

名古屋圏の鉄道整備とまちづくり

—国鉄名古屋駅移転高架化を契機とした名古屋駅前の発展

Impacts of Railway Constructions on the Development of Nagoya Metropolitan Area
—Development around JNR Nagoya Railway Station after Relocation Elevated

服部 重敬 一般財団法人地域公共交通総合研究所
Shigenori HATTORI

1. はじめに

名古屋都市圏の鉄道を東京・大阪都市圏と比べると、地下鉄の整備が進められる以前の鉄道は、路線形態から都市間の輸送が主体で、しかも旧国鉄路線は普通列車の運行本数も少なく、都市内輸送が限られていることが特徴であった。その結果、戦前から昭和30年代にかけて、都市内の輸送需要は路面電車が担った。このため本稿では、地下鉄を除く現在の鉄道路線網がほぼ完成する第二次大戦終了時までの鉄道整備の推移を、路面電車を交えて考察する。

2. 官営鉄道の建設

名古屋の鉄道の歴史は、1886（明治19）年の中山道幹線鉄道の開業に始まる。明治政府は東西両京を結ぶ幹線鉄道を建設するにあたり、経路を旧中山道の街道沿いに決め、その建設資材を輸送するため、武豊港から支線の半田線（武豊線）を建設することにした。中山道幹線鉄道は、当初、名古屋を経由せず、加納（岐阜）から木曾川沿いに中津川を結ぶ計画であったが、工事期間の短縮などを目的に半田線の本線にして活かすこととして、1885（明治18）年6月までに名古屋を経由する経路に変更される。同年8月に半田線の建設が始まり1886（明治19）年3月に武豊～熱田間が開業、4月には名古屋北部の清洲に延伸され、清洲は中山道幹線鉄道の駅として位置づけられた。当初、名護屋と記された名古屋駅の開業は清洲への路線開業から1ヶ月遅れた5月1日で、周辺が低湿地で施設の建設が遅れたためという。中山道幹線鉄道が海岸沿いの東海道鉄道に変更されるのは同年7月で、それから3年後の1889（明治22）年7月に現在の東海道線が全通した。

当初、名古屋を経由しなかった中山道幹線鉄道の東

海道筋への変更と現在地への名古屋駅設置を進めたのは、当時の名古屋区長であった吉田禄在とされる。この功績から吉田禄在は名古屋発展の恩人と言われるが、実際にはそうした史実は認められない。ただ、名古屋駅と旧城下町を結ぶ幹線道路として、寄付を集め、旧城下町随一の道路であった広小路通の駅への延伸部分を整備したのは吉田の功績である。

海岸沿いに東海道線が開業すると、国防上から中山道を経由する鉄道の建設が求められ、1892（明治25）年の鉄道敷設法で中央線の建設が明記された。名古屋周辺の経路は、名古屋城の北を通り勝川に抜ける城北線と、現在の中央線の経路である城東線の2つが検討されたが、東海道線が支障したときの関西方面への運行を考慮し、翌年2月に現在の経路で決定した。路線は1900（明治33）年7月に熱田台地を避け、台地上に位置する藩政時代からの旧市街を取り巻くような半円形の路線として開業し、市は用地を寄付して千種駅の設置を国に誓願した。駅の開設にあわせ広小路通は東に延伸され、名古屋駅と千種駅を結び東西の幹線軸となり、栄町を中心に沿道には銀行や商店が立ち並んで名古屋随一の繁華街となった。

官営鉄道の路線建設は、現在の関西線が1895（明治28）年5月に関西鉄道により名古屋～前ヶ須（現弥富）間で開業し、1907年（明治40年）に国有化されることで終了し、現在に至るまで大きな変更はない。

3. 路面電車の開業

鉄道の開業に続き、市制が敷かれる1889（明治22）年頃に、名古屋にも馬車鉄道の敷設が計画される。最初の計画は1888（明治21）年で、それを合同・吸収して1894（明治27）年6月に愛知馬車鉄道が設立された。しかし、日清戦争の勃発に加え、尾張藩御用商人ゆか

