

都市政策

季刊 第35号 '84・4

特集 都市形成史

- 都市形成史の視点……………宮本憲一
大正期・東京の都市形成について……………持田信樹
横浜の都市形成史……………若竹馨
京都市政の成立過程……………小路田泰直
近代大阪の形成と関一の都市政策……………芝村篤樹
公共デベロッパーの系譜……………高寄昇三
-
- 阪神間の住宅地開発と都市形成……………安田丑作
-
- 神戸市都市形成史参考文献目録……………都市政策編集部

都市政策

第34号 主要目次 特集 総合福祉施設の将来像 1984年1月1日発行

総合福祉施設の経営	吉田 寛
市民福祉の展望と 総合福祉ゾーン「しあわせの村」	高橋 良雄
地域福祉と医師会の将来像	森 脇 潤
要介護老人への医療及び地域での対応	磯 典 理
こうべ市民福祉振興協会の活動と今後の展望	神 品 尚 平
在宅福祉と中間施設	芦 田 勝
複合福祉施設体系への課題	神戸福祉研究会

地方自治思想の系譜 I 神戸市地方自治研究会

明日をひらく先端国際都市 神戸経済会議

次号予告 第36号 特集 都市とスポーツ 1984年7月発行予定

都市とスポーツ・イベント	宮 崎 辰 雄
スポーツと地域社会	田 口 守 隆
企業とスポーツ	鬼 塚 喜八郎
スポーツと文化	天 野 郡 寿
市民スポーツ振興策	西 沢 倫 雄
ユニバーシアード神戸大会の入場者予測	尾 原 重 男
ユニバーシアード神戸大会の施設整備と運営	神 戸 市

ユニバーシアード神戸大会入場者予測結果 三菱総合研究所

都市形成史

明治22年に市制町村制が実施され、市制は昭和64年には百年を迎える。多くの市で百年記念事業として市史編さんが進行中である。そしてこれから続々と市制百年を少なからぬ市が迎えることになる。

しかしこれまでの市史をふりかえてみると、都市形成史というまとまった視点、史観をもって編さんされた市史は少ないのではなかろうか。多くは制度史であり、事業史であった。都市史はまた農村史に比べれば、その研究実績も劣っており、これまで未開拓の分野でもある。それは農村史のように近世から連続して調査されるというパターンをとらなかったことも調査研究の少ない理由の1つである。

近年、ようやく都市形成史の研究は盛んになりつつある。専門分野は政治史、財政史、建築史、社会事業史、地方制度史などさまざまに分かれているが、それぞれの視点から専門的に都市形成史へのアプローチがなされている。やがて一貫したテーマの下に都市形成史が執筆され、さらに総合史としてまとめられていくであろう。

現在はいわば都市形成史は星雲状態にあり、調査研究によって新しい視界が開かれていくであろう。たとえば都市財政と社会事業、都市計画と都市政治、これらの異なる分野が結びつけられることによって、これまでの制度史、事業史が“生きた都市史”として甦えていくであろう。

都市史はまた、制度史と異なり中央ベースの研究よりも、地方ベースの研究を積み重ね、結びつけることによってはじめてその成果があらわれるものであり、地方史研究家の頑張りがまたれるわけである。

これまで市史の編さんは無数にあった。しかし全体史のなかに埋没して都市づくりに一貫した叙述をさくことができなかつた。卑近な事例では、専門分野の1つである都市財政についても、都市財政史に絞った著書は皆無であり、わずかに『東京都財政史』があるのみで純粋の都市史ではない。

都市が如何にして形成され、また、運営されていったか、その都市像の形成に市民、経済界、自治体はどれほど貢献していったか、これからの大きな研究課題の1つである。

■ 特集 都市形成史

都市形成史の視点	宮本 憲一	3
大正期・東京の都市形成について	持田 信樹	17
横浜の都市形成史	若竹 馨	29
京都市政の成立過程	小路田 泰直	47
近代大阪の形成と関一の都市政策	芝村 篤樹	59
公共デベロッパーの系譜	高 寄 昇三	73

■ 特別論文

阪神間の住宅地開発と都市形成	安田 丑作	95
----------------	-------	----

■ 潮流

閣僚資産公開 (109)	テレトピア構想 (111)
大東水害訴訟 (113)	ワンルームマンション (115)

■ 行政資料

神戸市都市形成史参考文献目録	都市政策編集部	119
----------------	---------	-----

■ 新刊紹介

都市形成史の視点

宮 本 憲 一

(大阪市立大学商学部教授)

はじめに 一都市史のるつの流れ一

都市は街なみのような景観をとっても、それは歴史的産物である。都市の経済の骨格をなす社会資本は、過去の遺産が多い。港湾、道路、地下鉄、上下水道、公園、学校などは、その大部分が明治以来の先人の手になるものか、あるいはそれを改造したものである。ヨーロッパの街へいけば、ローマ時代につくられた石畳の道がそのまま今日も使われている。

都市の施設だけではない。都市の文化も歴史的ストックである。その町が誇るオペラ、交響楽団あるいは劇団は、市民生活の長い歴史とむすびついて、その特徴をつくりあげている。あるいは行政の質も歴史的な性格をもっている。まさに「都市は一日にして成らず」である。

私たちが、都市について語ろうとすれば、つねに、その歴史をかたらねばならないだろう。それは個別の都市についてのみならず、日本の都市あるいは現代社会の都市を論ずる場合にも、歴史が重要な意味をもってくる。

都市の興亡は人類の歴史をいろどってきた。都市は生物と同じように自然の中から、人間の手でつくり上げられ、人間の経済のいとなみとともに成長し、そして、時によっては老衰し、その存在を消滅したのものもある。バビロンや楼蘭のように、多くの偉大な都市が滅亡している。ローマのように、繁栄の頂点にあった時には約100万人の人口をみつめながら、約300年の衰退過程をへて、約10万人にまで人口激減して、事実上の滅亡の淵をあゆんだ都市もある。

わが国の都市の多くは江戸期の城下町を起源としているが、神戸や横浜のように江戸末期から急激に成長をとげた都市もある。同じ城下町であっても、明

治以後の発展には大きなちがいがあつた。なにが一体、都市形成の動機となつて
いるのか。これは都市論にとっての永遠の課題かもしれない。

近代の都市は産業革命をへて誕生し、経済空間として形成された。このため
に、都市経済の変動が、都市の盛衰を規定することとなつた。たとえば、エネ
ルギー革命によって、日本の炭鉄都市が衰退した。産業構造の変化によって、素
材供給型産業が発展を止めると、コンビナート都市は停滞をはじめている。こ
のように産業構造の動態が都市の動態の原因となることは、これまでの近代化
の歴史の中で明らかである。近年になつて、大都市圏の衰退が社会問題として
注目されている。これは、製造業を中心とした既成の大都市圏の産業構造が、金
融・不動産・サービス業などを中心とする構造に変化をしてきたことを一因と
している。しかしそれだけでなく、近代化の限界あるいは近代都市文明のゆき
づまりのあらわれではないかともいわれている。都市犯罪の多発、都市における
家族やコミュニティの崩壊などは、そのあらわれではないかとみられている。

社会科学は自然科学とちがつて実験をすることがむづかしい。そこで、新し
い現象を判断するためには、歴史をふりかへてそこに流れている法則性をつ
かみだし、それによつて判断しようとする。社会科学は歴史科学でもある。私
は「歴史は未来の道標である」と考えている。もちろん、現代の事象はそれぞ
れ新しい根拠をもっているのであつて、過去の事象から類推するだけでは不十
分なことはいふまでもない。しかし、今日のような歴史的転換期に立つと、都
市の歴史研究への欲求は世界中で高まっているといつてよい。

現代の都市論は、この都市史の認識論という点でわけてみると、大きく3つ
の類型にわかれる。

- (A) 都市化を、人類史とくに現代史の必然の方向としてみて、国土全体の都
市化をゴールとする見方である。
- (B) 都市を生物のようにみて、生成—発展—衰退（時には生物のある類が滅
亡するように、死滅）するという見方である。
- (C) 都市の発展を社会構成史の発展の中に位置づけ、近代都市形成史を資本
主義発展史との連関で理解する見方である。

この小論ではこれらを詳細に検討することはできぬが、代表的理論をあげながら、歴史研究の視点を検討してみよう。

① 都市化無限進化論

これまでの多くの都市論者は(A)類型であって、都市化を次のような図式で考え、必然的な経済の発展と考えてきた。

＜農村→都市→ビッグ・シティ(大都市)→メトロポリス(大都市圏、ビッグ・シティを中核母都市として衛星都市が周辺に配置する)→メガロポリス(メトロポリスが連担して一帯化する巨大都市地帯)→エキュメノポリス(一国全体が都市化する都市地帯国家)＞

このような見方では都市化は極限まですすんでいくことになるので、単純進化論あるいは無限都市化論とよんでおきたい。

この代表はゴットマンのメガロポリス論であろう。ゴットマンは、大都市圏が高速道路ぞいに連担し、多核的な都市圏が統一し、その圏域内の農村が再編成されていく状況をアメリカの東北部大都市について分析した。彼は、このような状況は「ホワイトカラー革命」といわれるような産業構造の変化にもとづいているものであって、メガロポリスの産業は情報、管理、研究、教育、文化、政治のような「第4次産業」を主体とするものにかかわるとした。また従来のように「下町」と「山の手」という明確な都市地帯構造でなく、高速道路ぞいに集落が星くずのように散らばって連関するような「星雲状構造」の都市が生まれるとしたのである。^{注1}

メガロポリス論は日本でも流行となった。東海道メガロポリスということばが日本でもつくられた。メガロポリスについて、ゴットマンは、矛盾がないとは考えていなかった。彼はメガロポリスの中心都市では都市問題がおり、人口・企業の流出などがおり、都市と郊外の双方で財政危機がおこっていることをみとめていた。しかし、全体としては、これらは人々の努力で解決しようと考えていた。このような発展を生んだ原動力は、先駆者たることをつねにもとめるピュリタニズムにあると考えており、この精神が問題を解決し、メガロ

ポリスを「文明の実験室」とすると考えていたのである。

1960年代の中葉まで、メガロポリス論に象徴されるような都市化に関する単純進化論は、世界の都市学界（建築学界を含む）を席卷するかにみえた。なによりも、世界史上稀にみる急速な都市化をとげた日本では、^{注1} 従てこのような考え方に疑いをもつものは少なかった。

だが1970年代半ばになって、ニューヨーク市の財政危機に象徴されるような大都市圏の衰退問題がすすむと、メガロポリス論は色があせてしまった。しかし、メガロポリス論を現実から批判することは容易であるが、この理論の内的批判は必ずしも十分におこなわれていない。

私は「現代思想^{注2}と都市」という小論の中で、メガロポリス論批判をとりあげたが、ここでも、かんたんにふれておこう。すでに早くから、批判の最先頭に立ったのはマンフォードである。マンフォードは、ゴットマンのメガロポリス論を反都市論として、コルビュジエの巨大高層都市論とともに厳しい批判をしている。マンフォードによれば、都市が無際限に大きくなり、その広域化にあわせて巨大都市行政がおこなわれる場合、官僚が支配的力をもち、都市の果すべき基本的仕事がなくなるとのべている。彼のいう都市の基本的仕事とは次のとおりである。

「多数の住民が混り合って相互に働きかけ、経済的物品や技量はもちろん、人種的便宜と適性をも交換し合い、頻繁な接触と協調によって、他の手段では衰退してしまうような多くの共通の興味を刺戟し、また強めて行くために好都合な機会を最大限に提供して行くことに他ならない。」^{注3}

ところが、現代の大都市にみるように、市民が都市機能の集積した都心をはなれて、遠隔の田園地帯に分散し、自動車で用を足すようになると、都市の特徴であった「最大限の自由と自発性をつくりだす」機会はなくなってしまう。通勤のためにムダな交通をし、都心の劇場や美術館を利用することがむづかしくなり、あるいは人間相互の関係をわずかに得ようとしても、長い自動車交通に依存するようになる。大きい空間と流動性をもとめるアメリカ人の信仰は、郊外に都市の工場や大学を移転するが、これは反都市的行為である。マンフォ

ードは都市について次のようにのべている。

「都市の本質とは、その形態自体によって人間の多くの活動を一箇所に集中させ、これを象徴的に拡大して、人間の条件と人間の展望との真の性質を、眼に見える形に表わすことのできる力なのである。」^{注4}

マンフォードは現代の都市のように、画一的な型にはまっていくことに批判的であり、農村から大都市までの種々の居住様式が維持されていることがのぞましいとしている。中でも、メガロポリスのような反都市は有機的な都市社会の複雑さを失うものであるとして、核兵器による都市の破壊のように急性でないにしても、慢性的に破壊がすすむとしている。マンフォードは、このように、かつてゴットマンが「文明の実験室」として賞揚し、またわが国の多くの都市論者がそれに追随したメガロポリスこそ、都市を破壊し衰退させるものと考えたのである。^{注5}

たしかに、都市は狭い限定された空間に諸機能を集積させた居住形態（あるいは経済空間）である。平面的に広域化した現代の大都市あるいはそれが連担するメガロポリスは、都市の本質を失わせるものである。都心と郊外とをむすぶ高速道路に問題があるだけでなく、かりに高速鉄道網をつくって、自動車交通を制限し、大衆の足を確保したとしても、あまりに広域化した大都市圏は市民にとっては都市ではなくなるであろう。また、他方、大都市の郊外化は優良農地や山林を蚕食して宅地化してゆくために、農村と自然環境は破壊されてしまう。

大都市圏の発展は「都市と農村の対立を除去する」という主張もあるが、無秩序な都市の農村化と農村の都市化は、都市と農村のそれぞれの特長（優位性）を失わせるにすぎない。では次に(B)型の都市形成史論をみよう。

2 都市の輪廻

マンフォードは『技術と文明』^{注6}において技術の発展段階を4つにわけている。

(1)原技術期——この時期のエネルギーは水、風車のように自然そのものであり、素材は木材と皮革などである。技術とそれによる生産力は環境と調和している。

(2)旧技術期——エネルギーは蒸気機関となっており、とくに石炭が燃料の中心である。素材は鉄である。石炭と鉄の結合による生産の発展がこの時期の技術の中心となる。

(3)新技術期——エネルギーは電気となり、素材は合金・プラスチックとなる。

(4)生技術期——新技術期の最高の発展段階であって、ライフサイエンスや生物技術が中心となる。ここでは生技術と人間は調和する。

このような技術の発展を土台として、都市の発展が叙述される。その点では、生産力の発展を土台に都市論を構成するマルクス主義の都市論と方法論的に似ている。マンフォードは現代の大都市を独占資本主義、信用経済、金銭的名声の三位一体として理解し、独占資本主義が大都市圏を衰退させるといっている点では社会主義的である。しかし、彼は、マルクス主義は党派的だとして批判し、自らは「人間社会主義」だとしている。

マンフォードは先述のような独自の技術の発展段階論をもち、これと連関させて都市の形成をのべている。しかし、現代の都市は、新技術期とくにその最高次の段階の生技術期にすすみえず、このため、停滞し、衰頹していくと考えている。それは科学技術が機械化一点ばりの発展をし、官僚制によって使用されるためであるという。

マンフォードは都市の形成を次のような6段階^{注7}にわけている。

<第1段階 原ポリス>これは村落が生まれ、やがて農業の発展とともに、生産物の貯蔵（麦の蓄積）、交通（文明の発生）がすすみ、永続的住居の分化がおこる。新石器時代の技術がすすみ、収穫の儀式と関連して戯曲や演劇が生まれる。この農村が都市の根となる。

<第2段階 ポリス>余剰生産物が蓄積され原技術期にはいると、自由なエネルギー、自由な時間が生まれる。家族が分化し、社会的分業がすすむ。特別な建物、たとえば神殿がつくれ、それが劇場となる。文化的蓄積がすすむ。

<第3段階 メトロポリス>都市と農村の未分化な状況の中から都市が独立する。母都市が誕生する。大学がつくれ、中央集権化された行政機関が形成される。農業は家内工業に従属し、マニュファクチュアは商業の道具となる。

宗教、文学、演劇は自覚的な批判と表現をもち、文化的エネルギーは最大限に解放される。一方、弱点もあらわれはじめ、個人主義がすすみ、戦争が職業化され、階級斗争がおこなわれる。

＜第4段階 メガロポリス＞衰退のはじまり。資本主義的神話の都市は巨大さと力ばかりに努力を集中する。生活手段と生産手段の所有者は富の獲得、富の誇示に熱中する。支配者は権力と軍事力をつよめる願望をもち、道義感はなくなる。機械生産が美術にかわって尊重され、メカニズムの勝利とともに官僚主義がはびこる。量への信仰が生まれ、記念碑がやたらと建てられ、高い建物がつくられる。生活の有用性からはなれた生産もはじまる。典型的なメガロポリスは、紀元前3世紀のアレキサンドリア、紀元後3世紀のローマ、10世紀のビザンチン、18世紀のパリ、20世紀のニューヨークである。メガロポリスではプロレタリアートの搾取がすすむ。

＜第5段階 ティラノポリス（専制都市）＞経済へ寄生する状態が一般的となる。国家以外の公共生活は消滅する。汚職はひろがり、ルンペンプロレタリアートがふえ、犯罪や社会的あつれきが大きくなる。種々の社会的マイナスが大きくなり、それに対応しようとする自治体と国家は破産する。都市の人口は減少をはじめめる。

＜第6段階 ネクロポリス（死の街）＞そしてさいごに、人々は都市を去る。道路はペンペン草が生え、荒廃した街がのこる。

マンフォードは、『都市の文化』あるいはそれを大幅に増訂した『歴史の中の都市（邦題・歴史の都市明日の都市）』^{注8}では、通常の歴史的発展段階にしたがって、古代、中世、近代という順序で都市の歴史をかいている。しかし、同時に、彼はこの都市の6段階があらゆる段階に適用されると考えていたようである。たとえば3世紀のローマが、メガロポリスからついにネクロポリスにおちていったように、現代のニューヨーク市についてもネクロポリスになる可能性をもっていると理解しているようである。この場合、マンフォードは、3世紀のローマと20世紀のニューヨークを同一視しているのではない。前者は古代奴隷制に規定され、後者は現代資本主義に規定された特性をもっていることを前

提にしている。つまり、それぞれの都市の歴史的発展段階を土台として、その中で都市独自の輪廻を考えようとしているのである。マンフォードは都市をたんに資本主義の容器とみず、もっと歴史的な容器であり、独自性をもっていると考えているのである。

マンフォードが都市を生物学的にみているとすれば、同じ(B)類型に属するが、物理学的にみているのが、L・H・クラッセン＝山田浩之の都市化三段階論である。ここでは集積不利益と集積利益の均衡が破れる時に変化がおこることを鮮かに図式化している。この三段階論（小ステップをいれると六段階論）は次のとおりである。^{注9}

(Ⅰ) 狭義の都市化段階—ここでは産業革命期のように中心都市への人口集中がすすみ、やがて郊外の人口も増大し、大都市圏が形成される時代。

(Ⅱ) 郊外化段階—ここでは自動車の発達とともに、人口が次第に郊外へ流出し、政府も分散政策を奨励し、やがて中心都市の人口は減少するが大都市圏全体としては人口の増加がつづく時代。

(Ⅲ) 逆都市化段階—大都市圏全体の人口が次第に減少し、高齢化がすすみ、その環境が悪化し、全体として荒廃と衰退がすすみ、政府（自治体）の再開発政策をもってしても、逆都市化がとめられなくなる時代。

この三段階説は資本主義国の大都市圏の現状を物理的によく説明している。

3 資本主義社会の都市形成

マルクス＝エンゲルスは、『資本論』『イギリス労働者階級の状態』などで、都市問題を都市空間における資本制蓄積の一般的傾向から説明し、これを職場外の貧困問題としている。これらの著書は産業革命期の都市の状況を鮮かに説明し、都市問題の原理論をつくる手がかりをあたえている。しかし、マルクスは『経済学批判』の体系の中で、都市をどのようにとらえるかは必ずしも明らかにしていない。私は『都市経済論』の中で、都市をマンフォードのように、^{注10}資本主義社会だけでなく、歴史をつらぬく概念と考え、その上で、資本主義社会の都市形成は、マルクスの考えたように、都市空間における資本形成を基軸

としてとらえようとしたのである。この場合、都市の歴史を通常の経済史のように、産業資本主義段階、独占資本主義段階、さらにその次のステップとしての国家独占資本主義段階というようにとらえずに、自由資本主義時代の都市と、都市政策が介入をはじめた現代資本主義の時代の2段階にして考察をした。

また、それぞれの段階の都市の性格を明らかにするために、(1)集積 (2)社会的分業 (3)市場 (4)交通 (5)都市的生活様式—集住・商品消費・社会的共同消費 (6)経済的管理と社会的権力の6つの特徴を連関させながら明らかにしようとしたのである。『都市経済論』では、なによりも都市の発展—衰退をつらぬく経済論理を明らかにしようとしたのであって、都市史を画いたものでない。そこで、ここで問題にしようとしている都市形成史の視点としてみれば、当然不十分である。また、史料的な裏づけなども十分にされていない。そこで、本誌の以下の諸論文の序説的な意味で問題点を少し指摘しておこう。

現代の都市は一般的にいつて資本主義社会とともに誕生し、その発展とともに性格をかえている。資本主義社会は社会的分業が高度に発達し、それを地域的分業として専門化させていくために、都市は中世のように総合的機能をもたず、特定の経済・文化の機能をもっている。たとえば炭鉱都市、繊維都市や化学都市などが成立する。他方、大都市はあらゆる社会的分業をもつだけでなく、全国市場の形成・交通通信の発達にともなうて、全国の都市を支配するような経済的、文化的管理機能をもつ。さらに現代のように行政の中央集権化がすすむと、政治や行政の管理機能をもつて、全国土を支配する機能をもつようになる。また、各地方に行政的経済的な中核都市が形成され、国土は、農村—中小都市（種々の地域的分業を特性化させた都市）—地方基幹都市—大都市—首都というように階層的な構造をつくるにいたる。

江戸期においても、江戸を頂点とし、各藩の城下町を地方の中心都市として階層的構造はあった。しかし、現代社会は社会的分業によって多様な都市が出現し、他方、その多様な都市が画一的な商品流通や集権的行政をすすめるために、綿密な交通・通信網で結合しているのであって、これは現代社会の独得な国土構成といってよい。したがって、都市形成史は個別の都市をとるならば、

多様であり、また、先の階層区分のように階層によって類型化してとらえねばならず、また国土全体としての都市の階層構造と、その内部の連関についても考察しなければならないであろう。

一般的にいて、日本の都市研究はその問題の重要性と多様性に比して、十分な発展をしているとはいえない。地域の研究は戦前の場合、圧倒的に農村研究が多かった。都市史の蓄積は十分でない。とくに都市経済や都市行財政についての蓄積がとぼしい。たとえば、日本の資本主義の発達に重大な貢献をした八幡市の歴史についてみるならば、不十分な市史しかなく、製鉄所の形成にとまらぬ都市問題や都市財政の資料についてほとんど解明されていない。それどころか、私の調査では、市の公報や議事録が散佚していた。近代の都市史の研究は、その基本資料として、公報、議事録、予算・決算書、新聞、雑誌などをつかうが、公文書館が一部の地方を除いてつくられていず、またあっても、資料の保存が十分でないため、先の八幡市と同じような状況が見られる。この意味では、都市形成史の研究は、なによりもまず、基本資料の蒐集と保存である。

さて、現段階では、個別の都市形成史が発表されている状況である。先述のように、それにも困難は多いのだが、歴史学とくに地方史研究の飛躍的発展により、一部で、きわめてすぐれた成果がではじめている。とくに大都市圏では注目すべき業績がでており、その成果の一部は本号でも紹介されている。

これらの個別都市史が蓄積され、その上で全国的な都市形成についての再理論化がおこなわれる必要があるであろう。

先述のように、近代の都市形成は産業革命から説明されるのが通常である。人類史上、最初の人口爆発は産業革命期のヨーロッパであり、その先頭を走ったのがイギリスである。1750年、イギリスは人口600万人、そのうち、都市人口は100万人にすぎなかったが、産業革命後の1850年、人口は3倍の1,800万人となり、その半分の900万人が都市に住んでいた。その意味では、まさに産業革命という魔法の杖が大地をたたくと、農村は都市に生まれかわったのである。

わが国の都市の多くは城下町を起源としているといったが、それが現代にま

で発展したかどうかは、産業革命への対応にあるとってよい。たとえば、金沢市は明治維新によっていったん人口は急減するが、明治期の後半、織機の発明など独自の産業革命をなしとげ、日本有数の内陸工業地帯へと発展する。同じく大藩の城下町であり、県庁、軍隊などの中央政府の出先機関をもっていた松江市などが産業革命を自らおこないえず停滞をつづけたのとは対照的である。

この意味では、近代の都市形成史の分岐点は産業革命にある。だが一体なぜ産業革命がおこったのであろうか。イギリスにおいて産業革命がおこった理由は、科学技術や教育の先進性あるいは資本の本源的蓄積の優位性にあったのではない。その点でいえば、すぐれた国は他のヨーロッパ諸国にみられるところであった。イギリスが最初に産業革命を経験した正当な諸条件は、なによりもまずイギリス革命であって、封建的土地所有制が廃棄され、近代的財政制度が確立していたことによっている。この政治の革命によって土地の私有制が確立し、農奴解放がおこなわれ、農村共同体が崩壊した結果、農業の商品生産化がすすみ、農業生産力が上昇したのである。この農業革命の進行によって、増大する都市人口すなわち工業中心の非農業産業人口への食糧供給が可能になった。イギリスの場合、19世紀にはいると毎年約20万人の食糧人口がふえ、このため海外の食糧に依存せざるをえなくなるが、産業革命の初期においては国内農業が主たる供給源であった。一方、都市の商工業が必要とする労働者の供給源は、封建的拘束から解放された農民であった。

産業革命のもうひとつの社会的基盤はマニュファクチュアの発達である。また近代的都市化もマニュファクチュアを出発点としている。通常、工業化はイコール都市化とされるが、家内工業—小営業の段階では工業化は必ずしも都市化ではなかった。マニュファクチュア段階にはいって、せまい空間の中で多数の労働者が分業し協業するようになった時から、工業化による人口集積が都市化への道をひらいたのである。分業化がすすむと、労働過程が単純化され機械化がすすんだ。また、社会的分業がすすみ、その結果、技術を開発する部門が独立した職業となるようになり、科学技術の花が咲き、産業革命へとすすんだのである。

近代的都市化の第3の基盤は本源的蓄積である。これは先のマニファクチュアの発達とそれにもとづく商業資本の発達によっている。都市の交通をはじめとする社会資本の整備、外国貿易などの条件が近代的都市を生みだす基盤となっている。

通説的な都市形成史が、近代都市を産業革命から画くのにたいし、とくにそれ以前の政治革命と農業革命を重視したのは、それらが産業革命の内発的原因を明らかにすることになると考えたためである。

わが国の場合、明治維新は不完全な民主主義革命であり、絶対王制に類似されるような天皇制を生んだ。農業革命も地租改正にみるように近代的土地所有制としては不完全であって、寄生地主制を生み、都市における高地価の原因となった。その意味ではイギリスの場合とちがっており、都市の性格も明治22年の市制町村制にみるごとく、都市は市民の自治体ではなく、地主など名望家の自治体であり、国の出先機関としての性格のつよいものであった。

しかし、先の金沢市と松江市のちがいにあるように、産業革命の内発性のちがいが、後の近代化の相違を生んでいることは明らかである。その原因は、それぞれの都市における民主主義、とくに都市周辺の農村の近代化と生産力の高さ小営業やマニファクチュアなどの状況、本源的蓄積のあり方などに規定されると考えられる。この意味では上からの近代化といわれる日本の都市の発展についても、それぞれの地域の条件が解明されねばならないであろう。

4 都市デモクラシーと政策主体形成

私は『都市経済論』^{注8}において、先のように近代以降の都市経済史は2段階で整理できるとした。すなわち、産業資本主義段階の第1次都市化と現代資本主義段階の第2次都市化との2段階である。第1次都市化は資本が自由に都市空間を利用し、土地所有との間にまぎつをひきおこし、また労働者の住宅問題を中心として都市問題を発生させた時期である。イギリスは18世紀半ばに中央政府が住宅政策をはじめとして都市政策をはじめめるが、自治体の段階ではほとんどみるべき展開がなかった。第2次都市化の時期は、国土全体が都市化され、

大都市圏が形成され、自治体を中心に都市政策が多面的に活動するが、一方、独占資本と土地所有が結合し、不動産資本が形成され、それらの都市空間利用が全面的になる。環境問題などの都市問題が発生し、とくに貧困問題を中心に社会的な犯罪が多くなり、都市化の限界が問題となる時期である。

日本の場合はおくれて近代化にはいるので、この第1次都市化の時期はイギリスなどにくらべると、土地所有の影響が大きく、資本の主動的な開発がすすまないという問題がある。大正デモクラシーの発展によって、ようやく地方自治が形成されるが、^{注11}その時にはすでに都市計画法のように中央政府による公共の介入がはじまる。この意味では、発展段階が重複している。

戦前においては、市民運動はよわく、名望家中心の政党政治は腐敗汚職におちいることが多かった。このため、すぐれた行政家の登場が都市のあり方に重要な意味をもった。大正デモクラシー期には、中央政府を制御して分権を主張し、合理的な都市経営をおこなう行政家が登場した。その代表が、大阪市の助役と市長をつとめた関一であろう。彼はハードな面では、大阪市の経済近代化の基盤である港湾、道路（御堂筋に代表される）、橋梁、地下鉄、上下水道などをつくり、ソフトな面では、社会部をつくって、都市社会政策をおこない、大気汚染制御などの環境政策をはじめ、市立商科大学を創立して都市科学の樹立につとめた。

当時の都市行政家の評価はこれから多くの資料によって定まっていくであろうが、彼らは都市行政の形成に重要な貢献をなしている。おそらく、今後の都市形成史の研究においては、市民運動の歴史をほりおこして、民主主義のストックを明らかにするとともに、関一に代表されるような都市行政家あるいは都市政治家の業績を評価することが、新しい、また重要な課題となるにちがいない。

いずれにしても、都市形成史の研究は学際的な領域であって、今後、各分野の個別研究がすすめられ、それらを総合するような学会が必要となろう。

(注)

- 1 J. Gottman, *Megalopolis—The Urbanized Northeast Seaboard of the United States*—N. Y. 1961 木内信蔵・石水照雄訳『メガロポリス』（鹿島出版会、1967年）

- ただし、これは抄訳である。
2. 拙稿「現代思想と都市」大江志乃夫、永井義雄、宮本憲一編『市民社会の思想』（御茶の水書房、1983年）
 3. L. Mumford, *The Urban Prospect*, N. Y. 1968, 中村純男訳『現代都市の展望』（鹿島出版会、1973年）142ページ。
 4. 前掲邦訳『現代都市の展望』151ページ。
 5. この場合のメガロポリスは、ゴットマンのメガロポリスであって、後述するようなマンフォードの戦前の作品（たとえば『都市の文化』）にでてくる概念とは少しちがっている。
 6. L. Mumford, *Technics and Civilization*, N. Y. 1934
 7. この都市発展の輪廻はO. シュペングラーの『西洋の没落』などにある考え方だといわれるが、彼が直接影響を受けたのは、P. ゲデスである。Cf. L. Mumford, *The Culture of Cities*, N. Y. 1966 (1st ed. 1938) pp. 283-292, 生田勉訳『都市の文化』（鹿島出版会、1974年）291～299ページ。
 8. L. Mumford, *The City in History* (N. Y. 1961) 生田勉訳『歴史の都市、明日の都市』（新潮社、1969年）
 9. 山田浩之『都市の経済分析』（東洋経済新報社、1980年）36～41ページ。
 10. 拙著『都市経済論』（筑摩書房、1980年）
 11. 島恭彦・宮本憲一編『日本の地方自治と地方財政』（有斐閣、1968年）

大正期・東京の都市形成について

持 田 信 樹
(東京大学社会科学研究所助手)

1 はじめに

著名な都市経済学者である奥井復太郎氏は、近代日本の発展過程を都市現象に即して、次の3つの段階に区分している。第1期は地方的分立の段階、旧幕の体制。第2期は中央集権化段階、明治・大正を経て昭和時代において完成した東京万能の体制。第3期はこうした一国の成長発展が、先進地点または地域からようやく全部局に波及しようとする地方分散・分権の段階（奥井復太郎『都市の精神』）。奥井氏のいう第1、第2の段階は概ね了解しえるが、第3段階の開始時点に関して筆者は異論を持つことを禁じ得ない。計画的分散を志向したものであるとしては、近衛内閣の戦時政策として登場した国土計画論がその嚆矢であるといつてよいであろう。しかし、それ以前に、関東大震災の復興事業を境に日本中の諸都市が一斉に近代的都市形成のための公共投資を開始し、「慢性不況」下の都市スペンディングともいうべき現象が生じたこともまた事実であった。しかのみならず、明治・東京に残る江戸の性格の形骸を徹底的に破壊し去り、そのことによって、昭和・東京の構造に転換せしめたのも、他ならぬ復興事業であった。本稿は、このような観点から、東京の都市形成史上の画期であり、かつ都市形成史上における集権化と分権化との分水嶺でもある大正期・東京の都市形成を、震災復興事業を軸に述べようとするものである。

もっとも、このような課題設定に対しては、復興事業の過大評価だとする異議申立てが起つたとしても不思議でない。周知のように、帝都復興院総裁後藤新平の立案した所謂「40億円計画」は政友会によって破壊された。しかも後藤の復興計画（『帝都復興ノ議』）の下敷きは、東京市市長時代（1920—22年）

に立案した『東京市政要綱』（所謂『8億円計画』）であり、復興事業の準拠した規範も、市区改正条例（1889年公布）に若干の手直しを加えた都市計画法（1918年公布）体制であったからである。日本の伝統的都市構造を転換しえず、むしろそれを「復旧」再生産したという復興事業のネガティブなイメージには根拠がないわけではないのである。しかし、「帝都復興」の源流を後藤新平の生涯に即して遡行するならば、台湾・満州での都市経営に逢着する。台湾民政長官時代に手懸けた、台北等における都市整備は、満鉄付属地での大規模な都市計画事業の拠り所となった。そして、植民地という異質な環境で純粋培養されたその経験を、本国に還流させようとする一連の試みが、内務大臣（寺内内閣）時代の都市計画法制定、東京市長在任期における『東京市政要綱』の立案、第2次山本内閣の内相兼帝都復興院総裁としての復興計画に結実したと筆者は考えるのである。

2 後藤新平と植民地都市経営

さて、後藤新平が植民地で培養し、本国に還流させようとした都市経営の思想的骨格となったものは「文装的武備」論であった。その萌芽を『国家衛生原理』（1889年）にもつこの思想は、台湾経営時代に育くまれ、満鉄経営の基本方針となったことで著名である。この文装的武備には2種類の政策類型がある。

第1の類型は、後藤の用語でいえば「王道の旗を以て覇術を行ふ」こと、すなわち文明の利器（王道）を持ち込むことによって、植民地人民の黙従を調達する（覇術）ことであった。後藤によれば、ヨーロッパ諸国の植民政策が古来「寺と病院、水道」を「鼎足」として重視しているのは、そのあらわれであった。日本の場合宗教による教化を期待できないため、その分衛生、道路、都市計画が重視されたわけである。たとえば台湾民政長官時代（1898—1906年）には市区計画委員会を設置し、家屋建築規制を発布しただけでなく、衛生局技師バルトンを招聘し上下水道敷設を実行し、首府台北の近代都市への脱皮をはかった。のみならず、こうした都市計画は基隆、淡水、彰化、嘉義、宜蘭、台南、台中、打狗、澎湖島といった主要都市をも網羅した。

また後藤は初代満鉄総裁時代(1906—1908)に帝制ロシアが東清鉄道付屬地に遺した都市計画に邂逅している。なかでも重要な意義をもったのは大連(ダルニー)であった。ロシア人のパリへの憧憬を凝縮するが如く、東清鉄道技師長サハロフの設計による同市は、放射パターン・のブールバールが炸裂する典型的なバロック都市計画を採用していたのである。後藤はこの方法を踏襲して大連都市経営に着手する一方、他の付屬地にも都市計画を及ぼしていった。その最大の特徴は、公共セクター(満鉄)が計画区域を全面買収したことであった。満鉄は買収地に都市施設を整備した後、これを売却ないし貸付け、その収益を都市計画事業費に充当し、不足分を鉄道収益で補填したのである。さらにいえば、この土地買収方式はドイツ植民地青島をその淵源としていた。元来ドイツ本国のアディケス法に由来するこの方法は、青島経由で帝制ロシアの鉄道付屬地に及び、満鉄が継承し、本国に還流して震災復興計画にも影響を与えるのである。

さて、文装的武備の第2の類型は、後藤の用語でいえば「生物学の原則」に基づく統治、すなわち本国の法規や外国の植民地統治方法の模倣を避け、対象の状況に即応して経営することであった。そのために採用されたアプローチは調査機関を設置し、有能なプランナーを招聘し、彼らを器量一杯活動せしめることであった。たとえば、台湾民政長官時代、このプランナーの中心となったのは財務局の祝辰巳、土地調査局の中村是公、鉄道局の長谷川謹介、殖産局の新渡戸稻造、土木局の長尾半平、旧慣調査の岡松参太郎、宮尾舜治、岡実等である。彼等は後藤の信頼を受けて「新領土経営」に若き日の情熱を捧げ、爾後、後藤の推進する満州経営、東京市政、さらには帝都復興事業を支える有力なブレーンへと成長していった。後藤は自らが児玉総督によって庇護されたのと同様に、部下であるプランナーをして驥足を十二分に伸ばしめたのである。

以上のようにみると、文装的武備は對外膨張主義時代における非軍事的施設を中心としたプラグマティックな植民地統治方法と総括できよう。だが後藤によれば、文装的武備を保障するには植民地経営の主体たる本国自体が「帝国」の中心にふさわしく改造されねばならない。大調査機関を設置し、普選運動・

自治団体運動によって文装的武備の「戦士」を養成し、東京を「帝都」に改造することは、この構想のコロラリーとして派生するのである。

しかるに、植民地経営の成功者として帰還した後藤は、政党政治を發展させようとしていた原敬らとことごとく衝突し、本国政治家としては傍流的存在へと押しやられてしまう。鉄道広軌化問題での敗北、全国発電水力事業の中止、所謂「8億円計画」の死文化はその象徴的事例とってよい。その後藤にとり、関東大震災によって1,000万坪の更地同然の焦土が出現したことは、「理想的帝都建設」のための「真ニ絶好ノ機会」（『帝都復興ノ議』）に他ならなかった。そのことは、後藤の立案した『帝都復興ノ議』を見ることによって検証されよう。

3 「文装的武備」論の本国への還流

(1) 復興省構想 後藤は台湾統治に対する本国の補助（起債等）を引出すために、これを経済的価値に還元し、統治を国家による「資本投下」に擬制した。その結果、後藤は長期「資本投下」が成功を納めた政治的与件として、台湾統治が本国政府からのあらゆる掣肘を排して遂行されたことを決定的に重視した（『日本植民政策一斑』）。わけでも1896年法律第63号による特別立法権の容認はそうした自由な活動領域を保障するものに他ならず、台湾総督児玉源太郎は、後藤のために一切の内外の干渉を遮断してくれるところの政治的庇護者であった。また、満州では所謂「五頭政治」にその企業家的能力を掣肘されながらも、後藤は都督府と満鉄との関係密接化のために、満鉄総裁在任のほぼ全期間にわたり、都督府顧問を兼任した。さらに満鉄に対する監督権移譲に並行して、通相（1908年）、鉄道院総裁（1908年）、拓殖局総裁（1910年）を歴任し、都督府を中心とする集権体制樹立に腐心を重ねた。これらの経験は、文装的武備の実行を阻害するあらゆる規範の拘束を破るには、結局は白紙委任の自由裁量権が後藤の掌中に握られていなければならないとする信念として後藤に刻印された。

同様に、この自由裁量権を確保するための執行体制が復興省構想に他ならな

い。復興省構想は以下の骨子から成立している。①「帝都復興事業ハ国家事業トシテ執行シ」、「経費ハ国庫ニ於テ負担」。②「計画ヲ定ムルト共ニ、自ラ其ノ執行ニ当ル有力ナル機関」としての「復興省設置」。③「各省所管事務」及び「自治団ノ権限」の「特設機関ヘノ集中」。すなわち、計画・執行・費用負担といった都市計画の全局面を集中させる組織として復興省が構想されたのである。よく知られているように、旧都市計画法体制（1919年）は計画高権を中央政府に留保する一方、執行及び費用負担を地方政府に分任することを基本原理としていた。そのいみで、復興省構想は都市計画法の原理をより集権化する方向で破砕する契機を孕んでいた。文装的武備の本国への還流の第1の形態はこの復興省構想であると思量される。

(2) 「焼土全部買上案」 還流の第2の形態は、後藤の所謂「焼土全部買上案」（『帝都復興ノ議』）である。その骨子は「罹災地域ノ土地」を「公債ヲ発行（40億円）シテ買収」し、「土地ノ整理」を実行した上で「适当公平」に「売却又ハ貸付」というものであった（『帝都復興ノ議』）。それはまことに、満鉄付属地において成功を納めた都市経営方式の再現というにふさわしい。もっとも、それは単なる模倣ではなかった。後藤自身はフランクフルト市を発祥の地とするアディクス法（1902年）を念頭に、土地所有権のみを一旦完全に中央政府に移転する方式を想定していたのである。しかるのちに、国家が土地所有者として区画整理を実行し、地価上昇の反対給付として公共用地を無償獲得する一方、前所有者の土地再配分を行なうのである。後藤によれば、この焼土買収案こそ「最少ノ経費ヲ以テ最大ノ効果ヲ挙ゲ得ル」、長期的経済合理性のある方策に他ならなかった。

(3) プランナー調達 後藤は「欧米最新ノ都市計画ヲ採用」するため、“後藤色”の濃いプランナーで帝都復興院の人事構成を固めようとした。中村是公（台湾土地調査局長、満鉄副総裁を歴任）、宮尾舜治（台湾民政局、満鉄拓殖局第一部長）の2人を勅任官である帝都復興院副総裁に推薦したのはそのあらわれであった。さらに、計画局長に、内務省・東京市長時代に都市計画のエキスパートとして後藤を補佐した池田宏、経理局長には鉄道院時代に後藤の知遇

