

特集 すばらしい愛知圏域の未来を創造する。



— 現在の名古屋港周辺の空中写真 —

国土地理院 空中写真閲覧サービス(試験公開) 2000年10月 撮影機関:国土地理院 (簡易合成)

どうして自然災害に弱い海岸地帯に都市化が進んだのでしょうか！(Part II)

1. 舟運と海運史でみる海岸部の都市化

(1) 名古屋港の海運発達史

古墳時代の熱田神宮は、伊勢湾の岬であり海洋貿易の拠点であった。繼体天皇(507年即位)を擁立した尾張国の支配者[尾張氏](※1)]は、濃尾平野の開墾のほかに海洋貿易でも富みを得ていたと言われています。

江戸時代、尾州廻船と呼ばれた野間船・内海船・半田船は、西国の産物を江戸で売り、帰りは東北の産物を積み、各所で売り買ひする商業を行なっていました(※2)。

大阪—江戸間を主流とする幕府公認の[菱垣廻船]では気がつかない、アイデア商業を尾張の海運は行なっていました。このおかげで、酒造・三州瓦・陶磁器産業・衣料産業など、中部産業界発達の礎が築かれていたのでしょう。

(※1)『ナゴヤの成分14』中日新聞2006/2/23』

(※2)『ナゴヤの成分15』中日新聞2006/2/24』



— 干拓造成前の名古屋港周辺の空中写真 —

国土地理院 空中写真閲覧サービス(試験公開) 1946年7月～1947年11月 撮影機関:米軍 (簡易合成)

(2) 木曽谷木材の集積地として熱田港が発達

鎌倉時代以降、木曽谷の木材は主要な資源として着目されるようになり、木曽谷から伐り出された木材は1本ずつ流送(管流しと呼ぶ)され、丸山ダムが所在する岐阜県八百津町の錦織綱場で筏に組まれ、木曽川を下り熱田の白鳥貯木場に集積されました。

木曽川に戦いを挑んだ豊臣秀吉の堤防つくり(No.8参照)は、舟運路の確保すなわち木曽木材の輸送路を確保するのが主眼であったのではないでしょうか。木曽谷木材のおかげで、熱田港周辺は柱時計など木工製品産業が栄えました。

(3) 渥美半島の海洋史

渥美半島には大量生産したと見られる陶器遺跡が発掘されるなど、太平洋に突出した岬は三河湾という良港に恵まれて、土器期には海洋貿易の拠点として栄えたと考えられます。さらに、古代東海道は、伊勢から渥美半島（伊良湖岬）まで海路で結ばれていました。後に東海道は、熱田港から桑名港（七里の渡し）に移り、後年には海部郡の陸地を通りました。

(4) 東海道 海上七里の渡し（熱田宿）

名古屋市内の東海道は、鳴海から笠寺をとおり、熱田に着き、熱田からは、「宮の渡し」とよばれる船で、桑名へ行く東海道でただ一か所の、海のうえを船で行く「宮の渡し」です。約7里（28km）だったので、「七里の渡し」ともよばれました。

