

なごや街角今昔

【2】名古屋駅…大名古屋を志した人

池田 誠一

1 都市の中央駅

都市の中央駅は街の形成に大きな役割を果たします。利用客の多さに加え、その都市を訪れる人、出発する人の玄関口として都市を代表することになるからです。

名古屋の中央駅は言うまでもなく名古屋駅です。名古屋駅地区には多くの交通機関が集まり、1日100万人近い人が集まる名古屋圏の代表的な地域になっています。

しかし、この名古屋駅はどうして今の場所になったのでしょうか。この辺りは江戸時代

には城下にも入らない、さみしい地域でした。笹島と呼ばれたこの辺りは、田んぼや泥地の地域で幕末には笹島焼の窯元があったといえます。交通路としては、少し南に柳街道と呼ばれた城下から佐屋路に向かう道があるだけでした。(図1)

このような場所が、今日のように変身した過程には何があったのでしょうか。街角に立って名古屋駅の形成過程を追い、その残影を探してみたいと思います。

2 我が国初の 幹線鉄道の誘致

(1) 中山道か東海道か

明治維新、近代国家を目指すわが国にとっては鉄道の整備は大きな課題になりました。明治2年には早くも新都東京と京都、両京の間に幹線鉄道を敷設することが決まりました。しかし問題はそのルートでした。東海道と中山道です。今日からすれば意外ですが中山道案が優勢に進んだのです。明治4年には内部調査で、8年にはお雇い外国人のポイルが、いずれも中山道案を推しました。理由は東海道には橋が多くて建設費がかかり、船や馬車との競争になることも経営上問題でした。一方中山道には支線を含めて開発効果が期待できることでした。



図1 明治21年頃の名古屋駅付近(大きい○が現在、小さい○が当初の駅)

その後西南戦争で中断しましたが、そこで軍が鉄道の重要性に目をつけたのです。

結局明治16年山県有朋が、東海道では艦砲射撃の危険性があるとの意見を出し、中山道に決まりました。そして翌17年には東の横川・高崎間、西の大垣・加納(現在の岐阜)間から工事が始まったのです。名古屋はルートから外れてしまうことになりました。

(2) 区長・吉田禄在

この中山道の計画は難しい。名古屋も取り残されてしまう。そう考えて動き出したのが、まだ市のできる前、名古屋区の区長の吉田禄在でした。知事の合意を取り付けて、東京の鉄道局長井上勝の自宅に向かい、直接に自分の意見をぶつけました。禄在は藩政時代に木曾の山林の役人を勤めており、中山道の鉄道建設の難しさを熟知していました。もちろん国家の大事、井上は名古屋区長のごときものに即妥協しません。しかしその熱に押され、中山道の再調査を約束したといえます。

そして井上は再調査の結果、自らも踏査したうえで、19年正式に国の方針を東海道に変更しました。名古屋はこれで幹線鉄道のルートに入り、大都市への第一歩を踏み出すことになりました。

(3) 名古屋駅

鉄道が名古屋を通ることになって、駅を

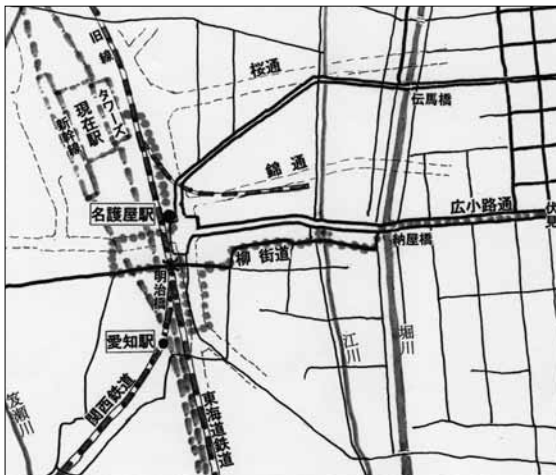


図2 明治20年代の名古屋駅付近と現在(破線)、…はルート

どこに作るかは都市として重大な選択でした。当初の鉄道側の計画は東海道と鉄道との交点、熱田の伝馬町だったようです。しかし禄在は広小路を西に延長した笹島の地を主張したのです。井上局長は泥地を埋め基盤を造ること、大通を駅まで延長することを条件に笹島での駅設置を認めました。

明治19年5月1日、名古屋駅(初めはなぜか名護屋駅)はまず半田港から岐阜への資材輸送線を仮営業する形で開業しました。初代の名古屋駅を写した写真は1枚しか残っていないといえます。(P26右下) というのもその5年後に濃尾地震があって駅舎は倒壊し、その後は2倍の規模で再建されたからです。そして第3代目の駅舎は、昭和12年そこから200_米ほど北の現在の位置に、東洋一という規模で完成しました。合わせて駅前には新たに桜通が造られたのです。

3 初めの名古屋駅の 残影をさがす

名古屋駅が出来た頃の面影はどこに残っているのでしょうか。地下鉄の伏見駅を降りて広小路通を西に向かいます。(図2) 今は名古屋を貫通する幹線道路ですが、江戸時代の広小路は本町の1本西までしかありませんでした。そこから西は細い道と排水溝だったといえます。

