣は故郷の浦戸港の近代化に関心を寄せ、内務省のお雇い外国人デ・レーケを高知に派遣し調査にあたらせた。しかしデ・レーケの提案は非常に大規模な修築を要する上に、景勝地桂浜を突堤が貫くものであったため、採用されることはなかった。さらに、1897 年（明治 30 年）の荒天で、再度湾口が流砂で閉塞され、小舟以外が通航できない状態となった。1906 年（明治 39 年）に、帝国大学教授の廣井勇が派遣され、再度詳細な測量を実施、2 案の港湾修築計画を提案した。デ・レーケの案に比べ実現性が高いものであったが、それでも工費が莫大なものであったため、廣井の案も採用されなかった。

その後、内務省の技師、南部常次郎、安芸杏一らの助言を受けながら、県の技師田口俊一が中心となり、1914 年（大正 3 年）～1916 年（大正 5 年）にかけて県費で湾口に防波堤を築き、これは一定の成果を上げたものの、浦戸港の根本的な近代化が図られることはなかった [227, p. 7]。



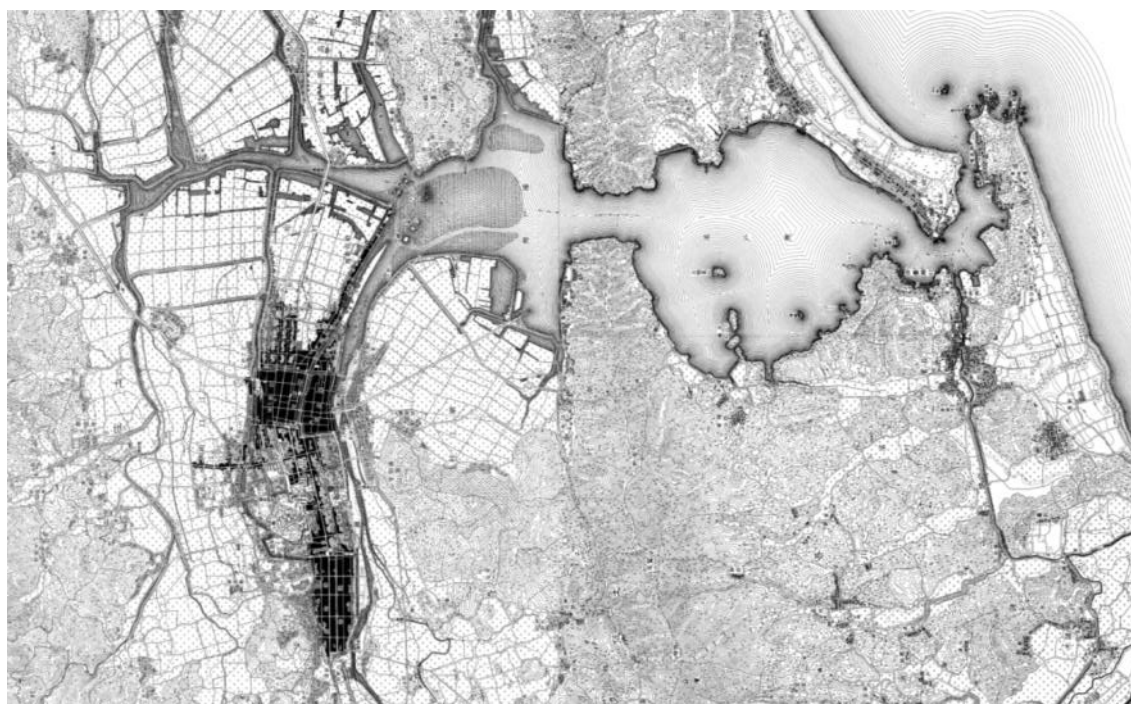


図 4-11 1907 年（明治 40 年）の高知港 [543] [542, pp. 1-10]

#### 4.1.9 博多港

博多港は近世まで、那の津と呼ばれ、博多湾奥に位置して、福岡の要港として栄えたが、湾内が元来遠浅であったことから、近代に入り、大型の船舶の出入りが難しくなった。1884 年（明治 17 年）に朝鮮貿易港に指定、1889 年（明治 22 年）に特別輸出港、1899 年（明治 32 年）に開港に指定されたものの、博多港の抜本的な近代化は実施されず、近世の港湾設備の小修繕に留まっていた。

1898 年（明治 31 年）には、「博多港築港は実に本港の真価を発揚する本市百年の大計の為に一日も忽せにすべからず」として、地元の財界の有志により博多港築港株式会社が設立された。同社の工事により 1908 年（明治 41 年）に博多港船溜まりが竣工、時期を同じくして福岡築港株式会社が設立され、同社とその事業を継承した福岡市により、1910 年（明治 43 年）に福岡船溜まり（博多船溜まりの西）が竣工した。その後、海面の埋め立てや上屋など陸上施設が順次整備された。

続いて、1916 年（大正 5 年）に設立された博多湾築港株式会社は箱崎海岸（博多船溜まりの東）の埋立を開始、その後の景況を受け一時中止するも、1929 年（昭和 4 年）～1933 年（昭和 8 年）に工事が続行され、竣工した。また翌年から、福岡市が購入した浚渫船による定期的な湾内の浚渫が実施された。

こうした地元による港湾近代化の進捗と交易量の増加、朝鮮半島や中国大陆に近接した地理性から、1927 年（昭和 2 年）に、博多港は第二種重要港湾に指定されている。 [228,

第4章

4.1

pp. 57-59]



図 4-12 明治末・大正元年の福岡市実測図



図 4-13 1926年（昭和元年）の博多港と福岡港 [543] [542, pp. 1-10]

## 4.1.10 青森港

青森港は、旧弘前藩時代、寒漁村であったが、寛永年間（1624－1645年）に藩主津軽信牧の命で港が整備され、青森村とされた。以降は津軽第一の港として、北海道の松前との交易や江戸への藩米廻送などで、青森港は大いににぎわったとされる。また寛永年間に港の造営と併せて、藩兵が駐屯する陣屋が整備され、次第に都市の様態を整え、城下町弘前と並ぶ都市となった。その後、明治に入って青森県の県庁所在地とされた。

1885年（明治18年）の道路法制定により青森市が東京陸羽国道の終点に指令され、本州最北端の大都市であり、北海道開拓の拠点として、津軽海峡の往来も活発になった。また1891（明治24年）年には日本鉄道の東北線が青森に到達、貨客ともに激増するとともに、青森港の移出入量が激増した。また1894年（明治27年）には青森～弘前間の官設鉄道が開通している。続いて1904年（明治37年）には、奥羽本線も全通しており、北海道開拓と北洋漁業林業の進展に伴い、さらに青森港の移出入量が増加した。日露戦争においては、大陸への遠征軍の出征拠点にもなった。こうした状況を受け1906年（明治39年）に青森港は制限貿易港の指定を受け、1907年（明治40年）に第二種重要港湾指定、1922年（明治11年）には制限が撤廃されて完全貿易港となった [229, pp. 44-45]。また、青函連絡船の運用が開始されたのは1908年（明治41年）である。

青森港は明治維新以降も順調に貨客の取扱いを拡大していったが、港湾設備の近代化については1903年（明治36年）から青森県議会において検討がなされ幾度か計画の立案が行われたものの、実現を見ることはなかった。その後1915年（大正4年）、青森県の施行で築港事業が行われ、1924年（大正13年）に竣工しており、その総予算は1,945,000円であった（半額国庫補助）。翌1925年（大正14年）には、1920年（大正9年）から実施されていた鉄道省による青函連絡船岸壁の築造（青森県に工事を委託）が竣工している [230, pp. 149-161]。両工事は県に主導された工事であったことから、相互に統一性をもって進められた。青森港はこれらの工事を総称して青森港第一次修築工事（第一期築港など）と呼ばれ、後の内務省直轄工事と区別されている。鉄道省工事の予算は全額国庫によるものであったため、第一次修築工事はその多くを国庫に頼った整備で進めることが出来た [231, pp. 14-16]。

第4章  
4.1



図 4-14 1912 年（大正元年）の青森港 [543] [542, pp. 1-10]

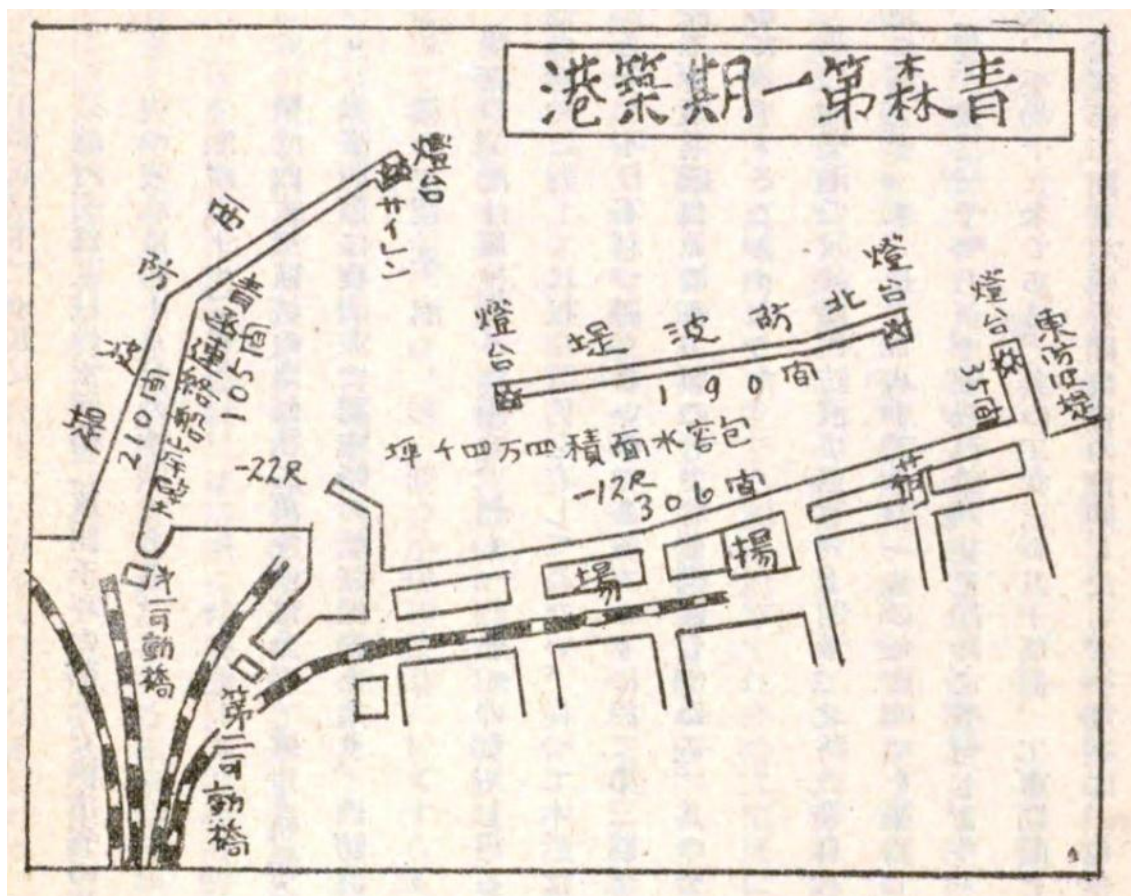


図 4-15 青森港第一期築港計画図 [231, p. 15]

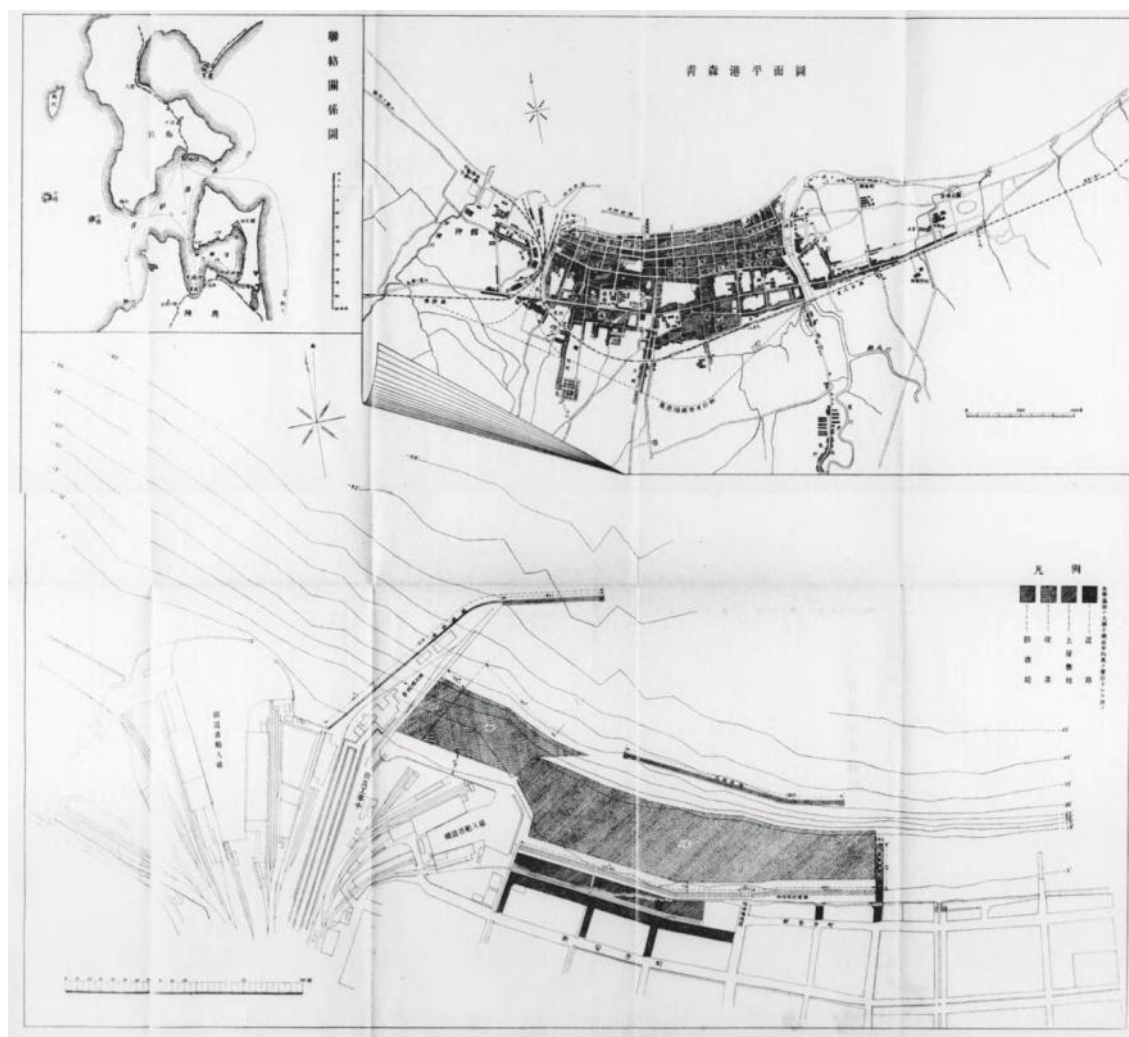


図 4-16 1926 年（大正 15 年・昭和元年）の青森港平面図 [230]

#### 4.1.11 大分港

大分港は、戦国時代、キリシタン大名であった大友宗麟が、明、ポルトガル、インドネシア、琉球などと交易をおこなった国際港ともいえる「神宮寺浦」がその起源とされ、フランシスコ・ザビエルも立ち寄ったとされる。当時の大分の港は川湊を指し、現在の大分市中心部にも複数の河川、運河があり舟が出入りした。

明治初期の時点では大分港の海の玄関として府内藩時代につくられた京泊を引き継ぐ新川・堀川の港があり、大野川の舟運と連結していた鶴崎地区の諸小湊があった。代表的な港であった堀川港は、現在では完全に陸域に取り込まれているが、府内城下の内港として整備されたもので、陸運の中心地であった西新町との結節点として大変賑わったとされる。

一方で、川湊は川底に泥がたまりやすく、近世以前も度々川浚え（浚渫）をおこなったとされる。明治初期にも、地元から県に対し堀川の修復を請願、オランダ製の浚渫機購入で内

## 第4章

### 4.1

務省との応酬もあった。県の予算や地元の有志負担で何度か浚渫や石垣修築が行われたが、その度に水害等ですぐに水深が浅くなってしまいうため、根本的な解決には至らなかった。さらに、別府湾に面した大分県には大小様々な港が近世以前から存在し、明治維新後の自由な競争の中で、大分の港が決して優れていないことが明らかとなってきた。当時は別府や国東、中津、佐賀関、臼杵、津久見などの港に貨物取扱量で、大分の港は後塵を拝していた。そのため、近代的な港の修築が叫ばれるようになる [232]。

1879年(明治12年)に大分町の有力者82名が結成した「港会所」が発展する形で、1880年(明治13年)に国立十三銀行の重役小林師善などが中心になり資本金50,000円をもって大分港株式会社が設立された。同社は1881年(明治14年)～1882年(明治15年)にかけて工事を行い、菡萏(かんたん)港と称される波止場(船溜まり)を築造し、同年大分県に無償で提供された。その後の日露戦争に伴う好景気に乗り、地元で大分紡績(富士紡績)や製糸工場、電気事業がおこり、改めて1910年(明治43年)に県営の波止場近代化工事と周辺の工業用地造成が実施された。さらに千葉貞幹県知事により1912年(大正1年)に県営の新港修築が開始され、1916年(大正5年)に防波堤・浮棧橋・幅146メートルの荷揚げ場が竣工した [233, pp. 538-541]。

1911年(明治44年)には日豊本線の西大分駅が大分港の南側に開業しており、県による修築工事でも西大分駅との関係を考慮した街区割り・道路配置がされていた。大分港で荷揚げされた貨物は馬や人力で西大分駅まで運び、鉄道で輸送された [232]。

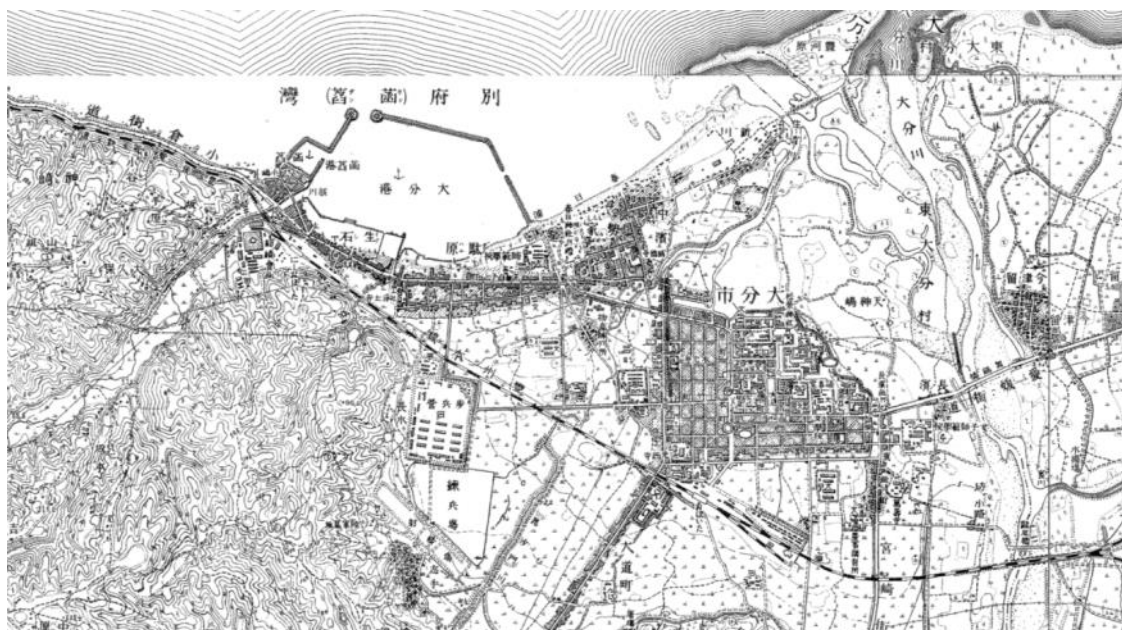


図 4-17 1914年(大正3年)の大分市街地と大分港 [543] [542, pp. 1-10]

#### 4.1.12 宇品港(広島港)

太田川河口デルタに立地する都市広島にとって、藩政時代には、河川交通は非常に重要な交通手段であった。加えて広島の川沿いの船着場は、瀬戸内海の交通に対しての海港と、上流部との往来に対しての川湊としての2つの役割を持っていた。河川交通に関しては、上流から木材を筏にして流送したり農産物や砂利などを運び、広島から上流部には各種雑貨や肥しを送っていた。元安川や本川といった太田川河口の岸には多くの船着場ができ、物流業者、船宿、木材商などが立地した。また江戸期まで広島の中心部でさえ橋が殆ど無かったため、渡し船も市民の重要な足となっていた [234]。

明治維新に先立つ1850年には、既に広島の川港から下関などへの定期航路が運航開始されていた。1865年には、広島が長州征伐軍の拠点となったことで、船舶の大型化に対応するため、「船舶輻湊之所芸州四通之要津」とされていた江波港を修築して貿易港とする決定が藩で下され、街路設計等も決まった段階で明治維新が起き、この計画は頓挫してしまった。その後1869年にも江波築港の計画はあったが、藩籍奉還の混乱下で実現していない [234]。江波港はその後、小規模な修築を受けて供されたが、近代的外海港と呼べるものではなく、現在では漁船の船溜等として利用されている。

明治時代に入り、再び近代的な港湾の修築が求められたが、広島は太田川河口デルタに発達した都市であるため、海岸は遠浅で常に上流から土砂が運ばれてくる構造であり、大型船が寄港できる港湾修築には干拓が求められた。1880年（明治13年）、東京府から広島県令に赴任した千田貞暁は着任の際、遠浅の海岸を船から徒歩で広島に入り、近代港湾の必要性を痛感したと言われる。当時は山陽鉄道（現在のJR山陽本線）は広島まで到達していなかった。

広島市内の多くの企業が港湾機能と連携して発展してきたにもかかわらず、旧態依然とした舟運に頼っており、船舶の大型化に対応できていないことから、千田知事曰く「広島市街と海との交通を阻絶」された状態であった [235]。その後、内務省に実地調査を依頼、お雇い外国人ムルデルによって市街に通じる道路、土地の開墾、海堤を含む築港工事計画が立案される。この計画は、広島市中心部から見ると南東に浮かぶ宇品島にかけて干拓を進め、港と広大な後背地（農地、道路、市街地、工場等）を確保するというものである。しかし、県道の拡張工事などに多額の予算が投入されていたため、築港の費用は有志の「寄付金」と「労働奉仕」によるとする方針を立てた。寄付金も集まり、国庫補助金、企業融資などによって予算が確保され、1884年（明治17年）の着工から5年をかけ1889年（明治22年）に宇品地区に宇品港が竣工した。

千田知事のこの計画は、港湾の整備だけでなく中心街と宇品港を結ぶ市街道路整備（および架橋）を重視しており、知事が、港湾整備こそが市街地の商業の発展を支えるという強い意志の表れと言えよう。そのため、港湾に留まらない基盤整備に関して、開港当初は過剰投資と揶揄され、港湾の利用も低調であった。

その後、広島市に陸軍第5師団が駐屯するようになり、1894年（明治27年）、日清戦争の勃発に伴い現在のJR山陽本線の広島駅から宇品港まで軍用鉄道が開通する。ちなみに現

## 第4章

### 4.1

在の JR 山陽本線となる山陽鉄道が広島まで開通したのも同じ 1894 年であり、本州における幹線鉄道の最西端の駅が広島駅であったため、広島まで軍隊が鉄道で輸送され、広島から海路で戦役に赴くこととなったのである。およそ 6 キロの路線（広島駅～宇品港）を約 2 週間の突貫工事で完成させた。同時に宇品港には陸軍岸壁（陸軍棧橋）が設けられ、宇品港周辺や宇品線沿線には陸軍の被服廠や糧秣廠などが建設された。近接する呉が海軍の一大拠点であったこともあり、広島港は陸軍の海外派兵のための軍港としての役割を果たした [234]。



図 4-18 1925 年（大正 14 年）の広島市と宇品港 [543] [542, pp. 1-10]

#### 4.1.13 和歌山港

和歌山港は紀ノ川の河口左岸に位置し、近世まで、上流の吉野から良木を運び出すのに活用されていた。また同じ和歌山市内で和歌山港の南側には、古くからの景勝地とされる和歌の浦がある。

明治維新後は、河口に位置するため流砂で水深が浅く、船舶の大型化に伴い、港湾としての機能を果たすことが難しくなった。明治期に和歌山港に寄港していた大阪商船会社の大



阪和歌山航路も、1913年（大正2年）から和歌の浦を寄港地とするようになる。ただし和歌の浦も近代的な港湾設備が無いため、結局1924年（明治13年）の紀勢鉄道開通により、鉄路に貨客を奪われて、海運が低迷した [236, pp. 240-255]。

港湾の後背地たる和歌山市では次第に諸産業が発達し、原料の移入や産品の出荷のため港湾整備が求められたが、市において様々な検討がなされたものの、この状況は昭和に至るまで大きく改善されることはなかった。



図 4-19 1910年（明治43年）の和歌山市と和歌山港（紀ノ川河口一帯） [543] [542, pp. 1-10]

#### 4.1.14 宇部港

宇部のまちは、近世まで小さな半農半漁の村であった一方で、真締川が河口部で蛇行して西に折れ曲がって瀬戸内海に注いでおり、そのため河口部が低湿地となっていた。宇部藩主福原房純は、1797年～1798年にかけて流路開削を行い、真締川を南北に直線で瀬戸内海に通じるようにした。この川を新川と名付けると共に河口部を新川とする地名が定着する。直線化された河口部は波止場が設けられて新川港となり、瀬戸内海を行き来する船の中継や荒天時の退避港としてにぎわったとされる [237, pp. 31-34]。また、当時から海岸部で石炭が採れることが知られていたが、農閑期に採掘がおこなわれる程度で、当時は海底の鉱脈を採掘する技術はなかった。

明治維新後、1886年（明治19年）には、引き続き新川港を活用し、下関との間に汽船の定期運航が開始され、1899年（明治32年）には、阪神間との航路を尼崎汽船や大阪商船、

## 第4章

### 4.1

大分や四国との間を宇和島汽船が結ぶようになる。

一方、明治に入って、近代的な鉱山技術の導入により宇部の海底炭鉱の採掘が本格的に開始される。また海底炭鉱は多くの土砂を輩出することから、同時に海面の埋め立てと工場用地造成が進められた。1880年代より、本格的な採掘が開始されたが、1890年代より日清戦争の影響もあり、本格的に日本の工業化が始まると石炭の需要は一気に高まった。鉱員の住宅やそれに付随する各種商業が沿岸部に集まり、現在の宇部市の都市部が形成され始める。また採掘土砂により1897年（明治30年）の宇部村による新川河口両岸の埋立（西1・東2号埋立地）に着手、1903年（明治36年）にはそれぞれを沖ノ山炭鉱、埋築社が事業を継承、それぞれ1913年（大正2年）と1919年（大正8年）に竣工している。1906年（明治39年）には瀉炭鉱によりイ号築島、1911年（明治44年）には3号西沖ノ山埋立地、（1919年（大正8年）竣工）、ロ号築島、ハ号築島と埋立が続いた。1913年（大正2年）からは4号小串沖埋立地、5号宇部沖埋立地、6号東見初埋立地が着工、1917年（大正6年）に7号半島形埋立地・8号宇部岬埋立地、その後昭和初期着工の11号埋立地まで続いた。[238, pp. 49-51]

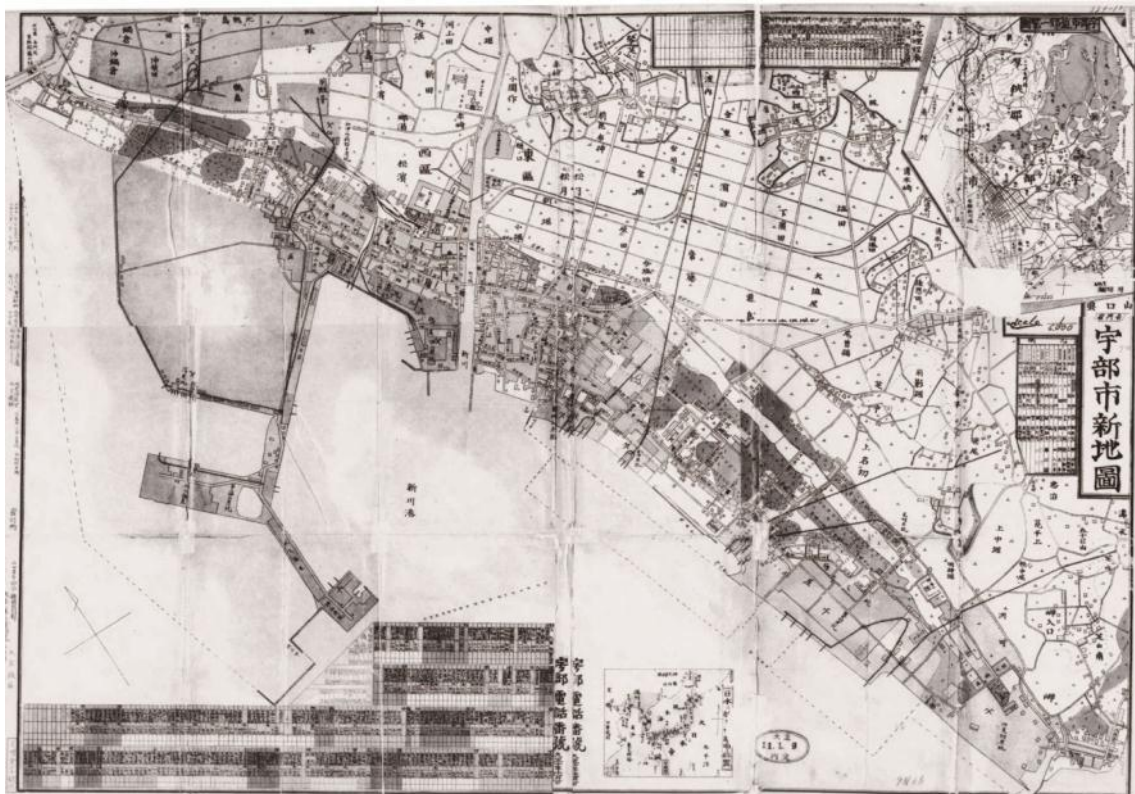


図 4-20 1922年（大正11年）の宇部市街地図 [498]

石炭の輸出が活発になったことから、新川港の近代化が急務であったため、以上のような埋立地造成に合わせて、1923年（大正12年）、宇部市は新川河口東岸を埋め立てて波止場

を修築し、1928年（昭和3年）に竣工した [238, p. 51]。これは当初は沖ノ山炭鉱が独自で実施する予定であったが、自社での運用のみを考えた小規模なものであったため、宇部市が事業を引き継いで実施したものである [239, pp. 146-147]。

以上のように、宇部港は炭鉱脈直上に位置する関係から、採掘土砂をそのまま海面埋立に利用し、許可を宇部村議会（1921年からは宇部市）で得た上で、炭鉱関連産業の工業用地確保のため、ほぼすべての埋立地を炭鉱企業が独自に行った。また豊富な排出土砂を活用し、宇部市は新川港の近代化を実施しており、産炭地宇部として民間と自治体が一体になって港湾近代化が図られたと言える。



図 4-21 1932年（昭和7年）の宇部市 [239]

## 第4章

### 4.2

#### 4.1.15 明治期の研究対象港湾の特徴

本研究対象の各港湾は、明治期においては、基本的に国庫の補助を受けることなく、所在都市の企業・有力者などの有志、市町や県などの自治体はその整備主体となった。その主だった港湾修築事業は、防波堤の築造・航路・港内の浚渫・舳を係留する波止場・倉庫等が立地する埋立地などの造成などであった。大型船が接岸できる岸壁や埠頭の整備までは至っておらず、在来型の船舶もまだ多かった時代に、江戸期までの湊から飛躍的な近代化を果たしたとは必ずしも言えなかったが、鉄道や軽便軌道の引込線の整備など、陸上交通との結節点としての港湾の役割が更新されていった様相が伺える。

明治期の各地方港湾の自助整備は資金難や技術的未成熟もあって、多くの港湾で国庫補助と国直轄による本格的な港湾整備が求められるようになっていった。

#### 4.2 内務省直轄港湾工事の実施

本研究 2.3 で述べた通り、港湾調査会（第二次）～臨時港湾調査会～土木会議港湾部会の審議を経た重要港湾の答申により、国家として優先して整備すべき港湾が順次選定され、第二種重要港湾に関しては、明治三十年法律第三十七号に基づき、工費の半額を上限として国庫補助による港湾整備が開始された。これは、内務省直轄工事と呼ばれ、工事の事業主体が県や市であっても、実質的には管轄域内の内務省出張所の技師が、現場で直接指導・監督するものであった。本節では、こうした内務省直轄港湾工事が研究対象港湾でどのように進められたのか、網羅する。

ここで、当時の地方港湾整備に対する、港湾関係者の姿勢はどのようなものであったのか、

##### 4.2.1 敦賀港

敦賀港は、鉄道開通に伴い欧州からシベリア鉄道を経て日本に至る主要ルートとなり、ウラジオストクとの間の定期航路の便数が増大するにつれ、貨物・旅客増加に対応するため港湾設備の増強が必要になった。

これに伴い 1908 年（明治 41 年）に、第十五回国会で港湾修築の予算が認可され、総工費 80 万円を以って、1909 年（明治 42 年）から 4 か年計画の港湾修築工事が実施された。その後、1912 年（大正元年）におおよその工事が完了したものの、一部追加工事が必要となったため、工期が延長され、1914 年（大正 3 年）に追加工事が完了した [240, pp. 1-3]。

工事の概要としては、

- ① 金ヶ崎の突堤（防波堤）の延長
- ② 金ヶ崎の鉄道岸壁の棧橋の新設
- ③ 敦賀市街地前面の海面を埋め立て十間道路と上屋を築造

④ 港内の浚渫等  
であった [240, pp. 4-5] (図 4-22)。



図 4-22 敦賀港改良工事計画図 [240]

①については、既存の突堤を100間(182m)延長するものであり、海底に捨石を設置し、これを基礎としてコンクリートを打設して築造したものである。また突端には灯台を設置した [240, pp. 54-56] (図 4-23)。

第4章  
4.2

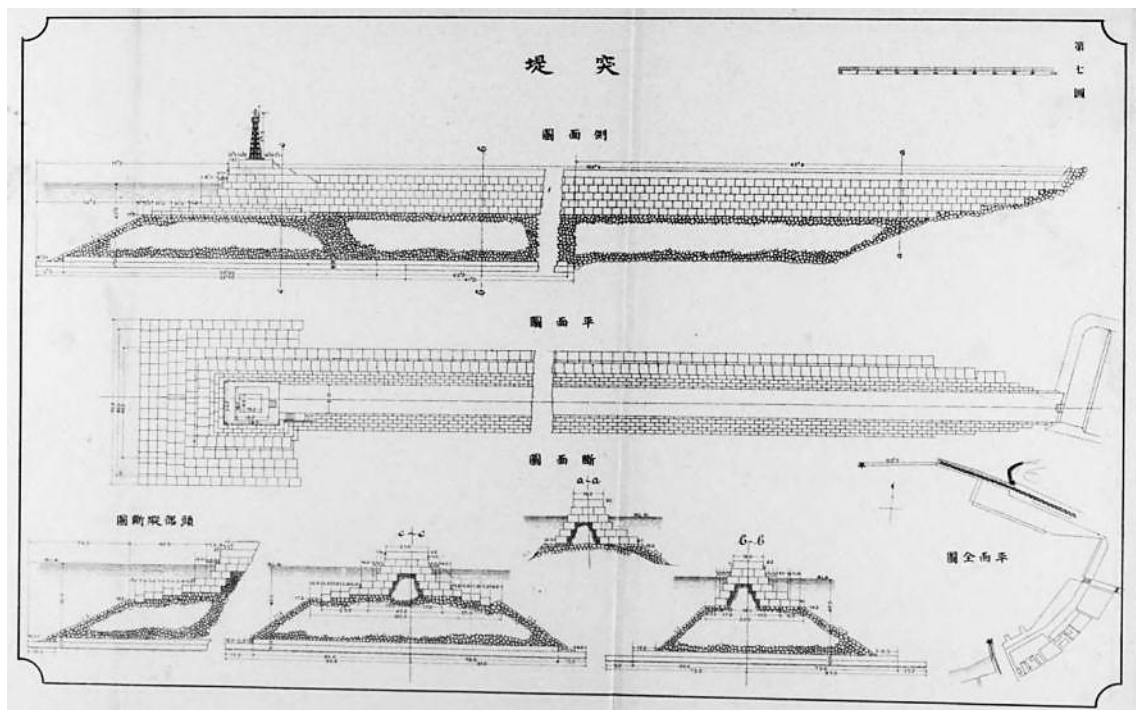


図 4-23 敦賀港突堤図面 [240]

②については、金ヶ崎の既存の埋立地護岸外側に新設の棧橋を建設するもので、3,000トン級の船舶二隻が同時に接岸できることを想定したもので、長さ101間(184m)、幅3.8間(7m)であった(図4-24)。海底の地質が想定と異なり、杭のスパンの変更などが実施された[240, pp. 32-34]。

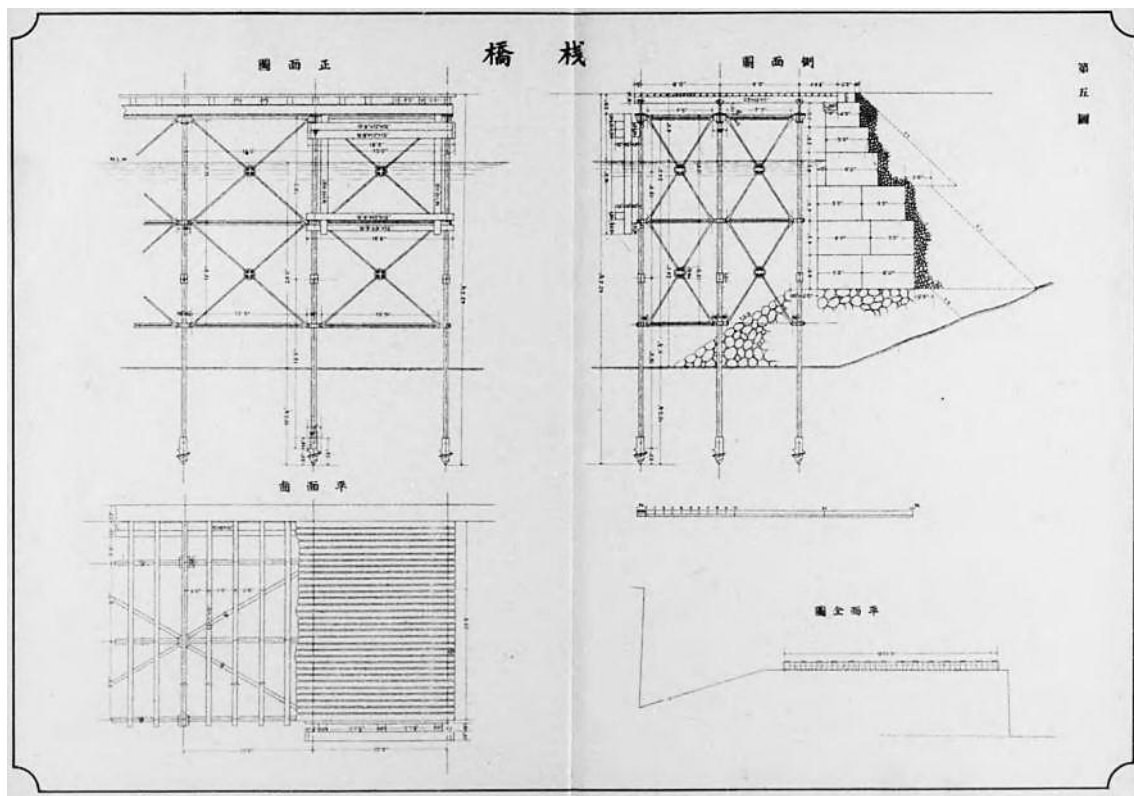


図 4-24 敦賀港棧橋図面 [240]

③は敦賀市街地の沿岸を埋め立てる工事であり、児屋川の東から金ヶ崎の西側までを埋め立て、1,717坪 (5,676 m<sup>2</sup>) の港湾用地と岸壁を生み出すものであった。岸壁は、海底に沈石を敷き詰めた上でコンクリートの方塊を積み、それを基礎としたうえで石積みの護岸とされた。コンクリートの方塊は児屋川の西側の海岸で仮設の工場をつくり、同地で製作した [240, pp. 67-76]。同埋立地は途中から海面に向かって傾斜した荷揚場を持ち、同埋立地内の道路は海岸線に並行して幅 10 間 (18m) 道路を 49 間 (89m)、幅 6 間 (10.8m) 道路を 58 間 (106m) などが敷設され、路側に排水路が設けられた。これはそれまでの敦賀市街地内の道路幅を大きく上回るものであった [240, pp. 27-32] (図 4-25)。

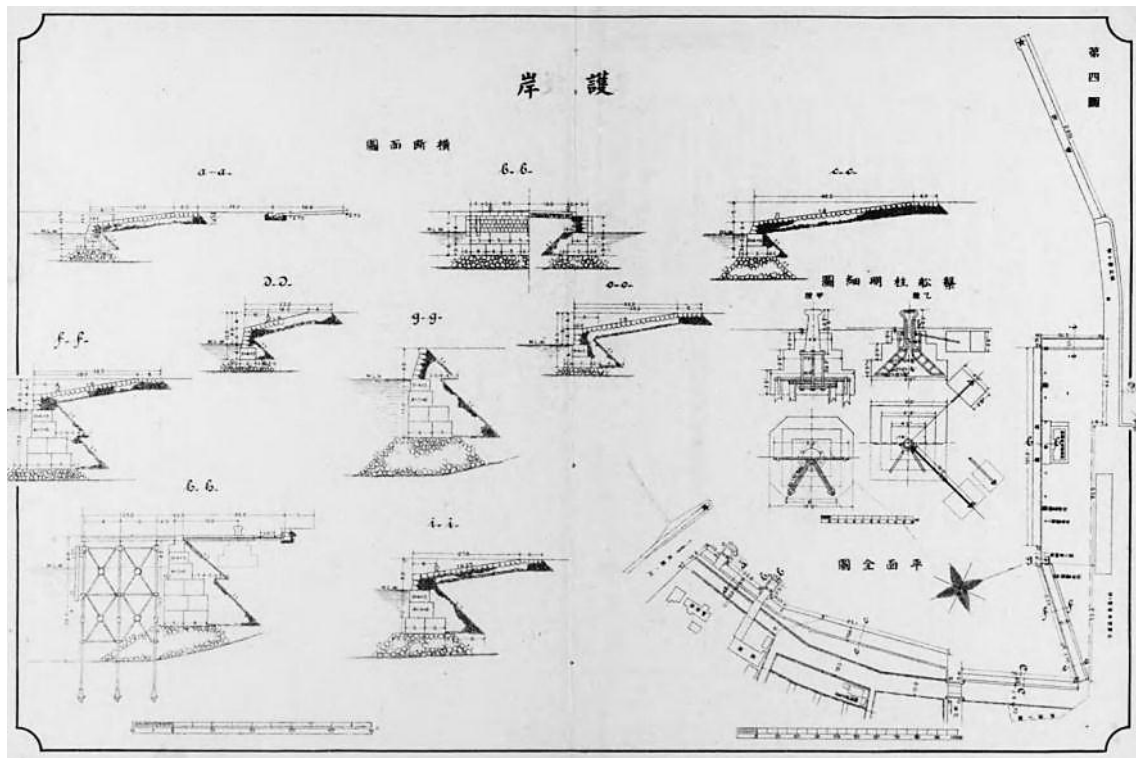


図 4-25 敦賀港護岸図面 [240]

以上のように、敦賀港では明治末期に内務省直轄工事が先行して実施され、それまでの港勢を一新するに至った。コンクリートの方塊など、最新の土木技術が用いられている一方で、埋立地の護岸は石積みであるなど、未だやや前近代的な技術が用いられていた点も注目される。一連の内務省直轄工事は1914年（大正3年）に完了し、後の内務省直轄工事を受けて、第一次修築工事と呼ばれた。

その後、1914年（大正3年）からのヨーロッパでの第二次世界大戦を受けて、敦賀港の大陸方面への貨客取扱量はさらに増大し、第一次修築工事による港勢では対応が難しくなってきた。これに対応するため、第45回国会の議決により1922年（大正11年）から内務省直轄施行による第二次修築工事が実施されることになった。総工費は当初140万円（福井県負担金50万円）で工期を8年と想定したが、その後1923年（大正12年）に関東大震災が起きた影響で工期を9年に延長した。さらに1927年（昭和2年）に計画の一部を変更し、鉄道省委託工事を43万円を実施、その後のインフレ等の影響もあって予算が増大し、1932年（昭和7年）までに総工費375万円（事務費等含む）を以って竣工した [241, pp. 413-417]。





図 4-26 敦賀港第二次修築工事平面図 [488]

第二次修築工事の大要としては、以下のようになる。

- ① 既設防波堤を西方向に 391m 延長し港内水面の安定化を図った。
- ② 第一次修築工事で築造した市街地前面の既存岸壁の西側に接続して幅 55m 長さ 164m を埋め立て、岸壁の水深を 8.5m とし、6,000 トン級の貨客船が停泊できるようにした。
- ③ 笙の川右岸から幅 91m 長さ 345m を埋め立て、岸壁の水深を 8.5m とし、6,000 トン級 1 隻、3,000 トン級 2 隻が接岸できるようにした。
- ④ 児屋の川と③の間を幅 73m 長さ 490m 埋め立て、3,000 トン級 2 隻その他小型船が係留できるようにした。
- ⑤ 金ヶ崎の既設鉄道棧橋の西側を鉄道省の委託で埋立・岸壁築造を行い、鉄道岸壁を拡大した。
- ⑥ さらに 1927 年（昭和 2 年）に笙の川左岸に防砂堤の築造が追加された。
- ⑦ 港湾施設拡充に伴い、港内の水深確保のため大規模な港内浚渫が実施され、埋立土砂として利用された [241, pp. 413-417]。

上記の総埋め立て面積は 52,000 m<sup>2</sup>となった。以上の内務省直轄工事によって、敦賀港は大型貨客船が直接接岸できる港湾設備を持ち、近代的港湾として一定の港勢を整えたと言える。



図 4-27 1933 年（昭和 8 年）の敦賀町地図 新設岸壁にも鉄道が引き込まれたことが分かる また港内への堆砂を防ぐため笹の川が西遷された [489]

#### 4.2.2 塩釜港

塩釜港の内務省直轄工事は、1914 年（大正 3 年）に宮城県による修築工事（345 万円）を 1917 年（大正 6 年）に内務省が引き継ぐ形で、内務省直轄工事となった。当初は同年より 1912 年（大正 11 年）までの 6 か年計画（2,933 千円）であったが、第一次大戦後の物価高騰の影響などもあり、1923 年（大正 12 年度）より 250 万円の増額を行い、竣工年度を 1929 年（昭和 4 年）に延長した。その直後の関東大震災の影響を受けて計画は再度延長

(1930年(昭和5年)竣工)となり、また緊縮財政を受けて再再延長された(1931年(昭和6年)竣工) [242, pp. 351-352]。

塩釜港の面する松島湾は水深が浅かったが、塩釜港の西2キロの海面は比較的水深が深く、石浜錨地と呼ばれ、大型船の錨泊に適していた。そのため、石浜泊地を外海から囲むように大防波堤の計画がなされたが、1924年(大正13年)に計画の変更が行われ、内港(その時点での塩釜港とその面する海面)の設備充実を図ることに重点が置かれた。内港の設備充実は具体的には以下となる。

- ① 内港地域の海面の重点的な浚渫(水深7~4m)
- ② 鉄道埠頭の東側に529,600 m<sup>2</sup>の埋立地造成
- ③ ②の東側に3千トン級船舶用に330m、1千トン級船舶用に270mの繫船岸壁築造
- ④ 同③に水面貯木場(荷揚岸壁の総延長は2km)
- ⑤ ②のうち、西側は魚類処理場・上屋・倉庫の用地に充て、西側は木材等の荷揚げ場
- ⑥ ⑤に合わせて②埋立地内に貨物鉄道・貞山運河に接続した運河(総延長2,498m、幅18~55m)・道路(総延長約5,000m、幅9~22m)を設ける

であり、上記計画を反映した工事図面は以下となる。本工事は約53haに及ぶ大埋立地を以って、港湾関連施設を含む新市街地を建設するという、非常に野心的な計画であった。



図 4-28 1931年(昭和6年)の塩釜港修築工事平面図 [242]

第4章  
4.2

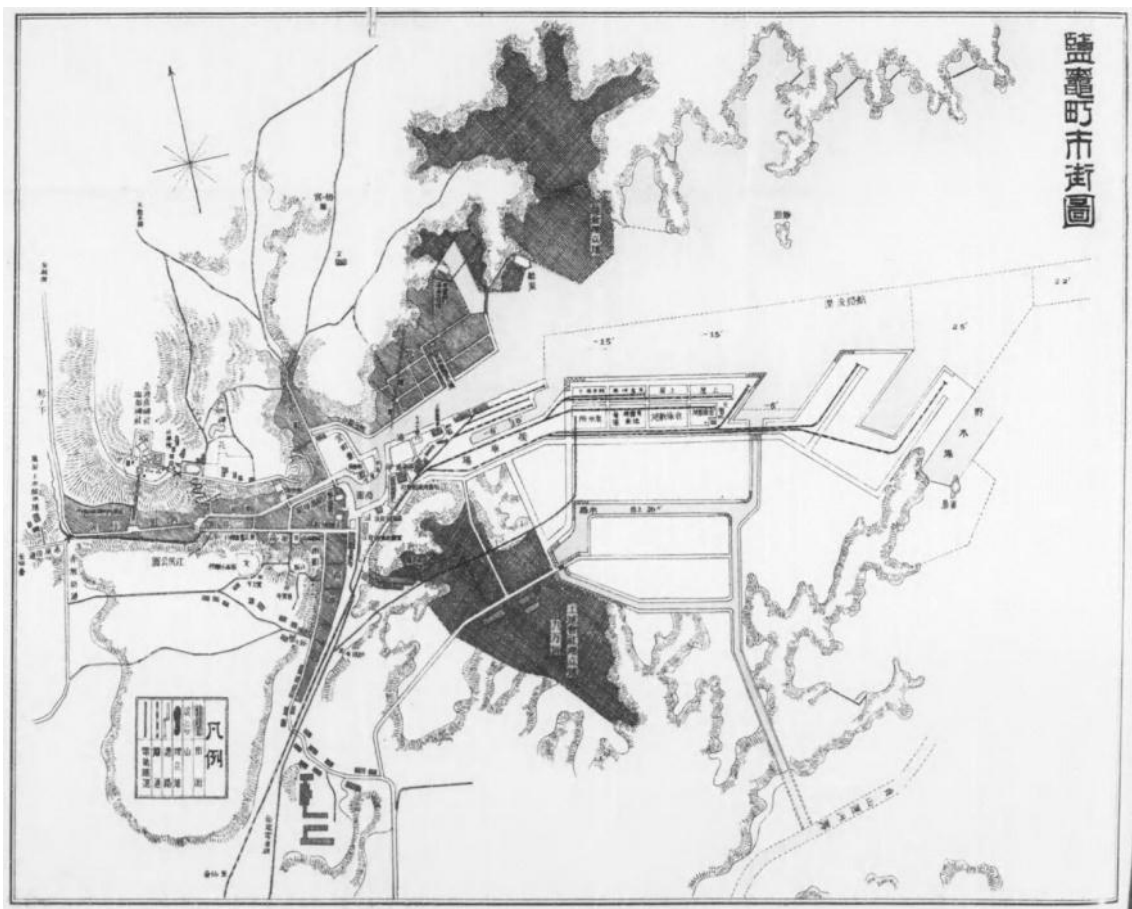


図 4-29 1925 年（大正 14 年）の塩釜町市街図 [520, pp. 96-97]

その後、緊縮財政を受けた上記工事の港勢では、3千トンを超えるより大型の貨客船に対応できないことから、竣工翌年の1932年（昭和7年）から早くも「増補工事」と呼ばれる改良工事（60万円、半額を地元負担）が実施され3か年の計画で1934年（昭和9年）に完了した。増補工事は主として航路・泊地の浚渫が実施された [243, pp. 441-443]。竣工図面は下図のようになる。



图 4-30 1934 年（昭和 9 年）塩釜港竣工工事平面図 [243]

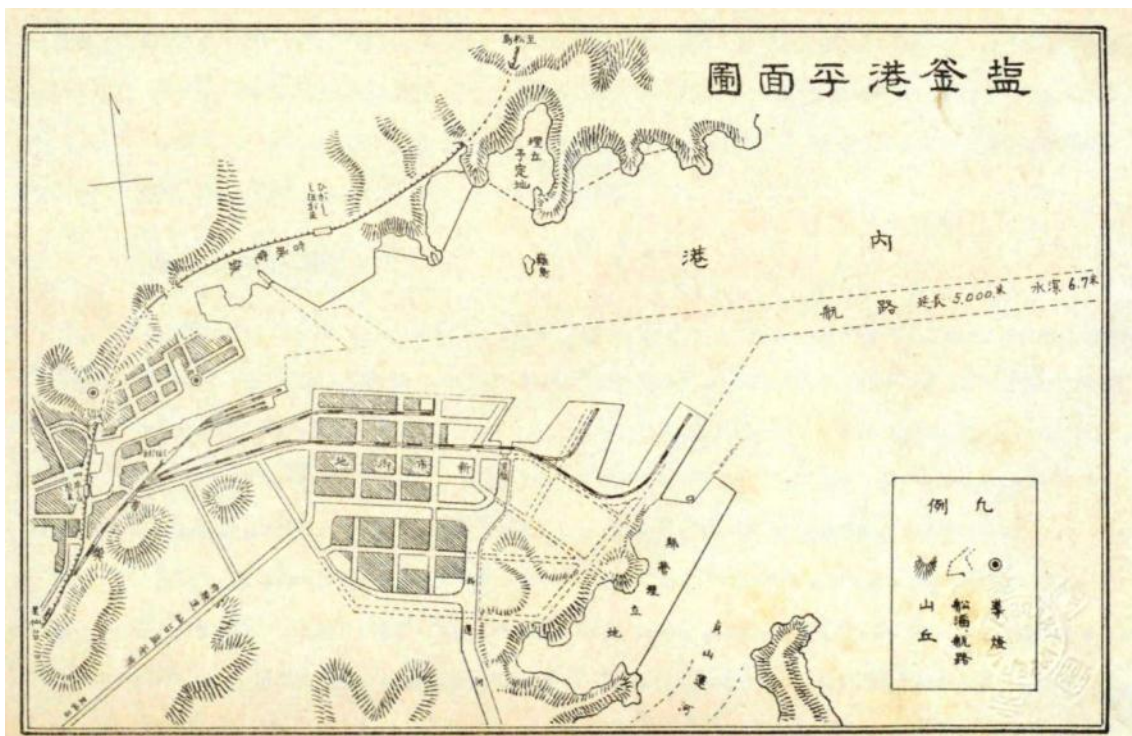


图 4-31 1933 年（昭和 8 年）の塩釜港平面図 [513, pp. 72-73]

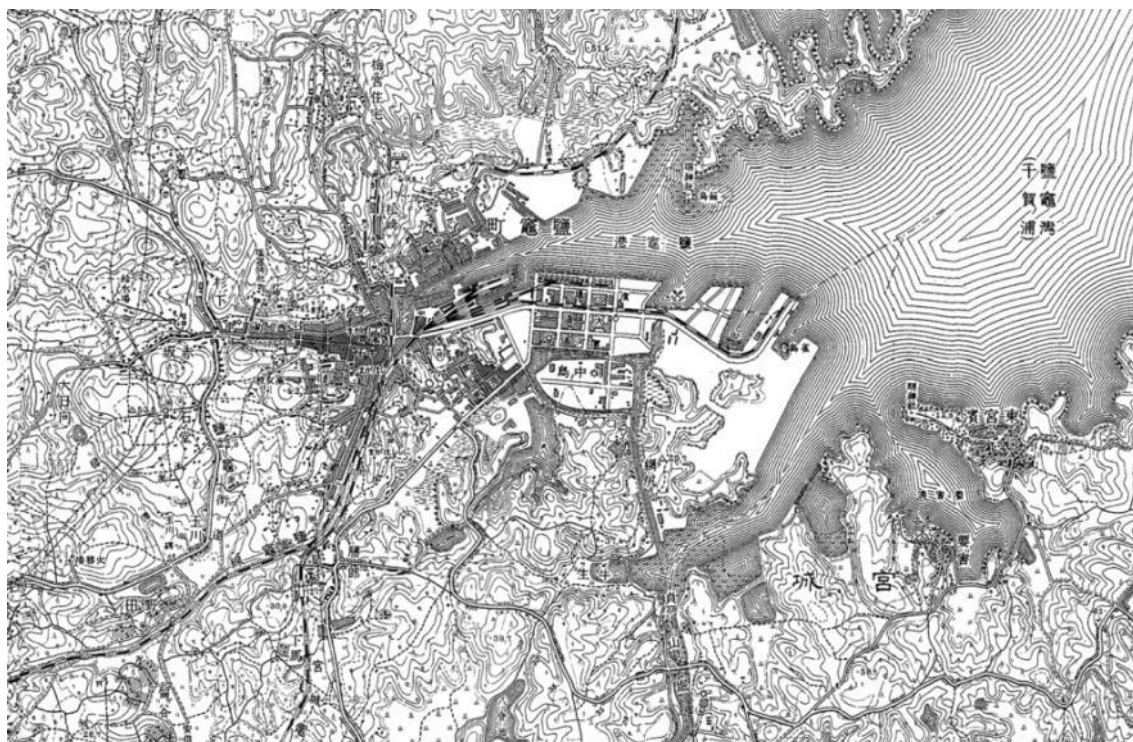


図 4-32 1933 年（昭和 8 年）の塩釜町周辺地図 [543] [542, pp. 1-10]

その後 1940 年代に入り、仙塩工業地帯の建設が始まると、塩釜港の能力に不足が生じてきたため、新たな修築計画が立案された。これは 1942 年（昭和 17 年）に塩釜市長から宮城県知事に対して、塩釜港拡張のための調査依頼があり、これを受けて港湾協会から内務省・鉄道省・農林省などに計画試案作成を依頼したものであった。本計画は、新たな埋立地・航路浚渫・泊地拡大・貞山運河拡幅・臨港鉄道延長などを含み、水路網を仙塩工業地帯と連結する計画など、塩釜港の性格を大きく変える壮大な計画であったと考えられる。本計画がその後内務省によって施行された記録はないため、太平洋戦争における日本の劣勢が深刻になるにつれ、立ち消えになったものと思われる。計画図面は下図となる。

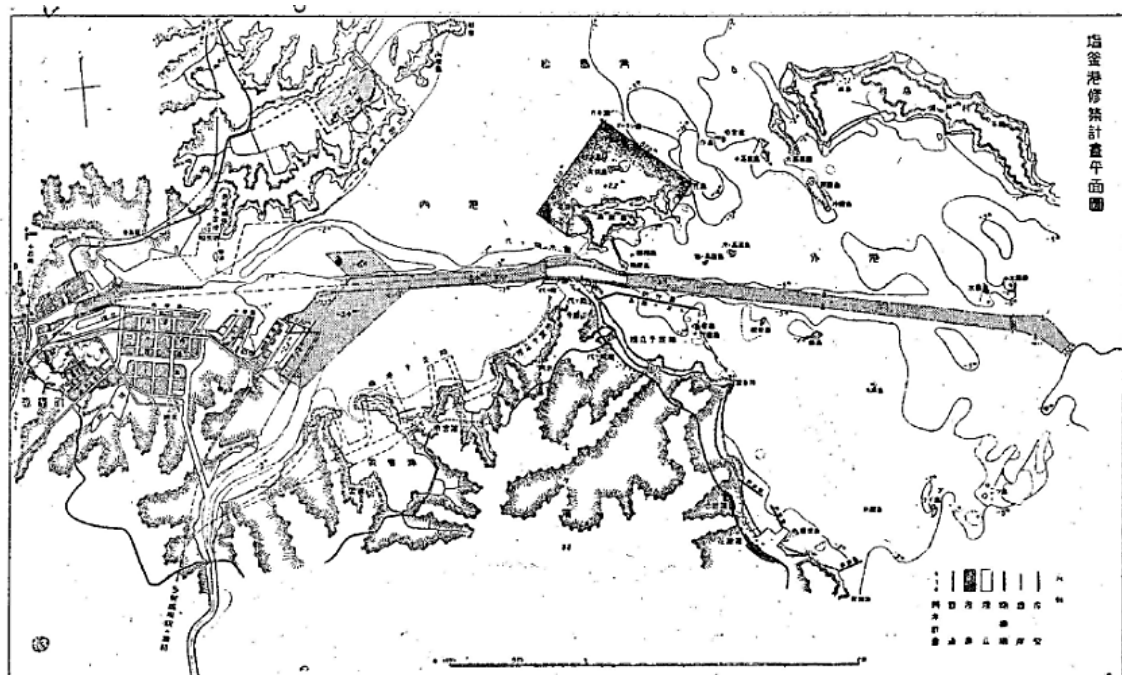


図 4-33 塩釜港第二次修築工事計画 [512, pp. 17-27]

#### 4.2.3 清水港

明治末から大正前半の静岡県による清水港の近代化工事（第一期修築工事）は、大型化客船が接岸できる岸壁を持たず、また港湾関係の陸上設備を設ける用地も不足した。これを受け、静岡県は第二期の港湾修築工事を計画すると共に、政府との折衝の末、明治30年国庫補助法を以って、工費550万円（うち半額国庫補助）・工期6年（1921年～1926年）の内務省直轄施行の港湾修築が実施されることとなり、内務省土木局清水港修築事務所が設置された [217, pp. 259-264]。修築工事の概要としては以下のようなになる。

- ① 既存の清水波止場以南と巴川以北の地帯を、延長340間（約620m）・幅60間（約109m）埋め立て、その海側を水深24・35尺（約7.3～10.6m）の岸壁とする。
- ② ①のため港内を浚渫し、2万トン級1隻・8千トン級1隻・3千トン級2隻が同時に接岸できるようにする。その他巴川河口を含め港域を浚渫する。
- ③ ①以南（巴川以南）は岸壁延長570間（約1,037m）・幅140間（約255m）埋め立て、工業用地とする。
- ④ 三保村地先の海面511,075㎡を埋め立て、工業用地とする（貝島埋立地：県営事業・工費677,000円）。

上記は当初計画であり、その後、内務省直轄による第二期工事は、幾度かの計画変更と工期延長が実施されることになる。

第4章  
4.2

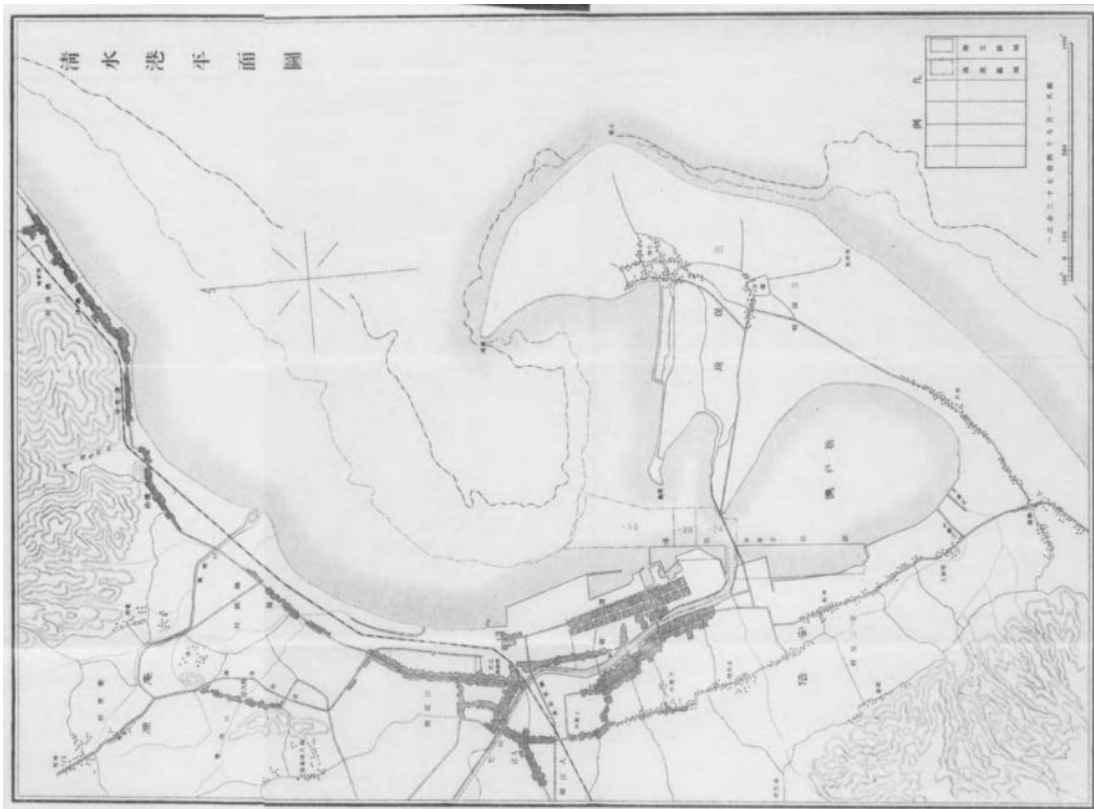


図 4-34 1921 年時点の清水港平面図（清水港第二期工事の当初計画図） [217]

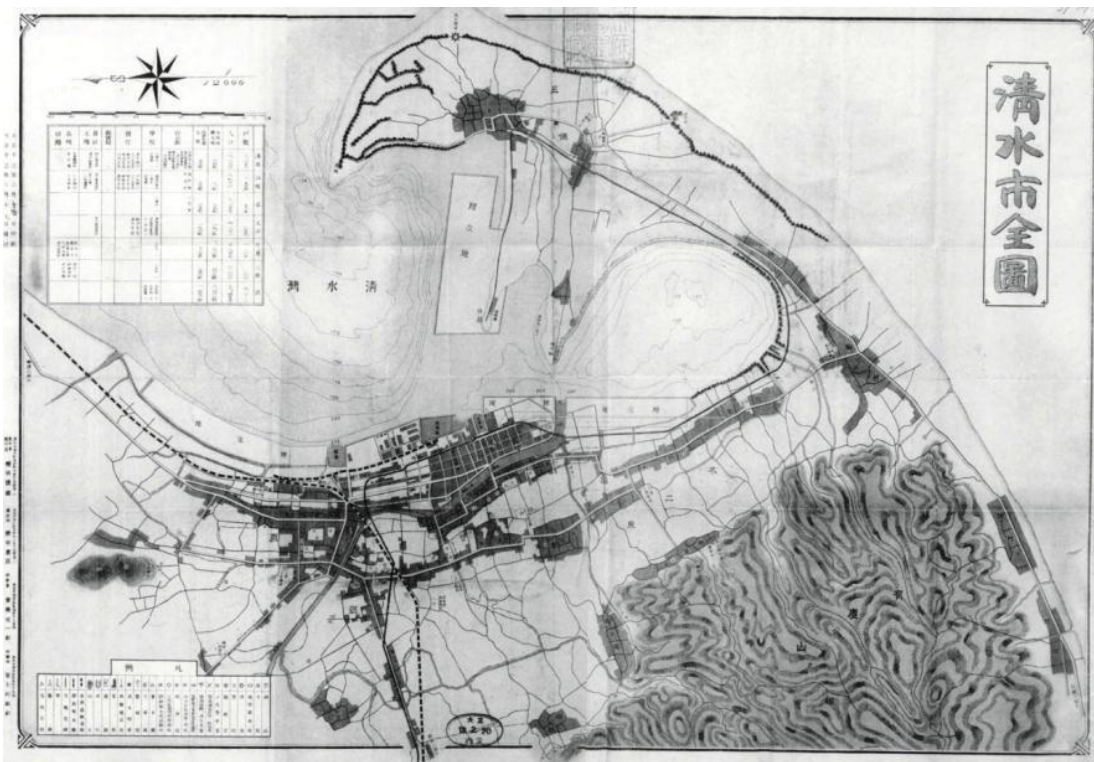


図 4-35 1924 年（大正 13 年）の清水市全図 [500]



まず、1925年（大正14年）および1927年（昭和2年）に上記計画の一部を下記のように変更した [244, pp. 39-41]。

- ⑤ 上記③の埋立地のうち、268mを鉄道省委託であるため正式な岸壁として、その他は物揚場として簡易的に整備する。
- ⑥ 上記③の埋立面積を6,353 m<sup>2</sup>減じて、南側に船溜まりを設ける。
- ⑦ 港内浚渫の面積を広げるため、支障している三保弁天地先を5,825 m<sup>2</sup>に渡って買収する。（地先を削る）
- ⑧ 貝島埋立地の南側を将来造船所とするため、埋立面積を6,120 m<sup>2</sup>拡大する。とした。上記を反映したのが下図（図4-36）となる。

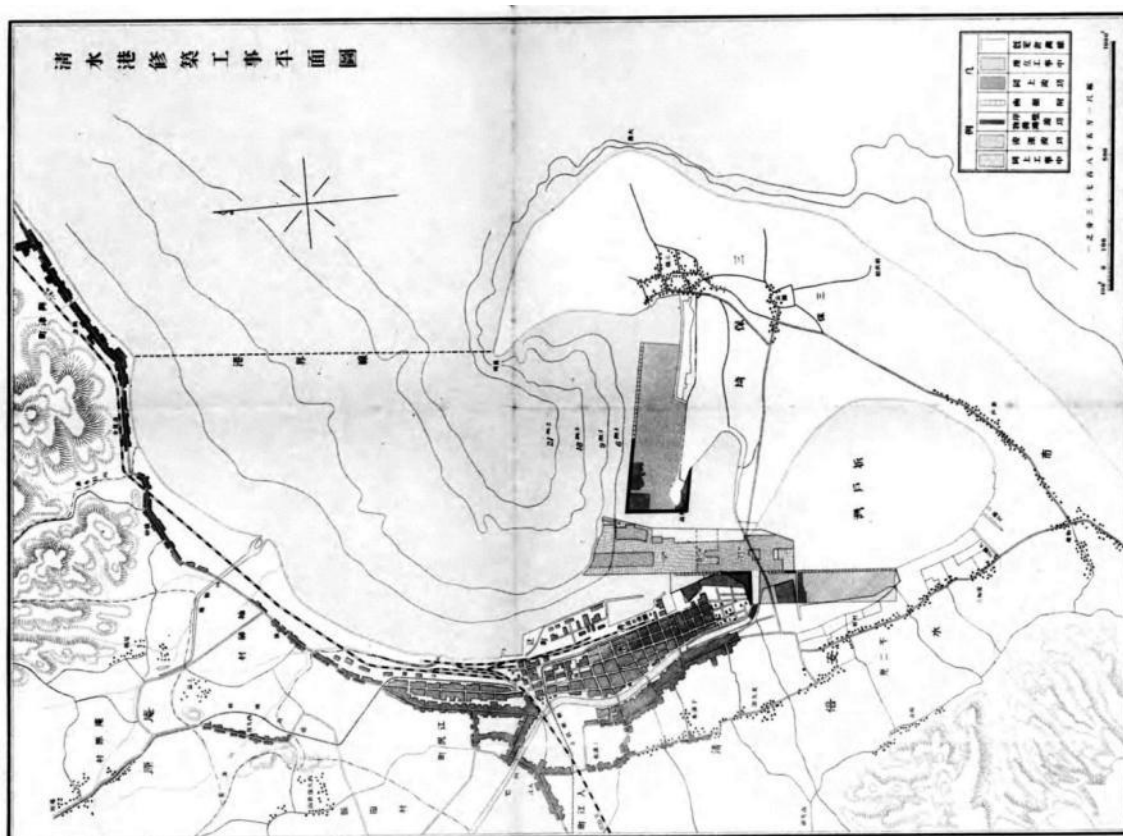


図4-36 1927年（昭和2年）時点の清水港修築工事平面図 [501]

さらに、その後の港勢の急激な発展により、既存計画でも対応できないことから、1929年（昭和4年）に、工費180万円で追加計画が実施されることになった [244, p. 40]。その計画は下記である。

- ⑨ ①の岸壁を北に200m延長し、2万トン級船舶1隻を着岸できるようにする（追加岸壁）。

## 第4章

### 4.2

⑩ ⑨の背面 23,500 m<sup>2</sup>を受け立て、70m の護岸と 220m の物揚場とする。

⑪ 貝島埋立地の北西に 127m の防波堤を設け、既存防波堤 50m を撤去する。

上記追加計画を受けたものが下図（図 4-37）となる。工費は追加で 180 万円を計上し、うち 80 万円を国庫から補助することとなった [245, pp. 417-424]。

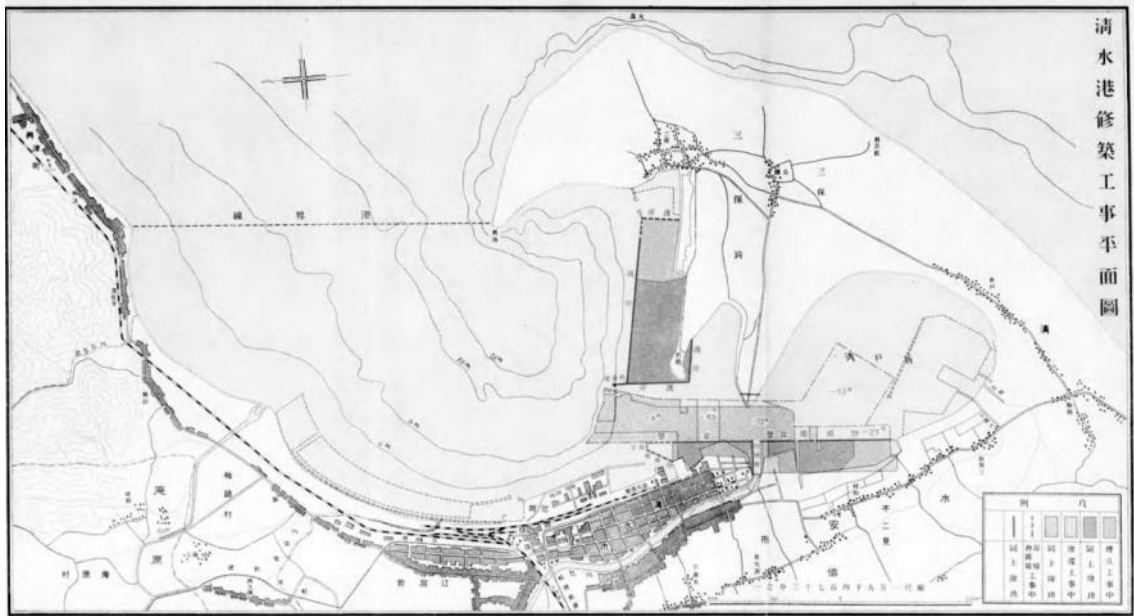


図 4-37 1929 年（昭和 4 年）時点の清水港修築工事平面図 [251]

その後⑨⑩については、延長を 149m とし、残りは埋立ではなく栈橋に変更するなどされた。しかし 1930 年（昭和 5 年）に静岡周辺を襲った地震の影響で建設中の港湾施設の多くが破損し、1931 年に工費 62 万円（うち国庫補助 40 万円）が計上され、災害復旧工事が実施された。また政府による緊縮財政に基づき工費が 15 万円ほど削減されたことで、最終的な工費の総計は約 848 万円となった [245, pp. 417-418]。

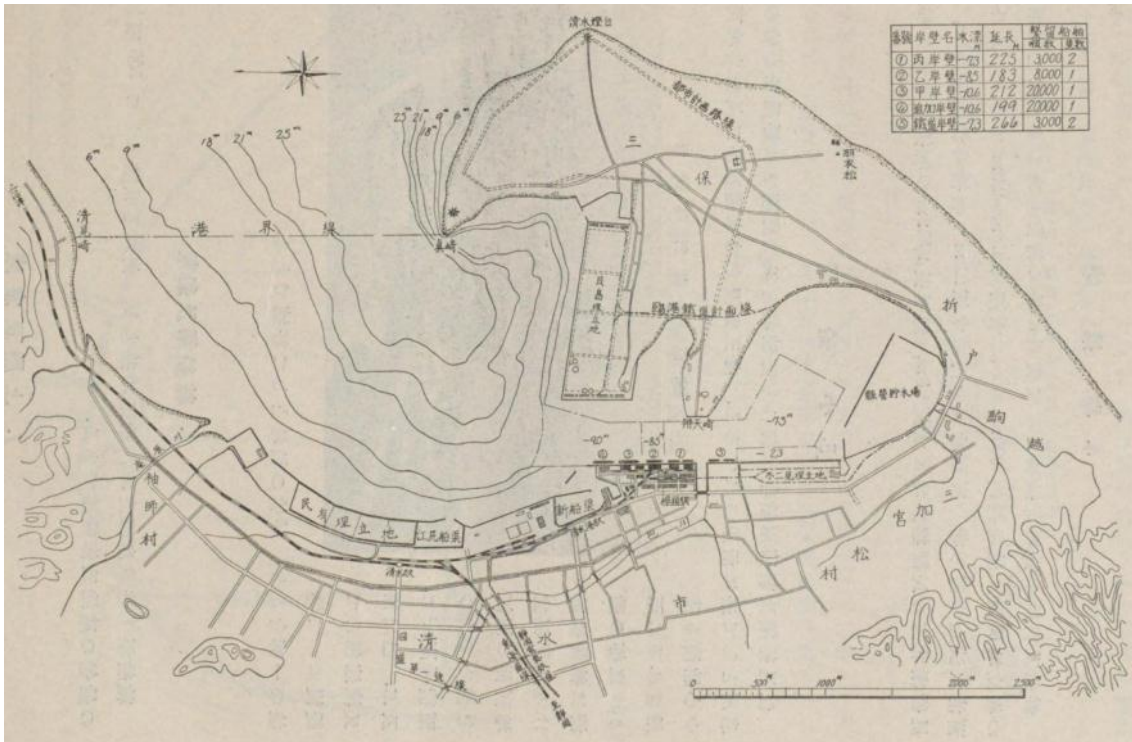


図 4-38 計画最終時の清水港修築工事平面図 [244, p. 11]

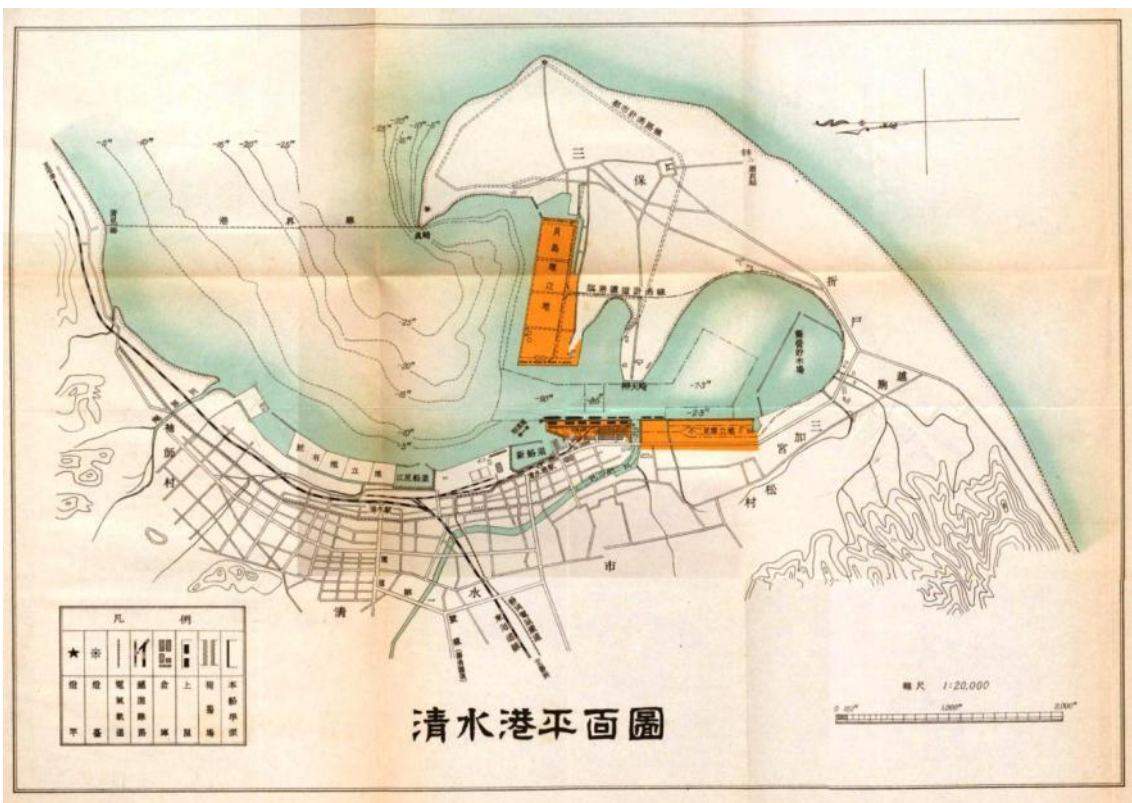


図 4-39 竣工後の清水港平面図 [244]

## 第4章

### 4.2

以上のような紆余曲折を経て、清水港第二期修築工事が竣工を見たのは1935年（昭和10年）であった [244, p. 41]。竣工図面は下図（図 4-39）となる。

#### 4.2.4 高松港

大正期に入り、岡山県の宇野港との間で鉄道貨車の連絡船の出入りが激増し（宇高連絡船）、これに対して高松港は既存の港湾設備によって対応することが難しくなった。香川県に置いて港湾調査会が設置され、各種調査が実施されたが、その報告を受けて1921年（大正10年）に内務省が高松港を第二種重要港湾に指定し、第45回帝国議会において国庫補助による高松港修築工事が可決され、内務省直轄による港湾整備工事が実施されることになった。

本工事は1922年（大正11年）～1927年（昭和2年）までの6か年計画とされ、工費は120万円、明治30年国庫補助法に基づき国と香川県が半分ずつ負担し、内務省による直接施行によって実施されることになった。本工事の概要は以下となる。

- ① 既存の防波堤の一部を撤去し、旧高松港と旧東浜港を包含する水域を確保する新堤防を築造する。
- ② 埋立（総面積58,400㎡）を行い、荷揚場・倉庫・道路・鉄道を整備する。
- ③ ①の新たな港域内を浚渫し、1,500トン級の貨客船の停泊を可能とする。
- ④ 新たに栈橋を設け、既存栈橋を縮小移転する。

以上のように、既存の港域を大きく拡大する修築計画であった [143, pp. 329-333]。

その後、国庫の状況に依り、竣工年の繰延べ及び計画の一部変更・追加があったため、竣工は1928年（昭和3年）となった。

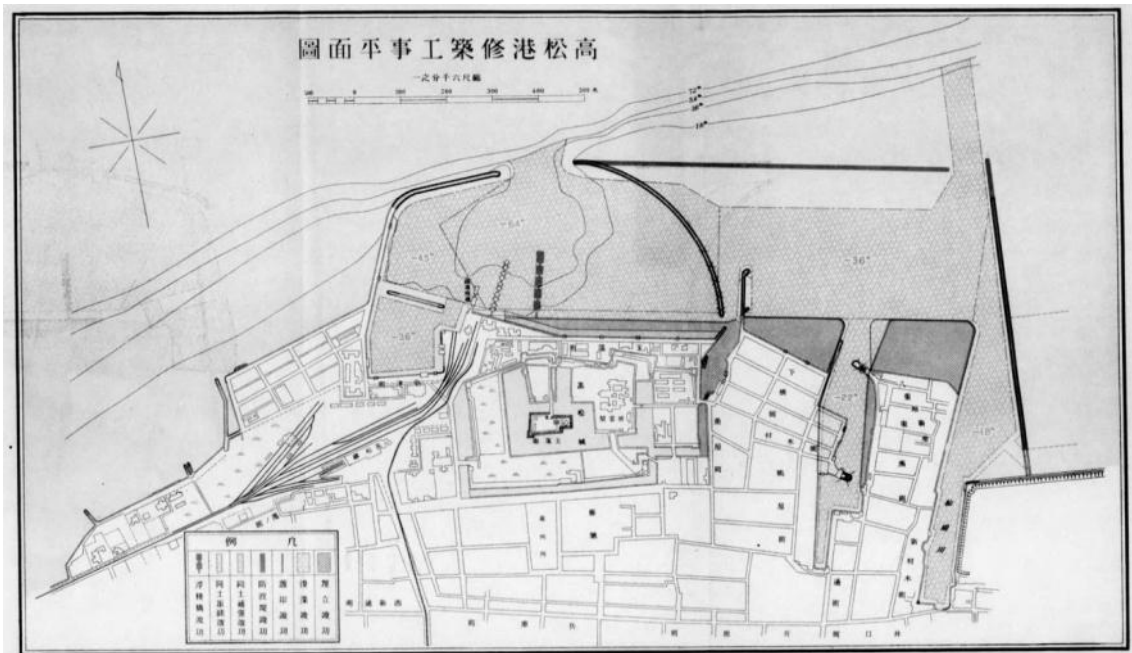


図 4-40 高松港修築工事平面図 [490]



図 4-41 1928年（昭和3年）の高松市街地 [543] [542, pp. 1-10]

#### 4.2.5 今治港

## 第4章

### 4.2

1914年（大正3年）より今治町の施行で開始された今治港の修築工事は、1920年（大正9年）の今治市制施行に伴い、今治市の施行に引き継がれ、工期4か年・工費81万円で浚渫・埋立および防波堤と栈橋の築造が行われた。しかし、今治港を利用する貨客船と物資の増加に伴い（特に尾道航路）、市による港湾修築計画では規模が不足することが指摘され、より大規模な港湾修築が必要となった。計画の見直しと工期の延長が行われたものの、工費が300万円に上ることなどから、市単独での港湾整備としては困難となったことから、明治30年国庫補助法による工費の半額補助と内務省による直接施行が実施されることになった [242, pp. 412-417]。

内務省直轄工事を実施するにあたり、今治港は1922年（大正11年）に第二種重要港湾に指定された。工事の概要は下記ようになる。

- ① 波止場を確保するため護岸を整備し、護岸上を荷揚場とするとともに、波止場に突出していた住吉町の一部を掘削して波止場を拡張する。
- ② 防波堤と波止場の間の港域を浚渫して水深を7.6mとし、4千トン級の汽船の出入りを確保する。
- ③ 陸地の一部を掘削して海面貯木場を建設する。
- ④ 浚渫土砂を活用し、港東側沿岸部を75,500㎡埋め立て、倉庫・上屋・臨港鉄道の用地とする。
- ⑤ ④の護岸に4千トン級の船舶が接岸できる岸壁を整備し、臨港鉄道との接続を図る。
- ⑥ 浚渫土砂を活用し、港西側沿岸部を17,800㎡埋め立て、また隣接地を買収して港湾用地に充てる。
- ⑦ ⑥の護岸に新規の73mの浮栈橋を櫛型に3箇所建設し、1千トン級の汽船の停泊に対応する。

それまで今治港は流砂により港内の水深がきわめて浅く、それに悩まされていたが、本工事計画はこうした今治港の性能を一気に高めるものであった。内務省直轄による今治港修築工事は1923年（大正12年）～1931年（昭和6年）に渡り、と追加工事が1932年（昭和7年）～1934年（昭和9年）に実施された。

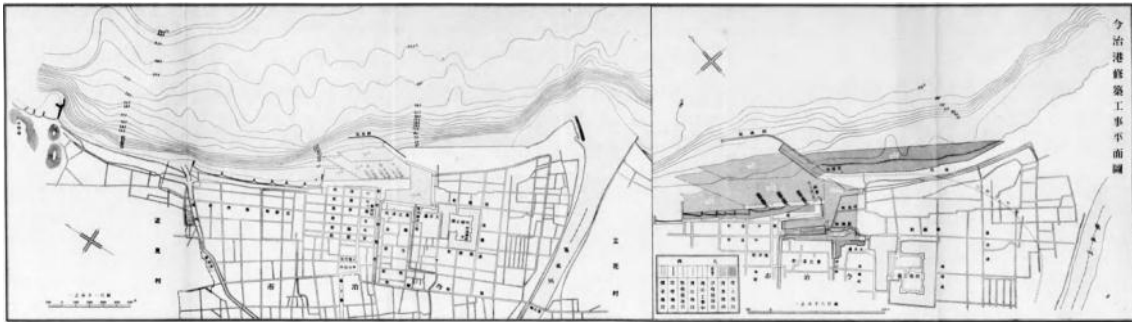


図 4-43 今治港修築工事平面図 [242]

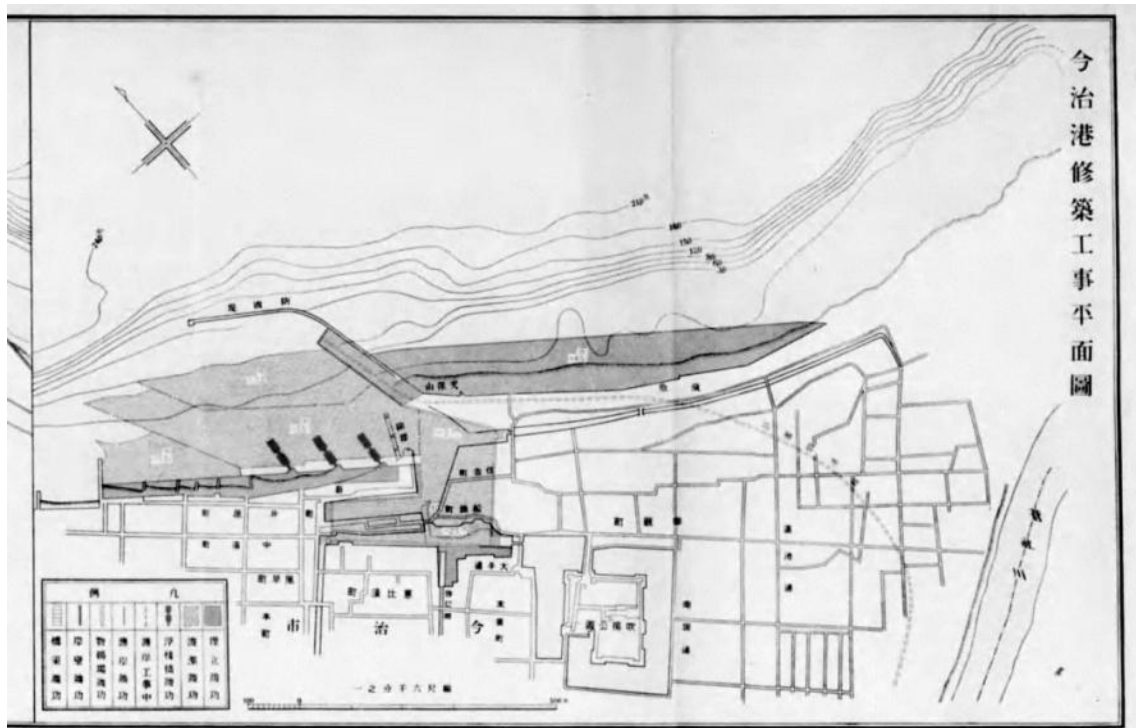


図 4-43 今治港修築工事平面図（港湾部拡大） [73] 今治駅付近より分岐して港に至る臨港鉄道の予定線が描かれている

第4章  
4.2

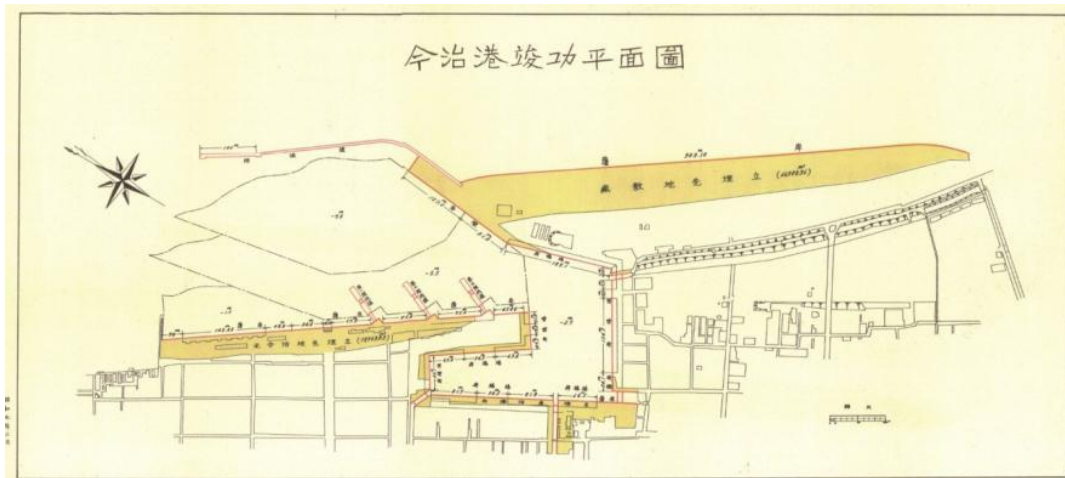


図 4-44 今治港竣工平面図 [493]

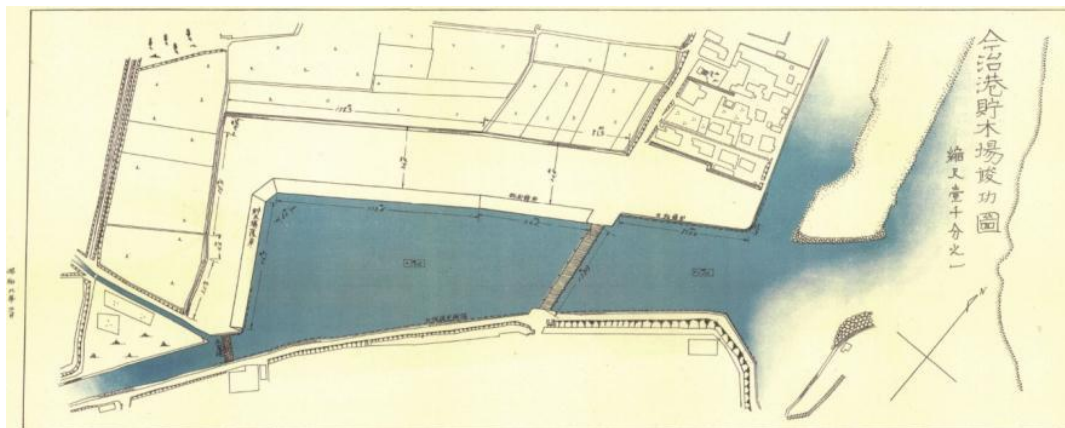


図 4-45 今治港貯木場竣工図 [493]



図 4-46 1943年（昭和18年）の今治市全図 [491]



#### 4.2.6 鹿児島港

鹿児島港は明治期の県による修築工事後、台湾・沖縄・方面や京阪神方面との内外貿易の興隆により、1907年（明治40年）に重要港湾指定を受け、さらに1919年（大正8年）に開港場指定を受けた。また、鉄道の鹿児島本線、川内線、南薩線が続けて開業したことで、鹿児島港への陸上貨物の集散が増加した。一方で港内は相変わらず水深が浅く、船舶の大型化に対応できない状況が続いた。これを受け、1923年（大正12年）に鹿児島県と鹿児島市が政府に対し、港湾の修築を要請、鹿児島県の事業を明治30年の国庫補助法に基づき、内務省下関土木出張所が内務省直轄工事を施行することとなった [246, pp. 2-3]。総工費は300万円（一説には280余万円）とされ、半額を国庫から補助された。当初計画は1923年（大正12年）～1929年（大正18年、昭和4年）の7か年計画とされたが、1925年（大正14年）に事業期間を1932年（大正21年、昭和7年）に繰延され、10か年計画に改められた [247, p. 337]。

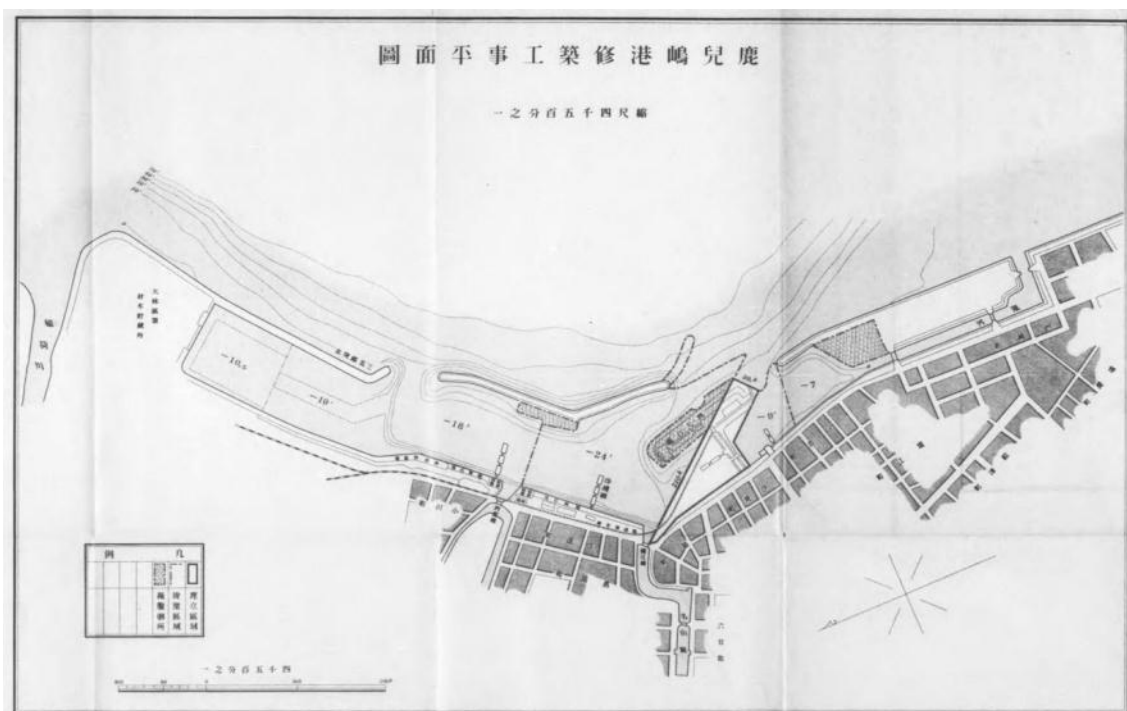


図 4-47 1924年（大正13年）時点の鹿児島港修築工事平面図 [77] 当初計画①の埠頭に鉄道が引き込まれる予定であったことが分かる

当初の工事の概要は以下のようになる。

- ① 沖合の弁天台場の一部を掘削・除去し、名山堀が海に接続する錦江橋の橋詰から、残った台場に至る延長210間（382m）・水深24尺（7.2m）の岸壁（埠頭）を築造し、3千

## 第4章

### 4.2

トン級の船舶2隻が同時に接岸可能とする。

- ② ①の南側は延長100間(182m)・水深9尺(2.7m)の岸壁とし、2百トン級の小型船の繫留を可能とする。
- ③ ①②の間を埋め立て、上屋や倉庫の用地とする。
- ④ ①の弁天台場、新波止、洲崎町(既存の埋立島)の一部を掘削して港内の水域を広げると共に、水深を確保するための浚渫を実施する。
- ⑤ 既存の棧橋を移転すると共に、一か所を新設する。

上記の計画は、既存の港域を規定してた近世の台場や明治期の埋立地を除去することで、港域を拡大すると共に、大型船が直接繫留できる近代的な埠頭を建設する計画と言える。

しかし、本計画はその後、変更が加えられる。上記の当初計画では、港内の水域がより大型の船舶に対して狭小であることから、埠頭などの荷役設備の整備よりも水域の拡張の必要性に迫られたことによる。1926年(大正15年・昭和元年)と1929年(昭和4年)の二度にわたり、計画の変更が実施され、当初計画からの変更点としては以下となる。

- ① 北防波堤260m・南防波堤450mを新たに築造する。
- ② 当初計画①②③の埋立地計画を取りやめ、浚渫を実施する。
- ③ 既存の海岸線に沿って、沿岸を延長412m・幅30mで埋め立て、新たな岸壁・荷揚場とする。

以上のように、台場を完全に掘削・除去し、大型船が直接接岸できる岸壁を海岸線に沿って、非常に長大に築造するという計画であった。上記の計画変更には1932年(昭和7年)の追加計画及び1933年(昭和8年)の計画変更も含んで記載している[248, pp. 12-16]。また、本計画変更に伴って、新たに1,894,647円(うち国庫補助は約143万円)の予算が費やされたが、本予算のうち産業開発事業65,000円が確保され、陸上設備の充実にあてられた[249, pp. 4-5]。四度にわたり計画変更・追加計画が行われた背景には、工期より早い進捗や予算余りなどの事情もあった。

いずれにしても、以上のような曲折を経て、鹿児島港は近代的な港湾として1934年(昭和9年)に修築工事を完了して竣工を迎えた。

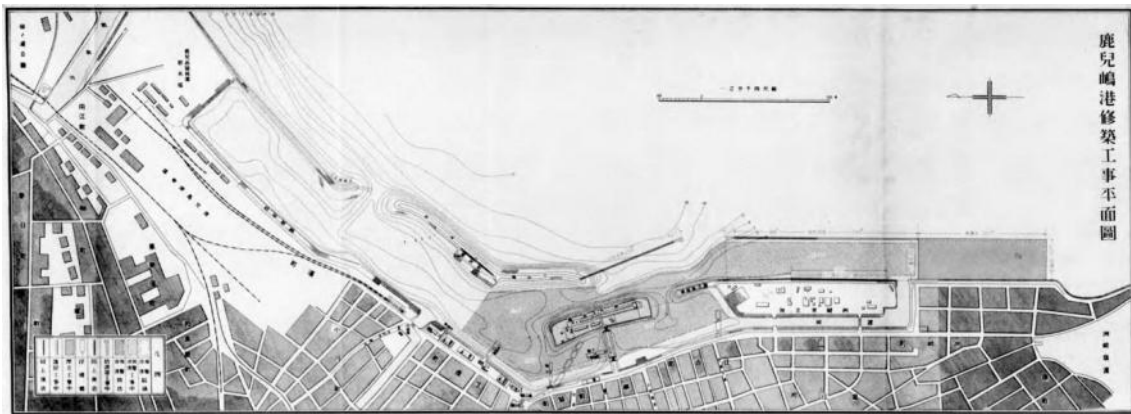


图 4-48 1931 年（昭和 6 年）時点の鹿兒島港修築工事平面図 [242]

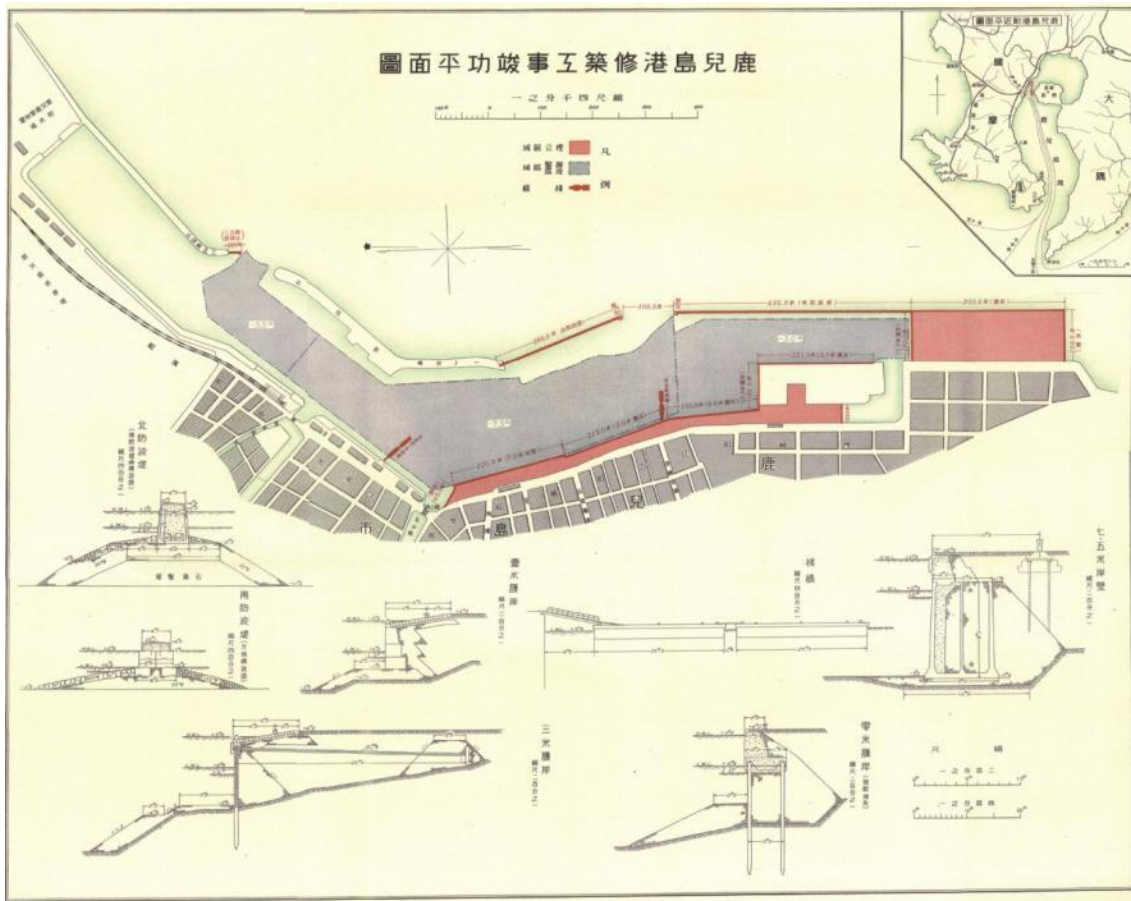


图 4-49 鹿兒島港修築工事竣工平面圖 [249]

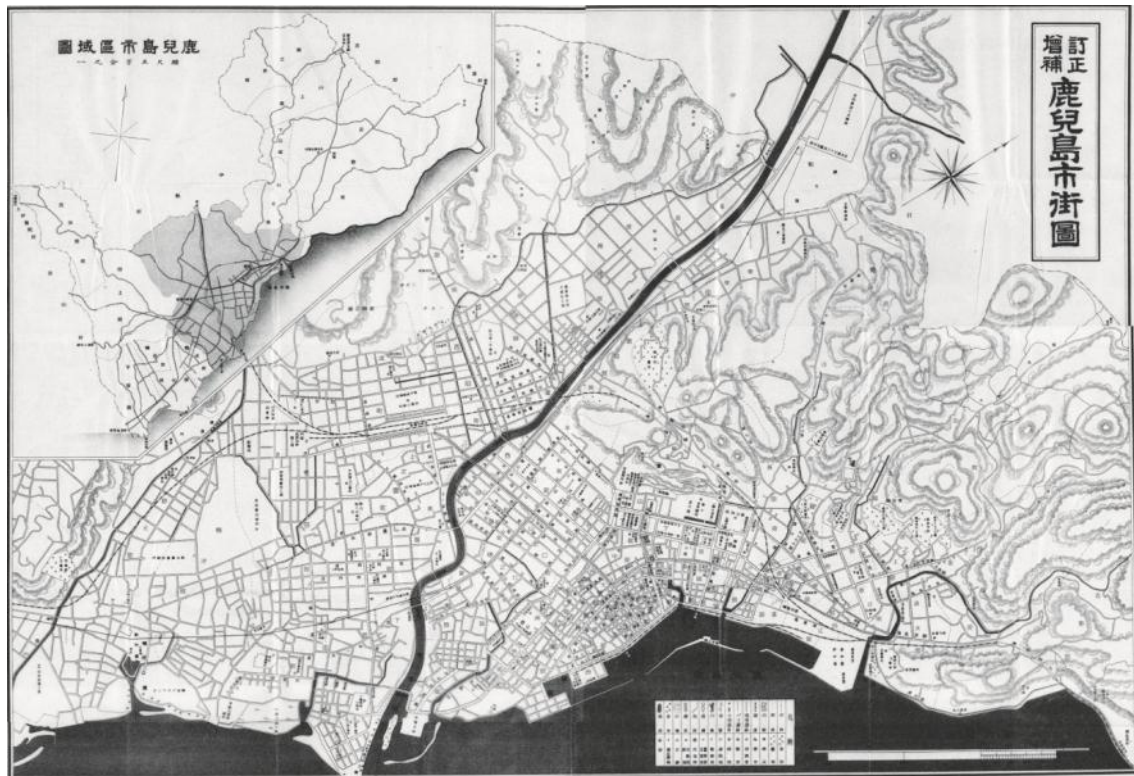


図 4-50 1937 年（昭和 12 年）の鹿兒島市街図 [492]

#### 4.2.7 宮古港

1927 年（昭和 2 年）、港湾調査会により宮古港は三陸沿岸中重要なる港湾と認め、第二種重要港湾に指定された。その時点で宮古港は水深 2m 足らずであり、大型船舶は接岸できず沖合での舁による荷役に頼っており、また防波堤が無かったことから港内においても相当の波浪があった。岩手県は 1929 年（昭和 4 年）に宮古港の修築を計画し、内務省による直轄施行として 5 か年計画で実施されることになり、工費は 220 万円（明治 30 年国庫補助法に基づき 102 万円を国庫補助）とされた。

その後、政府の金出財政に従い、1932 年（昭和 7 年）に工費が約 48 万円削減され、さらに 1933 年（昭和 8 年）に工期を 3 年延ばした上で工費の総計を約 158 万円とされた。しかし、同年の昭和三陸津波の罹災を受けて、計画を縮小のうえ工期を繰り延べし、1937 年（昭和 12 年）に竣工した [250, pp. 1-3]。

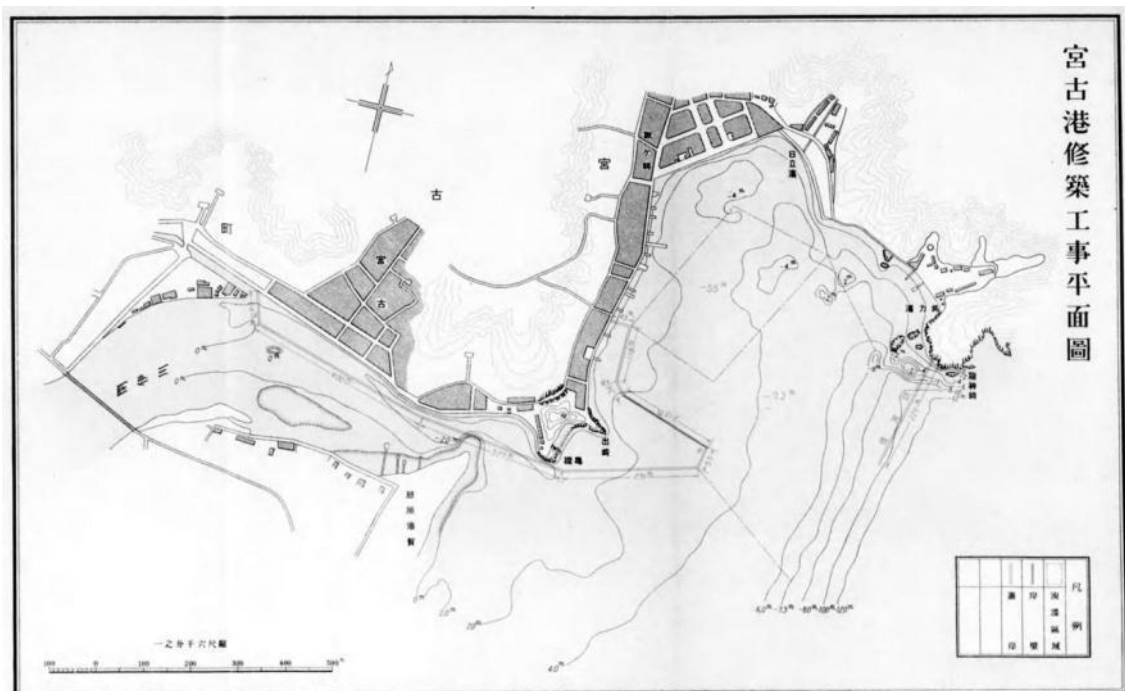


図 4-51 1929 年（昭和 4 年）時点の宮古港修築工事平面図 [251]

本修築計画の概要は以下となる。

- ① 竜神崎より南方に 255m の防波堤を建設する。
- ② 閉伊川左岸の地先に東方に突出する埠頭を設け北岸を延長 218m・水深 7.3m の護岸とし、3 千トン級船舶 2 隻が同時に接岸可能とする。
- ③ ②の南岸と閉伊川左岸を一体的に護岸とし、物揚場とする。
- ④ ②の北側（鍬ヶ崎地区）を護岸とし、物揚場とする。
- ⑤ ②③④の護岸の内側を埋め立てる。
- ⑥ ①防波堤より港内にかけて浚渫をおこない、大型船の出入りの水深を確保する。

以上の工事を実施していた 1933 年（昭和 8 年）、昭和三陸津波が三陸沿岸を襲い、宮古港および宮古町にも 3-8m 程度の津波に襲われたが、測候所の験潮器が流失したため正確な津波高は判然としていない。この津波により、防波堤基礎用の割石および埋立土砂・函塊枠の一部が流失し、岸壁の基礎床と浚渫箇所が埋没したが、全体として修築工事への被害は少なかった [250, pp. 3-31]。

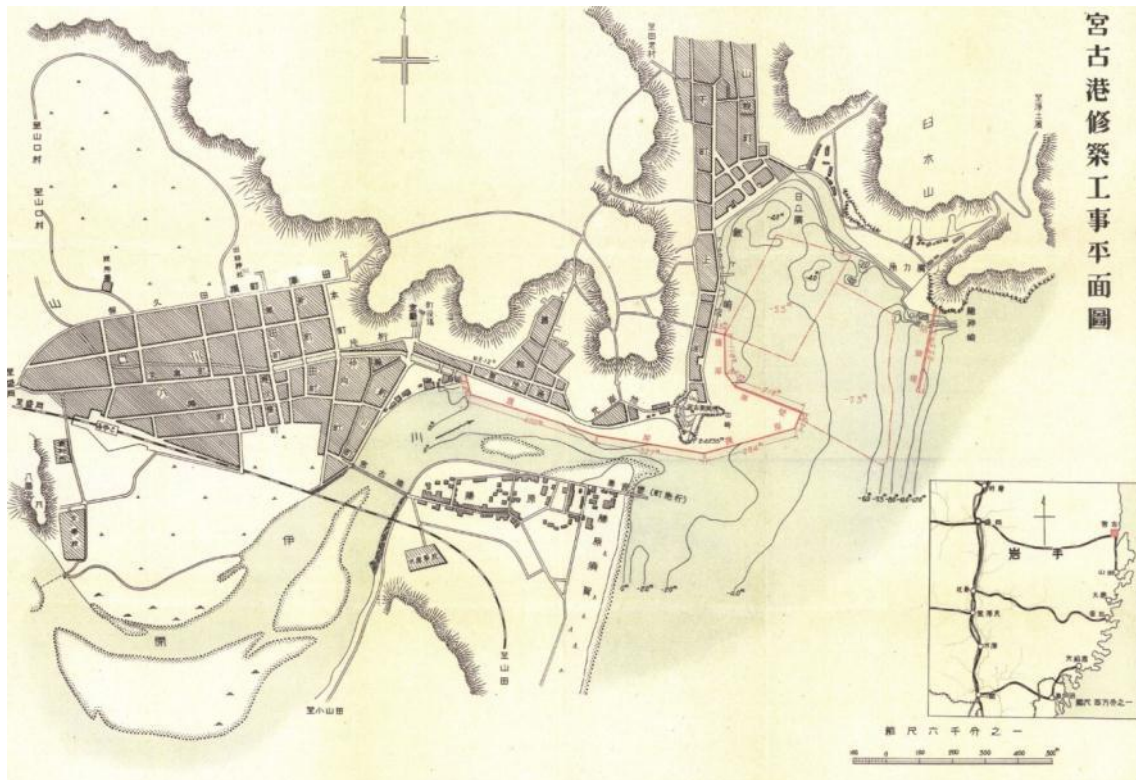


図 4-52 宮古港修築工事平面図 [250]



図 4-53 1934年（昭和9年）の宮古町全圖 [494]

#### 4.2.8 浦戸港（高知港）

太平洋から浦戸湾をはさんで湾奥に高知の市街地が発達した関係から、市街地に近接した湾奥に浦戸港（高知港）が設けられたものの、太平洋に通じる湾口および湾内の水深が浅

いため、大型船の出入りが難しいという地理的な要因を抱えており、明治期からの港湾修築工事も大きな成果を上げられなかった点、またデ・レーケや廣井勇などの土木の専門家の試案も高知県・市にとって工費が膨大であり実効性に乏しかった点は前述した。一方で阪神方面と南九州とを中継し、四国南部の主要港として、浦戸港の移出入量は増加しつつあった。

1914年（大正3年）には高知県技師の田口俊一が港湾改修計画を作成し、内務省の技師南部常次郎、安芸杏一らの助言を経て、桂浜旧灯台下に防波堤を建設（9,649円）、1920年（大正9年）には18,800円で同防波堤の嵩上げと延長工事を実施した。

高知県・市の有力者で組織された浦戸港改修期成同盟会は中央政府に対して陳情を繰り返していたが、1914年（大正3年）に内務省により浦戸港は、重要港湾たるべき資格のある港湾に指定された。その後、実際に重要港湾に指定されることが無かったため、同会は活発に活動を展開、1927年（昭和2年）にようやく重要港湾に指定された [227, pp. 7-8]。

1929年（昭和4年）より開始された内務省直轄による浦戸港の修築工事は、工費437万円とし国庫よりその半額を補助した。当初の計画は1938年（昭和13年）に至る10か年計画であったが、その後工期は2年間延長された [251, pp. 415-417]。工事の概要としては、以下のようなになる [227, pp. 9-10]。

- ① 浦戸湾の太平洋への湾口に総延長507mの防波堤築造。
- ② 高知市潮江の地先に埠頭を建設し、延長364m・水深7.3mの岸壁とし、3千トン級船舶2隻が同時に接岸可能とする。
- ③ ②の埠頭の東北面に延長172m・水深2mの物揚場を設ける。
- ④ ②③の埠頭建設の為36,000m<sup>2</sup>を埋め立てる。
- ⑤ 湾口から塩江までの航路として水深6.7mを確保する浚渫工事を実施し、沖合の岩礁の一部も除去する。

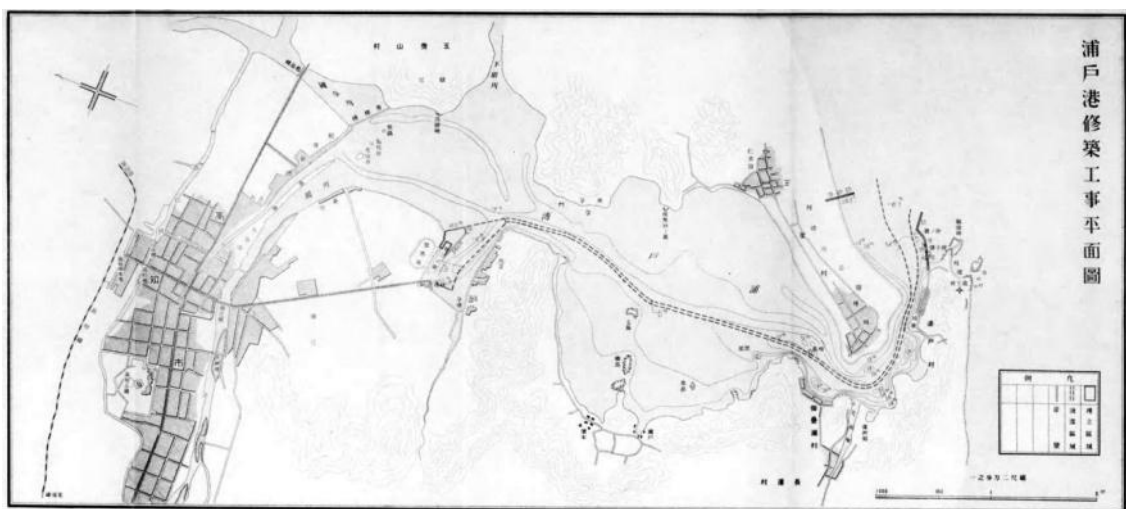


図 4-54 1929年（昭和4年）時点の浦戸港修築工事平面図 [251]

第4章  
4.2

その後、政府の都合で予算が約130万円削減され、予算約370万円で執行されることとなった。さらに1937年の盧溝橋事件とその後の日中戦争を受け、予算と工期の繰り延べが行われ、結果として1940年（昭和15年）の竣工までに費やした工事費のうち国庫補助金は1,516,287円となった [252, pp. 348-349]。

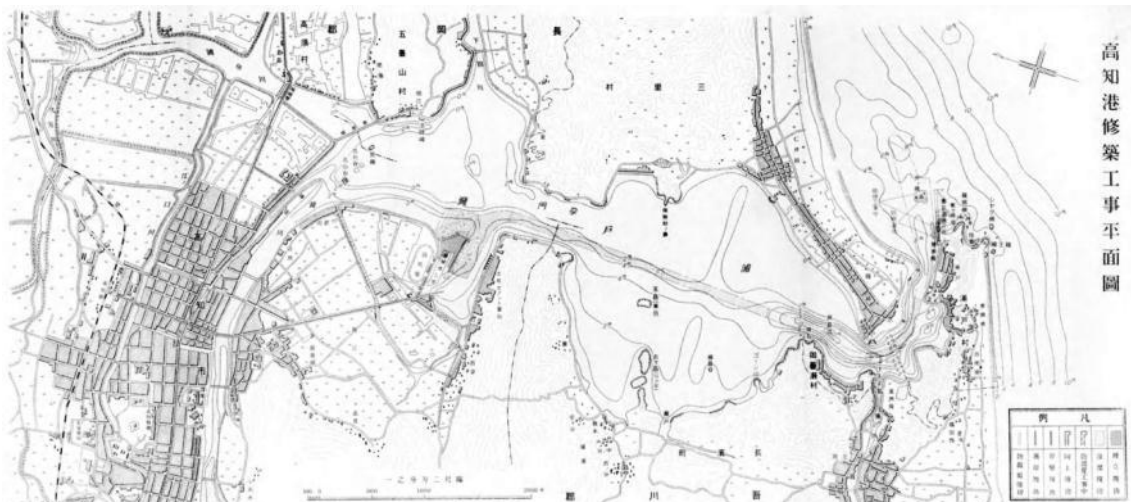


図 4-55 1937年（昭和12年）時点の高知港修築工事平面図 [495]



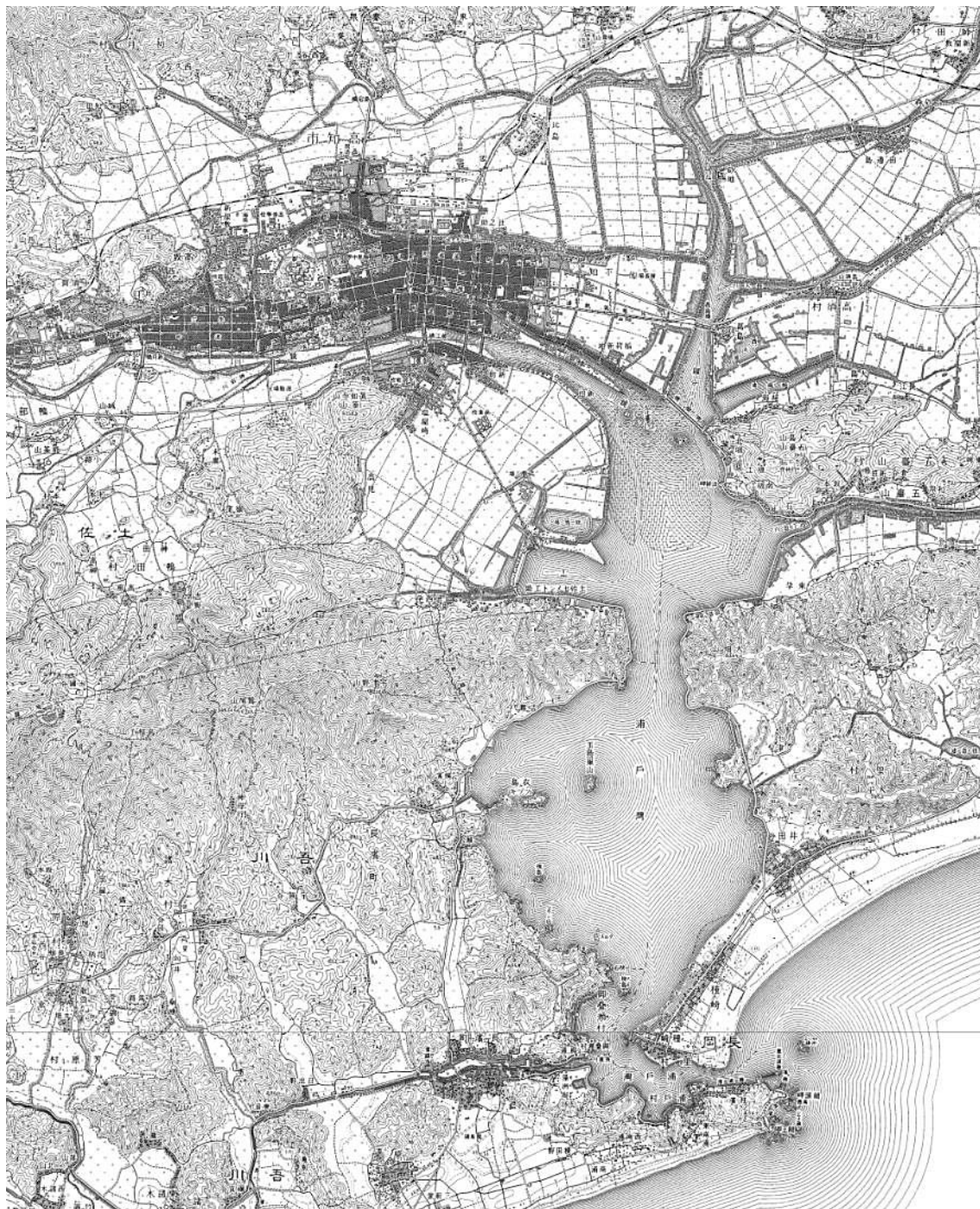


図 4-56 1933 年（昭和 8 年）の高知市周辺図 潮江の埠頭は建設中である [543] [542, pp. 1-10]

#### 4.2.9 博多港

明治以来、自治体や民間資本が中心となって港湾整備が進められていた博多港は、1899

## 第4章

### 4.2

年（明治32年）の開港場指定を経て順調に港勢を拡大していたが、第二種重要港湾に指定されたのは1927年（昭和2年）になってからであった [253, p. 1]。翌1928年（昭和3年）には、内務省の臨時港湾調査会において博多港の修築計画が確定され、1929年（昭和4年）から1936年（昭和11年）に及ぶ8か年計画が進められることになった [228, p. 59]。その後、計画の修正と工期の延長がなされ、1942年（昭和17年）に至る14か年計画となった [251, p. 431]。そのため、計画修正前を第一次修築工事、修正後に追加された工区を第二次修築工事と呼ぶ向きがあり、本論文でもその呼称に則る [228, p. 59]。

第一次修築工事は、福岡市起業の港湾修築事業を、明治30年国庫補助法に基づき、内務大臣が直接施行するものとして、総予算は530万円とし、うち約232万円を国庫補助として進められた（本予算は14か年計画の合計額である）。第一次修築計画の概要は以下のよう定められた [251, pp. 431-433]。

- ① 博多港・福岡港の西側に突出する西公園より、博多湾内に北東に突き出す防波堤を、暗礁を結ぶ形で利用して築造する。
- ② 湾内の航路を浚渫開削し、水深7.2mを確保する。
- ③ ②の浚渫土砂を利用して、既存の博多港地先を165,290 m<sup>2</sup>埋め立て、上屋・倉庫・道路・鉄道等の敷地とする。
- ④ ②の浚渫土砂を利用して、福岡市街地の地先を266,115 m<sup>2</sup>を埋め立て、港湾用地とする。
- ⑤ ③に延長400m・水深7.8mの岸壁を備え、3-6千トン級の船舶が同時に3隻接岸できるようにし、その他小型船舶用の100m岸壁も設ける。
- ⑥ 港内に航路標識や浮標を設置する。

以上のように第一次修築計画は、大型貨客船が接岸できる近代的な岸壁と臨港鉄道や道路などの港湾施設、港内の浚渫を同時に実施する大規模な計画であった。

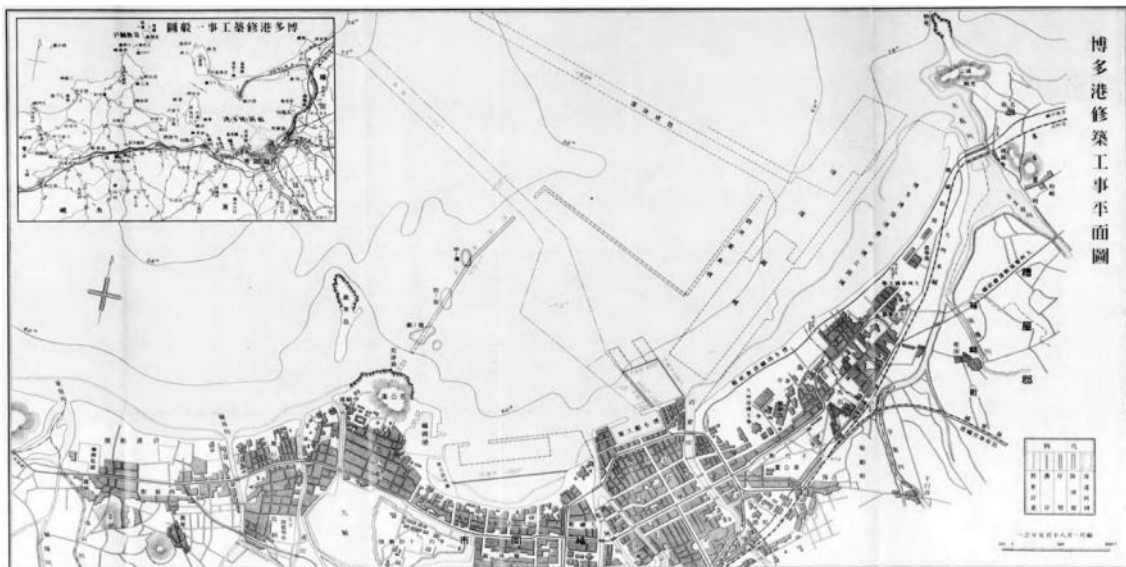


図 4-57 1929 年（昭和 4 年）時点の博多港修築工事平面図 [251]



図 4-58 1936 年（昭和 11 年）の博多港周辺図 [496]

その後 1931 年（昭和 6 年）に折からの緊縮財政を受けて、工費約 120 万円が削減され、工期を 6 年延長することになったが、さらに 1933 年（昭和 8 年）に工費約 34 万円が追加削減された。一方で 1937 年（昭和 12 年）には、航路改良と停泊地拡張のために工費 288 万円が追加されたことで、起工以来の総工費は約 664 万円（国庫補助は約 306 万円）となり、1942 年（昭和 17 年）に竣工した [254, pp. 568-571]。1937 年（昭和 12 年）の計画変更意向を第二次修築工事と呼び、その計画の大要は以下となるが、計画変更の要因は貿易量の増加に対して、第一次修築工事で計画された港内の泊地が狭小になってきたことが挙げられる。

① 第一次修築工事①の防波堤の東北及び西南に 1,500m 及び 750m の防波堤を追加する。

## 第4章

### 4.2

② 第一次修築工事④の埋立地前面に 350m・250m の船溜まり防波堤を設ける。

③ 港内の航路を拡張し、水深を 8m に合わせて浚渫する。

以上のように、港内で大型船が航行・停泊できる海面を広げる工事が第二次修築計画の柱となった。

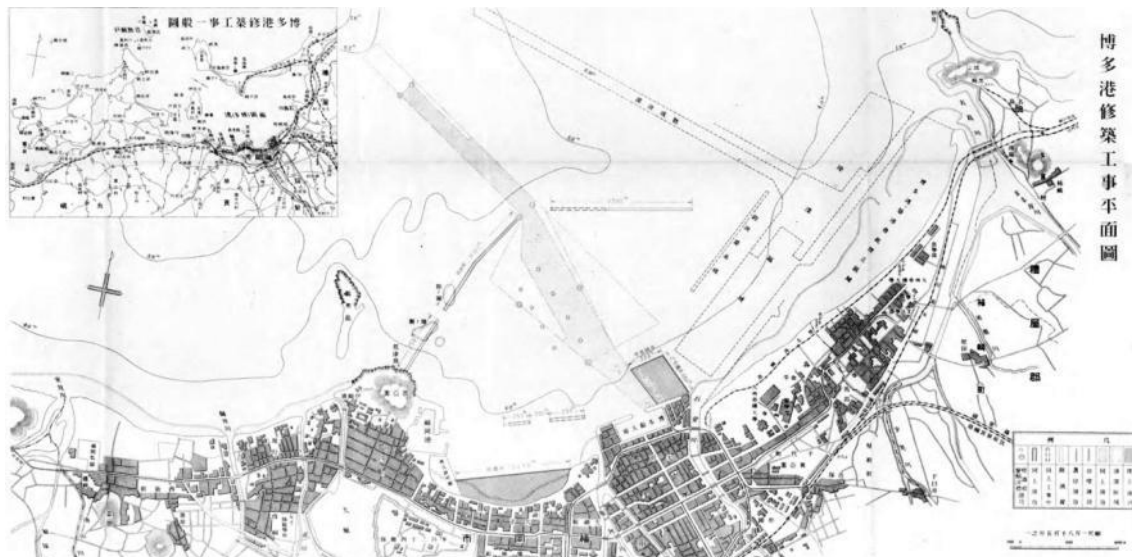


図 4-59 1937 年（昭和 12 年）時点の博多港修築工事平面図 [495]

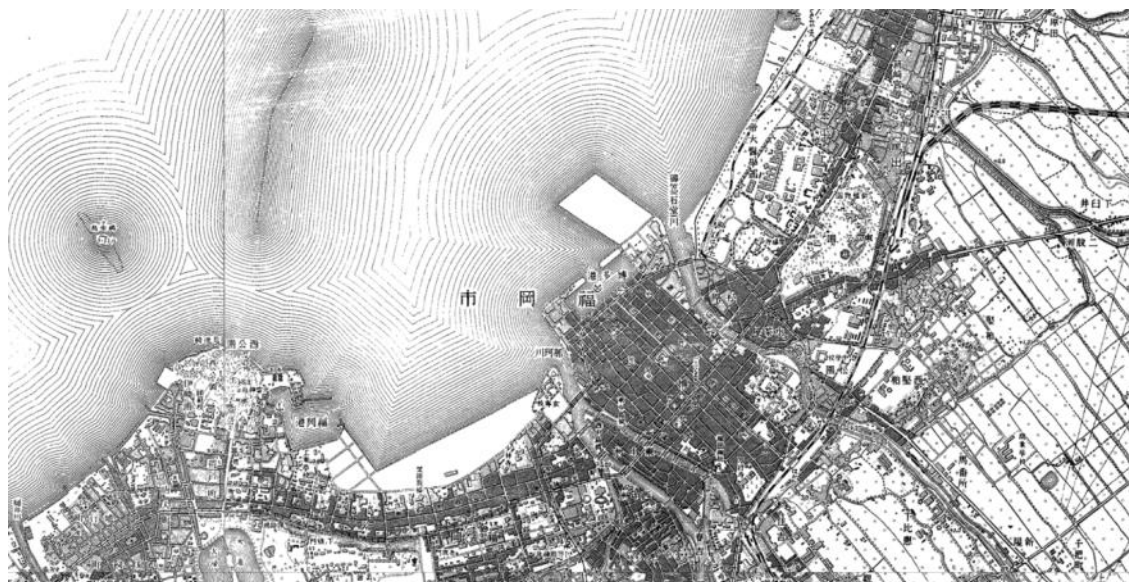


図 4-60 1936 年（昭和 11 年）の博多港周辺図 [543] [542, pp. 1-10]

以上のような内務省直轄工事の一方で、福岡市は 1934 年（昭和 9 年）に工費 148,000 円を投じて港内の浚渫を実施すると共に、市施行で 8,500 坪（約 28,000 m<sup>2</sup>）の海面埋め立て

を行い、公共物揚場・海岸道路・造船所・工場住宅用地を整備した。また1929年（昭和4年）に再開された博多湾築港株式会社による博多港東側沿岸の埋立は、1933年（昭和8年）に22万坪（726,000 m<sup>2</sup>）が竣工した [255, pp. 1-2]。

#### 4.2.10 青森港

昭和期に入り、青森港は第一次修築工事の港域だけでは狭小で、大型船の輻輳が顕著になってきた。特に第一次修築工事に鉄道省の築港が含まれ、当時の青森港の港域の3分の2が鉄道省の管轄（青函連絡船など）となっていたため、実際に商用に供せられる港域が非常に限られてしまっていた [229, p. 28]。青森県・市の地元では第二期築港国営期成会が組織され、会長に県知事、幹部に県・市議会議員が就いて、国による直轄工事を求める陳情を展開した。また港湾協会青森支部から港湾協会本部に計画策定の依頼を行い、内務省・鉄道省による現地調査や設計作業が実施された。その甲斐もあって、1932年（昭和7年）より、内務省直轄の第二次修築工事が施行されることになった。その概要は以下となる [231, pp. 16-17]。

- ① 西防波堤 364m・北防波堤 182m の新設。
- ② 当時の青森港の東側に突堤型の埠頭を埋め立てし、水深 5.5～9.1m・幅 91m・長さ 182m の岸壁により、8千トン級 2隻もしくは 3～5千トン級の船舶 4隻を同時に接岸可能とする。

以上の計画で当初の総工費は 350 万円、工期は 10 か年と見積もられた [231, pp. 16-17]。

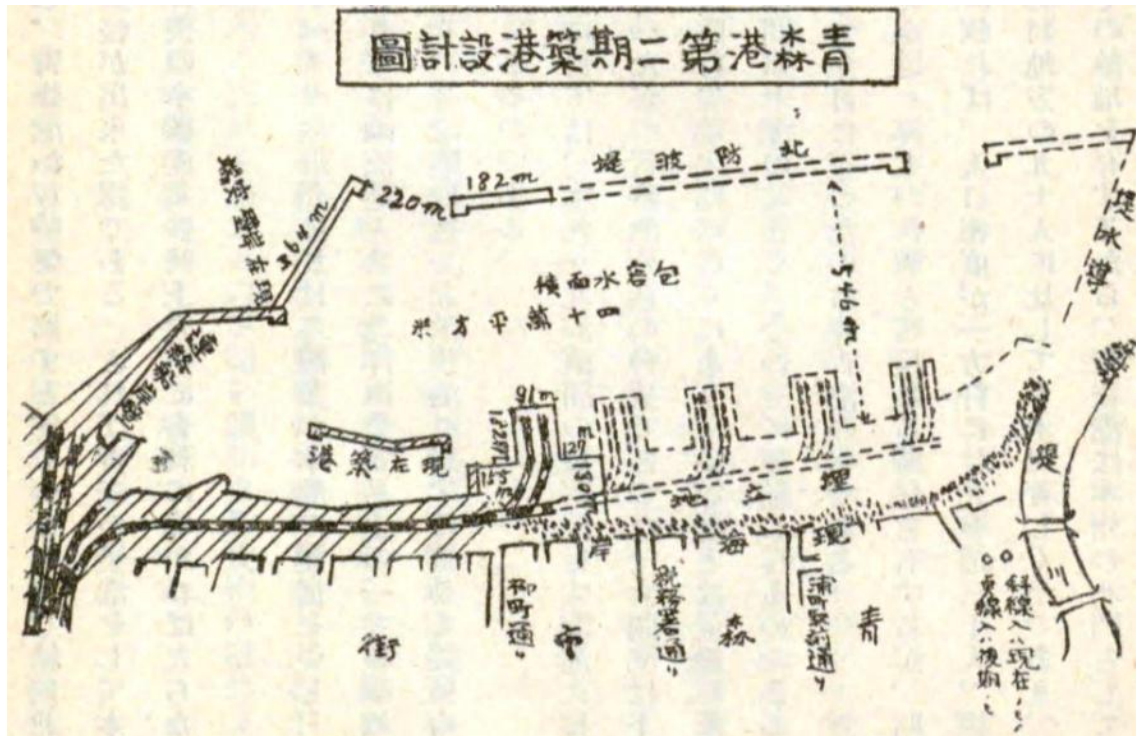


図 4-61 青森港第二期築港設計図 [231, p. 17]

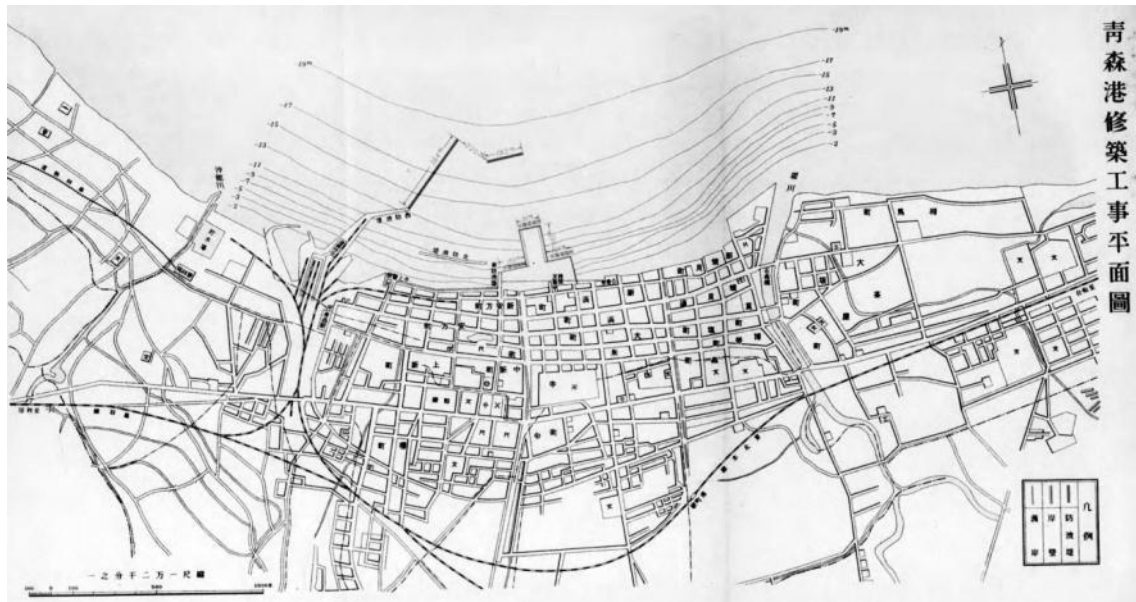


図 4-62 1932年（昭和7年）時点の青森港修築工事平面図 [241]

ただし、港湾協会による調査で当初計画された修築計画はより遠大なもので、埋立埠頭は計5基、そのすべてに臨港鉄道を引き込むというものであり、その岸壁の総延長は980間(1,783m)・埋め立て面積78,000坪(257,400㎡)という野心的な計画であった [229, pp.

