

新修 名古屋市史だより

30
2012.03



第27回「新修名古屋市史を語る集い」から

資料編「近代3」の内容を紹介

「新修名古屋市史」編さん事業は、本文編に続き平成十四年度から資料編の編さんに着手してきましたが、七回目の配本として「現代」を今年三月に刊行し、五月から発売できる運びとなりました。続いて二十四年度には「考古2」を、さらに二十五年度には「近代3」をそれぞれ発刊する予定で、鋭意作業を進めているところです。

こうした中、昨年十二月三日、ウイルあいち（名古屋市中区）で開催しました「第27回新修名古屋市史を語る集い」では、「近代3」について、その内容の一端を三人の執筆委員に講演していただきました。会場には多くの市民や歴史愛好家の方々が訪れ、二時間半にわたる充実した集いとなりました。今回はその内容をご紹介します。

資料編「近代3」の構成と

関連資料について

「近代3」編集委員 笠 井 雅 直
(名古屋学院大学教授)

皆さん、こんにちは。名古屋市史の近代部会の責任者をやっております笠井と申します。今日は皆さんに現在編さん中の資料編「近代3」をどういう趣旨の下で作業を進めているかということについて、この場を借りてご説明させていただきたいと思えます。

お手元の『資料編「近代3」の構成と関連資料について』の「はじめに」のところにありますように戦時下名古屋に対しては軍需工業都市という評価、あるいは特徴付けがなされて、私どももその規定を採用いたしました「近代3」を編さんしており、それがいかにしてそういう題になったのか、あるいは、それに関する資料を集めているのかということについて説明する予定です。時代的には昭和恐慌以降の時期から昭和二〇年までの時期と

いうことになります。

資料編は二編構成で、第一編は昭和一二年の日中戦争までの時期、第二編は日中戦争以降の敗戦までの時期に分けて資料の収集・配列を考えています。

第一編のほうは、「百万都市名古屋の発展——名古屋汎太平洋平和博覧会に向けて——」というタイトルを予定しております。

皆さんに配布してあります写真一覧の最初のページの桜通ができたのはなぜかといいますと、当時の名古屋市長の大岩勇夫さんと商工会議所会頭の愛知時計電機で有名な青木鎌太郎さんが中心になり、昭和一二年に名古屋汎太平洋平和博覧会を開催するということを昭和九年の末に決め、関係



「桜通」『名古屋汎太博覧会絵葉書』

方面の承諾を得て進めるわけです。それに合わせて道路を整備しようとか新しい観光ホテルをつくらうとか飛行場をつくらうということで、名古屋のまちづくりとうまく結び付けて、昭和一二年に向けて進んでいったのです。

それは、名古屋はずっと繊維産業の町でしたが、昭和恐慌以降、景気はなかなか回復しないし全国的にも回復しないのですが、その中でどうやって名古屋の経済を活性化させようかということで、やはり名古屋は雑貨工業もありますし、輸出振興で名古屋の経済を発展させようと考えたのです。すなわち名古屋の物産を海外に知らしめる、あるいは海外のものを名古屋経由で販売するというかたちで名古屋の景気回復を図っていくということでも、もちろん国際交流、平和を願う気持ちもあったと思いますが、メインはやはり貿易振興、名古屋の経済を元気づけるためということであったかと思えます。

その象徴になるのが、汎太平洋平和博覧会において平和塔というものを会場の正面にドーンと位置付けまして、これは愛知県と名古屋市によりまして、名古屋的な平和を願う感じの塔をつくるということでした。



『汎太博覧会エハガキ第五輯』

博覧会自体は三月から五月まで開催されましたが、その直後の七月七日には盧溝橋事件がありまして、全面的に日中戦争の展開ということになり、時代は大きく変わ

ってしまうのです。

第二編は「軍需工業都市名古屋とその解体―日中戦争から敗戦まで―」というタイトルです。この時期の戦争は、飛行機が中心になっており昭和十二年八月、三菱重工業の名古屋航空機製作所に中島飛行機などが集まりまして、海軍の飛行機生産の増産会議を開きました。それまで大岩市長とか青木鎌太郎さんが進めていた貿易振興のラインとは異なり、名古屋を航空機生産の拠点にする、あるいは拠点になつてもらいたいという方向がこの時点で強まっていくことになります。

日中戦争以降、名古屋は重工業の比率を極端に高め、ますます航空機生産の全国的な位置を高めていくわけですから。

政府・陸海軍による軍需工業地帯化が推進されるとともに、工場の立地は港のほうの臨海型、あるいは名古屋市外に工場が分散して拡大していくということによって、いわゆる中京工業地帯の形が出てくるということになります。

最後に結論だけ言いますと、日中戦争、それから対米英戦争の中で重工業の比率が非常に高まってきたのですが、最後は重工業だけの偏った構造になりつつも周辺地域を巻き込んで、生産の拠点、経済の中心都市の名古屋も、戦時下、軍需工業都市という規定の中で中京工業地帯の中心をなす名古屋という原型が形成されていきます。

一方で、この後のお話にもありますように名古屋は激しい空襲を受けるのですが、歴史的な遺産としては中京工業地帯の中心都市というのが一つの結論としてたどり着くものと考えて編さんを進めております。

お時間がありましたら文書をお読みいただいで、また種々ご意見をいただければ幸いです。

時局事務監査準備書類に見る

名古屋市の防空体制

―戦時名古屋の軍需工業都市化の

深まりとの関連で―

「近代3」専門委員 池山 弘

(四日市大学特任教授)

ただいまご紹介いただきました池山です。

名古屋市政資料館には、内務省が昭和の初頭、特に一〇年代に集中的に財政及び行政の事務監査を頻繁に行つた、その関係文書が保存されています。これは全国の府県、並びに六大都市を選んで、内務省の与えた補助金が適正に支出されたかどうかを中心に行う監査です。

その資料が市政資料館に二二点残っており、いい資料だと思います。

他の都県市では千

葉県に三点、東京都には四点、神奈川県に二点、そのほか大阪府に一点、奈良県に一点、鳥取県に一点と、極めて残存数は少ないのです。

それに対して市政資料館では、早いのは昭和十三年・一四年ぐらいから二〇年まで残っており公開されていますから、皆さんぜひご活用いただければと思います。



ところが、調べていくと、

そこから考察を始めるわけにはいかないのです。昭和四年に行われた陸軍の防空演習が名古屋における防空体制の出発点と考えられますので、そこから始めたいと思います。

日本で最初に陸軍が行った防空演習というのは、昭和三年の大阪市が嚆矢です。それから四年の名古屋と水戸、六年には北九州、そして、東京が昭和八年、関東防空演習というかたちで、陸軍が主導し、主催する防空演習がずっと行われていくのです。

名古屋の防空演習にはいろいろな問題点があると思います。

資料に書きましたのは、どういうことが問題になっているかということが判明するような、具体的な防空演習の結果です。

〔一〕防空演習二関スル官公署並会社・工場―灯火管制並諸施設計画一覧表 統監部〕ですが、統監部というのは当然第三師団が主催しておりますので、師団長が統監ということになっています。ここが発行した記録で、「昭和四年名古屋防空演習記事第三卷 第三師団司令部」という簿冊があります。

たとえば三菱航空機株式会社名古屋製作所というところを見ます。ここはどういう演習をやったかと申しますと、煙を出しまして、遮蔽演習をやるのです。大きな二〇キロの発煙筒をたくさん炊きまして、工場を煙で包む



ということですが。そういった方法が有効だと考えられていたのです。

これは第一次世界大戦のときにとられた作戦の影響かと思うのですが、後から見ると、そんなもので空からの爆撃を遮蔽して回避できるのかという疑問が残るのですが、当時はそれが真剣に考えられていました。

(2)のところに愛知時計電機とありますが、これも大変な犠牲を出した軍需工場です。海軍の航空機をつくっていたと思いますが、その演習の所見です。

愛知時計電機が大規模な煙幕の遮蔽演習をやるにもかかわらず、見学者が一人もいないということで、熱心ではないということです。それと合わせて、会社が莫大な費用を使って演習をやっているにもかかわらず、会社の宣伝にならないということが書かれています。すべてを投げ打ってやるといったような捉え方をしていると、だいぶ違います。企業は企業の考え方があって、それに基づいて言いたいことを言っているようです。

