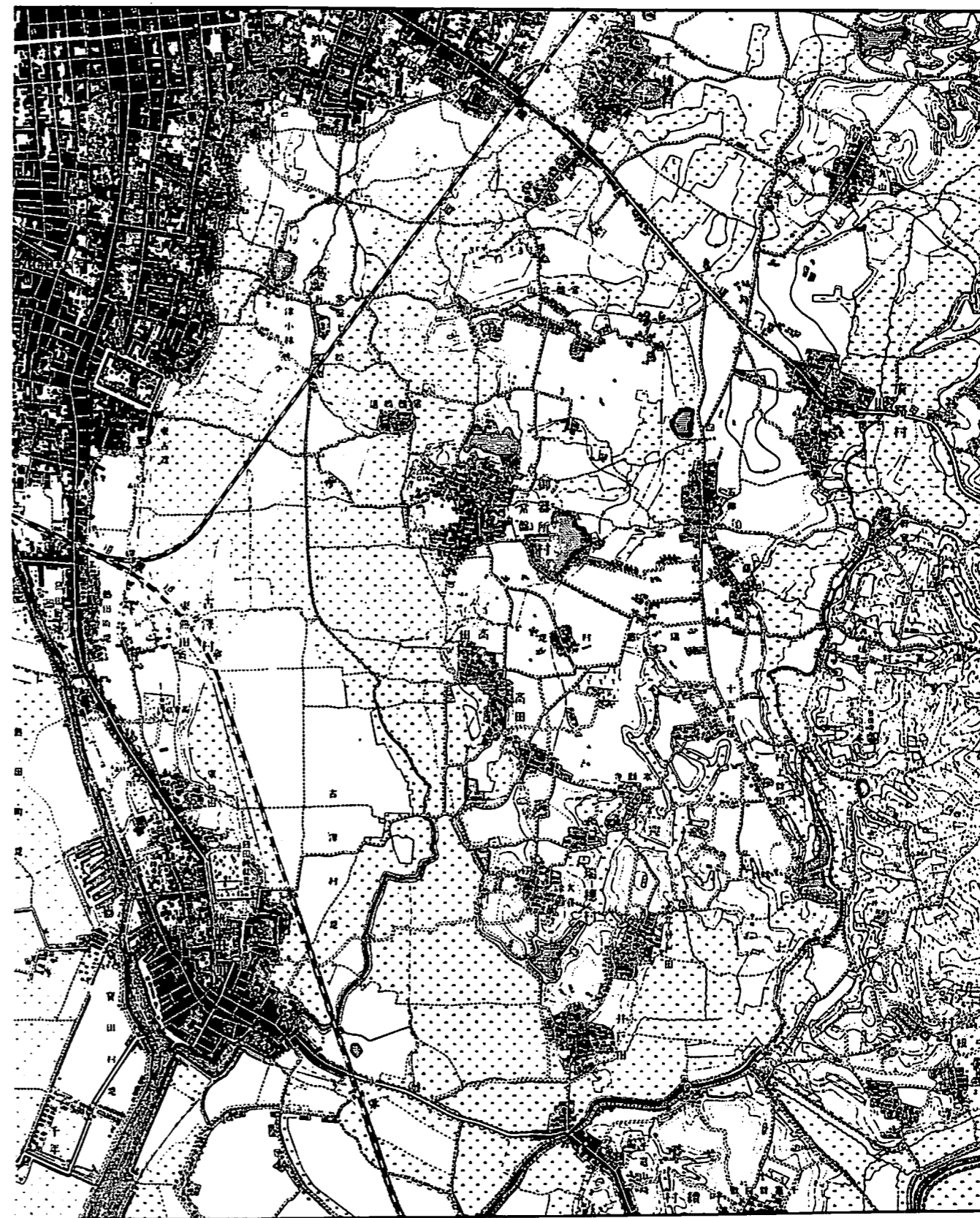




図1【3】枇杷島・下之色村・名古屋・熱田(明24測)

