

〈論文〉

## 20世紀初頭の名古屋の流通基盤整備と都心化

Construction of the distribution infrastructure and development of Nagoya  
as central area of the region in the early 20th century

山口 由 等  
Yoshito YAMAGUCHI

2015年9月

### 愛媛経済論集

第35巻第1号 抜刷  
愛媛大学経済学会

## 20世紀初頭の名古屋の流通基盤整備と都心化

Construction of the distribution infrastructure and development of Nagoya  
as central area of the region in the early 20th century

山口 由 等  
Yoshito YAMAGUCHI

### 1. はじめに

第一次世界大戦（1914～18年）による大型景気は、愛知県、とくに名古屋を中心とする中部地方の工業化と、これによる流通の発展、さらに都市化など総合的な地方経済の発展をもたらした。日本全体でも同じ時期に経済成長や産業構造の高度化がみられたが、なかでも名古屋を中心とする経済圏の自立性が高まり、京浜、阪神に次ぐ工業地帯や経済圏—今日でいう中京経済圏が認識されるようになったという意味で、この時期は愛知県の産業経済の歴史にとってとくに重要な意味を持っている<sup>1)</sup>。中部または中京経済圏の範囲は、県単位でみるなら愛知県とこれに隣接する三重県、岐阜県を中心とするが、鉄道では東海道線が西の大津から東の静岡まで、北陸線が富山、中央線が甲府、関西線が伊賀上野までといえる。また、例えば当時の綿紡績業において原料となる綿花が名古屋から供給される範囲でみると、静岡県では浜松市まで、滋賀県は彦根町、福井県は福井までとされるなど、静岡、長野、滋賀、福井、富山、石川などの諸県の一部の産業や地域を加えて捉えることもできる<sup>2)</sup>。

戦前からの4大工業圏である阪神・京浜・中

京・北九州の各地方はいずれも、工業はもちろん、貿易・流通、金融などの経済部門を地域の中に抱え、また、経済だけでなく政治、行政、教育、文化などの機能が集中する、地方圏の中核であった。また、そうした産業・機関に従事する人びとを中心に、多数の人口と大きな消費市場が発達した。一方、この時期に6大都市と呼ばれていたのは、人口順に大阪・東京・名古屋・京都・横浜・神戸の各都市である。この6大都市がいずれも本州であることから分かるように、4大工業圏には含まれている北九州と他の3大都市圏の間には格差があった。さらに、東京・大阪の2大都市の規模や国内での地位は突出していて、名古屋とも大きな差があった。その一方で、横浜・神戸の2大貿易港を含む京浜と京阪神の都市群が地域間の分業によって地方圏を形成しているのに対して、中京地方では、政治行政の中心地に位置する名古屋が1910～30年代にかけて地域内の他の諸港を上回る地域圏最大の貿易港へと成長した。このように都市圏としてはコンパクトで名古屋への集中度が高く、その一方で軽工業から重工業に至る多様な工業が広汎な地域に展開しているのが、愛知県を中心とする中京経済圏の特色である。明治以来の繊維産業や食品工業、窯業などがいっそう発展すると同時に、重工業部門の各産業が定着して、中京経済圏の広範な産業構造が形成され始めるのは大戦景気以降であるが、名古屋港を中心とする物流基盤の整備と都市化はそれ

1) 西村はつ「中京経済圏の形成過程」（山本弘文『近代交通成立史の研究』法政大学出版局、1994年）

2) 大名古屋研究会『中部日本に於ける綿糸紡績業』1926年 pp.5-6

以前からいち早く始まりつつあった。本稿は、こうした20世紀初頭、より正確に言えば日露戦後期の流通基盤の整備を中京経済圏の発展の端緒と捉え、これを推進した政財界の動向と建設後の変化を中心に明らかにしていく。

## 2. 日露戦後の名古屋

### 共進会開催と鶴舞講演

名古屋では20世紀に入ってから、1910年の第10回関西連合府県連合共進会（以下、「共進会」）、1928年の御大典奉祝博覧会、1937年の汎太平洋平和博覧会という、3つの大きな博覧会が戦前期に開催された。とくに、最初の共進会と三度目の汎太平洋平和博覧会は、いずれも当時の名古屋市街地のフロンティアを会場として、郊外の土地・交通の基盤整備を進める機会となり、都市計画的な役割を果たした。共進会の敷地となった鶴舞公園は、18年後の奉祝博覧会の会場にもなり、現在に至るまで名古屋市の重要な文教施設となっている。会場は精進川の改修（のちの新堀川）による土砂を利用した造成地や、初代名古屋区長を務めた吉田禄在からの寄贈による敷地などを合わせて整備された。共進会は、1883年に大阪で第1回が開催されて以来、3年おきに各府県を巡回して開催されていたが、結果的に最後の開催となった名古屋の第10回共進会は、北海道、東北、九州を除いて31府県が参加する大規模なイベントとなり、主催した愛知県だけでなく名古屋市も開府三百年記念事業として大きな力を注いだ。愛知県協賛会と名古屋開府三百年記念会がそれぞれ設立されて準備・運営にあたり、本館、特許館、機械館、台湾館、林業別館、特設蚕糸館が共進会会場となり、さらに開府三百年記念会事業として奏楽堂、噴水塔、旅順海戦館の建設と舞踊館、天女館への建設費補助が行われた。共進会は明治期の殖産興業政策の下で勸業的色彩の強い博覧会事業が行われていた時代の終わりに開かれた「博覧会」でもあり、日露戦後期

の産業発達の水準を示すととともに、会場に各府県の展示・売店が設営されたことから多くの商品が運送・販売され、この年の経済活動も活発化した。

共進会の開催を主導したのは、県知事の深野一三、名古屋市長の加藤重三郎、名古屋商業会議所会頭の奥田正香のいわゆる「三角同盟」の政財界体制である。とくに、名古屋開府三百年の事業とも合流したことは、産業振興だけでなく文化的イベントにわたる大がかりな行事へと発展させ、集客の増加につながった。日本赤十字社、愛国婦人会などの支部大会や全国新聞記者大会などの大会も共進会に合わせて数多く開催された。産業界も展示館の設営や出品などに積極的に取り組み、出品点数は約13万点、出品者数は8万6,000人にも上った。例えば、主要産業のひとつの蚕糸業界では、大日本蚕糸会愛知支会を母体に、愛知県蚕糸協賛会を組織して準備・運営に当たった。また、名古屋の写真業界のように共進会に合わせて全国大会を開催したところもあった。産業分野で行われた表彰結果は、当時の愛知県産業の最先端を担っていた企業や産業人を世に知らしめることになり、豊田佐吉の動力織機も功労賞を獲得している。

3月16日から6月13日にかけての90日間の開催期間に約263万人の来場者を集めるなど、共進会は大きな成功を収めて終了した。会場内の施設のほとんどは期間内の一次的建築だったが、大量の資材が短期間に必要となることもあって、はじめて北洋材が本格的に使われ、これ以降に名古屋の木材市場に北洋材が普及するきっかけとなった。また、名古屋電灯が担当して夜間の照明によるイルミネーションが行われ、アトラクションとして話題を呼ぶとともに電気事業の宣伝となり、商店のイルミネーションの利用や、旅館、料亭などの電灯の増加につながった。この電灯イルミネーションは共進会の開催に合わせて名古屋電灯が長良川の水力発電工事を進めたもので、工事の完成が危ぶ

まれた場面もあったが、開会前日の晩にかろうじて点灯に成功した。一方、共進会開催を記念する恒久的施設として会場内につくられた噴水塔と奏楽堂は、1906年に名古屋高等工業学校建築科に教授として赴任していた鈴木禎次に設計が依頼された。これらは「名古屋をつくった建築家」と称される鈴木 of 初期の業績であり、現在も遺されている数少ない作品のひとつとなっている。また、共進会の開催と同じ年に、やはり鈴木 of 設計による愛知県商品陳列館が大須門前町で開館し、共進会の別会場となるとともにその後の勸業活動の拠点として長く利用された。このように、共進会は名古屋の建設の近代化や景観の変化にとっても大きな影響を与えたイベントとなった。

この頃から名古屋で最大の繁華街となったのが、栄のいとう呉服店から広小路通商店街にかけてである。茶屋町にあった伊藤呉服店は、栄町の市役所が火災で焼失した跡地に、名古屋初のデパートメントストアであるいとう呉服店を洋風木造建築で建設し、共進会開催の直前の1910年3月に開店した。いとう呉服店と十一屋などの百貨店では、呉服を中心とした豊富な商品とともに、食堂が人気を博すなど名古屋の観光名所としても知られるようになった。また、中村牧陽写真館を筆頭に写真店は大須に集中していたが、次第に市内各地に広がり、後に写真業界の中心人物となる海部幸之進が経営する中村写真館も共進会を機に南大津町に写真館をオープンするなど、店舗の移転や新設が続いた結果、都心部の繁華街はそれまでの本町から栄町へと移っていった<sup>3)</sup>。一方、本町筋、鉄砲町筋など城下町時代以来の卸売商店街は、名古屋の集散市場としての発展を背景に、大店らしい店構えの景観を持ち、商品の出し入れや馬車の往来など問屋町としての独特の賑わいが残っていたとされる<sup>4)</sup>。

## 商工業の近代化

会社の設立が本格化して会社数や資本金額が増加したことは、日露戦後の名古屋経済の特色のひとつである。1912年の市内の商業等の会社数は317社で、そのうち物品販売業の140社と問屋業の29社を合わせると半数を超え、商店等の組織近代化による会社設立が多かったといわれている（以下、表1参照）。資本金額の大きい大会社は取引所（2社・平均100万円以下同様）と銀行（21社・約50万円）で、続いて保険業（2社・約31万円）、倉庫業（2社・21万円）など、経済活動を補完する諸企業が少数の大企業として存在していた。物品販売業をはじめとするその他の業種では平均資本金は10万円以下で、いわゆる中小企業といえるが、商業や料理店など伝統的な業種で多数の会社が

