

パリと名古屋、都市形成の比較

―「名古屋昔話」から近世、近代を抜粋―

名古屋に馬車はなかった。自動車都市への助走がなく、都市計画に失敗した。

2021年11月23日 FB記 高橋和生

ヨーロッパでは、20世紀になると馬車が自動車に一気に変わります。鹿島茂著「馬車が買いたい」1990年↓2009年再版 を図書館で借りて読み、パリの街は自動車の前に150年の4輪馬車の時代があり、馬車がパリの都市の形を作っていたのだと知りました。

そこで、馬車の発達史から、パリの都市構造の変遷をまず示し、オスマンのパリ大改造以前の街並みを本の挿絵から抜き取り、都市集住の発達形をオスマンのパリ大改造と名古屋を比較して眺め、名古屋の都市形成の歴史にもどって名古屋の都市計画を復習し、名古屋の都市計画を批判する構成で書いていきます。

―目次―

- 第1章 馬車の発達史
- 第2章 都市を守る城壁
- 第3章 城壁が大通り（ブルバール）となった
- 第4章 オスマンのパリ大改造
- 第5章 名古屋の都市計画は火除け地
- 第6章 路面電車が道の主役であった
- 第7章 名古屋の都市計画の失敗

●はじめに

わが町、東区には山車があります。4輪の上に箱が載っており、回転するためには8人が息を揃えて押し棒を持ち上げて前輪を浮かし、後輪に棒を差し込み、後輪の1点を中心に引きずりまわします。90度の半回転でよいのですが、それを伊達に一回半回すところが見せ場です。勝手に煽られて二回半まわす山車もあります。祇園さんでは青竹を敷いて水をまき摩擦を減らしますが東区ではしません。回転の考え方、一点を支点にして回すは同じです。

そこで、日本には4輪の馬車がない事に気が付きました。平安貴族が使った牛車は2輪でした。輿や駕籠は人が担ぐものであり、馬は荷物を背に振り分けて運搬に使う事があっても、馬が4輪を引く姿は明治13年(1880)の馬車鉄道の錦絵しかなく、その後20年で、明治36年(1903)には路面電車と替わりました。

名古屋には馬車鉄道はなく、明治31年(1898)にいきなり路面電車をスタートさせ、江戸時代の街の姿を急速に変えていきます。



都市史の学徒を自認する私は19世紀のパリ「オスマンのパリ大改造(1853着手)」を以前より見知っていたのですが、パリにチョイ住みをしようと、鹿島茂著「馬車を買いたい」1990年→2009年再販を図書館で借りて来て、19世紀のパリは馬車の街である事を知りました。

前にも、オペラの椿姫が生きていた社会風俗を知るために、同じ鹿島茂氏が書かれた「職業別パリ風俗」1999年刊を私は読んでいたのですが、同じように、バルザック、フロベール、ユゴー、ゾラなどの19世紀の文芸作品から「馬車というものは、金、名声、権力、女など、男が欲しいと思う全てのものの象徴」と馬車について具体的に文芸作品から抜き出していました。

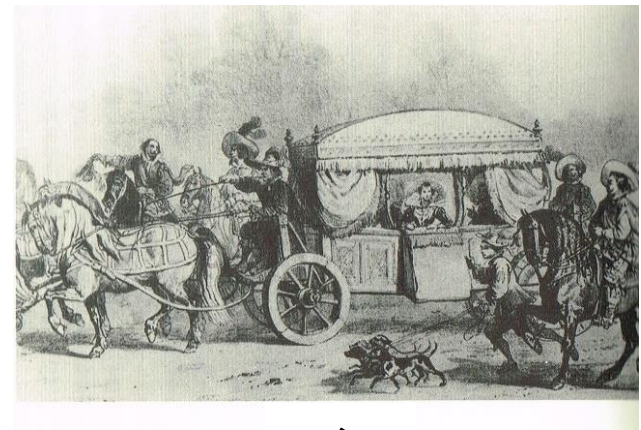
馬車にもいろんな種類があり、ワゴン、クーペ、カブリオレなど今の自動車の名前に繋がっているのです。戦後のモーターリゼーションの発展を憧れの気持ちで見て来た私には、自動車の機能分化と同様な事が19世紀のパリの馬車で行われている事に興奮し、一気に読みました。

初期の自動車は、馬車から馬を外し、エンジンを付けた馬車そのものの姿でした。

第一章 馬車の発達史

モーツァルト(1756〜91)は、一家で、1763年〜1766年に大旅行をしています。ライン川、ローヌ川では船でしたが、ほとんどは馬車の旅であり、18世紀後半になる都市を繋ぐ定期馬車が既にあり、馬車が一家と荷物運びました。

ローマ時代は、「全ての道はローマに通じる」と石の舗装があったのですが、長い中世(5世紀〜15世紀)によって道は消え、乗り心地が悪く、子供たちにはツライ旅だったようです。



コッシュ

「新版」馬車を買いたい!

著者 鹿島茂

発行所 株式会社三陽社

ISBN78-4-560-08000-9

Printed in Japan

※(日本郵政センター委託印刷物)
本書の全表紙は一部を無断で複製(コピー)することは、著作権法上の権利侵害と見做されています。表紙中の写真やイラストは、日本郵政センター(03-3493-2382)にご連絡ください。

16世紀の馬車コッシュは、前輪が独立して方向転換ができないので狭い道路を曲がりきれず、しばしば転倒するものでした。シャルル9世（1550～1574）は、パリ市内での利用を禁止し、パリと地方とを結ぶ郵便事業、旅客運搬に使うように王令を発しました。

17世紀になって前輪が独立して方向転換できるようになり、革とバネによるサスペンションが発明され、ルイ14世（1638～1715）のパリにはカロッサと呼ばれる馬車が310台（1670年）あり、馬車は貴族の持ち物だけでなく、タクシーにあたる辻馬車、均一料金で市内を走る乗合馬車も運行されました。

ルイ13世（1601～1643）からルイ14世にかけて、パリの舗装が進んだのは、馬車の乗り心地を良くする為でした。

私が馬車を知ったのは19世紀のアメリカ西部劇にあらわれる4頭～6頭だての「駅馬車」でしたが、欧州では、すでに18世紀半ばに都市間の乗合馬車、デイリジャンス（快速馬車）の利用が盛んでした。

19世紀になると巨大化が進み、3室に定員18人となります。クーペ（前仕切り）は長椅子に3人、前方にガラス窓があり、足元も広くファーストクラス。アンテリユール（中仕切り）は向き合う3人掛けで6人が定員なのですが、8人詰め込むこともあり、そうなる窮屈。ロトンド（後ろ仕切り）は、馬蹄型の6人掛けのベンチですが、10人詰め込まれる事もあり、エコノミークラス。中産階級の上層、中層、下層の階級が馬車の座席にも明確にあり、入り口も前と中は左に、後ろは後ろでした。この階層分けが列車の客室に引き継がれました。

さらに下層の為に、アンペリアル（屋上席）がありました。3人の乗客にコンデュクトール（車掌）が乗ります。車掌は馬と共に交代するポステオン（御者）より上位にあり、全権を把握しブレーキの操作もしました。小回りの利かないデイリジャンスはよく転倒するので、ズックで覆われただけの屋上席は危険と隣り合わせでした。

英国では1784年からでしたが、フランスでは少し遅れて、革命の最中の1791年に全国の主要街道に、マル・ポスト（郵便馬車）の配備を決定しました。

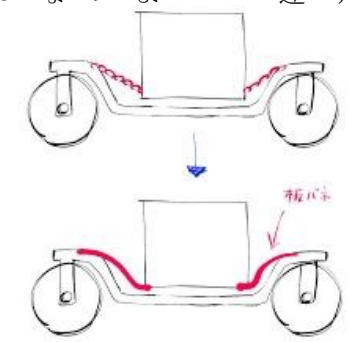
小型は2輪のカブリオレ（折り畳みの幌）ですが、大型の4輪のベルリーヌは、4人の客を載せました。デイリジャンスより値段が高くなりますが、貸し切り状態に出来る事とスピードが早いのが人気でした。もともと軽くしているので乗り心地はデイリジャンスより悪くなります。



ベルニーヌ



デイリジャンス



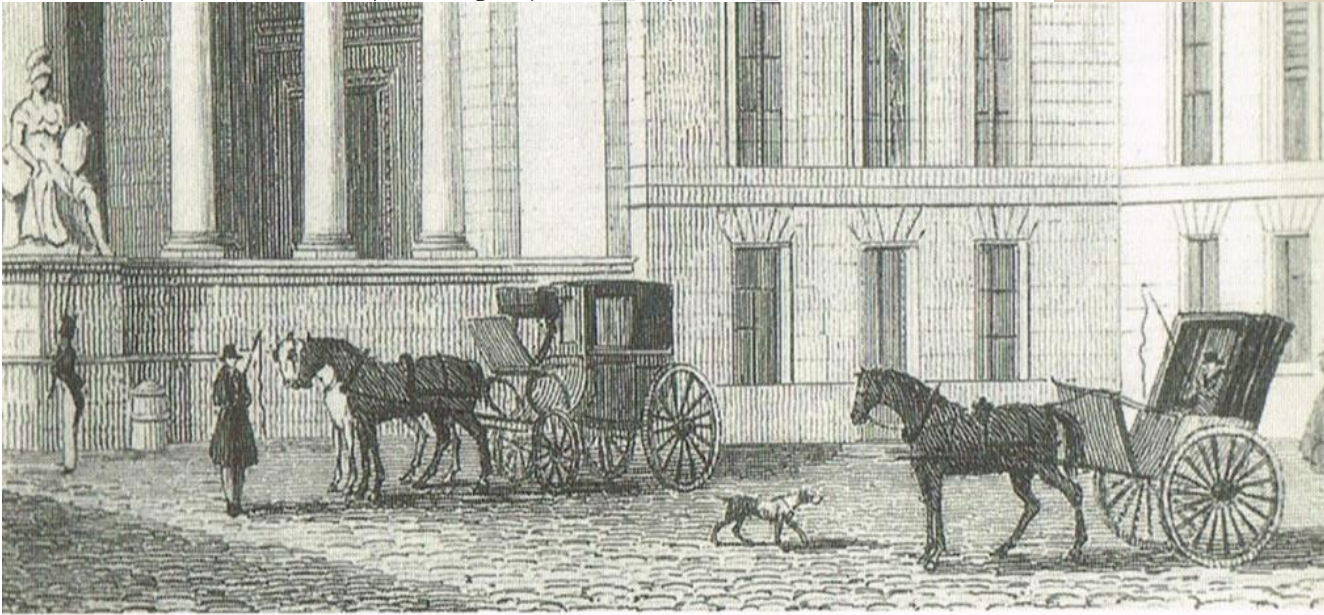


THE MAIL COACH IN A THUNDER STORM ON NEWMARKET HEAVE.