船は午前6時から午後6時まで運航しており、船着場にある船会所で手続きをしてから乗りました。

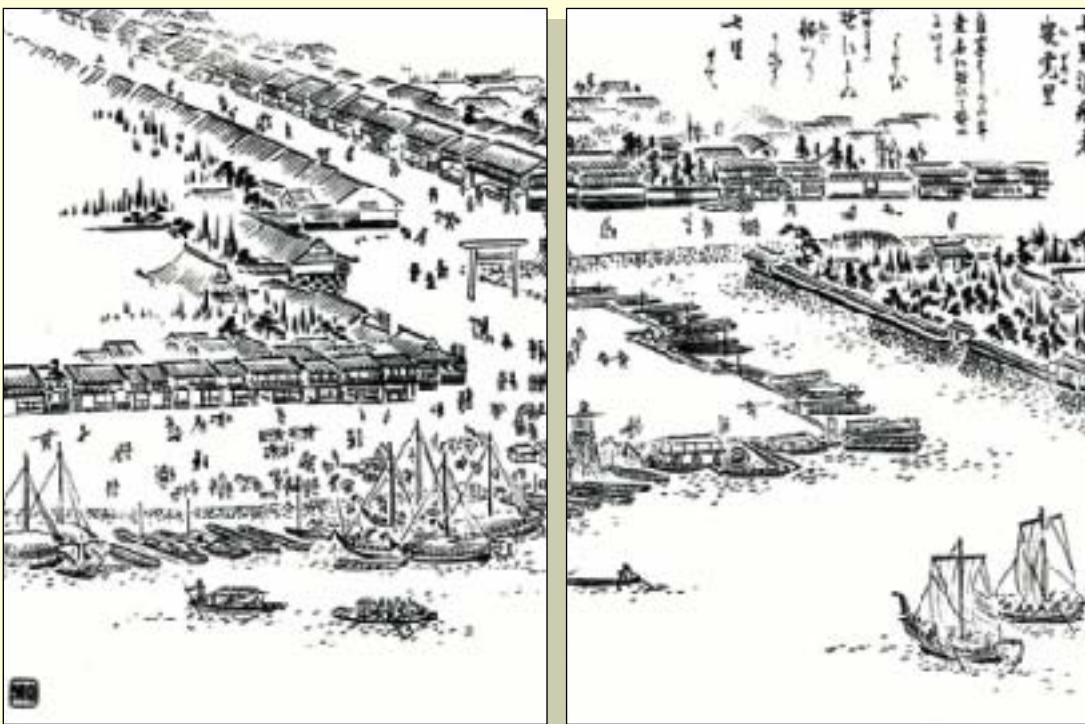
75槽の渡し船があり、なかには40人以上乗れる大きなものもあったそうです。熱田の海岸は浅いので、干潮の時には大きな渡し船は岸につけられず、小船で岸からはなれた沖にいる渡し船まで行って乗りかえました。また運航は気象に影響されやすく、海が満潮で水深が深いときと、干潮で浅い時では、船がとまるコースが変わりました。このため、船に乗っている時間も2時間から6時間とさまざま、普通は3時間くらいで行けました。また熱田から陸路で佐屋街道をとおって桑名へ、あるいは美濃街道をとおって中山道にでることもでき、熱田は交通の中心地でした。

熱田宿は、伊勢神宮へのお参り、大名の参勤交代での往来、朝鮮から来た朝鮮通信使も、美濃街道で熱田まで来て東海道で江戸に向かうなど、大変栄えていました。



国土交通省 中部地方整備局
東海幹線道路調査事務所による
中部のみち・まちづくり情報提供サイトより

（堀川ライオンズクラブホームページ）



（江戸時代の熱田宿の様子『堀川ミュージアムCD』）

(5) 近代産業を支える 名古屋・衣浦・東三河臨海工業地帯

（工業用水を支える農業用水）

農業用水を目的として、愛知用水・明治用水・豊川用水が導水された昭和40年代以降に臨海工業地帯が形成されてきました。資源の少ないわが国は、海外から原料を輸入して加工製品化し海外に輸出することが国策とされ、そのために良港と工業用水に恵まれた名古屋港・三河湾が最適地であった。かくして海岸部の埋め立て造成が行われ、三重県四日市港も含め中部経済圏をささえる臨海工業地帯が形成されました。

なお、渥美半島先端まで導水された豊川用水は、東三河臨海工業地帯の発展もあり、恒常的な水不足が続いています。一日も早い設楽ダムの完成がまたられています。



改修された愛知用水幹線水路
(愛知用水二期事業 支線水路工事誌)

（臨海工業地帯の造成）

愛知県企業庁は時代の要請にこたえるべく、古来からの物流拠点であった衣浦港や三河港に着目し、昭和15年には内務省から「衣浦港臨海工業地帯造成計画」の採択を採り、昭和34年から平成17年末までに1,415ヘクタールの造成を行った。また東三河臨海用地造成は、昭和40年から平成17年末までに、1,952ヘクタールの造成を行ってきた。良港に恵まれた、これらの臨海工業地帯は、中部経済圏の原動力として、世界の近代産業を支える要の拠点として重要なポジションを占めています。

『衣浦・東三河臨海用地造成事業概要2006:愛知県企業庁』

2. 鉄道の発達史

鉄道は物資輸送を目的として建設されたが、物資ばかりでなく人の移動に、そして駅前の都市化にも大きな役割を果たしてきました。

(1) 東海道線と中央線

東海道線が全通したのは、当時15万人の名古屋市政がスタートした明治22年でした。

明治政府の当初計画は（木曽地方の森林資源輸送を重要視したと思われます）、中央線ルート（東京・高崎・松本・中津川・岐阜・大垣・米原・京都・大阪）でありましたが、山岳ルートの中央線は難工事であったため、明治23年の第1回帝国議会に間に合わせたい政府は、工事が楽な太平洋岸の東海道線に、急きよ着手したと伝えられています。

