

港 湾 の 史 的 考 察

近代港湾成立期の名古屋港を中心として

蟹 江 猛

日比野 光 伸

(名古屋港管理組合)

目 次

はしがき

1. 名古屋港築港の要因
2. 地域産業の発展と名古屋港
3. 港湾の地域産業にはたす役割
4. 地域における主要輸出品と名古屋港
5. むすび

はしがき

わが国は、四面環海の島しよの集合体で、海岸線は湾や入江に富み、港湾として利用されるものが多数あるが、時代の推移とともにその興廃は、はげしいものがある。しかし港湾の築港に莫大な建設費を要する近代港湾では、建設技術・機械の発達から、時代の要請に添った港湾機能を常に保持するため、改良を加えながら、背後地とともに発展をつづけている。

その発展の史的考察を、横浜、神戸の国営港として発展した二大港の中間に位置し、単独県費で築港した名古屋港について、熱田の宿の渡し場から第二次大戦までを前期、第二次大戦後現在までを後期として大別し、今回はまず前期から行ってみることとする。

1. 名古屋港築港の要因

名古屋港の発祥は、遠く慶長6年（1601）熱田が東海道53次唯一の海路「七里の渡し（宮渡し）」の宿駅に指定されたことに起因する。

熱田は、熱田神宮を中心とした集落で、岬（名古屋台地）の先端に位置していたが、太古伊勢湾の海底であった濃尾平野が、木曾、長良、揖斐の三大川及びその他河川の流砂のたい積により、長期間に形成されて指定当時には近くまで陸地が南下し、岬の状態ではなかった。このため東海道、美濃路、佐屋路等の道路の結節点であり、湾内および周辺産物の集散地でもある等の立地条件が向上しつつあった。その後直背地の名古屋が、名古屋城の築城（慶長17年 1612）と尾張藩の町ぐるみの清州からの引越しで62万石の城下町となり、3代将軍家光が参勤交代の制度を定めた等で、旅人の往来や、貨物の出入が増加するところとなり要衝としての位置づけが確立していった。

港については、名古屋城築城の際、清正石などの重量物を含む大量の資材が熱田経由で運ばれ、当時熱田一築城地間延長3,980間に掘削された堀川の水深が5尺9寸（約1.8m）あったことから、潮汐を利用すれば、湾内就航船の入港は容易であったと思われる。元禄12年（1699）の熱田日記には「湊ヨリ24～5町末ノ方ニ保田ト云フ所アリ廻船集ル所也」とある。約100年を経て水深が浅くなったこともあろうが外洋に出る廻船（1,000～1,500石積）は、現在の1～2号地東側水面あたりで、小船に仲継か、瀬取りして入港していたらしい。また築城と城下町の新設、そしてその後の城下町や熱田自体の発展から、木材の需要は増大し、寛永6年（1629）には白鳥木場が造成された。木材は木曾および飛騨から筏で運ばれていた。

熱田附近の海は干拓ブームで、寛永年間（1624～1643）から幕末（1867）までに、西方は現在の国道1号線以南で築地口の線まで、南方は現在の東海道線以西で内田橋から南知多産業道路を見通す線まで陸地となり、河川港の様な地形を呈すにいたった。尾張藩は、熱田奉行、熱田船奉行を置き管理し、熱田一江戸間の航路開設（文久3年 1863）等振興策もとっていたが、港の大規模な拡張や維持工事は後半では行はれなかったもので、それ以上に発展しな

った。

嘉永6年(1853)ペリーの黒船来航と、翌年の日米和親条約締結で長かった鎖国の夢から覚めた我が国は、安政5年(1858)日米修好通商条約等米、露、英、仏、蘭5ヶ国といわゆる安政仮条約を締結して、世界に向かって門戸を開放、国内も幕政から王政へと大転換していった。この間に横浜港(神奈川港)安政6年(1859)、神戸港(兵庫港)慶応3年(1867)がそれぞれ開港した。

明治に入ると、政府の殖産興業政策は、これまでの家内工業を工場工業へと進展させたので、生産力増強にともない製品および原材料の荷動きが量数ともに増大した。名古屋周辺では、織物(特に綿織物)、製糸、陶磁器等の産業が盛んとなった。輸送面では、陸上は東海道、中仙道、美濃路等街道は整備されていたが、貨物の大量輸送は水運・海運に頼る以外になかった。

