

# 大正・昭和初期における 大阪海陸協会の活動

—河川・港湾との関わりを中心に—

## The Activities of The Land and Sea Association of Osaka concerning the Improvement of the River and Port Facilities in the Taisho and the early Showa Period

伊藤 敏雄

This article focuses on the activities of The Land and Sea Association of Osaka established 1919 in the Taisho and the early Showa period. It was composed of not only physical distribution companies but also public offices. Both of them cooperated for investigation into revising various regulations concerning water transport. Therefore the propositions which were submitted to the latter by the former were objective and consistent with reality.

Toshio Ito

JEL : N75, N95

キーワード : 物流、水運

Key words : physical distribution, water transport

### はじめに

大正・昭和初期の大阪市を対象にした港湾事業についての研究は、主に行政の側から考察され<sup>1)</sup>、海運や倉庫をはじめとする民間の物流関連企業等がそ

---

1) 鈴木勇一郎『近代日本の大都市形成』岩田書院、2004年、拙稿「昭和初期大阪の都市計画と運河」『帝塚山経済・経営論集』第15巻、2005年、同「大正・昭和初期大阪市内三河川の内港化」『交通史研究』第64号、2007年。

れら事業にどのように関わっていたのかは、等閑に付されてきたといえる。すなわち、それらの事業に、実際の利用者である物流関連企業の意向が反映されていたのかなどは、これまで明らかにされていないのである。そのような課題に焦点を当てる場合、それらの企業は、当該期にどのような問題に直面し、また行政側にどのような働きかけを行っていたのかを考察することが不可欠となる。

この点に関して、大正 8 年（1919）10 月 16 日に、物流関連の業界団体として大阪海陸協会が設立され、会員企業が、様々な問題に取り組んでいたことが、その 50 周年記念誌に記されている<sup>2)</sup>。しかし、その内容は発行当時の関係者の随想が中心であって、戦前期にどのような活動が行われたのかについては、十分に明らかにされていない。また、その略年譜には、どのような建議等が行われたのかなどが整理されている。但し、当該期の大阪の発展に大きく寄与した都市計画事業や港湾事業との関連において、それらがどのような人物と関わっており、また、いかなる検討を経てなされたのかといったことは詳らかでない。

同時期に関しては、都市計画を推進した関一の大阪市助役・市長時代でもあり、同人の政策理念等が研究の中心的問題の一つであったといえる<sup>3)</sup>。しかし、河川・港湾について大阪市と民間団体との関わりをとらえるには、実務者としての大阪市港湾部長に、より焦点が当てられなければならない。そこで、本稿では、まず、大阪海陸協会における会員構成について述べた後、第二に大阪市港湾部長と同協会との関わりについて検討する。第三にその連携をより詳しく分析し、そして第四に、同協会と大阪府との関わりについて考察して、当該期の大阪市における物流の問題と、業界団体がいかにその改善を図ろうとしていたのかを明らかにする。

---

2) 大阪海陸協会編『五十周年記念誌』大阪海陸協会、1969 年。

3) 芝村篤樹『関一—都市思想のパイオニア—』松籟社、1989 年、同『日本近代都市の成立—1920・30 年代の大阪—』松籟社、1998 年、ジェフリー・E・ヘインズ（宮本憲一監訳）『主体としての都市—関一と近代大阪の再構築—』勁草書房、2007 年。

## 一、大阪海陸協会の設立

まず、大阪海陸協会の目的については、「海陸運輸ニ関スル諸般ノ改善ヲ図リ会員相互ノ親睦ヲ厚クスル」こととされ、また事務所に関しては「大阪商業会議所内ニ置ク」とされた。後者については、昭和10年（1935）8月6日の「社団法人大阪海陸協会創立総会」において、日本郵船大阪支店内に設置されることとなった<sup>4)</sup>。

その会員は、表1に大正8年（1919）と昭和10年におけるものが示されている。これによれば、大正8年の設立時には保険・海運・倉庫などの民間業者のみであったが、行政側も順次入会し、昭和10年には、大阪鉄道局長・

表1 大正8年と昭和10年における大阪海陸協会の会員

大正8年	昭和10年		
会員	通常会員	特別会員	名誉会員
日本海上保険株式会社	日本海上保険株式会社	大阪鉄道局長	直木倫太郎 山本五郎 近藤博夫
日本郵船株式会社大阪支店	日本郵船株式会社大阪支店	大阪通信局長	
東京海上火災保険株式会社大阪支店	東京海上火災保険株式会社大阪支店	大阪通信局海事部長	
東神倉庫株式会社大阪支店	東神倉庫株式会社大阪支店	大阪通信局海事部事務官	
株式会社富島組	株式会社富島組	大阪税関長	
大阪商船株式会社	大阪北港株式会社	大阪税関監視部長	
大阪海上火災保険株式会社	大阪海上火災保険株式会社	大阪税関港務部長	
大正運輸株式会社	大阪商船株式会社	大阪税関総務課長	
株式会社浪華倉庫	大正運輸株式会社	大阪税関港務官	
三菱倉庫株式会社大阪支店	国際通運株式会社大阪支店	内務省大阪土木出張所長	
株式会社住友倉庫	三菱倉庫株式会社大阪支店	大阪府土木部長	
株式会社杉村倉庫	株式会社杉村倉庫	大阪市電気局長	
	株式会社杉村倉庫	大阪市電気局運輸部長	
	株式会社杉村倉庫	大阪市土木部長	
	株式会社杉村倉庫	大阪市港湾部長	
	株式会社杉村倉庫	大阪市港湾部技術課長	
	株式会社杉村倉庫	大阪市港湾部港営課長	
	株式会社杉村倉庫	大阪市港湾部経理課長	
	株式会社杉村倉庫	大阪商工会議所交通部 長	
	株式会社杉村倉庫	大阪商工会議所理事	

出所) 多賀谷芳三編『事業報告書 大正八年—昭和十年』大阪海陸協会、1936年、4・203・204頁より作成。

4) 多賀谷芳三編『事業報告書 大正八年—昭和十年』大阪海陸協会、1936年、9・198・206頁。

大阪通信局長・大阪税関長をはじめ、大阪府土木部長や、大阪市土木部長・大阪市港湾部長・大阪商工会議所交通部長などが入会していることが分かる。また、これらとは別に、客員制が設けられていたが、同表の直木と近藤は後述するように大阪市港湾部長を務めた者であった。さらに、前者と山本は、大正 11 年に設立される、海運・金融・倉庫等の企業から成る、日本港湾全関係者による港湾協会でも関一や太田丙子郎（大阪商船）らとともに重きをなした<sup>5)</sup>。

## 二、大阪海陸協会と大阪市港湾部との連携

### (1) 直木倫太郎との関わり

表 2 から表 5 には、当該期における大阪海陸協会と歴代の大阪市港湾部長である直木倫太郎、坂出鳴海と横山徳太郎、近藤博夫、福留並喜と内山新之助との関わりがそれぞれ示されている（但し、同市の都市計画部長や港湾部技術課長等を務めたり、また客員となった場合は、その際の取組も含めた）。これらのほかにも、大阪府港務部長の沼田庄平と山本一や、大阪市港湾部港管課長の川内植蔵と菊地作兵衛・同市港湾部経理課長の井上修一郎・同市港湾部技術部長の松田健作などといった港湾部所属の職員との関わりも示したが、それらは数多くなく、主に港湾部長自らが大阪市の立場や方針などを表明していたといえる。

以下、直木倫太郎から内山新之助までの港湾部長と大阪海陸協会との関わりを検討していくが、まず、直木の略歴について述べる。同人は、明治 8 年（1875）兵庫県に生まれ、同 32 年、東大の土木工学科を首席で卒業した。東京市に勤務して東京湾築港計画を担当中に海外留学し、帰国後は土木課長・河湾課長を歴任する。関一に見い出されて、大正 6 年（1917）1 月に大阪市港湾部長に迎えられ、その後、市区改正部長・都市計画部長も兼任した。大正 12 年 1 月の関東大震災に伴い、帝都復興院技監、翌年には内務省復興局長官に就任する。同 15 年に内務省を退任し、大林組で取締役技師長を務め

5) 港湾協会編『港湾協会二十年史』港湾協会、1944 年、2～3・51～53・57～59 頁。

表2 大阪海陸協会と直木倫太郎等との関わり

例会・年月日	決議及び報告事項等
創立総会 大正8年10/16	(会員之件) 会員ハ左 (日本海上保険株式会社・日本郵船株式会社大阪支店・東京海上火災保険株式会社大阪支店・東神倉庫株式会社大阪支店・株式会社富島組・大阪商船株式会社・大阪海上火災保険株式会社・大正運輸株式会社・株式会社浪華倉庫・三菱倉庫株式会社大阪支店・株式会社住友倉庫・株式会社杉村倉庫一引用者注) ノ通りニ決定シ其他大阪税関、鉄道院梅田、湊町両運輸事務所、大阪市港湾部及ビ陸運業者トシテ内国通運株式会社大阪支店、日本運輸株式会社ニ対シ夫々入会ヲ勧誘スルコト、ナレリ、而シテ其ノ勧誘ハ大阪税関ニ対シ日本郵船株式会社大阪支店ヲ煩シ、鉄道員関係ニハ株式会社浪華倉庫、大阪市港湾部ニ対シテハ三菱倉庫株式会社大阪支店、内国通運株式会社大阪支店及日本運輸株式会社ニ対シテ <sup>ス</sup> 株式会社富島組ヲ夫々煩スコト、ナレリ
第2回 大正8年11/4	(大阪市港湾部長直木倫太郎氏ヨリ大阪港修築予算ヲ港湾利用上最モ適切ナルモノニ使用スルタメ目下予算組替中ナルヲ以テ本会ノ意見提出方希望スルトコロアリタリ)
第5回 大正9年2/10	(河川港湾及陸上施設ニ関スル委員会設置之件) 第二回総会ニ於テ特別会員直木倫太郎氏ノ逡巡セラレタル大阪港利用ニ関スル予算ヲ最モ効果的ナラシムル件ニ付テハ河川港湾施設、及陸上運送ニ関スル委員会ヲ設ケ調査ヲ遂ゲルコト、ナリ幹事ヨリ左記ノ通り夫々委員ヲ指名セリ (イ) 河川及港湾ノ施設ニ関スル調査委員 日本郵船株式会社大阪支店森辨次郎氏 東京海上火災保険株式会社大阪支店原幸衛氏 大阪商船株式会社村田省蔵氏 三菱倉庫株式会社大阪支店矢部直彦氏 株式会社杉村倉庫窪川直澄氏 (ロ) 陸上運送ニ関スル調査委員 日本海上保険株式会社川口義宏氏 株式会社富島組井上虎治氏 東神倉庫株式会社大阪支店明石重禮氏 株式会社浪華倉庫青木一葉氏 株式会社住友倉庫山本五郎氏 〔註〕二月二十二日河川港湾施設ニ関スル調査委員一行ハ特別会員大阪市港湾部長 直木倫太郎博士ノ案内ニヨリ港内ヲ詳細ニ亘リ視察スルトコロアリタリ
第6回 大正9年3/9	(市区改正ニ関スル講話) 特別会員直木倫太郎氏ヨリ過般発表ヲ見タル市区改正ニ関シ詳細ニ亘ル講話アリタリ
第7回 大正9年4/13	(河川港湾改修ニ関スル説明) 特別会員直木倫太郎氏ヨリ右ニ関シ詳細ナル説明アリタリ
第14回 大正9年11/16	(大阪市港湾部技術課長横山徳太郎氏ノ講話) 大阪市港湾部ヨリ寄贈ノ大阪港案内ニヨリ横山徳太郎氏ヨリ大阪港ニ付詳細ナル講話アリタリ
第18回 大正10年4/9	(本月総会定例日変更之件) 本月ノ総会定例日ハ来ル十二日ナルモ日本郵船株式会社大阪支店長森辨次郎氏辞任送別並ニ大阪市港湾部長直木倫太郎博士欧米視察ヨリ帰朝歓迎ヲ兼ネ本日総会ヲ開催ナセル旨幹事ヨリ報告承認ヲ求ムルトコロアリタリ (森、直木両氏ノ挨拶) 幹事ヨリ送迎ノ辞ヲ述ベソレニ対シ両氏ヨリ謝辞アリタリ
第21回 大正10年7/12	(大阪府港務部入会ニ関スル件) 這般新設ヲ見タル大阪府港務部ヲ本会特別会員ニ推挙スルコトニ決定セリ
第22回 大正10年8/9	(大阪府港務部長入会挨拶) 大阪府港務部長沼田庄平氏ヨリ入会ノ挨拶アリタリ

