

近代都市における水運利用について

—名古屋の事例を中心として—

岡 島 建

- I. はじめに
- II. 水運関連施設の整備と都市内水運の輸送形態
- III. 近代伊勢湾地域における名古屋の地位と移出入貨物の推移
 - (1) 伊勢湾地域における水運の盛衰と名古屋の地位
 - (2) 名古屋における移出入貨物の推移
- IV. 近代名古屋における都市内水運の輸送と利用
 - (1) 名古屋における港湾と水路の整備
 - (2) 名古屋における都市内水運の輸送
 - (3) 名古屋における都市内水運の利用
- V. おわりに

I. はじめに

従来、近代交通機関、とくに鉄道の発達にもなって衰退したとされてきた日本の明治期における内陸水運について、必ずしもその変質過程が一様ではなかったことが、近年いくつかの実態研究によって明らかにされつつある。日本の内陸水運が、近年以来の運輸交通制度を継承しながらも、新しい制度を確立していく過程で、増田廣實¹⁾は富士川水運を事例として研究し、山梨県当局が多くの水運業者を富士川運輸会社に統合し、同県の移出入貨物の主たる流通路として確保しようとした点を明らかにした。増田²⁾はさらに、明治政府の殖産興業政策の中で、内陸水運が鉄道・内航海運と結びつき、全国的運輸機構の確立の中に位置づけられていた点を

指摘している。

一方、代表的な近代交通機関である鉄道開通の影響については、老川慶喜³⁾が荒川について、丹治健蔵⁴⁾が埼玉・栃木県の各河川水運についてそれぞれ検討し、上流の諸河岸は衰退に向かったが、東京との結び付きの強い下流の諸河岸は必ずしも影響を受けなかったとする。また、斎藤貞夫⁵⁾は、新河岸川の水運業者が、鉄道に対してはじめは静観し、次に鉄道との共存により町の発展を願い、河川改修の実施が決定的となった明治末年には、水運の終焉を見越して、水運後の転職先を得るために、むしろ積極的に鉄道の誘致にまわったという過程を明らかにしている。さらに、移行期における地域差の発生を主張する黒崎千晴⁶⁾は、水運に関する統計資料の分析の結果、鉄道開通前後において、鉄道に平行する北上川や阿武隈川水運が打撃を被ったのに対し、鉄道に直交する利根川や木曾川、淀川、筑後川水運では、逆に輸送力が増大している点を指摘している。

このように、近代移行期における内陸水運に関わる研究は進みつつあり、近代化の過程や、鉄道開通の影響、特に下流域においては影響が小さかった点などが明らかにされている。

しかし、近代移行期以降の内陸水運に関する研究は、それほど多くはない。これは、近代的な陸上交通機関の発達により、水運の相対的地位の低下が否定できないことによると思われるが、その中で老川⁷⁾は、荒川水運川口河岸が鋳物業の発展と結びついて、鉄道開通後はもちろん、近代を通じて一定の役割を果たした点を評

働いている。大正・昭和初期に顕著に進行する工業発展に対する水運の貢献については、既に武見芳二⁸⁾・柁幸雄⁹⁾らによる多くの指摘があるが、実態把握に根ざした報告は近年までほとんどみられなかった。また増田¹⁰⁾は、都市の工業発展に結び付いた都市内河川水運について、大正初期には内航海運の増強により重要性が高まったが、大正末から昭和初期に、近代港湾の建設と水陸連絡施設の充実によって重要性が低下したとしている。

この点に関して筆者¹¹⁾は、近代港湾の建設は大型航洋船舶の入港を可能にしたのであるが、入港＝接岸ではないことから、流通貨物量の増大は船連絡を不要とするどころか、むしろ船水運の重要性が高まったという点を実証した。近代移行期以降の内陸水運を考えるには、近代産業や都市の発展との関連でとらえることが重要であると考えられる。そしてその際に海運との関係を重視することが必要であるが、海運以外の他の交通機関との関係にも注目しなければならないのは当然のことである。

筆者¹²⁾は先に、東京を事例として、産業施設の水運利用において都市内水運の輸送特性を整理し、他の交通機関との関係を重視しつつ、4つの輸送形態が類型化されることを明らかにした。本稿ではさらに他の主要都市について同様の分析を行い、これと比較することにより、大正・昭和初期における都市内水運の近代都市における役割を明らかにすることを試みる。

対象地域としては、名古屋を選定する。近世において尾張60万石、親藩の城下町として栄えた名古屋は、都市機能が城下町であったことに強く規定されていたこと、明治新政府による投資が東京に比べて小さかったこと、港湾・鉄道等の近代交通の整備が遅れたことなどから、明治維新以後、東京・大阪に比べて停滞した¹³⁾といわれている。しかし、明治末から大正期の近代化の過程を経て、昭和初期には人口の面で大阪・東京に次いで全国第3位、工業生産額も東京・大阪に次いで全国第3位であった¹⁴⁾。したがって、発展の速度は東京・大阪等に遅れをと

ったものの、東京・大阪に次ぐ近代日本を代表する都市であったということが出来る。ところで、名古屋は東京・大阪と異なり、デルタ地帯に位置せず、水利の便には必ずしも恵まれていない都市であったが、その点でも比較検討する意義があらうかと思われる。

本論では、第Ⅱ章において、近代における水運関連施設の整備について全国的概観を行い、都市内水運の内容を整理した後、第Ⅲ章において、近代伊勢湾地域の中での名古屋の水運輸送状況について、第Ⅳ章において、名古屋の都市内水運について検討する。名古屋の分析においては、輸送実態については主として統計類¹⁵⁾を用い、産業施設の水運利用については、社史等の文献と補足的に聞き取りを行った。

Ⅱ. 水運関連施設の整備と都市内水運の輸送形態

近代において、内陸水運は前述のように大勢として衰退傾向にあるものの、特に下流部においては残存した。また内航海運は、明治20年代から30年代に西洋形帆船、次いで汽船が主力となり発展した。鉄道などの近代交通機関の発達により、水運の相対的地位は低下したが、経済発展と国内市場の拡大に伴い、国内の商品流通量は近世に比べて飛躍的に増大し、沿岸航路の水運による輸送量も重量貨物を中心に絶対的には増大した。そこで、近代都市の発展、特に産業発展のためには交通機関の整備、すなわち鉄道・道路などの陸上交通の整備とともに、水運に関わる施設の整備も重要であったといえる。本章では、この近代都市における水運関連施設の整備について、全国的に概説する。

近代都市における水運関連施設の整備の第一には、港湾の修築が挙げられる。各地における近代港湾の建設は、およそ明治後期から昭和初期にかけて行われた。明治期に導入された汽船・大型船舶を受け入れるための施設の整備が、都市の振興の上で必要であったからである。

第二には、都市内部における水運路の開発が挙げられる。都市の水運路開発、すなわち運河

表1 内陸水運と鉄道との水陸連絡

駅名	鉄道名	河川名	年次	関係	備考	
明治期						
那珂川	水戸	那珂川*	23	河岸端	貨物専用駅	
川島	水戸	鬼怒川*	22	〃		
隅田川	日本	隅田川	29	水路連絡		
吾妻橋	東武	北十間川	35	〃		
秋葉原	日本	神田川	23	河岸端		
本所橋	総武	大横川	27	水路連絡		
両国橋	総武	隅田川	37	河岸端		
新飯田町	東海	新橋川	6	〃		
熱田	甲武	日本橋川	28	〃		
大垣	東海	堀川	29	水路連絡		
安治川	東海	水門川	30頃	〃		
大坂	東海	安治川	8	河岸端		明治10年廃止
片阪町	東海	堂島川	10	水路連絡		
湊町	浪速	鯉江川	28	河岸端		
安治川口	大坂	道頓堀川	22	〃		
木津川	西南	安治川	31	水路連絡		
尼崎	阪	木津川	31	〃		
大正期						
堀川	瀬戸電	堀川	4	河岸端		
天満橋	京阪	淀川	7	〃		
昭和戦前期						
小名木川	総武	小名木川	4	水路連絡	貨物専用駅	
川崎河岸	南武	多摩川	2	河岸端	〃	
笹島	東海	中川運河	5	水路連絡	〃	
梅田	東海	堂島川	5	〃	〃	
淀川	片町	淀川	2	河岸端	〃	
浪速	大坂環状	三十間堀川	3	水路連絡	〃	
昭和戦後期						
佐原	成田	小野川*	28	水路連絡		

