

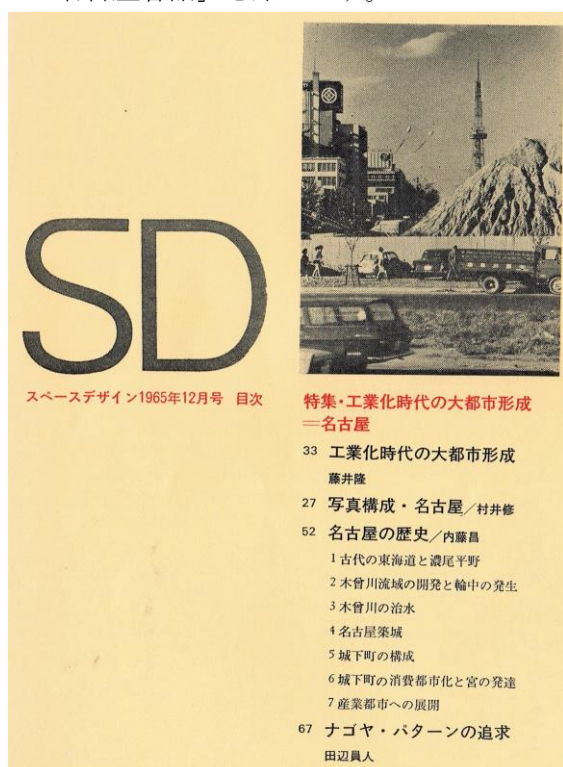
名古屋昔話

—名古屋城天守博物館の新たな展示を願って—

Facebook 記 2017年2月27日 高橋和生

はじめに

50年前、恩師内藤昌（1932~2012）が33歳の時に書いた「名古屋の歴史」本が手に入りました。ネットで「工業都市 名古屋」を検索していたところ、古本で出ていて1500円でしたので、即ポチリです。先生は、わずか数行の原稿の為に図書館に出向き源典・資料にあたっていたのですが、今の私は、ネットで調べ、コピーで文章を書いてしまいます。まったく隔絶の感ですが、「これ幸い！」とこれを底本として「名古屋昔話」を始めます。



私は、「名古屋城天守を木造とする」という名古屋市に怒り、「現天守こそ、戦後復興の文化財である。耐震改修をして残そう。」と運動を始めました。単にお金をケチって「耐震改修」が良いのではないかというのではなく、大坂城天守閣博物館の展示のように、名古屋の歴史文化を楽しみながら学べる新たな展示を名古屋市にさせていただきたいのです。名古屋市は、あっさり「木を見せるので、天守博物館はなくす。」と言い切っていますが、名古屋人として誇りが持てるような、ひいては、観光に役立つような展示のストーリーを名古屋市に提案したいと、、、お畏れ多くも試みます。そして、桜山の名古屋市博物館の名古屋の歴史展示とは違い、「城」にこだわります。

城を、「城とは天守だ。天守がなければ城でないぞ。」と捉えている方がほとんどではないでしょうか。さらに、「そうだ、いっそ天守を木造で作ってしまおう。」などと

言い出す人たちもいます。東京一極集中の中で産業のない地方の町では、城を何とか観光のネタにできないかとの思案なのでしょうが、城跡はその跡にこそ「史跡」としての歴史文化を抱いており、イミテーションを木造で作ったからと言って、その「復元」の意義は、デズニールランドのシンデレラ城とさほど違いません。アテネ憲章・ベネチア憲章による世界遺産への道は、史跡の「復元」は行わない、史跡の「修復」は慎重に、です。

内藤昌は、常々「江戸時代の城は都市の視点で語らなくてははいけない。」と言っていました。城下町に起源を持つ町は日本に150ほどあり、その多くが現代も町として引き継がれています。

今もCityの中国語は「城市」です。「土」を盛って「成」る「市」ですので、王と兵と市民が共に城壁の中にあるのが中国の都市の形です。西洋でもそうでした。しかし、日本では、「山背」の国を「山城」と書き替え、羅城門はあっても羅城を作らなかった「平安楽土」の都が、800年の間、日本で唯一の都市

でした。1603年幕藩体制により、日本全国に「都」を真似て一斉に城下町が作られ、Cityの日本語訳は「都市」となりました。従って、この文は、建築としての城より「都市計画」を追いかけることになりません。

—目次—

第1章	名古屋のこの50年	1・・・4
第2章	太古の昔から室町まで	4・・・6
第3章	信長の那古野城、秀吉・家康の治水	7・・・16
第4章	名古屋の誕生	17・・・31
第5章	江戸時代、宗春の繁栄と名古屋人気質	31・・・33
第6章	鉄道と港（明治）	33・・・37
第7章	大正の都市計画	37・・・44
第8章	戦火、そして復興	45・・・59
第9章	これからの名古屋	59・・・67

第一章 名古屋のこの50年

雑誌SDの特集は「工業化時代の大都市 名古屋」です。1965年（昭和40年）は、日本中の都市が工業化にまい進していました。今、名古屋に住んでいるかたは「え、工業化が進められたの？工場なんてないわよ。」と感じられていると思いますが、私は中学2年生でしたので、よく覚えています。



中川運河をポンポン船に引っ張られていくダルマ船の数を昭和橋の上から数え、運河の水面で水切りをして遊んでいました。スレート葺きの町工場からは、轟音と共に真っ赤な火の粉が吹き出し、紡織工場の女子寮の周りには革ジャン姿のアンちゃんがバイクでブンブン。あこがれました。一宮は、毛織物出荷が日本一となり、喫茶店の数も日本一になりました。埋立地には重工業の工場が立ち並び、前の年、昭和39年の東京オリンピックの勢いにのり、名古屋は大工業都市になるのだと思っていました。

私の底本は、当然この1965年で終わっています。その後の50年を名古屋の「歴史」として書くのは早すぎますが、これからの名古屋をどう描くべきかの為に、簡単に振り返っておきましょう。

1968年（昭和43年）に都市計画は国から特定行政庁（名古屋市も）に譲るとなり、1970年に建築基準法第5次改正で、今に至る都市の用途地域による建物制限、容積率・建ぺい率・斜線制限・防火地域が定められ、1971年（昭和46年）に名古屋の都市計画の色塗りが定められました。以降5年毎に

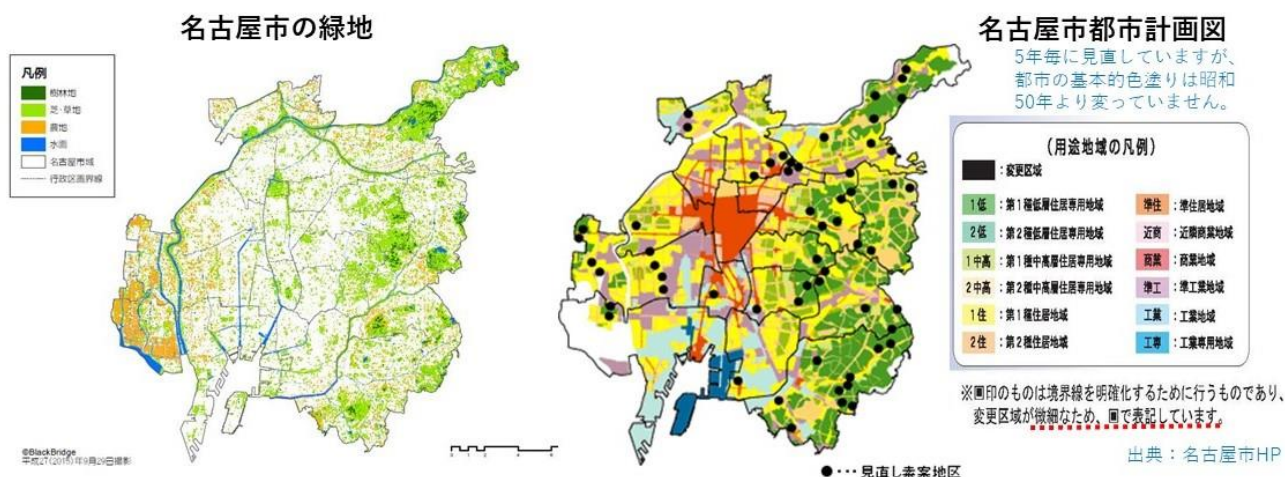
見直しをするのですが、色塗りの骨格はそのままです。

1972年（昭和47年）日本列島改造論と田中角栄が唱えた「日本中に工場をばらまき、高速道路でつなぐ。」新全国総合開発計画が、日本中で物議をかもし、「公害」問題がクローズアップされました。

名古屋市は1975年（昭和50年）に「特別工業地域」と「文化の道」を条例で定め、市内の工場の増殖を抑えて、名古屋の姿を工業より住まいに振るのかと思われましたが、国は1976年（昭和51年）に日影規制を全国一律に決めてしまい、日影をクリアすれば「住宅は住宅地だけでなく、工業、商業、どこでも建つ。」のままとしましたので、ディベロッパーは、容積・建ぺい率が高く効率のよい道路沿いの近隣商業地域・準工業地域にマンションをドンドン建て、名古屋をいびつな街並みにしてしました。

右は、現在の名古屋市の都市計画図です。

江戸時代の名古屋に、名古屋駅を足したのが、名古屋の都心（商業地域の赤）です。赤とピンクの商業地域・近隣商業地域を道路沿いに延ばしたことが、マンションが道路沿いに無造作に立ち並ぶ姿を誘引した原因です。市内の道路沿いの近隣商業施設（かつての商店街）は消えさり、マンションの一階にコンビニが入るだけですのに、1963年（昭和43年）から用途地域を変えようとしません。その頃には、14階建てのマンションなど想像もできなかったのに、おかしなことです。



旧市域は工業地域、準工業地域、住居地域（町工場はOK）がほとんどです。昭和46年から、名古屋市は工業都市のままの都市計画なのです。名古屋の東部は緑色の計画とおりに住宅が増えていきましたが、準工業地域・工業地域の中川区も人口が猛烈に増えています。町工場がマンションに建て替わっているのです。工業地域でも住宅・マンションは建てて良いからです。しかし、名古屋市は工業地域を住宅地域と変更しません。これもおかしなことです。

大きな敷地は工場跡地しかありませんので、準工業地域のままに、巨大ショッピングセンターが建っていきました。戦前の名古屋市内の重工業群はJR駅に近い熱田と大曾根でしたが、再開発されて、ドーム、マンション、ショッピングセンター、大学と、実にカラフルな建物用途となっています。ですが、都市計画の色塗りは変わっていません。

名古屋市内からは工場が去り、市民の多くは市外の工場へのサービス基地として稼ぎ、この40年で、工業都市から住宅都市へと名古屋の姿は変貌したのです。



次に、左の緑地も見ておきましょう。

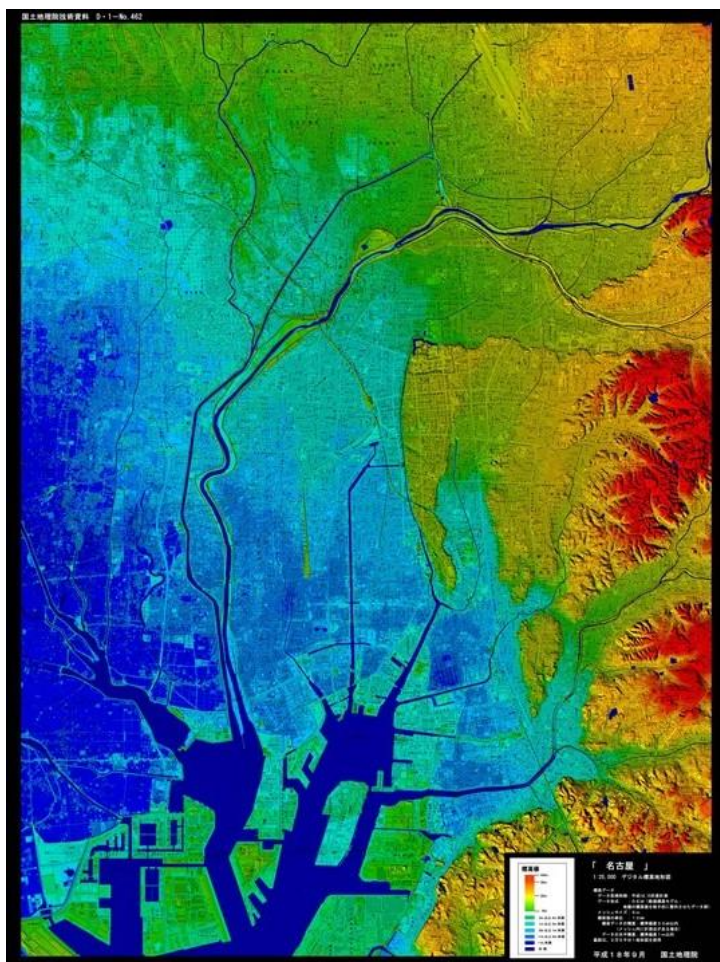
昭和56年ようやく、名古屋戦後復興の土地区画整理事業は終わりました。広い道路幅から名古屋は「白い街」と揶揄されていましたが、当然、都市公園も戦後復興計画のままで増えることはありませんので、「緑の街」とはなりません。都心にある大きな緑地は、鶴舞公園と、

熱田の森と名古屋城だけです。

熱田の宮は市民の為に開放というわけにもいきませんでしょうが、名古屋城も入場料を取っていて市民に開放されていません。入場者の1割しか市民はいないそうですので、都市計画のレベルでみなして、市民に親しまれる貴重なオープンスペースとして整備すべきでしょう。

第二章 太古の昔から、室町まで

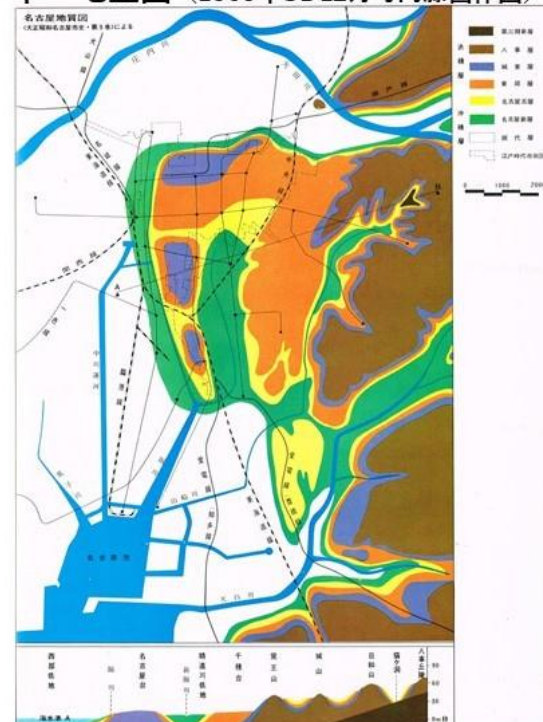
「名古屋は、象の鼻」の形の洪積世台地から始まりました。私は、小学生の時に、「名古屋の市域は、コウモリの形（上の都市計画図）だ。」と教えられたのですが、地質、都市史と共に名古屋を教えるべきでしょう。



左：高低図（2006年）国土地理院

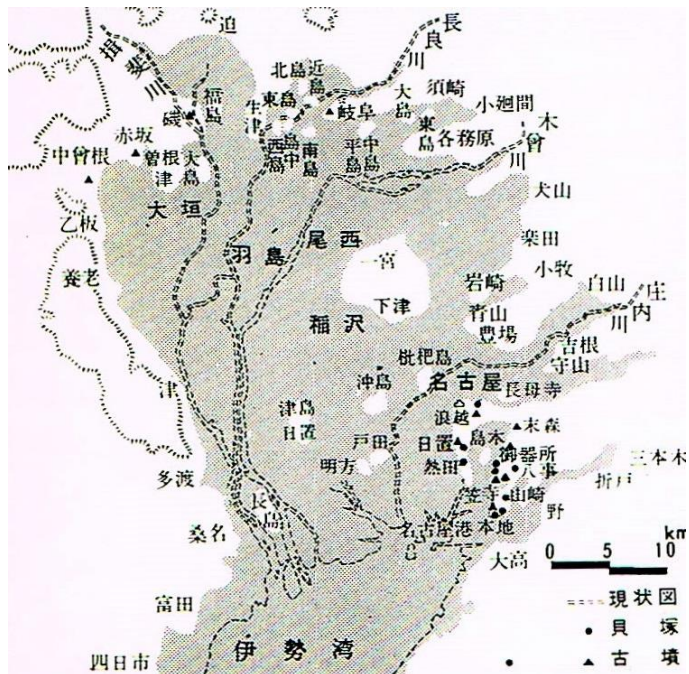
「名古屋は、象の鼻」の形に始まる。

下：地盤図（1965年SD12月号内藤昌作図）



鉄道、路面電車の路線と合成してある。

左が国土地理院のレーダーによる高低測量図で、右が地質図です。地盤図は土木・建築で扱う現状の地盤を理解するためのものですので、地質学の細かいところまでは追いかけていませんが、濃尾平野全体の太古の姿は、重い建物のためにボーリング調査を多数行っているのわかります。



太古の昔

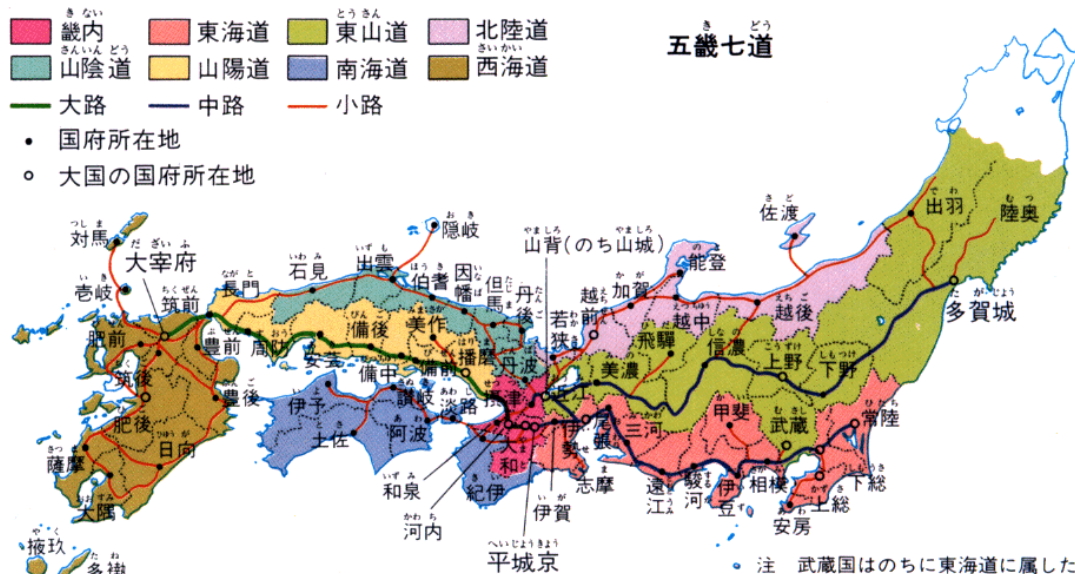
5000年~6000年前の縄文時代に、最後の海進があり、濃尾平野は「古伊勢海」と呼ばれる海底にありました。洪積世とは氷河期最後の時代の名前です。氷河期の海進と海退の繰り返しの沖積が濃尾平野を作っています。ボーリングでみると、砂礫と泥の層がはっきりとわかります。

2300年前の弥生時代になって、ようやく現在の伊勢湾の姿になりました。貝塚、古墳の位置からも「古伊勢海」の姿は検証できます。

木曾三川の現在の流れを点線に入れていますが、太古の川はどう流れていたかわかりません。ただし、太古から濃尾平野は東から西に傾いていました。

猿投神社に「養老年間 尾張図」というのがあります。さすがに、AC700年の地図とは怪しいところですが、尾張国造(おわりのくにのみやつこ)は、多くの河川が流れる中、いくつかの島と自然堤防を結んで構成されていたのでしょう。国分寺が洪水で流されたという記録もあります。国府宮、下津あたりにあったのでしょう。

神話の世界では、日本武尊の東征において、尾張連の氏神である熱田神宮がかかわってきますので、早くから大和朝廷の勢力下に組み入れられたのは間違いなく、熱田とその対岸には4世紀の古墳もあります。桑名との港として、ここが東海地方の要衝であり、ここからさらに東海道辺境の地への中継地となったのでしょう。今も、東京と大坂の中継地として名古屋がありますが、移動時間がいくら早くなっても、名古屋は東西文化交流のパイプ役を太古から宿命づけられていたのです。



国名	延喜式 国等級	田	出 挙 稲	郡の数	郷の数
伊賀	下	4,051町1反 41歩	327,000束	4	18
伊勢	上	8,130町6反245歩	881,000束	13	94
志摩	下	124町 94歩	(正粳) 120石	2	14
尾張	上	6,820町7反310歩	472,000束	8	69
三河	上	6,820町7反310歩	477,000束	8	70
遠江	上	1,361町3反 35歩	593,260束	13	96
駿河	上	9,063町2反165歩	593,260束	7	59
伊豆	下	2,110町4反112歩	172,000束	3	21
甲斐	上	12,249町9反258歩	498,938束	4	31
相模	上	11,236町1反 91歩	868,120束余	8	67
武蔵	大	35,574町7反 96歩	1,013,750束余	21	120
安房	中	4,335町8反 59歩	32,000束	4	32
上総	大	22,846町9反235歩	1,071,000束	11	76
下総	大	26,432町6反234歩	1,027,000束	11	91
常陸	大	40,092町6反112歩	1,796,000束	11	153
美濃	上	14,823町1反 65歩	800,000束	18	131
飛騨	下	6,615町7反 4歩	106,000束	3	3

古代東海道諸国の開発度

日本地誌ゼミナールV. 東海地方、水野時二氏論文による

古代の東海道と中世の濃尾平野

東海道は街道でなく、律令国家における行政区画でした。京と国府を結ぶ街道沿いには30里(16km)ごとに駅が設けられていて、公史は宿泊、休憩、食事ができ、その駅馬を利用して旅をしました。調・庸もこの街道によって京に運ばれたのでした。

延喜式(905年)に尾張の駅は、馬津、新溝、両村の3つがありますが、現代のルートははっきりしていません。中世から類推するに、木曾三川を渡って、津島(馬津)へ、萱津が庄内川の渡しで、そこから古渡(新溝)に抜け、在原業平の八ツ橋(両村)ではないでしょうか。

濃尾平野の北の端を東山道が通っており、尾張国府から美濃国府の不破の関所への街道、また各務へ街道もあったことでしょう。

延喜式では、東海道は常陸までの15ヶ国ですが、鈴鹿の関の東、すなわち関東の中でも、伊賀から三河までを近国とされており、三河が京からの下りで6日の行程でした。出挙(すいこ)稲数でみると、尾張、三河は共に50万束の上等級で、推定人口は5万人以上となります。美濃とくらべると、まだまだ、濃尾平野は開拓されていない沼地であったのでしょう。武蔵、上総、下総、常陸の遠国は人口10万以上の大国であり、東海地方よりはるかに経済力がありました。

美濃の収穫が高いのは、比較的洪水の恐れが少ない濃尾平野の高地であったからでしょう。墾田永代私有令(743年)により律令政治が崩れていくのですが、濃尾平野の新田開発はこの荘園の発生によって進みました。国司として地方に赴任した貴族が土着して、荘園からやがて武士が生まれました。10世紀の尾張守、末藤原元命は一族郎党を引き連れ任地におもむいたのですが、百姓の私財を奪い、重税を課したので永延2年(988年)郡司、百姓の弾劾にあっています。また、大江匡平が尾張守となった11世紀初頭には、木曾川の水を葉栗郡大野(一宮市浅井町大助)で分流し、中島・海部郡を抜けて蟹江川と合流させたりして、農耕地を大幅に増やしています。

治承5年(1181年)墨俣川(木曾川)で源平合戦が行われ、平重衡が圧勝しました。前年の富士川の戦いで源頼朝に負けた借りを返し、熱田、矢作川まで源行家を追うのですが、そこで撤退しました。長良川と木曾川は天正14年までは墨俣で合流しており、合流後尾張は尾張川と呼び、美濃は美濃川と呼び、互いに譲りませんでした。

第三章 信長的那古野城、秀吉・家康の木曾川治水

14 世紀の尾張では、荘園だけでも 30 程あり、富田荘、安食荘、真田荘、浅野荘、堤田清荘、大成荘、野間内海荘などなど、と共に 12 世紀から那古野荘もありました。

中世になって、治水によって飛躍的に生産力を増した尾張に生まれた武士は、足利幕府から派遣された守護と争うまえに、国元を保持したまま、京に上って幕府に入っていることも十分に考えられると思いますが、よくわかりません。『信長公記』には「清洲には那古野弥五郎とて十六七若年の人数三百ばかり持ちたる人あり」とあります。信長が七百ぐらいの時ですので、国人としては大勢力でした。

那古野は、名護屋・那古屋・名古屋とも記されます。ナゴヤの「ナ」は、古語で魚であり、従って「ナゴ」とは漁夫、「ヤ」は家と解して、ナゴヤは漁村を表す地名とするのが定説、とされています。ナゴヤの地名は、九州肥前の秀吉の名護屋、豊後の那古野、関東鎌倉の名越など日本各所に見られますが、どれもが海岸の漁村です。縄文・弥生時代の那古野は、南・西両面は伊勢湾続きの海が深く入っており、これに面して集落が形成されたことは、西志賀・長久手・清州・大治・高蔵寺に貝塚が発見されていることから推定できます。

ナゴヤの文字は 15 世紀の室町初期までは「那古野」を使い、16 世紀からは名古屋になりました。名古屋の地に那古野城を最初に築いたのは、駿河守護の今川氏親 (1471~1526) でした。尾張守護の斯波義達 (1486~1569?) と遠江の領有で争い、1515 年に勝って遠江を得たあと、末子の氏豊 (1522~?) を那古野氏の養子に出し、さらに氏豊は斯波義達の娘を娶とり、尾張今川として那古野を支配しました。

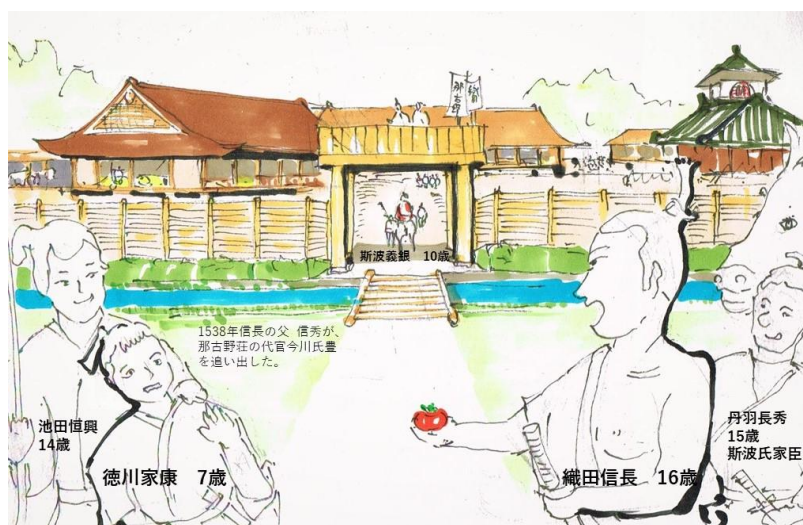
1538 年、勝幡城主・織田信秀 (1510~1551) は奇策によって城から氏豊を追い出し、1545 年に信秀の嫡男である 12 歳の信長 (1534~1582) を城主として据え、自らは那古野台地の南端の古渡に城を築き、その後台地の東端の末盛に移り、東の三河の松平・駿河の今川に備えて構え、主家の守護代・織田氏をしのご力を示していました。

尾張国府いらいの下津 (稲沢市) が斯波氏の守護所であったのですが、応仁の乱の終わりごろ 1476 年に織田敏定が燃やし、守護代の織田氏は分裂して、尾張の上 4 郡の中心は岩倉、下 4 郡の中心は清州となっていました。力を失った斯波義統 (義達の子) は、1554 年に下 4 郡を支配する守護代・織田信友によって殺され、あくる 1555 年、信長は那古野城に逃れて来た義統の子の斯波義銀 (1540~1600) を奉じて

清州城に入り、ようやく尾張下 4 郡を支配しました。

織田信長は 12 歳から 22 歳まで、つごう 10 年、那古野城に住んでいました。その後は清州が 8 年、小牧が 4 年、岐阜が 9 年、安土が 6 年ですので、那古野の 10 年は一番長かったです。

家康は、6 歳から 8 歳の間 (1547~1549)、那古野城下に信秀が作った織田家菩提寺の万松寺におい



天文18年(1549年) 秋 那古野城 信長は12歳~22歳 (1555年) 那古野城主であった。家康は人質として城下の万松寺に居た。

て、人質として過ごしていました。

秀吉による木曾川治水

「墨俣の一夜城」は、秀吉の出世物語の中で有名な逸話ですので、先にそれを書きます。1959年（昭和34年）に前野家古文書が世に出て、1987年に松浦氏が「武功夜話」として出版したので、すなわ、『甫庵太閤記』は史実だったと話題になったのですが、『信長公記』では、「永禄4年（1561年）信長28歳のおり、清州から、木曾川・飛騨川を越え西美濃に侵攻し、洲股要害を築いた。十四条で美濃勢と合戦に及んで勝利、洲股帰城の後これを引き払う。」とあり、美濃攻めで、丹羽長秀・前田利家・池田恒興・佐々成政の名前は出てきますが、秀吉の名はまだありません。小瀬甫庵は、「永禄9年（1566年）に秀吉は敵地の美濃国内で新城の城主になった。」としています。信長は加賀見野（各務）から攻めていて、翌年に西美濃の3人衆を味方に、美濃を取りました。