(4)の菊井紡績に関しましては、男子工、女子工で避難が行われたということが書かれています。

また、空襲警報（防空警報）が発令されたときに、工場から脱出して防空壕に入るのですが、そういう場合の問題としては、後にたとえば過早退避、早すぎる退避はだめだということが言われました。だから、サイレンが鳴っても、生産のためにギリギリまで工場に残れという指示がされます。

これが原因となって、実際にはサイレンは鳴っているのですが、工員を退去させないということが行われています。そのために後年の空襲では工員の犠牲が非常に多く出たということもつながったと思います。

名古屋の防空演習というのはどのように行われていた

かということ、Ⅱの「防空自警団の規定」から分かります。

まず、防空自警団が規定している内容ですが、どういう事業を名古屋で行ったかというところ、それは第三条で示され、灯火管制とか交通整理とか消防・防毒とかが行われています。

防空自警団というのは名古屋独特のネーミングですが、どのような人がその組織に参加させられたかと申しますと、中心は第一条に書かれているように、在郷軍人、青年団、少年団、女子青年団といった人たちがこの防空に動員されました。

防空自警団は分隊という組織が一番の基礎になるのですが、それがどのように組織されたか、第Ⅱの「(3) 防空自警団中区支部規定」というところを見れば分かります。



中区支部規定の第七条には、「分隊ハ一小学校聯区内ヲ限り一分隊ヲ編成スルヲ例トス」と書かれております。これを基礎的な活動範囲として、そこで分隊を形成し、市全体で名古屋市の自警団をつくり、名古屋市長が総司令となるという仕組みです。

小学校の通学区域でもある聯区は名古屋の大きな特徴であると、後に内務省の監査の準備書面の中に書かれています。

名古屋市において下部組織を強化する上でどういう点が大事かというと、名古屋では各種行政は聯区中心主義

として行われていました。これは、後のほうの第Ⅳの内務省の監査の記録の中に書いてあります。「各種行政ハ聯区中心主義デアツタ、和ヤカニ円滑ニ経営サレテイタ」これが名古屋の特徴であるということです。

昭和二年に山東出兵等があつて、名古屋はこういう防空の問題は議論もされているようですが、実際、その準備には入れずに、延期されているわけです。

ところが、大阪が行った翌年に、大阪が割とうまくいったということで名古屋もやるのですが、名古屋は準備期間なしで非常にうまくいったと書かれています。

それは、名古屋の場合には聯区が以前からあつて、それを踏まえて自警団の分隊がその上に構築されるということかたちで、非常にスムーズに名古屋の伝統というものとのリンクさせて、組織を編成することが可能になったからではないかと思えます。

聯区ごとに参加した人たちがどのような演習にかかわったかというのを示しているのは、Ⅱの「(5)「西区分隊仮想演習予定表」です。四ページですが、聯区ごとの名前が下に出ています。そして参加者は、保安隊、情報隊、救護隊、作業隊、予備隊というように機能を分担して参加し、西区では合計三三六〇名の人に参加したというデータが記載されております。



名古屋の防空自警団というのは一年限りで解散してしまします。東京と大阪は防護団という組織をつくるのですが、これを恒常化していくわけです。

名古屋の独特な防空自警団に関しては、Ⅱの(6)五ページの真ん中から下、「東区支部状況」というところを見て下さい。

たとえば「人員ヲ誤リタルモノ又集合セサルモノ或ハ集合時刻ヲ誤リタルモノアリ」これは偕行社に集まるのですが、集合時間を誤った者等々規律が非常に弛緩しているといった指摘があります。これは市民の意識、防空に対する取組の姿勢が反映していると思います。そういうことも直截に書かれているということです。

その後昭和一二年に防空法が制定されて、防空演習、あるいは防空に対する活動は法的な根拠を持つのです。だから、これは行わなければならない、あるいは、それに違反した者は罰せられるというような法的強制力を持つようになりました。

それと並んで一四年には、それまで陸軍が指導した演習の下部組織であった防護団というのが解体され、内務省管轄消防組織と合体して、「警防団」という組織がつくられます。つまり、これは内務省の組織のさんだつといえますか、陸軍省から主導権を奪っていくわけです。

そして、それを踏まえて昭和一五年に、内務省は町内会の整備の命令を訓令として出します。この一四年、一五年のあたりを核としまして、陸軍省主導の「防空演習」から内務省主導の「防空訓練」へと変わっていきます。



こういうことは、組織を動かす場合に非常にやっかいなことを巻き起こすのです。

問題となるのは、私は二つだと思うのです。

一つは在郷軍人会です。在郷軍人会は、防護団の中でも大きな役割を果たしました。警防団の中へ指導者的な人として入っていくのです。本来、在郷軍人というのは軍人のOBです。

帝国在郷軍人会は軍隊との関係が法的にも明記されており、軍が指揮統括する組織の一つです。

内務省管轄の警防団が防空活動の担い手になっていきますと、各町や村では在郷軍人が警防団に入っていく。そうすると、在郷軍人としての活動に支障が出てくる。だから、警防団のほうに在郷軍人を入れる場合には、その点に十分配慮された人かどうか、さまざまなかたちで陸軍が要求を突き付けていくというかたちで両者の確執が起こるのです。

そのように、指揮系統が在郷軍人に関しては、この時期以降、内務省の下に組み込まれていく。つまり、軍人のOBが、軍とのかかわりが密接な在郷軍人が内務省の指揮下に組み入れられるということになるのです。

もう一点は私が資料を探す中で気付いたことですが、防空監視哨というのが七ページの(2)、上から三行目に書かれています。

これは、空襲を行う敵の航空機が進入してきたときに早期に発見して、それに対してしかるべき対策を立てる。そのための見張りの組織なのですが、ネットワークをつくって見晴らしのいい所、名古屋市内にもつくられるのですが、そこで監視を行います。

そして、防空監視隊という組織があつて、監視哨という見張り場をその下に置くのですが、防空監視機能とい

うのは防空上にとって大事で、これは軍の果たすべき機能です。

ここにも書いてあると思いますが、たとえば(2)の防空監視哨のところ、四行目のところを読みますと、「斯克一口二話セハ至極簡単ノ様テアルカ實際ニ於テハ防空監視哨ハ防空施設中最モ困難ナ事柄テアツテ大戦間各国共大イニ手ヲ焼イタノテアル、ソレテ近時防空監視哨ハ哨所所在地ノ警察官憲、名望家等ヲ以テ長トシ老兵、青少年団等ヲ編成スル様ニナツタ」と書いてあります。まさしく、これは地元のさまざまな人々、中には老兵、兵隊のOBを含めて監視哨に組み入れるということです。そして、軍の関係を少し書いておいたのですが、この真ん中辺りに、

「拜啓予て御配意相煩居候処の防空監視哨(隊)に要する経費金四円也配当致候間右範圍内にて監視哨(隊)名譽、朝食費等支弁相成度此段御通知申上候」追つてその経費は別紙様式によつて、軍隊の第三師団のほうへ請求しろということが書いてあります。つまり、民間人を動員するが費用は軍隊のほうから出るのです。これも組織が複雑になった事例です。

次に、七ページにある愛知県の防空聯盟という組織です。愛知県防空聯盟の役員が載っており、顧問が第三師団長、名古屋鉄道局長、名古屋通信局長、それから理事長は愛知県知事、理事のトップが名古屋市長、大岩さんから始まりまして、あとずらつとくるわけです。そして、町村がずらつと並ぶわけです。ものすごい数です。つまり、名古屋市を含め、全県を上げての巨大な組織だったのです。

