

From名古屋



名古屋の繁栄を支えた 未曾有の都市計画

経済の強さを誇り、今もリニアの開通に向けて活発な再開発が進む名古屋。その繁栄のベースには、100m道路に代表される、大胆な戦後復興都市計画の施行があった。なぜ名古屋で他に類を見ない再開発が可能だったのか。その熱意とパワーの秘密とは――。

の焼け跡に立ち上げられた計画は、単なる復旧に留まらず、将来の文化産業都市への発展を期した、きわめて壮かつ大胆なものだった。

道路は格子状に走り、100m道路を含めて50m以上の道路が11本、30m内外の道路20本、25m級が11本と、はるか先のモータリゼーションを先取りする計画だった。名古屋都市センターの調査研究アドバイザー杉山正太さんは、「中心市街を十字に区切る100m道路は、大火の際に延焼を防ぐ役割も担っています。戦災の記憶を反映していたのでしょう」と解説する。

鉄道は、高架か地下を走るものとし、東西・南北2本の地下鉄の新設も計画された。画期的だったのは寺院と交渉して278カ所あった墓地を集団移転させたことだ。これで再開発の支障となっていた墓地問題は解決。郊外に広大な公園墓地「平和公園」が造られた。

戦災復興都市計画を履行する手段として使われたのは、「土地区画整理」だ。今も復興や再開発に欠かせない手法だが、地権者から公園や道など公共に使う土地を少しずつ供出してもらい(=減歩)、形の整った代替地を元の土地の大きさに応じて提供(=換地)して計画を進めていく。

時代を先取りした大胆な 戦災復興都市計画

テレビ塔から見渡せば、見事な緑のベルトがビルの町を区切って伸びる。今では名古屋駅周辺に高層ビルが林立する風景にとって代わられた感もあるが、名古屋のまちづくりのシンボルといえば、やはりこの100m道路だろう。南北に久屋大通、東西に若宮大通。交差して走る二つの道は、道とはいつでも幅100mのうちの多くを豊かな緑が占めるいわば公園道路で、まちにみずみずしい潤いを与えている。

都市計画の成功例として知られる、現在の名古屋のまち。そのベースは、戦災復興都市計画によって形づくられたものだ。名古屋は軍需工場が集中する商工業都市だったため、激しい空襲を受け、市域の25%、中心地に至っては50~60%が灰燼に帰している。そ

左上 / 1954年にテレビ塔が建ち、整備が進む久屋大通(1955年)★
右上 / 久屋大通は、ビル街を縦断してグリーンベルトを形づくる☆



1950年、何も無い久屋大通周辺。左に残っているビルは松坂屋★



名古屋城越しに見る、名古屋駅周辺の高層ビル群☆

区画整理で生み出された 広い街路と緑の公園

名古屋の復興事業では、復興計画対象面積3,451.7haに対して、道路が占める割合は計画施行前の13.6%が28.9%に、中心部に限ると17.3%からなんと40.9%にまで増加。公園面積も全体で1.3%から4.1%になっている。その分69,740名いた地権者たちは3割以上もの減歩を受け入れることになった。焼け野原にも残っていた建物はあり、対象区域には焼けなかったエリアもかなり含まれていたため、建物の移転は約44,000戸に及ぶ^{*}。減歩を受け入れるだけでなく、場合によっては建物を壊して代替地に新たに建て、由緒ある建物は曳家をして移動させる。大事業を実施した市の熱意と実行力、名古屋市民の協力には驚きを禁じ得ない。

名古屋では終戦直後の9月に市議会で「名古屋市再建に関する決議案」を全会一致で可決。杉山さんいわく「市は真っ先に全国から測量器具の調達に動いたと聞いています」。12月には復興調査会が「大中京再建の構想」を発表し、翌年春には基本計画が策定されるなど復興への歩みは見事に素早かった。

実はこれらの動きは国の施策に応じたものでもあった。終戦後ただちに内務省が復興計画の検討をスタートし、暮れには「戦災地復興計画基本方針」が出されて、全国の都市で戦災復興都市計画が進められた。東京や大阪でも100m道路は計画されていたという。しかし1949年にGHQが財政支出の厳しい引き締めを行い、各地の計画は大幅な縮小を余儀なくされた。

「ところが名古屋ではすでにほぼ代替地の指定が完了し、建物の破却や建設の準備が進んでいました。今さら計画の縮小はできない。そう主張して復興事業を進めることができたのです」。

ではなぜ、これほど区画整理を早く進められたのだろうか。それは名古屋にすでに区画整理事業を行ってきた土壌があったからだと杉山さんという。戦前の名古屋の中心地は江戸以来の古

いまちで、城下町特有の曲折のある細い街路に家屋が密集していた。市街地の動きは周辺の農地へと向かったが、これを行政が誘導し、地主たちの手で区画整理事業が進められた。旧市街地についても「なんとかしなければ」という気運はあり、名古屋駅前に区画整理による再開発計画があったという。

「転禍為福」を可能にした 先進のまちを志向する遺伝子

戦災で旧態のまま取り残されていた古い町並みは焼失し、シンボルだった名古屋城天守閣も失われた。被害の大きさに、逆に「転禍為福、災いを転じて何としても福に」との気概が名古屋人の間に生まれた一面もあったと思われる。また、復興を主導した田淵寿郎の存在も見逃せない。内務省の元技術官僚で名古屋への赴任経験があった田淵を、当時の市長が技監として招聘（後に助役）。「強い信念で計画を推進しました。墓地移転も彼が立案したものです」と杉山さんという。計画には激しい反対もあり、まちに趣きが失われたという批判もあった。しかし戦後70年を経て、広々とした街路空間と豊かな緑に恵まれた現在のまちの姿と名古屋の繁栄が、その成果を物語る。

復興土地区画整理の収束と前後して、市では1980年から重点地区を定めてさらに市街地の整備を進めている。1999年のJRセントラルタワーズを皮切りに、ミッドランドスクエア、大名古屋ビルディング、JPタワー名古屋、2017年4月開業のJRゲートタワーなど、名古屋駅周辺では高層ビルが次々と立ち上がり、新たなにぎわいを創出して話題を呼んでいる。また、旧来からの繁華街である伏見や栄地区でも再開発の動きが活発化。名古屋駅でもさらに2027年のリニア中央新幹線開業をにらんで、名鉄ビルなど複数のビルを一体で長さ約400mのビルに建て替える計画が進む。

戦災復興の遺伝子を受け継ぐ、名古屋の未来を見据えたまちづくりの足取り。その行方が見逃せない。



名鉄ビルを含めた複数のビルが、高さ160～180m程度で南北400mに伸びる高層ビルに生まれ変わる(予定)
パース：名古屋鉄道提供



100m道路(久屋大通)中央の公園の両端に一方通行の道路が走る



1955年頃、戦前からの繁華街の中心、栄交差点。拡幅が済んだ状態★



オアシス21(手前楕円の屋根のある施設)など再開発が進む栄周辺☆

※数字データは『復興土地区画整理事業のあらまし』1991名古屋都市計画局による。

協力・写真提供／公益財団法人名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター(写真★)・公益財団法人名古屋コンベンションビューロー(☆)