

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

【3】百米道路…生きた都心の空間

1 都市を代表する道

名古屋の街の中央を東西と南北に延びる2本の百米(100m)道路は、名古屋の街のシンボルです。地図でみると、名古屋の中心を東西と南北に、南側の新堀川を含めて、十文字に区切っているのが分ります(図1)。

とりわけ南北の久屋大通(広路1号久屋町線)は、名古屋城の外堀から新堀川の堀留まで、テレビ塔をアクセントに名古屋の街を代表する景観をつくっています。

この、幅100m、長さ2kmという道路は、パリの凱旋門からコンコルド広場まで、シャンゼリゼ通とほぼ同じ規模になります。平成元年、この久屋大通はシャンゼリゼ通と姉妹提携をしました。東京の青山通と争って向こうから選択されたといわれています。そこには、

両者を比較しても決してひけをとらない景観があったからではないでしょうか。

ところがこのように街のシンボルで、世界的にも評価された通りが、最初は誰の発想だったのかいくつもの議論があるのです。造ったのは戦災復興事業ですが、最初の発想は、いつ、誰だったのでしょか。今回はこの百米道路のルーツを追いつつ、戦災復興計画の成立過程の一端をみてみたいと思います。



図1 名古屋の街の中心部を十文字に切る。南は新堀川(『名古屋都市計画史』)

2 発想の源を追って

百米道路の発想の原点さがしには、いくつかのアプローチがあります。

(1) 新聞記事から

東京電機大学の西山康夫先生は、その著『危機管理の都市計画』の中で、当時の中部日本新聞(中日新聞)の記事を追いかけて、計画は3段階ぐらいの経過をたどったのではないかと推理しました(文献①)。

まず、昭和20年の10月15日に「中京復興の構想」という記事の中で、大須観音を中心に鶴舞と白川を繋ぐ幅100 m の遊歩道新設、という表現があります(図2左)。

次に、同じく11月29日には田淵技監の署名記事の中に、大須、鶴舞間の百米の遊歩道はこれを延長し、水主町から阿由知通と川端町から市役所の2本の遊歩道とするとしたとあります。ここでは道路が市街地を分断する防火帯になっているようです(図2右)。

そして12月5日に公表された3段階目の最終案で、東西の線が少し北の矢場町の線に移り、現在のルートになったのではないかとしています。

(2) 進駐軍の勧告説

郷土史家の中西董氏は、父が知事、市長と進駐軍師団長との通訳を勤めた時の証言から、百米道路は師団長モランの命令だったとしています(平成7年9月29日、読売新聞)。師団長が名古屋に進駐したのは10月初め。市長から当時の復興計画を聞いて、防災上100 m 規模の道路が必要と勧告したのは、着任直後のことだそうです。氏は、百米道路が出来たのはこの命令があったからだとしているのです。

(3) 国の提案・指導説

北大の越沢先生は、実質的には国の提案・指導によるものではないかとしています(文献②)。戦争直後の9月7日、国は全国の都市計画の担当者を集め、戦災からの復興の方針を説明しました。この時どのような説明をしたかは分りませんが、その後の12月に閣議決定された「戦災地復興計画基本方針」の中で100 m 幅の道路に言及しています。そこでは、大都市の主要幹線道路の幅員は50 m 以上とし、必要箇所には50~100 m の広路、広場を配置して防災と美観を兼ねさせるとし、美観のことにも触れました。