その目的は何かといいますと、それは見ていただくと分かりますが、機能として一番大事なのは、第三条の中

の第三項「防空設備及資材整備ニ関スル事項」です。地味ですが、これが一番の狙いだと思います。

こういう整備にお金を集めることが取り組まれるのです。

その次に、読んでいて最高に面白いのは、九ページの「愛

知県防空聯盟資金募集趣意書」、防空聯盟囑託の近藤少将が書いていることです。ここに名古屋の防空体制の特徴が期せずして表れております。

アンダーラインのところを見ますと、まず上のほうに、「大阪や京都ハ既ニ防空兵器ヲ持つテ居ル、然ルニ名古屋ニハ無イ」とあります。

その下に、「名古屋市ハ現在ニテハ『サイレン』ガ足ラナイ、又県内他ノ五市ニハナイカラ之レモ増加スル必要ガアリマス、ソシテ其経費ハ名古屋市デハ名古屋ノ分ハ名古屋ノ市費ヲ以テ担任シ、他ノ五市ハ県費ヲ以テ行フコトニナツテ居マス。」ということが書いてあります。

防空問題を考えるときに「最も有効ナルハ防空飛行隊ヲ有スルコトデアリマスガ、此施設ニハ莫大ノ経費ヲ要スルノミナラス訓練モ難シイノデ是レハ諦メマシテ、高射砲ヲ備ヘ付クルコトニ決定セラレマシタ。大名古屋ヲ安全ナラシムル為ニハ多数ノ高射砲ヲ必要トシマス」、

これにはさまざまな機械、高射観測車、測高機、探照灯、聴音機が必要になるということが書かれています。

次に、防空聯盟はこういう事業をやるんだということ



が出てくるわけですが、それは八ページの一番下に、「愛知県防空聯盟施設事業」とあります。つまり必要な飛行機を落とすための予算というのは、その大部分、七割、八割までが寄付金に依存するんだということが書かれています。

具体的にどういうものを購入する計画かというところ、これを見ていただくと分かりますが、情報受信機、サイレン等々、その単価と購入金額が書かれています。これが愛知県における防空のあり方です。

ところで、皆さんも桐生悠々という反骨のジャーナリストをご存じと思うのですが、信濃毎日で関東の防空演習に関して、それを「嗤ふ」と書きました。これが、天皇が御沙汰書を侍従に持たせて派遣し、しっかり防空演習をやれと命じたのをあざ笑ったということで、彼は実質クビになるわけです。

そのときに桐生は、「敵機を帝都上空で迎え撃つようなことになったら、関東大震災と同様の惨状を呈すると想像される。それは我が軍の敗北そのものであり、そうなる前に我が軍は途中で敵機を迎え撃って、我が領土に入ってはならないのだ。こうした作戦計画の下で行われる防空演習でなければ、それは実践には何ら役に立たないであろう」

と言ったのですが、全くそのとおりです。だから、さっきの近藤少将の話ですが、日本の軍隊は迎撃するといいますが、防空を行う能力、そういう計画も持っていないということです。

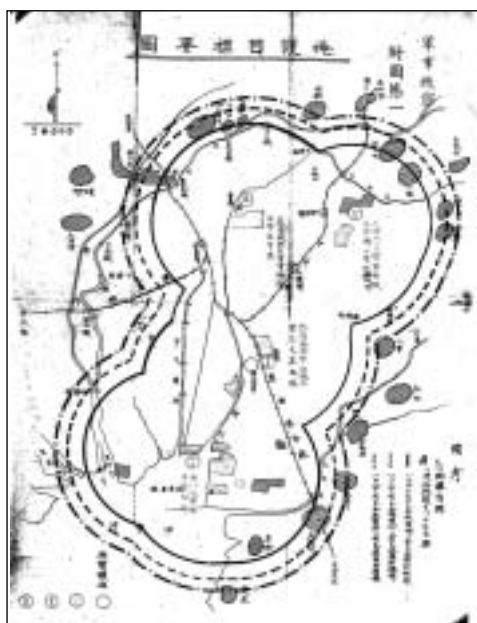
つまり、敵の飛行機を撃墜することもしなければ、撃墜することもできない、そういう軍隊の行う防空計画が一〇ページの冒頭にあります。これは名古屋市博物館に所蔵されている資料ですが、「軍事機密名古屋防空隊戦

闘計画、昭和一六年八月二五日、名古屋防空隊司令部」であります。

その中で一二ページの地図を見てください。その中に付けられている、「軍事機密」と称する援護目標の要図です。

左側の下のところに、「援護順位」と書いてあります。一番というのはどこかというと、港と熱田です。

文書では、「熱田神宮及名古屋要地ノ重要施設ヲ掩護ス」と書いてあります。まず、一番は熱田神宮です。私は爆撃して壊すのだったら、伊勢神宮と熱田神宮と東京の皇居を壊せば日本は敗北するだろうと言ったことがあります。それをそのまま書いてある資料を見て、全くそのとおりだなと思いました。熱田神宮を第一に守れというわけです。軍事施設、つまり、部隊や軍が置かれているところや、軍需生産を担う航空機工場やその他の兵器工場等をその次に守れということです。熱田神宮は別



格です。そして、一番は港地区と熱田地区にある三菱などの軍需工場を守り、二番目に千種地区の三菱の発動機と電機です。

三番目が名古屋城付近です。名古屋城は、師団の司令部がある軍事施設です。そして、隣に官庁、県庁と市役所があります。これらを守ることであって、「市民を守る」とは書いてないのです。

次にそれに即応して展開される国民が行う防空、これを「国民防空」とか「民防空」と称します。

非常に興味深い、面白い資料が一一ページの内務省の警保局が作った三月二日と三月一九日の「名古屋市内対スル焼夷弾攻撃ト消防、警備―教訓」という資料です。資料の二行目に、「本資料ハ愛知県ノ報告ヲ基礎ニシ警備課ノ意見ヲ『教訓』トシテ附記作製セルモノナルガ屢次ノ防空消防ニ於テ偉功ヲ奏シツツアリタル愛知県ガ三月十二日ノ大空襲ニ於テモ被害ヲ最小限度ニ局限シ得タル所以ヲ本資料ノ記述ノ中ヨリ汲取ラレ度」と書かれています。愛知県は、防空・消防において偉功を立てたと評価されています。

その次に「熱田神宮」にアンダーラインがあり、「敵ノ攻撃法ハ之ヨリ先三月九、十日帝都ニ対シ実施シタルモノト全ク其ノ軌ヲ一ニス、然ルニ其ノ被害ノ程度ハ帝都ノ場合ニ比シ著シク僅少ニシテ其ノ罹災跡地ヲ検討スルモ合流大火災賭セズ随所ニ所謂焼残リヲ生ジ初期防火乃至消防ノ敢闘ノ跡ヲ明瞭ニ認メ得ルハ吾人ノ大ニ学ブベキ点ナリトス」と書かれています。

その次に、「要員ノ参集状況ハ極テ迅速且ツ良好ナリ是レ愛知県当局ノ要員ノ確保充実ノ計画ノ周到、努力ノ熱烈、資金運用ノ卓越シアルト要員ノ士気益々旺盛ナルニ因ルモノニシテ敬服ニ値スル所ナリ」。

さらに、一番下ですが、「愛知県ノ運用ハ此ノ点ニ於テ他県ニ比シ著シク前進卓越セルモノト謂フヲ得ベシ」。これは「愛知県」と書かれてますが、中身は名古屋市中

名古屋市中における防空というのは、非常に効果的だったと評価されています。前に、私は「そんなのは全然防空になってない」と言ったのですが、そういう状況の中で、防火活動、消防活動というのは極めてよくやったと、効果があつたという評価、これは非常に考えるべき問題点ではないかと思うのです。

最後のところで非常に面白いのは、一四ページの上から四行目、「予テヨリ分駐待機中ノ名古屋師団隷下各部隊ハ三時三十分頃ヨリ約三、八〇〇名自発的ニ出動シ警察消防ノ現場指揮官ト緊密ナル連絡ノ下ニ破壊消防、残火鎮滅、重要物資ノ搬出警戒等ニ従事シタリ」とあります。

