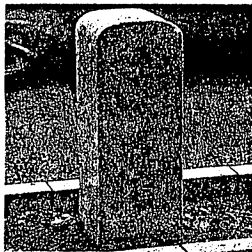


1 中区にあった名古屋の道路元標

中区を中心として、名古屋における交通の発展過程について記す場合、どこから書き始めるのが最もふさわしいであろうか。発展という時間の流れを旅にたとえるなら、どこかにその出発点すなわち起点があるはずである。起点は時間と同じように空間にもある。時間としての起点は、清須から人々が名古屋台地(熱田台地ともいう)の上に移り住み、ここに城郭とともに武家地、町人地、寺社地を設けた、江戸時代初期であろうか。では旅立ちの場所としての起点はどこか。「尾張名古屋は城でもつ」と謡われてきた、名古屋のことゆえ、名古屋城がふさわしいかもしれない。しかしここでは、近代名古屋が成立し発展を始めた明治期から大正期にかけて、都市の中心とみなされた「名古屋元標」に注目したい(注1)。名古屋では、本町通と広小路通の交差点に元標が定められた。つまり中区のこの地点に、近代名古屋の中心があった(資料1)。

本町通が、名古屋台地(熱田台地)の南端に位置する熱田宮と、台地の北西端に築かれた名古屋城をほ



(資料1)
本町通と広小路通の交差点に立つ名古屋元標
(筆者撮影)

(注1) 元標とは主要道路の起終点のことで、明治期に里程元標、大正期には道路元標という名称で位置が定められた。道路管理の日印ともいえるが、都市空間の象徴的中心といった意味合いもある。

ほ直線で結ぶ道路であることはよく知られている。江戸期には熱田街道と呼ばれ、熱田方面(熱田口)から名古屋城下へ入る主要な道路であった。一方、広小路通は、名古屋の城下町がつくられた当初は町の南端にあったが、万治三年(一六六〇)の大火を契機に防火目的で拡張された道路である。道幅が一五間にも広げられたため、防火以外に兵馬の集結場所、藩主の送迎広場としての役割も果たすようになった。柳薬師を誘致して夜開帳を開いたり、見世物や屋台を出したりするなど、いまでいうイベント空間として利用されるようになった。しかし、広小路通が本町通とともに、あるいはそれ以上に繁華な街路として賑わうようになるのは、のちに述べる鉄道開通以後のことである。

他地域から城下町名古屋へは、「名古屋五口」のうちのいずれかを通っていくのが通例であった。さきに述べた熱田口のほかに、大垣・岐阜方面から入る枇杷島口、北方の犬山・小牧方面からの志水口、瀬戸・多治見方面から入る大曾根口、それに飯田・岡崎方面からの三河口の以上五つの出入口があった。これらは名古屋

へ向かう現在の主要国道のルートの出入口と大きく違わない。このうち三河口から名古屋の町中に入る駿河街道は、城下に入ると東西方向に走る伝馬町筋となる。名古屋の城下町は、ほぼ東西南北の方向にしかれた基盤目状の道路に沿って形成された。隣り合う道路と道路の間隔は当時の長さで一丁(約一〇九メートル)であり、当初は方形状の町区画が九九あった。伝馬町筋はその名の通り伝馬機能が果たされた重要な道路であり、南北方向に走る本町通と交差する場所に、高札場や火の見櫓があった。この交差点が江戸期のいわば、「道路元標」に相当していたといえる。

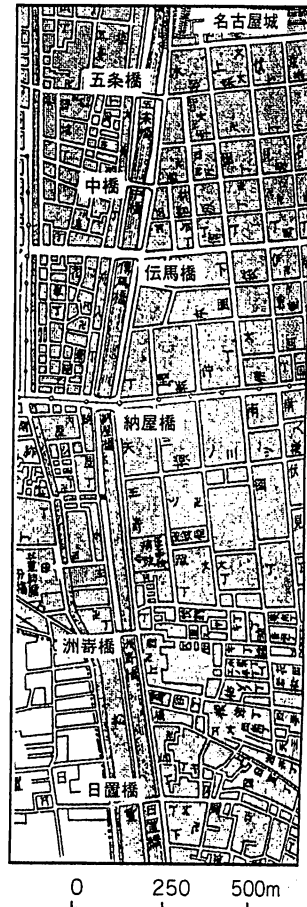
2 運河の役割と鉄道開通の意義

江戸期を通じて、堀川が名古屋の町の発展に果たした役割は大きかった。江戸や大坂とは異なり、市街地の中に河川のない名古屋では、人工の河川である堀川が物資の運搬に欠かせなかった。堀川の最も奥に架けられたのが朝日橋で、江戸期にはここから南に向けて「堀川七橋」と呼ばれる七つの橋が架けられていた(資料2)。そのうちのひとつ納屋橋は広小路通に架かっており、その上流側には食料・肥料・木材などを取り扱う商家が両側に並ん

