

## 名古屋

## 近代の都市づくり

— 三大都市への道 —



池田 誠一

## 【11】戦時の都市〈昭和10年代後半〉…意外な都市づくり

## 1 「戦時」のスタート

昭和13年、国家総動員法ができて、戦時体制がスタートしました。ガソリンの切符制、木炭バスの登場といった資源問題から、米穀の配給制、砂糖・マッチの切符制など国民の生活にも制約が及ぶようになりました。また、警防団、隣組といった組織もでき、男は国民服、女はモンペ姿になるなど、次第に戦時が深化していきました。

戦時は統合もテーマでした。鉄道が10年、いち早く名岐鉄道と愛知電気鉄道が合併して名古屋鉄道ができていました。銀行は16年、愛知・名古屋・伊藤の三銀行が合併して東海銀行が。新聞は17年、新愛知・名古屋の両新聞が合併して中部日本新聞に。電力も中部配電に統合されました。

当時の名古屋は、日本の航空機の多くを製造する軍需都市でした。大量の従業員を工場に運ぶため、交通体系の改変も要求されました。そして戦局は、「防空」問題を考えざるを得ない事態へと進んでいったのです。今回は、このような戦時の体制が進み、敗戦へと続く名古屋の都市を見てみたいと思います。

## 2 動いていた都市

## (1)交通の効率化

この時代、戦争で都市は変わらざるを得なくなっていました。とりわけ、大量の工場労働者を輸送するため、交通体系には徹底的な合理化が求められました。市電は、輸送力増強のため椅子席を減らしたり、大型に改修されたり。また、運転効率を高めるために急行運転や、さらには特急運転も行われたといいます。

鉄道線路の大きな改良では、名鉄の東西連絡線があります(図1)。当時はすでに、2社が合併し名古屋鉄道



図1 名鉄の東西連絡線。東、西が共に新名古屋駅に乗り入れる形で実現した

ができていましたが、路線はつながってはいませんでした。しかし戦時の輸送には不可欠だということで、その連絡線がつけられることになったのです。西(北)側の枇杷島～新名古屋間は、12年に着手して16年に完成しました。東(南)側の神宮前～新名古屋間は遅れて17年に着手、完成したのは19年です。電圧の関係で戦争中の連絡運輸は間に合いませんでしたが、戦時という力が、懸案だった東西の路線をつなぐことになりました。

戦時の交通体系でユニークだったのはトrolleyバスです。石油より水力でつくれる電気という選択だったでしょう。省石油を徹底的に追及された時代でした。

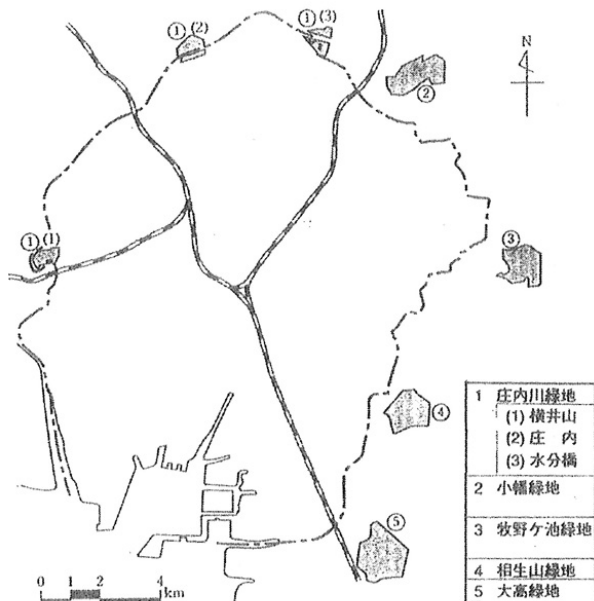


図2 周辺部に指定された防空緑地。  
今日も貴重な緑地になっている

## (2) 「疎開」という都市改造

昭和12年に防空法が制定されており、翌年には防空演習もしていますが、まだ切実な問題ではありませんでした。

16年の法改正では、避難地としての防空緑地の指定が盛り込まれました。名古屋では、前年の紀元2600年記念事業で、市周辺に7か所の緑地が指定されましたが、これは防空の意味があったようです(図2)。

