池田　誠一

【6】近代１（明治前半）…⑨名古屋駅 ⑩名古屋港

1 「近代」の目覚め

明治時代初めの名古屋は、御三家筆頭の地位が無くなり、新政府も通り過ぎてしまったため、苦しい時代でした。ところが10年経って、「名古屋区」という名古屋市の基となる行政体ができると、都市としての動きが始まりました。その明治10年代で名古屋として銘記しておきたいのが、鉄道駅と開港場の誘致です（図１）。

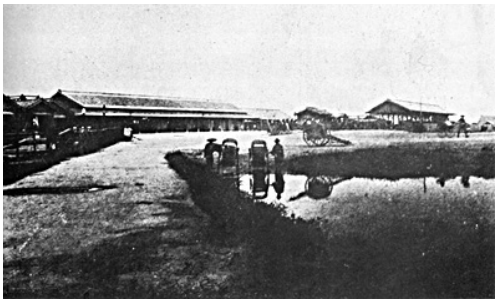

図１　明治19年に出来た初代の名古屋駅舎。写真はこれ1枚といわれる

区長となった吉田禄在は、名古屋を大都市にするために、早々と交通幹線の誘致と貿易の拠点づくりに取り組んだのです。手本のない時代に、鉄道の意味を理解し、港湾の将来を予見したのです。その先見性と行動力は素晴らしいものでした。そしてこれによって、今日名古屋が大都市圏に成長する基となったともいえます。そのうえこれらは、東京や大阪よりも先行した都市政策といえるのです。

今回は、このような全国に先行した近代都市形成への取り組みを中心に、明治時代初めの名古屋の遺産を考えてみたいと思います。

2 交通と交易と

(1)名古屋駅：中央駅の設置

明治16年、東西両京を結ぶ鉄道建設が中山道ルートに決定し、動き出しました。この情報を受けて危機感を持ったのが、名古屋区の区長、吉田禄在です。県知事と相談したうえ、県の課長と共に東京の鉄道局長、井上勝に陳情に向かいました。自宅を訪ねた吉田は、木曽路、とりわけ馬篭峠の難しさを示し、中山道計画の変更を迫ったといいます。これは急を要することでもあり、鉄道公債の発行が

明治	月	関連する鉄道局の動き	名古屋の対応
１６ （年）	８	・大垣～高崎の測量命令	
	１２	・中山道鉄道公債証書条例制定	← 区長が鉄道局長に陳情
１７	１	・工部卿から参議への文書 （「木曽山は東南を迂回･･･名古屋へ」）	（木曽路の困難さを進言）
	６	・鉄道局長が中山道等の現地調査	← 区長が面会
	１１	・工部卿、鉄道局長が半田線視察	← 区長が面会 （停車場位置の提案？）
１８	３	・半田線の建設決定	

図２　中山道線から東海道線へと変わっていく過程と名古屋の係わり

決まった直後の17年初のことだと考えられます（図２）。

陳情の成果は分かりませんが、その１月28日、井上の上司である工部卿から参議・山県への文書の中に、「木曽山ルートは、困難であるので、東南を迂回し…。… 名古屋支線は幹線の一部となる。」という記録（意味は不明ですが）があることです（文献①）。もう一つの難所、碓氷峠のことには触れられておらず、吉田の指摘が影響したのかもしれません。そして６月、再開を約した井上は中山道等の現地視察の途上、名古屋で吉田と会いました。さらに井上と吉田は、11月、工事用の半田線調査の折にも会っています。

この時でしょうか。吉田が、名古屋の駅は笹島にしてほしいと申し入れたのに対し、井上は、①湿地の埋立、②市街への大通りの建設を条件に認めています。そして吉田は区の財源がないため市民の寄付を集め、やや遅れましたが、苦労して広小路通の延長等を実現させたのです。

