

# 復興を支えた堀川と中川運河

戦争中の名古屋の主要産業は軍需産業であった。これらの工場で働いていた人や復員兵、海外引揚者が失業者となり町にあふれていた。仕事を探しているが、徹底的に破壊された名古屋の町には十分な仕事がない。再び産業を興すには、工場の再建と同時に輸送路の復興が必要だ。昭和21年7月、戦災復興土地区画整理事業が決定され、100m道路などその後の名古屋の骨格となる都市計画がつくられた。

この時代の大量輸送はやはり船が一番効率的であり、名古屋港の復興と港から内陸部への輸送路を再構築しなければならぬ。

22年3月になると14年に着工しながら戦争で遅れていた堀川口船溜が完成、7月には中川運河の戦災復興予算が市議会で可決され本格的な復興事業が始まった。23年4月には中川運河復旧促進、10月に堀川改修の陳情が名古屋港振興会から市と県になされている。25年3月になって爆撃で破壊された大瀬子橋が鉄筋コンクリート橋で架け替えられ、26年には白鳥橋も改築された。

26年9月に県と市で特別地方公共団体の名古屋港管理組合が設立された。名古屋港と堀川などによる後背地への輸送とを一体として管理し、効率的で円滑な輸送を行うことで名古屋の復興と成長をはかるためだ。

25年6月に朝鮮戦争が始まり、アメリカは日本を兵站基地にした。軍服や毛布、鉄条網などが大量に調達され、船・車や飛行機の修理などが行われ、日本は朝鮮特需により復興が促進された。とりわけ名古屋は自動車や繊維、鉄鋼、木材などの産業が特需の恩恵を受け、産業を活性化させることとなった。

29年にはテレビ塔が完成した。当時は日本一の高さで市内のどこからも見え、名古屋復興の象徴となった。

昭和31年の経済白書には「もはや戦後ではない」と書かれている。

名古屋の復興に、堀川は大きな役割を果たした。復興が進むにつれ船の通航が増え、昭和29年には出入船舶数が1万隻を超えて戦後最大の交通量となり、貨物の量では34年の25万トン弱が最大である。堀川は幅が狭いうえ筏の通航や係留が多くて通航しにくいいため、上流部へ向かう船は中川運河を通り松重閘門から堀川へ入ることも多かった。30年には堀川を通航する船の6割にあたる6,000隻以上が閘門を出入りしていた。中川運河を行く船は年々増えてゆく。ついに中川口閘門を通過して中川運河に入るのに、10時間以上待たなければならないという異常事態になった。通航船舶数では、昭和10年が54,000隻余で、35年は38,000隻余と減っているのだが、船の大きさは平均21トンから41トンへと倍近い大きさになっていた。このため、閘門へ一時に入れる船の数が減り渋滞になったのである。

閘門の増設はすでに戦前から課題になっており、16年に「中川運河閘門増設積立金規程」が定められたが、この年に太平洋戦争が始まってしまった。敗戦後の戦災復興が一段落した35年に、名古屋の更なる発展を見込んで第二閘門の建設が始まり38年に完成した。