つまり、第三師団は、警察・消防の指揮下に入ったのです。陸軍省と内務省の確執があつたのですが、この空襲のすさまじさはそういう確執を吹き飛ばしてしまつて、陸軍を内務省の管轄下に、彼らに言わせれば「おとしめる」ことになり、消防に従事させることになったのです。

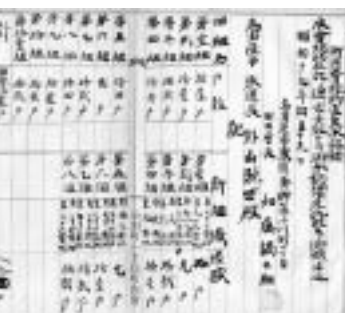
この戦争は、特に焼夷弾の効果というのが甚大でありまして、そういうのが契機になって、内務省の消防が防空の中核を担うことになるのですが、最後はこういう結末になりました。

ところで、陸軍省と内務省の確執等がある中で、町総代制に変わって、町内会が昭和一五年につくられます。その下に、ご承知のとおり、隣保組とか隣組という制度が置かれるのですが、東区の小川町二丁目に町内会がつくられます。そこでの防空体制の動員の実態が書かれているのです。

名古屋市博物館にこの資料が残っています。これは市政資料館が複製本を作っておりますので、隣の市政資料館

へ行っていただけ、簡単に見ることが出来ます。

防空を中心にして、それから、航空機の生産にどのように町内会の人が動員されたかということ



を明らかにするものをセレクトしました。
やはり生産重視とか徴徴と言つて、徴用で労働者が、たとえば軍需工場に命じられて働きに行くのです。空襲があつても、しつかり頑張つて行つてきてくださいというかたちで送り出せということが書いてあります。

最後の第九です。内務省の監査について、どうしても言わなければいけないことは、市の財政がもう立ち行かなくなりました。これは昭和一九年の資料なのですが、なんともならないということが書かれています。

これは一番最後のページになりますが、名古屋市中は緊急政策といいますが、時局の緊急の課題としてさまざまな防空施設などをつくるのですが、その財源をどうやって調達するかというと、借金です。それを表しているのが二八ページです。まず(9)のアンダーラインのところ、「然ルニ之ニ対スル国庫ヨリノ補助ハ僅カニ二割一分ニ過ギズ為ニ大都市ノ蒙ル財政的窮迫ハ年ト共ニ甚ダシキ実情ニ在リ、必ラズ所要経費ノ半額ヲ国庫ニ於テ補助セラレ大都市財政ノ緩和ヲ図ラレタシ」とあります。国庫金から半分補助してほしいという要望事項を内務省に上げています。

また防空緑地や防火帯等の防空事業は、私法上の売買

契約で土地を調達していますが、その方法では事業の渋滞や取得価格の高騰を招いており、名古屋市はもっと強行措置をとれるようにと訴えています。

防空予算を調達するために起債をするのですが、最後のページを見ていただきますと、この起債が昭和十九年の一二月と翌年の三月に議論されるのです。前の年の一二月のときは五〇万円であったわけですが、更正議案というかたちで翌年度に「一四五万円二更正セントスルニハ」というかたちで市議会に上程されています。

財政の資料、とりわけ、市債の発行状況等々を見ることによって名古屋市の防空の財政基盤のようなものは明らかになります。

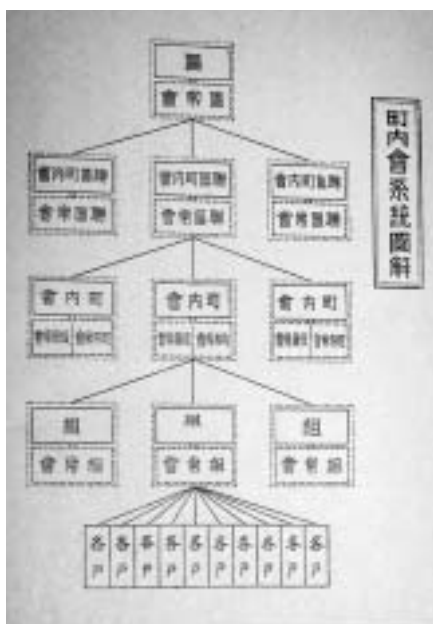
では、最後の結論ですが、名古屋の防空というのは、最初は立ち遅れていました。その原因は何だったのか。

名古屋の大恐慌後のウエートは、経済的な発展といいますが、東南アジア諸国に対する、たとえば商品の販売マーケットの確保に重点が置かれて、それを「汎太平洋平和博覧会」という名称で実行しています。そういうこともあってか、名古屋の防空意識というのは、ひょっとするとほかの都市と違っており、それが急速に展開していったと思います。そして、それが急速に機能しえたのは、名古屋の歴史的な伝統である、名古屋の町の行政組織が非常に強固なかたちで組まれていたからだと考えます。これは歴史的な遺産として残る制度だったのではないかと思います。

それから、もう一点は家庭防護群という組織があります。これは警防団がつくられるときに、防空を担う家庭防護団というのが内務省の警察の系列と名古屋市、あるいは区の行政との狭間にあって、非常に取り扱いが難しくなるという問題になりました。そして、すったもんだ

した結果、最終的には家庭防護団は名古屋市長の管轄に組み入れることになり、五戸から六戸、大きいところは二〇戸ぐらいの組織に編成して、家庭防空・防火に取り組みと書かれています。すなわち、これは名古屋の新しく整備された町内会の下にできる隣保組、あるいは隣組に相当するものであると思います。

五〜六軒から二〇軒ぐらいの規模の組織というのは、防空対策をきつかけにして生まれたかのように見えるのです。古い時代の隣保組、あるいは五人組制度への言及



がなく、町内会の下部組織が記述されているようなので、この点はこれから研究していかなければいけないと思います。防空がきっかけとなって、一番身近な行政の末端組織が編成されたのかもしれないと、これは私の仮説であります。

当初、本講演は内務省の事務監査関係書類を用い、戦時期名古屋の防空体制を明らかにすることを意図し、標題もそのように決めました。ところが準備をすすめる中で前段階の分析に多くの時間が取られ、主目的であった当該書類の分析が極めて不十分な結果となってしまいました。この課題は別の機会を得て、果たしたいと思います。

戦前の名古屋駅前整備と

交通結節点としての役割

「近代3」調査員 松 永 直 幸

(鉄道史学会会員)

ただ今ご紹介にあずかりました松永でございます。

最初に昭和一二年の名古屋駅移転改築の歴史として、明治一九年に名古屋駅が開設されたそもその経緯について私は少し通説とは違う考えを持っておりますので、ご紹介したいと思います。その後昭和一二年の名古屋駅改築への経緯をお話し致します。



二番目に名岐・愛電・伊勢電の名古屋駅前乗り入れということで、これが実は本日一番皆さんにお伝えしたいことなのですが、名岐・愛電・伊勢電といっても今なかなかそういう名称を耳にしないのですが、名岐・愛電は昭和一〇年に合併しまして、現在の名古屋鉄道ができております。

名岐は名前のとおり名古屋と岐阜ということですが、今の名古屋本線の北側、名古屋岐阜間とか犬山線とか、そういうところを経営していた会社です。一方、愛電は神宮前を基点として豊橋とか常滑方面とか、そういうところを経営していた会社です。この名岐・愛電が国鉄の名古屋駅移転を契機として名古屋駅前乗り入れを企てていたわけです。伊勢電も桑名から名古屋まで名古屋乗り入

れを企てたのですが、残念ながら途中で力尽きまして、大阪電気軌道（近畿日本鉄道の前身）の子会社である関西急行に合併されました。この関西急行電鉄によって名古屋乗り入れが実現され、現在は近畿日本鉄道の名古屋線というふうになっているのです。この三つの私鉄がいかに苦勞して名古屋乗り入れを果たしたかということ、皆さんにぜひお伝えしたいと思っております。