を受けた十河信二が任命される。また過去の経歴とは関係なく有能な人材を確保するために、土地整理局長には北海道庁から稲葉健之助を招き、建築局長には佐野利器を、技監と2名の勅任技師には直木倫太郎と内務省都市計画課の山田博愛及び医学博士岸一太が任命された。そして、都市造形の実質的担い手である土木局長には、十河信二の推薦により鉄道技師・陸軍工兵少尉として都市計画に明るい太田円三（木下柰太郎の実兄）が採用される。以上のような人事が、知識の集約化をすすめ、科学的調査を行わしめ、「対象の法則」に即して統治するという文藝的武備論の延長にあることはまぎれもない。そのことを象徴するのがチャールズ・ビアードの役割である。『東京市政論』（大正12年）の著者であるビアードは、帝都復興のごとき工学的要素の強い問題になると必ずしも専門家とは言い難かった。そのビアードは研究報告『東京復興に関する意見書』を提出したものの、復興院の冷淡な態度に遭遇し、突然帰国する。それ程、「後藤系」のプランナーは都市計画のエキスパートを自負しており、ビアードすらよせつけない雰囲気は濃厚だったのである。

4 震災復興事業の実績

壊滅した東京の復旧は急ピッチで進み、昭和3年には今上天皇の御大典、5年には帝都復興祭を、7年には5郡82町村を合併して大東京祭を迎えるまでになる。震災後の鉄道敷設（小田急、西武、東横、池上の各線）と東京市内の新しいビルラッシュは、昭和2年の金融恐慌から5年の昭和恐慌にかけての不況が嘘であるかのような大復興を物語る。ではこのような復興事業の実績と、政友会による後藤構想の破壊とはどうすれば整合的に理解できるのであろうか。第1に、「焼土全部買上案」が、既成市街地への土地区画整理導入という形で現実化したことが注目されねばなるまい。特別都市計画法制定（大正12年）による復興土地区画整理は、耕地整理法（明治42年）以来の私的造成手段と異なり、公共セクターによる強制的市街開発手段に転化したものであった。したがって、後述のごとく焼失地域1,049万坪の内700万坪に区画整理が実施されれば、アディケス法方式による後藤の所謂「焼土買上案」との実質的差異は

事実上消滅するのである。第2に、第47議会における政友会の修正により、復興院廃止→在来の都市計画法体制への回帰という路線が確定し、後藤の復興省構想は完膚なきまでに破壊された。しかし、そのことによって「欧米最新ノ都市計画ヲ採用」するという後藤の文装的武備論が、その人的支柱まで失なったわけではない。後藤の招致した都市計画のエキスパートは、復興院から内務省復興局及び特別都市計画委員会に、その活動舞台を移しかえたにすぎないと考えられるからである。第3に、井上準之助（当時蔵相）の回想等によれば、復興財源は増税によらず内外債発行で調達する、ただし公債利払いは確定財源である一般会計剰余金で充当する、というのが復興財政の根本原則であった。そのために大蔵省の作成した『大正13年度以降財政計画表』は、8年間にわたる超緊縮財政によって、剰余金を捻出するというものであった。それは単に政友会の積極政策の蹂躪であっただけでなく、当時の財政の許容しうる「最高極度」（井上準之助）の範囲で大蔵省の同意をとりつけたものといってよい。のみならず、第47議会で政友会は復興予算に1億6,000万円の大削減を加えたにもかかわらず、第49議会では事業執行上の理由から、ほぼ同額の国庫補助増額に同意せざるをえなかった。

このように見てみると、復興計画に対する政友会の修正は政治家としての後藤新平に打撃を与えることはあっても、後藤が立案した「帝都復興計画」を実質的に葬り去り、これを一地方たる「東京・横浜復旧」に貶め、積極政策復活の見通しを立てるには至らなかったことが推量されてこよう。そのことは、以下に述べる復興事業の実績によって、より具体的に了解しえる。

(1) 既成市街地への区画整理導入　宅地造成手段としての区画整理の伝統は、明治42年耕地整理法以来のものであるが、土地区画整理の概念が法制化されたのは、旧都市計画法（1919年）においてである。だが、同法による普及は名古屋市等の「先進」地帯に限られ、私的事業の色彩が濃厚であった。それが公共セクターによる市街地開発手段に転化したのは他でもない、復興土地区画整理であった。この困難な事業に若き日の情熱を捧げたのが、復興局土木課長太田円三である。「フランクフルト・アム・マイン土地区画整理に関する法律」

(通称アディケス法) に深い関心を寄せていた太田や池田宏らは、特別都市計画法制定という形で、公共セクターを区画整理の主体となしうる途を拓く一方、土地評価方法の先端に位置する改良ソマーズ法を導入したのである。東京の場合、焼失地区1,000万坪の内、700万坪の既成市街地に区画整理が実行され、約70万坪が特別都市計画法第8条の規定に従って無償収用された。復興事業に必要な公共用地の約7割を無償で調達し、区画整理の「合理性」を実例で示したのである。さらに復興事業で養成された多数の区画整理技術者は事業終了後、全国各地に拡散し、区画整理の全盛時代を担った。

(2) 道路・橋梁・小公園の敷設 復興街路事業は単に交通機能の見地からのみ設計されたわけではなかった。その一例に橋詰め広場がある。江戸以来、水辺や橋のたもととは大名の下屋敷が置かれ、町人の通う茶屋、料亭が並ぶ遊興空間であり、かつ河原者、遊民の集合する都市内唯一の管理されない空間であった。復興事業ではこのような伝統的都市空間の意義が極めて重視され、東京に登場した広場らしき都市空間は、大部分が橋のたもと(橋詰め)に集中したのである。大正期に紹介された「広場」という概念が定着したのは震災復興後に属するが、西欧的近代広場が模倣されたのではなく、橋詰め広場のごとき「交通広場」のカテゴリーに入るものが登場したのはこのためである。

震災で崩壊した古い橋に代替したのは、アメリカの圧搾空気式潜函工法を導入した近代橋梁であった。その最重要点となったのが隅田川に架設された言問、駒形、蔵前、清洲、永代、相生の6大橋である。太田円三らは、パリのアレキサンダー3世橋の失敗に学び、装飾や模倣を避け、「周囲と調和」した「健全な見飽きのせぬ」橋梁構築に鋭意努力した。これも在来の都市空間を尊重したことの一例であるが、川端康成が『浅草紅団』(1930年)のなかでこれらの橋梁を評して「都会の芥で淀んだ大河の上に、新しく健やかな道を描いている」と述べたのも、むべなるかなであろう。

さて、橋詰め広場・近代橋梁と並び、あるいはそれ以上に重視されていたのは都市の公園であった。わけても、東京市中の52か所につくられた小公園は特筆に値する。この復興小公園が現在の児童公園と異なる点は、小学校と隣接し、

かつ広場を主体に設計されていることである。小公園は、小学校の運動場や一般市民の休養散策といった日常的用途の他に、集會・講演・音楽会などの催物にも活発に利用された。これは、江戸以来の路地・横丁のもっていた集合空間としての意義が、復興区画整理を経ても失なわれることなく、小公園に形をかえて継承されたことの傍証といえよう。シカゴで発達した小公園の思想は、折下延吉や石原憲治らを通じて大正前期に日本に紹介されていた。復興小公園はそうした近代的都市造形技術に、江戸以来の都市型居住センスを巧みに取り入れたのである。(この節の叙述は、陣内秀信「大正・昭和初期の都市造形」『公害研究』12-2に多分に負っている。)

(3) 用途地域制(ゾーニング)の導入 日本における用途地域制は、満鉄付属地にその萌芽的適用が見られ、旧都市計画法(1919年)において法制化されるに至ったが、本格的に本國の都市に受容されたのは震災復興事業を嚆矢とする。もっとも、東京市に適用されたゾーニングは、満州やニューヨークにおけるような、異質な社会階層間の混在防止を目的とする専用地域制の模倣であったわけではない。1924年12月の特別都市計画委員会に、復興局長直木倫太郎が提出した『東京都市計画 住居地域商業地域、工業地域並特別地区指定理由書』には次のようにその理念が掲げられているからである。

「吾邦地域制ノ建築制限ノ性質ハ頗ル寛容的ニシテ換言スレバ住宅ハ如何ナル地域ニ存在スルモ妨ゲズ、商店・事務所ノ如キモ亦然リ、唯工場ノミガ其ノ規模又ハ作業ノ性質ニ応ジ或ルモノハ工業地域ニ限ラレ或ルモノハ未指定地域ニモ存在シ得可ク或ルモノハ商業地域ニモ存在シ得可ク家内工業ノ如キハ住居地域ト雖モ存在スルヲ妨ゲズ、故ニ各地域ハ事実上各種建築物ノ混在所在地タルニ於テ妨ゲズ」にみられるように、復興用途地域制は既存の「都市ノ実情」を尊重した「頗ル寛容的」な混合地域制であった。ただし、尊重された「実情」とは専ら土地条件であったことには留意されてよい。それは、「北ハ浅草、下谷ヨリ神田、日本橋、京橋、麴町ヲ経テ芝ニ至ル」下町960万坪が商業地域に指定されたことに象徴される。明治・東京の代表的市民たる商人と職人の職・住空間である下町は、「商業地域」に分解され、住空間としての機能を「北ハ上

野ヨリ飛鳥山ニ連ル高地ヨリ南ハ目黒高輪ニ及ブ」山手の「住居地域」2,970万坪に代替されたからである。それは、明治末年にはじまり、大正期を通じて蓄積されてきた、明治・東京の崩壊、下町の壊滅という趨勢をドラスティックに先取りする性格のものであった。

5 明治・東京から昭和・東京へ

内務省社会局『震災調査報告』を利用した倉林義正氏による関東大震災時の人口変動の推計によれば、人口227万といわれた東京・下町地域からの流出人口は67万人であった。そのうち36万人が他府県に、31万人が急速に住宅地として発達してきた東京府下の西方5郡市部に流出したという。他府県流出者のうち17万人は東京市内に再還流したが、府下流出者のうち市内再環流者は多くとも8万人に満たなかった（倉林義正「関東大震災のSSOS」『経済研究』34—2）。その結果、東京府全体の人口配置は大きく変動し、南葛飾・南足立・北豊島・豊多摩・荏原の5郡に都市化の波が押し寄せ、昭和7年の大東京市の市区編入の遠因となる。この人口変動は、明治・東京の、昭和・東京への転換を決定的に進めてしまった。

明治・東京とは地理的には寛文、延宝時代以来の4キロを半径とする地域であり、人口は概ね200万人であった。半径4キロの円圏は、具体的には東は本所、深川を含み、北は上野寛永寺、西は四谷信濃町、神宮外苑を截り、南は三田、田町駅が円周上にある。この円周上はまた郊外地でもあり、生活の本拠とは異なる、隠居隠棲のための別荘地であった。人口も明治40年頃に200万人に達した後、昭和7年の市域拡張までほとんど増加していない。第1回国勢調査で人口217万人と示されているが、これがほぼ東京旧市域の飽和人口だったのである。また、それゆえに郊外と都心を結ぶ交通網も未発達であった。大正中期においてすら、路面電車（市電）が交通量の8割を担当し、省線（国電）はわずか1割にすぎず、自動車に至ってはほとんどネグリジブルであった。つまり、明治・東京は、中央線と京浜線によって画される東北四分の1円に自己完結的に集中していたのである。そして、東京の図型が「東北」に偏っていたことは、

明治末期・大正中期に至ってもなお、旧幕時代の江戸の形骸が東京市に投影していたことのあらわれでもあった。

これに対し、震災復興事業によって近代都市に脱皮しつつあった昭和・東京の図型は、明治期と全く異なり、西南図型を指向するものであった。小田急、西武、東横（以上昭和2年）、池上（昭和3年）の私鉄郊外線の開業ラッシュはこの西南型図形に照応する。それと共に、都心と郊外との結節となる新宿、池袋、渋谷、目黒がもはや閑静な別荘地でなくなり、ターミナル駅として巨大な人口群が在住する町へ変貌する。更に、それに引きずられるかのように明治・東京の中心点であった須田町・日本橋はすたれ、今日の銀座そして東京駅へと都心点も移動する。

この事実は、市民の日常生活の行動を著しく拡大すると同時に、その市民が住居と職場を完全に分離された事務員・職工等に代表されるものであることを物語る。山の手への人口移動と通勤現象の発生は、下町の商人と職人によって営まれていた町内社会を解体した。下町はもはや「店」と「奥」と「路地」が、すなわち営業と居住と遊樂とが狭い「地元」に統合された空間ではなくなった。資本主義的合理主義以前の出入制度や「おとくい」制度に支えられた「商人道」はすたれ、家計と事業会計が「大福帳」から分離し、契約と経済的計算が職業倫理となった。下町は、「丸の内」の完成に象徴されるようにビジネスの中心、「商業地域」となった。「路地」は区画整理により消失し、隅田川にはむきだしの鉄骨の、無装飾で機能一点ばりの近代鉄橋が架設され、市民はその橋を渡って、小学校に隣接した「小公園」、 「橋詰め広場」に遊ぶようになったのである。

このように見てくると、震災復興事業は、震災によって決定的に押しすすめられた東京図型の激変・職住分離を追認しつつ、ドイツで開発された制度的新機軸（アディケス法、ゾーニング）とアメリカの技術的新機軸（小公園・近代橋梁・ソマーズ法）という近代的都市計画技術の中に、在来の都市空間や生活の伝統の巧みな取捨選択を行ない、封建都市江戸の面影を残す市区改正条例時代の東京が近代都市に脱皮する画期となったことが推察されよう。だが、この

ことは、東京市に限られたわけではない。震災復興期に91都市、すなわち全国都市の8割強の部分で都市計画法が適用され、都市公共投資が開始された。その計画規模は38.5億円であり、復興事業の約4倍であった。原・高橋両内閣期（1918—21年）及び「高橋財政」期（1932—35年）の農村土木事業期のあいだに位置するこの1920年代後半は、「慢性不況」下の都市スペンディングともいうべき、都市公共投資拡大の一大画期、地方分散の分水嶺となったのである。このいみでも、震災復興事業は市区改正条例時代の都市構造を転換しえず、東京を復旧・再生産する不徹底なものであったという通念は多分に誇張されているといわねばなるまい。周知のごとく、1920年代における公共投資拡大の基調を創出したのは、1918—22年の政友会内閣の積極政策であった。公共投資を拡張する方針は、その後も関東大震災という突発事故のために消極政策を標榜する憲政会内閣においても継承されざるをえなかった。だが、その対象は原・高橋が意図したように農村に重点を置くのではなく、植民地都市経営の還流を目論む後藤新平を媒介に、近代都市形成に向けられる結果となったのである。

横浜の都市形成史

若 竹 馨

(横浜市都市計画局開発部長)

1 港都横浜の誕生

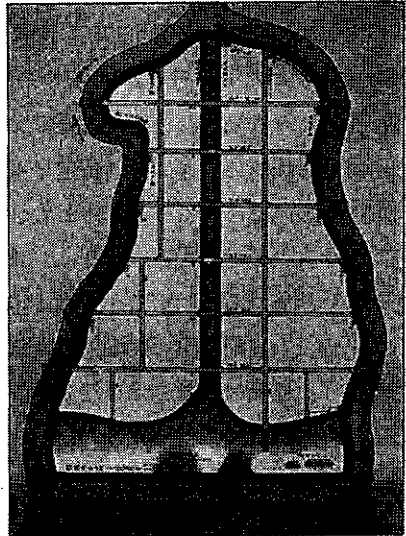
横浜の都市の歴史は安政6年6月2日(1859年)の開港と共に始まる。だがそこには、それからさかのぼること200年前に都市の基礎形成となった新田埋立開発を忘れることができない。その昔横浜は図一1でもわかるように、吊鐘状の入江を塞ぐように横に広がった戸数87戸の小さな漁村であった。この入江を江戸の商人吉田勘兵衛によって、1667年に吉田新田として埋立てられたのである。その吊鐘状の入江湾内は横浜新田(1797年)、太田屋新田(1854年)

図一1. 吉田新田古図

万治元年(1658)以前

吉田新田埋立開鑿図武州横浜開港見分之図

安政6年3月(1859)



と徐々に埋めつくされていった。現在の横浜都心部は、このように大部分が埋立によって江戸年間に形成されたものである。明治初頭に掲載された「横浜村并近傍の図」には開港当時の横浜の模様が美事に描写されている。また新編武蔵風土記稿によれば、横浜は「民戸八十七、東西十丁又は十七・八丁の処もあり南北も大抵十八丁程なり、水田少なく陸田多し、爰も天水にて耕植す」と誌されている。鎖国を解き世界に窓を開かざるを得なかった幕府は、神奈川の一部と称し横浜を開港の場にした。その最大の目的は「天下の利権を御膝元に帰し、万世の利源を興し、中興一新の御鴻業」をたてる基本とされるのである。そして、横浜開港を機として商品流通の中心を大阪から江戸に移すことで、幕府は権力を強める基本にしようとした。開港当時の横浜は、4つの橋によって周囲と連絡された島状の土地を中心に形成され、橋のたもとに設置された関所によって往来する人々がチェックされた。この関所の海側を「関内」、山側を「関外」と称した。この言葉は現在でも一般的に使用されている。

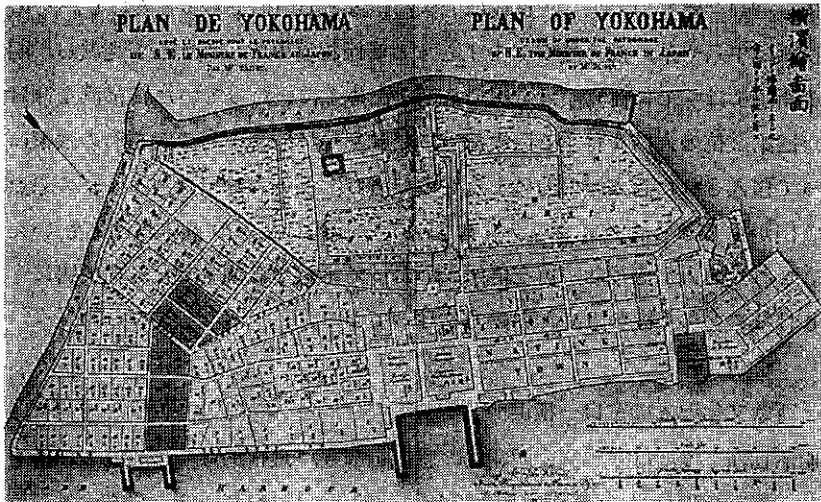
開港場横浜の街づくりは江戸幕府の手によって実施された。幕府は当時の大動脈である東海道から出来るだけ不便な地として横浜を選択し、横浜村に住んでいた農漁民は元町に立ち退かせ、砂洲を埋め1年間で都市を誕生させた。開港があと30年位遅れた明治20年以降になっていたら、陸上交通はもっと違った形になっていたであろう。開港当時の物資の流通は海上交通が主であったため、道路よりも堀割、運河の造成に力点が置かれた。

このため横浜の交通体系は満足なものになっていない。幕府が横浜開港を強引に主張し、都市づくりを進めた大きな理由は、第1に、外国人を首都江戸に近づかせまいとしたこと、第2に、東海道沿ではトラブルが多発することが予想されたためである。事実、開港4年後には生麦事件が発生している。横浜を出島化して、長崎の出島同様に取扱おうとした幕府の意図がよく理解できる。このように横浜の街並みは自然発生的に形成されたものではなく、また城下町のように意図的に折り曲げられた迷路形態でもなく、また札幌のようにすっきりとした格子状パターンで形成されてはいない。

計画的に推進された都市にはちがいが無いが、外国人技師などの手を借りて

建設されたものでもなく、全体的には当時の我が国の街並みの影響を受けている。わざわざ直線を折り曲げたような道も一部にはある。この新しい町横浜は、道といわず川といわず、すべての輸送手段は港の方を向いていた。陸上輸送の幹線としては、東海道との間に芝生(現在の浅間町)から戸部まで直線に通ずる横浜道が新設されただけである。これもあらゆる荷物が港から入ってくるのが前提とされたため、港を中心に四通八達に道路や堀割が設けられていた(図一2)。このような姿は開港125年たったいまでも大略変りなく、交通機関の

図一2 開港当時の横浜



発達につれて、次第に交通の大動脈が都心部から外へ外へと移動していくことになる。明治時代の後期には、まず東海道線が、続いて戦後には東海道新幹線や東名高速道路が都心から遠く隔たった地区を通過することになる。開港当時の横浜をイギリスの青年外交官アーネスト・サトウは、「街路は一般の人々の利便をかまわず、またあまり将来のことを考慮せずに設計されていた。馬車の時代は日本ではまだはじまっていなかったので道路の広さは手車が通ればそれで充分というわけだった。そのために将来の日本の一番重要な商業都市たる横浜も、交通運輸の点では永久に不便を忍ばなければならなくなった」とい

ぶ手厳しい。一方、交通手段としての舟運のために切り開かれた掘割は、英人新聞記者ブラックによれば、「小綺麗な体裁のよい構えの商店の並んだ表通りがいくつもあったが、その一方の側の家族達の居間や寝室などの裏手の部屋はこの悪臭がひどく毒気を放っている掘割の上に張り出していた」。ブラックは、それでも開港地の横浜が伝染病の流行からまぬがれたのは、毎日熱い湯に入浴する日本人の習慣が幸いしたためであるといっている。当時の東海道は綺麗な砂利を敷きつめた舗道で、馬車が通らないため道も痛まず手入れがされていたが、横浜の道は埋立てであったため、人通りのはげしい街中は丸太を敷きその上に板を乗せたものであり、比較にできないほど悪い道であったという。その後横浜は生糸や茶、海産物などを主とする商館貿易の中心地として発展し、明治維新頃にはすでに貿易額は全国の8割を占めるにいたっていた。横浜を今日我が国第2位の人口を有する巨大都市に発展させたのは、この時幕府の政策によって移入された商人達の力によるものである。その意味ではハマッ子の原点は各国から集まったバイタリティに富んだ一旗掲げ組みの商人集団ともいえる。これらの人々は後々、再三再四にわたって横浜を破壊させた各種災害にもくじけることなく復興させた原動力になっている。

2 西欧文化導入の窓口—横浜

明治初期、横浜は我が国文明開化の窓口となり、近代的な街づくりの技術も次々と輸入し吸収していった。明治2年(1869年)には、我が国で最初の鉄の橋が関内と関外を結ぶ幹線道路である「吉田橋」にかけられた。明治5年(1872年)には新橋～横浜間(現在の国鉄桜木町駅)に陸蒸気が開通し、同時に馬車道通りに、初めてのガス灯がともされた。また明治6年(1873年)には木樋水道が敷設され、近代水道への先駆的役割を果たしている。現在横浜の水は世界でも最高なものであるという評判を港へ訪れる各国船員達がいう。これに加え幕府と英国、フランス、アメリカ、オランダとの間にとりかわされた「第3回地所規則(1866年)」の実施は、我が国における近代都市計画のはしりである。これに基づき、我が国最初の洋式公園である“横浜公園”や、巾員36mを有する

歩道を完備した街路日本大通りが建設された。道路と街区の整備とともに建物も相次いで新築された。イギリス領事館、アメリカ領事館（明治元年、同2年）を端初にゲーテ座、グランド・ホテル（3年）、横浜ステーション（4年）、横浜町会所（7年）等が明治初頭に建設され、横浜の中心部は西洋建築ラッシュで沸いていた。殺風景であった埋立地には、一朝にして異国情緒にあふれた街並みが出現した。この時期に活躍した中に清水建設の初代清水喜助がいたことをつけ加えておこう。横浜はまさにミナト・ヨコハマにふさわしい雰囲気満ちあふれた街並みとともに、横浜の生命となる港湾整備も徐々に進められていった。明治22年（1889年）、11万6千人の市民を擁して横浜の市制が施行されたとき、すでに横浜は単に茶、生糸等の貿易の拠点にとどまらず、広く経済・文化の面でも先駆的な役割を果たす国際貿易港として歩みはじめていた。

貿易の進展と鉄道の開通は街の発展を促進し、市域は膨張していった。このため関内地区の中心商店街馬車道通りは繁栄をきわめ、それに続く伊勢佐木町商店街の発展、また居留地の外国人を相手に発展した元町商店街もこの期に端を発している。また、港はイギリス人技師H. S. パーマの立案によって本格的な築港計画が策定され、棧橋、臨港鉄道等の施設が次々に整備された。一方、工業も急激な発展をした。明治初期から大正期にかけて都市建設が進み、横浜の都市形成に関する種々な矛盾が露呈したにもかかわらず、その対応も美事に実施された時期でもあった。なかでも第4代横浜市長、市原盛宏による活躍は、横浜の都市形成史のなかでは忘れることができない存在である。

3 第4代市長、市原盛宏の活躍

市原市長の「横浜市の今後の施策」として打ち出された基本方針は、工業招致をはじめとする都市政策の方向性を示すとともに、「工業地区」、「衛生地区（住宅地区のこと）」等の都市計画的提案は画期的なものであった。これは我が国における用途地域制の先駆的なものである。横浜市政の礎えとなる戦前の貿易商業都市としての黄金時代は、明治40年以後の10年間に形成されたといえるが、そうした最盛期の足掛りをつけたのが市原市長である。市原は新島襄門

下の同志社出身（エール大学卒業）の秀才で、そのころ第一銀行横浜支店長であったが、彼の持論が横浜港の発展と横浜を工業都市として成長させるという；当時としてはきわめてユニークな論者であった。その点のみこまれ市長へとかつぎだされたもので、市原市長に反対する一派は、市長は市の吏員の中から登用すればよいということであったが、最終的には投票が実施され市原が当選した。市原市長は明治36年1月から明治39年5月まで約3年半市長の職に就き、その後の横浜の発展の方向づけをしたのである。市原市長は就任直後、市政について自己の見解を発表し、市民の協力を求めた。このことについて、当時の新聞報道では「横浜市長空前の快挙」とであると伝えている。その演説要旨は、今日までの横浜の発展は受動的な発展であったが、その時期は終わった。これからは主動的即ち働きがけの発展が必要であり、それには産業基盤整備・生産基盤整備が必要であり、そのためにこれを検討する都市政策に関する委員会を設ける必要がある。産業基盤整備には港湾設備の完成、交通機関施設の完成、商取引関係の改善、市内工業の興起発展の4点が重点とされている。一方、生活基盤整備には衛生設備の改善、教育事業の発達、慈善事業の奨励整理、図書館の設立、美術館・公園等市民生活を豊かにする施設の設置の必要性をグラスゴー、バーミンガムその他の欧米近代都市の例をあげて強調している。市原ビジョンのねらいは、横浜を将来産業港湾都市にしていくことと、近代的な都市政策によって住みよい横浜を実現していくことであった。そのにない手は、市政研究会の設置構想にもみられるように、近代的な市民社会における主役は市民であり、市民が中心になって街づくりを進めることに視点が置かれているなど、現代にも立派に通用するきわめて優れたものである。各事業は、夫々のビジョンに基づいて積極的に展開され、委員会は明治36年に調査・研究等に対象を絞って「横浜市改良期成委員会」として、明治38年には市原を会長に「港湾改良期成委員会」が、さらに同42年には「横浜経済協力会」が発足した。市原は市長退陣後はもとの第一銀行に戻り、その後明治44年朝鮮銀行総裁となり、大正4年に没した。このような市原市長の手腕は工業都市横浜の現在の姿の基礎を築いたものといえる。一方、生活基盤といえば、

時代柄遅々として進まず、大正元年（1911年）に当時のオピニオン紙であった「時事新報」等によって手厳しく批判されている。その論評は「眠れる横浜市」と題し、“衛生施設”のうち『未だ下水道の施設安からず』、上水道についても『設備不完全にして夏期に至れば必ず長時間の断水』をみるありさまと伝え、道路も『一度雨降らば道路の大部分は忽ち泥濘と化し、また晴天に黄塵万丈の基』となる。他方、風致上の施設をみれば『一つの公会堂なく、一つの図書館もなく、又一つの教化的娯楽機関もなき惨状であり』、救済機関も『多少治績のみるべきものなきにあらざるもこれまた申し訳的なものにすぎない』と酷評されている。

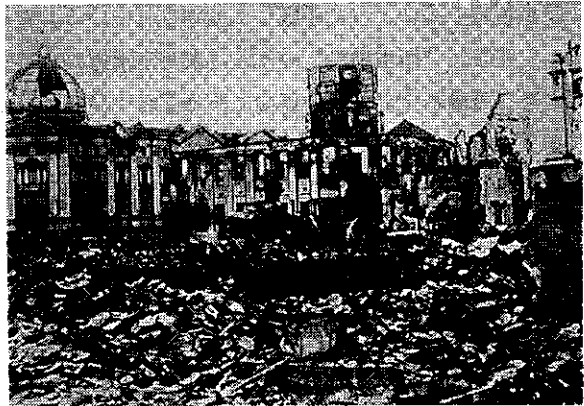
わずかにみるべきものとして瓦斯事業があげられている。富国強兵が第一義的であった当時の世潮からすれば、生活基盤の立ち遅れも横浜だけの問題ではない。当時の東京府知事芳川顕正の「道路橋梁河川ハ本ナリ、水道・家屋・下水ハ末ナリ」の言葉の中に端的に表現されている。その結果、大都市といえども“汚水は停滞し、其の不潔と臭気とは満都市民の今尚不快とする程の有様”であり、近代的市民社会の姿にはほど遠く、都市は田舎の延長線上にすぎなかったといえよう。

4 震災後興から工業都市へ

市原市長の慧眼が当り、日清・日露と度重なる戦時繁栄をベースに、産業資本の台頭による工業化が一段と進み、第1次世界大戦後は、鶴見・神奈川臨海部の埋立てが実施され京浜工業地帯の地盤が形成された。横浜の街は活気に満ち、大正6年（1917年）には人口40万人を擁する大都市に成長した。開港以来発展の一端をたどってきた横浜は、街並みにもミナトヨコハマとしての雰囲気形成してきたが、突如、大正12年（1923年）9月1日午前11時58分44秒、マグニチュード7.9といわれる大地震が関東地方の南部を急襲した。いわゆる“関東大震災”である。この地震の直後発生した火災（市内239ヶ所から発生）により、横浜は開港以来築いてきた経済的・物的蓄積に壊滅的な被害を受けてしまった。港湾施設はほぼ全壊、市内河川の主要橋梁97橋が落下・崩壊し、道路

はズタズタに寸断されてしまった。都市機能は完全に麻痺し、中心部の街並を形成していた洋式建物はことごとく倒壊してしまった。被害は東京・横浜が最もひどく、被害世帯の比率は、東京市の73.4%に対し、横浜はほぼ全域に近い95.5%とい

図一3 関東大震災時の都心部



う惨状であった。旧外国人居留地で外国商館が建ち並び、貿易業者が軒を連ね、県庁や他の諸官庁が煉瓦造・石造で建設されていたため、初震で大部分の建物が倒壊し、一瞬にしてガレキの山を築いてしまった。このように横浜は無残な灰土と化し、営々と築いてきた歴史はあとかたもなく喪失してしまった。

更に震災の痛手から立ち直りきらないうちに、昭和4年の世界的な経済大恐慌の波のあおりをうけ横浜経済も停滞し、経済的混乱が一層増長され、かつて横浜が経験したことのない危機的状况に遭遇した。また、資本的にも未だ弱体であった横浜商人の多くは次々に倒産の憂き目に会い、横浜経済はほとんど壊滅的状况になってしまった。この間港湾機能の復旧も遅れ、横浜経済の中心であった生糸の輸出も神戸港に移行してしまうなど、貿易業務の大勢が神戸に傾いてしまった。港湾施設の復旧が大巾に立ち遅れていたのに較べ、パイタリティーに富む横浜商人達の手によって市街地の復興は着々と進められた。このような未曾有な惨禍に対し、国は「市都復興」の立場から、横浜市は「港都復興」の立場から積極的な復興への動きが始まり、国の復興計画は後藤新平が内相として閣内にあって、漸新且積極的な復興計画案が提案され、その中で後藤は「焼土全部を政府が買上げるべきである」と主張したため「後藤の大ボラ」として一笑に付されてしまった。もしこの「大ボラ」が実現していたら東京の都市計

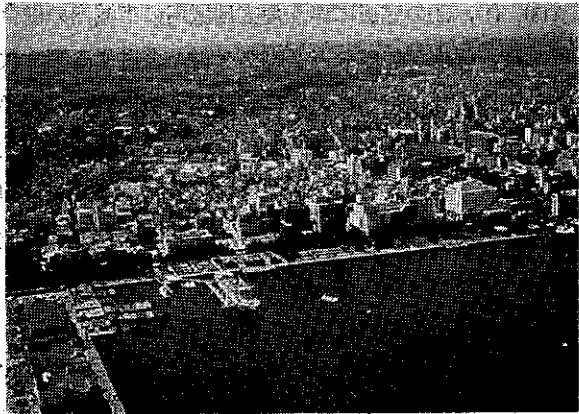
面は一変し、今日のようなみじめな姿にはならなかったであろう。一方、横浜における復興計画は蚕糸貿易同業者による「横浜貿易復興会」の設立によってスタートした。その後、横浜経済会の有力者達の意見を反映させるための機関として「横浜市復興会」（会長 原富太郎）が設立され、これが横浜復興の促進を実質的に担当したのである。横浜の復興計画案は震災前より都市計画局を設置し、横浜のあるべき姿を検討していたところであったが、震災と共に調査資料、関連地図類の焼失、更に計画作成の中心人物である坂田局長の病死などが重なり、復興計画案の作成が遅れてしまった。その後内務省から牧彦七を都市計画局長に招聘し、計画案が取りまとめられた。その内容は20項目に亘る詳細なもので、現在の横浜の中心部のあり方を見通していたという意味できわめて興味深いものである。その大筋は、「横浜の人口を30年後約30万人と想定し、横浜港湾設備が北防波堤ないし、子安方面に拡張されるものと認め、関内方面より桜木町を経て伊勢町、戸部町、横浜駅さらに旧平沼駅方面一帯を中枢地として鉄道・道路・運河・公園等の系統を整える」というものである。鉄道については更に具体的で「横浜駅（現在の高島町駅）を廃止し旧平沼駅を中央停車場とし、横浜駅から桜木町までの省線を廃止し、かわりに新横浜駅（中央停車場）により「高架式ヲ以ッテ分岐シ、御所山・伊勢山ヲ地下式、野毛町以南ヲ高架式トシ旧省電延長敷地ニ一致セシメ保土ヶ谷ニ至ルベキ予定線ヲ変更シ、大体鎌倉街道ニ並行シ之ヲ湖南方面ニ達セシムルモノトスル」とある。現在、横浜市が全力をあげて推進している「みなと・みらい21—都心臨海部再開発—」ときわめて類似し、それよりも更にスケールの大きな構想であったといえよう。道路については「逍遙道路」の計画が強調されている。「新吉田川（現在の大通り公園）ヲ埋築シ、幅員六十米之ニ接続シ関内大公園ニ至リ、更ニ之ヨリ出デテ海岸公園ニ達スル同一幅員、次ニ中央公園（現在の野毛山公園に対応する）ヲ東西ニ貫通シ山下町海岸公園ヨリ新山下町海岸通りヲ経本牧ニ達スル幅員六十米」の2つの街路計画である。この計画案の予算規模は総計5億2,000万円弱であった。この素晴らしくロマンにみちたプランも結局は画餅に化した。

それもおきまりのような大蔵省の財政逼迫という理由であった。しかし紆余

曲折を経て国の復興計画案は決定された。その案に対する横浜側の評価は、大正12年12月平沼亮三市会議長、原富太郎復興会長の主催で開かれた市民大会における市助役青木周三の発言に当時の横浜市の考え方が集約されている。「今次復興計画をみると、東京においては道幅20間、30間に拡げ、小学校の傍に附属の小公園を設け……我が横浜に対しては此等一切を削り去ったのである。之にもかかわらず、我が横浜が忍耐する所以は、実に市の生命たる港湾設備を完成したいからである。市民は何を以て之を忍ぶ事が出来るか」と憤懣やる方ない心情が述べられている。とりわけ公園については横浜公園、掃部山公園等が震災に際し多数の市民を救ったことから、市の復興案では「公園は実に都市の金城・鉄壁」となりうるものであるとし、公園の増設・児童公園の設置を強く主張していた。一方、一般市民の感情は、大正13年2月8日発行の「横浜貿易新報」によると「永い間散々に一般市民を途方に暮れしめた掲句、どんなものができるかと待っていれば、一般市民生活の安易を期せんとする節は全く見出すことができないが、震災前に比して、多少利便増進は認めうるであろう。然しながら、吾人の経済生活は吾人の全体ではない。何人がその健康と生命を無視してまでもひたすら商工業の繁栄を願うであろうか。住宅問題や、公園広場の問題を閑却した計画は決して都市計画の真諦にふれるものと言うことができないのである」と力説している。やがて震災復興事業は大正9年の都市計画法施行を踏襲し、計画作成や、都市計画決定の権限が中央政府に掌握されていた。横浜側にとっては極めて不満であったが、復興計画案は国会で承認され予算も確定してしまった。横浜市側の不満はともかく、横浜の都市計画にとってはそれなりに重要な意味があった。これによって横浜の復興もようやく端初についたのである。当時の主な事業は、土地区画整理・公園・街路等が中心に構成されていた。土地区画整理事業は対象面積104万坪で、焼失地域内が92万坪、このうち市施行は7地区、54万坪であった。街路事業は、新設・改修22路線、総延長43kmとし、国施行12路線、延長13km、市施行10路線、延長12kmであった。橋梁は新設復旧104橋のうち市施行75橋、又河川改修は大岡川、帷子川を除き市施行は2万5,000間の護岸であった。公園事業は国が「中央公園」と

して野毛山公園、「市街公園」として神奈川公園、「臨海公園」として山下公園の3公園を新設した。この時完成した山下公園は、灰土と化した都心部のガレキを投棄して完成したものである。いまでは我が国唯一の臨海公園であり、ミナト・ヨ

図一四 手前山下公園中央横浜スタジアム



ゴハマのシンボルになっている。一方、市は既存の公園の復旧を実施した。この時横浜公園内には運動場・体育館及び野外音楽堂等の施設が設けられ、長い間横浜市民のスポーツ、レジャーの中心的施設になっていた。その後この地区は昭和55年4月に改修され、日本一の市民球場「横浜スタジアム」として生まれ変わっている。球場周辺は緑化が進み、隣接する日本大通りのイチョウ並木とマッチした新しい時代にふさわしい緑の軸線を構成し、美事な都市景観をつくりだしている。そのように横浜の現在の都市基盤の礎となっているものはすべて震災復興事業によっているといっても過言ではない。なかでも土地区画整理事業は「復興事業の基幹中枢にして、而も復興事業の先駆け」をなすものであった。復興事業は、政府の一方的な計画決定や市街地内での事業の反対等により紆余曲折したが、昭和4年頃にはほぼ完成し、横浜を近代都市へと再生させる第一歩になった。

このようにして、震災復興計画で京浜運河の開鑿、防波堤築造事業等が削除され、市の生命たる港湾設備に関して不満足なため、市は独自に次の3大政策を打ち出し実施に入らた。①大防波堤(本牧十二支天より鶴見川河口に至る水域)の築造。②大港(1)大防波堤(本牧十二支天より鶴見川河口に至る水域)の築造。③大港(2)大港貿易都市から工業都市をあわせもった大都市への脱皮を図るための

臨海工業地帯の建設。

(3) (1), (2)の完成に伴う埋立地域内の市域内の併合とともに、昭和2年鶴見町、保土ヶ谷町など2町7ヶ村を合併する第3次市域合併の実施。

以上のように、この時期ほど近代都市横浜への飛躍がなされるための都市政策が次々と打ち出された時期はない。まさに横浜再生の大転換期であった。だがこのような動きを支える工業経済のベースは横浜以外の外部資本によって担われ、市経済の動きは活発でなく、工業資本への展開はもとより、近代的企業としての総合商社系統への脱皮もできず、大正9年の経済恐慌、震災、更に昭和初期の経済大恐慌によって横浜経済は壊滅的打撃を受け、本社機能が東京へ続々と転出、収縮化されてしまった。この時の影響がその後の横浜を支店経済の域へと地盤沈下させてしまった最大の原因になっている。だが昭和恐慌も、昭和6年に勃発した満州事変を契機に経済界は軍需景気の波によって息を吹き返し、国策的な軍需工業の振興は重工業の拠点を京浜地区に置いていたので、横浜は商業貿易都市から、日本屈指の工業都市へと変貌していった。震災後、大正14年5月に有吉忠一が第10代横浜市長に就任した。有吉市長は懸命に震災後の横浜の復旧に努め、米貨公債を募集するなど必要財源をつくり、4年間の間に大規模な復興事業をなすとげたのである。とりわけ市電路線の大拡張による交通網の整備と、橋と小学校の鉄筋コンクリート化、横浜市域の拡大に伴う区制の施行等が特筆される。こうして戦前の都市施設の骨格はほぼこの時期に完成し、この間横浜の人口は、6回に亘る市域拡張も手伝って昭和18年(1947年)には100万人を超えた。

5 戦後の街づくり—敗戦・接収・そして復興

第2次世界大戦は横浜を再び廃墟と化した。昭和20年5月29日(1945年)の横浜大空襲は市街地の42%を焼きつくしてしまった。このため震災以後努力して復興した横浜都心は再度壊滅した。敗戦直後の横浜の状況は、空襲による被災・罹災面積700万坪(市域57%)、罹災戸数10万戸(全体の48.5%)、罹災者数約40万人(全体の45%)に達していた。戦後横浜の復興が大きく遅れたの

図-3 戦災被害地域

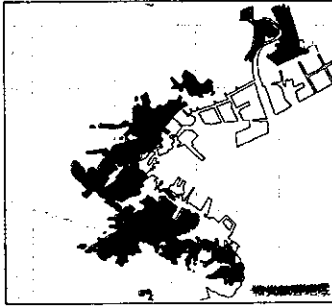


図-4 接収被害地域



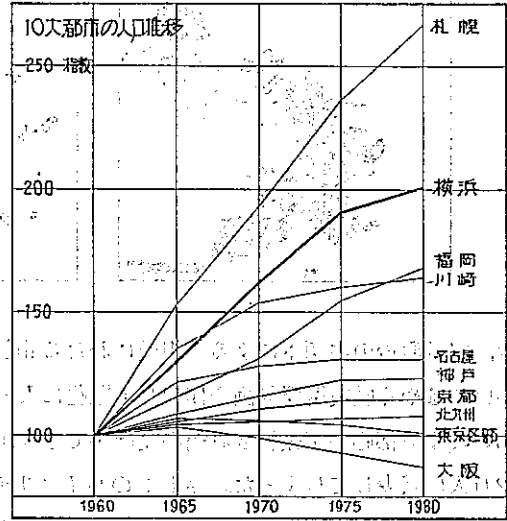
は、終戦直後の占領軍による大規模にわたる市域の強制接収である。神戸市等がいちはやく戦災復興計画を作成し事業化に入ったのにくらべ、横浜市は昭和30年頃まで都心部が接収され街の復興ができなかった。この時期横浜の人口は62万人に減少してしまった。さしものバイタリティーに富んだ横浜商人も自からの土地の利用ができず、無念の思いで手をこまねいていた。この間に市財政の悪化や、各種企業の中核管理部門はことごとく東京へ転出し、横浜は完全に支店経済化してしまった。現在でもその後遺症により横浜経済はきわめて弱体であり、横浜の都市問題の最大ポイントになっている。このような状況を人間にたとえれば、心臓を爆撃された上にその手当をすることもかなわないようなものであったといえよう。復興の足がかりがようやくみえてきたのは、昭和25年(1950年)に港湾法及び横浜国際港都建設法が施行され、翌年横浜港の港湾管理機能が市に移管されてからである。市街地の復興は戦災復興土地区画整理事業が始まり、横浜市復興建設会議が設置され、街の本格的再生が始まった。接収地も昭和27年(1952年)に締結された日米講和条約に伴って漸次返還されていった。都心部の中核伊勢佐木町界限が返還されたのは昭和33年(1957年)であり、都心から全面的に接収地が解消したのは、昭和57年3月新本牧地区88haが解除された時期である。市内には未だ接収地があり、横浜の戦後はまだ終わっていない。