(注2) 武豊線は、旧中山道沿いに計画された鉄道の建設に必要な資材を東京方面から武豊港まで海上輸送し、さらに内陸へ輸送する目的で建設された。熱田湊は遠浅であり、当時は港湾機能を十分果たすことができなかった。

(資料2) 堀川上流に架かる橋

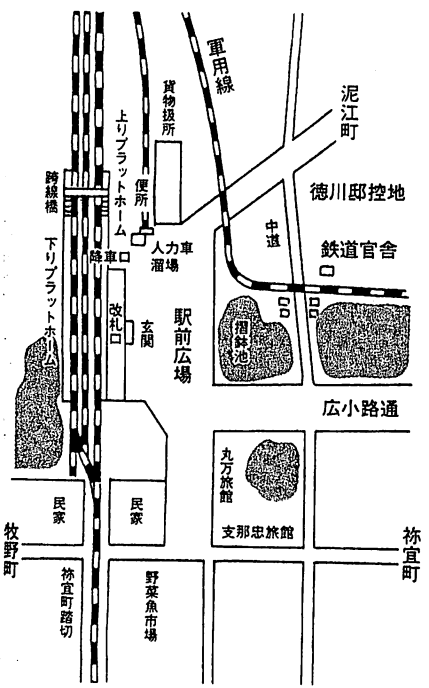
「名古屋市全図」(1906年作成)をもとに作成。「堀川七橋」は、上流から五条橋、中橋、伝馬橋、納屋橋、日置橋、古渡橋、尾頭橋。



でいた。下流側には商店、倉庫、木材置き場のほかに、尾張藩の御蔵や武家屋敷が建ち並んでいた。名古屋城下の経済を支えてきた堀川の役割は、明治になっても変わらず、明治三二年(一八八九)の東海道線開通や同じく四〇年(一九〇七)の名古屋港完成によって、名古屋の物流体系が大きく変化するまで続いた。堀川の重要性は、これを延長して黒川を開削し、庄内川と新木津用水を經由して犬山までの水路を確保したことからわかる。犬山と名古屋は水路によって結ばれていたのである。

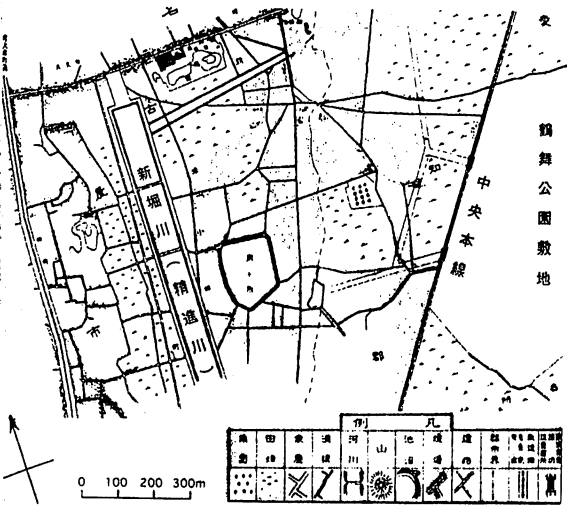
近世に重要な役割を果たした運河も、近代になって鉄道が開通するようになるとその地位を低下させていく。名古屋で最初に開通したのは武豊線であるが、これは「中山道鉄道」を建設するために敷設されたものである(注2)。名古屋はその途中駅として、広小路通を西に伸ばして鉄道と交差する場所に、駅舎が設けら

れた(資料3)。駅舎の位置は、当時名古屋区長であった吉田禄在ろくざいのリーダーシップのもとで決められたが、この場所に駅が定められたことが、近代以降の名古屋の交通体系に、大きな影響を与えることになった。なぜなら、次に敷設された私鉄の関西鉄道は、名古屋駅に近い愛知駅を起点としたし、中央線の西の起点は名古屋駅とされたからである。都市に出入りする主な玄関のなかった名古屋に「関門セト」が生まれ、これが近代都市の玄関口になった。なお「中道鉄道」は政治情勢の変化もあり、名古屋以東は距離や所要時間でも有利な、旧東海道沿いへとルートが変更された。東海道線の誕生であり、以後、このルートにしたがって新幹線や東名・名神の高速道路が建設されていくことになる。近代以



