

# なごや街角今昔

## 【11】 金山…名古屋台地のくびれに

池田 誠一

### 1 都市計画がつくった街

金山は名古屋の街づくりの大きな目玉です。今日では、JR、名鉄、地下鉄、そして多くのバス路線が集まる総合駅になり、近年目立って賑やかになりました。さらに今年には北口にも「明日なる！」という商業施設がオープンし、中部空港や愛知万博へのアクセス拠点としても賑わいました。長い間懸案だった「副都心」という言葉に少し近づいたようにも見えます。

このように賑わいを見せるようになった金山という街は、実は戦後の都市計画の中から生まれたものです。当時は戦災を受けて荒廃し、何も無い、いや大きな工場すらあった地域を、第2の名古屋駅に変えようという都市計画。その大胆な計画を追って、金山の街角を歩いてみたいと思います。

### 2 古代からの交通の拠点、金山

#### (1) 名古屋台地のくびれに

名古屋城と熱田神宮を結ぶ名古屋―熱田台地は、金山の付近が最も細くなっています。(図1) この細くなった所は古渡と呼ばれ、遺跡の多い所で、古代の東海道や中世の鎌倉街道も通っていたとされています。

有名なのは金山駅のすぐ西にあったという



図1 名古屋の中央、南北に象のハナのようにのびた名古屋―熱田台地(文献③)

元興寺でしょう。7世紀の中頃の創建とされ、奈良元興寺の支院といわれる寺です。往時は北に広がる広い伽藍を持ち、9世紀には一時尾張の国分寺を代行していたという記録もあります。

古代からの街道が通っていたのは、その少し北の東別院に近い所のように、近く工事現場からは駅馬に使ったと見られる馬の骨が出土したといえます。金山のすぐ南、元興寺に向かい合うように熱田社の一の鳥居があり、金山は街道から神社への玄関口だったとも考えられます。金山付近は古代、中世と、街道の拠点として活況を呈した所だったのかもしれませんが。

## (2) 名古屋と熱田の間に

戦国時代になって、織田信秀が鎌倉街道の北側、今の東別院の所に古渡城を築きました。そして台地上を北の那古野城と古渡城と結ぶ道が利用されるようになりました。東西の街道の軸に続いて、金山を通過して那古野城から熱田社への南北の交通軸ができたのです。

江戸時代になると、この南北の道は五街道に準じる美濃路になり、名古屋城下と東海道を結ぶ重要な道路になりました。金山付近は、城下と熱田宿の中間地点になり、東海道のバイパスだった佐屋路と美濃路との分岐点でもありました。すぐ西側には堀川が流れ、金山はこの時代も交通の重要な拠点だったといえます。

## (3) 鉄道が集中して

明治18年、東海道鉄道の工事線が名古屋—熱田の台地を横切る時、線路は市街と熱田社の中間だった金山地区を掘割で通ることになりました。その後中央鉄道が通る時も、同じ金山を横切るルートが選ばれました。また、すぐ側に熱田から中央線に繋ぐ軍事用の古渡線も出来て、金山の東で線路は三角形を描くことになりました。(図2)

戦時中、大戦時の輸送力の強化のために、それまで北と南に別れていた名鉄線がその間の連絡線を敷く時も、金山は通過点になりました。台地のくびれにある金山は多くの鉄道が集中する場所になったのです。

## (4) 戦災復興計画の中から

戦後、戦災復興の基本方針が出されたとき、東海道線の名古屋駅と熱田駅の間に金山駅を作る構想が出されました。さらに金山駅は将来名古屋駅が限界になったときの受け皿として総合的な駅にできるような施設空間が準備されたのです。しばらく鉄道の通過地点だった金山は、再び交通の拠点への道を歩み始めることになりました。

昭和30年代後半になって、金山にはさらに大きな役割が与えられることになりました。昭和37年に策定された名古屋市基本計画基本要綱の中で、金山は市町村合併の目標とされた市域の中心点とされたのです。「金山中心に半径15<sup>+</sup>」、というのが将来の名古屋市域

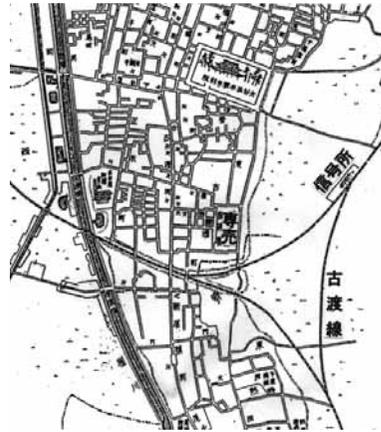


図2 明治時代末の金山付近。古渡線が東海道線と中央線とを結んでいる

を表す言葉になりました。(図3) そして金山は市域の中心として、将来は副都心とさえいわれることになったのです。

しかしその後、金山の総合駅化も副都心構想も中々進みませんでした。戦災復興事業の中で支障になった専売公社工場の移転や将来の駅用地の確保などは進み、地下鉄も開業しました。しかし肝心の①東海道線駅の設置、②名鉄金山橋駅の移転。③南口の設置など、総合駅化するに必要な施策はお預けでした。