表1 1912年の名古屋市の会社

	会社数	払込資本金（円）	
		総額	一社当たり
銀行業	21	10,341,070	492,432
取引所	2	2,000,000	1,000,000
運送業	21	157,750	7,512
物品販売業	140	4,510,093	32,215
請負業	5	181,550	36,310
保険業	2	625,000	312,500
倉庫業	2	420,000	210,000
金銭貸付業	31	273,600	8,826
印刷業	6	15,490	2,582
出版業	4	97,000	24,250
写真業	1	800	800
席貸業	4	126,000	31,500
料理店業	15	85,000	5,667
信託業	1	25,000	25,000
問屋業	29	1,585,850	54,684
仲立業	8	72,500	9,063
周旋業	1	47,500	47,500
雑業	24	2,073,250	86,385
合計	317	22,637,453	71,412

出典：名古屋商業会議所『名古屋商工案内（第4回・大正三年）』（1914年）より作成。

3) 岡戸武平『中京の写真界99年』中部経済新聞社、1972年 pp. 258-259

4) 名古屋織物卸商業組合『名古屋織物卸業界の歩み』1971年 p. 66

あったのと同時に、印刷業、出版業、写真業など近代都市的な業種の会社も、少数とはいえ既にみられるようになっていた。

木材流通市場の発展を前提として、関連する諸産業も名古屋で発展をみせた。そのうち製函業は、明治半ばにセメント樽製造を始めた浅野吉次郎が、1890年に堅鋸機械を発明したことで発展した産業である。浅野自身は後にベニヤ製造業へと転身するが、大戦期に諸産業の製造・流通が増加したことで運送用の木函の需要が急増し、製函業も大きく発展する。代表的な製材業者の浅井製材は市内2か所と半田の他に、兵庫県や小倉に支店・出張所を持ち、特約を結んで日本陶器、日本碇子、カプトビール、キリンビールなどの荷造り用の函を供給したほか、関西やアジアに輸出する函および函材の製造を行った。輸出用製品を開拓したのが山岸製材で、インドと南洋それぞれの特産品である茶箱、およびゴム箱、石油箱を製造していた。この他に、主に国内向けの賃挽と呼ばれる製材分野があり、加周商店や白松製材がその代表的な会社だった。両者はいずれも大正期に、建築材、製板、製函などの広い分野を扱っていた。その他にも、100名以上の製材業者が名古屋に集積しており、1922年に年間で約800万個の製品を製造していた。この頃に急増した樺太材のおよそ半分が輸出用を中心とする函材に使われたといわれており、原木の仕入れと製品の輸出の両面で三井物産が大きな地位を占めた<sup>5)</sup>

製函業の発展のきっかけを作った浅野吉次郎は、さらに1910年に特許を得た合板（ベニヤ）製造のパイオニアとなり、経営する浅野木工場を代表的なベニヤメーカーへと成長させた。浅野は三井物産名古屋支店の伏見万次郎と協力し、伏見から得た海外の情報なども参考にしながら製造機械や接着用の薬品を開発し、その製品はインド等のアジア各地へ輸出された。同社

はアサノ板およびアサノ函のブランドで名をはせ、同社を中心として名古屋も全国有数のベニヤ産地となった。もともと輸出向けの函材用として開発されたベニヤは、大戦期の需要増加も主に茶箱用だったが、家具や建築用としても利用が増えることで市場が拡大し、大戦景気の時期に一般の認知度も増していったことで用途はさらに広がり、当時開発が進められていた車輛や飛行機など軍需や最新の用途も研究が行われた。浅野以外の有力業者としては、新田皮革(大阪)の子会社で北海道の十勝に本社を置く新田ベニヤ製造所の工場が名古屋駅前にあり、ヨーロッパから製材機械等を輸入するとともに接着用の膠着剤の特許技術によって高い評価を得ていた。一方、浅野木工場は国内随一のベニヤ会社であり、県内外の五つの工場の他に支店や専属販売店網を全国的に展開したが、1926年に浅野吉次郎が世を去ってから僅か5年後に、昭和恐慌の影響で廃業し、名古屋合板が事業を引き継いだ<sup>6)</sup>

名古屋発祥の西洋工芸品国産化の事例としては、三味線職人出身の鈴木政吉が創業した東区松山町の鈴木ヴァイオリンも有名である。鈴木は西洋の製造技術をほとんど学ぶことなく独学で製造技術を高め、1910年代初めごろには70名の労働者と10馬力のモーターを備えた工場で大規模生産を行い、ヨーロッパへの輸出も始まっていた。品質も高く評価されており、共進会で一等賞を受賞したほか、内外の博覧会に出品してたびたび受賞している。第一次大戦期にはドイツ製品の販売が途絶したヨーロッパへの輸出が増加したため、第2および第3工場を建設して生産を拡大した。また、戦後の平和記念東京博覧会でも県産品の中でとくに評価された。しかし、鈴木ヴァイオリンの生産のピークは大戦期であり、昭和に入ると生産量は大きく落ち込んだ。

次に、ポンプ（<sup>そくとう</sup>唧筒）と揚水機も名古屋の特

5) 櫻井銀一『寝牛のひとり言』櫻井木材(株) 1989年 p. 46, pp. 65-66

6) 日本合板工業会『合板50年史』1959年 p. 117

産品で、中区古渡町周辺に多くの工場があり、全国ならびにアジアへの輸出が行われ、明治末の生産額は合わせて約26万円であった<sup>7)</sup>。用途は井戸ポンプや名古屋龍吐水の名で知られていた消火用の水鉄砲で、日露戦争前後の時期に日本唧筒、小沢鉄工場、名古屋唧筒などが会社組織への変更や特許の取得などによって近代化を進めた。大正期にはガソリンポンプの製造も始まり、1921年には消防用の他に土工、船舶、鋳山などのさまざまな用途のポンプ類が合わせて1万1千台製造され、生産額は142万円以上にのぼった<sup>8)</sup>。

### 熱田築港と政財界

明治の後期に進んだ全国的な幹線鉄道の整備は、関東・関西方面と中部地方の間の輸送を近代化するとともに、県内や中部地域の中の物流網の形成を促し、なかでも名古屋を中継する陸運が増加していった。これに対して、従来の大量輸送方法である海運も相変わらず盛んだったが、大型の汽船は四日市港や武豊港に入港し、はしけや小型船を使ってそれぞれ尾張地方、三河地方に荷物を廻漕しており、その時間と手間、費用が問題となり始めた。とくに、鉄道輸送の中継点となった名古屋と海運との連絡が不便なことは、中部各地と国内・海外との取引のうえで大きな障害だったといえる。名古屋築港を推進した集団の代表が、肥料・米穀・雑穀などを扱う、江戸時代以来の大手問屋の川筋商人である。築港運動と築港事業が進む間にこれら川筋商人の取引にも変化があり、また商店の盛衰もみられたが、川筋商人の系譜をひく肥料商は一貫して名古屋港の整備を推進しようとした。これに対して、呉服太物や機械類などは商品の特性から海運よりも鉄道を利用し、築港事業への関心は低かったといえる。また、陶磁器輸出商のように、いったん開港し貿易が可能に

なると大きな恩恵を受けた産業もあり、経済界と名古屋港とのかかわりは一様ではなく、港の交易を通じた変化も大きかった。

名古屋駅に近い港としては宮港などとも呼ばれた熱田港があったが、熱田は藩政時代から新田開発が盛んに行われたことから分かるように埋め立てには適していたが、庄内川からの土砂が堆積し水深が確保できないことから、吃水の深い西洋式の汽船には不向きな港だった。これに加えて、西南方面の湾口からの波を防げないため、船舶の安全の確保にも問題があった。築港の議論が本格化したのは日清戦争期以後である。明治中期に議論された熱田・武豊両港の整備がいずれも実現しない一方で、東海道線全通や中央線の整備は進んだものの、陸運やはしけ船を用いた四日市港との間の廻漕では、産業の発展による物流の増大には対応しきれなくなっていった。この時期、四日市に入港する大型船によって大量に運ばれていたのが、ニシンなどの魚粕や豆粕などの肥料類である。こうしたことから、熱田港の近代化・築港工事を積極的に推進しようとしたのが、既に触れた様に名古屋市内の堀川運河沿いに立地する川筋肥料商と肥料・米穀商・倉庫業者たちであり、知事への陳情や県会での議案可決などに取り組んだ<sup>9)</sup>。熱田はいわゆるデルタ地帯であり、放置しておく河口に滞積する土砂によって港としての機能を果たせなくなることが予想された。これを死活問題と捉えた川筋商人は、浚渫による機能回復・維持に止まらず、河口からの土砂の流入防止や、さらに汽船が入港可能な水深を確保するために、大規模な浚渫などによる、より大規模な築港事業を目論んだ。

こうして、1894年に県会で名古屋市選出の商人出身の議員から提出された築港調査に関する知事あての建議が承認され、これを受けた時任為基知事は調査実施後に具体的計画・予算案

7) 愛知県編『愛知県紀要』1913年 p. 184

8) 名古屋商業会議所『名古屋物産案内』1923年 pp. 34-37

9) 師定榊『師定肥物問屋類聚 125年史(前篇)』1991年 p. 80

を作成して県会に議案を提出した。ところが、この計画では愛知県の財政収入が豊かであるという理由などから国庫補助は認められなかった。これは後に、負担を懸念する郡部選出の議員を中心に反対の意見が根強く残る原因となった。

