

近代の都市づくり

— 三大都市への道 —



池田 誠一

【5】都市拡大〈明治30年代〉…都市軸の形成

1 東、西、南

名古屋の明治20年代の活気は、30年代も続きました。20年代に手を付けた、広小路通の路面電車、中央線の千種駅開設、熱田港の築港、精進川の改修という大きなプロジェクトは順調に具体化へと進みました。

さらに、この30年代の10年間の特徴は、これらのプロジェクトを生かすような幹線道路の整備を始めたことでしょう。駅まで幅・延長された広小路通を軸として、東、西、

南と市域を越えて道路を伸ばし始めたのです。東は中央線の千種駅、さらに東へと「東部道路」を。西は豊国神社の中村へ「西部道路」を。南は港のある熱田へ「南部道路」というように。名古屋は、これまでの旧市街地を越えて外に乗り出し始めたのです(図1)。

今回は、このように、大プロジェクトの推進と、都市の大きさを意識し、拡大を始めた名古屋の明治30年代を追ってみたいと思います。

2 都市域の拡張

(1)名古屋の実力

当時の名古屋の活力のものは、経済の活気ではなかったでしょうか。明治の名古屋の経済界は杉浦英一(城山三郎)の『中京財界史』に活写されています。その中では、三つの派閥に分かれて競争していたとされます。即ち、尾張藩以来の有力者は消極的な「土着派」。明治になって近郷から流入した財産家の「近在派」。そして尾張以外から集まった人材の「外様派」です。これらの人達は、独自に、時に

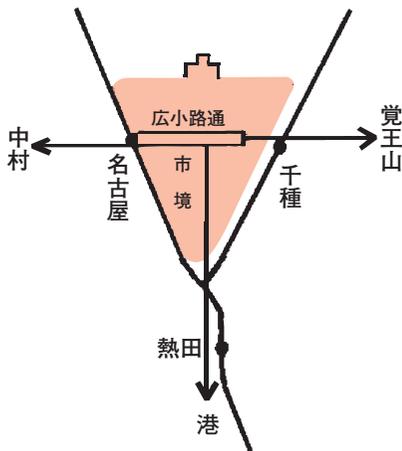


図1 計画された、東、西、南方向の道路の新設

は手をつないで、新事業の創出や拡大競争を繰り広げました。その姿は今日のように安定を好む名古屋財界とは全く別だったようです。

一方、公共側にも活気がありました。県知事は官選で変化はありましたが、視野の広い人に恵まれ、市長も議会の推薦で、人物本位で選ばれていました。

このような状況の中で、産業では、今日大企業に成長した、製麺機械の大隈やバイオリンの鈴木、磁器色絵付の森村といった個性的な事業が生まれていました。また、都市インフラとして重要な上下水道事業がスタートし、照明の切り札だったガス事業の創業もありました。

この時代の名古屋の力を示す事例があります。釈迦の真骨の奉安地の誘致です。釈迦の真骨は明治30年頃にインドで発見され、日本にも分骨されることになりました。問題はどの都市に奉安するかでした。全国から手が上がりましたが、協議の末、京都と名古屋が残りました。必要なものは、①10万坪余の敷地と②1千万円（当時）の資金等です。しかし議論の過程で京都派は脱落者が相次ぎ、結局、37：1で、名古屋に決まったのです。名古屋の誘致は、代表が元区長の吉田禄在。議論は曹洞宗。資金は真宗の多い財界が。土地は地元有力者が当たりました。このような団結で、37年、今日の覚王山日泰寺が創建されたのです。30年代の名古屋は全国と競争する力もありました。

(2) 広小路通の延長

明治31年、広小路通に、我が国で第2番目の路面電車が走りだしました。笹島から県庁前までの2.2^キです。そしてその広小路通は、新設される中央線の千種駅への延伸が問

題になりました。通りの東、久屋町の突き当りに県庁が建っていたため、電車の迂回が県庁の移設かで議論がありました。が、県が譲って広小路通はまっすぐ千種駅に向かうことになりました。ところが、その先の千種村との交渉がこじれてしまったのです。33年、千種駅が開業しましたが、道路も、その後の路面電車も、直前の市域境でストップしてしまっただけです。膠着した状態は長く続くことになりました。