注：船溜り施設を持つか、文献等により連絡の事実が確認されるものを挙げた。

「駅名」「鉄道名」は、水陸連絡開始時のものを示す。

*印は、都市内水運以外の内陸水運との連絡を示す。

「年次」とは、水陸連絡の開始年次を示し、必ずしも駅の開設年次とは一致しない。

の建設や改修は、明治初年から、第二次大戦期まで全国各地において行われた。明治前期には、近代都市としての発展に伴う基盤整備として位置づけられるもの¹⁶⁾が多かったと思われる。明治後期から大正期には、近代工業の発展と、それに伴う都市地域の拡大に対応して、東京・大阪における運河の建設¹⁷⁾が顕著にみられた。昭和初期には、地方都市における大規模運河の建

設¹⁸⁾や、大都市の郊外地域における運河の建設¹⁹⁾が進み、既存の運河・河川と結んで、都市内水路網を形成した。

第三には、都市における他の代表的な交通機関である。鉄道との結合関係について考察する。表1は、地図により船溜り施設が確認できるか、または文献等により水陸連絡の事実が確認される駅を列挙したものであり、内陸水運・都市内

水運との連絡のみで、臨港線は含まれていない。明治前期には鉄道貨物取扱駅の河岸端への立地が顕著で、昭和初期になると、客貨分離により設置された鉄道貨物専用駅に、運河との接続を図ったものが多くみられる。これらの例は、鉄道と都市内水路の連絡を図ることが近代には重視されていたことを意味しているといえる。

都市内水運は、前稿²⁰⁾で述べたように、他の交通機関との連絡および輸送の起終点に着目すると、海運連絡・鉄道連絡・都市内相互・都市外直行の4輸送形態に類型化することができる。すなわち、まず近代港湾の建設による大型船舶の入港は、都市に出入りする貨物量の増大を可能にしたが、一般に接岸設備はまだ不十分であったから、海運と都市とを結合させる仲介手段としての機能（これを「海運連絡輸送」と呼称する）の重要性が増大した。

次に、水運路開発は水路沿いに利用施設を立地させたが、都市地域が拡大し水路網がある程度面的に拡大した都市では、都市内の水路卓越地域相互間の輸送（これを「都市内相互輸送」と呼称する）が発生した。さらに、鉄道と都市内水運との結合は、都市内水運による鉄道貨物の小運送（これを「鉄道連絡輸送」と呼称す

る）が発生し、一定の重要性をもった。そのほか、既述のように内陸水運は、下流域においては都市との関係を保って残存したが、逆にみるならば、都市内水運が都市外の内陸水運と結合、すなわち「都市外直行輸送」に発展したということもできる。

Ⅲ. 近代伊勢湾地域における名古屋の地位と移出入貨物の推移

(1) 伊勢湾地域における水運の盛衰と名古屋の地位

まず、名古屋が位置する伊勢湾地域における水運の状況を概観する。明治前期の統計類を整理した黒崎²¹⁾によれば、伊勢湾地域は東京湾・大阪湾に次ぐ水運の中心地であったという。時期的にみて、和船海運が中心であったと思われる。この地域における明治期の和船海運の動向をみたのが、図1である。『徴発物件一覧表』によって、愛知・岐阜・三重の3県について、船籍港別の50石以上の日本形船の船数を区郡別²²⁾に集計し、上位6区郡の推移をみたものである。明治前期には漸減の傾向にあるが、30年代にはむしろ増加の傾向が読み取れる。これは、西洋形帆船との折衷船「合の子船」の増加では

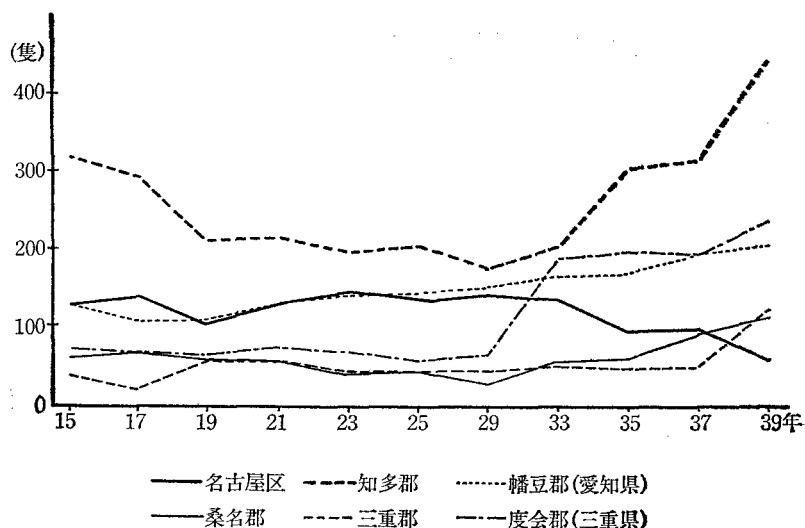


図1 明治期、伊勢湾地域主要区郡における日本形50石以上船数の推移
 (『徴発物件一覧表』により作成)

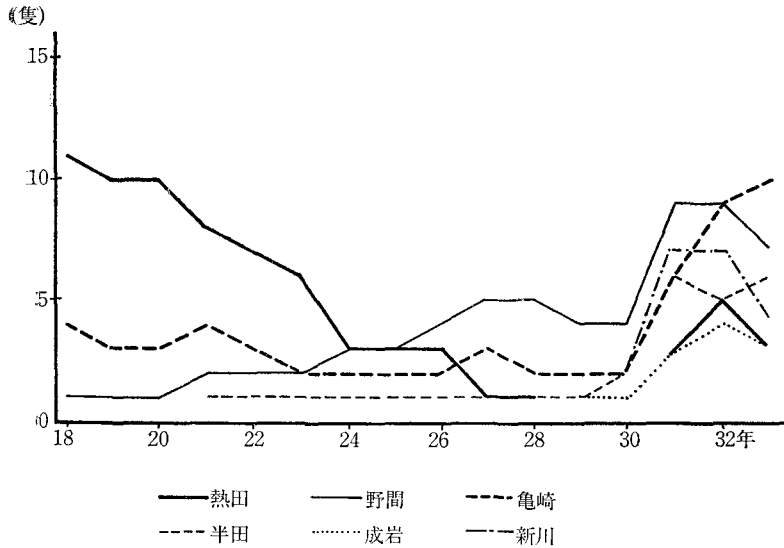


図2 明治期，伊勢湾地域，主要港別西洋型帆船数の推移
 (『船名録』により作成)

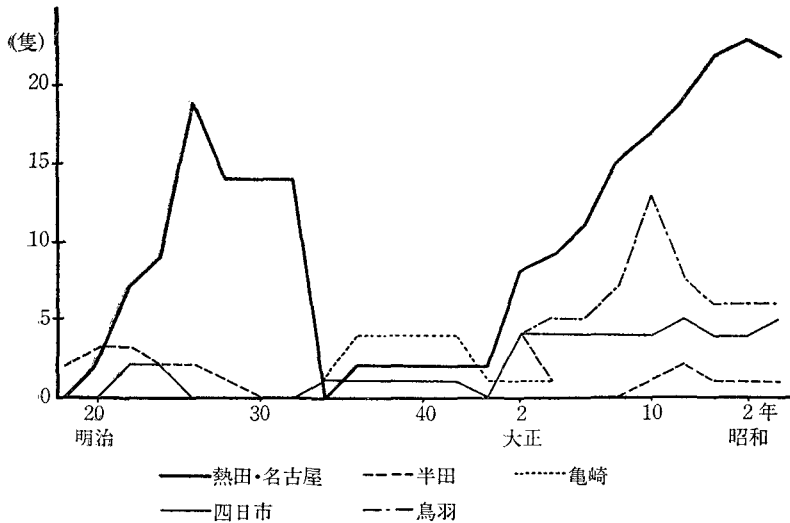


図3 伊勢湾地域主要港別の汽船数の推移
 (『船名録』により作成)

