

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

【2】戦前・戦中の遺産…敷かれていたレール

1 ベースになった戦前・戦中

戦災の復興といっても、市街は全く白紙の中で計画されたわけではありません。そこにはそれ以前に名古屋が積み上げてきたいくつかの過去が大きな関係を持つことになりました。

たとえば、戦前と戦後の街路計画を比較してみると、そのネットワークが非常に似ていることに気が付きます(図1)。戦前の計画には市電路線などは除かれていたため、それらを加えると、極めて類似してくるのです。大

きく異なるのは南北と東西の百米道路が加わったことと、幹線道路のいくつかが幅50mの「広路」に格上げされていることで、ネットワークはほとんど変わっていません(ちなみに、戦後の幹線道路35路線のうち純新設は5路線です)。

この例からもわかるように、戦後の復興事業には、戦前・戦中に名古屋で実施されていた事業が大きな影響を与えることになったようです。主なものでは1つはいま述べた戦前の都市計画、2つは復興事業の核になった土

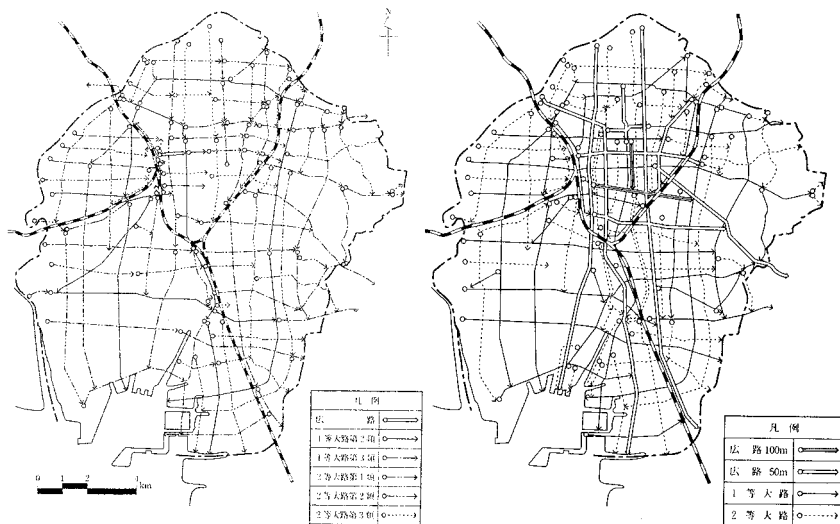


図1 戦前(昭和15年)と戦後(昭和25年)の街路計画

地区画整理事業の実績、そして3つは戦時中の防空計画と疎開空地でしょうか。もしこれらが無ければ名古屋の戦災復興は、素早い立ち上りのもとより、その後の事業も難航することになったかもしれません。今回は、復興計画のベースとなったこれらの事項についてみたいと思います。

2 戦前・戦中の名古屋

(1) 戦前の都市計画

我が国の近代的な都市計画として、大正9年に都市計画法が施行されました。名古屋は、東京、大阪等とともに、すぐに都市計画地方委員会がつけられ、その指導のもとに新しい都市計画づくりが始まりました。

そして、同13年には用途地域と街路計画、運河計画が、15年には公園計画が制定され、都市計画が整いました。この中で、今日の伏見通、桜通などの国道ルートや、市内の環状線など、今日の幹線道路の多くが芽を出ることになりました。当時の計画では工業地域や運河計画が重視される一方で、公園までは力が及んでいないのはやむをえないことでしょう。これらの計画が、その後数回の改訂を経て、戦災復興計画の基になりました。

(2) 区画整理事業の実績

戦災復興事業の手法として多くの都市が区画整理事業を採用しました。区画整理というのは、一定の区域内で、未整理の土地を整理後の土地と交換(換地)していく手法です。道路等の公共用地や事業の費用を捻出するため、事後の土地が一定量少なくなり(減歩)ます。しかし土地の価格が上がるので、所有者は利益を得るといって仕組です。関東大震災の後の東京の復興にも用いられていますが、名古屋は明治末から耕地整理法を応用しつつ実施されていました。とくに合併でできた新市域の市街地の大半をこの手法で整備したのです(図2)。