### 第1期築港事業

熱田港の築港事業は1896年に国から認可を受け、1910年度にかけて第1期築港工事が行われたが、その歩みは困難の連続だった。開始後の1896年に暴風雨による水害が発生したことに加えて、いぜんとして財源が不透明なことや日清戦争期の物価・賃金上昇による工費高騰などのために約2年ほど工事が滞った。また、市街地と港湾の間は新田地帯だったから道路も整備されておらず、県会で計画の批判や中止の意見がたびたび出され、計画決定と工事開始に貢献した時任知事も工事費の責任問題から転出するに至った。そこから、工事の展開を主導したのが時任知事の後任の江木千之知事であり、さらに実務面で活躍したのは築港工事長となった技師の黒田豊太郎である。江木知事は、まず県債を発行することで費用を調達し、工事後に埋立地を売却してこの県債を償還するという方法で財源問題の解決を図った。また、同時に工事計画を拡大しつつ工法の変更などによって経費節減を進めた。

そうした経費節減のひとつとして採られた方法で、県会で反対派への説明にも用いられたのが、服部長七（碧海市新川出身）による「人造石（長七たつき）」である。人造石とは、高価なセメント工法の代わりに、自然石の間にたたき（練り土）を充填することで水密性のある大規模構造物をつくるもので、用水路の樋門、護岸や築港などに用いられた技術である。名古屋築港では護岸、突堤などに用いられ、開港当初の名古屋港では護岸のほとんどが人造石という景観がみられた。今日では人造石は、高価なセメントを節約し、建設費を抑えることに貢献し

た、日本の伝統技術を改良・近代化した過渡的な工法とされ、名古屋港に残るその遺構が明治期の産業遺産として評価されている<sup>10)</sup>

工事が本格的に行われるようになってからも、県会における名古屋市と郡部の利害対立は収まらなかった。築港をめぐる賛否の対立は、名古屋だけでなく明治時代の大阪や東京でも同じようにみられたが、河口にあって遠浅の熱田の場合は大型汽船の入港可能とするためにはとくに多くの費用が必要で、資金をどのように調達するのか、また誰がどれくらいの費用を負担するのが大きな問題となった。日清戦争後の不況によって、財政難を理由とした築港延期論が高まったほか、それまで中部地方の貿易の玄関となっていた三重県の四日市港と、三河地方との物流の拠点となっていた武豊港がいずれも国から貿易港の指定を受けたことは、熱田築港事業の必要性に疑問を生じさせた。

したがって、反対派の中心のひとつは武豊港を抱える知多郡である。1896年の県会では、武豊港が発展していることを理由に、熱田築港の中止と両港の比較調査が建議された。また、築港後の水害を懸念する海東・海西・中島各郡からの反対の声も根強かった。武豊は1886年に県内初の鉄道が熱田との間に敷かれており、県内有数の交易港として認められていた。そのため、知多半島に運河を建設して名古屋の外港とする計画を知多商業会議所が建議したほか、防波堤を整備するなど武豊港は熱田港にとって有力なライバルであった。

その後、浚渫船の発注をめぐる贈収賄疑惑の追及などもあったが、県会における反対運動は1899年より後になるとようやく収まった。また、築港推進を支持する深野一三知事は内務大臣の指揮書を得るなどして築港を推進し、政府も熱田港に直結する臨港線の建設を決定するなど、熱田港の整備は着々と進んでいった。工事

10) 愛知県教育委員会『愛知県の近代化遺産』2005年 pp. 204-205

完成前年の1906年には軍艦などの入港が始まり、工事の進捗の宣伝のために誘致された汽船「ろせった丸」が入港すると、多くの見物客や視察者が詰めかけた。また、同年中に石炭船など貨物船の入港も始まると、直送による効果の認識も広まった。第1期工事が完成した1907年には、名古屋選出議員らの要求が通って築港工事の議決権が市部に移管され、これ以降、県会を舞台とした市部と郡部の対立は避けられることとなった。

### 名古屋市の熱田編入と四区制

1907年の6月1日と7月16日にそれぞれ実施された熱田町および小碓村の一部の合併は、その後の名古屋市や諸都市などで行われたような市街地の外延化による併合というよりは、熱田築港事業（第1期工事）の完成と名古屋開港に合わせて行われた、臨港部への市域の進出というべきものだった。合併前後の主な地目の面積の変化は、田が143町から1,042町、畑が同じく99町から426町へと激増したのに対して、宅地は975町から1,019町へと40町余が増加したに止まった。この結果、市域の民有地の中で農地の占める割合は、合併前の15%から55%へと大きく上昇した。したがって、合併当初は市街地と臨港地域の間には田園が広がり、また両者の間の交通アクセスは不十分で、埋立地の売却も滞るなど開発のペースは滞っていた。一方、築港事業は第2期工事が1919年にかけて進められ、その完成後ただちに第3期工事が着工された。その際、はじめて国庫補助が行われることとなったうえ、名古屋の工業発展を反映して事業費のための起債も順調に進み、県会などでの名古屋築港への反対運動はもはやみられなくなっていった。

名古屋開港と熱田町などの編入が行われた翌年の1908年4月1日、東、西、中、南の4区が置かれて、名古屋市で初めて区制が敷かれた。区役所に庶務係、戸籍係、税務係が設置されて住民の行政サービスに当たり、それまで市

役所一カ所に集中していた行政事務が分散することになった。なかでも、南区は合併した旧熱田町を区域としており、合併時に作られた熱田中瀬町の市役所出張所に南区役所が置かれた。4区制はその後1937年まで30年間続き、その間に合併した周辺町村もこれら4区に編入されていった。

江戸時代から栄えた熱田神宮付近の宿場町や繁華街が合併によって編入されたことや、後に工業地帯へと発展する堀川下流沿いや埋立地が名古屋市域となったことは、名古屋市に多様性や総合性を与えることになった。後の1920年代に入ってから各地の大都市で相次いで行われた市域拡張は、市街地化していない地域をも先取りして市域に編入し、都市計画による発展のコントロールを行ったが、この時の熱田合併は、市街地と臨港地帯の間の農地が市域となったために、結果的にこれに近い性格を持った。また、開港と合併の前後の時期に、熱田の市街地を起点とする電気鉄道が相次いで開業し、伝馬町がターミナル的な存在となった。まず、名古屋電気鉄道の栄町－熱田停車場間が1908年5月に開業し、さらに同年9月に熱田伝馬町へと延長され、熱田と名古屋市中心部との間の連絡は大きく改善された。1902年2月18日には愛知電気鉄道の熱田伝馬町－大野町（知多郡）間が開通し、両社の熱田伝馬町駅を介して知多半島と名古屋市の間の鉄道交通が形成された。その後、1913年8月にかけて行われた延長によって愛知電気鉄道の路線は神宮前と常滑の間を結ぶようになり、利便性はいっそう向上した。一方、熱田の地元関係者を中心に設立された熱田電気軌道は、1910年7月に堀川堤防上に熱田神戸橋－東築地間の路線を開業し、これによって臨港部と熱田市街地がひとまず結ばれた。1912年9月には延伸によって新堀川を渡って熱田伝馬町－南陽館前の間を結ぶ路線となった。これによって、伝馬町を通じて名古屋電気鉄道・愛知電気鉄道の両社の路線と接続することになり、各地から臨港地域への交通は便利に



なったが、熱田電気軌道の経営は厳しい状態が続いた。そのため、同社は1919年に名古屋電気鉄道に合併され、さらに、1922年に行われた軌道路線の名古屋市への譲渡に伴って、熱田伝馬町を起点として建設されたふたつの会社の路線も名古屋市電の一部となった。

名古屋の発展のフロンティアとなった臨港地域や運河周辺は、もともと浅瀬を埋め立てた低標高地帯であり、暴風雨や高潮などの被害をしばしば受けた。築港事業もいくどか台風による被害のために工事が遅れたほか、熱田電気軌道も、全線開通直後の1912年9月に高潮によって軌道の被害に加えて変電所が使用できなくなるなど、大きな被害を受けた<sup>11)</sup> さらに、名古屋港の発展によって木材流通が増加すると、堀川に大量の筏が常設されるようになったことで、暴風雨・高潮による危険性はいっそう高まった。1912年にも二度にわたって暴風雨と高潮があり、埋立地の建屋が浸水した他、貯木場の木材の流出によって大きな損失が出たうえ、護岸や建屋への衝突による被害が発生した<sup>12)</sup> このため翌1913年から17年にかけて1・2号埋立地のかさ上げ工事が行われた。大正期後半になると名古屋港の木材の取扱量はますます増加したため、加福貯木場や八号地貯木場などの整備も進められたが、大きな台風では貯木場から大量の木材が流出することもあり、臨港地域の風水害問題は続いていった。

### 3. 開港と名古屋経済

#### 名古屋開港

熱田町の名古屋市編入に伴って、熱田港も名古屋港と改名され、1907年10月には外国貿易港として開港場に指定されて大阪税関名古屋税関支署が設置された。11月には開港式が行われ、翌年にかけて入港船舶や貨物の取扱高は好

調な滑り出しをみせ、その後も交易量は順調に増加し、県内の物流に大きな変化をもたらした。工事完成によって、東西ふたつの突堤、防砂堤、碇泊所二区、棧橋および約50万坪の埋立地などが整備され、また、臨港鉄道(汽車)、電気鉄道、倉庫の建設なども行われたが、第1期工事の間に汽船の大型化が進み、県内の産業発展も大きく進んだため、工事完成後ただちに拡張が進められることになり、第2期工事が開始された。しかし、とくに日露戦後の工業発展によって財政収入が拡大し、財源問題の制約が緩和されたこともあり、もはや第1期工事のような大きな反対が起きることはなく、むしろ3,000トン級の設備では不十分であることが明確となって、1940年代にかけて5期にわたる築港・拡張工事が継続していくことになる。