上の絵は、イギリスのメールコーチ（郵便馬車）です。黒と臙脂色の塗装に、後ろには郵便の監視役が乗っているのが貴族の自家用車の雰囲気です。荷物を多くして2人の客を乗せるのがブリスカ。4人乗りの4輪ですが、後部だけが幌がつくのがカレーシュ（本の表紙参照）。前と後ろ共に幌がつくのがランドーと言います。郵便馬車から発展したこれらの馬車が19世のパリの街を埋めました。

上流のブルジョアである証は、クーペとキャブリオレの2台持ちでした。夜の外出は箱馬車クーペであり、昼間の散歩や訪問は無害車キャブリオレが不文律なものでした。箱馬車ベルリーヌは大型でありロールスロイスのような儀式用となり、ベルリーヌを真ん中から切った（クーペした）2頭立ての4輪馬車は、主人公が二人前を向いて座る、今という運転手付きのセルシオのような感じでした。キャブリオレは今でなら2人の乗りのポルシェでしょう。御者と並んで座るか、ダンディな姿に決めた主人が自ら馬を操ります。後ろに従者を載せる台と幌がついています。時代が下がるとプチブルの数が増えてきて、どちらもついていないチェルビーが増えます。クーペ、キャブリオレと、欧州の車の位付けは今の自動車に繋がっています。

ちなみに、私は鉄の幌をかぶせればクーペ、幌をトランクにしまえばオープンカーのツーシーター、ベントンのSLKをただ一台所有しています。はい、馬車の文化を正しく引き継ぎました。



クーペとキャブリオレ

19世紀末のパリの姿がユーチューブで見れます。馬車が石畳を叩き、凄い騒音となっています。

<https://www.youtube.com/watch?v=NjDc1fA FRB4>

p. 5



この動画の中から一枚の写真です。向こうに1889年に作られたエッフェル塔が見えます。この並木道はシャンゼリゼ通りです。日曜日には着飾ってブルゴーニュの森に馬車で行くのがプチブル層の見栄だったのです。ナポレオン3世の帝政期になるとフランスにも産業革命が起き、市民層が増えパリの街も拡大しました。

19世紀7月革命時1830年ですと、御者と従者を従えた町人貴族がシャンゼリゼを流したのですが、この19世紀末の写真となると、馬車に鈴なりに人を載せ、馬を操っているのはダンディに決めた一家の主、小市民です。馬車もレンタカーなのでしょう。

馬車の間を「これの方がカッコイイぞ」とばかりに自転車が出ていきます。1885年にチェーン、1888年に空気入りタイヤが発明されて急速に広がりました。

セーヌ川には達磨船が停泊しています。蒸気機関の鉄道もナポレオン三世によって6社にまとめられ、パリ市内に始発駅を持ちましたが、船便はまだ健在でした。

セーヌ川のパリ、テムズ川のロンドンと、船による大量輸送が都市発生の条件とよく言います。しかし、産業革命は、陸路でも、鉄道網を急速に拡大させ、馬車道を整えていきました。これらが都市の人口爆発を支えたのです。

欧州では、鉄道がひかれる前に150年の馬車の時代があった事を日本の都市史学では注視していませんでした。上水・下水のないパリの街は汚物に満ちており、燕尾服、革靴、帽子を汚すわけにはいかず、町人貴族はこぞってマイカーの馬車を見せびらかし、19世紀も終わりになると、育ってきたプチブルは、辻馬車、時間貸しのレンタカーを使ったのでした。アパートの家賃より、水が得難く外注せざるを得ない洗濯代の方が高い時代です。都市の姿に馬車が強く関わっていた事に私は気づいていませんでした。

日本では、弥生時代に環濠集落、戦国時代に寺内町を作っただけで、都市を土塁、堀で守る事はありませんでした。木造の城下町は火攻めによって簡単に燃えてしまいます。また、戦国武将が自らの城下町を焼いて城館に籠る戦術も使われました。防御の為に見通しの良さを得るのです。

英語の CITY を、日本は「都市」としましたが、中国では「城市」と訳しています。「城」のもともと漢字の意味は、天守を中心とした城郭でなく「都市」を守る土塁にあります。

パリが歴史に現れるのは、ローマ帝国の植民地都市です。リヨンがローヌ川の河川都市として先に生まれ、パリはローマ軍の北進に伴い、セーヌ川の河川都市として生まれました。ガリアに駐屯するローマ兵の町でもあります。シテ島と今のカルチェラタンに町を割り、その周囲にはローマ兵による農地が広がっていました。その後、カニの脱皮の様に5回の城壁の構築と取り壊しを行い、パリは大きくなりました。今も6度作られた城壁の遺跡が残っています。

フランスという国名は5世紀に起きたフランク王国から来ています。カール1世（カール大帝・シャルルマーニュとも。742～814）の時代には、現在のフランス・ドイツ・イタリア北部・オランダ・ベルギー・ルクセンブルク・スイス・オーストリアおよびスロベニアに相当する地域を支配し、イベリア半島とイタリア半島南部、ブリテン諸島を除く西ヨーロッパのほぼ全域に勢力を及ぼしたのです。武力だけでなく、「三位一体説」を取るローマのカトリック教徒となり、800年に教皇レオ3世によって「ローマ皇帝」として戴冠され、権威を高めました。しかしながら、フランク王国は遊牧民族の常として、拡大した国土を子供たちへの分割統治として相続させており、最後のヴェルダン条約（843）によって分割された西フランク王国がフランス国の元となり、



図2-1 フィリップ2世即位(1180)時のフランス王国 [Carpentier, J., Lebrun, F.(sous la dir. de), Histoire de France, Paris, Seuil, 1987 をもとに作成]



パリ城壁の拡大図①シテ島 ②フィリップ・オーギュストの城壁 ③シャルル三世の城壁 ④ルイ十三世の城壁 ⑤徴税請負人の城壁 ⑥チェールの城壁 ⑦現在の境界線

①212年 ローマ帝国のコロニア・ルテティア（セーヌ川左岸）をケルト族のパリシイ(Parisii)の名称をとってパリに改称

②1223年 フィリップ2世（1165～1123）ルイ8世の父

③シャルル5世（在位1364～80年）からルイ13世（在位1610～1643年）の治世下で建造された城壁

④太陽王ルイ14世（在位1643～1715年）により多角形型の城壁へ再改修が施され、これらの城壁は1670年、ルイ14世自身の手により完全に撤去される。

⑤1784年から1791年（ルイ15世・フランス革命1789年）にかけて徴税請負人の協働によって建設されたが、オスマンによって1853年から1870年まで17年にわたってパリ大改造が行われ、1860年に壊された。

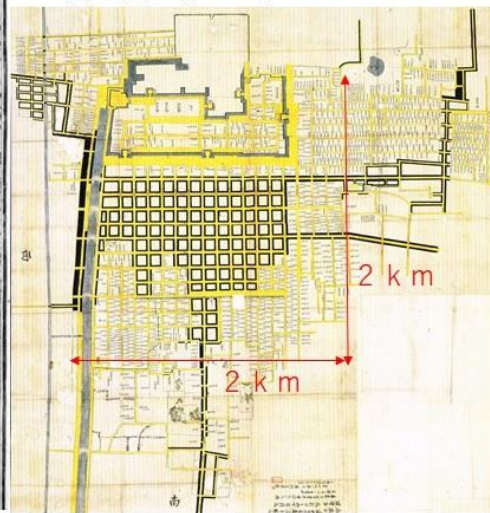
⑥1841年から1844年にかけて作られ、1860年にパリは拡大された。1919年から1929年にかけて壊され、高速道路となった。今も、87k㎡の内側がパリ市内であり、それに、ブローニュの森、パンセンヌの森を加えたのを市域面積は105.40km²としている。

参考：東京都・山手線の内側は63km²、ニューヨーク市・マンハッタンは59km²、名古屋市の面積は 326.4 km²で、人口は230万人であり、人口225万人のパリの人口密度は名古屋市の4倍となる。

名古屋

1661年 万治年間

江戸は明暦の大火1657年により、都市改造をする。名古屋も万治の大火により、**火除け地**広小路幅15間を作った。



66 万治年間名古屋城

パリが首都となります。

p. 7

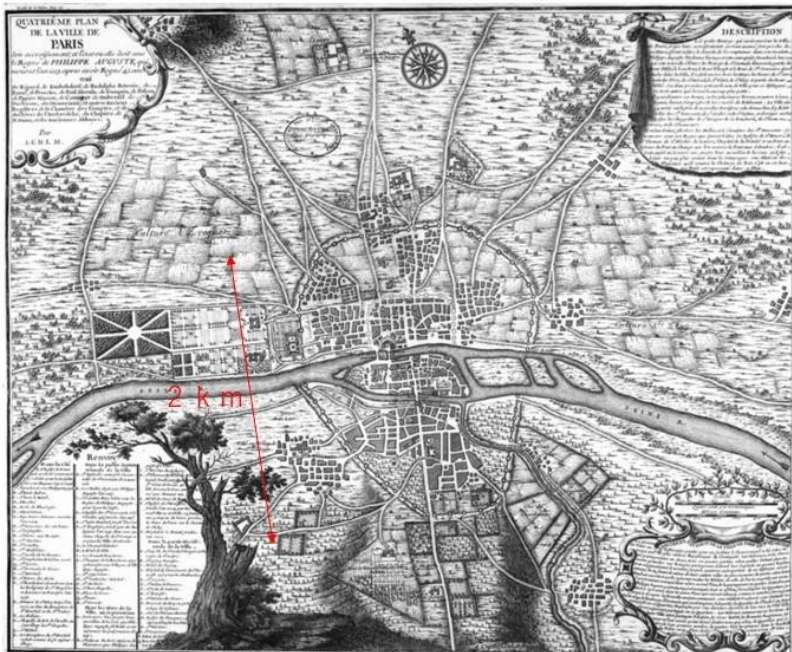
また、王の継承者には農業王国のように、男系長子を指定するサリカ法典（6世紀）が12世紀から適用され、男系の断絶によって王家の切り替わりが行われ、百年戦争も生まれました。中世の封建制度による分国統治はこうして生まれのでした。なお諸侯には女系継承がありました。

フィリップ2世が継承した王家の領土は、パリを中心とした、イル・ド・フランス地区とその南のオルレアン地区しかありませんでした。これから、ルイ14世まで、500年をかけてフランスは領土を広げ、現代のフランス国をつくりました。

フランス王国を拡大させたフィリップ2世のパリの絵図が残されています。シテ島の南北にある小さな町割りが商業地であり、ルーブル宮殿の地は2周目の城壁の外に大庭園と共にありました。1345年にノートルダム大聖堂 高さ91mがシテ島に作られて、パリのシンボルとなりますが、王宮は今のように都心を占めるシンボルとはなっ

パリ

1223年 フィリップ2世のパリ



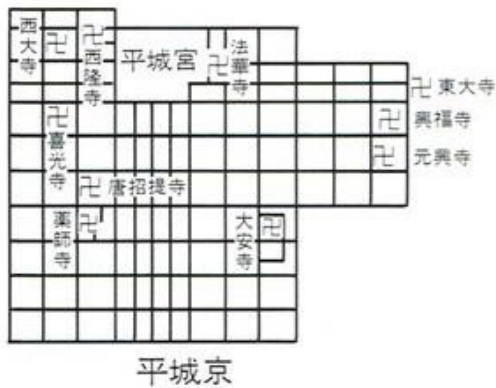
いません。

名古屋の都市図との比較をしました。都市を城壁で囲み町割りをするに、多くの都市は4km四方となっています。人の歩行距離が都市の大きさを決めたのです。

名古屋は、この後、外周部間が4km×4kmの三角形、面積10km²へと、街道に沿って拡大します。パリはシャルル3世（1364～80在位）からルイ13世（1610～43在位）にかけて新たな城壁を作り、パリを拡大させました。

1615年メーリアンによるルイ13世治世のパリ地図です。城壁は3周目です。都市面積は6km²です。





日本都市の住区別面積(17世紀中頃)

