

都市港湾における埠頭の建設と利用の歴史的推移に関する考察

-名古屋港を事例として-

A Consideration on the Historical Change of Construction and Use of Wharves in Urban Port :
the Case of the Port of Nagoya

中部大学 林 上

1. 港湾埠頭の建設・利用の歴史的考察の意義

埠頭は港湾を構成する重要な場所であり、主として貨物の積み降ろしを目的に設けられる。しかし、それは港湾建設当初の目的であり、その後の時代変化にともない埠頭の利用状況は変わっていく。埠頭のあり方は、港湾の背後圏(ヒンターランド)と前方圏(フォアランド)の状況変化に依存するからである(林、2018)。背後圏で輸出向けや移出向けの貨物が増えれば、埠頭の利用頻度は高まり、スペースは不足気味になる。前方圏すなわち貿易相手国や国内の他地域からの貨物が増える場合も同じで、やはり埠頭の混雑度は増す。またこれとは別に、工業化とともに臨海部で工業生産が行われたり、資源・エネルギーの供給拠点が必要になったりすると、貨物の積み降ろし以外の目的で埠頭が建設される場合がある。

このようにひとくちに港湾の埠頭といっても、それがどの国のいつの時代のことであるかによって状況は多様である。このため本研究では対象を絞り、工業化をてこに近代国家として産業の発展をめざした日本における港湾の埠頭を考察対象とする。近代初期の富国強兵から軍国主義の体制へのめり込んで挫折し、敗戦後は一転して加工貿易体制下で経済発展に邁進した日本の港湾において、埠頭がどのように建設され、利用されてきたかを考察する。取り上げるのは、主として貨物の積み降ろしを目的に建設された埠頭である。主としてとわざわざ断るのは、貨物の積み降ろしを目的に建設された埠頭の中には輸出入や移出入の前後に必要なとされる業務や加工・保管・検査・点検などのためのスペースをもつ場合が少なくないからである。つまり埠頭は、単一機能ではなく複数の機能を果たしていると考えた方が実際に近い。こうした傾向は時代が進んで現代に近づき、産業も拡大して埠頭の規模が大きくなるにつれて強まった。現在、われわれが目にする埠頭はあくまで現代という時代において機能している埠頭である。長さや長短の違いはあるが各埠頭には固有の歴史があり、当

初の役割とは異なる機能を現在は果たしている埠頭もめずらしくない。それらの歴史を振り返ることにより、港湾がいかなる時代状況において、どのような機能を備えた埠頭を必要としたか、また埠頭の機能がその後どのように移り変わったかを明らかにすることができる。港湾における埠頭の建設と利用変化は、その国の貿易構造や都市臨海部の土地利用の推移を映し出している(北見、1993)。港湾における埠頭を歴史的に考察する意義はまさにこの点にある。

2. 埠頭の歴史的考察と埠頭空間の特異性

(1) 港湾における埠頭の歴史的研究

港湾に関する学問的研究は、海洋学、土木学などの理系学問から経済学、社会学、地理学など文系の学問に至るまで、幅広く行われている(野沢、1978; 小林、1999)。しかし港湾における埠頭の歴史的研究は、ほとんど行われていない。よく見かけるのは、港湾の発展過程を年表に沿いながら記述した港湾史・港湾誌などである。これらは歴史的事実を記した資料としては評価できるが、学問研究の範疇には入れにくい。しかし埠頭の建設や利用の歴史的推移を知る上で貴重であり、本研究でも資料として活用する。

現代の日本では五大港湾という言い方があるが、それは東京湾の東京港、横浜港、伊勢湾の名古屋港、それに大阪湾の大阪港、神戸港のことである。これらの港湾は近代から現在に至るまで、日本経済を貿易面から支えてきた。これら以外にも重要な役割を担ってきた港湾は各地にある。五大港湾を含め主要な港湾であれば、独自に港湾の歴史的記録を残してきたと考えてよい。記録は多岐にわたっており、必ずしも埠頭だけに焦点を当てたものではない。しかしこうした記録を資料に社会経済の変化や国際貿易の推移にまで考察を広げることにより、埠頭が果たしてきた歴史的意義を明らかにすることができる。

(2) 都市空間の一部としての港湾埠頭の特性

筆者の専門である都市経済地理学の分野では、都市空間の発展過程を経済活動の立地変化とからめて明らかにする研究が行われてきた。しかし研究の中に港湾が含まれることはまれで、まして歴史的視点から埠頭の建設や利用が取り上げられることはほとんどなかった。これは、都市や地域の経済を成り立たせているのは企業やその集まりとしての産業にほかならないという暗黙の了解があるためである。四方を海に囲まれた海洋国家であり、貿易依存の割合が大きな日本では港湾は経済活動に不可欠な存在であるにもかかわらず、注目されることは少なかった(林, 2000)。

都市空間を経済地理学の観点から研究する場合、作業仮説として、都心からの距離やインナーシティ、郊外などの位置的条件に意味があると考えられる。そのような場合でも、港湾の位置づけは曖昧であった。その一因は埠頭の空間的あるいは地理的な特性にあり、埠頭空間を都市内の他の空間と同じように考えてよいか、若干の戸惑いがある。埠頭の中には半島性や離島性の性格をもつものもあり、通常交通アクセス概念ではとらえきれない。都心からの距離だけでなく外洋からのアクセス性も考慮すべきではないか。アクセス面で両義的な埠頭空間は、通常立地論的概念にはなじまない側面がある。

3. 研究対象の名古屋港と近代における埠頭建設

(1) 研究対象の名古屋港建設の背景と経緯

本研究で取り上げるのは、近代中期に建設された名古屋港の埠頭である。横浜港や神戸港のように国家的見地から開港された港とは異なり、名古屋港は地元・愛知県の政財界が丸となって建設に取り組んだ港湾である。伊勢湾最奥部に位置しており、木曾三川からの大量の土砂排出が港湾建設を阻んできた。遠浅という不利な地形条件を乗り越えて開港にこぎつけたあとも、浚渫を継続して航路やバースの深度を確保する必要があった。しかし浚渫によって生まれた土砂は埠頭建設には有利に作用したため、埠頭をつぎつぎに誕生させることができた。この点は、深水に恵まれた他の主要港とは異なる。