17年、市内にもわずかではありませんが初めての空襲がありました。そして18年の法改正では、「人口と建物の疎開」が決められています。人間を郊外に移させるとともに、密集市街地や重要な軍事施設を守るため、空き地や帯状の空地を作るのです。後者は市街の火災に対して避難や延焼を防ぐための処置です。この命令によって、市の人口は激減することになり、一方市内

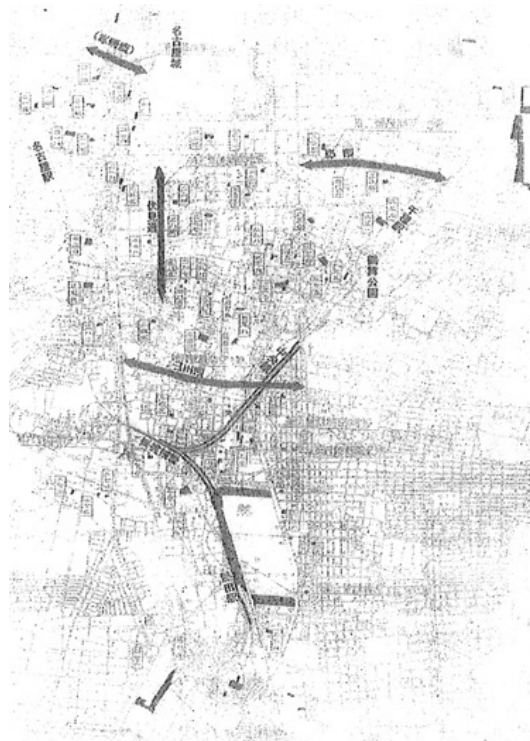


図3 都心部で実施された建物疎開の地域。  
中央線が手厚いのは大本営移転が視野?

の兵器廠の周囲や鉄道沿線、将来道路計画地等の建物が除却対象にされました(図3)。なんと住民自らの手で、引っ張って建物を壊したといいます。

建物疎開の実態は悲惨でしたが、実はそのことによって出来たものもありました。広幅員の将来道路です。桜通、伏見通、山王通等の計画地が対象になって空地になったのです。このようにして、今日名古屋に残る周辺部の緑地や都心部の重要幹線道路が、戦時中の防空計画で生まれることになったといえます。

### (3)破壊と焼失

昭和19年12月。B29による本格的な空襲が始まりました。最初に狙われたのは、東区の三菱発動機の大幸工場でした。次いで港区の三菱航空機等、軍需工場が次々に目標になっていきました。当時名古屋は、日本の航空機のなんと七割を製造する軍需都市だったのでした。

市街には主に焼夷弾が使われていますが、木造家屋は次々に延焼し、5月の空襲では名古屋城も焼失しました。名古屋市街は焦土と化したといえます。

しかし、戦争のイメージはそうですが、実は終戦後も多くのものが残っているのです。名古屋が近代の70年間につくってきた遺産の多くは無事でした。名古屋駅も、公会堂も、市役所も。もちろん、道路も、運河も。それどころか木造家屋の多くも。傷つきはしましたが、残ったのです。

当たり前のことですが、戦争で都市がゼロクリアされるわけではありません。名古屋の街の多くは戦後に引き継がれました。しかし私たちの頭の中は、なぜか、「戦災で亡くなった名古屋」「戦災からの復興で出来た名古屋」というイメージが強いように感じます。

## 3 総行 伏見通

### …疎開がつくった道…

それでは、戦時の疎開で用地ができた伏見通の現在を歩いてみましょう。

#### 〈日銀前から〉

地下鉄の丸の内駅の3番出口を出て、前の歩道橋を上ります。桜通と伏見通の交差する大きな交差点です。東南角には栄町角から日本銀行支店が移ってきました。



日銀前の交差点。右手前が日本銀行名古屋支店

南に延びる伏見通は、本町通を通過していた国号10号線のバイパスとして計画されました。その計画を防空のための疎開地に指定して50m幅に拡幅、空き地を作ったのです。東側の歩道に降りて南に進みます。付近には