なお、中央線が全通したのは、東海道線より22年後の明治44年5月になります。

当初の中央線ルート案での名古屋の取り扱いは、岐阜～熱田（白鳥貯木場）を結ぶ尾張支線であったといわれています。

(2) 笹島駅の立地

なぜ水田や沼地に囲まれた笹島(笹のように狭い島)の地に、駅が建設されたのか?当時の名古屋は、お城と熱田を結ぶ南北の丘陵幹線沿いの町でした。笹島に駅が出来れば、南北基軸に直行する東西基軸が出来、名古屋発展の礎となる。このような基本構想を持った、名古屋区長[吉田禄在](新修名古屋市史)は、笹島駅立地を強く要望したのでしょうか? 笹島駅は、湿地帯が都市化する、重要な第1歩でありました。



【昭和の名古屋・平成の名古屋 2005年(平成17年)】



【昭和の名古屋・平成の名古屋 1961年(昭和36年)】

(3) 愛知県で最初に敷設された武豊線

東海道線に先立つ3年前の、明治19年3月1日に武豊線(武豊～名古屋)が開通しました。この鉄道は、中央線建設のための資材を運ぶ目的で建設されたものです。関東と関西を結ぶ幹線鉄道は工事の困難さから東海道経由に変更となり、1889(明治22)年に東海道本線が全通しました。後に、武豊線の大府～名古屋間は東海道本線に組み入れられ、大府～武豊間は東海道本線の支線となりました。そして、1909(明治42)年に線路名称制定で武豊線という名前が付けられた歴史をもつことになります。

『駅と駅舎の写真館ホームページより』

3. 愛知県の土地区画整理事業

驚異的な戦後復興を遂げた名古屋市の100m道路をはじめとする碁盤の目土地区画整理は、なぜ可能であったか?

明治新政府の時代に入り、名古屋市は立ち遅れていた重工業を誘致すべく、大正初期から耕地整理事業=土地区画整理事業と考え、工業用地や宅地開発を行なっていました。区画整理が行なわれていない市中心部(城下町など)は、太平洋戦争で焦土と化したのを期に、一気に碁盤の目の区画整理が可能となりました。転んでも、ただでは起きない、災難を区画整理事業のチャンスと捉えた、愛知県根性が發揮されたのです。



【昭和の名古屋・平成の名古屋 2005年(平成17年)】



【昭和の名古屋・平成の名古屋 1953年(昭和28年)】

4. 鍋田干拓事業

1946(昭和21)年、農地と食料をふやすために、濃尾平野の南西部を埋め立て、農地を確保する鍋田干拓国営事業がはじまり、1956(昭和31)年から入植がはじまりました。

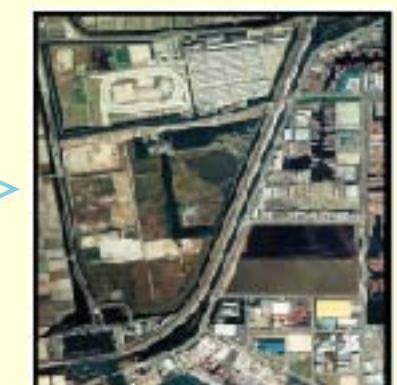
完成予定は昭和38年であったが、昭和34年9月の伊勢湾台風によって、海拔0m地帯の鍋田干拓地は壊滅的打撃を受け、昭和34年から37年に伊勢湾高潮対策事業として干拓堤防が完成しました。

昭和44年から平成7年にかけて、地盤沈下対策として干拓堤防3,479mを嵩上げ、根固め工事3,647mを実施した。平成8年からは、堤防4,100mの液状化対策事業を開始しています。

このように、鍋田干拓地(海拔0m地帯6,835ha)を守る堤防補強には、限りない努力が払われているのであります。



(2000年 国土地理院撮影)



弥富野鳥園
(1995年 愛知県企業庁撮影)



鍋田干拓と伊勢湾台風
(愛知県の自然と社会:1946年国土地理院撮影)

鍋田川が伊勢湾に注ぐ河口部は、江戸時代以降進められてきた干拓新田の最南端部で、その南は干潟であった。この干潟は1850(嘉永3)年には八穂・大野・上野新田の三つの干拓村であったが、1855(安政2)年の津波のため水没していたものである。

一口メモ

臨海工業地帯とは…海岸地域に形成された工業地域を**臨海工業地域**といいます。埋立地や干拓地に作られ、専用の港湾を持っていることが多い。原料の入手や製品の搬出に有利で、日本など原料・燃料の輸入割合が高い国によく見られる。反対に、内陸部にある工業地域は**内陸工業地域**といいます。