表 2 の続き

例会・年月日	決議及び報告事項等
臨時 大正 10 年 10/25	<p><b>(新出席者紹介)</b> 新出席者新任大阪府港務部長山本一氏ヲ幹事ヨリ紹介スルトコロアリタリ</p> <p><b>(都市計画ニ関スル講話)</b> 大阪市港務部長直木倫太郎氏ヨリ右ニ関スル講話アリ同氏ヨリ本会ノ都市計画上ニ対スル意見開陳ノ希望アリシニヨリ具体的ニ調査研究スルコト、ナリ幹事指名ニヨリ左記(日本郵船株式会社大阪支店・東神倉庫株式会社大阪支店・株式会社富島組・大阪商船株式会社・大正運輸株式会社・三菱倉庫株式会社大阪支店・株式会社住友倉庫一引用者注) 委員ヲ選定セリ</p>
第 26 回 大正 10 年 12/13	<p><b>(臨港鉄道速成建議之件)</b> 都市計画ノ進捗ニ伴ヒ臨港鉄道速成ノ要アルベキ旨大阪市港務部長直木倫太郎氏ヨリ提案アリ異議ナク可決実行方法ハ都市計画調査委員(富島町整理委員)ニ附託スルコトニ決定セリ</p>
第 40 回 大正 12 年 2/13	<p><b>(自由港設置ニ関スル件)</b> 右ニ関シ大阪市港務部長直木倫太郎氏ヨリ自由港区ノ設置費用殊ニ大阪ニ自由港ヲ設置スル場合之ニ要スル諸費用ニ付詳述シ将来我国ニ於ケル工業政策上之レガ設置ハ最モ緊要ナル旨力説スル所アリ大阪商船株式会社島村幡彦氏及株式会社住友倉庫山本五郎氏ヨリモ夫々意見ノ開陳アリタリ</p>
第 41 回 大正 12 年 3/13	<p><b>(大阪港改善ニ関スル件)</b> 大阪港ハ当局ノ努力ニヨリ改善ヲ見タリト雖モ尚ホ多クノ改築、改修ヲ要スベキモノアリ依テ之レガ調査研究ヲナスコト、ナリ次回総会ヨリ左記ノ順序ニ依リ講話ヲ聴取シ、意見ノ交換ヲナスコトニ決セリ</p> <p>イ、航海業者ノ見地ヨリ大阪港ノ批評並ニ改善ニ対スル意見</p> <p>右ニ関シテハ日本郵船株式会社大阪支店及大阪商船株式会社ニ講話ヲ一任スルコト</p> <p>ロ、本会員ハ大阪港改善ニ対スル希望ヲ持寄り隔意ナキ意見ノ交換ヲナスコト</p> <p>ハ、大阪市港務部長直木倫太郎氏ヨリ大阪港改築ニ対スル計画方針ニ付意見ヲ聴取スルコト</p>
第 44 回 大正 12 年 6/19	<p><b>(大阪港改善ニ関スル件)</b> 右ニ関シ次回総会ニ於テ大阪市港務部長直木倫太郎氏ノ講話ヲ乞フコト、セリ</p>
第 45 回 大正 12 年 7/10	<p><b>(大阪港改善ニ関スル件)</b> 右ニ関スル大阪市港務部長直木倫太郎氏ノ講演ハ同氏欠席ニ付次回総会ニ譲ルコト、ナレリ</p>
第 47 回 大正 12 年 10/9	<p><b>(大阪港改善ニ関スル件)</b> 右ニ付大正運輸株式会社ノ研究ニ係ル私案ヲ提出、同社小野勘三郎氏ヨリ説明アリタリ、尚右ニ関シ近ク直木倫太郎氏来阪ノ予定ナレバ其ノ節臨時総会ヲ開キ同博士ノ意見ヲ聴取スルコト、ナレリ</p>
第 48 回 大正 12 年 11/13	<p><b>(新出席者紹介)</b> 幹事ヨリ左記(大阪市港務部長事務取扱大阪市助役有田邦敬一引用者注) 新出席者ヲ紹介セリ</p>
第 52 回 大正 13 年 3/11	<p><b>(元大阪市港務部長直木倫太郎氏ニ記念品贈呈之件)</b> 右ニ付協議ノ結果一同異議ナク之ヲ可決シ贈呈品ノ選定其他ハ大阪商船株式会社村田省蔵氏並ニ幹事ヘ一任スルコト、ナレリ</p>
第 53 回 大正 13 年 4/8	<p><b>(元大阪市港務部長直木倫太郎氏ニ記念品贈呈之件報告)</b> 大阪商船株式会社村田省蔵氏ヨリ右ニ付説明、報告ヲナストコロアリタリ</p>
第 103 回 昭和 3 年 6/12	<p><b>(新会員紹介)</b> 幹事ヨリ左記(客員直木倫太郎一引用者注) 新会員ヲ紹介セリ</p>
第 106 回 昭和 3 年 9/11	<p><b>(帝都復興状況ニ関スル講話)</b> 客員直木倫太郎博士ヨリ右ニ関スル講話アリタリ</p>

表2の続き

例会・年月日	決議及び報告事項等
第165回 昭和8年8/8	(羅津港ニ関スル講話) 客員直木倫太郎博士ヨリ近時世論ノ中心トナレル右ニ付詳細ニ亙ル講話アリタリ
第170回 昭和9年1/16	(客員直木倫太郎氏見送り之件) 幹事ヨリ今回満州国、国道局長トシテ赴任セラレタル直木倫太郎氏ヲ多賀谷芳三氏ト共ニ神戸港迄見送りタル旨報告スルトコロアリタリ

出所) 前掲『事業報告書 大正八年一昭和十年』10～12・17・19・21・22・24～26・36・37・39～42・44～46・94・99・169・170・179・180頁より作成。

注) 第73回までは総会、第74回からは例会と改称された(同上書65頁)。

るが、昭和8年(1933)には満州国の招請を受けて、国道局長・大陸科学院長等を歴任した<sup>6)</sup>。

表2からは、直木は市区改正・都市計画・帝都復興状況・羅津港に関する講話や、河川港湾改修・自由港設置等に関する説明を行っていたことが分かる。また直木は大阪海陸協会に、大阪港修築予算を適切にするため、大阪海陸協会の意見提出や都市計画に対する意見開陳を希望し、都市計画の進捗に伴う臨港鉄道速成を求める提案なども行っている。

他方、大阪海陸協会も直木に働きかけ、大阪港改善に関して、同人よりその改築に対する計画方針について意見を聴取していた。また、例会とは別に委員会も開催されていたが、大正9年4月6日の「河川、港湾施設ニ関スル委員会」については、「市区改正ニ関スル点、充分判明セザルモノアルヲ以テ後日直木倫太郎博士ノ説明ヲ請ヒタル上審議スルコト、ナレリ」<sup>7)</sup>との記録が見られた。

## (2) 坂出鳴海との関わり

表3によれば、坂出は、臨港鉄道・築港に二等郵便局設置・市街地建築物法と地域・大阪鉄道改良事務進捗に伴う大阪都市計画・大阪港修築に関する報告、南アフリカ東海岸及びインド洋における港湾事情・大阪港第二次修築計画等に関する講話、大阪港大栈橋撤廃の説明などを行っていることが判明

6) 大阪市港湾局編『大阪築港100年—海からのまちづくり—上巻』大阪市港湾局、1997年、192頁。

7) 前掲『事業報告書 大正八年一昭和十年』208～209頁。



表 3 大阪海陸協会と坂出鳴海・横山徳太郎等との関わり

例会・年月日	決議及び報告事項等
第 5 4 回 大 正 13 年 5/13	(新出席者紹介) 幹事ヨリ左記(大阪市港湾部長坂出鳴海・大阪税関松崎漸吉一引用者注)新出席者ヲ紹介セリ
第 5 5 回 大 正 13 年 6/10	(臨港鉄道二関スル件報告) 大阪市港湾部長坂出鳴海氏ヨリ右ニ関シ其工程ニ対スル政府ノ方針等ニ付報告スルコロアリタリ
第 5 6 回 大 正 13 年 7/8	(大阪港改善ニ関スル件) 右ニ付大阪市港湾部長坂出鳴海氏ヨリ意見ヲ聴取スル管ナリシモ同氏ハ近々直木倫太郎博士ト共ニ大阪港是トモ称スベキ大阪港将来ノ対策ヲ決定発表セラル、予定ナルヲ以テ其ノ際詳細ナル説明ヲ聴取スルコト、セリ
第 6 0 回 大 正 13 年 11/11	(ヒマラヤ山視察談) 大阪市港湾部長坂出鳴海氏ヨリ右題下ニ視察談アリタリ
第 6 4 回 大 正 14 年 3/10	(築港ニ二等郵便局設置其他之件報告) 大阪市港湾部長坂出鳴海氏ヨリ右ニ関スル件其他ニ付左記ノ通り報告スルコロアリタリ イ、築港ニ二等郵便局設置之件 右ハ三月一日ヨリ現在ノ三等郵便局ニ於テ時間外(夜間)ノ電報ヲ取扱フコト共ニ欧文電報ヲモ取扱フコト、ナリシコト (右報告ニヨリ本会トシテ不取敢野本大阪逓信局長ヲ訪ヒ感謝ノ意ヲ評スルコト、ナリ本件委員大阪商船株式会社、大正運輸株式会社、三菱倉庫株式会社大阪支店、株式会社住友倉庫ヲ煩スコト、ナレリ) ロ、臨港鉄道ニ関スル件 右ハ大正十五年完成ノ予定ナリシコロ大正十六年度ニ延期ノコト、ナリシコト ハ、市街地建築法並ニ地域ニ関スル件 市街地建築法中ニハ現大阪市ノ実状ニ適セザル点アルヲ以テ之ヲ緩和スルノ必要アルニヨリ大阪市ニ於テ研究中ナリ、尚地域決定ニ関シテモ築港地帯ノ如キ特別ノ地域トスル必要ヲ認メ目下研究中ナルコト
第 6 8 回 大 正 14 年 7/14	(印度支部ニ於ケル港湾ニ関スル講話) 大阪市港湾部長坂出鳴海氏ヨリ右ニ関スル講話アリタリ
第 6 9 回 大 正 14 年 8/11	(南阿弗利加東海岸並ニ印度洋ニ於ケル港湾事情ニ関スル講話) 大阪市港湾部長坂出鳴海氏ヨリ右ニ関スル講話アリタリ
第 7 2 回 大 正 14 年 11/10	(大阪港大棧橋撤廃ニ関スル件) 右ニ付大阪市港湾部長坂出鳴海氏、同部技師横山徳太郎氏ヨリ棧橋利用ノ現況、将来ニ於ケル之ガ改善施設等ニ付詳細ニ亘ル説明アリシモ提案者富島組欠席ニ付何分ノ決定ハ次回總會ニ譲ルコト、セリ
第 7 4 回 大 正 15 年 1/12	(権利者ヲ確知スルコト能ハザル運送品、寄託品ノ処分ニ関スル法律制定並ニ大阪駅構内ニホテル附設ニ関スル件報告) 右ニ付幹事ヨリ夫々關係当局へ建議セル旨報告アリタリ尚ホ大阪市港湾部長坂出鳴海氏ヨリ右ホテル設置ニ付テハ鉄道省神戸改良事務所並ニ神戸鉄道局長宛助力方懇請致シ置ク方固然旨提案アリ幹事ニ於テ至急其処置ヲ採ルコト、ナレリ (大阪港大棧橋撤廃之件) 右ニ関シ提案者株式会社富島組井上虎治氏ヨリ其ノ理由並ニ坂出大阪市港湾部長ヨリ改善利用ニ関スル詳細ナル説明アリ、会員各自ヨリ意見ノ開陳アリタルモ重大案件ナルヲ以テ引続き研究スルコト、ナレリ
第 7 9 回 大 正 15 年 6/8	(大阪市港湾部長新任之件) 大阪市都市計画部長坂出鳴海氏ハ今回大阪市港湾部長ノ兼務ヲ解カレ後任トシテ同部技師横山徳太郎氏就任ノ旨坂出氏ヨリ報告アリタリ



