

近代の都市づくり

— 三大都市への道 —



池田 誠一

【4】市制施行〈明治20年代〉…震災後の急成長

1 市制と大地震

近代の名古屋市の成長過程を見ると、明治20年代が成長の曲がり角になっています（図1）。それは、都市の方向を決めた重要な時期だったということでしょうか。20年代はまず、22年の市制施行がありました。時代は憲法の制定、衆議院の発足という、国家形成、近代構築の時でもありました。

しかし、2年後の24年、この地方は、マグニチュード8.4という巨大な濃尾地震に襲

われています。市内の死者でも200人近くになり、近代建築もほとんどが大きな被害を受けました。新生の「名古屋市」は大きく出鼻をくじかれることになったはずですが。

ところがその後の結果を見ると、この地震が無かったかのように都市の建設が始まっているのです。27、28年の日清戦争景気なのでしょう。今回は、大きな被害を受けながらも、大きく伸びるきっかけを作った名古屋の明治20年代を見てみたいと思います。

2 大都市への視線

(1) 市制施行

明治21年、憲法の制定に向けて地方自治制度の確立が必要になり、まず市制・町村制ができました。この中で、「市」は「町村」とは違って郡には属さず、議会を持つ独自性のある位置づけになりました。市の条件は人口2万5千以上で、名古屋区はさっそく市制を申請しました。最初の年、22年に市になった都市は全国で40市でした。

名古屋市となった時の市域は13.3平方キロ

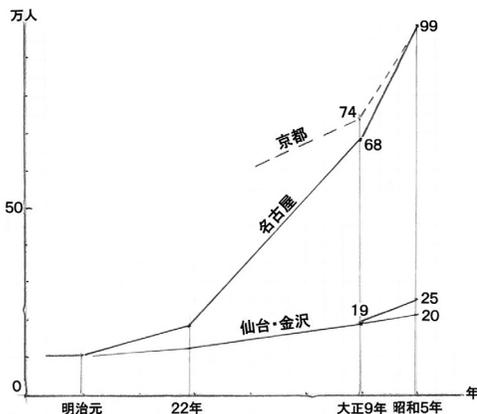


図1 名古屋市の人口の推移(現市域換算：大都市統計年表)。明治20年代が折れ目になっている。

26、27年は、市内電車（路面電車）建設の動きも出ました。前例がなく、当初は馬車鉄道でしたが、すぐ名称を変更して電車建設に動き出しています。

10年前に吉田禄在が熱望した港灣は、その後、県知事が推進役になりました。国貞、そして時任、江木へと続いた知事が懸命に前に進めたのです。港灣建設プロジェクトは巨大で、県会では賛否両論大きな議論がありました。難しさは「築港」です。従来の熱田湾では狭く、灣口の「保田沖」に浚渫して新たな港灣を建設する必要があったからです（図3）。

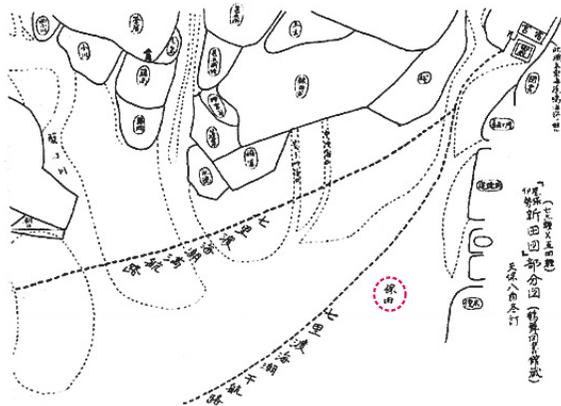


図3 古地図に見える「保田」。海中に地名がある。8号地の沖とされる

事業費試算の7年で230万円という数字は、市の歳出が年10万円台の時代で、いかに大きいかわかります。そして県会での議論の末、28年、県はまず調査をすることで事業に着手しました。29年には現場事務所を作り、台風で遅れましたが31年には着工することができたのです。

港灣のほかにも、このころから市は精進川（後の新堀川）の改修に取り組んでいます。その必要性は大きく、29年には議会でその建設を決めています。

以上のプロジェクトは、いずれも20年代に実現したわけではありません。しかし、震

災があったにもかかわらず、このような構想が次々に動き出す状況があったということが、明治20年代の名古屋の歴史に明記すべきことではないでしょうか。

3 絶行 名古屋港

… 遠く、難しかった「築港」…

今回は、明治20年代から動き出した名古屋港建設の大プロジェクト、「築港」の現場を追って、名古屋港を歩いてみたいと思います。

〈熱田湾から〉

地下鉄の伝馬町駅を降りて、4番出口を出ます。南に幹線道路を進み、次の交差点の歩道橋を右に渡ると宮の渡し公園に入ります。川に沿って進むと七里の渡し場の跡です。この前の水面が江戸時代からの熱田港でしたが、灣が狭くて近代的な港灣にするには無理がありました。

