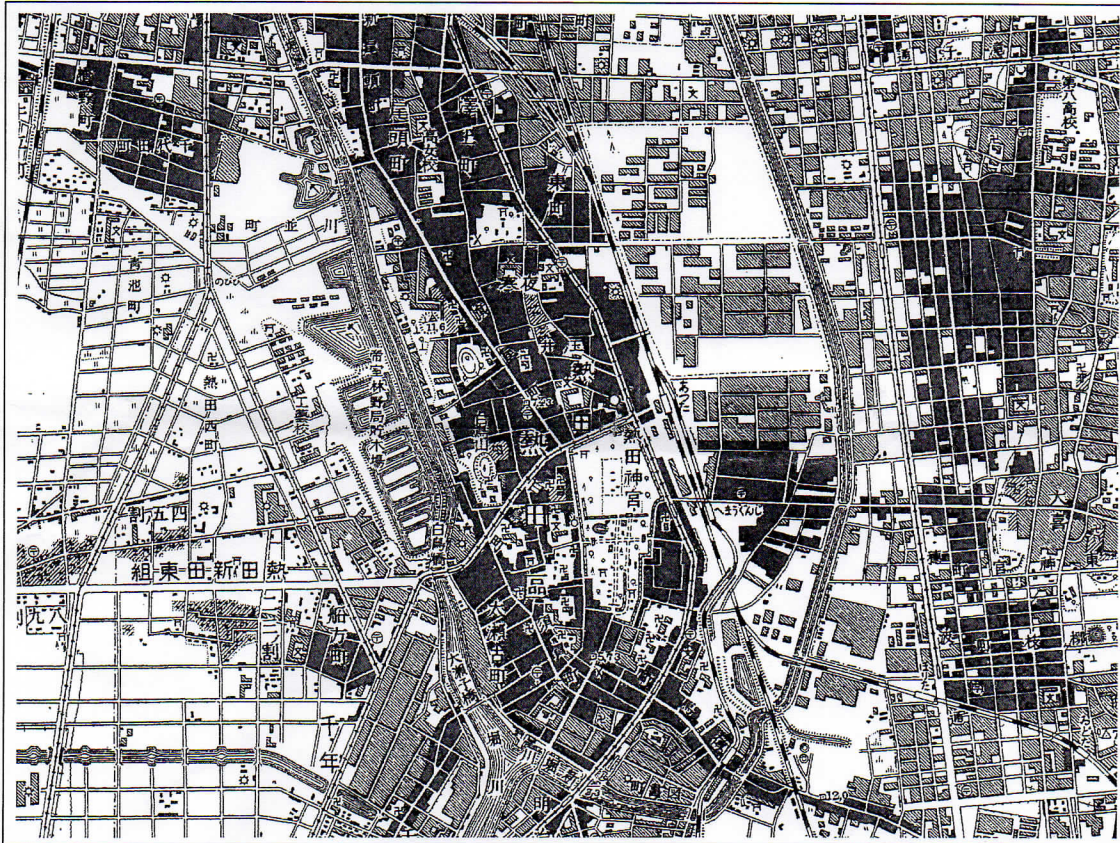


楽しくブラオワリ 地図を片手に歩く名古屋今昔

熱田で軍需工場の跡をめぐる

杉野 尚夫

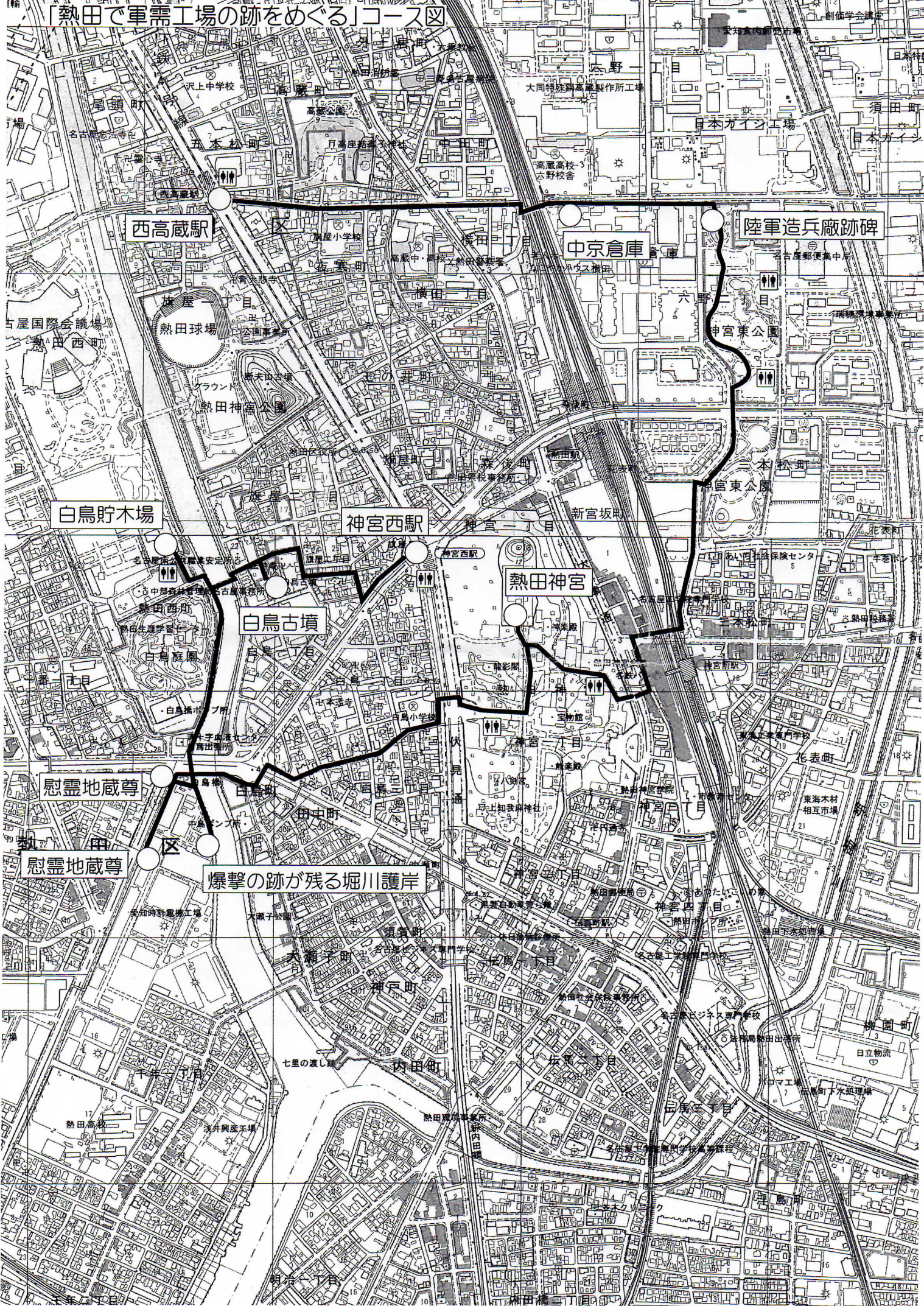
名古屋市街図(昭和5年)



コース概略

地下鉄西高蔵駅改札口→中京倉庫→陸軍造兵廠跡→熱田神宮→慰霊地蔵尊→爆撃の跡
が残る堀川護岸→白鳥貯木場跡→白鳥古墳→地下鉄神宮西駅(約6km、2時間)

「熱田で軍需工場の跡をめぐる」コース図



1 白鳥貯木場が工業化の誘因

江戸期までの熱田は、熱田社（明治元年、熱田神宮と改称）、宮宿を中心とした第三次産業都市であった。しかし、明治中期以降急速に工業化がすすみ、第二次産業都市に向かうことになった。その要因として、名古屋開府の際に設置された白鳥の貯木場の影響が大きいが、そのほかに、鉄道、道路、運河、港湾という都市インフラの整備が明治期この地域に集中的に実施されたことによる。