表 3 の続き

例会・年月日	決議及び報告事項等
第 9 0 回 昭和 2 年 5/10	<p><b>(無線電信二関スル件)</b> 大阪商業会議所書記長高柳松一郎氏ヨリ現在大阪平野ニ欧州方面ノ無電受信所アレ共設備頗ル小規模ナルヲ以テ今回日本無線電信株式会社ハ名古屋方面ニ大規模ノ無電設備ヲナスヤニ聞クハ本邦経済ノ中心都市タル大阪ノ蒙ル影響大ナルモノアリ依テ之ガ対策ヲ講ズル必要アル旨力説スルトコロアリ本会ニ於テモ幹事指名ニヨリ左記（日本海上保険株式会社・日本郵船株式会社大阪支店・株式会社富島組・大阪商船株式会社・株式会社住友倉庫一引用者注）委員ヲ選ビ対策ニ付考究スルコト、セリ尚右委員ノ外左記（大阪税関長井上徳太郎・大阪市都市計画部長坂出鳴海・大阪商業会議所書記長高柳松一郎一引用者注）ノ諸氏ニモ研究ヲ依頼スルコト、ナレリ</p> <p><b>(大阪港宣伝二関スル件)</b> 大阪港ヲ世界ニ宣伝スルハ此際最モ緊要事項ト認ムルヲ以テ之ガ方法ニ付研究致シタキ旨株式会社住友倉庫山本五郎氏ヨリ提案アリ右ハ不断ノ努力が必要ナルヲ以テ本会ニ宣伝世話役トシテ左記（大阪市都市計画部長坂出鳴海・日本郵船株式会社大阪支店長山本幸枝・大阪市港湾部長横山徳太郎・大阪商船株式会社大阪支店長阿部萬平・大阪商業会議所書記長高柳松一郎一引用者注）諸氏ヲ選ブコト、ナレリ</p> <p><b>(大阪鉄道改良事務進捗二伴フ大阪市都市計画二関スル件報告)</b> 大阪市都市計画部長坂出鳴海氏ヨリ大阪鉄道改良事務ノ進捗二伴ヒ都市計画ニ於テモ之ニ順応スルタメ左記工事ヲ執行スルコト、セル旨報告スルトコロアリタリイ、田養橋ヨリ現梅田駅裏ノ十二間道路ニ通スル道路ヲ十二間ニ拡張スルコト</p> <p>ロ、桜ノ宮駅荷役事務開始</p> <p>ハ、大阪商業会議所横ノ運河ヲ拡張スルコト</p>
第 9 3 回 昭和 2 年 8/9	<p><b>(市街地建築物法並ニ道路法適用緩和二関スル件)</b> 右ハ大阪市都市計画部長坂出鳴海氏ノ提案ニシテ、工場、倉庫、営業店舗等ヨリ道路ノタメ中断セラル、地域ニ至ル荷役ニ際シ交通上道路トノ平面交叉ヲ避クルタメ高架道ヲ以テ横断セントスル陸橋其他ノ工作物ニ対シ左記条件ヲ具備スルモノハ市街地建築物法並ニ道路法ノ適用ニ関シ特別ノ考慮ヲナスコトニ大阪府当局ヘ建議スル要アル旨同氏ヨリ力説スルトコロアリ満場之ニ賛成シ直ニ幹事指名ニヨリ左記（大阪商船株式会社・三菱倉庫株式会社大阪支店・株式会社住友倉庫一引用者注）委員ヲ挙ゲ建議書ノ作成之ガ提出等一切ヲ委スルコトニ決定セリ</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>イ、附近地ノ道路交通ノ状況及荷役ノ関係上其ノ施設必要止ムヲ得ザルモノロ、陸橋ヲ設クル場合ノ路面高ハ無軌道十五尺以上有軌道十八尺以上タルコト</p> <p>ハ、工作物ノ体様ハ不燃質材料ニシテ相当ノ美観ヲ保ツコト</p>
第 9 5 回 昭和 2 年 10/11	<p><b>(大阪港修築二関スル件報告)</b> 大阪市都市計画部長坂出鳴海氏ヨリ近ク開催ノ内務省港湾調査委員会ニ於テ本件ノ附議ヲ見ルコト、ナリタル旨報告スルトコロアリタリ</p>
第 9 8 回 昭和 3 年 1/17	<p><b>(本会英文名二関スル件)</b> 本会英文名ヲ定ムルコト、シ之ガ委員ハ幹事指名ニヨリ左記（日本郵船株式会社大阪支店・大阪商船株式会社・株式会社住友倉庫・大阪市都市計画部長坂出鳴海一引用者注）ノ如ク決定セリ</p>

表 3 の続き

例会・年月日	決議及び報告事項等
第 99 回 昭和 3 年 2/14	<p><b>(大阪港第二次修築計画二関スル講話)</b> 大阪市都市計画部長坂出鳴海氏ヨリ右ニ関スル講話アリタリ</p> <p><b>(坂出大阪市都市計画部長ヨリ研究委嘱事項之件)</b> 坂出部長ヨリ左記事項ニ付研究ヲ委セラル、トコロアリ依テ次回ニ研究スルコト、ナレリ</p> <p>イ、富島町(国津橋—安治川電車通)へ道路敷設之件</p> <p>ロ、大阪商工会議所横ノ水路ヲ拡張シ海運ノ便ニ資スル之件</p> <p>ハ、安治川へ(船津橋ヨリ下流ニ至ル)架橋之件</p> <p><b>(安治川架橋之件)</b> 右ハ前項中(ハ)ニ関スルモノニシテ之レガ実現ヲ期スルコトノ緊急ナル旨株式会社富島組安田安太郎氏ヨリ提案アリ異議ナク賛成、幹事ヨリ左記(日本郵船株式会社大阪支店・東神倉庫株式会社大阪支店・株式会社富島組・大阪商船株式会社・大正運輸株式会社・内国通運株式会社・三菱倉庫株式会社大阪支店・株式会社住友倉庫・大阪税関・坂出大阪都市計画部長・高柳大阪商工会議所理事—引用者注)委員ヲ指名研究スルコト、ナレリ</p>
第 102 回 昭和 3 年 5/8	<p><b>(大阪市都市計画部長坂出鳴海氏退職ニ付挨拶之件)</b> 今回坂出鳴海氏ハ大阪市役所ヲ辞任セラル、コト、ナリタルニ付同氏ヨリ挨拶アリ之ニ対シ株式会社住友倉庫山本五郎氏ヨリ同氏今日迄ノ絶大ナル指導ニ対シ感謝ノ意ヲ表スルコトコロアリタリ</p> <p><b>(本会員ニ客員制ヲ設クルノ件)</b> 幹事ヨリ本会ニ客員制ヲ設クルトシ、客員ハ曾テ本会々員タリシ者ニシテ本会ノタメ特別ノ功労アリシ者ヲ推挙致シ度キ旨提案アリ満場異議ナク可決、依テ之カ人選ヲナスコト、ナリ審議ノ結果左記(前大阪市港湾部長直木倫太郎・前大阪市都市計画部長坂出鳴海—引用者注)両氏ヲ客員ニ推薦スルコト、ナレリ</p>
第 104 回 昭和 3 年 7/10	<p><b>(新会員及新出席者紹介)</b> 幹事ヨリ左記新会員(客員坂出鳴海—引用者注)、新出席者(株式会社浪華倉庫支配人島崎直幹—引用者注)ヲ紹介セリ</p>
第 106 回 昭和 3 年 9/11	<p><b>(築港船舶番号之件報告)</b> 幹事ヨリ右ニ付去月九日大阪市長宛建議書ヲ横山大阪市港湾部長ノ手評迄提出セル旨報告スルコトコロアリタリ</p>
第 108 回 昭和 3 年 11/13	<p><b>(客員坂出鳴海氏(十月十七日逝去)及ビ通常会員大正運輸株式会社代表小野勘三郎氏(十月十八日逝去)両氏逝去ニ付供花之件)</b> 幹事ヨリ右両氏逝去ニ付恒例ニヨリ花環ヲ供ヘタル旨報告スルコトコロアリタリ</p>
第 113 回 昭和 4 年 4/9	<p><b>(大阪市港湾部長横山徳太郎氏逝去ニ付供花之件報告)</b> 右ニ付幹事ヨリ報告スルコトコロアリタリ</p>

出所) 前掲『事業報告書 大正八年—昭和十年』46～49・51・52・54～56・60～63・65・66・69・70・79～81・83・84・86～90・93～95・99・100・103 頁より作成。

する。また大阪海陸協会も、坂出が直木とともに大阪港の将来の対策を決定し、発表する予定であるため、その際、詳細な説明を聴取することとしていたことが分かる。

坂出からは、大阪駅構内にホテルを付設することについては鉄道省神戸改良事務所等に助力を懇請しておくべきとの提案があった。また坂出は、高架

道による工作物に対する市街地建築物法と道路法の適用緩和を大阪府当局へ建議する必要性を説いている。さらに、同人は富島町への道路敷設・大阪商工会議所横の水路拡張による海運への利便性向上・安治川への架橋に関する研究を大阪海陸協会に委嘱している。一方、同協会は、坂出を大阪港の宣伝世話役や同協会の英文名を定める委員に選任した。また、前述の安治川架橋に関する委員に同人を指名し、無線電信の件と同様、研究を依頼している。

### (3) 横山徳太郎との関わり

表2から、横山は、直木港湾部長時代に、大阪市港湾部技術課長として、大阪港について詳細な講話を行っていた。すなわち同人については、港湾部長就任以前から、大阪海陸協会との繋がりが確認できる。その就任後は、既述した大阪港宣伝の世話役として選任されたことと、同協会幹事から、「築港繫船番号之件」に関する大阪市長宛建議書が同人まで提出されている<sup>8)</sup>。

### (4) 近藤博夫との関わり

表4によれば、近藤は、新潟港及び伏木港の港湾事情・大連での港湾協会総会の経過及び満鉄や国民政府の状況に関する講話、安治川架橋及び突堤交通連絡問題・大阪港記念日・大和川尻国際水陸飛行場に関する説明をしている。また、大阪市参与で電気局長の平塚米次郎による特別市制施行に関する講話の補足説明や、大阪港灯台改善・築港岸壁電話・港湾調査会議事経過に関する報告も行っていた。

近藤側からの提案・要望としては、次の五つのものが挙げられる。第一に、港湾法制定調査のため内務省港湾課事務官が来阪するに当たり、要望事項があれば港湾部まで申し出ることが希望された。第二に、港湾区域を公共団体の行政区域に編入することに関し、研究の上、港湾協会総会への提案が要望されている。第三に、大阪港記念日の諮問に関して、この対案について海陸

---

8) 昭和3年7月28日の「築港繫船番号ニ関スル委員会」で、同月26日に大阪市港湾部長を訪問して懇談したことが報告され、審議の結果陳情書を提出することが決定された(前掲『事業報告書 大正八年—昭和十年』231頁)。

表 4 大阪海陸協会と近藤博夫等との関わり

例会・年月日	決議及び報告事項等
第 1 1 3 回 昭和 4 年 4/9	(新出席者報告) 幹事ヨリ左記 (大阪市港湾部長近藤博夫一引用者注) 新出席者ヲ紹介セリ
第 1 1 4 回 昭和 4 年 5/14	(大阪港二船溜場設置之件) 右ハ審議ノ結果左記 (日本郵船株式会社大阪支店・株式会社富島組・大阪商船株式会社・大正運輸株式会社・三菱倉庫株式会社大阪支店・株式会社住友倉庫・株式会社杉村倉庫) 委員ヲ挙ゲ研究スルコト、ナレリ 右ノ外大阪市土木部長島重治氏、大阪市港湾部長近藤博夫氏並ニ大阪税関ヲ加フルコト、セリ
第 1 1 9 回 昭和 4 年 10/5	(内務省港湾課事務官来阪之件) 大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ港湾法制定ニ付之カ調査ノタメ内務省港湾課事務官来阪ニ付要望事項アレハ各自ニ於テ港湾部迄申越シ方希望アリタリ
第 1 2 8 回 昭和 5 年 7/8	(安治川架橋問題並ニ突堤交通連絡問題之件) 右ニ関シ大阪市役所土木部長島重治氏及ヒ大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ夫々説明アリ、審議ノ結果夫々関係当局ヘ陳情スルコトニ決セリ (新潟、伏木両港ニ於ケル港湾事情ニ関スル講話) 大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ右ニ関スル講話アリタリ
第 1 3 3 回 昭和 5 年 12/9	(港湾区域ヲ公共団体ノ行政区域ニ編入ノ件) 大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ現行港湾区域ハ公共団体ノ行政区域外ニ属シ不便尠カラサルモノアルヲ以テ之レカ改正ニ関シ研究ノ上港湾協会總會ヘ提案方要望スルトコロアリ一同承認、之レニ関スル一切ハ大阪市港湾部ニ一任スルコト、セリ
第 1 3 6 回 昭和 6 年 3/10	(大阪港ニ救護艇施設之件) 右ハ大阪船業組合、大阪曳船業組合、大阪海陸仲仕業組合ヨリ本会ヘ陳情セルモノニシテ審議ノ結果、最近海難事故頻発セルニ鑑ミ之レカ施設ノ必要ヲ認メ其ノ処置ニ付テハ大阪市港湾部長近藤博夫氏ニ一任スルコト、セリ
第 1 3 9 回 昭和 6 年 6/9	(港湾協会總會ノ経過其他ニ関スル講話) 大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ五月上旬大連ニ開催ノ港湾協会總會ノ経過及満鉄ノ対支事情並ニ国民政府ノ内情ニ付講話アリタリ
第 1 4 3 回 昭和 6 年 10/13	(大阪港灯台改善ニ関スル報告) 右ニ付大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ昭和七年度ヨリ実行確実ナル旨灯台局ノ意向ヲ報告スルトコロアリタリ
第 1 4 4 回 昭和 6 年 11/10	(築港岸壁電話ニ関スル報告) 右ニ付大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ直通岸壁電話ノ開通ノ前提トシテ公衆電話ノ設置ヲ見タル旨報告、之カ利用ヲ要望スルトコロアリタリ
第 1 4 9 回 昭和 7 年 4/12	(大阪港記念日ニ関スル件) 大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ右ハ目下大阪市当局ニ於テ立案中ナルヲ以テ不日本会ニ諮問スベキニヨリ其際ハ之レカ対案ニ付各会員ニ於テ考究方ヲ希望スルトコロアリタリ
第 1 5 0 回 昭和 7 年 5/10	(大阪港記念日ニ関スル件) 大阪市港湾部港管課長川内植蔵氏ヨリ右記念日(七月十五日) モ目捷ニ迫リタルヲ以テ本会ヨリ之レカ準備委員ノ選出方ヲ希望スル所アリ一同之ヲ承認、幹事ヨリ左記 (日本郵船株式会社大阪支店・大阪北港株式会社・株式会社富島組・大阪商船株式会社・大正運輸株式会社・株式会社住友倉庫・株式会社杉村倉庫一引用者注) ノ通り委員ヲ指名セリ
第 1 5 1 回 昭和 7 年 6/14	(大阪港記念日ニ関スル件報告) 右ニ付去月大阪市港湾部ニ開催サレタル準備委員会ノ経過ヲ幹事ヨリ報告スルトコロアリタリ