名古屋港が開港する以前、名古屋とその近隣地域では四日市港もしくは武豊港を利用して貨物の積み降ろしを行っていた。両港は 1899(明治 32)年に開港場に指定されるほど他港との間で海運による結びつきがあった。四日市港で小型船舶に積み替えられた貨物は熱田湊まで運ばれ、さらに堀川を上って名古屋の中心部

にまで送られた。武豊港の場合は、1866(明治 19)年に開通した武豊線で武豊から名古屋まで運ばれた。他港依存の中継的な貨物輸送から自港による直接的輸送への転換を図るため、愛知県は明治政府に対して港湾建設を認めさせる運動を起こした。政府要人の来名を機に港湾建設候補地を案内したが、伊勢湾最奥部は遠浅地形で港湾建設に不向きという理由で、許可は得られなかった(名古屋港史編集委員会編, 1990 a)。しかし再三再四にわたる港湾建設許可要請の願いが実り、1896(明治 29)年から「熱田港改修工事」という名目で築港事業が始められた。

(2) 名古屋港の建設を阻む地勢条件

名古屋港建設時の最大の課題は、近隣の諸河川が排出する大量の土砂からいかに逃れるかであった。木曾三川はもとより、港湾により近い庄内川や天白川から吐き出される土砂が港内に入らないように工夫をする必要があった。排出土砂は、伊勢湾内を時計回りに旋回する海流によって東側へ運ばれる(名古屋港史編集委員会編, 1990 a)。近世、東の浜は砂丘の名所として知られるほどで、もともと港湾建設に適さなかった。このため庄内川河口から伊勢湾に向けて南北方向に防波堤が設けられた。これは、西側の荒波から港を護るというよりも、むしろ押し寄せる土砂を港内に入れさせないためであった。同じように東側から流入する天白川の土砂を遮断するために、河口部に東西方向と北東-南西方向に向けて防波堤が設けられた。この結果、伊勢湾沖から名古屋港に向かう船は、鳥の嘴のようなわずかな隙間を通過して入港した。開港時の名古屋港は、四方を囲まれたプールのような形状をしていた。

埠頭の建設は近世干拓地の地先を埋め立てるかたちで進められた。熱田前新田と呼ばれた干拓地の中を堀川、中川、荒子川が流れており、その河口部を埋め立てたのが 1902(明治 35)年から 1910(明治 43)年にかけて完成した 1~5 号地である。図 1 は、名古屋港の拡張過程と埠頭配置を示したものである。これは 1989(平成元)年の状況であるが、図中の①~③と 5 号地が、ここでいう 1~5 号地に相当する。これらの埠頭は、後述するように、その後若干変更が加えられながら現在に至るが、名古屋港発祥の地(埠頭)としてシンボリック存在である。