そして、三番目に名古屋駅前の整備ということで、鉄道の乗り入れにあわせて駅前はどういうふうになったかということ、区画整理とか街路整備事業とかを紹介します。最後に交通結節点としての役割ということで、こゝうやって整備された名古屋駅前が交通結節点つてどれぐらいの人が動いて、またこれから将来どうなっていくかというようなことを、お話ししたいと思います。

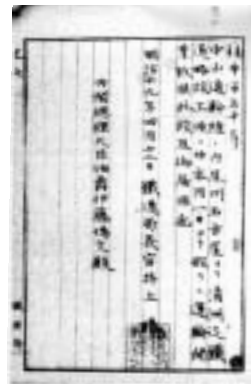
まず最初に名古屋駅創設の経緯に関する通説の誤りは二点あると思います。

名古屋駅は中山道幹線への資材運搬線、連絡線の途中駅として開設されたのだということがこの地方では通説になっているのですが、それはおかしいのじゃないかというのがまず一点です。

それから、第二点としまして、東海道線への変更の契機です。先ほど言いましたように、当初東西連絡幹線鉄道、東京と大阪を結ぶ鉄道は中山道線を通るという計画だったのですが、明治一九年に東海道線へ変更されました。それについて名古屋では当時の名古屋区長今の名古屋市長に当たるのですが、吉田禄在という人が上京して工部省鉄道局長であった井上に対し中山道線はたいへん難しいからやめろというように説得して変えさせたという説が一般的です。その説はあまりにも単純であるというところを、皆さんにお伝えしたいと思います。

まず第一点目でございますが、井上は中山道幹線は加納（岐阜）から名古屋のほうに行き、名古屋経由で木曾のほうにも行くというように考えておりました。

これは明治一九年の四月に井上から内閣総理大臣にあてた竣功報告なのですが、ご覧のとおり、中山道幹線のうち尾州名古屋より清州まで開通と、きちんとこのように中山道と言っているのです（公文類聚）。



次の五月のほうは、中山道幹線のうち、尾州清州より一宮まで、そして、六月が中山道幹線のうち一宮より木曾川までと、このようにきちんと鉄道局では名古屋―岐阜間は中山道幹線であったということを言っているわけです。

では、どうして四月に「尾州名古屋より清州まで開通した」と言っているのに、一般では名古屋駅の開業が五月一日になっているのかという疑問が当然出てくると思えます。

『日本鉄道史』に「明治一九年三月一日 武豊名古屋仮停車場間二三哩八鎖開通したり」という記述がございますが、この「仮」という意味はまだ正式には開業しておらず、だから仮だというような意味に私は解釈できるのではないかと考えております。つまり、名古屋駅の開通は三月一日で、開業が五月一日だと考えております。

次に二点目の東海道線へ変更の契機について吉田禄在が陳情に行つて一回会っただけでそんな簡単に変わるようなことであろうかということです。

明治一九年三月二六日に、鉄道局長官伺いというかた

ちで「鉄道敷設工事拡張ノ件」と書いた文書があるので、私はこれがポイントであると思っております。というのは、中山道鉄道発令以来、もう二年過ぎて工事が難渋しているのですが、一方で全国で鉄道を敷いてほしいという敷設要請が鉄道局にたくさん来るのです。しかし、鉄道局がなかなかその要望に応えられない状況の中で、井上が言うには、そういう要望に応えるためには、幹線鉄道のみにかかわらず、横浜から小田原とか、神戸から備前岡山とか、東京から八王子というような、幹線以外のもうかる路線を敷設したいという上申書を提出しました（公文別録）。

ところが、これに対して、内閣のほうから非常に厳しい付箋を付けて文書が却下されたのです。その付箋の内容が大変重要だと思うのですが、こういうことです。

少し長いですが、「鐵道布設ノ事タル目下最大緊要ノ挙タリ。然ルヲ其主眼タル東北及中山道鐵道ノ速成ヲ計ラズ、区々ノ小支線ニ着手セントスルハ策ノ得タル者ニアラズ。宜シク當初ノ目的ヲ確守シ、速ヤカニ其成効ヲ見ルベシ。若シ然ラズ土地ノ險難等ニテ當初ノ路線ヲ布設スル能ワザルコトアレバ、其理由ヲ明ラカニシテ後速ヤカニ改線シ、主眼タル東京大阪貫通ノ目的ヲ達スルヲ可トス」と、こういう厳しい内閣の指示が出てきたのです。

区々の小支線に着手しなくて、当初の目的、要するに東西の幹線鉄道を早く竣功させろと。土地の險難等にて当初の路線の碓氷峠で大変難渋していたものですから、そういうことであれば「其理由ヲ明ラカニシテ後速ヤカニ改線シ」、改線というのは要するに東海道線に変えろというのが、厳しい内閣の指示でした。

ところで、当時、東海道線の測量は前年密かに調べて

いたのですが、中山道中部の横川から名古屋まではまだ全然測量がしてなかったのです。この指示を受けまして、井上は急遽三等技師の南清ほか七名を中山道中部に派遣しました。そして、たった三ヶ月で実測させたということです。

その結果、中山道と東海道を比べますと、工費が中山道はまだ一五〇〇万かかるけれども、東海道ですと一〇〇万で、工期も中山道はまだ七、八年かかるのですが、東海道はその半分で済むということがわかりました。

それから、仮に開通しても、東京―名古屋間が中山道だと二〇時間かかるのですが、東海道だと一五時間で済むという、明らかな結果が出ました。

そこで井上は、こういう結果が出たので中山道から東海道に変えたいということを上申し、これが七月一日に閣議で可決されました。そして、一九日に閣令が出されたといういきさつです。

少し戻りますが、この鉄道敷設工事の拡張の件が一九年三月二十六日で、たぶんこれに付箋が付いて戻ってきたのが四月のはじめです。そうすると、三ヶ月で実測して七月一日に可決ということで、大体時間的にも整合しており、そういうかたちで決まりました。

決して名古屋市長の説得により変わるような話ではなく、もともと国家の鉄道施策の基本的な変更でございますので、鉄道局と内閣の間でこれだけ厳しい話があったんだということを言いたいわけです。

これは三月の鉄道敷設工事拡張の件のときに付いていた図面ですが、これが岐阜で、これが名古屋ですので、明らかに中山道幹線は名古屋経由で中山道を通って高崎から東京のほうへ来ています。この図面から見ても、当時の中山道鉄道は名古屋経由で計画されているというこ

とが分かると思います。

もし仮に幹線が加納から中山道へ行っていたら、東海道への変換は大変だったのですが、幸い、名古屋まですでに幹線が来ていましたから東海道線への変更が容易であったと考えます。



さて本題に移ります。

昭和一二年の名古屋駅改築ですが、名古屋駅の改築は大正八年に、名古屋市区改正委員会、名駅改築設計案というのがほぼ決まりまして、大正十四年用地買収に取り掛かっています。これは名古屋市が受託施行しております。

そして前後しますが、大正十三年稲沢操車場が竣工しまして、昭和四年に貨物駅が開業し、客車操車場ができ、一二年の二月一日に新名古屋駅が開業しました。

そういうことで、計画から開業まで一八年かかっています。我々は名古屋駅の移転改築という新名古屋駅のビルができたことにしかなかなか目が行かないのですが、前の駅ではいろいろな業務が集中して錯綜していたものを機能的に分けまして、こういう準備を経て名古屋駅が開業したのだということをご理解いただきたいと思っています。

整備事業予算からみましても、全体工事費三五〇〇万円のうち主なものは稲沢操車場に一〇〇〇万円、用地費が七二〇万円（稲沢分のぞく）で、駅ビルの建設は六二〇万円と全体の五分の一程です。

稲沢操車場は、何十両もつないで貨物列車が来ると、

ここが入って、このちょっとした小山を「ハンプ」と言うのですが、そこへ上げて、一両ずつ着地別に切り離して整理をします。ですから、大変場所と時間を必要とすること、全体で二万坪で、ナゴヤドームの約一五倍ぐらいあります。全長が約五・六キロメートルという大変大きな施設が必要だったということです。