表 4 の続き

例会・年月日	決議及び報告事項等
第 1 5 2 回 昭和 7 年 7/12	(大阪港記念日二関スル件) 右ニ付大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ記念日当日ノ行事ニ付詳細ナリ説明アリタリ
第 1 5 3 回 昭和 7 年 8/9	(大阪港記念日二関スル謝辞) 去月十五日第一回大阪港記念日ニ際シ本会ノ援助ニ対シ大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ懇篤ナル謝辞アリタリ (本会ヨリ記念日ニ際シ金壹千円ヲ支出セリ) (大阪市ニ特別市制施行ニ関スル講話) 大阪市参与市電気局長平塚米次郎氏ヨリ右ニ関スル講話ヲ聴取セリ尚大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ補足説明ヲナストコロアリタリ
第 1 5 4 回 昭和 7 年 9/13	(港湾調査会議事経過報告之件) 大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ過般東京ニ開催ノ港湾調査会ノ審議結果ヲ報告スルトコロアリタリ
第 1 5 5 回 昭和 7 年 10/11	(大阪港記念日二関スル件) 大阪市港湾部長近藤博夫氏ヨリ明年以降ノ大阪港記念日ニ関シ其ノ挙行方法ニ付提案アリ審議ノ結果次回迄ニ之レカ特別委員ヲ幹事ヨリ指名スルコトニ決定セリ
第 1 5 7 回 昭和 7 年 12/13	(会員異動報告) 幹事ヨリ大阪市港湾部長タリシ近藤博夫氏今回辞任ノ旨報告シ同氏ノ本会ニ寄セラレタル尽力ニ対シ感謝ノ意ヲ表スルトコロアリ、近藤氏ヨリ訣別ノ辞アリタリ (前大阪市港湾部長近藤博夫氏ヲ本会客員ニ推薦之件) 多年本会ノタメ尽力セラレタル近藤博夫氏ヲ本会客員ニ推薦致シ度キ旨山本五郎氏ヨリ提案アリ一同異議ナク之レヲ承認セリ
第 1 6 5 回 昭和 8 年 8/8	(臨港後方兩地帯連絡市営バス運転之件報告) 右ニ付去月十七日附大阪市当局ヘ認メテ指令アリタルヲ以テ即時鉄道大臣、鉄道省監督局長、同運輸局長ヘ夫々謝電ヲ発スルト同時ニ大阪鉄道局長、大阪府知事、警察部長ヲ訪問感謝ノ意ヲ表シタル旨幹事ヨリ報告スルトコロアリタリ、尚ホ大阪市電気局長平塚米次郎氏ヨリ本件ニ関シ本会ノ絶大ナル尽力ニ対シ謝辞アリ同氏ヨリ目下運輸系統、車輛数其他ニ付関係当局ヘ申請中ナルヲ以テ許可アリ次第大略左ノ通り運転ノ開始ヲナスヘキ旨説明アリタリ 運転系統 千舟橋—第二突堤—第三突堤—浪速駅間往復 (千舟橋ヨリ梅田行キニ連絡) 運転間隔 十五分間毎 右ニ対シ客員近藤博夫氏ヨリ浪速駅ヨリ延長循環運転方希望アリ、平塚局長ヨリ実現ニ努メスル旨答フルトコロアリタリ
第 1 6 9 回 昭和 8 年 12/12	(大和川尻国際水陸飛行場二関スル件) 右ニ関シ鳴尾飛行場トノ比較及大和川尻飛行場ニ関シ通信省トノ関係等ニ付、近藤博夫氏、大阪市土木部長島重治氏等ヨリ縷々説明報告スルトコロアリタリ
第 1 7 9 回 昭和 9 年 10/9	(前大阪市港湾部長近藤博夫氏ヲ本会客員ニ推薦之件) 多年本会ノタメ尽瘁セラレタル近藤博夫氏ヲ本会客員ニ推薦之件 (去月二十一日ノ大風水害ニ付大阪港現在及将来ノ対策ニ関スル件) 右ニ付審議ノ結果調査研究委員会ヲ設置スルコト、ナリ満場一致大阪商船株式会社太田丙子郎氏ヲ委員長ニ推スコト、ナリ委員ハ委員長ト幹事ニ於テ協議ノ結果左 (日本郵船株式会社大阪支店・東京海上火災保険株式会社大阪支店・東神倉庫株式会社大阪支店・株式会社富島組・大阪北港株式会社・大阪海上火災保険株式会社・三菱倉庫株式会社大阪支店・株式会社住友倉庫・株式会社杉村倉庫・山本五郎、近藤博夫—引用者注) ノ通り決定セリ

表 4 の続き

例会・年月日	決議及び報告事項等
第 180 回 昭和 9 年 11/13	<b>(大阪港復興具休案作成委員会ノ設置之件)</b> 曩ニ今回ノ風水害ニヨリ大阪港復興対策意見ヲ当局へ開陳セルモ此際大阪港ノ将来ヲ想倒シテ之カ改修築造等具体的ニ調査研究シ之カ具体化ヲ図ルコトノ必要ヲ認メ茲ニ右特別委員会ヲ設置スルコト、ナレリ而シテ右委員ハ幹事ノ手許ニ於テ左記(日本郵船株式会社大阪支店・東京海上火災保険株式会社大阪支店・東神倉庫株式会社大阪支店・株式会社富島組・大阪北港株式会社・大阪商船株式会社・三菱倉庫株式会社大阪支店・株式会社住友倉庫・株式会社杉村倉庫・山本五郎・近藤博夫—引用者注)ノ通り選衡決定ヲ見タリ
第 187 回 昭和 10 年 6/11	<b>(新出席者紹介)</b> 幹事ヨリ左記(大阪市港湾部港管課長菊地作兵衛・大阪市港湾部経理課長井上修一郎・渋沢倉庫株式会社大阪支店—引用者注)新出席者ヲ紹介セリ <b>(大阪港復興促進委員会決定案取扱ヒニ関スル件)</b> 幹事ヨリ右案ノ実現促進方法ニ付諮ル処アリ審議ノ結果本件ハ重大事件ナルヲ以テ従来ノ委員会ヲ存続スルト同時ニ成案取扱ヒニ関スル特別委員会ヲ設クルコトニ決定、左記(太田丙子郎(委員長)・北澤敬二郎・山本五郎・近藤博夫・荏田政雄—引用者注)諸氏之レカ委員ニ選任セサレタリ

出所) 前掲『事業報告書 大正八年—昭和十年』103～105・110・111・116・118・119・124・125・131・132・136～139・144～153・155～157・169・170・177～179・187～190・195・196 頁より作成。

協会各会員の考究が希望された。第四に、公衆電話の利用が要望されている。そして第五に、昭和 8 年以降の大阪港記念日の実行方法について提案がなされている。その他、近藤は、大阪海陸協会から、大阪港に救護艇施設を設けることについて一任されている。そして、船溜場設置に関する研究についての委員に、また、辞任後、大阪港復興促進委員会決定案の取扱いに関する委員に選任された。その他、近藤は、大阪市電気局長平塚から説明を受けた「臨港後方両地帯連絡市営バス」の運転系統に関して、「浪速駅ヨリ延長循環運転」を希望した。

さてここで、近藤博夫の略歴について述べる。同人は、明治 21 年 10 月兵庫県に生まれ、大正 3 年に京大土木工学科を卒業後、官界に入り、大阪・山口・三重その他各府県の技師を務める。同 15 年大阪市に入った後、港湾部長に就任するが、昭和 7 年に大林組に入社し取締役支配人となった。そして同 22 年 4 月 7 日、第 11 代大阪市長に当選(初の公選市長)就任し、大阪港の内港化・市営住宅の整備・全市域のゴミ各戸収集実施等、都市再建に取り



組んだ<sup>9)</sup>。

換言すれば、戦後、大阪市長となり内港化を推進した近藤は、戦前に同市港湾部長を務めており、大阪海陸協会と深い関わりをもっていたのである。また同人は、表4にあるように、港湾部長辞任後は客員に推薦・承認され、引き続き同協会のために尽力していた。

### (5) 福留並喜との関わり

まず、福留並喜の略歴について触れる。同人は、明治37年に京大土木工学科を卒業し、大正10年に大阪市技師となった後、土木部工務課長を経て昭和7年に港湾部長となり、同9年6月23日現在では土木部長であった。また、同人の性格は、「朴訥で人懐こいので断然評判がよい」と述べられている<sup>10)</sup>。

表5から、福留は、大阪港記念日協賛会に関する報告・臨港地帯と後方地帯を連絡する市バス運転、松花江及び朝鮮諸港・大和川尻国際飛行場に関する講話を行っている。その他、同人は大阪海陸協会に、霧中信号施設の至急実現を期したいとの提案を行い、また大阪港記念日協賛会の理事に選任されている。

### (6) 内山新之助との関わり

最初に、内山の略歴について述べておこう。同人は京都市出身で、明治45年に京大土木工学科卒業後、大正3年大阪市技手となり、市区改正に従って同市都市計画の基礎を固めた。同9年大阪府の初代都市計画課長となり、内務省技師として関東大震災後の帝都復興事業に尽力した。昭和3年大阪市に復帰し土木部都市計画課長として、第二次以下の更生計画を策定し、その事業化を図った。同7年に同部工務課長、そして同9年6月に港湾部長に就