ないかと推察される。そこで、『船名録』の集計によって、同時期の西洋形帆船数の推移をみたのが図2であるが、熱田以外の諸港においては、やはり30年代に増加の傾向が認められる。

これに対し、同じく『船名録』の集計により、船籍港別の汽船数の上位6港の推移をみたのが図3である。明治前期は熱田港の船数が群を抜

いており、湾内航路に供された船の多さを表しているといえる。それが明治後期に激減するのは、中心をなしていた共立汽船が大阪商船に吸収され、船籍地が移転したためとみられる。大正以降は名古屋港を中心に順調に増大しているといえる。

また、この地域における主要汽船航路の開設

表2 伊勢湾地域における主要港湾・河岸の移出入金額の推移 (単位：千円)

	明治15年 (1882)		明治17年 (1884)		明治39年 (1906)		大正2年 (1913)		大正10年 (1921)		昭和3年 (1928)	
	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入	移出	移入
豊橋港	141	731	103	257	437	2,812						
平坂港	207	193	434	302	507	224	271	626	779	847	664	2,755
大浜港	4,009	2,253	670	569	2,190	2,010	1,101	3,074	671	2,482	992	1,707
新川港			244	147	1,359	589	969	740	988	3,250	866	2,677
亀崎港	407	433	503	510	1,051	523	216	439	613	792	1,388	1,175
半田港	1,441	1,127	695	549	8,032	4,889	5,357	5,945	4,472	9,165	3,897	8,828
武豊港					579	2,559	495	6,333	748	14,353	2,756	13,756
熱田港	179	435	32	479								
納屋河岸	2,123	5,040	1,946	4,320								
名古屋港					2,271	5,889	12,276	42,087	40,612	109,642	96,028	209,584
起河河岸			173	46								
笠松河岸			80	75								
今渡河岸			21	72								
上有知河岸			111	78								
岐阜町河岸			315	20								
大垣町河岸			203	271								
今村河岸			69	55								
桑名港	2,186	7,497	6,584	5,170	1,916	1,684						
四日市港	15,899	14,058	5,968	4,862	21,313	20,156	25,333	38,271	19,985	35,686	33,673	62,542
津港	187	493	89	365	850	2,532	4,320	4,466	5,843	9,159	2,145	4,370
松崎港	104	38	101	24	135	7						
大口河岸			271	110	137	137						
大湊港	82	62			448	235						
神社港	1	38			64	18	422	476	285	685	131	1,495
河崎河岸			9	198			2,085	3,785	6,338	7,180		
鳥羽港	5	38			297	405	687	781	588	6,358	1,418	10,305

(明治15年：『農商務省商況年報』，明治17年：『農商務統計表第1次』，明治39年以降：『大日本帝国港湾統計』各年版による)

状況については、明治10年頃までに四日市と東京を結ぶ航路が、また明治15年頃に半田と東京を結ぶ航路が開設され、これに接続する形で明治10年代から20年代に、熱田を中心として湾内航路が開設されている。すなわち、対外航路を持つ四日市・半田が中心をなし、熱田がこれよりも低次の、地域内の中心をなしていたといえる。その現れが、名古屋に先行して、明治32年四日市・武豊両港の開港にあるといえよう。

このような水運の動きを主要港湾別に、その移出入金額にみたのが表2である。まず、明治

期を通じて四日市港が第1位を占めていることが分かる。また、名古屋の地位に注目すると、納屋河岸(名古屋の中心部、堀川の河岸)と熱田港が明治期の名古屋の港であるが、明治初期には桑名港に次いで、後期には半田港に次いで第3位を占めている点は、航路や船数の状況と一致するといえる。大正期に入ると次第に四日市港の取扱金額に迫り、ついには大正10年頃にはそれを凌駕している。これは明治29年以降の名古屋港の整備と、それを支えた名古屋の都市発展によるものといえる。

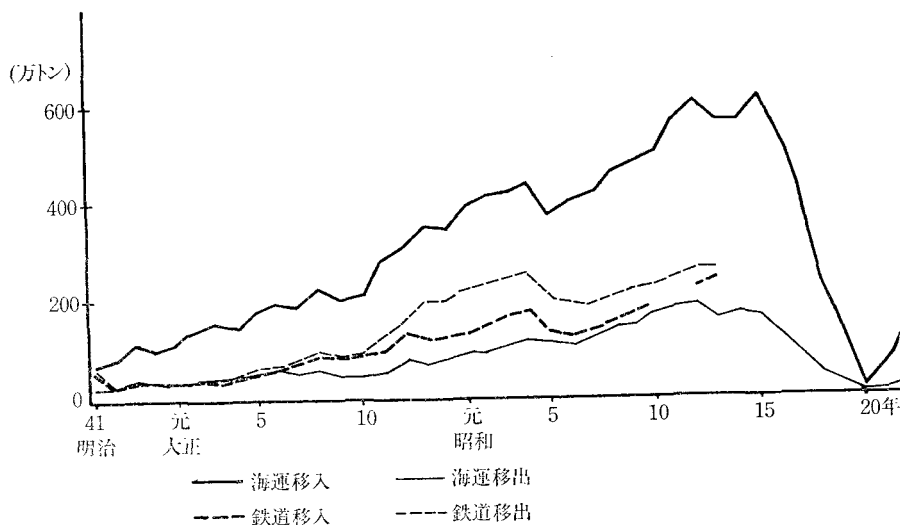


図4 名古屋市における輸送手段別移出入貨物量の推移
 (『名古屋港統計年報』海運, 『名古屋市統計書』陸運, 『名古屋市貨物集散概況』大正10~昭和5年, 『名古屋市貨物集散統計年報』昭和6~13年, により作成)

なお、内陸水運については、鉄道開通前の明治17年には、木曾川の起河岸、長良川の岐阜町河岸、揖斐川の大垣河岸などが、沿岸諸港と同程度の貨物取扱額をもっていたが、鉄道開通以後においては、後述のように、河口部²³⁾や揖斐川などで命脈を保っていたにすぎない。

(2) 名古屋における移出入貨物の推移

本節では、前節で述べた水運の状況を背景とした名古屋市の水陸の移出入貨物の推移について述べる。明治期については、たとえば明治27年において、名古屋市における主要商品の集散量675,734トン²⁴⁾、うち名古屋駅における鉄道貨物発着量77,322トン²⁵⁾、日本郵船会社による四日市港経由名古屋市出入量41,845トン²⁶⁾、共立汽船会社による名古屋市出入量110,719トン²⁷⁾であり、海運が陸運の少なくとも倍以上の輸送力²⁸⁾を持っていたということはできるが、名古屋市全体の集散トン数との差は大きく、それがすべて他の汽船会社や和船によるものといえるのか不分明というほかない。

大正以降の移出入貨物量の推移について表したものが図4である。移出が鉄道優位、移入が

海運優位で、これは輸送品目の差異によるものと思われ、東京などの他都市においても同様の傾向がみられる。推移については、移出・移入とも同様の傾向がみられ、昭和5年頃の落込みは恐慌の影響と思われる。昭和11年から15年頃をピークとして、近代を通じて順調な増大傾向にあるといえよう。

