

## 名古屋

## 近代の都市づくり

— 三大都市への道 —



池田 誠一

## 【7】都市膨張〈大正前半〉…大都市の予兆

## 1 計画的な都市

明治時代末、都市の急成長によって、名古屋は大都市の風格を見せ始めました。しかし、そこに一つの問題が持ち上がりました。

明治44年初の市会で、上遠野議員が発言に立ちました。「本市は非常な勢いで膨張しており、このまま不規則な発達に任せれば、他日、大変」なことになると指摘し、将来大きな不利益になる可能性があるとして訴えました。そして大都市の基礎を明確にする調査会の設置を提案したのです。たしかにこれまでの都市整備は、街の大まかな方向性はあったにしても計画的なものではなく、将来の展望もありませんでした。

そのころ東京では、「東京市区改正条例」という都市計画制度がありました。が、それ以外の都市は放置された状況だったのです。上遠野議員の建議は満場一致で採択され、市長(坂本鈺之助)が取り組むことが決まりました。今回は、大正時代の初め、このようにして起こった都市の計画の要請にどう対応していったかを考えてみたいと思います。

## 2 都市の姿

## (1)路面電車

明治の末から大正の初めにかけて急成長を遂げていたのが電車です(図1)。市内の路面電車だけみても、明治41年に6キロだったものが大正4年には40キロと、7年で34キ

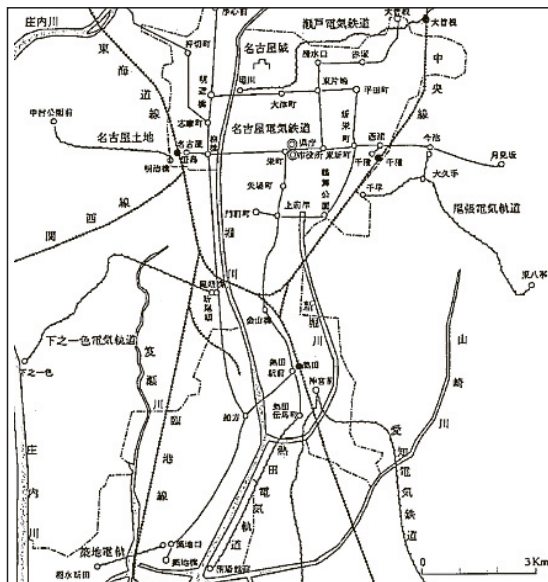


図1 大正初めの名古屋付近の鉄軌道網(大正6年。文献①)

口が開業しています。これは今日の名古屋鉄道の前身、名古屋電気鉄道が建設した路面電車ですが、この他にも同社の郊外鉄道や、他社の名古屋港や八事、中村公園などへ多くの鉄軌道が敷設されています。名古屋の街が、これまでの人力車の時代から鉄軌道の時代へと変わり、急速に拡大したのです。

ところが、この路面電車の拡張に絡んで電車焼き討ち事件が起きました。距離制運賃では、距離が長くなると高くなります。大正2年、マスコミはその不合理を突きはじめました。会社も検討はしましたがそのまま、高配当を続けていました。このため3年、市民集会でその怒りが沸騰しました。その帰路、車両や事務所が焼き打ちされ、暴動化したのです。警察では鎮圧できず、軍の出動となり、運賃も県知事の命令で三分の一になりました。

以上のような問題はありましたが、路面電車は確実に都市の交通手段として定着し、都市を形成し始めたのです。しかも路面電車は道路と一体です。計画性はそこでも問題になりました。

## (2) 耕地整理

人口40万人を越える大都市になった名古屋は、市周辺での工業化が進みつつありました。そこで問題となってきたのが市街地のスプロール化です。

明治の中ごろ耕地整理法という、農地整備のための法律ができ、何度か改訂されてきました。名古屋でも農業目的でいくつか耕地整理組合がつくられています。ところが大正の初め、その法律で市街地を整備しようという発想をした人がいました。大正元年、東郊耕地整理組合を設立した笹原辰太郎です(図2)。