9) 歴代知事編纂会編『日本の歴代市長 第二巻』歴代知事編纂会、1984年、760頁。

10) 作者不詳「市政人事消息」小川市太郎編『大大阪』第10巻第7号、大阪都市協会、1934年、102頁。



表 5 大阪海陸協会と福留並喜・内山新之助等との関わり

例会・年月日	決議及び報告事項等
第 157 回 昭和 7 年 12/13	(新出席者紹介) 幹事ヨリ左記 (大阪通信局長吾妻耕一・大阪通信局海事部長浅田正一・大阪市港湾部長福留並喜・大阪商船株式会社大阪支店長竹内三一一引用者注) 新出席者ヲ紹介セリ
第 159 回 昭和 8 年 2/14	(臨港地帯ト後方地帯ヲ連絡スル市バス運転ニ関スル件報告) 右ニ付陳情ノタメ上京セル大阪市港湾部長福留並喜氏ヨリ鉄道当局ト折衝ノ経過ヲ報告アリ、尚ホ株式会社住友倉庫北澤敬二郎氏ヨリ本件ニ付去月二十五日幹事八十島五郎右衛門氏ト同伴鉄道省ニ運輸局長、監督局長ヲ訪ヒ陳情セル経過ヲ報告スルコロアリタリ (大阪港ニ霧中信号施設之件) 大阪市港湾部長福留並喜氏ヨリ霧中信号施設ノ必要ヲ述ヘ之レカ至急実現ヲ期シタキ旨提案アリ再度当局ヘ促進陳情ヲナスコトニ決シ案文等一切ハ幹事一任トナレリ (大阪港ニ新設ヲ見タル灯台視察之件) 右視察ヲ来ル二十五日午後二時、大阪市港湾部ヘ参集ノ上決行スルコト、ナレリ
第 160 回 昭和 8 年 3/14	(大阪港灯台見学之件) 大阪港ニ新設サレタル灯台見学ヲ去月二十五日ニ行フ筈ナリシモ天候ノタメ中止ノ止ムナキニ至レルヲ以テ来ル二十五日決行スルコト、ナリ同日午後二時、大阪市港湾部ヘ集ムコト、ナレリ (大阪港記念日協賛会ニ関スル件) 大阪市港湾部港管課長川内植蔵氏ヨリ先月開催ノ本件小委員会及昨日開催ノ本委員会ニ於ケル経過報告アリ、審議ノ結果本件ハ本会ト直接関係ヲ有セサレ共本会提案ノ結果記念日ノ実現ヲ見ルニ至リシモノナルヲ以テ本会ノ通常会員全部ノカ創立委員ニ加ハルコト、ナレリ、関係各官公衙ヲ加ヘ、市港湾部長ヲ委員長トシ実現ニ邁進スルコト、ナレリ
第 163 回 昭和 8 年 6/13	(大阪港記念日協賛会ニ関スル件) 大阪市港湾部長福留並喜氏ヨリ協賛会発起人受諾者ハ七十余名ニ達シタルコト及発起人総会ヲ本月十七日頃開催ノ予定ナル旨報告スルコロアリタリ (臨港、後方両地帯連絡市営バス運転ニ関スル件報告) 大阪市港湾部長福留並喜氏ヨリ再度本会ヨリ陳情セル右ニ付過般鉄道省監督局長ト会見ノ際同局長ヨリ陳情書ハ目下鉄道大臣ノ手許ニアリ審議中ナル旨談話アリ其ノ説明ノ模様ヨリ見テ聊カ有望ノ感ヲ抱キタル旨報告アリタリ
第 164 回 昭和 8 年 7/11	(大阪港記念日協賛会総会経過報告) 大阪市港湾部港管課長川内植蔵氏ヨリ去ル二十六日大阪商工会議所ニ協賛会総会ヲ開催シ役員ヲ左 (会長…大阪商船株式会社社長堀啓次郎氏、副会長…大阪市助役瀧山良一、理事…大阪市港湾部長福留並喜・大阪税関監視部長谷岡勝美・大阪通信局海事部長浅田正一・大阪府土木部長三輪周蔵・大阪海陸協会客員山本五郎、顧問…大阪市長関一・大阪府知事縣恩・大阪税関長末次政一・大阪商工会議所稲畑勝太郎一引用者注) ノ通り決定シタル旨報告アリタリ
第 165 回 昭和 8 年 8/8	(松花江及朝鮮諸港ニ関スル講話) 大阪市港湾部技術課長松田健作氏ヨリ右ニ付講話アリタリ
第 167 回 昭和 8 年 10/10	(大和川尻国際飛行場ニ関スル講話) 大阪市港湾部長福留並喜氏ヨリ近時問題化セル本問題ニ付講話アリタリ
第 168 回 昭和 8 年 11/14	(港湾行政統一ニ関スル件) 右ニ関シ客員山本五郎氏来ル十九日内務省ヲ訪問サル、ヲ以テ本会トシテノ意見ヲ得度キ旨同氏ヨリ要望アリ、審議ノ結果来ル十八日之カ委員会ヲ開催スルコトニ決シ委員ハ幹事指名ニヨリ左 (日本郵船株式会社大阪支店・株式会社富島組・大阪商船株式会社・株式会社住友倉庫・大阪市港湾部一引用者注) ノ如ク決定セリ

表5の続き

例会・年月日	決議及び報告事項等
第178回 昭和9年9/11	(新出席者紹介) 幹事ヨリ左記(大阪市役所港湾部長内山新之助・湊町運輸事務所長間坂馨四郎一引用者注) 新出席者ヲ紹介セリ
臨時 昭和9年10/16	(大風水害ヨリ見タル大阪港復興対策二関スル件) 右委員会ノ経過ニ付幹事ヨリ報告スルトコロアリ、委員会ニ於テ決定セルノ建議文案ヲ可決、関係当局ヘ建議スルトコト、ナレリ、尚本件ニ付大阪市電気局長平塚米次郎氏、港湾部松田健作氏ヨリ大阪市ノ復興模様ニ付説明スルトコロアリタリ
第180回 昭和9年11/13	(風水害ニ依ル大阪港ニ付復興費補助申請ニ関スル報告) 大阪市港湾部長内山新之助氏ヨリ右ニ付先般内務省ヘ申請ノ処同省ノ議ヲ経テ目下大蔵省ヘ廻附サレ審議中ナル旨報告アリタリ

出所) 前掲『事業報告書 大正八年—昭和十年』155～157・159～162・166～172・176・177・186～191頁より作成。

### 任、9月に起こった関西地方大風水害<sup>11)</sup>の復興計画を立て「大大阪港百年の計」

- 11) この風水害とは、昭和9年の室戸台風によるものであり、その概要等については、拙稿「戦前期の大阪港—風水害と内港化計画—」大阪府立文化情報センター、なにわ塾叢書企画委員会編『水都大阪盛衰記』プレーンセンター、2009年を参照。尚、同書に記載した参考文献以外にも、以下のものなどを利用している(企業に関しては、各会社史やホームページも参照した)。

海軍に関しては、片桐大自『聯合艦隊軍艦銘伝 全八六〇余隻の栄光と悲劇 普及版』光人社、2003年、雑誌「丸」編集部編『写真日本の軍艦』第13巻・第14巻、光人社、1990年、福井静夫『福井静夫著作集 軍艦七十五年回想記』第五巻・第十巻、光人社、1993年、同『写真日本海軍全艦艇史』上巻・下巻・資料編、ベストセラーズ、1994年を参照。

大阪府知事・大阪市長・その他の人物に関しては、歴代知事編纂会編『日本の歴代知事 第二巻(下)』歴代知事編纂会、1981年、同編『日本の歴代市長 第二巻』歴代知事編纂会、1984年、三好貞司編『大阪人物事典』清文堂出版、2000年、村松貞次郎『お雇い外国人 ⑤建築・土木』鹿島出版会、1976年を参照。

企業に関しては、海事彙報社編『海運興国史 附録』海事彙報社、1927年、東洋経済新報社編『日本会社史総覧』上巻・下巻、東洋経済新報社、1995年、大阪商船三井船舶編『大阪商船株式会社80年史』大阪商船三井船舶、1966年、渋沢倉庫株式会社社史編纂委員会編『渋沢倉庫の80年(Ⅰ)』渋沢倉庫株式会社社史編纂委員会、1977年、森川英正編『地方財閥』日本経済新聞社、1985年、大阪工業会編『大阪工業会八十年史』大阪工業会、1994年を参照。

河川法に関しては、河川法令研究会編『よくわかる河川法 改訂版』ぎょうせい、2007年を参照。

その他、相賀徹夫編『日本大百科全書』全24巻、小学館、1984～1988年、朝日新聞社編『朝日日本歴史人物辞典』朝日新聞社、1994年、岩波書店編集部編『岩波西洋人名辞典 増補版』岩波書店、1981年、講談社出版研究所編(上田正昭・西澤潤一・平山郁夫・三浦朱門監修)『講談社日本人名大辞典』講談社、2001年、国史大辞典編集委員会編『国史大辞典』全15巻、

を確立した。その後、昭和 15 年には水道部長に就任した。同人の性格に関しては、「人格円満明朗、後進を撫育すること厚く」、また「官歴臭が微塵もなく親切丁寧で、一般の気受けがよい」とも述べられていた<sup>12)</sup>。

表 5 によれば、内山は海陸協会に、風水害による大阪港復興費補助申請に関する報告を行っている。この風水害については、大阪市電気局長の平塚と同市港湾部技術部長の松田により、復興状況に関する説明も行われた。

以上から、様々な問題に関する講話や説明・報告等を行うだけでなく、大阪市港湾部長が大阪海陸協会に提案や要望を行ったり、研究を委嘱することもあった。また、同協会が港湾部長に意見聴取や研究依頼をする場合もあるなど、両者は密接な関係にあった。その他、表 1 に示されている大阪市土木部長や大阪税関長などと同様で、大阪海陸協会は市内官庁の関係部署と良好な関係を築いていたのであった。略歴が判明する港湾部長に関しては、港湾だけでなく、土木や都市計画などの幅広い知識や経験を有していたことが分かり、それが信頼関係の前提になっていたと考えられ、福留や内山に見られたような親しみやすい性格もそれに寄与したといえよう。

### 三、大阪海陸協会と大阪市港湾部との連携

#### (1) 河川・港湾事業

##### ①安治川架橋

前章の各表には様々な問題が示されていたが、物流に焦点を当てて整理すれば、河川及び港湾と都市計画に関するものの二つに分類できる。前者は河川港湾改修・大阪港修築・大阪港第二次修築計画・臨港鉄道・自由港設置・大阪港大栈橋撤廃・舢舨溜場設置・安治川架橋・港湾区域・港湾行政統一等、後者は市区改正・都市計画・市街地建築物法・臨港地域・道路法・都市計画

---

吉川弘文館、1979～1997年、下中直人編『世界大百科事典』全35巻、平凡社、1988年、日本史広辞典編集委員会編『山川日本史小辞典 新版』山川出版社、2001年、日本歴史学会編『明治維新人名辞典』吉川弘文館、1981年、日本歴史大辞典編集委員会編『普及新版日本歴史大辞典』全12巻、河出書房新社、1985～1986年等を参照。

12) 作者不詳「内山新之助氏」木村浩編『大大阪』第18巻第8号、大阪都市協会、1942年、31頁、前掲「市政人事消息」102頁。

用途地域などである。以下では、まず直接物流に関連する河川・港湾事業について、安治川架橋・舩船溜場設置・港湾行政統一に関するものを挙げ、市内の物流関連業者が直面する状況とそれらへの対応を、より具体的に検討していこう。

表3によれば、安治川架橋については、昭和3年(1928)2月14日の第99回例会で、大阪市都市計画部長の坂出から研究が委嘱された三つのうちのひとつであった。そして同例会で、この件は、富島組安田安太から早急に実現を期すことの提案があり、幹事より委員を指名し研究することとなった。そこには、坂出や大阪税関・大阪商工会議所理事の高柳松一郎も含まれており、幅広い構成となっていた。

その後、同5年4月8日の第125回例会では、大阪市土木部長の島重治から「本件ニ付目下適切ナル方法ヲ研究中ナル旨」の説明報告があった。その後の5月20日の「安治川架橋問題ニ関スル委員会」の決議では次のことが明らかになる。すなわち、河中に橋脚を建設することには反対するものの、水運に影響がない程度の施設は認めるという譲歩がなされるとともに、大阪府土木部長等の意見も参考にしようとしていたのである。続いて6月10日の第127回例会では、大阪市土木部長の島から、「本件ハ目下土木学会大阪支部ニ於テ研究中ナルヲ以テ成案ノ上ハ市当局ニ於テ何分ノ方法ヲ講スル」という報告があった。

表4にあるように、同年7月8日の第128回例会では、この案件に関して、島と近藤からの説明と審議を経て、同年7月11日付で、大阪市長に宛てて「安治川架橋ニ関スル陳情」がなされた。それによれば、昭和3年3月28日に、大阪市当局に慎重審議を求めた安治川架橋が、同5年3月24日に同市会で決議されたことを受けて、安治川に水運を阻害する跳橋の架設等は避けることを陳情していたことが分かる。その後、昭和7年2月9日の第147回例会では、島から、「架橋形式ハ固定式、昇開、跳上式及墜道式ノ内略ホ墜道式

ニヨルコトニ決定ヲミ、川底墜道工事方法ハ沈埋式ヲ採用スルコト、ナルヘク右決定ノ上ハ本年ヨリ着工、一ケ年後ニハ竣工ノ予定ナル旨述フルトコロアリタリ（工費約九十七万円）」という講話があった<sup>13)</sup>。

