

# なごや街角今昔

## 【5】 築地口…変わりゆく港の街

池田 誠一

### 1 国際化の玄関

名古屋港は、明治40年名古屋の将来の国際化を担って開港されました。以降100年近く大きな成長を遂げ、今日では貿易額日本一の国際港に成長しました。

その港を支える街は、築地口に始まり次にその先の中央埠頭へと伸びました。そして堀川の東側や中川運河の西の稲永方面へと広がっていきました。築地口付近は、都市計画でも港に近い後背地として商業地区に指定され、都心部と同じような土地利用が期待される地域になっています。

昭和30年代には入港する貿易船からの外国人が街に溢れ、国際港の明日をイメージさせました。築地口の辺りも船員さんのための店が並び、国際的な港町になっていました。

ところが今、築地口からガーデン埠頭へ、街を歩いてみても船員さんの姿はほとんど見られません。むしろレジャーランドの客が流れてくるのが目に付き、セーラーズ通と名付けられた商店街が虚しく響きます。期待された商業地区も見当たりません。名古屋の国際化の玄関を期待された街はどこに消えてしまったのでしょうか。築地口付近の街角に立ってその街の変遷を追ってみたいと思います。

### 2 名古屋港と支える街

#### (1) 名古屋港の変遷

名古屋の築港が問題になったのは明治10年代に遡ります。安場知事、吉田名古屋区長始め多くの推進者がありましたが、予算規模や事業主体の他、先行する四日市港や武豊港との優劣なども問題になりました。着手に漕ぎ着けたのは30年代になってからになります。

第1期工事はまず「築港」でした。江戸時代に干拓された熱田前新田と作良新田の前、今の築地口から南に、1、2号地。その西に中川を挟んで3、4号地。また東に堀川を挟んで5号地が計画され、明治の終りには完成し

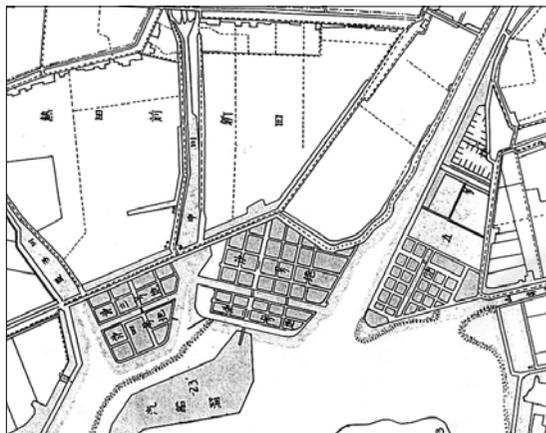


図1 名古屋港第1期計画(1～5号地等、明治29～43年)

ました。(図1) その後2期、3期、4期と進められ、昭和9年には10号地の1部、後に11号地を埋立て、名古屋国際飛行場も出来ました。

戦後、名古屋港は重工業化の産業の大きなうねりの中で発展し、東の知多半島側には大工場が、西の木曾川側には港湾機能が張り付いて、名古屋港の区域は国際貿易のみならず、この地方の重工業の一大拠点となりました。

## (2) 街と港

港を支える街も大きく変わりました。築港工事を始めた頃は築地口への道さえなく、北から中川沿いに入ったといいます。そこに工事に合わせて熱田からの道が通り、埋立てた土地が売却されて人が通うようになりました。新たに出来た1～4号地は「築地」と命名されました。

街は南に棧橋に向かって1、2号地に展開していきました。昭和になると先端に岸壁ができ、港湾としての機能が貼り付けられて入港船も増え、付近の街も次第に密度を増しました。しかし名古屋港は、まだ名古屋の街とは遠く離れて孤立した存在でした。

昭和12年に名古屋で大きな博覧会が開催されました。近代都市名古屋を広くアピールしようとした汎太平洋平和博覧会です。この年は名古屋港開港30年に当たり、この機会に孤立した港と名古屋の街を繋げようと、会場は熱田と港との中間の港明町一帯が選ばれました。博覧会は480万人を集め大成功でした。付近の土地も工場用地として売れ、港の町は工場地帯で名古屋の街とつながることになりました。