名古屋の南部は熱田を中心としている。その町並みの立地するところは北部から続く台地面で、低地と接する崖はとくに台地の東側で明瞭である。その高さは10mあまりで低地との比高は5mくらいである。この台地は熱田面と呼ばれている。この台地の南端、伊勢湾に通ずる交通の要地に熱田があり、熱田神宮の門前町として発達した。さらに17世紀には東海道の宿駅となり、次の桑名の宿との間は木曾川下流の低湿地を避けて「七里ノ渡」の海上路であった。図1で南端近く堀川が新堀川を合せるT字形の一角に設けられた常夜灯は「七里ノ渡」の灯台で、寛永2年(1625)建立、明治になり荒廃していたのを昭和29年(1954)復元され、わずかに昔を偲ぶ情緒を伝えている。明治40年(1907)までは名古屋市域は



東海道・中央両線に囲まれた範囲であったが、その年に熱田町が合併されたのである。

熱田町の東に、いまの新堀川で排水される低地を距てて御器所台地がある。この台地面は海拔15mで、熱田の台地(名古屋台地)よりやや高いが、同じ熱田面である。この台地には樹枝状の開折谷がみられ、台地面の畑地とは対照的に、水田や溜池に利用されている。なお図1の南東部の等高線がやや入込んでいるところは笠寺丘陵の一部で、八事面といわれる。ここは台地面と違って森林地としての利用がめだつが、やがては住宅地として開発される高燥地なのである。