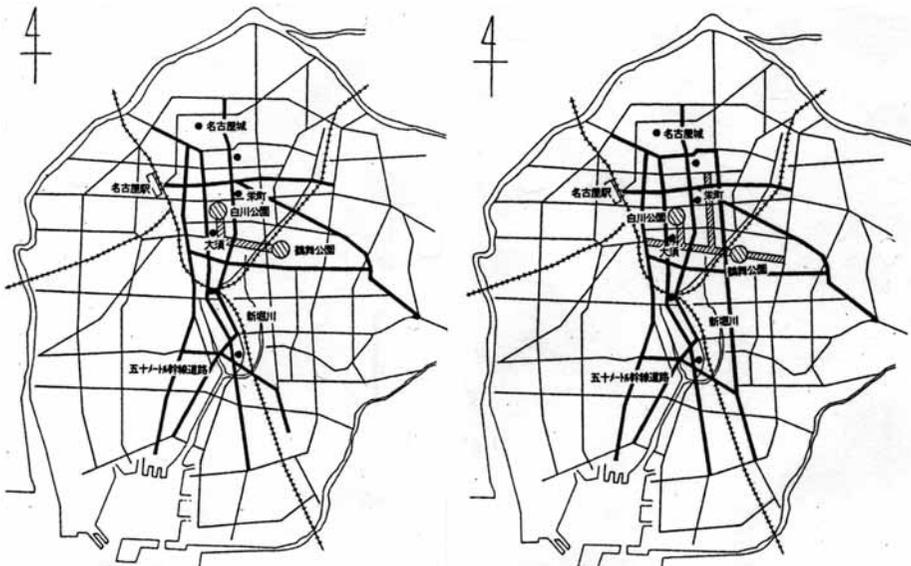


図2 百米道路の当初構想の想定。左が10月、右が11月。最終案(12月5日)は東西の線が少し北に移った

9月から12月の間の地方との個別協議の中で指導したことも考えられますが、当時国の担当者だった松井達夫氏は、名古屋市の『戦災復興誌』の座談会の中で、100メートル道路というのは「地元で考えて持ってこられた計画」だったと述べています。

(4) 終戦前からも課題に

終戦前からも都市防災のためには100メートル幅の道路が必要だという議論があったようです(文献③)。名古屋の都市計画を指導した石川栄耀氏は、離名後の昭和18年12月、中部日本新聞に「名古屋市と疎開地問題」とする手記を出しました。その中で氏は「要するに市中に100メートル位の空地帯を縦横に入れるのである」と、防空対策のため、100メートルクラスの道路をつくる必要性を指摘しています。

*

以上4つの見解をみましたが、終戦直後の計画の策定にも、いろいろな意見が出ているのが分かります。そして具体的な案は10月の始め頃、田淵氏の着任前後に出ているのです。

またその背景として、終戦前にも、多くの人の頭に、防災的な観点から都市の中に100メートル幅の空間を確保する必要があるという認識があったと考えられます。

3 多目的に使われた道

… 久屋大通駅から吹上公園へ …

改めて、百米道路を歩いてみましょう。スタートは地下鉄の久屋大通駅、北改札を出た桜通の北側からです。

〈久屋大通〉

名古屋の百米道路は、両脇に車道を通し、中央に公園を配置するものでした(シャンゼリゼは中央が車道です)。この中央の公園が、全長でみると、広小路の北側は主に公園に、南側は広場として使われています。一番北は櫛の公園で始まり、その南は水の公園でその間に姉妹都市の記念物が埋め込まれています。

桜通を南に渡ると、昭和29年に建設された



北にあるリバーパーク



桜通の北のロスアンゼルス広場

テレビ塔です。道路の中に永久施設をつくることにはいろいろ議論があり、これが道路の中央部を公園にしたのです。塔の下には地下鉄が通っています。この公園の多くの部分には地下鉄が通り、その上に駐車場、地下街がのり地下が2層に使われています。

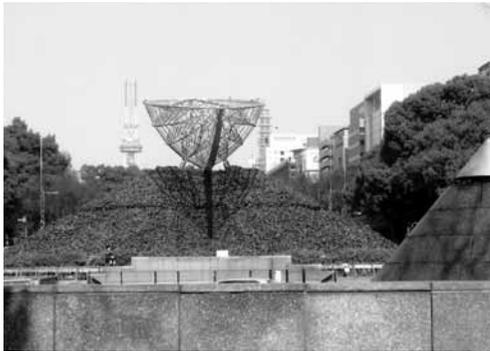
テレビ塔下を抜け、左にオアシス21を見て、さかえ川に沿って下ると、地下街の開口部のもちの木広場です。ここに、シャンゼリゼ通との姉妹提携の印が描かれています。その南の錦通には分離帯に2体の青年像が立ってい