白鳥貯木場は、名古屋城築城のため設けられた材木置場が起源とされている。元和元年（1615）に木曾が尾張藩領となり、白鳥材木役所が設けられた。木曾の山で伐採された材木は、木曾川を下って海に出た後、堀川を上って白鳥貯木場へ集められた。貯木場は繰り返し拡張工事が行われ、幕末にはおよそ2万4千坪になった。

明治5年になると、愛知県は貯木場を民間に払い下げたが、その後明治9年に木曾山官行伐採の開始に伴い内務省地理局に買い戻され、藩政時代には特定の材木商人に払い下げてきた木曾材はここで入札により一般の材木商人に払い下げられるようになった。

白鳥貯木場の扱う木材は藩政時代より木曾・飛騨のものを中心としていたが、明治後期になると名古屋経済の発展や木材産業の隆盛による需要増加等により他地域の木材が入るようになる。貯木場もさらに拡張され、大正10年には総面積5万7千坪余となる。周辺地域に民間の貯木場も数多く建設された。また、材木の輸送方法も変化した。明治44年の中央西線及び名古屋港線の開通以降、木曾・飛騨からの御料材の輸送方法は筏輸送から陸送へ移行した。大正5年木材専用駅として名古屋港線に白鳥駅が開業、翌年引き込み線が完成した。

名古屋が時計製造の中心地となっていった理由のひとつが、時計の外箱の材料になるホオノキ、ヒメコマツ、カツラなどの原料が木曾特産品であり、これを取り扱うのが白鳥貯木場だったことにある。

名古屋における時計製造の最初は、二代目林市兵衛による林時計であるが、その成功を機に、次々と時計製造会社が発立された。明治25年には、水野伊兵衛、長谷川善七らにより時計製造所が発立され、これが愛知時計となっていった。愛知時計は、時計製造を起点に多方面の精密機械工業に進出していった。このことが熱田と深い関係を持つことになる。

もう一つ、木材に深くかかわる産業に車両製造があり、白鳥貯木場の存在が、名古屋を車両製造の中心地としていった。

明治30年代、名古屋は鉄道建設の中心地であり、鉄道車両会社の設立は急務だった。名古屋は木材集散地であることから、車両製造には有利だった。明治29年7月、奥田正香などが発起人となり日本車輛製造株式会社を資本金60万円で設立、明治32年熱田に移転した。神宮東地区に進出した工場の最初である。

2 神宮東が大規模工場用地に

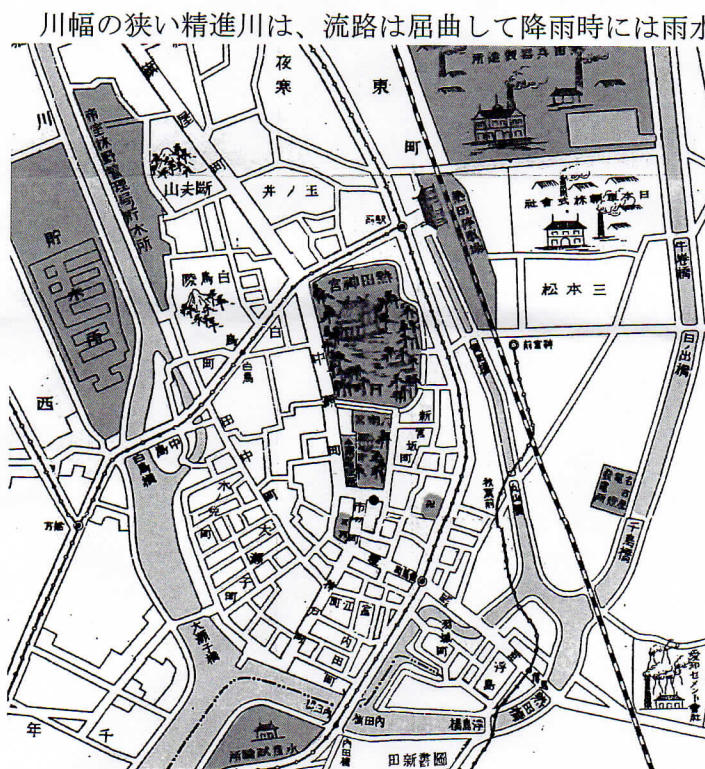
この地域で最初に開業した鉄道は明治19年3月1日開業の武豊線武豊～熱田間であり、この日熱田駅も開業した。現名古屋市域内で最古の鉄道駅という栄誉は大高駅と熱田駅が