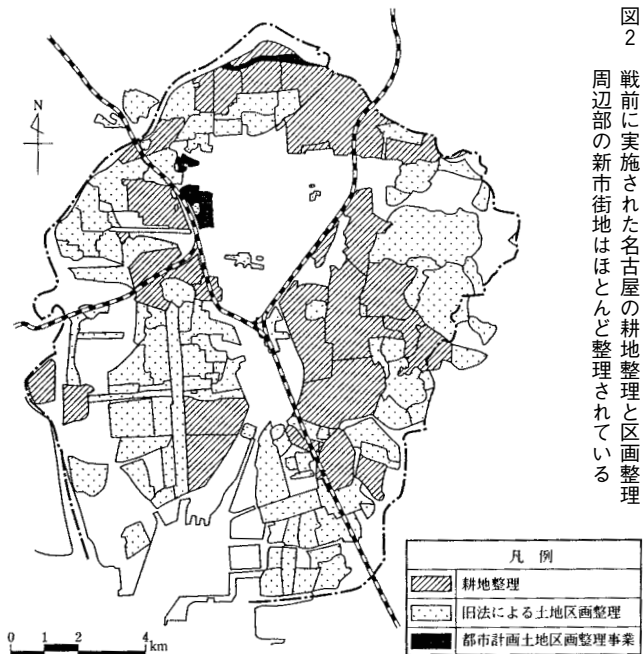


図2 戦前に実施された名古屋の耕地整理と区画整理
周辺部の新市街地はほとんど整理されている

この事業の実施には二つの難しい点があります。一つは土地が減少することになる所有者がその効果を理解できるかどうか。もう一つは複雑な土地の操作をする技術があるかどうかです。名古屋は、戦前の多くの実績から市民の間に区画整理の効果が浸透しており、行政も事業の専門家を擁していました。このことが国よりも早く区画整理事業で復興するという方向を出し、事業に着手できたのではないのでしょうか。

(3) 防空計画と疎開空地

戦争へと社会が向かう中で、都市計画に大きく影響したのが防空計画です。昭和12年に制定された防空法ではまだ具体的ではありませんでしたが、開戦直前の16年11月末の改正では、航空機の発達に合わせて避難地などのために防空緑地の指定がうたわれました。市ではその前年に紀元2600年記念事業の一環として、市の周辺部に7ヶ所の緑地を指定していましたが、これも配置から見て防空緑地の意味がありそうです(図3)。今日、市の周辺部に残る大型の緑地は多くがこのときの遺産です。

さらに18年の改正では都市の「疎開」という言葉になり、都市疎開実施要綱が閣議決定されました。大都市では人員と家屋の疎開を行

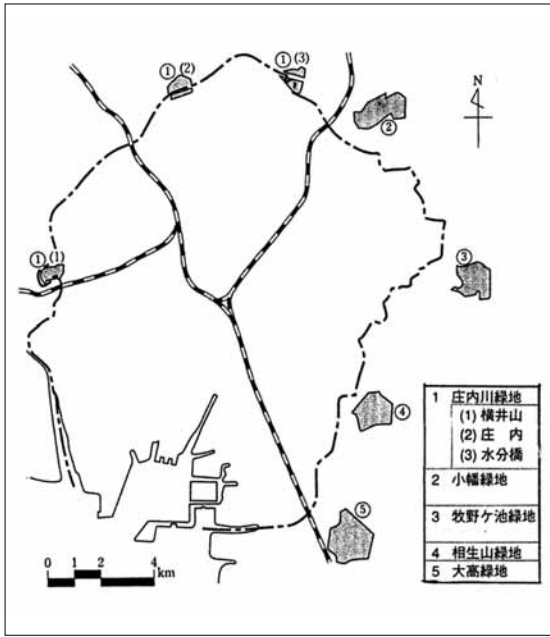


図3 防空緑地として活用された緑地。戦後貴重な緑地帯として残った

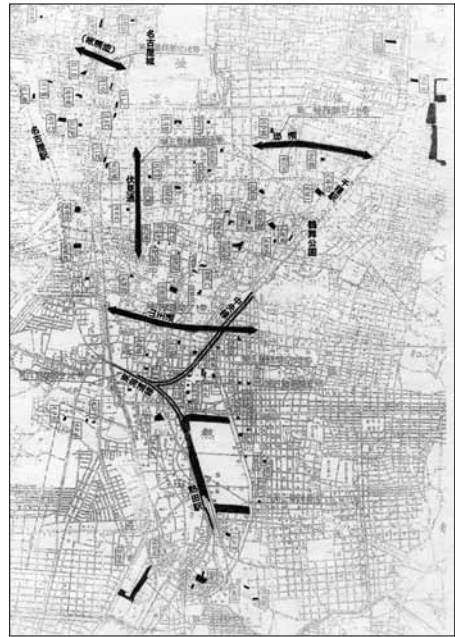


図4 都心部に点在する疎開空地帯と疎開空地

い、このため重要施設や重要区域では疎開空地や疎開空地帯を設けるためその地区内の建物を除却することになりました。市内でも4つ計画道路(幅50^{メートル})と2つの鉄道両側(幅11~15^{メートル})に帯状の疎開空地帯が、また軍事施設や密集市街地には点々と多くの疎開空地が設定され、建物が除却されました(図4)。これは、実に終戦の直前まで続けられ、皮肉なことにほぼ計画を達成していたといえます。

3 生きている 戦前・戦中の街づくり

… 名古屋駅から白川公園へ …

これらの計画や実績は戦災復興計画に生かされ、活用されました。戦後一新されたような都心部の中でも、その跡を発見することができます。ここではその代表的な姿を追って、名古屋の街の中を歩いてみたいと思います。スタートは、名古屋駅のタワーズの15階からです。