下の写真は、まだ東側に汽車が走ってますので、開業直前のものだと思います。



名古屋駅ができしたのは昭和一二二年二月一日で、直後の昭和一二二年七月七日に日中戦争が起ったのです。非常にいい時期にできたと思います。

ちなみに、大阪駅は昭和一五年に完成していますが、五階建ての計画が二階で打ち切られてしまい三階から五階まで一応鉄骨が組んであったのですが、それも金属回収で撤去されてしまいました。

名古屋駅は高架の下にコンコースがあるという大変分かりやすく、明快なデザインです。当時はまだこういう構造の駅は、神戸とか三宮にはあったらしいですが、大規模な駅では名古屋駅が初めてであり我々は現在もこれを使っているということです。

一応、国鉄名古屋駅についてはこれまでにしまして、あと三つの私鉄がいかに名古屋駅前乗り入れをしたかというのですが、最初に名岐鉄道です。今の名古屋本線の北側ですが、大正一一年に枇杷島―笹島間の免許を受けております。だから、当時は「笹島線」と言っていました。そして、いろいろな変遷があつて昭和一六年八月

に完成しておりますので、免許から開業まで一九年もかかっているということになります。

この線路はいろいろ変化しますが、一番残念なのは、昭和二年に複々線で入ろうということで認可を受けましたが、結局工費が膨大になりますので、あきらめて複線にしてみました。これは返す返す残念なことであります。

実は名古屋駅の位置も三回ぐらい変わっています。

最初の名岐鉄道のときは北から来るものですから、名



古屋駅の北の端、今の中央郵便局の辺りに計画していました。ところが、次に乗り入れます愛電のほうが南から来ますが、昭和一〇年ぐらいに愛電と名岐が合併するという話が大体決まってきました、今まではばらばらに計画していた名古屋駅前乗り入れを東西につないで計画しようということになりました、四五号線、駅前通を利用して名古屋駅前の地下に駅をつくったかどうかということになり、昭和十一年二月に名古屋市のほうに諮問されています。ところが、名古屋市のほうでは、ここに駅をつくられると将来の名古屋市の交通体系に大変支障があるということで認めませんでした。

そうこうしているうちに、三番目に乗り入れる伊勢電が「関西急行電鉄」という会社が変わって駅をつくる計画をたて、やはり名古屋駅に近いほうがいいということで、現在のＪＲ名古屋駅の南の辺りに計画しました。

そうしますと、当時は交通統制ということ、なるべく交通機関の乗り換えが便利になようとか、そういう時

代です。名鉄も関急のそばがいいじゃないかということになりまして、現在の位置になったわけです。

この位置ですと鉄道省用地でございまして、名古屋から文句を言われる筋合いもないということで、三回変わってやっと決まったというかたちです。

これが名鉄の駅でございまして。三線で二ホームというかたちです。こちらが国鉄の駅です。こちらが関急の駅で、こちらも三線で二ホームというかたちです。そして注目すべきは、名鉄の駅は共同駅になっていまして、改札がここなので、関急のホームへも名鉄の改札を通過してこういうふうに行くというかたちでした。

あと特筆すべきは、名鉄の一番線をずっと行くと関急線につながっています。この一番北側の線路をこういうふうにずっと行きますと、ここで関急の線とつながっており、関急から名鉄に乗り入れたり、名鉄が関急に乗り入れたりということができる構造になっておりました。

これは戦後になって行われるようになった相互直通運転の先駆となるものです。戦中戦後の混乱期は実現できませんでしたが、輸送がほぼ平常にもどった昭和二五年から二七年にかけて実際に名鉄と近鉄の相互直通運転が行われています。主として観光客の団体輸送ですが、大阪から日本ラインや豊川稲荷へ、名鉄沿線からお伊勢さんへ臨時列車が運行されました。

ところで昭和四二年に名古屋近鉄ビルが名鉄名古屋駅に隣接してできますが、正面入口から階段を降りてコンコースに行くと、ここに幅六メートルの連絡通路があります。この連絡通路は実は名鉄の上を通っています。名鉄線路の上を通過して、近鉄が自社のホームに行っています。この連絡通路の上の道路もやや盛り上がりつつあります。

図の黄色いところは名鉄が鉄道省から払い下げを受けた土地ですが、ちょうど線路の上を買っているというかたちです。この辺が名鉄が買った土地なのですが、昭和十二年九月に、二七〇〇坪を一一三〇万円余りで鉄道省から特売で買っているということです。

実は、この土地につきましては関急もぜひほしいというところで、両方からお願いする競願のかたちになり、鉄道省も大変苦労したと思いますが、結局、関急が名鉄に譲るかたちで、名鉄が払い下げをいただいたという経緯でございまして。

これが新名古屋駅の開業です。昭和一六年だったので、平屋建てで一部二階建てということですが、これが改札口です。当時は鉄鋼がなかったものだから、鉄骨・鉄筋なしでつくっているようです。

これがホームでございまして、三線二ホームというかたちです。昭和二九年に百貨店ができるのですが、そのときに構造上の問題で



名鉄新名古屋駅



配線変更をしまして、今のようになり二線三ホームにしております。ですから、残念ながら、関急との連絡線もそのときに閉鎖されたということになります。

地下ホーム



次に愛電の駅前乗り入れなのですが、愛電は先ほど言いましたように神宮前から名古屋に乗り入れるというかたちでして、昭和二年の免許から昭和一九年まで一七年もかかっています。いろいろ途中であったのですが、乗り入れルートが神宮前から金山までで、当初の免許は東海道線の西側で、熱田駅前を通るという計画だったのですが、それは少し難しいということで、現在のように東海道線の東側を通るということになりました。しかし、日本車両とか陸軍の砲兵工廠との交渉などでだいぶ難航したようです。

昭和一九年の一月一日に開通したということですが、ここに決戦輸送への飛躍の発足というかたちで、要するに「決戦輸送」という言葉は、当時、航空機の工場が名古屋の南部のほうにありましたから、その工具輸送のために東西連絡線というのは必須のものと国のほうで判断されました。五島慶太、後の東急の社長なのですが、当時は運輸通信大臣だったのですが、促進を直々に指示しまして、名古屋鉄道局長をトップとした地元の官民からなる特別委員会という組織がつくられました。その全面的なバックアップの下に建設が突貫工事で行われました。だから、完成予定が昭和二年だったのですが二年かかるものを三ヶ月で完成させてしまいました。これも戦時下ならではのエピソードかと思えます。

最後は伊勢電気鉄道ですが、伊勢電気鉄道は昭和三年の免許で昭和一三年ですから、一番スムーズにいった

るのですが、途中で四年ぐらいブランクがありました。といいますのは、熊沢一衛社長が大変積極的、かつ、迅速な拡大戦略をとられまして、伊勢まで線路を敷いたり、桑名から名古屋、さらに養老電鉄も手中に収め、養老電鉄の大垣から岐阜まで線を延ばそうということで、岐阜県に一〇〇万円で鉄橋をつくってもらいました。その一〇〇万円が払えないとか、ちよつと手を広げすぎまして、頭取を勤めていた四日市銀行も休業するとかで、三重県下で大問題になったのです。熊沢さんは名鉄の監査役も四年間やっていらつしました。実は伊勢電のほうから名古屋のほうに何とか助けてくれないかという援助の要請がありました。名古屋のほうでは残念ながら手助けできなかったということです。

結局、当時「大阪電気軌道」を「大軌」と言っていたのですが、その大軌の関係で再建するということになりました。「関西急行電鉄」という会社がつくられまして、名古屋駅前乗り入れができたということです。

少し結論を急ぎますが、三つの私鉄の名古屋駅前乗り入れというのはどういうことだったかということです。

まず、国鉄名古屋駅移転を契機として、どこに各私鉄の駅を作るのかを白紙の状態からプランニングでき、その際に鉄道省の協力が大変大きかったということです。

鉄道監督局が国策と



共同駅であった名鉄新名古屋駅（昭和27年頃）

して鉄道網の充実が叫ばれたものですから、積極的にこういう乗り入れをバックアップしてくれたのです。ですから、名鉄・関急の駅前乗り入れを、ふつうは線路を並行して走るにも並行の許可ですとか、まして交差する、要するに国鉄の下を通るとかいろいろな許認可で大変な作業があるのですが、それをみんな認めていただいたし、用地も分譲してくれました。鉄道省の全面的な協力があったからできたんだということです。