歴史地理として、ここで明らかにしておかないといけないのは、長良川は金華山、木曾川は犬山の山間を出たところから、常に蛇行して洪水をもたらしていたということです。戦国の戦いは、その折々の浅瀬を選んで渡河でした。そして、墨俣を含む西美濃が織田信長の美濃攻略の要であったのです。

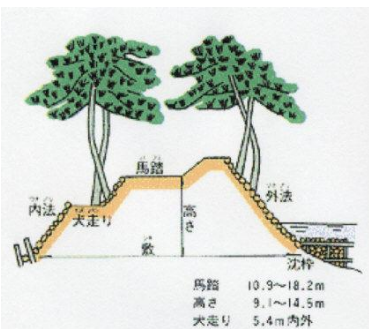
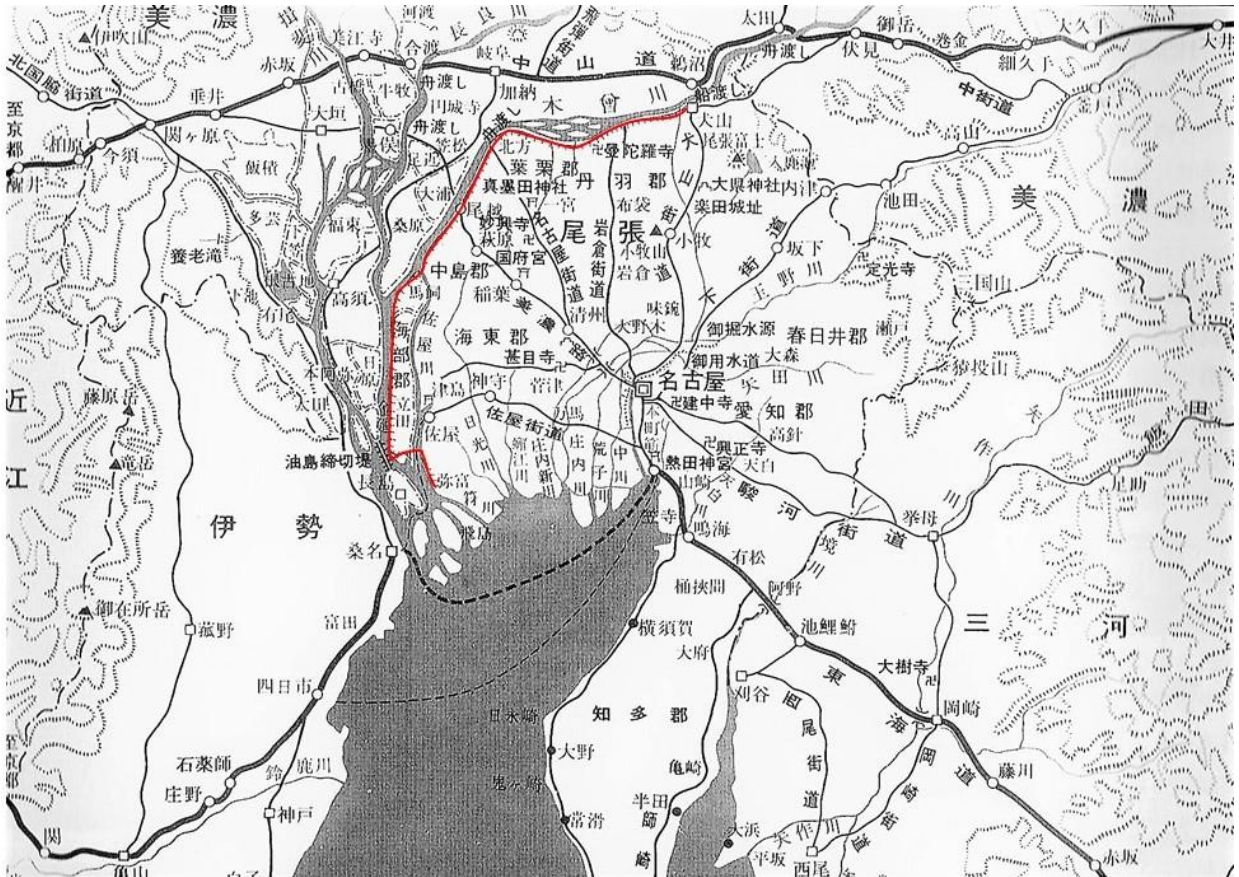
木曾川の名前は時代によって場所によって変わっています。国分寺が流れたときは鶴沼川、9世紀の洪水後に河道復旧で美濃、尾張が争うときは広野川、源平の戦いのときは墨俣川でした。

天正14年（1586年）の大洪水で、木曾川は浅井川を本流として、ほぼ現状の流路が決まりました。文禄初年（1592年頃）朝鮮出兵の頃、秀吉によって河道全域の堤を作る大土木工事を行われると、今まで濃尾平野で分流されていた小河川は、一本に集約されて、木曾川は今のようになったのです。木曾谷から流れてくる「木曾川」の誕生です。木曾山林は、これによって開発が進み、桃山時代の膨大な材木需要に答えたのです。

家康の木曾川治水

天下分け目の関ヶ原の戦い、慶長5年（1600年）も、この日本を東と西に分ける木曾三川を押さえることを互いに意識して行われたのです。西軍は8月1日に家康の伏見城を落とし、石田三成は大垣城をまず拠点とすべく8月10日に入り、渡河して兵糧を濃尾平野で得つつ尾張・三河を主戦場にしようと、宇喜多秀家3万人の兵を伊勢路から尾張に向かわせました。伊賀上野城、安濃津城、松阪城、桑名城まで進んだのですが、清州城主は福島正則であり、池田恒興と岐阜城の織田秀信をすでに8月

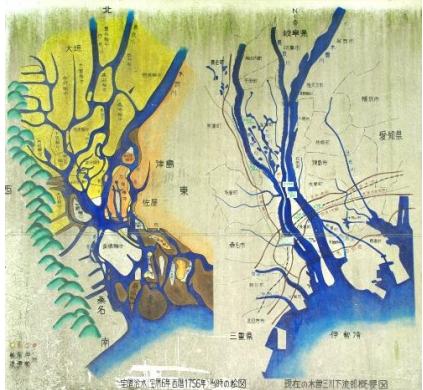
23日に落としたのを知り、東軍集結にもう間に合わない、長島城を前にして大垣城に向かったのです。木曾川を東軍と西軍の戦闘ラインとしたのです。「尾張誌」にも「むかしより、墨俣川を東西わかれの切所とし、京方、墨俣川を破らるれば必ず・・・敗軍となり、また関東方、墨俣川を切退けば・・・必ず負け軍となるが多ければ・・・」と書かれています。



御囲堤 国土交通省木曾川下流河川事務所 より



木曾三川流域の輪中と御囲堤



宝暦の治水 薩摩藩による

家康は、関ヶ原の戦いのあと大坂方の豊臣秀頼にそなえ、福島を大阪の西の広島に移し、4男忠吉を清州に封じて尾張を親藩とし、木曾川の対岸の美濃は小藩分断策をとりました。

そして、慶長13年(1608年)からわずか2年で、犬山から弥富まで50kmにわたって木曾川の尾張側の堤だけを大きく高くしたのでした。「御囲堤」と言います。尾張国を囲んで守る土塁の意です。戦争の為の発意でしたが、結果江戸時代を通じて、尾張藩民は水害からこの

堤に守られたのですが、3尺低い堤の美濃側は今までの倍の水量をうけ、慶長から宝暦の150年間で110余の洪水にあっています。

美濃側は、集落と農地を共に輪形の堤防で鵜囲む「輪中」を作り、海水が水田に入るのを防ぐのですが、洪水は増え続け、宝暦4年(1754年)幕府は薩摩藩に、木曾三川の分流を命じました。40万両と藩士51名の自害、

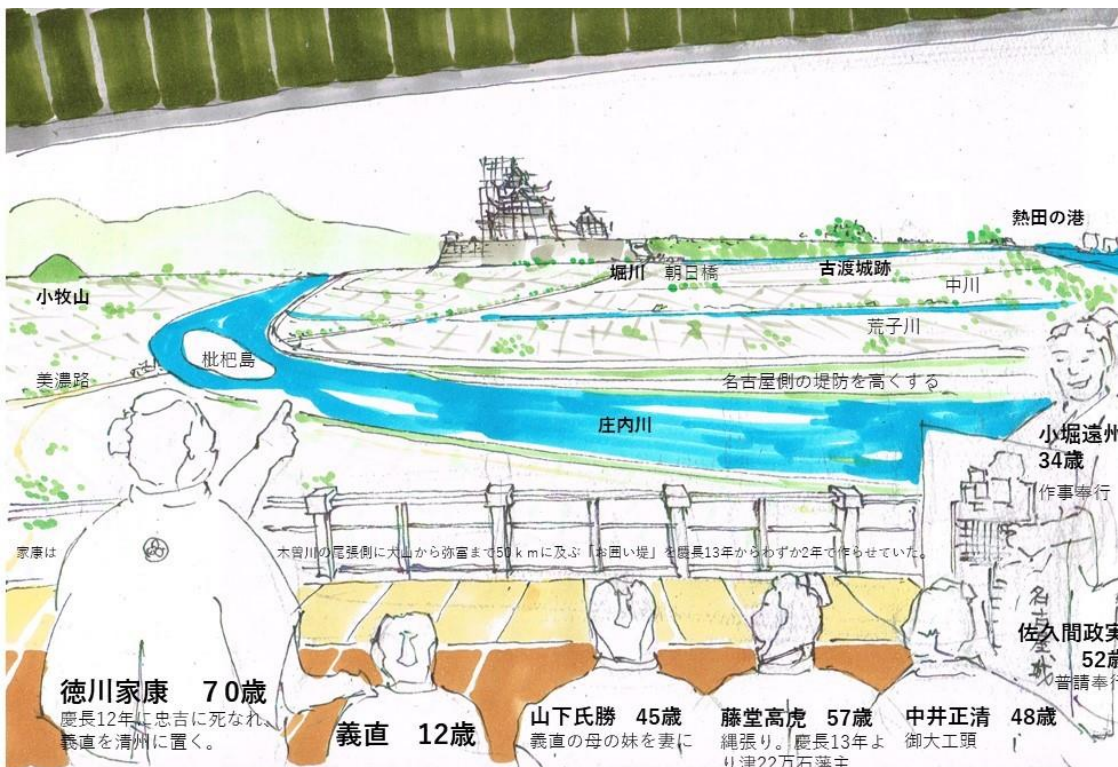
33名の病死の末に一年後に完成したのですが、木曾三川の完全な分流は、明治45年まで待たないといけませんでした。

第四章 名古屋の誕生

慶長14年正月(1609年)、大坂方との防衛線として、五条川沿いの清州城では籠城の際の水攻めに弱く、街道沿い自然発生した中世の城下町は火攻めに弱い。お囲堤によって五条川の氾濫を防止できたが、城下町に繁栄をもたらす伊勢湾からの水運を支えるほどの水量を持たない。などから、山下氏勝の建議により、清州城の遷府が検討されました。小牧、那古野、古渡のうち、東海道・中山道を共に押さえ、熱田の港をもつ那古野台地が選ばれ、その西北の断崖上に本丸と築くべく尾張62万石の縄張りをする事となりました。

地誌によると、当時の名古屋は、東に古井・杉・大曾根、南に古渡村、西に中野・高島・押切・栄(さこ)・枇杷村、北に田幡・西志賀・児玉村の農村であり、荒地地とあるのは洪積世台地には川がなかったからで、庄内川、矢作川近くの水田を耕作する村々でした。名古屋台は家康が人質で2年過ごした万松寺よりさらに北の端ですが、家康は覚えていたことでしょう。

新しい町を作るには飲料水の確保が第一なのですが、台地であっても15~20m掘れば井戸水が手に入ったのでした。しかし、川沿いに住めば、5mもほれば水は出ましたし、強制移住をさせられた人たちに家の新築費用を徳川義直が出したとは思えませんので、不満タラタラでしたでしょう。客である武士が去ってしまって、町のシンボルである天守が立ち上がれば、町人は清州越えをせざるを得なかったでしょう。まさに、シンボルこそ天守の意義でした。ただし、100余あった寺社の移築費は、武士たちが面倒みたかもしれません。

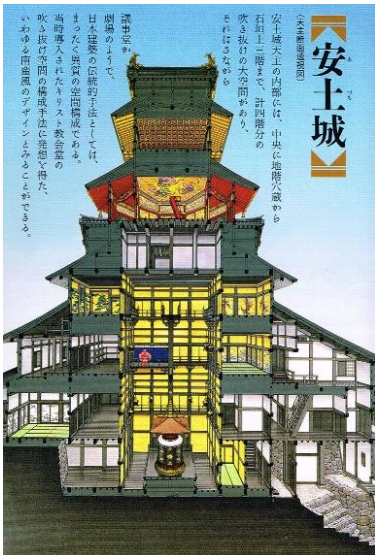


慶長17年(1612年)冬 清州城天守 関係者がうちそろって名古屋城天守の足場ばらしを見る、の絵。大坂冬の陣の2年前。

慶長 15 年閏 2 月末から土木工事が始まり、福島正則に命じられた資材運搬の為の運河掘削は 6 月に完成しました。加藤清正ならではの美しい天守台は 8 月末、他の石塁も 9 月末には完成するという速さは、まさに豊臣恩顧の大名を総動員した「天下普請」でした。江戸幕府の命令に無理やり従わせ、天下に幕府の威光を示し、財力と労力を消費させ、その作るものは江戸の最前線基地となる名古屋城なのです。まさに家康ならではの大作略です。天守・小天守のだいたいは慶長 17 年中に、尾張 15000 人の兵が入れるようになるに、慶長 19 年冬の陣の直前でした。

第四章 第一節 都市プランナー 徳川家康

「名古屋は家康が作った。」と私がいうと、「違うよ、清正だろうが。」「いや、縄張りは藤堂高虎によるのだ。」と名古屋城の話になり、名古屋という都市の話は「清州越え」だけで終わってしまいます。「家康が名古屋を作った。」という直接的な文献は確かにありませんが、「名古屋は家康が作った。」ことを証明するために、家康の城づくりを、彼を支えたテクノラートも紹介しながら追いかけてみます。



中世の城はなりよりも軍事優先でしたが、近世の城では、武士が「兵農分離」を進め、領国支配するための政治性が必要となりました。一朝事ある時に備え、家臣団は城下に常駐し、経営にもあたります。都市の消費者となりました。消費者の為に、産業が奨励され、商人が集まり、寺社・遊興施設が作られて、城は城下町となったのです。

徳川家康が浜松から上方にのぼって、信長の安土城から京、大坂、堺を初めて見て回ったのは天正 10 年 (1582 年) 40 歳の時でした。天正 14 年 10 月 (1586 年)、秀吉に帰順することを明らかにするために、大坂城の羽柴秀長の屋敷 (西の丸) に泊り、その 4 日後には京に秀吉と共に行き、建築中の聚楽第を案内され、隣地に家康の屋敷を与えると秀吉より約されました。秀長の家来、藤堂高虎が屋敷を作っています。



この時の大坂の町は、秀吉により日本の首府としての構えが作られつつあったのでした。天正 11 年に秀吉は石山寺本願寺跡地に入り、30 余国の大名に建設を命じ天正 13 年 (1585 年) 4 月に完成とあり、家康が訪れたときには、安土城を越える豪華さを誇った 5 層の天守が、本丸・西の丸・山里丸・二の丸・三の丸の強大な曲輪の中に聳え立っていました。

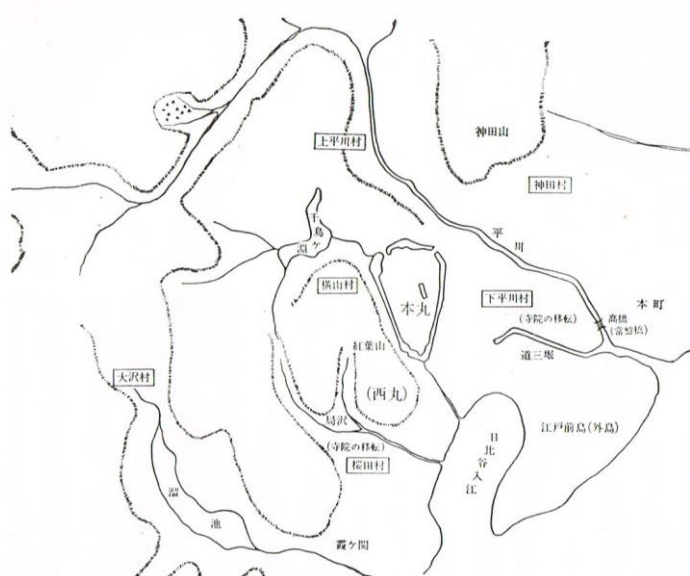
城下町は、天守から四天王寺と南北に連なる上町台地の西側、大阪湾に接する汐入りに、堀をうがち淀

川とつなぎ水運を図るとともに、残土で町人地を造成している最中であったことでしょう。秀吉は天皇を大坂天満に移座させたかった、とフロイスは書いていますが、天正13年7月に秀吉は関白となり、天正14年平安京内裏あとに聚楽城建設を始めました。天正16年4月に、後陽成天皇の行幸がおこなわれ、天正19年(1591年)正月に「お土居」の建設がはじまっています。鴨川の流れを変えて寺を川沿いにまとめて移し寺町とし、公家地・武家地を整え、環濠城塞都市として城下町化された京都の構えは、12月に豊臣秀次に関白を移譲するまでには完成していたことでしょう。

秀吉の北条・小田原攻めにおいて、天正18年(1590年)3月9日に駿府城に入り、駿府城で家康の饗応を受けました。家康は三河・遠江・駿河・甲斐・信濃の五国150万石の領国を治める為に、小牧・長久手の戦いの後、天正13年から駿府に築城を初めており、17年には浜松から小伝(天)主を持つ駿府に移っていたのです。しかし、7月15日小田原城での秀吉からの論功行賞では、北条氏の故地関東八国240万石に移封となりました。

家康の江戸城(1期)

内々に、6月28日には、秀吉は武蔵江戸に家康は城を作れと命じており、家康はそれをうけて7月12日に、大久保忠行に吉祥寺村の池水をひき江戸市中の飲料水とせよ命じています。これが神田上水ですが、家康はもっと前から江戸を調べていたと思います。圧倒的な秀吉側の武力でもって籠城する北条を倒せることは、正月の聚楽第での秀吉・家康の合意時点で決していたことであり、移封に逆らえないならば、小田原城をそのまま関東八州の経営拠点として続けることとするより、しがらみのない荒れ地の江戸が開発拠点として良いと家康自身も考えていたのではないのでしょうか。鎌倉は狭地ですし、関東八州の中で小田原は西に寄り過ぎています。秀吉にしてみれば、家康を在来の領民と切り離し、より遠国に追いやった方が確かに良いのですが、日本の首府大坂を大阪湾に面する平野に作る秀吉は、関東の首府は江戸湾に面する平野の江戸であるべきだと、積極的に家康に勧めたのかも知れません。家康の家来たちは、三河武士と呼ばれるように在地性が強かったのですが、これによって家来たちの「兵農分離」は嫌が上でも明確になりました。



江戸は、中世の城下町として太田道灌以来の城があり、東海道・甲州街道・奥州道中の主要陸路を集約し、波静かな江戸湾最奥部にあつてすぐれた海港を持っていましたが、これからが今に至る東京の誕生話です。

江戸の後背地の武蔵野一帯は水の便がない牧野であり、東の平川・隅田川一帯のデルタは葦原の湿地でした。ここに、近世の城下町を作るには、優秀な土木工事による自然改造が必要でした。

家康は8月1日に江戸に入ると、中世土豪の館そのものの住まいは捨て置き、本丸の土木工事を急がせました。道灌の三郭を、空堀を埋めて拡張し本丸を造成し、西北部の寺16カ寺を移転し西の丸を造成し、道三堀を設けました。船入堀は、海から城下への船をいれるだけでなく、湿地の水を流し、その掘削土で町人地を作りました。家臣団には、大禄のものは遠くの、小禄のものは城下近くのすでに開発されたところに割り振りましたが、いかんせん平地が少なく、町人地は干拓と埋め立てによりました。行徳から小名木川を開削し、神田上水だけでなく、赤池溜池の水も水道としました。文禄3年(1594年)には荒川に千住大橋をかけ、慶長5年(1600年)には多摩川に六郷橋をかけ、翌年に東海道を城下へ引き込みました。

最初の町奉行は、三河・遠江・駿河の奉行も務めた天野康景があたり、次に板倉勝重。今でいう都市計画には、普請奉行が福島為基、地割奉行が田上盛重。そして作事奉行は木原吉次が親戚の鈴木長次を遠江から呼んで補佐を頼み、大手前に常普請小屋を設けて指揮をしています。町の外は、関東郡代の伊那忠次が任じられました。

木原吉次は三河武士でしたが、浜松の城から三河の大工3州6人衆の上に立ち普請方奉行をつとめ、戦時においては工兵隊を指揮したのです。小牧・長久手の戦いでは、家康の親衛隊として活躍しています。道中、木原配下の目印として松明を二つ掲げ、一つは浜松大工棟梁の清左エ門が、他の一つは木挽棟梁浜松七左衛門がもち、隊列を飾ったといえます。大工棟梁10人・木挽棟梁2人に、それぞれ従者を10人ずつつけ、総計120人でした。行軍のために道を整備し、橋を架け、陣小屋の設営をし、柵をつくり、敵に攻め入る井楼をくみ上げるなど、戦闘に大工は大変重要でした。

同じ頃、世界遺産のエディルネのセリミーエ・ジャーミイを設計したミマール・スィナン(1489年 - 1588年)も、50歳まではスレイマン大帝に従い工兵を率いていましたし、安土城の大工頭、岡部又右エ門は、信長に従い本能寺で子と共に討ち死にしています。大工も兵隊でした。

木原吉次は、駿府の作事方において彼の配下に以下の者を置いています。御被官(役人)20人、材木奉行(木材の調達)、縄竹奉行(建築資材の調達)、残り物奉行(建築雑品の調達)破損小細工奉行(建築の修理、小規模の造作)、勘定役(積算)16人、同心小頭(現場管理)70人、さらに大鋸頭、鍛冶頭、左官頭とあり、彼らは籠城する小田原城攻めにも従い、あの有名な「一夜城、石垣山」も彼らの活躍であった事でしょう。

家康の江戸づくりは、文禄3年(1594年)に秀吉から伏見城作りを命じられ、ここで止まります。家康は伏見城から九州の名護屋城(1592年完成)まで、秀吉の命により駆けずり回り、財力を費やし、江戸に戻っての町づくりはできませんでした。他の大名は朝鮮に出兵させられたので、まだ良しとしたのでしょう。家康の軸足は、秀吉の死(慶長3年)以降も、権力を確実なものとするために上方にありました。

家康の伏見城(2期、3期、4期)

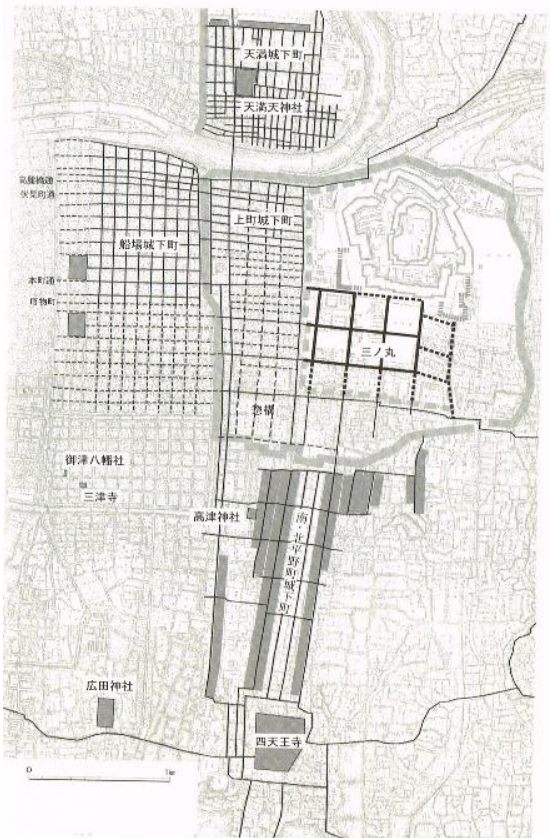
家康の助役として作った伏見城は、秀吉が、秀頼が生まれたので大坂城を秀頼に渡すとして、秀吉の隠居城として前年竣工した「水石幽奇」の別荘を増築するものでした。普請奉行は伏見奉行でもあった佐久間政実、縄張り藤堂高虎で、大工は家康が連れて行った者と上方の大工との混合チームでした。家康が助役する工事は下手であったというのがもっぱらの評判でした。実用一点張りの堅実さはあっても、上

方の華麗な建築には向かず「田舎普請」と軽蔑されていたようです。あるとき、秀吉が家康の担当工事を巡視して、意外と良いではないかと褒めたことがあり、これを伝え聞いた三河者は喜び一層はりきったのですが、家康はこれを聞いて、下手という世評があるならいよいよ下手に工事するのが良い、と怒ったそうです。できるだけ手伝い普請から逃げていたかったのでしょう。天正14年10月（1586年）以来、加藤清正、黒田長政などの他の大名に比べて家康の目立つ助役は少なかったのですが、豊臣の重臣としてそうもいかなくなりました。

文禄3年（1594年）正月から工事をはじめ秋には秀吉が移ってきていました。5層の望楼型天守、御殿、山里茶屋などを作るのですが、文禄4年（1595年）に豊臣秀次事件が起き、聚楽第破棄によって、その殿舎も移されます。ところが、文禄5年（1596年）閏7月13日の大地震で壊滅したのです。女中300人が圧死したのですが、幸い火は出ていないようで、旧材も利用して直ちに地盤のよい裏の木幡山の上に、家康がまた作ることになりました。伏見城の3期目です。一年もたたず、慶長2年（1597年）5月に秀吉は移っています。



この時に、家康は藤堂高虎はじめ家康が親しかった豊臣秀長の抱えていた築城のテクノラートを自らのものにしたと思われます。豊臣家の主要な建築工事は秀長を奉行とする藤堂らの手によって行われるのが普通でした。大坂城・聚楽第・淀城、そして小倉城・和歌山城・大和郡山城・大和高取城、数多くあります。行政官として小堀新助・遠州親子、大工は中井政吉・正清親子です。天正18年（1590年）に秀長は病死しますが、秀吉が存命し権力をもっており、伏見奉行の佐久間政実、秀長の家老小堀新助が家康の配下になっていたとは言えませんが、子の小堀遠州、中井正清ならありうるかと思えます。



第14図 豊臣後期の大阪復元図

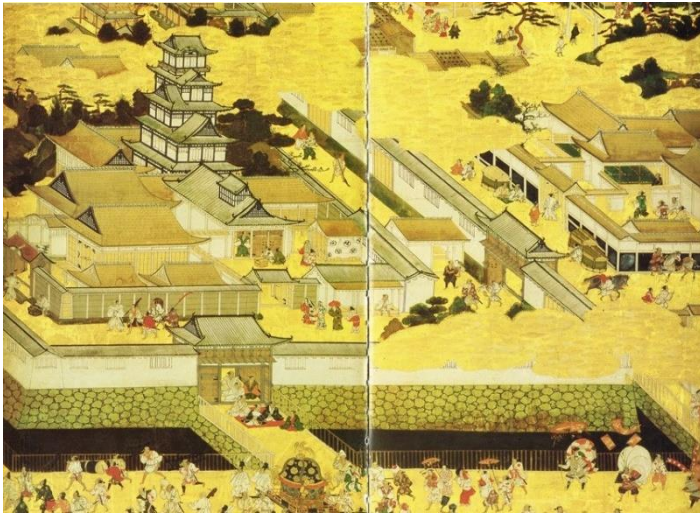
高虎は文禄の役に出征し、文禄4年（1595年）に一度高野山に入るが秀吉によって伊予国板島（現在の宇和島市）7万石の大名となり、慶長2年（1597年）の役にも水軍を率いて参戦し、結果、大洲城1万石を加増されています。文禄3年の2期の引き続き、伏見城での未曾有の突貫・大工事にも秀吉に呼ばれ縄張りをし、家康と急接近したのであろうと想像しています。高虎は家康に大変信頼され、慶長9年の江戸城の縄張りも行っています。

慶長4年（1599年）正月に秀頼が大坂城移った後、3月に伏見城に城代として入り、9月には大坂城の西の丸の秀長の屋敷跡に入ります。伏見城が上方における家康の城で

した。

関ヶ原の戦い慶長 5 年（1600 年）の後に、関八州から日本の首府としての江戸づくりが、徳川秀忠の名の元に再開する（慶長 8 年~12 年）するのですが、あいかわらず、家康は慶長 7 年（1602 年）に関ヶ原の戦いで燃やされた伏見城を徳川の上方の城として作ります。伏見城 4 期です。

家康の配下として普請奉行は藤堂高虎、御大工に中井正清と記録にあります。秀長の大和郡山城を移築して、3 期と同じ規模の城とし、慶長 11 年（1606 年）に完成しました。



