

名古屋を大都市にしたわけ

-都市計画から考える-

オアシス
OASIS都市研究所
代表 杉野 尚夫



1 はじめに

名古屋は、人口220万人の大都市です。国際港湾、国際空港、都市間高速道路、都市間高速鉄道によって国内外の都市と結ばれ、都市内道路網、都市内鉄道網がきちんと整備され、整然とした町並みを有しています。国内、海外の都市をながめてみて、これらがすべて一流という都市はそれほど多くはないのでしょうか。なぜ、名古屋にこれらがすべて整備されているのか、そのわけを都市計画から考えてみたいと思います。

(1) きっかけは家康による名古屋城下町の成立

江戸時代、名古屋は尾張徳川62万石の中心地であり、江戸と京・大阪の間にある大都市でした。名古屋にまちをつくったのは徳川家康です。名古屋が大都市となったきっかけです。

関ヶ原の合戦後、1603年に徳川幕府が誕生しましたが、豊臣方との対立はその後10年ほど続きます。徳川家康は、いずれ豊臣方との最後の決戦を想定して、江戸と大阪城の間に巨城を造りました。これが名古屋という城下町の誕生です。

当時、この地域の中心地は、人口7~8万の清須でした。清須は、五条川沿岸の低湿地帯で条件が悪いく所でした。そのため、徳川家康はどこかいいところにしっかりとした城下町を築きたいと考え、自らこの地へ足を運び、小牧山、名古屋、古渡という3か所の候補地から現在の地を選びました。

そして、清須から名古屋へ、まちぐるみで引っ越しました。これが「清須越し」です。家を全部たたみ、橋を取り壊し、こちらへ持ってきて橋を架け、家を建てるというまちぐるみの引っ越しによって突然現れたのが、名古屋のまちです。

1610年2月、江戸幕府から工事命令が下り、3月ごろから20の大名が、堀の掘削、城郭の石垣を築き始め、同年9月には、土木工事が完成しました。実に驚くべきスピードで城の基礎づくりをしたわけですから。これに併せて名古屋台地の地ならしを行って、まちの区画を造り、また、堀川を開削しました。

名古屋のまちは、戦国時代につくられたほかのまちと少し違う特色を持っています。名古屋城の正面に通称「碁盤割り」と呼ばれる99(11×9)のブロックを造り、直交する道路で真四角な区画を造り、ここを町人の居住地としたことです。城下町は、敵に攻められた時の守りを考え、できるだけ城に近づきにくい複雑な街路網を造るのが普通ですが、名古屋では、現在の都市計画でも通用する整然とした街路網の町としました(図-1)。また、商業地を都心に置いたことで、明治以降の近代化の中でも都市全体の土地利用に大きな変化を起さずに、近代都市へと成長することになりました。この碁盤割り地区は、戦災復興事業の中で道路幅員の大幅な変更はありましたが、街区の形はそのまま現在に引き継がれています。

街道との関係についても特色があります。江戸と京・大阪を結ぶ二大街道は東海道と中山道ですが、東海道は名古屋の南、熱田から海路で桑名へ向かいます。中山道は東濃から岐阜を経て大垣へと名古屋の北部を通過しています。いずれも直接は名古屋の城下町を通過しませんが、この両街道を結ぶ美濃路が熱田から名古屋を通過して大垣へ結んでいました。江戸と京・大阪を旅する人々は、江戸から熱田まで来て、そこから美濃路を経て中山道へと抜ける旅程が多かったそうです。それは、海路と鈴鹿越えの高低差を嫌ったためといわれています。さらに飯田街道・善光寺街道などの街道が名古屋の都心から通じていました(図-2)。名古屋は江戸と京・大阪の間にあつて、都市間幹線道路の交差点としての地位を占めていたこととなります。このことが、江戸時代を通じての名古屋の商工業の発展を支えて

いました。

名古屋が、近代都市になる際に、東京と大阪の間にあるという地理的条件が大いにプラスになるのですが、すでにこの時代からそうでした。



図-1 名古屋城下町碁盤割り(安政名古屋図より筆者作成)