総合駅ができたのは構想から40年後、平成元年のデザイン博が契機でした。南口に会場までのバスのアクセスターミナルが出来る時だったのです。

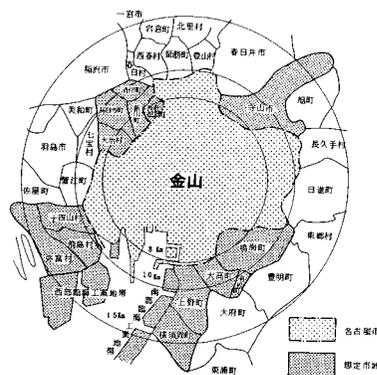


図3 昭和37年の名古屋市将来計画基本要綱で示された想定市域(文献②)。「金山」を追加

## 3 変遷の跡を追って

金山の変遷を追って街角を歩いてみたいと思います。(図4) 出発は少し北の地下鉄の東別院駅です。駅の4番出入口を出て西に大津通を渡ります。少し行くと東別院、正式には本願寺大谷派名古屋別院の大きな本堂が見え





国道にある佐屋路の分岐の石標(左)と熱田社の一の鳥居跡の碑(右)

からの道でした。すぐ幹線道路(大津通)に合流し、信号を東に渡って北に、高座橋を渡ります。橋の上から右に名鉄の金山橋駅の跡が見えますが、ビルになって分からなくなりました。橋のすぐ北の坂を下ります。この坂は、当時金山橋駅を降りた客で賑いましたが今は歩道すらありません。

坂を降りた所が駅の跡で、その向かいに波寄商店街があります。斜めに、今は静かになった商店街に入り、東に進みます。300ほどで公団住宅ですが、その少し手前に戦前まで東海道線と中央線の軍用の連絡線が通っていました。区画整理によって跡形もなくなっています。公団住宅の手前を左に曲り、突き当りをまた左に曲ると中央線に出ます。この辺りに分岐線のための古渡の信号所がありました。線路をくぐり真直ぐ西に向かいます。

戦後、金山は都市計画で「盛り場」に位置付けられました。昭和28年、商工会議所でまとめたという構想ではこの辺りは「歓楽街」とされています。計画は実現しませんでした。その名残のような建物を気にしつつ、西に坂を上ると大津通です。

この正面、左手のビルから右手の市民会館にかけて、戦後まで専売公社の大きな工場がありました。金山の総合駅化する構想の中では



「金山」の名の起りになった金山神社



金山総合駅

どうしても支障したため東区の大幸に移転になりました。金山を工場地帯から副都心へと転換する大きなキッカケになりました。信号を渡れば、今年出来た駅前商業施設「明日なる！」の賑わいの中に入り、駅はすぐ隣です。

#### 4 賑わいをつくるもの

戦後、金山は名鉄の金山橋から市電や地下鉄への乗り継ぎの街でした。しかしそれは仮の姿で、街づくりはなかなか進みませんでした。平成元年に総合駅になっても、金山はまだ乗り継ぎの街でした。都市計画も総合駅も、それだけで街が出来るとはいえません。金山の街は長い間苦悩の中にありました。

変化の兆しは総合駅化から10年経った平成11年、南口にボストン美術館や高層のホテルが立地して駅前広場が完成した時でしょうか。それまで駅構内を通過していた人たちが街に出始めました。南口広場には若者が集まるようになり、外食チェーンも出店し始めました。街は若者を中心に動き始めたのです。

金山の地は、古代から交通の拠点でした。街道が通り、鉄道が集まったのも台地のくびれという地の利にありました。そこを総合駅にしようと思いついた人の慧眼によって金山は新しい方向を与えられました。しかしそれだけでは街は実現できませんでした。人が駅から街に出る目的になるものが必要だったのです。ボストン美術館と高層ホテルは、金山に、その大切な契機をつくることになったといえそうです。

〈主な参考文献〉

- ①「戦災復興誌」(1984、名古屋市計画局)
- ②市・企画課「名古屋市将来計画30年のあゆみ」(1976、名古屋市)
- ③「尾張元興寺跡発掘調査報告書」(1994、名古屋市教育委員会)