以上、大阪海陸協会による、水運に大きな影響を及ぼす安治川架橋問題への対応は、大阪市都市計画部長・土木部長・港湾部長等と密接に関わりつつ行われたことが分かる。

## ② 舢船溜設置

この案件は、昭和4年3月25日の「大阪港ニ舢船溜設置ニ関スル委員会」において、富島組の安田の緊急動議による審議を経て、請願文案が作成されることになったことに始まる。この文案は同年4月9日の同委員会でも可決され、次回の例会に提出されることとなる。同日の第113回例会において、安田からこの件の提案と詳細説明がなされ、十分に考究する必要があるため、次回例会で大阪市当局の意見を聴取し、改めて委員を選任し研究調査することになった。表4には昭和4年5月14日の第114回例会で、近藤がこの問題に関する研究委員に選ばれたことが示されているが、それはこれを受けてのことであったのである。同年7月9日には、「大阪港ニ舢船溜設置ニ関スル委員会」が開催されたが、その場所は大阪市港湾部であり、決議事項には同港湾部の松田技術課長の案も反映されていた<sup>14)</sup>。

その後、昭和4年、10月21日付で大阪市長に宛てて陳情がなされたが<sup>15)</sup>、以下が、その「舢船溜設置ニ関スル陳情」<sup>16)</sup>の内容である。

大阪築港で荷役する貨物数量は昭和3年度に750万噸に達したが、その内、直接岸壁で積み卸されたもの及び、筏で輸送されたものは約172万噸で、残りの約578万噸はすべて舢船によって荷役されたものである。これらに従事する舢船は約1,370隻、11万噸で、このほかに堺・岸和田・神戸・西宮・尼

13) 前掲『事業報告書 大正八年—昭和十年』89・90・116～119・141・142・246・247・332頁。以下、本稿では基本的に、同書に関するものは、煩雑さを避けるため、項目ごとにまとめて示した。

14) 同上『事業報告書 大正八年—昭和十年』103・104・231～234頁。

15) 同上『事業報告書 大正八年—昭和十年』111・112頁。

16) 同上『事業報告書 大正八年—昭和十年』317～319頁。

崎等より蝟集するものを合わせれば優に2,000隻を超えることと思われる。大阪築港計画では、これまで舢船を深く考慮していなかったため、海難事故・物流上の障害・暴風襲来の際の混乱など、安全・荷役の点で種々の問題が生じていた。同年の大阪港内における舢船の海難事故は720件で、この見積損害額は約57万円以上であった。

元来、大阪における舢船は通常小型で耐波力も小さいのは、次のような理由からである。同地では、それは他港のように、主に港内の運送に従事するのではなく、築港の本船より直ちに貨物を各河川沿岸の店舗・工場・倉庫に搬入、または各河川から直ちに築港の本船に至って荷役することを原則とし、いわゆる前舢と配達舢を兼ねることで積替費を削減し貨物の損傷を回避することを特色とするためである。

このような状況を踏まえて、大阪海陸協会は、従来の天保山運河や最近新設された鶴浜通前面の舢溜りは舢船避難所としては不適当とし、大阪港の舢船整理・取締・避難及び港内河川間の航通を円滑且つ安全にするため、大棧橋根本両側・天保山運河の北入口及び北港方面の3か所に約3万坪の舢溜りを設置することを要望した。但し、築港経費を考慮して、まずは大棧橋根本に防波堤を築造し、安全な舢溜りを設置して約300隻の舢船を収容できるよう陳情した。

ここからは、港内・河川間の舢船輸送が活発な大阪において、円滑且つ安全な物流のためには、適当な舢船溜りが不可欠であり、それは風水害対策にもなるとされていたことが分かる。また既述の昭和4年7月9日の「大阪港ニ舢船溜設置ニ関スル委員会」における決議事項が反映されていたことも判明する。但し、それが大棧橋両側から天保山その他適当な場所へという段階的な内容であったのに対し、この陳情書では、それらが一挙に達成されることが目指されていた。その後、この舢船溜場設置という問題は、昭和9年の風水害からの復興対策の中で、改めて見直されることになる。

### ③ 港湾行政の統一

次に、円滑な物流活動の基礎となる行政的側面について、港湾行政の統一という問題（検疫・専売品の輸入手続・本船出入港手続等に複数の機関が関与していること）を取り上げて検討するが、これには港湾協会の会員でもあった山本五郎が関わっていた。

表5によれば、昭和8年11月14日の第168回例会での「港湾行政統一ニ関スル件」において、内務省を訪問する山本が大阪海陸協会の意見を得たいと要望したことを受け、海陸協会では、同月18日に委員会を開催することになる。その後も、同年12月12日の第169回例会での「港湾行政統一ニ関スル件報告」で、山本からは、「過般港湾協会及内務省港湾課ニ於テ審議セラレタル首題」について、日本各港湾の配置・各港の舳船溜場不備・地先水面・航空港・港湾法制定・港に於ける諸種の届出手続の統一簡易化・港の内方区の決定・保税地区の8項目に関する報告があった<sup>17)</sup>。このように、大阪海陸協会は港湾協会や内務省の動向を、山本を通じて知ることができ、また、その意向を同人の考えに及ぼし、港湾協会等の場に反映させることができたといえる。

## (2) 都市計画事業

### ① 臨港地域の設定

前節で述べたもののほかにも様々な建議等がなされているが、法律自体の制定・改正に関わる問題については、大阪市では対応できないため、海陸協会は内務省や港湾協会に対して、それらの改善や解決を求めることになる。以下では、都市計画において重要な市街地建築物法に関わるものを三つ検討しよう。

まず、「用途地域」との関連であるが、表3には、大正14年3月10日の第64回総会において坂出から、「市街地建築法並ニ地域ニ関スル件」について、市街地建築物法には大阪市の現状に適さない点があるため、同市では、

17) 前掲『事業報告書 大正八年一昭和十年』172・176～178・266～271頁。



この緩和と地域決定に関して築港地帯は特別地域とする研究がなされているとの報告があった。

これを受けて、大阪海陸協会でも、この問題の検討が開始されることになる。同年6月9日の第67回総会で提案された「地域ニ関スル研究ノ件」では、大阪における地域の実情が適切なものであるか、また現地域以外に臨港地域のようなものを制定する必要があるかについて研究することが決定された。

2週間後の6月23日に開催された同協会の「地域ニ関スル研究委員会」では、現行地域以外に築港方面に特別地域を設置することにおおよそ決定し、次回委員会において大阪市港湾部長の坂出の出席を要請し研究することとなった。続いて、7月10日開催の「地域ニ関スル研究委員会」では、坂出から「地域ニ関スル法規並ニ大阪ニ於ケル現行地域設定」に関する詳細な説明があった。そして、港湾地帯に臨港地域なるものを設定する必要を認め、同人からその理由書の提出を要請され、次回委員会で重ねて審議することとなった。さらに、11月19日の「地域ニ関スル委員会」では、坂出から「地域設定理由」に関する詳細な説明があった。そして、臨港地域の設定を要望することとし、同委員会の委員長に推された住友倉庫の山本五郎がその陳情書を作成することに決定した。

そして同年12月8日の第73回総会で、請願文案について審議した結果、一二字句の修正を行った上で決定し、当局へ請願することとなった。また同日付で、海陸協会は大蔵大臣・内務大臣・港湾協会長に宛てて、「市街地建築物法ニ臨港地域設定ニ関スル建議」を行った。

それによれば、住居地域・商業地域・工業地域・未指定地の四つに土地を分類する現行の市街地建築物法では、臨港地はそのいずれに指定するものも不適切で十分な活用ができず、港湾機能が減殺されその発展が見込めない状況にある。そのため、臨港地を効率的に利用することができる「臨港地域」を新たに設定することが求められていたことが分かる。

その後の大正15年2月9日の第75回例会における「臨港地域ニ関スル件」の記録には、「本会ニ於テ充分研究ヲナシ、其成案ヲ港湾協会ヘ通告ノ上ハ同協会ニ於テ極力目的達成ニ努力スルコトニ了解ヲ得タル旨幹事ヨリ報告ス

ルトコロアリタリ」とある。同年 3 月 6 日、港湾協会大阪支部長中川望は、この件に関して、「臨港地域設定ノ要否」「臨港地ノ区域ヲ如何ニ指定スヘキヤ」「臨港地域ニ建設ヲ許スヘキ建物其他ノ工作物ノ種類」「其他参考ト成ルヘキ事項」の四項に区分して広く関係者に諮問した。

これを受けた大阪海陸協会は、三日後の 3 月 9 日の第 76 回例会で、「臨港地域設定ニ関シ港湾協会ヨリ諮問之件」について、委員会を設けて回答案を作成することに決定し、同委員会には大阪府・大阪市・大阪税関の参加を要請することとなる。そして、同年 4 月 21 日付の大阪海陸協会から港湾協会大阪支部長宛の答申は次のようであった。まず、「市街地建築物法ニ臨港地域設定ニ関スル件」については、大正 14 年 12 月 8 日付陳情書と字句が少し異なる程度で内容は同一であった。それには、臨港地域として大阪港の埠頭沿岸地が想定され、そこでの上屋・倉庫・鉄道・道路・空地等の利用のための区域設定が必要であるとともに、将来的にはその他の沿岸地も視野に入れておく必要が述べられている。さらに、「港臨地域ニ建設ヲ許スヘキ建物其他ノ工作物ノ種類」「其他参考トナルヘキ事項」の内容をも含めれば、それらは、前述した「市街地建築物法ニ臨港地域設定ニ関スル建議」や「市街地建築物法ニ臨港地域設定ニ関スル件」に関する改善策であったことが判明する<sup>18)</sup>。またこれらによれば、臨港地域とは具体的には、大規模な倉庫・上屋の建設と工場建設の制限が両立されるとともに面積や道路利用にも配慮した、物流の実情により適合したものであったことが分かるのである。

## ②市街地建築物法と道路法の適用緩和

表 3 より、昭和 2 年 8 月 9 日における第 93 回例会で、大阪海陸協会は、市街地建築物法と道路法の適用緩和を建議する必要性を説いた坂出の提案に対し、建議書の作成・提出等を図ることとなる。

その後、同年 9 月 2 日の「市街地建築物法並ニ道路法ノ適用緩和ニ関スル委員会」で、大阪府当局へ提出の請願書が作成・決定された。そして約 1 週間後の 9 月 10 日付で、同協会は内務大臣・大阪府知事・大阪市長宛で「貨

18) 前掲『事業報告書 大正八年一昭和十年』54～56・59・63・64・66～68・221・304・305・396～398・403～404 頁。

物ノ運搬積卸ニ関シ道路交通ノ状況及荷役ノ関係上必要止ムヲ得スト認メル、場合ニ於テハ道路上ニ高架道又ハ架空荷役ノ諸施設ヲ許可セラレタキコト」として、「貨物ノ運搬積卸設備ニ付市街地建築物法並ニ道路法適用ニ関スル請願」を行った<sup>19)</sup>。その内容によれば、港湾・河川の沿岸浜地と倉庫・上屋・工場等が道路で隔てられる場合における貨物の運搬・積卸については、市街地建築物法の柔軟な適用が求められていることが判明する。

これらから、港湾・河川沿岸の利用には都市計画が密接に関連しており、その観点から、物流関連業者は様々な制限を受けていたことが分かるのである。

### ③市街地建築物法施行細則改正

続いて、市街地建築物法施行細則改正に関する取組について検討しよう。まず、大正14年5月12日の第66回総会における「市街地建築物法施行細則改正ニ関スル件」の記録には、「本市商業地域内又ハ将来建築サルベキ倉庫ニ関シ府令第九十四号市街地建築物法施行細則第四条ノ規程ニヨリ従来保管シ来リタル穀類、穀粉類、豆粕等ノ商品ハ貯蔵出来難キコト、ナリタルガスクテハ本市ニ於ケル商業取引ノ実情ニ副ハズ其發展ヲ阻害スルモノアルヲ以テ本会ニ於テ之ガ緩和ニ付委員会ヲ設ケ研究スルコト、ナリ」と述べられていた。

約1か月後の5月20日に開催された「市街地建築物法施行細則改正調査委員会」の決議事項には、この改正のために、「速ニ請願書案ヲ作成ノ上文書ニ依リ会員一同ノ賛成ヲ得テ関係当局へ請願スルコト、ナレリ」とある。そして、以下が大阪府知事に宛てた同年5月28日付の、同委員会による「市街地建築物法施行細則改正ニ関スル請願」の内容である。

それは、大阪市商業の実情に沿うように、またその発展のために、市街地建築物法施行細則第四条第二項第一号において穀物・穀粉類・豆粕を削除し、皮革・獣毛・羽毛のうち精製したものや製綿は除外するように改正を請願するというものであった。但し、この請願書は、同年6月9日の第67回総会の「市

