

いつも心に川がある
堀川まちづくりの会企画展

舟運・筏・川遊び 堀川のにぎわい

名古屋は工業都市へ 混雑する堀川

城下町だった名古屋は、明治 20 年頃から近代的な大工場が生まれだんだんと工業都市に変わってきた。

工場での生産は、機械による大量生産なのでたくさんの原料や製品を運搬する必要がある。明治 19 年に名古屋駅が開業したのを皮切りに鉄道網の整備が進められた。しかし駅から工場への大量輸送が出来ないため、堀川での船輸送は年々増えていった。

堀川筋取締規則

通航量が増えると共に、あちこちに船や筏が係留されて舟運の障害になってきた。

このため、明治 24 年に「堀川筋取締規則」が施行された。

◎係留関係

100 ～ 200 石の船・・・両岸に 1 隻ずつの係留

筏・・・15 日以上の係留禁止 など

◎航行関係

300 石以上の船・・・納屋橋より上流への遡航禁止

10 トン以上の蒸気船・・・現在の白鳥橋より上流への遡航禁止

筏・・・長さ 18 m ごとに 1 人の水夫を配置

◎レジャー関係

漁業・遊泳・競漕・・・今の朝日橋から大瀬子橋の間では禁止

それまでの堀川は、輸送路として船や筏が行き来すると共に、身近な水辺なので人々はさまざまなレジャーを楽しんできた。しかしこれ以降は名古屋が工業都市としてさらに発展を続けるために、もっぱら輸送路として使われることになったのである。

さらに増える船の航行

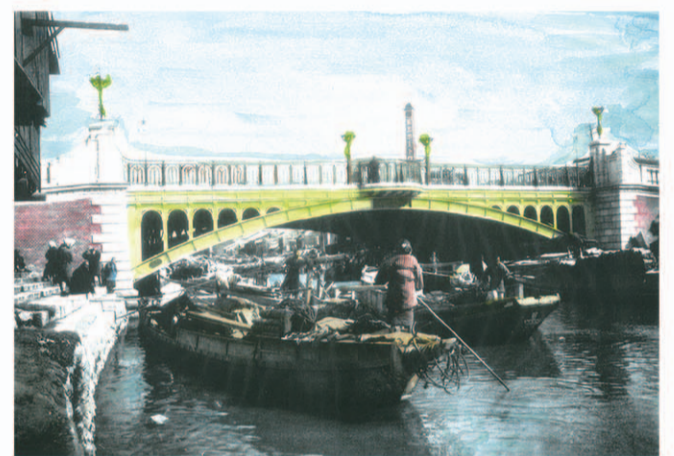
断片的に残されている堀川出入り船舶数を見ると、明治 20 年の出入数は合わせて 17,070 隻で 1 日平均では 47.8 隻であった。

この頃から、名古屋ではつぎつぎと大工場が操業を始めている。明治 18 年の名古屋紡績、19 年の佐々緋(株)をはじめ、20 年代には太田組製糸場・尾張紡績・名古屋電燈(株)・三重紡績(株)愛知分工場・(合)綿布商会・三井物産名古屋製糸所・帝国撚糸(株)などが続々と開業した。

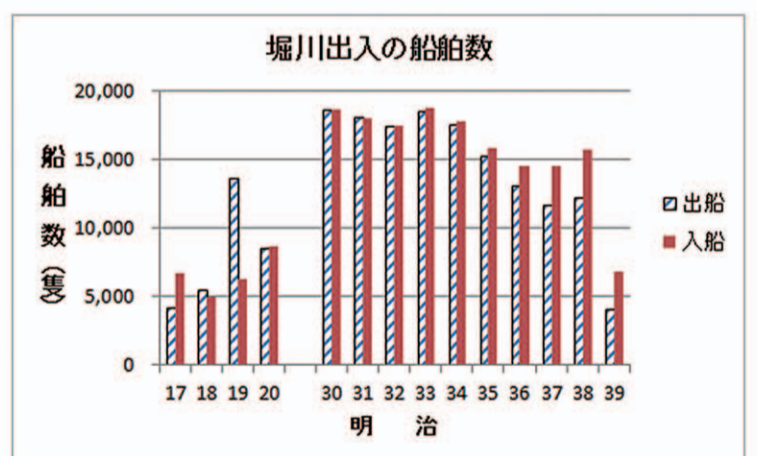
それと共に堀川の通航量は飛躍的に増え、明治 30 年の出入り船舶数は合わせて 37,276 隻にもなっていた。1 日平均 102.1 隻で、明治 20 年からの 10 年間で 2.2 倍の増加であった。

明治 43 年頃の堀川では、両岸に船や筏がびっしりと係留され、中央の狭い開水面を船が一列になって航行している。江戸時代とは全く異なる堀川になったのである。

このため、新堀川(明治 43 年)、中川運河(昭和 5 年)が開削され、舟運の分散と強化が図られた。



大正初期の納屋橋界限 (越原学園蔵に着色)



名古屋市史、新修名古屋市史より作成



混雑する堀川 明治 43 年 (愛知県写真帖)