名古屋都市計画史

（大正8年～昭和44年）

財団法人　名古屋都市センター

ごあいさつ



(財)名古屋都市センター

理事長　西尾武喜

尾張名古屋の街の始まりは1610年の清洲越えとされています。当時の為政者が理想都市の建設をめざしたということでしょう。このとき実現したグリッド・パターンの都市構造は、現在の名古屋都心に継承されています。

江戸から明治・大正へと時代が移り変わり、明治22年名古屋市制の施行、大正9年都市計画法の施行、大正11年都市計画区域の決定、大正13年の用途地域指定と、近代都市名古屋を形成していく法制度の枠組みが次々と整えられました。そして江戸の明暦の大火や関東大震災の経験が示すように、大規模な都市被害はその後の都市計画に大きな変革を求めますが、第2次世界大戦で焼失した区域は戦災復興都市計画土地区画整理事業により大胆に復興され、現代都市名古屋を代表する中心市街地へと発展しています。昭和30から40年代、名古屋も経済高度成長の恩恵に浴していました。都市基盤施設の充実期でもあり名古屋の都市構造が鮮明になった時期といえましょう。昭和44年には“200万都市名古屋”が誕生しました。

このように名古屋の都市計画を振り返りますと、欧米の都市計画法やユートピア構想に触発されたり、産業振興や環境保全などの時代の要請に応じながら、まちづくりに挑戦してきた名古屋都市計画の心意気や、それに携わってきた多くの人たちの知恵と努力の足跡が浮かび上がってまいります。

さて、昭和48年の石油ショックはライフスタイルに大きな影響を及ぼしました。「ハードよりソフトのまちづくり」と言われるようになったのもこの頃で、徐々にではありますが、このあたりから都市計画の混迷期が始まったような気がします。平成に入り、そして最近の「右肩上がりの終焉」といわれる社会情勢は、これまで以上に都市計画のパラダイムシフトを要請しているような気がしてなりません。このように大変な時期、まちづくりシンクタンクとしての(財)名古屋都市センターの責務はいよいよ重大であると身が引き締まる思いをしております。当センターが金山南ビルに移り機能充実を図るにあたり、「名古屋都市計画史」を発刊することができました。歴史は知恵と経験の宝庫です。「名古屋都市計画史」がこれからの都市計画を考えるときの羅針盤として、少しでもお役に立つことを希望しております。

終わりにこの都市計画史を編集するにあたり、長期にわたり大勢の方々に多大なご尽力をいただきました。心より感謝し厚くお礼申し上げます。

「名古屋都市計画史」の刊行によせて



名古屋市長　松原武久

「名古屋都市計画史」の刊行にあたりまして、一言ごあいさつを申し上げます。

このたびの都市計画史が編集の対象としております時期は、大正8年から昭和44年であります。名古屋城築城とともに開始された名古屋のまちづくりが最もダイナミックに動き、かつ近代都市としての姿に大きく変貌をとげた時期と言えるのではないかと思います。

生活、産業、文化の中心として、より豊かな都市生活を求めて流入する人々や産業の欲求に対応すべく、都市機能の充実や都市基盤の整備が急ピッチで行われました。

今回の都市計画史の中、あるいはその編集過程で収集した資料の中で、こうしたまちづくりの足跡の一つひとつを丹念に辿ることができる訳でございますが、その当時の時代の持つ独特な雰囲気、あるいはまちづくりに携わった人々の意気込みが時代を越えて伝わってくるような気がいたします。

大正から昭和初期にかけての近代的なまちづくりの草創期の都市計画制度、戦前から活発に行われ、戦後には全国的に見ても大胆な発想のもとに多大な成果を挙げたと高く評価されている土地区画整理事業、さらには高度成長期における周辺市町村との合併など、急速なモータリゼーションの中で広域化する都市問題に対応したまちづくりの多様な展開など、先人たちの英知と果敢な取り組みや成果に対しまして、あらためて敬服の念を抱く次第であります。

さて、まもなく新しい世紀を迎えようとしています。これと呼応するように、「都市化社会」から「都市型社会」への転換に即したまちづくりの展開が求められております。

また、行政全般、とりわけまちづくりへの市民の積極的な参加とその中で果たしていただく役割の比重が次第に高まっていくことが予想されます。

今後、こうした社会情勢の変化を踏まえた上で、これまでに築き上げられてきた有形・無形の資産を学び、活かし、新たな飛躍に向けて、より開かれた都市計画行政の展開に心掛けながら、公民協働のまちづくりを推進していかなければならないと考えております。

こうした取り組みには、行政だけでなく、市民の皆様を始め多くの方々の参画と知恵の結集が必要であり、そのためには、まちづくりに関する情報の収集・提供、調査・研究などの活動を一層充実して行かなければならないと思います。その際、その様な活動、機能の中核を担う「まちづくりの総合センター」として、(財)名古屋都市センターのさらなる発展を期待いたしたいと思います。



上空から見た久屋大通



格子状に整然とした名古屋の都心部



昭和初期の栄交差点



栄から伏見へかけての広小路沿線の街並み



完成当時の姿

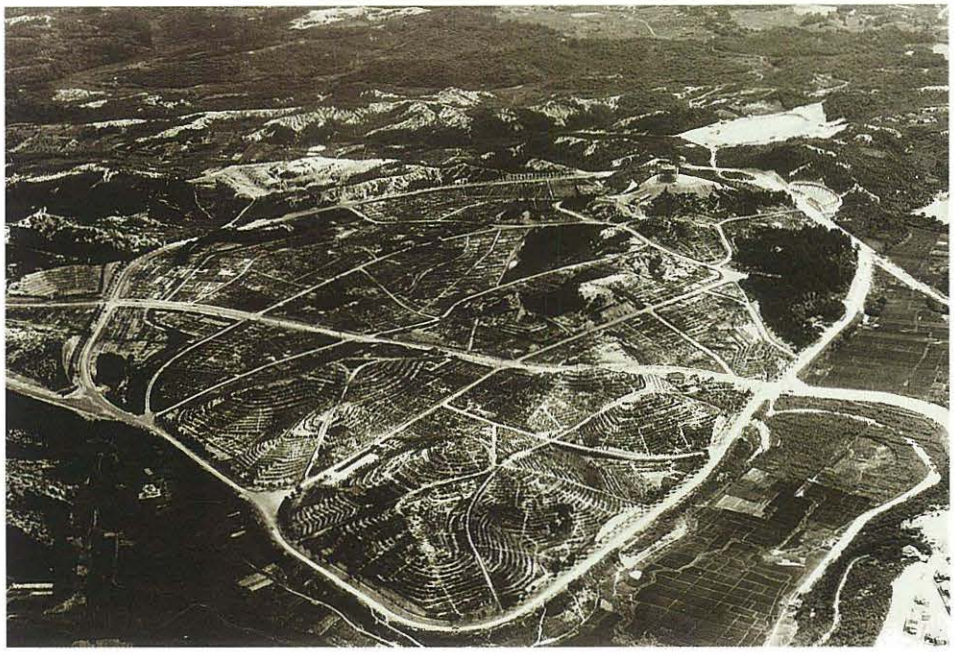


現在の姿

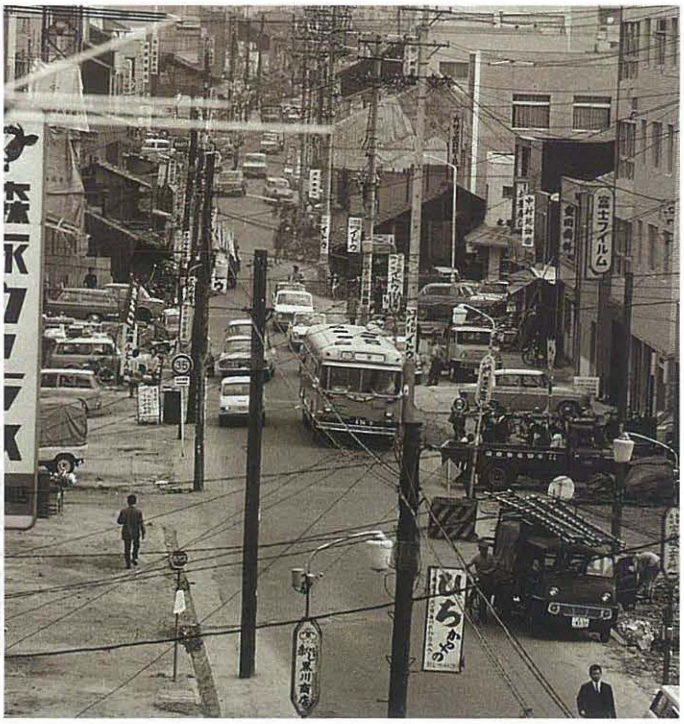
桜　通



市民に親しまれる東山動植物園



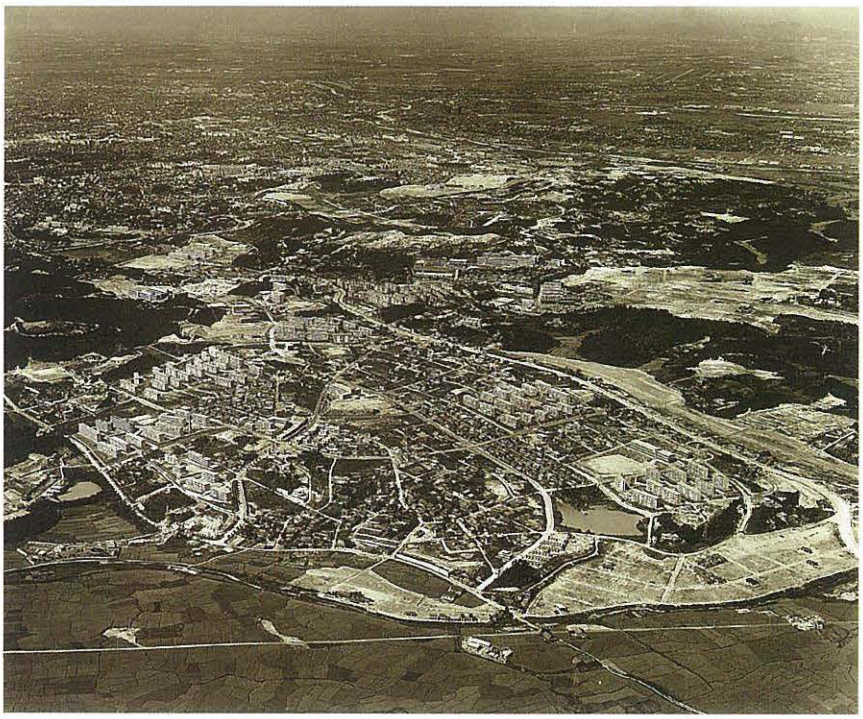
昭和32年頃の平和公園



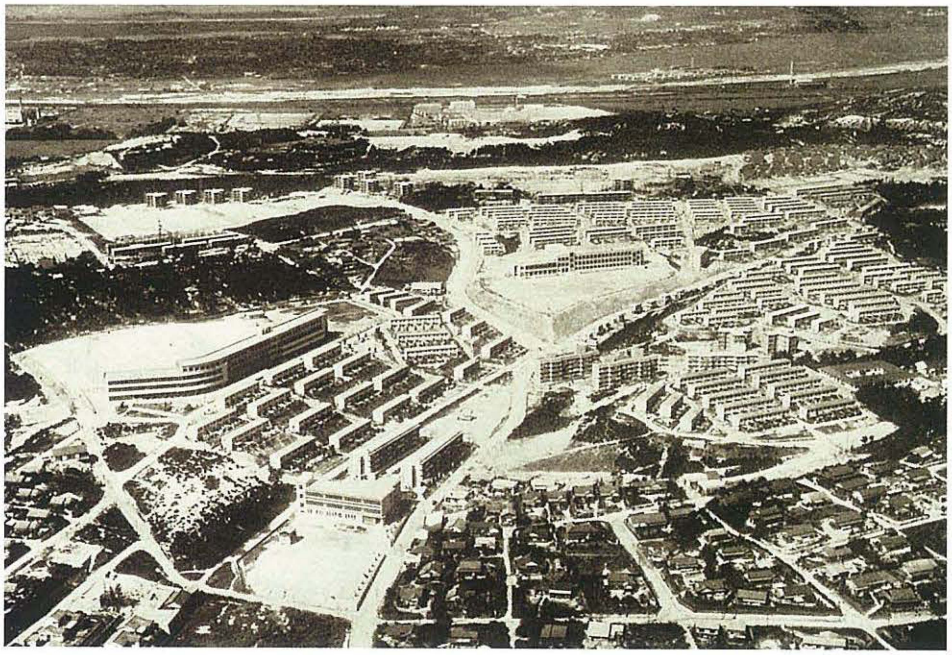
戦災復興事業が進む飯田街道



久屋大通の夜景(復興事業収束モニュメント)



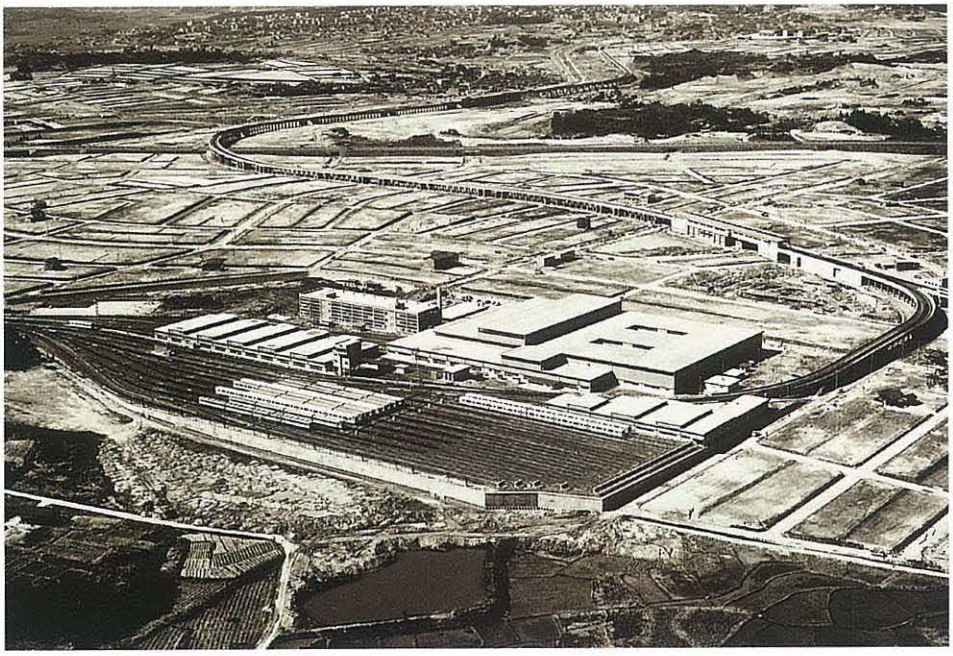
東部丘陵地で進む猪高西山土地区画整理事業(昭和38年頃)



建設が進む千種台団地(昭和31年頃)



名古屋城郭内に広がる官公庁街の現況



土地区画整理事業とともに進められた東部地下鉄整備(藤ヶ丘周辺)



旧稲葉地配水塔(現在は演劇練習館)



堀留下水処理場(左下)と下水の廃熱と処理水を有効利用したランの館(中央)



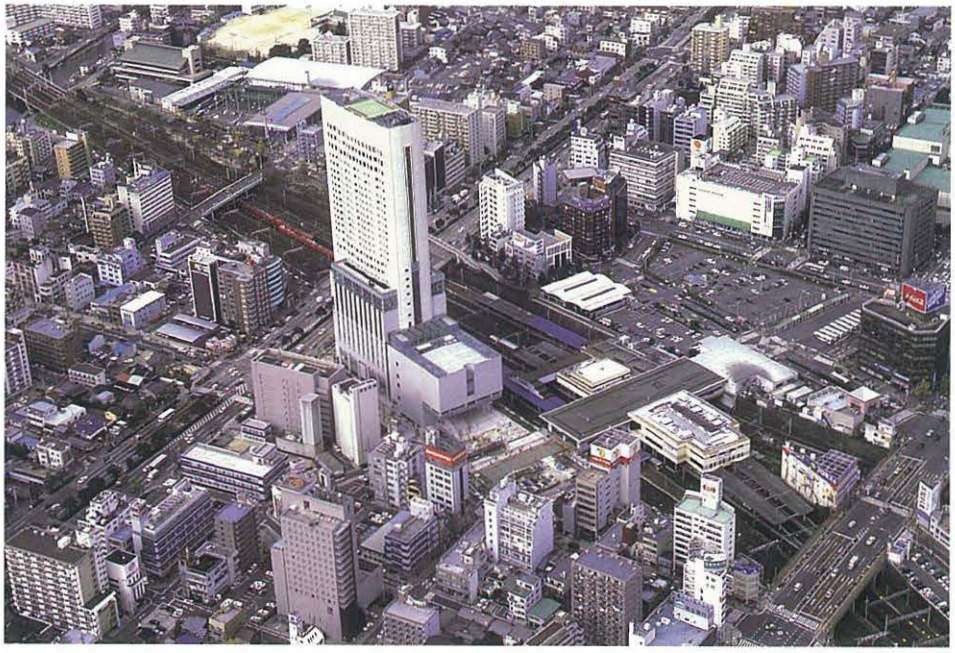
現在の中川運河(八熊橋付近)



伊勢湾台風による被災状況



名古屋港と運河(左：中川運河、右：堀川)



金山南ビル

都市センターの金山南ビルでの業務開始によせて



名古屋市計画局長　三木常義

平成11年春、名古屋の副都心金山に「金山南ビル」が完成いたしました。

当ビルは、平成4年度に事業計画案の公募を実施して以来、数年を要して完成に至ったわけでありますが、この間には景気後退等の社会情勢の大きな変化もあり、必ずしも順風満帆とはいえない状況下での事業推進でありました。それ故に、関係者各位のご尽力・ご協力のもとに完成なった当ビルに対しましては、感慨ひとしおでございます。

金山地区は、昭和30年代後半にJR線、名鉄、地下鉄が交わる市内有数の交通の利便性の高さを生かした副都心としての発展構想が打ち出されて以来、その早期実現が期待されてまいりましたが、その先鞭をつけたのは、市制百周年記念事業の一環として開催された世界デザイン博覧会でした。このイベントを契機に、メイン会場として整備された白鳥地区の国際会議場や金山総合駅、堀川のマイタウン・マイリバー事業、日比野再開発事業などの都市機能の集積・強化をめざした開発整備プロジェクトが着々と進み、昭和63年に策定された名古屋市新基本計画で位置付けられた副次拠点域形成への基盤が整ったといえるのではないかと思います。

こうした中で、今般完成した金山南ビルには、まちづくりの拠点である「名古屋都市センター」、芸術文化の振興に大きな貢献が期待される「名古屋ボストン美術館」などの複合機能が入っており、金山地区の活性化のみならず、名古屋の都市魅力向上に向けたまちづくりに厚みを増す先導役として期待しているところでございます。

さて、名古屋都市センターは、名古屋市が戦後取り組んだ復興土地区画整理事業の収束を契機に、これまでに培われ、蓄積されてきたまちづくりのノウハウの継承と発展に資するよう、調査研究ならびに情報発信の拠点として、構想、設立されたものでございます。

名古屋都市センターにおきましては、平成3年の業務開始以来、ライブラリーを開設し、まちづくり関係の文献・図書の充実に努めているところでございますが、このたび刊行された「都市計画史」を含めライブラリーの収蔵資料が、できるだけ多くの方々に親しまれ、また活用されるよう、期待しております。

最後になりましたが、このような新たなまちづくりの活動開始の記念となる本書の刊行に際しまして、多大なご協力をいただきました伊藤徳男会長をはじめとする編集委員会諸氏、特にご尽力をいただきました小野田作男、加藤政信(故人)の両氏をはじめ資料提供等にご協力をいただいたすべての皆様方に厚く御礼を申し上げますとともに、今後とも、引き続き名古屋市及び名古屋都市センターに対しまして、格別のご支援を賜りますよう、お願い申し上げます。

凡 例

1　本書は都市計画に関する内容について、大正8年から昭和44年までを取り扱ったが、「第1編　緒論」のほか、記述内容の関係上必要な場合において、当該期間以前または以後にわたるものについても一部記述した。

2　本文中の年月日には、原則として和暦を使用したが、（　）数字付き見出し以上で、初出の和暦年においては、その年に相当する西暦を併記した。

3　文献・資料からの引用箇所については資料の史的価値を尊重し、原則として文献・資料で用いられた漢字、かなづかいをそのまま使用し、ある程度まとめて引用した箇所については、本文とは異なる字体（隷書体）で記載した。ただし引用文を概要としてまとめて記載した部分についてはこの限りではない。

4　都市計画決定の告示等に関する記述、データについては、名古屋市資料のほか国立公文書館および愛知県公文書館所蔵の資料を参考とした。

5　度量衡については、原則として当時の文献・資料等で表現されたものに拠ることとし、必要に応じメートル法による換算値を併記した。

6　人名の敬称は省略したが、記述内容上必要な箇所には氏名と役職名等を併せて記載した。

7　本書において引用または参考とした文献・資料名は巻末に一覧としたが、すべてを網羅していないのでご了解をいただきたい。

8　本書において記載した地名・所在地、会社名、施設名等については、原則として引用または参考とした文献・資料に基づくものであり、必ずしも現在のものと一致するとは限らない。

9　本文の記述を補い、本書の内容の充実を図る意味から、関連・派生する事項を「補記」として枠取りし、別記した。

10　本書の中には、差別的表現・表記を含む箇所や、それぞれの時期に用いられた言葉で記述した箇所があるが、当時の時代背景や都市計画に関する歴史の科学的な研究に資するため、そのまま使用した。

11　今回、本書の作成にあたり収集した資料を整理・編集したものとして、「図集編」、「年表編」を作成し、本書と併せて3冊により「名古屋都市計画史（大正8年～昭和44年）」を構成した。

目 次

序説 1

第1編 緒論 3

第1章 名古屋の沿革 4
第2章 市区改正前後 7
第3章 市域の変遷 8
第1節 熱田町の合併 10
第2節 周辺16町村の合併 10
第4章 名古屋市及び周辺地域の概況 14
第1節 人口及び戸数 14
第2節 土地及び建物 16
第3節 鉄道及び軌道 19
第4節 港湾、運河及び河川 25
第5節 上下水道 30
第6節 道路及び運送機関 35
第7節 商工業等 37
第8節 公園、寺社等 39

第2編 都市計画法による最初の都市計画 41

第1章 都市計画法と市街地建築物法 42
第1節 都市計画法 42
第2節 都市計画地方委員会 46
第3節 市街地建築物法 47
第2章 都市計画区域 52
第3章 土地利用計画 57
第1節 防火地区 57
第2節 用途地域 64
第4章 街路計画 77
第5章 公園計画 91
第6章 高速度鉄道計画 99
第7章 運河計画 102

第3編 当初決定から終戦までの都市計画 107

第1章 都市計画区域 109
第2章 土地利用計画 111
第1節 用途地域 111
第2節 専用地区 122
第3節 空地地区 126
第4節 風致地区 130
第3章 街路計画 134
第1節 幹線街路 134
第2節 補助街路及び小街路 136
第3節 街路事業 139
第4章 公園・緑地計画 163
第1節 公園 163
第2節 緑地 172

第5章　高速度鉄道計画…… 175
第6章　運河計画…… 180
第7章　港湾の計画…… 191
　第1節　名古屋港の整備…… 191
　第2節　名古屋港の利用実績…… 193
第8章　防空・防火施設計画…… 197
第9章　上下水道計画…… 201
　第1節　上水道…… 201
　第2節　公共下水道…… 203
第10章　土地区画整理事業…… 208
　第1節　沿革…… 208
　第2節　土地区画整理組合…… 211
　第3節　組合事業…… 217
　第4節　都市計画事業…… 230

第4編　戦災復興のための都市計画　239

第1章　戦災復興計画…… 240
　第1節　罹災状況…… 241
　第2節　戦災地応急対策事業…… 242
　第3節　復興計画策定の準備…… 242
　第4節　復興計画の立案…… 246
第2章　復興都市計画…… 252
　第1節　土地区画整理事業…… 252
　第2節　街路…… 259
　第3節　公園及び墓地…… 270
　第4節　高速度鉄道…… 274
第3章　復興土地区画整理事業の展開と成果…… 283
　第1節　区域の変遷…… 283
　第2節　事業等の変遷…… 284
　第3節　換地と成果…… 292

第5編　復興以後の都市計画　303

第1章　将来計画と市町村合併…… 304
　第1節　周辺市町村の合併…… 304
　第2節　将来計画…… 308
　第3節　国連調査団と中部圏計画…… 313
第2章　都市計画区域…… 316
第3章　土地利用計画…… 319
　第1節　用途地域…… 319
　第2節　専用地区等…… 325
　第3節　防火地域及び準防火地域…… 333
　第4節　風致地区…… 335
第4章　自動車時代の到来と街路計画等…… 339
　第1節　自動車交通…… 339
　第2節　街路…… 344
　第3節　名古屋環状2号線及び都市高速道路 …… 349
　第4節　駐車場…… 355
　第5節　バスターミナル…… 365
第5章　公園・緑地・墓地計画…… 368
　第1節　公園…… 368
　第2節　緑地…… 375

第3節　公園及び緑地の都市計画制限…… 377
第4節　墓地…… 378
第6章　高速度鉄道計画等…… 380
第1節　高速度鉄道…… 380
第2節　地下街…… 385
第7章　国・私鉄計画等…… 395
第1節　国鉄…… 397
第2節　私鉄…… 404
第3節　総合駅及び駅前広場…… 406
第8章　運河計画…… 411
第1節　経緯…… 411
第2節　利用実績…… 418
第9章　港湾の計画…… 423
第1節　管理組合、港湾計画等の経緯…… 423
第2節　埋立地…… 430
第3節　臨港地区…… 432
第10章　上下水道計画…… 434
第1節　上水道…… 434
第2節　公共下水道…… 435
第3節　都市下水路…… 440
第11章　土地区画整理事業…… 442
第1節　組合の設立…… 442
第2節　組合事業…… 448
第3節　都市計画事業…… 453
第12章　市街地の整備事業…… 462
第1節　豊田都市改造事業…… 462
第2節　大曽根都市改造事業…… 467
第3節　市街地改造事業…… 471
第4節　熱田神宮外苑開発計画…… 474
第13章　その他の都市施設の整備…… 478
第1節　住宅…… 478
第2節　一団地の官公庁施設…… 485
第3節　刑務所…… 490
第4節　ごみ焼却場及び卸売市場…… 499
第5節　学校…… 504
第14章　町名・町界の整理と住居表示…… 505
第15章　屋外広告物…… 510
資　料　目　次…… 513
引用または参考とした文献・資料名一覧…… 623
索　引…… 627

補記　目次

江戸時代の名古屋の町中人口 …… 5
歴代名古屋市長(明治～昭和44年) …… 9
ロセッタ丸の入港 …… 29
第10回関西府県連合共進会 …… 40
6大都市の人口と市域面積 …… 43
6大都市における当初の都市計画区域 …… 56
公園計画の指定状況 …… 98
名古屋市庁舎 …… 108
6大都市の用途地域指定状況 …… 120
名古屋汎太平洋平和博覧会 …… 151
都市計画公園内の建築状況 …… 171
中川運河まつり …… 188
松重閘門 …… 196
防空法(抜粋) …… 200
都市創作会 …… 210
石川榮耀 …… 215
名古屋市都市計画関連組織の変遷 …… 245
田淵壽郎 …… 250
都市計画による土地区画整理事業 …… 254
日本横断運河 …… 417
伊勢湾台風 …… 433

序 説

『名古屋都市計画史上巻』は、昭和32年(1957)に発刊された。この上巻は、名古屋の都市としての起源ともいうべき慶長15年(1610)の名古屋城築城から大正9年(1920)に「都市計画法」が施行されるまでの名古屋のまちづくりの歴史を詳述したものである。

上巻では都市計画を都市計画決定や都市計画事業といった狭義のものとしてとらえるのではなく、まちづくりの歴史の中で過去と現在の繋がりを明らかにするという視点で、先人達の都市建設の事業の跡が、道路、橋梁、運河、公園等の事柄は勿論、市民の生活、法令の制定経過、市街地の発展過程等をとおして詳述されている。

名古屋開府以来、民政の第一歩が道路の改修、開墾、開田であり、とりわけ都市が近代化するにつれて都市生活の安定と商工業の発展が都市の動脈である道路交通の整備に大きく左右されるようになったという観点から、特に明治22年(1889)の市制施行後は、道路整備に最も重点が置かれた。このことを裏返せば、都市計画法施行までの名古屋の都市計画は、精進川(新堀川)の開削、鶴舞公園の開設等はあったものの、主として道路整備の都市計画であったとも言えるであろう。

しかしながら、総合的な都市計画樹立の気運は市勢の発展とともに高まり、名古屋市では、明治44年に「市区改正調査会」を設置し、将来を展望した都市の基礎を確立するための第一歩を踏み出した。当時の阪本彭之助市長は、市区改正における根本方針を定めるためには「市是」の確立が前提条件になるという立場から、「工主商従」を市是とすべきと提案し、この方針にしたがって各種計画の調査検討がなされた。

その後、大正7年に東京市区改正条例準用の法律が公布され、名古屋市も同年9月11日に準用都市の指定を受け、直ちに市区改正設計及び市区改正事業計画と市区改正委員会の設置が内務省に進達された。このうち最も早急に実施する必要があるものとして、5大幹線道路の設計及び事業が大正8年8月に内閣の認可を受け、事業に着手されたのであるが、これが名古屋市において都市計画と称されるものの最初であった。

これと相前後して、都市計画法が大正8年4月5日に公布され、翌年1月1日から施行された。5大幹線道路事業は大正10年7月に同法による都市計画事業として引き継がれて施行されたが、この都市計画法の規定に基づき、都市計画区域を始め用途地域、街路網、運河網、公園等の主要な都市計画施設は大正11年から順次決定されていった。また、名古屋市においては都市計画法が施行される前から市内で6つの耕地整理組合が設立されていたが、都市計画法の制定によって土地区画整理事業の施行の道が開かれたため、土地区画整理組合の設立が活発となり、都市計画施設の多くは土地区画整理事業によって整備されることになり、名古屋市の都市計画の特色ともなった。

その後着々と都市基盤の整備が進められてきたが、第2次世界大戦の戦災により都心部を中心に壊滅的な被害を受けた。戦後は戦災からの復興を目標に雄大な都市計画を展開し、戦前を超える発展を遂げた。

発展に伴う産業と人口の集中は、昭和40年代に入ると慢性的な交通渋滞、公害問題、開発による自然破壊等の多くの都市問題を惹き起こし、都市計画も時代の要請に対応を迫られることになった。半世紀にわたって都市計画の基本法であった都市計画法に代わる、時代に即応した新しい「都市計画

法」が昭和43年6月15日に公布され、翌年6月14日から施行された。

本書では都市計画法の公布された大正8年から新しい都市計画法が施行された昭和44年までの名古屋市の都市計画について記述する。

第１編

第1編　緒　論

名古屋の発祥は太古の熱田神宮の創設に始まるが、名古屋城築城による慶長15年(1610)の「清洲越」により都市としての形態を整え、江戸時代を通じて城下町として発展を遂げた。名古屋は明治維新の廃藩置県により明治4年(1871)7月に名古屋県(同5年4月に愛知県に改称)となり、明治11年の「郡区町村編制法」により愛知県の名古屋区となり、同22年に市制町村制により名古屋市となった。同40年には熱田町を合併して港をもつ都市となり、市域を拡大するとともに、道路の整備や精進川(後に新堀川と改称)の開削等の事業を実施し、着々と近代都市としての発展の基礎が築かれた。

大正時代に入ると、部分的な道路の整備では、都市の発展拡大への対応が十分ではないとの認識から、市区改正の運動が強力に展開された。

大正10年(1921)には周辺16町村を合併して、当時としては面積で日本一の都市となった。

名古屋市の沿革や市区改正に着手するに至った経緯は上巻に詳述されているが、本書の記述を始めるに当たって、その要約を再掲し、上巻の記述以後の経緯を追記して、都市計画法による都市計画に着手するまでの名古屋市の発展の経緯を概説する。

また、このようにして発展してきた名古屋市は、近代都市計画に着手する当時はどのような都市であったのか。都市計画区域の決定に際して各種調査が実施されているので、その調査結果から主要な事項を要約して記述し、当時の名古屋市の状況を明らかにする。



図1－1　焼失前の名古屋城(出典：『なごや100年』(平成元年、名古屋市総務局))

第1章　名古屋の沿革

7世紀後半、天皇制と律令制を基本原則とする古代国家が確立すると、尾張国が一地方行政区となり、行政の中心である国府は現在の稲沢市付近に置かれた。南北朝頃までの尾張国の中心は政治・文化とも現在の稲沢市付近であったが、鎌倉・室町の武家政治の時代になり、斯波氏が尾張国の守護となって清洲に城を築いた頃から、尾張国の中心は清洲に移った。

名古屋は、古来、那古野といわれ(那古屋、那護屋、浪越などとも表されている)、12世紀の保元・平治の戦乱の頃に藤原一門の荘園として開かれたとみられる尾張国那古野荘に属していた。那古野に初めて城が築かれたのは大永元年(1521)で、城主は今川氏豊であった。場所は現在の名古屋城二の丸付近だと考えられている。その後、今川氏豊は織田信秀に城を追われ那古野城は織田信長の居城となるが、信長が織田家を継いで清洲に移り、のちに那古野城は廃城となった。

名古屋が近世都市として成立するのは、江戸時代に入ってからのことである。

徳川家康は、慶長12年(1607)4月に第9子義利(のちに義直)を尾張藩主に任ずるや、低湿な清洲から、高台で軍事、交通の要衝となりうる那古野台地に城を移すことを計画し、名古屋城を築城するとともに、家臣、商人、職人、神社仏閣をそっくり名古屋に移住させたいわゆる「清洲越」により、名古屋の城下町を作りあげた。名古屋城築城が始まった慶長15年を名古屋開府と称する所以である。

この時作られた都市計画は軍事上の理由から極秘とされ記録が残されていないが、後世の実測図等を参考にして推測されている城下町は、広い台地と低地とを巧みに利用した東西52町(約5.7km)、南北55町(約6.0km)の逆三角形の都市であった。城郭は5箇所の侍屋敷群で囲まれ、町屋は混在せず、中央部の碁盤割地区に集まっていたほか、本町・茶屋町通から出る5、6本の主要街道沿いに線状に伸び、また寺の周辺にも門前町の形成がみられた。侍屋敷と町人町との面積比率は7対3といわれている。寺は防備の最も弱い街道筋に集団的に配置されており、本町筋を固める南寺町、飯田街道を押さえる東寺町、大曽根方面の外郭として建中寺、相応寺及び長久寺の大寺院があった。そして、これらの寺町や大寺院の外側を鉄砲隊などの足軽屋敷の集団がとり囲んでいた。街道の屈曲は枇杷島街道と多治見街道が町内で4、5回曲がっている程度で、一般の町筋は場末を除くと大体直線でよく整っていた。町人町の中心である碁盤割地区は、位置的には城下町の中心部にあって、御園町から久屋町までの東西11町(約1.2km)、外堀から堀切筋(後の広小路)までの南北9町(約1.0km)の範囲で、道路を含めた1町(約109.1ｍ)四角の街区99で構成されていた。

その後、万治3年(1660)の大火で碁盤割地区のほとんどが消失し、その復興の際に堀切筋が15間(約27.3ｍ)に拡張されて火除け広場としての「広小路」が誕生したり、元禄年間の町屋の火災復興の際、道幅を4間(約7.3ｍ)に拡げ東側の間屋全部に土蔵を建てさせて防火帯とした「四間道(しけみち)」を築造する等の変化はあったが、開府当時の都市計画が名古屋発展の基礎となっていた。

清洲越の時に主な商家は本町筋に多く集まり、当初の名古屋は本町中心の南北軸の都市であったが、広小路の誕生、明治維新の大変動、名古屋駅の開設等により次第に広小路中心の東西軸の都市に変化していくことになる。

＜江戸時代の名古屋の町中人口＞

年	人　口	備　考
承応3年(1654)	54,932人	男：27,741人，女：27,191人
万治2年(1659)	55,127人	男：27,951人，女：27,176人
寛文4年(1664)	54,998人	男：28,515人，女：26,483人
寛文9年(1669)	55,849人	男：28,880人，女：26,969人
延宝2年(1674)	56,636人	男：29,661人，女：26,975人
元禄2年(1689)	57,843人	
元禄7年(1694)	55,665人	

出典：『名古屋史要』(明治43年、名古屋市)



図1－2　名古屋城絵図(1647)(所蔵：徳川美術館)

第2章　市区改正前後

明治維新後における名古屋は、市街地の整備に何等の工夫もなされないまま自然荒廃に任され、道路、橋梁、溝渠等はほとんどその用に耐えないまでに至ったが、明治11年(1878)に吉田禄在が名古屋区長に任命されると、同区長は初めて街路系統樹立の必要を認め、南外堀町線、栄町線、若宮八幡社北通線及び山王横町線の4幹線の貫通を計画した。特に栄町線は、幾多の障害があったにもかかわらず工事を進め、今日の広小路通の繁栄の基礎を築いた。同区長はさらに精進川開削、築港の計画まで企図したが、これらについては実現をみるには至らなかった。

明治22年の市制施行後、同27年に柳本直太郎が市長となり、将来のため改修を要すべき街路の調査研究を行い、これを5期に分けて第1期改修路線17路線の計画を策定した。

歴代の市長はこの計画を踏襲し、特に加藤重三郎市長はこの計画の早急な実施を力説し、幹線街路東部水筒先線、西部江川線、南部尾頭線、北部片端線、中央部洲崎橋線等をいずれも幅員13間(約23.64ｍ)とし、明治41年以降3箇年継続事業として実施する計画をたてた。次いで阪本市長は、まず南外堀町線、南外堀川東線、江川線、葵町線及び東片端線の改修を実施した。同市長はその後、明治44年11月に「市区改正調査会」を設置して、根本的な市区改正を計画したが、これは実現をみることなくして終わった。

市勢の発展に伴い市区改正の気運は次第に熟し、都市改良問題が識者の間で盛んに提唱されるようになったため、大正7年(1918)に佐藤孝三郎市長は「都市改良調査会」を設置した。同年9月11日には市を挙げての運動の効果が実り、東京市区改正条例の準用都市に指定されたので、直ちに市区改正の委員会予算を設け、翌年2月6日には内務次官を委員長、佐藤市長、宮尾舜治愛知県知事等を委員とした「名古屋市区改正委員会」が発足して大名古屋建設の理想に向かって出発した。

大正8年5月26日には内務省において第1回委員会が開かれ、3日間の審議を経て、当時の交通状態に鑑み最も早急に実施する必要があると認められた5大幹線道路(岩井線、高岳線、千早線、明道線及び大津町線)及び広場の新設拡築を市区改正の設計として決定し、大正8年度から同11年度に至る4箇年継続事業として施行することとし、同年8月4日内閣の認可を得て、事業に着手した。

ところが、5大幹線道路事業に要する経費予算及び継続年期支出方法を市会において審議中の大正9年1月1日に都市計画法が施行され、大正10年7月より市区改正事業は都市計画事業として施行されることとなり、これが名古屋市における最初の都市計画事業となった。

第3章　市域の変遷

明治21年(1888)4月に公布された「市制町村制」により、翌年10月1日に名古屋市が誕生した。当時の市域は名古屋城を底辺として南にのびた逆三角形の形状をしており、東西約4.93km、南北約5.45km、面積約13.34km²であった。

その後、市勢の発展とともに周辺町村を合併し、明治41年4月には市内を東、西、中、南の4区に区分し、各区に区役所を設置した。都市計画法による最初の都市計画を策定した大正10年(1921)の市域は、東西約14.62km、南北約15.71km、周囲約56.40km、市域面積は約149.56km²であった。

明治22年の市制施行後から大正末期までの市域の主な変遷は、**図1－3及び表1－1**のとおりである。

このうち、明治40年の熱田町の合併と大正10年(1921)の16町村の合併についての経緯を次節で概説する。

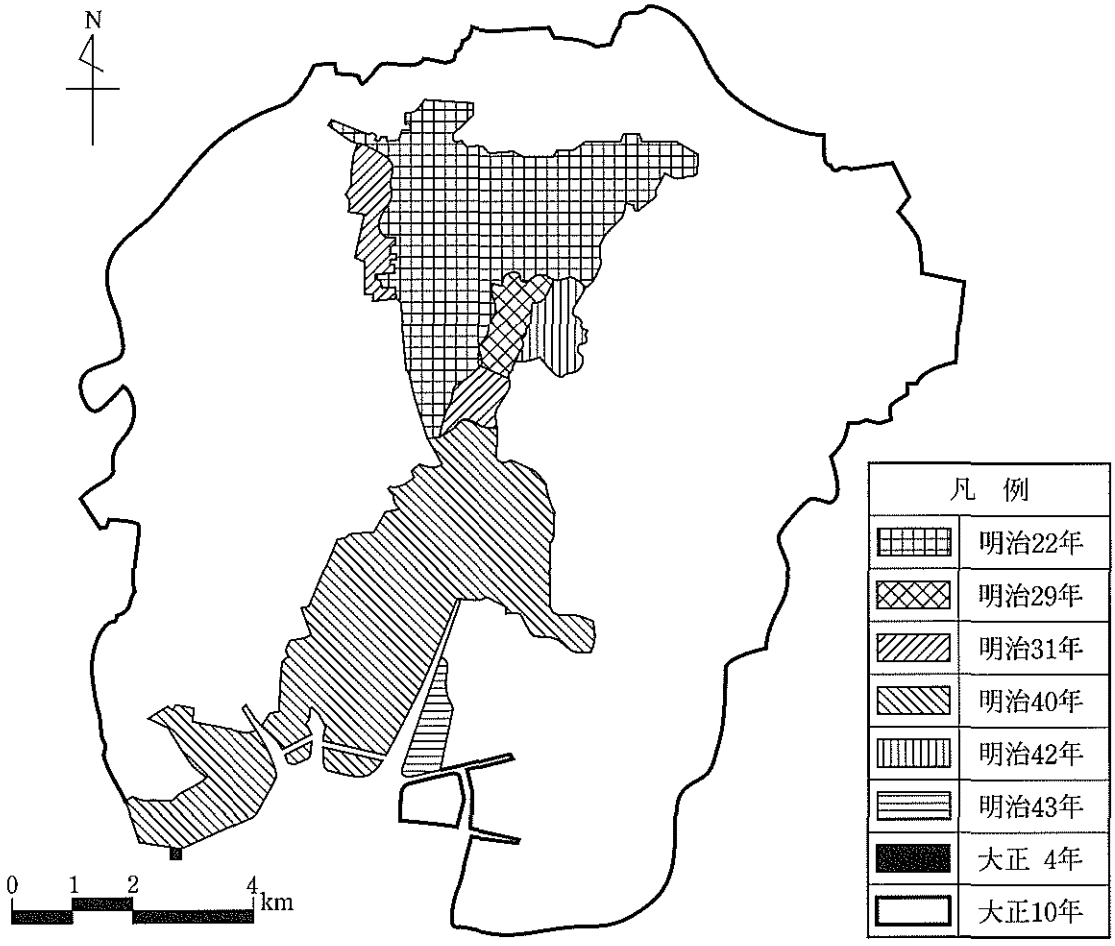


図1－3　市域の変遷(明治22年～大正10年)

表1－1　市域の変遷一覧

年	事　　項	面　積
明治22年	市制施行	13.34 km²
明治29年	御器所村大字前津小林を合併	14.14 km²
明治31年	那古野村、古沢村大字東古渡を合併	16.28 km²
明治40年	熱田町を合併	17.54 km²
	小碓村大字熱田新田東組・千年・熱田前新田・稲永新田を合併	31.92 km²
	千年、熱田前新田地先公有水面埋立地を合併	32.86 km²
明治42年	千種町の一部、御器所村の一部を合併	34.12 km²
明治43年	南区千年地先公有水面埋立地を合併	37.34 km²
大正 4年	南区稲永新田地先公有水面埋立地を合併	37.35 km²
大正10年	笠寺村大字笠寺、本星崎地先公有水面埋立地を合併	38.26 km²
	千種町、東山村、御器所村、呼続町、常磐村、小碓村、荒子村、八幡村、愛知町、中村、笠寺村、枇杷島町、金城村、清水町、杉村、六郷村を合併	149.56 km²

＜歴代名古屋市長(明治～昭和44年)＞

明治11年12月～明治21年11月	吉田　禄在	(区長)
21年12月～　22年10月	服部　直衡	(区長)
22年12月～　23年 9月	中村　　修	
23年11月～　27年 2月	志水　忠平	
27年 2月～　30年 6月	柳本直太郎	
30年 7月～　34年12月	志水　　直	
34年12月～　39年 4月	青山　　朗	
39年 6月～　44年 7月	加藤重三郎	
44年 7月～大正 6年 1月	阪本彭之助	
大正 6年 7月～　10年 7月	佐藤孝三郎	
10年 7月～　11年 2月	大喜多寅之助	
11年 4月～　13年 6月	川崎　卓吉	
13年 9月～昭和 2年 8月	田阪　千助	
昭和 2年 8月～　13年12月	大岩　勇夫	
14年 1月～　17年 1月	県　　忍	
17年 2月～　21年11月	佐藤　正俊	
22年 4月～　27年 8月	塚本　　三	
27年 9月～　36年 3月	小林　橘川	
36年 4月～　48年 4月	杉戸　　清	

第1節　熱田町の合併

熱田は熱田神宮の創設以来、中部地方の文化の発祥地として、また東西往還の重要な宿場町として栄えた。伊勢湾に面した海上交通の要衝でもあり、特に江戸時代には熱田～桑名間の海上7里(約27.5km)は、東海道五十三次のうち唯一の渡海路であり、「七里の渡し」の渡船場としての「宮の渡し」があって、繁栄を誇っていた。明治維新の廃藩置県により明治4年(1871)に名古屋藩は名古屋県となり(翌年に、愛知県に改称)県下が15大区に分けられ、名古屋と熱田は第一大区に編入されて同一の行政単位となった。同11年に「郡区町村編制法」が発布され、名古屋は名古屋区に、熱田は愛知郡に編成された。熱田は名古屋から分離して愛知郡役所の所在地として郡内第一の都会となった。名古屋城を中心に発展してきた名古屋と、熱田神宮を中心として発展してきた熱田とは密接不離の地理的関係にあり、両者の合併問題は時々話題になっていたが、熱田築港工事の進捗に伴って具体的となり、明治40年に合併が実現した。

この合併について『名古屋南部史』(昭和27年、名古屋南部史刊行会)では、古老の話として、「千八百年餘という古い歴史を持つ熱田が、僅か三百年餘の歴史しか持たない名古屋へ編入されることは甚だ納得出來ない。むしろ名古屋こそ熱田に編入せられるべきものである。」という反対論もあったと記している。この合併によって名古屋市は港湾をもつ都市として名古屋港の開発整備と相まって発展した。

なお、合併に際して、旧大字を廃して新町名をつける時、大字神戸を熱田神戸町、大字内田を熱田内田町というように、町名にはすべて「熱田」の2字を冠して熱田の歴史と伝統に配慮がなされた。

第2節　周辺16町村の合併

大正10年(1921)の周辺16町村の合併は、『名古屋市隣接町村併合顛末』に「我名古屋市ハ中京ノ大都市トシテ将来ノ發展實ニ豫測スヘカラサルモノアリ就中都市計劃ノ遂行ハ市百年ノ大計ヲ樹ツル上ニ於テ万遺漏ナキヲ期セサルヘカラサルヲ以テ将来本市ニ併合サルヘキ必然的運命ニアル接續町村ノ區域ヲ先ツ市ニ編入シ而シテ共通ノ利害ヲ有スルモノヲ合シテ一團ト為シ以テ同一行政組織ノ下ニ之ヲ統轄シ都市経営上劃一ノ施設ヲ為スハ彼此ノ福利ヲ増進スルモノト認メ」と述べられているように、都市計画法の制定が一つの契機になっていた。

大正9年8月16日に、名古屋市は隣接町村に対し正式に合併の要請を行った。これに対し、町村側は総連合会を開催して協議し、一定の申し出をすることになった。名古屋市は同年9月4日に知事に対し隣接町村合併の申請をしたが、9月5日に隣接町村連合会から合併は時期尚早との回答がなされ、12月2日には愛知県からも名古屋市に対し「隣接町村併合申請ニ対シテハ町村ノ全部若ハ一部ノ接近シテ市街地ヲナシ又ハ近キ将来ニ於テ市街地ヲナスニ至ルヘキ部分ニシテ比較的風俗習慣等ヲ同フシ

若クハ同フスルニ至ルヘキ見込アルモノニ限リ此際編入スルコトニ致シ度キニ付再考相成度」として、差し戻された。

翌年7月11日に、名古屋市は隣接町村と合併問題についての交渉を再開した。その後町村側は19町村の決議による24項目の希望及び条件を名古屋市に提示してきたので、大喜多寅之助市長は市会に協議するとともに、各町村と話し合いを重ねた結果、相互の意見が一致したので同月31日に覚書を作成した。

19町村の「名古屋市及接続町村合併ニ関スル希望及条件」を抜粋すると、

第一、都市計劃事業ノ着手ハ外廓ヨリ始ムルコト
第二、編入區域内ニ限リ相當期間市街地建築物法ノ適用ヲ除外スル事ニ同意ヲ求ムル事
第三、編入町村ハ之ヲ適當ニ區分シ新ニ區ヲ設クル事
第四、新編入地ヲ區域トシ市會議員選挙區ヲ独立セシムル事
但議員ノ配當数ハ人口ノ比例ニ據ルコト
第五、都市計劃特別市稅ハ其工事ニ関係厚薄ニ依リ賦課ヲ不均一トスルコト
第六、認定町村道ハ共用開始ト否トニ拘ラス合併後直チニ市道トシテ認定シ以後間断ナク之カ修築ヲ加フル事
第七、上水下水ノ設備ハ合併後速カニ着工スル事
第八、上下水ノ設備及ハサル區域ハ将來ニ家屋稅ノ等差低級ニ考慮ヲ加ヘラレタキ事
第九、合併町村ノ中ニハ極メテ僻陬ノ地アリ故ニ編入後ハ市ノ家屋稅賦課等差ヲ適當ニ改正セラレタキ事
第十三、公用トシテ使用セサル町村有財産及基本財産ハ合併前各町村自由ニ處分スル事

その他、義務教育に関すること、職員の身分に関すること、各種団体に関すること等が列挙されていた。

名古屋市と隣接町村とで交換した覚書(抜粋)は、次のとおりであった。

名古屋市及接續町村合併ニ関シ該接續町村聯合會ノ決議ヲ以テ名古屋市ニ提示セラレタル希望及條件ハ當該市長及町村長ニ於テ熟議ヲ遂ケタル末茲ニ相互意見ノ一致ヲ得テ左記ノ通リ協定セリ依テ併合實施ノ上ハ市ノ財政及事情ノ容ス限リ名古屋市ハ誠意ヲ竭シ其實行並ニ貫徹ニ努ムルモノトス

一、別紙名古屋市及接續町村合併ニ関スル希望及條件ノ内第四、併合區域ヲ適當ニ區分シ市會議員選挙區域ヲ獨立セシムルコト
但議員割當ノ数ハ人口ノ比例ニ據ラス市條例ヲ以テ定員ヲ六十人ト為シ之ヲ現在ノ名古屋市ノ分四十八名併合町村ノ分十二名トス

一、同上第十三、公用トシテ使用セサル町村有財産及基本財産ハ併合前各町村ニ於テ自由ニ處

分スルコトヲ得ルモノトス

一、其他ノ事項ニ対シテハ出来得ル限リ其希望若クハ條件ニ添フヘキ事

このように、名古屋市と関係町村との協議が行われている大正10年7月27日に、愛知県知事から市会に対し合併について諮問があった。川口彦治愛知県知事は、前任地の熊本県において熊本市とその隣接する11町村の大合併を実施し、愛知県においても一宮市を創設した知事であった。諮問案は愛知郡千種町・東山村・御器所村・呼続町・小碓村・荒子村・八幡村・愛知町・中村・常磐村・下之一色町・笠寺町・天白村の一部、西春日井郡枇杷島町・金城村・萩野村・庄内村・清水町・杉村・六郷村・川中村の20町村の全部と1村の一部を名古屋市に編入しようとするものであり、8月2日までに答申することが求められた。

この諮問は7月29日の市会において審議された。審議は、合併という重要問題が突然発案されたが、知事から市長に事前の協議があったか、いたずらに市域を拡大しても都市の実を挙げることができなければ両者にとって不利益である、合併条件によっては現在の市民の負担の増加が懸念される、といった慎重派と、行政区域と都市計画とは必ずしも一致しなくてもよく、現在の市内にも田野や山林、藪もあるので合併して都市化ができなくても止むを得ずこの機会を逃してはいけない、とする積極派とに分かれたが、知事から求められた8月2日という答申の期日もあって、合併の範囲の修正は議長と市長に一任することで原則的に同意した。そして議長と市長の修正案について市会の全員協議会において確認したうえで、8月1日に川中村、下之一色町と荒子村の庄内川以西の地域は編入を否認し、その他の町村に対しては是認するという答申書を提出した。

知事は8月3日に、原案通り20町村と1村の一部を名古屋市に合併する境界変更を内務省に申請した。この申請に対して8月18日付けで内務大臣は、下之一色町、天白村の一部、萩野村、庄内村、川中村を除いて他の編入を許可する指令を愛知県知事に交付した。これについて、『名古屋市會史(第4巻)』(昭和16年、名古屋市会事務局)では、「除外された町村は農村および漁村であつて、當時においては、將來都市たるの見込なく、その町村住民の大多數は農民又は漁民であつた。これに反し編入を肯定された町村住民の大多數は商工業に從事するものであつた。しかも愛知縣は除外すべしと主張した町村には戸數割制度を布き、編入を肯定する町村には名古屋市と同様家屋税制度を施行してゐた。即ち前者は農村として取扱ひ、後者は市街地として遇せられた。而して除外町村は既往十年間の人口は増加せず、恰かも十年一日の如くであつた。しかも當時十年間は世界の大變局に遭遇し、わが國經濟界は異常なる繁榮を遂げ、殊に工業の勃興に伴ひ都市およびその附近町村人口は非常な増加を示し、前記編入町村の如きは、何れも人口約十割の増加を示してゐた。かゝる時期において除外町村における人口が増加しないとすれば、いづれの日において人口の増加を望み得るであらうとは、當時の内務省當局の主張であつたものゝ如くであつた。」と記述している。

内務省の決定と名古屋市の意見とを比較してみると、市が除外を希望した荒子村、下之一色町、川中村のうち、下之一色町、川中村は希望通り除外になったが、荒子村は編入になり、合併を希望した天白村の一部、萩野村、庄内村は除外になった。

16町村の名古屋市への編入は大正10年8月22日に施行され、同市域は東京市の約2倍の面積となり、市域の面積において全国一、人口において東京、大阪に次ぐ第3位の都市になった。

第4章　名古屋市及び周辺地域の概況

大正8年(1919)の都市計画法制定を受けて、名古屋においても同11年7月に名古屋都市計画区域が決定され、以後順次、防火地区、街路網、運河網、用途地域、公園と重要施設の都市計画が進められていくことになるが、本章では、そうした計画の背景となった当時の名古屋市及び名古屋都市計画区域に含まれることになる5町村(西春日井郡萩野村・庄内村・西枇杷島町、愛知郡下之一色町・天白村大字八事)の状況について概説する。(都市計画区域の策定に際して、都市計画愛知地方委員会により、国際田園都市及び都市計画協会の調査標準に基づき各種の調査が実施されており、その結果が、大正13年3月30日に同委員会が発行した『都市計畫の梗概』に発表されている。本章では、主としてその調査結果を利用して、土地利用や都市施設の概況を記述する。)

第1節　人口及び戸数

明治22年(1889)の市制施行後の名古屋都市計画区域内(第2編第2章参照)及び名古屋市域内の人口と戸数の推移は、**表1－2**のとおりであった。

表1－2　人口及び戸数の推移

	名古屋都市計画区域		名古屋市	
	人　口	戸　数	人　口	戸　数
明治22年			157,496人	48,049戸
明治32年	367,641人	83,155戸	252,242人	61,206戸
明治42年	508,146人	109,978戸	389,761人	87,391戸
大正 8年	609,341人	125,778戸	432,813人	90,717戸
大正12年	716,764人	145,315戸	695,943人	141,368戸

この人口増加の実態から大正11年(1922)を基準として、30年後の人口および戸数が推定されているが、推計に用いた計算式は、明治6年から大正9年までの47年間の増加人口の平均パーセントを比率とした次式であった。

人口増加推計式　　$P = A \times (1 + p)^n$

ここに　P＝求めるｎ年後の人口

A＝ある年の人口(大正11年の人口)

ｐ＝人口増加率(平均パーセント、0.022)

ｎ＝年数(大正11年から求めるｎ年後までの年数)

戸数増加推計式　　$H = AR \times (1 + R)^n$

ここに　H＝当該年における家屋増設必要数

A＝ある年の戸数(大正11年の戸数)

R＝人口増加率(0.022)

n＝年数(大正11年から求めるn年後までの年数)

この推計式により求めた人口及び戸数の算出値は、表1－3のとおりであり、この推定値は土地利用、施設計画等の基準となる都市規模として使われた。

表1－3　将来人口及び戸数推計

年	人　口	戸　数
大正15年	723,110人	149,410戸
大正21年(昭和7年)	823,970人	170,668戸
大正31年(昭和17年)	1,024,300人	212,890戸
大正41年(昭和27年)	1,273,300人	265,380戸

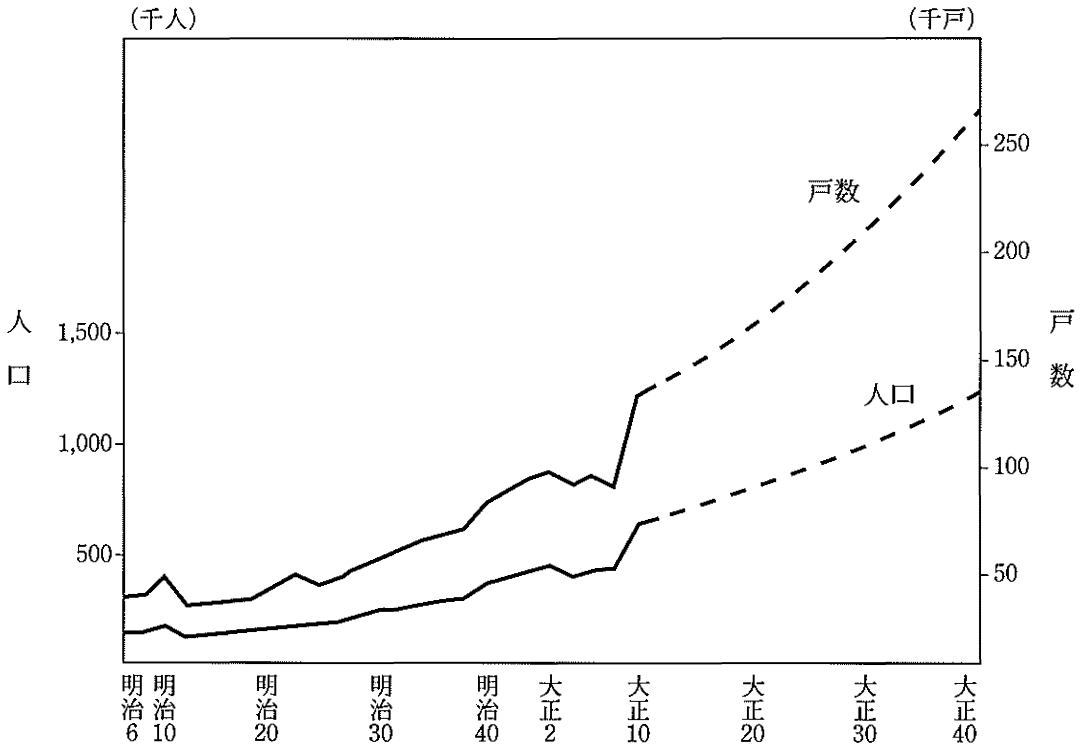


図1－4　名古屋都市計画区域内における人口及び戸数の増加予想

第2節　土地及び建物

1　土地

名古屋都市計画区域は、南区の熱田踏切付近を中心として、東西3里27町(約14.7km)、南北3里32町24間(約15.3km)、周囲約16里(約62.8km)余で、その面積は4,857万6,887坪(約160.6km²)であり、うち、名古屋市域分は4,385万8,620坪(約145.0km²)であった。また、これを土地の所有及び用途別に区分すると表1－4のとおりであった。

表1－4　土地の所有及び用途別内訳

(大正11年末現在)

官有地	皇宮地	43,962坪(0.1%)	43,962坪(0.1%)
	御料地	1,263,895 (2.6)	960,203 (2.2)
	神社地	135,979 (0.3)	132,770 (0.3)
	官用地	870,128 (1.8)	869,496 (2.0)
	山林、原野等	40,177 (0.1)	27,436 (0.1)
	田畑、屋敷等	23,804 (0.0)	4,737 (0.0)
	道路堤塘	1,934,215 (4.0)	1,674,824 (3.8)
	河川、溝渠	1,631,925 (3.4)	1,149,415 (2.6)
	湖、沼、池、沢	188,098 (0.4)	187,258 (0.4)
	鉄道用地	467,448 (1.0)	448,892 (1.0)
	寺院地	163,006 (0.3)	159,132 (0.4)
	学校用地	74,657 (0.2)	74,657 (0.2)
	その他	11,797 (0.0)	11,784 (0.0)
	計	6,849,091 (14.1)	5,744,566 (13.1)
民有有租地	宅地	7,542,149 (15.5)	7,240,488 (16.5)
	田	19,550,030 (40.2)	17,665,438 (40.3)
	畑	7,441,938 (15.3)	6,798,371 (15.5)
	その他	3,751,574 (7.7)	3,206,253 (7.3)
	計	38,285,691 (78.8)	34,910,550 (79.6)
民有免租地	公園	84,365 (0.2)	84,365 (0.2)
	保安林	17,217 (0.0)	16,179 (0.0)
	神社地	21,538 (0.0)	18,264 (0.0)
	公用地	247,469 (0.5)	244,124 (0.6)
	墓地	187,669 (0.4)	139,094 (0.3)
	水道用地	45,519 (0.1)	45,519 (0.1)
	池、沼、溝	567,023 (1.2)	508,874 (1.2)
	鉄道用地	80,104 (0.2)	65,394 (0.2)
	道路堤塘	271,374 (0.6)	245,997 (0.6)
	畦畔	781,523 (1.6)	699,483 (1.6)
	その他	5,352 (0.0)	5,340 (0.0)
	計	2,309,153 (4.8)	2,072,633 (4.7)
年期地		1,132,952 (2.3)	1,130,871 (2.6)
合計		48,576,887 (100.0)	43,858,620 (100.0)

※　( )内は、全体の面積(合計)に対する比率(%)
※　名古屋市分については名古屋都市計画区域の面積から名古屋市域外分を引いた値を掲載

この都市計画区域面積を大正11年(1922)末の人口で割ると、1人当たり平均74坪(約244.6m²)強の密度となる。将来30年後の予想人口130万人以上に達してもなお十分な許容力を有しており、加えて全面積の55%以上が耕地であり、交通機関の整備、耕地整理、区画整理の指導により、良好な市街地の形成が期待しうる状況にあった。

2　建物

都市計画区域内の建物のうち、家屋税賦課標準に基づく年次別棟数、建築面積及び延床面積の推移を**表1－5**に示す。構造は、木造2階建が大部分を占め、石造、煉瓦造、鉄筋コンクリート造等耐火構造の建築物は極少数であった。

大正10年(1921)末の名古屋市域内の建物棟数は20万2,210棟で、この用途別内訳は、住宅11万6,147棟、倉庫8,062棟、その他7万8,001棟であった。また、このうち耐火構造及びこれに準ずる構造の建物は、住宅245棟、倉庫4,526棟、その他159棟の計4,930棟(約2.4%)、木造建物は住宅が11万5,902棟、倉庫3,536棟、その他7万7,842棟の計19万7,280棟(約97.6%)であった。

建物の用途別の分布状況を概観すると、会社、銀行等の主なものは、名古屋停車場から千種停車場に至る広小路通を中心として集まり、さらに大津町から本町通及び築港方面に散在していた。商店は、広小路通以北、堀川以東、武平町通以西の範囲(いわゆる碁盤割地区)に密集し、さらにこの地区から放射状に伸びる重要道路である本町通、幅下通、赤塚大曽根通、駿河町千種通、大津町通と西築港方面に展開していた。工場は、ほとんど全区域に点在していたが、新堀川及び堀川(納屋橋以南)沿岸地域には小工場が最も多く、市の東部武平町以東の区域及び笈瀬川沿岸がこれに次ぎ、築港方面も相当数の工場が存在し、さらに大曽根方面には、大工場の進出が多くみられた。住宅は上記の商店、工場の多い区域を除いて全市的に分布し、中でも、旧東区の中央部は純然たる住宅地域を形成し、また、新しく合併された市域においても住宅が比較的多く、とりわけ東区東大曽根町、千種町、田代町、中区御器所町、則武町方面においては住宅建設が盛んに行われていた。寺院は、東区小川町、松山町及び西区熱田、堀川以東大津町通以西に密集し、その他の地域にも相当数の分布がみられた。

表1－5　建物の推移

	名古屋都市計画区域			名古屋市		
	棟　数 (棟)	建築面積 (坪)	延床面積 (坪)	棟　数 (棟)	建築面積 (坪)	延床面積 (坪)
大正 3年	82,939	1,688,518	2,015,854	82,411	1,679,043	2,006,379
大正 5年	90,817	1,839,409	2,189,961	90,294	1,829,826	2,180,378
大正 8年	97,784	1,977,057	2,331,008	95,946	1,932,578	2,296,624
大正10年	107,085	2,321,336	2,735,532	105,051	2,287,536	2,700,789

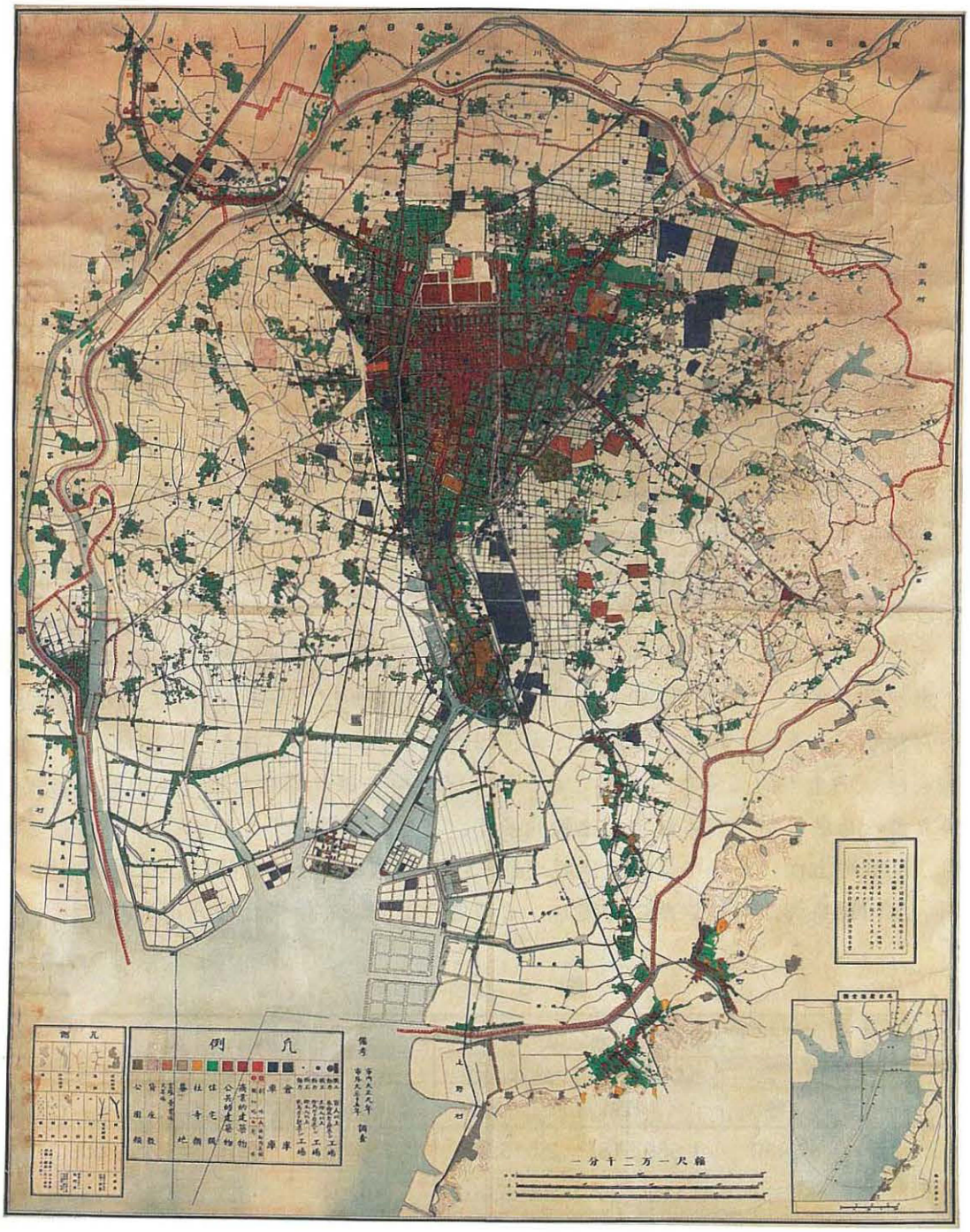


図1－5　建物現況図(ベース図発行：都市計画名古屋地方委員会)

※　市域内は大正9年、市域外は大正15年の調査結果

第3節　鉄道及び軌道

1　鉄道

(1)　国有鉄道

名古屋市に通じる国有鉄道は、東海道線、関西線、中央線、武豊線及び臨港線の5線であった。

1)　東海道線

明治19年(1886)4月に熱田～清洲間が開通し、同年5月の一宮までの開通と同時に名古屋駅(笹島)が営業を開始した。新橋～神戸間が全線開通したのは同22年7月であり、同32年7月には、名古屋～熱田両駅間の複線が竣工していた。

2)　関西線

明治28年5月に関西鉄道会社線として名古屋～前ヶ須間が開通し、同年11月に名古屋～草津間が全線開通した。翌年7月、愛知駅が開設され、明治31年11月には名古屋～網島間が全線開通したが、同40年10月に国有鉄道に買収されて名古屋を起点とする関西線となった。

3)　中央線

明治33年7月に名古屋～多治見間が開通し、同35年11月に千種駅が、同44年4月に大曽根駅がそれぞれ営業を開始した。

4)　武豊線

東海道線大府駅から知多郡の武豊港に至る路線で、東海道線建設の材料運搬のために、この地方で最も早く敷設された鉄道であり、明治19年3月に熱田～武豊間が開通した。

5)　臨港線

名古屋駅から築港1号地の名古屋築港駅に至る貨物線で、明治44年5月に開通した。途中、西古渡で東海道線から分岐して白鳥貯木場に至る支線があった。

以上の5線の名古屋都市計画区域内の駅は、名古屋、熱田、千種、大曽根、枇杷島、白鳥、名古屋港で7駅であった。この7駅の乗降客数及び取扱貨物量は**表1－6**のとおりであった。

表1－6　各駅の乗降客数及び取扱貨物量

	大　正　8　年		大　正　12　年	
	乗降客数(人)	取扱貨物(トン)	乗降客数(人)	取扱貨物(トン)
名古屋駅	5,244,622	922,447	7,359,187	986,046
熱 田 駅	1,206,511	234,253	1,733,539	266,737
千 種 駅	609,915	155,326	750,685	164,792
大曽根駅	240,022	58,505	405,633	63,848
枇杷島駅	156,420	61,741	240,555	86,612
白 鳥 駅	——	177,137	——	208,707
名古屋港駅	——	277,651	——	555,007

(2)　地方鉄道

名古屋都市計画区域内に起終点を有する地方鉄道は、名古屋鉄道株式会社、瀬戸電気鉄道株式会社及び愛知電気鉄道株式会社の3社の経営する4線であった。

1)　名古屋鉄道株式会社

名古屋電気鉄道株式会社が経営していた軌道部が名古屋市に買収されることになったため、大正10年(1921)6月、その地方鉄道部の事業を分離して名古屋鉄道株式会社が創立された。経営路線は、一宮線、犬山線、津島線、清洲線及び小牧線の5線で、この地方の地方鉄道の中で最も重要な役割を果たしていた。このうち、名古屋市内に起終点を有するのは、西区押切町を起点とし、西枇杷島町を経て一宮市に至る一宮線で、明治43年(1910)5月に押切町～枇杷島間が開通し、大正元年8月西印田まで延伸した。

2)　瀬戸電気鉄道株式会社

瀬戸電気鉄道は、明治38年4月に東区矢田町～東春日井郡瀬戸町間が開通したのにはじまり、翌年3月には矢田町～大曽根間、明治44年5月には大曽根～土居下間、同年10月には土居下～堀川間が開通し、堀川～瀬戸間の全線開通をみるに至った。由来、瀬戸町は、製陶業をもって世に知られており、中央線大曽根駅および堀川運河に接続するこの鉄道は、交通運輸の重要な役割を担っていた。

3)　愛知電気鉄道株式会社

愛知電気鉄道株式会社の経営する路線は常滑線と岡崎線があり、いずれも熱田神宮前を起点としていた。常滑線は、知多半島の三河湾側を通る国鉄武豊線に対し、伊勢湾側を通り常滑に至る路線で、大正2年8月に全線開通した。岡崎線は、最初大正6年5月に熱田神宮前～知多郡有松間を営業していたが、同11年7月に東海道電気鉄道株式会社及び新舞子土地株式会社と合併し、同12年6月から有松～岡崎間の運転も開始された。その後、常滑線大江町から分岐して東築港に至る築港線の開通をみた。

2　軌道

電気軌道としては、名古屋市営の軌道が旧市域内に縦横に敷設され、その他、尾張電気軌道株式会社が経営する八事線、下之一色電車軌道株式会社経営の一色線、築地電軌株式会社経営の稲永線、名古屋土地株式会社経営の中村公園線等が名古屋都市計画区域内の輸送を分担していた。市営軌道と民営軌道との連絡は特に不便ではなかったが、将来の旧郡部の発展や隣接町村との交通連絡を考慮すると、さらに電車網の普及を図り、運転系統、経営方法等の改善に努力を払い、一大系統の下に整理統合する必要があった。

(1)　名古屋市営電気軌道

名古屋市内の電気軌道は、明治31年(1898)5月に名古屋電気鉄道株式会社が栄町線(笹島町～久屋町間)を開通させたのがはじまりで、同社は同34年に押切線、同36年に栄町線延長、同41年に熱田線、

同43年に公園線及び築港線、明治44年から大正元年(1912)にかけて公園線延長、江川線及び覚王山線、大正3年から同4年には御幸線、大曽根線、上江川線、葵町線、さらに同8年には葵町線延長及び熱田軌道株式会社を合併して東築地線、同10年には堀内線をそれぞれ開通させて、市内の電気軌道網を整備してきた。

この間、高い運賃に対する市民の批判を受けて、明治41年6月には名古屋市と会社との間に毎年の利益の一定割合を市に納付するという報償契約が締結されたが、その第1条に「會社ハ、本契約締結ノ日ヨリ滿二十五ケ年ヲ經過シタル後市ノ希望ニ由リ會社營業及之ニ必要ナル物件全部ノ買收ニ應スヘキモノトス」とあり、電車市営論は識者の間で次第に声が高まり、大正9年7月の市会において次のような意見書が満場一致で可決された。

電鐵市營ニ關スル意見書

電鐵市營ハ方今世界一般ノ趨勢ニシテ其公有公營ノ可否ニ就キテハ既ニ議論ノ餘地ヲ存セズ　試ミニ我名古屋市ノ人口狀態、地理的、經濟的若クハ社會的關係ニ鑑ミ將來ヲ慮ル時ハ市街電鐵ノ經營ハ之ヲ一營利會社ニ一任スベキモノニアラズシテ速ニ名古屋市ニ移轉スベキモノト謂ハザル可カラズ　是ヲ財政上ノ見地ヨリ考慮スルモ將來本市財政ノ基礎ヲ冒サヾルハ容易ニ推斷シ得ルトコロニシテ寸毫ノ危險ヲ認メズ　若シ夫レ運輸上從來ノ不滿足ヲ改善シ市民ノ幸福ヲ增加スルノ點ニ於テハ公私優劣ノ差同日ノ論ニ非ザルナリ　仍テ適當ノ調査ヲ遂ゲ名古屋電氣鐵道株式會社軌道部ヲ買收シ市營ヲ實行セラレン事ヲ望ム

右市制第四十六條ニ依リ意見書提出候也

大正九年七月十三日　　名古屋市會議長　大喜多實之助

名古屋市長　佐藤孝三郎　宛

市会の意見書を受けた名古屋市は、直ちに名古屋電気鉄道株式会社に対し、下記の書面を添えて買収交渉に応じるよう申し入れた。

電氣事業ノ市營ハ本市年來ノ宿題ニシテ市民一般ノ熱望スル所ナリ且ツ愈々都市計畫ノ實行期ニ入リ將來諸般ノ關係ヲ考慮スルトキハ市營ヲ以テ便利トスル事ハ勿論ニシテ殊ニ今回市會一致ノ建議アリ適當ノ時機ト信スルカ故ニ此際貴會社軌道部ノ事業及物件全部ヲ買收セントス快諾相成タシ速ニ回答ヲ乞フ以上ノ交涉ニ付テハ左記事項特ニ御了解ヲ希望ス

大正9年7月17日

名古屋電氣鉄道株式会社々長　富田　重助　殿　　名古屋市長　佐藤　孝三郎

一　市營事業ハ市百年ノ計ヲ爲スモノナルカ故ニ四十万市民ノ爲ニ誠意ヲ披瀝シテ互ニ真面目ニ相談シ円滿ナル解決ニ努力セン事ヲ望ム

二　交涉進行中兎角種々ノ揣摩臆測ノタメ世間ノ誤解ヲ招キ故障ヲ生シ易キカ故ニ率直ニ且公々然ト談合シタシ依テ事ノ成行ハ隨時之ヲ世間ニ公表スル事アルヘシ

その後、市、市会及び会社の間に買収価格について幾多の紆余曲折があったが、愛知県知事の調停により大正10年10月に円満解決し、譲渡契約の成立をみて、同11年8月1日に正式に名古屋市の経営に移行した。

市営移行までの路線開業状況は**表1－7**のとおりであった。

表1－7　市営移行までの開業路線

路線名	区間	路線長	開業年月日
栄町線	笹島町 ― 久屋町	2.2km	明治31年 5月 6日
押切線	柳橋 ― 押切町	2.3km	明治34年 2月19日
栄町線	久屋町 ― 西裏	1.8km	明治36年 1月31日
熱田線	栄町 ― 熱田駅前	4.6km	明治41年 5月 3日
熱田線	熱田駅前 ― 熱田伝馬町	1.1km	明治41年 9月17日
公園線	上前津 ― 新栄町	2.7km	明治43年 2月23日
築港線	熱田駅前 ― 築地口	4.2km	明治43年 3月16日
東築地線	熱田神戸橋東 ― 東築地	2.4km	明治43年 7月15日
御黒門線	上前津 ― 門前町	0.4km	明治44年 6月 9日
江川線	柳橋 ― 洲崎橋	0.7km	明治44年 6月24日
覚王山線	北畑 ― 月見坂	1.9km	明治44年 8月19日
江川線	洲崎橋 ― 山王橋	1.1km	明治44年11月 3日
築港線	築地口 ― 築地橋	0.6km	明治45年 1月11日
栄町線	西裏 ― 五反田	0.2km	明治45年 4月 1日
江川線	尾頭橋 ― 船方	2.6km	明治45年 5月 6日
覚王山線	西裏 ― 北畑	0.5km	明治45年 5月22日
江川線	山王橋 ― 古渡橋	0.6km	明治45年 5月23日
東築地線	熱田伝馬町 ― 熱田神戸橋東	1.0km	大正元年 9月 1日
江川線	尾頭橋 ― 古渡橋	0.4km	大正元年11月 8日
御幸線	志摩町 ― 御園御門	0.8km	大正 2年11月12日
外堀線	御園御門 ― 本町御門	0.6km	大正 3年 8月20日
片端線	本町御門 ― 東片端	1.2km	大正 3年11月 5日
高岳線	東新町 ― 長塀町三丁目	1.5km	大正 3年11月 5日
高岳線	長塀町三丁目 ― 赤塚町	0.8km	大正 4年 3月17日
高岳線	赤塚町 ― 徳川邸前	0.7km	大正 4年 4月26日
高岳線	徳川邸前 ― 大曽根	0.6km	大正 4年 5月30日
上江川線	明道町 ― 江川町	0.9km	大正 4年10月10日
上江川線	江川町 ― 浄心前	0.8km	大正 4年11月 4日
片端線	東片端 ― 平田町	0.7km	大正 4年11月 4日
葵町線	新栄町 ― 平田町	1.1km	大正 4年11月 4日
築港線	築地橋 ― 築港	0.3km	大正 7年 9 月21日
葵町線	平田町 ― 赤塚町	0.5km	大正 8年 4 月16日
堀内線	笹島町 ― 那古野町	0.8km	大正10年12月 7日