二条城

京の都は、家康の天下掌握にとって天皇・公家を押さえるに重要であり、慶長 6 年（1601 年）12 月には、板倉勝重を普請奉行に、中井正清を御大工とし、藤堂高虎の縄張りをもって、西国大名に建設を命じました。信長の二条城に近く、上京・下京を統一して支配するに適地でした。

慶長 8 年（1603 年）3 月、家康の征夷大將軍拝賀の礼、そして慶長 10 年（1605 年）の秀忠も、二条城で行われました。慶長 11 年

（1606 年）、伏見城とほぼ同時に天守まで完成した模様です。

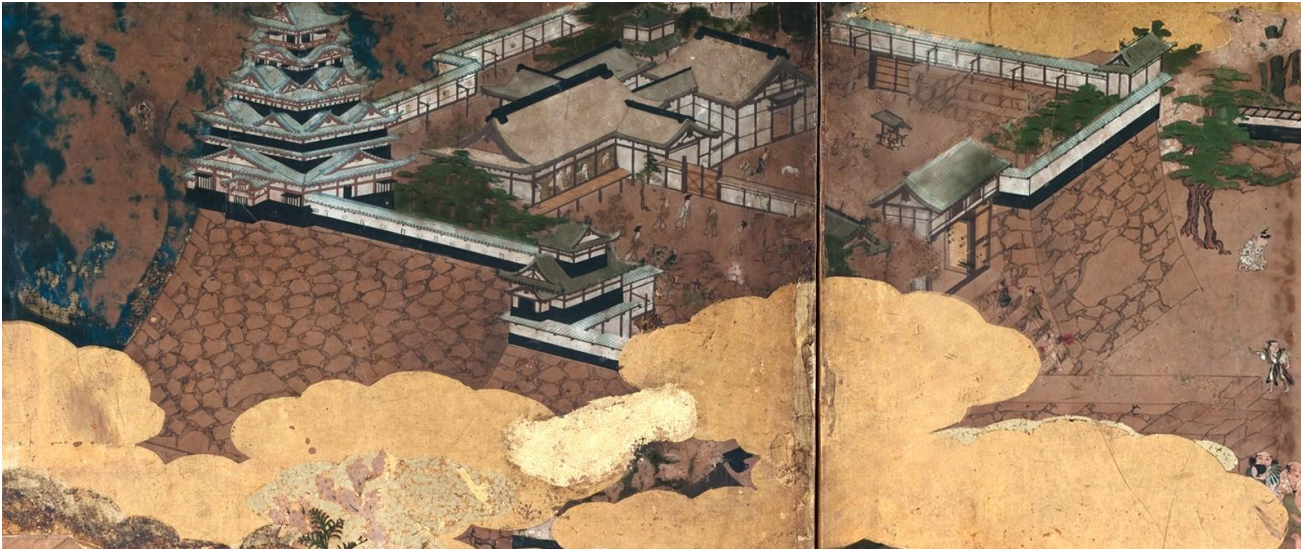
多くの洛中洛外図でその姿を残してくれていますが、大阪の陣（1614 年）の前の政情不安定の時代に、城郭らしからぬ無防備な形態です。南北に長い単郭の平城で、東と北に櫓門を開き、柱・長押を外に出した 5 層の回廊付きの後期望楼型天守の足元に雁行した殿舎を備えていました。今の遺構は寛永 3 年（1626 年）後水尾天皇の行幸を迎えるべく、西側に大きく増築したときのもので、その時に天守も御殿も建て替えています。18 世紀には全て焼け、現存する本丸御殿は、弘化 4 年（1847 年）建立の桂宮邸を移築転用したもので、公家殿舎であり、武家殿舎ではありません。

隠居の家康が二条城を使い、征夷大將軍の秀忠が伏見城を使うとしたので、豊臣家が滅亡した（1615 年）のちも伏見城 5 期の工事が行われましたが、元和 5 年（1617 年）に秀忠によって大坂城の工事が始まると、石垣は大坂城に、建築は二条城・大阪城・淀城・福山城・徳川ゆかりの寺院に移築され、寛永元年（1624 年）までには伏見城は全くなり、その跡には桃の木が植えられました。秀吉覇権の世を今日「桃山時代」というのは、これに因みます。

秀吉が伏見に實際いたのは 4 年間であり、信長が安土にいたのは 6 年間ですので、信長・秀吉時代を「安土桃山時代」と呼称するのはおかしいという説が昔からありますが、戦国の世から日本を統一する過程の時代ということから見ますと、家康はその最後のランナーでした。江戸城ようやく天守が建ったのは慶長 12 年（1607 年）です。大工は中井正清でした。

家康の隠居城 駿府城（1 期、2 期）

家康は秀忠に將軍職を譲って（1605年）駿府に新たな隠居城を慶長12年（1607年）に作ります。大工は中井正清でした。



「天守は、7層廻縁望楼型で複雑な屋根構成を示す。第一層の大破風は、二層の腰屋根の下に納めた絵であるが、これは望楼様式の母屋の大破風であり、梁間規模を考えると、実際は熊本城天守（慶長5~10年）のように腰屋根を突き抜けて比翼入母屋の3層屋根下に至っていたであろう。4層は、一層と同様に大入り母屋破風を建っているが、平側に小破風を付す他にみない複雑な構成である。おそらくは風抜き程度の小破風を軒先に2連し、大派風と3連したものを、このように描いてしまったのであろう。その遺構ならば、安土城・彦根城にある。5層唐破風は、4層の大入り母屋破風（千鳥破風）を受けたデザインで、三角の頂点に半円の唐破風をかぶせて組み合わせる意匠は、姫路城（慶長14年）名古屋城（慶長17年）の実例があり、望楼型から層塔型への変革期に見られるデザインの定法である。そして、最上階の廻縁は、望楼型の特徴とするところである。壁は朱茶塗りの柱型を出す真壁であり、伏見浄・二条城で家康が好んだ御殿風の華麗な建築様式である。どちらかと言えば実戦向けでない駿府城の性格を示している。」

以上、内藤昌の文を、一部翻訳して入れましたが、読めましょうか？名古屋城天守のデザインを鑑賞するに、大変参考になると思います。平面図を見れば、駿府城は名古屋城と似ていることがさらにわかります。



しかし、完成直後の慶長12年12月22日、失火によりこの城は消失しました。大工の中井正清は小堀遠州奉行と共に仙洞御所を造営していたのですが、中井は京都からわずか2日で、はせ参じ家康を喜ばせました。同じコンビで、幕府の威信をかけて直ちに2期の工事をする事となりました。

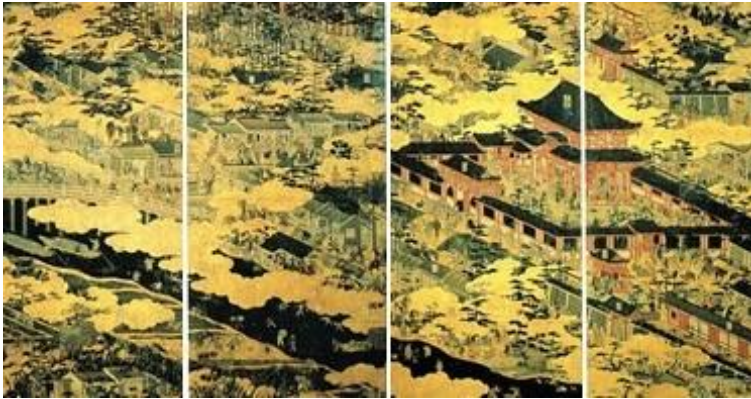
屋根を金属瓦として、壁は漆喰に柱型を黒く塗って、耐火性を高めています。慶長

16年（1611年）には、本丸御殿ともども完成したようです。

第四章 第二節 家康のテクノクラート

スーパー大工 中井正清 (1565～1619)

大坂冬の陣のおり、豊臣方が「六本鐘の衆は怖いな。」と言ったというお話があります。家康の宿直をする家康個人のブレン集団で、キリシタン貿易をする御用商人であり、戦時になると兵站と武器を供給した茶屋又四郎が一番有名ですが、大工の中井正清もその中の一人でした。



大坂冬の陣の発端は、正清の父が秀吉の元で設計施工した東大寺より大きい方広寺の大仏殿が慶長 7 年 (1602 年) に大仏鑄造中に延焼し、正清が秀頼のお金で慶長 14 年 (1609 年) から改めて設計施工したのですが、慶長 19 年 8 月 (1614 年) の落慶供養の日の前に、家康は言いがかりをつけました。例の大仏の鐘の銘に「国家安康の 4 文字があり、これは家康の名前を引き

裂いたものだ。」以外に、正清が考えた「上棟式の 8 月 1 日は建築にとって縁起が悪い。」もありました。戦いに備え、正清は父の設計した大坂城を隠密し、絵図と作成して家康にたいそう喜ばれたとありましたが、実際、昭和 34 年に中井家からその絵図が発見されています。戦いが始まると、籠城する大坂の堀を干すために大和川を塞ぎ止め、冬の陣の後には「外堀を、畳・木材で埋める。」事を家康に進言したと伝わっています。まさに、工兵隊のボスです。

「中井家系譜」では、天正 16 年 (1588 年) 24 歳の時、伏見で家康に 200 石の大禄で召し抱えられたとあります。家康が助役に伏見に来るのは文禄 3 年 (1594 年) でしたが、伏見は京への港であり、陸揚げした用材を多くの大工が集まって木材に刻んでいました。天正 16 年は、正清の父、政吉 (56 歳) が方広寺の大仏殿を作っていた頃なので、手伝っていた正清と家康の出会いがあったのかも知れませんが、政吉は、信長の安土城 (1579 年) では、法隆寺大工として大工頭の岡部又右エ門の下に呼ばれて働いていました。秀吉が大坂城を作ろうとした (1583 年) とき、岡部又右エ門親子は信長と共に討ち死にしていたので、巨大建築の為に政吉は秀吉に抱えられたのでした。

中井正清の名が表に出るのは、関ヶ原の戦いで家康が勝ち、伏見城の 4 期からでしたが、すぐに、家康の御大工として近畿 5 ヶ国と近江の 6 ヶ国に属する、大工・大鋸など建築諸職の管理を一手にしました。室町幕府の大工の池上・弁慶・矢倉、法隆寺大工の多門・金剛・辻・中村など、古代から優秀な技術を受け継ぐ大工を抱え、家康の求めに応じスーパー大工ぶりをいかんなく発揮します。慶長 11 年 (1606 年) には、43 歳で従 5 位下大和守に任じられ殿上人となりました。江戸は木原一党が譜代の御大工としてあったので、京都を中心に活動していましたが、家康の求めで江戸城慶長期では、木原の下で天守を担当し、増上寺も池上にやらせています。家康の遺言での東照宮 (1 期) が最後の作品となりました。

中井正清は、鎌倉以来の日本一統という稀な時代に生まれ、家康という大パトロンを得て、日本のルネサンスを創りしました。名古屋城天守を見るたびに、私は嫉妬を感じています。



江戸時代初期には、日本全国一斉に城づくり・町づくりが行なわれ、都の文化が地方に多量に伝播しました。戦争のない新たな時代を迎え、京で長谷川等伯の絵画とか、狩野派の洛中洛外図を買い求めることも、それはそうですが、中井一党の大工など、京の職人が地方の大名に召し抱えられることが、新たな文化を地方に作ったのでした。その地方の第一番は、もちろん江戸でした。



風流大名 小堀遠州 (1579~1647)

慶長9年(1604年)26歳で、父の備中松山14000石を継いだ大名でありながら、「きれいさび」の茶道、遠州流の祖となりました。彼の子孫は江戸に出て徳川家の茶道指南役をしていますが、彼は終生、上方で過ごしました。

元和5年(1619年)に生まれの近江小室藩に移封され、元和8年に近江国奉行、元和9年(44歳)には伏見奉行となり、正保4年伏見で亡くなりました。69歳と長生きをし、400回の茶会を開いたと言われています。

戦国武将の古田織部(1543~1615年)に茶を習い、公家との付き合いの中で和歌や書を極め、新たにこれはという茶道具に「~手」、「本歌」などと銘をつけて宣伝し、名物として認知されるようにしていったことなど、まさに総合芸術プロデューサーでしたが、これは若くして作事方奉行として家康に仕えたことによりましよう。槍でなく、そろばんで仕える新しい武士のタイプ、テクノクラートでした。

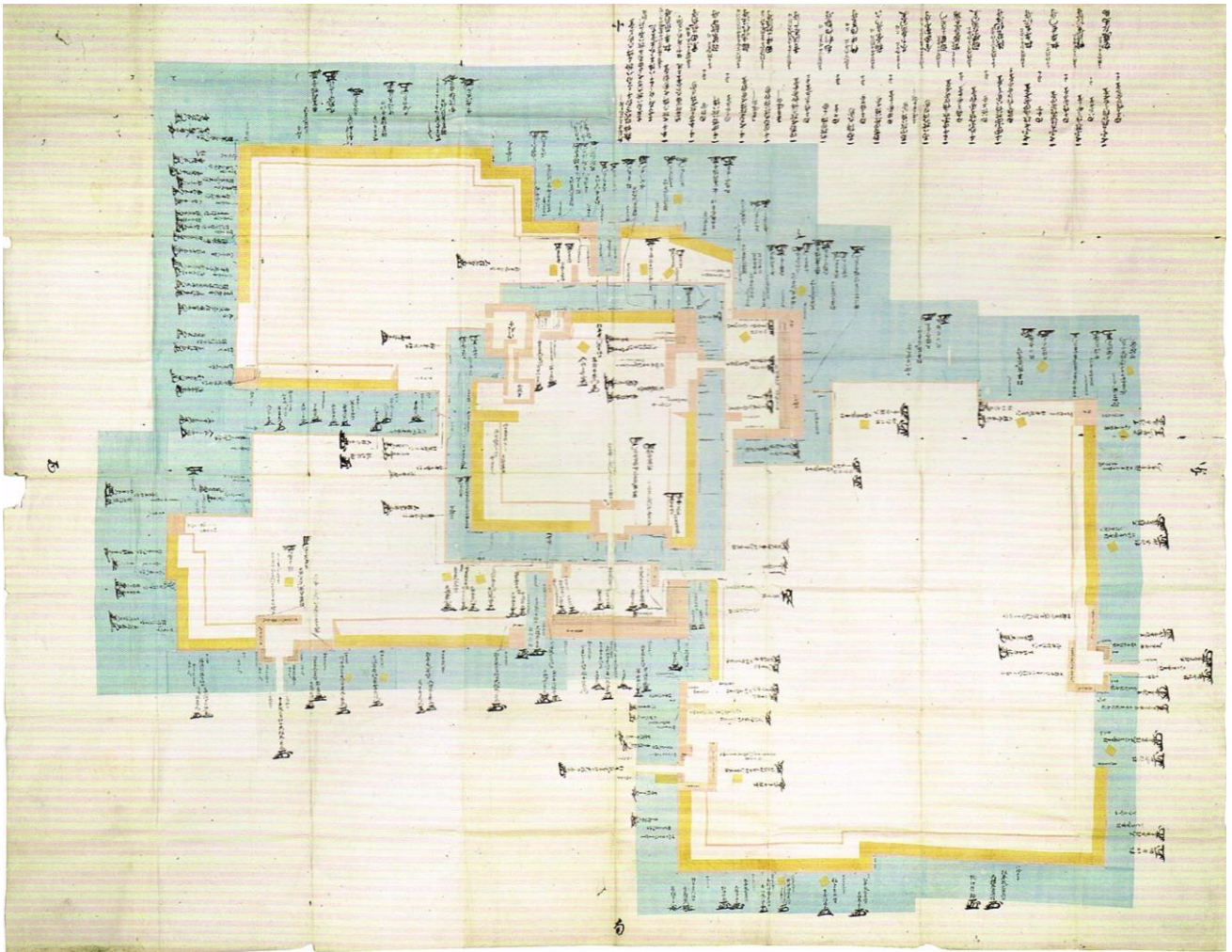
大工の中井正清に3年遅れて、慶長14年(1609年)31歳にして、従5位下遠江守に任じられました。幕府は朝廷対策として京に多くの建物を建てますが、二人とも公家と直接話ができるようにとの配慮だったのでしょうか。ただし、桂離宮が遠州の作だと言われていましたが、桂は八条の宮の作です。

遠州の作としての建築はなく、建築デザインは中井のような大工の仕事でした。今でいう調達業務を幕府の代官としておこなう事から、彼はおのずと目利きになったのでしょうか。作庭を大工はしませんので、「遠州作」と言われる庭は大変多いです。仙洞御所、南禅寺、大徳寺など上方で20を越えます。家光に江戸に呼ばれて、寛永年度の江戸城(1629~1640年)では、西の丸の有名な山里庭園を設計しています。

第四章 第三節 城の建設

慶長15年(1610年)閏2月、前年の11月に征夷大將軍秀忠から指名された豊臣恩顧の大名が自ら、配下を引きつれて集まりました。石垣の担当は、加賀の前田利長、豊後の毛利高政、長門の毛利秀就、筑前の黒田長政、肥前の鍋島勝茂、肥後の加藤清正、豊前の細川忠興、安芸の福島正則、土佐の山内忠義、阿波の蜂須賀至鎮、紀伊の浅野幸長ら20余家でした。築城への外様大名の助六、いわゆる天下普請は、

慶長7年の伏見城・二条城から、江戸城、駿府城と切れ目なく続いており、財力はかなり疲弊させていたことでしょう。普請奉行の5名、作事奉行の9名は、徳川譜代の家臣です。



1万石につきそれぞれ38坪の割合で丁場が決められたのですが、特に54万石の加藤清正は肝いりとして3割増しであり、天守と小天守の石垣を担当しました。熊本城天主は慶長12年(1607年)にすでに完成しており、清正流の優美な石垣は世に知られているところでした。清正の配下には、普請奉行では「三角」と呼ばれた飯田覚兵衛・三宅角左衛門がおり、近江国志賀郡坂本村の穴太から来た戸波平左衛門、熊本城百間堀の原田茂兵衛もいたので、江戸城の石垣と同様、彼らも名古屋に来ていたのでしょう。

「石材」は、主として春日井郡味岡荘(現在の小牧市~犬山市)からで、1トン平均にプレ加工し、陸



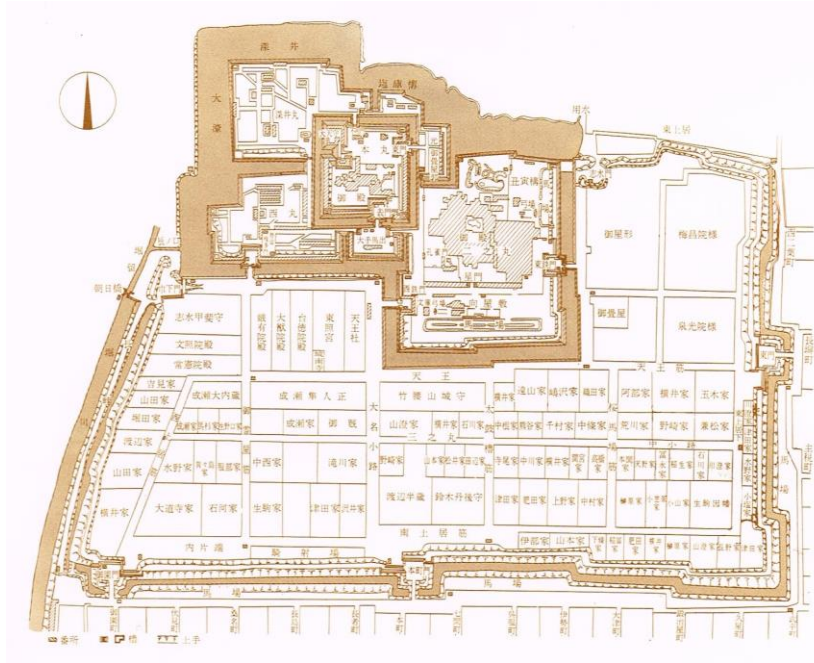
路を人海戦術で運びました。不足分は美濃・篠島からも入れています。

木材は木曾谷から「お囲堤」によって整備された木曾川を下り、熱田の港経由で、良材を得ることが出来ました。

従事した人夫は、20万人に及び、半年後の8月末には土木工事は完成しています。

縄張り名人の伊勢・伊賀 22 万石の藤堂高虎の名前が出てきませんが、同じく築城名人と評された肥後 55 万石の加藤清正が大金を持って名古屋に出張り、本丸石垣の設計施工を陣頭指揮しているの、同じ秀吉配下であった普請奉行佐久間政実が土木工事をまとめたのでしょう。

藤堂高虎は伊勢路から東に攻めてくる豊臣方を押さえる津城（1608 年）におり、東山道を彦根城（1606 年）で押さえる井伊家 18 万石と同じく、家康にとっては信頼する親藩でありました。慶長 14 年（1609 年）の城と城下町の縄張りは、大工の中井と共に現地を歩き、藤堂高虎が絵を描いたものと思います。家康が指示した城づくりには、この二人に奉行の小堀と佐久間を加えたカルテットがいつも顔を出していることと、駿府城の本丸の縄張りとな古屋のそれが似ている事からです。



「外・馬出し」は名古屋城本丸の特徴となっていますが、それは高虎によるのだと戦前の城戸久の論考にあります。藤堂と中井のコンビによる慶長 12 年の江戸城では、天守と小天守をつなげ、「馬出し」を大手門の外に「郭」として置き、城に籠った兵がうって出るための広場としていました。内に籠る兵が多い、平城ならではの縄張りです。なお、明治 26 年に名古屋城が離宮となり天皇の宿泊所とするとき、使い勝手が悪いと「外・馬出し」は、埋められました。

「縄張り」を解説すると、自然の地形を利用して守りに固い、城の土木計画図を描き、天守・櫓の配置を決めるということです。城郭の「郭」は、本丸、二の丸、三の丸などを示しますが、川と崖を利用し、堀、石垣、土塁をすることによって形にします。これを曲輪ともいいます。出入り口は、「馬出し」「枅形」を作り、防御の形としました。虎口ともいいます。平和な江戸中期に兵学が流行り、その論によって、城マニアは廃城めぐりを楽しんでいますが、大坂冬の陣において、堀をらくらく越える大砲が輸入され大変な威力を発揮したので、名古屋城のこの縄張りもすでに古いものとなっていました。

「総曲輪」とか、「総構」「外構」と言う、城郭と城下町全体を土塁・堀で回すものも、日本では稀ではありませんがありました。寺内町、堺、信長の岐阜、北条の小田原、村木の宝塚、秀長の和歌山、秀吉の京と大坂、江戸です。名古屋も実は、南は古渡、東は矢田川、西は庄内川として土塁を築く縄張りがあったのですが、豊臣が滅び、総曲輪はもちろん三の丸も未完で終わっています。戦後、庄内川の名古屋側の堤防を高くする事だけは直ちに行われました。家康が大坂夏の陣の後、慶長 20 年閏 6 月（1615 年）に「一国一城令」を出し、大名は居住し政庁とする城だけ残し、他を廃城せよとしたので、もう、総曲輪どころか城すら作られなくなりました。一方、残された 150 余の城下町が農本社会の中で都市化が進み、現在の都市の核となっていくます。

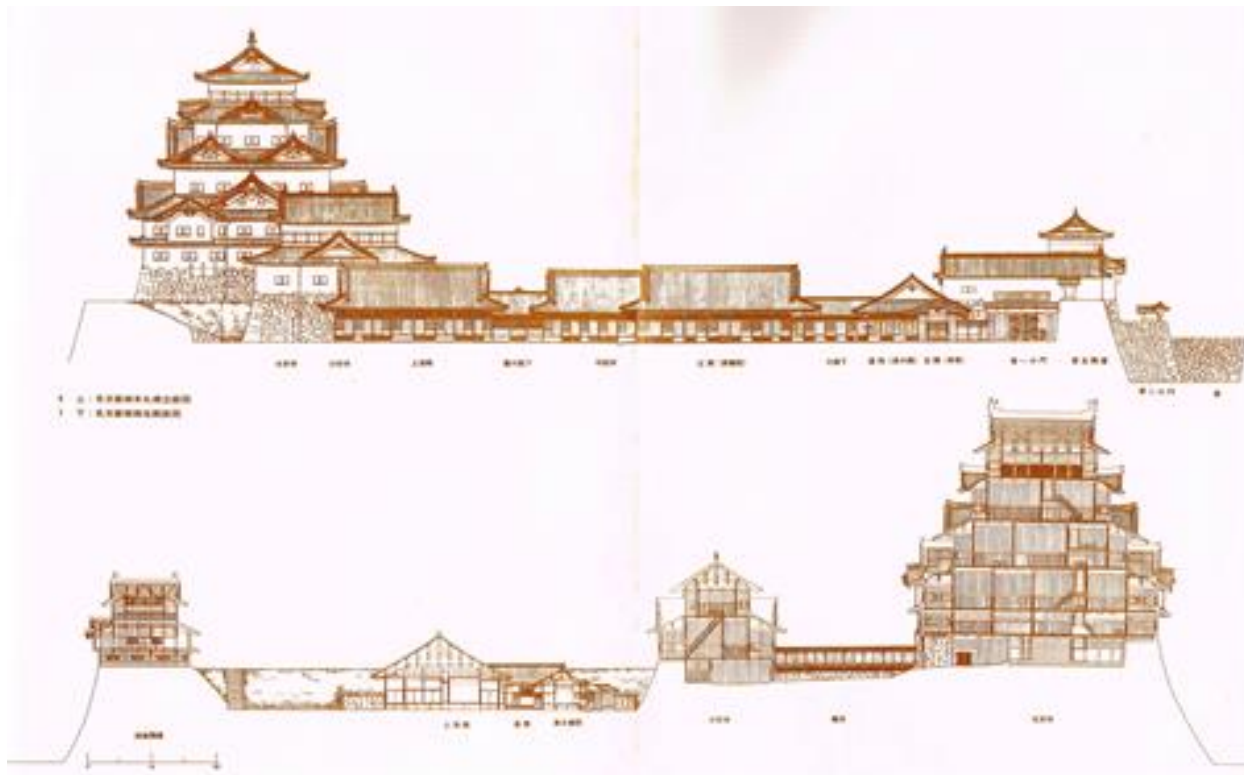
建築工事は、作事奉行小堀遠州と大工頭中井正清を中心に譜代の人々で行われ、慶長19年の冬の陣の前に、御殿・櫓もふくめ完成しました。中井家に「急げ！急げ！」の手紙が残っています。



「天守」

駿府城（1607 竣工）と比較してみてください。慶長17年（1612）の天守の竣工は、今も残る、姫路城（1609）・松本城（1595）・彦根城（1606）・松江城（1611）と比べ遅い竣工だから進化したのだというのではなく、大工中井の一頭他を抜いたデザイン力によるものです。それは、確かな技術によって裏打ちされたものでした。

この後は、元和の広島城、寛永の会津若松城、江戸城と一国一城令に従い、建て替えが行われますが、塔のように一定の低減率によって積み上げ、飾りとしての派風が付くだけのつまらないものとなりました。町のシンボルとして高さが欲しいだけの天守は、普段使うことがないのに維持費がかかり、江戸城が



明暦の大火(1657)に燃え、もう天守を作らないとされたことによって、消えたのでした。安土城(1579)に天守が生れて35年、名古屋城は最高傑作、究極の天守です。



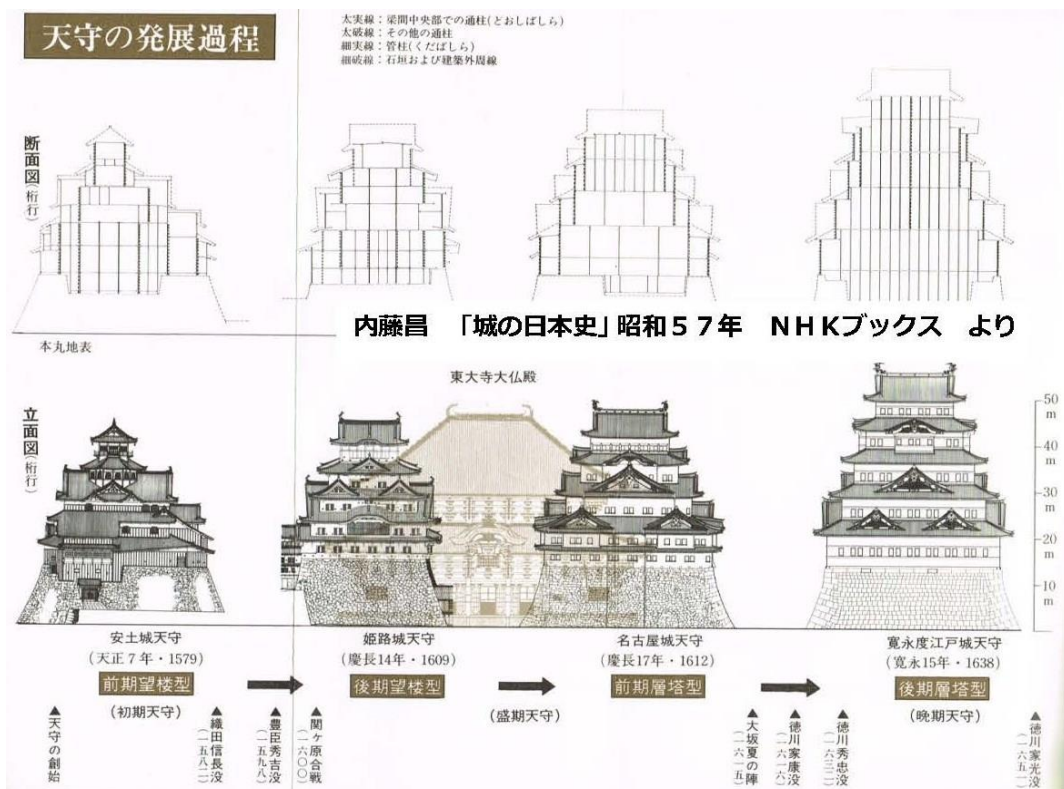
内藤昌は「城の面白さは、あの素野にしてダイナミックな空間構成の多様性であろう。この点から見れば、当時の人智の限りをつくした名古屋城は、整いすぎて面白みにかける。社寺建築を見るような整然とした威圧感を表現しているのは、中井の優れた設計によるからに他ならない。」と揶揄していますが、私などは、ただただ中井正清を嫉妬しています。