担うのだが、熱田駅は後年別の場所へ移転したので、大高駅のみが最古の駅ということになる。

最初の熱田駅は、熱田町大字伝馬字築出の旧東海道と交差する位置に設置された。鉄道と海運の連絡駅だった。列車は1日2往復 熱田～武豊間1時間45分、表定速度は18.9kmというのんびりしたもの。 熱田駅はホームだけで、駅舎はなかった。

その後、運輸量の増加に伴って駅舎および構内拡張の必要に迫られ、明治29年9月、1.5km北方の現在の位置に移転した。同年、熱田港との連絡のため精進川へ通じる運河が掘られた。これが姥子川運河である。精進川改修による新堀川が完成すると、その分岐線となり、海陸連絡の上で大変に重要な施設として利用されたが、その後名古屋港駅、白鳥駅の開業に伴い石炭、木材、肥料等の大量貨物はしだいにこの両駅に移り、熱田駅を利用するものが減少した。運河利用は減少し、昭和2年頃から埋立られ、昭和10年ごろには陸地化した。

熱田駅が現在地に移転したことにより、熱田神宮の東側の広大な低湿地が工場用地として利用するチャンスが生まれたのである。これを決定づけたのが新堀川の整備である。



姥子川運河と新堀川(大正6年最新名古屋明細地図)

川幅の狭い精進川は、流路は屈曲して降雨時には雨水が氾濫、農耕地、道路、橋梁を破壊した。藩政時代にも水路開削がたびたび計画されたが実現に至らなかった。明治18年、名古屋東南部の有志が興東会を組織、実施のための測量を行ったが実現しなかった。

明治37年に国が熱田地内に兵器製造所の設置を計画し、約9万坪の敷地造成のための盛り土土砂5万立方坪(約30万立方m)を必要とする計画がだされた。

この広大な埋立地が実現すると、洪水時の遊水池として機能していた低湿地が消滅することにより、他の地域での洪水被害が大きくなることを懸念した名古屋市は、精進川の改修を行い、掘削土を兵器製造所の埋め立て

に売却することを計画した。

明治38年10月、起工式、43年2月改修竣工。新堀川と名称変更した。工事費98万8千円余。沿岸に、名古屋工廠、日本車輛、東邦ガス、日本碍子などが立地、一大工業地帯を出現させることになった。

3 熱田の玄関口の移動

明治30年ごろ名古屋電気鉄道株式会社は、広小路通の本町から熱田に至る南北線の敷設

にとりかかったが、本町通沿道の住民が激しく抵抗した。これを受けて名古屋市会も敷設を延期するのが適当との見解を示した。

このころ、名古屋と熱田を結ぶ道路の改修が問題となり、熱田街道（南大津通）の改修が有力な案となってきた。名古屋電気鉄道は熱田街道へ路面電車を敷設する案に変更、愛知県に15万円の寄付を申し出た。また、熱田町も3万円を寄付する意向を明らかにした。

愛知県会郡部部会はその建設に反対したが、愛知県の深野知事は内務大臣の執行許可により強行した。当初計画の幅員は8間（約14.5m）であったが、加藤名古屋市長はこれを13間（約24m）に拡大する申し入れを行った。幅員変更に伴う増加費用は名古屋市が負担することを付け加えたので、知事もこの申し入れを快諾した。このあたりのやりとりを見ると、当時の県や市のトップが、先を見通して大胆な判断をしていることに感心する。

