

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

【11】新幹線の名古屋駅…オリンピックを目前に

1 遅れてきた新幹線

新幹線計画のスタートは、戦後10年以上経った昭和30年代になります。戦中に事業が中止された、いわゆる「弾丸列車」(正式には「新幹線」とされていました)に次ぐ構想といえますが、直接つながってはいません。新しい新幹線計画は、東海道線の輸送力の限界と高速鉄道への夢が結びついたところから生まれました。そしてその完成目標は39年の東京オリンピックでした。

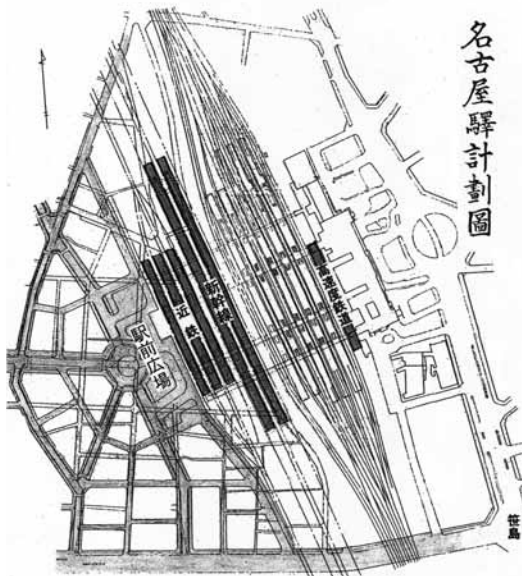


図1 昭和21、2年頃の駅西地区の整備計画

実現には用地の確保も大きな課題でした。戦前の弾丸列車の名古屋駅は在来駅の西側に計画されていました。また終戦直後の復興計画でも、駅西は新しい幹線や近鉄の乗り入れの可能性も考えた計画になっていたのです(図1)。しかしその後の駅西地区はバラックなどが立ち並ぶ無法地域になり、市は区画整理に手を付けられませんでした。

そのため25年のドッジラインによる復興事業の見直しでは、遅れていた駅西は事業規模が縮小され、新幹線の余地も消されてしまったのです。今回は、その後に登場した新幹線計画が、駅西地区の混乱の中で、どう実現していったかをみてみることにします。

2 戦後の駅西計画

(1) 新幹線の計画

昭和14年、東京・下関間9時間という広軌新幹線鉄道、いわゆる弾丸列車の計画が決まりました。すぐに用地の買収やトンネル工事などが始まりましたが、18、9年頃の戦況の悪化の中で工事は中止されています。

終戦後、国鉄は在来線の復旧に追われました。が、10年も経つと東海道線の輸送力が限界になりました。そこでその対応策として、①複々線化、②狭軌別線、③広軌別線等の案が議論されました。当時の国鉄内部では①の複々線化案が有力だったとい

ます。

ところが32年5月、鉄道技術研究所の講演会で状況は一変しました。「広軌の新線なら最高時速250^{km/h}。東京・大坂3時間は可能」という構想に、複雑線化に消極的だった十河国鉄総裁が乗ったのです。事態は急展開しました。8月には運輸省に委員会ができ、翌33年の7月には③案である「広軌別線が適当」とする答申が出されました。そして1年後には着工しました。開業の目標は東京オリンピック。延長500^{km}もの鉄道を5年で完成させるという過激な工程でした。

(2) 二転、三転した駅西計画

名古屋駅の西の復興計画は、戦前の耕地整理をベースにして都合3回作られたこととなります(図2①)。始めは昭和21年。この時は理想に近い計画がつけられました。この中では、先程紹介したように、近鉄駅と新幹線駅、そして広い駅前広場も計画されていました(図2②)。しかし駅西は、不法のバラックが密集し、外国人が溢れる地域になっていました。空いていた鉄道や広場の用地は格好の占有地になってしまったのです。とても区画整理に入れる状況ではありませんでした。

25年、ドッジ氏の指摘による超緊縮財政の結果、戦災復興計画は大幅に縮小されることになりました。遅れていた駅西は道路や広場の規模が縮小され、将来用に確保していた鉄道用地も削減されてしまいました。(図2③)。

ところが皮肉にも、その後で新幹線計画が動き出したのです。国鉄は市に、弾丸列車で確保した土地をもとに新幹線用地の確保と駅

西地区の整理を求めてきました。けれども期限付では安易に受け入れられません。しかし国鉄から、それなら千種駅にするとか、東山に飛ばす…などと脅されたようで、結局受け入れています。市は苦勞して、再び計画を変更し、現状の新幹線と駅前広場の用地を確保したのです。3回目の計画でした(図2④)。市と国鉄との協定がまとまったのは36年11月。その頃には国からの復興事業の収束要請によって、事業名も都市改造事業に変わっていました。

(3) 駅西地区の整備

それから大変でした。何百軒もの不法建築等の処理に、連日連夜、当事者や各種団体との折衝が続きました。難しかったのは不法占拠であったこと、移転先が無かったことでした。元々、駅西に外国人が集まったのは理由がありました。終戦で帰国しようと駅に集まってきた人達に肝心の帰国船などの受け入れが無くなり、家も無く、そこに定着せざるをえなかったのです。

しかし、戦後15年も経つと、高度成長の掛け声もあって混乱した駅西も変り始めました。新幹線プロジェクトはその起爆剤になりました。昭和39年9月。駅前広場に最後まで残っていた建物の撤去は強制収用が予定されました。ところが撤去の準備ができ、指揮者が「カカレ！」の合図をしたところで突然和解に変わったと、当時の責任者は語ります。「駅裏」と呼ばれて全国的に有名だった駅西は、なんとか10月1日の新幹線開業に間に合うことができ、駅西地区の整備は大きな峠を越えることになりました。