内藤の言葉を具体的に言うと、駿府城で懲りたのでしよう、耐火性を高めた白い漆喰の壁に、銅の屋根のバランスの妙です。寺社なみの軒ぞりの美しさです。

当初は最上階だけ銅で下層階は本瓦でしたが、軽くする事すなわち地震に耐えるように江戸中期に全階を銅としました。

このバランスを言葉で示します。内藤昌が「前期層塔式」と名付けたように、塔としての要素、①内部の階数と外観の層数の一致②平面は上階に行くほど小さく低減している。③2層目と3層目を、大入り母屋派風(大きな千鳥派風)にすることはもちろんなく、隣あう面を比翼入母屋とし、さらに1層目と4層目に唐派風を設けて、リズムカルなバランスを取っている。③1. 2階は同じ平面であり、2~3層、3層~4層、4層~5層の低減率を徐々にキツクして、全体を釣り鐘状の形にして、どっしりと安定させている。

姫路城のような「後期望楼型」では、矢倉の上に望楼を載せた形が残り、大屋根の上でクビレが残りますが、名古屋城では、もう完璧にありません。最上階は、望楼として廻縁をまわすことなくポツ窓としていますが、柱型と長押型を塗籠で張り出して意匠としています。廻縁は雨漏りの原因となるので、やめたのでしょう。実利的にかつ美しいです。最上階の窓が大きいのは、戦後復興で、展望用に倍の幅にしたからでした。国宝名古屋城に「展望」要りませんので、下層と同じ窓が並んでいました。



柱の入れ方により、天守の進化がわかります。姫路城の二本の大黒柱は有名ですが、名古屋城のように、外壁に沿って、籠のように柱を組む方が、5重の塔の実績から言って、地震に強いと思います。伏見城の倒壊から、柱を多くしています。長い柱材は手に入らないし、どの城もとんでもないスピードで作っていますので、2層分ずつ柱を相互に貫入させて組んでいます。松江城は、見た目は古い望楼型ですが、柱の入れ方は相互貫入です。1611年竣工と名古屋とは近いです。寛永の江戸城は、もう内部も柱だらけにしてしまいました。内部はどうでも良かったのです。

「城」その意味の変遷

「城」の文字は、古事記・日本書紀にもありますが、「キ」「サシ」と、古代朝鮮語の読みでした。なら、東北辺境に儲けられた「柵」との区別は？私にはわかりません。私はモノがなくても文字だけで妄想できる”学者“ではありません。

平安京は、中国の「都城」制により、条坊制の街区の周りに羅城を設けるとあったのですが、長安のようにおこないませんでした。そして、元寇の時には、土塁と石垣で防衛線を作りましたが、「城」とはいいませんでした。

室町になると「城」を「シロ」と呼び、14世紀の太平記には「城を枕に討ち死すべし。」とあります。和語の「シロ」の「領有して他人に入らせない一定の領域を示す」意味が「城」の訓に使われて、中世になると、戦闘の備えをもつ武士の守護所も全国にあり、後に言う城郭とか城下町とかの広い領域を示して「城」としたのでしょうか。苗代のシロ、矢を射るための場所の矢代のシロ、神に捧げる稲を植える区域を神田（ミトシロ）と、シロは領（シリ）の名詞形として例は多いようです。



「要害」という言葉が吾妻鏡以来あります。「要害」は、文字からなんとなく山に作られた砦のイメージを私はもつのですが、その具体的な形となると文字からだけではわかりません。一方、「一遍聖絵」は13世紀ですが、「館」という武士の住まいに、防備の堀・柵・櫓を設けた絵があります。そして、山城では、「根小屋」という言葉があります。

時代は下がるのですが「村上要害図」というのがありますので、これを当てはめて見ると、山城とは、山の頂に「要害」をもち麓に「根小屋」という「館」をもつもののだと言えます。織田信長の小牧城は、そんな感じなのでしょう。これが、信長の岐阜城、朝倉の一条谷になると、館の大型化した城郭が町をシモに抱くことになります。領国経営のために、領主自身の館の周りに配下を集めて住ませ、手工業・商人を集め、城下町は生まれたのです。

山城は平山城に、そして平城へ。「要害」であることは人工的に土木工事で作り出してでも、城下町を抱きやすい広い平地であることが必要となり、その大きくなった城下町には社会性・政治性が生れ、城主の権力を表すシンボルが必要となったのです。

この砦から町への変遷は、西洋でも同じでした。「要害」はドイツではブルグでしょう。領主が城下町も城壁で囲い込み、農村と隔てたところが、日本と違って都市の姿を明確にしています。領主は尖塔を建

て、教会が広場に面し、時を経て、広場に面し庁舎と時計台が建ちました。

日本では、城主の城下町へのシンボルとして天守が生まれました。

天守の嚆矢、安土城を追いましょう。「天主 テンシュ」が、信長の命名です。「天下布武」の信長は自らを神にすべく、その装置として「館」をあの形にしました。天主は天下人として実際に住んだ大型の「館」なのでした。「根小屋」でなく、平山城の「要害」を「館」にしてしまったのです。

「テンシュ」から「殿主」「殿守」という漢字が「主殿」という室町の館の言葉から連想され、一時使われもしました。しかし、信長の跡を継いだ秀吉は、大坂城天守をすぐに建てますが、秀吉は天守に住むことはなく、足元に「館」を建て住みました。土木の力があれば、住むには平屋が良いです。そこで、城の守りとしての「天守」の漢字が「テンシュ」として一般化されました。



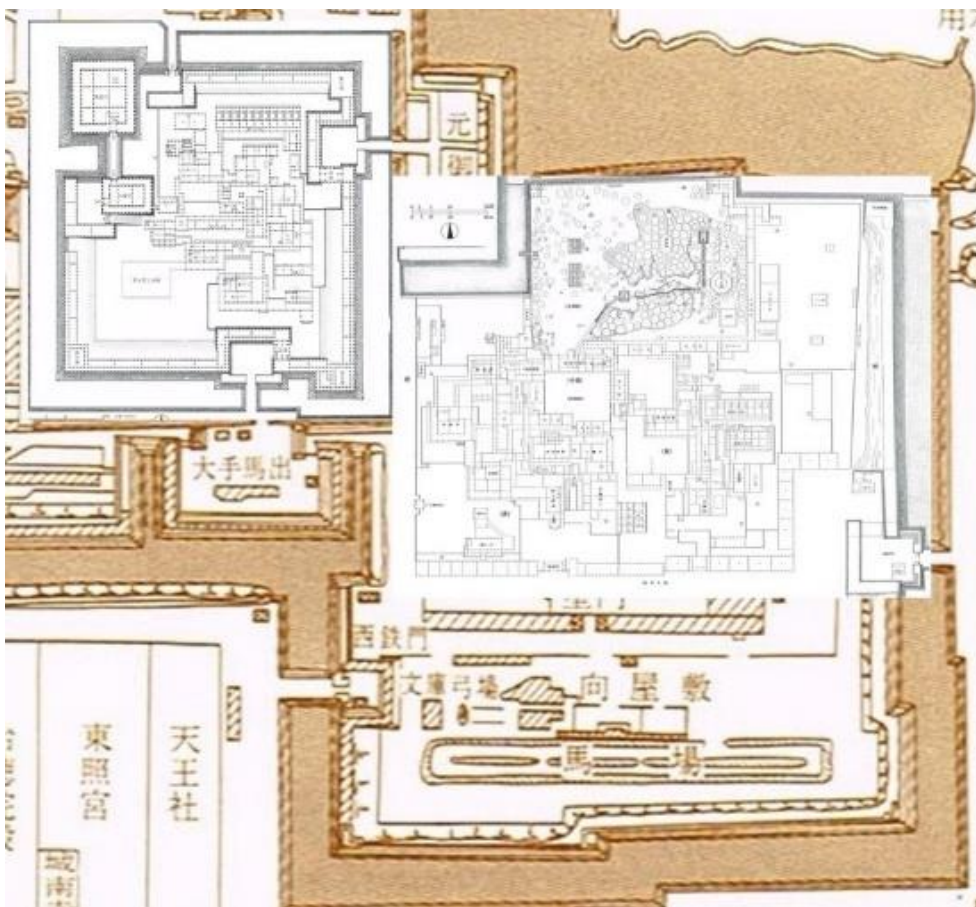
信長の天主の形は、「長篠合戦図屏風」にある、矢倉の上の望楼から発想されたのは間違いがないと思いますが、6重めの八角形、7重めの4角形は、そのインテリアとあわせて、金閣寺からの援用だと思います。ここは接待空間でしかありえません。5重目は屋根裏ですので、住まいは4重めまででした。

「御殿」

領主の「館」は室町の「主殿づくり」から、洗練された文化を得て「書院づくり」を完成させました。城の「御殿」です。

名古屋城本丸御殿は手狭だと、義直は元和6年（1620年）二の丸に移っています。その後、寛永11年（1634年）、将軍家光が上洛する時の名古屋宿泊所として、本丸御殿に「上洛殿」が増築されました。

以後、明治天皇が宿泊するまで本丸御殿は天守ともども160年間使われ



御殿図 「城の日本史」より、本丸は慶長16年（1611年）二の丸は元和6年（1620年）

ていませんでした。これが、襖絵が綺麗に残っていた理由なのですが、「書院づくり」は、殿様の住いと封建時代の行政の場であるという解説ともども、名古屋市は何も観光客に語りかけません。150億円もかけ復元された本丸御殿は、まったく生かされていません。

慶長年度の本丸で、注視するところは、小天守への入り口です。小天守の南の階段から枡形を経て入っています。防御を考えるなら当然の形ですが、広場「武者だまり」のところに上洛殿を作ってしまう、今のように北側から直接小天守に入るようになり、「奥」を取り壊して、「武者だまり」としたのでした。平和のなせるところです。



第四章 第四節 町の建設

台地の上に、那古野城と古渡城と熱田の宮を南北に結ぶ道はあったでしょうが、台地の北西の端に藤蔵高虎が城の縄張り描くと共に、中井正清が町割りを描き、美濃街道、犬山街道、駿河（岡崎）街道を町の中に引き入れたのでしょ。方眼紙を用いて線描きをするのは大工しかいませんし、江戸の60間の町割りも中井正清がやっていました。オランダから測量術が入るのは少し先ですので、文字通り、縄を張った事でしょう。

正保4年（1647年）の名古屋図があります。幕府が城と城下町の図面をオランダ渡りの

測量術で書いて提出せよとした「正保絵図 現存 73 枚国会図書館蔵」とは違いますが、これを基に進めます。

南北、東西とも4kmの歩行圏ですが、三角ですので、都市面積は8.57km²でした。62万石の名古屋より大きいのは、仙台10.37km²、大坂14.16km²、京都20.87km²、江戸43.95km²と、三都と仙台です。仙台60万石は慶長7年（1602年）に、名古屋と同じように、岩出山城（宮城県大崎市）から50km南の青葉台に「岩出越し」をしています。大坂は実数で20万人ですが、京都はお土居で計測しているので、実数は12.34km²となります。それでも40万人。江戸は当初は名古屋と同じ規模でしたが、参勤交代の制度により武家地が34.06km²と広がり、元禄の頃にはすでに80万人となっていました。名古屋は人口10万人で明治を迎えていますので、当初は5万人ぐらいでしょうか。100万石の金沢は7.46km²でしかないですが、小松城1.39km²もあったからでしょう。

名古屋は町が出来たときから今に至るまで、上方（京都+大阪）と江戸の間の「中間」都市です。

欧州の17世紀中ごろの都市は、ローマ 14.59 km²、ロンドン 9.14 km²、パリ 6.20 km²、アムステルダム 4.12 km²でした。名古屋はパリより大きく、ロンドン並みでした。イスパニア人のドン・ロドリゴが「日本見聞録 1610年」で、京都・大阪の繁栄ぶりに驚いたのも無理ありません。ただし、ロンドンは3階建てでしたが。

清州越し

慶長15年に名古屋城（城下町も含む）の工事をはじめ、天守は2年後に出来ていたのですが、御殿ままでそろそろのは、慶長19年（1614年）大阪冬の陣の前ギリギリでした。義直は尾張の15000の兵を引き連れ、駿府から入った家康と共に名古屋城を出陣したのです。

寺社はどうだったのでしょうか。那古野城にあった若宮八幡、万松寺、善光寺は三の丸に場所を取られ、そうそうに南の寺町に動いているでしょうが、清州の朝日神明社・白山社・山王社などの神社、聖徳寺・極楽寺・長福寺・勝鬘寺・政秀寺・法華寺・総見寺・大光寺など100余に及ぶ寺院の引っ越しです。尾州旧話略「慶長15年9月ごろより・・・」とあり、堀川も石垣も完成して資材が熱田の港から運べるようになってからでしょうが、大工たちは城郭の建設におわれていたので、寺社建築は後回しのような気がします。広井八幡家の記録には「慶長17年町割り」とある事から、大天守が台地にそびえたった慶長17年12月ごろから本格化したのでしょう。シンボルが建ったのですから、動かざるを得ません。寺のような大きな建築、橋などは清州で分解して、大八車で運んだのでしょう。

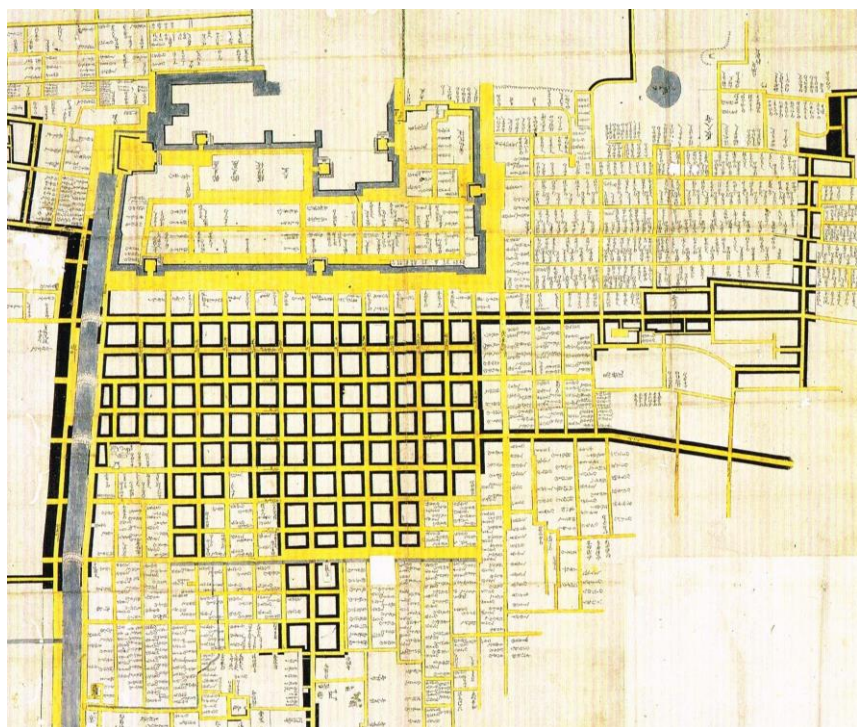
町人もそのころからでしょう。町屋は掘って柱の板葺きの屋根ですので大した事なかったのですが、飲料水を確保する井戸を掘るのが大変ですので、井戸が掘れたところから、暫時移ったのでしょう。清州と名古屋は10kmの距離しかなく、2時間で行けますので、毎日往復をすることもできました。

「清州越し」では、万という町人がぞろぞろと大八車をひっぱって一斉に引っ越したとのイメージがあるようですが、町人の引っ越しに、徳川義直はお金を出していないと思います。町人はそれぞれの事情で

移るので、義直が元和6年（1620年）二の丸に移るまでぐらいはかかったのではないのでしょうか。殿様も戦後5年を経て、ようやく新たな生活に満ちたのです。

武家地

正保（1647）では、63%が武家地です。屋敷は殿様から与えられ、その家格に応じて屋敷の位置・規模・家の構えが決められていました。三の丸に、平岩親吉（犬山城城主。義直の附家老11万3000石）の家臣25人や、清州・駿河・新参の重臣を100余件配しました。



町人地の外側、郊外は、城東は大曾根まで成瀬・竹腰・渡辺・石河（いしこ）の家老の中・下屋敷が要所に置かれ、城から離れるほど軽輩の武士が配せられていました。今に武家屋敷として宣伝されている白壁町・撞木町は300石クラスの組頭屋敷であり、屋敷地は700坪程度ですが、そこから東に行くほど順次敷地は小さくなり、二代藩主光友が郊外に作った藩主の菩提寺の建中寺、藩主の下屋敷以東の黒門町・城番町・百人町は、100坪ぐらいの足軽地となっています。

城西の堀川そって納谷橋以南の地域には、重臣の控えクラスが並んでおり、水主町の千賀奉行をはじめとする水軍（水主かこ）及び、押切方面の家老若水家の島屋敷やその家臣団が居住して、西方の防衛にあたっていました。



寺社地

正保（1647）では、13.7%が寺社地です。その後、万治年間（1660）では武家地が増えて、総域が9.14 km²と増えるのですが寺社地面積は変わりません。なお、この10年で武家屋敷が急に増えるのはおかしく、正保の絵は下級武士の実態を示していないと思われます。

治世が40年（1650～1693）に及んだ二代藩主光友（1625～1700）は、「仏法の保護者」であることを自任し、建中寺・大森寺、本願寺、八事の興正寺など多くの寺院をつくって、130余寺としました。（参照：宝永図 1710）光友が郊外に散在的に作った大社・大寺が、その後、市街に取り込まれてしまって、城下町の守りとして設けられた街道沿いの寺社地としての塊が見にくくなっています。

東寺町は、飯田（岡崎）街道に対しての守りとして、3万坪が用意された。2本の通り（内側に禅寺町筋、外側に法華寺町筋）を、名古屋の東西南北の町割りでなく飯田街道に交差し、名古屋の三角形の外形に合わせて置き、つごう4列の寺屋敷が飯田街道に向かって置かれた。今も、曹洞宗・法華宗の寺の半数は現地に残っているが、戦後名古屋の東西南北の道路によって寸断され、寺町の面影はありません。



南寺町は、東海道の熱田の港から4 km、名古屋の南の防御として15万坪が用意されたのですが、遊女町が寺町の内外に作られ、江戸も後期になると東海道を旅する庶民が増えてきたこともあって、名古

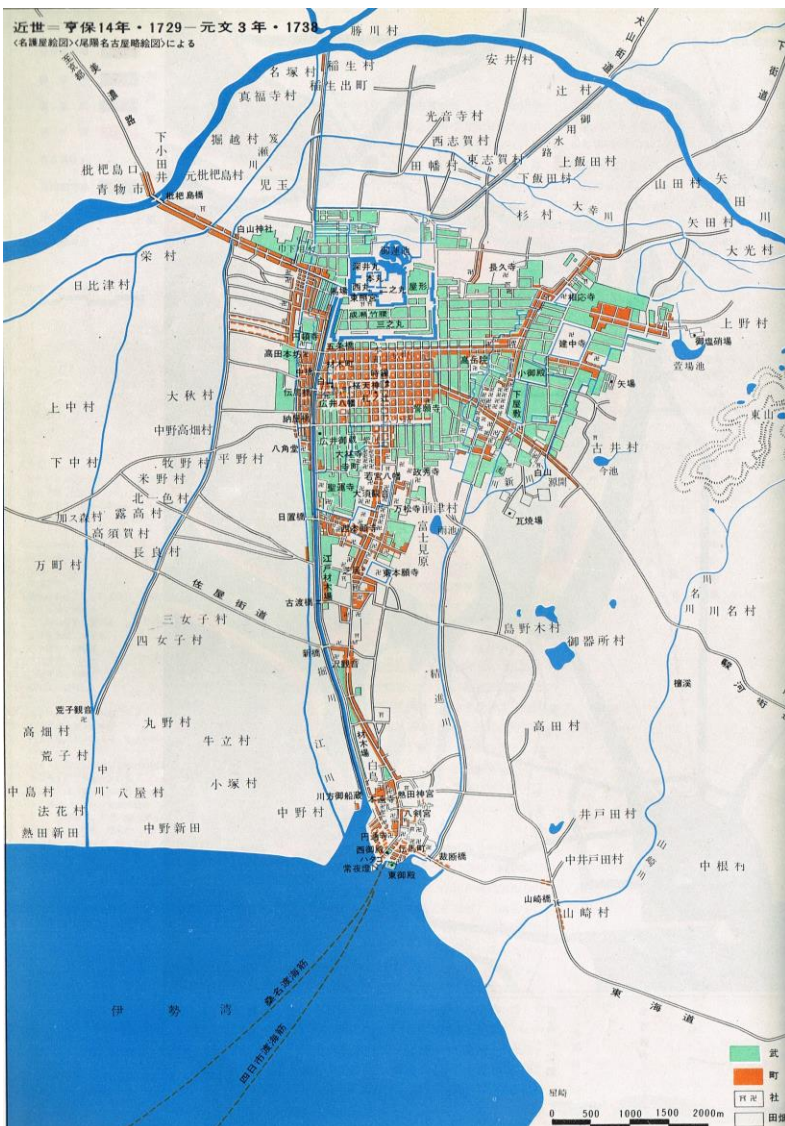


屋は熱田の宮とつながってしまいました。

南寺町は、今も大須という独特の魅力を持った下町となって続いています。絵図の中にある寺を拾い上げてみましょう。臨濟宗では白林寺・政秀寺・総見寺、浄土宗の性高寺、曹洞宗の万松寺、真言の七つ寺（長福寺）・大須宝生院・願正寺（→西本願寺）・本願寺（東本願寺）などがみえます。

名古屋の南限とした古渡城をそのまま本願寺とし、光友が七つ寺に三重塔を寄進した事から、七つ寺を中心として、大須観音、東西本願寺の参詣者の為の門前町が発達しました。宝永の絵図（1710）と享元絵巻（1732）と見比べてくだされば、その賑わいが実感できましょう。

名古屋の南限とした古渡城をそのまま本願寺とし、光友が七つ寺に三重塔を寄進した事から、七つ寺を中心として、大須観音、東西本願寺の参詣者の為の門前町が発達しました。宝永の絵図（1710）と享元絵巻（1732）と見比べてくだされば、その賑わいが実感できましょう。



町人地

正保（1647）では、1.9 km²と22%が町人地です。東西は久屋町より御園町までの11町、南北は外堀沿いの一町を外して京町から堀切すなわち後の広小路までの8町にグリッドプランされ、名古屋台地の自然の地形を最大限生かしています。

この堀切の南と金山駅のあたりには谷間があったのですが、埋め立てられました。三の丸の大手から熱田の宮に至る南北の本町通が「大手道」です。

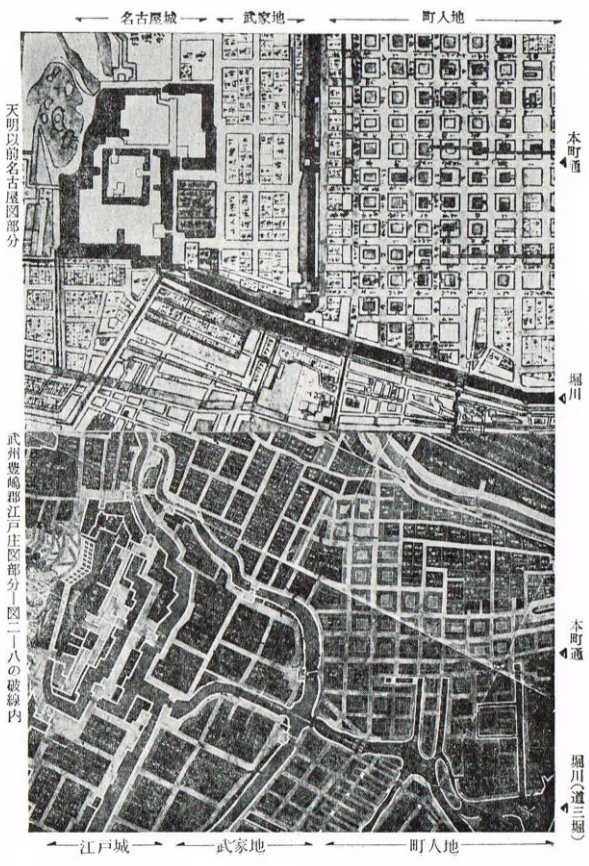
「大手道」とは、城郭の正門「大手」から、城下町に引き入れられたメインの街道に向かう道であり、その両側を町人地として、城下町の賑わいの中心となるように計画されたものでした。寺への参道が門前町として栄えた中世以来の都市プランニングの手法です。平安京のメイン通りの朱雀通りは、幅が28丈（85m）もあり、築地塀で両側は閉ざされていましたが、本町通の道幅は3間（6m）

と狭く、商店が向かい合って、町の賑わいを作りだすようにしました。尾張名所絵図などでは、ことさら道幅を大きく描いていますので、ご注意ください。

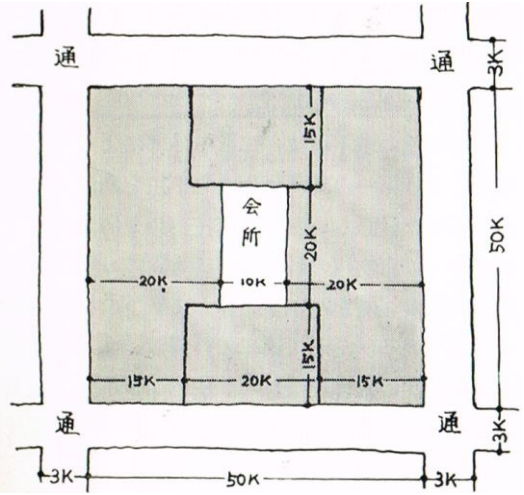


町をグリッドに割り、賑わいを面的に広げるために、町人地のメイン通りは東西として、宅地割りが行われました。中世に生まれた京の町割り「頬ツラ」を真似ています。東西の中央は伝馬町通りでした。東は飯田（岡崎）街道、下街道に通じ、西は堀川を伝馬橋で渡り、美濃街道に至ります。伝馬町通と本町筋の交差点が町人地の中心でした。伝馬所問屋・飛脚問屋があり、火の見櫓・辻札が立ち、お上からの通達がここでされました。

尾張名所絵図「札ノ辻」では、本町通をメインにして、伝馬通の方には石が並べてあります。一旦停止をしないと言事なのではないでしょうか。



中井家に残る資料によれば、江戸の町割りとな古屋のそれは、地形を考慮したトポジカルな視点で見ると、大変よく似ています。どちらも同じ、家康と大工の中井正清のコンビですので、当然なのですが、名古屋のグリッドは50間（100m）四方であり、京を真似た江戸の60間（120m）に比べて一回り小さくなっています。道幅も、江戸は4~6間ですが、名古屋は3間が標準でした。

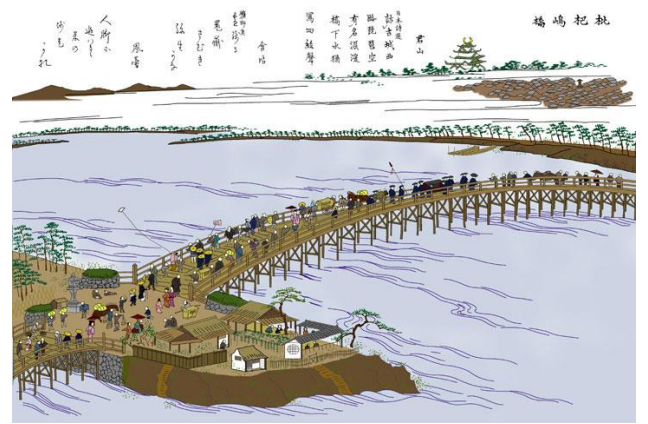
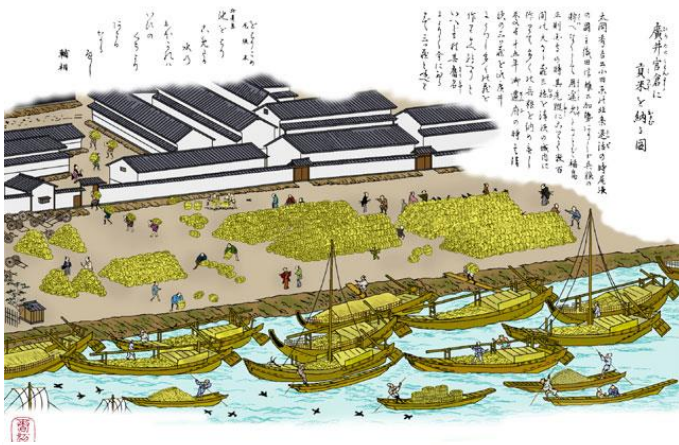


