

なごや街角今昔

【3】千種駅…通過する人々

池田 誠一

1 東の名古屋駅

現在JRの中央線には、名古屋、金山、鶴舞、千種、大曽根、…と名古屋市内にいくつもの駅があります。ところが明治33年にこの鉄道が出来たときは名古屋と千種の2駅しかありませんでした。

千種駅は市街から見ると名古屋駅の反対側



図1 明治40年ころの名古屋市街(名古屋と千種は対になっている)

になります。実は、この駅は名古屋駅と同じ発想で広小路を東に伸ばした交点に作られたのです。当時は、名古屋駅は西の名古屋駅、千種駅は東の名古屋駅として構想されたともいえます。

名古屋駅と千種駅にはその他にもいくつかの共通点があります。①吉田禄在が設置に関与したこと、②街道(名古屋駅は柳街道、千種駅は飯田街道)に隣接して造られたこと、③市内電車が駅まで伸ばされたこと、など。タイミングの違いはありますが大変よく似ている、市民には一時東の名古屋駅というイメージがあったのではないのでしょうか。(図1)

しかしながら、いま千種駅の駅前に立ってみると、そこには名古屋駅と対になることを期待して作られた街のイメージはありません。駅前広場も狭く、ビルはありますがマンションで、西側には出口もありません。後から出来た大曽根や金山よりもさびしい街になっているようにすら感じます。期待されつつも、それが期待はずれになってしまった背景には何があったのでしょうか。千種駅の街角に立って、その今昔を追ってみたいと思います。

2 名古屋東部駅

(1) 中央線千種駅の設置

中央線は東海道線の全通の後、やはり軍部

の後押しで建設が促進されました。ただルートは中山道ではなく、東部は甲府を經由して諏訪に出ることになり、西側も名古屋が目的地になりました。諏訪からは木曾谷と伊那谷が比較されましたが、木曾の木材運搬等が評価されて明治27年正式に木曾谷に決まりました。西部の名古屋から木曾谷に向けては29年に着手され、33年名古屋・多治見間が完成し、千種駅が開業したのです。今の駅の南500m程の所にあり、線路の西側を向いていました。

この駅の設置をめぐるのは名古屋駅の時と違って名古屋側の対応は早く、27年から名古屋東部駅の構想作りが始まり、駅の位置も広小路線を東に延長した所とされました。ところがアクセス道路については、当時広小路の東端には県庁があり、迂回か移設かで調整に時間がかかりました。また千種駅の場所は市外の千種村で、村との交渉がこじれてしまいました。結局、東部道路(新栄町線)といわれた千種駅までの広小路線の延長が完成したのは、市内部分が34年末。千種村の部分はわずかの距離ですが41年になっていました。(図2)

(2) 名古屋駅との違い

千種駅は名古屋駅と、前述のように共通点が多いのですが、異なった点もありました。一つは名前です。名古屋が都市の中央駅の名であったのに対して、千種は千種村という小さな村の新しくできた名でした。

いまひとつは名古屋駅がその後多くの鉄道の終着駅になったのに対し、千種駅はそれに続く鉄道路線が出来ず、長い間ただの通過駅に過ぎませんでした。そのため乗客数も名古屋駅の10~15%だったようです。

3つ目は駅の開発が進む前に街が線路を越えて東に延びたことです。市内からの電車は明治36年には千種駅の直ぐ北の西裏まで開通しました。ところが37年に覚王山日蓮寺ができ、多くの参詣者があったため、44年には中央

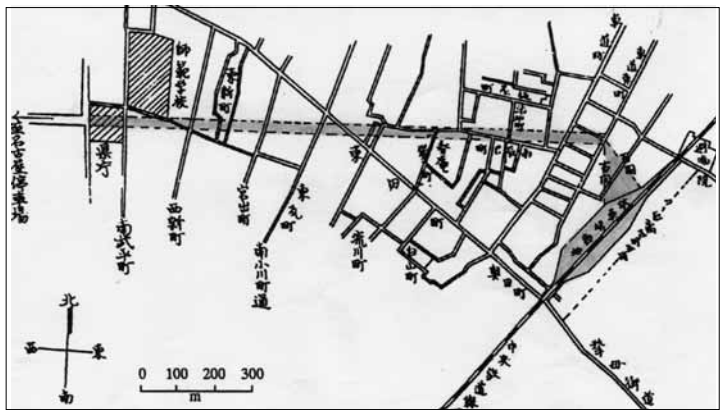


図2 東部道路計画図 破線部分(名古屋市建設局 1957 文献④より)

線の東から月見坂(覚王山)へ。翌年には千種橋が出来て栄町につながりました。千種駅への区間は盲腸線のようになっていました。

(3) 千種駅の限界

このように見ると千種駅付近の街が発展しなかった裏にはいくつかの理由が考えられます。一つは需要が少なかったことでしょう。東海道線と中央線の差のほかに、市内電車の客が東に通過してしまい、駅前線は昭和12年に廃止されたこともあるでしょう。もう一つは駅が千種村という小さな村にあったことです。明治35年には町制が敷かれましたが、人口1万人の町には名古屋東部駅を育てるのは無理でした。千種町が名古屋市と合併するのは明治43年で、駅が出来て10年経っていました。この間に隣の大曾根駅や路面電車の交差する今池に追いつかれてしまいました。

そして戦後になり、取り残されたようになっていた千種駅は、戦災復興事業の中で地下鉄と連絡するため北に移動し、向きも東に変えることになりました。そして昭和35年、新しい千種駅として再出発したのです。