都市名	年代	総面積 ¹⁾	武家地 (内郭を含む)	町人地	寺社地	空地・その他	内郭面積 ²⁾	復元史料	
参考	城 安土	天正年間 (1580頃)	5.55 (100.0)	2.34 (42.2)	1.16 (20.9)	0.27 (4.9)	0.82 (14.8)	0.96 (17.2)	地名・史跡及び文献史料より最大規模を推定して復元計画。
三	城 江戸	正保元年 (1644)	43.95 (100.0)	34.06 (77.5)	4.29 (9.8)	4.50 (10.2)	1.10 (2.5)	2.28 (5.2)	『正保年間江戸絵図』 (木版本)
	城 京都 ³⁾	正保年間 (1647頃)	20.87 (100.0)	1.05 (5.0)	8.37 (40.1)	2.92 (14.0)	8.53 (40.9)	0.21 (1.0)	『寛永後万治南京都全区』 (京都大学蔵中井家史料)
	城 大坂	明暦3年 (1657)	14.16 (100.0)	3.36 (23.7)	7.40 (52.3)	1.18 (8.3)	2.22 (15.7)	0.59 (4.2)	『新坂大坂図』 (木版本)
大	城 仙台	正保年間 (1647頃)	10.37 (100.0)	7.56 (72.9)	1.15 (11.1)	1.66 (16.0)	0	0.54 (5.2)	『陸前国仙台城絵図』 (西條和忠蔵)
	城 名古屋	正保4年 (1647)	8.57 (100.0)	5.39 (62.9)	1.90 (22.1)	1.17 (13.7)	0.11 (1.3)	0.52 (5.9)	『正保四年名古屋城絵図』 (徳川美術館蔵)
	城 金沢	正保年間 (1647頃)	7.46 (100.0)	4.91 (65.8)	1.58 (21.2)	0.79 (10.6)	0.18 (2.4)	0.23 (3.1)	『加賀国金沢之絵図』 (金沢市立図書館蔵)
	城 熊本	正保年間 (1647頃)	4.74 (100.0)	3.41 (71.9)	0.82 (17.2)	0.43 (9.1)	0.086 (1.8)	0.20 (4.2)	『平山城肥後国熊本城絵図』 (国立中央図書館蔵)
	城 姫路	寛文2年~寛文7年 (1649~67)	2.66 (100.0)	1.41 (53.0)	0.72 (27.1)	0.13 (4.9)	0.40 (15.0)	0.25 (9.3)	『姫路御城廻り屋敷所絵図』 (姫路市教育委員会蔵)
	港 堺	元禄2年 (1689)	2.40 (100.0)	0.36 (1.5)	1.77 (73.9)	0.42 (17.2)	0.17 (6.9)	0	『堺大絵図』 (堺市立図書館蔵)
	城 津山	正保年間 (1647頃)	1.88 (100.0)	1.24 (66.0)	0.45 (23.9)	0.13 (6.9)	0.06 (3.2)	0.09 (4.9)	『美作国津山城絵図』 (伊藤文庫蔵)
	門 伊勢山田	寛文2年~寛文3年 (1662~63)	1.84 (100.0)	0	1.60 (87.1)	0.24 (12.9)	0	0	『山田惣絵図』 (伊勢文化会蔵)
	港 長崎	寛文8年~延宝8年 (1668~80)	1.47 (100.0)	0.06 (4.1)	1.09 (74.0)	0.30 (20.3)	0.02 (1.4)	0	『寛文長崎図解』 (神戸市立南宮美術館蔵)
	小	城 日出	正保年間 (1647頃)	0.29 (100.0)	0.16 (55.2)	0.11 (37.9)	0.02 (6.9)	0	0.02 (6.1)
市	門 金毘羅	元禄年間 (1690頃)	0.19 (100.0)	0	0.14 (71.9)	0.05 (28.1)	0	0	『金刀比羅宮大祭列図解』 (金刀比羅宮蔵)

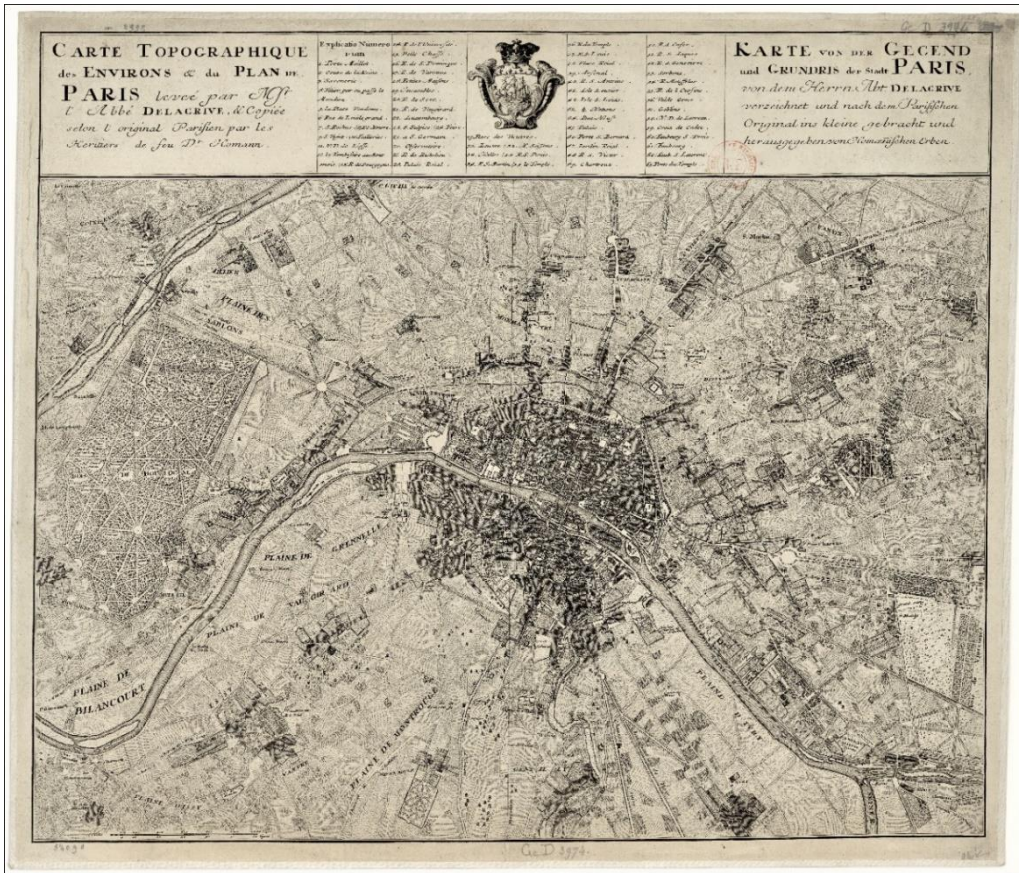
注 1) 本データは、復元史料欄に示す各都市絵図を1/10,000現状図に復元計測したもので、単位はkm²。()内は総面積に対する%。
 2) 京都の都市域は御土原内とするために「空地」が多く、また「その他」には「公家地」が含まれている。
 3) ()内は内郭率=内郭面積/総面積。 城:城下町 港:港町 門:門前町

外国都市の住区別面積(17世紀中頃)

都市名	年代	総面積 ¹⁾	政治 (王宮を含む)	経済	宗教	空地・その他	王宮面積 ²⁾	復元史料	
大	ROME	(1676)	14.59 (100.0)	2.16 (14.8)	2.86 (19.6)	1.94 (13.3)	7.63 (52.3)	0	『NOVA PANTA ET ALZATA DELLA SITTA DI ROMA CONTIVTE LE STRADE PIAZZE ET EDIFICI DE TEMPI』
	LONDON	(1666)	9.16 (100.0)	0.92 (10.0)	7.15 (78.1)	0.20 (2.2)	0.89 (9.7)	0.60 (6.5)	『GRUNDRISS DER STATT LONDON WIE FOLCHE VOR UND NACH DEM BRAND』
	PARIS	(1618)	6.20 (100.0)	1.04 (16.8)	3.39 (54.6)	0.71 (11.4)	1.07 (17.2)	0.35 (5.7)	『L'UTETIA PALSIORUM URBS. TOTO ORBE CELEBRERIMA NOTISSIAQE. CAPT REGNI FRANCLIE』
	AMSTERDAM	(1655)	4.12 (100.0)	0.80 (19.4)	2.15 (52.3)	0.06 (1.5)	1.10 (26.8)	0.01 (0.3)	『AMSTERDAM A 1655 NAAR DE KAART VAN BALTHASAR FLORIZ VAN BECKENRODE UITBREIDING A 1612』
	COPENHAGEN	(1650)	3.23 (100.0)	0.95 (29.4)	0.90 (27.8)	0.03 (1.1)	1.35 (41.8)	0.26 (7.9)	『URBIS HAFFENLE DANIAE REGUM』
中	WIEN	(1683)	1.97 (100.0)	1.29 (65.4)	0.51 (26.0)	0.11 (5.7)	0.06 (3.0)	0.06 (2.8)	『WIEUM IN DESSTERREICH』
	BERLIN	(1650)	1.06 (100.0)	0.35 (33.2)	0.65 (61.1)	0.02 (2.3)	0.04 (3.4)	0.12 (16.7)	『GRUNDRISS DER BENDEN & BURF』
小	NEW AMSTERDAM (NEW YORK)	(1660)	0.22 (100.0)	0.01 (6.3)	0.08 (37.1)	0.00 (0.4)	0.13 (56.3)	0	『NEW AMSTERDAM IN 1660』 (REDRAFT OF CASTELLO PLAN)

注 1) 本データは、復元史料欄に示す各都市絵図を1/10,000現状図に復元計測したもので、単位はkm²。()内は総面積に対する%。
 2) ()内は王宮面積率=王宮面積/総面積。

ルイ14世紀の17世紀中ごろになると、パリの城壁は4周目になり人口50万人となります。



17世紀中ごろの都市の面積を比較すると、江戸だけが4.4km²と異常に大きいことがわかります。⁹日本建築は基本平屋建てですので、参勤交代に伴って江戸在住の武士が増え、武家地の面積が大きくなっていききました、町人地の拡大は街道沿いに限られており面積は広がらず、町人地の人口密度だけが異常に高くなっています。18世紀には江戸は100万都市となりました。平城京、平安京は4km×5km=20km²であり、17世紀の欧州にはありません。日本は唐の長安100km²の都市計画を模倣しただけであって、実際に当初計画した大きさの都市を経営することはないままに、中世には上京と下京に分かれ、郊外を含めても合計6km²と、小さくなりました。17世紀初めでは、京とパリの大きさと同じ面積でした。

左は1735年のパリです。馬車が行きかうには、パリの道幅が狭かったことが読み取れる地図です。ルイ14世は3周目の城壁を壊してルーブル宮を都市に入れました。セーヌ川の左岸の城壁はハッキリしません。1612年にリュクサンブール宮殿に付随した広大な庭、1676年に作られた廃兵院アンヴァリッド 高さ107m。そして畑に接したチュルリー公園が見てとれます。郊外が王族によって、庭園として都市内に取り込まれたことが良くわかります。

京では、法王が白川殿、鳥羽殿と郊外に御殿をつくって都市域を広げました。江戸では、下屋敷が相当しましょう。、東京は下屋敷を公園として都心にいくつか残しています。尾張徳川の下屋敷は、巨大なマンションとなり、名古屋は公園として残せていません。

ルイ15世(1715~74在位)自身はベルサイユ宮殿に移りますが、



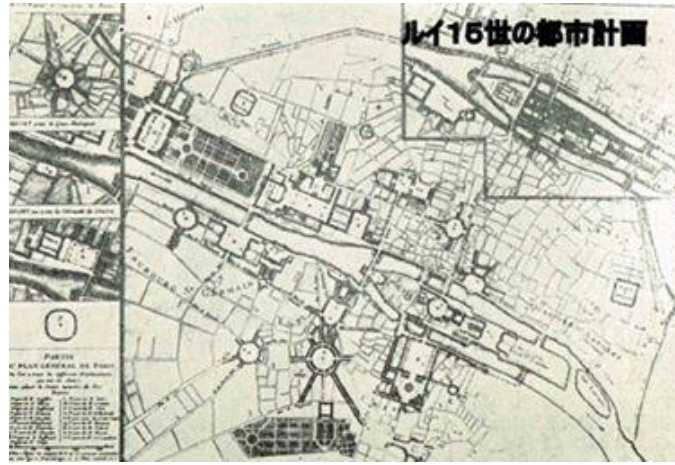
嘉永2年~慶応元年(1849~1865年)