その際、鉄道省から天下りの方が大変ご尽力されました。「種田」と書いて「おいた」と読むのですが、大垣藩士のご子孫である種田専務が鉄道省運輸局長という重職にあったのですが、大軌に来て名古屋乗り入れが初仕事だったようですが、いろいろ尽力していただき、後に社長になりました。

一方、名鉄には、須田博さんという直前の名古屋鉄道局長が来てくださいました。この方が実は昭和一年七月という、一番名鉄にとって難しい時期、要するに名古屋市との交渉もうまくいってないし、用地の問題で関急とどっちに用地を分けてもらえるか、競願という一番難しい時期に来ていただきまして、大変ご尽力いただき、後には副社長まで上がられて引退されておりますが、こういう方たちに助けていただいたということです。

それから、交通統制の下に、共同駅としての開業、つまり三つの鉄道の駅が一つになったわけです。これは東西日本の鉄道史上最初にして最後ではないでしょうか。

次に、珍しいのは名鉄は東西の豊橋から岐阜まで名古屋を通りつなげたものですから、スルー運転ができなかった。「スルー運転」というのは車両の運用とかヤードがいらないから大変能率的です。

あと、神宮前と新名古屋の間は戦時下であったからこ

そできたと思います。国策として無理が利かなければ東海道線と中央線の中に割り込むことはとても平時では考えられないですし、陸軍工廠の用地準借もこういう時代だからこでできたと思います。

この「名古屋駅前乗り入れ」というのは、三社とも社運をかけた大事業で、これが契機になり三社とも変わってしまいました。伊勢電は経営破綻をして近鉄グループに吸収されますし、名岐と愛電は線がつながっているといるということもありまして、名古屋鉄道が成立したということです。

ちなみに、いくらぐらいかかったかということですが、各社で一〇〇〇万円以上かかっています。三社合計で三五〇〇万円ぐらいかかっています。前述のように、国鉄の名古屋駅移転が稲沢を入れて三五〇〇万円ですから、それと同額のお金がこの三社の名古屋駅乗り入れにかかっており、それぐらいの大事業だったということです。

最後に、名古屋駅前の整備でございいますが、まず街路計画が作られて、「広路一号線」が今の桜通、それから、四四号線は外堀線の明道町から菊井町に行く線で、四五号線は今の駅前通りで、こういうものが整備されました。戦後、ここに地下鉄が走っていますから、地下鉄が走る基盤がこの時代にもうつくられたということです。

名古屋

駅前の都市計画事業として、区画整理が名古屋市施行で



一万坪、昭和一二年から一六年に行われています。

これは昭和一四年ぐらいの地図ですが、まだ名鉄・近鉄のところはまっさらになっています。名鉄はこちらから来て、柳橋へ乗り入れていました。市電は広小路を通り、桜通からこのように那古野通のほうに抜けていたという時代がありました。

当時、ここに鉄道省の不用地が三万坪あったのですが、そのうちの桜通や駅前通りの道路敷地として一万二〇〇〇坪の土地を名古屋市が買いました。そのときの残った土地がこの辺にありまして、それを昭和一五年ぐらいに特売しております。

現在のミッドランドスクエアのところですが、北のほうから毎日新聞が七〇〇坪買い、真ん中の四〇〇坪を地元の老舗の旅館がホテルをつくるということで買い、あとは豊田利三郎さんが個人の名前でトヨタ関係会社総合ビルディングの用地として七九〇坪買っています。その後、老舗の旅館が権利を毎日新聞に譲渡されて、毎日新聞とトヨタで持つことになりました。現在ミッドランドスクエアの基盤はこの時代に決まっていたということです。

最後の「交通結節点としての役割」

ですが、私は東西の大都市の中で、名古屋ほど鉄道網が充実しているところはないのではないかと思います。



まず、新幹線と在来線が両方とも一つの駅にあるのは、東京と名古屋と京都と福岡なのですが、京都でも私鉄は近鉄だけです。京阪とか阪急は乗り入れていません。ですから、そういう意味では、名古屋が一番鉄道の結節点としては充実しているのではないかと思います。

最後でございませけれども、平成三九（二〇二七）年のリニア中央新幹線の開通に向けて、現在大名古屋ビルとか中央郵便局とか名古屋駅新ビルという工事計画が進んでおりますが、先般名鉄の社長が、名鉄の三ビル、名鉄百貨店とバスセンタービルとレジヤックを、平成三九年までに再開発したいということをおっしゃってみえました。

それで、ここに近鉄のビルがあるのですが、これまで述べてきましたように当初共同駅であったという歴史的経緯もありますので、関係者で調整して便利になるように進めていただきたい、ということで私のお話を終わりたいと思います。ありがとうございました。

資料編刊行計画（予定）

平成二十四年度 考古2
平成二十五年度 近代3

『新修 名古屋市史』資料編(8巻)・本文編(全10巻)発売中

『新修名古屋市史』は現在の名古屋市域を対象とした、原始・古代から現代に至るはじめての通史です。図・表・写真を豊富に取り入れ、それまでの研究成果を踏まえつつ、平易に読める市民のための市史として本文編全10巻を発刊しています。

また、本文編に引き続いて、資料編(全11巻)の刊行を継続しています。現在までに資料編を8巻刊行しており、この5月には資料編「現代」の販売の開始を予定しています。



●巻 構 成

資料編(監修者 元愛知県立大学長 塩澤 君夫)

巻	時 代 等	編集委員(肩書きは当時のもの)	頁 数 ・ 付図等
近代1	明治4年～40年頃	名城大学非常勤講師 故小林 賢治	915頁
近世1	尾張藩創設～明治4年	愛知学院大学名誉教授 林 董一	968頁
考古1	旧石器～古墳時代	愛知県立松蔭高等学校長 加藤 安信	965頁
自 然	自然編	名古屋大学教授 海津 正倫	548頁 オールカラー 目録 228頁
近代2	大正～昭和恐慌	名古屋学院大学教授 笠井 雅直	997頁
民 俗	民俗編	元名古屋芸術大学非常勤講師 津田 豊彦	974頁
近世2	江戸時代前期	愛知学院大学名誉教授 林 董一	879頁
近世3	江戸時代後期	愛知教育大学名誉教授 吉永 昭	928頁
現 代	終戦～昭和35年頃	元豊田工業高等専門学校建築学科教授 松尾 博雄	約1,000頁 平成24年5月販売開始の予定

本文編(監修者 学習院大学名誉教授 故大石 慎三郎)

巻	時 代 等	編集委員(肩書きは当時のもの)	頁 数 ・ 付図等
第1巻	旧石器～平安時代	日本福祉大学教授 福岡 猛志	894頁 遺跡地名表・遺跡分布地図
第2巻	鎌倉～安土・桃山時代	名古屋大学教授 三鬼清一郎	868頁 円覚寺領尾張国富田荘絵図 他2点
第3巻	江戸時代前期	愛知学院大学教授 林 董一	984頁 享元絵巻 他2点
第4巻	江戸時代後期	愛知教育大学名誉教授 吉永 昭	922頁
第5巻	明治時代	前愛知県立大学長 塩澤 君夫 金城学院大学教授 故近藤 哲生	931頁 改正愛知県名古屋明細圖 他2点
第6巻	大正～昭和時代(戦前)	金城学院大学教授 故近藤 哲生	945頁 名古屋市實測圖 他2点
第7巻	昭和時代(戦後)	元名古屋博物館副館長 故久住 典夫	1,017頁
第8巻	自然編	名古屋大学教授 海津 正倫	428頁 オールカラー
第9巻	民俗編	名古屋芸術大学非常勤講師 津田 豊彦	924頁
第10巻	年表・索引		450頁 第1～9巻本文収録のCD-ROM