(2)　民営電気軌道

1)　尾張電気軌道株式会社(尾張電気軌道)

尾張電気軌道の八事線は、明治45年(1912)4月に中区千早町～八事山興正寺門前間が営業を開始したのにはじまり、同年5月に大久手～今池間、大正元年(1912)9月には興正寺門前～天白村大字八事間が開通した。老松町で市営公園線と、今池では市営覚王山線と接続しており、郊外居住者や郊外への行楽客の交通に利用されていた。

2)　下之一色電車軌道株式会社(下之一色電車軌道)

下之一色電車軌道の一色線は、南区熱田新尾頭町から愛知郡下之一色町字松蔭に至る路線で、大正2年12月に営業を開始しており、南区尾頭橋で市営江川線と接続していた。

3)　名古屋土地株式会社(中村電気軌道)

中村電気軌道は、名古屋土地株式会社が旧中村付近の土地開発のために敷設したもので、大正2年10月に明治橋～中村公園間を営業開始した。その後、同12年5月に旭遊廓が大須から中村に移転したのを契機に付近一帯の市街化が急進したため、交通が輻輳し、交通事故も増えて、道路の拡幅やこの軌道の複線化が焦眉の課題となっていた。

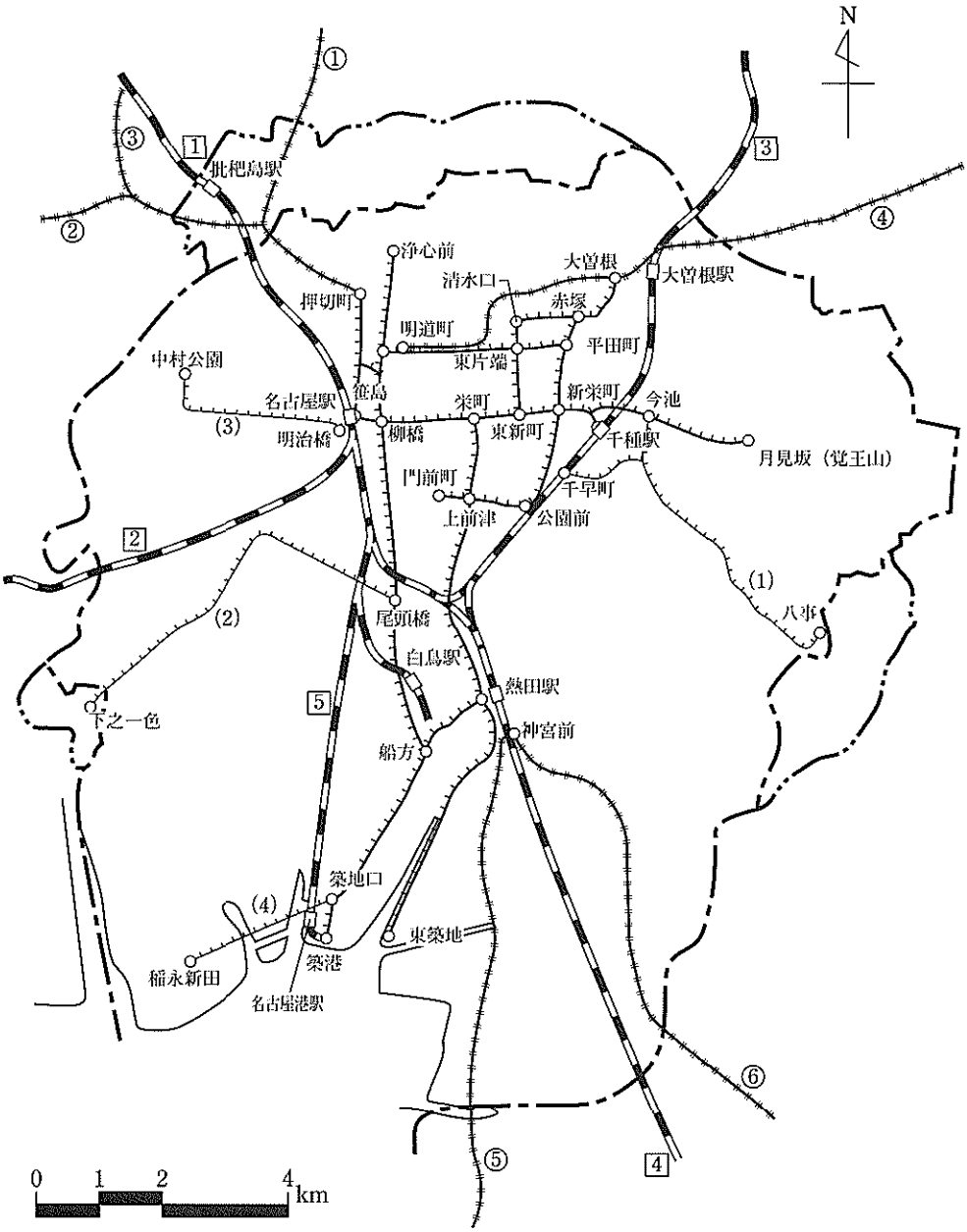
4)　築地電軌株式会社(築地電気軌道)

築地電軌株式会社の経営する稲永線は大正6年6月に開業した。この軌道は、南区築地口～稲永新田間の路線で、主に築港付近の工場通勤者や漁民等の交通機関として利用されていた。

なお、市営及び民営電気軌道の乗客数の累年比較は**表1－8**のとおりであった。

表1－8　電気軌道乗客数の推移

	大正8年	大正10年	大正12年
名古屋市営	49,500,695人	68,247,666人	83,171,957人
尾張電気軌道	670,339人	865,919人	1,008,309人
下之一色電車軌道	766,588人	927,242人	1,126,325人
中村電気軌道	398,914人	681,376人	3,289,359人
築地電気軌道	467,328人	504,962人	531,872人



凡　例					
――	市　域	----	都市計画区域	┼┼┼	市営電気軌道
═══	国有鉄道	1 東海道線 2 関西線 3 中央線 4 武豊線 5 臨港線			
┼┼┼	地方鉄道	名古屋鉄道（①一宮線 ②津島線 ③清洲線）／④瀬戸電気鉄道／愛知電気鉄道（⑤常滑線 ⑥岡崎線）			
┼┼┼	民営電気軌道	(1)尾張電気軌道（八事線）、(2)下之一色電車軌道、(3)中村電気軌道、(4)築地電気軌道			

図1－6　鉄道及び軌道系統(大正11年)

第4節　港湾、運河及び河川

1　港湾

名古屋港は、昔から熱田港として船舶の出入りがあったが、港内は土砂の堆積により大型船の出入りが困難であり、かつ港湾としての設備がなかったため、陸運の著しい発展に対し海運は不振をきたしていた。このため名古屋市の商業、工業の機能を向上させ経済を発展させるために、海陸運輸の連絡を密にすることが必要であり、そのためには港湾の改良整備が急務であるとの世論が高まっていった。

愛知県は、明治29年(1896)2月の臨時県議会に築港工事に関する議案を提出し、議決後の3月19日、内務大臣に認可申請を行った。同年5月22日の施行認可を経て、同29年度から7箇年継続事業として、県の直営により熱田湾築港工事が始められた。

この第1期工事は、日清・日露戦争の影響もあって遅れ、明治43年度に完成した。その間、同40年6月に熱田町が名古屋市に合併されたのに伴い、同年10月熱田港を名古屋港に名称を変更し、同年11月には勅令をもって開港場の指定を受け、海外貿易の道が開かれた。この第1期工事の概要は、東西に突堤を築造し、この突堤に囲まれた区域に航路及び船溜りを設置するとともに、その浚渫土砂で埋め立てをして、1号地から4号地の市街地化と、呼続町地先に耕地と貯木場に利用する新開地(5号地)を造成しようとするものであった。

東突堤は、天白川河口北側より西に向かって1,554間(約2,830ｍ)突出し、東南からくる港内の波浪を防ぐとともに、これより南折して2,026間(約3,680ｍ)の防砂堤を出して航路が土で埋まるのを防ぐのを目的とした。西突堤は、庄内川河口東側より南に2,410間(約4,380ｍ)突出し、主として西風により起こる波浪と土砂で港底が埋没するのを防ぐために建設された。

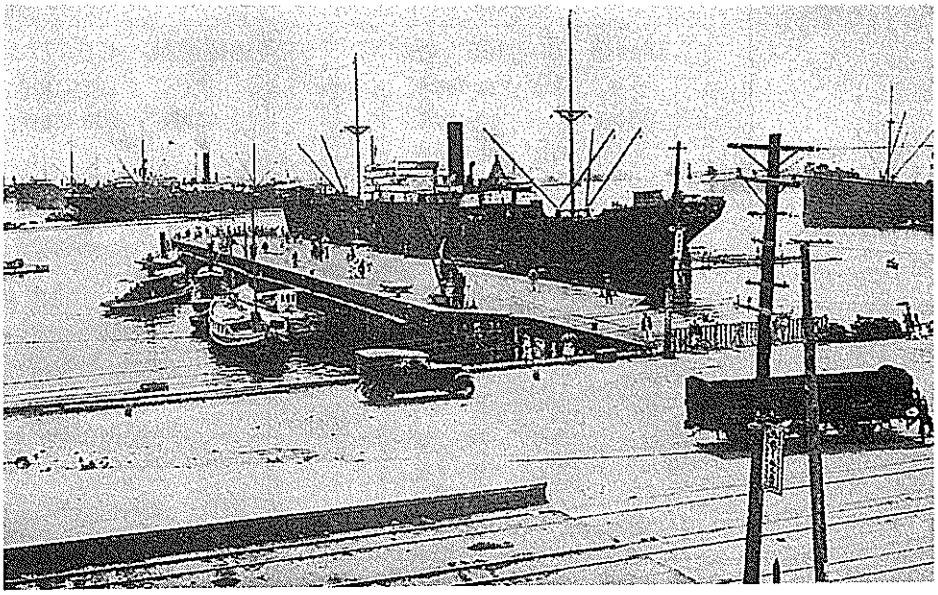


図1－7　開港直後の名古屋港(出典：『なごや100年』(平成元年、名古屋市総務局))

開港場の指定を受け海外貿易が始まると、名古屋港は年々著しい発展を遂げ、大型船舶の出入が増加し狭隘となったので、明治43年度に第2期工事(第1次拡張工事)に着手し、大正8年度に一部を残して完成した。次いで、大正9年度には第3期工事(第2次拡張工事)に着手した。

第2期工事の完了した時点での名古屋港の設備の概況及び第3期の工事の計画は、**表1－9**のとおりである。

表1－9　第2期工事完了による設備の概況及び第3期工事計画

		第2期工事完了による設備の概況	第3期工事計画
船　溜		総面積　215,000　坪 うち、深さ27尺の区域　50,000坪 深さ25尺の区域　35,000坪 深さ23尺の区域　130,000坪	総面積　469,000　坪 うち、深さ30尺の区域　100,000坪 深さ28尺の区域　76,000坪 深さ23尺の区域　178,000坪 深さ15尺の区域　115,000坪
内港航路	延　長	2,700　間	2,550　間
	幅	40　間	75　間
	深　さ	22　尺	28　尺
外港航路	長　さ	1,800　間	3,400　間
	幅	120　間	120　間
	深　さ	22　尺	28　尺
防波堤		東　1,554　間 西　2,410　間	新設　750　間
防砂堤		2,026　間	
埋立地		総面積　807,425　坪 うち、1号地　134,555坪 2号地　60,269坪 3号地　45,544坪 4号地　41,993坪 5号地　249,600坪 6号地　245,464坪	7号地総面積　470,177 坪 第1区　233,718坪 第2区　236,459坪
同時に停泊できる汽船数		16　隻 うち、6,000トン級　2隻 4,000トン級　3隻 3,000トン級　5隻 2,000トン級　3隻 1,500トン級　1隻 500トン級　2隻	38　隻 うち、10,000トン級　2隻 7,000トン級　1隻 4,000トン級　2隻 3,000トン級　4隻 2,500トン級　10隻 2,000トン級　2隻 1,000トン級　17隻

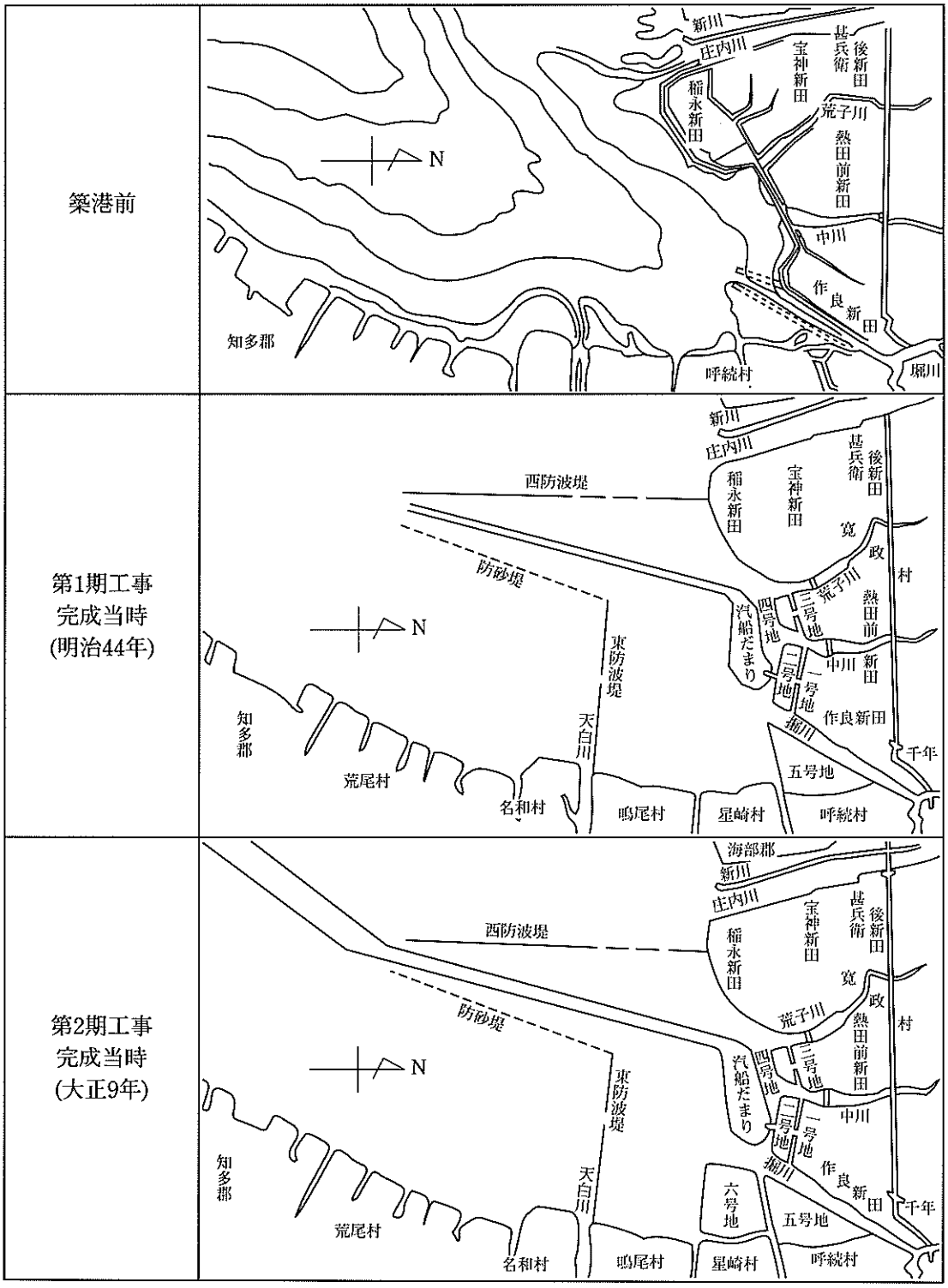


図1－8　第2期工事完成までの名古屋港

(出典：『名古屋港管理組合三十年史』(昭和59年、名古屋港管理組合))

なお、明治40年の開港以降の入港船舶の推移は**図1－9**、内外貿易額の推移は**図1－10**、**図1－11**のとおりであった。

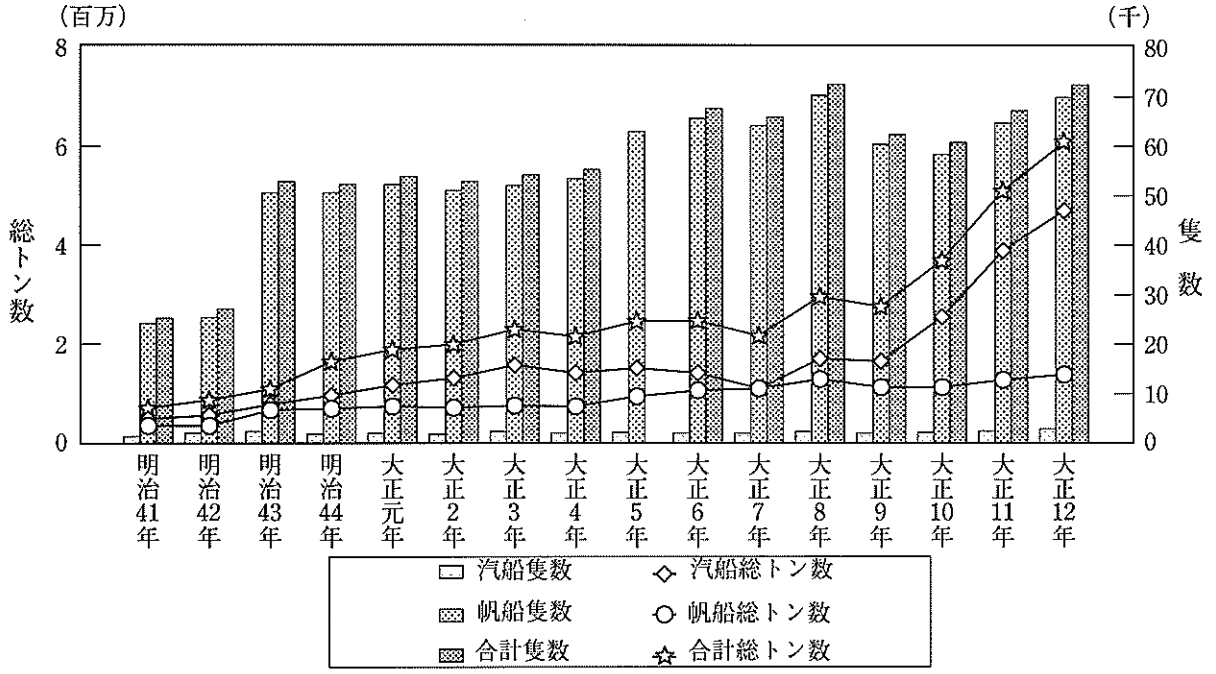


図1－9　入港船舶の推移

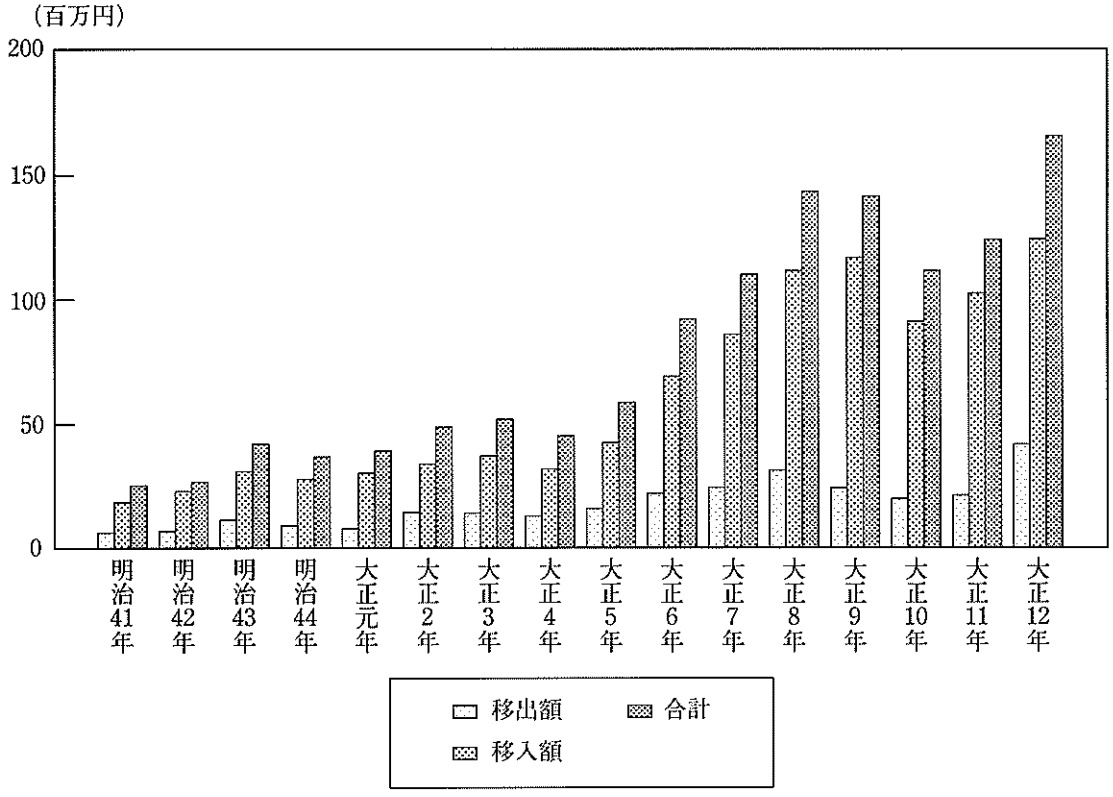


図1－10　内国貿易額の推移

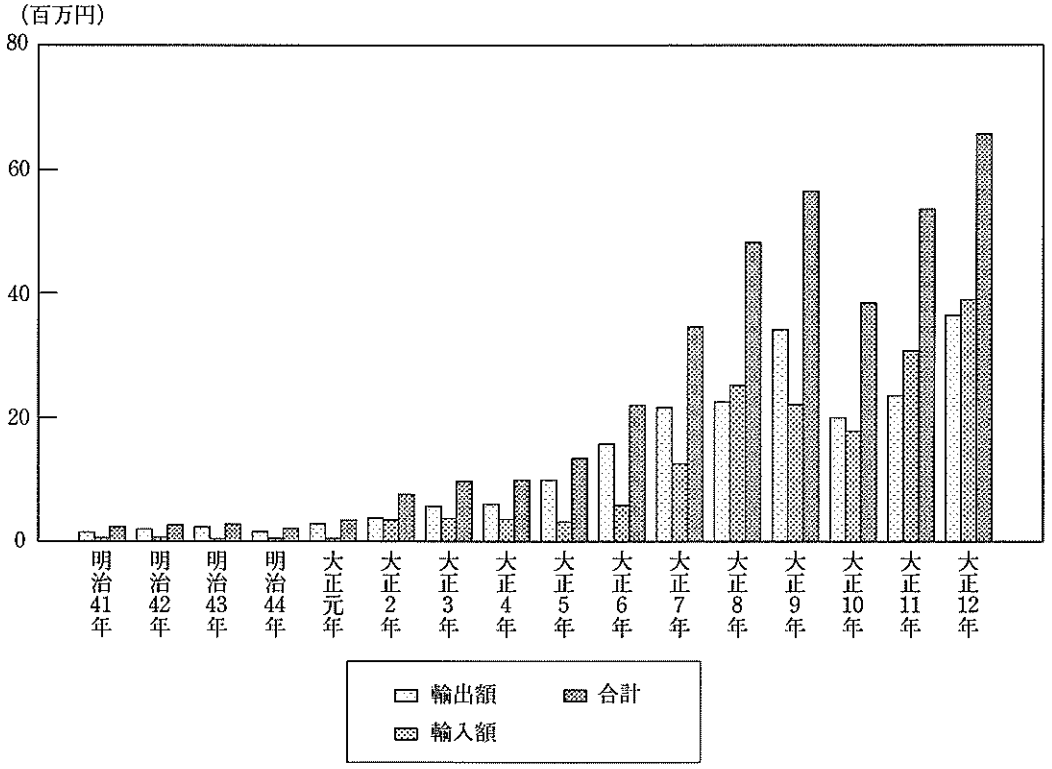


図1－11　外国貿易額の推移

＜ロセッタ丸の入港＞

熱田港の築港工事は、吉田名古屋区長、時任愛知県知事らの強い熱意のもと、明治29年(1896)に3,000トン級の汽船の入港を目標とした第1期工事に着手された。第1期工事は、財政難や技術的な問題を克服し、30年代後半にはかなりの進捗をみせていたが、県議会においてもなお根強い反対があり、一般大衆の認識も十分ではなかった。

そうした中、当時築港工事の責任者であった県土木技師奥田助七郎は、築港工事の進捗をＰＲするため、明治39年9月に武豊港に寄港し、四日市港に入港予定であった「ロセッタ丸」の熱田港への入港を計画した。ロセッタ丸(3,875トン)は、長さ104ｍ、吃水5.1ｍの汽船で、報知新聞社が主催する巡航博覧会船(見本市船)であった。

早々に報知新聞社と交渉が行われたが、ロセッタ丸の巡回日程も既に決定されており、海図にも掲載されていない港への入港については了解が得られなかった。そこで、奥田技師がロセッタ丸の船長と直接交渉した結果、奥田技師が自ら水先案内することを条件に入港が決まった。

ロセッタ丸は、明治39年9月29日、奥田技師の水先案内のもと熱田港へ入港したが、接岸した瞬間、港を埋めつくした大衆から期せずして万歳の声が起き、港は歓迎色につつまれた。

ロセッタ丸船上での博覧会も、10数万人の観覧者を集め大盛況であり、この後、築港に対する反対も鎮静化していった。

2　運河

市内の運河としては、江戸時代、名古屋城築城のために開削された堀川があり、舟運による城下への物資輸送に大きな役割を果たしてきた。

堀川とともに市内の商業地と名古屋港を連絡し、船による輸送の便を開くとともに東部の発展を図り、併せて下水を改善するために、名古屋市は、明治38年(1905)10月に精進川の改修工事に着手して、同43年2月に竣工、通水し、翌年8月には新堀川に改称した。新堀川は、南区豊田町字図書新田を起点、中区東陽町通南40間を終点とし、延長は1里46町35間(約9.08km)、幅員は起点で平均満潮位において204尺(約61.8ｍ)、水深は川の中心で熱田湾の最干潮位において2尺(約0.6ｍ)、平均干潮位において4尺7寸(約1.4ｍ)、平均満潮位において7尺3寸3分(約2.2ｍ)であった。

大正2年(1913)に「運河法」が施行されたので、名古屋市は改めて運河法適用の申請を行い、同7年8月22日に運河開設の免許を取得し、運河使用条例を設定して新堀川運河となった。

3　河川

大正11年(1922)に定められた都市計画区域内には、河川法適用の河川はなく、庄内川、矢田川、天白川、新川及び堀川は河川法の準用を受ける河川であった。その他に河川法の準用を受けない高針川、荒子川、中川、山崎川、植田川等の小河川があった。

天白川は、その支川の高針川とともに都市計画区域の東部境界近くを流れ、庄内川、矢田川は北部の境界、新川は下之一色町を囲んで西部の境界となっていた。

堀川は、東春日井郡瀬古において庄内川から分流し、南流して西春日井郡に入り、大幸川と合流して西区田幡町より上名古屋町に沿い市内に入り、市の中心部を貫流していた。堀川は慶長15年(1610)の名古屋城築城の際、熱田との船便のために福島正則を普請奉行として掘削され、その後度々浚渫された。幅は25間(約45.4ｍ)から48間(約87.2ｍ)であり、新堀川運河とともに船、筏の交通が頻繁で、市内に集散する貨物運輸の便に供されていた。

利用面からみた名古屋の河川は、堀川と新堀川を除くと物資の輸送に利用できる河川ではなかった。

第5節　上下水道

名古屋市は東方の一帯にわずかに東山の丘陵地があるのみの平坦な地であり、地下水の伏流に乏しく、北部は矢田川、庄内川によって地層を遮断されており、南方は次第に低下して熱田湾に臨んでいた。従って市内の井戸水は、ほとんどが雨水もしくは汚水が地中に浸透したものが再び汲み上げられたものであるため、その水質は不良有害のものが多く、全市の井戸水の6割が飲料に適さない状態であった。

また、下水排除の方法もほとんど整備されていなかったため、各所に汚水が停滞して路面はぬかる

み状態になっており、土地は湿潤で一旦雨が降ればたちまち大小の溝渠は閉塞して汚水が溢れ、人家に浸水するなど衛生上極めて憂慮すべき状況であった。

そのために名古屋市は上下水道敷設の必要性を痛感し、明治26年(1893)に調査を実施したが、当時の財政上の関係から実施に至らなかった。その後の市の発展とこれに伴う人口の増加によりますます早期の実現が望まれ、同36年になって、その実施が市会に諮られたのであるが、日露戦争がぼっ発し延期の止むなきに至り、平和が回復した明治39年6月の市会本会議において実施が議決された。

1　上水道

名古屋市の上水道は、丹羽郡犬山町犬山城櫓下の木曽川左岸より水を取り入れ、尾張地域の中央を横断して東春日井郡鳥居松村の沈澱池に至り、さらに東区鍋屋上野町のろ過池において清浄し、電力によって東区田代町の配水池に圧送して、同所から市内各戸に配水するものであった。その能力は取水口から沈澱池に至る送水路は人口100万人、沈澱池以下浄水池・送水鉄管線路は人口46万人に対し1日4立方尺(約111ℓ)、言い替えると1日184万立方尺(約5万1,200m³)の給水能力を有するものであった。この事業は明治40年度から11箇年度にわたり、総工費571万5,000円をもって実施され、大正7年(1918)3月に完成をみたが、大正3年9月から一部給水を開始していた。

なお、この施設は、盛夏時や非常事態の際は220万立方尺(約6万1,200m³)まで給水しうる余裕を持っていたが、さらに名古屋市の発展膨張に対応して給水能力を1日400万立方尺(約11万1,300m³)とする大拡張計画を調査設計中であった。

上水道の給水量の推移は、**表1－10**のとおりであった。

表1－10　上水道給水量の推移

(単位：立方尺)

年　度	給水量	1日給水量		
		最　大	最　小	平　均
大正 3年度	—	583,500	37,800	311,150
大正 4年度	130,233,900	728,500	129,000	355,500
大正 5年度	212,517,600	981,500	217,200	582,240
大正 6年度	273,813,100	1,266,700	396,400	686,451
大正 7年度	347,982,600	1,463,000	623,000	953,376
大正 8年度	396,314,520	1,674,000	694,000	1,082,344
大正 9年度	415,821,120	1,518,000	743,000	1,139,236
大正10年度	417,047,350	1,666,000	742,000	1,142,595
大正11年度	448,816,964	1,692,000	890,000	1,229,636
大正12年度	479,225,239	1,864,000	890,000	1,310,030

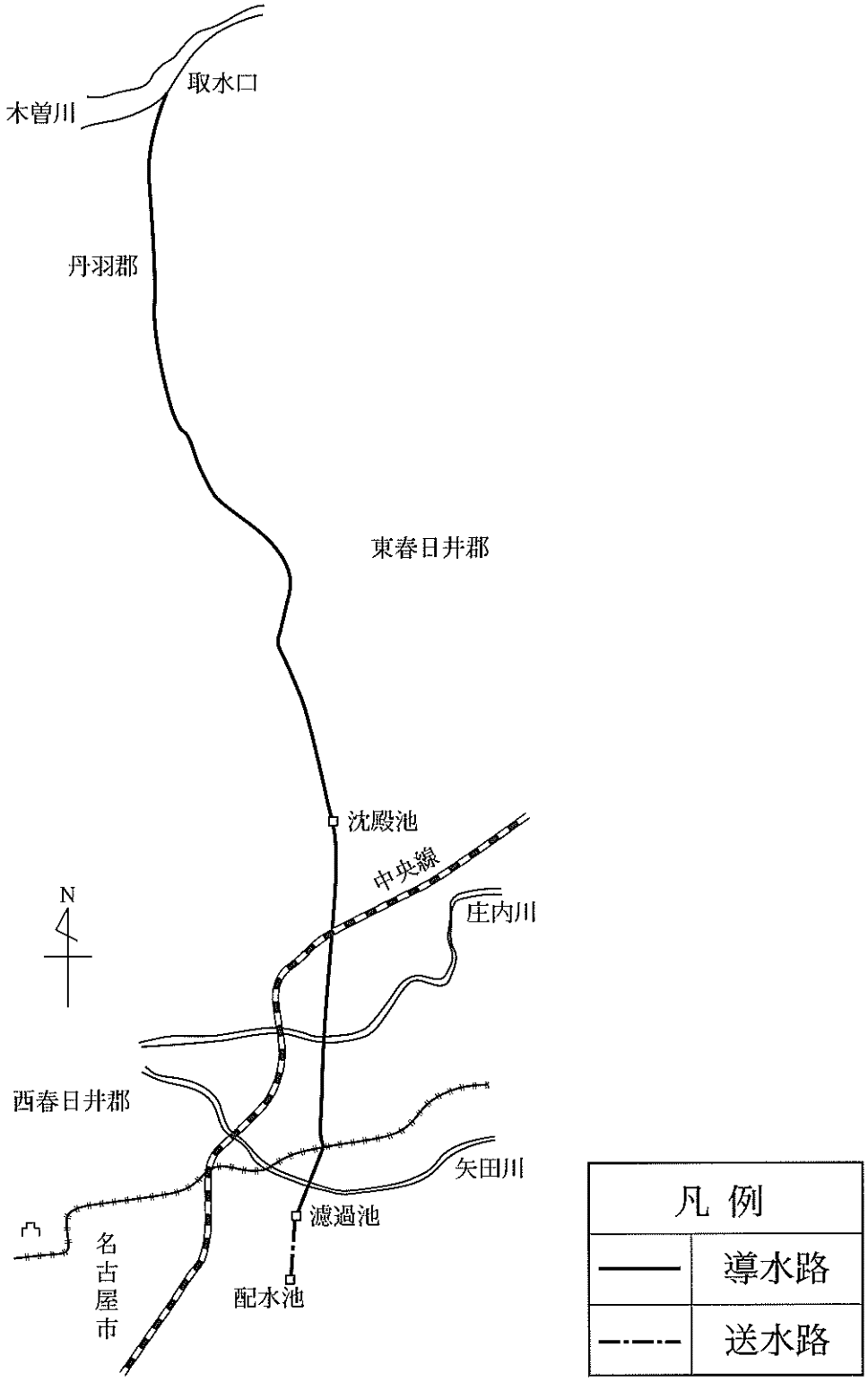


図1－12　鍋屋上野系導水路



図1－13　創設及び第1期拡張配水管(出典：『名古屋市水道50年史』(昭和39年、名古屋市水道局))

2　下水道

下水道敷設区域は、旧市域のうち東区、西区、中区の3区全域と南区のうち堀川と新堀川とに囲まれた区域で、その面積は、578万3,000坪(約19.1km²)で、管路延長は18万8,000間(約342km)であった。排水系統は、名古屋城と熱田神宮とを結ぶ線を分水界として西部は堀川に、東部は新堀川に放流させるもので、混水式(合流式)により雨水、汚水ともに同一管で排水していた。

汚水量は家事用、工業用その他を含み1日1人の使用量を5立方尺(約140ℓ)と仮定し、予定人口を46万人とし、平常の使用量はおよそ8時間以内に流下させ、また雨水については1時間約45mmの降雨量を排水しうる能力を有するものであった。

この事業は明治44年(1911)から12箇年度にわたり、総工費447万円余をもって実施され、大正12年(1923)3月に完成をみた。

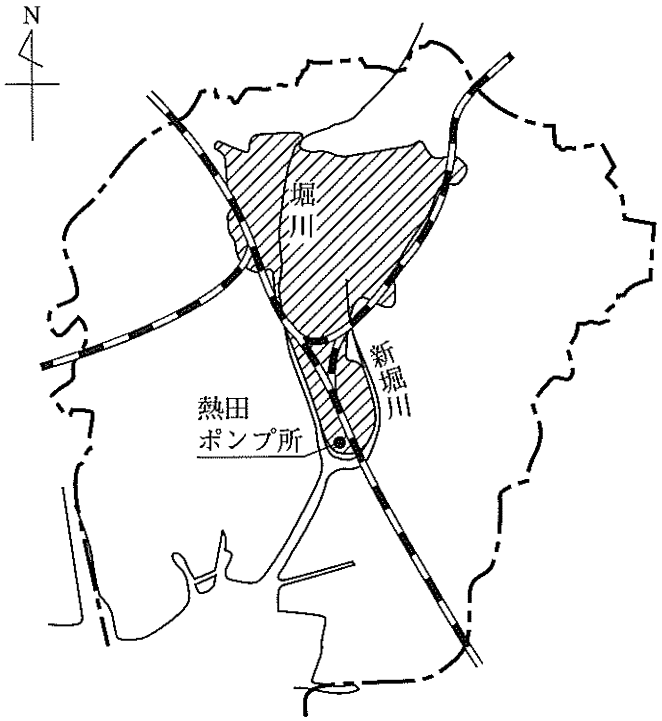


図1－14　下水道整備区域(大正12年)

第６節　道路及び運送機関

1　道路

名古屋市内の道路は、名古屋駅と千種駅を東西に連絡する栄町通と、名古屋城と熱田神宮を南北に連絡する本町通を2大動脈として縦横に配置されていた。

本町通は、慶長年間城下を築造するに当たって、この本町通を中心として南北を縦、東西を横として、いわゆる検地町割を行って区画整然とした碁盤割の街区を造ったもので、古くから大商店が軒を連ねていた。

栄町通もまた昔から繁栄した町筋であるが、明治19年(1886)にこれを幅員13間～15間(約23.64ｍ～27.27ｍ)に拡幅、さらに同34年には真東の千種まで貫通し、完全な動脈道路としての機能を発揮していた。

名古屋市の道路は、碁盤割地区があるものの、全体として無統制であり、幅員も狭隘なため、明治20年以降はこの雑然とした道路の系統的な整理や新設、改修に努力を払ってきた。同31年に笹島町～久屋町間(広小路通)に初めて電車の開通をみて以来、市勢の発展とともに電気軌道の普及の必要が叫ばれ、これに伴い広幅員道路開設の機運が高まった。片端線、葵町線、高岳線、押切線、江川線、公園線、築港線等いずれも幅員8間(約14.54ｍ)以上の道路が相前後して改修され、なかでも同41年に栄町～熱田間の南大津町線が幅員13間(約23.64ｍ)で開設されて南北の大動脈となっていた。

大正8年(1919)に内閣の認可を受けた市区改正事業は、岩井線、高岳線、千早線、明道線及び大津町線の5路線の新設、拡築を行う5大幹線事業であり、このうち岩井線は鶴舞公園より真西に江川線まで貫通する幅員18間(約32.73ｍ)の市内随一の広幅員道路であった。

このように、名古屋市の道路は次第に改善が図られていたが、大正10年に周辺16町村の大合併を行った結果、旧市・郡部相互間の連絡道路及び旧郡部内の道路の新設、改良等多くの課題を有していた。

(1)　国道

名古屋市内を通過する国道としては、1号線と12号線の2路線があった。(大正9年の道路法施行前は、1号線は2号線(東京市～大阪港間)、12号線は10号線(熱田神宮～名古屋鎮台間)と17号線(名古屋鎮台～岐阜県庁間)と呼ばれていた。)

1号線はいわゆる東海道で東京と関西方面を結ぶ幹線道路であり、東京市と伊勢神宮の間が国道1号線として指定されていた。東海道はかつて熱田～桑名間が海陸の2道に分かれており、海上は風波の難があるため陸路として佐屋街道が開設されていた。この街道は狭隘でかつ曲折が多いため、明治5年(1872)に前須賀街道を開き、これを本線とし佐屋街道を廃止した。本線は、笠寺町、呼続町、熱田東町、船方、熱田新田東組、土古町、当知町を経由していた。

12号線は、東京から金沢に至る路線で、南区熱田伝馬町で国道1号線から分岐して熱田旗屋町、中

区古渡町、橘町、鉄砲町、西区玉屋町、南外堀町、江川町、東枇杷島町、西春日井郡西枇杷島町、清洲町等を経由して一宮に至り、さらに岐阜県内に入って中山道と接続していた。

(2)　県道

中区鉄砲町1丁目の元標を起点として西に向かう名古屋停車場線、東に向かう千種停車場線があり広小路を形成していた。南に向かう路線には、名古屋港線、熱田停車場線、神宮前停車場線があり、いずれも本町通を重複利用して名古屋港、東海道線熱田駅及び愛知電気鉄道の神宮前駅とそれぞれ連絡していた。また、北に向かう路線には、中央線大曽根駅及び名古屋鉄道押切駅に至る大曽根停車場線と押切停車場線の2路線があった。

その他、名古屋都市計画区域内を縦横に走る県道は38路線あったが、その路線は次のようであった。

名古屋－長野線	名古屋－安城線	名古屋－西尾線	名古屋－挙母線
名古屋－足助線	名古屋－田口線	名古屋－瀬戸線	名古屋－飯田線
茴生－名古屋線	岩作－名古屋線	瀬戸－千種線	熱田－挙母線
名古屋－一宮(三河)線	名古屋－津島線	名古屋－今尾線	名古屋－桑名線
名古屋－蟹江線	中一色－名古屋線	給父－名古屋線	秋竹－名古屋線
下之一色－蟹江線	津島－名古屋港線	祖父江－名古屋線	名古屋－布袋線
名古屋－葉栗線	名古屋－楽田線	名古屋－犬山線	名古屋－大垣線
神戸－名古屋線	本庄－名古屋線	高蔵寺－名古屋線	山那－名古屋線
勝川－東枇杷島線	名古屋－半田線	名古屋－亀崎線	名古屋－常滑線
名古屋－大浜線	大高－熱田線		

名古屋都市計画区域内の道路延長及び道路面積は**表1－11**のとおりであった。

表1－11　道路の延長と面積

(大正12年9月現在)

			名古屋都市計画区域	名古屋市
国　道		延長(間)	13,106	12,450
		面積(坪)	55,143	53,032
県　道		延長(間)	36,706	31,004
		面積(坪)	190,710	177,730
市町村道	幅員3間以上	延長(間)	37,708	36,200
		面積(坪)	190,806	185,517
	幅員3間以下	延長(間)	1,334,377	1,237,331
		面積(坪)	1,456,455	1,370,577
合　計		延長(間)	1,421,897	1,316,985
		面積(坪)	1,893,114	1,786,856

2　運送機関

明治19年(1886)に東海道線の開通とともに名古屋停車場が開設され、貨物の積み下ろしや集配の取り次ぎ及び請負運送等を行う機関の必要が生じ、停車場付近に運送取扱の営業をする者が現れた。これが名古屋における運送取扱業の始まりで、その後、関西鉄道(関西線)、中央線及び地方鉄道の開通、熱田、白鳥、大曽根、千種等の停車場の設置、新堀川の開削、名古屋港の開港等による水陸交通機関の発達と各種工業のぼっ興、内外貿易の発展等により、貨物量は逐年増加の一途をたどった。

大正10年(1921)の発着貨物は実に約200万トンに及び、同12年4月には、運送店は名古屋駅74店、枇杷島駅7店、名古屋港駅31店、白鳥駅22店、熱田駅9店など、合計181店になっていた。

貨物の運送手段としては、荷車、荷馬車、貨物自動車、艀の他、木材の運搬には筏が用いられた。その運送能力は、荷馬車は1台当たり1日平均4.8往復で貨物6.7トン、荷車は1日平均3.5往復で貨物1.6トン、貨物自動車は1日平均10往復で貨物13トンであったが、市内の貨物自動車の保有台数はわずかに46台にすぎなかった。この貨物自動車の数が極めて少なかったのは、自動車の初期時代であったことにもよるが、道路事情が自動車の利用を甚だしく阻害していたことも理由の一つであった。自動車の運行に対応できる道路整備に着手されたのは、大正13、14年以降のことであった。

大正12年10月の名古屋都市計画区域内の諸車両は、**表1－12**のとおりであった。

表1－12　名古屋都市計画区域内の諸車両

(単位：台)

	自動車			自動自転車	馬車(1頭立)	人力車	自転車	積牛馬車	荷積車	
	自家用	営業用	貨物運搬用						大	小
市　内	39	143	46	141	3	1,376	63,247	1,839	30,884	2,423
市　外	0	0	3	4	0	15	1,131	86	792	270
合　計	39	143	49	145	3	1,391	64,378	1,925	31,676	2,693

※　ただし、官公庁用の諸車及び農業用の荷積車は除く

第7節　商工業等

1　商業

名古屋は、水陸交通運輸の利便が備わり、物資集散の重要地点となり、中部地方の産業の中心地として枢要な位置を占めていた。市勢も急激な膨脹の一途をたどり、各種工業のぼっ興に伴い商業も著しい発展を遂げていた。

名古屋駅から東方に向かう広小路通は、大商店、銀行、会社が連なり、名古屋市第一の商業中心地

帯を形成していた。大正12年(1923)3月3日の交通量調査の結果によれば栄町通電車停留所西において1時間交通量は、歩行者2,425人、車馬は1,333台を数え、この数値をみても広小路通が如何に人馬の往来が頻繁で商業の中心地であったかがわかる。この広小路通と交差する本町通は古来から卸問屋業者の集団地であった。この他に小売商業の中心地とみられるのは、中区万松寺筋、西区江川町筋及び同円頓寺筋、東区鍋屋町筋であった。

次に各種商業機関の現況をみると、銀行は市内に本店を有するもの21、その支店49、市内に本店を有しない支店18、以上の本支店合わせて88で、大正10年末の預金高は2億5,000万円余、貸出高は1億6,700万円余であった。

商工業の経営組織も次第に変化し、個人経営から会社組織に移行する傾向が強く、大正5年の会社数625に対し大正10年には1,285、資本金4億円余となっていた。このほか、名古屋米穀取引所、名古屋株式取引所、名古屋綿糸布取引所等も活発な活動を行っていた。

2　工業

名古屋は、古来、織物、陶磁器、木製品、時計等の主要産地であり、家内工業の盛んなところであったが、次第に従来の小規模工業は影をひそめ、家内工業は機械工業化し、個人経営は会社組織に変わり、大工業組織の発達をみるに至った。生産額は、明治44年(1911)は2,120万円余にすぎなかったが、大正10年(1921)には1億9,460万円余に達し、この10年間に実に9倍強の大幅な増加を遂げた。

名古屋都市計画区域内の工場総数は1,825、その敷地面積は107万7,090坪(約356ha)、建築面積36万747坪(約119ha)、延床面積41万3,196坪(約137ha)、職工数5万3,348人、馬力数3万6,933馬力であった。名古屋都市計画区域内における工業の業種別の工場数、敷地面積及び生産額は**表1－13**のとおりであった。

表1－13　業種別工場数、敷地面積及び生産額

(大正10年)

業　種	工場数	敷地面積(坪)	生　産　額
繊維工業	610	471,404	121,929,629円
機械器具工業	385	154,684	19,692,394円
化学工業	76	66,244	4,986,762円
食料品工業	178	61,278	16,297,665円
木　工　業	178	72,285	11,837,386円
窯　工　業	138	195,837	11,329,280円
雑　工　業	240	18,919	4,939,252円
特別工業	20	36,493	3,668,020円
合　計	1,825	1,077,090	194,674,388円

※　表中の数値は『都市計畫の梗概』からそのまま転載

3　電気

市内の電気供給は明治22年(1889)に創立された名古屋電燈株式会社とともに始まった。名古屋電燈株式会社は、その後、数度の法人合併を行い、大正10年(1921)には関西水力電気株式会社と合弁して関西電気株式会社となり、大正11年には社名を東邦電力株式会社に改称した。大正12年時点では市内の電力の大部分を供給しており、その供給状況は、定額燈38万9,325燈、戸数14万1,003戸、従量燈7万9,048燈、戸数2,792戸で合計46万8,373燈、戸数14万3,795戸となっていた。

この会社は、将来の電力需要の増大に対処するために飛騨川に2万8,800kw、天竜川に8万kwの水力発電所を当時建設中で、名古屋には5万kw級の火力発電所の建設を計画中のほか、他の電力会社からの受電契約も締結しており、名古屋市の工業の発展や市街地の拡大に対して電力供給については心配のない状況であった。

4　ガス

市内のガス事業は、明治39年(1906)に名古屋瓦斯株式会社が創立され、同40年10月にガス供給を開始した。創業当時のガスの消費の多くは電燈用であったが、電燈用は次第に電気に変わり漸減し、反面、熱用の需要が高まった。なかでも、その85%が一般家庭用で、ガスは一般家庭の熱用として重要な地位を占めるようになった。名古屋瓦斯株式会社は、大正11年(1922)に関西電気株式会社と合併した際、ガス事業部分が分離独立して東邦瓦斯株式会社となったのであるが、この会社は名古屋市と報償契約を締結して、市内におけるガス事業の独占権を持っていた。その状況は、引用戸数2万7,531戸、1日のガス送出量171万9,000立法フィート(約4万8,680m³)になっていた。

第8節　公園、寺社等

1　公園及び遊園地

都市計画区域内の公園及び遊園地は、中村公園、鶴舞公園、那古野山公園及び八事遊園地の4箇所であった。

中村公園は、愛知郡中村の豊臣秀吉誕生の地に地元の有志が明治16年(1883)に豊国神社を建立し、同33年豊国会を組織し、寄付金によりその周囲の土地5,000坪(約1.6ha)を買収して遊園地にしたのが始まりで、同34年に公園開設の許可を受け、同35年に県の管理に移し、中村公園の名称を付したものであった。その後、用地の拡張、公園施設の整備が行われたが、大正10年(1921)に中村が名古屋市に合併されたのに伴い、大正12年4月、市へ移管されたものであった。

鶴舞公園は、明治43年に開催された第10回関西府県連合共進会会場として、新堀川運河(精進川)掘削土砂をもって埋め立てて明治42年に築造され、同年11月19日の告示により「鶴舞公園」と称することになった。公園面積は7万3,548坪(約24.3ha)で、在来の胡蝶ケ池、龍ケ池の他に瓢箪池、秋の池、春の池等を掘削築造し、噴水塔、奏楽堂、運動場(約7,000坪)、動物園、図書館の設備があり、

公園の東南部に室町時代の建物を擬した聞天閣があった。

那古野山公園は、市管理の最初の公園で、中区門前町に所在し、明治12年に愛知県営浪越公園として開園されたものを同43年にその一部を名古屋市に移管し、大正3年には名称を那古野山公園と改称した。

八事遊園地は、明治45年に尾張電気軌道株式会社が八事線の開設とともに約5万坪(約16.5ha)の土地を買収して、遊園地として造成し開設した。

2　神社

都市計画区域内における神社は、官幣大社であった熱田神宮を始め県社3社、郷社19社、村社183社、無格社101社、境外摂社8社の合計315社を数え、名古屋市を中心に広く分布しており、境内地は官有・民有合わせて16万2,300坪(約53.7ha)余であった。

3　寺院

名古屋開府の当初、寺院は一定の区域に、すなわち東は小川町、松山町付近、南は白川町、門前町付近に集められ、前者を東寺町、後者を南寺町と総称した。開府当時の寺院総数は約170といわれていたが、その後の都市の発展膨脹と人口増加により寺院も増加し、大正11年(1922)には483箇寺を数え、全市的に広く分布しつつあった。なお、都市計画区域内の総数は508箇寺であった。

＜第10回関西府県連合共進会＞

名古屋開府300年を記念し、第10回関西府県連合共進会が、鶴舞町において愛知県主催により明治43年(1910)3月16日から6月13日まで開催された。

名古屋市は敷地1万坪を無償提供し、総経費約75万円をもって準備が進められた。

この共進会には3府28県が参加し、本館の他、特許館、機械館、林業別館等が並び、出品点数は13万点に及んだ。このとき、豊田佐吉は自動織機を出品し、画期的な発明として功労賞を授けられた。

開催期間中に皇太子の見学もあり、3箇月間の観覧者は260万人に達し大成功をおさめ、これを契機に名古屋の産業界は一段と活性化していった。

第２編

大正3年(1914)にぼっ発した第1次世界大戦により、交戦各国からの軍需品の注文が殺到し、日本は大戦景気といわれる経済の飛躍的な発展を遂げた。産業の飛躍的な発展は、必然的に都市への人口、産業の集中をもたらし、都市は膨脹の一途を辿った。

東京を除いて、都市改良のための根拠法令を持たない各都市は、都市的な施設計画や事業計画の準備が整わないうちに都市膨脹という空前の事態に直面し、その対処に苦慮した。

名古屋市においても、明治44年(1911)から大正10年の10年間で、人口において1.51倍、工場数において1.96倍、工場生産額において9.17倍の伸びを示し、市を挙げて東京市区改正条例の準用を熱望するところとなった。

こうして、東京市区改正条例は、大正7年4月16日に公布された「京都市、大阪市其ノ他ノ市ノ市区改正ニ関シ東京市区改正条例及東京市区改正土地建物処分規則ヲ準備シ得ルノ法律」により、京都、大阪両市および内務大臣の指定する市の市区改正に関し準用が可能となり、京都、大阪、横浜、神戸及び名古屋の5市が、東京市区改正条例の準用都市となった。

名古屋市を始め市区改正条例の準用都市は、さしあたり道路系統の確立を急いだが、市区改正条例を根拠法令とした計画は、過渡的、応急的なものとならざるをえず、体系的、総合的な都市計画の必要性が強く認識されるようになった。

このような情勢のもとで、「都市及其ノ附近町村ニシテ社會上及經濟上一體ヲ構成スヘキ地域ニ對シ交通、衛生、警察、經濟等ノ見地ヨリ永遠ニ亙リ公共ノ安寧ヲ維持シ福利ヲ増進スヘキ各種ノ施設ニ關スル重要ナル計畫ヲ確立スルヲ以テ都市計畫ノ要旨トス」との立場から検討が行われ、大正8年に「都市計画法」(**巻末資料2－1**)、「市街地建築物法」(**巻末資料2－2**)、「道路法」が制定された。

これらの法律の施行により、名古屋市では都市計画区域、防火地区、用途地域、街路計画、運河計画、公園計画と都市計画上重要な施設が順次決定された。

その後、法律の改正、社会的な状況の変化や時代の要請等により、都市計画の見直し、変更が行われ、特に第2次世界大戦後の復興計画樹立の際には従来の街路計画と公園計画は形式上廃止されたが、基本的には、大正時代に決定された都市計画が今日まで踏襲されてきており、今日の名古屋市の都市計画の母体となっている。

第2編　都市計画法による最初の都市計画

第1章　都市計画法と市街地建築物法

都市計画法は大正8年(1919)4月5日に公布され、翌年1月1日に施行された。

市街地建築物法は都市計画法と同日に公布され、翌年12月1日に施行された。

また、都市計画法に関連して「都市計画法施行令」及び「都市計画委員会官制」が大正8年11月28日に公布され、翌年1月1日に施行された。

都市計画法は、関東大震災により被災した東京及び横浜の復興事業のための特例として大正12年に公布された「特別都市計画法」、戦時中の都市計画決定手続きを簡素化するため昭和18年(1943)に公布された「都市計画法及同法施行令戦時特例」、第2次世界大戦の戦災を受けた市町村の区域で行われる復興事業のための特例として昭和21年に公布された「特別都市計画法」のように、本法の特例の制定や、部分的改正は度々行われたが、新しい「都市計画法」が昭和43年6月15日に公布され、翌年施行されるまで半世紀にわたって都市計画の基本法として運用された。

市街地建築物法は都市計画法の姉妹法といわれるように、都市計画と一体となって健全な市街地の建設発展に寄与した。この法律は、昭和25年5月24日に「建築基準法」が公布され、同年11月23日に施行されたことによって廃止された。

なお、大正8年には都市計画法、市街地建築物法の公布の1週間後に道路法が施行されて、近代都市の建設整備のための法制が着々と整えられていった。

第1節　都市計画法

1　東京市区改正条例とその準用

日本における最初の都市計画の法制は明治21年(1888)8月公布された「東京市区改正条例」であった。明治維新によって近代化の道が開かれ、封建制から資本主義社会に移行することになり、そのために富国強兵と殖産振興策がとられたが、内外に対して近代国家としての国威を示すためには首都東京を先進国の首都に伍した近代都市として改造する必要があった。明治維新による遷都以来、東京では明治5年の銀座・丸之内・築地の火災の際などに、銀座通を拡張する等の道路の改修、橋梁の開設、家屋の修築等が行われたが、これらの改良は局部的なもので、都市全体を通しての一定の方針に基づいて施行されたものではなかった。このような一時しのぎの方法では大都市の改良は望むべくもないとして芳川顯正東京府知事は市区改正を計画したが、これを実施する法制がなく、特に財政の面で財源を確立する必要があったために、その準拠法として東京市区改正条例が制定され、翌年1月には「東京市区改正土地建物処分規則」が公布された。東京市区改正条例は公布文の中で「東京市區ノ營業衞生防火及通運等永久ノ利便ヲ圖ル爲メ」とその目的を述べているが、市区改正制度の骨子は次の通りであった。

a 市区改正設計及び事業を議定するための特別の機関として東京市区改正委員会を設ける。

b 市区改正の費用に充てるために東京市に地租割等の特別税を賦課する。

c 市区改正の費用を補助するために東京市に官有の河岸地を払い下げる。

d 前二項の毎年度の収入合計について上限及び下限を定める。

e 市区改正に必要となる官有地は無料で利用でき、その土地にある官有の建物や植物等は無料で交付する。

f 巨額の費用を必要とする場合は、50箇年以内の起債を認める。

g 市区改正の事業は東京市長が執行する。

h 民有の土地、物件の買い上げ、移転について協議が不調の場合には、府知事が内務大臣の決裁を得た上で決定する。

i 市区改正に必要な土地における建物の新増改築の制限を府知事が規定する。

その後、大正年代に入り、産業の発展により人口が急増し、市街地の無秩序な膨張を経験し始めた他の大都市においても市区改正の必要性が高唱されるようになって、大正7年(1918)6月に京都市、大阪市が、同年9月に横浜市、神戸市、名古屋市が東京市区改正条例の準用都市として指定され、6大都市において市区改正の道が開かれた。

＜6大都市の人口と市域面積＞

(大正9年)

	人 口(人)	市域面積(km²)
東 京 市	2,137,201	81.24
横 浜 市	422,938	37.03
名古屋市	429,997	37.35
京 都 市	591,323	60.43
大 阪 市	1,252,983	58.44
神 戸 市	608,644	62.62

出典：『大都市比較統計年表　昭和40年』
(昭和42年、大都市統計協議会)

2　都市計画法の制定

日清戦争、日露戦争を経て第1次世界大戦を迎える頃の日本の産業は、軽工業中心から重工業へと発展するようになったが、江戸時代から引き継いだ城下町を中心とした都市構造は産業基盤として不十分であり、また産業の発展に伴う都市人口の増加に対して市街地の拡大化の要請が強くなりつつあった。市区改正条例の断片的な改正だけではこうした要求に対応できず、産業化と都市化に対応した都市計画の必要性が強く認識されるようになった。

大正7年(1918)5月に政府は都市計画上必要な事項を調査審議するため「都市計画調査会」を設置し、同年7月の第1回の同会で調査要綱を次のように決定した。

調査要綱ニ關スル件

都市及其ノ附近町村ニシテ社會上及經濟上一體ヲ構成スヘキ地域ニ對シ交通、衛生、警察、經濟等ノ見地ヨリ永遠ニ亙リ公共ノ安寧ヲ維持シ福利ヲ增進スヘキ各種ノ施設ニ關スル重要ナル計畫ヲ確立スルヲ以テ都市計畫ノ要旨トス、其ノ調査要綱左ノ如シ

第一　計畫地域ヲ豫定スルコト

各都市及附近町村ノ狀勢ニ鑑ミ都市計畫ヲ實施スヘキ地域ヲ豫定シ且大體ニ於テ住居地域、商業地域、工業地域其ノ他ノ地域ヲ區別シ、將來ノ施設ニ對シ據ルヘキ基準ヲ設クルヲ要ス

第二　交通組織ヲ整備スルコト

道路、軌道、鐵道、運河、河川及港灣等水陸交通ニ關スル諸般ノ調査ヲ遂ケ、完全ナル交通組織ヲ整備スルヲ要ス

第三　建築ニ關スル制限ヲ設クルコト

街路ノ系統及地域ノ種類等ニ應シ、各種建設物ヲシテ一定ノ制限ニ依ラシムルヲ要ス

第四　公共的施設ヲ完備スルコト

上下水道、學校、圖書館、公園、廣場、墓地、火葬場等各種都市經營上重要ナル施設ニ關シ、都市發達ノ趨勢ニ對應スルノ規模計畫及其ノ配置ニ付企畫スルヲ要ス

第五　路上工作物及地下埋設物ノ整理方針ヲ定ムルコト

街路交通上ノ障害ヲ除去シ各種工作物ノ效用ヲ保全スル爲電柱、鐵管其ノ他各種工作物ノ整理方針ヲ定ムルヲ要ス

第六　都市計畫ニ關スル法制及財源ヲ調査スルコト

本案ヲ實行スル爲必要ナル諸般ノ法制及之カ財源ヲ調査スルヲ要ス

調査会は上記の調査要綱を決定するとともに都市計画法、市街地建築物法及び市場法の制定実施が急務であり、速やかに案を調査会に諮問されたい旨の希望決議を行った。この決議を受けた政府は調査会への草案の諮問等を経て、大正8年4月に都市計画法とその姉妹法である市街地建築物法を公布し、その施行と同時に東京市区改正条例を廃止した。

この都市計画法には時代の要請にこたえて新しい内容が加えられたが、重要な規定や制度は東京市区改正条例を踏襲したものであった。新たに加えられた主要な事項は以下の通りであった。

a 都市計画区域の制度を創設し、行政区域を越えて指定できることとした。

b 地域地区制度を創設した(用途地域、風致地区、風紀地区等)。

c 土地区画整理制度を創設した。

d 受益者負担金制度を創設した。

e 都市計画事業地の付近地の超過収用の制度を認めた。

f 都市計画制限の制度を創設した。

g 工作物収用の制度を創設した。

h 都市計画と都市計画事業を区別した。

3　都市計画の手続き

都市計画及び都市計画事業の決定の手続きについては、都市計画法第3条に「都市計畫、都市計畫事業及毎年度執行スヘキ都市計畫事業ハ都市計畫委員會ノ議ヲ經テ主務大臣之ヲ決定シ内閣ノ認可ヲ受クヘシ」と規定し、都市計画委員会官制第1条には「都市計畫委員會ハ内務大臣ノ監督ニ属シ」とあり、同第4条の2では「都市計畫委員會ノ議決ヲ經ヘキ事項ハ内務大臣之ヲ都市計畫委員會ノ議ニ付ス」と規定された。

これを要約すると、都市計画及び都市計画事業は内務大臣が発案し、国の機関である都市計画委員会に付議し、都市計画委員会の議決を受けて内務大臣が決定し、内閣の認可を受けて確定する、という手続きであった。そして原案作成者は国の機関である地方長官の府県知事であった。

なお、この法制に対し名古屋市会は大正15年(1926)6月に、都市計画事務を市長の委任事務にしてほしいという次のような意見書を採択した。

都市計畫事務ニ關スル意見書

都市計畫ハ主務大臣ニ於テ決定スヘキモノナルモ中樞機關タル都市計畫委員會ヘ諮問スルニ至ル迄ノ調査起案ハ地方官廳ニ於テ之ヲ爲スノ制度ナリ然ルニ大都市ニ於テハ都市計畫事業ニ係ル機關ハ特ニ完備シ其機能ヲ發揮スルニ地方官廳ノ機關ニ勝ルトモ及ハサルハナシ殊ニ都市計畫ハ自治ノ利害ニ深甚ノ關係アルト共ニ事業執行ノ必要上市ニ於テモ充分調査研究ヲ遂ケ地方長官ヨリ主務大臣ヘ起案ヲ提出スルニ付テハ縣市協調ニ俟ツノ例ナリ故ニ從來ハ同一事務ヲ縣市ニ於テ爲スノ結果トナルノミナラス直接市行政ニ關係ナキ地方官廳ノ起案ハ市ノ實情ニ齟齬スルコト多々アリ因ツテ是等ノ通弊ヲ除去スル爲メ都市計畫事務ヲ市長ノ委任事務タルヤウ適宜法令ヲ設定又ハ改正セラレンコトヲ望ム

右市制第四十六條ニ依リ意見書及提出候也

大正十五年六月十四日　　名古屋市會議長　大岩　勇夫

内務大臣　濱口　雄幸　宛

この意見書の採択後、市会においては6大都市共通の問題として、この促進運動を特別市政促進に関する実行委員に追加併託することを決定した。

第2節　都市計画地方委員会

大正9年(1920)1月1日に都市計画法が施行されるとともに、東京市区改正条例は廃止され、従来、市区改正条例により施行してきた6大都市の市区改正事業は、全て都市計画法の適用を受けることになり、同時に市区改正委員会も廃止された。この市区改正委員会に代わって新たに都市計画委員会官制により「都市計画名古屋地方委員会」が発足し、宮尾舜治愛知県知事が会長に、佐藤孝三郎名古屋市長は委員に就任した。都市計画委員会官制の附則に「地方委員會ニ要スル費用ハ當分ノ内府縣ノ負擔トス」とあり、市区改正委員会は名古屋市の負担であったが、地方委員会は愛知県の負担となったこともあって、名古屋市会議事堂内にあった市区改正委員会事務所を撤廃して、東区竪杉之町の愛知県庁分室に委員会事務所を設置した。その後、委員会事務所は大正10年10月に愛知県庁内へ移転した。

また、大正11年5月には、都市計画委員会官制の一部改正により都市計画名古屋地方委員会は「都市計画愛知地方委員会」と改称された。

こうして名古屋市は、この都市計画愛知地方委員会の審議を経て都市計画及び同事業として幾多の重要施設の計画、整備を行い、近代都市づくりへの道を歩み始めた。

都市計画委員会官制で規定されている委員構成は、知事、市長、県の総務部長またはその相当職、土木部長(土木部を設置しないときは産業部長)、警察部長、関係各庁の高等官(8人以内)、市会議員(定数の6分の1以内で総数15人以内)、県会議員(定数の10分の1以内)、市長以外の市の吏員(2人以内)、学識経験者(10人以内)であった。大正11年末の都市計画愛知地方委員会の委員構成は次のようであった。

会　長

愛知県知事	川口　彦治		

委　員

名古屋市長	川崎　卓吉	内務省都市計画局長	長岡隆一郎
名古屋税務監督局長	篠崎　昇	陸軍歩兵大佐	篠田　次助
名古屋逓信局長	中西　四郎	名古屋鉄道局長	村井二郎吉
愛知県内務部長	加勢　清雄	愛知県警察部長	宮本貞三郎
愛知県産業部長	前田　愼吾	名古屋市会議員	土井宗三郎
名古屋市会議員	富田　彦吉	名古屋市会議員	織田　了
名古屋市会議員	加藤　慶二	名古屋市会議員	吉村喜兵衛
名古屋市会議員	村瀬健次郎	名古屋市会議員	江口彌一郎

名古屋市会議員	青井恒次郎	名古屋市会議員	荒川　伸也
名古屋市会議員	白木　周次郎	愛知県会議員	石原　秀治郎
愛知県会議員	藍川　清成	愛知県会議員	瀬川　嘉助
愛知県会議員	深見林右衛門	愛知県会議員	渡邊　恒亨
名古屋市都市計画部長	奥村　長作	勲四等	三輪　市太郎
医学博士従五位	山崎　正董	正六位	上遠野富之助
	瀧　　定助	正五位勲三等	鈴置　倉次郎
正七位勲四等	清水　市太郎	従四位勲三等	森　　彦三
従六位	加藤　重三郎		
臨時委員			
逓信局技師	西脇　吉久	名古屋高等工業学校教授	土屋　純一
常務委員			
名古屋逓信局長	中西　四郎	名古屋鉄道局長	村井　二郎吉
愛知県会議員	藍川　清成	従四位勲三等	森　　彦三
名古屋市会議員	富田　彦吉	名古屋市長	川崎　卓吉
愛知県内務部長	加勢　清雄		

なお、この都市計画愛知地方委員会は、昭和24年(1949)に都市計画委員会官制が「都市計画審議会令」と改称、改正されたのを受け、以来、「都市計画愛知地方審議会」としてその機能を果たしてきた。

第3節　市街地建築物法

1　市街地建築物法の制定

市街地建築物法は大正8年(1919)4月に公布され、翌年12月1日から施行された。同法の主眼とするところは市街地における建築物の統制であるが、この種の制度については、東京市区改正条例の公布された頃より調査が行われたが立法までに至らず、各地方の警察令に任されていた。前述のように都市計画調査会で決定した要綱の中に「建築ニ關スル制限ヲ設クルコト」とあり、都市計画法と同一の経緯を経て制定された。その規定の主なものは、

a 住居、商業、工業の各地域、防火地区、美観地区等の地域地区の制度を設けた。

b 建築物と道路との関係を定めた。

c 建築物と敷地との関係を定めた。

d 建築物の高さや構造等に関する規定を設けた。

e 保安と衛生の見地から有害危険な建築物の除却、改築等必要な措置を命じ得る事とした。

等であった。

2　市街地建築物法適用区域の指定

市街地建築物法は主務大臣の指定する区域に限って適用されることが規定されており、都市計画区域が市域外の町村を包含して決定されても、市街地建築物法による適用範囲の指定がなければ用途地域等の指定をすることができなかった。なお用途地域を定める場合は都市計画法により都市計画の施設として決定することとされていた。

名古屋市は大正9年(1920)12月1日に市域の全域が同法の適用区域に指定され、愛知県では同日、市街地建築物法施行細則を制定、施行し、翌年4月、警察部に建築課を設置して同法執行の体制を整えた。大正10年8月に周辺16町村を合併して市域が拡大した結果、現状が純農村である地域にも同法が適用されることになり、愛知県では同法の施行上特別の取り扱いをする必要を認め、同年11月11日に「特別区域ニ於ケル市街地建築物法施行心得」を定めた。

特別區域ニ於ケル市街地建築物法施行心得(抄)

第一條　本令ニ於テ特別區域トハ大正十三年十二月三十一日迄細則ニ定ムル規定ノ一部ヲ適用セサルコトヲ得ル地域ヲ謂フ

第二條　特別區域左ノ通指定ス

名古屋市南區　本星崎町(以下22町名省略)

同　西區　稲葉地町(以下8町名省略)

同　東區　田代町(以下6町名省略)

同　中區　篠原町(以下10町名省略)

第三條　特別區域ニ於テハ細則第二條中第二號「五十坪ヲ七十坪」ニ第三號「三十坪ヲ五十坪」ニ改メ第五號ノ規定ヲ適用セス

第四條　左ノ建築物ニ付テハ細則第十一條ノ届出ヲ省略セシムルコトヲ得

一、建築面積十坪以下ノ二階建物

二、建築面積十二坪以下ノ平家建物

大正14年12月15日には名古屋都市計画区域の名古屋市外の愛知郡下之一色町・天白村大字八事と西春日井郡西枇杷島町・庄内村・萩野村にも市街地建築物法が適用になった。

3　建築線の指定

市街地建築物法による建築線指定の規定は、従来建築線の不統制がもたらした都市内の街区の乱雑化を防止できる画期的な制度であり、加えて同法では「道路ノ新設又ハ變更ノ計畫アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ其ノ計畫ノ道路ハ之ヲ道路ト看做ス」と規定し、さらに都市計画街路については都市計画の決定告示により同法の指定と見なされ、将来の街路事業のための有効な都市計画制限ともなった。

名古屋市においては大正13年(1924)に都市計画街路を指定し、この都市計画街路を基準として土

地区画整理組合による市街地整備が活発に行われたため、建築線指定の制度は都市計画街路の建築制限の面で効果を発揮した。

名古屋市において同法による建築線が最初に指定されたのは中心商業地の本町通であった。この建築線指定にあたっては、大正12年4月の都市計画愛知地方委員会で活発な議論が展開されたのでその審議の模様を紹介する。

委員会に照会された案は、本町通の両側に対し、道路境界線から6尺(約1.82ｍ)後退して建築線を指定するというものであり、指定の理由は、

a 本町通は現在幅員5間(約9.09ｍ)内外であるが、これに面して延長の約8割に問屋・卸商等の商店が並び、これらの商店は店舗の前面道路を荷造り荷解きや車馬によって閉塞し、多大な交通障害が生じているので、両側各6尺の後退によりその欠陥を補う。

b 名古屋市の経済の現状から今この道路の拡張が困難だとすれば、この道路沿線に防火地区が指定された時、現在の道路に面して耐火構造建築物が建設されれば、前記の混乱に拍車をかけ、将来の道路拡張を困難にする。従って防火地区指定と同時に建築線を後退して交通の緩和を図るとともに都市計画事業助成に資することは、市にとっても沿線住民にとっても多大の便益がある。

というものであった。

審議の冒頭、委員会事務局から次のような説明がなされた。

市街地建築物法による建築線の指定は地方長官の権限に属するものであるが、この規定は土地所有者に対する非常な制限になると思われるので、民意を尊重する上から地方委員会の意見を聞くものである。

これに対し、委員からは次のような意見が述べられた。

・本町通は幅員5間(約9.09ｍ)の所もあれば8間(約14.54ｍ)の所もあり、これを一律に6尺(約1.82ｍ)と指定すると櫛の歯のような見苦しい町並みになる。将来この通りの幅員を幾らにするという一定の標準が定まって完全に後退できるのではないか。

・本町通の幅員は5間のところが多いとすると、6尺後退の建築線だと幅員7間(約12.73ｍ)の道路になる。8間(約14.54ｍ)のところもあるからこの際道路幅が8間となるように建築線の指定をしてはどうか。

・商店は少しでも他の商店より前に出たがるもので、それが1間(約1.82ｍ)なり1間半(約2.73ｍ)人より後退することは営業上不利で、そのため改築しなくなってしまう心配がある。思い切って道路の拡張をしたらどうか。その方が防火線の目的を達するのではないか。

・この道路沿いは問屋が多く、小売商店のように後退することに大きな不安はないと考える。また敷地も奥行きが長く迷惑ではあろうが苦痛も少ないと思う。しかしながらこの地区は他の地区に比較して堅固な家屋が多く、改築ということは余り期待できない。道路に対して凸凹の建築線は将来の道路拡張にも影響するので、もう少し検討したらどうか。

これらの意見に対し委員会事務局は、

自分の土地でありながら十分に利用できない干渉を受けることは、土地所有者にとって苦痛であり、建築線の規定は乱用すべきではないと考えるが、本町通の現状をみると指定理由の通りであり、建物は永久的な建築物は12戸のみで他は木造建築であり、その奥行きは非常に長い。従って6尺の後退は土地の所有者に甚だしい迷惑をかけないと思う。またこの地区は店先での荷造り、荷解きが慣習になっているので、建物の後退により生じた土地を利用できる利便も生ずる。土地所有者に大きな苦痛を与えず広く建築線がとれれば結構であるが、余り広いと土地所有者にとって酷ではないか。まず6尺位が大きな苦痛もなく行われる程度ではないかと考える。この道路は5間の区間が多く、6尺の後退によって7間の道路はそう見苦しいものではない。もちろん8間の区間もあり、7間と8間との1間の差は不都合ではあるが、元来この後退を命ずるのはなるべく金をかけずに道路を広げようという窮余の策でもあり、この位で辛抱したらどうかと考える。

と見解を述べたが、審議の結果、8間を大体として、その8間に相当する道を後退させるという意見を賛成大多数で可決し、次のとおり告示された。

愛知縣告示第八十三號

名古屋市西區本町一丁目一番地地先ヨリ中區門前町ヲ經テ中區橘町六丁目七番地地先ニ至ル路線ニ對シ市街地建築物法第七條ニ依リ道路中心線ヨリ兩側各四間ノ位置ニ建築線ヲ後退シ指定ス

大正十三年二月十五日　　愛知縣知事　太田　政弘

市街地建築物法による建築線の指定は、上記の本町通の他は、大正15年4月に指定された大曽根地区に1路線(延長545間、幅員4間)あったのみであったが、この他に、事業者からの申請により建築線を指定する申請建築線等の制度があった。

表2—1　市域、都市計画区域及び市街地建築物法適用区域の主な変遷

年　月　日	市　域		都市計画区域		市街地建築物法適用区域
	面積 (km²)	説　明	面積 (km²)	区　域	
明治22年10月 1日	13.34	市制施行			
明治40年 6月 1日	17.54	熱田町を編入			
大正 9年12月 1日					名古屋市
大正10年 8月22日	149.56	千種町・東山村・御器所村・呼続町 常磐村・小碓村・荒子村・八幡村 愛知町・中村・笠寺村 枇杷島町・金城村・清水町・杉村 六郷村を編入			
大正11年 7月 5日			162.34	名古屋市 萩野村・庄内村・西枇杷島町 下之一色町・天白村大字八事	
大正14年12月15日					愛知郡下之一色町 天白村大字八事 西春日井郡西枇杷島町 庄内村・萩野村
昭和12年 3月 1日	160.10	下之一色村・庄内町・萩野村を編入			
昭和14年 5月17日			229.04	名古屋市 西枇杷島町 天白村・猪高村 大高町・上野村	

第2章　都市計画区域

各種の都市計画を策定するに当たっては、まず計画策定の区域を決定しなければならない。この計画策定の区域が都市計画区域である。従って、都市計画区域は、一行政区域にとらわれることなく、現在及び将来にわたって交通上、社会上、経済上有機的に一体となるべき区域であり、都市計画を有機的、一体的に策定すべき区域である。

1　都市計画区域設定の考え方

名古屋都市計画としての最初の都市計画区域の設定に当たっては、将来、商工業都市として大名古屋市を建設するという見地から、周囲の地形、工場及び住宅の分布状況、人口密度、人口増加の趨勢、市街地膨脹の傾向、交通状況等の基本的調査を行い、さらに、名古屋市を中心とする郊外町村との交通体系、経済上の関係、文化的施設、公園及び遊園地その他社会的機関の配置を勘案して、将来の発展に必要な合理的面積を求め、これに自然的地形等を考慮して区域案が策定された。

この都市計画区域案策定の具体的な考え方は、内務大臣から都市計画名古屋地方委員会に諮問された名古屋都市計画区域設定理由(**巻末資料2－3**)に詳細に説明されているのでその要約を次に記す。

都市計画区域設定の基本は、将来、その都市がどのように発展していくかの予測にある。その予測は人口増加の推計を目途とするのが妥当で、これに交通の設備、人口密度、土地の形態、行政の区域等を加味すべきであり、特に交通設備が重要な条件である。

都市の商業的中心地は都市活動の最も盛んな所であって、交通系統の中枢である。将来の交通機関の発展を考慮に入れた上で、この中心地に1時間以内で到達できる区域、即ち、名古屋の場合中心地から半径2里(約7.9km)の円の区域が、都市活動の有機的機能を発揮しうる限界と考えられる。

この考え方にたって、熱田踏切付近を中心とし、天然の区画である河川、丘陵や行政区域等を考慮して区域を設定すると、東は高針川及び天白川、北は矢田川及び庄内川、西は概ね庄内川に沿って、南は海に連なる区域となり、行政区域としては名古屋市、萩野村、庄内村、西枇杷島町、下之一色町及び天白村大字八事を包含することとなり、その面積は4,910万6,420坪(約162.3km²)となる。

萩野村及び庄内村は、地形上住宅地として好適であるだけでなく、名古屋市の風上に立地しており、ここに工場が続出して中心市街地に煤煙等が及ぶのを防ぐために、地域制により土地利用を規制する必要がある。西枇杷島町及び下之一色町は、野菜、魚類の市場があり、天白村大字八事には市有墓地や遊園地があって、いずれも名古屋市と密接な関係を持っている。

旧市内の密度を1人当たり15坪(約50m²)と仮定すると、旧市内に包含しうる人口は約82万人となる。旧市内を除いた区域の密度を1人当たり80坪(約264m²)と仮定すると、この区域には約46万人を収容しうる。これにより、都市計画区域全域の許容人口は約128万人、平均して1人当たり38坪(約126m²)となる。一方、過去10年間の人口増加の状況から、30年後の人口を推計すると約123万人となり、その時点でもなお幾分の余裕(許容力)をもつことができる。