この頃の、東京や大阪の中央駅はどうだったのでしょうか。東京はまだ新橋駅しかなく、ようやく中央駅の位置が議論になったところでした。東京駅の開業は遅れて、大正３年になります。また、大阪は堂島を目指していたのが変更され、開設時には現在地の少し西に設置されました。が、明治34年、四ツ橋筋からの大阪市電の乗り入れに際して、今の位置に移されています。名古屋は、都心とは、広幅員の広小路通のほか、碁盤割地区の中心である伝馬町通（飯田街道）とも結ばれ、立派な中央駅ができたのです（図３）。駅正面の両翼に道路をもった名古屋駅は、理想的で、位置もほとんどベストといっていい場所になりました。

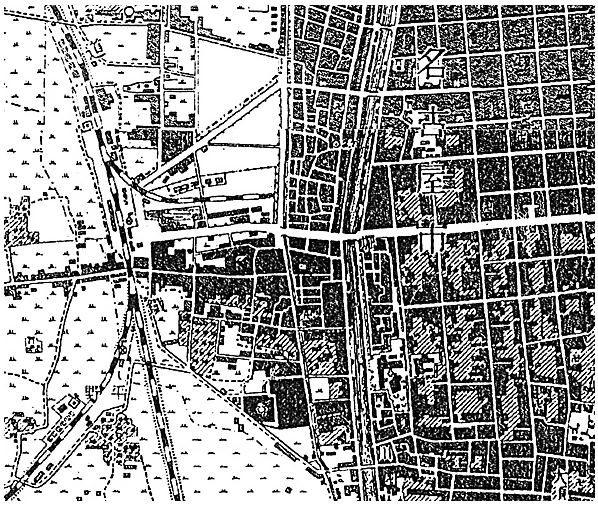

図３：明治24年ごろの名古屋駅付近。
旧駅前から北と南のアクセス道路が見える

(2)名古屋港：開港場の建設

名古屋付近には、熱田に七里の渡し場がありましたが、明治になっても開港場には指定された港はありませんでした。このため直接外国との貿易をすることができなかったのです。それに敏感に反応したのが、ここでも、区長の吉田禄在でした。

明治14年、明治天皇に随行して来名した大蔵卿の大隈重信に、区長は熱田湾築港を力説しました。その結果、参議の井上馨と陸軍卿の山県有朋が来名し、調査しましたが、その後、国の動きはありませんでした。

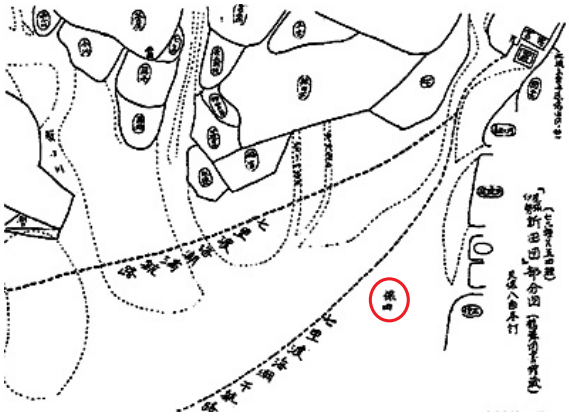

図４　江戸時代の絵図に示された「保田」（赤丸）。
海中に位置が示されている

吉田は、県令の国貞にも「保田湾へ築港の儀」の上申書を提出しました。保田という所は、熱田の沖で、今の名古屋港の８号地付近とされます（図４）。県はそれを認めて国に上申していますが、これも反応はありません。当時の国としては、東京での横浜のように、大阪での神戸のように、名古屋はわざわざ遠浅の海に港を造らなくても、四日市や武豊の良港があるではないか、ということだったのでしょうか。

このため、地元は、自力建設の道を選ばざるを得なくなりましたが、地元での建設は大変な事業で、動きは止まってしまいました。

このプロジェクトが動き始めたのは、少し経った明治27・８年の日清戦争の兵員輸送が契機でした。名古屋市選出の県議が築港を建議し、県会は一応、調査には合意しました。県会の抵抗は、名古屋港が知多の港との競合関係にあったからです。

調査の結果は、時任知事の努力で認められ、事業費200万円。29年度からの７ヶ年計画での実施が決まりました。暴風の襲来で一時中断しましたが、今度は江木知事が資金と港湾の計画を見直して前に進めました。36年には、４千トンの口セッタ丸が入港し、反対派をおさえることになりました。

