

なごや街角今昔

【4】 熱田…計画を忘れた街

池田 誠一

1 熱田というところ

名古屋の街の歴史は熱田に始まるともいえます。熱田には古くから熱田社を中心にした家並みがありました。そして神社に立ち寄る人たちがあって街道が通るようになりました。一方熱田の海岸には海産物の市がたち、賑わいを見せました。そこに江戸時代になると東海道が通ることになり、桑名への七里の渡しの拠点になって大きな宿場に発展しました。

熱田の「社」は三種の神器の一つの草薙の剣を奉り、「市」は御三家の筆頭の62万石の台所を担い、「宿」は東海道一の旅籠数を誇りました。いわば第1級の門前町に始まり、湊町が

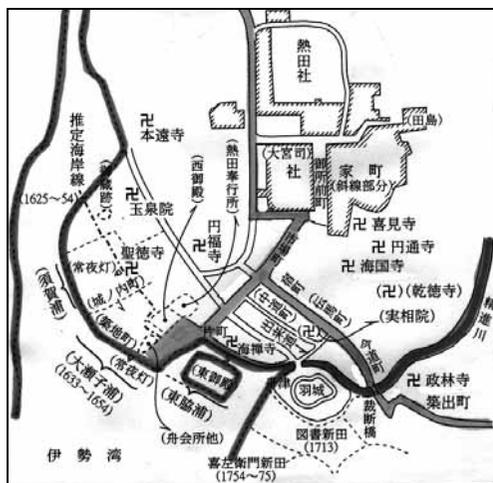


図1 江戸時代の熱田の街(「熱田と名古屋」名古屋市博物館より)

加わり、宿場町にもなって、当時としては大きな街並みが出来ることになったのです。

ところが、今、熱田の街はどこへ行ってしまったのでしょうか。過去の繁栄の後には史跡になり、街はごく普通の街になってしまったように見えます。何が、明治から百年余の歴史の中にあっただのでしょうか。熱田の街角にその過程を追い、面影を探してみたいと思います。

2 熱田の街の歴史

(1) 昔の熱田の街

江戸時代の熱田の街は熱田社の南口から南に真直ぐ、七里の渡しの乗り場に向かう参道が軸になっていました。街並みはその東西に展開し、主に東側には宿場町、西側には湊町が広がっていました。(図1)

神社の街でしたが寺も100ヶ寺近くあり、宿場は天保の頃の調査では旅籠が250軒近くあって東海道でも2位の桑名の120軒を抑えて断トツの1位でした。また魚市場は堀川の河口に位置し、城下の北西、枇杷島の青果市場と並び活気に溢れていたといいます。

(2) 維新後の変遷

こうして発展してきた熱田の街には、明治維新後いくつかの大きな変化がありました。



図2 熱田の街と開業した頃の熱田駅(右下の○印)

まず、明治の初めに宿駅制度が廃止され、七里の渡しも別の陸路に変わりました。しかし、この段階ではまだ旅客も貨物も熱田宿を経由することに変わりはありませんでした。

交通面で大きな変化があったのは明治19年の東海道線の熱田駅の設置でしょうか。名古屋駅より2ヶ月早く、始めは東海道と交差する伝馬町の東で開業しましたが、29年に約1km北の現在位置になりました。(図2)

明治20年代は熱田神宮の中が大きく変わろうとしていました。宮司になった角田忠行の熱田と伊勢両神宮は同格に見るべきだとの建白をめぐって、ここ熱田の中が揺れました。いろいろありましたが、とにかく国費で本殿が整備されることになりました。

ところが熱田の中が揺れている間に隣の名古屋は着々と都市の整備を進めていました。その中で熱田港を改築して名古屋の港を作ろうという運動が進み、30年頃には着手の運びになりました。並行して名古屋と熱田を結ぶ道路・軌道が企画されました。最初は本町通が考えられましたが、地元の反対で中止になり、新たに南大津通を伸ばして熱田に結ぶ熱田街道(今の天津町線)が造られることになったのです。県会での議論を経て、40年、市、町と電車会社の寄附で13間(約25km)の道路として整備されました。