以上のように名古屋都市計画区域は、交通機関の状況を考慮して、都市生活の有機的機能を

発揮しうる範囲で、地形及び行政の区域を考慮して定めたもので、人口128万人の都市を目途に組織的都市計画を樹立するものである。

都市計画区域の設定の基本方針は次の3点に要約される。

a 30年後の人口を推計し、その推計人口を適正な密度で配分し、これを収容しうる面積を考える。

b 商業中心地は、都市活動が最も盛んなところであり、この市の中心部に交通機関により一般公衆が約1時間以内で到達しうる範囲が、都市生活の有機的機能を発揮しうる限界である。

c a及びbの要件を満たす区域を行政区域または自然的地形等で明確に識別できる区域で整理区分する。

この結果、熱田踏切付近より半径2里(約7.9km)の圏内がこの範囲内に含まれるが、愛知県と名古屋市はそれぞれ別個に計画案を検討しており、両者の間で若干の相違がみられた。名古屋市案は名古屋市及び大正10年(1921)に合併することになる周辺16町村に、西春日井郡萩野村、庄内村及び愛知郡天白村大字八事を含む区域であったのに対し、愛知県案は名古屋市案の他に西春日井郡西枇杷島町と愛知郡下之一色町も含むものであった。これは名古屋市案が西は庄内川によって区域を画したのに対し、愛知県案は下之一色町には魚市場があり、また西枇杷島町には青果市場があって、隣接町として都市生活に非常に綿密な関係があるという考え方によるものであった。

委員会事務局は最初、西は新川、南は鳴海または大高その他の好住宅地を含めることを考えていたが、県と市の案にはそれぞれ相当の理由があり、これに委員会事務局の案を加えると調整にいろいろ面倒が生ずる心配があり、また計画を進めるには協調性が第一との立場から、県市両方の案を併記して大正9年7月に内務省に具申した。

2　都市計画区域決定の経緯

具申を受けた内務省は検討に入ったが、大正10年(1921)に名古屋市が周辺16町村を合併し、市域が拡大したこともあって、大正11年2月に、より広い範囲を設定した県の案を内務省の案としてそれぞれの市町村に諮問した。

内務省の諮問を受けた各市町村の対応は、次のとおりであった。

a 名古屋市

この諮問に対して、大正11年3月11日の市会において審議がなされたが、この諮問に対する異議ない旨の答申原案に対して、市参事会は西枇杷島町、下之一色町を除外するという意見書を付加したい旨の修正案を説明した。そのため答申原案と修正案をめぐって審議が行われたが、修正案支持者が、西枇杷島町、下之一色町の両市場は名古屋市民の食生活に十分な機能を果たしておらず、市場は短時間で市民の食膳と直結する都市の中央部に設けるべきで、いたずらに区域を拡大すべきでない、と主張したのに対し、原案支持者は、中央市場の建設ははるか先の議論であり、西枇杷島、下之一色の両町を区域に含め、道路整備等の交通手段の改良を図り、既存の機能を高めることこそ良策である、としてお互いに譲らなかった。そこで採決に入り、原案賛成者24名、修正案賛成者33名で市参事会の主張のように修正可決したので、諮問のうち

西枇杷島町、下之一色町を除外し、その他をもって計画区域とすることに議決した旨を3月11日付けで愛知県知事あてに答申した。

b 西春日井郡萩野村、同庄内村、同西枇杷島町

いずれも諮問通り異議なく可決した旨を、萩野村は3月6日付け、庄内村は3月8日付け、西枇杷島町は3月9日付けで、それぞれ答申した。

c 愛知郡下之一色町

漁業及び水産業をもって町是としているので、この慣行を尊重して施設経営をしてほしいという条件を付けて同意議決した旨を3月10日付けで答申した。

d 愛知郡天白村

現在の趨勢は都市の発展に反して農村は衰退する傾向にあり、天白村のように都市に隣接する純農村が都市計画区域に編入されるときは特にその傾向が顕著である、元来、天白村は農村をもって村是としているが、八事山林の一部は住宅地に適しており一大財源地と認められるが、都市計画区域に編入されると将来名古屋市に編入される動機ともなり、好財源地を失うのみならず都市計画に関係をもつことにより負担の増加がたえず、また、法規の制約を受けてかえって発展を阻害するおそれがあるとして、区域編入を否決した旨を3月10日付けで答申した。

それぞれの答申を受けて内務大臣は、大正11年3月20日付けで、各市町村への諮問案をそのまま名古屋都市計画区域決定案として都市計画名古屋地方委員会に諮問したので、同委員会は大正11年3月28日に委員会を開催し「名古屋都市計畫區域設定ニ關スル内務大臣諮問事項ニ付答申ノ件」を議事として審議を行った。審議は名古屋市会と同様、西枇杷島町、下之一色町の区域編入についての可否の議論となり、名古屋市会議員の委員は、2町除外を主張したが、2町除外の修正案を採決の結果、出席委員27名中修正案賛成者7名であったため、原案どおり内務大臣に答申することに決定した。

都市計画名古屋地方委員会の答申を受けた内務大臣は、大正11年7月5日に名古屋市、萩野村、庄内村、西枇杷島町、下之一色町及び天白村大字八事を包含する区域を名古屋都市計画区域として決定した。これが名古屋の都市計画法による最初の決定認可であった。

次に決定告示の全文を記載するが、その面積は都市計画区域設定理由書によれば、4,910万6,420坪(約162.34km²)であった。

名古屋都市計畫區域左ノ通決定ノ件認可ス

名古屋都市計畫區域

一　名古屋市

一　西春日井郡萩野村、庄内村、西枇杷島町

一　愛知郡下之一色町、天白村大字八事

右　公　告　ス

大正十一年七月五日　　内閣總理大臣　男爵　加藤　友三郎

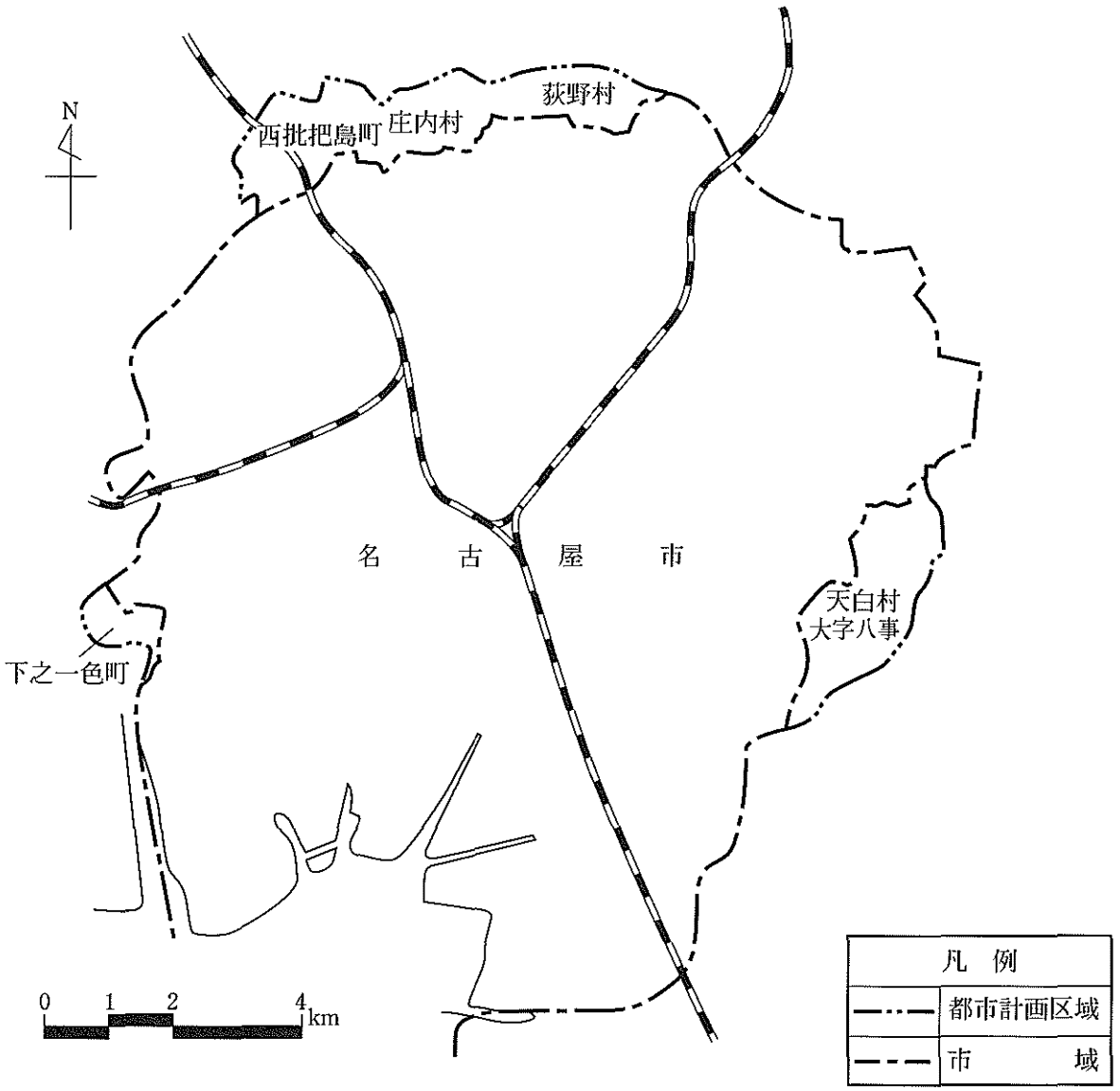


図2—1　都市計画区域(大正11年当初決定)

＜6大都市における当初の都市計画区域＞

	区域決定年月日	区域面積
東京市	大正11年4月24日	169,072,106坪 (約558.92km²)
横浜市	大正11年4月24日	48,264,660坪 (約159.55km²)
名古屋市	大正11年7月5日	49,106,415坪 (約162.34km²)
京都市	大正11年8月2日	72,159,900坪 (約238.55km²)
大阪市	大正11年4月24日	63,439,428坪 (約209.72km²)
神戸市	大正11年4月24日	40,247,000坪 (約133.05km²)

出典：『都市計画要鑑(第2巻)』(昭和2年、内務省)

※　名古屋市の都市計画区域面積は本文と異なるが、ここでは出典の数値を用いた

第3章　土地利用計画

土地利用に関する都市計画は、市街地建築物法により地域、地区の指定と建築物の制限が定められ、これを都市計画の施設として決定することとされていた。

市街地建築物法で定められた地域、地区は用途地域と防火地区、美観地区であったが、名古屋市では、このうち、用途地域と防火地区が決定された。

用途地域について、『都市計畫の梗概』(大正13年、都市計画愛知地方委員会)では、「産業上分業組織に依りてその能率を増進し得るが如く都市の建築物に就て亦その活動的方面と靜止的方面とを區別するは都民の活動能率、慰安、經濟、保安、その他總ての方面より觀て緊要なる所とす。この區別は歐米先進國の都市に於ても比較的最近の發達に屬するものにして、要するに現在多くの都市に見るが如き住居地、商業又は工業地か犬牙錯綜せるより生ずる不便、不利、不快を將來に於て除去し、以て健全なる發達を庶幾せんとする要求に基くもの」と説明している。

また、防火地区について、『愛知都市計畫の概要』(昭和10年、都市計画愛知地方委員会)では、「災禍は豫期すべからずして其の突發するや慘害は實に恐るべきものである。殊に我が國の都市は木造建築物の集團であるから、火災に對する防備施設は最も重大な問題であつて、之が爲防火地區を指定し該地區内に於ける防火設備又は建築物の防火構造に關して取締まる必要がある。防火地區は之を甲種及乙種に分ち、甲種防火地區は各種の事情を斟酌し最も樞要な地域に施行するもので、該地區内の建築物又は其の他の施設は特に嚴重な耐火構造であらねばならぬ。又乙種防火地區は甲種に比較し幾分緩和的防火構造たらしめてゐる。」と説明している。

以下、決定された順序に従って記述する。

第1節　防火地区

1　防火地区指定の考え方

市内の建築物は、ほとんどが木造であり、これを耐火的構造にするため、防火地区を指定することが重要であると考えられた。その地区選定のために、地勢、風向、交通施設、火災原因、耐火構造建築物の分布、地区住民の財力等の調査を実施のうえ、次のような考え方で防火地区の指定案が作成された。

- 甲種防火地区は、道路の幅員が既に決定しており、家屋税の等級が20等前後で、建物を耐火構造にする財力のある所として、広小路通と南大津通とする。
- 本町通は、財力もあり、その財力を保護するためにも防火地区指定が必要だが、道路の幅員が狭く、将来拡張も予想されるので、乙種防火地区とする。
- 指定幅は、6大都市同一の基準で奥行6間(約10.91ｍ)とする。

2　防火地区決定の経緯

防火地区指定案は、大正11年(1922)5月に内務大臣あてに具申され、同年8月19日に内務大臣から

都市計画愛知地方委員会に以下のような理由書を付して付議された。これを受けて同年10月3日に同委員会が開催された。

名古屋都市計畫區域内防火地區指定理由書

火災ハ都市保安上ニ於ケル最大ノ脅威ニシテ亦震災、風災其ノ他非常ノ際ニ於ケル各種害禍ノ歸着スル所ナリ之ヲ以テ都市ノ總テノ構築物ハ耐火構造タラシムルヲ現代都市計畫ノ原則トス然レトモ本邦諸都市ノ如キ木造都市ニ於テハ經濟上、習慣上猝カニ此ノ原則ニ依リ難キモノアリ故ニ先ツ法規ヲ以テ建築物ニ對シ防火的構造タルヘキヲ規定スルハ火災豫防上特ニ重要ナル地區ニ止メ其ノ他ハ暫ク之ヲ放任スルノ已ムヲ得サルモノアリ之レ市街地建築物法第十三條ニ於テ防火地區ニ關スル規定ノ存スル所以ナリ而シテ同法施行規則ニ於テ防火地區ノ種類ヲ甲乙兩種ニ分チ各地區内ニ建築スル建築物構造ノ防火的程度ニ等級ヲ附シ以テ地區ノ實況ニ應シ適當ナル種類ニ指定シテ其ノ效果ヲ擧クルニ便易ナラシメタリ防火地區ノ指定ニ關シテ特ニ考慮スヘキ事項ハ地勢、風向、現ニ存在シ又ハ計畫決定セル道路、河川、自由空地等地物ノ位置、過去ニ於ケル火災ノ歷史、現存スル耐火的建築物ノ分布、現在ニ於ケル土地ノ用途及繁榮ノ程度並ニ將來ノ發達ニ對スル考察等其ノ主要ナルモノニシテ本案亦之等複雜ナル諸因素ヲ比較綜合シテ愼重攻究セルノ結果ニ外ナラス

茲ニ指定セントスル防火地區ハ議案ニ示ス如クニシテ甲種及乙種ノ別ヲ設クレ共主要街路兩側ノ地帶ヲ指定スルニ止メタリ

蓋シ殷賑ナル街路兩側一帶ノ地區ハ亦生命財產ノ密集スル所ニシテ其ノ建築物ヲ耐火的ナラシムルハ貴重ナル生命財產ヲ保全スルト同時ニ所謂防火線路トシテ附近一圓ノ區域ヲ庇護シ併セテ非常ニ於ケル消防、避難、交通ノ安全ヲ期スルモノニシテ其ノ路線ノ選定ニ關シテハ既述ノ諸要件ヲ綜合熟慮シテ設定セルモノナリ

指定地區ノ面積僅少ナルハ都市計畫上遺憾トスル所多シト雖モ都市ノ現狀ニ鑑ミテ暫ク指定ヲ此ノ程度ニ止メ將來ニ於ケル經濟的發展並ニ習慣ノ改善ニ應シ漸次其ノ地區ノ擴張及種類ノ向上ヲ期スルモノナリ

都市計画愛知地方委員会では審議に当たって委員として出席した内務省都市計画局長から次のような説明がなされた。

都市計画というのは都市の保安上、経済上の永久の発展を図るため各種の計画をたてるというのが本旨であるが、防火地区もその施設の一つである。都市の保安上何が一番恐ろしいかといえば、言うまでもなく火災である。日本においては欧州にない地震というものがあるが、この地震の災害も帰するところは火災であり、火災が都市の一番大きな災害となることは論をまたない。故に、先進国においては都市の建築物を耐火的にすることが現代の状勢であり、古い時代からも行われている。ロンドンでは1666年に大火災があり、当時、建物の大多数が木造であった市の中心がほとんど焼失した。そこで、1666年以降ロンドン市内においては木造建築を

一切厳禁したのである。1666年といえば、徳川幕府前期で火事は江戸の名物と言っていた時代である。欧州の都市は漸次ロンドンに倣い、原則として木造建築物を禁止しており、従って欧州の都市にはどこの都市にも防火の制度はあるが防火地区の制度はない。欧州の都市においては地区を定めて耐火構造にするのではなく、市内全てを耐火構造にするということである。

これに反し、アメリカにおいては都市の歴史が新しく、加えて木材が非常に豊富であり、かつ値段が大変安い。従って欧州のように市内全てを耐火構造にするという制度はないが、ある地区を選んで(中心地や目抜きの大通等)その地区内の建物を全て耐火構造物とする、いわゆる防火地区の制度と劇場、百貨店、ホテル等特殊な独立建築物を耐火構造にするという2つの制度を取り入れている。

我が国においてはアメリカの制度が適当であろうと考えており、特殊建築物の耐火構造に関する制度も現在検討中である。

防火地区には甲種と乙種があり、甲種防火地区では耐火構造を、乙種防火地区では準耐火構造を設置することになる。石造とか鉄筋コンクリートとか煉瓦のような不燃物質で造ったものが耐火構造であり、準耐火構造というのは木造の上に一定の厚さのコンクリートを塗り付けるというような構造のものであって、準耐火構造は火に対する力は弱いけれども、一定の時間延焼を食い止め、消防上相当の効果をもつものと思う。

また、防火地区が指定されても規制されるのは将来の建物のみであって、過去の建物には規制は及ばない。従って防火地区の指定は早く行うべきであり、加えて段々経済の状況も変化しており、木造と耐火建築との間で建築費にあまり大差もなく、経済上の苦情も大したことはなかろうということで、この防火地区の制度ができたのである。

また委員会事務局からは、指定案策定について次のような説明があった。

防火地区指定案の作成に当たって、地勢、風向その他道路、河川、自由空地等を考慮したことは当然であるが、富の程度も案作成の重要な要素であった。都市においては全ての建物を耐火構造にするにこしたことはないが、それに富が一致しないときは、住民に大きな苦痛を与え実施できないので、富の程度も大いに斟酌した。甲種防火地区は永久的なものであり金もかかるので、道路の幅が既に決定しており家屋税の等級が20等内外のところを選定した。その結果、名古屋の最も繁華な場所を東西に縦貫する広小路通(柳橋から東新町まで)と栄町から上前津に至る路線を甲種防火地区とし、本町御門から門前町までの本町通を乙種防火地区とした。本町通を乙種としたのは本町通は相当な繁華街であり富もあり、この富を保護するためにも防火地区の指定が是非とも必要と考えたが、現在この通りは幅員が狭く将来拡張も予想されるので永久的なものでない乙種に止めた。指定幅は6大都市同一の基準で奥行6間とした。

委員会の審議は委員全員が防火地区の趣旨に共鳴し、諮問案に賛同したが、次のような意見が出された。

名古屋市は東京、大阪と違って宅地の奥行が深いので6間(約10.91ｍ)幅で指定せず宅地境で指定するとか、16間(約29.09ｍ)、20間(約36.36ｍ)と深く指定すべきではないか。また指定の場所についても都心部のみでなく、これから建築が進められる場末地区や事業が進められてい

る5大幹線の沿線まで拡張してはどうか。

これに対し、内務省都市計画局長は、

指定の範囲について、指定の奥行を深くすべしという意見は歓迎する。先行した東京では奥行きが4～6間(約7.27～10.91ｍ)の所が多く、奥行を深くすると表通りに面していない裏通りの人にまで制限を課することになり大変苦痛を与えるのではないかということで奥行き6間で決めており、名古屋でもこれにならって、最小限の6間幅で提案したものであり、多数の意見が同様のものであれば、訂正してもさしつかえない。また指定地区については、調査の結果、追加指定することはさしつかえないが、一旦決まったものを削除するということはできない。従って若干指定地区が少ない感じはするが最初はこの程度にしておいて順次追加をしてはどうかと考える。

と述べ、付議案は全員賛成で原案に決した。内務省都市計画局長はさらに付言して、防火地区の拡張指定については、特別委員でも組織して建議案が出されれば裁可になると思う、と助言した。

その助言を受けて、9名の特別委員により防火地区拡張の調査がなされたが、大正12年5月25日に付議案中の甲種防火地区のみが指定告示された。

内務省告示第百八十六號

名古屋都市計畫防火地區市街地建築物法第十三條ノ規定ニ依リ左ノ通指定シ大正十二年七月一日ヨリ施行ス

大正十二年五月二十五日　　内務大臣　水野錬太郎

名古屋都市計畫防火地區ノ部

一　甲種防火地區

左記道路ノ兩側ニ於ケル建築線ト之ヨリ六間ヲ後退セル線トノ間ニ在ル建築敷地

一　西區東柳町八十一番地ノ二地先ヨリ納屋橋ヲ經テ中區新榮町三丁目二十九番地ノ一地先ニ至ルノ路線

二　中區榮町五丁目八番地ノ二地先ヨリ上前津町十五番地々先ニ至ルノ路線

3　防火地区の追加指定

前述のように防火地区指定の内務大臣の付議案を審議した都市計画愛知地方委員会は、付議案に対する同意可決と併せて、防火地区の拡大のための特別調査委員設置の助言を受け、会議終了後議長の指名により9名の委員を選任して調査を付託した。調査委員会はその日に会議を開き、防火地区の拡大を適当と認め、大正12年(1923)4月17日に開催された都市計画愛知地方委員会に次のように報告した。

報　告

防火地區特別調査委員會ハ都市計畫防火地區トシテ左記ノ通擴張指定スルヲ適當ト認メ併セテ

右建議書ヲ内務大臣ニ提出ノ件ヲ全員一致ヲ以テ決議セリ

右及報告候也

大正十一年十月三日　　防火地區特別調査委員長　三輪市太郎

都市計畫愛知地方委員會長　川口　彦治　殿

記

左記道路ノ兩側ニ於ケル建築線ト之ヨリ六間ヲ後退セル線トノ間ニ在ル建築敷地

一、甲種防火地區

イ、西區本町一丁目ヨリ中區門前町六丁目ニ至ルノ路線(既定乙種防火地區ヨリ變更スルモノトス)

ロ、都市計畫道路第一號路線(鶴舞公園前ヨリ中區日置町字山王江川線迄ニ至ル)

二、乙種防火地區

イ、中區門前町六丁目(前項イ、甲種防火地區ヲ繼キテ)ヨリ同區下茶屋町筋ニ至ルノ路線

ロ、中區上前津町(既定甲種防火地區ヲ繼キテ)ヨリ本願寺別院南角迄ニ至ルノ路線

ハ、中區新榮町三丁目(既定甲種防火地區ヲ繼キテ)ヨリ同六丁目(公園線榮町線電車交叉部西角迄)ニ至ルノ路線

ニ、東區東片端町(片端線高岳線電車交叉部南角)ヨリ新榮町三丁目ヲ横切リ鶴舞公園前ニ至ルノ路線(都市計畫道路第二號路線)

この報告を受けて都市計画愛知地方委員会は、特別調査委員会の報告の乙種防火地区に1路線(東区南外堀町11丁目4番地の1地先より中区栄町6丁目1番地地先に至る路線)を追加して、これを内務大臣に建議すべき件を全会一致で決議し、次のように内務大臣あて建議書を提出した。

建　議　書

名古屋都市計畫防火地區設定ニ關シテハ曩ニ廣小路線外二線ヲ御選定ノ上附議セラレ既ニ本會ニ於テ議決セル所ナリ然ルニ名古屋市ハ近年急激ニ膨脹發展シ戸口ノ增加商工業ノ隆盛著シキモノアルヲ以テ曩ニ議決セル路線ノミニテハ市ノ保安上尚遺憾少シトセス本會ハ是ニ鑑ミ愼重審議ノ結果更ニ左記路線ノ變更竝追加ヲ爲シ以テ市ノ保安ヲ維持スルト共ニ將來ノ發展ニ備フルヲ適當ト認メタリ冀クハ速ニ採納アラムコトヲ望ム

右都市計畫委員會官制第二條ニ依リ及建議候也

大正十二年四月　　都市計畫愛知地方委員會長　川口　彦治

内務大臣　水野錬太郎　殿

記

(省略　後記の指定告示と同じ)

この建議は内務大臣の採納するところとなり、そのまま内務省案として大正12年6月8日に都市計

画愛知地方委員会に付議され、同年8月26日に開催の委員会において原案を可決して答申し、翌13年2月13日に指定告示された。指定告示は次のとおりであった。

内務省告示第六十號

名古屋都市計畫防火地區市街地建築物法第十三條ノ規定ニ依リ左ノ通指定シ大正十三年二月十五日ヨリ施行ス

大正十三年二月十三日　　内務大臣　水野錬太郎

名古屋都市計畫防火地區之部

一　甲種防火地區

左記道路ノ兩側ニ於ケル建築線ト之ヨリ六間ヲ後退セル線トノ間ニ在ル建築敷地但シ中區大池町七丁目一番地ノ一、同町七丁目二番地ノ二及中區御器所町ニシテ大正八年八月十三日名古屋市告示第六十四號名古屋市區改正設計道路第一號線ノ廣場ニ面スルモノヲ除ク

一　西區本町一丁目一番地地先ヨリ中區門前町六丁目一番地ノ一地先ニ至ルノ路線

二　中區鶴舞町二十四番地ノ一地先ヨリ西日置町字山王十番地ノ一地先ニ至ルノ路線

二　乙種防火地區

左記道路ノ兩側ニ於ケル建築線ト之ヨリ六間ヲ後退セル線トノ間ニ在ル建築敷地但シ中區大池町七丁目一番地ノ一及同町七丁目二番地ノ二ヲ除ク

一　中區門前町六丁目六番地ノ一地先ヨリ橘町六丁目七番地地先ニ至ルノ路線

二　中區春日町三十七番地ノ二地先ヨリ古澤町二丁目二番地地先ニ至ルノ路線

三　中區新榮町三丁目二十四番地ノ一地先ヨリ同町六丁目二十二番地ノ一地先ニ至ルノ路線

四　東區東片端町三丁目十四番地ノ三地先ヨリ中區大池町七丁目一番地ノ二地先ニ至ルノ路線及中區松枝町三丁目十九番地地先ヨリ大池町六丁目十二番地地先ニ至ルノ路線

五　東區南外堀町十一丁目四番地ノ一地先ヨリ中區榮町六丁目一番地地先ニ至ルノ路線

最初の指定とこの建議による追加指定は**図2－2**のとおりである。

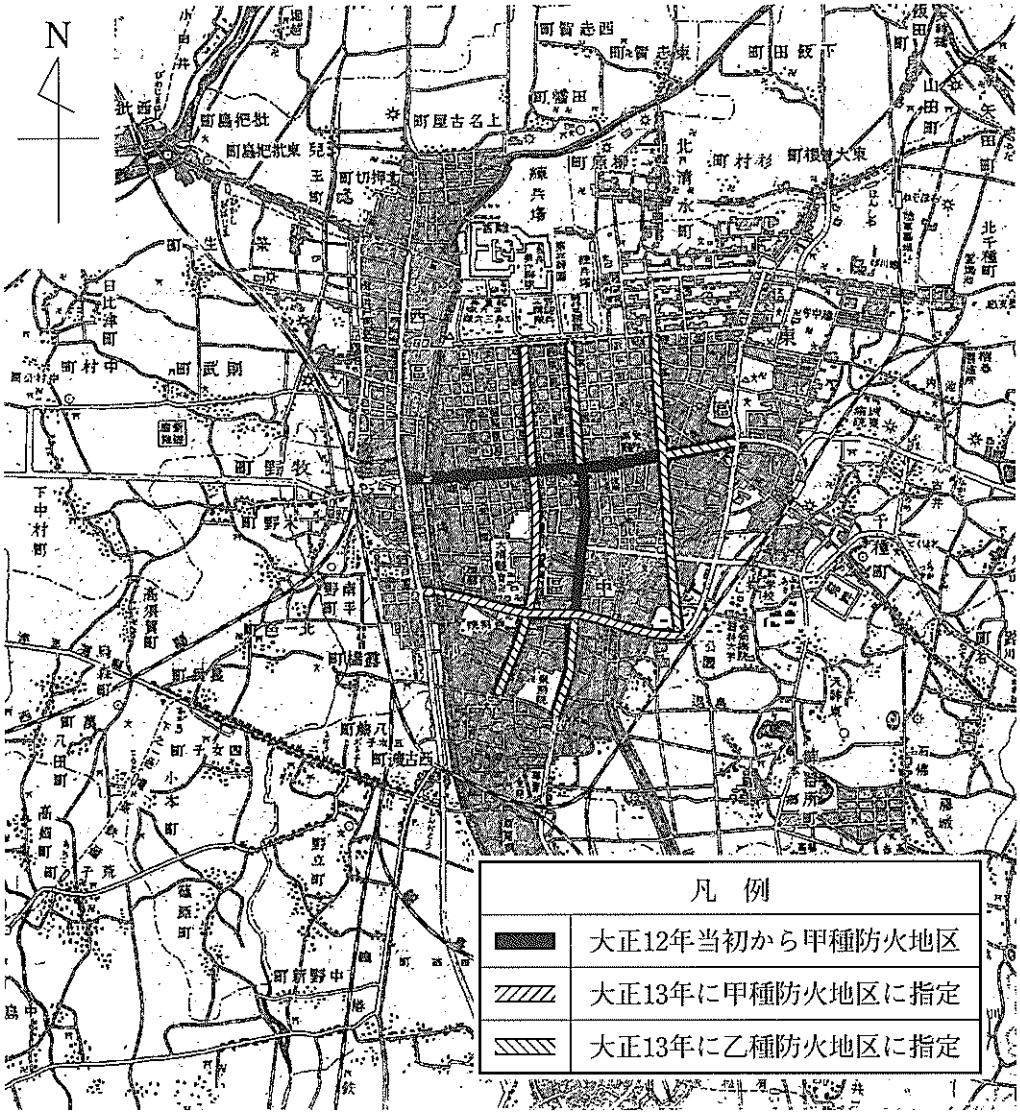


図2－2　防火地区指定図(大正12年当初指定及び大正13年追加指定)

※　『都市計畫の梗概』（大正13年、都市計画愛知地方委員会）付図に追記

第2節　用途地域

1　用途地域指定の考え方

名古屋市は市民の福利を増進し、商工業の発展を促進するため、用途地域の計画案の策定を急いだ。都市計画愛知地方委員会では、まず都市計画区域全体にわたって衛生、経済、保安、交通等の現状を調査し、これに土地利用、開発の現状及び沿革、地勢、地質その他の自然的並びに人為的条件を加味して総合的に検討したうえで用途地域指定案の作成を行った。

用途地域の指定の考え方は次の通りであった。

- 住居地域：安静快適が求められる住居地域には、土地が高燥で緩慢な丘陵が起伏して風景が良好な市の東部及び名古屋台地南部と、風物閑雅で現状が住宅地になっている城北及び市の西方の庄内川沿岸地域を充てる。
- 商業地域：繁栄利便を図るべき商業地域には、土地が平坦で街区も比較的整然としていて、交通の便も概ね整っている市の中央部の上町から大須に至る地区及び築港計画で商業地を予定している築地1号、2号地を充てる。また、主要道路の沿線や既存の局地的な商業中心地についても商業地域に指定し、日常的な利便享楽に備え、土地利用の実情に適合させる。
- 工業地域：生産能率の増進を図るべき工業地域には、名古屋駅貨物ヤードに接し、計画運河網を含み、風向にも適した市南西部の港を擁する一帯と、建築敷地の造成が容易で、現に工場地として開発されつつある北部の矢田川沿いの団地を充てる。
- 未指定地域：市街地建築物法では、用途地域を指定しない部分を残すことができ、これを未指定地域とする。既に大小工場や商店等が混在しているが、今後これ以上の大工場立地は望ましくない名古屋停車場以西の地域や、工業地域と住居または商業地域が接する部分で、既に中小工場がある地区は、未指定地域として保留し、工業地域の及ぼす影響を緩和し、現状に適応させる。

2　用途地域決定の経緯

用途地域指定案は大正12年(1923)12月に成案を得て内務大臣あてに具申され、同13年6月11日に内務大臣より都市計画愛知地方委員会に次のような理由書を付して付議された。

名古屋市都市計畫住居地域商業地域並ニ工業地域指定理由書

地域ノ設定ハ現代都市計畫ノ基本的事項ニシテ土地發展ノ性質之ニ依リテ定マリ百般施設ノ計畫之ニ依リテ其則ル所ヲ知ル　曩ニ名古屋都市計畫區域ノ決定ヲ見タルヲ以テ次テ茲ニ各種地域ノ指定ヲ爲サントス

地域指定ノ要件ハ各種地域ノ位置ヲシテ其性質ニ適應セシムルト共ニ各種地域面積ノ配分亦宜ヲ得ルニアリ

各種地域カ其位置ニ對シテ要望スル所ノ特徴ハ住居地域ニ於テハ安靜快適ニアリ　商業地域ニ於テハ繁榮利便ニアリ　工業地域ニ於テハ生産能率ノ增進ニアリ　故ニ其位置ノ選定ハ土地發達ノ現狀及ヒ沿革地勢天象水陸運輸機關ノ狀勢其他各般ノ天然的並ニ人爲的條件ヲ綜合斟酌シテ最多ク各種地域カ要望スル所ノ特徴ヲ滿足セシムルヲ期スヘシ

今名古屋ノ狀態ヲ大觀スルニ市ノ東半及ヒ舊名古屋臺下半ハ土地概ネ高燥ニシテ緩漫ナル丘岡起伏シ風物亦快適ナリ　城北及ヒ市ノ西方ニシテ庄内川ニ沿フ一帶ノ區域ハ土地甚シク高燥ナリト云フ能ハスト雖モ風物閑雅ナリ　何レモ土地ノ現狀亦主トシテ住宅ノ用ニ供セラルルヲ以テ住居地域トシテ定ムヘシ

市ノ中央部ニシテ通稱上町附近ヨリ大須附近ニ至ル一圓ノ地ハ道路幅員適當ナリト云フヲ得スト雖モ土地平坦街衢亦比較的井然トシテ交通ノ便モ稍整ヒ土地發達ノ現狀ヨリスルモ之ヲ商業地域ト定ムヘク又築地一號地及ヒ二號地ハ築港計畫ニ依ル商業地ニシテ名古屋港運用上ヨリ之レ亦商業地域ト定ムヘシ

工業地域ハ之レヲ南北ノ二團地ニ分ツ南方ノ地區ハ鐵道線路關西線及ヒ津島街道以南東海道線以西名古屋港ヲ擁スル一帶ノ平地ニシテ名古屋驛荷物ヤードニ接シ計畫運河網ヲ含ミ其位置ハ四季恒風ノ方向ニ對シ略住居地域及ヒ商業地域ヲシテ煤煙惡氣散布ノ被害ヨリ免レシムルヲ得ヘシ　北方ノ地區ハ矢田川ニ沿ヒ犬山街道以東鍋屋上野町ニ至ル一團地ニシテ想フニ南方工業地域ハ卑濕ノ部分多ク運河ノ掘鑿土地埋設等ノ設備ヲ爲スニ非スンハ今遽ニ之ヲ建築敷地トシテ使用スルニ困難ナルモノアリ　然ルニ北方地區ハ其土地平坦ニシテ建築敷地造成ニ容易ニ現狀亦工場地トシテ開發シツツアリ　工業發展ノ緩和地トシテ利用スルニ適スヘシ

地域ノ位置ノ選定ニ關スル如上ノ大體方針ハ地域制ノ原則ニ照シテ大過ナキヲ信スト雖モ更ニ之レヲ都市ノ實情ニ適應セシムルカ爲メニハ其設定ニ當リ尚ホ幾多ノ工夫ヲ要スルモノアリ　即チ前記地區ノ外住居地域内ニ現存シ若シクハ設計確定セル主要街路ノ兩側一帶ノ建築敷地及ヒ既ニ局地的商業ノ中心ヲ爲ス小團地ノ如キハ之レヲ商業地域トシテ配在セシメ以テ日常ノ利便亨樂ニ備ヘ且ツ土地利用上實情ニ適セシムルモノナリ　住居以外ノ地域ト雖モ特ニ主要ナル商業街路ニ就テハ亦斯クノ如クシテ沿線商業ノ繁榮ヲ保護シ得ヘシ

市街地建築物法ニ依レハ其適用區域内ニ地域トシテ指定セラレサル部分ヲ殘存シ得ヘシ　之レヲ假ニ未指定地域ト名クレハ此ノ地域ニ於テハ工場ニシテ法規ニヨリ工業地域ニ非サレハ建築シ得サル工場ノ外ハ凡テノ種類ノ建築物ノ存在スルヲ妨ケサルモノナリ　即チ規模稍小ナル工場又ハ衞生上有害保安上危險ノ程度甚シカラサルモノハ此ノ地域ニ存在シ得ヘキモノニシテ其性質略歐米都市地域制ノ所謂輕工業地域ニ類似シ各種地域ノ間ニ此ノ未指定地域ヲ適宜配置スルコトニ依リテ都市ノ實情ニ順應スル場合ナキニアラス　即チ名古屋停車場以西ノ地區ハ現在既ニ各種ノ大小工場商店等混在セル地區ナレトモ名古屋市恒風ノ風上ニ位シ此處ニ大工場ノ多數族出シテ煤煙臭氣ヲ發散スル如キハ中部商業地域ニ對スル不斷ノ脅威タルヲ以テ之ヲ輕工業地ノ意味ニ於テ未指定地域ニ保留スルハ地勢及ヒ現狀ニ適應スルモノナリト思考ス

又工業地域ト住居地域又ハ商業地域ノ接觸スル部分ニシテ現在多數中小工場ノ存在スル一帶ノ土地ハ之ヲ未指定地域ニ保留スルコトニ依リ一ハ工業地域ノ及ホス影響ヲ緩和シ又土地ノ現

状ニ適従スル所以ナリト思考ス　即チ西日置町西古渡町及ヒ八熊町ノ一部ニシテ臨港線ニ沿ヘル一帯ノ土地ハ此ノ意味ニ於テ未指定地域トナスヲ妥當ナリト信ス斯クノ如クニシテ選定セラレタル各種地域ノ境界ノ設定ニ至リテハ地勢及ヒ現ニ存在シ又ハ設計確定セル道路現存建築物ノ状態行政區劃ノ境界等ヲ逐一調査考究シテ決定セルモノナリ

元来都市計畫上ニ於ケル地域ノ選定ハ都市計畫區域全部ニ對スル方針ヲ定メテ然ル後ニ始メテ其一部タル市街地及ヒ其近郊ノ地域ノ合理的指定ノ行ハルヘキモノナルコト勿論ナリ　故ニ今回指定セントスル地域ハ市街地建築物法適用區域内ニ限ルト雖モ其選定ハ又同時ニ名古屋都市計畫區域全部ニ指定セラルヘキ豫想的地域ノ位置ト相照應シテ綜合的考慮ノ下ニ立案シタルモノニシテ其概略豫定ハ即チ別圖參考圖ニ示スカ如クニシテ曩ニ記述セル名古屋ノ地理的状態ニ據ル大體方針ニ從ツテ各地域ヲ豫定シタルモノナリ

參考　各種地域面積ノ比較及ヒ各種地域内建築物飽和状態ニ關スル推定

前述ノ如クニシテ選定シタル各地域ノ面積ヲ比較スルニ概略左ノ如シ

一、市街地建築物法施行區域即チ目下指定セントスル範圍ニ付テ見ルニ

地域別	面積（坪）	全面積ニ對スル百分比
住居地域	二四，四四九，〇〇〇	五五
商業地域	四，四五一，〇〇〇	一〇
工業地域	一四，四八五，〇〇〇	三二
未指定地域	一，一三三，〇〇〇	三
計	約　四四，五一八，〇〇〇	

二、都市計畫區域全部ニ對スル豫定圖ニ付テ見ルニ

地域別	面積（坪）	全面積ニ對スル百分比
住居地域	二八，九九九，〇〇〇	五九
商業地域	四，五〇九，〇〇〇	九
工業地域	一四，五四九，〇〇〇	三〇
未指定地域	一，一七九，〇〇〇	二
計	約　四九，二三六，〇〇〇	

備考　前二表ニ於テハ海面々積ヲ除キタル部分ニ付キテ算出セルモノナリ之ヲ歐米都市ノ二三ノ事例ニ徵スルニ大略左ノ如シ

	フランクフルトアムマイン	セントルイ	ニューヨーク	レッチウォース田園都市	デカター
住居地域	六三．〇	五七．〇	五一．〇	七八．〇	八六．〇
商業地域	三二．〇	一三．〇	一九．〇	八．〇	四．〇
工業地域	五．〇	三〇．〇	三〇．〇	一四．〇	一〇．〇

（備考　前表中「フランクフルトアムマイン」ニ於テハ混合地域ヲ商業地域トシ又紐育及「セントルイ」ニ於テハ無制限地域ヲ工業地域トセリ　之各都市ノ規定ニヨリ地域性質ノ類似ニ依レルモノナリ）

斯クノ如クニシテ其比率ノ區々タルハ都市ノ地勢又ハ産業ノ特徴等ノ異ルモノアルニ依ルモノアリト雖モ主トシテ其地域制ノ規定スル建築制限ノ性質ニ基クモノニシテ單ニ本表ノ數字ヲ以テ比較スルハ當ヲ得サルモノアリト雖モ吾邦ノ地域制ハ此ノ中ニ就テハ稍「セントルイ」又ハ「ニューヨーク」ノ夫ニ近キモノト云フヲ得ヘシ

吾邦地域制ノ建築制限ノ性質ハ頗ル寛容的ニシテ住宅ハ如何ナル地域ニ存在スルモ妨ケス商店事務所ノ如キモ亦然リ　工場ハ其規模又ハ作業ノ性質ニ應シ或ルモノハ工業地域ニ限ラルルモ或ルモノハ未指定地域ニモ存在シ得ヘク家内工業ノ如キハ住居地域ト雖モ存在スルヲ妨ケス　故ニ各地域ハ事實上各種建築物ノ混合所在地タルニ於テ妨ケス　此等ノ建築物カ如何ナル比例ニ於テ各地域ヲ飽和スヘキヤハ推測頗ル困難ニシテ從ツテ各地域ノ適確ナル所要面積ヲ算出スルカ如キハ到底不可能事ニ屬スト雖モ左ニ各種地域ニ於ケル建築物ノ用途ノ現況ヲ標準トシテ概略各種地域面積ノ將來ニ於ケル包容力ヲ考察セントス

曩ニ都市計畫區域設定ニ際シ從來ノ人口增加ノ趨勢ヲ以テスレハ向後三十年ニテ略全區域内ニ豫定ノ密度ヲ以テ飽和スヘキコトヲ推定セルカ故ニ茲ニ同シク地域設定ニ於テモ約三十年ノ將來ヲ其考察ノ目途トセントス

先ツ工業地域ニ就テ考察スルニ我邦工場統計ノ稍整備セル工場法施行以來ニ於ケル同法適用工場數ノ增加ハ頗ル急激ナルモノアリト雖モ之レ大戰以後工業勃興時ノ現象ナルヲ以テ之ヲ明治四十三年以來一般工場ノ中現在ノ工場法適用工場ニ準スヘキモノノ增加ノ趨勢ト併セ觀察スレハ別表ノ如クニシテ統計正確ヲ保シ難シト雖モ其大勢ヲ推定スルニ足ルモノアリ

即チ過去十二年間ニ增加セル平均數ヲ以テ今後モ等シク增加スルモノト假定スレハ大正四十年ニ於テ工場法適用工場數ハ約一，五四〇ニ達スヘシ　而シテ其中建築物法ニ依ル職工數及ヒ動力ノ制限ヨリ工業地域ニ非サレハ建築シ得サル大工場數(施行令第三條第一項參照)ハ其内二二%ニシテ其敷地面積ノ平均約七，七〇〇坪ナリ　將來ニ於テモ斯クノ如キ比率ヲ有スルモノトセハ大正四十年ニ於テハ其數約三四〇ニ達シ又其敷地ノ平均面積現在ノ如シト假定セハ大工場敷地面積ノ總計ハ約二，六二〇，〇〇〇坪ヲ要ス　之レ將來工業地域ニ必ス包容スヘキ大工場ニ就キテノ推測ナリ　然レトモ吾國地域制ノ規定ニ於テ工業地域ハ事實上ノ無制限地域ナルコト前記ノ如クナルヲ以テ將來工業地域カ如何ナル程度迄大工場ヲ以テ飽和スヘキカハ猶將來ニ於ケル産業組織ノ變化及ヒ水陸運輸等工業地トシテ必要ナル各種施設ノ充實スルト否トニ因リテ支配セラルヘキモ假リニ此ノ種ノ大工場カ工業地域内總面積ノ二割ヲ占有シテ其飽和ノ域ニ到達スルモノトセハ全工業地域ノ所要面積約一三，一〇〇，〇〇〇坪トナリ稍吾人ノ豫定セル工業地域面積ノ廣サニ類似スルヲ知ル　因ニ記ス

現今名古屋市内ニ於テ大工場敷地總面積ト其全面積トノ比ノ大ナル地區ハ上飯田町矢田町附近及ヒ熱田停車場附近ニシテ何レモ二割ニ達ス

次ニ商業地域ニ就キテハ其比較ノ標準トナスヘキ建築物ノ用途多種ニ亘リシカモ其主體タルヘキ商店ハ住宅ト兼用セラルルモノ多クシテ今後三十年ノ將來ニ於テモ各種建築物ノ用途ノ間ニ截然タル區別ヲ附スルカ如キハ豫想シ得ス　從ツテ商業地域面積ノ將來ノ包容力ヲ推定スヘキ基準ノ選定ハ困難ナルヲ以テ茲ニ各種地域ニ對シ人口ノ包容力ヲ推算シテ以テ商業

地域、住居地域ノ規模ヲ考察シ併セテ工業地域、未指定地域ニ於ケル人口分布ノ状況ト其包容力ニ就キ考察セントス

曩ニ都市計畫區域設定ニ際シ區域内ニ於ケル包容人口ノ算定ニ於テ其飽和密度ヲ舊市内ニ密ニ其外部ニ疎ニシテ全區域ニ亘リ平均一人當リ約三十八坪ト豫定シタリ　今此處ニ各種用途地域設定ヲ見ルモ斯カル密度ノ求心的又異ニ就キテハ大體異動ナカルヘキヲ推測スルモ唯各種地域別ニ據リ多小密度ノ又異ヲ見ルヘキハ又當然ナリ　今假リニ舊市内ニ於テ商業地域ノ人口飽和密度ヲ十坪トシ(大正十年現在通稱上町附近ヨリ大須附近ニ至ル中央部商業地ニ於テハ一人當リ一〇．六坪ナリ)工業地域ヲ二〇坪(大正十年熱田停車場附近ハ一人當リ二七．九坪ナリ)トシ未指定ノ部分モ之ニ準スルモノトセハ舊市内ニ於ケル住居地域ノ飽和密度ハ市内全部ノ人口飽和ノ域ニ達セルトキノ豫想總數ノ推定ニ基ケハ一人當リ約一五．六坪トナル(舊市内住居地域ハ大正十年現在一人當リ約十八坪ナリ)

現在名古屋市ニシテ舊市内ヲ除キタル部分ニ於テハ其商業地域ノ人口飽和密度ヲ其將來ノ發展ヲ豫想シテ一人當リ約二〇坪トシ工業地域並ニ未指定ノ部分ハ之レヲ熱田停車場附近現在密度ノ大約二倍ヲ採リ五〇坪ト假定セハ住居地域ノ密度ハ該部分ノ人口飽和ノ域ニ達セルトキノ豫想總數ノ推算ニ基ケハ一人當リ一二七坪トナルヘシ　又下之一色町西枇杷島町庄内村萩野村及ヒ天白村大字ハ事ノ接續町村ニ於テハ各地域ノ概略方針ヲ豫定スルニ留マルト雖モ之レカ人口飽和ノ域ニ達セルトキノ各種地域ノ平均密度ハ大約前記現在名古屋市ニシテ舊市内ヲ除キタル部分ニ指定スヘキ各種地域ノ密度ニ準スヘキハ豫測スルニ難カラス

今斯カル人口分布ヲ比較シ併セテ豫想戸數ヲ示セハ凡ソ左表ノ如シ

舊市内

地域別	面積(坪)	豫定飽和人口	豫想戸數總計 但シ一戸當リ五人トス
住居地域	四，一五一，〇〇〇	二六六，〇〇〇	五三，〇〇〇
商業地域	二，五八三，〇〇〇	二五八，〇〇〇	五二，〇〇〇
工業地域	三，九九四，〇〇〇	二〇〇，〇〇〇	四〇，〇〇〇
未指定地域	一二二，〇〇〇	六，〇〇〇	一，〇〇〇
計	一〇，八五〇，〇〇〇	七三〇，〇〇〇	一四六，〇〇〇

市街地建築物法施行區域ニシテ舊市内ヲ除キタル部分

地域別	面積(坪)	豫定飽和人口	豫想戸數總計 但シ一戸當リ五人トス
住居地域	二〇，二九八，〇〇〇	一五九，〇〇〇	三二，〇〇〇
商業地域	一，八六八，〇〇〇	九三，〇〇〇	一九，〇〇〇
工業地域	一〇，四九一，〇〇〇	二一〇，〇〇〇	四二，〇〇〇
未指定地域	一，〇一一，〇〇〇	二〇，〇〇〇	四，〇〇〇
計	三三，六六八，〇〇〇	四八二，〇〇〇	九七，〇〇〇

別表　名古屋都市計畫區域内工場法適用工場數累年比較

年　次	工場數
明治四十三年	△二二八
仝　四十四年	△二六二
大正　元年	△二三二
仝　二年	△三三六
仝　三年	△三二二
仝　四年	△三〇八
仝　五年	五四五
仝　六年	五九〇
仝　七年	四九三
仝　八年	五一三
仝　九年	五六四
仝　十年	五九六
仝　十一年	六一二

備考　△印ハ工場法適用以前ナルヲ以テ統計書ヨリ適用工場ニ準スト認ムルモノヲ摘出セリ

委員会は大正13年9月17日から19日までの3日間を費やし慎重審議のうえ付議案どおり可とする決定を行い、内務大臣あて答申し、同年10月27日に次のように指定告示され、同年11月15日から施行された。

内務省告示第六百七十五號

名古屋都市計畫區域内ニ於ケル市街地建築物法第一條ノ規定ニ依ル地域左ノ通指定シ大正十三年十一月十五日ヨリ之ヲ施行ス

大正十三年十月二十七日　　内務大臣　若槻　禮次郎

名古屋都市計畫商業地域、工業地域及住居地域

第一　商業地域之部

一　名古屋市内

イ　左記區域内ニ在ル建築物ノ敷地

東　區　内

一　伊勢町、針屋町、西魚町、富澤町、研屋町、大津町、蒲燒町、神樂町、寶町、鶴重町、中市場町、梅枝町、小市場町、呉服町、朝日町、櫻町、京町、宮町、東本重町、東魚町、東櫻町、東袋町、七間町、久屋町、關鍛冶町ノ全部

二　武平町、南外堀町、杉ノ町ノ一部(圖面表示)

西　區　内

一　和泉町、伊倉町、花車町、橋詰町、西柳町、西萬町、西菅原町、本町、堀内町、茶屋町、小田原町、桶屋町、大船町、替地町、上長者町、上園町、上笹島町、玉屋町、竪三藏町、園井町、中ノ町、長島町、那古野町、上畠町、車町、桑名町、袋町、船入町、伏見町、米屋町、木挽町、小鳥町、傳馬町、澤井町、材木町、早苗町、皆戸町、下長者町、下園町、志摩町、島崎町、島田町、東萬町、廣井町、東柳町、泥江町、本重町、菅原町ノ全部

二　西菊井町、千歳町、裏鹽町、五條町、江西町、菊井町、明道町、南外堀町、新道町、鹽町、隅田町、則武町、日比津町、下中村町ノ一部(圖面表示)

中　區　内

一　入江町、花園町、西角町、西洲崎町、富岡町、常盤町、音羽町、若松町、上堀川町、水主町、横三藏町、竪三藏町、蘇鐵町、根津町、禰宜町、中ノ町、納屋町、梅園町、内屋敷町、鷲谷町、八百屋町、役割町、永樂町、榎町、鐵砲町、天王町、天王崎町、吾妻町、北禰宜町、南伏見町、南呉服町、南桑名町、南長島町、南禰宜町、南園町、南伊勢町、新柳町、白川町、城代町、下笹島町、東洲崎町、東角町、日出町、末廣町、住吉町ノ全部

二　岩井町、上日置町、金澤町、上前津町、裏門前町、矢場町、小林町、榮町、笹島町、三輪町、南大津町、下廣井町、新榮町、門前町、米野町、西日置町、牧野町ノ一部(圖面表示)

南　區　内

一　稲永新田、熱田大瀬子町、熱田田中町、熱田木ノ免町、築地ノ一部(圖面表示)

ロ　左記道路ノ兩側ニ於ケル建築線ニ接スル建築物ノ敷地

但シ本項及ハ項ニ於テ都市計畫街路ト稱スルハ大正十三年六月九日官報第三千五百三十七號ヲ以テ告示セル名古屋都市計畫街路ヲ云フ

一　東區武平町一丁目八番地地先ヨリ平田町三十四番地ノ一地先ニ至ルノ路線

二　中區榮町六丁目十一番地ノ二地先ヨリ東區千種町字西裏八十番地ノ四地先ヲ經テ同町字五反田五十六番地ノ二地先ニ至ルノ路線

三　東區駿河町一丁目二十九番地地先ヨリ中區新榮町五丁目三十九番地地先及前畑橋ヲ經テ廣路町字池田五十九番地ノ二地先ニ至ルノ路線

四　中區大池町七丁目一番地ノ二地先ヨリ新榮町三丁目十三番地ノ二地先ヲ經テ東區長堀町三丁目十五番地ノ一地先ヲ右折シ山口町十八番地ノ三地先ヲ左折シ東大曾根町字神戸千百七十九番地ノ一地先ニ至ルノ路線

五　中區鶴舞町十五番地ノ一地先ヨリ新榮町六丁目十五番地ノ一地先ヲ經テ東區山口町二十四番地ノ一地先ニ至ルノ路線

六　中區老松町八丁目十二番地ノ一地先ヨリ矢場町五ノ切五十二番地ノ二地先ニ至ルノ路線

七　中區鶴舞町二十四番地ノ一地先ヨリ紀念橋及岩井橋ヲ經テ西日置町字山王十番地ノ一地

先ニ至ルノ路線

八　東區武平町一丁目一番地ノ一地先ヨリ中區新榮町一丁目七番地地先ヲ經テ東陽町二丁目十七番地地先ニ至ルノ路線

九　中區東川端町一丁目六番地ノ一地先ヨリ岡部橋ヲ經テ中央線鐵道線路ヲ横斷シ市道東川端町線ト都市計畫街路一等大路第三類第十四號路線トノ交叉點ニ至ルノ路線

十　中區西川端町一丁目二十五番地ノ一地先ヨリ同町十一丁目十九番地地先ニ至ルノ路線

十一　中區榮町五丁目八番地ノ二地先ヨリ金山橋、高座橋ヲ經テ市道南大津町線ト都市計畫街路一等大路第二類第三號路線トノ交叉點ニ至ルノ路線

十二　中區門前町六丁目六番地ノ一地先ヨリ國道第十二號線ト都市計畫街路一等大路第二類第三號路線トノ交叉點ニ至ルノ路線

十三　國道第十二號線ト都市計畫街路一等大路第二類第三號路線トノ交叉點ヨリ中央線及東海道線鐵道線路ヲ横斷シ南區熱田旗屋町二百二十一番地ノ三地先ニ至ルノ路線

十四　南區熱田東町字森後六十二番地ノ三地先ヨリ中島橋及白鳥橋ヲ經テ熱田新田東組字乙一ノ割五百四番地ノ一地先ニ至ルノ路線

十五　國道第十二號線ト都市計畫街路一等大路第二類第十二號路線トノ交叉點ヨリ熱田内田町三番地地先ヲ右折シ熱田大瀬子町百十四番地地先ヲ經テ熱田田中町十九番地地先ニ至ルノ路線

十六　國道第一號線ト都市計畫街路一等大路第三類第四號路線トノ交叉點ヨリ山崎橋ヲ經テ國道第一號線ト都市計畫街路一等大路第二類第九號路線トノ交叉點ニ至ルノ路線

十七　中區下堀川町八番地地先ヨリ南區熱田西町字烏頭二十六番地ノ一地先ニ至ルノ路線

十八　中區松重町一番地地先ヨリ南區熱田西町字西川並六十一番地ノ二地先ニ至ルノ路線

十九　市道西町線ト都市計畫街路一等大路第三類第三號路線トノ交叉點ヨリ熱田新田東組字乙一ノ割五百四番地ノ一地先ニ至ルノ路線

二十　西區景雲橋西詰ヨリ明道橋ヲ經テ菊井町八丁目三番地ノ一地先ニ至ルノ路線

二十一　市道堀川西線ト都市計畫街路一等大路第二類第二號路線トノ交叉點ヨリ鑓町四丁目四番地ノ一地先ニ至ルノ路線

二十二　市道菊井線ト都市計畫街路一等大路第二類第二號路線トノ交叉點ヨリ菊井町八丁目三番地ノ一地先ニ至ルノ路線

八　名古屋都市計畫街路中左記道路ノ兩側ニ於ケル建築線ニ接スル建築物ノ敷地　但シ本項ニ於テ名古屋市區改正設計道路ト稱スルハ大正八年八月十三日名古屋市告示第六十四號ヲ以テ公告セル名古屋市區改正設計道路ヲ云フ

一　一等大路第二類第二號路線ノ内西區枇杷島橋東詰ヨリ堀川西岸ニ至ルノ區間

二　一等大路第二類第三號路線ノ内名古屋市區改正設計道路第一號線トノ交叉點ヨリ内田橋北詰ニ至ルノ區間

三　一等大路第二類第六號路線ノ全部

四　一等大路第二類第七號路線ノ内都市計畫街路一等大路第二類第二號路線トノ分起點ヨリ

中央線鐵道線路トノ交叉點ニ至ルノ區間

五　一等大路第二類第八號路線ノ内名古屋兵器廠線鐵道線路トノ交叉點ヨリ都市計畫街路一等大路第三類第十四號路線トノ分岐點ニ至ルノ區間

六　一等大路第二類第九號路線ノ内都市計畫街路一等大路第三類第十四號路線トノ分岐點ヨリ東海道線鐵道線路トノ交叉點ニ至ルノ區間

七　一等大路第二類第十號路線ノ内關西線鐵道線路トノ交叉點ヨリ庄内川東岸ニ至ルノ區間及都市計畫街路一等大路第三類第二號路線トノ分岐點ヨリ都市計畫街路一等大路第二類第十四號路線トノ分岐點ニ至ルノ區間

八　一等大路第二類第十一號路線ノ内都市計畫街路一等大路第三類第十六號路線トノ交叉點ヨリ都市計畫街路一等大路第二類第十二號路線トノ分岐點ニ至ルノ區間

九　一等大路第二類第十二號路線ノ内都市計畫街路一等大路第二類第十一號路線トノ分岐點ヨリ市郡界ニ至ルノ區間及市道西町線トノ交叉點ヨリ都市計畫街路一等大路第二類第三號路線トノ分岐點ニ至ルノ區間

十　一等大路第二類第十三號路線ノ内都市計畫街路一等大路第二類第三號路線トノ分岐點ヨリ新堀川西岸ニ至ルノ區間及都市計畫街路一等大路第三類第四號路線トノ交叉點ヨリ都市計畫街路一等大路第二類第九號路線トノ分岐點ニ至ルノ區間

十一　一等大路第三類第一號路線ノ内市道武平町線トノ交叉點ヨリ市道公園線トノ分岐點ニ至ルノ區間

十二　一等大路第三類第二號路線ノ内都市計畫街路一等大路第二類第二號路線トノ分岐點ヨリ名古屋市區改正設計道路第四號線トノ分岐點ニ至ルノ區間及都市計畫街路一等大路第二類第十號路線トノ分岐點ヨリ都市計畫街路一等大路第三類第十三號路線トノ分岐點ニ至ルノ區間

十三　一等大路第三類第三號路線ノ全部

十四　一等大路第三類第四號路線ノ全部

十五　一等大路第三類第五號路線ノ全部

十六　一等大路第三類第六號路線ノ全部

十七　一等大路第三類第七號路線ノ全部

十八　一等大路第三類第八號路線ノ内都市計畫街路一等大路第三類第四號路線トノ交叉點ヨリ彌富町字片平十七番地ノ一ニ至ルノ區間

十九　一等大路第三類第九號路線ノ全部

二十　一等大路第三類第十二號路線ノ全部

二十一　一等大路第三類第十三號路線ノ内都市計畫街路一等大路第二類第三號路線トノ分岐點ヨリ都市計畫街路一等大路第三類第二號路線トノ分岐點ニ至ルノ區間及都市計畫街路一等大路第三類第十六號路線トノ交叉點ヨリ市郡界ニ至ルノ區間

二十二　一等大路第三類第十四號路線ノ内中區廣路町字新林六十七番地ヨリ立石橋東詰ニ至

ルノ區間及古渡線鐵道線路トノ交叉點ヨリ都市計畫街路一等大路第二類第三號路線トノ分岐點ニ至ルノ區間

二十三　一等大路第三類第十五號路線ノ内都市計畫街路一等大路第三類第十六號路線トノ交叉點ヨリ明徳橋東詰ニ至ルノ區間

二十四　一等大路第三類第十六號路線ノ内都市計畫街路一等大路第三類第五號路線トノ分岐點ヨリ縣道秋竹熱田線トノ交叉點ニ至ルノ區間及中區ト南區ノ區界ヨリ熱田前新田字十二番三百七十四番地ノ一ニ至ルノ區間

二十五　一等大路第三類第十七號路線ノ全部

二十六　一等大路第三類第十八號路線ノ内都市計畫街路一等大路第二類第二號路線トノ分岐點ヨリ都市計畫街路一等大路第二類第七號路線トノ交叉點ニ至ルノ區間

二十七　一等大路第三類第十九號路線ノ全部

二十八　一等大路第三類第二十一號路線ノ内東區新出來町一丁目二十五番地ノ五地先ヨリ中央線鐵道線路トノ交叉點ニ至ルノ區間

二十九　一等大路第三類第二十二號路線ノ全部

第二　工業地域之部

一　名古屋市内

イ　左記區域内ニ在ル建築物ノ敷地但シ第一商業地域之部ニ掲クルモノヲ除ク

東　區　内

一　矢田町、山田町、北千種町ノ全部

二　古出來町、新出來町、千種町、鍋屋上野町、東大曾根町、下飯田町、上飯田町、大幸町ノ一部(圖面表示)

中　區　内

一　小本町、篠原町、八田町、四女子町、萬町ノ全部

二　流町、向田町、御器所町、西日置町、露橋町、米野町、北一色町、烏森町、長良町、岩塚町ノ一部(圖面表示)

南　區　内

一　稲永新田、千年、築地、東築地、鴨浦、大江町、豊田町、中野新町、荒子町、土古町ノ全部

二　熱田西町、熱田傳馬町、熱田新田東組、熱田前新田、熱田東町、呼續町、瑞穂町、西古渡町、野立町、八熊町、笠寺町、本星崎町、星崎町、鳴尾町、寛政町、當知町、野田町、中島新町、高畑町、小碓町ノ一部(圖面表示)

第三　住居地域之部

一　名古屋市内

イ　左記區域内ニ在ル建築物ノ敷地但シ第一商業地域之部及第二工業地域之部ニ掲クルモノヲ除ク

東　區　内

一　飯田町、石神堂町、板屋町、八軒屋町、西二葉町、西新町、平田町、舎人町、主税町、長久寺町、布池町、大曾根町、小川町、往還町、上竪杉町、萱屋町、横代官町、芳野町、竪代官町、高岳町、辰巳町、添地町、筒井町、長塀町、七小町、鍋屋町、七曲町、裏筒井町、車道東町、車道町、黒門町、山口町、前ノ町、松山町、富士塚町、武平町、石町、古出來町、手代町、南外堀町、相生町、安房町、葵町、坂上町、赤塚町、下竪杉町、新出來町、白壁町、城番町、清水町、檀木町、東白壁町、東片端町、東芳野町、東矢場町、東二葉町、東主税町、東門前町、東檀木町、東新町、東新道町、東外堀町、百人町、森下町、水筒先町、駿河町、杉ノ町、千種町、田代町、東大曾根町、上飯田町、大幸町、北清水町、杉村町、柳原町ノ全部

二　鍋屋上野町、下飯田町ノ一部(圖面表示)

西　區　内

一　井衍町、六句町、馬喰町、花ノ木町、庭町、堀詰町、奉公人町、泥町、千歳町、押切町、上仲町、紙漉町、上淺間町、傳町、臺所町、外田町、長畝町、裏鹽町、藪下町、八坂町、柳町、山神町、前ノ川町、吹出町、深井町、小舟町、五條町、五平藏町、江戸屋町、枝郷町、江川横町、江中町、江川端町、江川町、手木町、明道町、北驛町、北野町、北鷹匠町、南驛町、南鷹匠町、南外堀町、白塀町、新屋敷町、新道町、下淺間町、鹽町、比米町、樋ノ口町、淺間町、數奇屋町、隅田町、中村町、日比津町、下中村町、稲葉地町、上名古屋町、堀端町、北押切町、志賀町、西志賀町、田幡町、兒玉町、東枇杷島町ノ全部

二　西菊井町、櫻木町、菊井町、南押切町、平野町、榮生町、則武町、枇杷島町ノ一部(圖面表示)

中　區　内

一　伊勢山町、岩井町、池田町、板橋町、旅籠町、白山町、葉場町、西脇町、西新町、西瓦町、西塚町、西境町、西松枝町、西白山町、西川端町、東陽町、千早町、大坂町、奥田町、大池町、大井町、老松町、上前津町、上日置町、葛町、金澤町、春日町、養老町、橘町、月見町、鶴舞町、塚越町、流川町、七曲町、長岡町、流町、向田町、裏門前町、梅川町、車道町、矢場町、藪田町、正木町、前塚町、松重町、松枝町、松島町、松元町、丸田町、不二見町、古郷町、古渡町、古澤町、小林町、蛭子町、飴屋町、榮町、宮出町、三輪町、南辰巳町、南鍛冶屋町、南新町、南久屋町、南大津町、南瓦町、南武平町、南小川町、宮前町、三田町、下前津町、下堀川町、下奥田町、下茶屋町、下日置町、新榮町、東雲町、東瓦町、東田町、東橘町、東古渡町、東川端町、門前町、元田町、御器所町、廣路町、岩塚町、烏森町、高須賀町、長良町ノ全部

二　米野町、北一色町ノ一部(圖面表示)

南　區　内

一　熱田市場町、熱田旗屋町、熱田西町、熱田富江町、熱田羽城町、熱田大瀬子町、熱田尾頭町、熱田田中町、熱田中瀬町、熱田内田町、熱田神戸町、熱田傳馬町、熱田新田東組、熱田前新田、熱田木ノ免町、熱田白鳥町、熱田新宮坂町、熱田新尾頭町、熱田東町、熱田須賀町、呼續町、彌富町、瑞穂町、野立町、笠寺町、本星崎町、星崎町、鳴尾町、寛政町、惟信町、寶神町、小碓町、當知町、野田町、中須町、打出町、横井町、法華町、中郷町、東起町、中島新町、高畑町、大端郷町ノ全部

二　西古渡町、八熊町ノ一部(圖面表示)

なお、前述のように用途地域は市街地建築物法の適用区域に限って指定できることになっていたため、この指定は都市計画区域全域ではなく大正9年12月1日に適用区域に指定された名古屋市域についてのみ行われた。

各地域の指定面積及び区域は表2－2及び図2－3のとおりであった。

表2－2　用途地域の指定面積

用途地域	面　積	割　合
住居地域	24,449千坪 (80.82km²)	54.9%
商業地域	4,451千坪 (14.71km²)	10.0
工業地域	14,485千坪 (47.88km²)	32.5
未指定地域	1,133千坪 (3.75km²)	2.6
計	44,518千坪 (147.17km²)	100.0

※　海面面積は除く

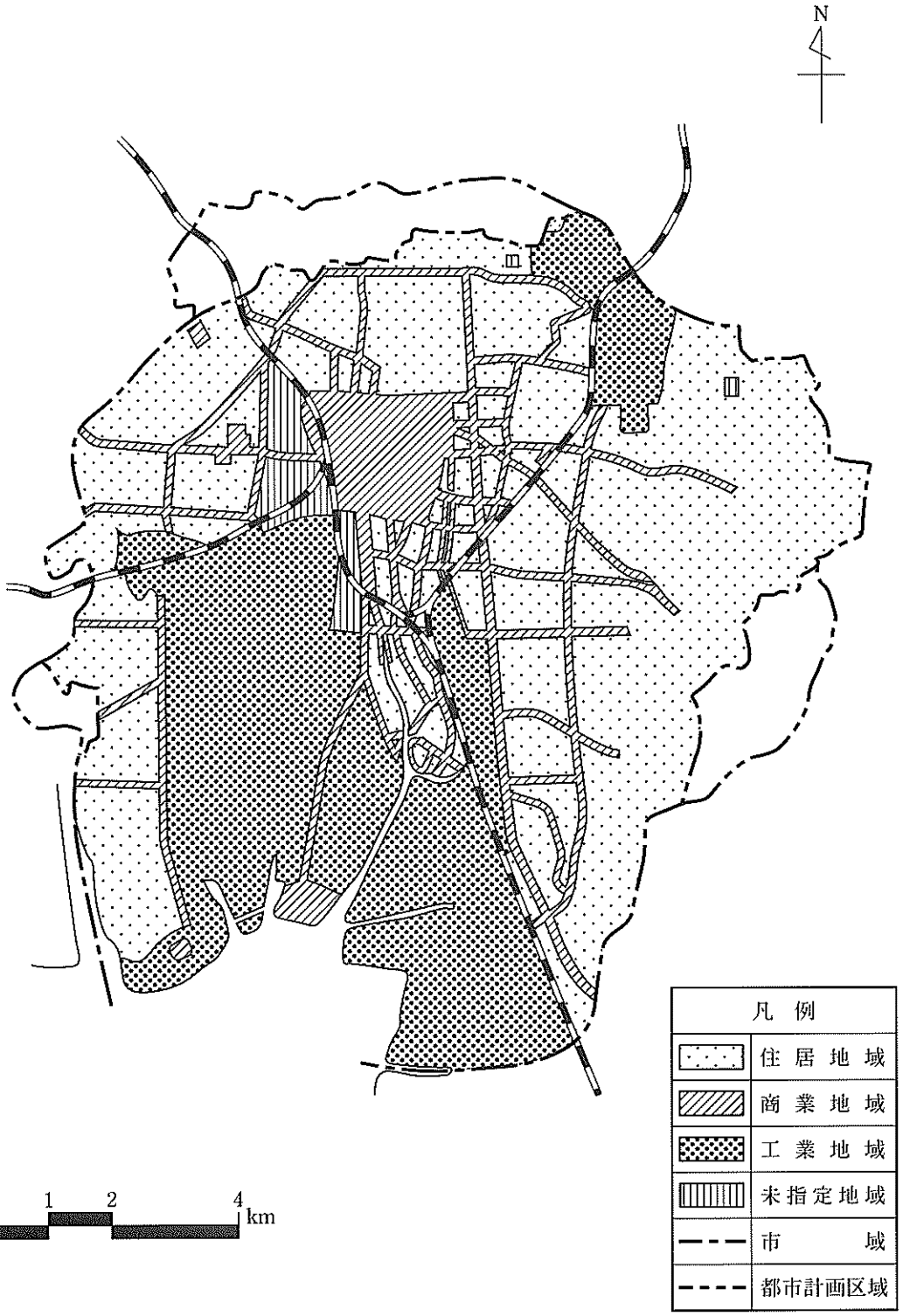


図2－3　用途地域指定図(大正13年当初指定)

第4章　街路計画

街路は都市施設の根幹をなす重要な施設であり、都市計画区域が統一のとれた都市機能を発揮するためには、都市交通にとって重要な役割を担う街路網を確立することが必要である。また街路は単に交通の処理だけではなく、都市の美観、市民の保安、衛生上重要な地位を占めるとともに、市街地の区画の基礎ともなるものである。

1　街路計画策定の考え方

名古屋市においては旧市街地以外には系統的な街路網が形成されておらず、人口増加とともに、在来の狭小な国道や県道に交通が集中して非常な混雑を呈してきた。旧市街地内の商業中心地においても街路幅員が狭いために交通機関の活動を阻害し、産業の発展を妨げていた。また、新市部において耕地整理、区画整理事業が盛んに計画、実施されていたが、設計の基準となる基幹街路の決定がないために街区設置の方針を定めることができず、これらの事業が遅延し、ひいては市の発展に重大な障害を及ぼすおそれもあった。このため街路計画策定に最大の努力を傾注し、1年余の歳月を費やして各種調査を実施し、大正12年(1923)12月に県市の間で成案を得て内務大臣あてに具申した。

この街路計画の考え方は、次の通りであった。

- 名古屋市の発展の趨勢、地域制の設定、名古屋駅及び名古屋港の拡張拡築の計画等を考慮し、旧市域の中枢部を商業活動の中心とし、さらに名古屋港を取り囲む工業地帯を第2中心として、この2つの中心から放射状に幹線網を配置し、この放射幹線網を連絡して街路の一貫性を確保するため2本の循環線を配置した複心型放射循環式ともいうべき幹線網を構成する。
- 放射線は外部との連絡のため国道、県道と連絡させ地方交通にも配慮する。
- 岩井線(鶴舞～水主町)を西に延伸して岩塚に至る東西幹線と枇杷島から旧市街を縦貫して柴田に至る南北幹線をはじめとして、築港4号地から西部工業地域を北上、栄生、城北、大曽根等を経由したのち、東部住居地域を南下して築港6号地に至る循環線、呼続から熱田を経て下之一色に至る路線(熱田と下之一色の両市場を連絡)、下之一色から斜めに荒子、四女子等を経て岩井線延伸部に接続する路線(荒子、中川の両運河の起点を通過)、名古屋駅移転後の正面道路となる路線(現在の桜通)を、18間(約32.73ｍ)以上の大動脈とし、これを基準に、商業中心地では半マイル(約0.8km)、その他の地域では1マイル(約1.6km)間隔で12間(約21.82ｍ)以上の幹線を適当に配置する。

2　街路計画決定の経緯

街路計画案は、大正13年(1924)2月7日に内務大臣より都市計画愛知地方委員会に以下の理由を付して付議され、委員会は運河計画とともに同年3月3日から集中審議された。

名古屋都市計畫街路新設及擴築理由

名古屋都市計畫區域ハ其ノ大部ハ市ノ行政區域ニ屬シ一都市トシテ統一アル都會的機能ヲ發揮セサルヘカラサルモノナルニ舊市街以外(舊町村)ハ何等系統的聯絡アル道路ナク近時ノ膨脹發展

ニ伴ヒ人口密度ノ増加ト共ニ益頻繁ヲ来セル交通ノ大部ハ迂廻シテ在来ノ狭小ナル國縣道ニ蝟集シ其ノ混雑名状スヘカラサルモノアリテ交通上經濟上多大ノ損失ヲ醸シツツアルノミナラス舊市街ニ在リテモ所謂五大幹線ノ近ク完成スルニヨリ一部交通ノ缺陥ハ之ヲ救濟シ得ヘシト雖モ名古屋驛以東現在商業ノ中心地附近ハ一般ニ街路幅員ノ狭隘ニ起因シテ交通機關ノ活動ヲ阻碍シ産業ノ發達ヲ抑止シツツアルノ狀態ニ在リ而シテ一面ニ於テハ新市部土地所有者ノ自覺ニヨリ耕地整理、土地區劃整理等ノ事業盛ニ勃興シ来リ宅地ノ造成ニ努メツツアルモ其ノ準據スヘキ街路基幹ノ決定ナキタメ街區設置ノ方針ヲ定ムル能ハスシテ徒ニ事業ヲ遷延セシメ居ルモノ少カラス故ニ此ノ際速ニ全區域ニ亘リ街路ノ基幹ヲ決定シ其ノ實施ト特殊交通機關ノ布設ヲ促進シ交通上現在ノ缺陥ヲ救濟スルト共ニ都市發展ノ基準ヲ定ムルハ最モ喫緊ノ事ニ屬ス

本計畫ノ方針ハ都市發展ノ趨勢、地域制ノ設定、港灣運河ノ築設、鐵道ノ關係、圏外都邑トノ聯絡等其ノ關係甚タ複雜多岐ニ渉リ是カ調査ニ多大ノ日子ヲ費シ近者名古屋港擴築ノ設計、名古屋驛改築ノ方針等略定マルニ及ヒ地域ノ制定、運河網設定ノ成案ト關聯シ茲ニ其ノ計畫ヲ完了シタルモノナリ

抑々特殊交通機關ヲ備フヘキ幹線道路ノ配分ハ商業ノ中心地帶ニ在リテハ約半哩ノ間隔ヲ適當トシ人口密度ノ稀薄ナルヘキ住居地域ニ在リテハ商業地域程比較的交通量大ナラス又工業地域ニ在リテハ工場敷地運河等ノ關係ニヨリ兩地域内ニ於ケル主要幹線ノ間隔ハ大体一哩内外ヲ適當ノ標準トス猶區域外ノ地形及交通狀態ヲ見ルニ東部及北部ハ丘陵起伏シ交通量僅少ナルニ反シ西部ハ濃尾平野ニ連リ南ハ名古屋港ヲ控ヘ將来本市ノ發展ニ伴ヒ益交通ノ頻繁ヲ加フヘキ形勢ニアリ

依テ本計畫ハ前記各般ノ事由ヲ基礎トシテ其ノ配置及幅員ヲ定メタルモノニシテ現在岩井町線ヲ西ニ延長シテ岩塚ニ至ル路線及枇杷島ヲ起點トシテ舊市街ヲ南北ニ縱貫シ柴田町ニ至ル路線ヲ以テ大名古屋市縱横ノ大基幹トシ築港四號地ヨリ西部工業地域ノ中央ヲ北上シ榮生町ヨリ東方城北舊金城村、大曾根驛附近ヲ經テ東郊住居地域一帶ノ中央ヲ南下シ西築港六號地ニ至ル所謂循環路線、東郊呼續町ヲ起點トシ熱田傳馬町附近ヲ經西方工業地域ノ中心ヲ横斷シテ下之一色町ニ至ル兩市場附近ノ聯絡路線及下之一色町ヲ起點トシ荒子町、四女子町等ヲ經テ南平野町附近ニ於テ岩井町線ノ延長ニ接續スル荒子中川兩運河ノ起點ヲ通過スル斜線及大名古屋驛改築ノ曉ニハ其ノ正面道路トナルヘキ菅原町ヲ擴張スル現廣小路線ノ並行線等各路線ハ何レモ之ヲ幅員十八間以上ノ大動脈トシ更ニ是等ヲ基準トシテ前述ノ半哩若ハ一哩内外ノ間隔ヲ以テ十二間以上ノ幹線ヲ地域ノ用途、將来ノ交通狀態其ノ他土地ノ狀況ニ應シ適當ニ配置シタルモノナリ

委員会においては速やかに決定する必要があるという点では意見が一致し、街路網全体については大きな異論はなかった。しかし、路線の個々の問題については多くの意見が出され、審議に運河計画を含めて4日間費やしたが、結局付議された40路線のうち8路線について部分的修正を加えて可決し、内務大臣あて答申した。

答申された計画案は大正13年6月9日に内務大臣の決定に基づき内閣の認可があり、広路(幅員24間)1路線、1等大路第2類(幅員18間)14路線、1等大路第3類(幅員13間半)24路線、2等大路第2類(幅員8間)1路線の合計40路線、総延長約8万467間(約14万6,303ｍ)の最初の幹線街路網が決定された。決定された都市計画街路網は図2－4のとおりであり、その告示を以下に掲載する。