35-36]。内務省直轄工事の資料には埠頭が一基しか記載されていない一方で、青森市・県の資料で埠頭が5基描かれているのは、上記の理由による。



図 4-63 1935 年（昭和 10 年）の青森市街全図 [497]

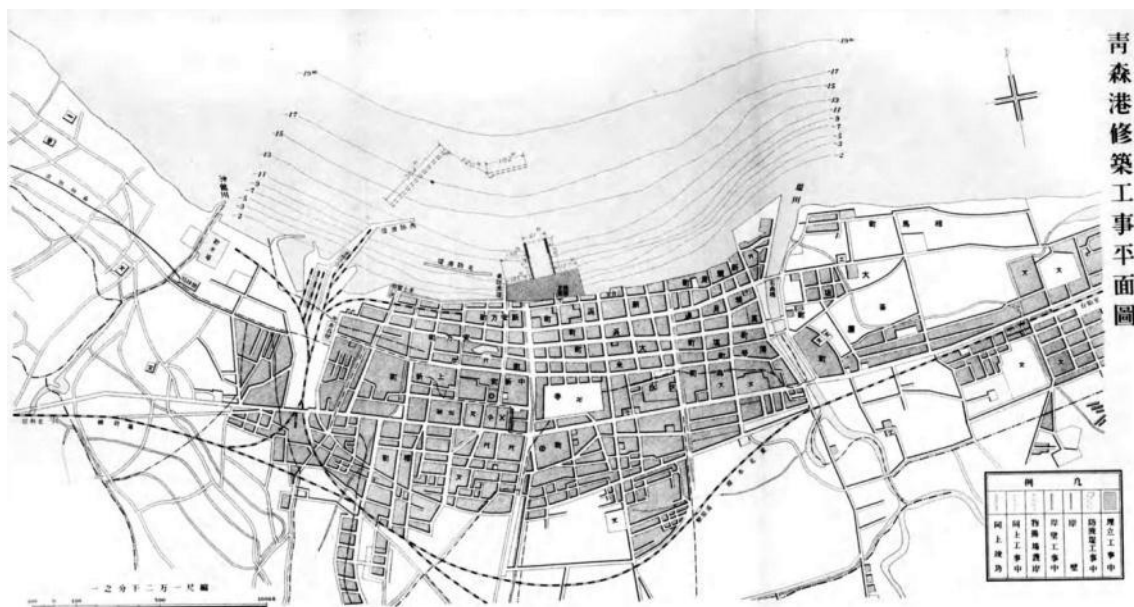


図 4-64 1937 年（昭和 12 年）時点の青森港修築工事平面図 [495] 埠頭手前の地先まで埋立が完了している

その後、日本が日中戦争を開始し、戦費調達が優先されるようになるにつれ、たびたび資

## 第4章

### 4.2

金不足から工期が延長されるようになった。最終的には工期は1944年（昭和19年）まで延長されたが [256, pp. 360-361]、竣工の記録はないため、戦局の悪化の中で工事が中止されたものと考えられる。1942年（昭和17年）の時点でも、埠頭手前の地先まで埋立工事を中断し、防波堤の整備のみを実施したとする記載がある [256, p. 360]。

以上のように、青森港は本州最北端の大規模港湾であり東北を縦貫する鉄道輸送と海上輸送の接点として、内務省直轄工事でその役割の拡大が企図されていたが、昭和戦前期においては、そのすべてが実現することはなかったと言える。



図 4-65 青森工業港計画 [257]

また、青森県・青森市は青森港の工業化を企図し、港湾協会に依頼し「青森工業港」を計画した。これは青森港の西側海岸を埋め立てて運河を掘り込み、工場用地の区画を造成して大規模な臨海工業地帯を作り出す計画であった。県内では青森工業港期成同盟会、同速成会が結成され、県知事とともに内閣に陳情を行ったが [257]、工業港計画も実事業として結実することは無かった。

#### 4.2.11 大分港

大分港は昭和に入り、明治から大正にかけての県営修築工事後は大きな変化がなく、次第に船舶の大型化や出入の増加に対応できなくなってきた。そのため、1932年（昭和7



年)より、大分県営事業として、明治30年国庫補助法に則り、内務省直轄による修築工事が実施されることになった。総工費は195万円で国庫補助は93.6万円、工期は当初1939年(昭和14年)までの8か年事業として計画された[258, pp. 1-5]。その工事の概要は以下の通りであった。

- ① 大分港西側に長さ91mの防波堤を築造する。
- ② 港内南西岸に大小2基の埠頭を建設、周囲の総延長は736m、水深6.5~7.3mを確保し、3千トン級船舶2隻と2千トン級4隻を同時に接岸できるようにする。
- ③ 南西岸の護岸を総延長530mに渡って整備する。
- ④ 港内を浚渫し水深6.5~7.3mを確保、浚渫土砂を②③に充てる。
- ⑤ 既存の浮棧橋を東側に移設する。

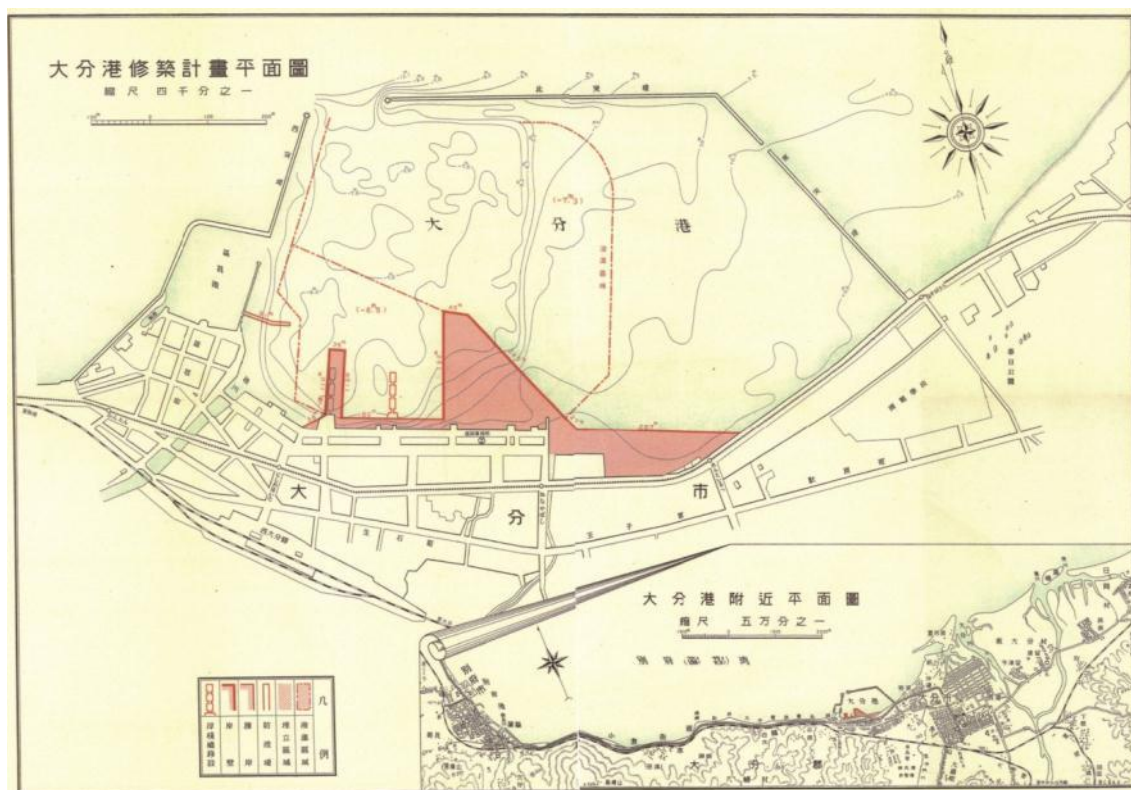


図 4-66 1934年(昭和9年)時点の大分港修築工事平面図 [258]

本直轄工事はその後、日中戦争の勃発などにより戦費調達などの事情から、工期の繰り延べが実施され、竣工時期が1942年(昭和17年)とされた。一方で、港湾修築計画自体に大きな変更はなく、予定通り同年に竣工を迎え、竣工時の工事費総計は1,792,388円であった[256, pp. 370-371]。

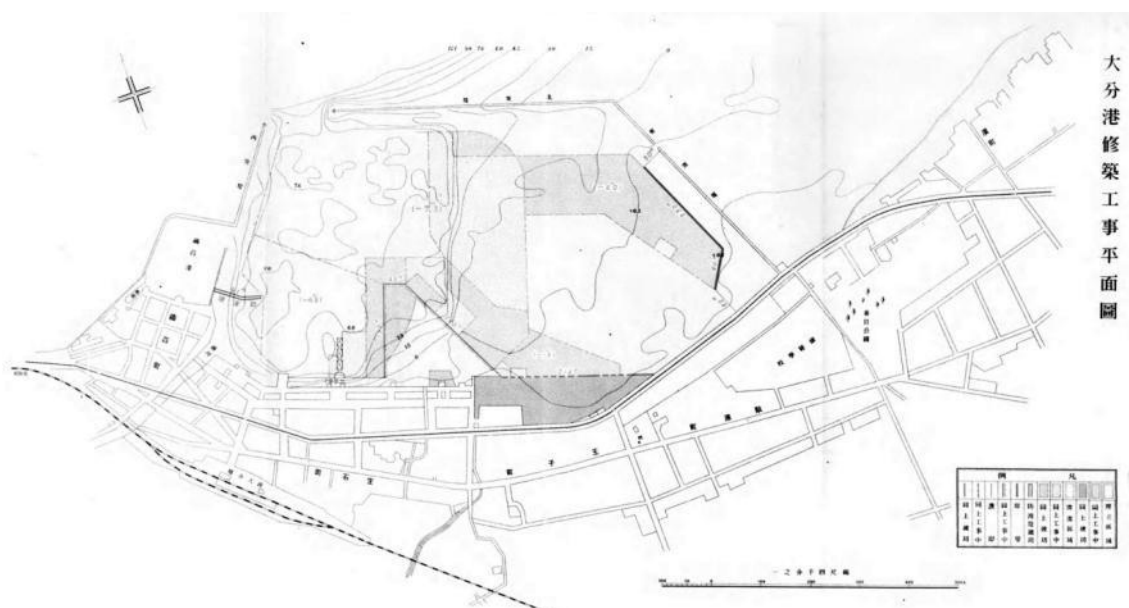


図 4-67 1937 年（昭和 12 年）時点の大分港修築工事平面図 [495]

#### 4.2.12 宇品港（広島港）

広島港は明治期の宇品埠頭の修築以来、長く大きな整備が行われなかった状況が続いた。1900年代に入ると日本国内航路に加え、日本統治下の台湾・朝鮮や中国本土との間に定期路線が次々と就航した。一方で、その時点で宇品港は不開港だったため、1920年（大正9年）に保税地区が設置され、続いて神戸税関の支署が設けられたが、外国籍の船舶の寄港は許されなかった。こうした措置は、同港が陸軍に供されていたこと（国防のための機密の確保）および民間埠頭の設備が狭小であったことなどが理由とされる。そのため、1927年（昭和2年）には食肉輸入検査港に、1930年（昭和5年）には台湾糖移入指定港にそれぞれ指定されるなど、宇品港の交易活動は活発で1936年（昭和11年）には250万トンという戦前で最大の貨物取扱量を記録している。以上のように港勢の拡大にもかかわらず、陸軍岸壁との兼ね合いから、宇品港は通常の港に比べて様々な規制がかかり、さらに明治の築港以来ほとんど修築されておらず、本格的な拡張が求められるようになった [259]。

1933年（昭和8年）によりやく国の第二種重要港湾に指定され、さらに公有水面埋立法による甲号港湾にも指定された。これにより宇品港ではなく広島港が正式名称となり、当時の宇品港の西側、京橋川河口に新しい商港の建設が開始された。まず、国の時局匡救事業として1933年（昭和8年）～1934年（昭和9年）に内務省の直轄事業として工費110万円として港湾の外郭工事を行い、その後工費240万円を追加し、合計350万円として、1935年（昭和10年）～1941年（昭和16年）までの7か年事業として本格的な港湾修築工事を実施することになった。その後1937年の日中戦争勃発に伴い、工期が繰り延べられ1943年（昭和18年）までの事業実施となった [256, pp. 373-375]。本工事の概要は以下となる。

- ① 宇品埠頭の西側、太田川・京橋川河口に防波堤・防砂堤を築造する。
- ② ①防波堤の内側を埋め立て、物揚場と護岸を整備する。
- ③ 港内と航路の浚渫を実施。

以上のように、拡張性に乏しい宇品埠頭ではなく、その西側に新たな埠頭と防波堤を設ける形で港湾修築が行われたが、広島は河川が多く瀬戸内海に注ぐ地形の関係から、海岸線に沿った港域の拡張ではなく、沖合に向けて埋め立てる方式で港湾の拡張が実施されたと言える。

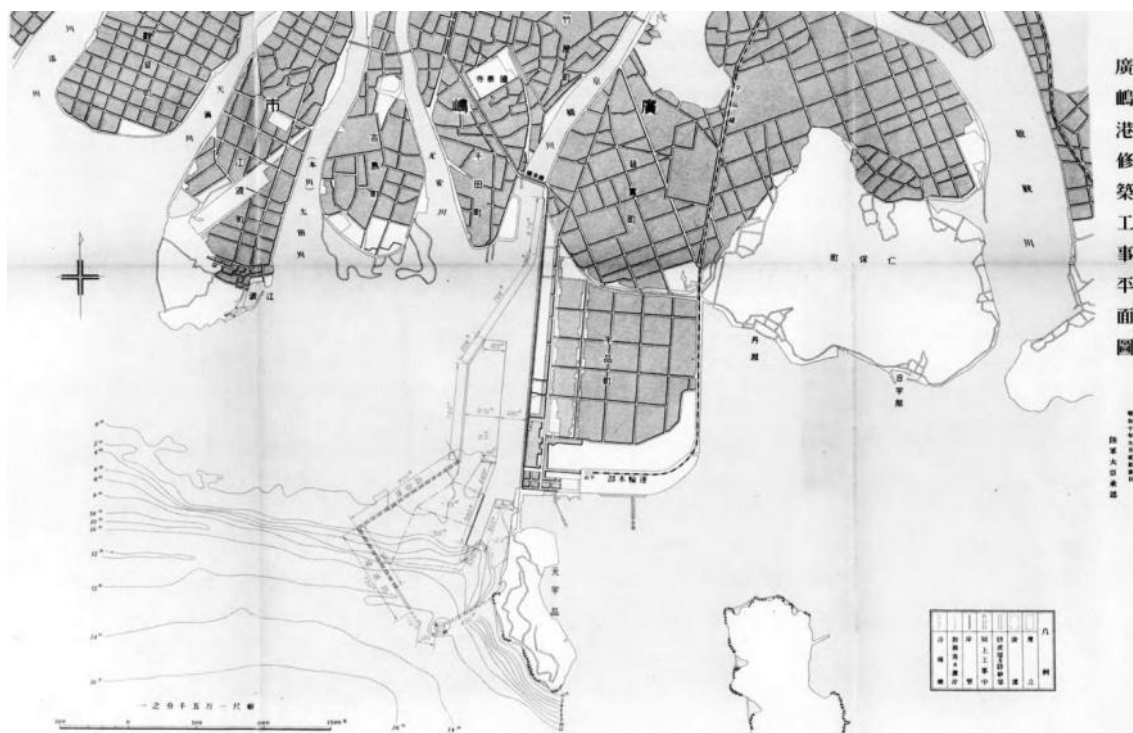


図 4-68 広島港修築工事平面図 [495]

また、本修築工事に合わせて、広島県の施行により、「広島工業港」修築工事が実施された。本工事は港湾協会が策定した原案をもとに、1940年（昭和15年）より、広島市の沿岸部を沖合に向かって大規模に埋め立てる計画が実施されることになった。当初計画で132万坪（約436万㎡）であった埋め立て計画も、実施にあたっては99万坪（約327万坪）に縮小された [260]。広島工業港修築工事は、内務省直轄工事を大きく凌ぐ規模の土木工事となり、停滞していた広島の経済を活性化させる起爆剤として大いに期待された。その後、震災をはさみ、工業港計画が完工したのは戦後となったが、一部の埠頭は戦中に完成し、三菱重工業などの工場が稼働した [261]。



図 4-69 広島臨海工業地帯（工業港修築）計画平面図 [42, p. 167]

広島工業港修築工事の経緯に関しては、「広島工業港」に詳しい [262]。内務省直轄工事とは異なるが、本工事が広島港の港勢拡大に果たした役割は大きいため、ここで詳述する。

明治以来、広域が宇品地域に限られていた広島において、新たな港湾や埋立地の建設が進まなかった事由として、漁業補償問題が挙げられる。広島市前面の瀬戸内海は、遠浅の海で好漁場であり、牡蠣や海苔の養殖も盛んで、当時の漁業関係者は約 2 千世帯、約 1 万人を数えたとされる。しかし、日中戦争が激化し、日本国内の翼賛体制・軍備増強の趨勢が強まるに従い、重工業の工場用地確保の要望が高まり、漁業権補償が短期間で妥結、埋立が開始された [262, p. 1]。漁業補償は「円満」に進んだとあるが、当時の時代背景を鑑みると、ほぼ強制的なものであったとみるべきであろう。埋め立てにあたっては魚介類の法要祭が開催されたとされる。

広島は河川が多く、工業用水の確保が容易であり、宇部や九州の産炭地からも近いので、工業立地としては早くから注目されていたものの、海側以外の三方向が山に囲まれているため、まとまった土地を確保することが難しかった。そのため、遠浅の海岸部を埋め立てることで、工業用地と港湾を同時に創出することが目論まれたわけである [262, pp. 11-12]。加えて、すでに、戦争の拡大による物資移出入の増加で、既存の宇品地区と前述の内務省直轄工事の港域だけでは対応が難しいことが予測されていた。また住宅営団広島支所が開設され、工場労働者のための約 5 千個の住宅供給の目途が立った。さらに 1940 年（昭和 15 年）には、地元財政界の有志で工業港期成同盟会が結成され、工業港建設が促進された。

[262, pp. 14-25]。

工業港の計画は以下となる [262, pp. 41-44]。

- ① 埋立面積 986,460 坪 うち工場用地としての売却面積 867,000 m<sup>2</sup>。
- ② 工期は 1940 年（昭和 15 年）～1943 年（昭和 18 年）、総予算は 1,970 万円（県予算）。
- ③ 埋立地内の道路幅員は 15～20m で歩車分離とする。
- ④ 公共の物揚場・岸壁を設置する。
- ⑤ 海面を浚渫し航路と泊地を確保し、航路の一部は河川に接続させる（河川を運河として活用する）。
- ⑥ 広島市による工業用水供給を実施する。

以上のような臨海工業地帯造成のための大規模な土木工事が実施され、戦時中にも関わらず、埋立地の多くが竣工し、一部には工場が立地することになった。

#### 4.2.13 和歌山港

和歌山市の紀ノ川河口左岸にあたる一帯（和歌山港）は、後背の平野部に次第に工業立地が進み、港湾の近代化が急がれたが、1927 年（昭和 2 年）から紀ノ川の改修工事が実施されたことに伴い、和歌山港の修築も附帯事業として計画され、1932 年（昭和 7 年）に工費 170 万円、工期 7 か年の内務省直轄による修築工事が実施されることになった。翌 1933 年（昭和 8 年）には、和歌山港が第二種重要港湾に指定され、それに伴い計画の一部を変更、工費を総計 240 万円とした。さらに、1935 年（昭和 10 年）に 265 万円に増額（うち和歌山県負担 70 万円、和歌山市負担 55 万円）とされた [236, pp. 252-253]。その後、計画の変更や縮小・工期の繰り延べなどが行われ、1939 年（昭和 14 年）に竣工の予定であったが、1940 年（昭和 15 年）に工費 196 万円（うち、和歌山県負担 99 万円）を追加し、工期も 1949 年（昭和 24 年度）までに延長された。しかし、戦局が切迫したことで、急ぎの港湾修築が求められたことから、計画を繰り上げ、1944 年（昭和 19 年）中の竣工となった [256, pp. 378-381]。

最終的な修築計画は下記のようなになった。

- ① 港域を囲む防波堤の築造（北 430m、南 1,200m）
- ② 泊地内の水深 6.4m に浚渫し、2～3 千トン級の船舶が出入り可能とする。
- ③ ②の浚渫土砂で外港部 18,000 坪、内港部 12,000 坪、市内堀川連絡水路沿い 7,000 坪を埋め立て、護岸・荷揚場とする。
- ④ 水面貯木場を確保する。
- ⑤ 内港から市内に至る水路を幅員 35m・水深 1.2m に拡張する。
- ⑥ 内港汽船岸壁に上屋 2 棟及び起重機ほかの陸上設備を建設する。

以上の工事が、戦時中にどの程度進捗したかは、明確な記録がないため不明な点が多いが、戦後の市街地図を管見する限り、おおよそ当初の計画通りに竣工したものと思われる（図

第4章

4.2

4-71)。

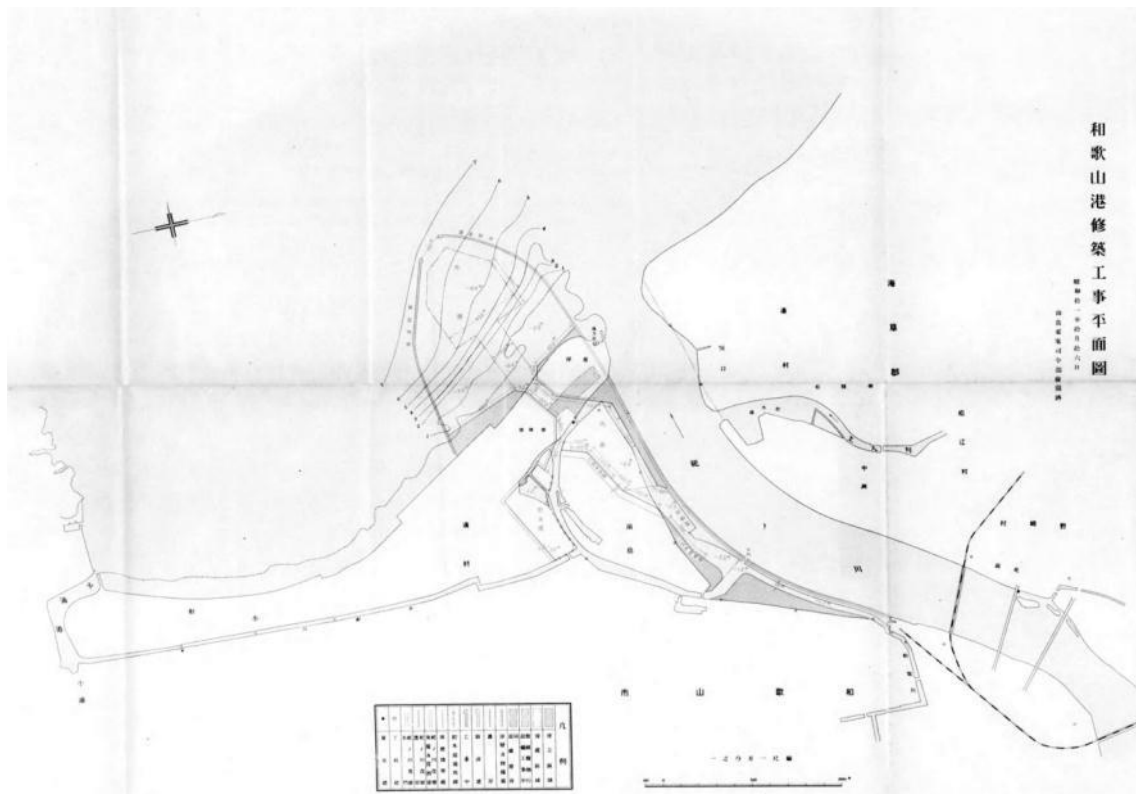


図 4-70 1934 年（昭和 9 年）時点の和歌山港修築工事平面図 [488]



図 4-71 1947 年（昭和 22 年）の和歌山市街地 [543] [542, pp. 1-10]

#### 4.2.14 宇部港

前述の通り、宇部港は炭鉱経営を中心とした民間企業により、海底炭鉱の採炭土砂を用いた港湾整備・工業用地造成が進んでおり、昭和前期において、すでに中国地方で最大の工業地帯を形成しつつあった [263, p. 66]。山口県営事業として、1927 年（昭和 2 年）～1933 年（昭和 8 年）に、東西防波堤 328m、南防波堤 817m が築造され、両端に灯台が設置された [264, pp. 50-51]。防波堤を整備することで、大きくその港域を拡張することが、そのねらいであった [265, pp. 146-147]。また 1933 年（昭和 8 年）からは、新たに山口県営事業として工費 58 万円をかけ、上記の県営事業の追加計画として、31,200 m<sup>2</sup>の工業用地造成の埋立事業を開始した [266, pp. 1-2]。

1935 年（昭和 10 年）に、宇部港は第二種重要港湾に指定され、1937 年（昭和 12 年）より、上記の県営事業を発展させるかたちで、内務省直轄による港湾修築工事が実施されることになった。当初の予算は 318 万円（うち国庫補助 159 万円）・工期 8 か年であったが、他港の例にもれず、戦時体制の強化により、工期が繰り延べられ、1945 年（昭和 20 年）を目途として工事が進められた [252, pp. 377-378]。

直轄工事で実施されたのは主として港内の浚渫工事であり、併せて排砂管を移設しながら、浚渫土砂を県営の埋立地に活用した。この間、1938 年（昭和 13 年）、開港場に指定され、宇部税関支署が設置されている [264, pp. 50-51]。県営の埋立地には工場が立地することで、宇部港はさらに工業港としての性格を強めた。内務省直轄による工事は港内の浚渫の

## 第4章

### 4.2

みであったが、浚渫に伴って排出される土砂が大規模な工業用地埋立に利用されたことで、直轄工事が同港の近代化・工業港化に果たした役割は非常に大きかったと言える。

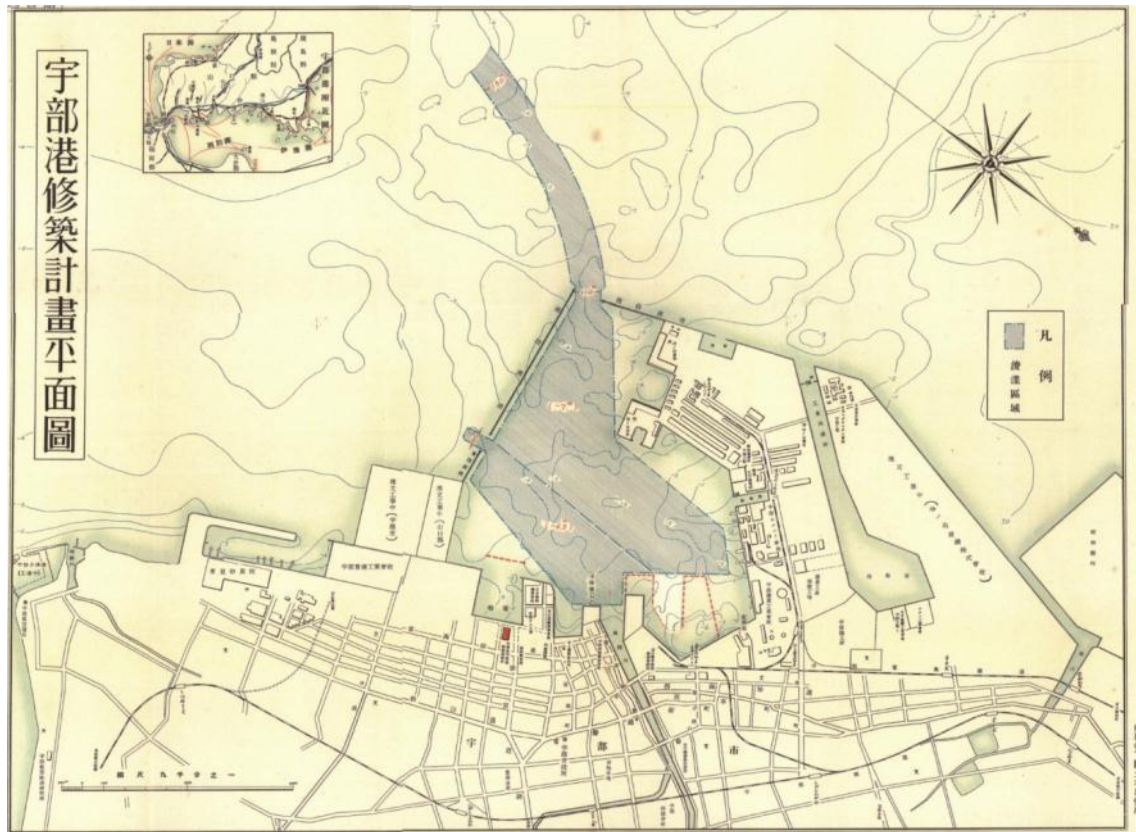


図 4-72 1937年（昭和12年）時点の宇部港修築計画平面図 [266]





図 4-73 1937 年（昭和 12 年）時点の宇部港修築工事平面図 [495]

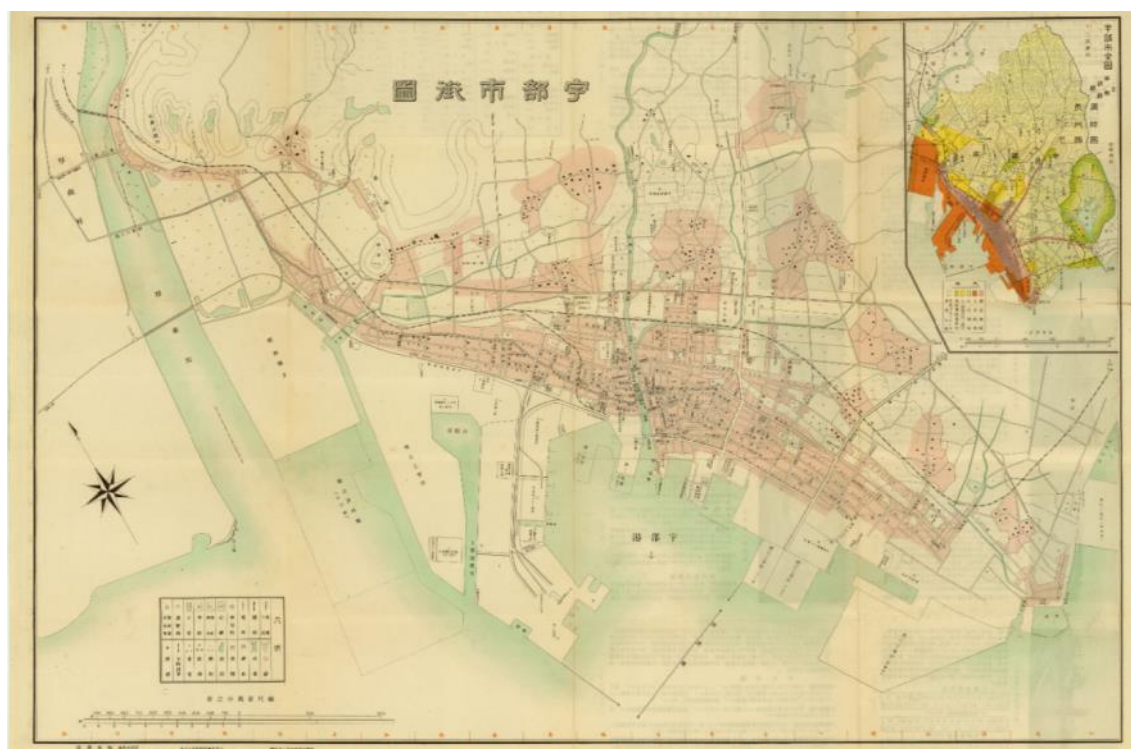


図 4-74 1939 年（昭和 14 年）の宇部市全図 [499]

## 第4章

### 4.3

#### 4.2.15 内務省直轄港湾工事の特徴

本節(4.2)で見えてきたように、内務省直轄による地方港湾整備は、地元企業・自治体では自弁できない規模の近代港湾を、国庫補助と内務省の技術指導によって実現するものであった。ただし、明治期までと比べて、地元の企業・自治体も資金力を得てきており、内務省直轄工事を契機として埋立や工場用地造成などを行う事例も見られた(塩釜港・清水港・博多港・宇部港・広島港など)。

内務省直轄による港湾整備は大型船が直接接岸できる岸壁・埠頭整備に特徴があり、概ね3,000トン前後の船舶が横付けできる岸壁を、ケーソンやカルバートなどの当時最新の工法を用いて、水深を確保して築造できるようになった点が、在来の港湾からの大きな技術的進歩として挙げられる。

直轄工事が行われた場所は、明治期に築造された波止場から海岸線に沿って左右に展開して築造されることが多かったが(敦賀港・塩釜港・清水港・高松港・今治港・青森港・大分港)、既存の運河を埋め立てたり、波止場から海に向かって新たな埠頭を建設する例(鹿児島港・宮古港・博多港・宇部港・広島港)や既存の港湾設備を強化する例(浦戸港・和歌山港)も見られた。また多くの港湾で臨港鉄道が計画に盛り込まれたが、敦賀港・塩釜港・清水港・広島港・和歌山港のように既存の運河や河川舟運との連携を図った計画も見られた。加えて、鹿児島港や清水港のように修築工事中に計画の変更が行われたり、追加工事が実施された例や、青森港のように将来的な拡張を前提とした計画で修築が行われたものもあった。

概して、内務省直轄工事によって、1920年代から1930年代に多くの地方港湾で、短期間に近代化・性能向上が広く実施されたと言える。これは、2.3.3記載のように、所管官庁である内務省土木局や港湾調査会・土木会議港湾部会などの、内務省を中心とした強力な港湾行政の執行、さらに港湾協会の調査研究と提言活動などの成果であったと考えることが出来よう。また、2.5.1で示したように、内務省土木官僚の鈴木雅次らが唱えた、各県になるべく中規模の港湾を多く整備する、という整備方針に従ったものでもあると言える。

#### 4.3 港湾都市での都市計画施行とプラン

本節では、研究対象港湾が所在する14都市について、その都市計画の経緯とプランを整理し、港湾都市特有の特徴や共通点に着目し、分析を図りたい。

##### 4.3.1 敦賀町(敦賀港)

敦賀町での都市計画の経緯は、下表（表 4-2）となる。

表 4-2 敦賀町都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1935 年（昭和 10 年）	敦賀都市計画区域決定 [267]
1937 年（昭和 12 年）	都市計画街路決定 [268]
1941 年（昭和 16 年）	都市計画街路追加変更 [269]
1942 年（昭和 17 年）	都市計画街路変更 [270]
1943 年（昭和 18 年）	都市計画街路変更 [271]

敦賀町の都市計画区域決定の経緯は、理由書が発見できなかった為不明であるが、1937 年の都市計画街路決定の理由は下記の通りとなる [268]。

「敦賀町の街路は概ね幅員狭小にして系統亦適当ならず殊に郊外地は無統制なる発展を為し保安、衛生上憂慮すべきものと共に日常交通、経済上に及ぼす損失も亦大なるものを以て先づ其の街路計画の確立を急務なりと認む。

然れ共都市計画区域全部に亘る街路網決定には尚相当の時日を要するを以て此の際調査完了せる主要街路に付都市計画として決定し市街地建築物法の運用及土地区劃整理の施行に備へむとす。

尚街路の位置及幅員に付ては専ら地勢、交通及将来発展の趨勢等を考察して之を配置したり。

即ち築港と敦賀駅との連絡を緊密にし国道 1 2 号線及国道 3 5 号線を以て其の二大基準とし東西に数線を配して其の幅員或は曲折を整正せり。

斯くして、得たる路線数十一其の延長一万八千二百二十米に達す。」

（句読点・改行・下線筆者）

都市計画街路計画についての図面は下図（図 4-75）となる。

第4章  
4.3

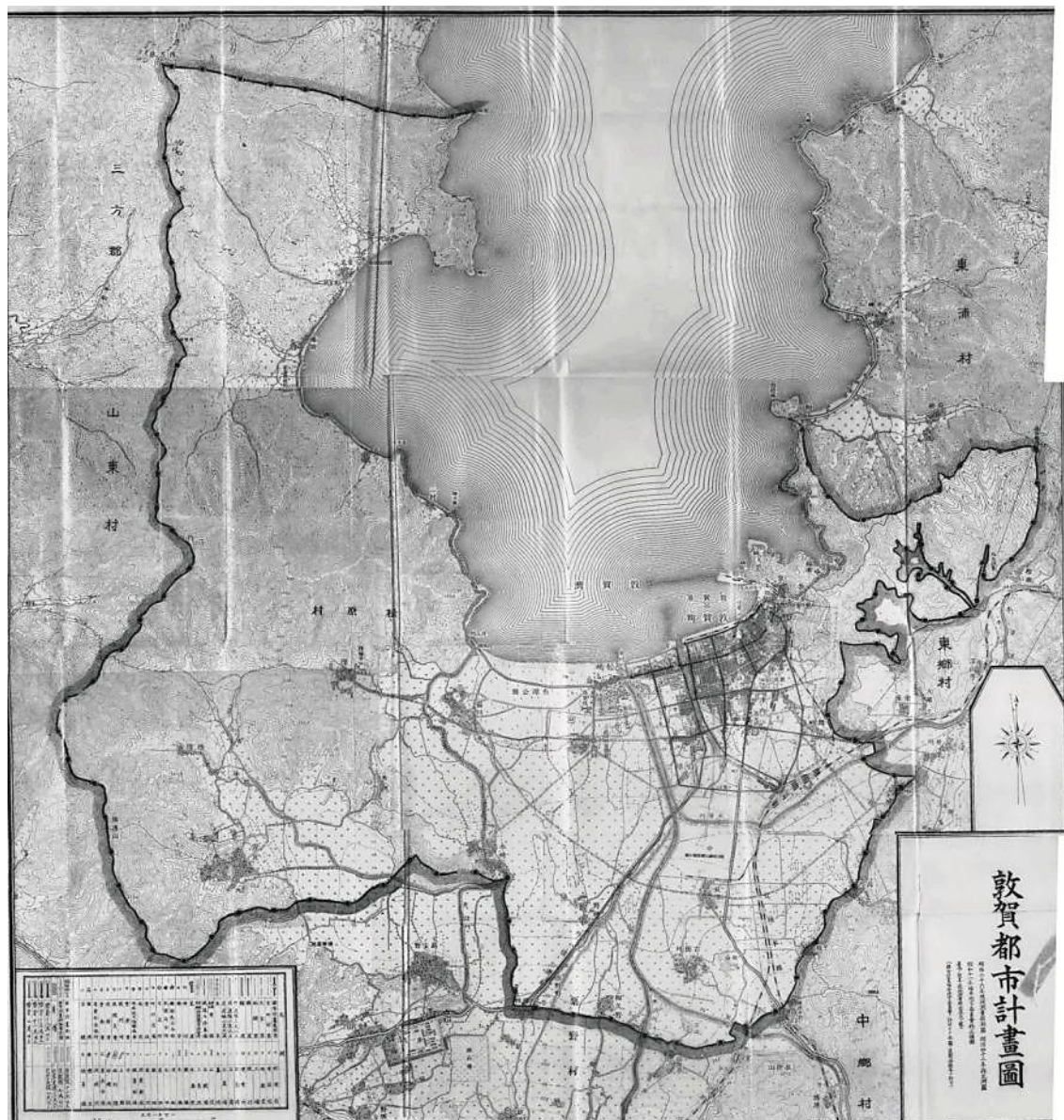


図 4-75 1937 年（昭和 12 年）の敦賀都市計画図（街路計画図） [268]

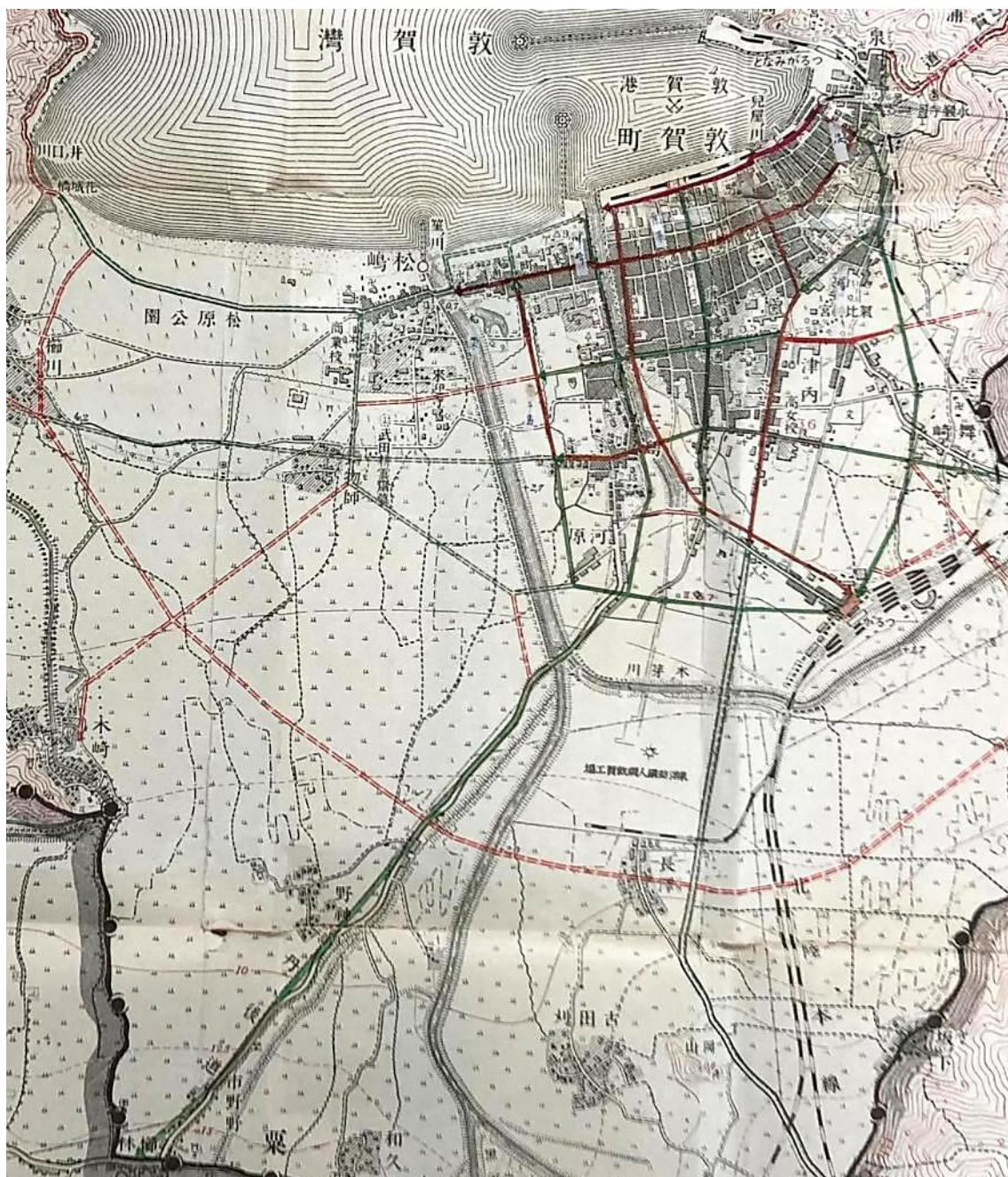


図 4-76 1937 年（昭和 12 年）の敦賀都市計画図（街路計画図）中心部拡大 [268]

1937 年に計画決定された都市計画街路は下表（表 4-3）となる。

表 4-3 敦賀都市計画街路 [268]より筆者作成

街路番号	街路名称	幅員(m)
2.1.1.	築港線	18
2.2.1.	敦賀港道ノ口線	15

## 第4章

### 4.3

2.2.2.	敦賀中港停車場線	15
2.2.3.	泉松原公園線	15
2.3.1.	敦賀東港停車場線	11
2.3.2.	新港駅津内線	11
2.3.3.	運河河口櫛林線	11
2.3.4.	曙線	11
2.3.5.	湯山松島線	11
2.3.6.	舞崎原線	11
2.3.7.	停車場敦賀西港線	11

上記の都市計画図を筆者編集により、下図（図 4-77）のようにまとめた。

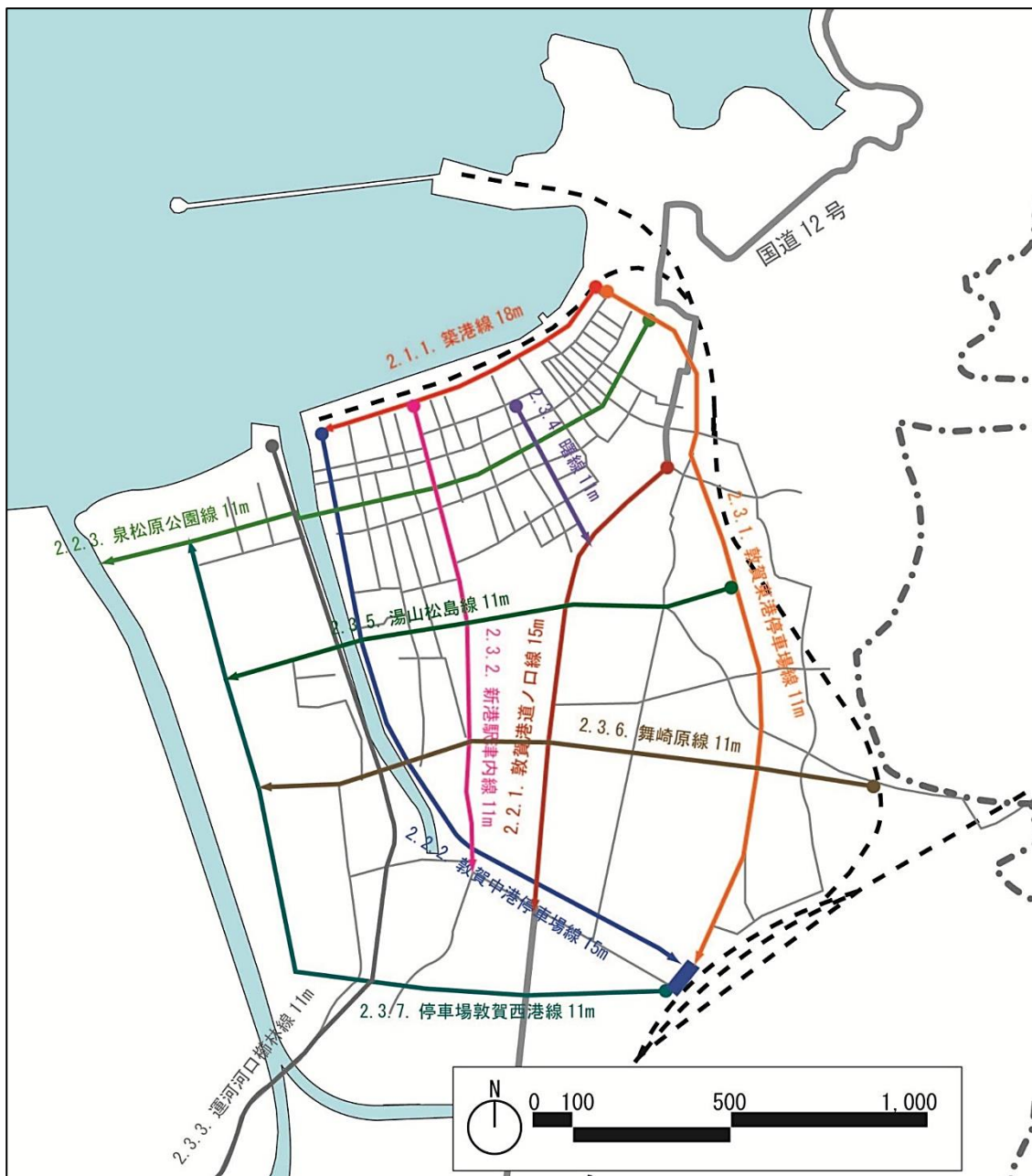


図 4-77 敦賀都市計画図（[268]をもとに筆者作成）

街路決定においては、「築港と敦賀駅との連絡を緊密にし国道12号線及国道35号線を以て其の2大基準とし東西に数線を配して其の幅員或は曲折を整正せり。」[268]とあるように、港湾と、敦賀駅を含めた内陸部との連絡強化が念頭に置かれたことが分かる。2.2.1. 築港線（18m）では海岸線に沿った臨港道路の整備が図られており、最も幅員がとられている。2.2.2. 敦賀中港停車場線（15m）は駅前広場も含めた計画となり、2.3.2. 新港駅津内線（11m）、2.3.1. 敦賀港停車場線（15m）、2.3.7. 停車場敦賀西港線（11m）などを含め、多くの都市計画街路が臨海部から敦賀港駅に複数経路で接続する街路計画となっている。

## 第4章

### 4.3

また既存の国道12号線（現国道8号線）は2.2.1.敦賀港道の口線（15m）と重複させることで、敦賀市内を通過する区間を拡幅している。一方、国道35号線（現国道27号線）は駅の南側をほぼ東西に走る国道であるが、当時は計画中であるため、存在しない。

以上のように、敦賀町においては、内務省直轄工事によってつくられた敦賀港の海岸線の複数箇所から、敦賀駅まで複数経路で街路が到達する都市構造が計画された。敦賀港と敦賀駅との連絡を最優先とした街路計画と言え、内務省直轄工事では市街地の道路整備まで行うことはないため、港湾の修築と機能強化を補う形で市街地の都市計画が立案されたと言える。

#### 4.3.2 塩釜町（塩釜港）

塩釜町（多賀城村と七ヶ浜村を編入し1941年より塩釜市）における都市計画決定にかかる経緯は下表（表4-4）となる。

表4-4 塩釜町都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1933年（昭和8年）	塩釜町都市計画適用 [272]
1935年（昭和10年）	都市計画区域決定 [273]
1942年（昭和17年）	塩釜都市計画多賀城工業都市建設土地区画整理決定 [176]
1944年（昭和19年）	都市計画街路決定 [274]
1944年（昭和19年）	仙台及塩釜軍都都市計画整備決定 [177]
1945年（昭和20年）	都市計画街路追加変更 [275]

塩釜町では都市計画街路等の計画が行われる前に、1938年（昭和13年）に編入した多賀城村を中心とする工業都市建設のための区画整理が、1942年（昭和17年）に実施されることになった。同区画整理が実施されることになった理由については下記となる [276]。

「塩竈都市計画区域内多賀城村を中心とする地域一帯の地は従来数箇の部落より成り人口極めて稀薄にして準農村の境を出でざりしところ最近軍関係重要施設の建設計画決定し其の一部は既に工事の着工を見るに至り之が為諸般の状勢甚だしく変化し近き将来市街地として急激なる発展を予想せらるゝに至れるを以て此際適当なる区域を限り之を都市計画土地区劃整理として決定し統制ある工業都市の建設を企図せんとするものなり」

この土地区画整理の諸元としては下記となる [276]。

- ① 区画整理対象面積 約212万坪（約700万㎡）
- ② 道路幅員 6m以上
- ③ 公園及び緑地面積は①の5%以上を確保
- ④ 区画整理区域内の用途は工場・住宅・商店



また同土地区画整理計画図面は下図（図 4-78）となる。

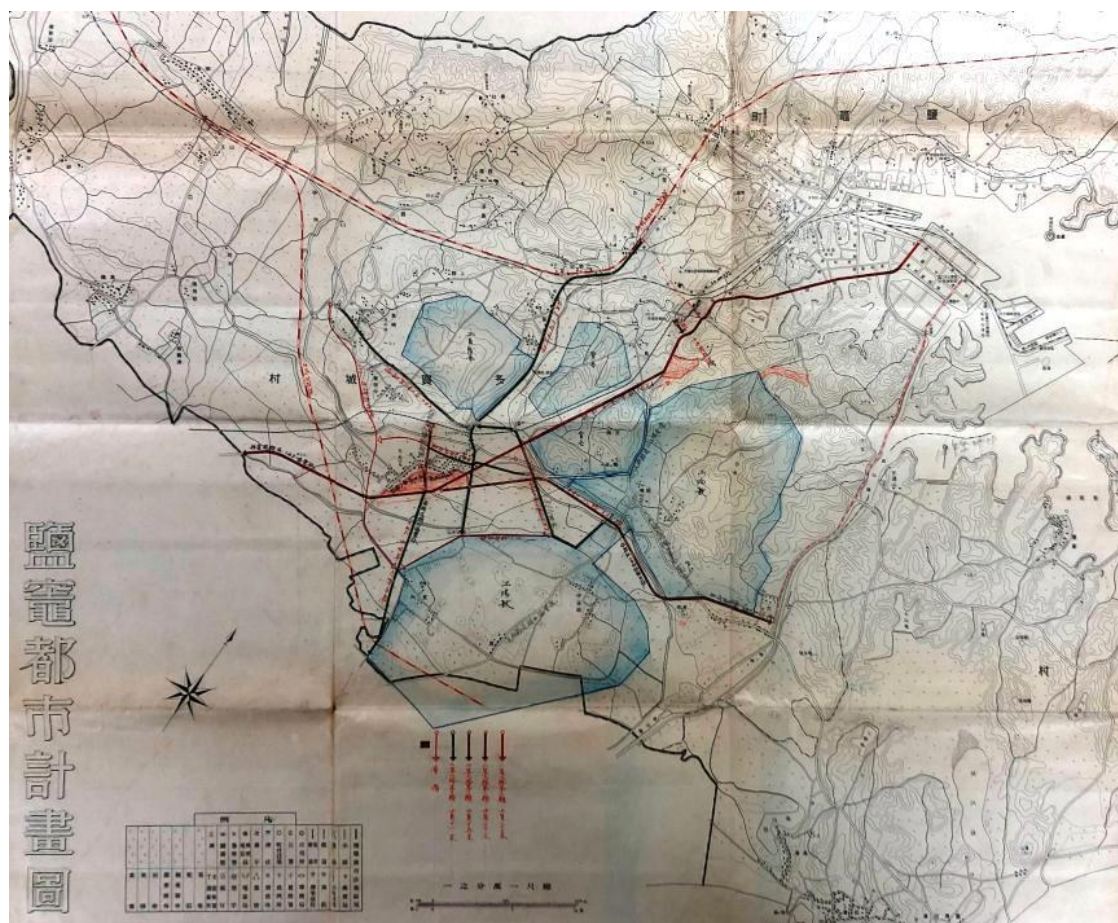


図 4-78 鹽竈都市計画多賀城工業都市建設土地区画整理区域図 [276]

第4章  
4.3



図 4-80 塩釜都市計画多賀城工業都市建設土地区画整理計画予定図 [276]

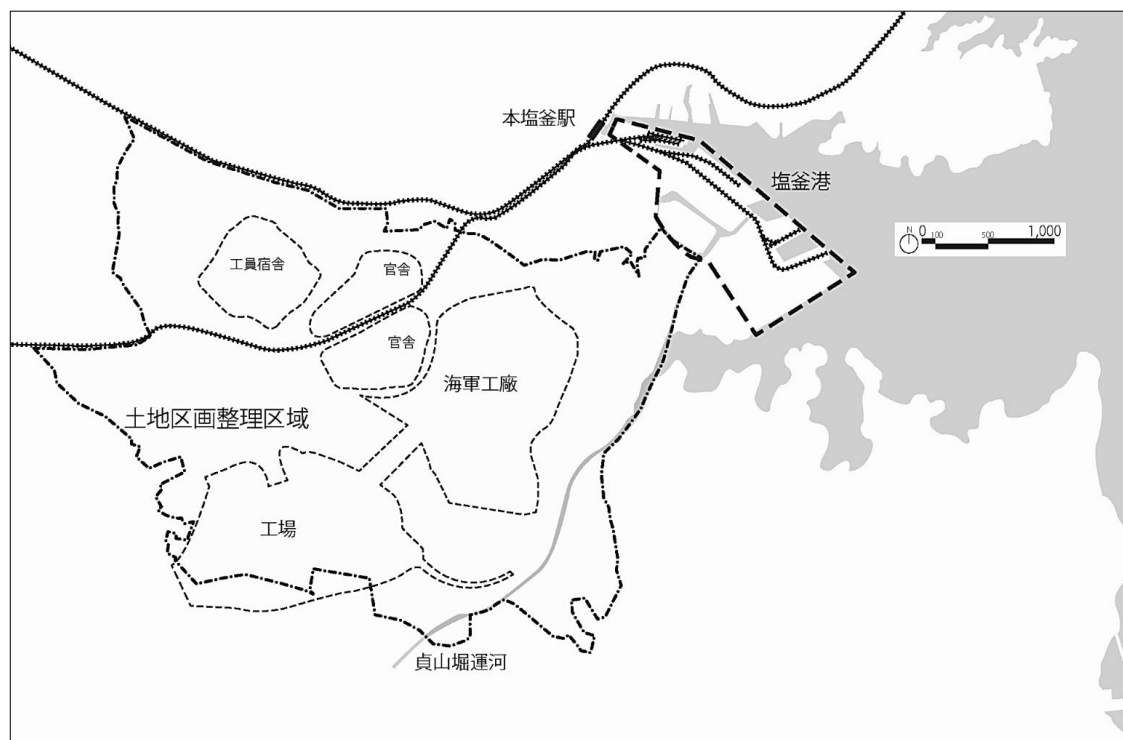


図 4-79 塩釜土地区画整理区域内の土地利用計画（[276]より作成）

以上のように、塩釜の工業都市建設のための区画整理は多分に軍関係の工業立地を目指したものであったが、これに至る経緯として、1939年（昭和14年）に宮城県議会議長・仙台市長・仙台市議会議長・塩釜町長・塩釜町議会議長の連名で、仙台から塩釜にかけての地域への工業団地立地の陳情「仙台塩釜地方工業開発実現陳情」を政府（内閣東北局）に対して実施している [277]。ここでは、塩釜港および貞山運河の海運・水運と、名取川の豊富な工業用水などの利点を述べるとともに、政府の工業開発が西日本に偏っており、東北地方に恩恵がない点を指摘している [277]。特に当時の仙台市長で会った渋谷徳三郎は「仙塩工業地帯建設計画」の実現に熱心であったとされる。仙塩工業地帯建設計画については「仙塩地方開発総合計画」とも呼ばれ、名取川の上流の加水統制計画が軌道に乗り、電力供給と工業用水供給の目途が立ったことで、1930年代から宮城県の主導で進められていた。当初は、貞山運河に沿った約600万坪（約1,980万㎡）の工業用地と、その他住宅等の用地を合わせた約1,500万坪（約4,950万㎡）、総工費7,500万円が想定されていたが、ある程度の国費補助を見込んでのものであった [278, pp. 136-139]。本計画は電力開発・港湾・河川・区画整理・都市計画などを総合した「総合計画」であるとされ [278, p. 138]、1942年の工業都市建設土地区画整理も、これに沿った計画であったと言える。

また1944年には仙台及塩釜軍都都市計画施設 [177]と都市計画街路決定 [274]がなされ、東北の大都市仙台市と軍産工業地帯の多賀城、港湾都市としての塩釜町という位置づけのもと、前述の仙塩工業地帯建設をより具現化した計画がなされた。

第4章  
4.3

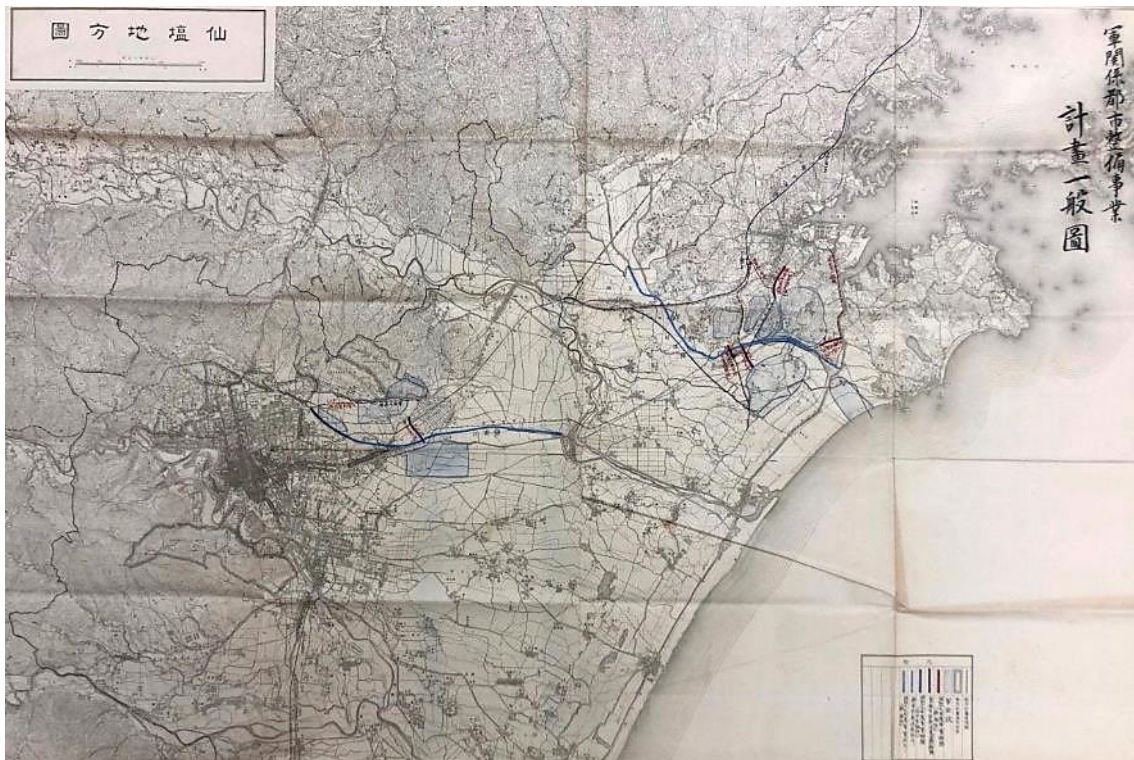


図 4-81 軍関係都市整備事業計画一般図（1944年） [177]



図 4-82 塩釜都市計画街路一般図 [274]

塩釜における都市計画街路の決定は、1942年（昭和17年）の土地区画整理決定後の1944

年（昭和19年）に入ってからであった。しかも計画街路の殆どは塩釜の市街地・中心部ではなく、土地区画整理区域内に限られており（図4-78）、戦前の塩釜における都市計画が、仙塩新興工業都市建設とほぼ同義であったとすることが出来よう。

#### 4.3.3 清水市（清水港）

静岡県清水市における近代都市計画の進捗は下表（表4-5）の通りとなる。

表4-5 清水都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1925年（大正14年）	都市計画適用決定 [279]
1926年（昭和1年）	都市計画区域決定 [280]
1927年（昭和2年）	都市計画街路決定 [281]
1928年（昭和3年） 1930年（昭和5年） 1933年（昭和8年） 1941年（昭和16年） 1942年（昭和17年）	都市計画街路追加・変更 [282] [283] [284] [285] [286]
1932年（昭和7年）	都市計画地域決定 [287]
1935年（昭和10年）	都市計画風致地区決定 [288]

清水市における1927年の都市計画街路決定の理由は下記である [281]。

「清水市は大正十三年二月十一日数ヶ町村を併せて市制を施行せられたる都市なるを以て、其の街路は系統的連絡あるもの少く且つ幅員極めて狭隘なるを以て、新なる交通機関の利用を阻み、加ふるに近時清水港の修築に伴ひ、劇増せる交通量を完全に消化する能はず、街路の混雑に因り生ずる経済上及社会上の損失尠少なからざるものあり。

又其の産業の発達著しきに因り、市の内外に於て、新に住宅用地又は商工業用地たるべき土地を必要とし、従て土地区画整理を要するもの少なからすと雖、未だ準拠すべき幹線街路のあるなく、為に徒に事業の施行を敷延せしむるの実情なり。

是を以て街路網を決定して交通施設の欠陥を救済すると共に都市構築の根幹を公定するは本市の現状に鑑み寔に喫緊のことに属す。

今本市の交通系統を概観するに、本市と西方静岡市とは相距ること遠からず、而かも両市の都市計画区域は互に接続し其の間国道、府県道、国有鉄道及軌道を以て連絡し其の関係極めて密接なり。

故に本市の街路網計画亦両市を連絡貫通すべき東西幹線を主とし、之に国有鉄道江尻駅と築港との二中心を連絡する幹線を配し、之を基準として都市計画区域内外の地勢に鑑み放

## 第4章

### 4.3

射路線及環状路線を配置するを 適当とすへし。

斯の如くにして得たる路線数二十六其の延長約四万二千間、総工費約一千五百万円に達す。而して是等路線は今直に工事に着手するは其の必要なきのみならず又財源を得ること能はず。

即ち緊急を要する路線に付ては之を事業として執行することとし他は暫くこれを都市計画として決定するに止め市街地建築物法の運用及土地区画整理の施行に備へむとするものなり。」(下線、句読点、改行筆者)

上記に基づいた都市計画街路が下表(表4-6)となる。

表 4-6 清水都市計画街路 [281]

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.3.1. (大路)	停車場前線	27 (15間)
1.3.2.	大曲波止場線	22 (12間)
1.3.3.	村松折戸線	22 (12間)
2.1.1.	清水受新田横砂線	20 (10.5間) (一部 15間)
2.1.2.	上清水駒越西村線	20 (10.5間)
2.1.3.	上清水上原線	20 (10.5間)
2.1.4.	小芝町楠線	20 (10.5間)
2.1.5.	小芝町西久保線	20 (10.5間)
2.1.6.	村松龍華寺線	20 (10.5間)
2.1.7.	船越梅ヶ谷線	20 (10.5間)
2.1.8.	上原大内線	20 (10.5間)
2.1.9.	嶺大内線	20 (10.5間)
2.1.10.	折戸三保真崎線	20 (10.5間)
2.1.11.	折戸蛇塚線	20 (10.5間)
2.1.12.	草薙鳥坂線	20 (10.5間)
2.2.1.	駒越横砂線	15 (8間)
2.2.2.	清水受新田南矢部線	15 (8間)
2.2.3.	大曲渋川線	15 (8間)
2.2.4.	渋川山原線	15 (8間)
2.2.5.	嶺鳥坂線	15 (8間)
2.3.1.	大曲大正橋線	11 (6間)
2.3.2.	上清水船越線	11 (6間)
2.3.3.	清水清開妙音寺線	11 (6間)
2.3.4.	宮加三駒越線	11 (6間)

2.3.5.	龍華寺平川地線	11 (6間)
2.3.6.	三保塚間真崎線	11 (6間)

以上に基づいた都市計画街路の配置が下図（図 4-83）となる。

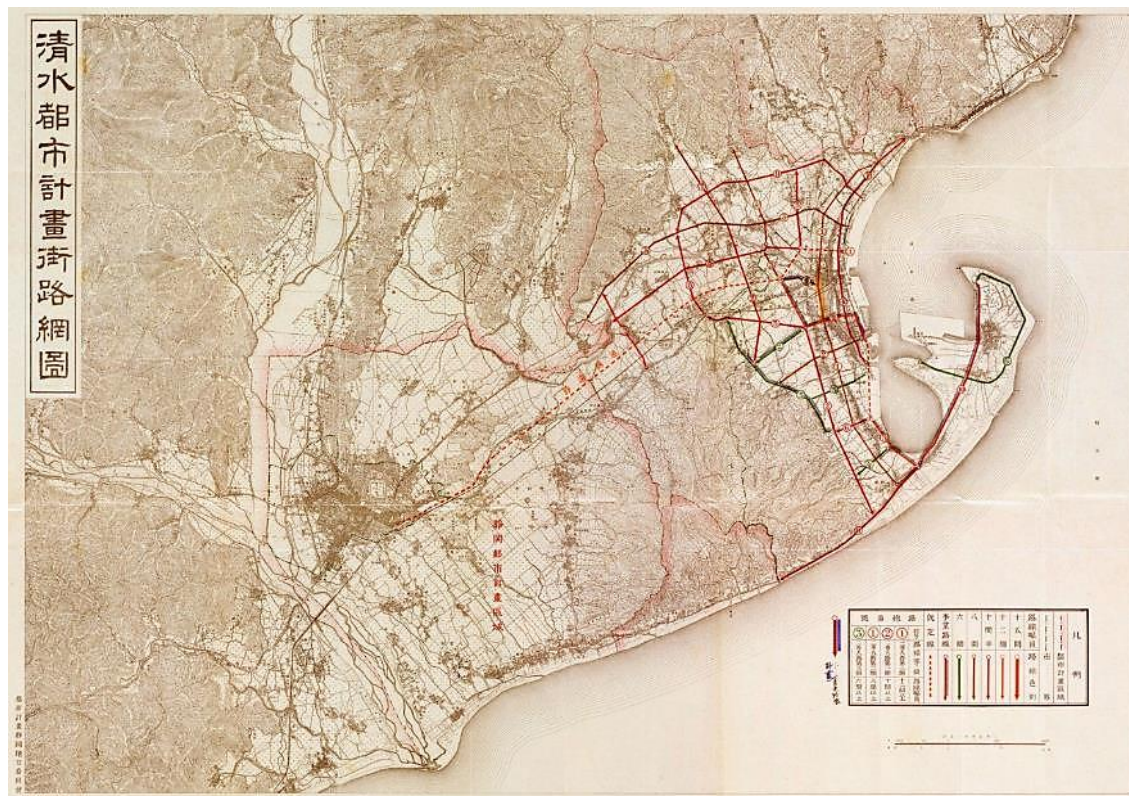


図 4-83 清水都市計画街路網図 [281]

続いて 1932 年の都市計画地域決定の理由は下記となる [287]。

「清水市及其の付近の地勢を見るに其の中央を貫流する巴川流域の平坦部は西方静岡市に接続し西南は有度の丘陵地に連り又南部には三保半島の突出するありて清水湾を形成せり。而して四季に於ける恒風は南風にして北東風、南西風之に次ぎ夏季に於て南風殊に著し。今市街地建築物法適用区域内全部の地域を按するに江尻駅（現清水駅；筆者注）前より港町と清水の一部に至る一帯の地は現に商業の最も慇懃なる集団地なるを以て商業地域とし又草薙駅前、静岡清水間電車沿線狐ヶ崎遊園地前及三保の一部は相当商店街を形成するの傾向を察知せらるるを以て何れも之を局部的商業地域と定むべく臨港地帯及巴川橋上流国道改築線以北一帯の地及巴川右岸入江、上清水の一部は現に大小工場を存し地勢上亦工業に適するを以て将来の発展に備ふるか為之を工業地域と定めむとす。其の他の地は現在殆ど農耕地なるも比較的土高燥にして三保松原の如き名勝地を包容する等風光に富み安静快適の地なるか故に土地の利用漸次住居の用に供せられつつあるを以

第4章

4.3

て住居地域と定むるを適當とすへし。

右は地域決定の大体的方針なるも尚之を都市の実情に適應せしむるか為には多少の按配を要するものあり。

即ち商業地域に付ては前記の外住居地域内に存る重要街路及都市計画街路に沿ふ建築物の敷地を商業地域として配在せしめ住居日常の利便に備ふると共に沿線商業の繁栄を保護せむとす。

又南矢部火葬場敷地は未指定地となすを適當と認む。

斯くして選定したる各種地域の地積及其の比率は概略左の如し。

地域別	利用地積（坪）	百分比
商業地域	八六二、〇〇〇	一一、〇〇%
工業地域	二、九三五、〇〇〇	三七、四〇%
住居地域	四、〇四五、〇〇〇	五一、五七%
未指定地	二、〇〇〇	〇、〇三%
計	七、八四四、〇〇〇	一〇〇、〇〇%

（句読点、改行、註筆者）

上記の方針を反映した都市計画地域図が下図（図 4-84）となる。

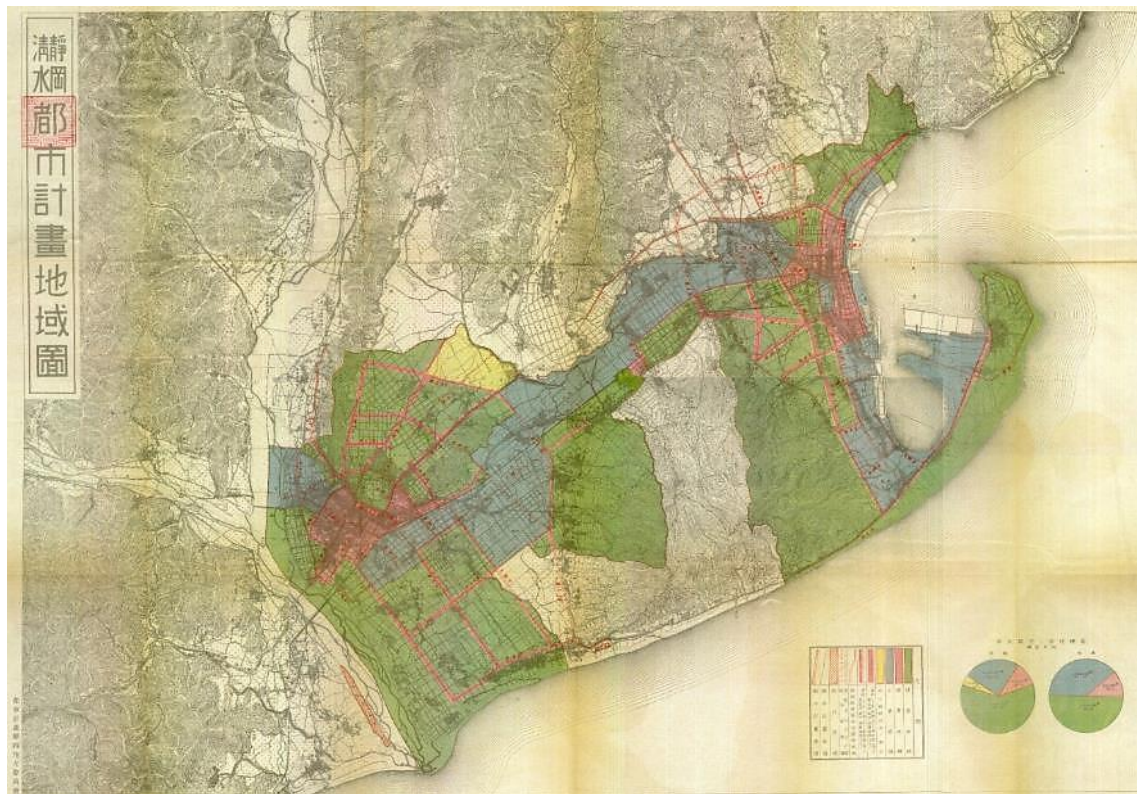


図 4-84 静岡清水都市計画地域図 [506]



以上のような清水都市計画をまとめたものが下図（図 4-85）となる。

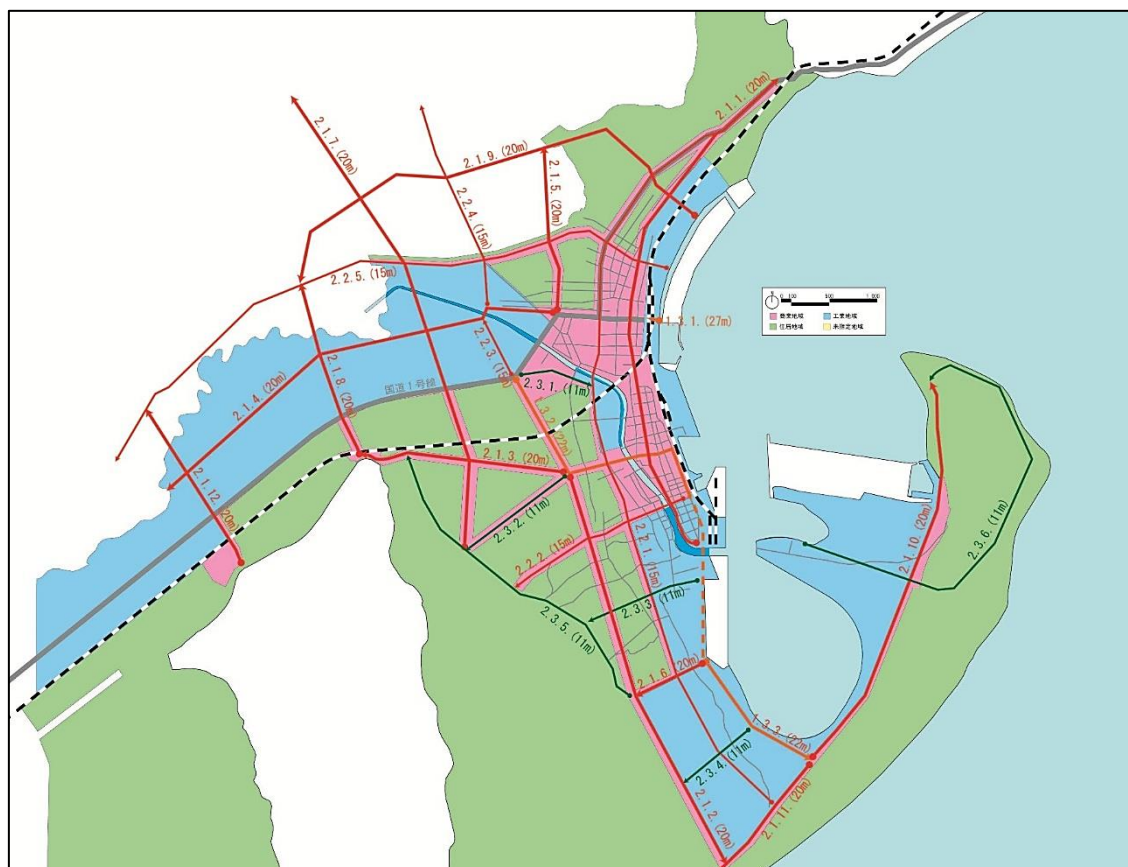


図 4-85 清水都市計画図（[506]を元に筆者作成）

清水市の都市計画において、西に隣接する静岡市との関係が大きく影響している。静清国道（国道一号線）の改良が静岡県最優先の事業であり、清水市においても同道との接続が重視された。また、静岡市の都市計画においては巴川を、清水港と静岡市を結ぶ物流網として重視し、将来的には都市計画運河として整備する心づもりであった（5.3.3 参照）。

清水港にかかる都市計画の対応として、街路計画において、静清国道と清水港を結ぶ 1.3.2. 大曲波止場線（22m）、商業中心や国鉄駅の所在する江尻周辺と清水港を連絡する 2.1.1. 清水受新田横砂線（20m）が等級が高い幹線街路とされた。特に 1.3.2. 大曲波止場線は、終端の波止場より南側で内務省直轄工事により計画されていた道路と同幅員（12 間・22m）で接続するように計画されており、さらに南側で同幅員の 1.3.3. 村松折戸線と再び接続する計画とされていた。つまり、内務省直轄工事によって建設される道路と一体的に臨港道路を形成するプランとなっていた。

用途地域においては、特に港湾機能を担っている海岸部はすべて工業地域とされたが、すでに明治初期より港湾機能に加えて商業機能も集積していた旧波止場後背地は、江尻まで

## 第4章

### 4.3

連続した商業地域に含まれるかたちで、商業地域指定された。

#### 4.3.4 高松市（高松港）

高松港が所在する高松市における都市計画の経緯は下表（表 4-7）のとおりとなる。

表 4-7 高松市都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1926年（昭和元年）	高松都市計画適用 [289] 都市計画区域決定 [290]
1928年（昭和3年）	都市計画街路決定 [291]
1930年（昭和5年）	都市計画地域決定 [292]
1931年（昭和6年）	風致地区決定 [293]
1934年（昭和9年） 1935年（昭和10年） 1942年（昭和17年） 1945年（昭和20年）	都市計画街路変更・追加 [294] [295] [296] [297]

また 1926 年（昭和元年）の都市計画決定および区域決定の理由は下記が示されている [290]。

「高松市に於ける人口増加の趨勢を見るに明治四十三年人口五六、六〇七なりしもの大正八年に於て六五、三九九人となり即ち十年間に於て約十六%の増加を示す。

而して今本市に於ける標準人口密度を一人当たり四十坪とせば其の利用面積二、九四四、〇〇〇坪なるを以て大正二十一年に於て人口七三、六〇〇人を収容して飽和の状態に達し其の以後に於ては専ら其の郊外地に於て人口の増加を見るべきものとす。

又本市の商工業は近時其の発達著しく各種の工場日を追うて建設せられ加ふるに高松港の築港、高德、予讃、土讃等諸鉄道の完成亦近きに在るを以て将来に於ける本市の膨張発展は到底従来の比に非ざるへし。

是に於てか本市の都市計画区域は既に現在の市域のみならず更に其の周囲に於て市と経済的並社会的に密接なる相互関係を有する地域を包括するを要す。

今之を高松市に就て見るに本市は北方瀬戸内海に面し西方は山地に依り画らるるを以て将来の発展は主として東南方に向ふべきは自然の勢なり。

従て市の中心地点と目さるる丸亀町北端の交差点を中心として西方一哩半東方二哩南方三哩の範囲は今後交通機関の普及を図るに於ては何れの地点よりするも三四十分を以て市の中心に到達し得べきを以て此の範囲を基本とし之に天然の地形、行政区画等を斟酌し以て都市計画区域を定むるを適当とす。

然るときは東は木太村の全部及大田村の一部を含み南は鷺田村の一部を包括する区域を得へく其の面積六、五四七、〇〇〇坪にして現高松市の三、一八四、〇〇〇坪に比し約二、〇五倍となり山地河川等を除きたる利用面積は五、八五七、〇〇〇坪にして之を市内の利用面積二、九四四、〇〇〇坪に比すれば約一、九九倍となる。

而して是等各村は何れも将来好適なる商工業地又は住宅地として本市の都市計画上不離の関係を有するものなり。

前記区域に於て将来包容し得べき人口及密度に付其の許容量を考察するに今標準人口密度を市部に在りては一人当り四〇坪郡部に在りては一人当り八〇坪とせば市部利用面積二、九四四、〇〇〇坪郡部利用面積二、九一三、〇〇〇坪なるを以て其の収容人口は一一〇、〇一三人となり大正四十七年に至り飽和の状態に達すべきを知る。」(句読点、改行、下線筆者)

1928年(昭和3年)の都市計画街路計画決定の理由は下記が示されている [298]。

「高松市は四国の関門を扼し国有鉄道讚予線及高德線を始め各種の交通機関多く本市に集中せるを以て近年海陸の交通運輸頻繁を極め交通量は日に月に増加しつつあり翻て本市街路の現状を見るに幅員狭小系統乱雑にして郊外地との連絡完からざる為め経済上社会上の損失尠少ならざるものあり。

是に於てか本市都市計画として先づ街路網を確立し以て各種計画の根幹と為さむとす。

即ち本市の地勢交通の状態将来発展の趨勢等を考慮し高松港鷺田線及東浜栗林駅線を南北の縦貫線とし五番丁木太線及五番丁西方寺線を東西の幹線とし之に北部に於ける東西幹線として寿町屋島線及寿町西浜新町線南部に於ける東西幹線として中新町木太線及中新町西浜線を配し更に市内環状線として玉藻栗林公園線新浜楠上線藤塚中野町線等を配置し尚臨港線として玉藻本町線外数線南部放射線として楠上元山線栗林公園太田線桜町元山線太田線等を配置せむとするものなり。

以上路線数三十七、延長三万五千七十一間に及び総工費約二千四百万円に達するも今直に之を都市計画事業として執行するは財政上困難なる事情あるを以て暫く都市計画として決定し市街地建築物法の運用及土地区画整理の執行に備へむとするものなり」

(句読点、改行筆者)

都市計画街路は下表(表4-8)となる。

表4-8 高松都市計画街路 [298]より筆者作成

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.3.1. (大路)	高松港鷺田線	22
1.3.2.	東浜栗林線	22
1.3.3.	五番丁木太線	22
1.3.4.	五番丁西方寺線	22
1.3.5.	寿町屋島線	22

第4章

4.3

1.3.6.	寿町西浜新町線	22
1.3.7.	中新町木太線	22
1.3.8.	新濱楠上線	22
2.1.1.	中新町西浜線	20
2.1.2.	玉藻栗林公園線	20
2.1.3.	楠上元山線	20
2.1.4.	楠上桜町線	20
2.1.5.	栗林公園太田線	20
2.1.6.	藤塚中野町線	20
2.1.7.	馬場前線	20
2.1.8.	内町線	20
2.2.1.	玉藻本町線	15
2.2.2.	玉藻鶴屋線	15
2.2.3.	新濱線	15
2.2.4.	福岡松島線	15
2.2.5.	桜町元山線	15
2.2.6.	宮脇西浜新町線	15
2.2.7.	西通町浜ノ丁線	15
2.3.1.	内町栗林線	12
2.3.2.	東浜線	12
2.3.3.	福岡木太線	12
2.3.4.	福岡線	12
2.3.5.	木太鷺田線	12
2.3.6.	太田線	12
2.3.7.	西通町宮脇線	12
2.3.8.	西内町線	12
1.1. (小路)	築地西通町線	8
1.2.	松島天神前線	8
1.3.	福岡通町線	8
1.4.	新材木町新通町線	8
1.5.	藤塚田町線	8
1.6.	八番丁西浜新町線	8

街路計画図は下図（図 4-86 高松都市計画街路網図）の通りとなる。

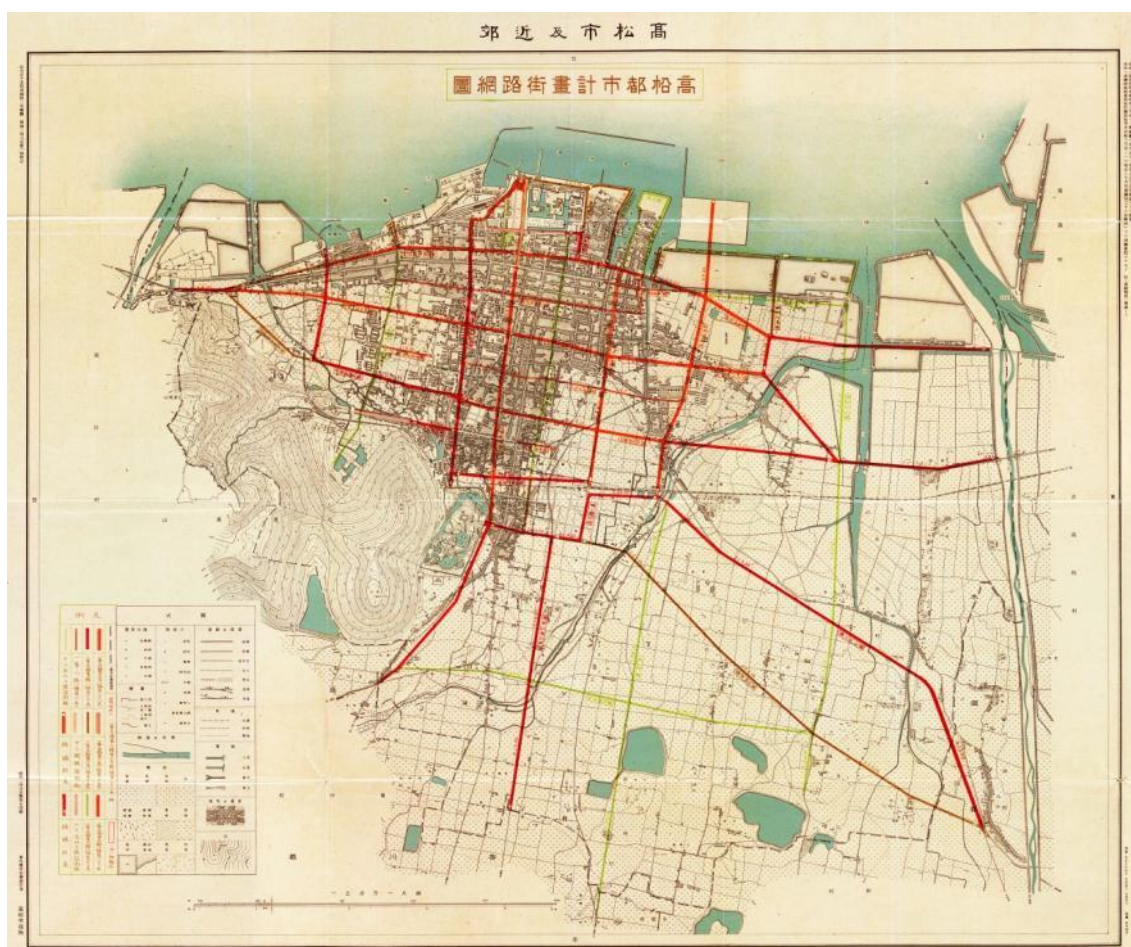


図 4-86 高松都市計画街路網図 [298]

続けて、1930年（昭和5年）に都市計画地域指定（用途地域指定）が実施された。地域指定の理由は下記となる [299]。

「高松市は北方瀬戸内海に面し西は山地を以て劃られ東方及南方は展開して一帯の平地をなす。

四季に於ける風向は春夏秋に於て北東風多く冬期に於て西風多し今高松市の地域に付按するに府県道高松琴平線を中心とする市内中央部は土地平坦にして街衢比較的整ひ各種商業的機関集中せる現状より之を商業地域と定むるを適当とすへく市の東部杣場川及御坊川附近並に北部高松港に臨む一帯の地は水陸交通運輸の利便多く将来好個の工業地として開発せらるべき見込なるを以て之を工業地域と定むへく又市の西部一帯は緑林鬱蒼たる山地を負ひ閑静にして住宅に適し土地の現状亦主として住居の用に供せらるるを以て市の南部及玉藻城址と共に之を住居地域に指定せむとす。

上述せる所は地域指定の大体方針なるも尚本市の実情を考慮し住居地域及工業地域内に存する主要道路並びに都市計画街路の両側又は片側に於ける建築物の周囲を商業地域として沿線に於ける商業の利便を図り又府県同栗林東浜線を中心とする一帯の地は現在工業地と

## 第4章

### 4.3

して相当開発せられ居るも市の商業中心地に近く且商業地域、工業地域及住居地域に相当すへき部分に該当するを以て所謂未指定地として之を留保せむとす。

即ち此の地域に於ては工業地域に非されは建築し得ざる建築物の外総ての種類建築物を許容せらるることとなる。

斯くの如くして選定したる各種地域の面積（坪；筆者註）を比較すれば概略は左の如し。

商業地域	約	四二三、〇〇〇	一三、五%
工業地域	約	八四二、〇〇〇	二六、四%
住居地域	約	一、六九三、〇〇〇	五五、二%
未指定地	約	二二六、〇〇〇	七、一%
計	約	三、一八四、〇〇〇	一〇〇、〇%

（句読点、改行、註筆者）

地域計画図は下図（図 4-87）となる。

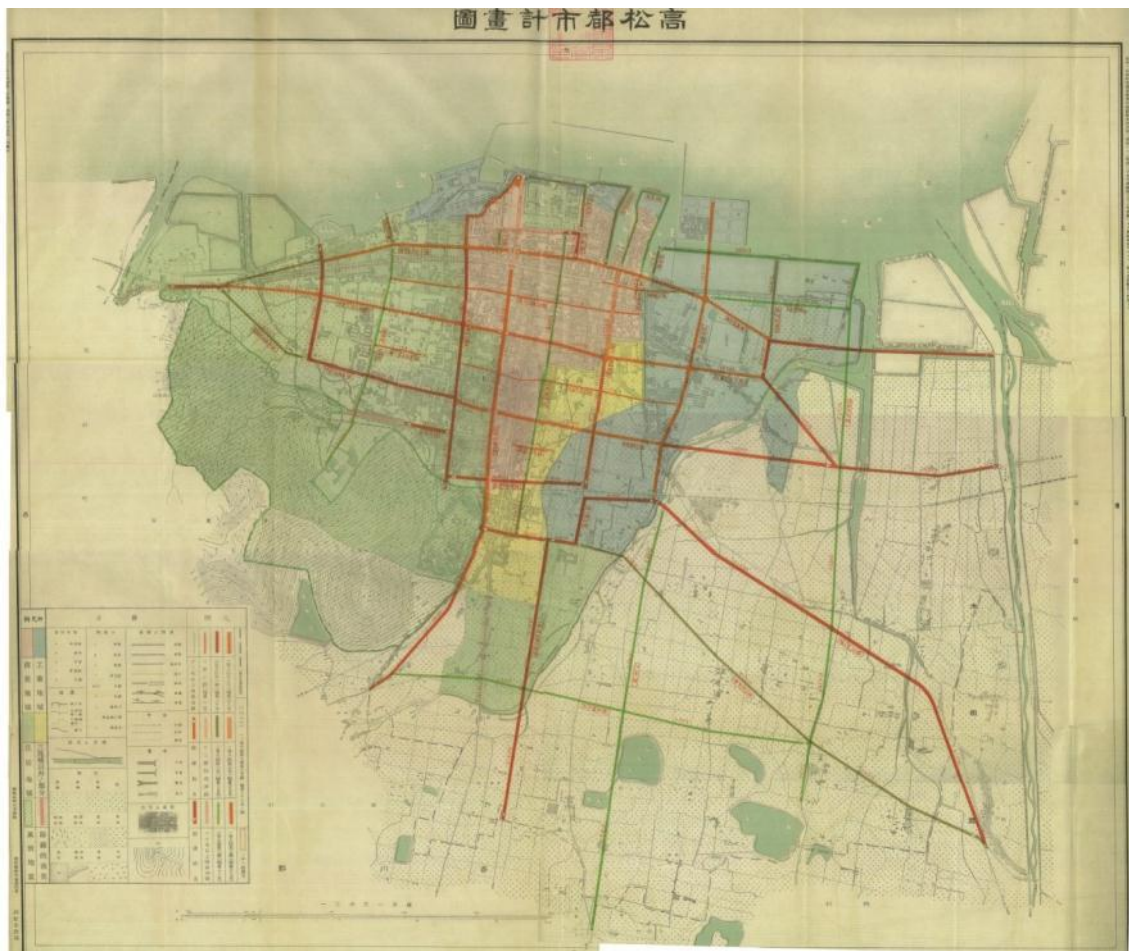


図 4-87 高松都市計画図（用途地域図） [299]

以上の高松都市計画を筆者編集により、下図（図 4-88）のようにまとめた。



図 4-88 高松都市計画（[298] [299]等を元に筆者作成）

高松市の都市計画は市街地中心部を広く商業地域指定したうえで、西側を住居地域、東側を工業地域に区分するものであったが、臨海部については商業地域に加えて帯状に工業地域がかけられた。理由書によれば、当時は塩田や農地であった海に面した高松市東部を広く工業地域指定したことで、水陸運輸を生かした将来的な工業立地を明確に意図していた。高松市は本四連絡ルートの一つである宇高連絡船の発着港として重要な役割を担っており、高松駅と高松港はほぼ同義の存在であった。街路計画も高松駅・高松港と市街中心部を結ぶことを主眼に計画され、都市計画街路 1.3.1. 高松港鷺田線（大路・22m）と同 2.1.2. 玉藻栗林公園線（20m）を南北の軸としそれを基準に格子状の街路パターンが計画された。このように高松市の都市計画は既存の商業や行政の中心、高松駅・高松港の本四連絡という役割に加えて、将来的な臨海部の工業化を見据えた計画であったと言える。

#### 4.3.5 今治市（今治港）

## 第4章

### 4.3

今治市における都市計画の経緯は下記（表 4-9）となる。

表 4-9 今治都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1927年（昭和2年）	都市計画適用決定 [300]
1929年（昭和4年）	都市計画区域決定 [301]
1932年（昭和7年）	都市計画街路決定 [302]
1943年（昭和18年）	都市計画地域決定 [303]

今治市の都市計画区域決定の理由については下記となる [301]。

「今治市に於ける人口増加の趨勢を見るに大正五年二五、三〇八人なりしもの大正十五年には三九、九三五人となり即ち十年間一五七、八%の増加を示し大正十四年国勢調査に依る人口密度一人当三七、八坪にして此の勢を以てすれば昭和九年中には人口密度一人当三〇坪に達すへきを以て其の後に於て専ら郊外地に於て人口の増加を見るに至るへし。

而して本市は西に一帯の産地を負ひ東は瀬戸内海に面し国有鉄道讚予線は本市を南北に貫き府県道亦本市を中心として南、北、西南の三方面に通ふるを以て本市将来の発展は自然右方向に向ふへき趨勢に在りと言ふへく雖も南方面に於て本市と相接する立花村、近見村及日高村は商工業或は住宅地として本市の都市計画を当接不振の関係に在るを以て右三村を包括する区域を以て今治都市計画定むるを適當とす。

然るときは其の面積六、九〇九、五〇〇坪にして現今治市の面積二、三三六、八〇〇坪に比すれば約三倍となり此の内山地、河川等を除きたる利用面積は四、〇六一、七六〇坪にして市内の利用面積一、四一四、八〇〇坪の約三倍に当る。

前記区域内に於て将来包容し得へき人口の許容量を考察するに今標準人口密度を市内一人当り三〇坪市外一人当り八〇坪とせば全区域利用面積に対し昭和二十九年に於て飽和の状態に達し其の人口八〇、二四七人となるへし。」（句読点、改行筆者）

今治都市計画区域は当初より今治市に隣接する村も含めた区域指定だったわけだが、その区域は下図となる。





図 4-89 今治都市計画区域図 [301]

次に、1929年（昭和4年）の都市計画街路決定についての理由は以下となる [302]。

「今治市は国有鉄道讚予線を以て四国の北部及西部の都市を連絡し又今治港に依る海運の便備はれるを以て海陸の交通運輸日に頻繁を加へつつあるも翻て本市に於ける街路の現状を見るに概ね幅員狭小系統乱雑にして郊外地との連絡完からず為に日常市民の受くる不便不利少からざるものあるを以て此際速に街路の基幹を定め交通上其の他諸施設の基準たらしめむとす即ち市の内外に於ける交通状態、郊外地発展の趨勢、今治港修築工事の完成等の関係を考慮し先づ市内に於いて今治駅と今治港とを連絡する一等大路第三類第一号線（広小路線）を初め二等大路第一類第二号線（内港大通線）、同第三号線（別宮中浜町線）、二等大路第二類第六号線（今治駅天保山線）等の重要幹線を配置し又市の中央部より東南に二等大路第一類第一号線（今治立花線）、西南に二等大路第二類第三号線（今治日高線）及二等大路第三類第八号線（高橋通線）、西北に二等大路第二類第五号線（今治近見線）等の放射路線を配し以て郊外地との連絡を図り更に前記路線を相互に連絡する路線を配置して郊外

## 第4章

### 4.3

地の発展に備へむとす。

以上路線数四十一延長三万五千百五十一間に達す。

而して今直に之を都市計画事業として執行するは財政上困難なるを以て暫く都市計画として決定し市街地建築物法の適用並土地区画整理の施行に備へむとするものなり。」

(句読点、改行筆者)

都市計画街路として定められた計画路線は下表(表 4-10)のとおりとなる。

表 4-10 今治都市計画街路( [302]より筆者作成)

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.3.1. (大路)	広小路線 (+駅前広場 700 坪)	22 (12 間) (+駅前広場 700 坪)
2.1.1.	今治立花線	19 (10.5 間)
2.1.2.	内港大通線	19 (10.5 間)
2.1.3.	別宮中浜町線	19 (10.5 間)
2.2.1.	内港浜の窪線	15 (8 間)
2.2.2.	蔵敷立花線	15 (8 間)
2.2.3.	今治日高線	15 (8 間) (一部市街地区間は 19~27m)
2.2.4.	宮脇片山線	15 (8 間)
2.2.5.	今治近見線	15 (8 間)
2.2.6.	今治駅天保山線	15 (8 間)
2.2.7.	第五前線	15 (8 間)
2.3.1.	広小路蒼社川線	11 (6 間)
2.3.2.	弥生町線	11 (6 間)
2.3.3.	立花大通線	11 (6 間)
2.3.4.	龍登通線	11 (6 間)
2.3.5.	蒼社橋横田線	11 (6 間)
2.3.6.	蒼社橋本郷線	11 (6 間)
2.3.7.	日高辻堂線	11 (6 間)
2.3.8.	高橋通線	11 (6 間)
2.3.9.	駅裏口泰山寺線	11 (6 間)
2.3.10.	駅裏大通線	11 (6 間)
2.3.11.	県女北裏線	11 (6 間)
2.3.12.	今治駅漁師町線	11 (6 間)
2.3.13.	南大門線	11 (6 間)

2.3.14.	広小路近見線	11 (6間)
2.3.15.	近見通線	11 (6間)
小路	15 路線	7m (4間)

街路計画図は下図（図 4-90）の通りとなる。

第4章  
4.3

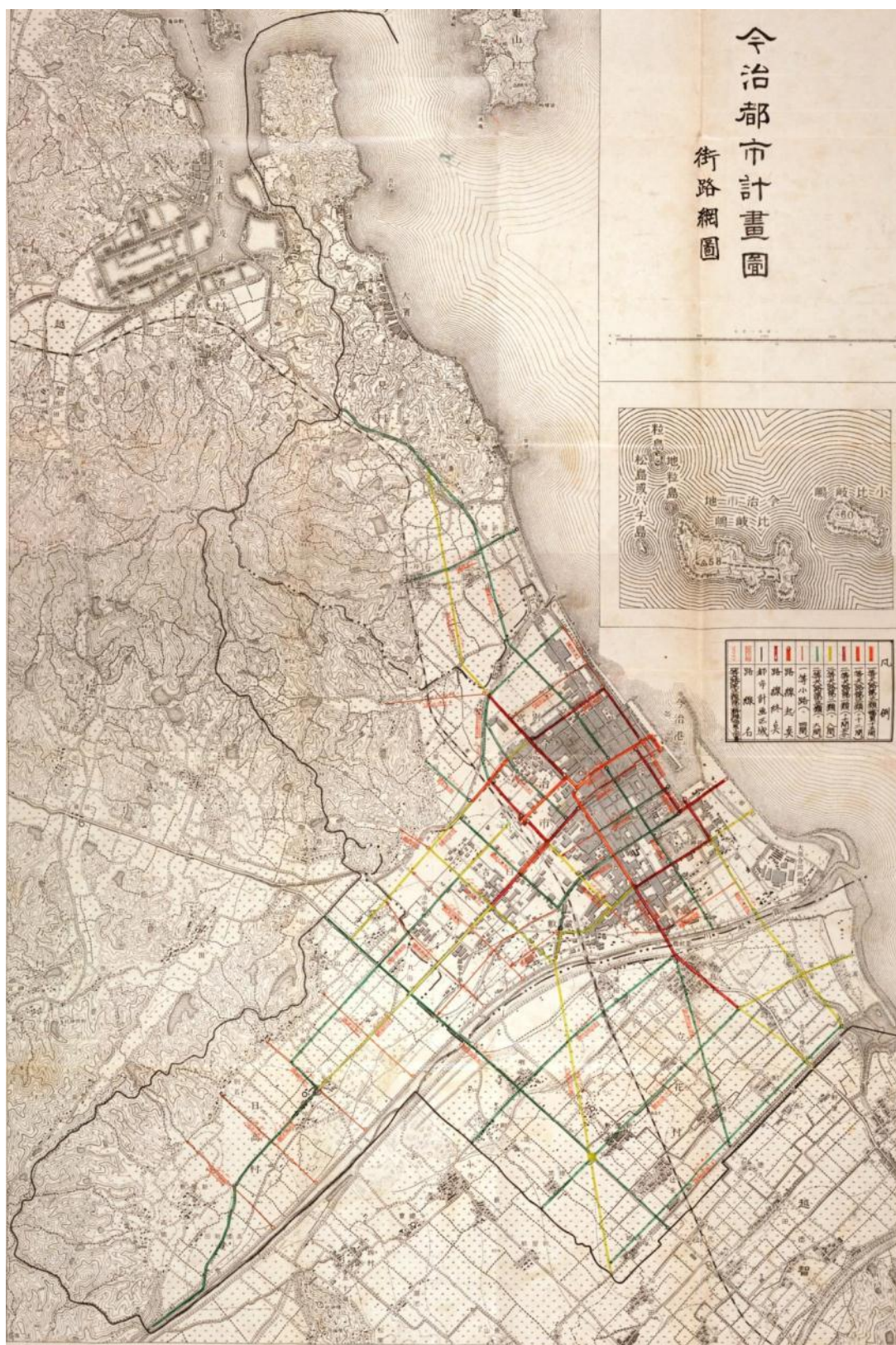


図 4-90 今治都市計画図街路網圖 [302]

続いて1943年（昭和18年）用途地域指定の理由は下記となる [303]。

「今治市は愛媛県の東武に位し四国随一の開港場にして古来機業地として知られ綿織物工場、染色工場其の他各種工場濫説し市街地の統制上遺憾の点あるを以て呱呱に都市計画地域を指定し以て本市の合理的発展を期せんとす。

即ち工業地域は現存工場の分布状態並土地利用上より主として蒼社川、浅川の沿岸を中心とする地域を選び尚将来建設の工場も本地域一帯に誘致する方針の下に之を指定することとし又商業地域は所謂城下町として古く依り商店街を為し現在も都心部として発展しつつある片原町以西及吹揚公園の南部並今治駅付近一帯の地を選び更に主要道路に付ては路線的商業地域を指定せむとす。

又住居地域は土地高燥閑雅にして住居に適する地又は農耕地として利用せらるる地域を選びて之を指定し以て工場の濫説を防止すると共に快適なる住居地たらしめむとす。

尚大谷墓地付近一帯及高地の一部は土地利用の現状より之を未指定と為さむとす。

而して以上指定せむとする各種地域の面積を比較すれば左の如し。

地域	利用面積（ヘクタール）	百分比	
工業地域	約 六〇五	三三%	
商業地域	約 六三	四%	
住居地域	約 一、一三〇	六一%	
未指定地	約 三〇	二%	
計	約 一、八二八	一〇〇%	」（句読点、改行筆者）

上記に基づいた都市計画地域図は下図（図 4-91）となる。

第4章  
4.3

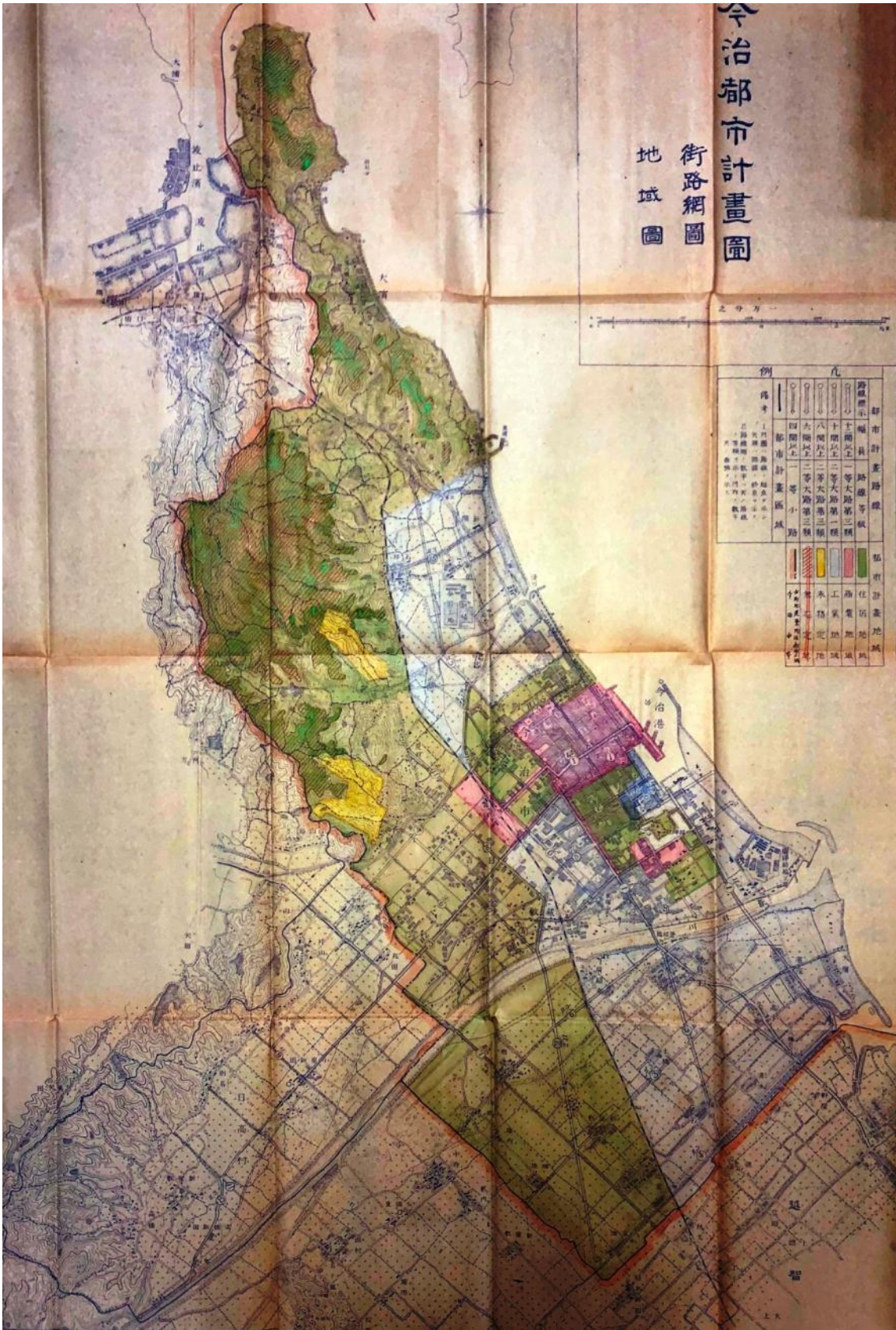


图 4-91 今治都市計畫圖地域圖 [303]

以上の戦前の今治市における都市計画をまとめたのが下図（図 4-92）である。

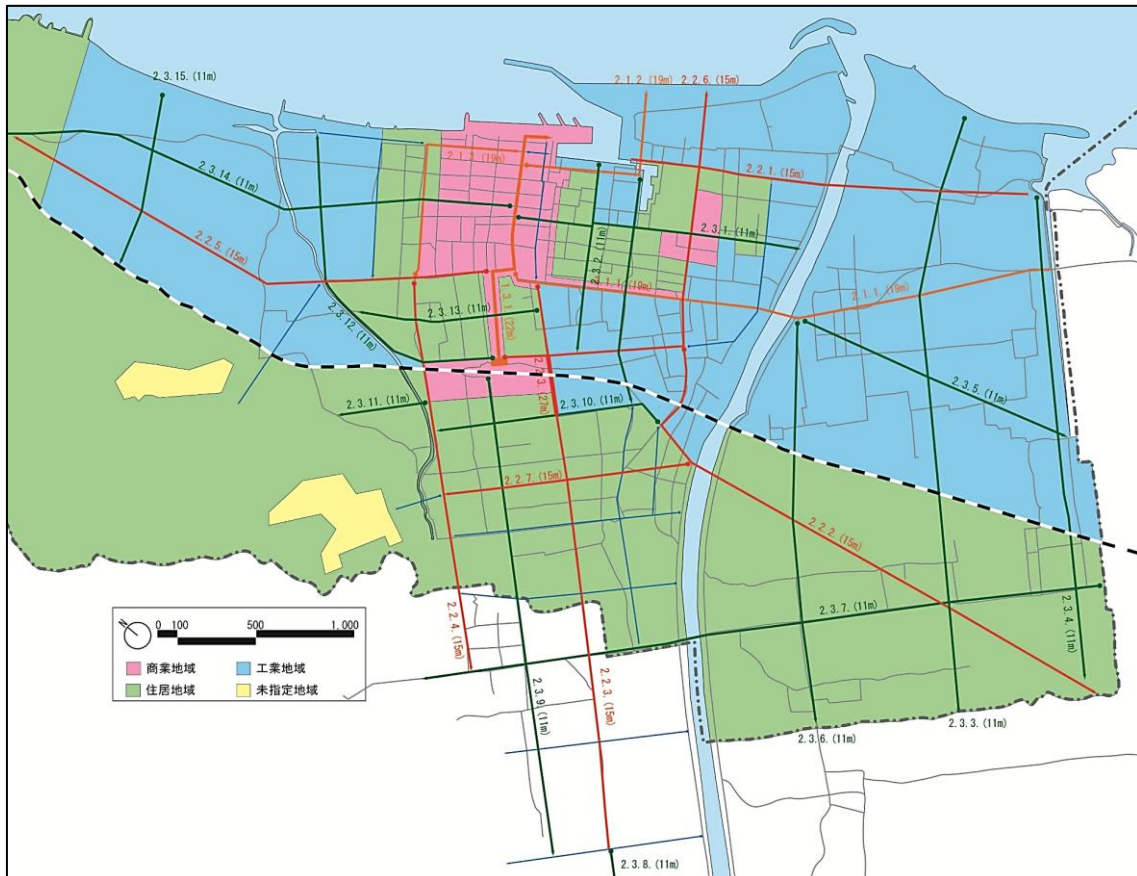


図 4-92 今治都市計画図（ [302] [303]より筆者作成）

今治市の都市計画は、市街地中心部と今治港が近接していたため、今治港と市街地中心部を合わせて商業地域に指定し、それを囲むように住居地域、さらに外延に工業地域を配するというやや特異な地域指定がなされた。街路計画は格子状のパターンで配置され、今治駅と今治港を結ぶ都市計画街路 1.3.1. 広小路線（22m）が最大幅員の街路としてその中心軸をなした。臨海部は商業地域を主としながらも工業・住居地域がやや入り混じるような用途地域となっており、理由書にも港湾一帯の用途地域指定の理由が示されていないことから、例えば商業港として発展させるのか、臨海工業を誘致したいのか、というような今治港の位置付けは、本都市計画において明確であったとは言えない。ただし街路計画においては今治駅と今治港の連絡を最優先としていることから、少なくとも物流の重要施設としては位置付けられていたであろうことは分かる。また実現はしなかったものの、同駅から港までの臨港鉄道計画が直轄工事の図面に描かれていたことも、その証左と言えよう。

## 第4章

### 4.3

#### 4.3.6 鹿児島市（鹿児島港）

鹿児島市の戦前における都市計画の経緯は下表（表 4-11）となる。

表 4-11 鹿児島都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1923年（大正12年）	都市計画適用決定 [132]
1925年（大正14年）	都市計画区域決定 [304]
1927年（昭和2年）	都市計画街路決定 [305]
1930年（昭和5年）	都市計画地域決定 [306]
1933年（昭和8年）	公園・公園道路決定 [307]
1935年（昭和10年）	都市計画街路変更 [308]
1935年（昭和10年）	都市計画地域変更 [309]

1927年の鹿児島市の都市計画街路決定の理由は下記となる [305]。

「鹿児島市の街路中甲突川以北に於けるものは大体基盤日式をなせるを以て街殻比較的整然たるものありと雖往時の交通機関を基準として計画せられたる為幅員狭小にして今や増大せる交通量を消化すること頗る困難なる状態なり。

又新市街地に於ては其の耕地整理を施行せられたる部分に於て既に系統を為せるものあれとも元来其の目的高地としての土地利用増進にあるを以て道路の如きは一般に幅員狭小に失するの憾あり。

其の他の部分に於ては従来畦畔に沿ひ都市の発展に伴ひ無秩序に建築物の建設せらるるに至りたるものにして従て錯雑せる道路を現出に無し新なる交通機関の利用を阻み経済上、社会上の損失僅少なからざるものあり。

是に於てか都市計画として先づ街路網を確立し之を以て都市構築の根幹となし新に開発せらるべき土地に付ては之に準拠して土地区画整理を施行せしむるを必要とす。

而して茲に鹿児島都市計画街路として得たる路線三十二其の総延長約二万五千二百十五間其の中一等大路第三類第一号線即ち鹿児島駅、武駅間を連絡する路線は鹿児島都市計画の骨子を為するものにして之を以て東西の幹線とし略々之に並行して一等大路第三類第三号線、同第四号線、同第六号線、同第七号線当を配し更に一等大路第三類第五号線、同九号線、同第十号線及二等大路第二類第一号線を以て鹿児島港との連絡を図り又一等大路第三類第二号線を以て東西の根幹と為しこれに配するに二等大路第一類第三号線、同第五号線等を以てし、更に都市計画区域内外の地勢に鑑み適当に放射状及環状線を配置したり其の工費総額千九百一十一万二千四百五十一円に達す。

而して是等路線は今直に之を事業として執行するは財政上許さざる所なるを以て暫く之を都市計画として決定し市街地建築物法の適用及土地区画整理の施行に備へむとするものな



り。」(句読点、改行筆者)

上記の街路計画に基づいた具体的な路線が下表(表4-12)となる。

表4-12 鹿児島都市計画街路( [305]より筆者作成)

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.3.1. (大路)	鹿児島武駅線	25 (13 間半) (起点で 1,350 坪、終点 1,470 坪の駅前広場)
1.3.2.	高見馬場郡元線	22 (12 間)
1.3.3.	山下町柿本寺線	22 (12 間)
1.3.4.	石燈籠武線	22 (12 間)
1.3.5.	石燈籠通線	22 (12 間)
1.3.6.	武南林寺線	22 (12 間)
1.3.7.	上荒田鴨池線	22 (12 間)
1.3.8.	武西田線	22 (12 間)
1.3.9.	棧橋通線	22 (12 間)
1.3.10.	洲崎町堀江町線	22 (12 間)
1.3.11.	塩谷南林寺線	22 (12 間)
2.1.1.	館馬場永安橋線	19 (10 間半)
2.1.2.	柿本寺草牟田線	19 (10 間半)
2.1.3.	柿本橋郡元線	19 (10 間半)
2.1.4.	三宮橋通線	19 (10 間半)
2.1.5.	海岸通線	18 (10 間)
2.1.6.	武天保山線	18 (10 間)
2.1.7.	菩薩堂南泉院馬場通線	18 (10 間)
2.2.1.	菩薩堂通線	15 (8 間)
2.2.2.	二号国道線	15 (8 間)
2.2.3.	南林寺樋之口線	15 (8 間)
2.2.4.	武西田町線	15 (8 間)
2.2.5.	西田原良線	15 (8 間)
2.2.6.	下荒田鴨池線	15 (8 間)
2.2.7.	郡元脇田線	15 (8 間)
2.2.8.	和泉屋町池之上町線	15 (8 間)
2.2.9.	塩屋町線	15 (8 間)
2.3.1.	高麗町上荒田線	11 (6 間)

## 第4章

### 4.3

2.3.2.	新照院薬師町線	11 (6間)
2.3.3.	中下荒田線	11 (6間)
2.3.4.	武田上線	11 (6間)
2.3.5.	諏訪馬場線	11 (6間)

続いて1930年(昭和5年)に決定された用途地域の理由は下記となる[306]。

「鹿児島市及其の附近の地勢を見るに背面に於て丘陵起伏するも海に接する部分は土地概ね平坦にして甲突川は西北より市内を東南に貫き、四季を通して北西風多し。

今本市の地域に付按するに甲突川の東部錦江湾との中間に位する所謂旧市街地は土地平坦にして街衢比較的整ひ従来本市商業の中心地を為し銀行、会社、重要商店等櫛比して最も殷賑の処なるを以て之を商業地域と定むるを適當とすべく、又西鹿児島駅附近一帯の地は漸次商業繁栄し国有鉄道鹿児島揖宿線開通の暁には更に其の面目を一新すべき見込あるを以て之を商業地域に指定するを適當とすへし。

市の東部錦江湾沿岸一帯の地域は鹿児島港を控へ且鹿児島駅に近く海陸運輸の便に富み加ふるに恒風の関係よりするも最適の工業地たるを以て之を工業地域と定むべく、又中郡宇村の内海岸に接する一団地は西鹿児島駅に近くして鉄道運輸の便に乏しからず恒風の関係に於ても前記の地と同様なるを以て之亦工業地域と定るを適當とすべく、鉄道省武工場付近の一団地は西鹿児島駅を控え鉄道輻輳の便に富み現に工場建設せられあり。

又原良町の内甲突川に沿ふ一帯の地は現状既に工業地として利用せられあるを以て共に之を工業地域に指定せんとす。

市の西部並に北部一帯は丘陵起伏し土地概ね高燥にして就中甲突川一帯の地は風物に富み殊に天保山付近は山紫水明の樂園として市民行楽の地たり。

何れも土地利用の現状主として住居の用に供せられつつあるを以て之を住居地域に指定せんとす。

上述せる所は地域の選定に関する大体の方針にして尚之を都市の実情に適應せしむるか為には更に工夫を要するものあり。

即ち商業地域に付ては前期の他塩屋町の一部を土地利用の現状より局部的商業地域に指定し、又住居地域、工業地域内に存在する主要道路並に都市計画街路の両側又は片側に於ける建築物の敷地を沿線商業の繁栄保護せんか為商業地域として混在せしめ、原良町及稲荷町の各小団地は土地利用の現状より之を工業地域と為さんとす。

市街地建築物法令に依れば商業地域、工業地域及住居地域の外指定せられざる部分を残存し得べく之を便りに未指定地と名つくれは此の部分に於ては工業地域に非されは建築することを得ざる建築物を除き総ての種類建築物の存在するを妨げざるものなり。

故に各種地域の周に之を適当に配置するに於ては能く都市の現状に適應せしめ得る場合多し。

乃ち甲突川に沿ふ永吉町、原良町の一団地は土地利用の現状より見て之を未指定地と為し

たり。

前記の如くにして選定したる各種地域の面積を比較すれば概略左の如し。

地域	面積（坪）	百分比
工業地域	約 九五七、七〇四	二二、一%
商業地域	約 八六一、〇八四	一九、九%
住居地域	約 二、四〇四、七一六	五五、六%
未指定地	約 一〇一、三八五	二、四%
計	約 四、三二四、八八九	

（句読点、改行筆者）

以上を反映した都市計画地域図が下図（図 4-93）である。

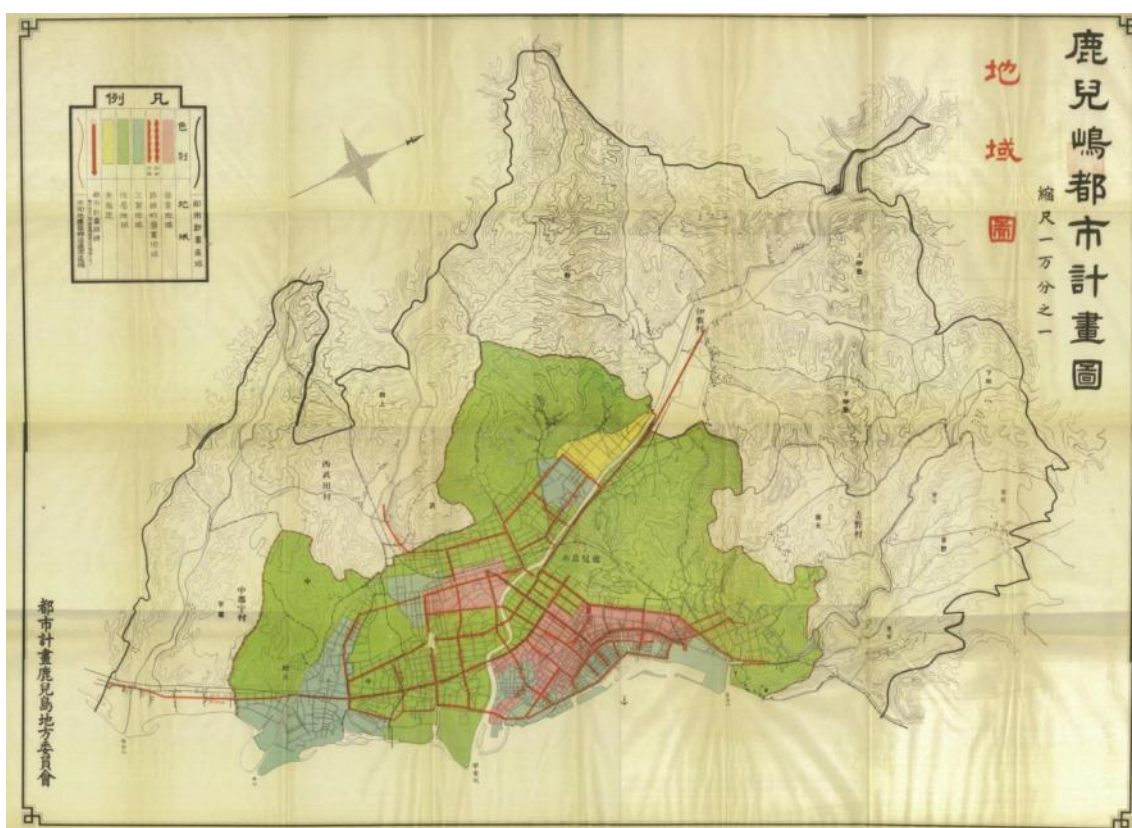


図 4-93 鹿兒島都市計畫地域図 [306]

以上の鹿兒島都市計畫をまとめたものが下図（図 4-94）となる。

## 第4章

### 4.3

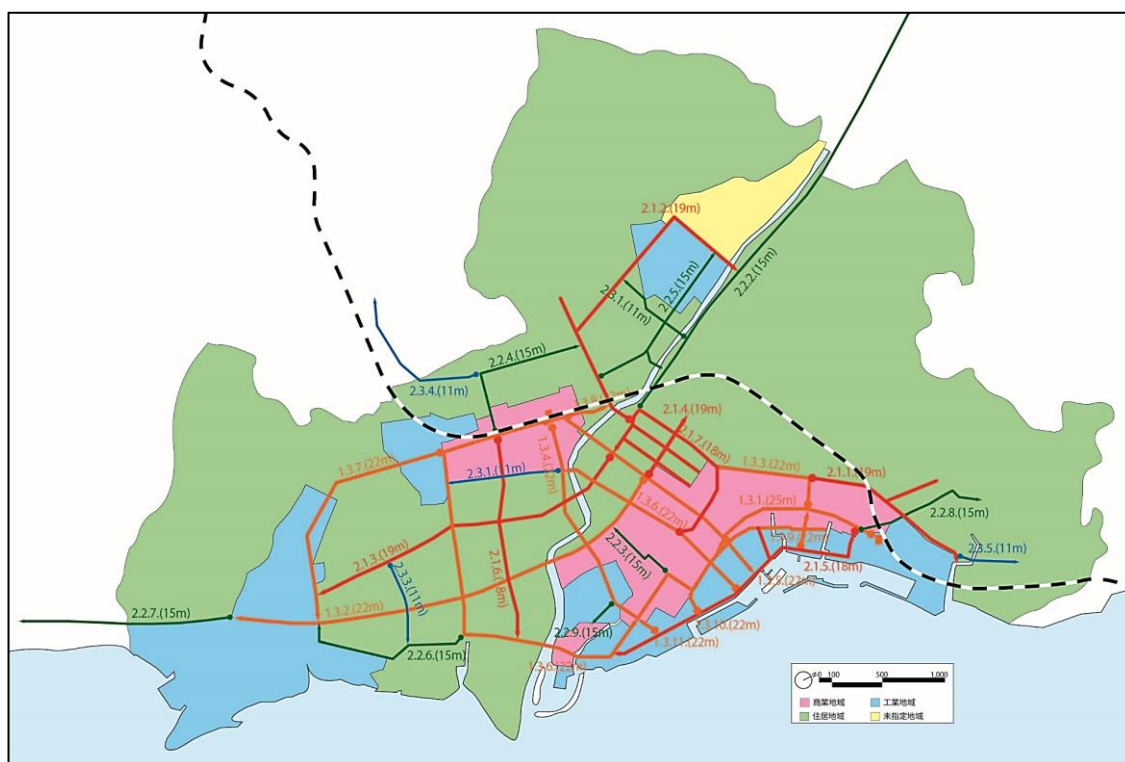


図 4-94 鹿児島都市計画街路・地域図（[305] [306]より筆者作成）

鹿児島市の都市計画は、旧来の市街地中心部たる一帯（現天文館周辺）と、武駅（1927年より西鹿児島駅、2004年より鹿児島中央駅）一帯が商業中心として商業地域に指定され、鹿児島港がある臨海部が带状の工業地域、内陸に住居地域が指定された。街路計画はやや変則的なパターンとなっているが、武駅から天文館一帯を貫いて、途中で鹿児島港に至る 1.3.5. 石燈籠通線（22m）と分岐したうえで鹿児島駅に至る都市計画街路 1.3.1.鹿児島武駅線（25m）が中心軸となり、武駅を旅客中心駅として実質的に貨物駅として運用された鹿児島駅前から海岸線に沿った 2.1.5. 海岸通線（18m）が、臨港道路として鹿児島港の陸域を南北に結ぶ計画となった。鹿児島港は中心駅の武駅とは離れていたが、市街中心部とは近接しており、市街中心部から海岸線に至る都市計画街路が複数計画された。鹿児島市の都市計画は新たな中心地である武駅、旧来の市街地中心部、鹿児島港を有機的に結びつけることを主眼に置いたものだったと言える。

#### 4.3.7 宮古市（宮古港）

岩手県宮古市における戦前の都市計画の経緯は下表（表 4-13）となる。

表 4-13 宮古都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
----	----------

1935年（昭和10年）	都市計画適用決定 [310]
1939年（昭和14年）	都市計画区域決定 [311]
1942年（昭和17年）	都市計画街路決定 [312]

都市計画区域決定の理由は不明であるが、街路計画決定の理由は下記となる [312]。

「宮古市は近時港湾施設の改善及之と連絡する運輸機関の整備等に因り工業都市として発展の傾向顕著なるものあり。

昭和十六年市政施行し将来発展に備へたるも街路網に於ては其の都市的形態に間然するところあり。

依て二等大路第二類第三号線及一等小路第四号線を東西の、二等大路第二類第三号線及二等大路第二類第一号線を南北の夫々幹線とし之に適當なる補助路線を配したる都市計画街路を決定し其の合理的発展の基幹たらしめんとするものなり。」（下線、句読点、改行筆者）

上記に基づいた1942年の都市計画街路は下表（表4-14）となる。

表4-14 宮古都市計画街路 [312]

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.2.1. (大路)	下町澤田線	30
1.3.1.	宮古駅前線	25~45 (4,122 m <sup>2</sup> の駅前広場)
2.1.1.	和見川岸線	20
2.2.1.	宮古山口線	15
2.2.2.	宮古港線	15
2.2.3.	向町宮古橋線	15
1.小.1.	本町和見線	8
1.小.2.	八幡沖保久田線	8
1.小.3.	八幡沖新地線	10
1.小.4.	宮古千徳線	8

宮古都市計画街路図および宮古駅前広場計画図は下図（図4-95）となる。

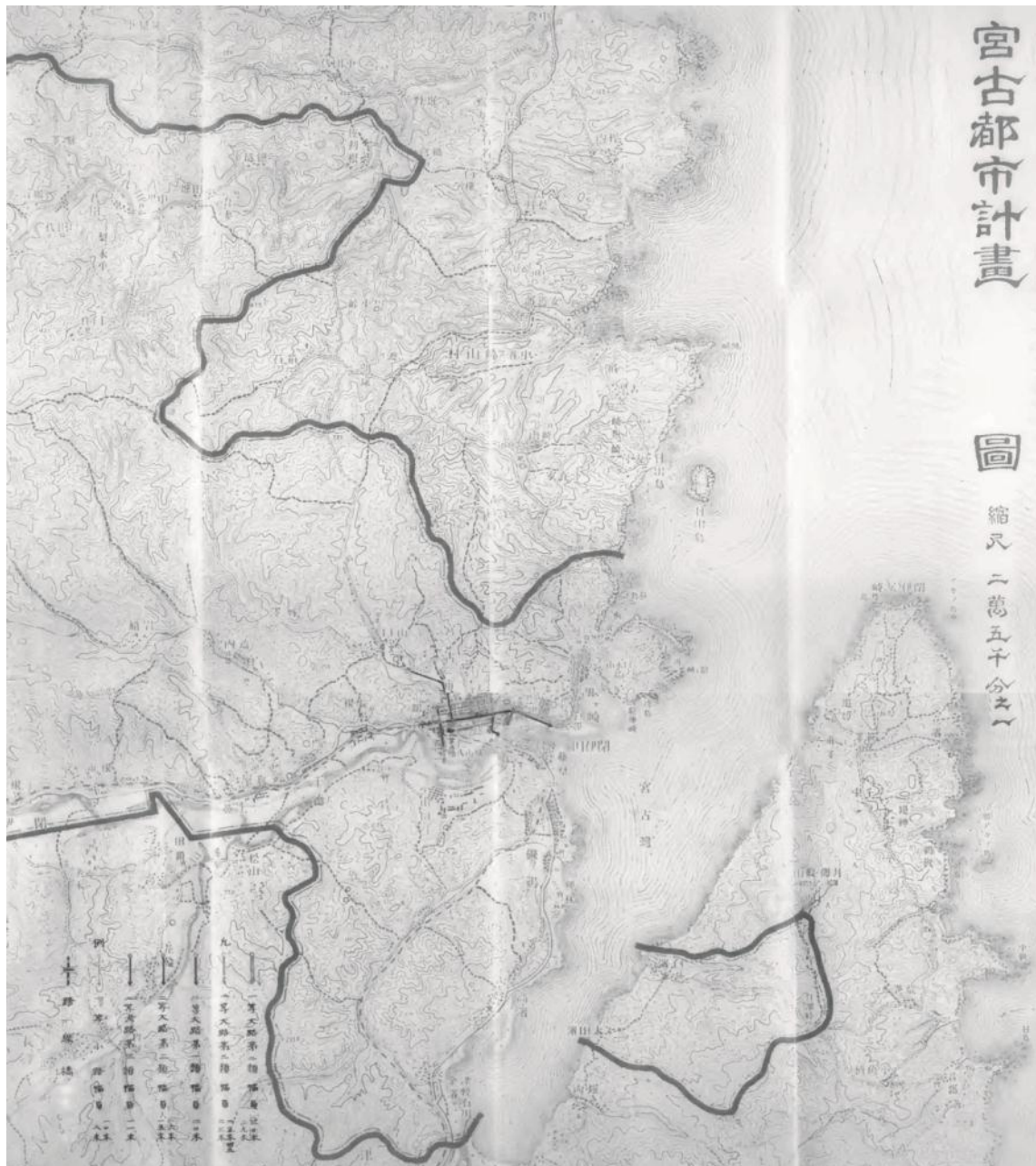


図 4-95 宮古都市計画街路図 [312]

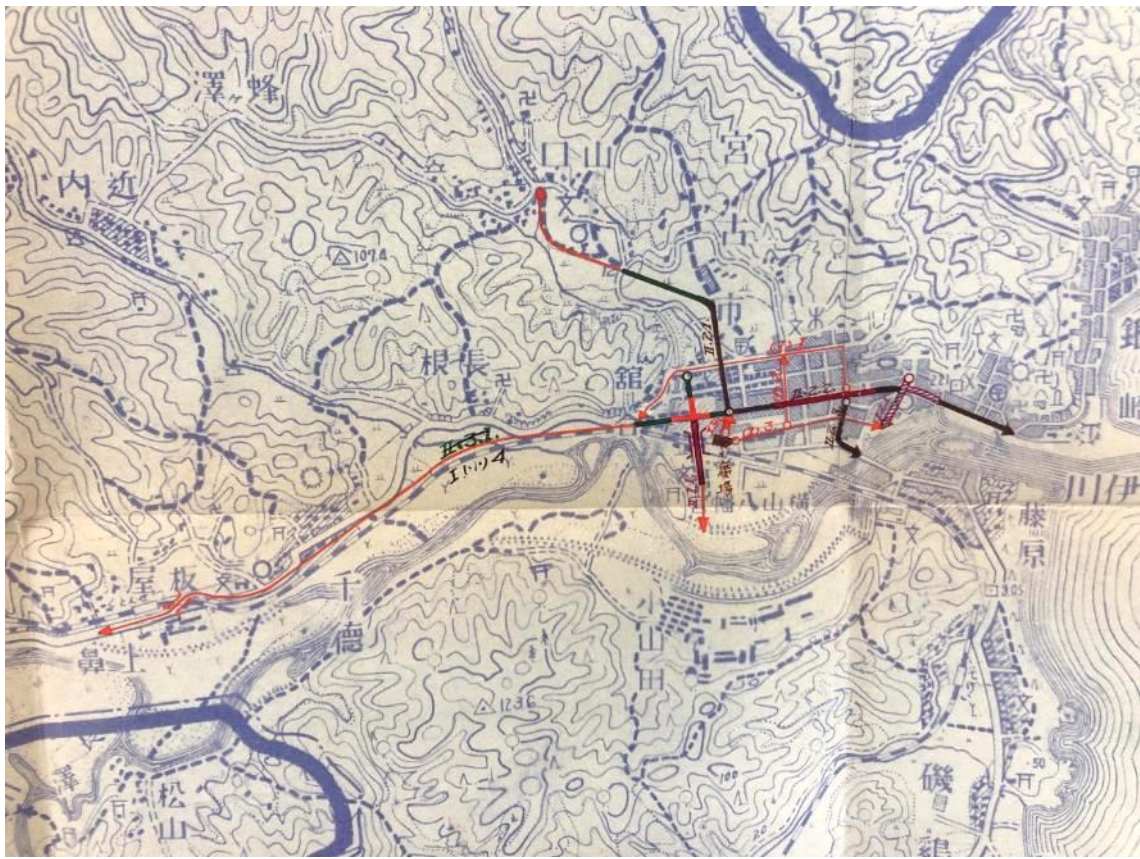


图 4-96 宮古都市計画街路図中心部拡大 [312]



图 4-97 宮古市街平面圖 [312]

第4章  
4.3

また同計画における駅前広場計画は下図（図 4-98）となる。

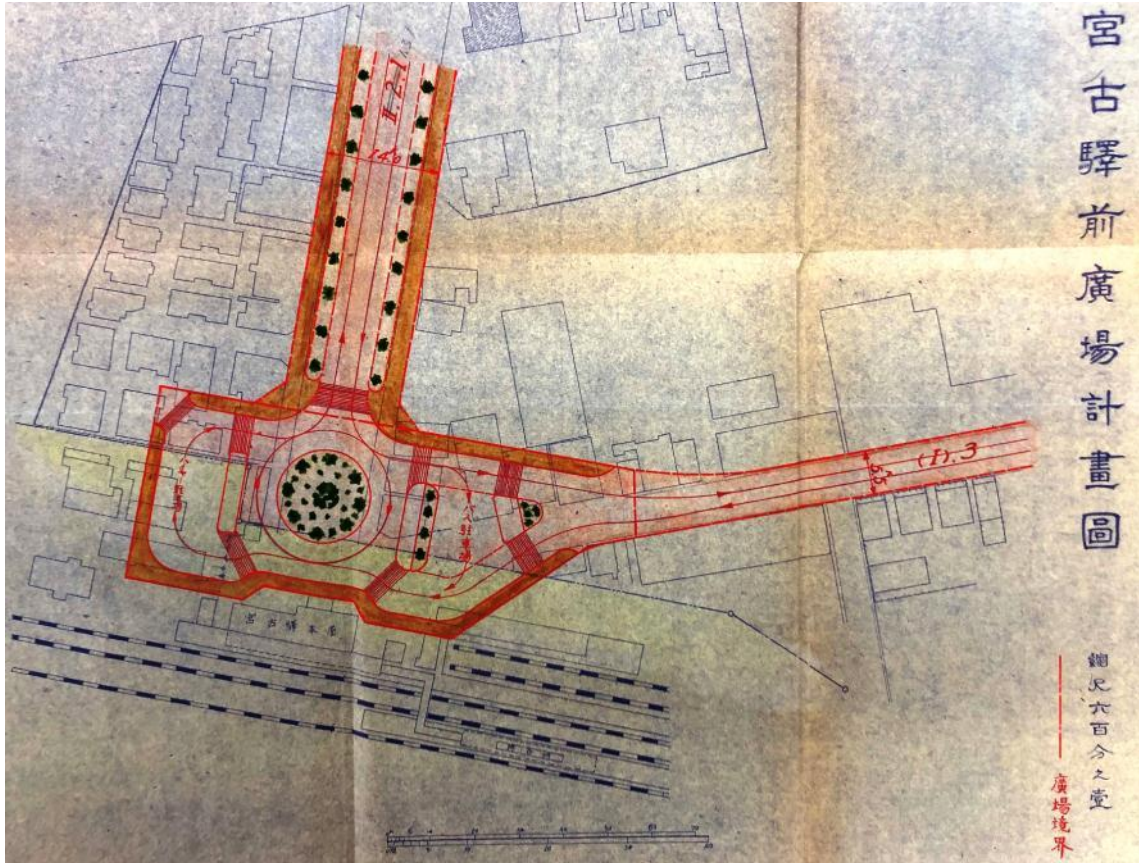


図 4-98 宮古駅前広場計画図 [312]



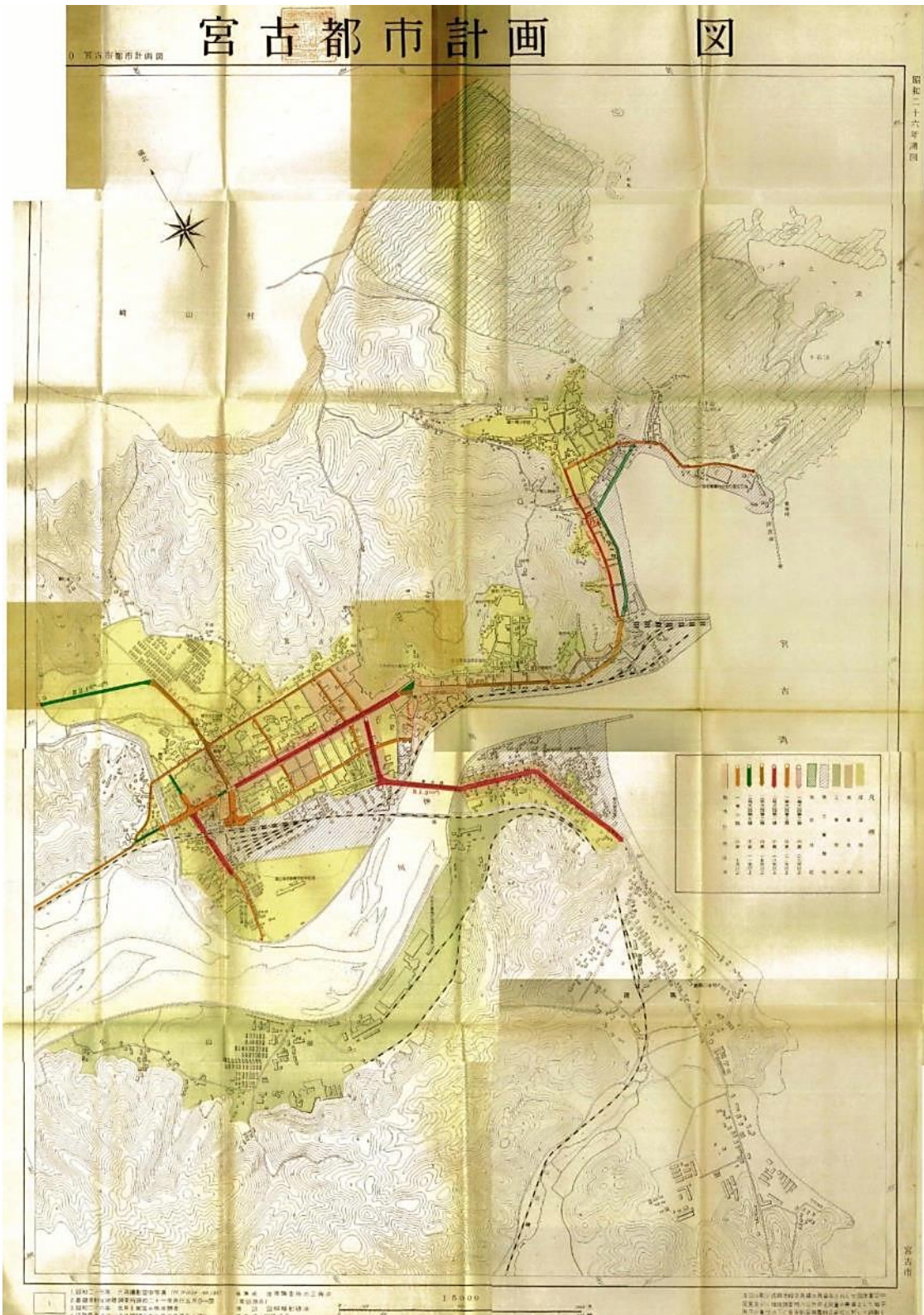


图 4-99 宮古都市計画図 (1951 年) [519]

## 第4章

### 4.3

#### 4.3.8 高知市（浦戸港；高知港）

高知市の戦前の都市計画の経緯は下表（表 4-15）の通りとなる。

表 4-15 高知都市計画の経過

時期	都市計画決定事項
1924年（大正13年）	都市計画適用決定 [279]
1926年（昭和元年）	都市計画区域決定 [313]
1929年（昭和4年）	都市計画街路決定 [314]
1931年（昭和6年）	都市計画地域決定 [315]
1933年（昭和8年）	都市計画街路変更 [316]
1939年（昭和14年）	都市計画地域変更 [317]
1940年（昭和15年）	都市計画街路変更 [318]

都市計画区域決定の理由は下記となる [313]。

「(前略) 明治四十三年人口四七、二一四人なりしもの大正十三年に於て六五、九四八人即ち十四年間に四〇%の増加を示す。

此醸成よりすれば同市の都市計画区域は相当広滴なる面積を包含して之を決定するの要あり。

而して其の区域は交通機関の相当なる普及発展を見たる時機に於て約三十四分を以て市の中心部に到達し得べき範囲にして且市と経済的並社会的に密接なる相互依存の關係に在る疆域たるべく即高知市及之に接続する下知町、潮江村及小高坂村を包含する一市一町二ヶ村の区域を以て高知都市計画区域と定むるを至当とすへし。

此の区域内の面積は九、二六六、〇〇〇坪にして現在の高知市の面積五、〇九〇、〇〇〇坪に比し八割余の増加となり又此の区域内に於ける山地等を除きたる利用面積は四、七三二、〇〇〇坪にして市内の利用面積二、三七〇、〇〇〇坪に比し約二倍に当れり。

右の区域は本市をして其の近代都市としての機能を發揮せしめむか為には必要欠くへからざる区域なり。

高知市は近時商工業漸次発達し同士の玄関港たる浦戸港に於ける一ケ年間の輸出入貨物価格八千万円に達し市発展の趨勢は既に市域外に及ぶの状を呈す。

即ち下知町は市の東方に連り其の一部は既に高知市と人家連続し且南部は港湾に臨み商工業地として適當の地なり。

而して南に接する潮江村は浦戸湾に面するを以て其の一部は将来工業地としてとして其の他は住宅地として好適の地たるべく又市に擁せらるる小高坂村は住宅地に適する等何れも本市と経済的並社会的の關係緊密にして将来都市計画上不可分の關係に在る地なり。(後略)」(句読点、改行、前後略筆者)

また都市計画街路決定の理由は下記となる [314]。

「高知市は最近人口の増加と交通機関の発達に伴ひ交通量日に増し為目に街路の狭隘を見るに至り其の系統亦全からざるを以て保安上、経済上市民の浮くる損失少からざるものあり是を以て高知都市計画として先づ街路網を確立し諸施設の基準たらしめむとす即ち本市の地勢交通の状態将来発展の趨勢等を考慮し二等大路第一類第一号線（鏡川葛島橋線）を東西の大幹線と定め一等大路第三類第一号線（浦戸港線）及二等大路第一類第七号線（高知駅浦線）を高知駅潮江橋間の現在道路と連絡せしめて南北の大幹線と為し之に市の北部に於て二等大路第一類第二号線（高知駅升形線）同第三号線（高知駅比島線）、同第四号線（南万度弥右衛門線）、同第六号線（江の口比島線）等の幹線を配置し当部に於て二等大路第一類第五号線（比島高見線）、二等大路第二類第三号線（比島一宮線）等の幹線を廃止たる外二十余線を配置したり。

以上路線数三十六延長三万二千百九十五間に及び総工費約千七百十万円に達するを以て今直に之を都市計画事業として執行するは財政上困難なる事情あるに依り暫く都市計画として決定し市街地建築物法の適用及土地区画整理の施行に備へむとするものなり。」

（句読点、改行筆者）

上記に基づいた都市計画街路が下表（表 4-16）となる [314]。

表 4-16 高知都市計画街路 [314]

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.3.1. (大路)	浦戸港線	27
2.1.1.	鏡川葛島橋線	20
2.1.2.	高知駅升形線	20
2.1.3.	高知駅比島線	20
2.1.4.	南万度弥右衛門線	20
2.1.5.	比島高見線	20
2.1.6.	江の口比島線	20（一部 28m 区間有）
2.1.7.	高知駅裏線	20
2.2.1.	中地大曲線	15（一部 21m 区間有）
2.2.2.	相模渡瀬線	15
2.2.3.	比島一宮線	15
2.3.1.	江の口潮江線	11
2.3.2.	相模一ツ橋線	11
2.3.3.	片町江の口線	11
2.3.4.	山田橋通線	11

## 第4章

### 4.3

2.3.5.	堀川端線	11
2.3.6.	丑之助高見線	11
2.3.7.	下知弥右衛門線	11
2.3.8.	壹丁地弥右衛門線	11
2.3.9.	王手筋葛島橋線	11
2.3.10.	農人町裏町線	11
2.3.11.	要法寺町西旗堤線	11
2.3.12.	潮江橋中益田線	11
2.3.13.	役知山根線	11
2.3.14.	新田立濱開線	11
2.3.15.	新田中山線	11
2.3.16.	立濱開汐干橋線	11
2.3.17.	潮江南の丸線	11
2.3.18.	潮江鴨田線	11
2.3.19.	升形潮江線	11
2.3.20.	新月橋線	11
2.3.21.	中島杓田線	11
2.3.22.	五丁目井口線	11
2.3.23.	小高坂杓田線	11
2.3.24.	築屋敷初月線	11
2.3.25.	上の橋通線	11

都市計画街路図は下図（図 4-100）となる。

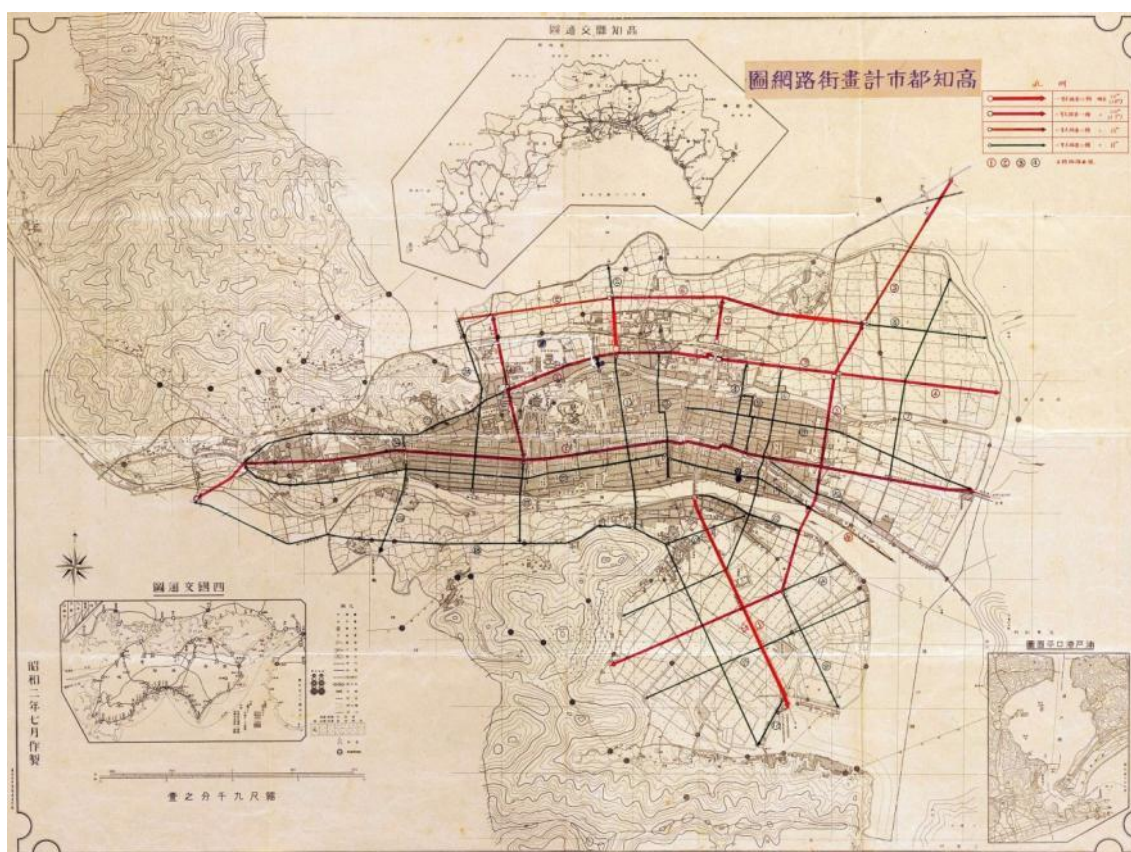


図 4-100 高知都市計画街路網図 [314]

続いて都市計画地域指定の理由は下記となる [315]。

「高知市は西南北の三方に山地を繞らし東南に浦戸湾を控へて本市の東を画する国分川及本市を東西に貫流する鏡川之に注ぎ四季西南風多し。

今高知市の地域に付按するに市の中央部に於ける土佐電鉄軌道一帯は土地平坦にして街郭比較的整ひ本市商業の中核地区なるを以て西方旭駅を中心とする一団地と共に之を商業地域と定むるを適當とすべく、市の東部に於ける江の口川及国分川付近並に浦戸湾に臨む一帯は水陸運輸の利を占め土地広潤にして将来好個の工業地として開発せらるべく又市の西部に於ける鴨部、杓田、石井方面一帯は水質良好にして現に製紙、製糸等の大小工場密集せる状態なるを以て前記当部一帯と共に之を工業地域と定むべく而して市の西北部に於ける旧旭村及旧小高坂村方面は土地高燥にして緑林鬱蒼たる山地を負ひ又潮江の西北部及鏡川の清流を隔ててこれに対する一帯の地は樹林水辺の風致に富みて最も住宅に適し市の北部一帯亦風物閑雅にして土地の現状主として住宅の用に供せらるるを以て之等諸方面に亘り住居地域を指定せむとす。

上述せる所は地域選定の大体の方針なるも尚本市の実情を考慮し住居地域内に存する主要道路並に都市計画街路の南側又は片側に於ける建築物の敷地を商業地域として沿線に於ける商業の利便を図ることとし又市街地建築物法に依れば各種の地域以外に指定せられざる

第4章

4.3

部分を残存し得べく今之を未指定地と名つくれは此の部分に於ては工業地域に非されは建築することを得ざる建築物を除き凡ての建築物の存在するを妨げざるものなるを以て各種地域の間之を配置して其の調和を図らむとす。

即ち下知の南部に於て商業地域と工業地域との相接する部分、潮江の北部に於て商業地域、工業地域及住居地域の相接する部分並に潮江火葬場敷地を未指定地として留保せむとするものなり。

斯くして選定したる各種地域の面積を比較すれば概略左の如し。

地域	面積 (坪)	百分比
商業地域	約 七四八、〇〇〇	八、〇七%
工業地域	約 二、四五七、〇〇〇	二六、五二%
住居地域	約 五、八四三、〇〇〇	六三、〇六%
未指定地	約 二一八、〇〇〇	二、三五%
計	約 九、二六六、〇〇〇	一〇〇、〇〇%

(句読点、改行筆者)

上記に基づいた都市計画地域図が下図 (図 4-101) となる。

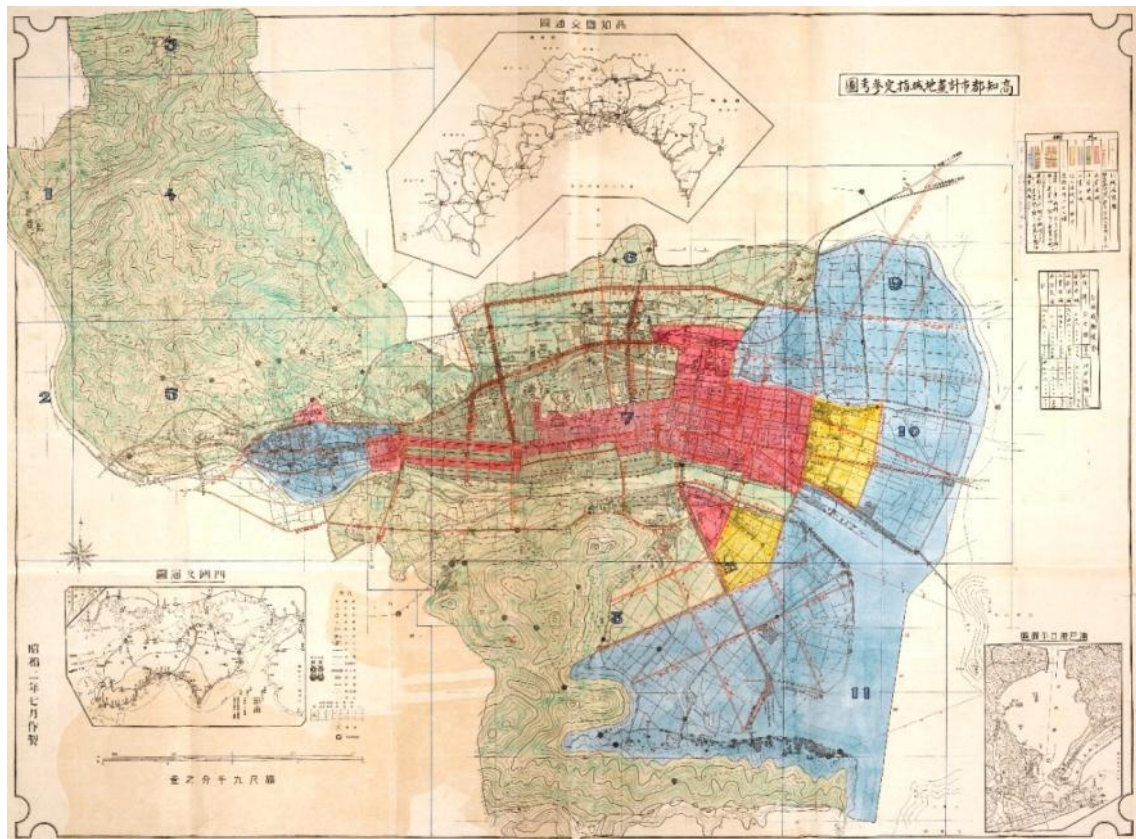


図 4-101 高知都市計画地域指定参考図 [315]

以上の高知都市計画をまとめたものが下図（図 4-102）となる。

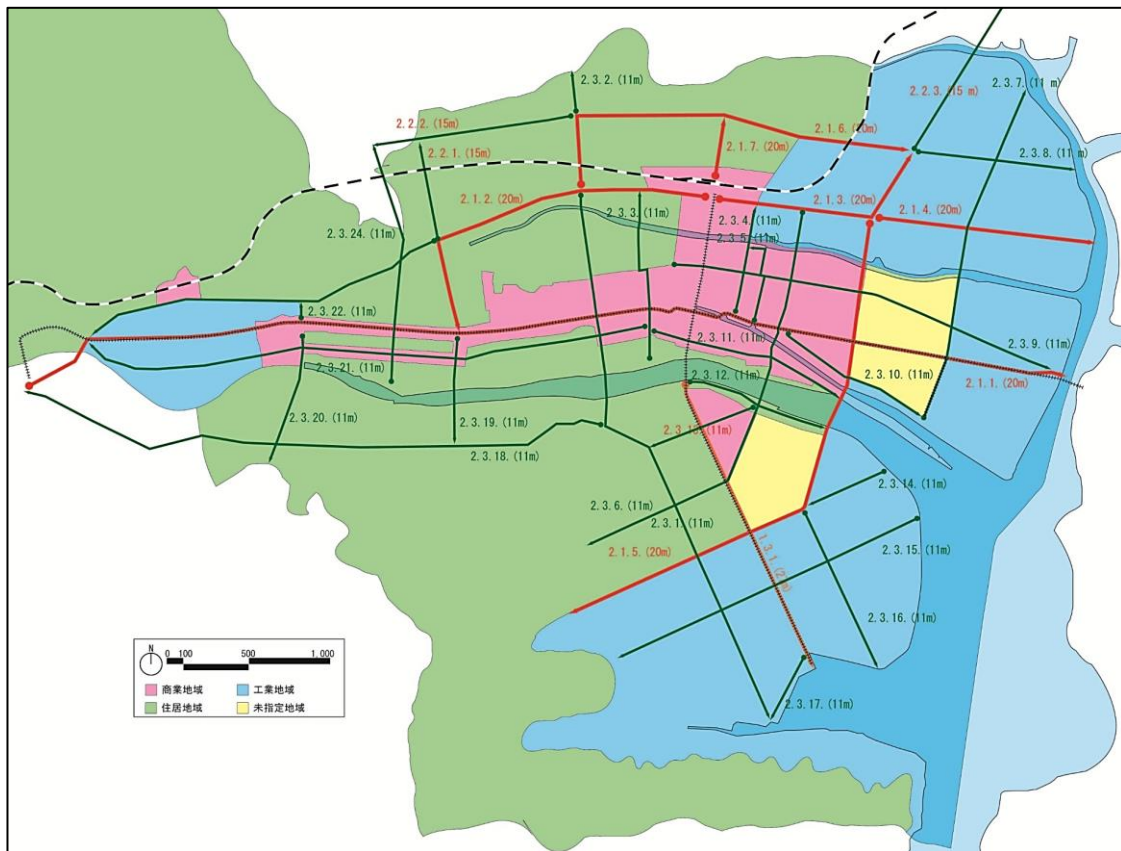


図 4-102 高知都市計画（[314] [315]をもとに筆者作成）

高知市の都市計画は浦戸湾に面した一帯が工業地域、従来からの市中心部が商業地域、内陸が住居地域という比較的平易な用途地域分けであったが、市街地の中心軸となる都市計画街路 2.1.1. 鏡川葛島橋線（20m）に沿っては東西に長く路線的商業地域が指定された。また工業地域が指定された浦戸湾に面した一帯は、当時はほとんど農地であったため、将来的な工業立地を意図して広く工業地域指定されたと言える。街路 1.3.1. 浦戸港線（27m・大路）は市中心部から浦戸港に至る主要な軸として設定され、鏡川以南においてはグリッド状の街路計画の明確な中心軸となっていた。こうした高知市の都市計画は、浦戸湾一帯の工業化を明確に目した計画であったと言える。

#### 4.3.9 福岡市（博多港）

福岡市は1923年（大正12年）に都市計画の適用を受けたが、以降の経緯は下表（表 4-17）の通りとなる。

## 第4章

### 4.3

表 4-17 福岡都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1923年（大正12年）	都市計画適用決定 [132]
1925年（大正14年）	都市計画区域決定 [319]
1931年（昭和6年）	都市計画街路決定 [320] 都市計画地域決定 [321]
1935年（昭和10年）	都市計画風致地区決定 [322]
1938年（昭和13年）	都市計画地域追加 [323]
1940年（昭和15年）	都市計画街路変更 [324]
1941年（昭和16年）	都市計画公園決定 [325]

福岡市の都市計画区域決定の理由は下記となる [319]。

「都市計画区域決定の基本は将来に於ける都市発展の予測に在り。

（中略）

現に姪浜、千代、堅粕、箱崎の各町は商工業盛にして人口増加率は遥かに福岡市を凌駕する状況なり。

而して九州大学等亦市の近郊に在り。

殊に目下経営中に在る博多湾築港の竣工並北九州鉄道及大分鉄道計画実現し海陸連絡の設備完成の暁に至らは商工業の勃興を促す等人口の激増すべきは疑ひを容れず。

茲に於てか都市計画区域は當に現在の市域内に限局すべきにあらず。

其の周囲に於て相当広範の区域を包含して之を樹立せざるへからざるなり。

而して其の範囲は市と経済的並社会的に密接なる相互連絡の関係にある境域たるへく即ち交通連絡の相当なる普及発達を見たる時期に於て約三、四十分を以て市の中心部に到達し得べき範囲は都市計画区域として最も適當なるものと謂ふを得へし。

今之を福岡市に就て見るに現在及将来に於ける市の中心地点たるへき市内西中洲公会堂前より半径五哩の円圏内は相当交通機関の充実を図るに於ては何れの地点よりするも右時間を以て市の中心地に到達し得べきを以て此の範囲を基本とし之に天然の地形、行政の区画を斟酌し以て都市計画区域を定むるを至当とす。

然るときは西野姪浜町、原町を包含し南は八幡村、三宅村、日佐村に及び東は千代町、堅粕町、那珂村、広田村、箱崎町及多々良村を含む一市四町七ヶ村を包容する區域を得へし。

（中略）

右の区域は一見甚だ膨大なるか如きも本市商工業の発達を期せむには前記区域を以て適當とすへく今其の理由を略述せば千代、堅粕の寮長は福岡市と一帯の市街地をなし姪浜町は石炭礦業により同市と密接の関係あり。

又博多湾の修築事業と相俟て多々良、箱崎、広田の三ヶ村は郡内を貫流する名島、多々良及宇美の各川を改修し運河として利用せむか其の沿岸一帯の地は工業地として適すへし。



同八幡、三宅、日佐、那珂の各村は土地高燥にして且つ鹿児島本線及九州鉄道福岡久留米線等の交通機関通り原村も亦自動車路二線ありて何れも住宅地として適当の地なり

以上延へたる如く是等の町村は皆本市との経済的並社会的の関係密接にして且将来の都市計画と離るへからざる関係にある地なるを以ていずれも計画区域内に包含せしむるを要するものなり。

(後略) 」(略、句読点、改行筆者)

以上を受けた都市計画区域は下図(図 4-103)となる。



図 4-103 福岡都市計画区域図 [319]

## 第4章

### 4.3

1931年（昭和6年）の都市計画の街路決定の理由は下記となる [320]。

「福岡市の状況を概観するに博多港は平均水深漸く六尺内外なるも波浪静かにして船舶の停泊に適し後方地帯は広潤なる平坦地にして加ふるに本邦著大の筑豊炭田を控ふ。

されは近く実現せんとする博多港の大修築、九州電気軌道の敷設並に関門地下鉄道の開通等を併せ考慮するに将来の福岡市は博多港を中心とする一大商工都市として発展すべき可能性豊富なりと言ふを得へし。

然りと雖も現在に於ける福岡市の街路は概ね旧時の構築に係り大幹線と目さるる博多停車場より呉服町、同町より天神町に至る区間に於ける軌道敷設路線にありてすら幅員十間其の他は三間乃至一間に過ぎざるもの多くして系統整はす為に逐次激増する現代交通機関の普及発展に伴ひて交通状態混雑を極め産業上、社会上の損失少なからざるものあり。

是に於て都市計画として系統ある街路網を決定するは本市の現状に鑑み特に緊急のことに属す。

則ち博多港にひ東西に走る博多箱崎線、博多姪浜線と博多港より南に走る河原町雑餉隈線とを以て東西南北の二大幹線とし之に市街部を起点として西新町に通する瓦町西新線、大字塩原に通する新柳町大橋線、改修国道二号に沿ふ松園板付線、筑豊炭田地方と連絡する千代二股瀬線、那珂川流域地方と連絡する住吉老司線及市の西部住宅地開発に備ふる為六本松原線等の放射街路を求め且郊外開発の顕著なる平尾、箕島を経て市の東部工業地帯と目さるる平地を縦貫する平尾香椎線を配し更に地勢、交通状態、発展の趨勢等を考慮して補助線を配置したり。

斯の如くにして得たる路線数五十二路線其の延長約十万千五百五十間に達す。

而して是等路線は今直に事業として執行するは財政上許さざる所なるを以て此際之を都市計画として決定し以て市街地建築物法の運用及土地区画整理の施行に備へんとするものなり。」（句読点、改行筆者）

上記に基づいた都市計画街路は下表（表 4-18）のものとなる。

表 4-18 福岡都市計画街路 [320]

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.3.1. (大路)	博多駅築港線	27
1.3.2.	博多駅裏線	27
1.3.3.	博多港線	27
1.3.4.	博多箱崎線	22 (一部 15m~25m)
1.3.5.	博多姪浜線	25 (一部 15m~22m)
1.3.6.	博多駅松原線	25
1.3.7.	博多川線	25
1.3.8.	千代二股瀬線	25 (一部 20m~30m)
1.3.9.	瓦町雑餉隈線	25 (一部 15m~22m)

1.3.10.	河原町西新線	22 (+約 3,810 m <sup>2</sup> の広場)
1.3.11.	洲崎浦新柳町線	22
1.3.12.	新柳町堅粕線	22 (一部 27m)
1.3.13.	平尾香椎線	22 (一部 20m~27m)
1.3.14.	竹下駅前線	22 (+約 200 m <sup>2</sup> 駅前広場)
2.1.1.	松園板付線	20 (一部 27m)
2.1.2.	新柳町大橋線	20 (一部 27m)
2.1.3.	浜町平尾線	20
2.1.4.	六本松線	20 (一部 27m)
2.1.5.	箱崎松原津屋線	20 (一部 15m~27m)
2.1.6.	汐井浜馬出線	20
2.1.7.	吉塚箱崎線	20 (+約 920 m <sup>2</sup> 駅前広場)
2.1.8.	博多駅箱崎線	20 (一部 17m~27m)
2.1.9.	清水半道橋線	18 (一部 25m)
2.2.1.	住吉老司線	15 (一部 11m~20m)
2.2.2.	堅粕原田線	15 (一部 18m)
2.2.3.	原田松崎線	15 (一部 11m)
2.2.4.	堅粕下白井線	15
2.2.5.	新大工町東油山線	15 (一部 20m)
2.2.6.	西新飯倉線	15 (一部 20m)
2.2.7.	藤崎有田線	15
2.2.8.	半道橋御手洗線	15
2.2.9.	御手洗名島線	15
2.2.10.	清水姪浜線	15 (一部 20m)
2.2.11.	大橋下白井線	15 (一部 20m)
2.2.12.	津屋前松原線	15
2.3.1.	下警固檜原線	11 (一部 8m)
2.3.2.	今泉新川線	11
2.3.3.	多々良川線	11 (一部 8m)
2.3.4.	半道橋立花寺線	11
2.3.5.	井尻志免線	11 (一部 8m)
2.3.6.	平尾井尻線	11
2.3.7.	竹下井尻線	11
2.3.8.	東光寺塩原線	11
2.3.9.	野間屋形原線	11

第4章

4.3

2.3.10.	平尾田島線	11
2.3.11.	地行東油山線	11
2.3.12.	井尻東油山線	11
2.3.13.	麦野須久線	11
2.3.14.	雑餉隈停車場線	11
2.3.15.	辻堂祇園町線	11
1等小路	3線	8

上記に基づいた街路計画図は下図（図 4-104）となる。



図 4-104 福岡都市計画街路網図 [320]

次に福岡市の都市計画地域指定の理由は下記となる [321]。

「福岡市は北方博多湾に臨み東方及東南方は平坦なるも西南部一帯は概ね土地高燥にして山地に連り風向は四季を通して東南風多し。

今福岡市の地域に付按するに大字柏原、屋形原、檜原、東油山、片江の各一部即ち市南端の油山並に其の山麓一帯は市街を離ること遠く今日将来の用途を予測すること困難なるを以て当分之を除外することとし其の他の部分の用途地域に付考察するに博多駅以北御笠、