出典: フリー百科事典『ウィキペディア(Wikipedia)』

続【地名に託した先人のメッセージ～中島郡・葉栗郡・碧海郡・賀茂郡の由来～】

●なかじまぐん 中島郡 古代～近世尾張国・愛知県の郡名

【概況】

木曽川中流左岸、濃尾平野のほぼ中央に位置する。対岸は岐阜県羽島市に接する。天正14年の大洪水によって美濃国との境川がほぼ現木曽川の流路に変動し、対岸は美濃国中島郡となつた。当郡はほぼ尾張国の中央に位置し、尾張国府もおかれて尾張の中心的な存在であつた。

【中島郡下の町村】

合併前の旧、祖父江町・長岡村・平和村・千代田村・明治村・大里村・稻沢町・萩原町・刈安賀村・奥町・一宮町・今伊勢村・朝日村・起町の6町8か村が相当する。

【地名の由来】

鵜沼川の支流が左右に分かれて二俣となり、下流でまた落ち合い、その間の地を指して中島といふとある（地名考）。
『角川地名辞典』

【初見】

当郡の初見は、和銅2（591）年7月25日付弘福寺領田畠流記写で、「仲島郡」とあるが（円満寺文書）、和銅6年以降になると、「中嶋」「中島」に統一される。

【土木屋の視点】

中は中心を、島は地域を意味する。すなわち尾張国の中の中心地を意味した誇りある地名と解釈される。

●はぐりぐん 葉栗郡 古代～近世尾張国・愛知県の郡名

【概況】

県の北西部、尾張国の中北部に位置し、木曽川が大きく西流から南流へと方向を変えるところである。南には濃尾平野が開け、伊勢湾に続く。天正14（1925）年の木曽川の大洪水で郡は分断され、北西部60余か村は美濃国羽栗郡に所属。

【葉栗郡下の町村】

合併前の旧黒田町（木曽川町）・北方村（一宮市）・浅井町（一宮市）・葉栗村（一宮市）・草井村（江南市）・宮田村（江南市）が相当する。

【地名の由来】

「地名考」に「葉栗の字は和名類聚抄延喜式を始め多くの古書に見えたれども、羽栗と書きしことあり、もと栗木村ありて栗樹多く叢生せり、これより郡名となりしならん」とある。

『角川地名辞典』

【土木屋の視点】

はぐりの意味は、端の庫裏と解釈され、尾張国の中端に位置する裏側の地域を表現した郡名。端庫裏では縁起が悪いと考えた先人は、葉栗と表記し木の葉が茂り果実が実る恵まれた郡を意識したのでしょうか。

●へきかいぐん 碧海郡 古代～近代の三河国・愛知県の郡名で、「へっかい」とも呼ぶ。
また、古くは「あおみ」とも呼んだ。

【概況】

県のほぼ中央部、矢作川下流右岸に位置し、南は三河湾に面する。

【碧海郡下の町村】

知立市・刈谷市・安城市や岡崎市・豊田市的一部分が相当する。

【地名の由来】

地名は、「新撰姓氏録」に青海【あおみ】郡と見え、海が深く湾入していたところから起つたというのが一般的の説である。

『角川地名辞典』

【土木屋の視点】

海面が今より高かった時代、人々は青い海の上に広がる丘陵地であるこの地域を「あおみ」の所と呼んだのでしょうか。後年の祖先は、「あおみ」よりも壮大な大海原と紺碧の海を意味する碧海と表記して「へきかい」と呼び、地域の展望をたくしたと解釈される。

