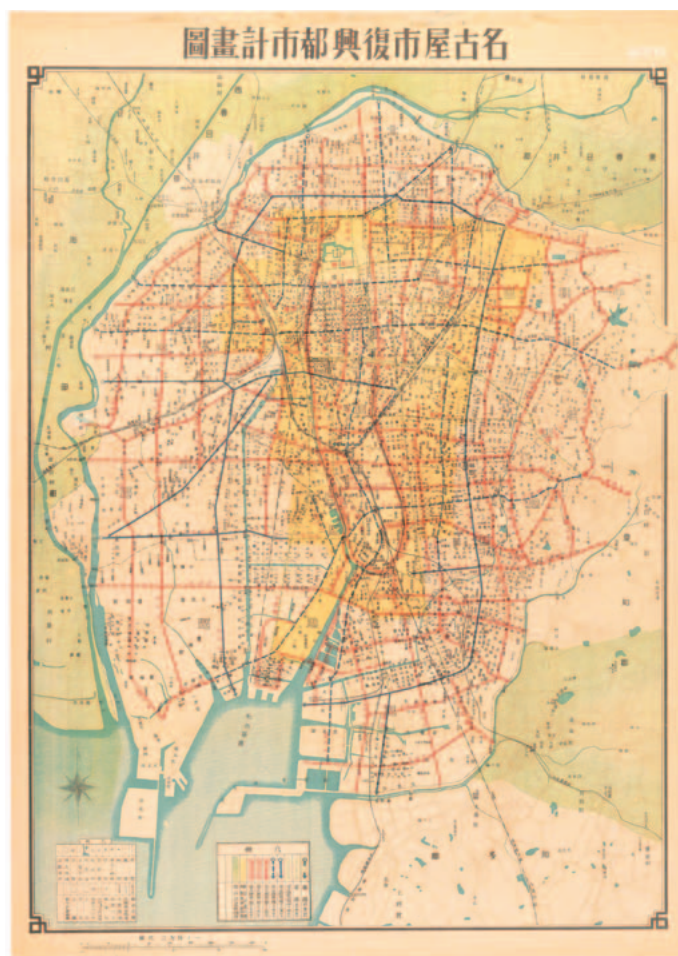




名古屋復興都市計画街路の変遷



名古屋の中心市街地の骨格形成は、戦後早々に立案された復興都市計画に基づいている。復興都市計画のなかでも都市計画街路網が果たした役割の大きいことも広く認められている。それでは復興都市計画において位置づけられた都市計画街路網は、その後どのような変遷を経て現在のネットワークにたどりついたのだろうか。たとえば2本の100m 道路はほぼ計画どおり実現して今日に至っているが、50m 幅員の計画道路については多くの区間で幅員縮小されており、他にも幅員の増減、計画廃止となった路線、区間も少なくない。本レポートでは当初計画がいかなる事情の下に変遷したかについて紹介することにより将来へ向けての参考に供しようとするものである。

名古屋復興都市計画街路の変遷

元名古屋都市計画史編集実行委員会事務局長 杉山 正大

はじめに

名古屋の中心市街地の骨格形成は、戦後早々に立案された復興都市計画に基づいている。これについては異論のないところであろう。復興都市計画のなかでも都市計画街路網が果たした役割の大きいことも広く認められている。それでは復興都市計画において位置づけられた都市計画街路網は、その後どのような変遷を経て現在のネットワークにたどりついたのだろうか。本レポートではこのような問題認識に立ち、復興都市計画街路網がどのような時代の要請を受けて廃止、縮小あるいは部分的な拡大を受け入れていったのかについてみていくこととしたい。一方、復興都市計画にあつては、戦前の都市計画街路網はいったんご破算とされてすべて廃止されたが、復興都市計画街路網ははたして白紙に絵を描くようにして立案されたのであろうか。戦前の都市計画街路網と復興都市計画街路網の間の断絶もしくは連続性はどのような状況にあったのか、こうした問題認識については別のレポートに譲ることとする。以上のような経過については、既に「名古屋都市計画史」及び「名古屋都市計画史Ⅱ」に記述されているところであるが、本レポートにおいてはもう一步踏み込んで詳細な内容を紹介する。

1 戦後旧都市計画法期における名古屋都市計画街路の変更経緯概観

はじめに旧都市計画法の下で復興都市計画街路網が都市計画決定されてから新都市計画法に基づいて都市計画街路網が一新されるまでの期間の変更内容を表 1 及び表 2 によって概観しておくこととしよう。

表 1 戦後旧都市計画法期における名古屋都市計画街路の変更経緯概要

No.	都市計画決定年月日	告示番号	変更概要	主な変更理由等	変更種別	備考
1	1946(S21) 6.27	復興院告示第45号	広路1 久屋町線ほか41路線の幹線街路を決定	既決定を廃止し、新規に路線網を決定	決定	
2	1946(S21) 7.23	—	Ⅱ・1・1 天神橋東大曽根線ほか52路線の補助幹線街路を追加	補助幹線街路の追加	追加	
3	1950(S25) 6.5	建設省告示第450号	Ⅰ・3・12 一色線、Ⅱ・2・50 中須篠原線を追加 Ⅰ・2・3 荒子町線を変更	国鉄八田操車場計画に伴う変更	追加 変更	
4	1951(S26) 10.1	建設省告示第886号	広路 9 田幡町線を変更	国立病院建設計画との調整による線形変更	変更	
5	1953(S28) 10.21	建設省告示第1372号	広路 3 城外線支線第1号 ほか7路線の追加	公館地区形成のための区画街路追加	追加	
6	1953(S28) 10.27	建設省告示第1389号	Ⅰ・2・21 稲永埠頭線ほか2路線を追加 Ⅰ・2・4 昭和橋線ほか4路線を変更 Ⅰ・3・12 一色線、Ⅱ・2・50 中須篠原線を廃止	荒子川運河変更、工業土地利用適応のため	追加 変更 廃止	
7	1954(S29) 11.18	建設省告示第1534号	広路12 広井町線ほか5路線を追加 広路2 矢場町線ほか23路線を変更 広路5 飯田線ほか7路線を廃止	土地区画整理法施行に伴う復興土地区画整理事業計画と都市計画の適合 区画整理区域外計画街路再検討	追加 変更 廃止	
8	1956(S31) 10.27	建設省告示第1707号	Ⅰ・3・13 東山高針線を追加 Ⅱ・2・14 荻生線を廃止	荻生線の代替として東山高針線を追加	追加 廃止	
9	1957(S32) 3.23	建設省告示第219号	Ⅰ・3・14 天神橋東大曽根線ほか9路線を追加 Ⅱ・1・5 下之一色篠原線ほか4路線の変更	交通量増加に伴う見直し	追加 変更	
10	1957(S32) 9.24	建設省告示第1174号	Ⅰ・3・15 宮前橋線ほか34路線を追加 広路7 江川線ほか16路線の変更	周辺町村合併に伴う路線追加 荒子川土地区画整理事業都市計画決定等に伴い、臨海部、新市域と中心部との連絡	追加 変更	復興外路線を含む
11	1958(S33) 10.3	建設省告示第1673号	広路 8 伏見町線ほか7路線を変更	鳴海、守山の街路網にあわせて変更 名城公園変更に伴い区画街路変更	変更	復興外路線を含む
12	1959(S34) 3.10	建設省告示第238号	Ⅰ・3・19 椿町線ほか1路線を追加 Ⅰ・2・12 広小路線ほか6路線の変更	新幹線計画に伴う変更 東部住宅地の開発に伴う変更	追加 変更	復興外路線を含む
13	1959(S34) 10.19	建設省告示第1978号	Ⅰ・3・19 椿町線ほか3路線を変更	新幹線用地縮小に伴う変更	変更	
14	1960(S35) 8.13	建設省告示第1599号	Ⅰ・2・12 広小路線の変更	池下以東区間の拡幅変更	変更	
15	1960(S35) 8.13	建設省告示第1600号	Ⅱ・2・51 亀島町線を廃止	周辺街路の整備及び土地利用状況を勘案	廃止	

表 1 戦後旧都市計画法期における名古屋都市計画街路の変更経緯概要(続き)

No.	都市計画決定 年月日	告示番号	変更概要	主な変更理由等	変更 種別	備考
16	1960(S35) 11.29	建設省告示 第2514号	I・2・6 篠原町線、II・2・19 豊田新屋敷線の変更	名古屋港4号地計画縮小 豊田都市改造事業に伴う延伸	変更	
17	1961(S36) 9.26	建設省告示 第2197号	広路 8 伏見町線、広路9 田幡町線を変更	公館地区整備のための線形変更等	変更	
18	1961(S36) 9.26	建設省告示 第2198号	II・1・8 瀬戸線、II・2・49 桜ヶ丘南下線の変更	土地区画整理事業設計との調整	変更	
19	1962(S37) 2.12	建設省告示 第253号	広路 3 城外線の変更	公館地区交通円滑化のための線形変更	変更	
20	1962(S37) 8.1	建設省告示 第1864号	I・3・19 椿町線を変更	新幹線計画変更に伴う変更	変更	
21	1963(S38) 3.23	建設省告示 第702号	広路 8 伏見町線ほか7路線を変更	交通量増大に伴う路線網の変更 (東名名古屋IC対応、橋梁区間変更等)	変更	復興外路線 を含む
22	1963(S38) 10.4	建設省告示 第2563号	広路 3 城外線、広路 8 伏見町線の変更	公館地区街区変更に伴う区画街路変更	変更	
23	1963(S38) 10.4	建設省告示 第2570号	II・1・16 矢田町線の追加 広路11 葵町線ほか3路線を変更 I・3・14天神橋大曽根線ほか1路線を廃止	大曽根都市改造事業に併せて地区内街路網を 変更	追加 変更 廃止	
24	1964(S39) 2.20	建設省告示 第230号	I・3・20 山ノ木線ほか3路線を変更	交通円滑化のため交差形状等を変更	変更	復興外路線 を含む
25	1964(S39) 12.2	建設省告示 第3276号	II・1・101 名半線ほか1路線を変更	交通量増大に伴う変更(名古屋市域は天白川橋 梁区間のみ)	変更	復興外路線 を含む
26	1965(S40) 1.27	建設省告示 第118号	番号変更の上、広路 8 伏見町線ほか54路線を変更 路線統合、番号変更の上、広路 3 桜通線ほか29路線を 変更 I・2・2 岩井町線ほか10路線を追加 II・3・2 高根団地高根線ほか2路線を廃止	周辺市町合併に伴う路線網全体の整理統合	追加 変更 廃止	復興外路線 を含む
27	1965(S40) 8.28	建設省告示 第2483号	I・3・13 高畑町線を変更	荒子川運河計画縮小に併せ延伸変更	変更	
28	1965(S40) 12.28	建設省告示 第3567号	I・1・1 広小路線を変更	東名名古屋IC計画変更に伴う幅員変更等	変更	復興外区間
29	1965(S40) 12.28	建設省告示 第3569号	I・3・10 東海橋線を変更	交通量増加に伴い野並橋幅員変更	変更	
30	1965(S40) 12.28	建設省告示 第3588号	I・2・1 名古屋環状線を変更	名鉄常滑線と立体交差化(跨線橋)	変更	
31	1966(S41) 3.16	建設省告示 第691号	II・2・69 小田荒池線ほか2路線を廃止 II・2・70 松和花壇線を廃止・追加	既計画検討による線形変更(形式的な追加・廃 止があるが実質的には変更)	変更	復興外路線
32	1966(S41) 3.16	建設省告示 第693号	II・2・34 長畝内田橋線を変更	国鉄東海道本線堀川橋梁を既存架道橋に変 更	変更	
33	1966(S41) 9.16	建設省告示 第3246号	I・2・13 赤萩町線、II・2・4 堀越天神橋線を変更	赤萩町線の線形を変更	変更	
34	1966(S41) 10.13	建設省告示 第3398号	I・3・16 東郊線ほか2路線を変更 II・1・21 大高町線ほか4路線を追加	合併新市域(大高町、有松町)における追加変 更	追加 変更	復興外路線
35	1967(S42) 3.17	建設省告示 第681号	一部路線の番号変更 I・1・1 広小路線ほか17路線を変更 II・1・21 高根線ほか15路線を追加	名古屋環状2号線決定に伴う変更 長久手、東郷、日進における追加	追加 変更	復興外路線
36	1967(S42) 3.17	建設省告示 第682号	広 8-1 名古屋環状2号線ほか3路線を追加	名古屋環状2号線を追加	追加	復興外路線
37	1967(S42) 9.7	建設省告示 第2827号	広 8-1 名古屋環状2号線を変更	名古屋環状2号線の飛鳥延伸(起点変更)	変更	復興外路線
38	1967(S42) 9.7	建設省告示 第2829号	広 1 久屋町線ほか2路線を変更	サカエチカ等の地下街(地下通路)を追加	変更	
39	1967(S42) 9.7	建設省告示 第2830号	I・3・14 椿町線を変更	名古屋駅西広場及びエスカ地下街(地下通路) を追加	変更	
40	1968(S43) 8.3	建設省告示 第2098号	II・2・69 小田猿投線を変更	平針原土地区画整理事業との調整による線形 変更	変更	復興外路線
41	1968(S43) 8.3	建設省告示 第2099号	I・2・14 高田町線ほか14路線を変更	事業進捗状況を勘案し、一部幅員を現道幅員に 縮小変更	変更	
42	1968(S43) 10.18	建設省告示 第3130号	広 8-1 名古屋環状2号線を変更	名古屋環状2号線の大治延伸(終点変更)	変更	復興外路線
43	1968(S43) 11.7	建設省告示 第3327号	I・2・7 豆田町線、I・3・10 東海橋線を変更	豆田町線の熱田跨線橋、東海橋線の堀川橋梁 (紀左衛門橋)に係る変更	変更	
44	1968(S43) 11.8	建設省告示 第3353号	II・1・13 星崎白土線を変更	支障港湾施設を勘案し起点を変更	変更	
45	1969(S44) 5.20	建設省告示 第2714号	一洲海岸線の番号・終点変更 I・2・8 稲永埠頭線ほか8路線を変更 II・2・104 植田線を追加	周辺部街路網を見直し、稲永埠頭線の終点変 更、変更、追加	追加 変更	復興外路線 を含む