19) 前掲『事業報告書 大正八年一昭和十年』226・313・314頁。

街地建築物法施行細則改正ニ関スル件報告」によれば、緊急を要する案件であったため、直ちに大阪府当局へ提出され、同総会で事後承認されたものであった。そして、大正 15 年 11 月 16 日の第 84 回例会の「市街地建築物法施行細則中改正之件」には、この 5 月 28 日付請願の案件は、「本会ノ希望通り改正ヲ見、本月一日公布アリタル旨幹事ヨリ報告スルトコロアリタリ」と記され、問題が解決したことが分かる<sup>20)</sup>。

以上、大阪海陸協会は、様々な建議書や陳情書を提出していたが、それらは事前に大阪市の港湾部長や都市計画部長等の意向を踏まえたものであったため、現実的な内容を備えていたといえる。そして実際、同協会の意見が尊重されたり、あるいはその目的が達成される場合もあったのである。

#### 四、大阪海陸協会と大阪府との関わり

##### (1) 特別市制問題

ここまで、大阪海陸協会と大阪市との関わりを中心に検討してきたが、本節では、同協会による河川や水運に関する大阪府への働きかけについて考察する。以下ではまず、関一が展開した自治論の主なもので、六大都市を行政的・財政的に府県から独立させ、市長に知事と同等の権限を与えようという特別市政<sup>21)</sup>の問題から見ていこう。

表 4 によれば、昭和 7 年 (1932) 8 月 9 日の第 153 回例会において、この特別市制施行に関する平塚による講話と近藤によるその補足説明がなされた。そして、同例会で、それは交通・運輸上重要であるため、研究委員会が設置されることになった。

同年 10 月 11 日の第 155 回例会では、この件について、9 月 15 日付で、関係当局へ陳情したという報告がなされた。それは、大阪海陸協会名と通常会員社名によって、内閣総理大臣・内務大臣・大阪府知事に宛てられた、「大阪市ニ特別市制実施ニ関スル陳情」<sup>22)</sup> というものであった。それは、大阪港

20) 前掲『事業報告書 大正八年—昭和十年』57・58・59・73・221・302～303頁。

21) 前掲『日本近代都市の成立—1920・30年代の大阪—』97～100、251・252頁。

22) 前掲『事業報告書 大正八年—昭和十年』大阪海陸協会、1936年、150～152・345頁。

表 6 入津料撤廃に関する例会での経過

例会・年月日	決議及び報告事項等
第 5 4 回 大 正 13 年 5/13	(安治川尻雑種船舶繫留区域拡張ノタメ入津料徴収線ヲ移転之件) 右ニ付審議ノ結果之ガ建議ノ必要ヲ認メ左記(大正運輸株式会社・三菱倉庫株式会社大阪支店・株式会社住友倉庫一引用者注) 委員ヲ挙ゲ案文ノ作成ヲ委任セリ
第 5 5 回 大 正 13 年 6/10	(安治川尻入津料徴収線移転之件) 委員会ニ於テ決定セル右ニ関スル建議案文ニ付審議ノ結果之ヲ可決セリ依テ右委員ニ於テ大阪府当局ヲ訪問建議スルコト、ナレリ
第 6 5 回 大 正 14 年 4/14	(入津料徴収線移転ニ関スル件) 右ニ付其ノ移転ノ必要ヲ認メ曩ニ府当局へ請願セルモ未ダ実現ヲ見ルニ至ラズ特ニ輓近ニ於ケル実状ハ船舶ノ増加荷役ノ増大且ツ天保山運河ノ架橋、北突堤船舶溜り竣工ノ遅延等種々ノ理由ニヨリ愈々船舶ノ輻輳トナリ運輸上不便大ナルモノアルヲ以テ右実施ニ付府当局ヲ訪問実状ヲ具シ重ネテ請願スルコト、ナレリ
第 6 6 回 大 正 14 年 5/12	(入津料撤廃之件報告) 幹事ヨリ右ニ関シ去ル五月五日本件委員打揃ヒ大阪府内務部長ヲ訪問、実状ヲ具陳シ請願書ヲ提出セン旨報告スルコロアリタリ
第 8 1 回 大 正 15 年 8/10	(入津料撤廃ニ関スル件) 右撤廃ノ目的達成ノタメ本会ニ於ケル本件委員ト大阪商業会議所交通部員ト合同協議ヲナスコト、ナリ、協議会ニ関シテハ幹事ヘ一任スルコト、ナレリ
第 8 3 回 大 正 15 年 10/12	(入津料撤廃ニ関スル件) 右ニ関シ本会会員ニシテ大阪商業会議所交通部員株式会社富島組井上虎治氏ヨリ本目的達成ノタメ再三大阪府知事ト会見シタルモ現在府ノ財政状態ニ於テハ急ニ実現不可能ナル旨報告アリ依テ本件委員会ニ於テ之ヲ内務省へ建議スベキヤ否ヤニ付研究ヲ重ヌルコト、セリ
第 8 4 回 大 正 15 年 11/16	(入津料撤廃之件) 右ニ付内務省へ建議スルコトニ就テハ今暫ク之ガ研究ヲ重ヌルコト、セリ
第 8 6 回 昭 和 2 年 1/18	(入津料撤廃ニ関スル件報告) 大阪府土木課村山喜一郎氏ヨリ右ニ付府会ノ経過報告アリタリ
第 1 1 2 回 昭 和 4 年 3/12	(入津料撤廃之件) 本件ハ港湾協会大阪支部ニ於テモ要望ノ議アルヲ以テ此際本会トシテモ実現ニ邁進致シ度キ旨株式会社杉村倉庫松村松次郎氏ヨリ提案アリ一同賛成、本件従来ノ意見ニ一切ヲ委スルコト、ナレリ
第 1 1 3 回 昭 和 4 年 4/9	(入津料撤廃ニ関スル委員会経過報告) 幹事ヨリ右ニ関スル委員会ノ経過報告アリ請願文案ヲ可決セリ
第 1 1 4 回 昭 和 4 年 5/14	(入津料撤廃請願之件報告) 右ニ関シ幹事ヨリ去月二十七日附大阪府知事及府会議長宛請願書ヲ提出ノ旨報告アリタリ
第 1 1 6 回 昭 和 4 年 7/16	(入津料撤廃ニ関スル件) 本件実現ノタメ此際大阪商工会議所ニ対シ、協力ヲ依頼スルコトニ決定ヲ見タリ
第 1 1 7 回 昭 和 4 年 8/20	(入津料撤廃之件報告) 大阪商工会議所交通部員川上胤三氏ヨリ右ニ関シ會議所ノ決議ニ基キ大阪府知事へ開陳セントコロ本年度ハ実現不可能ナレ共充分考慮致ス様回答アリタル旨報告アリタリ
第 1 5 0 回 昭 和 7 年 5/10	(入津料撤廃ニ関スル件) 右実現ヲ期スルタメ再度陳情スルコト、ナリ幹事ヨリ左記(日本郵船株式会社大阪支店・株式会社富島組・大阪商船株式会社・大正運輸株式会社・三菱倉庫株式会社大阪支店・株式会社住友倉庫・株式会社杉村倉庫一引用者注) 委員(本件ノ従前委員) ヲ指名セリ
第 1 5 1 回 昭 和 7 年 6/14	(入津料撤廃之件報告) 本月二日開催ノ右ニ関スル委員会ノ決議ニ基キ大阪府知事、内務、土木両部長、大阪府会議長ヲ訪問夫々陳情セル旨幹事ヨリ報告スルコロアリタリ

表 6 の続き

例会・年月日	決議及び報告事項等
第 156 回 昭和 7 年 11/8	(入津料撤廃之件) 右ハ至急審議ノ上再度陳情スルコト、シ其ノ委員ハ従前通りトシ日本郵船株式会社大阪支店、株式会社富島組、大阪商船株式会社、大正運輸株式会社、三菱倉庫株式会社大阪支店、株式会社住友倉庫、株式会社杉村倉庫ヲ煩スコトニ決定セリ
第 157 回 昭和 7 年 12/13	(入津料撤廃ニ関スル報告) 右ニ付去ル七日開催ノ委員会ノ経過及委員会ノ決定ニ基キ去ル九日関係当局ヲ訪問陳情セル旨幹事ヨリ報告スルトコロアリタリ
第 166 回 昭和 8 年 9/12	(入津料撤廃ニ関スル件) 右ハ多年ニ亘リ要望シ来レル案件ナルヲ以テ大阪府ノ予算関係上茲ニ緊急陳情ノ要ヲ認メタルヲ以テ去ル六日本件従前ノ委員ト同伴、大阪府ヲ訪ヒ陳情ナシタル旨幹事ヨリ報告スルトコロアリー一同之レヲ承認セリ
第 176 回 昭和 9 年 7/10	(入津料撤廃ニ関スル件) 本件ハ屢々本会ヨリ当局ヘ陳情セル案件ナレ共今回特ニ関西汽船同盟会ヨリ援助方要望アリ審議ノ結果一応大阪府当局ノ実状ヲ聴取ノ上適切ナル処置ヲ講スルコト、セリ
第 177 回 昭和 9 年 8/14	(入津料撤廃ニ関スル報告) 右ニ付去ル十日土岐大阪府内務部長ト懇談ノ模様ニ付多賀谷芳三氏ヨリ概略左ノ通り報告スルトコロアリタリ イ、入津料ノ廃止ハ致シ度キ意向ナレ共河川浚渫費等ノ関係上急ニ廃止ハ困難ナルコト ロ、入津料廃止ノ曉ハ其ノ代り財源トシテ河岸使用者ヨリ税金徴収云々ノ問題アレ共之ハ入津料ト些カ性質ヲ異ニスルヲ以テ徴収ノ可能性アリト雖モ充分ノ考慮ヲ要スルコト
第 178 回 昭和 9 年 9/11	(入津料撤廃之件) 右ニ付去月三十日当局ヘ促進陳情書ヲ提出セル旨幹事ヨリ報告スルトコロアリタリ
第 183 回 昭和 10 年 2/12	(入津料撤廃之件) 右ハ関西汽船同盟会ヨリ陳情ニ係ルモノニシテ本件ハ従来本会ノ主張スル所ナルヲ以テ賛成、府当局ヘ撤廃方ヲ陳情スルコトニ決定セリ

出所) 前掲『事業報告書 大正八年—昭和十年』46～48・56～58・71～73・75・76・102～106・108・109・145・147・148・153～156・170・171・184～187・193 頁より作成。

に関して、特別市制を実施し制度の改廃統一を行うことで、産業の発展等が図られることを要望したものであった。その詳細は不明であるが、同 7 年には次のようなことが述べられていた<sup>23)</sup>。特別市制により、港湾管理に関する地方長官の権限事項や行政警察事務とともに、港内水面の運用取締についての税関管掌事項も市長に委任されることになれば、港湾の管理と経営が融合し、港湾行政に画期的な進歩がもたらされることになる。さらに、特別市制問題に直接関係はないが、外国貿易船の入港に対する噸税及び港内水面の占

23) 本協会調査部調査編「大阪市制の現状と特別市制—現制度の下に大阪市は如何に悩みつゝあるか—」小川市太郎編『大大阪』(特別市制臨時号)、1932 年、63～71 頁。

用料は国に、また河川の入津料は府に帰属することは不合理と述べられている。これらは、莫大な投資等に基づく市の港湾施設経営により、その利用価値が高まったことに起因するため、それらの収入は市に帰属させ、その事業の発達と財政の安定に用いることが求められていた。

また、大正8年(1919)の第一回六大都市事務協議会で大阪市は、河川法による府知事に属する管理権と、同法を適用・準用しない河川の管理権の移管を提案したが、これには後述する大阪府特有の問題が関連していた。この点について、翌9年12月付でなされた、大阪海陸協会による大阪府知事宛の「大阪市内各河川ニ対スル河川法適用並ニ準用撤廃ニ関スル陳情」の内容は次のようであった<sup>24)</sup>。

すなわち、第一次世界大戦後の大阪では、都市計画事業の進展とともに沿岸地利用が活発化する趨勢にある。毛馬閘門の完成により淀川の洪水対策がなされた以上、それに制限を加える河川法の適用及び準用を撤廃し、大阪における水運利用や商工業の促進を図るとともに、そのための施設の改善が要求されていた。なかでも水運という点に焦点を当てれば、大阪海陸協会が特に問題としていたのは、次に検討する、大阪府による入津料の徴収ということであった。