那珂両川の間に介在する1団地、福岡城址東部の1劃及那珂川と都市計画街路2等大路第1類第2号線(新柳町大橋線)とに挟まるる一帯の地は商業発達せる現状より之を商業地域と定むるを適当とすへく東部の須恵、宇美、御笠、那珂の各河川流域及博多港並に福岡港附近は何れも水陸交通運輸の施設を為すに適するのみならず既に工場倉庫等建設せられたるものあり。

又西部室見川流域の1団地は将来好個の工業地として開発せらるへき見込なるを以て之を工業地域と定むへく、更に都市計画街路一等大路第三類第十号線(須崎裏新柳町線)及二等大路第一類第二號線(新柳町大家支線)と一等大路第三類第十号線(瓦町西新線)とを以て画する市の西南部一帯の地は丘陵起伏し樋井川貫流して風物快適なるものあり。

又博多湾の東部に位する千代の松原及西部海岸の荒津山並に之に連る百道松原福岡城址付近一帯の地は公園其の他名所旧蹟点在し何れも住居に適し土地の現状亦主として住居の用に供せらるるを以て之を住居地域に指定せむとす。

上述せる所は地域選定の大体方針なるも尚本市の実情を考慮し市の東部に接する箱崎町の一部及都市計画街路一等大路第三類第五号線(博多姪浜線)沿線带状の区域は発展の現状に鑑み将来の利便に備ふる為之を商業地域とし尚住居地域内に存在する主要道路並に都市計画街路の両側に於ける建築物の敷地を商業地域と定め以て沿線に於ける商業の利便を図り又道路中心線を以て工業地域と其の他の地域とを画する箇所中都市計画街路一等大路第三類第八号線(千代二股瀬線)、二等大路第一類第七号線(吉塚箱崎線)及一等大路第三類第三号線(博多港線)等の一部に於ける沿線は現に道路の両側共に工業地として利用せられつつあるを以て土地の現状に鑑み集团的工業地域に非ざる他の片側に接する建築物の敷地を工業地域と定め尚都市計画街路二等大路第二類第五号線(新大工町油山線)以即ち大字田島の一団地及大字西新町の南半部と之に接続する大字荒江、大字鳥飼の各一部並に大字屋形原の一部と其の付近一団の地には現に火葬場、塵芥焼却場又は陶器工場等散在し就中大字鳥飼、大字西新町の恥部は炭鉱掘削の為地盤陥没し概ね土地低湿なるを以て所謂未指定地と為さんとす。

即ち此の地域に於ては工業地域に非らされは建築し得ざる建築物の外総ての種類建築物を許容せらるることとなる。斯の如くにして選定したる各種地域の面積を比較すれば左の如し。

地域種別	利用面積(坪)	百分比
商業地域	約 一、四〇一、五六九	一〇%
工業地域	約 三、六〇九、三五九	二六%
住居地域	約 七、五二八、七八九	五四%
未指定地	約 一、二七四、六五五	一〇%
計	約 一三、六一四、三七二	一〇〇、〇〇%

(句読点、改行筆者)

上記に基づく都市計画地域図は下図(図4-105)となる。

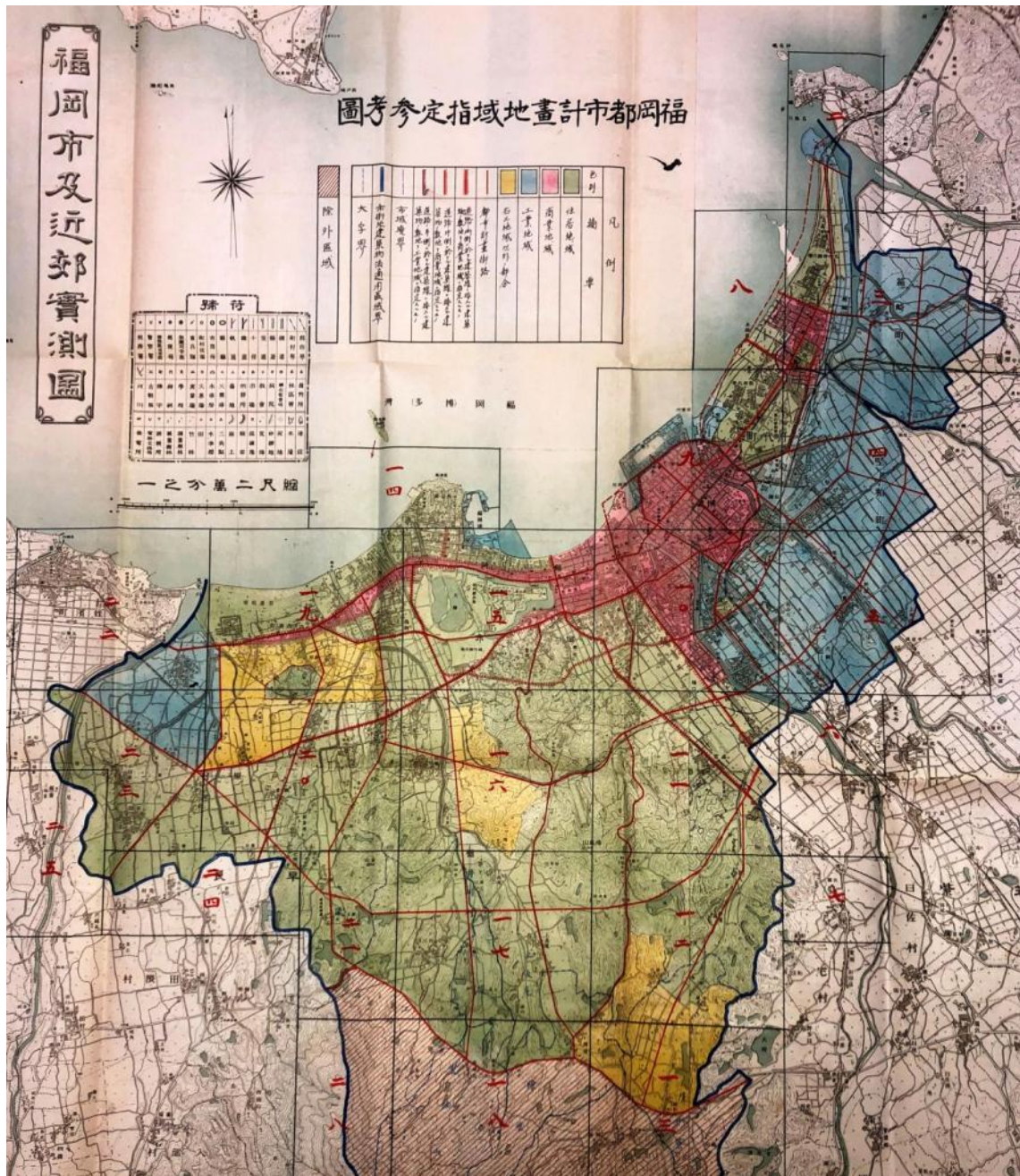


図 4-105 福岡都市計画地域指定参考図 [321]

以上の都市計画をまとめた図が下図（図 4-106）となる。

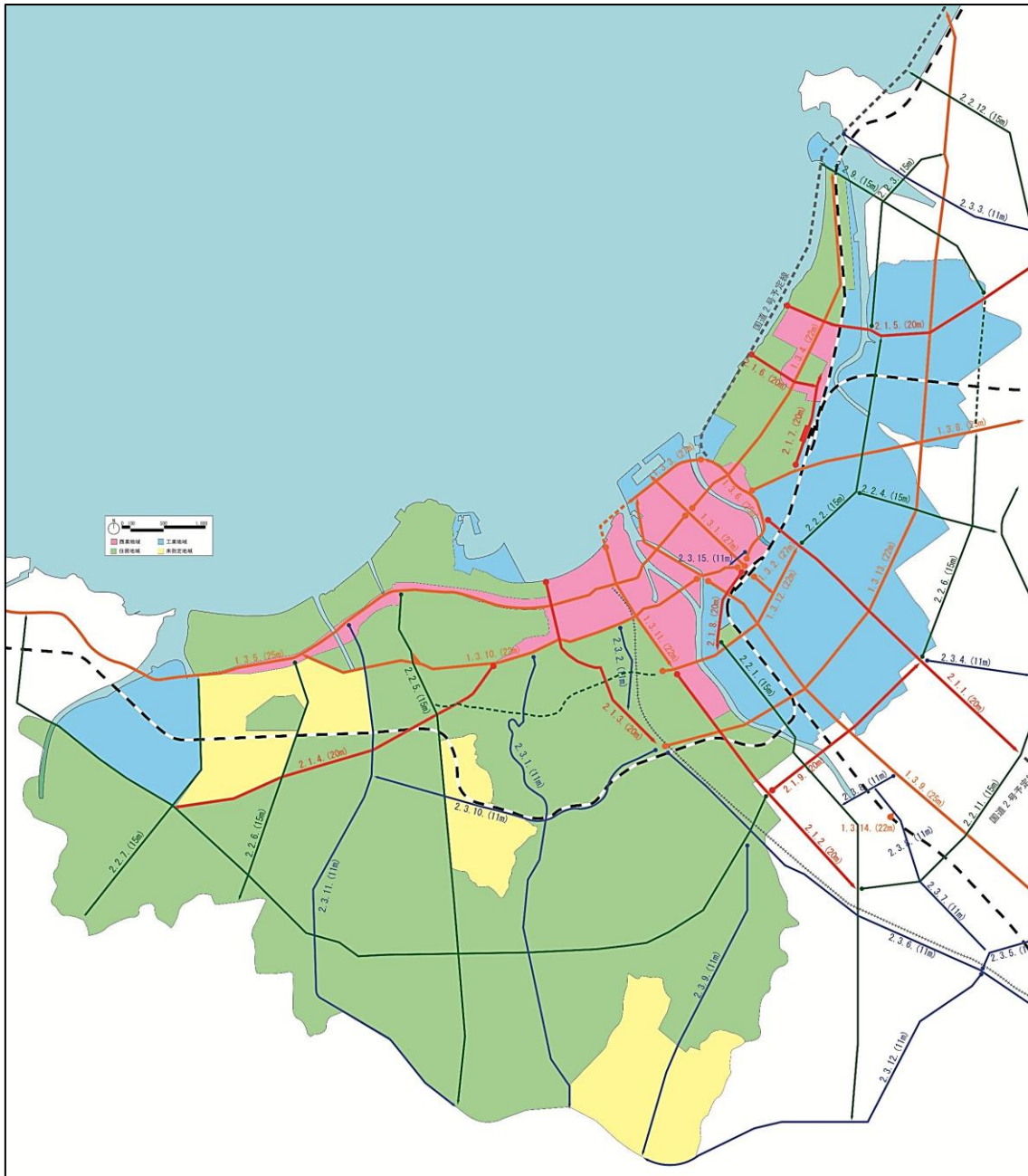


図 4-106 福岡都市計画図 [320] [321]より筆者作成

福岡市は当初より博多（東側）と天神（西側）という二つの都市中心を持った都市であったが、その両者を含めて市中心部が商業地域指定された。これら商業中心は当時の海岸線とは比較的近接していたため、博多港の埠頭一帯が工業地域指定されたものの、臨海部まで広く商業地域がかけられることになった。また、それに伴い工業地域は内陸部に指定されることになった。福岡は由来工業用水に乏しいことがネックとなり、現在まで臨海工業地帯を形成するに至らなかったが、当時からも臨海部の工業化が意図されていなかったことがその

## 第4章

### 4.3

都市計画用途地域からも理解できる（新興工業土地市計画が実施された春日原は本都市計画区域よりもさらに南側の内陸部にあたる）。街路計画は中心駅である博多駅から博多港まで広幅員の街路 1.3.1. 博多駅築港線（27m・大路）が計画され、同街路を中心軸として東西に広がる街路パターンが構想された。その点で博多駅と博多港を結ぶ街路は本都市計画の中で重要な施設計画であったと言える。

#### 4.3.10 青森市（青森港）

青森市の都市計画の経緯は下表（表 4-19）となる。

表 4-19 青森都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1929年（昭和4年）	都市計画適用決定 [326]
1932年（昭和7年）	都市計画区域決定 [327]
1935年（昭和10年）	都市計画地域決定 [328] 都市計画街路決定 [329]
1937年（昭和12年） 1940年（昭和15年） 1941年（昭和16年） 1943年（昭和18年）	都市計画街路追加・変更 [330] [331] [332] [333]
1941年（昭和16年）	都市計画地域変更 [334]

都市計画区域決定の理由は下記となる。 [327]

「青森市は本州及北海道を連絡する交通の要点に位し曩（さき）に築港第一期工事の竣成と共に外国貿易は逐年増加の傾向を示し水産工業亦地の利を占め市勢の発展著しきものあり。（中略）

而して市及其の付近一帯の地勢に就いて見るに北は青森湾に臨み東西南三方は山を以て囲まれ地形上限定せられたる一区域をなし近郊の平地は概ね水田にして土地低湿なるに反し東西南三方の山麓、丘陵地は到る處風光明媚にして将来の住宅地として好適なり。而も此の範囲は青森市の経済的中心より半径六乃至八軒にして現在の交通機関に依り約六〇分以内を以て市の中心部に到達し得べく青森市の外郊として経済上社会上緊密なる関係を有するを以て都市計画区域は特に現在の市域のみに局限することなく上述の半径六乃至八軒の圈内を基準とし之に行政区画を考慮して青森市の外油川町、大野村、筒井村一町二村の全部及新城村、滝内村、荒川村、横内村、濱館村、原別村、東嶽村、野内村八村の各一部を包容する区域を以て青森都市計画区域と定むるを適当とすへし。（後略）」（略、改行筆者）



また都市計画街路決定の理由は下記となる [329]。

「青森市の街路は比較的整然たりと雖是を大局より観察するときは幅員一般に狭少にして且系統を欠くか為に近代的交通の用に適せず依て先づ其の街路計画を樹立する要を認む。此処に於て東西に2等大路第1類第3号、同第3類第4号、同第2類第3号の3幹線を南北に2等大路第1類第1号、同第2類第1号、同第1類第2号、同第3類第1号、同第2類第2号の5幹線を又南方発展の実情に鑑み2等大路第1類第4号路線を配し更に如上幹線街路に補助路線を地勢、交通、地域の状態を考慮して配置したり。其の路線数15延長約61軒に達すると雖未だ全部に付調査完了せざるを以て不取敢第1次の街路網として決定し以て市街地建築物法の運用及土地区劃整理の施行に備へむとす。」  
(句読点、改行筆者)

上記に基づいた都市計画街路が下表(表4-20)となる。

表4-20 青森都市計画街路 [329]

街路番号	街路名称	幅員(m)
2.1.1. (大路)	新蜷貝町浦町線	18~19
2.1.2.	新浜大野線	18.5 (一部 11m~15m、31.5m)
2.1.3.	柳町造道線	18 (一部 15m、約 450 m <sup>2</sup> の広場)
2.1.4.	造道大野線	18~19.5 (一部 15m)
2.2.1.	新浜町横打線	15 (一部 17.5m~18m)
2.2.2.	新安方町高田線	15 (一部 18m~26m)
2.2.3.	沖館羽白線	15 (一部 18m~20m)
2.2.4.	古川公園通線	14~18 (一部 10m~11m、22m)
2.2.5.	蜷貝町奥野線	15 (一部 11m)
2.3.1.	大野荒川線	11
2.3.2.	沖館波館線	11 (一部 18m)
2.3.3.	大野新城線	11~13
2.3.4.	柳町新城線	12 (15m~24m)
2.3.5.	堤橋東詰合浦公園線	11 (約 480 m <sup>2</sup> の広場)
2.3.6.	浦町古川線	11~13.5

上記に基づいた都市計画街路が下図(図4-107)となる。

## 第4章

### 4.3



図 4-107 青森都市計画街路一般図 [329]

次に都市計画地域決定の理由は下記となる [328]。

「青森市の地勢を見るに土地概ね平坦にして四季に於ける恒風は南西なり。

今本市の地域を按ずるに青森駅前より新町、柳町、寺町、大工町に亘る区域は現在商業の最も殷賑なる集団地にして又其の附近地は相当商店街を形成し将来益々発展するの傾向を察知せらるるを以て之等を商業地域と定むべく堤川河口東方浪打の一部の地、青森港沿岸の地及青森駅西方一帯の地は現在既に工場地としての相貌を呈せるに由り其の将来の発展動向を予測して之を工業地域と定むるを適當とすべく合浦町、浪打駅附近地及橋本、長島、北金沢附近の地は土地閑静にして其の利用現況も亦主として住居の用に供せられつつあるを以て之を住居地域と定むるを適當とすへし。

尚前記の外住居日常の利便に備ふると共に沿線商業の繁栄を保護せむか為め住居地域内に存在する主要街路並に都市計画街路の両側又は片側に於ける建築物の敷地を商業地域として配在せしめ又国有鉄道奥羽本線、東北本線及貨物線とに囲まるる三角地及鉄道操車場は土地利用の現状より見て之を未指定地と為したり。

斯くして選定したる各種地域の面積及比率は概略左の如し

地域別	利用面積 (坪)	百分比
商業地域	四七八、八七〇	一三・二
工業地域	九三二、二八五	二五・八
住居地域	二、〇八七、九七八	五七・七

未指定地 一一七、五八九 三・三  
計 三、六一六、七二二 一〇〇・〇」 (句読点、改行筆者)  
上記に基づいた都市計画地域が下図(図4-108)となる。

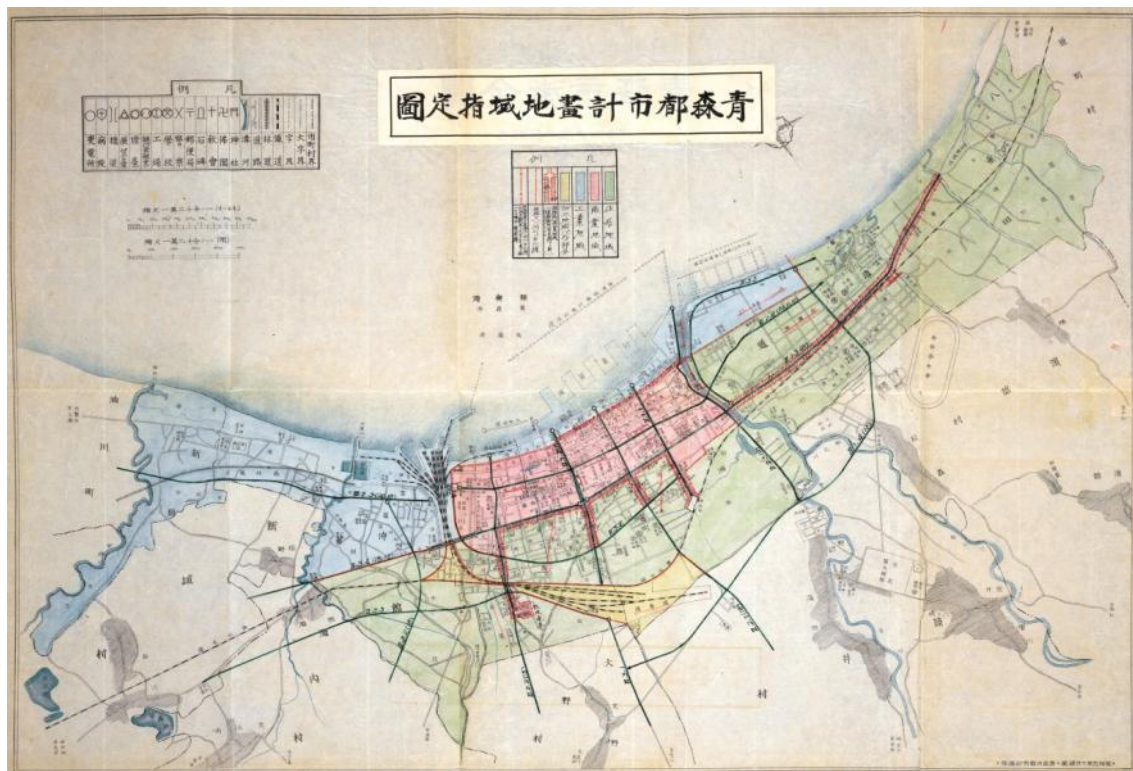


図 4-108 青森都市計画地域指定図 [328]

以上の青森都市計画をまとめたものが下図(図4-109)である。

## 第4章

### 4.3

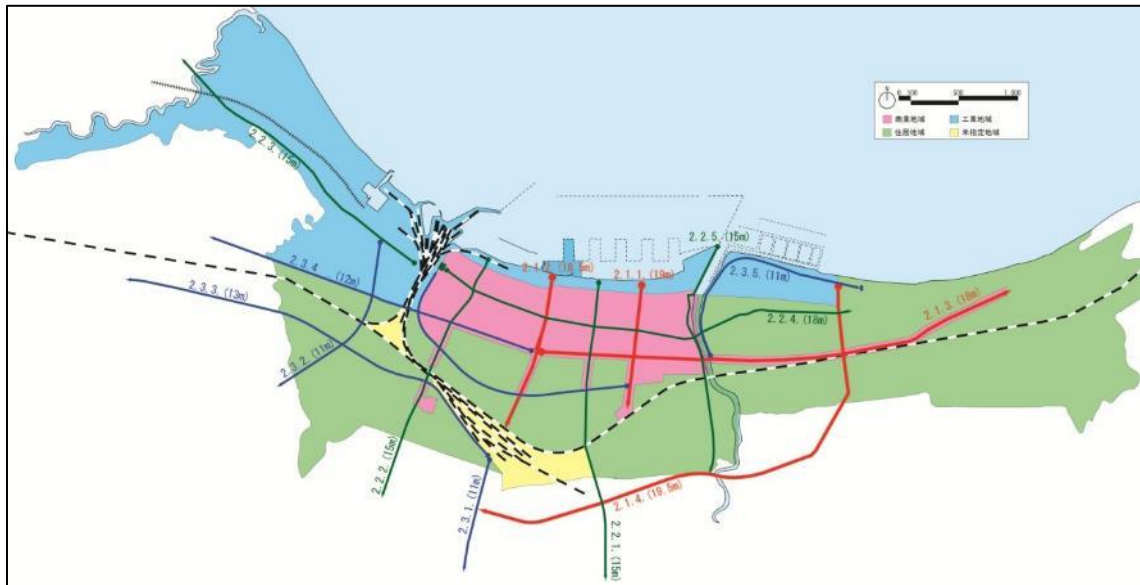


図 4-109 青森都市計画（[328] [329]より筆者作成）

青森は、その後港湾の発展に伴い、都市計画も大きく変更が加えられた。都市計画街路決定の2年後の1937年（昭和12年）には、海岸線に平行に走る街路「2.2.6. 古川字千苧線（15m）」が追加された。[330] さらに1942年（昭和17年）には、用途地域の見直しが行われ、工業地域の拡大が行われた。この時の理由として

「…青森工業港計画に伴ひ大字油川、滝内村大字西滝の各一部及新城村大字石江の中津軽線以東を工業地域に指定せむとす…」 [334]

とされており、青森港の修築工事が進捗するに従い、臨海工業地帯の整備が念頭に置かれていたと言える。こうした変更を反映した都市計画図が下記（図 4-110）となる。

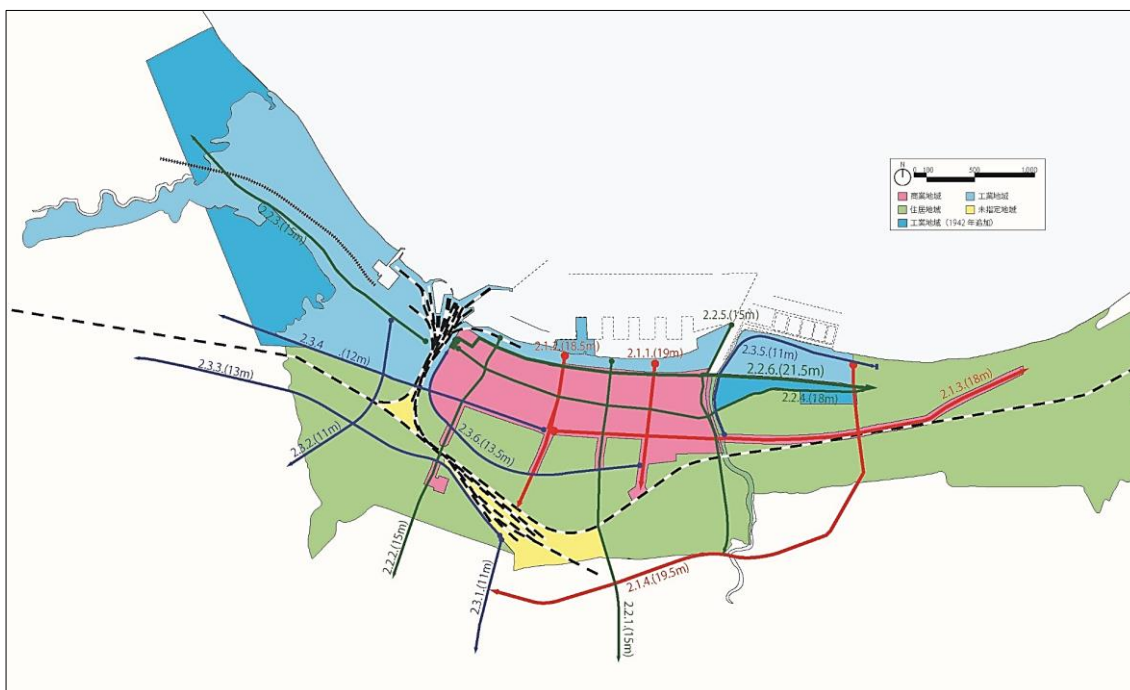


図 4-110 青森都市計画変更（1942 年時点； [330] [334]より筆者作成）

青森市の都市計画は海岸線に合わせて格子状の街路パターンと、海側から内陸にかけて工業地域・商業地域・住居地域の順に指定される比較的シンプルなものであった。ただし、当初から西側の臨海部は分厚く工業地域指定されており、市街地の拡大や港湾の建設に伴い、臨港道路となる都市計画街路 2.2.6.古川字千苺線（15m）が追加で計画され、さらに同臨海部の工業地域が拡大されることになった。青森港は青函連絡船の発着する国内交通の要衝であり、従来から工業港としての性格はなかったが、1940 年代に青森工業港計画が検討されるなど、次第に臨海工業地帯としての役割が求められた、都市計画もそれに対応していったと言える。

#### 4.3.11 大分市（大分港）

大分市の都市計画の経緯は下表（表 4-21）の通りとなる。

表 4-21 大分都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1925 年（大正 14 年）	都市計画適用決定 [146]
1926 年（昭和 1 年）	都市計画区域決定 [335]
1931 年（昭和 6 年）	都市計画街路決定 [336]
1932 年（昭和 7 年）	都市計画街路変更 [337]

第4章

4.3

	都市計画地域決定 [338]
1935年（昭和10年）	都市計画風致地区決定 [339]
1934年（昭和9年） 1935年（昭和10年） 1938年（昭和13年）	都市計画街路追加・変更 [340] [341] [342] [343]
1935年（昭和10年） 1936年（昭和11年）	都市計画地域追加・変更 [344] [345]
1943年（昭和18年）	土地区画整理決定 [197]

都市計画区域決定の理由は下記となる [335]。

「都市計画区域の基本は将来に於ける都市発展の予測に在り。

（中略）

本市は遂に日豊線の開通を見て豊日の間恰も比隣の如く今又豊肥、久大の二線方に其の工を竣へんとし全九州の交通系統に大改革を喚起せんとする時に際会し外は一帯水を隔てて四国、中国及阪神を望み内は東九州一円の地方を背後に控へ水陸要衝の天恵を占め加ふるに大分港は東九州唯一の良港として阪神其の他の諸港との取引盛にして商工業の発達洵に見るべきものあり。

殊に近代的産業の発達に伴ひ市の内外には幾多の工場建設せられ其の発展の勢滋く此の傾向は将来益々著しかるべきは創造に難からざるなり。

加之商工業の近代的発達に伴ふ都市集中の現象は普く都市自然の勢と目すべき故に市も亦各般の施設を講して愈々産業の発達を助長すべきを以て其の膨張発展日に付きに複雑を加ふるは寔に明らかなる所なり。

是に於てか都市計画の根本は當に現在の市域内にのみ極限するに止まらず其の周囲に於て相当広潤なる区域を包括して之を樹立せざるべからず。

而して其の範囲は市と経済的並社会的に密接なる相互連関の關係に在る疆域たるへ即交通機関の相当なる普及発達を見たる時期に於て約三四十分以内を以て市の中心部に到達し得べき範囲は都市計画区域とて最も適當なるものと謂ふを得へし。

今本市に就て考ふるに市の北面は直に海に沿ひ西方は山岳市街に近く迫り市の中枢部を形成する平地は既に相当の密住市街地にして大なる余裕を存せざるを以て市将来の発展膨張は専ら之を大分川流域及び南部の平潤地に求めざるべからず。

大分川流域は地勢概ね低湿なれと堤壁の改造及浚渫を行ひ現在の河川敷を運河として利用する方法を講私鉄同道路の整備を計るときは有効なる工業地域たるべく又南部地方は土地概ね高燥にして風物閑雅なるを以て将来住宅地域として極めて好適の地たるへし。

依て将来に於ける交通機関配備の趨向を考察し市の中心地点と目せらるる現在大分市役所所在地より半径三里半の円を描くときはその円圈内は相当交通機関の充實を図るに於ては何れの地点よりするも約三四十分以内を以て市の中心に到達し得べきを以て此の範囲を基

本とし之に天然の地形、行政区画を斟酌以て都市計画区域を定むるを最も当を得たるものとす。

然るときは西及南は現在市の行政区画を以て之を定め東は大分郡東大井田村を包含し盗難は同郡瀧尾村を包容する範囲を得へし。

此区域内の面積は一二、七四二、七六一坪にして市街地の面積六、四八四、八二三坪に比し約二倍となる。

尤も此区域内に於ける陸軍用地、河川、山林等将来利用すへからざる土地を除きたる利用面積は八、一八一、五六六坪なるを以て之を市街地の利用面積四、七八三、二八一坪に比すれば約一、六倍となる。

(中略)

固よりこは不完全なる統計材料を本とし既往の人口増加の趨勢より予測して暇想したるものにして都市人口の増加は商工業の発達、衛生設備、交通機関等万般の設備其の他種々なる社会状態の変遷に左右せらるること至大なるを以て右に暇想したるか如き人口増加の状態は固より茲に予断することを得ざるは勿論なれとも其の大体を達観して茲に設定せむとする都市計画区域か永遠の計を樹つるに於て誤りなき範囲たるを推定するに足らん。」

(略、句読点、改行筆者)

上記に基づき定められた都市計画区域が下図(図4-111)となる。

## 第4章

### 4.3



図 4-111 大分都市計画区域予定区域図 [335]

次に 1931 年（昭和 6 年）に決定された都市計画街路の決定理由は下記となる [336]。

「大分市及其の郊外に於ける交通状態を観るに現在幅員六間以上を有する道路は約二里半に過ぎず其の内幅員八間以上を有するものは約一里にして大分駅前より新川町を西折して大分港に至る路線及西大分停車場線之なり。

而して前記路線には大部分に亘り電車軌道を併設して市内及別府市方面との交通の利便を図り其の他市街地と郊外地との連絡は国有鉄道に依るの外自動車の便ありと雖も系統整はず幅員亦適当ならず都市の発展膨脹に伴ひ無秩序に建築物の建築せられたるに過ぎざる状態にして頗る錯雑を極む。

右の如く現在に於ける大分市及其の付近の街路は一般に不完全にして新なる交通機関の利用を阻み経済上、社会上の損失尠少なからざるものあり。

是に於てか都市計画として先づ街路網を確立し以て各種計画の根幹と為さんとす。

而して大分都市計画区域内残飯に亘る調査は未だ全部完了せざるを以て不取敢調査の完了せる大分市内の分に付決定せんとす。

即ち硯田橋通及西新町一帯を街路交通の中心と看做し大分駅前より新川海岸に達する一等大路第三類第一号線硯田橋通より金谷橋を経て国道三号を市郡境界に至る一等大路第三類



第二號線金谷橋より住吉川を横断し天神島を経て現在国道に通する一等大路第三類第三号線硯田橋通より舞鶴橋に至る二等大路第一類第一号線一等大路第三類第二号線より分岐して蚕業試験場方面に通する二等大路第一類第二号線西新町より青島神社方面に通する二等大路第一類第三号線等を配し更に地勢、交通状態、発展の趨勢等を考慮し適当に放射線、環状線を配したり。

斯くの如くにして得たる路線数三十三其の延長約四万八千八百五十米に達す而して是等路線は今直に之を事業として執行するは財政上許さざる所なるを以て暫く都市計画として決定し財政の許す範囲に於て漸次事業として執行すると共に市街地建築物法の運用及土地区画整理の施行に備へんとするものなり。」(句読点、改行筆者)

以上に基づいた都市計画街路が下表(表4-22)となる。

表4-22 大分都市計画街路 [336]

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.3.1. (大路)	大分駅新川線	22 (一部 15m)
1.3.2.	本町菡苳 (かんたん) 線	22
1.3.3.	金谷橋東新町線	22 (一部 15m~20m)
2.1.1.	南新町舞鶴橋線	20
2.1.2.	西新町瀧尾橋線	20 (一部 15m+大分駅前広場約 400 m <sup>2</sup> )
2.1.3.	西新町青島町線	20 (一部 26m)
2.1.4.	長浜町古国府線	20 (一部 26m)
2.2.1.	西新町浜町線	15
2.2.2.	春日浦豊河原線	15
2.2.3.	県庁前王子町線	15 (一部 11m~22m)
2.2.4.	椎迫線	15
2.2.5.	西大分駅前線	15
2.3.1.	城崎町線	11
2.3.2.	王子町舞鶴町線	11
2.3.3.	天神島豊河原線	11
2.3.4.	天神島線	11
2.3.5.	長浜町天神島線	11
2.3.6.	上野町坊ヶ小路線	11
2.3.7.	上野町線	11
2.3.8.	大分駅北大平寺線	11 (一部 15m)
2.3.9.	椎迫春日浦線	11
2.3.10.	窪田西大分駅線	11

第4章

4.3

1等小路	11線	8
------	-----	---

次に、1932年（昭和7年）に定められた都市計画地域の決定理由は以下となる [338]。  
 「大分市の地勢は市域の稍中央部を東西に走れる丘陵地上野が丘により略二分せられ北方及南方は概して平坦なるも西方一帯は概ね土地高燥にして山地に連なる風向は四季を通して北西の風多し。

今本市の地域に付按するに市の南方国有鉄道大湯線線路以南の地は市外を離ること遠く西方山地の部分と共に今日将来の用途を予測すること困難なるを以て当分之を除外することとし其の他の部分の用途地域に付考察するに大分停車場以北都市計画街路二等大路第三類第二号線、同第九号線等を以て画らるる一団の地及国有鉄道日豊本船線路以南府県同大分熊本線と都市計画街路二等大路第一類第三号線とに挟まるる一帯の地は商業発達せる現状と将来の発展を考慮し之を商業地域と定むるを適当とすべく大分停車場南方より大分川沿岸一帯に連る一団の地、住吉川の川口を挟む一帯の地及大分港の付近地は何れも交通運輸の便に富み既に工場、倉庫等建設せられたるものあり将来好個の工業地として開発せらるべき見込なるを以て之を工業地域と定むべく市街の周辺部即ち上野が丘、西方の山麓地及東北方の平坦地は風物快適にして何れも住居に適し土地の現状亦主として住居の用に供せらるるを以て之を住居地域に指定せむとす。

上述せる所は地域選定の大体方針なるも尚本市の実情を考慮し西大分駅北方の一団地及国有鉄道大湯線南大分駅付近の一団地は局部的中心地と認めらるるを以て之を商業地域と定め尚住居地域内に存在する主要道路並に都市計画街路の両側又は片側に於ける建築物の敷地を商業地域に指定し以て沿線に於ける商業の利便を図りたり。

又所謂上野が丘中の一団地、都市計画街路二等大路第一類第三号線以西の一団地及西北方の小団地には現在火葬場、塵芥焼却場、屠場等存するのみならず土地の現状より之を所謂未指定地と為さんとす。

而して此の区域に於ては工業地域内に非されは建築し得ざる建築物の外総ての種類の建築物の建築を許容せらるるものとす。

斯の如くにして選定したる各種地域の面積を比較すれば左の如し。

地域種別	利用面積（坪）	百分比
商業地域	約 四八三、六一九	一三、四%
工業地域	約 八三一、七一九	二三、五%
住居地域	約 一、九八四、二七三	五四、八%
未指定地	約 三〇一、四〇九	八、三%
計	約 三、六二一、〇二〇	一〇〇、〇〇%

（句読点、改行筆者）

上記を踏まえた都市計画用途地域が下図（図 4-112）となる。

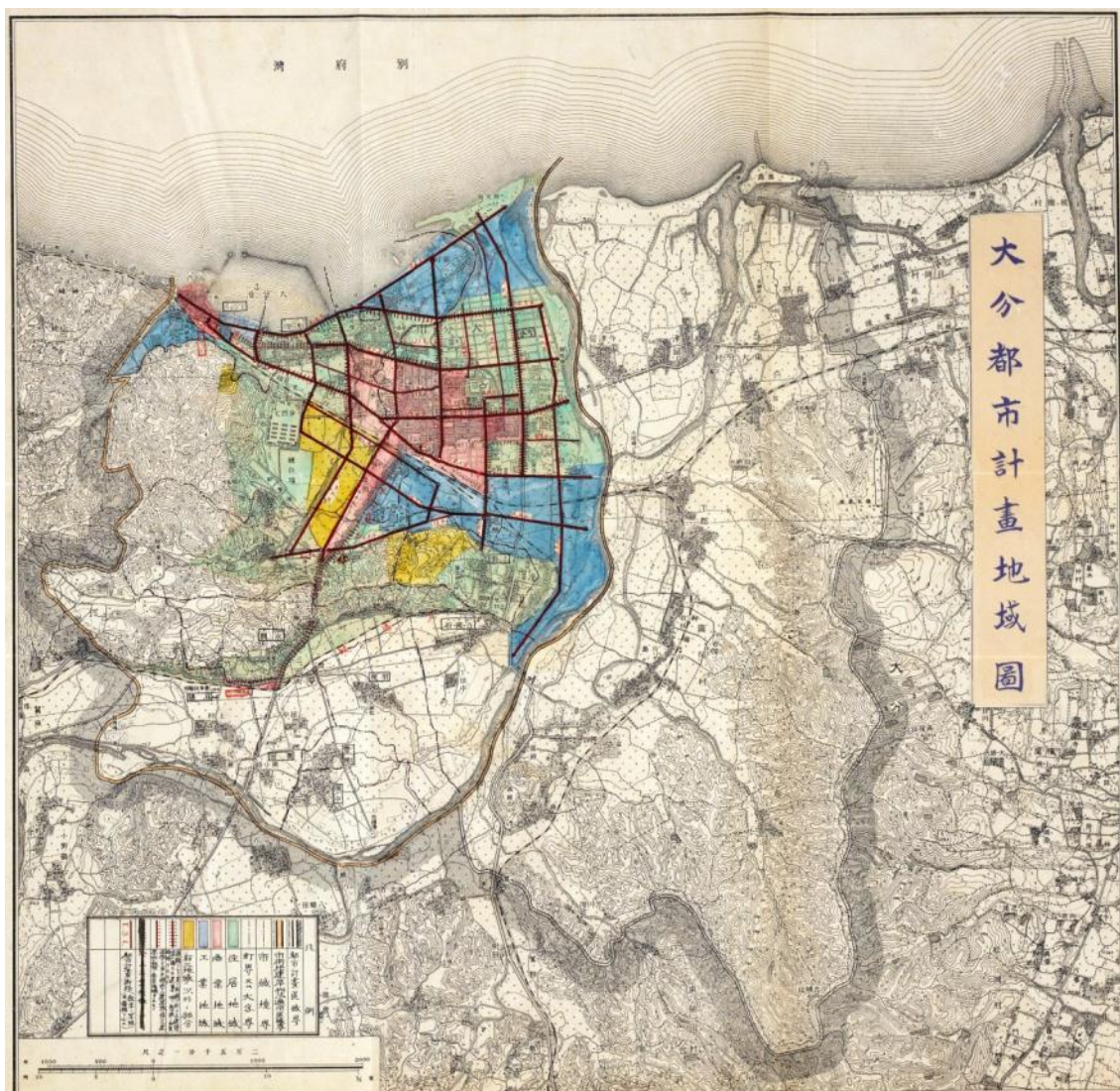


図 4-112 大分都市計画地域図 [338]

以上の大分都市計画をまとめたものが下図（図 4-113）となる。

## 第4章

### 4.3

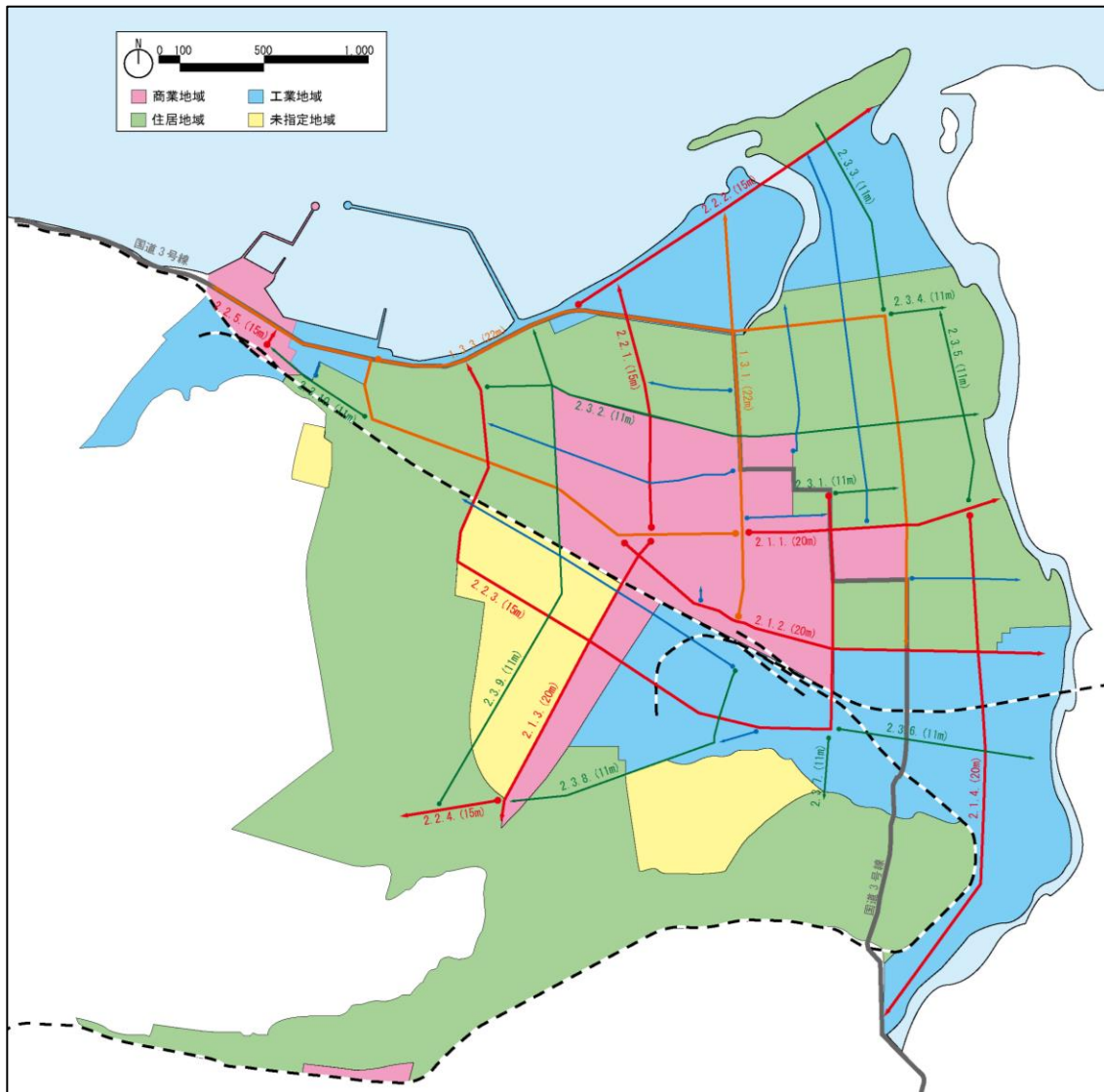


図 4-113 大分都市計画図（[338]より作成）

大分では、都市計画用途地域の決定後、大分港周辺の用途地域変更と土地区画整理決定を実施している。

用途地域は、1932年の内務省直轄による大分港整備と同年に決定されていたが、1936年（昭和11年）に大分港の背後地で住居地域指定であった一帯に対し、工業地域に変更する決定をおこなった [345]。変更の理由として

「…大分港の付近地は何れも交通運輸の便に富み既に工場・倉庫等建設せられたるものあり将来好個の工業地として開発せらるべき見込…」 [345]

としており、大分港の整備に伴い同港の背後地一帯が工業集積地となりつつあることを示している。この用途地域変更を反映したものが下図となる。

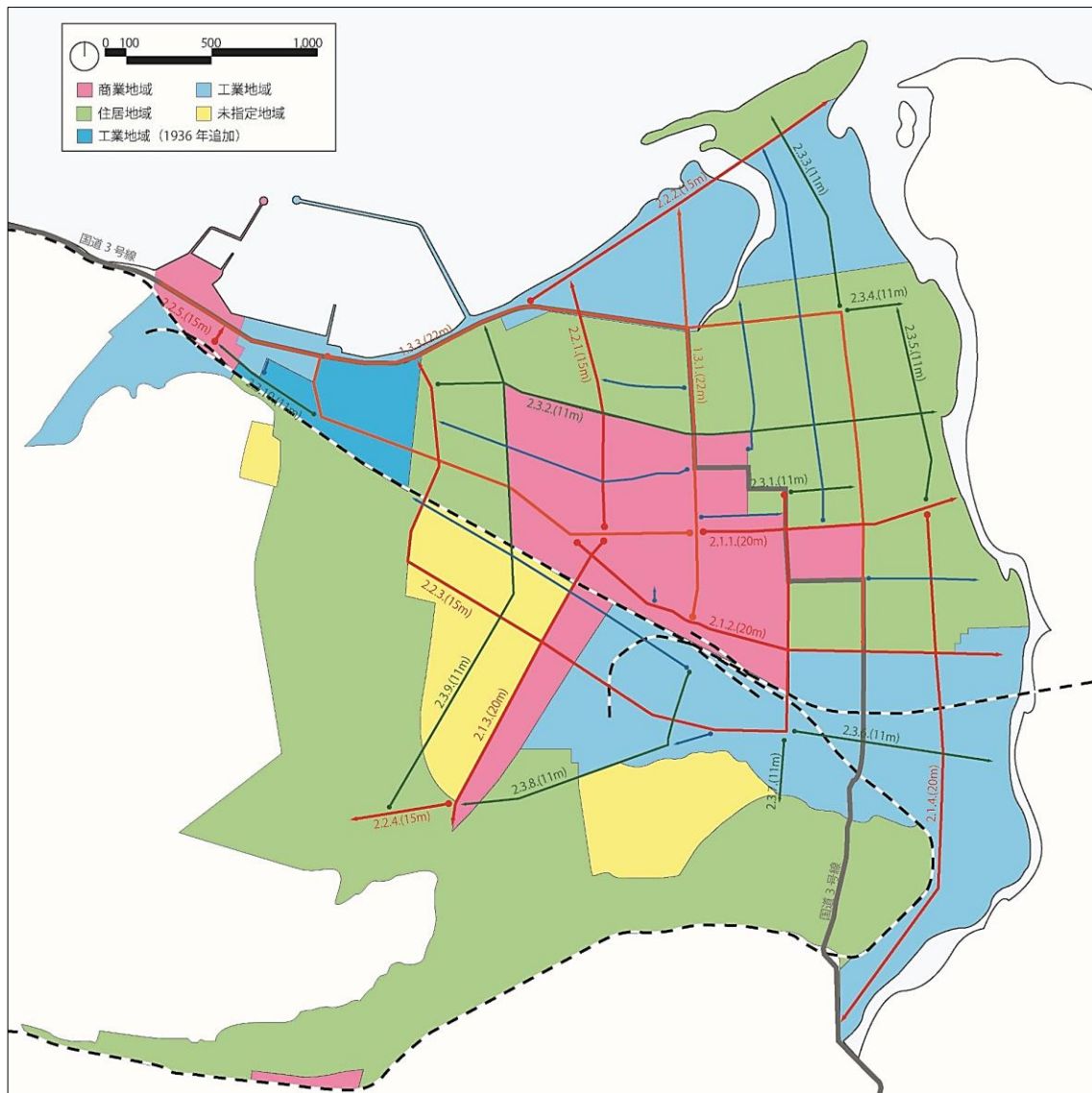


図 4-114 大分都市計画用途地域変更（[345]より筆者作成）

土地区画整理は太平洋戦争開戦後の1943年（昭和18年）に決定された[197]。大分港に近接したものは西大分土地区画整理という名称で、区域面積は180,000坪(594,000㎡)、決定の理由として

「大分…西部に軍事施設並軍需工場等の設置せらるるに伴ひ急激なる人口の増加を示すと共に住宅亦激増の趨勢にあり…」[197]

としており、既に大分港の後背地一帯に工場や軍需産業が集積しており、その勤労者の住宅不足が切迫していた状況が伺える。この土地区画整理の区域を示したものが下図となる。

第4章  
4.3



图 4-115 大分都市計画土地地区画整理一般图 [197]

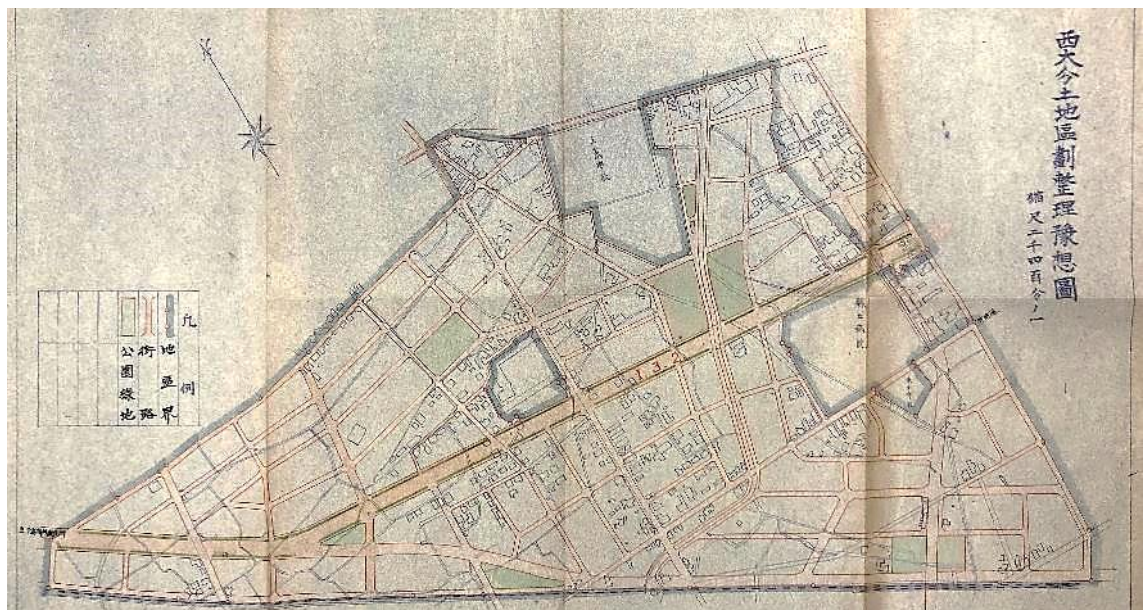


图 4-116 西大分土地地区画整理予想图 [197]

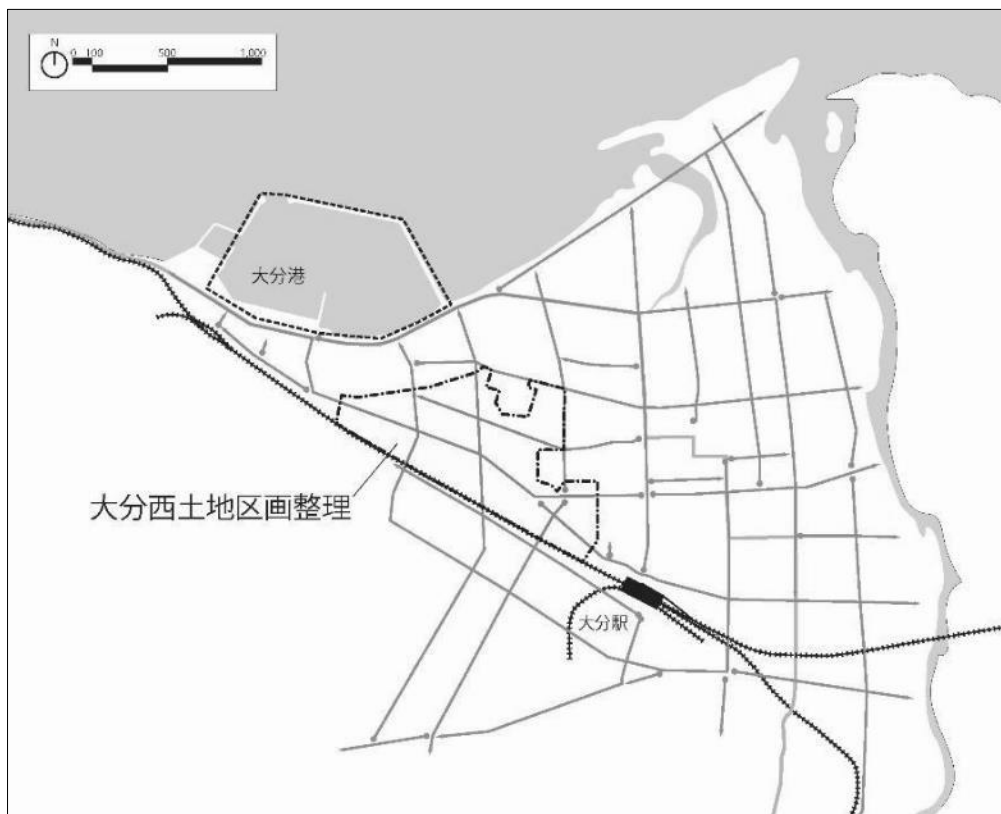


図 4-117 大分西土地区画整理（[197]より筆者作成）

大分市はその市街地が南を鉄道（日豊本線）、東を大分川、北を海に囲まれた三角形であるため、東側では格子状の街路パターンも、別府に至る西側でその街路が国道3号線（別大国道）に集約されるような配置となった。まさにその西端に大分港は位置しており、国道3号線（および都市計画街路 1.3.3. 金谷橋東新町線 22m）が実質的に臨港道路の役割となった。大分港が大分市街地からやや離れていることもあり、用途地域は中心市街地の商業地域から連続したものでは無く、住居地域を挟んだうえで、旧港一帯は商業地域、直轄工事が実施された一帯と海岸線は工業地域に指定された。当初帯状で幅が狭かった工業地域指定も、工場建設や土地区画整理の決定を受けて、大分港後背地が住居地域から工業地域に変更指定された。つまり当初の都市計画では大分港一帯に工業が集中立地するような計画意図は無かったものの、時勢の変化に合わせて都市計画の変更が行われたと言える。

#### 4.3.12 広島市（宇品港；広島港）

広島市における都市計画の経緯は下表（表 4-23）の通りとなる。

第4章

4.3

表 4-23 広島都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1923年（大正12年）	都市計画適用決定 [132]
1925年（大正14年）	都市計画区域決定 [346]
1927年（昭和2年）	都市計画地域決定 [347]
1928年（昭和3年）	都市計画街路決定 [348]
1932年（昭和7年） 1936年（昭和11年） 1939年（昭和14年） 1940年（昭和15年） 1942年（昭和17年）	都市計画地域追加・変更 [349] [350] [351] [352] [353]
1936年（昭和11年） 1941年（昭和16年） 1942年（昭和17年）	都市計画街路追加・変更 [354] [355] [356]
1941年（昭和16年） 1943年（昭和18年）	都市計画緑地決定 [357]・変更 [358]

都市計画区域決定の理由は下記となる。 [346]

「都市計画区域決定の基本は将来に於ける都市発展の予測に在り。

（中略）

今市の商業上及交通上の見地より紙屋町を中心とし大体半径一里の円圏内を市街地とし其れより後方半径二里の円圏内を近郊部とし其の圏外の地を外郊部とし（図面参照）

（中略）

従つて都市計画区域を定むるに当つては常に現在の市域内に限定すへからざるは勿論にして之と有機的關係になる周囲の土地に於て相当の範疇を包括せしむるを要するは論を俟たず。而して其の包括せらるへき範囲は市と経済的並社会的に密接なる相互補完の關係にある地域たるへく即ち交通機関の相当なる普及発達を見たる時期に於て約三、四〇分を以て市の中心部に到達し得へき範囲は都市計画区域として最も適當なるものと謂ふを得へし。今之を広島市に就て見るに現在及近き将来に於ける市の中心地点たるへき市内紙屋町電車交差点より半径二、五里の円圏内は相当交通機関の充實を図るに於ては何れの地点よりするも三、四〇分を以て市の中心に到達し得へきを以て此の範囲を基本とし之に天然の地形、行政の区画を斟酌以て都市計画区域を定むるを至当とす。

（中略）

以上述へたる本都市計画区域に包容したる町村の区域は皆本市と経済上並社会上の一活動単位を為すへき密接なる關係にあり。而して此の区域に於て将来包容し得へき人口及其の密度に付其の許容量を考察するに大正九年国勢調査の調査に依れば市の現在人口密度は一



人当り約四二坪にして近郊部の広濶なる空地あるを見れば尚今後増加の余裕相当に存するものと認むべく…

(中略)

固よりこは不完全なる統計材料を基準として既往の人口増加の趨勢より予測して仮想したるものにして都市人口の増加は出産率、死亡率等に依る自然的増加のみに依るものにあらずして寧ろ商工業の発達、交通機関の普及、衛生設備等諸般の施設其の他種々の社会状態の変遷に左右せらるること至大なるを以て右に仮想したるか如き人口増加の状況は固より茲に予断することを得ざるは勿論なれとも其の大体の達観して茲に設定せむとする都市計画区域が所謂百年の計を樹つるに於て誤りなき範囲たるを推定するに足らむ。」

(改行、略、句読点筆者)

次に都市計画街路決定の理由は下記となる [348]。

「広島都市計画区域内に於ける道路分布の現況を見るに国道二号は区域の中央を東西に貫き山陰方面及宇品に達する道路は之に連絡して南北に通し主要なる幹線を為すと雖も幅員一般に狭隘にして近代的交通の用に適応せず況や其の他の道路に於ては近年交通量の増加に伴ひ市民の経済的能率を減殺すること愈々甚しく殊に最近開発せられたる市街地に在りては旧市の街衢稍々整然たるものあるに反し雑然たる建築物の集団地区を現出し今後広島市の発展に伴ひ其の弊益々甚しからんとするものあり茲に於てか広島都市計画街路網を計画するに当りては市の内外に亘る地勢に鑑み且つ鉄道、港湾其の他の交通状況並市勢発展の趨勢等を考察し先づ国道二号に並行する一等大路第三類第二号線、同第三号線及同第四号線を設けて東西に貫通する基準幹線となし又太田川及其の派川に依り区分せらるる各地域に南北に縦走する幹線を置き更に此等の諸幹線を連絡する路線を適当に配置し以て総路線数二十九、其の延長約六万三千メートルを得たり。

而して其の工事に要する費用は約三千九百五十万円に及ふべき見込みして今直に之を実施することは財政の許ささところなるを以て暫く之を都市計画として決定するにとどめ市街地に於ては之を以て建築線を公定し新に開発せらるべき地区に付ては之に準拠して市街地建築物法の運用及土地区画整理の施行に備へむとするものなり。」

上記に基づいた都市計画街路が下表(表 4-24)となる。

表 4-24 広島都市計画街路 [348]

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.2.1. (大路)	紙屋町線国泰寺線	30~36
1.3.1.	国泰寺千田線	22 (一部 27m~28m)
1.3.2.	十日市荒神町線	25 (一部 22m)
1.3.3.	荒神町矢賀線	22 (一部 15m~30m)
1.3.4.	十日市己斐線	22 (駅前広場約 3,600 m <sup>2</sup> )

第4章

4.3

1.3.5.	十日市横川線	22 (駅前広場約 2,000 m <sup>2</sup> )
1.3.6.	小網町江波線	22
1.3.7.	的場宇品線	22 (一部 20m)
1.3.8.	船入皆実線	25 (一部 22m)
1.3.9.	船入御幸橋線	22
1.3.10.	流川牛田線	22 (一部 11m)
1.3.11.	流川御幸橋線	22
1.3.12.	広島駅前線	22 (駅前広場約 6,200 m <sup>2</sup> )
1.3.13.	船入梅屋線	22 (一部 11~20m)
1.3.14.	観音十日市線	22 (一部 15m)
1.3.15.	観音町線	22
2.1.1.	段原東新開線	20 (一部 22m)
2.1.2.	皆実東新開線	20 (一部 26m)
2.1.3.	船入古田線	20 (一部 11m~22m)
2.2.1.	境町鶴見橋線	15
2.2.2.	横川白島線	15
2.2.3.	荒神町大須線	15
2.2.4.	貨物駅前線	15
2.2.5.	段原宇品線	15
2.2.6.	御幸橋東新開線	15
2.2.7.	宇品丹那線	15
2.2.8.	水主町吉島線	15
2.3.1.	中島本町水主町線	11

また上記を表した都市計画街路図が下図 (図 4-118) となる。

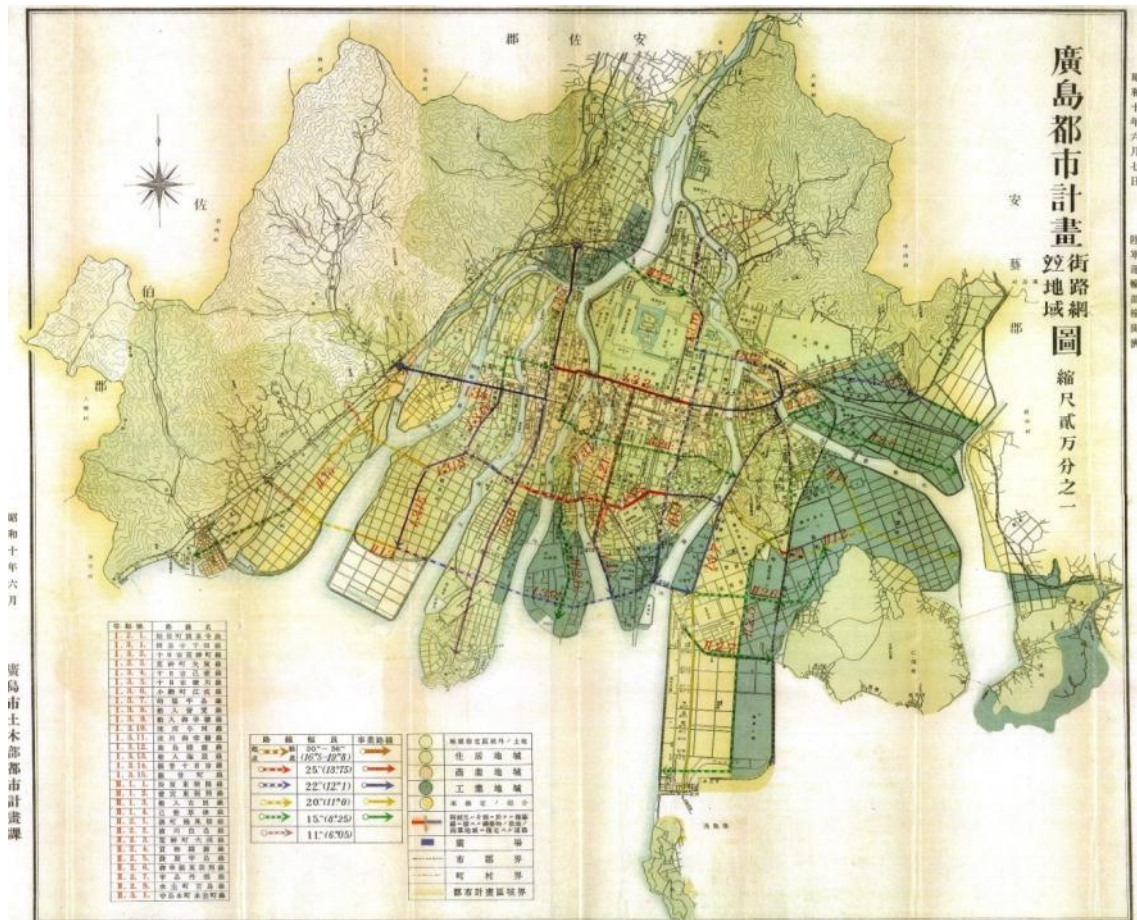


図 4-118 広島都市計画街路網図 [348]

続いて、都市計画地域指定の理由は下記となる [347]。

「(前略)

今広島都市計画区域の地勢を見るに東北西の三方は山脈を以て圍繞せられ僅に東方矢賀村北方三条町方面に平地の展開を見るのみにして南は広島湾に面する太田川口の三角洲を包含する市内の土地は比治山、江波山の丘陵及宇品島を除く外は概ね平坦なれども太田川の派川数条貫流するを以て市域は数個に区分せらる。

而して四季に於ける風向、回数は春秋冬に於ては北東のもの最多く只夏季に於てのみ東西のもの相当あり先つ市を繞る東北西の山の手一帯は高燥閑静なる地にして土地利用の現状も亦主として住宅の用に供せらるるを以て之等の地域を住居地域と定むるを適當とすへく市の中央を横断せる国道二号(本通)を挟むて東は愛宕町より西天満町に至る一帯の地域及府県道広島松江線(十日市筋)を挟む寺町南方の土地は土地平坦街殻整然として交通の便稍整日土地の発達現状よりするも之を商業地域と定むるを適當とす。

工業地域は可成集团的に設定するを理想とするへきも前述の如く太田川の派川数条に分流し其の下流に於ては一二を除く外は相当水利に便なるを以て大工場の之等の地を選びて建

## 第4章

### 4.3

築せられたるもの多し。

故に支障なき限り此の現況を尊重して工業地域は之を次の大団地に相せんとす。

即ち東部に於ける国道二号以南猿猴川以北の山陽線、芸備線及廣島貨物駅を挟む一帯の地及猿猴川、京橋川両川の間介在して宇品支線を挟む東新開町、皆実町、宇品町の一帯の低地は共に水陸運輸至便の地にして土地の現況亦既に工場用地として開発せられたる所多く将来に於ける恰好の工業地たるを失はず。

次に南部に於ける千田町、吉島町、船入町は共に京橋川、元安川及本川の下流に位し水運の利に富み土地の現況既に工業地として開発せられ将来水陸通運の施設亦之を整備するに難からず。

而して其の位置は住居地域並に商業地域に対し煤煙悪気の散布を免れしむるを得へし。

又三条町の東南部にして山陽線横川駅を擁し太田川及福島川に面する一帯の地は現に工場地として開発せられつつあるのみならず其の地勢亦水陸津運の施設を為すに適す。

右は地域の選定に関する大体の方針にして尚之を都市の実情に適応せしむるか為には更に幾多の工夫を要するものあり。

即ち住居地域に就きては前期の外商業地域或は工業地域の中に介在するものあり。

即ち白島一帯の地段原町方面、南竹屋町、国泰寺町、船入町、江波町及観音町の地は土地開発の現状又は将来の推定よりして之住居地域とするは其居住者の安寧を保護し快適利便を進むる所以なるへし。

又商業地域に就きても前期の外住居地域内及工業地域内に存在する主要なる街路の両側に於ける建築物の敷地及既に局地的商業の中心を為す小団地即ち宇品港付近、三条町に於ける横川駅付近、己斐町に於ける己斐駅付近及草津町に於ける草津付近の地は之を商業地域として配在せしめ以て日常の利便慰楽に備へ且土地利用場実情に適せしむることを得へし。市街地建築物法に依れば其の適用区域内に地域として指定せられ去る部分に残存し得へし。之を假に未指定地と名くれは此の部分に於ては放棄により工業地域に非されは建築し得ざるもの外はすべての種類の建築物の存在するを妨げざるものなり。

即ち規模稍小又は衛生上保安上有害危険の程度甚しからざる建築物は存在し得べく其の性質略欧米地域制の所謂軽工業地域に類似す。

各種地域の間此の未指定地を適当に配置して以て都市の実情に順応せしめ得る場合なきに非ず。

即ち市の東方荒神町、假屋町の一部の地は廣島貨物駅に近接し工業地として開発せらるるに恰好の土地なれとも其現状は未他工場の建築を見るに至らず且広島旅客駅付近の商業地に近接するを以て之を未指定地に保留するを適当なりと思考す。

南方元宇品町(宇品島)の東側宇品港に面する部分は既に大工場の存在を見尚将来に於ても此の種の工場の派出すへきは想像に難からず。

然るに本島南端の大部分は保安林に属し太古林鬱蒼と繁茂し風光亦明媚なるか故に之を保護するの要あり。

随て本島の一部は之を未指定地として保留し他の大部分は之を住居地域とするを適當とすへし。

また広瀬町の一部の打ち天満川以西の地及尾長町北方の地は共に現在火葬場の所在地にして且前者は小工場用地に利用せらるる現況なるを以て之を未指定地とし又東方皆実町、宇品町及西方福島町、草津町の一部は土地の現況工業地域に適すと雖も未だ大工場の存在するもの稀なるを以て暫未指定地に保留し今後に於ける発展の趨向を見るを可とすへし。

前述の如くにして選定せられたる各地域の面積を比較すれば概略左の如し。

地域種別	利用面積（坪）	百分比
住居地域	約 五、六二九、〇〇〇	五八、一%
商業地域	約 一、〇四六、〇〇〇	一〇、八%
工業地域	約 二、〇六四、〇〇〇	二一、三%
未指定地	約 九四三、〇〇〇	九、八%
計	約 九、六八二、〇〇〇	

（都市計画区域と其の面積を異にするは己斐町の一部に市街地建築物法の適用なきに依る）」（句読点、改行筆者）

上記に基づいた用途地域が下図（図 4-119）となる。

第4章  
4.3

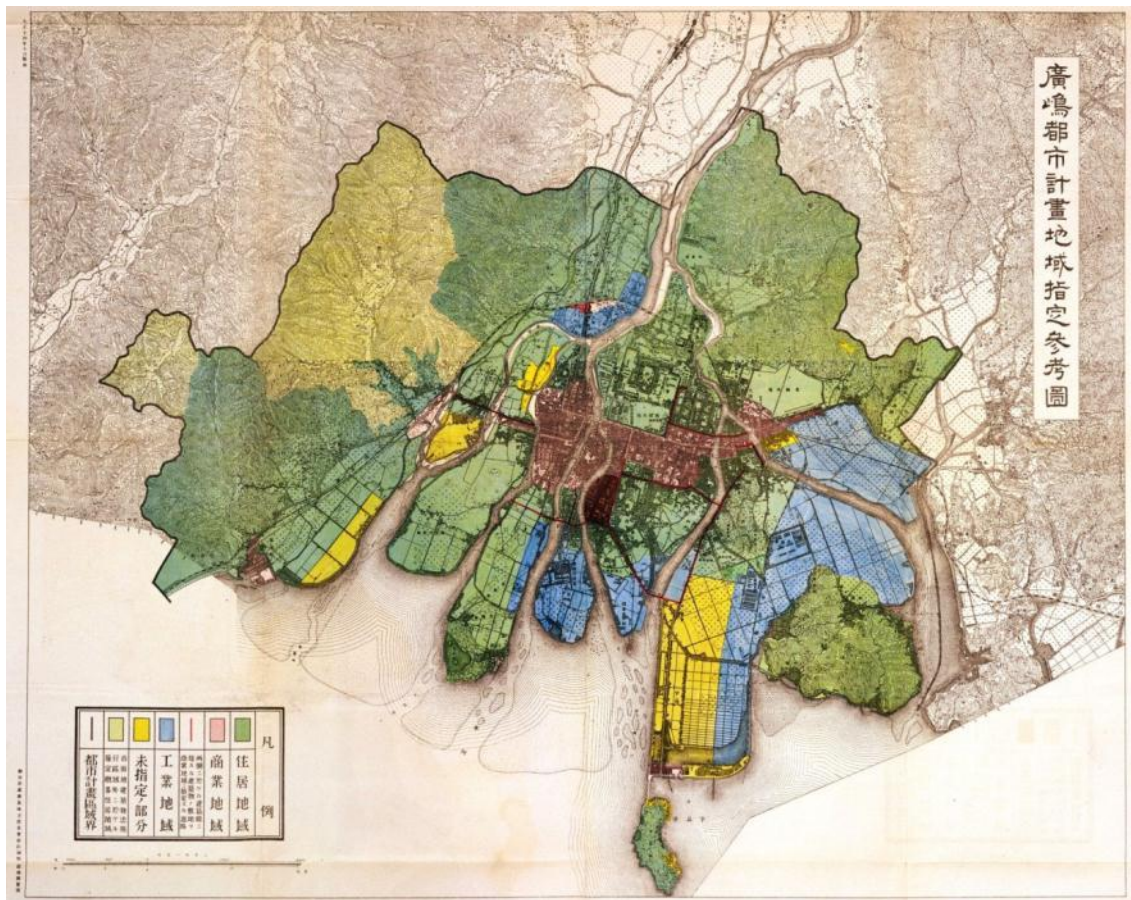


図 4-119 広島都市計画地域指定参考図 [347]

以上のような都市計画を反映した広島都市計画図が下図（図 4-120）となる。

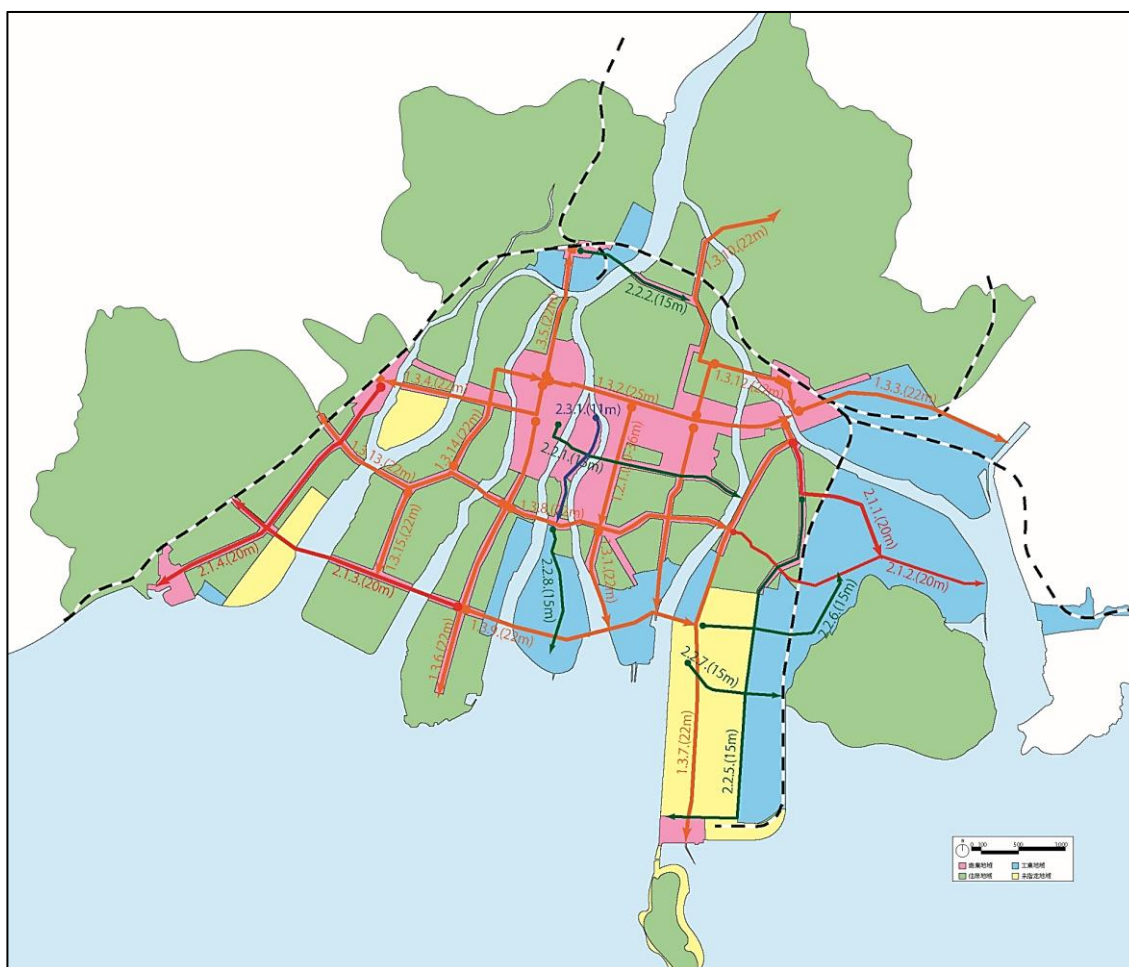


図 4-120 広島都市計画図（ [347] [348]より筆者作成）

広島市の都市計画街路は東西南北に近い格子状の街路パターンながら、市内を多くの河川が貫流するため、それに合わせて変則的な屈曲を持つものであった。用途地域は市街地中心部を商業地域として路線的商業地域を併用する形としてそれを囲むように住居地域が配された。工業地域は川沿いの一帯や臨海部に対して指定されたものの、宇品港全体や後の広島港となる一帯は未指定地域とされた。ただし宇品港の旅客棧橋一帯のみ局所的に商業地域指定されている。内務省直轄による広島港修築が決定してからも、終戦までにこの未指定地域が変更されることはなかった。こうした臨海部の未指定地域指定は理由書では説明が曖昧なものの、宇品港が陸軍の棧橋として機能し、周辺に軍工廠などが立地していたことが理由であろうと考えられる。

#### 4.3.13 和歌山市（和歌山港）

和歌山市に於ける都市計画の実施は下表（表 4-25）の経緯となる。

## 第4章

### 4.3

表 4-25 和歌山都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1925年（大正14年）	都市計画適用決定 [279]
1927年（昭和2年）	都市計画区域決定 [359]
1931年（昭和6年）	都市計画街路決定 [360]
1933年（昭和8年） 1936年（昭和11年） 1941年（昭和16年） 1943年（昭和18年）	都市計画街路追加・変更 [361] [362] [363] [364]
1934年（昭和9年）	都市計画地域決定 [365]
1938年（昭和13年）	湊土地区画整理決定 [195]
1941年（昭和16年）	都市計画風致地区指定 [366] 河西土地区画整理決定 [180]
1943年（昭和18年）	都市計画地域変更 [367] 湊土地区画整理変更 [196]

和歌山市に於ける都市計画区域決定の理由は下記となる [359]。

〔前略〕

本市に於ては増加人口を収容する余地少く

（中略）

郊外地に於ける発展の趨勢顕著なるものあるを知るに足るべく此の傾向の今後益々著しかるべきは之を予想するに難からず。

又本市の商工業は近時其の発達著しく市の内外に亘りて各種工場の建設せらるるもの多く大正十三年には其の数三百の多きに達せるの状勢なるを以て本市の都市計画区域は啻に現在の市域のみならず更に其の周囲に於て本市と経済的並社会的に密接なる関係を有する疆域を包含するを要す。

即ち本市の中心地点と目せらるる市内一番丁一番地地先を中心とする半径四軒の円圏内にして且交通機関の相当普及したる場合に於て約三十分を以て都心部に到達し得べき範囲を基本とし地勢並行政区画を斟酌して都市計画区域を定むるを至当とす。

然るときは東の中之島村、宮村、宮前村及岡町村南は雑賀村、和歌浦町及雑賀崎村西は湊村の一部（紀ノ川左岸一円）を包括する区域を得へし。

（後略） 」（略、句読点、改行筆者）

上記に基づく都市計画区域は下図（図 4-121）となる。



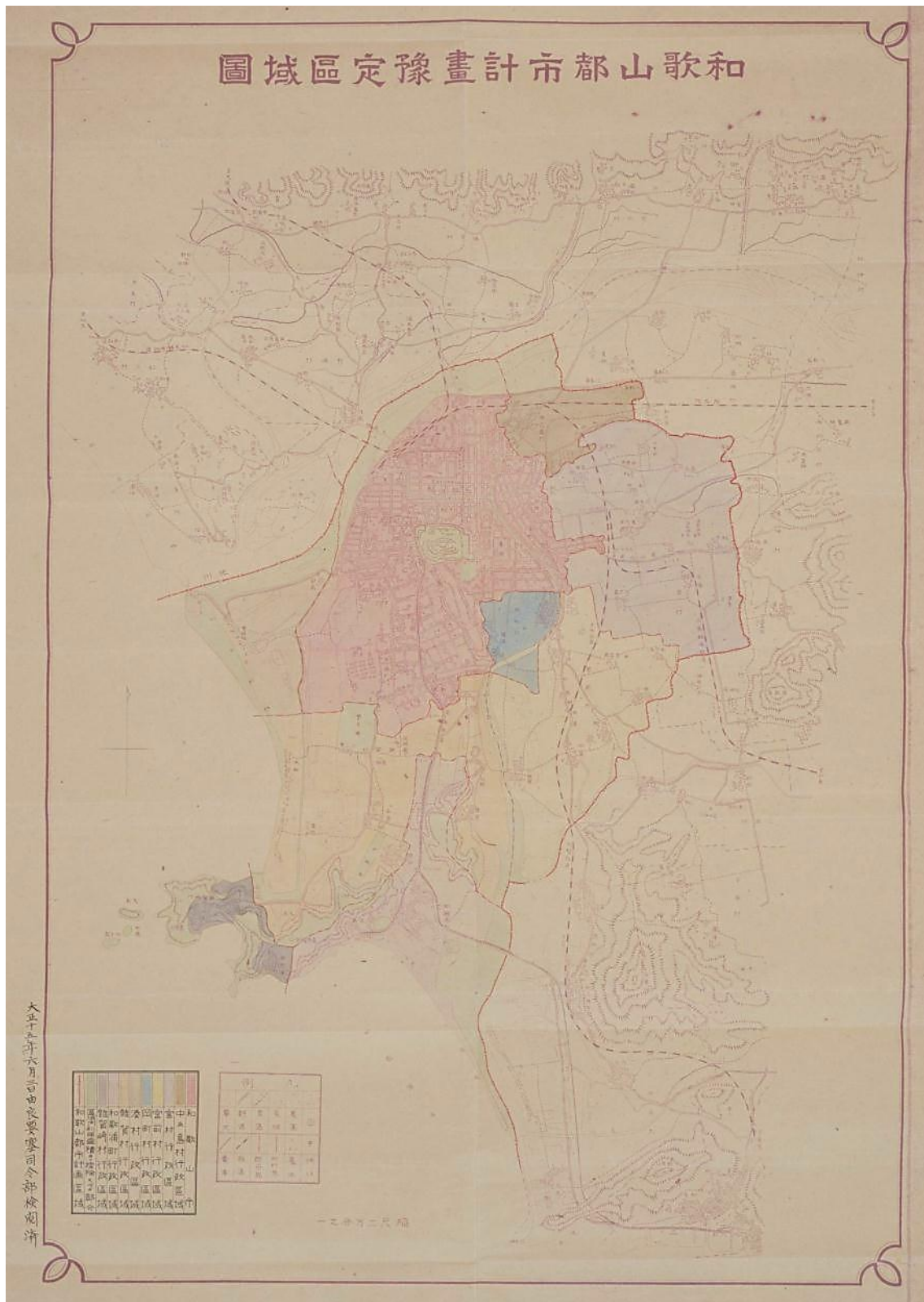


図 4-121 和歌山都市計画予定区域図 [359]

## 第4章

### 4.3

次に都市計画街路決定の理由は下記となる [360]。

「和歌山市に於ける交通系統を概観するに国有鉄道和歌山線、南海鉄道線及阪和電気鉄道線を以て京阪地方其の他関西地方綿に通し国有鉄道紀勢西線は紀南地方に延ひて紀勢東線に接続せむとし又山東軽便鉄道線及加太軽便鉄道線は本市と郊外町村との連絡に当り合同電車は和歌山市駅より本市を縦貫して新和歌浦に至り又公園前より岐れて東和歌山駅に連絡する等本市を中心とする運輸交通の便大に備はり本市に於ける産業の発達と相俟て益々発展を促すへき趨勢にありと雖も翻て本市の街路を觀るに幅員極めて狭小にして脈絡系統なく為に日常市民のの浮くる不便不利少からさるものあるを以て此際速に街路の基幹を定め交通上其の他諸施設の基準たらしめむとす。

即ち市の内外に於ける交通状態、郊外地発展の趨勢、紀ノ川改修に伴ふ築港事業の完成等の關係を考慮し先津東北の縦貫線として一等大路第三類第五号線（市駅新和歌浦線）及同第六号線（中之島紀三井寺線）の二大幹線を設け東西の幹線として一等大路第三類第二号線（市駅出水線）、同第三号線（加納町秋月線）及同第四号線（葉種畑三田線）を配し更にその間に縦横数線を配置して前記幹線との連絡を図り又二等大路第一類第一号線（公園前地藏辻線）、同第五号線（和歌浦口紀三井寺線）等の放射路線を配して郊外地との連絡を図らむとす。

以上路線数二十九延長七万六千六百九十二米に達す。

而して今直に之を都市計画事業として執行するは財政上困難なるを以て暫く都市計画として決定し市街地建築物法の運用及土地区画整理の執行に備へむとするものなり。」

（句読点、改行筆者）

以上の方針に基づく都市計画街路が下表（表 4-26）となる。

表 4-26 和歌山都市計画街路 [360]

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.3.1. (大路)	東和歌山駅表口線	27 (+ 駅前広場約 800 m <sup>2</sup> )
1.3.2.	市駅出水線	22 (一部 20m~33m + 駅前広場約 2,700 m <sup>2</sup> )
1.3.3.	加納町秋月線	22 (一部 28m)
1.3.4.	葉種畑三田線	22 (一部 20m~27m)
1.3.5.	市駅新和歌浦線	22 (一部 20m~33m)
1.3.6.	中之島紀三井寺線	22 (一部 20m)
2.1.1.	公園前地藏辻線	20 (一部 27m)
2.1.2.	東和歌山駅裏口線	20
2.1.3.	高松小雑賀線	20
2.1.4.	秋葉山水軒線	20 (一部 11m)
2.1.5.	和歌浦口紀三井寺線	20

2.1.6.	加納町大浦線	20 (一部 11m)
2.1.7.	北島線	20 (一部 27m)
2.2.1.	県庁前線	15 (一部 20m)
2.2.2.	湊津秦線	15
2.2.3.	高松水軒線	15
2.2.4.	市駅連隊前大浦線	15
2.2.5.	本町線	15
2.2.6.	北新和歌浦線	15
2.2.7.	和歌山駅手平線	15 (一部 20m)
2.2.8.	有本三田線	15 (一部 20m)
2.3.1.	市駅和歌山駅線	11
2.3.2.	榎現前明光橋線	11
2.3.3.	和歌浦遊覧線	11
2.3.4.	葉種畑和歌浦線	11
2.3.5.	城東線	11
2.3.6.	小雑賀新中島線	11
2.3.7.	出水有家線	11
1.1. (小路)	新和歌浦雑賀崎遊覧線	7

上記の街路計画を表した都市計画街路図が下図（図 4-122）となる。

第4章  
4.3

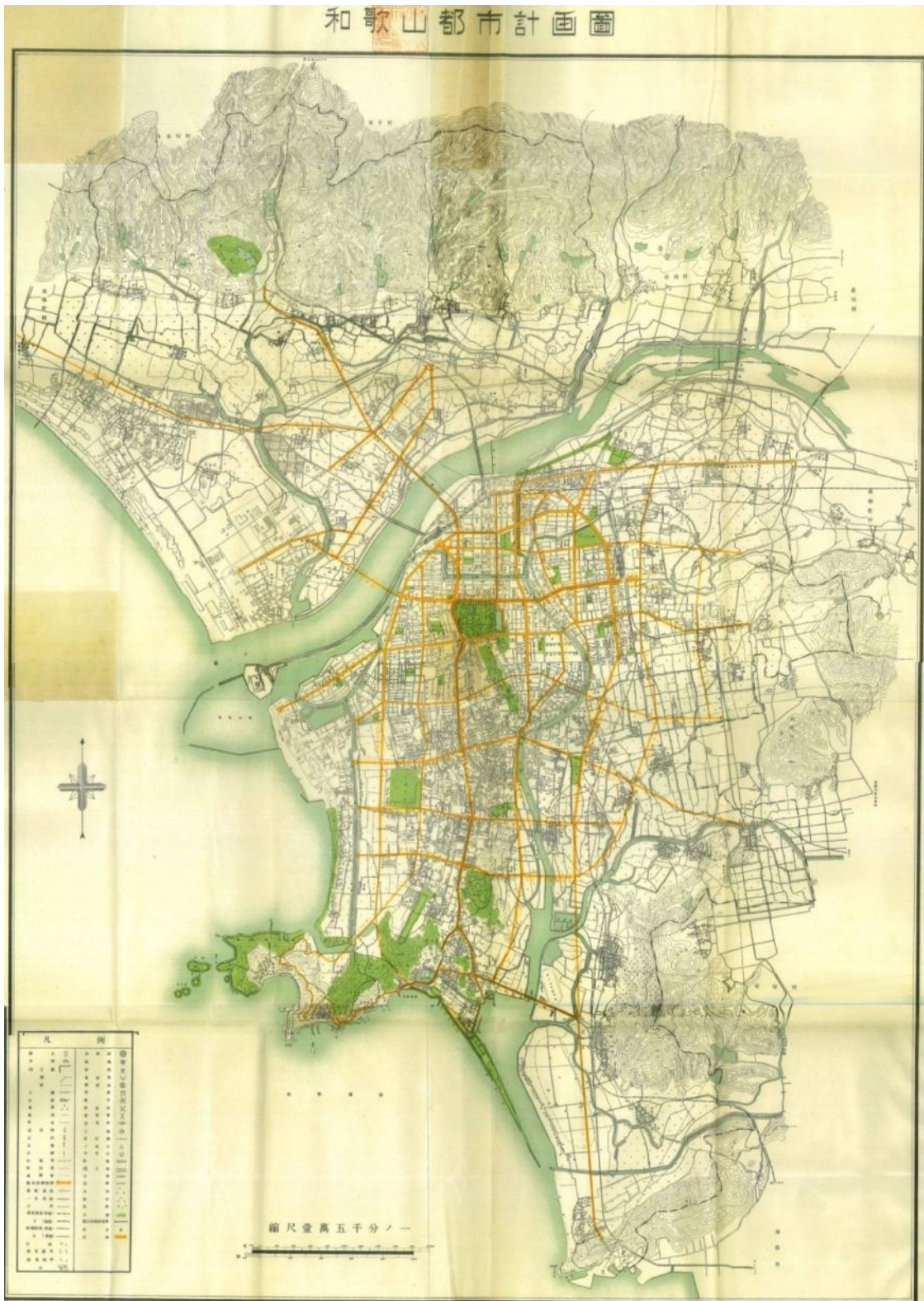


図 4-122 都市計画街路図 [505]

続いて、都市計画地域指定の理由が下記となる [365]。

「和歌山市は地勢概ね平坦にして紀ノ川其の北境を西流し和歌川は市の中央を貫流して南方和歌浦湾に注ぐ恒風は夏期に西南風多く其の他は大体東北風なり。

今和歌山都市計画地域に付按ずるに市街地建築物法適用区域中昭和八年六月一日和歌山市に編入せられたる旧四箇郷村、旧鳴神村及旧雑賀崎村の区域に付ては未だ調査の完了を見ざるを以て暫く之を除外することとし其の他の区域に於ける都市計画地域を考察するに交通上本市の門戸たる和歌山市駅より和歌山城方面に至る合同電気鉄道沿線及附近一帯は街衢比較的整ひ現在本市の商業中心地をなし之より東方東和歌山駅に至る一帯も亦近時交通機関の地域とするを適當とすべく又本市の北部に於ける鉄道沿線一帯、紀ノ川口方面及東南部に於ける和歌川沿岸一帯は水陸交通の便に富み現に多数の工場該方面に密集せる実状なるのみならず将来益々工業地として発展を予想せらるるを以て之を工業地域と定むるを適當とすべし。

而して市内に聳ゆる和歌山城以南の土地は概ね高燥にして東部秋月方面と共に風物閑雅現に主として住居の用に供せらるるを以て之を住居地域に指定せむとす。

上述せる所は地域指定の大体の方針なるも尚之を實際に適合責務る為多少の按配するものあり。

即ち前記の外旧和歌浦町に於ける遊覧中心地は土地の現状より之を商業地域とし又住居地域内の主要都市計画街路に沿ふ建築物の敷地に付ては沿線に於ける商業の利便を図る為之を商業地域として配在せしむるを適當とすべく尚和歌山市杭の瀬方面及湊村南部に於て工業地域と住居地域との相接する部分並に築地橋以北の紀ノ川沿岸は其の一より見て之を未指定地と定むるを適當とす。

斯の如くにして選定したる各種地域の面積を比較すれば左の如し。

地域別	面積	百分比
住居地域	約 二、六〇三、七五三	三八、八%
商業地域	約 一、一九七、一一八	一七、六%
工業地域	約 二、五六八、〇一八	三七、八%
未指定地	約 四三〇、六八一	六、三%
計	約 六、七九九、五七〇	」

(句読点、改行筆者)

以上に基ついた都市計画地域指定図が下図(図 4-123)となる。

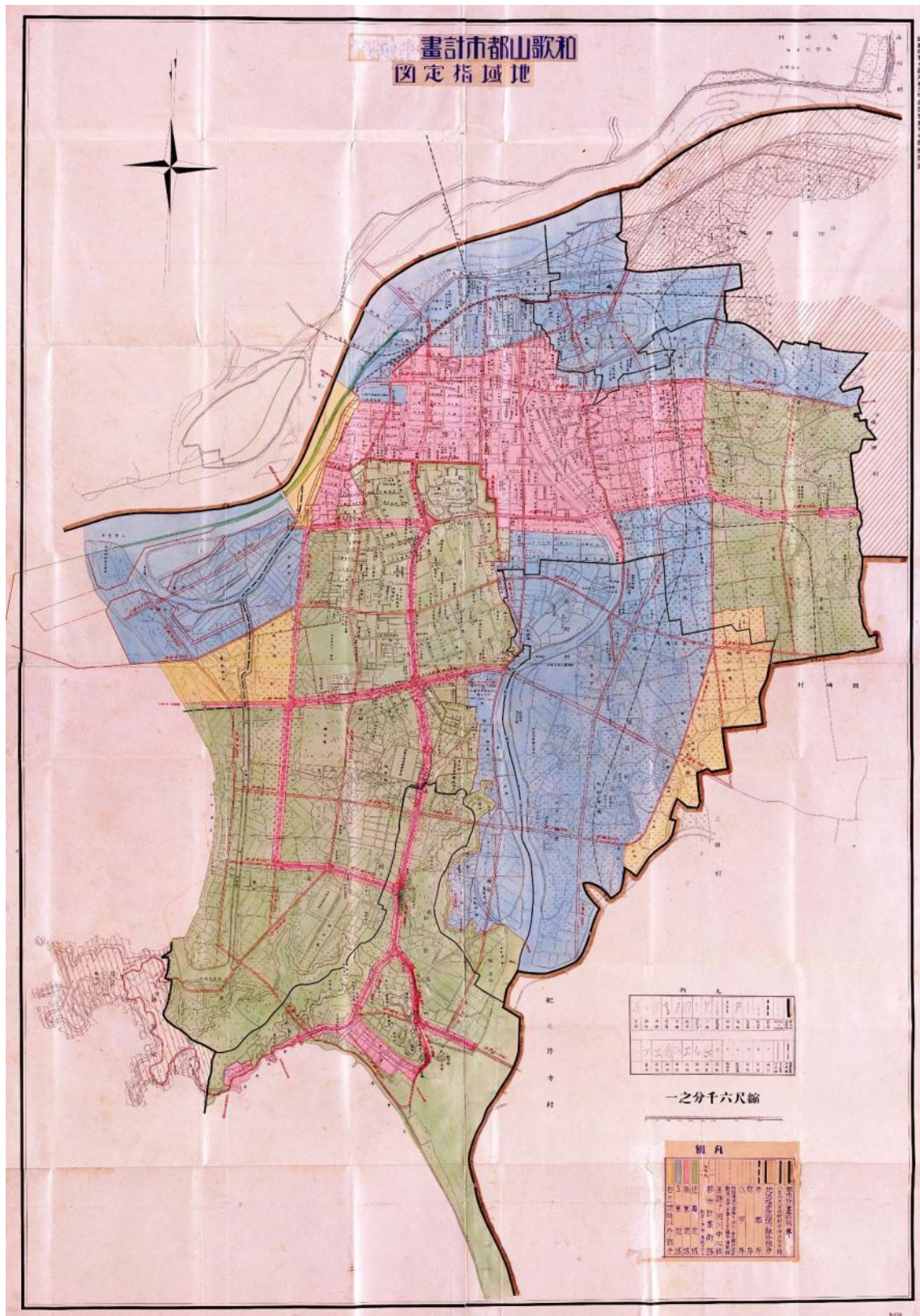


图 4-123 和歌山都市計画地域指定図 [365]

以上の和歌山都市計画をまとめると下図（図 4-124）のようになる。

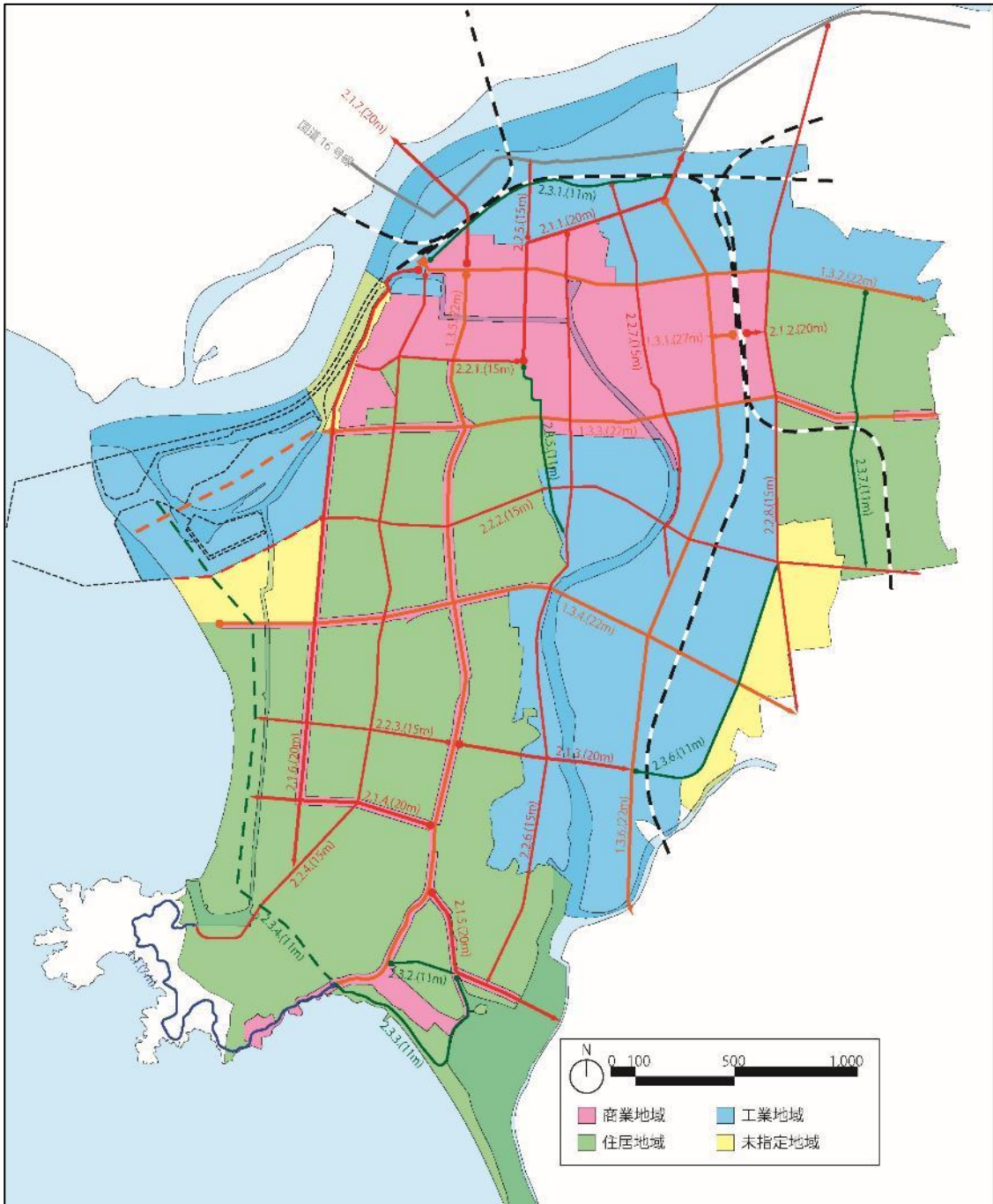


図 4-124 和歌山都市計画図（[505] [365]より筆者作成）

和歌山の都市計画は、紀ノ川河口の改修と併せて実施された内務省直轄による和歌山港整備に大きく影響を受けた。主な点として、都市計画街路の延長・用途地域の変更、土地区画整理の決定が挙げられる。

## 第4章

### 4.3

都市計画街路については、1931年（昭和6年）の最初の都市計画街路決定で定められていなかった紀ノ川河口一帯の街路計画について、1933年（昭和8年）に内務省直轄港湾工事が着工されたことを受けて、同年改めて都市計画街路が定められた [361]。この時の街路決定理由は

「和歌山港の修築計画未定なりし為め同港附近の街路計画は之を他日の決定に譲りたるものなり今回同港の修築計画略々決定を見るに至りたるを以て既定都市計画街路の内 1.3.3., …2.2.2.及 2.3.4.を夫々延長して該方面に於ける水陸の聯絡を全からしめむ」 [361]

とされており、1931年（昭和6年）時点で和歌山港修築が予想されていたものの、詳細な計画が確定しておらず、修築決定後に計画街路を定める心づもりであったこと、修築開始を受けて改めて三路線の延長区間を定めたことが分かる。

次に用途地域は、1943年（昭和18年）に、和歌山港の南側一帯に対して、工業地域が拡大されるかたちで変更された [367]。この際の変更理由は、

「臨港地帯に於ける大日本油脂株式会社工場の建設…に伴ひ」 [367]

とされており、和歌山港後背地大規模工場進出が進み、その状況を追認するかたちで用途地域を変更した経緯が分かる。この用途地域変更を反映した用途地域が下図（図 4-125）となる。



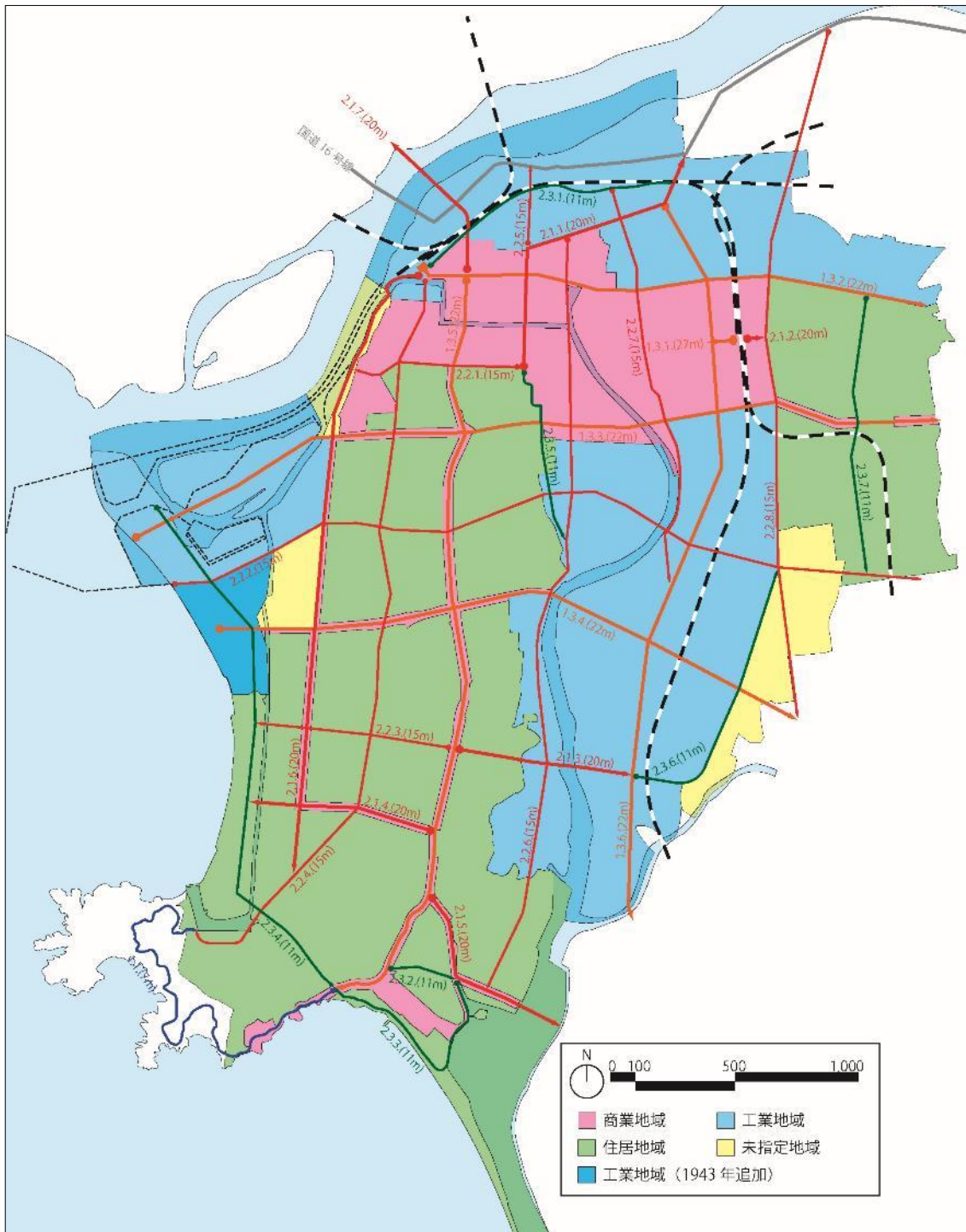


図 4-125 和歌山都市計画用途地域変更 (1943 年； [367]より作成)

この用途地域の変更は下記の土地区画整理とも関係が深い。土地区画整理については、まず 1938 年 (昭和 13 年) に内務省直轄港湾工事の南側一帯を区域として「湊土地区画整理」が決定された。区域面積は 396,980 坪 (1,310,410 m<sup>2</sup>) であった。[195] 本区画整理決定の

## 第4章

### 4.3

理由は

「西部和歌山港に近接する一帯の区域は… 近く和歌山港の完成並南海鉄道線の本区域を経て新和歌浦への延長計画と相俟ち各種工場… の建築物日を追ふて乱立の実情に在りて急速なる発展を予想せらるる」 [195]

とされており、内務省による和歌山港修築に伴い、一帯が工業集積地となりつつある状況が分かる。ただし、この湊土地区画整理は上記 1943 年（昭和 18 年）の用途地域変更と連動して、大日本油脂の工場建設地を土地区画整理の区域から除外する措置が取られた [196]。その理由書にも

「大日本油脂株式会社和歌山工場設置せらるることとなりたるを以て之が速かなる建設を計らむが為… 除斥せむ」

と記載があり、土地区画整理区域面積は 231,980 坪（765,534 m<sup>2</sup>）に縮小された。 [196]

さらに、和歌山市に新興工業都市計画が適用されたことで、1941 年（昭和 16 年）に紀ノ川の北側一帯に「河西土地区画整理」が区域面積 4,500,000 m<sup>2</sup>を対象として決定された [180]。決定理由は「住友金属工業株式会社設置せられたるを以て其の隣接地一帯は労務者等の移住に依り急激なる発展の情勢にある」 [180]とされ、住友金属工業の和歌山工場進出に伴い、その労務者住宅を含めた市街地の整備が急を要する状況になっていたことが分かる。以上の土地区画整理を示したものが下図（図 4-127）となる。

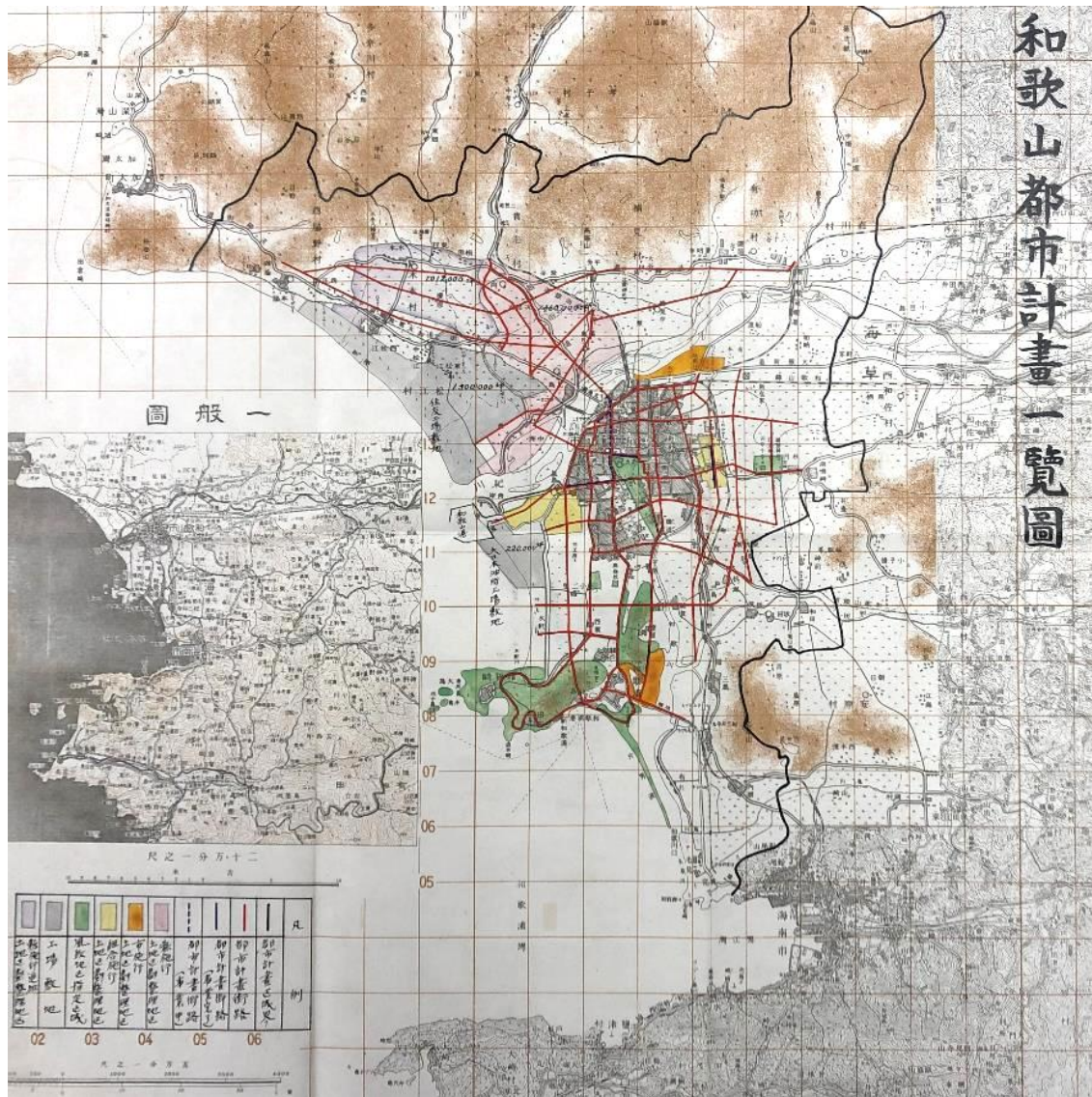


図 4-126 和歌山都市計画一覽図 [180]和歌山港北側の桃色の区画整理区域とグレーの住友金属工場・大日本油脂工場が工業地帯

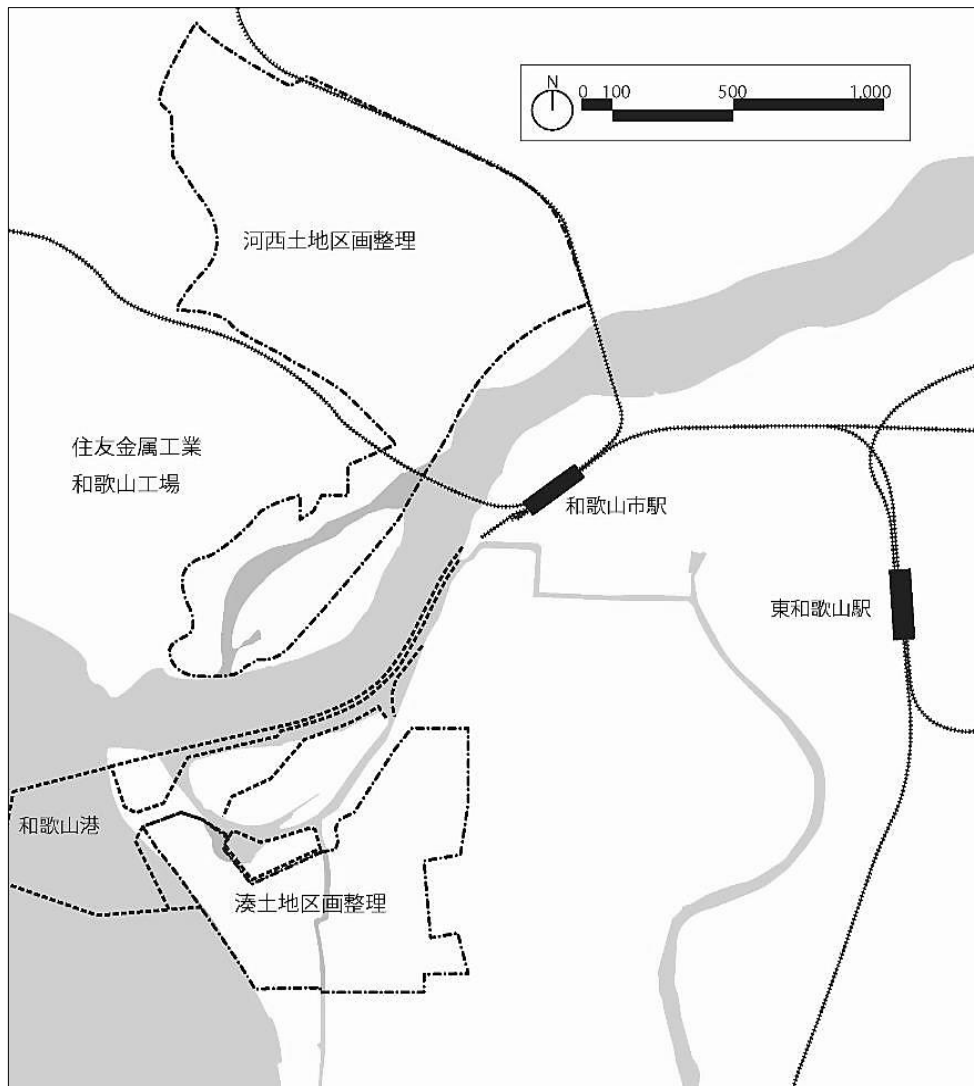


図 4-127 和歌山土地区画整理（ [195] [180]より筆者作成）

以上のような和歌山市の戦前都市計画は、紀ノ川河口整備と和歌山港修築、さらに大規模工場進出に伴って、断続的に変更が実施された。用途地域については、当初から臨海部の工業化のみを意図していたわけではなく、市北部では鉄道輸送、市南東部では和歌川の海上輸送を理由として工業地域指定が行われており、当初の臨海部の工業地域は北部・南東部と比べて必ずしも広くはなく、さらに未指定地域に挟まれるような形となっていた。その後、湊土地区画整理、大日本油脂工場の建設に伴って、臨海部の工業化を促すように臨海部の工業地域指定が拡大されることになった。都市計画街路は、東西南北に合わせたグリッド状の街路パターンであったが、臨海部に関するものは、港湾修築決定後に改めて策定された。港湾と市中心部を結ぶ街路 1.3.3. 和歌山港秋月線 (20m) は、海岸線に沿った街路 2.3.4. 和歌山港津秦線 (15m) に比べて広幅員とされ、重視されていたことがわかる。和歌山港は既成市街地からやや離れた立地であったため、その一帯の将来的な発展について、少なくとも理由書

の記載では明確な計画意図が見られず、未指定地域に囲まれていたように、その発展性については実際の計画上も明瞭なものでは無かったと言える。

#### 4.3.14 宇部市（宇部港）

宇部市における都市計画の経緯は下表（表 4-27）の通りとなる。

表 4-27 宇部都市計画の経緯

時期	都市計画決定事項
1928年（昭和3年）	都市計画適用決定 [368]
1929年（昭和4年）	都市計画区域決定 [369]
1933年（昭和8年）	都市計画風致地区指定 [370]
	都市計画地域決定 [371]
	都市計画街路決定 [372]
1935年（昭和10年）	都市計画地域変更 [373]
1937年（昭和12年） 1941年（昭和16年）	都市計画街路追加・変更 [374] [375]

宇部都市計画区域の設定の理由は下記となる [369]。

〔(中略)

元来本市は炭田を以て急激に発展したる都市にして海岸地帯に炭坑多く地勢状市街は海岸線に沿ひ発展し其の中枢部は人口密集状態にあり。

近郊地の人口は稠密ならずと雖も将来其の発展を予想するときは先づ海岸地帯を東西に伸ひ漸次後方地に膨張の傾向あるものと思料せらる故に都市計画区域を定むるに当りては啻に之を現在の市域に局限することなく本市に於ける人口増加の傾向、地勢、交通、経済上に於て密接なる相互連絡の關係に在る藤山村を包含せる区域を以て定むるを適當とすへし。

(後略)〕

(句読点、改行筆者)

上記に基づく都市計画区域図が下図（図 4-128）となる。

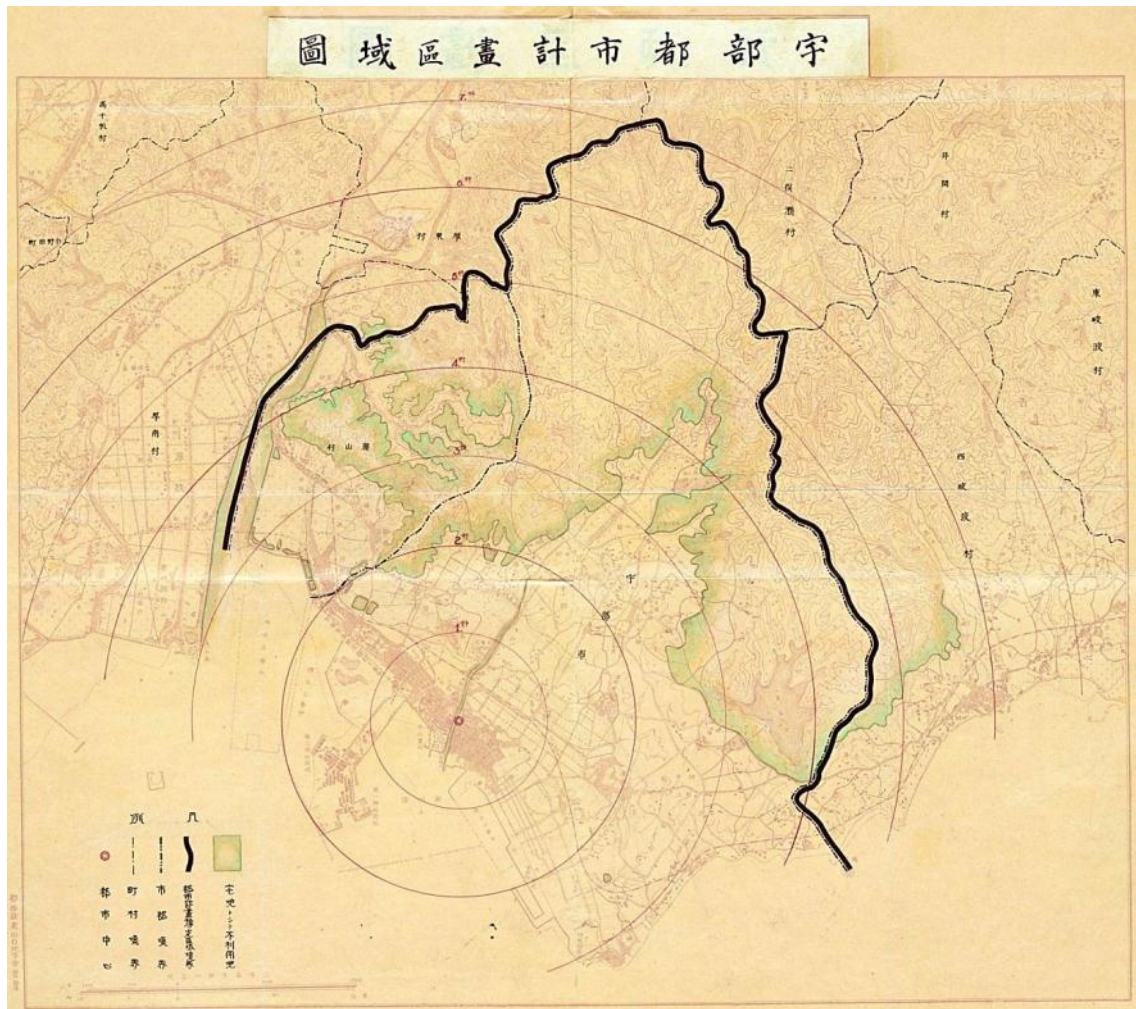


図 4-128 宇部都市計画区域図 [369]

次に、都市計画街路決定の理由は以下となる [372]。

「宇部市は炭田を以て急激に発展したる新興都市にして其の街路は系統を欠くのみならず幅員狭小なるを以て新なる交通機関の利用を阻み今や増大せる交通量を消化する能はず。其の混雑に依りて生ずる経済上、社会上の損失亦少からざるものあり。

由て茲に都市計画街路を決定し以て都市構築の根幹たらしむるは蓋し本市の現状に鑑み寔に喫緊の事に属す。

則ち地勢並に将来決定せらるべき用途地域、港湾との連絡関係等を参酌し松山通線、芝中通床波線、常盤通西本町線及助田厚東川線を以て東西交通の幹線とし、参宮道路線、川上線を配して北方二俣瀬方面に至る南北幹線たらしめ、東海岸通線、東沖西海岸通線、神原鶴鳴線、神原岬線を以て市の中枢部に於ける環状交通の緩和を図ると共に更に以上の幹線相互間の連絡を図り又は郊外地の発展に備ふる為数多の環状線及放射状線を定めたり。

斯の如くにして得たる路線数二十九其の延長約六万一千九百米余に達す。

而して是等の路線全部を今直に事業として実施するの必要なきを以て此の際之を都市計画として決定し以て市街地建築物法の運用及土地区画整理の施行に備へ其の他諸施設の基準たらしめ将来財政を考慮し交通上の必要に応じて順次事業として執行せむとするものなり。」(句読点、改行筆者)

上記に基づく都市計画街路は下表(表4-28)の通りとなる。

表4-28 宇部都市計画街路 [372]

街路番号	街路名称	幅員(m)
2.2.1. (大路)	東海岸通線	15
2.2.2.	東沖西海岸線	15
2.2.3.	参宮道路線	15 (一部 11m~20m)
2.2.4.	西駅沖ノ山通線	15 (+ 駅前広場約 2,400 m <sup>2</sup> )
2.2.5.	神原鵜島線	15
2.2.6.	神原岬線	15 (+ 駅前広場 1,380 m <sup>2</sup> )
2.3.1.	助田厚保東川線	11
2.3.2.	助田鍋倉線	11
2.3.3.	浜通線	11
2.3.4.	小串通線	11 (一部 8m)
2.3.5.	栄町通線	11 (一部 8m)
2.3.6.	恩田通野中線	11
2.3.7.	芝中通床波線	11 (一部 16m)
2.3.8.	岬駅通草江線	11 (一部 8m)
2.3.9.	常盤通西本町線	11
2.3.10.	松山通線	11
2.3.11.	神原公園鍋倉線	11
一等・二等小路	12線	6~8 (一部 11m)

続いて宇部都市計画地域決定の理由は下記となる [371]。

「宇部市の地勢を見るに西南に展開して海に臨める一帯の地は平坦なれとも其の他は概ね丘陵地なり而して四季に於ける風向は春夏秋の季節に東風多く冬季に於ては東風及西北風多し今其の地域に付按するに府県道小郡宇部線及宇部船木線に沿へる一帯の地は概ね平坦にして交通運輸の便稍整ひ市役所所在地附近を中心として官衙、銀行、会社、商店等櫛比し街衢殷賑なるものあるを以て土地発達の現状より之を商業地域と定むるを相当とすべく、以上の地域より西南海に至る一帯は宇部セメント工場、県営発電所其の他大小工場現存するのみならず炭鉱も亦此の中に在りて将来宇部港の修築工事、海面の埋立、運河開鑿工事等

## 第4章

### 4.3

竣功の暁に於ては海陸の連絡、運輸の利便加はり工業用地として発展すべく期待さるる地なるを以て之を工業地域と定むべく其の他の丘陵地は概ね土地高燥にして閑静、風物快適にして土地利用の現状も亦主として住居の用に供せらるるを以て之を住居地域に指定せむとす。

以上は地域選定の大体の方針なるも尚本市の実情に適応せしめむか為住居地域内に存在する主要なる現在街路並び都市計画街路の両側に於ける建築物の敷地は之を商業地域として配在せしめ以て日常の利便慰楽に備へ土地利用の実情に副はしむると共に宇部紡績株式会社及県営第一発電所の現存する真綿川沿岸地帯は之を工業地域に指定せむとす。

尚屠畜場、塵芥焼却場、瓦製造工場等介在する平原付近地、助田、鶴島付近地、琴芝の一部及宇部岬駅付近地等は之を未指定地と為さむとす。

斯の如くにして選定したる各種地域の地積を比較すれば概略次の如し。

地域種別		利用地積（坪）	百分比
商業地域	約	五六五、〇〇〇	九、三%
工業地域	約	一、〇三四、三〇〇	一七、一%
住居地域	約	三、七八二、二〇〇	六二、五%
未指定地	約	六七四、〇〇〇	一一、一%
計	約	六、〇五五、五〇〇	一〇〇、〇%

（句読点、改行筆者）

上記を反映した都市計画地域図は下図（図 4-129）となる。



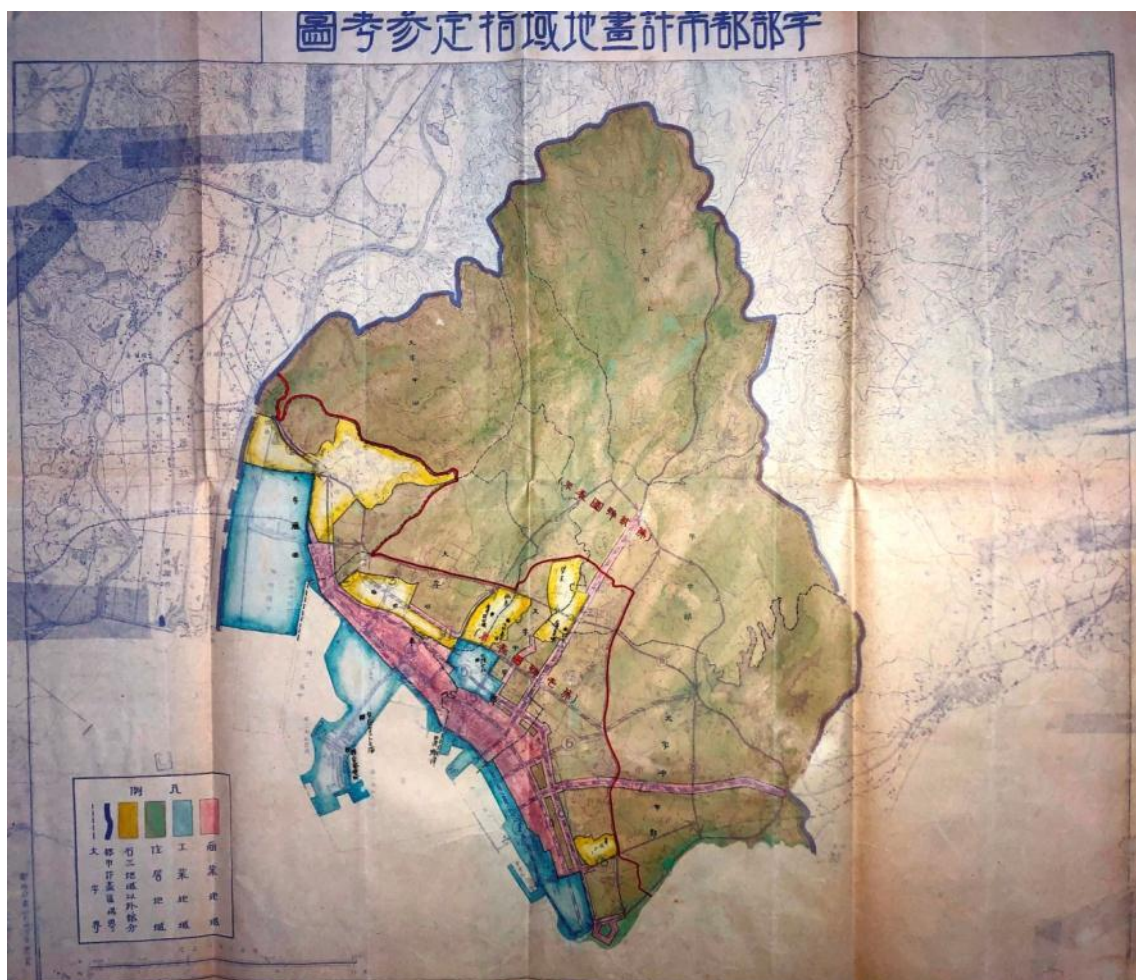


図 4-129 宇部都市計画地域指定参考図 [371]

以上のような宇部都市計画についてまとめたものが下図（図 4-130）となる。

第4章  
4.3

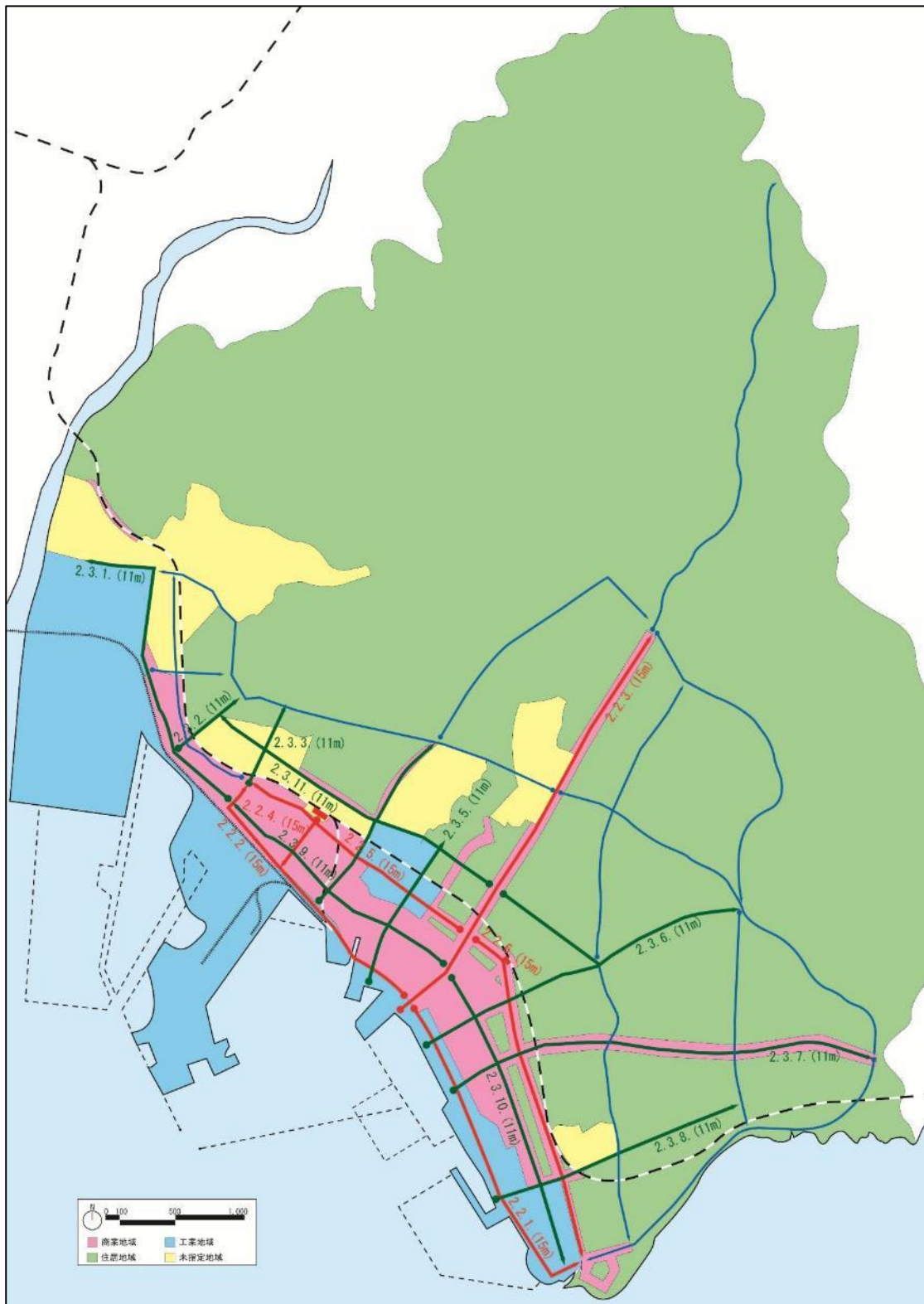


図 4-130 宇部都市計画図（[371]より筆者作成）

宇部市の都市計画は、臨海部から内陸に行くに従い工業地域・商業地域・住居地域へと用

途地域が段階的に変化し、街路計画も海岸線に沿った街路を基準に比較的整形の格子状となっている比較的平易な都市計画であった。ただし商業地域は路線状のものが多用され、また現状追認（発電所と紡績工場）で内陸に工業地域が指定され、適宜未指定地域の指定も行われた。海岸線に沿った工業地域指定は幅の狭い帯状のものであり、まとまった工業地域はほとんど海面の埋立地であった。この工業地域指定の埋立地は港内の浚渫土砂を用いて順次拡張され（4.2.14 参照）、宇部港が臨海工業地帯として発展する基盤となった。その点で、本都市計画の意図と都市の発展はおよそ合致したものであったと言えよう。また、街路は海岸線に沿ったもの（2.2.1. 東海岸通線 15m および 2.2.2. 東沖西海岸線 15m）が広幅員となり、臨港道路としての役割を担うものであったと考えられる。

#### 4.3.15 港湾都市での都市計画の特徴

本節（4.3）では、本研究の対象としている14都市における都市計画のプランと経過を見てきた。本項（4.3.15）では、上記14都市の計画の特徴を分析したい。

##### 1. 都市計画街路

研究対象都市における都市計画街路について、港湾一帯に直結もしくは関連する路線名（表 4-29）および路線図（図 4-131）を示した。ここで、都市計画街路の計画パターンとして、当該都市の商業中心・中心駅（都市中心部）から港湾を結ぶ街路（type I）と、臨港部を跨いで海岸線に沿った街路（type II）の2つのパターンにおおよそ類別できるため、いずれに該当するか●印で示している。また、この計画街路が当該都市計画街路内で最大幅員の場合、◎印で示している。

こうした港湾に関係する都市計画街路について、その計画理由には、街路により港と駅や国道との海陸連絡機能の強化、内務省直轄工事による港勢の拡大を挙げている都市が多く見られる（表 4-29）。また、こうした都市計画街路が、当該都市計画の中で最も広幅員の街路となっているものが多く（10都市／13都市）、都市の骨格を形成する幹線と位置づけられていたと言える。特に type I は都市中心部と港湾を結ぶ、最重要路線として位置づけられておるものが多く、type II も港湾機能を補助する実質的な臨港道路として位置づけられていたと考えられる。

清水では、直轄工事によって整備される埠頭内道路に合わせて、都市計画街路①②の幅員が定められた一方で、高松では⑥⑦⑧が、岸壁に沿った道路として、実質的に埠頭内部の道路として計画され、和歌山では①②③が和歌山港の修築区域内に含まれる区間まで計画されており、港湾陸域内の道路を港湾修築側・都市計画側いずれで整備するかは明確に定められていなかったことが分かる。

内務省直轄工事に先行して都市計画街路が定められた都市では、直轄工事決定後や工事進捗に伴い、街路計画が改められる例が見られた（高知・和歌山・青森）。和歌山では、1931

## 第4章

### 4.3

年の最初の街路計画では、港湾整備が予想される地域の街路計画は策定せず、直轄工事決定後の1933年に、臨港部の街路計画を決定している。高知・青森では、直轄工事の進行中に、港湾に係る街路計画の見直しが行われた。宮古は都市計画街路決定が遅く、内務省直轄による宮古港修築が完了した後の1941年（昭和16年）に街路決定が実施された。

また、港湾整備に合わせて臨港鉄道線が敷設された都市が多いが、こうした臨港鉄道は鉄道省による整備（一部は内務省直轄工事に合わせて整備を内務省に委託）や民鉄事業者による整備であり、都市計画決定を受けたものではなかった。法的には都市計画鉄道としての整備も可能で、他都市では事例があるが、本研究対象都市においては都市計画鉄道の決定は見られない。

表 4-29 研究対象都市で港湾と接続する都市計画街路

都市	都市計画街路	幅員	type1	type2	指定年	理由
敦賀	① 2.1.1.	18m		◎	1937	築港と敦賀駅との連絡を緊密にし国道12号線国道35号線を以て其の二大基準とし…
	② 2.2.1.	15m	●			
	③ 2.3.1.	11m	●			
清水	① 1.3.2.	22m	◎		1927	近時清水港の修築に伴ひ、…国有鉄道江尻駅と築港との二中心を連絡する幹線を配し、之を基準として…放射線及環状路線を配置す
	② 1.3.3.	22m		◎		
高松	① 1.3.1.	22m	◎		1928	近年海陸の交通運輸頻繁を極め…①及②を南北の縦貫線とし…北部に於ける東西幹線として③及④…臨港線として⑥…とするものなり
	② 1.3.2.	22m	◎			
	③ 1.3.5.	22m		◎		
	④ 1.3.6.	22m		◎		
	⑤ 2.1.2.	20m	●			
	⑥ 2.2.1.	12m		●		
	⑦ 2.2.2.	12m		●		
	⑧ 2.2.3.	12m		●		
今治	① 1.3.1.	22m	◎		1929	今治港修築工事の完成等の関係を考慮し先づ市内に於いて今治駅と今治港とを連絡する①を初め②…等の重要幹線を配置し
	② 2.1.2.	19m		●		
鹿児島	① 1.3.1.	25m	◎		1927	①即ち鹿児島駅、武駅間を連絡する路線は鹿児島都市計画の骨子を為すものにして之を以て東西の幹線とし更に②、③、④及⑤を以て鹿児島港との連絡を図り
	② 1.3.5.	22m	●			
	③ 1.3.9.	22m	●			
	④ 1.3.10.	22m	●			
	⑤ 2.2.1.	15m	●			

	⑥ 2.1.5.	19m		●		
宮古	① 2.2.2.	15m	●		1942	近時港湾施設の改善及之と連絡する運輸機関の整備等に因り工業都市として発展の傾向顕著
高知	① 1.3.1.	27m	◎		1933	浦戸港改修に伴ひ①…の一部を変更する
福岡	① 1.3.1.	27m	◎		1931	近く実現せんとする博多港の大修築…将来の福岡市は博多港を中心とする一大商工都市として発展すへき可能性豊富なり。…①②に関する言及なし
	② 1.3.3.	27m		◎		
青森	① 2.1.2.	19m	◎		1935	港湾に言及無し
	② 2.2.6.	21.5m		◎	1937	港湾に言及無し
大分	① 1.3.2.	22m	◎	◎	1931	港湾に言及無し
	② 2.2.5.	15m	●			
和歌山	① 1.3.3.	22m	●		1933	和歌山港の修築計画未定なりし為め同港附近の街路計画は之を他日の決定に譲りたるものなり今回同港の修築計画略々決定を見るに至りたるを以て既定都市計画 街路の内①、…②及③を夫々延長して該方面に於ける水陸の聯絡を全からしめむ
	② 2.2.2.	15m	●			
	③ 2.3.4.	11m		●		
広島	① 1.3.7.	22m	●		1928	港湾に言及無し
	② 2.2.5.	15m	●			
宇部	① 2.2.1	15m		◎	1933	港湾に言及無し
	② 2.2.2.	15m		◎		
	③ 2.2.3.	15m	◎			
	④ 2.2.4.	15m	◎			
	⑤ 2.3.4.	11m	●			
	⑥ 2.3.5.	11m	●			
	⑦ 2.3.6.	11m	●			
	⑧ 2.3.7.	11m	●			
	⑨ 2.3.8.	11m	●			

## 第4章

### 4.3

#### 2. 用途地域

各都市における用途地域・施行年・決定理由は表 4-30 の通りである。内務省直轄港湾整備の対象となった港湾の水域と接する海岸線および港湾の陸域一帯が、どのような用途地域となっているかを見ると、多くの都市で港湾一帯が工業地域に指定されていることが分かる（9都市／12都市）。一方で商業地域指定されている港湾（今治港・大分港）も見られる。また海岸線は工業地域指定でありながら、近接する後背地に商業地域指定がされている都市（清水港・高松港・青森港・博多港・宇部港）も多く見られる。広島港では、臨港部は未指定地域とされたが、当時の広島港（宇品港）は陸軍運輸部の拠点が置かれ、軍港としての一面があったことも考慮する必要がある。

こうした港湾一帯の用途地域指定理由は概ね、港湾一帯が交通の便を活かした工業集積地としての成長が期待されていた、あるいは、内務省による将来的な港湾の整備を見越して予め工業地域指定をおこなっていた、点が挙げられている。一方で、既に港湾周辺に工場の集積が見られることを、工業地域指定の理由としている都市も見られる（・大分・和歌山）。

本研究対象の港湾都市は、内務省直轄工事と都市計画の施行がほぼ同時期に実施されたが、港勢が整うにつれ、既定の用途地域に見直しを加える都市が見られた。青森・大分・和歌山ではそれぞれ、港湾に近接した一帯の既存の用途地域を、臨海部の工業化に伴って工業地域に変更している。大分は、内務省直轄工事の進捗が、用途地域見直しの理由であると明確に示している。

表 4-30 研究対象都市の港湾一帯の用途地域

都市	用途地域	指定年	理由
清水	工業	1932	臨港地帯（中略）は現に大小工場を存し地勢上亦工業に適するを以て将来の発展に備ふるか為
高松	工業	1928	北部高松港に臨む一帯の地は水陸交通運輸の利便多く将来好個の工業地として開発せらるべき見込
今治	商業	1943	所謂城下町として古く依り商店街を為し現在も都心部として発展しつつある
鹿児島	工業	1930	沿岸一帯の地域は鹿児島港を控へ且鹿児島駅に近く海陸運輸の便に富み加ふるに恒風の関係よりするも最適の工業地たる
高知	工業	1931	浦戸湾に臨む一帯は水陸運輸の利を占め土地広潤にして将来好個の工業地として開発せらる
福岡	工業	1931	港湾に言及無し
青森	商業・工業	1935	青森港沿岸の地及青森駅西方一帯の地は現在既に工場地としての相貌を呈せる
	工業拡大	1942	青森工業港計画に伴ひ大字油川、滝内村大字西滝の各一部及新城村

			大字石江の中津軽線以東を工業地域に指定せむとす
大分	商業・工業	1932	大分港の付近地は何れも交通運輸の便に富み既に工場・倉庫等建設せられたるものあり将来好個の工業地として開発せらるべき見込
	工業拡大	1936	大分港の修築工事進捗に伴ひ附近一帯は工業化の傾向著しく既定の工業地域にては狭隘を感せらるるに至りたるを以て既定住居地域及路線商業地域の一部を工業地域に… 変更せむとす
和歌山	工業	1934	水陸交通の便に富み現に多数の工場該方面に密集せる実状なるのみならず将来益々工業地として発展を予想せらるる
	工業拡大	1943	臨港地帯に於ける大日本油脂株式会社工場の建設… に伴ひ
広島	未指定	1927	土地の現況工業地域に適すと雖も未だ大工場の存在するもの稀なるを以て暫未指定地に保留し今後に於ける発展の趨向を見る
宇部	工業	1933	将来宇部港の修築工事・海面の埋立・運河開鑿工事等竣功の暁に於ては海陸の連絡・運輸の利便加はり工業用地として発展すべく期待さるる

第4章

4.3

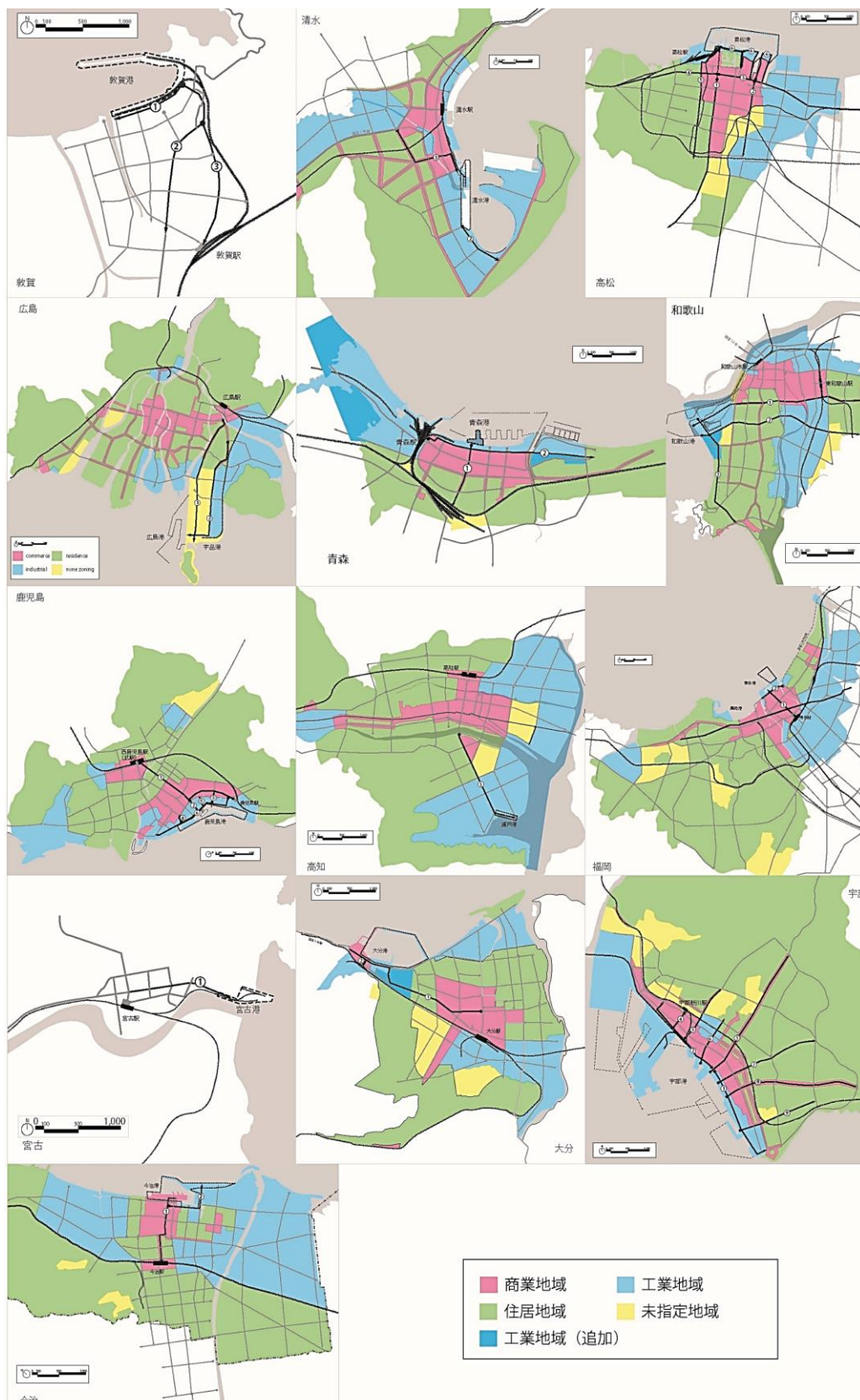


図 4-131 研究対象港湾都市の都市計画



## 3. 土地区画整理

港湾に近接する一帯が土地区画整理区域の決定を受けた都市は少なく、大分・和歌山・塩釜のみであった。このうち、和歌山（河西土地区画整理）と塩釜は新興工業都市計画の指定を受けた大規模な区域面積を擁する事業であったが、大分の大分西土地区画整理と和歌山の湊土地区画整理は、自治体や地権者が自弁する通常の土地区画整理であった。

こうした臨海部における土地区画整理の理由は、工業用地を捻出するためのものと、大規模工場の進出を受けた工員住宅用地を用意するものに分けられるが、いずれも臨海部に大規模な工業集積地を造成することが目的であった。新興工業都市計画に該当しない事業も含め、内務省の臨海工業地帯政策、戦時下の軍需工業振興と国防のための工場地方分散、という当時の国策が一定反映されたものであったとすることができる。

表 4-31 計画対象都市の土地区画整理

土地区画整理名称	面積	決定年	理由
湊；和歌山	396,980 坪	1938	西部和歌山港に近接する一帯の区域は…近く和歌山港の完成並南海鉄道線の本区域を経て新和歌浦への延長計画と相俟ち各種工場…の建築物日を追ふて乱立の実情に在りて急速なる発展を予想せらるる
	231,980 坪	1943	大日本油脂株式会社和歌山工場設置せらるることとなりたるを以て之が速かなる建設を計らむが為…除斥せむ
河西；和歌山	4,500,000 m <sup>2</sup>	1941	住友金属工業株式会社設置せられたるを以て其の隣接地一帯は労務者等の移住に依り急激なる発展の情勢にある
多賀城工業都市建設 ；塩釜	7,000,000 m <sup>2</sup>	1942	多賀城村を中心とする地域一帯の地は…最近軍関係重要施設の建設計画決定し其の一部は既に工事の着工を見るに至り之が為諸般の状勢甚だしく変化し近き将来市街地として急激なる発展を予想せらるる
大分西	180,000 坪	1943	大分…西部に軍事施設並軍需工場等の設置せらるるに伴ひ急激なる人口の増加を示すと共に住宅亦激増の趨勢にあり

## 第4章

### 4.3

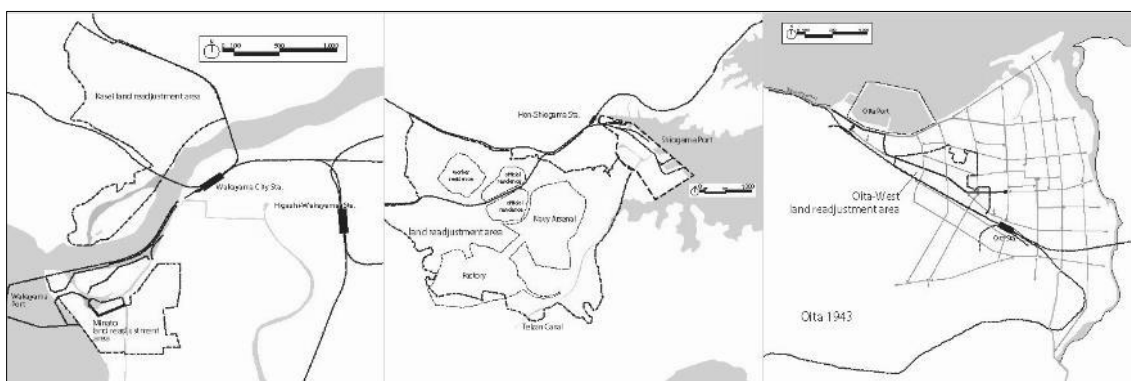


図 4-132 研究対象港湾の土地区画整理

#### 4. 内務省直轄工事と都市計画の関係

以上のような港湾都市における都市計画が、内務省直轄港湾工事にどのような影響を受けたかについて、下表の様にまとめた。

表 4-32 直轄工事と都市計画の関係

直轄工事と都市計画の関係	港湾名	中心地・中心駅と港湾を結ぶ主な街路・臨港道路	街路計画変更・新設	臨海部の主な用途地域	臨海部の用途地域変更
①直轄工事先行・都市計画追従型	1909年 敦賀港	1927年 築港線(18m) 敦賀港道ノ口線(15m) 敦賀中港停車場線(15m) 敦賀東港停車場線(15m)	1943年 敦賀東港停車場線(15m→一部20m)	-	
	1917年 塩竈港			-	
	1921年 清水港	1927年 大曲波止場線(22m) 清水受新田横砂線(19m) 村松折戸線(22m)		1932年 工業・商業地域	
	1922年 高松港	1928年 高松港鷺田線(22m) 東浜栗林駅線(25m・22m) 寿町西浜新町線(22m) 浜町屋島線(22m)	1934年 費用増により左記の一部で幅員縮小	1928年 工業・商業地域	
	1923年 今治港	1932年 広小路線(22m) 内港大通線(19m)		1940年 工業・商業地域	
	1923年 鹿児島港	1927年 海岸通線(18m) 鹿児島武駅線(24m) 石燈籠通線(22m)		1930年 工業地域	

		菩薩堂通線(14m)			
	1929年 宮古港	1942年 下町澤田線(30m) 宮古駅前線(24.5m) 宮古港線(15m)		-	
②直轄工 事追従・ 都市計画 先行型	1929年 浦戸港 (高知)	1929年 浦戸港線(27m)	1933年 浦戸港線(「左折シ岸 壁ニ至ル」区間追加)	1931年 工業地域	
	1929年 博多港	1931年 博多駅築港線(27m) 博多港線(27m) 博多川線(25m)		1931年 工業・商業 地域	
	1932年 青森港	1935年 2.1.2.号線(11-31m)	1937年 2.2.6.号線(11-21m) 新設	1935年 工業・商業 地域	1942年 青森工業港 計画に伴い 工業地域拡 大
	1932年 大分港	1931年 本町菡菑線(22m) 西大分駅前線(15m)		1932年 工業・商業 地域	1936年 直轄工事進 捗に伴い港 湾後背地の 住居地域を 工業地域指 定
	1933年 広島港	1928年 宇品の場線(20m) 段原宇品線(15m)		1927年 未指定地域	1936年 工場進出に 伴い、工業地 域・未指定地 域拡大
	1933年 和歌山港	1931年 街路決定時は、後に内 務省直轄工事が行われ る海岸部への街路計 画無し	1933年 加納町秋月線→和歌 山港秋月線(20m) 加納町大浦線→市駅 大浦線(20m) 湊津秦線→和歌山港 津秦線(15m) 薬種畑和歌浦線→和 歌山港和歌浦線	1934年 工業地域	1943年 大日本油脂 (株)工場建設 のため工業 地域拡大
	1937年 宇部港	1933年 東海岸通線(15m) 東沖西海岸通線(15m) 参宮道路線(15m・一部 18-23m) 西駅沖ノ山線(15m)		1933年 工業・商業 地域	

上表から分かる通り、内務省直轄港湾工事に先行して都市計画が定められていた都市では、直轄工事に合わせて街路計画の見直しが実施された。用途地域も街路計画同様に見直しが実施されたが、全て街路計画変更よりも遅い時期となっており、港湾整備に伴い工業立地などが実際に計画される段階になって順次見直しが行われたことが考えられる。また見直しに際しては、すべての都市において臨海部の工業地域を拡大指定しており、当時の工業化

## 第4章

### 4.4

のニーズに対応したものであったことが分かる。

#### 4.4 本章のまとめ；港湾都市での都市計画と港湾の関係

以上、研究対象14都市の港湾の修築・近代化と都市計画の進展について、本章で確認した。本節においては、こうした港湾修築と都市計画がどのような関連性・計画意図に基づいて進められたかについて、分析したい。

まず、港湾整備については、多くの港湾都市で明治～大正期初期にかけて、地元の有力企業などの有志による波止場整備から始まり、次第に市町や県などによる浚渫・防波堤整備などに移行していった点は多くの港湾に共通している。特に、当時の政府は、河川改修・鉄道整備などに注力していた時期であり、地方港湾にとっては政府の支援を得られなかっただけでなく、鉄道整備による陸運の活発化が、国内運輸の面で港湾の存続を脅かす存在となったことも、各地域における主体的な港湾整備につながった。ただし、当時の地方における技術力や財力の面から、こうした港湾の近代化が成功したとは言えず、大型船が接岸できる岸壁・埠頭の築造まで至った例はほとんどなく、一方で技術的な未熟さなどから、修築した港が砂で埋没し、江戸期と大差ない状態に復するなど、その建設や運用には様々な試行錯誤や困難があった。

続いて、内務省直轄による港湾整備の時期に入ると、当時トップレベルの土木技術を習得した内務省の技官を現地に派遣し直接工事の監督にあたらせ、工費にも国庫から最大半額の補助を活用することが出来た。直轄工事の多くは、舢舨や小型船が停泊する旧来の「波止場」の建設ではなく、大型の動力船が接岸可能な岸壁と、岸壁の背後に上屋や倉庫を備えた「埠頭」を築造することが主流となり、工事が実施された各地方港湾では、重要港湾指定と併せて、名実ともに大きくその港容を変えることにつながった。港湾整備自体はあくまで港湾機能の向上のために実施されたものであるが、港湾に近接する一帯に工業集積を促すだけでなく、貨物輸送量増大に対応した臨港鉄道の引込み、港湾周辺の市街地化などを招来した。また、直轄工事に合わせて、民間企業や県による埋立地・工業用地造成、運河建設が行われるなど、港湾を中心とした臨海部の近代化・市街化・工業化を進める契機となった点で、地方港湾都市に与えた影響は大きかったと言える。

一方の都市計画の運用に関して、本研究の対象とした港湾都市においては、都市計画法・市街地建築物法に基づき、おおよそ都市計画決定標準等に準拠して運用されていたと言えるが、各都市で港湾一帯への対応は一様ではなかった。

街路計画については、直轄工事によって整備された港湾と当該都市の中心部を結ぶ街路が、最重要路線として決定されたものが多く、また直轄工事に合わせて街路幅員の統一や、直轄工事決定後に計画の変更・追加などが行われた。臨港鉄道は都市計画による対応ではなく、主として鉄道省による整備となった。街路計画決定の理由書からも、直轄工事による港

湾一帯との連絡を重視する姿勢が多く都市で見られ、時期や都市による違いはあれど、直轄工事が当該都市の街路計画に与えた影響は大きかったと言える。

用途地域については、港湾一帯・隣接地に工業地域を指定することが一般的であったが、実情に合わせて商業地域指定や商・工を併用する都市が見られた。また、内務省の直轄工事が実施される一方で、戦後まで用途地域が指定されなかった都市もあった。こうした工業地域指定の理由は、直轄工事による港湾整備と併せて将来的な臨海部の工業化を企図したものが多く、港湾整備が、当該都市における将来的な土地利用予測や計画に、少なくない影響を与えていたことが示唆される。

港湾に近接した土地区画整理計画は、数は少ないものの、いくつかの都市で計画決定が行われ、それらは港湾と関連した大規模工場用地造成を目的としていた。これは、港湾の工業化を推進する内務省の港湾政策と、戦時体制下での重工業地方分散という国策を具体的に実現する手段として、土地区画整理が用いられたと言える。換言すれば、臨港部での土地区画整理によって、1920年代からの港湾整備（後背地までは整備できない）と都市計画（用途地域や街路計画による土地利用の用途誘導までしかできない）が、臨港工業地帯の実現という目的において、工業用地や社宅用地の造成という、より実効性のある計画手法を持ち得た画期と捉えられる。

同じ内務省内での港湾行政と都市計画行政や、各都市での都市計画の施行と内務省直轄による港湾整備が、どの程度相互の連携を図りながら進められたか、については明確な資料が得られなかったが、現実として都市計画の施行と直轄港湾整備はほぼ同時期に実施されたことは歴史的事実である。都市計画事業は自治体が自弁することが原則であり、港湾整備（「都市計画港湾」）を都市計画事業として実施することは、多大な費用を要することから現実的に難しく、また国策的観点から地方港湾整備と国庫補助の可否を内務省が掌握していた。そのため、地方の各港湾都市では、直轄港湾整備という国策を一つの契機と捉え、またそれに対応することで、実効性のある都市計画を進めようとしていた姿勢が伺える。例えば港湾と市街地を結ぶ都市計画街路が当該都市計画で最大幅員とされたことは、その証左でもあり、直轄工事による港湾整備が、当時の当該都市の都市計画においては最も留意すべき事象であったことは間違い無い。換言すれば、現在まで続く各都市での都市計画史の中で、用途地域や街路計画といった計画策定や計画思想確立の最初期の段階で、内務省直轄工事による港湾整備が、様々な点で都市計画に影響を与えることになった、と結論付けられる。

そもそも、当時の港湾行政と都市計画行政がどの程度、関連性を持って進められていたのかについては、第2章・第3章で論説したように、両者をつなぐ明確な根拠法や政令などは内容に乏しく、本章で見えてきたように、各都市で個別に対応していたというのが、歴史的事象としては明らかである。港湾行政を主導した内務省土木局側は、必ずしも都市計画行政を尊重していたとはいえず、内務官房都市計画課を軽視する傾向があったとされる [376, p.