1 告示番号中第1行目の復興院は戦災復興院の略である

2 備考欄の復興外路線とは、昭和21年に追加された路線網より外側で新たに追加された路線をさす

表 1 は名古屋都市計画区域における旧都市計画法の下での都市計画街路の変更を時系列で示したものである。ただし名古屋都市計画区域であって名古屋市以外の町村にのみ関係する変更は除外した。また守山都市計画区域及び鳴海都市計画区域は、後に名古屋都市計画区域に吸収されることとなるが、それらにかかる都市計画変更については 表2 に示した。

表2 戦後旧都市計画法期における守山及び鳴海屋都市計画街路の変更経緯概要

No.	都市計画区域	都市計画決定年月日	告示番号	変更概要	主な変更理由等
1	守山	1956(S31) 8.13	建設省告示第1277号	Ⅱ・1・1 本通りほか16路線を決定	守山都市計画区域に路線網を決定
2	守山	1957(S32) 9.24	建設省告示第1168号	Ⅱ・2・2 新街道線ほか2路線を変更	宮前橋架橋位置変更に伴う変更
3	鳴海	1958(S33) 10.3	建設省告示第1652号	Ⅰ・3・1 国道1号線ほか10路線を決定	鳴海都市計画区域に路線網を決定
4	鳴海	1959(S34) 10.19	建設省告示第1981号	Ⅱ・2・3 高根団地宿地線ほか3路線を変更	鳴子土地区画整理事業設計との調整による変更
5	守山	1960(S35) 8.13	建設省告示第1622号	Ⅱ・1・3 駅東通り ほか2路線の追加 Ⅰ・3・1 天神橋勝川線ほか7路線の変更	既決定路線の拡幅等の変更 新守山駅建設に伴う変更
6	鳴海	1962(S37) 10.4	建設省告示第2541号	Ⅰ・3・2 古鳴海下汐田線を変更	名古屋南部臨海工業地帯整備進捗のため幅員、線形を変更
7	守山	1963(S38) 3.26	建設省告示第779号	守山都市計画を名古屋都市計画に変更	名古屋市が守山市を編入したことによる
8	鳴海	1963(S38) 10.18	建設省告示第2641号	鳴海都市計画を名古屋都市計画に変更	名古屋市が鳴海町を編入したことによる

以下、1946(昭和 21)年に復興都市計画として決定・追加された街路網(以下、「復興都市計画街路網」という)の変更を 表 1 に従って紹介する。

昭和 20 年代は復興都市計画街路網の基本的な変容過程に相当する。それらには国鉄八田操車場計画に伴う西部方面の変更(表 1 中 No. 3)、荒子川運河計画変更に伴う西部方面の変更(表 1 中 No. 6)、公館地区関連の変更(表 1 中 No. 4, 5)があるほか、大規模なものは 1954(昭和 29)年 11 月 18 日の変更(表 1 中 No. 7)である。これは復興土地区画整理事業の設計変更が主に縮小の方向で行われることを見越して、それと整合すべく都市計画街路も縮小するように変更したものである。復興土地区画整理事業の設計変更自体は、土地区画整理法の施行を 1955(昭和 30)年 4 月 1 日に控えて同年 3 月 30 日に行われた。これら一連の変更は、復興土地区画整理事業の根拠法が特別都市計画法から土地区画整理法に移行する準備過程で検討され、土地区画整理法施行直前になされたわけである。

昭和 30 年代は市域拡大に伴う周辺部路線網強化拡充(表 1 中 No. 8, 10~12)、交通量増大に伴う路線強化拡充(表 1 中 No. 9, 14, 21, 24~25)、新幹線、港湾等の計画に伴う変更(表 1 中 No. 12, 13, 16~20, 22~23)などがあり、昭和 39 年度に至って、全路線を対象として整理統合と称する大規模な変更(表 1 中 No. 26)が 1965(昭和 40)年 1 月 27 日に行われた。これは名古屋都市計画区域に守山、鳴海両都市計画区域が吸収されたことに伴い、一の都市計画区域として路線網全体を見直し、同一系統をなす複数路線を一路線に統合するほか番号名称を整理するなど大きく変更したものである。変更の理由には、同じ都市計画区域内に同一等級類別番号であるにもかかわらず異なる路線が存在するなどの不都合が生じたことなどがあった。

旧都市計画法期の最晩期は昭和 40 年代前半である。この時期はモータリゼーションの進展が一層顕著となり、それに呼応して名古屋圏自専道網の核となる名古屋環状 2 号線の追加変更やそれに伴う変更(表 1 中 No. 35~37, 42)、立体交差や橋梁関連の変更(表 1 中 No. 29, 30, 32, 43)、郊外部路線の強化拡充(表 1 中 No. 31, 34, 35, 45)、地下街関連の地下通路追加(表 1 中 No. 38, 39)、運河、高速道路、港湾等の計画に伴う変更(表 1 中 No. 27, 28, 40, 44)がなされた。復興都市計画に大きく関連する変更としては、高田町線をはじめ 15 路線の一部区間を現道幅員に縮小する変更(表 1 中 No. 41)が 1968(昭和 43)年 8 月 3 日に行われた。

なお新都市計画法が施行されてから以後の路線名称等については次のとおりである。すなわち名古屋都市計画区域が 1969(昭和 44)年 12 月 24 日に拡大再編され、この都市計画区域に基づき、全路線が旧都市計画法下の等級類別体系から新都市計画法における区分規模体系へ 1973(昭和 48)年 4 月 4 日に変更された。この変更については、路線系統の考え方、番号名称も大きく変更となったため、旧都市計画法期における 1965(昭和 40)年の変更と同様に整理統合と呼びならわされている。さらに名古屋都市計画区域は 2010(平成 22)年 12 月 24 日に再度拡大再編されたため同日付で番号名称が整理変更されたが、大半の路線は同一番号名称が維持された。新都市計画法施行以降における都市計画道路変更詳細については「名古屋都市計画史Ⅱ」第 3 篇第 2 章を参照されたい。

2 復興都市計画街路の変容過程

表 1 に示した都市計画街路変遷のうち復興都市計画街路網がどのような経緯で変更されていったかということに焦点を当てて示す。なお個々の変更については表 1 における No. をインデックスとして使用することとする。

(1) 国鉄八田操車場計画に伴う変更 (No. 3)

国鉄八田操車場計画は戦前に計画されたが、戦争のために一時中止となり、戦後になって復活した。八田操車場は南方貨物線(東海道線の貨物別線、国鉄民営化に伴い計画廃止)が、西名古屋港線(現あおなみ線)と並走し始める箇所に 1949(昭和 24)年ごろに計画された。この時点では西名古屋港線を挟んで東西両側にわたる南北に長い区域で面積約 70ha という大規模施設計画であった。¹ 操車場の施設基面は基本的に地平とする計画であったため、この計画によって一部の復興街路は平面のままでは支障することとなった。このため街路計画変更の対応が必要となり、1950(昭和 25)年 6 月 5 日に以下のように変更された。

復興都市計画街路網にあつては、I・2・3 荒子町線(現 3・2・15 同)が中川運河船溜付近から I・2・4 昭和橋線(現 3・2・158 同、国道 1 号)まで一貫して幅員 18 間(32.73m)で斜めに計画されていた。これに対して本変更では、図 1 にみられるように I・2・3 荒子町線の終点が I・3・1 八熊線(現 3・3・152 同)の交点に変更されて区間縮小されるとともに I・2・6 篠原町線(現 3・2・3 名古屋環状線)から I・3・1 八熊線までの区間は幅員 20m に縮小された。これは前述のごとく図中央に帯状で八田操車場が計画されたため広幅員の幹線街路が操車場を斜めに横断することを回避した結果である。また、併せて I・3・8 高畑町線(現 3・3・11 同)以西の区間については、別名を充てて I・3・12 一色線、幅員 24.5m とした。そのほか I・2・3 荒子町線を同線と I・3・12 一色線に分割したことを補うように東西の補助幹線として II・2・50 中須篠原線(現 3・4・154 下之一色篠原線)を追加した。



図 1 国鉄八田操車場計画に伴う変更 (No. 3)

なお、I・2・3 荒子町線は 3・2・15 荒子町線として現在に至るまで本変更結果を維持しているが、I・3・12 一色線は 1953(昭和 28)年に廃止され、代替路線は存続していない。II・2・50 中須篠原線は、その後、名称変更、区間延伸変更を経て現在は 3・4・154 下之一色篠原線となっている。

ところで本変更の原因をなす八田操車場計画は、その後の物流環境変化、国鉄改革等の影響により大きく変更された。南方貨物線計画が廃止となり、鉄道貨物のコンテナリゼーションに対応することや周辺の市街化状況などにより西名古屋港線以東、国道 1 号以北に用地規模縮小のうえ全面スラブ高架の八田貨物基地として建設され、名古屋貨物ターミナル駅が 1980(昭和 55)年 10 月に開業した。西名古屋港線以西の余剰地は名古屋市等が取得してウェストサイドタウンとして整備された。

(2) 公館地区関連の変更 (No. 4, 5, 11, 17, 19, 22)

名古屋市にあって名古屋城外郭の三の丸一帯(旧南外堀町)は公館地区(官庁街)を形成している。このうち三の丸三丁目には、戦前に名古屋市役所、愛知県庁が立地していたが、三の丸一丁目及び三の丸二丁目については戦後に公館地区が形成された。その前史として次のような経緯があった。名古屋城郭内には、戦前に風致地区が指定され、戦後の復興都市計画において名城公園が 1947(昭和 22)年 5 月 6 日に都市計画決定された。しかし当時の日本は占領下であり、都市計画公園区域であった三の丸一丁目には 1949(昭和 24)年にキャッスルハイツ(アメリカ村)と称する進駐軍将兵用の宿舎、三の丸二丁目にはキャッスル野球場が建設された。² キャッスル野球場の返還は 1952(昭和 27)年であったが、キャッスルハイツの返還は実に 1958(昭和 33)年 6 月のことであった。

キャッスル野球場返還を契機として関係機関の間で本地区を公館地区とする方向での議論がまとまり、1953(昭和 28)年 10 月 21 日に名城公園の区域を縮小し、併せて公館地区形成のために街区を形成すべく区画街路を追加

した(No. 5)。ただし旧都市計画法においては区画街路というカテゴリーが都市計画の種類として存在しないため、これらの区画街路は外郭をなす幹線街路広路3城外線(現3・3・113新出来町線)、広路8伏見町線(現3・1・20同)及び広路9田幡町線(現3・2・42大津町線)の支線という位置づけで追加された。これを図2に示す。なお、これに先立ち、国立病院建設のため広路9田幡町線の線形を若干西に振る変更が1951(昭和26)年10月1日に行われている(No. 4)。

名城公園は1958(昭和33)年2月15日に変更され、現在名古屋合同庁舎2号館や中部経済産業庁舎が立地している街区等及び名古屋城外堀の北側に沿った帯状の区域が削除された。この変更を受けて公館地区区画街路も1958(昭和33)年10月3日に変更された(No. 11)。名古屋市役所西庁舎と愛知県庁西庁舎を画することとなる広路9支線1号は、位置を変更して外堀北側の東部区間(現7・2・6三の丸6号線)となり、公館地区中央を東西に走る広路8支線1号は東に延伸して旧広路9支線1号の区域をも包含した。結果として変更後の広路8支線1号は、現在の7・2・5三の丸5号線に該当する。さらに広路8伏見町線(現3・1・20同)の三の丸一丁目交差点形状がロータリー形式から単純三叉路に変更されたほか、同線の西側にあつて短区間で東西を走る広路8支線2号、同3号が廃され、これらの代替として鍵の手の形状で改めて広路8支線3号となった。さらに外堀北側の西部区間に改めて広路8支線2号(現7・5・7三の丸7号線)が追加された。以上の変更を図3に示す。なお変更後の広路8支線3号は、新都市計画法の下で7・5・8三の丸8号線となったが、1986(昭和61)年5月30日に愛知県図書館建設に伴って廃止されている。

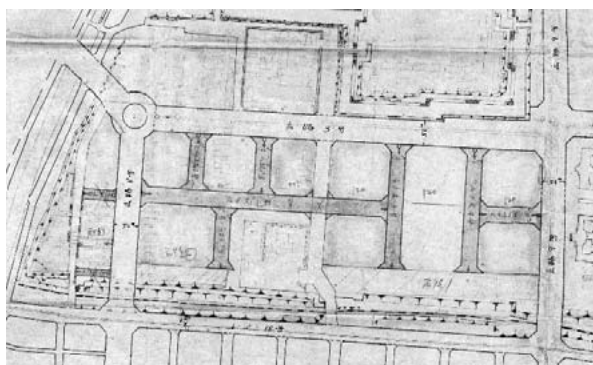


図2 公館地区区画街路追加 昭和 28.10.21

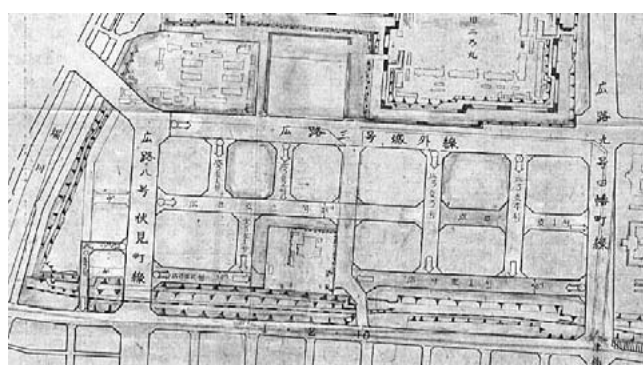


図3 公館地区区画街路変更 昭和 33.10.3

1961(昭和36)年9月26日には広路9田幡町線(現3・2・42大津町線)の線形を西側に振る変更が行われ、それに伴って同支線第1号及び広路8伏見町線支線第1号の終点も変更となった(No. 17)。これは公館地区内の建築規制を行うために郭内処理委員会が1956(昭和31)年2月14日に設置され、規制内容を申し合わせたことに起因していると考えられる。名古屋市役所本庁舎、愛知県庁本庁舎を含む街区は、当初は郭内処理委員会の区域に含まれていなかったが、規制内容に道路からの壁面後退を15mと定めていたため、後日区域に含まれることを想定してこの規制内容に適合するよう道路線形を変更したのであろう。規制区域は実際に1975(昭和50)年4月24日には改正され、この区域も対象とされた。このように将来対象となることを見越しての先行的な変更だったといえよう。

