

近代土木遺産兵庫運河



入江橋からのぞむ新川運河

神戸市兵庫区役所

兵庫区では地域住民の皆さんとともに
「兵庫区歴史花回道構想」を推進しています

兵庫区は、平清盛による福原遷都や湊川の戦いの舞台になるなど幾度も歴史の表舞台に登場し、また、現在の神戸の発展の礎を築いた由緒あるまちです。そのため区内には多くの名所や史跡、長く語り継がれてきた伝承が残されています。

「兵庫区歴史花回道構想」は、区内に残る豊かな歴史的遺産のネットワーク化を図ることを通じて、区の歴史の魅力を区内外に発信し、地域の活性化を図るとともに、区民の皆さんの地域への誇りと愛着を育むことを目的とするまちづくりの構想です。

近代土木遺産兵庫運河

平成23年3月 発行

発行：神戸市兵庫区まちづくり推進部まちづくり課

神戸市兵庫区荒田町1丁目21-1

(078) 531-0033

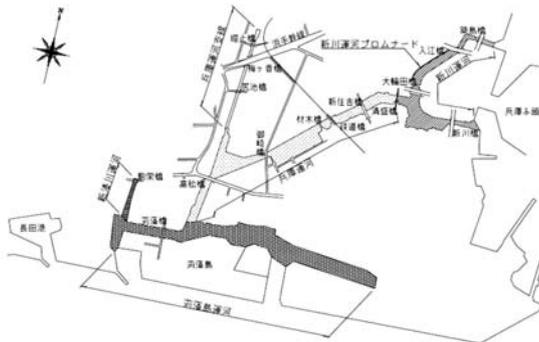
許可なく転載・複製することを禁じます。

1 はじめに

兵庫運河と総称される運河は、新川運河、兵庫運河（本線）、兵庫運河支線、苅藁島運河、新湊川運河によって構成され、全長 6,470 メートル、水面積 337,300 平方メートルの日本最大級の規模を誇っています。湊川の付け替えに伴って築造された湊川隧道（明治 34 年竣工）、湊川の上流・鳥原川を石積みの堰堤でせき止めた鳥原貯水池（明治 38 年竣工）とともに、神戸における明治期の三大土木事業に数えられています。

兵庫運河は、既に運河としての当初の役割を終えましたが、地域住民の憩いの場として、また様々な地域活動の拠点として活用され、今日の兵庫区におけるまちづくりを進める上で、欠くことのできない施設となっています。

本稿では、この兵庫運河が開削され、後に神戸市によって買収されるまでの経緯を概説します。



兵庫運河平面図（神戸市ホームページより転載）

2 新川運河の開削

慶応 3 年 12 月 7 日（1868 年 1 月 1 日）、神戸港が開港すると、神戸の居留地では、開港当初から活発な取引が行われ、交易の拠点は、それまで日本有数の港町として繁栄してきた兵庫津から神戸へと移ることになりました。兵庫運河の開削は、経済的に取り残された感のある兵庫港の再生を願った人々によって構想された施策の一つでした。

兵庫運河の計画は、兵庫港では台風の際に避難するところがないうえ、船が被害を受けること、また和田岬を大きく迂回しなければならないという海上運送上の不便があったことが動機で、江戸時代にも計画されたことがあったようです。計画は、神田兵右衛門が中心となって発案したもので、事業の実施にあたっては、兵庫の北風荘右衛門、伊丹の小西新右衛門らの出資を得て、新川社という会社が創立されました。

神田兵右衛門らが兵庫港に船の避難場所としての停泊地と荷揚場を造ることを兵庫県に陳情したところ、兵庫県も同様の計画を持っていたことから、官民共同でこの事業に着手することになりました。兵庫新川計画は、島上町南西に湾曲し、今出在家町を経て海に達する水路を通し、この掘削土砂を使って島上町海岸の一部を埋め立て、これを売却して費用を捻出しようというものでした。兵庫県は、工事を新川社に請け負わせ、明治 7 年（1874）に着手、翌 8 年に竣工しました。

この新川運河開削の事業は、当初計画に参加していた神戸の島田重五郎が倒産するなど、資金的な苦境もありましたが、島上町から今出在家町まで約 1,000 メートルの開削によって船溜を設け、そのために現在も地名が残る中之島ができ、同時にその土砂で埋立

地 5,278 坪を得て、出資金に応じてこれが分配されました。経費は約 13 万円を要しましたが、出資者は土地の払い下げによって相当の収入を得たため、費用を賄って余りあるものであったろうと考えられます。