南大津通は、明治41年4月に完成、5月には栄町～熱田停車場間の路面電車が開通し、9月には熱田伝馬町まで開業した。

こうして、熱田の玄関口が、これまでの熱田神宮の南西側から東側へ移動することになった。

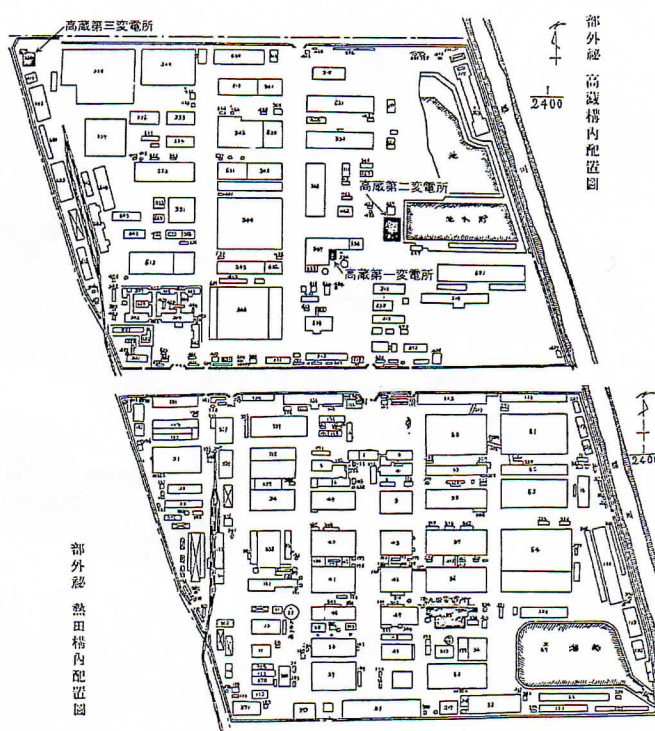
これをさらに補強したのが、愛知電気鉄道（現名古屋鉄道）線の開業である。明治45年2月18日愛知電気鉄道株式会社による熱田伝馬町～知多郡大野町間の常滑線が開通。大正元年8月、伝馬町～秋葉前間開通。多額の費用と日時を要した跨線橋工事により大正2年8月秋葉前～神宮前間開通。神宮前駅と熱田駅との連絡線は9月に完成、12月から貨車の直通連帯輸送開始した。

こうして、熱田駅、神宮前駅周辺には大規模な商店街が広がり、熱田神宮参拝のメインの入口が神宮東門になった。

4 二つの兵器製造工場

名古屋には、兵器製造とくに航空機を製造する工場が、官設工場として名古屋工廠熱田兵器製造所と千種兵器製造所、民間会社として三菱航空機と愛知時計電機の合計4つがあり、そのうち熱田兵器製造所と愛知時計電機の2つが熱田にあった。

熱田兵器製造所は、明治37年、東京砲兵工廠熱田兵器製造所として発足。大正12年、名古屋工廠熱田兵器製造所と改称。昭和11年には熱田兵器製造所の一部が独立し、高蔵兵器製造所となった。昭和15年、名古屋陸軍造兵廠熱田製造所、高蔵製造所と改称した。



熱田および高蔵製造所構内配置図

主に観測車、弾薬車、山砲、航空機用機関砲、そして大戦末期には風船爆弾の気球部分も製造した。

愛知時計は、明治37年陸軍からは砲弾の信管、海軍からは歯輪装置の試製を初受注した。明治45年に愛知時計電機株式会社に社名を変更。大正9年になると航空機の製造開始した。そして大正11年、熱田区の船方に工場建設を開始、翌年本社も船方に移転した。

大正14年、「15式甲型水上偵察機（巳号）」を自主開発。昭和3年、「愛知式AB1型水陸交替機」が完成した。これは、愛知の国産旅客機第1号である。昭和4年、航空機用エンジンの生産を開始するなど、軍需産業への傾斜を強めていった。