広路3城外線(現3・3・113新出来町線)は公館地区北側を画する街路として計画され、1・2・9新出来町線(現3・3・113同)とは別路線であった。両者の中心線は市役所前交差点で一致していなかったため1962(昭和37)年2月12日に広路3城外線の線形を変更することにより中心線を一致させた(No. 19)。以上の変更を図4に示す。

広路3城外線及び広路8伏見町線(現3・1・20同)の支線が、1963(昭和38)年10月4日に変更された(No. 22)。変更理由は税務大学校名古屋研修所(現簡易裁判所等)建設のため街区形状を変更することにあつた。従前クランク状であった広路3城外線支線第1号は南北に直通するように線形変更され(現7・2・1三の丸1号線)、それに伴って広路8支線2号(現7・5・7三の丸7号線)の終点変更、延長縮小とともに、幅員が30mから15mに変更された。以上の変更を図5に示す。

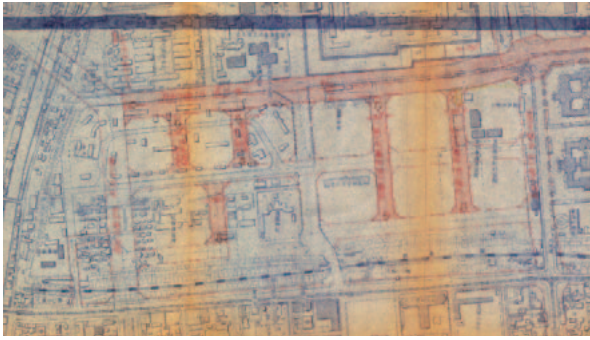


図4 公館地区区画街路変更 昭和 37.2.12

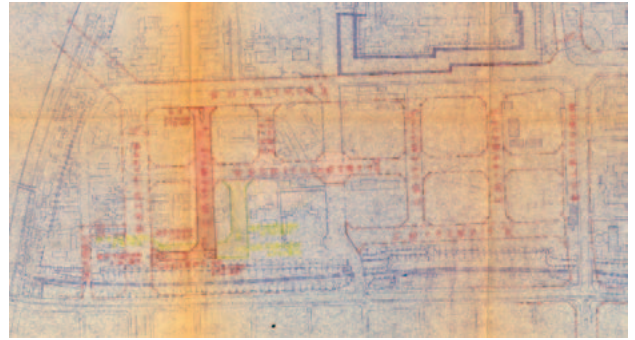


図5 公館地区区画街路変更 昭和 38.10.4

(3) 荒子川運河計画変更等に伴う変更(No. 6, 10, 27)

運河は道路と並んで戦前における物流インフラの主役であったが、戦後は次第に道路に役割を譲り、縮小廃止の経過をたどった。荒子川運河の当初計画は中川運河と並行して南北に直行する線形であった。しかし八田操車場が前述のように計画され、元の線形では荒子川運河が機能しなくなるため既存荒子川の流路に沿って線形を東に振る変更が1953(昭和28)年10月27日に行われた。これと同時に影響を受ける道路についても変更された(No. 6)。さらに荒子川運河を造成し、周辺を一体整備するために1956(昭和31)年3月5日に荒子川土地区画整理事業が都市計画決定された。これを受けて1957(昭和32)年9月24日に関連する街路が変更された(No. 10)。これらの変更を図6及び図7に示す。



図6 荒子川運河関連変更 昭和 28.10.27



図7 荒子川運河関連変更 昭和 32.9.24

図 6 は変更前後対照図で、黄色は削除区間を表す。主要変更内容としては、Ⅰ・3・8 高畑町線(現 3・3・11 同)の南部区間が変更後の荒子川運河と位置、機能が重複することから縮小廃止され、西側に従前のⅡ・2・22 野田稲永線、幅員 15m に替えてⅠ・2・21 稲永埠頭線(現 3・2・9 同)、幅員 30m が追加された。そのほかⅡ・2・50 中須篠原線をⅡ・1・5 下之一色篠原線と名称変更の上、幅員を 15m から 20m に拡大し、併せて起点を下之一色に変更した。同様にⅠ・2・4 昭和橋線(現 3・2・158 同)の起点も下之一色に変更した。またこのときⅠ・3・12 一色線を廃止した。

そのほか臨海部の路線強化内容は次のとおりである。すなわち一つにはⅠ・2・21 稲永埠頭線が臨海部における線形を従前のⅡ・2・22 野田稲永線より東に振ったため残存することになったⅡ・2・22 野田稲永線の区間を同番のⅡ・2・22 宝神町線とした。また一つにはⅡ・1・6 一洲海岸線(現 3・3・37 潮風線)を追加し、今一つにはⅠ・2・13 梅ノ木線(現 3・2・36 同)を延伸し、起点を港区空見町に変更した。

1957(昭和 32)年 9 月 24 日の変更は、名古屋市域拡大に伴う郊外部路線の大幅な追加を一つの特色とする。その代表例はⅠ・3・16 引山野並線(現 3・3・81 高針大高線に類似)をはじめとしてプレ環状 2 号線ともいべき外環状線を構成する諸路線等である。併せて既決定放射幹線街路の起終点の変更された。そのほかⅠ・2・12 広小路線(現 3・1・124 同)の延長に該当するⅡ・2・13 瀬戸線が東部に延伸され、番号がⅡ・1・8 に、幅員が 20m に変更された。

もう一つの特色としては荒子川土地区画整理事業の都市計画決定に関連する一群の路線がある。荒子川土地区画整理事業実施を前提として南北に 2 本の路線、東西に 1 本の路線が追加された。それらはⅡ・1・13 中郷十一屋線(現 3・4・10 同)、Ⅱ・2・82 土古町線(現 3・4・12 同)及びⅡ・1・11 戸田荒子線(現 3・4・5 同)である。なおⅡ・1・13 中郷十一屋線が追加されたことに伴い、Ⅰ・2・21 稲永埠頭線の線形を旧位置に戻し(Ⅱ・2・22 宝神町線は廃止)、Ⅱ・1・6 一洲海岸線との接続位置を東に振るとともに両路線の線形を稲永埠頭付近においてより臨海部付近に変更した。またⅡ・1・12 万場藤前線(現 3・4・7 同)が追加されたためⅡ・1・5 下之一色篠原線の起点、線形を変更した。

荒子川運河は 1965(昭和 40)年 8 月 28 日に港区当知町(現入場二丁目付近)以北を廃止する縮小変更が行われた。Ⅰ・3・13 高畑町線(旧Ⅰ・3・8、現 3・3・11 同)は荒子川運河の存在を前提として 1953(昭和 28)年に機能重複を避けて南部区間が廃止されたが、荒子川運河の縮小変更を受けてⅠ・3・13 高畑町線の区間復活が必要となった。このため運河変更と同日付でⅠ・3・10 東海橋線(旧Ⅰ・3・5、現 3・3・162 同)までの区間が延伸された(No. 27)。

(4) 新幹線計画・駅西都市改造事業関連の変更(No. 12, 13, 15, 20, 39)

東海道新幹線計画は戦前の標準軌による弾丸列車計画が原型である。弾丸列車計画は戦中の混乱の渦中で中断し、戦後しばらくは沙汰やみとなったが、東海道新幹線計画が具体化する中で愛知県内の大部分の区間で弾丸列車計画案が再浮上した。名古屋市内では戦前のルート、駅位置をほぼ踏襲したかたちとなっている。名古屋市の復興土地区画整理事業は弾丸列車計画を当初設計で採り入れていたが、事業再開の機運がないため一旦設計から除外した。しかし 1956(昭和 31)年に国鉄内部で東海道線増強調査会が設置され、翌年には運輸省においても正式に日本国有鉄道幹線調査会(以下「調査会」)が設置されて、東海道新幹線計画が軌道に乗るに至った。調査会は 1958(昭和 33)年 7 月 7 日に答申を行い、同年 12 月 19 日に東海道新幹線計画は閣議で承認された。一方、復興土地区画整理事業において中村第 4 工区は駅西地区を区域としており、1957(昭和 32)年度に制度発足早々の都市改造事業に採択された。

このような状況下で名古屋市は駅西都市改造業区域内において新幹線用地を換地対応すべく検討を開始し、国鉄に対し新幹線用地幅等について 1958(昭和 33)年 10 月 22 日に照会した。しかし国鉄からの回答が遅延したので新幹線用地幅を名古屋市が想定した上で、Ⅰ・3・19 椿町線(現 3・3・14 同)の追加を含む都市計画変更が 1959(昭和 34)年 3 月 10 日に行われた(No. 12)。具体的な変更内容を以下に記す。

Ⅰ・3・19 椿町線に類似する路線は、戦前に施行された則武耕地整理事業において区画街路としては整備されていた。復興都市計画ではⅠ・3・19 椿町線に該当する路線が見当たらないが、Ⅱ・2・25 駅西線(現 3・5・131 同)の北部区間が椿町線の計画位置より若干西に位置していた。これに替えてⅠ・3・19 椿町線が東海道新幹線の西側に並行する線形で追加されたため、近接するⅡ・2・25 駅西線の起点が変更されてⅠ・2・12 広小路線(現 3・1・124 同)以北の区間が廃止された。併せて幅員 15m のⅡ・2・50 駅裏線(旧Ⅰ・2・11、現 3・5・121 同)はⅠ・3・19 椿町線まで延伸され、延伸区間の幅員は 20m とされた。Ⅱ・2・4 中村則武線(現 3・5・120 同)は中村区大秋町付近以東区間の線

形を南に振り、その結果廃止されることとなった区間のうちⅠ・2・5 米野町線(現 3・2・3 名古屋環状線)以東区間は、改めてⅡ・2・83 鷹羽町線(現 3・5・119 同)として追加された。Ⅱ・2・51 亀島町線(旧駅西線の一部)はⅠ・2・10 外堀町線(現 3・3・114 同)以南区間が廃止され、さらに残存区間も 1960(昭和 35)年 8 月 13 日に廃止された(No.15)。そのほかⅠ・2・12 広小路線は、Ⅰ・3・19 椿町線からⅠ・3・9 広井町線(現 3・3・19 同)までの区間が 40m に拡幅された。

国鉄から新幹線用地幅に関する回答がようやく 1959(昭和 34)年 7 月 2 日にあった。Ⅰ・3・19 椿町線北部区間の線形が 1959(昭和 34)年 10 月 19 日に東側に変更されたのは、この回答の事情を承けてである。併せてⅡ・2・4 中村則武線、Ⅱ・2・50 駅裏線、Ⅱ・2・83 鷹羽町線以上 3 路線の終点及び延長がこれに伴い変更された(No. 13)。さらにⅠ・3・19 椿町線は 1962(昭和 37)年 8 月 1 日に北部区間の線形がわずかに東側に変更された(No.20)。これは地元要望に基づき、盛土構造をスラブ高架構造に変更したことによるものであろう。

Ⅰ・3・19 椿町線は 1967(昭和 42)年 9 月 7 日に約 16,190 m²の名古屋駅西広場とともに同広場地下にエスカ地下街の通路となる 3 路線の地下道を追加する変更が行われた(No. 39)。

Ⅰ・3・19 椿町線は新都市計画法の下で 3・3・14 椿町線となり、ささしまライブ 24 土地区画整理事業に関連して 1999(平成 11)年 8 月 13 日に延伸変更されて現在に至っている。

(5) 大曽根都市改造事業に伴う変更(No. 23, 33)

大曽根都市改造事業は、復興土地区画整理事業の北東縁辺部(一部復興土地区画整理事業の区域を含む)において、国道 19 号等の交通隘路を開通するとともに非戦災地区の環境改善を図ることを目的とする土地区画整理事業である。土地区画整理事業の都市計画は、1963(昭和 38)年 10 月 4 日に決定され、同日に関連する街路の都市計画変更も行われた(No. 23)。その内容は次のとおりである。

Ⅰ・3・14 天神橋東大曽根線は廃止され、同線はⅠ・2・19 赤荻町線(現 3・2・56 同)の延伸に吸収された。Ⅰ・3・14 天神橋東大曽根線を継承する区間の基本幅員は 30m とされた。併せて従前六差路の大曽根交差点における渋滞解消のため、Ⅰ・2・19 赤荻町線の線形について大曽根交差点を迂回させる変更が行われた。これに伴い広路 11 葵町線(現 3・1・57 同)は、変更後のⅠ・2・19 赤荻町線との交点以北の幅員が 40m に縮小された。さらにⅡ・2・7 長母寺線が廃止され、その代替としてⅡ・2・1 堀越天神橋線(現 3・5・104 同)が延伸された。これに伴いⅡ・2・1 堀越天神橋線はⅠ・2・1 児玉町線(現 3・4・108 守山本通線に該当する区間)に接続され、接続地点の幅員・形状が変更された。そのほかⅡ・1・16 矢田町線(現 3・4・59 同)が追加された。以上の変更前後対照を図 8～9 に示す。



図 8 大曽根周辺街路網(1963(昭和 38)変更以前)



図 9 大曽根周辺街路網(1963(昭和 38)変更時)

