プロジェクト紀行

開府 名古屋の都市づくり

― 家康の考えたこと ―

小治田之真清水

池田　誠一

【10】交通・流通の計画…重視された経済

1 交通のインフラ

都市をつくるには、形を整えるだけではなくそれが動く仕組みが必要です。名古屋城下づくりに当って、家康がもっとも留意したのはこの点ではなかったでしょうか。

まず必要となるのは、人が集まり、活動しやすくするためのネットワークです。今日なら道路、鉄道、港湾、空港といった交通インフラです。当時では道路と水路になるのでしょうか。流通の中心だった水路、すなわち運河の計画は、都市にとって大きな意味を持っていました。名古屋城下でも、街道への接続と水路の堀川は、築城とほぼ同時に手がつけられた最重要プロジェクトでした。

今回は、このような都市経済の基盤ともいえる交通のインフラが、築城に併せてどのように整備されていったかをみてみたいと思います。

2 街道と堀川

(1)道路の計画

名古屋城下は、徳川幕府の設定した幹線道路である五街道からは少し離れていました。南側には東海道が通っており、北側には少し離れてはいましたが中山道が通りました。しかし、名古屋との接点がありませんでした。

名古屋は江戸時代以前には京と東国を結ぶ鎌倉街道が、城下の南の古渡付近を横断していました。ところが戦国時代に清須城が大きく拡張された時、鎌倉街道は清須城下に組み込まれたようです。そのため清須から名古屋方向(当時は那古野城)に向かう道は、そこから東南に伸びる自然堤防上、後の美濃路のルートを通り、庄内川を渡って名古屋台地に上りました。そして名古屋築城前の図にある城下南の「古街道」とされるルートにつながっていたと考えられます。この道はそこから、一

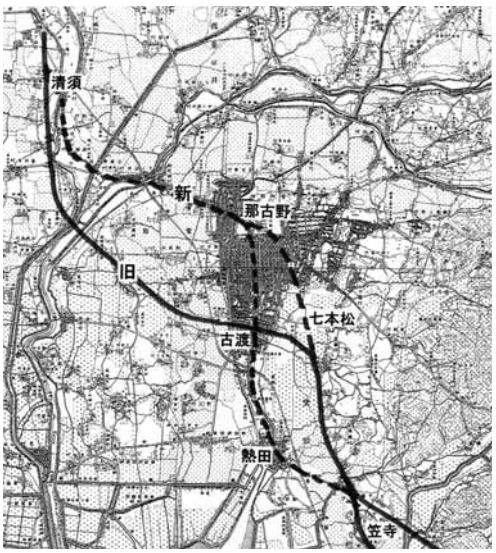

図1　開府前後の鎌倉街道の推定ルート。
主税町には「右 江戸道」とする石碑があった

つは南に、台地の中央を古渡、熱田に。いま一つは東に、後の主税町筋を通って南に曲り、七本松付近を経由して従来の鎌倉街道につながった…と推定できるのです(図１)。

いずれにしても、この鎌倉街道は北の中山道とは美濃の垂井付近で、南の東海道とは熱田宿でつながっていました。これを名古屋城下に通すことによって五街道と接続させたのです。この道が、美濃路で、城下の骨格となる伝馬町筋と本町通になりました。

このほかの道については、東南には前回東海道バイパスと説明した岡崎街道が新設されました。また東北には、古い信州への街道が手直しされて、大曽根から勝川に抜ける、今では善光寺街道と呼ばれる道になりました。これらの街道は、いずれも起点を城下碁盤割の中心、本町通と伝馬町通の交点に設定され、そこには問屋場(名古屋では伝馬会所)の他、高札も置かれ「札の辻」と呼ばれました。同時にその前後は美濃路の名古屋宿ともなり、札の辻は名古屋の交通体系の中心に位置することになったのです。こうして城下の陸上交通路の骨格が出来上がりました(図２)。