寛文10年(1670年)新版江戸大絵図

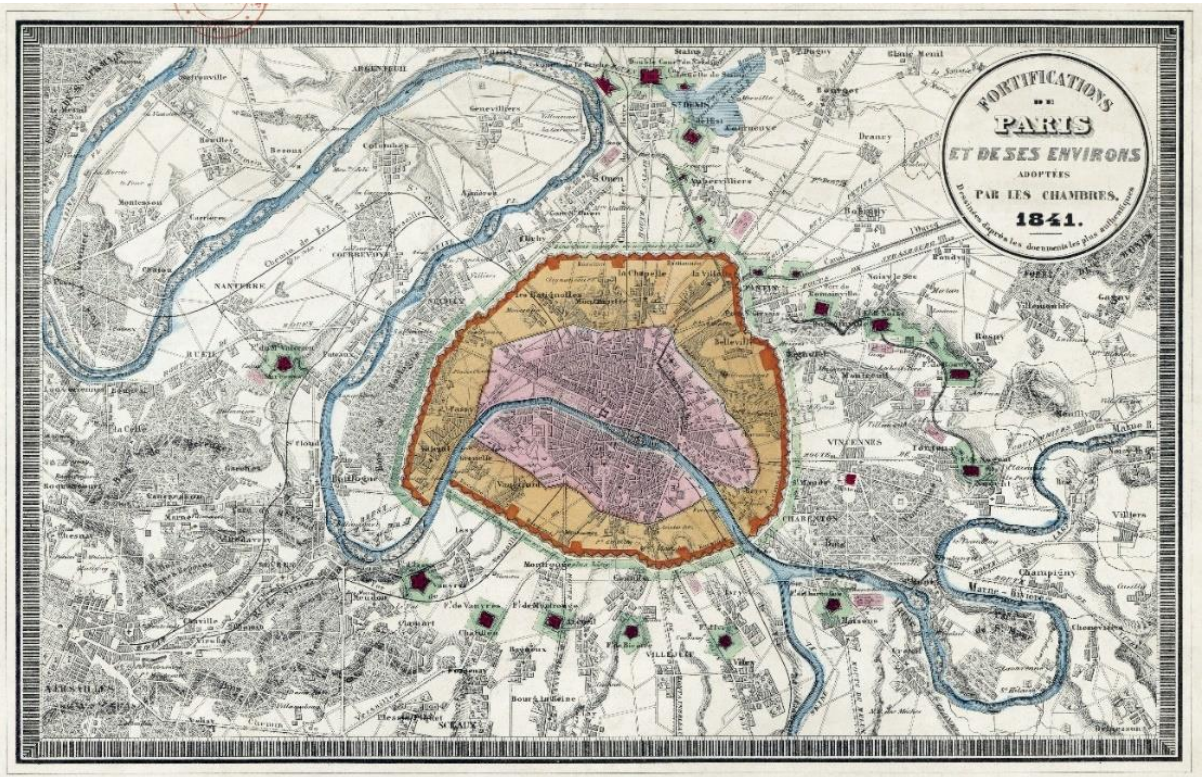


寛永9年(1632年)武州豊島郡江戸庄図



パリの都市改造をしました。オスマンのパリ改造(1857~1870)の前に、馬車の為の都市づくりが行われていたのです。都市軸を定め、大きな並木道、公園を置き、モニュメントを中心に放射状に道路を張り巡らせ、都市空間を劇的に演出した、後世に「バロック都市」と呼ばれる都市をデザインしました。

1784年から91年にかけて作られた5周目の徴税請負人の城壁が出来た事によって、左の地図では4周目の城壁は並木道になっています。1789年のパンテオン 高さ83mがセーヌ川左岸にあり、バスティーユが右岸にあります。1836年によく完成する凱旋門 高さ50mが、城壁に取り付いています。



19世紀になるとフランスにも産業革命が起きます。1779年のフランス革命からナポレオン帝政、7月王政復古と時代が進んだころの地図です。オペラの椿姫、ラ・ボエームのミミの舞台です。この後に2月革命が起き、ナポレオン3世が出てきて、オスマンがパリの大改造(1857～1870)をします。

1830年にルイ・フィリップ王は、1814年にプロイセン・ロシア軍がパリに迫った恐怖から、パリを環状に囲む新たな城壁を望みました。ティエールの提案によって、1841年から1844年にかけて6周目の最後の城壁を建設しました。これに伴い、5周目の城壁は取り壊されて、並木道となります。

7802平方キロメートルの領域を取り囲んで城壁は全長33キロメートルに及び、現在のパリの市域を画しています。パリが現在の20区の市域となったのはこの1860

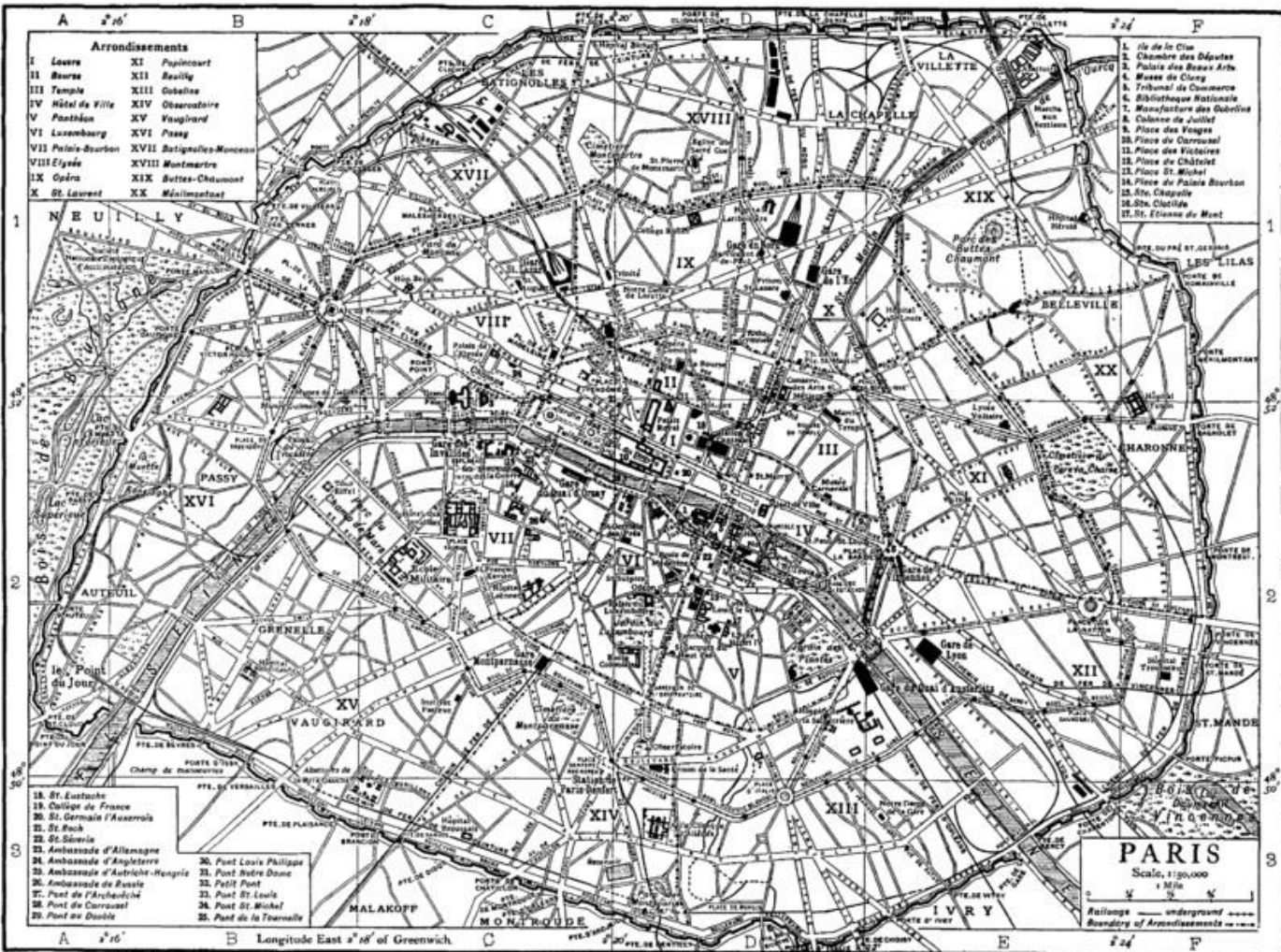
年でした。52か所の門(主要は17カ所)が県道に開かれています。

厚3.5m 高さ10mの城壁の外側には、幅15m深さ8mの堀が掘られ、200mのゾーンは軍用とされたのですが、市内は間接税がとられるので、外側に貧窟が広がっていきま

した。射程距離が延びた大砲(普仏戦争)により、1919年～1929年に取り壊され、現在はパリの周囲を回る環状高速道路となっています。



1911年のパリの地図です。1889年完成のエッフェル塔 高さ318mだけでなく、1877年に着工し1914年に完成したサクレクール寺院 高さ83mも、100mの丘の上に描かれています。



そして、東京都・山手線の内側は63km²、ニューヨーク市・マンハッタンは59k³m³ですので、パリに並んでこれらの都市も稠密な事もわかります。これらが世界都市であり、名古屋は世界都市ではなく、14階建てのマンションと木造の住宅が混在する永遠の田舎都市なのがわかります。

環状高速道路の内側の市街地面積は86.99k³m³です。その外側西部のブローニュの森と外側東部のヴァンセンヌの森を併せた形となっており、都市面積は105.40km²となります。人口は225万人と名古屋市とほぼ等しいです。

しかし、名古屋市の面積は326.4k³m³で人口は230万人であり、パリ市街の人口密度は名古屋市の4倍となっています。また、ニューヨーク市の人口は800万人(マンハッタン160万人)、その面積は790k³m³であるので、ニューヨーク市の人口密度は名古屋市の倍、パリの半分となります。いかにパリが稠密な都市なのがわかります。

第3章 城壁が大通りになった。

アメリカの町では、Bvldと省略表記されるブールヴァード Boulevard が都市中央に必ずありました。並木が両側にあり道幅の広い道路です。英語の7割がフランス語由来ですので、調べてみると、これもフランス語のブールバール Boulevard からのものでした。

名古屋では、名古屋駅前から伏見までの桜通りが、名古屋唯一のブラバードです。伏見より東の桜通りは歩道を広げ、自転車専用車線を作り、久屋大通りは店舗を並べて、当初のブラバードの都市計画を壊しました。

第2章では、城壁が作られてパリが大きくなり、以前の城壁がブールバールとなる事を見してきましたが、この章では、3周目と4周目の城壁が19世紀のブールバール、すなわち、現代パリの目抜き通りとなった姿を「馬車を買いたい。」から挿絵を拝借して、見ていきます。

セーヌ川右岸の**コンコルド広場**から右回りに、

現代の通り名を並べると、ロワイヤル通り↓**マドレーヌ寺院**

↓マドレーヌ通り↓カプシーヌ通り↓**オペラ座前**

↓イタリアン通り↓モンマルト通り、**パサージュ・ジュフロウ**

↓ポワソンニエール通り↓ポンヌヌーベル通り↓**サン・ドニ門**

↓サン・ドニ通り↓**サン・マルタン門**

↓サン・マルタン門通り↓**レビュブリック広場**

↓タンブル通り↓フィエ・デュ・カルベル通り↓ポーマルシエ大通り

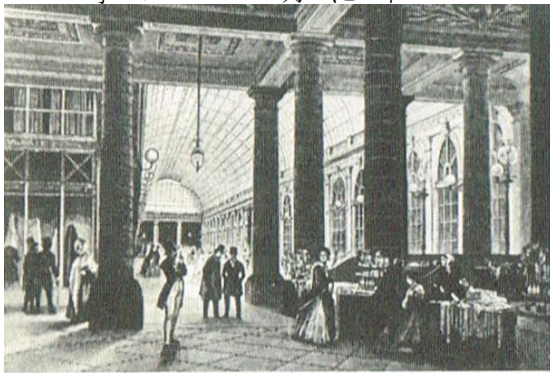
↓**バスティーユ広場**↓**サン・マルタン運河**

と、名所毎に通りの名を変えて、7kmあります。一日かけて19世紀からある劇場を眺めながらブラブラしてみたいものです。木曜日と日曜日には、バスティーユ広場からリシャール・ルノワール通り沿いの公園で、パリ最大規模のマルシエ（市場）が開かれています。