## 第4章

### 4.4

47]。むしろ、港湾の修築や整備と港勢の発展に対して、都市計画側が都度計画変更によって対応する場面が多かった。それは本章で検討した14都市における実際の計画からも明らかに示されていると言えよう。

## 第5章 清水港における都市計画事業の展開と港湾空間形成

本章では、内務省直轄工事と、旧都市計画法にもとづく都市計画の施行及び都市計画事業実施がどのような関係性を持って進行し、実際の都市空間として現出したか、について静岡県旧清水市（現静岡市清水区；本論文では清水市と記載する）を対象として検証したい。清水市及び清水港を対象とした理由は、清水港が、明治期の地元資本による港湾修築とその後の県による修築（第一次修築工事）を経て、内務省直轄による港湾整備（第二次修築工事）が行われた点、昭和期より工業集積が進み工業港としても発展が見られた点、港湾整備と連動した都市計画の決定が同時期に行われ、都市計画事業実施された点などから、本論文の対象としている、内務省直轄港湾工事が実施された地方港湾都市の典型として適すると判断したからである。

### 5.1 清水の都市・港湾形成史

直轄工事（1921年から）と都市計画施行（1925年から）が施行される前の清水は、明治維新以降、地元の有力者や自治体の尽力によって、ほぼ自力で近代化を進めていた期間であった。本節では、内務省直轄による清水港修築開始直前までの清水市の市街地と港湾の発展・形成の過程を概観したい。

#### 5.1.1 江戸期までの清水湊

巴川が折戸湾に注ぐ清水は、古くから天然の良港として、中世から巴川沿いに砦や河岸が築かれたりしたが、1615年に徳川家康は、豊臣宗家との戦いである大阪夏の陣において兵や物資を運んだ軍功を認め、清水湊の船主42軒に安倍川から富士川に至る沿岸海運の営業独占権を与えた。これにより巴川沿岸（清水八ヶ町）には、廻船問屋が軒を連ねるようになった。これ以来250年、廻船問屋の数はほとんど変化せず、川湊としての繁栄が築かれることとなる。また、この廻船問屋の中には、鈴与を始め現在の清水港でも業務にあたっている物流業者の元祖となっている廻船問屋もあった。

第5章

5.1

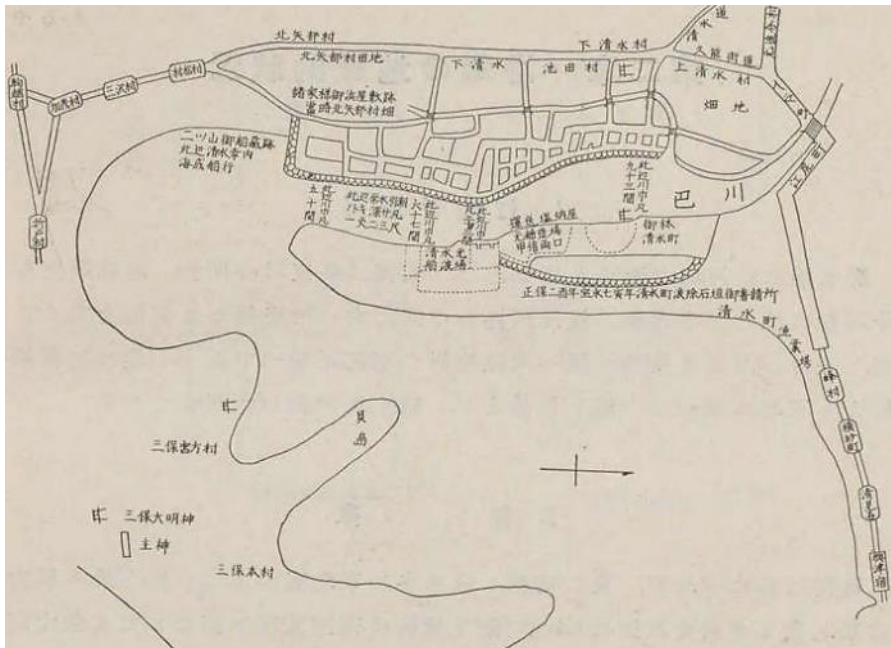


図 5-1 江戸時代末期の清水湊（1854年：嘉永7年） [244, p. 3]





## 第5章

### 5.1

#### 5.1.2 地元有志による波止場の築造

明治時代に入り、清水湊の従来の廻船問屋は、新しい時代に対応しようとしたが、新政府によって自由競争の商取引が認められたため、駿河湾では清水湊を通さない荷揚げが目立ってきた。こうした状況下で、幕府の特権下で利益を得ていた廻船問屋は当初、1873年（明治6年）に静岡県参事南部広矛に、旧来の廻船問屋の特権である荷物の取り扱いと荷役の独占を認めるよう願い出た。しかし、むしろ同参事から、既に時代は資本主義の自由競争下にあり、特権は認めがたいという回答を受けた。[377, p. 46 - 47]

清水を代表する旧来の廻船問屋であった鈴木与の鈴木与平（四代目）は、自ら中心となり1877年（明治10年）旧廻船問屋を糾合、波止場会社と博運会社を創立し、自ら両社の総代（頭取）となった。波止場会社はそれまで巴川河口近くの川湊であった清水湊を脱し、折戸湾に面した一帯（向島）新たな波止場と、清水の街から波止場に至る巴川架橋を建設する目的で設立された。同社の資本金7千円を建設費用に充当し、利用する貨物から港湾利用料を徴収、満7年で之を償却する目論見で、静岡県に許可を得た。しかし当時、すでに向島は1874年（明治7年）に士族白井音次郎が県から払い下げを受け農業や塩田などを営んでいた。鈴木与平は白井に対し、5,400坪を公共利益のために供出してほしいと説得し、白井を無出資で株主とすることで妥結した。[378, p. 42]

1879年（明治12年）に波止場と港橋（巴川架橋）が完成し、利用が開始された。港橋は鈴木与ら旧廻船問屋を中心とする有志の寄付金で建設されたが、更に1895年（明治28年）に幅員を増やして架け替えられている。こうして旧清水町～港橋～波止場通り～波止場に至る、新たな都市構造が生まれたが、これはまさに清水が川湊から海港へと進化を遂げる明確な変化の時期に会ったことを示している。また1885年（明治18年）には港橋の上流に富士見橋が架けられ、1891年（明治24年）に架け替えられている。こうした架橋はいずれも鈴木与を中心とした有志の寄付で賄われた。また同じ頃、巴川河口の一帯を埋め立て、現在の清開町となる埋立地も建設している。[378, p. 43]

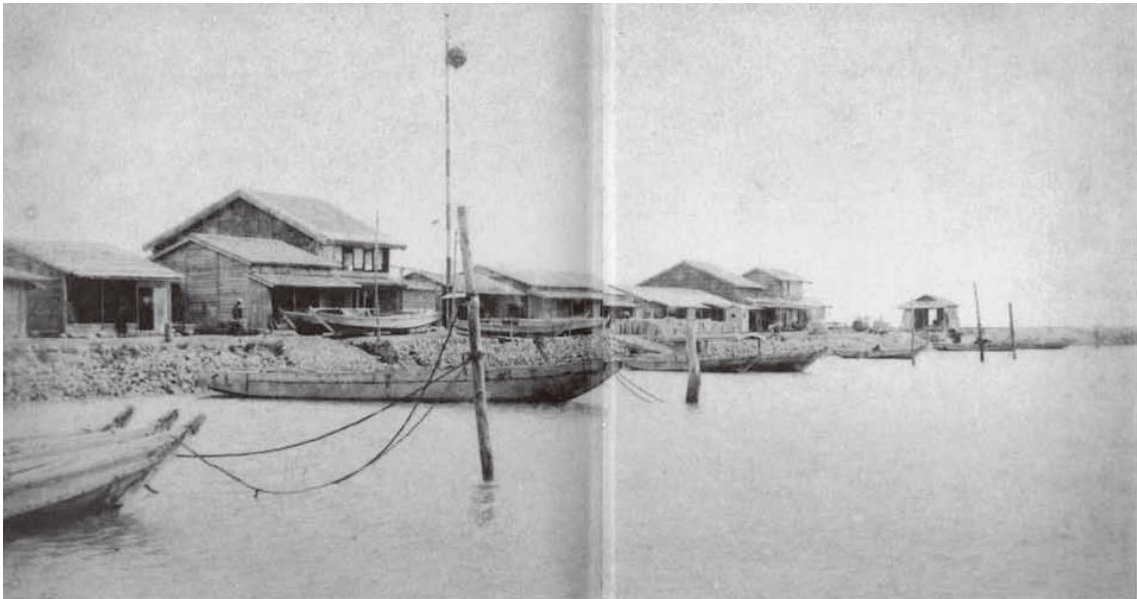


図 5-3 明治期に築造された最初期の波止場 [216]



図 5-4 港橋（大正時代） [535, p. 127]

このように鈴木与平（四代目）は明治前期の清水港の近代化・波止場修築と、貿易振興に尽力しており、1881年（明治14年）に清水町議長を務めるなど [378, p. 42]、政財両面で手腕を発揮した。また、江戸期の幕府特権を失った旧廻船問屋を中心とした有志の奔走により、自らの存続がかかっていたとはいえ、まだ自治体などの財力が整わない時代にあって、当時の港湾・施設整備のほとんどが民間資金で行われたことは、非常に特筆すべきである。

清水港に波止場が築造され、博運社による近代的な港湾物流を開始したものの、1889年

## 第5章

### 5.1

(明治22年)に江尻町に国鉄江尻駅(現在の清水駅)が開業し、また国鉄東海道本線が開通した。そのため、貨物の多くが鉄道を利用するようになり、清水港の貿易は大きな打撃を受けた。そこで、清水の地元有志中井俊之助、望月万太郎が清水港を特別輸出港にするため、県会・町会の協力を得て1890年(明治23年)の第一回帝国議会に向けて政府に請願運動を行った。特別輸出港は産品を限って海外に直接輸出することが可能となる指定であり、当時の静岡茶は清水港から一度横浜港を経て輸出されていたため、国内海運と横浜港での積替荷役の分、コストが高くなっていた。この請願運動では、特別輸出の産品として茶を加え、また清水港にこれを適用することを目的とした。当時鈴木与平(四代目)は病臥中のため請願運動に名を連ねていないが、1896年(明治29年)に再度、清水町長名で内務・大蔵・貴衆両院議長に対して再度請願書が提出された際は、筆頭に名を連ねている。同年10月、開港害貿易港に指定された。[378, p. 45]

更に翌1897年(明治30年)も政府に対しての開港場指定の陳情・請願を行い[379]、1898年(明治31年)にも開港外貿易港の制度変更を求める請願も出されている[380]。こうした清水町の強い要望を受け、1899年(明治32年)8月に清水港の開港場指定が実現し、正式に海外と輸出入ができる港となった[381]。

#### 5.1.3 静岡県による第一次修築工事と港勢の拡大

港勢が拡大していった清水港は、1907年(明治40年)に第二種重要港湾に指定され、港湾施設改善を目指す第一次修築工事が1909年(明治42年)に始まった[217, p. 26]。これにより、旧来の波止場の内側が浚渫され、北側には新たに広大な船溜まり(清水船渠)が設けられた。水上警察署の設置や魚市場の移設、巴川河口付近の改修、北側の清江埋立地竣工など、現在の清水港中心部の骨格が次第に整えられた。[218, pp. 18-21]

県による清水港修築工事は1913年(大正2年)までの5ヶ年計画として静岡県議会に議決されたが、竣工は1914年(大正3年)にずれ込んだ。2,000トンまでの船舶は清水船渠(新船渠)に停泊できたが、外洋を航行できる標準的な3,000トンの輸送船は、舳を使った沖荷役に頼る状態が続いた。また、巴川からの砂の流入が続き、定期的な港内の浚渫が必要であった。また、年間を通して65日前後、波浪により荷役が不可能になることもあり、荷役の賃料が高い状態が続いた。[382, pp. 810-814]

当時の清水港の主な輸出品は茶に加え、蜜柑やマグロの油漬けなどの缶詰の輸出も盛んになった。ただし後述するように、清江埋立地は竣工後すぐには立地する企業が定まらず、しばらくは空き地の状態が続いた。

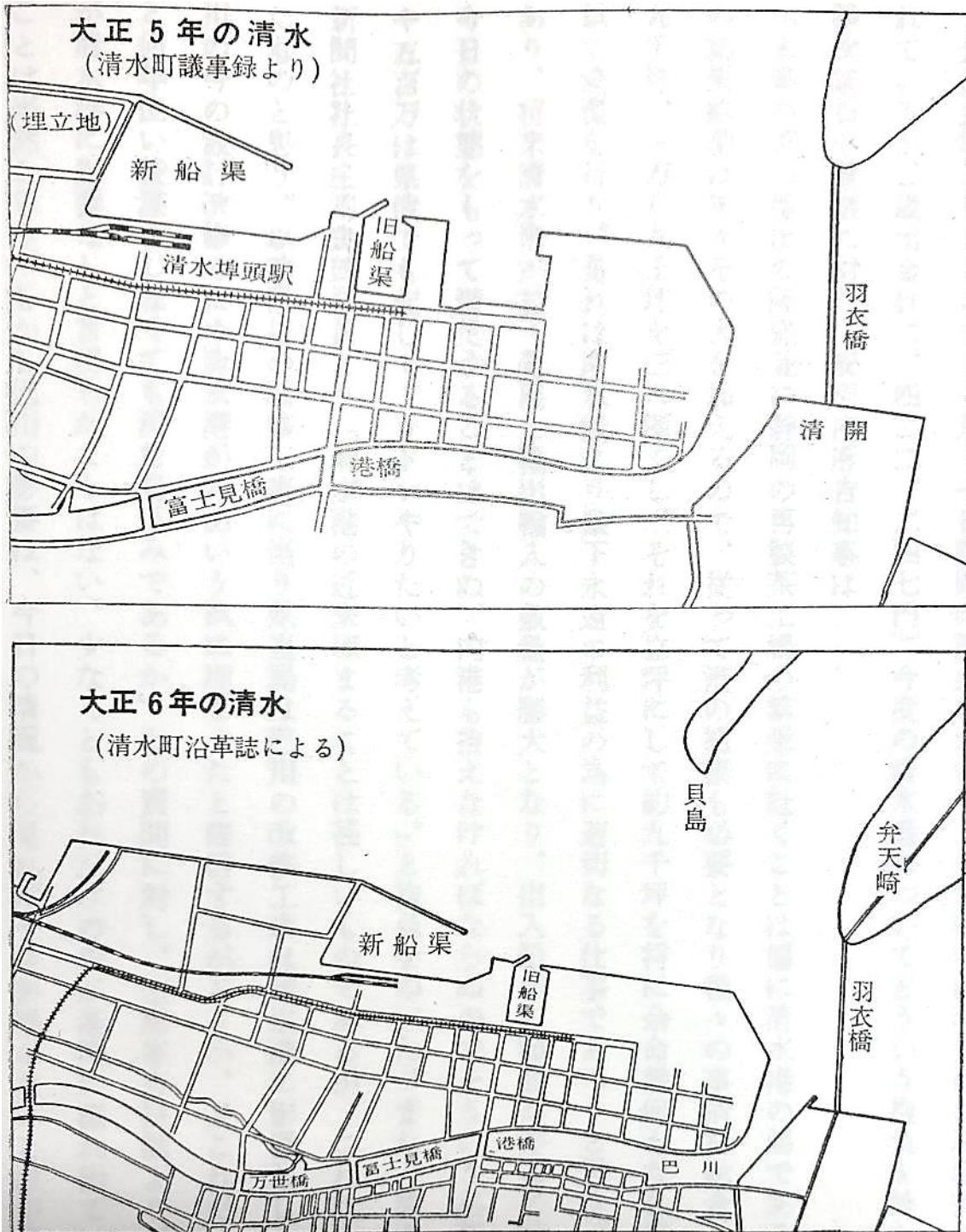


図 5-5 大正5年・6年の清水波止場(旧船渠)周辺 [382, p. 824]

第5章

5.1



図 5-6 内務省直轄工事着工直前の清水港周辺 (1920年；大正9年)



図 5-7 県による第一次修築後の波止場 [216, p. 75]

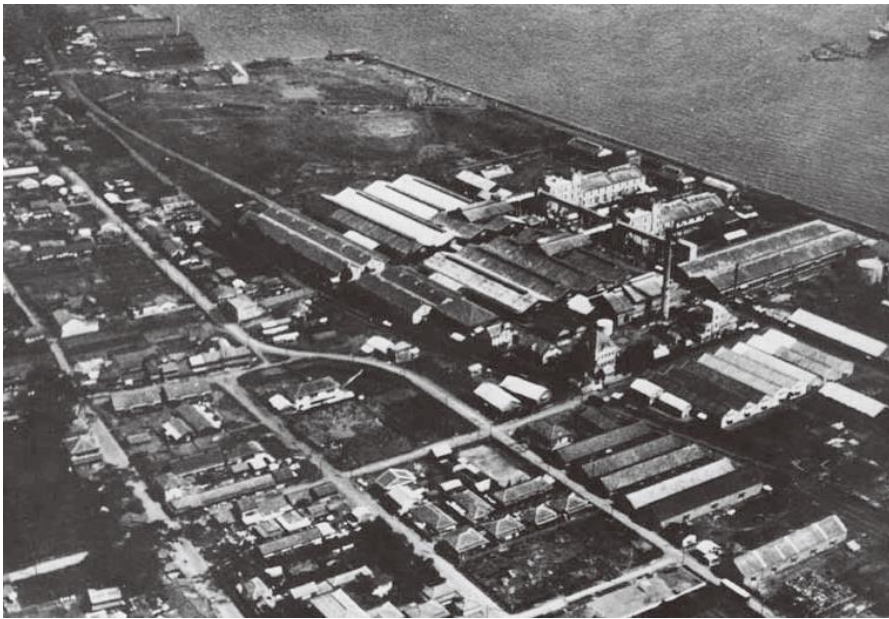


図 5-8 豊年製油清水工場立地後の清江埋立地



図 5-9 清水港の港灣修築の変遷

## 第5章

### 5.2

#### 5.2 清水の都市計画の推移

4.3.3 において、清水市の戦前の都市計画、6.2.3 において清水市の戦災復興都市計画について、そのプランを概観したが、本節では、特に戦前の都市計画を中心に、そのプランが作成される過程・経緯といったプランニングの実態を明らかにしたい。特にプランニングの意図は、入手できた都市計画静岡地方委員会の議事録に依拠して検証する。

##### 5.2.1 都市計画以前の都市基盤整備

清水市内の幹線道路計画は法定都市計画以前から構想されており、山田市長時代の1927年(昭和2年)に江尻駅(現清水駅)から向島を通過して港橋に至る十間道路(幅員18m)の建設が着手され、交差する国鉄東海道本線を跨線橋で跨ぐ計画は、道路中央に静岡鉄道の軌道線を通すことで、清水市の中心幹線と位置付けられた[383, p. 124]。本路線は、後の都市計画街路内では2.1.1.に該当する路線であると考えられる。



図 5-10 都市計画街路に先行して開通した十間道路 [383, p. 125]

##### 5.2.2 清水市都市計画適用と区域決定までの議論



清水市において、都市計画の適用が決定されたのは、1925年（大正14年）であった。改めて、清水市における都市計画決定の経過を下表に示す。

表 5-1 清水都市計画の経過（一部再掲となるが、都市計画事業実施・執行を追記）

時期	都市計画決定事項
1925年（大正14年）3月27日	都市計画適用決定；勅令第三二号 [279]
1926年（昭和元年）1月27日	都市計画区域決定；内甲第二一号 [280]
1927年（昭和2年）12月6日	都市計画街路決定；内甲第二八〇号 [281]
1927年（昭和2年）12月6日	都市計画事業並執行年度割決定；内甲第二八一号 [384]
1928年（昭和3年）12月7日	都市計画事業並執行年度割変更 [385]
1928年（昭和3年）12月7日	都市計画街路変更 [282]
1930年（昭和5年）5月21日	都市計画街路変更 [283]
1930年（昭和5年）5月21日	都市計画事業街路変更 [386]
1931年（昭和6年）3月30日	都市計画事業並執行年度割変更 [387]
1932年（昭和7年）4月1日	都市計画地域決定 [287]
1933年（昭和8年）3月30日	都市計画街路変更 [284]
1933年（昭和8年）3月30日	都市計画事業街路並執行年度割変更 [388]
1935年（昭和10年）3月30日	都市計画事業街路執行年度割変更 [389]
1935年（昭和10年）4月13日	都市計画風致地区決定 [288]
1935年（昭和10年）9月12日	都市計画街路事業並執行年度割変更 [390]
1936年（昭和11年）3月30日	都市計画街路事業執行年度割変更 [391]
1937年（昭和12年）3月30日	都市計画街路事業執行年度割変更 [392]
1938年（昭和13年）3月28日	都市計画街路事業執行年度割変更 [393]
1940年（昭和15年）3月30日	都市計画街路事業執行年度割変更 [394]
1941年（昭和16年）3月31日	都市計画事業街路変更 [285]
1942年（昭和17年）5月16日	都市計画街路変更 [286]

1919年（大正8年）の都市計画法制定を受けて、1925年（大正14年）に清水市への都市計画の適用がなされた経緯や理由は明確ではない。しかし、同時に都市計画の適用を受けた都市が、佐世保市・長岡市・津市・岡崎市・一宮市・大垣市・長野市・松本市・高岡市・和歌山市・高松市・丸亀市・高知市・大分市であり [279]、県庁所在都市や、地域の中心都市となっている当時人口5～10万人前後の都市が適用されていたことが分かる。1923年（大正14年）以降、当初都市計画適用された六大都市都市から、順次都市計画適用都市が拡大されており [376, p. 45]、また既に静岡県内の静岡市・浜松市が指定されていたことから、この時期の清水市の都市計画適用は不自然ではない。計画適用都市の選定は、都市計画

## 第5章

### 5.2

地方委員会から上申されたものを都市計画中央委員会の審議を経て、内務大臣が閣議に諮り、閣議で正式決定された。

清水市への都市計画適用を受けて、清水市の都市計画を検討するため、当時の手続きに基づき、都市計画静岡地方委員会にて審議が行われることになった。ちなみに、当時の静岡県内では静岡市と浜松市が清水市に先行して1923年（大正12年）に都市計画適用都市として指定されている [395]。

清水市の都市計画の区域決定にあたって、1926年（大正15年）1月14日午後1時より静岡県庁において、第三回都市計画静岡地方委員会が開かれた。ここで議題第五号として「清水都市計画区域決定の件」が上程され、委員による議論が行われた。 [396]

議事に付された都市計画区域決定理由書は下記となる。

「議題五号

内務省静都第六号  
都市計画静岡地方委員会

清水都市計画区域左の通決定せむとす。

右都市計画法第二条の規定に依り其の会の意見を諮ふ。

大正十四年一月十九日 内務大臣 若槻礼次郎

記

一、清水市

一、安部郡 有度村

一、庵原郡 飯田村、袖師村、高部村

関係市町村意見

清水市外四ヶ村に於ては原案に異議なき旨答申ありたり

清水都市計画区域決定理由書

都市計画区域決定の基本は将来に於ける都市発展の予測にあり。

而して都市の発展を測定するは通例人口の増加率に依るを以て今清水市に就て之を觀るに大正三年に於て三一、七九三人なりしもの大正十三年に於て四三、二九五となり即ち十年間に於て三六%の増加を示す。今標準人口密度を市街地（旧清水町及旧江尻町）に在りては一人当二〇坪として近郊部（旧辻町旧入江町）に在りては一人当四〇坪とせば市街地及近郊部に於ける利用面積一、四九八、〇〇〇坪（市街地五三六、〇〇〇坪 近郊部九六二、〇〇〇坪）なるを以て其の収容人口五〇、八五〇人となり大正四十二年に於て人口飽和の状態に達すべく其以後に於ては専ら外郊町村に於て発展を見ることとなる。

抑々本市は天然の良港として東海の要衝に当れる清水港を控え亦西方六里を隔つる静岡市

とは国有鉄道、静岡電気鉄道及国県道を以て連絡せられ経済的關係頗る深きを以て近似商業の発達著しく且諸種の工場随所に建設せられ大正三年其の数四一職工数四三二人敷地面積一〇、二二八なりしもの大正十三年に至りて其の数一四六職工数一、八一六人数敷地面積九八、二六六坪に達し十年間に於て工場数三倍半職工数四倍二分敷地面積は九倍六分の激増を示すに至れり。

加ふるに同港改修工事は着々進捗し其の完成は日近きにあるを以て其の後方地帯として広濶なる平地を擁する旧入江町、有度村以北の方面は豊富なる電力と適當なる交通機関とを利用して有望なる工業地帯たるべく、殊に将来巴川改修等の施設を見るに至らば其の発展の愈々著しきものあるべきは明かなり。

於是乎本市の都市計画は啻に現在の市域内に限局すべきにあらずして其の周圍に於て相当広濶なる区域を包含して之を樹立せざるべからず。而して其範圍は市と経済的社会的に密接なる相互連関の關係にある疆域たるべく、即ち交通機関の相当普及発達を見たる時期に於て約三十分を以て市の中心部に到達し得べき範圍を基本とし之に天然の地形、行政区画等を斟酌し以て都市計画区域を定むるを以て最も適當なるものと言ふを得へし。

今如上の見地より清水都市計画区域を案するに現在市の中心地点たる江尻停車場前より半径三里の円を描き此の円圈を基準として之を定むるを至当とす。然るときは北方袖師村、飯田村、高部村を含み西方有度村を含む一市四ヶ村に亘る区域を以て適當とすへし。其の面積一六、九二五、〇〇〇坪（五、五九五ヘクタール）にして現清水市の七、二〇七、〇〇〇坪に比し約二倍四分となり、而して此の内山地、河川、海浜等を除きたる利用面積は九、九六五、〇〇〇坪（三、二九四ヘクタール）なるを以て之を現市内の利用面積四、八〇〇、〇〇〇坪に比すれば約二倍に達す。

右の区域は一見甚だ膨大なるが如きも本市貿易の発展及交通機関の開発に伴ひ、本市の商工業は独り現在の商工業地帯のみならず更に其の周辺に向つて膨張すべきは之を逆賭するに難からずと雖も、右区域中有度村南部は既に史跡名勝天然記念物法の保護する處なるを以て此方面に対しては商工的施設を避け、主として公園住宅地等の用途に充つるを適當とすべく随て将来の商工業地帯は巴川に沿へる有度村の北部及飯田、高部両村の南部に之を求めざるべからざるを以て今に於て之れか計画を樹て将来の発展を統制するにあらされは他日噬臍の悔あるべし。

以上述へたるか如く是等四ヶ村は本市と経済的社会的關係密接にして且将来の都市計画と不可分の關係にある地なるを以て何れも計画区域内に包含せしめざるべからず。今前記区域に於て将来包容し得べき人口につき其の許容量を考察するに大正九年国勢調査に依れば市街地（旧清水町及旧江尻町）に於て人口密度一人当三、〇六坪近郊部（旧辻町及旧入江町）一人当一二三坪外郊部（旧不二見村、旧三保村、有度村、飯田村、袖師村及高部村）一人当二〇一、三坪なるが今標準人口密度を市街地一人当二〇坪近郊部一人当四〇坪外郊部一人当八〇坪とせば全区域に於ては一五六、六八七人の人口を収容することを得へし。是固より不完全なる統計材料を本として既往の人口増加の趨勢より予測したるものにして、都市人

## 第5章

### 5.2

口の増加は生産率、死亡率等に依る自然増加のみに依るものにあらずして寧ろ商工業の発達、衛生設備、交通機関等萬般の施設其他種々の社会状態の変遷に左右せらるること至大なるを以て、右に仮想したるか如き人口増加の状態は固より茲に予断することを得ざるは勿論なれども、其の大体を達観して茲に設定せむとする都市計画区域か都市永遠の計を樹つるに於て誤りなき範囲たることを推定するに足らむ。」 [396, pp. 81-84]

(句読点、改行、下線筆者)

また清水都市計画区域として示されたものは下図となる。

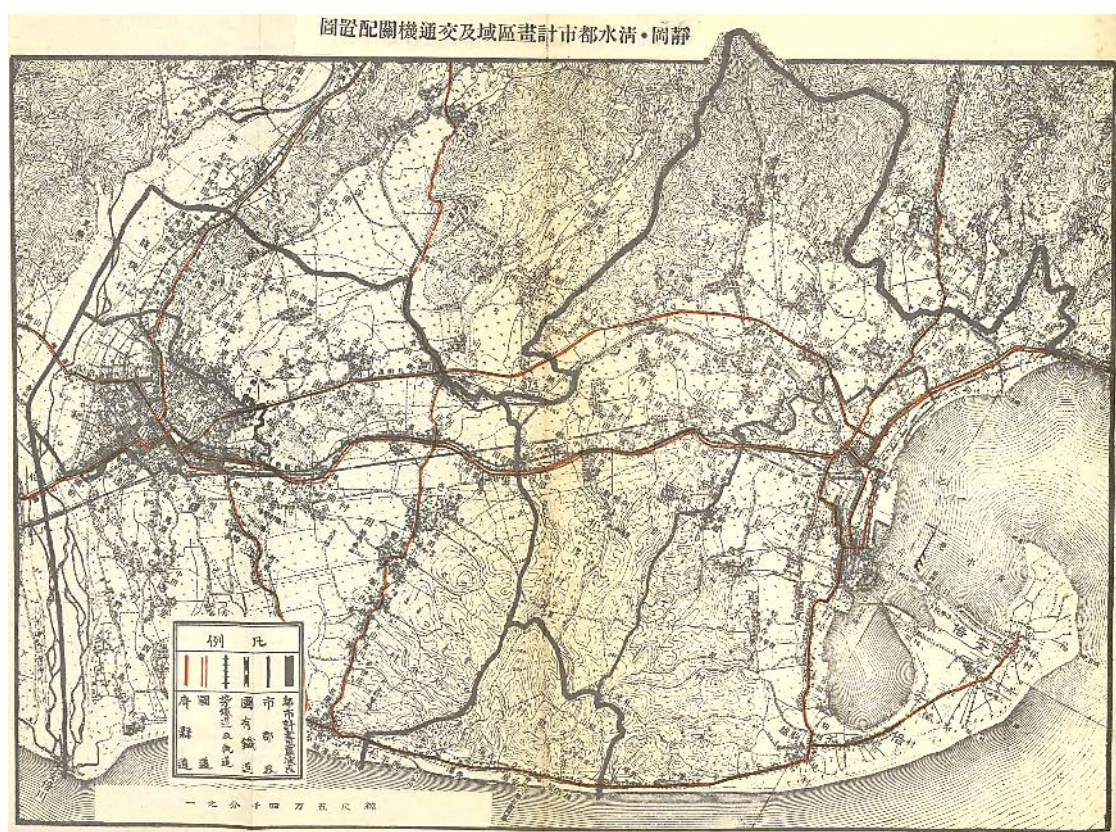


図 5-11 静岡・清水都市計画区域及交通機関配置図 [529, p. 60]

同会での議論の多くは、静岡都市計画区域と接していること、両市の都市計画の整合性を手続き上いかに取るか、という問題が占めた。ここでは委員からの様々な質疑に対して、事務局を務める内務省技師近藤安吉と坂本藤八が回答しており、静岡・清水両市の都市計画はいずれも都市計画静岡地方委員会にて審議をするため、両市で矛盾のある街路計画や用途地域が定められないようにすることが出来、また別途県議会等で建議することが出来ることが述べられている。また、静岡・清水両都市計画区域に久能村が含まれない点についても、一部委員から疑義が出たが、久能山東照宮が存する久能山を始め、久能村一帯がほぼ山地であり、都市的な土地利用が難しいことや、名勝保全の点などから久能村を含めていない点が

事務局から回答された。[396, p. 87 - 98]

一方で、清水の都市計画区域については大方異議は延べられず、清水市会議長で県議員でもある鈴木与平（六代目）より、「清水市は築港の計画も段々進捗いたしまするし、殊に昨年の県会におきまして決議されました陸上設備の方も十五年度以降におきまして実施される様になりますし、(中略)、又工場なども段々増加する様な傾向がありますので、一日も早くこの都市計画の計画を立つて置くといふことが緊要なる事柄の様に感じます。」[396, p. 99]と述べ、都市計画区域への賛意と速やかな施行を要望している。この鈴木与平（旧名山崎通太郎）は第六代で、当時の清水市の政財界の最有力人物であった。鈴与グループは当時すでに清水港の港湾物流業の最大企業であり、この鈴木与平（六代目）が清水港の内務省直轄の修築工事<sup>1</sup>と都市計画の関係を気にかけているのは至極当然であろう。

### 5.2.3 都市計画街路決定と事業決定

都市計画区域の決定に続いて、都市計画街路の検討が行われた。1927年（昭和2年）7月19日に行われた第五回都市計画静岡地方委員会で諮られた「議第一〇号」で清水都市計画街路が議案に付された[397]。ここで示された街路計画は以下となる。

図 5-12 清水都市計画街路

（清水港一帯と関連する路線は説明文も記載） [397, p. 10 - 19]

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.3.1. (大路)	停車場前線	27 (15間)
1.3.2.	大曲波止場線	22 (12間)
入江字大曲二千六百三十七番の一に於て国道一号改築線より分岐し入江字割堀田に至り国有鉄道東海道本線線路を跨ぎ上清水に至り左折し巴川新架橋を経て入江字受新田に至り右折し清水受新田字向島百五十六番の一に於て築港陸上計画既定道路（幅員 12 間）に接続するの路線		
1.3.3.	村松折戸線	22 (12間)
村松字浜新開十八・二十番の二〔築港陸上計画既定道路（幅員 12 間）終端〕より宮加三を経て折戸字北新田二番に至るの路線		
2.1.1.	清水受新田横砂線	20 (10.5間) (一部 15間)
清水受新田字向島四百二十二番の七の一より辻字西内浜に至り国有鉄道東海道本線線路を跨ぎ袖師村大字西久保字松原より国道一号を庵原川右岸に至り同川新架橋を経て袖師村大字横砂字長者前七百三十番に至るの路線		
2.1.2.	上清水駒越西村線	20 (10.5間)
2.1.3.	上清水上原線	20 (10.5間)
2.1.4.	小芝町楠線	20 (10.5間)

第5章

5.2

2.1.5.	小芝町西久保線	20 (10.5 間)
2.1.6.	村松龍華寺線	20 (10.5 間)
2.1.7.	船越梅ヶ谷線	20 (10.5 間)
2.1.8.	上原大内線	20 (10.5 間)
2.1.9.	嶺大内線	20 (10.5 間)
2.1.10.	折戸三保真崎線	20 (10.5 間)
2.1.11.	折戸蛇塚線	20 (10.5 間)
2.1.12.	草薙鳥坂線	20 (10.5 間)
2.2.1.	駒越横砂線	15 (8 間)
2.2.2.	清水受新田南矢部線	15 (8 間)
清水受新田字向島二百十八番の二に於て築港陸上計画既定道路(幅員 12 間)より分岐し巴川新架橋、下清水を経南矢部字海老の子三百四十二番に於て二等大路第三類第五号線に接続するの路線		
2.2.3.	大曲渋川線	15 (8 間)
2.2.4.	渋川山原線	15 (8 間)
2.2.5.	嶺鳥坂線	15 (8 間)
2.3.1.	大曲大正橋線	11 (6 間)
2.3.2.	上清水船越線	11 (6 間)
2.3.3.	清水清開妙音寺線	11 (6 間)
清水清開百四十九番に於て築港陸上計画既定道路(幅員 12 間)より分岐し村松字藤九郎街道二千二百五十八番に於て二等大路第三類第五号線に接続するの路線		
2.3.4.	宮加三駒越線	11 (6 間)
2.3.5.	龍華寺平川地線	11 (6 間)
2.3.6.	三保塚間真崎線	11 (6 間)

また、併せて提出された街路計画の理由書は下記となる [397, p. 19 - 20]。

「清水市は大正十三年二月十一日数ヶ町村を併せて市制を施行施行せられたる都市なるを以て、其の街路は系統的連絡あるもの少く且つ幅員極めて狭隘なるを以て、新なる交通機関の利用を阻み、加ふるに近時清水港の修築に伴ひ、劇増せる交通量を完全に消化する能はず、街路の混雑に因り生ずる経済上及社会上の損失尠少なからざるものあり。

又其の産業の発達著しきに因り、市の内外に於て、新に住宅用地又は商工業用地たるべき土地を必要とし、従て土地区画整理を要するもの少なからすと雖、未だ準拠すべき幹線街路のあるなく、為に徒に事業の施行を敷延せしむるの実情なり。

是を以て街路網を決定して交通施設の欠陥を救済すると共に都市構築の根幹を公定するは本市の現状に鑑み寔に喫緊のことに属す。

今本市の交通系統を概観するに、本市と西方静岡市とは相距ること遠からず、而かも両市の都市計画区域は互に接続し其の間国道、府県道、国有鉄道及軌道を以て連絡し其の関係極めて密接なり。

故に本市の街路網計画亦両市を連絡貫通すへき東西幹線を主とし、之に国有鉄道江尻駅と築港との二中心を連絡する幹線を配し、之を基準として都市計画区域内外の地勢に鑑み放射路線及環状路線を配置するを適當とすへし。

斯の如くにして得たる路線数二十六其の延長約四万二千間、総工費約一千五百万円に達す。而して是等路線は今直に工事に着手するは其の必要なきのみならず又財源を得ること能はず。

即ち緊急を要する路線に付ては之を事業として執行することとし他は暫くこれを都市計画として決定するに止め市街地建築物法の運用及土地区画整理の施行に備へむとするものなり。」(句読点、改行等筆者)

上記の都市計画街路図は下図となる。

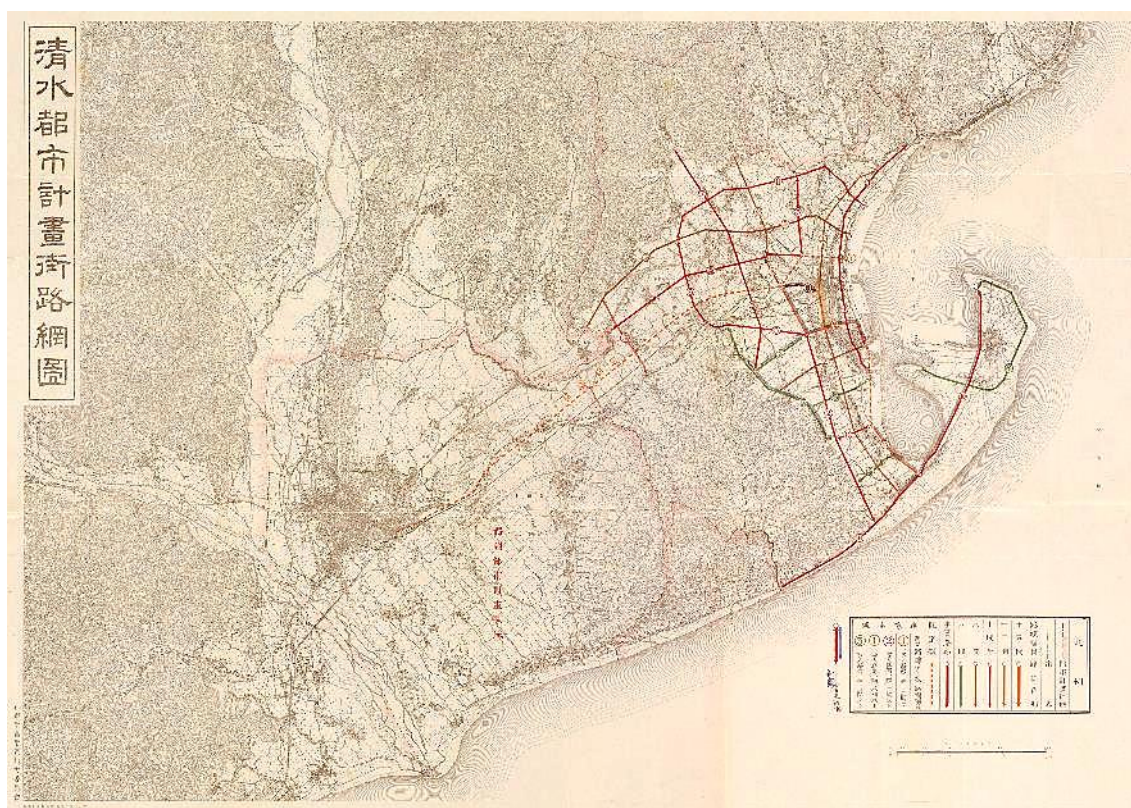


図 5-13 清水都市計画街路網図 [281]

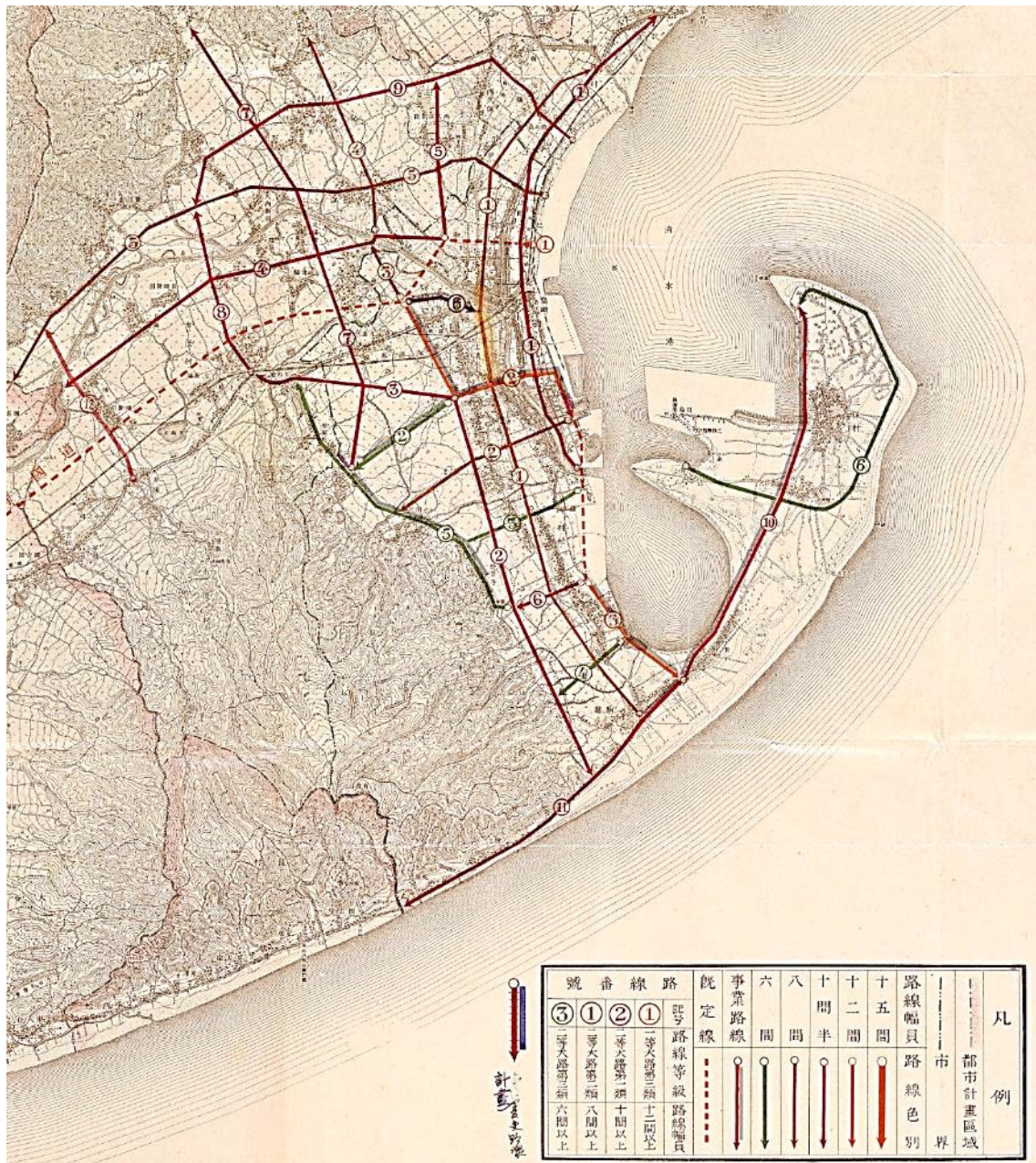


図 5-14 清水都市計画街路網図（拡大） [281]

この時点では大曲大正橋線が 2.2.6. (8間) となっている

さらに、「議第一一〇号」として、「清水都市計画街路事業並執行年度割の件」が提出され、事業実施をおこなう都市計画街路として、下記が示された [397, p. 20 - 23]。

「表 都市計画事業 街路の部

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.3.2.	大曲波止場線	22 (12間)



入江字大曲二千六百三十七番の一に於て国道一号改築線より分岐し入江字割堀田に至り 国有鉄道東海道本線線路を跨ぎ上清水に至り左折し巴川新架橋を経て入江字受新田に至 り右折し清水受新田字向島百五十六番の一に於て <u>築港陸上計画既定道路（幅員 12 間）</u> に 接続するの路線		
1.3.3.	村松折戸線	22（12 間）
村松字浜新開十八・二十番の二〔 <u>築港陸上計画既定道路（幅員 12 間）</u> 終端〕より宮加三 を経て折戸字北新田二番に至るの路線		
2.1.10.	折戸三保真崎線	20（10.5 間）
一等大路第三類第三号線終点より宮方を経て三保字池二千七百十七番に至るの路線		
2.1.11.	折戸蛇塚線	20（10.5 間）
前号路線起点より駒越字東村一千二百四十二番の一に至る区間		
2.3.1.	大曲大正橋線	11（6 間）
入江字大曲二千六百三十七番の一に於て国道一号改築線より分岐し入江字浜田三百八十 九番の五に於て二等大路第二類第一号線に接続するの路線		
2.3.2.	上清水船越線	11（6 間）
上清水字南堀田三百十番に於て一等大路第三類第二号線より分岐し二等大路第一類第七 号線起点に至るの路線		
2.3.5.	龍華寺平川地線	11（6 間）
村松字岡部田七百三十四番より南矢部を経て船越字七反通百六番に至るの区間		

（中略）

### 第三 街路の新設及拡築事業執行年度割左の通定む

昭和三年度 約三割

昭和四年度 約三割五分

昭和五年度 約三割五分

### 理由書

清水都市計画区域内に於ける都市計画街路二十六路線中緊急差置き難き路線七線を択ひこ  
れを第一期都市計画事業として決定せんとするものにして即ち昭和四年度に於て完成すへ  
き清水築港陸上設備足る十二間道路に連絡する大曲波止場線及村松折戸線、近く竣工すへ  
き国道一号改築線に連絡する大曲大正橋線並に折戸三保真崎線、上清水船越線、龍華寺平川  
地線、折戸蛇塚線に付昭和三年度より三ヶ年に亘り其の工事を執行せんとするものなり。」

（略、句読点、下線筆者） [397, p. 20 - 23]

この際添付された都市計画街路網図が下図となる。

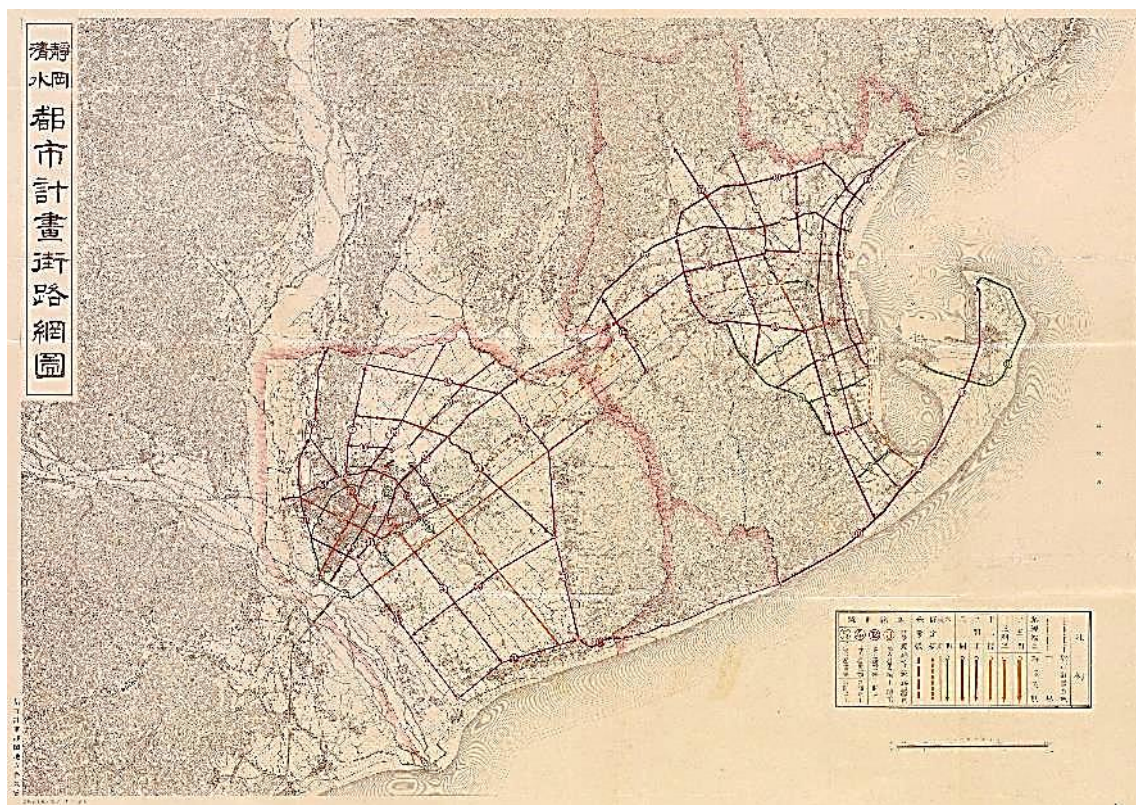


図 5-15 静岡清水都市計画街路網図 [384]

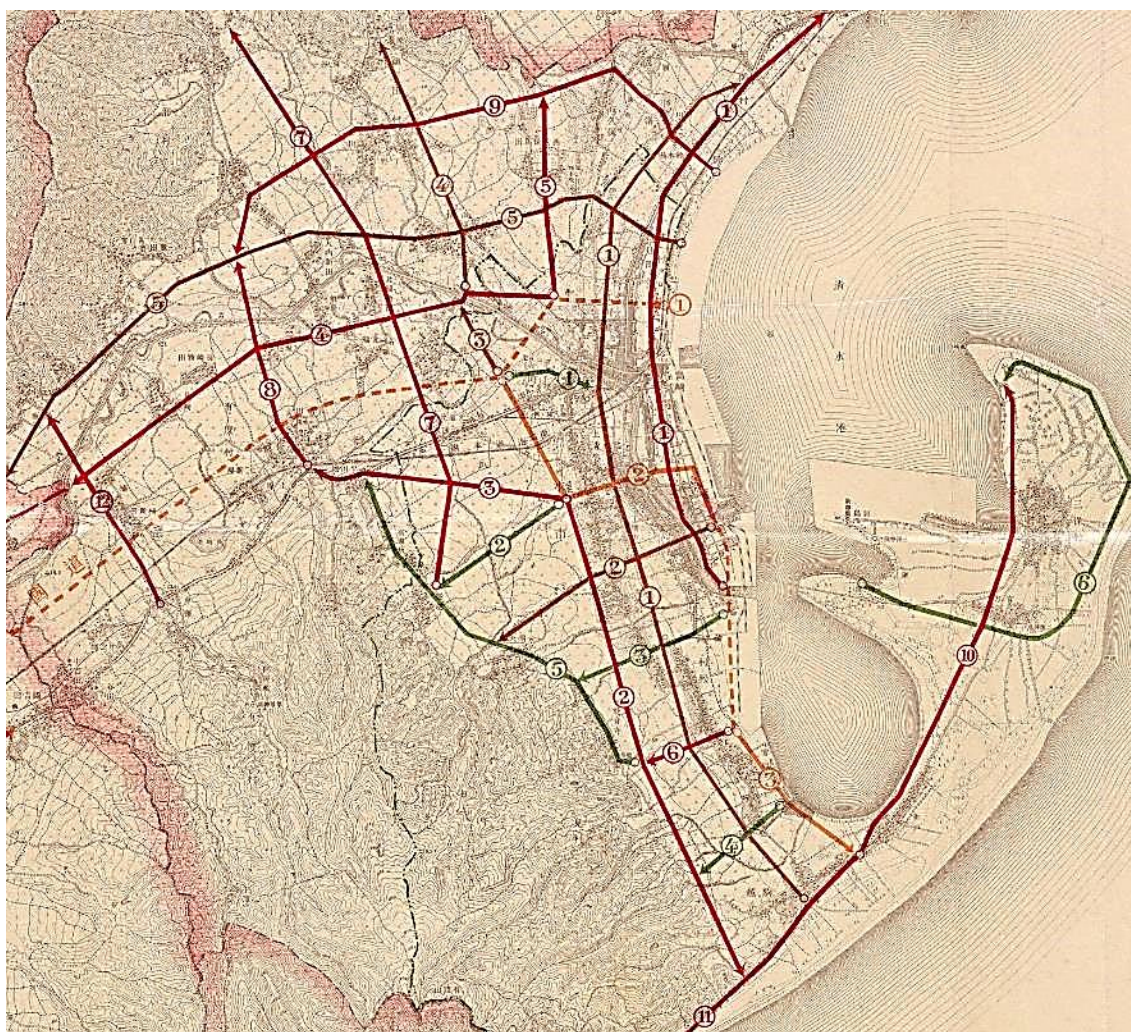


図 5-16 静岡清水都市計画街路網図（拡大） [384]  
大曲大正橋線は 2.3.1. (6間・緑色①) となっている

つまり、この理由書において、第一期事業実施路線の決定において、当時 1929 年（昭和 4 年）に竣工を予定していた内務省直轄工事（築港）に間に合わせる事が優先されていたことが分かる。実際に、その後の都市計画街路大曲波止場線（1.3.2.）の建設が非常に急ピッチ（5 年程度）で進められることになったのも、直轄港湾竣工を目途として、その開通が急がれたことが理由であろうと考えられる。ただし、直轄工事の方は震災や災害復旧等で工期が伸び、大曲波止場線のほうが先に開通を迎えることになった。

よって、第五回都市計画静岡地方委員会においては、都市計画街路（議第一〇号）の決定と、その計画街路のうち事業実施する街路（議第一一号）も同時に決定することが議題となった。以下に、その説明・議事を見ていく。

まず前期理由書等の説明の後、事務局を務める坂本藤八より、本件議題の都市計画街路の

## 第5章

### 5.2

計画について「清水市は只今から四年以前に二郡に分属いたして居りました所の六ヶ町村を併せまして市制を施行せられました都市でありますから、その街路は一面系統的連絡を欠き、且つ幅員も狭小でありますのと、他面明後年度を以て完成いたします所の清水港の繋船岸壁、其の埋立地即ち所謂新清水港との連絡は全く之を欠いて居るのであります。」[397, p. 59]と、現状の都市の道路事情と、すでに着工されていた内務省直轄工事による清水港修築計画との関連性に言及した。

続けて坂本は、街路網の決定にあたり考慮する要素として「(一) 街路網の形式、(二) 街路網と地域との関係、(三) 街路網と国県道との関係、(四) 街路網と港湾河川との関係、(五) 街路網と公園遊園地との関係、その他当該都市を市場とする所の各種物産の生産地並其の取引市場と街路網との関係」[397, p. 60]を列挙している。また街路網の計画にあたっては、その形式として不規則式、格子型式、放射線式、連星型式があり、対象都市に合わせてそれらを組み合わせる必要があること、当時は清水都市計画区域内では未決定であった用途地域との関連性を考慮すること、国県道との連絡を考慮すること、港湾・河川・運河と緊密な連絡を取ること、を挙げている [397, p. 61]。

その上で幹線道路は幅員 13 間半を理想としながらも、清水市においては、すでに工事が進められている静清新国道（国鉄江尻駅～静岡駅間）の幅員が 12 間であること、内務省直轄の清水港修築計画で幅員 12 間の道路が新設されること、既に十間道路と呼ばれる港橋から海岸線に沿って江尻駅前を経て旧東海道に接続する道路があること、の三点を挙げて、清水の都市計画街路を計画するにあたって「本市の街路網は静清新国道を主とし、之に江尻駅と築港との二中心を連絡する幹線を配し、之を基準として清水都市計画区域内外の地勢に鑑み、放射状路線及環状路線を配当いたしました次第であります。」 [397, pp. 62-63]としている。つまり、静清国道を静岡市との都市間交通の基幹としながら、市の中心部は国鉄尻駅周辺と清水港一帯であるという認識の下、それらの連絡系統を確立するため放射環状路線を計画した、ということになる。また静清国道と内務省直轄による清水港修築計画内の道路の幅員が共に 12 間であったことから、両者を結ぶ 1.3.2.大曲波止場線が 12 間となったことも、上記説明から読み取ることが出来る。

次に、上記説明（都市計画街路決定；議第一〇号）に続けて坂本から整備に着手する事業路線（議第一一号）についての説明がなされた。坂本は、都市計画街路全 26 線・全延長 42,000 間すべての実現のためには総工費 1,500 万円が必要なことから、優先的に事業実施する路線として「最も急を要する路線即ち近く完成する清水港陸上設備たる十二間道路に連絡する大曲波止場線（1.3.2.）及村松折戸線（1.3.3.）、静清国道に連絡する大曲大正橋線（2.3.1.）、並折戸三保真崎線（2.1.10.）、上清水船越線（2.3.2.）、龍華寺平川地線（2.3.5.）、折戸蛇塚線（2.1.11.）、以上七路線七千余間を昭和三年度より三ヶ年間に亘り改良工事を執行せんとする次第であります。」 [397, p. 65]と、事業決定の理由を述べている。こうした事業実施に向けた市財政・県財政・政府の財源・公債や民間の負担金の説明の後、坂本は、市

の税収も増加傾向にあること、「清水築港完成後におきましては清水市勢は長足の発展を遂げ課税物件の如き大に増加するものと思はれます」 [397, p. 67]ことから、上記7路線の整備優先を促している。

これら、街路計画については委員から一部幅員の拡大希望が出たものの（2.3.1.大曲大正橋線を6間→8間；第二等に格上） [397, p. 74]、事業実施路線について異議はなく、提案通りの決定となった [397, p. 77]。事業実施路線をまとめたものが下図（図 5-17）となる。

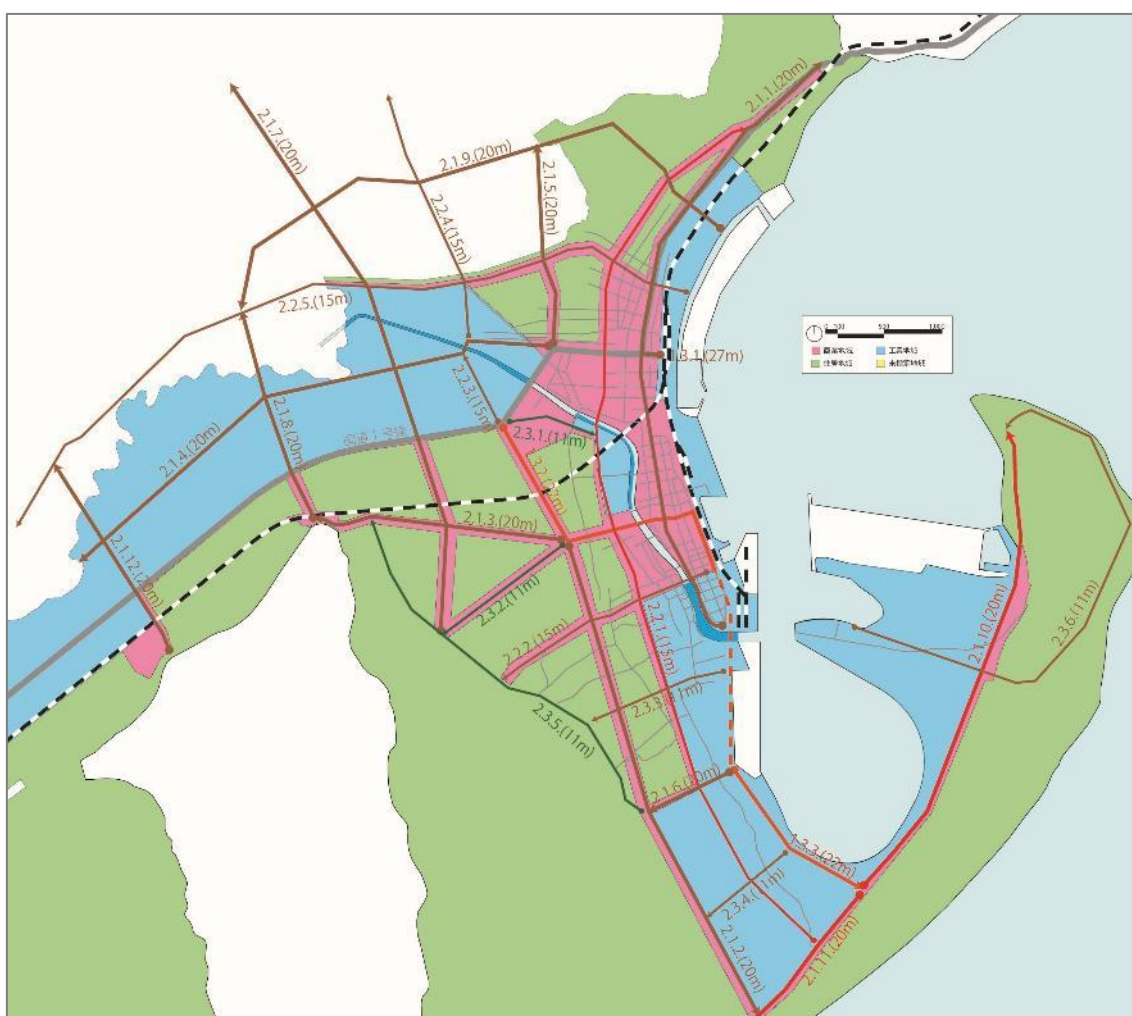


図 5-17 都市計画街路事業実施路線（着色のもの） [384]より筆者作成

以上の清水都市計画における街路計画の立案過程と、優先して事業実施する路線の選定で、清水港、特に内務省直轄による修築が行われた埠頭（現日の出地区）が、非常に重要な位置づけであったことが分かる。清水港から静清国道（国道一号線）に至る路線である 1.3.2. 大曲波止場線（12 間）は、それぞれ静清国道と内務省直轄工事埠頭の道路の幅員と整合性を取って定められた。また、国鉄江尻駅（現清水駅）と清水港を結ぶ路線として、2.1.1. 清

## 第5章

### 5.2

水受新田横砂線（10.5間）が計画された。前者は、国道と築港がすでに進捗していることから、優先度が高く事業実施が決定されたが、後者については、前述の通り江尻駅と港を結ぶ十間道路が既にあることから、最初の事業路線には選ばれなかったと考えられる。また事業実施の財源について、内務省直轄工事供用開始後の市の税収増などを念頭に置いていたことから、清水港と連絡する街路の実施は港湾側にとっても必要不可欠であり、清水港の興隆は都市計画側にとっても重要な財源として期待していたと言え、1.3.2.大曲波止場線は相互依存的に緊急度が最も高かった路線であったことが分かる。

清水都市計画において、区域内の中心部として国鉄江尻駅・清水港が想定され、それは旧江尻町と旧清水町の中心部であった点からも至極当然であろう。さらに静清国道と市内各所を結ぶ結節点・清水都市計画の第三の中心として大曲一帯が想定されたと言え、現在でも大曲の五差路交差点としてその役割を果たしていることから、その決定の意義は大きかったと言える。

#### 5.2.4 都市計画地域決定

都市計画街路決定から都市計画地域（用途地域）決定までは、5年の間があった。都市計画地域決定に関する第十回都市計画静岡地方委員会は1932年（昭和7年）3月23日に静岡県庁議事堂にて開催された [398]。ここで委員事務局から提示された用途地域指定の理由書は下記となる。

「

#### 理由書

清水市及其の付近の地勢を見るに其の中央を貫流する巴川流域の平坦部は西方静岡市に連接し西南は有度の丘陵地に連り又南部には三保半島の突出するありて清水湾を形成せり。而して四季に於ける恒風は南風にして北東風、南西風之に次ぎ夏季に於て南風殊に著し。今市街地建築物法適用区域内全部の地域を按するに江尻駅前より港町と清水の一部に至る一帯の地は現に商業の最も慇懃なる集団地なるを以て商業地域とし又草薙駅前、静岡清水間電車沿線狐ヶ崎遊園地前及三保の一部は相当商店街を形成するの傾向を察知せらるるを以て何れも之を局部的商業地域と定むべく臨港地帯及巴川橋上流国道改築線以北一帯の地及巴川右岸入江、上清水の一部は現に大小工場を存し地勢上亦工業に適するを以て将来の発展に備ふるか為之を工業地域と定めむとす。

其の他の地は現在殆ど農耕地なるも比較的土高燥にして三保松原の如き名勝地を包容する等風光に富み安静快適の地なるか故に土地の利用漸次住居の用に供せられつつあるを以て住居地域と定むるを適當とすへし。

右は地域決定の大体的方針なるも尚之を都市の実情に適應せしむるか為には多少の按配を要するものあり。

即ち商業地域に付ては前記の外住居地域内に存る重要街路及都市計画街路に沿ふ建築物の

敷地を商業地域として配在せしめ住居日常の利便に備ふると共に沿線商業の繁栄を保護せむとす。

又南矢部火葬場敷地は未指定地となすを適當と認む。

斯くして選定したる各種地域の地積及其の比率は概略左の如し。

地域別	利用地積	百分比	
商業地域	八六二、〇〇〇	一一、〇〇%	
工業地域	二、九三五、〇〇〇	三七、四〇%	
住居地域	四、〇四五、〇〇〇	五一、五七%	
未指定地	二、〇〇〇	〇、〇三%	
計	七、八四四、〇〇〇	一〇〇、〇〇%	」 [398, pp. 4-5]

(改行、句読点筆者)

またここで示したと考えられる都市計画地域図が下図となる。

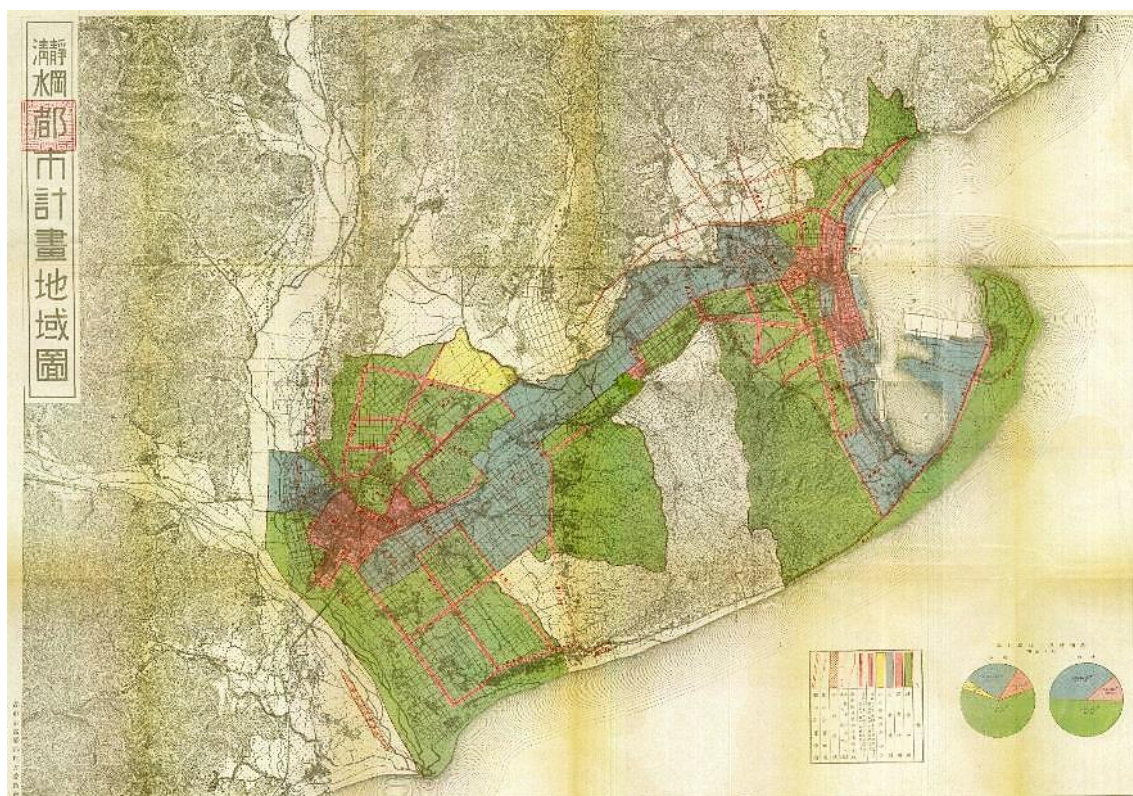


図 5-18 静岡清水都市計画地域図 [288]

右下の用途円グラフから、清水市が静岡市に比して工業地域指定が面積・比率共に大きいことが分かる

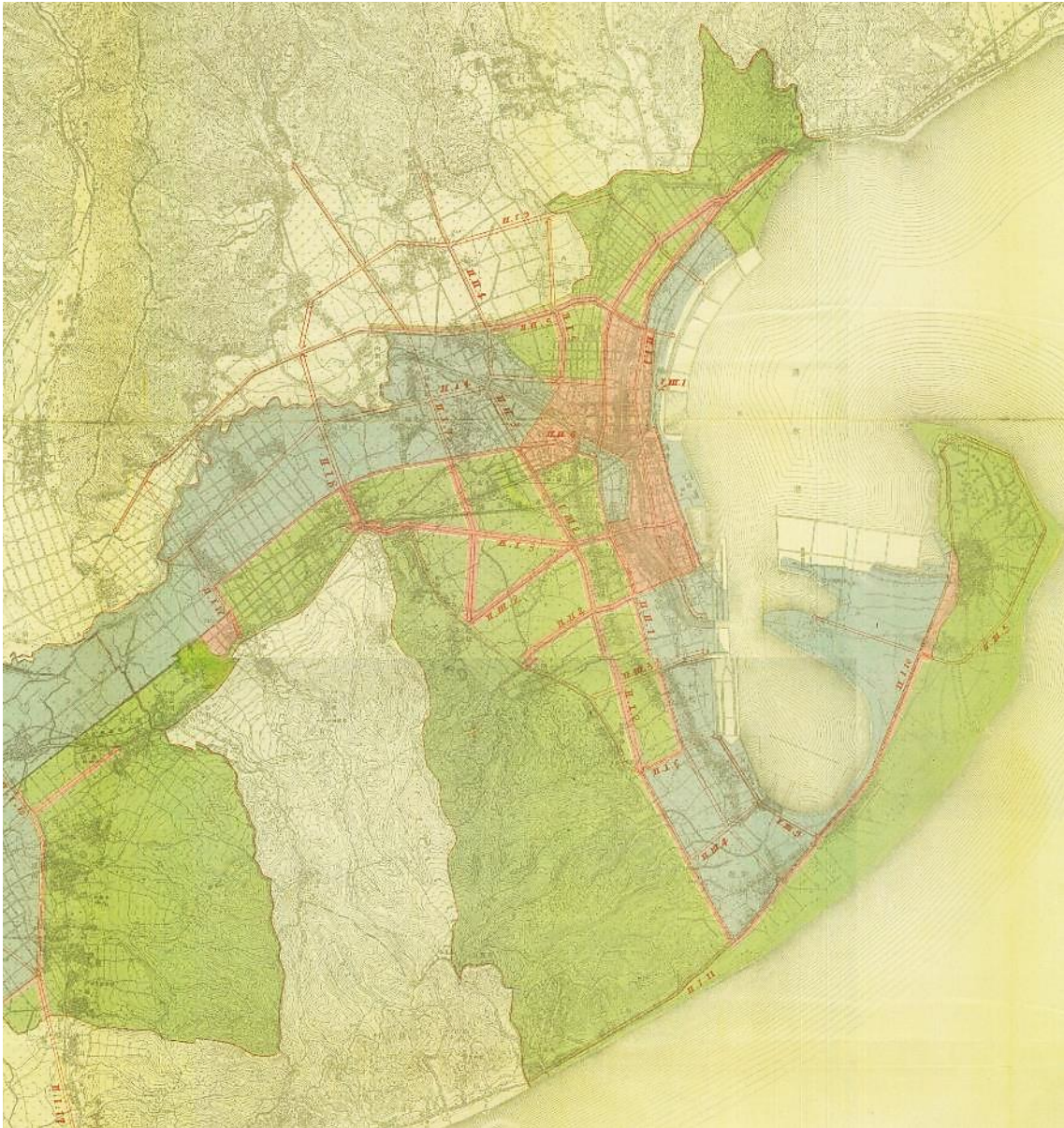


図 5-19 静岡清水都市計画地域図 (拡大) [288]

理由書の朗読後、委員会事務局の技官真坂忠蔵<sup>2</sup>から用途地域についての説明があった。真坂はまず用途地域の基本的な理念と制度を説明したのち、「由来清水市は港湾の都市であります、清水の生命は港湾であると言つても過言ではなからうと思ひます。従て清水の港湾施設といふことを考へますと港湾に面したる土地を港湾の施設に適応したる地域に落着かせるといふことが当然考へなければなりません。所が一方におきましては古来より景勝の地として全国に聞こえて居ります、三保の景勝が接続して居ります。最近有名になりました日本平の背景を持つて居ります。一方港湾を有し一方景勝の地を有する清水としては地域制の決定上重大な関係を持つて居ります。」と港湾都市清水特有の課題を挙げた。[398, pp.



6-8] そのため、「港湾に対する発展といふことを考へますといふと、出来るだけ港湾施設の為に又港湾の開発の為に土地の利用といふことを考へなければならぬ、その意味から内務省といたしましても清水の都市計画地域に対しましては非常な苦心を要した次第であります。御覧の通港湾に面しました青の部分は之を工業地域として指定し尚背面の景勝を含む広濶なる土地の利用といふことを考へまして、この景勝保存の為に充分なる考慮をせられて居ります。この三保の緑の部分は史跡名勝として指定された部分はもつと薄いのであります。図面を見ますと相当人家の密集したる村落がありますが、その部分は史跡名勝保存区域からは除外されて居ります。今度の地域制におきましてはその部分をも取入れて背面の三保の景勝を保存するといふ意図がここに現れて居る訳であります。」[398, p. 8]と述べ、清水港の振興と景勝地三保松原保全の両立のため、海岸線沿いの用途地域指定に工夫・腐心したことを説明した。続けて、工業地域指定について「巴川上流、国有鉄道東海道本線以北一帯は住居地域に指定せられました部分に比べましては土地が一段と低い状況にあります。将来若し巴川の改修でも出来ますれば、相当工業地域として発展すべき土地柄にあるといふことが解りますので、その一帯を工業地域といたしました次第であります。(中略)これが一方の工業地域即ち湾に面した相当厚みを持つて居る工業地域が開発されます」[398, p. 9]と説明し、臨海部と巴川中流部を工業地域とした理由とした。

こうした地域指定案に対して、委員から質問が出された。木津正治の代理出席者嶋野貞三は「臨港地帯を工業地帯に編入するといふことは適當の事と存じますが、そのうちで例へば波止場の様な場合に普通の工業地帯とは稍違つた性質がありますからして何等かの制限を設けるといふ様なことが望ましいのではないかと考へるのでございます。例へば波止場の後に工場が来ては困るといふ様なことに対しては矢張りそこに制限が欲しいと考へるのであります。それにつきまして此の何等かの制限をする必要を御認めになりますか。」[398, p. 11]と述べ、清水港一帯の工業地域指定について、港湾の機能が十分に果たせるか、疑問を呈した。これに対して事務局の真坂忠蔵から「只今のご質問は臨港地域といふ特別の地域指定といふ様な御話の様であります。市街地建築物法では建物の用途といふ方から見まして統制を図るといふ建前でございまして、臨港地域と申すと建物ばかりではないのではないかといふ様なことも考へられます。これは余程以前に大阪に於きまして問題にありまして、何とか都市計画の一の施設として臨港地域といふ様なものを設けて相当港湾にふさはしい設備をせられてはどうかといふ意見も出たことがある様であります。この点は相当内務省におきましても攻究されて居るとは思ひますが、現在の制度におきまして特別に取締るといふ様な方法はないのであります。」と回答している。

すでに4.3などで記載したように、港湾一帯の用途地域を工業地域とすることが、一般的な都市計画手法となっていた中で、清水港も同様に工業地域指定が予定された。それに対し委員から、工業地域指定となった場合、港湾機能を阻害する用途が立地する可能性があり、港湾機能に特化した用途地域が必要である、という意見が出、これに対し事務局側から、現行法制度下では難しい旨の回答をしていることになる。ただし、ここで注目すべきは、この

## 第5章

### 5.2

質問者が、内務省横浜土木出張所長で内務技師の木津正治<sup>3</sup>（主席所長は安芸杏一）の代理で出席した、清水港修築事務所主任で内務技師の嶋野貞三<sup>12</sup>であった。嶋野は内務省直轄による清水港修築工事の計画・施工の中心的な技術官僚であった。[244, p. 190] さらに、3.4 で記載した「臨港地域」制定の議論などについても、内務省土木局に属する嶋野は当然に把握していたと思われる。そのため、現行法制度下では、港湾一帯に特別の地域地区を設けることが難しいことを理解した上で、港湾行政の立場として、あえて懸念点を表明した可能性がある。またそのため、事務局の真坂も、臨港地域に関する議論を踏まえて「内務省におきましても攻究されて居るとは思ひますが」と返しているものと思われる。いずれにしても、清水港修築工事を進める立場の嶋野が、港湾供用後の運用においても港湾業務に支障がないよう、都市計画にも留意して、同工事に取り組んでいた一端が窺える。

#### 5.2.5 都市計画街路事業の進捗

前述の通り 1927 年（昭和 2 年）に清水の都市計画街路の事業路線と執行年度が決定された。改めて、都市計画街路計画・事業に絞ってその経緯を下表に示す。

表 5-2 清水都市計画街路の経過

時期	都市計画決定事項
1927 年（昭和 2 年）12 月 6 日	都市計画街路決定；内甲第二八〇号 [281]
1927 年（昭和 2 年）12 月 6 日	都市計画事業並執行年度割決定；内甲第二八一号 [384]
1928 年（昭和 3 年）12 月 7 日	都市計画事業並執行年度割変更 [385]
1928 年（昭和 3 年）12 月 7 日	都市計画街路変更 [282]
1930 年（昭和 5 年）5 月 21 日	都市計画街路変更 [283]
1930 年（昭和 5 年）5 月 21 日	都市計画事業街路変更 [386]
1931 年（昭和 6 年）3 月 30 日	都市計画事業並執行年度割変更 [387]
1933 年（昭和 8 年）3 月 30 日	都市計画街路変更 [284]
1933 年（昭和 8 年）3 月 30 日	都市計画事業街路並執行年度割変更 [388]
1935 年（昭和 10 年）3 月 30 日	都市計画事業街路執行年度割変更 [389]
1935 年（昭和 10 年）9 月 12 日	都市計画街路事業並執行年度割変更 [390]
1936 年（昭和 11 年）3 月 30 日	都市計画街路事業執行年度割変更 [391]
1937 年（昭和 12 年）3 月 30 日	都市計画街路事業執行年度割変更 [392]
1938 年（昭和 13 年）3 月 28 日	都市計画街路事業執行年度割変更 [393]
1940 年（昭和 15 年）3 月 30 日	都市計画街路事業執行年度割変更 [394]
1941 年（昭和 16 年）3 月 31 日	都市計画事業街路変更 [285]
1942 年（昭和 17 年）5 月 16 日	都市計画街路変更 [286]

上記の経緯は一見複雑だが、基本的には1927年（昭和2年）に事業実施が決定された路線の施行進捗を受けて、事業期間の都度延長を行っている。また一部街路計画の幅員や道路の線形を修正している。上記の変更の内容をまとめたものが下表となる。

表 5-3 清水都市計画街路事業の経過

時期	変更内容	理由・進捗
1928年 (昭和3年) [282]	1.3.1. 幅員6間(11m) ↓ 1.2.6. 幅員8間(15m)	静清国道(一国)の完成と築港の進捗によって交通量が增大しているため
1930年 (昭和5年) [283]	1.3.3.・2.1.10.・2.1.11.が交わる折戸の交差点周辺の線形変更、その他一部街路の線形変更	交通の円滑化・現地の地勢等
1931年 (昭和6年) [387]	実施年度割変更	買収難航 昭和3～4年 22% 昭和5年 36% 昭和6年 23% 昭和7年 19%
1933年 (昭和8年) [284] [388]	1.3.2.大曲波止場線・築港道路完成 1.3.3.幅員12間→2.1.13.幅員10間 2.1.10.幅員10.5間→2.2.7.幅員8間 2.1.11.幅員10.5間→2.2.8.幅員8間	経費節減
	実施年度割変更	財政難 昭和3～6年 67% 昭和7年 16% 昭和8年 12% 昭和9年 5%
1935年 (昭和10年) [389] [390]	2.2.1.の一部を事業実施路線に追加 2.2.7.・2.2.8.都市計画街路から削除	江尻・村松の市街化の進行 県道事業で整備するため
	実施年度割変更	買収難航 昭和3～8年 84% 昭和9年 9% 昭和10年 7%
1936年 (昭和11年) [391]	実施年度割変更	買収難航 昭和3～10年 96% 昭和11年 4%
1937年	実施年度割変更	買収難航

第5章

5.2

(昭和12年) [392]		昭和3～12年 98.3% 昭和13年 1.7%
1938年 (昭和13年) [393]	実施年度割変更	買収難航 昭和3～13年 98.5% 昭和14年 1.5%
1940年 (昭和15年) [394]	実施年度割変更	買収難航 昭和3～14年 96.5% 昭和15年 3.5%
1941年 (昭和16年) [285]	2.2.1.駒越横砂線の村松下清水間を事業追加 実施年度割変更	買収難航 昭和3～15年 91.7% 昭和16年 5.5% 昭和17年 2.8%
1942年 (昭和17年) [286]	2.2.2.清水受新田南矢部線の起点と線形変更	清水港岸壁への貨物集中・偏在の是正、寺墓の迂回



図 5-20 施工中の 1.3.2.大曲波止場線  
[383, p. 127]

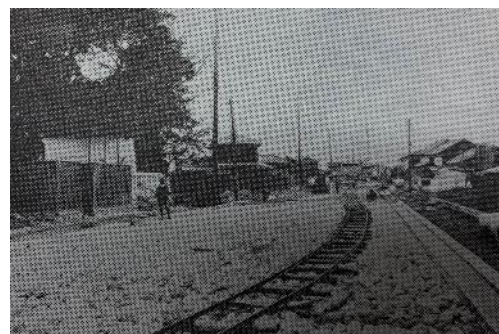


図 5-21 施工中の 2.3.1.大曲大正橋線  
[383, p. 126]

上記の経過を記載した図面は下記となる。



図 5-22 清水都市計画街路事業の経過

以上の都市計画街路事業の経過を見ると、終戦までに事業決定路線はその事業がおおよそ完了したことが分かる。一部、用地買収が難航していた路線は、おそらく既存市街地を縦貫する 2.2.1.駒越横砂線を指すと考えられるが、こちらも町村合併後の清水市内に点在する旧町村市街地中心部を結ぶ路線であり、重要度が高いものであったため、途中で事業化路線区間の延長が行われているなど、事業実施に努力がはらわれていたことが分かる。都市計画事業街路については、次項で考察する。

### 5.2.6 清水の都市計画の特徴

本節で、戦前における清水の都市計画を見てきたが、その特徴として下記のものが挙げられる。

街路計画については内務省直轄工事に伴って整備される幅員 12 間 (22m) の道路「築港道路」と、静岡市との間の主要幹線となる国道一号線との接続を図る 1.3.2.大曲波止場線、「築港道路」を延長して三保半島方面を接続する 1.3.3.村松折戸線が、最大幅員 12 間 (22m) で計画された。さらに三保半島先端に達する 2.1.10.折戸三保真崎線と併せて、海岸沿いを

## 第5章

### 5.2

走る「臨港道路」として一体のものとして計画されたと言える。旧清水町（巴川下流右岸）と旧江尻町（国鉄江尻駅（駅名変更後清水駅）周辺）及び国道一法線との接続は2.2.1.駒越横砂線が、既存の街道を一部踏襲しつつ計画されたが、同線の計画全体としては清水市域を南北に縦貫する街路計画であった。途中計画変更で拡張された2.3.1.（計画変更後2.2.6.）大曲大正橋線も、国道一号線と江尻の巴川右岸部を短絡する路線とし、静岡方面から国道で来た場合、1.3.2.大曲波止場線のみ交通が集中しないよう分散を図る役割を担った。街路計画全体としては、国道一号線の大曲での曲折部を交差点として、放射状街路の中心とする街路パターンを取り、重要中心地である国鉄江尻駅と清水港一帯を接続する計画であったと言え、これは旧来の町村集落が合併した清水市内において、系統だっていないそれぞれの旧集落の既存街路とは、大きく異なる計画概念であったと言える。

実際に道路建設が実施された街路事業については、上記の通り、最重要路線ともいえる1.3.2.大曲波止場線と築港道路に接続する1.3.3.村松折戸線・2.1.10.折戸三保真崎線と併せて、折戸湾を囲む清水港の臨港道路の役割が重視されていたことが分かる。また国道一号線は1.3.2.大曲波止場線を介してこの臨港道路に同幅員で直接つながることになった。1.3.2.大曲波止場線は、計画線上に巴川の架橋や既成市街地を通る区間もありながら、事業開始から5年程度で竣工していることから同線の重要性が分かる。また議事録等では言及がないものの、内務省直轄工事に伴って三保地先の貝島埋立地が既に進行しており、同埋立地への陸路が未整備な状態は当然好ましくないため<sup>4</sup>、1.3.3.村松折戸線も同埋立地までの路線として当然重要性が高かったと考えられよう。

一方で清水市内を南北に縦貫する2.2.1.駒越横砂線は、旧四町村を合併した新清水市にとっては、分散する旧集落を結ぶ点で市政上非常に重要であったと思われるが、事業開始も遅く（事業実施7年後の1935年に事業追加）、また事業の進捗に停滞が見られた。その性質上、既存集落内で用地買収を行わなければならない点、港湾物流には直接寄与しないルートである点などがその事由と考えられる。ただし、1941年（昭和16年）になって事業区間の拡大が行われていることなどから、市にとって重要な路線であったことに疑いはないと言える。

以上のように、清水の都市計画街路においては、港湾機能の向上を図る物流路線と、市内交通の系統化を図る路線という、2つの性質の路線が混在した街路計画であったと言え、その中で重要性が高いものから事業着手が行われた。

都市計画地域（用途地域）については、他の港湾都市と同様に、港湾一帯を工業地域としたが、旧波止場に近接し、明治の旧波止場築造以来倉庫や港湾関連会社・商店や銀行が集中していた一帯が、商業地域となっている点も、他の港湾都市の用途地域指定と通底する。都市計画静岡地方委員会で意見が出されたように、港湾一帯を工業地域に指定することは、港湾にとっては好ましくない用途の建築や土地利用を許すことになるため、その点が計画段階から懸念となっていたことは留意に値する。いずれにしても、ほとんど未利用地であったエリアも含めて海岸線一帯に広く工業地域をかけたことは、後年の清水港の工業港化には

好材料であった。また当時工業の中心であった巴川中流部は、現状追認で工業地域となっている点は清水都市計画の特徴と言える。商業地域指定については、既存商業中心地を商業地域指定としたが、併せて都市計画街路の計画線沿いにあらかじめ商業地域とする指定も見られたが、これは港湾都市に限らず当時の用途地域指定の一般的なものである。清水市に固有のものとして、三保の松原や日本平などの景勝地が、港湾と近接しているため、住居地域として指定しその保護に努めている点である。工業地域と住居地域の間路線の商業地域を必ず挟み込む地域指定とすることで、緩衝的な役割を与えていたと見ることも可能であろう。

以上の様に、港湾都市清水の都市計画は、港湾機能強化と都市の近代化の両立を図り、基本的には当時の都市計画制度下で可能な範囲内で、その実現を目指すものであったと言える。

### 5.3 内務省による清水港の修築と臨海部の工業化

内務省直轄工事が実施された港湾の中で、清水市が典型的な点は、1930年代からの国策・国土計画による工場の地方分散に呼応し、臨海部の工業用地の造成と工場誘致が実施され、実際に多くの大規模工場が終戦までに立地した点である。本節では、どのように清水港の工業港化・重工業対応が進んでいったのか、その過程を明らかにしたい。

#### 5.3.1 工業化の端緒

清水の工業立地は、当初臨海部ではなく、巴川河口から3kmほど上流の一帯であった（後に工業地域指定を受けた一帯）。巴川は江戸時代より、静岡市街から清水湊に至る河川舟運に利用されており、静岡市街地（駿府城の標高23m）から清水まで非常に勾配の緩やかな河川である。そのため、静岡市の都市計画区域指定理由書に「日に日に工場の増設せらるるもの多く将来巴川を利用する運河を開鑿して清水港との連絡を図るに於ては其の付近一帯のは工業地として利用甚大なるを想像するに難からず。」[399]（下線筆者）と記載されており、明治維新後の軽工業興隆期においては静岡と清水の中間に位置する（あるいは静岡市の郊外部である）巴川中流部一帯が、工場適地であつと言える。

近代的な工場として、最初期のものは1894年（明治27年）に上記巴川中流部に建設された、太田製紙所（一時吉川製紙所、後の巴川製紙所、現在の株式会社巴川製紙所；本論文では巴川製紙所に表記統一）であった。巴川製紙所では紙幣・債権用の紙を印刷し、三井物産を通じて中国大陸に輸出した。1914年（大正3年）に、井上源三郎が同製紙所を買い取り巴川製紙所として事業を開始し、逓信省御用達として電信用の特殊紙を生産するようになった。[400, p. 27]

## 第5章

### 5.3



図 5-23 1914 年（大正 3 年）の巴川製紙清水工場 [530]

清水港の工業港化の端緒となる臨海部の大規模工場は、1914 年（大正 3 年）に鈴木商店製油部が、清水港第一次修築工事で清水船渠の北側にできた県営埋立地（清水と江尻の間にあたるため、清江埋立地とする記載もある）を賃借し、建設を開始した鈴木商店製油部清水工場（後、豊年製油株式会社清水工場）であった [400, p. 27]。鈴木商店は、1927 年（昭和 2 年）に事業停止・清算されるものの、現在の神戸製鋼所・帝人・サッポロビール・アサヒビール・太平洋セメント・IHI・双日などの源流となった、当時は三井物産に次ぐ規模の総合商社で、第一次大戦景気を受けて、関西を拠点に興隆を誇っていた。鈴木商店は南満州鉄道の大豆事業の買取を行うにあたり、製油工場の適地を探し、横浜・鳴尾とともに清水を選定した [401]。同工場は、南満州産の黄大豆から食用の大豆油を生成する工場で、1917 年（大正 6 年）に稼働を開始し、同年には清水港の輸入総額の 99%を大豆が占めることになった。また加工副産物の大豆粕は肥料として加工された。こうした豊年製油工場の稼働に伴って、清水港内の舁取・倉庫入れ・運搬・荷造り・荷積みといった回漕業務の大半を、鈴与が一手に請け負ったため、当時の鈴与の主要業務の一つとなった。 [378, pp. 81-82] また同工場の建設によって、県による清水港第一次修築工事によって完成した県営埋立地の未利用状態が解消された [401]。

本工場は清水で初めての大規模な工場である共に最初の臨海工場であり、さらに清水市外の大規模資本（財閥）の清水進出であった。市外・県外の企業に対して当初地元の警戒心も強かったが、鈴木商店は地元向けの落成式や運動会・仮装行列など、様々な地元対策を行い、地元への懐柔を工夫した。また、鈴木商店と鈴与の深いつながりから、回漕業務で鈴与グループに大きな利益をもたらすだけでなく、工員として多くの市民に安定した雇用をもたらしたため、地元でも好評だった [401]。同工場建設により、第一次修築工事による県営埋立地の売却できたため、清水港に関係する企業・地元市民・自治体全てにとって好影響を与えたということが出来る。この成功体験が、その後の県によるさらなる工業用地造成（貝



島埋立地)、清水港の工業港化、外部の大規模資本（財閥）の工場進出に及ぼした影響は大きかったと言えよう。



図 5-24 大正期の豊年製油（鈴木商店製油部）清水工場 [401]

大正期に入り、清水港の木材取り扱いが増加した。1919年（大正8年）までは、製紙原料のために北海道産の雑木移入が主であったが、同年から樺太・北海道産の北洋材の移入が本格化し、1922年（大正11年）には沿海州材、1924年（大正13年）には米材の輸入が始まるようになった。こうした木材輸入の動きと関東大震災の復興需要も併せ、清水港一帯に製材・木材加工業者が集まるようになった。清水は伝統的に木材の取り扱いや木工が盛んであった場所ではなく、静岡県島田や天龍川方面の伝統的な業者が多く清水に移ってきたとされる。 [378, p. 111]

1924年（大正13年）に鈴木商店の元社員小宮小四郎は、鈴木与平（六代目）とともに清水木材倉庫合資会社を設立した。小宮は静岡県藤枝の生まれで、神戸商業学校を卒業後、戦前の財閥の一つである森村組で働いたのち、鈴木商店総務部に所属、鈴木商店製油部（豊年製油）の新設に主導的な役割を果たし同工場の経営にあたったことから、鈴木与平をはじめとした清水の地元資本とのつながりを持ったため、鈴木与平とも非常に親しかったとされる。上記のように鈴木与平は豊年製油の貨物取り扱いを一手に担っており、また鈴木商店系の大日本製塩の商品も取り扱っていた。また鈴木商店で小宮の部下であった岡本福松は、小宮に引き抜かれて同合資会社の設立から彼を補佐しているが、その前に5年間ほど鈴木与平の木材部に出向していた。小宮は実父の死去に伴い、鈴木商店を辞して地元静岡県に戻り、同合資会社を設立したのであるが、こうした経緯から清水木材倉庫合資会社は、鈴木商店の傍系企業であり、鈴木与平系列の企業であるというのが、地元清水での一般的な認識であった。 [402]また同合資会社設立にあたり既に清水で製材業を営んでいた福島製材、天龍製材、高塚商店等に協力を依頼し、清水港の木材輸入を総合的に取り仕切る同意を取り付けていた [378, p. 111]。

清水木材倉庫合資会社は、移入された木材の安全な保管をおこない、倉荷証券を発行する

## 第5章

### 5.3

ことで、倉庫業と先物取引や証券業務を兼ねた金融業に近いものであった。木材専門の倉庫業者は全国で東京・大阪・名古屋に続いて4番目であり、設立当初は営業不振に陥ったが、1927年(昭和2年)に折戸の県営貯木場が供用開始したことにより経営が安定した。[378, p. 111] 1920年代に清水港の輸入品目の木材が第一位となり、国内でも名古屋港に次いで清水港の木材取量が第二位となるなど、同社を中心に清水港一帯は木材加工などの関連産業が隆盛した[402]。以上から、こうした大正期の清水の木材取り扱いと製材業の興隆は、地場資本(鈴与ら)・間接的ではあるが外部資本(鈴木商店)・県による貯木場整備の協力のもとに形作られたということが出来よう。

一方、当時の清水町長山田勝四郎<sup>6</sup>は1924(大正13年)年に雑誌「港湾」の中で、当時着々と進行していた内務省直轄の清水港修築工事の進捗を踏まえて、「抑港湾の発達は、海に良港であると共に陸に港湾都市としての発達素質を有しなければならない。所が由来多くの港湾に欠くる所は港湾の修築と共に商工業の発達に伴ふ後方地域拡張の余地が甚だ乏しいことである。然るに本港は、港湾に沿ふ一帯の地、(中略)、この平地面積約五百万坪に亘り、後方地帯地区の大なること本邦稀に見る所である。(中略)動力に就ては本港に供給し得べき既発電力は約一万五千キロワットあるが、尚県下に於て企画せられつつ五十余万馬力の豊富なる電力は県下に於て目下計画中のもの又は今後計画し得べきものを合して、約二十万キロワットに上り、本港をして直接工業地たらしむるも亦適当であらう。(中略)若し将来富士身延鉄道が中央線に連絡せんか、甲信二州の物資は本港を出づるを便利としないであらうか。」[403, pp. 96-97]と述べ、主に後背の平野部を指しているとはいえ、まだ臨海部の工場が少なかった時期に、清水港を中心とした工業地帯化の可能性を示唆している。これも当然、豊年製油の工場進出などによる清水市経済の成長を踏まえて、より清水港の工業港としての高度化を念頭に置いてのことであろう。

#### 5.3.2 地元資本の工業の発展

清水において地元資本で発達した工業の多くは、それまでの清水港の輸出入物品と関係する業態が多かった。代表的なものとして、製塩・製茶・製材・缶詰などが挙げられる。

このうち、塩は1905年(明治37年)～1997年(平成9年)までの間、大蔵省専売局や専売公社の下に専売制度が取られた。食塩の回漕は、江戸期には鈴与に代表される廻船問屋が扱う代表的な物品で、廻船問屋の家業とも呼べるものであったが、清水港で主に取り扱っていた甲信地方産の食塩は、1902年代(明治35年)に入ると国鉄中央線の開通によって、ほとんど同港を経由することがなくなった。1904年(明治37年)に日露戦争の戦費調達のため、塩専売制度が帝国議会で議決された。これにより、国内の塩生産地においてそれぞれ塩回送業者が独占的に設立され、全国で6社となったが、第一次大戦による国内海運の統合と円滑な回送のため、6社を統合して日本食塩回送株式会社が誕生した。清水港では鈴与

が同社の代理店を務めたため、再び鈴与が塩回漕に注力し、大正期は平均して年間5,000トン前後の国内外の塩取り扱いをおこなったとされる。[378, p. 60]

1914年（大正3年）には、清水港に初めて外国産塩が関東州から輸入された。大戦景気と清水一帯の都市化などにより塩の需要が高まるにつれ、国内での製塩が次第に減少したこともあって、外国産塩の輸入が増加した。大正から昭和戦前期まではおよそ年間5千トン～1万トン程度を取り扱ったとされ、鈴与はこうした塩の回漕業務（荷揚・保管・梱包等）を代理店として一手に担った。関東州塩の製造は、日本租借地で1908年（明治41年）に設立された大日本塩業株式会社が製造しており、鈴与は同社の清水での代理店も務めた。[378, p. 84 - 85]

こうした外国産塩は品質が一定せず、国内塩と異なって結晶や色が荒く、日本に輸入後、再度製塩し直す必要があり、当初は専売当局が直営の再製塩工場で加工していた。しかし、これでは全輸入塩に対応できず、当局は民間への協力を仰いだ。鈴与は専売制度に基づく塩元売捌人に指定されていたため<sup>7</sup>、専売当局から輸入塩の再製塩業を勧められ、再製塩事業に乗り出すことになった。再製塩工場は清水市港町4丁目付近に建設され、年間3,000トンから最大11,500トン程度を再製塩した。この年間再製量は、専売当局の許可を受けて定める必要があった。また専売制度の保護下にあるため、再製塩は手堅い事業ではあったが、専売当局への納金（納税に近い）が必要であり、生産額を自ら決められず、毎年当局との生産額折衝が必要であることなどから、利は薄いものであったとされる。ちなみに鈴与は1919年（大正8年）に大日本塩業から愛知県半田の再製塩工場を買い取ったほか、半田港、四日市港、名古屋港に支店・出張所を置いて大日本塩業の代理店業務を行っている。[378, p. 90 - 92] このように、専売塩の取り扱いは鈴与にとっても、従来の港湾業務から事業を多角化する端緒であったと言える。

1929年（昭和4年）に清水食品が設立され、本格的にマグロやミカンの缶詰の製造が開始され、1931年（昭和6年）には後藤缶詰（現ハゴロモフーズ）や、1932年（昭和7年）には清水水産が缶詰製造を開始した [404, p. 66]。

### 5.3.3 内務省直轄工事（第二次修築工事）と鈴木与平

清水港における内務省直轄工事の詳細は、4.2.3において記述した通りであるが、本項ではこうした内務省直轄工事に至った経緯についてまとめたい。清水港では、県による1909年（明治42年）～1914年（大正3年）の修築工事を第一次修築工事とし、1921年（大正10年）からの内務省直轄工事を第二次修築工事と呼ぶため、こうした呼称も併用する。第一次修築工事時にも清水港を代表する企業であった鈴与の当主鈴木与平（五代目）の活動と同工事への協力（鈴与所有地の県への無償譲渡など）があったが、第二次修築工事の際も、鈴木与平（六代目）が大きな役割を果たしており、本項ではこの点にも着目して記述する。以降特記ない場合は、鈴木与平はこの六代目を指す。

## 第5章

### 5.3

鈴木与平（六代目；1883～1940年）は、清水出身であったが鈴木家とは関係がなく、本名を山崎通太郎と言う。東京高等商業学校（現一橋大学）在学中に鈴木家の婿養子となり、1906年（明治39年）の卒業後は、一時日本郵船や富士製茶での勤務を経て、鈴木与平の事業に入った。1917年（大正6年）2月に義父である鈴木与平（五代目）の死去に伴い、家督を相続して鈴木与平となった。[405, p. 73]

1917年（大正6年）の5月には鈴木与平は清水町会議員に当選し、1924年（大正13年）の清水市誕生に伴って、市会議員に当選、以降その死去まで16年間清水市会議長を務めることになった。この間、市長は大島要蔵（1924～1925年）、山田勝四郎（一回目；1926～1929年）、塩原時三郎（1929～1932年）、大石恵直（1932～1937年）、山田勝四郎（二回目；1937～1946年）と交代しており、一貫して市会議長を務めた鈴木与平が市政に対して非常に強い影響力を持っていたことが伺える。そもそも上記市長のうち、塩原・大石・山田に対しては市長選の際に鈴木与平（六代目）が推薦人を努めている。特に塩原は当時台湾総督府に勤務していたため、鈴木与平が台湾を訪れ、塩原の人物を見定めたうえで選挙出馬を要請している[405, p. 73]。また、最も在任期間が長い山田勝四郎とは盟友関係[405, p. 74]にあり、清水市内の上水道事業、都市計画街路事業、巴川架橋、学校や新役場の建設清水港の修築と工業化を共に推進した[378, p. 118]。

一方で、当時は別の議員を兼ねることが法律上問題とされなかったことから、1919年（大正8年）に鈴木与平は37歳で静岡県会議員にも当選しており、1931年までの12年間県議を務めることになった[378, p. 116]。都市計画静岡地方委員会の委員を務めていたのも[396, p. 99]、この県議・市会議長在任中であつた。また県会議員の立場から、内務省直轄工事と併せた県営貝島埋立地の決定に関わっており、当時鈴木与平が貯木場として利用していた貝島地先の陸地と水面を、率先して県に寄贈している[378, p. 117]。これは第一次修築工事に際して社有地を無償譲渡した先代鈴木与平に通じるところがある。こうした経緯もあって、1931年（昭和6年）に県会議員を山田勝四郎に譲った後も、工場立地が進まない貝島埋立地の処分奔走し、同埋立地の日本軽金属への売却と工場立地が決まった際は、「これで漸く県民に対しても市民に対しても肩が軽くなつた」と述懐している[405, p. 91]。

つまり、鈴木与平は市会議員（議長）であり、県会議員であり、清水最大の企業鈴木与平の当主であったが、また内務省直轄工事の誘致も彼の尽力によるところが大きい。第一次大戦の景気に乗って清水港の貿易量も1916年（大正5年）から急激な上昇を見せ、取り扱い物資の増大と、入港船舶の大型化が顕著になった。当時の清水港は大型貨客船が直接接岸できる岸壁・埠頭はなく、舢舨による運搬に頼っていたため、従来の港湾設備では港勢の拡大に対応できなくなってきた。[378, p. 115]

1919年（大正8年）に当時の清水町長を会長として、のちに合併する町村長を副会長・委員とする「築港期成同盟会」が組織され、政府に対する陳情と請願を実施した。この陳情が実り1920年（大正9年）の帝国議会で清水港の内務省直轄工事の実施が決定された。この築港期成運動により、会を構成していた清水港沿岸一帯の町村の連帯が生まれ、直轄工事

の計画が複数町村にまたがるものであったため、その行政手続きを一元化する必要もあって、次第に町村合併による市制施行が模索された。そこで1921年（大正10年）に清水町・江尻町・入江町・辻町・折戸村・三保村の政財界有力者が集まり、市制促進会が結成され、1924年（大正13年）の清水市制施行につながった。鈴木与平はこうした一連の活動で常中心となって活動した [378, p. 116]。鈴木与平は、当時の地方都市では珍しく学歴も高かったため、特に政府への請願では重要な役割を果たした [405, pp. 87-88]。市制施行後の初めての市議会で市会議長に選出されたことも、地元での信頼の厚さが伺える。一方で、江戸時代以来の湊町清水と宿場町江尻の対立から、市制施行後も「清水」市の名称に対して旧江尻町民から市制反対運動が起きた。この際も、鈴木与平は丁寧な説得を行い、市制施行から7年後に「手打式」として市制七周年記念の市制祭を執り行った。 [378, p. 118]

以上のことから、内務省直轄による清水港の第二次修築工事と六町村合併による清水市誕生は深く関わっており、5.2.2 記載の通り、市制施行後すぐに都市計画適用を受けていることから、これらは関連性を持った一連の経過であったことが分かる。そこには常に鈴木与平が関与しており、市会議長・県議員・都市計画委員という様々な立場からこれらを推進したと言える。

そして何より、鈴木与平は清水最大の企業鈴木与の当主であった。清水港の興隆は、当然同社の発展にも寄与するものであったが、1920年代から1930年代の清水港・清水市の近代化を山田勝四郎と共に牽引したことで、清水地域全体の経済的自立と成長を促すよう努めたことは、疑いがない。六代目鈴木与平が現在も清水で、地域の近代化に公私ともに貢献し、温厚で私心の無い献身的な人物として顕彰されているが、もとい本論文では彼の人物像に迫るものではない。

少なくとも清水港においては、内務省直轄工事が地元からの強い要請に基づいて決定され、それが市制施行・都市計画にも（計画面という意味ではなく、行政・政治面で）短期間で連続していった歴史的経過は、港湾都市の発展史の一つの画期であったと言える。

第5章  
5.3

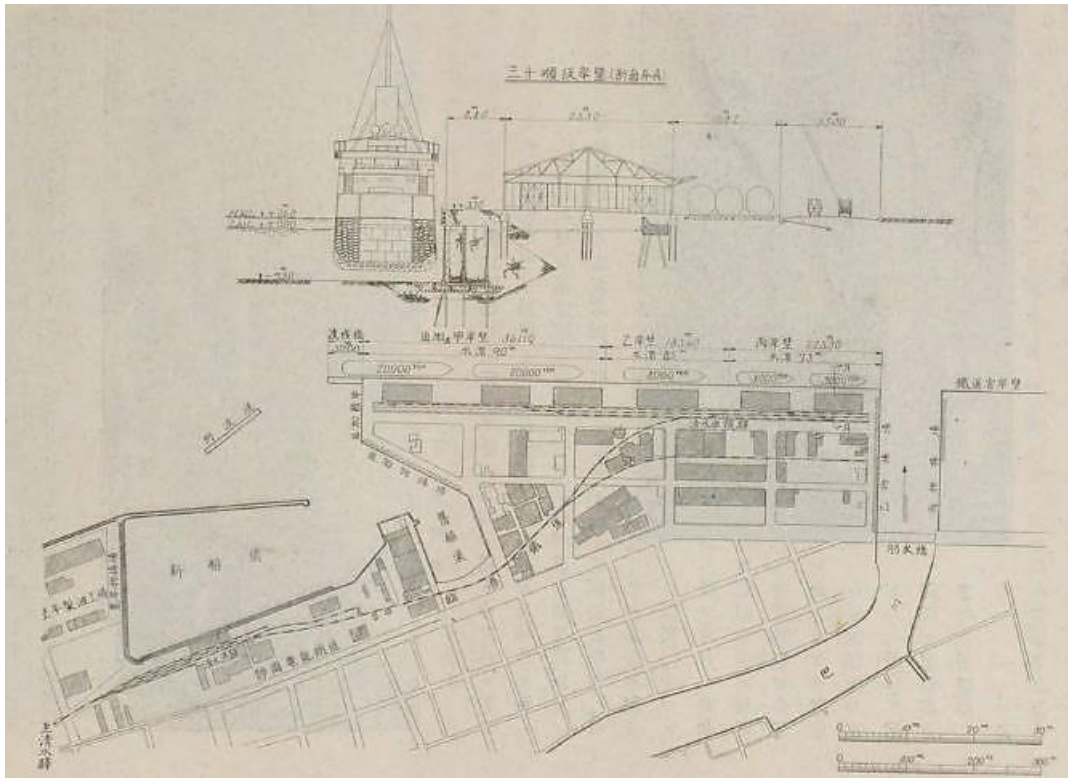


図 5-25 清水埠頭（日の出埠頭）平面図 [244, p. 27]



図 5-26 建設中の日の出埠頭 [383, p. 90]

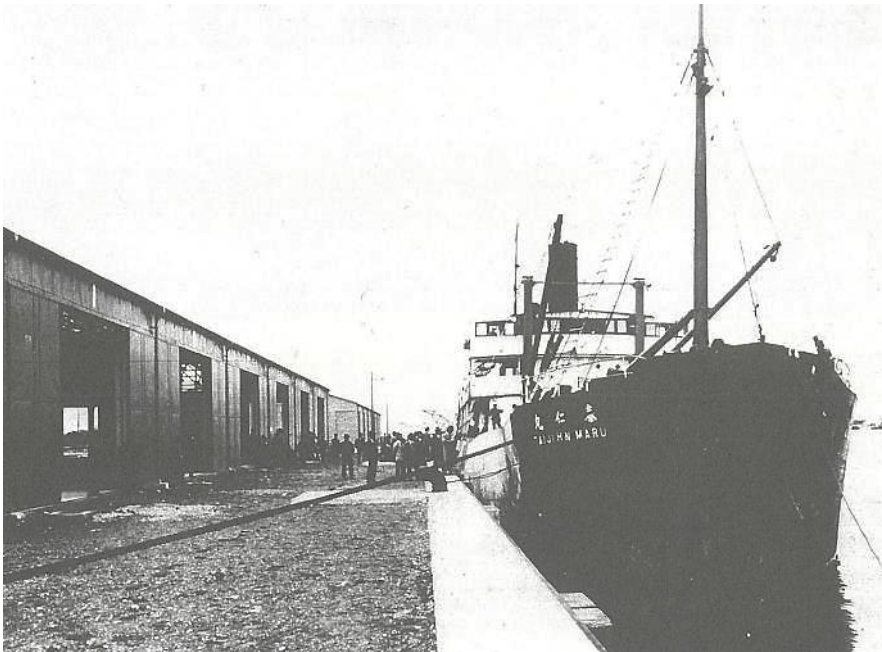


図 5-27 供用を開始した日の出ふ頭のプロ岸壁

#### 5.3.4 内務省直轄工事に併せた工業用埋立地・貯木施設

内務省直轄による清水港修築に合わせて、県や民間による港湾に付帯する施設の整備が行われた。一つは増加の一途を辿る木材移入に対応するため、貯木施設の新設であり、もう一つは将来的な工業港化を企図した工業用埋立地の整備であった。つまり、これらの整備は単独で成立するものではなく、内務省直轄工事による港勢の拡大を見越し、清水港一帯の工業化・産業振興を図る事業であったと言える。これらの整備事業は下図（図 5-9）となる。

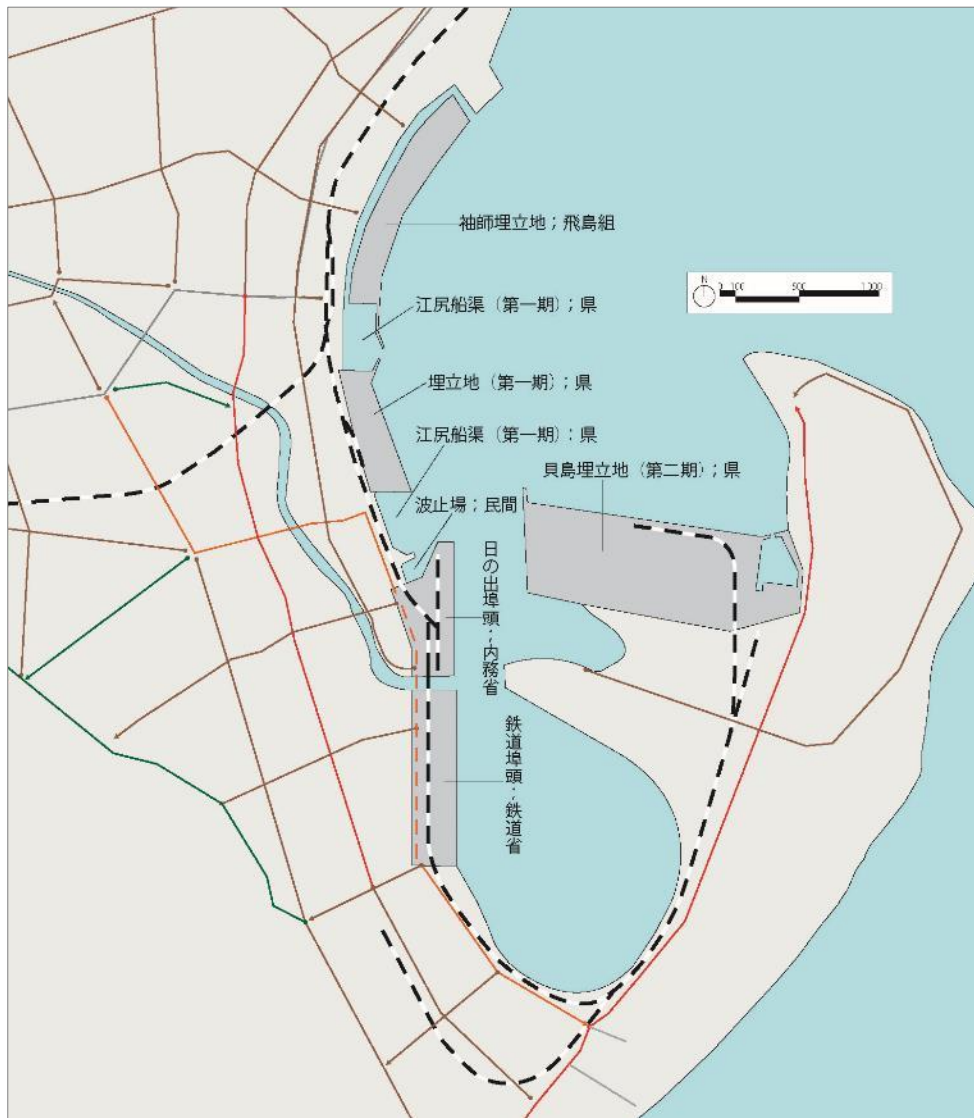


図 5-28 清水港の港湾修築の変遷 (再掲)

① 県営貝島埋立地

内務省直轄工事に合わせて、静岡県は三保地先の貝島で工業用地の埋立を行うことになったが、実際は工事を県から内務省に委託し、内務省直轄工事の一部として実施された。ただし、国庫補助の対象ではないため費用は全額静岡県が負担した。埋め立て面積は最終的に 377,720 m<sup>2</sup> (511,075 m<sup>2</sup>の記録もある [244, p. 36]) で、1924 年 (大正 13 年) 7 月 15 日着工、1934 年 (昭和 9 年) に竣工した。内務省直轄工事による埋立地のうち、この貝島埋立地が最も工期を要している。この間 1929 年 (昭和 4 年) に一部計画拡張と、1930 年 (昭和 5 年) に豆相地震の影響で工期の延長があり、この際、総工費約 180 万円のうち約 80.1 万円の国庫補助を受けることになった。 [244, pp. 95-96,36]

静岡県が、この貝島埋立地建設に至った経緯は、管見の限り記録が乏しい。県による清水



港の第一次修築工事の際に建設した、清水江尻間の埋立地が、早々に鈴木商店製油部（豊年製油）清水工場に分譲できた経験から、新たな工業用地建設の機運が醸成されていたと考えられる。また、清水港の内務省直轄工事という好機に、県としても工業用地を整備し（実際には内務省に委託し国庫補助まで受けている）、一気に清水港の近代化と工業港化を図りたい、という意図は当然あったと考えられる。

この県営埋立事業に関して県政面では、鈴木与平（六代目）が1919年（大正8年）に静岡県会議員となって1931年（昭和6年）まで務めており、内務省直轄工事誘致の先頭に立っていた [378, p. 116]。当然同氏が鈴木与の経営者として、清水港の工業港化を志向し、県議員として、直轄工事に合わせて県営の工業用地整備を推進すべき、という立場であったことも想像に難くない。また当時、貝島一帯は鈴木与が貯木場として利用していた場所でもあったため、埋立にあたって所有地を無償で県に寄付している [244, p. 96]。直轄工事に伴う用地買収は、他の個所では有償で行われており、鈴木与平の同埋立地に懸ける期待の大きさが伺える。第一次修築工事の際の清水江尻間埋立地の際に、先代の鈴木与平（五代目）が率先して所有地を寄付した点にも通じる [378, p. 48 - 49]。

ただし、貝島の県営埋立地は1934年（昭和9年）の竣工後しばらくは、工場誘致が捗らなかった。当時は世界的な大恐慌と日本の国際的な孤立などにより、日本国内は不況が深刻であったことが主たる要因である。また、工場誘致は当然埋立地の竣工前から行われていたと考えられるため、実際に1939年（昭和14年）に日本軽金属株式会社の工場が完成するまで、10年以上、土地の賃貸先・分譲先が見つからなかったことになる。この間、東京人絹・日本製粉・富士紡績等が工場立地を検討したものの、工業用水の未完備を理由に断念している。そのため、鈴木与平は県会議員として県営の同事業を推進してきた立場として、その処分に非常に苦慮し、苦しい立場に立たされた [378, p. 117]。結局、安倍川からの県営工業用水が実施されたことが、日本軽金属(株)工場誘致につながった。同社への埋立地売却が決まった際、同氏は静岡県財政の好転を喜び、建技としての肩の荷が下りたことを述懐したことは前述の通りである [405, pp. 90-91]。

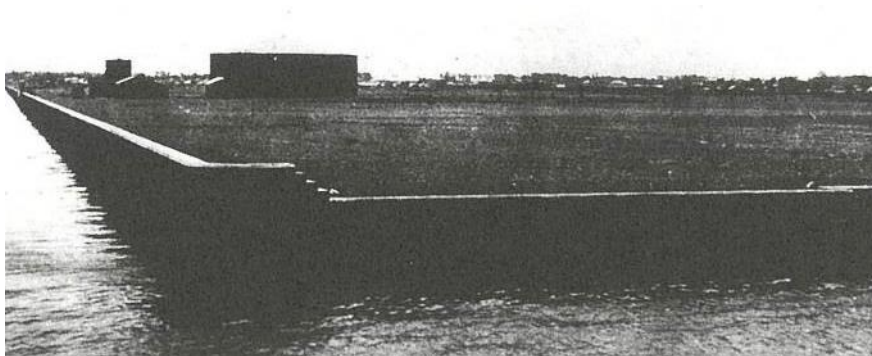


図 5-29 貝島埋立地 [383, p. 150]

## ② 民営袖師埋立地

20世紀に入り、日本の近代化・産業革命の進行が本格化するにつれ、日本国内の電力需要は飛躍的な伸びを示した。当時の発電事業は水力発電を主としており、水量豊富な地域で発電用のダム建設などが進んだ。富山県も多くのダム建設と発電事業が振興した地域の一つであり、戦前期の富山一帯の工業化の大きな要因の一つである。

同じ北陸の福井県で石工の見習いから身を起こした飛島文吉は、一代で飛島組を戦前期を代表する土木会社に成長させ、現在まで続くゼネコン飛島建設の礎を築いたが、その成長は電力事業の拡大に支えられていた。明治末期から、飛島組は土木施工会社として国鉄・私鉄の線路建設や、電力会社のダム建設を請け負っていたが、次第に自ら電力会社となって電力事業を営むようになった。大正末期・昭和初期の不況の際、電力需要が下がり、飛島組の電力会社経営が苦境に陥った。[406, p. 229 - 231]

一方で、飛島組は1926年（大正15年）に羽田沖の埋立工事（逓信省羽田飛行場）を受注・施工し、初めての埋立工事を経験した。同工事は1927年（昭和2年）に完成している。[406, p. 231] この羽田埋立で飛島組は、ダム建設・発電事業と異なる事業領域を経験し、日本各地での埋立工事受注を本格化、1934年（昭和9年）11月に株式会社飛島埋立工業所を設立している。飛島組が請け負った埋立工事は1926年（大正15年）から1939年（昭和14年）の間に、内地・外地合わせて約80か所に及んだ。そして、発電事業の時と同じく、飛島組は建設会社として埋立工事を受注するだけでなく、自らの投資事業として、埋立事業・土地経営を行うようになっていた。[406, pp. 233-234]

国鉄江尻駅東側の水面あるいは袖師村地先と呼ばれる水面の埋立を最初に企図したのは飛島組ではなく、日本製糖取締役も務めた秋山一裕<sup>8</sup>が主導して進められた。その動きは1919年（大正8年）より始められたが、当初は漁業組合等の反対を受け、遅々として進展しなかった。1927年（昭和2年）に飛島文吉が同事業を譲り受け、3月に改めて内務大臣に公有水面埋立の許可を受け、5月に事業実施設計の認可を受けたため、同年11月に当初の計画から8年を経て着工した。[406, pp. 247-248]

秋山が袖師埋立を企図した1919年（大正8年）は、1921年（大正10年）からの第二次修築工事が着工する前であり、秋山は内務省直轄工事の請願運動や、自らの政財界人脈を通じ収集した情報を受けて、埋立を企図したと考えられる。一方で、飛島文吉が同事業を引き継いだのは第二次修築工事開始後であったため、飛島は清水港の工業化による、同事業の採算性をより精緻に見込んでいたものと思われる。埋め立て計画は総面積268,459㎡、工業用地として整備し売却することを目的とした[244, p. 29]。そのため2.5.4で記載の工業用埋立地の定石通り、内陸側にも運河が設けられ、陸地と隔絶した埋立地とされた。

袖師埋立地は、飛島組が自ら施工し、第1期・第2期工事は1933年（昭和8年）、第3期工事は1935年（昭和10年）に竣工した。また、袖師埋立地施工中の1928年（昭和3年）9月から1931年（昭和1年）5月に三保海岸の一部の埋立と船渠修築事業も実施している。こちらは三保の漁協が1913年（大正12年）に出願し、1915年（大正14年）に許

可を得ていたが、着工されていたものであった。[406, p. 248]

ちなみに、内務省直轄工事による埋立に必要な土砂の一部を、借地人飛島文吉が寄進したという記録があるが[244, p. 95]、飛島は土地を買収しているため、借地人というのは誤りで、袖師の埋立に必要な土砂を、直轄工事の方で無償で施工した(寄進)ということであろうか。

### ③ 県営折戸水面貯木場

さらに、第二次次修築工事に伴う港湾整備として、1927年(昭和2年)、静岡県による折戸湾奥の水面貯木場の整備がある。この県営貯木場は防波堤延長990m、防柵600m、貯木渠面積283,800㎡、貯木能力52,500トンの能力を有した。従来の清水港の貯木場は、国鉄清水駅付近、折戸沿岸、三保貝島、巴川沿岸の113,300㎡(121,200トン)と三保貝島鈴与施設水面貯木場59,600㎡(4,200トン)であったため、県営貯木場の完成で、増加する木材取り扱いに対応できるようになった。[378, p. 124]

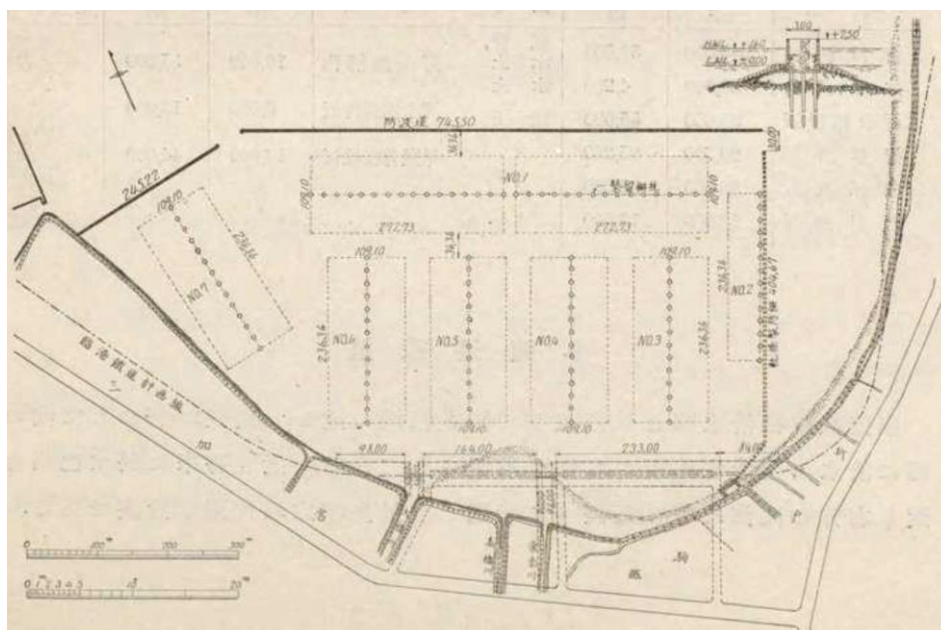


図 5-30 県営折戸貯木場 [244, p. 13]

#### 5.3.5 戦時下の工業立地

1930年代後半の日中戦争激化と将来的な対米戦想定など、日本が戦時体制を強化していく中で、日本が地方への工業分散を国策として進めてきた点は、2.5および3.6を中心に本論文で多くの頁を割いてきた。港湾行政では、内務省土木局が商港整備から工業港・臨海工業地帯整備にその重点を移し、都市計画行政では港湾の工業地域指定が、結果として臨海部

## 第5章

### 5.3

への工場立地を促した。

一方で、産業振興の面では、商工省工務局の地方工業化委員会が、戦時体制下に工場の地方分散の主導的部局であった。ただし、地方への大規模工場誘致には、地方工業化委員会とそれを所管する商工省工務局が指導的な役割を必ずしも果たしたわけではなく、各県の行政や地元資本家など、様々な主体が関与したことが、既往の研究で指摘されている。むしろ地方工業化委員会（中央）・商工省は、各県地方工業化委員会発足以前あるいは以降の大規模工場誘致の独自の動きを指導したというよりも追認する立場であった、と解することが妥当とされる。 [91, p. 3]

静岡県の場合、商工省工務局の工場地方分散方針に基づいた静岡地方工業化委員会の発足は1938年4月であり、同委員会は県知事を会長とし、構成委員は県部局長・陸海軍工廠関係者・鉄道省・逓信省・県内市長・商工会議所会頭や県内主要企業役員が務めた [91, p. 10]。ここにも、鈴木与平（六代目）は参加しており、下記各種工場誘致に重要な役割を果たすことになる。

静岡県における清水港一帯への工場誘致については、1937年（昭和12年）の日中戦争開始前から、県による地元資本家との座談会等、様々な形で動きはあった。ここでは当然、1934年（昭和9年）の竣工以来空き地となっている県営貝島埋立地の問題が念頭になったと思われる。ただしこの座談会では大きな成果を得ることはなかった。 [91, p. 8]

前述の通り1938年（昭和13年）4月に静岡県の地方工業化委員会が組織されると、その議題は「重工業の本県誘致策」が中心となり、県営貝島埋立地は、電力と工業用水の不備が解決すれば工場立地が有望とされる指摘がなされた [91, p. 8]。県は、清水港一帯への工業用水の建設に注力し、同年12月には静岡県知事が内務省へ工業用水建設計画を伝え、翌年1月13日に内務省の承認を得た。同計画は水源を安倍川上流12kmの静岡市門屋に求め、日量最大48,000 m<sup>3</sup>の伏流水を取水できるスペックのものであった [407]。1935年（昭和10年）～1937年（昭和12年）に静岡県が同じ安倍川で発電所建設に向けて内務省と協議し、周辺市町村に説明等を実施した期間に比べて、半年間という非常に短期間で、内務省の承認を得たことになる。内務省の承認の後、1939年（昭和14年）に臨時県会が開催され、静岡工業用水建設事業の予算が可決された。県は資金調達のため148万円の県債の起債申請を内務・大蔵大臣に提出、1940年（昭和15年）1月9日に全額許可を受け、県債は大蔵省預金部と簡易保険局に全額引き受けられた。 [91, p. 9]

この静岡工業用水建設事業は、資金不足や工期繰り延べなどもありながら建設が進み、1941年（昭和16年）4月1日から県営貝島埋立地（既に日本軽金属が立地）に給水が開始されることになった [407]。

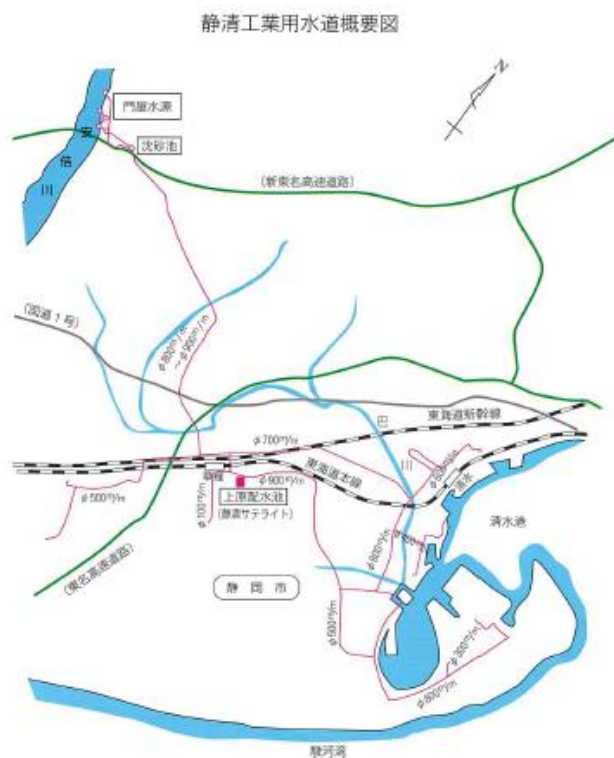


図 5-31 静清工業用水給水区域（現在のもの） [407]

以上のような非常に短期間のやや強引な工業用水事業とそれに伴う工場誘致に対して、県会では、拙速であること、軍需産業に偏っていること、工場汚水が漁業に影響することなどの意見が県会議員の一部から出されたが、一方で時局の悪化や税収増期待などから、議案自体は全会一致で可決された [91, p. 10]。この工業用水建設計画を好機として、清水港には各種大規模工場が集積することになる。以下本項で整理したい。

1. 日本軽金属清水工場；県営貝島埋立地

日本国内のアルミニウム精錬事業は、元来、国策的性格の強いものであった。アルミニウムは各種工業製品に必須の素材になりつつあったことに加え、その精製過程で大量の電力と工業用水を必要とすることから、電源開発などを含めて、一企業の範疇では収まらない事業領域の広がりを持っていた。いくつかの企業がアルミニウム精錬に挑戦したがいずれも経営的に成功せず、ようやく 1934 年（昭和 9 年）に日本電気工業（現昭和電工）が国産化に成功し、日中戦争の拡大を受けて、軍部や商工省は 1937 年（昭和 12 年）にアルミニウムの大增産を要請した。 [408, p. 1]

ただし、当時のアルミニウム精錬を事業としている民間企業 5 社では大規模な増産計画に対応するのは困難であったため、1938 年（昭和 13 年）に古河電気工業は企画院総裁宛てにアルミニウム生産拡大のための新国策会社設立の要望書を提出した。政府・商工省は「生

## 第5章

### 5.3

産力拡充5ヶ年計画」策定に際し、この要望の趣旨を取り入れ、保護政策の下、アルミニウム精錬の国策会社を設立する意向を示した。[408, p. 2]

すでに富士川・大井川の電源開発をもとにした重工業都市の建設を計画していた東京電燈（小林一三社長）と、アルミニウム精錬への進出を検討していた古河電工が提携することになり、企画院・商工省との手続きを進め、1938年（昭和13年）11月11日に日本軽金属株式会社が設立されることになった。許認可や資材調達で政府の全面的な支援があったものの、株式は全て東電・古河を含めた民間からの出資に頼っており、政府の監督下でありながら純民間企業であった。ちなみに、すでにアルミニウム生産を行っていた民間5社は、当初、自社が日軽金に強制合併（後の電力や鉄道・運輸の戦時合併）されることを懸念したが、あくまで新会社の設立となった。[408, p. 3 - 4]

東京電燈社長の小林一三は、会社設立以前から、電解工程の工場を静岡県蒲原に置くことを構想していたが、アルミナ工場の敷地についてはすぐに決まらなかった。当初より国策工場となることが決まっていた日本軽金属は、低廉なアルミナを他社に供給することが認可条件となっており、アルミナの製造には原料となるボーキサイトと副原料となる石炭・苛性ソーダの移入が容易で、工業用水が豊富な場所が条件であったことから、臨海部への工場建設が求められた。ここで工場敷地の候補となったのが、徳山（山口県）、清水、四日市（三重県）、黒崎（福岡県で合った）このうち、四日市では工場建設に適当な用地が海軍燃料廠の立地が予定されており、黒崎では既に日本アルミニウムと三菱化成の間でアルミナ工場建設の計画があった。そのため、徳山と清水を比較した結果、蒲原に近接する清水が工場建設地に決定した。[409, p. 45]

日本軽金属構成企業に対して、たびたび鈴木与平（六代目）から、空き地となっている県営三保貝島埋立地についての情報が入っており、1938年（昭和13年）9月（つまり日軽金設立前）に、静岡県土木部長関谷、清水市の山田市長、鈴木与平が東電の岡田常務を訪ねた。ここでは、同埋立地の敷地150,000坪、坪当たり15円、総額168万円、10年の分割支払い、県・市負担による工業用水建設と港内浚渫の条件が示された。[409, p. 45]

その後12月に東電社長の小林一三と古川電工の中川社長が清水の現地を視察、山崎静岡県知事と山田市長らに会い、敷地約140,000坪、坪12円、10年分割払いで、同埋立委の購入を仮契約し、翌1939年（昭和14年）に3月に本契約をおこなった。これに伴い、県は安倍川からの工業用水建設に着手（5.3.5）、また日本軽金属は購入敷地と隣接する日本石油所有地2,500坪、鈴木与平所有地8,600坪を購入し、鈴木与平所有の公有水面使用权17,000坪の譲渡を受けた。[409, p. 46]

アルミナ工場の建設に伴い、排水を確保するために貝島埋立地はさらに1mの盛土が必要で、岸壁からの浚渫土砂をこれに充てた。1万トン級のボーキサイト輸送船を横付けするため、岸壁の水深は9mが求められた。工場の建設は1939年（昭和14年）に開始され、1941年（昭和16年）9月に操業を開始した。その後も工場設備の増設が図られ、1943年（昭和18年）に大部分の設備が完成しフル稼働が開始された。[409, p. 64 - 65] また蒲原

工場までのアルミナの移出には、日軽金所属の船舶が用いられた。新潟工場への移出には鈴与商店が輸送を請け負って、清水工場から対岸の清水港駅まで小型船で輸送し、そこから鉄道で輸送したが、同工場まで清水港線が延伸された1944年（昭和19年）からはすべて鉄道による輸送に切り替えられた。[409, p. 62]

アルミナの製造には多量の電力と蒸気を必要とするため、日軽金は火力発電所も自前で建設・運用する予定であった。しかし、戦時体制に向けた電力会社の統一方針から、日本発送電が設立されることが決まっていたため、この火力発電所も日本発送電が建設・運用することになった(4)。[409, p. 63] また工場建設に伴う、清水の漁業者への補償等も、蒲原周辺の漁業者への補償と併せて行われた[409, pp. 47-48]。

静岡県においては、長年の懸案であった貝島埋立地を168万円という比較的廉価で売却することになったものの、工業用水の利用により年間10万円程度の収入が見込めたことから、日本軽金属工場の誘致は財政状況の好転に寄与したとされる[383, p. 151]。



図 5-32 建設中の日本軽金属清水工場 [383, p. 151]

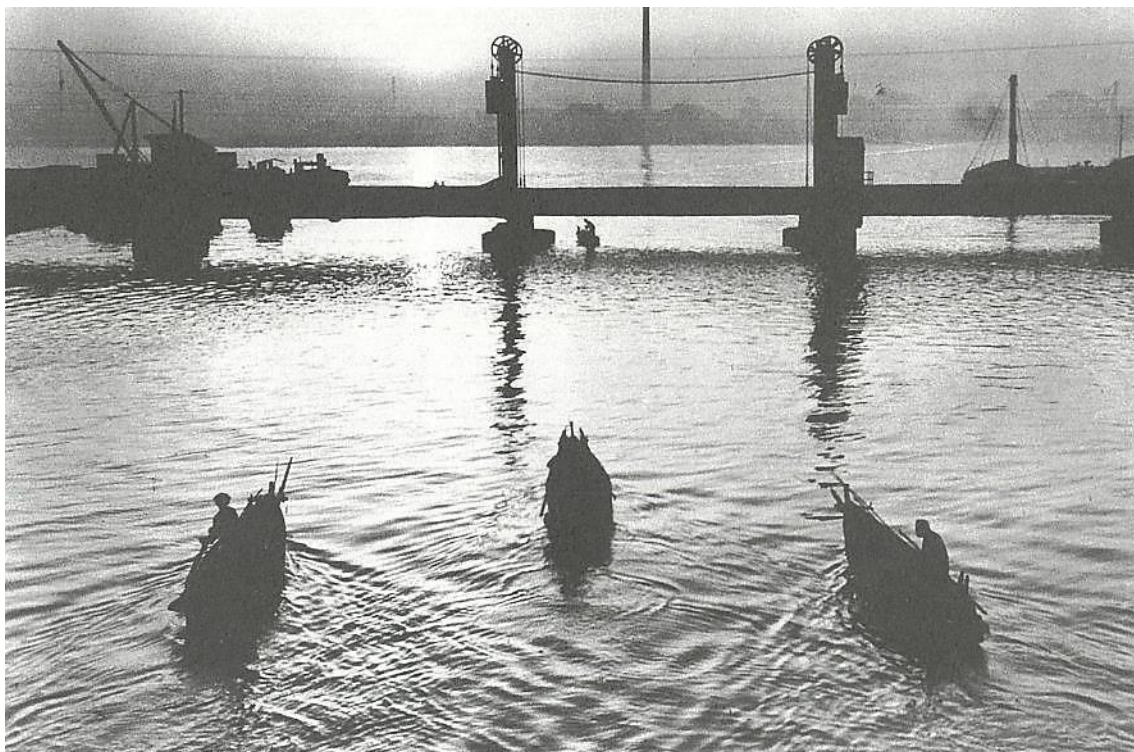


図 5-33 延伸された清水港線が巴川を跨ぐ昇降式橋梁 [383, p. 154]

## 2. 東燃清水工場；民営袖師埋立地

東亜燃料工業株式会社（以下、東燃）は、軍用航空揮発油・潤滑油等を生産する目的で、1939年（昭和14年）に設立された、日本石油ら10社の出資を受けた国策会社である。同年5月3日に日石・小倉石油の両社長が燃料局長官に呼び出され、東燃の新工場は将来の空襲の被害を考慮して二か所とし、原油輸送の関係から位置は箱根以西とするよう、要望された。石油精製工場は海に面した輸送の便はもとより、多量の冷却水を必要とするため、豊富な工業用水が必要であり、候補地として岡山県宇野、和歌山県の由良、広島県の糸崎などが候補地となった。しかし、その後、各種条件を勘案し、最終的に和歌山県の初島町と静岡県清水市が工場候補地として決定された。候補地の選定には陸海軍の意向を反映する必要がある、そもそも燃料局の課長も陸軍大佐であった。 [410, p. 285]

和歌山県の候補地は先祖伝来の田畑があり、その買収に幾多の困難があった上に、国家的要請を盾にした和歌山県当局による強引な買収など [410, p. 286]、1930年代後半からの地方での工場分散方針に伴う強制的な農地買収の好例とされるが、清水の場合は既に工業用として埋め立てられていた敷地であったため、買収に問題はなかった。1939年（昭和14年）6月22日に袖師埋立地の所有者である飛島繁（しげし）と売買契約書に調印して内金十万円を支払い、残金は8月18日の土地所有権移転登記完了を以って支払われた。埋め立て地面積は48,629坪で坪単価25円、隣接する埋立予定海面は25,138坪で坪単価4円、総額



1,316,461円であった。[410, p. 286]

当初清水・和歌山両工場は同一の設備とする予定であったが、既に国内の資材不足からその流通が統制されていた関係で、和歌山工場の建設を優先することになり、東燃清水工場では先に研究施設の建設を行うことになった[410, p. 313]。清水での事業所建設着工にあたっての地鎮祭は1939年（昭和14年）7月28日で、鈴木与平（六代目）が協力して執り行われたとされる。袖師埋立地は、竣工後長年放置されていたため、当時は身の丈近くの草が生い茂った状態であった。[410, p. 338]。

続いて、研究所用地や鉄道貨物引込線、社宅などの用地の買収も進められ1940年（昭和15年）末には完了した[410, p. 339]。研究所は1939年（昭和14年）9月に大倉土木の手で着工し翌年5月に竣工した。その他事務所等、倉庫などが建設されると共に、江尻社宅と運河沿いの独身社員用東亜寮も建設されている。[410, pp. 343-344]

1941年（昭和16年）に和歌山工場が操業開始した後、太平洋戦争の激化から軍用の揮発油・潤滑油の増産が求められ、清水の工場施設も本格的に着工されることになった。軍航空本部からの要請を受け、15,000klと12,000klの貯油タンクが建設され地下タンクなども建設された。石油の精製に必要な工業用水は当初、県営の工業用水からの引水を意図していたが、貝島埋立地に日本軽金属を誘致できた静岡県は東燃に対しては好意的ではなく、引込工事の多くを同社の負担で実施した。また、海上からの原油受入には、袖師埋立地前は水深が浅かったことから、水深9mを確保するため、海上にコンクリート製の独立栈橋と海底パイプラインを敷設した。加えて、製品の陸送の為、国鉄から専用側線を引込み、これに伴い埋立地と陸地間の運河の一部が埋め立てられた。こうした一連の工事は戦時下にあって物資不足に悩まされながらも、1944年（昭和19年）には凡そ竣工し、原油精製などの操業を開始した。[410, pp. 551-567]



図 5-34 東燃清水工場全景（戦時中） [410, p. 巻頭]

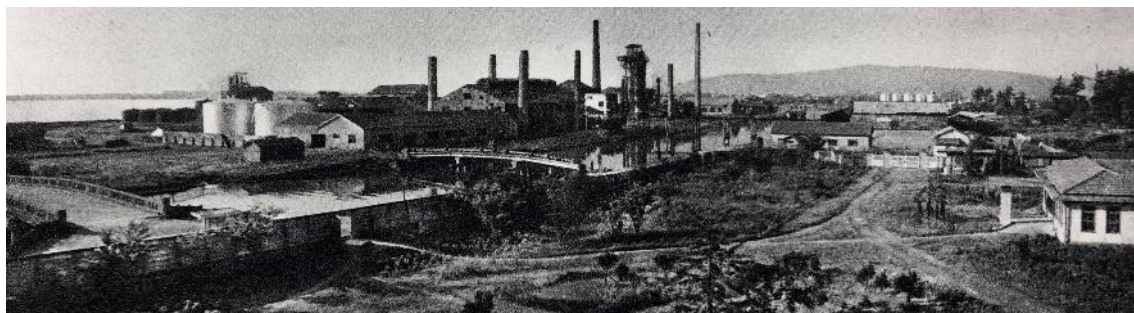


図 5-35 東燃清水工場全景（1948年） [534]

### 3. 日本鋼管清水工場；三保

日本鋼管株式会社（現 JFE スチール）の起源は造船業にある。1886年（明治19年）に浅野回漕店を創設した浅野総一郎は海運に乗り出したが、自国で船舶を製造する必要性を痛感し、1916年（大正5年）に株式会社横浜造船所を神奈川県横浜市の鶴見埋立地に創立した [411, p. 152]。おりしも第一次大戦の煽りで新造船の需要が高まったことから、船舶の製造の一貫性を高めるため、原料となる鋼材も自社グループで供給することを目論見、1918年（大正7年）に浅野製鉄所を設立、製鉄事業を開始し、1935年（昭和10年）までには高炉などを備えた銑鋼一貫生産体制を整備した [411, p. 153]。

日本鋼管清水工場は、戦時体制の逼迫に伴い、艦船増産の必要性から、また日本鋼管が東海地方での工場適地を探していたことから、1942年（昭和17年）に清水港折戸湾に面した三保に造船工場建設に着手した。1944年（昭和19年）5月に造船台2基を含む設備が完成した。工場建設に伴う埋立は約9,000坪となり、工場全体の敷地は約69,000坪に及んだ。 [412, pp. 263,804]

日本鋼管の戦時中の造船は、日本鋼管の基幹工場となる鶴見造船所や浅野船渠は海軍管理工場となり、軍艦の製造や修理に優先的にあてがわれたが [412, p. 262 - 263]、清水工場がこれに指定された記録はなく、資材や熟練工が不足する中、1944年（昭和19年）から商船・輸送船を中心に建設を開始した [412, p. 273]。

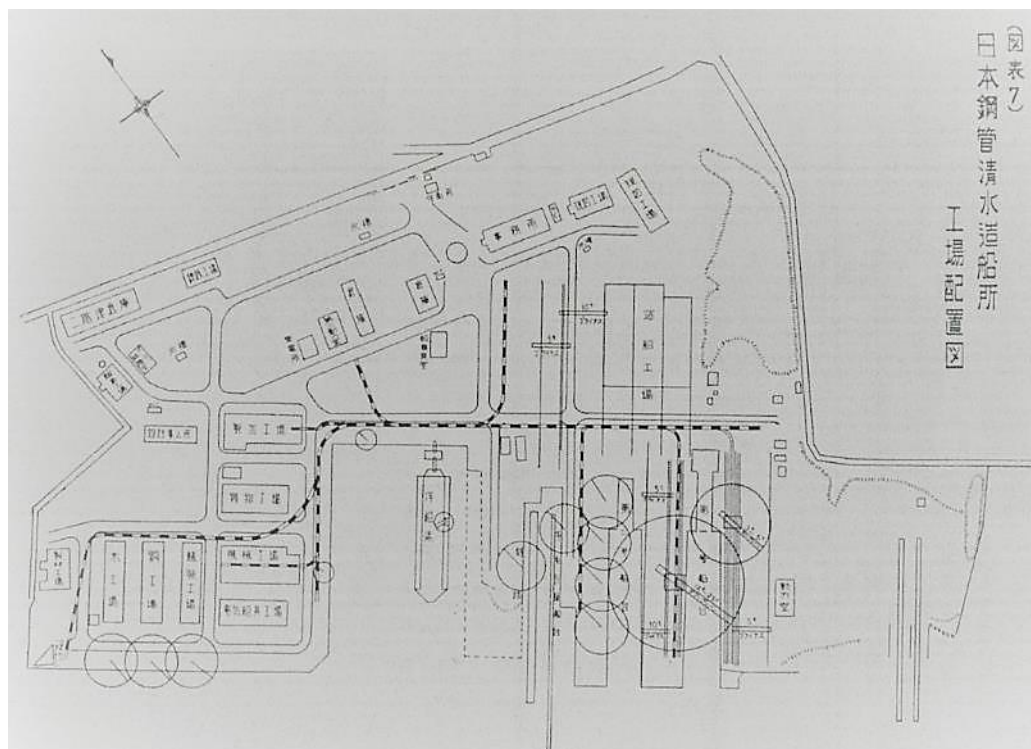


図 5-36 日本鋼管清水工場配置図 [412, p. 805]

#### 4. その他の大規模工場

##### ① 日本発送電清水火力発電所

日本発送電株式会社は1938年（昭和13年）に国家総動員法と共に成立した電力管理法・日本発送電株式会社法に基づいて、1939年（昭和14年）に国家総力戦体制の構築のための電力国家管理・統制のために設立された特殊会社（国策会社）であり、東京電燈や日本電力などの全国の大規模な電力会社に現物出資や合併を迫り、半官半民のトラストとして設置された（1951年解体）。同社の清水火力発電所は、当初、日本軽金属株式会社が自社のアルミナ工場への電力と蒸気供給のために設置しようとしたものを、戦時体制下の電力統制の名目で設置された日本発送電が代替して設置することになったものである [409, p. 63]。そのため、日本軽金属の清水工場に隣接した敷地に設置された。

清水発電所は1939年（昭和14年）12月に建設命令が出され、翌年1月に着工、5,000kwのタービン2基と30,000kwのタービン1基を中心とした火力発電所が建設され、1943年（昭和18年）11月7日に竣工した。また、上記の経緯から、日軽金に蒸気を供給する蒸気発生所も付属して設けられた。 [413, p. 120]

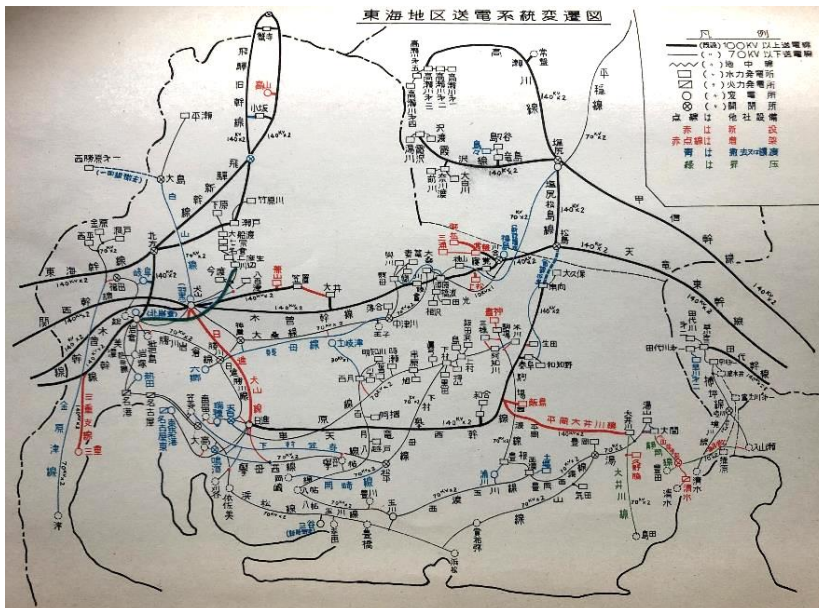


図 5-37 日本発送電の中部地域の送電網 右下に清水火力発電所がある [413]

② 鶴見窯業清水工場

鶴見窯業株式会社は 1934 年（昭和 9 年）に、耐火煉瓦の製造を目的として黒崎窯業と浅野財閥（浅野造船所鶴見製鉄所・日本鋼管）が出資して設立されたもので、同年横浜市鶴見に本社工場を建設したが、事業の拡大に伴い、清水の三保 510 番地（日本鋼管隣接地）に分工場を設置することになった。この際、清水地元による熱心な誘致があったとされるが、関東・関西の中間地点という地の利もあり、清水工場の設置が決まったとされる。同工場は 1940 年（昭和 15 年）5 月に着工し、一部設備は同年 7 月には早くも稼働を始めたとされる。敷地面積は 18,700 坪、建屋は 2,242 坪であった。また鶴見窯業は 1944 年（昭和 19 年）には、鶴見窯業株式会社は解体され、清水工場は親会社の黒崎窯業に吸収された。 [215, p. 317] [414, pp. 60-62]

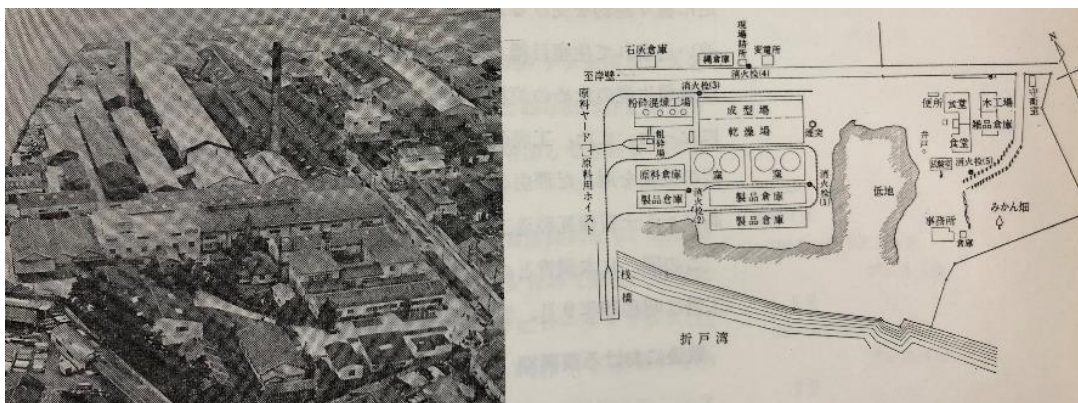


図 5-38 鶴見窯業清水工場 [414, p. 60]