(資料3) 名古屋駅とその周辺(明治28年頃)
名古屋地下鉄振興株式会社編「百年むかしの名古屋」
1989 35ページ による。

(資料4) 精進川(新堀川)の改修(明治41年頃)
名古屋市建設局編「名古屋都市計画史」上巻 1957 付図
をもとに作成。



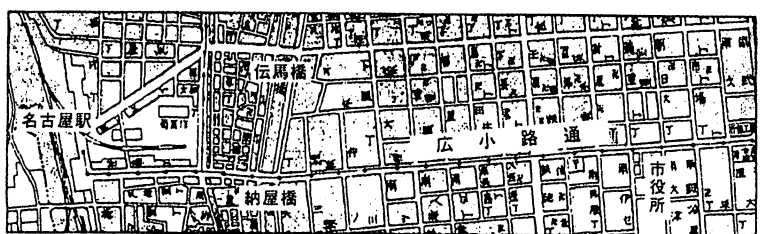
降、名古屋は西側の旧中山道と東側の旧東海道に沿って走る、交通路を結びつける役割を果たすようになった。
東海道線や中央線が開通したとはいえ、それは主に都市間を連絡する交通のことである。都市内にあつては運河が担う役割が依然として大きく、運河は水上交通手段としての意義ばかりでなく、その沿岸を工場や倉庫などの生産空間にする意義をももっていた。明治四四年(一九一)に精進川を改修して運河になった新堀川、昭和五年(一九三〇)に笈瀬川おいせがわ、中川を改修して完成した中川運河は、そうした事例である(資料4)。運河沿いに窯業、鉄道車両、木材関係などの工場群

が建ち並び、近代名古屋の工業生産を担った。明治四〇年(一九〇七)に開港した名古屋港は、堀川を含めてこれらの運河と密接な関係をもち、加工貿易を推し進める生産・流通基盤として、非常に重要な役割を果たした。

3 国内で二番目の市内電車の開業

明治三二年(一八八九)に東海道線が全通したため、東京、大阪などから名古屋へ来るのは容易になった。しかし、市内を移動するには、徒歩か人力車くらいしか手段がなかった。日本で最初の路面電車が京都で開業

したのを受けて、国内で二番目に早く走り始めた市内電車が、不便な状態を解消していくきっかけになった。明治三十一年(一八九八)五月のことであり、名古屋電気鉄道が広小路線を開通させた。名古屋駅前の笹島付近からまっすぐ東に向けて広小路通を走り、終点の愛知県庁に至る二・二キロの路線である(資料5)。この鉄道会社は当初は馬車鉄道での営業をもくろんだが、紆余曲折があり、結局は電車営業のかたちでスタートした。当時、愛知県庁、名古屋市役所、名古屋商法会議所(現在の商工会議所)などの主な官庁は現在の栄交差点付近にあったため、広小路線は名古屋の玄関口と官庁街の間を直線で結んだ。

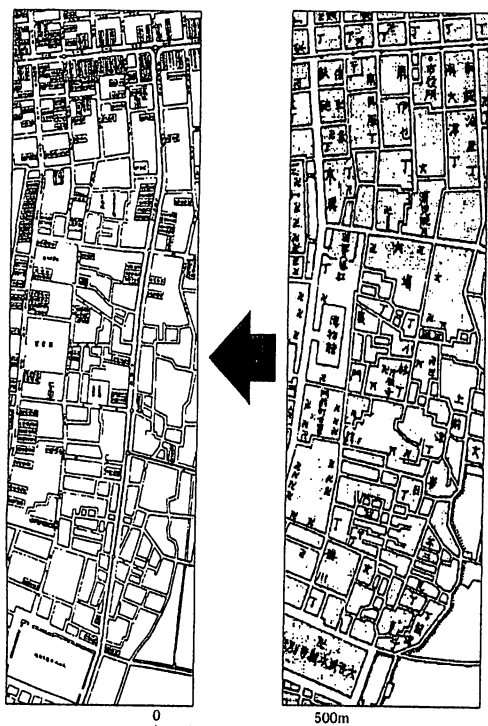


(資料5) 名古屋電気鉄道の開業当時の路線

「名古屋市全図」(明治39年(1906)作成) をもとに作成。

(資料6) 大津通の改修前(右)と改修後(左)

「名古屋市全図」(明治39年(1906)作成)と「名古屋市中央部営業案内地図」(明治42年(1909)作成) をもとに作成。



名古屋電気鉄道の本社は那古野町にあり、柳橋から本社前を経由して押切町にいたる押切線を二番目の路線として明治三四年(一九〇一)に開通させた。実は押切線より早く、広小路通から熱田方面へ向かう路線(熱田線)を建設するはずであった。熱田湊の沖合で進む築港工事が、鉄道経営者の目を市南部に向けさせたからである。しかし、想定した新路線のルートにあたる本町通沿いの人々から、賛成の同意を得ることができなかった。このため本町通を諦め、それより東側の大津通に建設ルートを変更した。ただし大津通は途中までしか道路がなかったため道路を延伸し、しかも電車が通れるように拡幅しなければならなかった(資料6)。明治

四一年(一九〇八)に熱田線が開通して以降、市内電車が交差する柴町付近がいつそう賑わうようになった。明治四三年(一九一〇)に、前年に開園した鶴舞公園で、第一〇回関西府県連合共進会が開かれたさい、それにあわせて百貨店・いとう呉服店(現松坂屋)が広小路通に面して開店したのは、まさにこの柴町交差点角である。