・パレロワイヤル（王宮）

グラン・ブールバール巡りの前に、ルーブル宮北のコメデイ・フランセーズ、庭園パレロワイヤルを見てみましょう。王宮の名前は北にある劇場にしかとどめていませんが、ルイ14世の弟のオルリアン家が1848年二月革命でイギリスに逃げ出すまで維持していました。

1784年に膨大な借金に苦しめられた5代目当主が王宮を一大ショッピングセンターにしました。庭園に沿った民家の内側に、一回り小さなコの字



ガルリ・ドルレアン



ガルリ・ド・ボワのファッション・ブティック



18世紀のブールヴァール

型のビルを作り、中庭側の1階をアーケード付商店街とし、上の階をアパートとして貸し出したので、天候に関係なく買い物ができるアーケード商店街は、トリノ、ミラノ、ハンブルグから日本まで世界中に広がりました。名古屋の商店街はシャッター街となっていますが、アメリカ由来のモールと形を変え今に伝わる都市装置の発明がパリでされたのでした。



パレ・ロワイヤルの娼婦

1820年刊行の「外国人の為の新パリ・ガイド」では、「人間の贅沢と快楽を満たすために考えだされた最も豪華でエレガントなものがそろっている」とあります。ブルジョアに入り込むためにはダンディな装いが要ります。貴族は仕立て屋を館に呼ぶのですが、田舎から出て来て屋根裏に住むパリ大学の学生には、このイージーオーダーの仕立て屋が必ずでした。宝石店、装飾品店、時計店、書店、高級食料店は現代にもありますが、版画店と賭博場と見世物小屋がその時代を表しています。

もちろん、カフェ、レストランもあり、ケンケランプ、ガス灯の光に照らされて夜の2時まで営業をしていました。そして、快楽と言えば娼婦です。アーケードの上に住む娼婦が夜8時を過ぎると、あられもない姿でアーケードに現れて営業に努めます。

カフェの「カフェ・ド・フォッソン」は、1789年7月12日にカミール・デムーランがアジ演説を行い、店の前の木の葉を引き抜いてそれをバスターイーユ襲撃の符丁としたことにより、19世紀前半の革命派の若者には、パレロワイヤルのイメージと分かちがたくあったようです。いかがわしく猥雑な所が新たな文化を生むというと、私は新宿のゴールデン街と西口広場を思い出します。都市を語る時、忘れてはいけない要素です。

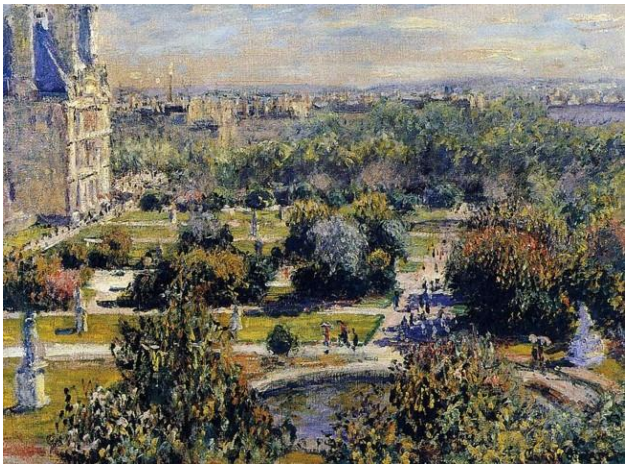
・チュイルリー公園

今は、ベルサイユ宮殿の前庭であり、コンコルド広場からシャンゼリゼ通りを凱旋門に向かう強烈なパリの都市軸の構成要素でしかありませんが、1870年まで公園の西端にはベルサイユ宮殿と繋がっているチュイルリー宮殿がありました。権力者が住むチュイルリー宮殿の前の公園では、19世紀のブルジョアたちがファッションを誇らしげに見せあっているのです。

シャンゼリゼ通りからブローニュの森に行くには馬車が要りますが、この公園は徒歩でよいので、王政復古期にパリに出てきた田舎者でも、パレロワイヤルで服装を調べれば都会に勇躍デビューが出来ました。



日本で公園デビューと言うと児童公園ですが、欧州の大人の公園デビューは格式があり、お金もかかれました。



日本でも、バロック都市をまねして大通りを作りましたが、都市公園の歴史がなく、初めて日比谷公園を作って以来、公園を楽しむことが今もできません。公園は緑と花のある場だけでなく、何より人々が憩い、集う場なのでした。チュイルリー公園は、シャンデリアの代わりに青空があり、金欄緞子の代わりに花がある社交場だったので

す。チュイルリー宮殿に住んだ人々をあげておきます。ルイ1

4世、ルイ15世、ルイ16世、立法議会、革命政府、元老会、ナポレオン、教皇ピウス7世、ルイ18世、ルイ・フィリップ、ナポレオン3世、臨時軍病院。

1871年5月23日、パリ・コミューンの鎮圧の最中にコミューン側の兵士が放火し焼失しました。軀体は残ったのですが1883年に「王政、帝政の遺物」として撤去されました。

・コンコルド広場

1735年設計された広場。ルイ15世の騎馬像が置かれていましたがフランス革命によって取り払われ、革命中にはギロチン台が置かれ、ルイ16世、マリアントワネットもここで処刑されています。ナポレオンの頃から「コンコルド」和合、調和」と呼ばれ、1830年1月王政から正式名となりました。

・マドレーヌ広場

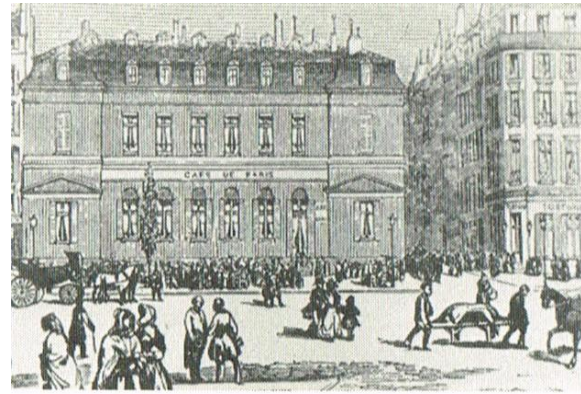
ルイ14世の発意によって城壁が壊され、1705年には、このマドレーヌ広場からバスティーユ広場までのグラン・ブルーバルが完成しました。4台の馬車が並んで走れる2列の車道、その両側に2列の並木と歩道が、それ以後のブルーバルの基準となりました。

ルイ15世は、1764年に、聖女マドレーヌ（マグダラのマリア）を守護聖人とするカトリック教会を広場に面して作るうとしたのですが、基礎だけで中断してしまいます。ナポレオンが、その基礎の上にフランス軍の栄光の神殿にするのだとローマ神殿を模した外観の建物を建築したのですが、ルイ18世がまたカトリック教会に戻し、1842年に完成しました。地下にランチだけの軽食レストラン FOYER DE LA MADELEINEがあるそうなので、是非試したいものです。

・オペラ座前

オペラ座ガルニエは1875年に12度目の地としてオスマンのパリ改造・オペラ通りと共にここに現れたので、この当時にはまだオペラ座はありません。カプシーヌ通り、イタリア通りの北側、サント・トリニテ教会までのショセ・ダンタン地区には18世紀から大邸宅が建てられていました。

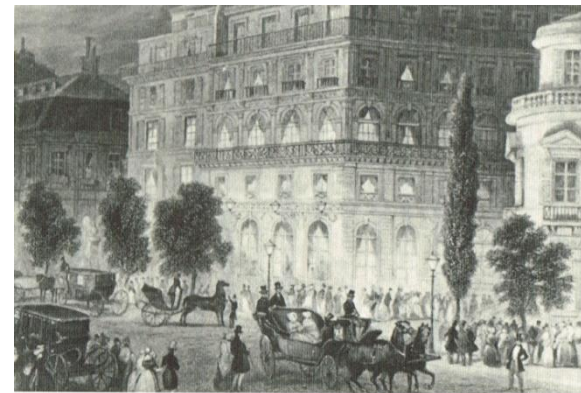
ブローニュの森の帰り、ブルバールに豪華な馬車をとめて入るカフェ、レストランが並びます。カフェ・ド・パリ(1822年開店)、トルトーニ(1804年開店)、メゾン・ドレ(1840年開店)カフェ・リツシュ、カフェ・アングレ(1825年開店) 19世紀の文芸作品の舞台となる「飽食のパリ」です。2階に個室を持つレストランは椿姫にとって使いがってが良かったのでした。



カフェ・ド・パリ (正面)



カフェ・ド・パリ



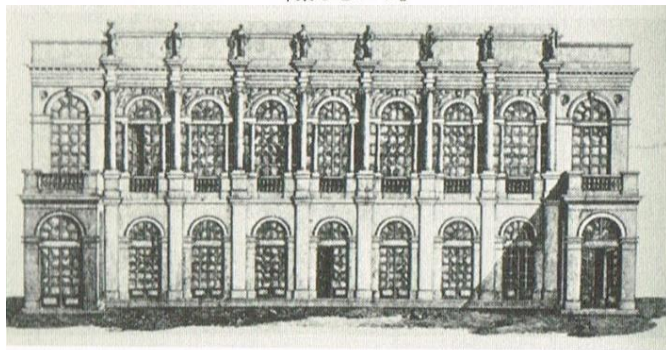
メゾン・ドレ

・ル・ベルティエ通りのオペラ座、マリヴオ
ー通りのオペラ・コミック座

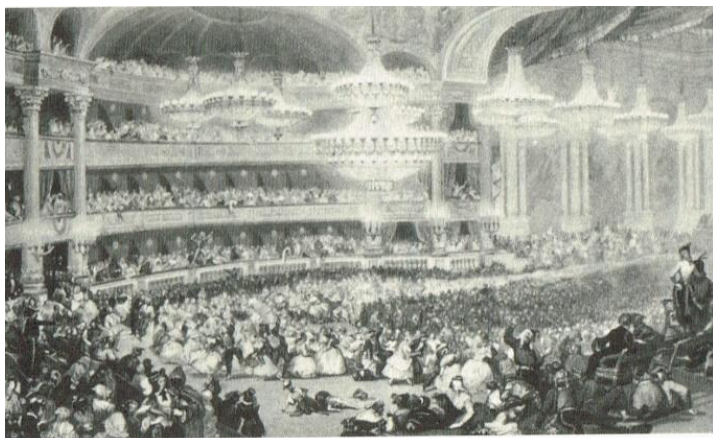
ブルバール(イタリア通り)に直行するル・ベルティエ通りに面してオペラ座がありました。1669年からオペラ座は13回移転しています。10回目のルヴオワ通りのオペラ座でペリー公が暗殺された後に、急遽移転した11回目このオペラ座は木と漆喰による急ごしらえの間に合わせた物だったので、1821年から火事で燃える1873年までの52年間、バルザック、フローベル、ゾラと連なる19世紀の風俗小説の舞台となりました。