〈桜通〉

名古屋駅に降り立った人が、名古屋のメインストリートと感じるのは、まず桜通です。この桜通の、名古屋駅から大津

通までの区間は、戦前の都市計画で唯一24間(43^{メートル}強)以上の「広路」に位置づけられて整備された、戦前の名古屋を代表する道路です。しかしその裏に、この広い道には悲しい過去もありました。それは戦中に出征する人が、日の丸を振られつつ県庁から名古屋駅へと進む道でもあったのです。

名古屋駅前から見る桜通は、今では高層になったビルの間が目立ちません。が、当時のように建物を低く想像してみるとその広さが分かります。タワーズを降りて桜通を東に歩きます。少し行くと国際センターです。この



タワーズ15階から見た桜通。
新名古屋駅前のメイン道路としてつくられた



桜通から駅前を見る。緩速車線を分ける分離帯の木も太くなった



国道19号の伏見通。50mの幅は疎開空地帯だった



銀杏並木の桜通。昔は駅から大津通までつづいていた

通りには元々全区間に緩速車線があり、その二つの分離帯には銀杏が植えられました。昔は多かったこのタイプの道は、自動車交通の増大で市内では、もうこの区間だけになったかもしれません。大きく育った銀杏並木に沿って緩やかな坂を上ると伏見通に出ます。東南角には日本銀行の支店があり、2本の50m級道路が交差する大きな交差点です。

〈伏見通〉

交差する南北の伏見通は、名古屋城の前の碁盤割地区の中で「伏見町通」と名付けられたことに始まります。名古屋を南北につなぐ主要道路は、昔は本町通で、戦前は国道10号線と呼ばれていました。ところがこの本町通は沿道に家が並んで大幅な拡幅は無理だったため、そのバイパスとしてこ

の伏見通の拡幅が計画されました。

ところが、その南1*。余の拡幅は、実は先ほど述べた疎開空地帯に指定され、一部では建物が除却されたのです。家屋が住民によって引き倒される風景を今では想像できませんが、悲しい過去があったことでしょう。歩道橋が囲む日銀前の交差点を南に進みます。今では国道19号ですが、その交通量は名古屋有数です。

〈白川公園〉

錦通を渡り、広小路通を過ぎると左手に白川公園が見えてきます。この公園は戦前の都市計画で、都心部の公園として指定されました。市街地に新たに作った大型公園としては市内で唯一のものといえます。古くは柴川という排水の小川が流れており、低いじめじめした土地だったといいます。江戸時代の寺町の一角になり20ほどの寺が並んでいました。



白川公園の入口。ブルーシートも消えて、子供達の姿が見える

中区白川公園は昭和二十一年から駐留軍宿舎(通称アメリカ村)として駐留軍人と家族が暮らしていた。昭三十三年一月十一日撮影
(写真提供・中日新聞フォトサービス)



そこに公園を計画し、多くの寺院等を移転したのです。こども防空と避難の機能を考え、戦前の昭和15年に買収が始まり、寺院の移転が進んだところで終戦になりました。

この土地が、戦後、意外なことに利用されることになりました。進駐軍の宿舎です。「アメリカ村」と呼ばれ、21年に国の予算と米軍の機械で整地され、13^{ヘクタール}余の面積にアメリカ風の宿舎と芝生の点在する近代的な一角に生まれ変わったのです。33年に返還され、元の計画であった白川公園等が整備されました。

今の白川公園は、科学館や美術館のある都心のオアシスです。ひと頃はブルーシートのテント村でしたが見違えるように元の姿に戻りました。今では明るい公園で、じめじめした土地のあったことは想像できません。



白川公園。低湿地のイメージはない

4 区画整理の恩人・石川栄耀

名古屋の街づくりで戦前の区画整理を引っ張ったのは、大正9年に来名した石川栄耀氏ではないでしょうか。氏は、都市計画法が制定され都市計画地方委員会ができた時、名古屋の委員会の技師として赴任しました。それから14年、名古屋の都市計画を指導した後、東京の都市計画から都の建設局長として首都の戦災復興に取り組んだ、我が国の近代都市計画のパイオニアとされる人です。

当時名古屋は周辺16町村の大合併で域が一気に4倍になりその整備が課題でした。そんな中で、氏は住宅地の整備のため民間の土地区画整理組合を誘導して事業を進めたのです。土地博覧会を開催したり、バス路線の整備とか工場や病院の誘致など、土地経営という視点で区画整理を考えた人でした。そして所有者に大きな利益を与え、区画整理というもの有効性を市民にアピールしたのです。

戦災復興の区画整理が進んだ背景には、この石川栄耀氏の植付けた名古屋市民への潜在意識が働いていたのかもしれない。

〈主な参考文献〉

- ①伊藤徳男『名古屋の街 戦災復興の記録』(1988、中日新聞本社)
- 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)