そして同じ年、名古屋市は熱田町を合併し、同時に熱田港は名古屋港という名前で開港しました。熱田は港も含めて名古屋市の一部に

なったのです。市電が栄町から熱田駅前、伝馬町へと伸び、名古屋と熱田は強く結ばれることになりました。

(3) 鉄道、道路に翻弄されて

その後、明治の終わりから大正にかけて南の常滑や有松方面からの郊外電車が乗り入れてきました。しかし市内電車の独占契約があって市内に入れず、長い間、神宮前が終端駅になりました。このため熱田は東側の神宮前付近が大きな交通の拠点に育つことになりました。

戦後、大きな戦災を受けた熱田は都市計画を受け、東西に国道1号線が、南北に美濃路を拡幅延長した道路が造られました。共に幅50mで旧市街の中央を斜めに横断することになりました。かつての宮への参道や旧東海道もそれらの広い道路によってバラバラになってしまったのです。熱田の街にはもう、一体感はなくなってしまいました。

3 変遷の跡を探して

変遷の跡を追って熱田の街を歩いてみましょう。(図3) 地下鉄の伝馬町の駅から北西に5分位で神宮の正門(南門)に出ます。神宮の

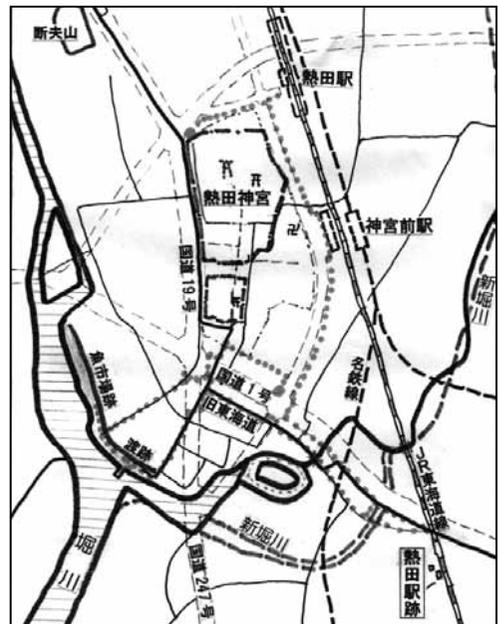


図3 明治20年代の熱田と現在(破線)、...はルート



▲50メートル幅の国道交差点
(向うに神宮の森が見える)

旧東海道の曲がり角から神宮正門を
みる(国道で横断できなくなった) ▶

中も大きな変化がありました
が、ここでは街の変化に焦点
を当ててみます。

正門の正面の道が昔の街の軸線になった参道です。七里の渡し場まで真直ぐ続いていましたが、今では広い国道に2箇所で分断されて通行できなくなりました。南に進み、国道を右側の口の字の横断歩道橋に迂回して反対側に渡ります。そのすぐ先が旧東海道の曲がり角、美濃路、佐屋路の分岐点になる宿場の中心でした。東南角とその斜め向いに道標が残されています。

角から南に進むとまた国道に中断されて歩道橋を渡ることになります。曲がり角から渡し場までは神戸町と呼ばれ、街道の繁華街でした。少し先の右側には藩の役所が並び、その先には西御殿がありました。昔は通の東側は海で、海の中に藩の東御殿がありました。旧道を突き当たると公園になっています。その右奥に七里の渡しの跡があります。常夜灯が復旧され、側に時の鐘も移設されました。堀川の水辺と合わせると少し渡しの雰囲気



七里の渡し跡(常夜灯が復旧されている)

なります。後ろの道路沿いに2軒、当時のイメージを残す建物があります。丹羽家と熱田荘です。尾張名所図会に当時のこの辺りの料理屋の賑やかさを伝える絵があります。

道を西に進むと左に大瀬子橋があり、それを通り過ぎて少し行った所に1軒だけ昔の魚問屋の建物が残っています。魚の市の姿を伝えるものはもうこれだけでしょうか？

*

大瀬子橋のところに戻り左に街の中に入ります。昔は冷凍用の土蔵が目付いたといい、須賀町は賑やかな商店街だったといいますが、イメージが湧きません。真っ直ぐ行くと右側に平景清をまつる神社