●かもぐん 加茂郡 古代～近代の三河国・愛知県の郡名。古代～近世は賀茂郡と記す。

【概況】

県東北部、矢作川中流に位置し、東部には寧比曾岳・出来山などがあり、それに続く小起伏面と平坦面をなしている。

【賀茂郡下の町村】

豊田市から山間部の足助・稻武町 周辺に相当する。

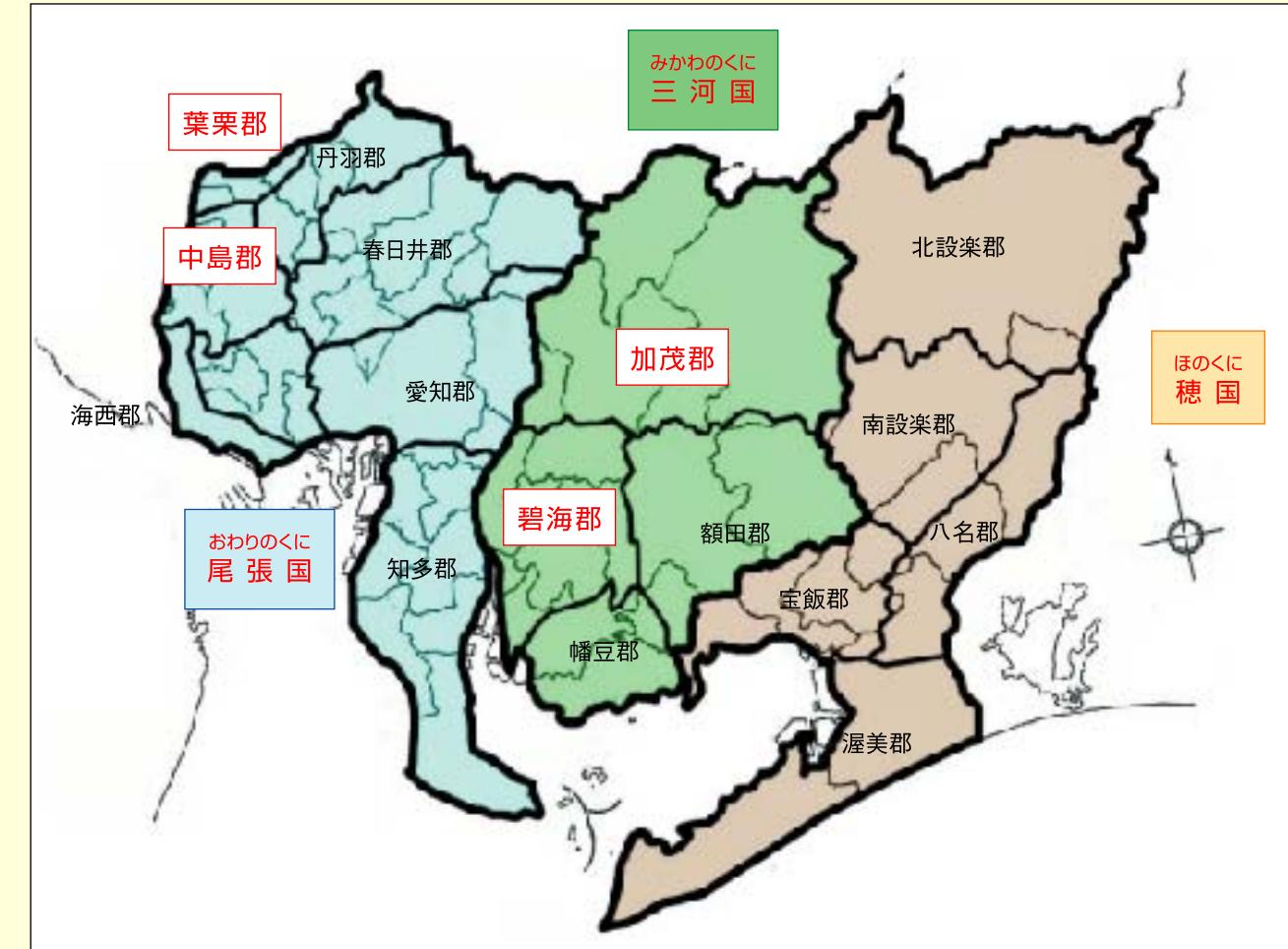
【地名の由来】

「東加茂郡誌」が諸説を並べているが、①三河の西北に位置して上方にあることから上郡の意の「カミ」が転じて「カモ」となつた。②地形が、鴨が翼を張って飛ぶ形に似ていることによる。③古く大鴨積命が当地を管理していたことによる。④郡内にある賀茂神社の社号を郡名としたことによる。⑤矢作川の川面に立地することから「カハモ」が転訛したものという説などがあると記している。

『角川地名辞典』

【土木屋の視点】

賀茂郡・加茂郡は、愛知県のほかに新潟・岐阜・静岡・兵庫・広島県に所在しています。また京都の賀茂神社を本社とする賀茂神社は、香川・徳島・愛媛・高知・山口・岡山・鳥取・三重・愛知・和歌山・栃木・群馬・福井など各所に祀られています。このように広範な地に同姓の郡名が存在することは、地形的な特徴を捉えた地名ではなく、同族の支配者（国つくり主）すなわち賀茂神社を祀る賀茂民族に由来すると解釈される。



尾張国・三河国・穂国区分図

(次号の記載内容)

これまでの土木屋は、利便性・機能性・安全性・経済性に焦点を当てていました。これからは、公共施設の機能面に加え心地よい空間を提供する視点で、県土づくりに参画したいと思っています。

次号からは、豊かな人生、心地よい空間、など県民のニーズに答える土木屋の本論を掲載します。