氏は愛知郡の郡長をしており、愛知郡全体

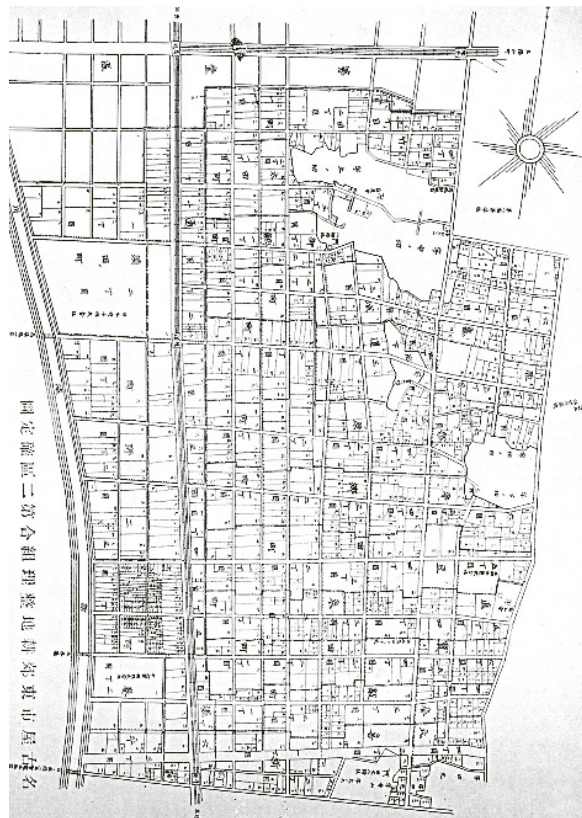


図2 東郊耕地整理組合2区(南部)の区画図。  
東西、南北の幹線には路面電車線も見える

が将来名古屋の市街地なると読み、耕地整理を始めたのです。ところが2年、法学士の知事になりました。すると、「宅地は耕地ではない」と指摘したため意見が折り合わず、氏は郡長を辞めて野に下りました。しかし東郊耕地整理では、東西南北の幹線道路は路面電車の通れる巾8間(14.5m)とし、市街地を視野に整理を進めたのです。そして、ここで市街地化の手段として火が付いた耕地整理は、以後、名古屋市の周辺をおおっていくことになりました。ここにも都市の将来像が必要になってきたのです。

## (3) 市区改正

上遠野議員の建議で生まれた市区改正調査会で、まず市長はそのタタキ台を提出しました。1つは「市是」を「工商主従」とすること、

2つは「市域」を庄内川～東部丘陵とすることなどです。それに対し、調査会は、①市域、②道路、③河川、④公園、⑤鉄道、等の調査検討をしました。なかでも道路の検討結果は、その後の名古屋の道路の骨格をなすものだったといえます。ただ大正6年、全体の具体案がまとまらぬうちに、市長は交代となりました。

一方、国は、東京市区改正を準用する都市を、京都、大阪の他、内務大臣が指定した都市に広げたのです。さっそく名古屋は横浜、神戸を誘って申請し、準用都市になりました。そして国の名古屋市区

改正委員会で、路面電車のルートなど、先に検討した道路網のうち、急施を要する「五大幹線道路」案を決定してもらいました(図3)。

ところが、国は、すでに抜本的な改正に取り組んでいました。そして、8年に都市計画法を制定し、9年施行したのです。こうして、我が国の都市計画は、まったく新しい段階に入ることになりました。

### 3 紀行「東郊」の地

#### … 大正時代の先端地域 …

大正の初めに名古屋で脚光を浴びたのは、鶴舞公園の東南部に隣接する一帯です。ここでは将来の市街地化を見込んだ耕地整理が行われていました。今回は、そうして完成した東郊耕地整理組合の区域を歩いてみましょう。(鶴舞公園から)

地下鉄の鶴舞公園駅の5番出口を出て、JRのガードをくぐります。左側が鶴舞公園で、その中に図書館があります。ここから南が東郊耕地整理組合の区域でした。



図3 市区改正委員会が出した「五大幹線道路」。  
1号から5号までである(文献④)

まっすぐ進み、公園を越えて2本目を左に曲がります。この辺りは戦後の復興区画整理で再度手がはいつています。4本行ったところを右に曲がると、幹線道路を信号で越えられます。少し行くと広い道を横切ります。天池通で、この東に天池という溜め池がありましたが、耕地整理で堤が取り除かれました。南に進むとマンションです。左手を選ぶと、すぐ広い道に出ます。ここを左に曲がり坂を上るとすぐ、左手奥の小山(中世の城跡)に神社があります。「尾陽神社」といい、開府三百年記念祭でつくられました。藩祖の徳川義直等が祀られており、京都の平安神宮(桓武天