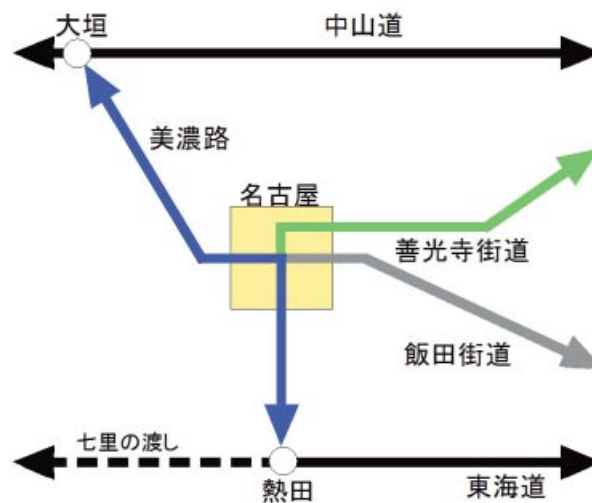


図-2 名古屋と街道

(2) 明治期にがんばった鉄道と港湾

明治初期の10年間ぐらいは、日本中が混乱していて、まちづくりはほとんど行っていないようです。一応安定した状態になるのが明治10年ごろで、明治11年には名古屋区ができ、初代の名古屋区長に吉田禄在が就任しました。

吉田禄在は元尾張藩士で、明治維新後、いくつかの県で役人を務めて退職後、名古屋へ戻り初代の名古屋区長になった人です。吉田禄在を代表とする当時の名古屋、愛知の指導者の先見性が、名古屋大都市への道筋を用意したといってもよいと思います。明治22年には、市制が施行されて名古屋市が誕生しますが、それまで吉田禄在が区長を努めていました。

当時、東京・大阪間の幹線鉄道の整備が大きな課題となっていました。いろいろな経緯を経て最終的に政府が決定したのは、中山道経由の鉄道で東西をつなぐというものでした。この時、名古屋に鉄道を通すために活躍したのが吉田禄在です。

政府のルートで鉄道が敷設されてしまうと、幹線鉄道が名古屋を通らないというゆゆしき事態になるので、吉田禄在は東京へ陳情に行き、理論的な説明を行いました。つまり、中山道ルートの場合、東京と大阪を結ぶのに費用がたいへんかさみ、時間もかかることを説明して回ったのです。その結果、政府が折れ、今日の東海道線になりました(図-3)。

そして、名古屋の西のはずれに名古屋駅を設置することになったのですが、そのときの条件が、駅までの道路を整備することでした。そこで、吉田禄在は、広小路通の延長のすべてを名古屋区民の寄付で造りました。

東海道線に続いて、中央線も名古屋を起点とした路線として建設されました(明治33年名古屋～多治見間開通)。また、名古屋と大阪を結ぶ関西線は、当初、民営鉄道として建設され、明治40年に国鉄と



図-3 名古屋駅開業時の鉄道路線



図-4 明治期における国鉄線

になりました。こうして、東京と名古屋を結ぶ二つの路線、大阪と名古屋を結ぶ二つの路線のいずれもが名古屋で交差することになり、名古屋は鉄道交通上の要衝となりました。中央線の千種駅が、名古屋の東部に設置され、名古屋駅と千種駅が広小路線で結ばれ、この路線が名古屋の都市計画上の東西軸線となりました(図-4)。

もう一つの基盤整備が、名古屋港の建設です。これについても、吉田禄在が盛んに名古屋港の必要性を主張しましたが、実際に工事に取られたのは、吉田禄在が区長を辞めて10年以上も経ってからのことです。

当時、伊勢湾に港は四日市港のみでした。国は、四日市港を使えばよいという方針で、名古屋港の新設に、一切、手を貸さない状態でした。そこで、自分たちで港を造ろうということになり、国の補助なしに県と市が協力してできたのが名古屋港です。

江戸の初めごろは、国道1号線のあたりまでが海岸であったと考えられます。そこから南へ、現在の海岸線まで、江戸時代を通じて、干拓により陸地を造成してきました。このことは、名古屋の前面の海が遠浅の海であることを意味しており、このようなところに港を造ること自体が、無謀な計画だったともいえます。つまり、港に船が入ってこられるようにするには、海を掘らなければならないわけで、たいへんな労力を必要とします。名古屋は、それを果敢に行ったわけです。明治29年着工、明治40年には開港にこぎつけます。今年、ちょうど開港100年を迎えます(図-5a、b)。

