

## 研究助成実施報告書

助成実施年度	2020 年度
研究課題（タイトル）	水陸を結ぶ大垣における近代都市基盤形成と人的ネットワーク
研究者名※	出村 嘉史
所属組織※	岐阜大学 工学部 准教授 (岐阜大学社会システム経営学環 准教授)
研究種別	研究助成
研究分野	都市建築史、都市と文化
助成金額	150 万円
発表論文等	

※研究者名、所属組織は申請当時の名称となります。

( ) は、報告書提出時所属先。

# 大林財団 2020 年度研究助成実施報告書

所属機関名 岐阜大学社会システム経営学環  
申請者氏名 出村 嘉史

研究課題	水陸を結ぶ大垣における近代都市基盤形成と人的ネットワーク
(概要) 過去の社会システムに応じて設計された既存のインフラは、そのままでは機能不全をきたしつつあり、これからの世代が活躍できるように、これまでの都市基盤を資源として都市をリノベーションするような取り組みが求められている。水上交通に鉄道交通および道路が加わり主要物流動線が変化した近代の大垣に着目すると、前時代に由来した都市の骨格が時間をかけて新たに置き換えられるプロセスを把握することができる。本研究では都市計画、都市建設の系譜のみならず、エネルギー基盤整備や河川・用排水の改良をも視野に入れて整理することで、プロジェクトを分掌しつつも互いに連携しながら総体的に近代産業のために機能的なインフラ整備が進められた状況を明らかにした。そして、大正期から昭和戦前期まで長期に亘って、近世的リーダーが自ら開明的に描いた構想と、これを受け継ぎ新システムのそれぞれの持ち場で役割を果たす民間企業や技術官吏たちの相互調整により、水力発電・鉄道・河川・都市計画などの個別の基盤整備が次第に具体的に組織化されてきたことが明らかになった。	

1. 研究の目的
本研究では、基盤づくりから重層的に展開された一連の形成過程を捉える事例として、近世の城下町から近代の典型的な産業都市へ発達した大垣を題材に、河川や用排水などの水系基盤と鉄道や道路などの陸の動線の形成による都市全体の変容プロセスを明らかにした。そのプロセスにおいて、説明すべき重要なファクターとして商工者や技術者などの事業当事者を取り巻く背景やその構想に着目し、長期に亘る基盤形成のプロジェクトを可能にした人的つながりに焦点を当て、その影響を考察した。

2. 研究の経過
以下の経過で実施した。
<b>2-1 大垣の産業都市化の背景と既存の構成</b> 第一に前提として、近世から明治・大正時代の顛末を整理した。大垣の城下町としての特徴的な都市平面構成を、遺された近世絵図を収集することで把握した。そして、明治期の町政が、士族のリーダーシップと町人の活力の均衡の上に成り立っていた実態を、史学の既往研究成果を整理して把握した。
<b>2-2 産業都市化のプロセスの調査と整理</b> 大正期以降の大垣では、河川改修や利水開発が進められると同時に、鉄道敷設・電力開発が実施され、さらに道路網が整備されたことで急速に工業都市へと発展した。これらの公共的事業(民間が公益事業を実施する場合を含む)に関わる発電事業・鉄道事業・治水事業・都市計画事業が同時あるいは連続的に行われてきた事実を把握し、物流動線の整備された工業都市建設を目指した各立場間の連携状況に焦点を当て、一見連

携の難しそうな水陸両面に渡る基盤形成を同じ視野に入れて調査した。

調査の過程で、同じ動線とそれによる視野の広がりの方が、昭和初期に展開する観光事業との関連が強く把握されたことから、当初の研究の目的に基づく広い視野をより強化するために、大垣市周辺に展開した観光事業の動向の調査を並行させることとした。

調査において、戦災で失われていたと思われていた昭和初期の地方新聞が民家からまとまって発見されたものを使用し、これまで把握できなかった詳細な事実を見出すことができた。