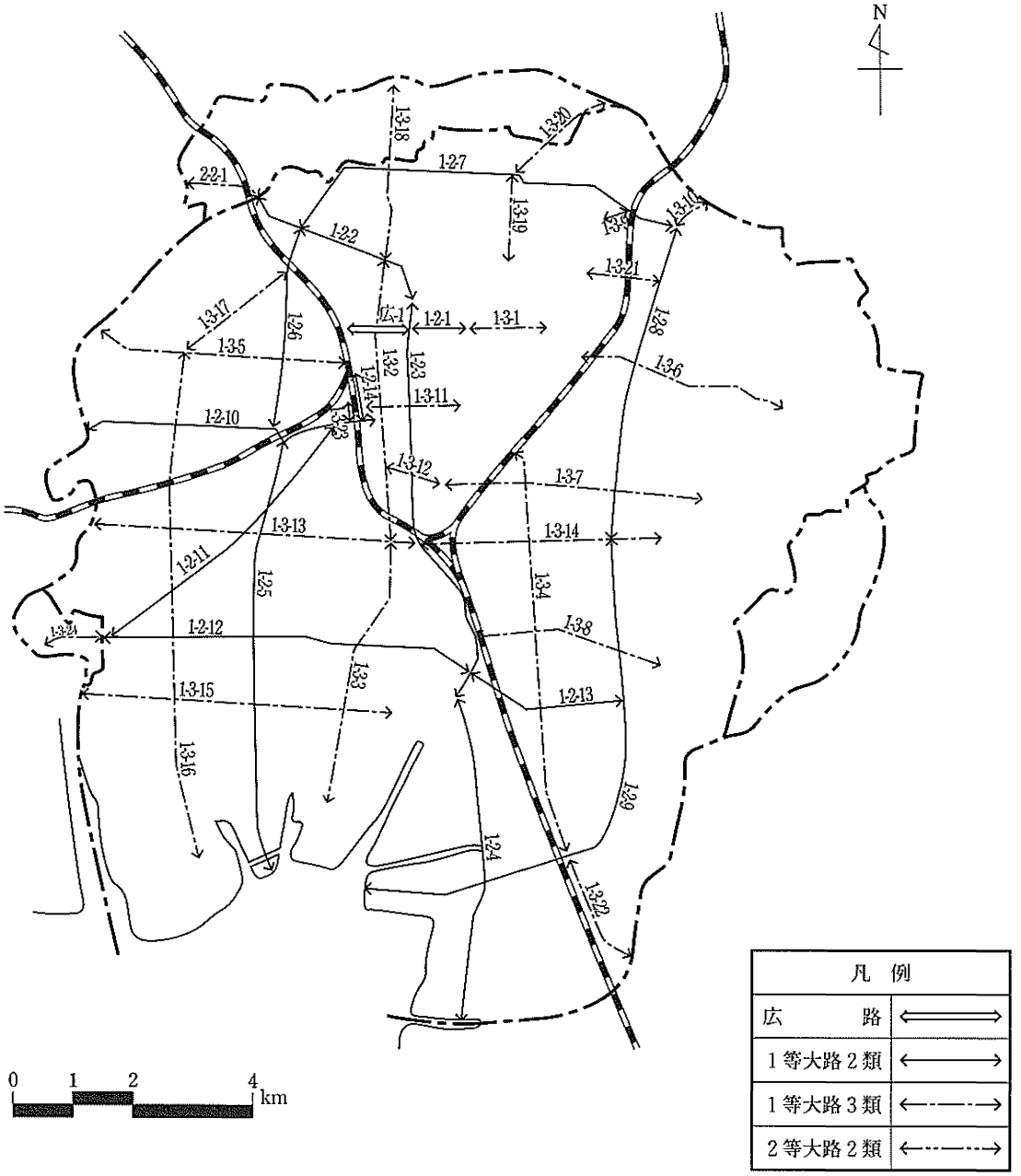


図2－4　都市計画街路網(大正13年当初決定)

左記名古屋都市計畫街路新設及擴築竝運河新設ノ件認可ス

記

名古屋都市計畫街路新設及擴築ノ部

第一、街路ノ等級及幅員ハ左ノ標準ニ依ル

(一) 廣　路		二十四間以上
(二) 一等大路	第一類	二十間以上
	第二類	十六間以上
	第三類	十二間以上
(三) 二等大路	第一類	十間以上
	第二類	八間以上
	第三類	六間以上

第二、特別ノ場合ヲ除クノ外一等大路第三類以上ノ街路ニ非サレハ複線軌道ヲ敷設スルコトヲ得ス

第三、事業ノ實施ニ方リ設計ニ些少ノ異動ヲ生スル場合ニハ都市計畫愛知地方委員會限リ之ヲ変更スルコトヲ得

第四、前各項及特ニ設計ヲ定ムルモノヲ除クノ外街路ノ築造ニ關シテハ大正八年十二月内務省令第二十五號街路構造令ノ定ムル所ニ據ル

第五、新設又ハ擴築スヘキ街路ノ位置及幅員左ノ如シ(圖面畧)

廣　路　第一號路線　幅員二十四間

西区廣井町三丁目九十五番地地先名古屋驛境界ヨリ市電堀内電車通竝江川電車通ヲ横切リ堀川新架橋ヲ經テ西區西菅原町三丁目七番地地先ニ於テ一等大路第二類第三號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第二類第一號路線　幅員十八間

西區伏見町四丁目十三番地ニ於テ一等大路第二類第三號路線ヨリ分岐シ東區大津町四丁目十三番地ニ至ルノ路線

一等大路第二類第二號路線　幅員十八間

枇杷島橋東詰ヨリ西區枇杷島町字西脇ヲ經テ西區菊井町二丁目ニ於テ市電押切電車通ヲ横切リ同區北驛町ニ於テ市電江川電車通ヲ横切リ同區鑓町二丁目三十二番地ノ七地先ニ於テ堀川新架橋ヲ經テ被服倉庫ニ沿ヒ同區南外堀町ニ於テ瀬戸電氣鐵道線路ヲ跨キ同町貳丁目一番地ノ一ノ三ニ至ルノ路線

一等大路第二類第三號路線　幅員十八間

西區南外堀町三丁目三番地ノ一ヨリ市電榮町電車通及岩井町電車通ヲ横切リ中區古渡町六丁目四十八番地ニ於テ斜ニ左折シ鐵道中央線路及東海道線路ヲ跨キ南區熱田東町字金山四十二番地ヲ經テ市電大津町電車通ヲ内田橋南詰ニ至リ一等大路第二類第四號路線起點ニ接續スルノ路線

一等大路第二類第四號路線　　幅員十八間

内田橋南詰一等大路第二類第三號路線終點ヨリ南區豐田町、本星崎町及鳴尾町ヲ貫キ千鳥橋北詰ニ至ルノ路線

一等大路第二類第五號路線　　幅員十八間

中區北一色町字西浦三十四番地ノ一地先ニ於テ一等大路第二類第十號路線ヨリ分岐シ中區長良町ニ於テ一色電車通ヲ横切リ中區四女子町、篠原町、南區中野新町、土古町、寛政町及熱田前新田ヲ貫キ築地電車通ヲ横切リ築地五十一番地ニ至ルノ路線

一等大路第二類第六號路線　　幅員十八間

西區榮生町字上更屋敷千百四十番地ニ於テ一等大路第二類第二號路線ヨリ分岐シ同町字三反物ニ至リ鐵道東海道線路ヲ跨キ中區米野町ニ於テ中村電車通ヲ横切リ同區北一色町字京田四十六番地ニ於テ一等大路第二類第十號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第二類第七號路線　　幅員十八間

西區榮生町字上更屋敷千百四十一番地ニ於テ一等大路第二類第二號路線ヨリ分岐シ名古屋鐵道犬山線路ヲ横切リ同區兒玉町字峰ノ尻ニ至リ右折シ同區西志賀町、田幡町ヲ貫キ同區志賀町字蒲生原ニ於テ黒川新架橋ヲ經テ東區東大曾根町字永符ニ於テ瀬戸電氣鐵道線路ヲ横切リ鐵道中央線路下ヲ過キ同區矢田町字五反田千二百十七番地地先ニ於テ一等大路第二類第八號路線起點ニ接續スルノ路線

一等大路第二類第八號路線　　幅員十八間

東區矢田町一等大路第二類第七號路線終點ヨリ同區千種町字今池ニ於テ市電覺王山電車通ヲ横切リ尾張電車通ヲ經テ中區御器所町ヲ貫キ同區廣路町字下丸屋百八番地ニ於テ一等大路第三類第十四號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第二類第九號路線　　幅員十八間

中區廣路町字下丸屋百六番地ニ於テ一等大路第三類第十四號路線ヨリ分岐シ山崎川新架橋ヲ經テ南區呼續町ヲ貫キ同區笠寺町字西ノ門ニ於テ愛知電氣鐵道岡崎線路ヲ横切リ同町字柵下ニ於テ鐵道東海道線路ヲ跨キ同區本星崎町字北ノ割ニ於テ愛知電氣鐵道常滑線路ヲ横切リ同區大江町二番地ニ至ルノ路線

一等大路第二類第十號路線　　幅員十八間

中區岩塚町字上小路四十四番地地先ヨリ同區高須賀町ヲ貫キ同區北一色町字江田ニ於テ鐵道關西線路ヲ跨キ同區西日置町ニ於テ鐵道東海道線路下ヲ過キ同町字山王十番地ノ二ニ於テ一等大路第三類第二號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第二類第十一號路線　　幅員十八間

中區西日置町字溝端九番地ニ於テ一等大路第二類第十號路線ヨリ分岐シ同區長良町ニ於テ一色電車通ヲ横切リ中區篠原町、南區荒子町及法華町ヲ貫キ同區東起町字上萬町起六十番地ニ於テ一等大路第二類第十二號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第二類第十二號路線　　幅員十八間

一色橋東詰ヨリ南區熱田新田東組字十番割ニ於テ鐵道臨港線路ヲ跨キ同一番割ニ於テ市電江川電車通ヲ横切リ白鳥橋ヲ經テ同區熱田傳馬町三丁目四番地ニ於テ一等大路第二類第三號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第二類第十三號路線　　幅員十八間

南區熱田傳馬町三丁目三十番地ノ一ニ於テ一等大路第二類第三號路線ヨリ分岐シ愛知電氣鐵道常滑線路ヲ横切リ新堀川新架橋ヲ經テ同區熱田東町字浮島ニ於テ鐵道東海道線路ヲ跨キ同區瑞穗町字砂間九十七番地ニ於テ一等大路第二類第九號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第二類第十四號路線　　幅員十八間

中區西日置町字長島二十四番地ノ二ニ於テ一等大路第二類第十號路線ヨリ分岐シ鐵道東海道線路ノ東側ニ沿ヒ名古屋驛前同區笹島町一丁目百二十八番地ノ一地先ニ於テ一等大路第三類第五號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第一號路線　　幅員十三間半

東區大津町四丁目十五番地ヨリ市電高岳電車通ヲ横切リ同區葵町九番地ノ一ニ至ルノ路線

一等大路第三類第二號路線　　幅員十三間半

西區北驛町十六番地地先ニ於テ一等大路第二類第二號路線ヨリ分岐シ市電江川電車通ヲ經テ南區西古渡町ニ於テ鐵道東海道線路下ヲ過キ同區八熊町字五反畑千二百二十五番地ノ二地先ニ於テ一等大路第三類第十三號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第三號路線　　幅員十三間半

南區八熊町字五反畑千二百二十五番地ニ於テ一等大路第三類第十三號路線ヨリ分岐シ市電江川電車通ヲ同區熱田西町字比々野ニ至リ熱田新田東組及熱田前新田ヲ貫キ築地十八番地ノ九地先ニ至ルノ路線

一等大路第三類第四號路線　　幅員十三間半

中區御器所町字小針一番地ノ二ヨリ鐵道中央線路下ヲ過キ動物園ニ沿ヒ同區御器所町、南區瑞穗町ヲ貫キ山崎川新架橋ヲ經テ同區笠寺町字柵下百番地ニ於テ一等大路第二類第九號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第五號路線　　幅員十三間半

西區稻葉地町字平藪六十二番地ノ二ヨリ中村電車通ヲ經テ中區笹島町ニ至リ鐵道東海道線路下ヲ過キ名古屋驛前同區笹島町二丁目十六番地ノ一地先ニ至ルノ路線

一等大路第三類第六號路線　　幅員十三間半

中區新榮町九丁目十二番地地先ヨリ鐵道中央線路ヲ跨キ市電覺王山電車通ヲ經テ東區田代町字竹下二十八番地ノ一ニ至ルノ路線

一等大路第三類第七號路線　　幅員十三間半

中區古澤町三丁目十二番地ヨリ新堀川新架橋ヲ經テ鐵道中央線路ヲ跨キ同區御器所町ヲ貫キ同區廣路町字檜木山三十二番地ニ至ルノ路線

一等大路第三類第八號路線　　幅員十三間半

南區熱田新宮坂町六十二番地ノ一ニ於テ一等大路第二類第三號路線ヨリ分岐シ鐵道東海道線路ヲ横切リ新堀川新架橋ヲ經テ同區瑞穗町ヲ貫キ同區彌富町字片平十七番地ノ一ニ至ルノ路線

一等大路第三類第九號路線　　幅員十三間半

東區東大曾根町字神戸千百五十三番地ヨリ同町字野中七百六十番地ニ於テ一等大路第二類第七號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第十號路線　　幅員十三間半

東區矢田町一等大路第二類第七號路線終點ヨリ矢田橋南詰ニ至ルノ路線

一等大路第三類第十一號路線　　幅員十三間半

中區西日置町字上鵜垂二十六番地ノ四ニ於テ一等大路第二類第十四號路線ヨリ分岐シ同區下廣井町ニ於テ市電江川電車通ヲ横切リ堀川新架橋ヲ經テ同區矢場町四ノ切十九番地ノ一ニ至ルノ路線

一等大路第三類第十二號路線　　幅員十三間半

中區松重町二十三番地ノ一地先ニ於テ一等大路第三類第二號路線ヨリ分岐シ山王橋ヲ經テ同區下茶屋町四十九番地ヨリ東別院南廣見ニ沿ヒ同區古澤町三丁目四番地ニ至ルノ路線

一等大路第三類第十三號路線　　幅員十三間半

南區野田町字川田四十一番地庄内川堤防ヨリ同區荒子町ニ於テ一色電車線路ヲ横切リ同區八熊町ニ於テ鐵道臨港線路下ヲ過キ市電江川電車通ヲ横切リ堀川新架橋ヲ經テ同區熱田東町字澤上七十八番地ノ一ニ於テ一等大路第二類第三號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第十四號路線　　幅員十三間半

南區熱田東町字澤上七十八番地ノ二地先ニ於テ一等大路第二類第三號路線ヨリ分岐シ同町ニ於テ鐵道東海道線路ヲ跨キ立石橋ヲ經テ中區廣路町字新林六十七番地ニ至ルノ路線

一等大路第三類第十五號路線　　幅員十三間半

明德橋東詰ヨリ國道第一號線ニ沿ヒ荒子川及中川新架橋ヲ經テ南區熱田前新田ニ於テ鐵道臨港線路ヲ横切リ同區熱田新田東組字根走八十番地ニ至ルノ路線

一等大路第三類第十六號路線　　幅員十三間半

西區下中村町字砂田十一番地ニ於テ一等大路第三類第五號路線ヨリ分岐シ中區八田町ニ於テ鐵道關西線路ヲ跨キ南區高畑町ニ於テ一色電車線路ヲ横切リ同區寛政町ヲ貫キ同區稻永新田四百九十三番地ノ二地先ニ至ルノ路線

一等大路第三類第十七號路線　　幅員十三間半

西區榮生町字大黒割千九百七十五番地ニ於テ一等大路第二類第六號路線ヨリ分岐シ同區中村町字田中勘定五十一番地ニ於テ一等大路第三類第五號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第十八號路線　　幅員十三間半

庄内橋南詰ヨリ西春日井郡庄内村ヲ貫キ市電江川電車通ヲ經テ西區北驛町十五番地ニ於テ一等大路第二類第二號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第十九號路線　　幅員十三間半

西區志賀町字勘定寺前九十八番地地先ニ於テ一等大路第二類第七號路線ヨリ分岐シ東區杉村町ニ於テ瀬戸電氣鐵道線路ヲ横切リ同區長塀町三丁目二番地ノ一ニ至ルノ路線

一等大路第三類第二十號路線　　幅員十三間半

西區志賀町字南町六百八十六番地ニ於テ一等大路第二類第七號路線ヨリ分岐シ三階橋南詰ニ至ルノ路線

一等大路第三類第二十一號路線　　幅員十三間半

東區新出來町一丁目二十五番地ノ五地先ヨリ同區古出來町ニ於テ鐵道中央線路ヲ跨キ同町百二十五番地地先ニ於テ一等大路第二類第八號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第二十二號路線　　幅員十三間半

南區笠寺町字上加福六十番地ニ於テ一等大路第二類第九號路線ヨリ分岐シ同區星崎町字阿原三百一番地地先天白川右岸ニ至ルノ路線

一等大路第三類第二十三號路線　　幅員十三間半

中區西日置町字長島九番地ノ一ニ於テ一等大路第二類第十號路線ヨリ分岐シ同町字上鵜垂十番地ノ一ニ至ルノ路線

一等大路第三類第二十四號路線　　幅員十三間半

愛知郡下之一色町字戌亥島新川左岸ヨリ字古川ヲ經テ一色橋東詰ニ於テ一等大路第二類第十二號路線起點ニ接續スルノ路線

二等大路第二類第一號路線　　幅員八間

枇杷島橋東詰一等大路第二類第二號路線起點ヨリ枇杷島橋ヲ經テ西春日井郡西枇杷島町ニ於テ鐵道東海道線路下ヲ過キ同町大字下小田井字北二ツ杁九十四番地ニ至ルノ路線

右　公　告　ス

大正十三年六月九日　　内閣總理大臣　子爵　清浦　奎吾

なお、都市計画愛知地方委員会で修正された8路線の原案を参考までに紹介すると、以下のとおりであった。

一等大路第二類第二號路線　　幅員十八間

枇杷島橋東詰ヨリ西區枇杷島町字西脇ヲ經テ西區菊井町二丁目ニ於テ市電押切電車通ヲ横切リ同區北驛町ニ於テ市電江川電車通ヲ横切リ朝日橋東詰ニ於テ右折シ同區南外堀町ニ於テ瀬戸電氣鐵道線路ヲ跨キ同町二丁目一番地ノ一ノ三ニ至ルノ路線

一等大路第二類第三號路線　　幅員十八間

西區伏見町一丁目三番地地先ヨリ市電榮町電車通ヲ横切リ中區古渡町一丁目一番地ニ至リ左折シ東別院南側ニ沿ヒ中區古澤町二丁目六番地地先ニ至リ右折シ市電大津町電車通ヲ南區熱田東町字宿龜ニ至リ鐵道中央線路及東海道線路ヲ跨キ内田橋南詰ニ於テ一等大路第二

類第四號路線起點ニ接續スルノ路線

一等大路第二類第七號路線　　幅員十八間

西區榮生町字上更屋敷千百四十一番地ニ於テ一等大路第二類第二號路線ヨリ分岐シ名古屋鐵道犬山線ヲ横切リ同區兒玉町字蜂尻ニ至リ右折シ同區西志賀町、田幡町ヲ貫キ同區志賀町字蒲生原ニ於テ黒川新架橋ヲ經テ東區大曾根町字永符ニ於テ瀬戸電氣鐵道線路ヲ横切リ鐵道中央線路下ヲ過キ同區矢田町字五反田千二百二十四番地ニ於テ一等大路第二類第八號路線起點ニ接續スルノ路線

一等大路第二類第八號路線　　幅員十八間

東區矢田町一等大路第二類第七號路線終點ヨリ同區古出來町三丁目ヲ經テ同區千種町字今池ニ於テ市電覺王山電車通ヲ横切リ尾張電車通ヲ經テ中區御器所町ヲ貫キ同區廣路町字下丸屋百八番地ニ於テ一等大路第三類第十四號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第七號路線　　幅員十三間半

中區古澤町二丁目二番地ニ於テ一等大路第二類第三號路線ヨリ分岐シ新堀川新架橋ヲ經テ鐵道中央線路ヲ跨キ同區御器所町ヲ貫キ同區廣路町字檜木山三十二番地ニ至ルノ路線

一等大路第三類第十二號路線　　幅員十三間半

中區松重町三十一番地地先ニ於テ一等大路第三類第二號路線ヨリ分岐シ山王橋ヲ經テ同區古渡町一丁目一番地ニ於テ一等大路第二類第三號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第十九號路線　　幅員十三間半

西區志賀町字蒲生原七十五番地地先ニ於テ一等大路第二類第七號路線ヨリ分岐シ東區清水町ニ於テ瀬戸電氣鐵道線路ヲ横切リ同區長塀町三丁目二番地ノ一ニ至ルノ路線

一等大路第三類第二十一號路線　　幅員十三間半

東區新出來町二十五番地ノ五地先ヨリ同區古出來町ニ於テ鐵道中央線路ヲ跨キ同町二百一番地地先ニ於テ一等大路第二類第八號路線ニ接續スルノ路線

3　街路の追加決定

都市計画街路は大正13年(1924)6月9日に最初の決定をみた。これはぼっ興しつつある区画整理等の宅地開発事業に決定を促された一面もあったが、内容的には旧市域内の発展に対応し、またこの旧市域と整備拡充の進められている名古屋港とを連結させるとともに工業開発の基幹的施設である運河計画との有機的な結びつきに重点をおいた基幹の幹線網であったため、郊外部については幹線道路の計画的な配置がなされていなかった。

一方、土地区画整理事業施行の気運は都市計画区域の郊外部のほとんど全域において高まっており、特に東部の丘陵地帯は絶好の住宅地であり、土地区画整理事業の円滑な促進を図り、良好な住宅地としての土地利用を増進させるため、郊外部における幹線街路網の追加決定が急がれた。

こうした状況のもと、都市計画街路の追加の案件は大正14年11月に都市計画愛知地方委員会に以下の理由書を付して付議され、同年12月22日開催の委員会において審議された。

理　由　書

名古屋都市計畫街路網ハ大正十三年六月九日内閣ノ認可ヲ受ケタルモノ幅員二十四間ヲ最大トシ路線數四十總延長三十六里ニ達スル而シテ都市計畫區域内ニ於テ宅地造成ノ目的ヲ以テ土地區劃整理ヲ爲スモノ益々增加シ近ク都市計畫區域内郊外ノ全面積ニ及ハムトスルノ情勢ニアリ如斯實狀ニ在ルヲ以テ丘陵ノ地區ト言ハス低濕ノ地帶ト云ハス遍ク之カ設計ノ據ルヘキ基本幹線ノ位置ヲ決定スルニ非サレハ是等民間事業ノ進捗ヲ甚シク阻碍スルヲ以テ此ノ機會ニ於テ普ク幹線街路ノ配置ヲ決定スルト共ニ一面該土地區劃整理ノ促進ヲ計ルハ蓋シ刻下喫緊ノ事ニ屬ス

今本計畫街路位置其ノ他設計ニ付概括シテ之ヲ示セハ南部ニ位スルモノハ多ク東西築港埋立地及其ノ背面工業地域ノ横斷的連絡ニ供セムトスルモノニシテ築港計畫將來ノ施設ト相俟テ重要ナル交通系統ヲナスモノトス又東部丘陵地ニ馳スルモノハ名古屋市ニ於ケル唯一理想ノ住宅地トシテノ利用ヲ增進セムトスルモノニシテ其ノ地形ニ隨ヒ適度ノ曲線ヲ設ケ以テ勾配ヲ緩和スルニ努メタルモノナリ其ノ他各路線ハ國縣道ノ連絡一般土地ノ開發等舊市街ニ在リテハ間隔半哩、郊外ニ在リテハ同一哩ヲ原則トシ地域制及公園系統等トノ調和ヲ考慮シ其ノ利用ヲ相助ケ各機能ヲ發揮セシムルコトヲ期シタルモノトス

追加路線は20路線、その延長合計は約3万3,528間(約6万960ｍ)で、すべて幅員13間半(約24.54ｍ)の1等大路第3類に該当するものであった。

追加20路線の内訳は、旧市域内の市街地の幹線を補完したもの4路線、名古屋港後背地の道路計画として港を中心とした循環線及び港と市の中心を結ぶもの4路線、住宅地を開発するため土地区画整理事業の促進に対応するもの9路線、既決定路線を都市計画区域境まで延伸し国道、県道と接続させたもの3路線であった。

このうち東部丘陵地の計画路線については、この計画によって風致を破壊することを避けるため慎重に調査が行われ、風致を維持しつつ道路を配置することに苦心が払われた。加えてこれらの幹線道路網は路面電車系統を作るという都市交通上の機能を考慮した計画でもあったため、風致維持と勾配緩和のため多くの曲線が配置された。

委員会においては活発な議論がなされたが、原案どおり可決され、大正15年1月27日に決定告示がなされ、名古屋市の街路網の骨格が確立された。

委員会における1・3・38についての審議の一部を以下に紹介する。この路線は直線にすると市の施設である救済院にぶつかることになり、これを避けて曲線が設けられていたが、これについて次のような意見が出された。

市の施設であるとか官公署の建物があれば直線を避けて曲線を使うとすれば、市街地内には重要な建物が多くありすべて曲線を使うことになる。風致維持、勾配緩和のための曲線は大賛成であるが、建物のための曲線使用は将来に禍根を残し、市街地の街路事業に与える影響は大きい。

これに対して委員会事務局は、次のように説明、見解を述べた。

市街地においては、直線曲線を問わず現在の建物を壊さなければ道路開設ができない。従って

線形の良い方を選ぶが、郊外地においては交通上支障のない程度なら障害物を避けるほうが経済上も有利で、少しくらいの屈曲はやむを得ない。

旧市域内においては公共建築を無視して直線を使用したにもかかわらず、郊外においては風致地形その他の理由なしに公共建築に対し何故曲線を使ったかというご意見に対しては、むしろ逆に何故市街地において公共建築物を無視して一律直線にしたかを説明をした方が早いと思う。都市計画は先ず重要公共施設を配分決定する。そしてその重要建築物をいかすように計画道路を配置するのである。即ちそのためには地形の結果或いは施設の性質の結果、曲線道路も放射線道路もできてくる。パリを見れば良くわかるが、すべての道路は皆公共施設を中心に放射状に系統づけられている。ただ名古屋の市部は在来の構成が理想計画の手の入れようがないようにできていて、そこへ交通施設の発達により益々高速交通機関が激増し自動車、貨物自動車が頻繁に通るようになったので、致し方なく交通至上主義の計画にならざるを得なかった。これが直線道路に終始し公共建築を尊重しなかった意味で大した誇りにはならない。これに反して郊外地、殊に八事の如きは一時は道路網さえ要らないと言われたところであり、高速交通機関の必要は全くない。即ち直線でなければならない理由がほとんどない。即ちそういう所へ公共建築をもってきたらこれを天然物位に考え、これを尊重して曲線なり何なり自由な手段で配線をしても良いのであって、むしろこの方が進んでいると考えている。殊に直線を風致的にするには地形のみによるのではなく何等かの理由があったら、高速度交通機関があったり曲線が無理で小さくない限り大いに曲げるべきと考えている。

そのほか、1・3・27(城内線)について、陸軍の委員から次のような見解が示された。

・この路線はほとんど大部分が陸軍用地を通過するもので、大正13年7月25日付け内務及び陸軍側の通牒によって保留されている。

他の委員からも次のような意見が出された。

・陸軍用地であり陸軍が反対すれば現実として道路を開設することは不可能であり、この路線だけ決裁せず他を決定したらどうか。
・1・3・27も内務大臣の付議案の内容であり、この委員会はこの路線が都市計画上適当であるかどうかを判断するのが任務であり、そこまで斟酌する必要はない。
・委員会は諮問機関であり付議案について審議すればよいのであって、この問題は執行機関が解決すべきことである。とは言っても今後とも内務省と他の役所と同じ様な問題が起こるような場合も考えられるので、事務局は委員会付議の前に役所同士の意見の調整を十分に行うべきである。

なお、追加決定された告示は下記のとおりであった。

名古屋都市計畫街路新設及擴築左ノ通追加ノ件認可ス

一等大路第三類第二十五號路線　　幅員　十三間半

東區布池町三十二番地ノ十一ヨリ同區車道東町五十一番地ノ一ニ於テ一等大路第三類第二十

六號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第二十六號路線　　幅員　十三間半

東區東大曾根町字神戸千百七十九番地ノ一ヨリ市電大曾根電車通ヲ經テ同町字元屋敷ニ於テ瀬戸電氣鐵道線路ヲ横切リ千種驛前電車通ヲ經テ中區千早町三丁目十九番地ノ一ニ至ルノ路線

一等大路第三類第二十七號路線　　幅員　十三間半

名古屋衛戍病院前ニ於テ一等大路第二類第二號路線ヨリ分岐シ東區長塀町二丁目九番地ノ二ニ至ルノ路線

一等大路第三類第二十八號路線　　幅員　十三間半

東區東大曾根町字神戸千百五十一番地ノ五ヨリ同區大曾根町ニ至リ瀬戸電氣鐵道線路ヲ横切リ同區山口町一番地ノ一ニ至ルノ路線

一等大路第三類第二十九號路線　　幅員　十三間半

西春日井郡萩野村大字光音寺字古墓千百三十六番地地先矢田川堤防ヨリ西區志賀町字勘定寺前百番地ニ於テ一等大路第二類第七號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第三十號路線　　幅員　十三間半

西春日井郡萩野村大字辻字子新田千三百二十六番地ニ於テ一等大路第三類第二十號路線ヨリ分岐シ黒川新架橋ヲ經テ東區上飯田町及下飯田町ヲ貫キ同區東大曾根町字長田千二十番地ニ於テ一等大路第三類第九號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第三十一號路線　　幅員　十三間半

東區古出來町二百四番地ニ於テ一等大路第二類第八號路線ヨリ分岐シ同區北千種町ヲ貫キ同區鍋屋上野町字東山三千六百七番地ニ至ルノ路線

一等大路第三類第三十二號路線　　幅員　十三間半

一等大路第二類第七號路線終點ヨリ同區大幸町字砂田七百九十七番地ニ至リ右折シ同區鍋屋上野町字道上二千二百七十四番地ノ二ニ於テ前號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第三十三號路線　　幅員　十三間半

東區鍋屋上野町字道上二千三百十三番地ニ於テ一等大路第三類第三十一號路線ヨリ分岐シ同區田代町ヲ貫キ中區廣路町字山花ニ於テ尾張電車線路ヲ横切リ一等大路第三類第十四號路線終點ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第三十四號路線　　幅員　十三間半

前號路線終點ヨリ南區彌富町字丸根六番地ニ於テ一等大路第三類第三十九號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第三十五號路線　　幅員　十三間半

一等大路第三類第六號路線終點ヨリ同町字瓶杁一番地ノ八ニ至ルノ路線

一等大路第三類第三十六號路線　　幅員　十三間半

東區千種町字下古井四十八番地ノ六鐵道中央線路東側ヨリ尾張電車通ヲ經テ中區廣路町ヲ貫

キ愛知郡天白村大字八事字東萱野七十七番地ニ至ルノ路線

一等大路第三類第三十七號路線　　幅員　十三間半

一等大路第三類第六號路線終點ヨリ中區廣路町字石坂百二番地ノ四ニ於テ一等大路第三類第三十六號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第三十八號路線　　幅員　十三間半

中區廣路町字石坂三十四番地ニ於テ一等大路第三類第三十六號路線ヨリ分岐シ一等大路第三類第八號路線終點ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第三十九號路線　　幅員　十三間半

南區瑞穗町字砂間九十一番地ニ於テ一等大路第二類第九號路線ヨリ分岐シ山崎川新架橋ヲ經テ同區彌富町及愛知郡天白村大字八事ヲ貫キ島田橋北詰ニ至ルノ路線

一等大路第三類第四十號路線　　幅員　十三間半

南區熱田新田東組字根走リ九十五番地ノ一ヨリ堀川新架橋ヲ經テ同區東築地ニ於テ市電東築地電車通ヲ、同區豊田町字氷室道西ニ於テ愛知電氣鐵道常滑線路ヲ横切リ同町字操出ニ於テ鐵道東海道線路ヲ跨キ山崎川新架橋ヲ經テ同區呼續町字野屋ニ於テ愛知電氣鐵道岡崎線路ヲ横切リ野並橋西詰ニ至ルノ路線

一等大路第三類第四十一號路線　　幅員　十三間半

南區星崎町字殿海道六百二番地ニ於テ一等大路第三類第二十二號路線ヨリ分岐シ同區本星崎町字土場前ニ於テ鐵道東海道線路ヲ跨キ同區鳴尾町字イノ割ニ於テ愛知電氣鐵道常滑線路ヲ横切リ同町字トノ割二千七百五十九番地ヲ經テ同町地先埋立テ豫定地ニ至ルノ路線

一等大路第三類第四十二號路線　　幅員　十三間半

一等大路第二類第三號路線終點ヨリ山崎川新架橋ヲ經テ南區大江町ニ於テ愛知電氣鐵道築港線路ヲ横切リ大江川新架橋ヲ經テ前號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第四十三號路線　　幅員　十三間半

南區寶神町字わ千三百三十三番地ヨリ築地電車通ヲ經テ同區熱田前新田字中川東ニ於テ鐵道臨港線路ヲ跨キ同區千年字二ノ割七百六番地ノ一ヨリ堀川渡船場ヲ渡リ同區豊田町字汐遊番外百五十四番地ニ於テ前號路線ニ接續スルノ路線

一等大路第三類第四十四號路線　　幅員　十三間半

西區稻葉地町字中道十番地ノ一ノ一庄内川堤防ヨリ同區日比津町ヲ貫キ同區則武町字向エニ於テ鐵道東海道線路下ヲ過キ同區菊井町八丁目八番地ニ至ルノ路線

右公告ス

大正十五年一月二十七日　　内閣總理大臣臨時代理　内務大臣　　若槻禮次郎

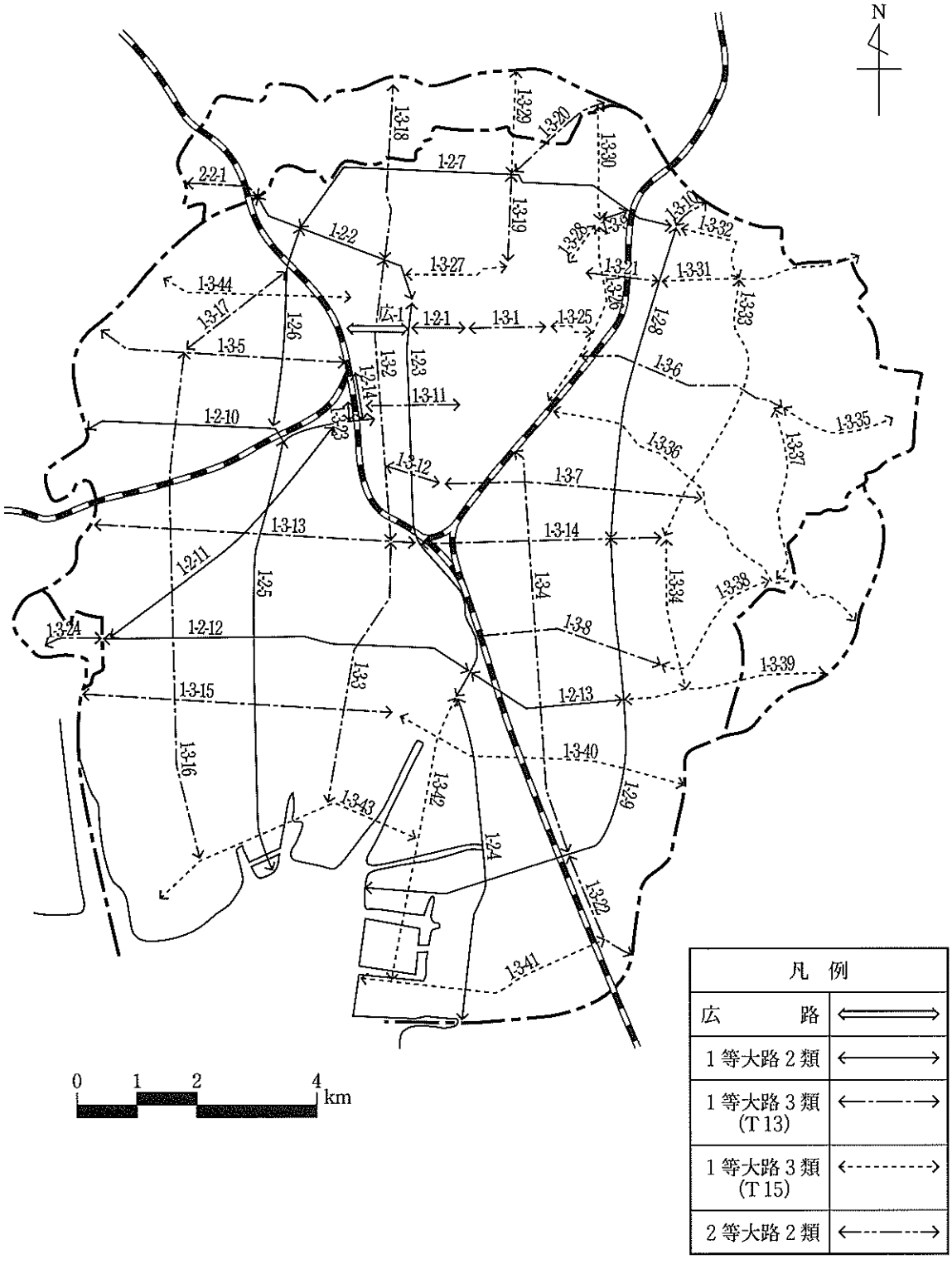


図2—5　都市計画街路網(大正15年)

第5章　公園計画

都市計画公園は、防火地区、街路、運河、用途地域に続いて大正15年(1926)1月に決定されたが、都市における公園の必要性、機能についての当時の考え方は、次のようなものであった。

公園は密集生活に於て生ずる全都市の汚濁せる空氣を新鮮にし温度、濕度を調節し、同時に附近地建築物に對し通風採光の用をなし、又人工的施設のみに依つては表現し得ざる處の、都市の景觀に風趣を與へ、若くは我國都市の如き木造建築物に對しては火災延焼の防止を爲す等の謂はゞ對外的效果を有するのみならず公園内に於ける休養、散策、運動、遊戯等に依り都市生活の不斷の刺戟と疲勞を救ひ、或は各種災害の場合避難、救護の場所ともなる等の對内的效果をも有する人工的施設の中に密集する都市生活の有形無形の缺陷に對する救濟の使命を有するものにして、之れが近代的都市構成に於ける如何に樞要なる施設たるかは今更賢言を要せぬ所である。

(『名古屋都市計畫及都市計畫事業』(昭和12年、名古屋市土木部)より抜粋)

1　公園計画策定の考え方

名古屋市においては都市計画区域の決定以来、用途地域が指定され、街路網、運河網の運輸交通施設が決定されて産業都市としての計画は順次整ってきたが、公園施設としては僅かに鶴舞、中村の2公園があるのみで、加えて民間の土地開発事業が盛んになりつつあり、このまま放置しておくと緑や風致が破壊していく心配もあった。そこで将来の健全なる発展を図るとともに、土地区画整理事業の設計の基準を示して緑地の維持と風致の保存を図るために、公園計画が策定された。

公園配置の方針として、

第一に自然の風致を保存するのに価値のあるもの

(1号、3号、6号、11号、16号、18号、19号、22号、25号)

第二に名勝地でかつ風致のよい所

(13号、14号、23号)

第三に昔の城趾史蹟地であってこれに修飾を加え記念とするに足るもの

(4号、12号、15号、21号)

第四に市街地内の配置計画上必要なもの

(8号、9号)

第五に在来の公園を拡張整備するもの及び神苑地を保護するためのもの

(鶴舞公園、中村公園、熱田神宮神苑)

という5つの項目により計画配置するとともに、その他、公園の分布上、各地から半里(約2km)でいずれかの公園に到達し得るよう4公園(2号、5号、10号、24号)を配置して、25公園からなる公園計画案を策定した。この計画案は名古屋都市計画区域面積に対し約3.4%、将来30年後の想定人口130万人に対して1人当たり1坪4合(約4.6m²)となるものであった。

この公園計画は前述したように、郊外地における土地区画整理事業に基準を示すことも大きな目的

の一つであり、調査を急いだ関係もあって面積1万坪(約3.3ha)以上の公園に限られた。

2　公園計画決定の経緯

公園計画案は大正14年(1925)1月に内務大臣に対して申達された。公園の都市計画は日本で最初のものであったため、今後各都市の規範ともなるということで内務省においては慎重審査のうえ、決定案が同年11月5日都市計画愛知地方委員会に付議され、その理由書は以下のとおりであった。

理　由　書

名古屋市ニ於テハ曩ニ都市計畫區域ノ決定以来地域ヲ定メ道路網竝運河網ヲ決定シタルヲ以テ産業都市トシテノ計畫ハ稍備ハレリト謂フヲ得ヘシ然ルニ其ノ公園施設ニ至リテハ未タ見ルヘキモノナク今日公園トシテ使用セラルヽモノハ僅ニ鶴舞、中村ノ二公園アルノミニシテ其ノ面積合計八萬三千百三十二坪、市面積ニ對スル割合〇．〇〇一九、人口一人當〇．一二坪ヲ算スルニ過キス之ヲ歐米諸都市ノ理想トスル「都市面積ニ對スル一割又ハ人口一人當六坪」ト對比スルトキハ多大ノ軒輊アルヲ免レサルナリ

元来都市商工業ノ發達ハ土地ノ集約的利用ヲ促シ自ラ空地、緑土ノ減少ヲ来シ為ニ市民ノ健康及思想上ニ及ホス惡影響尠カラス且一面天災事變ノ際ニ於ケル危險ニ想到スルトキハ一日モ曼如タル能ハサルモノアリ加フルニ今市域ノ現状ヲ見ルニ田園緑野尚乏シカラスト雖近時勃興シ来レル民間土地開發事業ノ多クハ目前ノ利害ニ驅ラレテ風致ノ荒廢ヲ意トセス市民永遠ノ損失ヲ招来スルコトナキヲ保シ難シ是レ即チ公園計畫ヲ樹立シテ都市將来ノ健全ナル發達ニ備フルノ要極メテ緊切ナルモノアル所以ナリ茲ニ本計畫ヲ案スルニ當リ公園ノ位置ニ關シテハ嘗ニ現地及周圍ノ状況ノミナラス地域制、道路、運河ノ計畫ヲモ考慮シテ水邊、樹林地、神苑地、史蹟及名勝地ニシテ保存、修飾、記念ノ價値アルモノ又ハ市街地内ノ土地ニシテ將来公園トシテ開發スルヲ適當トスルモノ等ヲ選ヒ其ノ分布ニ關シテハ區域内ノ土地各部分ヨリ約半里以内ヲ以テ公園ニ到達シ得ヘカラシメタリ

此ノ計畫ヲ概括スレハ公園面積合計百六十九萬一千九百坪、計畫區域面積ニ對シ三分四厘強、豫想人口一人當一坪四合弱トナリ其ノ面積ニ依リ之ヲ分類スルトキハ自然公園一箇所八十一萬坪、五萬坪以上公園五箇所四十二萬六百坪、一萬坪以上公園十九箇所四十六萬一千三百坪トナル而シテ今次ノ計畫ハ將来公園系統上其ノ根幹ヲ為スモノニ止メタルニヨリ其ノ面積一萬坪以上ノモノニ限リタルモノニシテ今後更ニ小公園ヲ相當配備セハ名古屋市ノ將来ニ於ケル人口密度ニ對シ機能上略ホ間然スル所ナキヲ期シ得ヘシ

同委員会は大正14年12月22日に開催され、活発な審議がなされた。この審議内容のうち、主な質疑の概要を記述する。

委　員：公園計画は立派であるが事業の見通しはどうか。事業の見通しがないとすれば関係権利者はその間、制限のみを受けることになるのではないか。

事務局：名古屋市は実施すべき事業が山積しており、財政能力から考えて公園計画を一定期間に実行する見通しはない。しかし、土地区画整理によって風致が破壊されるのを防ぐという意味もあり、また一面には区画整理組合において進んで一部の土地を提供してもよいという気運もあるので、位置を決めておけば民間において一部の実行もできる。また、道路をつくる場合にも、公園予定地を尊重することにもなるので提案を急いだものである。制限については道路は計画の決定と同時に市街地建築物法によって制限があるが、公園計画には何等の制限もない。

委　員：何も制限がないとすれば建築物も多くでき、永久的建造物を建設される心配もある。

事務局：そのおそれもあるが現行法規から言えばやむを得ない。ただ、風致の特に優れた所や風致の良い所で、ある種の制限をしても付近住民に大きな迷惑にならぬような箇所は、特別に風致地区を指定し必要な権利の制限をすることを考えている。

委　員：9号公園は片端線の電車の北側、堀との間で20～30間幅ほどしかなく、すべて民有地でほとんど民家が立っている。これを全部取り払い公園とする意味がない。また公園の決定をしても事業の見通しもなく、何等制限がないとすればさらに北側の陸軍用地が一団の公園として利用できるまで保留してはどうか。

事務局：今回の公園計画で9号公園は非常に特色のあるもので、配置論から言っても、また将来人口が益々密集することを考えると市街地内に公園予定地を取ることは至難であるので、この際公園予定地として決めておきたい。将来陸軍用地が公園となり得る時期があれば郭内に拡張することもできる。

委　員：東京の震災火災の例を見るまでもなく、人口稠密の所ほど大公園が必要である。9号公園の位置は適切であるが、大勢の人が避難し救助できるだけの広さが必要である。一度できたものを後で拡張することは困難であり、初めに必要な計画を樹てるべきである。陸軍用地に食い込んで拡げる見込みがなければ小さな公園は必要はない。

事務局：9号公園は帯状の公園ではあるが、特色ある公園で配置上も必要であり、市民の利用も大いに期待できる。避難のみが公園機能でなく、避難についても、陸軍と連絡をつけておけば万一の場合は兵営内に避難が可能と考える。

委　員：避難地は樹木があることが条件である。東京の震災火災では被服廠等は何万坪もあったが多くの死者を出した。陸軍用地が公園化できるかどうか研究するまで保留すべきである。

このような質疑の結果、原案中9号公園を削除し、他は付議通り可決した。このほか陸軍の委員から、飛行機は非常に進歩しており、欧州各国では飛行機は如何なる都市の上空にも飛んでこられる現状である、都市防衛上は公園が極めて重要である、この意味において公園の数が少なくその位置も都市防衛のうえからは具合が悪い、今後都市計画実施に当たっては名古屋の防衛という点にも配慮されたい、という強い要望が出された。これに対し委員会事務局は、1万坪以上の公園はこれ以上増加できないが、小公園、児童公園等については目下調査中であり、高射砲陣地はこの小公園でも足りると

考えるが、なお十分調査協議したい、と答弁した。

なお、委員会審議において削除された9号公園は以下のとおりであった。

面積　約一萬六千八百坪

位置　名古屋市西區南外堀町三丁目、四丁目、五丁目、六丁目、東區南外堀町七丁目、八丁目、九丁目、十丁目、十一丁目、十二丁目、十三丁目、東外堀町一丁目、二丁目ノ一部

都市計画愛知地方委員会からの答申を受けた内務大臣は、答申通りこれを決定し大正15年1月28日に、名古屋都市計画公園として24公園、167万5,100坪(約553.8ha)が、内閣の認可を得て告示された。決定された内容は以下のとおりで、その配置状況は**図2－6**のとおりであった。

名古屋都市計畫公園新設及擴築左ノ通決定ノ件認可ス

名古屋都市計畫公園新設及擴築ノ部

公園第一號

面積　約十萬坪

位置　名古屋市南區稲永新田字い、へ、と、ち、ぬノ全部
字ろ、は、に、ほノ一部

公園第二號

面積　約二萬四千坪

位置　名古屋市南區土古町字落杁山起ノ全部
字東上百間通、東川田、百間下山起、福井田、東一ノ三角、小碓町字南堤起ノ一部

公園第三號

面積　約一萬八千八百坪

位置　名古屋市南區小碓町字三十三番割、西亥新田ノ一部

公園第四號

面積　約一萬一千坪

位置　名古屋市南區荒子町字六田池、大和池、亭方西、高畑町字六田池ノ一部

公園第五號

面積　約一萬八千坪

位置　名古屋市中區篠原町字東井領、西井領、東元屋敷、四女子町字大上坊西、大上坊東、小塚東ノ一部

公園第六號

面積　約五萬二千三百坪

位置　名古屋市南區横井町字一本杉、西坂海道、吹留、東坂海道、山下、砂留、村西ノ全部

字社田、後畑ノ一部

公園第七號

面積　約三萬二千六百坪(内既設公園面積九千五百八十四坪四合)

位置　名古屋市西區中村町字高畑ノ全部

字河原、茶ノ木、木下屋敷、待屋ノ一部

公園第八號

面積　約二萬二千二百坪

位置　名古屋市中區白川町一丁目、二丁目、三丁目、四丁目、五丁目、日出町、南桑名町四丁目、五丁目ノ一部

公園第十號

面積　約一萬五百坪

位置　名古屋市西區北押切町字切藪、天神山ノ一部

公園第十一號

面積　約四萬四千四百坪

位置　西春日井郡庄内村大字名塚字土手、墓南、柳原、定井下ノ全部

大字堀越字新替、宮東、大字名塚字北浦、東坪堀田、西坪堀田、大字稲生字杁先ノ一部

公園第十二號

面積　約二萬三千九百坪

位置　名古屋市西區西志賀町字機場ノ全部

字揚戸、四反田ノ一部

公園第十三號

面積　約三萬四千五百坪

位置　名古屋市東區筒井町一丁目、三丁目、車道町二丁目ノ一部

公園第十四號

面積　約二萬八千六百坪

位置　名古屋市東區矢田町字寺畑、寺西ノ一部

公園第十五號

面積　約三萬九千六百坪

位置　名古屋市東區田代町字城山、姫ノ池上ノ一部

公園第十六號

面積　約八十一萬坪

位置　愛知郡天白村大字八事字裏山、山田、名古屋市東區田代町字唐山、瓶杁、新池ノ一部

公園第十七號

面積　約八萬五千坪(内既設公園面積七萬三千五百四十八坪)

位置　名古屋市中區鶴舞町、御器所町字西狭間、北丸屋、東寺、竹戸ノ一部

公園第十八號

面積　約七萬三千三百坪

位置　名古屋市南區瑞穗町字赤塚、彌富町字中奥、大廻間ノ全部
瑞穗町字中内田、内山、彌富町字狐塚、下山、密柑山、石川ノ一部

公園第十九號

面積　約二萬八千三百坪

位置　名古屋市南區瑞穗町字西津賀田、池側、天神下、鳥喰、城腰、道徳、柳ケ坪、田光、下坂ノ一部

公園第二十號

面積　約一萬九千六百坪

位置　名古屋市南區熱田白鳥町、熱田旗屋町、熱田中瀬町、熱田新宮坂町、熱田市場町、熱田東町字新宮坂、森後ノ一部

公園第二十一號

面積　約二萬二千五百坪

位置　名古屋市南區熱田西町字根山、幣懸、白鳥、熱田旗屋町ノ一部

公園第二十二號

面積　約二萬六千六百坪

位置　名古屋市南區呼續町字元屋敷、學頭、吹上ノ全部
字神林、志水、藥師、汐見、門所ノ一部

公園第二十三號

面積　約一萬三千八百坪

位置　名古屋市南區笠寺町字上新町、七反田、一色、西ノ門、呼續町字三丈坊、櫻田、寶珠庵、東一色ノ一部

公園第二十四號

面積　約二萬五千六百坪

位置　名古屋市南區豊田町字縦横、三町歩ノ一部

公園第二十五號

面積　約十一萬坪

位置　名古屋市南區鳴尾町字チノ割、リノ割、神徳、神徳地先海面ノ一部

右公告ス

大正十五年一月二十八日　　内閣總理大臣臨時代理　内務大臣　　若槻禮次郎

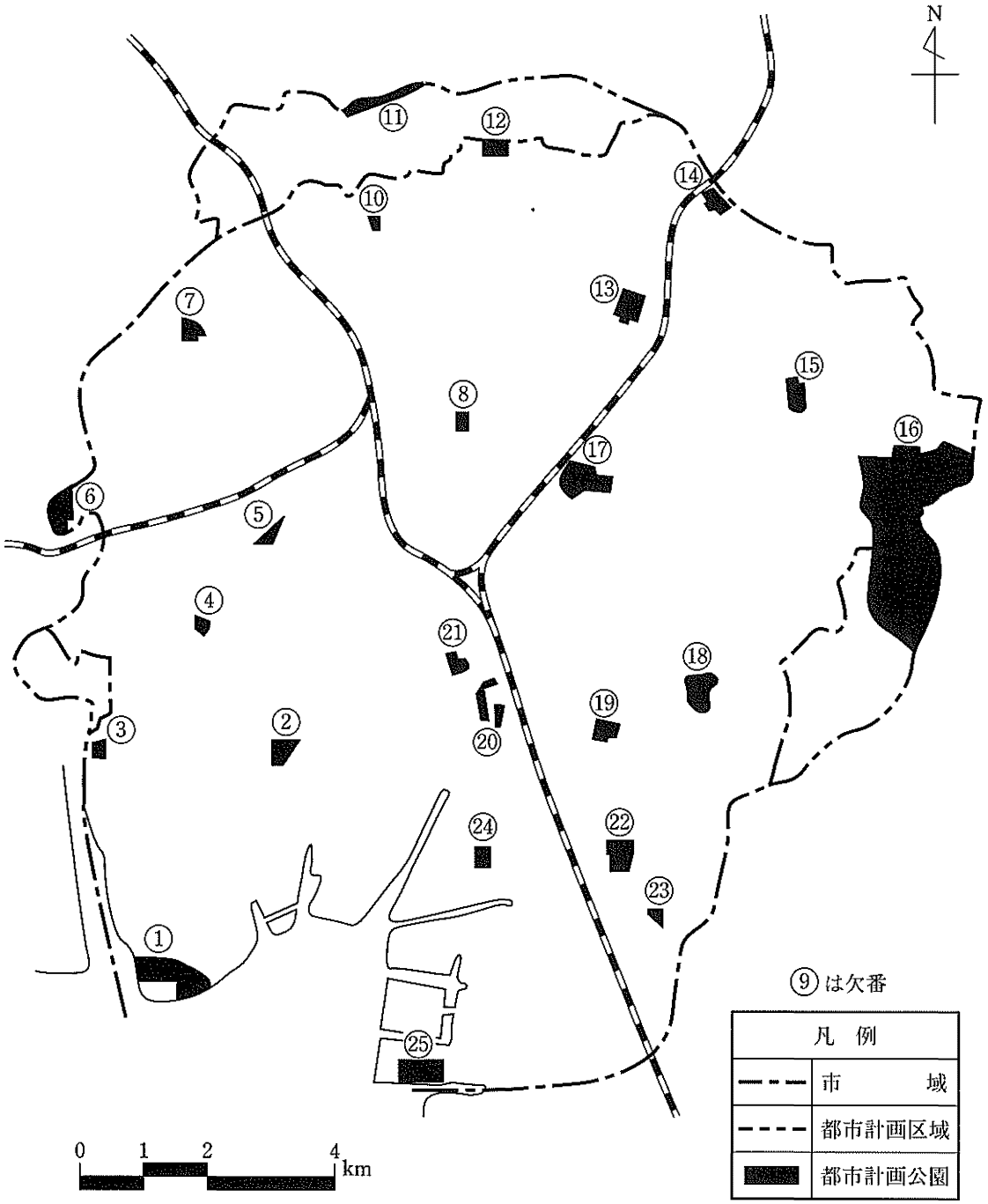


図2－6　都市計画公園配置図(大正15年当初決定)

＜公園計画の指定状況＞

日本における都市計画公園は、関東大震災の復興事業による東京市(大正13年)、横浜市(大正14年)の公園事業をはじめとし、次いで大正15年、名古屋都市計画公園が指定され、昭和3年に富山市、大阪市の指定があり、相次いで岐阜、長野、京都、鹿児島、函館、長崎等の諸都市の指定をみた。このうち東京、横浜、京都、函館は都市計画公園事業による実施を伴い、富山は区画整理による公園計画であり、名古屋、大阪、岐阜、長野等は都市計画の施設としての公園計画の指定であった。

名古屋市における都市計画公園の指定は、全都市計画区域にわたる公園計画の最初の試みであり、かつ、公園事業を直ちに伴わない計画のみの告示であった。しかも公園指定地の土地所有者に対する何の法的制限もなく、補償の途も講じられておらず、このような公園指定を都市計画の施設として決定するには相当の決断を要したと考えられる。

表　都市計画公園の指定状況(昭和10年9月末現在)

都　市	箇所	面積(ha)	都　市	箇所	面積(ha)
東　京	55	41.31	長　野	14	125.75
横　浜	3	17.45	京　都	2	6.20
名古屋	24	553.72	鹿児島	22	31.91
富　山	1	5.29	函　館	5	8.10
大　阪	46	464.08	長　崎	1	43.47
岐　阜	7	72.28			

出典：『造園雑誌(第3巻第3号)』(昭和11年、日本造園学会)

第6章　高速度鉄道計画

大正15年(1926)3月23日に開催された第16回都市計画愛知地方委員会において、委員会事務局から、将来名古屋市の人口が130万人ないし150万人になるものと想定すると、早晩、高速度交通機関の建設が問題となることが予想されるため、あらかじめ高速度交通機関の調査機関を設けたいという提案がなされた。提出された特別調査委員設定理由書(**巻末資料2－4**)の要約は次のとおりであるが、委員会では、事務局の説明を聞いたにとどまり、調査委員会の設置には至らなかった。

1　都市計画上高速度交通機関の必要性

(1)　都市計画上からの観察

名古屋市の都市計画街路網の幹線は、すべて路面電車を敷設する予定であり、一種の電車網が完成したと言うことが出来る。人口10～30万の中都市ならば、これで都市交通は充分満たしうるが、将来100万都市に属すると予想される名古屋市では高速度交通機関の整備が必要である。このことは欧米の先進国の例でも明らかである。

都市の交通網計画の理想は

① 都市のどこからも都心に30分で到達できること。(徒歩、電車所要時間の合計)

② 第2次中心に対して最大1時間で到達できること。

であるが、名古屋市の現状は、栄町に30分で到達できる区域は全市の約3分の1に過ぎず、工業地の中心である築港を第2次中心とすれば、1時間で到達できる区域は都市計画区域面積の半分にも満たない。

加えて栄町と築港との時間距離は1時間以上あり、これを都市的機能からみると名古屋市は中商業都市と中工業都市の2都市に分かれてしまう。

また、名古屋駅と栄町の時間距離を15分と仮定すると、刈谷、一宮、津島、瀬戸、岡崎、岐阜等の都市は栄町に1時間内外で到達できる。

上記のように名古屋市が現に有する交通機能を栄町を中心に観察すると、市の3分の2の区域は以上列記の都市よりも価値が劣ることになり、都市計画区域設定の意義がなくなる。この救済策が高速度交通機関の設置である。

(2)　地方計画からの観察

この地方の都市分布の特徴は、名古屋市を母都市としてその周囲をとりまく都市が連担していることである。そのために、母都市を中心に各都市が経済的に有機的に結び付く地方計画を確立することが必要である。地方計画として最初に考慮すべき事項は、都市連絡の鉄道網の問題である。名古屋市と各都市とを結ぶ鉄道は、愛電や名鉄のように都心から20～30分離れた所に起終点があるが、これは地方計画の連珠の糸を切断したように、その能力を減殺し、中心街の交通混雑を招き無意味である。

地方計画の都市連絡鉄道網の都市内部の配線は、必ず都心を通過させなければならないという説がある。各都市から名古屋市に進入してくる都市連絡鉄道を結びつける疎通機関としての役割を担うのが高速度鉄道である。

(3)　急速に実施を要する理由

高速度交通機関はその性質上、高架または地下構造となる。地下構造の場合は、家屋の基礎に対する影響、道路の地下埋設物関係、地下工事可能の地質等の諸問題があり、高架式構造の場合は、街路幅員や屈曲半径等の各種の制限がある。今、何の用意もせず、将来の理想的な都市計画を阻害するようなことがあっては、後世に対する背任行為である。

決定した街路網計画の実施期に入る前に本計画を樹立して、可能な部分については街路事業と歩調をあわせ、そうでない部分はあらかじめ道路の地上、地下の構造物その他の条件を整理して、将来の経済的抵抗を除き、高速度交通機関設置の誘導促進を図ることは、決して無駄でない。

2　名古屋市の発達の現状

高速度交通機関の必要性は計画論からだけでなく、名古屋市の現状から見ても緊急な事項である。

(1)　市内交通機関の不完備

現在、名古屋市の市電総延長は約30マイル(約48km)である。これを旧市域の面積で割ると1平方マイル(約2.6km²)当たり2マイル(約3.2km)となり、配線上の理論的飽和状態である。また、理論上1日1マイル(約1.6km)に最多の車両を運転できる最大限を、1マイルに対して8台の車両を1時間6マイル(約9.7km)の速度で1日19時間運転するものとすると、走行マイルは912マイル(約1,470km)となり、全線30マイルでは2万7,000走行マイル(約4万3,000km)となる。大正13年度の市内営業成績は2万4,000走行マイル(約3万9,000km)であるから、これも飽和状態に近い。乗客数を見ても同様な傾向を示している。

この状態が続くとすれば、人口の増加及び1人1年の乗車回数の増加により、交通倒産となるおそれがある。また、自動車交通の発達も、広幅道路がほとんどないため交通危険を増大させることが心配である。従って、高速度交通機関の出現がこれらの救済策である。

(2)　人口の郊外分散

都市の人口集散は、初めは郊外から都心域に向かって殺到し、都心域に交通、衛生等の社会問題が発生するが、地価が上昇してくると先ず工場、次いで住宅という順序で人口の郊外分散が始まるのが普通である。これが都市膨張の一般的な現象である。

名古屋市の人口分散の実際問題を検討するには、どの様な交通流量として分散すべきか、また、これに対する市の交通機関能力がどうかの問題を解決しなければならない。

人口増加と電車との関係をみると、市電沿線で市電の影響がある区域では人口が16%増加しているのに対して、そうでない区域では7%の増加に過ぎない。この差は都心への連絡の便利さや賃金に関係するものであろう。仮に市電沿線の増加傾向が正常なものであり、その他の地域は、連絡の不便や賃金の重加等による交通障害により増加が阻止されているものとすれば、16%の正常な増加率の機会を郊外各方面に均等に与えることが、人口分散の理想である。

16%の増加率により推計した大正15年末の郊外人口は35万2,500人となり、この1年間の増加人口は4万8,500人となる。市電の将来1人の乗車回数を200回と想定すると、総乗車回数は年970万回増加することになり、乗客1人1回の乗車マイルを2.5マイル(約4.0km)と仮定すると、その乗車マイルは2,420万マイル(約3,890万km)の増加になる。これに対し、名古屋市の市電拡張計画による大正15年の計画延べ乗車マイルの増加は、2,375万8,112マイル(約3,823万km)である。このように市電拡張計画は今後の人口増加推計による交通需要を満たし得ない。

(3)　特殊な郊外発達中枢の分布

都市の郊外地発展の形式に2つの様式がある。1つは商業中心から同心円的に発達する形で、中小都市の開発形式である。もう1つは広面積を散点的に発展する形で、大都市の発展の形式である。大都市性を持つ都市に、同心円的な形式の開発を期待することは危険である。名古屋市の発展の状況をみても大都市性があって、例えば、発展要素に栄町商業区、八事遊覧区、中村娯楽区、東郊学園区、築港水運区、中川工業区、城東工業区、笹島陸運区があり、この他に、下之一色、枇杷島、熱田の各市場を中心とした地域等があり、何れも独立した機能と意義を持って発展しつつある。しかしながら、計画されている市電の配線形式は、全く同心円的漸進法であって、散点式遠距離開発に適応していない。市電の経営事業からみてやむを得ないと思うが、名古屋市将来の発展を考えると好ましくない。この発展要素を30分以内で都心と連結し、かつ、相互間の連絡を円滑にすることが理想的な交通体系であり、そのためには、高速度交通機関の出現が不可欠である。

第7章　運河計画

当時の運河は、大都市の構成において、河川・港湾や陸上運輸機関の施設と相まって交通運輸上の重要な施設であり、特に産業都市として発展をめざす名古屋市においては重要不可欠な施設であった。

1　運河計画策定の考え方

名古屋市には江戸時代に開削された堀川及び明治時代に開削された新堀川の2本の運河があったが、上流部においては狭小であり、東京、大阪に比べて水運に恵まれず、一方、工場適地である西部及び南部地域は低湿の土地が多く、工場敷地とするためには盛土による敷地造成を必要とする状態であった。このため運河の開削は、水運を確保し工場敷地を造成できる一挙にして二様の目的を果たしうる事業であった。大正11年(1922)に県市協調のもとに運河計画の策定が進められ、大正12年12月に運河網の計画案が内務大臣あて具申された。

運河網計画の考え方は次の通りであった。

- 工場地の原料や諸材料の供給、生産品の搬出のため港湾及び鉄道との連絡を主とし、商工業地相互の内部的連絡を従とする。
- 間接直接の利用区域を両岸約300～400間(約550～730ｍ)とし、築港埠頭線を基線として工業地内に向かって約1マイル(約1.6km)内外の間隔で放射状に位置する中川、荒子川、山崎川、大江川の4水路を開削し、既設の堀川とあわせて第1次幹線(5大幹線運河)とする。

  中川は、在来水路に沿って北上し、岩塚街道から北東に転じ、日置橋と山王橋との中間で堀川と連絡する。

  荒子川は、下流約500間(約900ｍ)遡った地点で真北に転じ、直進したのち、八熊線に沿って東に向かい中川と連結する。

  山崎川は、在来水路により豊田町下戸部の屈折点で止める。

  大江川は、在来水路を利用し東海道線線路から約100間(約180ｍ)の位置で止める。
- 第1次幹線を連絡するために埠頭線に平行して数条の第2次幹線を配置する。
- 運河の方式は、潮汐干満の差及び地形の関係から閉鎖式とし、閘門によりその水位は名古屋港水準基準零点上5尺(約1.5ｍ)以下に調整する。
- 中川及び荒子川は延長が長く、利用区域に水運を主とする重工業の発展が期待されるので、下流部を1等運河とし幅員を50間(約91ｍ)、上流部を2等運河として幅員を35間(約64ｍ)とする。山崎川及び大江川は、2等運河として幅員を35間(約64ｍ)とする。連絡運河は3等運河とし幅員を20間(約36ｍ)以上とする。

上記の運河計画策定の考え方のもとに、まずは、中川、荒子川、山崎川及び大江川の2等以上の4大幹線と、中川、荒子川に連なる3等準幹線を都市計画として定めることとし、他の運河については、今後の発展状況等に照らして、検討することとした。

2　運河計画決定の経緯

大正13年(1924)2月7日に同計画案は次の理由書とともに、内務大臣から都市計画愛知地方委員会に付議された。

名古屋都市計畫運河新設理由

地域制ノ設定ト共ニ新ニ一大工場地トシテ開發セラルヘキ名古屋港背一帶ノ地ハ水陸ノ聯絡ヲ初メ諸般ノ條件悉ク將來ノ工業地域トシテ理想的位置ニ在リト雖モ現在ノ狀況ハ殆ント處女地ト稱スヘク何等水陸交通機關ノ見ルヘキモノ無ク且地盤概ネ低濕ニシテ相當盛土ヲ行フニ非サレハ直ニ以テ建築敷地トナルヘキ所甚タ尠シ故ニ速ニ各種工場ヲ誘致シ之カ發展ヲ謀ラントニハ先ツ以テ交通運輸ニ關スル各般ノ施設ヲ行ヒ一面ニ於テ低地ノ地上ケヲ施シ敷地ノ造成ヲ爲ササルヘカラス依之觀是運河ノ開鑿ハ實ニ一擧ニシテ前記二様ノ目的ヲ達成スヘキ絶好ノ事業ト稱スルヲ得ヘク既ニ名古屋市ヲ始メトシ民間ニ於テモ之カ施行ノ計畫ヲ爲スモノ少カラス依テ此際速ニ之カ大綱ヲ定メ計畫ノ基準ヲ示シ事業ノ聯絡統一ヲ計リ其ノ進捗ニ資スルハ本市工業ノ發展上誠ニ喫緊ノ事ニ屬スルナリ

抑幹線運河網計畫ノ方針タルヤ工場地ニ於ケル原料諸材料ノ供給製產品ノ搬出ノ關係ニ基ク港灣及鐵道トノ聯絡ヲ主トシ商工業地相互ノ内部的聯絡ヲ從トシ直接間接ノ利用區域ヲ兩岸約三、四百間内ニ取ルトキハ築港埠頭線ヲ基線トシテ工業地域内ニ向ツテ約一哩内外ノ間隔ヲ以テ放射セシムルモノヲ第一次幹線トシ之ヲ聯結スルニ大体ノ埠頭線ニ並行セル數條ノ第二次幹線ヲ以テスルヲ理想トスヘシ飜テ名古屋運河地帶ノ現狀ヲ見ルニ名古屋港ヨリ工場地ヲ通過シテ商業地ニ達スル堀川及其ノ支流新堀川ノ各運河アリ上流部ハ狹小ニシテ擴張ノ望少ク工業運河トシテハ價値疑ハシト雖モ之レ亦幹線運河ノ一タルヲ失ハス此ノ他西ニ中川荒子川ノ二大排水路アリ南東ニ山崎川大江川ノ二大排水路アリ何レモ河口ノ一部ヲ除クノ外幅員深度全然其ノ儘運河ノ用ヲ爲サスト雖モ唯其ノ位置前記計畫方針ノ放射線運河ニ對スル條件ニ合致スルノミナラス街路計畫トノ關係又甚タ好適ナルヲ見ル依テ此等四水路ヲ開鑿シテ四大幹線ト爲サントス而シテ中川ハ下流東海道以南ハ現在ノ位置ニ從ヒ以北ハ大体現在水路ニ沿ヒテ直北ニ進ミ岩塚街道ヨリ北東ニ轉シ更ニ東シテ日置橋ト山王橋トノ中間ニ於テ堀川ニ結フ荒子川ハ下流約五百間ヲ遡リタル位置ヨリ正北ニ轉シ直進シテ街路計畫ノ斜線ニ沿ヒテ東シテ中川ニ結フ山崎川ハ全ク現在水路ニ依リ豐田町下戸部下流屈折點ニ止ム大江川モ亦殆ント在来水路ノ位置ニ則リ東海道鐵道線路ヲ去ル約百間ノ位置ニ至ルモノトス

以上ノ外埠頭線ニ並行スヘキ幹線ヲ聯絡スル準幹線トシテ熱田新田東組ノ中央部ヲ通過スルモノ、熱田新田ノ中央ヲ通過スルモノハ共ニ荒子川中川及堀川ヲ結ヒ東築港西岸ノ中央部附近ヨリ山崎川ノ中央部附近ヲ結フモノ及山崎川大江川上流部附近ヲ結フモノ等ヲ設クヘシ

而シテ之等運河ノ方式ハ潮汐干滿ノ差及地形ノ關係上凡テ閉鎖式トシ閘門ニヨリ其ノ水位ヲ名古屋港水準基標零點上五尺以下ニ調節スルハ運河ノ利用及低濕ナル地區一帶ノ地下水低下ノタメ最モ適切ノ計畫ト思惟ス

要之在来ノ堀川及前記中川荒子川山崎川並大江川ノ諸運河ヲ以テ之ヲ大名古屋市ニ於ケル五大幹線トシ其ノ幅員ハ中川及荒子川ニ在リテハ其ノ延長大ニシテ利用區域廣ク且ツ下流港背一帯ハ水運ヲ主トスヘキ重量工業ノ發達スヘキ場所ナルヲ以テ上流ヲ二等運河トシ其ノ幅員ハ之レヲ三十五間トシ下流部ハ一等運河トシ其ノ幅員ヲ五十間トス山崎川及大江川ハ延長小ニシテ利用區域大ナラスト雖モ將來工業發達ノ趨勢ヲ察スルニ中川荒子川下流部ト略其ノ規ヲ一ニスヘキヲ以テ之ヲ二等運河トシ其ノ幅員ヲ三十五間トス之等五大幹線ヲ聯絡スル各準幹線ハ之ヲ三等運河トシ幅員ヲ二十間以上トスルヲ要スヘシ

而シテ今回ハ前記中川荒子川山崎川及大江川等二等以上ノ四大幹線並ニ中川荒子川ニ連ル各三等準幹線ヲ決定スルコトヽシ他ハ地區ノ發展ニ伴ヒ官民各種事業ノ發達ト關聯シ一將來運河開鑿計畫アルノ際實狀ニ照シ更ニ考慮スルコトトスルヲ以テ適當ナリト思惟スルモノナリ

同委員会は同年3月3日から6日まで4日間にわたり街路計画案とともに慎重審議のうえ、付議案通り可とする旨を議決して答申し、同年6月9日に内閣の認可を得て中川、荒子川、山崎川、大江川の幹線とその連絡運河からなる都市計画運河網の決定をみた。

決定告示及び決定された都市計画運河網は、下記のとおりであった。

左記名古屋都市計畫街路新設及擴築竝運河新設ノ件認可ス

記

名古屋都市計畫運河新設ノ部

第一、運河ノ等級及幅員ハ左ノ標準ニ依ル

一等	五十間以上
二等	三十五間以上
三等	二十間以上
四等	十間以上

第二、運河ノ底高ハ特殊ノ場合ヲ除キ零點下六尺以下トス

本設計ノ零點トハ名古屋港務所水準基標零尺ヲ謂フ

第三、水閘ノ有效幅員及延長ハ左ノ標準ニ依ル

一等	幅員	六間以上	延長	五十間以上
二等	〃	六間以上	〃	四十間以上
三等	〃	五間以上	〃	三十間以上

第四、運河ニ架設スル橋梁ノ桁下高及有效徑間ハ左ノ標準ニ依ル

一、高　計畫高水位以上十尺ヲ下ルコトヲ得ス

一、徑間　二十七尺以上

第五、事業ノ實施ニ方リ設計ニ些少ノ異動ヲ生スル場合ニハ都市計畫受知地方委員會限リ之ヲ變更スルコトヲ得

第六、新設スヘキ運河ノ位置及幅員左ノ如シ　（圖面畧）

一等第一　　幅員　五十間

中川々口ヨリ南區熱田新田東組字東川縁二百三十六番地ニ至ル

一等第二　　幅員　五十間

荒子川々口ヨリ南區熱田前新田字十三番四百七十八番地地先ヲ經テ同區小碓町字南堤起百三十二番地ニ至ル

二等第一　　幅員　三十五間

一等第一終點ヨリ中區長良町字南新田五十五番地ニ至リ右折シ同區露橋町字西海道六十二番地ノ二ニ至ル但シ中區長良町字南新田五十五番地ヨリ本線終點ニ至ル間ハ幅員五十間トス

二等第二　　幅員　三十五間

一等第二終點ヨリ南區荒子町字白山二十一番地ニ至リ右折シ中區篠原町字六女子百七十九番地ニ至ル但シ南區荒子町字白山二十一番地ヨリ本線終點ニ至ル間ハ幅員五十間トス

二等第三　　幅員　三十五間

山崎川々口ヨリ南區豐田町字忠次中ノ割二千四百三十一番地ノ一地先ニ至リ幅員五十間長百五十間ノ舟溜ニ接續ス

二等第四　　幅員　三十五間

大江川々口ヨリ南區本星崎町字根走三千二百八十八番地地先ヲ經テ同町字七子二千二百九十番地地先ニ至リ幅員五十間長百五十間ノ舟溜ニ接續ス

三等第一　　幅員　二十五間

二等第二終點ヨリ中區篠原町字八畝割北二千四百六十一番地ニ於テ二等第一ニ接續ス

三等第二　　幅員　二十間

二等第一終點ヨリ中區松重町二十四番地ノ十一ニ於テ堀川ニ接續ス

三等第三　　幅員　二十間

二等第一終點ヨリ中區西日置町字猿子十九番地ノ一ニ至リ左折シ同區南平野町字前田八十九番地ノ一ニ至リ幅員五十間長百五十間ノ舟溜ニ接續ス

右　公　告　ス

大正十三年六月九日　　内閣總理大臣　子爵　清浦　奎吾

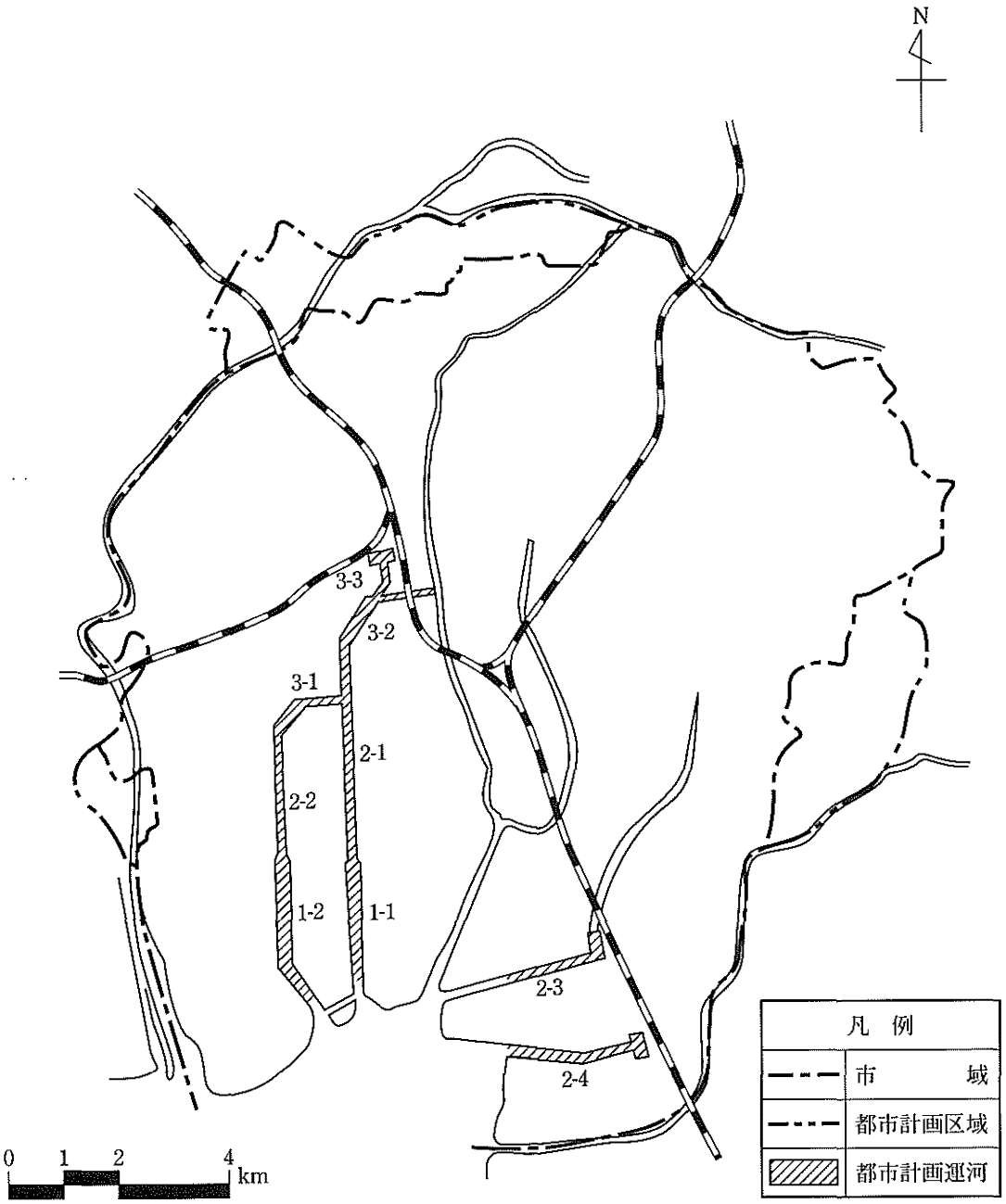


図2－7　都市計画運河網(大正13年当初決定)

第３編

昭和4年(1929)10月のニューヨーク株式市場の大混乱をきっかけに発生した経済恐慌は急速に世界に広がり、それは日本にも波及した。この年から翌年にかけての未曾有の大恐慌は日本経済を根底から揺るがせ、不景気の波は日本全土を覆い、以来慢性的な不況が続き失業者が激増した。

こうした中で昭和6年9月に満州事変がぼっ発し、軍事費の増大による軍需景気によって産業は著しく回復し、物価は騰貴し経済は活況を呈したが、これは重化学工業を中心とする独占化された産業資本の発展によるものであり、半面これに圧迫された中小企業は極度に零落の道をたどった。このような社会情勢の下では国の財政計画は当然緊縮財政となり、名古屋市の毎年度の予算も昭和7年度までは極めて厳しい緊縮節約の予算であった。

この時期における名古屋市の都市計画は、大正11年(1922)から同14年にわたって当初決定された街路、運河、公園等の事業の推進に精力を傾注した、事業実施を主眼とした都市計画の時代であった。厳しい財政状況の中で各種の制度や手法を利用し、第2期街路事業、中川運河の開削事業等に取り組んだ。

一方、戦局は昭和6年の満州事変に次いで翌年には上海事変が、同12年には日中戦争がぼっ発し、同16年12月には日米開戦により第2次世界大戦へ

第3編　当初決定から終戦までの都市計画

と突入していった。第1次世界大戦末期における航空機の発達と飛行技術の進歩によるロンドン、パリ等の諸都市の空襲は、日本における都市武装論の契機となり、公園の都市計画決定に際し、大正14年の都市計画愛知地方委員会の席上、軍部代表の委員より都市防御上の要望が出されたことは前述のとおりである。

昭和9年には近畿で最初の防空大演習が行われ、翌年9月には第3師団留守部隊、愛知県及び名古屋市の共同主催で名古屋防空大演習が実施された。同12年4月5日に「防空法」が公布され、同年10月1日から施行された。これに伴い同15年に「都市計画法」も一部が改正され、第1条の都市計画の目的に防空が追加された。同13年4月に東海、北陸、近畿、中国、四国の防空大演習、灯火管制等が実施されるに至り、都市計画関係者は防空的見地からも都市計画を検討することになった。