「間惟筆乗」に家康が名古屋巡覧のおり、外切堀筋の広いのに目をつけて、道路が広すぎると町が繁盛しない上に辻切悪党が出るからなおせと注意したとあります。私が調べた全国100余りの城下町のグリッドの平均値は、もっと小さく、40間四方でした。大阪以西、特に四国が小さく、江戸より北が大きくなります。町を新たに作る時、その地がすでに持って

いた文化密度、人口密度が、町割りの大きさにあらわれたのでしょうか。現代の日本の都市は全て、このグリッドに縛られて作られています。

ほんの60年前まで、日本の都市は、いつも大火事におそわれ、そのたびに建築を建て替えていました。火消しの唯一の方法は、延焼する前に家を壊して、燃えるものをなくすしかありませんでした。瓦屋根と漆喰壁の土蔵づくりで町屋をつくるのは、江戸時代も後半でした。

万治3年(1660年)に大火があり、市街のほとんどが燃えました。町屋2247軒、武家屋敷120軒、寺30軒と記録にあります。この後、町人地の南限、堀切の通りに防火用の掘割をほり、道幅を15間(30m)に広げました。これが「広小路」です。牢屋敷・武家地を移転し、刑場も寛文4年(1664年)に城西北の土器野に移し、橘町を開き、名古屋の町の南進とともに、広小路が町の中心となっていきました。



水運(堀川、庄内川、熱田港)

武士の消費都市となり、倉庫、市場が、船を輸送手段として発展します。元禄13年(1700)の大火により、堀川に沿って土蔵が立ち、四間道ができました。青物市場は枇杷島橋の小田井に、魚市場は熱田に。



熱田の港は熱田の宮と共に古代からあり、清州城に対しても神戸(ごうど)村に魚座をもち、生魚の商売で賑わっていましたが、慶長6年

(1601年)の東海道が定められ、七里の渡しの宿場町として益々発展しました。夜船のための常夜灯は寛永元年(1624年)、船番所は承応元年(1654年)に尾張藩によって作られました。

第五章 江戸時代、宗春の繁栄と名古屋人気質

7代宗春(1696~1764)の統治時代、享保15年~元文4年(1730~1739)に、名古屋は消費都市を謳歌しました。享元絵巻(1736頃の姿)を見ると、楽しくなります。



紀州藩藩主吉宗(1684~1751)は、享保元年(1716年)に、尾張6代継友との競争に勝ち、8代将軍になると、幕府を建てなおすべく質素を旨とする「享保の改革」を行いました。継友もこれに従い儉約令を出していたのですが、継友の異母弟であった宗春は、藩主となると改革に逆らい、享保17年(1732年)正月、自身の著書『温知政要』(21箇条)を藩士に配り、3月『條々二十一箇条』を發布しました。

享保の改革が15年行われたのですが、緊縮政策が経済停滞を生み、蝗害による不作も重なり、各地で暴動が頻発していたことへの反発から、「行き過ぎた儉約はかえって庶民を苦しめる結果になる」「規制を増やしても違反者を増やすのみ」と主張し、具体的に政策に移したのです。

「諸事権現様掟の通り」により、祭りや芝居など、縮小・廃止されていたのを復活させました。4月の東照宮祭、6月の山王社祇園祭などは華美を極め、橘町に初めて芝居の常小屋を認め、武士も見てよとしたのです。



享元絵巻には、若宮八幡から大須にかけて、芝居・操り浄瑠璃・軽業・相撲の興行を楽しむ人々が生き生きと描かれています。

富士見原・西小路・葛町と、3カ所の遊郭も許されました。宝永の絵図(1710年)では何もないところに町を新たに作ったのです。京の島原、江戸の吉原の賑わいはかくもあろうかと「名古屋の繁華に京(興)がさめた」とまで言われました。

自らも朝鮮通信使・歌舞伎・能の派手な衣装をして、白い牛に乗って町に出るなど民衆が喜ぶ工夫に努めて、藩の用金をどんどん使うので、商業も繁栄しました。松坂屋となる「いとう呉服店」が茶屋町に、京都の大丸屋が本町4丁目に、江戸の越後屋（後の三越）が長者町一丁目、近江の松前屋が本町2丁目と暖簾を連ねました。



幕府への反発から、名古屋を三都（江戸・京・大阪）以上にしたいとの夢を持ったのですが、使うばかりで、稼ぐ手段は今まで通りでは続きません。新田開発を強く進めるとか、綿・菜種油などの商品作物を奨励するとかをしないでよい尾張は、東北と違って豊かだったのでした。薩摩藩の琉球支配したように、武士が商いに手を出して儲けることなど、朱子学に凝り固まっていますのでありえません。

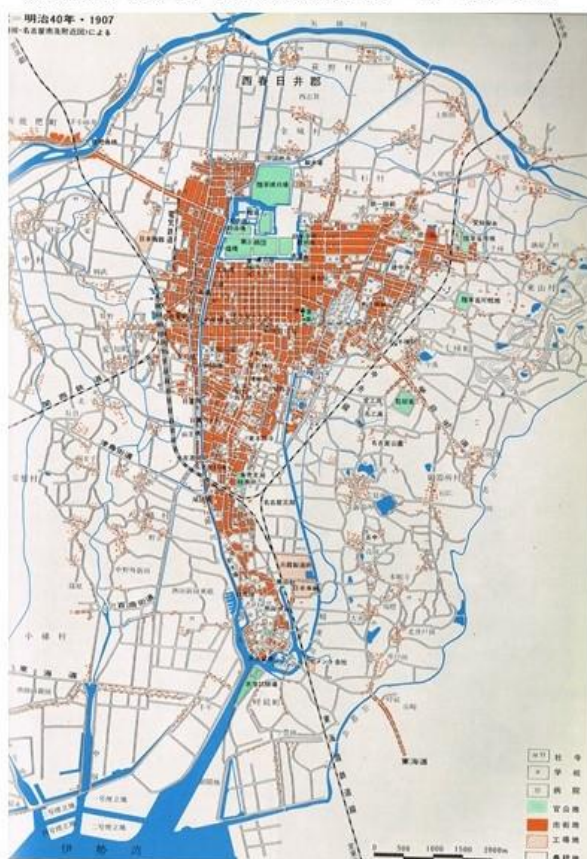
元文4年に、吉宗より隠居謹慎を命じられると、名古屋は一挙に継友の世に戻ります。水戸学に対する尾張学が栄え、尾張藩の政治は諸事にわたって退廃的となり、他国者には消極的で吝嗇（ケチ）と嫌われる程の儉約生活が強いられたのでした。それでも、民衆の間には内に籠って「芸どころ」と言われるまでに諸芸は定着しました。この宗春の一時の繁栄の反動が長くつづき、名古屋人気が作られました。



江戸庶民は、「3代続いた生粋の江戸っ子」「宵越しの金は持たねえ。」と、農村からの流民が裏長屋に住み着いたのですが、名古屋の町人地のグリッドの中央は、寺社ばかりです。62万石+木曾材での武士階級の消費能力の限界から、江戸のように都市膨張をすることなく、明治を迎えたのでした。名古屋は10万人ですが、江戸の人口は140万人になっていました。

江戸時代の人口は、240年の間に1500万人から3000万人に増えています。鎖国政策ですので、国内の食糧生産が倍にならないと人口も倍になりませんが、「都市の論理」は今も昔も「富」は首都に流れるのです。

名古屋 明治40年 1907年 内藤昌
明治になり、東海道線、中央線もひかれたが、都市域の広がりより、武家地の開発がメインであった。



江戸 ~慶応元年 1865年 内藤昌
明暦の大火(1657年)によって、寺社と大名屋敷を大きく動かした後は、ただ、スプロールが進んだ。



第六章 鉄道と港（明治）

上の絵図を見比べてください。明治4年（1907年）と享保17年（1732年）175年の間、市域は全く増えていません。明治22年には、東海道線（新橋—名古屋—神戸）が名古屋を通るのですが、大きな変化は見られません。明治の40年間は、「工業都市 名古屋」で飛躍するための雌伏期間でした。鉄道と港の整備を中心に明治を見て行きます。

尾張藩は官軍につき、尖峰として江戸城を預かりながらも、維新後の薩長土肥の4藩中心政治からは外されました。名古屋人が誇った金鯪もおろされ、商人たちは資本の温存を図り動かず、城下町はさびれました。

明治5年に、年貢米から地租に税制が変わり、幕府の農地売買の禁止が緩んだことによって、農村にマニュファクチャが起こり、大地主と小作農の分離が明治期に進みました。士族 190 万人の新たな仕事探しも大変な時代です。政府は「殖産興業」政策でもって、日本の工業化に努めるのですが、所詮点でしかなく、名古屋は見過ごされていました。

明治6年(1873年)明治政府より廃城令が出されました。「一国一城」の城下町の多くは県庁所在地となり、城郭の郭内や武家地などは収公され、都心にある貴重な官公庁用地として開発されました。名古屋城は、今の名城公園・三の丸まで含めて、引き続き軍事施設(陸軍第3師団)として利用することで本丸内の建物は残りましたが、他の榎多御門・二の丸御殿など多くの建物は壊されました。

明治18年(1885年)に東海銀行の前身、伊藤銀行・名古屋銀行が生まれ、ようやく近代資本が芽生えます。明治20年(1887年)には、尾張紡(愛知郡熱田尾頭町)、名古屋坊(中区正木町)が作られました。尾西地方(一宮・津島・尾西)は、江戸末に西陣から手織り技術を取り入れており織物業に、豊橋では開国後、生糸生産が盛んでしたので製糸業に、この後の豊田佐吉(1867~1930)が活躍できる土壌が用意されつつありました。

名古屋区長(1878~1888)を初代として10年務めた、**吉田禄在(1838~1916)**が、名古屋の近代都市



図-3 名古屋駅開業時の鉄道路線



の骨格を鉄道によって作りました。当時、軍部の艦砲射撃を避けるという理由から、東京・神戸間の鉄道は中山道沿いが有力であったのでした。それでは、名古屋を經由しないので、明治19年(1886年)に幹線建設への資材輸送を目的として武豊線を作ります。さらに、吉田は運動を続け、明治22年(1889年)に東海道線が出来、明治33年(1900年)の多治見一名古屋に続き、明治44年(1911年)には、中央線全線(甲州街道・中山道・下街道)が名古屋駅で繋がることになりました。一方、民営の関西線も明治33年(1900年)に、湊町(難波)一名古屋が通じ、東京一大阪の全ての路線が名古屋駅を介することになりました。

当時の感覚では、熱田が交通の要でしたが、町外の沼沢であった笹島一帯を造成し名古屋駅として、広小路を延長したのでした。江戸期以来、道幅がひろく、商業が集まっていたところに、さらに明治31年(1898)名古屋電気鉄道が路面電車を走らせ、笹島の名古屋駅と武平町の官庁街と結び、南北の本町筋に交差する新たな東西の都市軸を作りました。



広小路西端 大正2年(1913)名古屋駅(笹島) 広小路東端 明治33年(1900)武平町の官庁街 正面愛知県庁

この時代に、日本のどの城下町も、町はずれに鉄道駅をもうけ旧町とつなぎ、新たな都市軸を設けて、近代都市への脱皮をめざしたのでした。

名古屋は、これから長く本町筋の栄を中心として面的に発展しましたが、地方の中小都市の多くは、町の中心が鉄道駅に寄ってしまい、その後、鉄道輸送がすたれると、高速道路のインターチェンジ近くに郊外型ショッピングセンターができ、町中の商店街がシャッター通りになっています。現代の町の姿を探るに明治30年代の鉄道敷設は重要なポイントです。特に、地方都市のこれからの再生を考えるには、町の中央駅の歴史チェックが重要となります。

今、名古屋の中心は、地場産業の栄から、東京の出みせが集まる名古屋駅に急速に寄っています。名古屋市が名古屋駅周りの開発整備を考えるにおいては、単にリニア開通にはしゃぐのだけでなく、吉田禄在のごとき100年先を遠望する広い視座が必要です。

明治24年(1891年)濃尾大地震が東海地方一帯を襲いました。8時間に激震56回という記録があり、停車場・県会議事堂・郵便電話局・師団司令部など、特に煉瓦造の新時代を象徴する多くの建物が倒壊しました。



写真でわかるように、薄い煉瓦壁には今のように鉄筋を入れていません。一方、名古屋城など土蔵造りは漆喰の壁は落ちてても、建物は崩れてはいませんので、震度5強でしょうか。

写真のように名古屋が期待した尾張紡は、わずか築4年で壊滅的な被害を受けましたが、かえって名古屋の発展の刺激になったようで、地震前の3倍の大きさに建て替えられました。尾西地区の機織り業が地震により大きな被害を受けたので、機織り技術者が名古屋に流入し、名古屋の繊維産業は急速に成長しました。

明治27年(1894年)日本は日清戦争をおこしました。名古屋城の第三師団は726名の戦死者を出し、凱旋帰国しました。武平町の県庁と市長の間の交差点ロータリーに、砲弾型の慰霊碑が明治33年に建てられました。(前掲写真) 鉄道が集まった名古屋に新たな産業が生まれます。熱田には、日本車両製造株式会社(1896年)・愛知時計(1898年)ができ、堀川沿いで加工された木材は、熱田駅から全国の市場に配られました。

広小路の路面電車の東進と共に、千種、今池、池下、覚王山、八事と東方台地が開発されました。名古屋城の北へは城があって伸びません。

明治37年(1906年)日露戦争が勃発し、砲兵工廠熱田兵器製造所が設立されます。熱田は鉄道によって工場が集まりましたが、熱田港は江戸のままでした。名古屋の町には「船を持つと家が倒れる。」という不思議な迷信があったそうです。したがって、濃尾一帯を背景とする海運業は四日市を拠点として

いました。国は四日市港で良いという判断をしていたのでした。

日本国土の工業都市化は、基本的に資金も、計画も、国が面倒を見るというのは、制度的には昭和43年まで続いていました。戦前は「内務省土木出張所」でしたが、今も国土交通省中部地方整備局として形を変えてあります。

吉田禄在(1838~1916)等が、横浜・神戸の発展をみて、名古屋にも港を作ろうと県・市に運動を起こしました。

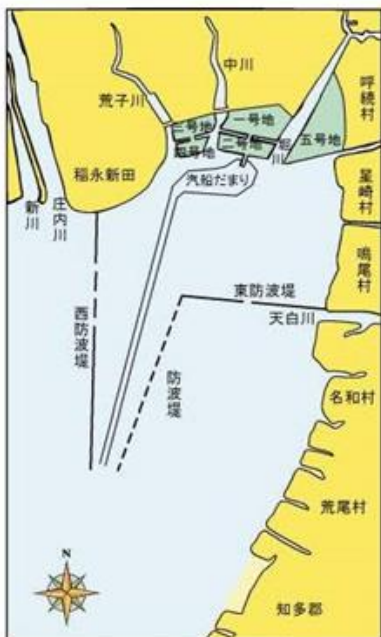


図-5a 名古屋港第1期工事完成時(明治44年)



図-5b 名古屋港第4期工事完成時(昭和15年)

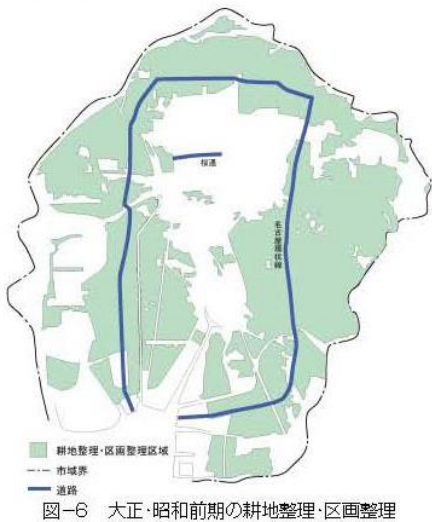
明治 29 年（1896 年）に、「築港」工事が始まりました。神戸のような天然の良港ではなく、名古屋は沖積平野の遠浅の海ですので、江戸時代の干拓・水田づくりには良いのですが、海の底を掘り、その残土でもって、埋め立て地を作り出すという大変な工事です。

水害があって、中島・海東・海西の 3 郡 45 ケ村からの反対により工事が中断したりするのですが、明治 40 年（1907 年）にようやく完成し、これを機に、熱田町は名古屋市に編入され、熱田港は名古屋港となったのです。国も 11 月に貿易港と指定して、「工業都市 名古屋」の下地ができました。

名古屋港の整備と共に、さらに名古屋の市域は、南に、西に、広がっていきました。

第七章 大正の都市計画

名古屋の今に至る都市計画は、大正 10 年（1921 年）に決められたのです。戦後復興の都市計画 昭和 22 年（1947 年）を後に書きますが、名古屋市の中央部が戦災で焼けたことによって、大正 10 年の都市計画が土地区画整理事業によって、一気にできたのです。



大正 10 年の区画整理事業は、既存街区の中央部はそのまま、新たに名古屋市に編入した隣接する 16 町村に対して行われたものです。この大合併により、名古屋市の面積は 37 km²から 4 倍の 150 km²と、当時の日本一の大きさとなり、人口も 36 万人から 62 万人と、日本で 3 番目の大都市となりました。

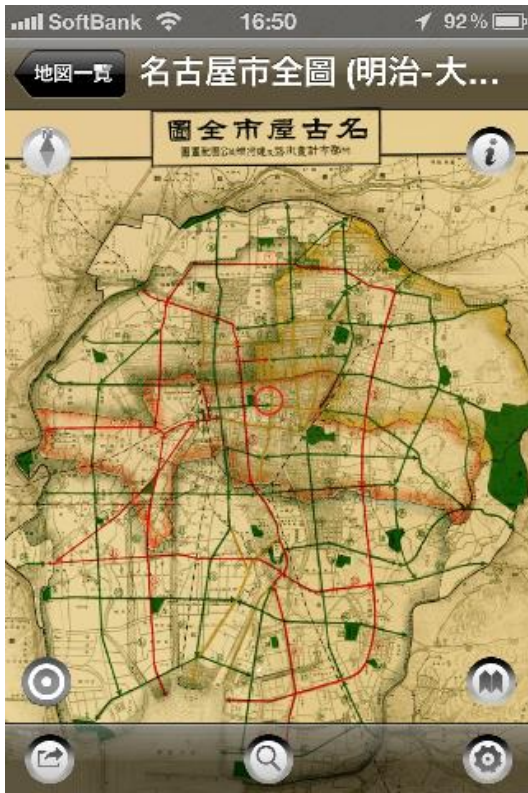
日本の都市計画は、明治 21 年（1888 年）東京市区改正条例をもってはじまります。名古屋などの 6 大都市の都市計画はこの東京の準用として内務省によって施工され、路面電車の為の道路拡幅、上水道整備がされました。

当時疫病対策としてロンドンやパリにはすでにあった下水道は都市インフラとして意識されていませんでした。電気は、明治 22 年（1889 年）の名古屋市誕生と共に名古屋電灯株式会社が民間で作られたのですが、明治 42 年（1889 年）に福澤桃介（1868~1938）が買収すると、彼が「電力王」と呼ばれたように、電気は 1942 年まで民間事業としてあり、電気も都市インフラとしての認識はされませんでした。日本の都市景観は電柱によっておぞましいものになっていますが、ヨーロッパでは下水道の整備が先にあり、地下共同溝の考えでもって町中に電柱を建てるのがなかったのです。



大正 8 年（1919 年）、市街地建築物法（建築基準法の前身）と合わせて都市計画法（旧法）が制定され、翌年施行されました。

住居地域、商業地域、工業地域というゾーニング制度、都市計画制限（道路など都市計画施設予定地内での建築を規制）、区画整理制度などを名古屋で行うために、石川 栄耀（1893~1955）が、若干 28 歳の若さで内務省都市計画地方委員会技師として内務省名古屋土木事務所へ赴任しました。彼は



戦後、都市計画学会を創立するのですが、名古屋にいた 13 年間(1920~1933)を「楽しく、思うぞんぶん仕事ができる。」と、懐古しています。

東大土木工学科時代から落語にのめり込んで得た、軽妙な語り口と、大正 14 年(1925 年)に自ら発刊した「都市創作」での旺盛な執筆活動によって、名古屋商工会議所・名古屋新聞・愛知・新愛知新聞を味方にして、八面六臂の大活躍でした。当時の市長大岩勇夫(昭和 2 年 1927~昭和 13 年 1938)は、ほとんど何でも彼の言うことを聞いたそうです。彼も若かったですが、名古屋も若い時代でした。まったく、うらやましい限りです。

彼の最大の功績は、区画整理事業を名古屋に根付かせたことです。昭和 20 年までに、133 の区画整理組合が出来、面積は 90 km²(当時の 56%)に及び、これが戦後復興への礎となりました。

定時を過ぎると部下を 2~3 人引き連れ、当時郊外の 16 町村の寺に付近の住人を集め、番茶に塩煎餅をかじりながら「大名古屋建設の夢物語」を語り、区画整理した土地を買ってもらうために博覧会を開き、集まった客を無料自動車で現地案内をし、短歌の会に、運動会、はたまた猟奇隊などという売春宿・ゲテもの視察団体を作ったりと、今の役人やデイベロパーならば、広告代理店に下請けに出してしまうことを、全て彼はやっています。

関東大震災(大正 12 年 1923)の後に、大風呂敷の後藤新平(1857~1929)は内務大臣兼帝都復興院総裁として東京の帝都復興計画を立案したのですが、銀座の大地主に反対され、土地を買い上げる資金不足で成功していません。しかし、石川は実現できました。二つの理由があります。

一つ目は、地主の立場にたった説得でした。「土地は、一坪でも地主には惜しいものだ。土地を減じて採算が取れなくては困る。確実でないと言わないので、もしもの時はこういう方法で助かるとも示すのだ。」と、行政の直轄事業としてではなく、民間の区画整理事業とし、事業費を組合員から徴収するのではなく、税金台帳に基づく区画整理による余剰地の処分の収入によって、事業をしたことです。

二つ目は、対象地は郊外であり、集落が少なく、区画整理と言っても、耕地整理であったことでした。東京は既に街区を形成していて土地代が高かったのですが、安く、道路・運河のインフラを整備すれば「大名古屋」となる夢が語れたのです。銀座の地主と違い、オカミに従順な農民でした。

日本の都市計画上、例の見ない快挙は、人口が増えてから後追いで区画整理を行うのではなく、偉大なる田舎を市街地区域として、基盤整備を先行的に行い、その後人口が定着するという方法を取ってきたからです。あと日本では、城下町でなかった札幌が 150 年前に開拓として行った事例があるだけでした。

徳川家康の総曲輪が、名古屋市域に。

名古屋の町は、家康が名古屋台地に城下町を作った時と、この時と、共に植民地都市を作るような都市

計画でもって、作られたのでした。当時、内務省は、台湾・朝鮮・満州で同じように都市計画を行っています。

家康が、名古屋の為に、庄内川を総曲輪の境としたのですが、その総曲輪の範囲を大正9年に丸ごと名古屋市にしたのでした。家康の大坂方へ防御ラインはもう一つ、木曾川があります。石川が、工業都市名古屋を都市計画するには、家康以来の歴史地理を理解する視座が要りました。

尾張の東は容易に乗り越えられない山として、西に傾く沖積平野から、西と北に都市は名古屋を中心に広がっていきます。第一は名古屋台地、第二が庄内川と堀川の間、第三が木曾川と庄内川、第4が、木曾川の対岸の岐阜県と三重県です。これを、昔は船便で、今は鉄道、トラック貨物で渡ることが、「ものづくり」の物流として重要であり、石川は内務省すなわち国としての視座をもっていました。

名古屋市には、昭和43年以来都市計画がないと私がいうのは、市域の境界線内だけ見えていて、視座が大変狭く、「ものづくり」地域の連携に役立たないからです。なら、愛知県が名古屋市の都市計画をすればよいかというと、大村知事が「豊田の為に、リニア開通に合わせて、名古屋駅に高速道路を突っ込む。」を公約としたように、名古屋駅に高速道路を使わない名古屋市民にとって、名古屋駅周辺の交通渋滞をさらにひどくする市民に大変迷惑なことを愛知県は言い出します。

都心の中に高速道路を走らせるのは、都市に住む人々にとって良くないことだと、本山市長時代に、アメリカのジェイン・ジョイコブズを引き合いに出し、ずいぶん言われたことですが、愛知県は知らない顔です。名古屋市は「工場でなく、暮らしの場所」に変容しているのですが、「ものづくり」に重きを置くと、こんな怪しい公約が飛び出します。名鉄の複線化と名古屋駅での繋ぎを良くすることが正しいです。

名古屋市の都市計画には、名古屋市が主導して、愛知県はもちろん、岐阜県・三重県まで含めた視座を持たないといけません。

石川のユニークな活動で、

「夜の都市計画」があります。商店街・盛り場を育成するための都市美運動を起こし、照明家・広告図案家と共に、瀬戸物祭、広小路のショーウインドウ・露天商、広小路を町内ごとの花車・浴衣で練り歩くカーニバル、大須の盆踊り大会などのプロデュースも行いました。

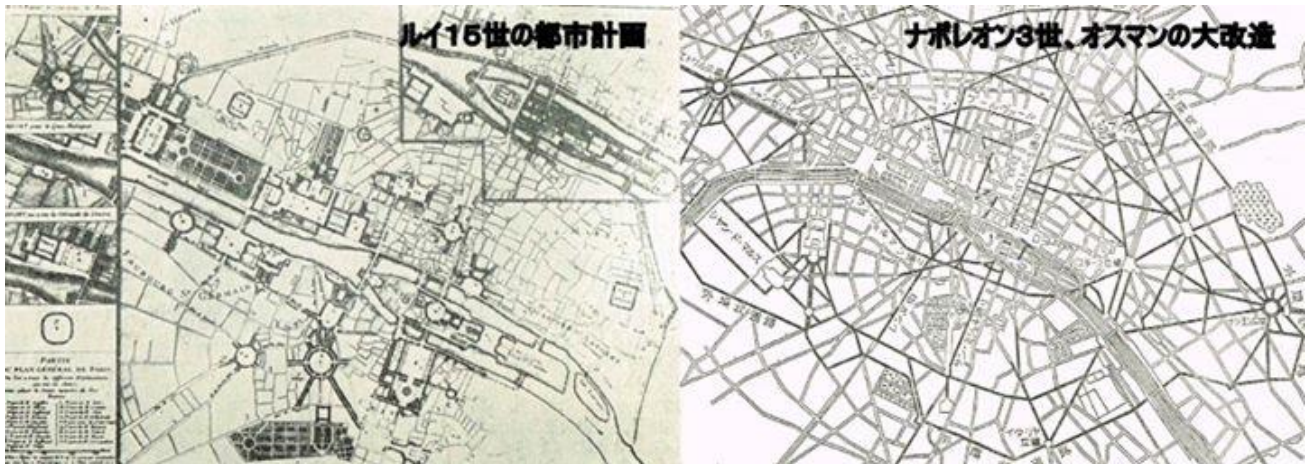
「西欧には市民の為の広場・公園があるが、日本でそれに代わるのは盛り場だ。市民公園であり、夜の公園である。」とは、宗春の享元絵巻で先に見てきたように、城下町の広場は寺社地であり、本町通り、広小路通りでしたので、自動車交通を禁止し、ハイカラなイルミネーション広告で演出したのでした。

都市計画図の東の緑の中に、東山動物園を作ったのも石川でした。また、中川運河も石川です。

国は、関東大震災（大正12年）の後、30歳の石川を、アメリカ、イギリス、フランス、ノルウェーの大視察旅行に出しています。大正13年にアムステルダムで開かれた第8回国際都市計画会議にも出席して、地方計画・国土計画という概念と出会い、都市の無制限な膨張は抑制しなければならないという当時田舎の名古屋には当てはまらない「大都市圏計画の七原則」を学びました。彼が学んだ当時の最新式の都市計画を3つ紹介します。それらがどのように名古屋に生かされたか、または、捨てられたかを見てみましょう。

パリの大改造 (1853~1870)

セーヌ県知事のジョルジュ・オスマン (1809~1891) が行ったのですが、現在の姿だけではわからないので、ルイ 15 世 (1710~1774) の王宮計画と並べます。



1848 年末に大統領に就任していたナポレオンの甥ルイ＝ナポレオンが、1852 年に国民投票を経てナポレオン 3 世として皇帝に即位したことによって可能となったのでした。

「パリこそ、19 世紀に近代都市に脱皮した唯一の都市である。産業革命がフランスにも起き、多くの人口がパリになだれ込んだ。都心部が、いわゆる貧窟 (貧困・日影・風通し悪し・不衛生) となったので、貧窟を大胆に壊し、大きな道路で政府の主要な建物を囲み、かつそれらの建物を、広場を介して直線的に結ぶようにした。鉄道の始発駅などはルネサンスの理想都市にはなかったが、イタリアで描かれたユートピアがベルサイユ宮殿を経て実現した。コレラの恐怖から石造りの下水道は前世紀 (1737 年) から作られてきていたが道路とともに一気に整備し、その主要道路にそって背の高い建物を作り、裏に貧窟を隠した。大きな道路は軍隊の移動を容易にし、凱旋道路として権威付けが行われるとともに、小心なナポレオン 3 世に「暴動への不安」をなくさせた。衛生・軍事の二つの目的は実に内向きの理由からであった。」以上が、普通の教科書の説明ですが、ナポレオン 3 世にとっては、1848 年のフランス二月革命では、細く入りくんだ路地裏だらけのパリ市内で、革命勢力はバリケードを作り政府軍に対して抵抗を続け、ついに革命は成功したので、革命がおきないように、多くの軍隊が速やかに移動できる広い道路で市民が集まる広場間を直線で結んだのでした。