39年、深野知事は国に開港場の申請をし、40年、熱田町を名古屋市に合併させました。そして同年、港は開港場に指定され、名古屋港になったのです。

この頃、東京や大阪の港はどうだったでしょうか。東京港は、横浜があったためでしょうか、開港したのは昭和16年です。大阪は、早々と江戸時代に川口が開港場に指定されています。ところが海から６キロ入った河港のため機能せず、新しい港を着工したのが明治30年。中断を経て１期計画の完成が昭和４年になっています。名古屋は、他港に任せるといった道を選ばず、地元がよく頑張ったといえるのではないでしょうか。

(3)その他

＜名古屋城の保存＞

名古屋城は、明治３年、早々と除却が決まりました。４年には、金の鯱が国家に返納されています。（ここから鯱は、全国の博覧会などを廻り、さらにはウイーンの万国博にも出品されています。）天守閣も早晩解体されるところでしたが、５年、ドイツの特使フォンブラントが、城郭は文化財であり、とくに名古屋城と姫路城は残すべきだと提言し、両城の残存が決まりました。その後、城郭は陸軍の所管になりましたが、10年の西南の役の後、再び天守不要論が出て除却の危機になりました。この時は、陸軍の中村大佐が名古屋城の保存を軍のトップ、山県有朋に提言し除却を免れたのです。

ここで注目したいのは、外された鯱のことです。金の鯱のない名古屋城は、名古屋人にとって魂を奪われたようなものでした（図５）。このため返却を要望する世論が起こります。

図５　明治の初めの、鯱のない名古屋城
（鶴舞図書館蔵）

そして11年６月、地域の有力者が総代になって宮内省に還付の申請をしました。県令や区長が支援した結果、９月になって、宮内省から「聞届候」という回答が来たのです。区という行政組織ができたばかりの名古屋にとって、はじめて、市民・官と民が心を一つにした出来事だったといえます。

３ 紀行 当初の名古屋駅

…「笹島ステンショ」…

それでは、当初のステーションだった旧名古屋駅の付近を歩いて、昔の駅を想像してみましょう。

＜国際センター駅から＞

地下鉄の国際センター駅の２番出口を出ます。前は広い泥江町の交差点です。西側、高速道路の橋げたの下に並木のある桜通が見えます。気を付けると、その左側にもやや細い道

泥江町の交差点。
高速道路の桁下に、駅に向かう2本の道が見える

がまっすぐ駅に向かっているのが分かります。

南に信号を渡り、今度は左側を見ると、ここでも桜通の右にやや細い道が東に向かっています。これら東西２本のやや細い道はつながっており、城下碁盤割の中心地「札の辻」から当初の名古屋駅に向かう道として造られました。県道飯田街道が、天白の平針からこの先の泥江町まで延長されたのです。

泥江町から東は、伝馬橋を渡り、伝馬町通（美濃路）へとつながっている

西に信号を渡り、先ほど見えた西側のやや細い道に入ります。進むと、当時の痕跡のようなものがあります。たとえば自転車屋です。伝馬町から駅にかけて運輸関係の店が多く並んでいたといわれ、その名残ではないでしょうか。また、「飯田」という名を冠する商店があります。明治44年に中央線が開通するまで、この通りは信州への物資輸送の拠点だったのです。

駅に向かって斜めにまっすぐ続く旧飯田街道

まっすぐ進むと、正面は名鉄のビル群です。当初の名古屋駅はその左端辺りではなかった

でしょうか。昭和初の新駅への線路の切り替えで、線路は西側に移ったため、元の線路は今の名鉄ビル群の付近にあったことになります。駅前で左に曲がり、戦後できた錦通を越えて広小路通に出ます。

北側、飯田街道からアプローチした当初の駅舎跡

当初の名古屋駅は、当初「笹島ステンショ」と呼ばれ、所々に水溜りが残り、人力車が車を洗っているような風景でした（図１参照）。そして初代駅舎は、その５年後の濃尾地震で倒壊し、２代目はその２倍の面積で建て直されました。そして昭和の初めに、北200㍍の現在位置に移設されたのです。