### 2-3 名古屋の近代工業地域建設の顛末の整理

大垣の特異性と同時代における常識的な判断基準を明らかにするために、大垣と同様に物流のためのインフラ形成を目指した名古屋の工業地域建設のプロセスも比較対象として整理する予定であったが、ここまでのプロセスに時間がかかってしまい中川運河建設の顛末に触れる程度に留まらざるを得なかった。

### 2-4 鍵となる当事者間のネットワーク

一連の公共的事業の顛末が明確になる段階で、事業間の関係を考察した。『大垣商工時報』(以下、時報)など当時の経済社会を把握できる一次資料を用い、当事者相互の関わり、時期、共有された構想を確認し、整理した。商工関係者および技術者たちの立場など、当事者間のつながりから事業展開の理由を考察した。

### 2-5 研究の取りまとめ

以上の内容を取りまとめ、主として4編の論文および発表としてそれぞれ投稿し、2つの受賞を得た。

すなわち、水陸インフラの接続に関して土木学会論文集へ、城下町から工業都市へ変容を果たす過程における都市計画の役割について国際都市計画史学会(IPHS)へ、工業都市としてのインフラ形成と観光事業の関係について産業に焦点をあてて都市計画学会中部支部へ、観光に焦点を当てて土木学会中部支部へ、それぞれ投稿し、1つ目は現在修正依頼に対応中、2つ目はプロシーディングス登載が決定し2022年7月に発表予定、3つ目は2021年10月にオンラインで発表して優秀講演賞を受賞(谷口史織)、4つ目は2022年3月にオンラインで発表してこちらも優秀講演賞を受賞(谷口史織)した。

## 3. 研究の成果

以下の事象を明らかにした。

### 3-1 揖斐川電源開発と養老鉄道の経営

明治初期、1896年に「士族と平民が一体となって」地域の発展を目指す大垣共立銀行が設立され<sup>1)</sup>、戸田鋭之助が頭取に就任したことを契機に、士族と商工業者の協働がはじまる。1904年に大垣商業会議所会頭に就任した戸田は、揖斐川の水力を利用して各産業にエネルギーを供給する電力会社を設立し、これを土台に工場誘致を積極的に進めようとした<sup>2)</sup>。商業会議所の調査で揖斐川を電源とする可能性が見出され、1906年戸田をはじめ6名の発起人で県に提出した水力使用願が許可された。大垣町出身で大師電気鉄道を経営する立川勇次郎を経営者として迎え、1912年12月に揖斐川電力株式会社を創立した<sup>3)</sup>。立川は、昼夜稼働しつづける水力発電が工業の基盤となると考え、低廉な電力供給の実現とあわせて鉄道の輸送力による工業発展を企図した<sup>4)</sup>。

1911年4月、四日市商業会議所会頭の井島茂作は、戸田らと養老鉄道の敷設を計画した。『養老鉄道株式会社設立趣意書』(同月17日)には、伊勢神宮への動線であるとともに、桑名や大垣の商業地、その中間の生産地域から貿易港である四日市港を鉄道で繋いで「海陸連絡ノ便ヲ完全ナラシメ」沿線の産業を繁栄させる狙いが表明されている<sup>5)</sup>。同年7月、発起人らに要請されて立川が社長となり<sup>6)</sup>、養老鉄道株式会社が設立、1919年に線路が全通した。

1923年には貨物輸送量を増やす目的で電化を実施する。電化後の養老鉄道の旅客収入は、貨物収入と比較して圧倒的に多かったが、貨物量が増加傾向にあるにも関わらず貨物収入はほぼ一定であることから（図-17）、貨物は輸送量に関わらない低廉な料金設定だったと捉えられ、3-2に示す旅客輸送の売上で経営を支えながら、沿線の産業を優遇した狙いが把握できる。

その後、経営不振により揖斐川電力と養老鉄道は伊勢電気鉄道系へ経営権を譲渡されるが、実際に養老鉄道沿線には多くの工場が立地した（図-28）。例えば美濃青柳駅は岸和田人絹大垣工場（後の神鋼造機株式会社）の建設（1935）に先立って開設され、同工場まで1.2kmの引込線が設けられ、これと岸和田紡績（後の揖斐川電気）には工場側線が設けられていた<sup>9)</sup>。以上の鉄道事業と発電事業により拡充したインフラは、大垣商工者の低廉で確実な基盤となり続けた。

