

名古屋の街と博覧会

— 都市発展の軌跡 —



池田 誠一

【5】新しい都市像 …昭和初期の都市づくり

1 国際化の潮流

名古屋市は、明治中頃からの急成長と大正11年の大合併で、人口が60万人を越えました。そして14年の国勢調査では80万人近くになりました。そのため、市にも、市民にも、昭和初期には人口が100万人になるという認識が出てきました。当時の統計では、人口が百万人を超える都市は世界でも数少ない存在でした。名古屋では一気に世界的な都市が視野に入っていたのです。

こんな話が残ります。昭和初、名古屋財界の会合の場で、商工会議所会頭の伊藤祐民が次のような話をしました。『最近、名古屋はすいぶん国際化が進んだが、足りないものが3つある。1つは「西洋式のホテル」、2つは「ゴルフ場」、そして3つ目は「国際空港」だ。』と。驚くべきことに、このうちのゴルフ場は4年に、名古屋ゴルフ倶楽部(和合コース)として完成しました。また、洋式のホテルは、不況だったこともあって11年

に延びましたが、「名古屋観光ホテル」として設立されました。いずれも財界の手で完成しています。3つ目の国際空港も、これは県と、国・市・民間の協力でしたが、9年に、名古屋港の埋立地・10号地に仮の滑走路ができました。そして13年には、埋め立ての終わった11号地に「名古屋国際飛行場」として完成しているのです(図1)。

このように国際化を意識するようになった



図1：名古屋港の飛行場計画。
急いでいたため10号地に仮の滑走路が

名古屋市に、さっそうと登場した市長がいました。大岩勇夫。12代目の市長です。今回は、その活躍によって昭和12年の「汎太平洋平和博覧会」へと進む、昭和初期の名古屋の姿を追ってみたいと思います。

2 工業都市

(1)大岩市長

昭和2年。辞任した市長の後任に、市会議長だった大岩勇夫(61歳)が推されました。氏は小柄でしたが声が大きく、その声で名古屋を引っ張りました。

昭和初期は、わが国の経済が慢性的な恐慌に襲われた時期です。とりわけ4年に始まった世界恐慌は名古屋にも大きな影を落していました。ところが大岩市長は、そんな中で、大きなプロジェクトを次々に進めたのです。任期の前半に氏が関連した仕事には、次のようなものがあります。

5年：・懸案の「四大事業」の竣工

ここで四大事業とは、①市公会堂、
②中川運河、③3期水道拡張工事、
④下水処理施設です。

・市営バスの運行

6年：・市民病院の完成

7年：・国産乗用車アツタ号完成

8年：・新市庁舎(現状)の完成

9年：・飛行場開港、・振甫プール開場等

10年：・東山植物園開園

実は、5年にはこれらと合わせて人口百万人突破の記念式典が企画されていました。ところが国勢調査の結果は90万人余。大恥をかくことになりましたが、そんなことでひるむような市長ではなかったようです。

この大岩市長の華々しい業績の中で、忘れてはならないのが産業構造の変革を志したことでしょう。それまでの名古屋の産業は、「木」「土」「糸」偏と称される伝統的な産業の延長

上にありました。しかし、これだけでは東京、大阪に並ぶ大都市にはなれません。氏は「これからは機械だ」と、今日でいえば重工業都市にすることを思い描いていたのです。

その動きの1つが、運河沿いに工業用地を作ろうとした「中川運河」。2つが、新しい産業として名古屋得意の分野が係わっている「自動車」に目を付けたことでした。

(2)中川運河と土地開発

大正13年頃の街路・公園等一連の名古屋初の都市計画の中に、珍しい「運河計画」があります。運河網は、既設の堀川と合わせて「5大運河」と呼ばれ、人の手のように5本が放射状に市域に食い込んだ形(掘込み港湾型)をしています(図2)。

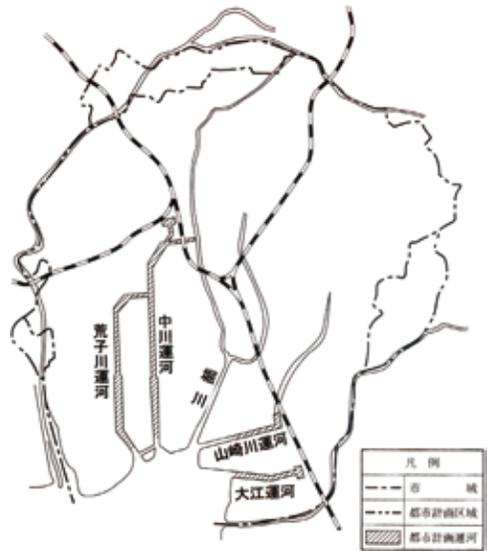


図2：都市計画された名古屋「五大運河」。
中川運河が実現した

その中でまず急がれたのが、港湾と名古屋駅を結ぶ中川運河でした。幹線部が6^{キロ}。幅は下流が50間、上流が35間。大正15年に着工され、昭和5年に竣工しました。支線でY型に北の名古屋駅と東の堀川に接続され、当時は東洋一と騒がれました。運河の形式は「閘門式」で、港側の中川口と堀川の接続部の松重に、水位を調整する閘門が造られ、水位が