日本経済が急速な発展をみせ、神武・岩戸景気等の景気節によって踊らされ

たのは昭和30年（1960年）

図一5 10大都市の人口推移

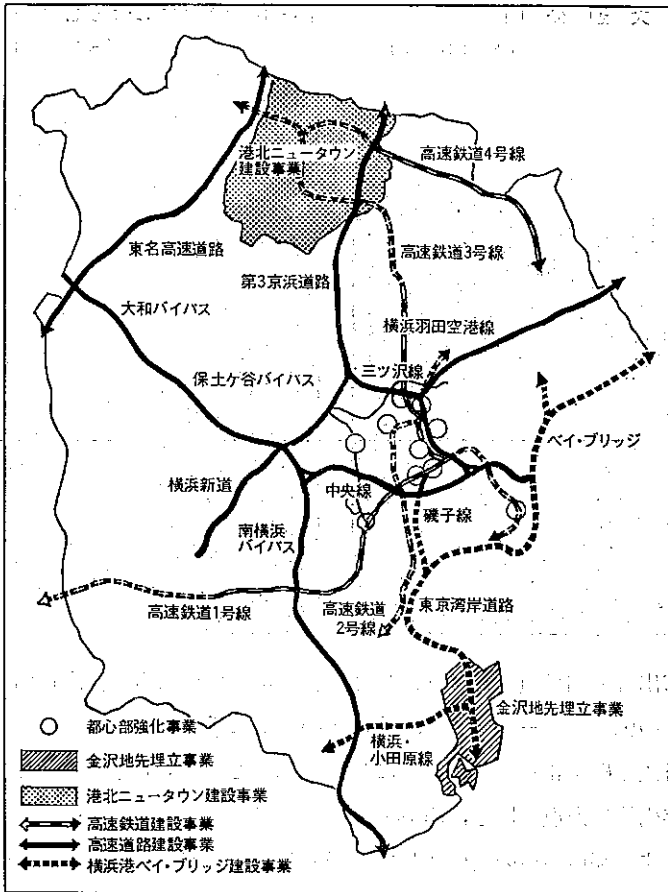
代以降である。経済発展は首都圏への人口集中を引き起し、東京からあふれた人々は周辺都市に流れ込み、横浜もベッドタウン化してしまった。この間横浜の人口は急増し、昭和40年～50年の10年間に約90万人増加（当時の福岡市の人口に相当）し、更に接収による都市機能の整備も遅れ、土地利用の混乱による住環境の悪化、無秩序な開発行為等



による水害等の危険性の増大、道路混雑の激発等々が起り、一方、市民生活の基盤である学校・病院・下水道等公共・公益施設の整備不足を招き、横浜の都市問題は顕在化した。加えて郊外部の開発に伴う多数の新住民の流入は、市民意識の乖離、多様化が起り新住民・旧住民の間にギャップが生じはじめた。このような新たな局面に対応するため横浜の街づくりは転換を迫られていった。昭和38年（1963年）、革新市政の旗頭として第17代市長に飛鳥田一雄が就任した。飛鳥田市長は横浜を「誰れでも住みたくなる都市」、「人間優先の街づくりの推進」等を高らかに歌い上げ、「市の政策を全て市民生活を豊かにするために切り換えていった。昭和39年には横浜市にとって初めての「市民生活白書」が刊行された。その中で市政の方向を明確化させるための4原則を掲げている。(1)市民のための近代的市政、(2)市民全体のための計画的市政、(3)市民がみんな平等の権利を持つ市政、(4)市民の自治による市政である。また横浜の都市づくりを進めるために6つの事業が提案された。①都心部強化、②金沢地先埋立、③港北ニュータウン建設、④地下鉄網の整備、⑤高速道路網の建設、⑥横浜港

ベイブリッジの6大事業である。これらの各事業は相互に関連しあい、明目の300万都市横浜”の戦略的事業として推進されている。また都市のイメージとしては、首都圏における自立性、主体性を確立するとともに、港湾・工業・住宅機能を有する中枢管理機能都市へと育成することとしている。

図-6 横浜市の6大事業



6 明日の横浜を求めて

昭和48年(1973年)後半から生じたオイル・ショックは、我が国においてあらゆる方面に変革をもたらしたといえよう。世の中もようやく落ちつきをみせ、価値観も変り、“量から質”、“物から心”への転換がもたらされたといえよう。昭和53年(1978年)、飛鳥田一雄氏の社会党書記長への転身に伴い、第22代市長

図-7 大通公園
(S53.8完成)

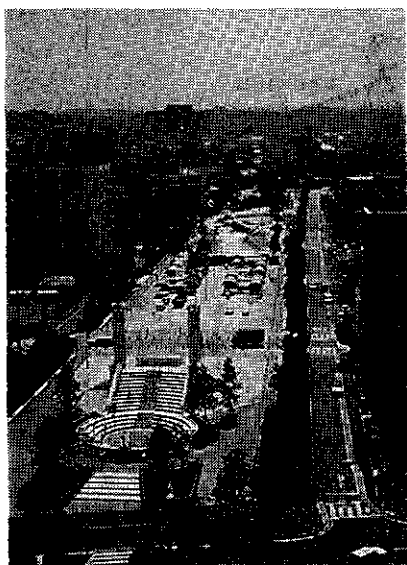
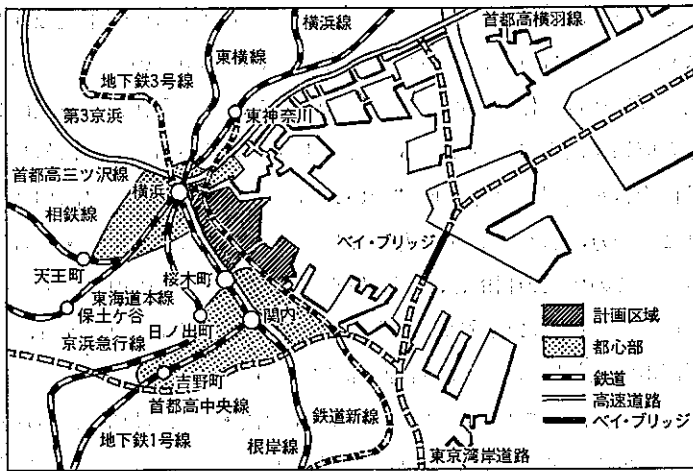


図-8 伊勢佐木ショッピングモール
(S53.11.11完成)



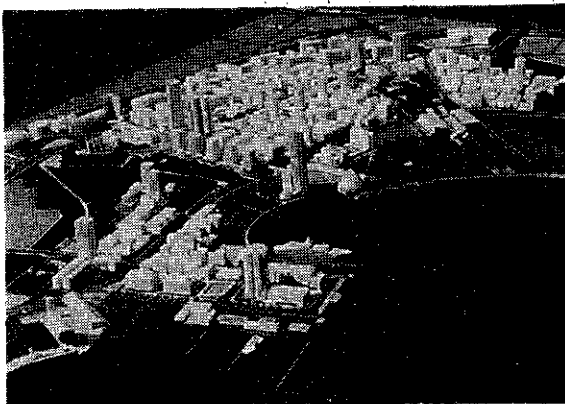
に自治省出身の細郷道一氏が就任した。細郷市長は自治省事務次官出身という実績と顔の広さをベースとして、市財政の運用に手腕をみせ、危機的状况であった市財政を健全化し、街づくりにおいても、これまで立遅れていた道路・下水道の整備等に力点を置き、都市の生活基盤の整備を促進させ、一方では都心部を中心とする都市環境の整備として大通り公園の完成(昭和53年)、伊勢佐木ショッピングモールの完成等々、横浜の都市づくりをこれまでとは一味違った方向へと転換させている。これまでの高度経済成長下での経済性、利便性、機能性の追求のみではなく、人間性に根差した街づくり、都市環境におけるアメ

図-9 横浜の都心と港



ニティ(快適性)の追求、横浜らしさの創造に力点が置かれているのである。時代もアーバン・デザインや都市美という新しい視点を取り入れた街づくりが求められ、市民もミナト・ヨコハマの復活を希望し、個性と魅力ある都市空間に満ちた横浜再生を実現させるべく努力しているのである。これはまさに街づくりにおける「横浜ルネッサンス」である。横浜はようやく21世紀を展望する街

図-10 “みなと・みらい21”完成模型写真



■計画のフレーム

1. 計画人口	
就業人口	19万人
居住人口	1万人(3,000戸)
2. 計画地域面積	
既存土地	110ha
埋立地	76ha
計	186ha
3. 土地利用	
一般宅地	87ha
道路・鉄道用地	42ha
公園・緑地等	46ha
埠頭用地	11ha
計	186ha

づくりを迎えたともいえる。横浜開港以来125年、市政施行96年の間に度重なる障害にもまげず、あくことなきバイタリティーを有する横浜市民290万人を擁し、「いきいきした都市」、「ハマに愛情がもてる都市」の実現を求めて、行政と市民が互に連携を保って街づくりに挑戦している。現在細郷市政は2期目に入りその成果を確実にあげている。このような横浜の街づくりに対し、昭和58年11月自治省が設置した第1回“潤いのあるまちづくり”の自治相特別賞が受賞された。一方、細郷市長が全力投球している事業に“みなと・みらい21”計画がある。この事業の目的は、開港以来の都心部である関内・関外地区と、昭和30年以後急成長した横浜駅を中心とした都心とを相互に連結させ、“明日の300万都市横浜”にふさわしい都心部にしようとするものである。このプロジェクトは単に横浜のプロジェクトではなく、規模・事業の目的等からいって、まさにナショナルプロジェクトといえる。この事業も細郷市長の手腕で関係方面の協力を得、昭和58年11月（1983年）着工され目下建設途上にある。写真はその完成模型である。この事業には290万市民が明日の横浜を求めて熱い目差しを向け、同時に、そこに横浜のユートピアを夢みているのである。

（参考文献）

- | | |
|----------------|----------------|
| 1. 港都横浜の誕生 | 有隣新書 石井 孝 |
| 2. 都市の明治 | 筑摩書房 初田 亨 |
| 3. 一外交官のみた明治維新 | 岩波文庫 アーネスト・サトウ |
| 4. 横浜の都市形成史 | 横浜市 |
| 5. 震災復興誌 | 横浜市 |
| 6. 市民生活白書 S39. | 横浜市 |
| 7. 横浜市史 | 横浜市 |

京都市政の成立過程

——琵琶湖疏水事業の歴史的 position——

小 路 田 泰 直

(京都大学文学部博士課程)

1 はじめに

都市をいかに定義するかは、しばしば問題になるが、容易に解決されない命題である。ただ、経済学的な立場から都市論を展開しようとする時、行政区画としての都市と、実態としての都市を区別して考えなくてはならないということは、よく指摘される点である。だが、ひるがえって考えてみれば、行政区画としての都市というものに、意外に注意がはらわれていないのも、都市史研究の現状ではないだろうか。日本近代史の中で、しばしば町村合併や市域拡張といったことが問題になるが、それは、まさに行政単位としての都市にかかわる問題である。幕藩体制下の都市を、今日同様に「太田市」「京都市」「江戸市」といった概念で把えることが困難なことは周知の事実である。一方で独自の法をもつ町や町組の集合としての性格をもちながら、他方で、洛中洛外という言葉に表わされているように、一体の共同体的性格をもつ都市が、1888年以降は、「市」という公共団体として機能しえたのは、何故か。またそれは、いかなる矛盾をかかえたのか。こうした問題を簡単に「近代化」という言葉の中に溶かしこんでしまうことは、近代というものを一つの理想型でとらえることが益々困難になってきている今日、あまり意味がない。むしろ、実態から近代の質を問うべき素材ではないだろうか。

そこで、本稿では、京都市の成立過程の分析を通じて、日本近代資本主義を支えた「市」と呼ばれる都市の構造的特質の一端を明らかにしてみたい。その場合、京都市を事例にする意味を最初に述べておこう。

2 京都の位置

明治初期の京都は、維新政府の統一国家建設・殖産興業政策の中で、極めて重要な位置を占めていた。例えば、次の『公爵松方正義卿実記』の一節をみてみよう。

「時ニ侯（松方正義・筆者）京阪地方ニ赴キテ財界ノ状勢ヲ視察セラル而シテ大坂ニ於テハ五代友厚其覇ヲ称セリ是レ蓋シ大隈重信ノ操使スル所ニ由ルナリ侯若シ友厚ニ説クニ日本銀行株式募集ノ事ヲ以テセハ彼レ言下ニ之ニ応スヘシト雖モ斯ノ如クシハ焰中更ニ油ヲ注クカ如ク彼ヲシテ益々跳梁跋扈セシムルノ虞アリ是ヲ以テ大坂ニ入ルヤ日本銀行問題ニ関シテハ毫モ友厚ト談スル所ナク率然トシテ友厚以外ノ財界有力者ニ株式募集ノ事アルヲ告ケ且曰ク募集ニ応セント欲スレハ之ニ応セヨ敢テ勸誘スルニ非ス……蓋シ大坂市民ノ常態トシテ事ニ臨ミテ左視右眄必ス先ツ四周ノ状勢ト其風トヲ見テ……頗ル逡巡ノ色アリテ俄ニ株式応募ノ事ナシ尋テ侯関ケ原大垣間鉄道ヲ視察スルニ当リ偶々近江ノ豪商某ニ邂逅シ告グルニ日本銀行ノ事ヲ以テセラルルヤ某直チ之ニ応シテ其株ヲ申込ミタリ後此ノ報大坂ニ伝ハリ始メテ大坂ニ於テモ申込者陸續トシテ現ハルルニ至レリ」（傍点・筆者）^{注1}

ここでは、日本銀行の株式募集のために、京阪地方にやってきた（1882年）松方大蔵卿が、五代友厚（大阪商法会議所会頭）の背後にある大隈重信の影響力を警戒し、滋賀県の豪商をまずまきこむことによって、所期の目的を達成しようとしている様子が解る。私は小稿（『明治十四年の政変』と関西貿易社）^{注2}、『日本史研究』229）で、明治14年政変のひきがねになった関西貿易社の設立が、五代と大隈の協力の所産であったことを明らかにしたが、大隈財政の否定をたてまえずる松方財政の当事者が、大阪財界の動きに極度の警戒心をもったことは、至極当然のなりゆきだった。その場合、松方が大阪財界に影響力を及ぼすべく、橋頭堡にみたてたのが、京滋地方の資本家・地主であった。『京都商工会議所史』（1943年）は、「中央における松方系、渋沢栄一等と深い関係をもつてゐた」^{注3}ことを、京都財界の特徴としているが、事実1880年代の京都の企業勃興を支えた、京都商工銀行を中心とする企業群——高久嶺之介氏に從つて京都商工銀行グループと呼ぶ——は、松方、渋沢と密接な関係をもっていた。その中の代表的企業である京都織物株式会社（資本金50万円）は、内貫甚三郎、田中源太郎、浜岡光哲らを委員にし、渋沢、大倉喜八郎を相談役にして

1887年に創設された。京都政財界に重きをなした山本覚馬が、^{注4}松方の紙幣整理政策——正貨兌換の実施——に最初に賛成した数少い一人であったことも、こうした文脈の上に置いてみると、松方財政における京都財界の重要性を示唆しているだろう。ちなみに『田中源太郎翁伝』に収められた芝廣吉（創立当初京都商工銀行支配人）の「田中さんと浜岡さん——京都商工銀行創立当時の思い出」と題した文章には次の一節がある。

「其当時（1886年頃）大蔵省では資本金五拾万円以上を大銀行と称し（関西で之に該当するものは唯だ一の第十三国立銀行のみだつたと思ふ）夫以下を小銀行と呼んだ。是京都商工銀行の資本金を五拾万円と為した所以である。又營業科目も同省の指揮により為替手形約束手形、割引云々の一條を加えた。日本銀行大阪支店長川上左七郎（松方伯の甥）さんは、松方伯より京都商工銀行と提携して行けとの内命を受けて居られた。京都商工銀行は整理公債の発行を容易ならしむる為め利息引下げに邁進した。……其頃の大蔵大臣秘書官からの書簡は大抵浜岡田中両名宛であった。而して前述の如き大蔵省との関係も亦北垣さんの斡旋の勞少なからずであった。^{注5}」

浜岡・田中は山本の所謂「弟子」であり、商工銀行グループの中核的存在であったが、松方の紙幣整理と京都財界のつながりの一端がうかがえるだろう。

このように、松方財政期、京都は特に重要な経済的役割を藩閥政府から担わされたが、それは政治的重要性の裏返しでもあった。京都府は初代の長谷信篤の後、横村正直（1877—1881）、北垣国道^{注6}（1881—1892）と、比較的長期にわたる長州系知事の支配下にあった。その結果、京都は、藩閥政府の支配の実験場の嚮を呈した。上下京二区、山城、丹波、丹後といった、経済的条件の全く異った地方を内包する京都府は、内部の複雑さにおいて群を抜く府県の一つであった。丹後で地価修正運動がおこれば、山城ではその反対運動がおこり、都市と農村の対立は、大都市京都の存在の故に、深刻な政治問題であった。しかし、それ故にこそ、京都府を藩閥政府の中央集権化政策の上に重ね合わせるとき、統治の縮図たりうる条件を備えていたのであろう。京都の町組の再編成は都市行政、さらには地方自治制度確立の出発点であった。全国にさきがけた小学校

建設、横村の華々しい勸業政策（女紅場、精密舎等）、北垣の琵琶湖疏水事業等、いずれも「先進」の名に値する積極的な「開化政策」であった。そしてその中で、藩閥政府にとって最も信頼に足る保守的政治基盤が形成されていったのである。憲法体制を支え、自由民権運動（政党）の議会進出と対抗するべく井上馨が企図した自治党構造——名望家自治の頂点を議会に結集し、一大保守勢力をつくりあげる——の基盤であった京都公民会（1889年2月11日結成）は、府・市会の過半数を制圧していた。さらに、第1回総選挙の結果は、一般に吏党と呼ばれる大成会（＝京都公民会）が7人中5人——市部では2人中2人——を占め圧勝した。まさに京都——とりわけ市部——は、議会開設期、藩閥政府の西の牙城であった。

以上のように、藩閥政府の「近代化」政策の中で、とりわけ松方デフレ期、京都は重要な政治的経済的位置を占めていたのであるが、江越鉄道（敦賀—長浜）開通に伴う物流の変化（西回り航路の衰退）を「府下人民ヲシテ時世ノ変転ニ感覺薄ク、漠然旧態ニ安ズルアラバ、府下ノ衰退ハ愈々救フベカラザルニ至ラン」と受けとめざるを得なかった大阪とは、一種の対照をなしていたといつてよい。

3 松方財政と疎水事業

さて、こうした京都を舞台にして、近代都市形成の槓杆として計画されたのが、琵琶湖疏水事業であった。疏水は、総工費125万円をかけ1885年から1890年にかけて完成されたが、それは、京都市を一つの公共団体とし、そこに資本主義的地域支配——名望家支配とっておく——の秩序を確立するべき、一大「地域開発政策」であった。町ないし町組を単位とした近世的都市自治、あるいは「役」や身分的職能による公共空間の維持機能が、資本主義化に伴い急増する人口や社会資本需要に耐えないことは、幕末期の都市問題が予め証明していた。松本四郎氏によれば、幕末期貧困層の増大は町における上層町人の支配力を制約し、町統町として都市周辺部にひろがる貧民窟は、あらゆる都市問題の集中する場であった。打ち

こわし、伝染病の恐怖が都市をおおった。それ故に、都市空間全体を一つの有機的な公共団体とし、効率的な社会資本投資（貧民対策も含めて）を行うことは、都市の資本主義的改造にとって焦眉の課題であった。そしてそのことは、別の角度から言えば、都市共同体を支える租税体系の確立の問題であった。1878年の地方税規則において、営業税、雑種税、戸数割、地租付加税が地方税として設定されたが、独立税である営業税、雑種税が都市的財源であることに注意しておく必要がある。

そこで検討しておきたいのは、1880年京都府会が横村知事に提出した「営業、雑種両税の制限撤廃を要求する建議」である。それは、以下のように建議理由を述べている。

「夫レ営業税雑種税ノ制限タルヤ該税法ヲ施行セラルルノ日猶未タ浅キヲ以テ本年ニ至リ遽カニ之レカ制限ヲ廢セラルルトキハ納税者ヲシテ或ハ苛税ニ困ムノ患ナキヲ保シ難ク為メニ制定セラレタル良法ナリト雖モ容年来ノ實際ニ就テ其当否如何ヲ察スルニ我府下ノ如キハ巨商細売其差等甚タ懸隔シ殆ント次序ヲ得カタキモノアリ故ニ本年徵收方法ヲ議定スルニ当リ実ニ差等ノ相当ヲ得ルニ困シム……茲ニ於テ……或ハ之レヲ細數ニ区画シ或ハ之ヲ簡約ニ類別セント試ルモ如何セン制限ノ狹隘ナルニ因リ到底巨商細賣ヲシテ各其權衡ノ平準ヲ得セシメ難シ當ニ其賦課等差ノ平準ヲ得サルノミナラス三種ノ地方税ヲ以テ地方公務ノ費額ヲ弁スルニ当リ其制限アルヲ以テ自然之レヲ小民ニ普及シ戸數割ノ重キヲ謀セサルヲ得サルニ至ル是レ貧者ノ不平ヲ喋々スル所以ナリ」

要するに、当時の府会が代表した上層の資本家や地主は、戸数割に依存しがちな地方税をより累進性の高い体系に改めることによって、財産原理を投影した地域支配秩序（名望家秩序）を確立しようとしていたのである。京都府下の「中等以上」の公民権資格者を結集し、「富豪財産家ニシテ、少クモ公民タル資格ニ背カザル恒心アルモノ、一団体」^{注10}をめざした京都公民会が、第1回総選挙の直後に発表した「改綱改目」において、「……ハ、税法ヲ改正スル事、(一)地租ヲ輕減スル事、(二)所得税ヲ増加シ及営業税ヲ国税トスル事、(三)間接税ノ苛重ナルモノヲ輕減スル事……」^{注11}と述べているのも、国政レヴェルの問題であるが、同じ志向の表われであった。

琵琶湖疏水事業は、こうした名望家支配を確立しようとする「資本家的コー

トス」を基礎に、京都市という公共団体を実現するための媒介として持ちこまれた、一大プロジェクトだったのである。北垣知事は就任以来疏水計画に邁進するが、その場合、内務省一等属南一郎平、島田道生（京都府属）、田辺朔郎（京都府御用掛）らの手になった。疏水起工趣意書と工事費案を、まず「市内名望家の長老、商工業家五十名より成る^{注12}勸業諮問会」にかけ（1883年11月5～7日）、続いて11月15日より3日間上下京連合区会にはかり、その同意を得てはじめて具体化に着手している点に、注意する必要がある。北垣は1883年10月5日の日記（『塵海』）に次のように記している。

「尾崎一等属来ル琵琶湖疏水ノ計画未タ土木課工任セサル由縁ヲ聞ク詳悉一昨年以來国道手許限ニ取調タル理由且既往将来計画ヲ示シ且調査完備ニ非レハ土木課ニ附セサル所以^{注13}ヲ示ス」

そして15日には「両書記官各課長部長典獄等ヲ会シ琵琶湖疏水工事ハ勸業諮問会ヲ開キ諮問会答議ニ由テ其順序ヲ決定スル事ニ議決ス^{注14}」と記している。諮問会、連合区会が、単に手続上だけ重んじられたのではないことが解るだろう。土木課へ計画が移される前に勸業諮問会、連合区会への諮問が急がれているのである。あくまでも、「京都市民の公共事業」として疏水事業を遂行しようとする北垣の意図が、ここに見てとれるのである。

しかも、この「京都市民の公共事業」は、伊藤博文、井上馨、松方正義——直接的には三島通庸内務省土木局長——らの積極的同意を得ていた。^{注15}つまり、この事業は決して、京都市民の自治精神の発露として手放しに評価できない点も見逃してはならないのである。その場合、この事業が松方デフレの中でおこなわれたことに注意を向けなくてはならない。松方財政が紙幣整理のための緊縮財政であったことは言うまでもないが、同時にそれが、壬午事件をきっかけにした軍拡財政であったことも周知の事実である。さらに地租軽減の要求は、減租までかちとることはなかったが、山県内務卿をして「農民ヲシテ乖離怨嗟ノ情ヲ懷カシメハ其治安上ニ妨害ヲ為シ国力ノ萎靡スルヤ窮困武士ノ比ニアラサルヘシ……方今治民ノ大計ハ土地、負担スル税賦ヲ軽減シ国力ヲ培養スルニ^{注16}アリ」と言はしめる状況を作り出し、松方も1884年の地租条例の制定に際し

て、地租改正条例の約束した減租の不可能の代償として増租もありえないことを強調していた。地方財政にどれだけの事務を委任することができるかという点に、原蓄財政としての松方財政の成否がかかる状況が存在したのである。しかも1880年の太政官布達48号によって土木費等が大幅に地方財政に移され、その結果地方財政が急膨張するが、それが中央財源のくいつぶしにならないよう、地租付加税率の制限が強化された(1885年)。農村では経費節減のために、戸長役場の統一等、行政整理が推進された。山県は「地方改良の議」(1885年2月)の中で「観近ノ政事タル画一ニ過キテ得失相償ハサルモノ往々之レアリ就中衛生事務ノ如キハ都鄙ノ別ヲ立テ先ツ都会ノ地ヨリ創施スヘキナリ病院ニ至テハ厚生上敢テ都鄙ノ別ヲ問フヲ得スト雖トモ……宜シク便宜合併連立ノ方ヲ地方官ニ諭示スヘキモノ、^{注17}如シ」(傍点、筆者)と述べた上で地租割の制限、^{注18}区町村費の改正等に言及している。まさに、「新税法」(酒税等の間接税・所得税の導入)と都市における公共事業の喚起——但し住民自治を基本とする——こそ、八方ふさがりの松方財政を、負から正の連鎖に転換する鍵だったといっ

表一 主要府県地方税規模比較

府県	1880	1881	1882	1883
東京	448,332 (100)	851,016 (190)	906,294 (202)	891,477 (199)
京都	316,901 (100)	476,031 (150)	636,078 (204)	558,721 (176)
大阪	337,069 (100)	770,644 (229)	793,868 (236)	786,042 (233)
神奈川	261,241 (100)	411,952 (158)	484,218 (185)	462,580 (170)
兵庫	561,585 (100)	654,534 (116)	725,842 (129)	720,201 (128)
愛知	501,249 (100)	741,762 (148)	726,680 (145)	645,708 (128)
全国	12,601,539 (100)	17,420,390 (138)	19,994,481 (159)	18,781,246 (149)

原田久美子氏「明治14年の地方議会と人民・動向」(『日本史研究』57)より

でも言い過ぎではなかったのである。事実、この時期東京市区改正計画や大阪築港計画が議論の対象となり、地方財政の膨張は、大都市を含んだ府県で顕著であった（表一1参照）。

だから、琵琶湖疏水事業は、京都市における名望家的地域支配の創出を通じて、原蓄財政の基礎を形成するべき課題をも担っていたのである。そして、京都公民会が「第一土着人タルコト 第二実業上ノ経験アルコト」と共に「第三数年京都公共事業ニ従事シタルモノナルコト」^{注19}を、第1回衆議院選挙における候補選挙の基準にしたこと、井上馨が名望家自治の頂点を自治党に結集し、非政党的議院内保守勢力をつくりあげようとしたこと——一応大成会にうけつがれる——は、こうした疏水事業の担った課題の政治的表現だった。

4 官僚的都市行政の成立

疏水事業は、規模、技術、経費、あらゆる面で未曾有の大工事であった。そしてその負担は市民の肩にかかった。不況下で激しい反発が起ったのは、当然のなりゆきであった。詳しくは高久嶺之介氏の研究があるので省略するが、自由民権派もそれを援助し、『東雲新聞』などは、しばしば苛税に反対する論陣をはっている。そして、その動きは、京都財界の政治的前衛であった京都公民会の中にさえ亀裂を生み出した。京都市が誕生して最初の予算編成——1889年度予算——にあたって、間接税付加税の実施をめぐる対立が、京都公民会内部に生じた。「公益」（＝疏水事業）をふりかざして賛成の立場を表明した西堀徳二郎^{注20}に対して、酒造業者や売薬業者、「元三四組」内地主から激しい反発がおこり、西堀をして「諸氏カ同業者ノ利益ヲ保護スルガ為メニ熱心ナル殊ニ諸氏ハ何レモ公民会員ナリ公共ノ利害ヲ論シ疑義ヲ質スルカ如キハ……大ニ賛美スル所ナリ」（然るに）「世ニ党派心ニ偏シ本会ノ隆盛ヲ妬ム者アリテ閥壻ノ争ヲ奇貨トシ会員ノ睨離ヲ企ルモノニ対シ敵ニ糧ヲ仮スニ等シキラン乎近頃市内ニ起リタル或種ノ団体ニ就キ聊カ感スル所アリ敢テ諸氏ニ一言ス」^{注21}と言わしめるに至っている。しかも、戸数割に多く依存せざるをえない市税構造は、貧民問題が政治問題化する回路を常に開いていた。^{注22}結局1889年度から市債発行に

踏み切ることによって、矛盾を糊塗せざるをえなかったのである。

疏水事業にこめられた名望家自治確立の意図は貫徹されず、その結果、2つの政治的動向を生み落すことになった。

第1は、「公共性」の前に沈黙を余儀なくされていた「旧慣」（幕藩期以来の共同体秩序）の復活の動きである。「大日本帝国憲法の第22条『日本臣民ハ法律ノ範圍内ニ於テ居住移転ノ自由ヲ有ス』とする理念にもとづき、同業組合の取締規則はいずれもその効力を失った^{注24}」にもかかわらず、1892年7月29日には、京都府同業組合取締規則が公布され、同業組合（もとの株仲間）が経済的規制力を回復した。また京都市の成立によって、いったん廃止された学区（もとの町組）を復活する運動がおこり、1897年には公同組合の設置が市会で可決された。そしてこうした動きを背景に、西堀が危惧したように、公民会が様々な局部的利害集団——学区や同業組合を母体とする——にひきさかれていった（1892年解散）とき、市会は「茶話会、同志会、鴨友会、至誠会、大成会、同友会という会派が陸續として簇生し、また頻々と離合集散をくりかえ^{注25}」す状況に陥ったのである。

かくて第2の動きは、北垣市長（府知事が兼任）を中心とする、官僚的都市行政の確立をめざす動きである。北垣は、第2回総選挙（大選挙干渉）に続く松方内閣の瓦解により、政党による議会支配が、帝国議会から市会に至るまで、避け難い趨勢になったとき、1892年5月22日付の日記に次のように記している。

「渡辺国武氏ヲ訪フ……国道云議會ハ国政ノ十部立憲君主政体ノ一局分ナリ然ルニ内閣ハ日夜討議會一面ニ汲々維レ日モ足ラサルカ如シ中央如此由テ各地方ニ於テモ其行政ヲ失ハス人心安セズ実ニ策ヲ得タル者ニ非ス宜シク大權ト行政職權ヲ以テ行政機關ノ活動ヲ失ハス議會ノ為メニ行政權ヲ蹂躪セラレサルノ基礎ヲ立ツヘシ是レ内閣ハ帝国内外ニ對スル施政即チ現今發達ヲ図リ国力ヲ養成スル所ノ方針ヲ審明ニシテ之ヲ天下ニ示シ以テ其目的ヲ達スル事ヲ強ムヘシ……渡辺氏モ同ヲ評シテ別ル」。（傍点、^{注26}筆者）

また、6月9日に次のように記している。

「其氣運（第一次松方内閣ノ混乱・筆者）ヲ転化スル方法ニ途アリ甲ハ松方伯ハ總ヲ辭シテ之ヲ黒幕諸公ニ委シ伯ハ財政一途ヲ担当シ間接ニ実業家ノ團結ヲ奨励シテ國家枢要ノ中心カラ養成フニアリ乙ハ黒幕諸公ニ熟議シテ七年乃至十年ヲ約シ大政ヲ担当シ大ニ

情弊ヲ洗脱シ外交内政各方針ヲ各定シテ敏活鋭利ノ運用ヲ為サシメ行政ノ活動ヲ強メ我
精神動作ニ推サレテ党派ハ常ニ退守防衛ノ境ニ立タシムルニ在リ」(傍点、筆者)^{注27}

ここでは専ら国政の問題が論じられているが、北垣にとって国政の問題は同時に地方自治の問題であった。「党派ノ影響低度甚シキ人民ヲ蠱惑シ秩序ヲ紊シ風俗ヲ破」った結果は、初期議会の混乱だけでなく、「市町村ノ整理ヲ失ヒ実ニ概歎ニ堪ヘサル有様」でもあった。「市町村自治制ノ実施時代ヲ誤リ速ニ失ジタル者最モ病ノ甚シキ者ナリ」^{注28}というのが北垣の結論であった。かくて「大権ト行政職權ヲ以テ行政機関ノ活動ヲ失ハス議會ノ為メニ行政權ヲ蹂躪セラレサルノ基礎ヲ立」て、行政権の「精神動作ニ推サレテ党派ハ常ニ退守防衛ノ境ニ立タシムル」ことは、京都市政の問題でもあったのである。そして、日清戦争の戦捷気分の中で、(1895年) 举行された奠都千百年祭と第4回内国勧業博覧会は、官僚的都市行政確立の第一歩であった。1894年に水利事業経済が一般会計から分離され、1898年には市会と異なる下水改良、道路拡張等の調査機関として、臨時土木委員会が設置されるなど、官僚行政の基礎が徐々に形成されていったのである。

なお、最後につけ加えておきたいのは、1892年に京都府知事を辞して後、北海道長官、拓殖務省次官を歴任した(辞して後も京都府政と深いつながりをもった)北垣が、北海道開発にあたって「北海道総督府官制案」^{注29}なるものの作成にたずさわり、「台湾総督府ト同シキ組織ヲ為サマルヲ得ス」^{注30}としていた点である。彼は1895年7月1日の日記にそれに関連して次のように記している。

「此件秘中ノ秘ナリ若シ実行ノ日世人ノ評如何是畢竟実地上ヨリ出ル者世ノ大小輕重ヲ測度スル能ハサル輩ニ於テハ到底意中ニ存スル能ハサルノ類ナリ由テ秘中ノ秘トス行テ後世之ヲ知ラシ人ノ知ラズ」^{注31}

まさに琵琶湖疏水事業計画を勧業諮問会にはかってから、10年の京都府・市政の経験の蓄積が、転倒して、ここに凝集されたのである。

5 おわりに

かくて、京都市政は、矛盾する2つのベクトルの合力——あるいは妥協点——

として確立した。市政全体の視野をもつ官僚的合理性と、局部的利害を代表する市会議員集団とである。両者の矛盾は、学区統一問題、家屋税の課税の可否をめぐる問題、市域拡張問題等、ことあるごとに噴き出し、官僚は一見「進歩性」を代表し、市会は「守旧性」を代表した。1902年京都府知事に就任した大森鐘一の指導の下に地方改良、部落改善事業がとりくまれた時期、京都市会は被差別部落(柳原町他)の市域編入に抵抗し、学区統一や家屋税を葬り去った。しかも両者は決定的に対立することなく妥協し、それぞれの内部が四分五裂して、市政は極めて難解なものになっていったのである。そして、その結び目を断ち切ったのが、官僚的合理主義ではなく、米騒動以降の階級対立の激化であった。1918年4月の市域拡張と米騒動以降、京都市政は新たな都市問題の時代に入っていくことになるのである。

(注)

- 1 『松方正義関係文書』2 129頁。
- 2 『京都商工会議所史』(1943年)24頁。
- 3 京都株式取引所、京都商工銀行、京都織物株式会社、京都陶器株式会社、関西貿易合資会社、京都電灯株式会社等が代表的。
- 4 『公爵松方正義卿実記』には、「既ニシテ(紙幣)整理ニ着手スルヤ……此時ニ当リ民間ニ於テハ熊本ノ山田武甫会津ノ人山本覚馬等一兩人僅ニ侯ノ方針ニ賛成スルモノアルノミ」とあり、『山本覚馬伝』、『浜岡光哲翁七十七年史』等も同様のことを記している。
- 5 『田中原太郎翁伝』463頁。
- 6 北垣自身は但馬出身だが、生野の乱の後長州にのがれたこともあって、長州閥と親密な関係にあった。
- 7 「江越鉄道布設の府下商業に対する利害」(『五代友厚伝記資料』第二巻 470頁)これは1883年、大阪商法会議所が大阪府勸業課に出した答申書である。
- 8 松本四郎『日本近世都市論』(東京大学出版会1983年)
- 9 『京都府の百年』行政編 104頁。なお注目しておきたいのは、同じ時期、京都府会が榎村知事を相手に、租税協議権確立のたたかいをしていた点である。
- 10 『京都公民会雑誌』第3号(1889年4月)服部直論文。
- 11 『同上』第20号(1890年10月)
- 12 『京都の歴史』8 154頁。
- 13 『塵海』

- 14 同 前
- 15 『塵海』に詳しい。
- 16 山県有朋「地方改良の議」(1885年2月)、『山県有朋意見書』)
- 17 同 前
- 18 同 前
- 19 『京都公民会雑誌』号外(1890年6月)
- 20 高久嶺之介「琵琶湖疏水工事をめぐる政治動向」(上)(下)、『史明』13・14)
- 21 『京都公民会雑誌』上で大八木正太郎(酒造業者)等が展開。同業組合の立場を主張した。
- 22 『同前』第8号(1889年9月)
- 23 『京都部落史年表』(京都部落史研究会)参照。
- 24 藤田貞一郎「明治15～25年の同業組合」(『同志社商学』35—2)
- 25 『京都の歴史』8 83頁。
- 26 『塵海』
- 27 同 前
- 28 同 前 1892年4月5日
- 29 同 前 1895年7月1日
- 30 同 前 1896年5月5日
- 31 29に同じ

近代大阪の形成と関一の都市政策

——1920年代を中心に——

芝 村 篤 樹

(桃山学院大学講師)

はじめに

「蓋し都市の誇りとするところは其面積の広狭や戸口の多少ではない。市民の福祉を増進すべき施設を整へ一國文化の進展と経済の振興とに対し最高の機能を発揮するにある……大大阪の建設は今日にはじまるのである」(関一「大阪市の諸問題」『大大阪』1巻1号1925年12月)。

1925年(大正14)4月1日、大阪市は東成・西成両郡の44か町村を編入し、人口・工業生産額において東京市を抜いて全国一の商工業都市「大大阪」となった。1914年(大正3)に東京高等商業学校教授から大阪市高級助役に転身し、1923年11月に第7代大阪市長となった関一(せき・はじめ)は、「大大阪」建設の抱負を上のように語ったのである。実際1920年代の大阪は、商工業の発展と大正デモクラシー状況の広がり背景に、関一の都市政策に主導されユニークな都市形成の可能性を最も多くはらんだ時期であった。

幕藩体制下で「天下の台所」として重きをなした大阪が、幕末～維新の変動による衰退を経て新たに商工業都市として歩みはじめるのは1880年代である。その中心は紡績業であり、日清戦争(1894～95年)以後は、交通業・銀行業も勃興した。1897年(明治30)には第1次市域拡張を実施し、またこの年に始まる大阪築港事業の結果大阪は貿易都市としても発展し、日露戦争(1904年～05年)前後には「東洋のマンチェスター」と呼ばれるようになった。1868年(明治1)に人口28万人であった大阪が、江戸期のピーク42万人を超えたのは1887年であり、10年後の市域拡張によって75万8千人となり、1912年(大正1)の

人口は133万人に達した。^{注1}

このように、大阪は1910年前後には近代商工業都市としての地位を確立し、第1次大戦（1914～18年）をきっかけとする未曾有の経済発展によって、新たな都市形成の段階をむかえるにいたった。社会・経済構造の転換が進行し都市問題が激化するなかにあつて、あらためて大阪の発展方向が問われたのである。

以下において、1920年代大阪の都市性格を概観し、関一がいかなる都市形成をめざしたかについてみていきたい。

1 1920年代大阪の産業と社会

わが国は、第1次大戦の間にヨーロッパ諸国が本国を主戦場に死力をつくして闘っている間隙をぬって、中国全土への帝国主義的侵略の足場を築き、ロシアからの軍需、ヨーロッパ諸国の植民地・勢力圏への市場進出などによって、「天佑」と呼ばれるような経済発展をなしとげた。この間に重工業の比重が高まり、独占資本主義が確立し、わが国は本格的な帝国主義国となったのである。

大阪市の産業も飛躍した。1915年～19年の間に工業生産額は、2億3,500万円から7億5,000万円へと3倍化し（家内工業をふくむ）、大阪港の輸出額は9,382万円から4億3,883万円と5倍に激増し、輸入額も5,061万円が1億6,767万円となった。会社数は1,200社から1,575社に、資本金額は3億1,916万円が13億2,819万円へと激増した。1915年には職工数・生産額において染織工業が第1位であったが、1919年にいたって機械器具工業が染織工業を抜いて第1位となった。

大阪市の人口は、1914年の142万3,057人が1919年には158万3,650人と11.2%の増加であったが、1925年に市に編入される西成郡は50.3%、東成郡は43.6%と市をはるかに上まわる人口増であった。^{注2}このような市内の過密化の進行、周辺町村の急速な都市化にもかかわらず、市中心部には近世の町割が残存し、東成・西成両郡はもちろんのこと、市部においても住宅・道路・上下水道などの基本的な都市施設は極度に不足していた。このために住宅問題・衛生問題・交通運輸問題などの都市問題が一挙に顕在化した。1918年8月の米騒動は、都市に