りの保守的な名古屋商人が馬車鉄道に関心を示さなかったことから出資は滞り、わが国初の路面電車を運行した京都電気鉄道に協力を求め、馬車鉄道を電気鉄道に変更し、1898（明治31）年5月に2番目の路面電車として開業した。路線は名古屋駅前の笹島と中心部の県庁前（栄町）の間で、広小路通に軌道が敷設された。

路面電車を運行する名古屋電気鉄道では、市の道路改良工事と提携し、建設費を負担することで路線建設を進めた。1903（明治36）年に開業した中央線千種駅への路線延伸では5千円、1908（明治41）年に開業した熱田線では総工費の1/3を負担している。

1910（明治43）年に鶴舞公園で開催された「第10回関西府県連合共進会」にあわせ、名古屋電気鉄道では路線を延伸し、車両も50両を一気に増備した。反面、経営が軌道に乗り、好成績をあげるようになると市営化論が台頭した。このため、市と報償契約を結び、決算期に純利益の一部を市に納付するとともに、25年後の買収にも応じた。この契約で市内への参入を目論む他の電気鉄道の計画を阻止し、独占権を確保したが、運賃の割高感から市民の不満が高まると、再び市営化論が台頭した。こうして1921（大正10）年に市との間に譲渡契約が結ばれ、同年6月に郊外の鉄道事業を受け継ぐ名古屋鉄道（初代）が設立され、翌年8月に路面電車事業は名古屋市電気局に引き継がれた。路線の延伸により、以後、市内の交通需要は路面電車が一手に担った。

名古屋電気鉄道の成功は、路面電車的な電気鉄道の建設を促した。1902（明治35）年に瀬戸の陶磁器の運搬を目的に設立された瀬戸自動鉄道は、1906（明治39）年に瀬戸電気鉄道と改称して動力を電気に変更。名古屋城の外堀を利用して中心部に乗り入れるという奇策で堀川の舟運と連絡した。また、名古屋電気鉄道の外縁部から郊外に向け、熱田電気軌道、尾張電気軌道、名古屋土地、下之一色電車軌道、築地電軌の小電鉄が敷設された。瀬戸電気鉄道は、1939（昭和14）年に名古屋鉄道に合併して瀬戸線となり、大曾根で中央線と連絡して、その駅前には商店街が広がり、名古屋北部の拠点となった。それ以外の路線は1937（昭和12）年までに名古屋市電に包含された。

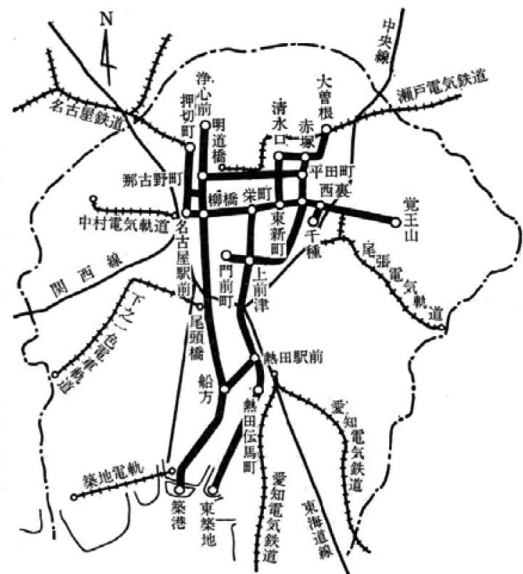
4. 郊外鉄道の開業

地方鉄道の建設を推進するため、1910（明治43）年に軽便鉄道法が公布され、さらに翌年に敷設推進のた

め、収益を補償する軽便鉄道補助法が公布されると、各地で軽便鉄道の敷設が進められた。この頃、名古屋電気鉄道の実権は名古屋財界の実力者に移り、路面電車事業の市営化を見据え、共進会で得た利益を元に郊外路線の建設を進めた。こうして郡部線として、1912（大正元）年8月に一宮線と犬山線、1914（大正3）年には津島線が開業した。