社があります。謡曲「景清」ではこの熱田で1子を儲けたとあるようですが今は眼病にご利益があるといえます。

道は国道に出ますので再び口の字の歩道橋を渡り東に、先ほどの東海道の曲がり角に出て、今度は東に進みます。こちらは伝馬町といい宿場の中心ですがその後を伝えるものはありません。少し行くと道路で塞がれます。熱田街道として整備された道が港に延長されたもので、左の国道に迂回します。反対側に出て東に進み、少し行くと右に裁断橋と姥堂があります。裁断橋の擬宝珠に刻まれた、子を思う母の心情を綴った文は日本女性三名文の一つといわれます。裁断橋は新堀川の前身の精進川に架けられた橋ですが流路が変わって今は形だけです。その東辺りは宿場の飯盛女の間で歌われた都都逸の発祥の地とされ、その記念碑も建っています。

少し先に、始めにできた熱田駅の跡を訪ね



一軒だけ残る魚問屋あと(ひさしが長い)



分断されている伝馬町通



裁断橋の碑(擬宝珠はレプリカ)

てみましょう。名鉄線、新堀川を越えて行くと高架の国道の側道で東海道線と交差します。この南側100m位の所に始めの駅が造られました。10年で小さくなって北1*。程の現在地に移されたのです。線路脇には地藏堂が建っています。

*

先ほどの国道1号の伝馬町交差点に戻り、北に少し行くと左に円通寺があります。熱田神宮の神宮寺であり、尾張氏の菩提寺として作られた寺ですが今は秋葉山として有名です。

その先は名鉄の神宮前駅です。今、強いて熱田の核を探すとすればここでしょうか。ただ正面には神宮域が広がり駅前に発展の余地はありません。そこから北にJR熱田駅までの道路の東側にわずかに商店街があり、戦後は賑やかだったといいますが、隣の金山駅の勢いに飲まれてしまったようです。熱田駅からは正面に港と結ぶための道路が作られましたが、いつの間にか側道になってしまいました



当初の熱田駅跡を望む(手前が旧東海道)



熱田の街の拠点名鉄神宮前駅

た。その道を神域に沿って少し上ると地下鉄の神宮西駅です。

4 街の計画の大切さ

熱田の街の曲がり角は明治20年代ではなかったでしょうか。

29年に国鉄の駅が北の、神宮東北角に移りました。湊との接続が悪くなるからと新堀川の支川になる運河も掘られました。街の向きが神宮の南から東に変わり、その後作られた道路も市内電車も郊外電車も、その熱田駅を目指すことになりました。街は東海道から熱田駅にシフトを始めたのです。さらに駅の東側には大きな軍事産業が立地することになり、駅は軍事の中に取り込まれていくことになりました。

昭和20年に作られた市の戦災復興計画の基本の中に驚くべきことが書かれています。戦後の街の方向を記した30項目の指針の中に「1. 省線熱田駅の旅客は金山に貨物は笠寺に移転し、…」とあり、その代わり高架化を要望しているのです。熱田の街の拠点熱田駅は、高架化の見返りに消えてしまう可能性すらありました。

熱田という歴史ある街、これを1つのまとまりある街として計画し、残していこうとする発想は、残念ながら明治以降忘れられたままだった…といえるのではないのでしょうか。

〈主な参考文献〉

- ①「熱田区誌」(1987、区制50周年記念事業実行委員会)
- ②池田長三郎「明治前半における熱田の近代化」(1973、熱田風土記)
- ③名古屋鉄道宣伝部「名古屋鉄道百年史」(1990、名古屋鉄道)
- ④編集委員会「名古屋都市計画史」(1999、財名古屋都市センター)