石川は市民広場を取りいれませんでした。従って放射道路もありません。しかし、城下町のグリッドをそのまま広げるのではなく、環状線をつくり、名古屋の木造家屋が燃え、地震に弱いに対して、広い道路をもって住区を区切ったのでした。江戸時代の火よけ地である広小路の延長の考えでした。

ロンドンを「明日の田園都市」E.ハワード 明治 35 年 (1902 年) の目で見ると。

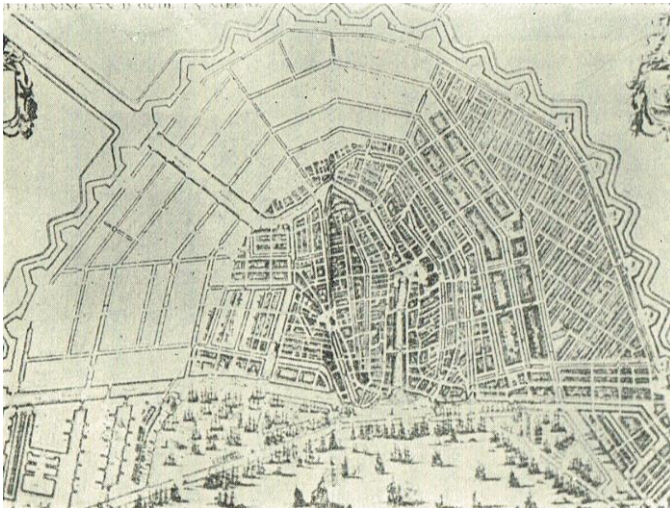
産業革命以来イギリスの都市発展は異常なまでの成長を見せ、ロンドンはパリよりひどい状態でした。1851 年のロンドンの人口は 200 万人、その多くの人々は都心から 5 km 以内に居住しており、推定人口密度はなんと、約 25,000 人/km² でした。都市人口の過半数を占める労働者住宅は経営者によって造られた酷いもので、これには支配階級もコレラ等の伝染病を恐れました。

農村には仕事がなく、都市にはスラムができあがっていたので、工場労働者を郊外に移す新たな農村計画とも言えます。都市の大きさは小都市の場合、約 2,400 ha、中央部の 400 ha は居住地、商業

地、工業地を配置し、周囲の2,000haは農業地として開発し、中央部に人口最高30,000人、農業地の人口2,000人と想定し、人口5.3万人の母都市を中心に適当な距離(30~50km)を置き、鉄道でその間を結ぶというのでした。都市は囲まれた農村から食料をもらい、農村に都市の利便性を提供し、さらには都市の発展を抑制するというものです。

石川は、帰国後に「愛の都市計画」と名付け、産業よりも生活を優先すべきと論文を書いています。いまだ、工業都市となっていない名古屋では、「夜の都市計画」へと変容します。これが、現在の名古屋の市街地の姿、準工業・工業地域に多くの住宅があり、住居地域に50㎡以下の町工場あることにつながっています。

日本では、田園調布とか私鉄沿線の住宅街の開発に名前が使われましたが、工場が郊外に出ることはなく、分譲住宅の方便でした。戦後の住宅公団も同じです。ハウードのそれは賃貸住宅であり、ソ連などの共産圏において採用されましたが、当然、計画倒れのつまらない、住みたくない都市のレッテルが張られています。



阿姆斯特ダム (17世紀中期)：新しい都市計画によって見事な秩序が生み出されている。

阿姆斯特ダム の都市計画

河村市長が、「名古屋駅に高速道路を突っ込む。」と、一昨年大村知事に同意して、2015年に大口をたたいた時の私の文章を入れます。

「名古屋市長 河村さんには、議員団を引き連れて是非、阿姆斯特ダムに行っていただきたいです。

中央駅を降りると、広場の前には巨大な駐輪場があることにきっと驚くでしょう。広場には120年の歴史をもつトラム(路面電車)が引き込まれていますが、乗用車の姿は見えません。広場の

先には、駅を中心とした馬蹄型の運河が何重にもめぐらされ、運河には幅の狭い家が並んでいます。倉庫、事務所、住いが積み重なった5階建ての姿のまま保存されています。16世紀以降、スペインに替って阿姆斯特ダムが海運によって栄えてきた市民の歴史が一目で理解されます。レンブラントの肖像画は全員商人でしたね。アメリカ独立革命やフランス革命より早く、ピューリタンによる市民革命が1585年にされました。この年、カトリックのスペイン国王の支配から逃れて、アントワープの商人がごっそり阿姆斯特ダムに移住して、これより市民による市民の為の都市が作られることになりました。

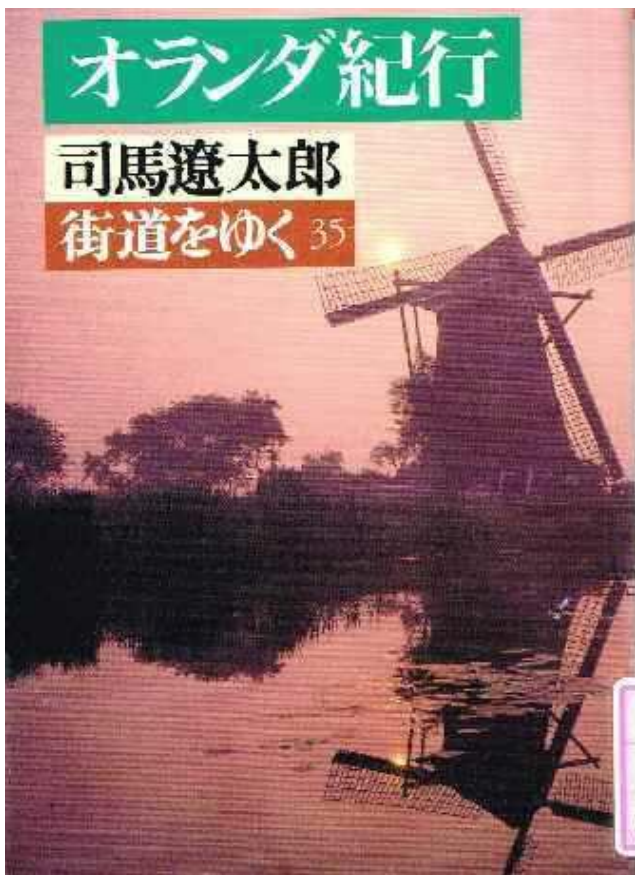
しかし、港はどこに？ 中央駅の所にあったのですが、1889年に海を埋め立てて駅としました。

イギリス、フランスとの競争に負け、産業革命におくれた阿姆斯特ダムですが、農民が都市に入り込み工員となり、他のヨーロッパの都市と同じく都心はスラム化し、富裕層は郊外に逃げ出す図式です。城壁を打ち破って都市域を広げないといけません。同時に、北海とライン川との間にそれぞれ運河を作るのですが、浅い海では大型の船はよりつけないので、外港とそれにつながる運輸手段もいります。北海の運河を掘った土で海を埋め立て、鉄道をひき中央駅としました。今は駅の地下に地下鉄も来ています。

また、このころからオランダは干拓によって領土を広げて来ました。国土の3分の1は海面下です。堤防は、当初より自動車専用道路として使われてきました。

鉄道中央駅に近接してある高速道路とは、さらに海を埋め立てて鉄道の外側に。堤防と一緒に作らない事には、他の高速道路とのネットワークにアムステルダムは繋がられなかったからでした。都市のエッジに鉄道、高速道路を持たざるを得ない、都市の歴史、構造をアムステルダムは持っているのです。結果として鉄道中央駅と高速道路が直結しているの、首都圏のお偉いさんには便利だと思われたのでしょうか、このような都市は世界にありません。

追記：拡大したアムステルダムには、ベルラー（1856~1934）が設計した田園都市がいくつかある。イギリスのそれとはまた違うオランダ流の展開も見て楽しい。



名古屋駅は、博多、仙台、金沢、札幌と同じように、今は都心の中にあります。名古屋駅の西は海でなく、街が広がっています。他の地方都市のように、JR東海、私鉄を誘導して、駅近くで人と車が回遊できるように開発をしませんでした。駅の西側はあいも変わらず「駅裏」として残されています。50年前、新幹線駅を西側につくったときがチャンスでしたが、さらに、12年後、また西側にリニア新幹線駅を作ろうという時に、名古屋駅に高速道路を直結させ、名古屋の都心に壁を作ろうというのは許せません。首都圏のお偉いさんに、愛知県知事 大村さんが尻尾をふるのはわかりますが、名古屋市は駅周辺が健康で安全な街になるように、アムステルダムのように世界に誇れる中央駅になるように、市民の為の都市計画「駅周辺のまちづくり」を作成しなくてはなりません。

アムステルダムも名古屋も同じ400年の都市歴ですが、市民が作りあげてきた都市と「清州越し」で

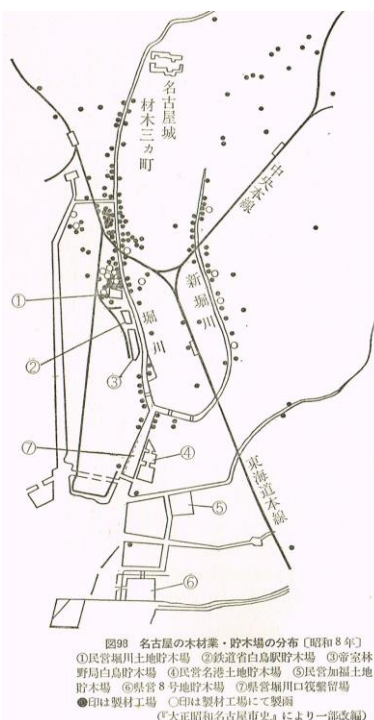
町人にお上より与えられた都市では、その最初からが違います。都市の構造はその歴史の積み重ねで形づくられてきますので、まずは都市の構造と歴史を学ばないとはいけません。日本の都市のほとんどは城下町を基としています。城下町は、中国や欧州の都市のように敵に備えての囲郭をもたず、具体的な囲郭という形で表われされる市民共通の意識、即ち、戦争でアムステルダムに城壁が破られると、生命財産が獲られ、女子供は持ち去られるという恐怖からもつ市民意識は、日本の城下町で育てられませんでした。これが、日本の都市がスプロール化し、汚くなる原因の一つですし、市民が都市計画、まちづくりに興味を持たない歴史的理由は、

都市の開発は莫大な利益を生みますので、ディベロッパーは行政に働きかけますが、ディベロッパーは市民を考えるとなく自らの儲けが優先します。行政は特定のディベロッパーと癒着していると指摘されるのが怖いので、市民に対して行政の考えを公表しません。一何処かで漏れてはいますがね。

大阪都構想のように、「まちづくり」案を行政は市民に早くから公表すべきです。それを蜜として、ディベロッパーが集まってきて、市民の中には抜け駆けの儲けをすることを考える者もいでしょうが、戦後の区画整理事業のように、土地の値段を行政で氷漬けすればよいのです。

名古屋市長河村さんと議員のみなさんには、是非ともアムステルダムに行って学んでいただきたいです。名古屋住宅都市局長 黒田さんはダメですよ。日本で十分学べます。いくら一ツ橋大学では教えてもらえなかったと言っても、現在の局長の部下には都市計画、まちづくりのプロがいるのですから。市長の河村さんが行く前に、都市の歴史と構造を学んで、アムステルダムのレジメを作成し、議員団の先導をなして、是非、名古屋のマスタービルダーになっていただきたいです。

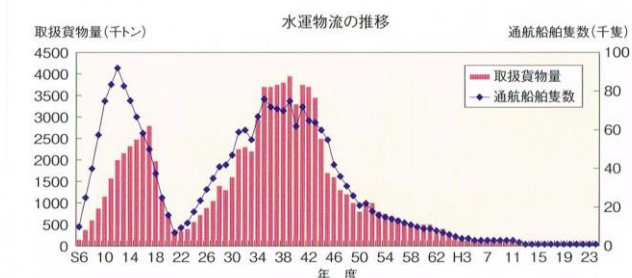
ここまでの新聞で読むところの黒田さんの言動ですと、、、、無理ですかねえ。」と、長い引用でしたが、そして、名古屋住宅都市局長の黒田さんは、アムステルダムに河村市長と共に行き、NHKの記者のインタビューに答えて「はい、せいぜい民間の調整に励みます。」でした。まったく、わざわざアムステルダムの都市計画を見に行っても、ムダ金でした。



石川がアムステルダムで気が付いたのは、東京、大阪に比べて名古屋に運河は堀川しかないことでした。「産業の発展には、運河がいる。」と、運河を作りました。

中川運河

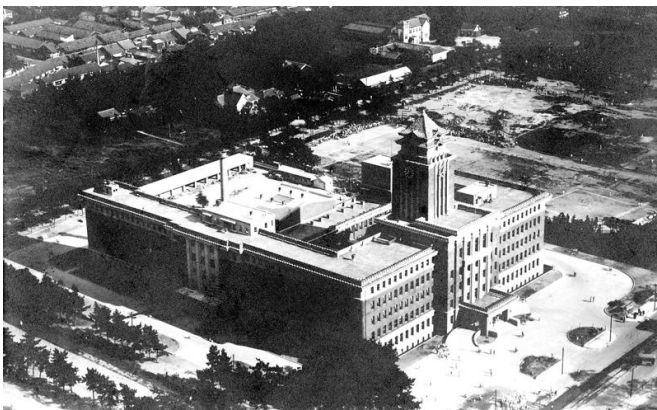
石川の名古屋での失敗は、運河を作っても折からの世界不況で、土地が売れない事でしたが、石川が名古屋を去ってから、見事に売れました。運河を作ったコストからでは販売価格にならない、マーケットを石川は運河で学びました。



今も愛知県の造成したセントレア空港周りの団地は売れず、県は350億円で国際展示場を作りますが、これも赤字でしょう。マーケットを見ていない愛知県だからです。

私は、中川運河の最盛期に、ここで育ちましたが、水面町は昭和41年に解散しています。運河添いの倉庫は、運河脇の道路によるトラック交通に替わったのです。

これを、今は昔と懐かしんでもいけません。石川の都市計画の失敗でしょうか。いいえ、遺産の中川運河を生かす努力をしない名古屋市がいけないのです。東京・大阪の運河は自動車専用道路となりました。



名古屋市庁舎 昭和8年(1933年)

石川が名古屋市を去る時に竣工しました。愛知県庁舎と共に三の丸に移動させました。陸軍から官庁街として三の丸をもらい受けました。名古屋駅の現在の位置への移動も、笹島の鉄道貨物の増加から石川は考えていて、桜通りを作ることも決めていました。

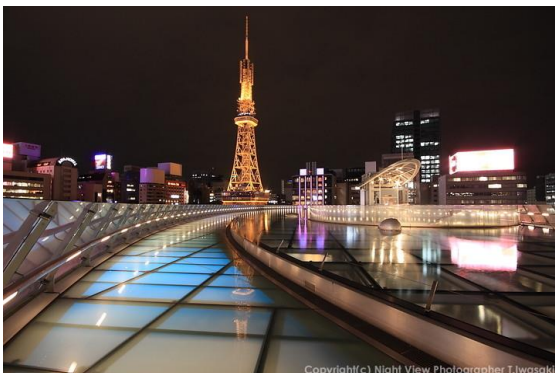
45年前、城戸久先生の最終講義は「県庁舎・市庁舎は、植民地総督府のデザイン「帝冠様式」であり、市庁舎の建築は市民を軍国主義で治めるためのものだった。民主主義になった今、君たちの手で「市民広場を中心」とする新たな庁舎を作ってほしい。建築家内藤多仲デザインのテレビ塔は美しいが、今もこの軍国のデザインの庁舎を持つ市は少なくなった。米軍も城を燃やすぐらいなら、庁舎も爆撃で破壊してほしかった。」でした。



臺灣総督府1906年コンペ 1919年完成

残念ながら、名古屋市は市民の為の庁舎を作ることなく、今も市民を睥睨する庁舎で威張っています。

名古屋市役所（鉄骨コンクリート造）は、平成26年(築81年)に重要文化財指定されました。理由は「意匠に優れ、昭和初期の記念的建築として価値がある。」でした。当然、永久保存が大前提です。ならば、名古屋城天守がコンクリート補強しても「寿命40年。」と名古屋市が言うのはウソです。



そして、事前に国・文化庁に働き掛けての登録は、国から補助金がもらえますので、テレビ塔も「国土の歴史的景観に寄与しているもの。名古屋の戦後復興のシンボルで、テレビ放送用集約電波鉄塔としては日本最古。竣工 昭和29年(1954年)」として、平成17年(築51年)に国指定の有形文化財となりました。ですので、今の鉄骨鉄筋コンクリートの天守も申し込めば必ず文化財になります。

第八章 戦火、そして復興

第一節 名古屋大空襲

名古屋への空襲を総じての単語であり、昭和 17 年（1942 年）と早くから、軍需工場をもつ名古屋は何度も空襲をうけました。昭和 20 年 1 月からは、焼夷弾による夜間の無差別爆撃が行われ、合計 63 回の空襲により、市域の 24%、3850ha が焦土化し、東区・中区。熱田区の中心部では 60%が燃えつくされました。死者 7,858 名、負傷者 10,378 名、被災家屋 135,416 戸に及びます。決して忘れてはいけない「戦争の恐怖」です。

今のまちなかで、空襲で燃えた痕跡は、名古屋城の石垣にしかありません。子供たちに「戦争の恐怖」を伝え、「二度と戦争を起こしてはいけない。」を伝え続けるに、大切な遺産です。

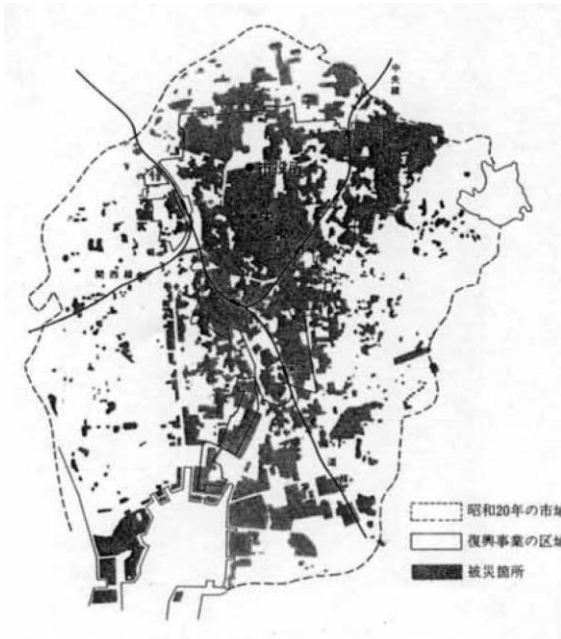


図2 名古屋市(旧市域)の戦災区域(文献①より)



5月14日、B-29爆撃機440機が飛来しました。浄心を狙った爆弾が流れて名古屋城に直接あたり、天守の銅版の屋根が緑色の炎をあげて燃え去っていくのを、名古屋市民はどんな思いでみていたのでしょうか。

昭和5年（1930年）に名古屋城は国宝に指定されています。名古屋城には第三師団が置かれ、天皇の離宮ともなっていたので、一般の市民は、お堀越しに、今と同じように、名古屋の「シンボル」として、天守を見上げるだけでした。

大阪も空襲にあっていますが、天守は直弾を受けず、昭和6年に、コンクリートで復元されたものなので、残りました。

大阪城（昭和6年）は、残った！ 名古屋城は燃えてしまった。今度は、燃えないコンクリートとしよう。



16 戦後、石垣のみ残る天守跡(撮影日不明)



第八章 第二節 戦後復興 田淵寿郎 (1890~1974)

田淵は、私にとっては道徳の副読本に出ている信仰心の熱い、観音像を拝んでいるお爺さんであり、その祈りの理由は278か所18万基の墓を平和公園に移したことでした。子供には、あの山全体を覆うお墓はとても怖いものでした。それによって、テレビ塔のたつ100m幅の道路を造った人とか、テレビ塔もコンクリートの名古屋城天守も造った人である事はまったく心に残っていません。私が小学2年の時、伊勢湾台風（昭和34年）によって中川運河があふれ、私たちは近くの小学校に避難していたのですが、元の助役の何とかさんが来ているという記憶が、白い大きなおにぎりと共にあります。

日本最後の都市計画家、マスタービルダー田淵を少し丁寧に振り返りましょう。田淵は広島で生まれ、東大土木工学科を大正4年（1915年）に卒業しています。名古屋を計画した石川 栄耀（1893~1955）より、3つ年上でした。従って、名古屋の戦後復興を、昭和20年10月に55歳で、名古屋市長の佐藤正俊（1886~1962）から依頼される前の経歴が長いです。



内務省入りし、山形県工手、京都府技手などを経て昭和9年に44歳で内務省大阪土木事務所公務部長となり、雄物川・紀ノ川改修工事、琵琶湖の利水計画、和歌山港築港、淀川低水路計画などの河川事業を行い、昭和13年48歳で、日中戦争下の大陸に渡り上海や南京などの戦災地の復興を指揮し、昭和14年（1939年）内務省名古屋土木出張所長として名古屋に赴任しています。相変わらず、木曾三川の治水、今渡ダム調整などの河川工事に携わった後、昭和17年（1942年）52歳で、再び中国に渡り黄河大洪水の復旧、さらに華北政府技監として北京西郊の新都市計画の立案を担当しました。佐藤市長は戦前の内務省の任命市長（昭和17~21年）であり、壮絶な空襲で焼け野原になった名古屋を、旧知の内務官僚である田淵に預けたのでした。

内務省はGHQによって1947年（昭和22年）12月31日に廃止され、総務省・警察庁・国土交通省・厚生労働省などに分解されます。

当時の日本の状況を考えると、国が行ってきた都市計画をすぐにプランできる人材はいなく、引退したいと願う年寄りの田淵を無理やり説得し、名古屋市に向かい入れ、技監兼施設局長としたのでしょう。佐藤はすぐに市長をやめますが、田淵はその後、名古屋市助役として昭和23年（1948）から昭和33年（1958）まで、石川以上に先頭に立って区画整理事業を進めます。石川が昭和の初めにやれなかった名古屋中



昭和40年（1965）の久屋大通

セントラルパークは戦後25年かかりました。

央部心が、空襲によって道路と宅地の区別ができない状態ですので、家康以来の街区の100mグリッドを生かし、道路幅幅が一気にできました。

昭和41年に名誉市民となり、私が大学で都計画を学んでいた昭和49年に84歳で亡くなります。自身が推進した広い道路が「白い街」と揶揄されながらも、モーターレーゼーションの嵐に耐え、その上に高架道路が走るのも見る事ができました。区画整理事業は、昭和56年によく終わりました。

一方、石川 栄耀(1893~1955)は、1933年に名古屋から都市計画東京地方委員会に転じたあと、1934年に京城、1936年には朝鮮と満州へ視察出張。満州国政府の都邑課長は辞退し日本に残り、昭和13年(1938年)、46歳の時、陸軍省の委嘱により上海に出張し、その都市計画の策定に従事しています。ここ上海で、3歳年上の田淵と重なっています。



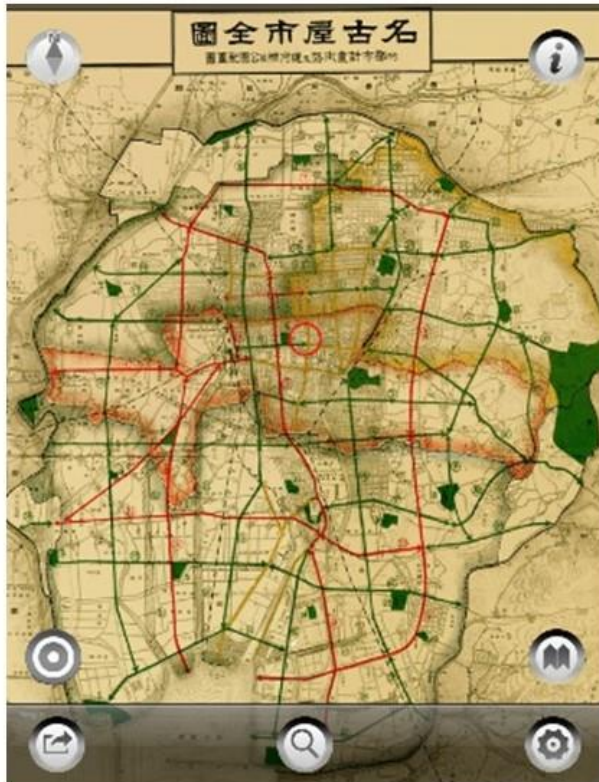
昭和16年『日本国土計画論』『防空日本の構成』『都市計画および国土計画』と、ヒットラーのベルリン計画に影響を受けた本を出し、翌年に華北政府技監として上海都市計画立案作業を中心として取り組み、東京帝国大学と早稲田大学非常勤講師を務めます。昭和18年、51歳の時、東京都発足により東京都技監を経て、東京都道路課長。翌年、都市計画課長を兼務して、戦時下の大都市を適正規模に解体して疎開させ、大都市圏の外に新都市建設する計画を『皇国都市の建設 一大都市疎散問題』で提起しています。名古屋で都市計画の醍醐味を知っている石川はどんな思いで戦争、空襲に見舞われる東京を見ていたのでしょうか。

1945年(昭和20年)53歳で敗戦を迎え、戦後は東京の戦災復興都市計画を担当しますが、実績はあげられません。歌舞伎座移転を視野に入れた地区計画をはじめ、地名も「歌舞伎町」という名を提案し1946年に歌舞伎町を誕生させたぐらいでしょうか。同年、東京都内の土地区画整理事業区域を計画決定し、復興計画概要案を立案し、都市文化協会、1947年東京都屋外広告研究会などを設立しますが、昭和23年(1948年)建設局長となり、昭和27年(1951年)58歳で退職し、62歳でなくなります。

二人の戦後の仕事、人生の明暗を分けたのは、昭和20年11月に発足した「戦災復興院」でした。特別都市計画法が制定され、各都市で土地区画整理事業による復興計画に取り組みられました。計画の対象となったのは全国の戦災115都市で、当初は合計で約600平方キロが区画整理の対象に予定されていましたが、しかし、その後、国も地方も財政に困窮し、当初予定通りの予算を確保できないことが明らかとなり、まず過去に土地区画整理を実施した地区を除外したのです。この影響を最も大きく受けたのが、関東大震災後に復興計画が実施された東京都でした。1949年(昭和24年)度にはドッジラインの影響で東京は1/20に当初計画を縮小します。112都市280平方キロとなったのですが、名古屋はこの時すでに90%の仮換地指定を修了していたので、政府に対して事業縮小は混乱を招くと言ひ、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できたのでした。

石川 栄耀によって区画整理事業が名古屋市民に根付いた事、道路計画の基本は石川の踏襲した事、田淵が早々に指名され、「復旧ではダメだ、復興でなくてはならない」という信念を持って、スター

トダッシュよく 2 年間で、田淵たちがこれだけの量をこなしたことが勝因でした。田淵寿郎ばかりが名古屋市の記憶に残っていますが、石川 栄耀とのリレーがうまく回ったのでした。



大正9年（1920）の都市計画図
スマホアプリを撮影。古い地図をGPSを頼りに、現代に歩くのも楽しい。

名古屋を大都市にしたわけ—都市計画から考える— 杉野尚夫作図



1947年
図-7 復興都市計画(昭和22年)

本二(上以米百幅)路道園公 本一十線幹の上以米十五

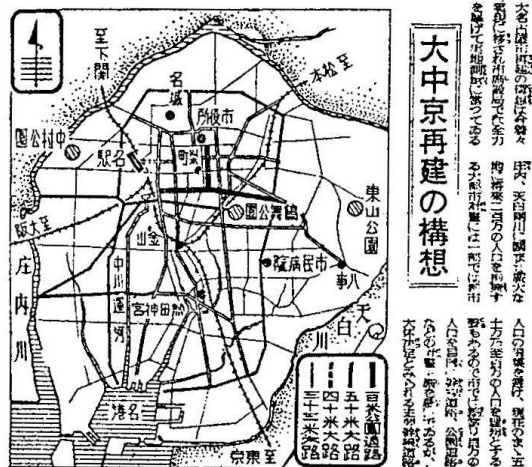


図3 昭和20年12月6日の中日新聞に発表された「大中京再建の構想」(文献①より)

田淵はその後、100メートル道路を中心とした道路網、平和公園への墓地移転、名古屋城の再建、永久平和を祈念するための平和堂の建設など「田淵構想」を推進し、「名古屋復興の父」と称されます。国鉄中央線の高架だけでなく、地下鉄の建設も戦後復興です。

テレビ塔は昭和29年(1954)に完成しましたが、久屋大通公園は民家の立ち退きから、地下駐車場の整備など時間がかかり、南北2km全体の整備が見えるに20年、私が明和から栄によく歩いた昭和44年でも、まだ久屋大通りのテレビ塔の北は赤土の泥のままでした。25年かかっています。