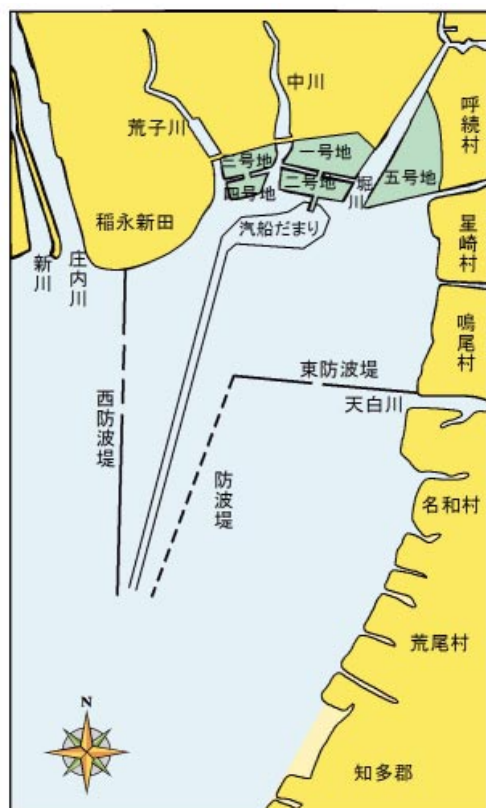


図-5a 名古屋港第1期工事完成時(明治44年)



図-5b 名古屋港第4期工事完成時(昭和15年)

天然の良港である横浜港や神戸港とは大違いです。いわば「天然の不良港」を、地元資金と技術者の努力で建設したことが、その後の名古屋の方向を決定します。鉄道と港湾という輸送手段を得た名古屋は、産業都市として成長をはじめます。「ものづくりのまち」のスタートです。

今、名古屋は自動車産業をはじめ、日本のものづくりの中心地として、他都市から一目置かれる存在になっていますが、明治のはじめの、この二大輸送手段の整備がなかったら、かなり違った都市になっていたのではないのでしょうか。

(3) 名古屋のグランドデザインは大正・昭和前期の都市計画で決定

大正時代に入ると非常に景気がよくなり、産業都市名古屋は大きく発展しました。在来型の産業である窯業・紡績・雑貨・食料品に加え、電機・合板・航空機という新しい産業が立地し、経済の発展と周辺の市街化が進む時代になってきました。

このころようやく全国的にまちづくりや都市計画に取り組むようになり、大正9年に都市計画法が施行されました。施行と同時に、名古屋市はその法律の適用都市になり、ここから、名古屋の本格的な都市計画が始まったといえます。

大正9年に都市計画名古屋地方委員会が設置され、大正10年には、当地域の都市計画区域を決定するための案が策定されました。その案は、当時の名古屋市域よりも、かなり大きな区域を都市計画区域にしようというものでした。



図-6 大正・昭和前期の耕地整理・区画整理

そこで、名古屋市はその区域を全部市域にしようと、大正10年に隣接16町村を合併しました。これにより、名古屋市は面積が150km²、人口が62万人となり、面積で日本最大、人口で3番目の都市ができました。そして、市域よりも少し大きい166km²の範囲を都市計画区域と定め、防火地区、都市計画道路、運河、公園などを順次決定しました。

当時の都市計画図を見ると、その骨格は現在のものでそれほど変わっていません。大正の終わりごろに策定した道路、公園などの都市計画が、名古屋のグランドデザインを決めてしまったといえます。戦災復興事業で、名古屋が大きく変わったといわれますが、実は、この時の都市計画を戦災復興によって実現したといってよいのだと思います。

このグランドデザインを決定した中心人物が石川栄耀です。石川栄耀は、東京大学土木科を卒業後、

大正9年、28歳の若さで内務省都市計画地方委員会技師として名古屋へ赴任し、昭和8年に東京地方委員会へ転勤するまでの約13年間名古屋の都市計画を進めていきました。

石川栄耀は、都市計画を実現するためには、区画整理が一番という信念を持った人で、実際に自分で区画整理の大切さを説いて回ったのです。その熱意が実り、名古屋では区画整理が盛んになりました。昭和20年までに133の区画整理組合ができ、区画整理面積は90km²以上(当時の市域の56%)にも及びました。つまり、新市街地は、この間にほとんど区画整理されたわけですから。こうして新市街地の幹線道路は、ほとんど区画整理により整備されました。図-6にみられるように、名古屋環状線は、ほとんどの区間が区画整理により生み出されているのがわかります。