## (3) 戦後の港町

軍事産業の基地でもあった港は戦災を受け、築地口一帯も大きな被害がありました。しかし平和の時代の中で国際貿易が急増、港は急成長を遂げることになりました。名古屋港も整備が進み我が国有数の国際港湾としての地位を獲得し、周辺の街も国際的な港町に変身していきました。

ところが、昭和40年代になると国際海運の動向に大きな変化がありました。船舶の大型

化、省力化に加えてコンテナ化が進んだのです。船が何日も停泊し、大量の船員が上陸するという事は無くなってしまいました。

そのような中で昭和46年に地下鉄が名古屋港まで開通したのです。街は大きく変わることになりました。

## 3 変遷の跡を探して

変遷の跡を追って街を歩いて見たいと思います。(図2) 地下鉄名城線の港区役所駅の1番出口を出ます。この駅の周辺は昭和12年の汎太平洋博の会場になった所です。

前の幹線道路(江川線)は博覧会のときに出来たもので、同時に路面電車も敷かれました。北にその側道を進むと、当時ここにあった港北運河に架けられていた橋が残されています。博覧会の名前から平和橋と名付けられました。会場はここから西北、東北、東南に展開して

唯一残った博覧会メモリアル平和橋

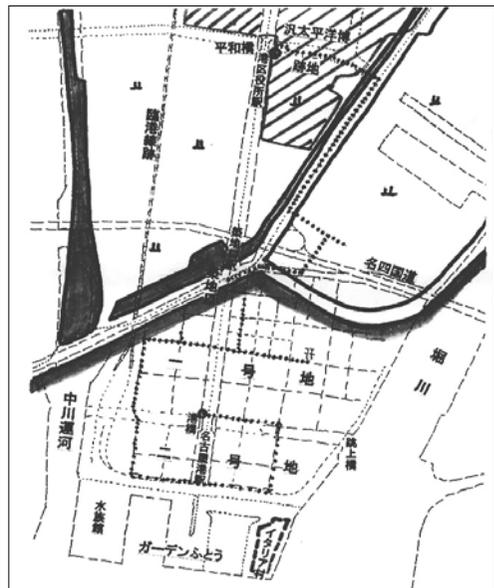


図2 明治二十年代の名古屋港付近とその後の展開(点線がルート)

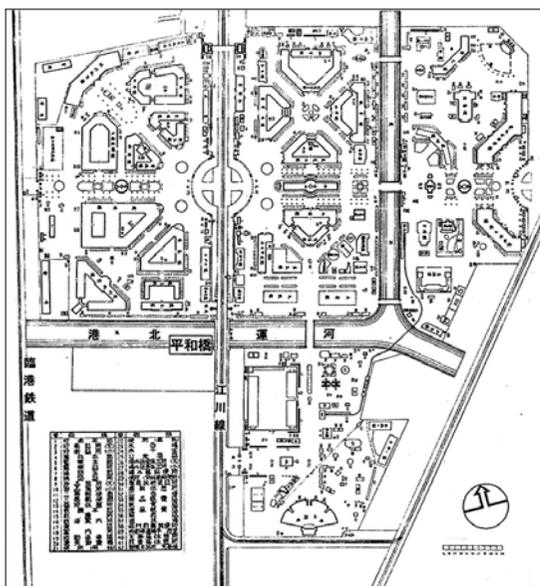


図3 汎太平洋博の配置図と平和橋(文献③)

いました。(図3) 戦前の名古屋の記念碑的な博覧会でしたが、今ではもうここだけしかイメージを伝える所はないといえます。

東に運河の跡の公園を進み、国道に出ます。この道は幹線の国道と港湾を結ぶもので、この154号は熱田を通る1号と名古屋港を結ぶわずか6\*<sub>0</sub>余の国道です。

国道を南に進み、4つ目の信号を東に入ると港新世界商店街という看板が目に入ります。すぐ左に善光寺があります。名古屋三弘法の一つとされる寺で、境内に昔東海道に建っていた「右 前ヶ須桑名」「左 名古屋築地」と刻まれた道標があります。寺を東に行った所には昭和20年代に港陽園という小さな遊郭がありました。戦災を受けた稲永からここに移ったものですが、新世界という看板とともに今も微かに