## (2) 入津料撤廃に関する請願・陳情

まず表6から、大阪海陸協会による入津料徴収撤廃への取組は、大正13年5月13日の第54回例会での安治川尻における入津料徴収線の移転という議題から始まることが判明する。また同年6月付の大阪府知事宛の「安治川尻入津料徴収線移転ニ関スル請願」には、次のことが述べられていた。「従来安治川尻天保山棧橋附近ヨリ対岸桜島ニ亘ル入津料徴収線ヲ超ヘテ上航スル船舶ニ対シ入津料ヲ御取立可相成御規定」があるが、同協会の所見は、大阪府・市商工業の発達を助成し港湾の繁栄を促進するという時代の要求に鑑み、「入津料ノ如キ速ニ撤廃シ徴税ノ目的ヨリ除外シテ船舶通航ノ自由ヲ御

24) 前掲『事業報告書 大正八年一昭和十年』290・291頁。



認可相成様希望致候得共今直チニ御決行困難ニ御座候ハゞ其応急施設トシテ前述入津料徴集線ヲ更ラニ上流ニ移転セシムル様至急御改定ノ上線外一帯ノ水面ヲ船溜リノ利用ニ御開放相成度」というものであった。すなわち、大阪海陸協会は、大阪府に配慮して、入津料促進の即時撤廃を求めず、漸進的な改善を目指していたのである。

しかし、翌 14 年 4 月 17 日に開催された「入津料撤廃ニ関スル委員会」において、「本件ハ曩ノ総会ニ於テ安治川入津料徴収線移転ニ付大阪商船株式会社社阿部萬平氏ヨリ提案アリタルモ寧ロ入津料撤廃ノ方可ナルヲ認メ審議ノ上右ニ因リ請願書案ヲ作成スルコト、ナレリ」と決定された。但し、この請願書は「文意緩慢ノ嫌ヒアル旨意見ノ開陳アリシ」ため、同年 4 月 23 日に再開された「入津料徴収撤廃ニ関スル委員会」で改めて作成・決定された<sup>25)</sup>。

この問題に関するその後の経過は表 6 の通りである。これによれば、昭和 4 年 5 月 14 月に 4 月 27 月付の請願書<sup>26)</sup>の提出がなされたという報告があったことが分かる。以下では、これら一連の経緯が簡潔に整理されている、同 7 年 6 月 9 日付で大阪府知事宛の「入津料撤廃ニ関スル請願」<sup>27)</sup>を示そう。

我カ大阪ニ於テハ従来安治川、尻無川、木津川ヲ溯航スル船舶ニ対シテ入津料ヲ御徴収相成居候処明治初年御制定ノ当時ニ於テハ淀川氾濫ニ因ル河川改修費ノ財源ノ一部トシテ入津料ノ課徴モ不得已リシ義ト被存候得共毛馬閘門カ設置セラレテ右改修費ヲ要セサルニ至リ候以来既ニ二十余年ヲ経過セル今日此制度ハ全ク其存立ノ理由ヲ欠クモノト存申候況ンヤ此制度ハ全国他府県ニハ殆ト其類例ヲ見サル所ニ有之一般ニ通行税、橋税、渡船賃等モ廃止ト相成候時勢ニモ不拘尚之レヲ存続セラル、ハ管ニ船舶業者ノ苦痛ノミニ止ラス延イテハ大阪港ノ利用ヲ阻害シ大阪市商工業ノ繁栄ニモ悪影響ヲ及ホスモノト被存候

25) 前掲『事業報告書 大正八年一昭和十年』219・220・300 頁。

26) この「入津料撤廃ニ関スル請願」では、「入津料課徴線ノ上流ハ却テ貴重ナル水面カ無為ニ放置セラレ居ル状態ニ有之候コト蓋シ入津料ナル制度アルタメニシテ特ニ甚タシキハ避難又ハ炭水採取等ノタメバラストニテ出入スル船舶ニ迄課徴セラル、ノ結果ニ外ナラズ候」(同上『事業報告書 大正八年一昭和十年』316 頁)と述べられている。

27) 同上『事業報告書 大正八年一昭和十年』343・344 頁。

更ニ近年我大阪港ノ発展ハ大型船舶ノ出入益々多キヲ加ヘ港内錨地ハ漸次此等大型船舶ノ占拠スル所トナリ小型船ハ自然入津料徴収線ヨリ下流ノ河口附近ニ安全ナル錨地ヲ求ムル為其一帯ハ常ニ混雜ヲ免レス殊ニ暴風季節ニ際シテハ一層甚シク之カ為メ荷役能率ノ減殺セラル、ハ勿論船舶ノ航行碇泊ニ危険頻発スルノ実状ニ有之候

当協会ハ此事態ニ鑑ミ大正十四年四月入津料制度ノ撤廃ニ付請願仕候処幸ニ貴当局ニ於テハ其趣旨ヲ容認セラレ昭和二年四月以降登簿噸數百噸未満ノ船舶ニ對シテ其徴収ヲ免セラレ候事当協会ノ感謝ニ不甚所ニ御座候、此上ハ更ニ一歩ヲ進メテ百噸以上ノ船舶ニ對シテモ同様徴収免除相成度昭和四年四月続テ請願仕候得共未タ御聽許ニ至ラス今日ニ及ヒ居候惟フニ入津料ノ制度ハ全ク往時ノ遺物ニシテ今日ノ時勢ニ適合セサル所ニ有之候得ハ我カ大阪港ノ利用促進ト大大阪ノ産業発展トニ御賢慮ヲ被為垂速ニ此制度ヲ全廢相成候様御高配相煩度重ネテ及請願候也

これによれば、入津料とは、明治初年に、淀川氾濫による河川改修費の財源の一部として、安治川・木津川・尻無川を遡航する船舶に対して課せられていたもので、毛馬閘門設置による問題解決後も存続されていたことが分かる。そして、これは、「日本国中에서도地方の私設の2運河に課せられてゐるのみで殆んど日本唯一のものといふべく」<sup>28)</sup> という制度で、大阪港利用を阻害するに止まらず、大阪市商工業にも悪影響を及ぼすと述べられている。この点については、「大阪に来るべきところ神戸で荷揚げをする場合も多く、諸会社では非常に弱り」<sup>29)</sup> とされ、また、近年では、小型船が入津料徴収線より下流の河口付近に碇泊するため、航行の危険や荷役能率の低下が起きているとのことであった。大阪海陸協会では、大正14年4月にこの制度の撤廃を請願したところ、昭和2年4月に100トン以下の船舶には免除となり、同4年4月にはそれ以上のものにもその適用請願したが、許されなかった。そして、昭和7年6月に再度、その全廢を請願したのである。

28) 作者不詳「商工会議所海陸協会の『入津料を撤廃』運動 大阪港の発展を阻む悪制」小川市太郎編『大大阪』第8巻第7号、大阪都市協会、1932年、160頁。

29) 同上「商工会議所海陸協会の『入津料を撤廃』運動 大阪港の発展を阻む悪制」160頁。

その後も、同 7 年 12 月 9 日付で大阪府知事と大阪府会議長、同 8 年 9 月 6 日付と同 9 年 8 月 30 日付で大阪府知事と同内務部長に、同様の陳情を行っている<sup>30)</sup>。表 6 には、さらに、昭和 9 年 9 月、同 10 年 2 月にもそれが行われていたことが示されている。

また同表には、大阪海陸協会が、この問題解決について十数年にわたり、取り組んできたこととそれが大阪府に受け入れられなかったことも示されている。

まず、大正 15 年には、同協会の本件委員と大阪商業会議所交通部員と合同協議を行うことになったとある。そして、同協会会員で大阪商業会議所交通部長である富島組の井上虎治より、再三大阪府知事と会見したが、現在の府の財政状態では早急に実現するのは不可能であるとの報告があったため、内務省へ建議するかについての研究が重ねられた。さらに、大阪商工会議所に協力を依頼することに決定し、同会議所交通部長の川上胤三から同会議所の決議に基づき大阪府知事へ意見を開陳したところ、本年度（昭和 4 年度）は実現不可能であるが十分考慮するとの回答があった。また、この問題は、港湾協会大阪支部においても要望の議があるため、大阪協会としても実現に邁進することとなった。最後に、土岐大阪府内務部長との懇談結果によれば、入津料は廃止したいが河川浚渫費等の関係上、早急には困難であるとともに、その達成後は、河岸使用者より税金徴収等の問題があり、これには考慮を要するとのことであった。

以上から、大阪海陸協会は、大正 12 年から昭和 10 年まで、大阪商工会議所とも連携して、大阪府知事、内務・土木両部長、府会議長等に入津料撤廃を陳情するも、財政上困難であるとの理由から、その実現をみなかった。但し、この間、港湾協会大阪支部の動向や、内務省への建議も視野に入れられており、様々な方法が模索されていたことが窺える。

---

30) 前掲『事業報告書 大正八年一昭和十年』345・346・350・354・355頁。

### (3) 河川改善・利用に関する建議・陳情

大阪海陸協会は、前節で述べた入津料徴収撤廃に止まらず、三河川の整備やそれらを港湾施設に取り込むことも並行的に行っていた。

河川改善・利用について、大阪府との関わりが明確に判明するのは、昭和5年2月18日の第123回例会で、杉村倉庫代表松村松次郎から、安治川・木津川・尻無川の改善について提案がなされてからである。そこでは、大阪府土木部長を訪問の上、当局の意見が聴取されることとなった。

その後、大阪府知事に宛てて、昭和5年4月24日付で「河川改修ニ関スル建議」がなされた。これには、同4年の大阪港第一次修築工事竣工以来、大型船などが続々来航するようになったので、安治川・木津川・尻無川の護岸改築と河底浚渫を行うとともに入津料を撤廃し、船舶を上流で繫留できるようにして旅客の乗り降りや荷役などに便利ようにすることが要望されていた。

このように河川を改善し物流に利用しようという活動は、その後も続けられる。昭和6年1月20日の第134回例会では、大阪府土木部長の渋江武による、木津川を運河として利用する方法を研究するという提案に一同は賛成し、委員会を設けて研究することとなった。そして3月10日の第136回例会では、渋江から、本件の具体化には莫大な経費を要するため早急に実現するのは困難であるが、好参考資料となるとの回答を得、とりあえず成案を府当局へ提出し陳情することになる。それが、翌11日付で大阪府知事に宛てて提出された「河川ニ関スル陳情」である。これには、三河川のうち、大阪府において同年に改修計画のある木津川を除いた、安治川・尻無川の利用について述べられていた。また、同5年4月24日の「河川改修ニ関スル建議」と比して、安治川筋7項目、尻無川筋2項目に関して、より詳細な改善点が挙げられている。

そしてこれらの実施に加えて、入津料を撤廃すれば、「築港ノ利用ト相俟テ河港トシテノ利用能率モ愈々増進セラレ之カ施設ノ完備ニ因テ船舶ノ出入碇繋ヲ容易ナラシメ物資移動ノ利便ト物価ノ低廉トヲ図リ得ヘク仍之通商貿易ノ隆盛ヲ期シ得ヘキハ多言ヲ要セサル所ナリ」と述べられていた。すなわ

ち、昭和9年の風水害からの復興対策のなかで大きく取り上げられる河港化が、既に具体的に企図されていたのである。さらに、昭和7年11月8日の第156回例会では、先の陳情書の安治川筋の項目にある朝日新聞社西側水路の幅員・水深増加や暗渠の可否については、施工前に協会へ諮問することを大阪市土木部長の島に依頼することとされた<sup>31)</sup>。

これらからは、「河川改善・利用」の問題は解決しなかったが、大阪海陸協会が、大阪府及び大阪市土木部長等と協調しつつ、その改善を図っていたことが分かる。そして、これまで述べてきた解決を見ない様々な問題についても、作成された諸案や情報が組織内に蓄積され、その後の物流業界の発展や問題改善に活用されたといえよう。

## おわりに

本稿では、戦前期において、大阪市内の物流関連団体である大阪海陸協会が同市内河川と大阪港の利用に関して、いかなる問題に直面していたのかを考察した。その結果、同協会が、都市計画法や河川法あるいはその他の法令と現状とのギャップをいかに解消して河川・港湾設備の改善を図るかということに取り組んでいたのかが、具体的に明らかになった。

その中で、大阪海陸協会は、陳情先の一つである大阪市、とりわけ同市港湾部とは非常に密接且つ良好な関係にあったことが判明した。同協会は、歴代の港湾部長や都市計画部長等に、様々な問題についての講話や教示を依頼し、それらを踏まえて委員会を立ち上げたり、例会で審議するなどして、物流等に関する調査研究を長年にわたって行っていたのである。その間、大阪市等の行政側との協調がなされたため、同協会による数々の建議書は非常に客観的且つ現実的な内容を備えたものであった。そして、それらを総合したものが昭和9年(1934)の風水害後に採り上げられることになるのであるが、この点に関しては今後の課題としたい。

---

31) 前掲『事業報告書 大正八年一昭和十年』114・115・125・126・128・129・153・154・330～331・336～340頁。