これは、日本の都市計画史上、例をみない快挙だといわれています。普通ならば、人口が増えてから後追いで区画整理を行うのですが、名古屋は、大正時代から市街地の基盤整備を先行的に行い、その後、そこに人口が定着していくという方法を取ってきたわけですから。こうして名古屋のまちの都市計画の基礎は、石川栄耀の活躍によって築かれたのです。

(4) 千載一遇のチャンスを生かした戦災復興都市計画

名古屋のまちは、中心部を徳川家康がつくり、その周辺部は石川栄耀が区画整理で新しい市街地をつくってきました。その結果、中心部だけが道路の狭い古いまちなまま取り残されていました。そういう状態の時に、名古屋は戦災に遭いました。軍需産業都市となっていた名古屋は、もっとも激しい空襲を受けた都市となり、都心部は焼け野原となりました。これをどのように復興するかが、勝負の分かれ目でしたが、名古屋は勝利しました。

戦後、すぐに佐藤正俊市長が、かつて内務省の名古屋出張所長（現在の中部都市整備局長）を務めていた田淵寿郎を市に招き、全面的に市の戦災復興を任せました。こうして、田淵寿郎を中心に、名古屋の戦災復興事業が推進されました。

全国で115もの都市が戦災に遭い、それぞれに戦災復興事業をスタートさせたのですが、多くの都市が「腰砕け」になってしまった中で、名古屋が初志貫徹できたのは、スタートダッシュのスピードの差でした。

昭和21年3月に名古屋市復興計画の基本方針を発表、6月には復興都市計画土地区画整理区域を決定し、猛スピードで事業に入っていきます（図-7）。昭和23年になると、ドッジ構想にもとづき事業の縮小が国から指令されます。東京は、これにより当初計画の1/20になってしまいました。しかし、名古屋は、この時点ですでに90%の仮換地指定を終了していたので、政府に対して事業縮小による混乱を説き、非罹災地区を除外する縮小を行っただけで、戦災地区の復興事業を貫徹したのです。わずか2年で、もう戻れないところまで事業を進めてしまっていたというスピードが勝利の要因でした。

そのほか、名古屋の戦災復興が成功したのは、墓地の移転ができたからだとも言われています。区画整理を行う時には墓地が障害になるので、平和公園を造り、そこへ墓地を移転しました。墓地を移転するというのは、今では事例も少なくありませんが、当時としては、そんな乱暴なことをするのかという評価でした。移転した墓地は、市内で278のお寺の18万基という数にもなりました。このように、かなり思い切った手法も使って、名古屋の戦災復興事業は進められたのです。

戦災復興事業の中で、地下鉄の建設、国鉄中央線の立体化事業などが行われ、昭和56年、全工区の換地処分を完了、区域内的の道路、公園等の都市施設のすべてを計画通りに完成しました。戦災復興のシンボルともなった2本の100メートル道路も整備され、区画整理区域内的の道路率は13.6%から28.9%になり、中でも都心部の道路率は41.4%となり、家康が計画した碁盤割り地区は、整然とした大都市のビジネス拠点として生まれ変わったのです。