名古屋電気鉄道による鉄道事業に刺激されて、名古屋市内とその周辺では、民間の電鉄会社があいついで興された。たとえば瀬戸自動鉄道(現在の名鉄瀬戸線)は大曾根と瀬戸を結ぶ鉄道として、明治三九年(一九〇六)に開業したが、当初は蒸気自動車を軌道上に走らせた。尾張藩の御用窯があつた瀬戸と名古屋は、陶磁器産業を通して関係が深く、明治四四年(一九一一)には、堀川水運との連絡を考え、大曾根から名古屋城の空堀を経由して、堀川口に至るルートへの延伸が実現した。当時、名古屋城内には陸軍第三師団司令部など軍事施設があつたため、不要になつた堀とはいへ、その中を電車が通ることに対しては、簡単には許可が得られなかつた。第二次世界大戦後は名古屋港との連絡は、トラック輸送などにかわつたため、堀川口との連絡は必要なくなり、昭和五三年(一九七八)にルートを変更して、柴へ乗り入れることになつた。

4 悪条件を克服し名古屋港が開港

明治初期、伊勢湾、三河湾では四日市港と武豊港が産業用物資を出し入れする主な港湾であつた。熱田湊は、遠浅という自然条件の悪さから、大きな船舶は入港できなかつた。名古屋政財界では、熱田沖の新港建設の要望が根強く、国に対し築港許可の請願を繰り返した。また新港の必要性を訴えるため、名古屋市や熱田町における重要商品の集散量、四日市港經由名古屋市に集散する貨物の数量、熱田湾に出入りする船舶数などの調査データを揃えた。国は地元の熱心な要望を受けて、ようやく重い腰を上げ、明治二九年(一八九六)に建設計画を許可した。

愛知県の手によって始められた港湾建設は、必ずしも順調には進まなかつた(注3)。当初の事業計画はその後の知事の交替を契機に大幅に見直され、より大規模な港湾を建設することになつた。築港事業を進めるうえで大きな問題になつたのは、遠浅の港湾内でいかに深い航路を確保するか、また伊勢湾に流入する河川が運び入れる大量の土砂が、港内に入らないようにするにはどうすればよいか、という点であつた。

(注3) たゞ重なる台風襲来による被害の発生という自然的要因のほかに、県議会の農村出身議員の間に多かつた築港反対の動きに対処する必要があつた。港湾建設の責任者であつた時任知事は三部経済制という仕組みを設けて、都市・農村間で利害対立が生ずるのをふせぎ、築港事業を進めた。

不利な自然条件は、堤防建設や海底浚渫などの土木技術を駆使することで克服された。根強い築港反対論に対しては、完成途中の港に見本市船「ろせつた丸」を入船させて多くの市民に見せ、港湾の必要性を理解してもらおうようにした。こうした努力が実り、明治四〇年（一九〇七）十一月に名古屋港は開港へとこぎつけた（注4）。開港当時、名古屋港からの主な輸出品は陶磁器、木綿織物、木材・木工品など地場産業による製品であった。地場産品主体の輸出は大正期になっても続いた。大正一〇年（一九二二）頃からは肥料、農産物、石炭などの輸入が輸出を上回るようになる。とくに国内産にかわって、北米、南洋から木材が輸入されるようになる。木材が港内を埋め尽くさんばかりになり、さながら名古屋港は木材輸入港になった。

5 広がる市内電車と郊外電車の路線網

名古屋電気鉄道は明治四一年（一九〇八）に、熱田線を完成させたのち、築港線、公園線、枇杷島線を建設していった。これらは明治四三年（一九一〇）に開設された、第一〇回関西府県連合共進会への人員輸送を目的に計画された。共進会は成功裏に終わり、電

（注4） 港湾の建設工事はその後も続き、第2次世界大戦以前だけでも5度にわたって拡張・整備工事が実施された。

車事業の基礎も、この頃固められた。その勢いに乗って明治四四年（一九一一）には覚王山線が開通し、さらに市の南部方面を中心に、市内電車の延伸が進められた。大正に入ると、市の北部で建設が進み、高岳線、江川線、片端線、葵町線がつぎつぎに建設された。大正一〇年（一九二二）に堀内町線が開通するまで、名古屋電気鉄道は二四年間で四二・五キロの路線網を建設しつづけた。

市内を網の目状に電車網が広がる一方、名古屋市を取り巻く郊外でも、電車事業を始める企業が現れた。名古屋の西側では名古屋土地、下之一色電車軌道、東部では尾張電気軌道の各企業が電車事業を始め、郊外の出入口付近に設けたターミナルを介して、名古屋電気鉄道の市内路線と連絡するようになった。これら郊外電車は大正一〇年（一九二二）に、名古屋市が隣接する町村と合併したため、結果的に市内電車として組み入れられた。郊外電車が地域発展を促し、それを受けて名古屋市が郊外地域を市内に吸収するという図式が展開された。

