

## 名古屋

## 近代の都市づくり

— 三大都市への道 —



池田 誠一

## 【3】名古屋区〈明治10年代〉…広小路通の誕生

## 1 「名古屋」スタート

明治10年代は、我が国の近代化の実質的なスタート点でしょうか。維新の混乱が収まり、西南戦争も終わって、まさに「富国強兵・殖産興業」を旗印にした本格的な近代化を始めた時代です。

名古屋も11年には「名古屋区」として、今日の名古屋市のルーツがスタートしました。そして、道路、鉄道等の交通計画も動き出します。街も、官庁主導ではありますが西洋化が始まりました。産業は、デフレ不況もあってまだ軌道に乗るところまではいきませんでした。近代を意識した新しいチャレンジが始まりました。

とりわけこの時代に、名古屋にとって大きかったのは、「人」の成長です。幕藩体制の中から飛び出した若者や町人世界にくすぶっていた若者が、維新の空気の中で育ち、動きだしたのです。今回は、このようにしてスタートした明治10年代の名古屋の街を追ってみたいと思います。

## 2 名古屋区の10年

## (1) 10年代の名古屋

明治11年に「名古屋区」ができて、ようやく街づくりの主体が生まれました。役所も民間も、名古屋というものを考えよう、活動の場としようという機運が出てきました。

その名古屋の区民がまず驚かされたのが、10年に本町通と広小路の交差点の北にできた大きな時計塔でした。長谷川時計店の上に据え付けられたもので、文明開化を象徴し、本町通の景観を一新したようです(図1)。

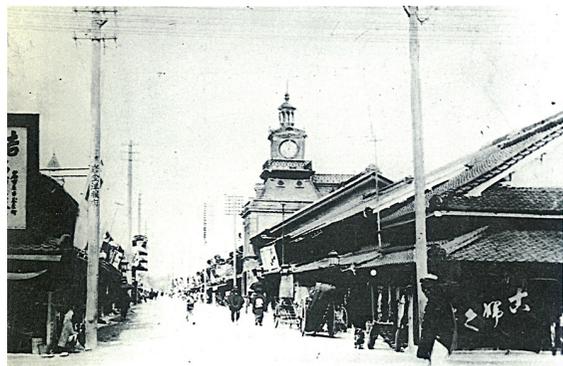


図1 本町通広小路の北にできた時計塔



て11年、名古屋区の誕生とともに初代の区長に就任しました。

氏の業績は多方面に及びますが、区長時代の街づくり面では、次の3つでしょう。

第1は、港灣の必要性を認識し、多方面に働きかけたことです。14年、明治天皇に随行した大隈重信に説明し、その後下検分もありました。が、国は動かず、次に県からと国定県令を動かし、県令は国に上申しています。残念ながら国の建設へは動きませんでした。この中で氏は、港灣が後背6県に及ぼす影響を解き、その重要性を訴えています。

第2は、鉄道の誘致です。東京と京都を結ぶ鉄道が中山道ルートに決まったことを知り、18年頃上京して、井上勝鉄道局長に直談判をしたようです。これが直接の要因ではなかったようですが、結果的に19年に建設は東海道ルートに変更されています。

第3は、この鉄道の駅位置です。鉄道側の計画は別位置だったようですが、氏は広小路を西に伸ばした湿地帯の笹島を主張しました(図3)。そこは名古屋区外でしたが、井上局長は、その埋立てとアクセス道路の整備を条件に笹島を認めたのです。広小路の延伸は区



図3 明治19年に開業した名古屋駅付近  
(明治24年地図)

民の寄付を募るといった難事業でした。

これら3つから分かることは、氏の着眼の正確さと目線の高さです。名古屋を大都市にするには何が必要かを理解し、行動したことでしょう。氏の「志」が今日の名古屋の街に与えた影響は計り知れないものがあります。

### 3 総行 名古屋駅

#### … 近代名古屋の始点 …

吉田禄在が主張して決まった名古屋駅周辺を歩いてみましょう。当初の駅位置、そして現在の駅位置には、どんな意味があるのでしょうか。

#### 〈広小路から〉

地下鉄の伏見駅の8番出口を出て、広小路通を西に進みます。この辺りの広小路通は名古屋駅決定前に着手されています。少し行くと納屋橋です。江戸時代は橋の向こうには道はなく、少し左に行った所に柳街道と呼ばれた西に向かう街道がありました。その細い道を入ります。この道は広小路通のすぐ南を並行しており、広小路通はこの街道バイパスだったともいえます。