累積された矛盾が爆発したものであり、大阪でものべ23万2千人が騒動に参加し、それ以後労働運動が発展していったのである。大阪市は、1917年4月に関一を会長に都市改良計画調査会を設置し、都市改造計画の策定に着手するとともに、国に都市計画法規の制定を強く働きかけた。この結果、1918年の東京市区改正条例準用法の制定を経て、1919年4月には都市計画法が制定されるにいたった。

1920年の戦後反動恐慌、1923年の震災恐慌、1927年の金融恐慌と、20年代の日本経済は低迷を続けた。失業者が増加して社会不安が高まり、先進資本主義諸国との貿易・金融面での格差が拡大し、中央・地方財政が窮迫した。しかし、この間においても大阪経済は拡大基調を続け、東京・横浜両市が関東大震災（1923年9月）で打撃を受けたことともあいまって大阪経済の全国的比重は高まった。まず表一1によって工業についてみてみよう。

表一1 大阪市工業の'25年・'29年比較

	1925年			1929年		
	工場数	職工数	生産額(千円)	工場数	職工数	生産額(千円)
総数	4,228	151,340	853,976	5,167	159,501	1,019,438
染織工業	656	57,697	269,730	730	45,141	208,464
機械・器具工業	1,510	41,893	208,292	1,939	54,093	386,262
化学工業	637	23,258	168,312	690	26,321	203,365
飲食品工業	312	4,925	70,250	384	5,706	64,078
雑種工業	1,093	21,907	107,328	1,402	26,917	120,815
特殊工業	20	1,660	29,062	22	1,323	36,454

(注) 1 職工5人以上の工場

2 『大阪市統計書』から作成

大阪市の工業は、戦後反動恐慌の結果一時落ちこんだが、市域を拡張した1925年には生産額は8億5,397万円、工場数は4,228工場、職工数15万1千人と増勢に転じた。昭和恐慌勃発直後の1929年末は、生産額10億1,943万円、工場数5,167工場、職工数15万9,501人となっている。1925～29年で、工場数の増加率は22.4

%、生産額19.4%、職工数5.4%である。小工場が増加し、失業の不安を背景に労働強化がはかられたことがわかる。1929年の5人以下工場は、大阪市の工場総数の83.1%、職工数の12.1%と高い比率である。5人以上の工場で見れば、5人～9人工場が52.1%を占め、500人以上の工場は全部で34工場で1%にも満たない数である。

工業種別では市域拡張の結果、1925年には染織工業が生産額・職工数で機械器具工業を上まわったが、1929年には染織工業が1925年にくらべて減少するという低迷ぶりであったのとは対照的に、機械器具工業が大幅に伸びて染織工業を再び上まわった。この間の職工数・生産額の伸びは、機械器具工業と化学工業の発展によってもたらされたのである。しかし機械器具工業は、市内の5人～14人工場3,391のうち37.4%と、雑種工業(29.1%)、染織工業(14.9%)を抜いて最も高い比率である。逆に500人以上工場は、染織工業の21工場に対し機械器具工業は10工場とその半分以下である。大阪の機械器具工業は、中小零細工場によるいわゆる「安物生産」が中心であった。

会社数は1926年の4,274社が1930年には5,988社に、資本金額は20億6,820万円から23億4,008万円となっている。第1次大戦後株式会社の比重が高まったが、1930年の株式会社数は会社総数の25.9%、資本金総額の80.9%を占めた。規模別では資本金10万円未満の会社72%、100万円以上は8%と、小規模会社が圧倒的に多い。第1次大戦後から1920年代を通して、巨大な企業・工場が成立する一方、きわめて多数の中小零細企業・工場が発生し、それが大きな比重を占めているところに大阪経済の特徴があった。

2 大阪の経済機能と地域構造

1920年代における大阪の経済機能について、大阪港の海運による内地向け貨物の集散状況を中心にみてみよう(数字は1926年のもの、『明治大正大阪市史』第3巻による)。出貨量は241万2千トン、出荷額は8億4,970万円で、入荷量は612万7千トン、入荷額は8億7,870万円である。入荷量では原料品が68.5%と圧倒的な比重を占め、入荷額では原料用製品が41.7%となっている。出荷で

は、全製品が量でも25.5%と多いが、額では60.4%ときわめて高い比重で、ついで原料用製品が量20.9%、額26.2%となっている。このように大阪市は工業用原料を移入し、これを加工して移出する工業都市であり、また繊維関係をはじめとする卸売商業、一大消費地としての小売商業の大阪経済に占める位置もきわめて高かった。さきにみた会社数のうち54%が商業会社で、工業会社の40%を上まわっている。少しふい数字になるが、1920年の大阪市人口（東成・西成両郡をふくむ）の職業別構成において、本業者総数81万4,825人のうち工業従事者が37万7,689人(46.4%)と断然1位であるが、商業従事者も24万1,190人(29.6%)とかなりの比重を占めた。

表一 2 1926年の大阪市国内貨物集散状況

(単位：千トン)

	近畿	関東	中部	中国	四国	九州	市内貨物の総計
発送	3,607 (58.1%)	1,011 (16.3%)	845 (13.6%)	501 (8.1%)	691 (11.3%)	579 (9.3%)	6,204
到着	2,984 (34.1%)	449 (5.1%)	725 (8.3%)	657 (7.5%)	672 (7.7%)	2,953 (33.7%)	8,762
計	6,591 (44.0%)	1,460 (9.8%)	1,570 (10.5%)	1,158 (7.7%)	1,363 (9.1%)	3,532 (23.6%)	14,966

(注) 1 台湾、樺太、朝鮮をふくめた11地方のうち上位6地方をあげた。

2 数字は鉄道貨物、海運を合計したものである。

3 () は市内貨物統計に対する割合を示す。

4 『明治大正大阪市史』第3巻から作成。

表一2は、貨物の動きを通して見た大阪市経済と国内各地方との結びつきを示すものである。近畿との結びつきが圧倒的に強いが、その他では中部以西との関係が深く、この時期においては関東にもかなり進出している。

表一3は大阪港の外国貿易の推移をみたものである。大阪港貿易は1920年以後低下傾向をたどり、1925年に増勢に転じるが、その後再び低迷を続けた。そのおもな原因は、この間の日貨ボイコット運動などの結果、輸出総額の57.8%

表一三 大阪港貿易額の '25年・'29年比較

(単位：千円)

	1925年		1929年	
	輸 出 額	輸 入 額	輸 出 額	輸 入 額
総 額	500,673	306,368	444,949	317,316
中 国	289,320(57.8%)	46,349(15.1%)	200,267(45.1%)	46,435(14.6%)
関 東 州	51,444(10.3%)	—	56,758(12.8%)	—
英領インド	76,493(15.3%)	100,042(32.7%)	97,244(21.9%)	41,283(13.0%)
米 国	—	61,100(19.9%)	—	108,674(34.2%)

- (注) 1 輸出・入額それぞれにおいて3位までの相手国(地域)をあげた。
 2 () は総額に対する率である。
 3 『大阪市統計書』から作成。

(1925年)を占める中国への輸出が不振であったことにある。中国への輸出額の77.6% (1925年)は綿糸・綿織物であるが、この輸出の減少が大阪市の染織工業の低迷をもたらせたといえる。貿易においても中国および関東州の比重がきわめて高いが、表一2の大阪市の国内出入貨物量にふくまれている朝鮮は71万トン、台湾は56万トンで、両者をあわせれば上位6位以内の貨物量となる。このように大阪経済は、わが国の植民地・勢力圏市場に深く依存していたのである。

つぎに、人口と工場の分布によって大阪市の地域構造を概観したい(表一4、5参照)。1920年～30年の間に、人口・工場ともに旧市部に対して新市部(西淀川以下の5区)が著しく伸びているが、旧市部でも大阪湾に面する港区、此花区では人口・工場が著増している。これとは対照的に、市中心部の東区・西区・南区は人口・工場ともに減少し、浪速区も工場は増加したが人口は減少した。新市部ではとくに市東部の東成区と南部の西成区の増加が著しい。人口の減少区は1930年において人口密度2万5千人以上の超過密地帯であり、著増区は西成区を除いて1万人台以下の区である。とくに新市部では西成区を別として、いずれもまだ人口密度は低い。1930年で、西淀川区23.9%、東淀川区27.5%、

表一4 行政区別の大阪市人口

	1920年	1925年	1930年
北	188,419(21,387)	200,479	217,070(24,639)
此花	147,462(13,430)	159,547	182,761(16,645)
東	176,503(27,196)	172,411	166,241(25,615)
西	140,459(32,972)	130,146	126,076(29,595)
港	196,076(10,685)	281,678	362,582(19,753)
天王寺	115,608(26,275)	116,427	116,741(26,532)
南	129,854(47,566)	121,406	119,793(43,880)
浪速	158,602(41,847)	149,890	144,672(38,172)
小計	1,252,983(20,949)	1,331,984	1,435,936(24,008)
西淀川	88,886(4,179)	122,332	146,652(6,895)
東淀川	113,190(3,899)	145,812	176,952(6,095)
東成	138,719(4,686)	236,137	330,876(11,178)
住吉	89,703(2,340)	140,907	195,278(5,093)
西成	84,814(11,979)	137,632	167,879(23,712)
小計	515,312(4,112)	782,820	1,017,637(8,120)
総計	1,768,295(9,552)	2,114,804	2,453,573(13,253)

- (注) 1 '20年'30年欄の()は、一平方キロ当りの人口密度。
 2 '20年の行政区別は、'25年以後の行政区に編成し直して作成されている。
 3 『大阪市統計書』から作成。

表一五 行政区別の大阪市工業

行政区	1929年									
	1925年	工業種別内訳							規模別内訳	
	工場数	工場数	染織	機械	化学	飲食	雑種	特殊	5人~10人未満	100人以上
北	446	579	125	141	77	69	166	1	343	20(4)
此花	266	435	88	174	39	24	105	5	236	20(7)
東	346	333	24	110	23	18	158	0	190	3
西	348	221	24	74	9	28	85	1	119	4
港	488	779	22	444	52	36	221	4	377	34(4)
天王寺	119	106	3	35	10	13	45	0	69	1
南	239	234	3	76	14	42	99	0	167	0
浪速	424	443	15	203	64	41	116	4	235	18(1)
小計	2,674	3,130	304	1,257	288	271	995	15	1,736	100(16)
西淀川	320	413	111	105	77	24	94	2	177	41(4)
東淀川	503	535	185	151	84	28	86	1	233	37(5)
東成	358	607	64	234	135	33	138	3	309	21(5)
住吉	140	158	44	49	28	7	30	0	86	8(2)
西成	233	324	22	143	78	21	59	1	154	10(2)
小計	1,554	2,037	426	682	402	113	407	7	957	117(18)
総計	4,228	5,167	730	1,939	690	384	1,402	22	2,693	217(34)

- (注) 1 職工5人以上の工場
 2 規模別内訳の100人以上欄()は、500人以上の工場数。
 3 『大阪市統計書』から作成。

東成区 27.1%，住吉区 35.2%の耕地面積が残っているのである。このように1920年代の大阪市は、市中心部から人口・工場が周辺にむかって急速に膨張し、中心部の過密化と周辺部のスプロール化対策が切実に求められていたが、市北部・東部・南部の外縁部にはなおかなりの農地が残存していたのである。

3 関一の都市論

関一は東京高商教授時代に交通政策・社会政策の権威者であった。大阪市助役に就任以来1935年（昭和10）1月に亡くなるまでの20余年間、近代都市として成長期にある大阪の都市形成にイニシアティブを発揮し、著書・論文の発表などを通してわが国における都市政策の創成に大きな役割をはたした。筆者は別稿で1920年代に関が記したメモによって、彼の社会観・経済観を^{注3}みだ。それは都市行政家としての関の理論と実践の背景として重要な意味をもつと考えられるので、行論に必要な限りその要旨を紹介したい。

関は「人間ノ文明ハ都会ニ於テ始メテ発達シタノデアッテ都会ガ人ヲ作ルト云フコトガ至当デアル」（1925年9月16日付メモ）とのべているように、都市こそ最も重視されねばならないとする「都市主義者」であった。この関の立場は彼の工業立国論と密接に結びつくものであった。関は「土地ニ依頼スルコト少キ産業ヲ基礎トシタル国策ヲ樹立」する必要を説き、工業用原料品とともに食料品の輸入価格を下げるために関税の引き下げ（保護主義の撤廃）を主張している。

関は日本経済の発展は、工業の近代化によってもたらされるとした。関がいう工業の近代化とは、繊維産業偏重の産業構造を改め重工業化をはかることであり、また経営組織の合理化と機械化によって生産能率の向上をすすめることを意味した。同時に関は、社会平和（階級協調）の達成と近代化された工業を支える労働力の質を確保するために、労働者に一定の社会的権利（団結権・争議権など）を付与し、労働者の生活水準を向上させるべきだとした。彼はまた、社会（生産・経済）発展の担い手を、「資本家」「一般労働者」ではなく、専門的能力を有し社会全体の利益を推進する「企業家」（資本と経営が分

離した大企業の経営者層)「技術者」および「専門官僚」に求めた。この「工業発展の基本的条件は市場問題の解決である。高賃金論や積極財政(社会政策的施策に重点をおいた)の主張は国内市場拡張論を内包していると思われるが、関が強調したのは海外市場への進出である。工業を近代化し、賃金の引き下げによらずに生産費を低下させ、経済レベルにおいて先進資本主義国との対外競争に勝って海外市場に進出することに、関は日本経済の発展を展望したのである。その国際的条件として関は自由通商の拡大を主張し、この立場から憲政会一民政党の「協調外交」(対英米および民族運動への融和策)を支持し、田中義一政友会内閣(1927年4月～29年7月)の対中国武力外交(「積極外交」)を批判した。

この関の社会・経済観は、高商教授時代の『工業政策』(上巻1911年、下巻1913年刊行)などの社会・経済論を、1920年代日本の現実のなかで発展させたものであるといえる。同時に、国家的保護から相対的に自立し、さきにみた通り重工業化が進展し、植民地・勢力圏への依存が強いが故に、かえって露骨な軍事侵略による矛盾の激化を恐れる大阪経済界の現状と願望を反映したのもであった。しかし、また関の社会・経済観は、1920年代大阪の現実をそのまま肯定したのではなく、大阪の社会・経済構造への批判をふくみ、その高度化・改造策でもあった。関はこのような社会・経済観を背景に、都市行政の課題を明らかにし、市政担当者としての実践的な対応策を模索したのである。

4 「大大阪」建設の構想

関が1920年代において理論的にも実践的にも最も力をそそいだのは都市計画問題であった。彼の都市計画論は、市長就任直前の1923年8月に刊行された『住宅問題と都市計画』^{注4}に包括的に示されている。同著で関は、わが国の都市は、政治家が「所有権万能」の思想にとらわれていたことによって、「全く無秩序無方針に膨張して、今やその弊に堪え難い程度に達している」と指摘した。ここから彼は過去の誤謬を訂正し、新たな弊害を予防するための計画的な都市建設、すなわち都市計画こそが大都市問題解決の鍵であると考えたのである。関が都

市の弊害のうち最も重要だとしたのは、「中下層階級」の住宅の不良化と居住環境の悪化であった。都心近くに工場と人家が密集し、地価が高騰して住宅費が過重となり、「中下層階級」の住宅事情が悪化する。関は都市計画の目的は、このような弊害を除いて「住み心地よき都市」とすることにあるとした。この目的を実現するためには、都心への人口集中を避けて都市を分散させる必要を説き、関は次のような都市建設構想を示している。

大都市はその中心部に「中央商業地」すなわち管理中枢地域をおき、その周囲部に高層住宅地域、さらにその外周部に郊外住宅地を配する。郊外住宅地には「中下層階級」が居住しうるように医療・教育機関や上下水道などの公共施設を整える。また郊外住宅地と都市中心部との間に公園などの「自由空地」において環境整備をはかり、スプロール化を防止する。このような都市建設構想を実現するうえで重要なことは「私人がいかに私有地を使用するかも統制」すること（都市計画法による用途地域制の厳格な運用など）であり、業務地と住宅地を結ぶ都市交通の発達である。大阪は高速度交通機関（地下鉄など）がなく、郊外電車が未発達であるために都市の分散が妨げられている。

このような関の都市建設構想にもとづいて推進されたのが、第1次都市計画事業（内閣認可1921年3月）であり、1925年4月の市域拡張、地下鉄をふくむ高速度交通機関計画（同1926年3月）および、総合大阪都市計画（同1928年5月）などであった。大阪市が、内務省内の反対意見にもかかわらず、農村地帯をふくむ東成・西成両郡全部の編入を強く主張したのは、市域内に郊外住宅地を形成し、都心の密住を防止しようとしたからであった。高速度交通機関は、新市域の北部・南部・東部の人口密度の低い地域から郊外電車のターミナルと都心を貫ぬるように計画され、都市分散の基本的手段となるべきものであった。関は居住環境保全のために、とくに農地をふくむ「緑地」保存の必要を強調し、「六十余平方マイルの大大阪に屋根瓦の海」を出現させてはならないとのべている（「都市計画に関する新立法」『大大阪』2巻4号1926年4月）。1928年1月の「都市の緑化」と題する論文（『大大阪』4巻1号）においても「大阪市域内に自由空地として保留し得べき土地の面積は決して広いとはいへない」

といいつつも、なお緑地保存の必要性と可能性に言及している。関は同じ論文において、「大都市が広袤数里にわたりて建物の集積地となってしまうては、到底人間の住まひ得る所ではない……危険思想もここに醸成せらるるのである」と語っている。「中下層階級」の住宅問題の解決と居住環境の保全に重点をおいた関の都市計画論は、このように階級矛盾の緩和＝協調体制の形成を都市政策の側面において実現しようとするものであった。街路や運河計画のみならず、全市を対象とする下水道設備、総計172万坪の公園計画をふくむ総合大阪都市計画は、関が、これこそ都市計画の真の精神に合致するものだとして評価したように（「大大阪の建設」『大大阪』4巻6号、1928年6月）、関構想を可能な限り大阪の地に具体化したものであった。

他方関は、御堂筋の建設をはじめとする旧市部における幹線街路の整備をめざす第1次都市計画事業を、市会野党や住民の根強い反対の声をおしきって熱心に推進した。当時自動車が出現し、交通輸送手段としての道路の重要性が増大したが、関は街路を整備し人員・物資の移動を迅速にすることによって生産効率の向上をめざしたのである。同時に街路の整備は、市中心部を改造し、官公庁・大企業オフィス・百貨店などの高層建築が序ち並ぶ中央商業地域（管理中枢）を形成しようとするものであった。このように関の都市計画論は、彼の工業近代化政策を促進させる役割を担うものでもあった。

5 1930年代大阪の現実

—— まとめにかえて ——

浜口民政党内閣（1929年7月成立）の強力なデフレ政策と1929年秋に始まる世界大恐慌の波が合流し、わが国は未曾有の大恐慌（昭和恐慌）に襲われた。崩壊に瀕した農村を基盤に軍部が台頭し、「満州事変」（1931年9月）を契機に外にむけては露骨な軍事侵略、内にあってはファッショ体制の形成にこの危機からの脱出路が求められた。わが国は大太平洋戦争にいたる「暗い谷間」の時代をむかえたのである。

昭和恐慌でドン底につき落された日本経済は、1932年以後軍需産業・輸出産

業を軸に回復過程に入り、軍需産業と結びついた重工業が発展した。大阪市経済もまたこの年に上向きに転じ、1930年に市内生産額の30.1%を占めた重工業は、1935年には32.0%となった。しかし日本経済の軍事化に伴い、大阪経済の地盤沈下が顕著となった。1925年以来工業生産額において全国の13%を占めて第1位であった大阪市は、1932年には市域を拡張した東京市にその地位を譲り、1935年には全国比率も11%に低下した。軍需産業を軸とする重工業化が、政府・軍との結びつきが弱い大阪に不利に作用したためである。またさきにみた通り、大阪の重工業が中小零細企業中心で、しかも固定資本率の低い「安物生産」が多かったという、産業構造上の後進性を克服しえなかったこともまた、経済的地盤沈下の要因であった。

昭和恐慌で大打撃を受けた大阪港貿易も、1932年以後復調した。その主力となったのは、日本の軍事的・政治的支配下にある「満州国」および「関東州」であった。1932年に960万円から始まった「満州国」への輸出は、1937年には13.3倍化し、「関東州」輸出も3.3倍となった。1930年代の大阪経済は、産業構造の高度化と経済レベルでの海外進出によるのではなく、軍事的庇護下にある勢力圏への進出に支えられて発展したのである。

新たな経済発展によって、大阪の都市膨張が加速された。1930年に245万3,573人であった大阪市人口は、1940年に325万2,340人と空前絶後の数となった。1940年の新市部人口は170万余人で旧市部の154万余人を上まわるにいたり、人口密度は1930年の8,120人が1万3,626人へと激増した。この間に御堂筋の完工（1937年5月）、地下鉄の開通（梅田一心斎橋1933年5月、天王寺まで延長1938年4月）などによって、大阪は近代都市としての外観を整えた。しかしさきの人口増の状況に明らかな通り、大阪市域はほぼ人家と工場が連なる「屋根瓦の海」となったのである。戦前大阪の都市計画事業の進捗率をみれば、街路事業の高さにくらべて、関がその必要を強調してやまなかった、公園・緑地事業、下水道事業はいずれも30%強、高速度交通機関は15%強ときわめて低い率である。

以上のことから、経済政策においても、都市建設においても、関一が1920年

代にえがいた構想が、1930年代において座折を余儀なくされたことがわかる。1935年1月まで市長として在任した関が、1930年代の新たな情勢にどう対応したか、また関構想が座折した客観的・主体的原因は何であったかは、検討すべき重要な課題である。しかしとりあえず、1920年代に示された関構想が、大阪の都市形成にとって多くの可能性をはらんだ内容を有していたことを指摘して、本稿の結びにかえたい。

(注)

- 1 本稿の大阪に関する記述は、『明治大正大阪市史』『昭和大阪市史』『大阪市統計書』によった。
- 2 大阪市(旧市部)の人口は、1920年125万人余(表4—参照)と1919年にくらべて33万人余り減少している。1920年の人口は第1回国勢調査によるものであるが、この減少は統計のやり方の相違にもとづくと思われる。
- 3 「関一の社会観と経済観」(神戸史学会『歴史と神戸』通巻123号1984年4月)
- 4 関一の理論と実践について詳しくは次の拙稿を参照下されば幸いである。「関一における都市政策の歴史的意義」(大阪歴史学会『近代大阪の歴史的展開』吉川弘文館1976年1月)「関一とその時代」1～6(大阪市政調査会『市政研究』No.56・57・59・60・61・62号、1982年7月～84年1月)。

公共デベロッパーの系譜

高 寄 昇 三

(神戸市市長室参事)

はじめに

神戸市は公共デベロッパーとして、今日きわめて際立った活動をなしている。この原因は、近年の経営感覚を活かした財政運営の妙にあることは否定できない。しかし一方、明治以来100年余にわたって、都市として官民双方にわたる都市形成の実践の過程で培われてきた精神遺産を引継いできた経営風土によるところも大きい。

この論文では、神戸市の都市運営における注目されるべき事件を追い、公共デベロッパーとしての系譜をたどることによって、今日の経営風土をつくり上げてきた背景を探ってみたい。

〈生田川附替工事と居留地整備〉

明治初期のデベロッパーとして注目されるのは旧幕府、明治政府が直接関与した居留地建設である。

居留地整備は旧幕府時代に着手され、慶応3年6月には20町3反3畝余をもって計画された。翌年8月には25町8反4畝余に変更されている。この間、幕府がこの居留地設定のために支出した金額は、『神戸市史各篇』によると、「田畑小物成の代償、家屋土蔵移転料等に合計1万7,890両、生島四郎太夫請負の工事中、地平均代に7万7,536両2分、海岸石垣築造費に3万7,500両、溝渠築造に5,500両、盛土工事費に8万3,800両にして、支出の総計22万両を超ゆ。されば尚ほ此外に東運上所及び役宅等の工事費を加へば、居留地開設の為め幕府の支出せる費用総額の莫大なりしを知るに足らむ。」(647頁)となっている。

この買収が完了したのが慶応3年7月で開港の12月7日まであと4カ月で、居留地建設は間に合なかった。その間に、幕府崩壊をみたが、明治元年閏4月に再び明治政府によって工事は再開され6月26日に完了している。

この居留地を明治元年から明治6年にかけて4回にわけて競売に付している。1区画200~600坪で126区画、4万168坪、競売合計総額12万1,646円98銭となっている。22万両を投入して、インフレなどを考えると赤字であったと推計される。しかし、居留地は当時としてはもちろんのこと、今日にあっても広い道路と下水渠も完備した市街地であって、都市整備費を考えると、公共経済としては必ずしも総合収支では赤字でなかったといえよう。

ただ、当初の予想をこえて収入をえている。それは売却予定価格をこえて売却されたからである。神戸の開港場としての繁栄と成長性によるところが大きい。『神戸市史各篇』は、「居留地競売100坪平均価格は第1回265円、第2回220円なりしが、第3回には騰貴して約350円となり、第4回は555円を超えたり。」(652頁)と伝えている。

1回と4回との間に2倍以上の開きがある。後世このような土地売却単価の騰貴を、十分に公私デベロッパーが経営戦略として活用したがどうかはわからない。しかし、神戸での初めての開発事業にあつてすら地価上昇がみられたことはきわめて興味ある事実である。

次に生田川附替工事があげられる。生田川は今日の神戸の目抜き通フラワーロードを流れていたが、しばしば氾らんした。しかも外人居留地にも近く、外人から堤防の改修工事の要求があった。そのため明治政府は改修計画をたてたが、工事費十数万両が見込まれた。このような巨額の工事費は、成立間もない明治政府にはとても支出能力がないので、明治3年、外務大輔寺島陶蔵は民部・大蔵両省官吏と共に実地を検分し、堤防の修築よりも寧ろ河身附替が経費的にも治水的にも有利と判断して、4年2月生田川を東に移し、真直ぐ港へ南下さす改良工事計画を立案して、4年3月に着工し、6月に竣工している。

『神戸市史本篇』によると、この工事による収支、土地売却関係は次のよう

道路、学校、病院の建設などまちづくりの経費にあてられた。この制度は、明治19年までつづき、当時の都市整備の貴重な財源となった。

ちなみにその金額は、明治2年1万7,000両、3年3万両、4年4万5,700両、9～11年は3万5,000円、12年以降は5～7万円となっており、公費処理された18年間の概算合計は40万円となっている。

この金額が如何に大きな収入であったかは、明治8年の神戸・兵庫両区の賦金収入1万8,600円、11年上半年収入6万3,000円からみてもわかり、明治初期の神戸の都市づくりはこの貿易五厘金によってまかなわれた、といっても過言でない。

急激な人口集中、市街地化に対処していくためには、その膨張の原因である収益部門に、公共投資の費用負担を求めるという都市経済のセオリーを、明治の先人は感覚的に知り、実践していたところに教訓としての深さを思い知らされるのである。これらの点を考えると、旧幕府にしろ明治政府にしろ、民間エネルギーの活用とか、特別受益者への費用分担などは、今日の公経済よりもむしろより有効・迅速に活用していたといえよう。

《兵庫運河開設》

明治初期の大型プロジェクトとしては兵庫新川の開設がある。これは一種の避難用運河の開設であるが、神田兵右衛門第2区区長が奮起して工事を起した。工事費としては県庁保管の貿易五厘金2万5,000円の払下げと、出資金2万5,000円（日歩4銭）で1口5,000円で社員を募って始められた。

完成後、土地を区長・戸長及び社員の決裁で処分すると定められていたが応募するものなく、神田兵右衛門は危機に直面する。

『神戸市史各篇』は「然れども新川社に入社する者なかりしのみならず、一方には此新川開鑿を以て営利事業なりとして之を誹議する者無きにあらざりしかば、神田兵右衛門等之を慨し、7年9月地方名望家を説き、伊丹町小西新右衛門をして1万5,000円、神戸北風荘右衛門をして1万円を出金せしめ、借入金2万5,000円と合して資金を5万円とせしが、8年1月島田組破産し、経費

の出所を失ひしを以て、事業將に頓挫せむとし、兵右衛門等の苦心名状すべからざるものありき。」(475頁)とその模様を伝えている。

幸い9年1月、御影村加納治郎右衛門の資金援助をえて、9年5月に竣工しているが、所要経費は12万6,900円に達している。

なお経費の内訳は、漬地1万4,602坪、屋敷道敷等9,500坪の買収費に3万1,600円、建物取除料2万2,600円、工事費に6万7,600円となっている。また、新川社は運河開鑿の副事業として、新川沿岸に新に3万1,300坪の市街を開いている。この当時の市街地価格が不明であるので事業収支が不明であるが、市街地坪4円とすると収支は相償うことになり、運河収入のみは余剰となったのではあるまいか。

運河開設にあっては、新川開設よりもより本格的民間デベロッパーとしては、兵庫運河開設を上げることができる。

兵庫運河は明治27年2月、県の認可をえて兵庫運河株式会社として発足したが、工事に着手したのは2年後である。その理由は住民の反対運動に直面したからである(『神戸市史本編』298—299頁参照)。

このように住民との対立がエキサイトしたのは、この事業会社が外部資本によって設立された経過が影響しているのではなかろうか。兵庫運河の開設は先の新川開設以来の悲願であったのに、遂に外部資本に依存せざるをえなかった経緯については、『神戸港百年史—港勢篇』は、次のように伝えている。

「東京の安田善次郎の支援で神戸の武井守正、八部郡の谷勘兵衛、飾東郡の近藤薫らに、地元西尻池の豪農薬川豊三郎の出資による発足で、通船料と賃地料による運営が意図せられた。事業認可が27年2月におりにていにかかわらず着工がさらにおくれたのは、地主らの水利ならびに交通についてはげしい反対と、これに政治上の権力争いなども加わったもようで、市長鳴滝幸恭ならびに衆議院議員鹿島秀麿の仲裁でやっと落着いたという。ただこの事業に、これまでの神戸、兵庫の多くの事業に参加し、かつ新川運河を建設した兵庫の有力な人々の名が、この場合にみられない点について、一つの問題点として、これを史家が指摘しているところとなっている。」(前掲書93頁)

兵庫運河は明治32年12月に完成している。当初の工事費25万4,600円が、結局60万3,000円になっている。なお完成した運河は、本線1,035間(水深15尺、

水面幅128尺)、支線400間(水深12尺、水面幅50尺)、船溜本線1万8,930坪、支線600坪、会社の所有地10万坪となっている。開通早々年間通過船舶10万隻、坪80銭の土地が開通後5円以上になったといわれるなど、その影響は顕著なものが見られた。ことに10万坪の所有地は工事費を補って十分に余りあるものではなかったろうか。

この事業で注目されるのは、農民・土地所有者の反対に対して、3.3平方メートル当り80銭の土地を3円50銭で会社が買上げることによって解決を見たこと、また将来、耕地の水脈が減じた時の補償費として3,200万円を積み立てて置くという条件があり、積立金制で損失補償に対処しようとした点であり、今日でも多くの事業にも適用されてよい前例である。

〈水道開設と外資調達〉

初代神戸市長には、神戸区長であった鳴滝幸恭氏が選任され、明治22年から34年までの12年間市政を担当し、4代目鹿島市長とともに歴代市長の中で各市長の誉れが高い。

鳴滝市長の事績は、初代市長として数多くあるが、「水道市長」といわれるように、何といても水道開設が上げられる。当時の都市は毎年のように伝染病の恐怖に襲われた。神戸として例外でなかった。たとえばコレラによる死者は、明治14年に百数十人、18年に400人、19年には実に2,000人に達した。人口10万人そこそこであったので、現人口140万人に換算すると、実に27,000人に達する。これは、まさにパニックであり、当時の人々は病魔におののいたといえる。

井戸水の中にコレラ菌がみつかり、これほどの死者がでたにもかかわらず、衛生意識は低く、区(市)は衛生思想の普及につとめたが、水道開設なくば「病毒ヲ消滅セシムルコト能ハザル次第ナリ」と歎かざるをえなかった。

明治20年、当時の神戸区は測量費3,000円を計上したが、1,000円に削られてしまった。それでも英人パーマーに設計を委託したが、水道敷設費40万円という膨大な額であったため、当面断念せざるをえなかった。

しかし、伝染病の被害はますますひろがり、明治22年には、事業用水に困った山陽鉄道会社と郵船会社神戸支店は、相たずさえて私営水道会社の設立を企画した。それでも区会は、民営、公営論が対立し、実施への方針は固まらなかった。

横浜にて水道着工の動きもあり、またかねてから公営論者であった鳴滝氏が市長に就任するに及んで、神戸市会も万難を排して水道建設へ取り組むことになった。市会の中には時期尚早と財政負担とを唱える強固な反対論もあり、また葦合区農民は布引ダムによって灌漑用水を奪われることをおそれて反対した。その前途は危ぶまれたが、鳴滝市長の苦心が功を奏し、いくたの曲折を経たうえで、明治26年7月3日、敷設費97万円で市会に提案され可決された。

そして明治26年7月14日、知事の副申書を添えて内務省に申達し、同時に国庫補助30万円（5年間分割下付）の申請を内務、大蔵両省に進達した。

9月26日、政府はこれを承認し、27年度予算には補助金支出も組入れようということになったのであるが、国会解散などがあり、補助の見込はなく、さらに日清戦争が起り、事業着手がむずかしくなった。物価上昇によって工事費は115万円と増額修正を余儀なくされた。明治28年6月、市会は再び国庫補助申請を提出している。結局、国庫補助案が国会を通過したのは、明治29年2月。市会決定から3年近くの年月がたっていた。この間、工事費の上昇、設計変更も加わり、工事総額は329万円と3倍に上昇した。

しかし、資金の調達为国庫補助と同様に苦難の連続であった。第1回水道公募債は97万円であったが、その募集状況は『神戸市水道70年史』が次のように伝えている。

「額面総額は97万円、30年2月募集に着手し、翌3月31日契約締結を終えた。これが神戸市における長期債発行の最初であった。もちろん神戸市にとって前例のない募債であるうえ、市中は不況から抜けきらず、これに加えて頼みの綱となっていた大阪市は築港事業のいきさつから神戸市に対してよい感情をもっておらず、この募債開始以前から全市いっせいに排斥の声をあげ、1人の応募者も現われなかった。わずかに東京市民応募の3万3900円を、大阪藤本銀行の取扱いとしたのが精いっぱい、このため市理事者の心労も一通りではなく、市内各銀行の重役を招いて懇請をかさね、条件としては債金

納入につき10カ月均分とするなど極限まで譲ったうえ、さらに3月1日には次のような募債広告を数種の新聞に掲載したのであった。」(前掲書 131頁)

また、「こうした広告だけではまだ心もとないというので、周布兵庫県知事にも要請して県下の各郡長を通じて地方に勧誘する一方、市内には、228名の勧誘員を走らせて担当区域ごとに談話会を開き協力を求めるとともに参事会員や水道委員らは全国の主要都市を訪ねて募債応募の勧誘に奔走した。」(前掲書 132頁) その結果、第一銀行など14行にて98万5,000円を引受けてもらい目標額の募債に成功している。

第2回公募債はさらに悪い経済環境の下で行われた。

「市はこのときも第1回と同じように市内の7銀行の協力を要請したが、市の希望は100円に対する93円以上、銀行側は100円に対する90円の線で妥協点が見出せず、一部(100万円)を外債に頼らなければならなくなり、モールズと92円の契約を結ぶに至ったものである。明治32年秋には悪疫ペストが流行し、また一方貿易の不振から金利も高騰を続けるという悪条件では7銀行側は、さきに物わかれの悪感情を残しているだけに協調的とはいえなかった。やっとなこと33年4月になって日本商業銀行だけが応ずることとなり、結局割引率1割という条件で144万円の契約を成立させ、その年5月、実額129万円を収納することができた。」(前掲書132~133頁)

第3回39万円の募債も実収率8割5分が予想されるものであったが、これは在市10銀行と応募を約し、債額を等分して100円につき手取90円で6月に契約を結んだ。

このような内国資金調達困難のため、神戸市は明治32年7月、横浜に在住する米人J・Rモールズと、額面100万円の契約が結ばれることになり、ここに思いがけなく外資を求めることとなった。

「そのとりきめでは、半額の50万円を即時受取りとし、残りの50万円は同年12月に収納する手はずであったところ、その残額受渡しの時期に至って、はからずも還債貨幣の問題が起った。……はじめての外資導入の大綱がきまったとき、市は条例中に英貨での支払いの一項目を加えようとしたが、大蔵省の承認が得られず、ために英貨支払いの項目を入れないで、明治32年6月30日、条例を公布した。」(前掲書100~101頁) そして32年7月7日、モールズと「神戸市水道公債増募引受契約証書」を取り交した。主要な条文は以下のとおりである。

第3 右ゼームス・アール・モールスが引受クル応募価格ハ額面 1000 円ニ付920円ノ割合ヲ以テ其引受金額ニ対シ積算シ、日本通貨ヲ以テ、本証契約ノ期限ニ於テ市参事会ヘ引渡スベシ。

第4 公債応募引受高 100 万円ノ半額ハ来ル15日、市参事会ノ受取証ト引換ヘ、残半額ハ来ル12月15日以前又ハ遅クモ来ル12月15日ニハ、必ズ公債証書ト現金ト引換授受スルモノトス。但、来ル7月15日半額受渡済ノ上ハ、公債本証書ヲ調製シ、来ル8月15日迄ニ市参事会ヨリ相渡スベシ。公債証書ニハ、本年7月1日ヲ為替相場1磅9円67銭2厘5毛即 1000 円ニ対シ換算額103磅7志8片2分ノ1英貨幣ヲ併記スルモノトス。

その後返還貨幣をめぐる訴訟にまで発展する。「明治33年1月、モールスは解約訴訟を提起し、弁護士鈴木充美を代理人に立てた。市もこれに対して弁護士桜井一久、草鹿甲子太郎、太田保太郎、大槻貞夫らに依嘱して応訴した。第1審は横浜地方裁判所において市の勝訴となり、33年4月19日その判決が下った。そのころから外字新聞はこぞって神戸市を非難しはじめ、5月11日モールスは第1審を不服として控訴の手續きをとった。明治34年モールス側は弁護士佐藤博愛を加えて法廷にのぞんだが有利な展開もなく、ついに34年12月に至り男爵波沢栄一の仲裁を求め、問題は一応落着をみることとなった。」(前掲書 120 頁)

この水道工事から何を学ぶことができるか。1つは、開港市として横浜とともに水道布設の建設が早くからのぞまれたにもかかわらず、市長・議会の決断が鈍く立遅れてしまったため、工事コストの上昇を招いたのみでなく、日清戦争にも巻き込まれ、国の補助・認証も十分な成果をえられなかった。必要かつ不可欠の事業は可能なかぎり早期着工がのぞまれる理由である。

2つは、資金調達が必要である。大型事業の推進に当っては、低利・長期かつ良質の資金が大量に必要となる。この資金調達こそ事業の成否を左右するといっても過言ではない。当時、自治体としての神戸市の財政的信用度も低く、そのため変則的な外資に頼ったことが大きな紛争を引き起すことになったともいえる。

それから80年たった今日も、神戸市はポートアイランド、六甲アイランドの建設資金を、西ドイツ、スイスに求めているが、国内での地方債枠で調達する

ことが事実上不可能であったためと、有利な起債条件を求めて外債発行に踏み切ったのであり、その背景は明治と今日とあまり変わっていない。

《市街地電車の買収》

水道の誕生も難産であったが、市電の誕生もそれに劣らず難航した。明治26年、市街鉄道敷設の特許の出願があった。神戸市はもちろん認可権限をもっていなかったが、その設計に里道を使用することになっていたため、知事はその有無を市会に諮問した。市会は調査会を設けて検討したが、民営か市営か、容易に結論はでなかったが、遂に十数年ぶり39年、民営と答申された。市会は市営論が優勢を占めていたが、市営による資金難・経営難を危ぶんだためである。その代り、市道などを使用させる代償として、“報償契約”が結ばれ、純益の5.5パーセントを納めることにした。明治40年、春日野一兵庫駅間を処女電車が走った。

この報償契約は利益金以外に実にさまざまな付帯条件が付けられた。たとえば電柱・地下線の道路使用料として最低3万円以上、営業・財務資料の提供、公共使用電気料金の3割割引料金制などであるが、ことに次の条項は会社の存続にも関することであった。

第8条 会社は将来電車賃金及電灯電力料金の引上を為さんとするとき、及電気供給に関する規定を変更せんとする場合は、市の承認を経べきものとす。

第17条 市の希望に依り、事業及物件の全部、若くは一部を買収せんとするときは、会社は之を拒むことを得ず。

ことに第17条が、将来、神戸市の申出によって会社を買収される根拠になった。

この神戸電気鉄道会社は、神戸電灯会社とも合併し、独占事業体制を固めた。そのため利益配当は年々増加の一途をたどったのに、電車線路の敷設は予定路線の半ばしか完成しておらず、残りの線は着工の気配さえなかった。市民の不満もつゆり、市も都市計画事業の推進から街路拡幅→電車敷設がのぞまれた。

大正5年、鹿島市長は当時の金融事情の緩和の機を逃さず、電気会社の首脳を呼び出し、買収を申し渡した。独占的利益のもとにあぐらをかき、公共性を

無視してきた会社にとって、それはまさに青天の霹靂であった。

この申出が会社にとって市の専横と映ったのは当然で、『神戸電気株式会社沿革小史』は、「報償契約に依り、市より買収を命ぜられたるときは、之を拒むことを得ずと雖も、苟も一会社の事業を買収せんとするは、蓋し容易の業に非ざるを以て、慎重なる考慮を要するや言を俟たず。然るに、大正5年7月22日突如として、神戸市長鹿島房次郎氏より専務取締役内村直俊氏に対し買収案の内示を受けたり。」(同書74頁)とその憤懣をぶちまけている。

このとき鹿島市長が根拠にしたのは、報償契約第16条と第17条であった。第16条は以下のとおりである。

第16条 市は会社の同意を得るに非ざれば、本契約の有効期間内に於て、自ら電気軌道を経営することを得ざるものとす。但し将来必要により軌道の延長敷設を要する場合に於ては、市は相当の期間を定め会社に敷設方を交渉し、若し会社に於て同期間内に敷設せざるときは、其の場所に限り、市営として軌道を敷設するも会社は何等の異議を申立つることを得ず。

すなわち会社は収益が十二分に上っているにもかかわらず新路線建設、営業路線延長には積極的でなかったのである(表一参照)。市の『神戸市電気事業買収顛末』によると、この間の事情を次のように伝えている。