### 3-2 大垣の郊外観光施策

1890年地元の公園開設発起人により養老公園が開園し、1897年に養老郡へ移管されるまで借楽社という組織が管理運営を行った。1913年養老線の池野養老間が開通すると、養老公園に観光客が意識され、郡は1915年に公園の紹介及び観光客誘致を行う養老公園保勝会を組織した<sup>10)</sup>。嵩む公園施設経営費への対策として1918年に大垣の有力者2名<sup>11)</sup>を含む養老遊園株式会社が創立され、1923年郡制廃止で県に移管されるまで公園の管理・経営が任せられた<sup>12)</sup>。

一方、養老鉄道は開通と同時に「養老驛より公園に至るの新道を開鑿し、更に幾多の娯楽機関（散在動物園・分類植物園・運動場・勸望臺等）及び温泉・ホテルをも建設せん」と展望を示し、養老公園を日本屈指の「一大遊樂地」とする開発を計画、1913年に本多静六にその計画、設計を依頼し<sup>13)</sup>、その後も本多の計画指針に基づき経営された<sup>14)</sup>。従って、養老公園の基盤は、初期の養老鉄道を運営した大垣人士による依頼が発端であり、大垣はこの後一貫して同公園の利用を目論んでいる。

1930年に周辺村を合併して「遠大な大大垣市」の建設が目論まれたことと同時に<sup>15)</sup>、岐阜県は内務省衛生局技師の田村剛に養老公園改良計画の立案を依頼した。計画の内容は、公園地区を神聖、保健、宿泊の三地区に分け、保健区域には各種娯楽機関を整備し、宿泊区域には現在の旅館、土産物店、飲食店等の密集地を充て、また神聖区域には養老の瀧を中心として付近一帯を充て、現在人工的で俗化しつつある点を自然の姿に還元するという内容であった<sup>16)</sup>。1932年県会<sup>17)</sup>で岐阜県庶務課長の安井大吉は、養老公園は日本における一つの史蹟として社会教化上からみて重要な公園であり、広く全国民が同公園を遊び利用する方途を講じる必要があるとし、早急に計画実施する必要性を述べた。

1935年には、大垣市は農村をグリーンベルトとする「母體舊大垣をめぐる一大衛星聚落」を建設するとともに郊外観光地を利用して「立派に異色ある都市」とする構想が示した<sup>18)</sup>。同年6月、県の山林課長、商工課長、大垣市長、大垣商工会議所会頭、同理事、地元団体、伊勢電鉄、その他関係者ら

