

## 名古屋

## 近代の都市づくり

— 三大都市への道 —



池田 誠一

## 【12】近代の名古屋…トップの気概

## 1 見えぬ「近代」

これまで10回、年代を追って近代名古屋の都市づくりを見てきました。その中では、名古屋という街が、近代という時代を見事に乗り切って三大都市への道を切り開いたことが分かります。

ところが一般の人に、過去の名古屋の都市づくりを尋ねると、出てくるのは、①家康の城下町づくりか、②戦後の戦災復興事業です。近代にはほとんどイメージがないのです。

その理由を考えると、思い当たる節がありました。御三家筆頭の城下町が、全国の第3の都市に成長するのは、ごく自然に連続して見えるからです。このため興味が湧かないのも一因でしょう。しかしながら、そこには大きな誤解があります(図1)。明治維新の廃藩置県で尾張藩はなくなり、お城すら破却を決め、金の鯨を売ろうとしたのです。そんな状況から名古屋の「近代」は始まりました。よく言われる、東京と大阪の間だからという地の利にしても、それは名古屋が意識して運動したのです。そう思うと、改めて「名古屋・近代の都市づくり」をアピールする必要に駆

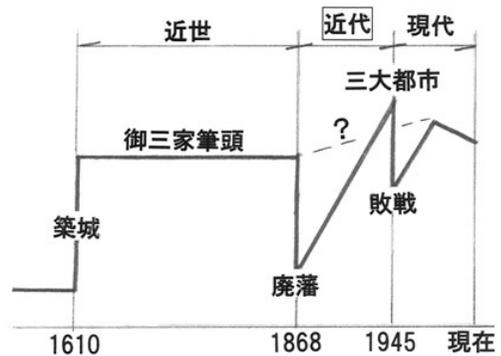


図1 近世(江戸時代)と現代(戦後)との間の「近代」のギャップ

られます。そこで今回は、この連載の最後に、三大都市になった経緯から、「近代・名古屋」の意味をまとめておくことにします。

## 2 名古屋の近代

## (1) 近代の77年

これまでの連載の各回から浮かび上がった名古屋近代の姿を見てみましょう(図2)。

初めに注目したのは、①明治6年、金鯨の返還に住民が立ち上がったことでした。そこで住民は何もない街に「名古屋」というものの

	時 期	事 項	意 味
①	明治 6 年	金鯨の返還運動	「名古屋」の意識
②	明治 18 年頃	東海道線の誘致	東西の通過点に
③	明治 19 年	名古屋駅設置	城下西への誘致
④	明治 19 年～	広小路通の延伸	東西軸の形成
⑤	明治 30 年～	名古屋港築港	港湾都市へ
⑥	明治 38 年～	新堀川の改修	工場用地化
⑦	明治 39 年～	大津通の建設	南北軸の形成
⑧	明治 43 年	「共進会」開催	近代化の総括
⑨	大正 10 年～	大合併と都市計画	大都市の構想
⑩	大正 1 年～	耕地整理で市街地	大都市の基盤整備
⑪	昭和 5 年～	重工業都市志向	市の基軸設定
⑫	昭和 12 年	「平和博」開催	国際都市化

図2 名古屋近代の都市づくりの節目になった事項

存在を自覚したのではないのでしょうか。そして②明治18年、鉄道・東海道線の重要性を認識して動きました。決定された中山道線では、名古屋を通らないからです。それは③笹島への名古屋中央駅の誘致、④大通・広小路の延長という判断につながりました。

その後は、⑤名古屋港築港、⑥新堀川運河化、⑦大津通開設、⑧共進会開催、と近代都市の基盤を固めていきました。大正時代には、⑨市域を五大市で最大の都市に拡げて大規模な都市計画を立案し、⑩その市街地整備を始めたのです。昭和の初めには、⑪重工業を基軸に置く大都市を目指すとともに、⑫我国初の国際博である汎太平洋平和博を開催しました。これらはいずれも、幾多の困難を乗り越えて実現に至ったものです。とりわけ鉄道、道路、港湾等の都市基盤の整備に積極的だったことが、その後大きな意味を持つことになったと考えられます。