表一 神戸電気株式会社収支表

事項 年次	資本金	払込資本金	収入金額	支出金額	株主 配当歩合
大正2年上半期	14,852,000 円	11,562,000 円	990,214 円	519,726 円	年分 6.0
同 下半期	14,852,000	11,562,000	1,078,077	602,809	6.5
大正3年上半期	14,852,000	11,562,000	1,151,686	646,409	7.0
同 下半期	14,852,000	11,562,000	1,154,282	642,388	7.0
大正4年上半期	14,852,000	11,562,000	1,211,042	623,920	7.5
同 下半期	14,852,000	12,018,000	1,268,997	626,459	8.5
大正5年上半期	14,852,000	13,132,000	1,407,624	684,739	10.0
同 下半期	14,852,000	13,132,000	1,585,480	778,114	10.0

(『神戸電気株式会社沿革小史』142頁)

「会社が市の所有又は管理に属する道路、其他の营造物を使用し、事業を経営するは、要するに市の承認によりて此等の使用権を有するに因るものにして、会社は之と同時に、市民に対して予定年限間に線路敷設の業務を有するものと謂はざるべからず。然るに会社は設立の日より10年を経過し、株主配当金は決算期毎に増加するに拘らず、漸く予定線の半たる7哩半を敷設せしのみにて、他の未成線を完成して市民の利便を増進せざるを以て、市は会社の事業を買収して之を市営と爲し、以て未成線の完成を図り且つ市区改正事業の遂行に資する所あらむとし、恰も大正5年に入るに及びて市営の機運熟せるを認め之に関する調査を遂げたり。」(同書15頁)

買収のもう1つの根拠条文が先にあげた第17条「市ノ希望ニ依リ、事業及ビ物件ノ全部若シクハ一部ヲ買収セムトスルトキハ、会社之ヲ拒ムコトヲ得ズ」で、この報償契約の条文が会社にとって致命的であった。

なお買収価格は1,394万9,155円24銭5厘であった。株主側は訴訟に訴えたが、重役の辞任騒ぎも起り、収拾がつかなくなった。当時、神戸商工会議所会頭であった滝川儀作氏のあっせんによって、大正6年、総額2,133万8,000円(年6分利つき公債1,946万円、現金188万6,000円)で買収した。大正6年、市一般会計予算が230万円であったことを考えると巨額の買収費であった。民間会社を買収して創設された市電気局は、その後路線の延長を積極的にすすめたばかりでなく、街路拡幅の分担金を負担し、都市計画事業の先兵ともなった。

なお、市は従業員1,215人をそのまま引継いだ。市営電気局の発足に当って、鹿島市長は、次のようにあいさつしている。今日まで伝えられて恥しくない格調高い内容をもっている。

「而して諸君は昨日迄は営利会社の社員として御得意様大事に商売を為し来たれるが、今日以後市吏員となり形式は大に異なるべきも従前通り顧客を大切に第一層親切に執務されんことを望む。

『チャンバラ』は『マンチェスター』市長就職の際、市民に告げて曰く、市吏員は市民の主人に非ず一の『サーバント』に過ぎずと。予は常に此言の意味深長なるに感服せるものなるが、諸君も此意味に於て神戸市の使用人なりと云ふことを忘るべからず。市営とならば公共団体として相当の監督と取締を要すること勿論なれども、今日にては何処の役所にては事務簡捷の必要あり、殊に電気事業の如き特種の営業に対し、杓子定規を以て律することの不可能なるは言ふ迄もなし。故に、予の如き素人は干渉することの却て悪結果を招来するの虞あるを以て、然るべき専門の局長を置き法規に拘泥せず且市会の許す範囲内に於て、充分活動し得べきやう局長に一任する考なり。尚世間にては、

市営とならば従業員が役人風を吹かすべしと誤解せるものあるが如し、此点は諸君に於ても充分考慮して、斯る事実の生ぜざらんことを希望す。」（『神戸電気株式会社沿革小史』111～112頁）

このとき（大正6年）の買収資金1,970万円を内務大臣の許可をえて電気事業公債で発行している。金融緩和を狙った迅速な行動がその発行を可能にしたといえる。

この時期、東京市、京都市、名古屋市にあっても、市街地電車株式会社の買収に成功しているが、片山潜、阿部磯雄らが主張した、都市事業にともなう独占的利益の公的還元・吸収を大正期に入ってやっと実践したといえる。戦前、都市自治体の経営手腕の卓抜さをしのばせる十分な事実であろう。

〈阪急高架乗入れ交渉〉

昭和市政史の上で、見落すことのできない事件として、阪急三宮高架乗入れ問題がある。「阪急勝つか、阪神勝つか」と、市民の注目を集めた。阪神が岩屋一元町間を、市の街路事業と並行して地下鉄で乗入れたのに対して、阪急は原田一三宮間を高架で乗入れようとした。当時、市会は阪神・宇治電（山陽電鉄のこと）のこともあり、地下案でなければ絶対承認できないとして猛烈に反対した。しかし、阪急側は強引な運動によって、全市会をあげての抵抗を排し、高架乗入れの工事許可をとった。「省線以外ハ、スベテ地下式」という明白な市の基本方針にもかかわらず、県は都市計画委員会を招集し、阪急高架案を可決し、「神戸市ハ支障ナキモノ」との副申を添えて、内務・鉄道両省に申請手続をした。

市会は県の独断専行に憤慨し、高架阻止をめざして、全市民的運動へと発展させたが、昭和4年6月、鉄道・内務両大臣の認可があり、神戸市の意見は無視されてしまった。市会はずきのような激越な「意見書」を政府に送った。

「当局ハ常ニ考慮調査ニ藉口シテ誠意ノ認ムルモノナク、徒ニ市民ノ与論ト市会ノ決議ヲ無視蹂躪シ地方自治ノ利害ヲ一蹴シテ顧ミズ、遂ニ会社ノ出願ヲ許可シタルハ神戸市民ノ期待ニ逆行シ、屈辱的印象ヲ深刻ナラシメ、一般自治ノ精神ヲ覆滅スルノ行為ニシテ真ニ痛恨措ク能ハザル所ナリ……」

大正デモクラジーによって、いかに自治権が拡大されたとはいえ、官選知事を中枢とする集権国家は、その権力の核心を譲り渡すことはなかった。そのため、自治といい自治権といっても、その実空虚なものであって、一度、知事・政府を相手として争うとき、中央からみれば、それは、“匹夫の勇”に過ぎないといえ、当時の自治体はそのたび言いつくせない悲哀を味った。

このとき阪急から高架乗入れの補償条件として100万円の寄付の申出があり、事態はさらに紛糾した。この補償金につき、地元「神戸又新日報」（昭和8年7月13日）が、次のように論じているのは注目し得る。

「なほ又この100万円問題だが、これは未だ会社と市との間には正式の交渉は1回も為されてはをらない、従って、神戸市が要求した事も無ければ、受入れると云ふ事を承認した事もない、只昭和3、4年の頃、市会が阪急乗入を拒絶し、政府が都計委員に懸けるといふ様な頃、時の商工会議所会頭鹿島房次郎氏が円満解決の勞を執られた時、阪急が同氏まで申出でた条件の一に過ぎ無いものである、故に何も報償金は100万円とも200万円とも極まった事では無いのだ、殊に其際は無条件寄附といふ事であったさうだが、それならなほ更反対である。

何が故に斯様な性質のものに寄附といふ如き名称を附けるのか、正々堂々報償金として要求が出来るでは無いか（報償金は之と別途の問題といふのなら又別だが）然しそれには確たる理由が無ければならぬ、会社は地下と高架とでは5、6百万円も違ふのだからその内の幾割かをせよ、といふやうな漢としたものではない、これらも報償の額を極める場合の参考にはなるが主たる理由にならない、例へば高架による神戸市の美観上の損害を金額に見積るとか、又は市電の受ける減収相当額とか、兎に角明確なる根拠によるものでしかもその額においても政府若しくはその他第三者をして首肯せしめ得る、即ち信念を以て堂々主張し得るものでなければならぬ、勿論この要求条項こそ委員会または市会の決定に待つべきものである。」（京阪神急行電鉄株式会社『神戸市内高架線史』316～317頁）

神戸市と阪急電鉄との交渉では、寄付金につき200万円も検討されたが、おおむね次のような条件でまとまった。

1. 寄附金は100万円

1. 高架沿ひの道路は前に会社から申出でた5間、4間、3間をだいたい1間拡張する（この結果は交通量の多い主要部は大方6間幅となる）

1. 関西学院跡の道路敷約2,400坪を提供する

昭和8年6月、阪神が地下で三宮に乗入れ、11年3月、元町へ乗入れた。1

カ月遅れて4月、阪急の三宮乗入れが実現した。昭和6年、省線三ノ宮の完成。8年6月そごう百貨店、11年阪急ビルの完成と、三宮が神戸の中心となる道具立てがととのったといえる。

今日でもしばしば問題になるのであるが、その補償金の根拠は何であるか。市道敷地を使うとかの明確な補償基準があれば別であるが、景観・公害など漠然たる理由では説得力がない。公共経済の視点から今日にあってても研究されなければならない課題である。

◀配電統合と復電運動▶

多大の苦難と犠牲を払って市営化した配電事業が、昭和17年4月1日、配電統制によってわずか半年の準備期間で、関西配電株式会社へ現物出資で吸収されてしまった。

戦時下のあわただしい時期に、戦争遂行という美名の下に市民の財産を強制提出させたのと同じである。神戸市の出資物件に対する総評価額は、6,327万9,613円であり、関西配電そのものの総合財産評価が、7億6,095万円であったが、政府の認可段階で1億3,949万円(10.3%)の圧縮が加えられたので、その分、神戸市分も評価圧縮となったことは否定できない。

さらに重要な点は、配電事業が高収益事業であり、当時の市税収入の乏しい財政制度の欠陥を補う貴重な収入源であったことである。まず、財政規模において表一2にみられるように企業会計は一般会計に匹敵しており、配電事業はまたその企業会計の半分を占めていた。そのことは表一2の昭和16年度から17年度への激減をみるとよくわかる。また電気事業収入にあっては交通事業も2倍近くあった。

表一2 普通経済と企業経済

(単位：千円)

経済別		年度	
		昭和16	昭和17
普通経済	歳入	37,704	44,502
	歳出	36,353	39,442
企業経済	歳入	33,937	16,321
	歳出	34,285	15,597
合計	歳入	71,641	60,823
	歳出	70,648	55,039

(出典：神戸市史第3編行政編)

問題は収益金の規模であるが、表—3にみられるように昭和12年ベースで市税の24%、15年ベースでは市税の47%にも達しており、その比重は各市との比較でみても高い。

表—3 給電事業収入支出一覧表

(自昭和7年度至昭和16年度)

年 度	収 入	支出(経費)	差引利益金
昭和7年度	11,472,233円	7,658,986円	3,813,247円
“ 8年度	12,075,149	8,226,608	3,848,541
“ 9年度	13,277,070	9,161,888	4,215,183
“ 10年度	15,005,511	9,547,235	5,458,276
“ 11年度	16,715,134	10,642,868	6,072,266
“ 12年度	18,162,855	11,612,025	6,550,830
“ 13年度	20,141,972	12,245,293	7,896,679
“ 14年度	19,205,063	11,673,234	7,431,829
“ 15年度	19,175,615	11,916,971	7,258,644
“ 16年度	20,549,595	14,073,513	6,476,082

(『公営電気復元運動史』940頁～941頁)

そのため電気事業から市財政への繰入れが市営発足以来ずっと続けられてきた。この繰入につき交通局は、「この繰入れには、一般会計へのものと都市計画事業への道路築造負担金の繰入れの2つがあった。一般会計への繰入れは、市営当初は820円余(大正7年度)と、ごくわずかであったが、年々増加し、昭和14年度には約90万円にもものぼっており、以後毎年100万円程度が市の財源となっていた。この繰入れについては、たびたび市会でも論議されており、当時の渡辺助役も『ハッキリシタ根拠ハナイガ、電気税、電車税、自動車税アルヒハ電線ソノ他ノ埋設ニ対スル使用料等モ考慮……』と答弁しているが、今日の交通事業財政窮乏の現状と比べ、まさに隔世の感があるといえる。」(『神戸市交通事業60年史』166頁)とのべている。

この収益金を保証するため、配電統合に際して収益の95%を10年間保証する公納金制度がとられた。

この結果、神戸市の利益保証額は657万2,271円と決定し、関西配電網から公

納金として支払われることが10年間は保証されることになった。昭和17年度には200万6,760円、同18年度には29万9,288円がこの制度により支払われている。

この657万2,271万円の内訳は表-4のとおりであるが、現物出資の見返りとしてもらった株券の配当とその他使用料である。

表-4 昭和17年公納金概算

昭和15年度利益金	691万8,180円
政府10カ年保証額（利益金の95%）	657万2,271円
① 株式配当金	
関西配電株式会社	
普通株 89万8,592株 年7分	314万5,072円
後配株 36万7,000株 年4分	73万4,000円
日本発送電株式会社	
増配分 14万5,294株 年2分	14万5,294円
② 現金利息	
昭和16年10月以降増加出資資産評価額	
35万7,081円に対する年利4分	1万4,283円
③ 推定市税及び道路占用料	52万6,862円
収入予定額	456万5,511円
差引公納金	200万6,760円

（『神戸市交通事業60年史』166頁）

ところがこの公納金が戦時、戦後のインフレで実質的補償の意味をなさなかったことや戦後の電気事業再編成問題もからんで、戦後、いち早く電気事業公営移管運動がおこる。

この復電運動は全国にひろがったが、結局各県市とも、30年代後半には電力会社と妥結した。神戸市のケースは、昭和38年9月2日、関西電力と表-5のように寄付、起債引受などで妥結し、相楽園会館、中央体育館の建設に充当された。

復電運動は、稼ぎ頭の配電事業を安価に供出された自治体の国家への“怨念”が噴出したようなものである。今日の資産価値に換算すればインフレもあり巨額に達するであろう。もっとも現在、買収の見返りとして取得した株は増

資もあり、3,124万株になり、時価、400億円である。戦前の電気局は文字どおり「虎は死しても皮を残した」ことになる。それはとりもなおさず市民の貴重な財産である。

表一五 神戸市・関電要結内容

寄付金	19,000万円
起債引受	15,500万円
利率	年4分
償還	20年
	うち2年据置元利均等償還
無利子貸付金	13,000万円
無利子	
	償還は7年半目に半額と15年に半額
解決寄付金	3,000万円
合計	50,500万円

(『公営電気復元運動史』970頁)

《公共デベロッパーの基盤》

戦後、神戸市は戦災による廃虚のなかから立上ったといわれている。しかし、その時すでに戦後の公共デベロッパーとしての経済的地盤は確立されていたのである。

昭和19年8月1日、神戸市特別不動産資金規則を制定し、1千万円の基金設定を可能にしたことである。19年4月26日の市会にあって野田文一郎市長は次のように資金規則の提案理由をのべている。

「此際都市建設ノ大計画樹立ニ資シマスル共ニ、決戦国策ノ遂行ニ遺憾ナカラシムル為ニ事業遂行上弾力性アル資金制度ヲ設ケマシテ、本市並ビニ近接地域ニ於ケル適当ナル箇所ニ随時不動産ヲ取得管理致シマスル方途ヲ講ジマスルコトハ、洵ニ緊要ナルコトト相成ッテ参ッタノデアリマス。

此制度ハ本市事業計画ハ固ヨリ、国土計画及ビ地方計画トモ照応シツツ土地建物等不動産ノ経営ヲ公企業トシテ行フモデアリマシテ、交通網ノ整備拡大、人口並ビニ施設ノ分散疎開等、現下緊要問題ノ解決ヲ期シ、更ニ進ンデ市民生活確保上必要ナル土地建物等ヲ取得致シマシテ、都市態勢ノ迅速ナル整備ヲ図リ、以テ本市市勢ノ維持発展ニ対

「処致シタイト存ジマシテ、茲ニ特別不動産資金規則ヲ制定セントスルモノデアリマス。」
 (『神戸市会史第3巻』610～611頁)

規則そのものの提案理由には、「神戸大港都100年ノ大計樹立ニ資シ、併セテ決戦国策ノ遂行ニ遺憾ナキヲ期スル為、事業遂行上弾力性アル資金制度ヲ設ケ土地経営事業ヲ行ハントスルニ由ル。」(前掲書608頁)とのべている。

しかし、この資金規則は当時の予算(19年度)が4,248万円であったことからみても、巨額の資金であり、また「その運用には市会と市参事会の介入を排して市長に一任するという案だけに、委員会は予想以上に紛糾した。結局特別不動産資金規則の一部を修正して原案を承認したものの、数名の議員は強く反対してついに委員を辞任するに至った。そこで反対意見に対する採決をとることになり、最終的には翼賛市会には珍しく記名投票によった。」(前掲書122頁)と、その紛糾ぶりを「市会史」は伝えている。

この資金の実際の運用は、19年度に508万円が積立てられ、90万円が執行され、20年度には928万円が積立てられ、458万円が支出されている。

この資金を資金源として積極的に後背地の丘陵地、山林、さらには市街地遊休地を買収している。主たる買収用地は、表一6のとおりである。この用地が戦後、多聞団地、舞子ゴルフ場など神戸市の公共デベロッパーとしての有利なスタートを踏み切らすことになった。

表一6 特別不動産資金買収物件

件名	面積	価格	年月日
灘区長峯山	946,067坪	455,000円	昭和20. 8. 31
山田村一里山	1,584,513	260,000	" 20. 12. 19
須磨区舞子町	27,205	665,000	" 20. 5. 22
須磨区多聞町	445,420	2,000,000	" 20. 12. 15
合計	3,006,205	3,380,000	

もっともこの不動産資金の原資は、苦しい財政のなかから捻出したのではなく、主として交通局の剰余金から出された。それは戦時下のため新しい新線建

設などがストップを喰ったままだったので、交通事業としては余裕資金が自然発生的にでき、一般的な積立金として積み立てられていた。この点につき、昭和19年2月28日の市議会で井原清議員は次のように質問している。

「基本財産積立金ノ中ニ定期預金ト本年度ノ積立金、ソノ積立金ノ中ニハ蓄積ト云フ言葉が使ハレテ居リマスルガ、基本財産積立金ト本年度ノソノ蓄積ト加ヘマスト、定期預金ニ致シマシテ1,707万4,271円ト云フ基本財産積立金が現在アルノデゴザイマス。一方交通局ノ資金トシテ市金庫ニ保管サレテ居リマス定期預金が1,440万円ト、通知預金が169万円アルノデゴザイマス。コノ交通局ノ総テヲ加ヘマスト実ニ2,145万8,463円ト云フ莫大ナ金ガ定期預金或ハ通知預金トシテ金庫ニ遊ンデ居ルノデアリマス。本年度交通局ノ必要経費トシテ繰入レサレテ居リマスモノハ494万6,370円デゴザイマスルカラ、差引キ1,651万2,093円ト云フモノハ今必要ノナイ金デアルノデアリマス。而モ其上ニ神戸市ノ事業出資金、即チ配電会社ニ7,200万円出シテ居ルト同ジ様ニ、其積立金ガ1,018万1,541円デゴザイマス。以上基本財産並ビニ交通局事業出資積立金ヲ合計致シマスルト4,376万7,905円ト云フ大キナ金ガ定期預金デ現在神戸市ニ遊ンデ居ルノデアリマス。」（『前掲書』548頁）

井原議員は戦力増強、聖戦完遂のために活用せよと市長に迫っている。その本音は奈辺にあったかわからないが、インフレで目減りしていく基金を何らかの形で活用していかなければ“宝のもち腐れ”という心配が先立ったのであろう。

このような市議会の空気を反映して、1,000万円の資金の設立となった。この資金についてはその後も、昭和20年7月27日の市議会で福井文雄議員が、折角、設定した資金の活用について「郊外ニ適当ナ土地ヲ買収ナサル」よう迫っている。これについて野田市長は、「不動産資金ノ方ハ其後相当ノモノガ神戸市ニ這入りマシテ、而モ之ハ将来ニ神戸市ノ為ニハ非常ニ幸福ヲ齎スデアラウト云フコトヲ考ヘルニ足ルダケノモノガアルノデアリマス。……他日復興計画トシテ理想的ニ進メルト云フ様ナ場合ニ付キマシテハ、此不動産取得ハ将来ニ非常ナ貢献ヲスルモノデアラウト存ジマス。」（前掲書622頁）とこたえている。このとき先の表のように一部、土地買収は既に完了しており、市長の自信のある答弁となっている。しかし、敗戦を直前にひかえた7月市会で、復興計画のための土地として活用することにふれている点は、先見の明といえるであろう。

表一七 戦前主要埋立事業一覧表

施行者名	面積	竣功年	用途別	地名・場所・備考
兵庫船渠	3,696㎡	明治26	工場	西出町
和田倉庫	12,210	明治29	"	和田岬
兵庫運河KK	30,278	明治33	"	苅藻島
湊川改修KK	115,380	明治38	"	東川崎町, 東出町
川崎造船	17,593	明治35	"	東川崎町
葦合港湾	99,330	明治43	"	真砂通, 南本町通
三菱倉庫	49,830	明治43	港湾施設	東川崎町
三菱重工	28,274	明治39	工場	和田崎町
川崎造船	7,590	明治37	"	東川崎町
神戸市	11,880	明治33	港湾施設	浜辺通
神田兵衛門	17,490	明治7	商業地	島上町
久保善五郎	8,399	明治15	港湾施設	弁天町
東京倉庫	116,507	明治2	"	高浜町
神戸市	303,059	大正2	"	新港町(第1期修築工事)
東神倉庫	34,650	大正7	"	浜辺通
川崎造船	61,109	大正6	工場	脇浜海岸通
神戸製鋼	129,667	大正7	"	"
森本商店	31,350	大正6	港湾施設	浜辺通
鉄道省	80,520	大正6	"	"
神戸市	66,939	昭和7	工場	苅藻島, 駒栄町
"	19,872	"	港湾施設	兵庫港周辺
"	269,700	"	港湾施設	兵庫突堤・周辺地
"	106,400	昭和9	"	海岸通沿岸
"	263,100	昭和12	"	小野浜4・5・6突
神戸製鋼	141,807	昭和11	"	日出町
小泉製麻	8,134	昭和9	工場	浜田町, 入船町
新明和工業	142,460	昭和18	"	新浜町
神戸市	83,508	昭和15	港湾施設	灘浜町
合計	2,118,272			

(『神戸の現況と将来』41年版84頁)

戦後、公共デベロッパーとしては各自自治体とも海面埋立が盛んであるが、神戸市が海面埋立事業に本格的に進出するのは戦後になってからである。表一七の如く戦前は民間デベロッパーの方が盛んであり、明治末期からようやく神戸

市もデベロッパーとして顔を出してくるが、大正期は未だ民間デベロッパーの方が優勢である。ようやく昭和期に入って主導権を握るようになるが、それも港湾施設整備の関連であって、本格的にデベロッパーとして登場してくるのは戦後といえる。しかしその下地は十分に出来ていた。それはすでに裏山開発や宅地造成など、市有地を底地とした開発事業によって経験と資金を内部に留保して離陸の時を待っていたのであった。高度成長はその活動の場を一気に拡大した。

戦前、戦中、戦後の東京の都市発展は、民間デベロッパーの活躍によって支えられてきた。大正期には、民間デベロッパーが市有地を底地として宅地造成や裏山開発を行い、市もデベロッパーとして顔を出してきた。昭和期には、港湾施設整備の関連で民間デベロッパーが主導権を握るようになった。戦後は、民間デベロッパーが宅地造成や裏山開発を行い、市もデベロッパーとして顔を出してきた。高度成長期には、民間デベロッパーの活躍によって東京の都市発展が一気に拡大した。

（昭和9年）東京市有地

東京市有地は、昭和9年に1,000ヘクタールを超過した。これは、戦前、戦中、戦後の東京の都市発展を支えてきた民間デベロッパーの活躍によって支えられてきた。大正期には、民間デベロッパーが市有地を底地として宅地造成や裏山開発を行い、市もデベロッパーとして顔を出してきた。昭和期には、港湾施設整備の関連で民間デベロッパーが主導権を握るようになった。戦後は、民間デベロッパーが宅地造成や裏山開発を行い、市もデベロッパーとして顔を出してきた。高度成長期には、民間デベロッパーの活躍によって東京の都市発展が一気に拡大した。

阪神間の住宅地開発と都市形成

安田 丑 作

(神戸大学工学部講師)

はじめに
大阪と神戸の2つの都市に挟まれた「阪神間」は、大阪を中心に時計廻りに進展すると言われる京阪神大都市圏の郊外・近郊開発の常に先鞭をつけてきた地域である。明治期以降のこの地域の都市形成は、臨海部での重工業地域化と鉄道沿線での郊外住宅地化の2つの流れを基調としつつ展開してきたが、とりわけ後者によって出来た優良住宅地は、その特色ある地域環境とともにわが国における郊外住宅開発の先駆として高く評価される場所である。

本稿では、阪神間の都市形成を郊外住宅地開発の系譜として捉え、近代以降の「郊外居住」の流れの中での住宅づくり・街づくりの実相を探ってみたい。

なお、阪神間とは、一般に大阪市と神戸市の中間に位置する兵庫県側の地域(尼崎・西宮・芦屋・伊丹・宝塚・川西・猪名川の6市1町)を指すが、ここでは都市形成上共通点の多い神戸市東灘区及び阪急宝塚線沿いの大阪府側の豊中・池田・箕面の3市を含めた広い地域を指すこととする。

1 戦前の都市化と市街地整備

日清・日露の両戦争を契機に大阪・神戸では工業化を基軸とした都市の発展・拡大が本格化するが、それに呼応して阪神間の都市化も萌芽する。この明治後期にはじまる阪神間の都市化の端緒を開いたのは、大阪を中心として一早く始められた鉄道網の整備であった。

大阪・神戸間には、これより先の明治7年すでに阪神間鉄道(同20年に東海道本線として全通)が開通していたが、明治24年川辺馬車鉄道(尼崎—伊丹)

につづいて同32年に阪鶴鉄道（神崎—福知山）が全通した（現在の国鉄福知山線）。さらに、明治38年には阪神電鉄（出入橋—三宮、同39年梅田乗入れ）、同43年箕面有馬電気軌道（梅田—宝塚及び石橋—箕面、後の阪急電鉄宝塚線・箕面線）もそれぞれ開通した。その後、大正期に入ると阪急電鉄では9年の神戸線（梅田—上筒井）と伊丹線の開通を皮切りに、11年の西宮線（現今津線）、13年の甲陽線が相次いで開通した。

このようにして阪神間の鉄道網はこの時期までにその形態をほぼ整えることとなる。それと同時に阪神間の南部を中心に都市計画法の適用を受ける都市が広がるにつれ、^{注1}街路事業や上水道事業さらに宅地造成を目的とした耕地整理・^{注2}区画整理事業が大正期から昭和初期にかけてつきつきと実施された。昭和2年の阪神国道および阪神国道電車の開通に伴う沿道の区画整理事業と、9年の国鉄電化と新駅設置に伴う駅周辺の区画整理事業は特筆される。また、尼崎では尼崎港の改修工事（大正11年）、海面埋め立てによる工業地の造成、尼崎運河新設・拡張事業（昭和10年）などの大規模な土木事業も行われた。

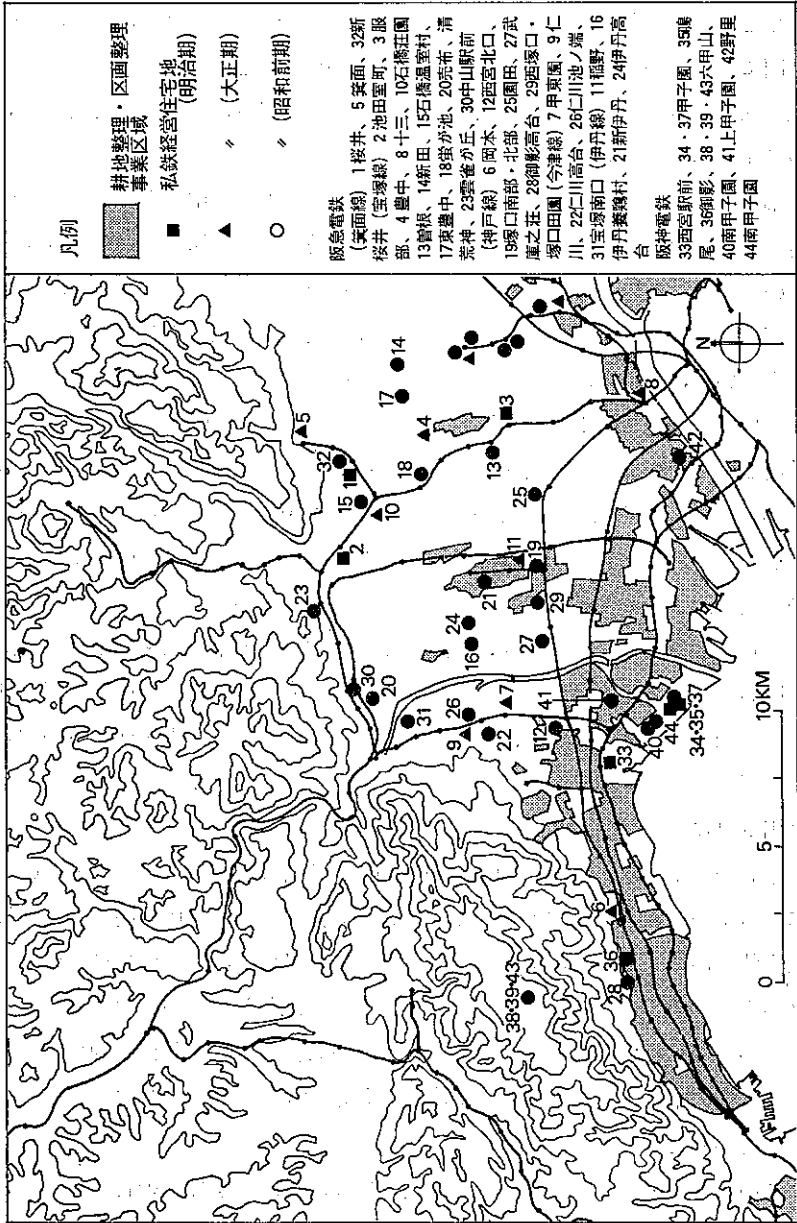
こうした都市基盤・市街地整備を背景に阪神間では尼崎の臨海部と尼崎から伊丹にかけての国鉄福知山線沿、西宮の今津・鳴尾地区を中心として工業地域が形成されるとともに私鉄沿線での土地開発・住宅地経営が盛行する（図—1）。

昭和に入ってから的人口増加傾向をみると、はじめ芦屋・豊中といった住宅都市の増加率が高かったのが、昭和5～10年になるとそれに工業都市尼崎が、さらに昭和10～15年には新興の工業地域をかかえる西宮・伊丹の両市の人口が急増する。この時期すでに大阪・神戸の両市域での人口増は鈍化しており、市街地の前線がこの阪神間に移ったことを物語っている。しかし、戦時体制の進展とともに阪神間の都市化は次第に停滞しはじめ、昭和9年の室戸台風とそれにつづく13年の阪神大水害の復興計画も完了しないまま戦禍に会うこととなった。

2 戦前の住宅地開発とそのタイプ

阪神間の住宅地開発を可能にしたのが大阪を中心とする郊外鉄道の敷設をは

図一 戦前の住宅・宅地開発状況



はじめとする交通条件の充実にあったことはすでに述べた通りであるが、当時阪神間に新しくつくられた住宅地は、①資産家の大邸宅、②私鉄の沿線開発や土地会社による住宅地経営、③耕地整理・区画整理組合による住宅地造成の3つのタイプに大別される。

第1のタイプは、明治の終りから大正にかけて大阪を中心とした実業家や素封家が六甲山系の丘陵端の雑木林や川の扇状地の松林を切り拓いて移り住んだものである。この移住地としてまず選ばれたのが住吉・御影であるが、つづいて芦屋・夙川などにも見られるようになる。最初は別荘地として開発されたものも多いが、他のタイプに比べてひとまわりもふたまわりも敷地規模が大きく、「森の中のお屋敷」といった形容そのものの住宅地が形成された。

第2のタイプでは、阪神・阪急の2大私鉄による住宅地経営が著名である。阪神電鉄は、明治42年に阪神西宮駅付近で貸家30戸を経営したのにつづいて主要駅周辺で土地開発や住宅地経営に乗り出した。その最大のものが甲子園一帯の開発で、大正から昭和初期にかけて野球場（甲子園球場）や遊園地（阪神パーク）などのレクリエーション施設とともに周辺の上甲子園・中甲子園・浜甲子園および南甲子園の住宅地が建設された。一方、阪急電鉄の住宅地経営は、明治末期の池田室町および桜井住宅地の分譲に始まるが、大正期から昭和期にかけて各路線で新駅が開設されるとともに、多数の経営住宅地がつぎつぎに売り出された。

第3のタイプは、沿線の地主層の参加による耕地整理・区画整理組合の設立による土地基盤と住宅地の造成で、阪神間の南部を中心に広い範囲にわたって格子状の街路をもった市街地形成の素地を生み出した。その中には芦屋の六麓^{注3}荘のように第1のタイプと結びついて高級住宅地化したものも少くない。

このようにして昭和戦前期までに開発された阪神間の郊外住宅地は、当時の田園風景の中に散在し全体として農業と都市型住宅との混成した地域空間を形成していった。

この阪神間の特色ある風土と生活文化はしばしば文学作品の背景にも登場するが、なかでも昭和初期の芦屋の情景を描写した谷崎潤一郎の『細雪』はよく

知られている。次の一節はその中の昭和13年の阪神大水害の場面である。

「いったいこの辺は、六甲山の裾が大阪湾の方へゆるやかな勾配を以て降りつつある南向きの斜面に、田園があり、松林があり、小川があり、その間に古風な農家や赤い屋根の洋館が点綴していると云った風な所で、彼の持論に従えば、阪神間でも高燥な、景色の明るい、散歩に快適な地域なのであるが、それがちょうど揚子江や黄河の大洪水を想像させる風貌に変わってしまっている。」

3 郊外居住と田園都市思想

明治後期から阪神間を舞台にはじまった「郊外居住」は、阪神間のみならずわが国の都市生活の大きな潮流を形成するものとなった。

わが国における郊外居住の環境イメージづくりに大きな影響を与えたのが、19世紀末の英国でエベネザー・ハワードによって提唱されその後世界各国に波及した「田園都市」^{注4}思想とその建設事例であった。この英国や欧州での田園都市の理論とその建設の詳細な動きを最初に日本に紹介したのが、明治40年の内務省地方局有志編による『田園都市』^{注5}の出版であったと言われる。

この出版物との直接的なかかわりは分らないが、ちょうどこの時期阪神間では郊外居住の最初期の実践がはじまる。すでに触れた住吉・御影への財界知名人の移住である。住宅地形成のはじまりは明治38年に阿部元太郎が国鉄住吉駅山側に広がる観音林全体を当時の住吉村当局より借受け土地造成を行い、明治40年から42年にかけてその一族が移住したときとされるが、その後関西在住の住友家、野村家、武田家などの富豪がつぎつぎと居住するようになった。彼等がつくった社交クラブが「観音林倶楽部」であるが、そのメンバーの中から村会議員を出し行政に参加して幼稚園、保育所、診療所、集会所、銭湯など住宅地に必要な公共施設をつくるなど「居村改善運動」に取り組んだことは特筆されよう。甲南病院や甲南学園などもこのクラブの発意によるものであるし、協同組合組織として著名な「灘神戸生協」の前身の一つ「灘生協」もこの人達の力をバックに大正10年に設立されたものである。

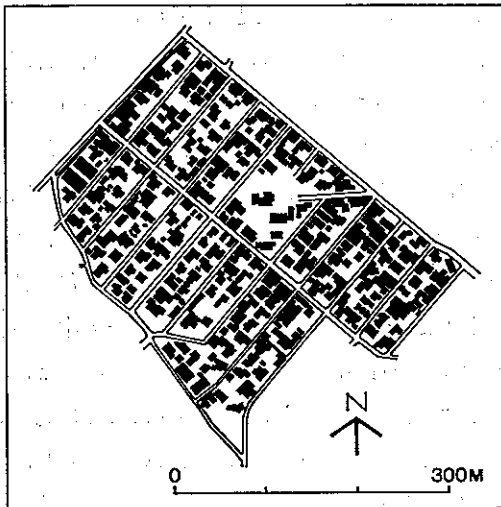
阪神間における都市施設経営の例としては、この他にも魚崎の灘中学校（昭和2年）や西宮の甲陽中学校（大正9年）などがあるが、これらは酒造業など

の地元の企業家によって建設・運営されたものである。

こうした取り組みの底流には、田園都市思想にもつながる当時の理想主義的あるいは慈善的な社会改良思想の流れを読みとることが出来る。

ところで、土地と住宅を含めた住宅地経営を「田園都市」思想をベースにしつつ積極的に押し進めたのが、阪急電鉄（当時の箕面有馬電気軌道）の創業者小林一三であることは定説となっている。開業当初から定期乗客の確保による安定した電鉄経営のための人口誘致策として採用された沿線開発であるが、開業に先立って明治41年「最も有望なる電車」と題する宣伝パンフレットを発行したのにつづいて、翌42年には『住宅地御案内』として2つのパンフレットを出している。「如何なる土地を選ぶべきか」と「如何なる家屋に住むべきか」がそのタイトルであるが、おそらくわが国における不動産広告の最初の本格的企画であろう。その中で“田園趣味に富める楽しき郊外生活”をアピールして

図一 池田新市街（池田室町・明治45年）



いる。そのモデルとして設定されたのが「池田新市街」（現在の池田市室町）である（図一）。

『阪急電鉄25年史』によればこの住宅地は「総坪数 33,020坪 売戸数 200戸、土地・家屋・庭園施設一切で住宅価格 2,500円、100坪を一区画として、2階建、5～6室の20～30坪の住宅が建設され、支払方法は頭金50円

で毎月24円の10ヶ年月賦であった」と言う。この分譲に当たって出されたパンフレット「模範的郊外生活・池田新市街」の中にはこの住宅地の特色である“人為的設備”として次のようなものをあげている。

- 一、完全なる道路を設け両側に樹木を植ゆること。
- 一、1戸建の家屋を建築すること。
- 一、庭園を広くすること。
- 一、電燈の設備あること。
- 一、溝渠下水等衛生的設備を十分ならしむること。
- 一、会社直営の購買組合を設け、物資の供給を廉価ならしむること。
- 一、娯楽機関として倶楽部を新築し、玉突き台其他の設備を完全ならしむること。
- 一、公園及花樹園を設け花卉盆栽園芸趣味を普ならしむること。
- 一、床屋、西洋洗濯屋等日常必要なる店舗を設置せしむること。

もっとも、同町の自治会である室町会が昭和33年10月に発行した『室町のあゆみ』によれば、「草創二年が程は、まだ電線も張られずして石油ランプの下、煤気に団欒を忍び、豪雨来れば疎らに建った家の風当りは尋常でなく、四方から降りたく雨の伝い漏りで畳はあげる、かさをさしかけて食事しなければならぬような」生活であったと言う。ここでもまた住民たちが、購買組合をはじめ施設づくり、コミュニティづくりに取り組んだ足跡が残っている。

いずれにせよ、私鉄によるこのような分譲住宅地の経営はこれが最初と言われ、土地家屋の月賦販売制などとともに当時の大阪市内の借家に住む学者、医者、銀行員ら大金持ちではないがインテリ層にとって大きな魅力であったようである。その後、私鉄経営と結びついた郊外住宅地開発のシステムは一般化し、阪神間や関西だけでなく東京郊外の西に延びる私鉄沿線でもつぎつぎと分譲住宅地が登場することとなる。渋谷栄一を中心にする東横線沿線での田園調布の開発（昭和7年）はその代表例であるが、駅を中心にした放射状と環状の道路が組み合わされており、その頃完成した英国の田園都市レッチワースがモデルになっていることがよく分る。

ただ、わが国での「田園都市」には、住宅地に対応した職場が設けられておらず緑地帯もない。したがって「田園都市」ではなく、「田園郊外」であるとしばしば指摘される^{注6}ところである。

4 新しい住様式と文化住宅

それでは、阪神間での新興住宅地に建った住宅そのものとその住様式はどう

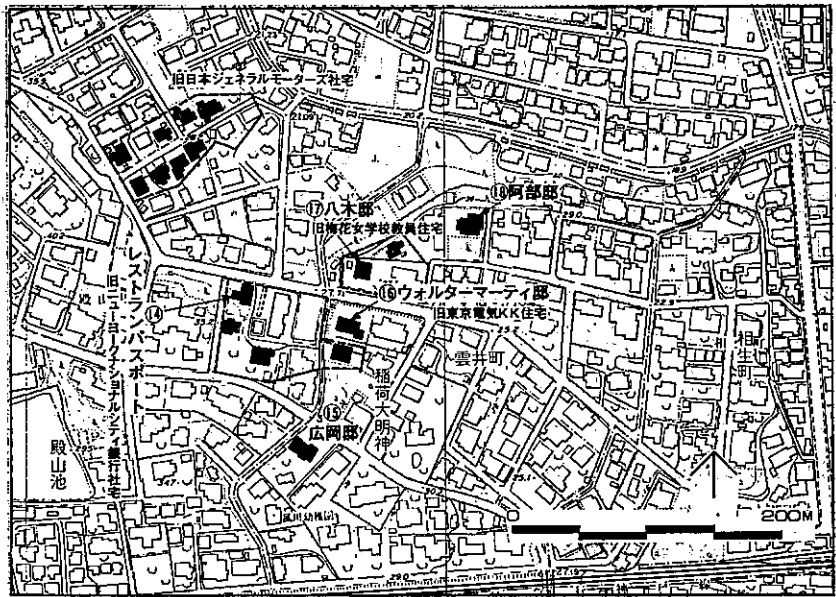
であつたらうか。

住吉や御影に代表される資産階級の“お屋敷街”にうち並んだ豪邸は、当初は異人館の流れをくむ格式張った洋風住宅や伝統的な和風住宅であつたり和洋両館の保存型であつたりした。また、その後は著名な建築家の手による近代住宅建築も数多く見られる。芦屋の旧山邑邸（大正13年、F. L. ライト原設計、重要文化財）はその代表的なものである。

これ等は、建築的価値も高く環境形成上も大きな意味をもつものであるが、ここでは大正時代に入って中産階級にも広がった生活の洋風化に対応した「文化住宅」に着目してみたい。