③ 大阪石綿清水工場

大阪石綿株式会社については、詳細な情報が乏しいが、1939年（昭和14年）10月から折戸湾に面した駒越付近に所在した記録がある [215, p. 317]。

④ 日立製作所清水事業所

日立製作所清水工場は1943年（昭和18年）1月に着工されたが、これに先立ち清水市は市債を発行して約35万坪に及ぶ工場敷地を確保していた [383, p. 154]。1944年（昭和19年）3月に新設されたが、その目的は軍需品の増産にあり、戦時中は軍需品である特殊鋼と燃料機械等を製造したとされる。清水を工場適地とした理由は電力が豊富であることと、清水港の海運によるものが大きかったとされ、同工場の規模は敷地約1,122,000 m<sup>2</sup>、96,000 m<sup>2</sup>であった。同工場は、多くの社史を残している日立製作所や各事業所にあって、非常に記述が少なく、情報に乏しい。 [415, p. 25] ただし、同工場には駒越から分岐して清水港線の引込支線が建設されていることから、戦時下にあってその重要性が伺える。同工場では航空機製作に必要な空気圧縮機（コンプレッサー）や化学企画の大型製造工場として建設され、1944年（昭和19年）の稼働開始とともに軍需会社法の指定を受け徴用工員や動員学徒ら、従業員約4,500名が働いた [383, p. 154]。



図 5-39 建設中の日立製作所清水工場 [383, p. 154]

⑤ 東洋製罐清水工場

清水港で伸張した缶詰産業を支える缶の製造を担う東洋製罐は、当初は1934年（昭和9年）に清水に出張事務所を設けて、東京工場からの空き缶輸送と缶詰業者への供給を行っていたが、次第に清水現地での缶製造の要望が高まり、埋立が完了したばかりの日の出地区のうち2,000坪、坪6円、10年年賦で静岡県から購入することになった。

[404, p. 66]

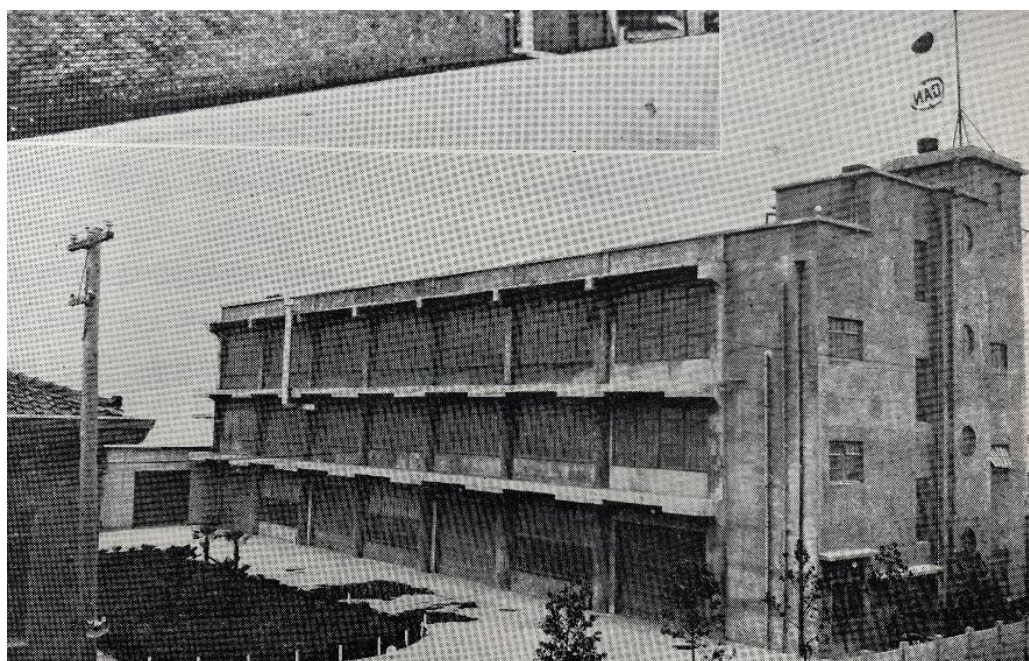


図 5-40 東洋製罐清水工場（竣工時） [404, p. 66]

こうした工業の集積に伴い、工場労働者や社員のための社宅が必要となり、三保の塚間や本村に社宅団地の建設が進んだ。また折戸湾を跨いで波止場と塚間、日本軽金属清水工場間を三角形に結ぶ渡船も増発され、当時の清水市長山田は静岡鉄道に市内鉄道の三保延伸を要請した。[215, p. 318] 最終的に1944年（昭和19年）までに三保に至る清水港線8.3kmが開通し、日本軽金属や日立製作所への貨物引込線も建設された。

以上のような清水港周辺の工場立地を示したものが下図（図 5-41）となる。

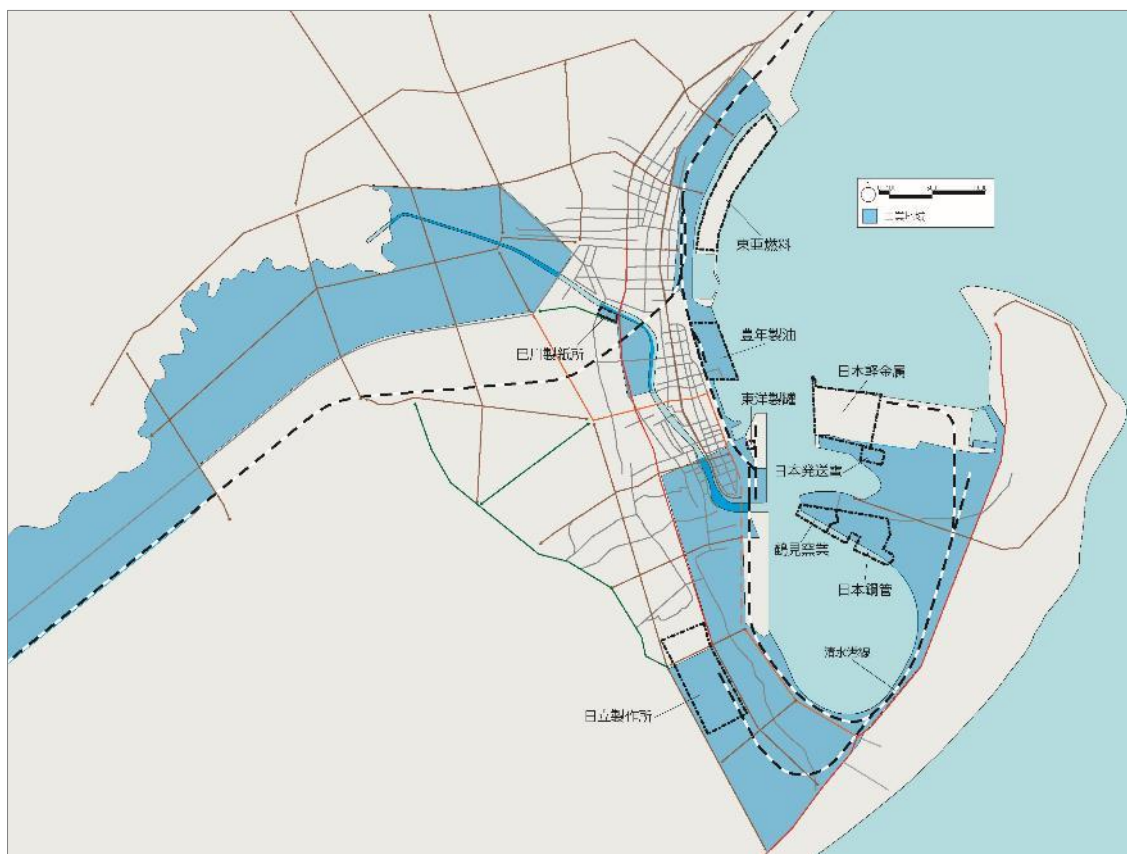


図 5-41 清水港周辺の主要な工場立地

### 5.3.6 戦時下の港湾拡張計画

内務省直轄による第二次修築工事の完了後も、清水港の拡充について、継続的に検討が進められた。1940年（昭和15年）3月25日に静岡県知事小濱八彌より港湾協会に清水港拡張のための調査・計画が依頼された。これを受けて港湾協会は工学博士安芸杏一を主査として内務省横浜土木出張所・鉄道省工務局などと共に、静岡県土木部・同河港課と協議を重ね、同年8月までに拡張計画の素案をまとめた。[416, pp. 60-61]

本素案では、当時の清水港の状況について、沖荷役が67%、岸壁荷役が16%、物揚場荷役17%の割合で行われており、未だ舁を使った沖荷役が主流であること、内務省直轄による第二次修築工事で建設された岸壁（日の出ふ頭）における岸壁荷役が効率を上げられていない現状を指摘した。またこうした舁による荷役が、地域特有の北東恒常風によって阻害されることが多く、荷役賃が高い状況を課題としている。さらに大規模工場の立地が進んでいること、今後もこうした工場の進出が予測された。[416, p. 61]

こうした課題認識を踏まえて本素案では、折戸湾内の岸壁・護岸・物揚場工事、塚間への物揚場新設、既存船溜の増改築、北東風による波浪を防ぐ南北大防波堤の新設（北1,820m・南150m・開口部300m）、袖師北への大規模な埠頭の新設、湾内の浚渫、臨港鉄道と臨港道

## 第5章

### 5.4

路（幅員 20m～15m）の建設が提言された。以上の港湾工事の工費概算は 1,900 万円、工期は 10 年程度が見積もられた。[416, pp. 65-66] また、巴川の浚渫と護岸工事により、巴川運河化による内陸部の工場地帯の充実、江尻船溜への漁港施設・魚市場の移設による混雑緩和も提言された [416, p. 64]。

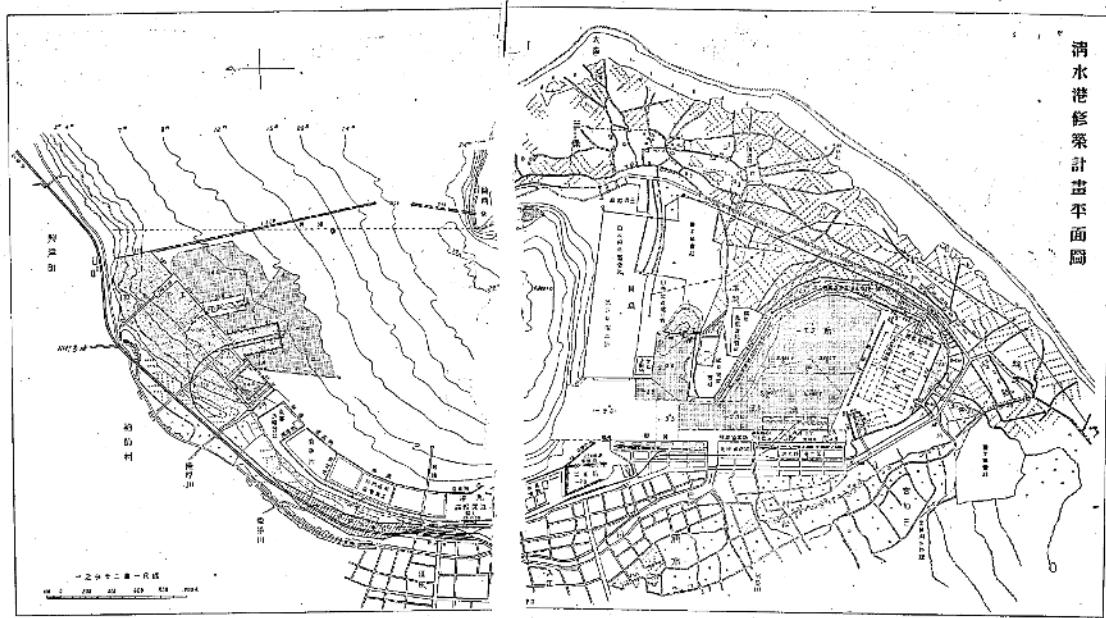


図 5-42 清水港拡張計画平面図 [416, p. 66]

その後、大戦に伴う資材不足などにより、内務省は計画規模と予算を縮小、湾内の浚渫と一部防波堤の短縮築造による速成を急いだとされるが [417, p. 24]、戦時下での本計画の進捗は不明であり、実際に袖師北側の新規埠頭や南北大防波堤などが建設されることは無かった。ただし、臨港鉄道や工業用水の建設が進められたように、戦時下にあっても工業地帯としての清水港は、軍事産業振興のために重視されていたことは間違いない。

#### 5.4 港湾都市空間形成に港湾計画・都市計画が与えた影響

以上のような清水港・清水市における港湾都市形成の経緯を下表にまとめた。



表 5-4 清水港・清水市年表

西暦	和暦	出来事	国家政策(産業)	清水港	地元企業	民間、国外、国策企業	県	町・市・都市計画	鉄道省	内務省土木局港湾課
1877	明治10年	西南戦争			波止増設社設立					
1878	明治11年			波止増修築	波止増修築					
1879	明治12年			波止増・港橋竣工	波止増・港橋竣工					
1880	明治13年				鈴木与平(4代目)副町長任					
1881	明治14年				鈴木与平(4代目)町長任					
1882	明治15年									
1883	明治16年									
1884	明治17年									
1885	明治18年									
1886	明治19年									
1887	明治20年									
1888	明治21年									
1889	明治22年	帝國憲法発布			鈴木与平(4代目)町長に(名譽職)				東海道線江尻駅開業	
1890	明治23年	帝國議會開議		開港場指定運動	開港場指定運動					
1891	明治24年									
1892	明治25年									
1893	明治26年									
1894	明治27年	日清戦争			巴川製紙(最初期の近代工場)					
1895	明治28年									
1896	明治29年			開港外貿易港指定						
1897	明治30年			横浜税関支所設置						
1898	明治31年				鈴木与平(5代目)就任					
1899	明治32年			開港場指定						
1900	明治33年									
1901	明治34年			管轄八幡製鉄所						
1902	明治35年									
1903	明治36年									
1904	明治37年	日露戦争								
1905	明治38年								清水町耕地整理組合	
1906	明治39年		鉄道国有化	茶の米回国輸出						
1907	明治40年			第二種重要港湾指定						
1908	明治41年									
1909	明治42年			第一次修築工事着工					第一次修築工事着工	
1910	明治43年	韓国併合								
1911	明治44年	不平等条約解消	不平等条約解消							
1912	大正1年			灯台完成					灯台完成	
1913	大正2年									
1914	大正3年	第一次大戦		第一次修築工事完工					第一次修築工事完工	
1915	大正4年									
1916	大正5年									江尻～清水港駅間の貨物線開業(清水港支線)
1917	大正6年			豊年製油工場(県営埋立地)	鈴木与平(6代目)就任	豊年製油工場(県営埋立地)				
1918	大正7年									
1919	大正8年									
1920	大正9年				鈴木酒店より鈴木材部に幹部出向					
1921	大正10年			第二次修築工事					第二次修築工事・員島埋立地着工 内務省に委託	鉄道庁着工 →内務省に委託 通称施工:第二次修築工事着工 (275万/550万國庫補助onM30/37号法)
1922	大正11年									
1923	大正12年	關東大震災		木材需要増加						
1924	大正13年									
1925	大正14年									
1926	大正15年/昭和1年									
1927	昭和2年	昭和金融恐慌	銀行再編・財閥復興							
1928	昭和3年									
1929	昭和4年	世界恐慌		清水港務所設置						
1930	昭和5年			豆種地蔵						
1931	昭和6年									
1932	昭和7年	滿州国成立	特務警察(高橋是清)							
1933	昭和8年	國際連盟脱退	國策会社・円ブロック形成							
1934	昭和9年									
1935	昭和10年									
1936	昭和11年									
1937	昭和12年									
1938	昭和13年									
1939	昭和14年	第二次大戦								
1940	昭和15年									
1941	昭和16年	太平洋戦争								
1942	昭和17年									
1943	昭和18年									
1944	昭和19年									
1945	昭和20年	終戦								
1946	昭和21年	特別都市計画法								

明治維新から第二次世界大戦の時期にかけての清水の港と都市の発展は、非常にダイナミックであった。江戸期の巴川河口の川湊であった清水は、周辺町村を合併して清水市となるとともに、折戸湾に面した最初期の波止場を端緒として、川湊ではない近代的な港湾としての歴史を歩み始めた。明治維新後の最初期には政治経済の大変革の影響を受けて清水で

## 第5章

### 5.4

も様々な混乱があったが、旧廻船問屋を中心として次第に海運の伸長と、波止場整備に見られる港勢の充実が見られるようになった。こうした都市・港湾の基盤整備は、新政府の体制や財力が整わない時期になって、ほとんど清水一円の地元有志の資金によって進められ、次第に開港場指定や、その後の静岡県による清水港第一次修築工事につながる機運を醸成していった。

1909年(明治42年)から開始された静岡県による第一次修築工事は、大型船が接岸できる港湾設備を整備するまでには至らず、波止場を拡張・新設するなど、当時としてもやや中途半端なスペックの港湾改修であった。ただし、本工事によって造成された清江埋立地には、豊年製油清水工場が立地し、その後の清水の本格的な工業化の端緒となった。

県による修築工事後からほとんど間を置かず、1921年(大正10年)から開始された内務省による直轄工事(第二次修築工事)では、大型船が接岸できる近代的な埠頭整備が行われると共に、鉄道省岸壁、県による貝島埋立地・折戸湾貯木場の整備と相まって、清水港は大幅にその港勢を整えることになった。さらに、県と鈴与などの地元有力企業が財閥系・国策企業を積極誘致したことで、戦時中にかけて大規模な重化学工業の工場群が清水の臨海一帯に立地することになり、清水港は臨港工業地帯としての面を併せ持つことになった。さらに戦時中の臨港鉄道延伸(清水港線)や安倍川静清工業用水の整備など、戦時体制下でありながら清水港の工業化が強力に推進されることになった。

このように、着実に近代港湾としての整備を遂げつつあった清水市にあって、1925年(大正14年)からは都市計画法に基づく都市計画が開始された。この都市計画は立案に当たり、特に街路計画において、先行する内務省直轄による港湾整備に大きく影響を受けた。特に、都市計画街路事業では港湾と国道一号線の連絡や港湾一帯の臨港道路となる路線が優先的に事業決定され、内務省直轄工事が完了するのと前後して多くの区間が供用されることになった。特に直轄工事埠頭と直結する1.3.2.大曲波止場線は、直轄工事の進捗と併せて非常に短期間で予定地の買収と道路施工が行われ、直轄工事竣工に先んじて開通を迎えるなど、同埠頭建設が清水市の都市計画に与えた影響は非常に大きかったことが分かる。

都市計画用途地域では臨海部一帯が広く工業地域とされたものの、用途地域施行当初から工場が立地したわけではなく、臨海部の工業化が進むのは前述の通り第二次大戦の開戦前後からであったが、結果として都市計画用途地域が想定した土地利用が、ある程度誘導・実現することになった。一方で、工業地域指定に対しては、本来の港湾業務を阻害する土地利用を懸念する意見が、都市計画地方委員会で出されるなど、3.4で詳述した「臨港地域」をめぐる議論と通底するものが見られた。

以上の様に、明治から戦前にかけての清水は、港湾の発展(特に内務省直轄期の港湾整備)、都市計画の施行、戦時下の地方工業化政策などが重なり、現在に至る港湾都市空間・工業地帯・都市基盤が形作られていった。特に港湾整備や工業立地の面では、内務省土木局や商工省などの国策が強く反映されたものの、静岡県・清水市や鈴与をはじめとした地元企業も清

水港の近代化・工業化に対しては1920年代から一貫して関与していた。清水港一帯の都市空間形成には、国や県といった行政だけではなく、地元有力者の意図が大きく影響を与えていたということが出来る。

本章で実際の港湾都市の都市計画事業を見てきた中で最も重要な視点は、当時の都市計画がどの程度港湾をその計画の中に位置づけ、優先度をつけていたか、あるいは計画内でコントロールしようとしていたか、ということである。当時は、港湾陸域に対する法的な区域設定（臨港地域）が無かったため、どこまでが港湾陸域であると厳密に定められることは無かったが、少なくとも臨海部に沿ってかけられた工業地域、あるいは1.3.2.大曲波止場線～直轄工事内道路（築港道路）～1.3.3.村松折戸線が形成した臨港道路の海側が港湾の直接的な経済的影響を受ける一帯であると捉えることは可能であろう。左記のように、都市計画の事業化にあたっては、1.3.2.大曲波止場線～築港道路～1.3.3.村松折戸線が優先着工され、特に国道一号線と清水港を結ぶ1.3.2.大曲波止場線は築港道路の完成と合わせて1933年（昭和8年）に竣工しており、清水の都市の骨格をなす都市計画街路が港湾の整備と不可分であったことが分かる。つまり、清水の都市計画は、直轄港湾工事に対して、最優先で直結する都市計画街路事業を施行したことになる。

用途地域については、当時は農地や荒地であったところも含めて、臨海部に広く工業地域を指定することで、1940年代にかけての工業立地を促す余地を残し、実際に工場が建設されたことで、結果的にはほぼ都市計画の意図通りの土地利用誘導となったと言える。

こうした計画・事業の経緯を見る限り、清水の都市計画は、港湾都市としての機能的な空間形成を促進するという方針の下、近代的・効率的な都市基盤整備を短期間で為し得たという点で、臨海工業都市の都市計画の一つの典型と捉えることが出来る。もちろん、当時はまちづくりの方針（マスタープラン）が正式に示されることが法定されていなかったため、上記はあくまで現在視点での評価となるが、当時示されていた都市計画手法の中で内務省直轄工事に対応し、港湾都市としての発展に最大限の努力が払われていたことは疑い無い。

---

1 そもそも内務省直轄の清水港修築工事も鈴木与平（六代）を中心とした熱烈な陳情の成果であった。

2 真坂忠蔵は1938年に愛知県都市計画課長を務め、「名古屋大緑地計画」などに関わっている。

3 木津正治（1882～1938年）1907年東京帝大土木工学科卒。内務省に入り門司港改良・修築、関門海峡浚渫、下関港修築を担当。1929年横浜土木出張所長となり、横浜港改良と清水港修築に尽力。

4 三保・貝島が当時陸の孤島だった状態であったことについて言及がある。

5 港湾労務は地元雇用をもちたらずものの、日雇いが大半で、安定した雇用ではなかつ

---

た。

- 6 山田勝四郎 旧清水町の町長を務め、町村合併後の新清水市で 1926 - 1929 年, 1937 - 1946 年清水市長を務めた。
- 7 正式には鈴木与平（六代目）が元売捌人の指定を受けていた。
- 8 秋山一裕は、明治末期の一大政治スキャンダルである日糖疑獄事件の首謀者として知られているが、1912 年の控訴審でに禁固 3 年 6 か月を言い渡されていることから、清水の埋立を企図した時期は、既に刑を終えた後であると考えられる。
- 9 商工省の外局として 1937 年（昭和 12 年）に鉱山局から分割して設立、石油業法の運用を掌った。

## 第6章 戦災復興計画における港湾の位置付けと港湾行政の高度化

本章では、本論文の研究対象各都市において、どのような戦災復興都市計画が立案されたかについて、第4章に続くかたちで、主に港湾との関連性に着目し論考したい。また、戦後の都市計画行政・港湾行政がどのような経過を辿り、現在に至る都市計画と港湾の制度的な分断に至ったのか、その制度史を紐解く。

### 6.1 戦災復興都市計画の進展

1945年（昭和20年）8月15日の終戦を受け、戦時中の空襲で大きな被害を受けた日本の各都市の復興を進めるべく、戦災復興都市計画が実施されることになった。本節では、こうした戦災復興計画にかかる法制度や計画標準が制定・施行された経緯・過程を明らかにしたい。

#### 6.1.1 戦災復興院の成立

1945年（昭和20年）8月15日に日本は連合国のポツダム宣言を受諾して終戦を迎え（正式な降伏文書調印は同年9月2日）、第二次世界大戦による日本国内の被害は罹災都市約120、罹災面積1億9千万坪、罹災戸数230万戸、罹災人口は970万人に上った。戦後、政府は応急対策として、9月4日に罹災者向け簡易住宅30万戸の建設の閣議決定、11月12日には住宅緊急措置令を公布し、冬に備えて既存建物を強制的に住宅に転用できる政策を実施した。しかし、物資の不足や予算・法制度の不備などから住宅の復興は進展せず、障害となっていた借地借家関連の整理のため罹災都市借地借家臨時処理法を1946年（昭和21年）8月27日に公布した。[418, p. 1]

一方で、本格的な都市復興計画に取り組むため、1945年（昭和20年）11月5日に、内閣総理大臣の直属機関として、戦災復興院が設置された[419]。同院設置までの経緯は下記となる。

戦時中に都市計画行政を掌っていたのは内務省国土局計画課であったが、一般都市計画を推進する状況にはなく、防空総本部による防空都市計画が優先される状況であった。戦後に防空総本部が解体され、改めて一般都市計画を行える状況となった。この際、当時の計画課長大橋武夫を中心に、国土局計画課で戦災都市復興の諸方針、行政機構、推進体制などが議論されたが、次第に復興省の必要性が叫ばれるようになった。復興省は復興大臣を置き、同大臣は強力な権限を持ち、手続きの簡易迅速化、大規模な土地区画整理、経費の全額国庫負担、全国に地方施設局設置などが、構想された。この復興省の行政機構は総務局・都市計画局・営繕局・建築局・整地局・道路局・河川局・港湾局・公園局に分掌される予定であっ

## 第6章

### 6.1

た。このうち港湾局は

- 「1 港湾の建設、保存及管理に関する事項
- 2 港湾内の公有水面に関する事項
- 3 防潮に関する事項」 [418, pp. 711-712]

を担当する想定であった。

また復員局と合わせて復興省とし、復員した人員を失業救済として復興事業の各種建築土木事業に充てようとするものであり、勤労働員や職業訓練、指導などの広範な厚生労働行政を含むものであった。さらに、国土計画の下、農業と工業や都市復興にあたらせる人口配分を決定し、復員により都市に人が集中する過大都市を抑制しようという意図もあった。戦前は疎開などにより半強制的に人口分散を図っていたため、戦後はその制限が無くなってしまふ恐れがあったためである。 [418, p. 713]

その他、内務大臣の管理下に復興院を設置する案、内務省建設総監のもとに計画局（新設）と土木局（既設）を置いて総監が事務当局としてこれらを統括する案などがあった。 [418, pp. 714-717]

以上のような議論・経緯を経て、内務省国土局から分離し、内閣総理大臣直轄という形で、1945年（昭和20年）11月5日に小林一三を総裁とする戦災復興院が設置された。同省は技術職450名以上を含む550名程度の規模であった。 [418, p. 717]

戦災復興院の設置を定める同日の「勅令第621号 戦災復興院官制」 [420]では、上記経緯にあった港湾に関する言及や担当部局の設置はなく、計画局・業務局・土地局とその下に各課が置かれ、地方には仙台・横浜・京都・呉に特別建設出張所が置かれた。さらに1946年（昭和21年）には特別建設局や建築局（業務局改め）が設置され、戦災復興院相談所の開設もあった。 [418, pp. 717-726]

1947年（昭和22年）12月31日に内務省の解体に伴い、12月26日に建設院設置法（法律第237号） [421]が公布され、戦災復興院は内務省国土局と合併して建設院となった。同法では第一条で「建設院は、内閣総理大臣の管理に属し、国土計画、地方計画に関する事務、地理に関する事務、土地収用に関する事務、河川、道路、砂防、公有の水面（港湾内の水面を除く）及び水流その他土木に関する事務、住宅、宅地、建築、国費の支弁に属する建物の営繕及び土木建築工事請負業に関する事務（別に法律の定のあるものを除く）並びに国費の不当支出を防止するためにする連合国軍最高司令官の要求に係るすべての建設工事の技術的監督及び監視に関する事務を掌る。」と定義され、明確に港湾がその対象業務から除外されていることが分かる。

さらに、1948年（昭和23年）7月8日に建設省設置法（法律第113号） [422]による建設省設置法の設置に伴い、建設院は建設省に改組された。同法でも、

「第3条 本省の所掌事務 （中略）

10 公有水面（港湾内の水面を除く）の埋立に関する事務を管理すること。

11 運河（港湾内のものを除く）の埋立に関する事務を管理すること。」  
となっており、ここでも引き続き港湾に関する事務権限を建設省は有さないこととなった。

### 6.1.2 地方における戦災復興推進体制

戦災復興院などの政府の戦災復興のための行政機構整備に伴い、当初は各都道府県においても所管部署が設置される構想があった。東京都は復興総局、大阪・神奈川・兵庫・愛知・福岡は復興局、その他の道府県では復興部が置かれ、これらの部局には部課として総務・都市計画・整地・道路・港湾・河川・住宅・砂防・緑地・営繕が置かれる想定であった。[418, p. 767]

また当初、戦災復興事業の施行者は地方の創意を反映させるため市町長であり、小林一三総裁は政府官庁の指導よりもなるべく地方自治体と地元民間企業や有力市民などが協力して計画立案と推進を行うべきだと考えていたが、人材やノウハウ・予算の不足から都道府県知事が施行者となる場合もあり、結果的に市町長施行 55 都市、都道府県知事施行 58 都市となった。[418, pp. 768-772]

### 6.1.3 地域地区制の再検討

政府の動きを待たずに、復興計画を作成した例とした富山市が挙げられる。富山市では戦災直後の 1945 年（昭和 20 年）8 月 1 日に同県知事の命令で復興都市計画のプランが練られ、終戦時には一定の都市計画街路計画が作成されていたとされる。[1, p. 180 - 181] また、愛知県や岐阜県では終戦後の 8 月中に、戦災復興都市計画の手法は土地区画整理が基礎となることを見定め、土地測量や計画調査に着手していた [1, p. 181]。

また藤賀の研究（2014 年）[10]によれば、終戦直後、内務省に於て戦災復興事業に向けて「地域地区問題」として都市計画の課題整理をおこなった。ここでは戦前の地域地区制の再検討を掲げ、従前の工業地域が抱える課題、具体的には用途や規模別の工業地域の細分化、特別地区として海水浴場地区や交通地区、菜園住宅地区などの多様な地域地区設定などの検討がなされた。[10, p. 142]

さらに、1945 年（昭和 20 年）12 月 30 日の戦災地都市計画基本方針を受けて、内務省国土局計画課によって作成された地域地区標準案では、従前の住居・商業・工業地域をさらに 2 - 3 の地域に分類し、各地域の用途・最低敷地面積・建蔽率・容積率などを定めており、工業地域は上記の「地域地区問題」を受けて、軽工業・専用工業地帯・有害危険工業密集地帯、といった細分類（各々第一種～第三種に分類）を行っていた、とされる [10, pp. 142-143]。

一方で戦災復興院は、戦災復興都市計画の策定の過程で、典型都市 19 都市<sup>1</sup>（実際に派遣されたのは 13 都市とされる）について学識者・建築家・都市計画家などに土地利用を中心

## 第6章

### 6.1

とする調査・計画立案を嘱託<sup>2</sup>して、学界や民間の立場から自由な計画案を提出させることを行った。実施時期は1946年夏から秋にかけてであったが、調査・立案の期間が短く、すでに各都市の地元都市計画部門の部局では復興都市計画の策定が進んでいたこともあって、嘱託による土地利用計画の提案が、実際の復興都市計画に生かされた面は少ないとされる。[1, pp. 182-183]

ただし、この嘱託提案で出された土地利用計画提案は、住居・商業・工業地域の三地域制を基本としつつ、各地域内に地区（特定地区）を設け、多様な特定地区を提案していた。住居地域では住居地区・店舗地区・共同住宅地区・菜園住宅地区、商業地域では普通商業地区・商業専用地区、工業地域では軽工業地区・重工業地区・特別工業地区を上げている。[10, p. 144]

以上のように1946年（昭和21年）10月に出される「戦災都市土地利用計画設定標準」（6.1.6で詳述）に至る過程で、さまざまな用途地域・特別地区の検討がなされたことが判明している。これらを工業および港湾に係るものに絞って抜粋・比較した表が以下となる。

表 6-1 土地利用設定標準検討過程と分類の変遷（[10, p. 144]より筆者作成）

用途	従前の市街地建築物法 (1938年改正)		地域地区設定標準案 (1945年10月)		戦災都市土地利用計画 嘱託提案 (1946年4-5月)		戦災都市土地利用計画 設定標準 (1946年10月)	
工業	工業地域 未指定地域	工業専用地区 特別地区	工業地域	第一種工業地域	工業地域	軽工業地区	工業地域	甲種工業地区
				第二種工業地域		重工業地区		乙種工業地区
				第三種工業地域		特別工業地区		その他の区域
特別	-	-	特別地区	港湾地区 倉庫地区	特別地区	倉庫地区 鉄道地区 運輸特別地区	特別地区	港湾地区 特別工業地区

上表（表 6-1）のように、港湾一帯（それに付随する鉄道貨物操車場等）に関する特別地区として、港湾地区、倉庫地区、鉄道地区、運輸特別地区が検討されていたことが分かる。

この特別地区を検証するにあたり、内務省嘱託戦災復興計画の対象となった都市のうち、本論文の研究対象港湾都市に該当する都市は青森市・鹿児島市・宇部市・広島市であるが、詳細な資料が入手できた鹿児島市について、土地利用の考え方を整理したい。鹿児島市に派遣されたのは住宅営団技師の菅陸二であったが、菅は鹿児島市について「南九州随一の良港都市であり、本土最南部の閩門の地域にあるという地理的条件、桜島を中心とする南国的な山紫水明の自然美や幾多の歴史的な古跡を持ち合わせるという歴史的な条件」[423, p. 323]に留意し、鹿児島市地域地区案を作成した[424, p. 10 - 11]。本案は1946年（昭和21年）6月29日・7月8日のいずれかで、戦災復興院の報告会で発表された[424, p. 6]。



鹿児島市の復興にあたっては、製造業、造船業や化学工業等といった工業の再興と発達を市内産業復興の枢要として、

- 一 埠頭、西鹿児島駅及び市の南部の重点的再確認（重要施設の再編、都心部の移動等）
- 二 地域地区の極度の純粋化（専用地区・特別地区の活用）
- 三 自然美と史跡の活用
- 四 工業地域、住居地域に対する将来の拡張考慮（谷山工業地、紫原住宅地、吉野開発計画等）

を重点項目として掲げた。また市街地として将来的に発展すべきエリアと開発を適当に抑制するエリアを分ける、現在の市街化・市街化調整区域に通底する考え方も示された。[424, p. 10 - 11]

地域地区、特別地区については、当時の法では規定のない公館地区、文教地区、歓興地区、埠頭地区を考慮し、さらに埠頭地区については D 埠頭地区（商業的）と E 埠頭地区（工業的）というさらに細分化された土地利用を定めている（図 6-1）。また、役所・税務署・裁判所・警察署・電話局・郵便局・学校・病院・図書館・公会堂などの公共施設を、新たな土地利用計画に基づいて、特に公館地区一帯に再配置する計画まで考慮していた。[424, p. 11]

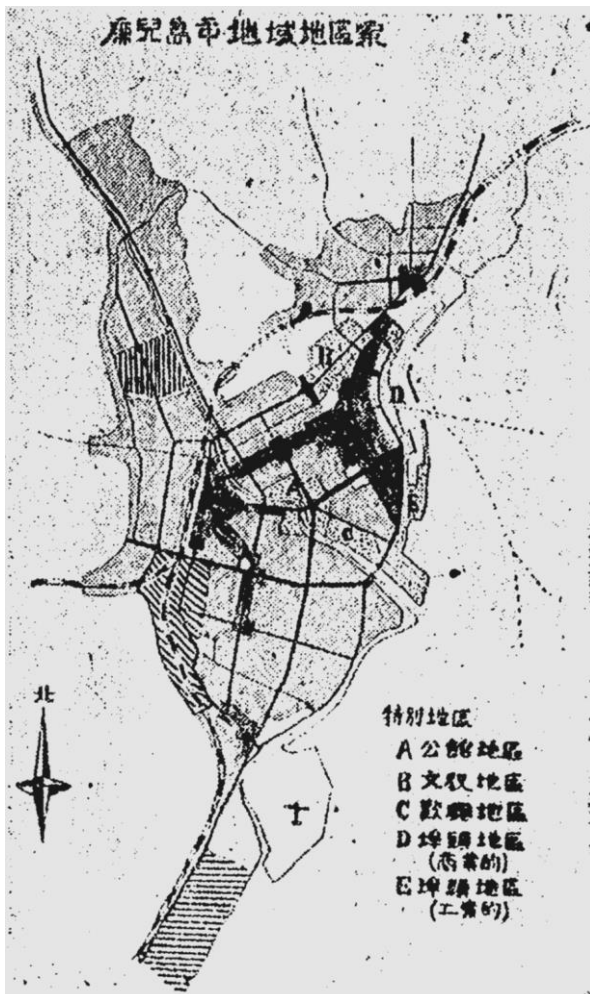


図 6-1 鹿児島市地域地区案 [424, p. 11]

こうした菅の地域地区案は、その後正式決定される鹿児島戦災復興都市計画（1951年）に一定程度反映され、公共施設などの重要建築物配置と一体になった地区形成が実現したとされる [423, p. 324]。

以上のように、終戦後の最初期においても、戦災復興都市計画を検討する中で、従前の都市計画法・市街地建築物法に基づく地域地区制度から、さらに踏み込んだ港湾一帯の土地利用計画と、それを支える地域地区制度の検討が行われていたことが分かる。

#### 6.1.4 戦災地復興計画基本方針

1945年（昭和20年）12月30日に、当時の幣原喜重郎内閣で「戦災地復興計画基本方針」が閣議決定された。その基本方針は下記となる。

「 戦災地復興計画基本方針

昭和20年12月30日 閣議決定

今次の戦災は被害殆んど全国に跨り都市、聚落を通じ其の焼失区域は1億6千万坪に及ぶ、之に対する復興計画は産業の立地、都市農村の人口配分等に関する合理的方策に依り過大都市の抑制並に地方中小都市の振興を図るを目途とし各都市又は聚落の性格と其の将来の発展に即応して樹立せらるべく計画に属する事業は永年長期に亘り継続して施行するの外なきも之が基礎となるべき土地整理事業は性質上出来得る限り急速に之を実施すべきものとす

#### 1. 復興計画区域

戦災地の復興計画を実施する区域は都市又は聚落の相当部分に損害を蒙りたる戦災地の主要罹災地域及之と関連する地域とす

#### 2. 復興計画の目標

戦災地の復興計画に於ては産業の立地、人口の配分等に関する方策に依り規定せらるる都市聚落の性格と規模とを基礎とし都市聚落の能率、保健及防災を主眼として決定せらるべく兼ねて国民生活の向上と地方的美観の発揚を企図し地方の気候、風土慣習等に即応せる特色ある都市聚落を建設せんことを目標とす

#### 3. 土地利用計画

- (1) 都市、聚落の能率、保健及防災に対する充分なる考慮の下に工業、商業其の他の業務及住居に充てらるべき土地の配分を計画的に決定すること
- (2) 土地利用に関する計画の実現を確保する為地域及地区に関しては出来得る限り精密に指定し且特に其の専用制を高度化すること
- (3) 特殊の目的の為に設けらるる地区にして其の従来配置が不適當なるものは此の際之が変更、合併を行うこと
- (4) 官公衙、学校、停車場、郵便、電信電話局舎、市場、墓地其の他都市聚落構成上の主要営造物に付ては適正なる配置を為すと共に罹災の施設又は営造物にして其の位置を変更するを適當とするものは之を他に移転せしむること

#### 4. 主要施設

##### (1) 街路

い、街路網は都市聚落の性格、規模並に土地利用計画に即応し之を構成すると共に街路の構想に於ては将来の自動車交通及建築の様式、規模に適應せしむることを期し兼ねて防災、保健及美観に資すること

ろ、主要幹線街路の幅員は中小都市に於て36米以上、大都市に於ては50米以上、其の他

## 第6章

### 6.1

の幹線街路は中小都市に於ては25米以上、大都市に於ては36米以上、補助幹線街路は15米以上とし止むを得ざる場合と雖も8米を下らず区画街路は6米以上とすること

は、必要の個所には幅員50米乃至100米の広路又は広場を配置し利用上防災及美観の構成を兼ねしむること

に、地下鉄道、軌道、乗合自動車等の整備を予想せらるる場合に於ては街路は之に即応する系統幅員を有せしむること

#### (2) 緑地

い、公園運動場、公園道路其の他の緑地は都市、聚落の性格及土地利用計画に応じ系統的に配置せらるること

ろ、緑地の総面積は市街地面積の10%以上を目途として整備せらるること

は、必要に応じ市街外周に於ける農地、山林、原野、河川等空地の保存を図る為緑地帯を指定し其の他の緑地と相俟つて市街地への楔入を図ること

#### (3) 港湾、運河、飛行場

将来の産業の立地及地方の発展を予想し之に相応する鉄道、軌道、港湾及び運河を整備すると共に主要なる都市に於ては飛行場、軌道、地下鉄道等を計画すること

#### (4) 其の他

市街地の整備に伴い電線等は原則として之を地下に移設し必要なる水道、下水道の改良新設を行い水利施設の拡充を期するの外必要に応じ塵芥及汚物の処理場、火葬場、屠場等を整備し主要都市に於ては蔬菜、鮮魚介等の市場の整備を図ること

## 5. 土地整理

(1) 街路公園其の他の公共用地等の提供及市街地の利用増進を目的として罹災区域の全体に亘り急速に土地整備を実施すること

(2) 土地整理の方法は土地区画整理又は買収に依ることとし必要に応じて地券の発行等の方法を考慮すること

(3) 土地区画整理に於ては名勝地、旧蹟地、古墳墓地等を除くの外関係土地の全部を整理施行地区に編入すること

(4) 移転すべき罹災の施設又は営造物の跡地、兵舎其の他軍用地跡地は官公衛、街路、公園其の他公共用地に充つるものの外之を市街宅地と為すこと

(5) 土地区画整理施行の結果宅地面積の減少するものに対しては其の減少の一部は之を無償を以て提供せしむること

(6) 市街地の密住を避け、堅牢建築物の建築を促進する為土地区画整理に於ては過小画地の整理を行うこととし整理の施行を容易ならしむる為必要に応じ小なる敷地に対しては地積を増して換地を交付し特に大なる敷地に付ては其の減歩を大ならしむること

(7) 土地区画整理の施行を容易ならしむる為公共団体代行機関等をして住宅敷地造成事業を経営せしむること

## 6. 疎開跡地に対する措置

- (1) 土地区画整理施行区域内の建物疎開跡地にして公共団体に於て未だ買収しあらざるものに付ては区画整理事業の施行を容易ならしむる為関係公共団体をして之を買収せしむること
- (2) 建物疎開跡地にして区画整理施行区域外にあるもの及戦災地に非ざる都市にあるものは都市計画上必要あるものに限り関係公共団体をして之を買収せしめ其の経費に付ては国庫より補助金を交付すること

## 7. 建築

- (1) 市街地の不燃、保健及防災を強化し戦災地に関する復興計画に即応して市街地建築物の構造設備に関する監督を強化し併せて之が指導を行うこと
- (2) 都心部及防火帯に属する地区に於ては堅牢建築物以外の建築物を禁止すること
- (3) その他の地区に於ても堅牢建築物以外の建築物は其の配置及構造に関する条件を厳格にし出来得る限り之が耐火性を高むること
- (4) 建築物敷地内の空地を確保する為建蔽率に関する制限を強化すること
- (5) 堅牢建築物の建築を促進する為之が有効なる助成の方途を講ずると共に堅牢建築物の建築上の必要に基く同一街廓内の土地の収用の制度を設くること

## 8. 事業の執行

復興計画は政府に於て計画を統制し其の立案に当りては出来得る限り地方の創意を反映助長せしむるを主眼とし之に基きて施行すべき事業は成るべく市町村長（東京都の区の存する区域に付ては東京都長官）をして之を執行せしめ市町村長に於て執行すること困難なるものは府県知事をして執行せしむること

## 9. 復興計画事業費

- (1) 復興計画事業の費用は公共団体の負担とするも公共団体の財政に於て負担に堪えざる部分に付ては国庫より補助すること
- (2) 公共団体に於て負担する費用に付ては其の一部を罹災区域外の住民をして負担せしむることを得ること
- (3) 公共団体の負担する費用に充てしむる為政府は低利資金の融通をなし且其の利子等の補給を為すこと」(下線筆者) [425]

本方針では、戦災都市の復興に向けて、都市計画諸制度、特に広幅員の都市計画街路と土地区画整理によって旧来の街区を一新した、新たな都市基盤整備の指針を示したと言える。実際に特別都市計画法が施行・公布されるのは翌1946年（昭和21年）9月であるため、

## 第6章

### 6.1

本方針は、すでに個別の復興・再建が始まっていた国内各都市に対して、拙速な復旧ではなく、戦災を旧来の都市からの躍進（特に区画整理）の好機と捉えて、将来を見据えた都市計画を実施するよう呼び掛けている、と考えられる。いずれにしても本方針が、政府から各都市に対する、戦災復興に関する正式な通達としては初めてのものとなる。

また都市計画関係の行政文書で「土地利用計画」という用語を公式に用いられたのは初めてであるとされる [426, p. 163]。

港湾に関するものとしては、4.(3)において、「将来の産業の立地及地方の発展を予想し之に相応する鉄道、軌道、港湾及び運河を整備する」と言及されているが、その整備主体が誰であるかの言及はなく、もちろん具体的に想定した上での記述ではないと思われるが、この時点では港湾も罹災都市の復興計画に含まれる、という認識であったことが分かる。

#### 6.1.5 特別都市計画法の制定

1945年（昭和20年）12月30日閣議決定の戦災地復興計画基本方針を実施していくにあたり、戦災都市の復興事業の主たる手段は土地区画整理であったが、当時は土地区画整理法が未だ無く、平時の都市計画法ではこれほど大規模な土地区画整理を短期間で行う想定で作られたものではなかった。そのため、特別都市計画法の法制化が求められるようになった。[427, p. 1] つまり、特別都市計画法は当初より土地区画整理を念頭に置いた出自であったと言える（同法第12条）。

特別都市計画法は1946年（昭和21年）6月25日から貴族院にかけられ、特別委員会が3回実施された [427, p. 2]。衆議院は7月30日の本会議上程のみであり、同年9月10日に公布される運びとなった [427, p. 25]。

その後、同年11月3日に新日本国憲法が公布され、特別都市計画法の一部が同憲法に抵触するところがあったため、1949年（昭和24年）5月16日に同法は改正交付された [427, pp. 29-35]。また1948年（昭和23年）公布の地方財政法により、国と地方公共団体との財政負担関係の明確化が行われたため、これに則り、1951年（昭和26年）6月4日に特別都市計画法が改正交付された。 [427, pp. 35-43]

土地区画整理事業は都市計画法第12条の規定に依り、都市計画区域内の宅地化を進めるため、耕地整理法を準用するかたちで施行されていたが、時代にそぐわない点も多く、1949年（昭和24年）に土地改良法施行に伴って耕地整理法が改正廃止されたことで、改めて土地区画整理に関する単独法が必要となった [427, p. 139]。1954年（昭和29年）5月20日に土地区画整理法（法律第119号）及び同法施行法（法律第120号）が公布された [427, p. 161]。

#### 6.1.6 戦災復興都市計画の各種計画標準

戦災地復興計画基本方針と1946年（昭和21年）9月公布の特別都市計画法に則り、各種の計画標準が復興院において定められた。その端緒となったのが復興院の示した「戦災都市土地利用計画設定標準」である。この標準の適用にあたって、戦災復興院計画局長・建築局長から1946年（昭和21年）10月1日復興計画第198号「戦災都市における土地利用計画の設定について」が通達された。この通達で示された内容は下記となる。

「 戦災都市における土地利用計画の設定について

戦災復興院計画局長・建築局長通牒

（前略）

1. 土地利用計画は、戦災都市土地利用計画設定標準に基き特別都市計画法第1条第3項の市町村について立案し、本院と打ち合わせの上速かに内申すること。内申案は、内閣総理大臣が都市計画委員会に諮問して正式にこれを決定する。
2. 計画の立案に当つては、関係地方官庁及び交通産業等の関係機関等の意見を徴すること。尚別記都市に対しては、運輸省港湾局から特に港湾地区の設定の希望があつたから、夫々関係当局と打合せられたきこと。

（中略）

5. 土地利用計画の設定と同時に別紙要領により市街地建築物法による地域地区指定案を作り内申すること。尚市街地建築物法の地域地区は土地利用計画設定標準に基いて改正を考慮中であること。

（中略）

港湾地区設定希望都市及連絡先

都道府県	都市名	連絡先
北海道 東京	根室、釧路、函館、室蘭	運輸省海運総局港湾局計画課 (運輸省内)
富山 福井	富山 福井、敦賀	第1港湾建設部 (新潟市白山裏)
青森 岩手 神奈川 千葉 愛知 三重 静岡	青森、八戸 釜石、宮古 横浜、川崎 千葉、銚子 名古屋、豊橋 津、四日市、桑名 静岡、清水、沼津	第2港湾建設部 (横浜市神奈川区青木通)
大阪 兵庫	大阪、堺 神戸、明石、尼崎	第3港湾建設部 (神戸市生田区中山手通)

第6章

6.1

和歌山	<b>和歌山</b> 、海南、新宮、勝浦	
広島	<b>広島</b> 、呉、福山	
岡山	岡山	第4港湾建設部 (下関市唐戸町)
鳥取	境	
香川	<b>高松</b>	
徳島	徳島	
愛媛	松山、宇和島、 <b>今治</b>	
高知	高知	
長崎	長崎、佐世保	
山口	下関、 <b>宇部</b> 、徳山、下松、光、岩国	
熊本	水俣	
福岡	福岡、門司、八幡、大牟田、若松	
大分	<b>大分</b>	
鹿児島	<b>鹿児島</b> 、串木野、阿久根、枕崎、山川、垂水	
宮崎	宮崎、油津、延岡	

(太字は本研究対象港湾都市、筆者加筆)

市街地建築物法の地域地区指定計画要領

1. 地域地区指定は土地利用計画における市街地地域に対してのみなすものとする。
2. 地域地区は土地利用計画を基準として次のように計画する。

土地利用計画の地域地区	市街地建築物法の地域地区
住居地域	住居地域
商業地域	商業地域
甲種工業地区 甲種乙種工業地区以外の工業地域	工業地域
乙種工業地区	未指定地
住居専用地区	住居専用地区
甲種工業地区	工業専用地区
甲種防火地区 乙種防火地区 高度地区	甲種防火地区 乙種防火地区 高度地区
以下、特別地区	
公館地区	商業地域又は住居地域
慰楽地区	商業地域
港湾地区	商業地域、工業地域又は未指定地



特別工業地区	工業地域内特別地区
体育地区	住居地域
文教地区	住居地域

」(略、筆者) [418, p. 83 - 85]

本通達では、新たに設けられた港湾地区の設定について運輸省港湾局より、強い希望が出されたことが示唆されている。前述の通り、戦前まで国内土木行政を一手に担っていた従来の内務省から、交通・運輸行政に特化した運輸省が分離した。港湾行政を所管することになった運輸省港湾局のガバナンスを確立していく過程が垣間見えよう。港湾地区設定希望都市として挙げられたものは、第一種・第二種重要港湾をほとんど網羅していると言え、通達はそれなりの効力を有したはずであるが、あくまで土地利用計画上の地域地区でしかないためか、「港湾地区」内の土地利用の許認可権を運輸省が有する、というわけではなく、実効性に乏しかった。

また、本通達と同時に1946年10月1日頒布された「戦災都市土地利用計画設定標準」[418]は下記となる。

「 戦災都市土地利用計画設定標準

第1 方針

1. この標準は、戦災復興計画基本方針に基いて定められたものである。
2. 土地利用計画は、都市計画区域内における土地の用途に関する基本計画であつて、地域、地区の指定、道路広場公園緑地等の計画、土地区画整理の設計、主要営造物の八計画等の基準となるものである。
3. 土地利用計画の設定に当つては、鉄道、軌道、幹線道路等に関する基本的計画に留意しなければならない。

第2 市街地配分計画

(中略)

第3 地域地区計画

1. 総括

- イ) 市街地地域を商業、工業及び住居の3地域に区分し、これに特定の用途に当てられる地区を配分し、更に市街地の状況に応じ必要のある区域には防火地区、高度地区等を設定する。
- ロ) 商業地域、工業地域及び特にそれらの専用地区、公館地区等業務を主とする地域は、成るべく小団地又は適当は幅の帯状の区域とし、且つ分散的に配置して、職

## 第6章

### 6.1

場と居住地の有機的連繫を図る。

ハ) 用途地域、地区の配分に当つては、土地、建築物及び各種の都市施設の現況を考慮すると共に、夫々の用途に応ずる適地を選定する。

ニ) 用途地域、地区の面積割合は、都市の性格及び既往の統計資料から将来の職業人口構成並びに建築物の用途別割合を推定してこれを按配する。

ホ) (中略)

#### 2. 商業地域

イ) 商業地域は、停車場前その他交通の要及び公館、事務所、商店、娯楽機関等の集中を予想される区域については、集团的又は路線的にとる。

ロ) 商業地域は、都市部の身に集中させないで都市の規模に応じ、適当に副都心又は部分的中心を形成するように配置する。

ハ) 商業地域の中、専ら事務所街、商店街又は歓楽街おとしての発展を予想される区域は、商業専用地区とする。

#### 3. 工業地域

イ) 工業地域は、既存工場の種類規模並びに分布状況及び将来の工業的発展の動向並びにこれに応ずる立地条件、職場と居住地との交通関係等を考慮して配置する。

ロ) 工業地域の中特に地勢、海陸運輸、動力、用水又は原料の供給、廃液処理、その他の立地条件が優れ、工場の集中を予想される区域は、甲種工業地区（工業専用地区）とする。

ハ) 工業地域の中、中小規模の工業又は家内工業を主とする区域は、乙種工業地域とする。

#### 4. 住居地域

(中略)

#### 5. 特別地区

イ) 公館地区 (中略)

ロ) 慰楽地区 (中略)

ハ) 港湾地区（商港地区、工業港地区、漁港地区等）、倉庫地区等は夫々の機能を最高度に発揮させるため、特別の施設もなし又はその業務のため用地も確保する必要のある区域に設ける。

ニ) 特別工業地区は著しく衛生上有害又は保安上危険の虞ある工場を隔離する目的で工業地域のうち他に危害を及ぼす虞の少い位置に設ける。

ホ) 前各号の外体育地区、文教地区その他都市計画上特別の施設の用に供する区域で建築物の用途、配置等について、特別の計画をする必要のある区域には特別地区を設ける。

#### 6. 防火地区 (中略)

#### 7. 高度地区 (中略)

## 8. 風致地区（中略）

## 第4 主要営造物配置計画

1. 官公衛、学校、停車場、郵便局、電信局、電話局、市場、墓地等の営造物の中都市計画上重要なもの（以上主要営造物という）については、関係機関と協議の上、其の数、規模及び位置を概定する。
2. 主要営造物の所要数及び規模は、特定のものを除いて、都市の性格、計画人口、市街地  
区域面積、行政区画、近隣住区等を考慮して定める。  
敷地面積については、それぞれ建築物その他の施設の規模を予定し十分な空地割合を  
保つように定め、又営造物の種類によつては、附属空地をとり又は将来の拡張余地を考  
慮する。
3. 主要営造物の配置については、それぞれの敷地条件を考慮し、次の要領で計画する。
  - イ) 主要官公衛及び事務所は都心部の公館地区に置く。  
大都市で地区的に設けられる官公衛、事務所等で公衆との接触の多いものは、地区  
的中心に置く。
  - ロ) 国民学校（中略）
  - ハ) その他の主要営造物の配置については、地域地区計画、公園緑地計画及び交通、運  
輸施設計画等と関連して、夫々の所要条件に応ずる適地を選定する。」（略、筆者）  
[418, pp. 85-88]

上記の戦災都市土地利用計画設定標準に関して特記すべき点として、まず工業用途の細分化が挙げられる。戦前も1939年（昭和14年）に工業地域内に工業専用地区を設けることが定められたが（3.6.1参照）、本標準において、重工業と軽工業でそれぞれ甲・乙に工業専用地区が細分化された。また特別工業地区は、特に危険性や周辺環境への影響が高い工業種に限って指定されるものであり、次に、特別地区としての「港湾地区」の設定が全く新規のものとして特筆できるが、港湾地区の指定が可能な用途地域的前提は商業・工業・未指定と幅広く認められていた。これは、前章で結論したように、多くの港湾都市で港湾一帯を工業地域指定するのが一般的であったが、最初期の波止場・旧港地区や旅客棧橋一帯に限っては商業地域指定を受けていた事例も見られたため、それとの整合性をとっているものと見ることが出来よう。また、「倉庫地区」も新たに設けられていることが分かる。

上記の「港湾地区」・「倉庫地区」は、1919年（大正8年）制定の市街地建築物法当初から盛り込まれている、主務大臣が定めることが出来る「特別地区」（第四条）の一つとして、本標準において初めて定められたものであると考えられる。1945年（昭和20年）前後の都市計画法・市街地建築物法の改正においては、該当する改正はないため、あくまで主務大臣が定めた政令（もしくはそれに準ずる運用上の指針）の範疇と解釈することが出来よう。

また主要営造物には港湾・運河が含まれておらず（「街路計画標準」でも言及がない）、そ

## 第6章

### 6.2

の扱いが明確ではなく、少なくとも港湾の再建は戦災復興都市計画の事業の範疇ではなかった、と捉えることが出来る。

戦災都市土地利用計画設定標準以外にも、復興院から「街路計画標準」「駅広場設計標準」「緑地計画標準」などが通達され、戦災復興都市計画を実施する各都市における計画策定の指針とされたが [418, pp. 88-93]、これらの中にも港湾に関する言及は見られない。

#### 6.1.7 戦災復興都市計画の縮小と変遷

上記の様に、戦災地復興計画基本方針に基づいて事業計画が各罹災都市で樹立されたが、戦後のインフレや行政の財政難などを受けて計画の修正が行われ、1949年（昭和24年）に再検討5ヶ年計画が施された。本再検討計画は、建設省内に設置された戦災復興対策協議会において検討が行われ、戦災復興事業の対象面積が当初約180,000,000坪となっていたものを150百万坪、さらに135百万坪に縮小することになった。当初332億円とされていた事業費も201億円となり1950年（昭和25年）から5ヶ年計画で、事業実施されることとなった。 [418, p. 427]

この後、戦災復興事業は進捗し、数都市では1953年（昭和28年）までに完了したが、5箇年計画の年度内（1950-1954年）においてもなお、67都市で相当の事業が未着手で残った状態であった。そのため1955年（昭和30年）に事業予算が113億円追加された。当時道路整備5ヶ年計画が樹立され、ガソリン税をその財源としたため、戦災復興事業もこの道路整備事業の一環として実施されることとなった。また復興土地区画整理事業も1955年（昭和30年）以降は、通常の土地区画整理法に基づく事業に切り換えられた。 [418, p. 428]

#### 6.2 港湾都市での戦災復興都市計画適用とプラン

本論文の対象各都市では戦災を受けて、各々戦災復興都市計画が作成された。本節では各都市における戦災復興計画を詳述し、主に港湾との関連性に着目し、戦前の都市計画との連続性を明らかにしたい。

##### 6.2.1 敦賀市（敦賀港）

敦賀市は1945年（昭和20年）7月12日・30日・8月8日の米軍による空襲でその市街地の多くを焼失し、また機雷の投下によって港湾が封鎖されてしまった。機雷の除去は1952年（昭和27年）までかかることになった [428, pp. 241-244]。



図 6-2 敦賀罹災状況図

戦災復興計画の立案にあたっては、敦賀港の再興、気比・金ヶ崎・松原公園等の風光明媚な景観の保護、東洋紡績・小松製作所等の繊維工業・軽工業の立地した敦賀駅裏、駅西側の開発、の3点に主眼が置かれ、計画人口を3万人程度と想定したとされる [428, pp. 245-246]。

敦賀市は終戦まで用途地域が定められておらず、市内の無秩序な用途混在が進んでいたため、

1. 商店街の分散を目的とした商業地域指定（中心地と駅前、それらを結ぶ路線商業）
2. 運輸と工業用水確保のため海岸と旧笹の川運河一帯の工業地域指定（内陸の既存の工場は追認する形で準工業地域指定）
3. 気比・金ヶ崎・松原公園などの市民慰楽の地としての緑地地域指定
4. 貿易再興のため港湾施設充実を図るため、港湾一帯の港湾漁港地域指定を用途地域指定の基本とした [428, pp. 246-248]。

## 第6章

### 6.2

街路計画は、港湾再興と工業化を見据えて敦賀駅と敦賀港の連絡を強化する目的で東西に4線、これを補完して6線が計画され、1946年（昭和21年）に戦災復興院告示第19号として決定を受けた [428, pp. 248-249]。この時決定された都市計画街路は下表（表6-2 敦賀都市計画街路表6-2）となる。

表6-2 敦賀都市計画街路 [428, pp. 249-250]

街路番号	街路名称	幅員(m)	延長(m)
1.1.1.	敦賀駅港線	36 (駅前に 5,850 m <sup>2</sup> 、1.3.4.との交差点に 2,000 m <sup>2</sup> 、1.3.3.との交差点に 6,600 m <sup>2</sup> の広場)	1,650
1.1.2.	築港線	36	1,060
1.3.1.	津内蓬萊線	25	1,320
1.3.2.	松島東郷線	25 (一部 15~30m)	940
1.3.3.	国道線	25 (一部 11m)	940
1.3.4.	津内線	25	550
2.1.1.	金ヶ崎松原公園線	20	980
2.1.2.	津内港駅線	20	1,640
2.2.1.	運河線	15 (一部 25m)	1,194
2.2.2.	泉線	15	460

総延長 8,530m

上記の用途地域及び都市計画街路を反映した都市計画図が下図（図6-3）となる。

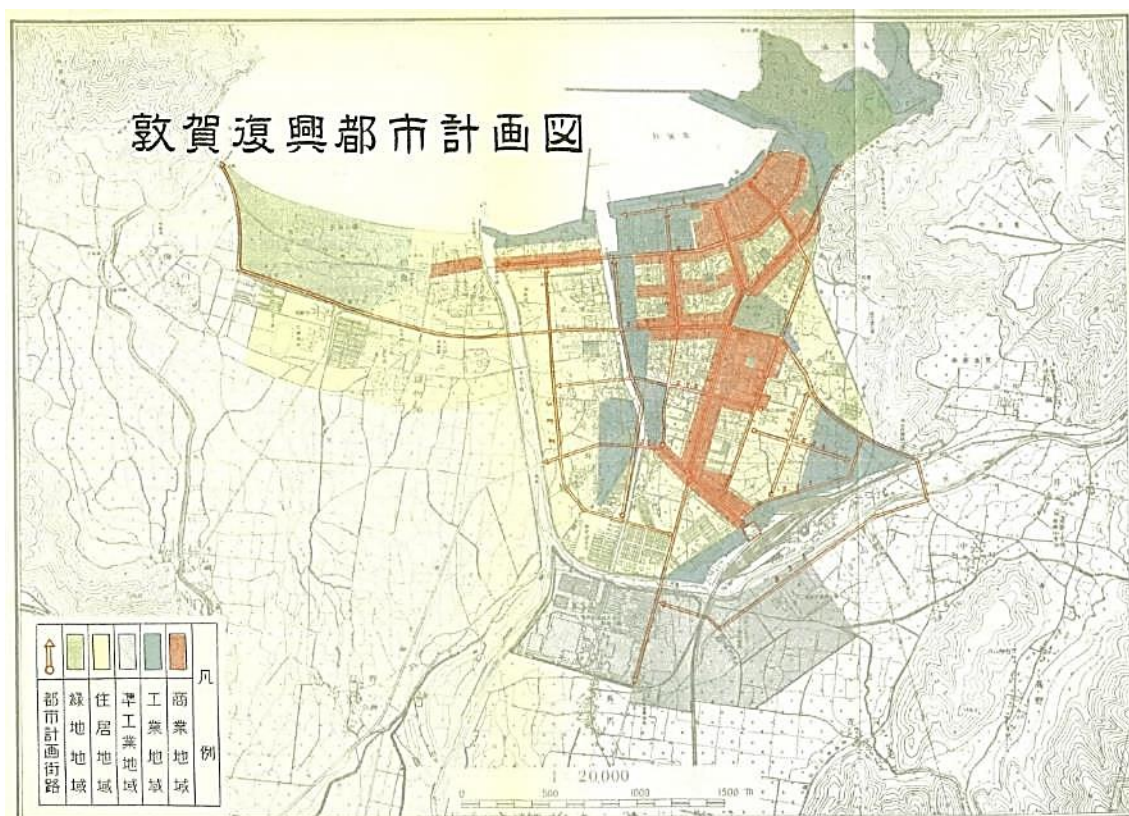


図 6-3 敦賀復興都市計画図 [428]

戦災復興土地区画整理については、1951年（昭和26年）5月の建設省告示499号で295,000坪が対象となったが、1952年（昭和27年）10月に確定測量による誤謬修正などを経て340,390坪とした [428, p. 253]。

当初は敦賀市による区画整理の施行を検討していたが、罹災による市財政の窮乏や土地区画整理技術者の不足から、市は福井県による施行を県に要望し、協議の結果、県事業として実施されることになった。土地区画整理の対象地区は、敦賀港と敦賀駅の連携を強めるため、罹災市街地だけでなく、一部の農地を加えて、すべて1工区として約300,000坪を対象とすることになった [428, p. 253]。その後、戦災復興再検討5箇年計画により、一部の農地を除外した上で、旧笙の川運河の船溜造成エリアを戦災復興土地区画整理区域より除外し、別途敦賀船溜土地区画整理（15,000坪；建設省告示第500号）として施行することになった [428, p. 255]。

戦災復興土地区画整理の設計にあたっては、都市計画街路との整合性と、それまで市内の排水が良くなかったことから、排水システムの整備を考慮して、すべて1工区として設計がなされた [428, p. 256]。



図 6-4 敦賀復興土地区画整理設計図 [428, p. 254]

事業の実施経過については、当初 1950 年（昭和 25 年）中の事業完了を目指したが、朝鮮戦争による物価高騰や建物除去の費用などで費用がかさみ、国庫補助などを受けて、1957 年（昭和 32 年）1 月 19 日に完了した [428, p. 260]。

以上の敦賀復興都市計画をまとめたものが下図となる。



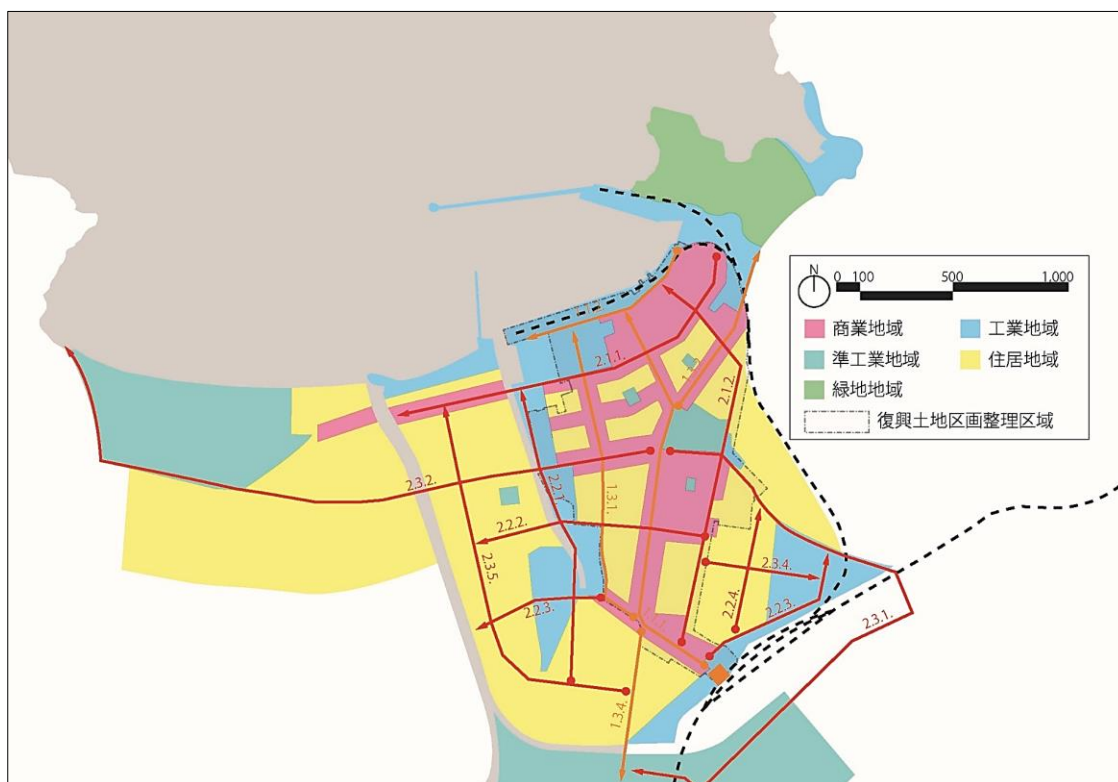


図 6-5 敦賀復興都市計画図（[428]より筆者作成）

敦賀市の戦災復興都市計画街路はおおむね戦前都市計画を踏襲し、市中心部から外れた南側にある敦賀駅と、市中心部を經由して、中心部に隣接する敦賀港を結ぶ 1.1.1. 敦賀駅港線（36m）を中心軸として、その屈曲に合わせて街路パターンが組まれた。用途地域は戦後初めて実施されたが、1.1.1.に沿って市中心部と敦賀駅までを途切れることなく商業地域として指定するとともに、敦賀港および旧笹の川運河沿いは帯状に工業地域とした。臨海部に大きくまとまった工業地域指定がなされることはなく、その点では敦賀市は臨海工業都市を指向していたわけではなく、旧来からの貿易・旅客を中心とした商港都市の再生を目指していたと言えよう。

### 6.2.2 塩釜市（塩釜港）

塩釜市は1944年（昭和19年）12月29日と、1945年（昭和20年）8月9、日10日に米軍機の空襲を受け、市街地の合計約23,900坪を焼失した。また、1945年（昭和20年）7月中旬から8月上旬にかけて、市中心部の繁華街の建物疎開を実施したため、終戦時から市街地の復興が課題となった。[429, p. 163]

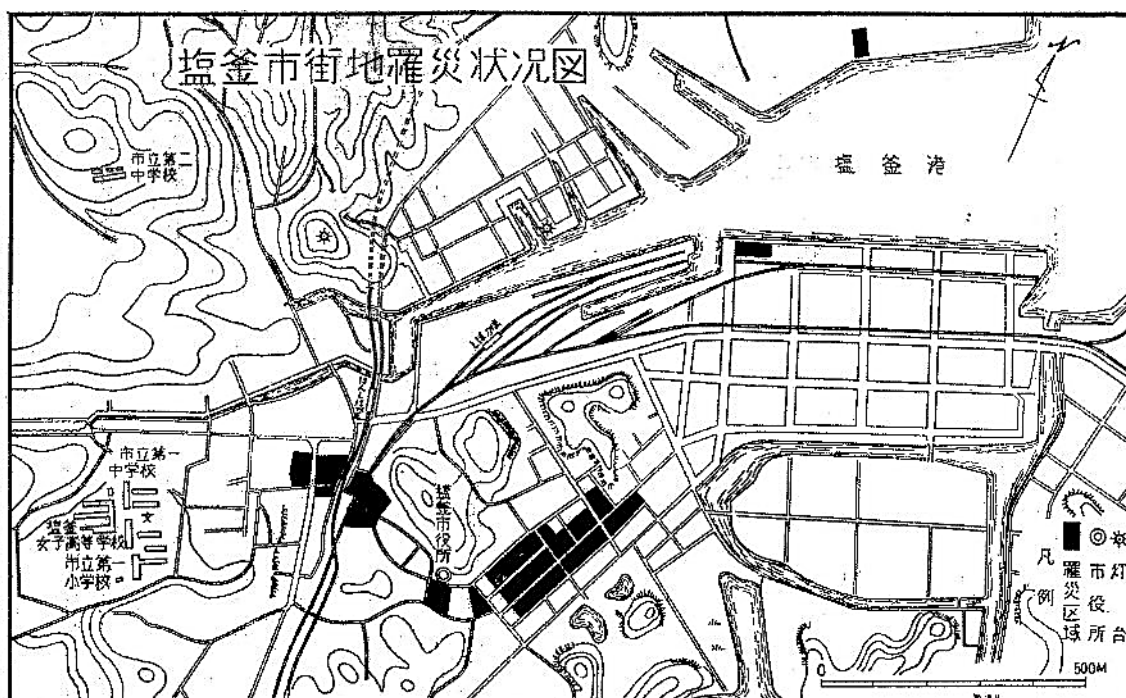


図 6-6 塩釜市街地罹災状況図 [429]

戦災復興計画にあたっては、下記の方針を範とした。

「塩釜市は東北地方に於ける海陸の要衝に当り商港としても又漁港としても再優位を占め海産物の集散並びに加工業の中心と見られ、また観光松島の重要な地位と役割とを担つて観光産業による国際収支の上に絶大な貢献をなしている。今や文化国家の建設の歴史的黎明期に際して、運輸的、生産的、経済的に或は観光的に備ある国土的枢要な地位にある当市の発展のためにはさらに諸施設の完璧を期することが必要であり、市域の拡張（現在の塩釜都市計画区域内各村及び浦戸村の合併）並びに港湾施設の拡張整備（新に 1 万噸級貨客船用岸壁其の他）造船其の他各種産業関係の諸設備の再建適正化、漁港の修築、陸上輸送機関の調整、観光設備の充実等、国土計画、地方計画策定には仙台市と共に東北の中核に措かれており、それに基づいて人口目標 10 万人とした総合計画の一環として戦災復興を計画した。」

[429, p. 166]

実際の復興計画は、罹災面積が他都市に比べて狭かったため、広場等の計画もなく、また土地区画整理の減歩率を 16.5%に抑えたため、広幅員の街路を整備することが出来なかった。また土地利用計画については、戦前と同様に、戦災復興計画でも用途地域が施行されることはなかった。 [429, p. 167]

戦災復興区域内の街路計画は 1947 年（昭和 22 年）6 月 11 日の戦災復興院告示第 80 号にて下表（表 6-3）のように定められた。

表 6-3 塩釜都市計画街路 [429, p. 167]

街路番号	街路名称	幅員(m)
2.2.3.	尾島東通線	15
2.3.1	海岸通下馬線	11
2.3.7.	内城築港線	11
1等小路	2線	10~9m

上記の街路計画に基づいた復興都市計画図が下図（図 6-7）となる。



図 6-7 塩釜復興都市計画図 [429]

戦災復興土地区画整理事業については、戦前より市街地が不整形で、地下水位が高いことから排水不良が問題となっていたことを踏まえて、計画がなされた。土地区画整理の対象区域は27,000坪とし、1947年（昭和22年）6月11日に計画決定（戦災復興院告示第45号）が行われた。その後、物価・人件費の高騰や予算不足などから、事業執行年度が繰り延べられ、1949年（昭和24年）に閣議決定による戦災復興計画の再検討に関する基本方針に基づいて、面積を25,500坪に縮小したうえで、1948年（昭和23年）に工事着手、1956年（昭和31年）に完了した。 [429, pp. 170-173]

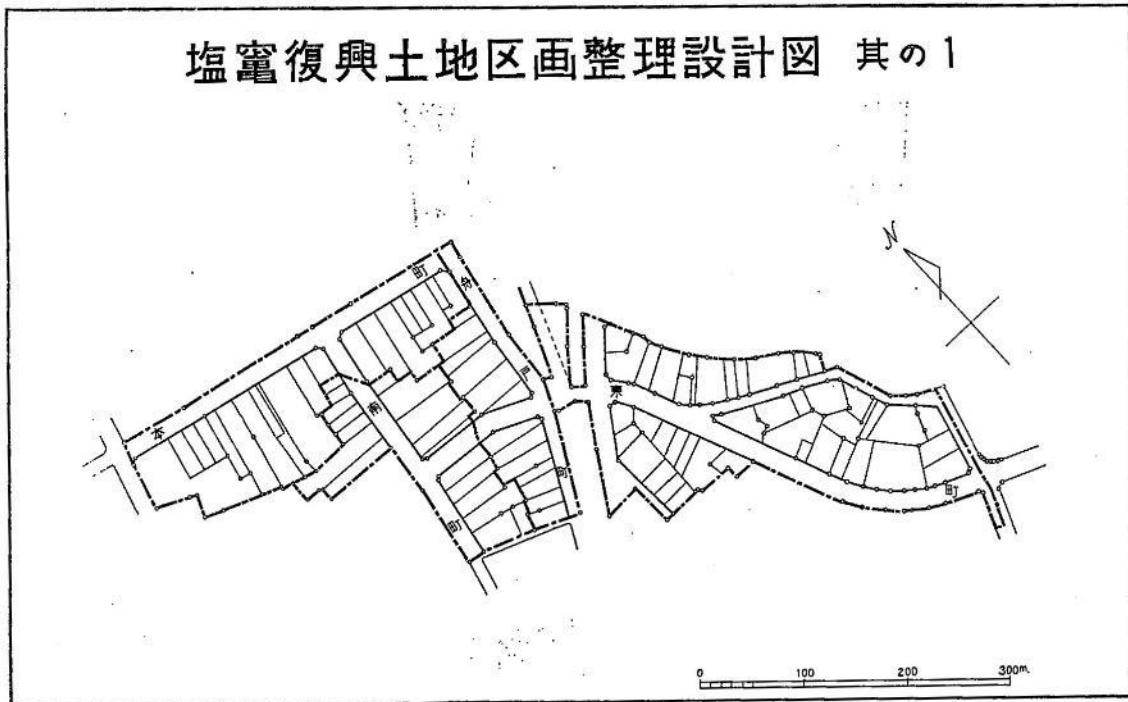


図 6-8 塩釜復興土地区画整理設計図其の1 [429]

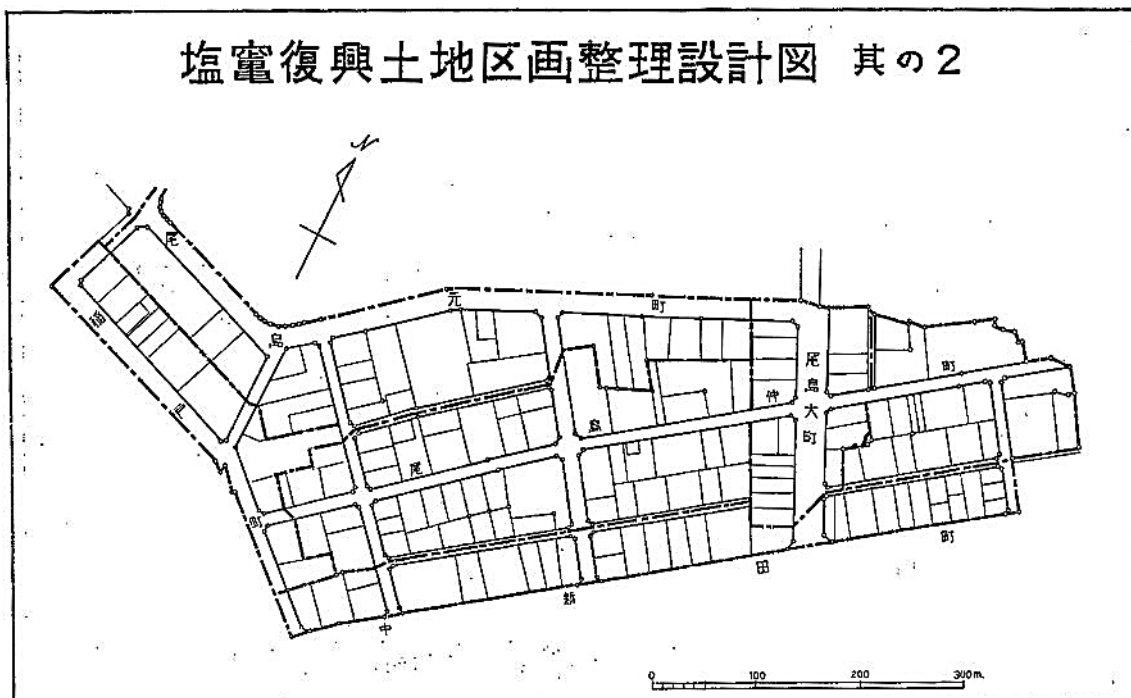


図 6-9 塩釜復興土地区画整理設計図其の2 [429]

塩釜は戦前には、街路計画を含めた都市計画がほとんど実施されていない段階であり、戦後に至って初めて本格的な近代都市計画が立案されたことになる。また空襲による罹災も大きくはなかった。塩釜港の埠頭内は、従来の直轄工事により道路は整備されていたため、

街路計画は南の仙台市方面との連絡を重視したものとなった。由来塩釜港は仙台市の外港としての役割を担っていたため、その点では他の港湾都市とは大きく異なる性格のものであった。

### 6.2.3 清水市（清水港）

清水市は1944年（昭和19年）12月27日の空襲を初めとして、1945年（昭和20年）にかけて10回の空襲と艦砲射撃を受けた。特に「七夕空襲」とされる7月7日の空襲では市街地中心部が殆ど焼失する被害を受けた。罹災面積は1,100,000坪、罹災戸数は8,720戸に及んだ。[430, p. 53 - 54]



図 6-10 清水罹災状況図 [430, p. 53]

戦災復興計画の立案にあたっては、清水港を中心とした港湾都市としての清水市が、特に戦時中に重工業が多く立地し、工業港湾都市としての性格を強めたことを考慮し、目標人口20万人程度の都市建設を前提とした。特に市街地を平面で分断している国鉄東海道本線を

## 第6章

### 6.2

市街地北側に移設する改良計画は、市からの期待も大きく、1948年（昭和23年）都市計画決定を受けて、都市計画鉄道事業として進められたが、政府の戦災復興計画の縮小方針を受けて、国鉄側も本計画を廃止した。[430, p. 55 - 56]

土地利用計画は、戦前の都市計画の考え方を一定程度踏襲し、旧東海道に沿う一帯、美保の既成商業地、清水港に隣接する一帯を商業地域に指定した。また、それまで市内に散在していた行政機能などを公館地区として、商業地内の清水港に近接した一角に手中立地させることになった。工業地域は、すでに大規模な工場が立地する臨海部と、清水港の大半をこれに指定した。また清水港一帯を、港湾機能の高度化に資するよう、港湾地区として指定した。住居地域は内陸部を中心にこれを指定し、工業地域との間に緩衝地として準工業地域を帯状に指定した。以上の計画を、従来計画を廃止した上で1948年（昭和23年）4月24日に押し計画決定し、建築基準法の制定を受けて1953年（昭和28年）4月7日に準工業地帯を加える形で変更決定を行った。[430, p. 56 - 57]

街路計画・土地区画整理について、1946年（昭和21年）10月4日に戦災復興院告示第191号で新たに決定した際の理由書が下記となる。

「本市の復興に当つては、本市の港湾都市たる特殊性に鑑み、産業の立地並に港湾施設と後背地、近隣都市への連絡等、海陸交通の緊密な運営を主眼として、観光客誘致、市民の保健並に都市防災的使命を考慮して、本案の通り都市計画街路を決定し、更に健全な復興都市の構築を促進するため、土地区画整理を決定し、以つて本市の有機的活動と相俟つて市民の健全な生活を図らうとするものである。」[431]

また街路計画の決定理由は下記となる。

「復興都市計画街路の構成に付いては本市の性格、規模並に土地利用計画等に即応する様に之が配置したが特に本市の港湾都市たる特殊性に鑑み主要幹線等の広幅員街路網は産業の立地並に港湾施設と背後地、近隣都市への連絡等海陸交通の緊密なる運営を主眼として其の動脈的機能を遺憾なからしめると共に観光客誘致並に市民の保健上より三保、日本平等景勝地への交通の完備を計り併せて都市防災的使命をも發揮せしめる様に之が配置を定めた。

又之が補助線たる其の他街路は夫々各地区的交通吞吐の円滑を期するは勿論特に主要幹線の培養線たる機能に万全を期する様配置した。

尚夫等街路の幅員は自動車交通を基幹として将来の交通量を考慮して其の円滑を期すると共に今後の建築様式をも予想勘案して都市美の発現に遺憾なからしめ別紙図面の様に決定致したい。」（句読点、下線筆者）[431]

その後1948年（昭和23年）4月24日の建設院告示第136号で一部変更を行い、一部の路線を廃止した[430, p. 58]。しかし、その後の都市発展の様相から、上記の街路計画に多くの修正が必要となったため、改めて1955年（昭和30年）4月8日に建設省告示第401号で、街路計画を修正決定した[430, p. 60]。上記の経緯から、街路番号に欠番が生じている。街路計画は下表の通りとなる。

表 6-4 清水復興街路計画 [430, p. 60]

街路番号	街路名称	幅員(m)
1.2.2.	清水駅港橋線	30
1.2.3.	高橋大和町線	30
1.3.2.	下清水駒越線	27
1.3.4.	静清国道線	27 (一部 25m)
1.3.5.	大曲袖師線	22
1.3.8.	清水興津線	27
1.3.9.	清水駅通線	22 (一部 30m、起点 3,238 m <sup>2</sup> の広場)
1.3.10.	大曲清水港線	22
1.3.11.	大曲寿町線	22 (一部 15m)
2.1.6.	清水北海岸線	20 (一部 18m)
2.1.12.	下清水駒越線	18 (一部 15~27m)
2.1.13.	港橋通下清水線	18 (一部 20m)
2.1.14.	嶺浜秋葉線	20
2.2.6.	柳橋大曲線	15
2.2.7.	相生町狐ヶ崎線	15 (一部 20m)
2.2.12.	松原島崎線	15 (一部 20m)
2.2.13.	江尻村松線	15
2.2.14.	柳町袖師線	15

以上の計画を記載した復興計画図が下図（図 6-11）となる。

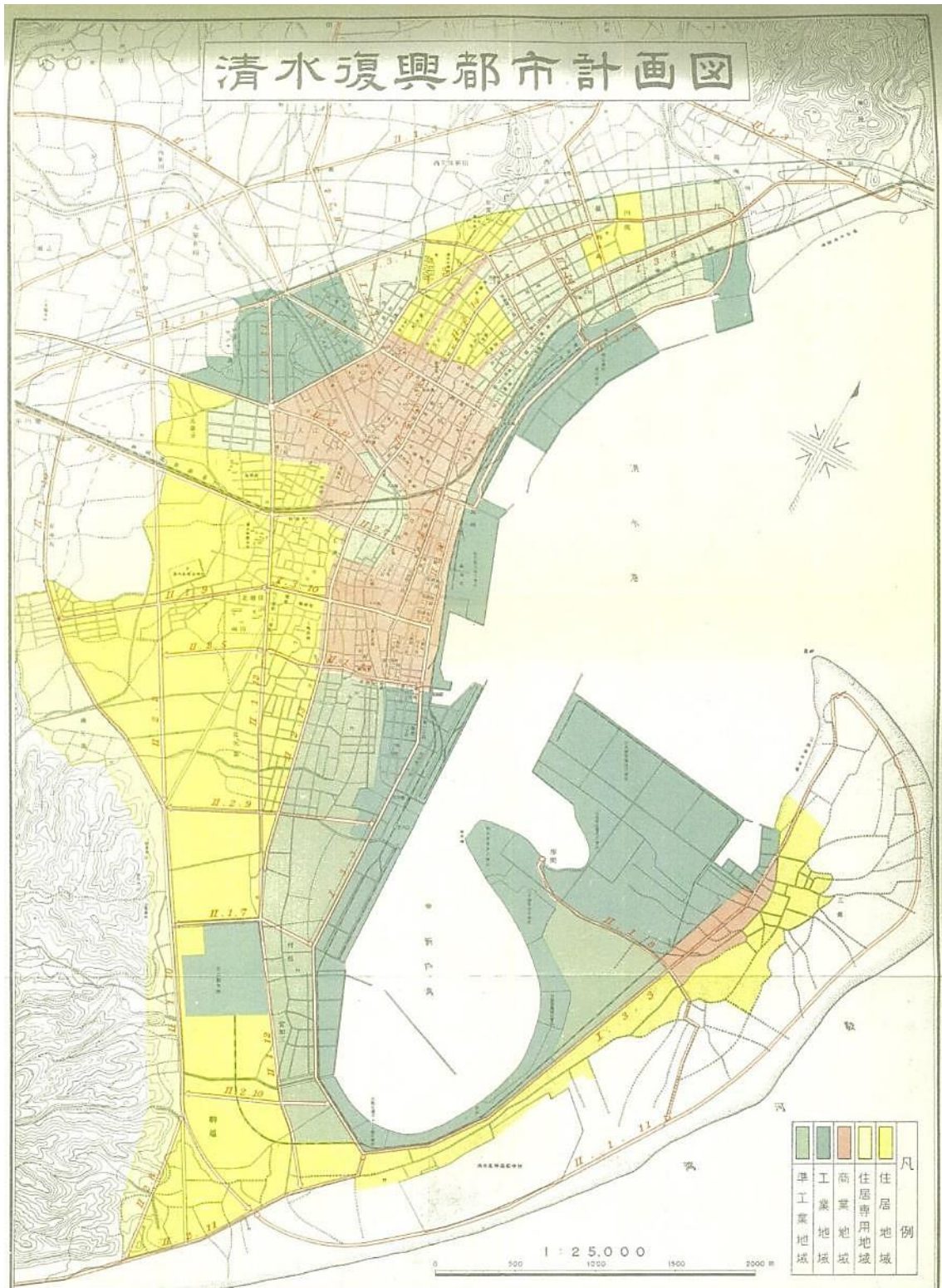


図 6-11 清水復興都市計画図 [430]

土地区画整理については、空襲の罹災地域を中心として当初 1,290,000 坪を対象に 1946



年（昭和21年）10月4日に決定したが、その際の理由書は下記となる。

「戦災地都市計画基本方針に則り罹災地域並に之に関連せる接続地域とを包含し別紙図面の様に土地区画整理区域を決定致したい。

而して本市の特殊性たる港湾都市の性格、規模に基き産業立地、都市保健並に人口配分等の諸点を勘案して樹立せられたる別途街路計画の決定に伴ひ街郭を形成し広く街路、公園、緑地等公共用地の整備充実を計り以て都市の能率、産業の進行、保健、防災等に対する土地利用計画を高度に発揚し都市の有機的活動と相俟つて市民の健全なる生活を期したい。」

（句読点、下線筆者） [431]

その後の1948年（昭和23年）4月24日に国鉄東海道線の路線改良計画を受けて1,810,000坪に区域を拡大した。しかし、その後の政府の戦災復興縮小方針に則り、1955年（昭和30年）4月8日に304,000坪（100ha）に区域を縮小した。[430, p. 63] これにより除外を受けた区域が下図となるが、当初は清水港に接する岸壁までその区域に含まれていたことが分かる。



図 6-12 清水復興土地区画整理区域変更図 [430, p. 66]

従来は海岸線まで区域設定されていた

当初の 1,290,000 坪の土地区画整理区域と、その後に拡大された 1,810,000 坪の区域の際、土地区画整理実施にあたっては区域内を 6 工区に分けて、国鉄清水駅と港湾に接続する最重要市街地を中部工区 439,000 坪として優先的に事業施行する予定であったが、前述

## 第6章

### 6.2

の縮小方針により、土地区画整理をほぼ中部工区に絞ったうえで、中部工区自体も 370,000 坪に縮小した。さらに土地区画整理法の施行に伴い、区画整理にあたっての基本要件整理などを整える必要から、手続き上、最終的に 304,000 坪に区域が縮小された。[430, p. 63] 最終的に施行期間は 1961 年（昭和 36 年）までに至り、同年完了した。[432, p. 11]



図 6-13 清水復興土地区画整理設計図 [430, p. 67]



図 6-14 清水復興土地区画整理事業計画変更図 [547]

国鉄清水港線に沿って土地区画整理区域が改訂されたことが分かる

以上の清水復興都市計画をまとめたものが下図となる。

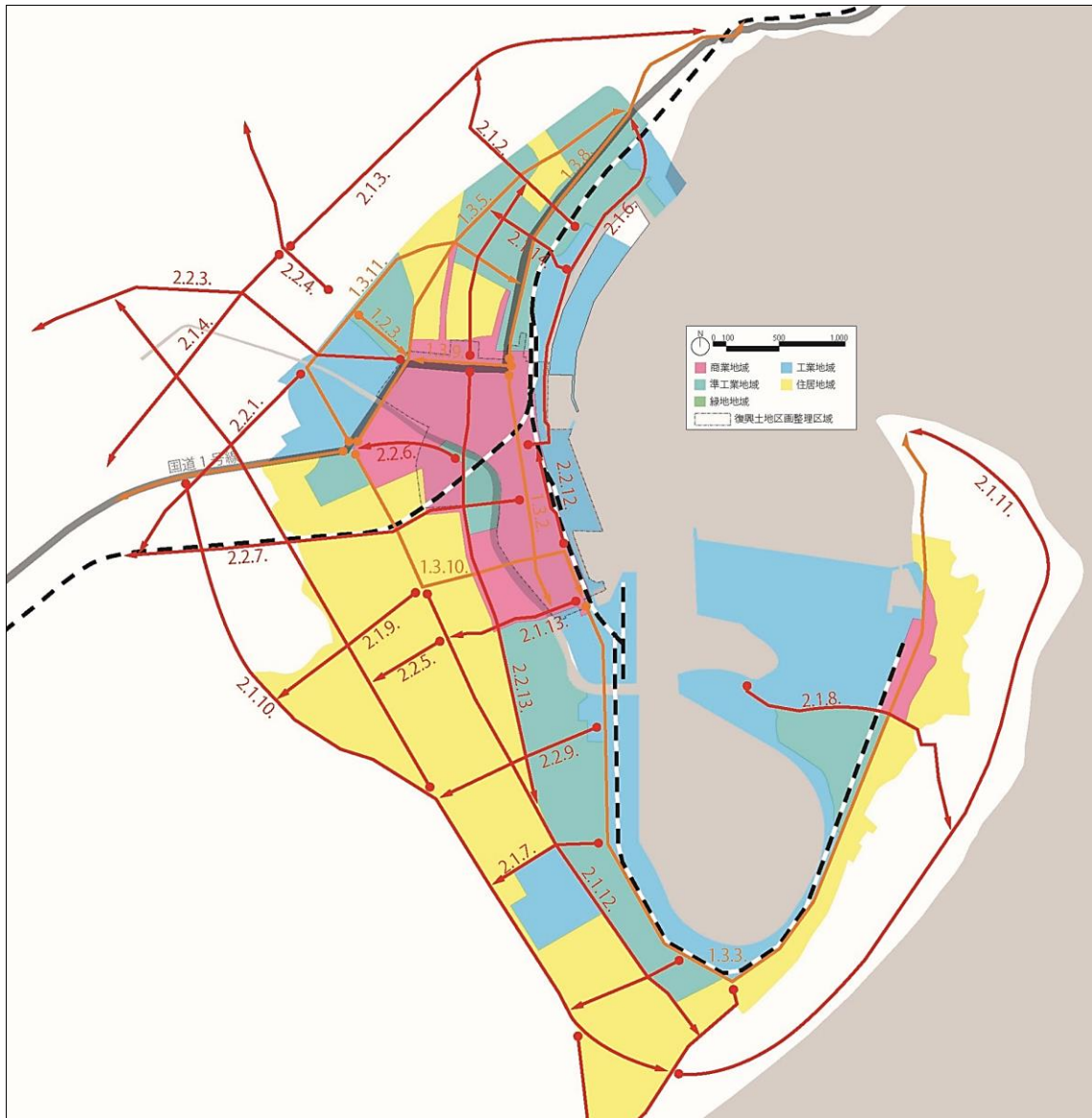


図 6-15 清水復興都市計画図（[430]より筆者作成）

清水の戦災復興計画は、国道1号線から清水港への連絡と、清水駅・旧江尻町と清水港を連絡するという点で、おおむね戦前街路計画を踏襲したものであったが、戦前に比べて海岸線に沿って臨海部の埋立が進んだことを受けて、新たに臨港道路として2.1.6.清水北海岸線（20m）と2.2.12.松原島崎線（15m）が追加された。用途地域では、特に郊外部の住居地域が大きく減じられるとともに、路線的商業地域がほとんど見られなくなった。こうした路線的商業は戦前住居地域と工業地域の緩衝地帯を成していたが、復興都市計画では住居・工業地域の間準工業地域が新たに指定された。一方で海岸線に沿った臨海部は引き続きすべて工業地域指定となっており、戦中に臨海工業地帯として大きく変貌した同市の産業空間を、戦後の都市計画でも引き続き継承していく意図がうかがえる。

## 6.2.4 高松市（高松港）

香川県高松市は1945年（昭和20年）7月4日に来襲した米軍機約90機による爆撃で、焼失面積116.7万坪、罹災個数16,882戸に及んだ。官公庁や学校などの公共施設の多くが被害を受けたが、鉄道・港湾の被害は少なく、高松港の中核たる鉄道連絡船機能への支障はほとんどなかったとされる。[433, pp. 531-532]



図 6-16 高松市罹災状況図 [433, p. 532]

戦災復興計画にあたっては、高松港の国鉄宇高連絡船を中心とした港湾都市としての機能を重視し、従来の城下町としての街区を更新して、戦前の都市計画ではなかなか実現できなかった近代的な都市の街郭を、復興計画を機会に整えることに主眼を置いた。実際の復興計画の検討にあたっては、戦前の都市計画を根本的に再検討し、土地区画整理を中心として、

## 第6章

### 6.2

改めて用途地域の指定を行うことを計画の基礎とした。[433, pp. 534-535]

用途地域については、市街地を南北に貫通する中央通り商社街（高松港栗林線）、丸亀町商店街、丸亀町を南へ伸びる繁華街（丸亀町栗林線）及び東浜港を起点として南下する通町筋問屋街（東浜港栗林線）の3幹線を根幹として構成される市街地を商業地域とした。またこれらを準防火地帯に指定し、一部の商店街を防火地帯として商店を耐火構造とした。工業地域は、東北部海岸の廃止塩田と北側埋立地、今後想定される工業用埋立地を指定し、その後背地域や港湾一帯、塩田廃止後軽工業に転換する予定地、既存の軽工業集積地を準工業地域に指定した。住宅地域は、商業地域を囲むように、内陸部を指定した。これらを1948年（昭和23年）11月5日に計画決定し、1951年（昭和26年）11月27日に建設省告示第1,016号で一部計画変更（未指定地域の準工業地域指定）した。[433, pp. 535-536]

街路計画については、1928年（昭和3年）の旧都市計画街路決定のものを基本としつつも、交通量予測や防火帯の配置などの面で再検討を行い、区画整理と連動して、特に中心市街地での系統を大幅に修正することになった。1946年（昭和21年）6月5日に戦災復興院告示第39号でこれを決定したが、終戦後短期間で立案したものであったので、その後、都市の発展性などを考慮して順次見直しを行い、1948年（昭和23年）に全面的に街路計画の再検討（幅員・延長等）を行い（11月25日建設省告示第184号）、さらに1949年（昭和24年）、1953年（昭和28年）、1955年（昭和30年）2回、1958年（昭和33年）の計5回変更が実施された。[433, pp. 536-537] 都市計画街路計画は下表の通りとなる。

表 6-5 高松復興都市計画街路 [433, pp. 537-541]

街路番号	街路名称	幅員(m)	幅員(m)※変更後
広路1	天神筋瓦町線	60	
1.1.1.	高松港栗林線	50(起点高松駅前に18,000㎡の駅前広場)	36(一部18~33m、高松駅前に7,660㎡の駅前広場)
1.3.3.	中新町郷東線	36	22(一部18~30m)
1.2.2.	中新町詰田川線	36	30
1.3.1.	五番丁西方寺線	30	22
1.3.2.	五番丁千代橋線	30	22(一部18m)
1.1.5.	東浜港栗林駅前線	25(起点に2,400㎡の広場)	18(起点に2,900㎡の広場)
2.2.4.	魚屋町栗林線	22	15(一部18m、3,970㎡の駅前広場)
2.2.17.	兵庫町西通町線	22	15(一部11m)
2.1.14.	片原町沖松島線	22	18(一部11~16m)
2.2.14.	高松駅栗林公園線	22(一部15~36m)	15(一部27~22~12m)
2.2.2.	東浜港西浜線	22(一部11~18m)	15(一部11m)
2.2.7.	朝日町楠上線	22(一部18m)	15(一部22m)

2.1.6.	福岡観光町線	22	
2.2.16.	西浜港宮脇線	22	
2.1.2.	栗林駅前線	20 (駅前広場 1,600 m <sup>2</sup> )	20 (駅前広場 600 m <sup>2</sup> )
2.2.1.	高松港海岸線	18 (一部 22m)	15 (一部 18m)
2.1.9.	東浜港長尾線	18 (一部 11m)	15 (一部 11m)
2.2.15.	大的場松並線	15 (一部 9 (隧道) ~11m)	
2.1.3.	浜の丁馬場先線	18	
2.2.8.	瓦町千代橋線	18 (一部 36m、起点に 13,000 m <sup>2</sup> の広場)	15 (一部 18m)
2.3.4.	八番丁西浜新町線	18	11
2.3.5.	馬場藤塚線	18 (一部 11m)	11
2.2.13.	中野町栗林駅線	18 (一部 15~22m)	15
2.2.9.	松島花の宮線	18	15
2.2.12.	花の宮太田線	18	15
2.2.3.	寿町鶴屋町線	15	
2.2.5.	福岡屋島駅線	15 (一部 18m、2,800 m <sup>2</sup> の 駅前広場)	
2.2.10.	詰田川牟礼線	15	
2.2.11.	栗林上福岡線	15	
2.3.17	丸亀町栗林線	11 (一部 18m)	8~12
2.3.1.	二番丁築地線	11	
2.3.2.	浜の丁宮脇線	11	
2.3.3.	西浜宮脇線	11	
2.3.7.	公園東川線	11	
2.3.8.	桜町花の宮線	11	
2.3.12.	木田屋島線	11 (一部 22m)	11
2.3.11.	福岡林線	11 (一部 15~21~22m)	11 (一部 17~18m)
2.3.13.	木太奥の坊線	11 (一部 8m)	
2.3.14.	屋島元山線	11 (一部 17m)	
2.3.15.	屋島前田線	11 (一部 9m)	
2.3.10.	今里太田線	11	
2.3.9.	栗林松並線	11 (18m)	11 (15m)
2.3.16.	久米池松並線	11	
2.1.1.	天神前瓦町線		20
2.3.6.	栗林駅御坊川線		11

第6章  
6.2

このうち、高松港の枢要な機能である宇高連絡船の起点となる 1.1.1.高松港栗林線の駅前広場は、それまで国鉄高松駅と高松棧橋駅が分離していたものを統合すると併せて、従前 200 m<sup>2</sup>しかなかった駅前広場を 18,000 m<sup>2</sup>で計画された（1946 年（昭和 21 年）6 月 5 日建設省告示第 39 号）。その後駅舎予定地の変更に伴い、駅前広場の面積を 7,660 m<sup>2</sup>に減じた（1953 年（昭和 28 年）4 月 14 日建設省告示第 575 号）。[433, p. 544]

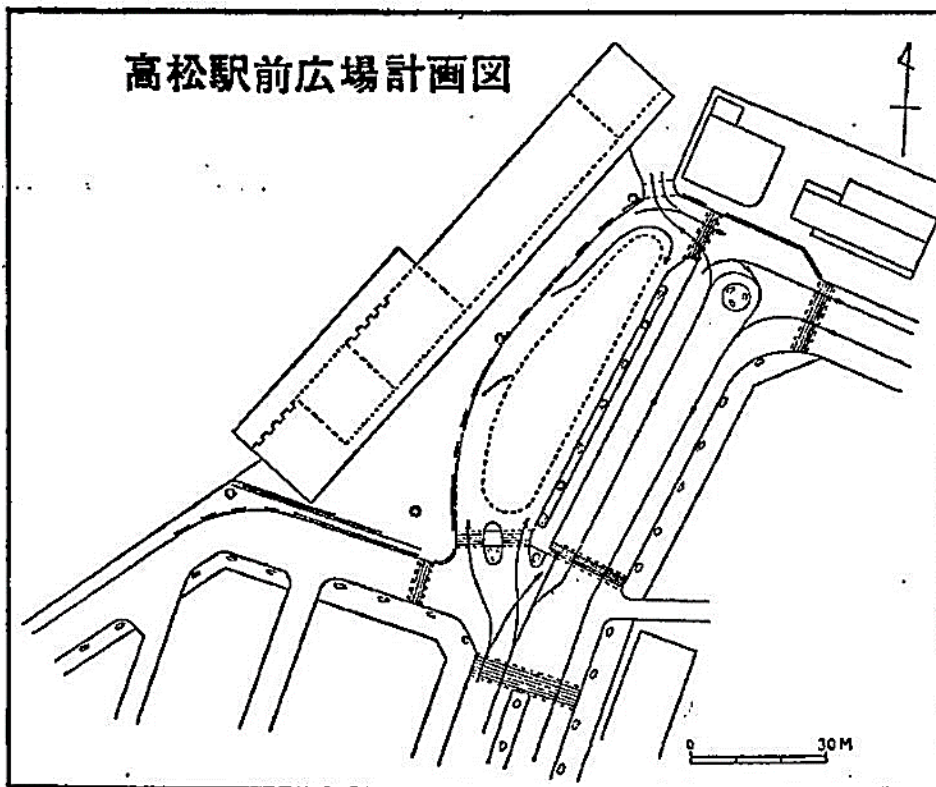


図 6-17 高松駅前広場計画図 [433, p. 544]

以上の復興都市計画を反映したものが下図（図 6-18）となる。



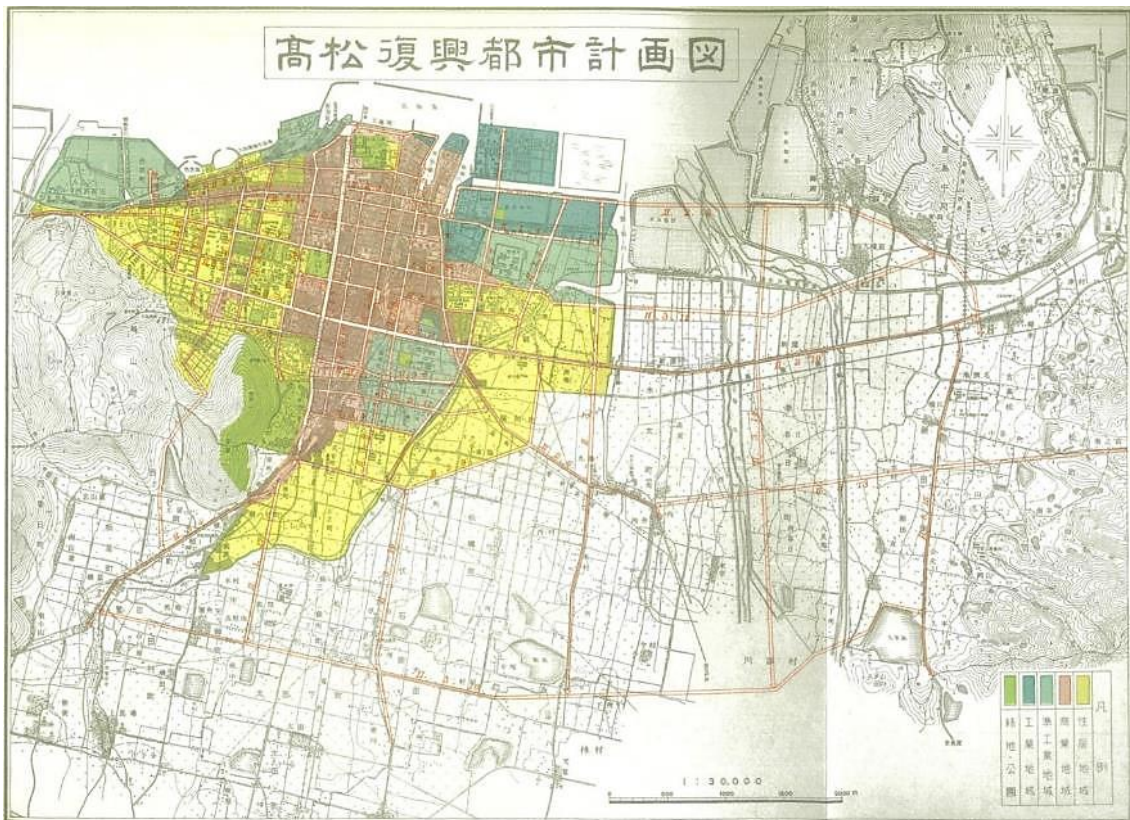


図 6-18 高松復興都市計画図 [433]

戦災復興土地区画整理事業については、中心市街地がほとんど焼失した高松市にとっては、都市構成の一新を図る好機として、特に市の経済界から強い要望が出されたとされる。香川県・高松市いずれかで施行主体となるか協議を重ね、県庁舎に比べて市庁舎の罹災が軽度であったこともあり、高松市が主体で土地区画整理を実施することになった。[433, p. 545]

1946年(昭和21年)6月5日の戦災復興院告示第39号で決定された復興土地区画整理の区域は、罹災市街地1,160,000坪に限定せず、隣接する非罹災地区の不良住宅密集地帯や早晚市街化が予想される農地も編入し、1,660,000坪4工区での事業実施を決定したが、その後墓地移転等に伴い1948年(昭和23年)に1,700,000坪に拡大した。ただし、1949年(昭和24年)の戦災復興事業再検討5箇年計画により、1954年(昭和29年)に区域面積を1,085,000坪5工区(後3工区)に縮小して実施されることになった(建設省告示第1391号)。[433, p. 546] この戦災復興土地区画整理が完了したのは1976年(昭和51年)であった[434]。



図 6-19 高松復興都市計画圖（土地区画整理） [545]

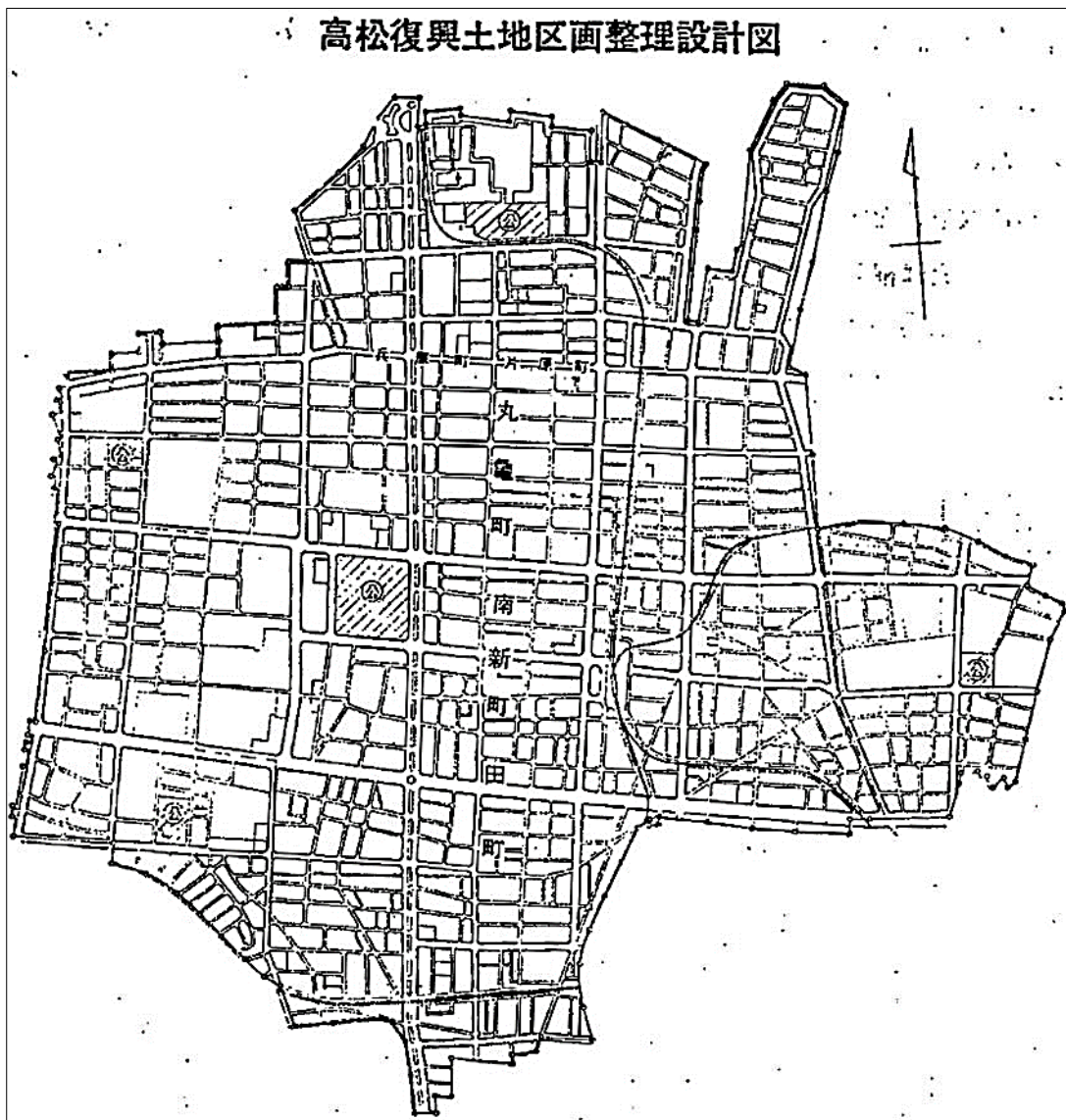


図 6-20 高松復興土地区画整理設計図 [433, p. 547]

以上の高松復興都市計画をまとめたものが下図となる。

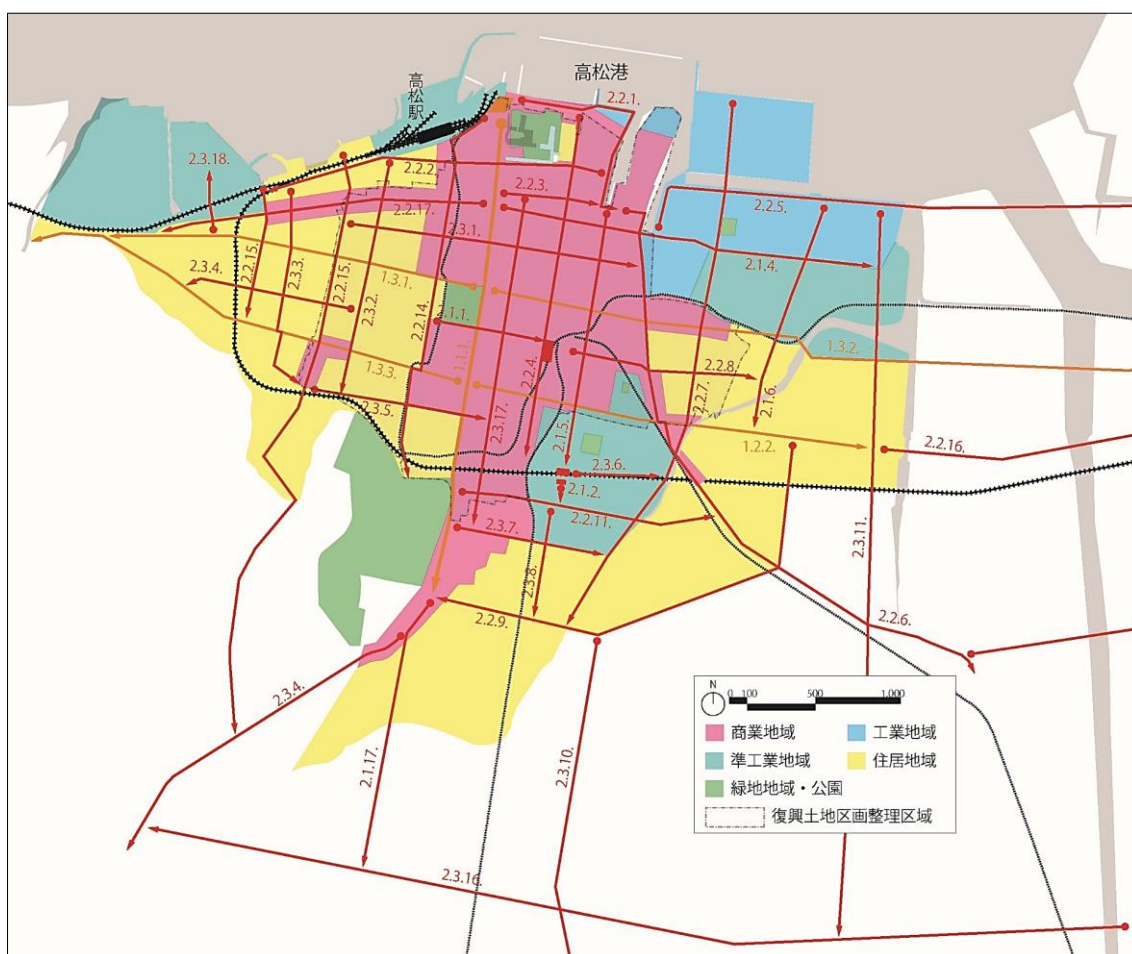


図 6-21 高松復興都市計画（[433]より筆者作成）

高松市の復興都市計画では、戦前の街路計画に比べて市中心部では東西南北の格子状のパターンは踏襲しながらも街路網はより密な計画になっており、郊外部においては計画ルートが大きく異なるものとなった。ただし戦前の 1.3.1. に相当する 1.1.1. 高松港栗林線が高松港と市中心部を結ぶ最大幅員街路となっていることに変わりはなく、同街路を中心軸として東西の街路計画が立てられている。用途地域については、中心部の商業地域面積が拡大されている一方で、市東部および臨海部の工業地域が大幅に縮小されて住居地域及び準工業地域とされており、工業地域は工場誘致の確度が高い臨海部に残されるのみとなった。戦前には内陸部の軽工業集積地域に対しても工業地域を指定せざるを得なかったが、準工業地域が設けられたことでこうした一帯に対してより適切な用途指定ができたと言える。また高松駅・高松港一帯も工業地域から準工業地域に指定替えされている。以上のような復興都市計画から、同計画では、四国最大の都市かつ四国の玄関口である高松市を、商業や政治の中心都市として発展させていこうという意図であったと考えられ、港湾一帯についても臨海工業地帯形成よりも運輸・旅客を中心とした機能の充実が目指されていたと言えよう。

## 6.2.5 今治市（今治港）

今治市は1945年（昭和20年）4月26日、5月8日、8月5日に米軍機の爆撃を受け、市域の33.5%にあたる1,811,500坪、全戸数の75.5%が罹災し、市の中心部が完全に焼失し、公共施設や港湾施設、交通施設、大規模工場などがほとんど失われた [433, pp. 651-653]。



図 6-22 今治市罹災状況図 [433, p. 652]

今治市は戦災復興計画地立案にあたり、人口10万人を擁する商工業都市として土地区画整理を実施して都市構成を整え、密集市街地の解消、道路の拡幅、上下水道や水路の完備などを志向した。また市の中心産業としての綿糸・綿織物産業の振興と、四国唯一の開港場（当時）である今治港の港湾機能の強化を目論見、国鉄今治駅と今治港の連絡強化を主眼とした。 [433, p. 655]

土地利用計画については、1947年（昭和22年）9月13日の戦災復興院告示第93号で、市の中心部を貫通する都市計画街路である今治駅今治港線を中心に商業地域を指定し、今治港の天保山一帯と蒼社川左岸、および市街地北側の東洋紡績第1工場を工業地域とした。また、商業地域と工業地域の間を準工業地域に指定した。住居地域は市街地を取り囲むように内陸側に配している。また戦災の経験から木造密集市街地の危険性を再発させないため、

## 第6章

### 6.2

1949年（昭和24年）10月13日の建設省告示第849号で、市の中心部である商業地域（今治駅～今治港）を準防火地域とした。[433, p. 657]

街路計画は当初1946年（昭和21年）に計画決定されたが、その後1954年（昭和29年）に計画変更を行った。計画路線は下記となる。

表 6-6 今治戦災復興街路計画 [433, pp. 657-660]

街路番号	街路名称	幅員(m)	幅員(m)※変更後
1.1.1.	広小路線	46（起点今治駅前に12,000㎡の駅前広場・交差点に2,900㎡の広場）	46(起点高松駅前に72,500㎡の駅前広場・交差点に8,400㎡の広場・終点今治港に8,080㎡の広場)
1.3.1.	駅前大通線	55	
2.1.1.	今治近見線	18（一部25m）	
2.1.2.	内港大通線	18	
2.1.3.	内港浜ノ窪線	18	
2.1.4.	今治立花線	18（一部25m）	
2.1.5.	今治駅天保山線	20	
2.1.6.	別宮漁師町線	18	
2.2.1.	本町近見線	15	廃止
2.2.1.	今治本町波止浜名切線		15（新設）
2.2.2.	宮脇片山線	15（一部18m）	
2.2.3.	今治駅北新町線	15	
2.2.4.	別宮大新田線		15（新設）
2.3.20.	大坪通辻堂線	15	12
2.2.5.	第五前線	15	
2.3.1.	広小路大新田線	15	
2.3.2.	一番町線	12	
2.3.3.	広小路新町線	12	
2.3.4.	堂盤町線	12	
2.3.5.	弥生通線	12	
2.3.6.	泉川通線	12（一部8m）	延長
2.3.7.	黄金町蒼社川通線	12	12（一部8m）
2.3.8.	今治日高線	12（一部18～25m）	
2.3.9.	今治駅裏泰山寺線	12（一部25m、起点に3,000㎡の駅前広場）	

2.3.10.	竹屋町線	12	
2.3.11.	高地線	12	
2.3.12.	内港天保山線	12	
2.3.13.	蒼社橋天保山線	12	
2.3.14.	蒼社橋横田線	12	
2.3.15.	大坪通土居宮線	12	延長
2.3.16.	榎町線	12	
2.3.17.	丸田郷線	12	
2.3.18.	丸田馬越線	12	
2.3.19.	波止浜大浦線		12 (新設)
一等小路	3線	8	8

以上の復興都市計画を反映したものが下図（図 6-23）となる。

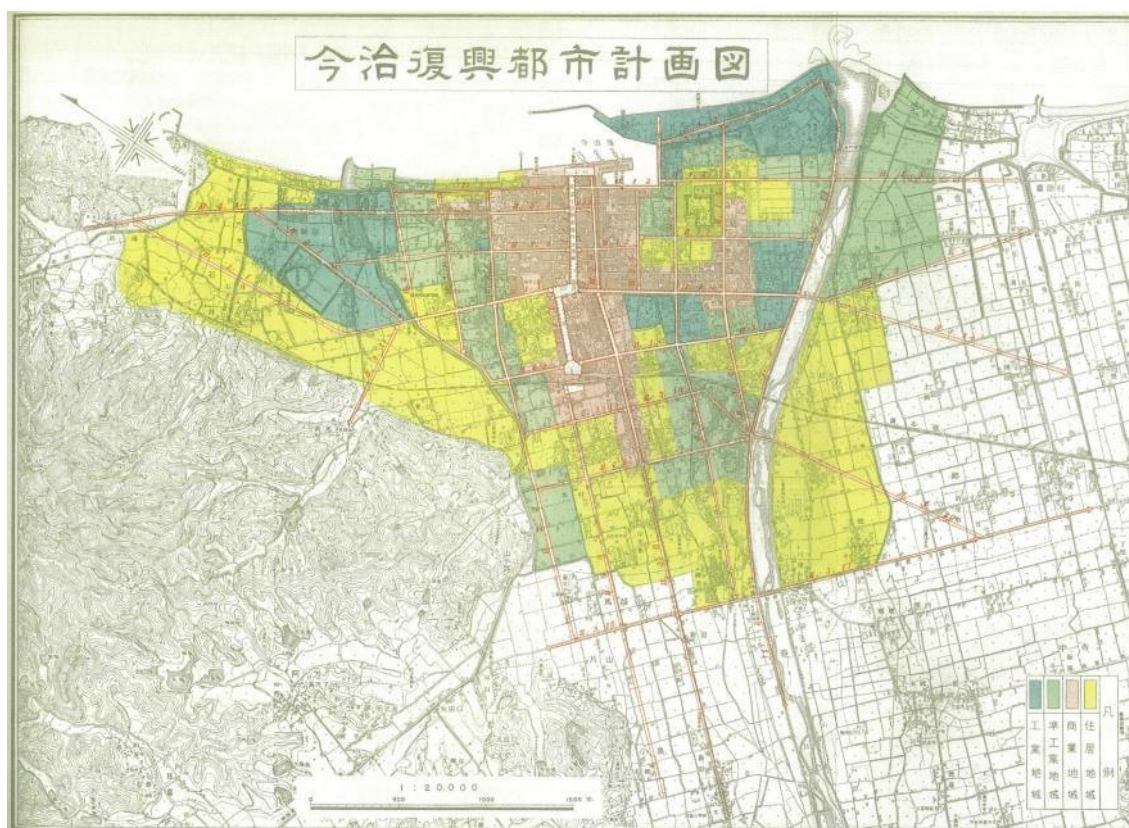


図 6-23 今治復興都市計画図 [433]

戦災復興土地区画整理に関しては、終戦直後に今治市に復興委員会が結成され、罹災面積1,800,000坪のうち1,100,000坪を土地区画整理施行区域として指定する方針となり、1947

## 第6章

### 6.2

年（昭和22年）9月13日に戦災復興院告示第93号で区域が正式に決定された。しかし、その後の再検討を経て1954年（昭和29年）12月21日の建設省告示1638号で対象を726,000坪とした。[433, p. 661]

土地区画整理事業の施行者は今治市となり、そのほとんどが全焼した市街地を対象に、第一工区306,786坪、第二工区480,000坪、第三工区313,214坪に分けて施行することになった。ただし、上記のように政府の戦災復興計画再検討方針を受けて374,000坪を除外することになった。この除外区域にはすでに東洋紡績今治第2工場があり、移転をしない限り公共減歩が事実上不可能であり、そのほかにも農地を多く含んでいて零細農家の反対が根強かったためである。[433, p. 662]

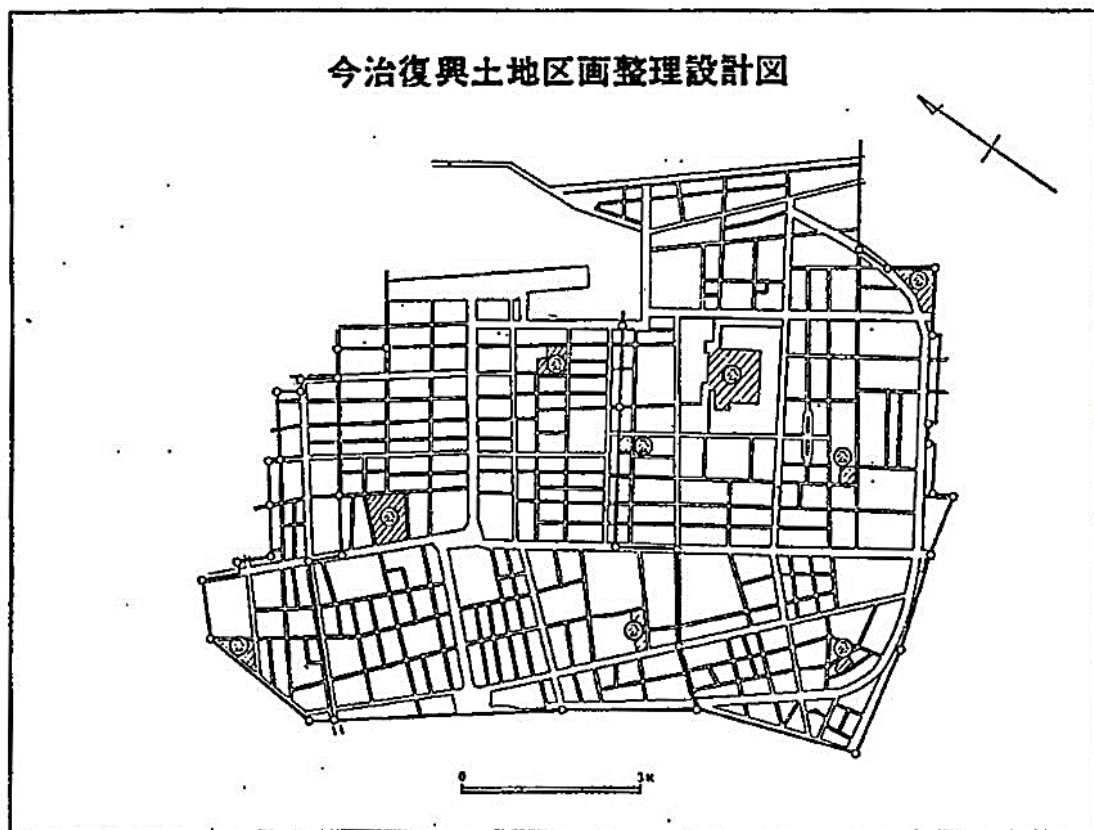


図 6-24 今治復興土地区画整理設計図 [433, p. 663]

土地区画整理は1946年（昭和21年）の都市計画決定時には1950年（昭和25年）までに完了する予定だったが、その後の再検討や残事業などで、事業年度が順次延長されていき、換地の完了は1968年（昭和43年）、施行完了は1972年（昭和47年）までずれ込むことになった [435]。

以上のような今治の戦災復興都市計画をまとめたものが下図となる。





図 6-25 今治復興都市計画（[433]より筆者作成）

戦後の今治都市計画は、今治駅と今治港を結ぶ 1.1.1.広小路線は不変であり、同街路を基準としてそのほかの街路計画も大きな変更は見られない。用途地域は中心部の商業地域が拡大指定され、既存の土地利用に合わせて住居地域と準工業地域が複雑に入り組んだ地域指定となった。結果として工業地域は大きくその面積を減じられている。今治港一帯は引き続き商業地域が主たる用途地域となっており、臨海工業地帯を形成する計画意図は見られない。

### 6.2.6 鹿児島市（鹿児島港）

鹿児島市は 1945 年（昭和 20 年）3～8 月の間に計 8 回の空襲を受け、市街地の 90%にあたる約 327 万坪、総戸数の 57%にあたる 21,961 戸を焼失した。併せて多くの公共機関・工場・銀行・百貨店などが罹災している。あまりに被害が大きかったため、がれきの撤去・清掃には鹿児島刑務所受刑者約 100 人を応援に駆り出すほどであった。[433, p. 744]



図 6-26 鹿児島罹災状況図 [433, p. 745]

戦災復興計画の立案にあたっては、鹿児島市が南九州地方の中心都市として行政や経済の中枢を担うとともに、港湾機能の強化方針（3,000トン→10,000トン級船舶接岸可能）と西鹿児島駅の中心駅計画を踏まえて、太平洋航路と陸上輸送の結節点としての機能強化を主眼とし、人口30万人程度を想定した近代都市計画を目指した。特に西鹿児島駅と鹿児島港を結ぶ幹線街路の設置と、それを中心軸とした市街地計画に重点が置かれた。[433, pp. 747-748]

用途地域に関しては、1930年（昭和5年）の用途地域適用時からその見通しと現況に大きな差異が生まれていることを踏まえ、公共施設の再配置や交通網整備を加味して大きく見直し、1951年（昭和26年）6月28日建設省告示第1213号にて新たに決定した。商業地域は、西鹿児島駅付近から広がる街路沿いと甲突川左岸の旧来の商業地を、これに指定した。工業地域は、北西の恒常風と将来の鹿児島南港計画と同工業団地建設を考慮して市街地

南側を指定した。鹿児島港を中心とする従来の臨海部は準工業地域とされた。また1953年（昭和28年）2月20日の建設省告示第196号によって、上記商業地域を中心として路線の耐火商業建築とすべく準防火地域が指定された。[433, p. 748 - 749]

街路計画については、西鹿児島駅前から鹿児島港および商業新地を結ぶ街路を中心とした街路計画を基礎とした計画を1946年（昭和21年）5月4日の戦災復興院告示第28号で決定したが、その後、鉄道駅前の広場計画変更、1955年（昭和30年）、1957年（昭和32年）、1958年（昭和33年）に計画の変更を実施した。計画にあたっては街路幅員が25m程度あれば防火機能を発揮できることから、400～500m毎に街路を配置するよう計画した。[433, p. 754]

表 6-7 鹿児島戦災復興街路計画 [433, pp. 751-753]

街路番号	街路名称	幅員(m)	幅員(m)※変更後
広路1	照国神社通線	50	
広路2	市庁通線	50	
広路3	松原通線	50(起点に15,000㎡の広場)	
1.1.1.	中央通線	36(一部25m)	
1.1.2.	駅前本通線	36	
1.1.3.	南洲神社通前	36(1,000㎡の広場)	18(街路番号2.1.7.)
1.1.4.	中洲通線	36(起点に7,500㎡の広場)	36(一部25m)
1.1.5.	西駅本通線	36(駅前広場34,000㎡)	
1.1.6.	谷山街道線	36(一部25m)	
1.3.1.	海岸通線	27(一部25m、2,500㎡の広場)	鹿児島駅前に6,500㎡の駅前広場
1.3.2.	荒田通線	27	20(街路番号1.1.6.)
1.3.3.	小川町通線	27	22(一部18～30m)
1.3.4.	伊敷街道線	25	
1.3.5.	唐湊通線	25(一部27m)	27
1.3.6.	上之園通線	25	
1.3.7.	館之馬場通線	25(起点に8,000㎡の広場)	
1.3.8.	塩屋通線	25	
1.3.9.	高麗通線	25	25(一部15m)
1.3.10.	武通線	25	25(一部15m)
1.3.11.	鷹師通駅		
1.3.12.	武岡通線	25	25(一部15m、西駅裏広場25,000㎡)

第6章

6.2

1.3.13.	長田通線	25	
2.1.1.	南林寺通線	22	
2.1.2.	栈橋通線	20	20 (一部 25m)
2.1.3.	朝日通線	20	
2.1.4.	原良本通線	20 (4,000 m <sup>2</sup> の広場)	広場廃止
2.1.5.	県庁通線	20	
2.1.6.	沖之村通線	18	16 (街路番号 2.2.16.に変更)
2.2.1.	鴨池通線	15	27 (街路番号 1.3.2.に変更)
2.2.2.	西駅裏通線	15 (起点に 3,200 m <sup>2</sup> の広場)	15 (一部 8m)
2.2.3.	原良山手通線	15	15 (一部 8m)
2.2.4.	甲突川通線	15	廃止
2.2.5.	鷹師通線	15	廃止
2.2.6.	永吉南通線	15	
2.2.7.	千石馬場通線	15	15 (一部 8~11m)
2.2.8.	冷水通線	15	
2.2.9.	堅馬場通線	15	15 (一部 11m)
2.2.10.	鼓川通線	15	
2.2.11.	上之馬場通線	15	
1.3.13.	飛行場通線		15 (一部 20m)
1.3.14.	競馬場通線		25
1.3.15.	下伊敷通線		23
2.2.1.	荒田通線		15
2.2.4.	頌徳神社通線		15
2.2.12.	小坂通線		15
2.2.13.	広馬場通線		15
2.2.14.	動物園通線		15
2.2.15.	市営住宅通線		15

加えて、本計画に合わせて、1946年（昭和21年）8月に日本国有鉄道は鹿児島駅の貨物駅化と西鹿児島駅の中心旅客駅化、客車収容の南鹿児島操車場への集約を実施する改良計画を立て、用地確保への協力を鹿児島市に申し入れた。鹿児島駅はおよそ10,000坪拡張し貨車ヤードを拡大、従来の駅前広場を630坪から3,500坪に拡大、西鹿児島駅は駅前6,000坪駅裏16,000坪を拡張し、鹿児島本線・日豊本線・指宿さんの着発ホームを集約、駅本屋をコンクリート三階建ての民衆駅とし、駅前広場は従来の340坪から4,000坪・駅裏広場は7,280坪とした。 [433, pp. 758-759]

以上の復興都市計画を反映したものが下図（図 6-27）となる。

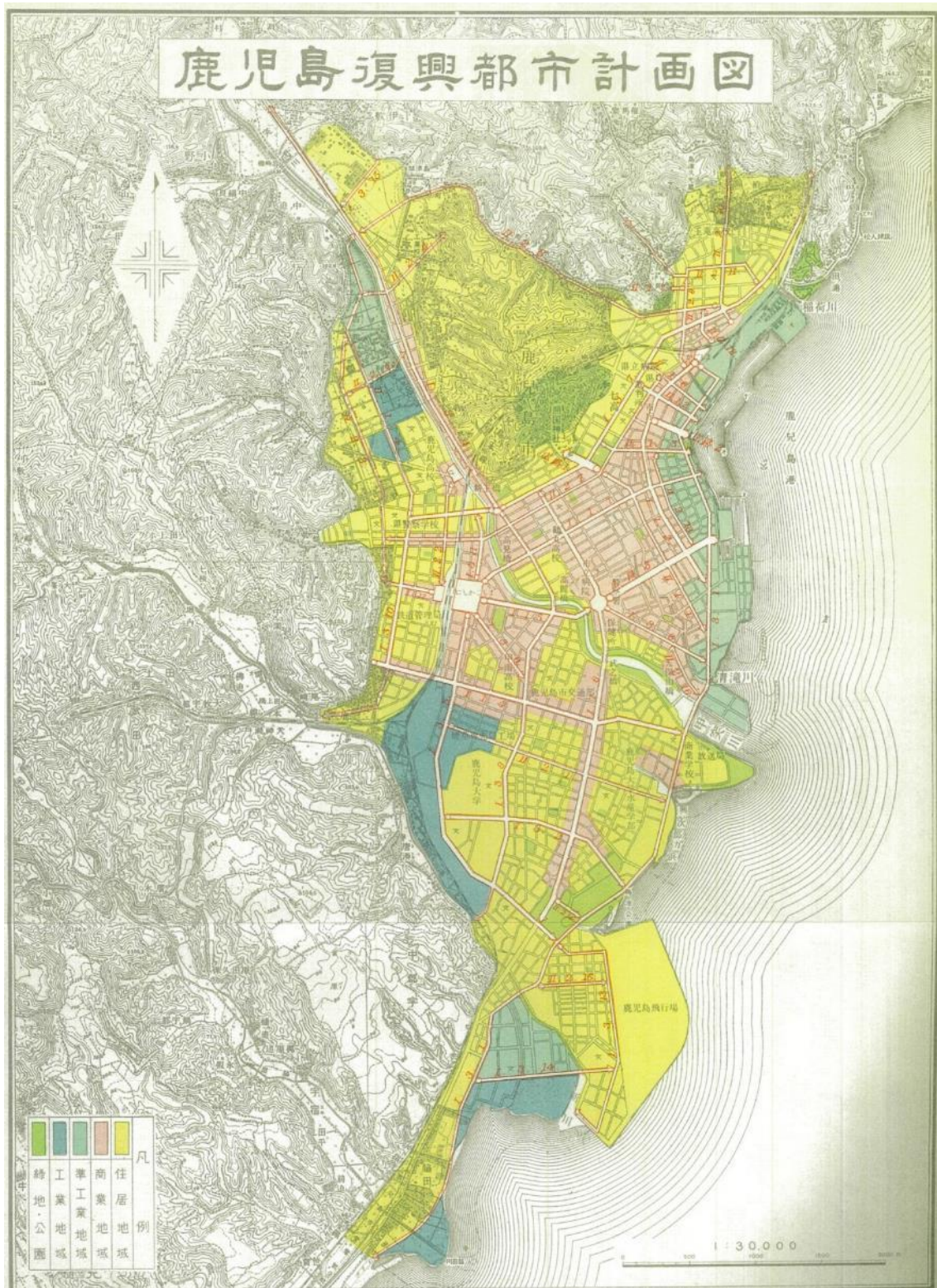


図 6-27 鹿児島復興都市計画図 [433]

## 第6章

### 6.2

戦災復興土地区画整理事業については、終戦間もない1946年（昭和21年）1月に市内の測量に着手し、同年7月31日には戦災復興院告示第68号により、戦災焼失区域327万坪に加えて、陸海軍用地も含め、457.7万坪を土地区画整理の対象区域とした。その後の1949年（昭和24年）の政府の戦災復興再検討の方針を受けて、上記のうち292万坪を優先して実行することにして、1952年（昭和27年）に建設省の指示のもと5箇年計画で区画整理を施行することが決定した。土地区画整理区域内は当初8工区とし、1955年（昭和30年）に13工区とした。[433, pp. 759-761]

その後度重なる施行期間の延長等があり、全工区において換地処分が完了したのは1981年（昭和56年）10月14日であった[436]。

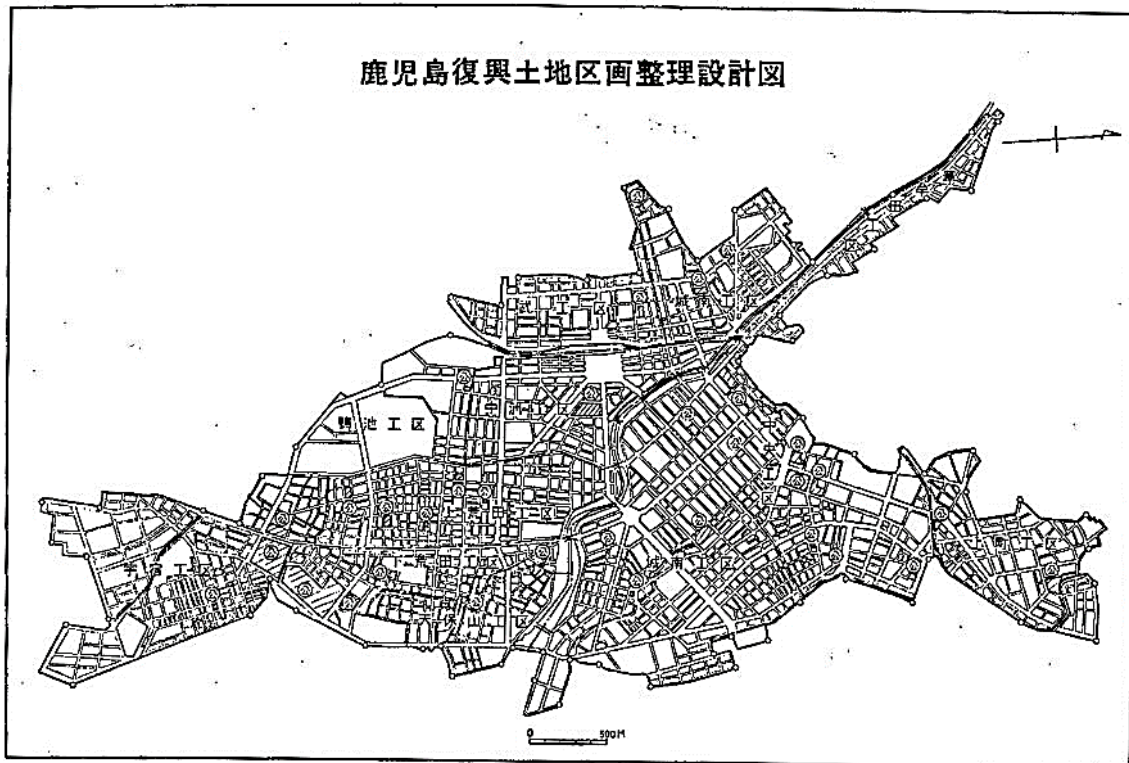


図 6-28 鹿児島復興土地区画整理設計図 [433, p. 762]

以上のような鹿児島戦災復興都市計画をまとめたものが下図となる。

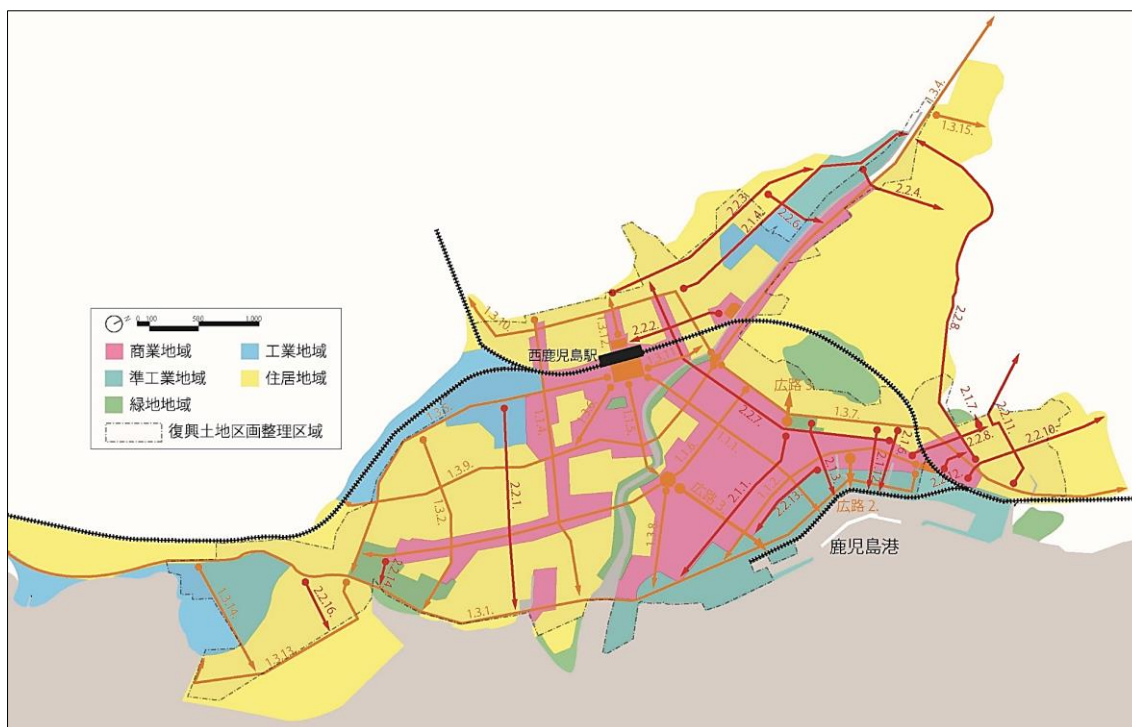


図 6-29 鹿児島復興都市計画（[433]より筆者作成）

鹿児島市の戦災復興都市計画では、西鹿児島駅（旧武駅）と市街中心部・臨海部を結ぶ街路を基本とした戦前の計画が踏襲されているが、甲突川を境に西鹿児島駅と市中心部で分かれていた商業地域が、復興計画では連続したものとなっており、全体として商業地域が拡大されるとともに路線的商業地域が新たに導入された。鹿児島港一帯は準工業地域に指定され、商港機能が重視されたと言えるが、当時計画されていた鹿児島南港計画と同港周辺の臨海工業化を目して、市南側の臨海部にまとまって工業地域指定がなされた。戦後の鹿児島都市計画は、市街地に近接した鹿児島港は引き続き商港・旅客港としての機能を求めているものの、市南側の臨海部で工業化を目指していたと言え、その点では両睨みの計画であったと解することができる。

### 6.2.7 宮古市（宮古港）

宮古市は1945年（昭和20年）8月10日の空襲で市街地0.205km<sup>2</sup>・家屋387戸が焼失したが、それぞれ市街面積の0.2%・戸数の8%であったため、甚大な被害には至らなかった[429, p. 130]。

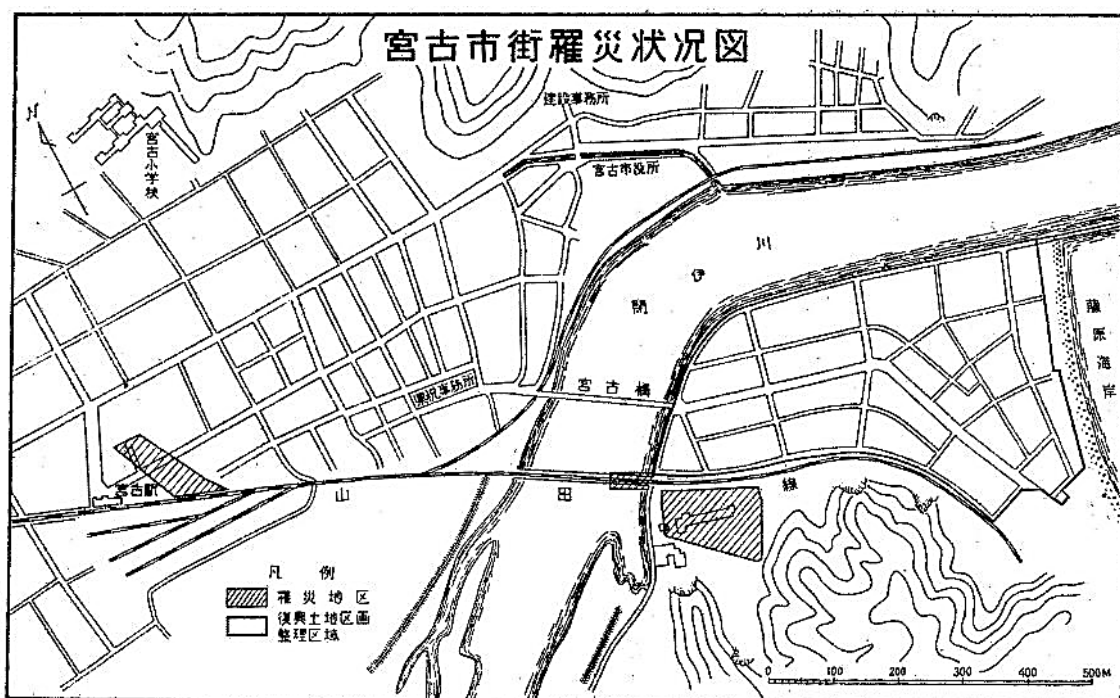


図 6-30 宮古市街罹災状況図 [429]

しかし、戦後の1948年(昭和23年)9月16日のアイオン台風によって市内が浸水し罹災戸数は5,570戸に及んだ。その後、1951年(昭和26年)に宮古港は重要港湾に指定され、翌1952年(昭和27年)に国鉄釜石線が全通、1954年(昭和29年)には山田線は開通するとともに、宮古港が開港場に指定された。[429, p. 128]

上述のように戦災自体は大きなものでなかったが、宮古港や水産加工業・鉄道的发展などに伴い、宮古市の都市構造の近代化が求められ、戦災復興都市計画に則って事業を実施することになった[429, p. 132]。

土地利用計画については、既存の港湾・水産加工業などが立地する地域を準工業地域に指定し、ラサ工業の既存工業を追認する形で工業地域を指定した。また既存の路線的商業集積地を商業地域に指定した。[429, p. 133]

街路計画については、2.1.3.釜石宮古線(幅員20m、延長675m)と12線の小路(幅員6~10m)を1947年(昭和22年)に決定した[429, p. 134]。

以上の復興都市計画を反映したものが下図(図6-31)となる。



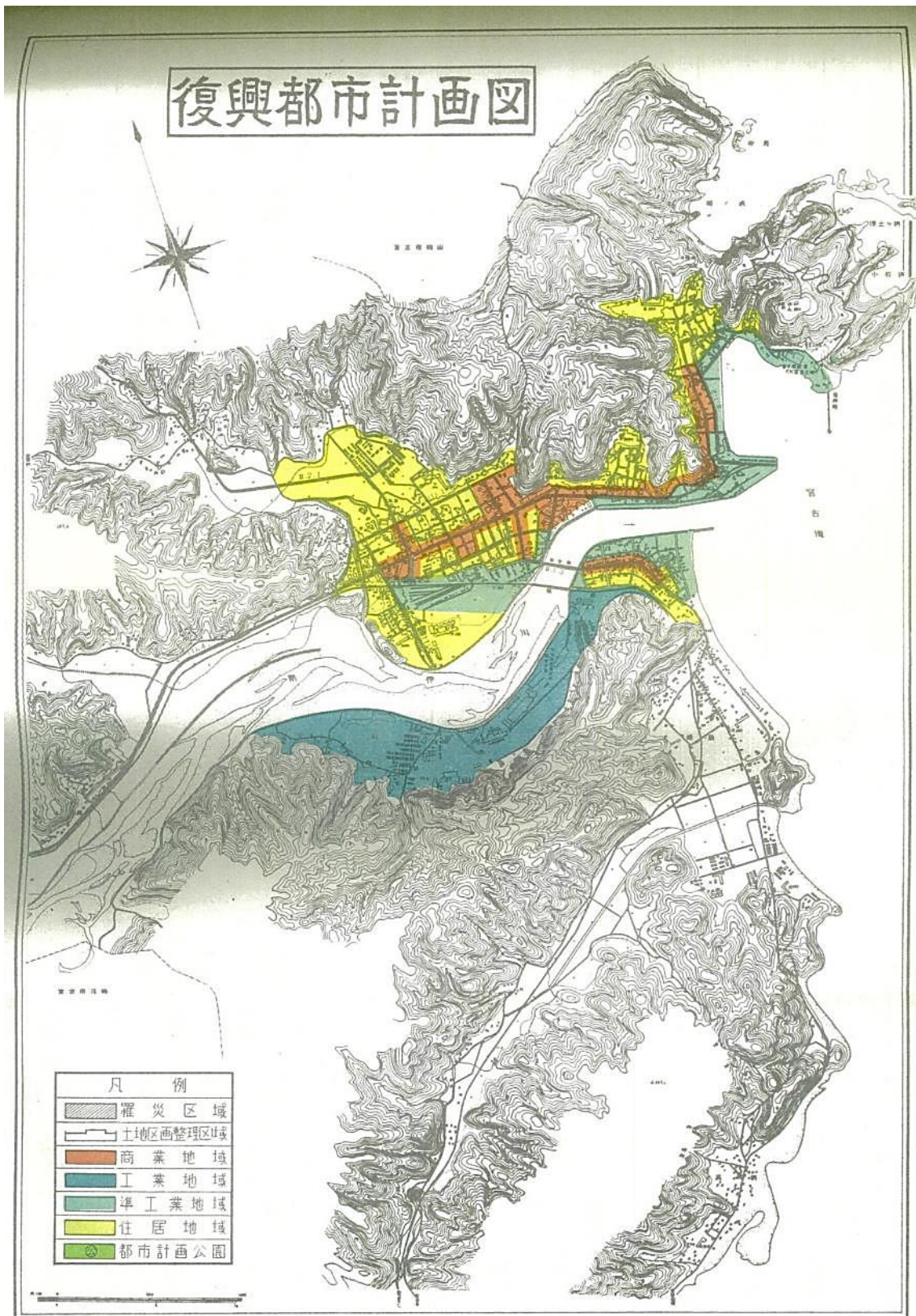


图 6-31 宮古復興都市計画図 [429]

第6章  
6.2

戦災復興土地区画整理事業は、宮古市が施行者となり土木課が実務にあたった。土地区画整理対象区域は罹災市街地を中心として52,000坪が1947年（昭和22年）に指定され、途中台風の被害などがあったものの、1952年（昭和27年）に施行完了した。[429, p. 135 - 137]

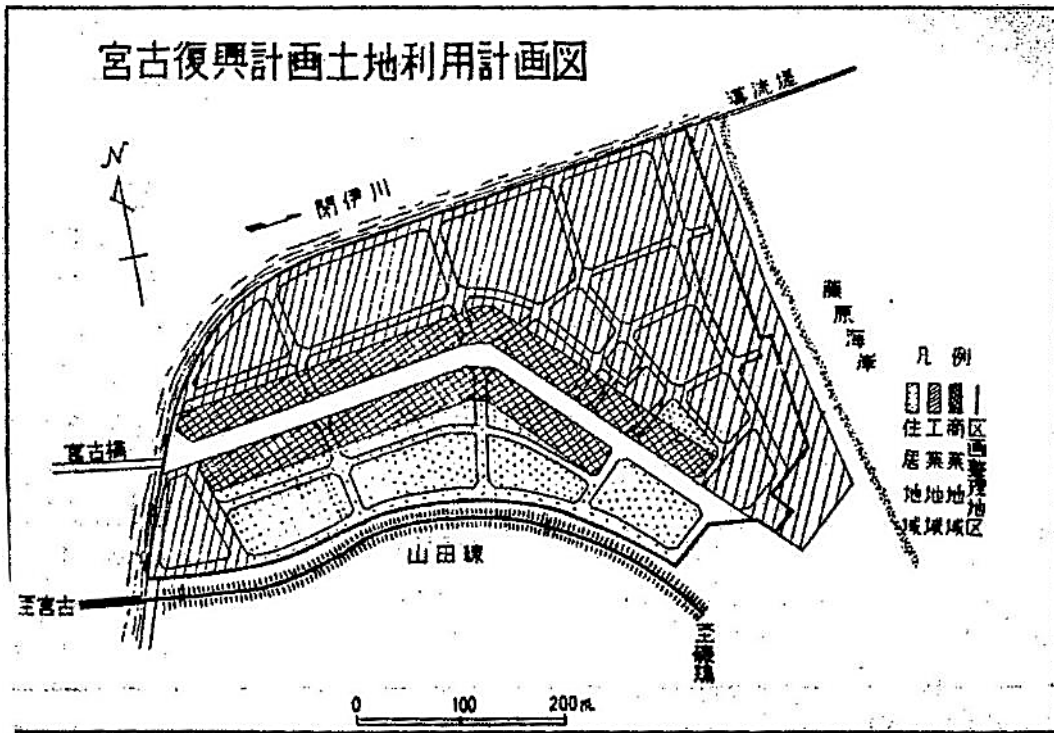


図 6-32 宮古復興計画土地利用計画図 [429, p. 133]

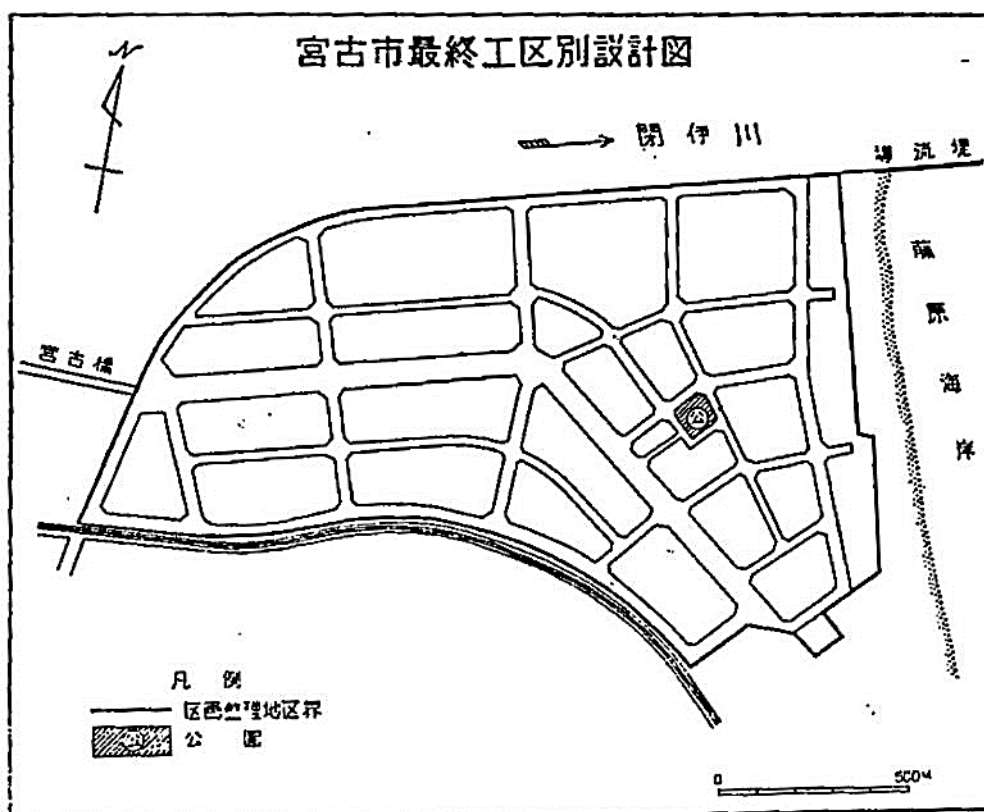


図 6-33 宮古市復興区画整理設計図 [429, p. 137]

宮古市は戦災が小さかったため、土地区画整理の区域は限定されたが、街路計画は戦前に比べて大きく拡大され、また戦前には指定が無かった用途地域が導入された。ラサ工業が立地した閉伊川右岸が工業地域に指定されたが、宮古港は準工業地域に指定されており、同港一帯は工業化が意図されてはいなかったと言えよう。

#### 6.2.8 高知市（浦戸港；高知港）

高知市は1945年（昭和20年）の1月～8月にかけて、大規模なものだけで8回の空襲を受けた。最も大規模なものであった7月4日の空襲では、罹災面積は1,266,400坪、罹災戸数は11,912戸に及び、市街地中心部がほぼ焼失する被害を受けた。[433, p. 690 - 691] さらに1946年（昭和21年）12月21日の昭和南海地震により、4～6mの津波が高知県沿岸を襲い、高知市も旧市街地の多くを被災した [433, p. 688]。

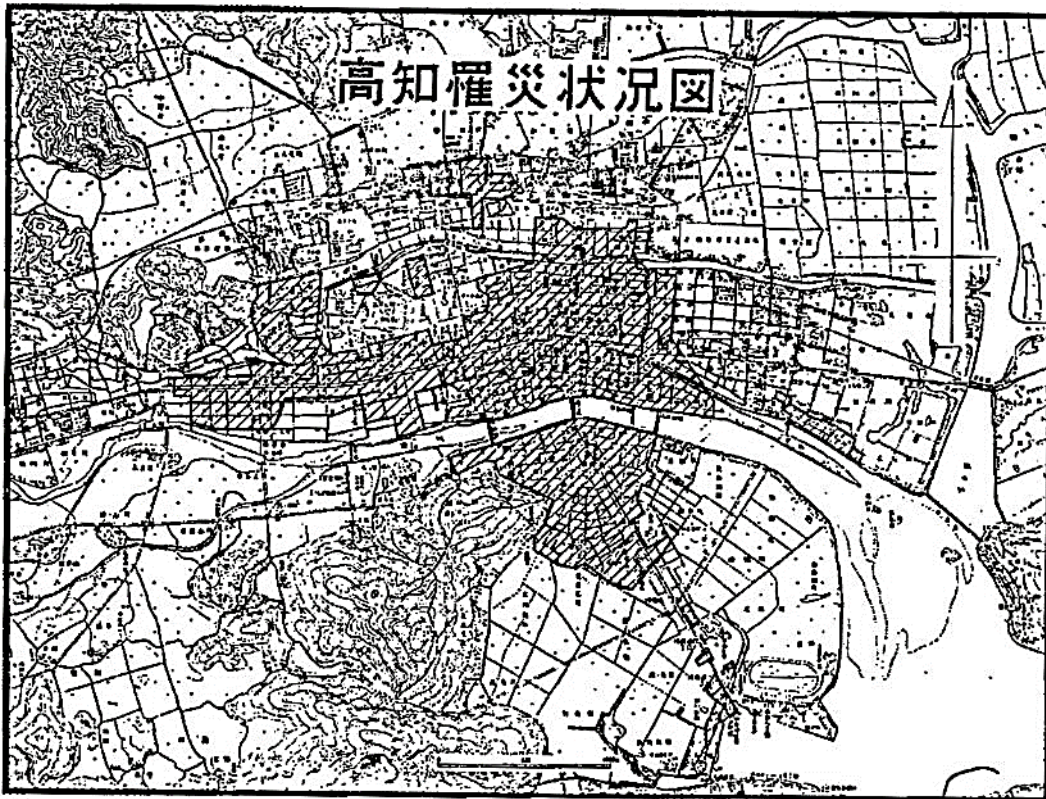


図 6-34 高知罹災状況図 [433, p. 690]

戦災復興計画にあたり、高知市は1945年（昭和20年）8月27日に建設局を開設したうえで、他部門や民間団体の代表者からなる建設委員会を設立して具体的な計画樹立に向けた方針を協議・周知した。また市議会側でも市政研究会内に建設促進委員会を設けて、復興計画の方針を協議した。その結果、旧来の城下町から、歴史・伝統を生かしたうえで、防災や交通効率・保健衛生などを向上させた近代都市として、1960年代に人口18万人程度を収容できる商工業と行政・文化の中心都市として整備する方針を確立した。[433, p. 694]

土地利用計画については、国鉄高知駅と高知港その他交通の要衝に商業を集中させるとともに、在来の商業集積地である市中心部、および幹線道路沿いの路線商業を、商業地域として指定した。工業地域は石灰岩・木材・製紙・水産加工等の今後の成長を鑑みて、すでにセメント・製鋼・硫酸・苛性ソーダ・カーバイト工業などが立地していた高知港臨海地帯（潮江一帯）と国鉄土讃線から高知港に至る貨物予定線の一帯などをこれに指定した。とくに高知港周辺は将来的により高度な工業が立地することを想定して甲種工業地区にも指定し、また市中心部との間を準工業地域（1952年追加指定）とした。住居地域は市中心部を取り囲むように指定した。こうした用途地域は1948年（昭和23年）10月8日の建設省告示第108号で計画決定された。[433, pp. 694-696]

街路計画は、戦前の街路が狭小で交通効率をそいでいた反省から、既存の国道23号線や県道8線に加えて、終戦後いち早く街路計画を立案し、1946年（昭和21年）2月25日の

戦災復興院告示第1号で計画決定を受けたが、その後1955年（昭和30年）、1957年（昭和32年）に計画変更を行っている。都市計画街路は下表の通りとなる。

表 6-8 高知復興街路計画 [433, pp. 697-698]

街路番号	街路名称	幅員(m)	幅員(m)※変更後
1.1.1.	高知駅高知港線	36	36 (5,148 m <sup>2</sup> の駅前広場)
1.1.2.	五丁目葛島橋線	36	
1.1.3.	高知駅裏前	36	20 (街路番号 2.1.5.)
1.3.1.	高知港線	27	
1.3.2.	五丁目蛸橋線	25	
1.3.3.	追手筋線		27
2.1.1.	高知駅本丁筋線	20	
2.1.2.	高知駅高見線	20	
2.1.3.	春野町通線	20	
2.1.4.	入明町北本町三丁目線	20	
2.2.1.	播磨屋町棧橋通一丁目線	15	27 (街路番号 1.3.2.に変更)
2.2.2.	西駅裏通線	15	
2.2.3.	中の橋通線	15	
2.2.4.	高知駅一宮線	15	
2.2.5.	長浜線	15	
2.2.6.	梅田橋通天神町線	15	
2.2.7.	舂方桜馬場線	15	
2.2.8.	円行寺線	15	
2.2.9.	中須賀線	15	
2.2.10.	蛸橋朝倉駅線	15	
2.3.1.	中の橋通南線	11	
2.3.2.	八幡通線	11	
2.3.3.	高橋通北線	11	
2.3.4.	若松町北本町三丁目線	11	
2.3.5.	中新町通線	11	
2.3.6.	常盤町青柳橋線	11	
2.3.7.	中島町九反田線	11	
2.3.8.	鏡川南岸線	11	
2.3.9.	汐新町線	11	
2.3.10.	北百石町線	11	

## 第6章

### 6.2

2.3.11.	乗出通線	11	
2.3.12.	舛形築屋敷線	11	
2.3.13.	築屋敷線	11	
2.3.14.	新月橋通線	11	
2.3.15.	河ノ瀬鴨部線	11	
2.3.16.	玉水町蛸橋線	11	
2.3.17.	水源町蛸橋線	11	
2.3.18.	桜馬場尾立線	11	
2.3.19.	小高坂山南麓線	11	
2.3.20.	円行寺線	11	
2.3.21.	宝町福井線	11	
2.3.22.	愛宕町新屋敷線	11	
2.3.23.	栄田町線	11	
2.3.24.	帯屋町通線	11	

高知駅の将来的な移転計画や複線化計画があったため、街路計画においては駅前広場の整備が計画に含まれなかったが、その後駅移転は中止となったため、1955年（昭和30年）3月31日の建設省告示第524号の街路計画変更時に1.1.1.の起点に駅前広場を追加することになった [433, p. 701]。

以上の復興都市計画を反映したものが下図（図 6-35 高知復興都市計画図 6-35）となる。

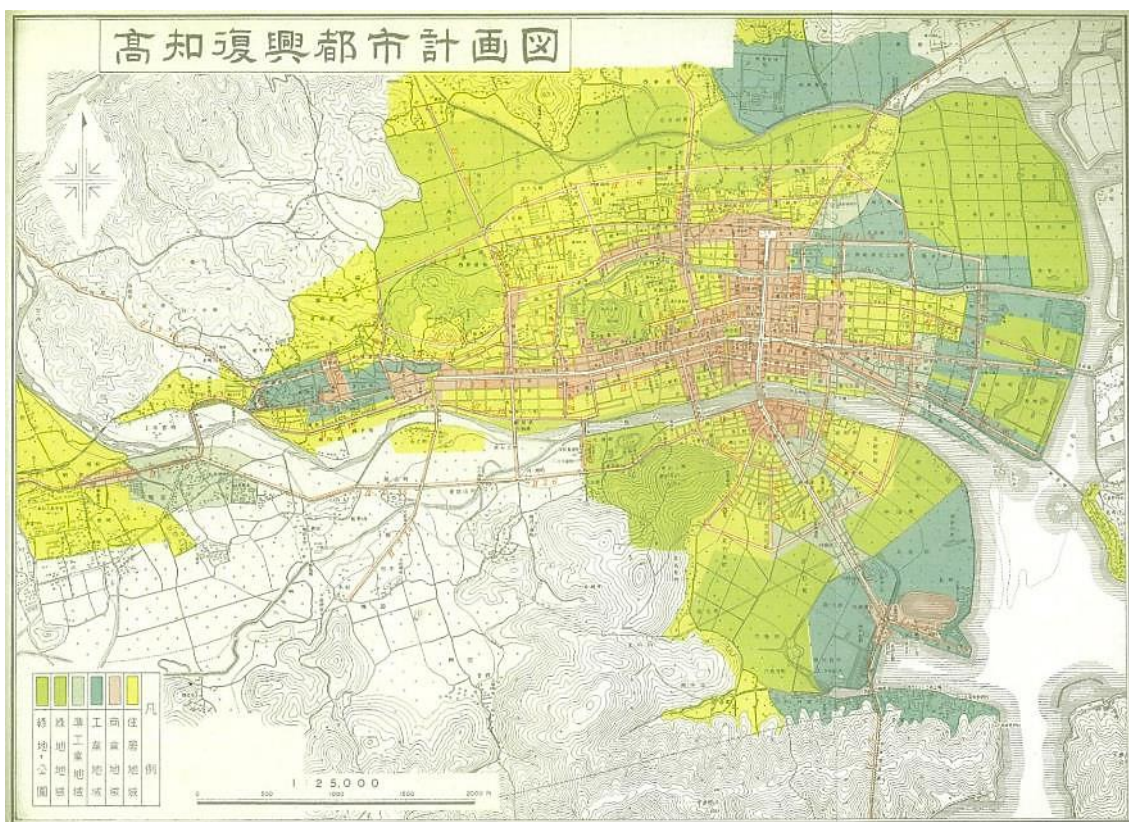


図 6-35 高知復興都市計画図 [433]

戦災復興土地区画整理は県市協議の結果、高知市が施行者としてこれにあたることになり、1945年（昭和20年）8月27日の市建設局が中心部署として実務にあたった。土地区画整理区域は、罹災面積1,266,400坪を包含した1,583,000坪を1946年（昭和21年）2月25日の戦災復興院告示第1号で指定したが、その後1955年（昭和30年）3月31日の建設省告示第552号で農地などの土地利用が低調な場所を除外し、移転を断念した高知駅前広場を区域に加え、1,106,055.79坪を総区域面積とした。さらに1959年（昭和34年）の建設省告示第905号で182坪拡大している。 [433, pp. 702-703]



図 6-36 高知復興土地区画整理設計図 [433, p. 704]

土地区画整理の進捗は当初、1946年（昭和21年）9月16日の戦災復興院告示第145号で1946年（昭和21年）～1950年（昭和25年）の事業期間としていたが、実際の進捗は遅々としており、区画整理に対する反対同盟の結成・運動などもあって、たびたび事業年度の繰り延べを行った [433, p. 703]。戦災復興区画整理が完了したのは1960年代後半であった。

以上の高知戦災復興都市計画をまとめたものが下図となる。



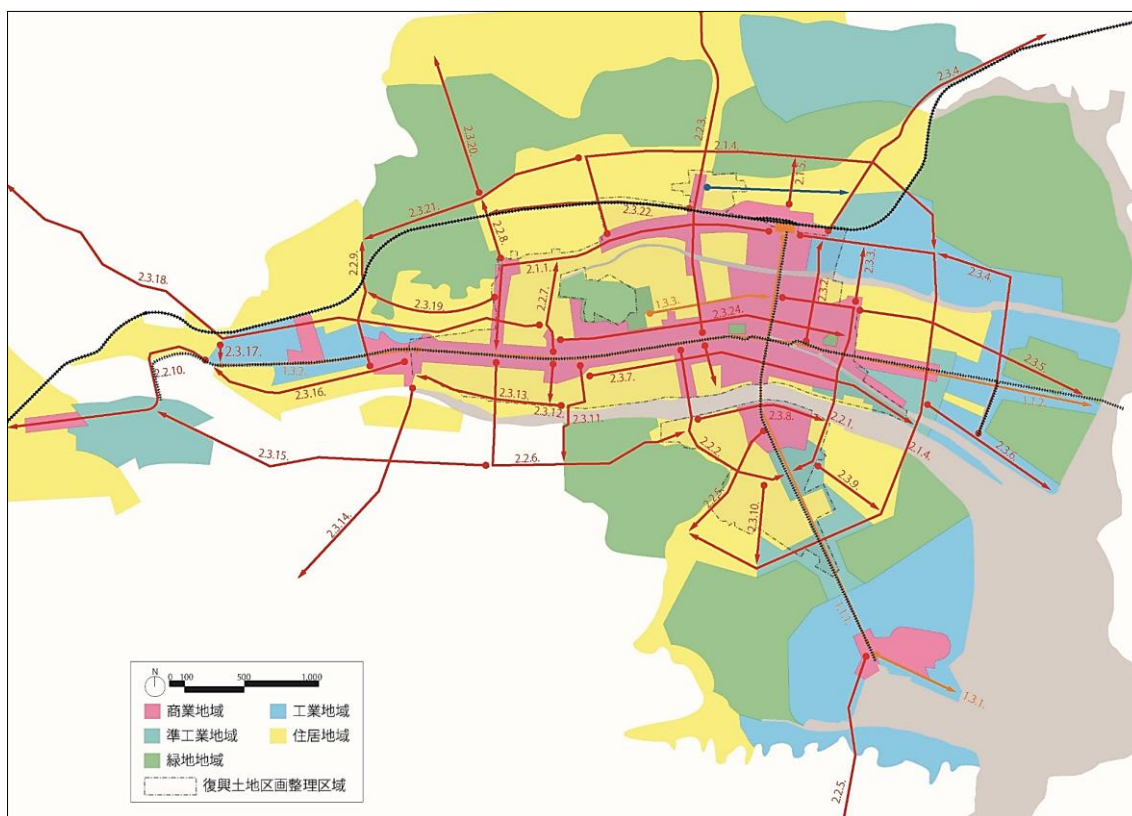


図 6-37 高知戦災復興都市計画（[433]より筆者作成）

高知の戦災復興計画では、街路パターンは戦前と大きく異なっていないものの、用途地域は大きく変更が加えられており、辺縁部に緑地地域の指定が多用されている。浦戸港の一带は、高知競馬場の所在するところを含めて限定的に商業地域をかけたうえで、工業地域指定がなされた。戦前は浦戸湾に面した一帯に対して広く工業地域指定を行い工業誘致が企図されていたが、復興計画ではこうした臨海部工業化の意図は限定的となったと言える。また浦戸港周辺の街路計画も取りやめられている。以上のように高知の復興計画は臨海部の土地利用に関して、戦前の計画に比して後退したものとなった。

### 6.2.9 福岡市（博多港）

福岡市は1945年（昭和20年）5月19日夜間に米軍機約60機による大規模な空襲を受け、市中心部が3.78 km<sup>2</sup>（1,143,450坪、全市面積の2.9%）と12,860戸（全戸数の20.34%）が焼失罹災した。市の中心部であったため多くの公共施設・学校・病院と港湾施設が壊滅的な被害を受けた。[437, p. 558 - 559]



図 6-38 福岡罹災状況図 [437, p. 556]

戦災復興計画にあたっては、福岡市が福岡県のみならず九州全域の経済・行政・文化の中心都市としての機能を整えることを主眼とし、すでに要港として発展していた博多港と、移転予定の国鉄博多駅との連絡強化と、福岡市を囲む各自治体（衛星都市）の発展を踏まえた、広域都市圏の形成を視野に入れた将来人口 50 万人の都市形成を目標とした [437, p. 560]。

土地利用計画にあたっては市街地 4,633ha を用途地域の対象とし、戦前の用途地域をいったん白紙として新規に検討する方針とした。商業地域は駅周辺、博多港埠頭近辺、主要街路沿いの商店街、市周縁部の中心地を指定し、特に戦前からの中心地は商業専用地区とした。工業地域は交通・運輸・用水等を考慮し、既存の大型工場が立地する内陸部をこれに指定した。また博多湾に面した臨海部などを甲種工業地区とした。さらに博多港・福岡港一帯は港湾地区に指定した。これら商業専用地区・港湾地区については福岡市独自の土地利用計画としての位置づけのものと思われる。 [437, p. 561]

加えて、中心部繁華街の主要街路沿道は防火地域 11ha・路線防火地域 10ha・準防火地域 401ha を 1952 年（昭和 27 年）12 月 13 日の建設省告示第 1446 号で指定した [437, p. 562]。

街路計画は上記の土地利用計画と対応する形で、戦前の街路計画では実現しえなかった新都市としての骨格を整えるために、戦前の都市計画街路をいったん廃止したうえで、1946 年（昭和 21 年）4 月 10 日の戦災復興院告示第 6 号で決定した。ただし、政府の戦災復興計画再検討（縮小）方針と、復興と都市の様相の実情、土地区画整理の進捗に応じて、1949 年（昭和 24 年）・1950 年（昭和 25 年）・1957 年（昭和 32 年）・1958 年（昭和 33 年）に変更を受けた。 [437, pp. 562-563]

表 6-9 福岡復興都市計画街路 [437, pp. 563-568]

街路番号	街路名称	幅員(m)	幅員(m)※変更後
広路 1	博多駅築港線	50 (起点に 2,600 m <sup>2</sup> の駅前広場)	一部 47m
広路 2	博多姪浜線	50 (一部 15~36m)	36m (一部 15~50m、街路番号 1.1.1.)
広路 3	渡辺通線	50 (一部 36m)	街路番号広路 2 号
1.1.1.	国道 3 号線	36 (一部 12~32m)	一部 12~27m、街路番号 1.1.2.
1.1.2.	新博多駅黒門前線	36m (一部 25m)	街路番号 1.1.3.
1.1.3.	井相田小倉前	36	街路番号 1.1.4.
1.2.1.	博多箱崎線	30 (一部 22~50m)	22 (一部 25~50m、街路番号 1.3.10.)
1.2.2.	博多駅裏線	30 (一部 35m)	16 (一部 20m、街路番号 2.1.10.)
1.2.3.	新柳町香椎線	30 (一部 25~32m)	25 (一部 20~30m、街路番号 1.3.11.)
1.3.1.	博多川線	25	一部 15~30m
1.3.2.	松園町西新線	25 (一部 36m)	22 (一部 25m、起点に 1,540 m <sup>2</sup> の街路広場、街路番号 1.3.9.)
1.3.3.	瓦町麦野線	25 (一部 18~30m)	18 (一部 15~30m、街路番号 2.1.12.)
1.3.4.	春吉大橋線	25 (一部 30m)	
1.3.5.	千代二股瀬線	25 (一部 30m)	
1.3.6.	博多駅長浜線	25 (一部 30m)	20 (一部 25~40m、14,000 m <sup>2</sup> の駅前広場、街路番号 2.1.13.)
1.3.7.	箱崎吉塚線	25 (一部 20m)	街路番号 1.3.6.