しかし、開港後の工事も工期の短縮や費用圧縮の要求があり、また、四日市港経由の入出荷が存在することから名古屋港の必要性についての議論などは残っていた。開港から3年目にあたる1909年の名古屋市全体の国内外の貿易をみると、名古屋港が含まれる水運の比重は低く、8割前後が陸運によって担われていた(表2)。ただし、輸入では3割近くが海外からとなっており、こうした県外貿易港と陸運を経由して行われる海外からの輸入のコストや時間を

表2 開港期(1909年)の名古屋の内外貿易(円)

		輸出		輸入	
名古屋市	内外貿易合計	53,445,979	100%	62,291,428	100%
	(陸運)	43,410,332	81%	46,498,473	75%
	(水運)	10,035,647	19%	15,792,955	25%
	国際貿易額(水陸)	6,352,793	12%	16,527,546	27%
名古屋港	内外貿易合計	8,634,330	100%	24,034,471	100%
	(国際貿易)	2,035,000	24%	767,000	3%
	(内国貿易)	6,599,330	76%	23,267,471	97%
	四日市港経由	3,242,280	38%	3,953,757	16%
	(本港経由)	2,578,353	30%	2,166,456	9%
	(船直送)	663,927	8%	1,787,301	7%

〔四日市商業会議所統計一斑〕明治42年、愛知県名古屋港務所『名古屋築港の商工業に及ぼす影響』1918年、『名古屋市史 産業編』、『明治42年名古屋商業会議所統計年報』より作成

11) 『愛知県史 資料編31』2013年、史料番号229

12) 名古屋経済会『海運に関する調査』1917年 p.22

節約するために、名古屋港での直接輸入に対する潜在的需要があった。とはいえ、名古屋港においても内国貿易が極めて高い比重を占めていた。とくに、輸入では海外はわずか3%に止まり、名古屋市自体は1,600万円を超える海外からの輸入があるにも係わらず、名古屋港がほとんど利用されていないことが分かる。このように、総じて開港期の名古屋港は国内遠隔地からの物資を受け入れる内国貿易港としての性格が色濃かった。他方で、国際貿易港としての同港は大幅な出超であることが大きな特色である。これは、陶磁器などの県内輸出産業が、国内資源を加工して輸出する外貨獲得産業であったことを反映していた。名古屋港の整備は、こうした輸出産業のその後の発展に大きく貢献することになるのである。また、築港事業反対の理由として挙げられることの多かった四日市港経由の流通は、陶磁器、綿製品（綿糸と綿布）など大型汽船が利用される海外への輸出品、国内向けだが重量輸送品といえる板材、鯨メ粕を中心に、輸出で高い比重を占めていた。一方、四日市港経由の輸入では、海面に下ろして筏を組む木材や、鯨メ粕や豆、砂糖など大量輸送向きではしけを用いる重量物を中心に、本船からの直接荷役の比重が高いことが大きな特色である。これらは、いずれも名古屋港の水深不足、船溜り、貯木場の不備などを背景にしており、築港反対論よりもむしろ名古屋港整備を進める推進論に論拠を与えることになった。

## 内国貿易

開港後の名古屋港の交易は順調に発展していったが、その特色のひとつは、外国貿易と内国流通がともに増加し、砂糖、綿布、綿糸、生糸、陶磁器などの主要商品は出荷と入荷の両方も盛んだったことである。つまり、海外や国内他地方と県内・中部地方との物流が名古屋港を経由して行われており、伊勢湾や渥美湾の各港との間で多様な物流網が形成された。そのため、名古屋港を中心とした物流の拡大は、名古屋

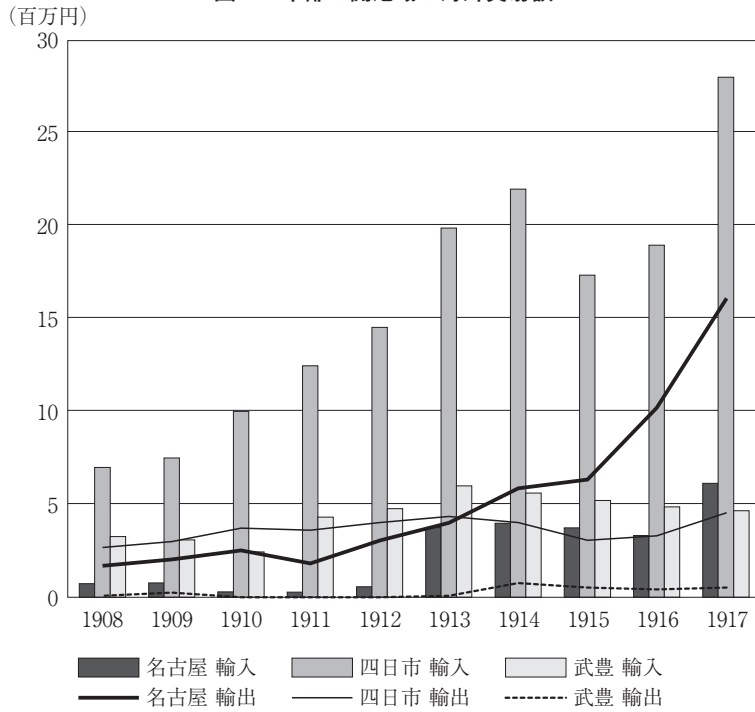
地方の物品販売業者の増加や会社組織化、倉庫業の発達など流通業の発展にもつながった。ただし、開港後しばらくは、いぜんとして四日市港の方が貿易港として優勢であり、四日市の米国航路の開始は県産品の輸出にも貢献していた。名古屋開港後10年間の名古屋・四日市・武豊の3港の貿易を示す図1をみても、四日市港と県内の2港では大きな格差があったことが分かる。ただし、四日市・武豊の両港は輸入港としての性格が強かった。とくに輸入における四日市港の地位は圧倒的に高く、さらに開港から約10年間の名古屋港は武豊港に対しても劣勢だった。また、地域全体としても輸出入の収支は大幅な輸入超過であり、地域経済に対して海外貿易が果たしていた主な役割は資源・原料の獲得だったといえる。

これに対して、新たに開港した名古屋港は当初から輸出港として実績を残しており、1908年の実質的な開港から6年目に当たる1913年にはほぼ四日市に並び、さらに第一次世界大戦期の輸出拡大期に名古屋港の利用が拡大した。これは、後にみるように中部地方の代表的な輸出品である陶磁器が、運搬時の振動をなるべく避けるために運河と名古屋港を経由する海運を利用したためである。このように、国際貿易港としての名古屋港は開港直後から米国向け陶磁器等を中心とする輸出港としての性格が強く、その一方で輸入については、清国、オランダ領インドなどからの食料・農産物を中心としていた<sup>13)</sup>

その後の開港から10年間の名古屋港の貿易は常に内国貿易を中心とし、また移入の大幅な超過が続いていたが、大正期に入る頃から海外貿易がようやく増加し始める（図2）。1915年に名古屋地方からの海外輸出額が百万円を超えていた商品の輸出額と名古屋港経由の割合は、生糸（1,312万円・0%）、陶磁器（404万円・48%）、白木綿（220万円・34%）、綿糸（173

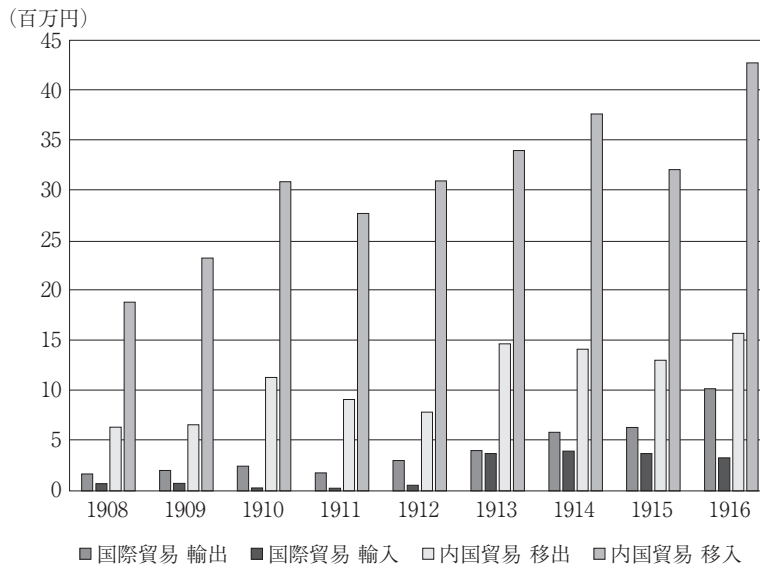
13) 前掲『愛知県史 資料編31』史料番号97

図1 中部の開港場の海外貿易額



出典：名古屋商工会議所統計課『名古屋港貿易発展30年史』（1937年）

図2 開港後の名古屋港の内外貿易額



出典：図1と同じ。

万円・99%)、荷造箱(160万円・44%)であった<sup>14)</sup> 県の輸出額の半分近くを占める生糸(絹糸の半製品)は名古屋港を利用していなかったが、逆に綿糸はほとんど全て、陶磁器もほぼ半分が名古屋港経由となっていた。

### 海運会社と航路の整備

開港後すぐの1907年1月、大阪商船の潮州丸が牛荘から大豆粕を積載して入港し、貿易港としての第一歩を踏み出した。また、日本郵船は翌年に小樽から「東部丸」を寄港させ、木材を運び込んだ。これらはいずれも2千トン弱の汽船である。その後、1911年頃に定期船を就航させていたのは大阪商船だけであり、台湾線(週1回、門司または鹿児島経由)、基隆線(月2回、鹿児島・大島・沖縄経由)、大連線(1回/2週、朝鮮・大阪・横浜・門司経由)などの海外航路と、近海の紀州航路(毎日相互出発、大阪・伊勢湾各港経由)などがあった。この他、日本郵船は横浜打狗線や神戸小樽線を臨時に寄港させていた。明治期の第1期工事を推進する中心となった堀川沿いの肥料商は、汽船の入港先が四日市港から名古屋港へ移ることを期待していたが、実際に開港してみるとその期待は裏切られ、県内の運送業者や倉庫業者はいぜんとして四日市港を主に利用し続けていた。また、肥料商が始めた北海道産鯀メ粕の直送も同様であり、名古屋港の利用はすぐには広がらなかった<sup>15)</sup>