錦通の青年像とテレビ塔



イベントに活用される久屋広場



復興記念のモニュメント。手前の円錐からテレビ塔へ光線が

ます。青年都市名古屋のシンボルとして通りと共に造られました。噴水を越え広小路通を渡るとバスターミナルです。

バスターミナルの南には、三つの広場があります。広小路の南は戦災でも一部焼け残ったため、この道路のためにいくつかの旧家が移転になりました。そこには抵抗もありましたが、今では都心の貴重なイベント空間になっています。両側の町並みは、ビルの高さが揃い、景観も出来上がってきました。

3つ目の広場は階段状に下っていて、その突き当たりに戦災復興の収束を記念したモニュメントがあり、夜になるとレーザー光線がテレビ塔に向けて照射されます。南北百米道路の突き当たりはランの館です。

〈若宮大通〉

東西の若宮大通は、久屋大通より長く4*。弱あります。全線を都市高速道路が通って空間をふさいでいます。



堀留下水処理場をまたぐ橋。人は知らずに通りすぎていく

ランの館から東に向かうと、すぐ右に橋の欄干があり、堀留橋とあります。実は道路計画は新堀川の下水処理場にぶつかってしまい、処理施設は移転できなかったのです。結局その区間81*、幅24*を橋で越えることになりました。その後、この東側には地下に、長さ300*、幅50*の大きな雨水調節池が造られています。

東に進むと、丸田町では高速道路が交差し、空を圧しています。その東、千早の交差点の少し手前で横断する道路は、今はやや広い普通の道路ですが、明治43年鶴舞での連合共進会のために出来た当時の幹線道路でした。その後も路面電車の通る主要道路だったのです。

それによって戦災復興で出来た幅50*の道を越えると JR 中央線のガードで、そこを過ぎると右に花田公園があります。今は普通の公園ですが、戦災で出た膨大なガスを埋めた



吹上。この正面は赤レンガの巨大な建物でおおわれていた



図3 大きな刑務所の跡は展示場と公園になった。その跡が地図でも読みとれる

所といいます。

ゆるやかに坂を上ると右側に吹上ホールのビルが見えてきます。ここは、戦後まで名古屋刑務所がありました。赤いレンガ造りの1辺300メートルを超える大きな施設で、百米道路に大きく立ちふさがった建物でした。江戸時代にあった火葬場が刑務所になったもので、戦前から移転を陳情していました。しかし移転の難しい施設で、国の施設でもあって、難航したものの1つです。その跡地は、今では吹上ホールと吹上公園になり、50年前の姿は街の形状が伝えるだけになっています(図3)。東に少しいくと地下鉄の吹上駅です。



吹上公園。

昔あった火葬場も、刑務所も、その面影はない

4 50年後を思った人達

百米道路は、最初は飛行場を造るのかといわれたといえます。おそらく当時は、行政に関わった人ですら理解しがたい、無駄なものと写ったのではないのでしょうか。事実、数年後のドッジラインで戦災復興の規模が縮小された時、100メートル級の道路を計画した東京、大阪など7都市のうち名古屋と広島以外は、計画の放棄を余儀なくされたのです。

そんな巨大な道を発想した人達。そしてその発想を守り通した人達。戦災復興計画を立案の時、計画した人達は、50年先のことを思ったといえます。50年後には理想の都市に、という思いの強さが百米道路を創ったのでしょう。

60年後の今日、緑につつまれて華やかに展開される公園を歩くと、発想した人や、それを守り通した人達の物語に、フト思いをはせてみたくなりました。

〈主な参考文献〉

- ①西山康雄「『危機管理』の都市計画」(2000、彰国社)
- ②越沢明「復興計画」(2005、中公新書1808、中央公論新社)
- ③伊藤徳男「名古屋の街 戦災復興の記録」(1988、中日新聞本社)