以上のことから、明治期においては移出入貨物の大部分が水運に依存し、大正期以降は移出の約3分の1、移入の約3分の2が海運に依存していたといえる。

IV. 近代名古屋における都市内水運の輸送と利用

(1) 名古屋における港湾と水路の整備

本節では、前節で述べた移出入貨物の状況に対して、近代都市名古屋が行った水運関連施設の整備について述べる。名古屋における水路等の配置については、図5を参照されたい。近世城下町における水運関連施設は、熱田湊および熱田と城下町を結ぶ堀川だけであった。熱田は名古屋の南方約6kmに位置し、城下町に流通する貨物の多くは堀川を利用したと思われる、この

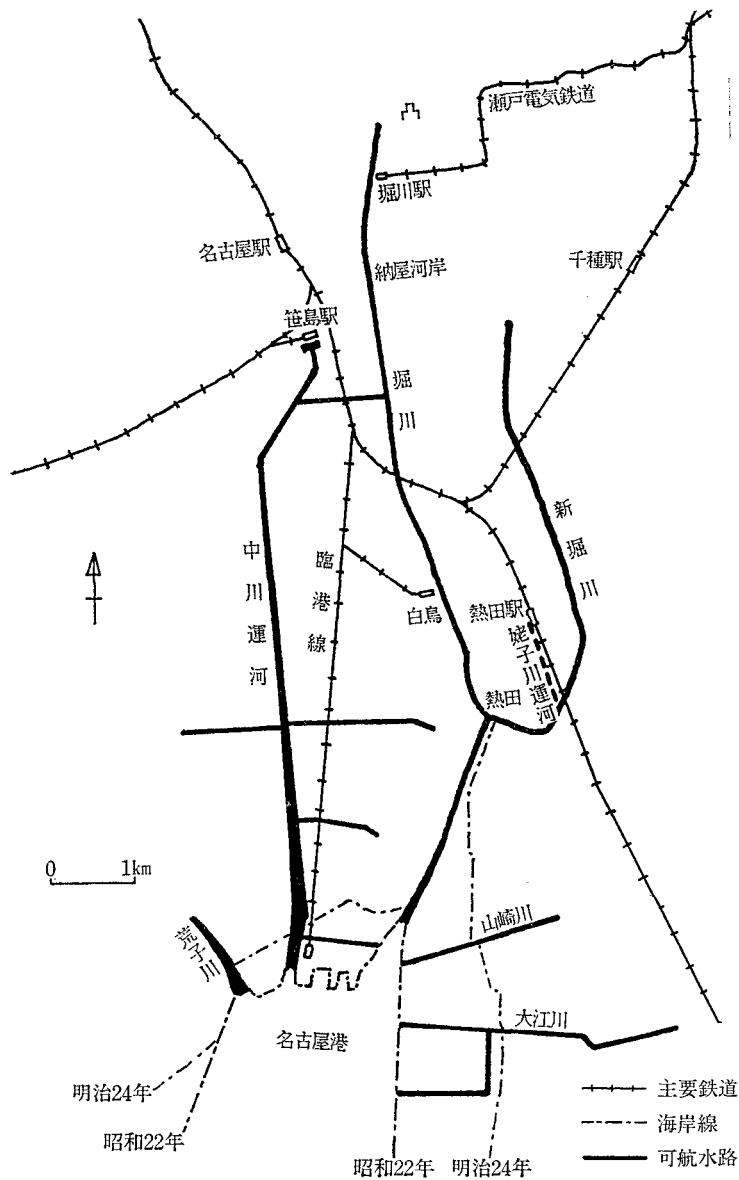


図5 近代名古屋の水路網概観図

ことは先の表2において、堀川の納屋河岸が、熱田港をはるかに上回る移出額を扱っていたことから推察される。城下町の堀川沿いには米・塩・材木等の問屋や蔵が立ち並び、物流のセンターを形成していた。

近代において、水運関連施設として最も早く完成したのは熱田駅と熱田湊を結ぶ姥子川運河で、明治29年に完成し、昭和初期に中川運河一

篠島駅が完成するまで鉄道との連絡施設として利用された²⁹⁾。ただし、これに関する輸送統計は残存していない。

名古屋における近代港湾の建設は、明治29年の第I期工事の起工に始まる。既に述べたように、当時の状況として、移出入貨物の多くを海運に依存しているにもかかわらず、整備の先行する四日市港からの回漕に頼らざるを得ず、大

型船舶の入港を求める動きが起こったのも当然かと思われる。災害や財政難の中で、ようやく明治40年開港、明治44年第Ⅰ期工事が竣工し、3,000 トン級の汽船の入港が可能となった³⁰⁾。

これと時を同じくして建設が進められたのが、堀川と東部地域を結ぶ新堀川である。新堀川計画は、既に幕末より計画があったが、なかなか具体化せず、明治29年熱田駅東側に立地した東京砲兵工廠熱田兵器製造所への石炭搬入のために建設が具体化し、名古屋東部地域の工業開発を目的として、明治43年完成している³¹⁾。当初の計画には千種駅との水陸連絡もあったが、これは実現していない³²⁾。

大正期になると、名古屋港背面に当たる熱田西側の地域の開発のための中川、さらに外縁部の開発と名古屋港を結ぶ荒子川・山崎川・大江川の運河化が計画された。このうち、実現したのが中川運河で、名古屋港背後地域の工業開発、笹島貨物駅との水陸連絡および堀川のバイパスを目的として、昭和5年本線完成、7年支線が完成している。堀川の平均幅員30m、水深1.8mに対し、平均幅員70m、水深3mであり、中川口と松重の二つの閘門をもつ近代運河である。

一方、近世・近代を通じて名古屋の貨物輸送の大動脈としての機能を果たしてきた堀川は、十分な管理がされてこなかったことから、長年の土砂塵芥が蓄積し、干潮時には舳の行き違いにも不便を生じ、入船から出船まで4日以上を要するのが通例であったことから、昭和2～13年に、全面的な改修工事が実施された³³⁾。このほか、鉄道との連絡という点では、堀川岸に瀬戸電気軌道堀川駅が、大正4年に開業している。

結局、名古屋の3水路は、いずれも旧市街地と港灣を結ぶ形で南北に建設され、東西に3水路を連結する形での水路は中川運河の支線のみであり、水路網といえるだけのものは出現しなかった。

これは当時の名古屋が南北方向に発達し、東西方向の水路を必要とするだけの産業集積がなかったともいえるが、地形条件にも規定されていたともいえよう。すなわち、旧市街地の大部

分と熱田はいずれも洪積台地上にあって、その西崖下に堀川は開削され、台地を開析して流れていた精進川筋に新堀川は開削された。両川を東西に結ぶような運河の建設には台地を掘り割らねばならず、これを克服するだけの技術水準と財政力が用意され得なかったとみられる。中川運河や荒子川以下の計画3運河は沖積低地上にあったが、当時の市街地からは距離があり、都市化の進行が到達する以前に、水運から陸運への転換が起きてしまったといえよう。

(2) 名古屋における都市内水運の輸送

本節では、前節で述べた施設、すなわち堀川、新堀川、中川運河を利用して輸送される品目の特色について、主として輸送統計により検討する。

まず、名古屋港開港以前の明治期については、堀川に関する出入船数と貨物量が『名古屋市統計書』により分かる。それによれば1.5～2万隻の出入りがあり、大きな変化はないが、明治39年に激減している。しかし、明治41年名古屋港に入港した日本形船は2.3万隻で、1隻平均13トンであり、これは堀川に出入りできる船舶規模であることから、その大部分は堀川に直通したと考えられる。従って明治39年の激減は、不況、水害等の要因による一時的なものと考えられる。

輸送品目については、『愛知県統計書』に明治15～18年の納屋河岸について記載がある。それによれば、米・大豆・砂糖・呉服反物・綿糸・木材・塩干魚・魚粕を移入し、陶器・材木・木綿・葉種を移出していた。