そこで、熱田築港(第1期事業)を推進した川筋商人は三井物産と協力し、同社を通して日本郵船に北海道航路と北清航路、大阪商船に対しては台湾・上海との定期航路の開設を要請した。また、名古屋商業会議所も定期船の入港開始のために働きかけた。その結果、1912年に日本郵船の北海道航路が月2回寄港することになり、3月に初の定期船が北海道産の鯀メ粕、

雑穀、アンモニアなどを積んで入港し、肥料米穀問屋組合による祝賀行事、『新愛知』や『名古屋』など新聞の記念号発行が行われた。さらに、同社の北清航路も同年5月から就航し、大豆粕取引の方法も本船渡しから岸壁での商品渡しに改められた。1913年には日本郵船名古屋荷扱所が名古屋出張所に昇格し、さらに1916年は名古屋支店に昇格している。こうした定期航路の開始と荷役方法の変更を経て、ようやく築港・開港による効果が十分に発揮されるようになり、明治中期からの肥料商業界の運動が実を結ぶことになった。とはいえ、肥料組合が自ら名古屋港内の水深を測ったところ、1千数百トンの貨物船が大豆や豆粕を約7割しか積載できないことが分かった。この時期の肥料は魚粕から豆粕への転換が進んだが、名古屋港では大豆・豆粕を大陸から直接入荷することが十分にできなかったために、名古屋では魚粕の取扱量の比重が高い状態が続いた<sup>16)</sup>。このように、いっそうの築港事業の必要性が明らかとなり、肥料商業界の築港事業推進の活動は続けられていくことになるのである。その後、名古屋港の輸出額が四日市港を初めて上回るのは1914年、外国航路船舶数は1916年であり、開港から10年近くを要した。同年の逆転は、四日市でベストが発生したためでもあったが、この頃からようやく名古屋港の優勢が定着していくことになるのである。

### 開港前後の物流

名古屋港開港を挟む時期の愛知県内の流通は以下のようなものであった<sup>17)</sup>。開港によって外国貿易だけでなく内国流通が大幅に増加し、物品販売業者の増加や会社組織への変更がみられ、また、名古屋開港と同じ頃に四日市港の米國航路が開始されたことも、それまで大阪、神戸や横浜の仲継商に頼っていた地元の商人が、

14) 愛知県名古屋港務所『名古屋築港の商工業に及ぼす影響』1918年 pp.8-10

15) 前掲『師定肥物問屋類聚』p.89

16) 中西聡「川筋肥料商と名古屋経済」『名古屋市中区誌』2010年

17) 前掲『愛知県史 資料編31』史料番号2

外国貿易の直接取引を増加させるきっかけとなった。貿易の主要商品は砂糖や綿布・綿糸・生糸・陶磁器などであり、これらはいずれも入荷と出荷の両方が行われていた。

陶磁器輸出は、名古屋開港の恩恵が最も大きかった商品のひとつである。名古屋で生産した商品を直接汽船に船積みできることが、振動に敏感な陶磁器の場合とくに都合が良かったといえる。開港初年度の名古屋港での陶磁器の船積額は約106万円で、年間を通じた四日市港の船積額約45万円を上回った。また、年間を通じた開港の初年度となった1908年度には、海外輸出総額171万円のうち105万円を陶磁器が占めていた。瀬戸の窯業関係者が多数出資した瀬戸電気鉄道が1906年に瀬戸～大曾根間で開業しており、さらに1911年には大曾根から堀川沿いまでの外濠線が開業し、瀬戸から名古屋へ素地を運び、名古屋で絵付け加工された完成品が堀川を経て名古屋港から輸出されるという運送ルートが完成した。また、最大手の輸出商である森村組は大量生産工場による素地の自家生産へと移行し、名古屋駅近郊の名古屋市則武に日本陶器を設立して、「画付工場」も同市榎木町から日本陶器工場内に移転したことで、臨海型の生産・流通の体制を整えることになった。

名古屋港の築港・開港による流通の変化がとくに大きく、のちに名古屋港の二大貨物といわれるようになるのが木材と石炭である。開港前の熱田港には木曾川経由の近隣の木材が入荷していたが、開港後は北海道材など遠隔地との交易が始まって入荷量が増加し、輸入も拡大して名古屋港の最も重要な貨物となっていった。こうした木材の集散地化は、中部地方の製紙業や名古屋の木工業の発展にもつながることになった。

開港によって原燃料の輸入・移入も増加した。その代表的な商品は石炭、そして肥料である。とくに石炭は、名古屋の開港後に流通が大きく変化した。開港直後の1908年には、武豊港が伊勢湾内に入る石炭のほぼ半分を取り扱っ

ていて、名古屋港は名古屋市内で消費する分の石炭が入荷されていたにすぎなかった。しかし、それからわずか5年後の1913年には名古屋港のシェアは6割に及び、その後も年々増加していった。その間に、鉄道院の貯炭所が武豊港から名古屋港に移転し、九州から名古屋に船舶で運ばれた石炭が、臨港線を経て名古屋駅から名古屋市内や尾張、伊勢地方の消費地に鉄道で分散するルートが成立した。ちょうどこの頃から県内および中部地方の産業発展が進んで石炭の消費量が拡大し、名古屋港の石炭入荷量は持続的に増加していくことになる。

海運が大きな役割を果たしていた当時の物流にとっては、運河の整備も重要であった。熱田築港への対案である武豊港開港案でも、知多商業会議所が1896年に知多半島横断運河工事を建議するなどしている。熱田築港工事が進むと、1905年に名古屋市会は東部の精進川を運河として利用できるように改修工事を行うことを決議した。1909年に付け替え工事が完了した後、1911年には名称も新堀川と改められ、旧精進川は1926年に埋め立てられて消滅した。

近代技術を用いた輸送という点では、蒸気機関が水陸それぞれで汽船・蒸気機関車による大量化・高速化をもたらしたことはいうまでもないが、さらにこの当時の最先端の技術を用いた物流として、機械式の冷蔵技術による保管や輸送が早くも始まっていた。東京に本社を置く名古屋冷蔵が冷蔵倉庫を設置したのは、1909年のことである<sup>18)</sup>。当時の冷蔵倉庫は、食料品はもちろん、絹糸の原料となる蚕の繭を作るのに必要な蚕種(=かいこ蛾の卵)の保存にも利用された。それまでの蚕種の保存は山奥の風穴に頼るしかなかったが、この冷蔵倉庫の利用によって、安定した温度で保存し養蚕の時期を選ぶことができるようになった。

18) 前掲『愛知県史 資料編31』史料番号103

## 4. 開港後の流通と流通業の発展

### 肥料商と名古屋港

農業の発展は、稲作などの増収のために肥料の消費を増やし、さらに、戦前日本の最大の輸出産業である製糸業も大量の肥料を必要とする産業であった。蚕を育てる養蚕業は蚕の餌となる大量の桑の葉を必要とした。明治後期から蚕の卵を冷蔵保存して年に2～3回育てるようになると、桑の葉はいっそう必要となり、そのために肥料の使用量が急激に増加したのである。こうした養蚕業を始めとする商品農業の発展は肥料の多用化をもたらし、そのため、県内でも肥料の取引量が明治後半から大正期にかけて急速に拡大した<sup>19)</sup>。大量化に対応して、肥料の種類も北海道産の鯨メ粕（魚肥）から大陸産の豆粕（大豆肥料）の輸入、さらに化学肥料を用いた配合肥料へと次第に変化し、輸送もより大量に行われるようになった。豆粕や化学肥料は品質が安定していたため、取引の方法も、鯨メ粕時代の現物商品の取引から見本品による委託取引へ大きく変化した<sup>20)</sup>。そのため、商品の現物が入荷する前に取引が成立する先物市場が発達し、かつては様々な商品を扱っていた川筋商人も米穀商・肥料商などにそれぞれ専門化するようになった。

肥料取引の変化をさらに促進させたのは、交通・運輸や電信電話などの情報手段の近代化である。価格などの定型的で簡単な情報は電信によって容易に伝えることができるため、電信で結ばれた地方の間で商品の価格は近づき、「一物一価」の市場圏が広がることになった。肥料の場合も、いわゆる相場（価格の情報）が遠隔地にも容易に伝わるようになり、地域間の価格差が縮小したため、薄利多売の方式を取るしかなくなったといえる。堀川の肥料商の間でも売り主と買い主の間の取引を仲介して口銭（仲介

手数料）を取る方式では十分な利益が出せなくなっていた。また、鉄道の発達によって販売の方法も大きく変化した。出張員による巡回販売が盛んとなり、客が店頭に来て購入することはなくなっていた。このように、地方の商人への見本売りや電信・電話による取引が普及したのは、輸入肥料の豆粕や、さらに化学肥料の品質が安定していたことが大きな理由だった。

一方で、とくに輸入品は定期市場や海外の情報で相場が変動することになり、こうした情報の入手や相場の読みが大きな意味を持つようになった。こうしたことから、取引方法が大きく変わった輸入品の豆粕と、従来通りの取引が保たれていた鯨メ粕とでそれぞれ専門の業者が生まれることになった。相場の変化による影響はいずれにしても大きく、肥料商業界は不安定化した。取引方法も先物取引が中心となり、数か月前に契約を済ませたうえで需要期に受け渡しをするだけとなったため、相場の変動による損失がたびたび発生し、経営破たんもみられるようになった。こうした大きな変化の中で、最大手の肥料商だった木曾兵（服部兵助）が、日露戦後恐慌期の1908年に破たんするという大きなできごとがあり、その一方で新興の師定商店が成長し、当主の高松定一（2代目）が服部に代わって名古屋肥料米穀問屋組合の頭取に就任し、名古屋港の整備などの活動を指導していくことになる。このように、名古屋港の発展に積極的に取り組んだ肥料商業界は、商品そのものが輸入品の大豆の比重が大きくなったことによって取引のあり方が大きく変わり、新旧商人の交代が進んでいくことになった。

