



## Profile

国際人間学研究所 歴史学・地理学専攻 特任教授

林 上 (HAYASHI Noboru)

1975年名古屋大学大学院文学研究科博士課程修了。『中心地理論研究』で文学博士（名古屋大学）取得。日本都市学会賞受賞、人文地理学会賞受賞。名古屋地理学会会長、港湾経済学会中部部会長。専門は都市経済地理学。



## 名古屋圏の都市を読み解く

—地理学的アプローチ—



## 「名古屋圏」という名前の由来と歴史的背景

地表上のある空間を地名として呼ぶ場合、その空間の特徴をできるだけ正確に表す地名であるのが望ましい。「名古屋圏」とは、近世はじめに名古屋に城下町が開かれ、250年後に近代に移行してからも、引き続き名古屋が大都市として周辺に対して影響を及ぼし続けてきた範囲をいう。地理学ではこうした影響圏や都市的結びつきの広がりを圏域と呼ぶ。それゆえここでは、古い都を中心に東側の海であるから、2つの都の間であるから、あるいは日本の中央付近だからという曖昧な理由による東海、中京、中部という地名は用いない。あくまで大都市がその力で作くり上げてきた実質的圏域にふさわしい名前と呼ぶことにする。

さて、その名古屋圏が今日のような姿になるまでの歴史的過程を振り返ると、大きな前提として、伊勢湾の元にもなった巨大な湖の存在が大きい。湖であるから周辺には丘陵や山地が広がり、多くの河川が土地を削りながら湖に流れ込んでいた。湖の堆積土は常滑、瀬戸、美濃の窯業原料となり、地場産業都市が誕生した。巨大湖は南側が切れて湾すなわち伊勢湾になったが、その後の土地の隆起や沈降も重なり、複雑な地形が生まれた。地形は地殻運動だけでなく、海水準の変化の影響も受けた。伊勢湾が広がった温暖期は大垣付近に海岸線があり、気温低下とともに海岸線は後退した。海岸線の後退とともに現れた陸地は低湿地であり、集落の立地は微高地上に限られた。

古墳時代、集落は水害に遭いにくい標高5mより高いところに生まれ、有力者は台地の縁辺に古墳を築いた。熱田の断夫山古墳は直径が

150mもあり、尾張氏の勢力が海岸近くの台地上にあったことがわかる。その後、尾張の中心が尾張平野の北側に移ったことは、律令期に設けられた国府・国分寺・国分尼寺の跡が稲沢にあることからわかる。尾張でもっとも格の高い一宮は、文字通り尾張一宮の真清田神社である。ちなみに二宮は犬山の犬懸神社、三宮が熱田神宮であった。さらに平安、鎌倉、室町時代は続いて戦国の頃になると、清洲が政治中心になる。東海の巨鎮と称された清洲は、しかしながら低湿地に囲まれており、天下統一をなした徳川家康は那古野（名古屋）に新たな政治拠点を築くことにした。古渡（金山の北）、小牧も候補になったが、選ばれなかった。

## 近世の都市計画都市・名古屋のスタート

家康は、名古屋台地あるいは熱田台地と呼ばれる逆三角形の台地の北西端に防衛を重視して城を築き、その南側に町人を住ませた。清洲から移住した町人衆は、新たにスタートした城下町の最初の住人あり、以後、「清洲越し」という言葉は名古屋でもっとも古いことを意味するようになった。信心深い家康は美濃羽島の大須の地名と寺を借用し、南寺町・大須を城下に設けた。武家地の東側にも設けられた寺町は、合戦のさいに防御拠点の役割を果たした。これらに囲まれるように、一辺が1町（約109m）の長さをもつ碁盤目状の城下町が計画的に建設された。しかし弱点もあり、江戸や大坂に比べると城下町の中心は海岸から遠かった。このため家康は福島正則に堀川の掘削を命じ、熱田から生活物資を舟で運ばせた。熱田湊には魚市場や木材市場が立ち、納屋橋にも湊があった。木