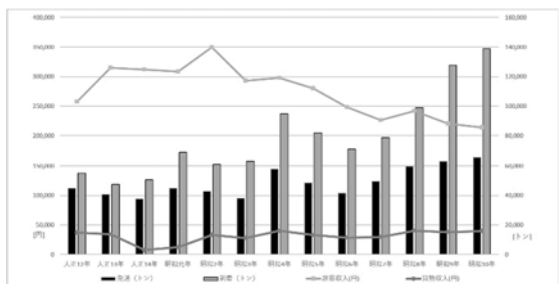


図-1 養老鉄道電化後の貨客収入と貨物発着トン数

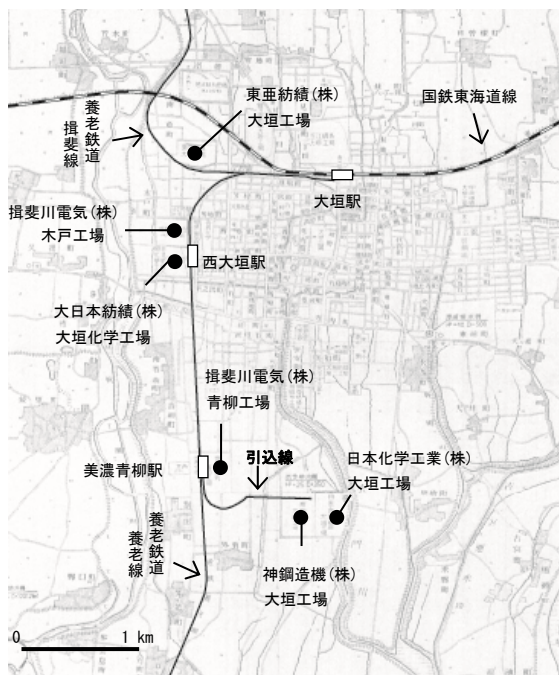


図-2 養老鉄道沿線の工場立地と引込線

が参加した「養老を語る座談會」において<sup>19)</sup>、大垣市と地元各種団体による観光協会の設立が議論され、8月「養老公園並ニ大垣市ノ開發、宣傳、紹介」を目的に養老観光協会が設立された<sup>20)</sup>。同協会の役員は大垣の有力者が大多数を占め、大垣はこれを足掛かりに同公園に関する観光事業の主導権を獲得した。1939年大垣市役所が発行した『大垣と養老』<sup>21)</sup>付録の「大垣市観光図」(図-4)には、大垣市の周囲に、養老公園、関ヶ原古跡、谷汲山等観光地が描かれ、養老公園は園内の施設まで詳細に描かれた。行政界を遥かに超えて郊外を含んだ地域計画的な「大大垣市」の都市像が表現されている。



図-4 大垣市観光図 (筆者加筆)

### 3-3 水門川改修工事

水門川は大垣市街地から伊勢湾に至る航路であり、同時に灌漑にも利用されてきた。明治・大正期は灌漑のための土堰が航行と排水を阻害し、舟運と悪水排除を両立する必要があった<sup>22)</sup>。1929年、戸田は水門川改修に航路の浚渫を期待し、「輸送力の大きにして運賃の低廉なる」水運、「特に舟航の利便を眼目と」すると説明し、「地方産業の助長進展」(時報 1929.2)への利点を示した。1928年内務省が半額補助の権限を得たことを契機に、国庫補助による支派川改修が可能になった結果<sup>23)</sup>、1932年に内務省による水門川改修事業が総工費 983,500 円で決定された<sup>24)</sup>。

都市部の排水改良と水運利便改善を水門川改修計画(図-3)へまとめたのは内務省技師の坂田昌亮<sup>25)</sup>である。1929年頃より木曾川上流改修事務所技手の田村麗吉が大垣市に駐在し調査した<sup>26)</sup>。その結果を踏まえた坂田の計画は、講演資料から把握できる<sup>27)</sup>。坂田は「私共の考えで百個位の水を取入れ」て水門川を潤沢にすることを計画した。同時期岐阜市の忠節用水改良事業が工場廃水による農業用水路汚染の緩和する目的を掲げており<sup>28)</sup>、これを参考に水門川改修にも浄化の意図があったことは読み取れる<sup>29)</sup>。ただし取水理由の筆頭は、「舟の航行を便利にする」ことであった。坂田も水運の経済性に着目し、「後方連絡即ち陸運との接續を充分便利」にして、発動機船が大垣駅まで遡上できるよう水路を延長する計画にした<sup>30)</sup>。排水改良に留まらず、鉄道・工業と水運を接續させ産業基盤をつくる意図があった。



図-3 水門川改修計畫平面図

### 3-4 大垣運河計画

水門川と杭瀬川を連絡する運河を開削し「工場の製品及原料其他の貨物運搬に」資す計画を、1934年に大垣商工会議所で技師が市会議員及び商工会議所議員に対して説明した(時報 1934.8)。翌年に東島市長は「水門、杭瀬川ヲ繋グ新運河開鑿ニ關スル陳情」(時報 1935.12)を提出し、杭瀬川下流の水量を大垣運河へ分担して、杭瀬川の悪水疎通の能力を上げると同時に、水門川の水量を増加させて