名古屋電気鉄道では、米国のインターアーバンを模した運行をおこなった。すなわち路面電車と郊外電車の直通運転で、郡部線の起点は押切町であったが、市内線の柳橋にターミナルを設け、車両は郊外線から市内線に直通した。郊外線だけとなった名古屋電気鉄道は名古屋鉄道（初代）と社名を変更し、名古屋北部に路線を伸ばした。これら路線が高速の都市間電車に脱皮するのは、1930（昭和5）年に岐阜を拠点とする美濃電気軌道と合併し、木曾川橋梁の建設で名古屋（押切町）～岐阜間の直通運転を始める1935（昭和10）年を待たねばならない。

一方、名古屋南部では、1909（明治42）年に設立された愛知電気鉄道（設立時は知多電車軌道）が省線の熱田駅に隣接する神宮前を起点に、1912（明治45）年に知多半島の大野（翌年常滑に延伸）、1917（大正6）年に現在の名古屋本線の一部となる有松裏への路線を開業した。愛知電気鉄道では、開業後に高額な建設費が理由で経営危機に瀕し、1914（大正3）年に木曾川の電源開発を行い、電力王として名を馳せることになる名古屋電燈の福澤桃介が社長に就任する。福澤は1917（大正6）年に社長を辞任するが、相談役として経営に関与し、安田財閥の支援を得て東京と大阪を結



名古屋市電市営化(大正11年)頃の名古屋周辺の鉄道路線図 (太線は名古屋市電)

ぶ電気鉄道として創立した東海道電気鉄道と愛知電気鉄道を合併させ、豊橋への路線建設を進めた。知立以東の路線は東海道電気鉄道の設計を利用した直線区間の多い優れた線形で、加えて最新の技術を積極的に導入した。こうして1923（大正12）年には岡崎、1927（昭和2）年には吉田（豊橋）までの路線が全通。表定速度は59km/hと国内随一の高速運転を実現した。

名古屋鉄道（初代、1930（昭和5）年から名岐鉄道）と愛知電気鉄道は1935（昭和10）年に合併し、名古屋鉄道となった。

5. 民営鉄道による観光と住宅開発

名古屋鉄道（初代）の沿線は農村地帯で人口密度は低く、交通需要も乏しかった。このため、1925（大正14）年に今渡、1926（大正15）年に木曽川を越えて鵜沼への路線が開業し、木曽川の景観が日本ラインと命名され観光地として人気が高まるのにあわせ、犬山周辺の観光地化を進めた。

一方、愛知電気鉄道は都市間電車として名古屋と三河地区を結んでいたが、莫大な投資と昭和初期の不況で経営が悪化した。このため1925（大正14）年から鳴海や知多半島の新舞子で住宅開発を進めるとともに、鳴海には1927（昭和2）年に2万人収容のスタンドを擁する愛電球場も開設した。新舞子では、住宅購入者に3年間有効の無賃乗車証を発行して、購入を促した。

鉄道沿線の住宅開発は、市電路線の外縁部で開業した小規模な路面電車の沿線で進められた。名古屋土地は名古屋駅西側の開発事業を行うため設立された不動産会社の軌道部門で、1913年（大正2年）に名古屋駅から西側へ路線を建設して開業した。1926年（大正15年）に分社化して中村電気軌道となった。

1908（明治41）年に開業した馬車鉄道を電化し、1912（明治45）年に運行を始めた尾張電気軌道も、東部の丘陵地帯で沿線開発と観光地の整備を進めた。終点の八事は江戸時代からの景勝地であったことから遊園地を開設し、1924（大正13）年には野球場も建設した。大正から昭和初期にかけては耕地整理事業と連携して山林を開発し住宅地化を進めた。木立が多いことから林間都市（林間住宅）と銘打って売り出された広い敷地の住宅地は、名古屋の近代都市計画の成果とも評された。また、1915（大正4）年に八事に市営墓地が建設されると墓地の入口まで路線を延伸し、霊柩電車まで運転した。土地収益で好成績をあげた尾張電気軌