## 第6章

## 6.2

1.3.8.	堅粕線	25 (一部 15~30m)	街路番号 1.3.7.
1.3.9.	警固福岡港線	25 (一部 15m)	15 (街路番号 2.2.12.)
1.3.10.	馬出汐井浜線	25	街路番号 1.3.8.
2.1.1.	住吉老司線	20 (一部 11~27m)	下辻堂老司線に名称変更
2.1.2.	六本松原線	20 (一部 27m)	
2.1.3.	大濠町線	18	街路番号 2.1.6.
2.1.4.	鳥飼地行線	20	街路番号 2.1.3.
2.1.5.	清水半道橋線	20 (一部 27m)	街路番号 2.1.4.
2.1.6.	竹下駅前線	20 (一部 27m)	街路番号 2.1.5.
2.1.7.	麦野春日原線	18 (一部 24m)	麦野線に名称変更
2.1.8.	雑餉隈駅前	18 (一部 24~25m)	
2.1.9.	筒井小倉線	18 (一部 24m)	
2.2.1.	大名町築石町線	15	
2.2.2.	葉院長浜町線	15	
2.2.3.	箱崎久原線	14 (一部 11~30m)	
2.2.4.	堅粕下白井線	15	
2.2.5.	葉院春日線	15 (一部 20~27m)	
2.2.6.	新大工町東油山線	15 (一部 24m)	
2.2.7.	西新飯倉線	15 (一部 24m)	
2.2.8.	藤崎有田線	15 (一部 24m)	
2.2.9.	清水姪浜線	15 (一部 24m)	
2.2.10.	大橋下月隈線	15 (一部 11~24m)	
2.3.1.	下警固桧原線	11 (一部 15m)	
2.3.2.	野間屋形原線	11	
2.3.3.	竹下塩原線	11	廃止
2.3.4.	竹下井尻線	11	博多井尻線に名称変更 (一部 15~30m、1,900 m <sup>2</sup> の竹下駅前広場)
2.3.5.	井尻東油山線	11	
2.3.6.	平尾田島線	11	
2.3.7.	鳥飼東油山線	11 (一部 15~24m)	
2.3.8.	井尻志免線	11 (一部 8m)	
一等小路	2 線	8	
2.1.11.	住吉簗島線		16
2.1.13.	博多駅長浜線		20 (一部 25~40m、起点に

			14,000 m <sup>2</sup> の駅前広場)
2.2.11.	下ノ橋六本松線		15
2.2.13.	柳町線		14

以上の復興都市計画を反映したものが下図（図 6-39）となる。

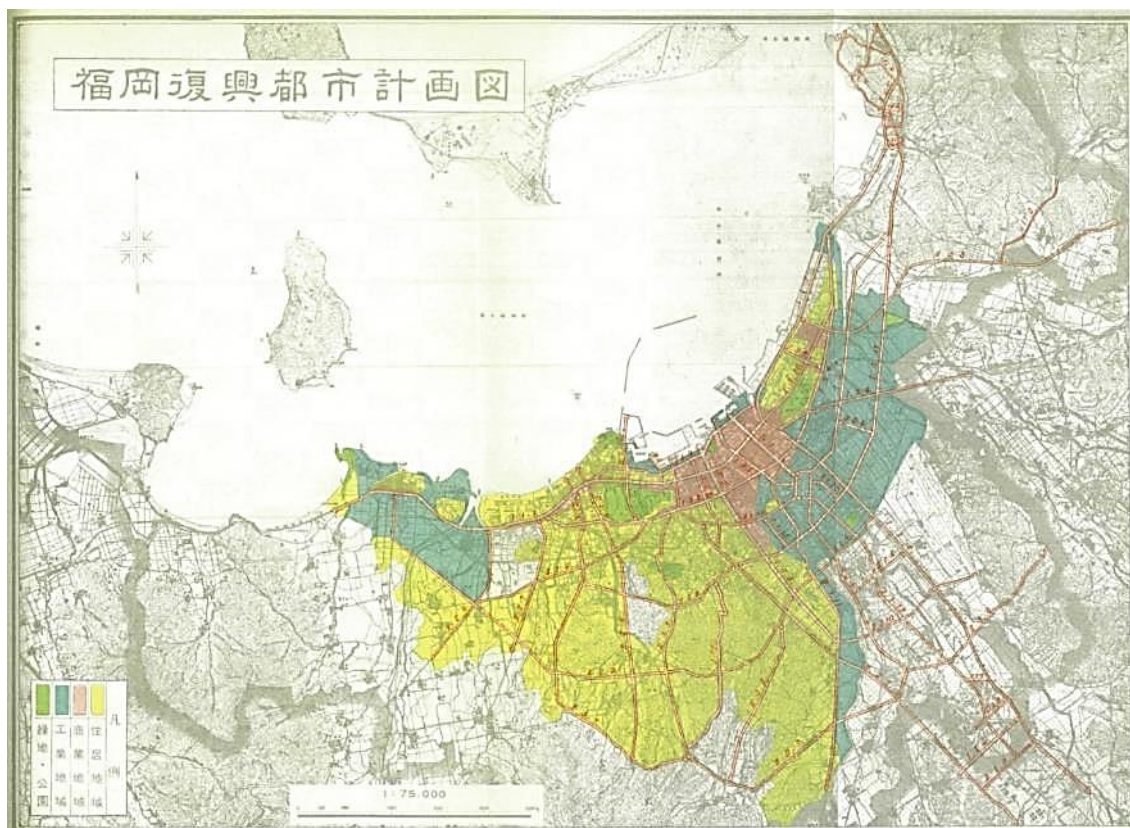


図 6-39 福岡復興都市計画図 [437]

戦災復興土地区画整理については、1946年（昭和21年）10月24日に戦災復興院告示第225号で1,662,688坪を土地区画整理区域に決定したが、政府の再検討方針を受けて1954年（昭和29年）11月20日建設省告示第1553号で992,509坪に区域変更した[437, p. 574]。終戦当初は福岡県が測量や復興事務所設置などを行い、復興計画を策定していたが、1945年（昭和20年）の戦災地復興計画基本方針が閣議決定されたのを受け、翌年1月9日に戦災復興事業を県から市に移管し福岡市復興部が誕生、市が土地区画整理の施行者となった。福岡県・市の協議で当初は焼失区域を含めた220万坪を対象とした土地区画整理が検討されたこともあったが、最終的に前述の区域・面積に落ち着いた。事業の進捗に当たり、財政上の理由から、優先的に取り組む第一次区域と劣後する第二次区域に分けて進めることになったが、その後のこの第一次区域のみに限定する形で、1954年（昭和29年）に前述

第6章

6.2

の対象区域縮小を行った。[437, pp. 578-579]



図 6-40 福岡特別都市計画事業土地区画整理地区及工区図（1955年の縮小後） [544]

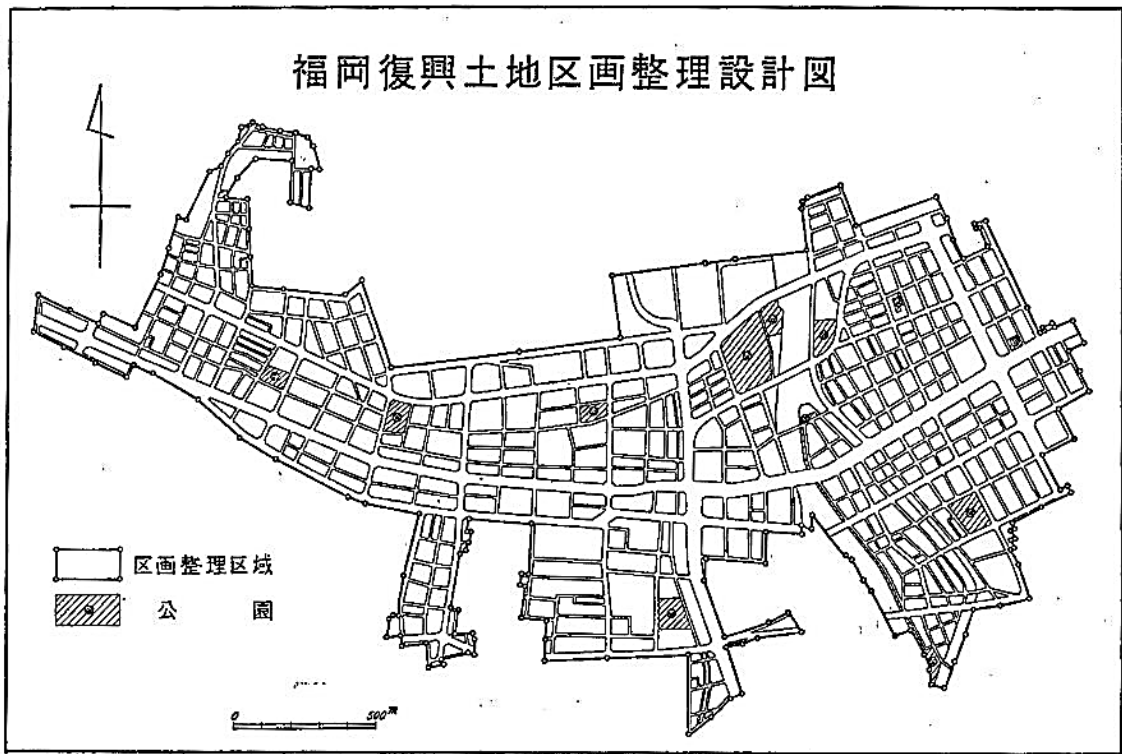


图 6-41 福岡復興土地区画整理設計図 [437, p. 580]

第6章  
6.2

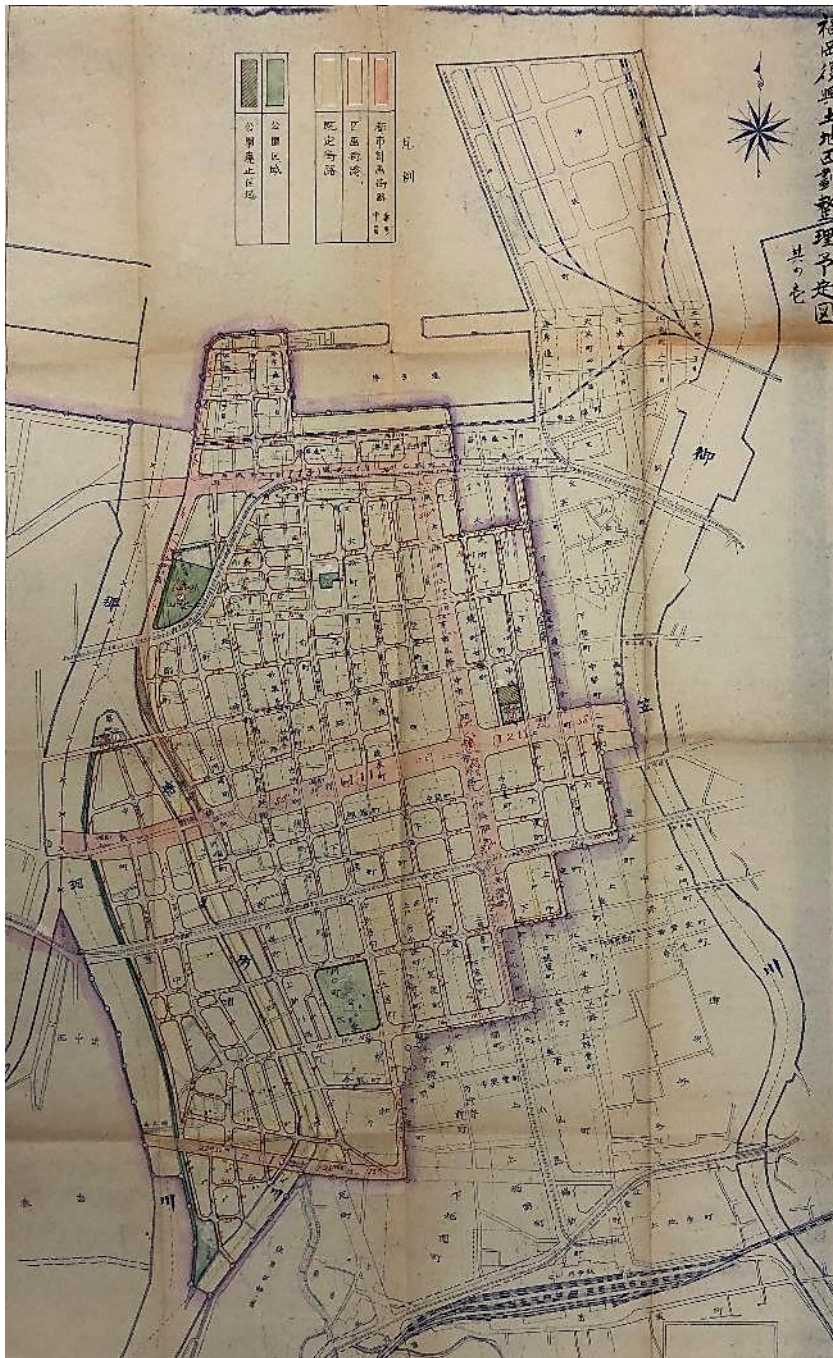


図 6-42 福岡復興土地区画整理予定図（博多港に面した第一工区） [544]

1955年（昭和30年）の土地区画整理法施行に伴い、これに乗じるかたちで同年3月1日922,509坪に区域を縮小した設計変更の知事認可を得て、土地区画整理に着手することになったが、度重なる設計変更・街路変更・公園変更・事業年度延長が行われ、換地処分の完了は1972年（昭和47年）、土地区画整理事業の施行完了は1977年（昭和52年）までの長期間を要した [438]。



以上のような福岡市の戦災復興都市計画をまとめたものが下図となる。

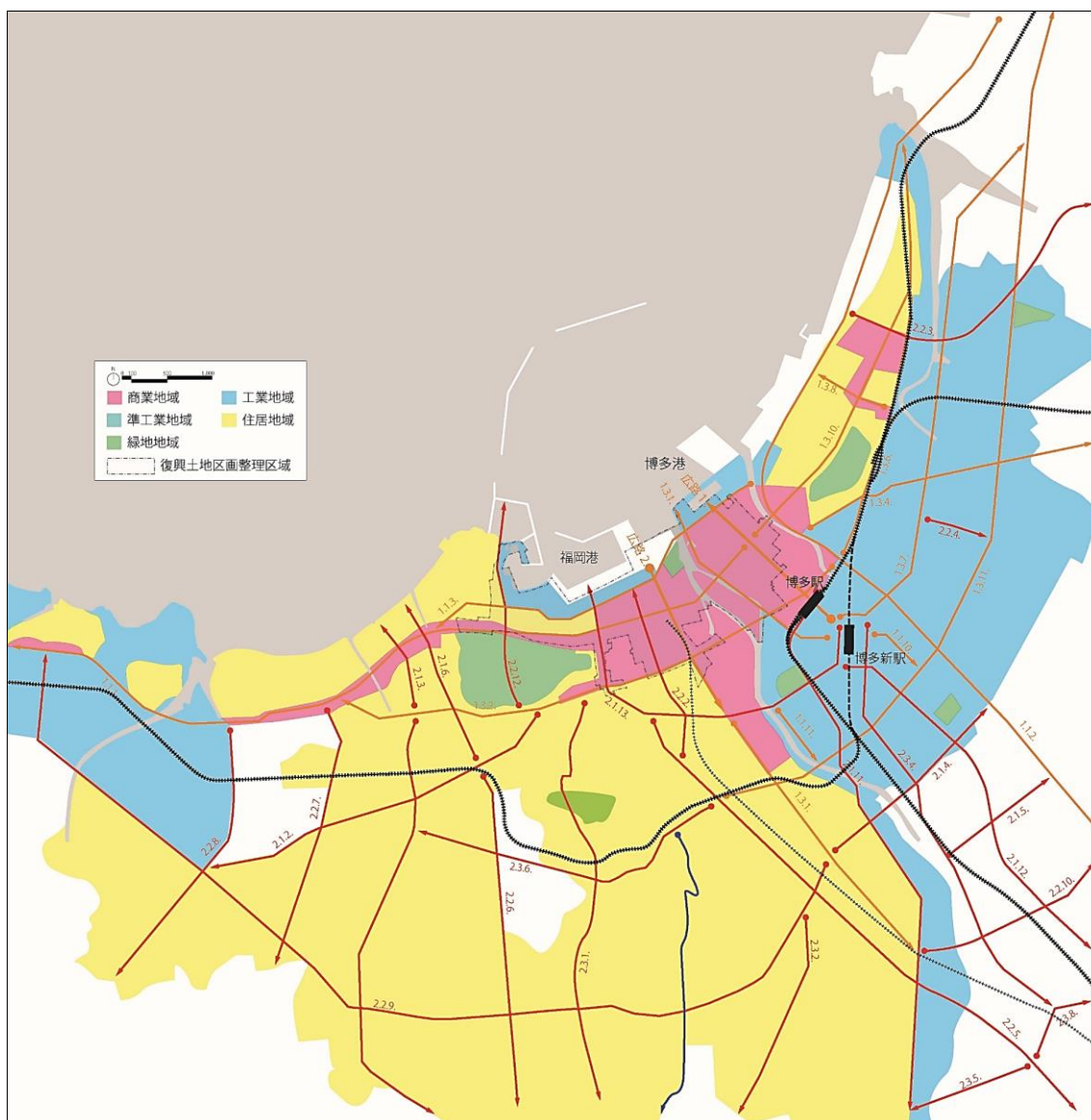


図 6-43 福岡復興都市計画（[437]より筆者作成）

戦後の福岡都市計画は、街路計画・用途地域ともに戦前の都市計画を受け継いだものとなり、博多港と博多駅を結ぶ広路 1.がその中心軸となった。これは博多駅の移転後も変わっていない。博多港及び福岡港一帯は引き続き工業地域とされ、臨海部が準工業地域に指定されることは無かったが、福岡市は工業用水不足から大規模な工場誘致をおこなってこなかったことから、この臨海部の工業地域指定も臨海部の工業化を意図したものであったとは言えまい。内陸部の工業地域指定も、在来型の工業や軽工業を追認するかたちで戦前に引き

## 第6章

### 6.2

続き指定された。戦後の博多港は、同港の北東の海岸線を沖合に埋め立てる形で拡張発展していくことになるが、戦災復興計画時点ではこの一帯はまだ住居地域となっており、戦災復興都市計画時点において、港湾の発展に対してどの程度意が払われていたかを計り知るの  
は難しい。

#### 6.2.10 青森市（青森港）

青森市は1945年（昭和20年）7月28日に米軍機約60機の爆撃を受け、罹災市街地面積は約1,600,000坪（市街地面積の80%）、罹災戸数15,930戸にのぼり、主要な公共施設もほとんどが焼失した。またそれと前後する小型機の空襲によって、青森港内の青函連絡船のほとんどが沈没・損傷し、港湾機能も失われた。[439, p. 8 - 10]

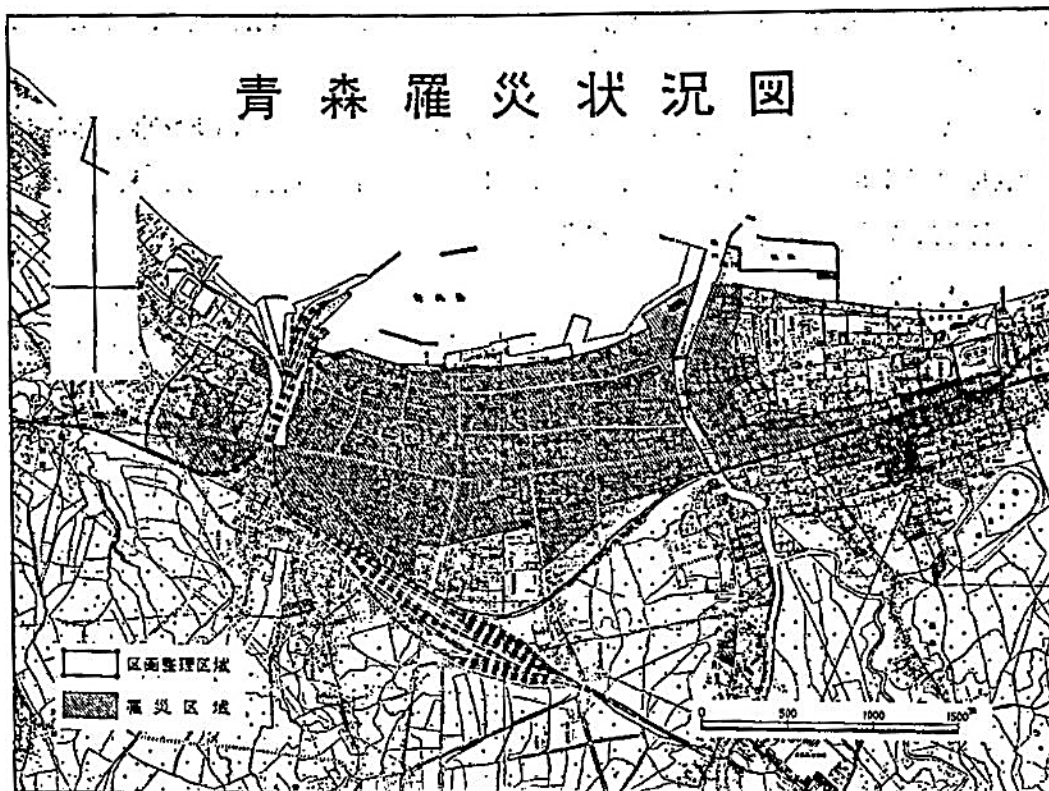


図 6-44 青森罹災状況図 [439, p. 9]

戦災復興計画の立案にあたっては、元来都市の拡張を阻害していた国鉄東北本線、操車場、奥羽本線、青森駅などの対応が求められた。そのため、戦災復興にあたって運輸省で東北本線の南部迂回を計画し、市街地拡張の余地を生み出すことになった。[439, p. 12]

土地利用計画については、1935年（昭和10年）の用途地域指定以降の土地利用の状況を勘案し、1947年（昭和22年）8月15日に戦災復興院告示第36号によって新たな地域変

更を決定した。その後、1951年（昭和26年）9月7日に戦災復興院告示第835号で、用途地域指定を一部変更したが、従来と大きく異なる点として、未指定地域をなくし、主に準工業地域を指定した。[439, p. 13]

商業地域は、戦前は集团的商業地よりも路線的商業地が形成されていたことから、改めて、将来中心駅を想定していた浦町駅一帯を商業専用地区とし、そこを中心として路線的商業を広げる商業指定であった。しかしその後浦町駅の中心駅が断念されたことから、従来の青森駅前を中心とした商業指定に改められた。工業地域は市の東西の臨海部を将来的な工業地帯として指定し、港湾中心部は既存港湾や関連工業の立地を踏まえて準工業地域に指定した。住居地域は内陸部を指定したが、工業地域に隣接するものは、当時はまだ農地が大半であったが、工場労働者の集合住宅とすることを想定していた。[439, p. 13 - 14]

街路計画については、都市の防火性能を上げるため、南北に走る1.1.1.柳町通りを幅員50mとし、これと直交する東西に走る2線の国道を幅員36mとし、こうした街路に準拠して街路計画が立案された。当初は1946年（昭和21年）9月4日の戦災復興院告示第123号によって計画決定したが、その後1949年（昭和24年）・1952年（昭和27年）・1954年（昭和29年）に変更が行われた。街路計画は下表となる。[439, p. 15]

表 6-10 青森戦災復興都市計画街路 [439, pp. 15-18]

街路番号	街路名称	幅員(m)	幅員(m)※変更後
広路1	柳町線	50	
1.1.1.	国道4号線	36	
1.1.2.	国道7号線	36	
1.3.1.	八甲通り線	25	
1.3.2.	浦町停車場線	25	
1.3.3.	商業学校横通り線	25	
1.3.4.	根子堰線	25	
1.3.5.	新安方町合浦町線	25	
1.3.6.	古川合浦町線	25（一部10～14m、青森駅前広場30,000㎡）	駅前広場12,400㎡
2.1.1.	県庁前通り線	20	
2.1.2.	浪館通り線	20（一部11m）	一部18m
2.1.3.	堤川東河岸通り線	20（一部50m）	一部30m
2.1.4.	浜館浜田線	18	
2.2.1.	税務署通り線	15（一部25m）	
2.2.2.	旭町通線	15（一部18～26m）	
2.2.3.	沖館油川線	15	

第6章

6.2

2.2.4.	堤川西河岸通り線	15 (一部 20~50m)	一部 18~30m
2.2.5.	新安方町大野線	16 (一部 12.5~22m)	
2.2.7.	沖舘小浜線	15 (一部 18m)	
2.2.8.	善知鳥神社前通り線	15 (一部 11~18m)	
2.2.9.	安方町造道線	15 (一部 11~18m)	
2.2.10.	古川線	15	
2.3.5.	相馬町線	11 (480 m <sup>2</sup> の広場)	
2.3.6.	旧線路通り線	11~13.5	一部 20m
2.3.7.	新蜷貝野脇線	11 (一部 16m)	すべて 11m
2.3.11.	千刈原別線	11 (一部 20m)	すべて 11m
2.3.13.	新浜町横山町線	11 (一部 10~12m)	
2.3.16.	新安方町古川線	12	
2.3.18.	沖舘線	11	
2.3.21.	大野浦町	11	
2.3.24.	大正町線	11	

以上の復興都市計画を反映したものが下図（図 6-45）となる。

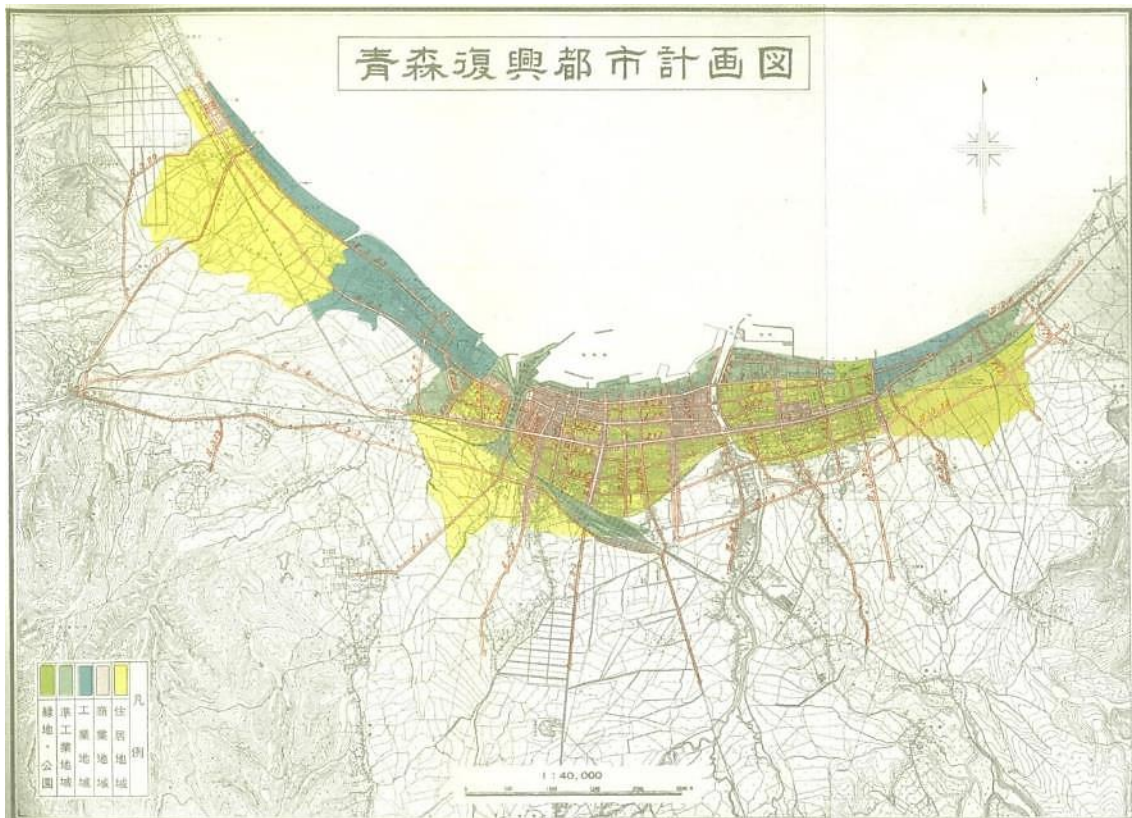


図 6-45 青森復興都市計画図 [439]

戦災復興計画にあたって、青森県知事・青森市長の協議により、土地区画整理と幅員 20m 以上の都市計画街路は県施行、それ以下の街路事業や上下水道事業は市が施行することになった。その後 1955 年（昭和 30 年）の土地区画整理法の施行に伴い、すべての戦災復興事業を青森県で施行することとし、一部の街路事業・水路事業・公共空地整備事業・上下水道事業を青森市に委託して進める、という立て付けとなった。[439, p. 20]

戦災復興土地区画整理の対象区域は、罹災面積 1,600,000 坪のうち最重要地域として 1,418,000 坪を、1946 年（昭和 21 年）9 月 4 日の戦災復興院告示第 123 号で土地区画整理区域決定した。その後、政府の戦災復興計画縮小方針を受けて、土地区画整理区域を 1,277,000 坪に絞り込み、1950 年（昭和 25 年）～1954 年（昭和 29 年）までを事業実施期間としたが、その後事業期間の変更がたびたび実施され、最終的に事業実施期間を 1959 年（昭和 34 年）まで延長した。土地区画整理事業は、東部工区・中部第 1 工区・中部第 2 工区・西部工区の 4 工区に分割して実施することとしたが、1954 年（昭和 29 年）に市西部は都市改造事業に切り替えて土地区画整理区域から除外した。[439, p. 20 - 21]

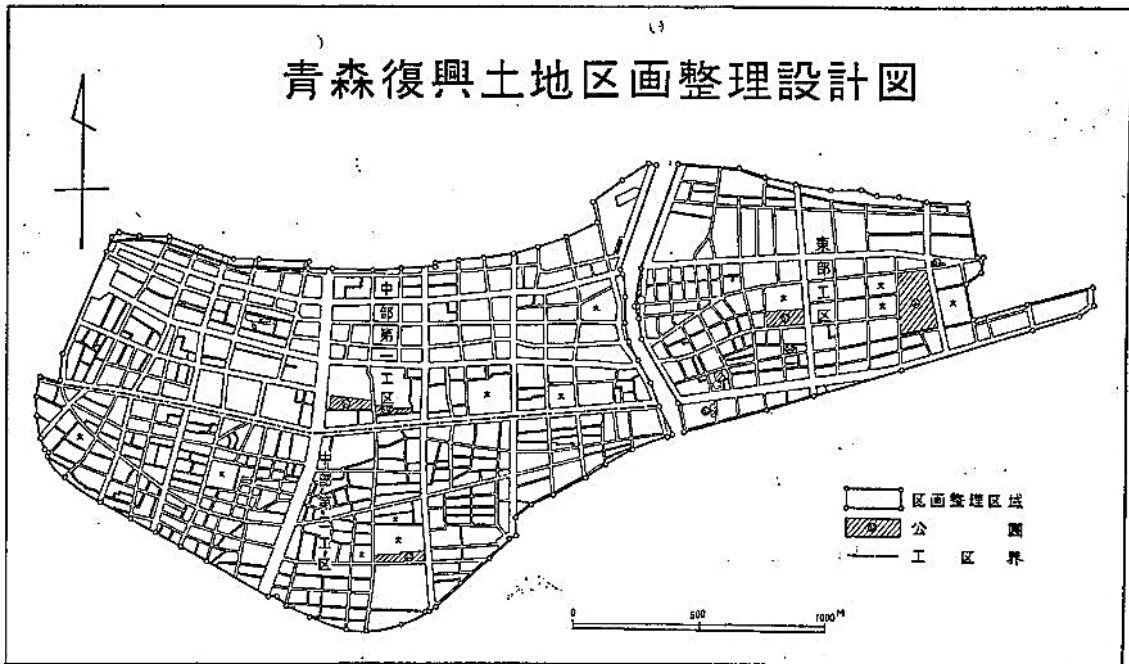


図 6-46 青森復興土地区画整理設計図 [439, p. 22]

以上のような青森市の復興都市計画をまとめたものが下図となる。

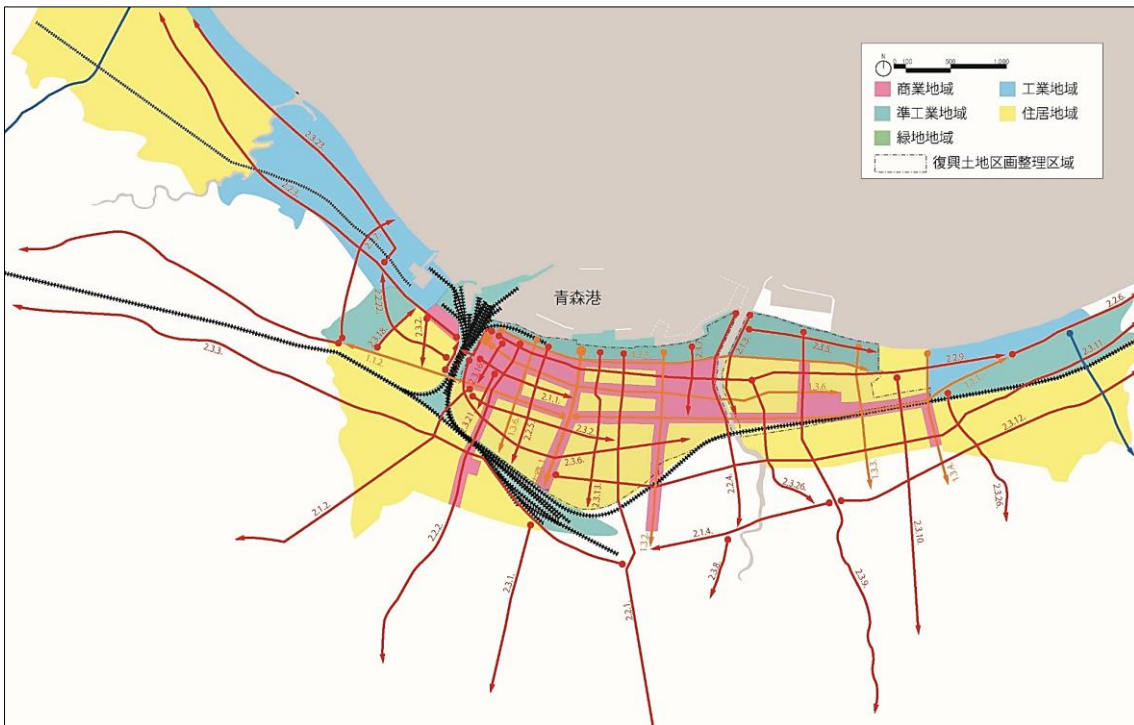


図 6-47 青森復興都市計画 ( [439]より筆者作成)

青森の戦災復興都市計画は戦前のものと比べて大きく様相を変えており、街路計画は基本的なグリッドパターンを踏襲しながらもその街路本数が大幅に増え、特に青森港の海岸線から内陸に向かう南北街路が倍増している。また郊外部に伸びる街路も増えた。用途地域分けも戦前と比して精緻なものとなったが、青森港一帯は工業地域から準工業地域に指定替えされた一方で、戦中に青森工業港が計画された西部の臨海部は継続して工業地域がかけられ、引き続き臨海工業化が企図されていたと言える。このように、旧来の青森港（準工業地域）を商港・旅客港、西部の海岸（工業地域）を将来的な工業港とする棲み分けが、都市計画の用途地域から読み取ることができる。

### 6.2.11 大分市（大分港）

大分市は陸海軍施設が立地していたため、たびたび連合軍の空襲を受け、1945年（昭和20年）3月18日から終戦まで、大小22回の空襲に見舞われた。大きな空襲としては7月17日のものと、8月10日のものが挙げられる。すべてを合わせると罹災面積409,000坪、罹災戸数3,366戸に及び、多くの公共施設や鉄道・港湾施設が破壊された。[430, p. 601 - 602]



図 6-48 大分罹災状況図 [430, p. 602]

大分市は旧来、県庁所在地であったものの観光や商業が西隣の温泉都市である別府市に

## 第6章

### 6.2

及ばず、後背農村の農産品加工といくつかの軽工業を主とする小規模な商工都市であったが、日中戦争以降の戦時体制下で市東側に軍需工業の臨海工業地帯が計画され、豊富な工業用水や労働力を背景に、次第に工業都市化を迎えつつあったところで空襲と終戦を迎えた。そのため、戦後は東部臨海部の工業化を主眼に置いた20万人程度の都市を計画目標とした。また1931年（昭和6年）に都市計画決定がなされていたが、戦災復興計画にあたっては従来計画を廃止し、新たに計画決定を行うことになった。[430, p. 604]

土地利用計画は1949年（昭和24年）6月20日に建設省告示627号を以って指定したが、建築基準法施行に伴い、1951年（昭和26年）6月14日建設省告示第608号で変更を行った[430, p. 605]。

表 6-11 1949年の用途地域指定 [430, p. 605]

区分	面積 (㎡)	比率 (%)
住居地域	4,012,000	53
商業地域	1,226,000	16
工業地域	747,000	10
未指定地域	128,000	2
住居専用地区	955,000	13
工業専用地区	474,000	6
計	7,542,000	

表 6-12 1951年の用途地域指定 [430, p. 605]

区分	面積 (㎡)	比率	内訳	面積 (㎡)
住居地域	3,362,000	51	一般地区	3,117,000
			文教地区	245,000
商業地域	1,371,000	21	一般地区	932,000
			専用地区	139,000
			公館地区	226,000
			歓楽地区	74,000
準工業地域	733,000	11	一般地区	593,000
			臨港地区	140,000
工業地域	585,000	9		
住居専用地区	376,000	6		
工業専用地区	155,000	2		
計	6,582,000			



街路計画は1946年(昭和21年)5月22日に戦災復興院告示第35号により決定したが、その後1949年(昭和24年)1月31日に建設省告示第57号で追加路線を決定した。[430, p. 605 - 606]決定を受けた都市計画街路は下表となる。

表 6-13 大分復興都市計画街路 [430, p. 606 - 608]

街路番号	街路名称	幅員(m)	幅員(m)※変更後
1.1.1.	大分駅新川線	36(一部22m、7,400㎡の広場)	2,800㎡の駅前広場追加
1.1.2.	県庁前線	36	一部30m
1.3.1.	八甲通り線	25	
1.2.1.	菡萏滝尾橋線	30(16,000㎡の大分駅前広場)	12,500㎡の駅前広場
1.3.1.	生石東新町線	27	一部15m
1.3.2.	駄の原春日浦線	27	
1.3.3.	西新町三芳線	25(一部20~32m)	
1.3.4.	中島古国府線	25(一部18~32m)	一部15~32m
1.3.5.	西大分駅前線	25(4,800㎡の西大分駅前広場)	
1.3.6.	西新町浜町線	22	
1.3.7.	春日浦豊河原線	22	
1.3.8.	天神島線	22	
1.3.9.	滝尾駅広瀬橋線	22	
2.1.1.	王子町舞鶴線	20(起点に5,800㎡、途中に4,100㎡の広場)	途中の広場2,600㎡
2.1.2.	外堀西尾線	20	
2.1.3.	大分鶴崎線	20(一部15~22m)	
2.1.4.	大道明礮線	20(一部9~27m)	
2.1.5.	滝尾橋萩原線	20	一部15m
2.2.1.	県庁前王子町線	15(一部20~30m)	起点に2,800㎡の広場
2.2.2.	税所藪脇線	15	
2.2.3.	上野町線	15	一部11m
2.2.7.	大分駅裏三芳線	15(3,000㎡の駅裏広場)	
2.2.8.	古国府南大分線	15	
2.2.9.	高城駅前線	15(3,600㎡の駅前広場)	
2.3.2.	北大平寺六坊線	11	
2.3.3.	南大分明礮線	11	
2.3.4.	津留曲線	11	

第6章

6.2

1等小路	7線	8	
------	----	---	--

以上の計画を記載した復興計画図が下図（図 6-49）となる。

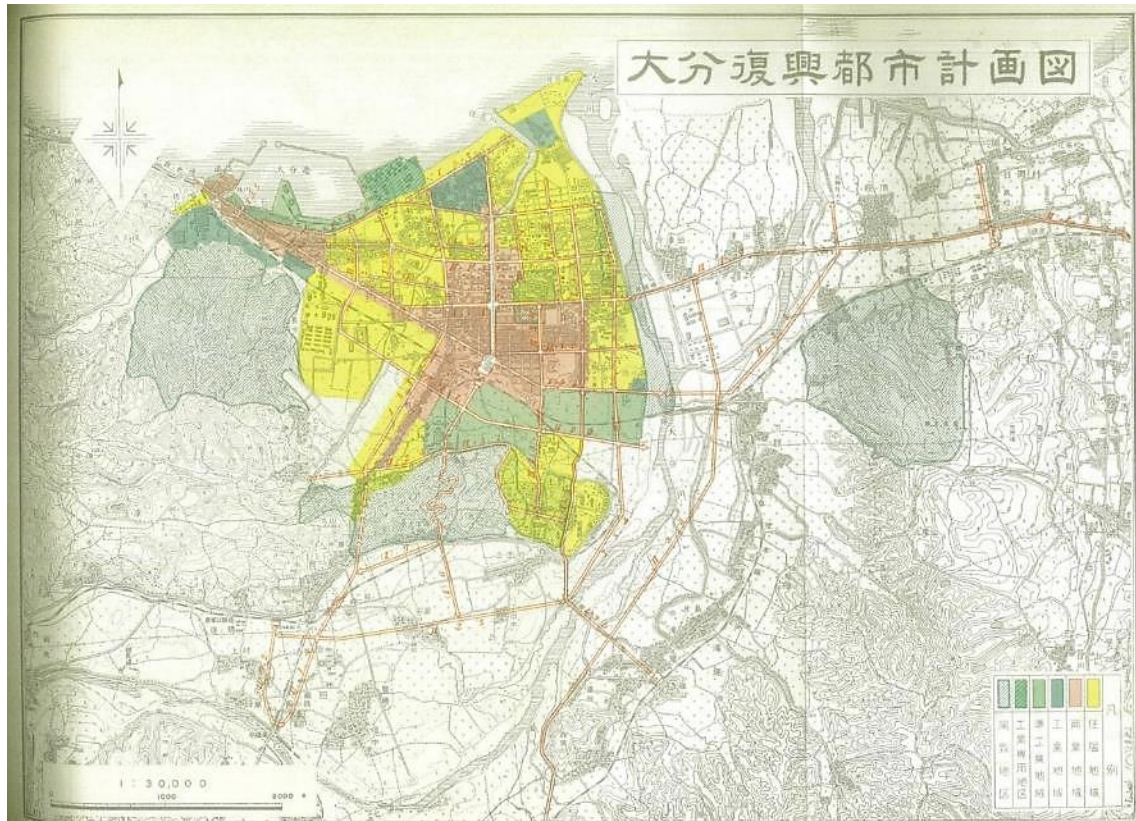


図 6-49 大分復興 [430]都市計画図

戦災復興土地区画整理については、罹災面積 409,000 坪に含まれる 305,000 坪を 1946 年（昭和 21 年）5 月 22 日の戦災復興院告示第 35 号で対象区域とした。特に直交する 1.1.1. と 1.1.2. の幅員 36m の広幅員街路を中心軸として、水路の付け替え、寺院墓地の移転、公園や公館施設の配置を計画した。その後 1948 年（昭和 23 年）3 月 31 日建設院告示第 165 号で、県庁の移転などに伴い 308,000 坪に増加した。[430, p. 612] 施行期間は当初 1950 年（昭和 25 年）までの予定であったが、その後全 6 回の延長を行い、換地の完了が 1964 年（昭和 39 年）、施行完了が 1973 年（昭和 48 年）に及んだ [440]。



図 6-50 大分復興土地区画整理設計図 [430, p. 614]

以上の大分戦災復興都市計画をまとめたものが下図となる。

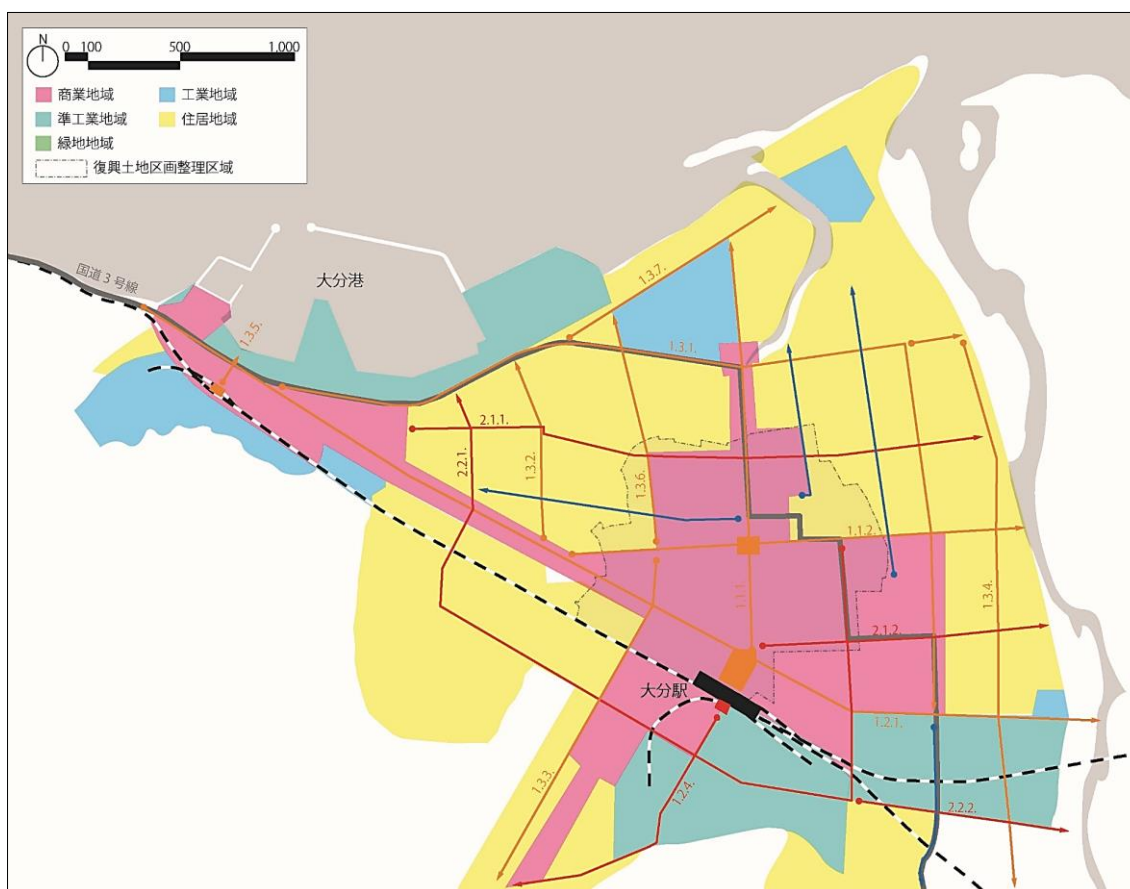


図 6-51 大分復興都市計画（[430]より筆者作成）

大分の復興都市計画では、街路計画では戦前のもの比べて明確に 1.2.1. 菡萏滝尾橋線が大分港と青森駅前を結び、沿道が路線的商業地域に指定された。大分港一帯は工業地域から準工業地域に指定変更され、物流を主眼とした港に位置付けられたことがわかる。戦前に追加で工業地域指定された大分西土地区画整理区域の一帯も住居・商業地域に指定替えされた。現在の大分臨海工業地帯とされるのは、手狭な大分港一帯ではなく、当時の都市計画区域外であり市に東接する鶴崎・大在地区を指し、新産業都市指定を受けて大規模な臨海工業地帯が 1959 年（昭和 34 年）から開発されることになるため、結果として大分市一円でこうした機能が分担されることになったと言える。いずれにしても戦災復興都市計画の時点においては、臨海部への大規模な工業立地を想定しない、用途地域の運用となっていた。

#### 6.2.12 広島市（広島港）

広島市は 1945 年（昭和 20 年）8 月 6 日の原爆投下で壊滅的な打撃を受け、罹災面積 30.41 km<sup>2</sup>、罹災戸数 67,860 戸にのぼり、人類史上類を見ない甚大な被害を被った。市の中心部は完全に焦土となり、従来の都市基盤がほとんど機能しない状態に陥った。[437, p. 358 -

360]

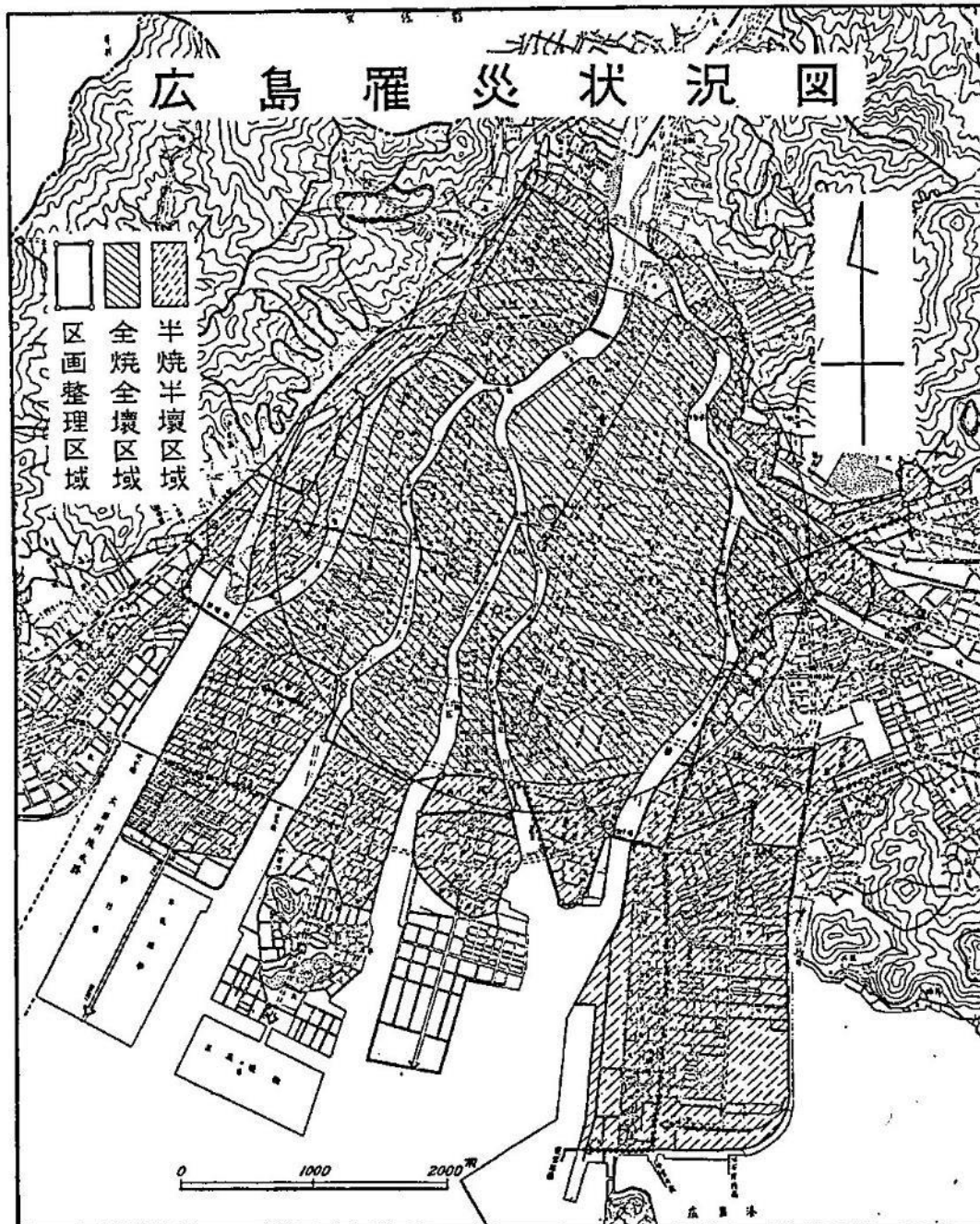


図 6-52 広島罹災状況図 [437, p. 359]

広島市は原爆の惨禍に見舞われて、復興都市計画の範疇では自力復興が困難であるとして、政府に特別な資金援助を求め、その根拠となる特別法の制定を強く要望して、広島県選出の国会議員が主体となって制定運動を展開した。1949年（昭和24年）広島平和記念都市建設法が公布された。これにより、建設省内に平和・文化都市建設協議会が設置され、平和

## 第6章

### 6.2

記念都市建設計画大綱が協議決定された。この大綱に基づき、広島市長が広島平和記念都市建設専門委員会、広島平和記念都市建設協議会、広島平和記念都市建設事業執行者連絡協議会等を設置し、具体的計画策定を進めた。こうした専門委員会には各界の代表者や学識者など85名で構成された。[437, p. 365]

ただし、当時の日本経済は混乱を極め、急激なインフレが進んでいたことから、1949年（昭和24年）にはGHQの指導（いわゆるドッジライン）で経済再建が優先されることになった。このため同年に策定された復興計画は、1950年（昭和25年）以降、逐年計画の大幅な見直しが求められ、予算が大きく削減された。その一方で、他都市と同じく特別都市計画法に則っていた当初の復興計画は、広島平和記念都市建設法に則った計画に改められた。[437, p. 366]

広島平和記念都市建設計画の骨子として、原爆投下の記憶を継承するための平和記念施設（旧産業奨励館保存、平和記念公園、平和記念道路）の建設と、それらに連携した公園配置、碁盤目状の街路計画を定めることになった[437, p. 365]。

土地利用計画については、1949年（昭和24年）に既定の都市計画地域をいったん廃止し、1950年に特別都市計画法に則って新たな用途地域決定を行ったが、1951年（昭和26年）に広島平和記念都市建設法が施行されたため、翌1952年（昭和27年）3月に広島平和記念都市建設計画地域として改めて決定され、同年12月に一部変更で修正した。[437, p. 366]

商業地域は、国鉄広島駅の周辺から市の中心部にかけてのエリアと、旧宇品港の旅客棧橋付近を指定した。工業地域は、旧宇品港一帯や臨海部の工業埋立地と、国鉄広島駅東側を指定し、住居地域との緩衝地帯として準工業地域が指定された。ただし、戦前内務省直轄によって整備された太田川東側の広島港も準工業地域に指定されている。[437, pp. 366-367]総じて工業系用途が、戦前に比べて減じられているのは、軍用地がなくなったことが起因していると考えられる。

表 6-14 用途地域面積の変遷 [437, p. 367]

用途地域	都市計画地域 (1940年)		広島特別都市計画地域 (1949年)		広島平和記念都市建設 計画地域(1952年)	
	面積(ha)	比率(%)	面積(ha)	比率(%)	面積(ha)	比率(%)
住居地域	1,571	47.4	2,065	63.3	2,169	59.5
商業地域	409	12.3	387	11.9	527	14.5
工業地域	1,032	31.1	811	24.9	698	19.2
未指定地域	303	9.2				
準工業地域					250	6.9
	3,317		3,263		3,644	

街路計画については、戦前の都市計画街路を根本から再検討し、既定計画を廃止した上で、新たに1946年(昭和21年)10月4日に戦災復興院告示第198号で決定した。さらに1952年(昭和27年)6月5日に広島平和記念都市建設法に則り、建設省告示第768号として改めて決定された。[437, p. 368]

表 6-15 広島戦災復興街路および広島平和記念都市建設街路 [437, p. 368 - 371]

街路番号	街路名称	幅員(m)	幅員(m)※変更後
広路1	比治山庚午線	100(一部30m、広電己斐駅前 に6,000㎡広場)	一部47m
1.1.1.	駅前吉島線	40(一部25~80m、国鉄広島 駅前に1,600㎡の広場)	広島駅前広場15,000㎡
1.1.2.	紙屋町御幸橋線	40(一部36m)	
1.1.3.	青崎草津線	40(一部30~34m)	一部20~34m
1.1.4.	横川江波線	36(一部30m、国鉄横川駅 前に6,000㎡の広場)	駅前広場4,500㎡
1.1.5.	天満矢賀線	40(一部27~32m)	一部20~39m
1.1.6.	中広宇品線	36(一部25~30m)	
1.2.1.	御幸橋三條線	30(一部25~32m)	一部25~27m
1.2.2.	横川大芝線	30(一部20~34m)	踏切の立体交差化
1.2.3.	出汐庚午線	30(一部34~100m)	
1.2.4.	駅前観音線	30	一部20m
1.3.1.	駅前大洲線	27(一部30~32m)	
1.3.2.	比治山東雲線	25(一部12~30m)	
1.3.3.	松川宇品線	27	
1.3.4.	鷹野橋南千田線	27	
1.3.5.	中島吉島線	25	
1.3.6.	比治山蟹屋線	27(一部20m)	
2.1.1.	相生橋白島線	20	街路名称を基町白島線
2.1.2.	三條橋大芝線	20(一部25m)	15(街路番号2.2.1.)
2.1.3.	白島牛田線	20	一部15~25m
2.1.4.	常盤橋牛田線	20	
2.1.5.	常盤橋若草線	20	25(8,500㎡の国鉄広島駅 裏広場、街路番号1.3.7.)
2.1.6.	東雲町大洲線	20	街路番号2.1.4.
2.1.7.	吉島観音線	20	街路番号2.1.5.

## 第6章

### 6.2

二等小路	2線	6 (一部7~8m)	
------	----	------------	--

以上の計画を記載した復興計画図が下図（図 6-53）となる。

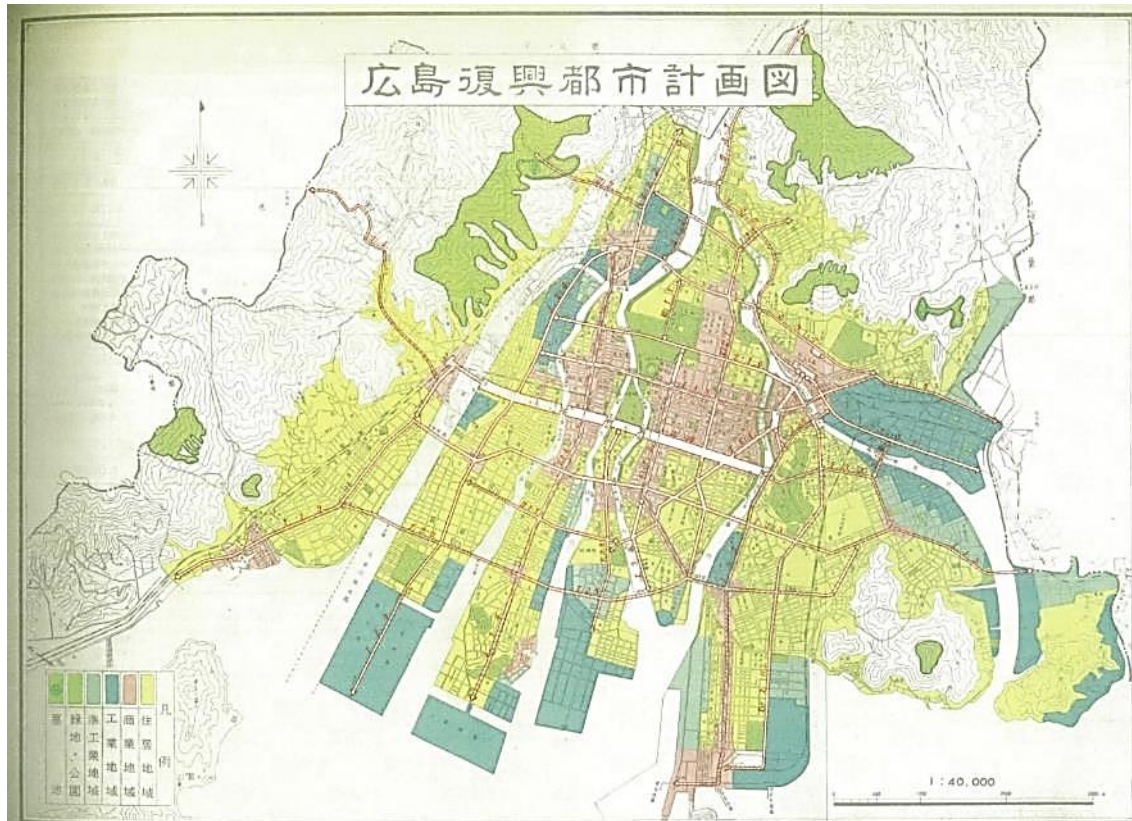


図 6-53 広島復興都市計画図 [437]

終戦後の1946年（昭和21年）2月に広島県広島復興事務所が基町商工会議所内に設置され、広島市では1月に復興局、2月に復興審議会が設置された。復興土地区画整理については早くも同年10月4日に戦災復興院告示第199号で計画決定、11月には事業決定がなされた。[437, p. 382]

しかし、事業実施にあたっては、人的被害が甚大であったため、市の財源となる税収がほとんど得られず、市債の発行もままならなかったため、国庫と県の補助金に頼る方針となった。その後、県の費用補助よりも、県による区画整理の直轄施行が提案され、区画整理の西工区は県、東工区が市による施行となった。[437, pp. 382-383]

この戦災復興区画整理区域は4,598,000坪（約1,520ha）が10月に決定されたが、11月に事業決定されたのはこの区域のうち緊急を要する1,325.5ha（西部537.5ha・東部785.5ha）であった。さらに1949年（昭和24年）8月の広島平和記念都市建設法の施行に伴い、1952年（昭和27年）3月31日平和記念都市建設計画決定で区域の一部を再検討して1,093ha



(西部 482ha・東部 580ha) とした。[437, p. 383]

平和記念都市建設土地区画整理事業(1951年建設省告示第672号)では、戦災復興土地区画整理事業当初の1950年(昭和25年)完了予定(1946年戦災復興院告示第243号)から、1954年(昭和29年)の完了予定に延長した[437, p. 386]。しかし、その後の事業の進捗具合によって、たびたび延長が実施され、西部工区は1972年(和47年)、東部工区は1970年(昭和45年)にそれぞれ換地処分が完了した[441]。

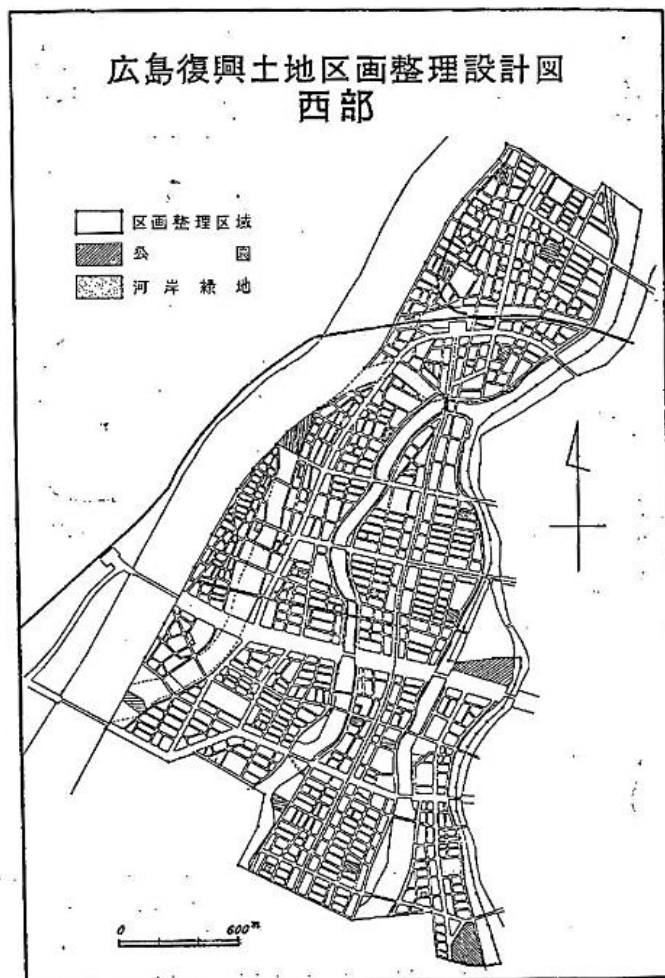


図 6-54 広島復興土地区画整理西部 [437]

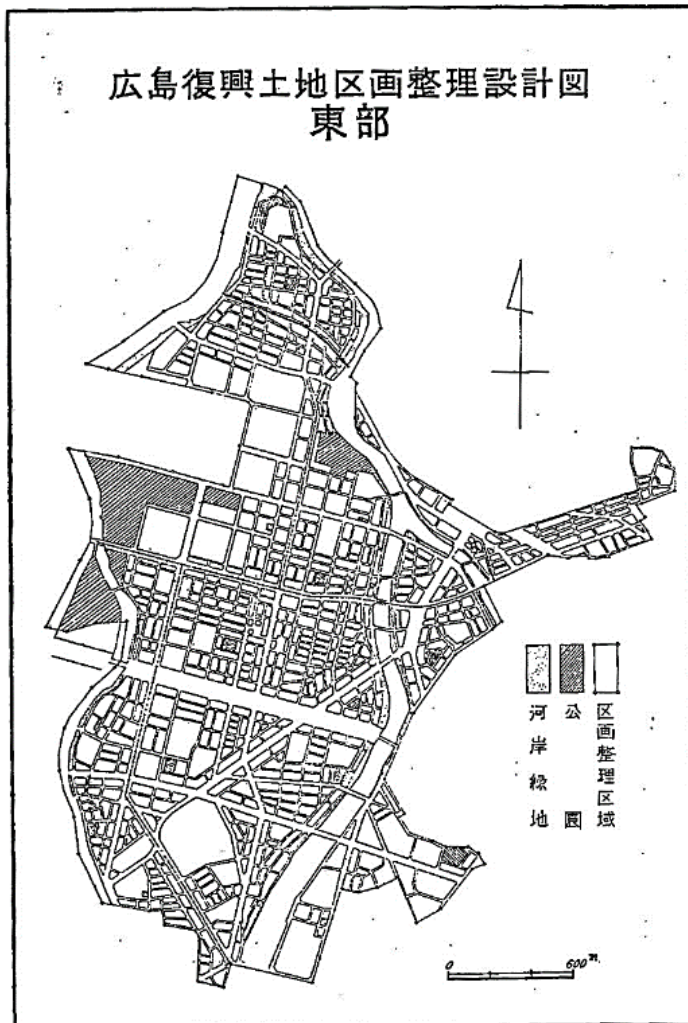


図 6-55 広島復興土地区画整理東部 [437]

以上のような広島戦災復興都市計画をまとめたものが下図となる。

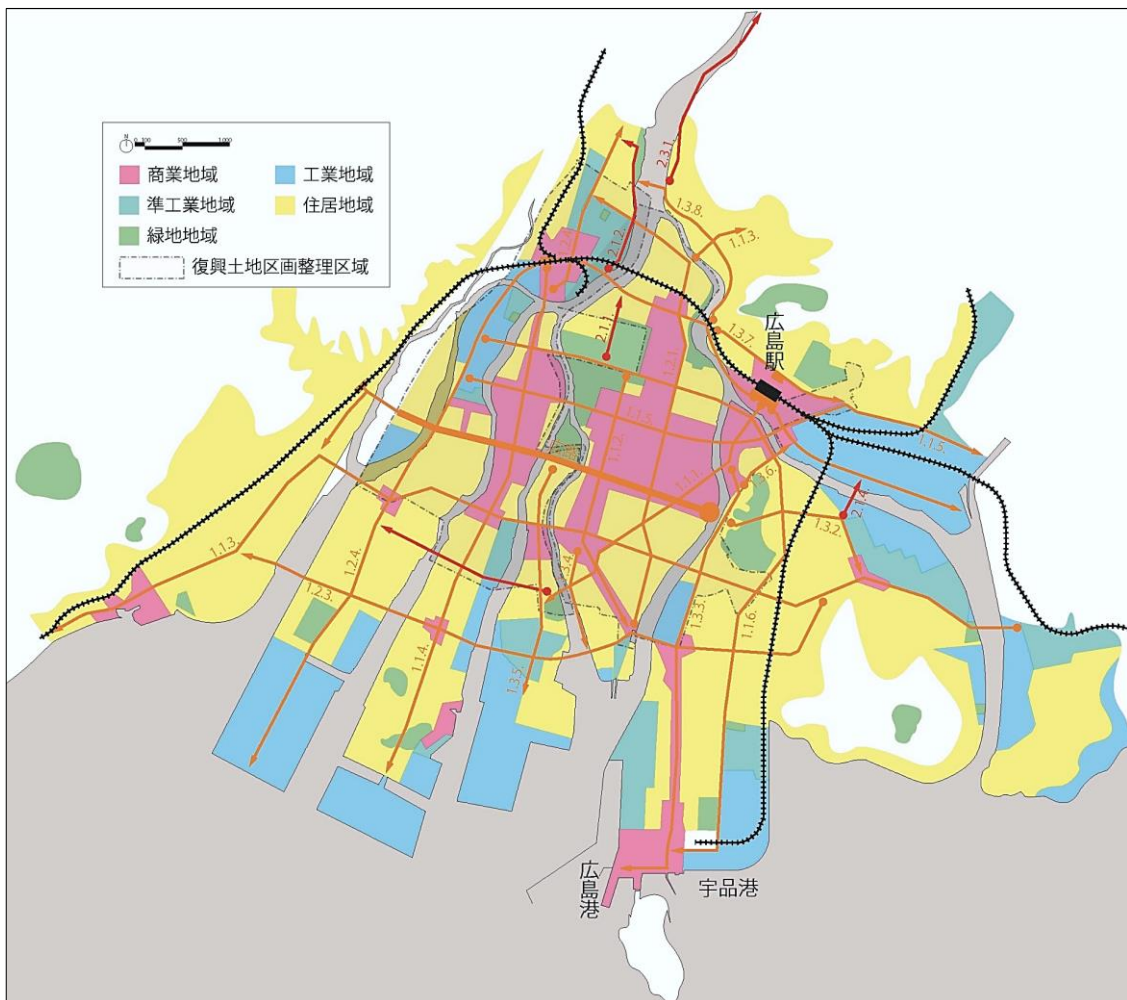


図 6-56 広島復興都市計画（[437]より筆者作成）

原子爆弾の被害を受けた広島市の復興都市計画は、戦前のものから大きく見直されることになったが、市街地が灰燼に帰したとはいえ、商業地域は戦前のものとほとんど同位置であるなど、まったく別物となったわけではない。また戦時中に埋め立てが進んだ広島工業港や、内務省直轄工事で完成した広島港は、それぞれ工業地域と準工業地域に指定され、瀬戸内海の島々に行く渡船が発着する旅客棧橋一帯は商業地域、戦前は陸軍の埠頭であった宇品港は工業地域指定されるなど、臨海部はその役割に応じて多彩な用途地域が採用された。広島港一帯は旅客・物流の港として、広島工業港の一帯は新たな臨海工業地帯としての役割を付加されたと言える。また、臨海部に限って言えば、都市計画街路は戦前のものと大きく変わってはいない。

### 6.2.13 和歌山市（和歌山港）

和歌山市は1945年（昭和20年）に計10回の爆撃を受け、特に7月9日は米軍機約50

第6章

6.2

機空襲を受け、罹災面積は市街地の68%にあたる6.6km<sup>2</sup>、罹災家屋約27,000戸に及んだ。[439, p. 608]



図 6-57 和歌山罹災状況図 [439, p. 609]

戦災復興計画にあたっては、戦前の都市計画を廃止した上で、1972年（昭和47年）の推定人口を50万人とすることを全体とした新たな都市計画を定めることになった。[439, p. 612]

用途地域の面積は下表（表6-16）の通りとなる。

表 6-16 和歌山都市計画用途地域の変遷 [439, p. 613]

用途地域	当初計画 (1934年)		計画変更 (1943年)		復興計画 (1948年)		計画変更 (1953年)	
	面積 (ha)	比率 (%)	面積 (ha)	比率 (%)	面積 (ha)	比率 (%)	面積 (ha)	比率 (%)
住居地域	861	38.3	854	38.0	1,098	48.2	996	46.3
商業地域	396	17.6	390	17.4	335	14.7	373	17.3
工業地域	849	37.8	887	39.4	746	32.8	613	28.5
準工業地域					99	4.3	171	7.9
未指定地域	142	6.3	117	5.2				

計	2,248		2,248		2,279		2,153	
---	-------	--	-------	--	-------	--	-------	--

街路計画は1946年(昭和21年)10月3日戦災復興院告示第190号で決定した。市内の交通は南北は国道26号線・42号線を基幹として9線、東西は国道24号線を基幹として9線、それぞれ格子状に設定した。さらにこれを市街地周縁部に環状線を配し、工場立地が進む紀ノ川以北は放射状に街路を配した。[439, p. 613] 街路計画の一覧は下表の通りとなる。

表 6-17 和歌山復興街路計画 [439, pp. 614-615]

街路番号	街路名称	幅員(m)
広路1	東和歌山駅汀丁線	50 (一部36m、起終点到 8,500 m <sup>2</sup> ・3,000 m <sup>2</sup> の広場)
1.1.1.	市駅新和歌浦線	36 (一部30m、市駅前に 7,000 m <sup>2</sup> の駅前広場)
1.2.1.	嘉家作和歌浦線	30 (一部20m)
1.2.2.	中之島市駅線	30 (一部20~34m)
1.2.3.	東和歌山駅東口線	30
1.3.1.	市駅西浜新和歌浦線	27 (一部15~30m)
1.3.2.	和歌山駅紀三井寺線	27 (一部20~30m、2,500 m <sup>2</sup> の駅前広場)
1.3.3.	中之島線	25
1.3.4.	中之島島崎町線	25
1.3.5.	和歌山港秋月線	25
1.3.6.	湊三田線	27 (一部20m)
1.3.7.	水軒口小雑賀線	27
1.3.8.	西浜線	27 (一部15m)
1.3.9.	汀丁湊線	22 (一部36m)
1.3.10.	紀ノ川狐島線	22 (5,630 m <sup>2</sup> の駅前広場)
1.3.11.	紀ノ川湊線	22 (途中に 3,000 m <sup>2</sup> の広場)
1.3.12.	湊線	22
2.1.1.	市駅北島中線	20 (一部27m)
2.1.2.	市駅出水線	20
2.1.3.	嘉家作松島線	20
2.1.4.	和歌山港津秦線	20
2.1.5.	高松抗ノ瀬線	20
2.1.6.	高松水軒線	20
2.1.7.	和歌浦口浜ノ宮線	20 (一部30m)
2.1.8.	有本小雑賀線	20

## 第6章

### 6.2

2.2.1.	市駅大浦線	15
2.2.2.	和歌山駅手平線	15
2.2.3.	出水有賀線	15
2.2.4.	本町線	15 (一部 12m)
2.3.1.	和歌山駅市駅線	11
2.3.2.	市駅大浦線	11
2.3.3.	和歌浦線	11
2.3.4.	和歌浦廻線	11
2.3.5.	雑賀崎廻線	11
2.3.6.	狐島西脇野線	11 (一部 18m)

以上の計画を記載した復興計画図が下図（図 6-58）となる。

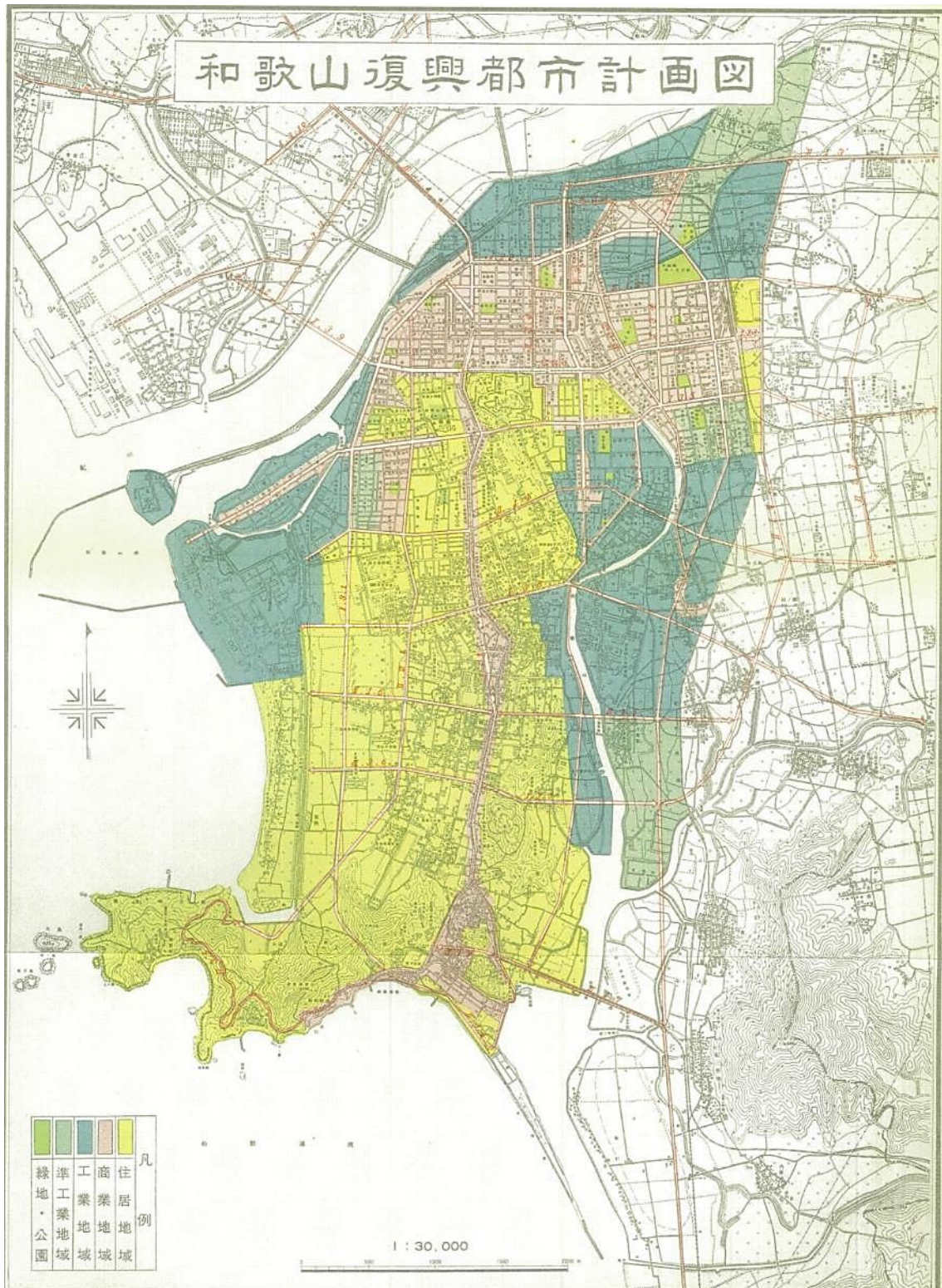


図 6-58 和歌山復興都市計画図 [439]

戦災復興土地区画整理については、1946年（昭和21年）10月3日に約210坪の罹災地

に対して戦災復興院告示 190 号で区域決定されたが、その後の政府の戦災復興縮小方針により、1950 年（昭和 25 年）1 月に土地区画整理区域を市の中心部 1,453,277 坪に限定する変更を行った。さらに 1955 年（昭和 30 年）に土地区画整理法施行に伴い、非罹災地域を除外して土地区画整理区域は 1,357,200 坪まで縮小された。また区域を 9 地区に分割し 5 地区を和歌山県が施行、4 地区を県が市に委託するかたちで施行することになった。[439, p. 619 - 620]

1947 年（昭和 22 年）2 月 11 日の戦災復興院告示第 48 号で、土地区画整理について都市計画事業として決定告示され、1949 年（昭和 24 年）までの事業期間とされたが、その後計 3 回の延長が行われ、1960 年（昭和 35 年）におおよそ完了した [439, p. 620]。ただし、換地処分が最終的に完了したのは 1992 年（平成 4 年）、施行期間としては 1997 年（昭和 9 年）までを要した [442, p. 44]。



図 6-59 和歌山復興土地区画整理設計図 [439, p. 622]



以上のような和歌山市の復興都市計画をまとめたものが下図となる。

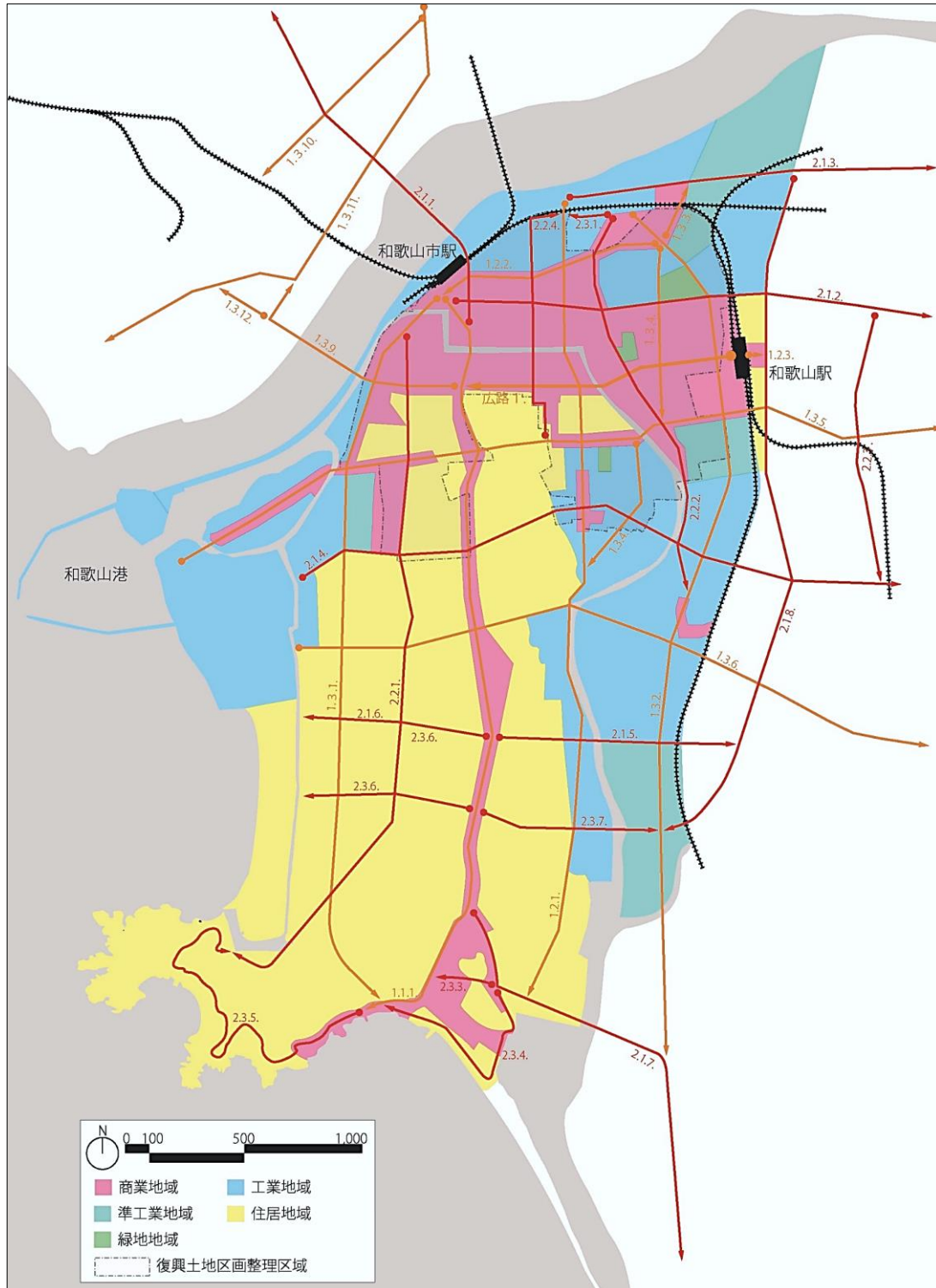


図 6-60 和歌山復興都市計画（[439]より筆者作成）

## 第6章

### 6.2

和歌山の復興都市計画は戦前の用途地域と街路計画をほぼ踏襲したものであったが、臨海部に限れば、臨港道路を担う旧 2.3.4. 薬種畑和歌浦線が計画から消えている。また旧 2.2.2. 和歌山港津秦線の起点も内陸側に移っている。これはいずれの街路の起点となる地点にも、すでに 1944 年（昭和 19 年）から大日本油脂和歌山工場が立地していたことに起因すると考えられる。それもあってか和歌山港一帯は準工業地域になることはなく、引き続き工業地域指定となっている。これにより和歌山港と市中心部を結ぶ都市計画街路は 1.3.5. 和歌山港秋月線のみとなったが、工業地域内では同街路に沿って路線的商業地域が指定されており、同港が純粋な工業港としてではなく、旅客・物流の機能が求められていた証左と言える。

#### 6.2.14 宇部市（宇部市）

宇部市は 1945 年（昭和 20 年）4 月から終戦まで計 8 回の終戦を受け、特に 7 月 2 日の空襲では市街地約 30,000,000 坪のうち 600,000 坪が焼失し、37,053 戸のうち 6,233 戸が損壊、多くの公共施設や臨海部の工場・港湾施設が罹災した。特に臨海部の工場・倉庫・港湾施設・炭鉱などは 7 月 2 日以外にも執拗な爆撃・機銃掃射を受けた。[430, p. 347 - 348]

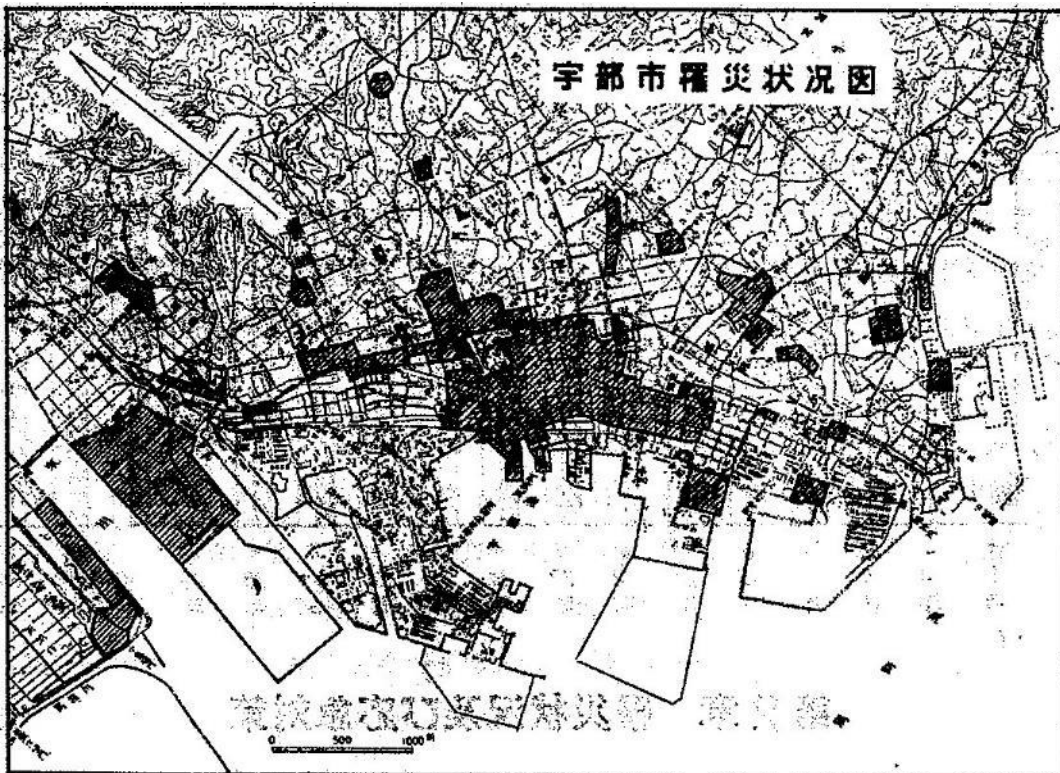


図 6-61 宇部市罹災状況図 [430, p. 348]

戦災復興計画の策定にあたって、産炭地から港湾都市、工業都市として発展してきた宇部

市の特性を踏まえて、一方で市街地が従来の狭小な街路、公園・広場不足等の都市課題を抱えていたことから、これを解消し人口30万人程度を擁する鉾工業都市の形成を目的とした[430, p. 348]。

土地利用計画は、1948年(昭和23年)9月30日に建設省告示第98号で戦前の都市計画を変更し、市街地中心部を南北に縦断する街路を幅員36~50mにしたうえで、帯状の商業地域を設定し、そこより内陸側(北側)を住居地域とした。一方で海側(南側)は従来の臨海工業地帯を工業用途として、工業地域・準工業地域とした。ただし準工業地域が指定されたのは1951年(昭和26年)4月14日に建設省告示第285号で、主として戦前の未指定地域を準工業地域に変更している。[430, p. 351] おおむね戦前の用途地域指定を踏襲する用途指定となった。

街路計画は区画整理との整合をとって、戦前のものを一旦廃止した上で、1946年(昭和21年)7月22日の戦災復興院告示第63号で、新たに復興都市計画街路を決定した。しかしその後、実情や需要に合わせて1953年(昭和28年)に2回、1955年(昭和30年)に1回の変更を行った上で、1952年(昭和27年)に宇部市が実施した基礎調査に基づく総合都市計画を踏まえて、1956年(昭和31年)10月19日に再度すべての街路計画を廃止して建設省告示第1670号で新たな都市計画街路を決定した。[430, pp. 352-354] この街路計画が下表となる。

表 6-18 宇部復興計画街路 [430, p. 354 - 356]

街路番号	街路名称	幅員(m)	延長(m)
1.1.1.	宇部駅岬線	36 (一部 20~50m、国鉄宇部駅前 8,400 m <sup>2</sup> 広場)	3,171
1.1.2.	宇部駅沖ノ山線	36	364
1.3.1.	宇部駅八王子線	25 (一部 15~18m)	4,001
1.3.2.	万来町岬線	25 (一部 18m)	2,994
1.3.3.	新川平原線	25 (一部 36m)	3,220
1.3.4.	琴芝宇部港線	25 (一部 15m)	1,341
2.1.1.	小串新川線	20 (一部 15~25m)	1,365
2.1.2.	恩田通線	20	1,079
2.1.3.	鍋倉草江線	18 (一部 15m)	5,051
2.1.4.	則貞曹達線	18 (一部 25~36m)	3,389
2.2.1.	柳ヶ瀬丸河内線	15 (一部 18m)	15,904
2.2.2.	宇部駅浜通線	15 (一部 20m)	571
2.2.3.	緑町八王子線	15	2,965
2.2.4.	旧鉾芝中線	15	1,472
2.2.5.	寿町海岸線	15	923

第6章

6.2

2.2.6.	参宮線	15 (一部 20~36m)	3,332
2.2.7.	東新川駅海岸線	15	657
2.2.8.	鵜ノ島助田線	15	743
2.2.9.	東割西宇部線	15	2,889
2.3.1.	則貞笹山通線	12 (一部 15m)	1,935
2.3.2.	八王子亀浦線	12 (一部 15m)	2,878
1.小.1.	鵜ノ島恩田線	8	5,399

以上の計画を記載した復興計画図が下図（図 6-62）となる。

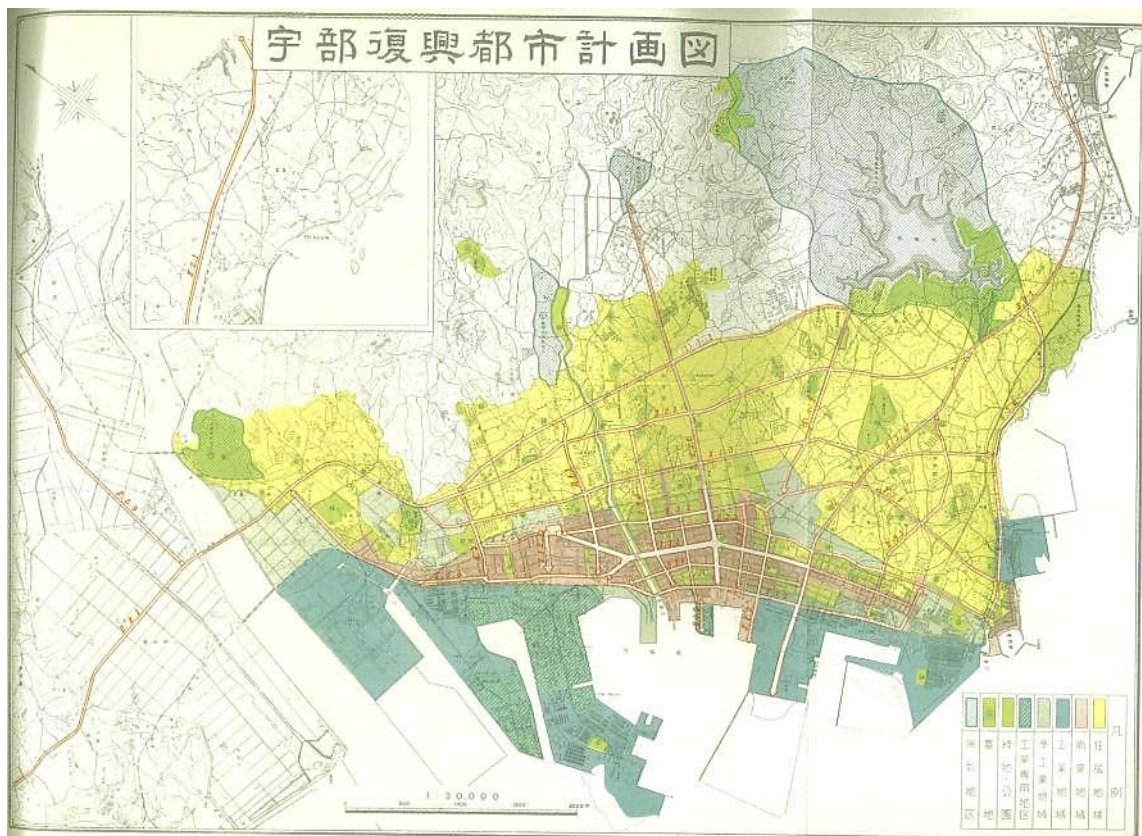


図 6-62 宇部復興都市計画図 [430]

戦災復興土地区画整理については、1946年（昭和21年）10月28日の戦災復興院告示第235号で約65万坪を区域決定したが、駅前広場計画や街路計画、墓地整理・移転計画などを踏まえて、1953年（昭和28年）10月27日建設省告示第1395号で654,725坪に区域を拡張した。しかし、その後、不要不急の区域を除外して、1955年（昭和30年）3月31日の建設省告示第969号で、区域を罹災市街地中心部に限定し、362,228坪に大幅に縮小した。区画整理の施行者は当社山口県が事業主体となって促進していたが、1948年（昭和

23年)に宇部市に事務引継ぎが行われ、市が施行者となった。[430, pp. 360-361]

土地区画整理区域は当初4工区に分割され、第4工区は1955年(昭和30年)の区域縮小時に除外された。その後の市の財政窮乏などもあって事業期間がたびたび延長され、当初は1955年(昭和30年)であった事業完了は1959年(昭和34年)となった[430, p. 362]。

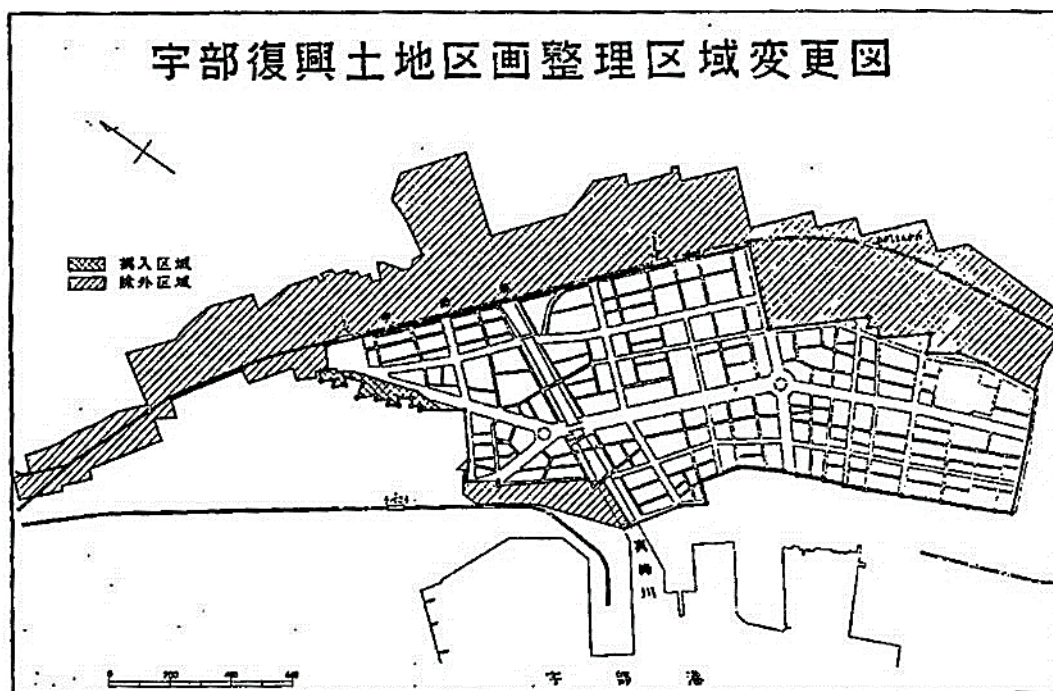


図 6-63 宇部復興土地区画整理区域変更図 [430]



図 6-64 宇部復興土地区画整理設計図

以上のような宇部の復興都市計画をまとめたものが下図となる。

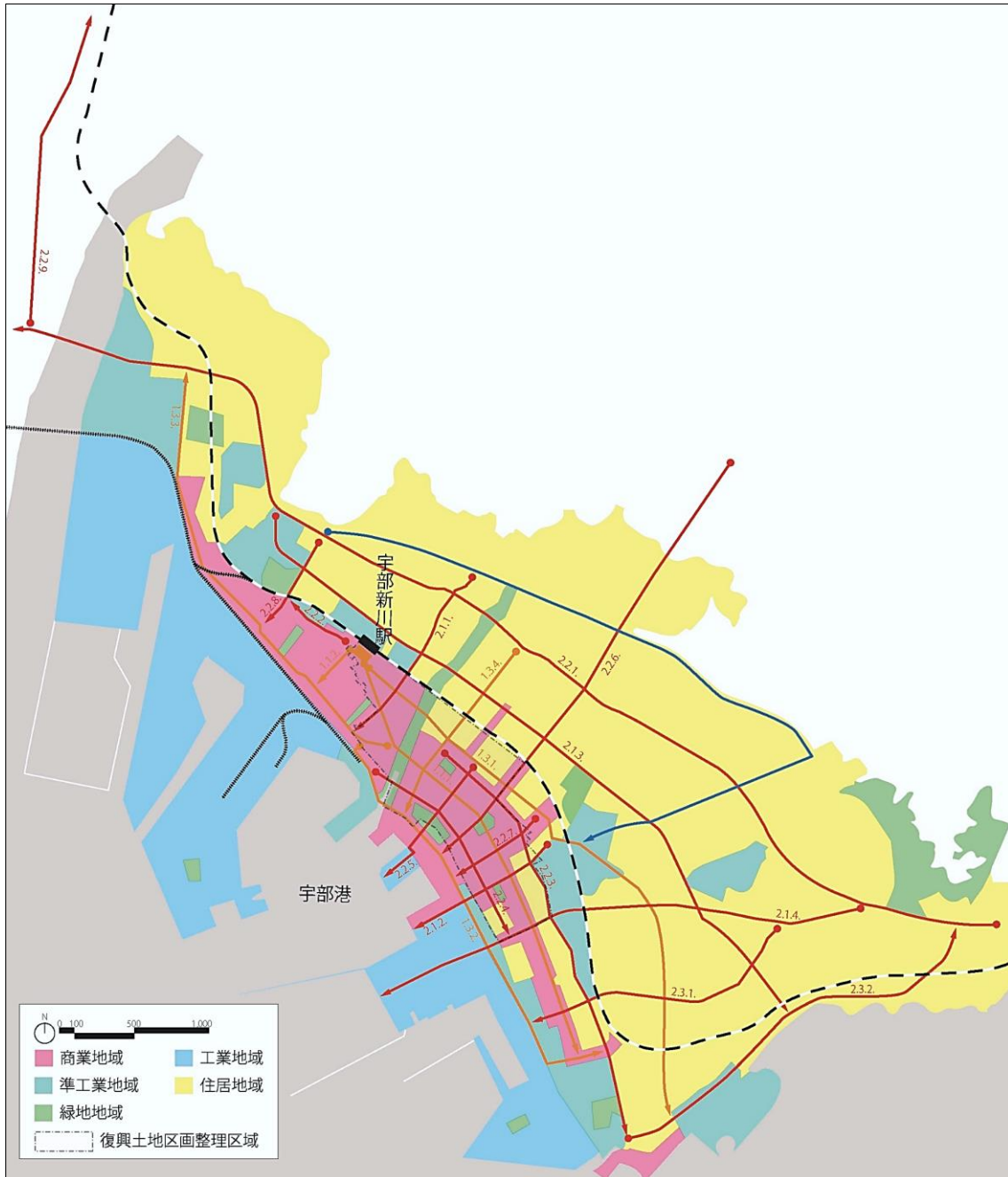


図 6-65 宇部復興都市計画（ [430]より筆者作成）

宇部港の戦災復興都市計画は、海側から内陸にかけて工業・商業・住居の順で指定された戦前の用途地域のパターンを踏襲しているが、細かく準工業や住居地域が配されたものとなり、路線的商業地域は減じられている。街路計画は戦前のものに比して本数が増えてより緻密なものとなっており、戦時中にも進行した宇部港の埋立に伴っていくつかの街路は埋立地内まで貫入する計画となっていた。宇部港は戦前より工業港としての性格を強く持つ

ていたため臨海部一帯は引き続き工業地域指定となったが、戦前は商業地域や未指定地域が果たしていた緩衝地帯の役割を、戦後は準工業地域が担うことになった。宇部市は港湾と市街地が非常に近接し、さらに工業港であったため、こうした用途地域上の工夫となったと思われる。

#### 6.2.15 港湾都市での戦災復興計画の特徴

本節(6.2)では、本研究の対象としている14都市における都市計画のプランと経過を見てきた。本項(6.2.15)では、上記14都市の計画の特徴を分析したい。まず各都市の戦災復興都市計画を集約したものが下図となる。

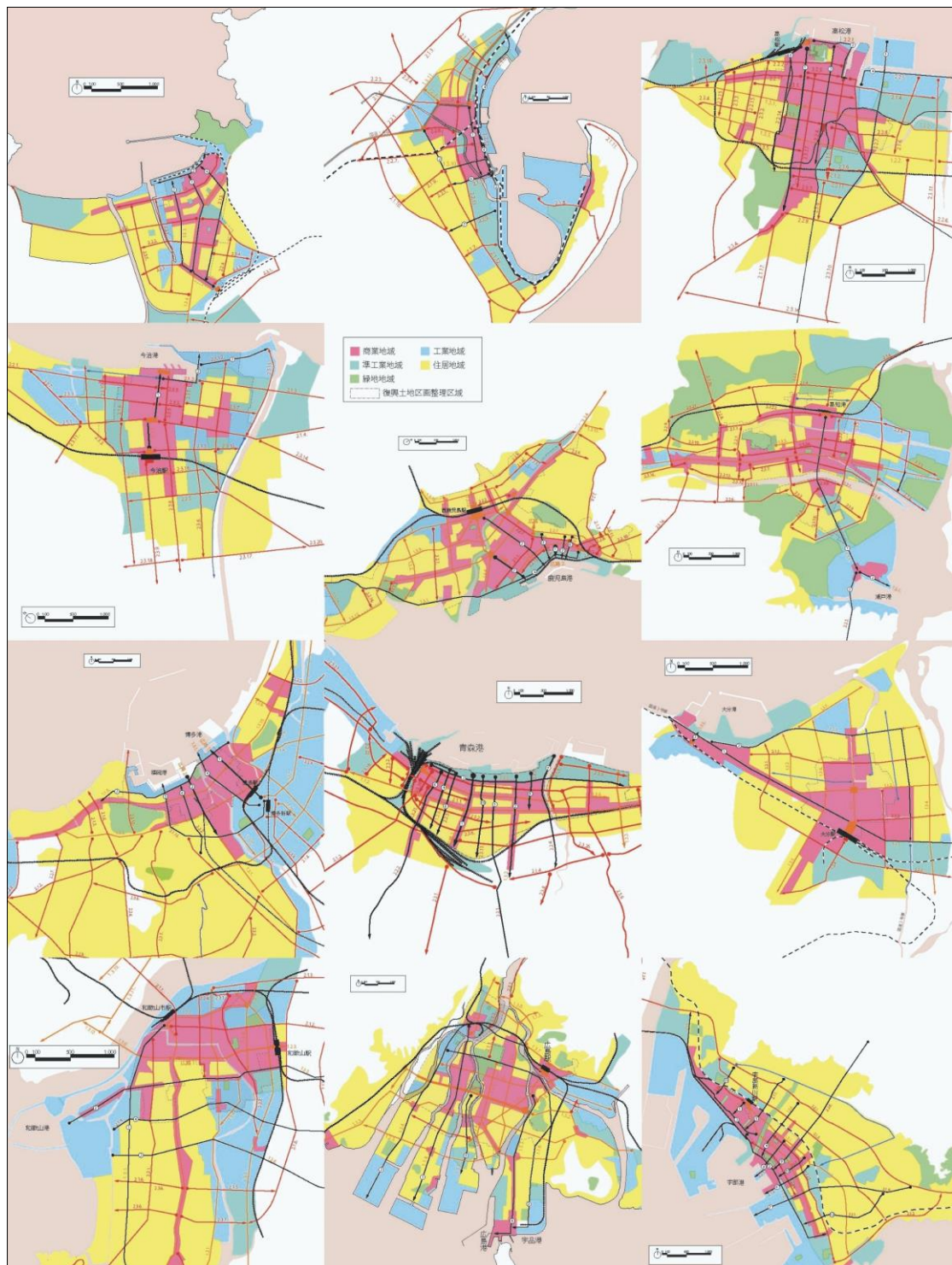


図 6-66 研究対象都市の戦災復興都市計画

1. 都市計画街路

研究対象都市における都市計画街路について、港湾一帯に直結もしくは関連する路線名



(表 6-19) を示した。ここで、都市計画街路の計画パターンとして、当該都市の商業中心・中心駅（都市中心部）から港湾を結ぶ街路（type I）と、臨港部を跨いで海岸線に沿った街路（type II）の2つのパターンにおおよそ類別できるため、いずれに該当するか●印で示している。また、この計画街路が当該都市計画街路内で最大幅員の場合、◎印で示している。

表 6-19 研究対象都市で港湾に接続する復興都市計画街路

都市	都市計画街路	街路名称	幅員	type I	type II
敦賀	① 1.1.1.	敦賀駅港線	36m	◎	
	② 1.1.2.	築港線	36m		●
	③ 1.3.1.	津内蓬莱線	25m	●	
	④ 2.1.2.	津内港駅線	20m	●	
清水	① 1.3.2.	下清水駒越線	27m	◎	
	② 1.3.3.	清水港三保線	22m		●
	③ 1.3.10.	大曲清水港線	22m	●	
	④ 2.1.6.	清水北海岸線	20m		●
	⑤ 2.1.13.	港橋通下清水線	18m	●	
	⑥ 2.2.12.	松原島崎線	15m		●
	⑦ 2.2.9.	—	—	●	
高松	① 1.1.1.	高松港栗林線	36m	◎	
	② 2.2.1.	高松港海岸線	18m		●
	③ 2.2.4.	魚屋町栗林線	15m	●	
	④ 2.2.5.	福岡屋島駅線	15m		●
	⑤ 2.2.7.	朝日町楠上線	15m	●	
	⑥ 2.2.14.	高松駅栗林公園線	15m	●	
今治	① 1.1.1.	広小路線	22m	◎	
	② 2.1.2.	内港大通線	18m		●
	③ 2.3.12.	内港天保山線	12m		●
鹿児島	① 広路 2.	市庁通線	50m	◎	
	② 広路 3.	松原通線	50m	◎	
	③ 1.1.1.	中央通線	36m	●	
	④ 1.3.1.	海岸通線	27m		●
	⑤ 2.1.3.	朝日通線	20m	●	
	⑥ 2.1.6.	県庁通線	16m	●	
	⑦ 2.1.12.	-	-	●	
高知	① 1.1.1.	高知駅高知港線	36m	◎	
	② 1.3.1.	高知港線	27m		●

第6章

6.2

	③ 2.2.5.	長浜線	15m		●
福岡	① 広路 1.	博多駅築港線	47m	●	
	② 広路 2.	渡辺通線	50m	◎	
	③ 1.1.3.	新博多駅黒門前線	36m		●
	④ 1.3.1.	博多川線	30m	●	
	⑤ 2.1.13.	博多駅長浜線	20m	●	
	⑥ 2.2.2.	薬院長浜町線	15m	●	
青森	① 広路 1.	柳町線	50m	◎	
	② 1.3.2.	浦町停車場線	25m	●	
	③ 1.3.5.	新安方町合浦町線	25m		●
	④ 1.3.6.	古川合浦町線	25m	●	
	⑤ 2.2.1.	税務署通り線	15m	●	
	⑥ 2.2.2.	旭町通線	15m	●	
	⑦ 2.2.4.	堤川西河岸通線	15m	●	
	⑧ 2.2.5.	新安方町大野線	16m	●	
	⑨ 2.3.7.	新舘貝野脇線	11m	●	
	⑩ 2.3.13.	新浜町横山町線	11m	●	
大分	① 1.2.1.	菡萏滝尾橋線	30m	●	
	② 1.3.1.	八甲通り線	27m		●
	③ 1.3.5.	西大分駅前線	25m	●	
和歌山	① 1.3.1.	市駅西浜新和歌浦線	27m		●
	② 1.3.5.	和歌山港秋月線	25m	●	
	③ 1.3.6.	湊三田線	27m	●	
	④ 2.1.4.	和歌山港津秦線	20m	●	
広島	① 1.1.4.	横川江波線	36m	●	
	② 1.1.6.	中広宇品線	36m	●	
	③ 1.2.4.	駅前観音線	30m	●	
	④ 1.3.3.	松川宇品線	27m	●	
	⑤ 1.3.5.	中島吉島線	25m	●	
宇部	① 1.1.2.	宇部駅沖ノ山線	36m	◎	
	② 1.3.2.	万来町岬線	25m		●
	③ 1.3.3.	新川平原線	25m		●
	④ 1.3.4.	琴芝宇部港線	25m	●	
	⑤ 2.1.1.	小串新川線	20m	●	
	⑥ 2.1.2.	恩田通線	20m	●	
	⑦ 2.1.4.	則貞曹達線	18m	●	

⑧	2.2.5.	寿町海岸線	15m	●	
⑨	2.2.6.	参宮線	15m	●	
⑩	2.2.7.	東新川駅海岸線	15m	●	
⑪	2.2.8.	鶴ノ島助田線	15m	●	
⑫	2.3.1.	則貞笹山通線	12m	●	

復興計画街路も、旧都市計画街路と同様に都市中心部と港湾を結ぶ TypeI の街路計画が多く見られるが、戦前に比べて港域が海岸線に沿って拡大している港湾も多いため、更に計画街路の数も増加傾向にある。港域が大きく拡大した広島港・宇部港・青森港・博多港（+福岡港）・鹿児島港などにおいてこうした傾向は顕著である。またこれに伴い TypeII の街路の役割も増し、戦前の同系統の街路と比しても幅員が増大している。

## 2. 用途地域

戦災復興都市計画の用途地域について、本研究対象港湾都市の港湾一帯の用途地域の指定理由を下表の通りまとめた。

表 6-20 戦災復興都市計画における臨港部の用途地域の指定理由

都市	用途地域	理由
敦賀	工業	運輸と工業用水確保のため海岸と旧笹の川運河一帯を工業地域指定
清水	工業 港湾地区	臨海部にすでに大規模な工場が立地しているため引き続き工業地域指定 港湾機能の高度化に資するよう、港湾地区も重ねて指定
高松	工業 準工業	東北部海岸の廃止塩田と北側埋立地、今後想定される工業用埋立地を工業地域に指定 上記の後背地域や港湾の一帯を準工業地域に指定
今治	商業	今治駅と今治港を結ぶ街路「広小路線」を中心に商業地域を指定
鹿児島	準工業	鹿児島港一帯（旧工業地域）を準工業地域に指定
宮古	準工業	既存の港湾・水産加工業などが立地する地域を新たに準工業地域に指定
高知	工業 商業	高知港周辺は将来的に高度な工業が立地することを想定して工業地域および甲種工業地区にも指定
福岡	商業・工業 港湾地区	博多港埠頭近辺は商業地域、臨港部は工業地域、埠頭一帯に港湾地区を指定
青森	準工業	港湾中心部は既存港湾や関連工業の立地を踏まえて準工業地域に指定
大分	商業・準工業	従来のを踏襲し、工業地域を準工業地域に指定替え
和歌山	工業	従来のを踏襲し、工業地域に指定
広島	工業・準工業	新広島港は準工業、旅客棧橋一帯（旧宇品港）は商業、臨海工業地帯は工業

## 第 6 章

### 6.2

	商業	地域にそれぞれ指定
宇部	工業・準工業 工業専用地区 商業	従来のものを踏襲し、臨海工業地帯を工業地域に、従来の未指定地域を準工業地域に指定

研究対象港湾都市の戦災復興計画の用途地域指定を概観すると、港湾一帯に対する用途地域上の大きな画期は「準工業地域」の登場であった。高松・鹿児島・宮古・青森・大分・広島・宇部は港湾のうち主として物流を担う機能が立地する一帯に対して準工業地域をかけている。これは、大規模工場の立地を規制しつつ、商業地域下では建設が難しい大規模施設（倉庫・上屋等）を可能とするものであった。準工業地域によって、港湾陸域の物流機能と臨海工業地帯の一定の棲み分けが土地利用規制上可能となったと言える。一方で、すでに臨海部に大規模な工場が進出していた清水・高知・和歌山は物流・工業の別なく一帯で工業地域指定を行っている。ただし、清水では住居地域との緩衝帯として準工業地域を指定している。高松・宇部・広島でも、すでに工業が立地しているところや今後の立地を想定している一帯には工業地域指定をかけている。

以上の様に、港湾一帯における用途地域は、少数の商業地域を除けば、戦前においては基本的には工業地域指定しかなかったものの、戦後は準工業地域が加わったことで、少なくとも制度上は、より港湾機能に付随する土地利用の実態や、将来計画に即した用途規制をかけられることになったと言える。

### 3. 復興土地区画整理

戦災復興土地区画整理事業は全ての研究対象都市で実施されたものの、空襲による罹災がその要因であるため、港湾一帯の復旧が主目的であったわけではない。ただし、戦災復興土地区画整理の対象区域に港湾の水際線も含まれている土地区画整理が 7 都市（敦賀・清水・高松・今治・鹿児島・福岡・青森）に見られる。これは復興土地区画整理を機に、埠頭そのものや埠頭後背の街区を当時の港湾業務に適した空間として再定義する意図があったと言え、戦前の都市計画では難しかった（水際線に限定されていた）港湾物流空間がより陸域に踏み込んで整備される契機となった可能性がある。

戦災復興土地区画整理は施行に際し、電柱の移転・墓地の移転・電話線の移設・瓦斯管の移設・鉄軌道の移設などが必要となり、それぞれに

- ・ 「復興土地区画整理事業に伴う電柱移転について（昭和 24 年 8 月 11 日建都発第 461 号全国配電株式会社代表、関東配電株式会社社長宛建設省都市局長通牒）」 [418, p. 345]
- ・ 「復興土地区画整理に伴う墓地移転について（昭和 22 年 12 月 20 日戦復発第 701 号都道府県知事宛戦災復興院次長通牒）」 [418, p. 348]

- ・ 「戦災復興事業における電気工作物及び瓦斯管移設の取扱いについて（昭和29年7月27日建設計発第259号都道府県知事宛建設省計画局長通牒）」 [418, p. 353]
- ・ 「戦災復興事業にける鉄軌道移設について（昭和28年9月7日建設計発第142号各県知事宛建設省計画局長通牒）」 [418, p. 372]
- ・ 「土地区画整理法の施行に伴う鉄道、軌道及び自動車道に関する措置について（昭和30年4月6日建設計発第96号建設省計画局長、運輸省鉄道監督局長、運輸省自動車局長通牒）」 [418, p. 373]

などが発布された一方で、復興土地区画整理に伴い、港湾部局（運輸省港湾局及び各港湾事務所等）と調整を行うような布達や記録は見られなかった。当時（1950年代）は未だほとんどの港湾において、臨港地区が設定されていない時期であった。現実的に港湾業務に付随する用途として利用されていた土地一帯（後の臨港地区に相当）も含めて土地区画整理が行われた場合も、港湾部局と調整を要しなかったということなのであろうか。ただし、実際の土地区画整理にあたって、現地の港湾部局と調整が全く無かったとは考えにくい。ここで、該当する各都市で独自に発行した戦災復興誌内の記録をあたってみると、鹿児島市 [443]・敦賀市 [444]いずれも、土地区画整理の施行において港湾部局と何らかの調整を行ったという記録は見られなかった。

実際の各都市の土地区画整理を比較しても、港湾後背地の街区の一辺の長さや矩形・面積について統一した法則などは見られず、港湾隣接地における土地区画整理において何らかの標準に従った施行が行われていたとは考えづらい。戦災復興土地区画整理実施のための指針を記した「復興土地区画整理標準（昭和二十一年七月四日戦復土第七号戦災復興院次長通牒）」では、「工業地域内の街廓は長編100米以上とすること」 [445, p. 183] 「特に標準を設けないが、一画地の面積は200平方メートル以上とする。」 [445, p. 185] 程度しか定められておらず、やはり港湾一帯に関して独自の規定は無かった。さらに「復興都市計画土地区画整理設計認可申請について（昭和二十一年九月二十五日戦復土第四百七十五号戦災復興院次長通牒）」の中では、

「二、都市計画以外の重要施設計画との関係

（イ）交通機関との関係

港湾、鉄道、軌道等の新設計画、停車場復興計画等との関連性」 [445, p. 191]（下線筆者）

とされており、港湾との関連性に注意を払うように記されているが、港湾は都市計画施設「以外」という扱いとなっており、ここでも曖昧な位置づけとなっている。以上から、土地区画整理区域が港湾の水際線まで含んでいた場合について、土地区画整理の計画や施行において特段の対応が、公式には示されてはいなかったと言える。

#### 6.2.16 戦前都市計画と戦災復興都市計画の比較

第6章

6.2

本研究対象の各港湾都市における戦災復興都市計画は、戦前の旧都市計画と比較するとどのような変化があったのであろうか。各都市の旧都市計画と戦災復興都市計画の諸元について下表（表 6-21）の通り整理した。

表 6-21 研究対象都市の旧都市計画と戦災復興都市計画の比較

都市	旧都市計画					戦災復興都市計画									
	都市計画区域面積(m <sup>2</sup> )	用途地域			都市計画街路		都市計画区域面積(m <sup>2</sup> ) 旧都市計画との面積比	用途地域			都市計画街路		本数 旧都市計画との比較	延長(m)	旧都市計画との比較
		地域	面積(m <sup>2</sup> )	割合(%)	本数	延長(m)		地域	面積(m <sup>2</sup> )	割合(%)	旧都市計画との面積比	旧都市計画との比較			
敦賀		商業地域	-	-	11	18,220		商業地域	417,600	10.94%	新規		10	8,530	旧2.3.1-新2.3.1および敦賀駅周辺の新規街路計画を除けば、概ねの街郭に変更なし
		工業地域	-	-				工業地域	778,500	20.39%					
		住居地域	-	-				準工業地域	573,400	15.02%					
		未指定地域	-	-				住居地域	2,048,200	53.65%					
塩釜															
清水	55,950,496	商業地域	2,849,591	10.99%	26	76,440	56,910,000	商業地域	1,940,000	12.48%	68.1%	内陸の工業地域の縮小及び住居地域の大幅な限定	18		事業実施済路線を除けば大幅な見直しが見られている
		工業地域	9,702,494	37.42%				工業地域	3,990,000	25.66%					
		住居地域	13,371,921	51.57%				準工業地域	2,880,000	18.52%					
		未指定地域	6,612	0.03%				住居地域	5,870,000	37.75%					
高松	21,643,007	商業地域	1,398,349	13.29%	37	63,829	152,400,000	商業地域	2,569,000	23.98%	183.7%	商業地域の大幅な拡大、工業地域の縮小と準工業地域化	46		旧1.3.1-新1.1.1.旧1.3.3-新1.3.2.旧1.3.4-新1.3.1.の十字軸以外の街路は大幅に見直されている
		工業地域	2,783,475	26.44%				工業地域	1,016,000	9.48%					
		住居地域	5,596,702	53.17%				準工業地域	1,933,000	18.05%					
		未指定地域	747,109	7.10%				住居地域	5,194,000	48.49%					
今治	22,841,356	商業地域	630,000	3.45%	41	63,975		商業地域	1,203,000	15.43%	191.0%	商業地域の大幅な拡大、工業地域の縮小と準工業地域化と分散	37		概ね戦前街路計画の街郭パターンを踏襲している
		工業地域	6,050,000	33.10%				工業地域	1,172,000	15.03%					
		住居地域	11,300,000	61.82%				準工業地域	1,776,000	22.78%					
		未指定地域	300,000	1.64%				住居地域	3,647,000	46.77%					
鹿児島	61,865,688	商業地域	2,846,563	19.91%	32	45,891	180,580,000	商業地域	2,353,000	14.14%	82.7%	臨海部の準工業地域化、路線型商業地域の採用	48		概ね戦前街路計画のパターンを踏襲しているが、中心軸となる旧1.3.4-新1.1.5.広路3のルート大幅変更
		工業地域	3,165,968	22.14%				工業地域	1,262,000	7.58%					
		住居地域	7,949,486	55.60%				準工業地域	1,417,000	8.52%					
		未指定地域	335,158	2.34%				住居地域	11,608,000	69.76%					
宮古		商業地域	-	-	10			商業地域	37,851	22.02%	0.0%	新規	13	4,554	戦前都市計画街路から大きな変更無し
		工業地域	-	-				工業地域	0	0.00%					
		住居地域	-	-				準工業地域	93,983	54.67%					
		未指定地域	-	-				住居地域	40,066	23.31%					
高知(浦戸港)	30,631,450	商業地域	2,472,731	8.07%	36	58,595	141,900,000	商業地域	1,716,000	1.24%	69.4%	工業地域の大幅減、住居地域・緑地地域の分散	44		旧1.3.1-新1.1.1.旧2.1.1-新1.1.2.の十字軸以外の街路は大幅に見直されている
		工業地域	8,122,326	26.52%				工業地域	3,924,000	2.85%					
		住居地域	19,315,731	63.06%				準工業地域	1,412,000	1.02%					
		未指定地域	720,662	2.35%				住居地域	11,683,000	8.46%					
福岡(博多港)	97,302,421	商業地域	4,633,293	10.15%	52	184,821	303,480,000	商業地域	2,388,000	5.38%	51.5%	概ね戦前街路計画の街郭パターンを踏襲しているが、博多駅周辺に伴い、駅周辺の街路計画修正	36		戦前都市計画街路から大きな変更無し
		工業地域	11,931,783	26.13%				工業地域	4,592,000	10.34%					
		住居地域	24,888,595	54.50%				準工業地域	15,050,000	33.89%					
		未指定地域	4,213,742	9.23%				住居地域	22,372,000	50.39%					
青森	104,819,196	商業地域	742,976	3.40%	15	61,000		商業地域	1,619,300	11.21%	217.9%	商業地域の拡大と郊外部の用途の見直し	31		市街地のグリッドパターンは踏襲しつつも、路線数が倍増している
		工業地域	4,987,611	22.80%				工業地域	2,346,400	16.24%					
		住居地域	15,755,008	72.03%				準工業地域	1,833,200	12.69%					
		未指定地域	388,725	1.78%				住居地域	8,650,800	59.87%					
大分	42,124,892	商業地域	1,598,743	13.43%	33	41,850	176,030,000	商業地域	1,371,000	20.83%	85.8%	工業系用途地帯の大幅減	34		戦前都市計画街路から大きな変更無し
		工業地域	2,749,488	23.10%				工業地域	585,000	8.89%					
		住居地域	6,559,590	55.10%				準工業地域	733,000	11.14%					
		未指定地域	996,395	8.37%				住居地域	3,362,000	51.08%					
広島	32,538,891	商業地域	3,457,856	10.80%	29	63,000	84,520,000	商業地域	5,270,000	14.46%	152.4%	概ね戦前街路計画の街郭パターンを踏襲しつつ、地域分けが精緻化されている	26		戦前都市計画街路から大きな変更無し
		工業地域	6,823,151	21.22%				工業地域	6,980,000	19.15%					
		住居地域	18,608,292	58.14%				準工業地域	2,500,000	6.86%					
		未指定地域	3,117,360	9.74%				住居地域	21,690,000	59.52%					
和歌山	27,633,892	商業地域	3,957,421	17.61%	29	76,692	203,720,000	商業地域	3,730,000	17.32%	94.3%	概ね戦前街路計画の用途地帯を踏襲	35		戦前都市計画街路から大きな変更無し
		工業地域	8,489,328	37.77%				工業地域	6,130,000	28.47%					
		住居地域	8,607,461	38.29%				準工業地域	1,710,000	7.94%					
		未指定地域	1,423,741	6.33%				住居地域	9,960,000	46.26%					
宇部	38,143,197	商業地域	1,867,771	9.33%	29	61,900		商業地域	1,840,000	10.05%	98.5%	概ね戦前街路計画の街郭パターンを踏襲しているが、2.2.4.の新設や、街路によっては位置が修正されている	22	65,643	
		工業地域	3,419,179	17.08%				工業地域	3,740,000	20.44%					
		住居地域	12,503,159	62.64%				準工業地域	1,650,000	9.02%					
		未指定地域	2,228,102	11.13%				住居地域	11,070,000	60.49%					

※戦後の工業地域+準工業地域の旧都市計画との面積比は（戦後の工業地域+準工業地域面積）／（戦前の工業地域+未指定地域）で算出

戦前の旧都市計画と戦後の戦災復興都市計画の比較については既に多くの研究があるた

め、本項では研究対象の港湾都市に絞って比較・考察を行いたい。

まず、都市計画街路については、その総延長については資料に乏しく比較は容易でないが、街路の本数については、戦後増加した都市が7都市、減少した都市が6都市あり、統一した傾向を見て取ることは難しい。街路の位置・ルートについては概ね戦前の街路パターンに則った都市が多いが、一部には大幅な見直しを加えられている都市も見られる。ただし、当該都市の中心駅や中心部と臨海部を結ぶ広幅員街路、という戦前都市計画の計画意図から大きく外れたプランは見られず、その点では戦前の計画意図を踏襲していると言ってよいと考える。また、当該都市計画内で最大幅員を持つ街路の幅員も、戦前のそれと比べると増加しており、戦災復興を機に、戦前では実現できなかった大幅な都市基盤の向上を図ろうとした意図を読み取ることができよう。

次に、用途地域の指定パターンと戦前都市計画からの変更については、都市ごとに様々な変更が加えられているため、傾向を読み取ることは難しい。ただ、戦前都市計画では港湾一帯に工業地域がかけられていたものが、戦後は工業地域に加えて準工業地域が適用されるようになった点は前項で指摘したが、戦前の工業系用途（工業地域・未指定地域）と戦後の工業系用途（工業地域・準工業地域）の地域の面積を比較すると、福岡（121.7%）を除いた全ての都市で、その面積を減じていることが分かる。さらに工業地域に限れば、福岡も含め研究対象のすべての都市でその面積を減じている。浅野が戦災復興都市計画施行28都市を調べた際には、半分にあたる14都市において、戦後に工業地域が拡大されていたことが判明しているが [7, p. 386]、本研究対象の港湾都市においては、異なる結果となった。これは逆説的に、本研究対象の港湾都市では、戦前には広範に工業地域が指定されていたことの証左と言え、戦後において改めて軽工業や港湾系の土地利用（準工業地域）、工業系の土地利用（工業地域）を精査した上で、必要な地域指定範囲が見直されたと捉えることが出来る。

### 6.3 戦後の港湾行政と都市計画との関係

本節では、主として港湾行政を担う省庁の立場から、終戦後の港湾行政をとりまく行政組織や法制度・運用の発展を概観し、戦後の港湾行政と都市計画がどのような関係で進展したかを論説したい。

#### 6.3.1 港湾関係省庁の再編と港湾の復旧

2.4.4で詳述したように、港湾行政を司る官庁は、1943年（昭和18年）11月の行政機構改革で運輸通信省が設立され、同省の海運総局と港湾局が担うことになった。特に港湾局内務省から港湾関係者を運輸通信省に移して設立されたため、実質的に内務省土木局・国土局港湾課の流れを汲む組織であった。その後1945年（昭和20年）5月19日に運輸通信省の

## 第6章

### 6.3

うち外局であった通信院を内閣直轄の通信院として分離させたことで、同省は新たに運輸省に改組されていたため、戦後の GHQ による内務省解体で生まれたわけではない。[57, p. 43] 戦後も一貫して運輸省港湾局が港湾行政を担っていくことになった。運輸省が法令上正式に位置づけられたのは 1949 年(昭和 24 年)5 月 31 日の運輸省設置法に依る [446]。この時、港湾局に変わりはなく、海運総局は海運局となっている。

1945 年(昭和 20 年)の終戦から 1950 年(昭和 25 年)の港湾法制定に至る期間の港湾行政の中では、戦時中に連合軍が港湾・水路に投下した機雷の掃海が重要な任務であった。1945 年(昭和 20 年)の終戦後～1947 年(昭和 22 年) いっばいは旧帝国海軍が掃海任務を担ったが、1948 年(昭和 23 年)に運輸省海運総局に掃海任務部隊が移管され、掃海管船部となった [447]。続いて同年 5 月 1 日に、運輸省外局として海上保安庁が設置され、同庁が掃海任務を引き継いだ [448]。いずれの掃海任務も連合軍総司令部 (GHQ) の指揮下で実施された [449, p. 12]。

大戦中の空襲や艦砲射撃による港湾の被災状況は、主要港湾で 34 港に及び、被害総額約 1 億 8 千万円、焼失面積は 86 万 m<sup>2</sup>で陸上設備の 40%に及んだとされる。終戦直後の港湾復旧のための応急対応として、掃海、沈船やがれきの撤去・処分、棧橋や岸壁の復旧が行われ、主として内務省海運総局と港湾局がこれにあたった。[449, pp. 9-13]

一方で運輸省港湾局計画課長となっていた黒田静夫が、被災した港湾陸域をこの機会に近代的港湾として復興すべきとし、また旧軍港・工廠であった宇品・横須賀・呉・佐世保・舞鶴・大港などは、軍の解体により、商港・工業港への転換と産業振興の機会と述べるなど、戦災と軍解体を港湾近代化の一大機会と捉える論調もあった [449, p. 13]。

終戦当初は、船舶・船員の不足や、海外貿易の制限など、港湾を取り巻く状況は厳しかったが、大規模港湾では 1947 年(昭和 22 年)に大阪市が独自に大阪港の修築工事を 10 か年計画で開始している [450, pp. 2-4]。地方港湾では、1948 年(昭和 23 年)に香川県坂出港の埠頭整備事業 [451]や、翌 1949 年(昭和 24 年)愛媛県起業による松山港修築事業 [452]などが開始されており、港湾修築が必ずしも低調ではなかったことが伺える。また岡山県の水島工業港のように、戦時中に建設が中断していた港・工業地帯なども、順次整備が再開された [453]。



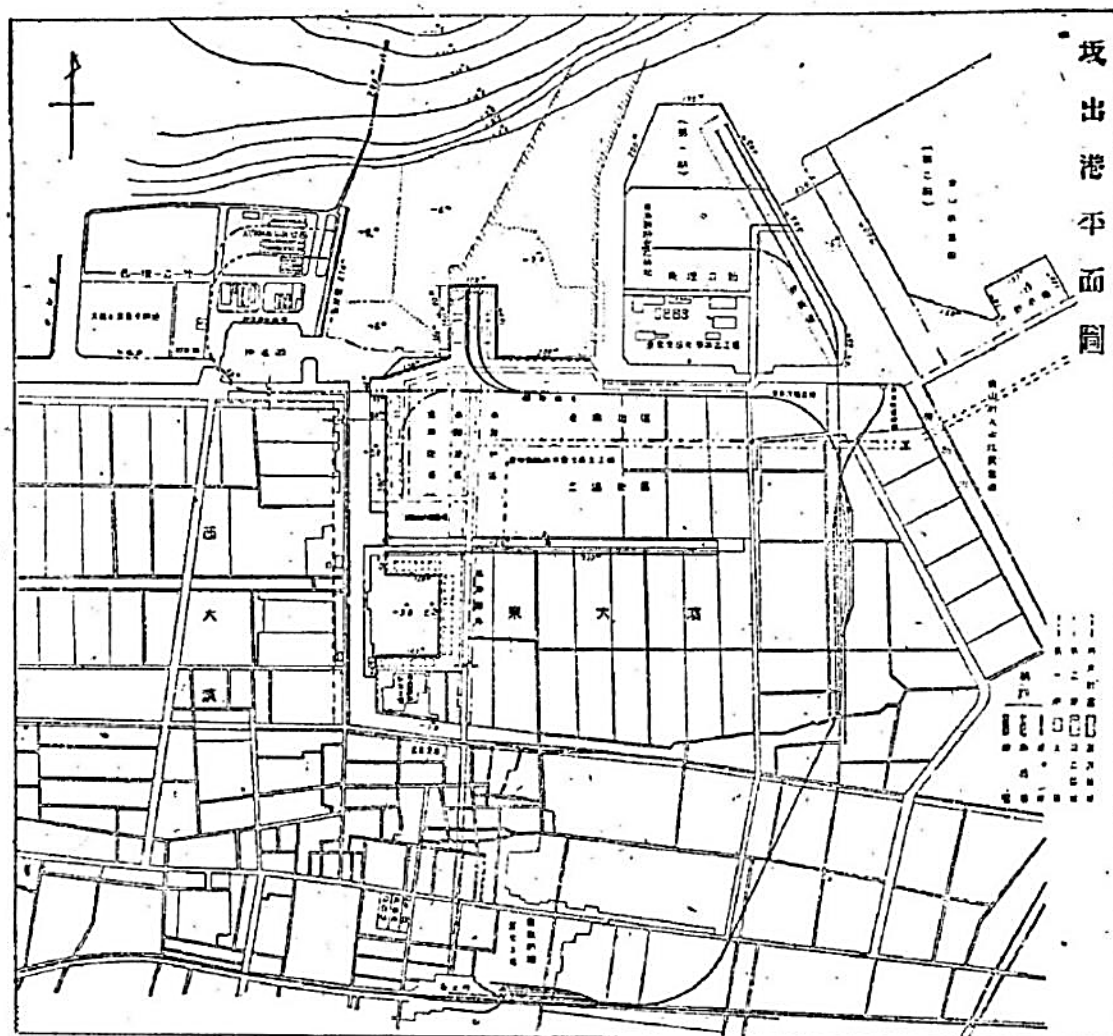


図 6-67 坂出港修築計画平面図 [528, p. 25]