27年の差を比べると、逆Tの字の100m道路と名古屋城が大きな変化です。

戦前は人口135万人でしたので、200万都市を目指し、100mの幅の火除地で、都心を3分割しました。「都市が燃える事への恐怖」が強く、後に言われるような自動車交通に適した広い道路を設けようとしたわけではありません。

●戦災復興事業の成果 単位ha			
	施工前	施工後	増加
道路	469.9	998.2	528.3
公園	45.8	140.8	95
墓地	19.6	25.5	5.9
駅前広場	0.8	4.2	3.4

区画整理区域内の道路率は、13.6%から28.9%になり、中でも都心部の道路率は41.1%となりました。新宿副都心並みの道路率です。分譲された三の丸の官庁街は、二種住居地域で容積400%とされました。業務地域でなく、住むところなのです。

公園が増えたのは、名古屋城と大高緑地です。軍の練兵場が名城公園の緑になっていく経緯を50年見ていますが、最近では建物が建ち、樹木が切られ、公園整備のコンセプトが揺らいでいます。

名古屋城の方も入場者の1割しか市民はいなく、毎年2億円の赤字です。150億円の御殿効果もなく、天守博物館は陳腐な展示のまま、箱貸しに走っています。私も、七五三、菊花展、写生大会と子供の頃の思い出がいっぱいありますが、入場料500円なので入っていません。久しぶりに入ったら、工事だらけのオゾマシイ姿でした。市民公園と「戦後復興」したのですが、いつのまにか市民でなく、観光客にターゲットが変わっていました。名城公園と一体となった、県体育館も加えての「市民公園」のコンセプトに立ち戻らないといけません。

駅前広場も、今は民営化されたJR東海の開発事業で減っています。名古屋市の都市計画の怠慢です。

第八章 第三節 名古屋城天守の復元

朝鮮戦争が昭和25年6月25日に勃発しました。日本は敗戦により多額の負債を、金でも心でも負ったのですが、いわゆる朝鮮特需（1950~1955）間接投資36億ドルが巻き起こりました。安価な輸入はGHQによる対中貿易禁止令で閉塞されたために「アメリカから資源を買い、アメリカのために生産し、アメリカの言い値で売る」状況ではあったのですが、当初は名古屋が得意の、土嚢用麻袋、軍服、軍用毛布、テントなどの繊維製品で、その後は車両、鋼管、針金、鉄条網などの各種鋼材、コンクリート材料などの工業製品もアメリカ軍から直接調達されました。

昭和26年9月8日には日米平和条約が署名され、日本と連合国との間で、戦争のカタがつきました。親父は、中川の町工場で頑張り、田舎から嫁をとり、私が生まれました。



田淵寿郎（1890~1974）は、このころから「尾張名古屋は城でもつ。」を盛んに言い始めます。昭和29年に名古屋テレビ塔が完成し、全国に先がけ近代の工業都市の姿が見えたときです。名古屋城跡の官庁街と公園整備に取り掛かるに、「天守の復元」が不可欠だと決心したのでした。

幸い、戦前から城研究をしていた城戸久先生たちによって正確な実測図があ

ったことと、昭和6年にコンクリートで作られた大阪城天守が延焼を免れたことから、コンクリートで完璧な外観復元し、展望台を備えた博物館の設計がされました。



工事費は6億円でしたが、寄付金を募ると、4万人から2億円が集まりました。親父の町工場はスレートのお粗末なものでしたが、「寄付したぞ。本丸御殿は、いずれはな。」と、私にたいそう自慢していました。戦争で燃えた名古屋のシンボルを復興することは、親父の町工場の復興、名古屋の復興、日本の復興と「戦争から、ここまで立ち直ったんだ。」という、当時の日本人の気持ちを表したものでした。日本各地の模擬天守の建設ブームの先駆けとなり、昭和32年6月に着工し、2年と4カ月後の34年10月に竣工するのですが、9月26日の伊勢湾台風によって5000人が亡くなり、名古屋城のお祝いムードは消し飛びました。



第八章 第四節 名古屋駅の移動

大正の都市計画によって、笹島は増大した貨物の駅とし、旅客は現在地に移す（昭和12年）となり、一方、県庁・市庁も三の丸に移動（昭和13年）させるとしたので、名古屋の東西軸である広小路の両端の巨大建築が移動するに合わせて、現在の「桜通り」が東桜町（桜通大津交差点）までが幅50mに拡幅され（昭和12年）、名古屋駅前から東に延びる新たな東西の都市軸とされました。

戦後復興により、今池（内山町交差点）まで拡幅されています。

しかし、「桜通り」が名古屋駅でふさがれた大正の都市計画のままである事が、折角の50m幅を生かすことができず、歩道を広くし、自転車専用道をつくり、銀杏並木にさらに桜並木を作ろうなどと、現在の名古屋市の都市計画力のなさを示すことになっています。

近鉄・名鉄も、都市計画により昭和16年（1941年）に今の位置に地下駅としてできていましたが、昭和20年3月19日、空襲によって名古屋駅はすべて燃え去りました。





戦後復興計画により、道路拡幅と駅前広場が整備され、昭和 30 年（1955 年）地下に映画館をもつ豊田ビル、昭和 32 年（1957 年）地上 10 階・地下 3 階の名鉄の新名古屋駅・名鉄百貨店、昭和 37 年（1962 年）大名古屋ビルヂングと、駅前が名古屋の顔として整備されていく姿に、田淵寿郎（1890~1974）はさぞかし喜んでいただことでしょう。

しかし、昭和 32 年（1957 年）、地下鉄に伴って「ナゴヤ地下街」もこの時にできており、その後の「地上は車、人は地下」という、今の悲しい名古屋駅前の姿につながっていくのでした。

昭和 39 年（1964 年）に新幹線が出来、駅裏をオモテとする再開発が期待されましたが、今、西側の駅前広場は、JR 東海のバス乗り場となり、多くの線路をくぐる道は自転車置き場となって、都市計画は何もできず、駅裏のままです。2027 年開通のリニア駅もこちら駅西がメインとなりますが、名古屋市は JR 東海の下請けで「地あげ」するだけです。都市の夢未来を絵で示し、石川 栄耀（1893~1955）のように地主に熱く語れずして、地上げがうまくいくはずはありません。東京の森ビルは、今も精力的に夢を語っています。



昭和 49 年（1974 年）名古屋市は、市バスターミナルビルを条件に、駅前広場の北側に松坂屋とホテルの「名古屋ターミナルビル」を認めました。わずか 40 年で壊されて、2017 年には高島屋と超高層オフィスとなります。

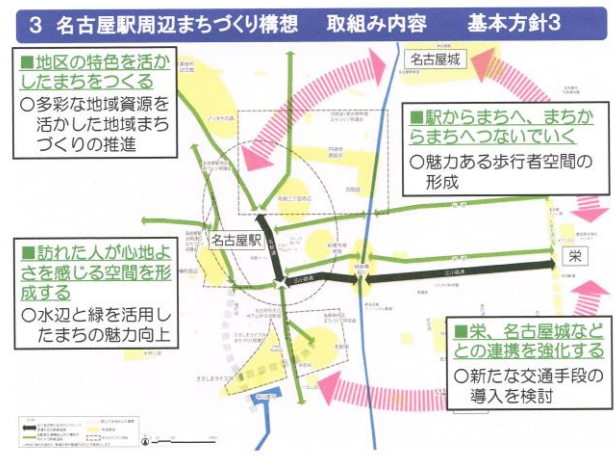
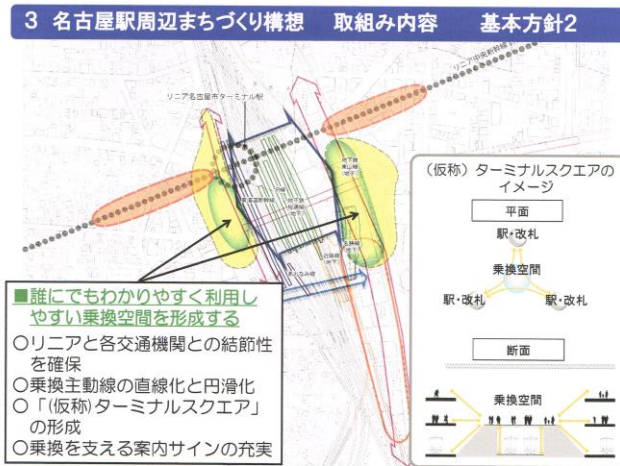


駅前広場を国鉄の土地としてしまった事が、現在の駅前の混乱の源です。国鉄は昭和 62 年（1987 年）に、分割民営化と決まりました。JR 東海のただ一つの不動産事業の種はここ名古屋駅です。平成 2 年（1990 年）に、基本構想が示されました。駅前広場だけでなく、名古屋駅周辺の線路も敷地として含めて申請されました。本来の名古屋駅の敷地面積の容積率では建設不可能な大規模なものでしたので、建築許可をめぐる問題とされましたが、最終的には政治力で認可された

のでした。平成 11 年（1999 年）に、おりからのバブル崩壊のメリットを受け、当初予定より 1000 億円も安く、2000 億円で完成したのでした。

名古屋市は東京資本の JR 東海に屈したのでした。JR 東海は、駅である事より、百貨店・ホテル・オフィスをメインの機能とし、名鉄・名鉄百貨店、近鉄、地下鉄との乗り継ぎの利便性に目をそむけ「迷駅」を作ったのです。今、名古屋市は地下で、名古屋駅の市民の利便性を図ろうと計画してます。全て JR 東海の敷地の中にあり、JR 東海の建屋を壊すことなしに実現できませんので、JR 東海は改築費を名古屋市に払ってもらうことが大前提です。

その後、名古屋は、駅周辺だけが高さ 200m 級の超高層ビルラッシュですが、何れもそれぞれの敷地の中だけで「総合設計」されているだけです。三菱地所の廃道以外、駅周辺の面的再開発の試みをしないまま、「地上は車、人は地下」とする青空のない町を作りました。東側の駅前広場は、タクシー乗り場しかありません。



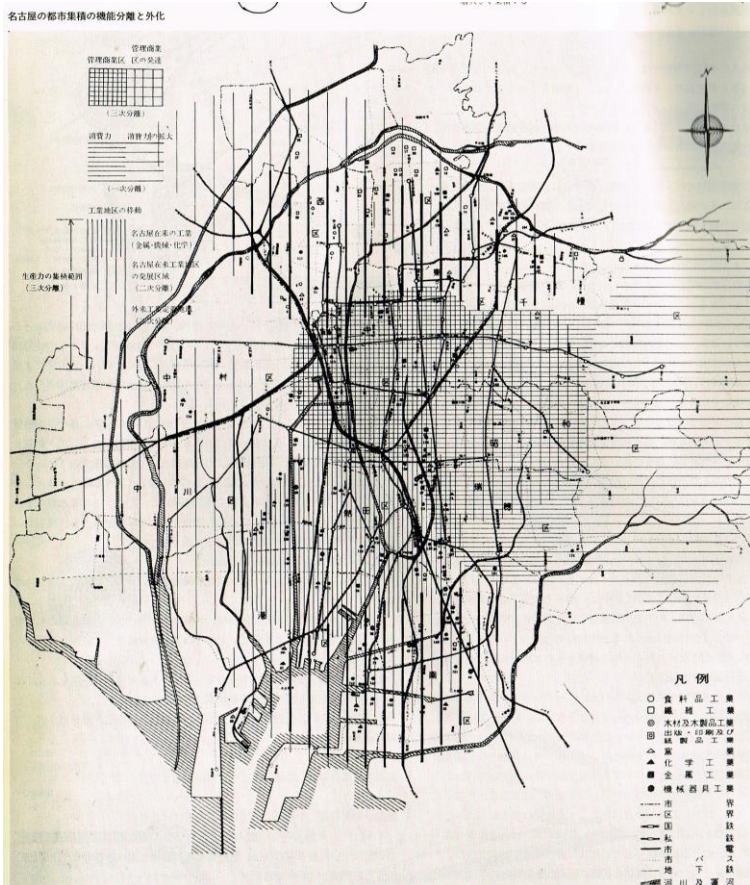
田淵寿郎（1890~1974）は、墓の下で名古屋市の後輩たちのていたらくに怒っていきましょうか。いいえ、堀川から東、鉄道高架までの田淵の戦後復興の区画整理がうまくいかず、道路づきを交錯したままにしておいたのが、失敗の原因です。

その前の大正の都市計画で、石川 栄耀（1893~1955）が、笹島から駅を北に持っていくときに、同時に行うべきだったとも言えますが、当時は道路より民間鉄道の統廃合と合わせ、近鉄・名鉄を国鉄とどう組み合わせるか、路面電車をひきまわすことで、精一杯だったのでしょう。路面電車がなくなり、すべて自動車の時代になるとは、思いもよりませんでしたでしょう。

東京駅八重洲口では、大丸百貨店をどかして、新たな駅前広場を作っています。都市計画の勝利です。ヨーロッパ・アメリカをみると、新たにトラム（路面電車）を再生し、都心から車を排除しています。それも一考でしょうし、道をあらたに作ることなく、大阪やニューヨークのように大胆な一方通行にして解決することもありましょう。

第八章 第五節 工業都市 名古屋

「今も、名古屋の都市計画は工業都市のままですよ。」と、先日もある弁護士さん言ったら、「えっ？」と、驚き、「名古屋駅周りは、超高層ビル・・・」でした。東京・大阪に比べたら、東京資本の名古屋支店の為のオフィスビルでしかないのですが、ビル群によって、名古屋も発展したのだと勘違いをされています。栄の地元資本の間屋町は繊維ですので、昭和45年以降は、もういけません。



昭和40年(1965年)の特集「工業化時代の大都市=名古屋」が、今回手に入ったので、まさに工業都市であった姿をお見せします。工業出荷額のデータもありますが、50年前の金額ではピンときませんので、絵で示します。

西区・北区の北部と港区・南区の南部が多いですが、熱田区・中川区にも広がっています。

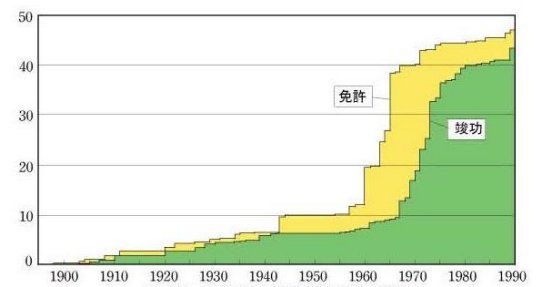


図-10 名古屋港における埋立面積の推移

昭和35年~45年(1960~1970)にかけて、名古屋港が埋め立てられ、そのすべて

が工業地域と工業専用地域になりました。市民が普通は訪ねないところに、今も工場群があります。

四日市コンビナートの方が有名ですが、名古屋港にも重化学工業が誘致されました。



昭和 44 年 (1969 年) に名古屋市は 200 万人を突破します。工員の需要は、近隣の農業地からの流入だけでは間に合わなく、九州の炭鉱労働者が家族を引き連れて、集団で名古屋に来ることが当時ニュースになっていました。しかし、このころから中川運河の運送量は極端に下がります。市内の繊維・窯業・木材が落ちたのでした。

公害問題から、昭和 50 年 (1975 年) に「特別工業地域」を名古屋市は条例で決めました。その時点で生産設備の容量を押さえ、増産ができない仕組みです。愛知県は、山を崩して「工業団地」を造成し、市内からの工場の移転が進みます。昭和 47 年の田中角栄の「日本列島改造論」が、名古屋市・愛知県でも実践されたのでした。

この時から 50 年たちますが、名古屋の人口は今 230 万人です。名古屋市はこの雑誌の特集のように、工業では発展できませんでした。名古屋は 65 歳以上が 24% をしめる、典型的な地域中核都市であり、隣接する市町村にある工場群へのサービスで収入を得る、暮らしの町になっています

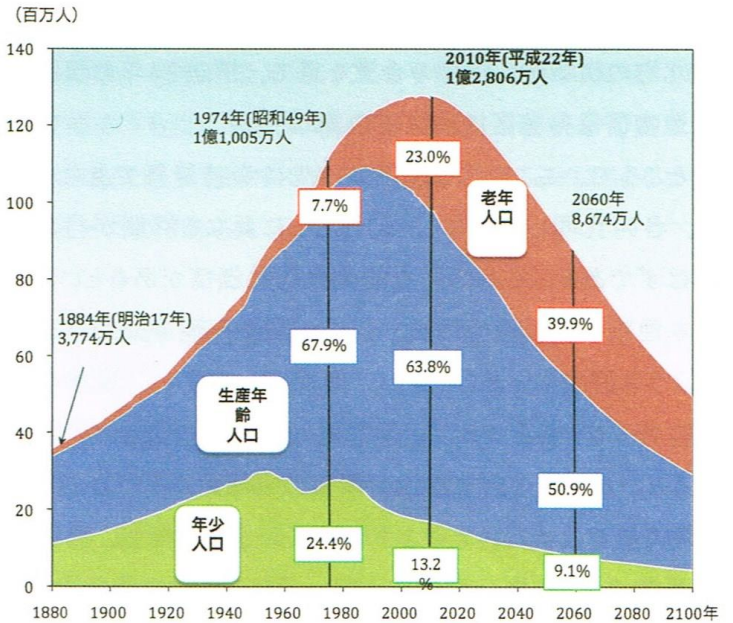


図1 日本の人口
 [総務省統計局『国勢調査報告』『日本長期統計総覧』『人口推計』による。各年10月1日現在。2011年以降：『日本の将来推計人口』(平成24年1月推計)。]



図 名古屋高速道路の料金体系

第八章 第六節 名古屋高速道路

770円と日本一高く、短い、高速道路です。都市計画を忘れた完全な失敗作です。幸い名古屋市内の幹線道路は戦後復興の区画整理のおかげで、道幅が広く、名古屋駅前を除き、渋滞もないのでトラックは下道を走ります。名古屋高速の利用車の97%は乗用車(バンを含む)なのです。

2014年12月、河村名古屋市長は、11月に名古屋市が有識者とまとめた「名古屋駅周辺まちづくり構想」をくつがえし、大村知事が再選の公約の目玉とした「名古屋駅に高速道路を突っ込む」に賛同し、「これは面白い。2027年、12年後、リニア新幹線が開通する機会に、名古屋駅前を再開発し、高速道路を駅に直結するのだ。これが実現すれば日本にない事。アムステルダムが中央駅に高速道路が直結しているとか、是非見に行

きたい。」でした。市長直感の「面白い」が高速道路建設の理由なんて許されません。今も渋滞している名古屋駅前をさらに渋滞させる、高速道路の高架は街を暗くふさぎ、街の景観・居心地を悪くするなどの名古屋市民の心配に対して、名古屋市長はキチンと説明できないので、高速道路建設推進の理由は「面白い。」としか言えなかったのでしょうか。現在、名古屋駅の一日の乗降客は100万人です。さらに、12年後には1000人単位のリニア客が10分毎に来ようかというところに、2人しか運べない乗用車を高速道路で駅に接続して、人をさばこうなどと考える人は日本にも世界にもいません。近鉄・名鉄へのJRからの乗り継ぎを良くして、岐阜・三重・三河との連携を良くしようとするのが当たり前の事です。

名古屋市住宅都市局長である黒田昌義（元 国交省道路局総務課高速道路経営管理室長、2014年4月に名古屋市へ。一橋大経91年）さんは、市議会での質問に「産業界からの要望により」と、曖昧な「産業界」という文言を使いましたが、トヨタ自動車でしょうか、佐川急便でしょうか。日本の高速道路はいまや物流の中心となっており、「産業界」は高速料金を安くする事、渋滞のない事を願っています。大村知事の応援をするだけで、河村市長と黒田住宅都市局長は、「産業界」も「都市計画」わかっています。

希望通り、2015年6月にそろってアムステルダムに行かれたのですが、帰ってきてからは声ナシでした。第七章大正の都市計画（41ページ）に書いた通りです。名古屋駅に高速道路をどのようにつなげるかも考えず、河村市長は声を出したのです。名古屋城天守を木造にするといい出しでも、思い付きだけで方策がないのと同じでした。

大村知事は「柳橋市場をかすめて、現在の名鉄バスの高架乗り入れのようにして名古屋駅に繋げたい。三井不動産が3000億円で名鉄・近鉄の再開発ビルを計画しているので、お願いします。」でしたが、2016年12月、三井不動産に断られました。当然です。巨大オフィスで収益を上げるために、たださえ付置義務駐車場の台数処理に困っているところに、名古屋高速の為の車路・インター・駐車スペースを確保することなどソロバンにあいません。

大村知事と「彼の産業界」は、虫が良すぎます。そして、「都市計画」を知りません。

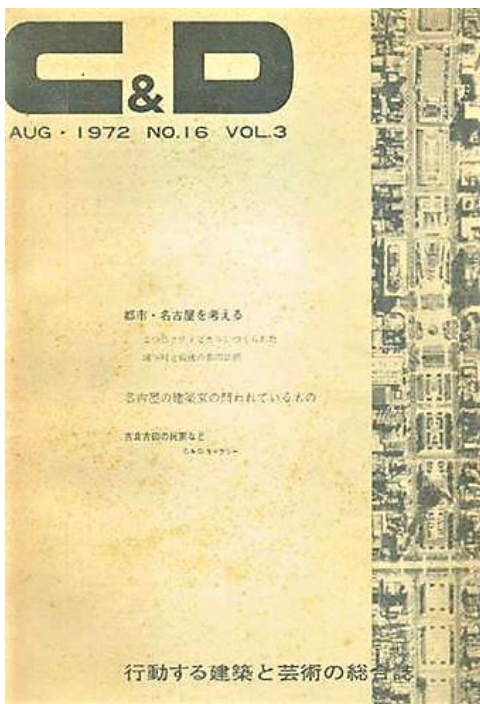


なぜ、大村知事と名古屋市長が名古屋高速で声を出したかという、都市計画ではなく、名古屋高速道路公社は愛知県と名古屋市の税金で作られ、今も、赤字を税金で補てんしなければならない会社だから

なのです。民営化の掛け声で東京・大阪は民営化されましたが、名古屋高速は民営化すると、つぶれてしまうのです。ですので、日本一高い、短い、高速道路なのでした。

昭和54年（1979）から随時作られてきた高速道路は2014年に、35年かけてようやく当初計画が完成しました。もはや、あらたな工事計画はなくなったので、高速道路族に仕事を与える為の突然の「直結」発言なのでしょう。役人は組織を増やしますが、組織の役目を終えても潰そうとはしません。貴重な天下り先なのでから。

名古屋高速の失敗は、1971年（昭和46年）当時の計画内容から見えていました。名古屋の道路率からすると、高速道路は環状線（名二環）で、下道の車を拾って、遠距離の高速道路につなげばよく、名二環を名古屋高速で作れず、道路公団に渡してしまったことで、今の赤字なのです。



このころの私の思い出を書きます。

当初のもくろみは「東京、大阪に遅れるな。もう、あつちは作っている。高速道路と名古屋市内との物流をスムーズにするために高速道路を作る。」でした。水都の東京・大阪では掘割の上を通しましたが、名古屋には掘割はなく、全て高架の計画でした。1973年（昭和48年）、社会党・共産党推薦の本山正雄さんが名古屋市長になり（～1985年在位）、名古屋高速の工事は止まりました。

「産業道路としての名古屋高速道路を市内に高架で通すことは、名古屋の住む人々の環境を破壊する。名古屋市を工場都市から、地域の文化・サービスの中心都市としよう。ずっと、住み続けたいと思う魅力ある町としよう。」と議論がされ、路線は当初通りですが、2号線の吹上―高針の住宅地が多い区間は地下化されました。

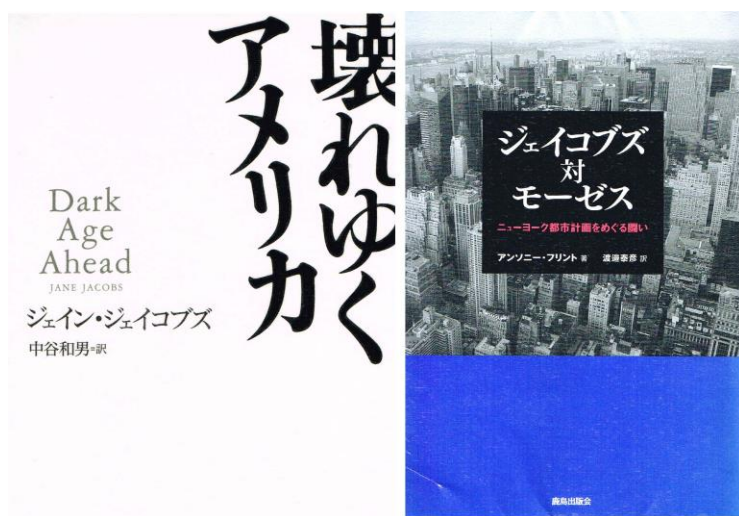
工業都市として都市計画されたけど、高速道路計画されたけど、名古屋はどうも違う方に向かっているようだ。市内に「物流」を必要とする工場も倉庫もない、暮らしの街に変わっていくのだと、私はこの本山市長の発言に気づいたのでしたのです。

私は名古屋工業大学建築学科の学生でした。講義の中で服部千之先生（当時41歳）の言葉「高速道路をエンジニアリングの土木屋だけで考えている。高架道路を通し、車優先の町を作る事は住人のコミュニティを破壊する事だ。人の生活を見つめる建築家が、都市にも目を向けるべきである。」を今も覚えています。先生は「都市公園でなく、都市に緑地を盛りこまないといけない。名古屋なら照葉樹林の森だ。」とも、おっしゃっていました。今や、照葉樹林の森はイオンモールの専売特許の感がありますが、ノーマンテが服部の訴えたいことでなく、暮らしの中にある名古屋の自然植生は、心も和ませるでした。

内藤昌先生（当時40歳）は、近世の名古屋城下町が「ティピカルに、忽然とつくられた」様子をかたり、江戸の行政・消費都市、京都の公家文化・工業都市、大阪の商業・物流拠点都市と比べて、今にも繋

がる名古屋の都市の特色述べられました。「何も困らない豊さをずっと持っていたので、なににでも「ぱっとした派手さ」はないけど、したたかに「タフな胃袋」「都会的なクールさ」を身につけている。2 km×3 km に、人口5万の近世都市が、近隣の農民を工具として吸引して、今は6大都市（2017年現在は死語）と全てが大きくなっているが、新幹線が走り、高速道路でつながる東海道メガロポリスが出来たと言っても生活の場は変わらない。人は生態学体系の中で生きて行くわけだし、城下町的な規模、1日の歩行圏の中で豊かな生活ができる事が、人を幸せにする都市である。」

また、当時、ジェーン・ジェコブズの「アメリカ大都市の死と生」（1961年発刊）が、今までの都市計画の考えを変えたのだと言われていましたが、1977年に黒川紀章が訳して鹿島出版会から出されるまで、私には読むことはできませんでした。彼女が亡くなったからか、いくつか本が出ました。



第八章 第七節 まちづくり

マンハッタン島に高速道路を通すというニューヨークのマスタービルダー モーゼスに対し、グリニッジビレッジに住み2人の子育てに励む主婦ジェイコブズが、高速道路計画はコミュニティを蹂躪すると、中止に追い込んだ活劇です。

最初のワシントン広場のピケではジェイコブズの子供たちを先頭に立たせ、新聞記者に写真を撮らせること成功。その後、自分で反対の文章を投稿し、本まで出版しま

した。彼女の夫は建築家であり、彼女は建築雑誌の編集局に勤めていました。

地域住民の反対運動は教会を中心にして行われました。ジェイコブズはグリニッジビレッジをつぶさに観察し、「子供に、老人に、ママ友に、雑多な労働者に、そして人が集まって住んでいるこそこの街の文化人の為には、歩きやすい街こそ都会生活のベースであり、ベビーカー、車いす、自転車が走れる段差のない街路と、小さくても緑と土がある公園が必ずいる。そして次に、気軽に出かけられる公共交通機関を発達させるべきだ。これらこそが密度濃く住む都会のインフラである。絶対に高速道路ではない。」と訴えました。

彼女の言葉「GMがアメリカを壊した。」とは、

車とともに緑豊かな郊外に住むことがアメリカ人の夢であると流されたGMのコマーシャルがいけない。車を売る戦略に幸せの幻想をみてしまい、歩いて行きかう街を捨てたことがアメリカを暗黒においやった。車社会がコミュニティの崩壊を崩壊させたのだ。ということです。

この後、70年代に、アメリカの都心をよぎる高速道路はお金をかけて壊され、都市の再生をはかることになりました。ボストンは、特に有名ですが、サンフランシスコ、ポートランド、ミルウォーキー、デンバー、ボルティモア、シアトル、、、バッファローのような田舎町まで。

かわりに衣替えした路面電車が復活しているのは、ダラス、フェニックス、ミネアポリス、デンバー、サンフランシスコ、名古屋が手本とした車の町ロサンゼルスも、街中に引っ越してきた老人のために路面電車を採用しようとしています。子供から老人まで集まり住める街こそ、都市に住む楽しさでしょう。老人には、緑豊かであっても孤立して住むより、ワイワイと賑やかな都市が良いのです。