明治初年の熱田港は、背後地に恵まれ、通行出入の貨客が多数量あり、海事関係の業者、従業員の確保等の立地条件はあったが、港内狭小と浅水深で港として政府の取り上げる所とならなかった。

郵便汽船三菱会社は、各地に定期航路を開設していたが、港の規模と水深から熱田港を断念し四日市-東京間に定期航路を開設、明治15年(1882)に武豊港にも寄港させた。このため熱田からの貨物は四日市経由となり、その所要時間は四日市-東京間が1昼夜、熱田-四日市間海上距離10里が早くて5~6日、遅くなると10日~半月を要した。このことから地域の陥没と経済的に地域産業の被る打撃はすこぶる大きく、熱田港整備の気運がたかまった。

吉田名古屋区長は、明治14年(1881)に明治天皇行幸の途次名古屋に立寄られた際、供奉して来た大隅伯に熱田湾築港の必要性を力説し、井上、山県両侯の視察するところとなったが、取り上げられなかった。そこで明治16年1月「熱田湾の内保田湾へ築港の儀に付き上申」を愛知県知事に上申した。

奥田正香県議会議員も同年4月の県議会に「熱田築港の建議」の案を提出した。両者内容はほぼ同じであるが、後者は……民利公益のためには運輸の便を計かることが大切である。熱田港は立地条件は良好であるが、港の規模小にして浅水深ということで、定期航路の寄港地が四日市港となり、熱田

一東京間が1昼夜、熱田―四日市間が6～15日という所要時間となっている。故に地域産業は、年々損害が増加しているが挽回には港を整備する以外にない。熱田湾の最適地に早急に築港して繁栄をもたせられたい……。

議会では全額国費施工をそう入等を修正して議決した。国貞知事はこれを政府に上申したが取り上げられなかった。しかしこれが名古屋港築港への文書に残る契機である。

明治19年（1886）武豊線と同22年（1889）東海道線の全通。日清戦役の際、千田広島県令が世間の反対をおして経営してきた宇品港が一躍大重要港として活用されたことが地域の世論を刺激した等、前記から10年間に気運更に熟し堀部勝四郎議員はじめ7名の県議会議員が明治27年（1894）12月の愛知県議会に「熱田湾築港の建議」の案を提出した。内容は、鉄道網の発達で陸運は整備されたが、海運が整備されなければ地域の発展はない、熱田港は我が国の中央に位し、地域のみでなく国益上、軍事上も必要である。当局と同じく県議会も同港の必要性を認めているので充分実地調査し、結果を報告されたいというもので標記を「熱田湾築港調査の建議」とする等の修正を加えて議決された。

こゝで世紀の大事業に対処する行政側と議会側の足跡を追ってみよう。

明治28年1月（1895）の臨時県議会で調査費687円余が可決され早急に調査を進め、同年11月に知事は総工費189万7千余円の工事費、工事概要等調査結果を報告、その際、水深を20尺、25尺どちらにするか諮問案を提出、県議会は慎重に審議し水深20尺を決定した。

明治29年（1896）2月の臨時県議会には、築港費を明治29年度から7年（1896～1903）にわたる継続年期及支出方法と、名古屋市郡増加負担22/100市郡一般負担60/100という利益者増加負担を含む総事業費189万7千余円の財政計画案が上提され、築港は、1県の利害のみでなく国家の宏利公益に関することであるので25万円の国庫補助を受けることを条件に可決、同時に議長名の国庫補助に関する内務大臣宛の建議文も可決された。これを受けて時任愛知県知事は同年3月19日工事施工と関連諸認下を政府にりん請した。同年5月22日板垣内務大臣より工事施行の指令があり、県議会の国庫補助請

願建議は採用されない旨の通知もあった。国庫補助分については県費で充当し、熱田港築港事務調査委員をおき築港に関する一切の事務を調査することが同年8月の臨時県議会で決議され、近代的な名古屋港への脱皮工事はようやく着工となった。