まっすぐ進み、広い幹線道路を右に迂回し



納屋橋付近の広小路通。  
この橋から駅までの道が新設された



夏目漱石『三四郎』ゆかりの宿「角屋」の記念石碑

て西に、次の角を左に1本行った右角に石碑があります。「漱石の三四郎ゆかりの宿」と書かれます。位置は移されましたが、明治末の小説『三四郎』の冒頭部分、名古屋駅前で三四郎が初めて「男」を意識する場面、その宿のモデルがあったことを記した碑です。

右に曲がり西に進むと名古屋駅前の通りに出ます。その左の歩道に、「明治橋」と書かれた石柱等が並んでいます。明治33年、ここから鉄道を跨ぐ明治橋という橋が架けられました。駅の西側、中村方向に向かう陸橋です。

昭和12年以前は、線路は現在よりも手前を通っていたのです。



跨線橋の明治橋はここから向こうのビル間に延びていた

すぐ右の大きな交差点は、広小路通です。吉田禄在の選点した名古屋駅は、その交差点の西北角から北にかけて設置されました。今はビルの中です。



当初の名古屋駅舎は、正面のビルの下付近だった



旧駅前位置から今日の広小路通を望む

交差点を右に、東に折り返して広小路通を歩いてみましょう。当然、当初は何もない道でした。そこに明治31年、路面電車が走りだし、賑やかな通りに変わっていきました。幹線道路を越えると街はやや上り坂に、名古屋台地にかかり納屋橋に戻ります。左に、川の手前の遊歩道を歩いて上流に向かいます。

#### 〈桜通へ〉

次の橋は戦後にできた錦通です。橋の手前の小公園の中に、その名「錦」のいわれを説明した碑があります。古今集の

「みわたせば柳桜をこきまぜて

都ぞ春の錦なりけり」(素性法師)

から広小路(柳葉師)と桜通の中間の道を「錦」通りと、乙な命名です。

その錦通を越え、次の橋が「伝馬橋」です。この通りは、江戸時代は城下の東西の中心の通りの伝馬町通で、名古屋の流通の中心でした。当初の名古屋駅が設置されるとき、当然この通りから駅へのアクセスも考えられたの



堀川の伝馬橋付近から名古屋駅方向を見る



伝馬町通から初期名古屋駅へのアクセス

です。左に曲がって、その道を辿ります。

少し行くと、大きな桜通の交差点に入りますが、そこでやや方向を変えて西南に向かう道が旧道です。この道は、今でも問屋や運送業などの店がわずかに残ります。目立たない道ですが、名古屋駅が設置されたため県道飯



桜通から見た高層化した名古屋駅。  
さらにリニア新幹線が通る

田街道になりました。まっすぐ進むと、突き当りは名鉄のビルです。やや左に、先ほど見た当初の名古屋駅位置があり、この通りが広小路と並んで駅へのアクセスのために造られたことが分かります。

右に目を移すと、超高層のビル群です。少し右に行った桜通は、大正時代に名古屋駅の大改修で駅が西北に移転したとき、併せて都市計画道路として計画されました。今は大幹線道路です。少し東に行って、名古屋駅を振り返ると、21世紀もここ名古屋駅が名古屋の大きな拠点であることを実感します。

## 4 街の東西軸

江戸時代の名古屋は、名古屋城を中心に南に城下町、さらに南に熱田社を望む、南北に軸のある細長い街でした。その中心が、本町通です。

ところが、明治19年、名古屋駅が広小路を西に延長した町はずれの笹島に決まりました。碁盤割の南端の線です。すると、広小路は、これまでの「広場」から「通」に変わりました。そして広い通り沿いには、いろんな建物が建ち始めたのです。

その後、この通りには我が国で2番目の路面電車が走りだし、その東に中央線の千種駅がつくられました。さらに東に今日の日泰寺ができ、昭和の初めには東山公園がつくられて、名古屋の東西軸へと成長することになります。名古屋の街は、近世の南北軸に加えて、近代の東西軸が形成され、大きな幅のある都市になったといえるのではないのでしょうか。

〈主な参考文献〉

- ①服部錠太郎『写真図説 明治の名古屋』  
(1968、泰文堂)
- ②服部錠太郎『明治・名古屋の顔』  
(1978、六法出版社)