(3) 続く埠頭の建設と鉄道貨物の積降用埠頭

名古屋港では 1907(明治 40)年の開港後まもなく第 2 期工事が始められ、5 号地と向かい合うようなかたちで

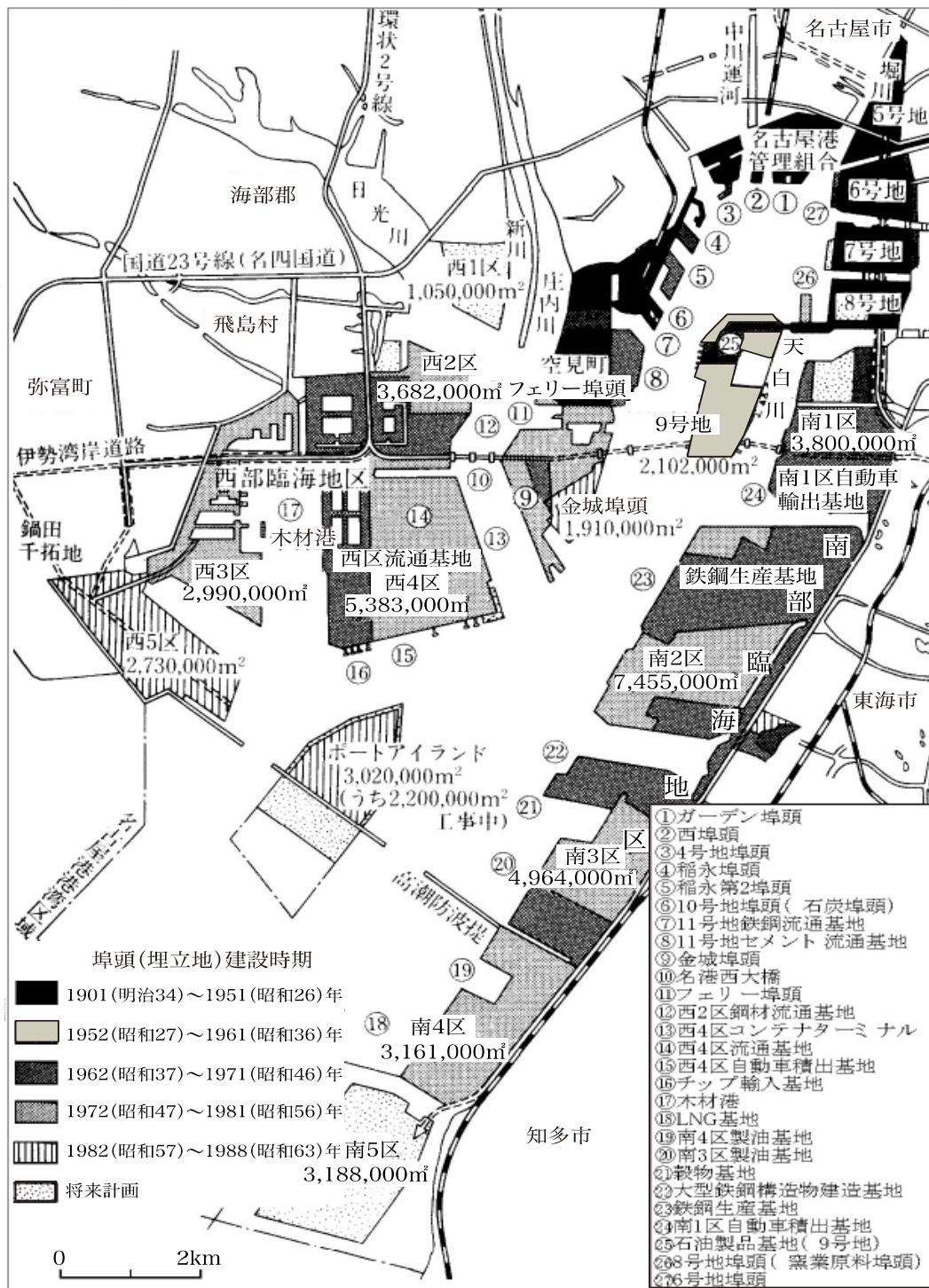


図1 名古屋港の拡張過程と埠頭配置

出典:名古屋港管理組合編, 1989 をもとに作成。

6号地が埋め立てで誕生した。5号地の北側と、6号地の東側にはそれぞれ貯木場が設けられた。これらの貯木場は、大正時代から盛んになる海外からの木材輸入に対処するためである。名古屋港の開港以前は、熱田の白鳥貯木場が近世以来、中心的役割を果たしてきた。しかし開港とともに貯木場は南へ南へと移動し、こ

の頃は名古屋港で輸入材を受け入れていた。1920(大正9)年に第2期工事が終了したのもつかの間、すぐに第3期工事が始められた。工期は1927(昭和2)年までで、この間に7号地、8号地、9号地が誕生した。7号地は6号地の南側、8号地はさらにその南側に設けられた。8号地に貯木場が設けられたのは、既設の貯木場

だけでは木材の保管が十分でなかったからである。愛知県自らが公営の貯木場を設けるほど名古屋の木材需要は多かった(名古屋港管理組合編、1985)。

9号地はそれまでの埠頭とは異なり、陸地から離れた海上に設けられた。第1期の築港工事で設けられた東防波堤を軸に、その南側を埋め立てて埠頭とした。東防波堤は中央付近に開口部があるため、その西側に生まれた9号地は離島のような状態であった。こうした位置づけには意味があり、1923(大正12)年の関東大震災で横浜港が石油流出によって大きな被害を被ったため、それを教訓に島状の埠頭が建設されたのである。横浜同様、名古屋港でも石油を取り扱っていたため、万が一のことを考え離れた位置の第9号地は危険物の取扱埠頭とされた(林、2013)。

こうして港内で埠頭が増加していく一方で、港から離れた場所にも埠頭が設けられた。その埠頭は名古屋駅の南側に、運河によって名古屋港と東海道本線を連絡するために生まれた。近世以降、伊勢湾と名古屋中心部の間を結ぶ役割を果たしてきた堀川に代わり、新たな水上交通で港湾と鉄道駅を連絡する構想が生まれた(西別府、2011)。これが1930(昭和5)年に完成した中川運河である。この運河は、自然河川の笈瀬川・中川を改修して水路を直線化し、水上交通で名古屋港と背後圏の間を連絡するために建設された。

背後圏との連絡は鉄道で行うため、名古屋駅南方の笹島に船溜まりを備えた貨物積降地区が設けられた。運河と港は一体的に機能したため、港から7km離れた笹島貨物駅地区も、埠頭のひとつとみなすことができる。しかも、中川運河の両側は船舶が接岸できる埠頭機能もそなえていたため、一気に長大な埠頭が出現したことになる。細長い埠頭に沿って工場や倉庫が建ち並び、新たな工業地域が形成された。

(4) さらなる埠頭建設と埠頭の飛行場への転用

1号地から9号地まで、名古屋港では浚渫土砂による埋め立てによって埠頭が順次、設けられていった。しかし背後圏の産業発展はなお著しく、新たな埠頭を求める声が高まった。愛知県は1915(大正4)年から1924(大正13)年までの実績をもとに30年後の貨物取扱量を推計し、これに対応できる港湾整備計画を立てた。愛知県が国に提出した計画案を国は基本的に了承したが、財政的理由から実現するのは困難視された(名古屋港史編集委員会編、1990a)。このため愛知県は急を要する工事を限定し、これを第4期工事として実施することにした。工事は1927(昭和2)年度から1934(昭和

9)年度にかけて実施されることになったが、名古屋港に出入りする船舶数は増加の一途をたどり船型も大型化した(名古屋港史編集委員会編、1990b)。とくに背後圏では繊維産業の発展が著しかったため、第4期工事に加えて追加工事を実施することになった。ところが、これらの工事が進められているさなか、1937(昭和12)年7月に日中戦争が勃発したため予定通りには進まず、すべてが終了したのは1940(昭和15)年度に入ってからであった(名古屋港管理組合編、1967)。

愛知県が1926(大正15)年に名古屋港の将来計画を構想したとき、県は港湾設備とは別に空港を港湾地区に設ける構想をもっていた。第一次世界大戦を契機に、各地で空港を建設する動きが起こってきたからである。市制施行から40年が経過し、人口が100万人を超えた名古屋にも近代的な空港があつてしかるべしという声が高まりを見せていた(名古屋港史編集委員会編、1990a)。愛知県は将来計画案に飛行場の設置を盛り込もうとしたが、国の軍事的事情に配慮しそれが果たせなかった。ところがその数年後、国の助成と監督のもとに日本航空輸送が発足し、東京の羽田、大阪の築地、福岡の名島に空港が相次いで開設された。こうした動きを受け、愛知県は1932(昭和7)年に名古屋港の8号地と9号地の連絡用地の南方に、水陸両用の飛行場を建設する計画を立てた(名古屋港史編集委員会編、1990a)。

こうした愛知県の飛行場建設の計画とは別に、国もまた名古屋付近に飛行場を設ける構想をもっていた。愛知県は飛行場完成には5年を要すると見込んだが、国は早期に実現させるために県の候補地とは別の場所を独自に探した。条件は名古屋近郊で周囲に障害物がなく水陸両用で飛行機が飛ばせる場所であった。西加茂郡や名古屋市西部などが候補に上がったが、条件を満たさなかった。選定作業を1年ほどかけて行った結果、名古屋港に完成したばかりの10号地がある程度条件を満たしているという結論を得た(名古屋港史編集委員会編、1990a)。1934(昭和9)年3月のことで、日本航空輸送の役員が現地を訪れ問題ないことを確認した。飛行場の整地費用は愛知県が負担し、この年の10月に完成した。すぐに運用が開始され、東京～大連間の定期航空機が寄港して旅客と郵便物の輸送を行った。飛行場建設のために出資した愛知時計や三菱も軍用機の試験飛行のために使用した。