中央から東方への丘陵・台地に比べ、西方は海拔2m内外の低湿地で、南へ曲流する小河川沿いの自然堤防上の集落・

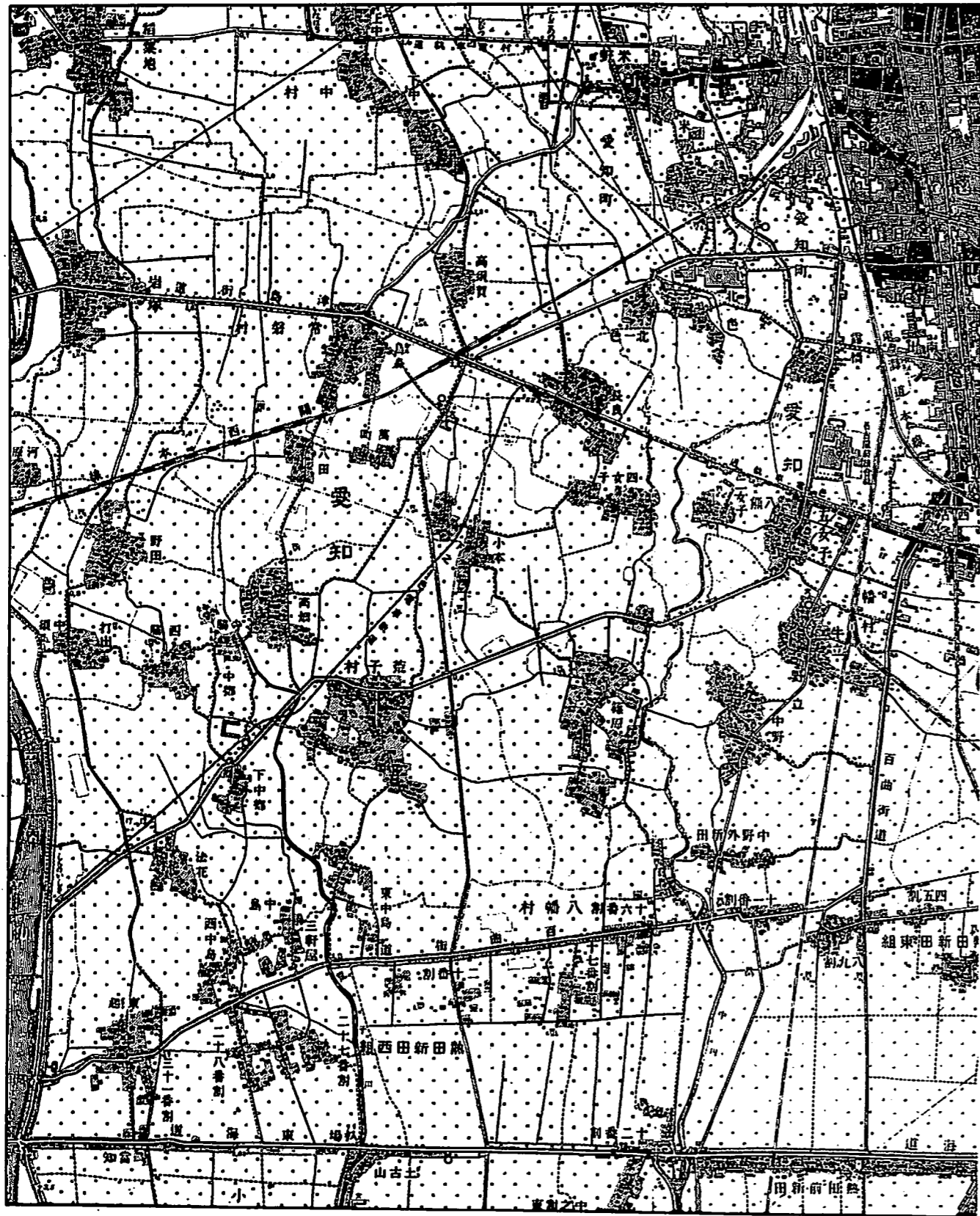
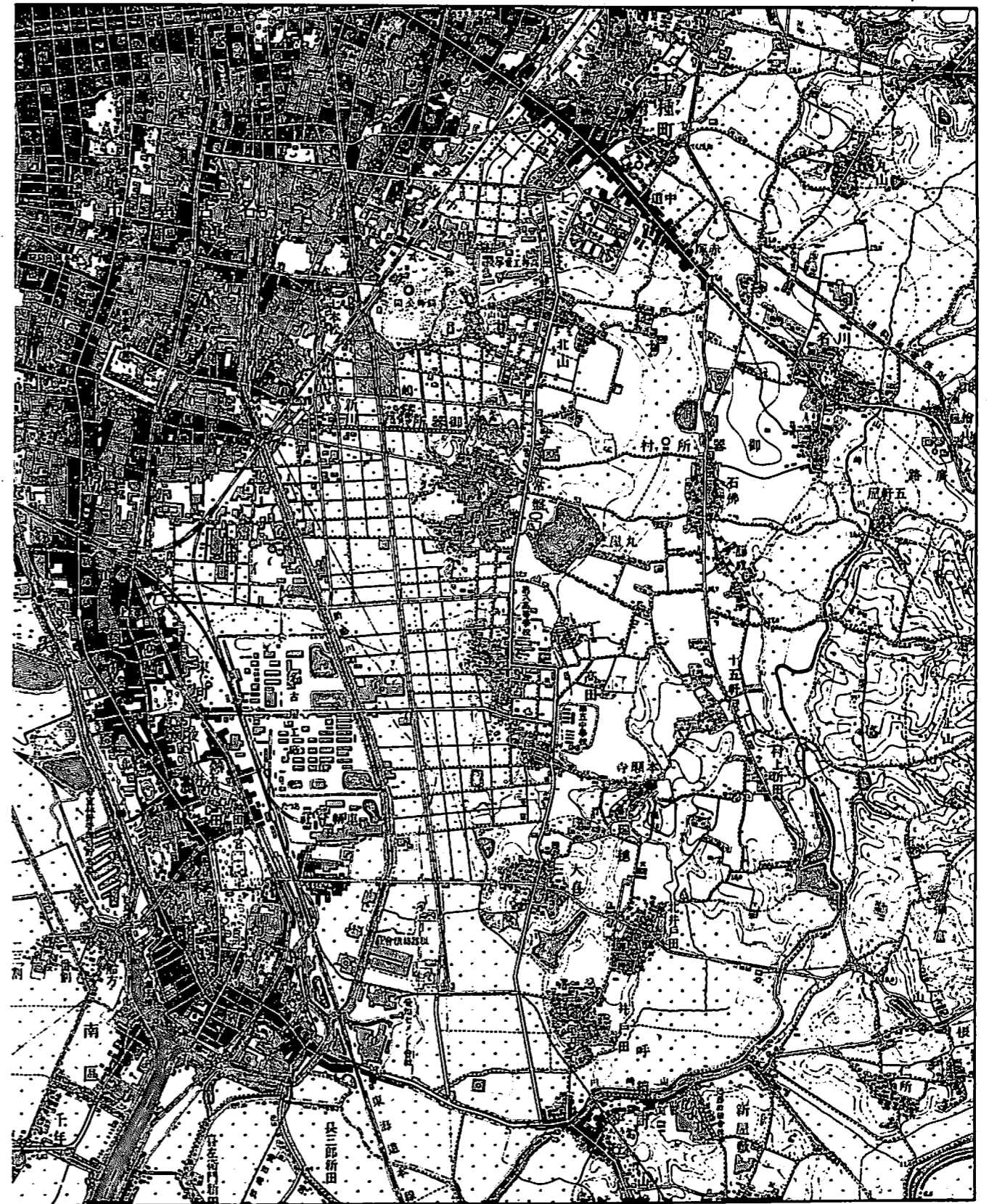