名古屋市においても、昭和13年度の当初予算において防護訓練及び防空思想の普及徹底のため防空防護費が初めて計上されるなど、次第に戦時色が強まっていった。したがって、この時期後半の都市計画は、名古屋市に限らず戦時都市計画ともいうべき都市の防空防衛が重点となっていった。

＜名古屋市庁舎＞

昭和3年(1928)11月、御大典記念事業として名古屋城内の騎兵第三連隊の跡地に新しい名古屋市庁舎を建設することとなった。翌年2月に市庁舎建設準備委員会が発足し、建築設計(名古屋市庁舎建築意匠設計懸賞図案)競技とされることとなった。

競技は昭和5年1月15日正午に締め切られ、559通の応募があった。佐野利器、鈴木禎次をはじめとする6名の審査員により8案が入選とされ、そのうち3案までが瓦屋根をのせた計画案であった。

1等金賞に選ばれたのは、中央塔の和風の屋根瓦はもちろん、名古屋城との調和を考慮し四方にらみのシャチがのせられた、東京在住の平林金吾の案であった。

実施設計は市建築課職員である桑原英治や藤井信武らがあたり、特に内部の意匠は藤井信武が名古屋城本丸御殿を念頭にして設計した。木製部分は最高級のチーク材を使い、欄間、扉の飾り金具、紋章は御殿の華麗さがそのまま表現されている。また、玄関ホールや階段の大理石は国会議事堂で使われた良質の「小桜」の余材を使用したもので、この大理石を使っている建築は国会議事堂と名古屋市庁舎だけといわれている。

建築面積1,360.17坪(約4,496m²)、延床面積7,832.30坪(約2万5,891m²)の重厚な帝冠様式の市庁舎は、昭和8年9月に竣工し、10月1日に落成式が挙行された。

一方、市庁舎と同様に昭和初期の代表的な建築物とされる愛知県庁舎は、帝室博物館(現国立博物館)の設計者である渡辺仁と西村好時の設計により、昭和13年に建設された。

出典：『名古屋市市設建築100年誌　建築の肖像』(平成3年、名古屋市建築局)

第1章　都市計画区域

名古屋都市計画区域は大正11年(1922)7月5日に、名古屋市、西春日井郡萩野村・庄内村・西枇杷島町、愛知郡下之一色町・天白村大字八事の区域を対象に、はじめて決定された。

その後、昭和12年(1937)3月1日に萩野村(昭和8年3月に川中村を合併)、庄内町及び下之一色町が名古屋市に合併されたため、名古屋都市計画区域は名古屋市と西枇杷島町、天白村大字八事の区域となった。

しかし、名古屋市及び周辺町村の発展により、将来、各種の総合計画を作成するには、都市計画区域としては狭小になったので、昭和13年11月9日に名古屋市と密接不離の関係にある愛知郡猪高村・天白村の残存区域、知多郡大高町・上野村を都市計画区域に追加する変更案が、名古屋市会に諮問された。この案は昭和14年1月9日の市会において同意する決議がされ、都市計画愛知地方委員会に以下の理由書を付して付議され、同年5月17日に定められた。

理　由　書

名古屋都市計畫區域ハ曩ニ名古屋市並ニ西春日井郡萩野村、庄内町、西枇杷島町、愛知郡下之一色町、天白村大字八事ヲ以テ決定シ其後下之一色町、萩野村、庄内町ハ名古屋市ニ合併セラレ都市計畫街路事業モ着々ソノ成果ヲ收メ都市計畫區域ニシテ市域外ノ地域ハ僅ニ西枇杷島町及天白村ノ一部ヲ殘スノミトナレリ

然ルニ近時ニ於ケル名古屋市並ニ附近町村ノ發展殊ニ重工業ノ飛躍的發展ニ伴フ戸口ノ增加ハ到底右ノ殘少區域ヲ以テハ將來各般ノ綜合的計畫ヲ樹立スルニ支障アルヲ以テ此等發展ノ情勢ヨリ推測シ之ガ發展ニ備フル爲附近相當ノ區域ヲ更ニ都市計畫區域ニ編入スルノ要切ナルモノアルヲ認メ本市ト密接不離ノ關係ニアル猪高村、大高町、上野村及天白村ノ殘存區域ヲ名古屋都市計畫區域ニ追加シ以テ所期ノ目的ヲ達成セントスルモノナリ

この変更によって名古屋都市計画区域は、名古屋市、西春日井郡西枇杷島町、愛知郡天白村、同猪高村、知多郡大高町、同上野村の1市2町3村となり、面積は約229.04km²になった。変更の告示は次のとおりである。

内務省告示第二百九十三號

名古屋都市計畫區域左ノ通變更ス

昭和十四年五月十七日　　内務大臣　侯爵　木戸　幸一

愛知縣名古屋市

同縣西春日井郡西枇杷島町

同縣愛知郡天白村

同縣同郡猪高村

同縣知多郡大高町

同縣同郡上野村

都市計画区域の当初決定と昭和14年の変更後の比較は表3－1のとおりである。

表3－1　都市計画区域変更比較表

決定・変更年月日	都市計画区域面積	区域内市町村名
大正11年 7月 5日 内閣総理大臣告示	162.34km²	名古屋市 西春日井郡萩野村、庄内村、西枇杷島町 愛知郡下之一色町、天白村大字八事
昭和14年 5月17日 内務省告示	229.04km²	名古屋市 西春日井郡西枇杷島町 愛知郡天白村、猪高村 知多郡大高町、上野村

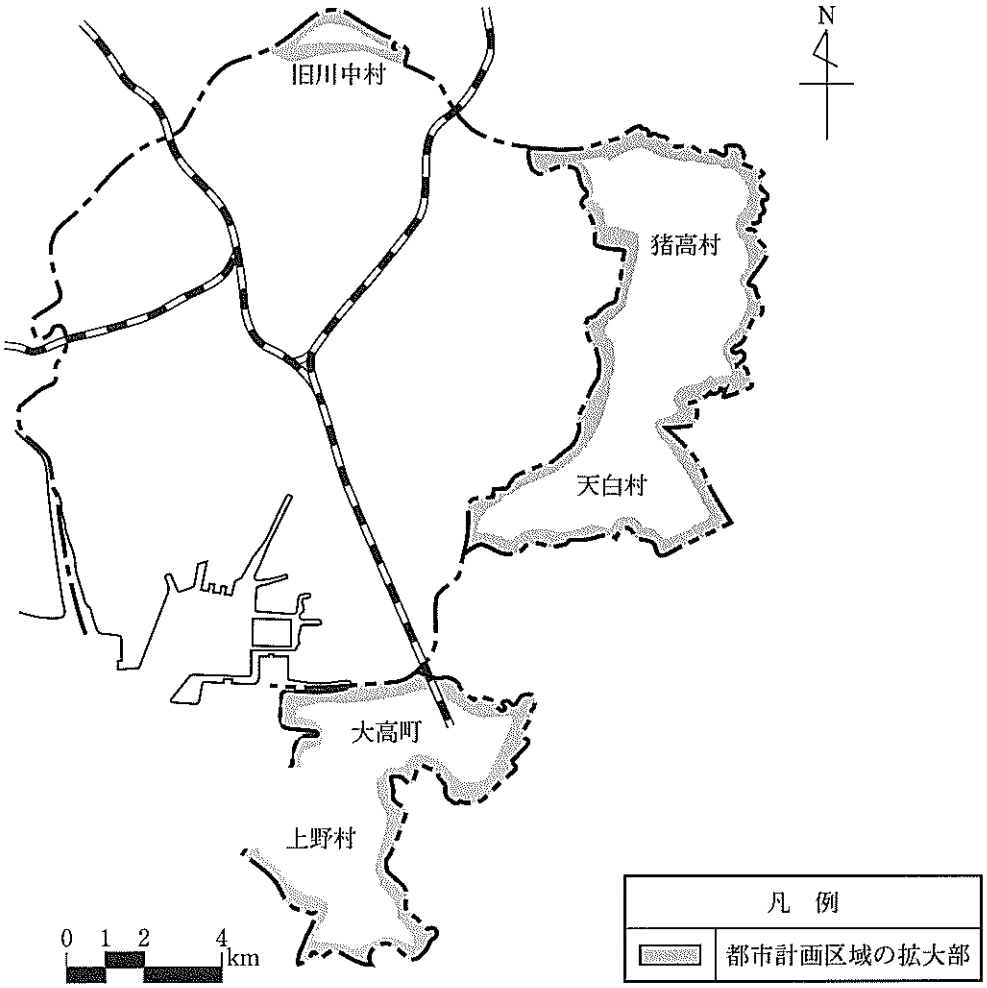


図3－1　名古屋都市計画区域(昭和14年)

※　旧川中村部分は、昭和8年の合併により、その時点で編入済

第2章　土地利用計画

「市街地建築物法」の適用区域は、大正14年(1925)12月15日に名古屋都市計画区域内の名古屋市以外の町村にも指定され、都市計画区域全域が市街地建築物法の適用区域になった。

用途地域は、このような法適用区域の拡大による追加指定、土地利用の変化や市街地の発展に伴う変更及び戦時下の工業の利便を図るための変更が行われたが、防火地区については、追加指定や変更は行われなかった。

また、昭和13年(1938)3月26日には市街地建築物法の一部改正が行われ、住居、工業の専用地区と空地地区等の制度が新設され、住居、工業専用地区が昭和15年、空地地区が昭和17年にそれぞれ都市計画決定された。

このように用途地域、防火地区、専用地区及び空地地区は市街地建築物法を指定の根拠としているのに対して、風致地区は、都市計画法の規定により私権を制限することによって都市の自然風致を維持しようとするものであり、昭和14年2月に初めて都市計画決定された。

第1節　用途地域

用途地域は大正13年(1924)10月に最初の決定がなされた。

最初の用途地域指定にあたっての方針と区域は、第2編第3章に記述しているが、その後、市街地建築物法の適用区域の拡大や商工会議所からの意見書の提出もあって、最初の決定から終戦までに5回の追加変更が行われた。

1　最初の変更

大正13年(1924)の用途地域指定は、当時市街地建築物法の適用区域が名古屋都市計画区域のうち名古屋市のみに限られており、そのため用途地域の指定は同市域のみで、名古屋都市計画区域でありながら市域外の町村には指定されていなかったが、翌年12月15日に下之一色町、天白村大字八事、西枇杷島町、庄内村及び萩野村に同法が適用され、名古屋都市計画区域の全域が市街地建築物法の適用区域になった。

当初決定後の最初の変更は昭和8年(1933)11月14日に告示された。この変更は、市域外の都市計画区域に新たに用途地域を指定することを主目的として、当初決定後の名古屋市の発展と土地利用の変化に対応するために既指定の一部に変更を加えたもので、同年7月の都市計画愛知地方委員会に以下の理由書を付して付議され、決定された。

理　由　書

名古屋都市計畫區域内ニ於ケル用途地域ハ大正十三年十月之カ決定ヲ見タルモ其ノ後市街地建築物法ノ適用セラレタル萩野村、庄内町、西枇杷島町、下之一色町及天白村大字八事ノ區域ニ於ケル用途地域ニ付考察スルニ萩野村大字成願寺、安井附近一帯、庄内町ノ南部及枇杷島驛附

近一帯ノ地ハ現ニ染色織物等ノ大小工場ヲ存シ又地勢上工業地タルニ適スルヲ以テ之ヲ工業地域ト定ムヘク庄内川ニ沿フ萩野村、庄内町、西枇杷島町ノ各一部ノ地、下之一色町及天白村大字八事ノ區域ハ土地ノ現況主トシテ住居ノ用ニ供セラルヲ以テ之ヲ住居地域ト定メムトス更ニ住居地域内ニ存在スル主要道路並ニ都市計畫街路ノ両側又ハ片側ニ於ケル建築物ノ敷地ヲ商業地域ニ指定シ以テ沿線ニ於ケル商業ノ利便ヲ圖リタリ又庄内町大字堀越及天白村大字八事内ニ現存スル塵芥焼却場、火葬場ノ敷地ハ之ヲ未指定地ト爲サムトス

次ニ既定地域ニシテ集團商業地域ノ東部ニ接シ現在住居地域タル南武平町附近一帯ノ地ハ土地利用ノ現状ヨリ將來ヲ豫測スルトキハ發展ノ趨勢ヨリ之ヲ商業地域ニ變更シ併セテ第二期都市計畫トシテ決定セラレタル街路及主要道路沿ヒノ住居地域ヲ路線的商業地域ニ變更シ土地利用ノ實情ニ適應セシメムトス

今追加變更シタル各種地域ノ面積ノ割合ヲ舊地域ニ對比スレハ概略左ノ如シ

地域名	既定地域		變更及指定後ノ地域	
	面積	百分比	面積	百分比
住居地域	二四，四四九，〇〇〇坪	五五	二六，三九一，〇〇〇坪	五三
商業地域	四，四五一，〇〇〇	一〇	五，六八七，〇〇〇	一二
工業地域	一四，四八五，〇〇〇	三二	一六，五二二，〇〇〇	三三
未指定地	一，一三三，〇〇〇	三	一，一三六，〇〇〇	二
計	四四，五一八，〇〇〇	一〇〇	四九，七三六，〇〇〇	一〇〇

変更告示を以下に記載し、変更箇所を図3－2に示す。

内務省告示第三百九十七號

大正十三年十月十八日内閣認可名古屋都市計畫地域追加變更ノ件昭和八年十一月十日内閣ノ認可ヲ受ケ昭和八年十二月四日ヨリ之ヲ施行ス其ノ地域ヲ表示シタル圖面ハ愛知縣廳ニ備ヘ置キ縱覽ニ供ス

昭和八年十一月十四日　　内務大臣　男爵　山本　達雄

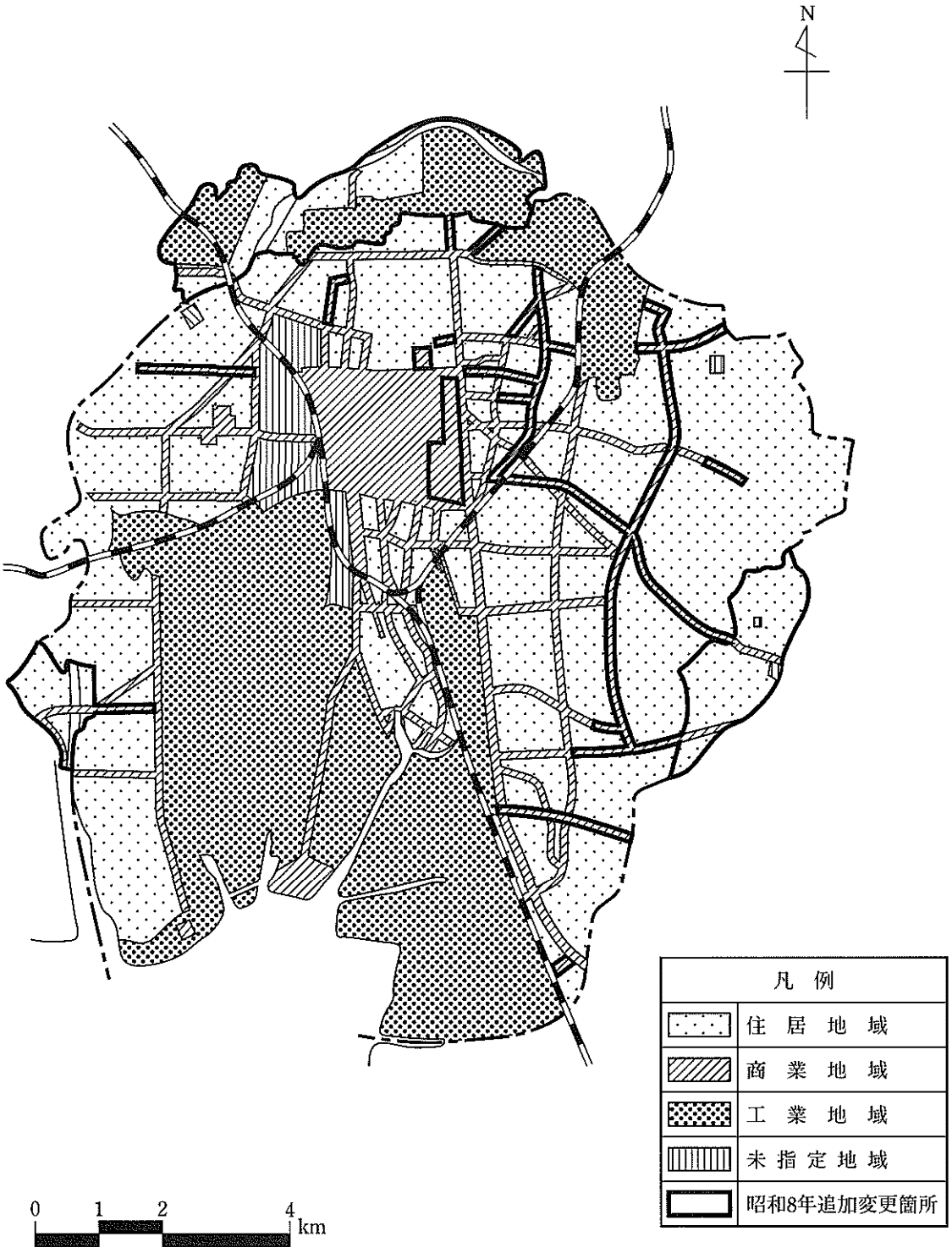


図3－2　用途地域指定変更図(昭和8年)

2　商工会議所会頭からの意見書

前述の用途地域の追加変更案を検討中の昭和8年(1933)2月17日に、名古屋商工会議所会頭と名古屋工業研究会会長の連名で都市計画中央委員会会長(内務大臣)、都市計画愛知地方委員会会長(愛知県知事)及び都市計画愛知地方委員会委員である名古屋市長あてに「名古屋市工業地域の拡張に関する意見」が提出された。第1回の追加変更は、前述のように名古屋都市計画区域の名古屋市域外の町村に対する指定を主目的としたものであり、加えて意見書が提出された時は既に追加変更の事務が進んでいた関係もあって、この意見書は同年の変更には採用されなかった。

昭和9年1月に再度、名古屋商工会議所会頭から愛知県知事あてに工業地域拡張に関する陳情書が提出され、翌年3月16日に告示された用途地域の変更案作成にあたっては、この意見書、陳情書が参考にされた。

昭和8年に提出された意見書は当時の名古屋市の工業の実情を知る上で参考になるため、次にその要約を記載する。(原文は**巻末資料3－1**参照)

大正13年10月に指定された用途地域は、名古屋市の工業の実情に合わず、発展を阻害するおそれがある。昭和8年1月末現在の電動力を使用する工場数は、工業地域内に全体の1割4分しかなく、住居地域内には5割6分もある。また、市街地建築物法の規定に適合しない不適格工場は570工場もあり、これらの工場の中には、増改築や再築の必要に迫られているものが多くあるが、長期にわたる財界の不振のために財政的な余裕がなく、しかも市街地建築物法施行令第3条の2(**巻末資料3－2**)の猶予期間も近づき、多くの工場は経営上、不安に駆られ、安閑として業務に専念できない現状である。都市のための都市計画である以上、地域の指定に当たっては、出来る限り都市の実情に即応する必要がある。特に、名古屋市が工業立都を市是としている以上、できるだけ既存の工場の存続を図るとともに、新工場の誘致をも図ることが肝要である。

そのために、次の方面を工業地域に追加、拡張して不備を補い、名古屋市の産業の発展を助長させる必要がある。

a 城北一帯

城北及び東区杉村町方面を住居地域に指定したのは、名古屋市の産業の発展から見て不適当である。名古屋市の紡織工業は工業総額の5割強を占めている。紡織工業は使用する水質と水量に密接な関係があり、この地区は紡織工業の発展に好位置である。低廉な費用で地下水の使用が可能で、このために染色工場も多い。このように城北方面は、紡織工業の特殊な地域として発展しつつあるにもかかわらず、その位置が住居地域の風上にあるという理由で住居地域としたのは、問題がある。この風向についても、北風は冬期に多く、他は南風が多く、住居地域に煤煙が飛散することは希であり、煤煙防止の技術も進み、電気の使用によっては煤煙を排出しなくすることも可能である。

従って、城北、杉村町方面の住居地域及び市外の庄内町、萩野村の住居地域の指定予定地を工業地域に変更されたい。

b 未指定地

未指定地は、住居と大小工場の混在地で、住居地域としては不衛生であり、商業地域としても便利でない。工業地域にするのが妥当である。

c 工業地域内の路線商業地域

この地域指定のため、街路にそって工場が建てられず不便である。工業地域に変更を望む。

d 千種町の一部

名古屋工廠千種機器製作所付近の工業地域は、凸形で住居地域の中に突き出ているが、付近の住居地域内には、大工場があり、境界を是正して工業地域を拡張すべきである。

e 御器所町の一部

東郊線、新堀川、1等大路第3類第7号及び1等大路第3類第14号によって囲まれた楔形の地域は、現在多くの工場があり、住居地域より工業地域が適当である。

f 新堀川の中央線より北側の記念橋に至る両岸

新堀川は工業用運河として利用されており、製材工場が多く立地しているのに、商業地域に指定されているのは遺憾である。工業地域に編入されたい。

g 堀川岩井橋下流西岸と市電江川線の中間地帯並びに岩井橋以南の東岸

これらの地域は現在、工業用地として開発されつつあり、堀川による運輸の便を考えると工業の発展の可能性が大である。工業地域に編入されたい。

h 井戸田、呼続、笠寺方面

1等大路第3類第8号より南、1等大路第3類第4号及び東海道線より東側の地域は、地盤が堅く、建築敷地の造成が容易であり、工業地域とすることが適当である。

i 西枇杷島町

庄内川、新川並びに国鉄東海道線、名岐鉄道一宮線及び津島線があって、交通運輸上極めて便利な地域で、地下水も豊富である。加えて地盤は堅く、埋立は容易であり、工場建設地として適地である。よって津島線庄内川橋以南を商業地域、その他を工業地域とされたい。

なお、市街地建築物法施行令第3条の2の猶予期間とは、用途地域上、不適格となる建築物について制限の範囲内において増改築等を許可する期間であり、用途地域指定の効力が生じた大正13年(1924)11月15日から15年間を指すものであるが、この規定は、昭和14年の施行令の改正により削除された。

3　第2回目以降の変更

第1回目の変更は名古屋市以外の都市計画区域に対する追加指定を目的とし、既定計画についてはわずかな変更であったが、用途地域の当初決定後の10余年の間に土地区画整理事業の進捗、中川運河の竣工等により土地利用も変化し、かつ、産業の発展、経済の変動等に伴い、既定の用途地域では実情に合わない点が多々生じた。また一方においては前述の商工会議所からの意見書を始め各種実業団体や町総代等からの用途地域の変更に対する陳情が多く、都市計画区域全体についての再検討を行

うこととなった。

この再検討に際して、以下のような適地についての条件整理を行った。

a 工業地域としての適地

・現況が工場集団地をなしている所

・特種工業適地

染色整理工業等の繊維工業については水質・水量、木材工業、重工業については水運が優れていることを考慮する。

・一般的に工業地としては排水、交通運輸、土地の状態、地価、商業中心地との関係を考慮する。

なお、以上の条件を具備していても住宅地として数多く利用されている部分が多い場合は住居地域とする。

b 商業地域としての適地

・市内の集団商業地域に接して現に商業的に発展しまたは発展しつつあるところ

・地域的な商業集団地、娯楽施設等の多数あるところや市内商店と直取引をする小工場が多数存在する部分

c 住居地域としての適地

・現在工業地域内で住宅が多く、全く住宅地として利用されている部分

d 未指定地域として適地

・工業地域としての諸条件をある程度具備し、中小工場が多く存在し、かつ住居地域への緩衝地帯となるべき部分

全区域について、この諸項目についての調査等により変更案を作成した。この変更案は昭和10年(1935)2月15日の都市計画愛知地方委員会に以下の理由書を付して付議され、決定された。

理　由　書

名古屋都市計畫地域ハ大正十三年十月指定セラレ次テ昭和八年十一月之カ追加變更ヲ爲シタルモ土地ノ現狀並ニ商工業發展ノ情勢ハ更ニ既定地域ノ一部ヲ變更スルノ必要ヲ生シタリ即チ現在集團商業地域ニ接續セル住居地域タル城西一帶、鍋屋町附近、車道町附近、松ケ枝町附近、橘町及古渡町附近一帶ノ地ハ商業適地ニシテ尚東大曾根町附近、熱田傳馬町附近ノ各住居地域タル地及南部商業地域港本町北方ノ工業地域タル一部ノ地ハ土地利用ノ現狀ヨリ將來ヲ豫測スルトキハ發展ノ趨勢ヨリ之等ヲ商業地域ニ變更スルヲ適當トスヘシ現在住居地域タル黒川沿岸一帶ノ地ハ水質良好ニシテ染織工業ニ適シ名古屋驛北部ノ未指定地及千種驛東部ノ住居地域ハ夫々驛ニ近接シ堀川沿岸ノ住居地域及其ノ西部一帶ノ未指定地並ニ新堀川沿岸一帶ノ住居地域タル地ハ水運至便ナルヲ以テ工業適地トシテ現在既ニ大小工場存在シ又南部東海道鐵道沿線ニ於ケル住居地域及築港七號地、八號地、九號地ハ地勢上工業適地ナルヲ以テ之等實情ニ鑑ミルトキハ何レモ之ヲ工業地域ニ變更スルヲ適當トスヘシ

現在工業地域タル下飯田町ノ一部、八田驛前、白鳥驛西部、道徳公園附近一帶及中ノ島通附近ノ地ハ近年住宅地トシテ其ノ發展顯著ナルヲ以テ之ヲ住居地域ニ變更スルヲ適當トスヘク尚既定地域ノ變更ニ伴ヒ住居日常ノ利便ニ備フルト共ニ沿線商業ノ繁榮ヲ保護セムカ爲路線的商業地域ノ一部ヲ變更シ又現在住居地域タル北清水町附近一帶、東大曾根町附近及黒門町附近ノ地ハ鐵道ニ近接シ既ニ中小工場存在スルニ依リ土地利用上之ヲ未指定地ニ變更シ以テ將來ノ合理的發展ヲ期セムトス

今變更シタル各種地域ノ面積割合ヲ舊地域ニ對比スレハ概略左ノ如シ

地域名	既定地域		變更後ノ地域	
	面積(坪)	百分比	面積(坪)	百分比
商業地域	五，六八七，〇〇〇	一二	六，七四三，〇〇〇	一三．四
工業地域	一六，五二二，〇〇〇	三三	一八，一〇九，五〇〇	三六．〇
住居地域	二六，三九一，〇〇〇	五三	二四，二七四，五〇〇	四八．二
未指定地	一，一三六，〇〇〇	二	一，一八三，〇〇〇	二．四
計	四九，七三六，〇〇〇	一〇〇	五〇，三一〇，〇〇〇	一〇〇．〇

この変更は同年3月16日に告示された。その告示を以下に記載するとともに、指定図を図3－3に示す。

内務省告示第百三十號

名古屋都市計畫地域變更ノ件昭和十年三月七日内閣ノ認可ヲ受ケ昭和十年四月五日ヨリ之ヲ施行ス其ノ地域ヲ表示シタル圖面ハ愛知縣廳及名古屋市役所ニ備ヘ置キ縱覽ニ供ス

昭和十年三月十六日　　内務大臣　後藤　文夫

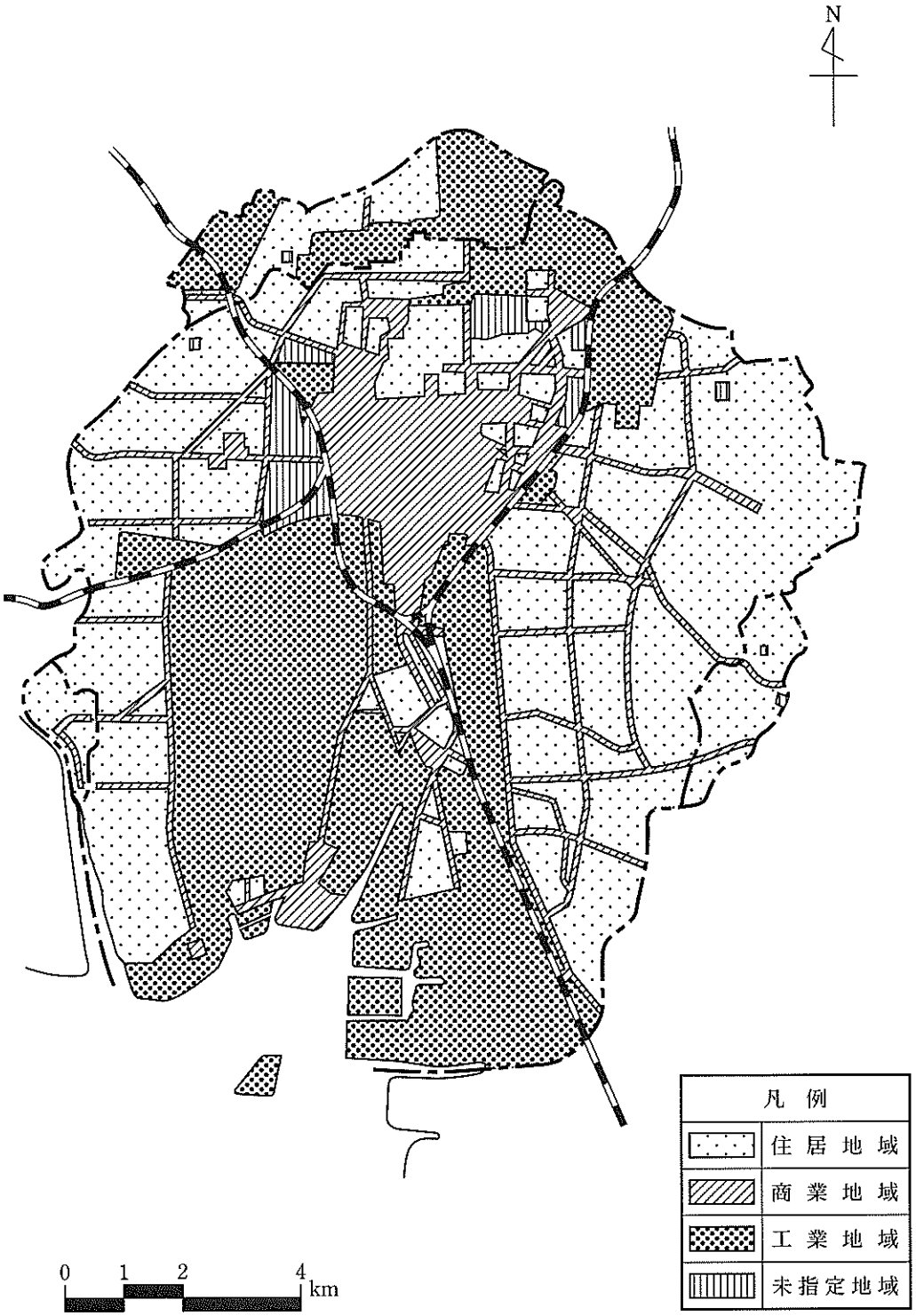


図3－3　用途地域指定図(昭和10年)

この変更の内容を見ると、住居地域及び未指定地から変更された工業地域の増加が目立つが、住居地域、工業地域から商業地域へ、工業地域から住居地域へ、住居地域から未指定地への変更も行われた。また、名古屋港埋立地である7号地、8号地及び9号地に対しても追加指定され、戦前における名古屋市の用途地域は、この時点で大略、固まった。

その後、昭和14年10月11日には、港方面の発展及び重工業の拡大に伴い、10号埋立地の追加指定と6箇所の工業地域を拡大する変更がなされた。この変更案を審議する都市計画愛知地方委員会において戦時体制下における都市計画についての基本的な議論があり、以下にその概要を紹介する。

都市計画で用途地域を定めたのは、適正に土地利用を誘導するためであり、例えば住居地域内に沢山の工場があったとしても、それを住居化するための規制が用途地域の本来の目的であって、土地の利用の状況によって軽々に変更することは都市計画の方針に反するのではないか。

このような意見に対し、以下のような愛知県都市計画課長の見解が述べられた。

都市計画の施設計画は将来におけるその都市の指導方針であって、この方針に従って将来の都市の開発を導いてゆかねばならない。この点については単に用途地域だけでなく緑地計画も道路計画も同様であり、現在も従来執ってきたこの精神は変わらない。ただ、常に時代の変遷によりこれに即応した計画をもつことも必要であり、当初決定したものもその時世の変遷、時の勢いによって再検討を要する部分が時々起こってくる。今回の変更も日中戦争(原文では「支那事変」)のために軍需工業方面の生産拡充に努力を傾ける必要があり、これに対してあらゆる方法をもって協力していくことも時の勢いであり、時世の然らしむるところで万やむを得ないと思う。しかしながら一も二もなく時の勢いに追従するということでなく、よく事情を確かめ、従来の方針にもとらないよう最小限に止める努力が必要と考える。

その後、昭和15年9月24日と同18年7月6日の2回、一部変更が行われた。これはいずれも航空機増産のため、前者は東区大幸町の三菱重工業株式会社名古屋発動機製作所の拡張、後者は中村区岩塚町における同名古屋金属工業所の新工場建設のための住居地域から工業地域への変更であった。

昭和18年の変更後は、戦後同25年に「建築基準法」が公布施行されるまで変更は行われなかったが、同年12月には、市街地建築物法及び同法施行令の戦時特例により、用途地域制は一時廃止されることとなった。

ここで、当初決定からの用途地域の変遷を一覧表にまとめたものが**表3－2**である。(なお、**表3－2**の面積は理由書の坪を換算したものであり、百分比は理由書のまま記載した。)

工業地域と未指定地域とを合計した工業系の土地利用について見てみると、大正13年の当初決定では全用途地域指定面積の35％であり、昭和18年の指定では40％になっており、戦時体制下における工業化の特徴を表している。

また、昭和14年から同18年の用途地域の変更箇所を**図3－4**に示す。

表3−2　用途地域の変遷一覧

	住居地域	商業地域	工業地域	未指定地域	合　計
大正13年10月	8,082.3	1,471.4	4,788.4	374.5	14,716.6
	(55)	(10)	(32)	(3)	(100)
昭和 8年11月	8,724.3	1,880.0	5,461.8	375.5	16,441.6
	(53)	(12)	(33)	(2)	(100)
昭和10年 3月	8,024.6	2,229.1	5,986.6	391.1	16,631.4
	(48.2)	(13.4)	(36.0)	(2.4)	(100)
昭和14年10月	7,949.7	2,189.4	6,133.3	431.4	16,703.8
	(47.6)	(13.1)	(36.7)	(2.6)	(100)
昭和15年 9月	7,945.7	2,189.4	6,137.3	431.4	16,703.8
	(47.6)	(13.1)	(36.7)	(2.6)	(100)
昭和18年 7月	7,841.9	2,183.4	6,247.1	431.4	16,703.8
	(47.0)	(13.0)	(37.4)	(2.6)	(100)

(上段：面積(ha)，下段：百分比(%))

＜6大都市の用途地域指定状況＞

昭和14年における6大都市の用途地域の指定状況を構成比で表すと、以下のとおりであった。

(単位：%)

都市名	住居地域	商業地域	工業地域	未指定地域
東 京 市	59.9	10.2	27.3	2.6
横 浜 市	65.6	11.5	15.5	7.4
名古屋市	47.6	13.1	36.7	2.6
京 都 市	47.6	11.5	30.6	10.3
大 阪 市	30.9	15.4	42.3	11.4
神 戸 市	61.5	12.6	18.9	7.0

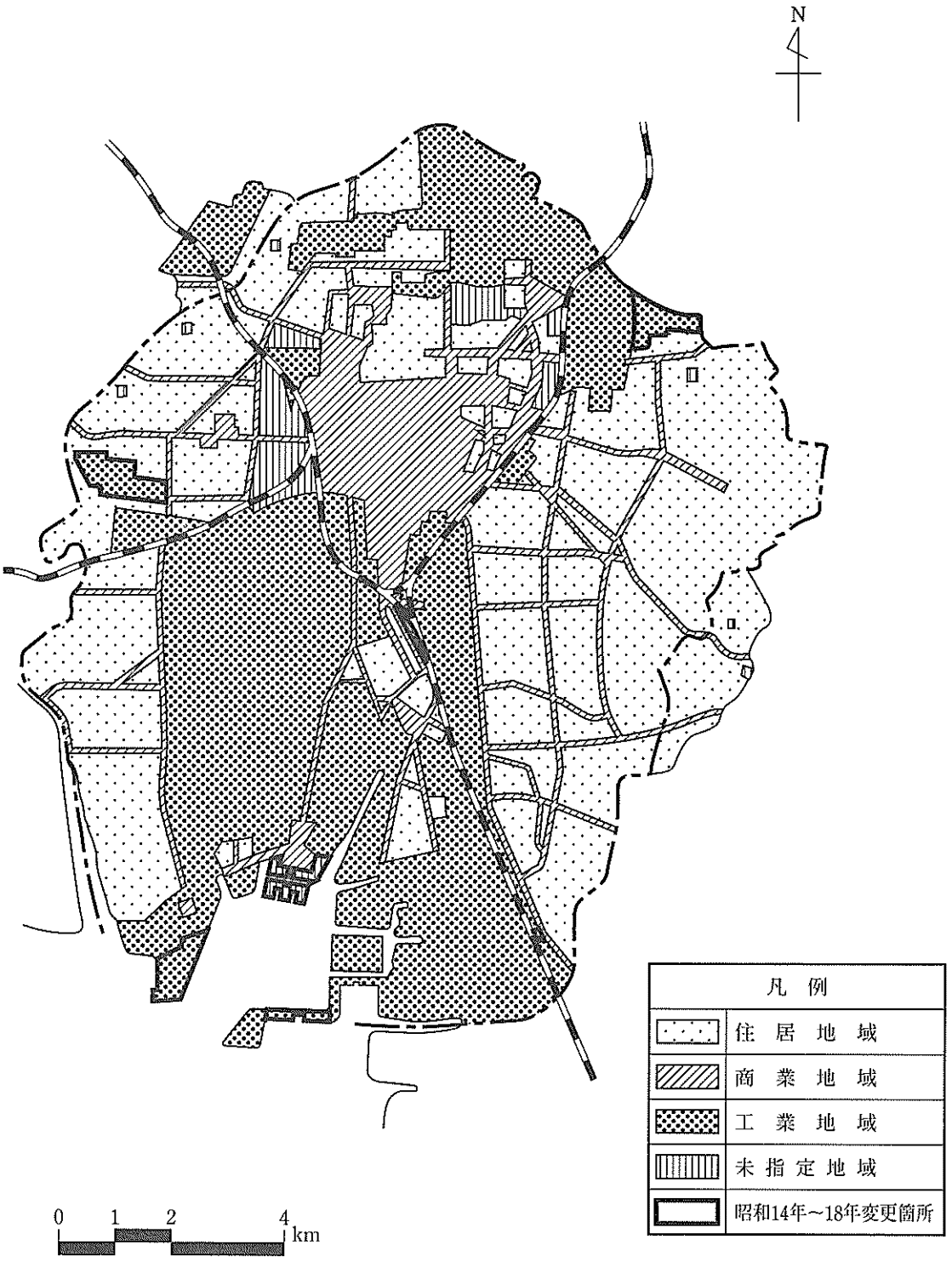


図3－4　用途地域指定変更図(昭和14年・15年・18年)

第2節　専用地区

用途地域は、大正13年(1924)10月に最初の決定がなされた。その後の昭和10年(1935)3月の変更により戦前における名古屋市の用途地域が大略確立されたが、同13年3月に市街地建築物法の一部改正により住居専用地区、工業専用地区の制度が追加され、これを受けて名古屋市においても同15年に工業専用地区、住居専用地区が指定された。

名古屋市の工業は、昭和8年に名古屋商工会議所と名古屋工業研究会が関係方面に提出した「名古屋市工業地域の拡張に関する意見」にみられるように紡織工業等を中心として工業都市としての発展を続けていたが、戦時色が濃厚になるにつれて機械工業、金属工業などの重工業に急速に転換し、大企業化していった。こうした産業の進展に伴って人口も増加を続け、昭和16年には戦前のピークである約138万人に達した。

人口の増加とともに既成市街地の外周部には、土地区画整理組合が次々と設立され、宅地が供給されていった。大正14年から昭和14年までの15年間に設立された組合は77を数えた。これらの組合はそれぞれ特色を持っていたが、なかでも名古屋市の屈指の住宅適地である東部の丘陵地において行われた南山、八事の両耕地整理事業地、八事、音聞山、伊勝、上山及び弥富の土地区画整理事業地は、優れた環境を持つ住宅地として整備され、高級住宅地として市街化が進行していった。

市街地建築物法の規定によれば、住居地域内においても商業及びある種の工業の立地は許容され、逆に工業地域においても商業、住居の建築は許されており、いずれの用途地域においてもある程度の土地利用の混在は認められていた。従って工業の利便を増進させるため工業地域に工業専用地区を指定し、また、住居地域のうち良好な住宅地として開発されつつある地域や既に優れた住宅地として定着している地域に住居専用地区を指定して住居の安寧を保護、維持することは都市計画に課せられた課題であった。

三菱重工業株式会社を中心とした航空機の製造にみられるように、日本有数の生産量を誇る軍需工業に変ぼうしていった名古屋市の工業に対し、増産のために将来の拡張用地、新規の立地用地の確保を始め、その利便を図ることも戦時下における都市計画の一つの役割であった。また、住宅地においては住宅が密集し、各種用途の建物が混在することは、日本の建築様式からみて火災や延焼等の被害の拡大が懸念され、土地利用の純化と空地の確保が防災あるいは防衛上要求された。

専用地区の指定は、昭和14年2月に指定された風致地区と、その後同17年6月に指定された空地地区と一体となって防空防災の効果を期待したものであった。昭和15年の市会において土木局長は「近時災害或は空襲等の関係から緑地の必要が叫ばれているので、郊外に三十万坪或は五十万坪の大緑地を設けたい、これに向つて計画している。それから近頃風致地区、専用住宅地区設定が問題となつている、それも空地制限一更に増大すると、その一助になるだろうと考えている。」と述べている。

1　工業専用地区

工業専用地区は、昭和15年(1940)3月13日に表3－3のように3地区、面積約646.08haが指定された。

中川運河工業専用地区は、中川運河の沿線地区であって、運河開削事業と併せて名古屋市が行った建築敷地造成事業により造成、分譲した代表的な工業地であった。また名古屋港周辺部の専用地区は、東部、西部の2地区に分けて指定されたが、この両地区はいずれも大規模な重工業の立地している地区であり、指定時には大同製鋼株式会社築地工場、三菱重工業株式会社名古屋航空機製作所、矢作製鉄株式会社名古屋工場等があり、翌年には住友金属株式会社名古屋軽金属工業所が、さらに同17年には愛知時計電機株式会社永徳工場が新設され、日本における航空機産業の中心となった地区であった。

表3－3　工業専用地区一覧

(番号) 名称	位　　置	地　積
(1) 中川運河 工業専用地区	中村区露橋町、北一色町各地内 中川区長良町、富川町、清川町、福川町、富船町、清船町、福船町、四女子町、八熊町、篠原町、野立町、中野新町各地内 港区玉川町、新川町、金川町、河口町、玉船町、新船町、金船町、中川本町、小碓町、熱田新田東組、熱田前新田、寛政町各地内 熱田区熱田新田東組地内	約　592,585坪 (約195.90ha)
(2) 名古屋港東部 工業専用地区	南区豊田町、堤町、笠寺町、本星崎町、星崎町各地内 港区大江町、昭和町、船見町、潮見町各地内	約1,021,550坪 (約337.70ha)
(3) 名古屋港西部 工業専用地区	港区築三町、築地町、稲永新田、築地十号地各地内	約　340,265坪 (約112.48ha)
計		約1,954,400坪 (約646.08ha)

工業専用地区の指定について審議した都市計画愛知地方委員会では次のような質疑があった。

今回指定される工業専用地区内に指定により不適格となる既存の住居・商業はどの位あるのか。面的に広く工業専用地区が指定されると日常の物品販売の店舗もなくなり、住民の日常生活に不便を与えないか。また今回の指定案は運河沿い、港湾周辺のみに限定しているが、内陸部の工業地帯に何故指定しないのか。

このような質問に対し、委員会事務局は次のように説明し、委員全員の賛成を得た。

集団的に既存不適格の施設が立地する区域は除外した。そのために指定が櫛の歯のように抜けた格好になっているところが生じた。今回の指定案の地区においては工業用建築物が84％を占めている。この案の作成に当たっては大体80％以上工業用建築のある所を将来の利用を適正ならしめるために指定を考えた。工業専用地区内には夜間人口の定住はないと考えるが、日常

の生活に関係のある用途に供される建築物が遠く離れないように、港の埋立て地を除いては帯状に薄く指定するよう配慮した。指定箇所の選定に当たっては市街地建築物法の改正の際、なるべく水沿いの土地を選択する旨の指示があり、その理由として、港湾や工業地域内の水沿いの土地は大体工業用に利用されることが利便とされており、将来にわたって建物の利用の動向は限定されている。従ってこういう土地は初めから統制をして利用を十分ならしめるのがよい、とされている。これに反して内陸部は工業地域内においては多くの工業が立地することは当然であるが、例えば幹線道路が新たにできるとこの道路沿いに商業的な建築物が連担する等土地利用に流動的な要素があり、一方的に縛ってしまうことは土地利用上適当であるかどうか議論が分かれたが、今回は全国で最初の指定でもあり、誰が見ても妥当と思われる程度にとどめ、他の地域については今後の研究課題とした。

2　住居専用地区

住居専用地区は昭和15年(1940)9月24日に10地区、面積約829.2haが指定された。指定された10地区のうち6地区、約710.2haは将来の開発余地があり、名古屋市の絶好の住宅適地である東部丘陵地帯に指定された。残りの八幡山、桜山、笠寺及び中村の4地区はいずれも比較的純化された既成の良好な住宅地であった。また、指定された住居専用地区の大部分は後述の風致地区に含まれており、後の空地地区の指定に際しても、最も空地を要求される第二種空地地区が指定された地区であった。

指定された住居専用地区は**図3－5**及び**表3－4**のとおりである。

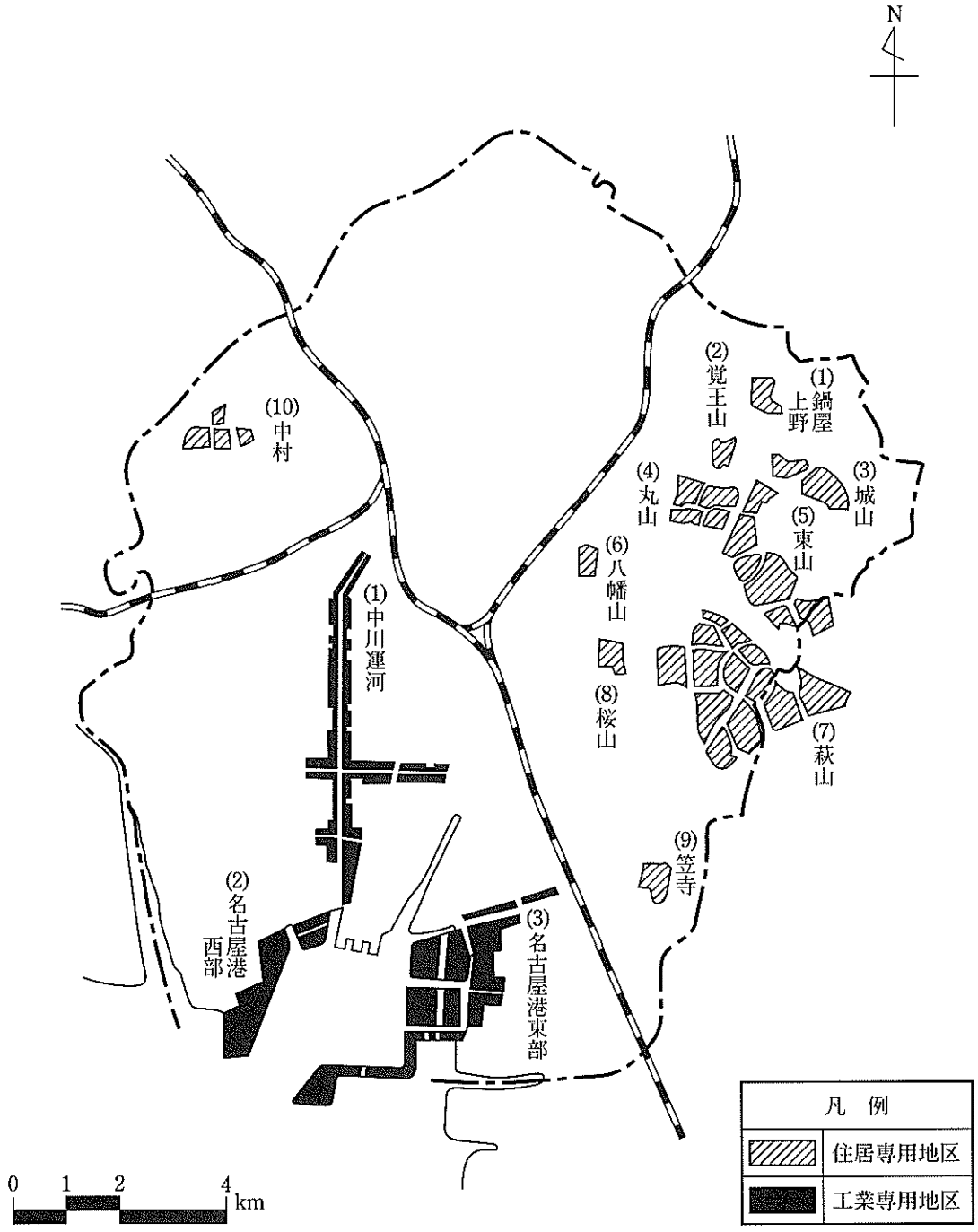


図3—5　専用地区指定図(昭和15年当初決定)

表3－4　住居専用地区一覧

(番号) 名称	位　　置	地　積
(1) 鍋屋上野 住居専用地区	千種区鍋屋上野町一部	約　84,000坪 (約 27.8ha)
(2) 覚王山 住居専用地区	千種区田代町一部	約　50,000坪 (約 16.5ha)
(3) 城山 住居専用地区	千種区田代町一部	約 188,000坪 (約 62.1ha)
(4) 丸山 住居専用地区	千種区坂下町、田代町各一部 昭和区元宮町、萩原町各一部	約 268,000坪 (約 88.6ha)
(5) 東山 住居専用地区	千種区田代町一部 昭和区広路町、西畑町、山花町、宮東町、八雲町、楽園町、川名山町、滝川町、山里町、山手通、妙見町、八事本町各一部 愛知郡天白村大字八事一部	約 493,000坪 (約163.0ha)
(6) 八幡山 住居専用地区	昭和区山脇町、桜井町、幸楽町、州原町各一部	約　48,000坪 (約15.9ha)
(7) 萩山 住居専用地区	昭和区松月町、石川町全部 広路町、檀渓通、五軒家町、汐見町、隼人町、南山町、陽明町、松栄町、春山町、初日町、菊園町、御莨町、大殿町、汐路町、田辺通、下山町、密柑山町、弥富町各一部 愛知郡天白村大字八事一部	約1,065,000坪 (約352.2ha)
(8) 桜山 住居専用地区	昭和区中山町、駒場町、高田町各一部	約　66,000坪 (約 21.8ha)
(9) 笠寺 住居専用地区	南区春日野町、貝塚町、見晴町全部 桜本町、扇田町、若草町、霞町、白雲町、楠	約 108,000坪 (約 35.7ha)
(10) 中村 住居専用地区	中村区東宿町、草薙町、靖国町、中村町各一部	約 138,000坪 (約 45.6ha)
計		約2,508,000坪 (約829.2ha)

第3節　空地地区

空地地区の制度は、昭和13年(1938)3月の市街地建築物法の改正によって専用地区の制度とともに定められた。これを規定した市街地建築物法第11条第2項は「主務大臣必要ト認ムルトキハ商業地區ヲ指定シ其ノ地區内ニ於ケル建築物ニ付高ノ最低限度若ハ最高限度ヲ定メ又ハ空地地區ヲ指定シ其ノ地區内ニ於ケル建築物ニ付床面積ノ敷地面積ニ對スル割合及敷地ノ彊界線ヨリノ距離ノ限度ヲ定ムルコトヲ得」としており、同25年5月24日に公布された建築基準法が空地地区の指定を住居地域内に限定しているのに対し、市街地建築物法は空地地区の指定を住居地域のみに限定せず、必要に応じ、す

べての地域に指定できるように定められていた。また、指定された空地地区に対しては別途、主務大臣が建築物の床面積の敷地面積に対する割合及び敷地境界線からの距離の限度を定めるよう規定されていた。

昭和14年1月24日には内務省計画局長から道府県知事及び都市計画地方委員会長あてに「市街地建築物法令ノ改正ニ関スル件依命通牒」が出され、その中で「空地地區ハ特ニ防空上ニ於イテ緊要ト認メラルルヲ以テ別紙決定標準及調査資料ニ依リ調査ノ上内申スルコト」と留意事項を通達し、次のような「空地地区決定標準」(抜粋)を示した。

第一　計畫

一　地區ハ左ノ各號ノ區域ヲ對象トシ豫メ總體ノ計畫ヲ樹テタル上其ノ指定計畫ヲ樹ツルコト

イ　住宅地トシテ計畫セル土地區劃整理ノ區域

ロ　現ニ住宅點在シ住宅地トシテ開發ノ途上ニ在ル區域

ハ　既成ノ住宅地ニシテ空地維持ノ必要アル區域

ニ　未建築地ニシテ住宅地タルベキ區域

二　調査資料ニ基キ床面積ノ敷地面積ニ對スル割合ノ種別及之ト建物ノ外壁面ヨリ敷地境界ニ至ル距離トノ取合セヲ決定シ地區ノ種別ヲ定ムルコト

このように空地地区は、住宅地において宅地内の空地を確保し、防災上の効果とともに、住宅地としての環境を高める方途であったが、防空上の緊要の対策としても指導されていた。

名古屋市における空地地区の指定は、昭和17年6月18日に告示され、空地割合及び敷地境界線からの距離の限度も定められた。

『區劃整理(第8巻第2号)』(昭和17年、土地区画整理研究会)は、2月13日の都市計画愛知地方委員会に空地地区指定案が付議されたことを紹介し、この指定案は「都市の保健、衛生竝に防空、防火の見地から名古屋市の周邊部、主として建築の少ない地を選び約二千四百萬坪に空地地區を指定し建築物の相隣間隔に付規正を加へ宅地内に於ける空地の保有量を増大確保し、以て市街地の健全なる發展を期せんとするもの」と記述している。また名古屋市が同年に発行した『名古屋市土木事業の概要』(昭和17年、名古屋市土木局)では「本市ニ於テモ各所ニ密住地ヲ生ジ市民ノ保健、衛生並ニ都市ノ防空防火上憂慮スベキモノアリシヲ以テ昭和十七年七月八日ヨリ市街地周邊ノ主トシテ未建築ノ地ヲ選ビ本地區ガ指定セラレ建築物ノ防火及日照上ノ支障等ヲ来ササルヤウ相隣間隔ニ付キ規制ヲ加ヘ更ニ宅地内ノ空地保有量ヲ増大セシメ建築物ノ疎開ヲ計リ適正ナル市街地ノ発展ガ期セラルルコトヽナレリ」と説明している。

このように空地地区指定の目的は、第一に、軍需産業の拡充進展による人口増加が密住地域を増加させ、市民の保健、衛生、防火上憂慮される状況であったので、この密住を防止し健全な住宅地の建設を図ることであり、第二に、住居地域はもちろん工業地域についても指定されているように、空地

地区の指定によって宅地内の空地保有量を増し建物の疎開を図る等、緊迫化する戦局に対応する防空、防火対策であった。

第一のように健全な市街地の形成を図るという目的とともに、第二の防空、防火を目的として空地地区が決定されたのも、前述の用途地域の変更の際、都市計画愛知地方委員会で、都市計画は一貫して基本理念はかわらないが時世の変遷に協力していくことも時の勢いで万やむを得ないとの見解が示されたように、戦時態勢下の都市計画の特色であった。

表3—5　空地地区指定及び規制一覧

空地地区の種別	床面積の敷地面積に対する割合	建築物の外壁面より敷地境界線に至る距離		面　積(坪)
		一般壁面	第2階以上の階の北向壁面	
第二種空地地区	10分の3以下	1.5m以上	3.5m以上	5,588,000
第三種空地地区	10分の4以下	1.0m以上	2.0m以上	14,008,000
第四種空地地区	10分の5以下	1.0m以上	2.0m以上	3,248,000
第五種空地地区	10分の6以下	——	——	865,000
			計	23,709,000

第二種空地地区は東部丘陵地の住居専用地区一帯に、第三種空地地区は東部及び東南部の住居地域と北部、西部の住居地域及び工業地域に、第四種空地地区は南部の工業地域及び工業専用地区に、第五種空地地区は第三種及び第四種空地地区内の補助幹線街路沿線に指定され、都市計画区域の約34％に空地地区が指定された。

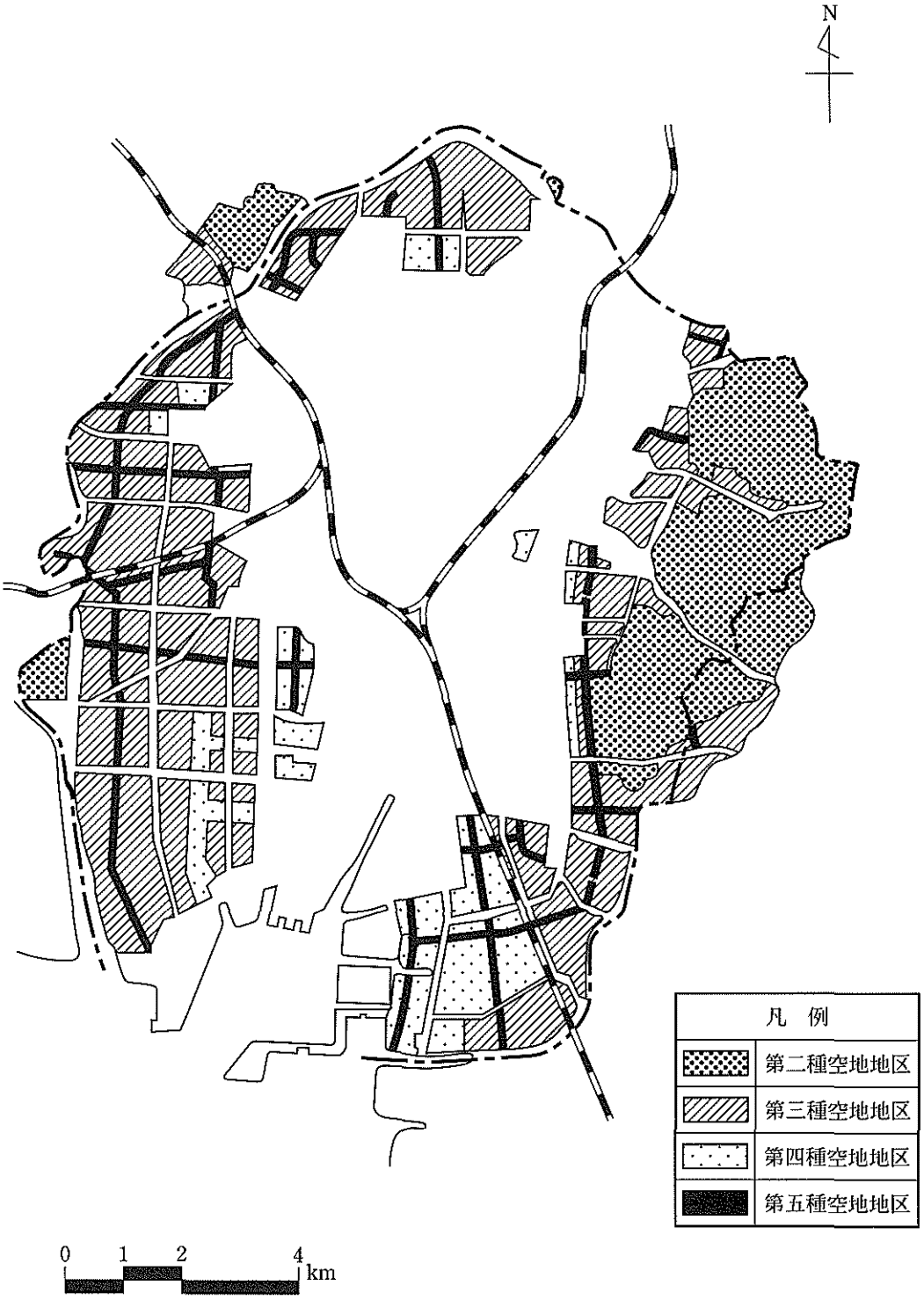


図3－6　空地地区指定図(昭和17年当初決定)

第4節　風致地区

都市計画法第10条第2項は「都市計畫區域内ニ於テハ市街地建築物法ニ依ル地域及地區ノ外土地ノ状況ニ依リ必要ト認ムルトキハ風致又ハ風紀ノ維持ノ爲特ニ地區ヲ指定スルコトヲ得」と規定し、同法施行令第13条では「風致維持ノ爲指定スル地區内ニ於ケル工作物ノ新築改築増築若ハ除却、土地ノ形質ノ變更、竹木土石ノ類ノ採取其ノ他風致維持ニ影響ヲ及ホス虞アル行爲ハ地方長官内務大臣ノ認可ヲ受ケ命令ヲ以テ之ヲ禁止シ又ハ制限スルコトヲ得」と規定し、自然風致の維持保存のための都市計画としての対応の方途を定めていた。

1　当初計画

大正15年(1926)に名古屋市の都市計画公園が決定された際、その理由書の中で「今市域ノ現状ヲ見ルニ田園緑野尚乏シカラスト雖近時勃興シ來レル民間土地開發事業ノ多クハ目前ノ利害ニ驅ラレテ風致ノ荒廢ヲ意トセス市民永遠ノ損失ヲ招來スルコトナキヲ保シ難シ」と断じ、そのため水辺、樹林地、神苑地、史跡及び名勝地を中心として公園計画が樹立されたのであったが、この公園計画を審議した都市計画愛知地方委員会の席上において、計画公園地内においては都市計画法上何らの私権制限がなく、事業化されるまでどのようにして自然景観等を守っていくのか、という質疑に対し、事務局側から、将来風致地区の指定等により私権制限を行い所期の目的を達したい旨の答弁があり、風致地区の指定に意欲を示しながらも、都市計画決定には至らなかった。

一方、住民の側においては、大正12年12月に設立された八事耕地整理組合、同14年12月に設立された南山耕地整理組合は、風致、地形の保存に極力留意した優れた宅地造成を行い、八事耕地整理組合は昭和5年(1930)9月の解散とともに、組合剰余金を基金として同地区の風致保存に努めるため「八事保勝会」を組織した。同7年9月に解散した南山耕地整理組合もまた、組合剰余金をもって地区内の風致保存を図る意図があったため、両者が合体して改めて「八事風致協会」を設立し、高級住宅地の助成と破壊されようとする風致の保護に努めるとともに、風致地区指定の陳情書を提出する等の活動を行った。

このような住民の陳情を受け、名古屋市では、懸案の都市計画公園内の私権制限を実現し、自然風致を保護するため、昭和14年2月24日に23地区、面積約2,454.19haの風致地区が指定された。指定された風致地区は、**図3－7及び表3－6**のとおりであるが、都市計画公園のうち風致地区に指定されなかったのは25号公園(海面)のみで、他の23公園はすべて風致地区に指定された。

指定された23風致地区のうち9号名古屋城風致地区は名古屋城一帯に指定されたものであり、15号城山、16号東山、18号丸山及び19号萩山の4地区は開発から自然を守るために東部丘陵地一帯に指定されたものであった。前述の八事、南山の両耕地整理組合の施行地区は、そのほとんどが19号萩山風致地区に含まれており、住居専用地区、第二種空地地区ともおおむね整合する区域であった。他の18地区は、都市計画公園と概略同一の区域あるいは都市計画公園を中心に周辺を取り込んだ区域に

指定されたものであった。

なお、愛知県において最初に風致地区が指定されたのは豊橋市で、昭和11年6月であった。この指定に伴い、地区内の私権制限のため同年8月4日に「風致地区取締規則」(**巻末資料3－3**)が公布、施行された。この規則は、地区内の風致の保全維持を図るため、建築物、工作物の新築、改築等の規制のみならず盛土、切土等の土地の形質の変更及び竹木土石類の採取をも規制するものであり、名古屋市の風致地区も同取締規則によって規制された。

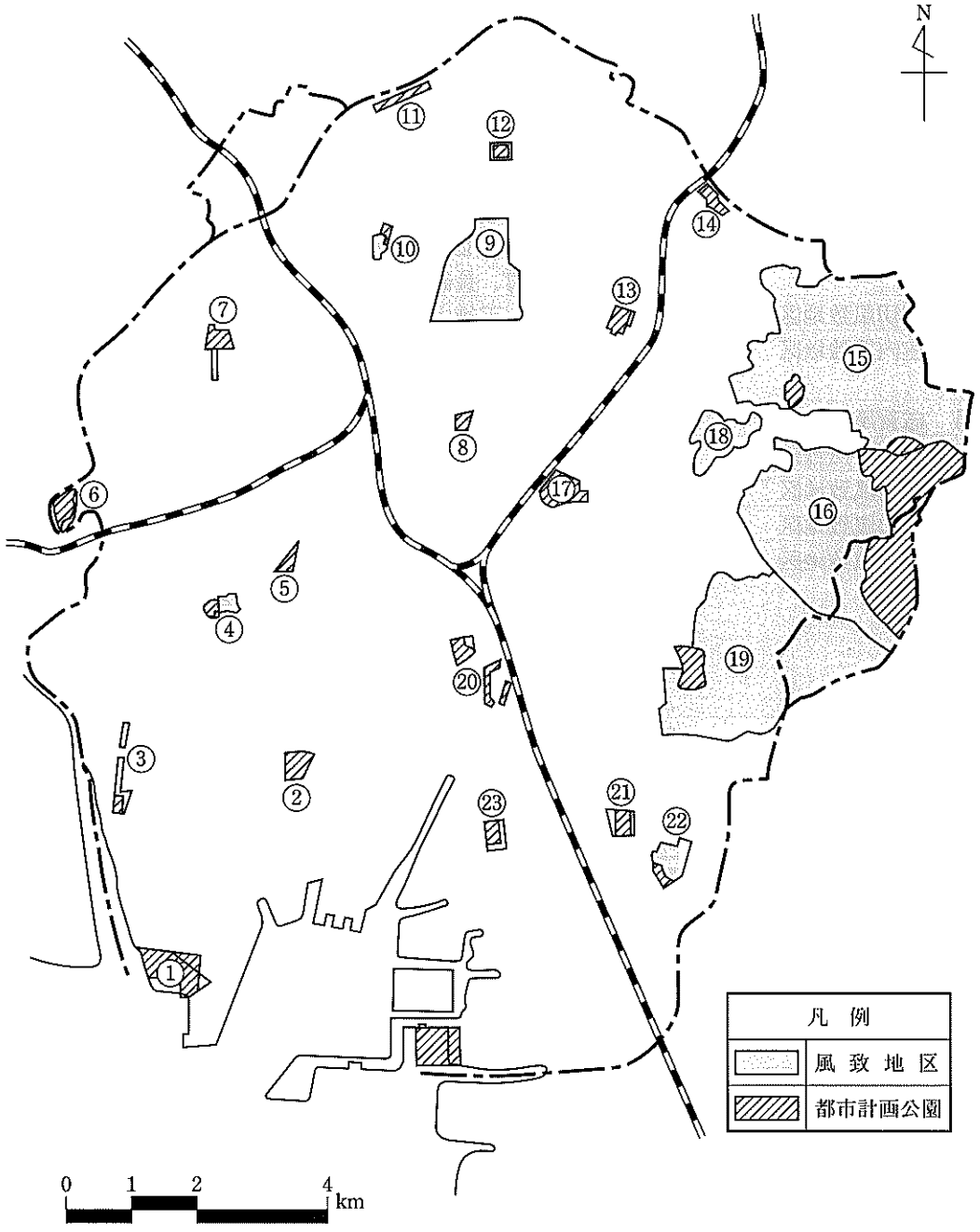


図3－7　風致地区指定図(昭和14年当初決定)

表3—6　風致地区一覧

番号及び名称	位　　置	面積(約)(ha)
第1号　鴨浦風致地区	港区稲永新田地内	48.76
第2号　土古風致地区	港区土古町、小碓町地内	7.99
第3号　松蔭風致地区	港区小碓町地内、中川区東起町、下之一色町地内	13.51
第4号　荒子風致地区	中川区荒子町、高畑町地内	11.42
第5号　篠原風致地区	中川区四女子町、篠原町地内	5.95
第6号　横井山風致地区	中川区横井町地内	30.06
第7号　中村風致地区	中村区中村町、日比津町、東宿町、下中村町、鳥居通、鳥居西通地内	20.86
第8号　白川風致地区	中区白川町、南桑名町、日出町地内	7.34
第9号　名古屋城風致地区	東区西二葉町、東外堀町、柳原町、長塀町、田幡町、南外堀町、西区堀端町、南外堀町、樋口町、上名古屋町、長畝町地内	171.23
第10号　押切風致地区	西区北押切町、天神山町、押切町地内	10.31
第11号　庄内風致地区	西区名塚町、稲生町、福徳町、堀越町、真福寺町地内	32.72
第12号　志賀風致地区	西区西志賀町、光音寺町地内	11.34
第13号　建中寺風致地区	東区筒井町、車道町地内	11.63
第14号　木崎風致地区	東区矢田町地内	11.65
第15号　城山風致地区	千種区田代町、鍋屋上野町、振甫町地内	677.36
第16号　東山風致地区	千種区萩岡町、不老町、仁座町、四谷通、田代町、昭和区広路町、高峯町、妙見町、宮東町、八雲町、山里町、楽園町、滝川町、川名山町、八事本町、隼人町、山手通、愛知郡天白村大字八事地内	743.82
第17号　鶴舞風致地区	昭和区御器所町、山脇町、桜井町、幸楽町、鶴舞町、島西町、狭間町、東郊通、中区鶴舞町、大池町、七本松町地内	33.85
第18号　丸山風致地区	千種区田代町地内	48.51
第19号　萩山風致地区	昭和区広路町、隼人町、五軒屋町、壇渓通、荒田町、菊園町、汐見町、上山町、南山町、春山町、松栄町、陽明町、初日町、石川町、松月町、田辺通、密柑山町、弥富町、下山町、村上町、大殿町、瑞穂町、師長町、御莨町、山下通、愛知郡天白村大字八事地内	487.04
第20号　熱田風致地区	熱田区旗屋町、熱田西町地内	13.22
第21号　呼続風致地区	南区呼続町、曽池町、薬師通、戸部町地内	13.93
第22号　笠寺風致地区	南区貝塚町、弥生町、楠町、呼続町、見晴町、春日野町、若草町、扇田町、白雲町、桜本町、霞町、笠寺町地内	28.43
第23号　道徳風致地区	南区豊田町地内	13.26

2　追加指定

昭和14年(1939)5月に名古屋都市計画区域に愛知郡猪高村、天白村、知多郡大高町及び上野村が追加指定され、翌年12月にはこれらの地域を中心に、5系統7箇所の都市計画緑地が決定された。これに伴い風致地区も、これらの緑地を中心とした市外東方及び南方の丘陵地に5箇所、面積約3,286.58haが、同17年3月13日に都市計画決定された。追加指定された風致地区の番号、名称、位置及び面積は**表3－7**のとおりであり、この結果風致地区は28地区、指定面積は約5,740.77haとなった。

表3－7　風致地区追加決定一覧

番号及び名称	位　　置	面積(約)(ha)
第24号　猪高風致地区	愛知郡猪高村大字猪子石、大字藤森、大字上社、大字一社、大字高針の各地内	752.72
第25号　植田風致地区	愛知郡猪高村大字高針、天白村大字植田の各地内	804.29
第26号　相生山風致地区	愛知郡天白村大字野並、大字島田の各地内	280.99
第27号　大高風致地区	知多郡大高町、上野町大字名和の各地内	764.29
第28号　上野風致地区	知多郡上野町大字名和、大字荒尾、大字富木島の各地内	684.29

第3章　街路計画

大正13年(1924)と同15年の2回にわたる都市計画決定により街路網が確立した後は、決定された街路の整備に専念し、幹線街路については街路網の構成に影響するような大きな変更はなかったが、昭和10年(1935)以降になると、防空思想の普及徹底により街路の重要性が認識されたこともあり、同15年に補助街路や小街路の都市計画決定が行われた。

第1節　幹線街路

幹線街路については、大正15年の追加指定以降終戦までに4回にわたり10路線の追加と8回にわたり12路線の変更が行われた。

最初の路線追加は、名古屋駅の移転改築に伴って駅前の交通系統を整備するために、昭和10年3月14日に1・3・45、1・3・46(共に幅員13間半)及び2・1・1(幅員10間)と2・2・2(幅員8間)の計4路線を決定したものであった。

2回目の追加は、紀元2600年記念事業として計画された熱田神宮境域整備事業との関連で、昭和14年6月24日に決定された2・1・2(熱田神宮参道線、幅員20～36ｍ)であった。

3回目の追加は、昭和14年12月13日に既設の8間道路のうち、軌道が敷設されている片端線、葵町線、高岳線及び公園線の4路線を、それぞれ1・3・47、1・3・48、1・3・49及び1・3・50として幅員25ｍに拡幅するために、都市計画街路として決定したものであった。

4回目の追加は、昭和15年12月7日に熱田神宮境域整備事業の関係で1・3・51(熱田駅白鳥橋線、幅員25ｍ)を決定したものであった。

なお、変更された路線はいずれも線形や起終点の軽微な変更で、街路網の構成に大きな影響を与えるような変更ではなかった。

以上の当初決定から終戦までの幹線街路の決定状況は**表3－8～10**のとおりである。

表3－8　幹線街路の追加決定

決定告示年月日	路線名	起　点	終　点	主なる経過地	幅員
昭和10年 3月14日	1・3・45	西区笹島町1丁目	西区藤ノ宮通3丁目	西区則武町	13.5間(一部13.5～24間)
	1・3・46	西区広井町2丁目	西区菊井通8丁目	西区島崎町	13.5間
	2・1・1	西区笹島町1丁目	西区泥江町1丁目		10間
	2・2・2	西区広井町1丁目	西区則武町	西区笹島町	8間

昭和14年 6月24日	2・1・2	熱田区宿亀町	熱田区市場町	熱田区旗屋町	20～36m
昭和14年12月13日	1・3・47	西区隅田町	東区平田町	東区南外堀町 東区東片端町	25m (一部25～57m)
	1・3・48	東区東新町	東区長塀町2丁目	東区高岳町	25m
	1・3・49	東区長塀町3丁目	東区山口町	東区赤塚町	25m
	1・3・50	東区赤塚町1丁目	中区鶴舞町	東区横代官町 中区老松町	25m
昭和15年12月 7日	1・3・51	熱田区森後町1丁目	熱田区白鳥町	熱田区旗屋町	25m (一部27m)
		熱田区森後町付近に約1,716m²の広場を設置			

表3－9　幹線街路の変更

決定告示年月日	路線名
昭和 4年 7月10日	1・3・5(中村線)、1・3・20、1・3・30(下飯田線)
昭和 7年 6月24日	1・2・12(白鳥線)
昭和10年 3月14日	広路1号(桜町西線)
昭和11年 4月 2日	1・3・10(矢田線)
昭和12年 4月23日	1・3・22(星崎線)
昭和15年 4月 2日	1・3・42(大江線)、1・3・43(稲永線)
昭和15年12月 7日	1・3・1→1・2・15(大津町東線)/1・2・3(南大津町線)
昭和16年 5月19日	1・2・9(瑞穂線)

表3－10　幹線街路計画一覧

決定告示年月日	広路	1等大路		2等大路		路線数
		第2類	第3類	第1類	第2類	計
大正13年 6月 9日	1	14	24		1	40
大正15年 1月27日			20			20
昭和10年 3月14日			2	1	1	4
昭和14年 6月24日				1		1
昭和14年12月13日			4			4
昭和15年12月 7日		1	1 △1			1
合　計	1	15	50	2	2	70

昭和15年1月29日開催の都市計画愛知地方委員会に1・3・42の計画変更が付議された。付議された変更案は、既決定の1・3・42が新たに計画された鉄道臨港線と斜めに交差することになるため、跨線橋が架設できるように、直角交差に近い形に、都市計画街路の線形を変更するものであった。

当日の委員会において、都市計画の変更に対する考え方について次のような議論がなされた。

県議会から選出された委員から次のような強い意見が述べられた。

この案だけについてみると至極適当な変更案だと思うが、最近計画決定したばかりであるにもかかわらず、このような変更案がでてくるのは、当初の計画が杜撰であったと考えざるを得ない。都市計画は都市建設の百年の計であり、街路、公園、緑地、土地利用の計画が一体となって将来目指す都市を建設するものであり、それ故に市民は不便、制約があっても耐えている。今回の変更を見る限り、今後、幾多の変更が生ずることが懸念される。都市計画は、軽々に変更すべきではない。

これに対して愛知県都市計画課長は、次のような見解を表明するとともに、都市計画に対する民意の反映についても言及した。

名古屋市建設の百年の大計を樹立するという意気込みで都市計画に取り組んでいるが、名古屋のように短期間に躍進する都市においては、計画を立てた当時予期しないことが後日になって別の角度から要求される場合は再検討しなければならない。また現今のように戦局が拡大すると防空防護方面についての都市計画の積極的対策も要求され、都市計画の考え方もそれに応じて進展すべきだと考える。したがって都市計画は都市建設の百年の大計ではあるが、思想的に技術的に変遷を予期することは当然である。都市計画に対する民意の反映は、民間のいたずらな要望によって百年の大計を誤ることなく、民間の要望についてはあらゆる角度から検討して対応したい。

また、名古屋市会から選出された委員からは、次のような意見も述べられた。

今から45年程前に当時の吉田禄在名古屋区長が広小路を開いた時、道路が広すぎてこれでは商売ができない、と反対が強かったが、それが現在では狭すぎるのでもう少し広くしたいという声がある。このことを見ても時世の流れによる多少の変更はやむを得ない。

第2節　補助街路及び小街路

幹線街路網については前述のように計画が確立し、逐次事業化が進められていたが、この幹線街路網の培養線ともいわれる補助街路や旧市街地内の小街路については、系統的な計画はなかった。しかし、その必要性については早くから認識し、例えば国道12号線(現本町通)を、第1回産業開発事業として昭和7年(1932)、8年の2箇年で、従前の幅員5間(約9.09ｍ)から約9間(約16.36ｍ)に拡幅したように、機会をとらえてその事業化に努めていた。

一方、補助街路の整備については市会でも度々取り上げられ、昭和11年7月の市会において、土木

部長が次のように答弁した。

昭和3年に補助道路として31路線、全額で540万円余りを市会の協賛を得て改修に決定したが、事業費に考えていた起債が、当時の政府の非募債方針により認可にならずついに実現の機会を失した。

次いで翌年1月の市会では、次のように整備方針を明らかにした。

補助街路の整備については土地の提供を願い、また土地ばかりではなく移転補償費あるいは工事費の一部をも寄付を願って、初めて一部の市費をそれに加えて執行していたような歴史があるが、これは実績から考えていかにも地元に対して困難であり、同時に至難であることを痛感し、昭和11年度においては土地だけ提供してもらえれば後は市の方でやろうということになった。

また、同13年2月市会においては、次のように補助街路も都市計画として対応していく方針を表明した。

小街路の改修には相当私共としては苦心をしているが、その結果が意に沿わない点は微力を感ずる次第である。私共としては、小街路も系統的に都市計画で決める必要があるのではなかろうかと考えて調査を進めている。このようなことができれば、経費の許す程度で小規模ながらも相当の計画を立てたい。

このような経過を経て、昭和15年3月13日に補助街路50路線及び小街路110路線の都市計画決定の告示がなされた。決定理由は「近時名古屋市ハ産業都市トシテ諸般ノ生産力擴充施設激増シ人口密度ノ増加亦飛躍的ニシテ之ニ伴ヒ増大セル交通量ハ勢ヒ幹線街路ヘノ蝟集ヲ齎シ交通ノ混亂ヲ招キ既定街路幹線ノミニテハ交通能率ヲ阻害スルコト甚シク爲ニ産業ノ發達市勢ノ進運ヲ抑止シツツアル現状ニアリ殊ニ街路幅員狹少ナル地域ニアリテハ交通保安上寒心ニ堪エザル状態ニ在リ仍テ此ノ際幹線街路ニ對スル補助街路網及小街路網ノ計畫ヲ樹立シ將來ニ於ケル災害防止並ニ交通運輸ノ便ヲ圖ルト共ニ土地區劃整理施行ノ基準タラシメムトスルモノナリ」と説明されており、名古屋市の補助街路、小街路の都市計画は、災害の防止、交通運輸の便、土地区画整理事業の基準という3つの目的をもって決定された。