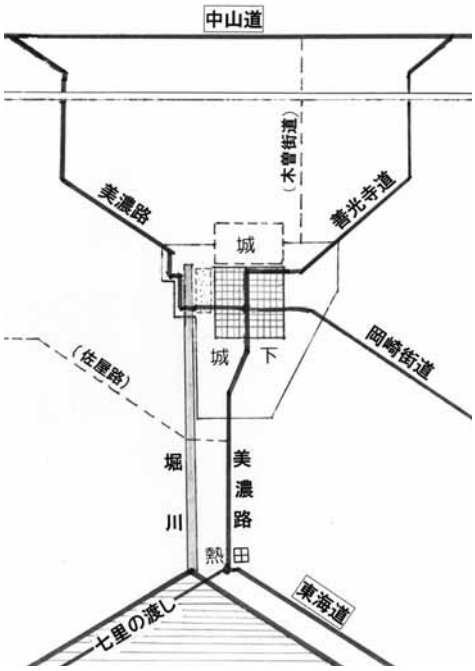

図２　名古屋城下初期の交通体系
（カッコの街道は少し遅れて開かれた）

(2)水路の計画

名古屋城下の立地上の欠点は、海や大きな川に接していないことでした。このため湊や舟入がなく、当時の物流の中心だった舟運が利用できませんでした。

このため、城の立地選定の段階で運河の掘削が決められたと考えられます。選定されたのは、名古屋台地の西側に沿って熱田から城の傍まで６⁺㎞余の運河です。低地帯で、熱田と城の付近の高低差が８尺しか無いために運河を掘ることが可能だったのです。

工事は福島正則が惣奉行と成り、城とほぼ同時に着手されたようです。事業の詳細は定かではありませんが、助役の大名の他、美濃、伊勢からの動員で突貫工事が行われました。そして1611年秋には完成したとされます。したがって築城の土木工事には無理でしたが、建築工事や清須越しと呼ばれる住民の引越しには間に合いました。この運河は福島左衛門太夫正則の名を取って「太夫堀」と呼ばれ、江戸期はもちろん長い間、名古屋の物流の大動脈になったのです。

(3)美濃路・配置の妙

以上のような交通計画、とりわけ美濃路と堀川の計画が優れていたと考えられるのは、それらの位置関係と土地利用です。

名古屋の「市」は、魚の市が古くから南の熱田にありました。また野菜の市は西北の小田井につくられました。美濃路はその両者を結んでおり、堀川とはその中間で交差しました。もうひとつ面白いことは、美濃路は堀川沿いを通し、碁盤割地区では本町通を通したことです。堀川沿いが物流と結びつく問屋の立地に便があったとすれば、本町通は販売に結びつく問屋の便がありました(図３)。

○碁盤割地区と堀川端地区ー問屋の分担ー

碁盤割 ： **主に 二次生活物資**
- ･伝馬問屋、両替、質
- ･木綿、酒、薬、味噌
- ･呉服太物、麻、畳、菓子　等

堀川端 ： **主に 一次生活物資と建材**
- ･材木、竹、戸、障子
- ･塩、米、砂糖、油
- ･塩乾魚、肥料　等

＜注＞ 文献③を元に作成した

図３　碁盤割地区と堀川端地区の問屋の連携

加えて、土地利用にも配慮がありました。堀川沿いと碁盤割地区の間の区域が、町人地に指定されたからです。以前説明したように、城下は碁盤割と街道沿いは町人地、その外は武家地という原則がありました。しかしその例外が、しかも途中で入れ替えられた可能性すらあるのが、この区域なのです。そこは碁盤割地域の商人と堀川端の商人の接点にあたり、美濃路の伝馬町筋、本町通は名古屋の流通と経済を支える大動脈になったのです。

3 紀行 美濃路と堀川

… 城下経済を支えた幹線路 …

城下町名古屋の経済を支えた美濃路と堀川。今はどのようになっているのでしょうか。その姿を探しつつ、街を歩いてみたいと思います。

〈美濃路〉

地下鉄桜通線の丸の内駅を降り、5番出口を出ます。そのまま進み、本町通を右に曲ると昔の札の辻に出ます。この角は美濃路の名古屋宿の中心で宿間の貨物を管理した伝馬会所もありました。南から本町通を来た美濃路はここで西に曲がり伝馬町筋になります。

