

なごや 戦災復興の物語

…名古屋の街はこうしてつくられた…

池田 誠一

【7】金山総合駅…絶妙の立地条件

1 戦前の金山

名古屋の戦災復興で特に大きな変貌を遂げた地域が金山です。今日では、JR、名鉄、地下鉄の集まる総合駅になり、多くの人を集める一大拠点になりました。

しかし戦前は、この地域は工場地帯への入口といってもよく、北側には、西に紡績工場、

東には専売局が、共に大きな敷地を占有していました。とりわけ専売局は、南は今の中央線ホームから北は市民会館に至る300mの区間を占有していたのです(図1)。鉄道も東海道線と中央線の出会う所でしたが、共に駅はありません。戦中の昭和19年にできた名鉄の金山駅(1年後、金山橋駅に改称)が、東の橋の下に寂しくあるだけで、拠点開発など思いもよらない地域だったのです。

終戦直後、そこで花火大会が催されました。ところがその後の群集の退ける速さに着目した人がいました。名古屋の復興を任された田淵氏です。金山の立地の良さに目を付けたとき、改めて専売局に注目しました。戦災で操業不能の専売局工場は、移転させる千載一遇のチャンスだったのです。今回は、戦後大きな変貌を遂げ、戦災復興のシンボルともいわれる金山地域をみてみたいと思います。



図1 現在の金山付近。戦前の専売局は北は市民会館から南は中央線ホームまでを占めていた

2 総合駅への道

(1) その立地—古代東海道の駅？

金山付近は、昔は名古屋城下の外れで、北側は古渡という名で呼ばれていました。古渡は今の総合駅の少し北の部分ですが、古代の東海道が通り、その「駅」が設けられて



図2 金山は象の鼻のような台地の中央にある

いたとされる所です。通説では、古代東海道は西北の萱津方向からここ古渡の駅を通過して南西の御器所方向に抜けていたのではないかとされています。付近には古代の遺跡も多く、駅のすぐ西には7世紀に建てられたという大寺、元興寺の遺跡があります。

その後中世には、その道は鎌倉街道へと引き継がれました。古渡は熱田の宮への分岐点

でした。戦国時代になると、織田信秀が古渡の北に城をかまえました。そして近世になると、西側に幕府五街道の付属街道とされた美濃路と佐屋路が通りました。金山は、今度は両街道の分岐点になったのです。

金山は熱田(名古屋)台地の中央、ややくびれた所に位置します(図2)。明治になって、その城下の外れのくびれ部を堀割って鉄道が通りました。まず東海道線、続いて中央線と。さらに名鉄線も通ることになったのです。金山は古代からずっと交通の拠点でした。

(2) その前提—専売局の移転

しかし、いかに立地が優れた所でも、土地を確保しなければ開発はできません。支障していた専売局は、明治38年名古屋煙草製造所として発足し、大正10年に名古屋地方専売局になり、税務署も併設されていました。共に大蔵省の所管だけに移転交渉は大変でした。密着した交渉の結果は移転先如何になり、3万坪近い土地と鉄道の傍という条件がだされました。苦労して探した結果、少し長い鉄道の引込み線を必要とする矢田の三菱工場の隣接地に決まりました(図3)。問題は引込み線が市電の走る幹線道路を横断することでした。が、金山開発の重要性と比較した上で、あえ

