

〔論文〕

都市魅力と“消毒”都市

——名古屋都心における“界隈”の消失・生成と戦災復興土地区画整理事業の評価——

井澤 知 旦

名古屋学院大学現代社会学部

要 旨

にぎわいを生む空間として、ヒューマンスケールな路地や商店街のアーケードなどが再評価されている。本研究では名古屋都心の方格子状（碁盤割）の旧町人地空間をベースに、街路・路地空間の視点から見た近世都市の実情、さらに近世都市から近代都市への転換を図った戦災復興土地区画整理事業の功罪を評価した。その結果、戦災復興事業は都市防災性の向上・自動車社会への対応・都市機能の集積強化を図る一方で、画一的な空間整備により界隈性を“消毒”し、都市魅力の低減を招いた。今日商業集積が高く、にぎわいのある大須地区は同じ戦災復興事業を実施しながらも、街路幅員の多様性によって、都市機能の多様性を確保している。国内外の大街区を有する都市では、街区内に多様な通路（パサージュ）を設け、都市機能の拡大を図り、都市魅力を高めているが、名古屋都心においても、現代版路地であるパサージュを導入し、ネットワークを形成していくことが期待される。

キーワード：路地と街路、パサージュ、碁盤割、戦災復興事業、消毒都市

A study on creating urban attractiveness at the “sanitized” area in downtown, Nagoya

——Disappearance and generation of “neighborhood” spaces as
an element of urban attractiveness and evaluation of land readjustment project
for reconstruction from war damage——

Tomokazu IZAWA

Faculty of Contemporary Social Studies
Nagoya Gakuin University

※ 本稿は、2017年度～2019年度名古屋学院大学研究助成（共同研究／課題研究／研究代表者：井澤知旦）を受けた成果の一部である

発行日 2020年7月31日

1 はじめに

1-1 問題の所在

「神は細部に宿る」とは建築家ミース・ファンデル・ローエの言葉である。細部にこそ建築家の魂が込められるとするなら、都市の魅力は界限に宿ると言えるのではないだろうか。竹内宏の著作でベストセラーになった「路地裏の経済学」もコミュニティの場としての路地裏で交換される情報こそ生きた情報という意味を込めている。

日本のほとんどの大都市は、太平洋戦争で連合軍による空襲爆撃が行われて、特に軍需都市は壊滅的な打撃を受けた。名古屋はその代表的な都市であり、38回にのぼる空襲によって、江戸時代から引き継がれた市街地は焦土と化し、当時の市域の1/4、主要市街地の半数以上に及ぶ3,858haが罹災した。戦後は、戦災復興事業のもとで貧弱な都市基盤の水準を大幅に引き上げ、近代都市への脱皮を図っていった。すなわち、戦災復興事業による道路の新設・拡幅、公園や上下水道などの都市基盤の整備により、多くの都市機能を集積するだけの空間（容積）を確保したものの、他方でコミュニティを形成する、あるいはにぎわいを創出する“界限”（用語の定義①参照）を消去していったとも言える。戦前まで約6m幅員（京間3間）の街路が中心であった名古屋の都心部が、戦後に15mや20m幅員に拡幅されることで、道を介在した“界限”は分断されることになり、そこに内包される「猥雑」性を消滅させて都市を「消毒」（用語定義②）した。

最近では、都心部の魅力を高めるにあたって、ヒューマンスケールな路地空間や商店街のアーケード空間などが、にぎわいを生む猥雑空間や魅力空間として再評価されている。そこには空間的、コミュニティ的まとまり感があり、独自の居心地の良さを提供している（参考文献1～3）。

しかし、他方で路地等が防災性の低い貧弱な都市基盤＝負の遺産と評価されている。防災性能を高め、近代都市化を推進する戦後の時代要請を加味しつつも、良好な都市環境のもとで収容される多様な都市機能の発揮と路地のようなヒューマンスケールの猥雑的空間に宿る都市の魅力をどう評価するかは課題である。また、すでに「消毒」してしまった都市における魅力空間をどのように創出していくのかもこれからの課題として残ろう。

1-2 既往の研究

都市内にある路地空間はヒューマンスケールを有し、にぎわいや対話・交流を生む“界限”空間として評価される一方で、密集市街地の脆弱な防災性を解決する対象として取り上げられ、路地空間（細街路）解消に向けた整備のあり方が研究されてきた。これまでは、路地空間の界限性を担保するのか、あるいは防災性の向上を図るかの二者択一的であったが、21世紀に入って、路地空間を活かしてまちづくりを進め、防災性とまちの魅力の向上もあわせて目指す、空間・制度研究がなされている¹⁾。他方、都市空間の視点だけでなく、都市文化の視点から、路地（裏）が生産装置として評価する論文もある²⁾。

本研究では城下町特有の方格子状³⁾（碁盤割）の町人地空間をベースに、街路・路地空間の視点から見た近世都市への評価、さらに近世都市の空間遺産から近代都市への転換を図った戦災復興土地区

画整理事業の功罪、すなわち魅力ある都心空間形成⁴⁾への寄与に関する分析を行う。名古屋市の都心を対象に現在の路地空間の形成過程等に関する既存研究はあるものの⁵⁾、それは部分であって、全体を示すこの種の研究はなされていない。また、画一的幅員の街路構成における界隈の空間をいかに創出するかの検討もなされていない。

1-3 研究の目的

そこで本研究では、都市空間の視点から次の4つを明らかにしていく。

- ① 方格子状の街区を単位として、いわゆる路地空間の形成がどの程度存在していたのか、江戸時代の江戸の町と名古屋の町を比較しながら分析する
- ② 名古屋の戦災復興土地地区画整理事業により、都心の魅力の何が失われ、何が付加されたのかを分析し、とりわけ“界隈”の魅力を高める路地空間の実態を明らかにする
- ③ 全国的にも活況のある商店街の一つである大須地区を取り上げ、都市の魅力を構成する要素を分析し、国内外の路地・通路（パサージュ）空間についても事例分析する
- ④ これらの名古屋の都心まちづくりにおいて必要な魅力づけ方策を明らかにする

1-4 用語の定義

用語を表1のとおり定義して、使用する。飲食店が集積し、界隈の魅力を高める街路空間は「□□横丁」や「○○小路」と呼ばれることが多いが、下記の定義とは異なる、狭い通路を意味する。

表1 用語の定義

用語	定義・解説
①界隈	ここでいう“界隈”は、『地区』や『通り』といったフィジカルに規定された空間でなく、経験に基づく「多様でにぎやかで、人を惹きつける場所」という意味で使用している。(建築大辞典第2版 彰国社 1993.6)
②消毒 Cf. 追補	劣悪な都市環境を改善すること。例えば劣悪な木造密集地を取り壊して、街路を拡幅し、公園を整備するなど、良好な都市環境を整備することを言う。太陽の光が隅々までいきわたるようなイメージが“消毒”という言葉につながっている。
③街路	市街地部の道路。幹線街路や区画街路などの道路区分がある。
④往還	江戸時代に幕府指定の公用伝馬を擁している本街道で、東海道や中山道が該当する。あるいは、人などが行き来するための道。主要な道路。街道
⑤横丁と横町	表通りとT字型で交わる通りを横丁という。江戸の町では横丁と横丁を、会所を挟んでつなぐ道のことを“横町”と違って区別している(参考文献3)。また本論図7を参照のこと
⑥小路	平安京などの大路に対する道で、筋や通と同じ意味を持つ。名古屋の「広小路」は、もとの小路(3間=6m)の防災性能を高めるため、広小路(13間=25.6m)に拡幅したので、その名がついた。
⑦路地	屋根のない細い通路で、裏長屋へアクセスする機能がある。露地や路次と呼ぶこともある。最近では飲食店を集積した空間で、「○○小路」や「□□横丁」と呼ぶことが多いが、ここでは、上記⑤横丁(横町)や⑥小路とは定義が異なり、単に細い通路を意味する。

2 名古屋の都市構造と街区構造—名古屋・大坂・江戸比較—

2-1 名古屋の都市構造と街区構造

名古屋の都心を論じる際に、1610年以降につくられた町割りの形状を踏まえておく必要がある。名古屋台地（熱田台地）の北端に名古屋城を配置し、交通基盤として台地の中央部に主要街路となる本町通を熱田まで通して、東の街道として飯田街道、西の街道として佐屋街道、北の街道として美濃路（東海道と中山道をつなぐ脇街道）を配置した。名古屋城南を方格子状に町割りをを行い、町人地とし、その南と東に寺社を集積して寺町を配置した。その周りを武家地が囲む形態となっている。

町人地は東西に11町、南北に8町が碁盤割を形成している。一つの街区は京間50間四方、それを京間3間の街路が囲んでいる（以下、特に断りが無い限り京間=6.5尺とする）。つまり100m四方の街区とその周りを6m幅の街路が碁盤割を形成していると言える。ただし、北端の京町筋と魚ノ棚筋の間の街区は70間と標準的街区よりも20間南北に長い。これは京町筋の北片端（隣接する北隣の敷地は武家地と接し、そこには東西の筋が通っていないため）の奥行が長すぎると商売が繁盛しないと徳川家康の指示により、約20間にしたため、南の街区が20間に伸びて70間になった。ここだけの変則となっている。北片端まで含めると南北9町相当になり、11町×9町の99町が碁盤割の街区と指摘するものもある。

この方格子状の街区の地籍割（地割）は、モデル的に表現すると図1のような枠型であった。当時は南北道が主軸であったので、このモデルでは店舗が通りの東西に面する。しかし東西の筋にも店舗が面する地割になっているので、にぎわいが皆無ということはない。そこが大坂の城下町と異なる点である。なお、伝馬町筋は飯田街道や美濃路に通じる主要な東西街路であったので、店舗間口が南北に面する地割になっている。町人地全体の地籍図を示したのが図2である。