### 木材輸入と堀川

近代化・産業化によって大きく変化した伝統的な商品のもうひとつの例が木材である。木材は、名古屋港の開港後に流通が大きく変わり、やがて石炭と並んで名古屋港の代表的な商品となっていった。もともと名古屋では古くから日本の代表的な木材の産地である木曾・飛騨・美

19) 市川大祐「萬三商店の肥料製造と販路開拓」『社会経済史学』79-1, 2013年

20) 前掲『師定肥物問屋類聚』p. 83

濃地方を背後に持っていたことから、尾州材と呼ばれたヒノキなど神社仏閣用の高級木材を中心として、木材伐出業から問屋・卸・小売りを兼ねた材木商を中心とする取引市場が発達していた。しかし、日露戦後期の名古屋木材業界は、公売法の導入や交通の発達によって苦境に立たされた<sup>21)</sup>。そうした中、1906年には尾州材の信用保持、販路拡大などを目的として名古屋材木商同業組合が結成され、木材流送や店員等の取締まり等に関する業者間の協調や木材規格の統一などを目指した<sup>22)</sup>。また、1916年には木材駅として堀川沿いに名古屋港線白鳥駅が開業し、輸送の近代化もみられた。

一方、日露戦争後の県内の産業発展によって鉄道用の枕木や産業用の需要が増加したことに加えて、名古屋港が開港して大量輸送が可能となり輸送費が安くなったことから、木材業は新たに北海道産の木材を利用することでいっそう発展し、そこからさらに製材業・製函業の発展、アジアへの輸送用の木函(箱)の輸出など、広範な関連産業が名古屋で展開した。大正期の三菱商事の調査によると1915年の木材輸出入総額は1907年と比べて2倍半に拡大し、名古屋材木市場の取引の遠方化・国際化が進んだ<sup>23)</sup>。また、同年の木箱の輸出は全国の約7割を占め、木材製材業は名古屋港整備の恩恵を大きく受けた。北海道材の取扱業者である三井物産、名古屋材(愛知郡八幡村)、愛知材(名古屋市中区)、新宮商行(朝鮮)、秋田材、北海材(名古屋市中区)など多数の北海道材専門業者が、名古屋近辺に店を構えていた。中部産木材を産出する時代から全国的木材流通の流入・加工時代を通じて、有数の木材業者としての地位を維持していたのが材總(鈴木家)であり、伝統的な高級木材と産業化に対応した枕木、箱木・製函業などにわたって取扱商品や事

業を多様化させていった。こうした木材業の発展は、名古屋港における貯木場の整備を要請することになり、以後の築港事業の中心のひとつとなっていくのである。

### 港湾施設の整備

1907年、名古屋港の開港に先立って大阪税関名古屋税関支署が堀川沿いの敷地(南区神戸町)に開設され、同時に外国船の入港を監督する築地監所が二号地棧橋近くに設置された。愛知県は、同支署のために庁舎・官舎等の建物とその敷地、さらに鉄管受台船・発動機船それぞれ一艘を税関に寄付している。これに先立って1903年に名古屋倉庫が私設保税倉庫の認可を受けた際、名古屋市中区の名古屋税務監督署内に置かれた大阪税関名古屋出張所は廃止された。一方、名古屋港の貿易量の拡大に伴って鉄道運輸との接続輸送も増加したことから、1913年には名古屋税関支署名古屋駅出張所が置かれている。その後、名古屋港に出入りする外国船の数が増加すると、それまで人員が派遣されていた築地監所が1918年に築地派出所として昇格し、職員が常駐して主要業務を棧橋方面で行った後、支署自体が1922年に築地に移転し、旧庁舎は熱田監所となった。

港湾の管理主体である愛知県は、1913年に内務部に港務課を設置し、同課長は土木課長の兼任とされた。さらに半年後には東築地の港務課員派出所が名古屋港務所に改められ、独立した出先機関が初めて港内に発足した。所長は土木課長の兼務だったが、庶務・海務・工務の三つの係が港務所内に置かれ、さらに1915年には副長が置かれて、県庁内にいる所長(=土木課長)を代行する業務も多くなっていった。

### 倉庫業と港運業

名古屋港での交易が発展して貨物の取扱いが増加すると、そうした貨物を保管しておく倉庫業が港や運河沿いに発達した。江戸時代の運河・倉庫の系譜をひく市街地倉庫が堀川沿いの

21) 以下、とくに断らない場合は松村隆「日露戦後の名古屋木材業」『大阪大学経済学』64-2, 2014年

22) 前掲『愛知県史 資料編31』史料番号128

23) 前掲『愛知県史 資料編31』史料番号129

納屋橋周辺などに建てられたのに対して、地域外との間で汽船による大量輸送が行われる商品を保管する必要から、開港以降に港湾倉庫が発展した。

開港以後の名古屋の港湾倉庫の場合、いずれも市街地倉庫から出発した名古屋・東海という2大倉庫会社が大きな地位を占めた。開港から数年は本格的な倉庫はなかったが、先に名古屋港に進出したのは名古屋倉庫で、1911年に名古屋駅拡張のため敷地の一部を鉄道院に収用されたことをきっかけに、名古屋港の埋め立て地で県有地約5,000坪を借りて移転し、これが名古屋港では初めての民間の営業倉庫の進出となった。これによって、同社は名古屋駅・堀川・名古屋港の水陸交通の要所である3ヶ所にわたって倉庫を保有することになった。このとき建設された半煉瓦土蔵造りの倉庫は、構内に敷かれた軌道によって棧橋・上屋・名古屋港駅などと接続し、水陸の連携を図った。同社が取り扱っていた主な商品は、米その他穀物、鯨粕や大豆粕などの肥料、小麦粉、綿、綿糸などであった。一方、納屋橋に拠点を持つ東海倉庫は、堀川を経由して名古屋・四日市港で輸出入される商品の取り扱いによって業績を伸ばしたが、名古屋港に進出するのはかなり遅れて1919年のことであった。東海倉庫の名古屋港進出が遅れたのは、堀川を経由して四日市・名古屋両港の船との間で行われる、はしけ輸送が盛んだったことを示している。こうした港湾倉庫の整備の遅れは、堀川の物流によって大きく支えられていた初期の名古屋港の特色を反映していた。

港運業は名古屋港の整備が進むにつれて発展していくが、その際に関西からの業者の進出によって大きな影響を受けた。名古屋港の開港以前の、四日市港を経由していた時代の内国海運のうち、横浜行については廻送組、横浜からの着荷は八幡屋回漕店が取扱い、また、神戸行は四日市に本社を置く便宜回漕店と山中伝四郎、神戸からの着荷は日進組（のち上組）が取扱っ

ていた<sup>24)</sup> このうち、廻送組は後年に日本郵船に買収される。また、大阪商船は1900年に共立汽船会社を買収して熱田と大阪との間に定期航路を開設した際、これに合わせて専属仲次業者の合併によって名古屋商船組を設立させ、伊勢湾に進出した。その後、大阪商船は1907年に名古屋商船組に代理店業務を委託し、さらに1909年に熱田支店を閉鎖した。名古屋商船組は1917年に四日市の黒川回漕店と合併して愛三商船となり、倉庫業・はしけ運送業とともに引き続き大阪商船の代理店業務を行い、船内・沿岸荷役については同年に設立した愛三組に下請けした。倉庫業の中で最も早く名古屋港に進出していた名古屋倉庫は、運輸事業の拡張のために1918年に便宜回漕店を買収したうえで社内に便宜運漕部を置いた。このように、港湾の物流関係業務は兼営や専属的な下請けが広く行われていたが、その一方で、山本組のように便宜、高橋廻漕、東陽倉庫など数社にまたがって荷役業務を引き受ける会社もあった。この山本組も含めて、1913年には名港協同組、大西組（同名の業者がふたつ存在した）など荷役業者が多く設立されている。

筏に組んで堀川等を運搬する木材については専業の業者があり、荷役業者としては古くは1904年設立の千年運搬があったが、名港貯木場の完成に合わせて1915年に名港貯木組および港組が設立され、前者が貯木場内の荷役、後者が堀川等での荷捌きと材木商への運搬をそれぞれ担当した。名古屋港の開港後、名古屋の木材市場は、中部地方の集散地としてよりも北海道など遠隔地からの木材が大量に集まる全国的流通の拠点となり、堀川は筏の往来と木材の仮置きが増加した。そのため、堀川の混雑による限界は、名古屋港の整備と並んで名古屋の物流にとって大きな課題となっていく。

24) 名古屋陶磁器会館『名古屋陶業の100年』1987年 p. 87, 114



## 第2期築港事業

ももとは遠浅で近代大型船用には不向きな熱田を、大都市に隣接する近代港に生まれ変わらせた大規模な築港工事の効果は、出入する船舶の数と総トン数の増加、入港する船舶の大型化、汽船の定期航路の拡大、貿易、とくに海外への輸出の増加などがあげられる<sup>25)</sup>。こうして、名古屋港はライバルである四日市港を追い越しただけでなく、門司港に並ぶ国内四番目の貨物港に成長したが、大阪・神戸・横浜の三大港とは大きな格差があった。また、汽船の大型化が築港工事の間にも進んだことで、よりいっそうの施設の充実が必要となっていた。中国・朝鮮などのアジアとの間や国内航路には十分だったが、欧米など遠洋航海では5,000~6,000トンの汽船が使われるようになっており、3,000トン級を想定した第1期工事はもはや時代遅れになっていたのである。したがって、大型船は外港の区域に碇泊してはしけ船を用いて荷役する必要があり、強風による危険性があった。