「楽しむパリ」



ルベルティエ街のオペラ座



オペラ座の仮装舞踏会

小説の中にオペラ鑑賞はありません。夜の11時から朝の5時¹⁷までの「仮装舞踏会」に、身分を隠した貴族が俗人に交じって遊ぶのでした。ダンスを踊るのでなく、仮装立食パーティのようなものでしたが、1836年に支配人ミラは指揮者ミュザールを雇い入れ、ワルツの代わりに市門付近のダンス場で流行っていた激しいリズムのカドリーユ（4組の男女が四角になってパートナーを次々代える）を派手に演奏し、料金を下げたので、流行の先端を行くと自認する学生がお針子を連れて押し寄せ、熱狂的に踊りまくるようになったのでした。

通りの由来となり、上流人の社交の中心でした。ナポレオンは、オペラ座をグランドオペラ、コミック座をコミックオペラとすみ分けを決めたのですが、儲ける為にはそうもいかず、1939年に国立オペラ劇場連合に入り、1972年に閉鎖の憂き目にあいます。2005年に国立オペラ・コミック座となり今に至ります。

パレロワイヤル、リシユリユー通りにあるコメディ・フランスセーズと共に、是非、観劇をしたいところです。現在、オペラ座ガルニエはバレエ専門となり、グランドオペラは最新舞台装置を持つバステイユの新オペラ座で行われているのですが、箱が小さい方が肉声のオペラには良いのではないのでしょうか。

・モンマルト通り

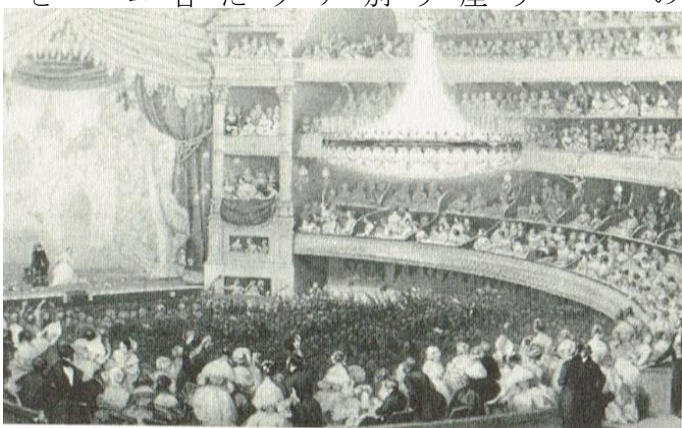
北には、ヴェリエテ座があり、ブルバールはこの辺りまでが19世紀の「楽しむパリ」です。

リシユルー通りとの交差点には、高級賭博場フランチェスカがありました。1837年に賭博が禁止になると、モードの店、高級理容店、高級仕立て店、帽子店がパレロワイヤルからブルバールに出てきます。

19世紀の高級商店街の名残りが今も、パッサージュ・ジュフロワ、パッサージュ・デ・パノラマに残っています。



フラスカッティ



イタリア座の内部

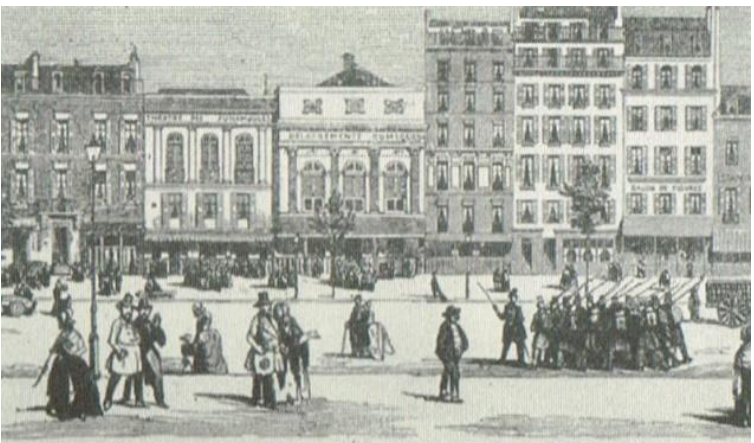
パッサージュとは、通りと通りの間を結ぶ通り抜けにガラスの屋根をかけたアーケード商店街であり、パリのいたるところに作られたました。デパートが誕生すると廃れました。この二カ所はレトロ感覚を売りとして復活しています。

・サン・ドニ通り、サン・マルタン通り

鹿島茂氏は「天井桟敷の人々」から「犯罪大通り」と名付けています。一転してあかぬけない町並みが展

開し、野暮で田舎じみた商人っぽい群衆が汚い靴を履いてうろつく町に、やがて通俗的な劇場が立ち並ぶようになりました。

ジムナーズ座、ポルト・サン・マルタン座、フォリ・ドアマテック座、ルネサンズ座が今も現存しています。まったくパリの町は劇場だらけですが、それが文化都市と呼ばれる所なのでしよう。「犯罪大通り」は、オスマンのパリ改造で1862年に丸ごと消えてレピュブリック広場となりました。



犯罪大通り (1)

右から蠅人形館、フィエスキ事件の家、プチ・ラザーリ座、デラッスマン・コミック座、フュナンビュール座

名古屋の商業劇場は、中日劇場、名鉄劇場が消え、御園座だけになりました。その御園座も建て替えて伴って歌舞伎は年1回半となってしまいました。県の芸文センターは本格オペラが上演できると作られました。海外のオペラ公演は名古屋を飛ばしてしまいます。名古屋もパリと同じ200万人の人口を持つのですが、文化人はいなく、下品な名古屋弁を喋る市長だけが目立っています。

万人、東京は日本1億2000万人の文化を示す都市です。人口だけで都市力を図ってはいけなく、首都である事がその国の文化を集めるのでしよう。パリはフランス6500

以上、「馬車を買いたい」の挿絵から、馬車が行きかうブルバールの街並みを見てきました。木造の2階建てもある凸凹した町並みは、今の名古屋と変わりません。現在の白い石で覆われた6階建ての街並みになっている。パリは、ナポレオン3世、オスマンのパリ改造からです。

劇場の興亡を追うと、なんども火災にあっているのですが、ロンドンの1666年大火のようなことはなく、1853年にオスマンがまず貧民窟を消す大通りを通して、その後建てる建物はロンドンをまねて「木造禁止」とし、徐々に今のパリの姿になったのです。ロンドンでは、パリより先に産業革命と共に人があふれ、非衛生な町に疫病がしばしば流行ったので下水道を作っています。パリもその真似をします。

ブラタモリでパリの町は加工しやすい石灰岩の上にあり、白い外壁はその石を使ったものだと知りまし



た。日本の家は木でできおり、モンゴルでは牛糞を使い、オリエントでは日干し煉瓦を使うのと同じ¹⁹身近にあるものが建築材料となります。オペラ座の怪人が地下湖に現れるように、地上の石張りの建物と下水道工事は一石二丁なものでした。

第4章 オスマンのパリ大改造

汚物であふれるスラムを壊し、美しい町を作るとオスマンは三つ法則を決めました。これは、ルイ15世によるパリの都市改造の教えに従っていました。そして、それはナポレオン3世が恐れる市民の暴動にも有効だったのでした。馬車が走れる道は、市民を敵とする兵と大砲の移動にも便利なのです。パリの大改造は「バロック都市」と命名され世界が真似をします。

①古い街路を拡幅し、直線化を図る。

②幹線道路は複線化によって交通循環を容易にする。

③重要拠点は斜交路によって接合する。

総延長175kmの道路を整備し、2万棟もの建物を取り壊し、さらに道の両脇には4万棟以上もの同じデザインの建物を配置し、重要な道の中には目印となるモニュメントを配置したのですが、それを一々追いかける事は私には無理であり、今のパリの町を歩いて街の機能性と美しい景観を感じるしかありません。名古屋のグリッドの道で育った私たちにはこの斜交路の機能性には疑問符が付きませんが、実は中心部はグリッドの計画であったのでした。パリの教科書からオスマンの道を持ってきました。

シテ島のスラムの写真です。光と風はな



く、窓から通りの溝に向かった汚物が投げ捨てられ、それをエサとする豚がうろついています。中世のスラム街を壊すことが最重要課題でしたので、シテ島の3本の道とシテ島をオー・シャンジュ橋、サン・ミッシェル橋を通って横断する道がパリの軸となります。それに直行する右岸のリヴオリ通り、左岸のサン・ジェルマン通りが町の骨格を作り、その通りに対してまた直角にグリッドを切っています。

机上で都市計画するのですから、セーヌ川を軸にしたグリッドが基本にあるのは間違いない。セーヌ川が蛇行している事、パリを環状に囲んだ城壁跡を既に馬車の走るブールバールとしていた事が、斜交路でもって接合する発想を生んだのでした。今も、シテ島には、西端のドーフィーヌ広場と東端のノートルダム寺院の右側の一角には壊されなかった民家が残っています。グーグルのおかげで容易にわかりますが、行って自分の眼で中世のパリを感じたいものです。



1870〜71年普仏戦争によりパリは包囲され、外から砲撃を受け、城壁が役に立たない事、パリに侵入した軍にも広い道路は有効である事を学びました。右の写真はその後3月〜5月の短いパリ・コミューンの姿です。町並みは不完全であり、市民の暴動にも広い道はかえって有効であったのが伺えます。

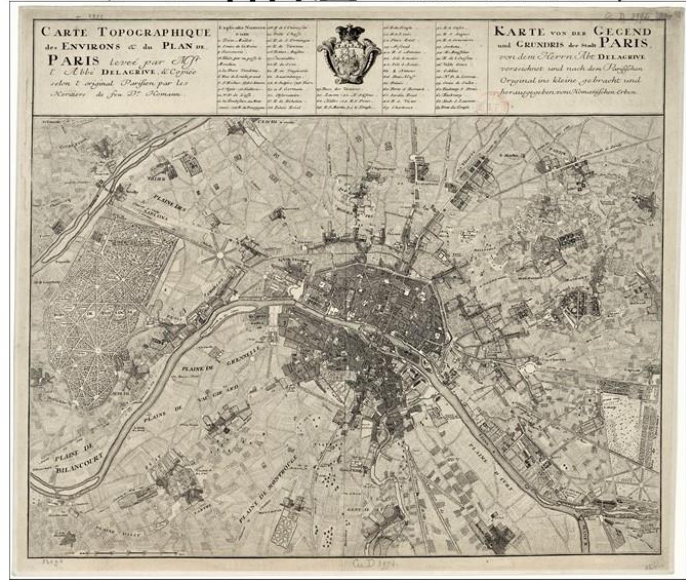
第5章 名古屋の都市計画は火除け地

パリはローマ軍の植民地都市であり、名古屋は徳川家康によって忽然と台地に現れた「植民地都市」であったのでした。いずれも、机上で計画されたグリッド割りの街区を持つのは同じですが、誕生には1600年もの差があります。

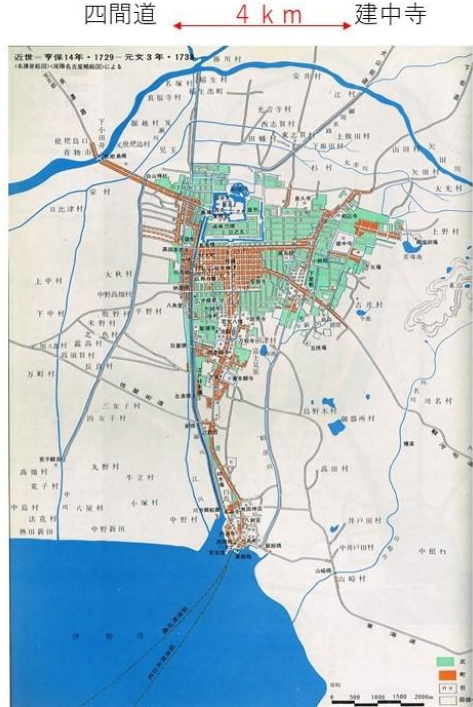
しかし、パリが近代都市として輝くのは、現代のフランス国を確立したルイ14世(1638年・1715年)の頃であり、名古屋では徳川家光を祖父とする尾張藩主3代目の徳川綱誠(1652年・1699年)の時代となります。