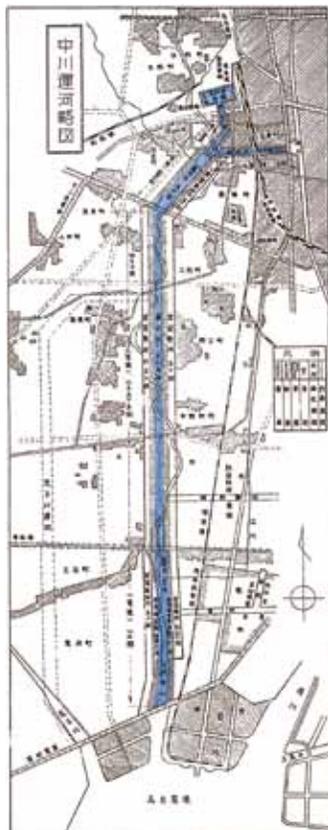


図3 中川運河の計画図。
運河の両側に帯状に建築敷地造成が
計画された

計画施設外をも計画決定して買収したこと。
③「受益者負担」と称し周辺の受益を受ける人から負担金を徴収したこと等、全国でも例のない試みになりました。この結果、うまくいけば、その土地の売却で運河はタダでできることとなります。

このころ、名古屋の都市計画地方委員会には、その後東京の戦災復興を手掛け、初代都市計画学会会長になった石川栄耀がいました。彼は、前に紹介したように、若くして名古屋に着任し、13年間、若き情熱を名古屋にぶつけました。そして、大岩市長と手をつなぎ、名古屋の区画整理を指導し多くの貢献をしました。工業都市化に不可欠な中川運河は大岩市長と石川技師の連携が造りだしたものと云えます。

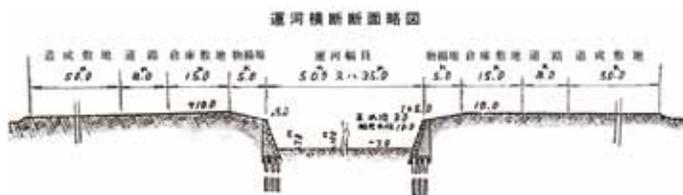


図4 中川運河計画断面。寸法の「k」は「間」。売却敷地は両側に幅90m

一定に保たれました。

この運河の特徴は、まず①区画整理によって両側に工場用地を一体的に造成したことです。運河を掘った土で周辺を埋め立て工場用地にしました(図3・4)。この過程で、

②「超過収容」という、都市

(3)中京デトロイト化構想

大岩市長が、「機械」という面で目を付けたのが自動車でした。当時我が国はアメリカ車に席卷されており、国産自動車がありませんでした。市長は、名古屋は自転車、鉄道車両で全国をリードしており、航空機も生産していることから、自動車も可能と踏みました。そこで5年、名古屋自動車工業都市構想、いわゆる「中京デトロイト化構想」をぶち上げたのです。そして鉄道車両の日本車両、自転車の岡本自転車自動車、機械製造の大隈鉄工、それに航空機計器製造の愛知時計の各社に声をかけて乗用車づくりを始めました。そして7年に、わが国初の純国産乗用車とされる「アツタ号」を作り上げたのです。

しかしこの事業は、価格がアメリカ車の2倍を超えたこと、各企業が軍需生産に追われ始めたこともあって次に進みませんでした。その後、需要のあるバス車両が試みられ「きそコーチ号」等が作られています。が、市長のデトロイト化構想は行き詰まり、名古屋は次の時代の豊田の乗用車を待つことになりました。ただ注目しておきたいのは、この時の試行が自動車の周辺の部品産業を育成したことです。この辺りが、今日の自動車産業の隆盛と結びつくことになったのかもしれない。