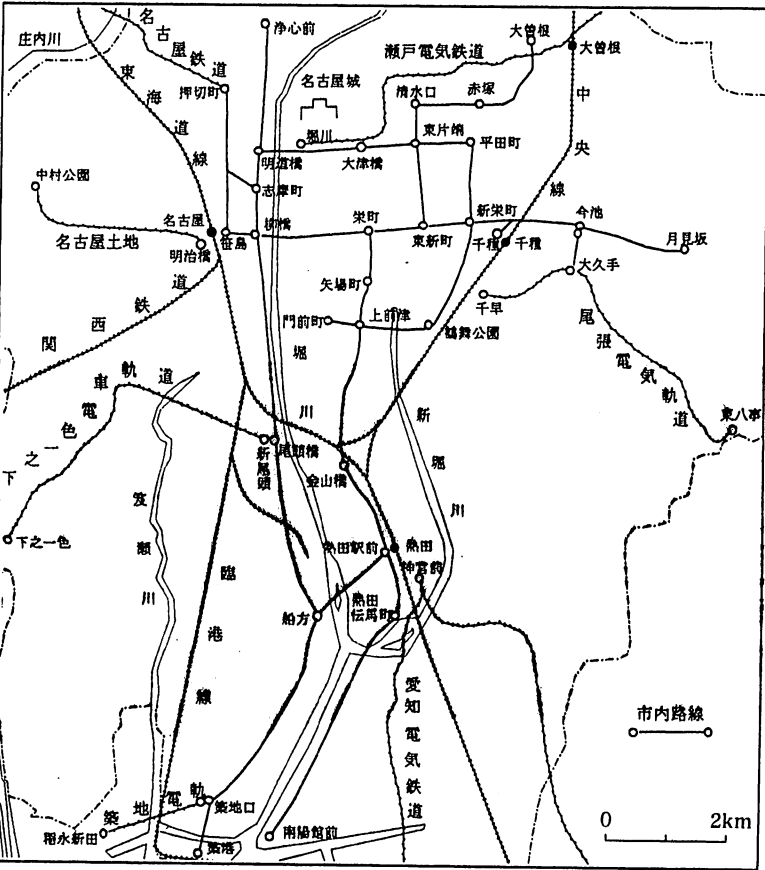
名古屋市内の電車事業はその後、経営主体の変化をとめないながら発展していく。大きな変化は、大正一一年（一九二二）に実現した、名古屋電気鉄道の市内路線網の

名古屋市への譲渡である(資料7)。背景には「電車公営論」があり、市民の足として欠かせない重要な交通事業は、民営ではなく、公営でおこなうべきという考えが強まってきた。すでに東京、大阪、京都などの大都市では、公営化が実現しており、名古屋もこれにならざるをえなくなった。その結果、名古屋電鉄の市内路線は名古屋市営の電鉄事業となり、市外路線は新たに設立された名古屋鉄道によって経営されることになった。現在の名鉄の母体となる新会社は、その後、木曾川を越えて岐阜県側的美濃電気軌道と昭和五年(一九三〇)に合併し、社名を名岐鉄道にかえた。さらに昭和一〇年(一九三五)には神宮前を起点に知多、三河地方に多くの電車路線をもっていた愛知電気鉄道との合併を果たした。

市内電車の経営に乗り出した名古屋市は、市営直後と昭和七―一一年に路線の建設と改良をおこなった。環状東線、郭内線、水主町延長線などが建設された昭和初めは、世界的な不況期であり、失業者の救済を目的に建設がおこなわれた。これに続く昭和一二年(一九三七)は、とくに記念すべき年であり、わずか一年間で二・一キロメートルの路線が建設された。この年は名古屋港の築地埋立地で汎太平洋博覧会が開催され、そのための交通手段として博覧会線が設けられた年でもある。また市の東部

(資料7) 名古屋電気鉄道から名古屋市へ譲渡された市内路線(大正11年8月)
名古屋鉄道編「名古屋鉄道百年史」1994 117ページ 図2-11をもとに作成。

では東山公園がこの年に開園しており、やはり移動手段として、東山線が覚王山から延長された。東洋一といわれた、名古屋駅が移転新築された年でもある。加えて名古屋市は、中村電気軌道(旧中村土地)、新三河鉄道(旧尾張電気軌道)、下之一色電車軌道など、民間の電車路線もこの年に買収してすべて市営化した。



市内における陸上貨物の輸送の大半は、第一次世界大戦までは牛車、手挽荷車、荷馬車などをつかっておこなわれていた。大戦終了の頃から貨物自動車(トラック)を利用した貨物輸送が現れ、その後トラック台数は増えていく。主な業者は外堀町、本町、茶屋町、伝馬町、長島町など市街地の中心部に店を構えていた。近距離輸送から、しだいに長距離輸送もこなし、昭和初期には鉄道と競争するまでになった。トラック輸送業が短期間で発展したのは市周辺に地場産業地域があったからであり、地場産品を名古屋へ運び入れ、日用雑貨品を周辺地域に送り込んだ。