人工港としては、当時の我が国最大工事の県単独施行での踏み切りが、県議会の場を通じ民主的に決断されたことは、以後の名古屋港発展に大いに意義があるのである。

- 注 (1) 名古屋港管理組合「名古屋築港誌」(昭和28年) P. 8～P. 45
- (2) 名古屋港管理組合「名古屋港年表」(昭和56年)
- (3) 名古屋市熱田区白鳥町九知会「熱田風土記」(昭和38年) 巻三P. 3～P. 16
巻五P. 1～P. 12
- (4) 文英堂「日本史要覧」(1979 第27版)

2. 地域産業の発展と名古屋港

明治に入り維新政府の指導者により近代的交通機関の整備が進められた。この中で最も顕著なものは、鉄道・海運の近代的交通の整備であった。

まず、鉄道においては、英国からの外債により明治5年(1872)に敷設された新橋―品川間の鉄道にはじまる。

その気運に乗って、明治政府は中仙道鉄道(中央線)敷設の目的をもって、その車両資材運送の拠点として明治19年(1886)に武豊線を敷設して旅客・貨物の輸送をはじめた。

その後明治政府は、中仙道線(中央線)の鉄道敷設は軍部の強い要請でもあったが、山岳地帯を通過するなど膨大な建設費をようすることから一時中止され、先きに東海道線が建設されることとなった。そのため武豊線より資材輸送の必要性はうすらいだ。

また、武豊線の基点としての武豊港は名古屋を中心とする国内をはじめ、外国貿易貨物の入出貨物を取り扱う港湾としては立地的に距離の観点から適した条件をそなえた港湾とはいえない。

以上の観点から商工業保護政策上、立地的に最適条件をそなえた熱田湾に

築港の気運が高まったのである。

特に明治27・8年の日清戦役にあたり、軍隊その他の輸送に、愛知県が港湾整備に立ちおけていることが甚しく認識されるにいたり、明治27年（1894）の通常愛知県議会で議員堀部勝四郎外6名から提出された熱田湾築港に関する建議は多数の賛成をえ提出されるにいった。

この間において、熱田港築港については、幾多の屈折はあったが、明治29年（1896）7月の熱田港築港工事着手（実地測量）にはじまり、明治39年（1906）12月に大望の大型汽船相川丸（1536トン）が若松から石炭1,850トン積載して初入港（貨物船としての）したことにより、近代港湾としての名古屋港の事実上の出発点となった。

そして、明治40年（1907）10月24日には熱田港を名古屋港と改称し、続いて11月10日には名古屋港も開港場に指定され、国際貿易港として世界の港と直接手を結ぶこととなった。

国際貿易港としては、同11月19日に大阪商船所属の潮州丸（1,670.43総トン）が北支牛荘から大豆かすを積載して初入港したことにその出発点を求めることができる。

また、定期航路としては、大阪商船の北支定期航路の勝山丸（1,770トン）が第1船として入港したことにより国際貿易港としての前途には洋洋たるものを見せた。

注（1） 土屋喬雄「日本経済史」経済学全集Ⅵ昭和30年3版弘文堂発行P. 123～

P. 140 参照

（2） 愛知県「愛知県史（上巻）」（大正3年）第4編築港第1章総説名古屋築港沿革P. 4－1 以下参照

（3） 名古屋港管理組合「名古屋港年表」（昭和56年）

3. 港湾の地域にはたす役割

日本は加工貿易立国であることは申すまでもない。

とにかく、原料を海外から輸入しなければならない。そのためには、生産工場の立地は必然的に港と相関関係にななければならない。

このようなことから名古屋を中心とする中部経済圏における名古屋港の建設がさげばれたのは、神戸港、横浜港のごとき国策として、大きく日本経済における政策の大前提として、莫大な国費によって日本の玄関として建設された港湾とはことなり、名古屋港はあくまでも地域経済のみずからの必要性に基づいて、必然的に建設されたものである。

この点において、いずれにせよ港湾は加工貿易立国たる我が国には、必要かくべからざる必然的要求により建設されることにはかわるところはないが、このような蓋然的側面からすれば、名古屋港は地域経済の必然性によって、必然的関連性のもとに建設された港であることにおいては、他から政策的に附与されたものではなく、一つの堆然性のうえに建設されたことにその特性をもつということがいえる。

