

開港から名古屋港管理組合設立まで

明治維新を迎えると西洋文化の流入とともに海外貿易も急速に発展し、名古屋にも築港が必要との認識が高まりました。

1895年(明治28年)には愛知県議会において「熱田港築港調査費」の予算案が可決され、県庁内に設けられた「築港調査所」が築港に向けての調査を行った結果、当時の県予算を上回るほどの予算が必要であったが、最終的には議会の承認を得て、熱田築港事業の第一歩を踏み出すこととなりました。そして第1期工事が(1896年度(明治29年度)～1910年度(明治43年度))が始まりました。

1906年(明治39年)9月には、大型汽船で「ろせつ丸」(3,875総トン)の寄港誘致に成功し、膨大な予算に対する築港反対論を礼賛論に変える転機となりました。

1907年(明治40年)10月、熱田町などが名古屋市に編入されたのを機に熱田港は「名古屋港」と名称変更され、同年11月10日、勅令第330号をもって開港場(国際貿易港)に指定されました。

1911年(明治44年)に第1期工事が完了し、1号地から5号地、東西突堤、3,000トン級の船舶を最大10隻係留できる船溜まり、2号地(現ガーデンふ頭)の前面の鉄棧橋などが完成し、港としての機能が整いました。

取扱貨物量の増大に対応するため、名古屋港拡大の港湾整備は、第5期工事(1940年度(昭和15年度)～1946年度(昭和21年度))まで進められましたが、1941年(昭和16年)に勃発した太平洋戦争によって諸産業が停滞し取扱貨物量が減少し、1944年(昭和19年)から1945年(昭和20年)にかけて相次いで起きた東南海地震、三河地震や空襲により港湾施設の甚大な被害を受け港湾機能が麻痺状態となり1945年(昭和20年)8月終戦を迎えました。

1947年(昭和22年)にGHQ(連合国最高司令官総司令部)の承認によって制限付民間貿易も再開されたことなどにより名古屋港は、貿易港としての機能を取り戻していきました。愛知県は「名古屋港改良5か年計画」(1947年度(昭和22年度)～1951年度(昭和26年度))を決定し復興に務め、終戦時に19万8千トンまで落ちた取扱貨物量も1951年(昭和26年)には529万トンまで回復しました。

1947年(昭和22年)名古屋市から愛知県に対し「名古屋港を名古屋市に移管せられたい」旨の陳情がなされました。

1948年(昭和23年)12月愛知県議会名古屋港調査委員会の決議として、「名古屋港を名古屋市に移管すべし。ただし、その運営形態は、県その他の関係団体にて委員会を組織し、最も民主的に運営されることが望ましい。」との報告が行われた結果、愛知県議会は、この報告に対し「名古屋港を名古屋市に移管すべし」を削除するなどの修正を行った上で名古屋市に申し入れることを決議しました。

1950年(昭和25年)5月31日に公布された港湾法を受けて愛知県においても名古屋港の管理形態について検討し「かねてから愛知県・名古屋市の共通の考え方であり、県市相携えて名古屋港の発展を図る方法として、港湾法に港湾管理者として規定された一部事務組合を設立することが最も適当である。」との結論に達し、この旨を名古屋市に報告、名古屋市会臨時名古屋港調査委員会においても、この一部事務組合を設立する提案が了承されました。

その後愛知県と名古屋市とで「名古屋港管理組規約(案)」が作成され、この規約(案)について愛知県、名古屋市それぞれ議決された後、1951年(昭和26年)8月11日、愛知県知事、名古屋市長連名で設立許可申請書を提出しました。

1951年(昭和26年)9月8日、内閣総理大臣より名古屋港管理組合設立の許可と同時に運輸大臣から名古屋港港湾区域の認可が下りました。ここに、港湾管理者として初の一部事務組合方式による「名古屋港管理組合」が誕生し、名古屋港の発展に大きな役割を果たしていくこととなったのです。



名古屋港開港当時のふ頭(現ガーデンふ頭)



設立当時の2号地(現ガーデンふ頭前面)