南側、広小路からの旧駅舎跡と現在の駅舎

＜広小路から柳街道へ＞

左に曲がって、広小路通を東に進みます。広小路は元々、1660年の万治の大火の折に造られた広場でしたが、鉄道駅開設の条件として、駅まで延長されることになりました。

広小路通。明治31年、この道を全国で2番目の路面電車が走った

しかし当時の名古屋区にはその予算がなく、吉田区長は区民からの寄付で建設費の多くを賄うことにしたのです。ところがその過程で部下を死なせてしまい、責任を取って区長を辞職しています。通りは、明治31年京都に次いで２番目の路面電車が走り出し、名古屋を代表する道路になったのです。

高速道路の走る大きな通りを渡ると、堀川に架かる納屋橋が見えてきます。当時は、この川の西側には道路はありませんでした。しかしそのすぐ南に柳街道と呼ばれる道が通っていました。納屋橋の手前で右に曲がり、広小路の１本南の細い道に入ります。この街道は、城下から東海道の佐屋路に合流する近道でした。

駅　名	近接した街道	備　考
岐　阜	岐阜街道	交差
木曽川	岐阜街道	交差
一ノ宮	岐阜街道	並行
清　洲	美濃路	交差
名古屋	柳街道	交差
熱　田	東海道	交差
大　高	常滑街道	交差
大　府	大浜街道	並行
刈　谷	師崎街道	交差
岡　崎	里道を改修	その交差

図６　この付近の東海道線の駅位置を決めた街道

この道が、名古屋駅と関係するのは、当初の駅は、この街道があったから笹島に設置できたのです。当時の東海道線の駅を見ると、皆、何らかの街道に接して位置が決められているのが分かります（図６）。名古屋駅も、吉田が広小路の延長を約束しましたが、それができるまでは既存のこの道が利用されたのです。

細い道沿いは、今はすっかりビル街に変わって面影はありません。先ほどの高速道路の走る道は横断できず、右の交差点に迂回して進むと突き当って、一本左に移ります。道はやや太くなります。さらに進むと駅前の通りです。手前左側の歩道に２本の橋の石柱が並んでいます。これは、ここをまっすぐ西に進む街道が、鉄道線路を越えるための跨線橋「明治橋」の橋柱です。

ここもまっすぐ渡れないので、右の信号に迂回し、再び細い道に入ります。正面に名鉄バスセンターへの架道橋が見えます。この辺りに当初の線路が通っていたのでしょう。この付近の線路は昭和12年に高架に切り替わって、明治橋も取り壊されました。

線路を越える跨線橋の明治橋の跡。
2本の橋柱が保存された

名鉄バスセンターへの橋が架かる辺りが旧線路になる

4 禄在の目線

明治の名古屋は、区長・吉田禄在の登場で大きく変わりました。明治14年に、参議・大隈に熱田湾の築港の必要性を説き、17年には自ら東京に出向いて鉄道局長・井上に中山道は困難であり東海道をと主張しました。明治10年代は、まだ国家の基本を構築中で、先例のない時代でした。そんな時に、禄在は、名古屋を大都市にする方策を考え、行動していたのです。

当時の名古屋には、奥田正香という、後に名古屋を引っ張った経済界の人材もいました。禄在も正香も、名古屋区という狭い範囲で政策を考えませんでした。名古屋駅は区の外の笹島村でした。港は南側の熱田町のさらに沖でした。もちろん区の仕事ではなく、国や県の仕事も必要とあれば、堂々と主張したのです。その目線は、高く且つ先進的でした。

禄在が、県令に上申した築港の上申書には次のような言葉があります。「而して彼の江、勢、濃、飛、信、遠等の諸国未曽有の便利を得、」と。禄在は、尾張、三河はもちろん、近江から信州までの後背圏の中で、熱田沖の港を考えていたのです。

〈主な参考文献〉

①井戸田弘『東海地方の鉄道敷設史(改訂版)』
(2010、自費出版)
②松永直幸「名古屋駅開業と東西両京連絡鉄道の変更」
2017、名古屋郷土文化会誌227号所収)
③奥田助七郎『名古屋築港誌』(1953、名古屋港管理組合)