この工事に加えて、和田岬を迂回することによる海難

防止のための短絡路として新川運河から林田村（現在の長田区南部及び兵庫区南部の一部）に至る運河の建設も計画されましたが、構想のまま終わります。これが実現するのは、明治 32 年（1899）のことです。



神田兵右衛門顕彰碑（和田神社）

3 兵庫運河の開削と兵庫の発展

新川運河から林田村に至る兵庫運河の構想は、明治 10 年代中頃、駒ヶ林の八尾善四郎や西尻池の池本文太郎ら林田村の有志によって計画されましたが、資金不足によって挫折しています。結局、これらの人々の奔走により、東京の安田善次郎の支援を得て神戸の武井守正、石井村の谷勘兵衛、飾東郡の近藤薫、西尻池の藻川豊三郎が出資し、明治 26 年（1893）11 月に資本金 35 万円の兵庫運河株式会社が創立されます。こうして兵庫運河の開削は、この運河会社によって行われることとなりました。

運河会社の計画は、新川運河から駒ヶ林への本線と現在の JR 兵庫駅にあたる山陽鉄道兵庫停車場までの支線の 2 本の運河を開

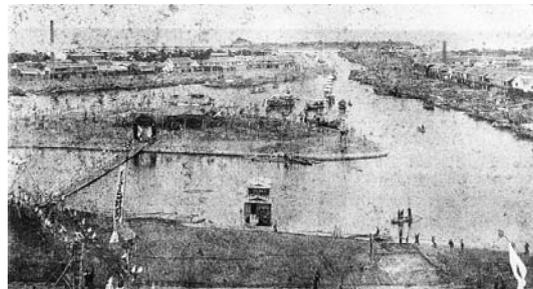
削し、本支線の分岐点に 2 万 6 千坪の船溜を設けるというもので、総工費 25 万 4,634 円、年間総収入は通船料 9,574 円、貸地料 2 万 3,507 円とするものでした。この計画の申請を受けた兵庫県知事は、運河開削による障害の有無を神戸市会に諮問し、明治 27 年（1894）1 月、市会に上程されます。神戸市会は、①運河開削により、今出在家町、和田崎町の飲用水に潮水が浸入した場合は、運河会社が住民に対して相当の義務を負担すること、②運河開削により、神戸市が計画する水道管敷設の費用が増加した場合は、運河会社が増額分を弁償すること、③運河に架設する橋には昼夜番人が詰め、夜間は点灯すること、また、渡賃を請求してはならない、という 3 条件を付したうえで、支障なしとしました。こうして兵庫県も明治 27 年（1894）2 月、工事費の 50 分の 1 を保証金として県に納めること、また運河完成後 50 年間は通船料の徴収を認めること、という条件を付して事業を認め、県知事からの上申によって内務大臣も認可をしました。

しかし、運河会社による土地買収は難航します。運河の予定敷地沿線の地主が、地底の水脈が断たれて塩分を含むことにならないか、また、運河から浜の耕地は、交通が遮断されて、島地化して耕作が不便になる、といった水利と交通上の理由を挙げて激しく反対したためでした。また、一部の地主が買収価格と補償の点で他の地主と異なる主張をしたため、運河会社は、運河開削計画を中止しようとする事態も生じたようです。林田村の地主らは、運河開削計画の中止は公益を害するものとして、地主総代の乾作兵衛や藻川豊三郎が不満を持つ地主との交渉も行いましたが、神戸市長鳴瀧幸恭や衆議院議員鹿島秀麿の仲裁によってようやく落ち着いたといわれています。結局、運河会社は、設立後概ね

198,482坪の土地を買収し、明治29年(1896)1月によりやく起工式が行われました。これまでの間に日清戦争後の好景気で土地の価格が高騰し、運河会社は資本金70万円、工事費60万円3千円を要することになりました。事業を担当したのは、八尾善四郎と池本文太郎の二人でしたが、最終的には八尾だけが事業の遂行に当たりました。明治32年(1899)12月に完成した兵庫運河は、本線1,035間、支線400間、船溜は本線18,930坪、支線600坪、運河会社の所有地10万坪、となっています。運河開通早々、年間通過船舶は10万隻にのぼったといわれています。

また、明治27年、運河会社は、運河掘削によって生じた土砂をもって、東尻池字前ノ浜と西尻池字浜山の地先海面2,916坪の埋立を計画します。運河の河口にあたるこの場所が浅瀬であるため、運河に出入りする船が乗り上げるおそれがあったためです。埋立工事は明治31年4月に完成し、「苺藻島」と名づけられました。その後、さらに苺藻島の東方2,923坪余の埋立が計画されます。この第2回の工事については、駒ヶ林浦漁業組合は、埋立によって浜地の潮流が変化することや自然の細砂がなくなり、魚類の生息条件が失われることなどを理由に反対しますが、埋立は許可され、明治33年(1900)1月に完成します。これらの埋立地は、沿岸貨物の陸揚げのために利用するとともに、宅地として活用されました。