ビルの立ち並ぶ広小路通を進むと堀川の納屋橋に出ます。昔はこの先に道はなく、少し南に行ってから西に入る道がありました。柳街道と呼ばれたこの道は佐屋路の烏森への近道です。今も残る道を



広小路の納屋橋付近(右に旧シャム領事館ビルが見える)



昔のモダンな愛知駅(文献②)



左に柳街道と中村電気軌道のターミナル跡



旧愛知駅付近(笹島ヤードあと地)

たどると左にろうそく屋があります。補修されていますが明治の初期の建物で、百年余名古屋駅を見つめてきたこととなります。

広い道を迂回して進み、突き当たって1本南の道にずれます。すぐ、少し西から移されたという柳里神社があります。この辺りには柳が多く、柳街道の名もそれに由来するという説もあります。

駅前を通る広い通に出たら左に曲がり、明治28年に開業した関西鉄道の愛知駅のあったところを探してみましょう。一つ目の信号を西に渡るとバスターミナルの入り口があります。愛知駅はその奥の線路を越えた西側辺りにありました。モダンな駅舎で注目を集め、

東海道線との客引き合戦をしましたが40年国有化されて関西線になり、42年には駅も廃止されてしまいました。今は操車場跡の空き地になっています。

北に笹島の交差点の手前の道にもどると目の前に2層の高架橋が見えます。バスターミナルへの道ですが、昔の東海道鉄道はこの辺りの地上を走っていました。明治34年街道に鉄道を越すための跨線橋、明治橋が架けられました。この橋は昭和12年に鉄道が築提式に変わるまで、街の東西を結ぶ重要な役割を果たしました。

名鉄が地下線になる所を見て、JRの何本かのガードをくぐります。出た所は明治橋を下った所になり、ここは中村に向かう中村電



たった1枚の初代名古屋駅像(文献②)



東海道鉄道と柳街道の交差部(この付近に明治橋があった)



初めの名古屋駅のあった付近



国際センターへの斜の道(これも初めの駅のときにつくられた)

気軌道の起点になっていました。この軌道も昭和12年国鉄が上に上がるとともに、市営電車として今の広小路線のルートに切り替えられました。

北に広小路に出て歩道橋を渡り、東に進みます。ガードをくぐると笹島の交差点に出ます。その西南角のビルの北側辺りが**初めの名古屋駅**の位置になります。広小路の延長線からやや北で、ナナちゃんの立っている所もその一部と考えられます。

少し北に行くと錦通の北に、東北方向から伸びて来る道があります。この道は初めの駅の時に、名古屋の街道の原点であった伝馬町通本町や美濃路と駅とをつなぐため、堀川の伝馬橋から名古屋駅まで延長された道です。初めの駅の跡は時代とともに何度も塗り替えられてしまい、広小路通とこの斜めの道だけが昔の駅がその間にあった生き証人になっています。

改造の進む駅前を北に進むと円錐形のモニュメントの立つロータリーに出ます。現在の高層化されたタワーズの正面です。東には幅



狭く感じる桜通

50年の桜通が伸びます。昭和12年にできた時は広がった道も今では狭く感じるようになりました。名古屋大都市圏の中央駅になった名古屋駅は2007年にはさらなる転機を迎えます。

4 吉田禄在という人

吉田禄在は鉄道局長井上と駅前大通の広小路の延伸を約しましたが、当時の名古屋区にそんな財政力はありませんでした。彼はその不足分に区民の寄附を募ることにしたのです。それも町の繁栄のため区民から申し出る義捐金という形にして。それは初めての、大変なことでした。総スカンを食らい、「禄在なんて捨てんしょ(ステンショ=駅)」と囁かれました。それでも商家等の大口もあって工事費



晩年の吉田禄在(文献①)

の過半の4万円を超す寄附を集め、鉄道からは少し遅れましたが明治20年初めには開通させたといえます。

広小路の延長はその後の名古屋の街の発展に大きな影響を与えることになりました。広場だった広小路が広小路通になり、都市の軸線になったのです。城下町の北から南への流れに、西から東への流れが加わるようになったのです。

禄在はこのあと区長を辞して自由の身になりました。しかし在任中も含め、金の鯨の復元から名古屋城の離宮化、新堀川運河、覚王山の誘致など様々な問題に力を発揮し、名古屋に大きな足跡を残しました。とりわけ大きいのが名古屋の築港で、大隈、井上馨、山縣といった要人を始め何度となくその必要性を訴えました。その具申書の中で禄在は、「而して彼の江、勢、濃、飛、信、遠等の諸国未曾有の便利を得…」と。西は滋賀県から長野県、静岡県までを含めた中で、名古屋を「大名古屋」にすることを考えていたのです。

〈主な参考文献〉

- ①大野一英「名古屋の駅物語(上下)」(1980、中日新聞本社)
- ②大野・林「鉄道と街・名古屋駅」(1986、大正出版)
- ③柄澤斗岳「吉田禄在翁を偲ぶ」(1939、名古屋女子商業学校)