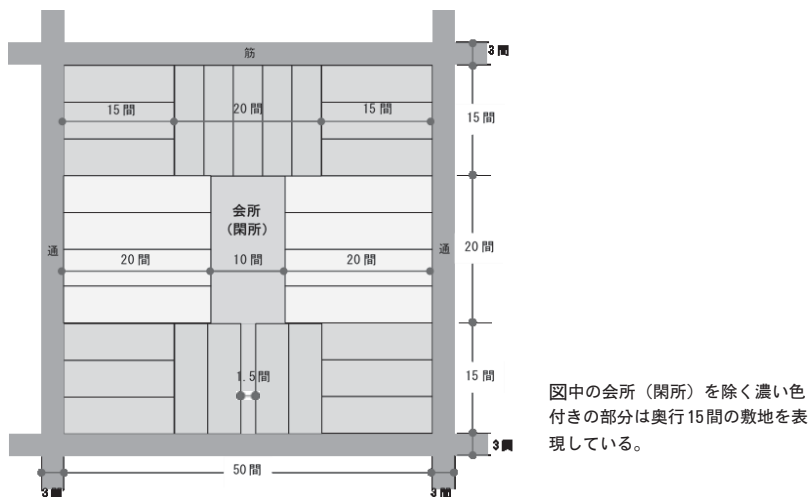


図1 京間50間四方の街区における地割（名古屋モデル）⁶⁾

都市魅力と“消毒”都市

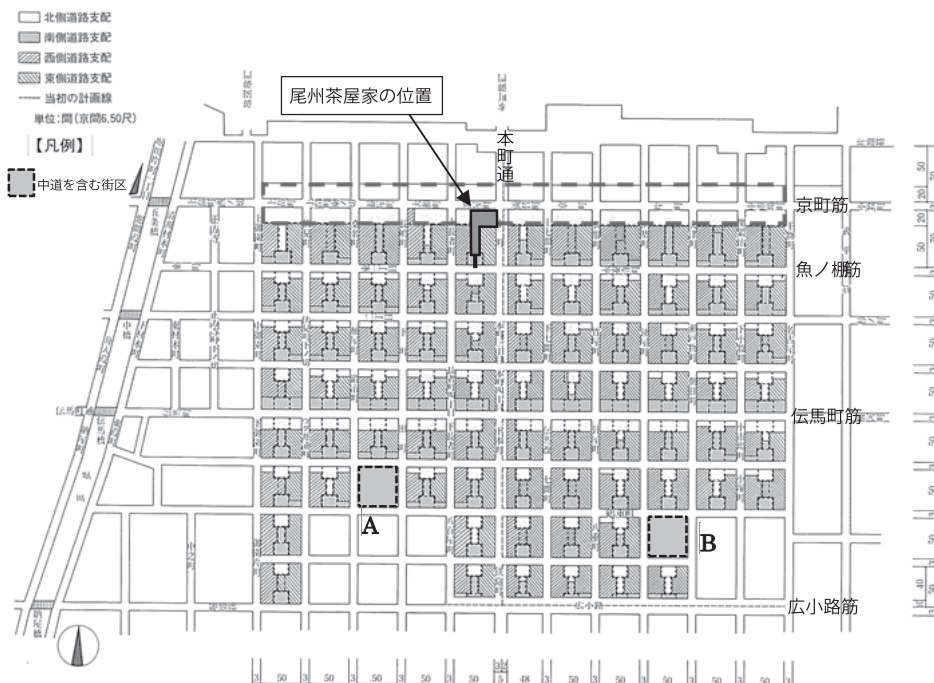


図2 名古屋城下町人地町割と道路支配関係(地籍図による) 出典:文献10 P.163

* 京町筋に面する南北の町人地(---)は凡例に示されていないが、北側道路支配と南側道路支配になる。

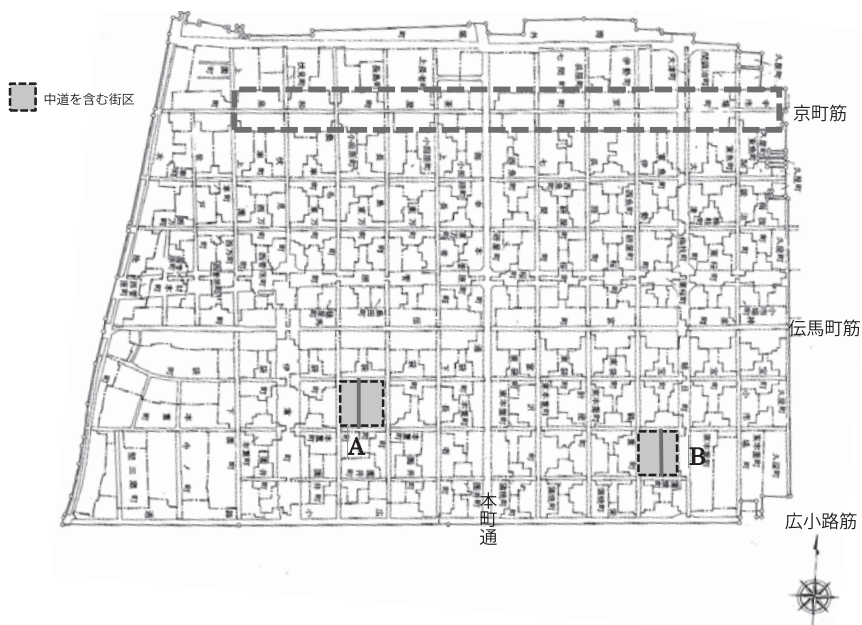


図3 名古屋城下の戦災復興事業事業前の町人地町割(地籍図による)

出典:文献11 P.484

名古屋城下碁盤割の地割も江戸時代から昭和戦前時代への変化は見られ、南北街路主軸とした地割から、東西道路を主軸とした地割へと変化している（図3）。これは、江戸時代は名古屋城下と宮宿を結ぶ南北道が主軸であったが、明治に入ると鉄道網が整備され、城下西の笹島や現在地に鉄道駅が整備されたため、東西の主軸へと変化したためであろう。

地割を見る限り、後述する江戸の街と違って、会所道はあっても、いわゆる路地（裏）はない。ただし、2街区（図2、3のAおよびB）のみ南北に貫通する中道（江戸の街で言う新道）と呼ばれる街路が存在する。恐らく会所道が延長されて生まれた街路で、地割はこの街路に原則として間口が面し、沿線は借家として利用されていた（2-2③を参照）。

2-2 名古屋の会所（閑所）と中道

会所（閑所）は50間四方の街区で、通りや筋から地割（名古屋の場合は奥行15間、20間）をして、街区の中央部に残された宅地を会所と呼ぶ（モデル街区では20間×10間の規模）。地域的には閑所（かんしょ）とも呼ぶ。この会所に出入りするために道（会所道）が設けられている（図1のモデル図では1.5間〔約3m〕として表現している）。

江戸では町人の増加人口を吸収する裏長屋の居住空間として会所は活用されたが（詳細は後述）、名古屋での会所は、小寺武久氏⁷⁾によれば、次のような4つのタイプの利用がなされた。

- ① 寺社地：最も多い会所空間の利用事例である。筆者が調査したところ、11町×8町（＝88街区）の碁盤割の範囲では寺を有する街区は35にのぼる（すべての寺が会所地を使っていたわけではない）。
- ② 屋敷地：有力な商人が拝領した（茶屋家、中島屋家、中井家等）。町人地だけでなく、武家地となった会所地もあった。図4は尾州茶屋家の町屋敷であるが、会所地を含め所有していた。しかも、それを隣地の商人に会所地・会所道を貸していたようである。碁盤割の町人地において、この町屋敷は本町通と京町筋に面していた（図2参照）。
- ③ 中道と借家：会所地を寺から買い取り、その借家を建て、街区内に貫通路を設けた事例は町人地において2街区あるのみである（再掲-図2、図3のA、Bの2街区）。しかし、江戸では図7にあるように会所地を挟んで新道を貫通させ、会所地を町人地として開発し、爆発する町人人口を受け止めていった。
- ④ 公共的施設：牢屋敷（広小路南）、火之見楼（札の辻東北）、御馳走所などに利用されて

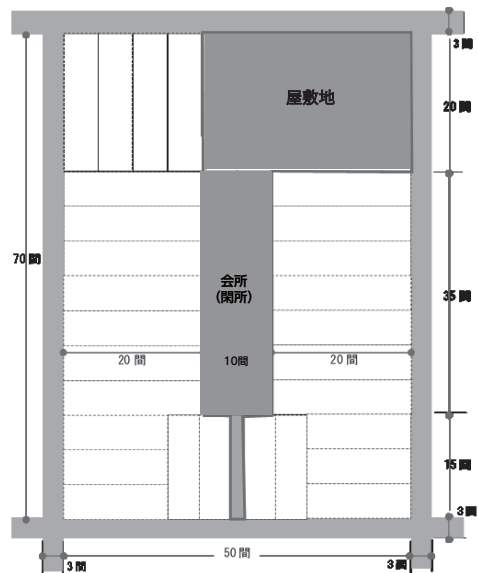


図4 尾州茶屋家の会所地を含んだ町敷地
出典：文献10 * 7参照

いた。

2-3 大坂城下町と江戸城下町の町人地構造

(1) 大坂城下町

大坂は豊臣秀吉による築城が1583年から始まるが、船場地区や島之内地区での町割りが1598年から本格化し、ここでは40間四方の街区が配置された。その配置は図5のとおりである。大坂の場合、大坂城が東に、港が西に配置されたため、東西の街路を「通」と呼び、南北の街路を「筋」と呼んで



図5 大坂町人地の全体図（略）

出典：文献13 P.73

いる。京都や名古屋とは東西と南北の呼び方が逆になっている。ここでも、間口5間、奥行20間の宅地が「通」（東西軸）に面して地割が行われているため、筋（南北軸）には店舗が面しない。「通」に店を構えるため、その沿道はにぎわいが生まれるものの、「筋」は単なる通路となっている。そのため、町全体で東西軸・南北軸ともに、にぎわいを生み出すための演出しづらくなっている。

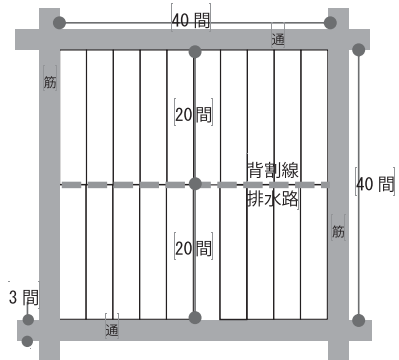


図6 大坂城下町の京間40間四方の街区における地割（大阪モデル）

(2) 江戸城下町

江戸城下町では、町人地として日本橋地区、京橋地区、銀座地区があるが、ここでは京都の条坊制をモデルとして、40丈=60間の方格子状の街区が整備された。奥行20間×間口5間の敷地を標準として地割されるが、中央部に20間×20間=400坪の余剰地が生まれ、それを会所と呼んでいた（名古屋の2倍の面積規模）。当初は町人の塵芥捨て場や排水地として利用されてきたが、明暦の大火(1596年)以降、町人人口が増加するにつれ、その空き地の上下あるいは左右に「新道」を通過させることで、新しく町人の敷地を確保し、奥地の土地の有効利用を図ろうとするものであった。

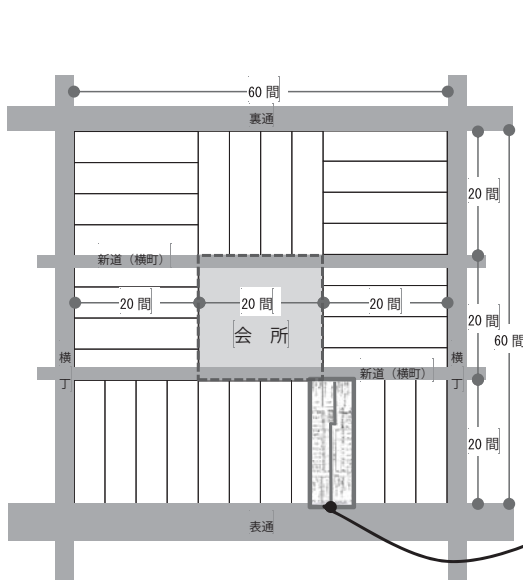


図7 江戸城下町の町人地京間60間四方の街区における地割(江戸モデル)
参考文献11 P.187



図8 町人地の表店と裏長屋の事例(木挽町河岸表通り)⁸⁾
参考文献11 P.200

表2 名古屋と江戸の町人地人口密度

	総面積 (ha)	町人地面積 (ha)	町人人口 (万人)	人口密度 (人/ha)
名古屋(1729年)	1,415.0	303.0	7	231
江戸(1722年)	5,636.5	891.3	60	673
名古屋1:江戸の倍率	4.0	2.9	8.6	2.9

出典:名古屋は文献10-P.167 *江戸は文献11-P.137

表2は名古屋と江戸の町人地の人口密度を比較したものである。名古屋の231人/haに対し、江戸は673人/haと実に3倍近い開きがある。これだけの人口を収容するためには、町人地の高度利用が前提となる。そこで20間の奥に位置する会所地端で表通や裏通と並行して新道を通し、会所地の町