一方、既述のように、海運による遠方地域との移出入貨物は四日市港からの回漕に依存しており、『四日市商業会議所報告第8号』（明治28年）によれば、四日市一名古屋間の回漕は、100～200石積の和船を小汽船が曳く形が一般的で、急を要する貨物については小汽船によった、という。これらの和船・小汽船は堀川に出入りできる規模であることから、海運連絡輸送の起終点、明治期には四日市港にあったといえる。

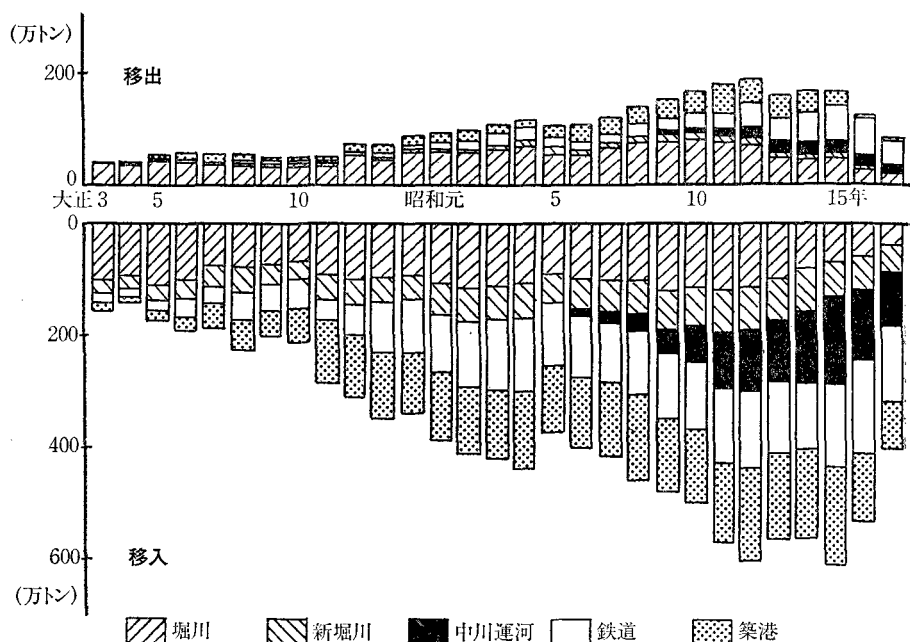


図6 名古屋港移出入貨物量の荷役地別推移

(『堀川出入船舶貨物及俘後概要』大正3～5年, 『日本の港湾 内地之部 第1巻』大正6～10年, 『名古屋港』名古屋港務所, 大正11～14年, 『名古屋港要覽』『名古屋港案内』名古屋港務所, 昭和元～17年により作成)

また、その輸送品目については、『四日市商業会議所統計一斑』(明治38年)によれば、豆類・砂糖・小麦粉・魚粕・鉄などを移入し、陶器・糠・セメントなどを移出したという。

名古屋港の開港と第I期工事竣工は、外航船舶と大型内航船舶の入港を可能にしたため、四日市回漕は漸次減少した。このことは、海運連絡輸送の起終点が名古屋港に移ることにより、四日市一名古屋間の舳舳航の際の海難の危険性の除去と所要時間の短縮³⁴⁾を意味する。なお、東京においても、東京港の修築により、東京一横浜間の舳舳航を減少させ、海運連絡輸送の起終点が横浜から東京・芝浦(ただし内航のみ)に移っており、この点で共通性がみられる。

次に、名古屋港開港以降、大正・昭和期について、名古屋港を起終点とする貨物の荷役地別推移をみたのが図6である。運河利用量は近代を通じて堀川が中心であり、その推移は、昭和10年から15年をピークとして漸増しているが、築港施設の整備³⁵⁾にもなって、海運移出入量

全体に占める割合は低下している。ただし戦前期には、概ね過半を担っているといえる。昭和10年以降中川運河の比率が高まり、戦後につながるという点も指摘できる。また、移出において堀川の比率が特に高いのは、後述するように、陶磁器の輸送を担っていたことによる。

さらに、大正4年と昭和9年について、名古屋港移出入貨物の品目別集荷先・発送先を表したのが図7と図8である。大正4年は、名古屋港・新堀川のほか関西線・中央線などの交通網がほぼ完成する一方、周辺市町村合併による市域拡大が進められる直前に当たり、名古屋市が近代都市として急速に発展する始期に当たる。また昭和9年は、軍需産業化が徐々に進行し始め、重化学工業の発達が顕著になる時期である。

まず、両年次を比較すると、移出において陶磁器と工業製品の増大、移入において石炭³⁶⁾・砂利等の増大が顕著であることから、この間の工業発展と都市地域の拡大がうかがわれる。利

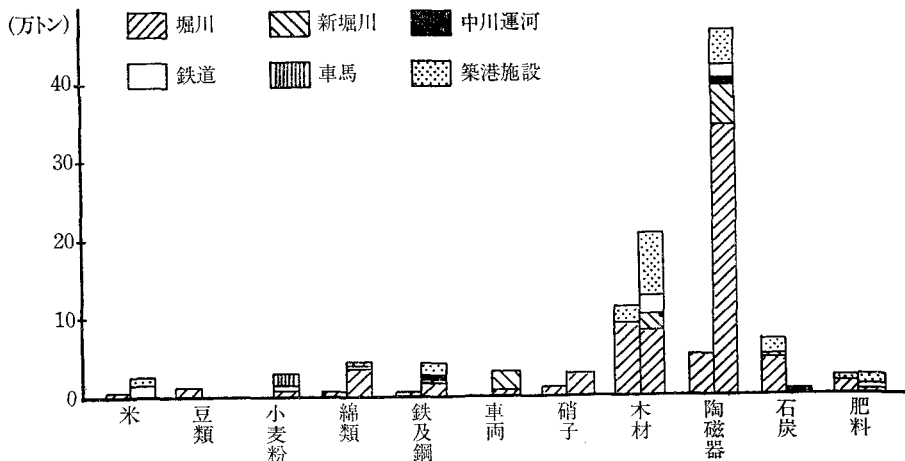


図7 名古屋港移出貨物の品目別集荷先内訳

左) 大正4年, 右) 昭和9年

(『堀川出入船舶貨物及存棧概要』大正4年, 『名古屋港要覧』昭和9年, により作成)

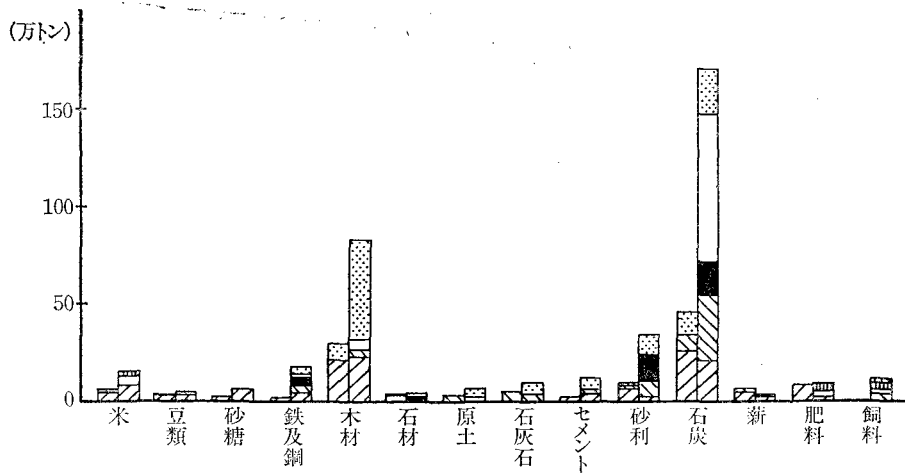


図8 名古屋港移入貨物の品目別発送先内訳

(凡例, 注は図7に同じ)