なおⅠ・2・19 赤荻町線、Ⅱ・2・1 堀越天神橋線は後述する整理統合によりそれぞれⅠ・2・13、Ⅱ・2・4 となり、

1966(昭和 41)年 9 月 16 日に I・2・13 赤萩町線の線形を若干西に振る変更が行われた(No. 33)。

(6) 復興都市計画街路網全体にわたる見直し(No. 7, 9, 26, 41)

① 最初的大幅な路線網変更 —1954(昭和 29)年 11 月 18 日— (No. 7)

復興都市計画街路網の大幅な変更が、土地区画整理法施行を控えて復興土地区画整理事業設計の縮小変更とほぼ同時期の 1954(昭和 29)年 11 月 18 日に行われた。その変更を表 3 に示す。変更対象は路線数にして 31、区間数にして 37 に及ぶ大規模なものである。このうち区間幅員拡大は 5 路線に過ぎず、廃止路線が 3 路線、区間延長縮小や区間幅員縮小は 23 路線に上り、概ね縮小方向で変更されたといえよう。これらの変更内容をさらに細分すると以下の四つに大別できる。

- a 一部区間の幅員縮小
- b 路線の分割、組み換えを含む起終点変更と一部区間の幅員縮小
- c 一部区間の幅員拡大
- d 一部路線の廃止

以下上記のカテゴリー別に変更内容を紹介する。

a 一部区間の幅員縮小

復興都市計画街路網の大きな特色は広幅員街路の高密度配置であったが、主として戦前都市計画街路幅員への縮小を行うことにより新規拡幅事業量を削減した。幅員 50m を 32.73m、30m 等に変更した路線区間を a1、幅員 50m を半分以下の 24.54m や 20m に変更した路線区間を a2、幅員 30m を 24.54m、20m、14.54m に変更した路線区間を a3、幅員 20m を 15m や 14.54m に変更した路線区間を a4 と細分してみると、a1 は 4 路線、6 区間、a2 は 3 路線、4 区間、a3 は 8 路線、8 区間、a4 は 4 路線、4 区間である。

a1 には広路 3 城外線(現 3・3・113 新出来町線)東部区間、広路 4 桜通線(現 3・1・122 同)東部区間、広路 8 伏見町線(現 3・1・20 同)南部区間、I・2・4 昭和橋線(現 3・2・158 同)の復興土地区画整理事業区域外が含まれる。

a2 には広路 5 飯田線(現 3・3・145 同)の大部分、広路 6 山王線(現 3・1・144 同)東部区間、広路 7 江川線(現 3・1・29 同)北部区間、広路 10 東郊線(現 3・1・48 同)南部区間の一部が含まれ、主に戦前都市計画街路幅員に縮小することにより拡幅を不要とすることが目論まれた。特に広路 5 飯田線は I・3・12 となる大きな変更である。変更前にあつては新栄町付近の起点から八事に至る区間で幅員 50m とされ、かつ起点から I・3・10 田代町線(現 3・3・64 志段味田代町線)に至る区間については、直線で結ぶ線形であった。しかし事業規模を大幅に縮小するために広路 2 矢場町線(現 3・1・2 同)を境にして北部区間の幅員を 20m、南部区間の幅員を 24.54m とし、かつ線形を変更した。この変更に伴い、広路 2 矢場町線の終点が I・2・7 新郊通線(現 3・2・3 名古屋環状線)に変更された。その後新都市計画法の下で北部区間は 3・4・129 千種本町線とされ、南部区間も 3・1・134 鏡ヶ池線の追加変更等に伴い起点が変更された。その変遷を図 10～12 に示す。

a3 は主に 30m の幅員を 24.54m に縮小する変更で、広路 7 江川線、広路 10 東郊線及び I・2・8 東志賀町線(現 3・2・53 同)の北部区間、I・2・10 外堀町線(現 3・3・114 同)及び I・2・12 広小路線(現 3・1・124 同)の西部区間などがある。そのほか I・2・11 駅裏線(現 3・5・121 同)は全区間が幅員 30m から 15m に半減して II・2・50 となり、I・2・17 向田町線(現 3・2・58 同)は I・2・16 大津町線(現 3・2・42 同)以東一部区間の幅員が 30m から 20m となった。

a4 は 20m の幅員を 15m 等に縮小する変更である。II・1・1 天神橋東大曾根線(現 3・2・56 赤萩町線)は II・2・52 とされた(後に I・3・14)。II・2・17 雁道線(現 3・5・155 同)は新堀川以東の一部区間が対象とされた。そのほか II・1・2 本町線(現 3・4・41 同)の南部区間、II・2・39 光音寺内田橋線(現 3・5・45 同)の一部区間は現道幅員とされた。

b 路線の分割、組み換えを含む起終点変更と一部区間の幅員縮小

I・2・13 梅ノ木線(現 3・2・36 同)は、元々臨海部から八事に至る長大路線として幅員 30m で計画されたが、本変更により、瑞穂区役所前から緑ヶ丘の区間については幅員 14.54m とされた。一方で緑ヶ丘から八事の区間については I・3・2 豊岡通線(現 3・3・65 茶屋ヶ坂牛巻線)の延伸区間に振り替えられるとともに幅員 24.54m とされた。

II・2・10 建中寺線(現 3・3・114 外堀町線)は、I・2・7 新郊通線(現 3・2・3 名古屋環状線)を境に分割され、西部区間は終点付近が現道維持で線形変更され、東部区間は II・2・53 弦月若水線(現 3・5・115 同) とされた。

表3 1954(昭和29)年11月18日の都市計画変更概要

No.	変更前			変更後				現行路線名	
	番号	名称	変更対象区間	番号	名称	変更内容	変更 類型	番号	名称
1	広2	矢場町線	環状線以東	広2	矢場町線	終点・延長縮小	b	3・1・2	矢場町線
2	広3	城外線	武平町通以東	広3	城外線	w:50→30	a1	3・3・113	新出来町線
3	広4	桜通線	赤萩町線以東	広4	桜通線	w:50→32.73	a1	3・1・122	桜通線
4	広5	飯田線	葵町線～矢場町線	I・3・12	飯田線	w:50→20	a2	3・4・129	千種本町線
			矢場町線～八事			w:50→24.54	a2	3・3・145	飯田線
5	広6	山王線	環状線以東	広6	山王線	w:50→24.54	a2	3・1・144	山王線
6	広7	江川線	庄内川南～環状線	広7	江川線	w:30→24.54	a3	3・1・29	江川線
7	広8	伏見町線	内田橋～環状線	広8	伏見町線	w:50→41.36	a1	3・1・20	伏見町線
8	広10	東郊線	庄内川南～環状線	広10	東郊線	w:30→24.54	a3	3・1・48	東郊線
			昭和橋線～環状線			w:50→24.54	a2		
9	I・2・4	昭和橋線	江川線～白鳥橋東	I・2・4	昭和橋線	w:50→32.73	a1	3・2・158	昭和橋線
			新堀川東～中根町線			w:50→32.73	a1		
			中根町線～東郊線			w:50→30	a1		
10	I・2・8	東志賀町線	環状線～三階橋	I・2・8	東志賀町線	w:30→24.54	a3	3・2・53	東志賀町線
11	I・2・10	外堀町線	庄内川東～東志賀町線	I・2・10	外堀町線	w:30→24.54	a3	3・3・114	外堀町線
12	I・2・11	駅裏線	環状線～終点	II・2・50	駅裏線	w:30→15	a3	3・5・121	駅裏線
13	I・2・12	広小路線	庄内川東～環状線	I・2・12	広小路線	w:30→24.54	a3	3・1・124	広小路線
			伊勢町～武平町線			w:30→40	c		
14	I・2・13	梅ノ木線	緑ヶ丘～八事	I・3・2	豊岡通線	終点・延長縮小	b	3・3・65	茶屋ヶ坂牛巻線
			瑞穂区役所前～緑ヶ丘	I・2・13	梅ノ木線	w:30→14.54	b	3・5・156	豆田町線
15	I・2・16	大津町線	栄交差点以南1街区	I・2・16	大津町線	w:30→40	c	3・2・42	大津町線
16	I・2・17	向田町線	流町～大津町線	I・2・17	向田町線	w:30→20	a3	3・2・58	向田町線
17	I・2・20	高田町線	飯田線～矢場町線	I・2・20	高田町線	起点・延長縮小	b	3・5・60	高田町線
18	I・3・1	八熊線	沢上跨線橋付近	I・3・1	八熊線	w:30→27.82～31.10	c	3・3・152	八熊線
19	I・3・2	豊岡通線	緑ヶ丘～八事	I・3・2	豊岡通線	終点・延長拡大	b	3・3・65	茶屋ヶ坂牛巻線
						w:30→24.54	a3		
20	I・3・9	広井町線	東志賀町線～広小路線	広12	広井町線	w:40→43.63	c	3・3・19	広井町線
21	II・1・1	天神橋東大曽根線	天神橋南～大曽根	II・2・52	天神橋東大曽根線	w:20→15	a4	3・2・56	赤萩町線
22	II・1・2	本町線	門前町～古渡町	II・1・2	本町線	w:20→16.36	a4	3・4・41	本町線
23	II・1・4	秋竹線	堀川東～金山橋南	II・1・4	秋竹線	w:15→20	c	3・4・149	秋竹線
24	II・2・10	建中寺線	JR中央線～環状線	II・2・10	建中寺線	終点・線形・延長縮小	b	3・3・114	外堀町線
			環状線以東	II・2・53	弦月若水線	追加(名称・番号)	b	3・5・115	弦月若水線
25	II・2・17	雁道線	新堀川西～東郊線	II・2・17	雁道線	w:20→15	a4	3・5・155	雁道線
26	II・2・25	駅西線	栄生～中村則武線	II・2・51	亀島町線	線形	b	—	—
			中村則武線～広小路線	II・2・25	駅西線	起点・延長縮小 w:20→15	b	3・3・14	椿町線
27	II・2・28	臨港東線	梅ノ木線～東臨港線	II・2・28	臨港東線	起点・線形 w:15→14.54	b	3・5・38	名古屋港線
28	II・2・32	尾頭大瀬子線	尾頭橋西～大瀬子橋西	—	—	廃止	d	—	—
29	II・2・39	光音寺内田橋線	新出来町線～外堀町線	II・2・39	光音寺内田橋線	w:15→12.73	a4	3・5・45	光音寺内田橋線
30	II・2・43	鶴舞公園南下線	鶴舞公園南～妙音通	—	—	廃止	d	—	—
31	II・2・45	大曽根車道線	西大曽根～車道	—	—	廃止	d	—	—

1 変更対象区間の起点・終点は、計画書記載の地名によらず、交差又は接続する現在の都市計画道路名称略称或いは地点名通称を用いた。なお、環状線は名古屋環状線の略である。

2 変更内容中のw:は幅員変更を表し、一の前の幅員から→の後の幅員に変更されたことを表す。

3 変更類型のa～dは本文中の類型と同じ、a1～4は変更前後の幅員の組み合わせによる細分で、変更前幅員50mはa1,a2、30mはa3、20mはa4である。



図10 1946(S21) 当初計画



図11 1954(S29) 変更



図12 1976(S51) 変更

Ⅱ・2・25 駅西線(現 3・5・131 同)は元々栄生付近から鉄道線路の若干西側を南北に通過し、近鉄線に至って南西方向に転じてⅠ・2・5 米野町線(現 3・2・3 名古屋環状線)に接続する計画であった。本変更により、Ⅱ・2・4 中村則武線(現 3・5・120 同)を境に分割され、北部区間は現道維持、線形変更のうえでⅡ・2・51 亀島町線とされた。南部区間はⅡ・2・25 駅西線として存続し、Ⅰ・2・12 広小路線以北の従前幅員 20m が 15m に縮小された。なおⅡ・2・51 亀島町線は(4)で記したように区間縮小の後 1960(昭和 35)年 8 月 13 日に廃止された。またⅡ・2・25 駅西線はⅠ・3・19 椿町線(現 3・3・14 同)が 1959(昭和 34)年 3 月 10 日に追加されたことにより、Ⅰ・2・12 広小路線(現 3・1・124 同)以北の区間がⅠ・3・19 椿町線に代替された。さらに新都市計画法の下でⅡ・2・25 駅西線が 3・5・131 駅西線となった後、3・3・14 椿町線のさしまライブ 24 地区への延伸変更が 1999(平成 11)年 8 月 13 日になされたことに伴い、起点が中村区米野付近に変更され、次に終点が 3・4・147 烏森町線に接続するように変更されて現在に至っている。

Ⅰ・2・20 高田町線は起点が変更されて広 2 矢場町線以北の区間が削除された。なお新都市計画法の下で 3・5・60 高田町線となり、2016(平成 28)年 11 月 8 日に起点が変更されて 3・3・152 八熊線以北区間が削除された。

Ⅱ・2・28 臨港東線(現 3・5・38 名古屋港線)は起点付近の線形を若干南に変更したほか幅員が 14.54m に縮小された。

c 一部区間の幅員拡大

幅員拡大は本変更中では例外的に映るが、中でもⅠ・2・12 広小路線(現 3・1・124 同)及びⅠ・2・16 大津町線(現 3・2・42 同)については、都心部において短区間ではあるが幅員 30m を 40m に、Ⅱ・1・4 秋竹線(現 3・4・149 同)についても堀川以東区間の幅員を 15m から 20m に拡幅するものであり、将来の交通量増加に備える積極的意義を見出し得るであろう。

Ⅰ・3・1 八熊線(現 3・3・152 同)については沢上跨線橋付近区間の幅員を事業実施に併せて幅員を若干変更したものである。

Ⅰ・3・9 広井町線(現 3・3・19 同)については名古屋駅前区間の幅員 40m を 43.63m に変更し、広路 12 とするものであるが、戦前都市計画幅員で整備済の幅員に復する変更であり、拡幅とはいえないながらも事業進捗の容易を目的としたものといえよう。

d 一部路線の廃止

Ⅱ・2・32 尾頭大瀬子橋線は堀川右岸に沿って尾頭橋から大瀬子橋まで幅員 15m で計画されていたが、沿道では卸売市場や貯木場といった大規模な公的土地利用がなされており、事業費縮減のために廃止されたのであろう。