決定された補助街路、小街路計画の一覧は**表3－11**のとおりである。なお、決定された補助街路、小街路名は**巻末資料3－4**のとおりである。

表3－11　補助街路、小街路計画一覧

	2等大路			1等小路	2等小路	路線数の計
	第1類	第2類	第3類			
幅員(m)	20.18	15	11	8	6	——
路線数	2	3	9	62	48	160

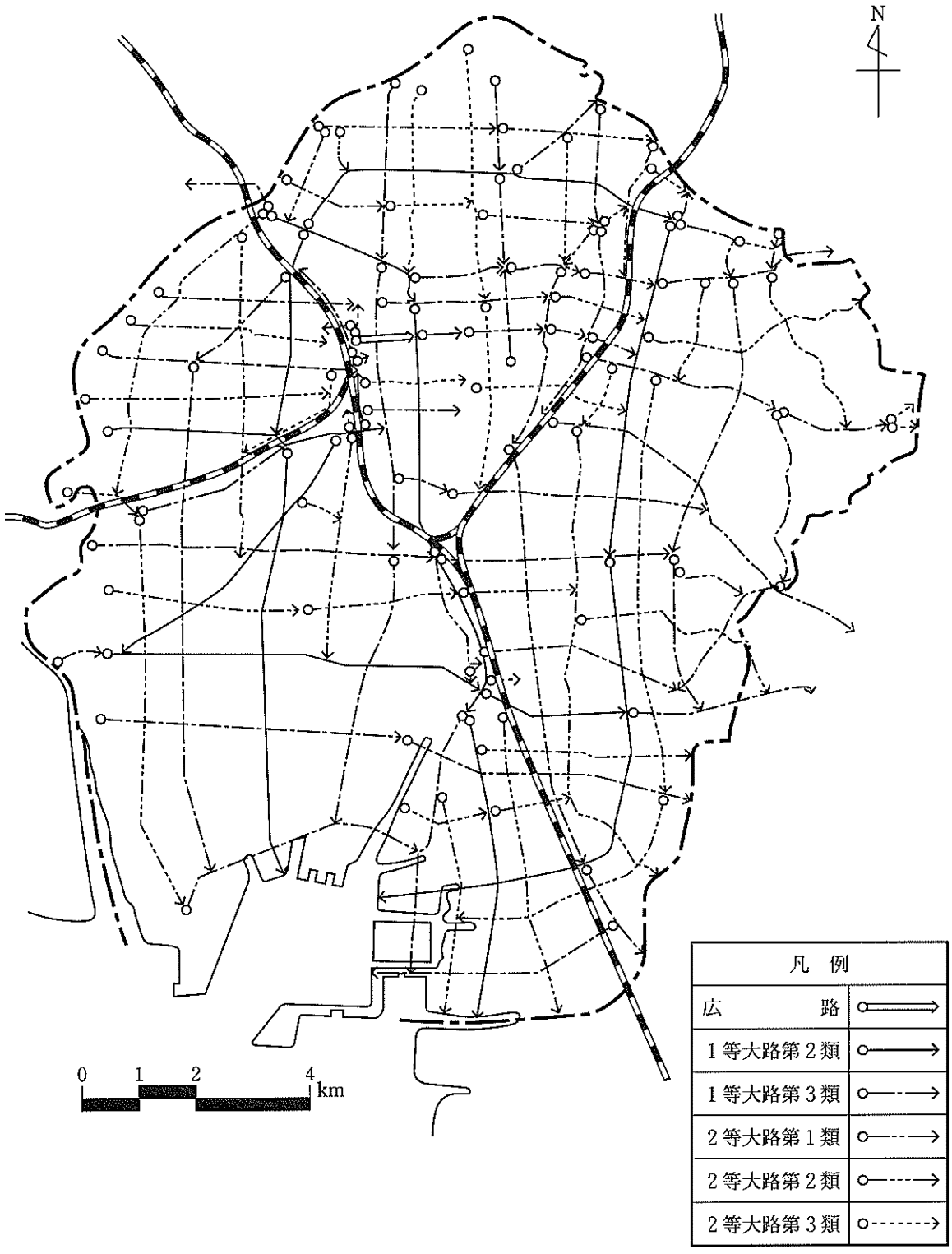


図3－8　都市計画街路網(昭和15年)

第3節　街路事業

街路事業は大別すると第1期、第2期、第3期事業及び愛知県知事執行事業に区分することができる。第1期街路事業は東京市区改正条例の準用による市区改正設計として決定された5大幹線道路事業等で、5大幹線については大正9年(1920)1月の都市計画法の施行により大正10年7月から都市計画事業として執行された。第2期街路事業は主に大正13年及び15年に都市計画決定された幹線街路網のうち、循環線、名古屋駅移転や中川運河開削等に関して緊急に整備を必要とする重要幹線及び土地区画整理事業等の地区から除外されたためにボトルネックになっている区間を整備する「こぶ取り事業」を執行するもので、昭和4年(1929)7月より施行された。第3期街路事業は昭和15年に都市計画決定された補助街路、小街路の整備事業であった。また、知事執行街路事業は名古屋市と郡部とを連絡する重要幹線5路線の整備事業であった。

これらの事業の財源は、国庫補助金、市費(起債)、受益者負担金、特別税、電気軌道事業費からの繰入金等により構成されていた。受益者負担金は、都市計画法第6条第2項の「主務大臣必要ト認ムルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ都市計畫事業ニ因リ著シク利益ヲ受クル者ヲシテ其ノ受クル利益ノ限度ニ於テ前項ノ費用ノ全部又ハ一部ヲ負擔セシムルコトヲ得」の規定によるものであった。特別税は、第8条第1項の「公共團體ハ第四條又ハ第六條ノ費用ニ充ツル爲左ノ特別税ヲ賦課スルコトヲ得」の規定(第8条は昭和15年の法改正により削除)によるものであり、電気軌道事業費からの繰入金は、市営電気軌道が大正11年に民営電気軌道を買収後、軌道建設改良事業を進めており、街路事業と軌道事業との調整による軌道側の負担金であった。

なお、受益者負担金は、第1期街路事業については大正13年11月に「名古屋都市計画事業道路広場新設拡築受益者負担ニ関スル件」が公布され、翌年4月に「大正十三年十一月内務省令第二十五号名古屋都市計画事業道路広場新設拡築受益者負担ニ関スル件第六条ニ依ル負担区画及負担金額ニ関スル件」が公布され、この規定により負担金を徴収したが、負担金を不服として滞納者が続出し、裁判にまで発展した。

第2期街路事業に対する受益者負担金の制度は、昭和5年9月5日に「名古屋都市計画事業道路新設拡築受益者負担ニ関スル件」(**巻末資料3－5**)として制定され(昭和12年9月29日内務省令第40号で改正)、昭和13年1月8日に同施行細則(**巻末資料3－6**)が告示された。また、第2期街路事業には路面改良事業が含まれているため、昭和5年12月11日に「名古屋都市計画事業路面改良受益者負担ニ関スル件」(**巻末資料3－7**)が公布された。

都市計画事業受益者負担金収入累計は**表3－12**のとおりである。

以下第1期、第2期、第3期街路事業にわけて詳述する。

表3−12　都市計画事業受益者負担金収入累計

年度	金額 (単位　円)	内訳 (単位　円)			
		第1期事業分	覚王山事業分	運河事業分	第2期事業分
大正14	1,411,599.43	1,411,599.43			
昭和元	442,739.84	377,582.12	65,157.72		
2	565,660.76	241,049.10	58,459.09	266,152.57	
3	934,087.15		27,555.00	906,532.15	
4	359,905.21		6,000.00	353,905.21	
5	109,888.06			109,888.06	
6	101,309.35			67,812.76	33,496.59
7	250,634.11			50,780.96	199,853.15
8	66,178.37			48,731.25	17,447.12
9	26,573.10			17,443.31	9,129.79
10	61,749.22				61,749.22
11	284,903.53				284,903.53
12	1,302,444.11				1,302,444.11
13	312,259.22				312,259.22
14	164,335.41				164,335.41
15	67,894.15				67,894.15
16	279,860.25				279,860.25
計	6,742,021.27	2,030,230.65	157,171.81	1,821,246.27	2,733,372.54

1　第1期街路事業

5大幹線道路事業は、第1号線(岩井線)、第2号線(高岳線)、第3号線(千早線)、第4号線(明道町線)及び第5号線(大津町線)の新設拡築事業で、大正8年(1919)8月に市区改正事業として内閣の認可を受け、その後、都市計画法の制定により名古屋市における最初の都市計画事業となった。当初は、大正8年度から同11年度までの4箇年で完成の予定であったが、財政事情から執行年度を大正14年度まで延長して完成をみた。その総延長は6,670.42ｍであり、うち第1号線の延長1,455.63ｍが拡築事業で他はすべて新設であり、その街路幅員は第1号線が18間(約32.73ｍ)、第5号線が13間(約23.64ｍ)、他の3路線は11間(約20.00ｍ)であり、総事業費は872万5,071円であった。

なお、この事業によって岩井線には新堀川に記念橋、堀川に岩井橋、江川に水主橋が架橋された。記念橋は延長34ｍ、幅員30.30ｍの無鉸拱橋(無ヒンジアーチ橋)で、岩井橋は延長30.73ｍ、幅員30.64ｍの鋼鉄拱橋(鋼鉄アーチ橋)であった。水主橋は延長6.66ｍ、幅員35.26ｍの工桁鋼橋であったが、後に江川の暗渠化による埋設工事により廃橋となった。

1・3・4(東郊連絡線)は第2期街路事業に予定されていたが、中央線以東の東部一帯は、学校が集中し、名古屋市屈指の住宅適地として目覚ましい発展を遂げているにもかかわらず、この方面と旧市

街地の接続は数百ｍの間をわずかに1本の細街路で連絡しているのみで交通上の不便と危険が大きく、市営軌道の敷設計画もあって事業の早期着手が望まれていた。幸い第1期街路事業の5大幹線道路事業の残余経費があったことから、軌道敷設事業とともに繰り上げて、大正13年10月に事業認可を受け、両地域の連絡を図った。延長は307.27ｍ、幅員は13.5間(約24.54ｍ)の新設事業で大正14年度末に事業費27万4,782円余で完成をみた。

なお、5大幹線道路と東郊連絡線の事業費の総額899万9,853円の財源内訳は、国庫補助金132万9,100円、市債584万円、電気軌道事業費からの繰入金94万3,271円、特別税118万517円、雑収入15万 6,965円であった(なお、総額と内訳合計の差額45万円は、運河事業への繰入及び事業予備費を計上しているため)。

以上の5大幹線道路及び東郊連絡線が第1期街路事業として実施されたが、ほぼ同時期に1・3・6の拡築事業も実施された。

1・3・6(覚王山線)の拡築事業は、中区新栄町9丁目から日泰寺を有する名古屋市有数の景勝地である東部の覚王山に至る幅員4.5間(約8.18ｍ)の既設の県道瀬戸千種線を幅員13.5間(約24.54ｍ)に拡築する事業で、大正13年12月に内閣の認可を得て、都市計画事業として施行することになった。当初は単年度事業であったが、財源である起債の許可の遅延や用地買収上の支障等により昭和2年度までの4箇年継続事業に変更し、昭和2年10月に竣工した。この路線の延長は約2,323.63ｍ、要した費用は111万円であり、その財源内訳は、国庫補助金2万126円、電気軌道事業費からの繰入金43万5,000円、特別税45万1,163円、受益者負担金19万7,000円、雑収入6,711円であった。(**巻末資料3－8**参照)

表3－13　第1期街路事業路線一覧

路線名	区　　間	延長(m)	幅員(m)
第1号線 (岩井線)	自　中区大池町7丁目 至　中区水主町	2,384.91	約32.73
第2号線 (高岳線)	自　東区東新町 至　中区大池町	1,491.63	20.00
第3号線 (千早線)	自　中区千早町2丁目 至　中区矢場町	1,387.45	20.00
第4号線 (明道町線)	自　西区明道町明道橋 至　西区菊井町	351.09	20.00
第5号線 (大津町線)	自　中区栄町5丁目 至　東区南外堀町2丁目	1,055.34	約23.64
1・3・4 (東郊連絡線)	自　中区御器所町字小針 至　中区島西浦27	307.27	約24.54

この事業によって、明治45年(1912)に架設された国鉄中央線をまたぐ千種橋が延長25.45ｍ、幅員25.45ｍの鋼桁鉄筋コンクリート橋に改修された。

一方、市電に関しても、5大幹線道路事業に合わせて第1期軌道建設改良工事の事業計画を策定し、大正11年から昭和2年にかけて明道町線、岩井線、高岳線、大津町線、東郊線などに軌道を新設し、東郊連絡線の新設により東新町から堀田までの軌道が貫通した。

また、覚王山線新設拡築事業の完成により名古屋駅から覚王山までが複線化された。

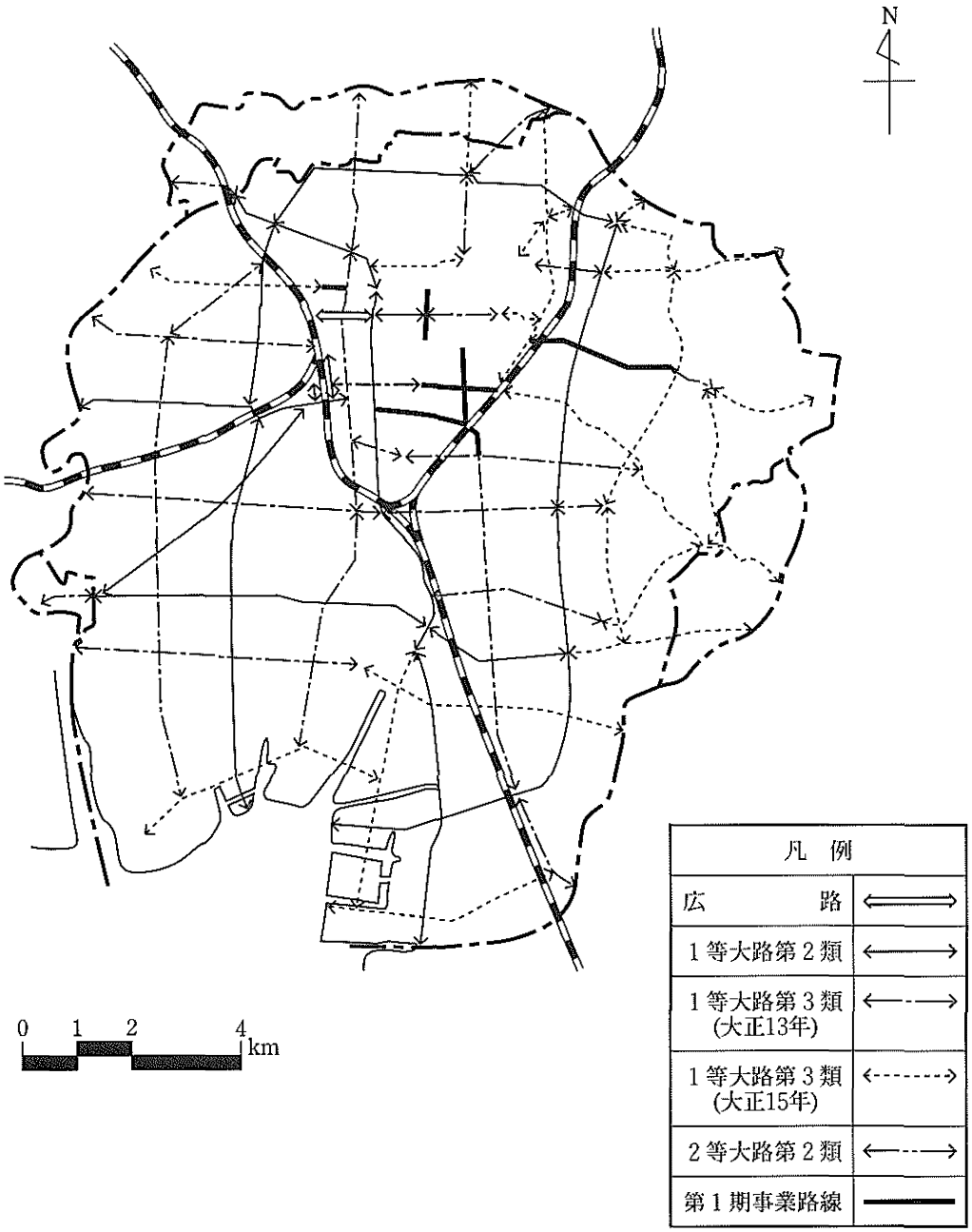


図3－9　第1期都市計画街路事業計画路線

2　第2期街路事業の事業計画

(1)　当初の事業計画

都市計画としての幹線街路網は、大正13年(1924)6月と大正15年1月の2回にわたって決定された段階で、60路線、総延長約20万7,263ｍに及んでいたが、これらの計画路線のすべてに対して事業計画を立てることは財政上到底不可能であった。そのために土地区画整理組合及び耕地整理組合を助成奨励することによって、組合事業による都市計画街路整備の推進を図るとともに、一方で土地区画整理、耕地整理の組合設立のない旧市部を重点に将来の発展の動向や交通の関係等を考慮して、最も緊急に整備する必要があると認めた34路線、延長約6万8,483ｍについての新設拡築及びこれに付属する広場の整備、舗装を含めた事業計画を立て、昭和4年(1929)6月都市計画愛知地方委員会の審議を経て、昭和4年度から同10年度までの7箇年継続事業として同年7月に内閣の認可を受けた。(**巻末資料3－9**参照)

この事業認可を受けて名古屋市においては、その施行のため昭和4年9月30日開催の市会に次のような「自昭和四年度至昭和十年度都市計画街路新設及路面改良事業継続年期及支出方法」を上程し、可決された。

収　入		
	一、国庫補助金(街路補助金)	286,687円
	二、繰入金(電気軌道経済より繰入金)	3,625,000円
	三、運河整理地売却代金	232,410円
	四、雑　収　入	79,047円
	五、市　　債	15,936,000円
	六、特　別　税	4,056,063円
	七、受益者負担金	4,509,206円
	合　　計	28,724,413円
支　出		
	一、街路新築拡築及路面改良事業費	24,177,997円
	二、公　債　費	3,738,089円
	三、雑　支　出	137,003円
	四、予　備　費	671,324円
	合　　計	28,724,413円

これにみられるように総事業費の約55％を起債に頼った財源構成であったが、当時は経済恐慌による財政不況の時代であり、政府が非募債方針を打ち出したため予定計画の実施は非常に困難な情勢にあった。

(2)　事業―路線選定の方針

当初の事業計画の策定に当たっては、名古屋市と愛知県の双方の原案を調整検討し事業路線が確定

したが、どのような方針によって決定されたのか、当時の都市計画愛知地方委員会の技師石川榮耀の報告「名古屋都市計畫第二次事業に付ての技術的考察」(『都市創作(第5巻第8号)』(昭和4年、都市創作会))から、新設拡築路線として決定された34路線を事業内容によって分類すると次の3事業に区分される。

1) 新設及び拡築事業(22路線)

広路1号(桜町西線)、1・2・1(桜町東線)、1・2・2(枇杷島線)、1・2・5(西築地線)、1・2・6(則武線)、1・2・7(城北線)、1・2・8(千種線)、1・2・13(熱田伝馬線)、1・2・14(笹島線)、1・3・4(東郊線)、1・3・9(大曽根線)、1・3・13(八熊線)、1・3・14(滝子線)、1・3・15(佐屋街道線)、1・3・18(浄心線)、1・3・19(清水口線)、1・3・21(山口線)、1・3・22(星崎線)、1・3・26(千種駅前線)、1・3・27(城内線)、1・3・42(大江線)、1・3・44(菊井線)

2) 新設拡築及び助成事業(4路線、9箇所)

1・2・9(瑞穂線、4箇所)、1・2・10(水主町線、2箇所)、1・2・12(白鳥線、2箇所)、1・3・5(中村線、1箇所)

3) 助成事業(8路線、18箇所)

1・2・11(一色線、4箇所)、1・3・3(中川東線、4箇所)、1・3・7(中山線、2箇所)、1・3・10(矢田線、1箇所)、1・3・30(下飯田線、3箇所)、1・3・33(丸山東線、1箇所)、1・3・37(妙見山線、2箇所)、1・3・40(野並線、1箇所)

耕地整理及び区画整理の組合事業による都市計画街路の築造(昭和4年6月現在で、17組合により2万4,833ｍを築造)においては、耕地整理法第43条の規定により「建物ある宅地」は関係権利者の同意がなければ組合の地区に編入することが出来ないため、組合事業の除外地として残存し、その結果街路を分断し、機能を阻害している路線が多くみられた。助成事業というのは、これら組合事業の除外地の用地買収及び地上物件の移転補償等の一切の事業を街路事業で処理し、組合事業を助成するとともに計画街路の完成を図ろうとする事業であった。この助成事業は、「こぶ取り事業」と称されていた。

次に事業の範囲に区分して、その路線選定の方針を分類すると、次のとおりとなる。

1) 全線事業路線

路線の全線もしくは相当の区間を1街路として仕上げる事業であって、この事業路線の選定に当たっては、旧市内よりも近郊地区に重点を置き、また、市の北部分と西部分に主力が注がれた。その理由として、旧市内においては既に市区改正事業等により相当な幅員の道路ができているが、旧市内と近郊間の連絡は交通系統の欠陥が顕著であること、市の北部、西部の両地域には重要な都市的施設が多いこと、また、住宅地は人の交通が主であり電車等の運輸施設の運転回数を増加させることによって解決し得るのに対し、工業地帯は車両交通が多く道路幅員が直接的に交通に影響を及ぼすことがあった。

この全線事業を路線の機能別に区分し、主な路線名を記せば次のとおりである。

a 循環線

循環線は電車の交通系統上、第一に必要であり、全路線が対象に選ばれた。

1・2・5(西築地線)、1・2・6(則武線)、1・2・7(城北線)、1・2・8(千種線)、1・2・9(瑞穂線)

b 放射線

中央駅附近

中央駅である名古屋駅が新駅として改築される関係上(昭和12年に完成)、この新駅を中心とする各路線は、新駅の完成に先立って整備する必要があった。

笹島線は直接新駅と関係はないが、笹島貨物駅と水主町線、中川運河等を結ぶ機能を持つ路線であり、この分類に含めた。

広路1号(桜町西線)、1・2・1(桜町東線)、1・2・14(笹島線)、1・3・5(中村線)、1・3・44(菊井線)

中川運河関連

中川運河の完成が近づいたので、中川運河と旧市部との連絡の必要が生じた。

1・2・10(水主町線)、1・2・12(白鳥線)、1・3・13(八熊線)、1・3・15(佐屋街道線)

名古屋港との連絡

名古屋港の第4期工事が昭和2年度より着工されており、これに対応するため整備する路線。

1・2・5(西築地線)、1・3・42(大江線)

重要国県道

愛知県が昭和3年度から20年計画で6,000万円の費用により重要国県道を整備するのに備えるための路線。

1・2・2(枇杷島線)、1・3・9(大曽根線)、1・3・18(浄心線)、1・3・19(清水口線)、1・3・22(星崎線)

c 特殊線

東西の住工両地域の連絡

東部住宅地の中心と西部新工業地とを直結する路線として整備する路線。

1・3・13(八熊線)

社会事業関係

社会事業協会の住宅改良事業が昭和4年度より3年間で実施されることに対応して整備する路線。

1・3・26(千種駅前線)

2) 局部事業路線

局部事業路線は前述の事業区分による助成事業の路線で、この局部事業路線に取り上げる条件としては、耕地整理及び土地区画整理の組合事業によって、その前後の路線が80%程度

完成していることを前提として、次のような路線が選定された。

a 重要幹線の延長

1・2・10(水主町線)、1・2・12(白鳥線)、1・3・10(矢田線)、1・3・5(中村線)

b 重要設備への補助線

中川運河大船溜りのため1・2・11(一色線)

名古屋港のため　　1・2・9(瑞穂線)、1・3・3(中川東線)

この2路線により名古屋港は東西各2本の幹線が集中し、東の1路線は居住の中心と、西の1路線は経済の中心と連結することとなる。

c 組合事業を助長する路線で重要な効果が得られるもの

犬山街道となる　　1・3・30(下飯田線)

将来八事へ貫入する　　1・3・7(中山線)

田代線を完成させる　　1・3・33(丸山東線)

東西築港の連絡線である1・3・40(野並線)

北八事の開発路線である1・3・37(妙見山線)

(3)　当初事業計画の変更

昭和4年(1929)7月に内閣の認可を受けた広路1号始め34路線の街路新設拡築事業は、名古屋市の最高級街路である桜通の竣工等を見たものの、既決定の継続年度の終期に達してもまだその計画の半ばをも完成させることができず、しかもその間に名古屋市の発展は目ざましく、道路交通にも相当の変化を生じた。このため、既決定の継続年度を延長する際、事業計画の見直し・変更を行った。

この変更は、昭和11年3月30日に内閣の認可を受け、同年4月11日に告示されたが(**巻末資料3－10**参照)、主な変更内容は以下の4点であった。

第一は、愛知県知事執行事業として実施されることになった1・2・2(枇杷島線)、1・3・10(矢田線)、1・3・22(星崎線)と、組合において造成の終わった1・3・40(野並線)を合わせた4路線、延長約5,100ｍを事業計画から削除した。

第二に、耕地整理及び土地区画整理の組合事業の進捗状況に関連して、1・2・9(瑞穂線)始め10路線、延長約1万4,181ｍの事業計画を変更した。

第三に、発展状況及び交通状況の変化に対応して、1・2・3(南大津町線)始め次の9路線、延長約8,047ｍを新たに事業計画に追加した。

1・2・3(南大津町線)、1・3・1(大津町東線)、1・3・2(江川南線)　1・3・6(覚王山延長線)、

1・3・11(千早延長線)、1・3・12(山王橋線)、1・3・45(名古屋駅前線)、1・3・46(広井町線)、

2・1・1(泥江町線)

第四に、事業年度を7年延長し、昭和17年度に至る14箇年継続事業とし、事業費も、当初計画の2,872万4,413円に約1,695万円を増加して4,567万9,134円に改定した。

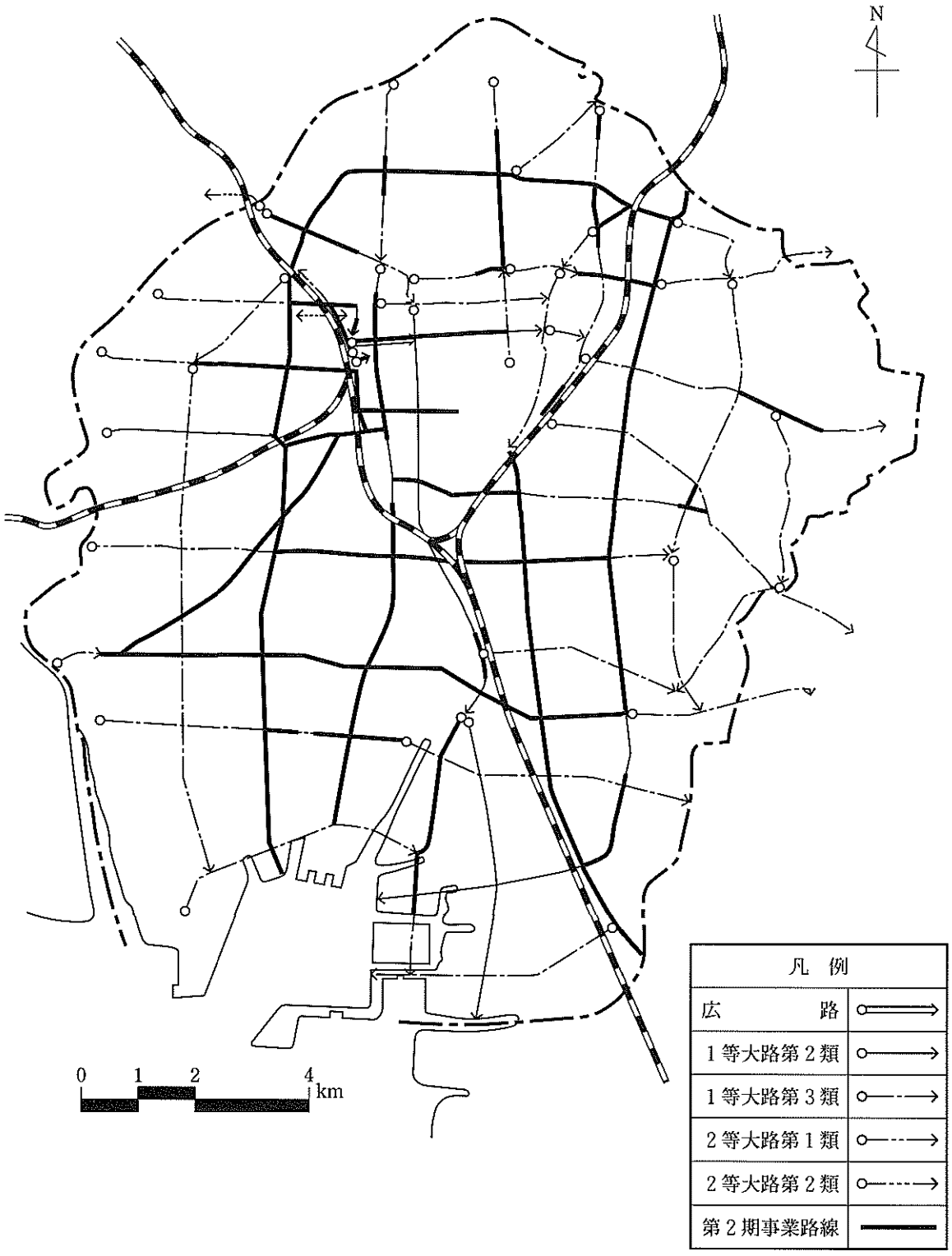


図3－10　第2期都市計画街路事業計画路線

3　第2期街路事業の実施

名古屋市の街路整備の方針は、幹線街路の新設拡築は都市計画事業により施行し、補助街路の築造は一般土木事業として施行するのを原則とした。また、都市計画事業は特別会計によりその経費を支弁し、その主要財源を起債に求めた。

ところが第2期街路事業として都市計画事業の認可を受けた昭和4年(1929)頃は、昭和の経済恐慌の真只中であり、政府の非募債方針によって事業資金である起債の認可が思うにまかせず、事業の実施に当たっては多大な努力が払われた。昭和4年度から始まった第2期街路事業の実施状況をみると、その事業手法として急施事業、失業応急事業、産業開発事業及び一般土木事業に分類することができる。

急施事業とは、起債を主要財源とする特別会計都市計画費による都市計画事業をさした。言うまでもなく第2期街路事業は、都市計画街路のうち、市の急激な発展に対応して整備に緊急を要する路線を選び事業認可を受けたものであるが、起債許可の関係上、全事業路線に着手することができないため、起債許可の範囲内において特に緊急を要する路線またはその一部を急施事業として実施したものであった。この急施事業は、昭和5年度から11年度にかけて4回にわたって実施された。

失業応急事業は、文字どおり失業者の対応のために行われた事業であった。大正3年(1914)にぼっ発した第1次世界大戦により日本の経済は非常な好景気の到来に沸いたが、戦後の反動による恐慌と同12年の関東大震災による被害によって、全国的に失業者が急増した。同14年には、特に失業者の多い6大都市に失業救済事業が施行されることとなり、政府は、この事業に国庫補助及び低利資金を融通することとなった。その後、この失業救済事業の救済という名称が労働者に反感不快の念を与える一方、その名を利用しての悪弊が募り、昭和7年度から失業応急事業と改称された。この失業応急事業として、国庫補助及び低利の融資を受ける条件としては、職業紹介所が紹介する労働者を7割以上使用し、かつ労働費が事業費の2割以上の事業が対象となった。名古屋市もこの事業により下水道工事、軌道建設改良工事等を実施してきたが、昭和5年度に採択された第5回失業救済事業から、都市計画街路事業にこの制度を利用するようになり、その後、昭和8年度から11年度にかけて4回の失業応急事業が実施された。

産業開発事業は、商業上または工業上必要かつ緊急に整備を必要とする路線を一般会計の産業開発事業として施行するもので、財源の主要な部分が起債であることは都市計画事業と同様であるが、都市計画事業とは別枠で起債認可を受けて実施する事業であった。昭和7～8年度及び昭和8～10年度の2回実施された。

一般土木事業は、寄付金、受益者負担金及び一般歳入を財源とする市の単独の街路整備事業である。都市計画事業では対応できない都市計画街路のうち、地元の耕地整理及び土地区画整理の組合または地元住民から用地や金品の寄付をもって整備の要請の強い路線を整備した事業であった。

このようにどの事業も街路を整備する事業であったが、急施事業は都市計画街路事業の起債を主財源とした特別会計で実施する事業であり、産業開発事業は商工業の開発のための起債を財源とした一般会計で実施する事業で起債枠を別にしており、失業応急事業は国庫補助金と低利融資金を財源とし

た事業であって、財源構成の上からはそれぞれが別事業であった。

このように国の各種の制度を利用し、市の財政事情を考慮しながら都市計画街路の整備に努力が払われたが、国は起債申請を容易に認めなかったため、市会における度々の事業推進の要望にもかかわらず、事業の進展は思うにまかせなかった。

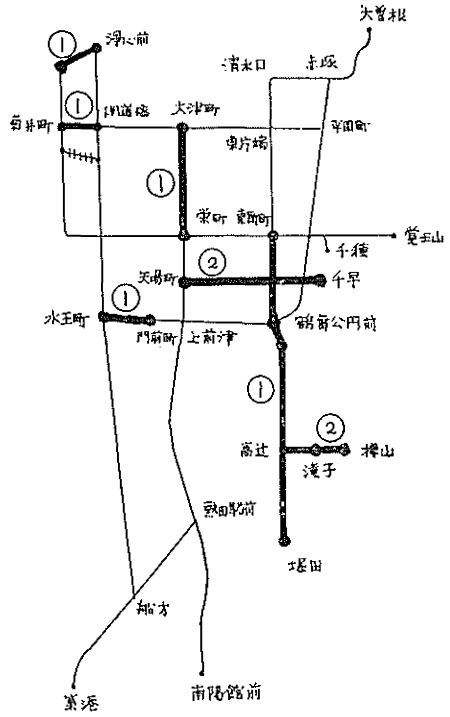
これらの街路事業と密接な関係があったのが、軌道事業であった。

当時、大衆の輸送手段は市電であり、人口の急激な増加と市域の拡大により軌道の延長整備の必要が高まったため、名古屋市電気局(昭和20年10月交通局と改称)も第2期街路事業に対応して、新市域開発のための新市部循環路線を始めとする30余里(約120km)の拡張を第2期軌道建設改良工事として計画した。昭和3年3月に鉄道大臣・内務大臣の特許状の下付を受け、料金の値上げを行って事業に着手しようとしたが、街路事業と同様に政府の非募債方針により財源とする起債が認められず、昭和5年度までにわずかに藤成線の滝子～桜山間(約0.72km)と千早線の矢場町～千早町間(約1.40km)が開通したのみであった。

昭和12年には名古屋汎太平洋平和博覧会が開催され、この人員輸送に対応するため野立築地口線の日比野～築地口間(約3.96km)、また、新しい名古屋駅の開業に対応して笹島線の笹島～名駅降車口間(約0.42km)、東山公園の開園に対応して東山公園線の覚王山～東山公園間(約2.10km)などが開通した。

戦局の推移につれて軍需産業都市であった名古屋市の交通混雑は、日に日に激しさを増していった。昭和16年には工員輸送緩和のため、官民合同の名古屋市軍需工場通勤交通改善委員会が設置され、この委員会の活動により特別資材の配給を受けて、大曽根～桜山間の無軌条電車の建設と築地線第2次複線化工事が行われた。昭和18年には東南部臨海工業地への工員輸送方法が問題となり、在来の熱田線のみでは対応できないとして、市の東部から直接東築港方面に輸送する南部循環線(循環東線及び笠寺線の複線化、笠寺延長線、東臨港線、大江線の建設)の工事に着手した。

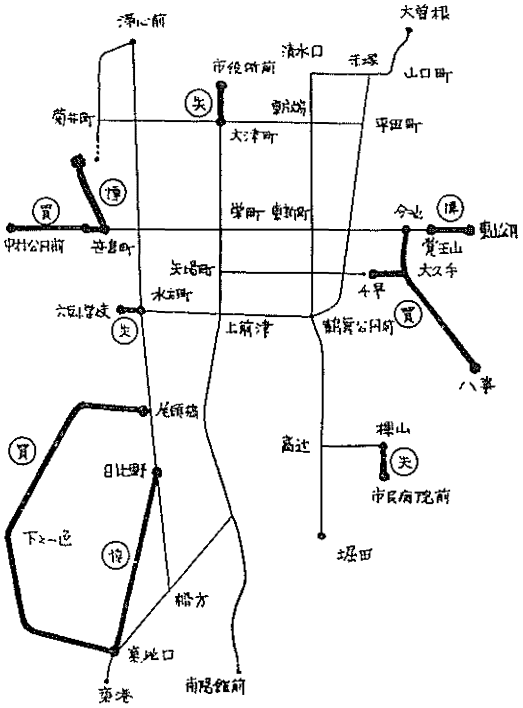
第1期、第2期の軌道建設改良工事までの軌道建設状況は**図3－11**、名古屋汎太平洋平和博覧会までの軌道建設状況は**図3－12**、第2次世界大戦中の軌道建設状況は**図3－13**のとおりであった。



凡　例	
①	第1期建設区間
②	第2期建設区間
++++	廃止線

図3－11　第1期、第2期軌道建設改良工事までの軌道建設状況

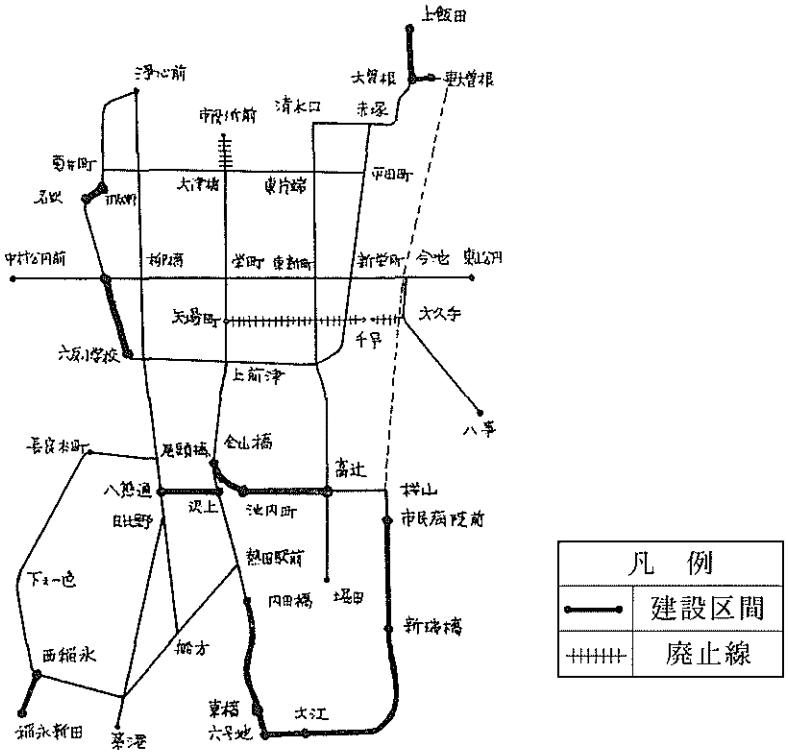
(出典：『市営三十年史』(昭和27年、名古屋市交通局))



凡　例	
失	失業応急事業による建設区間
博	博覧会までの建設区間
買	買収軌道

図3－12　名古屋汎太平洋平和博覧会までの軌道建設状況

(出典：『市営三十年史』(昭和27年、名古屋市交通局))


上飯田
浄心前
大曽根
東大曽根
清水口
市役所前
赤塚
菊井町
名鉄
瑞穂
大津橋
東片端
平田町
中村公園前
柳原
堀田
堀田
堀田

(1)　第5回失業救済事業

昭和5年度において中川運河の開削事業もかなり進捗し、運河の利用上及び造成建築敷地を売却するために欠くことのできない街路である3路線(白鳥線、八熊線及び佐屋街道線)の各一部、総延長5,694.24ｍの新設を、政府の起債方針にしたがって失業救済事業として、第2期街路事業の第一着手として昭和5年度から8年度にかけて実施した。各路線の概要は、**表3－14**のとおりであり、総事業費は81万3,000円、その財源内訳は起債額は62万4,000円、特別税16万4,246円、受益者負担金2万4,257円、雑収入497円であった。

表3－14　第5回失業救済事業路線一覧

路線名	区　　間	延長(m)	幅員(m)
1・2・12 (白鳥線)	自　1・2・5(西築地線) 至　江川電車線	2,632.43	約32.73
1・3・13 (八熊線)	自　中川運河左岸 至　江川電車線	1,478.18	約24.54
1・3・15 (佐屋街道線)	自　中川運河左岸 至　築港電車線	1,583.63	約24.54

(2)　第1回急施事業

第1回の急施事業として取り上げたのは1・2・10(水主町線)、1・2・14(笹島線)、1・3・5(中村線)及び1・3・44(菊井線)の4路線の各一部、総延長1,589.06ｍであった。この4路線はいずれも鉄道貨物駅の改築と国鉄東海道線の高架改築に関連し、特に緊急を要する状況にあったものであり、昭和6年度から12年度にかけて施行された。各路線の概要は、**表3－15**のとおりであり、総事業費は162万円で、その財源内訳は起債は82万5,600円、特別税72万3,105円、受益者負担金6万8,288円、雑収入3,007円であった。

表3－15　第1回急施事業路線一覧

路線名	区　　間	延長(m)	幅員(m)
1・2・10 (水主町線)	自　1・2・14(笹島線) 至　貨物駅仮道	89.08	約32.73
1・2・14 (笹島線)	自　広小路通 至　1・2・10(水主町線)	923.63	約32.73
1・3・5 (中村線)	自　広小路通 至　牧野町	361.81	約24.54
1・3・44 (菊井線)	自　枇杷島新道 至　組合道路	214.54	約24.54

(3)　街路舗装事業(第7回失業救済事業)

名古屋市の街路舗装は、明治44年(1911)に大須仁王門前がアストン舗装されたのが最初で、大正13年(1924)には広小路通の歩道がコンクリートブロックにより舗装された。車道舗装としては同15年に納屋橋～旧名古屋駅前間をアストン舗装したのが最初であった。本格的に舗装工事に着手したのは、昭和3年(1928)の昭和天皇即位の御大典行幸に際し、国道12号線の玉屋町4丁目から本町1丁目までの約1,011ｍの拡築工事と同時に行った一般会計による舗装工事であった。

市勢の発展により交通はますます頻繁となり、ことに自動車交通の発達により路面改良の必要性は切実なものがあったため、昭和6年度から7年度にかけて都市計画事業の路面改良の一部として、府県道熱田停車場名古屋港線、市道南大津町線、同北大津町線及び同岩井線の4路線、総延長約5,662ｍ、総面積約10万862m²を失業救済事業で実施した。各路線の概要は、**表3－16**のとおりであり、総事業費は71万8,000円、その財源内訳は国庫補助金6万1,834円、起債58万円、受益者負担金7万5,233円、雑収入933円であった。

都市計画事業の路面改良としての舗装は、この事業のほか後述の第3回急施事業によるもののみであったが、街路舗装は交通の安全からも、市民の保健・衛生上からも極めて重要であるとして、国道改築事業、産業開発事業、時局匡救事業、失業応急事業の各種事業により実施された。昭和17年3月末の街路総面積に対する舗装率は21.4％であった。

表3－16　街路舗装事業(第7回失業救済事業)一覧

路線名	区　間	延長(m)	幅員(m)	面積(m²)
府県道熱田停車場名古屋港線	自　熱田停車場前 至　神宮東門	638.20	15.00	6,517.60
市道南大津町線	自　春日町 至　熱田停車場前	3,230.51	約24.54	56,653.22
市道北大津町線	自　片端線 至　広小路通	1,017.13	約24.54	17,085.10
市道岩井線	自　岩井町支線第4号 至　水主町	776.38	約32.73	20,606.62

(4)　水主町線街路新設事業

1・2・10(水主町線)の一部は鉄道貨物駅への通路として第1回急施事業として施行中であったが、それ以東の江川電車線路及び岩井線に接続する区間を貫通しないと、鉄道貨物の輸送の上からも電車線路の系統上からも問題があった。

また、事業中の区間以西は中川運河の西側までの区間が未整備で、竣工した中川運河の利用や付近地の発展の状況から早急に事業化する必要があったため、あわせて延長約735ｍの新設工事が昭和7～8年度の2箇年事業として実施された。

この事業により中川運河に運河橋が架橋されたが、この橋梁は中川運河事業で築造された既設の橋台と橋脚の上に延長36.36ｍ、幅員約32.73ｍの鉄筋コンクリートの連続丁型桁を架設したもので、橋梁前後の取付箇所街路は鉄筋コンクリート擁壁とし、高欄は花崗岩、橋面はアスファルトブロック舗装で築造された。橋梁を含む総事業費は84万3,000円であり、その財源内訳は起債額33万4,080円(実収は32万8,320円)、特別税22万3,350円、受益者負担金6万1,579円、電気軌道事業費からの繰入金22万3,698円、雑収入293円であった。

表3−17　水主町線街路新設事業

路線名	区　間	延長(m)	幅員(m)
1・2・10 (水主町線)	自　水主町 至　1・2・14	411.41	約32.73
	自　急施事業 至　中川運河西	323.96	約32.73

(5)　第2回急施事業

名古屋市の新市街地は、耕地整理及び土地区画整理の組合による整地事業の実施により発展が著しく、これら組合事業によって都市計画街路の整備が進められていたが、各組合の除外地などによって道路が中断され、せっかく組合事業により開設された道路がその機能を発揮できないものが多くみられた。第2回急施事業は、このこぶ取り事業路線と、交通頻繁にもかかわらず幅員が狭小で交通上不便だけでなく危険な路線、中川運河の利用上とくに必要な路線、重要幹線との連絡のため事業化が急がれた路線の合計12路線、総延長8,098ｍを事業路線として選定した。

事業費については、昭和7年度から9年度までの3箇年継続事業として起債を申請したが、初年度分として起債の許可があったのは昭和9年(1934)3月で、2路線分(千種線、水主町線)の82万円(事業費93万2,000円)のみであったものの、翌年3月に残りの10路線についても274万6,000円(事業費304万8,000円)の起債の許可があり、事業に着手できた。

この事業で架設した橋梁は八熊線の堀川(南区新尾頭町)に架設した住吉橋で、延長30.97ｍ、幅員24.54ｍの二鉸拱鋼橋(2ヒンジアーチ鋼橋)であった。

総事業費は415万4,000円であり、その財源内訳は起債358万9,000円、受益者負担金49万3,787円、寄付金7万円、雑収入1,213円であった。

表3−18　第2回急施事業路線一覧

路線名	区　間	延長(m)	幅員(m)
1・2・8 (千種線)	自　城東組合 至　千種組合	887.27	約32.73
1・2・9 (瑞穂線)	自　新屋敷組合 至　東海道	1,005.45	約32.73

1・2・10 (水主町線)	自　運河船溜 至　1・2・6(則武線)	1,221.81	約32.73
1・2・11 (一色線)	自　運河船溜 至　下ノ一色電車	1,321.81	約32.73
1・2・12 (白鳥線)	自　江川線　　自　中島新町 至　白鳥橋　　至　東起町	352.72	約32.73
1・3・9 (大曽根線)	自　大曽根市電終点 至　十洲楼前	118.18	約24.54
1・3・13 (八熊線)	自　江川線 至　南大津町線	909.09	約24.54
1・3・18 (浄心線)	自　浄心 至　郡市界	674.54	約24.54
1・3・26 (千種駅前線)	自　奥田町 至　東陽町	390.90	約24.54
1・3・27 (城内線)	自　長塀町1丁目 至　同　　2丁目	387.27	約24.54
1・3・30 (下飯田線)	自　十洲楼前 至　採光檠	301.81	約24.54
1・3・44 (菊井線)	自　枇杷島通 至　菊井町	527.27	約24.54

(6)　第3回急施事業

名古屋駅改良工事は都市計画事業とともに計画され、昭和12年(1937)にすべて竣工する予定であったので、この完成前に名古屋駅から市内中央部に通ずる街路を新設し、交通の緩和と都市の美観を図る目的で広路1号(桜町西線)の新名古屋駅～伏見町間及び1・2・1(桜町東線)の伏見町～大津町間が第3回急施事業として採択された。

この事業の総事業費は堀川横断橋梁の架設と舗装を含めて554万5,000円であり、その財源内訳は電気軌道事業費からの繰入金491万400円、受益者負担金62万7,025円、雑収入7,575円であった。昭和10年11月に許可を得、昭和11年度の単年度事業として実施された。

この広路1号(桜町西線)、1・2・1(桜町東線)及び堀川横断橋は、名古屋市の代表的な街路及び橋梁であることから、この名称を一般公募し、昭和11年末にこの2路線(名古屋駅前から大津町まで)を桜通、橋梁を桜橋と命名した。

表3－19　第3回急施事業路線一覧

路線名	区　間	延長(m)	幅員(m)
広路1号 (桜町西線)	自　新名古屋駅 至　伏見町	1,204.00	約43.64
1・2・1 (桜町東線)	自　伏見町 至　大津町	852.00	約32.73

(7)　第4回急施事業

第2期街路事業は当初決定の最終事業年度の昭和10年(1935)に至っても残事業が多く、事業年度の延長と併せて事業計画の見直しを行ったことは前述の通りであるが、この見直しにより6路線、総延長約5,377ｍの新設拡築が第4回急施事業として昭和11年度に事業化された。

1・3・2(江川南線)は枢要な南北幹線であり、1・3・3(中川東線)とともに昭和12年3月に開催される名古屋汎太平洋平和博覧会の会場と市中心部とを連絡する主要道路としてその拡幅を行った。1・3・5(中村線)は中村公園もあって交通量が多いにもかかわらず平均幅員が5間(約9.10ｍ)内外にすぎず、交通上危険であるため拡幅を行い、また一部は市及び土地区画整理組合で新設した街路の中間にある未完成部分の新設を行うものであった。東山公園に通ずる唯一の街路であった1・3・6(覚王山線)は、1・3・33以東は昭和10年度失業応急事業として施行中であり、覚王山電車終点以西は第1期の覚王山線街路新設拡築事業により工事が完成していたが、その中間区間の幅員が狭小であったため拡幅し、電車線路の延長も図るものであった。1・3・45(名古屋駅前線)と1・3・46(広井町線)は名古屋駅改良工事の完成に対応し、交通の緩和を図るためにそれぞれ事業化された。

総事業費は448万6,915円であり、その財源内訳は電気軌道事業費からの繰入金229万6,800円、国庫補助金1万円、特別税103万3,629円、受益者負担金50万9,459円、運河整理地売却代金32万1,252円、雑収入30万2,044円、寄付金3,730円、繰越金1円であった。

表3－20　第4回急施事業路線一覧

路線名	区　間	延長(m)	幅員(m)
1・3・2 (江川南線)	自　江川用水分岐点 至　1・3・13	720.50	約24.54
1・3・3 (中川東線)	自　1・3・13 至　野立市電分岐点	779.10	約24.54
1・3・5 (中村線)	自　笹島警察署前 至　1・3・16	2,436.70	約24.54
1・3・6 (覚王山線)	自　覚王山市電終点 至　1・3・33	502.70	約24.54
1・3・45 (名古屋駅前線)	自　笹島町 至　新名古屋駅前	593.50	約24.54
1・3・46 (広井町線)	自　新名古屋駅前 至　那古野町	344.00	約24.54

(8)　則武線架道橋事業

1・2・6(則武線)と国鉄東海道線との交差点(栄生踏切)は跨線橋とする予定であったが、則武線は市西北部の最も交通頻繁な街路であり、坂路のための交通上の危険や、この地区の発展を阻害する心配があった。名古屋駅改良工事に関連して、名古屋駅から西区栄生町1丁目地内までの区間の鉄道が

高架になるのをきっかけに、鉄道を架道橋に設計変更するよう鉄道当局と協議を行い、付近の土地区画整理組合からの寄付申出があったのを受けて事業化した。総事業費は26万5,000円であり、その財源内訳は電気軌道事業費からの繰入金22万7,700円、寄付金2万8,150円、雑収入9,150円であった。

(9)　その他の事業

都市計画幹線街路は、特別会計による都市計画事業として施行することを原則としていたが、事業の施行上や財源の確保との関係等から、一般会計により実施した路線もあった。

このうち主要なものについて概説する。

1・2・12(白鳥線)は、国道1号線(1・3・15(佐屋街道線))に代わり新国道1号線になる予定の路線であったが、南区中野新町以東は第2回急施事業により整備済で、庄内川に架かる一色大橋の架橋も既に内務省において施行済みであったので、その未改修区間を整備することによって大動脈としての路線の交通機能を発揮させることにした。この路線の新設用地の大部分は地元の土地区画整理組合からの寄付により、工事費は第2回産業開発事業により調達し、昭和8～10年度に施行された。

第1回から第4回までの失業応急事業として実施した路線は、1・3・2(江川南線)、1・3・3(中川東線)、1・3・6(覚王山延長線)及び1・3・35(東山線)等があるが、江川南線以外はいずれも地元から用地の寄付を仰いだものであった。

なお、都市計画街路としては決定されなかったが、昭和8年(1933)10月に竣工した市役所庁舎新設工事に伴い、前年に市電大津町停留所から新庁舎までの大津町延長線の新設工事を第1回失業応急事業で実施した。

表3－21　その他の事業路線

路線名	区　間	延長(m)	幅員(m)	備　考
1・2・12 (白鳥線)	自　東起町(郡市界) 至　1・2・5(中野新町)	2,631.06	約32.73	第2回産業開発事業
1・3・2 (江川南線)	自　明道橋 至　外田町	500.14	約24.54	第1回失業応急事業
	自　柳橋 至　水主町	946.06	約24.54	第1回失業応急事業
	自　水主町 至　尾頭橋	1,758.00	約18.08	第2・3回失業応急事業
1・3・3 (中川東線)	自　野立 至　築地口	3,792.69	約24.54	第4回失業応急事業
	築地口	118.45	約24.54	一般土木事業
1・3・6 (覚王山延長線) 1・3・35 (東山線)	自　1・3・33 至　東山公園	1,608.60	約24.54	第4回失業応急事業
大津町延長線	自　大津町線 至　市庁舎前	392.23	約24.54	第1回失業応急事業

4　第3期街路事業(補助街路事業)

名古屋市の補助街路の整備方針については前述のように地元寄付に依存する方法で行われていたが、大正10年(1921)の隣接町村合併の際、屈曲または幅員狭小な街路の改修を計画し、大正13年度から昭和2年度までに、事業費76万7,021円で西脇町線を始め12路線、総延長約1万754ｍを幅員7～9ｍに改修するなど、積極的な整備も行った。その後も失業応急事業、産業開発事業、一般土木事業といった各種の手法により20路線の補助街路新設拡築事業を実施したが、その中の代表的な事業である国道12号線(本町通)の拡築舗装事業について以下に記す。

国道12号線の沿線は屈指の問屋街であって、交通が極めて頻繁であるにもかかわらず道路幅員が狭く交通上支障があったので、昭和2年度から2年間で、まず玉屋町4丁目から本町1丁目(広小路通北)までの区間1,011ｍを昭和天皇即位の御大典記念事業として、既存幅員5間(約9.09ｍ)から8間(約14.54ｍ)に、既指定の建築線どおり両側1.5間(約2.73ｍ)ずつ均等拡幅した。この拡幅用地約1,321坪(約4,365m²)のうち、約1,249坪(約4,128m²)は地元に寄付を仰ぎ、中央部分の10.29ｍを車道に、その両側各2.41ｍを歩道とし、車道はシートアスファルト、歩道はコンクリートブロックで舗装し、両側には街路樹を植栽する等の工事を実施した。

事業費は139万8,380円であり、その財源内訳は国道改築費指定寄付金67万1,943円(用地費に相当する金額)、受益者負担金8万6,807円、一般市費63万9,630円であった。

この道路は昭和3年(1928)御即位御大典に際し、天皇の名古屋行幸の御幸道路であったこともあって、街路美観の観点からこの道路上の架空線は全部地中としたが、これが名古屋市における最初の地中線化であった。なお、この道路沿線の玉屋町、本町は統合されて御幸本町に改称された。

さらに、上記区間の南になる鉄砲町(広小路通南)から門前町までの1,184ｍの区間を幅員5間(約9.09ｍ)から9間(約16.36ｍ)に拡幅する事業は、昭和7年度から8年度にかけて第1回産業開発事業により実施された。事業費は83万6,010円であり、その財源内訳は起債59万6,000円、国庫補助金17万6,000円、受益者負担金6万690円、雑収入3,320円であった。この道路の構造は、車道幅員9.69ｍ、歩道幅員3.33ｍ、車道はシートアスファルト、歩道はコンクリートブロック舗装であった。

昭和15年3月になって補助街路及び小街路が都市計画決定告示され、決定と同日付けでその一部が都市計画事業として決定された。これ以降の事業は第3期街路事業と呼ばれた。第3期街路事業の始まる昭和15年は既に戦局も拡大しつつあり、工事のための資材の調達や事業費の起債許可等は厳しい状況下にあった。そこで、事業路線の選定について検討を重ねた結果、旧市街地内の小街路の改修に重点を置き、さらに防空、防災上必要な路線と軍需工業の生産力増強に直接関係を有する路線を対象に67路線を選び、昭和14年度から20年度までの7箇年継続事業として決定された。総事業費は約1,036万円(当初)であったが、都市計画事業決定の理由書で「名古屋市最近ニ於ケル重輕工業ハ飛躍的發展ヲ爲シ人口ノ密度ヲ加フルト共ニ重要物資ノ輸送及交通機關ノ發達ニ依ル交通量ハ著シク激増シ現在道路ニテハ交通危險ニ瀕シツツアルノミナラズ狹隘ナル街衢ハ一朝有事ノ際ニ遭遇セムカ其ノ被害ニヨル慘状ハ極メテ大ナルコト明瞭ナルヲ以テ之ガ防止ノ爲最モ急ヲ要スト認メラルル街路ノ新設擴張ヲ圖リ以テ防空防火ニ備フルト共ニ交通、運輸ノ圓滑ヲ期スル爲六十七路線ヲ選ビ之ヲ都市計

畫事業ニ決定シ昭和十四年度ヨリ昭和二十年度ニ至ル七ヶ年繼續事業トシテ名古屋市長之ヲ執行セムトスルモノナリ」と、防空、防火対策が事業の目的として初めて掲げられた。

都市計画事業決定された路線の集計表は表3－22のとおりである。

表3－22　補助街路事業路線表

等　級	路線数	延　長 (m)	幅　員	等　級	路線数	延　長 (m)	幅　員 (m)
2等大路 第1類	1	830	18	1等小路	35	14,945	8
2等大路 第2類	3	1,130	15	2等小路	24	5,807	6
2等大路 第3類	4	2,260	11				
計		67路線			延長　24,972m		

第3期街路事業としては前述の補助街路事業のほか、昭和17年2月に1・3・31(鍋屋上野線)が事業決定されたのを始め3回にわたって次の9路線が事業決定された。

1・3・31(鍋屋上野線)、1・3・4(東郊線)、1・3・32(大幸線)、1・3・43(稲永線)、

1・3・35(東山線)、1・3・40(野並線)、1・3・50(公園線)、1・2・9(瑞穂線)、

2・2・17(池内猪高線)

これらの路線は、いずれも軍需、生産力拡充のための物資輸送路、通勤路となる、戦時下において特に重要で緊急に施行を要するものが選ばれた。

このうち、鍋屋上野線の東区古出来町より千種区鍋屋上野町字北山に至る区間は、陸軍兵器支廠、三菱発動機製造所及び陸軍練兵場本地ケ原等に通ずる軍事上重要な路線であり、また、市東北部の主要な幹線として平時でも交通頻繁な道路であったが、平均幅員4.55ｍしかなかった。開戦以来一段と重要性を加え、交通上ますます支障の度が倍加し、陸軍当局から改修の促進について頻繁に強い要求があり、市でも緊急施行の必要を認め都市計画事業として、昭和16、17年度で実施した。事業費は109万5,000円であった。また、大江線、東郊線、稲永線、大幸線の拡築及び舗装事業は、軌道事業で記述した東南部地区の軍需工場への工員輸送力増強のための南部循環線軌道建設等に対応したものであって、昭和16、17年度に時局交通対策街路事業として事業費83万8,000円で実施された。

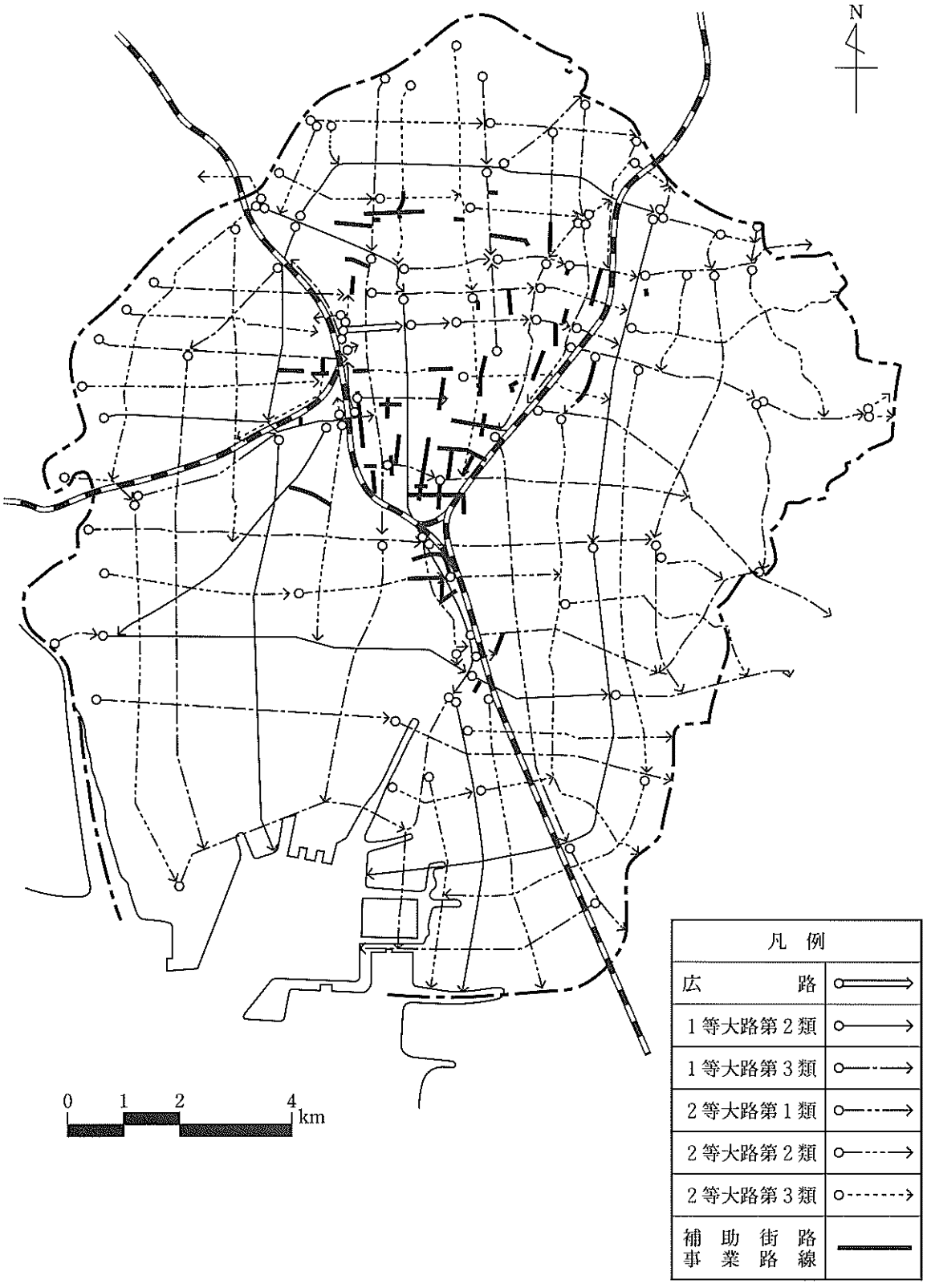


図3－14　第3期都市計画街路事業計画路線

5　知事執行事業

第2期街路事業は、名古屋市の産業の発展を図り、市街地内外の交通を円滑化するための一大事業であったが、多額の経費を要する上、その主要財源である起債の許可の関係から残念ながら予定通りの事業進捗を図ることは困難な状況にあった。

この第2期街路事業に含まれていた1・2・2(枇杷島線)、1・3・4(東郊線)、1・3・10(矢田線)及び1・3・22(星崎線)の4路線は、名古屋市と郡部を連絡する重要路線で、国道または県道に該当する主要幹線として県下最大の交通量があり、名古屋市のみならず郡部の産業振興の上からもその改修は緊急の課題であった。

愛知県の財政は三部制で、市部会経済は毎年県税の自然増収があり、相当巨額の繰越金があったので、市部の議員から名古屋市の都市計画街路事業に協力すべしとの意見があり、上記の4路線を知事執行事業とする計画を立てたが、これに対し内務省から、都市計画事業は原則としてその市を統括する行政庁が執行すべきであり、この事業は既に名古屋市長の執行する都市計画事業として決定されており、特別の事情のない限り承認できない、愛知県の財政上余裕があるのなら減税に振替えるのが妥当であるとの強硬意見が出された。そこで県市協議の結果、市長から、最近の名古屋市の急速な発展は6大都市中の冠たるものがあるにかかわらず、都市計画の実行は甚だしく遅延している、この実情に策応する為には当分の間名古屋市は市の中枢部の施設に専念し、市郡の関連施設は県の協力に俟つ外なき苦境にあるので、最も緊急を要するこれら4街路の執行を知事に下命されたいという陳情書を内務大臣に提出し、承認を得ることができた。そこで、この4路線、総延長6,899ｍを市長施行の第2期街路事業から除外し、知事執行事業として新たに都市計画事業としての決定をみた。この事業が戦前の知事執行の第1期事業と称されるもので、昭和11年度から実施された。4路線のうち枇杷島線は土地区画整理事業(枇杷島線東部土地区画整理事業)により、他の3路線は用地買収方式により執行する予定であったが、区画整理事務手続きの遅延、家屋移転等の関係工事の困難により事業年度の延長を2回にわたり行い、昭和13年(1938)3月には1・3・29(萩野線)を追加して、総事業費218万3,471円をもって昭和15年度にすべての事業が完了した。

知事執行第2期事業は、2・1・2(熱田神宮参道線)の新設と1・3・51(熱田駅白鳥橋線)の拡築事業であった。この事業は、紀元2600年記念熱田神宮境域整備事業の一部として熱田神宮の防衛と付近地の軍需工場の保全防護のために、昭和14年度から18年度までの事業として決定されたが、事業の進捗は思うにまかせず、途中で執行年度の延長を行った。昭和20年3月に戦時非常措置として事業区間短縮の事業変更をしたが、工事は家屋移転等を実施し中断された。

知事執行事業第3期事業は、昭和15年11月に昭和24年度までの10箇年事業として決定された、1・2・4(半田線)、1・2・10(水主町線)、1・3・5(中村線)、1・3・36(八事線)及び2・2・10(天神橋出来町線)の5路線整備事業であった。この5路線も第1期事業路線と同様に重要放射路線で、名古屋市と郡部を結ぶ主要連絡幹線として事業化されたものであるが、同20年3月に半田線、中村線及び八事線の3路線を削除し、特に緊急を要する2路線について鋭意工事を進めたが、天神橋出来町線の竣工をみた以外は事業を中断した。

知事執行事業の経費は当然県費で賄われるべきものであったが、知事執行第2期、第3期事業に対し名古屋市は事業費の1割(105万1,100円)を負担することになり、昭和15年以降10箇年継続費として知事執行名古屋都市計画事業費分担金を設定した。

第4章　公園・緑地計画

名古屋市の公園計画は、第2編で述べたように、都市計画愛知地方委員会で関東大震災の教訓や都市防衛上の意見等に対し議論され、大正15年(1926)1月28日に24公園が都市計画決定された。しかし、当時は識者や一般市民の公園に対する認識も浅く、また経済恐慌による財政難もあって長年月事業化されなかった。

昭和10年(1935)以降、土地区画整理事業の協力により、昭和10年に東山公園、志賀公園、昭和16年に運動公園の一部が開設されて、ようやく公園計画の実現化が図られることとなった。また、日中戦争ぼっ発後の社会情勢は、公園の使命を飛躍的に増大させ、市民の公園に対する認識も一段と高まり、昭和14年度からは当時の6大都市及び九州の公園事業に対して国庫補助の道が講じられたこともあって、公園造成を促す契機となった。

また、戦局の推移に対応して昭和12年に防空法が公布され、同15年に都市計画法の改正が行われて、都市計画の目的に防空が追加されるとともに、都市計画施設として緑地が追加された。

公園、緑地はそれぞれの整備目的をもつ都市施設であるが、一体となって都市の緑地系統を形成する重要施設であった。

第1節　公園

1　公園計画

名古屋市の公園計画は、大正15年(1926)1月に、自然の風致を保存するのに価値のあるもの、名勝地でかつ風致のよい所、昔の城跡史蹟地であってこれに修飾を加え記念とするに足るもの、市街地内の配置計画上必要なもの、在来の公園を拡張整備するもの及び神苑地を保護するためのもの、といった方針等により、24公園を都市計画として決定した。この都市計画公園は決定から終戦までに11回にわたり変更、追加及び削除がなされた。

変更された公園は1号稲永公園、16号東山公園、18号萩山公園、19号運動公園、20号白鳥公園、21号熱田神宮公園及び22号呼続公園の7公園であるが、この変更はいずれも公園区域の変更による面積の増減であった。削除された公園は6号横井公園と11号庄内公園の2公園で、いずれも緑地計画によって庄内川緑地に含まれるために削除されたものであった。追加された公園は高蔵公園、宮ノ腰公園及び県庁舎跡地公園の3公園であった。高蔵公園は昭和14年(1939)6月に紀元2600年記念熱田神宮境域整備事業の一環として整備するため26号公園として、宮ノ腰公園は地元関係者である三菱重工業株式会社からの寄付金によって整備するために昭和15年9月に27号公園として、県庁舎跡地公園は皇太子殿下御降誕記念事業小公園事業の中で、県庁舎跡地を買収して中央公園を設け、この公園を都心における防空緑地公園として整備するために昭和16年5月に28号公園として決定されたものであった。

この結果、**表3－23**のように名古屋市の都市計画公園は1号から28号までの25公園(6号、9号、11号は欠番)、総面積約588haとなった。

表3－23　都市計画公園一覧

(昭和20年4月末現在)

名称　　面　積	位　　置	備　　考	最終決定・変更年月日
第1号　約　　40ha	港区稲永新田		昭和14年10月11日
第2号　約24,000坪	南区土古町		大正15年 1月28日
第3号　約18,800坪	南区小碓町		〃
第4号　約11,000坪	南区荒子町、高畑町		〃
第5号　約18,000坪	中区篠原町、四女子町		〃
第6号		削除(緑地に変更)	昭和15年12月 7日
第7号　約32,600坪	西区中村町		大正15年 1月28日
第8号　約22,200坪	中区白川町、南桑名町		〃
第10号　約10,500坪	西区北押切町		〃
第11号		削除(緑地に変更)	昭和15年12月 7日
第12号　約23,900坪	西区西志賀町		大正15年 1月28日
第13号　約34,500坪	東区筒井町、車道町		〃
第14号　約28,600坪	東区矢田町		〃
第15号　約39,600坪	東区田代町		〃
第16号　約316.07ha	千種区田代町、		昭和19年 1月26日
	愛知郡天白村、猪高村		
第17号　約85,000坪	中区鶴舞町、御器所町		大正15年 1月28日
第18号　約 19.67ha	昭和区瑞穂町、弥富町		昭和17年11月21日
第19号　約 23.11ha	昭和区瑞穂町、師長町 弥富町		昭和20年 4月 9日
第20号　約 8,600坪	熱田区白鳥町、旗屋町 中瀬町		大正15年12月 7日
第21号　約　　8.5ha	熱田区旗屋町、熱田西町		昭和14年 6月24日
第22号　約　7.72ha	南区呼続町		昭和17年11月21日
第23号　約 13,800坪	南区笠寺町、呼続町		大正15年 1月28日
第24号　約 25,600坪	南区豊田町		〃
第25号　約110,000坪	南区鳴尾町		〃
第26号　約　　1.2ha	熱田区高蔵町、五本松町		昭和14年 6月24日
第27号　約　0.99ha	千種区鍋屋上野町		昭和15年 9月24日
第28号　約　　3.6ha	中区新栄町、東区武平町 七曲町、西新町		昭和16年 5月19日

※　面積及び位置は、決定または変更時の内容を掲載

なお、昭和18年までに開設された公園は38公園であり、その一覧は表3－24のとおりである。

表3－24　名古屋市開設公園一覧

名　称	所　在　地	面積(坪)	開設年月日	説　　明
鶴　舞	昭和区鶴舞町	77,412	明治42年11月19日	
中　村	中村区中村町	24,897	大正12年 4月 1日	愛知県から移管
東　山	千種区田代町	244,495	昭和10年 4月 3日	
那古野山	中区門前町	270	大正13年 2月14日	愛知県から移管
志　賀	西区志賀町	8,448	昭和10年 2月 1日	西志賀土地区画整理組合より寄付
下　山	昭和区田辺通	1,675	昭和10年 7月18日	下山土地区画整理組合より寄付
開　道	昭和区松栄町	1,521	昭和10年 7月18日	上山土地区画整理組合より寄付
日　吉	中村区下中村町	1,303	昭和10年 7月24日	名西土地区画整理組合より寄付
里　山	中村区元中村町	177	昭和10年12月 2日	中村土地区画整理組合より寄付
振　甫	千種区振甫町	604	昭和11年 5月29日	東千種土地区画整理組合より寄付
庄　内	西区稲生町	8,048	昭和12年 3月 1日	元庄内町編入による
松　蔭	中川区下之一色町	2,910	昭和12年 3月 1日	元下之一色町編入による
上　野	千種区鍋屋上野町	1,242	昭和12年 4月 1日	鍋屋上野土地区画整理組合より寄付
赤　坂	千種区鍋屋上野町	1,894	昭和12年 4月10日	鍋屋上野土地区画整理組合より寄付
桜　木	西区桜木町	1,201	昭和13年 2月11日	市有空地利用
大　手	港区熱田前新田	1,379	昭和13年 6月18日	中川西土地区画整理組合より寄付
白鳥西	熱田区熱田新田東組	725	昭和13年12月12日	白鳥線土地区画整理組合より寄付
茶ノ木島	中村区米野町	427	昭和14年11月10日	名西土地区画整理組合より寄付
西　町	熱田区熱田西町	1,111	昭和14年11月10日	西郊土地区画整理組合より寄付
南久屋	中区南鍛治屋町	839	昭和15年 7月18日	市有空地利用
南　浜	熱田区熱田東町字南浜	1,493	昭和15年 7月18日	南浜土地区画整理組合より寄付
松　葉	中川区四女子町篠原町	9,813	昭和16年 4月 1日	皇太子殿下御降誕記念事業公園
八　熊	中川区八熊町	1,941	昭和16年 4月 1日	皇太子殿下御降誕記念事業公園
児　玉	西区児玉町	2,385	昭和16年 4月 1日	皇太子殿下御降誕記念事業公園
上名古屋	西区上名古屋町	1,500	昭和16年 4月 1日	皇太子殿下御降誕記念事業公園
大　幸	東区大幸町	6,120	昭和16年 4月 1日	皇太子殿下御降誕記念事業公園
道　徳	南区道徳新町	10,812	昭和16年 4月 1日	皇太子殿下御降誕記念事業公園
田　幡	西区田幡町	1,076	昭和17年 2月11日	田幡土地区画整理組合より寄付
港　北	港区熱田前新田	9,208	昭和17年 5月23日	皇太子殿下御降誕記念事業公園
白　水	南区鳴尾町	10,000	昭和18年 4月 1日	皇太子殿下御降誕記念事業公園
小　碓	港区小碓町	3,276	昭和18年 4月 1日	皇太子殿下御降誕記念事業公園
稲　永	港区稲永新田	34,000	昭和18年 4月 1日	都市計画事業
稲葉地	中村区稲葉地町	9,931	昭和18年 4月 1日	
柳　川	中川区柳川町	1,174	昭和18年 4月 1日	
神　野	中川区神野町	873	昭和18年 4月 1日	
観　音	南区観音町	736	昭和18年 4月 1日	
栄　生	西区本塚町	252	昭和18年 4月 1日	
御器所	昭和区御器所町	374	昭和18年 4月 1日	御器所土地区画整理組合より編入
合　計	38箇所	485,542		

表3－24をみると皇太子殿下御降誕記念事業公園として9公園が記されているが、これは皇太子誕生の記念事業として新設された公園であった。記念事業はいろいろ検討されたが、最初は鶴舞公園の動物園が東山公園に移転した跡地に50万円の予算で児童会館を造る案が有力であった。この案に対して、公園関係者からは1箇所に多額の費用を費やして既設の公園内に建築物を造るよりは、各地に数箇所の児童公園を新設する方がはるかに市民の利益になるという主張があった。昭和12年10月には名古屋市の行政区が10区制になり、市民から各区に公園を造ってほしいという要求が出されたこともあって、記念事業は各区に2,000坪以上の公園を新設して市民・児童の保健に努めることで決着した。公園の位置が計画された10区に分散していないのは、用地はすべて土地区画整理組合からの寄付に頼った結果であった。

都市計画公園と土地区画整理との関係について記すと、土地区画整理施行地区内に都市計画公園が含まれる、または隣接している土地区画整理組合は、地区の発展上だけでなく、周囲の土地の整理上からも支障が多く、一方、公園側には法規上保護制限がないため、公園区域内の土地の形質の変更、竹木土石類の採取、工作物の建設等を取り締まることができなかった。こうした両者の不便不都合の打開策として、名古屋市では、計画公園面積の約3分の1以上の土地を寄付した場合は、残りの3分の2の面積の地域にわたり公園実現に至るまでの間利用を認めるという特別な便法を用いてきた。具体的には、区画整理道路の設定は認めないが建築線のみは認めるという手法であった。

皇太子殿下御降誕記念事業である9公園も多くはこうした留保地を利用したものであった。

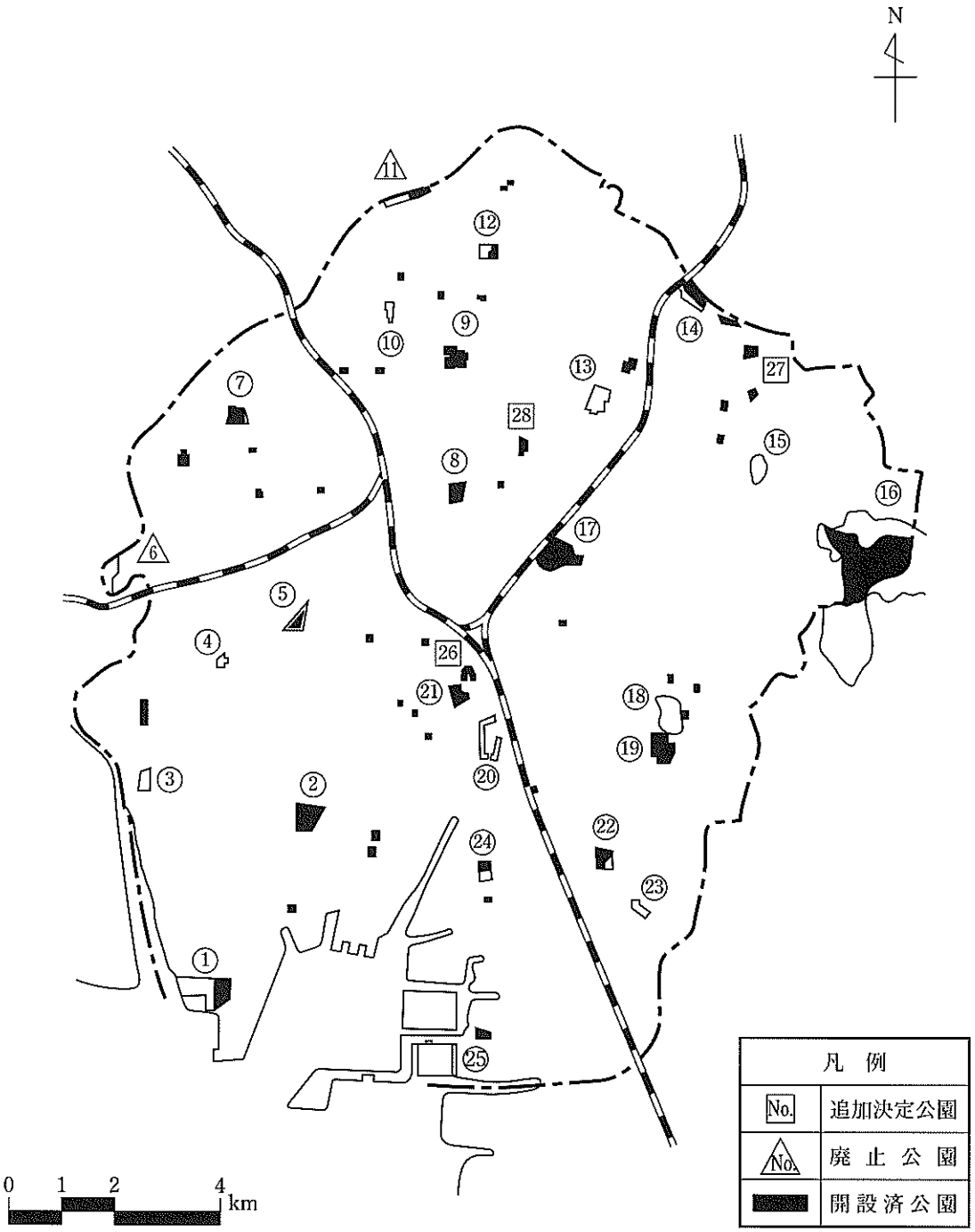


図3—15　都市計画公園および開設済公園配置図(昭和20年)