愛知県は飛行場の開設を急ぐ国の方針に従わざるを得ず、埋め立て完了直後の10号地は飛行場になった。しかしこれはあくまで仮の飛行場であり、正式の飛行場

を建設することを愛知県は諦めなかった。そこで県は、さきに国に提案した 8 号地と 9 号地の連絡用地の南側に飛行場を建設する案を再度申請した（名古屋港史編集委員会編、1990 a）。ところがここは天白川の改修工事に支障が生じることがわかったため、仮の飛行場として使用している 10 号地の南西側に設けるように計画を変更した。

こうして場所は決まったが、さらに計画案を修正する必要性が生じた。当初は防波堤でもある西突堤を軸に東西方向に埋め立てを行う予定であった。ところがこの案だと庄内川の改修に差し障ることがわかったため、方針を変更し西突堤を軸にしてその西側に建設することになったのである。愛知県の計画では、飛行場の建設資金は県債でまかない、償還は飛行場の逓信省への貸与、埋立地の一部売却、それに市部の一般歳入によって行うというものであった（名古屋港史編集委員会編、1990 a）。1934（昭和 9）年 10 月から工事は始められたが、1937（昭和 12）年に日中戦争が勃発したため工事は遅れ、1939（昭和 14）年度によやく竣工した。

こうして誕生した名古屋港の飛行場を、愛知県は 1941（昭和 16）年 3 月から向こう 20 年間にわたって無償で貸与することにした。新たな飛行場の使用を見込み、10 号地の仮飛行場は 1940（昭和 15）年にその機能を停止した。飛行場の移転にともない、愛知時計や三菱で製造された海軍機の試験飛行が新たな飛行場で行われるようになった。しかし当初予定されていた定期便の利用はついに行われることはなかった。1941（昭和 16）年 12 月に始まった太平洋戦争と、その後の戦況悪化の下では、通常の利用はかなわなかった。軍用機ばかりが飛び立つ飛行場の滑走路を延長するように、軍は愛知県に命じた（名古屋港史編集委員会編、1990 a）。このため県は飛行場を一時閉鎖して延長工事を実施しようとしたが、実現することなく敗戦を迎えた。

4. 戦後経済の発展と戦前埋立地での埠頭拡張

(1) 戦後経済体制に向けた埠頭の建設・整備

敗戦後、名古屋港は愛知県の管理から名古屋港管理組合による管理へと変わった。国内の有力港が単独自治体による経営であるのに対し、港域が複数の市町村にまたがる名古屋港は自治体連合の港湾組合によって運営するという道を選択した。このことは、広域的な港湾活動が一体的にできるという点で重要な意味もっている。海洋に広く面する港湾は埠頭（埋立地）が拡張できる可能性も大きい。戦後の再スタート時点において、名古屋港は潜在的発展の可能性が引き出しやすい組織

体制を選んだといえる。

加工貿易体制の構築をめざす国は、戦時体制下でひどく損傷した埠頭を整備し、背後圏で必要とする原料の輸入や生産された工業製品の輸出が円滑にできるように港湾整備計画の作成に取り組んだ。1951（昭和 26）年に閣議決定された「主要港湾における荷役能力の緊急増加について」が、まさにそれである。その中に、神戸港の第 7 突堤、横浜港の高島 3 号棧橋とならんで、名古屋港の稲永埠頭を重点的に整備する事業が盛り込まれた（名古屋港管理組合、1984）。稲永埠頭とは、戦前に完成していた 10 号地から突き出るように設けられた埠頭のことであり、1960（昭和 35）年から供用が開始された（図 1 中④）。これにより、当時、代表的な輸入品であった綿花や羊毛の陸揚げがこの埠頭に集約されたため、極度な船混み状態はいくらか緩和された（名古屋港史編集委員会編、1990 b）。

10 号地では先行する稲永埠頭について、稲永第 2 埠頭の建設事業が 1959（昭和 34）年から始められた。これは、京浜港、名古屋港、阪神港に全部で 20 パースを新設する国の政策によるもので、名古屋港では北アメリカ向けの輸出専用の埠頭として建設された。稲永埠頭の南側にカギ型状に埋め立てによって設けられた（図 1 中⑤）。かまぼこ型をした内部に柱のない当時としては画期的な上屋が背後に設けられ、フォークリフトが効率的に利用できた（名古屋港管理組合、1984）。稲永第 2 埠頭は 1966（昭和 41）年から供用が開始され、期待通りの輸出業務を果すことができた。しかしこの頃から名古屋港でもコンテナ輸送が行われるようになったため、稲永第 2 埠頭は雑貨用の内貿パースへと変更されてゆく。

戦前、仮飛行場のあった 10 号地の南端には 2 つの突堤が並行してあった（図 1 中⑥⑦）。当時、これらの突堤は海軍の物資積上場として利用された。戦後になり、石炭や鉄鉱石を陸揚げする埠頭（潮風埠頭）として整備されることになり、西名古屋港線がここまで延長された。ちなみに西名古屋港線とは、1950（昭和 25）年に国鉄東海道本線の貨物支線として笹島～西名古屋港間に建設された貨物専用線のことであり、西名古屋港駅は 10 号地の北側にあったため、そこから埠頭の南端まで延長されたのである。

戦前、石炭は名古屋港における最大の移入貨物であったが、沖取り作業のため効率的に陸揚げができなかった。戦後は産業振興のために石炭需要は大きく、効率的な取り扱いが求められた。このため 10 号地は、大型荷役機械を使って接岸荷役のできる石炭・鉱物な

どのばら物取扱基地として位置づけられた(名古屋港管理組合、1984)。公共的な埠頭運営を行うため、愛知県、名古屋市、民間の三者均等出資による株式会社が設立された。その後この埠頭は、石炭から石油へのエネルギー源移行にともない、役割を低下させていく。ところが1970年代の石油危機で石炭が見直されるようになると、一転して整備して使用されることになった。この整備は、埠頭北東部の公共岸壁の耐震強化事業とあわせて実施された。

