

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

【1】名古屋の戦災と復興…理想を実現したプロジェクト

—— 連載のはじめに ——

戦後60年を過ぎ、「戦災復興」という言葉も死語に近くなりました。しかし、今の名古屋の街は、戦災からの復興を抜きに語れないことがたくさんあります。この連載では、今日の街の姿の中に戦災復興事業の成果を問いつつ、断片的ではありますが、戦災復興の物語を描ければと考えています。

1 戦災から復興へ

敗戦から1年経った名古屋の市街を、杉本健吉画伯が描いたスケッチがあります。昭和21年に来名した昭和天皇に説明するための画です。それは市役所の屋上の塔から東西南北を見た4枚で、南には廢墟と化した都心部が、



図1 杉本健吉のスケッチ(南部分)。
市役所屋上から南の都心部をみる(『C&D』104号より)

北には天守のなくなった城郭と人の消えた兵舎が寂しげです(図1)。

それから60年、日本は大きな変化の時代を経ました。市街も、焼け野原の中で衣食住に事欠く時代から今日まで。日本経済の力強い立ち直りが国を大きく変えました。

よく災害の後などに、復旧ではなく復興だという声を聞きます。元に戻す「復旧」ではなく、それを機にさらに高い次元を目指すのが「復興」です。まさに日本は、戦後その復興を成し遂げたといえるでしょう。中でもいち早く市街地の復興を果たしたのが、戦災復興事業といわれるものです。

本連載では、この事業が名古屋の街を如何に復興してきたかを問い、今日的な意味を考えていこうとするものです。今回はその導入として、まず戦災からの立ち上りと事業の成果全体を概観しておきたいと思います。

2 終戦からの4ヶ月

名古屋は軍需都市だったため、米軍の空襲はひとときわ敵しいものがありました。東京に次ぐという爆撃によって、とくに都市部や軍需工場の付近は壊滅的な被害を受けました。そして市の中心部のほとんど、当時の市域でいえばその4分の1が消失することになりました(図2)。

ところが、転禍為福。名古屋の敗戦からの立ち上りは目を見張るものがありました。

(1) 立ち上がり — 1ヶ月後 —

災害からの立ち上がりは、早ければ早いほど良いといえます。終戦とともに住む家を求めて無秩序にバラックが建ちだしたとき、名古屋市はいち早くその規制を始めました。1ヶ月後の9月20日のことです。規制は、緊急に家を建てるならば道路からは2メートル、隣地とは1メートル以上離さないという指導です。同様の規制が国の勅令になったのは1年後のことでした。

そしてその28日には、市議会が、市が一丸となって再建に取り組むことを全会一致で議決し、議会の応援体制も整いました。

(2) 田淵さんの就任 — 2ヶ月後 —

終戦の2ヶ月後の10月10日、佐藤正俊市長の招請で、田淵寿郎氏が技監に就任しました。名古屋の戦災復興が語られるときに必ず登場する人です。この人の存在によって名古屋の復興計画は大きく変わったといわれます。この方については回を改めて、くわしく紹介したいと思います。

(3) 復興計画の基本の決定 — 4ヶ月後 —

そして終戦から4ヶ月後の12月初め、市の有識者の復興調査会が「大中京再建の構想」を発表しました(図3)。この中では百米の公園道路を2本、50メートル道路を9本等の幹線道路の配置等を提言しています。

そして30日、国の戦災地復興計画基本方針

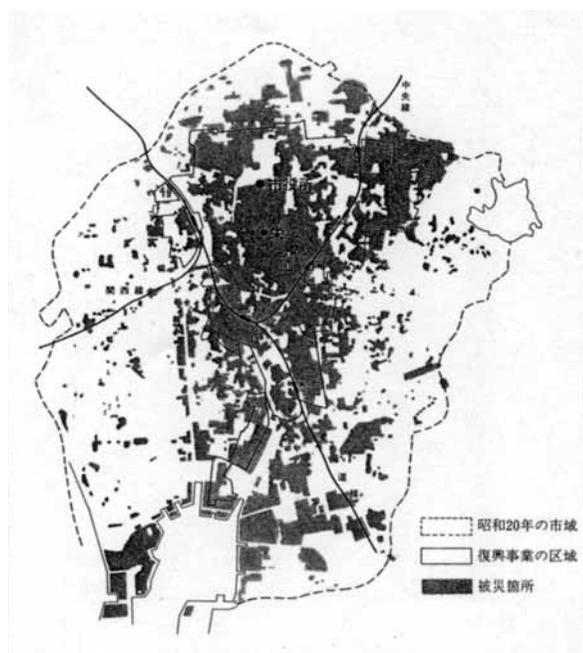


図2 名古屋市(旧市域)の戦災区域(文献①より)

の閣議決定と同じ日に、市は「名古屋市の復興計画の基本」を決定しました。その中では名古屋が復興すべき都市の方向を明確にした、いわば都市としての理想像が描かれています。この方針は30項目からなりますが、まず市



図3 昭和20年12月6日の中日新聞に発表された「大中京再建の構想」(文献①より)