●定 価

各巻4,500円

●販 売 方 法

市民情報センター内販売コーナー(市役所西庁舎1階)、市政資料館、名古屋城内正門横売店、名古屋都市センターまちづくりライブラリー(金山南ビル12階)で購入できます。また最寄りの書店からも注文できます。

●お問い合わせ先

名古屋市市政資料館 〒461-0011 名古屋市東区白壁一丁目3番地
TEL(052)953-0051 FAX(052)953-4398

公文書等の公開について（市政資料館の閲覧室で閲覧・複写していただけます。）

○「公文書」の公開

市政資料館では、明治から昭和に至る名古屋市の公文書を整理・保存し、公開（閲覧・複写）しています。平成23年度は、昭和55年度までに完結し整理の終了した公文書526簿冊を新たに公開しました。このうち、176簿冊については個人情報等を保護するため、簿冊の一部を利用制限しています。これまでの公開分とあわせて、10,687冊が利用できます。

【新たに公開した主な公文書】

*「 」内は簿冊名、（ ）内は簿冊の完結年度

「疎開跡地処理関係綴 昭和18年度～昭和20年度（4分冊の1）」（昭和20年度）

「進駐軍関係文書綴（公会堂契約関係） 昭和20年～昭和22年」（昭和22年度）

「進駐軍接収土地等関係綴（1）（アメリカ村家族住宅敷地ほか）昭和21年度～昭和26年度」（昭和26年度）

「簡易住宅建設経過に関する綴 昭和20年起」（昭和26年度）

「清水門簡易住宅関係書類 昭和27年度～昭和29年度」（昭和29年度）

「進駐軍関係文書綴（接収解除関係） 昭和29年～昭和32年」（昭和32年度）

「立退勧奨通知文綴（簡易住宅）」（昭和34年度）

「改良地区地区概況および事業計画 資料」（昭和36年度）

「設立認可申請書（2分冊の2） 比良土地地区画整理組合」（昭和36年度）

「農業会議等 中小田井土地地区画整理組合」（昭和37年度）

「区域公告、地区編入承認 打出土地地区画整理組合」（昭和39年度）

「建設省協議 春田土地地区画整理組合」（昭和41年度）

「追加区域公告、同編入承認 前山土地地区画整理組合」（昭和45年度）

「施行地区の公告 鳴海大根土地地区画整理組合」（昭和47年度）

「伝統産業一卷 昭和55年度」（昭和55年度）

「昭和54年度下 公有財産報告書〔工作物 植物〕」（昭和55年度）



○「行政資料」の公開

名古屋市が発行した刊行物や地図・写真など60,701冊（平成24年1月末時点）を利用できます。

○「市史資料」の公開

新修名古屋市史の編さん過程で収集した資料のうち整理が終わったものを複製（紙焼本）により1,898冊公開しています（個人情報等を保護するため、資料の一部を利用制限しています）。

表紙の説明



名古屋市東山動物園鳥瞰図 昭和12年
（名古屋市市政資料館所蔵）

昭和12年東山公園内に開園した動物園は、元は鶴舞公園にあったもので、動物の習性と自然のままの生活を見ることができるよう猛獣の無柵式放養形式が採用され、「東洋一の動物園」と呼ばれた。また、動物園東隣には同年植物園が開園しており、現在も残る大温室は当時「東洋一の水晶宮」と呼ばれ、現存する温室としては日本最古であり、国の重要文化財にも指定されている。



名古屋市立鶴舞公園付属動物園
（名古屋市市政資料館所蔵）

動物商の今泉七五郎により公開された浪越教育動物園を起源として、大正7年、名古屋市立鶴舞公園付属動物園が開園した。その後、昭和12年に東山公園へ移転し拡充が図られた。

資料編「現代」刊行にあたって

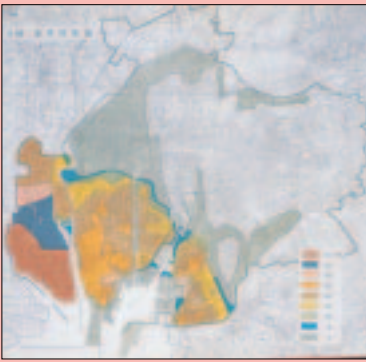
「現代」編集委員 松尾博雄

資料編「現代」は昭和二十年八月十五日の敗戦時から経済高度成長が軌道に乗る昭和三十五年頃までを対象として、市民生活、市政、経済・産業、まちづくり、教育の五章より構成し、全体で五百六十六の資料を掲載しています。そして各章の終りにその章の解説を配置しました。

第一章は占領下の名古屋と題して、焦土から出発した市民生活の状況から占領政策の実態、急速に進んだ民主化と講和条約までの諸資料を収録しています。第二章では戦後の市政を市長・市議会選挙、行政組織の改革、周辺市町村との合併などを取り上げ、急激に変化した名古屋市政を扱いました。第三章では、戦災によって壊滅的な被害を受けた名古屋の産業・経済が不死鳥の如く復興して行く過程を諸資料により明らかにし、第四章のまちづくりでは、これまであまり紹介されなかった民間土地画整理事業、公的住宅、都市不燃化などの資料を採録しました。そして第五章では、戦前の軍国主義教育から百八十度転換した戦後の民主教育の様子を公立小中学校教育を対象に掲載しています。そして、戦後最大の災害である伊勢湾台風について、第二章から第五章の各最後の節にその被災・復旧の資料を配しました。

資料編「現代」刊行のお知らせ

資料編「現代」が刊行されます。既に刊行されている本文編第七巻と併せてご覧ください。



伊勢湾台風による湛水日数図
(名古屋市政資料館所蔵)

体裁 B5判 約一〇〇〇頁
上製本 箱入り
(平成二十四年五月販売開始予定)
定価 四千五百円

資料編「現代」目次

第一章 占領下の名古屋

- 第一節 敗戦直後の混乱
- 第二節 焦土からの出発
- 第三節 占領下の市民生活
- 第四節 占領政策と行政
- 第五節 民主化の進展
- 第六節 占領政策の転換と国際社会
- 第七節 講和条約の発効と占領の終結

第二章 戦後の市政

- 第一節 市長・市議会議員等の選挙
- 第二節 行政組織の改革
- 第三節 特別市制
- 第四節 周辺市町村との合併
- 第五節 将来計画のあゆみ
- 第六節 伊勢湾台風被災後の対応

第三章 経済の復興

- 第一節 農業
- 第二節 工業
- 第三節 商業・流通
- 第四節 財政・金融
- 第五節 企業再編と労働運動
- 第六節 伊勢湾台風の被害と対応

第四章 戦後のまちづくり

- 第一節 戦後の土地画整理事業(組合施行)
- 第二節 戦後の応急簡易住宅建設とその後の経緯
- 第三節 戦後名古屋における住宅政策
- 第四節 名古屋における都市不燃化政策
- 第五節 伊勢湾台風による建築物被害と復興

第五章 民主教育の発展

- 第一節 旧秩序からの脱却
- 第二節 六・三制の発足
- 第三節 新教育への対応
- 第四節 新教育への支援
- 第五節 伊勢湾台風被害への対応

名古屋市市政資料館

所在地 〒461-0011 名古屋市東区白壁一丁目3番地
(TEL)052-953-0051 (FAX)052-953-4398

交通案内 地下鉄名城線「市役所」下車 東へ徒歩8分
市バス・名鉄バス「清水口」下車 南西へ徒歩8分
市バス・名鉄バス「市役所」下車 東へ徒歩8分
市バス・メーグル「市政資料館南」下車 北へ徒歩5分
名鉄瀬戸線「東大手」下車 南へ徒歩5分

開館時間 午前9:00～午後5:00

休館日 月曜日(休日の場合はその直後の平日)、
毎月第3木曜日(休日の場合は第4木曜日)、
12月29日～1月3日

ホームページは「名古屋市市政資料館案内」で検索してください。
公文書目録のダウンロードや集会室(半日1,000円～)・展示室(全日1,000円～)
の予約状況などをご覧ください。

公共
交通機関を
ご利用下さい