Ⅱ・2・43 鶴舞公園南下線及びⅡ・2・45 大曽根車道線はともに幅員 15m で計画されていたが、それぞれ広路 10 東郊線(現 3・4・48 同)、Ⅰ・2・19 赤萩町線(現 3・2・56 同)に近接しているため廃止されたのであろう。

② 補助幹線網の強化拡充 —1957(昭和 32)年 3 月 23 日— (No. 9)

交通量増加に対応して補助幹線 1 路線を幹線に強化、9 路線を追加、5 路線を変更という内容である。

Ⅱ・2・52 天神橋東大曽根線(現 3・2・56 赤萩町線)は、幅員を 25m としてⅠ・3・14 とした。同線は当初幅員 20m が一旦 15m となり、本変更によって 25m となった。さらに(5)で述べたように 1963(昭和 38)年には大曽根都市改造事業に併せてⅠ・2・19 赤萩町線(現 3・2・56 同)の延伸区間とされて幅員は最終的に 30m となった。

新規追加された補助幹線は、Ⅱ・1・7 三蔵町線(現 3・4・127 同)、Ⅱ・2・54 瓦町線(現 3・5・128 同)、Ⅱ・2・55 烏森町線(現 3・4・147 同)、Ⅱ・2・56 千種隼人町線(現 3・5・135 日進通線、3・1・134 鏡ヶ池線、3・5・133 四谷通隼人町線)、Ⅱ・2・57 運河西線(現 3・5・16 同)、Ⅱ・2・58 運河東線(現 3・5・17 同)、Ⅱ・3・1 庄内辻町線(現 3・6・99 同)、Ⅱ・3・2 大磯通線(現 3・5・60 高田町線)、Ⅱ・3・3 鳴尾町線(現 3・6・172 同)である。これらのうち初めの 3 路線は、戦前に都市計画決定されていた補助幹線街路の一部区間が復活している。

Ⅱ・1・5 下之一色篠原線(現 3・4・154 同)は、終点変更により広路 7 江川線(現 3・1・29 同)まで延伸された。

Ⅱ・2・1 堀越天神橋線(現 3・5・104 同)は、起点付近の線形を変更するとともに黒川の架橋線形を斜交から直交に変更した。さらに黒川架橋位置以東区間の線形を南に振るとともにⅠ・3・14 天神橋東大曽根線(現 3・2・56 赤萩町線)に接続する終点位置も南に変更した。

Ⅱ・2・7 長母寺線(現 3・5・104 堀越天神橋線)は、起終点、線形を変更し、Ⅱ・2・1 堀越天神橋線と接続させた。

Ⅱ・2・21 枇杷島野田町線(現 3・5・8 同)は、線形を東の方に変更した。

Ⅱ・2・24 堀越枇杷島線(現 3・5・26 同)は、起点付近の線形を変更した。

③ 旧都市計画法下における整理統合 —1965(昭和 40)年 1 月 27 日— (No. 26)

守山市、鳴海町の名古屋市編入に伴い、両市町の都市計画区域は名古屋都市計画区域に包含され、両市町の都市計画街路も従前の名古屋都市計画区域内で決定されていた路線網に追加された。そのままでは拡大された都市計画区域一体としては統一を欠くだけではなく、同一番号で異なる路線が存在する不都合も生じた。このため同一系統をなす路線を一連の路線として統合し、かつ全体を通して等級類別番号を改めて附番した。その変更について表 4 に変更類型別に集約した内容、表 5 及び表 6 に幹線街路及び補助幹線街路についての変更詳細を掲げる。復興都市計画街路網の変遷を考察するには関係が薄い周縁の路線も多数含まれているが、都市計画区域全体に及ぶ変更であることからそれらを含めた全体を示すこととする。

再編成後の総路線数は 156、うち幹線街路は 44、補助幹線街路は 112 である。整理統合と称されるように、複数路線を統合して 1 路線としたのは 29 で 2 割弱、番号等(一部路線は名称も)を変更したのは 72 で半数近くに上る一方で、番号名称とも変更がなかったのも 40 で 25%以上である。路線分割は 8、路線の新規追加は 7 である。

表 4 旧都市計画法下における整理統合集約表

変更類型	幹線			補助幹線			計		
	Na	Na+	T	Na	Na+	T	Na	Na+	T
路線統合	10	10	20	2	7	9	12	17	29
路線分割	5	0	5	3	0	3	8	0	8
路線追加	0	0	0	0	7	7	0	7	7
番号等変更	15	0	15	34	23	57	49	23	72
変更なし	4	0	4	36	0	36	40	0	40
計	34	10	44	75	37	112	109	47	156

表中のNaは旧守山、旧鳴海都市計画区域を除く名古屋市内、Na+は名古屋市内に加えて旧守山、旧鳴海都市計画区域並びに西枇杷島町及び上野町(現東海市)を含む場合、Tは両者の合計をさす

このうち路線統合について、幹線は 20 あり、うち旧名古屋都市計画区域内の名古屋市内路線のみ(以下 Na)で統合されたものは 10、西枇杷島町、上野町(現東海市)、旧守山都市計画区域、旧鳴海都市計画区域の路線をなんらかの形で含んで(以下 Na+)統合されたものは 10 であった。このように Na と Na+ を分けた趣旨は、前者が復興都市計画街路網と大きく関連するのに対し、後者にはあまり関連を有しない路線、区間を含む場合があることによる。

Na のうち幹線街路相互の統合は 3 あり、それらはⅠ・1・1 広小路線(Ⅰ・2・12 広小路線とⅠ・1・1 瀬戸線を統合)、Ⅰ・2・1 名古屋環状線(Ⅰ・2・5 米野町線、Ⅰ・2・6 篠原町線、Ⅰ・2・7 新郊通線並びにⅠ・2・1 児玉町線及びⅠ・1・2 岩井町線の各一部区間を統合)、Ⅰ・3・3 新出来町線(広路 3 城外線とⅠ・2・9 新出来町線を統合)である。

Na のうち幹線街路と補助幹線街路の統合は、広路 3 桜通線(広路 4 桜通線とⅡ・2・12 池内池下線を統合)はじめ 7 あり、中でもⅠ・3・8 茶屋ヶ坂牛巻線(現 3・3・65 同)はⅡ・2・48 茶屋ヶ坂末森線、Ⅰ・3・11 四ツ谷八事線、Ⅰ・3・2 豊岡通線及びⅡ・2・18 牛巻線を統合する長大路線となった。

Na+のうち幹線街路相互の統合は 4 あり、それらはⅠ・2・10 大津町線(広路 9 田幡町線、Ⅰ・2・16 大津町線及び上野町Ⅰ・2・101 臨海線を統合)、Ⅰ・2・13 赤荻町線(Ⅰ・2・19 赤荻町線、守山Ⅰ・3・1 天神橋勝川線を統合)、Ⅰ・3・16 東郊線(広路 10 東郊線、鳴海Ⅰ・3・1 国道 1 号線を統合)、Ⅰ・3・21 守山上野線(新設区間及びⅠ・3・16 引山野並線、鳴海Ⅰ・3・2 古鳴海下汐田線、上野町Ⅰ・2・102 外環状線を統合)である。

Na+のうち幹線街路と補助幹線街路の統合は 6 あり、広路 6 伏見町線(西枇杷島町Ⅱ・1・201 国道 22 号線、広路 8 伏見町線、上野町Ⅱ・1・101 名半線を統合)やⅠ・3・17 志段味田代町線(守山Ⅱ・3・5 余慶橋線、守山Ⅱ・2・2 新街道線、Ⅰ・3・15 宮前橋線、Ⅰ・3・10 田代町線の一部を統合、現 3・3・64 同)などがある。

同様に補助幹線にかかる統合についてみると Na は、Ⅱ・2・28 名古屋港線(Ⅱ・2・28 臨港線とⅡ・2・29 稻荷町線を統合、現 3・5・38 同)、Ⅱ・2・35 明治町東築地線(Ⅱ・2・35 明治町東築地線とⅡ・2・36 東築地橋線の一部を統合、現 3・5・40 同)である。Na+は 7 あり、うち鳴海町の路線と統合は 4、守山の路線と統合、守山の路線相互の統合、西枇杷島町の路線と統合が各 1 である。

表 5 旧都市計画法下における整理統合(幹線街路)

No.	等級 類別番号	名称	旧等級 類別番号	旧名称	No.	等級 類別番号	名称	旧等級 類別番号	旧名称
1	広路 1	久屋町線	広路 1	久屋町線	23	Ⅰ・2・14	高田町線	Ⅰ・2・20	高田町線
2	広路 2	矢場町線	広路 2	矢場町線				Ⅱ・3・2	大磯通線
3	広路 3	桜通線	広路 4	桜通線				Ⅱ・2・44	笠寺線一部
			Ⅱ・2・12	池内池下線	24	Ⅰ・3・1	山ノ木線	Ⅰ・3・20	山ノ木線
4	広路 4	山王線	Ⅱ・1・14	日置町線	25	Ⅰ・3・2	枇杷島楠線	Ⅰ・3・17	枇杷島楠線
			広路 6	山王線				枇Ⅱ・1・203	住吉町線
5	広路 5	江川線	広路 7	江川線	26	Ⅰ・3・3	新出来町線	Ⅰ・2・9	新出来町線
6	広路 6	伏見町線	広路 8	伏見町線				広路 3	城外線
			枇Ⅱ・1・201	国道22号線	27	Ⅰ・3・4	外堀町線	Ⅰ・2・10	外堀町線
			上Ⅱ・1・101	名半線				Ⅱ・2・10	建中寺線
7	広路 7	葵町線	広路11	葵町線	28	Ⅰ・3・5	万場大橋線	Ⅰ・2・2	岩井町線一部
8	Ⅰ・1・1	広小路線	Ⅰ・2・12	広小路線	29	Ⅰ・3・6	飯田線	Ⅰ・3・12	飯田線一部
			Ⅰ・1・1	瀬戸線	30	Ⅰ・3・7	八熊線	Ⅰ・3・1	八熊線
9	Ⅰ・1・2	新名西橋線	枇Ⅰ・1・201	新国道22号線	31	Ⅰ・3・8	茶屋ヶ坂牛巻線	Ⅱ・2・48	茶屋ヶ坂末森線
			Ⅱ・2・26	堀越線				Ⅰ・3・11	四ツ谷八事線
			Ⅱ・2・1	堀越天神橋線一部				Ⅰ・3・2	豊岡通線
10	Ⅰ・2・1	名古屋環状線	Ⅰ・2・2	岩井町線一部				Ⅱ・2・18	牛巻線
			Ⅰ・2・6	篠原町線	32	Ⅰ・3・9	中根町線	Ⅰ・3・4	中根町線
			Ⅰ・2・5	米野町線	33	Ⅰ・3・10	東海橋線	Ⅰ・3・5	東海橋線
			Ⅰ・2・1	児玉町線一部	34	Ⅰ・3・11	東築地線	Ⅰ・3・6	東築地線
			Ⅰ・2・7	新郊通線	35	Ⅰ・3・12	千音寺茶屋線	Ⅰ・3・18	千音寺茶屋線
11	Ⅰ・2・2	岩井町線	Ⅰ・2・2	岩井町線一部	36	Ⅰ・3・13	高畑町線	Ⅰ・3・8	高畑町線
12	Ⅰ・2・3	荒子町線	Ⅰ・2・3	荒子町線	37	Ⅰ・3・14	椿町線	Ⅰ・3・19	椿町線
13	Ⅰ・2・4	昭和橋線	Ⅰ・2・4	昭和橋線	38	Ⅰ・3・15	広井町線	Ⅰ・3・9	広井町線
14	Ⅰ・2・5	東志賀町線	Ⅰ・2・8	東志賀町線				Ⅱ・2・24	堀越枇杷島線一部
			守Ⅰ・3・2	新堀線	39	Ⅰ・3・16	東郊線	広路10	東郊線
			Ⅱ・1・14	水分橋線				鳴Ⅰ・3・1	国道1号線
15	Ⅰ・2・6	梅ノ木線	Ⅰ・2・13	梅ノ木線一部	40	Ⅰ・3・17	志段味田代町線	守Ⅱ・3・5	余慶橋線
16	Ⅰ・2・7	豆田町線	Ⅰ・2・13	梅ノ木線一部				守Ⅱ・2・2	新街道線
17	Ⅰ・2・8	稲永埠頭線	Ⅰ・2・21	稲永埠頭線				Ⅰ・3・15	宮前橋線
18	Ⅰ・2・9	西町線	Ⅰ・2・15	西町線				Ⅰ・3・10	田代町線一部
19	Ⅰ・2・10	大津町線	広路 9	田幡町線	41	Ⅰ・3・18	大幸線	Ⅱ・2・9	大幸線
			Ⅰ・2・16	大津町線				Ⅰ・3・10	田代町線一部
			上Ⅰ・2・101	臨海線	42	Ⅰ・3・19	千代田通線	守Ⅱ・2・4	千代田通り
20	Ⅰ・2・11	向田町線	Ⅰ・2・17	向田町線	43	Ⅰ・3・20	東山高針線	守Ⅱ・1・2	中央幹線一部
21	Ⅰ・2・12	上飯田線	Ⅰ・2・18	上飯田線				Ⅰ・3・13	東山高針線
22	Ⅰ・2・13	赤荻町線	Ⅰ・2・19	赤荻町線	44	Ⅰ・3・21	守山上野線	—	新設区間
			守Ⅰ・3・1	天神橋勝川線				Ⅰ・3・16	引山野並線
								鳴Ⅰ・3・2	古鳴海下汐田線
		上Ⅰ・2・102	外環状線						