これを最も特徴づけるものとして、名古屋港をとりまく、代表的な愛知県の工業生産額にみることができる。

名古屋港が開港されてまじかい大正4年(1915)には愛知県の総生産額は1億9千余万円であり、このうち工業生産額は1億3千余万円と約67%を占めている。

さらに昭和13年(1938)には総生産額は17億9百万円に及び大阪、東京、兵庫に次ぎ第4位に位置している。

(表1) 愛知県の総生産額の趨勢

年 度 (暦年)	工 産 額		農 産 額		畜 産 額		水 産 額		林 産 額		鉱 産 額		合 計	
	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%
大正4年	130,048	66.7	56,685	29.1	3,039	1.6	3,492	1.8	1,193	0.6	653	0.2	195,110	100
昭和6年	521,171	81.9	82,397	12.9	18,280	2.9	11,293	1.8	1,758	0.3	1,766	0.2	636,665	100
昭和12年	1,360,504	87.5	140,541	9.0	30,318	1.9	14,914	1.0	6,220	0.4	2,712	0.2	1,555,209	100
昭和13年	1,496,993	87.6	149,019	8.7	34,851	2.0	16,878	1.0	8,374	0.5	3,569	0.2	1,709,684	100

(注)「愛知県統計書」,「名古屋港案内」による。

これを表(1)により比較してみれば第一次世界大戦初期の大正4年(1915)に比較して8.7倍,世界不況の最も深刻であった昭和6年(1931)に比較して2.7倍,昭和13年には工業生産額は総生産額の87.6%を占め圧倒的位置

にある。この工業生産のうち、軽工業、特に紡績工業の占める位置は大きく、全体の54.7%（8億2千余万円）続いて金属及び機械器具工業の18.9%，食糧品工業の6.6%，化学工業の6.2%となっている。

また、特に全国生産額の第1位を占める窯業においては4.1%と県下における生産額の位置は低いところにある。

（表2） 愛知県工業生産額の趨勢

年 度 〔暦年〕	紡績工業		金属工業		機械器具 工 業		窯 業		化学工業		食 料 品 工 業		そ の 他 工 業		合 計	
	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%
昭和9年	617,602	65.1	9,060	1.0	82,075	8.7	60,930	6.4	40,147	4.2	74,909	7.9	63,538	6.7	948,260	100
昭和10年	676,178	64.1	9,998	1.0	102,173	9.7	65,391	6.2	49,742	4.7	80,106	7.6	71,868	6.7	1,055,456	100
昭和11年	755,357	63.4	12,872	1.1	119,111	10.0	71,241	6.0	61,822	5.2	87,826	7.4	82,376	6.9	1,190,605	100
昭和12年	831,371	61.1	18,464	1.4	177,551	13.1	74,484	5.5	77,941	5.7	93,157	6.8	87,535	6.4	1,360,503	100
昭和13年	821,339	54.7	43,656	2.9	284,705	19.0	61,366	4.1	92,944	6.2	105,468	7.0	87,515	6.1	1,496,993	100

（注）「愛知県統計書」，「名古屋港案内」による。

さらに昭和12年を品種別にみると、綿織物は1億5千8百万円で全国生産の18%，毛織物は1億1千9百万円の54%，陶磁器は3千40万の45%を占め、いずれも全国第1位の生産力をほこっている。

戦前の名古屋港における取扱貨物の最高であった昭和12年（1939）における愛知県の海外輸出額は3億1千4百万円で愛知県の総生産額の22%に相当し、全国輸出額から比較すれば10%に相当する。

また、名古屋港における昭和12年（1939）の愛知県生産品の海外輸出額は1億3千万円であり県生産品の全輸出額に占める割合は41%で、昭和3年（1928）における30%に比較すれば名古屋港からの輸出は逐増の傾向にある。

このようなことから名古屋港の地域経済にはたす役割の位置づけを見ることができるとができる。

特に名古屋港における取扱貨物は、日中戦争のぼう発した昭和12年（1939）には、戦前の最高7,895千トン記録した。それ以降日本の社会情勢は戦事一色化し、昭和16年12月8日における大太平洋戦争のぼう発により、全く港湾は、軍事的機能へと移行していった。

- 注 (1) 愛知県名古屋港務所「名古屋港案内（昭和15年版）」第2節名古屋市並びに其の附近地P. 112～P. 114 参照
- (2) 輸出入額等については、「名古屋港案内」により、全国、県規模の生産額は、「工場統計表」、「愛知県統計書」による。