人地利用および表通と新道に面した店舗（表店）の内側に裏長屋を建設することで、人口増加に対応していった（図7および図8）。なお、表通と裏通をつなぐ道を横丁と言い、新道を横町と称して区別し、表店から裏長屋に通ずる道を路地（路次）と呼んだ。（文献3-P.47）

2-4 名古屋町人地の特徴

大坂と江戸と比較しながら名古屋の町人地の特徴を整理すると次のとおりである。

- ① 大坂の40間（京間。以下同様）、江戸の60間の方格子状の街区に対し、名古屋はそのちょうど中間値である50間方格子の街区である。
- ② 町敷地は街路に面するが、大坂は東西軸の街路に面する敷地が原則なので、南北軸に店舗がないのに対し、名古屋、東京は主街路だけでなく他方の街路にも店舗を出すことができる奥行をもった街区規模なので、にぎわいを創出できる街区形状となっていた。
- ③ 名古屋は幅員3間（約6m）街路に面しているのに対し、江戸の幅員4間・6間街路と比べて界隈感は高いと想定される。
- ④ 名古屋では敷地は基本的に奥行20間と15間の形状をもち、街区中央に共有的空間（20間×10間）として会所（閑所）をもつ。名古屋の会所は、寺社地、屋敷地、中道と借家群、公共的施設として利用されてきた。
- ⑤ いわゆる街区を貫通する中道（江戸における新道＝横町）をもつ碁盤割街区はわずか2街区しかない。江戸と比べて名古屋の人口密度が1/3と低いため、街区を細分化する需要がなかったし、まして一敷地内に路地を確保してまで町人居住地を確保する必要がなかった。
- ⑥ 他方、名古屋の3倍の町人人口密度をもつ江戸では、町人居住地の確保が必要となる。江戸は街区幅60間であるため、奥行20間の敷地をとっても、20間×20間の会所を確保できる。この会所を挟んで上下に新道（横町）を街区貫通させることで、会所を新たな町敷地として活用できる。しかも奥行20間の敷地の両間口が街路の接するようになるので、表通と新道（横町）に店舗を配置し、その内側に裏長屋を確保することが可能となった。

3 戦災復興事業とにぎわい都市空間の創出

3-1 戦災復興事業前後の名古屋都心

名古屋城とその城下町は1610～1617年にかけて整備され、いくつかの大火をくぐり抜け、明治に入った。明治時代には近代都市にふさわしい鉄道や道路、港湾が整備され、既成市街地の外縁部に工場等の立地が進んだ。いわゆる名古屋都心部では、広小路通の延伸や桜通の整備（いずれも駅舎へのアクセス道路として）、大津通による南北軸の整備が広幅員でなされていったが、それは一部であって大部分は6m程度の街路で構成される、江戸期の情緒ある木造市街地がそのまま残り、近代都市とは大きく乖離していた。

明治以降、第二次産業が発展し、軍需産業も大きく成長した。そのため名古屋は第二次世界大戦で空襲の標的となって徹底して破壊された。38回にのぼる空襲によって、当時の市域の1/4、主要市街

地の半数以上に及ぶ3,858haが罹災し、罹災戸数13万戸、罹災者52万人、そして7,800余人の尊い命がなくなった。

終戦後すぐさま、名古屋市は戦災復興事業に取り組み、「大中京再建の構想」を1945年12月に公表した。これは当時の市域で200万人都市の建設を進めるものであり、その実現手法として戦災復興土地区画整理事業を導入し、3,452haの規模で事業が行われていった。

この事業の責任者は元内務省の技師で、名古屋市に招聘された技監兼施設局長の田淵寿郎である。田淵復興計画の理念は9つの柱からなっている⁹⁾。

- ① 全体を見ながら実施（横にらみ）
- ② 8m以上の道路整備（中心部の碁盤割エリアでは東西・南北とも15m、20mを交互に）
- ③ 市内通過鉄道は立体交差（金山・千種・鶴舞・大曾根等）
- ④ 学園（小学校）と公園（街区公園）の一体化、
- ⑤ 防災上、中心部四分分割（百m道路、新堀川沿両側15m道路）
- ⑥ 中心部の墓地の集約移転（平和公園）
- ⑦ 高速鉄道の整備
- ⑧ 名古屋港の拡張
- ⑨ 住宅地の確保

であった。

3-2 戦災復興事業の功罪—近世の消毒と近代の構築—

これら9つの柱のうち本研究のテーマとの関連から言えば、②の碁盤割エリアの街路（6m幅員）を15mと20mに拡幅したこと、⑤の久屋大通（1.74km）と若宮大通（4.12km）の2本の百m道路を整備したこと、また、⑥の復興市街地内の278ヶ寺、18.7万余基（面積では18.2ha）を平和公園に集中移転したことは特筆される事項である。

②については、戦前の都心部での街路は6m幅員が中心で（4～8mの街路延長の割合は73.1%。一部、広小路通や桜通は20mを超える）、復興事業により道路幅員が拡大され、4m未満の街路は、戦前に2.9%とわずかながらあったものの、復興事業後は皆無となった。そのため、6m街路のもつ限界性も皆無となり、15m以上の街路の割合が9割を超えることとなった。（表3）

⑤については、上記の①とともに、名古屋の防災性能の向上と名古屋の近代都市にふさわしい都市基盤の整備が主眼に置かれたものである。幅員6m街路で構成された木造市街地の脆弱性を克服するための対応であった。終戦直後の都市整備のテーマが防災性能の向上に置かれることはやむを得ないことであろう。また、戦前の貧弱な道路基盤では、復興後の都市成長を受け止めるだけの建築空間（容積）を確保することはできない。

⑥については、戦前碁盤割88街区のうち、35街区に寺院が立地し、墓地が併設されていたが、街区内の墓地の存在は衛生的にも経済的にも問題が大きいと判断されたため、墓地の異端が促進されることになった。その結果、街区の高度利用が可能となった。

つまり、焼け出された市街地の復興にあたって、特に名古屋の都心においては、都市の防災性能の

強化・向上と自動車社会等を見越し、土地の高度利用を可能とする都市基盤の整備を実現する一方で、都市の魅力の一つである多様性や界限性（例えば会所＝閑所，中道や路地）を消し去った，あるいは新たな界限の発生を抑制したのである。この意味において「消毒」されたのである。昔（戦前）の面影を徹底して排除する都市の“消毒”が行われたことは，多様性が失われることと同時に，画一性を生み出す基盤をつくった。碁盤割での街路の拡幅は主要幹線道路を除いて，15mと20mの2種で画一的であるため，従前敷地の形状も保持（細長い地籍）されたこととも相まって，その沿道には類似規模・用途の建物になりがちで，画一的利用になる。

表3 戦前と戦後の道路幅員変化（復興事業の中第1工区と中第2工区）

幅員	戦前		現在	
	道路延長 (m)	同構成比 (%)	道路延長 (m)	同構成比 (%)
4m未満（これを路地）	1,137	2.9	0	0
4m以上～8m未満	28,662	73.1	3,232	7.2
8m以上～20m未満	3,630	9.3	22,846	50.6
20m以上	5,799	14.8	19,082	42.2
合計	39,228	100.0	45,160	100.0

出典：参考文献9 P.4参照 構成比は筆者が追加



図9 現在の都心栄地区（碁盤割）における道路幅員（単位：m）

3-3 大須のにぎわい魅力と栄の集積力

大須地区は全国有数の活況のある商店街の一つである。日祝日はもとより、平日でも多くの人々が行き来し、にぎわっている。北は若宮大通、南は大須通、東は南大津通、西は伏見通という幹線道路に囲まれた約32.4ha（セミネット）のエリアである。そこには8つの商店街振興組合があり、地区全体で1,200店舗以上が集積している。季節に応じたイベント（表4）が開催され、多くの人々を引き寄せている。大須の魅力は多様性にあり、それを“ごった煮”¹⁰と表現しているが、それを支える多様な道路網がある。

表4 大須地区の主要なイベント

開催月	イベント名	イベントの詳細
2月	節分会	節分宝船行列、大須観音豆まき、万松寺祈祷・豆まき
7月下～8月上 土日2日	夏祭り	サンパパレード、パレード、盆踊り、花火打上げ
	世界コスプレサミット	コスプレパレード 2003年スタート 大須夏まつりとのコラボイベント
10月 土日2日	大須大道町人祭	大道芸、おいらん道中、金粉ショーなど 1978年スタート
毎月18日	骨董市	大須観音 骨董市
毎月28日	骨董市等	大須観音 骨董市、万松寺身代り餅つき接待、赤門28寄席等

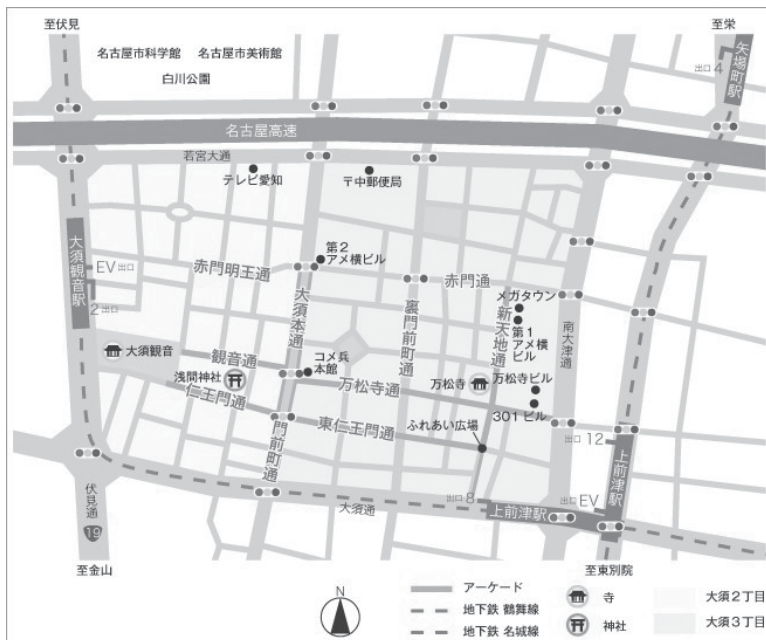


図10 大須地区の街路網と商店街配置図

出典: @大須(なごや大須商店街公式ホームページ)

ここでは碁盤割の都心部（栄地区）と比較することで、道路網の画一性と多様性の違いがにぎわい環境にどのように影響を及ぼすのかを分析する。

(1) 大須地区の歴史

大須地区は名古屋城下町を整備するにあたって、防御の拠点とした南寺町の一角を占めていた。現在でも万松寺や真福寺（大須観音）などの14寺院と富士浅間神社など4神社が立地している。戦前の主要道路は本町通と裏門前通であり、それら2本の南北道路から各神社の境内にアプローチしており、寺社以外の一帯で門前町が形成されていた。よって、寺社の境内地の敷地が大きいため、武家地や町人地のような街路配置は必要なく、街路密度が極端に低い地域であった。なお、戦前では大須南部に岩井町線が整備されて、沿道の街路は一定整備された。

大須の歴史的概略は表5のとおりである。尾張藩主宗春の失脚、大須の大火、遊郭の移転、若宮大通りや電廃止に伴う陸の孤島化など衰退する要因を抱え込みながらも復活してきている大須地区は、その底力を見ることができる。新しいものを積極的に取り入れ、多様性を担保しながらも、大須地区の特色を積極的に打ち出してきた。江戸～明治時代の娯楽街、大正時代の映画館街、昭和時代の家具街・紳士服街&電気街、平成時代のサブカルチャー系店舗街としての特性を打ち出し続けてきた。