1 旧等級類別番号欄の枇、上はそれぞれ名古屋都市計画区域における西枇杷島町、上野町(現東海市)を表す

2 旧等級類別番号欄の守、鳴はそれぞれかつての守山都市計画区域、鳴海都市計画区域を表す

3 以上1及び2の注記は次表においても同様である

次に路線の分割についてみると、いずれも Na に属し、幹線 5、補助幹線 3、計 8 あり、次のような例がある。

- i 旧 I・2・1 児玉町線を分割し、大部分を I・2・1 名古屋環状線(現 3・2・3 同)の一部とし、残余の北東部区間をⅡ・2・50 守山本通線(現 3・4・108 同)の一部とした。
- ii 旧 I・2・2 岩井町線を分割し、西部区間を I・3・5 万場大橋線(現 3・2・130 同)、黄金跨線橋区間を I・2・1 名古屋環状線(現 3・2・3 同)の一部、東部区間のみを改めて I・2・2 岩井町線(現 3・2・132 同)とした。
- iii 旧 I・2・13 梅ノ木線を分割し、西部区間を I・2・6 梅ノ木線、東部区間を I・2・7 豆田町線とした。
- iv 旧 I・3・10 田代町線を分割し、北部の東西区間を I・3・18 大幸線(現 3・3・112 同)の一部、残余の南北区間を I・3・17 志段味田代町線(現 3・3・64 同)の一部とした。
- v 旧 I・3・12 飯田線を分割し、北部区間をⅡ・1・4 千種本町線(現 3・4・129 同)、残余の南部区間を I・3・6 飯田線(現 3・3・145 同)とした。

- vi 旧Ⅱ・2・1 堀越天神橋線を分割し、西部区間をⅠ・1・2 新名西橋線(現 3・2・21 同)の一部、残区間をⅡ・2・4 堀越天神橋線(現 3・5・104 同)とした。
- vii 旧Ⅱ・2・24 堀越枇杷島線を分割し、南部区間をⅠ・3・15 広井町線(現 3・3・19 同)の一部に移行した。
- viii 旧Ⅱ・2・44 笠寺線をⅠ・2・14 高田町線の一部とⅡ・2・79 天白橋公園線(現 3・4・165 笠寺緑線)に分割した。

表 6 旧都市計画法下における整理統合(補助幹線街路)

No.	等級 類別番号	名称	旧等級 類別番号	旧名称	No.	等級 類別番号	名称	旧等級 類別番号	旧名称
45	Ⅱ・1・1	本町線	Ⅱ・1・2	本町線	102	Ⅱ・2・38	新堀川西線	Ⅱ・2・38	新堀川西線
46	Ⅱ・1・2	三蔵町線	Ⅱ・1・7	三蔵町線	103	Ⅱ・2・39	光音寺内田橋線	Ⅱ・2・39	光音寺内田橋線
47	Ⅱ・1・3	小栗橋線	Ⅱ・1・3	小栗橋線	104	Ⅱ・2・40	浮島鳴尾線	Ⅱ・2・40	浮島鳴尾線
48	Ⅱ・1・4	千種本町線	Ⅰ・3・12	飯田線一部	105	Ⅱ・2・41	杉村老松線	Ⅱ・2・41	杉村老松線
49	Ⅱ・1・5	秋竹線	Ⅱ・1・4	秋竹線	106	Ⅱ・2・42	師範線	Ⅱ・2・42	師範線
50	Ⅱ・1・6	矢田町線	Ⅱ・1・16	矢田町線	107	Ⅱ・2・43	比良坂井戸線	Ⅱ・2・78	比良坂井戸線
51	Ⅱ・1・7	如意水分橋線	Ⅱ・1・9	如意水分橋線	108	Ⅱ・2・44	味鏡線	Ⅱ・2・77	味鏡線
52	Ⅱ・1・8	下之一色篠原線	Ⅱ・1・5	下之一色篠原線	109	Ⅱ・2・45	鍋谷上野池下線	Ⅱ・2・47	鍋谷上野池下線
53	Ⅱ・1・9	中郷十一屋線	Ⅱ・1・13	中郷十一屋線	110	Ⅱ・2・46	弦月宝生線	Ⅱ・2・46	弦月宝生線
54	Ⅱ・1・10	万場藤前線	Ⅱ・1・12	万場藤前線	111	Ⅱ・2・47	山の手通線	守Ⅱ・2・9	山下通り
55	Ⅱ・1・11	戸田荒子線	Ⅱ・1・11	戸田荒子線				守Ⅱ・2・3	山の手通り
56	Ⅱ・1・12	一洲海岸線	Ⅱ・1・6	一洲海岸線	112	Ⅱ・2・48	幸心線	守Ⅱ・2・10	駅西通り
57	Ⅱ・1・13	星崎白土線	Ⅰ・3・7	星崎線	113	Ⅱ・2・49	小幡瀬古線	守Ⅱ・3・4	小幡瀬古線
			鳴Ⅰ小・1	南越白土線	114	Ⅱ・2・50	守山本通線	Ⅰ・2・1	児玉町線一部
58	Ⅱ・1・14	大永寺線	守Ⅱ・1・3	駅東通り				守Ⅱ・1・1	本通り
59	Ⅱ・1・15	松川橋線	守Ⅱ・1・2	中央幹線一部	115	Ⅱ・2・51	守山駅前線	守Ⅱ・2・7	守山駅前線
60	Ⅱ・1・16	東山田線	守 —	追加	116	Ⅱ・2・52	町南通線	守Ⅱ・2・8	町南通り
61	Ⅱ・1・17	上志段味線	守 —	追加	117	Ⅱ・2・53	鳥羽見線	守Ⅱ・2・1	鳥羽見線
62	Ⅱ・1・18	枇杷島停車場線	枇Ⅱ・1・20	枇杷島停車場線	118	Ⅱ・2・54	吉根線	守 —	追加
63	Ⅱ・1・19	名和有松線	上Ⅱ・1・103	名和有松線	119	Ⅱ・2・55	風越池線	守 —	追加
64	Ⅱ・1・20	高木線	上Ⅱ・1・102	高木線	120	Ⅱ・2・56	下志段味線	守 —	追加
65	Ⅱ・2・1	如意線	Ⅱ・2・74	如意線	121	Ⅱ・2・57	白鳥線	守 —	追加
66	Ⅱ・2・2	中小田井味鏡線	Ⅱ・2・75	中小田井味鏡線	122	Ⅱ・2・58	東谷線	守 —	追加
			枇Ⅱ・2・203	住吉町線	123	Ⅱ・2・59	猪子石線	Ⅱ・2・59	猪子石線
67	Ⅱ・2・3	蓮池線	Ⅱ・2・76	蓮池線	124	Ⅱ・2・60	猫ヶ洞藤森線	Ⅱ・2・60	猫ヶ洞藤森線
68	Ⅱ・2・4	堀越天神橋線	Ⅱ・2・1	堀越天神橋線	125	Ⅱ・2・61	西山社線	Ⅱ・2・61	西山社線
69	Ⅱ・2・5	天神山線	Ⅱ・2・2	天神山線	126	Ⅱ・2・62	東山公園線	Ⅱ・2・62	東山公園線
70	Ⅱ・2・6	大杉町線	Ⅱ・2・8	大杉町線	127	Ⅱ・2・63	植田松和線	Ⅱ・2・63	植田松和線
71	Ⅱ・2・7	北押切堀端線	Ⅱ・2・3	北押切堀端線	128	Ⅱ・2・64	八事天白溪線	Ⅱ・2・64	八事天白溪線
72	Ⅱ・2・8	弦月若水線	Ⅱ・2・53	弦月若水線	129	Ⅱ・2・65	藤森牧野線	Ⅱ・2・65	藤森牧野線
73	Ⅱ・2・9	中村則武線	Ⅱ・2・4	中村則武線	130	Ⅱ・2・66	新屋敷一社線	Ⅱ・2・66	新屋敷一社線
74	Ⅱ・2・10	鷹羽町線	Ⅱ・2・83	鷹羽町線	131	Ⅱ・2・67	小幡西山線	Ⅱ・2・67	猪子石桜ヶ丘線
75	Ⅱ・2・11	池内猪高線	Ⅱ・2・11	池内猪高線				守Ⅱ・2・6	竜泉寺線
76	Ⅱ・2・12	駅裏線	Ⅱ・2・50	駅裏線	132	Ⅱ・2・68	黒石線	Ⅱ・2・68	黒石線
77	Ⅱ・2・13	瓦町線	Ⅱ・2・54	瓦町線	133	Ⅱ・2・69	小田荒池線	Ⅱ・2・69	小田荒池線
78	Ⅱ・2・14	岩塚牧野線	Ⅱ・2・5	岩塚牧野線	134	Ⅱ・2・70	松和花壇線	Ⅱ・2・70	松和花壇線
79	Ⅱ・2・15	古渡松風線	Ⅱ・2・15	古渡松風線	135	Ⅱ・2・71	島田境松線	Ⅱ・2・71	島田松和線
80	Ⅱ・2・16	石川橋線	Ⅱ・2・16	石川橋線				—	新設区間
81	Ⅱ・2・17	雁道線	Ⅱ・2・17	雁道線				鳴Ⅱ・3・4	籠山中京競馬場線
82	Ⅱ・2・18	烏森町線	Ⅱ・2・55	烏森町線	136	Ⅱ・2・72	相生山線	Ⅱ・2・72	相生山線
83	Ⅱ・2・19	豊田新屋敷線	Ⅱ・2・19	豊田新屋敷線	137	Ⅱ・2・73	音間山線	Ⅱ・2・73	音間山線
84	Ⅱ・2・20	道徳呼続線	Ⅱ・2・20	道徳呼続線	138	Ⅱ・2・74	千種集人町線	Ⅱ・2・56	千種集人町線
85	Ⅱ・2・21	横井町五月通線	Ⅱ・2・6	横井町五月通線	139	Ⅱ・2・75	弥富有松線	Ⅱ・2・49	桜ヶ丘南下線
86	Ⅱ・2・22	枇杷島野田町線	Ⅱ・2・21	枇杷島野田町線				鳴Ⅱ・3・3	螺貝有松裏線一部
87	Ⅱ・2・23	日比津小本線	Ⅱ・2・23	日比津小本線	140	Ⅱ・2・76	古鳴海停車場線	鳴Ⅱ・2・1	古鳴海停車場線
88	Ⅱ・2・24	堀越枇杷島線	Ⅱ・2・24	堀越枇杷島線一部	141	Ⅱ・2・77	鳴子団地宿地線	鳴Ⅱ・2・3	高根団地宿地線
89	Ⅱ・2・25	駅西線	Ⅱ・2・25	駅西線	142	Ⅱ・2・78	敷田有松駅線	鳴Ⅱ・2・4	敷田有松駅線
90	Ⅱ・2・26	土古町線	Ⅱ・2・82	土古町線	143	Ⅱ・2・79	天白橋公園線	Ⅱ・2・44	笠寺線一部
91	Ⅱ・2・27	日置中野新町線	Ⅱ・2・27	日置中野新町線				鳴Ⅱ・2・2	天白橋公園線延長
92	Ⅱ・2・28	名古屋港線	Ⅱ・2・28	臨港線	144	Ⅱ・2・80	運河西線	Ⅱ・2・57	運河西線
			Ⅱ・2・29	稲荷町線	145	Ⅱ・2・81	運河東線	Ⅱ・2・58	運河東線
93	Ⅱ・2・29	平田線	Ⅱ・2・81	平田線	146	Ⅱ・2・82	大和町線	枇Ⅱ・2・202	大和町線
94	Ⅱ・2・30	上名古屋線	Ⅱ・2・30	上名古屋線	147	Ⅱ・2・83	片町線	枇Ⅱ・2・204	片町線
95	Ⅱ・2・31	深井岩井橋線	Ⅱ・2・31	深井岩井橋線	148	Ⅱ・2・84	西枇杷島新川線	枇Ⅱ・2・201	西枇杷島新川線
96	Ⅱ・2・32	木ノ前線	Ⅱ・2・80	木ノ前線	149	Ⅱ・2・85	荒尾大府線	上Ⅱ・2・101	荒尾大府線
97	Ⅱ・2・33	大瀬子中切線	Ⅱ・2・33	大瀬子中切線	150	Ⅱ・2・86	大池北線	上Ⅱ・2・102	大池北線
98	Ⅱ・2・34	長畝内田橋線	Ⅱ・2・34	長畝内田橋線	151	Ⅱ・3・1	庄内辻町線	Ⅱ・3・1	庄内辻町線
99	Ⅱ・2・35	明治町東築地線	Ⅱ・2・35	明治町東築地線	152	Ⅱ・3・2	鳴尾町線	Ⅱ・3・3	鳴尾町線
			Ⅱ・2・36	東築地橋線一部	153	Ⅱ・3・3	公園線	守Ⅱ・3・1	公園線
100	Ⅱ・2・36	小田井線	Ⅱ・2・79	小田井線	154	Ⅱ・3・4	喜多山線	守Ⅱ・3・2	喜多山線
101	Ⅱ・2・37	道徳北柴田線	Ⅱ・2・37	道徳北柴田線	155	Ⅱ・3・5	枯木上旭出線	鳴Ⅱ・3・1	枯木上旭出線
					156	Ⅱ・3・6	小場塚新田線	枇Ⅱ・3・201	小場塚新田線

本表におけるNo.欄の数値は、前表における数値からの連番とした。No.57の等級類別におけるⅠ小は一等小路の略である。

新規路線の追加は7あり、すべて旧守山都市計画区域内の補助幹線で、うち志段味地区が6を占める。

一部区間の線形変更等を伴って路線を統合するなど複雑な変更が行われたのは次の3路線である。

- i II・2・71 島田境松線は、旧II・2・71 島田松和線と線形を変更した鳴海のII・3・4 竈山中京競馬場線の間を新規区間で結んだ路線である。同線の北部区間は現3・4・83 島田線、最南部区間は現3・4・90 境松線の各一部区間に相当するが、中間部の大部分の区間は都市計画道路としては現存していない。
- ii II・2・75 弥富有松線は、II・2・49 桜ヶ丘南下線と線形を変更した鳴海のII・3・3 螺貝有松裏線を統合した路線である。同線の北部区間は現3・5・79 弥富相生山線、その他の多くの区間は現3・4・89 一つ山鳴海線におおむね相当するが、最南部区間は都市計画道路としては現存していない。
- iii II・2・79 天白橋公園線は、II・2・44 笠寺線の南部区間と鳴海のII・2・2 天白橋公園線を統合したうえでさらに東へ大きく延伸した路線(現3・4・165 笠寺緑線及び3・4・166 平手豊明線)である。