築港運動を推進していた肥料商組合に対して、1911年に名古屋商業会議所は諮問を行い、これに対して組合は8項目にわたる回答を示し、引き続き築港事業の推進に取り組んだ<sup>26)</sup>。名古屋商業会議所は、1912年に知事にあてて「名古屋港の設備に関する意見開陳」を提出している<sup>27)</sup>。意見書でまず第1に掲げられていたのは、港内の行政を一元化することについての要望だったが、そのほかに開港後の名古屋港で起きたさまざまな問題が挙げられている。まず、入港した船が停泊する船溜りが不十分だったため、港外で待機せざるを得ない船舶があり、不便かつ危険な状態となっていた。また、貨物の中で最も多かった木材のための施設も足りなかったために、堀川の両岸に木材が浮かべられていることが問題となり、その取り締まり

や貯木場の新設も課題であった。その他、係船ブイ（浮標）が暴風で移動して利用できなくなることや、点灯標識が無いために夜間の船の出入りが不可能なことなど、船の運航に必要な設備の整備も必要とされた。また、水深の確保が不十分だったり、曳航用の専用の小蒸気船がなかったりしたために故障や事故が発生しており、その他にも、西突堤の航路の幅が不十分で出入船舶の同時進行が危険な状態であること、大型船に適当な水先案内人が確保されていないこと、港内の運河の水深が不十分で干潮時にはしけ船の通行に障害があること、はしけ船用の船溜りの位置が不適切で迂回しなければならないことなどが問題となった。そのため、掃海の徹底や、専用小蒸気船、水先案内人の確保などが指摘されたほか、信号・通信機器の整備、自動電話の設置など運航の安全性や利便性を改善するための通信の改善や、高波などの被害を防ぐために護岸や道路をかさ上げすることも必要とされた。また、夜間の電車の運行時間を延長することや、娯楽場・遊園地など港内の労働者や付近の住民のための施設を整備することも課題として挙げられている。

名古屋商業会議所のこうした要望に先立って、開港直後の1910年には、早くも5,000トン級船舶の入港に向けた拡張を目指す第2期築港工事が着手されていたが、これらの要望のほとんどは第2期工事には含まれていないもので、運用の実態をふまえたものといえる。そして、意見書は最後に第2期工事を前倒して実施することも求めている。こうした開港直後の問題は、開港後に名古屋港がおおいに利用されていることを反映したのもであり、急速に進む近代化や工業化の動きに取り残されまいとする経済界の姿勢が反映されていた。名古屋商業会議所は、1912年12月にも「築港設備に関する建議」を知事あてに提出し、①港内行政、②護岸増築、③築港調査の3点をより具体的に要望している。港内行政の改善というのは要するに港内の安全運航に不備がある点を指摘したも

25) 前掲『商工業に及ぼす影響』pp. 2-7

26) 前掲『師定肥物問屋類聚』pp. 187-188

27) 『名古屋商工会議所50年史』1941年 pp. 199-203

ので、とくに航海上の知識のある棧橋職員と取締権限を持つ警察官との連携・協力によって、大型汽船と小型船・はしけ船などの衝突を避けてスムーズに航行する体制を求めたものである。また、同年10月には暴風雨によって被害が出たため、護岸と築地の道路のかさ上げをすることで、臨海部の開発を停滞させることがないように要望している。最後に3点目に掲げられた築港調査は、港の関係者、財政担当者、学識者等を集めた研究機関を設けて調査し、世論に訴えるように提案している。

第2期工事が行われている間にも名古屋港の利用は広がっていくが、そうした中で整備の必要性がますます指摘されるようになっていたのが、通信環境の整備である。1915年には、名古屋商工会議所から名古屋郵便局長あてに「名古屋港に於ける通信機関に関する意見開陳」が送られ、①郵便集配、②はしけ船配達、③電信配達について改善を要求した。当時の名古屋港にあった名古屋築地郵便局は集配業務や電信の配達を行っておらず、午後3時半を過ぎて投函した郵便物は翌日の集配となるため、急ぎの郵便物は熱田郵便局に投函しに行かざるを得ないなどの不便があり、名古屋港を市内集配区域に編入するとともに集配回数を増やすことを要望している。また、はしけ船による船舶への配達回数を増やすことや築地郵便局と熱田郵便局間の電話の設置などを当面改善するとともに、将来は築地郵便局の集配取扱い開始や名古屋郵便局が郵便物を直接授受することなどを要望した。

その後、第2期工事は暴風雨の被害や建築費の増加によって工期が何度か延長し、1920年度によく完成した。その間に名古屋を中心とする県内産業の発展により、名古屋港の入船・入出荷量が飛躍的に増大したため、引き続き1万トン級船舶入港のための第3期工事へと展開していくことになる。

## 物流の近代化の影響

一般に、明治期の流通は、近世以来の流通機構が根強く残存したといわれていて、幕末から明治維新前後に特権的商人の没落などはみられたが、米や肥料など新商人が活躍した分野でも運送や決済などは旧来の流通機構を利用しており、問屋が流通の主導権を握り続けていた<sup>28)</sup>。その最大の理由は、各地の産地から都市などの消費地に商品を送るには海運に依るしかなく、大型船を利用するにはまとまった量の商品を買い集める資金力が不可欠だったからである。より小口の運送が可能な鉄道の普及は、そうした伝統的流通機構の衰退が始まるきっかけになり、海運では500石程度であった売買単位が数十石程度にまで減少し、必要な資本が大幅に減少した。その結果、産地問屋・消費地問屋が没落するとともに、商品を買付ける消費地側取引の主導権が移ることになった。愛知県での鉄道輸送への対応の一例をあげると、重要輸出品とされていた陶磁器は貨車の特別配車を受けるなど優遇されていたが、それでも貨車を借り切るだけの荷物が無いために発送が遅れることがあり、輸出を行っていた田代商店、滝藤商店、東京丸壽商店などと運送店が共同で出資して、陶器輸送を専門に行う丸史運送会社を東京で設立し、名古屋には支店を置いた<sup>29)</sup>。

この時期、東海道線に加えて中央西線が開通し、さらに熱田港の整備や四日市港の定期航路開設などの運送面での整備が、海運と鉄道による輸送の増加や販路の拡大につながった<sup>30)</sup>。こうした交通・流通の近代化と日清・日露戦争後の産業発展が相まって、続く第一次世界大戦期の本格的な工業圏・経済圏の成立を準備することになる。したがって、この時期には名古屋、武豊・半田・亀崎、豊橋・岡崎などの海運と鉄道が接続する地域の経済発展が目立つようにな

28) 以下、石井寛治「外圧への権力的・商人的対応」同編『近代日本流通史』2005年

29) 前掲『名古屋陶業の100年』p.87

30) 前掲『愛知県史 資料編31』史料番号102

り、とくに名古屋では貿易に従事する商人や倉庫業が増加するなど、県内や中部地方の産業発展の核として中心的な地位を占めるようになっていく。財閥などの中央資本の場合も、例えば三井物産は1899年に名古屋出張店を支店に昇格させた。この時の三井物産の取扱商品は綿花・綿糸、器(機)械、肥料等であり、軽工業・農業に関係する取引を中心としていたといえる。また、アメリカに販売会社を置いて日本から陶磁器を輸出していた森村組は、それまで東京や京都など各地に分散していた絵付けの工程を、1896年から1898年にかけて名古屋市内に「画付工場」として集約した。こうしたことから、名古屋は国内で随一の陶磁器輸出産地へと成長していくことになる。

倉庫業は産業・流通の発展によって近代産業として成立する業種のひとつである。江戸時代から明治半ばまでは独立した倉庫会社が営業を成立させる余地は乏しく、大商人は自前の倉庫を持ち、倉庫の数や大きさが商売の大きさを示すような時代が続いた。専門の倉庫業が発達するようになるのは、日清・日露戦争後に近代産業・在来産業にわたる産業化が本格化して、大量の原材料・商品が海外を含む遠隔地で取引・使用されるようになってからのことである。近代日本の都市では、渋沢栄一が東京の深川に設立した渋沢倉庫のように、江戸時代の運河沿いの蔵屋敷などの跡地に設立された倉庫会社が多く、さらに鉄道の発達によって鉄道駅付近に立地が広がった。こうした市街地倉庫は商品保管に加えて為替業務などの金融機能を併せ持つもので、1883年に奥田正香らによって名古屋倉庫が創設されて名古屋駅付近で営業していた。その後、日露戦後期の産業発展によって倉庫業の必要性が高まると、1906年に滝系(瀧定・瀧兵)の資本家が中心となって東海倉庫が新たに設立され、旧藩倉地域を近代的倉庫地域として再生させている。納屋橋のそばの旧尾張藩の藩倉の跡地に専用のT字型の水路を堀川から引き込んで利用し、とくに名古屋開港後に堀川

のはしけ輸送が増加して倉庫業務も盛んとなり、名古屋倉庫も堀川沿いの水主町に倉庫を建設した。この名古屋・東海の両社は二大倉庫会社として長く競争を続けたが、1926年には合併して東陽倉庫となる。こうして、明治末から大正期に水主町など堀川沿いと名古屋港築地というふたつの倉庫地帯が形成され、後に中川運河が建設されると貨物駅と接続する笹島がこれに加わって、三大倉庫群を形成することになる。