域を庄内川と天白川で囲まれるエリアとし、周囲には緑地帯を取って拡大を防止するとともに、その中に200万人の人口を想定しました。そして交通等の項目の中では、

- ・ 主要幹線道路は50^{キロ}以上
- ・ 道路の付属物は地下に埋設
- ・ 東西、南北2本の地下鉄を設置
- ・ 国鉄、私鉄は地下か高架に
- ・ 国民(小)学校に隣接し同規模の公園

などとし、最後の項では「・焼け跡の墓地は一定区へ移転整理せんとす」としています。

今からみると理想に走ったところもありますが、戦災からわずか4ヶ月でこれだけの事項をまとめたことに頭が下がります。

そして、これらの事項が単なる願望ではなかったことは、翌21年度の予算で、これらの方向を具体化したことです。21年3月の予算説明でも、「…今回は真の名古屋の特色を生かし、すべてを新たにして新興名古屋を創造して平和日本の魁と成さんとする理想のもとに計画を樹立したものである。」と高らかに宣言しました。名古屋市は、早くも戦後半年で理想都市建設に向けて動き出すことになったのです。

3 戦災復興が成しえたもの

それでは、こうして実施された名古屋の一連の戦災復興事業が作り出したものは、なんだったのでしょうか。その成果は、一般に道路や公園等の面積の増加として語られますが、それだけではこの事業の成果をいい尽くせないように思います(図4)。

単位：^千㎡

	施行前	施工後	増加
道路	469.9	998.2	528.3
公園	45.8	140.8	95.0
墓地	19.6	25.5	5.9
駅前広場	0.8	4.2	3.4

図4 戦災復興事業の成果(文献④より)

できあがった平和公園(文献④より)▶



名古屋の戦災復興の目玉となった百米道路(テレビ塔より)

それを、分かりやすく野球にたとえて説明したのが、昨年なくなられた伊藤徳男さんです。戦後外地から帰国後、復興事業に身を投じ、市の計画局長を最後に退職された伊藤さんの著書、『名古屋の街—戦災復興の記録』(文献①)ではその成果が次のようにまとめられています。

本塁打は百米道路と墓地移転

3塁打は鉄道沿線整備と駅前広場

2塁打は公園緑地の整備

単打は居住環境の整備

これ等を簡単に説明すると次のようになります。

〈本塁打(ホームラン)〉

まず、戦災復興事業で第1に取り上げられるのは百米道路です。東西(若宮大通)と南北(久屋大通)の2本の道路は、戦災からの復興のシンボルでもあり、今では名古屋の街のシンボルにもなりました。

また、平和公園への墓地移転も、復興事業の大きな柱でした。事業区域内の、およそ278



完成した中央線の立体化。
千種駅から北の掘割り部分（昭和40年、文献①より）



ヶ所の墓地を市域の東部、今の平和公園に移転するという大事業でした。中心部の幹線道路や用地整理が出来たのはこのお陰だったといえます。

〈3塁打(スリーベース)〉

戦災復興の成果としてあまり認識されていないのが市内の鉄道整備です。たとえば、中央線の立体化と駅前広場の整備、地下鉄の東西線・南北線の整備、さらには新幹線の名古屋駅なども、復興事業がなければ簡単には実現しなかったといえるでしょう。

伊藤さんは、3塁打は打球の方向と野手のスキで生まれるといい、これらが区画整理事業と鉄道事業の特別の連携で始めて可能になったことを評価しました。

〈2塁打(ツーベース)〉

既成の市街地に新たな公園整備はほとんど不可能です。区画整理事業であって始めて可能になるといえます。名城公園、栄公園などの大公園以外にも、この事業では市の中心部に多くの公園が整備されました。

伊藤さんは、外野手の上を越える2塁打には、区画整理事業でしか成し得なかった公園の整備をあげました。

〈単打(ヒット)〉

単打は連続してこそ得点につながります。戦災区域全体の居住環境の改善は事業の大きな成果でしょう。とくに宅地の整形化、過小



戦災復興事業でできた都市公園。
その経緯が書かれている（今池公園）

宅地の整理、最小道路幅員の確保などは区画整理事業の故に可能だったといえます。このことが、街並みの形成やインフラ空間の確保に大きく貢献することになりました。

戦災復興事業の成果とされるものには、この外にもいろいろあると考えられます。この連載では、それらを含めて戦災復興が名古屋の街づくりに果たした意味を考えてみたいと思います。

4 理想と実現と

事業を行う時、理想と実現との狭間に悩むことがあります。ところが名古屋の戦災復興事業をみると、高い復興の理想を掲げつつもそれをほとんど実現しているのです。それがいかに難しかったかは、全国の戦災都市で行われた戦災復興事業の多くが復旧型に転じ（大阪など）、あるいは規模の縮小に（東京など）追い込まれたことでも判ります。

では、名古屋ではそれがなぜ可能になったのでしょうか。もちろんその一つは、ここで紹介した立ち上がりの早さでしょう。しかしそれ以上に、様々な場面での関係者の知恵と努力が、この事業を完遂させることにつながったように思えるのです。

高い理想を掲げつつ実現に向かって進んだ名古屋市最大のプロジェクト。そこにはどんな物語があるのでしょうか。

〈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編集委員会編『戦災復興誌』（1984、市計画局）
- 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市計画局編『復興土地区画整理事業のあらまし』（1991）