2　公園事業

名古屋市の都市計画公園は、大正15年(1926)1月に24公園、総面積約167万5,000坪(約554ha)が決定された。この決定以前に開園されていた公園は、明治12年(1879)に県営浪越公園として開設され、その後同43年11月に一部が名古屋市に移管され名称を変更した那古野山公園、新堀川改修工事の掘削土を利用して同42年11月に開園し、翌年の関西府県連合共進会の会場として施設の充実整備がなされた鶴舞公園と、隣接町村の合併後大正12年4月に県から移管された中村公園の3公園のみであった。(余談であるが鶴舞公園の名称を決定する際、市参事会において「貴一公園」、「東部公園」、「名古屋公園」、「砦山公園」、「鶴舞公園」の数案が出た。)

公園は市民の慰楽休養の場として、また近代都市の美観文化生活に必要不可欠の施設であるとの認識の下に、全国にさきがけて公園の都市計画決定を行ったにもかかわらず、都市計画事業としての公園事業は決定後10数年の間着手されなかった。このことは公園整備に対する熱意が薄れたというのではなく、都市計画事業の財源である国庫補助金、起債の許可が、名古屋市の発展する産業、膨脹する人口に対応して幹線街路の整備に集中した結果であった。

名古屋市においては、このような情勢の中で公園整備の方策を模索し、市単独費による公園整備を進めたが、その代表が東山公園であった。

東山公園は、大正15年に16号公園として都市計画決定されたが、財源の関係から急施の可能性が乏しいため種々の対策を検討し、昭和7年(1932)6月頃から実地踏査を行い、計画公園面積の約4分の1に当たる24万5,000坪(約81ha)の敷地に植物園、動物園を併置する公園計画を策定した。

公園敷地のうち約17万8,000坪(約59ha)は関係地主の寄付を仰ぎ、4万坪(約13ha)は1坪当たり3円という低廉な価格で、しかも12年の年賦という条件で買収を行い、道路、水路等の公共施設約2万7,000坪(約9ha)を編入し、合計24万5,000坪(約81ha)の用地を確保した。工事費の財源は、東邦瓦斯株式会社からの植物園新設費として寄付された25万円と、地元の田代土地区画整理組合から東山公園開設による受益の代償として提供された3万坪(約10ha)と市有ため池の売却代金を充当した。この田代土地区画整理組合からの提供土地は、都市計画法の規定による受益者負担を先取りしたもので、公園開設によって生ずる付近地の受益、即ち将来の地価を予測して、あらかじめ受益額の一部を土地で関係地主から提供を求めたものであった。

この受益者負担金ともいえる土地の提供については、名古屋市と組合との間で、

a　公園開設にあわせて市電を覚王山から公園まで延長するが、電車敷設の都市計画街路が組合地区内の中心を貫通していることから、この街路築造は本来組合事業であるが、これを都市計画事業として市が実施する。

b　都市計画街路用地内の組合地区除斥地はすべて組合で取りまとめて組合地区に編入し、全路線用地を市に提供するが、路線用地上の地上物件の移転は市で行う。ただし、移転補償金等に相当する金額4万円は組合が市に寄付する。

c　市が東山公園の施設及び覚王山延長線道路工事を実施するときは、地区内従前の地積3万坪を市に寄付する。

d 市は市有ため池3,191坪(約1.1ha)を地区に編入し、工事施行上の便宜を計り、埋め立ての費用負担として一般組合員の負担となる平均減歩相当分は、市が負担する。

という取り決めがあった。

参考までに記すと、用地取得に着手した昭和8年当時1坪当たり平均4円程度の地価が、公園造営が一般に知られた頃には坪12円、動植物園の開園後の同13年には市電の開通もあって電車通りに面する土地は坪50円以上に高騰していた。

昭和9年度に工費4万8,000円余で園路の新設工事等を行い、同10年4月3日に公園の開園式を挙行した。ついで永年の懸案であった植物園は同12年3月に開園し、動物園は工費54万2,000円余で昭和10、11年度の2箇年継続事業として鶴舞公園から移転拡張して同12年3月に開園し、名古屋汎太平洋平和博覧会の開催前の完成という目的をほぼ達した。

公園の都市計画事業としては、昭和12年9月に都市計画事業の認可を受けた19号運動公園新設事業が最初で、1号稲永公園、8号白川公園、28号県庁舎跡地公園など、終戦までに14公園について事業の認可を受けたが、事業財源である国庫補助金や市債の許可は当時の政府の方針から、いずれも平時における都市計画の目的よりも戦時態勢下における色彩の濃いものであった。

最初に都市計画事業として認可を受けた運動公園は、皇紀2600年(昭和15年)に開催が決まっていた東京オリンピックに合わせ、この機会に総合運動公園を整備し、市民の体育の向上を図るために事業化されたものであるが、事業化に至るまでには次のような経緯があった。

東山公園の開園により地区の発展と地価の上昇を目の当たりにした瑞穂耕地整理組合の有志から、地区内に1万坪(約3.3ha)の土地を提供して公園事業に着手して欲しいという運動が起こり、また以前から田光公園の一部保留問題もあって19号公園を総合運動公園とする計画が立てられ、スポーツ界を始め関係方面にも運動が行われた。市民の反響も好評で、大岩勇夫市長も、敷地の寄付さえあればという条件で市営総合運動公園の建設を決意した。その後、幾多の曲折はあったが愛知県都市計画課長等の尽力もあり、4万7,455坪(約15.7ha)の公園が生まれることになった。土地の負担関係から寄付しやすい位置に公園予定地を変更して、瑞穂耕地整理組合が1万5,000坪(約5.0ha)、隣接の弥富区画整理組合が1万坪(約3.3ha)、弥富南部区画整理組合が1万坪(約3.3ha)を寄付することが確定し、残りの1万余坪は廉価で買収することとなり、昭和12年9月に都市計画愛知地方委員会で公園の位置と面積拡大の都市計画変更と事業計画が決議、10月8日に告示され、総事業費155万円余で事業に着手した。国は昭和14年度から6大都市及び九州の公園事業に国庫補助の道を開き、名古屋で最初の都市計画公園事業であるこの事業に対しても、わずか1万6,660円ではあるが国庫補助金が交付された。総合運動公園として陸上競技場、野球場、水泳場、庭球場、相撲場、児童遊園地等を設置するため、昭和12年度から15年度までの4箇年継続事業としてスタートしたが、その後4回の事業年度割の変更を行い、20年度までの9箇年継続事業として概成した。戦後、陸上競技場を整備し、昭和25年9月21～24日に開催された第5回国民体育大会夏季大会の会場となった。

名古屋市の予算科目の中で防空緑地公園事業という科目が初めて設けられたのは、昭和17年度の当初予算であり、同年11月に都市計画公園事業の認可を受けた2号土古公園、14号木崎(長母寺)公園、

18号萩山公園、19号運動公園および22号呼続公園の5公園の整備事業からであった。それ以前の昭和14年に事業認可を受けた1号稲永公園、翌年に事業認可を受けた8号白川公園及び昭和16年に事業認可を受けた28号県庁舎跡地公園の3公園の整備費は公園新設事業として計上されていたが、公園本来の設置目的のほかに防空対策を主要な目的として事業化されたものであった。1号稲永、8号白川及び28号県庁舎跡地の公園事業については、『名古屋市土木事業の概要』(昭和17年、名古屋市土木局)では、それぞれ次のように紹介された。

稲永公園

稲永公園ハ昭和十四年度ヨリ四ヶ年継續事業費総額二十八萬余円ヲ以テ防空公園トシテ名古屋港ノ左端都市計画公園第一号ノ内三萬四千坪ヲ事業區域トナシ内一萬七千坪ハ地主ノ寄附ニ依リ公園ヲ新設シ、防火、防空等ノ防空施設、競技場、野球場、テニスコート、自轉車競走路、ボート池、釣池、児童園等ヲ都市計画事業トシテ新設スルモノニシテ、本事業ハ昭和十四年九月内閣ノ認可ヲ得タルモノナリ。尚事業費ノ財源トシテ一萬六千余円ノ國庫補助ヲ受クル外愛知時計電機株式會社等ヨリ十一萬七千円ノ寄附ヲ受ケタリ。

白川公園

名古屋市内ニ於ケル公園施設ハ従来概ネ都心ヲ離レタルモノ多ク市民ノ保健衛生殊ニ防空防火上ノ見地ヨリ考察スルトキハ憂慮ニ堪ヘザルモノアルヲ以テ此ノ際本市中樞部ニ在ル公園第八号ノ一部面積一萬八千六百坪ノ公園新設ヲ都市計画事業トシテ施行スベク決定シ、一朝有事ノ際ニ於テハ防空或ハ避難廣場トシテ利用セントスルモノニシテ昭和十五年度ヨリ昭和十八年度ニ至ル四ヶ年継續事業トシ事業費總額二百八十七萬六千余円ヲ以テ執行スベク昭和十五年九月二日内閣ノ認可ヲ得、目下地上物件移轉、用地買收中ナリ。

縣廳舎跡地公園

市中央部ニ於ケル舊縣廳舎跡ノ廣大ナル土地ノ処分ニ関シテハ各方面ヨリ注目サレ居タル処本市ニ於テハ此地ニ防空並市民体位向上ヲ兼ネタル防空公園ヲ新設スルヲ時宜ニ適シタルモノト認メ縣當局ト折衝ヲ重ネタル結果一萬二千百八十八坪一八ノ用地ヲ百萬円ニテ譲受ケルコトヽナリ右用地ノ内廣小路通リニ面スル商店街用地トシテ賣却豫定ノ千三百七十坪ヲ除キタル約一萬八百坪ノ地域ヲ都市計画第二十八号公園トシテ昭和十六年三月三十一日内閣ノ認可ヲ得都市計画事業ニ依リ施行スルコトヽナレリ。

本事業ハ昭和十五年度ヨリ仝二十三年度ニ至ル九ヶ年度間継續事業トシ事業費総額百十一萬三千餘円ガ計上セラレ其ノ後昭和二十年度迄トシ事業費百十三萬七千百三十三円ニ変更セラレタリ施設ノ主ナルモノハ防空廣場、防火用貯水池、運動場、庭球場、相撲場、徒渉池等ナリ。尚目下施行中ノ皇太子殿下御降誕記念小公園新設ノ内市中央部ニ設置豫定ノモノヲ本公園ノ一部ヲ以テ充ツルコトヽシタル為メ左記財政計画ノ通リ一般會計(皇太子殿下御降誕記念事業小公園新設費)ヨリ都市計画事業費へ八萬五千円ノ繰入金ヲ為スコトヽセリ。

また、昭和17年11月6日に内閣の認可を受けた2号土古公園、14号木崎公園、18号萩山公園、19号運動公園及び22号呼続公園は、防空設備を完備するために同17年度から19年度までの3箇年継続の防空緑地公園事業として決定され、同18年12月9日には東山公園の一部が防空緑地公園事業として内閣の認可を得た。

以上が都市計画公園についての主な事業の経緯であるが、都市計画公園のうち12号志賀公園は西志賀土地区画整理組合より工事施行後寄付を受け、昭和10年2月に開設済みであり、5号松葉公園は同12年の皇太子殿下御降誕記念事業により同16年に開設された。

戦前の公園事業には前記の市長執行事業のほか、3公園が知事執行事業として施行された。昭和14年5月に紀元2600年記念熱田神宮境域整備事業の一部として決定された21号熱田神宮公園、26号高蔵公園整備事業及び翌年9月に決定された27号宮ノ腰公園整備事業である。熱田神宮公園は園内の古墳地断夫山の西側堀川沿いに庭球場等運動施設を、高蔵公園には広場、植樹等を設け、昭和18年に事業が完了した。宮ノ腰公園は地元関係者の三菱重工業株式会社の寄付金により整備され、同19年に名古屋市に移管された。

＜都市計画公園内の建築状況＞

大正15年(1926)1月に、24箇所、面積約554haの都市計画公園が決定されたが、当時は、都市計画公園内における建築物等の新設、地形の変更、土石類の採取等に対する法的な制限は何もなかった。

一方、名古屋市においては、街路事業、運河事業等、都市計画上緊急な整備を要する事業が山積し、公園の整備に着手できる見込みはほとんどない状況であった。

こうした状況の中で、都市計画公園の指定の効果をできるだけ確保するため、建築は原則として許可されぬ事を宣伝するとともに、建築の申請があった場合には、公園事業実施の際は指定期間までに無償にてその工作物を撤去する旨の副申書を提出してもらい、許可することとした。また、公園区域内の建築線の指定についても認めない方針であったが、こうした方針も徐々に緩和され、土地利用の範囲も拡大していったこともあり、また法律的な制約がないこともあって、公園指定地の私的利用の申請者は増加していった。

その結果、決定当時公園区域内の家屋は1,069件であったものが、昭和11年(1936)2月末には1,495件に増加し、議会においてもその解決について議論されるようになっていった。

出典：『造園雑誌(第3巻第3号)』(昭和11年、日本造園学会)

第2節　緑地

1　緑地計画

公園は密住疎開、体位向上及び防空防護の一石三鳥の施設として位置づけられていたが、市民全般の厚生のために要求される心身の鍛練の場としては狭小であり、防空施設としても不徹底であると捉えられていた。これに対し、国は都市計画法を改正し、都市膨脹の抑制、密住の防止、市民の心身の鍛練及び防空防護の一石四鳥の施設として緑地を追加し、緑地事業に国庫補助金を交付することとした。この改正をうけて東京、大阪、名古屋、横浜及び川崎の5都市は緑地の計画、事業に着手したが、名古屋市では、昭和15年(1940)12月7日に5緑地7箇所、面積約826.09haが都市計画決定された。緑地は、市の中心栄町の電車交差点から5～10kmの距離に適当な間隔をもって、北部の庄内川沿いと東部及び東南部の市外周部に環状的に配置された。その指定状況は、表3－25のとおりである。名古屋市に侵入する敵機を外周部で迎え撃ち、市街地を敵の空襲から守ろうとする都市防衛の配置ではあったものの、平時の都市計画から見ても公園緑地の系統を形成し、とくに東部及び東南部の住宅適地については、自然の景観を保全し、面的かつ無統制な都市の膨脹を遮断しようとする意図ももっていた。

表3－25　名古屋都市計画緑地一覧

名　称	位　置	面積(ha) S15.12.7決定	面積(ha) S20.4.9変更
1　庄内川緑地			
(1) 横井山	海部郡富田村大字前田の一部 名古屋市中川区横井町、野田町、岩塚町の各一部	約　33.06	約　18.18
(2) 庄　内	西春日井郡西枇杷島町大字下小田井、山田村大字上小田井、中小田井の各一部 名古屋市西区堀越町、名塚町、稲生町の各一部	約　79.33	約　79.33
(3) 水分橋	東春日井郡守山町大字瀬古の一部 西春日井郡楠村大字味鋺の一部 名古屋市西区成願寺町の一部	約　52.89	約　52.89
2　小幡緑地	東春日井郡守山町大字小幡、大森垣外、川の各一部	約　165.28	約　232.39
3　牧野ケ池緑地	愛知郡猪高村大字高針、天白村大字植田の各一部	約　190.41	約　150.74
4　相生山緑地	愛知郡天白村大字野並、島田の各一部	約　125.62	約　125.62
5　大高緑地	知多郡大高町の一部 愛知郡鳴海町の一部	約　179.5	約　168.92
合　計		約　826.09	約　828.07

※　位置については当初決定の内容を掲載

指定された緑地をみると、庄内川緑地は庄内川に沿い3箇所に分置されており、横井山は堤内の田畑、庄内は浸水のほとんどない洪水敷、水分橋は庄内川と矢田川の合流点付近の堤外及び堤内地でいずれも平坦地であり、小幡緑地は約20万坪(約66ha)の平地を含む陸軍用地に接する丘陵地で、一部に松の美林、田畑等があるものの、概して小さな松がまばらな荒ぶ地で、谷間に無名の大池をたたえ眺望佳良の地であった。牧野ケ池緑地は大部分が20～30年の松で覆われた複雑な地形の丘陵地で、一方に約7万坪(約23ha)の大池(牧野ケ池)があり、相生山緑地は丘陵台地で眺望のほか見るべき風致もなく、南方の一帯は一時分譲が計画され簡易な道路が縦横に開設されており、大高緑地は枇杷ケ池と称する小池を風致の中心に、地形はほぼ牧野ケ池緑地に類似した田畑、松林が交錯した地であった。

このように各緑地それぞれに特色があり、興味ある施設の設置が期待される緑地であったが、戦時緑地としては、地形、広さの関係から、軍事上必要となる飛行場、大滑空場、大演習場や広々とした芝生広場の設置ができなかったことが欠点であった。

なお、都市計画緑地については、**表3－25**のように昭和20年4月9日に庄内川緑地(横井山)、小幡緑地、牧野ケ池緑地及び大高緑地が変更され、緑地全体の面積は約828.07haになった。

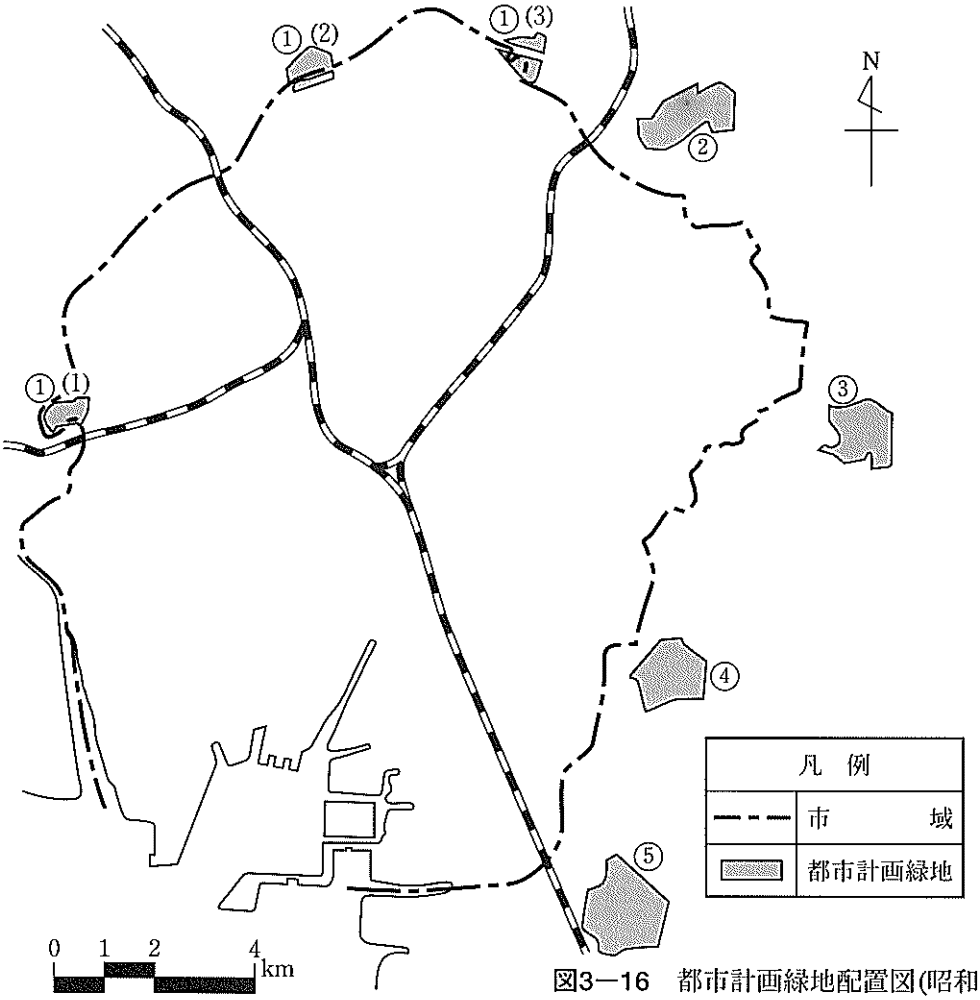


図3－16　都市計画緑地配置図(昭和15年当初決定)

※　緑地の番号は**表3－25**のものに対応

2　緑地事業

都市計画緑地のうち、庄内川緑地の横井山と庄内、小幡緑地、牧野ケ池緑地及び大高緑地が国庫補助を得て、いずれも知事執行事業として昭和15年(1940)12月に事業決定された。この緑地事業が県知事の執行事業になった理由を、愛知県都市計画課長は『公園緑地(第4巻第11号)』(昭和15年、(財)公園緑地協会)の中で、「知事執行の都市計畫事業とするには理論的根據に於て將來に遺憾を殘さぬやう考究を重ねる必要があつた。由來都市計畫事業は原則として其事業の所屬する公共團體を統轄する行政廳、即ち本事業に付ては名古屋市長の執行すべき處であるので、大緑地が三大都市の防空施設として、又高度なる厚生施設として愈々内務省に於て本年度から執行せしめることに決定を見るや直に名古屋市都市計畫事業の執行に關する將來の方針に付て懇談を遂げた。其結果時局重大なる現下の狀勢に在つては、高度國防國家建設の上から大都市に於ては國防的重要な各種施設の必要性が豫想されるので、原則に立籠つて之等の事業の凡てを市長が執行することは、その人的要求に於て、又財的需要に於て困難なるものがあるので緑地の如き高度なる防空、厚生施設及市郡連絡の軍事的産業的重要道路は縣事業として協力することに圓滿なる協定を了したものである。」と記述している。

知事執行事業の方針は決定したが、県の財政は三部制廃止処理事業の設定により余剰財源の不足、公債の増額により大緑地の事業を急速に執行する成案がなく、10年間という長期継続事業となった。この緑地事業に対しては、用地費の4分の1について国庫補助があったが、事業執行に見合う十分な額ではなかったので用地買収に当たって農地の地権者に対して新しい方法により対応した。その方法は小作料を支払わず、その代償として施設に支障のない限りという条件付きで、小作に3年間、自作に2年間の無償作付を許可するという方法であり、かなりの成果を収めた。ただ、買収直後から直ちに演習等に使用するためには条件付きとはいいながらも不便であったが、事業費、事業期間、あるいは利用目的その他の関係からは有効な方法であった。

緑地の施設計画の策定にあたっては、起伏に富んだ広大な土地に防空防衛、鍛練、厚生、休養と多くの目的をもった施設計画についての経験がなく、内務省において開催された緑地協議会においても様々な意見が出されたが、大高緑地については滑空場、射撃場、馬事訓練場、宿営舎、一般休養地を配置する施設計画が立てられた。

なお、協議の際、軍から希望のあった部隊の演習場は適する箇所がなく対応できなかったが、文部省から要望のあった青少年の訓練道場については相当する施設を配置した。

昭和18年以降は戦局の推移に伴い国内情勢も緊迫し事業は予定の進捗をみなかったが、一方、都市防衛の立場からは速やかに整備する必要性に迫られ事業の見直しを行った結果、昭和20年4月には、食料増産の要請を考慮して庄内川緑地の庄内緑地を事業から削除し、同24年度までの事業年度を20年度までに短縮する事業の変更が行われた。その後決戦期に入り、事業は中止のやむなきに至った。

この事業により買収した土地は全体の約60%であったが、戦後「自作農創設特別措置法」により大部分を国に買い上げられた。

第5章　高速度鉄道計画

大正15年(1926)の都市計画愛知地方委員会において、欧米先進諸都市における高速度交通機関の整備状況を参考に、人口100万人を超える都市にあっては、高速度交通機関が都市存立の条件との認識にたち、委員会事務局から調査の実施が提案された。これが名古屋市の都市交通において、高速度交通機関の必要性を論じた最初であった。その後、戦前では昭和11年(1936)と同15年に高速度鉄道計画が立案されたが、諸般の事情により実現をみるに至らなかった。

1　高速度鉄道(地下鉄)建設の初めての動き

昭和4年(1929)に入って名古屋地下鉄道株式会社発起人総代から熱田～名古屋駅間に地下鉄道を建設するための地方鉄道敷設免許申請が鉄道大臣に提出された。この申請に対して愛知県から道路管理者である市長に対して意見を求めてきたので、市長は軌道法の規定により議会の意見を聞くことになり、同年5月6日の市会に次のような諮問案を付議した。

諮問第四號　　希望條件附同意

地方鐵道敷設免許ノ件ニ關シ愛知縣土木部長ヨリ別紙ノ通通牒ニ付軌道法施行規則第四條ノ規定ニ依リ答申期限ヲ本月十一日トシ名古屋市會ノ意見ヲ諮フ(道路管理者名古屋市長大岩勇夫)五月六日提出

地方鐵道敷設免許申請(鐵道大臣小川平吉宛)

日本ノ中樞ニ在リテ商工業上重要ノ地タル人口百萬ノ大名古屋市ヘ近來地方都市トノ交通益々頻繁ヲ來シ候處之ガ交通機關タル郊外私設鐵道ヘ其終端驛ヲ外廓ニ止メ置クヲ以テ各線ノ連絡無ク中心トノ交通モ亦甚ダ不便ニシテ遺憾ニ堪ヘザル所ニ有之候。

茲ニ同志者相謀リ名古屋地下鐵道株式會社ヲ設立シ熱田驛前ヨリ名古屋驛(名古屋鐵道免許終端點)ニ至ル區間ノ地下鐵道ヲ敷設シテ愛知電氣鐵道會社線ト名古屋鐵道會社線トヲ連結シ以テ東ハ豐橋岡崎市ト西ハ岐阜市北ハ犬山ヲ經テ飛騨方面ノ聯絡ヲ取リ當地方交通ノ便ヲ計リ名古屋市ノ發展ヲ助長致度候間特別ノ御詮議ヲ以テ右鐵道敷設ノ御免許被成下度關係圖書相添ヘ此段奉願候也(出願者　名古屋市西區西柳町二丁目名古屋地下鐵道株式會社發起人總代富田重助、藍川清成)昭和四年一月二十一日

副申書(鐵道大臣小川平吉宛)

別紙地方鐵道敷設免許申請書ニ基ク名古屋地下鐵道株式會社ノ設立ニ關シテハ名古屋鐵道株式會社並ニ愛知電氣鐵道株式會社カ共力之ガ完成ヲ期シ居候次第ニ付該路線ノ敷設御免許相成候上ハ右兩會社ハ夫々適法ノ手續ヲ爲シ監督官廳ノ御許可ヲ受ケ總資本ノ半額即チ七萬五千株宛兩會社ニ於テ取得致度考ニ候間此段及副申候也

(提出者　名古屋鐵道株式會社取締役社長富田重助、愛知電氣鐵道株式會社取締役社長藍川清成)昭和四年一月二十一日

起業目論見書(摘録)

一、鐵道事業ニ要スル資金ノ總額及其出資ノ方法　　金一千五百萬圓　株式ニ依ル

一、線路ノ起終點及其經過スヘキ主ナル市町村名

起點　名古屋市南區熱田東町字御田

終點　名古屋市西區笹島町

經過地　熱田驛前、中區上前津、同榮町、東區東櫻町通、名古屋驛前

一、軌　間　　三呎六吋

一、動　力　　電氣　東邦電力株式會社ヨリ電力ノ供給ヲ受ク

副申書(鐵道大臣小川平吉宛)

昭和四年一月二十一日附ヲ以テ名古屋地下鐵道株式會社發起人ヨリ申請ニ係ル名古屋市南區熱田東町字御田ヲ起點トシ同町字金山、同市中區上前津町、同榮町ヲ經テ同市東區東櫻町通リヲ名古屋驛前ニ至ル地下鐵道ノ敷設御免許相成候上ハ當會社ヨリ左記免許申請中ノ路線(一部分)ヲ取消シ尚左記既免許線ノ敷設免許状ヲ返上可致候間此段副申候也

記

一、大正十五年八月十三日付發第一六五號敷設免許申請中ノ路線ノ内名古屋市東區大津町停留所(九哩三十八鎖)ヨリ名古屋驛前停車場(十哩六十鎖)ニ至ル區間

一、昭和二年二月二十四日附監第三五三二號御免許ノ名古屋市南區熱田東町字御田ヨリ同町字金山ニ至ル路線

(提出者　愛知電氣鐵道株式會社取締役藍川清成)昭和四年一月二十一日

諮問案に対する市会での最初の議論は次のようなものであった。

名古屋市に地下鉄道が必要という意見はすでに2～3年前に出ていたが、この間市当局はどのような案を作り検討してきたのか。民間の会社に建設させるのは何故か。

これに対して名古屋市助役は次のように答弁した。

元来、当市における交通機関はすべて市が独占して経営すべきが原則で、地下鉄道についてもできるだけ市においてやるべきものであると考えているけれども、今日までの市電の経済また市電の路面における地上の各種の計画の前途を考えれば、到底この5年や7年の間に市が地下鉄道を経営するという見込みは立たない。従って市がやるものとして計画は立てていない。この会社の出願がある以上、その会社がなるべく早くそれを実行するという誠意がある以上、どうしてもこれに同意しない訳にはいかないと思う。むしろ同意して市民の交通の便を図る方が当然であると思う。しかしながらこの事は、直ちに市の電車事業に影響を及ぼし、水道、下水道というような問題にも大なる影響を及ぼすもので、これらの見地からして相当の条件を付し、相当の要求をするということは是非しなければならない。

質疑の後、調査委員を設けて付託することを決した。11名で構成された調査委員は、京都、神戸

両市の視察等を終え、同年5月18日の市会において次のような報告を行った。

慎重審議した結果、名古屋市の経済状態では近い将来に地下鉄を建設することは不可能と思われるので、いろいろな条件を付けることによって同意することになった。第一の条件は、会社は工事着手前に市と報償契約を締結すること。報償契約の内容等については、工事の着手前に具体化するということにした。第二の条件は、会社は特許の日より5年以内に営業を開始すること。第三の条件は、隧道頂点の高さ及び市の埋設物との工事関係については必ず市と協議し、工事実施に際しては市の監督を受けること。第四の条件は、将来市においてこの鉄道を買収しようとする場合には、会社はこれに応ずること。但し工事着手前は特許権を市に無償譲渡すること。第五の条件は、市が同一の事業を行う場合には、会社は軌道その他の工作物の無償共用を承諾すること。この工作物の無償共用というのは、市が経営する場合には、無償で軌道に電車を通させるとか、無償で停留場工作物を共用するということである。

この報告に対して、希望条件を会社が聴き入れなかった時はどうなるのか、希望条件とはどのような性格のものか、との質問が出されたのに対し、鉄道省が特許を与える場合、希望条件を命令の中に入れてくれるかどうかは保証ができないが、入れてくれれば会社は実行する義務がある、と答え、委員長報告のように5項目の希望条件を付けて同意することに決定したが、この会社は設立されることなく終わった。

2　戦前の高速度鉄道計画

名古屋市の人口は昭和9年(1934)に100万人を突破した。この人口増加に伴って交通機関も混雑の一途をたどり、電車・バスの整備の他、高速度鉄道実現の要望が高まった。既に東京、大阪両都市では地下鉄が開業して都市交通機関としての機能を発揮していたこともあって、名古屋市においても昭和10年末に調査研究に着手し、昭和11年5月に次のような7路線、総延長約52kmの計画を発表した。

第1期(路線延長18.733km　建設費約5,133万円)

中村～覚王山間	地下線
市役所前～内田橋間	地下線
田端～市役所前間	高架線

第2期(路線延長33.217km　建設費約8,082万円)

桜山～押切間	地下線
覚王山～新池間	地下線
押切～大幸町間	地下線
本山橋～八事間	地下線
桜山～柴田間	高架線

昭和11年12月3日には、乗客の協力を得て交通量の基礎的な調査を実施したが、この計画は、総工事費約1億3,000万円という膨大な金額であったことや、翌年3月に開催された名古屋汎太平洋平和博覧会の準備、民営バスの買収事業という交通機関の統合などに主力が注がれたために、見送られることとなった。

名古屋汎太平洋平和博覧会の終わった昭和12年7月には日中戦争がぼっ発し、戦局の拡大とともに

軍需工場要員の輸送などのため市内交通は極度に混乱した。この打開策として高速大量輸送機関の整備が急務となり、再び高速度鉄道建設計画が取り上げられた。昭和14年9月に学識経験者や関係行政機関の職員からなる「臨時名古屋市並近郊交通網調査会」が発足し、翌年10月23日には名古屋鉄道局の提唱により各種交通機関が参加した総合的交通量調査が実施された。この調査結果及び昭和11年12月の交通量調査に基づき、昭和15年12月に地下鉄の基本4路線、総延長約29kmの計画を発表し、翌年8月にはボーリングによる地質調査の準備も始められたが、昭和16年12月に太平洋戦争が始まり、資材、資金その他あらゆる面にわたって制約を受けるようになり、再度すべての計画は中止に至った。

基本路線の計画概要と臨時名古屋市並近郊交通網調査会の決議事項は次のとおりであった。

基本路線の計画概要

名古屋駅・覚王山線(約7km)

昭和20年ごろには、市電栄町線はその輸送能力が限界に達するとみられ、まず最初に敷設されねばならぬのが名古屋駅・覚王山間である。これは名古屋駅において東海道線・中央線・関西線・関西急行電鉄(近鉄)と連絡するものであり、これを基本線とし、将来の発展に対して、名古屋駅からは浄心を経て西北部工場地帯と連絡する路線、および東海道線を横断して中村公園に至り、さらに左折して港方面に至る路線、また覚王山からは東山公園に至る路線の他に、総合運動場附近に至る路線が必要である。

市役所・熱田線(約6km)

昭和20年ごろには、市電熱田線においてもその輸送能力は限界に達すると考えられる。したがって、この第2路線はさきの第1路線についで重要であり、かつ第1路線と十字型をなすものである。

これは熱田駅において東海道線、名古屋鉄道常滑線・豊橋線と連絡し、また大津橋において名古屋鉄道瀬戸線と連絡する。さらに将来の発展に対して、北方には大曽根ないし上飯田まで延長し、南方には南部工場地帯まで延長するとともに、別に熱田から支線を設けて総合運動場に向う路線も考慮する。

名古屋駅・高辻線(約7km)

これは名古屋駅・上前津・鶴舞公園・高辻を結び、さきの十字型路線に対する斜めの一線であって、この間の交通は、市電による場合少くとも昭和26年には輸送限度に達する。したがって、第1、第2路線にひきつづき建設する必要がある。将来は、高辻からさらに市民病院、石川橋を経て八事方面まで延長すれば、八事方面の住宅地と市中心部とが連絡されるとともに、さらに挙母方面とも、他の交通機関あるいは高速度鉄道の延長によって連絡することができる。

一方、名古屋駅以北は、さきの第1路線の延長にひきつづき、上飯田方面および枇杷島方面と連絡する路線を考慮すべきである。

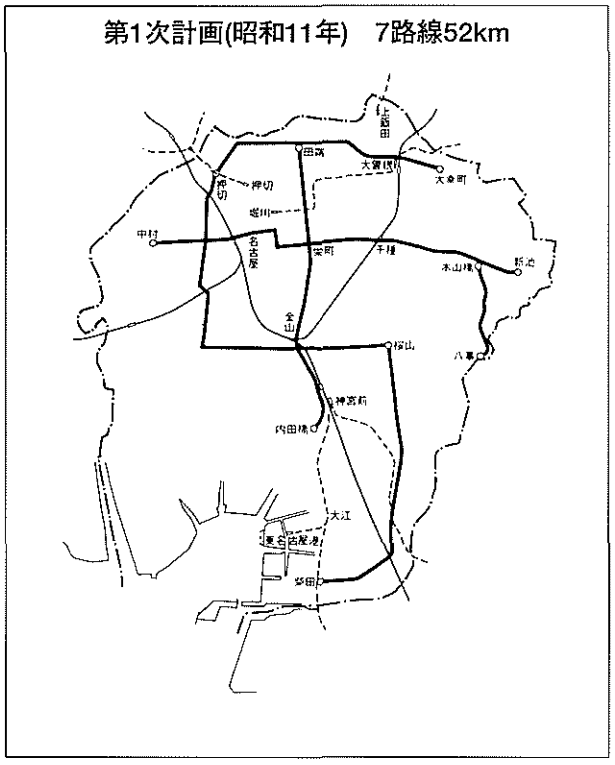
大曽根・熱田線(約8.5km)

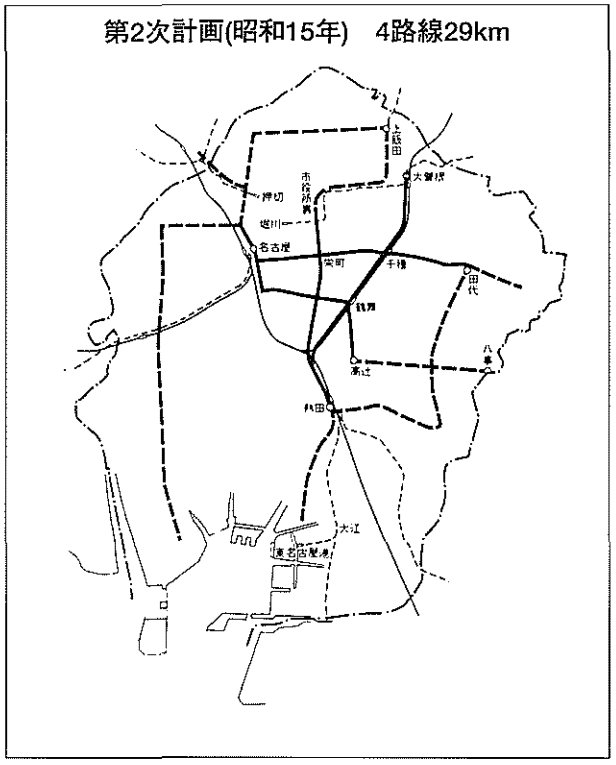
この路線は、第3路線と斜めの十字型をなすものとして考えられるものであり、市の東北から

中心部を経て、市西南部に至る路線である。しかし、ほとんど国鉄中央線に沿う関係上、中央線が電化整備される場合にはその必要がなくなるが、そのときは熱田から築港に至る路線を将来の路線として計画しておく必要がある。

調査会の決議事項

1. 交通網調査会ノ市ノ交通状況ニ関スル市理事者側ノ調査報告ニ基キ、高速度交通機関ヲ急速ニ敷設スベキ必要アリト認ム
2. 右高速度交通機関ハ、市ノ都市計画ニ即応シテ敷設サルベキモノトス
3. 右高速度交通機関ノ建設ハ、差当リ交通密度最モ大ニシテ急速敷設ヲ要スル区間ヨリ着手シ、七ケ年計画ヲ以テ完了スルモノトス
4. 本交通網調査委員会ノ運用ノ便宜上別ニ専門委員会ヲ設置スル必要アリト認ム





凡　例	
―・―・―	市　域
―――	国　鉄
- - - - -	私　鉄
―――	高速度鉄道計画線
――――	〃　将来計画線

図3－17　戦前の高速度鉄道計画(出典：『市営交通70年のあゆみ』(平成4年、名古屋市交通局))

第6章　運河計画

1　中川運河

(1)　沿革

中川運河の開削事業が具体化したのは、明治34年(1901)に沿線の関係地主が幅員15間(約27ｍ)内外の極めて小規模な計画を立てたのが始まりであった。その後、明治39年に実業家雨宮敬次郎が事業計画を企図し、幅員30間(約55ｍ)程度のものを計画したが事業化に至らなかった。以来、運河計画は中断の状態が続いたが、松井茂愛知県知事が大正2年(1913)から同6年にわたり、開門式の幅員50間(約91ｍ)、延長は金城村上名古屋に至る7,458間(約14km)の大規模な運河を県事業として実施しようとしたものの、財政上の理由で実現に至らなかった。その後、期成同盟会が組織され実現に努めたが、経済界不況等のためついに具体化するに至らなかった。

大正8年に都市計画法が公布され、名古屋市においても都市計画事業としての調査研究を重ねてきたが、名古屋市の現状や将来を展望するとき、まず中川運河の開削が急務であるとの認識から、県市協調のもとに実施計画の策定を進め、大正13年6月9日に運河網の一環として都市計画決定された。その後、中川運河は、同年11月17日に都市計画事業として内閣の認可を得て、同15年10月1日に起工式が行われた(**巻末資料3－11**参照)。

(2)　起業の理由

名古屋市の運河網の計画は、都市計画決定の理由書(103頁参照)に記述されているように、工場地における原料、諸材料の供給、生産品の搬出等ための港湾及び鉄道との連絡を主とし、商工業地相互の内部的連絡を従とするものであった。この運河網計画の中で、中川運河が市区改正事業を除き他の都市計画施設をさしおいて最初に都市計画事業として採用されたことは、名古屋市にとってこの事業がいかに重要であり、渇望されていたかが推測される。膨大な予算を伴う中川運河事業の起業の理由を『中川運河開鑿事業概要』(大正15年、名古屋市)から以下に再掲する。

本市は言ふ迄もなく本州の中央に位し、尾濃平野の要部を占めて鐵路縦横、南に名古屋港を控へて海陸交通の要衝に當り、背後には經濟的物質の豊饒なる境域を擁して、其の地理的關係既に優秀なる地歩を制するのみでなく、工業發達の基調たる電力の豊富なる、將た勞銀の低廉なる、商工都市として本邦稀に見る條件を具有してゐる、從つて逐年市勢の發展は眞に驚異すべきものあり、啻に中部日本に於ける經濟的勢力の中心地たるに止まらず、實に我が國に於ける産業開發上重大なる使命を有してゐる、されば此一大使命を全ふするの要は、此天惠的資質に適當なる施設改善を加へ、以て積極的に其の利用を増進するに在るは論を俟たない。

試みに今本市に於ける工業發達の一班を按ずるに、大正十年に於ける工場數は九百二十七ケ所、其の敷地百二萬四千二百八坪で、明治四十四年の其れに比すれば既往十年間に於て約三倍の増加を示し、若し此大勢に基き將來の歸趨を求めんか、其の數の巨大なる實に驚くべき程である、然るに此急激なる進歩發達に對し從來各般の施設之に伴はなかつた、殊に商工業住宅地帶に關する地域制の設定なかりしが如きは其れであつて、爲めに各種の工場は隨所に濫設せら

れ、市民の生活環境を惡化し、其の安全を脅威すること尠くなかつた、從て之に對し相當方策を講ずるなく自然の膨脹に任かすとせば、前途寔に寒心に堪へざるものがある。

此に於て既往數年間市内全部に亘り地勢、風向等各種の條件を考査し、名古屋港背面一帶の地域を擧げて工業地帶と爲すの地域制を設定し、大正十三年十一月より之が施行を見るに至つた、然るに該地域は名港背面に於ける樞要なる位置を占めてゐるものゝ、現在は見渡す限りの耕地で、名港なり該地域なりの動脈として其の機能を發揮すべき輸送機關の設備を缺いてゐる、而して中川は此の間に在つて兩者の連絡機關たり、將た工業地帶の血行機關として極めて恰適の地點に在るを以て、即ち之等自然の利に人口の妙を配し施設宜しきを得んか、眞に絶好の工場地帶を形成することが出來る、殊に本事業に尋で目下本市が計畫中に屬する道路網、運河網の完成を見るに至らんか、其の恩澤の及ぶ所單に一都市の問題でなく、實に我が國産業の開發上に一大進展を劃することゝ信じて疑はない。

次に本市の呼吸機關として重要なる關係に在る名古屋港は、更に中部日本に於ける唯一の一大開港場で表日本、裏日本の富源を開發すべき一大使命を有す、近年之が施設の改善に伴ひ年一年船舶輻輳し貿易殷賑を極めてゐる、今之を本市物貨の狀況に徵するに其の全量の約六割強は海運に依る實況で、大正十三年に於ける發着數量七百三十六萬五千餘噸、内同港に依るもの實に四百二十萬一千餘噸を算し漸次急激なる增加を示し、之を明治四十一年開港當時に於ける出入物貨の總量僅かに八十七萬四千餘噸なりしに對比すれば實に隔世の感がある、而して同港は逐年修築を施し、其の第三期事業は既に大正十四年度を以て工を畢り、目下更に序を追ふて第四期の一大改良擴築を行はんとしてゐる、されば今後本市の發展と各種施設の改善に伴ふ一般能率の增進に從ひ、同港に於ける出入物貨の增加は必ずや既往に倍蓰すべきを疑はない、然るに之に對する背面輸送設備の現狀は僅かに一條の臨港線と、規模狹小なる堀川、新堀川の水運に俟つのみである、而かも此二川は幅員狹小、水淺くして漸く滿潮を利用して航行するものであるから、港口と市内との通航實に數日を要するの實狀に在る、爲に百貨常に停滯して商取引の敏活を妨げ、生産能率を減ずる等其の不便不利擧げて數ふることが出來ない、故に此缺陷を除き發展の方法を講ずるは現時最喫緊の要務に屬する。

此の如く本事業は之を本市の現狀に照し、將來に察し、工商何れの立場よりするも其の施設一日も忽にすべからざるものあるが爲め、本市多年の重要懸案として研究せられ來つたもので、若し夫れ本事業達成の曉に至らんか、名古屋港の利用を完全に享受し得て工業地帶に於ける機能を促進し、生産を增加すると共に一般物資の配給輸送を圓滑ならしめ、以て市民の經濟を暢達し、商工業の發展に資すること大なるべく、又一面に於て市民生活の混亂を防ぎ、公共の福利を增進し、國運の進展に貢獻し、能く商工都市としての重要使命を全ふすることを得べしと信じて疑はない。

(3)　設計の概要

中川運河の設計は、將來における名古屋港、名古屋駅の拡張工事計画並びに運河区域における風向、

地質、潮位等を考慮し、また、堀川の利用状態をも勘案し、数度にわたる変更を行い、下記のような設計により施工された。

運河の型式

閘門式

延長及び幅員

延長4,515間(8,208ｍ)

幹線3,515間(6,390.45ｍ)　支線1,000間(1,818.10ｍ)

幹線

1等第1(南幹線)　延長1,000間(1,818.18ｍ)、幅員50間(90.9ｍ)

中川川口より港区熱田新田東組字東川縁236番地に至る。但し中川口船溜り200間(363.6ｍ)の区間は幅員70間(127.26ｍ)とする。

2等第1(中、北幹線)　延長2,515間(4,572.27ｍ)、幅員35間(63.63ｍ)

1等第1終点より中川区長良町字南新田55番地に至り右折し、同区露橋町字西海道62番地の2に至る。但し中川区長良町字南新田55番地より本線終点に至る北幹線は幅員50間(90.9ｍ)とした。

支線

3等第2(東支線)　延長600間(1,090.86ｍ)、幅員20間(36.36ｍ)

2等第1終点より中区松重町24番地の11において堀川に接続する。但し松重船溜り25.50間(46.3ｍ)の区間は幅員37間(69ｍ)とする。

3等第3(北支線)　延長 400間(727.24ｍ)、幅員20間(36.36ｍ)

2等第1終点より中村区西日置町字猿子19番地の1に至り左折し、同区平野町字前田89番地の1に至り船溜りに接続する。

河床

名古屋港水準基面零点以下7尺(2.12ｍ)に掘削し、閘門により常に0尺ないし5尺(1.51ｍ)の水位を保たしめた。

閘門　2箇所

中川口(中川口閘門)　1箇所　長60間(109.08ｍ)　幅員6間(10.9ｍ)

堀川口(松重閘門)　1箇所　長50間(90.9ｍ)　幅員5間(9.09ｍ)

運河付属地

運河幅員以外両側各28間(50.9ｍ)

物揚場	幅員各5間(9.09ｍ)	法面
倉庫敷	幅員各15間(27.27ｍ)	高　0尺以上10尺(3.03ｍ)
道路敷	幅員各8間(14.5ｍ)	高　0尺以上10尺(3.03ｍ)

船溜り　3箇所

堀止船溜り	長150間(272.7ｍ)	幅員50間(90.9ｍ)

3等第3の終点(名古屋新貨物駅の南方)に設置した。

中川口船溜り　　長200間(363.63ｍ)　　平均幅員70間(127.27ｍ)

中川口閘門下流に設置した。

松重船溜り　　長25.5間(46.35ｍ)　　平均幅員37間(69.08ｍ)

江川線堀川口に設置した。

建築敷地

運河の両側(運河用地の外側)各幅員50間(90.9ｍ)に造成した。

この面積92万5,596m²を運河の掘削土により0尺(名古屋港水準基面)以上6尺（1.81ｍ)ないし7尺(2.12ｍ)に地上げした。

(4)　工事の概要

土工

全工区を通じて土工は実に40万立方坪(240万m³)以上であり、したがってこの掘削、運搬、盛土の作業が直ちに本事業の進捗に至大の影響があるが、幸いこの地域一帯は概して少量の泥土分を含む砂層からなり、しかも湧水量が少なくわずかな排水設備により順調に土木作業が進捗した。

掘削土は41万3,167立方坪(248万3,133m³)で、この利用区分は運河敷地盛土23万2,245立方坪(139万5,792m³)、建築敷地盛土11万6,122立方坪(69万7,893m³)、分譲土6万4,800立方坪(38万9,448m³)であった。

道路

運河両側の倉庫敷地に沿って幅員8間(14.54ｍ)の幹線道路を設置したほか、運河を横断する都市計画路線を基準に在来道路を考慮し、その間に幅員3間(5.45ｍ)ないし18間(32.72ｍ)の連絡道路9本を配置し、新設した。構造はすべて砂利道であった。

橋梁

在来の主要道路と都市計画路線が運河と交差する箇所に有効幅員3間(5.45ｍ)ないし14間(25.45ｍ)の12橋(中川、東海、昭和、蜆、野立、篠原、八熊、長良、小栗、猿子、柳原、南北橋)を架設した。構造は街路構造令に基づき、内務省の設計標準並びに市電の荷重に耐え得る不燃焼構造とし、船舶航行上から有効径間を4間半(8.18ｍ)以上とし、橋桁下端を運河の水面が計画高水位にある場合10尺(3.03ｍ)の空間を保つよう構築した。

護岸

閘門付属のものを除き総延長は8,920間(1万6,216.56ｍ)の長きにわたり、内閘門外の護岸は水防上から、運河内の繋船護岸は荷役の便否から、いずれも経済的な関係を考慮して、比較的簡単なものとした。中川閘門外の鉄矢板護岸を除くほかはすべて地盤の強弱に応じて3列または4列に長さ9尺(2.72ｍ)ないし5間(9.09ｍ)の基礎丸太杭を打ち込み、その上にコンクリート造または割石コンクリート造の重力式擁壁で築造した。その前面の水深は一様に運河の計

画低水位以下7尺(2.12ｍ)とした。

物揚場

運河両護岸沿いに設け、幅員5間(9.09ｍ)、表面勾配を6割とした。これを専用物揚場と公共物揚場とに区分し、専用物揚場は表面を土壌のままとして利用者の随意施設に任せ、公共物揚場は基礎を玉砂利でつき固めた石張コンクリート造とし、長さ10間(18.18ｍ)ないし38間(69.08ｍ)のものを主として橋りょうの両側及び連絡道路の出先に適宜配置した。さらに運河幹線においては前記の張石と8間道路との間の平場の土地も公共物揚場敷地とした。専用物揚場は87箇所2万8,397坪(9万3,710m²)、公共物揚場は101箇所1万9,143坪(9万6,172m²)であった。

閘門

運河河口の名古屋港に面する中川口閘門と堀川通船路の堀川と連絡する松重閘門の2門を構築した。この閘門は暗渠によって閘室外との水位を平均にする設備を持ち、海面や堀川の高水が運河内に逆流氾濫するのを防止するなど迅速かつ安全に船舶を通航させるため最も重要な施設の1つであった。

中川口閘門は、複閘式で大小8枚の鋼製合掌扉を設備し、有効長60間(109.08ｍ)、有効幅員6間(10.9ｍ)で、1回の通航に閘室に収容できる標準船舶(40トン積)は10隻であった。

松重閘門は、ストーニー式鋼製扉を使用し、有効長50間(90.9ｍ)、有効幅員5間(9.09ｍ)、水門開閉の釣り合い錘は2基一対の4基の塔に収容された。塔の高さは、堀川側が22ｍ、中川運河側が20ｍである。ヨーロッパ風の塔は名古屋市の土木部建築課の設計である。

(5)　計画及び事業の経緯

大正13年 6月 9日	都市計画運河網として都市計画決定告示
大正13年11月17日	中川運河開削及び建築敷地造成事業の都市計画事業並びに執行年度割決定告示
大正15年 1月18日	都市計画事業運河新設受益者負担に関する件公布
大正15年10月 1日	中川運河開削工事着工
昭和 2年 4月 4日	都市計画運河新設設計変更並びに同事業及び執行年度割変更告示(大正13年度～昭和3年度)
昭和 4年 4月 5日	都市計画事業執行年度割変更告示(大正13年度～昭和4年度)
昭和 5年 4月 2日	都市計画事業執行年度割変更告示(大正13年度～昭和5年度)
昭和 5年10月10日	本線及び北支線通水
昭和 5年10月25日	本線及び北支線使用開始、中川運河使用条例(第12号)、同施行細則(告示第341号)公布、告示
昭和 5年12月17日	都市計画運河新設の設計変更並びに同事業年度割変更告示(大正13年度～昭和6年度)

昭和 6年 7月25日　堀川通船路(東支線)使用開始
昭和 7年 4月 2日　都市計画事業執行年度割変更告示(大正13年度～昭和7年度)
昭和 7年10月 1日　運河全線開通
昭和 7年12月20日　堀川通船路(鉄道横断箇所)使用開始
昭和 8年 4月 4日　都市計画事業執行年度割変更告示(大正13年度～昭和8年度)
昭和 9年 4月 5日　都市計画事業執行年度割変更告示(大正13年度～昭和9年度)

なお、昭和7年(1932)10月の全線開通後も執行年度延長の手続きが行われたのは、同5年12月の設計、事業変更された堀止船溜り関係の事業が未着手だったためであるが、結局主要財源である起債の許可がなく、未着手のまま同9年度に事業が打ち切られた。

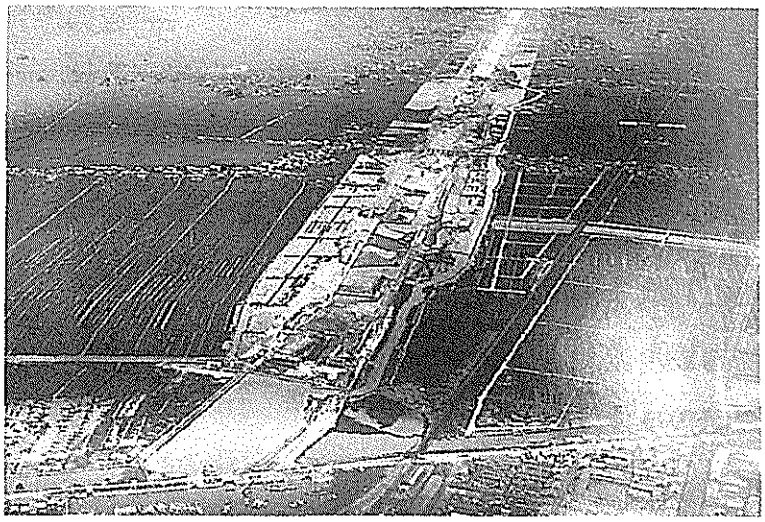


図3—18　工事中の中川運河(出典：『名古屋港史　建設編』(平成2年、名古屋港管理組合))

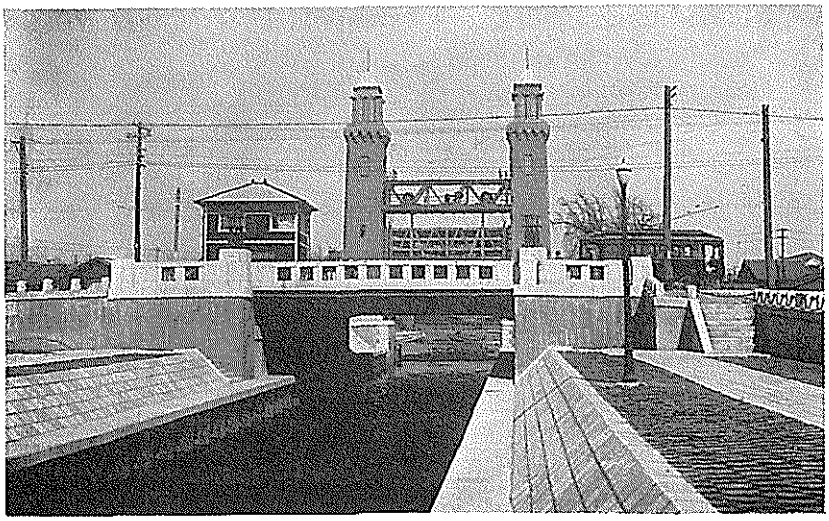


図3—19　松重閘門(出典：『中川運河』(昭和14年、名古屋市))

(6)　財政計画

都市計画事業認可を受けた当初の事業予算は総額1,612万9,361円で、その歳入歳出の区分は次のようであった。

収入			支出	
1	市債	5,600,000円	1 用地費	7,180,000円
2	第1期事業費より繰入	350,000円	2 工事費	6,834,000円
3	特別税	1,697,787円	3 公債費	1,422,490円
4	運河受益者負担金	2,400,000円	4 諸費	546,801円
5	第1期事業受益者負担金	1,500,000円	5 予備費	146,070円
6	整理地売却代金	4,371,000円		
7	雑収入	210,574円		

収入のうち市債については、公募して一般財界を圧迫するのは策を得たものではないとの判断から事業用地所有者の了解を得て、その用地代金に債券を公付し、大正18年度から21年度までの4年で全部償還することとし、この償還の財源として特別税、受益者負担金、整理地売却代金、運河収入金等で充当する計画であった。

昭和2年(1927)4月4日の一部設計変更により総事業費を1,885万9,132円と更正した結果、この事業の最終の財政計画は、次のようであった。

1	市債	7,250,000円
2	第1期事業からの運用金	1,850,000円
3	特別税	1,697,787円
4	受益者負担金	2,614,848円
	(受益者負担金総額は5,009,907円で、事業費財源に充当のほか、公債償還財源に充てる。)	
5	整理地売却代金	5,232,000円
	(整理地売却代金総額は8,317,590円で、事業費財源に充当のほか、公債償還財源に充てる。)	
6	雑収入	214,497円

(7)　建築敷地造成事業

名古屋市西南部一帯の土地は大正13年(1924)10月27日の用途地域の指定の際に工業地域に指定されたが、まだ開発の手がおよんでいない地で、殊にこの地域一帯は地盤低湿で、名古屋港平均水位以下の土地もあり、現状では用途地域指定の目的を達することができなかった。また中川運河の機能を高めるためにも沿線の工業開発は不可欠であり、運河掘削の土砂で埋立造成を行う一挙両得の事業として、建築敷地造成事業が運河の付帯事業として計画された。このような計画は日本の都市計画事業として最初の試みであった(**巻末資料3－12**参照)。

この事業は運河の両側に接して幅員50間(約91ｍ)、延長は東側において2,515間(約4,600ｍ)、西側は2,055間(約3,700ｍ)、総面積30万5,490坪(約100ha)にのぼる造成事業であった。造成された工場

地は都市計画法施行令第23条により区画整理を行うことを命ぜられていたので、昭和3年(1928)5月28日に中川運河沿線土地区画整理組合(名古屋市の単独施行)の設立認可申請を行い、翌年1月18日に認可された。

区画割は、専ら工場誘致を目的とするため、1区画を1敷地として面積をおおむね5,000坪(約1.7ha)内外とした。その結果、区画街路を除き分譲土地は77筆、27万2,895.64坪(約90ha)であった。

この建築敷地の分譲にあたっては、当時の工場誘致施策として、工業地域内に工場を新設し(他の工場地帯から移転したものは除く。)、常時10人(販売当初は15人)以上の職工を使用して営業を開始したものには、市税の賦課を4年間免除し、代金支払いについても10年間の分割支払いを認める等の特典を与えるとともに、分割処分にも応ずる等、敷地の販売と工場の誘致に意を注いだ。売却実績は、販売当初の昭和6年は約9,000坪(約3ha)、昭和7年度から11年度までは毎年平均2万2,600坪と出足は必ずしも順調ではなかったが、12、13年度の2年間で21万6,000坪(約71ha)を売却し、14年度には販売を完了した。処分価格は坪当たり平均32円で最高37円、最低28円であった。

なお、この事業による用地買収にあたって6万3,101坪(約21ha)の土地について土地収用の裁定を求めた。

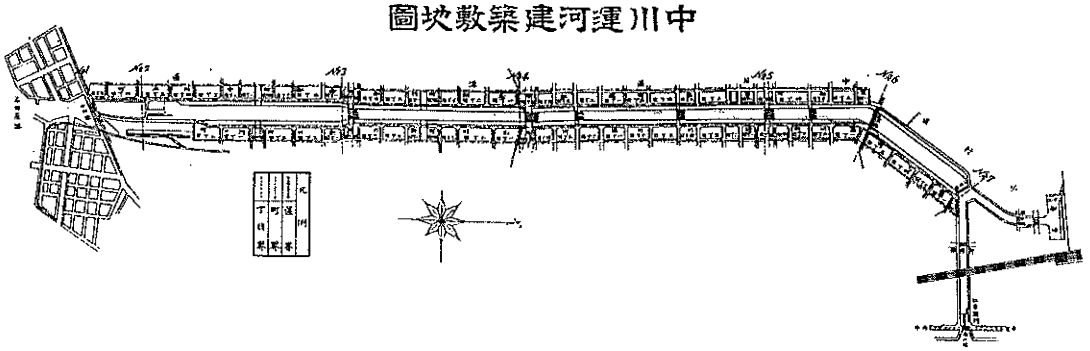


図3－20　中川運河建築敷地図(出典：『中川運河』(昭和14年、名古屋市))

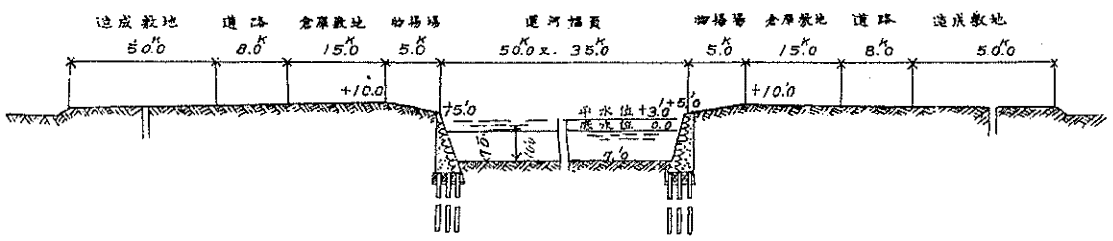


図3－21　中川運河横断面略図(出典：『中川運河』(昭和14年、名古屋市))

＜中川運河まつり＞

「中川運河まつり」の歴史は「みなと祭」より古く、昭和7年(1932)10月の運河全通を前にして、名古屋市の提唱で運河沿線の各土地区画整理組合、各耕地整理組合及び交通業者有志を糾合して、暫定的に中川運河利用促進協会を組織し、同協会主催のもとに同年6月「中川運河まつり」を開催したのがそのはじまりであった。さらに8月6、7両日の夜、中川運河納涼大会を催し、運河の宣伝に多大な効果を収めた。これを端緒として運河沿線の各土地区画整理組合を中心とする中川運河発展期成同盟会を結成し、運河の利用、発展に努める一方、毎年運河まつりを主催した。

なお、中川運河発展期成同盟会は、昭和19年6月「中川運河沿線発展会」(富田彦吉会長)と改称した。その後、運河神社の氏子により中川運河まつり奉賛会が設立され、今日に至るまで中川運河まつりは同会の手で開かれてきた。

昭和27年から同30年までは、みなと祭協賛運河まつりとして開催されたが、運河神社の祭礼日と一致しないことから、同31年以降はみなと祭と分離して従来の通り毎年7月30日から8月1日まで3日間行われるようになった。祭りの行事は、7月30、31日の両日が前夜祭として神社境内で映画、手踊りなどを開催したが、祭りの主体は8月1日に行われる下運河神社と上運河神社の運河祭斉行から始まり、鼓笛隊、子供相撲などが行われ、運河上ではボートレースや、物故者の慰霊祭が船上において執り行われた。夜になると演芸大会のほか、巻藁船の巡航や花火大会が開かれた。祭りの費用は、運河沿線所在の港湾関係業者や工場からの寄付金及び氏子からの寄付金と名古屋港管理組合からの助成金とが主体で、ピーク時には80万円余であった。しかし、輸送手段がはしけからトラックに変わるなどで運河の利用が減少するにつれ、運河まつりも規模が縮小され、昭和39年以降、花火大会も中断されたままとなっている。

出典：『名古屋港史－港勢編－』(平成2年、名古屋港管理組合)

2　堀川

堀川は慶長15年(1610)名古屋城築城の際、福島正則普請奉行の手によって開削され、以来その沿岸には商家や海運業者が集まり、名古屋の商工業は、この堀川を中心に発展してきた。明治以降荒廃が目立ってきたため、明治26年(1893)頃より水路の浚渫や護岸の修理など小規模な補修が行われてきた。明治29年に熱田港の築港工事が始まり、同港の発展につれて堀川の利用はますます盛んとなり、同港に集散する貨物の多くがこの水路を利用し、堀川利用は増大の一途を辿ったにもかかわらず、大規模な改修は行われず、また、沿岸住民の中には、ごみや汚物を投棄する者も多く、運河の荒廃に拍車をかけた。この状態を放置すれば、やがては名古屋市の商工業の発展を阻害することになると憂慮した名古屋商業会議所は、明治38年に運河の改修とごみ投棄の取り締まりを求める建議書を愛知県知事に提出した。これを受けて県では水路の浚渫や一部護岸の改修を行うなど堀川の維持管理に努めたが、これらの工事は、補修程度にとどまり、本格的な改修までには至らなかった。明治40年に熱田港は名古屋港と改称し、開港場の指定を受けて開港したが、築港工事が進むにつれて運河の荒廃はますますひどくなった。その後も名古屋商業会議所は2度の建議書を愛知県知事に提出したが、上流からは土砂が流れ込み、両岸は自然崩壊により埋まり、堤防はもろくなり、汚水の流入や汚物の投棄によって河水は腐敗して悪臭を放つ状態となった。そのため干潮時になると川底が露呈し、中央の水路も水深が2尺(約61cm)までになり、従って船の航行は満潮時に限られ、運河機能は麻痺状態に陥った。

名古屋商業会議所交通部は、運河利用者や沿岸住民に働きかけ、大正12年(1923)に「堀川改修期成同盟会」を組織して堀川改修の実現のための運動を開始し、たびたび本格的な改修について陳情を行った。大正15年に至って名古屋港の将来計画を審議していた内務省の臨時名古屋港調査会も、堀川の改修が名古屋港の将来にとって必要不可欠であると認め、同会の希望条件として決議するなど、堀川の改修は緊急の問題となった。

愛知県は大正15年11月、工費193万円、工期を大正16年度から5箇年とする堀川改修工事案を可決し、翌年工事を着手した。設計の概要は以下のとおりであった。

a　上流の朝日橋から下流の大瀬子橋までの延長3,960間(約7km)を平均干潮面以下6尺(約1.8m)に浚渫する。

b　川幅を広げるために両岸に接して浚渫する。

c　現在の護岸部分には根固工を施し、板柵工の部分には鉄矢板工を施す。

その後、世界的な不況を反映した政府の財政緊縮方針により、工期を2年延長し、事業費も削減して昭和8年度に完了した。

この工事により上流部の水運は便利になったが、一方、大瀬子橋下流の堀川口には問題が残った。名古屋港の船溜りは第4期築港工事によって拡張増深され、6号地前面一帯の船溜りも浚渫工事が完了したにもかかわらず、この中間にあって堀川と新堀川とを連絡する堀川口は、第2期築港工事により浚渫をしたものの航路は狭隘で水深も浅く、大型艀船の出入には極めて不便であった。水陸交通の便と荷役上の便を図り、運河の交通経済機能を確保するためには堀川口の浚渫が急務であると判断し

た愛知県は、改修費106万円の継続事業として昭和8年度から5箇年継続事業として浚渫工事に着手し、工期を1年延長して同13年に竣工した。

この工事により大瀬子橋から下流の名古屋港船溜りに至る延長1,600間(約2,900ｍ) は平均干潮面以下6～9尺(1.8～2.7ｍ)に、桴筏係留区域は平均干潮面以下2尺(約61cm)に浚渫され、護岸の根固工や物揚場の板柵工も鉄矢板に改良され、堀川口には総トン数200トンまでの帆船は航行、停泊が自由になり、従って荷役の上でも多大な便宜が得られ、運河としての機能を倍加することとなった。



図3－22　大正時代の堀川

(出典：『名古屋市港史　港勢編』(平成2年、名古屋港管理組合))

3　新堀川

新堀川は、精進川を掘削改修して築造されたものであった。精進川は名古屋市の東部を流れる排水河川であったが、川幅が狭いため悪水の停滞が甚だしく、大雨が降るとすぐに氾濫してその被害も少なくなかった。すでに藩政時代においてこの川の改修を意図したことがあったが実施に至らず、明治維新後も水の氾濫による被害を防ぎ、運河舟行の便を開く目的で、たびたび改修の計画があったがいずれも実行には至らなかった。

明治37年(1904)に日露戦争がぼっ発し、政府は熱田に兵器製造支廠を建設する計画をたてたが、この計画は、敷地約10万坪(約33ha)を造成するために盛立土砂約5万立方坪(約30万m^3)を必要とした。名古屋市はこの機会に精進川の改修工事を実施すれば掘削土砂を兵器製造廠に売却することができ、永年懸案であった精進川改修の絶好の機会として明治38年2月に市会の議決を得て、同年10月に工事に着手した。工事内容は、南区豊田町から中区東陽町3丁目までの延長3,155間(約5,740ｍ)を改修し、川幅を13～15間にし、水深は平均干潮面以下3尺(約0.9ｍ)として両岸の護岸工事を施すほか、堀留から東へ分岐して延長240間(約440ｍ)、幅員6間(約11ｍ)、水深6尺(約1.8ｍ)の水路を掘削し、護岸工事を行うものであった。その総工事費は約100万円で、明治43年2月に竣工、通水した。工事竣工とともに、翌年8月4日に新堀川と改称した。この新堀川は名古屋市東南部の工業地帯を貫流し、その沿線には大小の工場が集中して、生産原料の集荷に欠くことのできない水路として利用された。

第7章　港湾の計画

明治政府は、欧米諸国に対抗し国家としての自立を図るため、殖産興業政策を強力に推進した。そのなかでも工業化の促進と合わせ、海運業の確立と港湾整備が火急の課題であり、政府により整備が進められた横浜、神戸の両港を核として海上交通は逐次発展した。明治6年(1873)に物資の大集散地である名古屋と東京、横浜間に定期航路を開設して、熱田にその基地を設けようとしたが、水深が浅く船を入れることができなかったので、基地を四日市港に変更した。同8年には横浜～四日市間に定期航路が開設され、四日市港は伊勢湾の海上輸送の拠点となった。

一方、名古屋市に市制が施行された明治22年には東海道線の全線が開通し、同28年に関西鉄道、同33年に中央線が名古屋乗り入れを実現し、陸上交通の整備が進んでいった。同27年に起こった日清戦争による物資の輸送需要の増大と戦争景気が重なって、この地方の産業は飛躍的な発展をみせ、特に、織物、陶磁器等の輸出産業の台頭はめざましいものがあった。

また、広島においては、多くの反対を押し切って築造した無名の宇品港が、日清戦争によって重要港として活用され、その先見性が高く評価されたこともあって、熱田湾築港事業は、ようやく着手されることとなった。

第1節　名古屋港の整備

名古屋市の商業・工業の機能を向上させ、経済の発展を図るには海陸運輸の連絡を密にすることが必要であり、そのためには港湾の改良整備が急務であるとの認識から、熱田湾築港工事として明治29年(1896)に第1期工事に着工し、明治40年には熱田港は名古屋港に名称変更され、開港場の指定を受けた。その後、明治43年度から第2期工事に着手し、大正9年度から引き続き第3期工事に着手した。

名古屋港の内外貿易は、開港場として指定された翌年の明治41年の取扱総トン数は87万トン、取扱額2,764万5,000円であったが、第2期工事の完成した大正9年(1920)には244万トン、取扱額1億9,813万5,000円となり、トン数で約2.8倍、取扱額で約7.2倍と飛躍的に増加した。このような趨勢を踏まえて時代の変遷や時勢の要求に適応していくためには、糊塗的な改良整備ではなく、将来を見据えた計画の策定が必要となり、大正4年から13年までの10年間の内外貿易貨物の取扱実績を基礎に、30年後の貨物量を外国貿易貨物400万トン、内国貿易貨物770万トン、合計1,170万トンと推計し、これに対して必要な施設の整備拡張計画が「名古屋港将来の拡張計画」としてとりまとめられ、大正15年7月28日に内務大臣の承認を得て、決定された。

大正12年8月23日には内務大臣から第2種重要港湾の指定を受け、「名古屋港将来の拡張計画」のうち緊急を要する工事を第4期工事として昭和2年(1927)に着手した。この第4期工事の概要は、以下のようなものであった。

a 浚渫工事

汽船係留区域は、水深9.1ｍの区域を131.9ha、水深7.3ｍの区域を81.7ha、水深4.5ｍの区域を16.2ha、合計229.8haに浚渫拡張し、また水深8.5ｍ、面積13.5haの木材積載船溜り及び水深

8.5ｍ、面積12.5haの危険物搭載船溜りの係留場を新設し、同時に本船52隻を係留できるようにする。

b 埋立工事

浚渫土砂を利用して、2号地埋立地前面西埠頭4.9haを埋め立て船車連絡用埠頭に、稲永新田前10号埋立地45.7haを埋め立て石炭・雑貨取扱区域とし、将来、前面に海陸連絡設備用地を造成する。

c 突堤工事

船溜り内の7号、8号埋立地前面に八字型防波堤各727ｍを築造して、冬季の北西風による波浪から木材積載船を保護し、秋季の南東の暴風による波浪に対して汽船溜り内の安全を確保する。

d 岸壁工事

2号埋立地西方に長さ273ｍ、幅164ｍの埠頭を造成し、船舶6隻を同時に係留できるようにし、海陸連絡の荷役用に使用する。

e 護岸工事

仮工事として埋立地の周囲に造成する。

f 係船浮標

浚渫面積の拡張に伴い、係船浮標21組を増設する。

g 航路標識

浚渫区域の拡張及び防波堤の新設に伴い、けい灯浮標2組、灯台4基を増設する。

h 船きょ

岸壁用大型潜かんを築造する適当な場所がないので、7号埋立地西北の一角に修船きょを築造して潜かんを製作し、その後船舶の修理に利用する。

この第4期工事は国庫補助の関係もあって一部修正が行われたが、第2次世界大戦のぼっ発もあり、期限を延長して、昭和15年度に竣工した。

第4期工事の完成により、名古屋港の港湾としての施設は一応整ったが、港勢の発展はこれを凌駕するものがあり、その設備能力は港勢に対応しきれないことが明らかであったため、先の名古屋港将来の拡張計画を改定して、昭和14年に「名古屋港将来基礎計画」を決定した。この基礎計画は20年後を見越した計画であったが、当面10年後の港勢に対応できる実施規模を定め、同時に工業港建設と臨海工業地帯の造成の一部をあわせ、第5期工事として昭和15年から着手することとなった。第5期工事は、航路・泊地の拡張、小船の安全な泊地、物揚場、工業地帯の造成・拡張を図るものであったが、日中戦争の拡大、太平洋戦争への突入により資材や労働力は極度に欠乏し、物価も高騰して工事の遂行は極めて困難な状況になったうえ、昭和19年頃からは空襲も熾烈となって事実上この工事の進行は不可能になった。

終戦後は、その復旧に全力が注がれたが、昭和22年8月12日付けで港湾局長から、既定の国庫補助は昭和22年度以降は廃止する旨の通達が出され、これにより第5期工事はすべて打ち切られた。

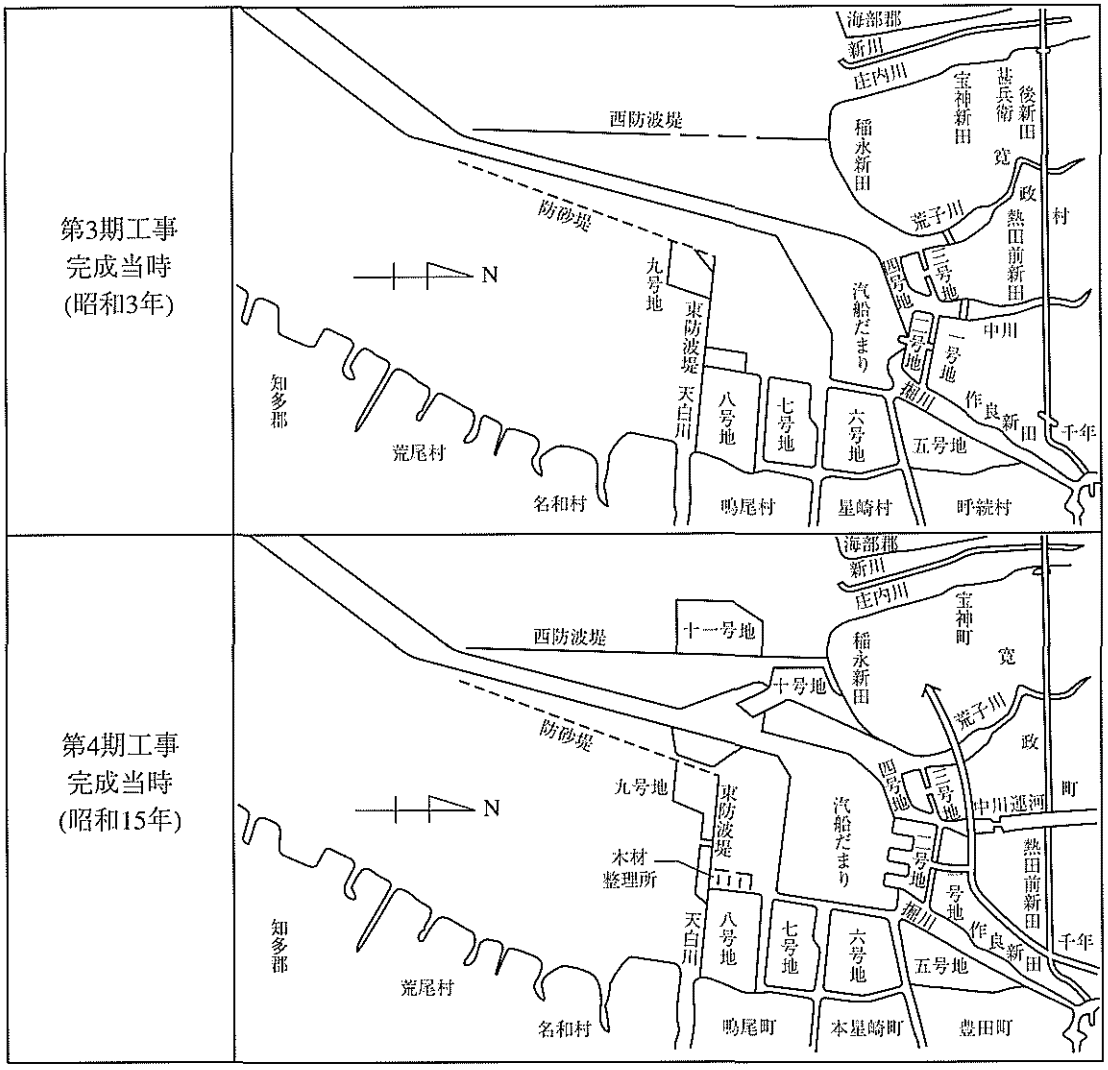


図3－23　第3期および第4期工事完成当時の名古屋港

(出典：『名古屋港管理組合三十年史』(昭和59年、名古屋港管理組合))

第2節　名古屋港の利用実績

名古屋港は港湾の改良・拡張、港湾施設の整備・増強により港勢も著しい発展を遂げた。開港場の指定をうけた翌年の明治41年(1908)の名古屋港への入港船舶は、総数1,028隻、取扱貨物総トン数87万4,360トンであった。開港30年を迎えた昭和11年(1936)から12年にかけて最盛期となり、同11年の入港汽船は4,717隻を数え、翌年の取扱貨物総トン数は789万5,691トンに達し、それぞれ戦前の最高を記録したが、戦局の拡大とともに衰退し、昭和19年には入港汽船434隻、取扱貨物総トン数149万7,448トンまで減少した。開港場指定から終戦までの入港船舶の推移は**表3－26**及び**図3－24**、取扱貨物の推移は**表3－27**及び**図3－25**のとおりである。