### 6.3.2 港湾法制定に至る過程

1945年（昭和20年）5月19日に運輸通信省が新たに運輸省に改組された。旧内務省土木局・港湾局の流れを汲む港湾局は、そのまま港湾行政を司る港湾局とされ、戦後港湾局が中心となって新たな港湾法草案が検討されることになった。当時は戦後の混乱の中で港湾行政は、新憲法発布による旧各府県令による土木工事取締規則の失効、地方財政法制定による国と地方の港湾工事負担割合の明確化の必要性、連合軍に接収された港湾の返還時の受入態勢などの各種の問題が山積していた。さらに、終戦後の特殊措置として強行した国有臨港倉庫（保税倉庫）や旧軍港の港湾施設管理についても、超法規措置として国家管理をしているものの、本来の国有財産法の範疇では対応できない面が出てきた。 [57, p. 43]

こうした情勢を受けて運輸省港湾局では、1948年（昭和23年）11月1日に一試案として「港湾法要綱」を発表し、国内の港湾関係者の多くから意見を徴した。この草案は港湾関

## 第6章

### 6.3

係者の多くから反響を呼んだが、主に多数の批判が寄せられたようである。この1948年の港湾法に対する反響について、港湾協会編「港湾」28巻（昭和25年）07号の寄稿で、運輸省港湾局管理課事務官の巻幡静彦「港湾法制定の沿革及び従来の各草案の検討」[57, pp. 39-44]と匿名寄稿（内務省港湾局側の間人だと思われる）「吾輩は港湾法である」[454, pp. 26-28]にその主なものが記載されているため、これらを参照したい。

まず、同草案は、約160条にのぼる条文を擁し、各章を要約すると下記のようなになる[57, pp. 43-44]。

- 第一章 総則；目的、適用範囲、用語の定義
- 第二章 港湾の種別、認定及び港湾区域
- 第三章 港湾の経営、経営主体及び入港料；国・地方公共団体・公共企業体
- 第四章 港湾計画並に港湾区域内における制限及び負担  
；臨港交通施設配置と都市計画事業として建築制限
- 第五章 港湾事業の許可；運輸大臣の許可制
- 第六章 港湾工事の費用；国・公共団体の負担
- 第七章 公共企業体；経営に港湾営団・港湾公私共同株式会社
- 第八章 港湾事業の経営；公共企業体の権限・特典・制限
- 第九章 港湾事業の助成；公課減免、国有地払下、債務保証
- 第十章 港湾事業の買収；公共企業体の強制買収権
- 第十一章 港湾の運営；届出、規則、取締
- 第十二章 港湾審議会；運輸大臣の諮問機関

上記のような非常に網羅的で膨大な条文は、裏を返せば非常に総花的なものであり、その内容に関して十分な検討が尽くされ、法案の目的に絞った議論がなされていないことの証左である、という批判があった。その中で特に公共企業体による港湾経営は、国・地方自治体・民間企業が出資するいわゆる第三セクター企業（株式会社）に近いものであったと言える。当時、東京市政調査会が公益事業法案を作成し、電気・ガス・バス・水道等の公益事業の効率的な経営を推奨するなど、様々な事業が戦時合併などで国家統制下に置かれた戦時中の反動で一時的な潮流となっていたとされる。そのため、港湾経営を企業化・民営化するというアイデアが港湾法草案にも盛り込まれることになったが、その権限に批判が集中した。つまり、公共企業体が自らの事業に許認可権を持つ矛盾をはらみ、埠頭経営を行う純粋な民間企業と比して経営体としては何ら差がないのに、公共的な許認可権を自ら持っていることは、多くの港湾関係の民間企業者から民業圧迫として批判が寄せられた。[57, p. 44]

さらに、運輸大臣の権限が非常に強くなっている、本来別法で扱うレベルの港湾事業（荷役業や運送業等）の各種取締を第十一章で無理に盛り込んでいる、といった点で多くの批判があったとされる[57, p. 44][454, p. 27]。

一方で、港湾経営の企業化は戦前蔑ろにされていた面が否めず、本草案は先駆的である、港湾を従来の修築・管理・費用負担といった土木行政レベルにとどめず、海陸連絡の施設と

しての港湾の経営の視点から捉えている点や、都市計画との連携まで踏み込んでいる点で本草案は先進的である、といった評価もあったとされる。いずれにしても、本草案は、内容の精査が不十分で、事前の調整なく世に出たことで多くの批判を受けることになった。[57, p. 44]

翌1949年(昭和24年)1月に連合軍総司令部(GHQ/SCAP)民間運輸局(CTS)から、新たな角度で法案を検討するように指示があったことで、港湾法草案の白紙撤回・再検討を行うことになった。さらに同年12月16日に総司令部覚書SCAPIN7000-A「港湾施設及びターミナルサービスの料金」が発令され、港湾法案の迅速な提出が求められた。そのため、連日港湾局と関係各局との間で検討・審議がおこなわれることになった。[455, p. 21]

この間の協議については、法制庁(法制意見局との記述も見られる;現在の内閣法制局)と種々の議論が交わされ、都市計画との関係の整序も議論された[454, p. 27]。

翌1950年(昭和25年)1月13日に港湾法案が閣議決定され、総司令部に提出された。これに対し2月28日にはGHQ民政局(GS)から修正意見(suggestion)が出され、港湾局で修正した上で、3月6日に改めてGSとCTSに提出され、以降主にCTSとの間で修正協議を行った。4月14日には修正案を閣議決定し、改めて正式に総司令部への提出が行われ、内容にOK<sup>3</sup>が出た。[455, p. 21]

その後、4月28日~29日の衆議院運輸委員会(参考人後述、委員会質疑応答)があったが、ここで港湾法草案に対して、特に神戸港・横浜港の関係者から様々な意見が出された。主としては、地方公共団体の管理権限や財政に対するものであったが、本法案成立後、不都合があれば適宜港湾法を改正する、ということで妥結され、衆議院を通過した。同様5月2日にも参議院運輸委員会にかけられ、同日に参院でも可決された。[454, p. 27][455, p. 21]

### 6.3.3 港湾法の施行

港湾法(昭和25年法律第218号)は1950年(昭和25年)5月31日に公布され即日施行された[456]。港湾法の制定については、海運・港湾行政界において永年の悲願であったことは2.4で詳述の通りである。本法において、明確に「港湾区域」と「臨港地区」が定められた。該当する条文は下記となる。

#### 「第一章 総則

(中略)

(定義)

第二条 この法律で「港湾管理者」とは、第二章第一節の規定により設立された港務局又は第三十三条の規定により指定され、若しくは設立された地方公共団体をいう。

2 この法律で「重要港湾」とは、国の利害に重大な関係を有する港湾で政令で定めるものをいい、「地方港湾」とは、重要港湾以外の港湾をいう。

## 第6章

### 6.3

3 この法律で「港湾区域」とは、第四条第四項の規定により認可があつた水域をいう。

4 この法律で「臨港地区」とは、都市計画法（大正八年法律第三十六号）第十条第三項の規定により臨港地区として指定された地区又は第三十八条の規定により港湾管理者が認可を受けて定めた地区をいう。

5 この法律で「港湾施設」とは、港湾区域及び臨港地区内における左に掲げる施設をいう。

- 一 水域施設 航路、泊地及び船だまり
- 二 外かく施設 防波堤、防砂堤、導流堤、水門、こう門及び護岸
- 三 けい留施設 岸壁、けい船浮標、けい船くい、さん橋、浮さん橋及び物揚場
- 四 臨港交通施設 道路、橋りよう、鉄道、軌道及び運河
- 五 航行補助施設 航路標識並びに船舶の入出港のための信号施設、照明施設及び港務通信施設
- 六 荷さばき施設 固定式荷役機械、軌道走行式荷役機械及び上屋
- 七 旅客施設 旅客乗降用固定施設、手荷物取扱所及び待合所
- 八 保管施設 倉庫、野積場、貯木場、貯炭場、危険物置場及び貯油施設
- 九 船舶補給施設 船舶のための給水施設、給油施設及び給炭施設

（中略）

#### 第四章 港湾区域及び臨港地区

（港湾区域内の工事等の許可）

第三十七条 港湾区域内において、水域施設、外かく施設若しくはけい留施設を建設し、その他水域の一部を占用し（公有水面の埋立による場合を除く。）、又は土砂を採取しようとする者は、港湾管理者の長の許可を受けなければならない。

2 港湾管理者の長は、前項の建設、占用又は採取が、港湾の開発発展に関する港湾管理者の計画の遂行を著しく阻害し、その他港湾の開発発展に著しく支障を與えるものではない限り許可しなければならない。

3 国、日本専売公社又は日本国有鉄道が、第一項の建設、占用又は採取をしようとする場合には、第一項中「港湾管理者の長の許可を受け」とあるのは「港湾管理者の長と協議し」と、前項中「許可し」となるのは「協議に応じ」と読み替えるものとする。

4 港湾管理者は、第一項の許可を受けた者から水域占用料又は土砂採取料を徴収することができる。但し、港湾施設の建設の許可又は国の協議に係るものについては、この限りではない。

（臨港地区）

第三十八条 港湾管理者は、都市計画法第二条の規定により決定された都市計画区域以外の地域について運輸大臣の許可を受けて臨港地区を定めることができる。

2 前項の臨港地区は、当該港湾区域を地先水面とする地域において、当該港湾の管理運営に必要な最小限度のものでなければならない。

(分区の指定)

第三十九条 港湾管理者は、臨港地区内において左の各号に掲げる分区を指定することができる。

- 一 商港区 旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域
- 二 特殊物資港区 石炭、鉱石その他大量ばら積を通例とする物資を取り扱わせることを目的とする区域
- 三 工業港区 工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域
- 四 鉄道連絡港区 鉄道と鉄道連絡船との連絡を行わせることを目的とする区域
- 五 漁港区 水産物を取り扱わせ、又は漁船の出漁の準備を行わせることを目的とする区域
- 六 バンカー港区 船舶用燃料の貯蔵及び補給を行わせることを目的とする区域
- 七 保安港区 爆発物その他の危険物を取り扱わせることを目的とする区域

2 前項の分区は、当該港湾管理者としての地方公共団体（港湾管理者が港務局である場合には港務局を組織する地方公共団体）の区域の範囲内で指定しなければならない。

（後略） 」（略、筆者） [456]

港湾法の制定に伴い、本法の附則にて、当時の都市計画法第十条第二項<sup>4</sup>に「都市計画区域内に於ては前項の場合の外港湾の管理運営の為臨港地区を指定することを得」 [456]の一文が追加され、港湾法と都市計画法の整合性が取られた。

本法では、戦前期でも議論となっていた港湾のエリアを示す定義を、「港湾区域」と「臨港地区」として明確に行い、前者を水域、後者を陸域とした。ここで、港湾行政による土地利用のコントロールに関して、一応の法的根拠が確立されたと言える。

本法の成立にあたって中心人物であった運輸省港湾局長の後藤憲一は新港湾法の特徴として「港湾に法律的根拠のある主人公を設定すること、その主人公は公共団体の自治性から出発すること。」を挙げ、今後の港湾の発展は各地方公共団体の自治能力の試金石であり、一方で各地方の勝手な振る舞いが他地方の港湾の自主性を阻害しないように、と戒めている。さらに、審議過程でGHQから、港湾法案には非常にデモクラシーの理念が徹底されていると評価され、一方でそれは、場合によってはアナキー（無政府状態）になる恐れがあるとまで評されたことを紹介している [457, p. 2]。

また本法では、「第二章 港務局」で、日本で初めて港務局（port authority）が法的に位置づけられた。港務局は地方公共団体が設置する港湾経営主体であり財団法人である。これは1948年（昭和23年）の法案で扱われた公共企業体よりも、かなり公共性に寄った組織体となっており、また欧米の本来の port authority と比べても権限や業務範囲が限定され

## 第6章

### 6.3

たものであった。この港湾法に依拠した港務局が設けられたのは、現在では新居浜港ただ一つにとどまっているおり<sup>5</sup>、まったく一般化しなかった。現在、港湾管理者として一部事務組合が英名で *port authority* を名乗っていることもあるが、こちらは地方自治法を根拠法としたものである。

同法成立に基づく港湾法施行令が発せられたのは、翌1951年（昭和26年）1月19日であり、同法施行から半年以上を要した。施行令は主として港務局の設立・運営・移転等に関するものであり、臨港地区の運用などに関する記載は無い。[458]

その後も港湾法はたびたび改正され、1950年代だけでも、1951年（昭和25年）6月4日、1952年（昭和27年）6月7日、1954年（昭和29年）5月17日、1957年（昭和32年）3月30日と、複数回に及んだ。その主たるものは港務局の取り扱いや、港湾整備への国庫補助などの条文であり、こちらも臨港地区の運用などの都市計画と関係する改正は見られない。

こうした港湾法の整備が進む状況下で、都市計画課の石川栄耀は1952年（昭和27年）の雑誌「港湾」への寄稿「港湾都市計画の問題」[459, pp. 3-8]の中で「都市計画さへ、これを吟味すれば建築、緑地、道路、河川を主体とした畑であり。夫々の部門の出身者が管掌してるのである。…そして今の都市計画陣営の中に自から土木、建築、緑地等の細陣営があり夫々の特技によつて全陣営を形成してる様に鉄道港湾都市計画も、大きく、専門を引つさげて都市計画陣営の中に加はる可きで取る可きである。…それは兎も角もとして港湾との間丈は空白であつた。」[459, p. 3]として、様々な建築・土木・緑地等の各分野の総体としての都市計画が形作られているものの、これまで港湾と都市計画との関係が非常に薄かった点を指摘している。その上で港湾計画・港湾技術は「一つの「まとまり」であり一つの「王国」であり得る。従つて、都市計画と称する「山の手計画」と何のかかはりあらふ。と云う考へもあり得たらふ。又港湾技術は特に、完全な「即時」「建設」の畑であり、都市計画は一つの抽象技術の概観を有つている。…在来の都市計画は、その発生が結局に於て住宅問題、交通問題の解決にあつた。従つて所謂山の手計画と称する都市美的な外観を有つて居た。…従つて、「港湾」の如き極めて専門的な分野に対しては何の関心も興味もなかつたと云つて好からふ。」[459, p. 4]として、都市計画側からも港湾に対して関心を払つてこなかつたと振り返っている。続いて、石川自身が戦後東京都の建設局長に就任し港湾行政に関わることになった経験を踏まえ、「「都市計画部門と港湾技術部門との間」に残された「空白地帯」がいかにか大きく且重要であるかを思はせられる様になつた。」と吐露している[459, p. 4]。

その上で、かつて訪れた北欧の港湾の埠頭にある倉庫にテラスと展望台があつたこと、翻つて日本の港ではベンチ一つ無いことに触れ、日本の港湾一帯（「石川はこれを「シイサイド（臨海地帯）」と呼んでいる）ではこうした一般市民が憩える空間が一切ないことで、都市生活者と港湾の断絶があり、それもひとえに都市計画が港湾との間に接点を持たずに来

たことが大きく影響している、と嘆いている [459, p. 7]。

このように、当時の都市計画の第一人者であった石川は、港湾法や臨港地区とは関係なく、従来の（戦前からの）都市計画が港湾との間に隔絶があると感じていたことを吐露していた。このように都市計画側から港湾に対する視座を表明した記述は非常に少ないが、当時の両者の関係を伝える貴重なものであると言えよう。

#### 6.3.4 臨港地区の設置と指定の勧告

港湾法の成立を受けて、都市計画法第十条第二項が追加されたことで、復興都市計画も影響を受けることになった。1953年（昭和28年）8月17日に通達「都市計画区域内における臨港地区指定について」が出されている。

「  
都市計画区域内における臨港地区指定について  
昭和28年8月17日港管第1420号  
各港湾管理者、都道府県知事宛  
建設省計画局長、運輸省港湾局長通牒

1. 臨港地区の指定は次の手続きによる。
  - イ) 臨港地区の原案は、港湾管理者と都道府県知事が協議の上作成し、計画局及び港湾局と下打合せする。
  - ロ) 都道府県知事は、前項により内定した案を建設大臣宛申請する。
  - ハ) 建設大臣は、都市計画審議会に諮問してこれを決定する（付議案は港湾局に合議する）。
  - ニ) 前項において審議会から修正答申があつた場合には、計画局長は、修正案についてさらに港湾局長と協議しその結果に基いて処理する。
2. 臨港地区は、当該港湾区域を地先水面とする地域において、その地域内の大部分が、港湾法第2条第5項にいう港湾施設及び将来これらの施設のために供せられることが確実な用地によつて占められる地域について指定する。但し、海事関係官公署及び商者（商社？）事務所、臨港停車場、駐車場及び車庫、臨港工場、造船及び船舶修理施設、水産加工工場、海事関係者のための厚生施設等港湾の管理運営上必要な構築物並びに将来これらの構築物のために供せられることが確実な用地によつて占められる地域を必要な最小限度の範囲内において包含することを妨げない。
3. 臨港地区は、その地域が次の各号に掲げる分区の1又は2以上によつて構成されることを原則とするもその一部については、分区の指定が将来にわたつても差支えないものとする。  
分区は、次の各号に掲げる施設に供せられる用地を含む地域について夫々指定するものとする。

## 第6章

### 6.3

#### ① 商工区

上屋、倉庫、旅客用施設、海事関係官公署及び商社事務所等の施設及びこれらに関連する臨港停車場、駐車場、車庫、海事関係者のための厚生施設等の施設並びにこれらのために供せられる用地がその地区内の大部分を含む地域

#### ② 特殊物資工区

特殊物資を取り扱う倉庫、サイロ、貯炭場、野積場及びこれらに関連する海事関係官公署及び商者（ママ）事務所等の施設並びにこれらのために供せられる用地がその地区内の大部分を含む地域

#### ③ 工業港区

臨海工場、造船所及びこれらに関連するけい留施設等の施設並びにこれらのために供せられる用地がその地区内の大部分を含む地域

#### ④ 鉄道連絡港区

鉄道と鉄道連絡船との連絡に必要な各種施設並びにこれらのために供せられる用地がその地区内の大部分を含む地域

#### ⑤ 漁港区

冷凍倉庫、冷蔵倉庫、魚市場、水産加工工場、製氷所、網干場、生州、漁船用施設及びこれらに関連するけい留施設、漁業関係官公署及び商社事務所等の施設並びにこれらのために供せられる用地がその地区内の大部分を含む地域

#### ⑥ バンカー港区

船舶用燃料の貯蔵及び補給を行わせることを目的とする施設並びにこれらのために供せられる用地がその地区内の大部分を含む地域

#### ⑦ 保安港区

爆発物その他の危険物を取り扱わせることを目的とする施設並びにこれらのために供せられる用地がその地区内の大部分を含む地域

4. 分区の指定に際して、前項各号に掲げる分区の性格の二つ又はそれ以上が混合した性格を有する区域がある場合には、原則としてその区域の主たる性格に相応する分区にこれを指定するものとする。

（後略） 」（略、註筆者） [418, pp. 154-155]

本通達が、港湾法成立から3年を置いて発せられた明確な理由は不明であるが、港湾法施行から施行令に至るまで、前述のように種々の議論を要して半年以上を要したことや、その後1951年（昭和26年）・1952年（昭和27年）に、港湾法が一年毎に改正が行われるなどの混乱が見られたことが、影響していると考えられる。各港湾都市において実際に臨港地区を採用した都市は、1957年（昭和32年）の山口県岩国市の岩国都市計画が最初であった[460]。

このように臨港地区の指定がなかなか進展しないことに対して、当時の運輸省港湾局管



理課長の濱崎哲史は1965年（昭和40年）の雑誌「港湾」にて、「港湾隣接地域及び臨港地区については、その指定がなくとも一応の港湾行政を行い得ることもあって、とかく軽視される傾向にある。」と嘆いている [461, p. 30]。濱崎は「港湾周辺地帯において、港湾の利用のために有効に使用しうる土地は、実際には僅かしかない。その僅かの土地を更に港湾の利用に無関係な者によって占められていくのを効置（放置？；筆者註）して置くと、前面においていくら港湾施設を整備しても機能を発揮することはできない。…又広大な港湾区域（水域；筆者註）が設定されたとしても、その後背地が狭小であれば、その広大な港湾区域の予期する大きな港湾機能は期待し得ないことになる。従って水際線から一定の広さの土地においては、港湾の利用に無関係の構築物が建設されることを排除する必要がある。」と臨港地区の意義を説いている [461, p. 32]。その上で、「臨港地区は、本来の目的からみれば都市計画の一環として指定されるものである（都市計画法第10条第3項）。従って単に港湾の管理運営のために必要であるということのみで区域を決定し、そのために都市計画を損なうことがあってはならない。又建築規制の面における紛争を避けるために、既に港湾の利用のために使用されている用地のみに限って指定するという極端な現実主義によって、境界を定めることは、無意味に不整形を来し、小かく分断されて、計画性の面において都市計画になじまないものとなるであろう。将来の港湾の管理運営を十分に見通したうえで、都市計画の方針に沿い、必要最小限度の区域に於て指定する必要がある。」として、各港湾が包含される各都市計画の方針に則って、臨港地区を定めていく必要性を説いている [461, p. 34]。

また、1956年（昭和31年）に港湾協会から出版された「港湾計画論」 [462] において（つまりこの時期にはまだ臨港地区の指定を受けた港湾は無い）「資本主義の発達につれて背後地の経済状態が港の生成発達に決定的な要素となってくる。…港湾機能は都市機能と全く不可分の関係となる。…従って「都市計画とは都市構築のためにする施設の総合計画なり」とすれば、現在の港湾都市において、臨港地帯の土地利用計画が含まれない都市計画は完全なものではなく、また都市計画の土地利用計画を考慮に入れない港湾施設配置計画は、必ず港湾の機能を発揮するのに支障をきたすような結果となってくるものと思われる。このような「都市計画と港湾計画とは全く不可分の関係にある」…港湾の直接関係ある地帯の都市計画は、港湾計画と言う面から企画されないと、港湾の機能に障害を与えるような結果となることを示している」 [462, pp. 45-46] と述べられ、港湾計画と都市計画の連携の重要性を示している。ただし、こうした理想に対して「

1. 現在の都市計画法の範囲内で、港湾に特殊な特別地区を設定する方法。
2. 港湾法を制定し、港湾の陸域として臨港地区を設定し、これを都市計画区域より除外する方法。

の2案があったら、昭和23年運輸省港湾局は第1案の実施を戦災復興院に申し入れた結果、都市計画法の一部改正によつて、特別地区として臨港地区（筆者註；港湾地区の誤り？）を設定することとなつた。しかし結果としては、臨港地区（港湾地区）を正式に設定したの

## 第6章

### 6.3

は東京港、名古屋港の2港にすぎず、かえつて在来港湾地帯として白色（筆者註；未指定地域）に残され、唯一の港湾管理上の陸域であった部分がすべて都市計画部分に編入され、商業地域または工業地域としての制限をうけるため、港湾計画上今までよりなお一層の支障を生ずるに至った。

昭和25年の港湾法の指定にあたり、第2案によつてこの矛盾を解決しようとしたが第1案によつてすでに生じている地域の範囲、地区の指定を解除することができなかつたので、事務的にいろいろな問題がからみ、まだ実際の効果をあげるに至っていない。」 [462, pp. 46-47]として、実際は臨港地区が未だ運用されていない事態を嘆いている。

こうした状況下、臨港地区未指定の港湾に対して、行政管理庁より1963年（昭和38年）10月に「港湾の管理運営に関する行政監察」、さらに翌1964年（昭和39年）10月に「都市開発に関する行政監察」の結果に基づく勧告が出されることになった [461, p. 36]。また、後述の大蔵省国有財産局の通達も、臨港地区指定を後押しした。

このうち、1963年（昭和38年）4月に開始された「港湾の管理運営に関する行政監察」では、「昭和25年には、わが国港湾行政史上画期的ともいえる港湾法が制定され、…港湾管理行政の新しい方向が打ち出された。…港湾管理実施態勢ないしは管理能力不十分などの関係もあって、必ずしも港湾法の期待どおりには行なわれていないうらみがある。」 [463, p. 123]ことを、総務省行政監察局による監察が実施されることになった理由としている。本監察の主な勧告事項は「1.港湾の経営基盤の確立について（運輸省あて）」「2.港湾施設の管理運営について（運輸省・建設省あて）」「3.港湾運送事業の免許審査及び指導について（運輸省あて）」などであったが、このうち2.(3)の「臨港地区の指定促進について（運輸省、建設省あて）」の中で、「臨港地区の指定が神戸港を除いては全く行なわれておらず、港湾の計画的な開発、港湾施設の整理、整とんのための十分な措置がとれない状態であるので、これを促進すること。」 [464, pp. 2-3]、「港湾における臨港地区の指定はほとんど行われていない。このため、臨港地区予定地内において、港湾施設としての建築物の建築規制措置、および国有地の借受などが有効に行なわれがたい事例がみられるので、関係者との連絡を密にして、さらに臨港地区の指定促進措置を講ずる要がある。」 [465, p. 258]としている。

これに対して運輸省は、1963年（昭和38年）10月10日港管第2445号の運輸省港湾局長通達「臨港地区の指定と陸域施設に対する国庫補助の取扱について」にて「臨港地区の指定のない港湾の陸域施設については正当な理由がない限り補助金の交付は行わない」と通達、同様に建設省は1964年（昭和39年）4月18日付建設都発第53号「都市計画区域内における臨港地区の指定促進について」を通達した。

さらに、1964年（昭和39年）2月28日に大蔵省管財局国有財産第二課が「臨港地区未指定国有港湾の処理について」という通達を発しており、その中で「臨港地区未指定港湾の港湾管理者に対しては国有財産（港湾施設、旧軍施設等）の貸与を行わない」という指示がされた [461, p. 37]。この通達では「運輸省から引き継ぎを受けた普通財産である港湾施設

及び旧軍の港湾施設は、その多くが臨港地区未指定港湾であるため、港湾法（昭和25年法律第218号）にいう「港湾施設」と解釈することには疑義があるが、従来から運輸省当局の強い要望もあり、普通財産である臨港地区未指定港湾についても「港湾施設」として処理を行ってきたところである。しかし、臨港地区の指定は、いまだ渋滞している実情であるので、これを是正する必要があるが、これに関し運輸省当局においても積極的に関係港湾における臨港地区の早期指定を図る旨の方針を明らかにした。

よつて、今後は普通財産である臨港地区未指定港湾については、当分の間下記により処理することとしたから、了知されたい。」として、臨港地区が指定されていない港湾における港湾管理に関わる国有財産について、特例的な扱いをすることが通達された。

このように一連の勧告とそれを受けた通達を通して、港湾としてのエリア（臨港地区）が確定しない限り、効果的な港湾管理・運営が行えない、という認識が明確に示された。これ以降、本研究対象港湾において臨港地区指定をおこなう港湾が相次いだことから、これらの通達の功に依るところが大きいと考えられる。

一方で、1964年（昭和39年）4月の「都市開発に関する行政監察」では、「都市の発展が、計画的に行なわれず自然の膨張にまかされた結果は、…工場と住居との混在による生活環境の悪化、“虫食いの”な都市域の拡張等放置できない状況を示しているものもある。…総合的かつ合理的な都市計画を策定し、産業経済・文化厚生・社会福祉の各面において近代的・文化的な都市の建設を行なう必要がある。…時代の要請である広域にわたる地域開発や、工場立地の適正および前述の諸種の開発計画と都市計画とはどのように関連し、いかに調整せらるべきであるかも問題である。」[466, pp. 9-10]という課題認識のもと、監察が開始された。本監察では「1.都市開発に関連する土地利用計画の確立について」「2.都市計画区域の適正化について」「3.用途地域制の活用について」「4.都市計画の総合、調整について」「5.都市計画事業の促進について」「6.都市計画法令の整備について」の項目で監察が行われた[467, pp. 14-22]。このうち「3.用途地域制の活用について」の「(4) 専用地区制の活用について」では、工場と住居を分けるために積極的に専用地区制度を導入すること、「(5) 準工業地域の指定について」では、同地域が住工の大幅な混在を容認している現状は「用途地域の趣旨から好ましい地域制とは認められない。」として同地域の指定を避けるべきであるとし[467, p. 17]、「用途地域は単なる色ぬりにすぎないものとなっているものがある」[465, p. 177]と厳しく指摘している。また「4.都市計画の総合、調整について」では、街路・公園・下水道・土地区画整理を除く重要施設（自動車ターミナル、港湾、公営住宅、軌道、図書館など）のほとんどが都市計画として決定されていない上に、都市計画法が道路法、河川法、港湾法、地方鉄道法、運河法、軌道法などと「関連についてなんらの規定のない」状況にあるとして、「都市施設の機能を十分に発揮させるためには、根本的には、重要な都市施設のすべてを都市計画施設として決定することが必要である」としている[467, p. 18]。さらに「6.都市計画法令の整備について」では、現行の都市計画法は「重要施設」の範囲は明確

## 第6章

### 6.3

にされていない。このため、現行の都市計画は街路、下水道などの数種の事業計画に限られたものが多く、都市計画として総合的なものとなっていない。」とした上で、下水道、港湾、広場などは計画標準も示されていない、点を批判している [467, pp. 21-22]。

このように、都市開発に関する行政監察は、都市計画行政の各種問題点を指摘した上で、根本的には1919年（大正8年）に制定された都市計画法・計画標準に不備があり、早急に「諸法令の整備を計ること」 [465, p. 173]を要求した。こうした勧告が1968年（昭和43年）の新都市計画法の制定に至った要因の一つであると考えられるが、都市計画側からも港湾などの重要施設・都市基盤との連携が法制度上も、実態としても図られていないという問題意識が提起されていたことが分かる。

#### 6.3.5 研究対象港湾における臨港地区の指定

本論文の研究対象港湾都市の港湾法・都市計画法に基づく臨港地区指定の年月日及び指定理由は下表の通りとなる。

表 6-22 研究対象港湾都市の臨港地区指定年

年	都市計画名	面積 (ha)
1958年(昭和33年)	青森都市計画臨港地区 [468]	39.83
1962年(昭和37年)	福岡都市計画臨港地区 [469]	244.2
1964年(昭和39年)	宮古都市計画臨港地区 [470]	33.0
	鹿児島市都市計画鹿児島港臨港地区 [471]	74.3
	大分都市計画大分港臨港地区 [472]	41.0
	高松市都市計画高松港臨港地区 [473]	88.93
	清水市都市計画清水港臨港地区 [474]	352.9
1965年(昭和40年)	広島平和記念都市建設計画広島港臨港地区 [475]	281
	高知市都市計画高知港臨港地区 [476]	116.2
	宇部都市計画宇部臨港地区 [477]	13.4
	和歌山都市計画和歌山下津港（本港地区）臨港地区 [478]	9.1
	今治市都市計画今治臨港地区 [479]	16.0
	塩釜都市計画塩釜港臨港地区 [480]	142.4
1966年(昭和41年)	敦賀都市計画敦賀臨港地区 [481]	49.7

表 6-23 臨港地区指定理由

港湾名	臨港地区指定理由
青森	本文中に記載 [468]

福岡	博多港の港勢は、この近年著しい伸長を示しているが、これに対応すべく又より港勢の伸長をはかるため…博多港港湾計画を策定、これに基き年次計画をもつてその整備を促進しているが、これら港湾施設の整備と併せ港湾の管理運営上必要な最小限度の地域を本案の様に臨港地区として指定し、もって一体的な港湾管理を円滑に推進せんとするものである。 [469]
宮古	この地区は市の東側沿岸部に位置し近年著しく伸長を示している重要港湾宮古港を控えその港勢に著しいものがあるので宮古港管理運営を円滑に推進するため本案のように臨港地区を指定しようとするものである。 [470]
鹿児島	鹿児島港は南部九州経済圏の門戸として港湾の発展を示し、さらに近代化のすう勢に対応して鹿児島新港地区および南港地区の港湾計画が推進され大型岸壁、小型岸壁、物揚場の整備が進められている。 これにあわせて、本港は現在においても港湾施設としての陸域が狭いいため港湾施設の利用状態が混然としており、今後本港湾の円滑な管理運営をはかる必要上臨港地区を指定しようとするものである。 [471]
大分	大分臨海工業地帯の建設に伴い、入港船舶並びに取扱い貨物の増大することが予想されるので、港湾施設の整備と港湾運営の合理化を図るため、本案の様に臨港地区を指定しようとするものである。 [472]
高松	高松港は四国の玄関口として瀬戸内海に於ける枢要な重要港湾であり、港勢の発展に伴い、港頭地帯は無秩序のままに発展する恐れがあるため、これらの地域を臨港地区に指定せんとするものである。 [473]
清水	清水港は国際貿易港として年々港勢の進展は著しいものがあり、物資の輸出入の増大に対処するため、2万屯級岸壁をはじめ、興津埠頭の建設、貯木場、臨港道路の整備が計画実施されており、その円滑な運営を図るため、本案のように臨港地区を指定しようとするものである。 [474]
広島	本市振興のための諸行政施策を一層効率的に推進し、円滑な港湾の発展を図るため本案のように臨港地区を指定しようとするものである。 [475]
高知	高知県における表玄関として、又臨海工業地帯の発展と相まち、高知港における利用はこの近年著るしく増進しており、港湾の管理運営上必要最小限度の地域を臨港地区として指定し、港湾の利用促進をはかり、もつて一体的な管理を円滑に推進せんとするものである。 [476]
宇部	港湾の管理運営をはかるため、本案のように臨港地区を指定するものである。 [477]
和歌山	将来の発展に備えて港湾の管理運営の適正を期し、併せてその利用の増進を図ろうとするものである。 [478]
今治	今治港周辺地帯の効果的利用を図り今治港開発発展に寄与するため臨港地区を指定せんとするものである。 [479]
塩釜	港湾整備5ヶ年計画によって開発整備が行なわれる本港の円滑なる運営を図るため、当面利用開発上必要な最小限度の地域を臨港地区として指定しようとするものである。 [480]
敦賀	港湾の運営管理をはかるため、本案のように指定しようとするものである。 [481]

## 第6章

### 6.3

上表のように、1950年（昭和25年）の港湾法制定によって、臨港地区という制度が設けられた後も、すぐに同地区が各港湾に対して指定されたわけではなかった。また、多くが重要港湾でありながら、1953年（昭和28年）の通達からも10年前後の間を置いて指定されている。

ここで、研究対象の各港湾都市の臨港地区指定の理由を見ると、「近年港湾の発展が著しく」「整備計画を予定しており」「円滑な港湾の管理運営のため」といったものが並び、文面通りに取れば、多くの港湾で同制度の制定当初は、必ずしも臨港地区を指定する必要性が高くなく、物流量の増加や周辺の工業化、重要港湾指定や港湾修築計画を契機として、臨港地区の指定に着手したことを主な理由としている。ただし、上記の様に、実際は運輸省・大蔵省からの通達を受けて、急ぎ申請の措置をとったのであろうと考えられる。臨港地区指定は都市計画としての決定が必要であるが、その性質から各自治体の都市計画部局や、都市計画行政を統括する建設省側からその指定を行う動機に乏しく、各港湾都市の運輸省港湾事務所等からの要望があって初めて実現するものであった。

ただし、この1964年（昭和39年）の通達以前に、先行して臨港地区を導入した青森市（1958年）の申請理由は、

「重要港湾に指定されている青森港は、年々その貨物の輸送量が増加しけい船岸の延長に対する取扱貨物数量は東北の諸港に比べて上位にあり内外海陸連絡の要衝としての使命が増加されて参りました。

一方一万屯岸壁は、昭和三十四年度完成を目途に着々整備を急いでおりますが、当港は港湾の背後地が少いので、これを港湾の利用者以外の者に自由に使用させることは妥当ではなく、港湾を良好な状態に管理運営するためには臨港地区を設定する必要がありますから、都市計画法第十条第三項の規定により都市計画区域内における青森港の臨港地区を御指定下さるよう申請いたします。」 [468]

となっており、後の他港湾の申請理由に比して詳細な記載となっている。青森港は戦時中に行われた内務省直轄の港湾工事（第二期）が未完成のうちに戦局の悪化で中断となったため、戦後の早くから、それらの工事を引き継ぐかたちで中央埠頭などの建設を開始するなど、港湾の整備と、臨港地区指定による土地利用の制限に注力していたことが分かる。

以下に各港湾都市の臨港地区の指定図と、当時運輸省直轄で実施されていた港湾工事に関する図面を示す。

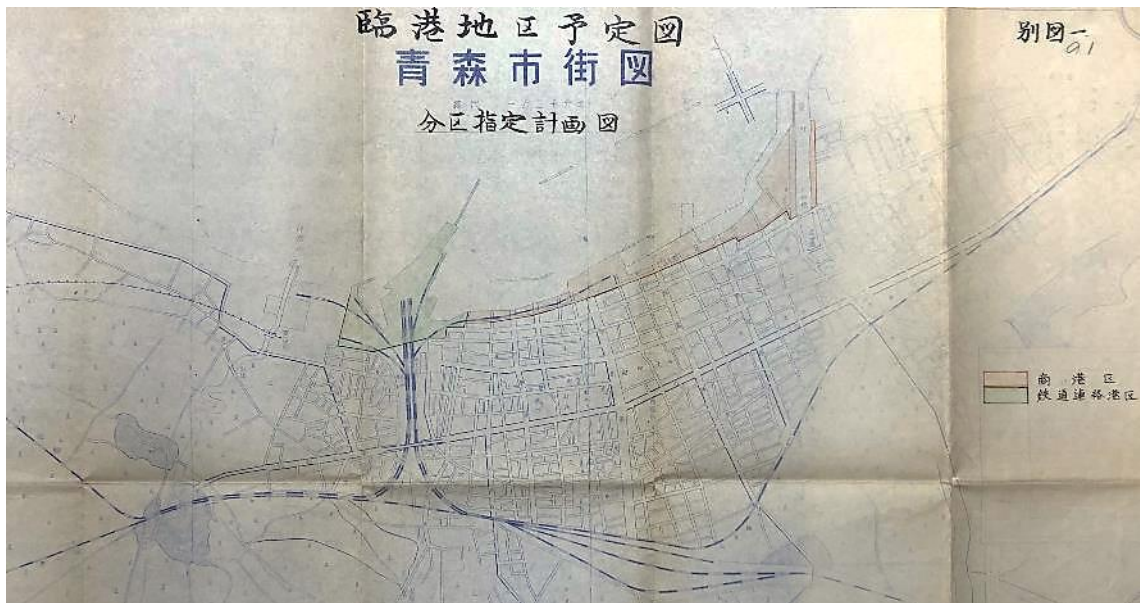


图 6-68 青森港臨港地区 [468]

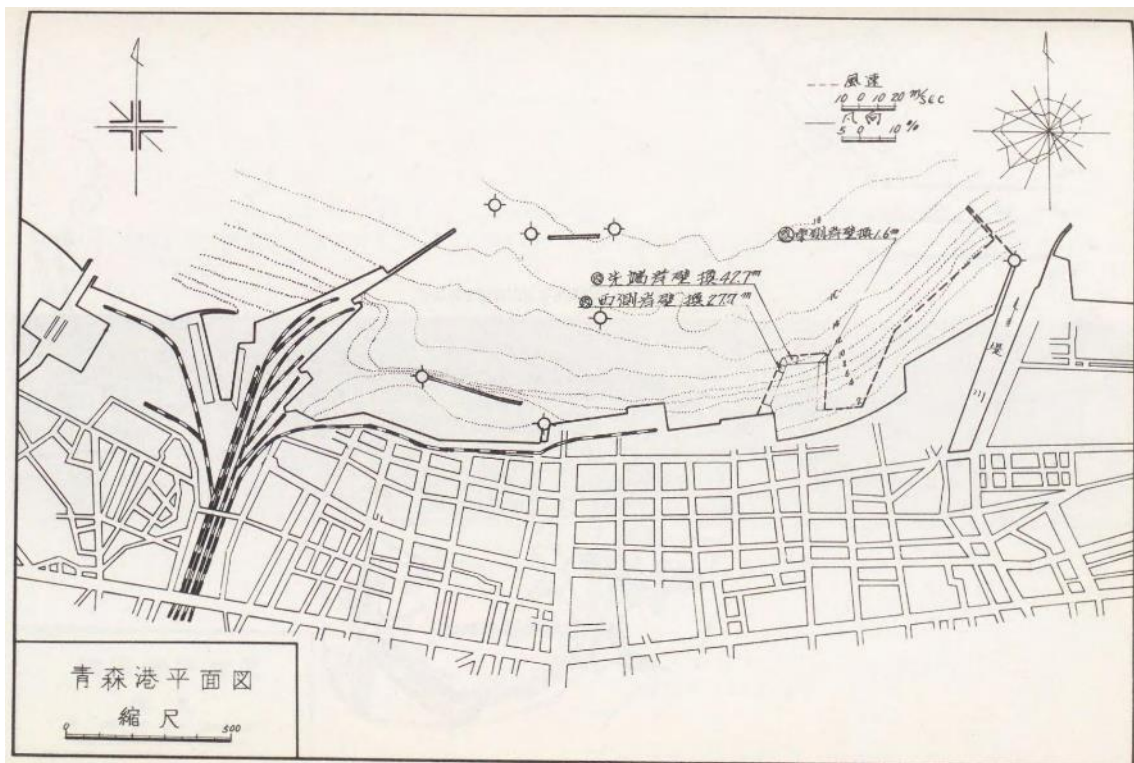


图 6-69 青森港工事平面図 (1960年) [538, p. 12]

第6章  
6.3



図 6-70 博多港臨港地区 [469]

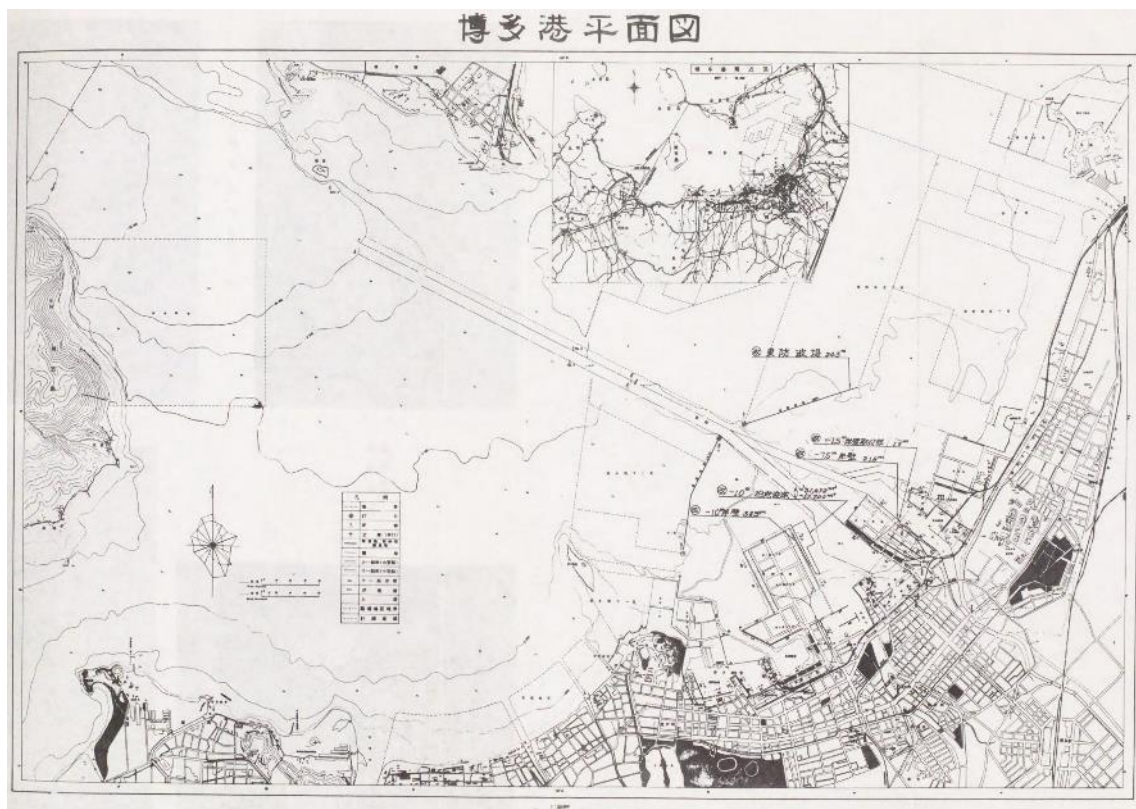


図 6-71 博多港工事平面図 (1965年) [539, p. 54]





图 6-72 宫古港臨港地区 [470]

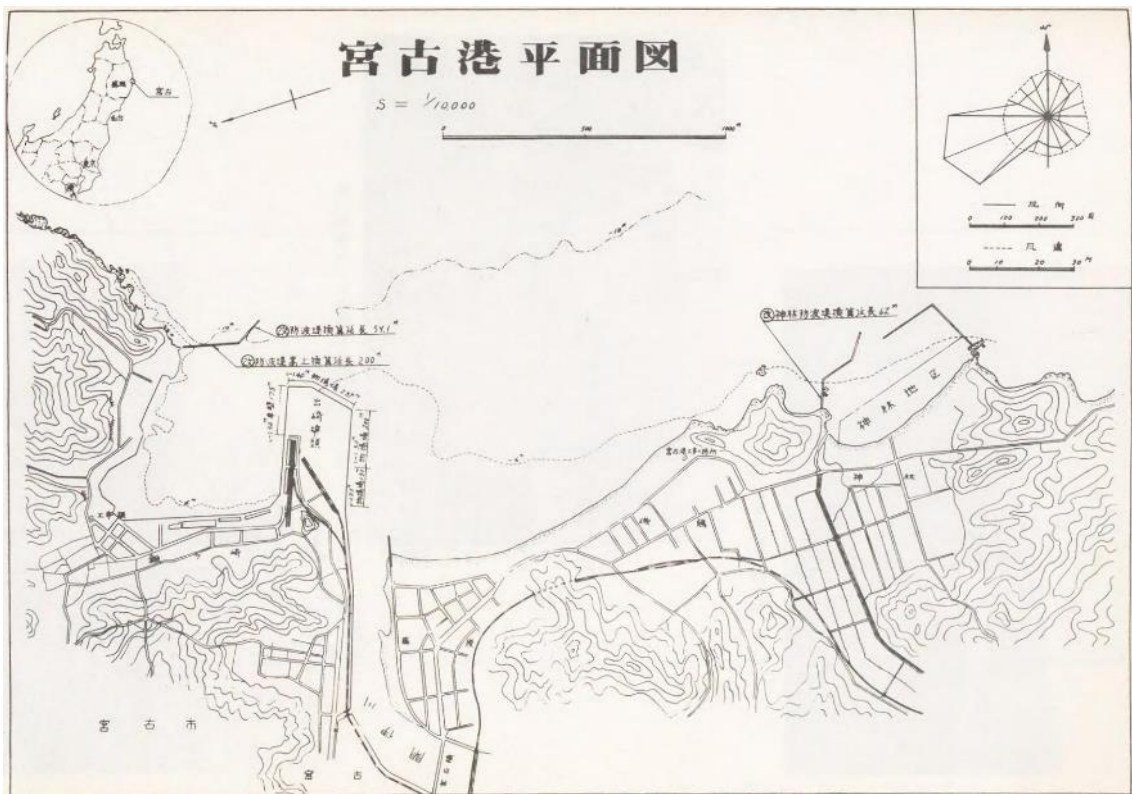


图 6-73 宫古港工事平面図 (1963年) [540, p. 15]

第6章  
6.3



図 6-74 鹿児島港臨港地区 [471]

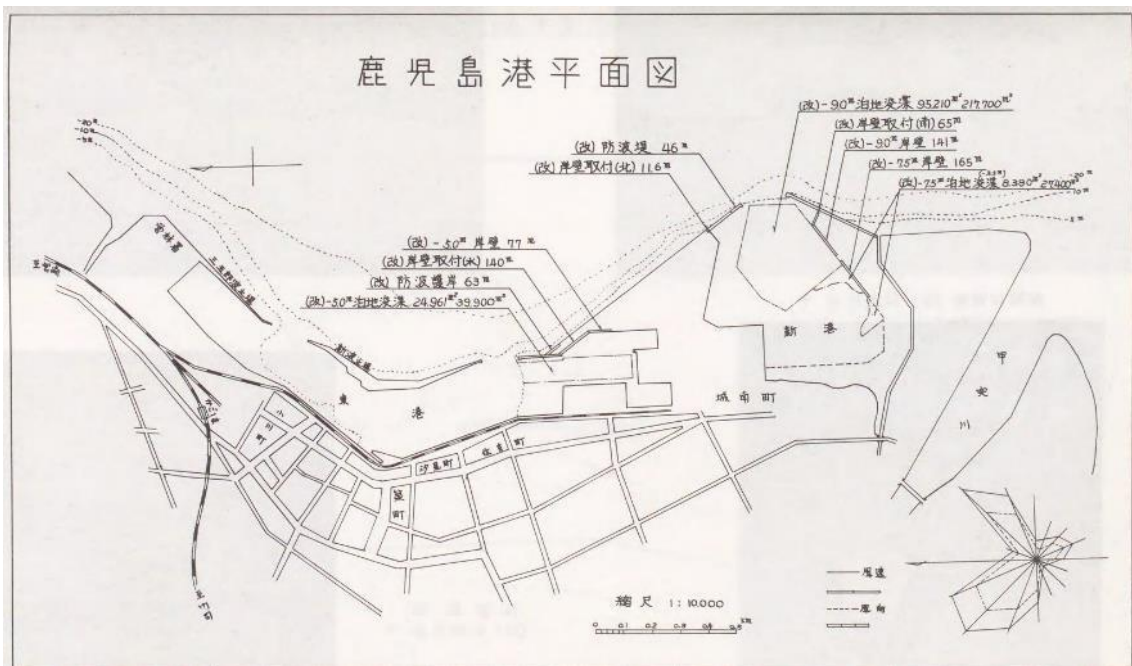


図 6-75 鹿児島港工事平面図 (1965年) [539, p. 60]

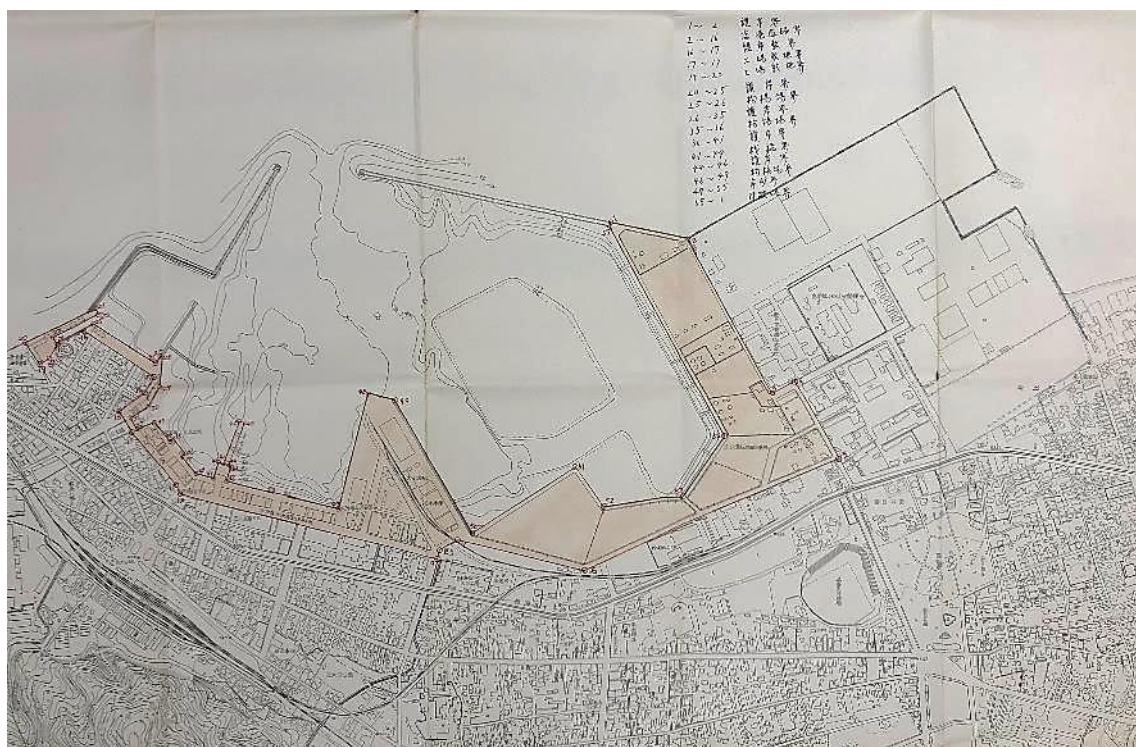


図 6-76 大分港臨港地区 [472]

大分港は当時運輸省直轄工事無し。

第6章

6.3

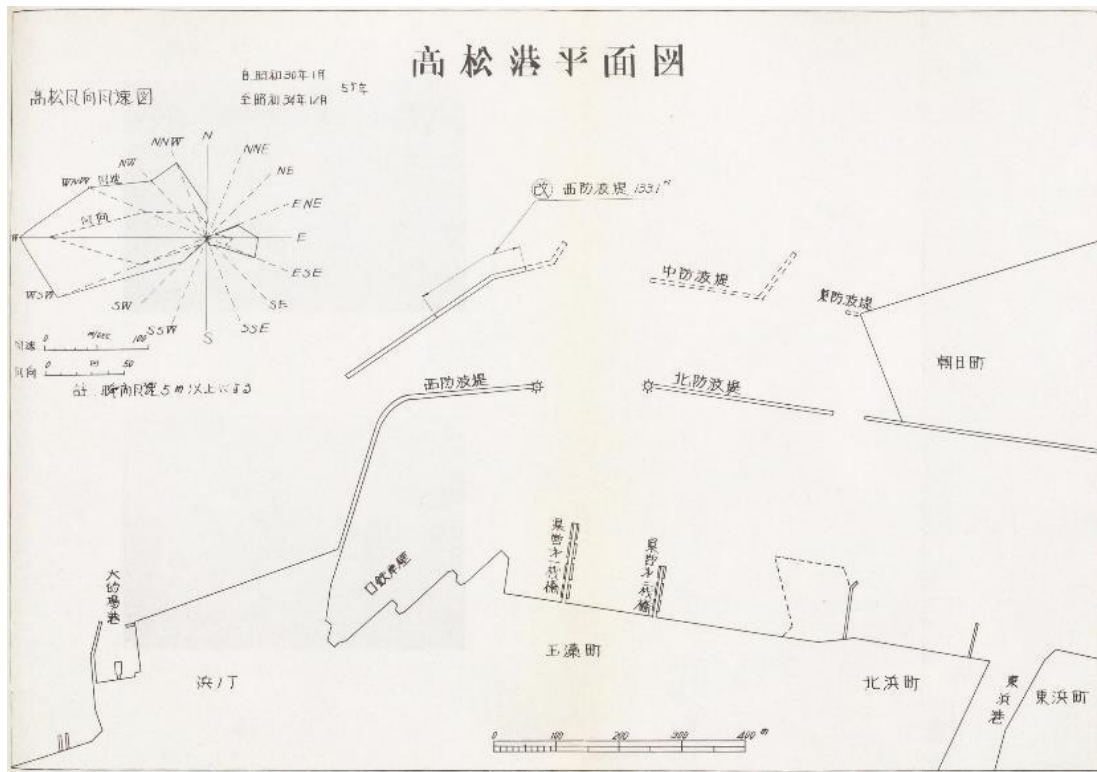
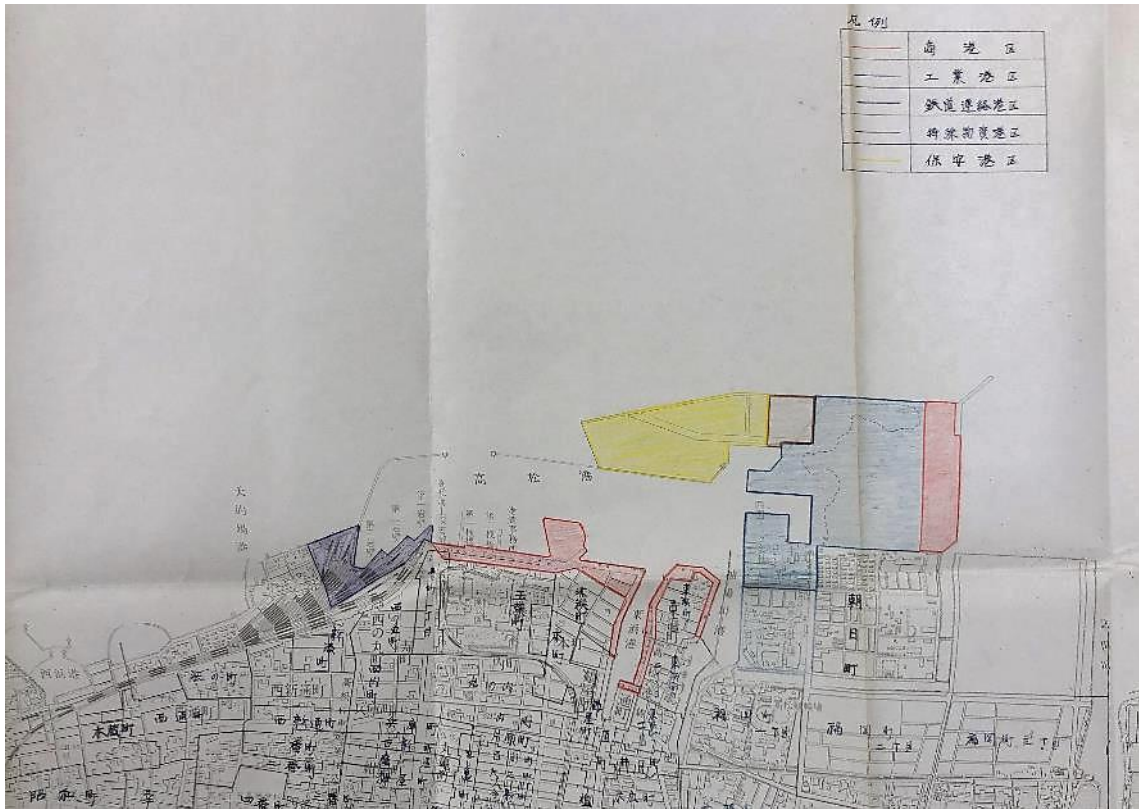




图 6-79 清水港臨港地区 [474]

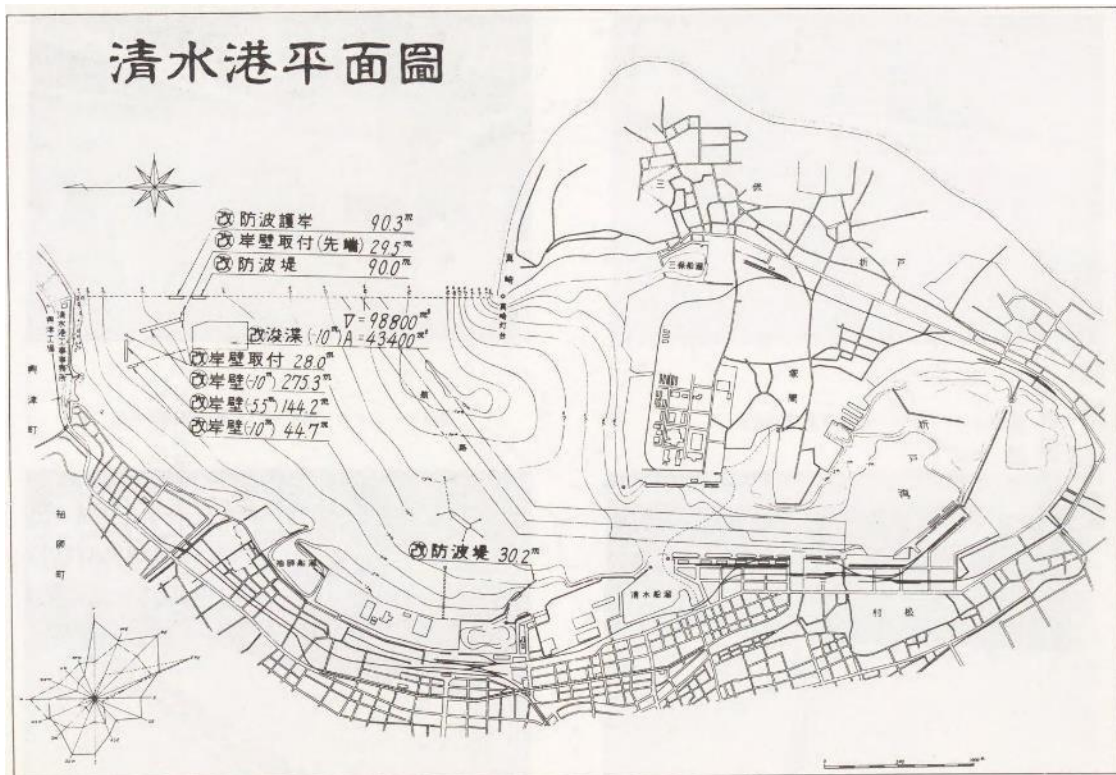


图 6-80 清水港工事平面圖(1964年) [541, p. 76]

第 6 章  
6.3

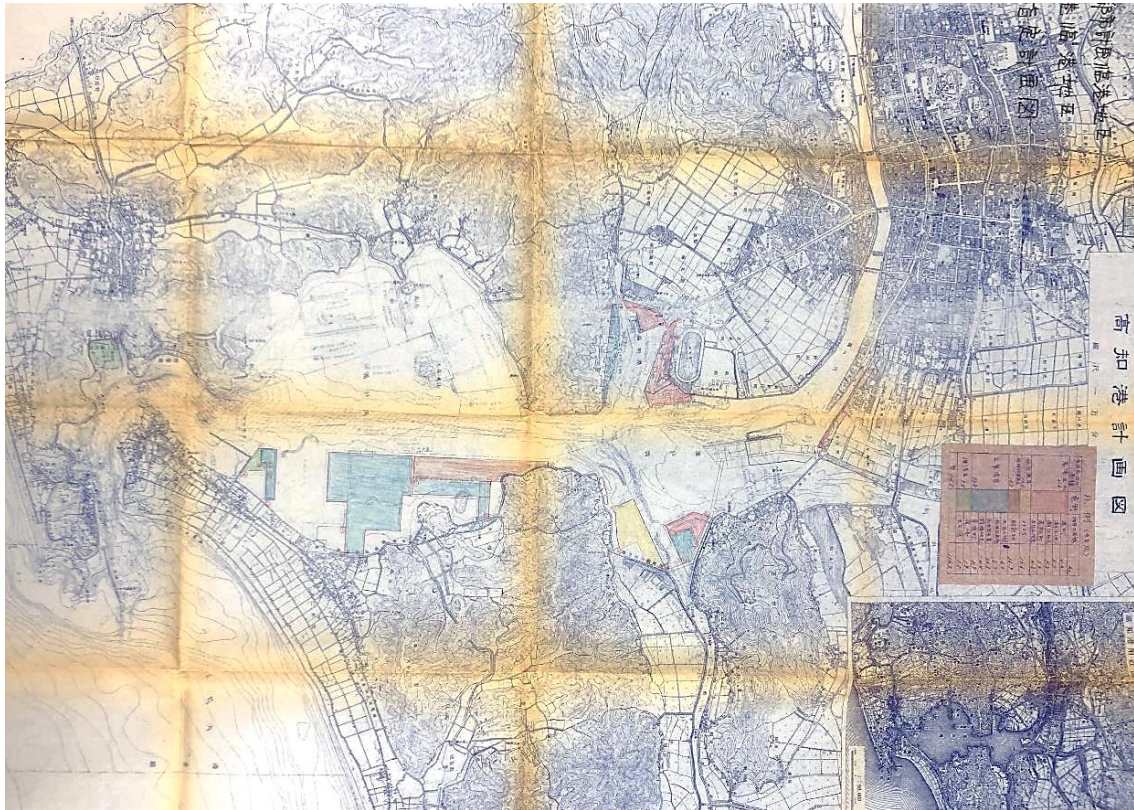


图 6-81 高知港臨港地区 [476]

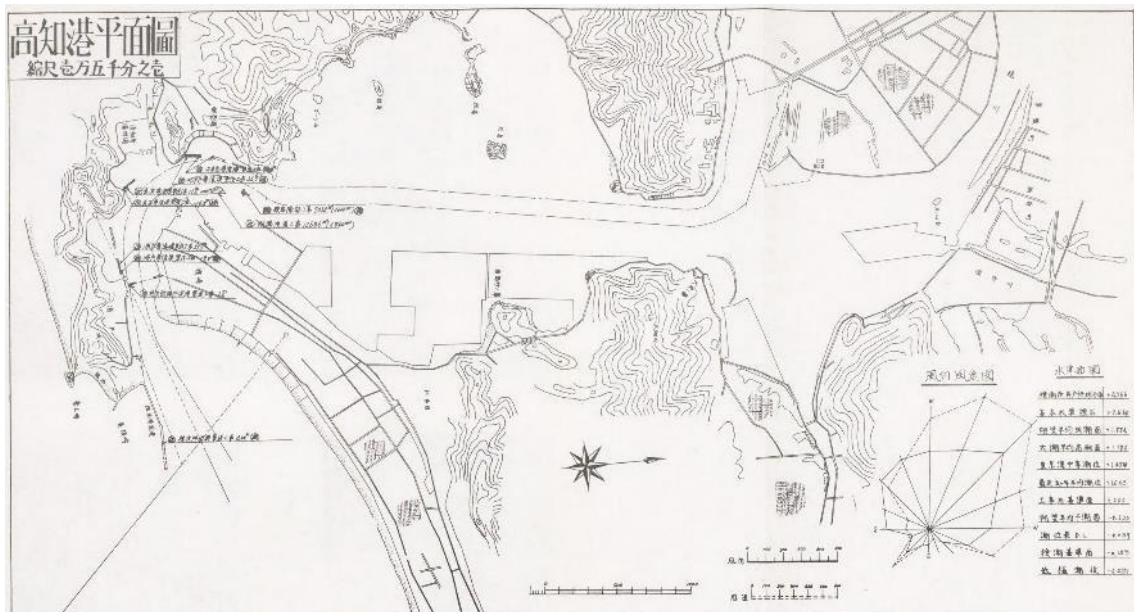


图 6-82 高知港工事平面図（1964 年） [541, p. 43]



图 6-83 宇部港臨港地区 [477]

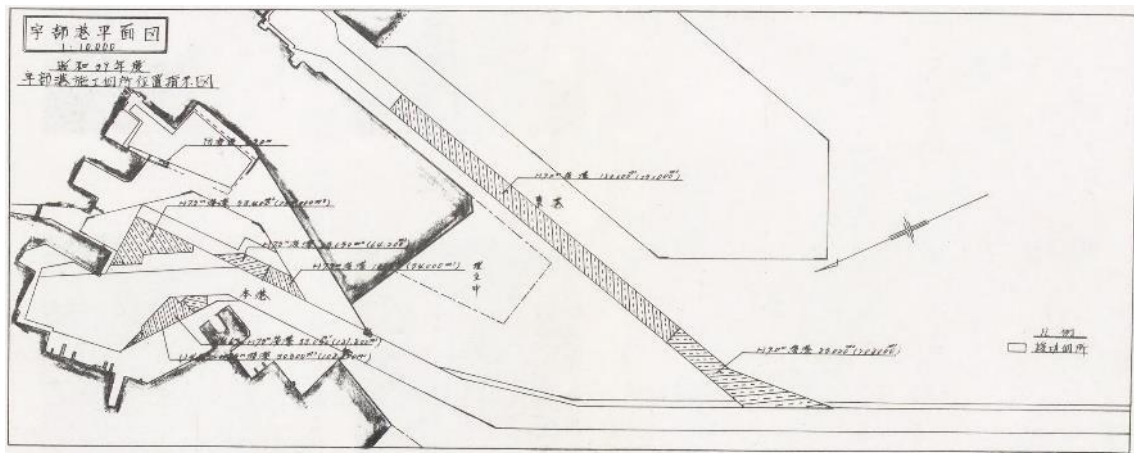


图 6-84 宇部港工事平面図 (1964年) [541, p. 59]

第6章  
6.3



图 6-85 和歌山港臨港地区 [478]

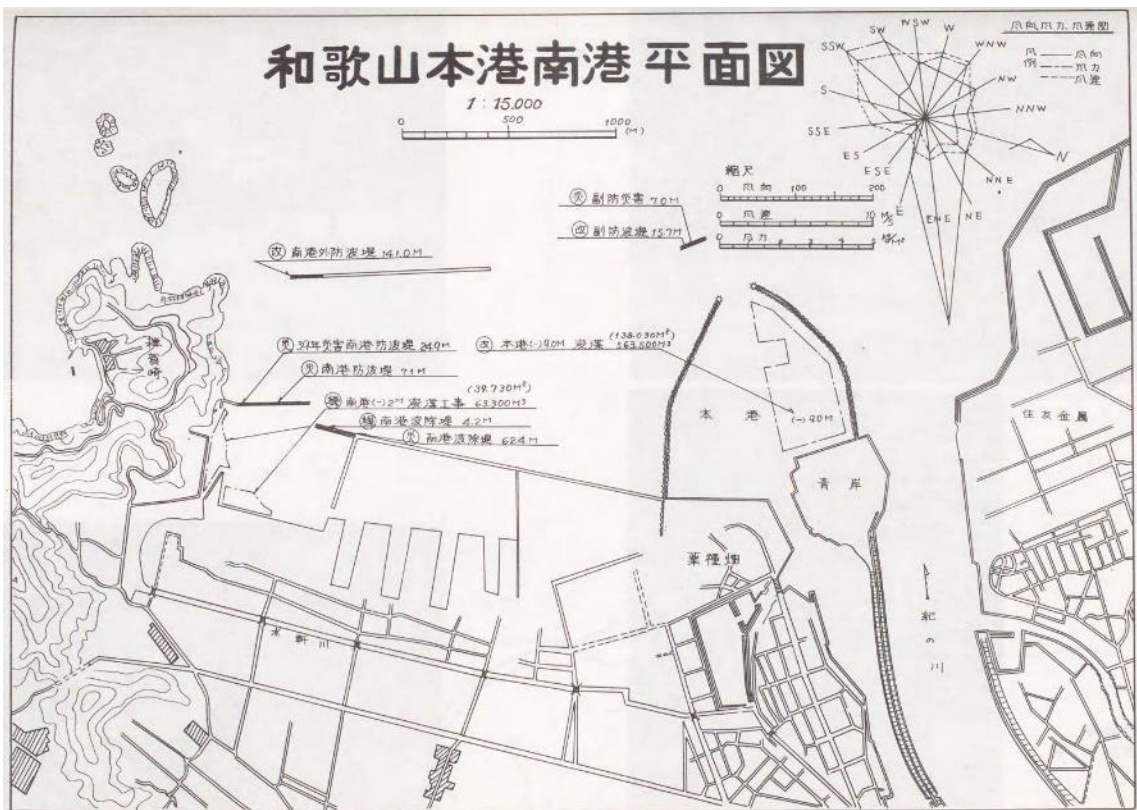


图 6-86 和歌山本港工事平面図 (1965年) [539, p. 26]



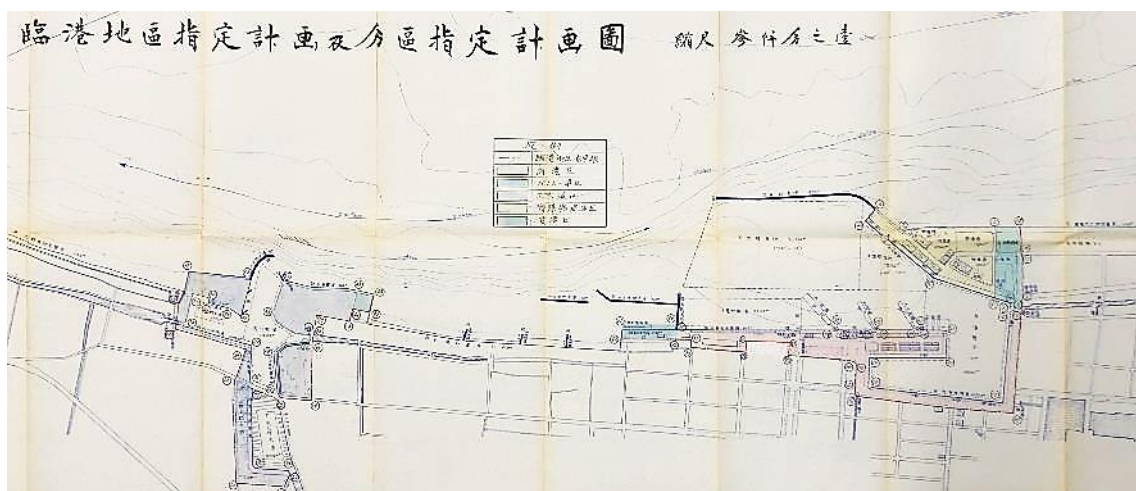


図 6-87 今治港臨港地区 [479]

今治港は当時運輸省直轄工事無し。

第6章  
6.3

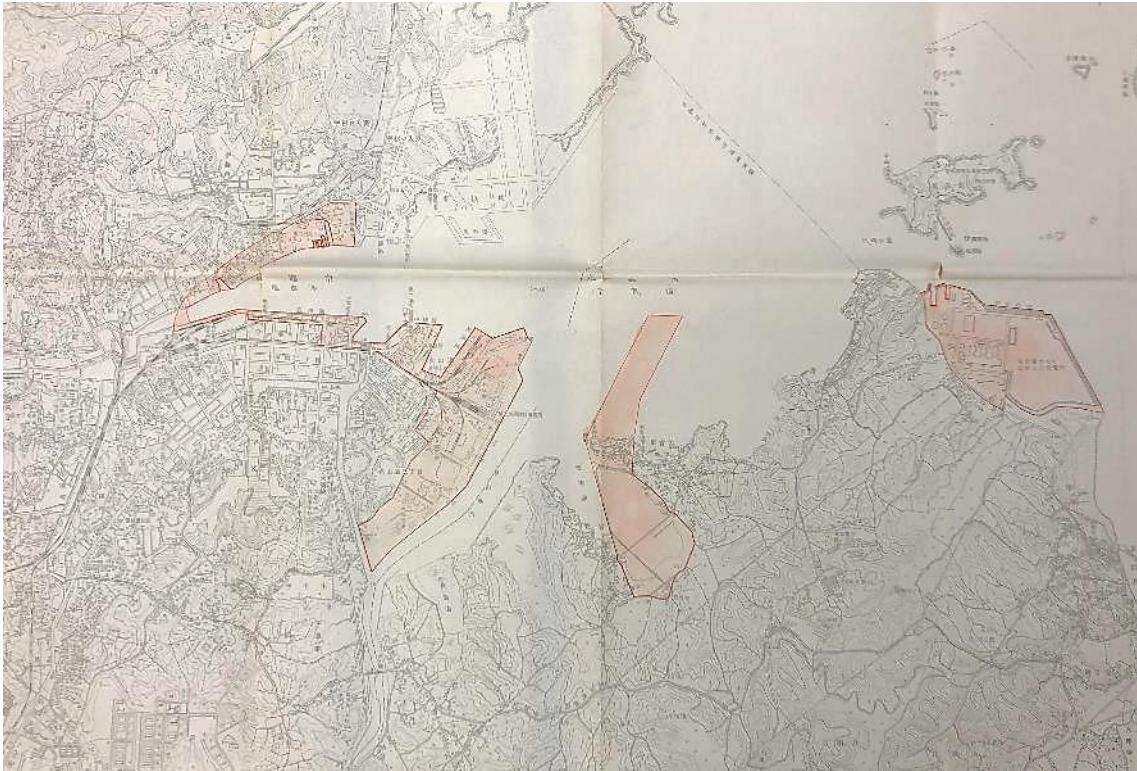


图 6-88 塩釜港臨港地区 [480]

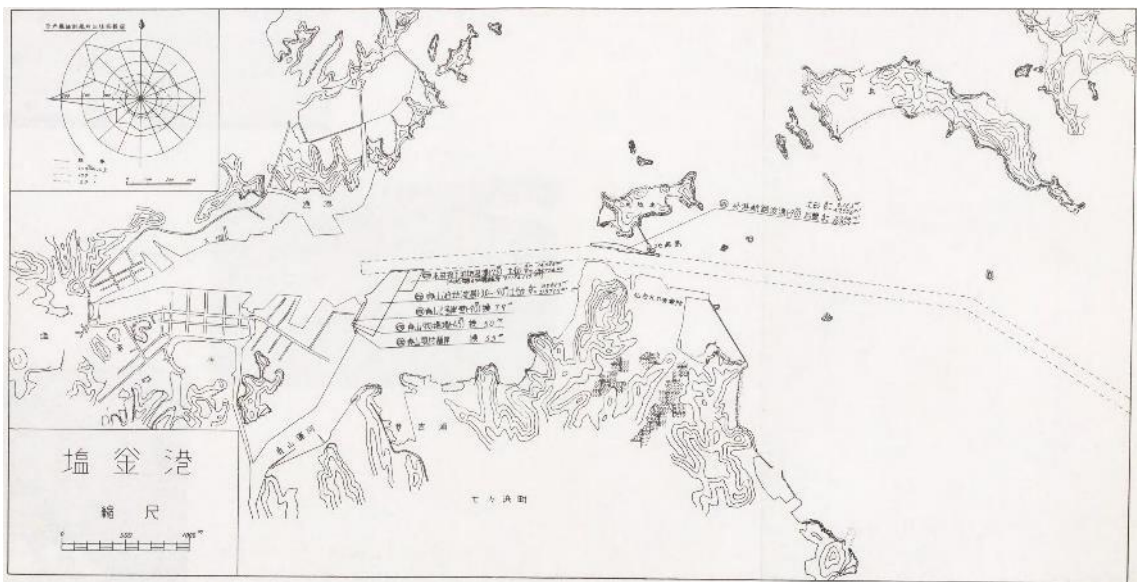


图 6-89 塩釜港工事平面図 (1964年) [541, p. 17]

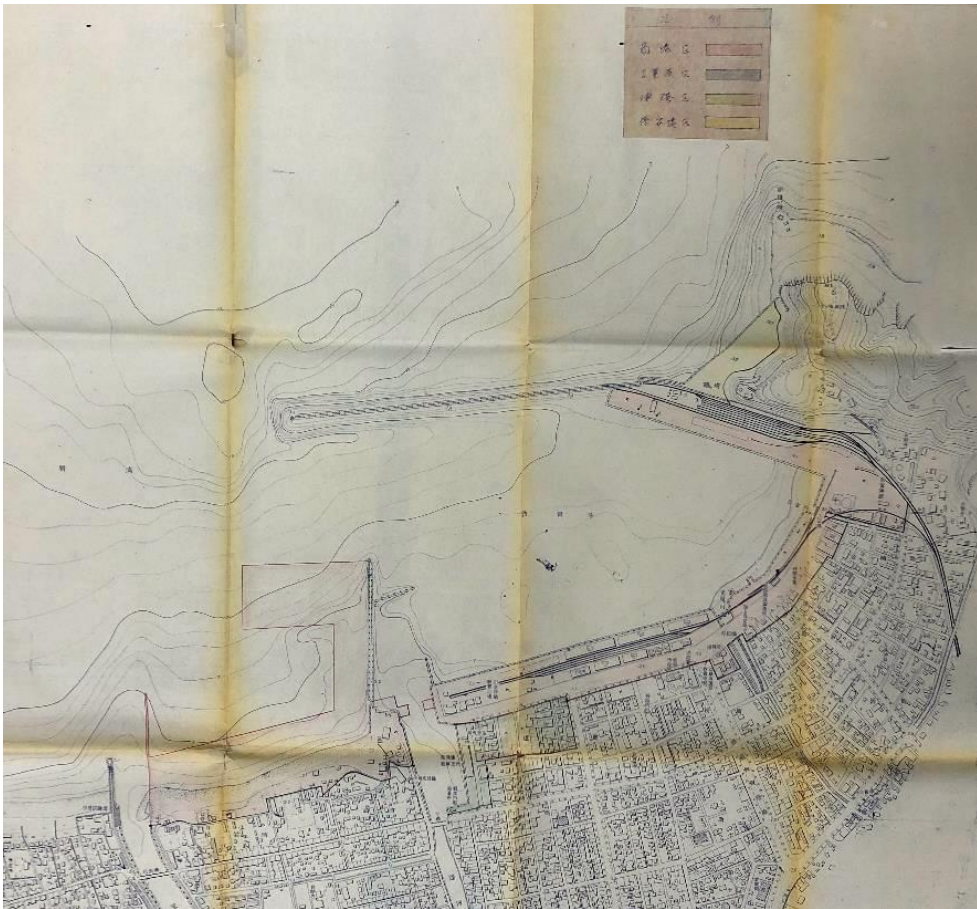


图 6-90 敦賀港臨港地区 [481]

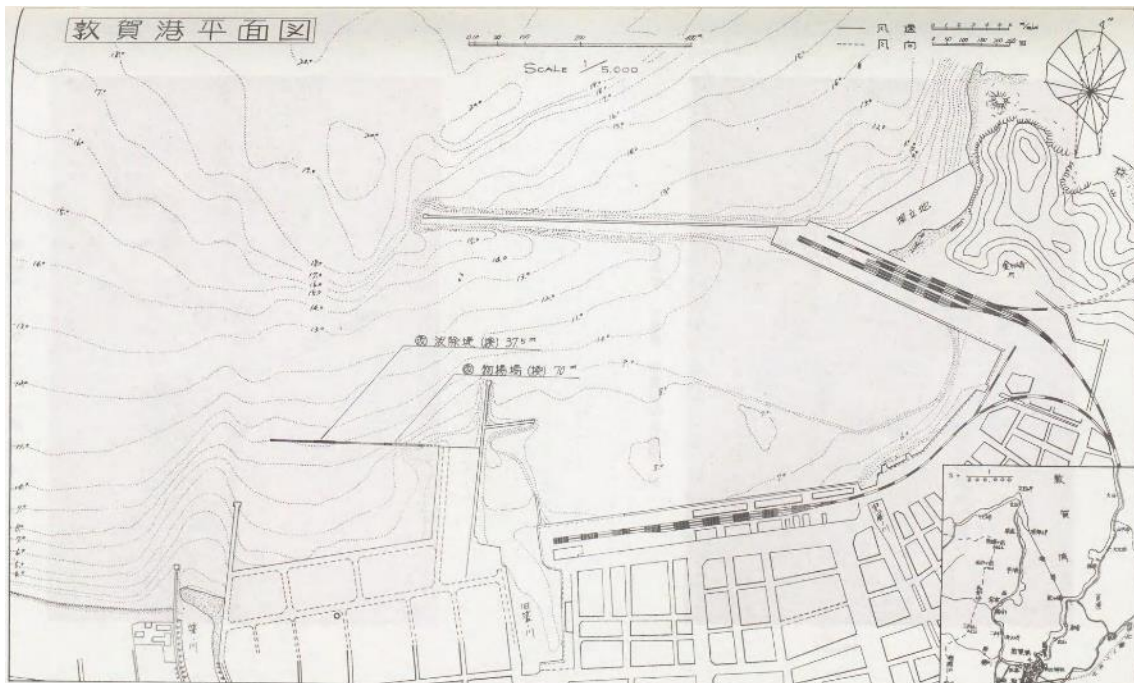


图 6-91 敦賀港工事平面圖 (1965年) [539, p. 11]

## 第6章

### 6.3

以上のような本研究対象の各港湾における臨港地区指定のパターンは、今後の埋立が想定される海面を含んだもの（博多港・鹿児島港・高松港・高知港・宇部港・塩釜港・敦賀港）、既存の港湾設備陸域のみに限定したもの（青森港・清水港・宮古港・大分港・和歌山港・今治港）の二種に類別できる<sup>6</sup>。また臨港地区の指定地区も岸壁に沿って最小限の幅員で陸域を指定したものもあれば、埠頭や工場用地を含めて広範囲を指定したものもあり、指定地区の面積は数 ha～数百 ha まで非常に幅が見られる。つまり、当時は未だ統一的な臨港地区指定標準に則っていたわけではなく、各港湾毎の個別の事情に応じて、指定方法が大きく異なっていたと言えよう。

さて、濱崎の後に運輸省港湾局管理課長となった荒谷俊明は、1968年（昭和43年）の「港湾」10号で、臨港地区について「その指定の促進方については、従来より強い行政指導が行われてきたのであるが、必ずしも実効はあがっていない。未指定の港湾あるいは現に指定されている港湾であっても港湾の管理運営上その範囲が過少であると認められる港湾が多く、港湾行政の運営に支障をきたしているのが現状である。」として、臨港地区内であれば港湾施設の譲渡、貸付、管理委託が認められないこと、港湾施設の建設・改良の工事に対する許可や補助金の事務手続きが出来ないことなど、その弊害を挙げている [482, p. 9]。ただし、都市計画に関する荒谷のスタンスは濱崎と異なり、同年公布されたばかりの新都市計画法では原則として「一定の開発行為を許可制度に係わらしめ、一般的に其の許可権限は都道府県知事がこれを行行使するものとしながら、…臨港地区に係るものについては、政令で定めるところにより港湾管理者の長に委任することができる旨規定している。…臨港地区に係る開発行為の許可権限は港湾管理者の長によって行使されることになる」ため、新都市計画法下では臨港地区の位置づけが明確化され、その管理権限が港湾行政側にあることを積極的に評価している [482, p. 11]。また、従来は臨港地区指定の「原案を港湾管理者と都道府県知事が協議の上作成し、計画局及び港湾局と下打合せを行ない、これによって得た案を都道府県知事が建設大臣に申請し、建設大臣が都市計画審議会に諮問してこれを決定するという手続」であるが、新都市計画法では「臨港地区に関する都市計画が港湾管理者の申し出た案に基づいて決定されることになった」ため「数歩の前進とも言うべく港湾管理者の申し出た案に基づいて決定される旨明確に法定されるに至った」点を、都市計画の決定権が建設大臣から都道府県知事及び市町村に移ったことと併せて、歓迎している [482, p. 12]。

以上の様に、臨港地区は制度設定の当初、各港湾においてその趣旨や必要性の理解が浸透せず、臨港地区の指定をおこなう港湾は少なかった。1960年代に入り、所管官庁である運輸省や建設省から同地区指定を促す勧告が出されたことで、各港湾で指定が進んだものの、各港湾都市のまちづくりの方向性を定める都市計画の中で同地区を位置づけるという本来

の趣旨が浸透しないまま、短期間のうちに、やや拙速に臨港地区指定が行われた、という実態が見えてくる。さらに、これを追うタイミングで新都市計画法が公布され、臨港地区の土地利用に関する許認可権・行政事務は実質的に港湾管理者の監督下に入ったことで、臨港地区内に都市計画行政が及ばない状況が形作られていった。

#### 6.4 本章のまとめ；戦災復興都市計画と港湾の関係

本章では、研究対象の各港湾都市の戦後の都市計画の進展と、港湾の復興・港湾行政の進展を、制度面と実際の港湾都市におけるプランから概観した。

戦後の都市計画は、戦災復興都市計画により、戦前までは計画決定にとどまっていた部分が多い都市計画が、国庫補助を受けたことで街路事業・土地区画整理事業として実現され、従前から希求されていた港湾都市としての様態が、一定程度整えられることになったと言える。戦前の都市計画で決定されていた市中心部・中心駅と、港湾を結ぶ広幅員街路や用途地域はおおむね戦災復興都市計画に引き継がれることになった。また戦前には工業地域指定が多かった港湾一帯も、準工業地域や港湾地区などの地域地区制が設けられたことで、より利用実態に即した用途地域の細分化が進められた。こうした点で、戦前都市計画の港湾に対する計画意図は戦災復興計画に発展的に継承されていったとすることができよう。

一方の港湾行政は、戦前からの悲願であった港湾法の制定によって、運輸省の下で統一的政策が行える法体系が整えられた。また、港湾一帯を臨港地区として都市計画の中に位置づけることで、臨港地区内の土地利用を運輸省の港湾行政の下に置くことが可能になった。都市計画行政・港湾行政の両面から、戦前はあいまいであった港湾一帯の都市計画的位置づけと土地利用のコントロールが、戦災と戦後復興の時期を経て、法的に明確に整えられたということが出来る。ただし、各港湾都市においては、戦災復興都市計画事業の進展は必ずしも順調ではなく、また臨港地区指定も制度制定後約15年を経て指定されていることから、事業・制度の両面で必ずしも都市の実態と、運用者（自治体行政や港湾管理者・民間事業者など）の要望と合致していたわけではないことが分かる。特に、港湾法の目玉であった港湾管理者としての港務局は、欧米のポートオーソリティー（port authority）に範をとった半官半民の港湾運営組織であったが、ほとんど採用されることがなかった点からも、港湾法と、港湾運営の実態の乖離が窺える。

いずれにしても、戦災を経て、行政機構再編により都市計画行政を建設省、港湾行政を運輸省が担うことになり、港湾に関する計画については、主に運輸省の現地港湾事務所や自治体の港湾部局が、独自に港湾計画を立てられるようになっていったことで、都市計画と港湾は異なる意思決定と計画体系の下に置かれることになった。

ただし、港湾と都市計画の意思決定者が異なる状態は戦前においても同様であったため、こうした戦後の建設省と運輸省の分割のみに帰結するものではない。むしろ大きな期待を受けて制定された港湾法であったが、港湾周辺の土地利用コントロール手法としての「臨港

## 第6章

### 6.4

地区」は、当初うまく機能したわけではなかった。まず、臨港地区が指定される港湾が1950年代を通してほとんどなく、1963年（昭和38年）以降の勧告と各種通達を以って、ようやく制度の活用が開始された。さらに、各港湾都市で指定された当初の臨港地区は、現在に比べれば比較的限定された範囲のみを指定しており（法的にも最低限度の範囲の指定とされていた）、その後の港湾計画の拡充を以って順次拡大していった。

むしろ臨港地区の制度は、1968年（昭和43年）の新都市計画法の制定によって、港湾管理者が臨港地区の指定を都道府県知事に対して申し出る権限が付与されたことに、港湾関係者が賛辞を示していることから、新都市計画法以降、臨港地区は（港湾行政側にとって）ようやく実効性を伴うものとなったと捉えることが出来る。このように港湾法に基づく「臨港地区」制度が実効性を持つに至るまで、1950年（昭和25年）から1968年（昭和43年）まで20年近くの「空白期間」ともいえる制度浸透期があったことが分かった。

---

1 対象都市は長岡市・甲府市・前橋市・伊勢崎市・長崎市・佐世保市・下関市・宇都宮市・八幡市・岡山市・青森市・水戸市・鹿児島市・千葉市・宇部市・銚子市・広島市・呉市・福山市。

2 文献によっては、委嘱、という表現も見られるが、政府の公式文書では嘱託のほうが頻出しているので、それに従う。

3 GHQは法案成立に非公式に携わっているため、あくまで担当レベルで「OK」を出したという扱い。

4 1969年（昭和44年）の旧都市計画法の廃止の際の最終状態では第十条第三項に該当。

5 小倉港、洞海湾でも一時期港務局が設けられたが、その後北九州港として統合された。

6 広島港は指定港域の図面が入手できなかったため不明。

## 第7章 結；近代港湾都市形成の計画史

本章では、第2章から第6章における調査・研究を踏まえ、近代港湾都市における都市計画の史的位置づけと、今後の港湾都市におけるまちづくりの在り方に関する示唆を得る結章としたい。

### 7.1 戦前の港湾行政；港湾法制定をめぐる議論【第2章】

#### 7.1.1 明治新政府における港湾行政の確立

第2章において調査・記述したように、明治維新以降の日本の港湾政策は、さまざまな国策方針・法制度・執行体制・政治家や官僚・理論・土木技術・社会情勢などによって形作られ、執行されてきたことが分かった。

近代港湾の立地については、明治初期に国策として進められた野蒜・三角・三国などの地方での近代港湾整備が挫折した一方で、横浜・神戸などの大都市近接の港湾は国策として整備が進み、現代に至る日本を代表する港湾として発展した。また、現在でこそ大規模な港湾として知られる大阪港や名古屋港は国策としての港湾近代化には選定されず、地元資本や地元自治体による整備に任された。いわんや四日市や後述する本研究の対象とする地方港湾も同様に、国策としての近代化に浴することはできず、明治期は各々の都市の自助整備に任された。ただし、後背地に一大消費地たる都市を持たない野蒜などの港湾経営が成功しなかったのは、結果論ではあるが、日本の地方における築港政策に大きな教訓を残したと言える。

明治期の土木事業は、1892年（明治25年）の鉄道敷設法に代表される鉄道建設、あるいは1896年（明治29年）の河川法に代表される治水事業が重視され、それぞれ公共投資に占められる割合は金額ベースで1897年（明治30年）で鉄道約60%、治水約30%であった[483, p. 153]。これに対して、同年の港湾に対する投資割合は僅か1.2%であったが、20世紀に入ると、徐々に国庫補助を受けた内務省直轄による港湾整備が開始された。執行制度として港湾調査会等の内務大臣諮問組織が「重要港湾」を選定した上で、順次直轄工事の対象港湾として、大型船が接岸できるような性能の高い港湾整備が地方港湾で進むことになった。本論文4.1および4.2で見てきたように、直轄港湾工事以前の地元資本・自治体のみの港湾整備では、こうした性能と規模の港湾は実現できておらず、国庫補助と内務省の技術支援を受けて地方港湾は短期間にその近代化を果たすことになったが、一方でそれは港湾整備が国家の強いコントロール下で進められていったことの証左でもあった。

第一次大戦による好景気と欧州からの輸入の一時的な途絶により、日本国内で重化学工業が次第に発展し、港湾はそれまでの製品の貿易という商港機能から、原料移入・生産・製

## 第7章

### 7.1

品移出を臨海部で完結させる工業港としての機能が重視されるようになってきた。それは、重化学工業化で原料や生産品の重量や体積が大きくなるにつれ、陸運の費用効率が極端に悪くなったことも大きな要因であった。そうした工業港の端緒となったのは、民間資本である浅野財閥による鶴見工業港やその後の尼崎工業港であったが、次第に国策として臨海工業地帯の整備が内務省直轄でも進められるようになった。これは2.5で記述したように、内務省土木局の技官であった鈴木雅次の「工業港理論」とも呼べる指針に依拠するところが大きく、鈴木は臨時港湾調査会や土木会議等の港湾行政の中核で活躍して港湾行政を牽引した。また鈴木は、一定規模の港湾整備を地方各地に偏りなく実施する(2.3.3)・工業港は必ずしも大規模消費地としての都市に依存しない(港湾と都市の分離)、という考え方は、戦時体制が強まるにつれ、国土計画の工場地方分散方針(次章で後述)にも合致することになっていった。この点でも、港湾整備に対する国家のコントロールが強かったことが分かるが、結果として、多くの地方都市にとって内務省直轄による近代港湾の整備という恩恵をもたらした。

つまり、戦前の日本の港湾行政・港湾政策は内務省土木局を中心とした統制と国庫補助の下に、地方港湾の近代化と工業化をもたらした、と結論づけられる。

#### 7.1.2 港湾法制定運動の経過

港湾法の草案については、1928年(昭和3年)建議の際の草案のみ入手できたため、各時代の港湾法草案を比較することは困難であるが、1911年(大正10年)を除くいずれの時代の建議も1928年草案を基礎としている、という記述から、もとより毎回草案が作成されていたわけではないと思われる。各年代の草案の比較ができないため、港湾協会内での議論や建議の理由書などから、可能な限り考察を試みたい。

初期の港湾法制定運動(1920年代)では、港湾行政を司る行政機関が内務省・財務省・その他省庁に分断されていたため、地方自治体や港湾に関わる事業者にとって手続きが煩雑であったり、国家として統一した港湾行政が推進されていないこと、港湾の運営に適した用途地域が都計法・物法で設けられていないために様々な土地利用上の課題が想定されることなどが、港湾法要望の主たる理由であった。また港湾協会は港湾法制定が協会の発足目的でもあり、積極的に同法制定運動を主導していた。

中期、1930年代には、おおよそ初期と同様の理由から、その制定を継続的に要望していたと言えることが出来るが、活動としてはやや停滞期であった。都市計画との関係では、港湾一帯を工業地域指定とすることが決定標準(1927年)で定められ、この運用が各港湾都市で一般的となっており、「臨港地域」が切実に求められてはいなかったと思われる。現に、本研究対象港湾都市でも、港湾・臨海部の工業地域指定が多数を占めている。

後期、1930年代末から終戦にかけては、港湾法の要望の背景として、当時の国策たる大東亜共栄圏確立のため、より具体的には満州や中国大陸・南洋諸島などの日本施政下との海



運強化による円ブロック経済圏確立がその念頭に置かれていた。港湾法制定を求める関係者（港湾協会会員等）の全てが上記の国策に必ずしも賛同していたわけでは無いと思われるが、より国策に沿った形で、港湾法の必要性に説得力と意義付けを行い、関係者が活動していたと考えられる。さらに、1943年（昭和18年）の運輸通信省の設立を港湾法制定の好機と見て、関係者が制定活動を活発におこなった。一方で、鉄道省・逓信省・内務省港湾部門を統合した運輸通信省海運総局・港湾局の設立は、港湾協会を中心とした港湾関係者が港湾法制定運動の目的としていた港湾行政の統一という面では、完全ではないものの一応の前進であったと見ることが出来る。

港湾法制定と港湾行政統一は、関係省庁が分散しているが故に、実際の制定に向けては多大に困難な省庁間の調整が予想されたため、戦前においては完全には実現し得なかった。そのため前述のように、国家の土木政策としての港湾行政は港湾調査会等を中心とし、特に港湾調査会設立以降はある程度の一貫性を持って進められ、各種法規・政令の運用で補う状態が続いた。港湾法未整備の理由は、内閣総辞職などの政治状況に翻弄された面もあるが、根本としては、大蔵省による関税業務を除けば、港湾行政全般が内務省土木局と調査会等によってある程度円滑に運営されていたことで、その必要性が切実ではなかった、と考えることが出来る。港湾法を要望する側には、何度か港湾法制定の機会・時機があった一方で、港湾に関する既存の諸制度に基づいて、まがりなりにも港湾の運用がなされていた中で、港湾法制定に多大な労力を費やすほどの大きな必要性・意義・きっかけを得ないまま、結果として終戦にいたるまで同法が制定されることは無く、「港湾法不在の港湾行政」であったと言える。

### 7.1.3 港湾法草案における港湾一帯と都市計画の扱い

第3章で検証した雑誌「港湾」における1926年（昭和元年）のアンケート回答（表3-7）に見られるように、1920年代において、港湾における都市計画用途地域に関する問題（臨港地域の要否）は、港湾法制定要望の主要な動機の一つであったと言えるが、その後は港湾法の必要性に関する主要な議題から外れていった。ただし、1944年（昭和19年）のアンケート（表2-9）では、改めて「臨港地帯」として同様の議論が見られるなど、港湾一帯をめぐる都市計画との関係、言い換えると土地利用の方針を定める権限をめぐる議論は、当時もまだ懸案であった。また、このアンケートへの回答では、時局を反映して、港湾一帯における港湾管理者の土地利用に対する関与と権限が、私権の制限というかたちで、以前よりも強く求められるものが多く見られ、こうした議論はより緊急度を増していた感がある。

一方の都市計画の関係者からは、いずれの時代にも同様の疑義や議論が示されたという資料は乏しい。史実として、港湾一帯における用途地域は、都市計画決定標準に基づいた工業地域指定が一般的となった一方で、都市計画事業として港湾整備が行われた事例は無か

## 第7章

### 7.2

った（区画整理に伴う臨海部の埋立事業は、新興工業都市計画などに見られる）。つまり、都市計画側では、港湾を都市計画上重要な施設として位置付けながらも、港湾を都市計画施設として決定することは無かったことになる。このように都市計画行政における港湾の位置づけは終始不明確・不十分であった一方、運用上は港湾一帯への工業地域指定が一般的となり、各都市でこうした運用がなされた。

以上より、現行港湾法・都市計画法の「臨港地区」に相当する港湾独自の地域地区を求める動きが、近代都市計画が開始された当初から存在し、その議論は都市計画行政側ではなく、主に港湾行政側から積極的・継続的に提起されていた、と結論付けることが出来る。

#### 7.2 戦前の都市計画における港湾の扱い【第3章・第4章】

##### 7.2.1 都市計画における港湾の位置づけ

第3章で調査・記述した通り、日本における近代的な都市計画法制度・運用は、全国的なものとしては1919年（大正8年）制定された都市計画法・市街地建築物法に依拠して開始されたが、特にその当初は、港湾一帯に対する都市計画的な対応方は明確ではなかった。当時、池田宏や北垣亀一郎といった都市と港湾いずれも専門領域とした技術者から、様々な視点・方法論が提起されたものの、都市計画区域に含まれる港湾をどのように扱うかという公的な手続きや標準が示されるまでには至らなかった。そのため、港湾協会を中心として「臨港地域」なる用途地域の必要性に関する議論が交わされたが、1927年（昭和2年）都市計画決定標準などの頒布に伴い、港湾一帯を工業地域指定とする運用が次第に一般的となり、その後、港湾が工業港的機能を強めるにつれ、結果として臨海部は工業地域として矛盾のない運用になっていった。とはいえ、本来の商港機能に対しては工業地域指定が必ずしも適さないことも明らかであった。

第2章で述べた通り、第一次大戦を経て港湾は次第に工業的機能を求められるようになった。多額の工費を要する港湾整備は国庫補助・内務省直轄によって実施された一方で、港湾機能を補完する運河整備は都市計画事業としていくつかの港湾都市で実施され、運河沿いの土地区画整理・工場敷地の整備と併せて、港湾後背地の工業化を進展させた点は、港湾に対する都市計画的対応の好例と言える。また、重工業の立地は既存の都市域では対処できないことから、新興工業都市計画などの新たな工業地帯造成が、国庫補助の下、国策として進められたが、それも土地区画整理の手法を用いたものであり、既存の都市計画法制度に則ったものであった。

都市計画の全国各都市での適用や計画標準の普及から、その運用理論がある程度成熟し、特に石川栄耀らによって次第に都市計画を連携させた地方計画、さらに地方計画を包摂した国土計画まで、計画理論が発展した。しかし、その国土計画の理論は、1930年代からの日本の国際的な孤立を受けた、大東亜共栄圏形成という国策に次第に取り込まれていった。

国防強化の観点から、国土計画で工場の地方分散が基本方針となり、その際は地方の港湾都市・新興工業都市も工場の分散立地先となったが、これは内務省土木局が1930年代後半から進めていた地方での工業港・臨海工業地帯造成という港湾政策とも、呼応するものになったと言える。第2章で調査した地方港湾の近代化と重工業進展による工業港整備という当時の港湾政策に加えて、本章で調査した地方での都市計画普及、港湾の工業地域指定、新興工業都市計画、国土計画による工場の地方分散といった諸政策・方針が、大戦下で結果的に通底することになったと言える。複数の地方都市・地域でこれらの指定や実施が重複することになり、本研究の対象とする当時の地方の港湾都市の様相や、求められた役割を同定する一助になると考える。

### 7.2.2 港湾都市における都市計画のプラン

第4章では、14の港湾都市を対象として、港湾修築と都市計画がどのような関係・計画思想に基づいて進められたかについて、分析した。

まず、港湾整備については、多くの港湾都市で明治～大正期初期にかけて、地元の有力企業などの有志による船溜まり・波止場の整備から始まり、次第に市町や県などによる浚渫・防波堤整備などに移行していった点は多くの港湾に共通している。特に、当時の政府は、河川改修・鉄道整備などに注力していた時期であり、地方港湾にとっては政府の支援を得られなかっただけでなく、鉄道整備による陸運の活発化が、国内運輸の面で港湾の存続を脅かす存在となったことも、各地域における主体的な港湾整備につながった。ただし、当時の地方における技術力や財力の面から、こうした港湾の近代化が成功したとは言えず、大型船が接岸できる岸壁・埠頭の築造まで至った例はほとんどなく、技術的な未熟さなどから、修築した港が砂で埋没し、江戸期と大差ない状態に復するなど、様々な試行錯誤や困難があった。

翻って、内務省直轄による港湾整備は、当時トップレベルの土木技術を習得した内務省の技官を現地に派遣し直接工事の監督にあたらせ、工費にも国庫から最大半額の補助を得ることが出来た。直轄工事の多くは、舢舨や小型船が停泊する旧来の「波止場・船溜」の建設ではなく、大型の動力船が接岸可能な岸壁と、岸壁の背後に上屋や倉庫を備えた「埠頭」を築造することが主流となり、工事が実施された各地方港湾では、重要港湾指定と併せて、名実ともに大きくその港容を変えることにつながった。港湾整備自体はあくまで港湾機能の向上のために実施されたものであるが、港湾の輸送力向上は、港湾近傍に工業集積を促すだけでなく、貨物輸送量増大に対応した臨港鉄道の引込み、港湾周辺の市街地化などを招来した。また、直轄工事に合わせて、民間企業や県による埋立地・工業用地造成、運河建設が行われるなど、港湾を中心とした一帯の近代化・市街化・工業化を大きく進める契機となった。

一方の都市計画について、本研究の対象とした港湾都市においては、都市計画法・市街地建築物法に基づき、おおよそ都市計画決定標準等に準拠して運用されていたと言える。

街路計画については、直轄工事によって整備された港湾と当該都市の中心部を結ぶ街路

## 第7章

### 7.2

が、最重要路線として決定されたものが多く、また直轄工事に合わせて都市計画街路と埠頭内道路の街路幅員の統一や、直轄工事決定後に街路計画の変更・追加などが行われた。臨港鉄道は都市計画による対応ではなく、主として鉄道省による整備となった。街路計画決定の理由書からも、都市計画による港湾一帯と市街地中心部・中心駅との連絡を重視する姿勢が多く都市で見られ、時期や都市によって差はあれど、直轄工事が当該都市の街路計画に与えた影響は大きかったと言える。

用途地域については、港湾一帯・隣接地に工業地域を指定することが一般的であったが、実情に合わせて商業地域指定や商・工を併用する都市が見られた。こうした工業地域指定の理由は、直轄工事による港湾整備と併せて将来的な臨海部の工業化を企図して、広範囲に工業地域指定をした都市が多く、港湾整備が、当該都市における将来的な土地利用予測や計画に、少なくない影響を与えていたことが示唆される。また、内務省の直轄工事が実施される一方で、戦後まで用途地域が指定されなかった都市もあった（敦賀・塩釜・宮古）。

港湾に近接した土地区画整理計画は、数は限られるものの、いくつかの都市で計画決定が行われ、それらは港湾に関連した大規模工場用地造成を目的としていた。これは、港湾の工業化を推進する内務省の港湾政策と、戦時体制下での重工業地方分散という国策を具体的に実現する手段として、土地区画整理が用いられたと言える。換言すれば、臨港部での土地区画整理によって、1920年代からの港湾整備（後背地の都市基盤までは整備できない）と都市計画（用途地域や街路計画による土地利用の用途誘導までしかできない）が、臨海工業地帯の実現という目的において、土地造成というより実効性のある計画手法を持ち得た画期と捉えられる。

#### 7.2.3 戦前の都市計画行政と港湾行政の関係

同じ内務省内での港湾行政部局と都市計画行政部局や、各都市での都市計画の施行と内務省直轄による港湾整備が、どの程度相互の連携を図りながら進められたか、については明確な資料が得られなかったが、都市計画の施行と直轄港湾整備はほぼ同時期に実施されたことは歴史的事実である。都市計画事業は自治体が自弁することが原則であり、港湾整備（「都市計画港湾」）を都市計画事業として実施することは、多大な費用を要することから現実的に難しく、また国策的観点から地方港湾整備と国庫補助の可否を内務省が掌握していた。そのため、地方の各港湾都市では、直轄港湾整備という国策を一つの契機と捉え、またそれに対応することで、実効性のある都市計画を進めようとしていた姿勢が伺える。同時に、現在まで続く各都市での都市計画史の中で、用途地域や街路計画といった計画策定や計画思想確立の最初期の段階で、内務省直轄工事による港湾整備が、様々な点で影響を与えることになった、と結論付けられる。

そもそも、当時の港湾行政と都市計画行政がどの程度、関連性を持って進められていたのかについては、第2章・第3章で論説したように、両者をつなぐ明確な根拠法や政令など

はなく、都市計画の策定にあたって各都市で個別に対応していたというのが、その実際であったと言えよう。港湾行政を主導した内務省土木局側は、必ずしも都市計画行政を尊重していたとはいえず、内務官房都市計画課を軽視する傾向があった [376, p. 47]。むしろ内務省直轄による港湾整備と港勢の拡大に対して、都市計画側が対応する場面が多かった。4.3 で見たように、特に都市計画決定の後に直轄港湾工事が決定・開始された都市では 7 都市中都市で、港湾計画に合わせて都市計画の変更を実施しており、港湾計画が都市計画に対して優先される状況であったと言えよう。

こうした戦前の都市計画行政と港湾計画行政の関係と特徴を、相違点を中心に下表（表 7-1）にまとめた。

表 7-1 戦前の都市計画と港湾計画の相違

	都市計画行政	港湾行政
計画想定期間	長期(15~40年程度)	短期(5年程度)
実質的な計画決定の場	都市計画地方委員会	中央の港湾調査会
事業主体・財源	自治体事業・自主財源	国家直轄事業・国庫補助
港湾の位置付け	港湾は都市計画施設の一つ(法16条)	単独の事業
根拠法	都市計画法有り	港湾法無し
互いの意識	相互理解必要, あるいは港を都市計画でコントロールすべき	「臨港地域」で切り離したい
実際の事業	事業実施少ない (計画路線は多いが事業実施路線少)	内務省直轄で各地に港湾整備 (重要港湾指定した港湾ほぼ全てで実施)
土地利用規制	港湾一帯は「工業地域」指定	独自の「臨港地域」が必要 →臨海工業地帯造成の方針
↑		
臨海部工業化の背景	重工業の発達・国際孤立による工業内製化・戦時体制強化 →国土計画・新興工業都市計画・工場規制地域 →地方臨海部への工場誘導	

都市計画の想定期間は、各都市の都市計画区域設定で想定している人口計算の年数から取っており、年数は 15~40 年と幅があるが、3.5.1 で直木が指摘した港湾計画で想定する 5 年後の需要予測とは大きな開きがある。また都市計画関係者・港湾関係者相互の意識については、当時のすべての関係者の意見を汲むことはできないが、都市計画関係者は両者が相互の分野に理解を持ったうえで、都市計画の中に港湾を位置づけるべきだとしているが、他方の港湾関係者は「臨港地域」の議論に見られるように、港湾陸域を独自の土地利用規制下に置きたい、という意識が強かった。その他の項目においても都市計画と港湾は、様々な相反する要素を持っていたことが分かる。

ただし、こうした都市計画と港湾の相克も、特に港湾一帯の工業地域指定と臨海工業地帯の政策、さらに工業の地方分散という戦時体制下の国策により、1940 年代に地方都市の臨

## 第7章

### 7.3

海部において合一点を見出したとすることが出来る。それは第5章で詳述したように、地方港湾都市の一つである清水においても、多数の大型工場が立地する実際の臨海部の空間として現出することになった。

#### 7.3 港湾都市における都市計画事業と臨港空間の形成【第5章】

第5章では、静岡県清水港および清水都市計画を対象として、内務省直轄工事を含めた港湾整備と、実際の都市計画と事業実施の経過を辿ることで、特に1930年～1940年代にかけて、清水港一帯が臨海工業地帯として大きく変貌を遂げていく過程を明らかにした。江戸期の巴川河口の川湊であった清水は、折戸湾に面した最初期の波止場を端緒として、川湊ではない近代的な港湾としての歴史を歩み始めた。明治維新後の最初期には政治経済の大変革の影響を受けて清水でも様々な混乱があったが、旧廻船問屋を中心として次第に海運の伸長と、波止場整備に見られる港勢の充実が見られるようになった。こうした都市・港湾の基盤整備は、新政府の体制や財力が整わない時期になって、ほとんど清水一円の地元有志の資金によって進められ、次第に開港場指定や、その後の静岡県による清水港第一次修築工事につながる機運を醸成していった。

1909年(明治42年)から開始された静岡県による第一次修築工事は、大型船が接岸できる港湾設備を整備するまでには至らず、波止場を拡張・新設するなど、当時としてもやや中途半端なスペックの港湾改修であった。ただし、本工事によって造成された清江埋立地には、豊年製油清水工場が立地し、その後の清水の本格的な工業化の端緒となった。

県による修築工事後からほとんど間を置かず、1921年(大正10年)から開始された内務省による直轄工事(第二次修築工事)では、大型船が接岸できる近代的な埠頭整備が行われると共に、鉄道省岸壁、県による貝島埋立地・折戸湾貯木場の整備と相まって、清水港は大幅にその港勢を整えることになった。さらに、県と鈴与などの地元有力企業が財閥系・国策企業を積極誘致したことで、戦時中にかけて大規模な重化学工業の工場群が清水の臨海一帯に立地することになり、清水港は臨港工業地帯としての面を併せ持つことになった。さらに戦時中の臨港鉄道延伸(清水港線)や安倍川静清工業用水の整備など、戦時体制下でありながら清水港の工業化が強力に推進されることになった。

このように、着実に近代港湾としての整備を遂げつつあった清水一帯は、周辺町村を合併して清水市となるとともに、1925年(大正14年)からは都市計画法に基づく都市計画が開始された。この都市計画は立案に当り、特に街路計画において、先行する内務省直轄による港湾整備に大きく影響を受けた。特に、都市計画街路事業では港湾と国道一号線の連絡や港湾一帯の臨港道路となる路線が優先的に事業化され、内務省直轄工事が完了するのと前後して多くの区間が供用されることになった。

都市計画用途地域では臨海部一帯が広く工業地域とされたものの、用途地域施行当初から工場がすぐに立地したわけではなく、臨海部の工業化が進むのは第二次大戦の開戦前後

からであったが、結果として都市計画用途地域が想定した土地利用が、ある程度誘導・実現することになった。一方で、工業地域指定に対しては、本来の港湾業務を阻害する土地利用を懸念する意見が、都市計画地方委員会で出されるなど、「臨港地域」をめぐる議論と通底するものが見られた。

以上の様に、明治から戦前にかけての清水は、港湾の発展（特に内務省直轄期の港湾整備）、都市計画の施行、戦時下の地方工業化政策などが重なり、現在に至る港湾都市空間・工業地帯・都市基盤が形作られていった。特に港湾整備や工業立地の面では、内務省土木局や商工省などの国策が強く反映されたものの、静岡県・清水市や鈴与をはじめとした地元企業も清水港の近代化・工業化に対しては1920年代から一貫して関与していた。清水港一帯の都市空間形成には、国策だけではなく、地元有力者の意図が大きく影響を与えていたということが出来る。

当時は、港湾陸域に対する法的な区域設定（臨港地域）が無かったため、どこまでが港湾陸域であると厳密に定められることは無かったが、少なくとも臨海部に沿ってかけられた工業地域、あるいは1.3.2.大曲波止場線～直轄工事内道路（築港道路）～1.3.3.村松折戸線が形成した臨港道路の海側が港湾の直接的な経済的影響を受ける一帯であると捉えることは可能であろう。左記のように、都市計画の事業化にあたっては、1.3.2.大曲波止場線～築港道路～1.3.3.村松折戸線が優先着工され、特に国道一号線と清水港を結ぶ1.3.2.大曲波止場線は築港道路の完成と合わせて1933年（昭和8年）に竣工しており、清水の都市の骨格をなす都市計画街路が港湾の整備と全く不可分であったことが分かる。

用途地域については、当時は農地や荒地であったところも含めて、臨海部に広く工業地域を指定することで、1940年代にかけての工業立地を促す余地を残し、結果的に臨海工業都市というほぼ都市計画の意図通りの土地利用誘導となったとすることが出来る。

こうした計画・事業の経緯を見る限り、清水の都市計画は、港湾都市としての機能的な空間形成を促進するという方針の下、近代的・効率的な都市基盤整備を短期間で為し得たという点で、成功を収めたと捉えることが出来る。換言すれば、当時の都市計画が直轄整備港湾をその計画の中に重要な物流・交通インフラと位置づけ、当時示されていた都市計画手法の中で、港湾都市としての機能の最大化に努力が払われていたとすることが出来る。このように、清水という一都市の例であるが、都市計画と港湾整備が計画面だけではなく、実際の空間形成において一定程度連動したものであったことが示された。

## 7.4 戦後の港湾行政と都市計画【第6章】

### 7.4.1 戦災復興都市計画における港湾の扱い

第6章では、研究対象の各港湾都市の戦後の都市計画の進展と、港湾の復興・港湾行政の進展を、制度面と実際の港湾都市に於けるプランから概観した。

## 第7章

### 7.4

戦後の都市計画は国庫補助を得たことで、制約の多かった戦前の都市計画から大きく前進し、戦災復興都市計画を契機として街路事業・土地区画整理事業として実現され、従前から希求されていた港湾都市としての様態が、一定程度整えられることになったと言える。戦前の都市計画で決定されていた市中心部・中心駅と、港湾を結ぶ広幅員街路や用途地域はおおむね戦災復興都市計画に引き継がれることになったが概ね幅員は大きくなっており、また港域の拡大に伴って臨海部に接続する計画街路が増加する傾向が見られた。また戦前には工業地域指定が多かった港湾一帯も、準工業地域や港湾地区などの新たな地域地区制が設けられたことで、戦前に比して港湾業務の利用実態に即した用途地域の細分化が進められた、ということが出来よう。

一方で港湾行政は、戦前からの悲願であった港湾法の制定（1950年）によって、運輸省の下で統一的な政策が行える法体系が整えられた。また、港湾一帯を臨港地区として都市計画の中に位置づけることが出来るようになり、港湾陸域独自の土地利用に限定した地域地区を港湾行政の下に置くことに一歩近づいたことになるが、臨港地区の決定は都市計画審議会・建設大臣（都市計画行政側）の手続きが必要であるなど、この時点ではまだ不完全であった。

さらに、各港湾都市においては、戦災復興都市計画事業の進展は必ずしも順調ではなく、また臨港地区指定も制度制定後約15年を経て実現していることから、事業・制度の両面で必ずしも都市の実態と、運用者（自治体行政や港湾管理者・民間事業者など）の要望と合致していたわけではないことが分かる。特に、港湾法の目玉であった港湾管理者としての港務局制度は、欧米のポートオーソリティー（port authority）に範をとった半官半民の港湾運営組織であったが、ほとんど採用されることがなかった点からも、港湾法と、港湾運営の実態の乖離が窺える。

このように戦後は都市計画行政・港湾行政の両面から、戦前はあいまいであった港湾一帯の都市計画的な位置づけと土地利用のコントロールが、戦災と戦後復興を通して、20年程度をかけて次第に整えられていったということが出来る。いずれにしても、戦災と、行政機構再編により都市計画行政を建設省、港湾行政を運輸省が担うことになり、都市計画と港湾は異なる意思決定と計画体系の下に置かれることになった。ただし、1968年（昭和43年）の新都市計画法施行までは、都市計画決定の体系は不明確であり、その点を次節で述べたい。

#### 7.4.2 港湾法の成立と臨港地区

1950年（昭和25年）の港湾法の成立により、都市計画法の中にも「臨港地区」が定められたことで、港湾行政側が港湾陸域の土地利用をコントロールできる法的根拠が整えられた。戦前から様々な形で設置が求められながら、なかなか実現しなかった臨港地区は、大きな期待を受けて設置されたものの、その設置当初には、必ずしもうまく機能したわけではなかった。まず、臨港地区が指定される港湾が1950年代を通してほとんどなく、1963年（昭



和38年)以降の勧告と各種通達を以って、ようやく制度の活用が開始された点が挙げられる。さらに、各港湾都市で指定された当初の臨港地区は、現在に比べれば比較的限定された範囲のみを指定しており(法的にも最低限度の範囲の指定とされていた)、港湾計画の拡充を以って順次拡大していった。

むしろ臨港地区の制度は、1968年(昭和43年)の新都市計画法によって、港湾管理者が臨港地区の指定を都道府県知事に対して申し出る権限が付与されたことに、港湾関係者が賛辞を示していることから、新都市計画法以降、臨港地区は(港湾行政側にとって)本格的に実効性を伴うものとなったと捉えることが出来る。臨港地区は、港湾法において各種分区を設けることが出来ると定められていたため、港湾行政側は、従来の都市計画においては難しかった、より精緻な港湾陸域の土地利用コントロールを主体的におこなうことが可能となったが、都市計画側では各種地域地区制度が拡充されていたものの、臨港地区内の分区ほど強力な土地利用コントロール制度ではなかった点でも、臨港地区は特別な制度であった(もちろん臨港地区内は公有地が多く、また港湾管理者自体が事業主体となる施設が多かった点も考慮する必要がある)。ここにおいてようやく、現代まで続く都市計画と港湾計画が明確に分離する契機になったということが出来る。

こうした、旧都市計画と港湾との関係について、下図(図7-1)の通り整理することが出来る。



図 7-1 都市計画・港湾行政の経過

本論文で対象とした1920-1960年代にかけての50年間で、港湾の近代化と工業化に加えて一定の法制度整備が進んだ一方で、一部の例外を除いて港湾の都市計画施設決定が無い・港湾陸域の用途規制が曖昧・当初は臨港地区指定の事例が少ないなど、新都市計画法まで港湾陸域の法的な扱いは一種の「空白地帯」として残された。また、戦前は臨海部一帯に工業地域をかけ、港湾独自の土地利用規制が無い「空白期間」であり、戦後は「臨港地区」制度が設けられながらも、ほとんど適用されない「空白期間」であった。こうした港湾陸域に対する法制度の二重の「空白」は1968年（昭和43年）の新都市計画法によって、都市計画と港湾の管理権限を完全に分離したことで一応の決着を見たものの、その後50年間ほとんど制度が変わらずに現在に至っている。

### 7.5 近代港湾都市の都市計画；理想と展望

本論文全体で示してきたように、明治維新以降の地方の港湾都市では、1920年代～1940年代にかけて、都市計画の実施と港湾の近代化が同時期に進められた。それは、近世までの湊町が、近代的な港湾都市として大きく進歩を遂げる画期であったことに疑いない。

しかし、そこに港湾と後背の都市を一体的に考えてプランニングする思想や計画論があったのか、という点については本論文で示してきたように（森垣亀一郎のような開明的な論陣もあったものの）、実際の都市において、必ずしも港湾を都市に包摂した大きなビジョンを持って、計画策定が行われたわけではないことが分かった。都市計画においては、内務省による港湾整備に呼応するかたちで、都市計画街路や用途地域といった実際のプランニングが行われた一方で、港湾は国策的な観点から独立してその港勢・計画が設定され整備されていった。旧都市計画法制定時に池田宏が意図した、港湾を重要施設指定することで都市計画下で制御するという目論見も、実際の都市計画の運用の中で機能した例は見られなかった。また、特に戦時体制が強化されるにつれ、都市計画は工業地域指定を以って、港湾一帯の工業化を促す役割を担ったことで、当初の商港整備から、臨海工業地帯の整備へと港湾都市の様相が変転した。港湾行政が推進する臨海工業地帯造成という施策に対しても、都市計画側は臨海部の工業地域指定を拡大することで追隨する立場であった。

港湾と都市計画の関係は、内務省内における行政面では、連携を図っていたという明確な証拠はなく、港湾調査会・土木局港湾課を中心とした技術官僚が各地の港湾計画を進めていく一方で、都市計画側は各都市で、直轄港湾工事に合わせた都市計画の立案を強いられた。実際の港湾計画にあたり港湾行政側が、都市計画との間で実務的な調整をおこなったという証拠も、本研究で見たように、正式な形では残されていない。ただし、港湾行政側が熱烈に求めた港湾法の制定と、港湾陸域の土地利用のコントロール（臨港地区）は、戦前においては実現することが出来なかった。さらに、戦後の港湾法制定後も、1968年（昭和43年）まで続く旧都市計画法体系下では、臨港地区を決定する権限が都市計画行政側にあったこ

とで、港湾行政側は思うように臨港地区制度を活用できない状態にあったことから、港湾行政側が都市計画行政に対して優越する立場にあったと単純には言えないことを示している。もちろん、1964年（昭和39年）の行政勧告に見られるように、この時代にあっても都市計画行政が港湾をはじめとした重要施設に対して、計画上・行政上の連携を図れるような状況でもなかった。こうした港湾陸域の土地利用規制の権限をめぐる攻防は、1968年（昭和43年）の新都市計画法制定をもって決着を迎え、現在まで続く都市と港湾の土地利用規制権限の分離に至っている。

ここで本研究の目的を設定するにあたり着目点としていた「内務省直轄港湾工事と旧都市計画の関連性」および「港湾都市における戦前都市計画から戦災復興都市計画への連続性」に立ち返ってみたい。

このうち「関連性」を換言すれば、

- ① 【意識】 都市計画行政と港湾行政の関係者はどのような相互認識を持っていたか
  - ② 【計画プロセス】 港湾計画と都市計画がその計画プロセスで何らかの連携を持っていたのか
  - ③ 【プランニング手法】 両者が連続する空間として接続する方法論（計画手法）を持っていたか
  - ④ 【空間特性】 臨海部において実際にどのような空間形成・土地利用が行われたのか
- としていた。①については、池田宏に代表される都市計画行政の関係者は、港湾を都市計画上何らかの位置づけが必要と考えて旧都市計画法に盛り込んだものの実効性を持つには至らず、一方で港湾行政側は、港湾修築を都市計画とは連携しない単独の事業として実際に施行し、港湾法草案でも都市計画から独立性の強い用途地域「臨港地域」を希求した。②については、明文化・標準化された計画プロセスの連携は無かったが、都市計画地方委員会に直轄港湾工事の技術者が出席し、用途地域に対する要望や街路幅員の調整など、各都市で個別の連携は見られた。③については、運河・街路計画による港湾と都市中心部との交通上の連絡と、工業地域・商業地域による市街地との連続的な接続といった、各港湾都市で共通する計画手法があったことが分かった。また一部都市では、港湾の発展に伴って後背地で土地区画整理が実施される例も見られた。④については、清水を対象として、臨海部の広範な工業地域指定が、のちの工場立地と臨海工業地帯化（用途地域上、商港・工業港を分けることが出来ない）が促されたことが分かった。以上のような点から、港湾整備と戦前都市計画は決して無関係ではなく、様々な点で関連しながら臨海部の都市空間を形作っていったことが複数の港湾都市の事例から見出すことが出来る。

次に「連続性」については、戦前の都市計画の方針を概ね引き継ぎ、より港湾都市としての性格に合わせた臨海部の地域設定と街路計画がなされたということが出来る。①については、戦前より分離意識の強かった港湾行政側が戦後は運輸省として完全に独立することで、より都市計画とは行政機構上は切り離されることになった。②については、戦災復興に

関する通達において、港湾との調整を図るような指示が殆ど無く、あくまで各都市の個別の対応にゆだねられた点も、戦前と共通する。③については、特に用途地域制に準工業地域が導入されたことで、戦前に多く見られた臨海部の広範な工業地域指定が減り、臨海部を商港としたいのか（準工業地域）、工業港としたいのか（工業地域）といった港湾都市としての性格付けが可能となり、より精緻な用途規制をかけられるようになった点で戦前からの進歩が見られたが、それ以外は基本的に戦前からの都市計画手法（街路計画と土地区画整理）を用いながら、港湾一帯を都市計画上位置付けていったと言える。④については、臨海部の工業化圧力は戦後弱まることで、旧来の港湾を準工業地域に指定した上で商港・旅客港として運用し、全く別の位置の臨海部を工業地域指定し、埋立地の造成によって臨海工業地帯を整備する都市が見られた。以上のような、課題設定との対応を下表に整理した。

表 7-2 課題設定との対応

着目点	課題設定	着目点	連続性
		課題設定	
関連性	【意識】 都市計画行政と港湾行政関係者の相互認識	都市計画行政は港湾を都市計画上位置づけたい（都市計画施設） 港湾行政は単独で事業を進めたい	戦前都市計画の港湾に対する <b>関連性</b> が、戦災復興計画に継承されていたか 内務省内だった都市計画行政(建設省)と港湾行政(運輸省)が完全に分離 港湾復旧工事と戦災復興都市計画は直接連携せず
	【計画プロセス】 港湾計画と都市計画がその計画プロセス・手続で連携があったか	明文化・標準化された計画プロセスの連携は無かったが、都市計画地方委員会に直轄港湾工事担当者の出席が見られ、用途地域への意見や街路幅員を合わせるなどの個別の対応は見られた	戦災復興計画において両者の連携を図る明文化された通達は無く、法的根拠が薄い 1950年の港湾法制定後も、通常の用途地域を継続適用(港湾管理者に臨港地区設定権限無し)
	【プランニング手法】 両者が連続する空間として接続する方法論	運河・街路計画による交通上の接続と、工業地域・商業地域による土地利用上の位置付け 一部、土地区画整理による臨海工業地帯の造成	概ね戦前の計画手法を踏襲し、準工業地域を適用しながら、より精緻な都市計画 商港(準工業地域)と工業港(工業地域)の分離
	【空間特性】 臨海部における実際の空間形成・土地利用	工業地域指定による工場立地と急速な臨海工業地帯化 (用途地域上、商港・工業港を分けられない)	臨海部工業化は一旦弱まる 戦災復興土地区画整理により商港は市街地と連続した空間として整備 工業港は市街地から離れた臨海部に整備(例：鹿児島南港、大分鶴崎・大在地区、青森工業港)
		戦前	戦後

以上のように、旧都市計画法下、港湾法未制定の時期の港湾都市の都市計画は、法制度上は両者の関係は曖昧であったものの、直轄港湾工事は当該都市にとって都市基盤整備の契機であり、実際の都市計画では、港湾と都市と接続する様々な手法が用いられた。戦後は、こうした戦前都市計画の意図・手法を概ね引き継ぎ、より精緻な港湾と都市の接続が計画された、と結論付けたい。また、こうした臨海部をめぐる旧都市計画法の約50年間の運用は、新都市計画法（1968年）以降の臨海部をとりまく状況の前史として位置付けられよう。

こうした港湾と都市計画をとりまく合計100年近い関係史の蓄積は現代に何を示唆しているのだろうか。

まず、1920年代から1960年代にかけての地方港湾都市は、臨海部の「工業化」という大きな使命を背負わされていたという前提がある。それには、第二次産業の成長という経済状況、戦時体制下の工業の地方分散化という国策、各都市の企業や自治体の工業化の要望、

戦後の復興と新産業都市等の工業化政策といういくつかの要因が重なっていたことが指摘できるが、そうした所与の条件を、当時の都市計画が的確にコントロール出来ていたか、という点が本論文の大きな命題である。

港湾は、土木構造物・施設として見れば、いくつかの都市施設の一つでしかなかったが、内務省直轄による国策整備、地域に与える影響（物流量の増大、周辺の工業化）を鑑みれば、一都市にとっては過大ともいえる都市基盤であった。そうした港湾に対して、都市計画側は、自都市の都市計画の中に港湾を位置づける時間も計画理論も制度も、あるいは組織や人的資源も持ち合わせていなかった。結果として、都市計画上可能な手法を用いながら、都市計画は大規模な港湾整備に合わせる形で用途地域や街路計画の変更、後背地の土地区画整理等で、ややもすれば場当たりの対応を迫られた。こうして形作られた各都市の臨海部は、現代の視点では、結果として、都市空間と臨海部が大きく断絶する空間となっていた。臨海部に建設された大規模な工場は都市と臨海部を隔絶し、多くの工場が撤退した現在においても、その状況に大きな変化はない。本論文で見てきたように港湾行政側は一貫して港湾の機能向上のみに注力していたため、港湾の都市的な利用について考える姿勢に乏しく、またそうした立場にも無かった。

都市と港湾一帯の断絶は、戦後の港湾法による臨港地区制度によるところが大きいとされてきたが、本論文で見てきたように、必ずしもそうした制度的な限界だけに起因するものではない。それは、戦前からの都市計画と臨海部工業化の経緯から、時代を経て具体的な空間として形作られたものであり、また、その端緒は戦前の内務省直轄港湾工事と都市計画に遡ることが出来る。都市計画はその開始当初から、港湾を都市計画の中に都市施設として位置づける計画理論・計画手法が不足しており、港湾は都市の中でも独立性の高い存在であった。旧都市計画法下では、港湾は都市計画の中に制度上位置づけられていたが、実態としては、港湾としての機能をそのエリア内でほとんど完結させていたという点で、厳然として都市と分断されていた。それは江戸期の湊町・漁村のような集落と港が連続した存在から、明治維新以降の近代化の下、効率的に物流を捌く空間として港湾が特化していく中で次第に形作られ、さらに臨海部に工業機能が求められることで、より明確に空間としても区切られるようになっていった。そのため港湾一帯における用途地域も、一部商業地域指定が見られたものの、研究対象都市の多くで工業地域指定が主となったことも首肯できる。

本来、港はその所在都市にとって、まちの玄関口としての機能を持っていた。例えば、1920年代の港湾一帯を都市計画の中に位置づけようとする臨港地域をめぐる議論において、港湾はまちの玄関口としての美観（景観と威容）に配慮するよう求められていたことは、港湾と都市が連続したつながりの中に一定程度位置づけられていたことの証左と言えよう。さらに戦前においては池田宏や森垣亀一郎が、戦後においては石川栄耀が、都市計画と港湾計画の関連性・相互の連携が乏しい点を指摘しており、まさに現在まで続く臨海部をめぐる問題の啓示に等しい。そこには都市計画の総合性を理想として、もがいた苦心が偲ばれる。ただし、こうした考え方もその都度、より幅広く議論を呼ぶことは無く、また論考が深めら

## 第7章

### 7.5

れることは無く、担当行政組織内で制度的な議論に発展することは無かった。その代表的な例である臨港地域設定をめぐる議論も、戦前には実際の法定に向けた取り組みが結実することは無かった。

結果として、戦後に内務省が建設省と運輸省に分割されたうえで、運輸省主導でやや拙速に制定された港湾法の臨港地区によって、ほとんど港湾行政側の思惑で港湾一帯の土地利用を決めていく制度が（1960年代までは臨港地区の運用が曖昧な期間があったとは言え）形作られていってしまったのである。さらに、制度史上も1980年代後半からのいわゆるウォーターフロント開発促進のための「無分区」が認められるまで、基本的に臨港地区内での都市的な土地利用が許容されない期間が生まれることになった。

今、改めてこうした港湾空間を見ると、都市計画と港湾計画という、複層的な制度史の積み重ねと、重層的な計画史が立ち上がってくる。そこでは様々な主体が自らの理想とする空間形成を意図し、制度・計画・実際の空間形成と土地利用が行われてきた。残念ながら、そこに通底した一種の計画思想、港湾都市としての総合的なビジョンのようなものを明確に見出すことは難しい、ということが本研究を通しての結論である。ただし、個別の各都市においては、程度の差はあるものの、制度上許容される範囲で、港湾を都市計画の中に位置づけようとする意図が見られたことは光明であった。それは、後の制度的断絶（臨港地区）を経て、現在の遊休化した臨海部を考えるにあたり、改めて都市計画の総合性を以って、港湾一帯を都市計画の中に捉えなおす必要性を、逆説的に示唆していると言えよう。

都市計画と港湾が別個に意思決定を行うのも、都市と港湾の周辺地域が発展期である場合、問題として顕在化することも少なかったと考えられる。ただし、現在のような内港部の土地利用低下・衰退期にあっては、こうした意思決定の分断が招く弊害は非常に大きい。都市計画・港湾行政両者には共通のビジョンと、その管理分掌を超えた総合的な課題解決のアプローチが求められる。池田宏が旧都市計画法起草時に意図したように、少なくとも近代都市計画の黎明期にはそうした理念があったものの、その後制度の運用としては大きく展開することは無く、都市毎の個別の対応に留まった。一方で、元来は港湾陸域に対して用途地域上の区分や、管理上の区分は無く、法的には港湾陸域は都市と一続きの扱いであった点も、旧都市計画法下の制度運用の特徴であった。今改めて、旧都市計画法の趣旨（港湾を都市計画上重要な施設と位置付けた経緯）を見直すとともに、都市・港湾を横断して包括的に臨海部の活用について計画する枠組みが必要であると考えられる。

また、第5章の清水のケーススタディで検証したように港湾一帯の工業地域指定は臨海部の工業化を誘導し、1940年代の工業地方分散政策の受け皿となった。ここで、直轄工事による港湾施設と大規模な工場という清水港の臨海部の空間は、清水にとっては外発的にもたらされたものであったと言える。現在、こうした外部資本が撤退した臨海部の工場跡地の活用はほとんど進んでいない状況となっており、さらに言えば、コンテナ化以降、直轄工事によってつくられた港湾空間は、本質的な存在意義を見い出せていない状況が続いてい

る。このように、多くの港湾都市にとって臨海部の急激な近代化・工業化は、そもそも地方都市が自前で整備することが難しいゆえに国庫補助を受けて整備したものであり、本来の都市の経済規模を超えた過剰投資やオーバースペックなものだったのではないだろうか。それゆえ現在においても、地域にとって持て余す存在となってしまっているのではなかろうか。少なくとも、地方都市の臨海部、特に市街地に近接した内港部は、そうした空間が如実に現れていると言えよう。今後は、地域の持続可能な経営に見合った臨海部の活用を、都市と港湾の権限を分かつたず、地域主体で検討する体制が必要であろうと考える。





## 参考・引用文献

- [1] 石田頼房, 日本近現代都市計画の展開 1868-2003, 自治体研究社, 2004.
- [2] 浅野純一郎, “旧都市計画法による最初期の都市計画区域指定に見る計画技術・思想とその実際に関する研究：大正期迄に旧都市計画法が適用された中小都市 43 市を対象として,” 日本建築学会計画系論文集 2005 年 70 巻 595 号 p.125-132, 2005.
- [3] 浅野純一郎, “旧都市計画法による初期街路計画の立案とその特色に関する研究：大正期迄に旧都市計画法が適用された中小都市 43 市を対象として,” 日本建築学会計画系論文集 2006 年 71 巻 603 号 pp121-129, 2006.
- [4] 浅野純一郎, “旧都市計画法及び市街地建築物法による初期地域指定の方法に関する研究,” 日本建築学会計画系論文集 2012 年 77 巻 680 号 p. 2389-2398, 2012.
- [5] 浅野純一郎, “石川栄耀の初期の都市計画思想と中小都市における実践について,” 日本建築学会計画系論文集 第 74 巻 第 642 号 p.1767-1776 2009, 2009.
- [6] 浅野純一郎, “地方都市の戦災復興都市計画における当初計画理念の成立と戦前・戦中都市計画との関係性について,” 日本建築学会計画系論文集 2012 年 77 巻 671 号 p. 27-36, 2012.
- [7] 浅野純一郎, “地方都市の戦災復興都市計画における用途地域指定の特色に関する研究,” 日本建築学会計画系論文集 2014 年 79 巻 696 号 p. 383-392, 2014.
- [8] 浅野純一郎, “地方都市の戦災復興都市計画における街路計画の立案とその特色に関する研究,” 日本建築学会計画系論文集 2011 年 76 巻 667 号 p. 1621-1630, 2011.
- [9] 杉田早苗, “都市計画法制定後から戦災復興期まで（1920 年代～1940 年代）の用途地域指定の技術基準に関する研究,” 都市計画論文集 2004 年 39.3 巻 p. 931-936.
- [10] 藤賀雅人, “戦災都市土地利用計画設定標準の検討過程に対する考察,” 日本建築学会計画系論文集 第 79 号 第 695 号 p.141-146 2014 年, 2014.
- [11] 沼尻晃伸, 工場立地と都市計画 日本都市形成の特質 1905 - 1954, 東京大学出版会, 2002.
- [12] 梅原浩次郎 鶴田佳子 佐藤圭二, “戦前名古屋の用途地域指定と区画整理の関連に関する研究—特に工業地域指定を中心として,” 都市計画論文集 1997 年 32 巻 p. 67-72.
- [13] 中野茂夫 角哲 中江研 小山雄資 井上亮, “戦時下における播州臨海工業地帯の造成と工業都市計画—広畑・網干・高砂を事例に—,” 日本建築学会計画系論文集 2015 年 80 巻 717 号 p. 2713-2723, 2015.

- [14] 中野茂夫, “戦時下における旧多賀町の都市計画と新興工業都市計画事業,” 日本都市計画学会 都市計画論文集 No.40-3 pp.223-228, 2005.
- [15] 鈴木栄基, “戦時下における石狩工業都市計画に関する考察,” 都市計画論文集 2002 年 37 巻 p. 481-486, 2002.
- [16] 野澤秀樹, “都市と港湾－都市地理学的視点から－,” 人文地理 第 30 巻 第 5 号, 1978.
- [17] 村田明久 (研究代表者), “近代港町の都市計画手法に関する類型学的研究,” 平成 3、4 年度科学研究費補助金 [一般研究 (C)] 研究成果報告書 / 村田明久 他、「明治期の九州における特別輸出港の都市形成について－その 1 都市構成の成立と発展」、1992、日本建築学会九州支部研究報告第 33 号、pp.257-260 / 松尾有平他、「明治期の九州における特別輸出港の都市形成について－その 2. 明治時代の施設分布についての考察」、1992、日本建築学会九州支部研究報告第 33 号、pp.261-264, 1992.
- [18] 岡本哲志、日本の港町研究会, 港町の近代－門司・小樽・横浜・函館を読む, 学芸出版社, 2008.
- [19] 高見亮介, 明治 32 年に開港した港町の近代化に関する研究－空間形態と都市構想の変化に着目して－, 東京大学大学院 都市工学専攻 2011 年度修士論文, 2012.
- [20] 大森文彦 黒瀬武史, 遊休内港地区の漸進的再生に関する研究－顕著な歴史的価値を有さない港湾施設を活用した事例を対象として－, 日本建築学会計画系論文集 2014 年 79 巻 697 号 p. 701-709, 2014.
- [21] 高阪雄一、斎藤潮, “戦災復興都市計画における都市と港を関係づける手法に関する研究,” 土木計画学研究委員会 土木計画学研究講演集 30, 149-152, 2004, 2004.
- [22] 渡辺加藤一, “港湾行政の変遷について,” 昭和 33 年 11 月 15 日, 日本航海学会第 20 回講演会議事録、海上保安大学校, 1978.
- [23] 井上敏孝, “1907 年の港湾調査会設立の意義に関する一考察,” 兵庫教育大学学術リポジトリ, 2000.
- [24] 谷口忠義, “港湾調査はなぜ 1906 年に開始されたか－港湾調査史上の歴史的転換点一,” 社会経済史学 第 73 巻 第 5 号 p.509-526 2008 年, 2008.
- [25] 内海孝, “日露戦後の港湾問題：「港湾政策」の成立過程,” 社会経済史学 1982 年 47 巻 6 号 p. 652-677, 757-75, 1982.
- [26] 渡邊大志, 東京臨海論 港からみた都市構造史, 東京大学出版会, 2017.
- [27] 川上征雄, “戦前から戦後国土総合開発法制定までの国土計画の経緯に関する史的研究,” 土木史研究 1995 年 15 巻 p. 61-70, 1995.
- [28] 芝村篤樹, “戦前国土計画の歴史的役割,” 桃山学院大学経済経営論集 第 36 巻 3/4 号 p.189-210, 1995.

- [29] 阿部正隆 西村幸夫 窪田亜矢, “戦前における内務省地方計画構想の一終着点 — 地方計画法案・関東地方計画要綱案の策定過程に着目して—,” 都市計画学会 都市計画論文集 2011年 46巻 3号 p.727-732, 2011.
- [30] 岡島建, “明治期における内陸水運政策,” 2008年度日本地理学会春季学術大会, セッション ID S505, p.253, 2008.
- [31] 山根拓 中西僚太郎 編集, 近代日本の地域形成: 歴史地理学からのアプローチ, 海青社, 2007.
- [32] 岡島建, “大阪地方における近代都市内水運の発達,” 交通史研究 1994年 33巻 p. 28-39, 1994.
- [33] 岡島建, “近代後期における都市運河事業の展開—名古屋・大垣・岐阜の事例を中心に—,” 交通史研究 2005年 58巻 p. 25-41, 2005.
- [34] 水田恒樹, “大垣の近世運河と近代運河に関する研究,” 日本建築学会計画系論文集 2013年 78巻 686号 p. 941-948, 2013.
- [35] 浅野純一郎, 戦前期の地方都市における近代都市計画の動向と展開, 中央公論美術出版, 2008.
- [36] 河合正吉 瀬口哲夫, “運河の変容と土地利用に関する研究,” 土木計画学研究・論文集 No.14 1997年 9月, p201-212, 1997.
- [37] 国土政策機構, 国土を創った土木技術者たち, 鹿島出版会, 2000.
- [38] 廣井勇, 日本築港史, 丸善, 1927.
- [39] 土木学会土木史研究会, 図説 近代日本土木史, 鹿島出版会, 2018.
- [40] 高橋裕 藤井肇男, 近代日本土木人物事典 国土を築いた人々, 鹿島出版会, 2013.
- [41] 内務省土木局編, 港湾関係法規集, 港湾協会, 1937.
- [42] 運輸省港湾局編, 日本港湾修築史, 内務省港湾局, 1951.
- [43] 岡崎弘文・港湾協会編, 論説 港湾地帯陸域決定の緊急性「港湾」22巻 (昭和19年) 4号, 港湾協会, 1944.
- [44] 内閣, 土木会規則・御署名原本・明治二十五年・勅令第五十二号, 内閣 (明治25年勅令), 1892.
- [45] 内閣, 港湾調査会規則・御署名原本・明治三十三年・勅令第二百六十二号, 内閣 (明治33年勅令), 1900.
- [46] 内閣, 港湾調査会規則廃止・御署名原本・明治三十六年・勅令第二十九号, 内閣 (明治36年勅令), 1903.
- [47] 内閣, 港湾調査会官制ヲ定ム, 内閣 (公文類聚・第三十一編・明治四十年・第二巻・官職一・官制一 (内閣・宮内省・外務省・内務省他)), 1907.

参考・引用文献

- [48] 内閣, 港湾調査会官制ヲ廃止ス, 内閣 (公文類聚・第四十八編・大正十三年・第三卷・官職二・官制二 (内務省)), 1924.
- [49] 内閣, 臨時港湾調査会ヲ設置ス, 内閣 (公文類聚・第四十九編・大正十四年・第三卷・官職門一・官制一 (通則・内閣・宮内省・内務省他)), 1925.
- [50] 内閣, 臨時港湾調査会ヲ廃止ス, 内閣 (公文類聚・第五十七編・昭和八年・第二卷・官職一・官制一 (内閣・外務省・内務省)), 1933.
- [51] 内閣, 土木会議官制ヲ定ム, 内閣 (公文類聚・第五十七編・昭和八年・第二卷・官職一・官制一 (内閣・外務省・内務省)), 1933.
- [52] 内閣, 港湾ニ関スル制度調査ニ従事ス, 内閣 (公文類聚・第三十編・明治三十九年・第十六卷・交通・通信・郵便・運輸・河川港湾・船舶他), 1906.
- [53] 内閣, 内務次官吉原三郎外二十五名港湾調査会委員臨時委員及幹事被仰付ノ件, 内閣 (任免裁可書・明治四十年・任免卷十八), 1907.
- [54] 内務省, 臨時港湾調査会委員名簿, 大蔵省財務総合政策研究所財政史室, 1932.
- [55] 内務省, 兵庫県知事有吉忠一外三名港湾調査会臨時委員被仰付ノ件, 内閣, 1919.
- [56] 港湾協会編, 港湾協会十年史, 港湾協会, 1934.
- [57] 卷幡静彦・港湾協会編, 港湾法制定沿革及び従来各法案検討 「港湾」 27 卷 (昭和 25 号) 07 号, 港湾協会, 1950.
- [58] 港湾協会編, 港湾法制定に関する特別委員「港湾」 1 第 4 卷 (大正 15 年・昭和元年) 12 号, 港湾協会, 1926.
- [59] 港湾協会編, 港湾法制定問題委員会「港湾」 1927 年 (第 5 卷) 5 号, 港湾協会, 1927.
- [60] 港湾協会編, 港湾法制定問題特別調査委員「港湾」 1927 年 (第 5 回) 7 号, 港湾協会, 1927.
- [61] 港湾協会編, 港湾法草案「港湾」 第 6 卷 (昭和 3 年) 6 号, 港湾協会, 1928.
- [62] 港湾協会編, 論説 港湾法草案に就て「港湾」 第 6 卷 (昭和 3 年) 9 号, 港湾協会, 1928.
- [63] 港湾協会編, 港湾法制定を議会に建議「港湾」 第 7 卷 (昭和 4 年) 3 号, 港湾協会, 1929.
- [64] 港湾協会編, 論説 港湾法制定を要望す「港湾」 21 号 (昭和 18 年) 12 号, 港湾協会, 1943.
- [65] 港湾協会編, 港湾法制定の件「港湾」 9 卷 (昭和 6 年) 10 号, 港湾協会, 1931.
- [66] 港湾協会編, 港湾に関する基本的法規を制定し以て港湾政策の確立と港湾行政の統一とを期せられむことを政府に建議するの件「港湾」 12 卷 (昭和 4 年) 4 号, 港湾協会, 1934.

- [67] 港湾協会編, 港湾法制定の聲「港湾」12巻(昭和9年)3号, 港湾協会, 1934.
- [68] 港湾協会編, 貿易の振興と港湾法制定の急務「港湾」13号(昭和10年)1号, 港湾協会, 1935.
- [69] 港湾協会編, 港湾法制定を長期建設の機に望む「港湾」16巻(昭和13年)12号, 港湾協会, 1938.
- [70] 内閣, 港湾法制定ニ関スル建議ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十四年・第五十一巻・帝国議會一・帝国議會一(決議・建議一)), 1939.
- [71] 内閣, 港湾法制定ニ関スル建議ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十八年・第九十七巻・帝国議會三・帝国議會三(決議・建議)), 1943.
- [72] 内閣, 運輸通信省設置ニ関スル件ヲ定ム, 内閣(公文類聚・第六十七編・昭和十八年・第三十一巻・官職二十五・官制二十五(運輸通信省)), 1943.
- [73] 港湾協会編, 港湾法案要綱に対する新構想「港湾」22巻(昭和19年)4巻, 港湾協会, 1944.
- [74] 港湾協会編, 港湾法案要綱に対する新構想「港湾」22巻(昭和19年)5巻, 港湾協会, 1944.
- [75] 港湾協会編, 港湾法案要綱に対する新構想「港湾」22巻(昭和19年)6巻, 港湾協会, 1944.
- [76] 内閣官房総務課, 港湾運送業統制令要綱案, 内閣(内閣総理大臣官房総務課資料企画院事務連絡会議の件), 1941.
- [77] 川上法励(港湾協会編), 漫録 鶴見工業港と横浜港視察「港湾」8巻(昭和5年)10号, 港湾協会, 1930.
- [78] 帝国興信所日報部編, 財閥研究. 第1輯, 帝国興信所, 1930.
- [79] 鈴木雅次・港湾協会編, 工業港「港湾講演集第三編」, 港湾協会, 1930.
- [80] 大西一郎(港湾協会編), 論説 工業港たらんとする横浜港「港湾」10巻(昭和7年)1号, 港湾協会, 1932.
- [81] 内務省土木局編, 工業港の躍進, 内務省土木局, 1935.
- [82] 港湾協会編, 内務省の工業港設置計画「港湾」15巻(昭和12年)10号, 港湾協会, 1937.
- [83] 港湾協会編, 全国に工業港建設「港湾」第19巻(昭和16年)3号, 港湾協会, 1941.
- [84] 蔵重長男, 臨海工業地帯に就て「港湾講演集第5編」, 港湾協会, 1940.
- [85] 島野貞三・港湾協会編, 論説 工業港の発達を期待す「港湾」20巻(昭和17年)1号, 港湾協会, 1942.
- [86] 鈴木雅次・港湾協会編, 港湾修築政策の思想「港湾」18巻(昭和15年)10号, 港湾協会, 1940.

- 協会, 1940.
- [87] 落合林吉, 埋立工学, 鉄道時報局, 1942.
- [88] 内林達一・落合林吉, 国土建設技術新書・港湾篇 5 臨港地帯造成, 常磐書房, 1944.
- [89] 商工省工務局工業組合課地方工業化委員会編, 地方工業化委員会・総会議事要録(第1回～第9回), 商工省工務局工業組合課地方工業化委員会, 1935-1940.
- [90] 岐阜県商工課編, 時局と商工業, 岐阜県商工課, 1938.
- [91] 沼尻晃伸, 日中戦争期日本の工場立地政策の特質－土地利用政策との関連を中心に－土地制度史学/36 卷(1993)1号, 政治経済学・経済史学会 [政経史学会] 土地制度史学/36 卷(1993)1号, 1993.
- [92] 内閣, 都市計画法・市街地建築物法ヲ定ム, 内閣(公文類聚・第四十三編・大正八年・第二卷・政綱二・地方自治・市町村制), 1919.
- [93] 内閣, 都市計画法施行期日ヲ定ム, 内閣(公文類聚・第四十三編・大正八年・第二卷・政綱二・地方自治・市町村制), 1919.
- [94] 内閣, 東京市区改正条例中ヲ改正シ京都市、大阪市其ノ他ノ市区改正ニ関シ東京市区改正条例及東京市区改正土地建物処分規則ヲ準用シ得ルノ件ヲ定ム, 内閣(公文類聚・第四十二編・大正七年・第一卷・皇室・皇室典範、政綱・詔勅・法例・帝国議会), 1918.
- [95] 渡辺俊一, 「都市計画」の誕生－国際比較からみた日本近代都市計画, ポテンティア叢書, 1993.
- [96] 大阪府土木部編, 土木例規: 大阪府, 帝国地方行政学会, 1937.
- [97] 池田宏, “都市計画法制要論,” 都市研究会, 1921.
- [98] 内務次官, 都市計画調査資料及決定標準, 内務省, 1927.
- [99] 内務次官, 都市計画調査資料及計画標準に関する件, 内務省, 1933.
- [100] 内閣, 市街地建築物法中ヲ改正ス・(住居及工業専用地区指定及防空規定), 内閣(公文類聚・第六十二編・昭和十三年・第八十八卷・地理・土地・都市計画附市街地建築物), 1938.
- [101] 内閣, 市街地建築物法施行令中ヲ改正ス, 内閣(公文類聚・第六十三編・昭和十四年・第九十五卷・地理門・土地・森林・市街地建築物), 1939.
- [102] 内務省計画局, 地区調査資料及び決定標準, 内務省計画局, 1939.
- [103] 伊藤孝, “消えた川崎運河－運河を軸にした工業団地－,” 土木史研究 第15号 1995年8月 自由投稿論文, 1995.
- [104] “堀留運河 浜松情報 BOOK,” [オンライン]. Available: <http://www.hamamatsu-books.jp/category/detail/4d1ae6d6958c8.html>.

- [105] “琵琶湖疏水について 琵琶湖疏水記念館,” 琵琶湖疏水記念館, [オンライン]. Available: <https://biwakososui-museum.jp/about/>.
- [106] 工学会 啓明会編, 明治工業史 土木篇, 工学会, 1929.
- [107] 国土交通省 関東地方整備局 江戸川河川事務所, “利根運河の紹介,” 国土交通省 関東地方整備局 江戸川河川事務所, [オンライン]. Available: <http://www.ktr.mlit.go.jp/edogawa/edogawa00184.html>.
- [108] 松浦茂樹, “わが国における近代の河川舟運 (I) —利根川, 淀川を中心に—,” 水利科学 1995 年 39 卷 5 号 p. 31-49, 1995.
- [109] 東京市政調査会編, 公益企業ニ関スル調査報告. 第 2 編 第 8 冊 本邦運河事業ニ関スル調査, 東京市政調査会, 1932.
- [110] 井上学, “『本邦運河事業ニ関スル調査』についてのレポート,” 東京市政調査会・市政専門図書館, 2000 年代.
- [111] 東京市政調査会編, 日本都市年鑑. 第 6 (昭和 12 年用), 東京市政調査会, 1937.
- [112] 竹中竜雄, 日本公企業成立史 (大阪商科大学経済研究所調査彙報; 第 14 輯), 大同書院, 1939.
- [113] 内閣, 運河法ヲ定ム, 内閣 (公文類聚・第三十七編・大正二年・第十七卷・交通二・河川港湾・道路橋梁・船車), 1913.
- [114] 港湾協会編, 雑録 日本の運河資料「港湾」昭和 6 年 (第 9 卷) 第 7 号, 港湾協会, 1931.
- [115] 内閣, “川崎都市計画運河決定ノ件,” 内閣 (公文雑纂・昭和十年・第三十七卷・都市計画二), 1935.
- [116] 内務省, 都市計画調査資料及計画標準, 内務省, 1933.
- [117] 内閣, 大正八年八月四日大正七年法律第三十六号ニ依リ認可シタル名古屋市区改正設計ニ関シ都市計画法及土地収用法ニ依リ公告ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十年・第三十一卷・土地収用・都市計画事業), 1921.
- [118] 内閣, 名古屋都市計画区域ニ関スル認可ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十一年・第四十二卷・土地収用・都市計画), 1922.
- [119] 内閣, 名古屋都市計画街路新設及拡築並運河新設ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十三年・第十八卷・都市計画), 1924.
- [120] 内閣, 名古屋都市計画事業運河新設及建築敷地造成並年度割ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十三年・第十八卷・都市計画), 1924.
- [121] 内閣, 名古屋都市計画区域内ニ於ケル市街地建築物法第一条ニ依ル地域指定ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十三年・第十八卷・都市計画), 1924.