(2) 大須地区の多様性を担保する都市基盤（街路を中心として）

大須地区は太平洋戦争による空襲によってほとんどが焼失した。戦後すぐさま戦災復興土地区画整理事業（中第3工区）が着手され、道路や公園等が整備された。

道路整備の状況は図11のとおりである。

大須地区では戦災復興事業後の街路幅員の中心は6mであり、全体延長距離の4割を超える。次に9m幅員街路で2割を超える。いわゆる路地と言われるものは全体の3.2%に過ぎない。12m街路は裏門前町通、20m街路は本町通のみである。一般的に街路幅員は上記6mと9mの延長距離構成比が高いものの、どちらかと言えば4m～20mまで幅員バリエーションが豊かである。

大須地区の道路整備水準は、むしろ戦前の碁盤割（都心地区）の道路整備水準に近い。つまり戦前の都心地区は約6m（京間3間＝5.91m）幅員が中心であった。戦後の碁盤割（栄地区）は、従前の6m街路はほとんどが20m・15m幅員に拡幅されて、それらで道路延長距離構成比が90%を超えている。大須地区の現在の道路整備水準は、戦前の碁盤割（栄地区）の水準に近く（実質的には街路幅員は拡幅されているが）、都心で戦災復興事業が実施されなかったと仮定するなら、大須地区のような市街地が形成されたであろうと推察できる。

大須地区と言えばアーケード（全天候型）のある商店街群である。これらの全天候型アーケードが架かる街路幅員は6m、7m、8m、9mの4種類があり、それぞれ商業環境（あるいは雰囲気）が異なる。道路の種類は9種あり、それぞれに家賃は異なり、商業環境も異なるため、多様性が担保されると言えよう。

大須地区における街路幅員による商業環境の相違を次ページに写真1で掲載した。大須地区の多様性を見て取ることができる。

表5 大須地区の歴史概略

年代	大須にまつわる出来事
江戸時代	門前町の形成と宗春統治の栄華
1610年～	名古屋城築城と城下町の形成 清須越と防衛拠点としての南寺町形成の位置づけ
1661年～	門前町を形成（1661～1672）
1730年～	尾張藩主徳川宗春の時代に芝居や寄席、遊郭まで開業し、にぎわうが、宗春の失脚とともに遊廓が禁止（1739年）
明治時代	商店街組織の結成とイベントの導入
1871年	名古屋発の博覧会（名古屋博覧会）が寺町内の総見寺で開催
1873年	北野新地に遊廓再復活（貸席茶屋105軒、芸妓112名、娼婦318名）
1886年	名古屋で始めて電灯がともる
1892年	大須観音ほか町屋など134棟消失の大火を被る 菊人形の奥村黄花園（こうかえん）が万松寺境内に始まる（→全国へ）
1896年	名古屋初の大須門前大商組合が設立される。
1905年	万松会が設立される。
大正時代	映画館街の形成
1912年	名古屋初の路面舗装が大須仁王門通に完成。 名古屋随一の繁華街・歓楽街に発展（映画館14～20館へと増加）～1925年
1923年	旭遊廓が中村へ移転（芸妓小屋や小料理屋が撤退）
昭和時代	商店街の衰退とそこからの復活
1925年～ 1935年	商業の発展会が次々立ち上がる 家具店や紳士服店の集積が進み、一大商業地を形成
1945年～	衰退の一途と「陸の孤島」 ■若宮大通の整備と都心分断 ■映画産業の斜陽化 ■市電の撤廃 ■栄・名駅の商業地としての発展
1960年	万松寺通にアーケード完成
1967年	地下鉄名城線の上前津駅が開設
1970年	大須観音本堂落成
1975年	アクション大須開催
1977年	ラジオセンターアメ横オープン
1978年	大須大道町人まっりの定例化
1984年	第二アメ横が開設
1980'S	秋葉原（東京）・日本橋（大阪）・大須と三大電気街の一つにカウント
平成時代	名古屋初の民間再開発事業
2003年	都市再開発ビルOSU301が竣工

出典：大須商店街連盟発行「大須」2013

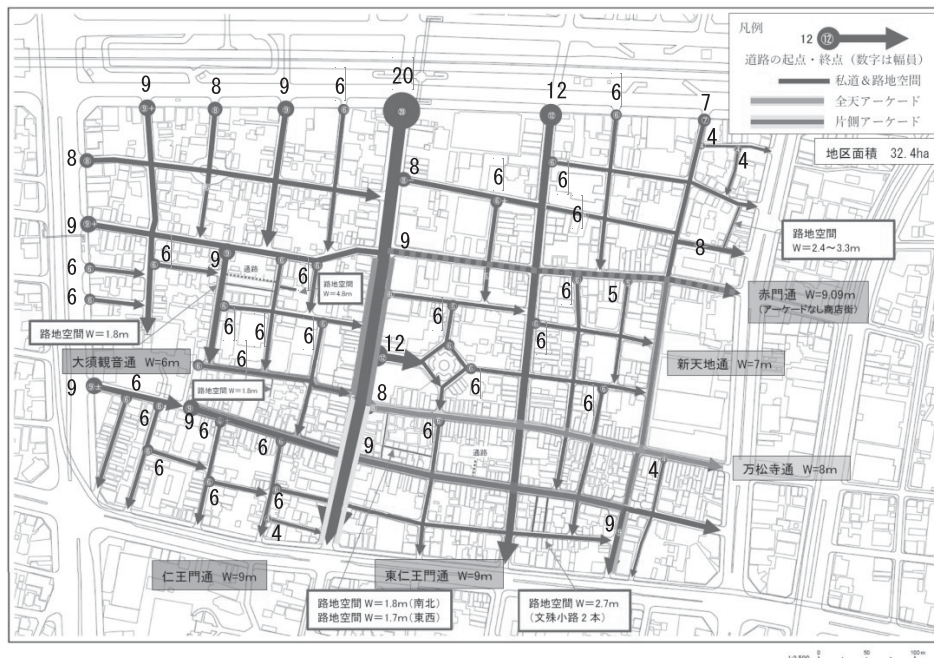


図11 大須地区の道路整備の状況

出典：戦災復興土地画整理事業（中三工区）公共施設用地図

表6 大須地区の道路幅員別延長距離

道路幅員	延長距離 (m)	構成比 (%)
4m未満	278.4	3.2
4m	536.0	6.1
5m	107.2	1.2
6m+	3,638.5	41.2
7m+	626.0	7.1
8m	763.2	8.6
9m	1,874.4	21.2
12m	515.2	5.8
20m	488.8	5.5
合計	8,827.7	100.0

* 幅員の+は当該mを超える道路もあることを示す。多くはない。

表7 大須地区と都心栄地区との幅員別延長距離比較

道路幅員	大須地区 (現在) 道路幅員構成比	都心栄地区 (戦前) 道路幅員構成比	都心栄地区 (現在) 道路幅員構成比
4m未満	0.0 (3.2)	2.9	0.0 (1.6)
4m以上～8m未満	57.4 (55.6)	73.1	7.2 (7.0)
8m以上～20m未満	36.9 (35.7)	9.3	50.6 (49.8)
20m以上	5.7 (5.5)	14.8	42.2 (41.6)
合計	100.0	100.0	100.0

* 都心地区の実延長距離は表3を参照。

* 大須地区と都心地区の4m未満の道路(路地)は市道ではない。()の数字は路地を含めた幅員構成比。

写真1 大須地区における多様な街路幅員と商業環境

5つのアーケード街



東仁王門通 幅員9m



仁王門通 幅員9m



万松寺通 幅員8m



新天地通 幅員7m



大須観音通 幅員6m

大須地区内の幅員別代表的街路



本町通 幅員20m



裏門前町通幅員12m



赤門通 幅員9.09m



万松寺通北2 幅員6m



仁王門通南2 幅員4m



旧公設市場北道路 幅員8m



新天地通西1 幅員6m 新鮮食料品



裏門前町通東2 幅員6m

大須地区内の代表的路地



路地㉑ 幅員1.8m



路地㉒ 幅員0.9m



東西路地㉓ 幅員1.7m



南北路地㉔ 幅員1.8m



西路地㉕ 幅員1.8m

(3) 都心栄地区と大須地区との容積比較

道路整備水準の相違は建築物の立地環境を左右するものであり、戦前は昔ながらの景観・界隈を保持していたものの、戦後に“消毒”した都心栄地区と従前の整備水準の低いエリアを戦災復興事業で整備水準を高めつつも、街路幅員の多様性を保持した大須地区では、利用容積がどのような差が生じるのかを調査した¹¹⁾。各地区の範囲は図12～14に破線(栄地区)または点線(大須地区)で示した。

①指定容積率

栄地区は600, 800%, 1,000%の容積率が指定されている。図中で街区に複数の容積率が指定されている場合は面積按分しているため、指定容積率が小さい桁の数字が出ている。平均的指定容積率は693.9%と700%に近い。600%のエリアは30m以上の主要幹線街路に面しない街区で指定されている。大須地区はほとんどが600%の容積率が指定されているので、平均的指定容積率も601.4%である。

両地区の指定容積率の差は約100%ポイントであり、栄地区で高い。

②利用容積率(建物延床面積/街区面積)

栄地区では利用容積率は470.2%であった。他方、大須地区のそれは261.3%であった。両地区の差は約210%ポイントであった。指定容積率の差よりも拡大している。600%指定容積率の個別街区を比較しても、栄地区のほうが大須地区よりも200%ポイントも多い利用容積率であった。

③指定容積利用率(利用容積率/指定容積率)

指定容積利用率も上記②の結果を反映し、栄地区は67.8%、大須地区は43.4%とその差は24.4%ポイントであり、1.5倍の格差となった。

④差を生む要因分析

第一は立地条件の違いがある。栄地区はまさに都心の一等地であり、主要幹線道路が通過し、地下鉄も東山線、名城線、鶴舞線、桜通線の4線が縦横に走っている。他方、大須地区は幹線道路密度が低く、地下鉄も名城線と鶴舞線の2線であり、地価の関係から高度利用を促す栄地区であること、第二は商業地域で建物床面積を積み上げていくためには、道路斜線制限(勾配1.5と適用距離30m・35m)と隣地斜線制限(隣地境界からの高さ31m, 勾配2.5)がかかるが、前面街路幅員が狭いと道路斜線制限により、6m中心の大須地区では高容積にはならないこと、第三は大須地区には一つの街区が総じて小さいため、高容積をもつ大型施設の立地は困難であることが理由としてあげられる。

このように都心栄地区の戦災復興土地区画整理事業は6m街路の限界性を喪失する代わりに、近代都市にふさわしい防災性を高め、多くの都市機能を受け入れることができた。

表8 栄地区と大須地区の容積関連指標の比較

地区	① 建物延床面積 (m ²)	② 街区面積 (m ²)	参考 面積/街区 (m ²)	③ 指定容積率 (%)	④ 利用容積率 ①/②(%)	⑤指定容積 利用率 ④/③(%)
栄地区	4,639,147	986,570	7,047	693.9	470.2	67.8
大須地区	627,654	240,242	3.080	601.4	261.3	43.4