「文化住宅」は、中流家庭向きの「実用簡易小住宅」として登場したが、一般にそのはじめは大正11年3月に開かれた平和記念東京博覧会と言われる。この博覧会に出品されたのが「文化村」と呼ばれた14軒の文化住宅群であつた。この文化住宅はすべて建坪20坪、坪当り単価は二百円以下、居間・客間は

図一三 西宮市雲井町・殿山町とヴォーリス設計の住宅^{注7}



必ず椅子式等の基準にしたがって建てられたが、鉄筋ブロック耐火建築、赤い瓦の洋風住宅、メートル法による木造建築等が話題を呼んだと言う。

関西でもこの前後から早くも中流住宅・小住宅の改良についての建築設計コンペや懸賞募集が数多く試みられている。大正11年11月には阪急箕面線桜井にある桜ヶ丘住宅地で日本建築協会主催の「住宅改造博覧会」が開かれた。このとき約5,000坪の住宅敷地に27戸のタイプのちがう住宅作品が出品されたが、今でもその中の数棟が現存している。

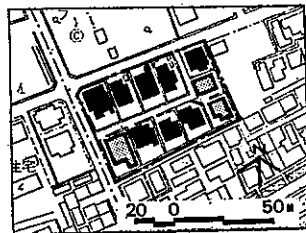
この時期阪神間を中心に数多くの住宅作品を残し、先の『細雪』にもあらわれる“赤い屋根の洋館”のイメージを呼びおこさせる外国人建築家がいた。明治38年に来日し伝道事業のため近江兄弟社を起し西宮の関西学院、神戸女学院の建築を手掛けたヴォーリズである。彼が大正の初期から昭和の初期に阪神間で作った住宅は70～80棟にのぼると言われるが、西宮の雲井町・殿山町には南欧風で明るい彼の作風をよく表わす住宅群が今も残っている（図-3）。

この他、当時の洋風志向の生活様式を十数棟の住宅群による小コミュニティにまで展開させた興味深い例として神楽町の「文化村」（大正12年、神戸市東灘区深江南町1丁目）と浜町の「三宣荘」（昭和5年、芦屋市浜町14）がある^{注8}。いまもその特色ある雰囲気伝えるこの住宅群は、阪神間の住様式、生活文化の先進性を伝えるものと言えよう（図-4・5）。

図-4 神楽町「文化村」



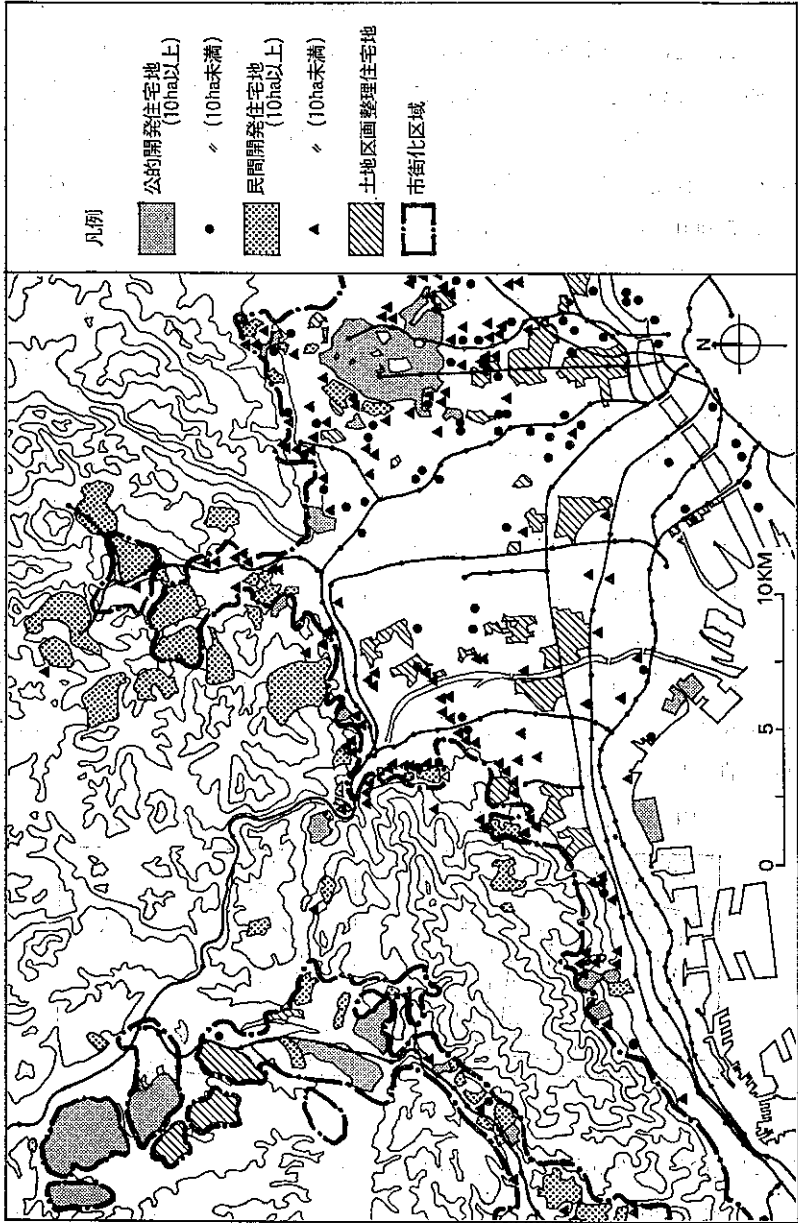
図-5 浜町「三宣荘」



5 戦後の住宅地開発と最近の動向（図-6）

臨海地域を中心に南部市街地のほとんどが焼土と化したこの地域も、朝鮮戦

図-6 戦後の住宅・宅地開発状況



争以後の工業の復興を機に次第に活力をとり戻しはじめる。この20年代後半から30年代にかけて市町村の合併が相次ぎ、阪神間の現在の市域も画定する。同時に臨海地域を中心に戦災復興土地区画整理事業が実施され、第2阪神国道の建設が進められた。昭和35年までの市街化は、この南部から北部へと進展する。

住宅建設についてみれば、民間零細資本による木造アパート・文化住宅の盛行とともに、「住宅金融公庫法」「公営住宅法」「日本住宅公団法」等の住宅関係法の制定を背景に公的住宅団地が出現する。阪急西宮北口の県営鉄筋アパート群や伊丹市の公団寺本団地、宝塚市の公団仁川団地などがそれである。昭和35年以後の都市化は、それまでの工業化によるものと異なり、大都市のいわゆる管理中枢機能の成長によるものであり、市街地の郊外化は一層スピードを増すこととなる。一方、大都市の都心部では夜間人口の郊外流出による空洞化が進み、大阪市では昭和40年代に入ると都市全体の人口も減少に転じた。

この時期に住宅団地の建設は一層盛んになり、昭和36年には浜甲子園団地（西宮市）、西武庫団地（尼崎）がまず完成した。これら団地開発に刺激を受けて周辺地区での市街化が急速に進み、阪神間の都市化の前線は阪急神戸線以北の六甲山麓の丘陵地や尼崎北部から伊丹にかけての武庫平野の内陸部へ移動していく。神戸市東部での鴨子ヶ原・鶴甲・渦ヶ森などの六甲山麓での大規模な宅地造成は、海浜埋立地の建設と関連させた住宅地開発として注目された。

住宅団地建設を中心とする新市街地の形成というパターンは、昭和40年代に入ると阪神間の南部ではほぼ終息し、その舞台を川西市や宝塚市の丘陵地に移すこととなった。

これまで開発の波を受けなかった丘陵地や山麓部での大規模な宅地造成事業を行うもので、川西市北部の能勢電鉄沿線には、阪急北ネオポリス、多田グリーンハイツ、清和台、日生ニュータウンなどの開発地が広がる。いずれも民間デベロッパーの手によるもので100～200 ha、計画人口1～2万人あるいはそれ以上のものも見られる。また、宝塚の長尾山系の南斜面に位置する中山台ニュータウンは、海拔100～300 mの高所に位置している。

このような民間主導の全面買収方式による住宅地造成事業が、これほど大規模に一定の地域に集積した例はこれまでない。単なる宅地開発・住宅分譲にとどまらず、学校や公園、購買施設などの日常生活施設を設置する開発方式は現在ですでに一般化しているが、いわゆる“川西方式”に代表される「開発指導要綱」による自治体指導行政の成果の一つとしても見逃せない。

ところで、戦前期までに開発された住宅地の多くは、戦災とそれに続く戦後の急激な都市化の波を受けて大きく変貌し、かつての田園風景に囲まれた郊外住宅地の面影を失っている。しかし、その一方でそのすぐれた環境的資質を今に保っている高級住宅地も見られる。ただ、これ等地区にあってもマンション建設やミニ開発等による宅地の細分化による空間秩序の崩壊や環境の質的低下の徴候が目立ち始めているのが実情である。

おわりに

阪神間の都市形成は、今や成熟期を迎えたと言えるが、住宅づくり・街づくりの上でも新たな取り組みが期待される。近年その試みのいくつかが実現している。

その一つは、芦屋浜シーサイドタウンと武庫川団地にみられる海岸埋立地や臨海部の工場跡地における大規模な高層住宅団地の建設である。神戸のポートアイランド、大阪の南港ポートタウンなどとともに大阪湾岸の海上都市として注目されている。

いま一つは、阪急塚口南、阪急宝塚南口、阪急夙川、国鉄立花南、国鉄芦屋など駅前地区を中心に進む市街地再開発事業である。

こうした大規模開発プロジェクトの評価は別に譲るとして、これからの阪神間の都市形成と街づくりを展望するためにはいかなる視点を用意すべきであろうか。

阪神間を今後とも「住宅都市」として位置づけることには異論はなかろうが、それが大阪・神戸に従属する「ねぐら都市」を意味するものであってはならない。

そのためには地場産業や新しい都市機能に期待するだけでなく住まいと結びつけた“生活文化”機能を大切にしたい。この地域に数多く集積する大学や美術館、ホール、スポーツ施設などを核とした“環境形成”は戦前からの優良住宅地の再生を考える上でも重要な意味を持つ。

いずれにせよ、阪神間がこれまで蓄積してきた環境的資質といわば民間主導の街づくりの伝統を現在に生かす途を探ることが期待される。

(注)

- 1 都市計画法は大正8年に制定され翌9年に施行されたが、施行と同時に大阪、神戸が東京などととも同法の適用を受けたのにつづいて、阪神間では尼崎（大正12年）、西宮（大正15年）、芦屋（昭和2年）、箕面・池田・豊中（同8年）、伊丹・川西（同10年）、宝塚（同16年）と戦前までにすべての都市で適用を受けることになった。
- 2 わが国の土地区画整理の法制は、大正8年の都市計画法によって初めて明文規定され確立したが、実体的な土地区画整理はこれとは別に明治のはじめから田地改良、土地区画改良、耕地整理といった形で土地所有者の協議による任意施行として行われていた。また、同法制定後も土地区画整理事業の施行は、明治42年制定の耕地整理法を準用するよう定められていたため、耕地整理としての土地区画整理（宅地造成）は盛行した。
- 3 昭和3年民間の株式会社六麓荘が、六甲山麓の国有林の払い下げを受け個人施行の区画整理事業として宅地造成を行った。
- 4 田園都市に関するエベネザー・ハワード（Ebenezer Howard, 1850～1928）の最初の提案は、1898年（明治31年）に『明日—真の改革に至る平和な道』（Tomorrow）と題された著作として出され、ついで、1902年（明治35年）に『明日の田園都市』（Garden Cities of Tomorrow, 翻訳書、長素連訳、鹿島出版会）の書名でわずかに改訂されて出版された。
- 5 『田園都市』（博文館刊、明治40年）、復刻版『田園都市と日本人』（講談社学術文庫昭和55年）
- 6 たとえば関一『住宅問題と都市計画』（大正12年8月）などにみられる。
- 7 山形政昭「ヴォーリスと阪神間近代洋風住宅」ひろば'80, 2。
- 8 山形政昭「『文化村』と『三宜荘』の住宅について」日本建築学会大会学術講演梗概集 昭和58年9月

(参考文献)

- 安田丑作：「阪神間地域における郊外住宅地開発の系譜と課題—特に戦前における

「阪急開発住宅地を中心として」 都市計画96 1977. 6

- 水谷 穎介：「田園都市—阪神間」 都市住宅 1974. 11
- 安田 丑作他：「大正・昭和前期関西都市計画年表」 建築と社会 1972. 2
- 安田 丑作：「兵庫の都市計画」兵庫県大百科事典（下）816～817頁神戸新聞出版センター 昭和58年10月

潮流

閣僚資産公開

テレトピア構想

大東水害訴訟

ワンルームマンション

閣僚資産公開

中曽根首相と20人の閣僚は1月24日、一斉に自己資産を公開した。政治倫理確立に取り組む姿勢を示すため、昨年末の新内閣発足時に申し合わせたもので、土地、建物、預貯金、有価証券などのほか、ゴルフ会員権、自動車・ヨット、美術工芸品など細目に分けて全閣僚の個人資産が明らかになった。

資産額は2千万円から50億円とバラツキがあるが、マスコミの批評は抜け道だらけとかなり厳しい。

公開資産及びその評価方法は、(1)土地、建物はいずれも自宅、別荘、山林などの合計で、価格は固定資産税の課税標準価格、住法相の建物価格は建築費、(2)預貯金は普通預金、当座預金を除外、(3)有価証券は株式を含め額面金額の合計、(4)ゴルフ会員権の金額は、会員権売買会社「日本ゴルフ会」などの調べでの推計、(5)「純資産」は、公表された資産(ゴルフ会員権の推計価格を含む)から借入金を差し引いて算出、となっている。

このなかでもっとも特色のあるのが、資産家の河本経企庁長官で、不動産の合計が8,747万円。しかし、定期預金が29億8,400万円あるほか、株式が額面合計だけで21億944万円もある。貸付金も4億4,500万円と

多い。この株式を時価で計算すると約87億円となる。ゴルフ場会員権も15クラブ取得しているほか、1点100万円以上の絵画も12点持っている。

しかし、その一方で河本長官は株式取得に要した費用など61億800万円の借入金があり、借金の方も並はずれて多く、純資産は3億3,934万円のマイナスとなっている。

中曽根首相は、不動産合計8,067万円、定期預金・国債など5,078万円で資産としては1億3,000万円余り。他に3,500万円余りの借入金がある。ゴルフ会員権は5クラブ、100万円以上の絵画・書が8点あるとされ、純資産は1億4,295万円となっている。

このような資産公開につき、政治倫理の確立には一歩前進であるが、あまりにも欠点が多すぎ、シリ抜けであり、次のような改善余地があるといえよう。

第1に、資産公開が閣僚だけに限られたことで、全議員に適用されるべきであるとのマスコミ論説がほとんどである。多くの論説はこのことだけに止まっているが、資産公開の意味は、閣僚の資産が多いか少ないかではなく、政治活動の期間をつうじて、資産がどう増減したかが公開の核心であることを考えると、閣僚のみというのは、在任期間中ということになり、ほぼその制度

の効果を没却してしまうことになる。

第2は、公開範囲があくまでも本人名儀に限られて、不動産なども実勢価格でなく課税標準額など、評価基準の設定によって全く不十分である。ことにアメリカの政治倫理法では重要な要素である贈与などについて公開不要となっているのは、制度の致命的欠陥といえる。これでは特定企業群、利害団体群との関係が遮へいされた形で公開され、現代政治の複雑なからみへの解明の糸口にもならない。

第3に、昨年制度化された堺市の倫理条例でも設けられているチェック機関がないなど、法制化されていないため不備が目立ち、「無意味な政治ショー」とさえ酷評されている。

今度は公開基準を限定したことについて政府は、政治家のプライバシー保護と、政治活動にかかわるカネの動きは、政治資金規制法でのチェックをあげている。確かに、閣僚といえども、プライバシーの保護は大事だが、それは一般市民についていうことであって、国会議員の場合は公益上の利益の方が議員個人のプライバシーを上回るのはなかろうか。早い話が各関係先などからの贈与、給与について全く野放しであるため、政治風土の病理症状が深化することにもなる。やはりプライバシーの侵害につながるが、役職名なども公開は必要である。

いずれにしても公選法、政治資金法なども含めて、ガラス張り政治のため全体的な法律の改正が求められる。今回の公表はお茶を濁した程度で、わが国もアメリカ並みの水準に達するよう努力することがこれか

らの課題である。

参考までにアメリカの1978年に成立した政府倫理法 (Ethics in Government Act) を紹介すると、はるかに厳しい内容となっているし、その制定圧力となったのは市民の地方における運動であることがわかる

(朝日新聞『開かれた政府を一情報公開、世界の現状』161～167頁参照)。政府倫理法は、一連のアメリカの情報公開立法のなかでもっとも新しい法律である。この法律は、報告内容の監視にあたる政府倫理局の新設、特別検察官の設置、天下り規制強化などの条項も盛り込み、政界浄化をめざす立法としては、アメリカ史上でも例をみない、厳しく包括的な内容となっている。

政界浄化のため政治家、高級官僚の資産収入を公開させるという考え方がアメリカで根をおろしたのは比較的新しい。住民投票による直接請求 (イニシアチブ) で72パーセントの支持を得てワシントン州が資産収入公開法を制定したのは1972年だが、翌73年にはカリフォルニア州に飛び火。またたくうちに全米各地に広がり、34州で制定をみるまでになった。

もちろん、政治家、高級官僚の反発もすさまじかった。ワシントン州でこの法案が住民投票にかけられたさい「政治家、高級官僚のなり手がなくなる」との批判があびせかけられた。実際施行されてみると、州高級公務員のうち辞任したのは、たった一人。

資産収入公開を義務づけるのはプライバシーの侵害であり、憲法違反だとする訴訟も提起された。しかし、ワシントン州最高裁は1974年「選挙民が最も確実に事実を知

る権利は、プライバシーの権利の下位に置かれるべきものではない。人民の知る権利が公職適格性とは無縁の個人的な内情に立ち入らない限り、立候補者または役職保持者は自己のプライバシーが人民の利益に超越すると主張してはならない」との判断を示した。

政府倫理法の資産収入報告義務の骨子は次のとおりである。

1 資産収入報告書を提出しなければならない者

▷行政府＝大統領、副大統領。「連邦政府給与表G S 16」以上に相当する俸給を得ている連邦職員、および郵便公社職員。

▷立法府＝上下両院議員。議員の主要アシスタント。両院事務総長以下の議会職員で「G S 16」以上に相当するもの。

▷司法院＝連邦最高裁判事はじめすべての連邦判事の職にあるもの。

2 報告書に記載しなければならない事項

(1)副収入 政府からの給与以外に、前年中受けとった勤労所得が計 100ドル以上あった場合。

(2)謝礼収入 前年中に、講演等に対する謝礼(100ドル以上)を受けとった場合。

(3)配当金、利息、賃貸料、譲渡所得、信託財産または資産保有より生じた所得。

(4)接待 前年中に親類以外のものから交通手段、宿泊、食事の提供、娯楽への招待を受け、その総額が年間 250ドル以上に達した場合。

(5)贈り物 前年中に一か所から受けとった贈り物が合計100ドル以上に達した場合。

(6)実費弁済 前年中に、総額 250ドルを超える実費弁済を受けた場合。

(7)資産 前年末の段階で、ビジネス、投資、利殖のため保有していた資産(報告者個人用の住宅以外の不動産、預金その他貸付金、株式、債券等の有価証券、退職積立金、信託資産、共同経営事業など)で、千ドルを超える価値のものについて、その内容(株式であれば銘柄など)と価格の概要。

(8)負債 前年中に、親類以外のものに対する負債が1万ドルを超えた場合。

(9)資産取引の記録 前年中に1件千ドルを超える不動産、株式、債券、先物商品その他の売買、交換を行った場合。

(10)連邦政府以外の企業その他の機関、法人、団体に役職をもつ場合には、有給、無給にかかわらずその役職名(宗教、社交、政治団体および単なる名誉職を除く)。

(11)退職後の就職契約など政府の職を退いたのちの就職先につきすでに約束がある場合、他の機関を一時休職して連邦政府の職にある場合。

これらの点につき配偶者も一定の条件のもとに公開を求められ、それぞれ内容を詳細に報告しなければならない。なお罰則は最高 5,000ドルであるが、それ以上に政治生命、行政的地位の喪失が大きな社会的制裁として加えられる。

■ テレトピア構想

未来型コミュニケーションモデル都市(テレトピア)構想を進めている郵政省の諮問機関テレトピア構想懇談会(座長斎藤英四郎新日鉄会長)は、昨年末、「テレトピアの基本的理念と今後の検討課題」をまとめるとともに、実現を目指すモデル都市の基本タイプを考案した。

テレトピア構想は、近い将来実用化が見込まれている双方向CATV（有線放送テレビ）、キャプテンシステム（ビデオテックス）、VAN（付加価値通信網）、地方INS（デジタル統合通信網）、衛星通信など、各種のニューメディアを全国に普及するための実用化の道を探るパイロットモデル事業として郵政省がスタートさせるもので、初年度の59年度は、これらニューメディアを集中投資するモデル都市を全国に10か所指定する予定である。

1 テレトピア構想の基本的な理念

今回、同懇談会がまとめた基本的理念はテレトピア建設のいわば哲学と考えられるもので、同構想のねらいを二つあげている。

(1) 21世紀に向けた新たな電気通信政策の展開

現代は、人々の欲求が多様化していると同時に、情報通信技術の進歩によるニューメディアの出現によって、産業や地域・社会生活のさまざまな局面で情報化が進展しつつある時代、つまり高度情報化社会への過渡期である。21世紀に高度情報化社会を実現するためには、電気通信の高度化により、時間と距離を超えて情報の電送、蓄積、処理、加工を可能にすることによって、

- ① 人間の潜在能力の発揮
- ② 産業界の健全な発展
- ③ 情報格差の是正による地域社会の役割の増大
- ④ 国際社会における相互理解の増進による人類全体の発展

を図れるような新しい電気通信政策の展開が重要である。

そのためには、電話網を中心に、画一的で均質な電気通信サービスの全国への普及を目指してきたこれまでの政策から、多様化するニーズに対応した電気通信の総合的な高度化を図る政策への転換が必要になる。

また、電気通信は、今後、社会・経済発展のななめとして国民生活のさまざまな分野において、国の政策の重要な役割を果たすものと考えられ、とくに産業振興、地域振興の観点からの政策展開が必要である。

産業分野では、未来に予測される業態・業種の大きな変化への対処、データ通信業など情報通信業の充実、強化を図る視点からの政策が重要となる。

地域レベルでは、県域全体を対象とする放送、市町村単位を対象にネットワーク化される双方向CATVなど多種多様なニューメディアの特性を活かし、地域特性や情報ニーズを踏まえたうえで普及、促進すべきである。

(2) 地域振興のための電気通信政策の展開

電気通信の発達は、次のように第三次全国総合開発計画で示された人口と産業の地方分散を図るという定住圏構想の推進に大きく役立つ。

- ① 大都市と地方との間に高速大容量サービスなどといった情報基盤が整備されれば、工場やオフィスの地方分散が確実に促進され、産業、文化、教育面で大都市との情報格差が縮小する。
- ② ビデオテックスや双方向CATVを使った地域内の情報ネットワークが構築されれば、地域に密着した情報サービスや地域内コミュニケーションシステムが可

能になり、魅力ある地域社会づくりに大きく寄与する。

③ 大都市との社会、文化面での情報タイムラグも解消されて、新たに地方都市に生まれた文化活動が大都市に逆流し、地方都市が自立するのにも役立つ。

このほか、地域文化の創造や、さらには衛星通信を活用した国際取引の拠点となるような地方都市が出現する可能性も考えられ、こうした地方の自立的発展を配慮した電気通信政策の展開が必要である。

2 推進にあたっての基本的な目標・手段
地方の特性を踏まえた各種のパイロットモデルを構築し、全国的に普及すべき各種の基本的な情報通信システムを優先的に投入したモデル都市を拠点として、全国的普及の方策を明確にするとともに、地域特性に応じた情報通信システム整備の方策を明確にする。

こうした目標を実現するために、地域の特性に応じた情報通信システムの高度化、四全総に向けた今後の国土政策・地域政策の展開に対する補完的、先導的役割、各地の自主的なプロジェクトに対する支援などを図っていく必要がある。

3 今後の課題

構想を具体化するにあたっては次の8項目の検討が必要である。

- ① モデル都市に構築するシステムサービスのイメージ
- ② 同システムサービスの制度的・技術的フィジビリティ
- ③ テレピアタイプの想定
- ④ 先行的に実施の事例
- ⑤ 定住圏構想、テクノポリス構想など

主な地域政策との整合性

- ⑥ 各地の情報通信に関する動向
- ⑦ モデル都市指定の考え方と指定基準
- ⑧ モデル都市構築のための諸方策

郵政省では、これまでに、①と③のたたき合を策定している。テレピアタイプとしては、コミュニティ・タウン型、高度福祉・医療型、研究学園都市型など10のタイプを考えている。

4 今後の予定

- ① 具体的構想を盛り込んだ懇談会中間報告書の作成（59年3月中）
- ② 基本計画策定指針の策定、自治体への指示（59年5月）
- ③ 自治体側における基本計画の策定及び郵政省への提出（59年6月～9月）
- ④ 「モデル都市の指定基準と構築のための推進方策」について懇談会の提言（最終答申、59年9月）
- ⑤ モデル都市（10か所）の最終決定（60年1月～2月）
- ⑥ 具体的な事業化（60年4月～）

テレピア構想の概要は、以上の通りであるが、ニューメディアに対するモデル・プロジェクトとしては、通商産業省の「ニューメディアコミュニティ」もある。高度情報社会に向け、これら二つのニューメディアに関するモデル・プロジェクトの成果が目される。

大東水害訴訟

水害の多発するわが国で、河川管理者である国・自治体は洪水防止などのためどの程度法律上の安全確保義務を負うか、どうした場合に賠償責任が問われるか、につい

て争われていた「大東水害訴訟」上告審で、最高裁第1小法廷は、さる1月26日、原告勝訴の2審判決を破棄し、改めて大阪高裁へ差し戻す判決をした。

本件は、昭和47年7月の集中豪雨で、大阪府寝屋川水系の1級河川谷田川や3本の排水路から水があふれ、30～70cmの床上侵水の損害を受けた付近住民（元高校教諭浅野友美さんら71人）が総額5,250万円の損害賠償を求めていたもの。1・2審でいずれも原告勝訴となり、水害訴訟では住民が初めて勝ったケースとして、最高裁での判断が注目を集めていたものである。

判決で藤崎万里裁判長は、河川を「本来自然発生的な公共用物であって、管理者による公用開始のための特別の行為を要することなく自然の状態において公共の用に供される物」ととらえ、通常、「当初から人工的に安全性を備えた物として設置され管理者の公用開始行為によって公共の用に供される道路その他の営造物とは性質を異に」するとしてその違いを指摘し、特に河川は「洪水等の自然的原因による災害をもたらす危険性を内包している」と、その特性を認める考えを打ち出した。

また、河川の通常備えるべき安全性確保については、財政事情、予算など財政的制約、河川改修の技術的制約、流域の開発等社会的制約の内在を認め、各河川について、「過去の水害の発生状況その他諸般の事情を総合勘案し、それぞれの河川についての改修等の必要性・緊急性を比較しつつ、その程度の高いものから実施していくほかない」としている。さらに、未改修及び改修の不十分な河川の安全性は、「諸制約のも

とで一般に施行されてきた治水事業による河川の改修、整備の過程に対応する過渡的な安全性をもって足りるもの」とした。

このような認識に立って、河川管理の瑕疵の有無を判断する一般的基準として次の3つの条件を具体的に掲げている。

- (1)自然的条件……過去に発生した水害の規模、発生の頻度、発生原因、被害の性質、降雨状況、流域の地形その他
- (2)社会的条件……土地の利用状況その他
- (3)諸般の事情……改修を要する緊急性の有無およびその程度

そして、これら事情を総合的に考慮し、内在的制約のもとでの「同種・同規模の河川の管理の一般水準および社会通念に照らして」瑕疵の有無を判断すべきであると述べている。また、すでに計画に基づいて改修中の河川については、計画が「全体として格別不合理なもの認められない」場合、あるいは未改修部分について早期施行を必要とする特段の事由が生じない限り瑕疵を認めることができないとし、本件については河川の管理に特に不合理なものがあるとは認められないとして、差し戻したものである。

水害訴訟の最大の争点は、国家賠償法第2条1項の規定「道路、河川その他の公の営造物の設置又は管理に瑕疵があったために他人に損害を生じたときは、国又は公共団体は、これを賠償する責に任ずる」を、どう解釈するかにある。

河川の管理責任については、50年7月の加治川水害訴訟第1審判決（新潟地裁）において「水害を皆無とするには膨大な時間と費用がかかる」として、安全確保の責任

を限定的に解釈した。しかしその後は「国、大阪府が未改修部分を、改修の必要性が生じてから5～6年も放置していたのは管理の瑕疵にあたる」とした本件1・2審の判決のように住民勝訴の流れが続いていた。

一方、道路の管理責任について最高裁は、「落石事故訴訟」ですでに、「国家賠償法2条1項の营造物の設置または管理の瑕疵とは营造物が通常有すべき安全性を欠いていることをいい、これに基づく国および公共団体の賠償責任については、その過失の存在を必要としないと解するを相当とする」（昭和45年8月20日、最高裁第1小法廷判決）として、国に「絶対的安全確保義務」を課している。

今回の判決は、河川の管理責任についても道路と同様に見るべきか否かをめぐって注目を集めていたもので、国、公共団体側の主張をほぼ全面的に受け入れた形の判決は、被害住民救済の途をきわめて限定してしまった。

河川流域の宅地化、権利意識の高揚などにより、昭和40年代以降水害訴訟は頻発しており、岐阜長良川水害訴訟、岡山成羽川水害訴訟、高知鏡川水害訴訟など大きなものだけでも10指にあまる訴訟が、全体では40件余が下級審で審理中である。山が海に迫り急勾配というわが国の地形の特色上、一度豪雨に見舞われれば水害の危険性は非常に高い。また、河川の総延長は13万8,000km余にのぼり、周辺沖積部に人口の約半分が集中しているといわれるが、河川整備率は大河川で58%、中小河川で18%（いずれも56年度末達成目標）であり、財政面の制約からみて、完全整備までにはなお相当の

年月を要するものと思われる。「道路」では財政上の制約は免責事由にはならないとして、行政側に厳しい責任を課した最高裁が、「河川」では行政側に立った判決を下したわけで、全国各地の水害訴訟の行方に大きな影響を与えるものと思われる。

河川管理や治水事業は、長い年月とばく大な費用を要する困難なものに違いはない。しかし、防災の手段、方法は総合的に講じられるべきものであることは論をまたない。判決後、国や大阪府が、「事業の計画的な推進」「流域の実態に即した総合的な施策の積極的推進」を図っていくとの談話を発表しているが、行政裁量権をあまりに広く認めることになっては住民の理解を得ることが難しくなろう。とりわけ都市災害の事例では、必ずといってよいほど、天災か、人災かの議論が起ってくる。行政の課題は、人災といわれるような要因をなくしていくことにあるのであって、各自治体はこの経験を他山の石として、市民の安全を守る施策の推進に一層努力すべきであろう。

■ ワンルームマンション

東京、大阪などの大都市やその周辺部を中心に急増を続けている、いわゆる“ワンルームマンション”は住宅に対する新しいニーズの現われともいえるが、管理体制や風紀、生活環境上の問題をめぐって付近住民とのトラブルが多発している。全国に先駆けて条例による建設規制を打ち出した兵庫県西宮市・尼崎市をはじめ東京都都区部などの自治体で規制策が講じられつつあるが、今後の動向が注目される。

大都市でワンルームマンションが本格的に売り出されたのは昭和52年頃から。平均的な物件は、“専用面積約15㎡、6畳の洋室1間にバス、トイレ、簡単なキッチン付きで、分譲価格は1,000万円前後”のものであり、54年度から57年度にかけては年間約5,000戸がコンスタントに供給されていた（専用面積30㎡以下のマンション着工数、建設省調べ）。しかし、58年度に入ってワンルームマンションの建設ラッシュが起り、4月—11月期だけで1万戸の大体を越え、前年同期比3.12倍という急成長をみせている。ちなみに57年度の建設戸数をみると5,693戸であり、58年11月までですでに前年実績の1.76倍に達している。

これほどの急増ぶりの背景には、設備の悪い民間木賃アパートからの住み替えや遠距離通勤者のホテル代わり、仕事部屋にといった当初のニーズに加えて、“リースマンション”としての新しい需要が急伸している点を見逃すことはできない。つまり、分譲価格が1,000万円程度と手軽なため、100万円程度の頭金だけで購入でき、あとは賃貸にしてその家賃収入でローン返済ができること、さらに、ローン返済額と家賃収入との差額は他の所得でカバーすることとなり所得税を少なくできることなど、投資対象及び節税対策という一石二鳥の効果を期待できることである。

<ワンルームマンション居住者像とその問題点>

「ワンルームマンション居住者の平均年齢は21.7歳。民間アパートからの転居組が多く、大半が入居マンションの居住性、立地条件に満足している」との調査結果が、

58年12月東京都下の“ワンルーム・リースマンション”の居住者101人を対象に実施した実態調査(建設省)で明らかになった。

調査結果によると、「入居者は男性75%、女性25%。年齢構成は『19—20歳』32%、『23—25歳』『26—30歳』各20%、『21—22歳』17%などで平均21.7歳。7割以上が25歳までの若者」で、「職業は会社員(O・L)が42%で最も多く、次いで学生30%、販売サービス業従業員4%、飲食・接客業従業員3%」と続き、「ワンルームに住む前の居住形態は民間アパート42%、親との同居30%、民間賃貸マンション12%、独身寮8%などで、親元を離れて移り住んだ学生を別にすると、民間アパートからの転居組が圧倒的に多い」という姿がうかがわれている(昭和59年2月4日『官庁速報』)。

ワンルームマンションの選択理由や満足度については、「通勤・通学先への交通の便が良い」「家賃が手ごろ」「立地場所のイメージが良い」「周辺環境が良い」などがあげられ、家賃の平均は5～6万円、狭い居住スペース(調査対象の7割が15㎡以下)や収納スペース、日当たりの悪さなどに不満を抱きつつも、総合的評価で25%が「満足」、50%が「やや満足」として、「やや不満」「不満」を大きく上回っている。

また、生活態様をみると、25歳までの若者が7割以上を占めているため、「ステレオ保有率が80%を超えている」が、帰宅時間は「午後8時までに帰宅する人が49%にすぎず、過半数が“夜型人間”。10人に1人は平均帰宅時間が午前0時を過ぎて」いるなど、モラトリアム世代の行動パターンが如実に描き出されている(以上前掲資料)。

こうしたワンルームマンションをめぐる問題は次の3点に要約できるであろう。

まず第1は、管理体制が不十分なことである。大半のミニマンションでは管理人をおいていないうえ、リースマンションでは所有者自身が住んでいないこともあり、トラブルを生じた場合の責任の所在が明らかにならない。また調査結果からもうかがえるように深夜騒音や、地域社会のルール無視などにより生活環境を乱すケースも少なからず起っている。

第2は、単身者用住宅とはいえ居住水準が低い点である。「量から質」への転換をめざす住宅政策に逆行するかの如く、国が目標としている平均居住水準29㎡の半分に過ぎないどころか、最低居住水準16㎡をも下回っているものが大半である。

第3には、所有形態からみて、将来老朽化した際の建て替えが難しいと考えられる上に、既成市街地の小さな土地に小規模ながら効率よく建てられるため、法令等の規制の網にかかりにくいけれども、周辺住民の日照、通風など住環境を損なうケースも少なくないことである。

<自治体の対応>

まず、条例による規制を予定している西宮市は、現在「市民の生活環境を守る条例・中高層建築物の建築に関する指導要綱」等で、高さ10mを超える建築物については敷地面積を500㎡以上（近隣商業・商業地域を除く）とすることや戸数の5分の1の駐車場設置、建築計画の公開及び市や近隣住民との事前協議などを義務づけている。改正案は、まず同条例の「中高層建築物」の要件に「地上階数が4以上のもの」を追加し

て、「高さが10mを超えるもの」とのいずれかに該当すれば中高層建築物として扱うこと、同条例施行規則では、家族用共同住宅（専有床面積25㎡以上）と単身者用共同住宅（同25㎡未満）とに区分し、いわゆるワンルームマンションも含めて規制することとし、この単身者用共同住宅では戸数の9分の1以上、また家族用共同住宅については3分の1以上の駐車場設置義務を課すこととした点などが主な内容である。これにより同市の中高層建築物の建築に関する指導要綱の適用を受ける対象がひろがり、同要綱により建築計画の公開及び市や近隣住民との事前協議などが義務づけられることとなった。条例改正案が3月市議会で可決されれば59年7月1日から施行する予定である。

東京下では杉並、中野の両区がすでに指導指針を策定して規制に乗り出しており、世田谷区でも指導要綱を制定し、3月から実施に踏みきっている。この要綱をみるとまず3階以上で15戸以上のワンルームマンションに適用され、区長との事前協議をはじめ、住戸の専用床面積を16㎡以上とするように規制されるなどが特徴で、そのほかに、常駐管理人の配置又は連絡先の明示を義務づけた外、設計者・建築主に①騒音対策 ②ゴミ処理 ③電波妨害対策 ④近隣の了解を得ること、など具体的な対応を求めている点が注目される。

一方、住民サイドからの行動として、大阪府南河内郡河南町の住民が、ワンルームマンションの建設を認めない町当局への対抗措置として、ごみの分別収集や広報紙の配布など町行政への協力拒否といった直接行

動に訴えているケースも報道されている。反面、名古屋市千種区西坂町1・2丁目の住民（67世帯）が、地区内の建築物は3階以下、ワンルームマンションお断りという内容の自主的な「建築協定」を市の条例に基づいて結び、市の認可をえて発効させるといった動きも出て来ている。

都市における若者向けの住宅政策の貧困

さは、単身者向けの賃貸住宅対策が、住宅金融公庫や住宅・都市整備公団の施策から抜けていることでも明らかであるが、良好な都市づくり、生活環境の保全、良質な住宅ストックの確保といった観点からも、国、自治体の積極的な取り組みが欠かせない問題である。

<はじめに>

この目録は、神戸の都市形成をさらに詳しく研究するための参考資料として作成した。都市の形成は、都市経済、人口、社会、市政のあり方などによって規定されるため、狭い意味での都市形成史関係文献だけでなく、比較的広く、神戸市政、統計、都市経済などに関する文献をも収録した。しかし、戦後は文献の量が膨大であるため、多くの文献を割愛せざるを得なかった。また、収録した文献の所在を明示することが必要であるが、時間の制約から断念せざるを得なかった。〈目録〉ことに『兵庫県公共図書館所蔵郷土資料総合目録』などで所在を確認して頂きたい。

<目録>

『神戸市史』（第1輯、2輯）には、編集に際して利用された文献・資料が参考書目として掲げられているが、かなりの部分が散佚しており、所在を確認できないている。現在利用可能なものを調査するには、前掲『兵庫県公共図書館所蔵郷土資料総合目録』をひもとくのが最も便利である。神戸市政に関しては、『図書目録』（神戸市会図書室）があり、また神戸市会図書室所蔵の文献は一般の閲覧にも供されている。戦前に刊行された図書目録として、『市政関係図書目録』（昭8、神戸市立図書館）があり、昭和戦前期の神戸市政において参考とされた文献や資料が掲載されていて興味深い。このほか、兵庫県政情報資料室も、多数の文献を所蔵しており、一般の人でも利用することができる。また、『日本地誌第14巻京都府・兵庫県』の巻末に詳細な参考文献リストが掲載されているし、『国

立国会図書館所蔵明治期刊行図書目録』や内閣文庫発行の各種の目録もある。

<市史・郷土史>

「兵庫ハ古ヨリ九州四国ノ船舶ノ輻湊スル所ニシテ北海ヲ廻航スルモノ亦錨ヲ此ニ卸シ商売頗ル繁華ナリトス神戸ハ本僅ニ神戸村外二村ノ地ニシテ戸數ハ三村ヲ合セテ千八百許而シテ其海岸ニハ唯數家ノ船具商店米商等アリテ実ニ荒涼ノ村市ニ過キサリキ然ルニ開港以来内外ノ諸人四方ヨリ蟻集シテ危橋灣口ニ林立シ白壁街頭ニ映帶スルノ壯觀ヲ呈セリ既ニ本年二月ノ調査ニ依ルニ（湊川以東）戸數九千五百廿三、人口二万九千〇九十六……」（『兵庫県勸業報告』第四号、明治12年10月）と伝えられるように、神戸は1868年の開港によって、兵庫津を中心とする封建都市から近代都市へと展開を遂げた。兵庫という古い核と神戸という新しい核を中軸にして都市形成が進

むことになる。神戸の都市形成史を概観するためには、『神戸開港三十年史』『神戸市史』（第1輯～3集）にあたらなければならぬ。これらが依拠した文献の中には散佚しているものもあり、これらの記述が残された唯一の記録となっているものもある。また、開港とそれに伴う外国人居留地の造成、生田川の付替、官設鉄道の敷設など明治10年位までの記録は『府県史料兵庫県史』が詳細であり、マイクロフィルムの形で出版されている。

神戸の都市経済の発展、人口の集中、広域行政の必要などから、神戸市は周辺町村を合併してきた。したがって、合併町村に関する文献にも目を通す必要があるが、『武庫郡誌』『有馬郡誌』などの郡誌類、『住吉村誌』『御影町誌』などの町村誌類が数多く出版されている。旧山田村等を除く武庫郡（明治29年、旧武庫郡と兎原郡、八部郡が合併）の地域は、早くから農業が衰退し宅地化が進むことになる。都市形成との関連で、町村合併がどのような論理で行われるかを探求することが重要であろう。たとえば市区改正調査委員会の段階では、都市としての一体的整備の必要から灘と須磨を合併する大神戸構想が提唱されている。

＜統計＞

人口や生産額を把握し、都市形成過程を厳密に把握するには、統計類の整備が不可欠である。しかし府県統計と異なり、大都市統計の場合、町村合併がかなり頻繁に行われているため、現在の市域を基礎にして統計数値を整理することは極めて困難な状

態にある。たとえば人口総数は比較的容易に把握できるが、年齢構成、職業別人口などになると大正9年の第1回国勢調査以前は現在の神戸市の市域でデータをそろえることはまず不可能に近い。したがって、より現実的には、都市化が進展する地域と純農村のデータを比較するといったアプローチがとられるべきである。なお、近代統計史一般については、『京都府統計史料集』が極めて有益な文献であり、この書によって基礎的概念をおさえる必要がある。