## (2) 都市づくりの三人

以上のような事項を見ていると、その中にそれらを発想した人物が浮かび上がります。中でも、明治・大正・昭和で一人ずつ挙げるとすれば、明治は、なんとといっても「吉田禄在」でしょう。明治10年代、名古屋区長だった氏は、いち早く港湾や精進川(新堀川)整備

の必要性を説くとともに、中山道に傾きかけていた国の鉄道建設計画に立ち向かいました。区長を辞めてからも名古屋のまとめ役を務め、日泰寺の誘致の要にもなりました。

大正という時代は大都市への脱皮の時でした。ここでは都市づくりの後代への影響の大きさから、「笹原辰太郎」を挙げたいと思います。氏は、愛知郡長でしたが、愛知郡はすべてが名古屋の市街地になると予想し、大正元年に東郊耕地整理組合を立ち上げて、耕地整理制度を使った市街地整備に道を拓きました。県知事と意見が合わずに野に下りましたが、その後名古屋周辺部の耕地整理は市街地整備へと変わっていきました。氏はさらに、東部の八事の地に目を付け、山林都市という独自の高級住宅地づくりを試みるなど、市街地形成に大きな影響を与えました。

昭和では、市長だった「大岩勇夫」でしょう。不況の時代に数々の大プロジェクトを完成させるとともに、中京デトロイト化構想など産業を重工業に向け、今日の工業都市への道を開きました。また「東洋一」を目指し、東山公園を作った他、汎太平洋平和博覧会を開催して国際化を進めるなど、名古屋のポジションを高めたのです。

もちろんこれらの人以外にも、奥田正香、伊藤佑民、加藤重三郎等、多くの忘れてはいけない人々があります。そして、それらの人々の知恵と努力で、名古屋は大きく成長したといえるのではないのでしょうか。

## (3) 「三大都市」の意味

さて、名古屋は昭和の初めには人口が百万人を越え、我が国第3位の都市になりました。東京、大阪という江戸時代からの巨大都市に近づき、当時では世界的な規模の都市になりました。

しかし、ここで注目しなければならないの

は、その中身です。単に人口が第3位になったからといって、それだけで三大都市というわけではありません。三大都市というからは、そこにひとつの頂点がなければなりません。戦前の名古屋はそれに気付き、目指したのは「東洋一」だったといえます。

戦後の名古屋は、一時、三男坊主義がはびこりました。東京、大阪にあるものが、名古屋にも欲しいという三番目思想です。しかしそれでは、いくら人口があっても三大都市とは云えません。東京や大阪にない優れたものがあってこそ、三大都市と並立して呼べるのです。

昭和10年頃、大岩市長の視線は世界にありました。もちろん財界も世界を向いていました。近代名古屋を完成させたものは、このような視野の広さと目線の高さだったのではないのでしょうか。

今日では、三大都市という言葉が聞かれなくなりしました。東京が巨大化したことや、横浜の人口急増もありますが、やはり、名古屋の三番目主義という志の低さが気になります。

名古屋は、今一度、「近代・名古屋」を学び直し、トップへの気概を思い起こしてみる時ではないのでしょうか。

### 3 紀行 桜通

#### … 都市計画がつくった道路 …

桜通は大正の都市計画によって生まれた名古屋を代表する幹線道路です。そしてこの通りの東側は戦時疎開で拡幅されています。今回は、こんな桜通を歩いてみることにしたいと思います。

#### <日銀前から>

前回と同じ地下鉄の丸の内駅3番出口を出ます。歩道橋に上り、名古屋駅方向を見てみ



日銀前歩道橋から西、名古屋駅を見る。  
すっかり高層ビル群に変わった



歩道橋から桜通の東側のビル群を見る

ましよう。見事な銀杏並木の向こうに名古屋駅が見えます。駅からここ伏見通の交差点までは、大正の都市計画で市内唯一、幅24間以上の「広路」として都市計画されました。東洋一といわれた名古屋駅の正面にふさわしい道路として構想されたものです。歩道橋を東南に降りて東に進みます。

少し行くと右側に神社があり、前に鐘樓の模型が置かれています。江戸時代、この付近は城下の中心で、時の鐘が打たれたことを示すものです。東にすぐの通りが本町通です。桜通は、江戸時代の東西軸の伝馬町通の1本北に新しい市の中心軸として計画されました。そして、完成時には一般公募によって、「桜通」と名付けられています。そして戦後、一部が国道19号に指定されています。両側に建つビル群を見ていると、ビジネス街としてののねらいは成功したといってよさそうです。