乗合自動車(バス)は、貨物輸送よりやや遅れて登場した。大正一二年(一九二三)の名古屋市街自動車(のちの名古屋乗合自動車)が本格的な登場であり、名古屋駅～千種間、本町～西門間、大津町～伝馬町間などで営業を始めた。昭和二年(一九二七)の中京自動車、同三年(一九二八)のバス、愛知乗合自動車、中央乗合自動車など、この頃多くのバス会社が設立された。電鉄会社のなかか

(注5) 具体的には、軍需工業化する市南部向けの輸送需要が増えたため、乗車率の低い路線を廃止してその資材を南部方面に投入した。

らもバス事業を始めるものが現れ、やがて激しい競争が繰り広げられた。市民の間でも、市内電車からバスへ利用する交通手段を変える動きが起こってきた。このため名古屋市は、民営バスに圧迫されて苦しくなった電車事業の立て直しと、新市域で増大する交通需要に応えるため、昭和五年(一九三〇)に自らバス事業に乗り出した。

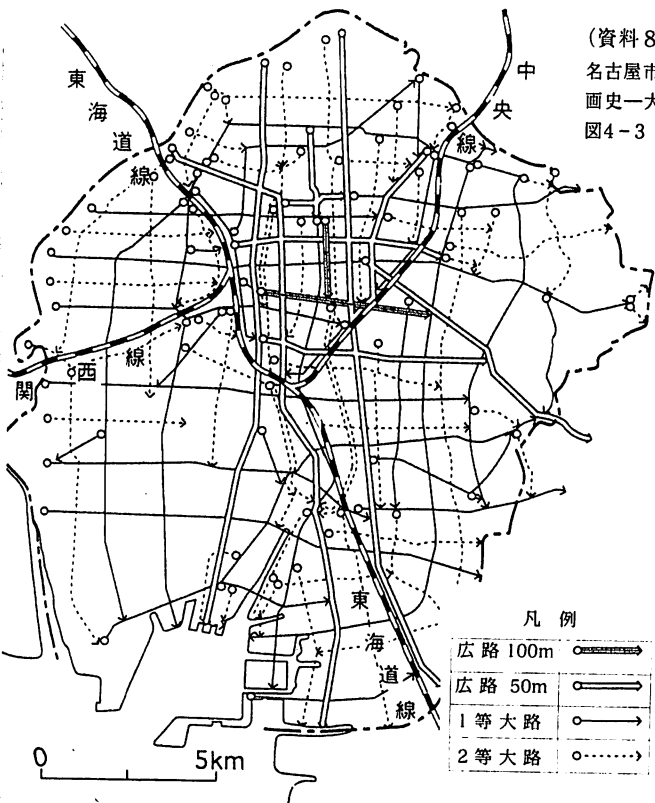
昭和七年(一九三二)当時、市内にはバス事業者が二二もあり、過当競争を繰り広げていた。バス事業を始めたものの、名古屋市は厳しい競争にさらされ、電車事業とともに経営難にあえぐことになった。そこで、名古屋市は市内で営業する民営バス会社を買収することにし、昭和一〇年(一九三五)から一三年(一九三八)にかけて四回にわたってこれを実施した。これ以降、名古屋市内のバス輸送は、市営でおこなわれることになり、市内電車を含む公共交通機関の大半は、市営の事業になった。しかし、この頃から戦時的雰囲気や社会全体をおおい、バス、電車事業は戦時体制を支えるために再編されていった(注5)。昭和一六年(一九四一)には、電車と並行するバス路線は、すべて廃止された。またガソリン不足のため、代燃車と電気車しか使用できなくなった。

7 広幅員道路の伝統と地下鉄開業

「白い街 名古屋」。これが第二次世界大戦後のある時期、名古屋をイメージして歌われた、歌謡曲のタイトルである。真つ白なキャンパスの上に、自由に絵を描くように、思い切ったまちづくりのできる都市として、好意的に解釈することもできる。しかし実際は、道幅の広い道路ばかりが目について、何となくただっ広い街というイメージで受け止められているのではないだろうか。この道幅の広い道路、すなわち広幅員道路こそが戦後名古屋の都市計画の基本である(資料8)。有名な一〇〇m道路はその象徴であり、都心部を南北に伸びる久屋大通、これと南端で結ばれて東西に走る若宮大通は、いずれも戦後復興の中心事業として設けられた。道路幅が広いと都市空間に開放感が生まれ、目に映るアスファルト、歩道、ビルの姿から白いイメージが喚起されるのかもしれない。

都心部を貫く二本の一〇〇m道路は、新堀川と組み合わせて、市の中心部を災害から守る役割を果たしている。大火や地震などの災害に見舞われたさい、こうしたオープンスペースは災害の拡大をふせぐばかり