用水路別にみると、堀川では、石炭・木材³⁷⁾・米・砂糖などを移入し、陶磁器・木材・石炭・綿類などを移出した。新堀川では、石炭・石灰石などを移入し、セメント・陶磁器・車両などを移出した。新堀川の方がより工業色が強く、堀川では都市の消費物資の色合いも強いといえることができるが、陶磁器移出においては、堀川の比率がきわめて高い。中川運河については、昭和9年当時では、沿線の大部分は造成中であ

った³⁸⁾ことから、運河の沿線との関係では移入の砂利が中心であったと思われる。したがって、それ以外の、移出の陶磁器・鉄及鋼、移入の石炭・雑穀は、当運河と笹島駅との連絡貨物であったと考えられる。

また、中川運河には堀川のバイパスとしての機能があり、昭和9年において中川運河輸送量の53.9%がそれに相当し、これは堀川輸送量の18.5%にあっていた³⁹⁾。その品目は図中では

堀川に計上されているが、石炭・木材・薪炭・煉瓦及瓦の移入が多く、移出はきわめて少ない。

以上は、先に述べた都市内水運の輸送形態のうち、「海運連絡輸送」に当たる。

「鉄道連絡輸送」については、前述の昭和9年の中川運河と笹島駅との連絡貨物がその一部となるほか、堀川と堀川駅との連絡貨物があり、『東春日井郡誌』によれば、その多くは瀬戸方面向けの石炭であったという⁴⁰。「都市内相互輸送」については、白鳥貯木場から堀川・新堀川沿岸各地区への木材の流動が考えられ、それを裏付けるような筏の運賃設定がみられる⁴¹が、輸送量については定かではない。

「都市外直行輸送」については、『名古屋港要覧』（昭和10年）によれば、昭和6～9年頃には庄内川（愛知県）などからの砂利が大部分を占めるが、揖斐川水運により、大垣との間に薬品類・食塩・木炭の移入と木材類の移出がみられたほか、郊外の鳴海・大高への天白川を利用した肥料の移出が認められる。

東京においては、都市内水運の輸送量の点で、「海運連絡輸送」と並んで「鉄道連絡輸送」・「都市内相互輸送」が相当量の輸送を担っていた。これに対し、名古屋においては「海運連絡輸送」が中心で、「鉄道連絡輸送」も海運との連絡が中心であり、「都市内相互輸送」は木材など限られた品目にみられるにすぎなかった。これは数本の水路が、港湾と駅または市街地の一部を連結する形で配置されたのみで、東京のように稠密な水路網の形成がみられなかったことによるといえよう。なお、「都市外直行輸送」は東京の場合と同様、建築資材や工業的品目の輸送を、わずかではあるが近代を通じて担っていたということが出来る。

(3) 名古屋における都市内水運の利用

本節では、都市内水運を利用する施設について、社史等の文献および聞き取りによって検討を加えた後、名古屋における都市内水運の利用の特色をまとめるとともに、東京との比較を簡単に行う。

まず、産業施設の水運利用について、昭和6年における職工数100人以上の工場と、そのうち水運の利用が確認できた工場の分布、および倉庫の分布を表したものが図9である。特に新堀川筋に工場の集積がみられ、倉庫については堀川筋に集積がみられる。

図9中の1と2の東洋紡績工場は、それぞれ前身の名古屋紡績と尾張紡績時代に、燃料用石炭の水運による輸送を考慮して、堀川沿いに立地選択し⁴²、3の日本車両⁴³、4の砲兵工廠熱田兵器製造所⁴⁴、5の東邦瓦斯⁴⁵は、水運利用を目的として新堀川筋に立地したことが、社史等の文献により確認できる。このほか、昭和初期に活躍した舳船頭からの聞き取りによれば、今までに述べた以外に、移入貨物では、堀川奥の日本製粉への麦、各倉庫への麦・穀類・羊毛・綿花・味噌・醤油、および鋼材問屋への鉄板が、移出貨物では納屋橋付近の倉庫からの陶磁器があげられる。

最後に、以上の諸点ならびに前節の内容を踏まえて、都市内水運による主要貨物の移動についてまとめると、図10のようになる。すなわち移入貨物では、石炭は、新堀川筋の工場地区への輸送量が最も多く、次いで堀川筋の諸工場や石炭商への輸送貨物、中川運河経由笹島駅への連絡貨物、および瀬戸陶磁器業向けの堀川駅への連絡貨物として移動した。木材は、白鳥はじめ堀川下流部の貯木場への出入りと、貯木場から新堀川筋の工場地区と、堀川筋の製材工場への流れがあった。また、米・砂糖が堀川筋の倉庫へ、麦・雑穀類が堀川筋の日本製粉や倉庫へ、鉄鋼が笹島駅や堀川・新堀川筋の工場へ、砂利が都市外の諸河川から、中川運河筋をはじめとする市内各地区へと運ばれた。

移出貨物では、陶磁器が堀川・新堀川筋の倉庫から出たが、これは大部分が名古屋市内各地区で加工された陶磁器を集荷したものであった。瀬戸・東濃方面からのものは笹島駅から出されたほか、臨港線によったものとみられる。新堀川筋の工場（日本車両）からの車両、堀川筋の倉庫や工場からの綿類や硝子、笹島駅からの鉄

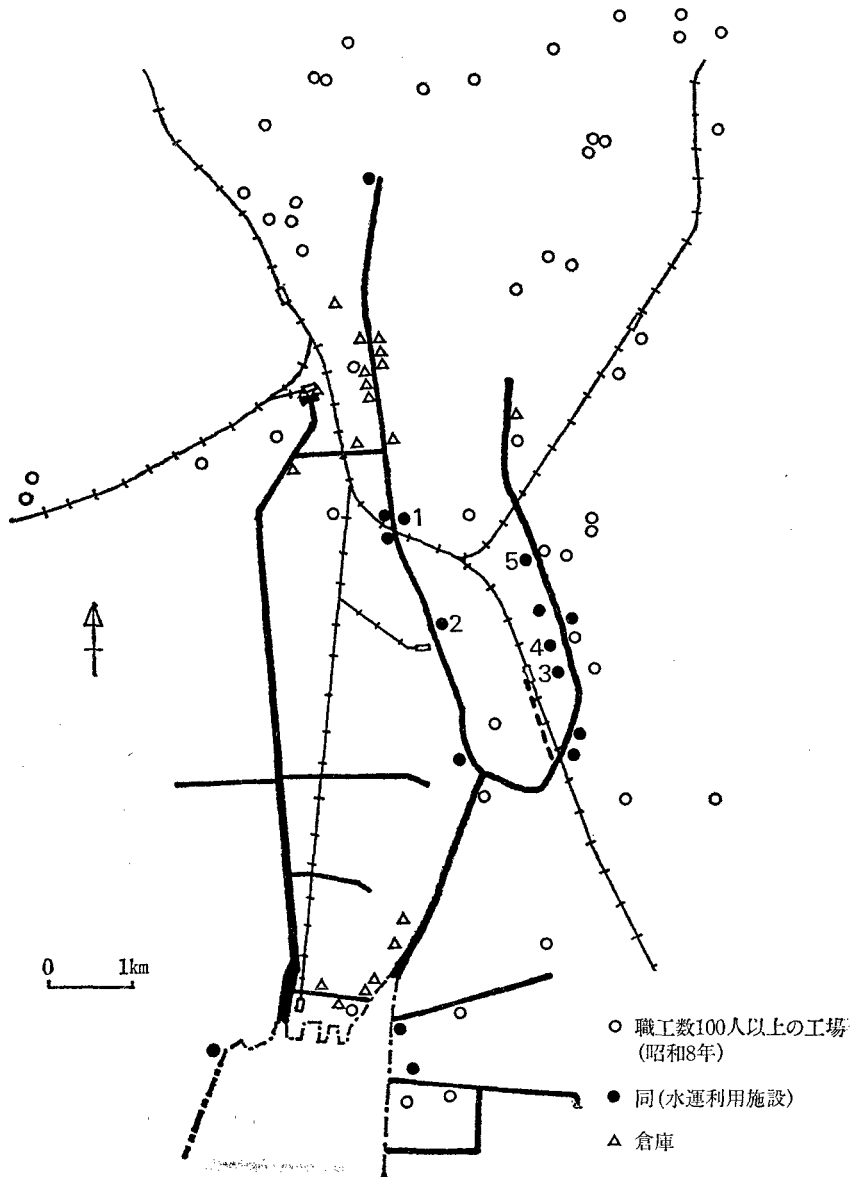


図9 昭和初期の名古屋における工場および水運利用施設の分布
(工場については『名古屋市内ニ於ケル主要工場概要』, 倉庫については『大正昭和名古屋市史 第三巻』, 水運利用施設については各種資料により作成)