道は好調な不動産事業に注力するため、1928（昭和3）年に運輸事業を分離して新三河鉄道に譲渡している。

6. 名古屋駅高架化と民鉄の名古屋駅乗り入れ

1886（明治19）年に開業した名古屋駅は、旅客と貨物を扱うことに加え、旅客ホームも2面5線と限られ、輸送量の増加に対応できなくなっていた。このため、旅客、貨物、客車操車場、貨車操車場の機能をわけた抜本的改良が計画され、1920（大正9）年に名古屋駅を高架、移転する改良計画が決定した。そして、1925（大正14）年に稲沢に操車場、1929（昭和4）年に笹島に貨物駅が竣工、1935（昭和10）年には米野に客車操車場と機関区を移転した。

東海道線、中央線の高架化は、北は庄内川、南は堀川の間、約5kmの区間で行われ、既存線の西側に盛土で高架線を建設した。路線切替と名古屋駅の移転は1937（昭和12）年2月1日に行われ、中央コンコースを東西自由通路とした構造は斬新で、鉄筋鉄骨コンクリート造で地上5階（一部6階）の駅本屋は東洋一といわれた。

移転費用捻出のため、旧名古屋駅敷地と旧線跡地の広大な土地が鉄道省により売却された。現在の名鉄百貨店の場所、約2千700坪は、名古屋鉄道と経営破綻した伊勢電鉄を引き継ぎ、関西資本で1936（昭和11）年に設立された関西急行電鉄（現近畿日本鉄道）の競願となったが、関西急行電鉄が共同駅開設を条件に降りて名古屋鉄道が入手した。名古屋市は道路用地として1万2千坪を購入し、残地2千坪を3社1個人に売却した。これら土地の多くは大阪毎日新聞と豊田利三郎が入手し、戦後になって毎日ビル、豊田ビルの建設を経て、現在はミッドランドスクエアとなっている。また、名鉄百貨店と笹島間の土地も、戦中から戦後にかけて名鉄、近鉄、大阪朝日新聞、大阪銀行（住友銀行）に売却され、現在は名鉄と近鉄系の商業施設となっている。

高架化に伴い、線路によって分断していた駅東側と駅西側を結ぶ交通も整備された。鉄道を越す人道橋の西を起点とした中村電気軌道は、民営交通機関統合により1936（昭和11）年に名古屋市に事業譲渡され、鉄道高架にあわせ改良されて市電路線に接続した。

周辺都市を結ぶ民営鉄道も名古屋駅前への乗り入れを具体化した。最初に開業したのは関西急行電鉄で、1938（昭和13）年6月に駅東南に地下駅を建設し、伊勢に直通急行を運転するとともに、参宮急行電鉄を通

じて大阪上本町行急行に連絡した。

押切町を郊外線の起点としていた名古屋鉄道は、1922（大正11）年に笹島への免許を得てさまざまな計画がつくられた後、高架化後の線路跡地の払い下げを受け、既存路線との接続部分は高架、名古屋駅前を地下として1941（昭和16）年8月に東枇杷島～新名古屋間を開業。関西急行電鉄との共同駅である新名古屋駅を開設した。これに伴い柳橋駅や押切町駅は廃止された。

7. 戦時下の路線整備

名古屋駅が高架化移転した1937（昭和12）年は、市南部で名古屋汎太平洋平和博覧会が開催されるとともに、市東部に東山動物園が開園し、市電路線も延伸されて、名古屋にとって飛躍の年でもあった。しかし同年7月に日中戦争が勃発し、翌年国家総動員法が公布されると一気に戦時色が強まった。航空機を製造する三菱重工業の工場などがある南部の臨港地帯は軍需産業の一大拠点となり、通勤者の増加により輸送需要が大幅に高まった。これに対し、臨港地帯を結ぶ鉄道路線は神宮前を起点とする名鉄の常滑線だけであり、輸送の多くを名古屋市電が受け持つことになった。