水運利便を向上させることを求めた。大垣市側は国の支派川改修工事に附帯させることを望んだが見通しが立たず、都市計画事業として増税起債と不均一受益者負担で運河開削を断行する方針とした<sup>31)</sup>。

1936年「市會では一名の反対もなく市當局に實施方を再三」迫る状況となり、坂田から引き継いだ内務省名古屋土木出張所の阿部清紀技師と都市計画岐阜地方委員会の安藤坦技師が実地調査を実施した<sup>32)</sup>。同年5月、大垣運河開削は都市計画事業として工費30万円で行う予定である旨が新聞に掲載され、東島が県知事や経済部長その他関係者を訪ねて10万円の国庫補助及び県費補助を要望した<sup>33)</sup>。安藤技師は同月のうちに、東島市長らと運河開削について懇談し「この需要は第一に大日本紡大垣工場である」として、「中川運河の様な立派なものを作る考へ」であると語った<sup>34)</sup>。すなわち名古屋駅付近の船溜まりと名古屋港を結び、超過収用による沿川開発で財源を確保し、運河周辺を工場地域にする石川栄耀らによる構想<sup>35)</sup>をさしていると考えられ、実際に大垣運河の沿岸は中川運河と同様、軽工業地帯とし、先述の通り財源に受益者負担が計画されたことも中川運河に倣っている。

1937年に事業認可された大垣都市計画運河の決定理由書には、水門川と杭瀬川を結ぶことが「工業地域の開発に資する」とされる<sup>36)</sup>。さらに安藤は「河港」を修築して西濃地方をヒンターランドとする物資の一大集散地」とすることを目指して内務省と技術的折衝を重ねた<sup>37)</sup>。これは支派川改修事業と道路網計画との間で、運河と水門・杭瀬両河川の接続部や都市計画街路との連絡方法に関する議論と考えられる。安藤が「河港大垣」を実現すべく運河計画に積極的に関わり、市長や県会、内務省などの立場間の調整を図ることにより、運河建設を促進させる役割を担った。

### 3-5 大垣駅前における都市基盤整備

戸田は1929年3月に「貨客の利便と地方産業の発展」に資するため大垣駅の改築の建議書を県に提出し、その意図を「驛前廣場の都市計畫を促進せば同驛の擴張も自ら具体的に進捗する模様であるから今後都市計畫および驛舎増築は相關聯して促進のことに努力する必要がある」と説明した（時報1929.3）。4年後に大垣市が事業主体となり「グレート大垣の表玄関を根本から大改造」するため水門川を「西方に付替へ」る工事が実施される<sup>38)</sup>。駅前に位置していた船溜まりを埋立て、新たな船溜まりを養老鉄道大垣駅に近づけて物資の運搬効率向上を同時に図ったものである。1937年1月に、大垣都市計画広場事業が決定し、駅前広場や都市計画街路とともに改築後の大垣駅の姿が描かれた<sup>39)</sup>。新規の駅前広場東側の幅員約9mの既定路線に加えて、南側には大垣の表玄関を象徴する幅員約19mの駅前道路が連絡した。施工後の広場には、駅を出入りする歩行者や乗合自動車が確認された<sup>40)</sup>。広場の西側では、水門川付替工事によって船溜まりと養老鉄道との接続を図り、貨物輸送の融通を利かせた一方で、都市計画による広場事業は旅客輸送（交通）に重きを置いた整備となった。

### 3-6 事業の連関と関係した立場

以上、各事業間の連関と関係人物の動きから工業都市に至る基盤整備を表-1に総括した。

産業と物流開発に主眼を置いた都市基盤整備を連続的に実施できたのは、士族で君主的立場の戸田銳之助が発信したビジョンが継続的に共有されたことが大きい。それは具体的な実施主体を示すものではなかったが、各事業の実施以前に必要な要件を挙げ、目指すべき方針を示した。すなわち、電力利用と水陸疎通する物流の確立によって産業を促進することが、「工業都市」建設のビジョンの根底で当初から共有されていた。