材は木曾谷から筏流しで運んだ。

近世・名古屋の市街地は名古屋台地の上にはほぼ限られていた。西側や北側に広がる低湿地を避け、水はけの良い台地を選んだ家康には先見の明があった。名古屋に城を構えた尾張藩の領域は、西と北は木曾川、東は丘陵地、そして南は半島を含む海岸というように、地形によって画されていた。ただし木曾谷や岐阜の町など飛び地的な領域もあった。尾張藩の領域は広大な尾張平野を含む尾張国にほぼ等しく、いかにこの藩が有力であったかがわかる。小藩が入り乱れていた三河国と比べると、対照性は明確である。廃藩置県で尾張と三河は一緒になるが、愛知県庁が尾張藩の旧役所を引き継ぐことに異論を挟む余地はなかった。

## 鉄道でつながれた名古屋の都市構造

近代日本の国づくりの根底には鉄道建設があった。ただし、国家的スケールでの鉄道建設の起点は首都に定められた東京や、近世まで経済、政治の拠点であった大阪、京都であり、名古屋は中間的地位に甘んじた。新旧2つの都を結ぶ「両京鉄道」の建設ルートとして旧東海道沿いと旧中山道沿いが候補になったが、名古屋はそのいずれの上にもなかった。国は、列強による海側からの脅威を考慮して旧中山道沿いに建設することを決めた。鉄道は西から東へと延ばされ大垣までが完成した。さらに東へ延ばすために建設資材を品川から海路、伊勢湾まで運ばなければならなかった。名古屋はいまだなく、武豊港から陸揚げすることになった。そのために武豊線が、イギリス人鉄道技師のウイリアム・ピッツの指揮のもとで建設された。名古屋駅は日本海側の敦賀まで延びる武豊線の途中

駅として開業した。

名古屋駅の開設場所は、吉田禄在・名古屋区長の主導のもと、広小路通を西に延ばした地点に決まった。江戸期の大火の教訓で火除地として拡幅された広小路通の東端には、愛知県庁、名古屋区役所、名古屋商法会議所（商工会議所）があった。旧名古屋城は天皇が宿泊する離宮や鎮台になっており、官庁は栄付近に集まっていた。駅を降りたら正面前方に官庁街がある、そのような場所として名古屋駅は設けられた。この駅舎は濃尾地震で被害を受けたが生き延び、1937年に現在地に新築移転した。これは貨客の増加に対応するためで、併せて笹島貨物駅や稲沢の貨物操作場など、鉄道インフラも整備された。市街地を走る路面電車は京都電鉄の伏見線に続く全国で2番目に早い建設であった。名古屋駅が主要駅になったことにより、江戸時代に城下への出入り口を意味した「名古屋五口」は昔語りとなった（図1）。

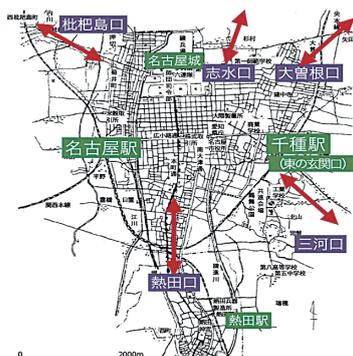


図1：近世の「名古屋五口」から近代の名古屋駅集中心へ

### 中央本線のルート選を左右した地形条件

日本列島の中央付近を東西に連絡する鉄道として、東海道本線が全線、開通した。ルートは、名古屋以西は旧中山道と旧岐阜街道、名古屋以東は旧東海道に沿っている。しかしこれだけでは不十分であり、名古屋と大阪を結び別ルートが関西鉄道株式会社によって建設された。この鉄道はのちに国有化され関西本線となるが、名古屋の東側では中央本線が国によって建設されることになった。名古屋は西の起点となり、東の起点として八王子が選ばれた。当初は東海道本線との接続を考えて御殿場とされたが、最終的には八王子に決まった。八王子から神奈川、山梨、長野の諸県を通るルートは、地形条件を考慮すると旧甲州街道沿い以外考えられない。問題は塩尻から中津川、中津川から多治見、さらに多治見から名古屋へ至るルートの選定である。木曾山脈の横断は当時の鉄道技術では不可能であり、中津川までは日本海に向けて流れる