(2) 旧飛行場用地の鉄鋼埠頭などへの転換

戦争末期に飛行場用地として埋め立てられた11号地は、戦後の高度経済成長期に鉄鋼、セメント、石炭などを専用に取り扱う埠頭として整備されていった。1950年代後半から背後圏では産業構造が軽工業から重工業へと徐々に切り替わっていった。しかし当時はまだ、増える鋼材などの荷揚げは本船とはしけの間で積み降ろしをする沖荷役に依存していた。専用の埠頭がなかったからである。そこで1962(昭和37)年から1965(昭和40)年にかけて、鉄鋼専用埠頭が11号地の東側に埋め立てによって建設された(図1中⑧)。この埠頭の建設と運営は、資金調達や効率的運営を優先するため官民協同で設立した名古屋港鉄鋼埠頭株式会社が行うことになった(名古屋港管理組合、1984)。またこれとは別に、民間の鉄鋼専用埠頭も建設された。これらが完成したことにより、これまで沖荷役に頼ってきた貨物の荷揚げは近代的な埠頭による接岸荷役へと切り替えられていった。現在は空見埠頭と呼ばれるかつての11号地では、鉄鋼以外に石炭やセメントなどのばら物も接岸荷役で行えるようになった(図1中⑧)。これらの接岸荷役は以前は10号地の潮風埠頭でしか行えなかったため、これは大きな前進である。これらに加えて、鉄鋼生産の原料となるくず鉄の取り扱いや、フィリピンなどから入荷する青果物の取り扱いも、空見埠頭で行われるようになった。

11号地すなわち空見埠頭では、東側だけでなく西側でも埋め立てによる拡張が行われた。西側は庄内川の河口部南に当たっており、ここにフェリー埠頭を建設することが1970(昭和45)年に決まった(名古屋港管理組合、1984)。背景要因として高度経済成長による貨物輸送の増大がある。これまでは鉄道やトラックによる輸送で対応してきたが、陸上輸送の逼迫が懸念されるようになった。解決策として、トラックごと船で輸送するフェリーが脚光を浴びるようになったのである。名古屋フェリー埠頭公社によるフェリー埠頭の整備は、国内初の地方

公社による事業であった。1972(昭和47)年と1973(昭和48)年に1万トン級の船が接岸できる2つのバースと旅客ターミナルが完成した(図1中⑪)。名古屋フェリー埠頭公社は1993(平成5)年に外貿コンテナ業務も行うようになって名古屋港埠頭公社に改組され、さらに2012(平成24)年に名古屋港埠頭会社になった。

5. コンテナ貨物取扱、加工・物流機能用の埠頭

(1) コンテナ貨物取扱と見本市会場用の埠頭

名古屋港では開港以来、埋立地(埠頭)が完成するたびに番号をつけるのが慣例であった。戦前、最後に埋め立てて完成したのが12号地であった。ただし12号地は港外の干拓地と11号地の間にある土地であり、埠頭機能はない。汐止町、野跡という町名・地名のみ付された場所である。12号地の次の埋め立ては当然のことながら13号地である。ここは11号地(現・空見埠頭)を南方に延長するかたちで、1963(昭和38)年から埋め立てが始められた。この埠頭は現在、金城埠頭と呼ばれているが、他の埠頭と同様、一度の埋め立てですべてが完成したわけではない。まずは1968(昭和43)年に現埠頭の中央に相当する部分が建設された。その後も工事は続き、この部分を取り巻くようにして、1981(昭和56)年に完了した(図1中⑨)。最終形はさらに先で、1991(平成3)年に東側の埋め立てが終わってようやく埠頭は完成した。

1968(昭和43)年に完成した埠頭では、その年の10月に着岸した日本郵船の箱根丸によってコンテナ貨物が名古屋港からはじめて海外に向けて送り出された。以来、コンテナ貨物の取扱いは増える一方で、2007(平成19)年には港湾全体における貨物取扱量の23%をコンテナ貨物が占めるまでになった(名古屋港管理組合、2008)。しかしコンテナ貨物の取り扱いで金城埠頭が果たすウエートはしだいに小さくなり、次に埋め立てが行われた飛島埠頭へと引き継がれていくことになる。

コンテナ貨物取り扱いのウエートの縮小とは裏腹に、金城埠頭は貨物の取り扱いとはまったく関係のない役割を担っていった。これはどの埠頭についてもいえることであるが、海に直接面した岸壁とそのすぐ背後は貨物取り扱いのための空間である。しかしそこから離れた場所は、たとえ埠頭の上とはいえ貨物の取り扱いに関わる空間とは必ずしもいえない。金城埠頭はそれが明確で、埠頭の中央付近に1973(昭和48)年に名古屋国際展示場第一展示館が開設された。戦後経済が発展し、大都市に規模の大きな見本市会場が必要とされるようになったからである。それまでも市街地に小規模な見

本市会場はあったが、それとは別に本格的な見本市会場が設けられたのである。14年後の1987(昭和62)年には第二展示館・イベント館が増設され、さらに1993(平成5)年には第三展示館・交流センターも開設された。

(2) コンテナ貨物取扱専用の埠頭

飛島埠頭は1970(昭和45)年の名古屋港計画では西4区と呼ばれ、当初は臨海工業用地として埋め立てる予定であった。名古屋港では港内の東側に臨海工業地域が形成されており、その延長で西側でも工業用地が必要であろうと考えられていた。しかしコンテナ貨物増加の勢いは増す一方で、当初の計画を変更しなければならなくなった。西4区全体で8バースの岸壁を設け、いずれもコンテナ貨物の積み降ろしが行われることになった。1970(昭和45)年に埠頭は完成し、2年後の1972(昭和47年)から埠頭東側の2バースが供用開始、その4年後にはコンテナ貨物用の公共岸壁でも取り扱いが始まった(図1中⑬)。

飛島埠頭のコンテナ貨物専用埠頭としての位置づけは、1991(平成3)年にこの埠頭の南側に整備されたコンテナターミナルの供用が開始されたことで決定的となった。以前、ここでは完成自動車の積み降ろしが行われていたが(図1⑮)、有力自動車メーカーが1961(昭和36)年に港湾東側に完成した埠頭にこの業務を集約させたため、コンテナ貨物専用の埠頭になった。現在は新宝埠頭あるいは南1区とも呼ばれる自動車専用埠頭は、名古屋港では唯一民間企業が単独で使用する埠頭である(図1中⑭)。貨物取扱埠頭の大半が港湾の西側に多いのに対し、新宝埠頭のみ東側にある。