### 輸出陶磁器の生産と流通

大正期に貿易の量が増加すると、名古屋港の開港後も鉄道経由の神戸からの輸出が多かった陶磁器も、ほとんどが名古屋港から輸出されるようになり、以後の名古屋港の発展に大きく貢献した<sup>31)</sup>。まず、榑木町付近の絵付け産業地帯から馬車で堀川まで運び、そこからはしけで堀川を下るが、名古屋港にはまだ埠頭がひとつしかなく、名古屋港の沖合で外国航路の汽船に直接積み込むというのが、当時の陶磁器輸出の物流だった。名古屋港の接岸荷役の設備以上に問題となったのが、堀川の水深不足やはしけ溜りの不備であり、それまで肥料商を中心としていた築港事業や運河改修の問題に陶磁器輸出商が強く関心をもつようになった。名古屋港の主な汽船会社は大阪商船、日本郵船、川崎汽船などがあり、それぞれが特定の実業仲立業者(後に乙仲おつなかと呼ばれるようになる)を持ち、両者が一体となって激しい集荷競争をしていた。陶磁器輸出に占めるはしけ賃の比重は高かったから、荷主もはしけ業者の競争を利用して少しでも運賃を下げようとした。そうした中で、陶磁器輸出業者は名古屋港はしけ組合と交渉して1927年からトン当たり10銭のリベートを受け取ることになった。陶磁器工場の集まる榑木町には、専門の馬車運送業者がいて、茶碗の入った大箱を馬車一台に40個以上積んで納屋橋付近

31) 前掲『名古屋陶業の100年』p.114

のはしけ会社まで輸送していた。こうした輸出陶磁器の馬車輸送は昭和戦前期まで続いた。

早くから名古屋の代表的産業となった輸出向け陶磁器業の発展は、森村組をはじめとする陶磁器輸出商の名古屋への集中と、名古屋絵付け産業の成立によるものだった。当初、製造は名古屋に集中しても、名古屋港では主な輸出先である米国航路に適した大型汽船の入港が難しかったため、輸出は鉄道を経由して神戸または横浜から出荷されていた。しかし、まず四日市港での米国定期航路が設けられ、さらに名古屋築港工事が進んで入港可能な汽船のトン数が拡大したことで、次第に堀川を経由して四日市港または名古屋港からの出荷へと変化していった。名古屋で絵付け産業が集積したのが、現在の名古屋市東区の中の榑木町・主税町付近である。この一帯は江戸時代の武家地跡であり、明治になってから織物、マッチなどの工場が武家屋敷の跡地を利用して作られていたが、商人を中心としていた当時の陶磁器業者は輸送や取引に便利な名古屋中心部に拠点を置いていた。しかし、すでにみたように絵付け職人が多く集まって名古屋で輸出陶磁器の加工を行うようになると、工場用地として武家屋敷跡が利用されるようになり、絵付け工場を核として貿易業者、素地製造業者など大小さまざまな陶磁器業者が名古屋北東部に集まるようになった。その後、これらの地域で住宅地化が始まると、次第に絵付け工場はより郊外へと移転していった。

### 綿商人と材木商の発展

日露戦後の全国的な経済発展の中で、県内外に出張所や支店を設置して名古屋の店舗を本店化する企業がみられるようになり、産地や消費地との取引による広域的流通を内部化したり、会社組織へ転換したりする動きがみられるようになった。織物問屋では、老舗の瀧定がいち早く1888年に京都支店を設けていたが、1906年には瀧定合名会社を設立するとともに大阪支店を開設し、さらに1908年には大阪支店に貿易

部を設けて東アジア各地への輸出を開始した。同じ年に瀧兵も国産織物の買継部を設置して事業の拡大を図っている。また、この頃から尾西の毛織物産業が発展し始め、後に広巾（四巾）力織機の導入によって輸出産業化した<sup>32)</sup>が、こうした毛織物を取り扱った代表的な商社が瀧定である<sup>32)</sup>各地の地方問屋を特約店とすることで、尾西産のセル（和服用の毛織の布地）を東京・大阪、九州・北海道など全国的に販売していた。また、1924年に名古屋本店にモスリン部が設立され、販売員が中部地方の各地に出張して友仙や着尺を広く販売した。これら毛織物が瀧定の売り上げの中心となったが、毛織物だけでなく、大正期から昭和にかけて流行した絹織物の大衆品である北関東産の銘仙のほか、大島や西陣など伝統的絹織物などを松坂屋や岡田屋などの小売商に販売した。これらの商品は、夏冬に行われる年2回の得意先大売り出しが売り上げの中心であった。また、同社の京都支店は染工場と協力してインジゴ染料、ナフトール染料など最先端の化学染料を使用した浴衣向けなどの木綿地を製造・販売した。これらのデザイン性の高い綿布商品は、秋冬の新柄発表会で全国の60～70に及ぶ特約店を通じて販売され、市場でも高い評価を得て大きな売り上げを獲得した。その結果、1925年には京都支店は絹布部を廃止して綿布専業となった。

一方、1894年に創業した新興の服部兼三郎商店は、日露戦後恐慌の打撃を乗り越えて1912年に株式会社を設立して服部商店（現・興和グループ）とした。同社は名古屋有数の綿布商としてカネカの商号で全国的に知られるとともに、1914年に中区に綿布工場を建設した後、さらに1918年には南区の新工場で紡績生産を始めるなど製造業に進出し、紡織メーカーおよび輸出商として成長していった。

次に、名古屋開港後、とくに府県連合共進会の後から大正期にかけて、木材流通の増加をも

32) 瀧定(株)『瀧定130年史』1996年 p.57

たらしめたのが、北洋材と呼ばれた北海道や樺太産の木材である。北海道に出張所などの拠点を設けて仕入れを行う専門の業者なども登場した。堀川・新堀川(精進川)の筏による木材運搬は、二日がかりで潮の干潮を利用して運河をさかのぼり、木曾川や県外から名古屋港に運ばれてきた木材を市内の木工場まで運搬していたほか、小口の取引は人力の大八車で運ばれていた<sup>33)</sup>しかし、木材市場が発達していくと、名古屋市内の建築や木材加工業用だけでなく、中部・東海地方各県への建材の中継流通の比重が次第に高まっていった。そのため、納屋橋や主水町など堀川上流の市街地沿いに店を構えていた材木会社は、出張所を設けたり本店を移したりするなど、次第に築地(臨港の埋め立て地域)に拠点を移動していった。また、木工業者も臨港地域の堀川沿いに工場を構えることが多くなり、堀川下流の正木町などに材木問屋・貯木場、木材加工業などが集積していった。さらに、茶箱製造などに使われる樺太材が輸入され、その多くを三井物産が取り扱った。また、商社や問屋が仕入れた木材を製造業者等の需要者に仲介する仲買業者は価格や品質などの情報を提供するなどのサービスを行った。とくに1920年代に入ってから名古屋港の木材流通量は飛躍的に増加し、貯木場不足が深刻となった。1925年に禍福貯木場が建設されたものの、それでも賄いきれずに堀川など運河の係留場に大量の木材が仮置きされていた。これらは運河の交通の妨げとなっただけでなく、水害時に大変危険だったので木材業界は貯木場の増設の陳情をたびたび行った結果、名古屋港で八号地貯木場が建設され、1927年に完成した。このように木材の中継市場から始まった流通業者や製造業者の集積は、製材業の発展だけでなく、時計や車輛、さらにそこから展開した飛行機や自動車などの製造業の発展につながっていった。

## 5. おわりに

1908年に東京・京都・大阪の「3都」に続いて名古屋市で区制が導入され、1922年の「6大都市行政監督に関する法律」により、名古屋市および東京市・京都市・大阪市・横浜市・神戸市が6大都市と定められた。これら6大都市は人口が大きいだけでなく、いずれも府県庁の所在地という政治行政上の拠点でもあったが、教育や軍事、港湾などの施設の違いもみられた(表3)。1940年によく実現することになる貿易港の指定を除けばほとんどの拠点施設がみられた東京は別格であり、これに京都と大阪を加えた旧3都は、1898年まで特別市制制度が敷かれて自治を制約されていたが、1889年の市制発足時点では人口も拠点施設も格上の大都市だった。一方、名古屋は市制施行時に第二階層の3都市の中で最も人口が多かったのにも係わらず、1890年代以降に神戸・横浜に逆転されて、日清・日露戦後に産業の発展や流通整備などによってようやく巻き返していき、1910年前後に、そうした成果が一挙に現れた。とくに、行政・政治・軍事・教育などの拠点施設がほぼすべて揃ったことは、中京地方の中核都市としての名古屋の地位が確立したことを意味する。いわば中京地方のミニ東京といえるが、貿易港を持つという点では東京を上回る総合性を持っていたともいえる。もっとも、1907年に開港した直後の名古屋港は、施設も不十分で貿易量では四日市港とも大きな差をつけられていたから、地域経済の中核性の実態が備わるのは大正期、とくに大戦ブームによる産業・流通の発展を経てからのことである。しかし、20世紀初頭の名古屋港を中心とする流通基盤整備への取り組みは、当初の意図を超えて、戦後から現代に続く中京経済圏の重工業化を含む長期的発展の基礎となったのである。

33) 前掲『寝牛のひとり言』pp.31-32

表3 6大都市の比較（実施・成立等の西暦）

	人口（千人）		水道事業	電気事業	軍事拠点	開港年	高等教育 （大正期まで）	市域拡張
	1890年	1918年						
名古屋	170	436	1914	1897	師団	1907	八高（1908）	1896, 1898, 1907 1909, 1921
東京	1,155	2,347	1911	1902	師団	1941	帝大, 一高（1886） その他高校	1920, 1932
大阪	473	1,641	1895	1903	師団	1868	その他高校	1897, 1925
京都	289	670	1912	1895	師団	-	帝大, 三高（1886）	1902, 1918
横浜	127	447	1887	1904		1859		1901, 1911
神戸	136	592	1905	1910		1867		1896, 1897, 1920

出典：金澤史男「課題と方法」（大石嘉一郎・金澤史男編著『近代日本都市史研究』日本経済評論社，2003年）より作成