奈良井川沿いを、そこから鳥居峠を越えて木曾川沿いを進むルートが選ばれた。

中津川以西は険しい木曾川峡谷部を避けて庄内川沿いに多治見へ至る。多治見からは、旧尾張藩の御用窯として栄えた瀬戸を經由して名古屋へ向かうのが都市の力関係からすれば当然だったかもしれない。しかし瀬戸経由案は標高400m前後の愛岐丘陵を越えることができず採用されなかった。その結果、小牧経由で名古屋へ北から入るルートと、春日井（鳥居松）経由で東から入るルートの間で激しい論争が繰り広げられた。最終的に、名古屋の発展は東に向かうという東郊派が、北に向かうと主張した北郊派に勝ち、庄内川沿いルートに落ち着いた（図2）。しかし多治見～高蔵寺間の庄内川の深い峡谷部に鉄道を通すような平坦地はない。なぜこれほど深い谷があるかといえば、それは太古の昔から絶えることなく流れ続けてきた庄内川が、隆起を続ける山地を侵食してきた結果である。専門的には先行谷と呼ばれる谷の合間を縫うように14か所のトンネルが建設された。複線電化を機に現在は長大トンネルに代わった箇所もあり、使われなくなったトンネルは近代交通遺産として保存運動の対象になっている。



図2：名古屋～多治見間の中央本線建設ルート(1894年頃)

### 地形を読んで建設された鉄道・駅と都市構造

名古屋駅始発の中央本線の列車は、金山駅では半地下構造のホームにすべりこむ。ここが半地下構造になっているのは、武豊線の建設時に熱田台地上の道路と立体交差させるためである（図3）。崖を崩して掘り出された土砂は、低湿地の名古屋駅へと至る鉄道敷地を嵩上げするために利用された。つぎの鶴舞駅は高架式で、さらにつぎの千種駅に着くとホームの東側は壁になっており、西側は普通の変則的な半地下ホームであることに気づく。鶴舞駅あたりもかつては低湿地帯で、鶴舞公園は新堀川の改修時に出た土砂を埋め立てて高くなった土地である。千種駅の西側は名古屋台地の一部が南北方向に侵食されたために東側より低い準低地であ

る。中央本線の開通時に駅があったのは千種駅のみで、西の名古屋駅に対し、千種駅は東の玄関として位置づけられた。中央本線に限らず、傾斜が苦手な鉄道は台地や段丘など平坦な地形を探しながら建設された。建設時の苦勞を思い起こさせる痕跡は、複雑化した都市構造の中に埋没して見えにくくなってしまった。しかし基本的に、リニアな鉄道インフラの特徴は時間が経過しても大きくは変わっていない。現代都市は近代に建設された都市構造の延長線上にある。

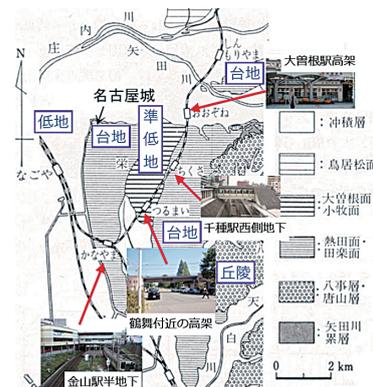


図3：地形に応じて建設された中央本線と駅

### 都市形成に関わった空間的論理に気づく

都市を読み解く意義は、都市を歴史的、地理的に理解する点にある。それは教育・研究以外に、まち歩きを楽しむや観光を目的とする場合についてもいえる。どのような都市においても、なぜここを旧道が走っており、またなぜ溜池が沢山あるのかなどといった疑問を抱かせる素材がころがっている。丘陵地を造成して生まれた大学や住宅団地にも、その場所が選ばれるに至る時代状況があったはずである（図4）。都市を読み解くカギは、都市形成に関わったであろう空間的論理の、歴史的、地理的な働き方に気づくことである。



図4：中部大学付近の地形区分と空撮写真