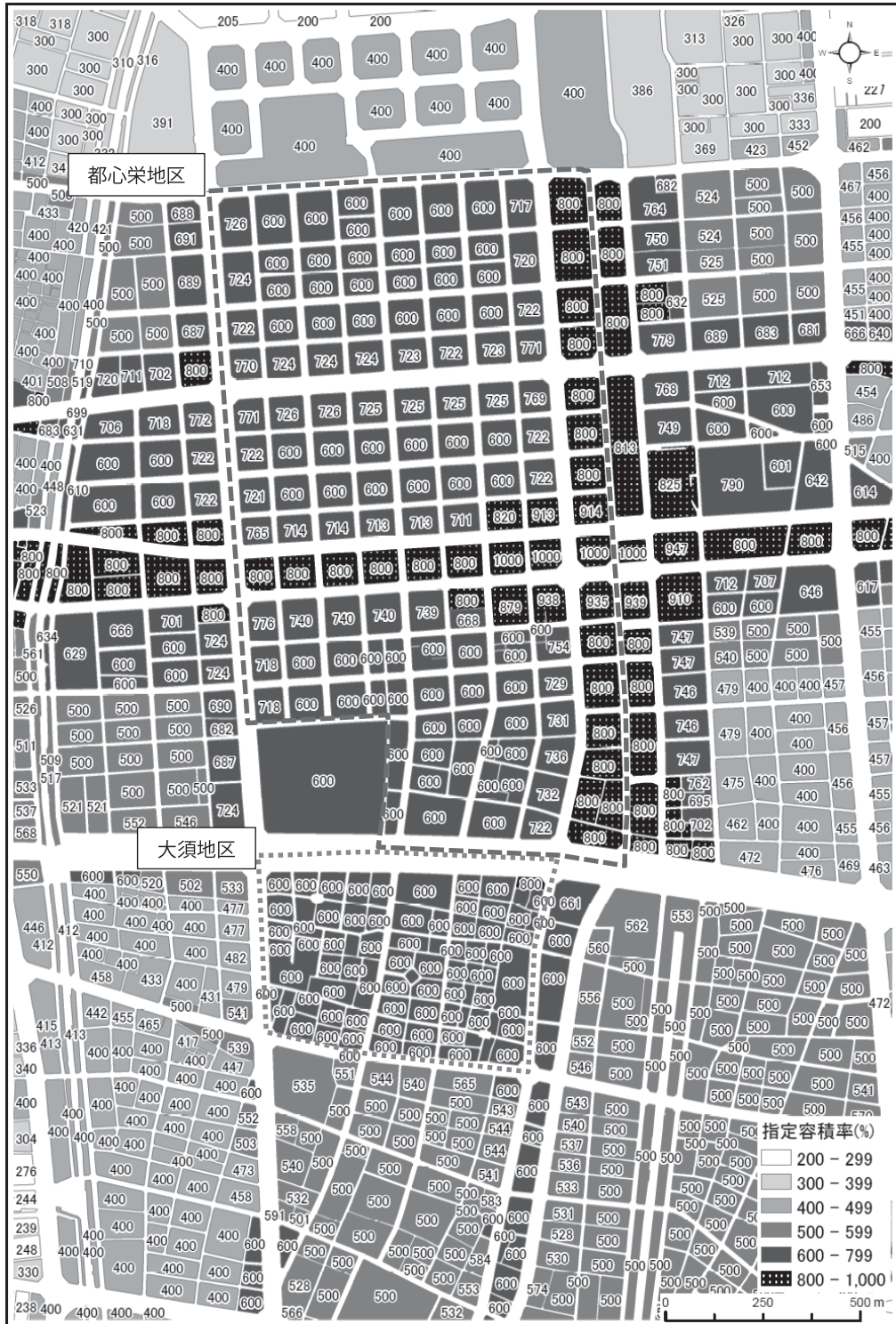


図12 都心栄地区と大須地区の指定容積率

都市魅力と“消毒”都市



図13 都心栄地区と大須地区の利用容積率（2016年）



図14 都心栄地区と大須地区の指定容積率の利用率 (2016年)

4 路地空間の生成

4-1 栄地区の路地空間分布

本論冒頭で述べたように、路地空間がヒューマンスケールのため、人々が集まり交流しやすい界限を形成しているため、都市魅力を生み出す大きな要素として評価されている。名古屋市の都心は第二次世界大戦によって焦土と化し、従前の建築物は焼失した。戦後改めて建築物が立地していく中で、

表9 栄地区における路地空間の分布と状況

NO	所在	名称	幅員 (m)	延長 (m)	形状	通抜け	備考
①	栄三丁目2番街区	栄小路	2～3	89	直線型	可	一部非道路
②	栄三丁目4番街区	—	4	68	T型	可	一部非道路
③	栄三丁目7番街区	—	2.5～4	80	T型	可	一部非道路
④	栄三丁目8番街区	むつみ小路	3～4	135	y型	可	一部非道路
⑤	栄三丁目10番街区	住吉小路	1.5	29	直線型	不可	非道路
⑥	栄三丁目25番街区	—	3～3.5	123	カギ型	可	非道路
⑦	栄三丁目28番街区	—	2.5～4	87	直線型	可	非道路

* 番号は次ページ以降の路地番号と対応している。

出典：文献9（中島）P.5より抜粋し、一部削除・加工している。

表10 栄地区における路地空間の生成と特性

NO	名称	利用実態
①	栄小路	戦前から存在した街路・路地ではない。敷地境界線から等距離セットバックし、3号道路として沿道店舗のアクセス通路となっている。西側部分の通路は非道路であり、通り抜け通路となっている。
②	—	戦前から存在した街路・路地ではない。復興土地区画整理事業換地後に敷地の有効利用のため敷地境界線に路地を設け、路地に面して店舗を増やしている。
③	—	戦前から存在した街路・路地ではない。隣地と協調して路地を通して店舗を増やしている。一部はT字型で通り抜けできるように路地(非道路)が形成されている。
④	むつみ小路	東西の通りは戦前の街路(公道)であり、換地後は公道でなくなったものの、建物のセットバックにより通路として機能させている。西側のむつみ小路は一敷地にL字型路地を通すことにより、路面店舗を増やしている。
⑤	住吉小路	戦後、間口が狭く細長い敷地を有効に活用するため路地を確保し、沿道に路面店を配置した。
⑥	—	寺の境内地を有効に利用するために路地が設けられた。戦前の土地利用上の区画と一致している。
⑦	—	元あった白林禅寺の参道を路地として活かし、両側に長屋を建てて、現在店舗化した路地空間である。独自の景観を有する。



図15-1 換地図（筆図）と路地との関係図（①～⑤）



図15-2 都市計画基本図（平成29年）と路地との関係図（①～⑤）
 * ■は路地によってアクセス可能となった用地（以下、同様）

いくつかの路地空間が形成されてきた。

その形成過程については中島（2019文献9）で詳細に分析している。杉浦等（2015文献16）が中区と東区の一部における路地数を調査し、1965年で286本の路地が2013年には106本に変化し、48年間で180本の減少を見たが、これは建替えに伴う敷地の集約化が行われる際に消滅していたとしている¹²⁾。

現状では、本調査エリア内では7本の路地が残存し、それを整理したものが表9である。またその位置を図面で示したものが図15、16であり、換地図（筆図）と都市計画基本図を示すことで、土地



図16-1 換地図（筆図）と路地との関係図（⑥⑦）

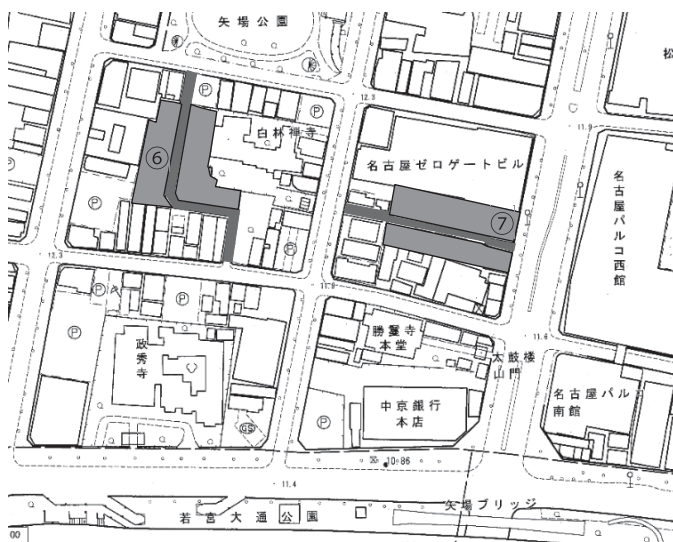


図16-2 都市計画基本図（平成29年）と路地との関係図（⑥⑦）

* ■は路地によってアクセス可能となった用地（以下、同様）

所有と建物利用の関係性を見た。図中の敷地囲いは路地によって生み出された店舗等のエリアを示している。

栄地区では、広小路通以北のいわゆる碁盤割街区における路地はない。路地は上記で見たように広小路通以南の7か所で存在している。④むつみ小路一部と⑦白林寺旧参道を除き、戦災復興土地区画整理事業の従前（戦前）の街路ではなく、従後に路地を導入し、それを沿道店舗へのアクセス道と活用することで、敷地の高度利用を図っている。A：敷地中央部への路地導入（③⑥⑦，④のむつみ小路部分）、あるいはB：敷地境界線への路地の導入（①②⑤，④むつみ小路以外の部分）の二つのパター

ンが見られる。土地の所有関係が明らかとなり、隣接地が同じ所有者であれば、BパターンもAパターンに転換するであろう。

4-2 大須地区の路地空間分布

大須地区における路地空間は、現状では6つの路地空間が存在し、図17のように分布している。ここでも換地図（筆図）と都市計画基本図を示すことで、土地所有と建物利用の関係性を見、同時に図中の敷地囲いは路地によって生み出された店舗等のエリアを示している。

表11 大須地区における路地空間の分布と状況

NO	所在	名称	幅員 (m)	延長 (m)	形状	通抜け	備考
Ⓐ	大須2丁目13番街区	—	1.8	49	直線	可	非道路
Ⓑ	大須2丁目14番街区	—	4.8	17	ヨの字	可	非道路
Ⓒ	大須2丁目18番街区	—	0.8	14	直線	不可	非道路
Ⓓ	大須3丁目37番街区	—	南北1.8 東西1.7	48 51	T字型	可	非道路
Ⓔ	大須3丁目42番街区	文殊小路	2.7	37×2	直線	可	非道路
Ⓕ	大須3丁目9番街区	(三輪神社東)	2.4～3.3	45	屈折	可	非道路

表12 大須地区における路地空間の生成と特性

NO	名称	利用実態
Ⓐ	—	街区を貫く東西に長細い敷地の有効利用を図るために、敷地の中央に路地(幅員1.8m)を設け、路地の両側に住宅や店舗を配した。
Ⓑ	—	二つの建築物の中央に幅広通路を設けて、住宅の出入り口を設けている。壁間幅は4.5mであるが、一部ベランダの足が2m強通路に突き出ている。
Ⓒ	—	敷地境界に1本の路地(幅員0.8mと狭い)を設けることによって、その沿線と奥の店舗アクセスを確保している。
Ⓓ	—	敷地の奥の部分および沿道の部分を活用するため、アクセスの路地(幅員1.8m、1.7m)を設けている。二つの路地が交差することで、路地の行き止まりを解消している。
Ⓔ	文殊小路	まとまり感のある4筆に2本の南北を貫く路地(壁間幅員2.7m/通路は1.7～1.8m)を通すことによって、その沿線に接する敷地に店舗を配置することができる。
Ⓕ	(三輪神社東)	戦前から存在する通路。通路東の敷地は大津通に接するため、裏通りの性格を有する。