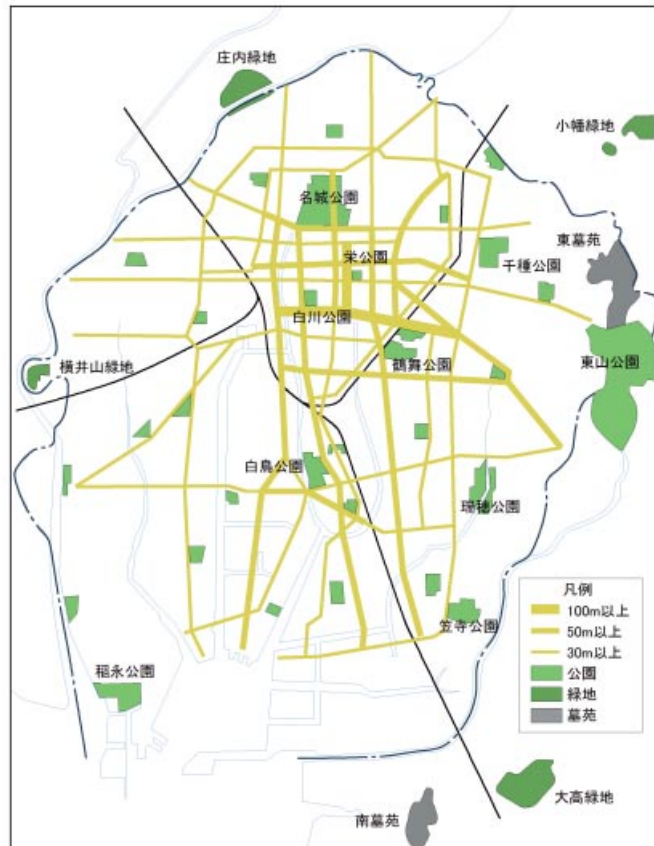


図-7 復興都市計画（昭和22年）

公園も、白川公園、栄公園、名城公園、吹上公園などの大規模公園が都心に整備されました。幹線道路にはすべて街路樹が植えられ、都心の大規模公園の緑とともに、戦前の名古屋とくらべて緑豊かなゆとりある都心が誕生しました。

もし、戦災復興という機会がなかったら、名古屋の都心はどのようなことになっていたのでしょうか。事業区域の縮小を要請された際に、区域から除外した戦災焼け残り地区について、その後数十年もかけて再開発事業に取り組んでいることを考えると、戦災という不幸な出来事を都市計画のチャンスととらえて、一気に整備をしてのけたという先人の決断と実行力に敬服せざるを得ません。

(5) 乱開発なき都市拡大に成功

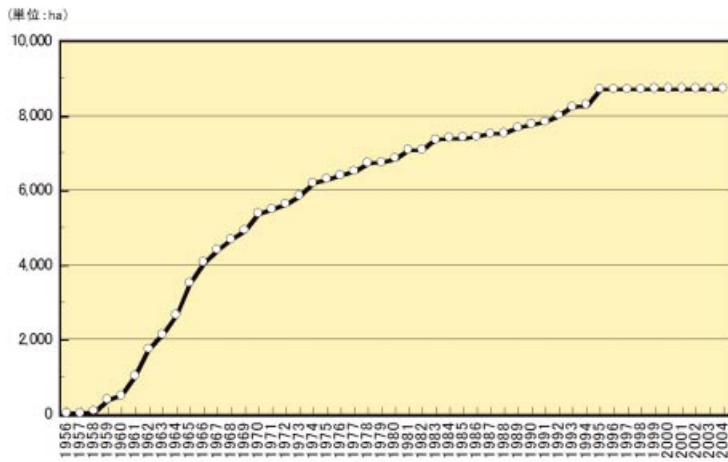


図-8 戦後の区画整理組合累加施行面積

昭和30年代後半に入ると、日本は高度成長の時代に入っていきます。都市への人口と産業の集中が起ります。名古屋の人口増加も大変なものがありました。こうした増加人口を収容するために、周辺市町村を合併し、市街化に先行した区画整理を実施します。これは、戦前に、石川栄耀が指導したのと同じ手法です。

合併は昭和30年に猪高、天白、山田、楠、富田、南陽、38年に守山、鳴海、39年に有松、大高と続き、面積

324km²とほぼ2倍になります。人口も、昭和44年には200万人を突破しました。

組合施行による区画整理は、合併した新市街地を中心に約200の区画整理組合が設立され、施行面積合計約90km²にも達しました(図-8)。こうして、他の都市圏に見られるスプロールによる乱開発は、名古屋市内および近郊ではほとんどなく、整然としたゆとりある住宅地が先行整備されていきました。

ちなみに、大正期からの区画整理面積を合計すると、現名古屋市域の68%とほぼ2/3になります。区画整理をしていない区域には、河川や農地、自然緑地などが含まれていますから、住宅地になっているところはほとんど区画整理をした地区ということになります(図-9)。

こうして、区画整理による道路、公園の確保、河川改修や下水道整備、さらに地下鉄の整備などが急ピッチですすめられた反面、大量の緑の消失などのマイナス面もあり、一時は「白い町なごや」と揶揄されることにもなりましたが、今日では、それぞれの宅地に緑が回復し、整然とした住宅地がどこまでも続くまちなりになりました。ほとんどの宅地が6m以上の道路に面し、自宅の前にトラックを停めて、引越越し荷物の搬出入ができるようになっています。