4. 地域における主要輸出品と名古屋港

愛知県における主要生産品である綿布、生糸及び陶磁器の輸出状況について、地域産業がどのように、港湾と必然的関連性にあるかをこれら生産品がもつ個性によって、社会的、経済的適合性から港湾と、どのような誘因関係にあるかを歴史的背景からその軌跡により港湾との必然的条件を求めてみたい。

(1) 綿布の生産と歴史的背景

明治政府による殖産興業、富国強兵の二本の柱の中で、殖産興業における軽工業部門の先兵はなんといっても紡績工業である。

愛知県における近代紡績工業は明治13年（1880）額田郡に官営模範工場として、愛知紡績所が創設されたことにはじまる。明治18年（1885）には民営の洋式紡績工場として名古屋紡績が創設され、明治19年（1886）には官営の愛知紡績所は払下げられ民営となった。

また、明治20年（1887）には尾張紡績株式会社が創設され、次々と産業の近代化が進められるにつれその前途には洋洋たるものがあつた。

このように明治20～23年（1887～1890）にかけて大規模紡績が続々と創設され、綿糸の生産が激増し、その販路を海外に求め明治23年以降中国輸出がはじめられた。

明治26年10月には日本郵船会社と特約し、インドボンベイ航路の開始となり、印度綿の輸入が本格的にはじめられた。

これに伴って、品質の開発が進められインド綿糸と競争できるようになり、国際競争力の強化となった。

さらに、米国綿の輸入によって、品質が一段と改良され、国際競争力がさ

らに強化された。

明治26年2月には三重紡績の拡張により、愛知分工場が名古屋に創設され、明治28年11月には現在の一宮市に一宮紡績会社を創設し、明治32年4月には、現在の半田市に半田紡績株式会社が創設されるなど、拡張にはめざましいものがあった。

明治33年の愛知県における全生産額は3,232,267貫、価格にして6,129,961円であり、明治22年に比較して8倍に達した。

明治30年に入ると外国資本の強化に伴って、国際競争力の増強のため合併が進められ、経営の合理化がはかられた。

明治39年10月には尾張紡績と名古屋紡績が三重紡績に合併し、一宮紡績株式会社も同年日本紡績株式会社に合併した。

このような歴史的背景のもとに育成・成長した紡績工業を基盤とする綿布は愛知県工業生産品の第1位の座を占めるにいたった。

これを昭和9年（1934）の愛知県の綿布の輸出状況をみれば、生産額は221,013千円であり、このうち輸出されたものは156,995千円である。

これをさらに積出港別にみれば、名古屋港から輸出されたものは44,124千円（28%）であり、大阪港からは57,450千円（36.6%）、神戸港からは54,772千円（34.9%）、横浜港からは649千円（0.4%）である。

（表3） 愛知県の綿布生産額に対する輸出状況（昭和9年）

	愛知県 生産額	内輸出入額	輸 出 港 別			
			名古屋港	大阪港	神戸港	横浜港
	千円	千円	千円	千円	千円	千円
	221,013	156,995	44,124	57,450	54,772	649
綿 布	愛知県 生産額	愛知県生産 額に対する 輸出額比	輸出額に 対する名古屋 港の輸出額比	輸出額に 対する大阪港 の輸出額比	輸出額に 対する神戸港 の輸出額比	輸出額に 対する横浜港 の輸出額比
	100 %	71.0 (100.0) %	(28.0) %	(36.6) %	(34.9) %	(0.5) %

（注）「名古屋港案内（昭和10年版）」による。

このような現象は、大阪府は綿布の生産においては全国でも第1位の座にあり、続いて愛知県が第2位、第3位が兵庫県という産出高からみれば、経

済的交易性から、必然的に大阪に集中する傾向にある。

このように綿布の取引商社の関係上大阪において、取扱が行われることから商取引上大阪に集中する必然性がある。このため船舶の配船においても大阪港、神戸港に集中する必然的要件からその集中性は一段と強くなる。

以上から名古屋港における船積みは、愛知県及び隣接地域からの大量出貨の船積み、または配船の都合上名古屋港において船積みが特に条件的適合性に一致するもののみが名古屋港積みとなるものと思われる。