鋼をはじめとして、時計・セメント・肥料などの工業製品が移出された。

堀川筋では、沿線に集積した倉庫のほか、製材をはじめとする工場や問屋が、石炭・木材の移入と製品の移出に都市内水運を利用した。また、近世以来の水運利用に起因する問屋の集積

や明治期には金融機関の立地もみられ、東京の都心地区⁴⁶⁾と類似の機能をもっていたといえよう。

新堀川筋は、砲兵工廠・日本車両・東邦瓦斯などの工場や倉庫が、石炭・木材の移入と製品の移出に都市内水運を利用し、東京の城東地

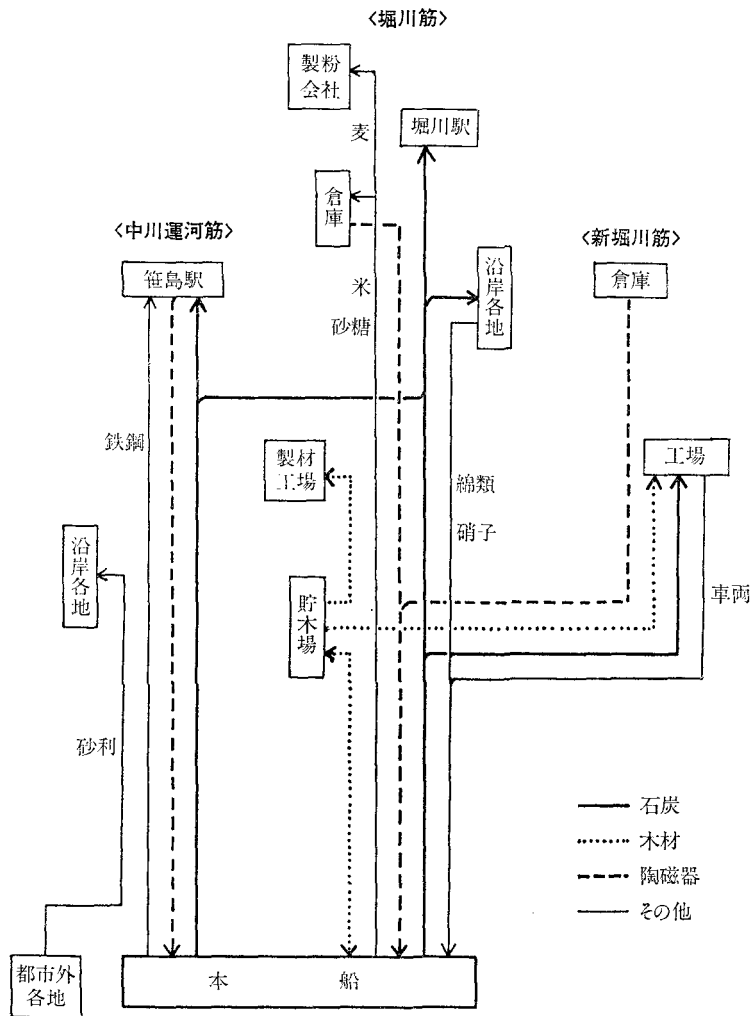


図10 近代名古屋の都市内水運による主要貨物の移動

区⁴⁷⁾に対応する機能をもっていた。中川運河筋では笹島駅が鉄道との連絡機能を担っていたほか、沿岸の造成のため都市外からの砂利の移入に都市内水運を利用した。笹島駅や堀川駅は、東京の隅田川駅や秋葉原駅などに対応する鉄道連絡の機能をもっていたといえる。

このように、名古屋における都市内水運の利用の面において、東京の場合と同様の傾向が認められた。

V. おわりに

筆者は、近代における内陸水運の発展型とし

て都市内水運を考えており、先にまとめた東京の事例を他の諸都市と比較検討するために、今回、市街地の大部分が洪積台地上にありながら、近代に二つの運河を建設し、恵まれない水利の便を克服した都市として名古屋を取り上げた。

輸送量のピークは昭和10～15年にあり、これは近代工業が戦前において最も発達する時期に一致する。都市内水運の輸送品目は、移出の工業製品、特に陶磁器、移入の石炭・木材・工業原料・都市消費物資等であり、東京の場合と同様の傾向がみられる。都市内水運を主として利用したのは工場と倉庫であり、近代的な工場の

立地は新堀川沿いに卓越し、倉庫・問屋は堀川沿いに卓越する。従って、都市内水運の利用という点で、新堀川地区が東京の城東地区と、堀川地区が東京の都心地区と対応するといえる。また、名古屋においては海運連絡輸送が中心であったが、これは運河網が名古屋港を中心として配置されたためであると考えられる。

なお、海運と結び付かない「鉄道連絡輸送」や「都市内相互輸送」の実態、中川運河筋の第二次世界大戦中・戦後の利用状況、および都市内水運の技術・経営面についての究明は、今後の課題としたい。また、大阪をはじめとする他の主要都市についても同様の分析を行い、近代都市内水運の役割を、より追求していきたいと考えている。

(名古屋大学・院)