鐘楼模型のある桜天神社。  
ここから城下に時の鐘が響いた

次に交差する広い通りが大津通です。戦前に北に市役所・県庁ができ、戦時には県庁からここで曲がって名古屋駅へと出征兵士が行進するルートでした。



桜通大津の交差点。右手の県庁から  
左手の名古屋駅に出征兵士が行進した

### 〈千種駅へ〉

大津通の交差点を過ぎると久屋大通です。この百米道路は防火帯として戦災復興によってつくられました。この辺りは公園道路として成長しています。少し行くと道は、名古屋



名古屋城築城石(左下方)の残る富士神社

台地を緩やかに下っています。その手前右側に富士神社があります。中に、築城石が残っており、この辺りも名古屋城築城の基地だったことが分かります。

坂を下ると高速道路の通る大きな交差点です。この南北の通りは、名古屋市域を越えて南北につながる幹線道路として早くから構想されました。現在はここから北に国道41号が分岐するほか、ずっと南ですが国道1号のルートにもなっています。

この付近から東は、戦時の建物疎開で拡幅された区間ですが、最近ビルの高層化が進み、広幅員道路にふさわしい沿道に変わりました。少し行くとまた大きな交差点です。ここで北に国道19号が曲がり、南には153号が始まります。



高岳交差点から東も、ビルの高層化が始まった

交差点を少し東に行った北側に、古い風格のあるビルが残っています。桜通沿線に残る数少ない近代遺産で、太洋ビルといい、大正・



近代、陶磁器の輸出商社だった太洋ビル  
数少ない桜通の近代建築に

昭和とこの付近の北側に展開した陶磁器産業の輸出商社でした。

広い通りを進むと、道はやや細くなって右に少しカーブします。その始めの交差点までが当初の桜通の計画でした。道は戦後掘割になった中央線を越えます。今日の桜通は、その先で道路の環状線につながります。が、今回は、橋を越えたところで右に千種駅に向かいます。この東側の道路が、不似合いに広いのには理由があります。千種駅の北改札口の開設の時のために戦災復興で造られた道路なのです。今は閑散とした道路を進むと、千種駅です。



中央線千種駅東側の広幅員の道路。  
北改札口の開設が想定されていた

## 4 リニアの時代に

鉄道には、「終端効果」という現象が見られ

ます。終端駅になると、それ以遠の地域を含めた拠点になるため、その地域だけではない大きな効果が出るからです。建設の始まったリニア中央新幹線(以降、リニア)では、名古屋は10年以上その終端駅になります。言い換えれば、京都・大阪、いや西日本全体が後背圏になると考えられるのです。これは、実に大きなチャンスだといえます。

一方、危機もあります。「ストロー効果」と呼ばれる現象です。アクセスが便利になると、強いところが弱いところを吸い取ってしまうからです。リニアは東京と名古屋の吸い合いになるのです。余程しっかりしないと東京に吸い込まれてしまいます。

さて、ここで学びたいのが近代の名古屋です。吉田禄在なら…どう考えるでしょうか。大岩勇夫なら…どう行動するでしょうか。ポイントは、

第1に西日本を代表できる格をもつこと、  
第2に東京にはない都市像を構築すること、  
でしょうか。近代名古屋はそのヒントを教えてください。

〈主な参考文献〉

- ①名古屋市計画局、(財)名古屋都市センター『名古屋都市計画史』(1999、(財)名古屋都市センター)
- ②同編集委員会『戦災復興史』(1984、名古屋市計画局)

### — 連載を終えて —

1年間、名古屋の近代を追いかけてきました。そこに見えたのは、名古屋・近代の77年間で素晴らしい都市づくりだったということです。これを正しく学べば名古屋は21世紀中頃には、日本の「二大都市」になるかもしれません。そんな夢を語って、この連載を終わることにします。

いつも通りではありますが、私の勉強不足等で至らなかったことの数々。お許しください。  
池田 誠一

〈次回からは、「名古屋・都市遺産を考える(仮)」です〉