このようなことから商取引上の規模の問題として、港湾の立地的性格が位置づけられる。

注 (1) 日本綿花協会編「綿花百年(上巻)」(昭和44年)－明治中期(明治16年－30年) P. 74～P. 108 参照

(2) 愛知県「愛知県史(上巻)」(大正3年)－第10編工業第2章第1節綿絲 10-1～10-25参照

(3) 愛知県名古屋港務所「名古屋港案内(昭和10年版) 県下生産額と輸移出額 参照

(2) 生糸の生産と輸出取引市場の立地性

生糸は我が国においては高級品として、一部の上流階級のたしなみとなっていた。

愛知県においては、平安朝の初期から中期までは非常に養蚕は隆盛を極めていたが、承平天慶の乱(931～941)後不振となり、特に三河地方ではこれに代り綿花の栽培が盛んとなり、三河木綿の一大産地となった。そのため維新当時は僅かに農家の副業として、小規模に営まれていた。

しかし、生糸は開港と同時に巨大な欧米諸国の奢侈品需要と結びつき、我が国においてはその販路をこれら欧米市場に求め生産の拡大政策がとられるにいたった。

当初における輸出の先兵役は横浜における外国商館と取引する生糸商であった。これら生糸売り込問屋たちは、横浜に定着し、全国からの生糸をこゝに集積し一大取引市場が、横浜に立地するにいたった。

このように生糸の取引がさかんになるにしたがって、一躍我が国の輸出品の大宗に押し上げられるにいった。

明治政府が愛知県において生糸製造に力を入れたのは明治6年(1873)にはじまる。明治10年7月養蚕製糸場が名古屋市七曲町の植物園内に設置され群馬県より製糸熟練工女を雇い教員として県内から生徒を募集し、生糸産業の振興につとめた。

明治12年には数名の生徒を選抜し、上州地方へ派遣し伝習させた。しかし、明治13年(1880)には愛知県議会においてこのような生糸産業振興政策が否決されたことにより同年限りで廃止されることとなった。

一方、丹羽郡、葉栗郡(尾北地区)では、生糸は古くから農家の副業として、かなりさかんに製造されていた。

明治6・7年(1873・4)には長野県から座繰器機を購入し、明治14・15年(1882・3)より23人、30人取足踏み器機製糸工場を設置し、明治20年(1887)にいたり始めて海外に輸出するにいった。

明治37年(1904)機械生糸製造業者によって愛知館が設立された。また、共同場返し所を犬山・古知野の両所に置き精検、共同販売が行われ、内外市場に一段と声価を得るにいった。

明治42年(1909)には丹羽、葉栗、西春井の3郡の地域に尾北生糸製造同業組合が組織され、生糸生産振興対策は一段とその強化をみた。

このように愛知県内の尾北地区における生糸生産振興対策における同じような動きは東三河、西三河、尾南地方など愛知県一円にあった。

このような動きの中で特に顕著なものは、明治38年(1905)同業者が一致団結し、共同販売、品質改良の斉一をはかるため、豊業社を組織し、同社の名称をもって輸出商品名とし横浜市場へ販売したのも売手市場の強化をねらったものとして注目すべきものである。

以上のような振興政策のもとに、愛知県は生糸の生産では、隣県の長野県に続いて全国では第2位の生産高をもっている。

これを大正8年(1919)を例にとってみれば、生糸の全国生産額は780,153千円であり、このうち長野県は245,475千円(31.5%)続いて愛

知県が59,582千円（7.6%）で第2位・第3位は群馬県48,044千円、第4位は埼玉県の37,470千円である。さらにこれを全国における生産分布状況からみれば長野、埼玉、群馬、福島、山梨の各県において全国の51.5%が生産されている。

（表4） 横浜港附近地域の主たる生糸生産地の状況

年 度 (暦年)	全国生産額 (A)	長野県	群馬県	埼玉県	福島県	山梨県	計(A)	(B)の(A)に 対する比
	千円	千円	千円	千円	千円	千円	千円	%
大正8年	780,153	245,475	48,044	37,469	31,014	39,967	401,969	51.5
昭和3年	782,298	208,619	50,426	35,439	23,925	35,875	354,284	45.3
昭和12年	488,611	101,350	32,787	27,140	19,145	23,669	204,091	41.8