図2【3】 瀬江(大9測)・名古屋南部(大9測昭2鉄補)

畑地と、その間の後背低湿地の水田とのパタンがみられる。名古屋と津島方面を結ぶ津嶋街道の名が図1に見えるが、それは自然堤防地帯を横断している。この街道にはほぼ平行して、南方に百曲街道があるが、この街道付近ではすべてが水田となっており、普通畑がみられない。なお集落名では新田が多い。ここは、江戸時代以後の干拓による新田開発であり、北部の自然堤防地帯とは異なる。街道筋の三角点は0.4mの高さであって、非常に低湿の地である。満潮海面より低いことはいまでもなく、海岸に堤防がなければ水面となる高さである。昭和34年(1959)の伊勢湾台風時、堤防が決壊したので、ここら一帯は海面となり、長い間湛水したのであるが、それは自然的にいえば海面であるからである。百曲街道の



南に、明治以降に東海道(国道1号線)がつくられているが、この道路は防潮堤の意味もあって高く盛土されている。

名古屋の市街地のなかに大須観音がある。ここは名古屋城の南に建設された城下町割の中心である朱雀大路に当たる本町通りの延長で、熱田の宿との中間にあって美濃大路から移されたものである。東京の浅草に対比され、観音の門前町が庶民の歓楽街として栄えている。江戸時代には芝居・見世物のたつ遊里の街であった。この観音を繞って付近に寺院が多く、寺町を形成しているが、城下町の南の防禦の意義をもったのである。寺の一つ万松寺は織田信長の父信秀の建てたもので、大須に接し、大須万松寺通りは、現在、映画館・劇場・パチンコ店・みやげ店・大衆的飲食店が集中する。



図3【3】 瀬江・名古屋南部(昭7修)

明治になり鉄道時代に入った。東海道線は、岐阜(加納)―名古屋が明治18年(1885)測量に着手、同年資材輸送線として名古屋―武豊が着工された。翌年、武豊―熱田―木曾川が開通して、初めて汽車を迎えた。その年の5月名古屋駅(明治20年3月までは名護屋駅)は、広小路通りを延長した水田の中に建設された。明治22年(1889)東海道全線が開通、名古屋の発展が約束されるようになったのである。市街電車は名古屋駅―県庁前の2.5kmが明治31年(1898)に開通、これを契機として全市域に拡大された。郊外電車は愛知電気鉄道常滑線が明治43年(1910)、岡崎線が岡崎まで大正12年(1923)、豊橋までが昭和2年(1927)に開通、なお国鉄関西本線が明治28年(1895)名古屋―草津が開通した。こうして、図2では