解決して駅前まで道路が開通したのは41年です。ところが電車は、前述の覚王山が開かれるとそこへの需要が出てきました。そして44年には中央線の東から参道の月見坂まで開通し、千種駅前への延長は45年。月見坂迄つながるとほぼ同時になってしまったのです(図2)。



図2 千種駅付近の、道路と路面電車の整備年次

さて、駅から西への道路、「西部道路」も模索されました。この道路は東海道線等を越える必要がありましたが、34年、跨線橋の明治橋が完成し、中村への道が通ることになりました。そして大正2年には、橋のたもとから中村公園までの電車も走り出すことになりました。

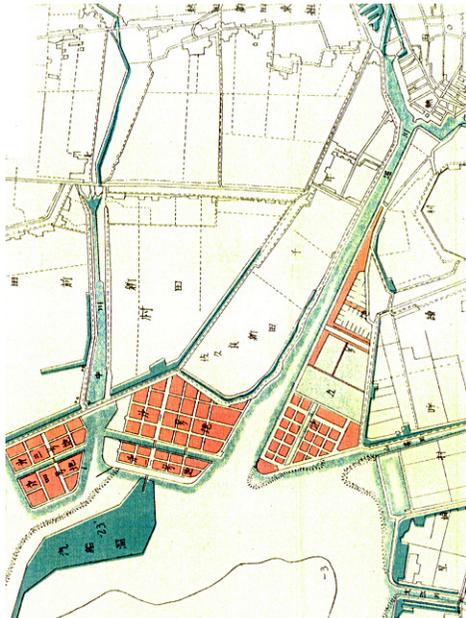


図3 名古屋港の第1期の整備計画(M29~43)

(3)名古屋港と熱田町合併

東西の道路の建設に合わせ、南部への道路も模索されました。名古屋市としては、工事の始まった熱田港への広幅員道路は大きな課題でした。

この問題に最初に取り組んだのは、路面電車でした。広小路線が終われば次は本町通と考えました。ところがこれは簡単には進みませんでした。沿道の商店街の理解が得られません。長い間折衝は続けられましたが、合意には至らなかったのです。

そこで市は別ルートの模索をはじめ、県が南大津町通の拡張を決めました。名古屋台地の東端を通して、東別院の東から高蔵を経て熱田駅に至るルート(大津通)です。当初、路面電車の通行を考えて幅員は8間でしたが、市から要請し、広小路とほぼ同じ13間幅とされました。完成は明治40年で、続いて路面電車も走り出しました。ここに名古屋は栄町から熱田までの南北の大幹線が誕生するこ

とになりました。

そして40年には、県下第2の都市、熱田町と合併。苦勞していた熱田港が認められ、名古屋港となり、国の第2種港湾で、開港場になったのです。明治30年代の名古屋は、一気に、大きな、そして力のある都市へと成長したことがわかります。

3 総行 広小路通

… 近代名古屋のメインストリート …

それでは、名古屋のメインストリートになった広小路通を歩いてみましょう。当初の名古屋駅から昔の久屋町通へと歩きます。

〈笹島から〉

名古屋駅の広小路口を出て南に、笹島交差点西北角に立ちます。ここが当初の名古屋駅前でした。

交差点を渡り、東南角を少し南に行くと、明治橋の橋柱が残されています。明治34年にできた、ここから西の中村方面に向かう、巾4間の跨線橋(延長400m程)でした。

交差点角に戻り、広小路通を東に進みます。江戸時代の広小路は、20年にここ笹島まで延伸され、広小路「通」になりました。そして



西に向かう明治橋辺りから、当初の駅と現在の駅付近を望む。橋柱が保存された



当初の名古屋駅位置から広小路通。
広い道路も、今は道路もビルの谷間に

起点も名古屋駅になったのです。

明治時代のこの付近を描写した小説があります。夏目漱石の「三四郎」です。39年、新聞小説の初めて、その冒頭シーンにここ名古屋駅前が登場します。三四郎が男になる？重要な場面です。