参考・引用文献

- [122] 名古屋市計画局・財団法人名古屋都市センター，名古屋都市計画史（大正8年～昭和44年），財団法人名古屋都市センター，1999.
- [123] 内閣，都市計画法第二条ニ依ル市ヲ指定ス，内閣（公文類聚・第四十八編・大正十三年・第三十卷・地理・土地・都市計画市街地建築物），1924.
- [124] 内閣，富山都市計画区域決定ノ件，内閣（公文雜纂・大正十五年～昭和元年・第二十六卷・都市計画），1926.
- [125] 内閣，富山都市計画街路、運河、公園、土地区劃整理決定ノ件，内閣（公文雜纂・昭和三年・第三十九卷・都市計画一），1928.
- [126] 内閣，富山都市計画事業街路新設拡築及運河新設並年度割決定ノ件，内閣（公文雜纂・昭和三年・第三十九卷・都市計画一），1928.
- [127] 内閣，富山都市計画地域決定ノ件，内閣（公文雜纂・昭和六年・第三十九卷・都市計画五），1931.
- [128] 内閣，富山都市計画運河ノ部中追加変更○富山都市計画運河事業及其ノ執行年度割決定○富山都市計画東岩瀬工業土地区劃整理決定ノ件，内閣（公文雜纂・昭和十五年・第七十七卷・都市計画二），1940.
- [129] 内閣，富山都市計画運河ノ部中変更ノ件，内閣（公文雜纂・昭和十七年・第二百二十三卷・都市計画十四），1942.
- [130] 内務省国土局計画課，富山県 富山都市計画東岩瀬工業土地区劃整理区域変更の件（昭和18年内務省告示第500号），建設省保管（都市計画及び都市計画事業の決定書類等・昭18・国土都市計画・富山・293冊），1943.
- [131] 内閣，川崎都市計画運河廃止ノ件，内閣（公文雜纂・昭和十八年・第四百十五卷・都市計画九），1943.
- [132] 内閣，都市計画法第二条ニ依ル市指定ノ件，内閣（勅令第二百七十六号），1923.
- [133] 内閣，尼崎都市計画区域決定ノ件，内閣（公文雜纂・大正十四年・第二十二卷・都市計画），1925年.
- [134] 内閣，尼崎都市計画街路決定ノ件，内閣（公文雜纂・昭和四年・第二十五卷・都市計画），1929.
- [135] 内閣，尼崎都市計画地域決定ノ件，内閣（公文雜纂・昭和六年・第三十八卷・都市計画四），1931.
- [136] 内閣，尼崎都市計画運河決定ノ件，内閣（公文雜纂・昭和九年・第四十二卷・都市計画五），1934.
- [137] 内閣，尼崎都市計画運河中変更ノ件，内閣（公文雜纂・昭和十年・第四十五卷・都市計画十），1935.



- [138] 内閣, 尼崎都市計画運河変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十一年・第四十卷・都市計画五), 1936.
- [139] 内閣, 尼崎都市計画運河変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十二年・第五十一卷・都市計画六), 1937.
- [140] 内閣, 尼崎都市計画地域中追加変更○尼崎都市計画工業専用地区指定, 内閣 (公文雑纂・昭和十七年・第一百十二卷・都市計画三), 1942.
- [141] 港湾協会編, 尼崎市の運河網計画「港湾」昭和 9 年 (第 12 卷) 6 号, 港湾協会, 1934.
- [142] 尼崎市, “尼崎市 HP 尼崎運河について,” [オンライン]. Available: [http://www.city.amagasaki.hyogo.jp/kurashi/tosi\\_seibi/kaihatuproject/1005144/index.html](http://www.city.amagasaki.hyogo.jp/kurashi/tosi_seibi/kaihatuproject/1005144/index.html).
- [143] 内務省土木局編, 直轄工事年報 大正 15・昭和元年度, 内務省土木局, 1926.
- [144] 内務省土木局編, 直轄工事年報. 大正 14 年度, 内務省土木局, 1925.
- [145] 新潟港務所編, 新潟港勢. 昭和 2 年, 新潟港務所, 1927.
- [146] 内閣, 都市計画法第二条ニ依ル市指定ノ件・御署名原本・大正十二年・勅令第三二号, 内閣 (勅令), 1923.
- [147] 内閣, 新潟都市計画区域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十四年・第二十二卷・都市計画), 1925.
- [148] 内閣, 新潟都市計画街路決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和二年・第三十一卷・都市計画一), 1927.
- [149] 内閣, 新潟都市計画区域内ニ於ケル市街地建築物法第一条ノ規定ニ依ル地域指定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和二年・第三十一卷・都市計画一), 1927.
- [150] 内閣, 新潟都市計画運河決定, 内閣 (公文雑纂・昭和十六年・第八十九卷・都市計画十二), 1941.
- [151] 内閣, 新潟都市計画街路中変更○新潟都市計画地域変更○新潟都市計画工業地帯造成土地区劃整理決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十六年・第九十一卷・都市計画十四), 1941.
- [152] 内閣, 新潟都市計画焼島潟土地区劃整理決定ノ件・新潟都市計画北部工業地帯建設土地区劃整理決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十八年・第一百四十二卷・都市計画六), 1943.
- [153] 松本和明, 新潟港の近代化についての一考察－新潟健康舎の設立および展開と村山米策・川上佐太郎－, 長岡大学 研究論叢 第 11 号 (2013 年 7 月), 2013.
- [154] 港湾協会編, 市街地建築物法に臨港地域設定の件 「港湾」大正 15 年昭和元年(第 4 卷) 1 号, 港湾協会, 1926.

参考・引用文献

- [155] 港湾協会編, 臨港地域設定に関する意見(其一)「港湾」大正15年昭和元年(第4巻)7号, 港湾協会, 1926.
- [156] 港湾協会編, 臨港地域設定に関する意見(其二)「港湾」大正15年昭和元年(第4巻)10号, 港湾協会, 1926.
- [157] 港湾協会編, 臨港地域設定に関する意見(其三)「港湾」大正15年昭和元年(第4巻)11号, 港湾協会, 1926.
- [158] 港湾協会編, 臨港地域設定に関する意見(其四)「港湾」昭和2年(第5巻)2号, 港湾協会, 1927.
- [159] 港湾協会編, 臨港地域設定に関する意見(其五)「港湾」昭和2年(第5巻)3号, 港湾協会, 1927.
- [160] 港湾協会編, 論説 港湾の利用と臨港地域制「港湾」昭和7年(第10巻)2号, 港湾協会, 1932.
- [161] 内務省, 内務省参事官前田多門外一名港湾調査会臨時委員、道路会議臨時議員命免ノ件, 内閣, 1920.
- [162] 大阪毎日新聞社編・直木倫太郎, 日本都市大観, 大阪毎日新聞社, 1933.
- [163] 坂出鳴海, 都市計画に就て 有恒倶楽部講演集.第3回, 有恒倶楽部, 1927年.
- [164] 森垣亀一郎, 都市計画と港湾(上)「都市研究」23号, 第巻23, 兵庫県都市研究会, 1930.
- [165] 森垣亀一郎, 都市計画と港湾(下)「都市研究」24巻, 兵庫県都市研究会, 1930.
- [166] 内閣, 市街地建築物法中ヲ改正ス・(住居及工業専用地区指定及防空規定), 内閣(文類聚・第六十二編・昭和十三年・第八十八巻・地理・土地・都市計画附市街地建築物), 1938.
- [167] 内閣, 名古屋都市計画工業専用地区指定ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十五年・第七十八巻・都市計画三), 1940.
- [168] 内閣, 西宮都市計画工業専用地区指定ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十七年・第百十一巻・都市計画二), 1942.
- [169] 内閣, 広畑都市計画工業専用地区指定ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十七年・第百三十一巻・都市計画二十二), 1942.
- [170] 内閣, 八戸都市計画工業専用地区指定決定ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十八年・第百五十二巻・都市計画十六), 1943.
- [171] 内務省, 官報. 1944年03月28日, 大蔵省印刷局, 1944.
- [172] 内務省, 官報. 1944年12月05日, 大蔵省印刷局, 1944.
- [173] 土木学会編, 土木工学の概観: 1940-1945, 日本学術振興会, 1950.

- [174] 石川栄耀, 日本国土計画論, 八元社, 1941.
- [175] 石川栄耀, 皇国都市の建設: 大都市疎散問題, 常磐書房, 1944.
- [176] 内務省, 官報. 1942年11月17日, 大蔵省印刷局, 1942.
- [177] 内務省, 官報. 1944年05月24日, 大蔵省印刷局, 1944.
- [178] 内閣, 千葉都市計画南部土地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十六年・第八十九卷・都市計画十二), 1941.
- [179] 内閣, 千葉都市計画北部土地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十六年・第九十八卷・都市計画二十一), 1941.
- [180] 内閣, 和歌山都市計画河西土地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十六年・第九十八卷・都市計画二十一), 1941.
- [181] 内閣, 福岡県苅田都市計画土地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十六年・第七十八卷・都市計画一), 1941.
- [182] 内閣, 四日市都市計画臨海土地区劃整理ノ件, 1939: 内閣(公文雑纂・昭和十四年・第七十五卷・都市計画八).
- [183] 内務省国土局計画課, 三重県 四日市都市計画臨海北部土地区画整理決定の件(昭和17年内務省告示第654号), 内閣(都市計画及び都市計画事業の決定書類等・昭17・国土都市計画・118冊・三重), 1942.
- [184] 内閣, 山口県周南都市計画周南土地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十四年・第八十五卷・都市計画十八), 1939.
- [185] 内閣, 四日市都市計画臨海土地区劃整理中変更ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十四年・第八十六卷・都市計画十九), 1939.
- [186] 内閣, 四日市都市計画臨海北部土地区劃整理追加ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十八年・第三百三十八卷・都市計画二), 1943.
- [187] 内閣, 広都市計画土地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十二年・第六十六卷・都市計画二十一), 1937.
- [188] 内閣, 福岡県苅田都市計画土地区画整理中変更の件(昭和19年内務省告示第75号), 内閣(都市計画及び都市計画事業の決定書類等・昭18・国土都市計画・福岡・385冊), 1944.
- [189] 中野茂夫, 企業城下町の都市計画と住宅開発史~軽工業と重工業との比較から~都市住宅学 2010 卷 68 号, 都市住宅学会, 2010.
- [190] 田中彌一, 半田新興工業都市に就いて 建築學會論文集 30 卷, 建築学会, 1943.
- [191] 大霞会編, 内務省史 第三卷, 原書房, 1980年.
- [192] 内閣, 新潟都市計画北部工業地帯建設土地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和

参考・引用文献

- 十八年・第四百二十二卷・都市計画六), 1943.
- [193] 内閣, 秋田都市計画土崎埋立地土地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十四年・第八十卷・都市計画十三), 1939.
- [194] 内閣, 福島県小名浜都市計画土地区劃整理決定に関する件(昭和19年内務省告示第310号), 内務省国土局計画課, 1944.
- [195] 内閣, 和歌山都市計画湊土地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十三年・第六十五卷・都市計画十四), 1938.
- [196] 内閣, 和歌山都市計画湊土地区劃整理変更ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十八年・第四百四十六卷・都市計画十), 1943.
- [197] 内閣, 大分都市計画土地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十八年・第四百四十六卷・都市計画十), 1943.
- [198] 企画院研究会編, 大東亜国土計画, 同盟通信社, 1943.
- [199] 吉田秀夫, 大東亜国土計画論叢, 官界公論社, 1942.
- [200] 西水孜郎, 資料・国土計画, 大明堂, 1975.
- [201] 国立社会保障・人口問題研究所, 工業規制地域及工業建設地域に関する暫定措置の閣議決定[人口問題研究. 3(6)], 国立社会保障・人口問題研究所, 1942.
- [202] 石川栄耀, 国土計画の実際化, 誠文堂新光社, 1942.
- [203] 武居高四郎, 地方計画の理論と實際, 富山房, 1938.
- [204] エベネザー・ハワード(著)山形浩生(訳), 新訳 明日の田園都市 Garden City of To-Mmorrow, 鹿島出版会, 1898 初版.
- [205] 石川栄耀, 都市計画及国土計画—その構想と技術(日本工学全書), 工業図書, 1941.
- [206] 吉田秀夫, 国土計画論, 河出書房, 1940.
- [207] 内務省, 内務省官制中○内務部内臨時職員等設置制中ヲ改正ス・(防空局及国土局ノ設置等ノ為), 1941: 内閣.
- [208] 内閣, 企画院官制ヲ定メ○文官任用令中ヲ改正シ○企画院調査官ノ特別任用ニ関スル件ヲ定メ○奏任文官特別任用令中○大正二年勅令第二百六十二号任用分限又ハ官等ノ初叙陞叙ノ規定ヲ適用セサル文官ニ関スル件中ヲ改正シ○企画院ニ臨時職員増置ノ件ヲ定メ○高等官官等俸給令中ヲ改正シ○現役ニ在ル陸海軍武官ニシテ企画院ノ部長又ハ調査官ニ専任セラレタル者ノ分限等ニ関スル件○企画審議会官制ヲ定ム, 内閣, 1937.
- [209] 企画院, “基本国策要綱,” 企画院, 1940.
- [210] 川上征雄, 国土計画の変遷—効率と衡平の計画思想, 鹿島出版会, 2008.
- [211] 企画院, “国土計画設定ニ関スル件,” 内閣, 1940.

- [212] 内務省土木局編, 日本の港湾 第1巻, 港湾協会, 1924.
- [213] 天野久一郎, 敦賀経済発達史, 敦賀: 敦賀実業倶楽部, 1943.
- [214] 港湾協会第六回通常総会宮城準備委員会編, 宮城県案内, 港湾協会第六回通常総会宮城準備委員会, 1933.
- [215] 清水市編, 清水市史 第3巻, 清水市, 1986.
- [216] 清水港100年史編集委員会, 清水港100年史, 清水港開港100周年の会, 1999.
- [217] 内務省土木局編, 直轄工事年報 大正10年度, 内務省土木局, 1921.
- [218] 静岡県編, 清水港概誌, 静岡県, 1910.
- [219] 高松市, 高松小誌, 高松市, 1942.
- [220] 高松工業振興協会編, 工業地としての高松, 高松工業振興協会, 1936.
- [221] 今治市, 今治市誌, 今治市, 1943.
- [222] 内務省下関土木出張所編, 鹿児島港修築工事誌, 内務省下関土木出張所, 1940.
- [223] 鹿児島県, 鹿児島築港史, 鹿児島県, 1909.
- [224] 鹿児島県鹿児島港務所編, 鹿児島港案内, 鹿児島県鹿児島港務所, 1918.
- [225] 宮古商工会編, 宮古案内, 宮古商工会, 1934.
- [226] 宮古日日新聞社, 宮古港大観と郷土の名所遺蹟, 宮古日日新聞社, 1934.
- [227] 高知商工会議所編, 浦戸港, 高知商工会議所, 1936.
- [228] 博多商工会議所, 福博商工事情, 博多商工会議所, 1941.
- [229] 青森市, 青森港湾史, 青森市, 1933.
- [230] 青森県土木課編, 青森港修築工事誌, 青森県土木課, 1926.
- [231] 青森市編, 青森市研究, 青森市, 1935.
- [232] 大分市, 大分市史, 大分市, 1988.
- [233] 伊藤正男編, 大分市誌, 全国市町村誌刊行会, 1937.
- [234] 広島市編, 新修広島市誌 第3巻 社会経済史編, 広島市役所, 1962.
- [235] 広島県編, 千田知事と宇品港, 広島県, 1940.
- [236] 和歌山市編, 和歌山史要, 和歌山市, 1939.
- [237] 宇部市教育会, 郷土宇部, 宇部市, 1942.
- [238] 重要港湾, 山口県編, 山口県, 1934.
- [239] 宇部市編, 宇部市政十年誌, 宇部市, 1932.
- [240] 内務省大阪土木出張所編, 敦賀港改良工事誌, 内務省大阪土木出張所, 1914.
- [241] 内務省土木局編, 直轄工事年報 昭和7年度, 内務省土木局, 1932.

- [242] 内務省土木局編, 直轄工事年報. 昭和 6 年度, 内務省土木局, 1931.
- [243] 内務省土木局河川課編, 直轄工事年報. 昭和 9 年度, 内務省土木局河川課, 1934.
- [244] 内務省横浜土木出張所編, 清水港修築工事誌, 内務省横浜土木出張所, 1938.
- [245] 内務省土木局河川課編, 直轄工事年報 昭和 10 年度, 内務省土木局河川課, 1935.
- [246] 務省下関土木出張所編, 鹿児島港修築計画概要, 務省下関土木出張所, 1934.
- [247] 内務省土木局編, “直轄工事年報 大正 13 年度,” 内務省土木局, 1924.
- [248] 内務省下関土木出張所編, 鹿児島港修築工事誌, 内務省下関土木出張所, 1935.
- [249] 内務省下関土木出張所編, 鹿児島港修築計画概要, 内務省下関土木出張所, 1934.
- [250] 内務省仙台土木出張所, 宮古港修築工事概要, 内務省仙台土木出張所, 1938.
- [251] 内務省土木局編, 直轄工事年報 昭和 4 年度, 内務省土木局, 1929.
- [252] 内務省国土局総務課編, 直轄工事年報 昭和 14 年度, 内務省国土局総務課, 1939.
- [253] 福岡市商工課, 博多港, 福岡市, 1944.
- [254] 内務省土木局河川課編, 直轄工事年報 昭和 13 年度, 内務省土木局河川課, 1938.
- [255] 福岡市産業課編, 博多港と壱岐対馬並三角港・鹿児島港, 福岡市産業課, 1938.
- [256] 内務省国土局総務課編, 直轄工事年報 昭和 17 年度, 内務省国土局総務課, 1942.
- [257] 内閣, 青森工業港修築計画実現化要望ノ件 (青森県知事上田誠一), 内閣 (内閣東北局関係文書・陳情書綴・昭和十六年度), 1941.
- [258] 内務省下関土木出張所編, 大分港修築計画概要, 内務省下関土木出張所, 1934.
- [259] 広島市, 新修広島市史 第 5 巻 本編, 広島市, 1962.
- [260] 広島県, 広島工業港 (県営) 修築計画説明書, 広島県公文書館, 1940.
- [261] 広島県公文書館, “広島工業港,” [オンライン]. Available: <https://www.pref.hiroshima.lg.jp/uploaded/attachment/41228.pdf>.
- [262] 広島県編, 広島工業港, 広島県, 1942.
- [263] 日本経済地理研究所編, 地形図による地理の学び方, 三省堂, 1939.
- [264] 渡辺翁記念文化協会編, 宇部年鑑 昭和 15 年版, 渡辺翁記念文化協会, 1940.
- [265] 宇部市, 宇部市制十年誌, 宇部市, 1932.
- [266] 内務省下関土木出張所編, 宇部港修築計画概要, 内務省下関土木出張所, 1937.
- [267] 内務省, 官報. 1935 年 04 月 19 日, 大蔵省印刷局, 1935.
- [268] 内閣, 敦賀都市計画街路決定ノ件, 内閣, 1937.
- [269] 内閣, 敦賀都市計画街路中追加変更○敦賀都市計画街路事業及其ノ執行年度決定ノ件, 内閣, 1941.

- [270] 内閣, 敦賀都市計画街路追加変更○敦賀都市計画街路事業及其ノ執行年度決定ノ件, 内閣, 1942.
- [271] 内閣, 敦賀都市計画街路変更ノ件○敦賀都市計画街路事業及其ノ執行年度割決定ノ件, 内閣, 1943.
- [272] 内務省, 官報. 1933年12月04日, 大蔵省印刷局, 1933.
- [273] 内務省, 官報. 1935年08月30日, 大蔵省印刷局, 1935.
- [274] 内務省, 官報. 1944年05月24日, 大蔵省印刷局, 1944.
- [275] 内務省, 官報. 1945年03月13日, 大蔵省印刷局, 1945.
- [276] 内閣, 塩竈都市計画多賀城工業都市建設土地区劃整理決定, 内閣(公文雑纂・昭和十七年・第百二十八卷・都市計画十九), 1942.
- [277] 内閣, 仙台塩釜地方工業開発実現要望ノ件, 内閣, 1939.
- [278] 国分浩, “仙塩地方開発総合計画に就いて,” *区画整理*. 6(8), 第卷6, 第8, 1940.
- [279] 内閣, 都市計画法第二条ニ依ル市指定ノ件・御署名原本・大正十四年・勅令第三二号, 内閣(大正14年勅令), 1925.
- [280] 内閣, 清水都市計画区域決定ノ件, 内閣(公文雑纂・大正十五年～昭和元年・第二十六卷・都市計画), 1926.
- [281] 内閣, 清水都市計画街路ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和二年・第三十二卷・都市計画二), 1927.
- [282] 内閣, 清水都市計画街路中変更ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和三年・第四十一卷・都市計画三), 1928.
- [283] 内閣, 清水都市計画街路ノ部中変更ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和五年・第二十八卷・都市計画三), 1930.
- [284] 内閣, 清水都市計画街路ノ部中変更ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和八年・第四十二卷・都市計画二), 1933.
- [285] 内閣, 清水都市計画事業街路ノ部中変更ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十六年・第八十六卷・都市計画九), 1941.
- [286] 内閣, 清水都市計画街路中変更ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十七年・第百二十五卷・都市計画十六), 1942.
- [287] 内閣, 清水都市計画地域決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和七年・第三十九卷・都市計画二), 1932.
- [288] 内閣, 静岡都市計画風致地区決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和八年・第四十三卷・都市計画三), 1933.
- [289] 内務省, 官報. 1926年05月19日, 大蔵省印刷局, 1926.

- [290] 内閣, 高松都市計画区域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十五年～昭和元年・第二十六卷・都市計画), 1926.
- [291] 内務省, 官報. 1928年10月04日, 大蔵省印刷局, 1928.
- [292] 内務省, 官報. 1930年09月26日, 大蔵省印刷局, 1930.
- [293] 内務省, 官報. 1931年05月25日, 大蔵省印刷局, 1931.
- [294] 内閣, 高松都市計画街路ノ部中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和九年・第四十六卷・都市計画九), 1934.
- [295] 内閣, 高松都市計画事業街路ノ部中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十年・第五十四卷・都市計画十九), 1935.
- [296] 内閣, 高松都市計画街路中追加変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十七年・第一百五卷・都市計画六), 1942.
- [297] 内務省, 官報. 1945年06月06日, 大蔵省印刷局, 1945.
- [298] 内閣, 高松都市計画街路決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和三年・第四十卷・都市計画二), 1928.
- [299] 内閣, 高松都市計画地域決定ノ件, 内閣 (高松都市計画地域決定ノ件), 1930.
- [300] 内閣, 都市計画法第二条ノ規定ニ依り市ヲ指定スルノ件・御署名原本・昭和二年・勅令第三五号, 内閣 (昭和2年勅令), 1927.
- [301] 内閣, 今治都市計画区域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和四年・第二十五卷・都市計画), 1929.
- [302] 内閣, 今治都市計画街路決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和七年・第三十九卷・都市計画二), 1932.
- [303] 内閣, 今治都市計画地域指定ノ件並本地域ノ些少ノ変更ヲ必要トスル場合ノ変更認可ニ関スル件, 内閣 (公文雑纂・昭和十八年・第一百四十七卷・都市計画十一), 1943.
- [304] 内閣, 鹿児島都市計画区域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十四年・第二十二卷・都市計画), 1925.
- [305] 内閣, 鹿児島都市計画街路決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和二年・第三十二卷・都市計画二), 1927.
- [306] 内閣, 鹿児島都市計画区域内ニ於ケル市街地建築物法第一条ノ規定ニ依ル地域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和五年・第二十六卷・都市計画一), 1930.
- [307] 内閣, 鹿児島都市計画公園並公園道路決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和八年・第四十三卷・都市計画三), 1933.
- [308] 内閣, 鹿児島都市計画街路変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十年・第四十九卷・都市計画十四), 1935.



- [309] 内閣, 鹿児島都市計画地域中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十年・第四十九卷・都市計画十四), 1935.
- [310] 内務省, 官報. 1935年05月28日, 大蔵省印刷局, 1935.
- [311] 内務省, 官報. 1939年03月31日, 大蔵省印刷局, 1939.
- [312] 内閣, 宮古都市計画街路決定ノ件, 内閣 (宮古都市計画街路決定ノ件), 1942.
- [313] 内閣, 高知都市計画区域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十五年~昭和元年・第二十六卷・都市計画), 1926.
- [314] 内閣, 高知都市計画街路決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和四年・第二十五卷・都市計画), 1929.
- [315] 内閣, 高知都市計画地域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和六年・第三十五卷・都市計画一), 1931.
- [316] 内閣, 高知都市計画街路ノ部中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和八年・第四十三卷・都市計画三), 1933.
- [317] 内閣, 高知都市計画地域中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十四年・第七十二卷・都市計画五), 1939.
- [318] 内閣, 高知都市計画街路ノ部中変更, 内閣 (公文雑纂・昭和十五年・第八十五卷・都市計画十), 1940.
- [319] 内閣, 福岡都市計画区域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十四年・第二十二卷・都市計画), 1925.
- [320] 内閣, 福岡都市計画街路決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和六年・第三十八卷・都市計画四), 1931.
- [321] 内閣, 福岡都市計画地域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和六年・第三十八卷・都市計画四), 1931.
- [322] 内閣, 福岡都市計画風致地区決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十年・第三十七卷・都市計画二), 1935.
- [323] 内閣, 福岡都市計画地域追加決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十三年・第六十六卷・都市計画十五), 1938.
- [324] 内閣, 福岡都市計画街路変更, 内閣 (公文雑纂・昭和十五年・第七十七卷・都市計画二), 1940.
- [325] 内閣, 福岡都市計画公園決定, 内閣 (公文雑纂・昭和十六年・第七十八卷・都市計画一), 1941.
- [326] 内閣, 都市計画法ヲ青森市外一市ニ適用ス, 内閣 (公文類聚・第五十三編・昭和四年・第三十二卷・交通二・運輸 (鉄道・船舶)、地理), 1929.

参考・引用文献

- [327] 内閣, 青森都市計画区域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和七年・第四十一卷・都市計画四), 1932.
- [328] 内閣, 青森都市計画地域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十年・第四十七卷・都市計画十二), 1935.
- [329] 内閣, 青森都市計画街路決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十年・第四十七卷・都市計画十二), 1935.
- [330] 内閣, 青森都市計画街路追加ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十二年・第五十八卷・都市計画十三), 1937.
- [331] 内閣, 青森都市計画街路追加変更, 内閣 (公文雑纂・昭和十五年・第八十三卷・都市計画八), 1940.
- [332] 内閣, 青森都市計画街路中変更, 内閣 (公文雑纂・昭和十六年・第九十二卷・都市計画十五), 1941.
- [333] 内閣, 青森都市計画街路中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十八年・第一百五十二卷・都市計画十六), 1943.
- [334] 内閣, 青森都市計画地域中変更, 内閣 (公文雑纂・昭和十七年・第二百二十四卷・都市計画十五), 1942.
- [335] 内閣, 大分都市計画区域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十五年~昭和元年・第二十六卷・都市計画), 1926.
- [336] 内閣, 大分都市計画街路決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和六年・第三十五卷・都市計画一), 1931.
- [337] 内閣, 大分都市計画街路中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和七年・第四十六卷・都市計画九), 1932.
- [338] 内閣, 大分都市計画地域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和七年・第四十六卷・都市計画九), 1932.
- [339] 内閣, 大分都市計画風致地区決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十年・第四十八卷・都市計画十三), 1935.
- [340] 内閣, 大分都市計画街路ノ部中追加変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和九年・第三十八卷・都市計画一), 1934.
- [341] 内閣, 大分都市計画街路中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十年・第四十八卷・都市計画十三), 1935.
- [342] 内閣, 大分都市計画街路追加決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十年・第四十八卷・都市計画十三), 1935.
- [343] 内閣, 大分都市計画街路ノ部中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十三年・第五十二卷・

- 都市計画一), 1938.
- [344] 内閣, 大分都市計画地域中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十年・第四十八卷・都市計画十三), 1935.
- [345] 内閣, 大分都市計画地域中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十一年・第五十卷・都市計画十五), 1936.
- [346] 内閣, 広島都市計画区域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十四年・第二十二卷・都市計画), 1925.
- [347] 内閣, 広島都市計画区域内ニ於ケル市街地建築物法第一条ノ規定ニ依ル地域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和二年・第三十一卷・都市計画一), 1927.
- [348] 内閣, 広島都市計画街路決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和三年・第四十卷・都市計画二), 1928.
- [349] 内閣, 広島都市計画地域中変更並追加ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和七年・第四十卷・都市計画三), 1932.
- [350] 内閣, 広島都市計画地域中追加変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十一年・第五十五卷・都市計画二十), 1936.
- [351] 内閣, 広島都市計画地域変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十四年・第八十卷・都市計画十三), 1939.
- [352] 内閣, 広島都市計画地域中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十五年・第八十卷・都市計画五), 1940.
- [353] 内閣, 広島都市計画地域中変更ノ件並本地域ノ此少ノ変更ヲ必要トスル場合ノ変更認可ニ関スル件, 内閣 (公文雑纂・昭和十七年・第百二十六卷・都市計画十七), 1942.
- [354] 内閣, 広島都市計画街路ノ部中変更ノ件外一件, 内閣 (公文雑纂・昭和十一年・第五十五卷・都市計画二十), 1936.
- [355] 内閣, 広島都市計画街路中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十六年・第九十二卷・都市計画十五), 1941.
- [356] 内閣, 広島都市計画街路ノ部中変更, 内閣 (公文雑纂・昭和十七年・第百十二卷・都市計画三), 1942.
- [357] 内閣, 広島都市計画緑地決定 広島都市計画緑地事業及其ノ執行年度割決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十六年・第七十九卷・都市計画二), 1941.
- [358] 内閣, 広島都市計画緑地中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十八年・第百五十八卷・都市計画二十二), 1943.
- [359] 内閣, 和歌山都市計画区域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和二年・第三十一卷・都市計画一), 1927.

参考・引用文献

- [360] 内閣, 和歌山都市計画街路決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和六年・第三十六卷・都市計画二), 1931.
- [361] 内閣, 和歌山都市計画街路ノ部中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和八年・第四十一卷・都市計画一), 1933.
- [362] 内閣, 和歌山都市計画街路ノ部中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和九年・第三十八卷・都市計画一), 1934.
- [363] 内閣, 和歌山都市計画街路ノ部中変更, 内閣 (公文雑纂・昭和十六年・第九十八卷・都市計画二十一), 1941.
- [364] 内閣, 和歌山都市計画街路中追加変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十八年・第一百五十五卷・都市計画十九), 1943.
- [365] 内閣, 和歌山都市計画地域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和九年・第四十七卷・都市計画十), 1934.
- [366] 内閣, 和歌山都市計画風致地区指定, 内閣 (公文雑纂・昭和十六年・第九十八卷・都市計画二十一), 1941.
- [367] 内閣, 和歌山都市計画地域変更ノ件並本地域ノ些少ノ変更ヲ必要トスル場合ノ変更認可ニ関スル件, 内閣 (公文雑纂・昭和十八年・第一百五十五卷・都市計画十九), 1943.
- [368] 内閣, 都市計画法ヲ室蘭市外十市ニ適用スルノ件・御署名原本・昭和三年・勅令第二二五号, 内閣 (御署名原本昭和3年勅令), 1928.
- [369] 内閣, 宇部都市計画区域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和四年・第二十五卷・都市計画), 1929.
- [370] 内閣, 宇部都市計画風致地区指定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和八年・第四十八卷・都市計画八), 1933.
- [371] 内閣, 宇部都市計画地域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和八年・第四十八卷・都市計画八), 1933.
- [372] 内閣, 宇部都市計画街路決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和八年・第四十八卷・都市計画八), 1933.
- [373] 内閣, 宇部都市計画地域変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十年・第三十七卷・都市計画二), 1935.
- [374] 内閣, 宇部都市計画街路ノ部中変更ノ件, 内閣 (公文雑纂・昭和十二年・第五十三卷・都市計画八), 1937.
- [375] 内閣, 宇部都市計画街路変更, 内閣 (公文雑纂・昭和十六年・第九十六卷・都市計画十九), 1941.
- [376] 原田純孝編, 日本の都市法 I 構造と展開, 東京大学出版会, 2001.

- [377] 清水市史編さん委員会編, 清水市史. 第2巻, 吉川弘文館, 1981.
- [378] 鈴与社史編集委員会, 鈴与百七十年史, 鈴与株式会社・昭和出版文化株式会社, 1971.
- [379] 内閣, 静岡県安倍郡清水町清水三百七十七番地平民鈴木与平外百十七名呈出清水港開港請願の件, 内閣(議院回付請願書類原議(二)), 1897.
- [380] 内閣, 明治二十九年法律第十八号改正ノ件(静岡県安倍郡清水町平民望月万太郎外十六名呈出), 内閣(議院回付請願書類原議(二)), 1898.
- [381] 内閣, 開港港則中ヲ改正ス, 内閣(公文類聚・第二十三編・明治三十二年・第三十二卷・交通・通信(郵便・電信)・運輸), 1899.
- [382] 清水市史編纂委員会, 清水市史中巻, 清水市, 1964.
- [383] 清水港開港一〇〇年史編集委員会, 清水港開港一〇〇年史, 静岡県, 1999.
- [384] 内閣, 清水都市計画事業並執行年度割ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和二年・第三十二卷・都市計画二), 1927.
- [385] 内閣, 清水都市計画事業並執行年度割中変更決定ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和三年・第四十一卷・都市計画三), 1928.
- [386] 内閣, 清水都市計画事業街路ノ部中変更ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和五年・第二十八卷・都市計画三), 1930.
- [387] 内閣, 清水都市計画事業執行年度割変更ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和六年・第三十五卷・都市計画一), 1931.
- [388] 内閣, 清水都市計画事業街路並ニ執行年度割変更ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和八年・第四十二卷・都市計画二), 1933.
- [389] 内閣, 清水都市計画事業街路ノ部中執行年度割変更ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十年・第四十五卷・都市計画十), 1935.
- [390] 内閣, 清水都市計画街路事業並執行年度割変更ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十年・第五十一卷・都市計画十六), 1935.
- [391] 内閣, 清水都市計画街路事業執行年度割変更ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十一年・第三十八卷・都市計画三), 1936.
- [392] 内閣, 清水都市計画街路事業執行年度割ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十二年・第五十二卷・都市計画七), 1937.
- [393] 内閣, 都市計画街路事業執行年度割変更ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十三年・第六十卷・都市計画九), 1938.
- [394] 内閣, 清水都市計画街路事業及其ノ執行年度割中変更ノ件, 内閣(公文雜纂・昭和十五年・第八十一卷・都市計画六), 1940.
- [395] 内閣・内務大臣, 都市計画法第二条ニ依ル市ヲ指定ス, 内閣(公文類聚・第四十七編・

- 大正十二年・第一巻・政綱・詔勅～雑載), 1923.
- [396] 都市計画静岡地方委員会, 都市計画静岡地方委員会議事速記録第三回, 都市計画静岡地方委員会, 1926.
- [397] 都市計画静岡地方委員会, 第五回都市計画静岡地方委員会議事速記録, 都市計画静岡地方委員会, 1927.
- [398] 都市計画静岡地方委員会編, 第十回都市計画静岡地方委員会議事速記録, 都市計画静岡地方委員会, 1932.
- [399] 内閣, 静岡都市計画区域決定ノ件, 内閣 (公文雑纂・大正十四年・第二十二巻・都市計画), 1923.
- [400] 清水市教育会編, 清水市郷土研究第2輯, 臨川書店, 1940.
- [401] 辰巳会, “鈴木商店記念館 HP J-オイルミルズ清水工場,” [オンライン]. Available: <http://www.suzukishoten-museum.com/footstep/area/shimizu/j-.php>.
- [402] 辰巳会, “鈴木商店記念館 HP②清水木材倉庫のページ,” [オンライン]. Available: <http://www.suzukishoten-museum.com/footstep/area/shimizu/post-13.php>.
- [403] 静岡縣清水町長山田勝四郎・港湾協会編, 清水港の現在「港湾」2巻 (大正15年) 2号, 港湾協会, 1924.
- [404] 東洋製罐株式会社, 東洋製罐八十年の歩み, 東洋製罐株式会社, 1997.
- [405] 清水市教育会編, 鈴木与平市伝, 清水市教育会, 1942.
- [406] 高橋正学, 飛鳥文吉, 飛鳥翁伝記編纂会, 1941.
- [407] 静岡県企業局水道企画課, “静岡県 HP 静清工業用水道事業の紹介ページ,” [オンライン]. Available: <http://www.pref.shizuoka.jp/kigyuu/suido/seisei.html>.
- [408] 日本軽金属株式会社社史編集室, 日本軽金属三十年史, 日本軽金属株式会社, 1970.
- [409] 日本軽金属社史編集室, 日本軽金属二十年史, 日本軽金属株式会社, 1959.
- [410] 東燃十五年史編纂委員会編, 東燃十五年史, 東亜燃料工業株式会社, 1956.
- [411] 日本鋼管株式会社六十年史編纂委員会, 日本鋼管株式会社六十年史, 日本鋼管株式会社, 1972.
- [412] 日本鋼管株式会社編, 日本鋼管株式会社四十年史, 日本鋼管, 1952.
- [413] 日本発送電株式会社解散事業記念委員会, 日本発送電社史, 日本発送電株式会社解散事業記念委員会, 1954.
- [414] 黒崎窯業株式会社社史編集委員会, 黒崎窯業五十年史, 黒崎窯業株式会社, 1969.
- [415] 日立製作所, 日立製作所史2, 日立製作所臨時五十周年事業部社史編纂部, 1960.
- [416] 港湾協会調査部, 技術 清水港拡張計画概要「港湾」18巻 (昭和15年) 11号, 港湾

- 協会, 1940.
- [417] 港湾協会編, 清水港拡充計画改定「港湾」21巻(昭和18年)11号, 港湾協会, 1943.
- [418] 建設省編, 戦災復興誌. 第1巻(計画事業編), 都市計画協会, 1959.
- [419] 内閣, 戦災復興院(仮称)設置ニ関スル件, 内閣(公文類聚・第六十九編・昭和二十年・第十一巻・官職五・官制五(内閣三・枢密院)), 1945.
- [420] 法制局, 戦災復興院官制, 内閣法制局(法律命令綴込 下 自昭和20年10月至昭和20年12月), 1945.
- [421] 内閣官房内閣参事官室, 建設院設置法, 内閣官房(片山内閣閣議書類(その7)昭和22年11月25日~12月28日), 1947.
- [422] 内閣官房内閣参事官室, 建設省設置法, 内閣官房(芦田内閣閣議書類(その3)昭和23年5月1日~昭和23年5月18日), 1948.
- [423] 岸本友恵・木方十根, 鹿児島市戦災復興土地利用計画における戦災復興院嘱託制度の影響: 鹿児島市戦災復興都市計画研究その2(都市計画), (都市計画)『日本建築学会研究報告』.九州支部.3, 計画系(48), 009年3月号, 2009.
- [424] 内務省計畫局計畫課/建築局監督課, 戦災都市土地利用に関する調査報告(一)「復興情報」2巻(昭和21年)8月号, 戦災復興院, 1946.
- [425] 内閣, 戦災地復興計画基本方針, 内閣, 1945.
- [426] 越澤明, 復興計画—幕末・明治の大火から阪神・淡路大震災まで—, 中公新書, 2005.
- [427] 建設省編, 戦災復興誌. 第3巻(法制編), 都市計画協会, 1958.
- [428] 建設省編, 戦災復興誌. 第5巻(都市編 第2), 都市計画協会, 1957.
- [429] 建設省編, 戦災復興誌. 第4巻(都市編 第1), 都市計画協会, 1957.
- [430] 建設省編, 戦災復興誌. 第6巻(都市編 第3), 都市計画協会, 1958.
- [431] 内務省国土局計畫課, “静岡県 清水復興都市計畫街路及び土地区画整理決定の件,” 昭和21年戦災復興院告示第191号, 1946.
- [432] 静岡市, “静岡市 HP 土地区画整理事業の紹介(公共施行),” [オンライン]. Available: <https://www.city.shizuoka.lg.jp/000782552.pdf>.
- [433] 建設省編, 戦災復興誌. 第7巻(都市編 第4), 都市計画協会, 1957.
- [434] 香川県, “香川県 HP 土木部都市計畫課ページ,” [オンライン]. Available: <https://www.pref.kagawa.lg.jp/toshikei/toshikeikakusasshi/>.
- [435] 今治市, “今治市 HP 都市政策課 今治市の都市計畫2011,” [オンライン]. Available: <https://www.city.imabari.ehime.jp/tosisei/siryō/201104/>.
- [436] 鹿児島市, “鹿児島市 HP 土地区画整理事業ページ,” [オンライン]. Available: <http://www.city.kagoshima.lg.jp/kensetu/toshikeikaku/kukakuseiri/machizukuri/t>

ochi/jigyo/jigyo.html.

- [437] 建設省編, 戦災復興誌. 第9巻(都市編 第6), 都市計画協会, 1960.
- [438] 福岡市, “福岡市 HP 住宅都市局 地域まちづくり推進部 地域計画課 戦災復興土地  
区画整理事業ページ,” [オンライン]. Available:  
[http://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-  
toshi/chiikikeikaku/chikeihp/03/03/sensaihukko.html](http://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/chiikikeikaku/chikeihp/03/03/sensaihukko.html).
- [439] 建設省編, 戦災復興誌. 第8巻(都市編 第5), 都市計画協会, 1960.
- [440] 大分市, “大分市 HP 都市計画部まちなみ整備課区画整理ページ,” [オンライン].  
Available: 都市計画部まちなみ整備課.
- [441] 広島市, “広島市 HP 戦災復興土地区画整理事業ページ,” [オンライン]. Available:  
<http://www.city.hiroshima.lg.jp/www/genre/1000000000673/index.html>.
- [442] 和歌山市, “和歌山市の都市計画 平成30年度版(2018年度版),” 2019. [オンライ  
ン ]. Available:  
[http://www.city.wakayama.wakayama.jp/\\_res/projects/default\\_project/\\_page\\_/001  
/011/839/H30toshikeikaku.pdf](http://www.city.wakayama.wakayama.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/011/839/H30toshikeikaku.pdf).
- [443] 鹿児島市戦災復興誌編集委員会編, 鹿児島市戦災復興誌, 鹿児島市, 1982.
- [444] 敦賀市戦災復興誌編纂委員会編, 敦賀市戦災復興誌, 敦賀市, 1955.
- [445] 戦災復興院計画課編纂, 特別都市計画関係法規集, 都市計画協会, 1947.
- [446] 内閣, 運輸省設置法, 内閣(公文類聚・第七十四編・昭和二十四年・第二十八巻・官  
規十三・農林省二・運輸省一), 1949.
- [447] 国立公文書館, “国立公文書館アジア歴史資料センターHP 運輸省の歴史,” [オンライ  
ン]. Available: <https://www.jacar.go.jp/glossary/term1/0110-0010-0070-0050.html>.
- [448] 内閣, 海上保安庁法・御署名原本・昭和二十三年・法律第二八号, 内閣(昭和23年  
法律), 1948.
- [449] 黒田静夫・港湾協会編, 論説 終戦前後に於ける港湾施設の問題 「港湾」23号(昭  
和21年)01号, 港湾協会, 1946.
- [450] 赤間文三(大阪府知事)・港湾協会編, 評論 大阪港の復興について「港湾」25巻(昭  
和23年)05号, 港湾協会, 1948.
- [451] 建設省総務局総務課, 香川県 土地収用事業認定について〔香川県坂出市起業 港湾  
埠頭整備事業〕, 建設省, 1948.
- [452] 建設省総務局総務課, 愛媛県 土地収用法による事業認定について何〔愛媛県起業  
港湾修築工事〕(昭和24年建設省公告第4号), 建設省, 1949.
- [453] 紙谷齊治・港湾協会編, 論文 偉大なる未完成品岡山県水島港「港湾」26巻(昭和24



- 年) 02 号, 港湾協会, 1949.
- [454] SM 生 (匿名)・港湾協会編, 吾輩は港湾法である「港湾」27 卷 (昭和 25 年) 07 号, 港湾協会, 1950.
- [455] 港湾協会編, 港湾法の国会審議経過「港湾」27 卷 (昭和 25 年) 07 号, 港湾協会, 1950.
- [456] 内閣, 港湾法・御署名原本・昭和二十五年・法律第二一八号, 内閣 (昭和 25 年法律), 1950.
- [457] 後藤憲一・港湾協会編, 港湾法の発足に際して「港湾」27 号 (昭和 25 年) 07 号, 港湾協会, 1950.
- [458] 内閣, 港湾法施行令・御署名原本・昭和二十六年・政令第四号, 内閣 (昭和 26 年政令), 1951.
- [459] 石川栄耀・港湾協会編, 港湾都市計画の問題「港湾」29 卷 (昭和 27 年) 5 号, 港湾協会, 1952.
- [460] 建設省計画局都市計画課, 山口県岩国都市計画臨港地区指定について (昭和 32 年建設省告示第 373 号), 建設省計画局都市計画課, 1962.
- [461] 浜崎哲史・港湾協会編, 港湾隣接地域及び臨港地区の指定について「港湾」42 卷 (昭和 40 年) 01 号, 港湾協会, 1965.
- [462] 東寿, 港湾計画論, 日本港湾協会, 1956.
- [463] 総務庁行政監察局監修, 行政監察月報. (43), 行政管理研究センター, 1963.
- [464] 総務庁行政監察局監修, 行政監察月報. (50), 行政管理研究センター, 1963.
- [465] 大蔵財政調査会, 行政と財政監査. 昭和 41 年版, 大蔵財政調査会, 1965.
- [466] 総務庁行政監察局監修, 行政監察月報. (55), 行政管理研究センター, 1964.
- [467] 総務庁行政監察局監修, 行政監察月報. (62), 行政管理研究センター, 1964.
- [468] 建設省計画局都市計画課, 青森県 青森都市計画臨港地区の指定について (昭和 33 年建設省告示第 245 号), 建設省計画局都市計画課, 1958.
- [469] 建設省都市局都市計画課, 福岡県 福岡都市計画臨港地区の指定について (昭和 37 年建設省告示第 1503 号), 建設省都市局都市計画課, 1962.
- [470] 建設省都市局都市計画課, 岩手県宮古都市計画臨港地区の指定 (昭和 39 年建設省告示第 749 号), 建設省都市局都市計画課, 1964.
- [471] 建設省都市局都市計画課, 鹿児島県鹿児島市都市計画鹿児島港臨港地区の指定について (昭和 39 年建設省告示第 269 号), 建設省都市局都市計画課, 1964.
- [472] 建設省都市局都市計画課, 大分県大分市大分都市計画大分港臨港地区の指定について (昭和 39 年建設省告示第 3582 号), 建設省都市局都市計画課, 1964.
- [473] 建設省都市局都市計画課, 香川県高松市都市計画高松港臨港地区の指定について (昭

- 和39年建設省告示第407号), 建設省都市局都市計画課, 1964.
- [474] 建設省都市局都市計画課, 清水都市計画清水臨港地区の指定について, 建設省, 1964.
- [475] 建設省都市局都市計画課, 広島県広島平和記念都市建設計画広島港臨港地区の指定(昭和40年建設省告示第1735号), 建設省都市局都市計画課, 1965.
- [476] 建設省都市局都市計画課, 高知県 高知市都市計画高知港臨港地区の指定について(昭和40年建設省告示第2007号), 建設省都市局都市計画課, 1965.
- [477] 建設省都市局都市計画課, 山口県宇部都市計画宇部臨港地区の指定について(昭和40年建設省告示第1219号), 建設省都市局都市計画課, 1965.
- [478] 建設省都市局都市計画課, (和歌山県)和歌山都市計画和歌山下津港(本港地区)臨港地区の指定(昭和40年建設省告示第2103号), 建設省都市局都市計画課, 1965.
- [479] 建設省都市局都市計画課, 愛媛県今治市 都市計画今治臨港地区の指定について(昭和40年建設省告示第358号), 建設省都市局都市計画課, 1964.
- [480] 建設省都市局都市計画課, 宮城県塩釜市塩釜都市計画塩釜港臨港地区の指定について(昭和40年建設省告示第860号), 建設省都市局都市計画課, 1965.
- [481] 建設省都市局都市計画課, 福井県敦賀都市計画敦賀臨港地区の指定について(昭和41年建設省告示第265号), 建設省都市局都市計画課, 1966.
- [482] 荒谷俊昭・港湾協会編, 港湾管理と臨港地区 「港湾」第45号(昭和43年)10号, 港湾協会, 1968.
- [483] 経済企画庁総合計画局, 日本の社会資本—21世紀へのストック, 東洋経済新報社, 1998.
- [484] 梅原浩次郎, “新都市計画法以降名古屋の特別工業地区指定の目標と土地利用変化に与えた指定の影響に関する研究,” 1998年 第33回日本都市計画学会学術研究論文集 p.283-288, 1998.
- [485] 敦賀市史編さん委員会編, 敦賀市史 通史編 下巻, 敦賀市, 1988.
- [486] 阿部利三郎, 今治市街全圖, 1923.
- [487] 矢野剛, 商港論, 巖松堂書店, 1931.
- [488] 内務省土木局河川課編, 直轄工事年報 昭和9年度 附図, 内務省土木局, 1934.
- [489] 福井県敦賀郡敦賀町編, 敦賀港及敦賀町附近之図, 水野定治, 1933.
- [490] 内務省土木局編, 直轄工事年報. 昭和3年度, 内務省土木局, 1928.
- [491] 今治市, 今治市誌, 今治市, 1943.
- [492] 鹿児島市, 鹿児島市勢要覧 昭和12年版, 鹿児島市, 1937.

- [493] 内務省神戸土木出張所, 今治港修築工事概要, 内務省神戸土木出張所, 1934.
- [494] 宮古商工会編, 宮古案内, 宮古商工会, 1934.
- [495] 内務省土木局河川課編, 直轄工事年報 昭和 12 年度, 内務省土木局河川課, 1937.
- [496] 福岡市産業課編, 福岡市勸業要覧 昭和 11 年, 福岡市産業課, 1936.
- [497] 青森市編, 青森市勢一覽表 昭和 10 年版, 青森市, 1935.
- [498] 圖書撰獎會, 山口県長門國宇部市新地圖, 大空紙店, 1922.
- [499] 宇部市全図, 1938.
- [500] 櫻田國藏, 清水市全圖, 櫻田書店, 1924.
- [501] 内務省土木局編, 直轄工事年報 昭和 2 年度, 内務省土木局, 1927.
- [502] 内閣, 敦賀都市計画街路決定ノ件, 内閣, 1937.
- [503] 内務省, 官報. 1933 年 04 月 15 日, 大蔵省印刷局, 1933.
- [504] 伊藤正男編, 大分市誌, 全国市町村誌刊行会, 1937.
- [505] 和歌山市編, 和歌山都市計画図, 和歌山市, 1931.
- [506] 都市計画静岡地方委員会編, 清水静岡都市計画地域図, 都市計画静岡地方委員会, 1933.
- [507] 内閣, 名古屋都市計画工業専用地区指定ノ件, 内閣 (公文雜纂・昭和十五年・第七十八卷・都市計画三), 1940.
- [508] 内閣, 尼崎都市計画運河決定ノ件, 内閣 (公文雜纂・昭和九年・第四十二卷・都市計画五), 1934.
- [509] 新潟財界評論社編, 新潟産業界の現勢, 新潟財界評論社, 1935.
- [510] 都市計画愛知地方委員会編, 名古屋都市計画街路及運河網並公園配置図, 都市計画愛知地方委員会, 1931.
- [511] 港湾協会編, 尼崎築港計画「港湾」昭和 4 年 (7 卷) 3 号, 港湾協会, 1929.
- [512] 港湾協会編, 塩釜港修築計画概要「港湾」21 号 (昭和 18 年) 7 号, 港湾協会, 1943.
- [513] 港湾協会第六回通常総会宮城準備委員会編, 宮城県案内, 港湾協会第六回通常総会宮城準備委員会, 1933.
- [514] 鹿児島県鹿児島港務所編, 鹿児島港案内, 鹿児島県鹿児島港務所, 1918.
- [515] 横浜市土木局編, 横浜港, 横浜市土木局, 1934.
- [516] 港湾協会編, 堺工業港の計画案「港湾」14 卷 (昭和 11 年) 2 号, 港湾協会, 1936.
- [517] 港湾協会編, 名古屋工業港の調査「港湾」14 卷 (昭和 11 年) 10 号, 港湾協会, 1936.
- [518] 下関土木出張所編, 洞海湾改修計画概要, 内務省下関土木出張所, 1937.
- [519] 宮古市編, 宮古都市計画図, 宮古市, 1951.

- [520] 鉄道省運輸局編, 港湾と鉄道との関係調書. 第3輯, 鉄道省運輸局, 1925.
- [521] 内閣, 広畑都市計画工業専用地区指定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十七年・第三百三十一卷・都市計画二十二), 1942.
- [522] 内閣, 八戸都市計画工業専用地区指定決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十八年・第百五十二卷・都市計画十六), 1943.
- [523] 内閣, 群馬県太田都市計画新興工業都市建設土地地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十五年・第七十八卷・都市計画三), 1940.
- [524] 内閣, 神奈川県上溝都市計画相模原土地地区劃整理○神奈川県大野都市計画相模原土地地区劃整理○神奈川県相原都市計画相模原土地地区劃整理○神奈川県大沢都市計画相模原土地地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十四年・第八十四卷・都市計画十七), 1939.
- [525] 内閣, 広畑都市計画地域指定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十七年・第三百三十一卷・都市計画二十二), 1942.
- [526] 内閣, 和歌山都市計画河西土地地区画整理追加決定の件(昭和19年内務省告示第50号), 内閣(都市計画及び都市計画事業の決定書類等・昭18・国土都市計画・和歌山・354冊), 1943.
- [527] 内務省国土局計画課, 福岡県福岡都市計画春日原土地地区画整理中変更の件(昭和19年内務省告示第74号), 内閣(都市計画及び都市計画事業の決定書類等・昭18・国土都市計画・福岡・385冊), 1943.
- [528] 港湾協会編, 坂出港修築計画概要「港湾」25巻(昭和23年)02号, 港湾協会, 1948.
- [529] 内務大臣官房都市計画課編, 都市計画要鑑. 附圖, 内務省, 1927.
- [530] 株式会社巴川製紙所, “巴川製紙所 HP 会社情報ページ,” [オンライン]. Available: <https://www.tomoegawa.co.jp/corporation/1min.html>.
- [531] 敦賀市立博物館編, 古写真が語る敦賀, 敦賀市立博物館, 2011.
- [532] 都市計画協会編, 都市公論19巻(昭和11年)8号(11月号), 都市計画協会, 1936.
- [533] 内閣, 和歌山都市計画河西土地地区劃整理決定ノ件, 内閣(公文雑纂・昭和十六年・第九十八卷・都市計画二十一), 1941.
- [534] 東亜燃料工業, 石油報国: 東燃25年史, 東亜燃料工業株式会社, 1964.
- [535] 監修-市毛陽二郎・川崎文昭, 清水いまむかし 明治・大正・昭和-写真が語る清水の今昔懐かしの100景, 郷土出版社, 1987.
- [536] 建設省都市局都市計画課, (岡山県)岡山都市計画用途地域の変更について(昭和44年建設省告示第1849号), 建設省(都市計画及び都市計画事業の決定書類等・鳥取県、青森県、東京都、岡山県), 1969.

- [537] 柳檜悦, 駿河国清水港之図 (大日本海岸実測図), 兵部省海軍部水路局, 1877.
- [538] 運輸省港湾局, 直轄港湾工事年報. 昭和 35 年度 附図, 運輸省港湾局, 1960.
- [539] 運輸省港湾局, 直轄港湾工事年報. 昭和 40 年度 附図, 運輸省港湾局, 1965.
- [540] 運輸省港湾局, 直轄港湾工事年報. 昭和 38 年度 附図, 運輸省港湾局, 1963.
- [541] 運輸省港湾局, 直轄港湾工事年報. 昭和 39 年度 附図, 運輸省港湾局, 1964.
- [542] 谷謙二, “「今昔マップ旧版地形図タイル画像配信・閲覧サービス」の開発,” GIS-理論と応用 25 卷 1 号, 2017.
- [543] 谷謙二, “今昔マップ on the web,” [オンライン]. Available: <http://ktgis.net/kjmapw/>.
- [544] 建設省計画局都市復興課, “福岡県 福岡市復興土地区画整理事業設計変更について,” 建設省計画局都市復興課, 1955.
- [545] 建設省計画局区画整理課, “香川県 高松都市計画復興土地区画整理事業の設計変更認可申請について,” 建設省計画局区画整理課, 1957.
- [546] 大日本帝国陸地測量部, 五万分之一 敦賀, 1909.
- [547] 建設省計画局都市復興課, 静岡県 清水特別都市計画事業復興土地区画整理第 1 工区及び第 2 工区設計変更認可について, 建設省計画局都市復興課, 1955.

論文本編中の図

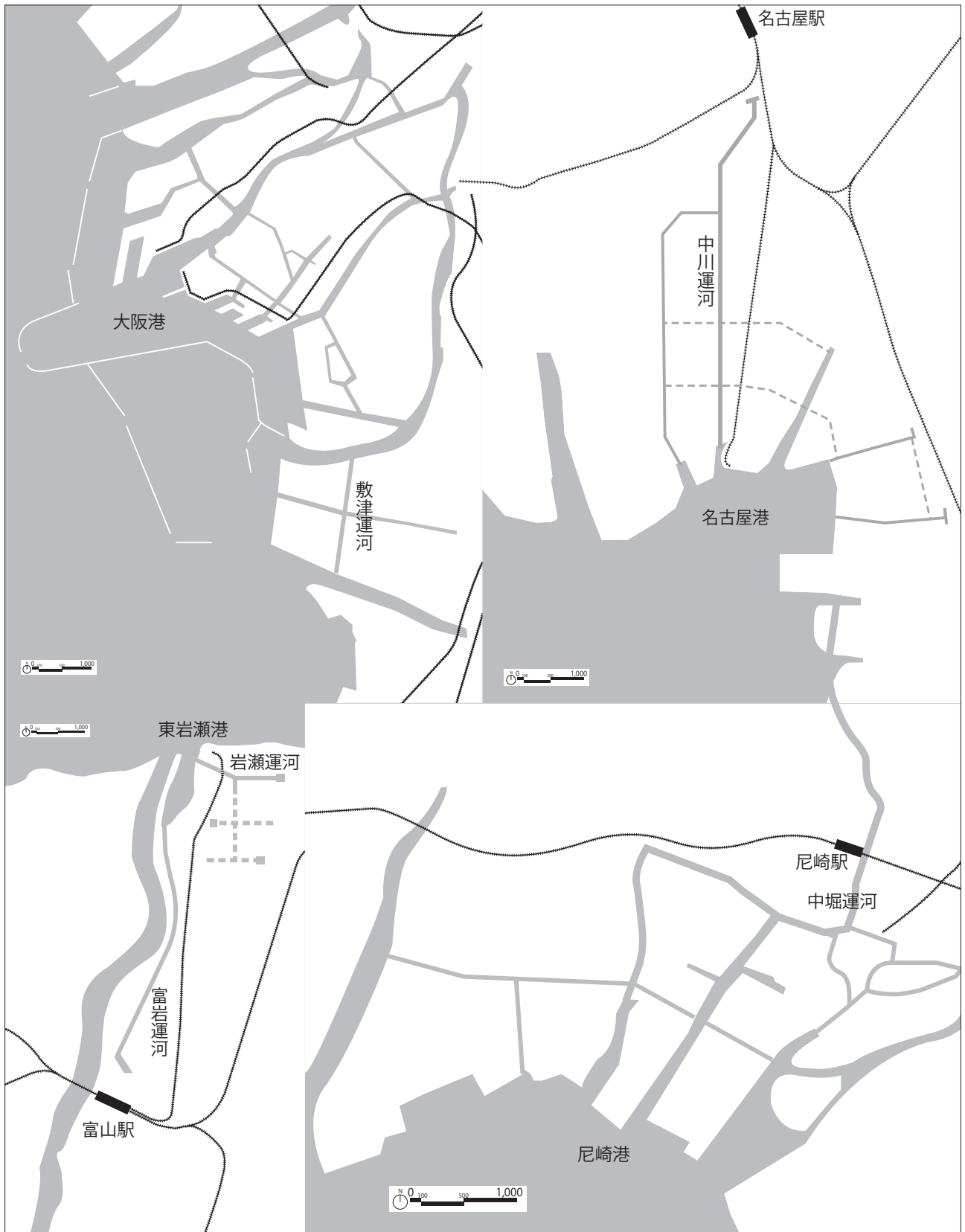


図 3-31



図 3-41

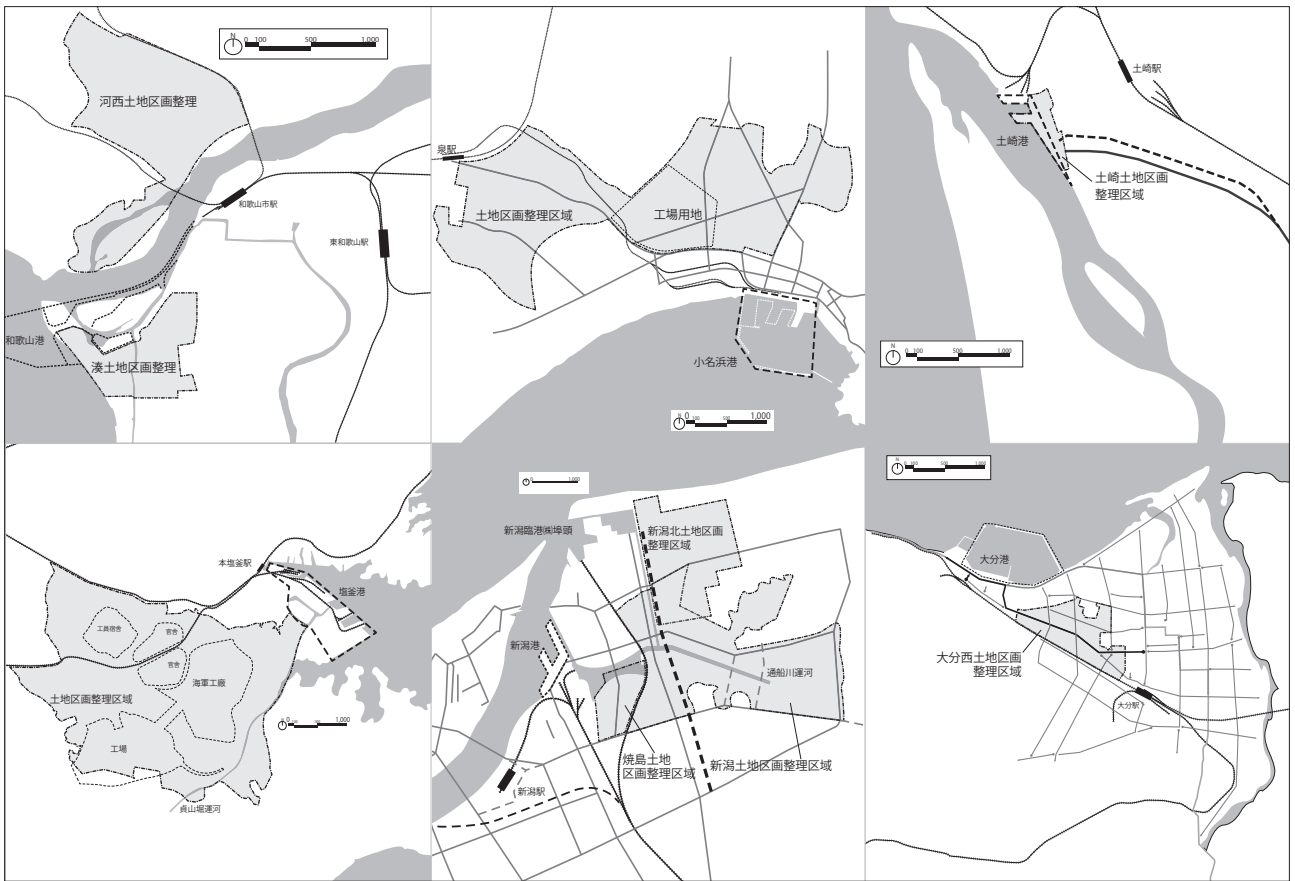


图 3-48



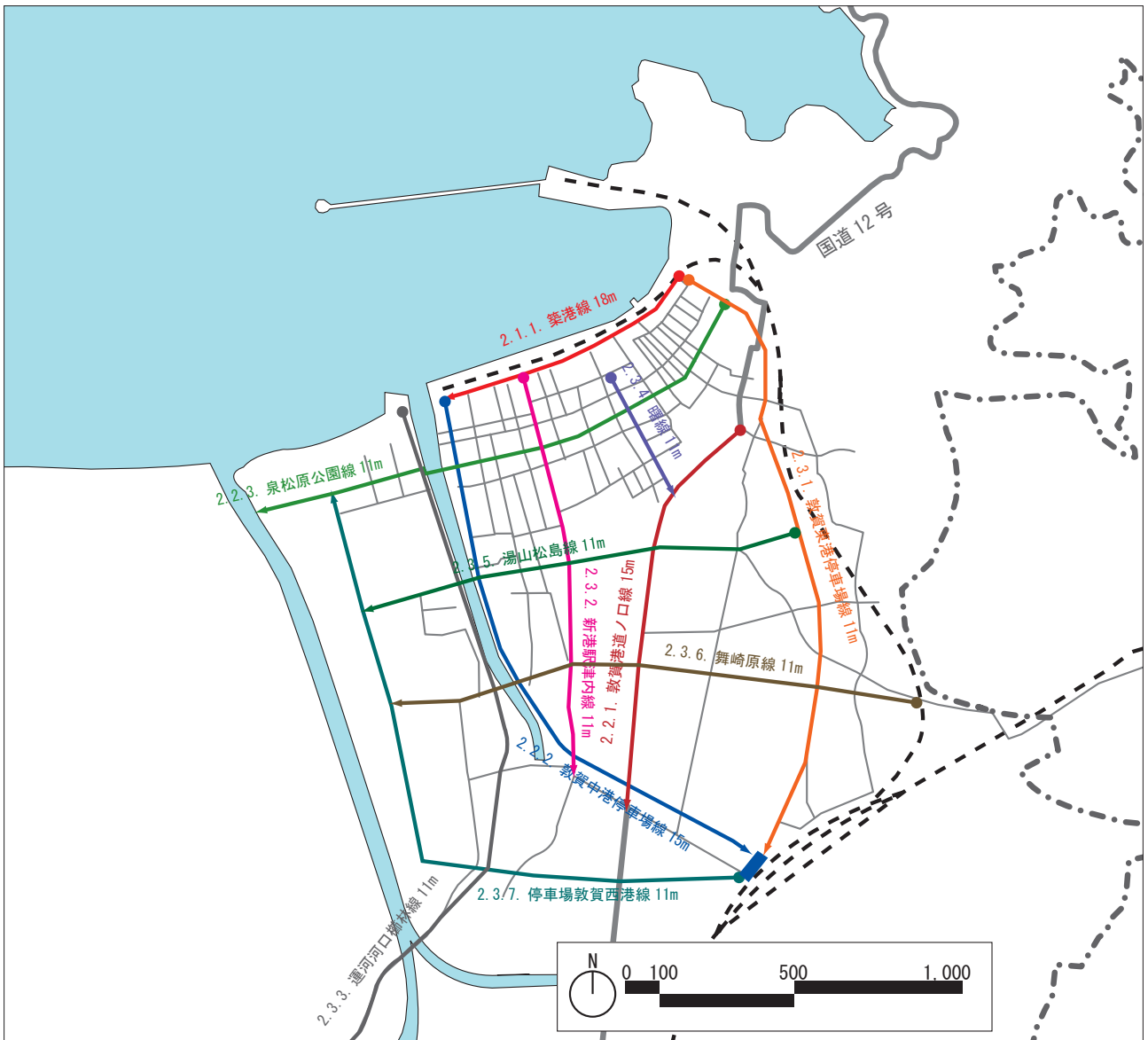


図 4-77

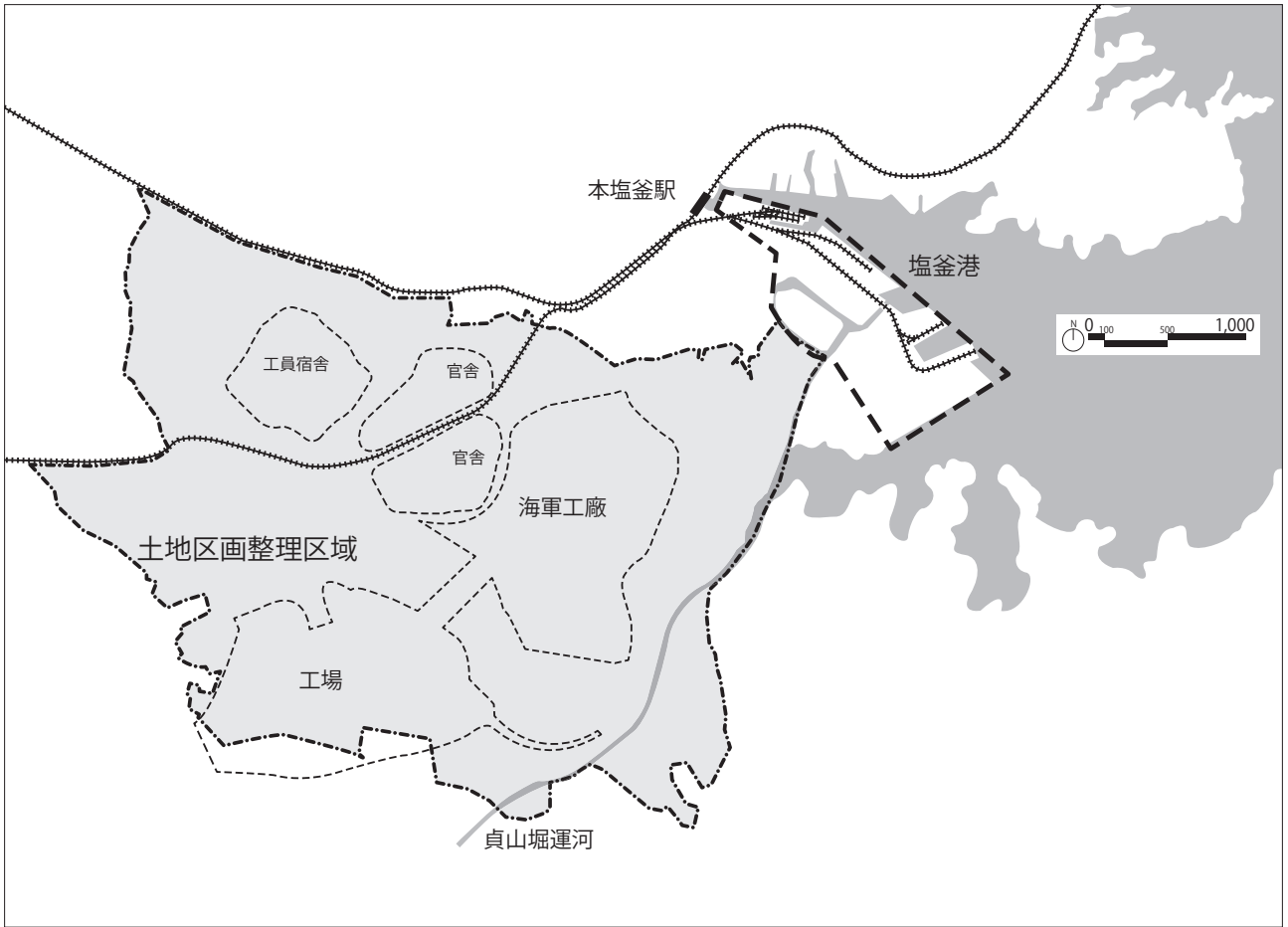
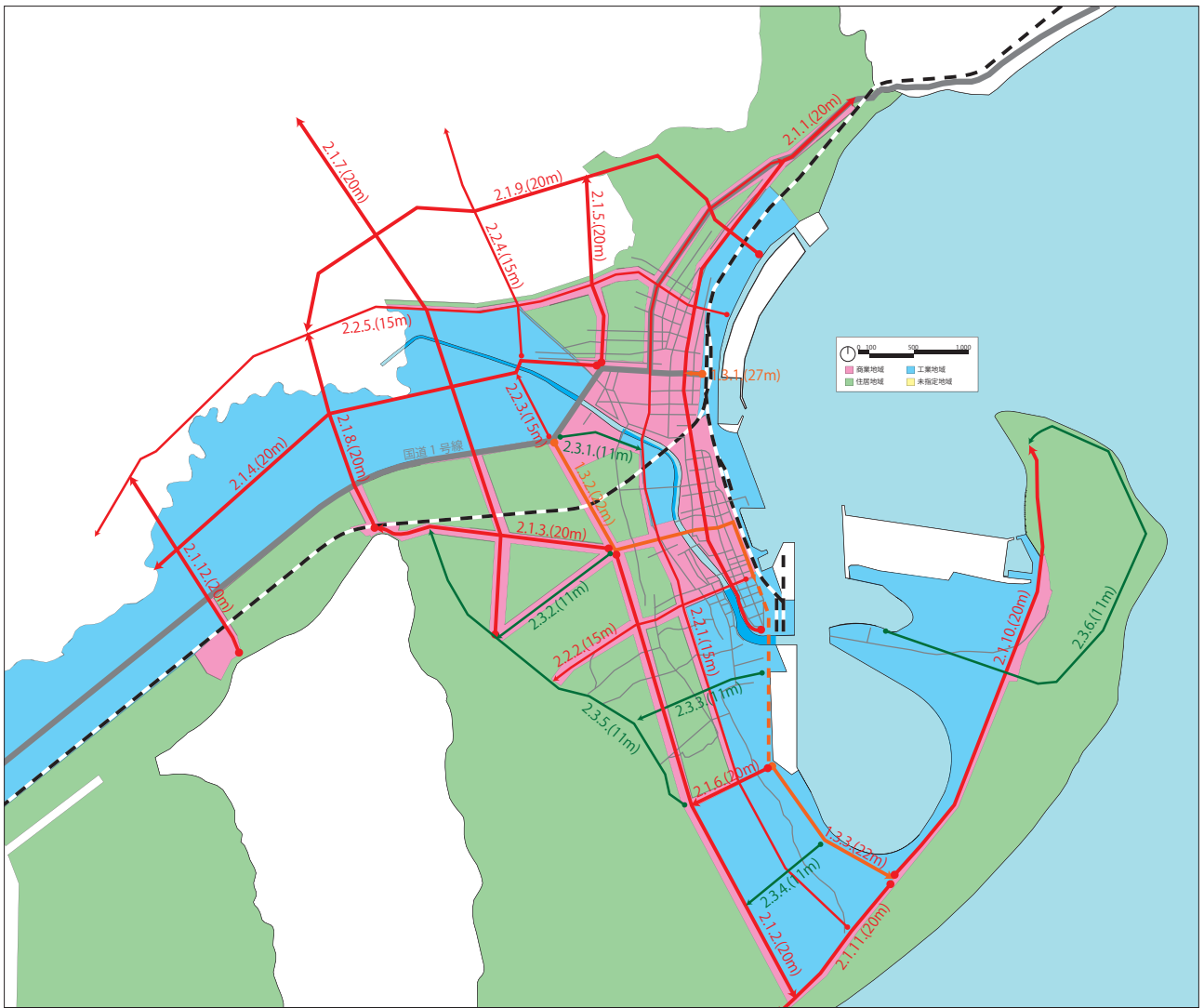
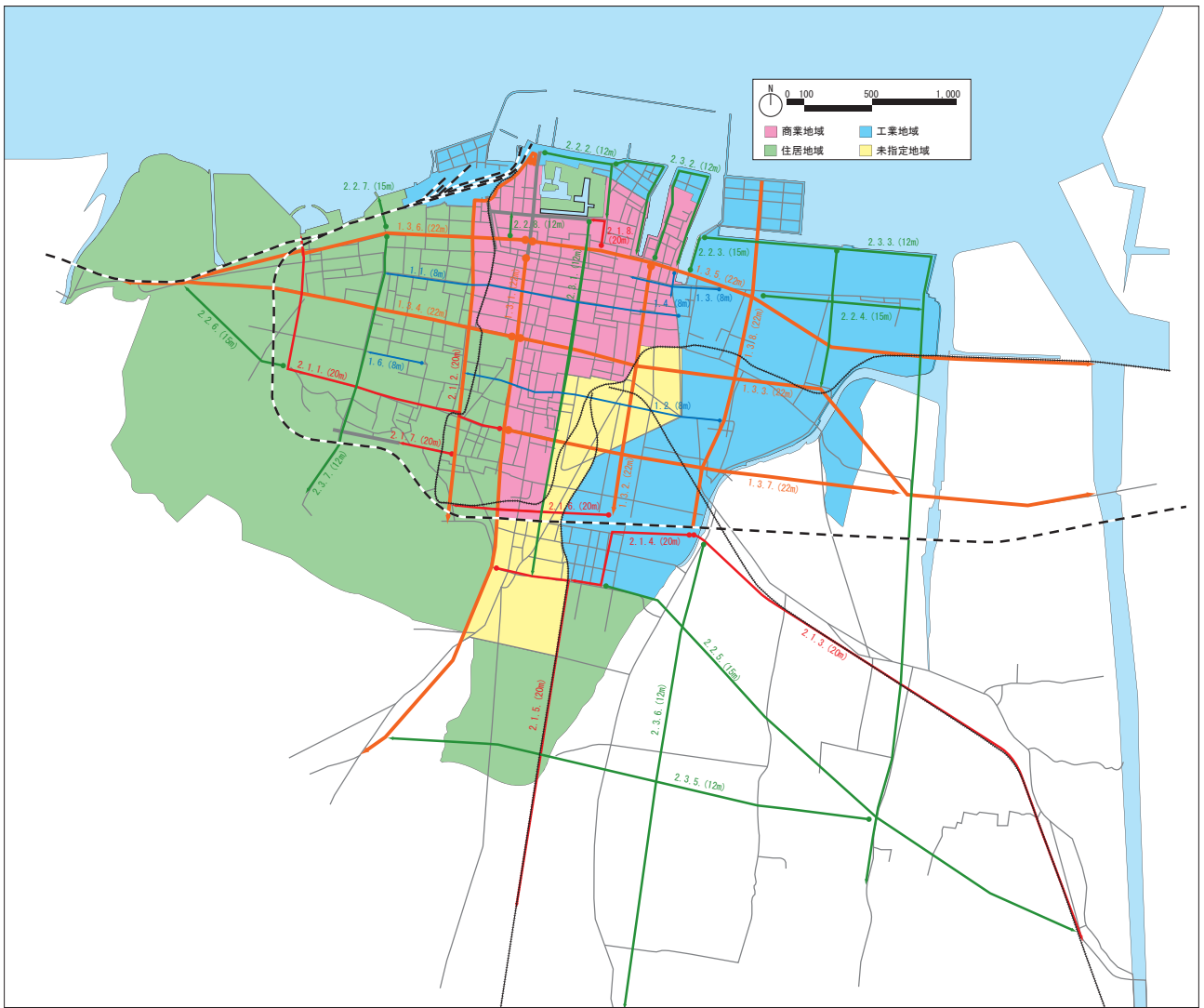


図 4-79



☒ 4-85



☒ 4-88



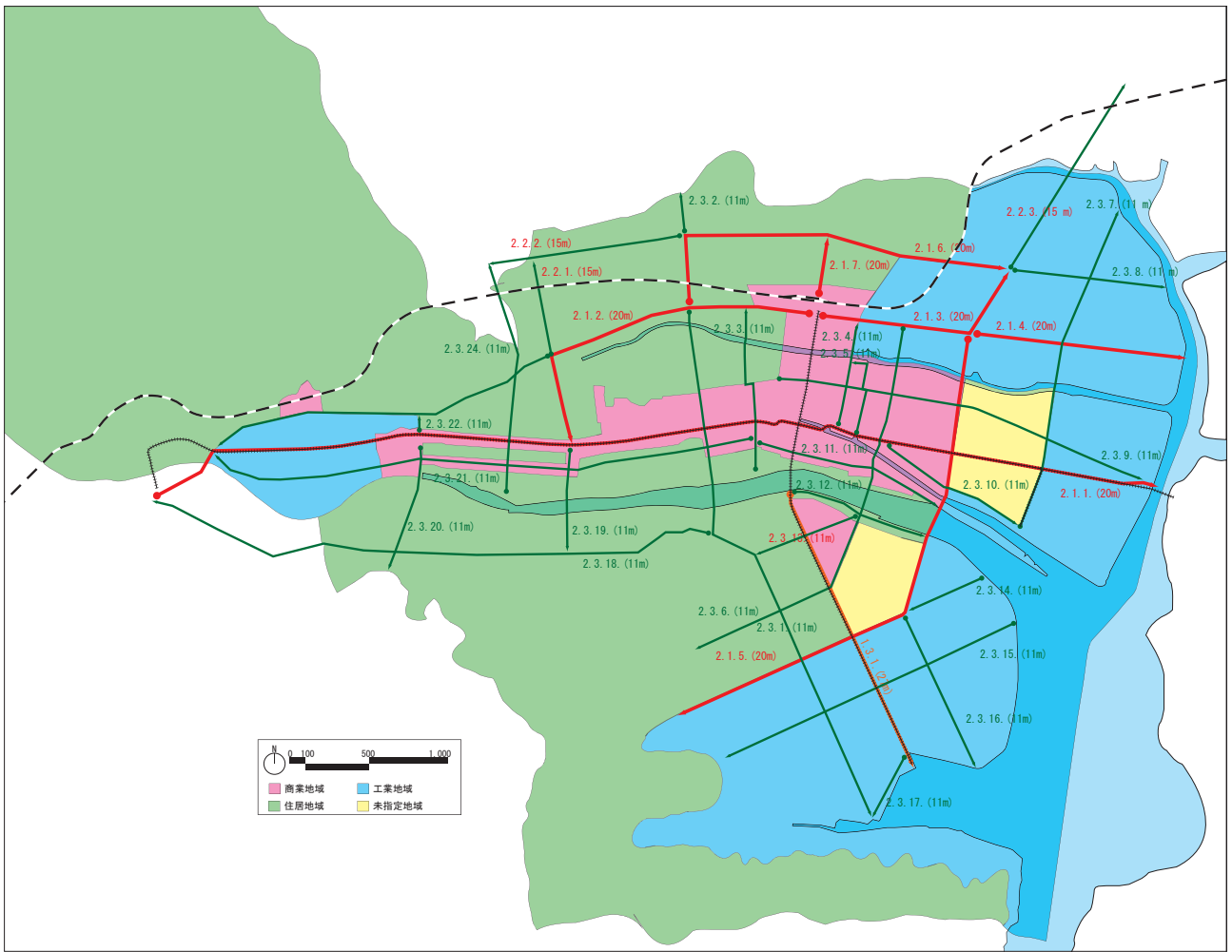


図 4-102

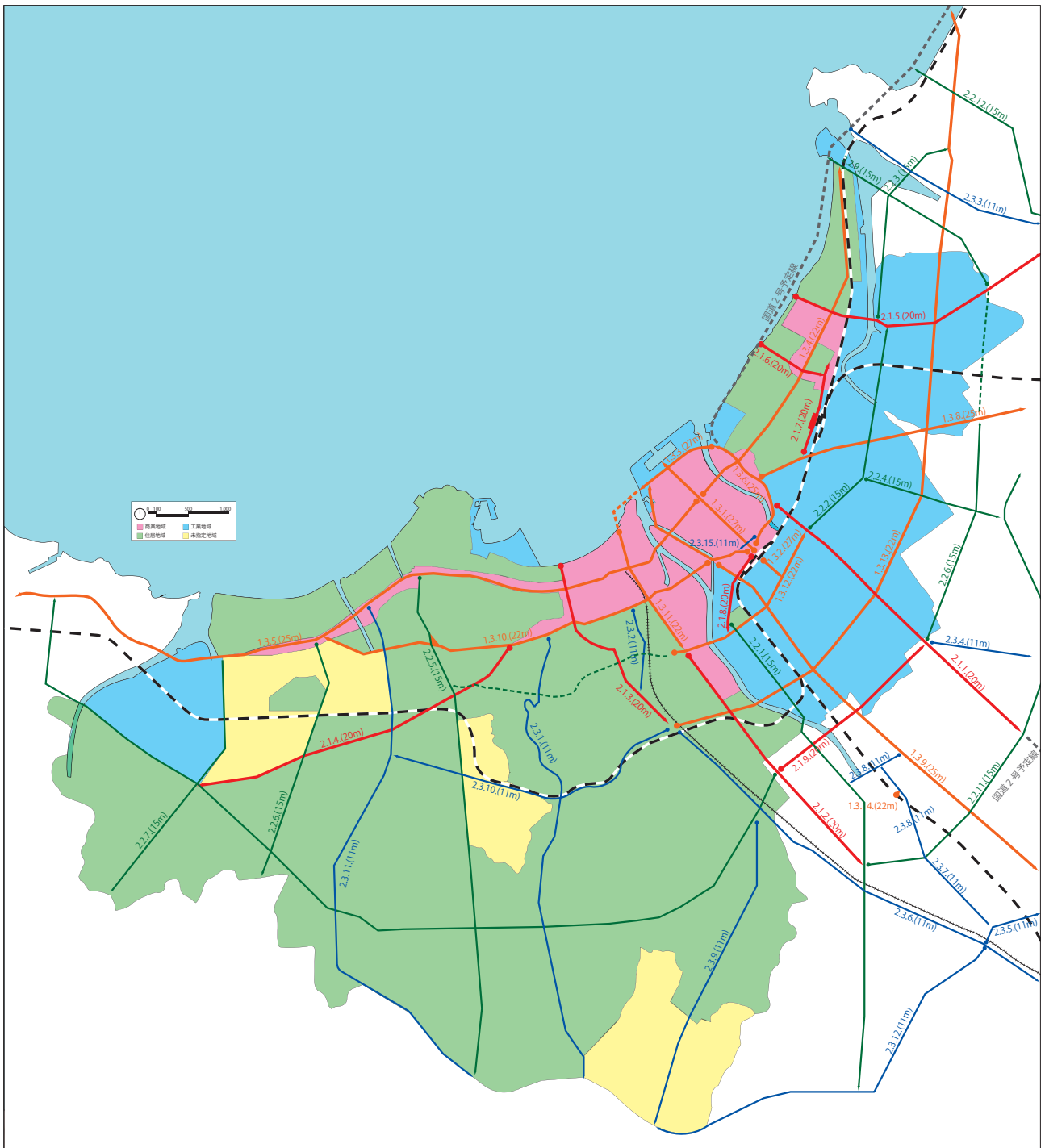
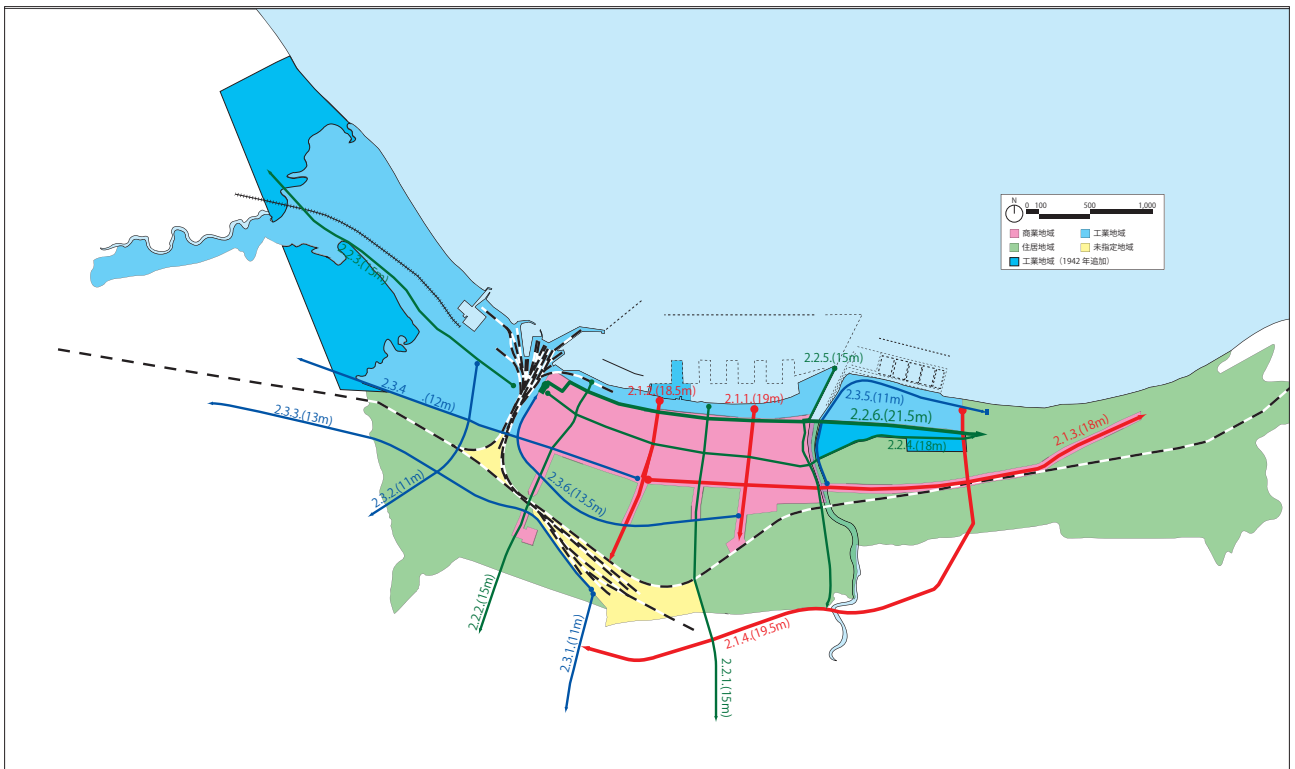
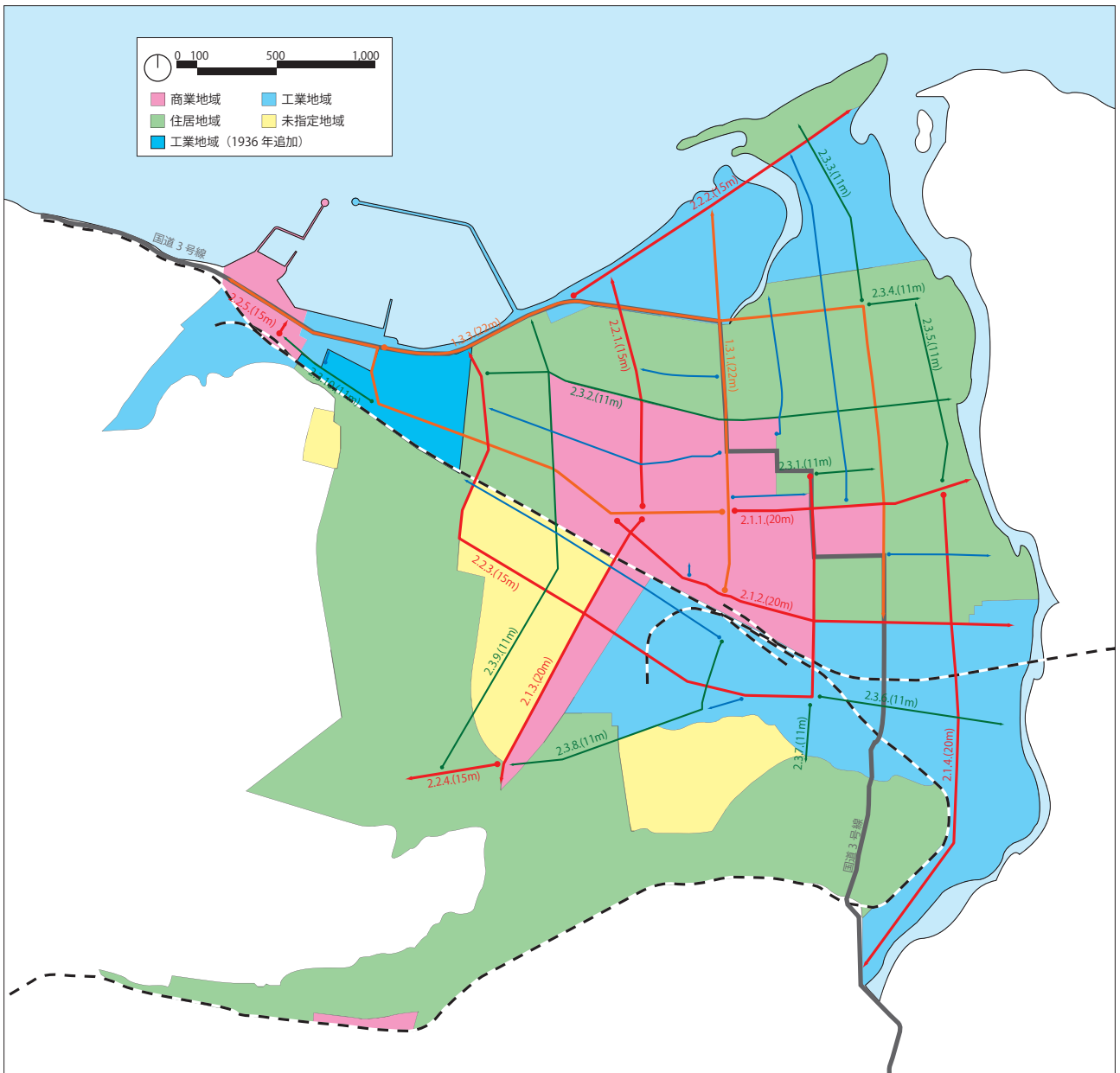


図 4-106



☒ 4-110





☒ 4-114



図 4-117



图 4-120

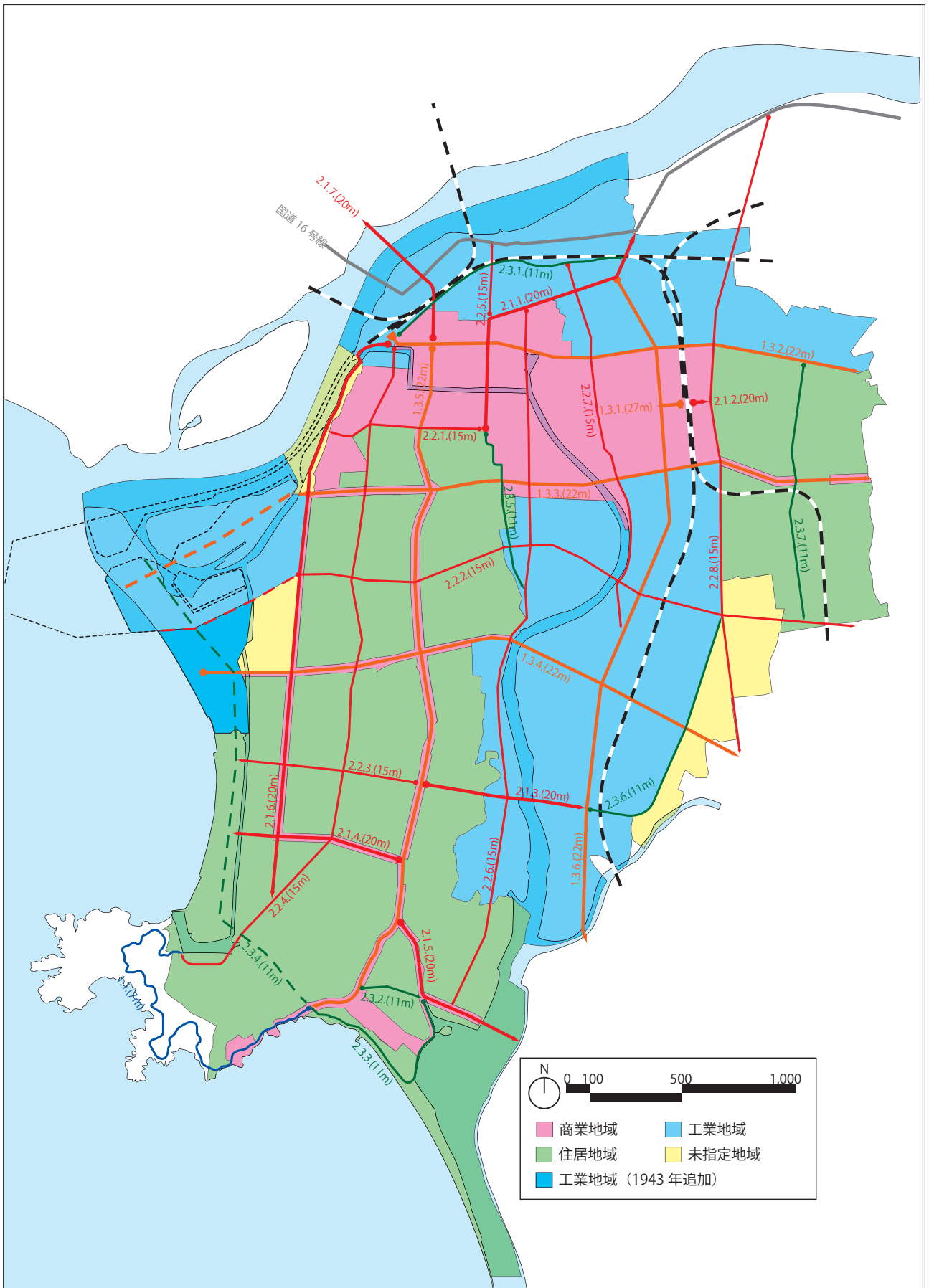


図 4-125

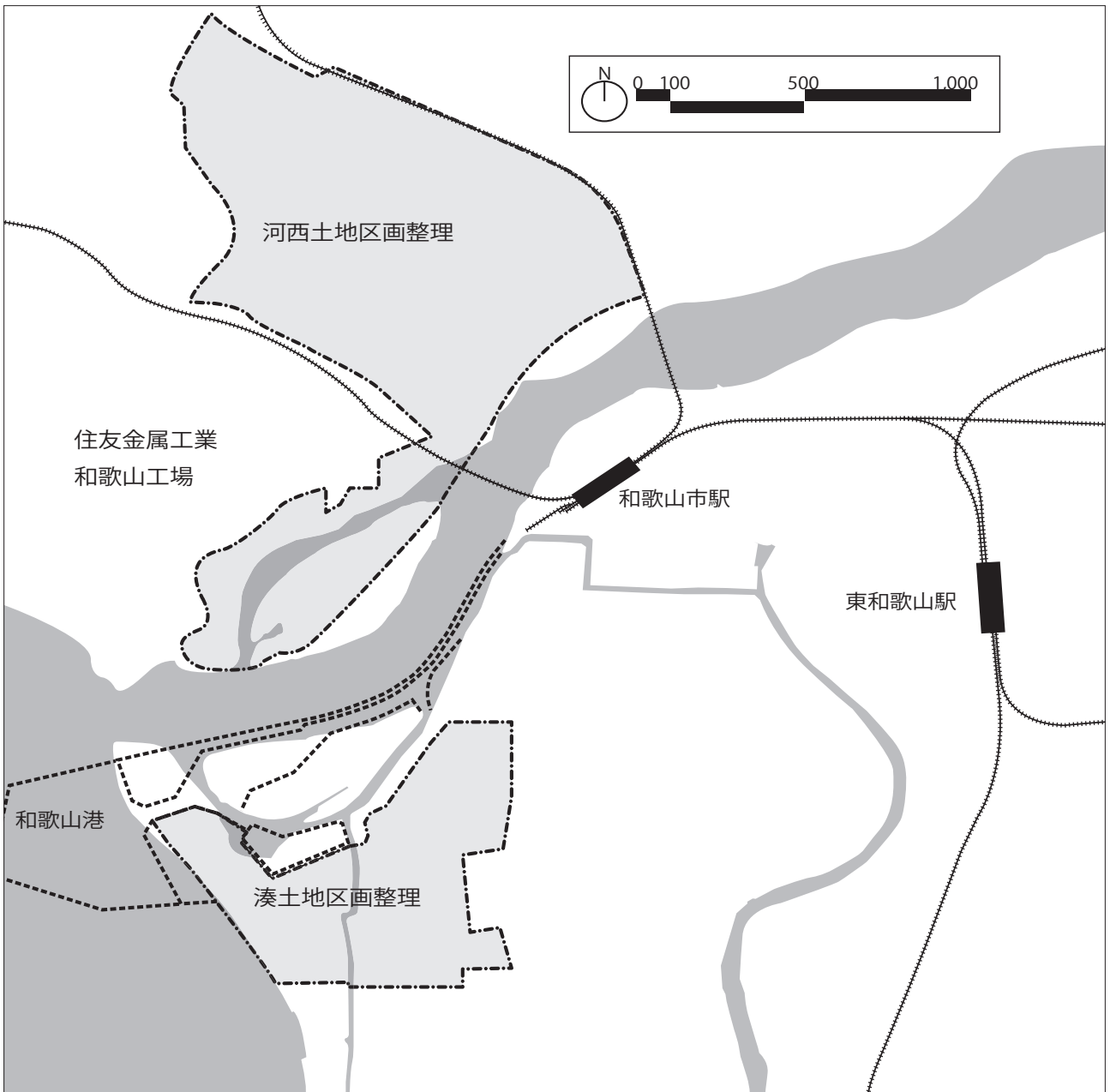


図 4-127

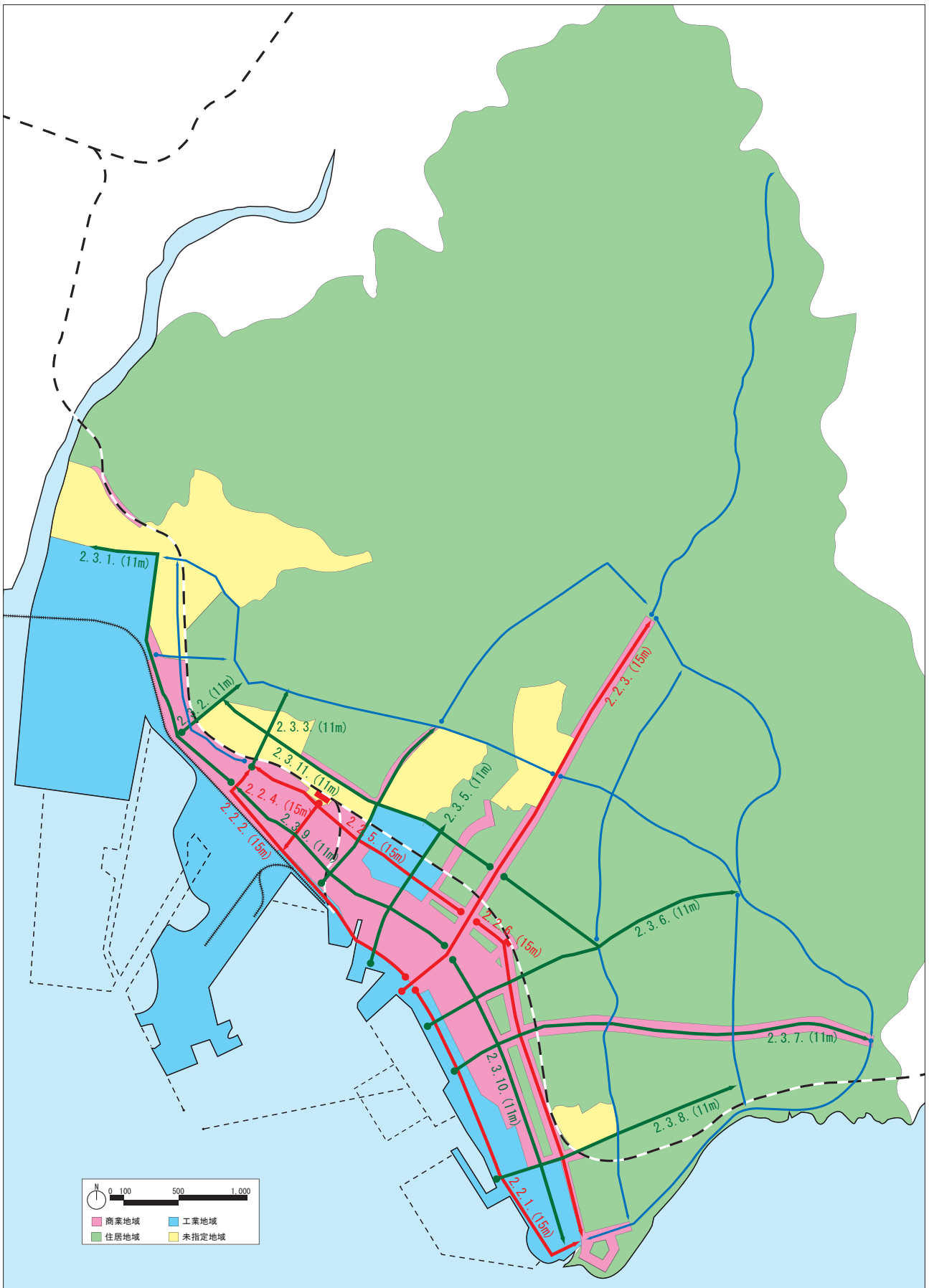


図 4-130



図 4-131



図 5-9



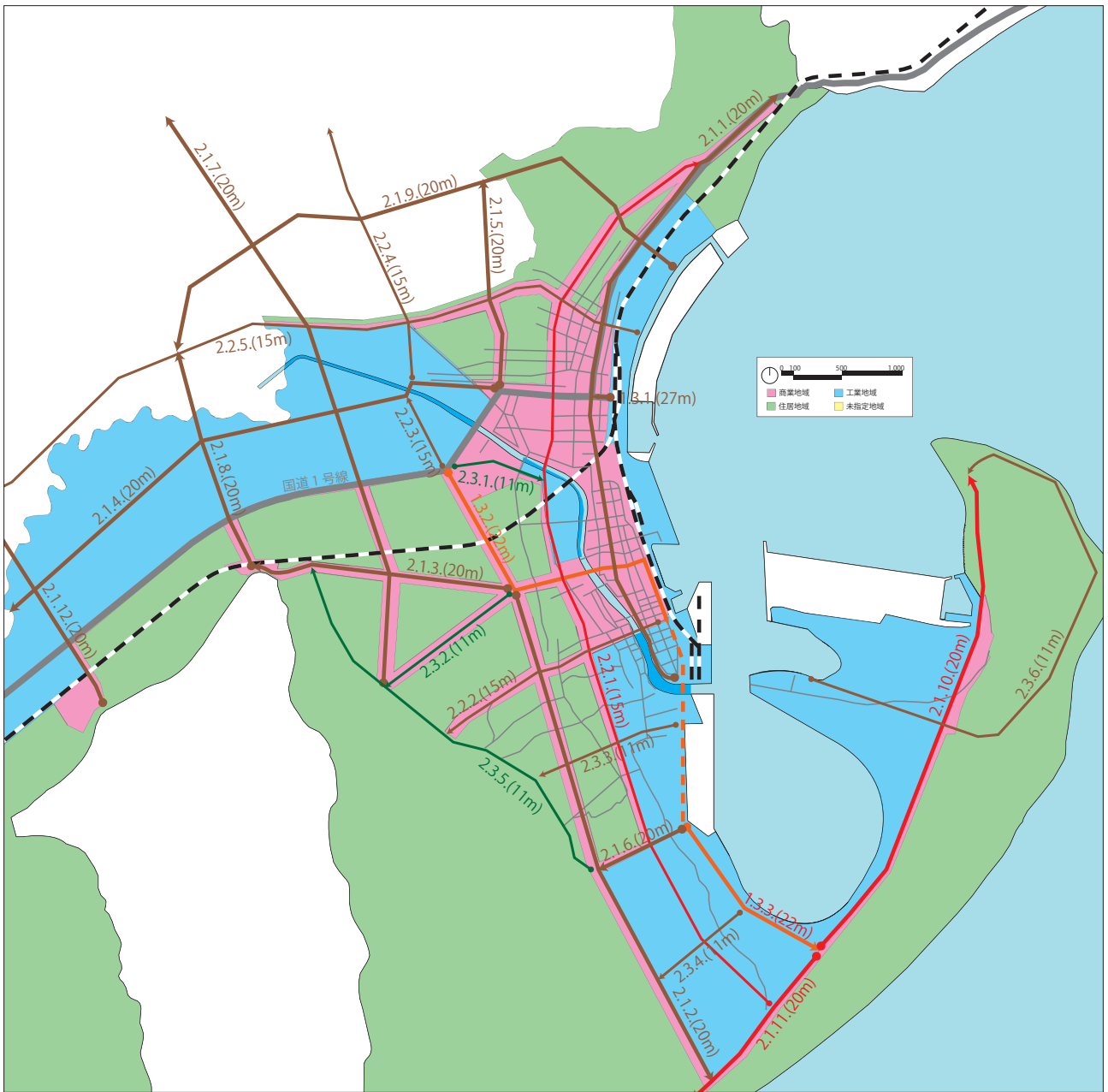


図 5-17



図 5-22



図 5-41

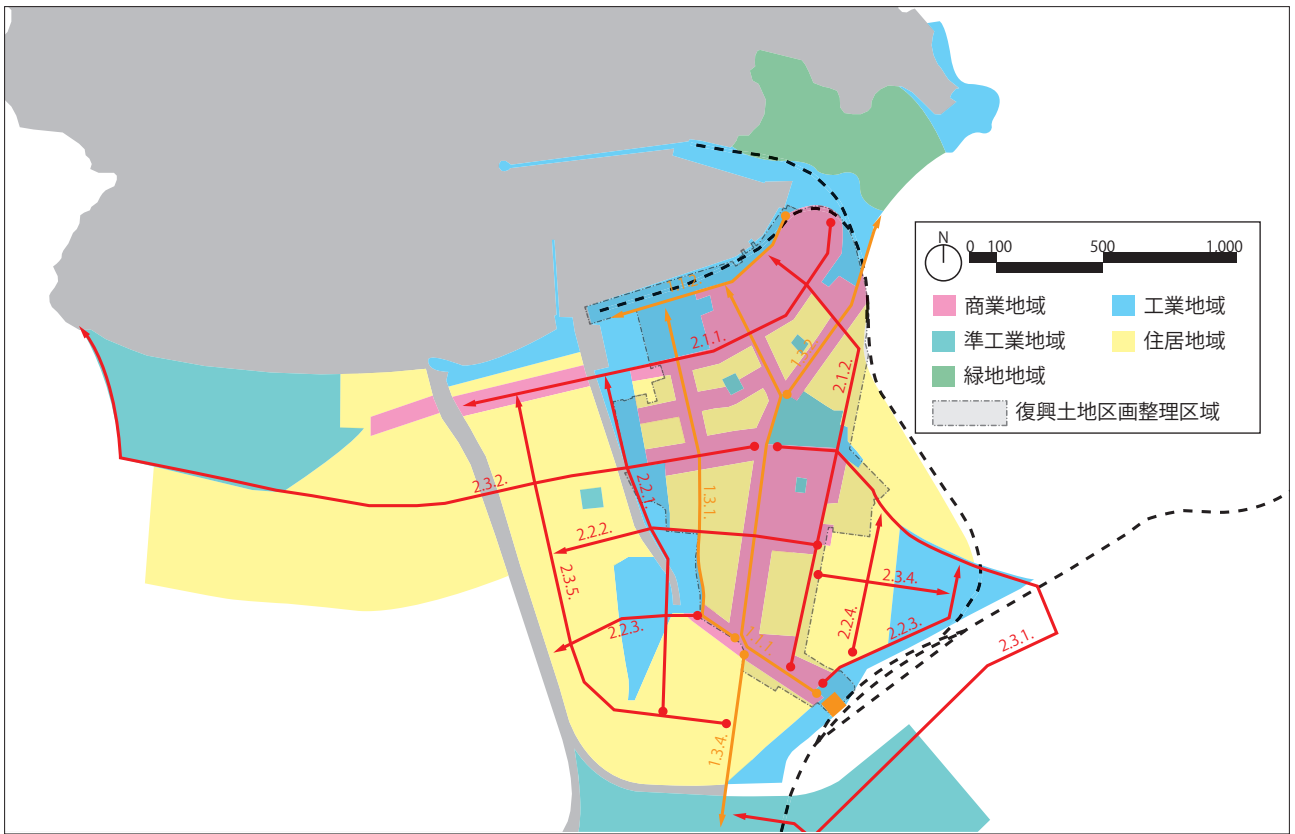


図 6-5

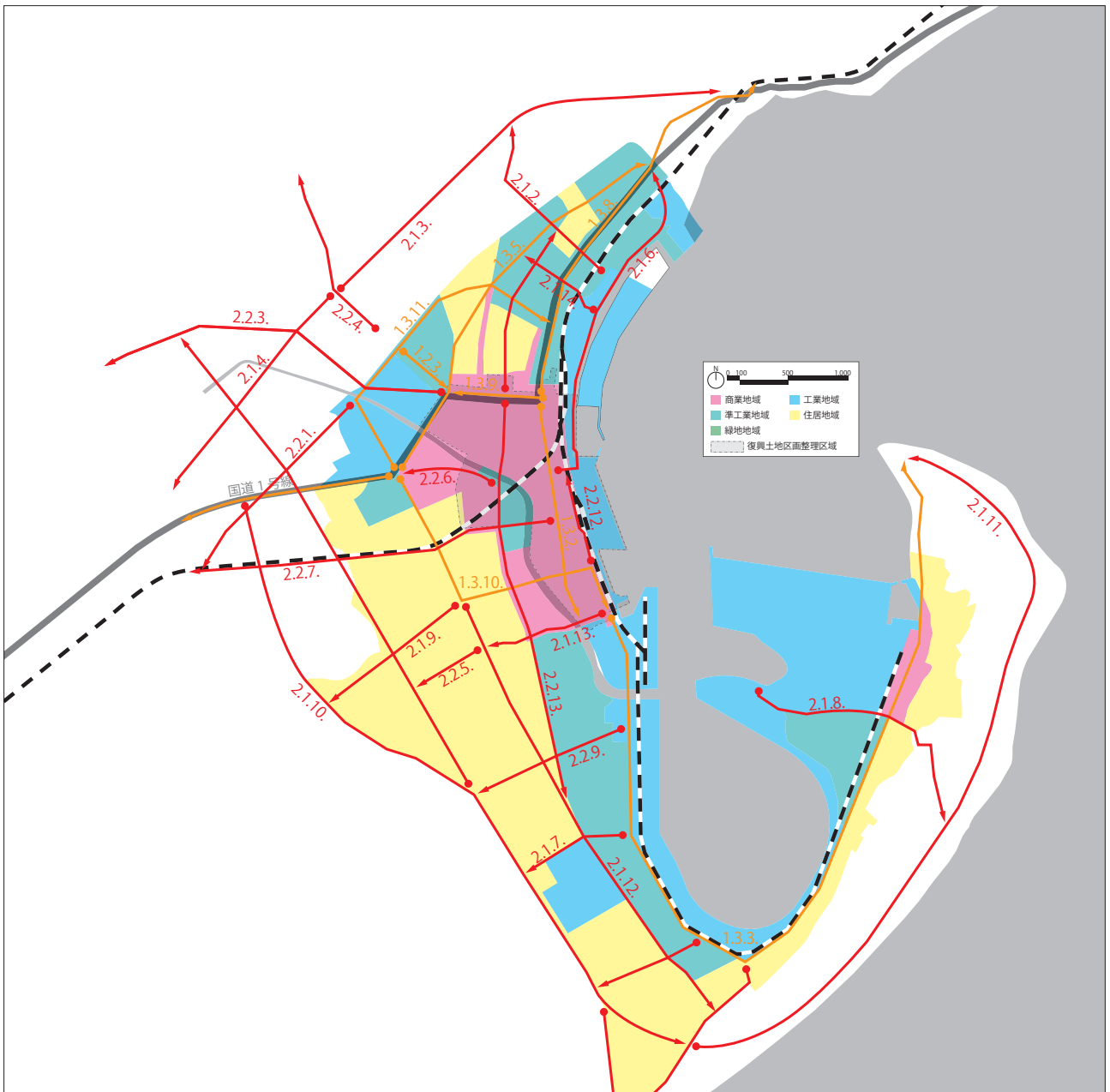


図 6-15

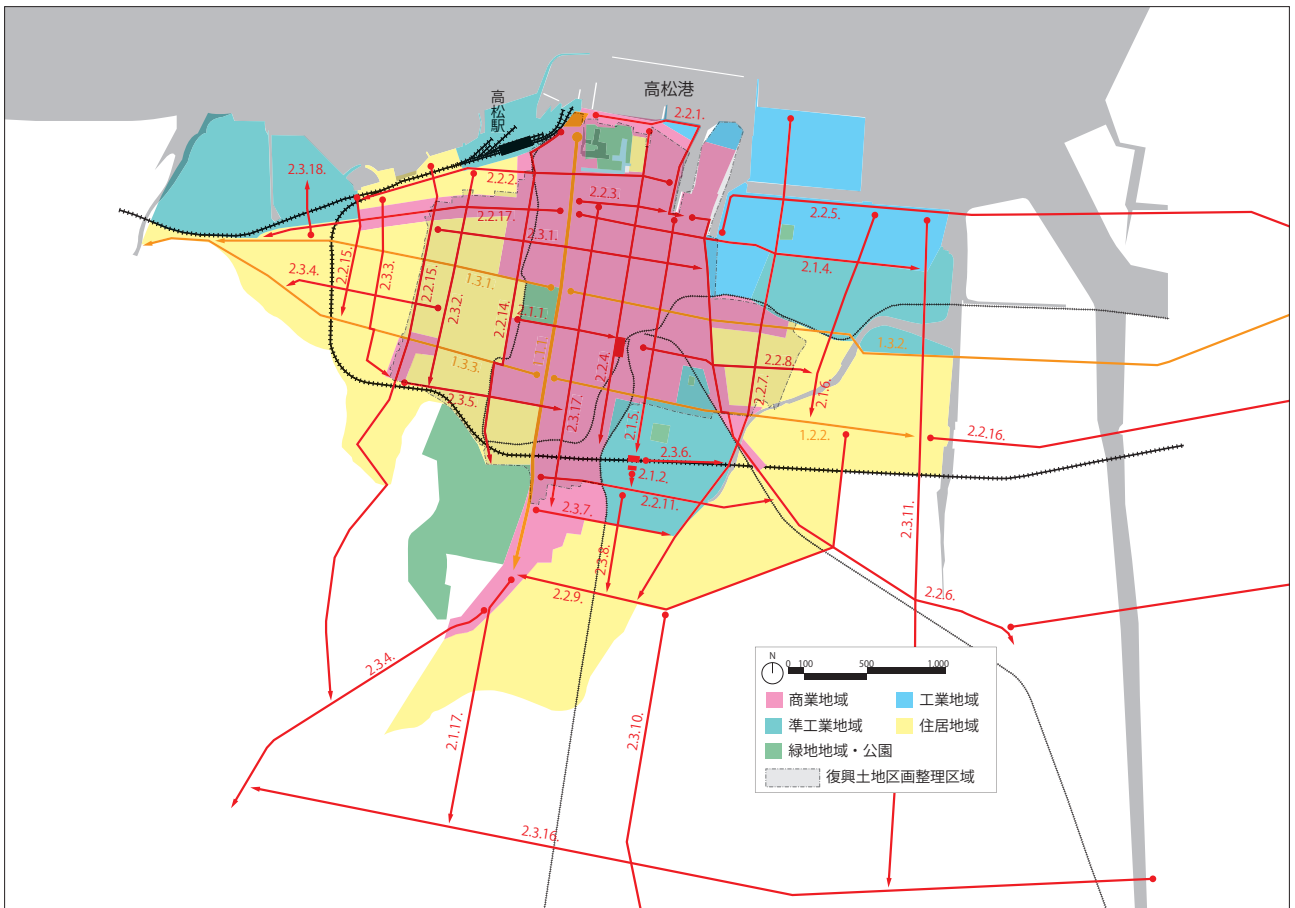


図 6-21

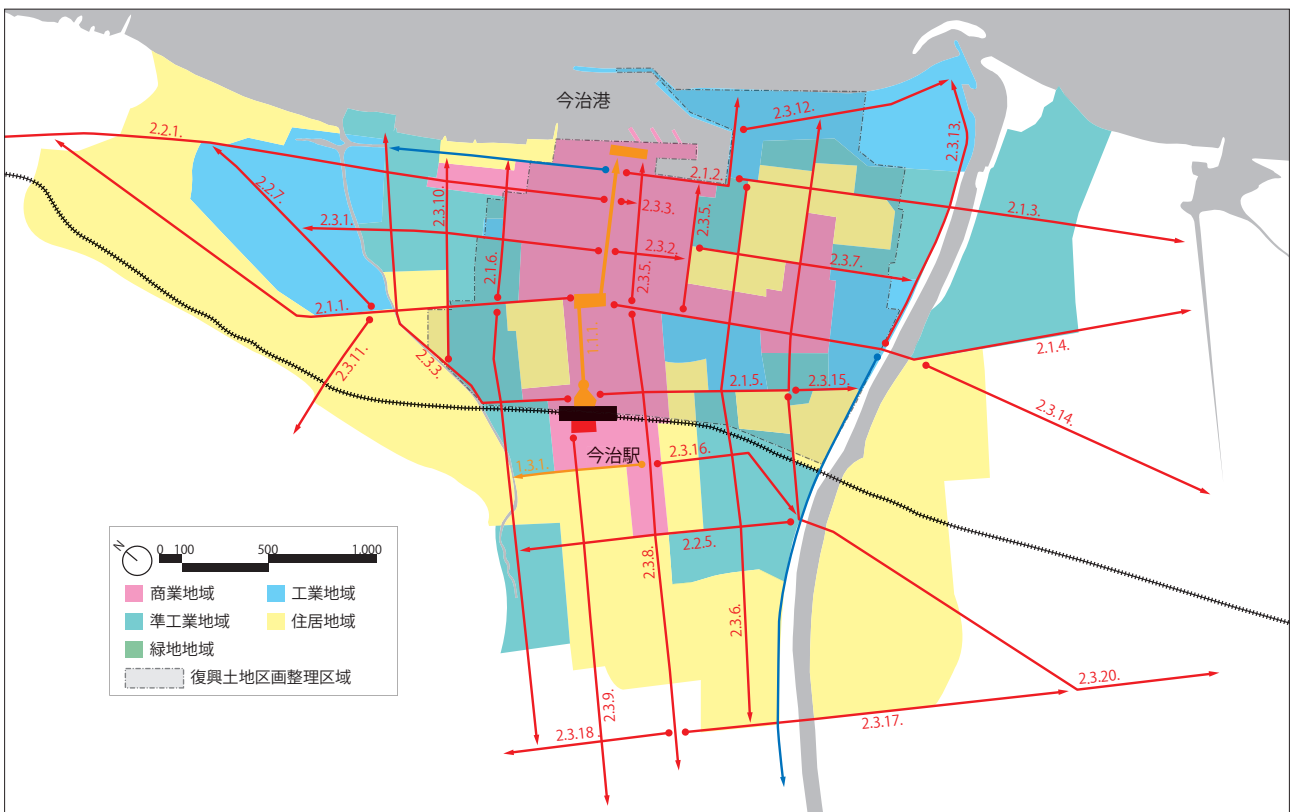


図 6-25

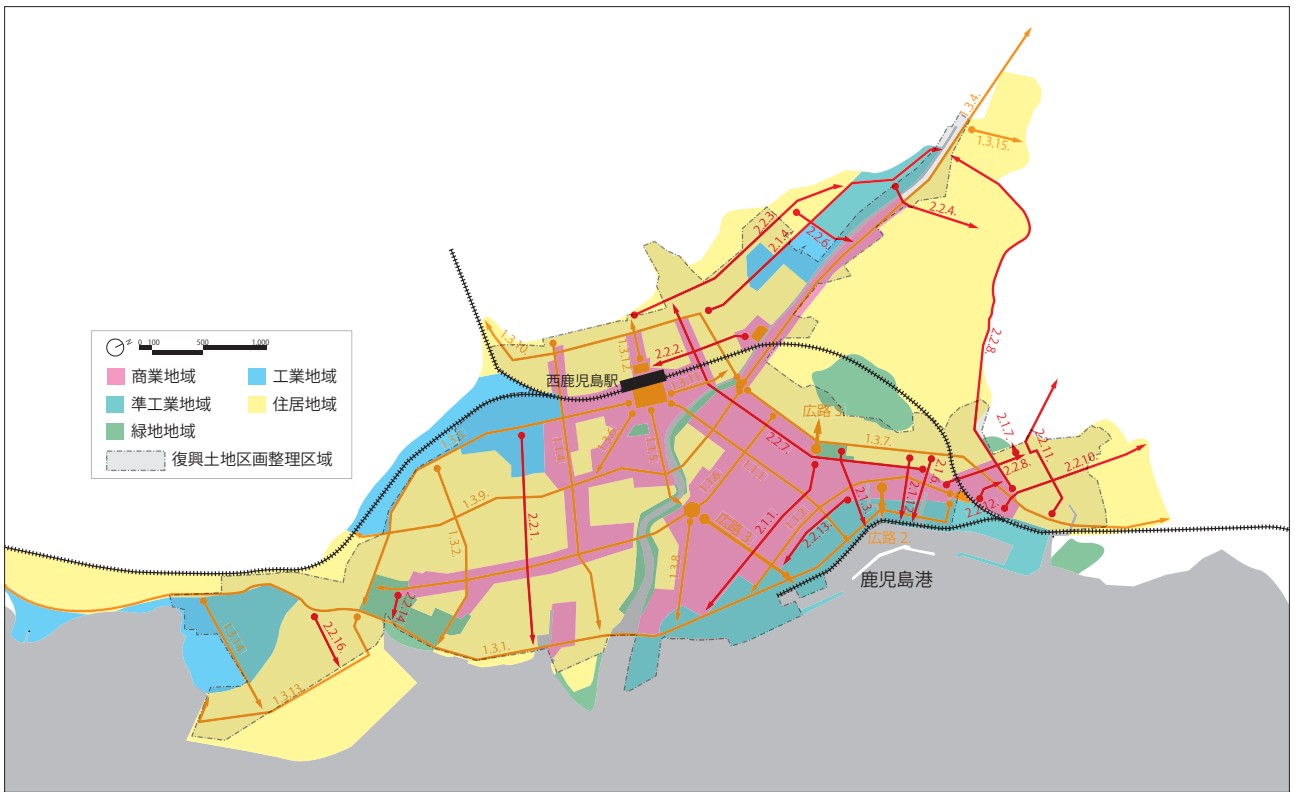


図 6-29

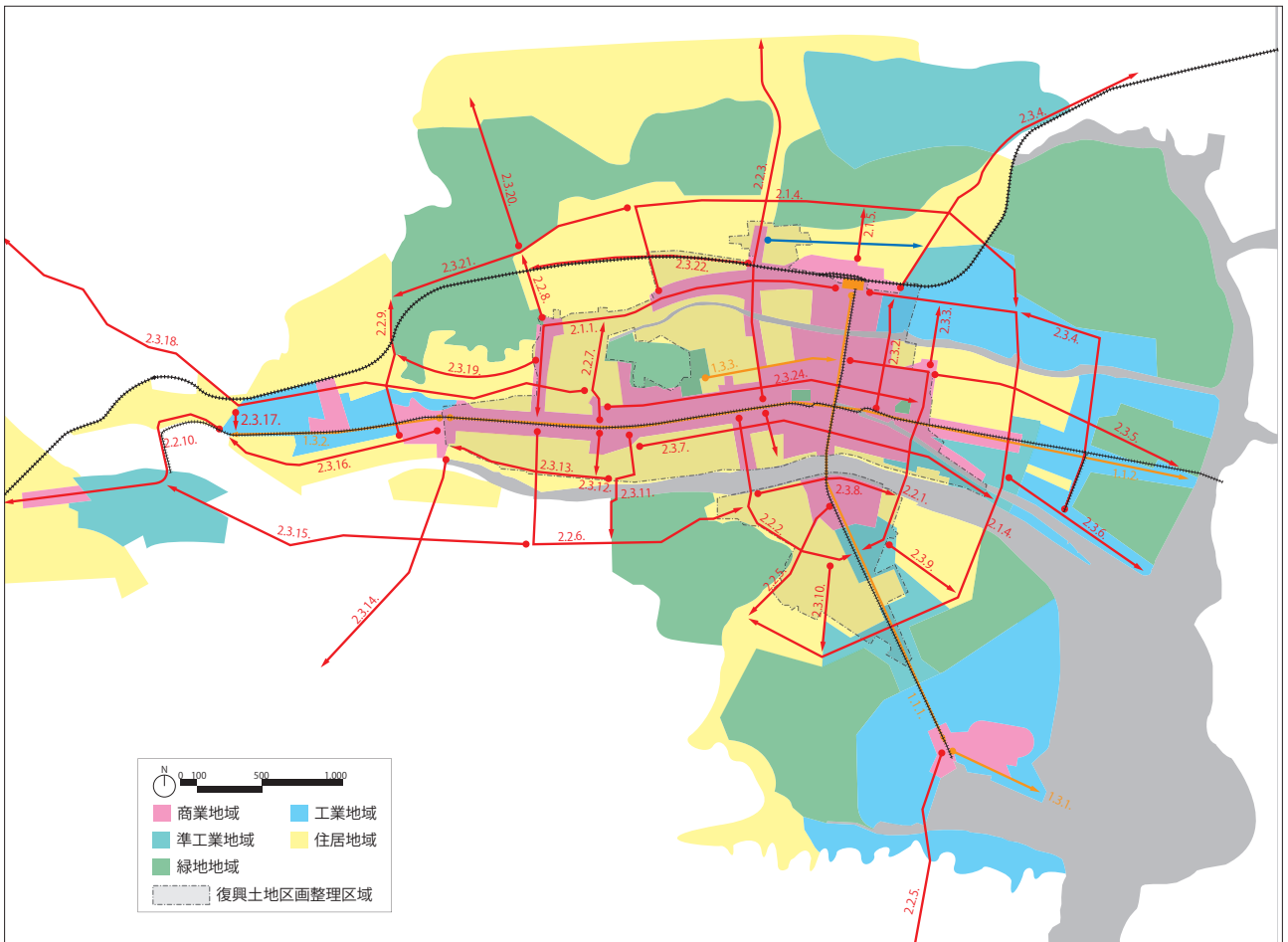


図 6-37

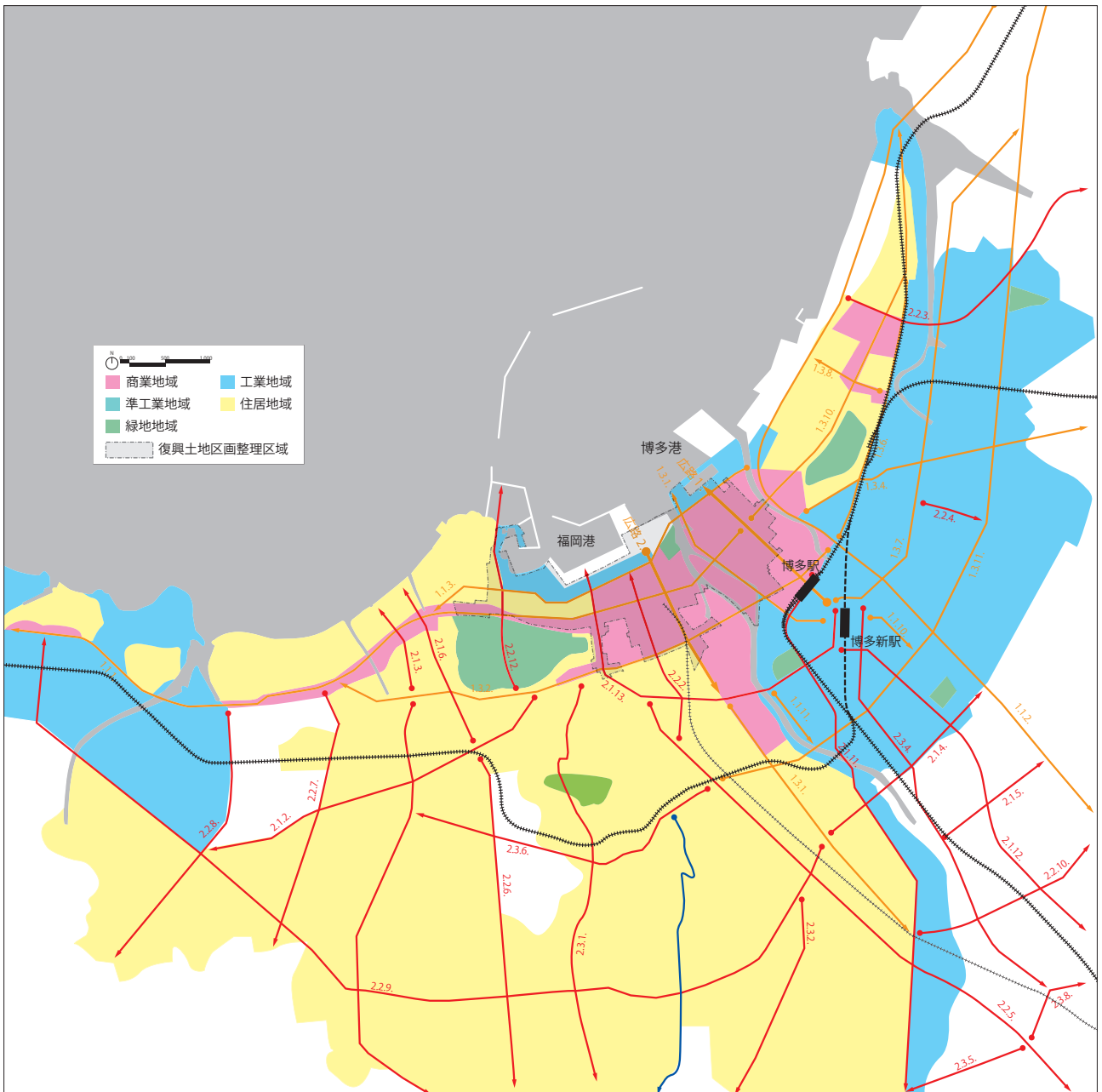


图 6-43



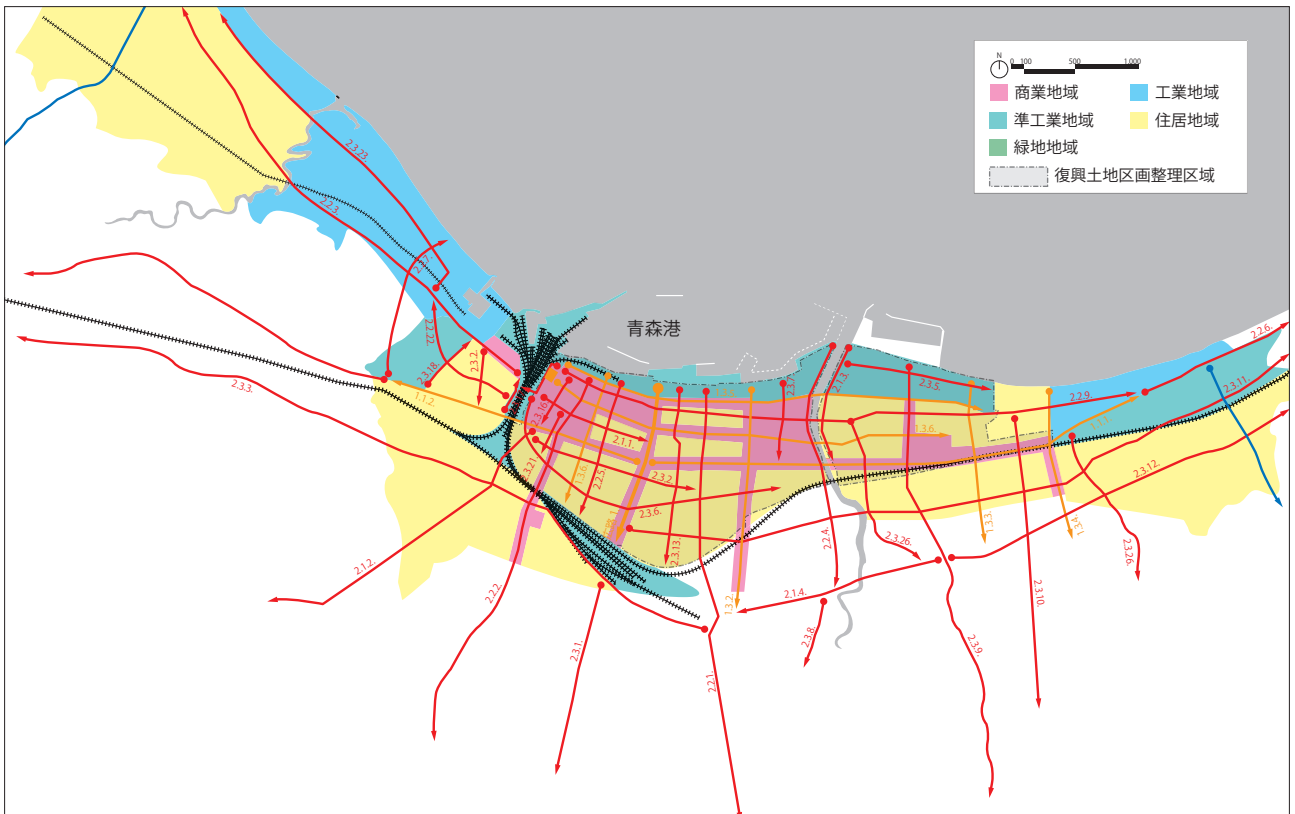


図 6-47

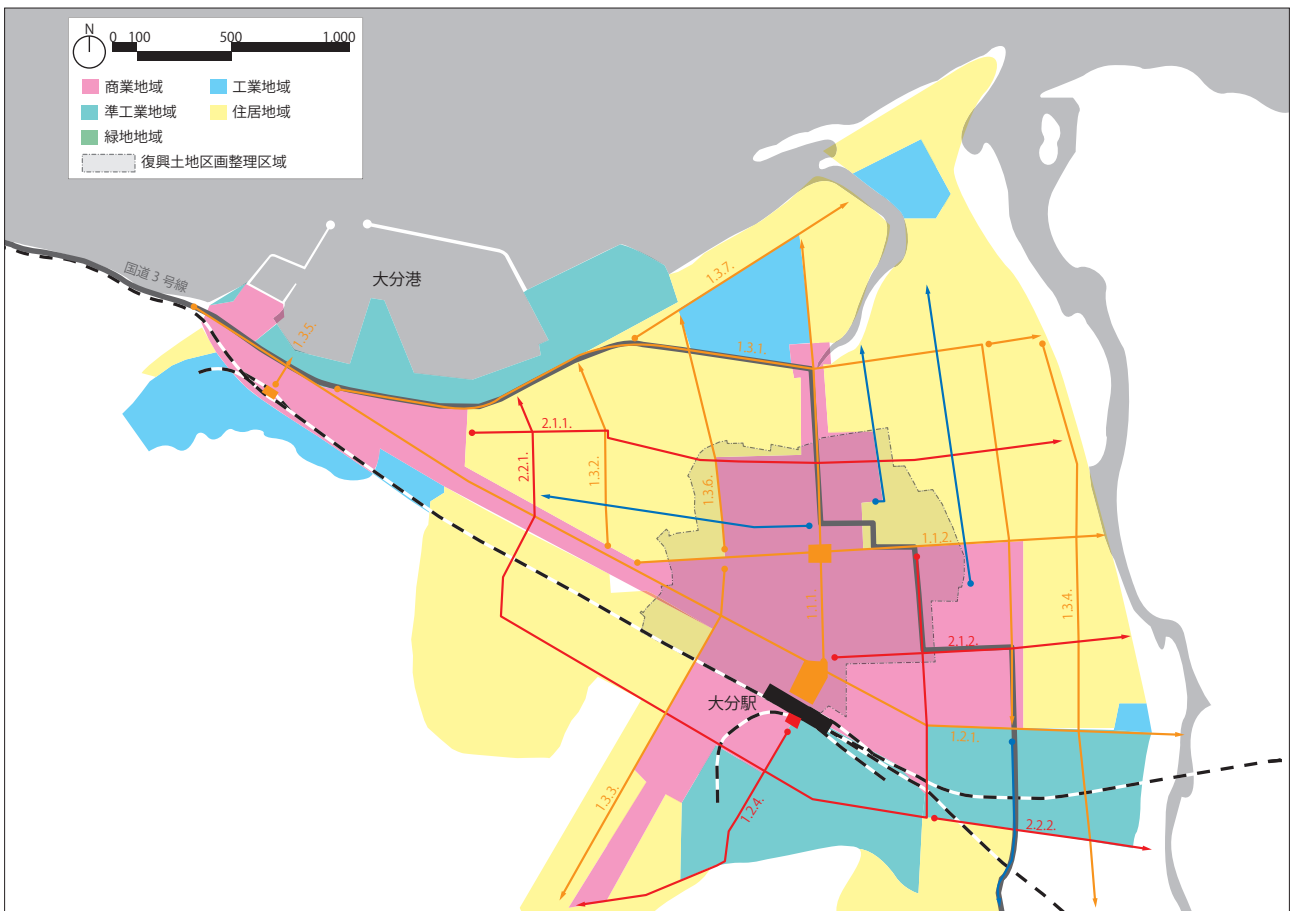


図 6-51

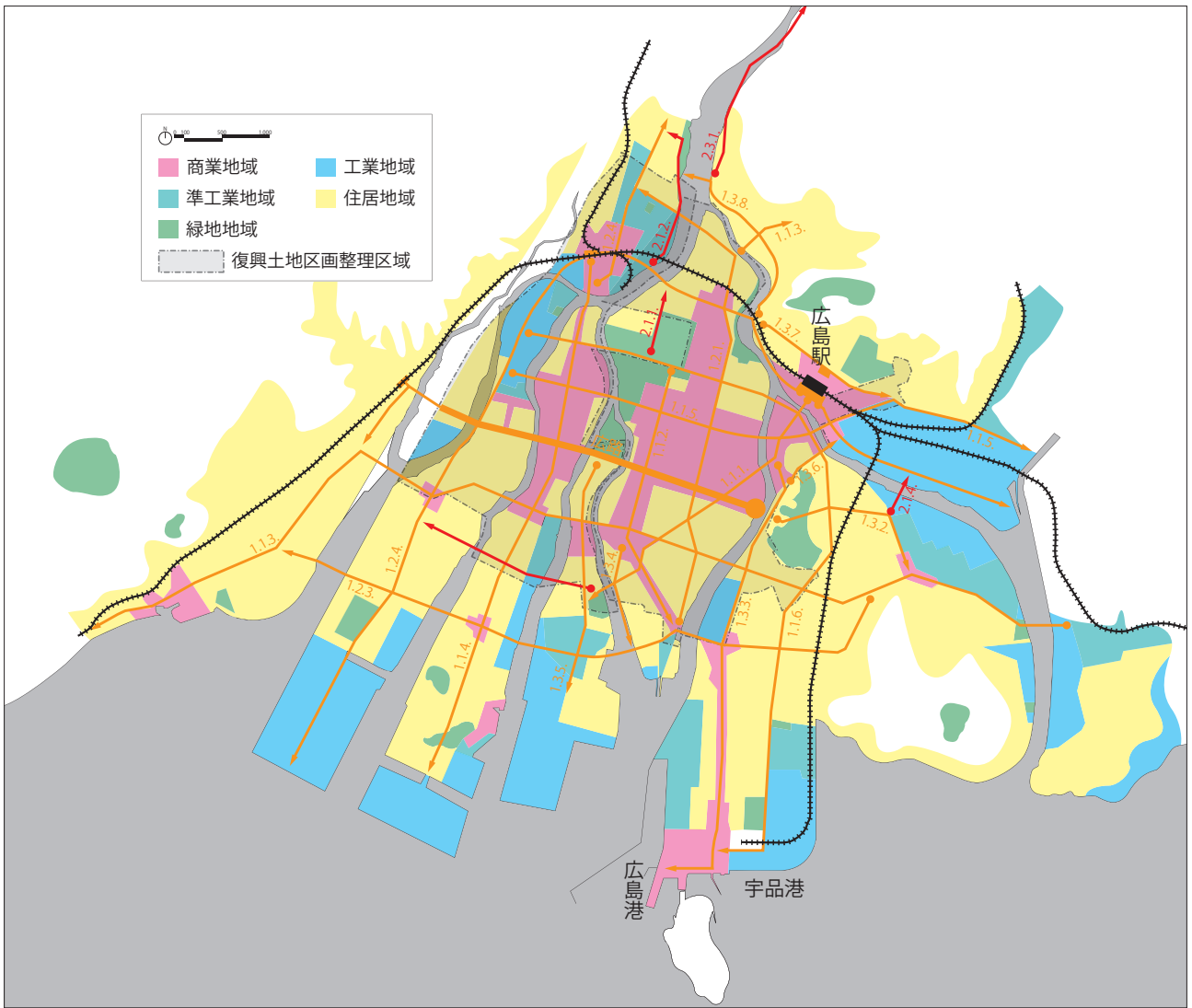


图 6-56

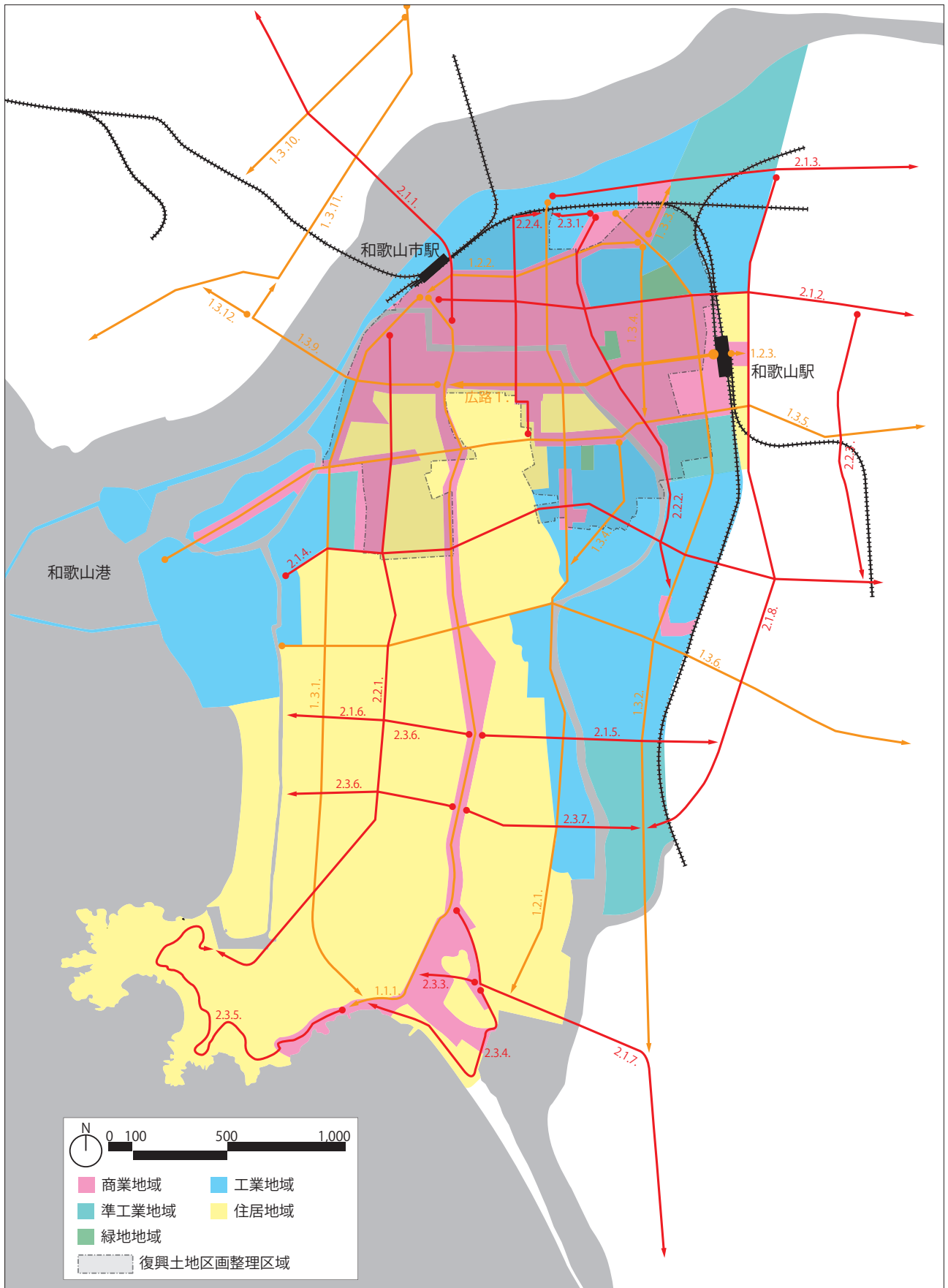


図 6-60

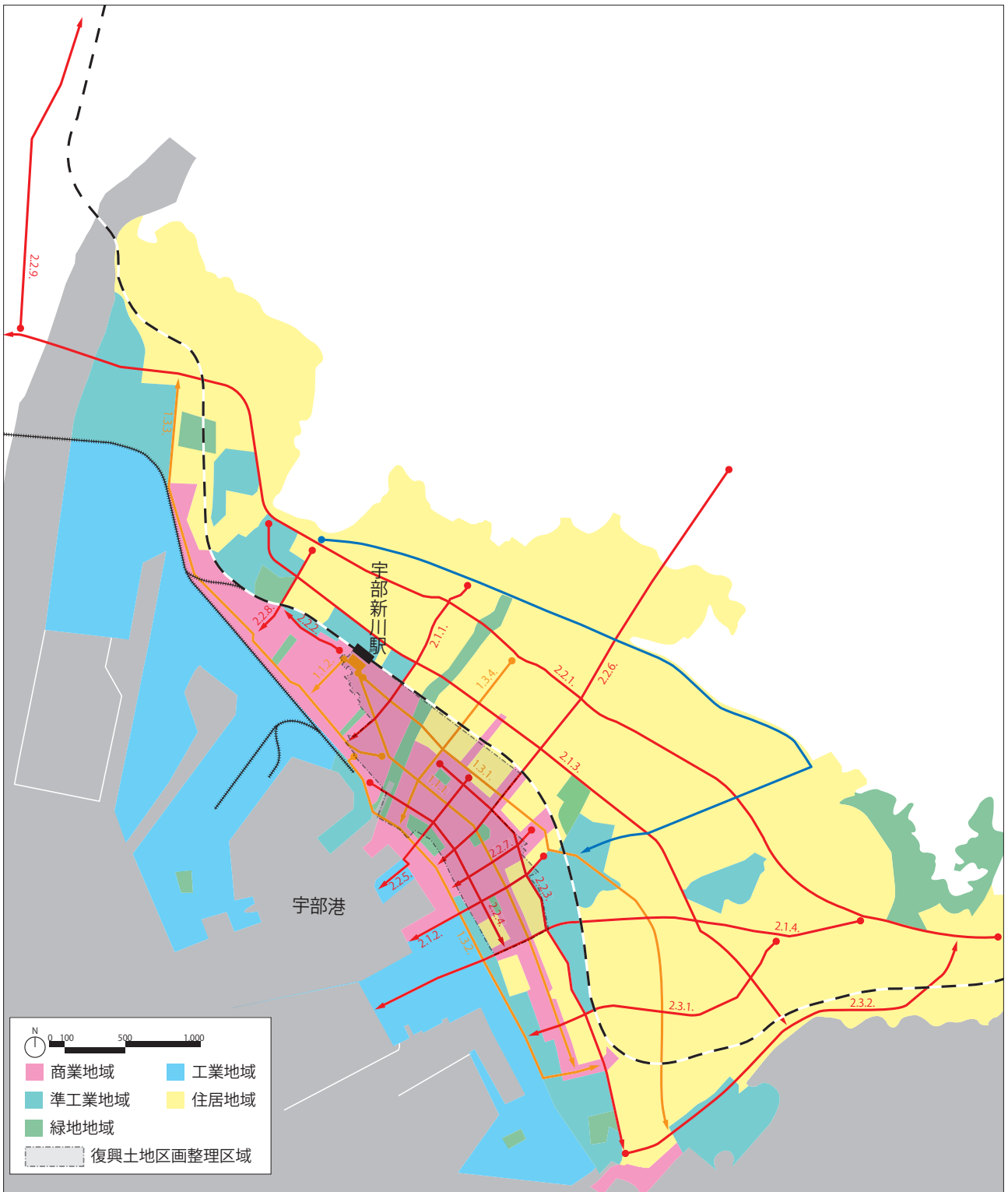


図 6-65

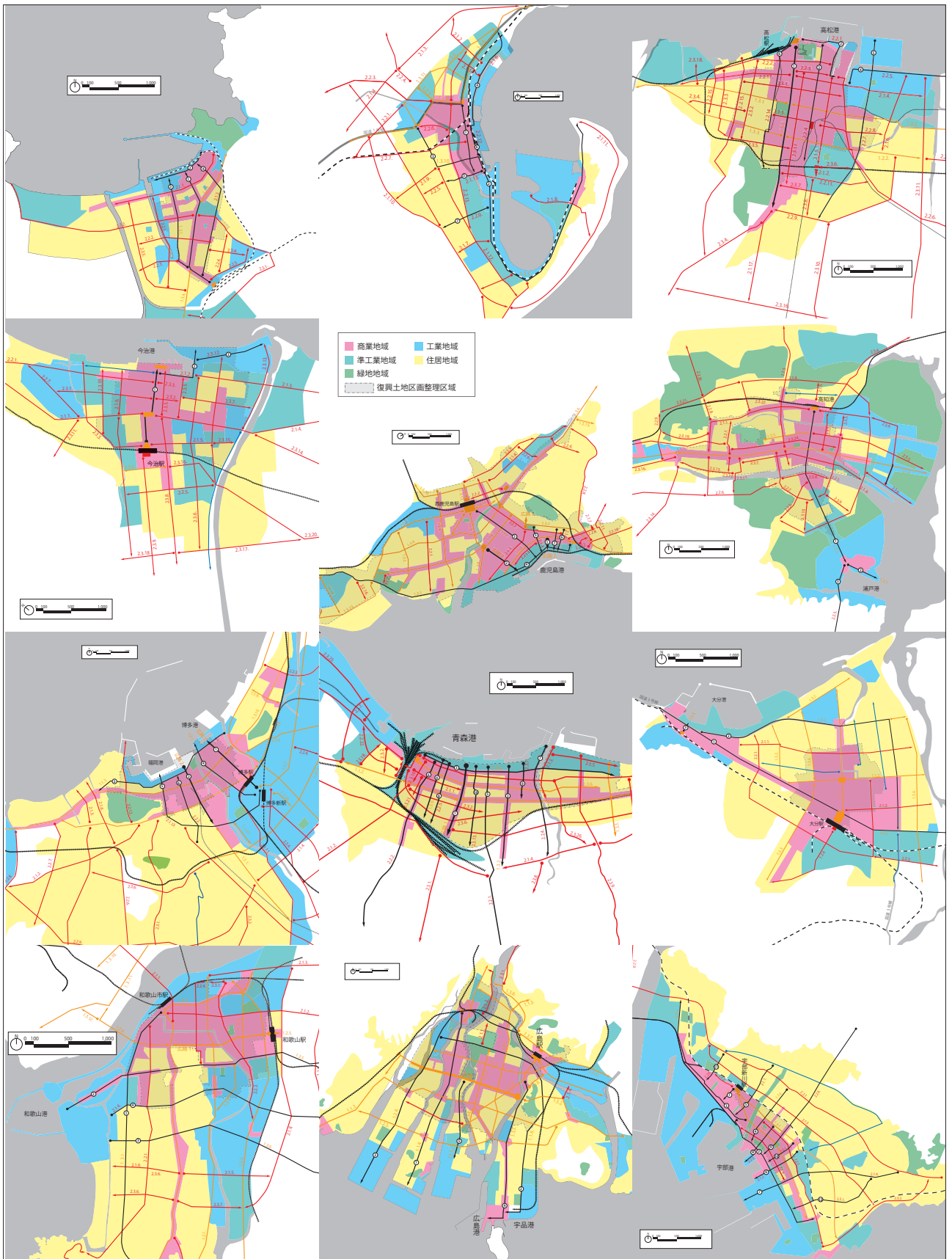


图 6-66