(資料8) 名古屋市の復興都市計画街路網
名古屋市都市計画史編集委員会編『名古屋都市計画史一大正8年～昭和44年一』1999 261ページ
図4-3 による。



でなく、安全地帯としても機能する。通常は都市に貴重な公園・緑地や広場、噴水など、人々にとって憩いの空間を提供している。戦後の広幅員道路は、江戸時代の大火を教訓に広小路通ができたり、堀川沿いに道幅四間の四間道が設けられたりした、歴史的事業と無関係ではない。道幅を広くする思想は、近代以降も継承された。明治三十三年(一九〇〇)に中央線の名古屋～多治見間が開通し千種駅が設けられたさい、栄町から千

種駅に至る区間が、広小路通の延長として新設された。昭和十二年(一九三七)に名古屋駅が移転・新築されたさいに、駅に向けて通された桜通も、広幅員道路である。

広幅員道路は、高度経済成長にもなつて急激にモータリゼーションが進んだ名古屋市において、自動車移動に有利に作用したという側面はある。昭和五六年(一九八一)に、全国で初めて設けられた中央走行のバスレーンシステムも、広い道路でなければ実現は困難であつた。しかし一面では自動車を優先する都市構造となり、結果的に昭和四九年(一九七四)をもつて、市内電車を廃止に追いこむことになつた。市内電車や市バスが果たしてきた役割は、昭和三二年(一九五七)に名古屋駅―栄町間で営業を始めた地下鉄が、徐々に肩代わりしていくことになる。名古屋市では地下鉄は幹線道路の真下ではなく、それと並走する道路の下に設けるといふ方針があつた。最初に開業した東山線は、この方針にしたがい、広小路通の北側に設けられた。やはり広幅員道路になつた錦通は、オープンカット工法(注6)で、地下鉄を建設するために確保された用地の、地上部分を道路にしたものである。

(注6) 地下鉄を建設するさい、地表面から掘削し、地下構造物を構築したあと、掘削部分を埋め戻して元通りにする工法。河川や民家の下、あるいは地質条件の悪いところでは、オープンカット工法は困難なため、円形型の掘進機(シールド)によってトンネルを掘るシールド工法が採用される。

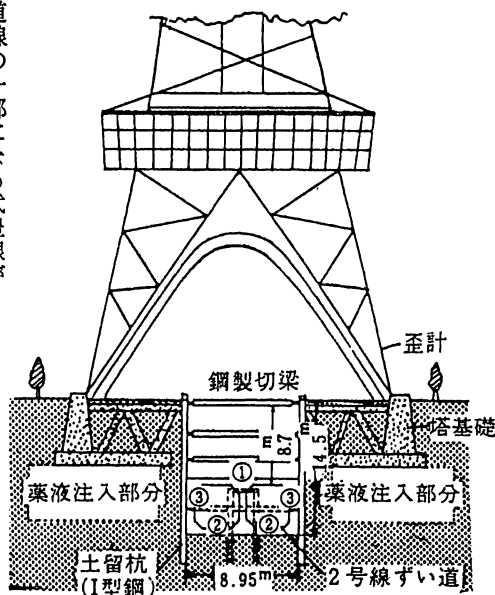
8 延びる地下鉄と市街地の拡大

名古屋で最初の都市高速鉄道(地下鉄)が構想されたさい、当時の国鉄と相互乗り入れする案が想定されていた。国鉄名古屋駅のホームを出た電車が高架方式で直接市街地へ入ってくるはずであつた。しかし相互乗り入れは実現せず、高架式ではなく地下式で高速鉄道が建設されることになつた。苦しい市の台所事情のもとでは、建設費用の高い地下式を、最初から採用するという状況ではなかつた。こうした事情は、地下鉄が栄町(現栄)から池下まで延伸されるさいにも見られた。当初、市はこの区間を、建設費の安い高架式で建設する考えであつたが、沿線住民が強く反対したため、この区間も地下鉄となつた。東山線はその後もさらに東へ向けて延長され、市東部郊外の発展に大きく寄与した。当時の郊外縁辺部ともいえる一社―藤が丘間のみが、高架式の「地下鉄」として建設された。

明治中期に路面電車が広小路通を走り始め、つづいて熱田方面に向けて建設が進められたように、地下鉄もまた東西方向から南北方向へと建設が進んだ。最初の南北区間は栄町―市役所間であり、昭和四〇年(一九六五)に開通した。このルートの上には昭和二九年(一九五四)

に建てられた名古屋テレビ塔があるため、それへの影響を考慮して地盤強化作業をおこなうなど、難工事をとまなう建設であった(資料9)。二年後の四二年(一九六七)には栄町〜金山間が完成した。金山は江戸期には名古屋と熱田の中間に位置する、いわば町外れであった。その後に東海道線の一部になる武豊線が通り、さらに中央線もここを通った。名岐電鉄と愛知電鉄が合併して生まれた、名古屋鉄道の本線ルートもここを走る。そして地下鉄金山駅の開業である。これほど鉄道利用に恵まれた場所はほかにはない。事実、金山はその後、交通便利性の高い繁華街として発展していった。