初期の事業は、立川との連携により人士が自ら動いて起業してその実現をみた。それらの目的は産業振興であることが明確であったため、養老鉄道も電力も、インフラの運営主体は外部資本であってもよく、大垣としては視野を拡げて郊外への観光振興に力を入れることによりこの基盤を維持した。

この時点で、まだ水陸の連携は四日市港によるものと考えられていたが、支派川改修に対する国庫補助獲得を契機に、戸田はそれまで触れてこなかった水門川まで視野を拡げ、鉄道駅と水運を結ぶ具体的な基盤づくりが実施される。大垣運河計画の頃には、戸田が声を発せずとも、その理念を受け継ぐ東島（大垣市長）と坂田・阿部（名古屋土木出張所の技師）、安藤（都市計画岐阜地方委員会技師）らが互いに調整しながら沿川開発や旅客動線の整備を都市計画事業として実施することで、水陸の物流を疎通するシステムの構築が進められた。

表-1 各事業の主導者と事業間のつながり

年代	揖斐川電力・養老鉄道社長 立川勇次郎	大垣商業会議所会頭 戸田銳之助	木曾川上流事務所技師（所長） 坂田昌亮・阿部清紀	都市計画岐阜地方委員会技師 安藤坦	大垣市長 東島卯八
1904(明治37)		大垣商業会議所会頭に就任			
1911(明治44)	7. 養老鉄道社長に就任	3. 養老鉄道発起			
1912(大正1)	11. 揖斐川電力社長に就任	11. 揖斐川電力取締役就任			
1923(大正12)	養老鉄道電化				
1929(昭和4)		2. 「水門川改修に関する建議」大垣商工時報 3. 「大垣驛改築に関する建議」大垣商工時報 4. 都市計画岐阜地方委員会に選出	水門川改修 4. 坂田が所長に就任	4. 都市計画岐阜地方委員会に選出	4. 都市計画岐阜地方委員会に選出 4. 「物になりさうな大垣驛の擴張 駅舎改築 市長が運動に上京」大阪朝日新聞
1932(昭和7)			12. 坂田が大垣商業会議所にて講演		
1934(昭和9)			6. 坂田が所長を退任 7. 阿部が所長に就任		
1935(昭和10)	駅舎改築	2. 「大垣驛改築に関し重ねて陳情」大垣商工時報		大垣運河計画	12. 「水門、抗瀬雨川を繋ぐ新運河開鑿に 關する陳情」大垣商工時報
1936(昭和11)			4. 阿部は大垣運河の実地調査を行う 岐阜日日新聞	4. 大垣運河の実地調査を行う 岐阜日日新聞 6. 東島市長らと運河計画に 關する懇談を行う 岐阜日日新聞	5. 大垣運河に対する国庫補助の 陳情を行う 岐阜日日新聞 6. 安藤技師らと運河計画に 關する懇談を行う 岐阜日日新聞