昭和15年には全工場が海軍の管理工場となり、昭和18年航空機増産に対応するため、「愛知航空機」を設立し、工場敷地および生産規模を飛躍的に拡大していった。

熱田でこうした軍需産業が立地・拡大していった理由として、原料としての木材の集散地、豊富な電力、資本や労働力、広い土地、試乗適地としての濃尾平野、水上飛行機試乗の好適地としての伊勢湾の存在などがあげられる。

現代的感覚からすれば、熱田神宮のまわりに、兵器を生産する軍需工場が取り巻いていた状況というのはどこか違和感がある。しかし、熱田神宮の神体は草薙剣だ。これは、ヤマトタケルが東征の際に使用した武器である。武器を神体とする神社の周囲に兵器を生産する工場が立地することもそれほど不自然な流れではなかったのかもしれない。

しかしながら、結果として空襲による大きな被害を被ることになり、熱田神宮の本殿も焼失することになった。

5 熱田空襲の悲劇

名古屋市内への本格的空襲は、昭和19年12月13日の三菱重工業名古屋発動機製作所大幸工場への空襲が最初で、その後市街地への無差別爆撃が展開され、昭和20年7月26日まで63回に及んだ。死者数7858人、負傷者数1万378人、被災家屋13万5416戸に達した。その中でも死傷者数が最大となったのが熱田空襲だった。

昭和20年6月9日、アメリカ軍爆撃機130機が琵琶湖方面へ向かうのを発見した旧日本軍



全滅した愛知時計本館

東海軍管区は空襲警報を発令、その後爆撃機が西南（大阪方面）へ向かうのを見送り空襲警報は解除された。

ところが、130機のうちの40機は突如進路を東南（名古屋方面）に変更、その日は気象条件も良く名古屋まで一気に急襲した。

空襲警報解除から約1時間後の午前9時30分頃、愛知航空機の工場ならびに住友金属工業名古屋工場などの船方町、白鳥橋周辺を爆撃した。思いもしない突然の空襲に旧日本軍も対応が遅れ、空襲警報解除に安堵していた人々も逃げ遅れた。

結果、この空襲の死者は2026人、負傷者は1944人という名古屋空襲で最大の規模に達した。愛知時計電機の死者は1153、愛知航空機の死者は567で、この両方で1720人になる。愛知時計電機の死者数のうち動員学徒152人が含まれる。この日働いていたのは中京商業、市立二商、愛商、中京高女などの生徒たち。青春を迎えることなく命を散らした。

熱田空襲に関する戦跡は、愛知時計電機の正門前の「慰霊地蔵尊」、堀川千年プロムナードの「被爆した護岸」、白鳥橋西詰の「慰霊地蔵尊」、祐誓寺境内の「殉職者の碑」など愛知時計電機の工場周辺に数多く見ることが出来る。

熱田区はほぼ全域が壊滅した状態で終戦を迎えた。戦前に約10万人だった人口は、約3万人まで激減した。戦後、熱田区の大部分が戦災復興事業区域となり、伏見通、国道一号線などの広幅員道路が整備され、街路網は一新された。地下鉄も整備され、熱田神宮へのアクセス駅として神宮西駅、伝馬町駅などが加わったため、これまで熱田の中心だった神宮前駅付近の比重が低下したように思われる。

熱田兵器製造所などの跡地は大規模公園や住宅地として整備。日本車輛は戦後も熱田に残ったが、昭和45年車両部門を豊川工場に集結、本社機能のみ残した。跡地は神宮東パークハイツになっている。

今日、神宮東地区に大規模工場があったことはわからない。いま熱田は、第二次産業都市から歴史文化都市へ生まれ変わろうとしている。

【次回】

平成31年2月21日（木）

古墳の里の開発を見る

集合 13時30分 集合場所 JR中央線高蔵寺駅改札口

解散予定 15時30分 ユトリートライン上志段味停留所

当日の緊急連絡先 杉野尚夫（講師）携帯 090-3153-6702

内山（毎日文化センター担当）携帯 080-1082-1024