大須地区の路地はⒻを除き、すべて戦後に生まれたものであり、戦災復興土地区画整理事業で換地された敷地を有効利用するために設けられた。店舗等へアクセスする路地幅員は1.8～2.7m(1～1.5間)であった。地価が上昇すれば土地生産性を高めるため土地の高度利用は進む。その際、容積の積み上げか、土地の細分化利用の選択になるが、路地空間は後者の対応である。

前述の3-3(2)に記述しているように、大須地区特有の多様な幅員街路に加え、これらの路地が

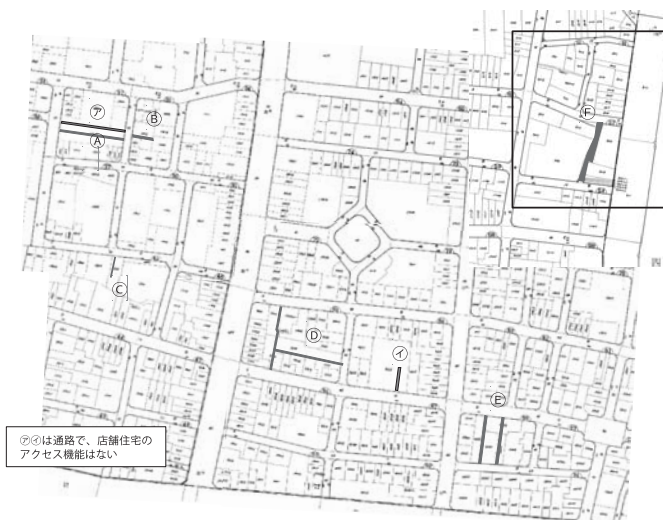


図17-1 換地図（筆図）と路地との関係図（A B C D E F）



図17-2 都市計画基本図（平成29年）と路地との関係図（A B C D E F）

* ■ 路地によってアクセス可能となった用地（以下、同様）

加わることによって、一層多様性が強化され、“ごった煮”感が演出されることになるのである。

4-3 路地（横丁）・通路（パサージュ）の事例分析

全国には有名な路地（横丁）空間がある。東京や大阪を例にとると表13のとおりである。その中から戦前から存在する法善寺横丁（大阪）と戦後に生まれた大規模な新宿ゴールデン街（東京）の二つを取り上げ、その特徴を整理する。単なる飲み屋街ではなく、そこにある歴史・文化を醸し出しながら、映画や小説などの文化を創出する空間装置となっている。屋外の寒い札幌ではビル内に通路（パサージュ）を設けて路地空間を演出している事例まである。

表13 代表的な横丁空間（東京・大阪）

	名 称	規 模	店舗数	所 在
東京	新宿ゴールデン街	6,600m ²	280余	新宿区歌舞伎町1丁目
	新宿思い出横丁	3,000m ²	約60	西新宿 幅員1.2m
大阪	法善寺横丁	4,800m ²	約60	大阪市中央区難波1
	ジャンジャン横丁	180m アーケード	約50	大阪市浪速区恵美須東3

(1) 法善寺横丁¹³⁾

大阪市内の路地や横丁でも全国的に有名な横丁は法善寺横丁がある。天龍山法善寺は浄土宗で、阿弥陀如来を本尊とするが、水掛不動が有名で、千日念仏が行われたため、その門前は千日前と言われている。

戦前から存在する法善寺横丁は4,800m²の境内に60軒ほどの飲食店が集積した空間で、東西に4mと2.7mの2本の道、南北に1.5mと1.0mの2本の通路で構成されている。橋爪紳也は付近の道頓堀や心斎橋筋のような煌びやかでモダンな繁華街と対比されることによって、喧騒から距離を置き、ほのかに暗くて人間的尺度の残る横丁空間に新たな魅力の人々が「発見」したと指摘している。演歌「月の法善寺横丁」が唄われ、織田作之助の「夫婦善哉」が森繁久彌主演の映画にもなっている。いわば歌にも映画にもなるほど物語の生まれやすい環境を有し、人々にとって居心地のいい空間となっているのである。



図18 法善寺横丁（大阪市中央区）

(2) 新宿ゴールデン街¹⁴⁾

東京では規模的にも集客的にも新宿ゴールデン街が横丁の代表としてあげられる。ここは戦後の闇市からスタートした路地・横丁空間であり、戦前から存在していた法善寺横丁とは異なる。バブル時代の地上げをも生き延び、今日まで続いている。

6本の東西の道（路地）からなり、6,600m²のエリアに280軒余の飲食店が集積している。一つの店舗が4～5坪と小さいものも多く、その狭さに小宇宙を形成しているのである。また名物ママがおり、多様な文壇人・芸能人が出入りしているので、ゴールデン街にまつわる物語も数多く輩出している。

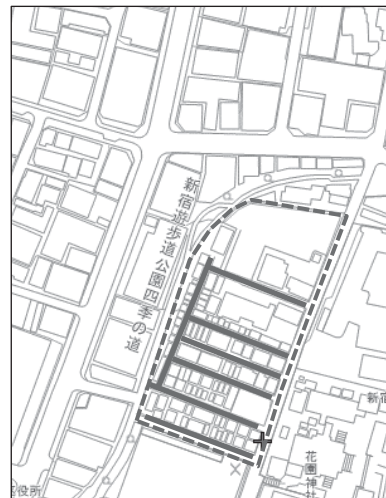


図19 新宿ゴールデン街（東京都新宿区）

(3) さっぽろ創世スクエア（札幌市）

札幌市の中心市街地は名古屋と同じように、碁盤割街区（標準的には60間＝108mの正方形）と11間（約20m）街路で構成されていた。現大通公園（旧火除地）以南に計画された町用地では街区に中道（6間＝約11m）を設けて、60間×27間の街区を配置している。路地や横丁ではない。現大通公園（旧火除地）以北は官用地であり、戦後、町用地のように中道が配された街区も登場する。1街区が2街区に分割されるため、接道間口延長距離が1.5倍に増加する（108m4辺が108m6辺に）^{15、16}。方格子状街区の中にはT字型、十字型に街路を設けている事例が図中ではそれぞれ1か所ずつある。ただし、前面街路の幅員が狭いと道路斜線制限がかかるため、建物高さが制約され、相対的に高容積とならない。方格子状の街区だと容積は詰めるものの、接道延長距離は増やせないというジレンマがある。建物内に通路を設けることで、そのジレンマを解消する事例として、さっぽろ創世スクエア（グランドオープン2018年10月、敷地面積1.17ha）である。4つのゾーンを区分するために通路を設けているが、これをパサージュと呼んでいる。このパサージュに面しては多くの店舗は配置されておらず、コンビニエンスストアとギャラリーがあるのみである。

札幌の冬場を想定すると、屋内でのパサージュの確保は幅広い屋内型モールとも相まって、冬場の気候と店舗配置の点で意味あるものとなっている。



図20 さっぽろ創世スクエアの街区と通路パサージュ（札幌市中央区）



図21 幌市都心部の街区形状と街路

(4) 商業施設ラシック名古屋（名古屋市）

大型商業ビル内に通路を設け、街区を挟む幹線街路間をつなぐ名古屋の事例は、2005年3月にオープンした、敷地面積7.0haの規模を有するラシック名古屋である。東の久屋大通、西の大津通を東西につなぐ通路（3階吹抜け空間）があり、この中央部に展示空間（仮設店舗）を配置し、これを「ラシックパサージュ」と呼んでいる。通常の商業施設の通路よりも幅員を広くとっているため、展示空間を設けても両サイドが通路として十分に利用できる。休館日は出入口が閉ざされるので利用できないが、開館時の通行は自由である。

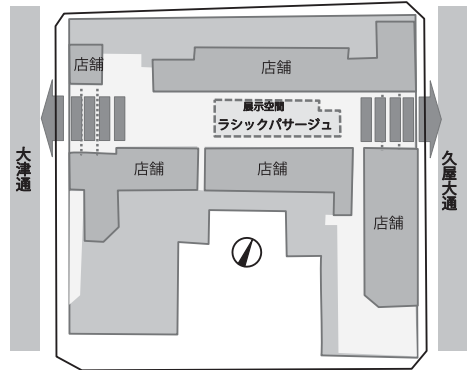


図22 ラシック名古屋の街区とパサージュ
（名古屋市中区栄三丁目）

(5) 路地・通路と店舗配置

多くの大型商業施設は街路に面してショーウィンドウはあるものの、直接出入りできる個別店舗を配置しておらず、出入口を限定した囲い込み型となっているのが一般的である。若者を顧客対象とする名古屋パルコやナディアパークでは街路に面して個別店舗の出入口を設けている例もある。上記で見たラシック名古屋は、囲い込み型ではあるが、実質的に幅広いパサージュが街路のように行き来できるので、「街路に面した個別店舗」感をうまく打ち出している。

これまで見てきた路地（横丁）や通路（パサージュ）は“道”に対して店舗が開かれ、自由に出入りできるところに、まちの魅力が生まれ、そこにぎわいが生まれている。



図23 ラシック名古屋の通路パサージュ（東から西を望む）

4-4 海外におけるパサージュ

(1) パサージュの歴史

パサージュ（仏語）は、18世紀末以降にパリで整備された通路型商業空間を指す。その時点での市街地の主要道路は石畳が敷かれ、馬車が通ることによって車軸の潤滑油が飛び散って滑りやすくなっているうえ、建物から生活ごみや汚物等が投げ捨てられる公共空間であった。一般の道路は舗装もされておらず、雨の日は泥でぬかるんでいた。そういう環境では買物もままならなかった。そこで19世紀前半に登場したのが、当時の最新の建材であった鉄骨とガラスを使った明るいアーケードで

あり、その下の通路に店舗を配置した。これをパサージュと呼んだ。既存建物の中を通り抜けて、二つの道をつなぐ役割をもっていた。ただし、柵を設けて閉じた空間として運用していた。その後、19世紀後半に登場したのが百貨店である。そこは大きな屋内空間を設け、道や広場を設けて都市化し、不特定の人々の来訪を歓迎したのである。その意味では、パサージュが閉じた商業空間であるのに対し、百貨店が開かれた商業空間と言われている。これは物理的な意味よりも社会的な意味での空間を開閉で表現している。

今日ではパサージュに柵を設けている事例は少なく、自由に行き来できる。むしろ百貨店が物理的に閉じた空間になっている。

(2) プラハにおけるパサージュの事例¹⁷⁾

欧州の中心市街地では街区形状が比較的大きいため、表通りから裏通りへ行き来するのに遠回りをすることになる。また、その街区形状だと道路に面する店舗の数も限定される。そこで建築物内あるいは建築物と建築物の間に通路や広場を設けて、そこに面して店舗を配置している事例は数多く見ることができる。ここでは、パサージュが歩行空間や買物空間として組み込まれた、チェコの首都であり観光地でもあるプラハ市の中心市街地を見てみる。(写真2参照)

プラハの中心市街地におけるパサージュの位置は図24(市街地の部分地図)のとおりである。中心市街地全体に広がっていることがわかる。一つの建物内のパサージュもあれば、複数の建物の連携によるパサージュもある。複数のパサージュがネットワークされているところもある(A①B②C③)。形態もI型、L型、T型、十字型などさまざまである。

このようにパサージュが多い理由として、①気候条件として冬が寒くて雪や雨が多いため、それらを防ぐうえでは効果的であること、②人々の行き来があるので盗難などの犯罪が抑えられること、③大街区だと立地店舗は制限され、限られた都市空間の中で需要が高い店舗を増やしていくために、新たに通路の延長距離を確保していく必要があったこと、があげられる。歴史的地区における建物群では複数のビル所有者が話し合い、付加価値を高めると判断されてパサージュが導入されており、その際行政はタッチしていないが、新しい建物については、行政から通路を設けるよう要請することもあるようだ。パサージュは商業環境の多様性を担保している。