高速度鉄道が地下になってできた錦通。  
道路中央に換気口が見える



日銀の影響でしょうか、銀行が目立ちます。

少し行くと錦通です。戦後、掘割の高速鉄道用地として確保されましたが、地下線になったため上は道路になりました。次の広小路通は、路面電車がなくなって少し寂しくなりました。

広小路通を越えて南に進みます。道路はひっきりなしに大型車が通ります。伏見通は、国道の19号を代表として、22号等も通る国土の大幹線になったためでしょう。

しばらく行くと、左手は白川公園の緑になります。大正の都市計画で都心部の計画公園に盛り込まれました。元は、白川の流れる本町通裏の寺町でしたが、寺を郊外に移転させて造成し公園にしました。ところが完成前に大戦になり、戦争直後に急遽、進駐軍の居住地に指定されて、アメリカ村になったのです。

今はのどかな公園を過ぎると、百米道路の若宮大通です。上を高速道路が通り、戦後構想された公園道路のイメージはありません。越えると大須地区です。



大正の都市計画で指定された白川公園。  
戦後は米軍のアメリカ村だった

### 〈金山へ〉

この辺りは、大正12年まで大須の一部を含む大きな遊郭でした。交差点の西南に一軒、その雰囲気を残す建物が残ります。

大須観音は、昔は東向きでしたが、伏見通を



戦後、南向きに変った大須観音。  
伏見通に地下鉄大須観音駅ができた



西大須の交差点。  
昔は名古屋駅からの路面電車の電停があった

意識したためか、戦災復旧で南向きになりました。その南の西大須の交差点は、昔は名古屋駅からアクセスの路面電車の電停がありました。東南角のビルの中はスケートリンクで、著名な女子選手を輩出しているリンクです。

そこから南は、本町通の寺町の裏手にあたり、少し落ち着いた街並みになります。しばらく行くと左手斜めから合流してくる道があります。これが旧道で、江戸時代は本町通＝美濃路で、その後は国道10号線でもありました。すぐ古渡の交差点になります。ここも高速道路が横断しています。

大きな交差点を渡ってすぐ。歩道に古ぼけた小さな案内板が建っています。美濃路の一里塚の跡です。ここから南の美濃路は伏見通



古渡の旧国道10号線との合流点。  
江戸時代はここが城下の入口だった



戦後40年かけて実現した金山総合駅。  
戦災復興のメモリアル



九丁堀交差点から金山方向を見る

の中に吸収されて熱田に向かっていきます。

大型車が引きも切らない通りを進むと、金山のビル群が見え始めます。途中、「九丁堀」という不可解な名の交差点を過ぎると金山の新橋です。新橋とは、昔は堀川にかかる橋の通称でしたが、今は伏見通がJRと名鉄を渡る橋の名になっています。東側には戦災復興でできた金山総合駅が見えます。

行きかう大型車の群を見て、改めて、伏見通は名古屋の南北の物流と通過交通を処理する大幹線であることを実感します。

## 4 戦時の都市づくり

戦時という厳しい条件の中では、一般には、都市づくりもままならぬ、と考えがちです。しかし、以上で見てきたように、戦時には戦時で進む都市づくりがありました。善悪は別にして、合理化と効率化、避難や退避などの命令が、国家の非常時としてなされるのです。

鉄道・銀行・新聞・電力等の企業の合併は、今日まで続きます。名鉄の東西連絡線は、戦時でなければ相当長期間がかかったでしょう。周辺の緑地は、今日も貴重な緑地として残ります。桜通、伏見通、山王通等の幹線街路も、戦後すぐに道路として整備できたのは疎開のためでした。

都市づくりというのは、一面では都市を合理的にするものです。都市形成は戦時といえども、いや戦時の故にこそ、進むものもあるといえるようです。

〈主な参考文献〉

- ①同編集委員会『新修名古屋市史⑥』（2000、名古屋市）
- ②松永直幸「戦前における名古屋駅改良と三私鉄の名古屋駅前乗り入れ①②」（2014、鉄道ピクトリアル）