3 旧千種駅の残影を探して

昔の千種駅の面影は残っているのでしょうか。今の千種駅からスタートします。(図3)ホームの南にある地上の改札を出ると、正面は駅前広場になっています。左右に幹線道路が迫るため狭い印象を受けます。ここには明治時代に伝染病の病院がありましたが跡形も

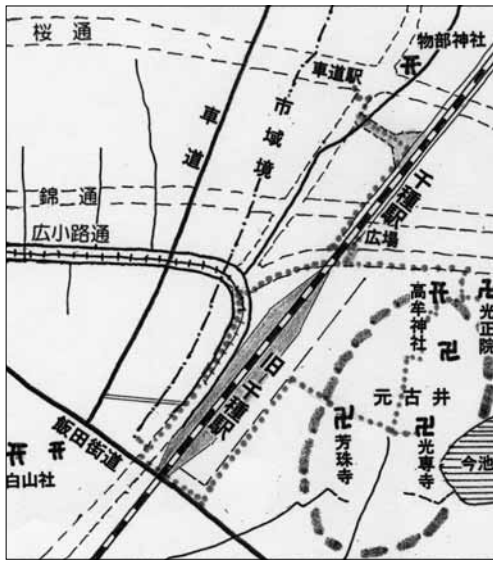


図3 明治40年ころの千種駅付近(破線は現状：点線がルート)ありません。右後ろの広小路通に架かる歩道橋を渡ります。線路の1本東の道は真直ぐで坂になっており、両側には大手の予備校の建物が並びます。広小路通を東に、2つ目の信号を右に入ると直ぐ、左には光正院があります。古くは大きな境内で、その北一帯に残る内山という地名はこの寺の山内を意味するともいいます。右にはこの付近の地名、古井の名のもとになったという井戸のある高牟神社があります。10世紀の延喜式に載る式内社で、この一帯に住んだ尾張物部氏の武器や農具の倉が始まりとされています。西側にある井戸には今も水を汲む人が絶えません。

千種村は明治の初めに古井村が名前を変えたもので、この辺りから南はその集落でした。台地状になっており、中央線の線路からは5分ほど上がっています。南に行くと集落の中に光専寺や芳珠寺といったお寺があります。



現在の千種駅前



古井の高牟神社(今は恋の神社とか)

西に坂を下ると旧千種駅の東側の道に出ます。昔は西側には鉄道関係の施設が並んでいましたが今はほとんど無くなりました。南に進むと駅の南端は飯田街道になります。街道を西に中央線の低いガードをぬけるとすぐ、広幅員になった旧駅前が続く通りに出ます。



飯田街道と中央線

交差点を渡り北に少し行き西に入った細い道が昔の市と村との境でした。境から駅までわずかですがこの区域が駅の成長に大きく係わったように思えます。

広い通に戻り北に進みます。右側は旧千種駅のあった所ですがその面影はありません。駅用地は昭和35年に駅が北に移った後もしばらく貨物駅として利用されていましたが、清算事業団の土地になり分割されて民間に売却されました。大きな区画が生かされ遊興施設



旧千種前付近(右側が駅位置ですが面影はありません)



旧千種駅舎(文献②)



千種橋から南に旧千種駅に残る線路をみる



駅前の古い商店(「いづみや」とある)



錦通の新千種橋からの千種駅(左むこう)にある空間が西口予定地

や大型の住宅用地として利用されています。

旧駅前にその名残のような建物を見つけました。看板には「各国味噌醤油問屋」とあります。店の名前が旧仮名遣いであることから、旧千種駅の戦前を知る証人のはずですが残念ながら昔を知る人がいなくなっていました。

北に向かうと広小路通との交差点になります。昔の東部道路の影響で一度旧駅に向けてカーブした後、逆に振って千種橋に向かっていきます。こんなカーブも今から見るとどうしてなのかわからなくなっています。東に広小路通を上って千種橋に行くと、南側からは旧千種駅の線路を見ることが出来ます。

再び歩道橋を渡ります。現在の駅が見えますが小さな駅です。もうここに移った時はあまり期待されてはいなかったのではないのでしょうか。それでも、もう少し…と期待された所もありました。線路の西側に出て北に進むと新千種橋をくぐった向こうに左に開かれた三角形の空間があります。地図で見ないとよく分かりませんが、これは戦後の復興計画で**将来の駅前広場**にと確保された空間です。(図3) 新駅は西側にも出入口を作る余地が残されていたのです。

その後、地下鉄桜通線を作る時に、ここから車道駅に乗換えるルートが検討されました。車道駅には幅の広い出入口や、改札口の増設の余地まで残されているのです。ここから出入口

までは西北にわずか150mの距離になります。

4 終着駅の時

一般的に言えば交通施設が街に影響を与えるのは、その交通施設から街に出る人の量になります。いくら大量の人が動いても、その人たちが通過したり、街に出ることが無いと街は変わりません。

千種駅は中央線では中間駅であり、地下鉄との乗換えも地下でスムーズです。このために大半の人が通過してしまうのです。ただし、一度だけ千種駅が電車の終着駅になったことがあります。明治36年から45年まで、栄方面からの電車の終点でした。この時に街が変わればその後の発展の基になったかもしれませんが、小さな村にある駅で終わってしまったようです。

本来なら東の副都心になってもおかしくない地域が、そして今でも中央線から都心への最短経路にありながら、…千種駅の周りの街はこの次への展開を待っているようにも思えます。

〈主な参考文献〉

- ①「千種区誌」(1980、区制施行50周年記念事業実行委員会)
- ②小林元「千種村物語」(1984、自費)
- ③名古屋鉄道広報宣伝部「名古屋鉄道百年史」(1990、名古屋鉄道)
- ④林上「近代都市の交通と地域発展」(2000、大明堂)