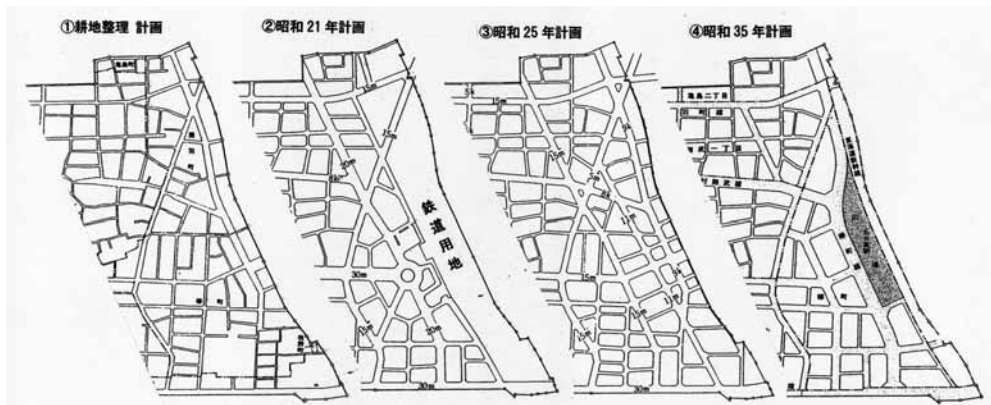


図2 駅西地図の復興計画の変遷(①は原計画、②～④が復興計画。右側が国鉄線)

3 「駅裏」の跡をさがして

… 駅西地区を歩く …

それでは、当時をイメージしつつ名古屋駅の西口(太閤通口)を歩いてみましょう。

〈笹島から西へ〉

まず、名古屋駅前を南に。笹島交差点の西北の角に立ちます。ここが明治19年の名古屋駅の原点です。旧線路は今の駅前を通っており、昭和12年の大改造で駅は北に、線路は西に振って現在の姿になりました。その頃の駅の西は田畑が残り、あわてて耕地整理が行なわれたくらいでした。

西に歩くと鉄道のガードです。道路は復興計画で40^{メートル}と広くなりましたが、駅の西口が新幹線の玄関になったため東から入り込む車も多く、8車線が満杯になっています。

途中の在来線の橋を過ぎた所から先が復興の区画整理区域です。新幹線の位置には元は中村警察署がありました。ガードを出るとすぐ、その移転した警察の新しいビルがあり、その向こうは駅西広場に通じる30^{メートル}幅の幹線道路になります。通りを渡り西に進むと、次の信号交差点が筧瀬通です。この通りは昔の



中村署から東を。同署は昔は新幹線の所にあった。



新しく開かれた駅西口広場への幹線道路



駅西銀座通。右側が椿神社。今は活気が見られない



駅西側の正面。この付近から、新幹線の向う側までバラック街だった

筧瀬川の跡で、戦前に地下化されていました。しかしそのため却って移転が難しくなり、駅西の都市計画はこの通りで区切られることになりました。そしてその東側は新幹線計画に合わせて道路や街区が都心並みに修正された



駅から見た当時の駅前。手前側半分が新幹線用地



現在の同位置。ただし新幹線ホームから

当時の建物の状況。黒い所がバラック(右の鉄道線は在来線。文献④)



のです。右に曲がって北に進むと左角に神社が現れます。筈瀬(御伊勢)川ゆかりの神明社、椿神社です。

〈銀座通を東に〉

交差する道は駅西の正面の道で、駅西銀座と呼ばれます。右に曲がりその銀座通を進むと、左右はビジネルホテルが目につき、正面



喫茶店からの駅西広場。歩く人も大きく変わった



駅西広場全景

には駅東の高層ビル群が迫ります。次の信号で少しカーブすると、その先は駅前広場です。この辺りから先、新幹線の向こう側までが一面のバラック街だったのです(図3)。

年配の人に、当時の駅裏の事を聞くと、異口同音に「怖い所だった」という反応が返ります。道は迷路のようで、闇市と色街と暴力が混在していたと。「国際マーケット」という言葉もあって、当時の姿を伝えてくれます。昔の面影を探すと、確かに細く残された街路の一角やそれと思いき所が無いわけではありません。しかし、これも大都市の駅裏には共通のものといえそうです。

いま、駅前広場の前にある喫茶店から駅前を見ると、そこにはもう当時の駅裏のイメージはありません。ハイカラな若者と旅行者の街です。駅前の道路と広場の下にできた地下街にもぐると過去は全く消えて、この地上が全国に知られた闇市、「駅裏」だったと想像することはできません。

4 キッカケを活かす

駅西地区は、戦災というより戦後の混乱からの復興になりました。戦争や政治に翻弄された地域だったといえるかもしれません。

このような長い混乱の収束には、キッカケが必要でした。結果から見ると、それが国家プロジェクト・新幹線だったようです。当事者にはものすごいプレッシャーだったことが、結果的には駅西地区の整備を進めることになりました。そのもとになったのは、幾多の困難を覚悟して、混乱していた駅西にあえて新幹線駅を受け入れたことであり、それに合わせて大胆に計画を見直したことでしょう。

前者は、大阪や横浜のように在来線と新幹線が分離した駅を回避したことであり、後者は、新幹線にふさわしい街にしたことです。ここにも、難問に真正面から取り組み、50年先を見据えてがんばった、多くの人があったことを感じます。

〈主な参考文献〉

- ① 須田寛『東海道新幹線』(1989、大正出版)等
- ② 伊藤徳男『名古屋の街 戦災復興の記録』(1988、中日新聞本社)
- 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 市駅西都市改造事務所『駅西都市改造のあゆみ』(1959)