（注）「工場統計表」による。

このような生産分布性からして、おのずと生糸の集積地は関東地域に立地することは当然であるということがいえる。

以上により生糸の立地的条件からくる誘因性から名古屋においては国際的な取引市場は立地しえなかったことは、取引市場から発生する生産規模の問題としてとらえることができるのではないかと思われる。特に生糸は、商品そのものの価額性からくる、輸送費の占める割合が低いという関係上距離的效果の占める割合から市場的集中性は一段と強化される。

このような市場的必然性と生産的必然性から関東における国際貿易港である横浜港に生糸が集中し、おのずと積出港としての立地的条件が成立する。

注 (1) 愛知県「愛知県史（上巻）」（大正3年）第10編工業第2章第2節生絲 P.10-32参照

(2) 有沢広己監修「日本産業百年史（上）」日経新書57昭和51年18版日本経済新聞発行P.43～P.50参照

(3) 陶磁器産業と名古屋港の地位

我が国の陶磁器の歴史の上においても愛知県における瀬戸、常滑をはじめ瀬戸に隣接する多治見を中心とする東濃地区は古から歴史的立地には見るべ

きものがある。

特に瀬戸の陶磁器は全国に行き渡り広く陶磁器を代表する代名詞として瀬戸ものと称せられている。

瀬戸においては安政年間（1854～1859）に三井商店から米国へ輸出用の食器類数百個の注文があったことが愛知県史に記されている。

維新政府になってから横浜、神戸の貿易商から珈琲茶碗等の取引が続出した。

明治10年代後期における名古屋の輸出陶磁器生産をみると、素地を瀬戸、美濃から仕入専属又は下請の上絵付業者に加工させ、輸出業者に販売していた。このような状態は現在と何んら変わるところがない。

名古屋における近代的陶磁器製造を開始したのは、明治23年に森村組（現在のノリタケカンパニー）の名古屋進出である。森村組は、さらに明治27年には東京・京都の専属画工場を名古屋に移転し生産規模の拡充をはかった。

また、明治27年（1894）には、名古屋陶磁器貿易商組合が設立され、名古屋における陶磁器輸出基盤が確立され、我が国における名古屋の輸出陶器の地位は一段と強化された。

名古屋に進出した森村組は、明治37年（1904）1月には日本陶器合名会社を設立し、ドイツから素地製造プラント一式を購入し、我が国最初の近代的工場を設立した。

陶磁器の輸出の状況をみれば大正13年（1924）から激増し、昭和4年（1929）の世界恐慌までは、輸出の伸びは順調であった。しかし、昭和6年（1931）を底辺として世界経済回復とともに再び激増を続けた。

さらに陶磁器の輸出状況について、昭和9年（1934）の愛知県における生産額 49,976 千円からこれをみれば、このうち輸出に向けられたのは 27,006 千円である。同年における名古屋港からの陶磁器の輸出額は、27,481 千円であり、これらからして愛知県の輸出額のうち名古屋港から輸出されたものは、このうちのほとんどであると推定される。

この現象は、昭和12年（1939）を例にとって見れば全国の陶磁器の生産額 67,814 千円のうち愛知県 33,175 千円で 48.6 %、隣接の岐阜県 11,039

(表 5) 名古屋港陶磁器輸出の趨勢

年 度 (曆 年)	輸 出 額	大正 7 年を 100 と した 場合の 延率
大正 7 年	8,062 千円	100
13	18,693	231
14	26,667	330
昭和 元年	27,321	338
2	26,515	328
3	31,846	395
4	31,852	395
5	23,608	292
6	18,081	224
7	22,877	283
8	34,096	422
9	40,047	496

注 「名古屋港案内（昭和10年版）」による。

(表 6) 陶磁器港別輸出状況

港 別	昭 和 元 年		昭 和 2 年	
名古屋港	27,321 千円	69.7 %	26,515 千円	72.5 %
四日市港	4,289	10.9	4,150	11.3
神戸港	5,259	13.4	4,138	11.3
門司港	1,060	2.7	787	2.2
大阪港	823	2.1	684	1.8
横浜港	374	1.0	292	0.8
長崎港	104	0.2	24	0.1
計	39,230	100.0	36,590	100.0