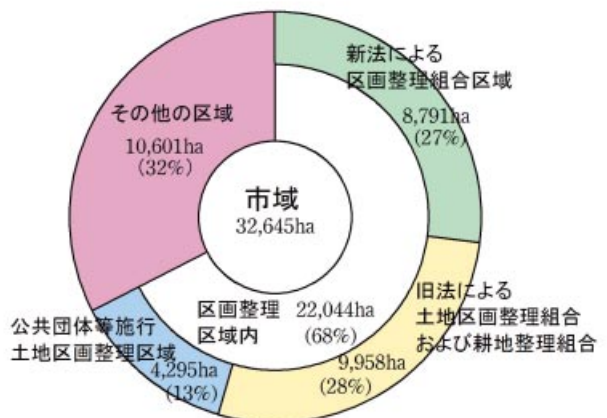


図-9 名古屋市における土地区画整理施行面積

日本の高度成長を支えた名古屋港の整備についても触れておきたいと思います。昭和30年代から名古屋臨海部の埋め立てが急ピッチで進められます。明治当初からの名古屋港の埋め立て総面積は約50km²にもなりますが、このうちおよそ30km²が昭和35年からの10年間に開始されています(図-10)。そしてここに立地した製鉄をはじめとする重厚長大の臨海産業がまさに日本の高度成長を支えてきたのです。

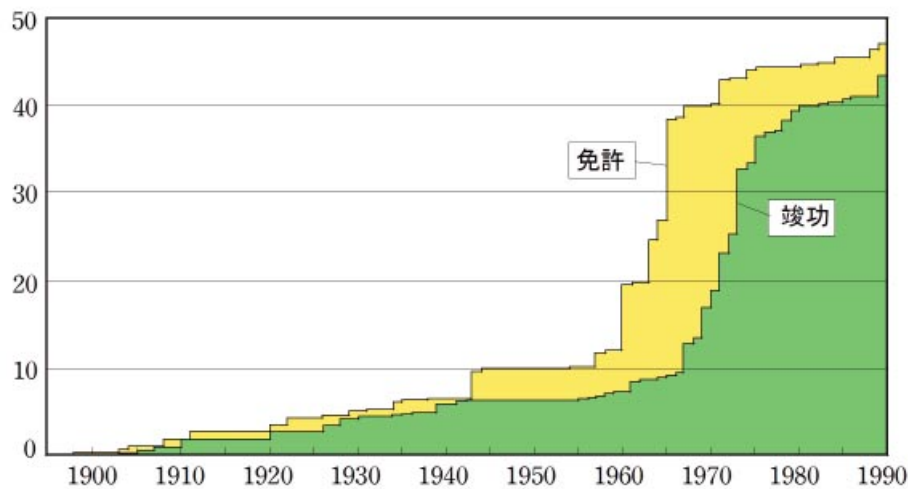


図-10 名古屋港における埋立面積の推移

この時期、名古屋港の整備は、工業用地の造成だけでなく、コンテナをはじめとする港湾の近代化にも積極的に対応してきました。こうして、いま名古屋港は日本最大の港湾となり、年間の取り扱い貨物量1億8千万トン、貿易額11兆円(平成16年)は、いずれも日本一です。名古屋港における貿易黒字は5兆円余で、日本全体の貿易黒字の4割を占め、日本の港の稼ぎ頭となっています。

高度成長期以降、東海道新幹線、東名・名神高速道路、第二東名などの幹線鉄道、幹線道路、国際空港が次々と整備され、大都市に必要な装置がほぼ完成します。ほぼ完成した大都市の装置のお披露目が、平成17年の愛知万博の開催だったのかも知れません。

2 おわりに

名古屋が元気だ、と言われていました。製造業を中心としたこの地域の産業が日本の景気回復の牽引車となっています。トヨタを中心とするものづくり産業が地域のリーダーとなっていることはそのとおりですが、400年間の名古屋を中心とする地域の基盤づくりが、こうした産業の活動を支えていることを忘れてはならないと思います。

名古屋が、大都市に必要な装置、それも一級品をすべて備えることができたのは、それぞれの時点における指導者たちの先見性と努力、そしていくらかの幸運によるものと思います。ときに、私たちは、そうした過去を振り返り、将来に向けて何をしておかねばならないのかを考える必要があるのではないのでしょうか。