中区との関係で、重要な役割を果たすようになった地下鉄として、鶴舞線と桜通線がある。昭和五二年(一九七七)に伏見〜八事間がまず完成した鶴舞線は、最終的に地域の西北部と南東部に広がる、地下鉄空白地域をカバーした。名古屋で初めて私鉄(名鉄)と相互乗り入れするかたちで建設されたため、犬山、豊田方面との鉄



(資料9)
テレビ塔直下を走る地下鉄の建設工事
○内の番号は逆巻工法による施工順序を示す。
名古屋市交通局50年史編集委員会編「市営五十年史」1972 307ページ による。

道による結びつきが強まった。平成元年(一九八九)に、中村区役所〜今池間が完成した桜通線は、都心部でラッシュ時に激しく混み合う、東山線の混雑緩和を目的に建設された。その後、今池から市の南東部に向けて延伸されたが、都心部で東山線と並走する区間では、オフィスビルやマンションが、地下鉄開通とともに増加した。

9 市長選の争点にもなった都市高速道路

自動車の普及にともなって、市街地を走行する車の量が多くなり、各地で交通渋滞が頻発するようになった。東京、大阪では渋滞を解消するために、立体式の自動車専用道路が市街地内に建設されていった。都市高速道路の建設であり、周辺部では東名、名神などの都市間を結ぶ高速道路と連絡する。日本で三番目に大きな都市名古屋でも、都市高速道路を建設するのは、自然のなりゆきと思われる。名古屋では市郊外を環状に走行する環状二号線を建設する計画が、昭和三三年(一九五八)に明らかにされた。また市街地内に都市高速道路を建設する案も、昭和三十六年(一九六一)に表明された。モータリゼーションのさらなる浸透を見越し、環状線や高速道路の建設による、交通渋滞の解消が必要と考えられたからである。

ところが、都市高速道路の建設案が明らかにされた昭和四五年（一九七〇）頃、議会側の意向とは逆に、市民の間で建設反対の声が高まった（注7）。高速道路の建設にとまなう環境面への影響が危惧され、結局この問題は同四八年（一九七三）の市長選挙の争点にまでなった。当選した市長の意向を反映し、都市高速道路の一部は建設されたが、大部分は事実上凍結された。一二年後に市長がかわり、都市高速道路の建設は推進された。市街地を高架や掘割で走る都市高速道路は、東名や名神あるいは東名阪や知多半島自動車道など、市の周辺を走る高速道路と連絡することで、威力を発揮する。名古屋市へ自動車で来る通勤者、消費者、観光客、またビジネス、商用などで名古屋から出て行く人々にとって、時間の短縮は貴重である。

東京圏、大阪圏とは異なり、名古屋圏では交通利用に占める自動車の分担率が高い。広幅員道路や都市高速道路の利用のしやすさが一因と思われるが、世界的には地球環境やエネルギー問題などの観点から、自動車交通を抑制する動きがある。名古屋圏でもあおなみ線や東部丘陵線など、鉄道やリアモーターカーを建設して、郊外との連絡を良くする事業が進められてきた。平成一三年（二〇〇一）には、日本で最初のガイドウェイバスが、大曽根を起点に北東郊外に向けて走り始めた。中央走行の基幹バスといい、

（注7） 昭和45年は大阪万博の年であり、人々は高度経済成長の夢に酔いしれる一方、公害問題の深刻さを意識するようになった。都市高速道路の建設は、先行する東京、大阪のようにはいかない社会情勢になっていた。

ガイドウェイバスといい、名古屋市はこれまで先駆的な取り組みを交通分野で実践してきた。交通需要増に対して、インフラ整備で応える高度成長期から、需要管理重視の低経済成長期を経て、現在は交通需要に総合的に対処する成熟期に入ろうとしている。少子高齢化にともなう社会構造の変化も考慮しながら、情報・環境技術をうまく取り入れた交通システムをつくりあげていく必要がある。

（はやしのぼる 中部大学大学院国際人間学研究科教授、名古屋大学名誉教授）

引用文献

- 名古屋市建設局編『名古屋都市計画史』上巻
名古屋市建設局 一九五七年
- 名古屋市交通局五〇年史編集委員会編『市営五十年史』
名古屋市交通局 一九七二年
- 名古屋市都市計画史編集委員会編
『名古屋都市計画史—大正八年—昭和四四年—』
財団法人名古屋都市センター 一九九九年
- 名古屋地下鉄振興株式会社編『百年むかしの名古屋』
名古屋地下鉄振興株式会社 一九八九年
- 名古屋鉄道編『名古屋鉄道百年史』
名古屋鉄道株式会社 一九九四年

参考文献・資料

- 名古屋高速道路公社二〇年史 財団法人 名古屋高速道路協会
近代都市の交通と地域発展 村上 隆 著者編者 発行所