注 (1) 名古屋港については、「名古屋港案内」による。

(2) その他については、「日本輸出陶磁史」による。

千円で 16.3 % を占め、愛知・岐阜両県で全体の 61.2 % を占めることになる。

以上から陶磁器の集積地は立地的条件からまた、距離の効果から当然出貨地の最も近い港が最適条件港となる。このような必然的条件からして、名古屋港から積出されることになる。

- 注 (1) 愛知県「愛知県史(上巻)」(大正3年)第10編工業第2章第7節陶磁器 10-84~10-95 参照
- (2) 日本輸出陶磁史編纂委員会編「日本輸出陶磁器史」名古屋陶磁器会館昭和42年発行P.34~P.37, P.40, P.49参照
- (3) 愛知県名古屋港務所「名古屋港案内(昭和10年版)」県下生産額と輸移出参照
- (4) 輸出入額等については、「名古屋港案内」により、全国、県規模の生産額は、「工場統計表」、「愛知県統計書」による。

5. む す び

名古屋港の近代的港湾としての成立は、地域産業の基盤のもとに築かれた港であるということがいえる。

前述のように、名古屋港の背後地の代表的産業には明治政府の近代国家建設の一翼であった殖産興業政策の一環としての官営繊維模範工場、地場産業である陶磁器産業における歴史的立地性を基盤として発展した近代的陶磁器産業がある。そこには両者ともに近代産業としての立地的条件を付与された産業としての厳しさがあった。

まず第一に商品を生産するには、労働、資本、原材料が一体的均衡性を保持することによって成立することはいうまでもない。

このような生産手段としての均衡条件は、物資流通があってはじめて、市場性が規定づけられ、生産規模がおのずと限定されることになる。こゝに交易性が問題とされることはいうまでもない。

この交易性の問題として、陸運・海運などの交通手段が条件課題とされる生産手段と流通手段の併存的均衡が生産物の規模と市場の規模を決定することになる。

このようなことから名古屋港は、歴史的には古来より陸上交通・海上交通の要衝として東西両経済圏の中間に位置し、経済的にも社会的にも最適条件

をそなえていた。

しかし、名古屋港は広大な濃尾平野を流れる木曽、長良、揖斐をはじめとする大中小河川の流砂によって、形成された遠浅の海であるため近代港湾建設の条件としては最適条件をそなえてはいなかった。

これは、位置的には最適な条件にありながら近代的港湾建設には経済的適合性をそなえた港湾とはいえなかったからである。

名古屋を中心とする経済圏の発展のためには近代港湾としての名古屋港の建設は必要条件であったが、国策港湾としての条件的適合性をそなえていなかったがため、背後地産業の発展の上に独自の開発港湾としての運命を歩まざるをえなかった。

我が国の国情から原材料の運搬は海運によるところ大である。加工貿易立国として当然原材料を海外から輸入しなければならない。

このようなことから初期の名古屋港は輸移入においてはエネルギーとしての石炭が大宗を占めていた。

産業が発展すれば当然原材料、製品の動きは激しくなる。特に原材料においては距離的效果のおよぼす影響が大である。

このような動きの中で、名古屋港を特徴づけたのは、繊維製品、陶磁器においてみることができた。

繊維製品においては本論の中で綿布を例として産業の発展と港湾の関係を述べてきた。

綿布は商業的条件によって大阪に集中性をもっているため、名古屋港積みは一定の条件的適合性にかなったもの以外はほとんど大阪、神戸港積みとされた。

陶磁器は製品の性質上、移動の危険性、距離的效果などから、また名古屋に商取引が集中していた関係から大部分が名古屋港積とされた。

生糸は、製品そのもののもつ経済的、行政的要因から愛知県は全国第2位の生産をほこりながらもほとんどが横浜港積みとなり名古屋港との関係はもたれなかった。

以上から、我が国産業の有する立地条件から港湾は、物資流通の場として

背後産業とのけん引関係において、規模、機能の特徴づけられることになる。

このように名古屋港は地域産業の自然発生的要求によって建設された港であるということがいえる。

そして、名古屋港の発展は背後地の生産的特性によって、特徴づけられたものであり、背後地産業の軌跡そのものである。