ここに1735年のパリと名古屋の地図があります。共に平板測量された実測図であり、並べると、同時代の都市規模の比較ができます。4km四方とまったく同じ大きさなりました。

パリと名古屋の比較 1735年



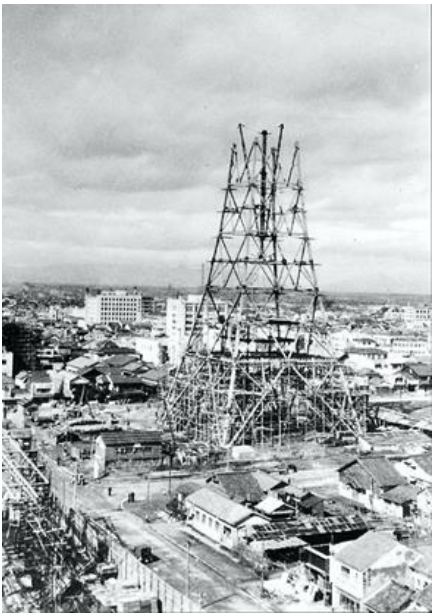
アンバリッド廃兵院 ← 4 km → バスティュー



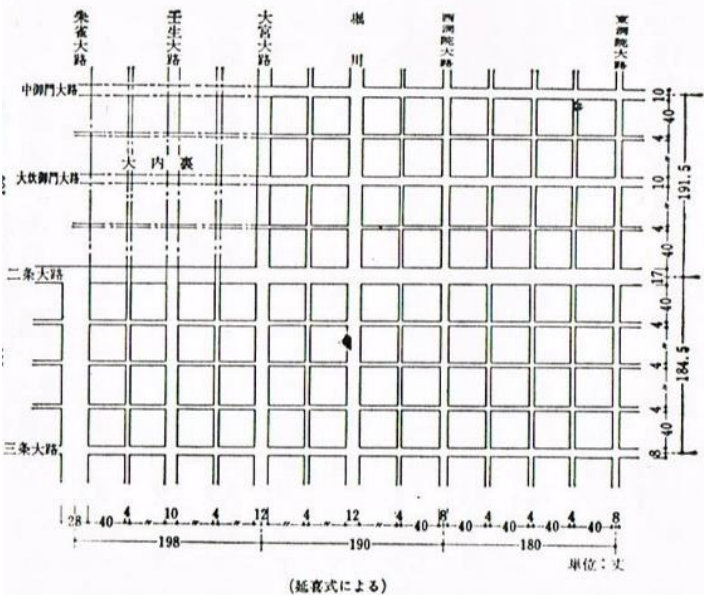
偶然ではなく、これは歩行距離が都市の規模を決める為であり、世界の都市が同規模となるのでし

パリはこの後、ルイ14世によって馬車が走る町に改造されます。そして、フランスは18世紀にアメリカ大陸に領土を広げ、19世紀には産業革命が起こし、共和制へと発展させると、それとともに、パリの町も拡大していきます。

一方、名古屋の都市改造は大火によって火除け地を作ることで済みました。戦後の100m道路まで、木造都市である名古屋は火除け地づくりでしか、道路幅を広げることができませんでした。



平安京町割法一内法制



1605年京都を範として、全国に150もの都市が一斉に出来るのですが、平安京の小路の幅4丈 \parallel 12mを持つことすらなく、中世の京都の道幅である3間 \parallel 6mが最大の道幅となります。名古屋では堀川沿いに、荷上げ材交通のために4間幅の道が作られ、わざわざ「四間道」と名付けられました。

乗り物と言えば駕籠であり、貨物は大人車で運ぶ都市であった名古屋は、パリの馬車の走る町の歴史150年間を同じように持つことがありませんでした。



名古屋の町を描いた尾張名所図会があります。南北の本町通りに東西の伝馬通りが交差する名古屋の中心、札の辻の絵です。

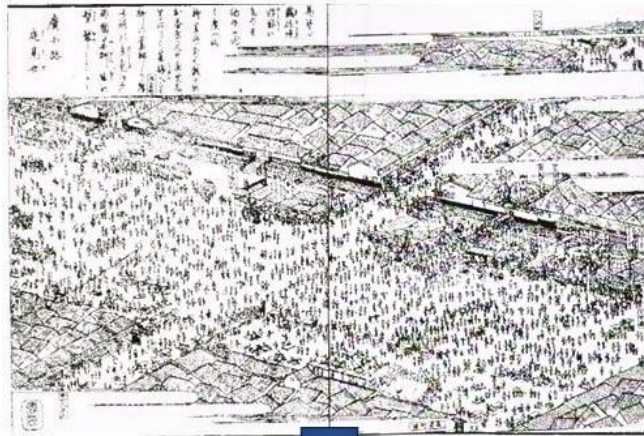
西に美濃街道、東北に中山道、南に東海道と街道を繋ぐ城下町の結節点でした。

駕籠、大人車、馬の姿が見えます。馬は背に振り分けられて荷を運び、車を

●尾張名所図会の道路幅は誇張し、広げている。

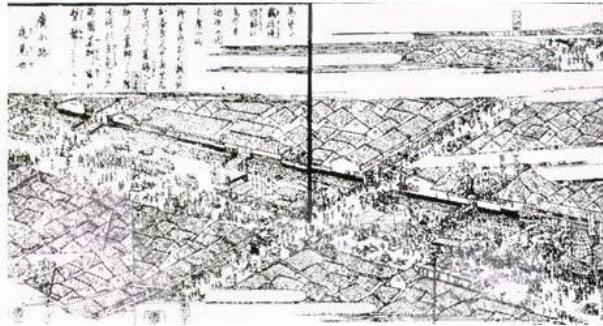
広小路の夜店

本町通りは幅3間



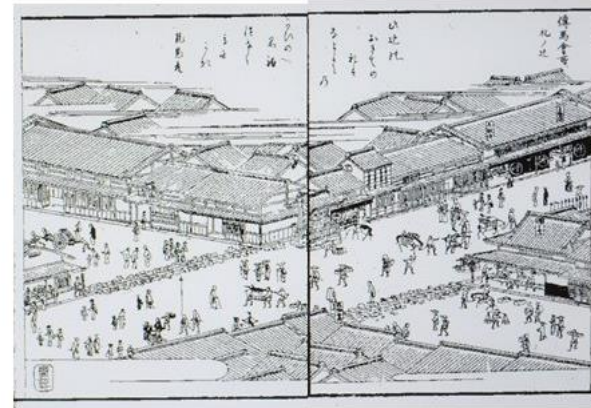
長者町通り

広小路の
幅は15間 = 30 m



広小路は、今も名古屋中心を東西につなぐ目抜き通りです。大火のあとに火除け地として、幅30mの道路状に作られました。
名所絵図会では「夜店」が立ち並ぶ広場であった事がわかります。30mの幅は、馬車のない名古屋では道路としては必要ありませんでした。

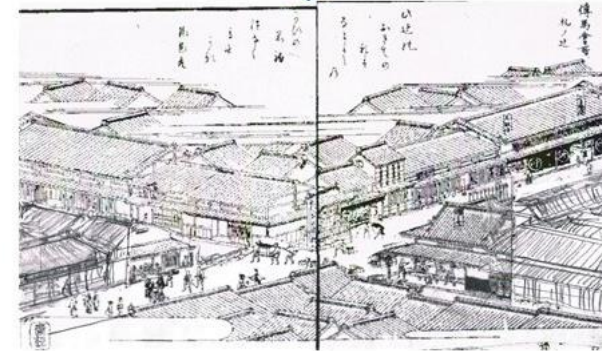
●尾張名所図会の道路幅は誇張し、広げている。



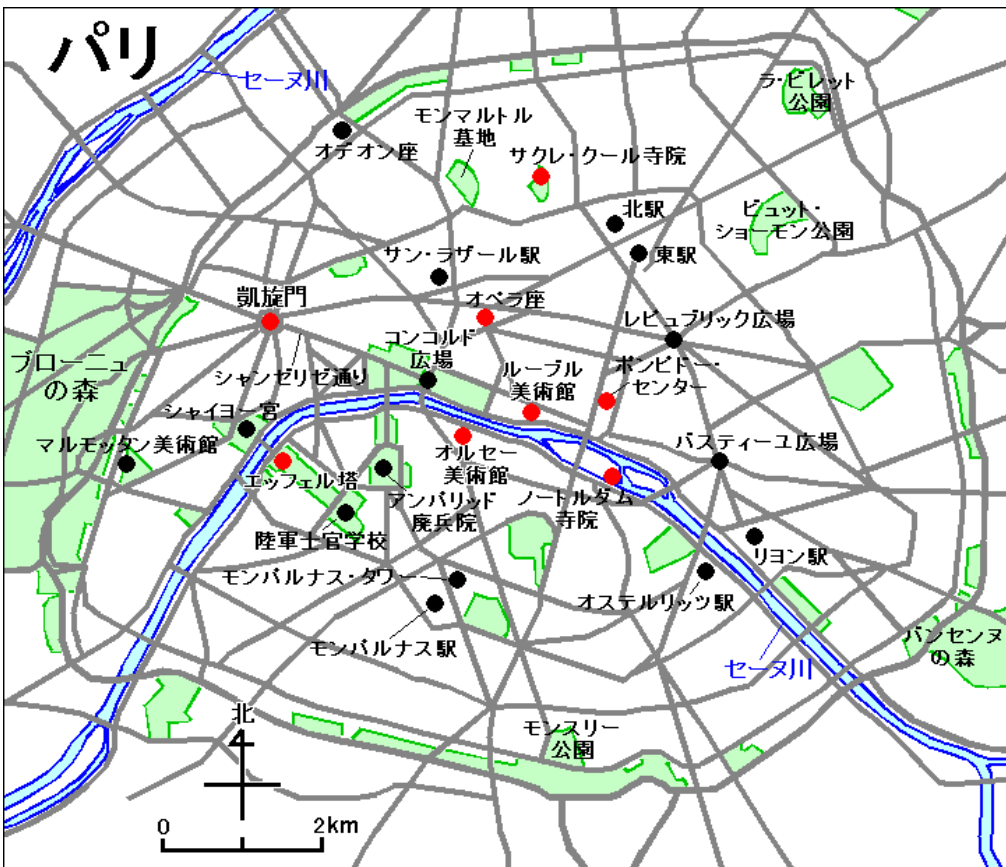
中心の本町通りでも
幅は3間 = 6 m



等角図法で正しく描くと
伝馬筋は見えなくなる。



引くことはありません。
ローマ、中国では2輪車を馬で引く技術があるのですが、日本では牛車しかなく、それも近世になると消えてしまいます。



パリの町づくりで、チュイルリ公園を見てきましたが、名古屋と同じ人口が4分の1の面積にすむ人口の多いパリでは、鶴舞公園2.4ha、名城公園2.2ha以上の大きな公園が20もあり、さらに都市面積の5分の1の面積の森を市街の外に持っています。

名古屋では「公園」の必要性が認識されておらず、増えません。それどころか商業施設で公園を潰しています。

城下町名古屋の公園、広場は寺社地

にありました。お参りに行くことが遊樂なのでした。7代徳川春宗

(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。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・相撲の興行を楽しみ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)を見ると、大門の外に新たに町を作った事がわかります。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。

名古屋人はお弁当を持って野に遊ぶことはあっても、水田を都市の周囲に持つ民であり、ゲルマン人の末裔であるパリ人のように森を持つとはしませんでした。これが公園のデザインの違いになっています。