戦後の一断面を残す商店街



築地口交差点から南に、「salles」と名付けられた通

その面影を残します。

ロータリーの所でバックして南に高架道路(名四国道)をくぐります。広い通を右に行くと築地口の交差点に出ます。ここが港の開発の基点でした。国道と50<sub>0</sub>m幅の幹線道路が交わり今でも港の町の要です。南にはポートビルが見渡せます。

交差点東南の道を東に少し入った所が、この辺りで最も賑やかな商店街になっています。1本目を南に行くと「海技と受験」と看板を掲げた本屋があり少し港町を感じます。3本目を東に行くと築地神社があります。昭和の初めに誘致・創建されており、この頃にこの辺りの町がまとまってきたことが分かります。

神社の前の道をバックして西に進みます。国道を越えると通には旅館や料理屋が目につきます。小学校を過ぎた西の道を右にすぐの所に屋根に灯台を載せた白い建物があります。灯台は2号地に実際にあったものだそうです。



屋根に灯台を載せた港らしい飲み屋

元の道を西に進むとすぐ突き当たります。この一帯は名古屋駅から分岐した臨港鉄道の駅の敷地でした。臨港線は埋立が出来るとすぐ開設され、港の貨物輸送の中核としての役割を果たしましたが、昭和50年代になると順次廃止されていきました。突き当りを左に進むとその跡地がいろいろに利用されています。まず最近出来た大きな結婚式場。続いて観覧車のあるレジャ



港の官庁街

ーランド。そして西埠頭の跡にはシャチのいる水族館です。

信号を東に曲がります。ここから左側には港に関係する官庁等が並んでいます。右側の水族館に続くショッピング街を抜けると、昔の栈橋の、その後は中央埠頭の付け根だった、港の原点とも言うべき交差点に出ます。南はガーデン埠頭、北は国道の終点になっています。

東に進むと駐車場の向こうに鮮やかな建物群が見えてきます。最近オープンしたイタリア村です。ここには戦後出来た4つの倉庫群がありました。存廃を巡って議論がありましたが、その中で倉庫の再活用策として提案されたものです。

北に曲がると、一変して古い港のイメージが残る道になります。少し行くと橋を渡ります。埋立後、1号地と2号地を結ぶためにかけられた2本の橋のひとつ、稻荷橋です。この辺りにはまだ運河が残っています。橋の上から東を見ると古い鉄道橋が見えます。右の1径間が跳上橋になっています。昭和2年に架けられたこの橋も存廃の議論の中で生き延



17年にオープンしたイタリア村



貴重な文化財になった跳上橋

びました。

橋を渡り左に曲がると、付近には船員宿所、船舶協会、港湾福祉会館等、港を支える裏方の建物が目に付きます。西に進むと1、2号地を結んだ港橋の向こうに地下鉄名古屋港駅があります。

#### 4 コンテナ化と地下鉄と

港はこの100年間着実に成長してきました。外航船の隻数やトン数を見ても戦後一貫して増加傾向にあります。では港が成長している中で街を変えてしまったのは何だったのでしょうか。

一つはやはり昭和40年代に始まるコンテナ化でしょう。コンテナ化は操業の高速化、省力化によって停泊時間の短縮と乗務員の縮小を可能にします。いまひとつは昭和46年の地下鉄の開通です。一見港が便利になったように見えますが、逆に都心への吸引力も大きいのです。同時に港付近は都心の住宅適地に変わってしまいました。

背後の街は、船員の減少と都心の求心力によって港を向いた街から都心を向いた普通の住宅地へと変わっていきました。そして港自身も、コンテナ化による中心部の空洞化のために、レジャーランド化し観光地化するしかなかった…と言えるのでしょうか。

〈主な参考文献〉

- ①奥田助七郎「名古屋築港誌」(1953、名古屋港管理組合)
- ②「名古屋港統計年報」(各年度、名古屋港管理組合)
- ③「名古屋汎太平洋平和博覧会誌」(1938、同博覧会)