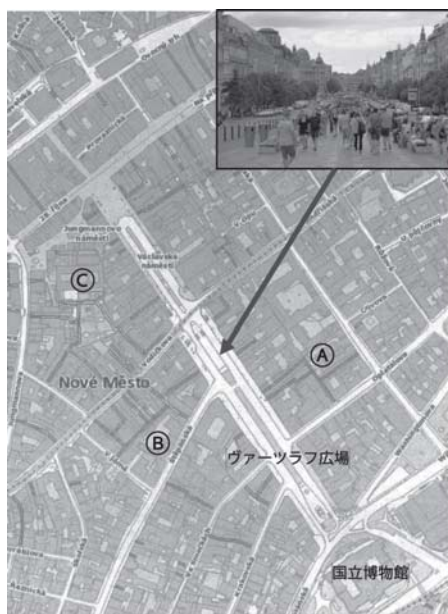


図24 プラハ中心市街地におけるパサージュの位置

出典：ATLAS PRAHA 5000

写真2 プラハ中心市街地のヴァーツラフ広場付近のパサージュ



パサージュ・ロココ。新しい建物の中にあり、3階の吹き抜け空間を持つL字型の通路を有する。通路の一部にカフェテラスを設けている。



ルツェルナ（提灯）・パサージュ。通路幅が広く店舗外にカフェテラスを設けている。宙吊り逆さ馬彫刻はボヘミアン王国ヴァーツェラフ大王を皮肉ったもの。



パサージュ・コロル（王冠）のエントランス。通路はL字型をしており、角のところにこの天光中庭がある。二つの建物から構成されたパサージュである。



ショッピングセンター チェルナルルジェ（黒薔薇）。外観は古いが、内部は今日のパサージュとなっていて、明るい。ここもL字型通路のパサージュである。



近代的ビルにあるショッピングギャラリー。直線型ではないが裏の道に通り抜けることができるパサージュが設けられている。



パサージュ・ホルツァノ（人名）。このパサージュはヴァーツラフ広場に面していない。直線型で裏通りへつながっている。

(3) ライプチヒ・ウィーン・ミュンヘンの中心市街地におけるパサージュ
参考のため、欧州3都市中心部のパサージュの事例写真を下記に掲げた。

写真3 ライプチヒ・ウィーン・ミュンヘンの中心市街地におけるパサージュ



ライプチヒにある旧市役所前のトーマス通りに面するメードラー・パサージュ。ここはL字型のパサージュで、エントランスから天井高のある通路を歩くと過度に円形の広場上がる。この左手に同じ形式の通り抜け路があり、この右手には全く異なる雰囲気通路が接続されている。その通路を合わせるとT字型になる。



ライプチヒのマルクト広場西に面するスペックスホーフ・パサージュ。この中央に吹き抜け型の天光を入れる中庭があり、それを境に異なる雰囲気の通路がある。

ライプチヒにおける工事中のオフィスとパサージュ。吹き抜けの通路のカーブが独自に雰囲気を生んでいる。店舗も多様で、2階には映画館も併設されている。



ウィーンのパサージュ（名前は不詳）。屋内型の明るい中庭があり、そこから2方向に通路が走る。同じ通路でも厳かな雰囲気が醸し出されている。

ミュンヘンのカウフィンガー通り（歩行者専用道）に面する「カウフィンガー門」のパサージュ。通路が中庭に面しているのが明るいパサージュとなっている。

5. まとめ

5-1 結論

- ① 江戸時代に形成された名古屋の町割りでは、町人地である碁盤割地区は一辺50間（京間）の方格子状の街区で、原則3間（京間。以下同様）の街路が取り囲んでいた。大坂は40間四方、江戸は60間四方の街区であり、名古屋はそれらの中間値であった。そのため敷地の奥行は、他2都市は20間に対し、名古屋は15間が主要となり短かった。
- ② 江戸では限られた町人地に増加人口（名古屋の人口密度の約3倍）を収容するために、会所を挟んで2本の新道（横町）を設け、会所を町人地に転用しつつ、20間奥行敷地で街路に面した表店と表店に挟まれた空間に路地を整備して裏長屋を設置し、対応していった。
- ③ 他方、名古屋では人口増加による町人地の高度利用圧力は相対的に弱く、中道（江戸で言う新道）の整備は、2街区でしか見られず、15間奥行敷地では裏長屋を設置する空間的余地も少なかった。いわゆる会所（または閑所）に通ずる会所道は路地と言えるが、会所は寺社地・屋敷地・公共施設として転用されており、裏長屋的対応はほとんどなかったと推察される。
- ④ 第二次大戦前まで大々的な都市基盤整備（広小路通、桜通、南大津通などや国鉄を除く）は行われず、中心市街地（栄地区）の大部分は6m（3間）幅員の街路のままであった。空襲によって主要市街地の半分以上が焦土と化しことを受けて、名古屋市は戦災復興土地区画整理事業を導入し、都心部では2本の百m道路、50m、37m、30m道路が整備され、旧6m街路は15mと20m幅員に拡幅され、交互に南北かつ東西に整備していった。同時に空間的経済的衛生的に不合理な寺院墓地を都心外の平和公園に移転集約していった。まさに“都市の消毒”が行われた。
- ⑤ 復興事業によって、都市の防災性能の強化・向上、自動車社会への対応、都市の機能集積の強化に対応することが可能となった。新しい時代要請に応える都市整備が行われた。しかし、碁盤割での街路の拡幅は主要幹線道路を除いて、15mと20mの2種で画一的であり、敷地も現地換地で形状保持（細長の地籍）のため、沿道は類似の規模・用途になり、利用も画一的になっている。戦前にあった2本の中道も消失した。
- ⑥ 今日では商業集積が著しい大須地区は、戦前には社寺が集積する南門前町を形成し、都市基盤は不十分であった。復興事業を実施することで都市基盤の整備を行ったが、6m・9m幅員が中心であるものの4m～20mまでの多様な幅員をもつ街路が組み込まれた。5つの全天候アーケード街も4種の幅員タイプ（9m・8m・7m・6m）がある。このような街路幅員の多様性が店舗の多様性をもたらし、いわゆる“ごった煮”感を生み出して、地域魅力を高めている。
- ⑦ 碁盤割の栄地区と大須地区の指定容積率（平均値）は約690%と約600%と大差はないが、利用容積率から見た指定容積利用率は68%と43%と1.5倍の開きがある。これには立地条件、道路斜線制限、敷地規模条件によるところが大きく、栄地区では限界性を喪失する代わりに、都市機能を受け入れる余地を拡大した。
- ⑧ 調査対象にしている栄地区の路地空間は7か所存在し、うち5か所は戦後に生まれたもので、敷地の有効活用に向けて路地が整備されている。比較対象の大須地区では6か所存在し、5か所が

戦後に生まれたものである。栄地区の路地空間は画一的空間の中の特殊空間であるのに対し、大須地区は連続空間の一つのジャンル空間という評価となる。ちなみに、戦前からある大阪の道頓堀や戦後に生まれた東京の新宿ゴールデン街など、代表的な路地空間を見ると、独自の歴史文化と商業環境とをもち、人々を惹きつけている。

5-2 都市魅力の創造するための新たな対応

名古屋都心部、いわゆる碁盤割街区群においては、前述したように当時の社会要請を受けて、戦災復興事業によって、都市防災の性能向上・自動車社会への対応・都市機能の集積強化を図るという都市基盤の水準を高めることができた。他方で、画一的な空間整備により界索性という都市魅力の喪失を招いた。これは復興当時でなく今日的な歴史評価になる。このような正負の遺産を踏まえて、今後、名古屋の都心魅力を高めていくためには、どう対応していくべきなのか。

- ① 札幌市は名古屋と同じ碁盤割の都心を有しているが、大規模施設で建物内に通路を設け、街区内を通過して反対街路に出られるよう、“パサージュ”と命名した通路や幅広のモールを設けている。名古屋でも大規模商業施設では反対街路に行き来できる“パサージュ”を整備している。パサージュに沿って展示空間と店舗を配置している。多様化への一布石となっている。
- ② 海外、特に欧州の主要都市は城砦都市であったので、1街区は概して大きい。建物内にパサージュを設け、複数の建物間をネットワークすることで、接する通路距離を延長し、配置店舗を増加させることができ、また屋内型なので冬場の寒さ対策にもつながっている。
- ③ 最近の栄地区の建築動向を見ると、錦二丁目7番街区の市街地再開発事業（現在、建設中）では、「かつて人々の交流の場となっていた『会所』や『路地空間』を再生・創出し、低層部の連続的な賑わいと交流、回遊性

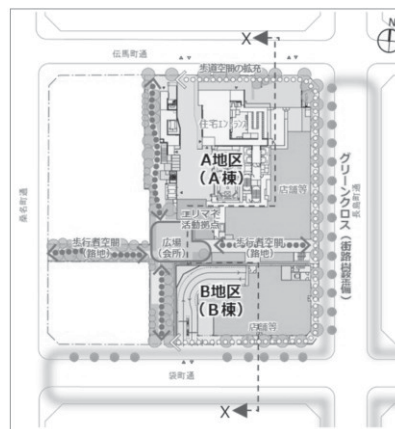
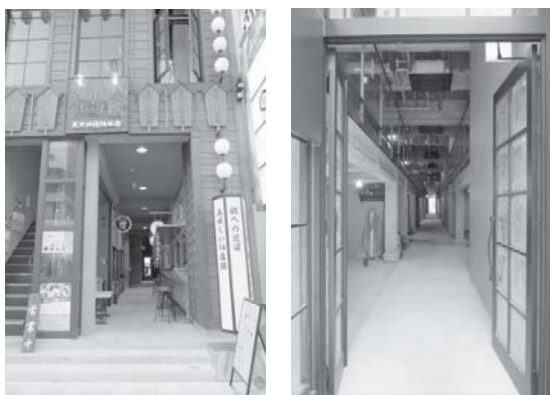


図25 錦二丁目7番街区の市街地再開発事業の施設配置 資料20



錦三丁目17番街区内の通り抜け通路（幅員1.7m）。二つの建物を一直線通路でつなぐ。かつて「中道」があった。左：南入口、右：北入口



矢印の建物（南面）が当該路地を有する

を向上させ¹⁸⁾」る取り組みがなされている。錦三丁目17番街区では、かつて中道があった位置に二つの建物の中を南北に通り抜ける通路を設けた事例が生まれている。

- ④ 栄地区の碁盤割空間の魅力を高めるためには、通行量に合わせて街区内に多様な幅員の通路（パサージュ）を、1本だけでなく複数本が、行き止まりでなく通り抜けによって設置されていることが望まれる。その通路（パサージュ）は建物（群）内、建物（群）間（セットバック）を活用する。それら通路（パサージュ）を、街区を超えてつなげていくことで、街路環境・通路環境の多様性を確保していく。これらを通じて、歩いて楽しい都心を創出していくイメージである。このことは既存のストックを活かしつつ、不足する機能・空間を付加するものである。