スケールメリットと効率的な貨物の取り扱いをめざし、コンテナ貨物の取扱技術や設備は日進月歩の勢いで進む。これは世界的潮流であり、この流れに逆らうことはできない。名古屋港の場合、コンテナ貨物を最初に取り扱ったという記録を残した金城埠頭はその役割を終え、これまでとは別の道を歩み始めた。コンテナ貨物の取り扱いで先駆的役割を果たした金城埠頭はサービス・交流機能に専門化し、飛島、鍋田の新興埠頭にその役割を移譲していった。

1970(昭和45)年に埋め立てが完成したあとも引き続いて拡張が行われた飛島埠頭は、2008(平成20)年に最終形に至った。総面積は528.3haと広く、金城埠頭(191.0ha)の2.8倍もある。この巨大な面積が物語るように、名古屋港における製品貿易の取扱いはコンテナ形態に完全に移行したといえる。ただし、南側を底辺と

する台形状のこの埠頭の西側部分はコンテナ貨物の取り扱いとは別の目的で利用されている(図1中⑯)。これもまた、ある埠頭がすべて同じ機能を担っているとは限らないという事例である。

飛島埠頭におけるコンテナ貨物の取扱いは埠頭の東側と南側で行われているが、その経営方式は東側と南側で異なる。東側には北から順に飛島埠頭北CT(コンテナターミナル)、NCBCT、飛島埠頭南CTがあり、港湾運営会社制度の下に設立された名古屋埠頭株式会社がこれらを運営している。一方、南側には飛島埠頭南側CT第1バース(TS1)と同じく第2バース(TS2)があり、これらは飛島コンテナ埠頭株式会社(TCB)によって運営されている。TCBは船社、港運、荷主系物流会社10社からなる民間ターミナル運営会社であり、コンテナターミナルの運営はもとよりガントリークレーンなど一部の施設整備も行っている。特筆すべきはその先進性であり、遠隔自動RTG(ラバータイヤ式ガントリークレーン)が世界で最初に導入された。RTGはモニター映像によって遠隔操作されており、またRTGと荷さばき地との間のコンテナ輸送は、国内では名古屋港にしかない自動搬送台車(AGV)によって行われている。これらの導入により、コンテナ貨物の積み降ろしの作業効率は飛躍的に向上した。

(3) 港内西側へと進む埠頭の建設と企業立地

飛島埠頭の建設・拡大時期は、名古屋港が製品貿易でコンテナ貨物による取り扱いへとその形態を大きく転換した画期に当たる。この時期を越えてさらに、当初からコンテナ貨物の取り扱いを専門とする埠頭が建設されていく。コンテナ貨物時代を象徴する飛島埠頭は名古屋港の花形的存在になり、実際、港内では地理的中心に位置する。外洋からの入船に対して玄関口に当たる位置でもある。湾内に広く突き出た半島の中央から南側が飛島埠頭であり、半島の付け根部分は別の西2区(木場・金岡埠頭)である。さらにその西から南にかけて西3区(木材工業団地・弥富埠頭)が広がっている。西2区は西4区の飛島埠頭と同じ1970(昭和45)年に完成し、西3区はその6年後の1976(昭和61)年に造成された。

ともすればコンテナ貨物専用埠頭の西4区(飛島埠頭)に目が行きがちであるが、陸側に近い西1区、2区、3区についても触れておく必要がある。まず西1区であるが、ここは名古屋港に流入する日光川と新川の河口付近において埋め立てが予定された地区であった。予定はされたが、紆余曲折の末、埋立事業は最終的に中

止されたため幻の埠頭になった。ちなみに図 1 は埋立事業が中止になる以前のものであるため、西 1 区は「将来計画」として図示されている。

埋立事業中止の理由は、予定地が庄内川の河口付近に広く分布する藤前干潟にかかっており、生態系保護や環境保全の観点から考えて、埋立地造成に適さないと判断されたためである。当事者である名古屋市は増え続ける家庭ごみの最終処分地としてこの場所を選んだが、これに対する社会的反発は大きく、最終的に事業中止に追い込まれた。

オーストラリアとシベリアの間を渡って過ごす野鳥にとって、藤前干潟は栄養補給のための中継地として重要な場所である。東京湾、大阪湾などでは干潟はほとんど姿を消しており、伊勢湾に残されたこの干潟は貴重な存在である。藤前干潟の埋め立て計画は市民に環境問題の深刻さを再認識させる契機にもなった(松浦編、1999)。これ以降、名古屋市は家庭ごみの分別方法が大都市の中でもっとも厳しい都市になった。分別を徹底させることで再利用できる資源ごみを増やし、結果的に最終処分量を減らすように名古屋市が政策を転換したからである。

つぎに西 2 区は、臨海工業地区を目的に 1965(昭和 40)年から埋め立てが始められ 5 年後に完成したが、その後も拡張は続き 1973(昭和 48)年に最終形となった。名古屋港西部臨海地区の中でも陸地に近いため、工業地区として適している。木場金岡埠頭とも呼ばれる西 2 区は、同じ臨海工業でも港内東側にある輸入原料をもとに鉄鋼などを生産する地区とも性格が異なる。実際、この地区に進出したのは航空宇宙産業、鋼材流通加工業、小型造船業、木材関連の軽工業などである。特筆されるのは航空宇宙産業であり、ロケットや航空機など規模の大きな工業製品を送り出すのに臨海部は好都合のため進出した。

(4) 加工・物流機能、コンテナ専門の埠頭

木場金岡埠頭という名称は、西 2 区が木材関係の事業所が立地していることを物語る。名古屋港における木材取扱関連の企業は、この西 2 区から西隣の西 3 区にかけて立地している。木材取扱の主たる拠点は西 3 区にあり、1968(昭和 43)年に木材工業団地と木材港が誕生した(図 1 中⑩)。ここに木材工業団地が生まれたのは、1959(昭和 34)年 9 月に来襲した伊勢湾台風によって湾内東部にあった貯木場から大量の木材が流出し、これが大きな惨事を招いたことが背景にある(名古屋港管理組合編、1985)。台風禍以前から港内に分散状態