『神戸市統計書』が連続して刊行されるようになるのは明治38年からであり、それ以前のデータや合併町村に関するデータは、『兵庫県統計書』や『兵庫県勸業年報』（＜都市経済＞の項に収録）に記さなければならない。『兵庫県統計書』はマイクロフィルムで出版されており利用が便利になっている。もっとも『兵庫県統計書』は、昭和期になってはじめて産業に関する町村別データを掲載するようになっており、個々の町村については役場文書などでデータを拾わざるを得ないことがある。

なお、国勢調査に先行する都市人口調査として明治42年の神戸臨時市勢調査がある。神戸経済の発展によって神戸に膨大な人口が集中することになるが、それらがどこから、どのような理由で（農村の窮乏のためか、雇用機会を求めてかなど）、どのような形態（挙家離村か、農家の2、3男が単身でか）で都市に移住することになるのかについての調査がのぞまれている（昭和5年の神戸市民の出身地別調査では、中国、四国地方が多く、兵庫県内では淡路島からの来住者が多い。『兵庫統計』参照）。

農村から人口を排出する力と都市が人口を吸引する力の二つの側面から検討されることが必要であろう。

〈伝記・人名辞典〉

都市形成の政治過程を調べるためには、市長や政治家の伝記や人名辞典にあたるほか、日記なども入手することが要求される。しかし、現在のところ日記は皆無に近く、今後の発掘が待たれている。また政治家や行政担当者のヒアリングが必要であり、その実施と記録の発行がまたれる。

神戸市政について比較的面白いのは『神戸権勢史』、『神戸市長物語』であろう。特に後者は、初代鳴滝市長から黒瀬市長までをとりあげて、市長の選出過程、市長の出自、主要な事績、うら話し、人物評などが述べられている。また、『続神戸市長物語』（『神戸の歴史』7～9号）では、黒瀬以後の市長がとりあげられている。

なお歴代の市長で伝記が刊行されているのは勝田、小寺、原口の各市長である。神戸の都市政治はこれまで研究がほとんどなされておらず、本格的な調査が期待されている。

〈神戸市政〉

神戸市政に関する記録は、大区小区制期、三新法体制期のものが皆無に近い状態にある。市制施行以後の資料は、市会議事録など比較的残っているといえる。したがって、明治前期資料の調査収集が今後の大きな課題であろう。

市政に関する基本文獻としては、市会議事録、事務報告書、公報などをあげること

ができる。このうち公報は、大正10年から刊行されているが、戦時体制期、戦後の混乱期には、広報紙の性格をも兼ねたものとなっており、貴重な資料といえる。なお、戦後の混乱期は資料の少ない時期であり、戦災復興計画なども丹念な調査ができないでいる。これも市政担当者のヒアリングなどによって補充しておく必要がある。

〈市区改正・都市計画〉

資本主義の急速な発達に伴い、明治後期から都市への人口集中、市街地の過密化、無秩序な膨張など都市問題が顕在化してくるが、市街地が狭隘な神戸では、矛盾は一層深刻であったろう。明治45年には市区改正のための調査委員会の設置が市会で審議され、大正3年に「市区改正調査委員会」が設置された。この委員会での審議の結果をまとめたのが『神戸市区改正調査委員会及市区改正委員会業績概観』である。委員会の活動は多岐にわたり、道路の改良、鉄道高架問題、神戸電気会社の買収問題、市内北部開発調査、市域拡張、市区改正財源などに及んでおり、その後の神戸の都市計画の原型となったといつてよい。また、この委員会は市会議員を主体としたものであり、端的に地元意見を反映したものとなっているといえる。ついで、東京市区改正条例が神戸にも準用されることになるが、これに伴って設置された神戸市区改正委員会の記録は『神戸市区改正委員会議事速記録』に収められている。この委員会は中央主導の官治的委員会であった。都市計画法施行後については、『都市計画兵庫地方委員会議事録』などを参考にしなければなら

ない。都市計画史をふりかえるとき、何を目標にして計画が策定されるかが問題であろう。戦前期の神戸の都市計画の基本的な狙いは「都市と生産」との調和にあったといえることができる。たとえば、鉄道高架化にしても道路と鉄道とが平面交差しているため遮断時間が極めて長く、これが陸上交通にとって大きな桎梏となっていたのである。「都市と生産」との調和をめざす都市計画にあつては、当然生活環境の整備は、視野にはいらないか、または優先順位の低いものとならざるを得ない。ここに産業優先の都市形成の一端をみる事ができる。こうした観点からは、戦前期の神戸財界が都市形成についてどのような発言をするかが注意されなければならない(神戸商工会議所の意見は、『神戸商工会議所百年史』巻末の目録参照)。

〈港湾・開発〉

港湾史は『神戸開港百年史』に詳しくまとめられているし、刊行文献も多いといえる。ただ築港問題にしても建設史的側面ではなく、その政治過程を照射したのとなると極めて少ない。(わずかに内海孝「産業資本確立期の神戸築港問題」『神戸の歴史』7号をあげることができる位である。)市会議事録などの資料をも平行して読み込んでいく作業が必要であろう。また戦前期の港湾が神戸経済にどのような影響力をもっていたかについても検討されなければならぬ。

埋立、開発事業は、ごく大雑把に言えば戦前は民間主導、戦後は神戸市主導である。

といえるが、平坦地の少ない神戸で、フロンティアを埋立事業に求め自然の制約を開いたことは興味深い。戦前期の埋立事業は『市史』によるほか、各社の社史等によらねばならない。

〈交通〉

交通も比較的文献の豊富な領域に属している。官設鉄道、山陽鉄道の敷設が基幹線であるとする、明治後期から都市間鉄道(郊外鉄道)の発達が促され、阪神・阪急が建設される。市内交通では、市街鉄道が大いに紛糾した末、当初民営として発足し、大正期に市営になる。『日本私有鉄道史研究 増補版』(中西健一著)は、全国的視野から問題点の指摘を行っている。目録に掲げた文献以外では鉄道院資料、各私鉄の営業報告書などにもあたることが必要である。また私鉄は郊外地の開発の問題にも関連する。たとえば神有電鉄は神戸市内が人家稠密で市街が狭隘なため、鈴蘭台に住宅地を開発して収益をあげようとしたことなどである。なお、実現された計画のほかに、計画段階で挫折した数多くの鉄道建設の目論見があつたことにも注意しなければならない。これらは挫折した原因があると同時に、計画が策定される要因(当時の交通体系のうえでの)があつたからである。こうした点を含めて、鉄軌道と都市形成の関連が研究されねばなるまい。

〈水道・下水道〉

『神戸市水道誌』をはじめ、水道が比較的まとまった文献があるのに対し、下水道は全く文献が欠如しているといつてもよい。

ほどである。神戸における下水道の嚆矢は居留地の下水道（これは日本でも最初だといわれるが）であるが、これについても、資料の発掘は進んでいない。ただ居留地の下水道の遺構（現在でも下水道としての機能を果たしているといわれている）は残存しており、この面からのアプローチは可能である。いずれにしても、神戸の下水道史の本格的な調査が待たれる。なお、上下水道は都市の衛生にも密接に関連する。『神戸市伝染病史』は、水道敷設によって、赤痢など消化器系の伝染病が大幅に減少したことを記録している。

＜道 路＞

道路もまとまった文献が少ない。『府県史料兵庫県史』は、明治初年の道路工事が兵庫県庁主導・民費負担の形で実施されたことを明かにしている。明治10年代の後半位から宅地価格の上昇に着目した地主が、自らの負担で道路整備を行ったりする。明治後期になると耕地整理という手法を借用して道路整備が行われるようになる（たとえば西部耕地整理組合、西灘耕地整理組合など）。そうして市区改正、都市計画の時代にはいり、都市計画事業として道路が整備されていく。なお、市街鉄道の敷設が道路改良に大きな関係を有していたことにも注意されるべきであるが、神戸は市街鉄道の敷設が遅れたため、大阪、京都に比べると道路整備は、その当時は立ち遅れていた。

＜外国人居留地＞

外国人居留地の都市形成過程は、明治初年、神戸で発行された英字新聞に掲載され

ている「居留地会議」の議事録によってある程度把握することができる。この会議では、下水道、街路樹、街路の舗装、工事費の負担、居留地の運営方法などが議論されている。ただ惜しいことに、英字新聞を創刊から廃刊までは揃えることができない。所在を確認できているのは、別項＜新聞＞の項に記載したものに限られている。このほかの基本文献は「ディレクトリー」である。これは在留外国人の人名録であって、これによって誰（商社等を含めて）がどの区画に住んでいたかなどを把握できる。「ディレクトリー」の利用によって、居留地の商業活動、文化活動の変遷を跡づけることも可能だろう。さらに「コマーシャル・レポート」(British Parliamentary Papers 所収)が居留地史研究の基本文献である。これは各開港場のイギリス領事が本国に宛てた商業報告であるが、その中では都市形成に関する報告も付随的に行われている。なお、居留地史の通史としては、『神戸外国人居留地』（ジャパン・クロニクル紙ジュビリーナンバーの邦訳）をあげることができる。

神戸外国人居留地は近代神戸の都市形成の原点となったといわれるが、実際そのような影響力があったのかどうか、実証的研究はほとんど行われておらず、今後の研究課題として残されている。

＜都市経済＞

神戸の都市経済の変遷を要領よくまとめたものは『神戸商工会議所百年史』である。居留地の設定と外国貿易、造船・マッチなどの産業の勃興などが平易に描かれて

いる。この目録では、過去の神戸市の刊行文献を中心として都市経済関係文献を採録した。神戸は、戦前においては神戸経済の活力を背景として都市形成が行われたといつてよい。なお、造船、マツチ、ゴムなどはかなりまとまった研究があり、これらの産業と都市形成との連関を分析することが可能である。

〈都市社会〉

都市社会については、まとまった資料はない。おそらく新聞がもっともよい資料であろうが、これまで都市社会史という視点から神戸の新聞を本格的に調査したものはない。戦前における神戸は、最も急速に膨張した都市であり、必然的に貧困、失業などの社会問題が他の都市より増幅された形で発生した。また居留地の設定によって外国文化が流入し、さらに湊川の付替によってできた新開地では、庶民文化が開化した。社会政策（たとえば不良住宅の改良）や娯楽（たとえば余暇施設の配置）と都市形成の関連をつかむことも重要であろう。

〈おわりに〉

戦前期神戸の都市形成過程をみると、第一にそれが都市の産業ブルジョアジーの意向を反映し、神戸市政がいわば総資本の意思を体現したものであるのか、それとも都市官僚が相対的に独自性をもち、一定の政策を実行しえたのか、あるいは中央政府の意思が貫徹されるのか、これらの諸要因が複雑に絡みあって実際の政策決定がなされるのかは、ここに掲げた文献の総合的な検討を必要としよう。第二に、戦前と戦後

の連続、非連続の問題がある。戦前において計画された都市計画は戦災復興計画を経て、高度成長期に実現されることになる。この意味で、戦後の都市計画は戦前を継承している。しかし、都市計画の目標とか、計画高権の所在といった問題を考えるとき、非連続性の面もまたかなり多くあるといえる。第三に、横浜、大阪、京都、上海などの都市形成と神戸の都市形成とを比較することである。これによって神戸の都市形成の特色が、より浮きばりにされるであろう。

第四に都市と農村との関係が問題である。農業部門は一般に労働力、資本の供給という形で経済発展に貢献したといわれるが、神戸の都市形成では、農村は戦後宅地の供給源として大きな役割を果たすことになる。第五に、都市形成に必要な費用なり財源の問題がある。湊川の付替は工事費を廃川敷の売却益でまかなう形で、民間の会社が行った。神戸の築港は官費で実施されたが神戸市も一定の負担をした。神戸電気会社を巨額の費用を投じて買収したが、費用の大きさに驚くよりも、当時の電気事業が高収益事業であり、その収益で買収金額を十分償還しえたとみるべきであり、そこに鹿島市長の英断があった。さらに都市計画事業の財源として受益者負担金がどの程度充当されていたのかなどの問題が解明されなくてはならないだろう。さいごに、この目録では行政文書を全く採録できなかったことをお断りしておく。また個別研究についてもリストをあげることが必要であるが、これもほとんど掲載することができなかった。他日目録を改める機会があれば、より完全なものにしていきたい。

I 総記

I-1 目録

神戸高等商業学校図書館図書総目録 明治44年6月10日現在	神戸高等商業学校図書館		明治44年
市政関係図書目録	神戸市立図書館		昭和8年
神戸開港・居留地・神戸村資料目録	神戸市立図書館		昭和45年
郷土関係資料目録 1~11集	明石工業高等専門学校		昭和46年~
兵庫県県政情資料室資料目録	兵庫県県政情報資料室		昭和48年
兵庫県立図書館郷土資料目録 昭和50年11月30日現在	兵庫県立図書館資料課		昭和51年
図書目録 自昭和23年6月 至昭和54年4月	神戸市会図書室	神戸市会事務局	昭和54年
兵庫県公共図書館所蔵郷土資料 総合目録	兵庫県図書館協会	ジュンク堂書店	昭和57年

I-2 市史・郷土誌

府県史料兵庫県史 (マイトロフィルム) (雄松堂書店)

- (1-4) 政治之部 県治 (5) 同 拓地
- (6-10) 同 刑賞 (11-12) 同 賑恤 (13) 同 祭典
- (14-15) 同 学校・病院 (16) 同 駅通 (17) 同 警保
- (18) 同 騒擾・時疫 (19-20) 制度之部 租法 職制
- 兵制 刑法 会計 政治之部 勸農 工業 賑恤 戸口 駅通
- 忠孝節義 (21-22) 制度之部 禄制 兵制 (23) 同 刑法
- (24-27) 同 禁令 (28) 同 会計 (29-33) 政治之部 工業
- (34) 同 県治 民俗 戸口 勸農 忠孝節義 官員履歴

神戸開港三十年史 乾坤 村田 誠 治 神戸開港三十年 明治31年
記念会
神戸市史 (第一輯) 神戸市 大正10-11年

- (1) 本編総説 (2) 本編各説
- (3) 別録 1 (4) 別録 2
- (5) 資料 1 (6) 資料 2 (7) 資料 3
- (8) 年表 書目 索引 (9) 附図

神戸市史 (第二輯) 神戸市 昭和12年

- (1) 本編 (2) 別録 (3) 附図
- 資料 年表 書目 索引 編纂

顛末

神戸市史第三集

- [1] 行政編 [2] 社会文化編
[3] 産業経済編 [4] 年表索引編

武庫郡誌
垂水村誌
西灘村史
明石郡役所事績綱要
兵庫県郡役所事績録 上中下
有馬郡誌

御影町誌
住吉村誌
有野村誌

本山村誌
魚崎町誌

兵庫県百年史
兵庫県史 1-5巻, 別巻

須磨

垂水の歴史
生田いまむかし

ながたの歴史
なだ

I-3 統計

兵庫県統計書 明治6～
(マイクロフィルム)
神戸市役所統計表

神戸市

武庫郡教育会
垂水村役場
西岡安左衛門
兵庫県明石郡役所
兵庫県
山脇延吉

御影町
谷田盛太郎
有野村誌
編集委員会

本山村誌
編集委員会
魚崎町誌
編集委員会

兵庫県史
編集委員会
兵庫県史
編集委員会

須磨神戸市編入
50周年記念誌
編集委員会

垂水区
生田区振興連絡
協議会

長田区
灘3ヶ町村神戸
編入五十周年記
念行事協賛会

西灘村役場

有馬郡誌編纂管
理会

住吉学園

有野解村処理委
員会

弘文堂

兵庫県

兵庫県

昭和46年

昭和50年

昭和52年

灘区役所

昭和54年

昭和40-
43年

大正10年

大正12年

大正15年

大正15年

昭和2年

昭和4年

昭和11年

昭和21年

昭和23年

昭和28年

昭和32年

昭和42年

昭和44年

—57年

昭和45年

昭和46年

昭和50年

昭和52年

昭和54年

兵庫県 雄松堂書店

神戸市

明治26年

第1回神戸市統計一斑	神 戸 市	明治36年
神戸市統計書 明治38年～	神 戸 市	明治38年～
神戸臨時市勢調査願末	神 戸 市	明治42年
神戸臨時市勢調査要計表		
国勢調査報告 大正9, 14, 昭和5, 10, 15, 25, 30, 35, 40, 45, 50, 55年	内閣統計局(総 理府統計局)	
国勢調査事務経過概要	神 戸 市	大正9年
神戸市国勢調査報告	神 戸 市	大正14年
国勢調査事務概要	神 戸 市	昭和5年
兵庫統計 第2, 5～8, 11, 14, 16～18, 20	兵 庫 県	昭和6, 7年
労働統計実地調査 第4回	神戸市社会課	昭和9年
神戸市産業統計要覽	神戸市経済部 産業研究所	昭和14年
統計神戸(1号～446号)		昭和22年～
1号～56号 統計情報		
57～315号 統計月報		
316号～ 統計神戸		

1-4 伝記・人名辞典

(兵庫県)貴族院多額納税者議員
互選人名簿(明治23年, 大正14年,
昭和7, 11, 12年)

兵神紳商列伝	大 賀 常 吉		明治23年
兵庫県人物評	公 評 教 史	神戸同盟出版社	明治25年 —29年
兵庫県代議士候補人物公評録	藤 井 公 平 等	大 東 社	明治31年
兵庫県管内紳士録	木 内 英 雄		明治39年
神戸紳士録	木 内 英 雄	神 戸 紳 士 録 所	明治44年
現代兵庫県人物史	田 住 豊 四 郎	兵 庫 県 友 社	明治44年
兵庫県代議士候補者人物評	田 住 豊 四 郎	兵 庫 県 友 社	明治45年
神戸権勢史	本 郷 直 彦		大正2年
兵庫県人物列伝	山 内 青 溪	我 親 社	大正3年
兵庫県官民肖像録	富 谷 益 蔵		大正7年
神戸市長物語	伊 藤 貞 五 郎		大正14年
兵庫県議員総覽	前 田 徳 蔵	盛 弘 社	昭和9年

神港人物太平記	川畑伊太郎	新人物評論社	昭和9年
兵庫県人名鑑	本郷直彦	神戸新聞通信社	昭和11年
神戸倶楽部沿革史	物集伴次郎	神戸倶楽部	昭和13年
兵庫県近世五十傑伝	藤本亮助		昭和26年
得山翁小傳録(神戸市長勝田銀次郎)	得山会		昭和30年
小寺謙吉先生小伝	小寺謙吉先生 小伝委員会		昭和37年
兵庫県人物事典 上・中・下	のじぎく文庫		昭和41年 —43年
郷土百人の先覚者	兵庫県教育委員 会		昭和42年
森垣亀一郎伝	森垣博士功績 顕彰会		昭和42年
評伝 勝田銀次郎	青山学院資料 センター	学校法人 青山学院	昭和55年
技術に生きて 原口忠次郎伝	原口忠次郎 顕彰会		昭和58年

I-5 その他

神戸名勝絵図	柴田正	熊谷久栄堂	明治19年
神戸酒港兵庫之都	横田孝史		明治24年
西摂大観 上下 郡部	仲彦三郎	明輝社	明治44年
神戸開港五十周年記念写真帳	神戸市		大正7年
兵庫県政友本党沿革史	竹内周蔵		大正14年
神戸郷土地理概説	山崎正男	神戸市	昭和2年
六甲	竹中靖一		昭和8年
神戸地誌	上月順治	宝文館	昭和9年
玉津村勢を語る	玉津村		昭和11年
神戸物語 神戸市史概説	岡久渭城		昭和17年
大神戸	神戸市教育研究 所		昭和29年
葺合懐古三千年史	太田徹三		昭和30年
神戸開港100年の歩み	神戸市		昭和42年
神戸史話	落合重信 基		昭和42年
こうべ元町 100年	野網敏一		昭和46年
兵庫探検 (1) 歴史風土 (2) 統歴史風 土 (3) 民俗 (4) 自然 (5) 近現代 (6) 総集編	神戸新聞社 学芸部		昭和46年 —56年

日本地誌 第14巻 京都府・兵庫県	日本地誌研究所	二宮書店	1973 (昭和48年)
神戸の歴史 古代から近代まで	落合重信	後藤書店	昭和50年
神戸の町名	のじぎく文庫		昭和50年
兵庫県八部郡地誌	落合重信解説	後藤書店	昭和52年
明治大正図誌4 横浜・神戸	土方定一 坂本勝比古	筑摩書房	昭和53年
兵庫の川筋	兵庫県民サービスセンター		昭和54年
写真集 明治大正昭和 神戸	荒尾親成	図書刊行会	昭和54年
地名にみる生活史	落合重信	神戸新報社	昭和56年
酒のふるさと・灘の酒蔵 東灘・灘酒蔵地区伝統的建造物群調査報告書	神戸市		昭和56年
神戸市小字名集	落合長雄		昭和56年
兵庫県大百科辞典 上下	兵庫県大百科辞典刊行委員会	神戸新聞出版センター	昭和58年

Ⅱ 市 政

神戸市会会議録			明治22年～
兵庫県地方財政法規	兵庫県内務部		明治30年
神戸市例規類集 明治32, 39, 42, 43年	神戸市		
神戸市大阪市ペスト病調査報告	内務省		明治32年
兵庫県財務法規	前川万吉		明治35年
兵庫県議会史	兵庫県議会議務局		明治37～ 昭和48年

第3輯までの書名:兵庫県会史

- [1] [1輯] (明治12年—35年)
- [2] [1輯] 附録 歳入歳出予算及決算 [3] 2輯上(明治35年—大正10年) [4] 2輯下 [5] 3輯1巻上(大正11年—昭和5年) [6] 3輯1巻下 [7] 3輯2巻(昭和6年—11年) [8] 3輯3巻(昭和12年—20年) [9] 4輯1巻(昭和20年—26年) [10] 4輯2巻(昭和26年—34年) [11] 4輯別巻 財政資料編

神戸市財政要覧 明治39, 41—43年, 大正5年, 昭和10, 12, 13, 18年	神戸市	
神戸税務監督局管内税務一斑 明治40年度	神戸税務監督局	明治41年
築港公債募集始末	神戸市	明治42年
神戸市事務暦	神戸市	明治45年
兵庫県ベスト流行史 上下	兵庫県警察部	明治45年
神戸市事務報告書(神戸市業務報告 書) 明治45年~	神戸市	
神戸区教育沿革史	神戸小学校開校 30年記念祝典会	神戸小学校 大正4年
神戸区有財産沿革史	神戸市神戸区	大正8年
神戸市財政ノ前途ニ就テ	岡崎忠雄	大正13年
神戸市民読本	神戸市	大正14年
神戸市伝染病史	神戸市衛生課	大正14年
神戸市政一斑(草稿)	神戸市	昭和6年
観艦式記念海港博覧会誌	神戸博覧会協会	昭和6年
神戸市政大観	大住栄吉	昭和8年
神戸市略解	神戸市文書課 公報係	昭和9年
消防史 東消防署管内	東消防署	昭和10年
神戸市衛生施設要覧	神戸市衛生課	昭和11年
市の黎明(神戸市民と特市問題)	兵庫県都市 研究会	昭和11年
神戸市政批判	武庫山人 盛弘社	昭和14年
兵庫県三部経済制度廃止促進運動記録	兵庫県町村長会	昭和16年
神戸区有財産沿革史	神戸市神戸財産 区	昭和16年
執務提要	神戸市	昭和16年
神戸市厚生施設概要	神戸市厚生局	昭和17年
神戸大港都建設調査委員会議事速記録	神戸市	昭和17年
区政事務指針	神戸市	昭和17年
神戸市清掃事業概要 昭和18年度	神戸市厚生局	昭和18年
兵庫県下戦災都市戦災状況復興 状況調査	兵庫県商工経済 局	昭和20年
Final Reports of the United States Bombing Survey (1945~1947)		

The United States Strategic Bombing Survey; Field Report Covering Air Raid Protection and Allied Subjects in Kobe, Japan			1947 (昭和22年)
The United States Strategic Bombing Survey; Effects of Air Attack on Osaka-Kobe-Kyoto			1947 (昭和22年)
Military Government Activities Report 1947-1949	Hyogo Military Government Team		
神戸市行政調査委員会報告書(1, 2)	神戸市		昭和25年
日本貿易産業博覧会神戸博会誌			昭和25年
外資による事業計画概要	神戸市		昭和26年
行財政審議会参考資料	神戸市行財政審議会		昭和27年
神戸市警察史	神戸市警察史編集委員会	神戸市警察部	昭和31年
第11回国体記念誌	神戸市		昭和31年
神戸市組織図	神戸市		昭和32年一
神戸市の適正区域考察についての調査資料	神戸市		昭和34年
神戸のあゆみ/市制70周年記念	神戸市		昭和34年
兵庫県市町村合併史(上, 下, 附図)	兵庫県総務部	兵庫県	昭和37年
神戸市行財政制度の改革に関する報告書	神戸市行財政審議会		昭和37年
神戸市教育史 第1集, 2集	神戸市教育史編集委員会		昭和39年 - 41年
神戸市総合基本計画	神戸市		昭和40年
神戸市市政専門委員会報告書	神戸市市政専門委員会	神戸市	昭和41- 57年

〔40年度〕 土木・都市計画 〔42年度〕
 宅地災害防止のための法制化の意見に
 ついて 〔44・45年度〕 神戸市における
 住宅政策の方向 〔46年度〕 神戸市余暇
 施設基本計画 〔47年度〕 市民文化の創
 造—都市行政と文化の接点— 〔48・49
 年度〕 市民のための都市交通 〔51・52
 年度〕 産業と市民生活 〔53・54年度〕
 神戸の国際性 〔55年度〕 神戸の母都市機能

過密都市への挑戦	原口忠次郎	日本経済新聞社	昭和43年
神戸市会史〔1〕明治編〔2〕大正編 〔3〕昭和編(1)〔4〕昭和編(2)	神戸市会事務局		昭和43年 —50年
西北神人文調査〔西神編〕	神戸市企画局調査部		昭和43年
衛生局のあゆみ	神戸市衛生局保健課		昭和44年
兵庫県警察史〔1〕前史編〔2〕明治 大正編〔3〕昭和編	兵庫県警察本部		昭和45年 —50年
市民都市論	宮崎辰雄	日本評論社	昭和46年
市政白書 1971, 72, 73, 77, 79, 83年	神戸市		
市民都市の創造	宮崎辰雄	勁草書房	昭和48年
人間環境都市への実践	宮崎辰雄	日本評論社	昭和48年
神戸市行財政制度調査会報告書 “大都市財政の再建”			昭和49年
神戸市行財政制度調査会報告書 “都市行政適正化への課題”			昭和50年
新神戸市総合基本計画	神戸市企画局		昭和51年
都市経営の理論と実践	神戸都市問題研究所		昭和52年
神戸市行財政改善委員会報告書 “都市行財政運営の近代化”			昭和52年
神戸市都市制度調査会報告書 “都市行政における責任と協力”			昭和53年
神戸消防のあゆみ—自治体消防発足 30周年記念—	神戸市消防局		昭和53年
コミュニティ行政の理論と実践	神戸都市問題研究所		昭和54年
都市の経営	宮崎辰雄	日本経済新聞社	昭和54年
神戸市都市制度調査会報告書 “地域生活施設の市民的利用”			昭和54年
神戸市都市制度調査会報告書 “地域生活行政の拡充”			昭和55年
神戸市行政改善検討委員会提言			昭和56年
神戸ポートアイランド博覧会公式記 録	神戸ポートアイ ランド博覧会協 会		昭和57年
神戸市の衛生組合について	神戸市		昭和戦後

Ⅲ 都市形成

Ⅲ-1 市区改正・都市計画

市区改正ニ関スル建議	神原守文	大正3年
神戸市区改正委員会議事速記録	張野、廣敷	大正8年
神戸市都市計画調査概要	神戸市都市計画部	大正11年
都市計画兵庫地方委員会議事録 5~9, 11~22	都市計画兵庫地方委員会	大正11— 昭和11年
神戸市区改正調査委員会及市区改正 委員会業績概観	神戸市都市計画部	大正12年
神戸市都市計画区域調査	神戸市都市計画部	大正12年
市街区画及高架線ニ関スル調査	神戸市都市計画部	大正12年
神戸市縦貫高架鉄道ニ関スル諸問題	神戸市都市計画部	大正12年
神戸市都市計画調査参考資料	神戸市都市計画部	大正12, 14年
神戸市西部耕地整理組合誌	神戸西部耕地整理組合	大正14年
調査彙報 大正14, 15年, 昭和2年	神戸市都市計画部	大正14— 昭和2年
山地開発ニ関スル調査及計画 第一輯	神戸市都市計画部	昭和3年
神戸西部耕地整理組合理業報告	川嶋右次	昭和9年
神戸市都市計画第三期事業前期工事 報告書	神戸市土木部	昭和10年
神戸市西灘耕地整理竣工記念	神戸市西部耕地整理組合	昭和12年
神戸市復興計画資料集	神戸市復興本部	昭和22年
復興誌	兵庫県土木部計画課	昭和25年
神戸戦災復興誌	神戸市	昭和36年
都市改造の歩み 土地区画整理 審議会記念	神戸市	昭和37年
神戸市背山総合開発計画	神戸市調査室	昭和37年
白川合のあゆみ	白川土地区画整理組合	昭和46年
戦災復興 都市改造から環境改善ま で(戦後の区画整理の歩み)	神戸市都市計画局	昭和50年

吉田森友のあゆみ 神戸市玉津土地 区画整理事業の記録	神戸市玉津土地 区画整理組合	昭和53年
都市計画事業のあゆみ	神戸市	昭和57年
神戸市都市景観形成基本計画	神戸市	昭和57年
Ⅱ-2 港湾・開発		
神戸築港調査書	神戸築港調査事 務所	明治32年
神戸築港調査に係る事務要領	神戸築港調査事 務所	明治32年
神戸税関沿革史	横浜税関	明治37年
神戸港ノ現状及改良策	水上浩躬	明治39年
神戸税関工事計画技術協議会議事述 記録	大蔵省	明治40年
神戸築港問題沿革誌	佐藤勝三郎 神戸市	明治41年
神戸港勢一斑 大正1-2, 7-8, 10-11年	神戸市	
神戸港大観 大正12年-昭和15年 昭25-	神戸市	
神戸税関新設備報告 附図	大蔵大臣官房臨 時建築課神戸出 張所	大正12年
神戸港史	神戸水上警察署 辛酉会	大正13年
日本の港湾	日本港湾協会	大正14年
神戸税関海陸運輸連絡設備概要	大蔵大臣官房臨 時建築課	大正15年
日本築港史	広井勇	昭和2年
神戸港概観	神戸税関	昭和4年
神戸税関沿革略史	神戸税関	昭和6年
神戸港振興基調	神戸商工会議所	昭和13年
日本港湾修築史	日本港湾協会	昭和26年
神戸港港湾計画書	神戸港港湾管理 者	昭和35年
神戸港史概説	神戸市港湾総局	昭和36年
神戸の埋立	神戸市	昭和42年
神戸港港湾改訂計画書	神戸港港湾管理 者	昭和42年
鶴甲山の工事	神戸市臨海開発 局	昭和43年

神戸開港百年史〔1〕建設編 〔2〕港勢編	神戸開港百年史 編集委員会	神戸市	昭和45年 -47年
ポートアイランド 海上文化都市建設の十五年	ポートアイランド建設史編集委員会	神戸市	昭和56年
山、海へ行くー須磨ベルトコンベヤの記録	神戸市開発局		昭和56年
六甲山海へ翔ぶ ポートアイランド誕生記	日本経済新聞神戸支社	日本経済新聞社	昭和56年

Ⅱ-3 交通

電気事業市営ニ関スル要領	神戸市		大正5年
神戸市電気事業買収顛末	神戸市電気局		大正6年
電気事業報告書 大正6~昭和16年	神戸市電気局		
神戸市電気事業要覧 第1~16回	神戸市電気局		大正8~ 昭和13年
日本鉄道史 上篇 中篇 下篇	鉄道省		大正10年
神戸市街電気鉄道速成陳情書	神戸市電第三期線促進林田同盟会作成		大正11年
市営二十年	神戸市電気局		大正12年
十年間の神戸市電気事業	神戸市電気局		昭和2年
神戸電気株式会社沿革小史	小西池 徹		昭和4年
明治前期財政経済史料集成 第十七卷	大内兵衛・土屋喬雄	改造社	昭和6年
阪神急行電鉄二十五年史	吉原政義	阪神急行電鉄	昭和7年
神戸市電気局事業概要	神戸市電気局		昭和11年
神戸市内高架線史	阪神急行電鉄		昭和11年
配電事業出資記念誌	神戸市電気局		昭和17年
大阪鉄道局史	大阪鉄道局文書課		昭和25年
社会科資料集 交通編	神戸市教育研究所		昭和25年
国鉄阪神間の80年	大阪鉄道管理局		昭和29年
輸送奉仕の五十年	阪神電気鉄道		昭和30年
神戸駅史	神戸駅		昭和32年
神戸市交通局四十年史	神戸市交通局		昭和33年
京阪神急行電鉄五十年史	京阪神急行電鉄		昭和34年

さよなら神戸市電	神戸市交通局	昭和46年
神戸市電物語	神戸新聞社会部	昭和46年
山陽電気鉄道65年史	社史編集委員会	昭和47年
新幹線十年史	日本国有鉄道新幹線総局	昭和50年
神戸電鉄五十年のあゆみ	神戸電気鉄道	昭和51年
車窓 創業60周年記念特集号	神戸市交通局	昭和52年
神戸高速鉄道のあゆみ	記念誌編集委員会 神戸高速鉄道	昭和53年
日本私有鉄道史研究 増補版	中西健一 ミネルヴァ書房	昭和54年
神戸市高速鉄道西神線(名谷～新長田間)工事記録	神戸市交通局	昭和54年
神戸交通労働運動史 戦前編	組合史編集委員会 神戸交通労働組合	昭和55年
明治期鉄道史資料 第二集(3) 社史(3)-Ⅰ	野田正穂・原田勝正・青木栄一 日本経済評論社	昭和55年
神戸市交通局六十年史	神戸市交通局	昭和56年
神戸新交通ポートアイランド線建設誌	神戸市企画局新交通建設部	昭和56年

Ⅲ-4 上下水道

神戸市水道敷設方策	桃木武平	明治26年
神戸市水道弁惑論	友成徳次郎	明治26年
神戸市水道事業報告 自明治二十九年七月至明治三十一年三月	神戸水道事務所	明治31年
神戸市水道略誌	神戸市水道事務所	明治33年
神戸市水道誌	神戸市	明治43年
神戸市水道拡張計画概要	神戸市水道拡張部	大正3年
神戸市水道拡張誌 上下 附図	神戸市	大正11年
神戸市下水道調査	神戸市都市計画部	大正12年
神戸市水道拡張誌 上下	神戸測候所	昭和2年
神戸市下水道調査設計報告	神戸市都市計画部	昭和4年
神戸市水道七十年史	神戸市水道局	昭和48年
神戸市将来水需要量計量分析結果報告書	神戸都市問題研究所	昭和54年

神戸市の水道 80年のあゆみ —神戸市水道給水開始80周年記念—	神戸市水道局	昭和56年
神戸市内の家庭及び事業所の水使用 の実態及び将来動向に関する調査報 告	神戸都市問題研 究所水使用研究 会	昭和57年

Ⅲ-5 道路

神戸都市計画事業第一期道路改設願 末	神戸市都市計画 部	大正14年
神戸都市計画街路網計画説明書	神戸市都市計画 部	昭和2年
神戸都市計画事業第二期道路改設大 要	神戸市都市計画 部	昭和4年
諏訪山線道路新設工事報告 失業応 急山地開発	神戸市土木部	昭和11年
再度公園道路新設工事報告	神戸市	昭和12年
道路交通情勢調査書	神戸市土木部庶 務課	昭和16年
神戸の道路	神戸市土木局	昭和37年
六甲へのみち 裏六甲有料道路完成 記念号	神戸市	昭和37年
新しい道 阪神高速道路公団10年史	阪神高速道路公 団	昭和47年
新神戸トンネル工事誌	神戸市道路公社	昭和56年
神戸市有料道路物語	神 生 秋 夫	昭和57年

Ⅲ-6 災害・防災

神戸市風水害誌	神戸市	昭和10年
阪神地方水害記念帳	保々隆 矣 甲南高等学校	昭和13年
神戸市災害復興計画資料	神戸市	昭和13年
神戸市復興委員会議事速記録	神戸市	昭和13年
神戸市水害誌 同附図	神戸市	昭和14年
神戸区水害復興誌	神戸区復興委員 会	昭和14年
湊区水害誌	湊区役所	昭和14年
篠原水害誌	松本米太郎 篠原協議会	昭和14年
治水の根本策と神戸市背山に就て	本多静六 神戸市	昭和14年

昭和13年大水害誌	住吉村		昭和14年
本山村水禍録	本山村		昭和15年
昭和13年阪神地方大洪水と其の後の復興概要	建設省		昭和26年
兵庫県災害誌	兵庫県, 兵庫海洋气象台	兵庫県自治協会	昭和29年
36. 6豪雨による背山(市有地)の山崩れ調査報告	神戸市		昭和36年
傾斜地における土木工事の規制概要	(神戸市)建設局土木部緑地砂防課		昭和37年
昭和42年7月豪雨による被害状況と災害対策の概要	神戸市		昭和42年
神戸市六甲山系水害対策審議会議事録	神戸市六甲山系水害対策審議会		昭和42年
六甲山系水害対策に関する答申書(案)	神戸市六甲山系水害対策審議会		昭和42年
六甲山を切る 水禍の根源にメス	毎日新聞神戸支局	中外書房	昭和44年
六甲三十年史	建設省近畿地方建設局六甲砂防工事事務所		昭和49年

Ⅱ-7 地図

Plan of the Foreign Settlement of Kobe	J. W. Hart		1870 (明治3年)
Plan of the Foreign Settlement of Kobe	J. W. Hart		1872 (明治5年)
兵庫神戸市街之図	藤井忠弘		明治10年
神戸居留地坪数之図			[明治期]
兵庫市街之図	栗田福三郎		明治13年
兵庫神戸実測図	地理局測量課		明治14年
京阪地方仮製式萬分巻地形図 神戸兵庫近傍 24面組 明治17~22年測図	参謀本部陸軍部測量局		
和英詳密 神戸市全図	田名瀬昇蔵	吉岡平助支店	明治24年
神戸市実用新図	藤田義造製図	熊谷幸介	明治35年
2万分1地形図	国土地理院(陸地測量部)		

[西宮] 明治42年測 明治44年発行

[御影] 明治43年測 明治44年発行

〔神戸〕 明治43年測 大正2年発行
 〔須磨〕 明治43年測 大正2年発行
 〔舞子〕 明治43年測 大正2年発行
 〔前開〕 明治43年測 大正2年発行
 〔有馬〕 明治43年測 明治44年発行
 〔丹生山〕 明治43年測 大正2年発行
 〔押部〕 明治43年測 大正2年発行
 5万分1地形図

国土地理院（陸地測量部）

〔大阪西北部〕 大正3年発行
 〔神戸〕 大正3年発行
 〔須磨〕 大正3年発行

2万5千分1地形図

国土地理院（陸地測量部）

〔神戸首部〕 大正12年測 昭和2年発行
 〔神戸南部〕 大正12年測 大正15年発行
 〔須磨〕 大正12年測 昭和2年発行
 〔前開〕 大正12年測 大正15年発行
 〔西宮〕 昭和7年測 昭和11年発行

神戸市街全図	和楽路屋	大正8年
神戸都市計画街路図	都市計画兵庫地方委員会	昭和2年
神戸市街新地図	大淵善吉 巖々堂旅行案内部	昭和3年
神戸市街地図	神戸光村印刷	昭和8年
大神戸市景観図	神戸又新日報社	昭和10年頃
神戸市街図	和楽路屋	昭和12年
六甲山頂明細地図	為定重行 親交社	昭和13年
神戸市市場分布図	光村印刷	昭和初年
神戸都市計画地域指定参考図		戦前
復興神戸市都市計画図 附戦災焼失区域図	神戸市復興本部	昭和21年
神戸都市計画図	神戸市建設局計画課	昭和28年

Ⅷ-8 外国人居留地

神戸開港・居留地・神戸村資料

明治初年

兵庫裁判所文書集			1871—72 1882—84
Japan Gazette, Hong List and Directory			1872, 1875—78
The Japan Directory			1879—19 23
Jubilee Number 1868~1918	ジャパ・クロ ニクル		大正7年
List of Persons Buried At Ono Foreign Cemetery Kobe (1867~1922)	Kobe International Committee		1930
永代借地制度解消記念誌	永善借地制度解 消善後措置連絡 会	皇国青年教育協 会	昭和18年
神戸外国人居留地と J. W. ハートの 地図について	坂本勝比古	神戸ライオンズ クラブ	昭和42年
旧条約下に於ける開市開港の研究	大山 梓	鳳 書 房	昭和42年
British Parliamentary Papers	Irish University Press		1971
ジャパ・クロニクル紙ジュビリー ナンバー 神戸外国人居留地	堀博・小出石史 郎共訳	神戸新聞出版 センター	昭和55年
初期日本関係アメリカ議会資料 (マイクロフィルム)		雄松堂書店	

Ⅱ—9 公園

公園及遊園の設備	森垣亀一郎	神戸市都市計画 部	大正12年
神戸市公園概況 昭和12年1月現在	神戸市観光課		昭和12年
神戸市公園関係規則一覧	神戸市経済部		昭和14年
六甲山風景計画の基本問題 自然公園 の施設整備と緑化計画	神戸市建設局		昭和30年
都市施設総合調査 公園緑地運動場 の部	神戸市調査室		昭和35年
神戸の名木	神戸緑化協会	兵庫新聞社	昭和40年
神戸市の公園	神戸市土木局	神戸市公園協会	昭和41年
神戸市の公園緑地の現状	神戸市土木局		昭和44年
神戸のグリーン作戦	神戸市土木局		昭和46年
神戸市公園緑地の基本構想に関する 答申書	神戸市公園審議 会		昭和47年
神戸市公園緑地の計画構想	神戸市土木局公 園緑地部		昭和47年

神戸市の緑地保全について	神戸市自然緑地研究会	神戸市	昭和48年
再度山永久植生保存地調査報告書 第1回	神戸市土木局公園緑地部		昭和50年
答申書 グリーンコウベ作戦の今後の進め方について	神戸市公園緑化審議会		昭和58年
答申書 新・中央森林公園基本計画の策定について(案)	神戸市公園緑地審議会		昭和58年
都市林 こうべの森基本計画報告書	神戸市公園緑地部		昭和58年