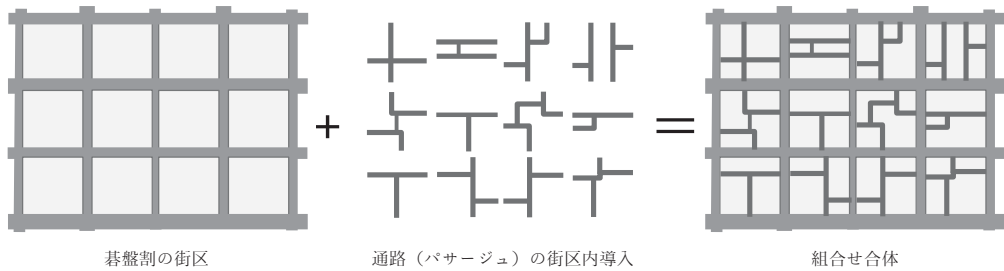


図26 碁盤割街区と通路（パサージュ）の組合せによる都市環境の多様性創出概念図

5-3 課題

上記5-2の対応を推進していくためには、次の4つの課題が浮上する。

第一に通路（パサージュ）の導入が建物（不動産）の資産価値を高めることを明らかにすることで。具体的には、より多くの賃料収入を獲得できることやにぎわいなど都市魅力創出への社会的貢献などを評価する必要がある。第二に通路（パサージュ）の整備基準を行政が策定することである。具体的には、混雑や防災、メンテナンスの視点などから不良資産とならないよう、通路幅員や付属設備の整備水準等を設定することである。第三に行政側から通路（パサージュ）ビジョンを提示し、実現に向けて計画誘導のための補助金や容積等の規制緩和を検討することである。第四に通路（パサージュ）と連続する街路の利用（オープンカフェなど）を積極的に推進することがあげられる。

謝辞

本研究を推進するにあたっては、多くの方々から支援・助言をいただきました。名古屋市の戦災復興土地区画整理事業に関連する多数の図面や都市計画にかかわる電子情報を名古屋市住宅都市局から快く提供していただきました。また、名古屋都心の路地研究については中島壮太郎氏（元名古屋都市センター）からご教示を受けました。さらに、プラハの都市計画とパサージュのもつ意義については、ヤロミール・ハインク氏（プラハ市計画開発研究所都市デザイン部長）にヒアリングさせていただき、多大なる示唆を賜りました。ここに記し、謝意を表します。なお、本研究は2017年度-2019年度名古屋学院大学助成研究（共同研究／課題研究／研究代表者：井澤知旦）「新名古屋論—歴史的な文脈を

踏まえた発展要因に基づく名古屋将来ビジョンの形成」による成果の一部です。

【追補】

“都市の消毒”とは

都市を「消毒」というこの言葉は、米国における1950～60年代の都市再開発の実相を批判した際に表現使用されたものである。

第二次世界大戦後の米国の諸都市では、それまでの戦争と不景気によって住宅建設は抑制されてきたが、1950年代に入ると儲けを蓄えてきた軍需産業労働者や退職金をもらった退役軍人たちは住宅を求めていった。急激な住宅建設需要を引き起こしたわけだが、彼らは建て詰まったダウントウンよりも、広々とした戸建て住宅を求めて郊外へ流れ出ていった。それに合わせて商業施設も事業所も郊外へ流出していった。このような動向はダウントウンの衰退に拍車をかけた。これによって最も困るのは小売業者であり、都市自治体である。小売業者は売り上げが急激に落ち込み、新たな企業立地が減少することから、都市自治体は税収が減少し、公共サービスの質の低下をもたらして、都市の環境は荒廃していくことになる。いわば、ダウントウンの“抜け殻”化が進んでいく。

そこで、都市自治体と商業界を中心とする業界指導者たちは、ダウントウンの再生に向けて、戦略を打ち立てていった。衰退したダウントウンでは低所得層のスラム地区やマイノリティ地区（不良貧困地区）が大きな面積を占めており、ダウントウンにアクセスしやすいハイウェイや駐車場、一般街路や憩いと潤いをもたらす文化施設、草花あふれる広場などが不足しているため、不良貧困地区を除去して、新しい街を建設する方針を掲げた。それを支援するため連邦政府は新しい制度と資金調達方法を作り出した。それが連邦助成によるハイウェイ建設事業と都市更新事業であった。これらの事業には個人財産を収容できる行政権限が付与されているため、数千平方メートル単位で土地を取得し、建物を取り壊していった。都市更新地区の大きいものでは合計で29ha（ミネアポリス・ゲイトウェイセンター）にも及んだ。その分だけ不良貧困地区の住民たちは立ち退きを要求されたのである。

ダウントウンでの都市再生に向けた不良貧困地区の除去（クリアランス）をさして“都市の消毒”と表現したのである。消毒された地区に新しい住宅や商業施設を建設（リビルド）する計画であったが、この事業は成功しなかった。当該地区を取り巻く環境がそれにふさわしくなかったからである。当初の都市更新事業は除去が目的であり、従前居住者に対する代替住宅建設の義務付けがなかったため、強烈な反対運動がおこった。また、ハイウェイ建設事業と都市更新事業によって、取り残された貧困層とマイノリティ層の生活環境は一層劣悪になり、都市暴動を誘引したのである。1960年代は都市が消毒されても、住民たちの反発を買って、都市の再生には結びつかなかった。効果が上がる都市再開発が実施されるには1980年代を待たなければならなかった。

追補の参考資料

- 〈1〉バーナード・J・フリーデン，リン・B・セイガリン 北原理雄監訳 〈1992.12〉「よみがえるダウントウン アメリカ都市再生の歩み」第2章 鹿島出版会

- 〈2〉井澤知且 〈1994.4〉「アメリカの都市開発における公共と民間のパートナーシップ」アーバンアドバンス Vol. 3
(財)名古屋都市センター
- 〈3〉ティモシー・バルネコフ他 深海隆恒・中井検裕 訳 〈1992.11〉「イギリスとアメリカにおける景観 都市開発と民活主義」学芸出版社

注釈

- 1) 代表的な研究論文をあげるならば参考文献4と5、それまでの路地を活かしたまちづくりに関する論文を集大成したのが参考文献1である。
- 2) 路地空間の文化的側面からの魅力を整理したものが参考文献2, 3である。
- 3) 碁盤割の都市は平城京や平安京があるが、近世に入って大坂・江戸・名古屋は方格子状の町割りが行われた代表都市である。
- 4) 路地空間をはじめ、街路と言う公共空間がもつ都市魅力としては、J・ジェイコブスは街路という公共空間がそれを核として人間関係が広がっていくとし、J・ゲールはヒューマンスケールな公共空間でのアクティビティが都市の魅力を高めるとし、J・スベックはコミュニティの回復や中心市街地の活性、環境や健康対策を絡めて、ウォークアブルシティ、すなわち「歩ける街」がいかに重要かを説いている。
- 5) 参考文献9
- 6) 街区の地割は参考文献10, 11より。名古屋城下の町人地の街区や往還の寸法が、京間 (= 6.5尺 = 1.9695m) か田舎間 (= 6.0尺 = 1.8181m) と論争があったが、名古屋城下の町割りをを行った中井大和守正清は、彼が担当した城下(例えば江戸城)はいずれも京間であることから、ここでは京間を採用した。田舎間が寸法(モジュール)として世間に流布したのは明暦の大火(1657年)以降であることから妥当性があると判断した。(参考文献11)
- 7) 参考文献12 PP. 45-76 尾州茶屋家の事例はPP. 58-63
- 8) 図8は図7の赤枠で囲んだ部分を拡大したものの。ただし、モデルでは奥行20間となっている。間口京間7.5間 奥行京間21間の地割の事例で、1間の路地(図の色がついた部分)により表通・裏通から裏長屋に行き来できる。これにより増加する町人の人口を吸収している。ちなみに、裏長屋の寸法は田舎間(1間=6.0尺)である。京間では内側にうまく収まらない。田舎間の裏長屋は、京間の表店とは建設された時期が異なることを表している。
- 9) 参考文献14 P. 250-251
- 10) @大須(なごや大須商店街公式ホームページ)より。http://osu.co.jp/what_osu/yurai.html
- 11) 参考文献15をもとに算出した。
- 12) 参考文献16
- 13) 参考文献1 PP. 141-152 橋爪伸也「法善寺横丁一連垣制度で路地空間の再建を果たす」
- 14) 参考文献17
- 15) 名古屋都心部でも京町筋に面していた50間×70間の街区は戦災復興土地地区画整理事業による10m街路が配されて長辺が分割され、50間×35間(拡張道路部分を含む)の2街区となった事例はある。江戸時代に50間四方の街区のうち、2街区のみが中道を有していた(図2および3のAとB)。
- 16) 参考文献18
- 17) Jaromír Hainc, Ph. D. (Director of Department of Urban Design) へのヒアリング(2019年8月26日実施)。Prague Institute of Planning and Development (Department of Urban Design) にて
- 18) 参考文献20

参考文献

- 【1】西村幸夫編著〈2006.12〉「路地からのまちづくり」学芸出版社
- 【2】増淵敏行〈2012.11〉「路地裏が文化を生む 細街路とその界隈の変容」青弓社
- 【3】小林一郎〈2014.6〉「横丁と路地を歩く」柏書房
- 【4】鶴谷一貴・赤崎弘平〈2010.10〉「密集市街地における路地を活かしたまちづくりの導入に関する研究」(株)日本都市計画学会 都市計画論文集Vol. 45-No. 3
- 【5】高木悠里・嘉名光一・佐久間康富〈2011.10〉「Space Syntaxを用いた街路パターン分析による街路を活かした密集市街地整備手法に関する研究—大阪市密集住宅市街地『優先地区』を対象として」(株)日本都市計画学会 都市計画論文集Vol. 46-No. 3
- 【6】Jane Jacobs 山形浩生訳〈2010.4〉新版「アメリカ大都市の生と死」鹿島出版会
- 【7】Jan Gehl 北原理雄訳〈2014.3〉「人間の街：公共空間のデザイン」鹿島出版会
- 【8】Jeff Speck 〈2013.11〉「Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time」North Point Press
- 【9】中島壮太郎〈2019.3〉「名古屋都心における路地空間の形成可能性の基礎研究」名古屋都市センター研究報告書NO. 139
- 【10】内藤昌他〈1985.10〉「日本名城集成 名古屋城」小学館
- 【11】内藤昌〈1966.6〉「江戸と江戸城」鹿島出版会第5版
- 【12】小寺武久〈2007.7〉「近世名古屋城下町に関する若干の考察」林董一編『近世名古屋 享元絵巻の世界』清文堂
- 【13】阿部貴弘・篠原修〈2012〉「近世城下町大坂、江戸の町人地における城下町設計の論理」土木学会論文集D2（土木史），Vol. 68，NO. 1.
- 【14】名古屋市計画局（財）名古屋都市センター〈1999.3〉「名古屋都市計画史」（財）名古屋都市センター
- 【15】名古屋市都市計画課「電子情報：H28建物用途別現況調査データおよびH29土地利用計量調査データ」
- 【16】杉浦大地他〈2015.7〉「路地空間の分布と面積率の変化—名古屋市格子状街区における路地空間の変遷・利用実態に関する研究（その1）」日本建築学会大会学術講演梗概集
- 【17】渡辺秀綱〈2016.11〉「新宿ゴールデン街物語」講談社
- 【18】柳田良造〈2016.7〉「北海道開拓期における市街地形成の計画原理」日本建築学会計画系論文集81巻725号
- 【19】北山晴一〈2016 Spring〉「ヨーロッパにおける百貨店の成立過程と現代との繋がりについて」（公財）京都服飾文化研究財団Fashion Talks Vol. 3
- 【20】野村不動産(株)他〈2019.3〉「『名古屋・錦二丁目7番第一種市街地再開発事業』着工のお知らせ」
<https://www.nomura-re.co.jp/cfiles/news/n2019030601549.pdf>