さて、ここから港まで歩いてみましょう。西に進むと、大瀬古橋です。この通りは、明治時代の国道・東海道です。橋を渡り旧国道と別れてすぐの道を左に、堀川の堤防を進みます。右にカーブすると、川沿いにレジャー用の船の貯留や修理をする会社が並んでいます。時折、堀川が見えます。新幹線をくぐるとその先は工場なので、右



七里の渡し場。ここから熱田湾と言われた



千年(港区)交差点。
正面が熱田新田の堤防だった「東海通」

に堤防を下ります。突き当たった道が先ほどの国道東海道跡です。左に少し行って右斜めにカーブした道を進むと大きな交差点に出ます。正面の道は、熱田新田の堤防が国道東海道になり、今は東海通となりました。交差する幹線道路は、国道1号と名古屋港を結ぶ国道。わずか6キロの154号です。

交差点を西に、高架道路の走る道路まで進みます。そこは地下鉄の東海通駅で、左に曲がります。少し行き、左に大きなスーパーのある角から先が、昭和12年に開かれた「汎太平洋平和博覧会」の会場跡になります。港区区役所を過ぎたところで車道だけ坂を上っていますが、その上に博覧会で運河に架けられた平和橋が残されています。

熱田から港までは遠い道のりでした。そのため中間の荒廃した新田跡をどうするのか、



道路の車線部に残された古い平和橋。
橋柱に「平和橋」と残る



築地口交差点。
干拓地から埋立地になり少し坂になっている

昭和の初めは大きな課題でした。このため博覧会の会場は、熱田の街と港の中間の空地を選んで計画されたのです。

幹線道路をまっすぐ進むと地下鉄の港区役所駅を通り、「築港」の起点だった築地口の交差点になります。

〈中央ふ頭へ〉

ようやく港の入り口に着きました。南を見ると遠くに白いポートビルが鮮やかです。東側の1本目の道を左に入ります。この付近で一番の繁華街ですが、もう港町らしさは残っていません。次の道を右に、3本目を左に曲がります。少し行くと信号の向こうに築地神社があります。この神社は、昭和の初めに、街から離れて住む築地の人たちの心の融和を図ろうと設けられたものです。今は、大きく育った樹木が、その成果を示しているようです。



港の入口から先端のポートビル、
海の向こうの火力発電所が見える



港・築地の人の心をまとめた築地神社。
今は緑がまぶしい

神社の手前の信号を南に進みます。少し行くと1号地と2号地の境の運河になります。橋から左の方を見ると、向こうに跳ね上げ橋が見えます。紡績の原料輸送のため臨港鉄道が延長されたとき、航路の確保のために架けられました。径間は15mほど、現在は保存され、国の登録文化財になっています。

橋を渡りそのまま進むとふ頭に出ます。昔は東、中央、西の3本になっていましたが東と



文化財として残された鉄道の跳ね上げ橋



中央ふ頭先端から、
築港の目標地「保田沖」を想像して

中央の間は埋め立てられました。右に歩くと中央ふ頭の付け根に出ます。最初の頃はここから先に栈橋が架けられ、港の中心でした。今は建設の功労者、奥田助七郎の胸像が立ちます。

海を見るために左に曲がり歩道を進みます。周りは観光施設が並びます。突き当たりからは名古屋港の中心の海が見えます。建設を志したときの港の場所は、「保田沖」とされました。その位置は8号地の西あたりといわれます。まさにこの前の海なのです。明治の人たちが建設を夢見た時、熱田湾から保田沖へは今回歩いてきたように長い道のりでした。

4 明治後半の牽引者

大都市を目指すなら、まず必要になるのは交通手段です。幅広い都市とつながり、地域内の移動手段を整備して人やモノの移動を活性化することは、都市戦略の要です。明治20年代の名古屋は、見事にこれに挑みました。

このようなことを可能するには、地域がまとまり、リーダーが存在することが不可欠といえます。それはいったいどんな人だったのでしょうか。

思い浮かぶのは、商業会議所会頭だった奥田正香です。尾張藩の武士の家に生まれましたが、醸造業をはじめた商人です。26年、47歳で会議所の会頭に着き、その後30年近く名古屋を引っ張りました。その行動は今後紹介することになると思いますが、強烈なバイタリティの人だったといえます。

10年代の吉田禄在。20年代からの奥田正香。この時代、名古屋は良いリーダーに恵まれたのです。

〈主な参考文献〉

- ①奥田助七郎『名古屋港築港誌』
(1953、名古屋港管理組合)
- ②同編集委員会『新修名古屋市史5』
(2000、名古屋市)