ビジネス街の真っ只中の道を西に進むと、左側にお茶の枡半の店があります。江戸時代から続いてきた店です。ずっとビジネスの町だったこの伝馬町筋にポツンと残りました。

休日の伝馬町通。ビジネス街は静か。
正面は名古屋駅の高層ビル

築城前からあるという泥江神社

広い国道19号を迂回してさらに西に進むと、1本目が御園町で碁盤割地区の西の境になります。この西北が例外的に町人地とされた区域です。次の角を左に、すぐ右に曲ると泥江神社があります。築城以前からあるという大きな神社で、碁盤割はこの神社を避けて区画されたのかもしれません。神社の前から台地は下っており、堀川に出ます。

坂の下を北に伝馬町筋に戻り、左に伝馬橋を渡ります。堀川には7つの橋が架けられ、北から五条橋、中橋、伝馬橋。そして納屋橋と続きます。その中心だった伝馬橋を渡ってすぐ、美濃路は右に曲がります。広い桜通を越えると古い建物が点在し、美濃路は旧道の姿をあらわします。少し行くと両側にまたが

伝馬橋。美濃路は渡ってすぐ右折する。
まっすぐの道は明治中期、名古屋駅開設で通った

美濃路の堀川端の旧家。右は堀川につながっている

景雲橋から上流堀川の終点付近を望む

って旧家が並びます。中でも最も古い姿をとどめるのが伊藤家で、川伊藤と呼ばれ、清須越の旧家です。次の道は五条橋の通りで、ここから先は区画整理されて旧道らしさはありません。次の道が景雲橋で、この筋が城の外堀にあたります。美濃路は、少し先で左に曲がって枇杷島へと向かっていました。

〈堀川〉

堀川は、当初この先の朝日橋付近が起点で、純粋な運河でした。上流が出来たのは1785年大幸川を付け替えた時で、明治になって黒川ができて大きくなりました。景雲橋でＵターンして今度は東岸を戻ります。次の五条橋は、左に碁盤割地区に上ると茶屋町筋になり、特別な旅人が通る道だったといいます。

有名な「四間道」を見るため五条橋を渡り美濃路を通り過ぎて次の通り、円頓寺商店街の手前を左に曲ります。美濃路の西側は当初の城下にはなく、美濃路の繁栄で江戸時代に発展しました。この通りも後から出来たものでしょう。少し行くと左側に白壁の倉庫が並びます。大火の後、防火のため道を４間にしたから四間道になったといいますが、延焼防止ならばむしろ並んだ壁の方に意味がありそうです。白壁群を通り過ぎ次の中橋を渡って東岸に戻ります。

五条橋付近の坂道。名古屋台地の上り口

白い壁のつづく四間道

左側には台地が迫り、堀川が台地の裾だということがよく分かります。その堀川を眺めながら進むと、錦通から南は、最近川岸に遊歩道がつくられました。新しい堀川端の活性化策でしょうか。その道を進むと突き当たりに旧加藤商会ビルが保存され、レストランとギャラリーになっています。突き当たって階段を上ると納屋橋です。この東南には藩の蔵が並び三蔵と呼ばれました。橋の中央部の欄干には、惣奉行だった福島正則の家紋・中貫十文字が刻まれています。広小路通を東に歩けば地下鉄の伏見駅です。

納屋橋から下流を望む。
欄干には、中貫十文字の紋が刻まれている

4 市と橋と道

家康が、大坂の冬の陣の出陣でしょうか、庄内川を渡った時、農民が大きな声で言い合いをしている光景にぶつかりました。理由を聞くと野菜の値づけのことだと。そこで家康は渡し守に、「ここはいい立地だから市を作り、さらには橋守になること」を命じた…といいます。枇杷島に伝わる話です。その市は下小田井の市になり、橋は立派な枇杷島橋に。そして道は美濃路になりました。

当時は防衛上から、大きな川には橋を架けないとか、城に向かうまっすぐな道はつくらないという時代でした。しかし家康は「いい立地だ」ということをまず考えたようです。その経済的な意味、そして名古屋における美濃路が果たす役割を、家康は、考えていたのでしょうか。

〈主な参考文献〉
①同編集委員会『新修名古屋市史３』(1999、名古屋市)
②末吉順治『堀川沿革誌』(2000、愛知県郷土資料刊行会)
③芥子川律治『家康がつくった革新名古屋』
(1977、地産出版)