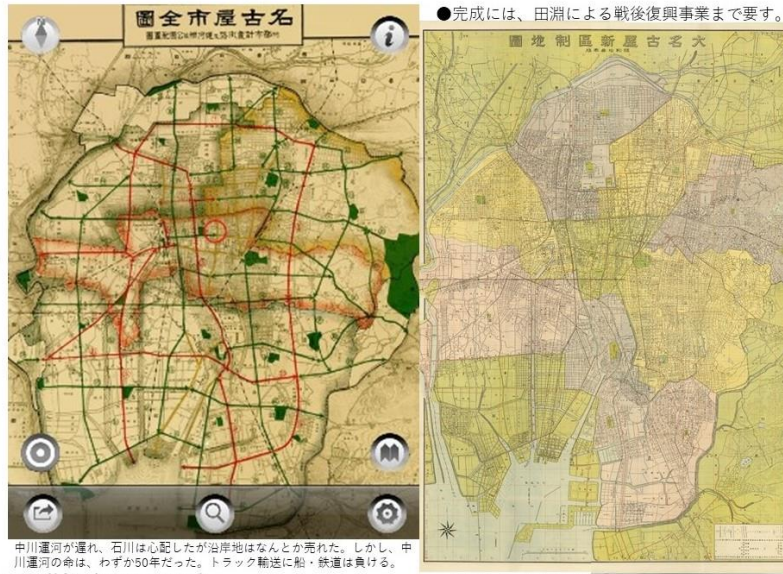
一方、名古屋では自然を模した日本庭園を有料の公園として、2つも持っています。



名古屋は東海道線1869年、中央線1911年によって東京・大阪と結ばれて江戸以来の都市の形を変えます。西端に名古屋駅、東端に県庁がおかれ、火除け地の広小路が名古屋の目抜き通りとなりました。都市軸が南北から東西に替わったのです。しかし、東海道線と中央線が交わる金山を南の拠点とする計画は今も実現出来ていません。

石川 栄耀 (1893～1955) が、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、若千28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に赴任しました。彼は戦後、都市計画学会を創立するのですが、名

●完成には、田淵による戦後復興事業まで要す。

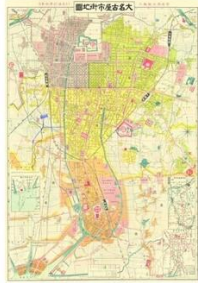


中川運河が運れ、石川は心配したが沿岸地はなんとかがれた。しかし、中川運河の命は、わずか50年だった。トラック輸送に船・鉄道は負ける。

石川 栄耀 (1893～1955)

昭和13年1938年 人口120万人

明治までは、城下町名古屋と熱田の宮が大名古屋であった。鉄道と港湾の整備が明治に備わり、内務官僚・石川によって、大正10年に道路が計画され、土地区画整理事業によって名古屋は拡大され、工業都市となっていた。



大正10年1921年



膨張でなく、拡大させた。



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



古屋にいた13年間(1920~1933)を「楽しく、思うぞんぶん
仕事ができた。」と、懐古しています。

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ぬという「大都市圏計画の七原則」を学びましたが、田舎の名古屋には当てはまりません。国は、工業都市「名古屋」を目指しました。



石川は市民広場を取りいれず、名古屋を「バロック都市」とはしませんでした。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なく、道路幅の広い環状線をつくりました。木造家屋が火事で燃えても、20~30m幅の道路が火除け地となつて、都市の延焼を防ぐようにしたのでした。江戸時代の火よけ地であった広小路の考えから、幅の広い道路で住区を区切ったのです。

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90km²(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「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・ゲテもの視察団を作り、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、全て彼はやっていきます。

成功した理由の一つ目は、行政の直轄事業ではなく、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収入によって、事業を進めたことです。台帳の面積は、実際より少ないのです。

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。また、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、例の見ないこの快挙「大名古屋」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た事から実現したのでした。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

- 1 栄町線
- 2 中村線
- 3 笹島線
- 4 広井町線
- 5 押切線
- 6 上江川線
- 7 明道町線
- 8 押切浄心連絡線
- 9 浄心延長線
- 10 行幸線
- 11 大津町線
- 12 大東片端線
- 13 高岳線
- 14 清水口延長線
- 15 葵町線
- 16 山口線
- 17 大曾根線
- 18 御成通線

- a 町橋東本町
- b 句雲橋路町
- c 六景納小東高飯白大松丸瓦南赤岩八下泥江置
- d 町橋東本町
- e 院前
- f 津通
- g 一前町
- h 井町
- i 江置
- j 橋
- k
- l
- m
- n
- o
- p
- q
- r
- s
- t

- 19 覚王山線
- 20 循環東線
- 21 循環北線
- 22 東山公園線
- 23 八公争線
- 24 高岳延長線
- 25 東郊線
- 26 熱田線
- 27 御黒井町線
- 28 岩井町線
- 29 下江川線
- 30 水主能東線
- 31 藤成線
- 32 野立之
- 33 築港線
- 34 野下之
- 35 築地口線
- 36 築地色線
- 37 築地支線
- 38 築地支線
- 39 大江線
- 40 東臨港線
- 41 築寺線
- 42 築寺延長線



事例があるだけです。
 戦後復興は石川の同僚でもあった田淵寿郎（1890～1974）が引き継ぎます。
 空襲で名古屋が燃えつきた事を契機として、田淵は石川の都市計画を一気に加
 速させます。
 城下町の端の南北の久屋と東西の若宮の一街区（100m幅）を新たに火除け
 地として、名古屋の町を分け、燃えない建物を作る事を決めました。

第6章 路面電車が道の主役であった

今は、もうない名古屋の路面電車の路線図です。1898年（明治31年）に名古屋電気鉄道によって日本

で2番目の電気鉄道として開業され、1974年（昭和49年）に全廃されました。

石川の「大名古屋」の幅の広い道路は、路面電車の路線として活用されたのでした。そして戦後のモータリゼーションが路面電車を邪魔者として排除してしまい、ロサンジェルスと同様の茫漠たる都市としてしまいました。自家用車を都市交通のメインとすることによって、都市は人中心であるべきことを忘れ、都市域をただ郊外に広げていったのです。名古屋では京都のような密度による都市効率を得られませんが、都市の不燃化が戦後進みますが、石川の都市計画が稠密な都市形成を妨げ、道路を挟んだ両側町を消し去り、名古屋を永遠の田舎都市としたのです。



片山八幡社 徳川町交差点
点を大曾根に向かう路面電車

↑ 車道が歩道に ↓



第8章 名古屋の都市計画の失敗

名古屋は広い道路が町をグリッドに通じ、車の走りやすい現代都市にみられますが、自動車が行く道路は都市のコミュニティーを分断することになります。横断歩道橋をいたるところに作り、老人・弱者をイジメています。京都の町割り通りの両側町として通りを真ん中に発達してきたのですが、その真逆の事を名古屋はこの100年行ってきたのです。人は地車を避けて安全に歩ける地下街を地下鉄の延伸と共に作り直しました。



生田誠氏提供

下に潜らせ、地上は車が占拠する、世にも珍しい都市となりました。地下街の幅に、江戸時代の車の時代の道幅を感じます。馬車が走る町の歴史をもたず、火除け地を利用して一気にモーターリゼーションを進めた事が、白い町、賑わいを感じない町としたのです。

河村市長が「賑わいだ、面白い町にする」と、いくら叫んでも名古屋の持つ都市の構造が賑わいを生みません。公園、広場の整備をしてイベント屋が行う00祭りですか、名古屋の賑わいの場合は生まれません。

名古屋駅近くのマンションに住むライターが、イオンモール名古屋ノリタケガーデンに行き「ようやく、これで名古屋駅に都心らしさが加わった。」と書くのに老人の私は驚きました。私が遊んだアーケード街はシャッター通りと廃れ、人工的に作られた路地空間と個性的な商店街・モールが「面白い都心」と今やなったのかと、愕然としました。

現在の名古屋市の都市計画図です。

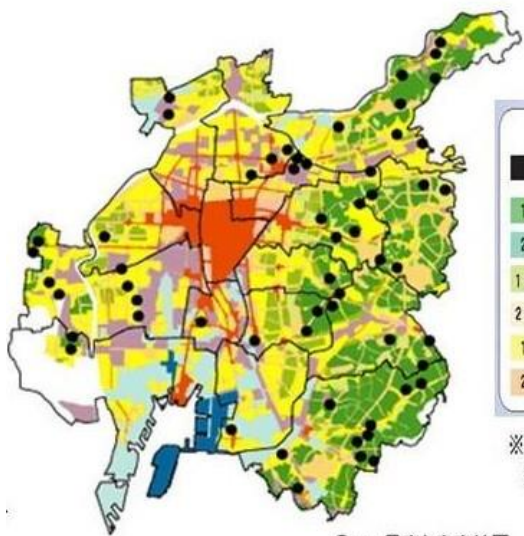
江戸時代の名古屋に、名古屋駅を足したのが、名古屋の都心（商業地域の赤）です。赤とピンクの商業地域・近隣商業地域を道路沿いに延ばしたことが、マンションが道路沿いに無造作に立ち並ぶ姿を誘引した原因です。市内の道路沿いの近隣商業施設（かつての商店街）は消えさり、マンションの一階にコンビニが入るだけですので、1963年（昭和43年）から用途地域を名古屋市は変えようとしません。その頃には14階建てのマンションなど想像もできなかったのに、おかしなことです。

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、野球ドーム、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まったく変わっていません。

名古屋市都市計画図

5年毎に見直していますが、都市の基本的色塗りは昭和50年より変わっていません。



（用途地域の凡例）	
■	変更区域
1低	第1種低層住居専用地域
2低	第2種低層住居専用地域
1中高	第1種中高層住居専用地域
2中高	第2種中高層住居専用地域
1住	第1種住居地域
2住	第2種住居地域
準住	準住居地域
近商	近隣商業地域
商業	商業地域
準工	準工業地域
工業	工業地域
工専	工業専用地域

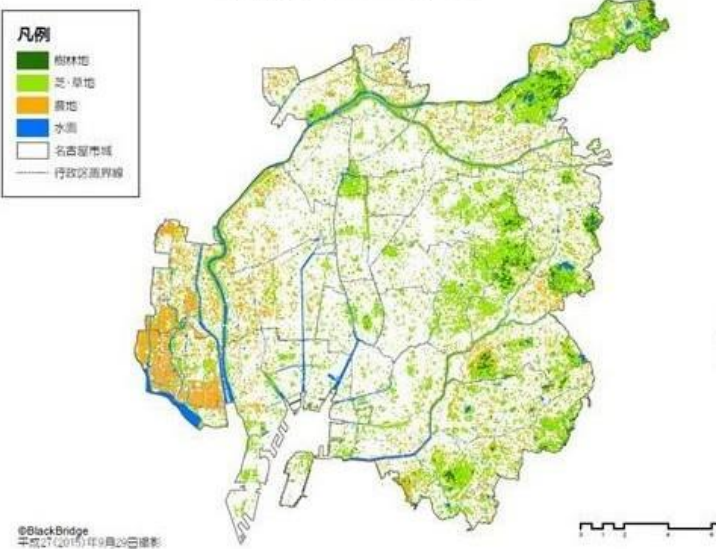
※黒印のものは境界線を明確化するために行うものであり、変更区域が微細なため、黒で表記しています。

出典：名古屋市HP

●・・・見直し希案地区

名古屋市内からは公害問題によって工場が去り、市民の多くは市外の工場へのサービス基地として29
屋で稼ぎ、住んでいます。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ました。 p.
緑地も見てください。

名古屋市の緑地



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市民に開放されていません。年間170万人の入場者のうち、10%しか市民は来ていませんので、都市計画のレベルでみなおして入場無料とし、市民に親しまれる貴重なオープンスペースとして史跡整備すべきでしょう。

城の北の練兵場跡・名城公園は、50年かけて緑を育てたのですが、大村知事はこの公園を潰して商業施設・アリーナを作ろうとしています。

名古屋の都市計画の最大の失敗は、河村市長に大村知事と首長にあるというのが、この長い論文のオチでした。名古屋城には利権が渦巻いています。

謝辞

最後までお読みいただき、ありがとうございました。