鶴舞のJRガード下から南を見る。  
戦災復興等でさらに拡幅された



開府三百年記念でつくられた尾陽神社。  
御器所西城の跡になる



明治末に整備された郡道(千種街道)。  
現在も、商店が並ぶ

皇)との類似性を感じます。

東に坂を上ります。上りきってやや下った所が出口交差点です。この東にあった大きな広見池の水の出口で、この池も耕地整理で埋め立てられました。

交差点を右に行く道が郡道です。正式には「郡道千種街道」でしたが、ザ・郡道となりました。すこし先の左側に(広見池を埋めて)郡役所が移動してきたためかもしれません。この道は幹線道路でしたが、大型バスがすれ違えないため、戦後バス路線から外れました。しかし今でも商店街は頑張っています。まっすぐ進むと幹線道路で滝子です。東郊耕地整理では東西と南北に幹線道路が設定されましたが、この道がその東西幹線にあたります。道の開通後すぐ路面電車が敷設され、東の拠点として賑やかな街になりました。

〈新堀川へ〉

南に進むとその先に八高(今の名大)があり

ました。そのためこの通りは学生の街でした。八高がここに立地したのは理由があります。まず、愛知郡内ということで、五中(今の瑞穂陵高校)が設置されました。ところが急に国の八高の設置が決まり、五中用地を国に提供したのです。今は名市大になった柵に沿って歩き、左に曲がります。少し行くと八高の正門跡ですが、その門は明治村の門に移されました。次の信号で右に曲がるのが郡道です。

南に進むと左側に高蔵高・中と瑞穂ヶ丘中が並んでいます。ここが追い出された五中の場所でした。瑞穂ヶ丘中の正門が五中の正門です。ソテツは五中時代からのものようです。

少し戻って西に進みます。この道は郡道高田街道でした。雁道の商店街を経て熱田駅につながる五中の通学路だったのです。坂を下ります。寄り道をするため、3本目を左に曲がります。500m程行くと高田小学校に出ま



つづく八高跡の塀。  
昔のレンガの上にモルタルが塗ってある



瑞穂ヶ丘中学の正門は五中正門の位置で、  
イメージが残る



郡道熱田街道は、その後雁道の商店街としてにぎわった



直来神社の「東郊耕地整理の碑」(S13)。  
案内がないのが寂しい

す。その手前の道を左に少し行くと左側の高台に直来神社があります。階段を上がると左側の大きな石碑が、昭和13年に造られた東郊耕地整理の記念碑です。組合ができて20年余。様々な苦労が石に刻み込まれているようです。

階段を降りて、右にまっすぐ坂を下ります。東西・南北に仕切られた区画は、まさに耕地整理の遺跡です。沿道には蔵のある古い立派な家もあります。坂を下りきると高速の走る道。拡幅されてはいますが耕地整理でできた南北の幹線道路です。信号がないので左に行き、次の信号で道路を渡ってそのまま進むと新堀川に出ます。左に、川に沿って歩くとすぐ、新堀川の記念碑があります。この運河と耕地整理が、大正から昭和にかけて周辺を工場用地に変えました。そして、名古屋を工業都市へと導いたのです。下流の橋を渡って西に行くと、名鉄の神宮前駅があります。



明治末に完成した新堀川。  
周辺は耕地整理で工場用地等になっていった

## 4 笹原辰太郎

大正になって始められた耕地整理による市街地整備は、その後、土地区画整理に変わりました。そして「都市計画の母」と呼ばれて都市計画事業を進めるうえで欠かせないものとなりました（阪神や東北の地震後の復興も多くは区画整理事業で行われています）。

この事業のポイントは「減歩」です。整理後の地価上昇を考え、面積を減少させ（減歩）て余剰地をつくり、その売却費を事業費とするという基本形。これは大正の初め、笹原辰太郎が考え出したものなのです。もちろん、すんなり認められたわけではありません。県には否定され、国の内務省、農商務省と3年間交渉して認められたものだといいます。

それまで財源は各自の負担金だったものを、「減歩」で処理するというシステムは、画期的で、区画整理事業を今日の姿に育てる基になったといえないでしょうか。

〈主な参考文献〉

- ①同編集委員会『新修名古屋市史6』（2000、名古屋市）
- ②同編集委員会『名古屋都市計画史』（1999、名古屋都市センター）
- ③「解散による事業報告誌」（1934、東郊耕地整理組合）
- ④杉山正大「NU」レポート 名古屋における計画道路の歩み概観」（2011、名古屋都市センター）