輸送力を高めるため、名古屋市電では1941（昭和16）年に、路面電車としてはわが国初の連接車を導入した。路線の延伸も進められ、1941（昭和16）年に堀川沿いにあった東築地への路線を道路上に切り替え、名古屋市東部の環状線上を運行していた路線も順次、南に延伸し、両線とも1944（昭和19）年までに工場地帯の中心である大江に達した。また、国鉄も1943（昭和18）年に東海道線に笠寺駅を開設している。

神宮前を起点とする旧愛知電鉄路線の新名古屋への延伸も喫緊の課題となった。神宮前から都心部への延伸は、大正末期から国鉄熱田駅西側にあった運河を埋め立て、金山方面への延伸が計画されていた。1935（昭和10）年の合併により名古屋鉄道が誕生すると、両社の路線を結ぶ東西連絡線の建設が具体化し、軍需輸送の必要性もあって1942（昭和17）年に建設が始められた。その路線は熱田付近では陸軍工廠の用地を借用し、熱田台地を横切る金山から山王の間は中央線を北に移設して東海道線との間に割り込み、山王から北側は東海道線の廃線跡を利用した。軍用地の転用や国鉄線の移設は戦時下の緊急工事だから可能だったといえる。現在、総合駅のある金山には初めて駅が設けられた。こうして分離していた名古屋鉄道の路線は1944

（昭和19）年9月に結ばれ、一本化された。

1938（昭和13）年に公布された陸上交通事業調整法は、事業者の統合も促した。1939（昭和14）年に瀬戸電気鉄道、1941（昭和16）年に三河鉄道が名古屋鉄道に合併し、1943（昭和18）年に傘下の小私鉄を統合することで、名古屋鉄道の路線網が完成した。

8. 交通結節点となった名古屋駅

このように移転高架化した国鉄名古屋駅には民鉄駅も併設され、現在に至る名古屋最大の交通結節点となった。これには民鉄各社がそれぞれに名古屋駅乗り入れをめざしていたことに加え、名古屋駅の改築と都市計画の具体化を踏まえ、1932（昭和7）年に名古屋財界の主導で名古屋駅に瀬戸電気鉄道を加えたターミナルを造る構想や、それにあわせて民鉄を合同し、名古屋を中心とした交通調整を進めようとした背景があった。名古屋駅高架化後には鉄道省が乗り入れ用地を民鉄に分譲するとともに、その調整には民鉄が鉄道省から受け入れた人材があたり、戦時下で輸送力の強化が求められていたことが路線網の整備に大きく寄与した。

このように国鉄名古屋駅の移転・高架化と戦争が名古屋の交通網形成に大きく影響して、名古屋駅前発展の礎ともなった。これらが無ければ、高層ビルが林立する名古屋駅前の風景は、現在と変わったものになっていたかもしれない。市内の輸送需要をほぼ一手に担っていた名古屋市電も半数の系統が名古屋駅前を起点とし、そこから市内随所に運行した。1957（昭和32）年には、我が国3番目の地下鉄が名古屋と栄町間で開業している。

大曾根で中央線に接続した名鉄瀬戸線を除き、各鉄道の路線が集まった名古屋駅は、実質的に名古屋唯一無二の交通結節点といえた。1968（昭和43）年の「名古屋市将来計画・基本計画」では、地下鉄と鉄道が接続する金山、大曾根、上小田井、八田を総合駅として拠点化することを打ち出していたが、大曾根の拠点機能は瀬戸線の栄町乗り入れに伴い衰退し、計画通りとなったのは世界デザイン博覧会にあわせ、1989（平成元）年に開業した金山だけであった。

<参考文献>

- 1) 東海地方の鉄道敷設史Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ 平成14年／井戸田 弘
- 2) 名古屋鉄道100年史 平成6年／名古屋鉄道
- 3) 国鉄名古屋駅100年史 平成8年
- 4) 鉄道免許名古屋鉄道18 昭和12年／国立公文書館など