3 絶行名古屋港付近

… 重工業化の拠点 …

さて今回は、当時、着々と整備が進んでお

り、その後の汎太平洋平和博の発想に至る前提にもなった昔の名古屋港の姿を追って、名古屋港を歩いてみましょう。

〈中川運河河口へ〉

地下鉄の名古屋港駅を降り南に出て、ガーデン埠頭交差点の東南角に行きます。そこは新しい名古屋港管理組合の入口ですが、その入口の横に一つの銅像があります。名古屋港建設の恩人とされる奥田助七郎の胸像です。明治6年生まれの方は、昭和の初めはまさに活躍の最中でした。像は海に向かい斜めに立っていますが、当時の名古屋港はこの辺りが海岸線で棧橋しかありませんでした。

交差点を西に進みます。当時はここが護岸で、鉄道の貨物線が通っていました。突き当たって右に曲がります。貨物駅の跡にレジャーランドや結婚式場が出来ましたが、ただ一つ「名古屋港駅」の看板が昔を伝えています。

北に突き当たるので左の階段を上って幹線道路に出ます。もうその西は中川運河です。



名古屋港管理組合前にある奥田助七郎の銅像



わずかに残った貨物線「名古屋港駅」の跡



昭和5年、中川運河に架けられた中川橋。
市電も走っていた(改修中)



中川運河の中川口閘門。ここで水位が調整される

正面には、赤い中川橋が、昭和初期からの面影を伝えています。運河を渡って右に、西岸の遊歩道を北に進みます。上流には緑色のポンプ室が目立ちますが、その左に運河の閘門も見えます。北に進むと、その閘門を横から見る事が出来ます。閘門式運河とは、パナマ運河のように水位を調整できる運河です。この溜まりの中で、船は行く先の水面の高さに合わせるのです。後ろの道路に出て、左に戻ります。この道路から100m西までが運河と一緒に開発・工業用地として売却されました。すっかり住宅地になってしまった地域を眺めつつ、中川橋西の交差点に戻ります。



運河横の道路。幅8間。区画整理で整備された

〈飛行場跡をさがして〉

今度は、当時名古屋港の西に進められていた新しい埋立地、10号地に向かいましょう。幹線道路の北側は、稲永新田と3・4号地の間の水面で、今は細長い公園になっています。遊歩道は西に、途中で一度上に上がりますが、荒子川運河まで続きます。今はポンプ所の塀に隠れていますが、西側からはその広い水面が見渡せます。この運河は、5大運河の一つとして計画されましたが、戦後、下流の一部が着手されたものの、中断され廃案になりました。

歩道橋を渡ります。西南に見える大きな商業施設、そしてその奥のゴルフ練習場付近までは、昔の名港火力発電所の跡になります。その西端を通るあおなみ線は、10号地への貨物線としてつくられたもののリニューアルです。その線の西側を歩くため、商業施設の駐車場の中を横切ります。線路の西側の道を進むと線路が右にカーブし、その先に道路横断箇所があります。そこで線路脇の道に移っ



荒子川運河。河口部



10号地。仮滑走路が想定される辺り

て進むと道は突き当たり、線路の下を歩いて工場地帯に入ります。この辺りからが10号地になります。一帯は広大な空間で、工場と物流拠点が並びます。当時はここが港の最先端、将来の港を担う場所でした。

西南方向へのまっすぐな道を進みます。その道が、南に方向を変える少し手前を、名古屋で最初にできた滑走路が通っていました。恒風方向に750メートルということから、西北から東南へ、今の埠頭方向に建設されたのでしょう。南への道突き当って右に進み、橋を渡ると右側にあおなみ線の野跡駅があります。

4 大岩マジック

昭和初期という経済の暗い時代。大岩市長はなぜ大きなプロジェクトに次々に手を付けることが出来たのでしょうか。その秘密の大きな部分は「区画整理」にあるようです。

当時、(前回も記しましたが)新しい市域では一斉に区画整理が始まっていました。そのため各整理組合は、魅力ある施設の誘致を競い合っていました。誘致することによって土地が高く売れば、組合員は大きな利益を得ることができます。従って有力な公共施設、公園やプールや病院等には誘致合戦が繰り広げられていたのです。

石川栄耀は、区画整理は「経営力」が問題だと説き、その競争を煽っていました。市長はそのような組合のニーズを的確につかみ、最大限に生かすことによって、プロジェクトを進めました。そしてその力を工業化に振り向けたのです。

〈主な参考文献〉

- ① 同市計画局他「名古屋都市計画史」
(1999、名古屋都市センター)
- ② 奥田助七郎『名古屋築港誌』
(1954、名古屋港管理組合)
- ③ 亀田忠男『自動車王国前史』
(2013、中部経済新聞社)