〔注〕

- 1) ①増田廣實・鈴木照男「富士川運輸会社の創業について」文教大学女子短期大学部研究紀要20, 1976, 40~61頁。
②増田廣實「富士川運輸会社の発展について」文教大学女子短期大学部研究紀要21, 1977, 13~26頁。
③増田廣實「明治前期富士川舟運の展開—富士川運輸会社清水出張所を中心に—」(地方史研究協議会編『甲府盆地—その歴史と地域性—』雄山閣, 1984), 343~368頁。
- 2) 増田廣實「殖産興業政策と河川舟運」社会経済史学48—5, 1983, 6~22頁。
- 3) ①老川慶喜『明治期地方鉄道史研究—地方鉄道の展開と市場形成—』日本経済評論社, 1983, 229~238頁。
②老川慶喜「日本鉄道の開通と荒川舟運」(『荒川 人文Ⅱ—荒川総合調査報告書3—』埼玉県, 1988), 237~248頁。
- 4) 丹治健蔵『関東河川水運史の研究』法政大学出版局, 1984, 304~318頁。
- 5) 斎藤貞夫『川越舟運』さきたま出版会, 1982, 221~228頁。
- 6) 黒崎千晴「明治前期の内陸水運」(新保博・安場保吉編『近代移行期の日本経済』日本経済新聞社, 1979), 87~102頁。
- 7) 老川慶喜「川口鑄物業の展開と輸送」関東学園大学大学院紀要2, 1984, 169~183頁。
- 8) 武見芳二「大東京地域の工場分布—工業位置決定の要因—」地理学評論6—7, 1930, 369~386頁。
- 9) 梶 幸雄「わが国における運河発達の特性」港湾経済研究5, 1967, 157~169頁。
- 10) 増田廣實「沿岸海運と河川交通」(山本弘文編『交通・運輸の発達と技術革新—歴史的考察—』東京大学出版会, 1986), 38~49頁, 68~75頁, 104~113頁, 147~155頁, 176~183頁。
- 11) 岡島 建「近代東京における都市内水運について」人文地理41—6, 1989, 1~23頁。
- 12) 前掲11)
- 13) ①堀江保蔵「名古屋に於ける工業の発達」経済史研究31—2, 1944, 1~17頁。
②黒羽兵治郎「近代名古屋の経済的投影」社会経済史学16—4, 1950, 35~58頁。
③『大正昭和名古屋市史 第二巻』名古屋市, 1953, 22~29頁。
④伊藤達雄「近代都市名古屋の形成と特質」(藤岡謙二郎監修『新日本地誌ゼミナールⅣ 中部地方』大明堂, 1983), 165~178頁。
- 14) 前掲13), ③60~62頁
- 15) 『名古屋市貨物集散概況』名古屋市, 『堀川出入船舶貨物及浮筏概要』名古屋商業会議所月報第114号, 1916, 『名古屋港要覧』名古屋運輸事務所, 1935, 『名古屋港統計年報』名古屋港務所等。
- 16) 札幌・創成川(明治7年開削), 浜松・堀留運河(明治6年), 名古屋・新堀川(明治43年), 京都・琵琶湖疏水(明治24年)など。
- 17) 東京運河(大正8年), 大阪・千歳運河(大正4年), 同・木津川運河(大正5年)など。
- 18) 富山・富岩運河(昭和7年), 大垣運河(昭和14年着工)など。
- 19) 名古屋・中川運河(昭和7年), 大阪・城北運河(昭和4年)など。
- 20) 前掲11)
- 21) 黒崎千晴「明治前期水運の諸問題」(近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史』成山堂書店, 1979), 150~166頁。
- 22) 明治22年以降については、それ以前の区郡域によって集計した。
- 23) 庄内川(愛知県)・町屋川・櫛田川・宮川(い

- ずれも三重県) などでは、砂利船が活躍した。
- 24) 奥田助七郎『名古屋築港誌』名古屋港管理組合、1953, 17頁による。
- 25) 「名古屋商業会議所月報」第10号, 1894による。
- 26) 前掲24)
- 27) 前掲24)
- 28) 貨物の出入りについては、海運は入超であるのに対し、陸運は出超であり、工業用原料・食料品などの大量貨物が海運により移入され、工業製品の大部分が鉄道により移出されていた。(『大正昭和名古屋市史 第五巻』名古屋市, 1954, 312頁)
- 29) 大正15年から昭和2年に施工された熱田河岸堤防築造工事に伴い、姥子川運河は埋め立てられたという(『名古屋港年表』名古屋港管理組合, 1967, による)。従って、中川運河と同時期には存在していなかったの、図5中では、破線とした。
- 30) 前掲24), 15~76頁による。
- 31) 『名古屋都市計画史 上巻』名古屋建設局, 1957, による。
- 32) 新堀川の終点について『名古屋市史 政治編 第三』(名古屋市役所, 1916, 521~524頁)によれば、明治28年の諮問には中央鉄道線停車場に達するとあり、38年の諮問案にも白山町(同停車場前)に至るとあるが、同年の調査委員会決議には、前津小林字野田地内(白山町より1kmほど西南方の地点)に変更されている。ただし、その理由は不明である。
- 33) 前掲24), 248~272頁, による。
- 34) 『四日市商業会議所報告第8号』(明治28年)によれば、四日市一名古屋間の回漕には、海難の危険があるとともに、3日間を要したという。
- 35) 接岸設備は依然として不十分であったので、本船と岸壁を結ぶ艇の重要性は大きい、これを都市内水運というには問題がある。
- 36) 図7中, 昭和9年の石炭は、鉄道による輸送量が多いが、これは大部分が鉄道用(蒸気機関車用)石炭である。
- 37) 図7中, 昭和9年の木材は、築港施設への輸送量が多いが、これは堀川口および築港東部に大正から昭和初期に開設された貯木場へのものであり、堀川沿岸の白鳥貯木場とともに木場地区をなしていた。
- 38) 2万5千分1地形図「蟹江」「名古屋南部」1932, 『名古屋全図』清正堂書房, 1940等によって判断される。
- 39) 『名古屋港要覧』によれば、中川運河輸送量1,007,060トン、堀川輸送量2,938,578トンに対して、中川経由堀川輸送量は543,236トンである。
- 40) 『東春日井郡誌』東春日井郡役所, 1923, 542~543頁。
- 41) 『名古屋港ノ現状ト港湾利用者』名古屋市産業部, 1930, 47頁による。
- 42) 栗原光政「工業地域の形成と構造に関する研究—中京地域を事例として—」愛知教育大学地理学報告29, 1968, 6頁, による。
- 43) 『鷲進 日本車輛80年のあゆみ』日本車輛製造株式会社, 1977, 37頁, 42頁。
- 44) 前掲30)
- 45) 『社史 東邦瓦斯株式会社』東邦瓦斯株式会社, 1957, 25頁。
- 46) 旧日本橋区・京橋区を中心とする隅田川河口部の地域。
- 47) 旧城東区を中心とする隅田川以東の地域。

〔付記〕

本稿の作成にあたり、御指導、御助言をいただきました名古屋大学名誉教授の井関弘太郎先生、名古屋大学地理学教室の石水照雄、石原潤、海津正倫の各先生および諸先輩方、ならびに資料収集の際に御協力いただきました名古屋港管理組合の杉浦和彦氏に厚く御礼申し上げます。

なお、本稿の要旨は1990年度歴史地理学会大会において口頭発表した。

INLAND NAVIGATION IN MODERN CITY, A CASE STUDY IN NAGOYA

Ken OKAJIMA

In recent years we have seen some progress in study of Japanese inland navigation in modern times, especially in context with modernization. They have made it clear that inland navigation kept its position in the national transportation system in the Meiji era, and that the influence of railway to it varied by region.

But, we have not so many studies of the inland navigation of more recent periods. In order to investigate it, we should pay more attention to the relations between the inland navigation and the progress of modern industries, cities, and land transportation.

The author classified intra-urban navigation, in the former study of Tokyo area, into four types, they are, navigation connected with marine transportation, navigation connected with railway transportation, navigation linked straight to the hinterland transshipment, and reciprocal transportation within the city, and examined the utilization of intra-urban navigation system by modern industries.

The purpose of this article is to clarify the function of the intra-urban navigation system in Nagoya, by comparing with that in Tokyo. Nagoya was the third largest city in modern Japan, and overcame its disadvantage of navigation by the construction of modern port facilities and two new canals, Shin-Horikawa and Nakagawa, in addition to the older one, Horikawa, and by the connection of the navigation routes to railway at the freight terminal stations.

The results are summarized as follows :

1) The prosperous stage of navigation was from 1935 to 1940 (Showa 10th-15th), when modern industry greatly developed before World War II. The items carried by intra-urban navigation were industrial goods in outward freight, coal, wood, industrial raw material and goods for urban consumption inwards, which were seen also in the case of intra-urban navigation in Tokyo. In Nagoya, it is remarkable that much pottery was exported by way of intra-urban navigation between railway station and ocean-going ships.

2) Factories and warehouses were main users of the intra-urban navigation. Many modern factories were located along the canal of Shin-Horikawa, and warehouses and wholesale houses also concentrated along canal-side of Horikawa. Similar land use were seen in the Joto industrial district and the old city center in Tokyo, in regard to using intra-urban navigation.

3) Nakagawa Canal, built in 1930~32, was a modern canal with two lock-gates. But both sides of the canal were undeveloped before World War II, so its function was seemed to be mainly a bypass route of Horikawa Canal and to be the connection with railway transportation at Sasashima station.

4) Most of the transportation by intra-urban navigation in Nagoya was connected with marine transportation, because the canal system was developed like spokes from Nagoya Port as th hub.