参考文献・注

- 大垣共立銀行：大垣共立銀行百年史，サンメッセ株式会社，p.15, 1997.2
- 戸田銳之助「工業都市として緊要施設」（美濃新聞社：市政施行記念大垣發展史，1918）
- イビデン株式会社：イビデン70年史，イビデン株式会社社史編纂室，1982.11.25
- 立川勇次郎「揖斐川の電力と電気事業の将来」（前掲，美濃新聞社，1918）
- 大垣市：大垣市史 資料編 近代，pp.605-606, 2009. 同時にこの路線開発は、将来的に「四日市及敦賀ノ両港ヲ連絡シテ、南太平洋ヨリ日本海ニ通スル本邦第一ノ最捷路タル南北横貫鉄道」と構想された。
- 上杉佐市：養老鉄道70年のあゆみ，西大垣駅，pp.16-17, 1983
- 岐阜県統計書，1923-1935
- 大垣市役所：大垣市全図，1954
- 前掲，上杉佐市，1983
- 大久保休吾：養老郡志，pp.845-847, 岐阜県地方改良協会養老支会，1925.5.25
- 大垣商業会議所：大垣商工時報，西濃印刷株式会社，1919.1.10
- 高田町青年団：高田町誌，p.112, 高田町公民館，1923.7.30
- 養老鐵道株式會社：養老鐵道名勝案内，1913.8.10
- 大阪朝日新聞，岐阜県図書館所蔵，1931.2.26
- 高田裕治郎：現在の大垣市誌，pp.11-24, 中央新聞社，1930.11.25
- 大阪朝日新聞，岐阜県図書館所蔵，1932.11.27
- 岐阜県議會議録，昭和七年通常岐阜縣會速記録 第拾四號，岐阜県議會議會図書室所蔵，1932.12.12
- 大阪朝日新聞，岐阜県図書館所蔵，1935.6.5
- 大阪朝日新聞，岐阜県図書館所蔵，1935.6.18
- 大垣商業會議所：大垣商工時報，西濃印刷株式会社，1935.8
- 小林義和，前田虹映：大垣と養老 大垣市観光図，大垣市役所，1939.3.25
- 建設省中部地方建設局：木曾三川治水百年のあゆみ，木曾三川治水百年のあゆみ編集委員会，1995.3.25
- 出村嘉史：木曾川上流支派川改修と土地改良 近代水系基盤形成のための連携構築プロセス，土木学会論文集 D2（土木史）73（1），pp.54-62, 2017
- 岐阜縣：水門川改修工事計畫説明書，1932.12
- 坂田は1913年東京大学を卒業後内務省に勤務した。幾多の河川改修工事に従事し、1929年木曾川上流改修事務所主任技師（所長）兼木曾川上流土地収用事務所主任（所長）、木曾川既成監督、名古屋土木出張所工務部長を経て、1934年退官した。（建設省中部地方建設局木曾川上流工事事務所：木曾三川の治水史を語る，昭和プリント，pp.51, 1969）
- 岐阜縣：水門川改修と大垣市，西濃印刷株式会社，1933
- 講演記録は『水門川改修と大垣市』（前掲，1933）に記される。
- 前掲，出村嘉史，2017
- 水田はこの点の特異性に着目して、工場排水対策こそが主要な目的だったと論じるが、岐阜県内では先の事例の存在により、むしろ備えるべき基本仕様となったと考えられる。（水田恒樹：大垣の近世運河と近代運河に関する研究，日本建築学会計画系論文集 78(686),pp941-948, 2013.4)
- 前掲，岐阜縣，1933
- 「大垣の運河 都計で実施」岐阜新聞，1936.4.26
- 「大垣の運河 實現困難でない 財源關係見極つく」岐阜日日新聞，1936.4.15
- 「大垣運河に十萬圓の補助要望 本年度中に着手か」岐阜日日新聞，1936.5.3
- 「大垣運河開鑿と驛前道路擴め」岐阜日日新聞，1936.6.28
- 石川榮耀：中川運河を中心として，都市公論，1930.9.1
- 国立公文書館蔵：大垣都市計畫運河決定並同事業及其ノ執行年度割決定ノ件，1937.3.17
- 「河港大垣の實現いよ／＼ちかし」大阪朝日新聞，1937.2.9
- 「驛前水門川付替工事 『明日の大垣』への第一歩 シャベレは唄ふ（下）」大阪朝日新聞，1933.2.24
- 国立公文書館蔵：大垣都市計畫廣場並同事業及其ノ執行年度割決定ノ件，1937.1.15
- 1961年6月に撮影された航空写真から確認できる。

4. 今後の課題

水陸接続による近代都市インフラ建設は、大阪築港と大阪市街建設に端を発して、全国の拠点各所でそれぞれ展開してきたものと考えられ、今回明らかにした大垣の事例は、その構想が十分に一般化した後の地方の川湊における試みの一つであると考えらる。管轄を跨ぐようなプロジェクトの見方は今後も他の事例に適応可能であり、他の事例を一つ一つ明らかにしながら明瞭な系譜として描くことは今後の課題である。