を呈していた貯木場を集約する計画はあったが、台風被害がその実現を早めた。

ところが、木材工業団地の完成直後に起こった石油ショックにより、国内の木材需要が急速に縮小していった。原産国による原木状態での輸出抑制や国内他港での輸入増加という要因も加わり、木材工業団地が当初期待していた役割が十分果たせないまま時間が経過した。その結果、木材関連企業の撤退が続き、跡地を輸出入貨物の取扱企業が埋める動きが顕著になっていった(林、2012)。西 3 区は北側の木材工業団地と南側の弥富埠頭からなっており、弥富埠頭には窯業原材料の流通センター、鋼材メーカー、物流センターなどが立地している。海に近い南側に航空宇宙産業の企業が立地して大型航空機の胴体部品を生産しているのは、港から中部国際空港へ送り出すのにここが適しているからである。

金城埠頭でのコンテナ取扱機能を受け継いだ飛島埠頭の完成後 15 年を経て、新たに鍋田埠頭が 1985(昭和 60)年に完成した。場所は港内の南西側で、弥富町(旧・弥富市)の最南端でもある。港内ではもっとも端の位置にあるが、外洋との連絡では一番近い位置にある。つまり輸入貨物を荷揚げするのに適した位置にあるといえる。実際、鍋田埠頭は中国、韓国をはじめ東南アジアから輸入されるコンテナ雑貨を主に取り扱っている。2010(平成 22)年以降、年間のコンテナ取扱個数は 100 万個を上回っており、国内有数のコンテナターミナルといえる(名古屋港管理組合、2011)。

コンテナ貨物を取り扱う鍋田埠頭のバースは、3 段階を経ながら拡大していった。1997(平成 9)年に完成した第 1 バース(T1)は名古屋埠頭公社(現・名古屋埠頭株式会社)によって整備された。4 年後の 2001(平成 13)年に完成した第 2 バースは岸壁を国、土地は港湾管理者、そして背後施設は公社がそれぞれ担当して整備された。運営は港運 9 社が共同で設立した名古屋ユニテッドターミナル(NUCT)が行っている。さらに 2012(平成 24)年に完成した第 3 バースの運営は、国や港湾管理者が整備した岸壁・後背施設を一体的に貸し付ける特定埠頭運営事業の認定を受けた NUCT が行うことになった。こうした複雑な組織形態の推移は、コンテナ貨物の取扱業務を公設・民営や民営の方式で効率的に進めようとする世界的潮流を反映したものである。

6. 開港初期に建設された埠頭の現在の利用状況

(1) 港湾発祥地の埠頭のその後の変化

ここまで、名古屋港の開港当初から現代に至るまで、

110年以上にわたって続けられてきた名古屋港における埠頭の建設と利用の歴史について述べてきた。ここで気になるのは、新しい埠頭がつぎつぎに誕生していく一方で、既存の埠頭は現在、どのようであるかという点である。たとえば2号地の埋め立て造成地として誕生した埠頭は、現在はガーデン埠頭と呼ばれ(図1中①)、名古屋港水族館や名古屋海洋博物館のあるポートビルとして多くの見学者を迎え入れている。このことは、時代の推移とともに古くなった埠頭の利用目的は変更され、新しい時代に相応しい利用へと移り変わっていくことを物語る。埠頭のライフサイクル、すなわち埠頭が時代とともに役割を段階的に変えていく姿が思い浮かぶ。

名古屋港の場合、埠頭のあり方を常に考えているのは、港湾業務を総合的に管理する名古屋港管理組合である。戦前は愛知県がこの役割を担い、戦後は愛知県と名古屋市が共同で管理する組合が担当するようになった。これら港湾当局は、埠頭の位置や規模、強度、水深などの条件を勘案しながらその時代の要請に応えられるよう港湾政策を展開してきた。それを振り返ってみると、開港当初から戦後の高度経済成長期頃までは、主に人力による貨物の積み降ろしを前提に埠頭は使われてきた。しかしコンテナ貨物船が導入されるようになって埠頭の使われ方が大きく変化し、時代に合わなくなった老朽埠頭は貨物の取り扱いとは別の目的でも利用されるようになった。

現在の名古屋港で、貨物取扱以外の目的で使用されている埠頭はそれほど多くない。さきに述べたガーデン埠頭(2号地)は、その名のように臨海部を庭(ガーデン)に見立て、海にちなんだ観光・見学施設の立地用地になっている。築地埠頭(1号地)は海運業務に関わる企業や団体が集まる地区であり、オフィス街の雰囲気をもっている。注意したいのは、1号地も2号地も、建設は開港時であるが、埋め立てはその後も続けられ、戦後の高度経済成長期の頃まで断続的に面積が広げられてきたことである。これはほとんどの埠頭についていえることであり、埠頭は長期にわたって用地拡大を続けてきた。こうした事実、背後圏の産業発展や産業構造の変化に応じて埠頭で取り扱う貨物の種類が変化したり、上屋、倉庫、工場などの施設立地が変わったりしたことを物語る。

名古屋港の場合、1号地、2号地が現在は貨物の積み降ろし業務以外の目的で利用されているのには意味がある。それは、これらの埠頭の建設時期が最も古く港湾発祥地に当たるからである。のちに誕生していった埠頭に積み降ろし業務を譲り、自らは港湾の管理・運営のため

の中心的業務を果たしたり都市的アメニティを人々に提供したりする空間へと変身した。これは、経済発展とともに県や市など港湾を管理する部門のみならず、海運・港運に携わる民間企業の業務も拡大していったことが背景にある。それらの業務をこなす上で港湾発祥地は、歴史的にも地理的にも意味のある重要な場所であった。

(2) 戦前期に建設された埠頭の利用現況

1号地、2号地と同様、開港時に誕生した3号地、4号地は、現在は大手埠頭という名称で呼ばれている。このうち4号地では戦後、埠頭の拡張が行われ、1968(昭和43)年からバナナの専用取扱地区として5年間ほど業務が行われた。現在は化学薬品、化学肥料、鉄鉱石、セメントなどが主に取り扱われている。3号地を含む大手埠頭は、現在は企業の工場や倉庫、それに一般の商業・サービス業からなる港湾・都市の混成地区である。とくに北端の道路に面するあたりでは住宅が建ち並んでおり、外観からは港湾地区という印象は感じられない。5号地で、現在は築地東埠頭と呼ばれている地区でも、1910(明治43)年の埠頭竣工以後も、1964(昭和39)年に至るまで埠頭の拡張が断続的に行われてきた。現在は大手の特殊鋼会社の工場が広い面積を占めており、西側の運河沿いには小学校、福祉施設やマンションなどが立地する。

