

低迷する名古屋と黒川開削・熱田港整備

低迷する名古屋

江戸時代の名古屋は城下町で、人口の3割が武士階級であった。明治になり士族は生活に困窮し、名古屋の経済も低迷していた。城下町だった名古屋には、他の産地と競争して勝てる強い産業、失業士族を雇用できる大きな工場はなく、名古屋の再生が課題であった。

北方への舟運路 黒川の開削



『尾張国全図』 明治12年

とに元杵樋門を設けて南に向けて水路を掘り、三階橋の北で川村（現：守山区）から流れてくる御用水と合流。矢田川は伏越で川底をくぐり南岸の辻村（現：北区）へ出る。ここで堀川と結ぶ新しい水路（黒川）と御用水や庄内用水などを分流させる。堀川へは、御用水に沿って南西に向かう新しい水路を掘り、今の猿投橋のところまで従来から堀川に流れ込んでいた大幸川に接続。それより下流は大幸川を改修した。工事は10年10月に完成し、総工費は3万9千円であった。

熱田港の整備

熱田港は水深が浅く「干潮の際には一葉の扁舟〔平たい小舟〕だに進退自由を得ない」と言われた不便な港であった。干満にかかわらず船が通航し接岸できるように、黒川の開削と同じ10年に整備を行った。

航路部分の延長2.8km、幅22mを水深1.5mに浚渫し、その土で明治新田（現：南区明治一）を造った。航路延長の2.8kmを熱田から南へ伸ばすと、今の堀川防潮水門の近くにまで達する。当時、保田沖と呼ばれた比較的水深が深かったところから熱田の船着き場まで浚渫したものと思われる。

また、熱田港には、長さ36m、上部の幅7.3m、三方に5段の石階段を設けた波止場を築き、小型船なら干満にかかわらず接岸できるようにした。

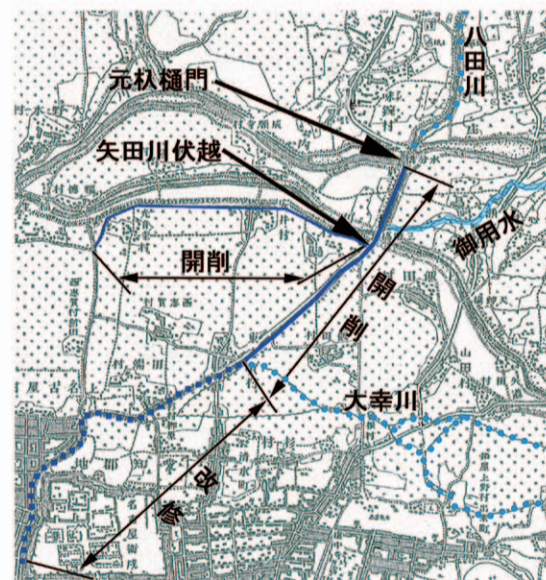
これにより、大型船は無理だが小型なら自由に接岸できる港になった。

当時の政府の方針は殖産興業である。名古屋も産業を興し町を活性化することが必要であった。近代工業は大量生産であり、多くの原料や製品を早く・安く搬出入する必要がある。

この時代、大量輸送ができるのは船しかなく、名古屋は熱田へ通じる堀川しかなかった。美濃や信州方面との輸送は木曾川→伊勢湾→堀川という大きく迂回するルートで行われていた。このため、犬山から名古屋へ直線的に結ぶ舟運路が建設されることになった。新木津用水の改修と黒川の開削である。併せて農業用水の水量増大による農業振興も目的にしていた。

明治9年11月に「庄内川分水工事」として黒川開削工事が始まった。

今の水分橋（現：守山区）のたもと



明治22年地形図に加筆



明治後期の熱田……蒸気船が接岸している