鉄道網が著しく発達している。

市街地の拡大では、名古屋台地と御器所台地の間の低地の都市化がめだっている。面積24万m²の鶴舞公園が明治43年(1910)に開かれ、熱田駅東側に名古屋工場・車両会社・服部紡織・愛知セメントが立地して工業地区を形成した。工場は第二次大戦後の図4では、名大工学部・日本燃化機の用地に変わり、さらに図5では東洋プライウッド、大同製鋼などに変移したが、全国第1の生産を示す日本車両工場を含む重化学工業工業地区となっている。なお堀川筋の木材工業、現在では中日スタジアムになっている名古屋駅南方の名古屋紡織、さらに臨港鉄道など、産業の発展が著しく、城下町時代の消

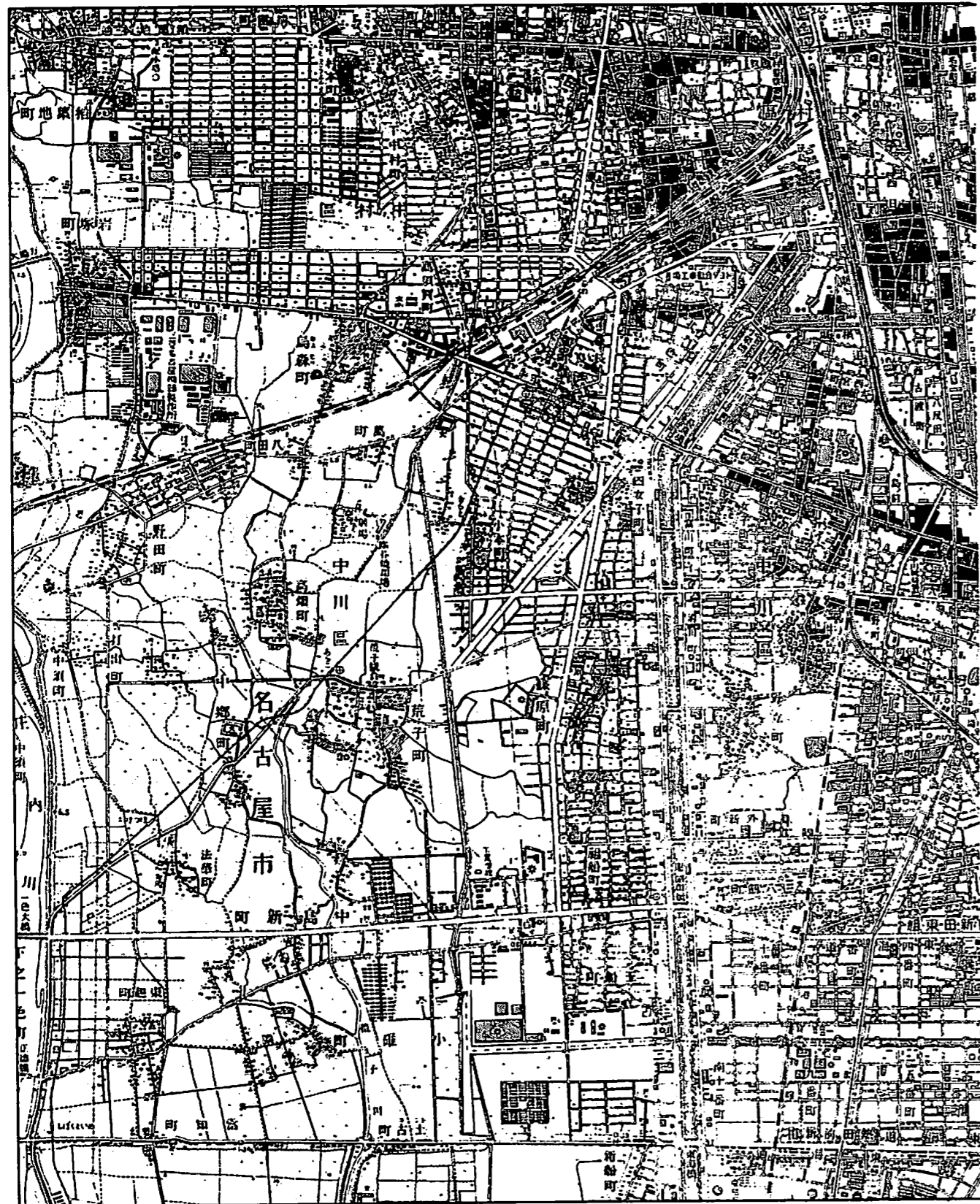
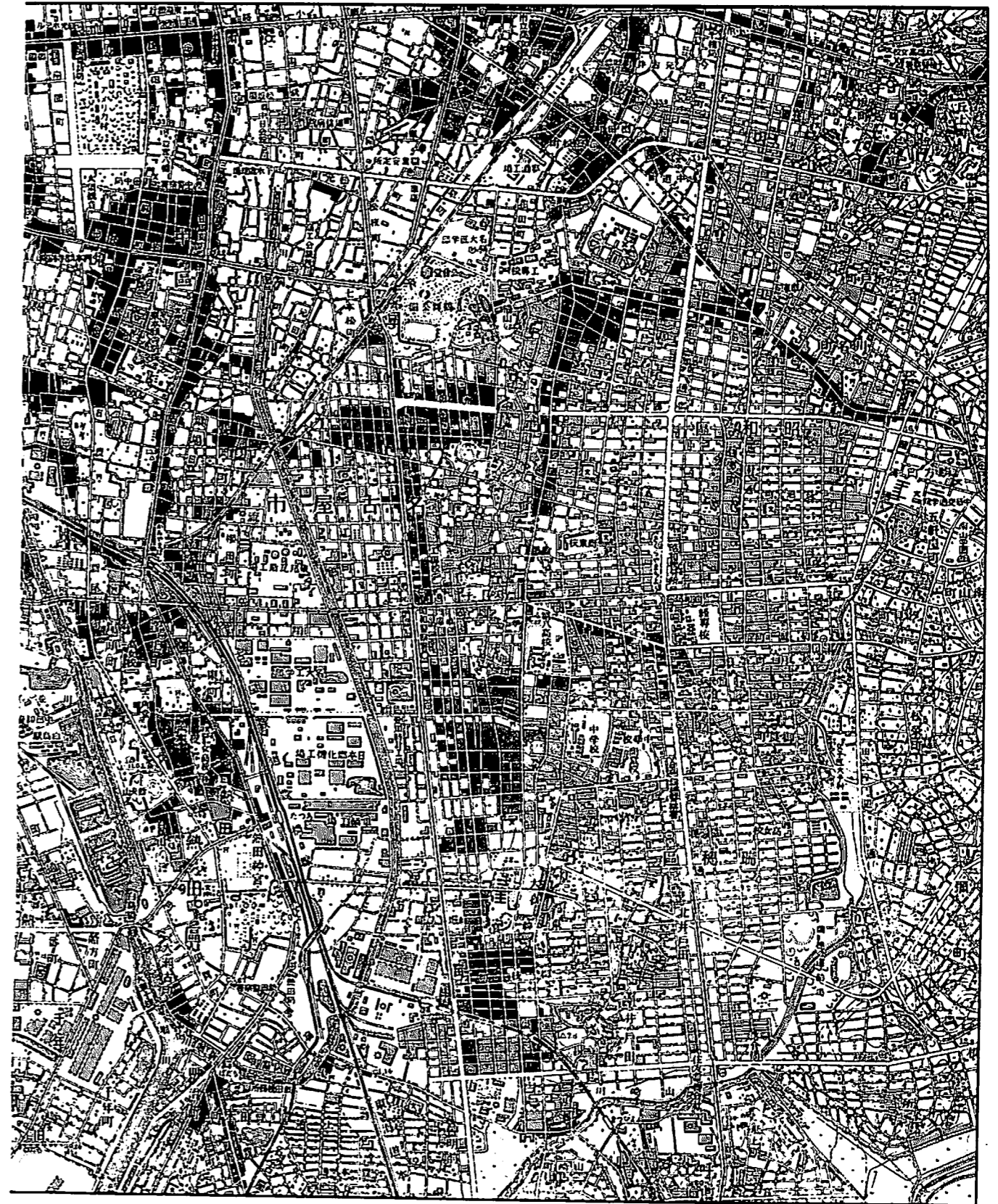