この彼女の活躍の後、1972年の列島改造論において、アメリカから日本に、エコロジカル・プランニングという地域計画・環境計画手法が導入されました。環境を資源としてとらえ、人間も環境の一部であるという見方から環境情報の整備をし、それをデータベース化する事を軸として、さらに、資源活用に向けた評価基準を明確化し、市民への情報公開、住民参加、パブリックコメントまでプロセス全体を考えようというものです。アメリカでは、市民運動の為のデータベースが大学、コンサルタント、行政官などのプロによってつくられるようになったのです。

評価基準を高速道路におくか、コミュニティにおくかで市民運動の方向は違いますが、データベースは等しく示されます。日本では、縦割り行政の中で「環境アセスメントを作ればよい。」とボタンをかけちがってしまいました。

東日本大震災において、建築学徒の多くの仲間が現場に入って「新たな住い」を住人とともに構築しようとしている姿を、日本建築学会の雑誌「建築雑誌」でよくみます。都市計画でなく、いわゆる「まちづくり」という手法はこのエコロジカル・プランニングというものから派生しています。アメリカの都市計画は日本では「まちづくり」と言われるものとなりましたが、震災後に東北の地方都市に2年入って、手伝ってきた友人の言では、「日本の「まちづくり」はアメリカのように行かないのだ。「お役人がいない」ので膨大なお金がうまく回って行かない。これが「まちづくり」の大きな障害となっている。」でした。フィラデルフィアのシティプランナー エドモンド・ベーコンは、Design of Cities (1967年発刊)にこう書いています。「真のアーバンデザイナーとして必要なのは、建築家と都市計画家と行政官を兼ね備えた人である。」

名古屋の大学から「都市計画」の講座はなくなりました。あるのは「まちづくり」だけです。

日本の行政官は、コツコツと役所内で経験を積み上げていくのですが、アメリカの都市行政官は、大学・コンサルタントと自由に職場を変えられる方が行っています。ホワイトハウスのお役人も、ハーバード大学の教授もくるくると変わるので、これは社会制度全般のことになってしまい、難しい事なのでしょうが、ここはやはり、お役人さんに頑張ってもらうしかなく、県知事や市長の横暴にノーと市民が声をだし、議員さんの尻を叩いて、お役人さんのやる気を引っ張り出すしか、、、ないのでしょうか。

いいえ、横浜市では、7人の侍が頑張っています。

名古屋は、この「ものづくり」地域の中心都市と

横浜「都市デザイン室」の役割は何ですか
The Role of Urban Design Division, City of Yokohama

インタビュー (前編)
桂有生 Yuki Katsura

を聞いたり、メールマガジンを出したりして、自分たちの広報や営業をしています。馬車道や元町のまちづくりにかかわっていた国吉直行が40年間異動なく在籍していたことで、筋を通してやってくれたと思います。メンバーは入れ替わりを繰り返していますが、長期在籍者が多く、今でもチームでスピリットを継承しています。

最近の話題に「新市庁舎整備事業」がありますが、新市庁舎のような巨大な建築は、発注のしかたによってできる建築の質や都市に対する影響力が変わってきますので、そうした場合は建築の発注にもかかわります。そのときには個人単位でいけば格別なネゴシエーションを進めていく必要があります。

——歴史的な建造物の保存、利活用の意思決定はどのようにしていますか。(中島)

生み出し、化学反応を起こして最終的には産業につながることを目指しているのだと理解しています。「BankART」のコンペは都市デザイン室で手がけていましたし、ハードとして建築を扱う事業と、ソフト面の両輪でやっていくという考え方をずっと続けてきています。

建築発注の心得
——建築の発注は、建築や管財系の部署もかかわってくると思いますが、そのなかで都市デザイン室はどのような役割なのでしょう。(中島)
計画が世に発表される時は、われわれの庁内での折衝やさまざまな調整が終わった後です。例えば今回の新市庁舎は、当初、コンペにしたいと話していたのですが、スケジュールの問題が大きかったため、基本設計を含んだデザイン

して、情報・金融・建設などのサービスを集約し、三河、尾張、三重、岐阜に散らばった「ものづくり」の現場に対して、名古屋から効率よくサービスを提供できるような交通手段を整備することでしょう。名古屋高速は朝夕が込みます。原因は、今日は三重、昨日は三河と走るサービスの車です。今もすでに、名古屋は「ものづくり」サービスの拠点なのです。

名古屋駅前が東京からの支店、営業所があるところで良いではないですか。今さら、東京一極集中はダメだと言ひ、名古屋文化が東京に吸収される事（ストロー効果）を嫌っても仕方がないのです。グローバル競争は、東京・ソウル・北京・上海・台北・シンガポール・バンコクと、国をひっばる都市間の競争（金融・情報）となっています。名古屋は400年前前から状況は変わりません。その中で名古屋人としてたたかき、独特の名古屋文化を形成してきたのでした。

「工業都市 名古屋」は、東京の「京浜工業地帯」と大坂の「阪神工業地帯」が満杯になるから、じゃあ、名古屋にも広げようなのでした。1965年の雑誌SD「工業都市 名古屋」の論旨はそれに尽きます。名古屋の歴史地理が持つ必然なものでしたが、東京・大阪の町中に公害と世界との戦いによって工場がなくなると、同時に名古屋の町中にも工場はなくなるのも、また必然なのです。しかし、昭和50年以降、独自の都市ビジョンを押し立てての「まちづくり」となると、名古屋は、横浜・福岡・仙台など他の地方都市に遅れをとってしまいました。

リニア新館幹線駅に合わせ、駅前には近郊にある工場のショールーム、打ち合わせの場を設けましょう。行政がサービス業であることは、もちろんです。愛知産業会館など、お城の南にある建物も、駅前に県庁の一部と共に引っ越しです。

また、名鉄、近鉄がこの地域の交通手段として生き残れるように行政は誘導し、一部補助をしないといけません。路面電車と同じで一度なくなったらもう戻りません。高速道路の延長と車の増加はたちごっこを続けます。産業界の命「物流」を渋滞させてはいけません。リニア新幹線で運ばれるのは人であり、乗用車でなく、電車で運ぶ事が効率良いのは自明の事です。

第九章 これからの名古屋

第一節 観光都市 名古屋

河村市長は、「名古屋城天主を木造で復元」「金城埠頭の遊園地まで、名古屋駅から煙モクモク汽車を走らせる。」などと、観光資源を作り出すことが名古屋市民を元気にし、それで儲けてこそ福祉に金がまわせる。と、これからの名古屋を語ります。はたして、そうなのでしょうか。それを書いていきます。

2016年4月2日に、安倍内閣では、観光を「地方創生」の切り札、GDP600兆円達成への柱と位置づけ、意欲的な目標と、達成に向けた具体策を盛り込んだ「明日の日本を支える観光ビジョン」を取りまとめました。「目標として、訪日外国人旅行客の大幅増加に加え、外国人旅行消費額を2020年4000万人で8兆円、2030年6000万人で15兆円とし、現在4割に満たない地方部への宿泊比率を50%以上に高めることなどを掲げました。野心的で非常に高い目標ですが、政策を総動員することで、実現可能だと考えています。」のだそうです。

デービッド・アトキンソン 新・観光立国論

イギリス人アナリストが提言する
21世紀の「所得倍増計画」

東洋経済新報社

外国人観光客8200万人、
GDP成長率8%!
日本の進むべき道がここにある!

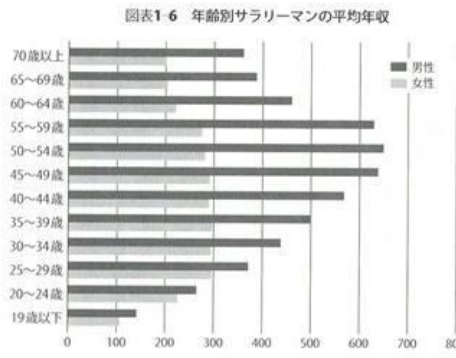
「カンブリア
宮殿」で
話題沸騰!

この政策は、もう日本に25年住んでいるデービッド・アトキンソンの「新・観光立国論」からのパクリでした。

彼は、自分の言う通り、「自然・文化・気候・食という観光に重要な4つの条件を开花させる。」なら、2030年に外人観光客を8200万人呼べるぞとぶち上げましたが、政府は、それを少しばかり控えめにしただけの事です。

バブル時代、銀行の不良資産が4兆円と言われていたとき、「不良資産は20兆円もあり、銀行はつぶれ、統合される。」と、予想した元アナリストの彼が、日本が「観光立国」となるために、外国人の目で冷徹にデータを示して、説き起こしています。

「日本のGDPの増大は、その特筆であるとされた勤勉さでなく、人口の爆発によっていた。」と、私の親父世代の努力を否定するところから始めます。



図表1-4 先進国の人口、名目GDP、1人あたり名目GDP

国名	人口(人)	名目GDP (100万ドル)	1人あたり 名目GDP(ドル)
アメリカ	320,698,000	17,418,925	54,316
日本	126,910,000	4,616,335	36,375
ドイツ	80,925,000	3,859,547	47,693
イギリス	64,800,000	2,945,146	45,450
フランス	66,109,000	2,846,889	43,064
イタリア	60,738,845	2,147,952	35,335
合計	720,230,845	33,834,794	46,978

(出所) IMFの2014年データ (GDP)、2015年データ (人口) をもとに作成

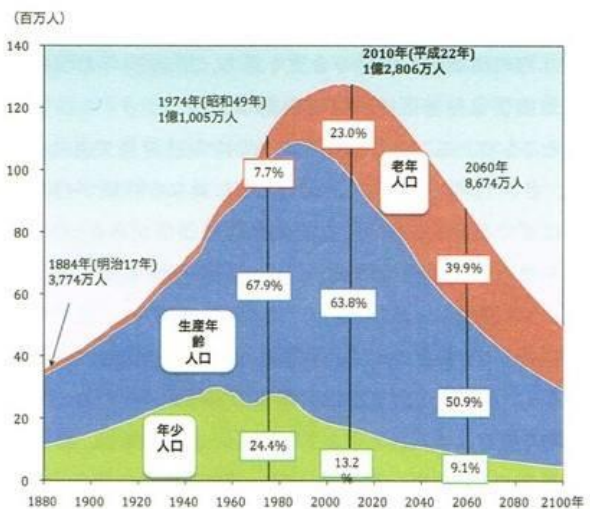
図表1-2 各国の人口、GDPの増減

●人口					
国名	1939年 (万人)	1945年 (万人)	1939年比 増減 (%)	2013年 (万人)	1945年比 増減 (%)
アメリカ	13,216	13,993	5.9	31,863	127.7
ロシア	10,930	11,033	0.9	14,607	32.4
イギリス	4,776	4,919	3.0	6,411	30.3
ドイツ	7,938	6,514	-17.9	8,078	24.0
フランス	4,150	4,051	-2.4	6,596	62.8
日本	7,308	7,200	-1.5	12,713	76.6
イタリア	4,402	4,542	3.2	6,076	33.8
合計	52,719	52,251	-0.9 (平均)	86,343	65.2 (平均)

●GDP					
国名	1939年 (100万ドル)	1945年 (100万ドル)	1939年比 増減 (%)	2013年 (100万ドル)	1945年比 増減 (%)
アメリカ	864,010	1,646,690	90.6	16,799,700	920.2
ロシア	430,310	333,660	-22.5	2,118,006	534.8
イギリス	286,950	331,350	15.5	2,535,761	665.3
ドイツ	241,100	194,680	-19.3	3,635,959	1,767.7
フランス	198,940	101,190	-49.1	2,737,361	2,605.2
日本	196,040	98,170	-49.9	4,901,532	4,892.9
イタリア	151,090	85,430	-43.5	2,071,955	2,325.3
合計	2,368,440	2,791,170	17.8 (平均)	34,800,274	1,146.8 (平均)

(出所) IMFのデータをもとに作成

アベノミクスもうまくいかず、日本人の一人あたりGDPは、世界26位。高齢化する日本は何で稼ぐのか。



高齢化する日本の生産性を維持するには、

- ① 生産効率を上げる
- ② 定年を引き上げる
- ③ 女性の力を使う
- ④ 移民を受け入れる

どれも、維持がせいぜいだ。工業に代わる、新たな産業「観光立国」によって、GDPの9%を稼ぎ出そう。日本の観光の力は、今、GDPの0.4%しかない。

「爆買い」の台湾、中国の海外旅行熱が、日本への旅行者を1300万人まで引き上げ、銀座のデパートなどは、これをあてにせざるを得なくなっている。しながら、アジアからの観光客はお金を落としてくれる上客ではない。アジアの富裕層と、オーストラリア、欧州からの観光客を増やさないといけない。彼らの長期滞在に耐える「貧しい日本タイプのレジャー」から脱皮した、国際水準の観光政策を日本は取らないといけない。

タイと日本を比べると、タイは「観光立国」だけでなく、アジアの「観光大国」と言える。なにが、タイが日本より優れているのか？

「観光資源は「自然」「文化」「気候」「食」である。」と彼はさらに論を進めます。

タイの「自然」は、南のプーケットの海洋リゾートから北の森林地帯に象まで豊かですが、日本も南北に長い国土を持ち、札幌という100万人都市のなかでスキーができ、沖縄では滞在型の海洋リゾートが楽しめます。アルプス、富士山、屋久島、熊野などの山の「自然」も観光資源となります。

タイの「文化」は、今も王様をいただく仏教国であり、600年の歴史をもち、アユタヤのような歴史的遺物も残っていますが、日本の天皇制は1500年の歴史を持ち、仏教寺院は、奈良・京都だけでなく、全国にあります。日本庭園は海外での万博では必ず作られた日本がほこる独自の文化ですし、お能・歌舞伎・和歌・俳句・三味線などの伝統文化以外に、アニメ・漫画・音楽・ダンス・ファッションという現代文化もあるのが魅力的です。

タイの「食」は、トムヤムクンに代表されるように、タイ料理というジャンルを確立し、屋台などの「食」にまつわる楽しみもありますが、日本では、世界に売り出した「和食」がありますし、「洋食」のレベルも高いです。

「気候」では、タイには多様性がなく、「雨季」という観光に適さない季節もありますが、日本は四季があり、それぞれの季節を楽しむことができますので、「気候」では、日本の方が勝っています。

「日本の「観光誘致」の勘違い。」がいけないのだと彼は言います。

星野リゾートの「国の知名度」「交通アクセスの良さ」「治安の良さ」、滝川クリステルの「おもてなし」を彼は徹底的にやっつけています。「今の日本の強みを示しているつもりなのだろうが、いずれも観光資源とはならない。曖昧な概念であり、日本人向けの言葉だ。高い航空賃をはらって、マチュピチにわざわざ来る40万人の外国人客はどれも求めていない。「お・も・て・な・し」と一字一句区切ったオリンピ

ック誘致の滝川のプリゼは、上から目線で語りかけている。外人はこのプリゼに怒った。どこの国でも自国にはホスピタリティがないとはいわない。あのパリですら、言わないのだ。」

これについては、私もかねてから気になる事でした。30年前に、アメリカのホテルチェーンの膨大なマニュアルに基づきホテルを設計したのですが、そこで「ホスピタリティ」を「おもてなし」と訳したのですが、チップのある国アメリカでは、価値観が違うのです。日本人は、海外旅行のチップに「いくら払うのだ？」と、頭を悩ますのですが、チップの国の人から見ると、「日本は、サービス料がもともと値段に入っているだけの事ではないか」「サービスの価値を自らが評価する権利を日本では失われている。ケシカラン。満足しなければチップを少なく、良ければ多くという、サービスという商品の対価が見えない制度は良くない。」でした。

「サービスは見えない商品」と言われて、ナルホドでした。日本では、お客様の望むものを先読みして客の「おまかせ」に答えるサービスをするのが当たりまえであり、我が業界の「設計施工」も、その価値観の中に入るのでしょうが、アメリカでは、事細かに注文できることが客へのサービスなのです。サブウェイでサンドイッチ一つ頼むのも、パンの種類、大きさから始まってレジに行きつくまでに10もの指示をしないとイケません。

姫路城は28億円かけて、外壁と屋根のお化粧なおしが行われたのですが、デービッド・アトキンソンは、姫路城を批判します。



「文化」を売り込めていないから、姫路城は世界遺産であっても、修学旅行生が来ても、年間280人しか入場者がいないのだ。大坂城は年間220万人も来ているが、建築はコンクリートの天守閣博物館しかないのに、大阪市民が日常的に訪れる環境整備をおこない、その姿も観光のネタとし、観光バス90台の駐車場をもうけ、ツアー業者へセット観光を売り込んでいる。「観光」という事業をキチンと捉えている。

かつての姫路城は、よろい・兜・衣装・古文書など歴史文化を示す展示品があったが、それらを建築家好みに取り去り、ひたすら暗い階段を昇らせて、最上階から見える眺望は貧相な町と遠くの瀬戸内海だけでは、姫路城に行っても西洋人は登らない。ヨーロッパでは、各国語に対応したオーディオガイドが無料で借りられるのがあたりまえであるのに、「歴史文化」を発信しようとする「文化」が、概して、日本にはないのだ。

まだまだ、日本では長期休暇を取ることはできず、渋滞をものともせず家族旅行を連休にするのですが、その短期間の「〇〇観光まつり」をターゲットに観光施設を「観光資源」としても、外国から観光客は来てくれません。「貧しい、日本のレジャー」から脱した発想をしないとイケません。「〇〇まつり」の極彩色ののぼりが、その地の「景観」という「自然」と「文化」の観光資源を壊していることに、気づか

ないといけません。



海外旅行の楽しみは、そこの人々の市井の姿が垣間見れることです。本丸御殿で、小学生が「封建制度」の校外学習として「お殿様ごっこ」をしている姿も、外人観光客には興味ある「文化」となりましょう。

今も、これからも「ひこにゃん」「くまモン」が、のぼりを持って場内を歩くのですが、いえ、私は好きですよ。しかし、城を文化財としてとらえ、世界にアピールする大人相手の「観光資源」ではないです。お金をもった欧米外国人観光客を相手にするならば、彼らの知識欲を満たす文化財の解説がいります。おもてなし武将隊の信長と記念撮影するのも、「金シャチは、今の金額にすると2億円」も観光の一つですので、ボランティアの方の解説を非難するつもりもありませんが、「観光資源」としての文化財のしつらえを名古屋市はしていません。この「文化」への底の浅さでは、外国の方がリピーターとなり、名古屋をロコミで世界に宣伝することはないでしょう。

「自然」と「文化」を売り物として、観光産業を打ち立てようとするとき、どの国の方も、どの階層の方も、観光客のターゲットを絞ることなく、すぐできることがあります。「景観」です。せっかく来ていただいた観光客に、目を背けさせるような、キタナイ「自然」「文化」があってはいけません。日本は楽

しくないと感じることでしょう。観光資源だけを整備し、ホテルやレストランでいくら美しく装っても、旅する人々が道すがら自然に目にする「自然」「文化」の景観が日本の印象を決めます。

現在の名古屋城は中途半端な工事現場が、「景観」を著しく壊しています。

「日本景観論」アレックス・カー 集英社新書2014年
本の中で看板にあふれた町、名古屋と紹介されています。
名古屋は車社会であり、車から見える看板が、大きく多いことによります。

名古屋のGDPは12兆円ですが、名古屋のインバウンドは22万人の外人観光客が10万円を名古屋で使うとして、現在220億円です。

これをいくりにする目標をもって、「天守木造化」を進めるのでしょうか？

名古屋市のGDP名目総生産額12兆3193億円の0.2%



■ 国別外国人宿泊者数

	登録ホテル (人)	ホテル (人)	旅館 (人)	全 体		平成 24 年度
				人数 (人)	割合 (%)	割合 (%)
回答数 (施設)	13	69	18	100		
台湾	32,574	42,474	40	75,088	21.2	26.3
米国	60,218	8,696	58	68,972	19.5	18.3
中国	27,498	20,732	152	48,382	13.7	14.8
タイ	32,529	13,266	23	45,818	12.9	11.6
韓国	12,821	17,149	66	30,036	8.5	10.6
香港	13,601	12,786	55	26,442	7.5	8.1
シンガポール	5,265	4,783	15	10,063	2.8	1.9
ベトナム	6,215	1,649	5	7,869	2.2	0.7
ドイツ	6,086	896	3	6,985	2.0	1.9
インドネシア	2,799	2,001	3	4,803	1.4	1.0
オーストラリア	2,862	1,718	31	4,611	1.3	1.5
フランス	3,194	879	19	4,092	1.2	1.0
英国	2,206	1,061	19	3,286	0.9	1.3
その他	12,366	5,462	45	17,873	4.9	1.0
合 計	220,234	104,779	534	354,320	100	100

もない数字ですので、国の言うように伸び代は期待できませんが、「天守木造化」による収入予測と、それへの初期費用とこれから累積する修繕費用とによる総支出と比べて、名古屋市の「観光立国」は、成り立つのでしょうか？ 儲かる見込みのない事業企画に投資はできません。

国のGDPは483兆1103億円、愛知県のGDPは35兆4475億円であり、名古屋のGDPの比率は、それぞれ、2.5%、34.5%となります。

名古屋市の産業は、独自の製造業、卸売・小売業から金融・保険業、情報通信業、サービスと、「東京の出先業務」に重心を移していますが、「ものづくり」愛知県、岐阜県、三重県への名古屋市のサービス業務はこの地方の中心都市として、今後も続きましょう。

名古屋経済の今のベースは明らかに「観光立国」ではないし、これを政府が唱える「GDPの内、8%まで引き上げ」て、名古屋市が「観光立国」を目指すことは、「ものづくり」のサービス都市としてあり続ける限り、今後とも必要ないと考えます。

ただし、愛知県、三重県、岐阜県は、「ものづくり」の現場である工場を抱え、それらの周りに、山・海の「自然」、農地・山里の「文化」が広がっているため、工場自身も「観光資源」とする「観光立国」が必要です。

第九章 第二節 名古屋駅周辺整備

「ものづくり」のサービス基地としてある名古屋ですので、名古屋駅はそのサービスの基点であり、名古屋という都市のショーウインドウであるべきだと考えていました。

2014年に「名古屋駅周辺整備まちづくり構想」を、名古屋市が有識者を集めて行ったので、市民として意見を言ってくれと頼まれて見たのですが、1年がかりの労作という触れ込みも、最初の役所からの提示とどこがどう変わったのか、確かに書かれていることには総論賛成なんですけど、これでは市民には形がなく、サッパリわからない代物でした。「まちづくり委員会の有識者からの報告」があることだけが重要のようでした。私の意見も中身より、あったことが重要なのでしよう。

そのころ、NHK名古屋は「名駅ならぬ迷駅だ。」「リニア新幹線に合わせて名古屋と豊田を高速道路で結びつけなくてはならない。」とか、河村市長の「天守を木造にする。」とか、おかしな、わけのわからない番組放送ばかりしているので、建築・都市計画のプロを番組に入れろと投書してみたのですが、無駄でした。

そこで、市内に建築系の大学が6つあり、ここは「学生コンペ」をやって、市民に形をみせ、市民の間で「名古屋駅整備」を盛り上げようと思い付き、学生に戻って2枚の「例えば・・・の絵」を書き、大学

駅西：駅裏を脱するには、駅東との人・バスの回流動線を、今度こそ都市計画で作らないといけません。

●名古屋駅は錦橋出口の渋滞に困り、新たな出入口をJR東海にお願いし、今回は名鉄再開発グループにもお願い。

●名古屋駅と高速道直結

●金山総合駅 ●自由通路

●東京駅 2階建てのホームホームが足りず立体化した。

①企業に市長は頭を下げてお願いします。

いくら公共性が高い交通機関でも、私企業は儲からなければ動きません。「公約」とは本来成りえない事であり、市長はこの利便性を市民に詳しく訴え、市民の声をお願いの力とすべきです。

●私は、この案では駅周辺の渋滞をさらに増やすだけの事と思っています。知事公約の「三河から車で気軽に、電車より早く名鉄に來られる。」という発想には、名古屋市民として「景観を壊す高速道路はイライラ。」と反対します。

●千人単位の客を地下30mから地上10mの橋上駅にあげて大阪への新幹線ホームに下ろすので、新幹線の下をトンネルでくぐりホームに昇るかわかりませんが、いざいざしても70mを超える新駅が必要でしょう。

③リニア新駅には長いエスカレーター

④駅前広場にビルを作る構想図

駅前広場は400年の計を考慮、空地として残すべきです。50年前に、駅西に新幹線駅ができましたが駅東の回遊性がなく、あいかわらず雑居ビルが立ち並んでいます。JR東海にお願いして回遊性を高める高架下道路を整備し、市が再開発を誘因すべきです。

⑤一方通行の効用

駅周辺の渋滞緩和のだけでなく、駅前広場「東」と「西」の分担ができ、駅西の再開発の引き金になります。

●品川駅 ホームの上に自由通路 品川駅ではJR東海とJR東日本の住み分けあり

●現在 JR 高架下の道路は駐車場となっています。

●三井オフィス

Design Office TAK 20150201 駅西

※イラストは名古屋市の企画提案のために、私のイメージを示したものであり、なんら具体的計画に基づくものではありません。また、建築の形も正確なものでありません。

拝啓 河村市長殿

「名古屋駅周辺まちづくり構想」にもとづく学生のアイデアコンペをしませんか。

昨秋定められた「駅周辺まちづくり構想」をネットで探して見てみたのですが、どうしても形がみえません。構想の文は全てごもっともな事と思いますが、例えば「名古屋駅に高速道路を直結」とは読みとれません。

[効用の一] 名古屋の学生さんに絵にしてもらえれば市民もわかりやすくなります。「こんなの実現できないよ。」と笑うのでなく、

[効用の二] 名古屋駅周辺、さらには未来の名古屋の姿を、コンペというお祭りによって市民が感じられるようになりましょう。

[効用の三] 市がJR東海、名鉄再開発グループなどの私企業に「市民の為に」具体的なお願いをしても、この漠然とした構想だけですとどんな答が返ってきてもOKとなります。コンペは市の応援につながり、「情報公開」となります。

敬具

名古屋城を「戦後復興市民のシンボル」に

名古屋城は荒れています。市民は入場者の1割でしかなく、年間2億円の赤字を出し続けています。



市民に愛される城にしましょう

「市民公園」「歴史文化の発信」それから「観光」です。観光の為の「木造天守」は要りません。

大坂城は素晴らしいです。名古屋城も「史跡公園」「運動公園」「散策公園」として、北の名城公園も含めて一体的に整備しましょう。名古屋城はタテ割り行政の犠牲となっています。市民の目線で見直しましょう。

名古屋城は、名古屋の都心に鶴舞公園の3倍もの面積をもつのですが、間違った名古屋市の「観光」政策の為、せっかくの緑のオープンスペースも市民に有機的に使われていません。中途半端な工事現場に占領されています。

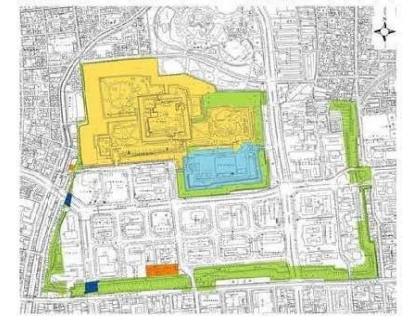
〇入城無料としましょう。大坂城は天守閣博物館だけが有料でした。



大坂城(昭和6年)は、残った！ 名古屋城は壊れてしまった。今度は、残えないコンクリートでしょう。



名古屋城には、見えない管理境界線があります。

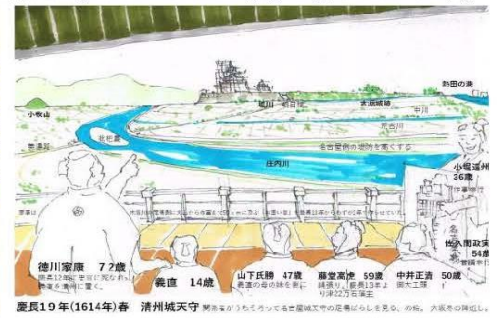
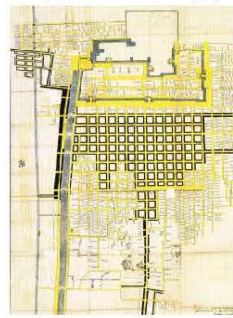


市民公園をみんなで育て、活用しましょう。

名古屋城総合事務所 緑政土木局 国土交通省 愛知県体育館 その他

〇耐震改修と共に、「天守博物館」を刷新し、名古屋の歴史と文化を発信しましょう。

大坂城天守閣博物館は、楽しく、子供たちに、外国の方にも大阪の歴史文化を学べるようになっていきます。企画展示室は、名古屋のように貸し出すのではなく、2か月ごとに学芸員が展示し、リピーターの確保に努めています。



天文18年(1549年)秋 那古野城 徳川家康は2歳〜22歳(1550年)那古野城まで遊んで、家康は人望として城下の百姓守りをする。

名古屋は、400年まえ、那古野の荒地地に忽然と、徳川家康によって作られたのでした。城は町のシンボルでした。

徳川宗春の華やかな町の姿を、今に残してくれた享元絵巻を天守博物館は所有していますが、展示していません。大正以降、ものづくりの町として名古屋は発展し、戦後復興の市民のシンボルとして、現天守は作られたのです。壊しては、いけません。

呼びかけ人 高橋和生

〒461-0023 名古屋市中東区徳川町 1301-302 Design Office TAK Email : takahashi-shiro@pontak.jp

tel&fax Japan 052-508-8659

<https://sites.google.com/site/designofficetak/home>

<https://www.facebook.com/kazuo.takahashi.545>

あとがき に替えて。