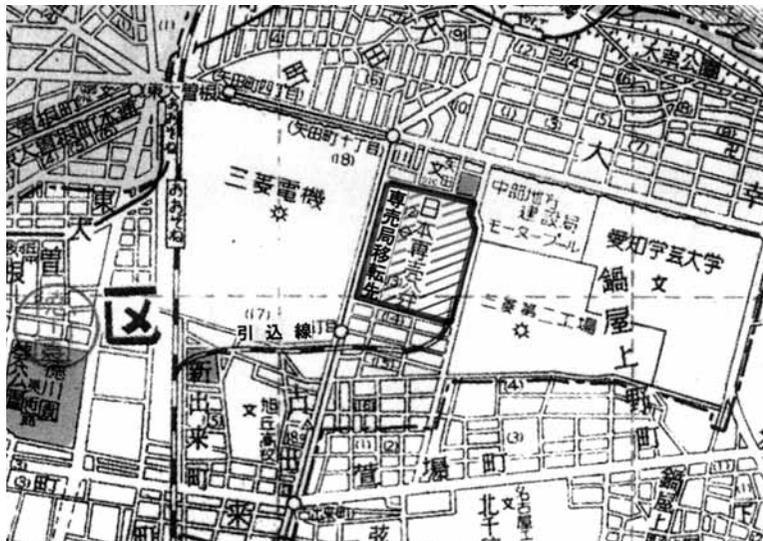


図3 昭和30年ころの矢田町付近。専売局の移転先は、引込み線が市電とクロスすることになった

て決定されたといえます。

(3) 遠かった「総合駅」への道

さて金山は、終戦直後に決められた市の戦災復興計画の基本の中で「省線熱田駅の旅客は金山に、貨物は笠寺に移転し…」と旅客駅の設置がうたわれました。そして昭和22年には総合駅のマスタープランも公表されたのです。しかし、その駅が出来上がり総合駅が完成するまでには、何とそれから40年の歳月を要することになりました。

総合駅計画には、区画整理による駅前広場等の用地の確保を前提に、次のような事項が含まれていました。

- ①東海道線の新駅の設置
- ②中央線の新駅の設置
- ③名鉄金山橋駅の移設
- ④地下鉄駅の設置
- ⑤南北の連絡橋の設置

なかなか動かない総合駅に対して28年、地元や商工会議所が動き、金山の北を大きな盛り場にしようという計画が立てられました。その計画はほとんど実現しませんでした。何とか駅をという執念が、37年、②の中央線の金山駅を請願駅という形で実現させました。また、その頃から線路を横断する地下鉄の計画が進み、総合駅の形がほぼ現在の連絡方法に決定しました。地下鉄の工事に合わせて線路の配線変更も行われ、すぐにも総合駅が出来た形になったのです。しかし42年に④の地下鉄が出来てからも、さらに20年近く総合駅構想はほとんど止まったままでした。

(4) 総合駅の完成

総合駅づくりには、いくつもの難しさが指摘されていました。中でもその鍵を握るのが鉄道事業者だったことです。費用負担とか事業者間競争など幾つもの生々しい問題が横たわっていたのです。

結果から見ると、20年後それを解決したのはすぐ南の白鳥地区を主会場として行われた

世界デザイン博でした。なんとか金山の南口からシャトルバスを出したいと考えた名古屋市が、ここが潮時と見た鉄道事業者等の協力を得ました。そして平成元年、上記の内の残る①、③、⑤の実現に漕ぎつけたのです。

3 古代の駅から総合駅へ

… 金山付近をめぐる …

さて総合駅となった金山付近を歩いてみましょう。前半ではその立地を古い遺跡で確かめ、後半では戦後の総合駅への道を尋ねます。

〈北から南へ〉

地下鉄の金山の1つ北、東別院駅で降り、4番出口を出て幹線道路に沿って西に進みます。そこは東別院の参道です。この右に織田信秀が、1534年古渡城を築きました。別院の境内にはその石碑があります。そのまま進むと古渡の交差点にでます。昔の美濃路はこの南北の国道19号の中を通っていました。この北に大木戸が設けられ、名古屋城下の南限でした。国道交差点を渡り、南側の歩道を西に進みます。左に稻荷社があり、この辺りは東西に鎌倉街道が通っていたとされる所です。2本目を曲って南に向かいます。この付近は正木町遺跡で、古代、愛智郡の役所が在った所ではないかといわれています(図4)。次の信号に出ると、右側すぐの所に八幡社があります。闇の森八幡と呼ばれ、源平時代の源頼朝の創建とされる社で、為朝の鎧塚がありま



正木町遺跡のある正木町公園付近



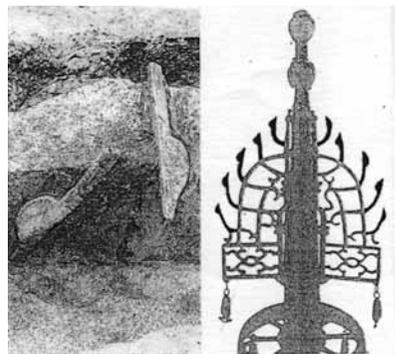
図4 金山付近は古代の遺跡にとり囲まれていた(文献④)