図4【3】賢江・名古屋南部(昭22修)

費都市から、ようやく生産都市への様相をみせてくる。

市街地の拡大ともなつて名古屋市と周辺町村の合併問題が生じ、図2で町・村となっている千種・御器所・中・愛知・常盤・八幡・荒子の各町村は大正10年(1921)に名古屋市に編入された。

図2,3を比較してみると、大正中期から昭和初期にかけての名古屋市域の拡大が著しい。とくに東部では御器所の台地面から八事の丘陵面にかけての都市化が著しく、農村の景観はすっかり消失している。それは高燥な土地が住宅地として好適な環境として選定されたからである。御器所の台地を南北に貫く千種通りの周辺には新設の学校が多い。



西部の低地の都市化は東の台地に比べると遅い。その中であつて、関西本線八田駅の開設と日本毛織工場(現在は三菱重工と三菱モンサント工場の用地となつている)および中川運河の新設が注目される。中川運河は、貨物駅笹島および堀川筋の工場・倉庫群と名古屋港を結ぶ役割をもつもので、昭和11年(1936)に開通した。この西部低地の都市化は図3の昭和7年(1932)以降にその速度を増すようになった。第二次大戦時の図4では、農地はごく一部分にすぎず、大半が市街地となつている様子が見える。ここでは東部の学校に代つて工場が多い。これは自然環境の違いに基因しよう。

第二次大戦は、名古屋の市街を大きく破壊させた。図3にくらべ、図4の方が旧市内の家屋密度が小さいのは戦災の傷



図5【3】新江・名古屋南部(昭43改測46修)

手を物語るものであろう。そして、駐留軍のアメリカ村の文字がみえる。しかし、ここはその後白川公園となり、都市公園として貴重な存在をもつ。名古屋の復興は雄大な道路計画に始る。図5はその結果を示すが、とくに道幅100mの南北2本の道路(久屋町通りと矢場町通り—国道135号線)は、近代都市名古屋の象徴である。図の北端に近い東西方向の広小路通りは、大津町通りとの交差点栄(旧称、栄町)を中心として、名古屋の中心商店街として発展してきたところである。松坂屋・オリエンタル中村・丸栄の三つのデパートおよび中日会館などがあり、近年、高層ビルの建設が著しい。

この広小路通りの東方が覚王山通りであるが、この通りと千種通りの交差点に位置する今池は、戦災後の闇市を契機とし



て、東部の住宅地区を後背地とする副都心に発達した。とくに飲食店やバーの数は名古屋最大といわれ、昼夜間とも賑わっている。中央本線・名鉄の金山駅周辺の金山も名古屋旧市域と熱田の中間にあり、交通に恵まれて副都心の地位を獲得しつつある。千種通りの桜山町、名鉄堀田駅周辺は近隣商店街となっており、図の南東端の瑞穂運動場は昭和25年(1950)秋に大改築し、東海一の設備を誇っている。名古屋の観光地の一つ熱田神宮の西北500mに白鳥御陵があり、その西に接して営林署の貯木場(15万m²)がある。ここは尾張藩が木曾の山林の貯木場として作ったもので、名古屋城築城のときの材木置場でもあった。

(沢田 清)