兵庫運河の開削は、神戸市内における工業に大きな影響を与えました。製粉業に与えた影響もその一つです。開港、維新とともに、パンや洋菓子が消費されるようになると、原料の小麦粉の需要が高まりました。神戸市内には明治39年(1906)頃から増田増蔵製粉所、日本製粉神戸工場、日本精米製粉会社などが設立され、



開削当時の兵庫運河(『兵庫区政70周年記念誌』より転載)

神戸港に輸入される小麦を運河沿いの工場に据え付けた輸入製粉機で製粉するという近代的な製粉工場が設けられます。その後も大正14年(1925)には、日清製粉が神戸工場の操業を開始しています。その他にも製油工場や製糖工場なども運河周辺に林立するようになりました。兵庫運河の開削及び苺藻島は、神戸の工業の発展を推進しましたが、前述のように漁民にとっては歓迎すべきものではありませんでした。

兵庫運河沿岸には、工場や倉庫が立ち並びましたが、土地買収に多額の資金を要したことから、運河会社の経営は困難を極めました。水深維持のための浚渫作業は大きな負担となり、また通船料の値上げも沿岸の工場から反発を受けました。このため、運河会社の経営を担っていた八尾善四郎は、ほとんどの私財を投げうったといわれています。

4 兵庫運河の市営化

大正7年(1918)、兵庫運河を神戸市の直営にするという計画が持ち上がります。当時、兵庫運河周辺は市内でも最も工業化が進展していた地域でしたが、厳しい経営状況にあった運河会社は、運河の管理を十分に行えなかったようです。そこで神戸市は、運河を買収し、工業地整備に取り組もうとしたものと考えられます。買収価格をめぐる交渉は難航しましたが、大正8年(1919)、運河会社の財産や通船料徴収の権利を神戸市が60万円で買収することとなり、運河会社は同年11月に株主総会の議決を経て解散しました。(なお、運河会社は、埋立地の一部は売却せず、埋立に伴う漁民に対する補償として、兵庫県水産組合連合会に対して無償で使用させることとした。)これ以降は、神戸市が兵庫運河の経営を担うこととなりました。

兵庫運河では、港湾機能の発展にあわせ、昭和21年(1946)には、運河の利用効率を高めるため、運河沿いの土地を工場、倉庫の立地に適するように改良し、兵庫区の発展を図る目的で運河の拡幅、浚渫が行われ、工事は昭和32年(1957)に竣工しました。この工事によって運河水面は、原木で輸入した木材の保管場所(貯木場)としての活用も盛んになりました。



八尾善四郎の像

しかし、木材の輸入方法が水面を利用した原木輸入からトラックのコンテナによる輸入へ変化していったことにより、運河の貯木水面への木材入庫も減少していきます。平成17年(2005)には運河の水面の貯木がなくなり、貯木のための施設が撤去されました。

現在の兵庫運河は、港湾機能を補完するものではなく、運河周辺に遊歩道が整備されるなど、親水空間としての利活用が進められています。

<参考文献>

- ・神戸大学大学院人文学研究科地域連携センター作成「兵庫運河の計画」(神戸市文書館企画展「兵庫運河のあゆみー八尾家文書を中心にー」レジュメ)
- ・神戸開港百年史編集委員会編『神戸開港百年史港湾編』(1972年)
- ・新修神戸市史編集委員会編『新修神戸市史行政編Ⅲ都市の整備』(2005年)
- ・新修神戸市史編集委員会編『新修神戸市史歴史編Ⅳ近代・現代』(1994年)
- ・新修神戸市史編集委員会編『新修神戸市史産業経済編Ⅰ第一次産業』(1990年)
- ・新修神戸市史編集委員会編『新修神戸市史産業経済編Ⅱ第二次産業』(2000年)
- ・神戸市会事務局編『神戸市会史第一巻明治編』(1968年)
- ・落合重信『兵庫の歴史ー明治維新から戦後現代までー』(1995年)
- ・奥村孝編著『神戸市政に関する判決集』(1986年)
- ・神木哲男「居留地と外国貿易のはじまり」(神戸外国人居留地研究会編『神戸と居留地 多文化共生都市の原像』(2005年))
- ・神戸市立博物館編図録『特別展 よみがえる兵庫津ー港湾都市の命脈をたどるー』(2004年)
- ・神戸市ホームページ「兵庫運河の今昔物語」