す。信号に戻り南に進みます。右側の団地は戦前の大きな紡績工場の跡で、中世の地層からですが沢山の馬骨が出土しています。

少し行くと陸橋になって線路を渡ります。東側には総合駅の線路がよく見えます。戦後、掘割は北側を大きく掘られ、総合駅の空間が確保されました。橋を渡って2本目を右に入ると元興寺です。今の寺は後世のもので、7世紀にできた原形はこの付近一帯に広がった法隆寺規模の大寺でした。塔の水煙が出土したことから塔屋をもった寺であることが明



正木橋からみた金山総合駅。
総合駅をつくるために戦後大きく掘げられた



元興寺遺跡から発掘された水煙(左)。
右はその想定位置(文献④)

らかになっています。

南に突き当たったバス通りが佐屋路です。左に曲がると直ぐ国道19号で、この交差点が江戸時代の美濃路と佐屋路の分岐点でした。西南角の歩道に道標が移されています。国道を南に、次の交差点を渡ると、南の歩道に熱田の宮の第一鳥居の跡を示す石碑があります。ここはもう宮の入口でした。

交差点を東に曲がり、左側2本目を左に入ると金山神社です。鎌倉時代、熱田の宮の鍛冶職が住んだ所とされ、社名が金山の地名になりました。戻って東に、すぐの道を左に曲がると総合駅の南口に突き当たります。

〈南から北へ〉

今度は駅の南口広場を出て東に向かいます。次の交差点を渡ると左は金山橋で、下に名鉄の金山橋駅の跡が見えます。橋を渡り右に下ります。この右側の坂道が戦後商店街として



昔の名鉄の金山橋駅があったところ。
今では駐車場等になり、おもかげはない



大津町線。

この右側の市民会館から左に、専売局の工場があった



40年かかって出来た金山総合駅の連絡橋。
JR、名鉄、地下鉄が集る

賑いました。下った辺りが旧駅で、その前はタクシー等でごった返していました。道の反対側は波寄商店街でここも賑やかでした。少し東に行って左に曲がります。突き当たりは中央線で、線路に沿って横断通路まで行きます。ここには戦後まで信号所があり、南に熱田と結ぶ軍事用の連絡線が取り付いていました。線路の下をくぐると、その北は盛り場計画の中で「歓楽街」とされた所です。その名残りの建物を右にみて北の道に入ります。公園の手前の道を左に坂を上ると、突き当たりは専売局の位置にできた市民会館です。専売局はここから南に橋の近くまでを占めていました。その用地を廻るため、信号を渡って北の道を西に入ります。西から南にと会館に沿って進むと、その先の右に大きなスーパーがあります。ここも一部は専売局用地でした。

駅前広場は、暫定的に「明日なる」というショッピング街になっています。賑やかな中を

抜け総合駅の駅舎に入ります。中は人で埋まっています。この付近までが専売局の用地だったのです。ピンク色のトラスの連絡橋を抜け南口に出ます。この広場はいつからか若者のアピールの場です。右には、この南口の活気をつくったポストン美術館の入る高層の金山南ビルがあります。そしてその11~14階には、戦災復興事業の収束を記念してつくられた名古屋都市センターがあります。

4 都市のサブセンター

戦後、金山を開発したのは、一つは名古屋駅への集中の緩和でした。しかし計画の中心にいた田淵氏の自伝には、「地形的にも名古屋の中心になるし、開発如何によってはサブ・センターとしてもいい条件を備えている」とあり、もう一つの理由がサブセンターづくりだったと述べています(文献②)。

象の鼻のような熱田台地の中央にあって、ちょうどそこが細くくびれていました。そこをねらってか街道が通り、鉄道が抜けました。これが総合駅へとつながりました。

しかし金山という地域にはもう一つの立地上の特徴がありました。それは市域のほぼ中央に位置することです。昭和37年にできた名古屋市将来計画基本要綱では、将来の名古屋市域は「金山中心に半径15*。」としたのです。さらに金山は古い名古屋と熱田との接点でもありました。まさに都市のサブセンター、副都心にふさわしい場所だったのです。

戦災復興が創った金山という街は、その絶妙な立地によって、名古屋のサブセンターとしての道を歩いて行くに違いありません。

〈主な参考文献〉

- ①市史編集委員会「新修名古屋市史1.2」(1998、名古屋市)
- ②田淵寿郎『或る土木技師の半自叙伝』(1962、中部経済連合会)
- ③市計画局編「名古屋都市計画史」(1999、名古屋都市センター)
- ④市教育委員会：
正木町、伊勢山中学、元興寺等の発掘調査報告書