路線の廃止は、鳴海のII・3・2 高根団地高根線とII・3・3 螺貝有松裏線、守山のII・2・5 大森線であるが、II・3・3 螺貝有松裏線については前述のように類似線形のII・2・75 弥富有松線が代替しているといっているだろう。

④ 一部路線・区間の現道幅員への縮小 —1968(昭和43)年8月3日— (No. 41)

本変更は新都市計画法公布後で施行以前の1968(昭和43)年8月3日に都市計画変更告示がなされた。変更対象は15路線、変更内容はすべて幅員縮小で15mを現道幅員の14.54mとするものである。II・2・16 石川橋線(現3・5・153 同)及びII・2・23 日比津小本線(現3・5・13 同)は路線全区間、I・2・14 高田町線(現3・5・60 同)はじめ13路線は一部区間についてである。変更内容の詳細を表7に示す。変更対象区間は基本的に復興土地区画整理事業区域外であり、II・2・19 豊田新屋敷線(現3・5・160 同)の一部区間については豊田都市改造事業区域内であった。縮小規模も50cm弱であり、改良後も道路横断構成に大きな変化をもたらすものでないことから将来の街路事業費圧縮を狙ったものといえるだろう。

表7 1968(昭和43)年8月3日の都市計画変更概要

No.	番号	名称	変更対象区間	現番号	No.	番号	名称	変更対象区間	現番号
1	I・2・14	高田町線	妙音通2～城下町2	3・5・60	9	II・2・22	枇杷島野田町線	枇杷島2～稲葉地町2	3・5・8
2	I・3・8	茶屋ヶ坂牛巻線	池上町～東山通	3・3・65	10	II・2・23	日比津小本線	新富町～小塚町	3・5・13
3	II・2・5	天神山線	白菊町西～白菊橋	3・5・105	11	II・2・24	堀越枇杷島線	堀越3～枇杷島5	3・5・26
4	II・2・9	中村則武線	城屋敷町1～則武本通2	3・5・120	12	II・2・37	道徳北柴田線	三条～泉楽通4	3・5・43
5	II・2・14	岩塚牧野線	向島町4～黄金通2	3・5・126	13	II・2・42	師範線	瑠璃光橋～杉栄町2	3・5・54
6	II・2・16	石川橋線	石川橋～雲雀ヶ岡	3・5・153	14	II・2・46	弦月宝生線	春岡通7～宝生町	3・5・62
7	II・2・19	豊田新屋敷線	明治小西～平子橋西	3・5・160	15	II・2・79	天白橋公園線	城下町2～笠寺西門	3・4・165
8	II・2・20	道徳呼続線	南陽通6～大磯通	3・5・164					

1 変更対象区間の起点・終点は、必ずしも計画書記載の地名によらず、地点名通称を用いた。

2 路線名は変更後も原則として同じであるが、No.15天白橋公園線のみ笠寺緑線に変更されている。

(7) その他の変更

その他の変更については、1で概観したため詳述を避けることとするが、復興都市計画街路網との関連からして特筆すべき変更について以下に紹介しておく。

① I・2・12 広小路線東部区間の幅員拡大 —1960(昭和35)年8月13日の変更(No. 14)—

I・2・12 広小路線(現3・1・124 同)の池下～星ヶ丘間について既存幅員30m又は24.54mを40mに拡幅する変更である。その背景として猪高西山土地区画整理事業が施行されるとともに星ヶ丘住宅をはじめとする一団地の住宅が1950年代末から建設されて東部の交通需要が高まったことがあった。一方中心部から東部方面への幹線街路としては桜通、錦通、広小路通があるものの復興土地区画整理事業施行区域界以東については広小路通のみに集約されるにもかかわらず、むしろ幅員は漸減する状況であったためである。

② I・1・1 瀬戸線への変更等 —1963(昭和38)年3月23日の変更(No. 21)—

II・2・13 瀬戸線はI・2・12 広小路線の延長相当路線として、星ヶ丘以東区間に当初幅員15mで決定され、1957(昭和32)年9月24日に幅員20mのII・1・8 瀬戸線として東部に延伸変更された。1961(昭和36)年9月26日

に一部区間の線形変更を経た後、1963(昭和 38)年 3 月 23 日に幅員 40m(終点付近一部区間は幅員 20m)の I・1・1 瀬戸線となり、I・2・12 広小路線と一貫して幅員 40mを維持することとなった。これは東名高速道路の豊川―小牧間の整備計画が 1962(昭和 37)年 9 月 17 日に決定されたことにより、名古屋 IC の位置が I・1・1 瀬戸線(県道名古屋長久手線)と定められたことによる。さらに 1965(昭和 40)年 1 月 27 日の整理統合により両路線は統合されて I・1・1 広小路線となった。なお新都市計画法に基づく 1973(昭和 48)年 4 月 4 日の変更により、I・1・1 広小路線は 3・1・4 名古屋環状 2 号線を境に西部は 3・1・124 広小路線、東部は 3・2・125 青少年公園線に分割された。

このほか広路 8 伏見町線(現 3・1・20 同)は、新堀川橋梁内田橋を I・2・16 大津町線(現 3・2・42 同)と共用する計画となっていたが、本変更により新内田橋として立体分離するとともに線形を改良して屈曲を廃止した。I・2・4 昭和橋線(現 3・2・158 同)の堀川橋梁白鳥橋は幅員を 50m として取り付け区間と同じとした。II・2・19 豊田新屋敷線(現 3・5・160 同)は起点付近の線形を北に変更するとともに天白川以東区間を延伸した。II・2・39 光音寺内田橋線(現 3・5・45 同)は起点の位置と付近区間の線形を変更した。また I・3・17 西枇杷島楠線(現 3・3・25 枇杷島小田井線、3・1・4 名古屋環状 2 号線)の起点変更延伸と幅員拡大、II・2・35 明治町東築地線(現 3・5・40 同)及び II・2・81 平田線(現 3・4・22 西春中小田井線)も起点、終点を変更した。

③ 高速道路・橋梁・立体交差対応 ―1965(昭和 40)年 12 月 28 日の変更(No. 28, 29, 30)―

I・1・1 広小路線の名古屋 IC 区間に関し、一様幅員 40m から 20m～49m の変化幅員へ変更が行われた(No. 28)。

I・3・10 東海橋線(現 3・3・162 同)は、天白川橋梁野並橋右岸取り付け区間を 35.94m まで拡幅した(No. 29)。

I・2・1 名古屋環状線(現 3・2・3 同)は、名鉄常滑線との交差区間について 37.40m まで拡幅された(No. 30)

④ 周辺部の路線網強化 ―1966(昭和 41)年 10 月 13 日の変更(No. 34)―

1964(昭和 39)年の大高町、有松町合併に伴い、路線を追加、変更したものである。追加路線は 5 路線で、II・1・21 大高町線(現 3・4・173 同)、II・2・87 名碧線(現 3・4・92 同)、II・2・88 水主ヶ池線(現 3・4・93 同)、II・2・89 大高府線(現 3・4・174 同)、II・2・90 西大高線(現 3・4・94 同)である。また I・3・16 東郊線(現 3・1・48 同)、II・2・76 古鳴海停車場線(現 3・4・87 同)、II・2・77 鳴子団地大高線(鳴子団地宿地線を名称変更、現 3・4・88 同)を合併区域において延伸変更した。

⑤ 名古屋環状 2 号線関係変更 ―1967(昭和 42)年 3 月 17 日の変更(No. 35, 36)―

広路 8-1、同 8-3～5 名古屋環状 2 号線(以下 2 環)を追加した(No. 36)。従前基本幅員 25m で外環状線を構成している路線を概ね踏襲し、複断面構造を予定して基本幅員 50m 又は 60m としたものである。南西部、北部、東部、東南部の一部区間については、若干外側へ線形をシフトしたため当該区間に関する限り旧路線が残存することとなった。以上の詳細は「名古屋都市計画史 II」を参照されたい。³

2 環の追加と併せて周辺部において路線網の拡充強化の追加・変更が行われた(No. 35)。

変更の一つは従前外環状線を構成していた 2 環の経路から外れた区間を単独路線として名称変更した路線がある。すなわち I・3・2 西枇杷島楠線を I・3・2 枇杷島小田井線(現 3・3・25 同)、I・3・12 千音寺茶屋線を I・3・12 茶屋線(現 3・3・6 同)とした。なお I・3・12 守山上野線は北部区間が 2 環の経路と重複したため削除され、同名のまま起点を高針付近に変更した。結果として守山という起点名称と齟齬することとなったが、1973(昭和 48)年 4 月 4 日の変更により、3・3・81 高針大高線となって起終点名の一致をみた。

もう一つとしては 2 環経路付近にかかる変更がある。I・2・4 昭和橋線(現 3・2・158 同)は 2 環交差部付近幅員を 25m～40m とした。II・2・64 八事天白溪線(現 3・4・142 同)は終点付近が 2 環植田 IC と接近するため終点を変更して短縮した。II・2・66 新屋敷一社線(現 3・4・77 同)は 2 環上社 IC と接近するため終点を北に変更した。II・2・71 島田境松線は中間部区間が 2 環経路と接近するため中間部を削除し、北部区間を II・2・71 島田線(現 3・4・83 同)、南部区間を II・2・92 境根線(現 3・4・90 境松線)に分割した。II・2・75 弥富有松線も終点付近区間が 2 環経路と接近するため線形を西に振るとともに終点を北に変更して短縮し、名称も II・2・75 弥富鳴海線(その後の路線組み換えを経て現在では北部区間は 3・5・79 弥富相生山線、南部区間は 3・4・89 一つ山鳴海線)とした。II・2・78 敷田有松線は 2 環との交差を考慮して終点付近の線形を西に屈曲させ、名称も II・2・78 敷田線(現 3・4・175 敷田大久伝線)とした。また上野町(現東海市)地内の II・1・1 名和有松線は廃止され、2 環自体に代替された。

今一つとしては主として市域外への延伸(一部は市域内)がある。Ⅰ・Ⅲ・Ⅵ 飯田線(現 Ⅲ・Ⅲ・145 同)、Ⅱ・Ⅱ・59 猪子石線(現 Ⅲ・Ⅳ・116 同)、Ⅱ・Ⅱ・65 藤森牧野線(現 Ⅲ・Ⅳ・78 同)、Ⅱ・Ⅱ・68 黒石線はⅡ・Ⅱ・68 白山黒石線(現 Ⅲ・Ⅳ・86 同)、Ⅱ・Ⅱ・69 小田荒池線はⅡ・Ⅱ・69 小田猿投線(現 Ⅲ・Ⅳ・84 小田赤池線)、Ⅰ・Ⅲ・20 東山高針線はⅡ・Ⅱ・91 東山岩藤線(現 Ⅲ・Ⅳ・136 同)と名称変更の上延伸された。またⅠ・Ⅰ・1 広小路線(現 Ⅲ・Ⅰ・124 広小路線、Ⅲ・Ⅱ・125 青少年公園線)は、従前幅員 20m の区間が幅員 30mに変更され、あわせて長久手方面へ延伸された。

追加路線 16 路線の内、市域内区間を含む路線は 5 路線あり、既述のⅡ・Ⅱ・92 境根線(現 Ⅲ・Ⅳ・90 境松線)のほかⅡ・Ⅱ・93 有松線(現 Ⅲ・Ⅳ・91 同)、Ⅱ・Ⅱ・94 桶狭間線(現 Ⅲ・Ⅳ・176 桶狭間勅使線)、Ⅱ・Ⅱ・95 名古屋田柵線(現 Ⅲ・Ⅳ・117 田柵名古屋線)、Ⅱ・Ⅱ・97 高針御嶽線(現 Ⅲ・Ⅳ・138 同)である。

⑥ 立体交差(熱田跨線橋)・橋梁(紀左衛門橋)事業対応変更 —1968(昭和 43)年 11 月 7 日の変更(No. 43)—

Ⅰ・Ⅱ・7 豆田町線(現 Ⅲ・Ⅴ・156 同)の国鉄・名鉄との交差区間について熱田跨線橋として立体交差すべく幅員 30m から 30m~42m へ拡幅変更した。またⅠ・Ⅲ・10 東海橋線(現 Ⅲ・Ⅲ・162 同)の堀川橋梁紀左衛門橋及びⅠ・Ⅱ・10 大津町線(現 Ⅲ・Ⅱ・42 同)との立体交差のため幅員 24.54m から 24.54m~43.25m へ拡幅変更した。

⑦ 臨海部・周辺部の路線網変更 —1969(昭和 44)年 5 月 20 日の変更(No. 45)—

旧都市計画法の下で最後の都市計画街路変更は、臨海部・周辺部における路線網の変更である。

臨海部においてはⅡ・Ⅰ・12 一洲海岸線を延伸してⅠ・Ⅱ・15 一洲海岸線(現 Ⅲ・Ⅲ・37 潮風線)とし、これに伴ってⅠ・Ⅱ・8 稲永埠頭線(現 Ⅲ・Ⅱ・9 同)の終点をⅠ・Ⅱ・6 梅ノ木線(現 Ⅲ・Ⅱ・36 同)までに短縮するとともにⅡ・Ⅰ・9 中郷十一屋線(現 Ⅲ・Ⅳ・10 同)をⅠ・Ⅱ・15 一洲海岸線まで延伸した。これを図 13~14 に示す。



図 13 臨海部変更以前



図 14 臨海部変更時(1969(S44)5.20)