「… 汽車が40分ほど後れたのだから、もう10時は過っている。けれども暑い時分だから町はまだ宵の口のように賑やかだ。宿屋も眼の前に二、三軒ある。… 女は何ともいわずに尾いて来る。すると比較的淋しい横町の角から二軒目に御宿という看板が見えた。」
漱石の妹は名古屋在住でしたが、記憶は路面電車のなかった頃なのでしょうか。探すとそんな雰囲気の横道もあります。



小説「三四郎」に出てきた御宿を探す

進むと柳橋の交差点です。この西北に、路面電車の基地があり、明治時代に北への路線も走っていました。先に進むと緩やかな坂を上り堀川の納屋橋になります。東北角に近代



柳橋の交差点。西北角に路面電車の基地があった



堀川の納屋橋に残る昭和初期の加藤商会ビル。
除却から存続に

建築の加藤商会ビルが保存され、この付近の風景を作っています。

さらに進むと台地上になり、江戸時代の碁盤割地区に入ります。左側に名古屋観光ホテルの入口がありますが、昭和の初め、名古屋初の西洋式ホテルとして、オープンしたものです。すぐ国道の伏見通です。

〈久屋町へ〉

交差点を越えると左側に三井住友銀行名古屋支店のビルが見え始めます。名古屋財界で大きな役割を果たした三井銀行の昭和初期建築のビルが残されました。その東側には（改修中ですが）昔の名古屋銀行ビルもあります。すぐ、本町通になります。

本町通は、明治30年代までは名古屋の中心的な通りでしたが、5間ほどの幅しかなく、南北軸の中心を東の大津通に渡すことになり



ギリシャ風建築の旧三井銀行支店ビル

ました。このあたりの通りは、かつては「広
ブラ」を代表する通りでしたが、今は商店も
少なく、ビジネスの街になっています。

少し行った右角に、旧明治屋ビルが壊され
る寸前で踏みとどまっています。昔の広小路
の雰囲気を残すものとしてぜひ保存してほしい
建物です。

進むと栄交差点です。西南角は、名古屋市
ができた時の市役所があり、その後焼けた後
に、伊藤呉服店が近代的な日本初のデパート
メントストアをつくり、松坂屋としました。
39年には東北角に日本銀行支店が移り、40
年には路面電車の東西線と南北線の交点にな
りました。

東に進むと百米道路の久屋大通です。中央
にテレビ塔もできて南北軸をつくりましたが、
やはり中心は、北に県庁、市役所とつながっ
た大津通でしょう。その東側の部分が昔の久



名古屋の中心、栄の交差点。
右角は明治時代に市役所→松坂屋と変わった



明治30年代前半まで、この正面に県庁の
建物があった

屋町通です。30年代前半までの広小路通は
ここまで。東側には、10年にできた愛知県
庁の庁舎が建っていました。

4 「栄町」の誕生

明治30年代の名古屋は、東へ、西へ、南
へと幹線道路を伸ばしました。その基準に
なったのが広小路通です。南北幹線との交点
が栄交差点でした。そこは、800^mある細長
い「栄町」という地名の真ん中あたりで、角に
市役所がありましたが目立たない通りでした。

しかし、名古屋市がこの通りにかかる意気
込みはすごく、市の負担で道路を8間から
13間に広げました。完成すると路面電車も
走り出し、街は急速に中心地へと変わるこ
とになりました。

その時、路面電車の交差点の電停に「栄町」
という名がつけられたのです。そして栄町は、
町名ではなく、栄交差点を指す言葉に変わっ
ていきました。以降、名古屋の街はその交差
点・栄町を中心に動いていくことになったの
です。

〈主な参考文献〉

- ①城山三郎『創意に生きる-中京財界史-』
(1994、文春文庫)
- ②建築学会東海支部編『東海の近代建築』
(1981、中日新聞社)
- ③夏目漱石『三四郎』
(1938、岩波文庫)