大江埠頭(6号地)から空見埠頭(11号地)までが、大正期から昭和前半にかけて建設された埠頭である。これら6つの埠頭では戦後も用地が拡張された。現在の主な利用形態を見ると、大江埠頭(6号地)は三菱重工、GKNドライブライン、昭和埠頭(7号地)は東亜合成とリサイクル企業が立地している。船見埠頭(8号地)は窯業原料、潮見埠頭(9号地)はエネルギーと完成自動車の取り扱いを行っている。大正末期に石油類など危険物を取り扱う目的で設けられた潮見埠頭は、戦後も拡張が続けられて210.2haの面積をもつに至った。離島的条件は変わらず、背後の名古屋圏へ石油を供給するため、多数の小型タンカーが寄港する。加えて、名古屋港が自動車を大量に取り扱うようになったため、新宝埠頭について大きな完成自動車の移出入基地としての役割を果たすようになった。

戦前の戦時体制下に建設された潮風埠頭や空見埠頭が仮飛行場や飛行場の用地として利用されたあと、戦後は埠頭の拡張を行いながら、鋼材や石炭・セメントなどの積み降ろし埠頭になっていったことは、すでに述べた。戦前、最後に埋め立てられた12号地は埠頭機能

をもたない。戦後、最初に埋め立てられ、本来なら13号地となるべき金城埠頭は、すでに述べたように、最初のコンテナ貨物取り扱い埠頭になったが、40年後にその機能を停止した。金城埠頭から飛島埠頭へコンテナ貨物の取り扱いが移行したあたりが港湾発展の歴史の転換点であった。

7. 港湾における埠頭の建設・利用変遷の要約

以上で述べてきた名古屋港における埠頭の建設と利用の歴史をまとめると、以下のようになる。まず、明治末期の開港時に設けられた1~5号地、その後、昭和初期までに生まれた6~9号地は港湾発祥地の近くにある。ここまでが近代港湾として出発した名古屋港が背後圏の要請を受け、主に人力労働で貨物を取り扱った埠頭群である。つぎに、戦時色を強めていく時代に埋め立てられた用地が飛行場へと転用された10号地、11号地である。ただし11号地は本来の利用に供されることなく、敗戦を迎えた。開港時に存在した1~5号地の多くは時代とともに性格を変え、貨物積み降ろし機能をやめていった。とくに1~3号地は業務・交流・サービス空間へと変質した。

戦後になると経済復興政策のもとで10号地、11号地の拡張・埠頭整備が行われ、鋼材・エネルギー・食料・雑貨などが積み降ろしされた。その延長線で金城埠頭が建設され、コンテナ貨物が取り扱われるようになった。これらは高度経済成長期頃までといてよく、戦前から引き継がれた軽工業主体の産業構造が機械・金属、自動車などを主体とするものへと移行した。金城埠頭からバトンを引き継いだ飛島埠頭、さらに中国・韓国を中心に輸入コンテナ貨物を専門に取り扱う鍋田埠頭へと時代は移っていく。当初、工業用地として計画された飛島埠頭がコンテナ貨物専門の埠頭に変ったことが示唆するように、港湾西部は物流主体の地区になった。

名古屋港の拡張過程と埠頭配置を示した図1の中で、本研究で主に触れたのは①~⑨の内港・金城地区、⑩~⑰の西部地区、それに南部地区のうち⑳~㉓である。これらの地区の埠頭は北東から南西にかけて位置するが、それは現在の港湾配置においてである。いうまでもなく開港当初は内港地区が中心であった。つまり港湾はここを出発点として、南西方向と南部方向に埠頭建設を繰り返しながら広がっていった。結果的に、南西方向は製品の取り扱い、南部方向は工業、資源・エネルギーの生産・保管へと整理されていった。1世紀を超える時間の中で、さまざまな動きがあった。都市構造論との対比でいえば、たとえば港湾発祥地を都心とみなし、

そこを中心に周辺に向けて埠頭が広がっていった図式を考えることができる。しかし、アクセシビリティを陸上と海上の双方から考える港湾という施設の特性を考慮すると、単純な比較は慎まなければならない。この点については、他の主要港などを含めてさらなる研究が必要である。

引用文献

- 1) 北見俊郎(1993):『港湾都市』(港湾研究シリーズ(9))成山堂書店。
- 2) 小林照雄(1999):『日本の港湾-その現実と課題』(交通ブックス)成山堂書店。
- 3) 名古屋港管理組合編(1967):『名古屋港年表』名古屋港管理組合。
- 4) 名古屋港管理組合編(1984):『名古屋港管理組合三十年史』名古屋港管理組合。
- 5) 名古屋港管理組合編(1985):『名古屋港木材取扱施設調査』名古屋港管理組合。
- 6) 名古屋港管理組合編(1989):『名古屋港のあらし』名古屋港管理組合。
- 7) 名古屋港管理組合編(2008):『名古屋港統計』名古屋港管理組合。
- 8) 名古屋港管理組合編(2011):『名古屋港統計』名古屋港管理組合。
- 9) 名古屋港史編集委員会編(1990 a):『名古屋港史-建設編-』名古屋港管理組合。
- 10) 名古屋港史編集委員会編(1990 b):『名古屋港史-港勢編-』名古屋港管理組合。
- 11) 西別府順治(2011):『名古屋港と三大運河-水運から見た名古屋開府400年』中日出版社。
- 12) 野沢秀樹(1978):「都市と港湾-地理学的視点から」『人文地理』第30巻 第5号 pp.429-446。
- 13) 林 上(2000):『近代都市の交通と地域発展』大明堂。
- 14) 林 上(2012):「名古屋港におけるロジスティクス指向企業の立地」日本港湾経済学会年報『港湾経済研究』50号 pp.43-54。
- 15) 林 上(2013):「地震・津波に備える名古屋港の取り組み」日本港湾経済学会年報『港湾経済研究』51号 pp.14-24。
- 16) 林 上(2018):「名古屋港を中心とする経済構造、港湾設備、交通基盤から見た港湾・背後圏の歴史的発展過程」『日本都市学会年報』51号 pp.49-58。
- 17) 松浦さとこ編(1999):『そして、干潟は残った-インターネットとNPO』リベルタ出版。