Ⅱ・Ⅲ・3 公園線は幅員を 12m から 16m に拡幅し、Ⅱ・Ⅱ・103 公園線(現 Ⅲ・Ⅳ・67 同)として線形を東の現道に変更した。それに伴ってⅡ・Ⅱ・49 小幡瀬古線(現 Ⅲ・Ⅴ・103 同)の終点を微修正した。Ⅱ・Ⅱ・63 植田松和線(現 Ⅲ・Ⅳ・140 同)は中間部区間が 2 環に近接するため終点を植田 IC 北に短絡し、残りの区間については線形を西に振ったうえで別途Ⅱ・Ⅱ・104 植田線(現 Ⅲ・Ⅳ・82 同)として追加した。Ⅱ・Ⅱ・64 八事天白溪線(現 Ⅲ・Ⅳ・142 同)は 2 環追加時にすでに終点を変更しているが、Ⅱ・Ⅱ・104 植田線追加に伴い、再度終点・線形を変更した。Ⅱ・Ⅱ・78 敷田線(現 Ⅲ・Ⅳ・175 敷田大久伝線)は起点付近の線形を変更するとともに、市域界まで延伸し、豊明町(現豊明市)地内のⅡ・Ⅱ・7 が線形変更されたことに併せてこれに接続した。またⅡ・Ⅱ・79 天白橋公園線(現 Ⅲ・Ⅳ・166 平手豊明線)も終点付近線形を変更して市域界まで延伸し、同様に豊明町(現豊明市)地内のⅡ・Ⅱ・6 に接続した。

3 まとめ

復興都市計画街路網は以上にみてきたように事業上の制約、交通量増大その他の社会経済変化に伴ってさまざまなかたちで変更、追加の洗礼を受けてきた。以下の図 15 にその変遷を総括して示す。

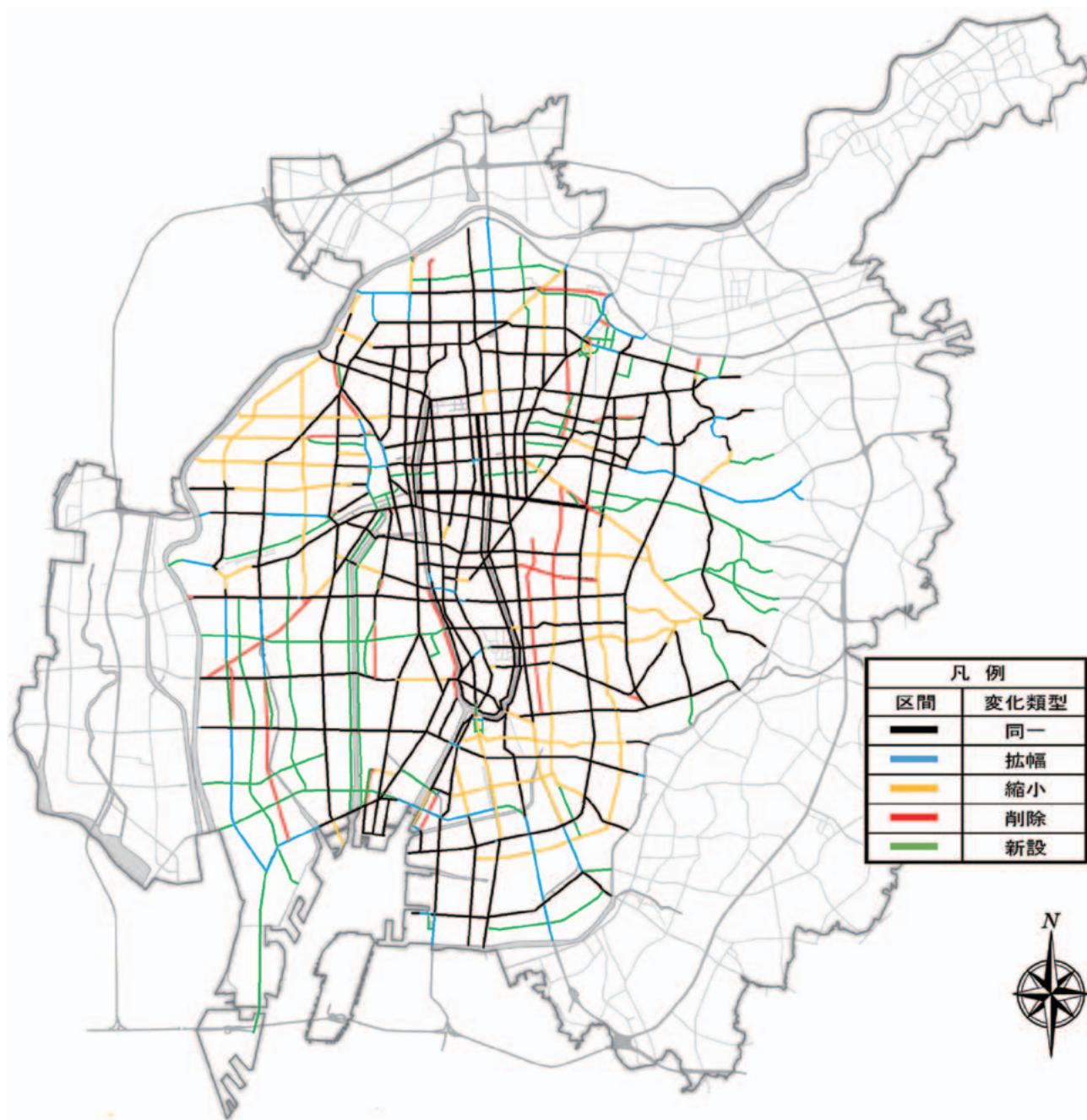


図 15 復興都市計画街路網の変遷

復興都市計画で対象とした区域におけるその後の都市計画変更について以下の凡例にしたがって示した。

- 〈黒色:同一〉 都市計画変更がなく復興都市計画時と同一の区間
- 〈青色:拡幅〉 都市計画変更により最終的に幅員が拡幅された区間(一時幅員縮小された区間を含む)
- 〈黄色:縮小〉 都市計画変更により最終的に幅員が縮小された区間(一時幅員拡大された区間を含む)
- 〈赤色:削除〉 都市計画変更により最終的に削除された区間(線形変更に伴い削除された区間を含む)
- 〈緑色:新設〉 都市計画変更により新規追加された区間(線形変更に伴い新設された区間を含む)

復興都市計画街路網との対比という性格上、自動車専用道路、区画街路、特殊街路の追加は考慮していない。また都市計画変更状況については2017(平成29)年1月時点を参照の基本とした。

図15から巨視的によみとれる変遷状況について以下に記す。

周辺部に路線新設、区間延伸が多くみられる点は、次のような事情が考えられる。すなわち第一には復興都市計画時点で路線密度自体が薄かったものを土地利用状況の変化に応じて追加した場合、第二には戦前の補助幹線街路、既存区画街路や新設国道等を都市計画として位置付けた場合、第三には線形変更に伴い従前区間とは異なる位置に変更された区間が顕著な場合である。第一については、西南部において3・4・5 戸田荒子線、3・4・10 中郷十一屋線、3・4・12 土古町線、3・4・154 下之一色篠原線、東部において3・5・133 四谷通隼人町線、3・1・134 鏡ヶ池線、3・5・135 日進通線、3・4・139 東山公園線、3・4・140 植田松和線、3・1・141 山手植田線、3・4・142 八事天白溪線が追加された。第二については西部の3・5・16 運河西線、3・5・17 運河東線、3・4・147 烏森町線の一部区間、北部の3・6・99 庄内辻町線、中心部の3・4・127 三蔵町線、3・5・128 瓦町線の一部区間、西南部の3・2・168 名四国道線の一部区間がある。第三については削除区間の箇所で触れる。

次に周辺部には幅員縮小区間が多くみられる。これは15mあるいは30m等の計画幅員を戦前に整備済の8間(14.54m)、13間半(24.54m)の幅員に縮小変更して拡幅不要とする場合が大半である。西部の3・5・8 枇杷島野田町線、3・5・13 日比津小本線、3・3・114 外堀町線、3・5・120 中村則武線、3・1・124 広小路線、3・5・126 岩塚牧野線など、中心部の3・4・129 千種本町線(50m→20m)、北部の3・1・29 江川線、3・2・53 東志賀町線、3・5・54 師範線の各一部区間など、東部から南部にかけて3・1・20 伏見町線(50m→40m)、3・5・43 道德北柴田線、3・5・60 高田町線、3・5・62 弦月宝生線、3・5・153 石川橋線、3・5・160 豊田新屋敷線、3・5・164 道德呼続線の各一部区間などがある。そのほか当初幅員50mを24.54mと半減以下に縮小した区間として3・1・144 山王線、3・3・145 飯田線の各一部区間などがある。特異な例としては3・1・48 東郊線がある。松田橋から前浜通の区間については、当初幅員50mがいったん24.54mと半減以下に縮小され、1970(昭和45)年に都市高速道路の関連街路として40mに再拡幅されたが、当初幅員と比較すると縮小という結果となったものである。

次に拡幅区間は縮小区間と比べると多くはないが、大部分が周辺部である。拡幅理由の第一は主に交通量増大のため、第二は交通量増大もあるが都市高速道路収容空間確保のため、第三はその他である。第一の例としては3・1・124 広小路線の池下以東区間、3・2・56 赤萩町線の大曾根以北区間がある。第二の例としては3・2・21 新名西橋線の東部区間、3・1・29 江川線の北部区間、3・2・42 大津町線の南部区間、3・1・48 東郊線の北部区間及び南部区間、3・2・130 万場大橋線の東部区間がある。第三の例としては、国道22号名岐バイパス築造のための3・2・27 堀越線、名四国道築造のためルート確保に旧Ⅰ・3・6 東築地線及び旧Ⅱ・2・40 浮島鳴尾線の各一部区間を利用したことがあり、名四国道整備後に都市計画道路として位置付けたことによるもの、他に3・3・19 広井町線を現状幅員に復した例や旧Ⅱ・2・25 駅西線の一部区間を代替する3・3・14 椿町線、旧Ⅱ・2・22 野田稲永線を代替する3・2・9 稲永埠頭線などがある。

削除区間には純粋に削除された路線・区間のほか線形変更に伴い削除となった区間がある。当然のことながら削除に対応する区間が追加されている。削除理由としては路線密度勘案、事業上の困難回避(現道利用優先)、他事業との調整などが考えられる。

純粋削除には旧都市計画法期に削除された路線・区間のほか、新都市計画法期において都市計画道路網見直しによって削除された路線・区間がある。このうち旧都市計画法期には西南部の旧Ⅰ・2・3 荒子町線、旧Ⅰ・3・8 高畑町線の各一部区間、北部の旧Ⅱ・2・25 駅西線の一部区間、北東部の旧Ⅱ・2・45 大曾根車道線、旧Ⅱ・2・48 茶屋ヶ坂末盛線の一部区間、東南部の旧Ⅰ・3・3 弥富町線、旧Ⅱ・2・43 鶴舞公園南下線、南部の旧Ⅱ・2・32 尾頭大瀬子橋線、旧Ⅱ・2・36 東築地橋線がある。また新都市計画法期には、東南部の3・5・60 高田町線(但し矢場町線以北区間の削除時期は旧都市計画法期)、3・5・150 古渡松風線の各一部区間などがある。なお、その後2018(平成30)年8月27日に3・5・33 深井岩井橋線、3・5・44 新堀川西線、3・5・454 光音寺内田橋線、3・5・46 浮島線、3・5・60 高田町線、3・5・62 弦月宝生線、3・4・143 小栗橋線、3・5・148 横井町五月通線の各一部区間を削除する大規模な変更が行われている。

線形変更に伴い削除となった区間には次のような例がある。すなわち西南部の 3・2・9 稲永埠頭線、西部の 3・3・19 広井町線、旧Ⅱ・2・4 中村則武線、北部の旧Ⅱ・2・1 堀越天神橋線、東部の旧Ⅱ・2・10 建中寺線、旧広路5 飯田線の各一部区間などである。

おわりに

名古屋市の都市計画道路網(幹線街路)の整備率は、2014(平成 26)年 3 月時点で 9 割を超え、札幌市に次いで全国第 2 位を誇っている。これはひとえに先人たちが壮大な計画を極力維持しつつ、その実現に多大の努力を惜しまなかったことによっているであろう。しかしながら社会情勢の変化に応じての計画変更が避けられないことも確かである。本稿ではその計画の出発点となった復興都市計画をベースに、現行の都市計画街路網に至る変遷を主として旧都市計画法期についてサーベイしたものである。

現時点で都市計画道路網を眺めてみた場合、各路線・区間の線形・幅員がどのように選択されてきたのか、変遷のよってきたる原因はどこにあるのか、時に路線名称が現時点からすると今ひとつ腑に落ちないことがあるのはなぜか、本稿がこのような疑問に少しでも応えることができれば筆者としては喜びに堪えない。なお、本稿に使用した図、資料はすべて名古屋都市センターを通じて名古屋市住宅都市局から借用したものである。終わりにあたってそのことに謝意を表する次第である。

¹ 日本国有鉄道岐阜工事局「岐阜工事局五十年史」(1970.3 p. 307)

² 新修名古屋市史編集委員会「新修名古屋市史 第 7 巻」(名古屋市 1998.3 p. 21)

³ 上巻第 3 編第 2 章第 2 節環状 2 号線伊勢湾岸道路 pp. 382-385, 387-390

NUI レポートとは

調査研究の過程で資料収集したことやアンケート調査等でまとめたもの、あるいは、名古屋市職員と共同で調査したものなどを、短期間で整理し、レポートをまとめたものです。

No.027 2019.3 | 平成30年度 NUI レポート
名古屋復興都市計画街路の変遷

平成 31 年 3 月

発 行 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

〒460-0023
名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号
TEL/FAX 052-678-2208 / 2209
<http://www.nup.or.jp/nui/>

この印刷物は再生紙を使用しています。