Ⅲ-10 その他

林地測量調査書	神戸市産業課		昭和12年
神戸市背山ノ水源涵養機能ニ関スル研究	山本吉之助	神戸市産業課	昭和13年
神戸市近郊ノ区分調査ニ就テ	神戸市産業課		昭和13年
日本公企業成立史	竹中龍雄	大同書院	昭和14年
神戸市における住宅困窮者の実態について一市営住宅入居申請に対する住宅事情調査	神戸市		昭和28年
阪神都市協議会資料	阪神都市協議会		
昭和32年	阪神都市圏住宅立地の基本調査		
昭和32年	阪神都市間における通勤事情実態調査		
昭和34年	阪神都市圏基本計画への課題		
昭和35年	市民生活からみた阪神都市圏		
昭和37年	阪神都市圏計画に関する主要問題点		
昭和38年	阪神都市圏工業地帯整備計画のための基礎調査		
昭和38年	阪神都市圏における土地利用のパターンと動向		
昭和38年	阪神地方における第2次および第3次産業配置計画について		
昭和38年	阪神都市圏の道路計画と土地利用計画に基づく将来交通量推定に関する研究		
昭和38年	阪神都市圏の地域開発計画に関する計量経済的方法		
昭和44年	阪神都市行政資料		
神戸市背山総合開発計画	神戸市調査室		昭和37年
明治の異人館	坂本勝比古	朝日新聞社	昭和40年
三宮地下街〔Ⅰ〕さんちかタウン・企画から完成まで〔Ⅱ〕さんちかタウン・二期拡張工事	地下街誌刊行会		昭和41年 -43年
公営電気復元運動史	公営電気復元運動史編集委員会	公営電気事業復元県都市協議会	昭和44年

神戸の住宅—昭和43年神戸市住宅 需要調査—	神戸市	昭和45年
神戸市住宅立地計画 短期計画 営繕年報 1-3	神戸市 神戸市住宅局	昭和45年 昭和45—53年
神戸市都市整備公社 10年史	神戸市都市整備 公社	昭和49年
西洋館 兵庫建築の歩み	坂本勝比古 小 学 館 兵庫県建築士会 編集委員会	昭和52年 昭和52年
都市経営システムの開発に関する研 究	神戸都市問題研 究所	昭和53年
都市づくりの理論と実践	神戸都市問題研 究所	昭和54年
公共投資の効果に関する実証的分析	神戸都市問題研 究所	昭和55年
インナーシティ再生のための政策ビ ジョン	神戸都市問題研 究所	昭和56年
公共料金の理論と実践	神戸都市問題研 究所	昭和56年
神戸海上文化都市への構図	神戸都市問題研 究所	昭和56年
西北神地域開発に関する政策課題の 研究	神戸都市問題研 究所	昭和57年
神戸の中心市街地	藤岡ひろ子 大 明 堂	昭和58年
Ⅳ 都市経済		
兵庫県勲業年報 第1回～20回	兵 庫 県	明治16年 —35年
神戸市経済便覧	商 業 興 信 所 神 戸 出 張 所	明治34年
大阪市京都市神戸市名古屋市長崎市 経済便覧 第2—6, 8—12回	商 業 興 信 所	明治34年 —44年
兵庫県物産調査書	兵庫県第三部商 工係	明治40年
図解 神戸清商外商営業須要 貿易製産品共進会事務報告	日 華 新 報 社 貿 易 製 産 品 共 進 会	明治43年 明治44年
神戸実業案内	神 戸 市 役 所	明治44年
神戸市の工業 大正1, 大正11年	神 戸 市	
神戸市工業概況 大正1—14年	神 戸 市	
神戸市商工通信 第3号	神 戸 市 商 工 課	大正9年

神戸市工業人名録 大正9-14年	神戸市商工課	大正9-14年
六大都市公設市場概況 附全国公設市場一覽	内務省社会局	大正10年
神戸市組合一覽	神戸市商工課	大正12年
神戸市工場分布図	神戸市商工課	大正12年-13年
神戸市商工要覽	神戸市	昭和3年
商業調査書	神戸市商工課	昭和3年
神戸市産業要覽 昭和3-5, 7-13年	神戸市	
神戸市の経済地域の東漸性	田中竜雄	昭和6年
神戸市商工名鑑 昭和7, 12, 16, 29年	神戸市	昭和7-29年
神戸商工情勢	神戸商工会議所	昭和10年
神戸市観光要覽	神戸区観光協会	昭和10年
工業調査書	神戸市	昭和10年
神戸市内商店街に関する調査	商工省	昭和11年
商業経営事情	兵庫県立第一神戸商業学校商店経営調査部	昭和13年
市場大観	神戸市中央卸売市場	昭和13年
物資統制と神戸市産業	神戸市産業課調査室	昭和13年
神戸市における工業・貿易・商業組合	神戸市産業課調査室	昭和14年
神戸市農業要覽	神戸市農政局	昭和24年
神戸市における農地改革	神戸市	昭和24年
扇港財界の歩み 神戸商工会議所六十年史	神戸商工会議所	昭和28年
神戸市中央卸売市場二十年史	福田敬太郎 神戸市中央卸売市場	昭和29年
神戸経済の現状と振興対策	神戸経済振興対策調査会	昭和35年
風雪の30年	市場開設30年回顧録編集委員会 神戸市中央卸売市場運営協議会	昭和39年
神戸の現況と将来	神戸市総務局企画課	昭和41年
神戸産業問題研究会レポート	神戸市	昭和49年
神戸市農業基本計画	神戸市	昭和52年
神戸経済の将来ビジョンと振興策	神戸市経済局	昭和53年

神戸都市圏の産業と地域構造	神戸市	昭和53年	
神戸経済の将来と都市開発	日本長期信用銀行	昭和54年	
神戸市工業構造調査報告書	神戸市	昭和55年	
ポートアイランドと兵庫県神戸市の経済	太陽神戸銀行	昭和55年	
産業連関表を用いた市内産業構造の分析	神戸市	昭和55年	
神戸商工会議所百年史	神戸商工会議所百年史編集部会	神戸商工会議所	昭和57年
新神戸市農業基本計画	神戸市	昭和57年	
明日をひらく先端国際都市 神戸経済会議答申	神戸市経済局	昭和58年	
神戸・コンベンション都市への政策ビジョン	神戸都市問題研究所	昭和58年	
経済開発の理論と実践	神戸都市問題研究所	昭和58年	

V 都市社会

豪商神兵庫乃魁	垣内与祐	明治15年	
有馬兵庫菟原乃魁	垣内与祐	明治17年	
日本之下層社会	横山源之助	明治31年	
職工事情 同附録	農商務省	明治34—36年	
文芸倶楽部第8巻第10号 定期増刊 大阪と神戸	博文館	明治35年	
県下工場ニ於ケル社会的施設ノ概況	兵庫県	大正9年	
新開地 第1巻2月号	渡辺千尋	新開地社	大正10年
神戸市内ノ細民ニ関スル調査 第1回、第2回	神戸市社会課		大正13、15年
神戸市失業統計調査概況 大正14年	神戸市		大正15年
在神半島民族の現状	神戸市社会課		昭和2年
兵庫県社会事業概要 昭和4, 5, 9, 11, 16年	兵庫県		
マッチ工業従事女工の生活状態調査	神戸市		昭和5年
神戸市要改善地区調査 昭和3年度	神戸市社会課		昭和5年
神戸市社会事業概況 大正10—15年、昭和3—15年	神戸市社会課		
要保護地帯の生活状態調査	神戸市社会課		昭和11年
勤労所得者の住宅調査	神戸市社会部庶務課		昭和13年

支那事変ニ依ル戦没者遺族生活状態調査	神戸市社会部		昭和14年
兵庫県社会事業 第4巻3~10号, 第5巻1, 2, 5~11号, 第6巻1~3, 5, 6, 8号, 第7巻4, 5, 8, 9号	兵庫県救済協会		昭和15年 —18年
新史流—特輯—神戸に於ける米騒動	法政大学社会学部歴史学研究会		昭和29年
神戸と在留外国人	鴻山俊雄	東亜学社	昭和29年
米騒動の研究 第1巻—第5巻	井上清・渡辺徹	有斐閣	昭和33年 —37年
兵庫県労働運動史	兵庫県労働運動史編さん委員会	兵庫県商工労働部労政課	昭和36年
三宮センター街発展史	山下尚志		昭和39年
神戸新開地小史	山下尚志		昭和40年
神戸新開地物語	のじぎく文庫		昭和48年
日本生活協同組合史	奥谷松治	民衆社	昭和48年
公安条例制定秘史	尾崎治	拓植書房	昭和53年
わいらの新開地	林喜芳	冬鵲房	昭和56年
兵庫県労働運動史 戦後1	兵庫県労働運動史編さん委員会	兵庫県	昭和58年

Ⅵ 新聞

The Hiogo and Osaka Herald

<1868. 1~1870. 12>

The Hiogo News

<1868. 4, 1869. 9~1871. 12, 1875~1888>

神戸貿易新聞 1879年
(The Kobe Advertiser and
Shipping Register)

州立ハワイ大学
宝玲叢刊編集委員
会編

本邦書籍

昭和55年

<1878年1月~1879年6月>

神戸新報

<明治14. 9~明治15. 10>(欠号あり)

神戸又新日報

<明治19. 1~昭和14. 6>(欠号あり)

神戸新聞

<明治22. 10~明治23. 7>

神戸新聞

<明治38. 1~>

Ⅶ 定期刊行物

兵庫地理 1~28号	兵庫県地理学協会	昭和23年~
	[1] 神戸市の工場分布と従業員の通勤状況	
	[2] 戦災率と都市人口の復元率との関係/神戸の古版地誌	
	[6] 神戸市在住外人の実態について	
	[8] 六甲山塊南斜面における水害発生と宅地造成との関係/阪神地域の集団住宅の建設と新市街の形成	
	[9] 明治時代の神戸市の交通機関の発達状況	
	[11] 私鉄山陽鉄道の成立	
	[14] 兵庫県の鉄道交通の発達と特性/北神地域都市化の過程と交通機関	
	[18] 住吉川扇状地の土地利用の変化の時期について	
	[26] 昭和初期の旧外国人居留地の考察	
	[27] 中心市街地の銀行の土地変動と金融地区の形成	
神戸の都市計画	神戸市都市計画局	昭和34年~
歴史と神戸 1~122号	神戸史学会	昭和37年~
市政調査 No. 1~26	神戸市	昭和37年~

- [1] 神戸市の文化施設(その1) [2] 小さな構想について—人工島計画の断面—/神戸市の文化施設(その2)/神戸市青山総合開発計画の実施について [3] 流通革命下の三宮地下街計画の構想について(付…三宮駅南の歩行者交通調査の結果について)/神戸市の文化施設(その3) [4] 都市度調査についての試論/神戸市の文化施設(その4) [5] 広域対象施設調査について(その1)—調査実施の概要/都市開発に関する市民世論調査について [6] 広域対象施設調査について(その2)—調査実施の概要/神戸市の下請企業 [7] 西北神地区におけるため池調査について/三宮駅南・歩行者交通量調査について—地下街・誕生を契機として— [8] 神戸市総合基本計画(“30年後の神戸”の計画)のできるまで—策定の考え方と経緯—/神戸経済の現状と将来展望 [9] 神戸の生活圈調査について [10] 市街地における広場の確保と緑化/都市再開発と緑地問題/都市生活環境調査の課題と方法 [11] 都市生活環境計画のための基礎調査報告—神戸市街地の地区住民意識調査結果を中心として— [12] 都市コミュニティと学校開放/協同組合運動の「経営主義」と理想主義 [13] いわゆる住民参加をめぐる(座談会)/住宅行政に思うこと/生活協同組

合の理想主義と経営主義／幼低校実現への理想と現実／地域社会における緑地空間参考文献資料リスト [14] 市民意識の調査—コミュニティ意識について [15] 摩耶山観光レクリエーション開発の研究／西神ニュータウン開発計画における農業地域と緑地のあり方について／都市農業と総合農用地／団地開発後の農村集落の変貌追跡調査(抜萃) [16] 都市づくりにおけるコミュニティの形成／丸山レポート—神戸・丸山地区における「まちづくり運動」の研究— [17] 新しい都市コミュニティのあり方を求めて／神戸市における子どもの遊び場と学校公園の利用実態に関する調査研究／須磨ニュータウン高倉台小学校の建設—神戸市における新しい学校公園の試み— [18] あすの神戸を考える市民会議(その1) [19] 基本構想と市民参加／神戸市全世帯アンケート調査／市街地三割緑化の対策／小地域施設整備のためのシステム開発 [20] 神戸文化を考える [21] ディスカッション・神戸の福祉対策—その未来像を求めて— [22] 公共施設の利用実態からみた地域ニーズの規定要因に関する研究／「まち住区」行政をめぐる課題と方向 [23] 神戸市民の生活意識調査 [24] シンポジウム新しい都市問題への挑戦 [25] 高齢化問題調査レポート [26] 神戸／ハウジング・チェーン追跡調査

都 市 政 策 1～34号

神戸都市問題研究
研究所

昭和50年～

[1] 神戸の将来像 [2] 大都市財政の課題 [3] 地方自治と市民参加 [4] 都市と環境保全 [5] 地方自治の将来像 [6] 現代都市計画の課題 [7] 市民福祉の展望 [8] 地方自治体と公共サービス [9] 戦後自治30年 [10] 都市と経済 [11] 都市と文化 [12] 都市の経営 [13] 都市行政と市民協力 [14] 都市と交通 [15] 地域開発と産業構造 [16] 上下水道とエネルギー [17] 都市行政と家庭 [18] 神戸と公共投資 [19] 都市と行政管理 [20] 自治体の住宅政策 [21] 都市とコミュニティ [22] 文化産業と都市観光 [23] 都市と教育 [24] インナーシティ問題 [25] 新しい福祉 [26] 都市と健康 [27] コンベンション都市 [28] 地方公営企業と下水道 [29] 都市と廃棄物 [30] 都市と景観 [31] 都市と農業 [32] 都市と住宅 [33] コンベンション都市政策 [34] 総合福祉施設の将来像

神戸の歴史 1～9号

新修神戸市史編
集巻

昭和55年～

- [2] 博覧会と神戸市
建築関連行政史(二)
- [3] 神戸市有料道路物語
建築関連行政史(三)

戦前の都市計画事業—奥中喜代一氏に聞く

- [4] 明治以後の六甲の変遷
座談会／神戸市建設行政を振り返って
- [6] 建築関連行政史四
神戸と映画・芸能
- [7] 産業資本確立期における神戸築港問題
続神戸市長物語(一)—勝田銀次郎—
- [8] 続神戸市長物語(二)—野田文一郎—
続神戸と映画芸能
- [9] 続神戸市長物語(三)—中井一夫—
神戸の財産区—その沿革と財産管理の変遷—

Ⅷ 資料集

神戸市史編纂資料

大正期

- [41] 民政一般ニ関スル書類 其五 [44] 勸業関係書類 其三 [45] 勸業関係書類 其四 [46] 勸業関係書類 其五 [68] 明治維新以後ノ史料大蔵省記録 [69] 県令訓令告諭抄外三種 [70] 衛生関係記録 [71] 輸出入品及神戸市地域ニ関スル統計表 [72] 衛生及救恤ニ関スル統計表 [73] 救恤関係記録 [74] 財政関係記録 其一 [75] 財政関係記録及統計 其二 [77] 五厘金記録抄 [81] 産業ニ関スル諸統計 [83] 神戸実業協会記録外一種 [84] 工業関係記録 [90] 警察及救済関係記録 [91] 兵事及消防ニ関スル記録并統計 [94] 土木関係書類 其一 [95] 土木関係書類 其二 [96] 土木関係書類 其三 [97] 鉄道敷設関係書類 [98] 湊川改修関係書類 [99] 湊川旧川敷地均及海面埋立一件書類 [100] 運河開鑿書類 [101] 小野浜埋立書類 [102] 神戸築港調査書 [103] 兵庫県達(明治元年～4年) [104] 兵庫県達(明治5年～7年) [105] 兵庫県達(明治8年～13年) [106] 兵庫県達(明治14年～16年) [107] 兵庫県達(明治17～18年) [108] 兵庫県布令類集(抄録)

神戸市文献史料 1—5巻

神戸市教育委員 昭和53年～
会

岡方文書 第1輯 1,2 第2輯 1,2

神戸市教育委員 昭和54年～
会

新刊紹介

都市経営論序説 近衛新体制と大政翼賛会 こんな家に住みたいナ 地域づくり論の新展開 病院社会学の展開

■ 都市経営論序説

近年、地方財政の悪化にともなって都市経営論がしきりに叫ばれている。しかし、その大半はいわゆる減量経営を狙う行政管理論であって、都市経営論のように都市を経営の対象としてとらえ、その適正かつ効率的な運営方策を打ちだそうとするものではない。

本書はその意味で、数少ない都市経営論の形成をめざそうとする意欲的な研究報告の論文集である。一瀬智司教授を中心とする研究グループは、すでに1975年に『都市経営論』を出版しているが、本書はその第2弾ともいえ、前書よりも本格的な研究である。そのため執筆陣も大学教授のみでなく、実務者、公務員、民間シンクタンク研究者などの多彩な研究者による総合研究となっている。

従来ともすれば曖昧であった都市経営の概念につき、「都市経営とは、都市自治体を1つの経営体とみなし、市長を会社の社長になぞらえて、市民、地域住民の最小の費用負担と事業コストをもって最大の都市地域福祉効果を達成する目的を持つもの」と定めている。この理念の下に、「都市経営を、都市地域を取りまく外部環境や都市づくりなどの政策や計画という外部経営（管理）と、行政体の行政管理や行財政運営な

どの内部経営（管理）に分類し、前者が目的であり、後者が手段であるとして、両者をもって都市経営とすべきであると概念づけている。

これらの概念付けによって、都市経営の混乱はやや整理ができたといえ、今後、2つの内部・外部の経営をどう結びつけていくかということが1つの研究課題として明確になった。

そのような政策視点から、本書は政策システム論に主として力を入れた論文が多く収録されている。

参考までに内容を紹介しますと、第1編は、理念と役割という基本概念、第2編は、計画行政と行政運営で「政策決定と住民参加」「地域計量モデル」「企業会計方式」、第3編は都市経営における財政運営で「予算管理」「地方公営企業の経営」「地方債運用論」、第4編は実例編ともいうべき、「上下水道経営」「公営交通経営」「コンピューター利用」「都市エネルギー」「地方公社の経営」「間接経営論」などとなっている。

このように内部経営に止まることなく論述されており、都市経営と政治メカニズムとの関係、行政需要と行政供給システム、都市経営マネジメントの類型化、計画行政と市民参加のシステム、計量モデルの都

市経営への適用、予算管理方式の経営化への方向づけ、間接経営方式の分類など、都市経営についての新しい着眼点や分析がなされている。

都市経営論はこの研究によってさらに新しい方向を見出していくと予測されるが、22の論文からなる学際的研究によって、未だ十分にその全体をとらえることができない。それほど都市経営は多彩で幅広い内容をもっているといえる。

優れた論文集であるが、ただ論文集であるが故に、都市経営というまだ固まっていない政策課題に対処したため、どうしてもまとまりの悪さと分析アプローチの一貫性がない憾みがあるが、都市経営の研究書としては水準の高い報告書である。

（一瀬智司監修
ぎょうせい刊 3,500円）

■ 近衛新体制と大政翼賛会

大政翼賛会の成立と展開過程は、第二次世界大戦前夜のわが国の統治構造の到達点を示すものであり、大政翼賛会そのものが、またその中心人物であった近衛が日本型フェシズムの特質を明らかにしているといえる。しかし、近衛を座標軸として展開される新体制運動の具体的な分析となると、膨大な資料の蒐集・整理と複雑に絡みあい、もつれあった現実の政治過程を裁断する視角とが要求される。著者は先に刊行された論文「国民再組織」（日本政治学会年報『「近衛新体制」の研究』、1972年）を抜本的に再検討しながら、行政学の立場から近衛新体制運動の解明を試みたものである。解散したばかりの大政翼賛会をふり返

って、ある人がすべて「朦朧」たるものと回想したという話が本書に紹介されているが、曖昧模糊とした翼賛会を詳細に論じることは「至難の業」であつたらう。

本書はまず、「国家総動員法制の構造」を論じている。近代的総力戦遂行のためには、一国の潜在勢力のすべてを結集することが必要であり、それは政治の場では挙国一致内閣、経済の場では統制と計画、行政の場では総動員、官界革新が要求される。しかし、国家総動員法制は具体的官界改革を伴わなかったことが指摘されている。国民精神総動員運動も、鳴物入の宣伝にもかかわらず、その効果については政府当局でさえ消極的評価が下されているのである。このような国家総動員体制の限界から「国民新組織」が構想されるようになる。この新組織は、政治・経済・文化等全分野にわたり日中戦争処理に関する諸方策の方向を決定し、この方向に基づき挙国的国民運動を実践することが理想とされた。すなわち近衛新党問題が取り沙汰され、それが政治新体制運動へ展開し、大政翼賛会の成立へと結実することになる。本書による、この過程の分析は詳細を極めている。

しかし、大政翼賛会の成立という天皇制行政体制の到達点は同時に終着点であった。統帥、外交等を含めた全権の集中は、天皇にかわるもの、「幕府」となり、天皇制と矛盾する。したがって、大政翼賛会は天皇制との矛盾・衝突を回避するため、その性格は曖昧たらざるを得なかった。大政翼賛会には、天皇にかわるような主体と主体性があってはならなかったのである。翼賛会は、国内の相対立する諸団体を包摂し

えたが、それらの対立を止揚しうるものではなかった。また翼賛会の運動の具体的展開は、既存の地域的国民組織や職域的国民組織に依存しなければならなかった。さらにそれは、経済新体制、官界新体制と切断された存在でしかなかった。ここにも大政翼賛会の限界があった。

天皇親政の転形としての近衛新体制運動とその結果は、現代からみると喜劇的にさえ思える。しかし、それが国民を悲劇に導びいたことは厳然たる事実である。なお、本書では地方組織の問題として、奈良県の例しか取り上げられていないが、新体制運動を国民がどう受け止めたのか、ことに中間層がどう反応したのか、こうした方向で研究の深化が待たれる。

(赤木須留喜著
岩波書店刊 7,600円)

■ こんな家に住みたいナ —絵本にみる住宅と都市—

ワンルーム・マンション、ラブホテル、パチンコ店の建設ラッシュだ。周辺の住民との間で紛争が生じ、社会問題化している。「建築確認申請を受けつけない」ということで建築行政も矢面に立たされる。用途地域制や旅館業法など既存の法体系では対応し切れず、最近では西宮市が「ワンルーム・マンション条例」を打ち出した。しかし、学生など単身者用の賃貸住宅需要が潜在し、一方で節税目的の建設投資がある限り、ワンルーム・マンション紛争は続きそうだ。「建築不自由時代」の著者・五十嵐弁護士によれば「ワンルーム・マンションは都市のガン細胞だ」という。理由はいく

つか挙げているが、その一つに、年収400万ぐらいの普通のサラリーマンがオーナーになれる、つまりワンルーム・マンションの建設により住環境に被害を受ける周辺住民と同じ階層の庶民が加害者でもあるやり切れないさを指摘している。したがって、今のような欠陥ワンルーム・マンションは間違っているんだという建築的常識をつくっていくことが、遠まわりのように見えるが、実は近道なのかもしれない。

閑話休題。絵本を通じて住環境教育ができるのではないかという識者はこれまでもいたが、いずれも問題提起に終わっていた。「こんな家に住みたいな」の著者、延藤氏は、海外旅行で偶然見つけた「小さいうち」(バージニア・パートン作)をきっかけに集めた約60冊の海外の絵本をもとに、絵本が住まいと町づくりに対して果す役割を次のような5つに体系化して示している。すなわち、(1)子どもたちが心の中に住まいや町づくりについての想像力の種子をまく、(2)自発的かつ楽しみながらしらすらに住環境学習をすすめる、(3)子どもたちが身近な環境に関心をもち、すぐれた環境・自然を愛しむ、(4)建築家をはじめとするつくり手と住み手との間のコミュニケーションをよくする、(5)「絵」になる住宅・町づくりのきっかけになる。

次に特徴的なのは、本書が海外絵本の紹介にとどまらず、我国の都市・住宅政策に対する問題解決の方策を絵本を題材に提起している点である。イタリアの「おおくときいりちゃん」によるたとえ話がきっかけになり、「日本ではじめての(世界でもはじめての)“工住協調街区”という詳細

「街区づくり」が神戸市のM地区でとりあげられたこと。あるいは、日本の公営住宅で居住者に義務づけられている現状復帰義務に対しても「都市型集合住宅を普及させる上で、改善する必要があるのでは」ということを、アメリカの「おふろばをそらいろにぬりたいな」の紹介を通して読者に考えさせている。等々。しかも著者の批判がギラギラしたものではなくユーモアたっぷりに語られているところが絵本を素材にした主張の持ち味といえるのだろうか。いみじくも著者はこの本のあとがきで、奈良県のA市の未来を考える会でスライドの絵本を共に見て語り合った時に、保存派も開発派も絵をみつめ話に耳を傾けていた経験から、「すぐれた絵本は大人たちをも十分にひきつけ、日常性への埋没から救い出し、鮮やかな感性をよみがえらせてくれる……。絵本は、それをさりげなくひきだす役割を果たすように思われる」と語っている。

さて、本書がいかにか絵本の素晴らしさを説いても、読者が直接これらの絵本を手にとって子供たちと読んでみないことには、おもしろさは判らない。良い絵本をさがしているお母さん、幼稚園・小学校の先生方、幼児向けに絵本コーナーを設けている市民図書館に是非すすめたい本である。

最後に「海外絵本の検討をふまえて、今後わが国独自のよりよい住まい・町づくりの可能性をおしひろげる創作絵本への取り組みに進んでいきたい」と結んでおられる点に期待したい。

延藤安弘著
晶文社刊 1,800円

● 地域づくり論の新展開

現代産業経済社会は、構造的な大転換期を迎えている。経済の高度成長から安定成長への移行、高齢化社会の加速度的進行、高度化、エレクトロニクス・ニューメディア・バイオテクノロジーなど新しい科学技術の発達、国際化・高度情報化の一層の進展、文化的欲求を中心とする市民価値意識の多様化などがそれである。

このような中であって、地域政策も、高度成長期のそれとは全く逆行するような展開をみせている。福祉・環境保全優先の政策から開発・経済成長重視の政策への転換であるが、ただ最近の地域開発政策は高度成長期をつうじてとられた全国画一的な地域開発とは大きく異なっている。

つまり、「所得倍増計画」での太平洋ベルト地帯構想、「全総」における拠点開発方式、「新全総」での大規模プロジェクト方式に端的にみられるように、「国主導・企業サイド一辺倒の「外発的地域開発」に変わって、大分県の「一村一品運動」に代表される「むらおこし」「しまおこし」政策は、地場産業も含めて地域生活に密着した、地域特性・個性にあふれた「内発的開発」をめざしている。むろん、この背景として、高度成長期をつうじて社会資本の地方分散がすすみ、地域間格差がかなり是正されてきたことは見逃がせないが、財政事情の極度に悪化する中で、公共の福祉の極大化を図っていくためには、地域開発・経済成長を欠かすことができないことを自治体自身が改めて認識したことにある。

本書は、昭和57年11月、高知で開催された第12回地域・自治体問題全国大会におけ

る報告を中心にまとめられたものである。副題の「地域活力の再生・『内発的發展』論をめぐる」が如実に物語るように、地域の「内発的發展」に焦点があてられ、そのにない手について多角的な検討がなされている。

「民主的地域活力の再生」「日本における地域開発の現段階」「地域づくり論の現状と展望」の3論文で総論的理論展開が行われ、各論としては、島根県四見町の「四見産業開発組合」や「ムラの営業部」構想、千葉県船橋市における船橋市民生協と船橋農産物供給センターの交流、高知県中村市職労の新しい労働組合運動の展開、「大型店問題を考える愛知県連絡会」はじめ全国の中小企業者の動向に加え、産業構造など経済活動の分野で好対照をなす今治と新居浜の比較検討、港湾工業都市清水を対象とした都市型「内発的發展」の検討、マンション開発を素材に住宅・まちづくりの側面からの開発指導要綱の検討とバラエティに富んでいる。

11編の論文の根底にあるのは、「地方財源の拡充と民主的財政調整制度とを結びつけた地方自治確立のための行財政改革の断行」及び「地域産業の振興を中心とする総合的地域づくりの実行」という「内発的發展をめぐる2つの道」から問題認識しようとする態度である。宮本教授が指摘しているように、世界的同時不況、産業構造と社会資本の変化、工業化と都市化と考えられてきた近代化過程全体の転換という三重の転換期に直面している現在、各地域社会が「21世紀へ向けてのビジョン」を主体的に構想し、実践していくためにも、望ま

しい地域開発のあり方を追求していくことが重要な課題となってくる。

地域活力の再生策については、今後様々な形での試行・実践が行われ、また広汎な議論、調査・研究が繰り返りひろげられるであろうが、本書がそのたたき台として果たす役割は大きい。各論者の今後の研究成果に注目したい。

（自治体問題研究所編）
（自治体研究社刊 1,600円）

● 病院社会学の展開

足立 忠夫

以下に紹介しようとするのは、『スミス経済学の生成と発展』、『日本社会学の形成』、『老人社会学の展開』、『周辺都市の研究』等々の著書によって日本の社会学界の元老的地位を占めておられる関西学院大学名誉教授大道安次郎先生の近著『病院社会学の展開』（医学書院、1982年）である。

業績の一端にすぎない上述の数巻が既にわが国の社会学、経済史学、老人学、都市学等々の古典となっていることが物語るように、先生はだんに卓越した社会学者であるばかりでなく、わが国の当今の社会現象全般に眼を向ける極めて関心領域の広い現代日本の碩学である。しかも、失礼ながら、数えて80歳、生涯なお日の浅い保健医療という学問的領域の全く未開拓の分野に敢然と鉤をいれられた先生の学究的姿勢は、早朝に老成（または老耄）する風のある我々に、「儒夫をして立たしめる気概」を示された感がある。

本書で採られた方法は、第一に、病院を

社会学的立場から体系的に把握する。第二に、病院を統合体としてとらえ、その構成要素の役割論を展開する。第三に、統合体としての病院を再び広汎な社会のなかで捉え直す、である。誠に周到にして動態的、まさしく現代的問題の現代的把握というべきであろう。

このような方法では、病院の実体は、「物的なもの」と人的なものを構成要素として、医療を目的として結成された社会集団」（6頁）ということになる。この病院に対する定義を、あるいは人は特異とするにたらないと考えるかもしれない。しかし、この定義を徹底して追求していくならば、そこに、従来の日本で支配的であった、高度の医療施設中心で把える病院場所説、医師中心で把える病院主体説、院長（＝医師）以下の専門家集団を中心として考える病院組織論等に対する強烈な polemique が含まれていることに気付かれるであろう。なぜならば、従来の捉え方では、「治療を受ける立場にある患者の存在が無視ないしは軽視」され、したがって、「医師対患者の関係」としてとえられるべき「医療の原点」が看過されるという「重大な盲点」が浮び上ってくるからである（11～12頁）。

かくて、本書の第一部「病院の構造的機能的分析」では、当然のことながら、入院患者も、勤務医（検査技師等のパラメディカルな専門家も含む）と看護婦（付添婦も含む）とともに、病院の重要な構成要素として捉えられ、それぞれの役割にとどまらず、「三者の対応関係」および三者の統括管理者ともいうべき「院長の役割」が綿密に考察される。そのさいに注目すべきは、

近年の産業社会学や組織開発論などにおいて明示または黙示の指標とされている数量的ないしは能率的規程が指標となりえないことに留意されている点である。

患者への注目、当然、患者が住む地域社会と日本の国民社会、ひいては現代の日本の医療、そして、それに大きなインパクトを与えた西洋へと拡大していかざるをえない。それらを取り上げるのが第二部「社会のなかの病院」である。それは、「世界のなかの日本」の問題からはじまり、「地域保健・医療の体系化」の問題で終るが、この最後の問題では、地方公共団体（＝行政）・地域医師会（＝医療）・地域市民（＝患者）の三つの立場から考察される。

本書は現今の地域社会の市民・公務員・学究に対する極めて示唆的な知見や提言によってちりばまれているが、与えられた紙数の関係で割愛せざるをえない。しかし、最後に、先生からは借越の、また、大方からは我田引水の譏りを覚悟しつつ、私が1980年に刊行した『学際的研究論——神学・医学・法学・建築学・行政学・政治学——』（ぎょうせい）で主張した私見、すなわち、現今の公共的社会問題の解決の理論は世にいう「諸学者の協働」としての学際的研究によって開発されるのではなく、問題の解決の任を直接的に荷う公務員（＝公共サービスの受託・生産・提供者）と問題の渦中において苦闘している素人的市民（＝公共サービスの依頼・受領・消費者）のいうなれば「市・公・学」の協働体制から展開してくる。真の学際的研究とはそれをいうという年来の主張が、先生によって保健医療という領域において広汎かつ精細に裏書き

されたという意味において、私は大きな感謝の念を述べざるをえない。なお、私をしてこのような主張に到達させたものは、何と云っても、怠りがちではあったが多年にわたって継続してきた行政研究に他ならないが、しかし、私の若き日の数年間の病院生活の体験も決して無視できないものであった。先生がこの書を構想されたのも同様の体験であったことは、「はしがき」で「この20年ほどの間、通院と入院をくり返してきました」と書いておられる通りである。だから、先生の知見や提言は、医師・看護婦・検査技師等の医療サービスの専門家の集団が全面的に支配している病院で、患者

すなわち医療サービスの依頼人かつ消費者として何ヶ月か生活したことがある方ならば、誰でも共感かつ賛同されることであろうし、また、げんに、長年にわたって日本医師会を支配してきた武見太郎氏のような人でさえ、みずから患者として入院してはじめて気付いた医療上の知識や情報があったことを告白されているので、言わずもがなのことに属するかもしれないが、我々の病院の実体は依然としてぜひ本書から学ぶべきものを多くもっていると考えるゆえ、付言したまでである。

(大道安次郎著
医学書院刊 4,500円)

編 集 後 記

- ◇ テクノポリス、テレトピア、ニューメディア・コミュニティ、マリン・コミュニティ・ポリス、アトムポリス……。ずらりと並んだ和製造語に辟易とされる向きもあるが、いずれも新年度を迎えて動きはじめた地域開発プロジェクト名である。
- ◇ 高度経済成長期、わが国の地域開発計画は、新産業都市、工場再配置、過密・過疎地域対策などに代表されるように、財政措置を含めて国主導のもとに推進されてきた。これに対して先のプロジェクトは、国の基本構想ではあるものの、各自治体はその地域特性を踏まえ、民間活力の再活性化を図りながら、具体的に対応している点に特色がある。
- ◇ 一方、今日各自治体は競って、新しい地域振興・開発策に取り組んでいる。また迫りくる高齢化社会に対応し、21世紀の高度情報化社会を展望した地域開発ビジョンづくりも盛んである。それらは、社会開発と経済開発という地域開発の2大命題を同時に達成していくとす意欲にあふれたものである。
- ◇ その意味で現在は、まさにわが国における“都市形成ルネッサンス期”ともいえるであろう。今回はひるがえって、明治以降の近代都市形成過程にスポットをあて、その検証の中からわが国における都市の構造的特質の解明を試みた。
- ◇ 巻頭論文は宮本大阪市大教授に、代表的都市論の検討をつうじて、未だ学問として十分に成熟していない都市形成史研究の視点を概説していただいた。
- ◇ また、各論では東京、横浜、京都、大阪、神戸の近代都市形成の歴史を明治、大正期を中心に探ってみた。すなわち、東京については持田東大助手に關東大震災復興事業、後藤新平の帝都復興計画を軸に都市公共投資拡大の画期となった大正期の都市形成を、京大文学部小路田氏には名望家自治の確立を狙いとした琵琶湖疎水事業がその意図とは裏腹に京都市政に及ぼした影響を京都という地域特性を踏まえて、さらに芝村桃山学院大講師には1920年代の大阪の社会・経済的發展をわが国都市政策の創成者ともされる関市長の「大大阪」建設構想とからめて、それぞれ検証していただいた。いずれも気鋭の力作である。
- ◇ 横浜については若竹同市開発部長に、通史的に概観していただいた。また、公共デベロッパーとして名高い神戸の官民双方による開発の系譜を高寄神戸市長室参事にまとめていただいた。
- ◇ 特別論文は、安田神大講師に大阪・神戸の郊外住宅地としての阪神間開発の過程をたどり、その今日の課題を示唆していただいた。
- ◇ 次号は「都市とスポーツ」を特集する予定である。1985年ユニバーシアード神戸大会まであますところ 500日余となり、又、今夏はロサンゼルスオリンピックも開催される。健康、文化、地域など多彩な視点からスポーツとのかかわりを探ってみたい。

行政情報の新しい地平を拓く

編集発行

総合月刊誌

〒112 東京都文京区小石川2-3-4 川田ビル

地方自治ジャーナル 4月号

TEL 03-811-5701 関 公人の友社

B5判 96頁 定価 600円 (〒55円)

特集：ゴミ非常事態宣言

一、札幌市合成洗剤ドキュメント

二、豊橋市ユーレックス計画

三、帯広市乾電池分別収集

四、沼津市のゴミ収集—沼津方式

五、広島市ゴミ非常事態宣言の当時と今

六、瑞穂町クリーンみずほ計画

七、武蔵野市乾電池水銀処理

八、論考—ゴミリサイクルの今後(山口保男)

3月号 特集：検証／地方財政危機症候群

2月号 特集：現代家族考

1月号 特集：だれのための規制緩和か(宅地開発指導要綱緩和)

地開発指導要綱緩和)

地方自治通信

誌と月刊の創月の新の改革の自治体交流

4月号
特集 武蔵野市要綱裁判(水道法違反事件)
地裁判決下る

＊市の宅地開発指導要綱に従わない開発業者が建てたマンションへの給水を留保した後藤喜八郎・元武蔵野市長に水道法違反で罰金10万円の判決が下った。
要綱による制裁措置は「行き過ぎ」であり、良好な環境を守るうとする指導要綱そのものの否定につながる判決であった。本誌ではこの裁判のもつ重要性を新ためて問うため、全面特集を組むことにした。
○判決文要旨 ○最終弁論全文

△座談会▽

地裁判決の結果をみて—自治体のまちづくり政策と現行法の矛盾を問う

五十嵐敬喜(弁護士)・田村 明(法政大教授)／司会・松下圭一(法政大教授)

△今回の判決をどうみるか・市長証言▽

仙台市・世田谷区中野・町田市・藤沢市・宇治市・八幡市・その他

発行所 地方自治センター

〒102 東京都千代田区集町2-18 半蔵門 浅井ビル2F

TEL 03-2651-2775

B5版80ページ 定価500円 年間購読6000円

＊本誌は直接販売のため、購読ご希望の方は右記までご連絡下さい。

警察職員研修

月刊『地方自治職員研修』臨時増刊号No.15

●総合特集シリーズ●

自治体・地方公務員向け係長論の決定版!!

係長の研究

●監修●原口忠典 東京都職員研修所教授

A5判・288頁・定価1500円

目次	
はじめに	
第1章	係長とは何か
第2章	係長・その事例研究
1	係長と部下をめぐって
2	係長と上司をめぐって
3	係長と係長をめぐって
4	係長と住民をめぐって
第3章	私の係長論
第4章	係長の常態テスト

- 部下や課長にとっては
読みものとして面白い
- 係長にとっては座右の
ハンドブックとなる
- 係長を目指す人にとっては
その立場がよくわかる

〒100 東京都千代田区神田神保町3-2



公務職員研修協会 ☎03(230)3701

自治研修

編集

自治大学校・地方自治研究資料センター

〒106 東京都港区南麻布4-6-2

電話 (03)444-3281

第一法規出版株式会社

発行所

〒107 東京都港区南青山2-11-17

電話 (03)404-2251

振替口座東京3-133197

1984. 4 No. 288

4月号 毎月10日発行

定価 400円

年間購読料 6,345円

特集：地方財政運営を考える

〔論説〕

地方財政運営の現状と問題点

津田 正 (自治大臣官房審議官)

地方財政運営のあり方を考える

橋本 徹 (関西学院大学教授)

行政改革と地方財政

片山虎之助 (静岡県総務部長)

地方財政における受益と負担

川越 昭 (NHK解説委員)

地方交付税三十周年を迎えて

遠藤 安彦 (自治省財政局交付税課長)

〔レポート〕

予算編成における output 指標の活用

実施計画と予算の連携

効率的資金運用

〔連載〕

随想

林 敬三 (日本赤十字社社長)

地方自治体における研修事例 (広島県)

自治大演習

横瀬 厚幸 (自治大学校参事官)

自治大ファイル

☆ ポートアイランド関係文献図書発行 ☆

■ 『ポートアイランド』

—海上都市建設の十五年—

世界で初めての海上都市ポートアイランド建設15年の歩みを、計画面、技術面、財政面、そして管理・運営面から総合的にとらえた事業史である。

■ B 5 版 ■ 本編496頁、資料編214頁 ■ 販売価格 7,000円・送料 500円
編集／ポートアイランド建設史編集委員会 発行／神戸市

■ 『山，海へ行く』

—須磨ベルトコンベヤの記録—

ポートアイランドの造成事業では、新しい技術が数多く生まれた。本書は特にベルトコンベヤとプッシャーバージという土砂運搬技術に焦点をあて、その紹介を行うとともに17年間の土砂搬出および運搬を記録したものである。

■ B 5 版 ■ 385頁 ■ 販売価格 3,000円・送料 400円
編集・発行／神戸市開発局

■ 『神戸新交通』

ポートアイランド線建設誌』

新交通システムは鉄道とバスとの中間的輸送力を持ち、安全・低公害・経済性・省力化など、今後の都市交通を担うものである。本書は神戸で誕生した新交通システム「ポートライナー」の計画から開業までの経緯と工事の記録である。

■ B 5 版 ■ 955頁 ■ 販売価格 10,000円・送料 500円
編集／建設誌編集委員会 発行／神戸市企画局新交通建設部

■ 『新神戸トンネル工事誌』

■ B 5 版 ■ 本編 606頁・付属資料 15頁 ■ 販売価格 12,000円・送料500円
編集・発行／神戸市道路公社

■ 『神戸／海上文化都市への構図』

■ A 4 変形版 ■ 248頁 ■ 販売価格 3,500円・送料 350円
編集・発行／（財）神戸都市問題研究所

ご購入申込先

〒651 神戸市中央区浜辺通5-1-14 神戸商工貿易センタービル18階
（財）神戸都市問題研究所（078）252-0984



季刊 都市政策 第35号 0331-976605-1836
発売元 **勁草書房** 東京都文京区後楽 2の23の15
振替東京 5-175253 電03-814-6861

定価 500円