表3－26　入港船舶の推移

(単位：隻)

	内国航路	外国航路	合　計
明治41年	986	42	1,028
43年	1,993	32	2,025
大正元年	1,506	39	1,545
3年	1,642	114	1,756
5年	1,709	131	1,840
7年	1,438	143	1,581
9年	1,584	241	1,825
11年	1,825	446	2,271
13年	2,276	643	2,919
昭和元年	2,221	855	3,076
3年	2,306	907	3,213
5年	2,409	1,053	3,462
7年	2,497	1,336	3,833
9年	2,504	1,622	4,126
11年	2,818	1,899	4,717
13年	1,869	1,356	3,225
15年	2,122	1,059	3,181
17年	1,159	176	1,335
19年	376	58	434

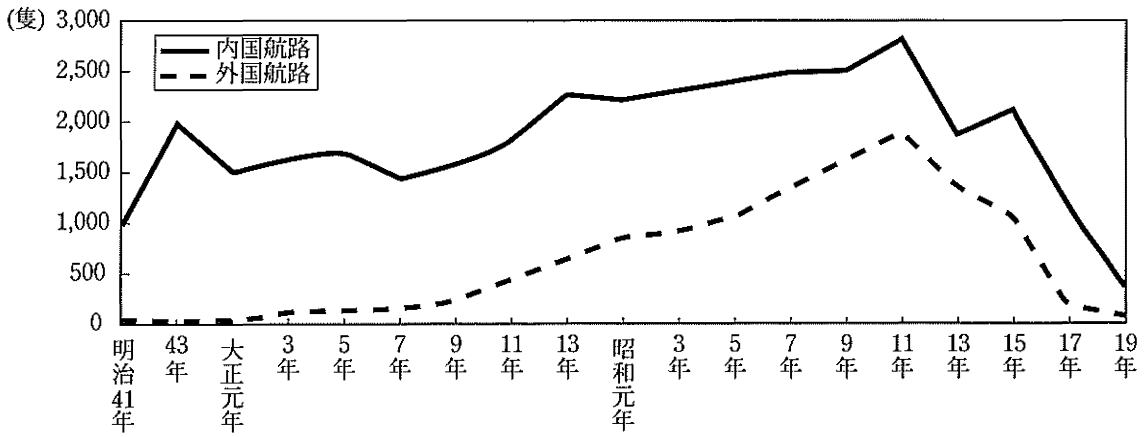


図3－24　入港船舶の推移

表3－27　取扱貨物の推移

(単位：トン)

	内国航路	外国航路	合　計
明治41年	831,333	43,027	874,360
43年	1,426,045	36,897	1,462,942
大正元年	1,320,661	52,003	1,372,664
3年	1,645,863	268,086	1,913,949
5年	1,962,847	263,621	2,226,468
7年	2,047,962	309,311	2,357,273
9年	2,047,745	388,541	2,436,286
11年	2,594,351	752,698	3,347,049
13年	3,124,660	1,076,907	4,201,567
昭和元年	3,527,394	1,283,407	4,810,801
3年	3,873,506	1,384,151	5,257,657
5年	3,481,281	1,310,412	4,791,693
7年	3,846,124	1,527,118	5,373,242
9年	4,374,873	1,866,166	6,241,039
11年	5,351,029	2,121,122	7,472,151
13年	5,745,962	1,472,161	7,218,123
15年	6,217,017	1,503,024	7,720,041
17年	4,195,647	627,014	4,822,661
19年	1,212,567	284,881	1,497,448

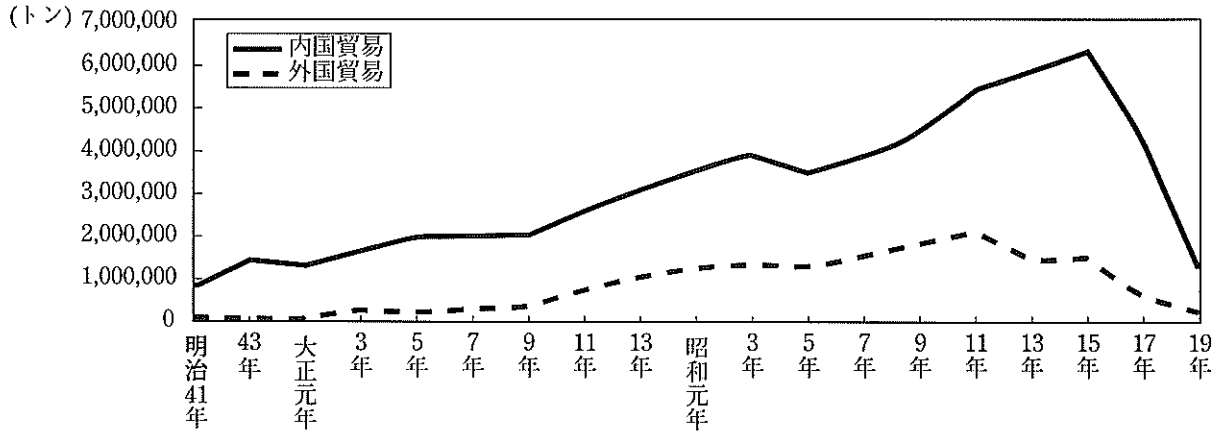


図3－25　取扱貨物の推移

＜松重閘門＞

松重閘門は、堀川と中川運河をつなぐ堀川口に設けられた閘門で、昭和5年(1930)に建設された。両川は水位が異なるため、船が行き来するためには、水門を設け水位差を調整しなければならなかった。

この松重閘門をはしけ船が盛んに往来した時期もあったが、トラック輸送の発達による水運の衰退から、その使命を終えた。その後、取り壊される構想もあったが、市民の強い要望で永久に保存されることになり、昭和61年5月には市の文化財にも指定された。水路は幅員5間(約9ｍ)、長さ50間(約90ｍ)で、船は20分くらいで閘門を通過した。

閘門の塔は4基あり2基一対で配置され、塔の高さは堀川側が約22ｍ、中川運河側が約20ｍで、その役割は、水門を開閉するための機械装置が取り付けられた鉄橋を支え、水門開閉用の釣り合いおもりを収容することであった。塔の最上階は展望台になり、城の石塔に似た外観はヨーロッパの城さいを思わせる。(185ページ**図3－19**参照)

周辺一帯は昭和61年に都市公園として整備されるとともに、夜間はライトアップされ、平成5年(1993)10月には都市景観重要建築物に指定された。

出典：『中川区史』(昭和62年、中川区政施行50周年記念事業実行委員会・名古屋市中川区役所)

第8章　防空・防火施設計画

「防空法」は昭和12年(1937)4月5日に制定された。この法律は防空情勢からみて防空計画と防空訓練に重点を置いたものであったが、戦局の推移と欧州におけるベルリン大空襲の情報等から、より実践的なものにするため同16年11月25日に改正され、建物の防火改修、危険物の製造・処理、貯蔵をする建物の統制、工場の分散、空地設定に関する規定が定められた。

名古屋市においても都市防衛の対策が着々と進められたが、最初に取り上げられたのは、市民の隣組組織の戦時防衛対策への編成替えと木造家屋の防火改修事業であった。昭和15年3月に防火改修事務所を開設して改修の要請勧奨に努め、同18年には防火改修工事に対して補助金を交付する措置を講ずる等積極的にその推進が図られた。この防火改修事業には、密集地帯の一般木造家屋の改修と病院、工場、学校等の大規模木造建築等の改修の2種類があったが、いずれも外壁にモルタルを塗ったり、防火壁を設けるといった程度のものであった。

しかしながら予想される大空襲に対しては、建物の防火改修のみでは到底火災の拡大を防ぎ得ないという結論のもとに、建物の疎開、防空空地の確保、防火水槽や防空壕の設置といった方向に転換していった。

この防空防衛対策の中で都市計画として取り上げられたのは、防火施設としての貯水槽と公共防空壕であった。

防火施設及び公共防空壕は、官報告示によれば、**表3－28**及び**表3－29**のように昭和19年から翌年にかけて都市計画決定された。この防火施設と公共防空壕はそれぞれ決定日と同日に市長執行の都市計画事業として決定され、直ちに事業に着手した。

表3－28　防火施設決定一覧

決定告示年月日	決　定　内　容		
昭和19年5月13日	貯水槽	40m³	300箇所
		100m³	1,055箇所
昭和20年7月30日	貯水槽(追加)	100m³	1,005箇所

表3－29　公共防空壕決定一覧

決定告示年月日	決　定　内　容		
昭和19年12月5日	横穴式	延長	350m
	掩蓋式		130箇所
昭和20年7月30日	掩蓋式(追加)		6,700箇所

また、大都市防衛の一方策として、空襲による被害を最小限にすべく、昭和17年10月の閣議において防空法による空地帯及び防空空地を設定する方針が決定された。

防空法でいう空地帯は空襲時における防空陣地や避難地にあて、かつ防火線とするもので、環状空地帯と放射空地帯に区分された。その幅は広いほど効果があるが、市街地においては広幅員を確保す

ることは困難であり、50～150ｍが限度であった。名古屋市では市域周辺部も含めて空地帯が指定された。防空空地は既に人家が相当に稠密で帯状に空地が取れないところに空地がある場合に、これを空地のまま保存することを目的とするものであり、名古屋市で約19万坪(約6,280ha)が指定された。

しかしながら、空地帯及び防空空地では、制度上建築物の新築、増改築を禁止するにとどまることから、より積極的な防空対策として建築物の除却が行える疎開空地の指定が検討され、昭和18年12月21日に「都市疎開実施要綱」が閣議決定された。名古屋市では、昭和19年1月の市会において佐藤孝三郎市長が、疎開計画について次のように説明した。

第一に空地々帯の設定として(一)押切線より堀川に至る枇杷島線、桜通より岩井町線にいたる伏見町線、江川線より東郊線に至る山王橋線、高岳線より省線中央線に至る桜通線の四線を、いずれも五十米の幅員をもつて疎開せんとするものである。第二は重要工場周辺の空地設定であるが、これは千種方面および熱田方面において、いずれも凡そ幅員五十米の空地を設けんとするものである。第三は現在なお地域の調査中であるが計画としては疎開の空地として面積二千坪程度の空地を十一箇所と、人口稠密箇所における家屋間引空地として一箇所三百坪程度のものを約十九箇所と、なお協力工場その他重要施設の周辺の空地設定である。そしてこれらの周辺に二百坪程度の空地約八箇所を設けんとするものである。

内務省は疎開空地として昭和19年1月26日に全国に先がけて東京、名古屋において第1次指定を告示したが、そのうち名古屋市関係分は以下のとおりであった。

内務省告示第十九號

防空法第五條ノ五第二項ノ規定ニ依リ左ノ通地區ヲ指定ス其ノ關係圖面ハ愛知縣廳及名古屋市役所ニ備置キ縱覽ニ供ス

昭和十九年一月二十六日　　内務大臣　安藤　紀三郎

第一　防空空地(疎開空地)

番號	位　置	地積(坪)
一	名古屋市千種區地内	約四四、〇〇〇
二	名古屋市熱田區地内	約四〇、〇〇〇
三	名古屋市熱田區地内	約　八、七〇〇
二〇一	名古屋市東區地内	約　二、五〇〇

別紙圖面表示ノ通(圖面省略)

第二　空地帶(疎開空地帶)

番號	位　置	地積(坪)
一	名古屋市西區地内	約一二、八〇〇
二	名古屋市東區地内	約二五、二〇〇

三　名古屋市西區中區各地内　　約二四、二〇〇
四　名古屋市中區昭和區各地内　　約三四、一〇〇
別紙圖面表示ノ通(圖面省略)

続いて昭和19年2月26日(第2次)には8万2,500坪(約27ha)が指定され、同年4月5日(第3次)、6月12日(第4次)の指定の結果、第1期、第2期計画として合計40万坪余り(約132ha)が指定され、建物疎開が実施に移された。

都市疎開事業は原則として、愛知県が建築物の買収・除却を、またその跡地は名古屋市が買収または賃借することとされ、国庫補助事業として執行された。市長説明の4路線は、内務省告示の第二の空地帯(疎開空地帯)のことで、枇杷島線、桜通延長線、伏見町線及び山王橋線の4路線であり、既設の道路を含め約50ｍの幅員の空地帯として指定され、桜通延長線を除く3路線については約6万坪(約20ha)の用地買収が行われた。これら疎開空地帯を含め、第1期、第2期計画において約7万5,000坪(約25ha)が名古屋市において買収された。

引き続いて第3期、第4期計画として約70万坪について実施に移され、指定された疎開空地、疎開空地帯の総地積は約110万坪(うち約10万坪は軍・会社関係)、総戸数は約2万8,000戸(同2,000戸)に達したが、その実績は明らかではない。

終戦直後の昭和20年9月20日に、建物疎開跡地の処理方針について内務省国土局長通牒が出された。この中で、地方公共団体などにおいて買収した跡地については、公共団体が引き続き空地として保有することとされた。また、賃借しているもののうち将来、都市施設として計画上必要と認められるものについては、都市計画決定に至るまで引き続き賃借することとされ、その後の内務省計画課長通牒において、都市計画上の決定措置を防空法(昭和21年1月30日廃止)の効力暫定期限である昭和21年7月31日までに行うこととの主旨徹底が図られた。(**巻末資料3－13**参照)

名古屋市の戦災復興計画としての幹線街路及び補助幹線街路は、防空法の効力暫定期限前の昭和21年6月27日及び同年7月23日に都市計画決定され、この都市計画街路の中に幅員50ｍの空地帯が含まれていた。

＜防空法(抜粋)＞

第一條　本法ニ於テ防空ト稱スルハ戰時又ハ事變ニ際シ航空機ノ來襲ニ因リ生ズベキ危害ヲ防止シ又ハ之ニ因ル被害ヲ輕減スル爲陸海軍ノ行フ防衛ニ則應シテ陸海軍以外ノ者ノ行フ燈火管制、僞裝、消防、防火、防彈、防毒、避難、救護及應急復舊竝ニ之等ニ關シ必要ナル監視、通信及警報ヲ、防空計畫ト稱スルハ防空ノ實施及之ニ關シ必要ナル設備又ハ資材ノ整備ニ關スル計畫ヲ謂フ

第五條ノ二　地方長官防空上必要アルトキハ一定ノ區域ヲ指定シ其ノ區域内ニ於ケル木造建築物ノ所有者ニ對シ期限ヲ附シテ其ノ建築物ノ防火改修ヲ命ズルコトヲ得

前項ノ木造建築物ノ範圍竝ニ防火ノ改修程度及方法ハ命令ヲ以テ之ヲ定ム

第五條ノ三　前條第一項ノ規定ニ依ル命令アリタル場合ニ於テ期限内ニ工事完了セザルトキ若ハ工事完了ノ見込ナシト認メラルルトキ又ハ建築物ノ所有者ノ申請アリタルトキハ地方長官ハ市町村長ヲシテ建築物ノ所有者ニ代リテ前條ノ防火改修ノ工事ヲ施行セシムルコトヲ得

第五條ノ四　主務大臣ハ防空上必要アルトキハ命令ノ定ムル所ニ依リ空襲ニ因ル危害ヲ著シク增大スルノ虞アル建築物ニ付其ノ建築ヲ禁止若ハ制限シ又ハ其ノ建築物(工事中ノモノヲ含ム)ノ除却、改築其ノ他防空上必要ナル措置ヲ命ズルコトヲ得

第五條ノ五　主務大臣ハ防空上工場其ノ他ノ特殊建築物ノ分散ヲ圖ル爲必要アルトキハ命令ノ定ムル所ニ依リ一定ノ區域ヲ指定シ其ノ區域内ニ於ケル特殊建築物ノ建築ヲ禁止又ハ制限スルコトヲ得

主務大臣ハ防空上空地ヲ設クル爲必要アルトキハ命令ノ定ムル所ニ依リ一定ノ地區ヲ指定シ其ノ地區内ニ於ケル建築物ノ建築ヲ禁止又ハ制限スルコトヲ得

第五條ノ七　地方長官防空上必要アルトキハ勅令ヲ以テ定ムル物件ノ管理者又ハ所有者ニ對シ其ノ物件ノ移轉ヲ命ズルコトヲ得

第十三條　(第三項)地方長官ハ勅令ノ定ムル所ニ依リ第五條ノ四ノ規定ニ依ル禁止若ハ制限アリタルガ爲又ハ第五條ノ五ノ規定ニ依ル區域若ハ地區ノ指定アリタルガ爲既ニ著手シタル建築ヲ廢止シ又ハ變更スルノ已ムナキニ至リタルニ因リ生ジタル損失ヲ補償スベシ

第十五條　(第三項)第五條ノ二又ハ第五條ノ三ノ規定ニ依ル防火改修工事ノ施行ニ要スル費用ハ勅令ノ定ムル所ニ依リ建築物ノ所有者ノ負擔トス

(第四項)物件ノ管理者又ハ所有者第五條ノ七ノ規定ニ依リ物件ノ移轉ヲ爲スニ要スル費用ハ命令ノ定ムル所ニ依リ其ノ者ノ負擔トス

第十六條　前條第三項ノ規定ニ依リ建築物ノ所有者ノ負擔スル費用ニ對シテハ市町村ハ其ノ三分ノ二以内ヲ補助スベシ

前條第四項ノ規定ニ依リ物件ノ管理者又ハ所有者ノ負擔スル費用ニ對シテハ北海道又ハ府縣ハ其ノ二分ノ一以内ヲ補助スベシ

第9章　上下水道計画

上水道についての最初の法制は、明治23年(1890)に制定された「水道条例」であり、下水道については、明治33年に制定された「汚物掃除法」及び「下水道法」であった。

また、大正8年(1919)に制定された都市計画法では第16条で「道路、廣場、河川、港灣、公園其ノ他勅令ヲ以テ指定スル施設ニ關スル都市計畫事業ニシテ内閣ノ認可ヲ受ケタルモノニ必要ナル土地ハ之ヲ收用又ハ使用スルコトヲ得」と規定し、施行令第21条で「鐵道、軌道、運河、水道、下水道、土地區劃整理、運動場、一團地ノ住宅經營、市場、屠場、墓地、火葬場及塵埃燒却場ハ都市計畫法第十六條第一項ノ規定ニ依リ之ヲ指定ス」とあり、上下水道を都市計画事業で執行する場合の土地の収用、使用について特例を設けていた。

名古屋市においては、上水道は、戦前戦後を通じ都市計画施設として決定されることなく、起債を財源とする特別会計、単独の水道事業により整備されてきた。

また、下水道については、戦前は都市計画施設としての決定を行わずに進められてきた。

第1節　上水道

創設当時の上水道は、第1編第4章第5節で概説したが、その後、大正10年(1921)の周辺16町村の合併により拡張した新市域に対する給水を目的とした第2期拡張事業をはじめとして、第2次世界大戦の終戦までに、第5期拡張事業まで着手した。

1　第2期拡張事業

第2期拡張事業は、大正10年(1921)に合併した16町村のうち、従来から旧市域と市街地が連担していた東区千種町はじめ4区22町及び旧市域でありながら未給水区域であった稲永新田に給水するための配水管の拡張事業と、都市計画事業として施行されていた5大幹線道路に配水管を増設するものであった。この事業は、大正12年9月に着工し翌年3月に完了した。

2　第3期拡張事業

この事業の計画目標は、給水区域を市域の全域とし、計画給水人口を100万人、1人1日最大給水量4立方尺(0.111m³)、同平均給水量2.66立方尺(0.074m³)とするものであった。事業の内容は、沈澱池2池の増設、導水鉄管路として36インチの鋳鉄管1条の増設、緩速濾過池6池の増設、ポンプ場に200馬力1台及び100馬力2台の増設、送水鉄管路として36インチ鉄管1条の増設、配水池は東山配水池構内に配水池2池の増設、配水工事として南部幹線(42インチ)及び北部幹線(36インチ)の整備を行うものであった。この事業で築造された特色のある施設としては東山配水塔があった。この塔は、第5次の設計変更により築造されたもので、当時、東部丘陵地帯が住宅地として急速に発展したため、水圧が低下して衛生及び防火の面から不安が生じたので、東山配水池構内に鉄筋コンクリートで円筒形の配水塔(容量313m³)を造り、鍋屋上野の濾過池構内に50馬力ポンプ2台を設け、配水塔まで送水管で

送水し、これにより丘陵地に送水するためのものであった。

この事業は、大正15年(1926)1月に着工し、昭和5年(1930)3月に完了した。

3　第4期拡張事業

第3期拡張事業を実施中の昭和3年(1928)に「名古屋市水道基本計画」が策定された。この基本計画は、給水人口の目標を150万人とするもので、この計画により施行されたのが第4期拡張事業であった。

(1)　取水場及び送水路拡張工事

第4期拡張事業で最初に着手されたのは、取水場及び送水路拡張工事であった。人口の増加により給水量が増加し、取水能力を増加させることが緊急の課題であったが、水源地の犬山方面の発展によって水質の悪化と水力発電や河川工作物の影響による木曽川の変調及びそれに伴う取水量の減少の心配があった。また、送水路については、建設以来長年月を経ており、衛生、保安面からも不安があった。そのために取水場を木曽川の流心、川床の変化、水質などの観点から、最も理想的と思われた地点、すなわち、創設当時の取水場から1,400ｍ上流の木曽川左岸に設け、犬山取水場構内まで新たにずい道と暗渠を造って連絡した。犬山取水場から鳥居松沈澱池までは一部を既設の送水路で、残りを既設送水路に沿って敷設する鉄管水路によって送水し、鳥居松沈澱池から濾過池(現鍋屋上野浄水場)までは、路線を3条にして、送水の不安と衛生上の危険を避けることとした。この事業は、昭和5年(1930)1月に着工して同8年3月に竣工した。

(2)　浄配水設備拡張工事

取水場及び送水路拡張工事の完了を待って浄配水設備の拡張事業に着手した。鍋屋上野浄水場構内に新たに沈澱池を設け、これに隣接して急速濾過池、集水池を築造、また、東山配水池構内に配水池を増設する等の工事を実施した。これが急速濾過方式を採用した最初であった。この事業は、昭和8年(1933)5月に着手し、同11年3月に完工した。

(3)　配水管拡張工事

上記のように150万人分の水を確保するために、取水場及び送水設備の拡張や浄配水設備の拡張により送水能力が増大したが、配水管の給水能力は、送水能力の半分にも達しない状況であったため、配水管の拡張工事が実施された。既設のものは、配水区域を中部、北部、南部及び高区の4区に分け、給水人口 100万人を対象としたものであったが、この事業は、中南部へ配水する広見幹線と中北部に配水する出来町幹線を加えて6配水区域とし、西部末端地域に配水塔を築造して水圧の低下を防ぐようにするものであった。昭和10年2月に着工し、出来町幹線の一時中止等の計画変更を経て、その後、工期を同16年度までとし、計画の98％を完了したが、残事業については、戦時中の資材の不足もあって打ち切られた。この事業で築造された配水塔が、稲葉地公園内にあるもので、水槽の容量は

4,000m³、満水面は標高39.83ｍで、16本の円柱で塔を補強したものであった。

4　第5期拡張事業

この事業の計画案は昭和12年(1937)に公表された。この計画は、10年後の市内給水人口を150万2,000人と想定し、1日平均給水量40万m³、1日最大給水量50万m³の水を必要とするもので、そのために50万m³のうちから既設の給水能力の23万8,000m³を差し引いた26万2,000m³について、既設の鍋屋上野浄水場とは別に、新しい浄水場を設けて市内全般を東西相呼応して均等に配水するという計画であった。この計画は、起債の関係、河川との調整、資材の関係等により変更され、昭和14年度に着工されたが、第2次世界大戦により資材、労力ともに欠乏し、加えて軍需工場向けの工場排水増強工事等の関係もあって、同21年に中断した。

第2節　公共下水道

人口が集中し都市が発展するにつれて、下水道整備と汚物処理は、都市の衛生上重要な施策となっていった。人口の集中と産業の拡大は、汚物、廃棄物の増大を伴い、かつて肥料として汚物処理の受け皿であった市周辺部の田畑地帯は市街化されて、逆に汚物の排出地域となり、加えて農家の化学肥料への切り替えにより、し尿の処理が問題になっていった。

増大するし尿の処理方針としては、その一部については近郊農民と無償汲み取り契約を結び、一部は市営硫安工場で硫安加工し、その他の大部分を海中投棄することとしたが、し尿の海中投棄は、漁民から、出漁者の魚網や漁獲物が汚れるといった強硬な抗議があり、社会問題化した。そのため名古屋市では下水道への放流を始めたが、下水道への放流は、堀川、新堀川の汚染問題へと発展し、昭和3年(1928)に下水処理場やし尿流注場の建設につながっていった。

1　最初の下水道計画

名古屋市における最初の「下水道布設計画」は、明治39年(1906)に策定され、明治41年に内務大臣から認可された。

この計画では、計画排水面積を市域面積16.4km²の8割を占める13.2km²とし、平坦部、丘陵部、傾斜部に分けてそれぞれ幹線排水区を定め、財政事情等を考慮して排除方式は分流式とし、雨水は原則として既存の溝きょを改築することとした。16年後の計画人口を46万人と想定し、汚水量原単位は1人1日当たり給水量に25％を加えた5立方尺／人／日(140ℓ／人／日)とし、計画雨水量は1時間最大降雨量を過去10箇年の平均値約45mmとし、その半分が流出するものとした。汚水の処分については吐き口の下流に飲料に供するなどの事実がないため河川へ直接放流することとしていた。(雨水量、汚水量及び排除の方法については、**巻末資料3－14**参照)

当初の計画は雨水を既設の溝きょで、汚水を新設の下水管で排除する計画であったが、検討の過程

でこの分流式は、拡大が見込まれる市域とそれに伴う道路整備の面からそぐわないと判断された。そこで工事計画を見直し、排除方式を合流式に変更することにし、これに合併地域(旧熱田町)を含めた新たな下水道布設計画の認可を明治44年3月に受けた。

計画変更申請の際に添付された「設計変更ノ理由」の概要を以下に掲げる。

名古屋市の下水道工事の予定設計は、明治32年に調査に着手し、35年に完成、39年に認可を申請したものであって、10年前の市区を標準として設計したものである。当時の市の発達は徐々としたものであり、企業の経営も現在のように盛んではなかったことと、地形の関係も考慮して下水道設計に分水式を選択したものであるが、その後急速な発展をし、諸般の事業が旺盛となり、ことに電気またはガスに関する企業が続出した。このことは市の繁栄に資するところが大であると同時にこれに伴う影響を他に与えることがあるのはやむを得ないところである。

名古屋市において電気に関する施設の起こったのは電気鉄道をもって嚆矢とする。これに相前後して電話架設および電灯の経営があった。さらに明治39年には11月2日付けで名古屋電力株式会社に対し地下線により布設する条件のもとにその経営が許可され、同月5日には名古屋瓦斯株式会社もまた許可を得た。この両者の規模は大であり、全市の地下に布設されるものであった。その他目下これに類する事業の計画されるものも少なからずあり、市においては年々電話地中工事が頻繁になりつつあり、現在また無数のガス管および水力電線が埋設され公道の地下にはこれらの設備が充塞し、地中の範囲は圧縮を受けているのは争えない事実である。このことは下水の予定設計当時には何人も想像できなかったところである。

名古屋市は下水道とともに上水道を布設する計画であったので、水道鉄管の埋設を必要としており、さらに下水のための雨水汚水の両きょを設けその雨水きょに在来の溝きょを用いることは果たしてこれを道路の両側に存置する余地があるかどうか。溝きょを存置する場合、道路が狭隘となる結果、作業の自由を妨げ将来ますます繁多になるであろうガス管あるいは水力電線等の埋設の都度、勢い両側の溝きょを毀損するにいたることは免れ難いところである。これを避けるためには道路を拡張するかまたは地下工作物を禁止しない限りその方法はないのであり、実際には不可能であることは多くの言を要しない。これも10年前においてはまったく予想できなかったところである。

これに加え在来の溝きょは年月の経過とともに当初の調査に比べ、著しく破損の箇所を生じ、これによって雨水の全量を完全に排除するのは至難の業に属する。強いてこれを断行するには莫大な工費と労力を要し、市の負担に耐えられないものである。

以上のように事業のぼっ興に伴い、下水道工事にまったく予期せぬ影響を受けるにいたり、いずれの点から見ても分水式を襲用することは永遠の計にあらざることを認め、実施設計においてその方法を変更したものである。

この実施計画では、堀川流域を東西に分割し、新堀川流域を東・中・西に3分割し、地勢上これらの区域に属さない市北端部は北流域と名付けて排水する計画であった。

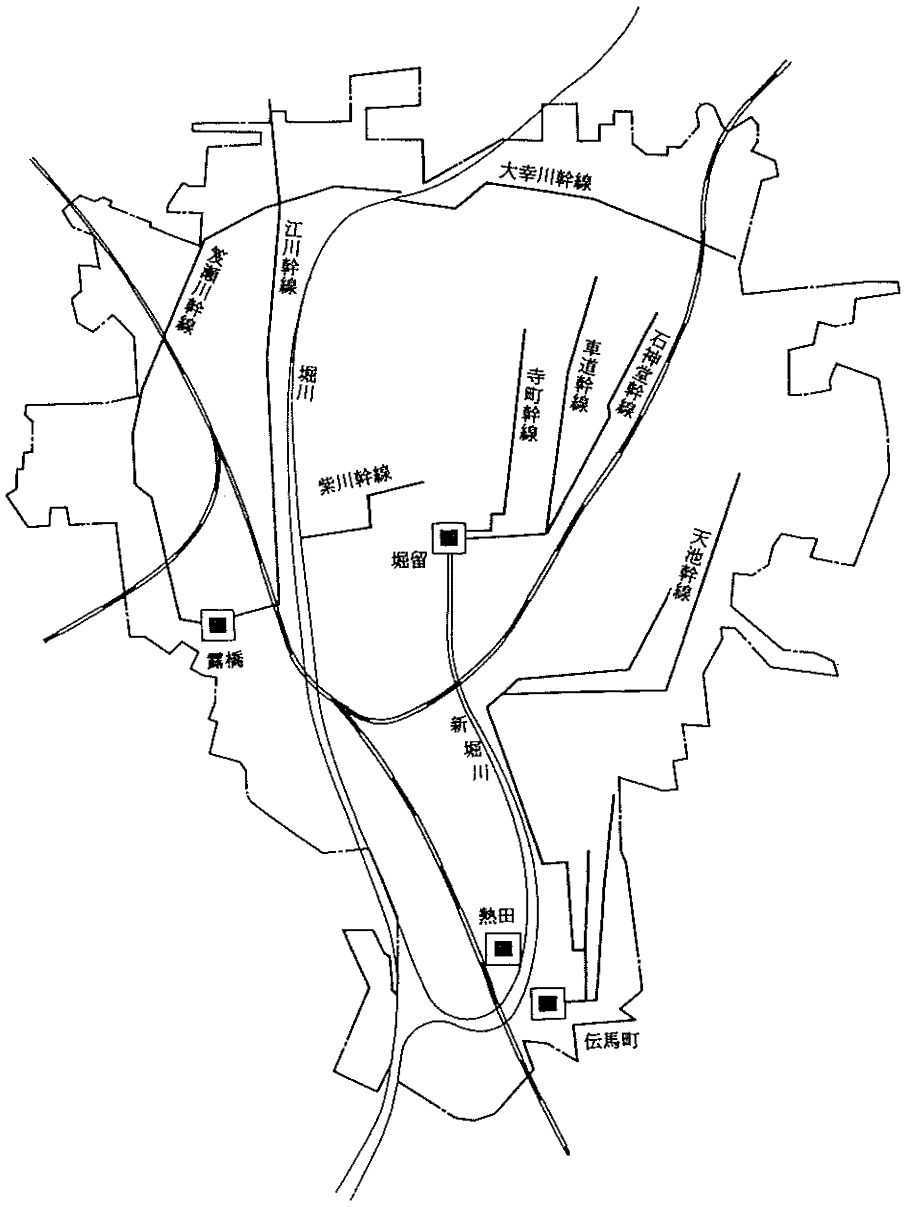
2　戦前の下水道事業

名古屋市の下水道は、明治41年(1908)2月19日の下水道布設計画に関する認可、同44年3月の計画変更を経て、事業化への第一歩を踏み出した。

大正5年(1916)3月には車道開きょの暗きょ化を含め、鶴舞公園以西、新堀川以東の上流支線区域の下水道布設を第2次拡張工事として認可申請を行い、翌年12月に認可を受けて、大正12年市域の大部分に下水道の布設を完了した。

昭和5年(1930)6月には洲崎橋ポンプ所が竣工して汚水の中継を始め、同年10月には堀留、熱田の両処理場が竣工して処理を開始した。翌年10月には船付ポンプ所が完成した。このポンプ所は、新堀川の浄化を目的としたもので、庄内川の清水を取水して矢田川を伏越し、三階橋付近から黒川用水沿いに暗きょを布設し、船付ポンプ所を経て堀留に導水し新堀川に放流する計画に基づいた施設であった。昭和7年3月には天白汚泥処理場が完成し、天日乾燥処理が始まった。昭和8年3月には西部下水道幹線築造工事が完成し、同年11月には露橋処理場が運転を開始した。昭和11年3月には道徳ポンプ所と千年ポンプ所が完成し、翌年3月には松重ポンプ所が完成した。松重ポンプ所は名古屋港の海水を中川運河に引き入れ、さらに運河の水を末端で汲み上げ(毎時5万m^3)、これを堀川に注入して両運河の浄化に役立てるとともに、中川運河の水位調節の役割を果たすものであった。このポンプ所の設置により名古屋汎太平洋平和博覧会の会場敷地内の雨水、汚水は降雨時も中川運河への排水が可能となった。

戦前における下水道整備区域及び下水道主要幹線は、**図3－26**のとおりであった。



凡　例	
-·-·-	下水道整備区域
■	下水処理場

図3－26　戦前における下水道主要幹線(出典：『名古屋市下水道事業史』(平成3年、名古屋市下水道局))

3　下水処理場の建設

大正14年(1925)に下水処理試験設備で活性汚泥の生成に成功した名古屋市は、この処理方法の実用化に確信を持ち、昭和2年(1927)に全国にさきがけて活性汚泥法による下水処理場の建設を計画した。

名古屋市が下水処理場の建設を急いだのは、

a　市中心部の下水道はすでにほぼ完成の域に達していたが、これらの下水の放流先を堀川及び新堀川の両河川に求めた結果、市の2大運河であった両河川の汚染が著しくなり保健衛生上からも放置できない状態となったこと。

b　市営事業でもあるし尿処理の問題は、人口の増加と郊外の発展にともなって処理難に陥り、年々多額の経費を投じても市民の満足を得るような処理がなされなかったため、結局、解決策としては各戸の便所を改造して下水道に流下させる方法を講じなくてはならなくなったこと。

c　文化都市経営の見地から都市計画事業をおこし、それによる路面改良、街路拡幅などの計画が具体化し、それに応じて下水道もそれらの計画に先立ち、施設の完成を急がなくてはならなくなったこと。

が主な理由であり、活性汚泥法を導入した処理場として堀留、熱田の2箇所が昭和5年10月に竣工した。

都心部であるにもかかわらず処理場の位置を堀留に選定したのは、ここに従来の下水管きょが最も集中していること、新堀川の起点であるため処理場で浄化された大量の水が新堀川の浄化に役立ち、また汚泥の運搬に船を利用することができること、従来からここに、し尿の積込所が存在しているといった理由によるものであった。

また、熱田処理場の建設地は新堀川と堀川の出会いの三角地に近く、付近は国鉄東海道線と愛知電鉄線によって区画されているため、外部への臭気発散のおそれがほとんどなく、また熱田抽水場に隣接しているためこの施設が利用できる点が考慮された。

第10章　土地区画整理事業

「区画整理は都市計画の母」という言葉があるように、公共施設を整備改善し、計画的な市街地を形成するうえで土地区画整理は極めて有効な手法であり、名古屋市はこの土地区画整理事業の先進地として自他共に認めるところであり、その歴史は古く明治時代の耕地整理に始まる。

『名古屋都市計畫及都市計畫事業』(昭和12年、名古屋市土木部)の中で、土地区画整理について「本市の都市計畫並に都市計畫事業に伴ふ土地區劃整理並に之に順應する耕地整理組合の事業の進展は本市が誇りとするもの丶一つで、實に邦國他に見ることを得ざる一偉觀とも云ふことが出來る。土地區劃整理組合並に之に順應する耕地整理組合(昭和六年法律第二十九號施行以前に設立せるもの)は、輓近都市の急激なる勢を以て、而も秩序統制なく其の郊外に發展しつ丶ある情勢に鑑み、都市計畫として決定せる街路の新設擴築の計畫と相俟つて之が實行を促進し、市の秩序ある發展を企圖せむとするもので、都市の文化開發に資する所多きものあるは勿論、現時各都市財政の窮乏を告げ、都市計畫事業に對する財政難の甚しき折柄、本事業促進は確かに一道の光明を與ふる恰好の對策であらねばならぬ。而して今本市都市計畫として決定せる街路、運河、公園の新設擴築事業に付て見るに、之等は洵に本市重大の負擔で、之が完成を見るには優に數億圓の巨費を要する。從つて之を悉く擧げて市費執行に期待するは到底不可能のことなるや明らかなるべく、爲めに郊外に於ける道路敷地は直接の利害關係を有する地方民をして之が敷地等を提供せしめ、其の實行を容易ならしむる點に於て、土地區劃整理施行の急を要するものあるや言を俟たざることである。」と記述し、土地区画整理事業の成果と実績を誇りとし、更なる事業の発生を希求している。

第1節　沿革

旧「耕地整理法」は明治32年(1899)に公布され、この法律の施行によって全国各地において耕地整理事業が実施され、その事業量は法律施行10年後の同41年には施行地区2,124地区、施行面積3億7,500万坪(約1,240km²)に及んだ。これにより、耕地整理事業の効果とその国家的重要性が深く認識され、この事業の施行をさらに推進させるために旧耕地整理法の抜本的改正が行われ、明治42年に新しい耕地整理法が制定された。

愛知県は、新しい耕地整理法が公布されるや翌年3月に「耕地整理及土地改良奨励規程」を定め、測量設計の補助を行った。大正8年(1919)に都市計画法が公布され、同法第12条第1項で「都市計畫區域内ニ於ケル土地ニ付テハ其ノ宅地トシテノ利用ヲ増進スル爲土地區劃整理ヲ施行スルコトヲ得」と規定し、また同条第2項に「前項ノ土地區劃整理ニ關シテハ本法ニ別段ノ定アル場合ヲ除クノ外耕地整理法ヲ準用ス」の規定が設けられ、ここに始めて土地区画整理事業の道が開かれた。

愛知県は大正12年1月に「土地区画整理ニ関スル規程」を定め、前記の耕地整理及土地改良奨励規程を準用して、土地区画整理についても測量設計の補助を行った。この土地区画整理に関する規程は大正14年1月に廃止され、新たに懇切な指導と周到な監督を意図した「土地区画整理施行規程」を設けた。

都市計画区域が決定された後の大正12年の時点で、名古屋都市計画区域内において既設の耕地整理組合は15組合、その施行面積は1,873町歩余(約1,860ha)で、他に数組合が設立準備中であったが、これらの耕地整理組合の施行地区は、将来、耕地ではなく都市計画にしたがって宅地として利用されることが明白であったので、土地区画整理に準拠した設計にするよう勧奨した。その結果、城東耕地整理組合をはじめとする設立済の耕地整理組合7組合、施行面積1,356町歩余(約1,340ha)が土地区画整理に準拠した設計に変更した。

耕地整理の目的は言うまでもなく土地の農業上の利用を増進するための事業であり、土地区画整理は宅地としての利用増進を図るとともに都市計画の大綱に適合させるものであって、目的に相違はあるが、事業実施にあたってはともに耕地整理法に準拠するもので土地の交換分合、道路溝渠の新設変更、土地の区画形質の変更、施行の順序方法等、軌を同じくするものが多く、名古屋市においても昭和6年(1931)までは、なお耕地整理が盛んに行われた。

昭和6年に耕地整理法の一部改正が行われ、第3条の2として「市ノ區域内ノ土地及主務大臣ノ指定スル地域内ノ土地ハ之ヲ整理施行地區ニ編入スルコトヲ得ス」と規定され、耕地整理と土地区画整理との事業区分が明確にされた。また耕地整理法で地区編入できなかった建物のある宅地も、土地区画整理については整理地区に編入が可能となり、土地区画整理はますます活況を呈することとなった。

名古屋市においては、大正13年に「名古屋市耕地整理連合会」を結成し、土地区画整理組合の設立が増加するに伴い翌年に「名古屋市区画整理耕地整理連合会」と改称した。また、昭和6年には市長を会長とする「名古屋区画整理協会」を発足させ、事務所を市役所内に設け、組合相互の連絡と助成奨励に努め、名古屋区画整理協会の別団体として設けられた土地区画整理研究会は、『區劃整理』を発行するなど、行政も住民も土地区画整理に対する意欲は並々ならぬものがあった。市は前記の名古屋市区画整理耕地整理連合会に対し、昭和7年度から毎年度補助金を交付して、その助成指導に努めた。

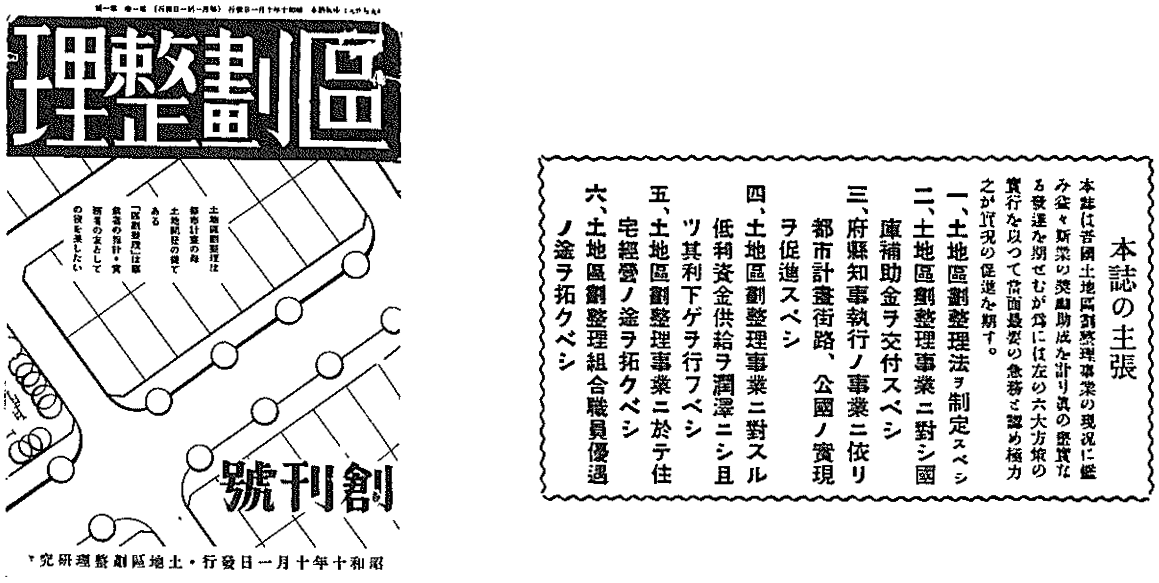


図3－27　雑誌「區劃整理」(発行：昭和10年、土地区画整理研究会)

＜都市創作会＞

都市計画愛知地方委員会及び愛知県都市計画課職員と土地区画整理・耕地整理事業関係者の相互連携並びに事務研究機関として、大正14年(1925)4月11日に「都市創作会」が発足した。都市創作会の中心メンバーは、都市計画愛知地方委員会の最初の専任幹事であった黒谷了太郎、同委員会事務官の黒川一治、同委員会技師の石川榮耀、同狩野力らであった。

黒谷は故郷鶴岡市の市長となるため昭和2年(1927)に退官し、黒川は在任4箇年で東京市復興事業局の庶務課長に転勤した。また、石川は約13年間愛知県に在職し、狩野はのちに名古屋市の初代公園課長として公園行政に足跡を残した。

都市創作会は、愛知県庁都市計画課内に事務所を置き、大正14年9月25日に機関紙『都市創作』を発刊した。その創刊号の巻頭言の中で「我々は天職として都市計畫家たることを誇り、都市計畫が既存の藝術、社會施設、工學の渾てを超へた創作の最新しい一部門であることを信じるものである。そしてその同類意識は天下に同じ理想と抱負の下に孤然力強き歩みを行くものゝ母体でありたいと冀ふ。」と都市創作会設立の意欲を表した。

都市創作会では、都市計画全般にわたって調査研究を進め、数多くの論文を発表してきたが、6年間にわたって発行された『都市創作』も、昭和5年4月、第6巻第4号をもって廃刊となり、『都市公論』に合流した。



都市創作會宣言

(出典：『都市創作(第1巻第2号)』(大正14年、都市創作会))

第2節　土地区画整理組合

1　土地区画整理組合の設立と経緯

名古屋における組合区画整理事業の先覚者の一人に笹原辰太郎がいた。笹原は愛知県の愛知郡長時代に、耕地整理事業を利用して西愛知の工業地帯としての開発を計画したが、耕地整理は田畑耕地の改良、農業上の利用増進が目的であり、必要以上に大きい道路を開いたり、運河を開削することは法の目的に反するということで、この計画はとん挫した。しかし、県を退職した笹原は、大正元年(1912)12月に設立認可を受けた東郊耕地整理組合の組合長として、持論であった耕地整理事業による市街地造成を図った。その思想を端的に表現したのが幹線道路の幅員を8間(約14.54ｍ)としたことであった。このほか、従来、耕地整理の事業費が組合員の金銭負担であったものを、減歩によって負担する方法を農商務省、内務省と交渉し実現を図った。この方式はその後の耕地整理事業に非常な便法として採用された。

名古屋市は前述したように大正8年から5大幹線街路事業に着手したが、この事業により立ち退きの対象となった住民の多くが、市内に近い東郊耕地整理地区内の土地を求めて集まり、このこともその後の土地区画整理組合設立の引き金になった。

大正13年までに設立された耕地整理組合は、その数22、その施行面積は約3,070haであった。都市計画法の制定により土地区画整理の道が開かれたにもかかわらず、その後の大正年間に設立された耕地整理組合は5組合、施行面積約310haであり、昭和6年(1931)の耕地整理法の改正により市の区域内の耕地整理が禁止になるまでに、なお6組合が設立され、耕地整理は33組合、面積約3,850haとなった。

都市計画法の制定により土地区画整理の方途が開かれたのを期に、宅地造成と利用増進の唯一の手法は土地区画整理であることを住民に周知し、耕地整理は都市の自殺行為となるおそれがあるとまで極論して、従来の耕地整理思想を土地区画整理に転換させ、耕地整理設計を土地区画整理設計に変更させるために心血を注いだのが、当時の都市計画愛知地方委員会幹事であった黒谷了太郎であった。

名古屋市で最初に誕生した土地区画整理組合は、大正14年6月に設立認可を受けた八事土地区画整理組合であった。この組合の設立を皮切りとして大正年間に12組合(うち1つは一人施行)、施行面積約780haが土地区画整理の認可を受けた。

都市計画法施行後、幹線街路網、補助幹線街路網、公園等の都市施設が都市計画決定されていったが、経済不況による政府の緊縮財政により起債許可が思うにまかせなかったため、都市計画施設の事業化は遅々として進まず、その整備を組合施行による耕地整理や土地区画整理事業による整備に頼らざるを得ない状況であった。

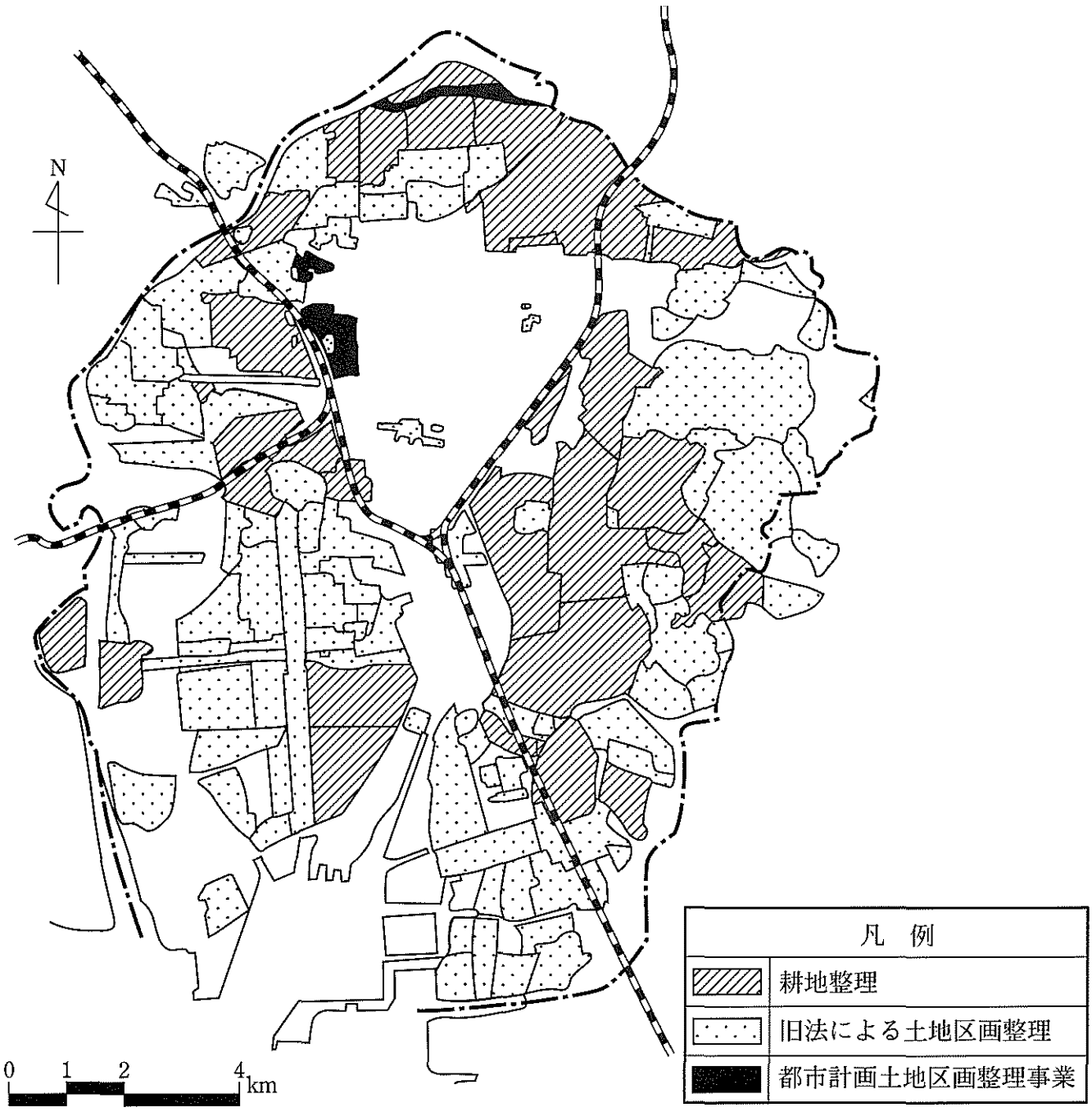


図3－28　戦前の耕地整理及び区画整理の施行状況

近代工業商業都市を目指した優れた都市計画も結局は百年の計であって、都市計画は「塗紙計画」と一部の市民から皮肉られる現状の中で、「区画整理こそが都市計画の本筋であり、今のところこれ

以外に我が国で都市計画を実現する方法がない。」と土地区画整理の指導育成に情熱を傾注したのが、都市計画愛知地方委員会の技師、石川榮耀であった。

石川を中心とするスタッフの努力により、土地区画整理組合は急速に増加を続け、大岩市長が、名古屋の名物は2つある、1つは金のシャチ、もう1つは区画整理だ、と賞するほどの成果をあげ、前述の雑誌『都市創作』、『區劃整理』の発刊と相まって全国的に影響を持ち始め、研究者の来訪が絶えなかった。

名古屋の土地区画整理が質量共に全国に注目されるようになったのは、行政の指導力と住民の意欲によるものであるが、石川は名古屋における区画整理発祥の原因を『都市問題(第9巻第4号)』(昭和4年、東京市政調査会)で次のように分析した。

名古屋の區劃整理は何故起つたか。

曰く、人口條件が正にそれに適合したからであると先づ答へなければなるまい。

その人口的好條件を與へたのは、名古屋市自體の傳統的強みもさる事ながら、震災の影響も大きかつたと云はざるを得ない。

その時から人口増加率は從來の三%四%から急に六%級になつた。

市中樞の人口密度は、初めから一人當り二八、二九と云ふとこであつたが、しまひに二六、二五に迄進んで行つた。

正に此の條件が全體的に幸したはずである。

次に初期の組合は皆好成績をおさめた。それが後から起るものを適確に刺げきした。

元來名古屋市は右の樣な好條件に拘らずその西南、南東、北と、各鐵道及急阪によつてくびられて居る。

初期の組合は皆そのくびれに副うた、いはゞ場末線に接して起つた。

然して、そのくびれを除去する事は當然、市の發展に伴つて問題になり、必然、實行される。

其度毎に其に面した組合は放出人口を收容してる。

特に、東部に於ては千種橋、東郊連絡線等の工事により長き中央線の支障を去つた爲その方面の大整理面積はまたゝく間に、飽和してしまつた。

此等のよき例が、好成績が、その周圍を誘つたであらう事は火を見るより明である。誠に、百聞は一見にしかなかつたわけである。(丁度その時に起工した市區改正路線が此等の組合に人口流を送るのに可成り有力であつた事も唱へられて居る)。

然し最後に小作問題の造つた動機も逸してはならない。

愛知は岐阜につぐ、小作問題のむづかしきとこである。土地所有者は收入なき土地の饑をうつたへる事久しかつた。

彼等が土地區劃整理により小作と絶緣し、しかも農業と比較をこえた收入を得る道のある事に氣がつき、先を爭つたのは當然すぎる程當然である。(事の良否は別として)。

昭和3年(1928)には、設立認可及び施行認可済みの土地区画整理組合24組合、施行面積約393万坪(約1,300ha)、都市計画に順応する耕地整理組合30組合、施行面積約1,043万坪(約3,400ha)、設立準備中のものは34組合、施行予定面積約 615万坪(約2,000ha)を数えた。しかし、整理地の増大に対して建築が進まず、荒漠たる整理面積と人煙希薄な対比に「正に此れは人飢饉である。土地あり人に餓ゆ。」と評されたりもした。この現象に対し石川は現状を分析し、「かくの如き土地整産過穴の現状にもかゝはらず、年々の整理面積と名古屋市の増加人口とが可成り好い比例で進んでるのだと云ふ事である。即毎年増加人口一人當り整理面積二、三〇坪から七、八〇坪と云ふとこを上下してる。此れならば郊外密度としては正に理想であつて、從つて整理面積は可消化範圍にありと見なければならない。」と反論した。

人口増加と整理面積が比例しているにもかかわらず人飢饉の現象が生じた理由は2点であった。その1つは人口分布であった。交通機関の関係もあって市中枢部と近郊との中間地帯に人口が集中し、人口分布状態の傾きが大きいことがあった。もう1つの原因は組合側にあった。組合はその基本方針として、本換地が済むまでは出来るだけ家屋の建築を抑え、建築を規制する方針をとっていたにもかかわらず本換地がなかなか終了しなかった。本換地が済んでも大地主は小作に懲りて簡単にはこれを再び他に貸そうとせず、また少しでも高く売ろうと考えて、売り惜しみのため家が建たなかった。加えて整理地は集団家屋がなく、寂しくて住みにくく、夜も暗く、ガス・水道の設備も不備なことが人飢饉現象に拍車をかけた。

このような情勢の中でも、区画整理こそ都市計画を実現する最良の方法であり人飢饉の現象は過渡的なものである、という大局的な展望は変わらず、積極的に区画整理に対して指導育成を行い、組合事業はさらに進められていった。

(人飢饉問題については、**巻末資料3－15**参照)

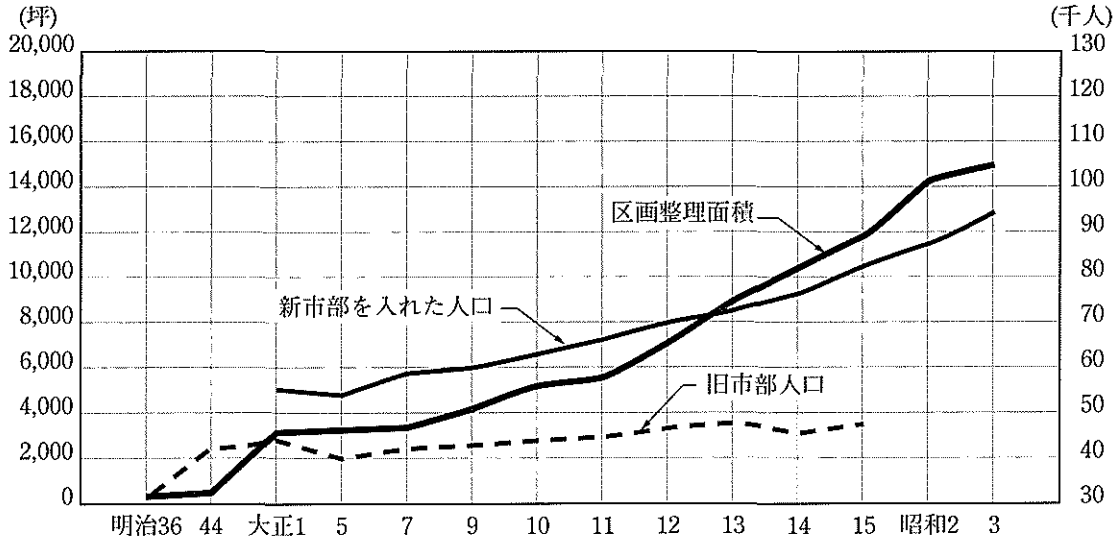


図3－29　名古屋市の人口及び区画整理面積の推移

＜石川榮耀＞

石川榮耀は、明治26年(1893)9月、山形県東村山郡尾花沢村で4人兄妹(2男2女)の次男として生まれた。小学校から中学校途中までは大宮市に在住したが、養父の転勤により、中学2年の時、盛岡市盛岡中学に転校した。高等学校は仙台市第二高等学校に進み、その後東京帝国大学土木工学科に入学した。

大正7年(1918)7月に東京帝国大学を卒業した後、米国貿易会社建築部、横川橋梁製作所を経て、大正9年10月、内務省に採用となり、都市計画名古屋地方委員会技師として名古屋へ赴任した。

名古屋には昭和8年(1933)9月に都市計画東京地方委員会に移るまで約13年間在勤したが、この間に、名古屋における街路、運河、用途地域等の最初の都市計画や土地区画整理事業に係わるとともに、1年間の欧米視察や初著作も行った。また、大正14年の「都市創作会」の発足にも参画し、理事を務め、数々の論文を発表するなど、当地域における都市計画の第一人者の1人として幅広い足跡を残した。

29歳の若さで1人で名古屋に赴任した石川も、名古屋を去る時には42歳になり、4人の子供を持つ父親となっていた。名古屋を去るにあたっては、市民送別会が開かれ、石川はその餞別で河馬のブロンズ像を造り、これを東山動物園に寄贈して別れを告げた。

都市計画東京地方委員会に約10年間勤めた後、昭和18年7月に東京都に奉職し、東京の戦災復興計画に奔走した。

東京都の建設局長を最後に昭和26年9月に退職し、その翌月には「日本都市計画学会」を設立し、初代副会長に就任した。また、早稲田大学教授、東京都の初代参与にも就任し、数々の大学の講師も務めたが、昭和30年9月26日逝去、享年62歳であった。

後年、都市計画に係わる数々の実績が認められ、正四位勲三等が授与された。

2　大名古屋土地博覧会

昭和3年(1928)に鶴舞公園において昭和天皇の御大典を祝して「御大典奉祝名古屋博覧会」が開催されることになった。この博覧会は、名古屋市にとって明治43年(1910)に開催された第10回関西府県連合共進会以来の大イベントであり、全国から多くの見学者が訪れることが予想され、この機会に単に名古屋市の商工業だけでなく、すべての事物を広く紹介する絶好のチャンスとして、各方面において博覧会にふさわしい催事が企画された。

大名古屋土地博覧会も、この博覧会開催の機をとらえ、博覧会会場の一画で名古屋区画整理耕地整理連合会と都市創作会の合同主催により、10月1日から31日までの1箇月間開催された。その目的、主催者、事業の内容等について、「大名古屋土地博覧會規約」の中で明文化されているので、関係条文を以下に紹介する。

大名古屋土地博覽會規約(抜粋)

第一條　本博覽會ハ御大典奉祝名古屋博覽會ノ開催ヲ機トシ市内ニ於ケル土地整理事業ノ全斑ヲ汎ク天下ニ紹介シ併セテ土地利用ノ促進ヲ圖リ一層事業ノ成果ヲ利導シ益々斯業ノ振興ト本市ノ發達トニ資スルヲ以テ目的トス

第二條　本會ハ大名古屋土地博覽會ト稱シ名古屋市區劃整理耕地整理聯合會及都市創作會之ヲ主催ス

第四條　本會ノ事務所ハ鶴舞公園内ニ置ク但シ當分ノ内名古屋市役所(土木部庶務課)内ニ置ク

第五條　本會ニ加入シ得ルモノハ名古屋都市計畫區域内ニ於テ施行スル土地區劃整理組合及耕地整理組合トス

個人若クハ土地會社ニ於テ經營スル土地ニシテ適當ト認メラルルモノニ付テハ特ニ加入ヲ承認スルモノトス

第十二條　本會ハ左ノ事業ヲ行フ

一、名古屋都市計畫區域内ニ於テ現ニ施行シツヽアル土地區劃整理及耕地整理ノ地區ヲ現地會場トシ之ヲ數個ノ方面區ニ分チ本會專用自動車ヲ以テ希望者ノ現地視察ニ供ス

二、鶴舞公園内ニ本館ヲ設ケ整地事業ニ關スル模型、繪畫、圖書、寫眞其他參考品ヲ陳列シ一般ノ觀覽ニ供ス

三、加入地區内土地賣買ノ紹介竝土地利用ニ關スル相談

四、其他本會ノ目的達成ニ必要ナル事項

第十七條　本會ノ費用ハ加入者ノ負擔トシ負擔方法ニ付テハ評議員會ノ議決ヲ經ルモノトス

土地博覧会への加入団体は土地区画整理組合が30組合、耕地整理組合が21組合、会社が3社の54団体であった。経費については県、市からの援助はなく、全額組合の負担と寄付金、広告で賄った。組合の負担金は組合の大小に関係なく一律に1組合100円で、未成立組合はその事情に応じて50円内外であり、総経費は1万2,000円、そのうち組合負担が約6,000円であった。この土地博覧会は日本で最初の催しであり、専用の自動車12台を配して、希望者を現地会場へ無料で輸送して現地の状況を直接見聞させたことは最大の特色であった。この博覧会の会期中に住宅展覧会を行った惟信組合では9

戸全部が、道徳組合では32戸のうち12戸が、石川組合では15戸のうち5戸が売却済みとなり、土地の売却についても石川組合で3筆、300坪(約1,000m²)、千種組合においては35筆、2,313坪(約7,600m²)が契約される等の成果を収めた。

土地博覧会は、郊外の地域の紹介、都市計画教育、各組合の剰余地の処分、住宅の売りさばき等、所期の目的を達して成功裏に終わったが、次のような効果と教訓も残した。

- 多くの土地が一斉に売り出されたことにより、地価がやや下がり妥当な価格となったこと。
- 土地を買うのに仲介人の手を経ずに直接、組合と交渉できる便宜の道が開かれたこと。
- 土地価格のおよその標準が決定されたこと。
- 区画整理は必ず経営を伴うものであること。
- 区画整理の経営は、上手に投入した金は必ず利益を伴って還元されること。
- 経営として住宅展が有効な手段であること。
- 人気のあった組合が耕地整理より土地区画整理組合であったこと。
- 人気のあった土地区画整理組合もおおむね組合長が積極的な人であることが必要条件であること。

第3節　組合事業

1　分類

石川榮耀は『都市問題(第9巻第4号)』(昭和4年、東京市政調査会)に、土地区画整理をその性質によって分類する論文を発表しており、以下は、その論文による分類を中心に組合事業について記述する。

組合施行による土地区画整理は、純粋な土地区画整理と、耕地整理として施行された準土地区画整理に分類される。

耕地整理は初期のものが多いが、東郊耕地整理は別格としても、その設計が土地区画整理的に修正され、その内容において区画整理と大差がなかった。しかし、古い組合の中には市街化が進むにつれて耕地整理ゆえの批判もあった。大正年間は便宜上、耕地整理の運用で道路の新設、宅地の整理造成を図ったが、耕地整理事業によって市街地の整備を行うことは相当な矛盾があった。耕地整理本来の設計の影響による欠点、具体的には道路配置が少なく、しかも幅員が狭小であり、また街区は南北に長辺をとるため区画割りは東西に長く南北に短い敷地割りとなり、建築後の日当たりが悪かったり、奥行きが深すぎる等多くの欠陥があった。

また耕地整理の多くは旧市街地に隣接して実施され、名古屋市の飛躍的な発展により急速に市街化し、過密化の現象を生じた。加えて当時は公園の留保についての法的制限がないために、地価の上昇により、公園として留保し、整備した公園を廃止して売却する組合が現れるなど、一部について問題がなかった訳ではないが、全体として市街地整備に大きな貢献をしたことは疑いのない事実であっ

た。

名古屋市では終戦までに、耕地整理33組合、その施行面積の合計は約3,850ha、土地区画整理組合は98地区、施行面積約5,080haについて設立認可された。(**表3－30、表3－31参照**)

この耕地整理、土地区画整理を整理地の地形と整理後の土地利用目的により分類すると、丘陵住宅地式、平地住宅地式、運河土地式、普通工場地式、路線式の5つに分類される。これらの分類はいずれも名称通りであるが、運河土地式と路線式はほかの方式と違って特殊な方式であった。

「運河土地式」とは、第6章の中川運河で述べたように運河を掘って、その掘削土砂で埋め立てを行い工場敷地を造成するという一石二鳥の方法であった。元来、名古屋市において工業地域として指定されている地域は低湿地が多く、名古屋港満潮面下7尺(約2ｍ)という所さえあって、排水に困難を極めている地域であった。こういった低湿地は埋め立てをしなければ使えず、また埋め立てのための土砂も遠方より運搬せざるを得なかった。そこで考えられたのが系統ある土取り場を確保し、その土取り場の跡地を運河として利用するという、工業地域であって初めて可能な手法であった。

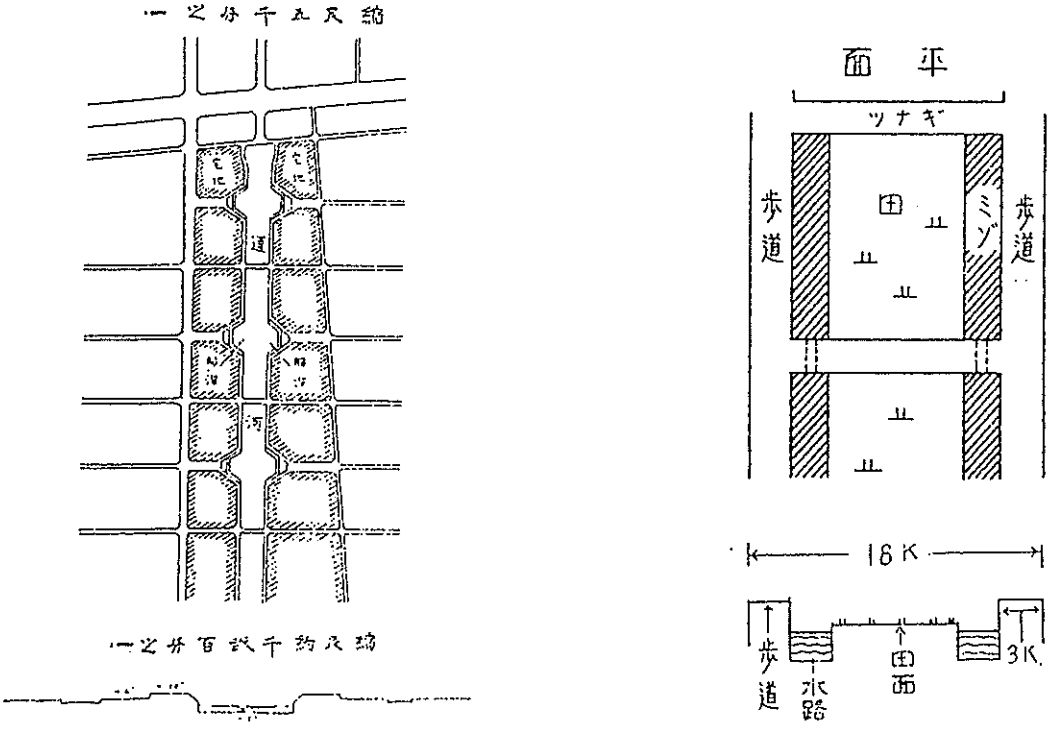
「路線式」も低地工業地域で行われた。この方式は文字通り主として都市計画街路沿線のみを実施する事業であった。具体的には、道路のための3割の減歩を前提に、都市計画街路の幅員の3倍の地区を施行区域として、計画路線のみを築造する方法であった。しかしながら、3割減歩に加えて土のない低地で13間(約23.63ｍ)、18間(約32.73ｍ)という道路を造ることは負担が重く、また無理して造ったとしても建物のある宅地として地区除外された土地が存在し、道路機能が発揮できる目途がないこともあって、道路の全幅員の工事は行わず、両側の歩道のみを造成し、中央部を田畑のままにしておいて、60間(約110ｍ)ごとに両側の歩道をつなぐ構造であった。一見それははしごのような形をしていることから、通称「はしご道路」と呼ばれた。両側歩道の幅員は自動車のすれ違いのできる3間(約5.45ｍ)を確保し、中央部の田畑の部分は将来電気軌道が敷設されるときは無償で使用させることになっていた。ただこの路線式は延長が長く、終端に向かうにつれて土地の利用がされにくいという悩みがあった。そのため乗合バスの経営が検討されたが、経営能力、採算性等の問題から認可を受けるに至らなかった。

また、各組合の設計の指針となった「土地区画整理設計標準」(**巻末資料3－16**)は、昭和8年(1933)7月20日に国において決定通達されているが、通達前には愛知県下の土地区画整理設計標準ともいうべき、愛知県都市計画課が編集した「区画整理設計室手記」(**巻末資料3－17**)があった。この手記は、昭和3年12月発行の『都市創作(第4巻第12号)』(都市創作会)に掲載されたもので、掲載に当たり次のようなはしがきが記された。

> 區劃整理の設計は如何に作るべき乎。一定の準則として公定されたものは未だ無い。著書にも未だ本當に『手解き』になるやうなものは出版されてゐない如である。併し整理施行者も設計に従事する者も斯務に携はる者も皆な一様にこの『金科玉條』を必要としてゐることは切實なる事實である。殊に名古屋の『區整』が全國に問題視されるやうになつた爲、他府縣より来る官民視察者は應接に忙しいほどであるが、之等の人々が先づ『知らんとする』事は主として

此點にあるのである。

そこで愛知縣に於ける出願書式から關係規程及設計順序設計規劃等全部を本號附録として茲に掲げ、獨り本縣の當務省のみならず廣く全國大方の参考に供することとした次第である。就中設計規劃は本縣が實施以来の實驗に鑑み數度の修正を重ねて漸次完璧に近いものとしたものであるから『區整設計手本』として世の斯務に従事する人々の渇望を充すに足り隨分裨益する所多からうと思はれる。



運河土地式　　路線式

図3－30　運河土地式と路線式(出典：『都市問題(第9巻第4号)』(昭和4年、東京市政調査会))

表3－30　耕地整理組合一覧

組合名	総地積(m²)	設立年月日	換地処分年月日	解散年月日
下之一色	989,180	明治38.12.		昭和27. 8.31
杉村町東杉	49,533	明治45. 4.10	大正12.10. 8	大正15. 8.31
江西	275,166	明治45. 5. 3	大正 6. 5. 9	大正 7. 6. 2
城東	6,263,884	大正 1. 8. 8	昭和 7. 4.26	昭和15. 8. 8
東郊	3,099,676	大正 1.12.17	昭和 8. 2. 8	昭和 9. 3.31
東熱田東部	404,558	大正 5.11.30	大正14. 6.30	大正15. 2.28
千種西部	348,016	大正 7. 5.23	大正14. 2. 4	大正14.11.18
阿由知	3,390,479	大正 9. 9.23	昭和 9. 6. 3	昭和12.10.26
中須	243,735	大正10. 5.27	大正15. 8.14	昭和 2.11.15
千種	1,857,957	大正10.11. 9	昭和10.10.31	昭和13. 6. 1
港北	1,298,165	大正11. 1. 3	昭和23. 5. 6	昭和27. 8. 4
呼続	1,404,776	大正11.11.27	昭和25. 3.10	昭和25.10.31
桜田	644,330	大正12. 2.16	昭和 3.10. 6	昭和 4.10.16
則武	1,668,039	大正12. 7. 2	昭和19. 6. 8	昭和24. 8.31
旭	851,685	大正12.10. 2	昭和16. 5.20	昭和17.12.27
東起	728,538	大正12.10. 5	昭和15. 9.10	昭和27. 8. 4
八事	998,383	大正12.12.15	昭和 3. 3.15	昭和 5. 9.12
枇杷島	893,018	大正13. 1.15	昭和 9.10. 9	昭和27. 8. 4
瑞穂	2,995,976	大正13. 2.26	昭和20. 9.29	昭和27. 8. 4
東進	231,408	大正13. 4. 5	昭和 8. 7.24	昭和11.12.25
南郊	1,828,598	大正13. 9.27	昭和25. 1.15	昭和27. 8. 4
露橋	236,317	大正13.12. 4	昭和 4.12.18	昭和 6.11. 2
光音寺	916,555	大正14. 2.16	昭和21.10. 7	昭和24. 5.31
稲生	913,520	大正14. 4.13	昭和18.11.27	昭和19.12.28
下中	118,879	大正14. 5. 4	昭和 7. 2. 6	昭和 9.12.25
南山	759,176	大正14.12.21	昭和 5.12.23	昭和 7. 9.17
豊元	396,528	大正15. 3.16	昭和 5. 9.25	昭和 7. 5.16
広路	1,749,689	昭和 2. 1.19	昭和13.12. 7	昭和16.12.23
城北	1,144,717	昭和 2. 8.29	昭和15. 4.18	昭和19. 3.31
名塚	501,821	昭和 3. 8.23	昭和17. 2.24	昭和24. 3.31
長良	538,406	昭和 4. 1.14	昭和15. 3. 1	昭和17. 2.15
杉村町金作	14,942	昭和 5. 3.17	昭和18. 6.30	昭和27. 8. 4
川中	744,691	昭和 5.11.17	昭和37.11. 9	
計 33 組合	38,500,341			

表3－31　旧法による土地区画整理組合一覧

組合名		総地積(m²)	設立年月日	換地処分年月日	解散年月日
八事		2,200,945	大正14. 6. 1	昭和10.12.21	昭和18. 2.28
栄生		810,388	大正14.12.21	昭和12. 3.24	昭和17. 7. 2
白鳥線		739,056	大正15. 2.24	昭和15.10. 2	昭和17. 5.31
中京		363,682	大正15. 2.24	昭和 9.11.13	昭和16. 5.26
港東		1,192,210	大正15. 5.19	昭和35. 3.20	昭和35. 4. 1
岩井線		647,953	大正15. 6.17	昭和34. 5. 1	昭和35. 3.31
中川西	1区	156,608	大正15. 6.17	昭和 9. 5.21	
	2区	132,160		昭和23. 7.15	
八田		135,365	大正15. 8. 7	昭和 6. 3.21	昭和35. 4. 1
北押切		233,034	大正15. 8.27	昭和11. 1.29	昭和35. 4. 1
西屋敷		228,614	大正15.10.21	1区　昭16.11.19 2区　昭19.10. 3 3区　昭 9.10. 3	昭和35. 4. 1
惟信		967,537	大正15.10.28	昭和17.10.10	昭和19. 7. 5
田幡		480,950	昭和 2. 1.10	昭和27.12.20	昭和28. 8.31
音聞山		568,062	昭和 2. 1.25	昭和18. 8. 2	昭和19.12.20
東宿		1,000,968	昭和 2. 2.17	昭和21. 1.10	昭和25. 5. 5
鳴尾		530,161	昭和 2. 2.18	昭和23. 5.14	昭和24.11.20
石川		418,740	昭和 2. 3.31	昭和 7. 2.29	昭和10. 2.12
西志賀		842,011	昭和 2. 7.13	昭和29. 5. 1	昭和30. 3.30
名西		596,238	昭和 2. 7.19	昭和14. 6. 1	昭和17. 3.18
中野新町東部		318,836	昭和 2.11. 1	昭和12.12.21	昭和15. 9.12
新屋敷		1,082,635	昭和 2.12. 1	昭和21.11.11	昭和24. 5. 5
笠寺		742,185	昭和 2.12.12	昭和27. 5. 1	昭和30. 8.31
中村		181,583	昭和 3. 7. 4	昭和10.11.22	昭和14.12. 8
小本		280,897	昭和 3. 8.20	昭和29.10.20	昭和31. 3.18
西郊		406,666	昭和 3. 9.17	昭和27. 3.25	昭和35. 3. 1
上名古屋		403,317	昭和 3.11.13	昭和29.10.20	昭和32.12. 1
野立		403,970	昭和 4. 1.29	昭和12. 7.14	昭和35. 4. 1
志賀		447,228	昭和 4. 7.11	昭和28.12.15	昭和29.10. 9
豊田		2,358,519	昭和 4. 8. 1	1区　昭14. 8.14 2区　昭21. 4.10 3区　昭20. 2. 1	昭和35. 4. 1
大江		376,390	昭和 4. 8. 6	昭和24.12. 1	昭和25. 1.18
下山		592,846	昭和 4. 8.26	昭和 8.12.28	昭和10. 7.11

東千種		206,181	昭和 4.10.11	昭和 9. 7.13	昭和10. 8.28
田代		4,162,094	昭和 4.11.13	昭和20. 9.20	昭和22. 3.31
日比津		1,401,342	昭和 4.11.22	昭和22.11. 1	昭和25.11. 1
小碓		682,207	昭和 4.12.21	昭和35. 3.20	昭和35. 4. 1
稲葉地		1,134,115	昭和 5. 5.19	昭和24. 3.30	昭和31. 3.25
港東幹線		203,501	昭和 5. 6.17	昭和22. 9.10	昭和24.11.20
四女子		313,351	昭和 5. 9.12	昭和35. 3.20	昭和35. 4. 1
八熊		761,703	昭和 5.11. 7	昭和35. 3. 5	昭和35. 4. 1
南浜		385,771	昭和 5.12. 9	昭和35. 3.20	昭和35. 4. 1
桜		311,897	昭和 5.12.10	昭和14. 8. 5	昭和16. 8.31
昭和		823,497	昭和 6. 4.10		
彌富南部		708,709	昭和 6. 4.28	昭和27. 9. 1	昭和35. 4. 1
伊勝		745,299	昭和 6. 6. 9	昭和17.11.27	昭和23. 2.10
一柳線	1区	120,490	昭和 6.10.21	昭和28. 7. 1	昭和35. 4. 1
	2区	33,602		昭和34. 5. 1	
	3区	116,024		昭和34. 6.20	
中野		108,958	昭和 6.10.31	昭和11.11.16	昭和15. 1.20
上山		329,398	昭和 6.11.10	昭和 9.12. 3	昭和10.10.19
鍋屋上野		657,633	昭和 7. 4.23	昭和18. 2.20	昭和19. 3.31
道徳		133,765	昭和 7. 4.23	昭和35. 2.10	昭和35. 4. 1
三輪町線		9,695	昭和 7.12.22	昭和10. 8.12	昭和11. 9.21
本星崎		1,065,050	昭和 8. 6. 9	昭和25. 5. 6	昭和30. 2.10
御器所		317,402	昭和 8.10.25	昭和17. 8.25	昭和19. 5.25
二女子		309,170	昭和 9. 1. 6	昭和17.10. 1	昭和23.12.21
石仏		64,220	昭和 9. 4.23	昭和16.12.24	昭和35. 4. 1
伝馬		152,876	昭和 9. 6.29	昭和14. 7.20	昭和15. 1.16
児玉		486,997	昭和 9. 6.29	昭和22. 7.10	昭和34.12.26
豊郷		130,033	昭和 9. 7.18	昭和21. 8. 5	昭和26. 5.30
宝生		304,876	昭和 9.11.26	昭和30. 3.25	昭和32. 7. 9
平畑		166,171	昭和10. 8. 9		
大須		191,071	昭和10. 9. 2		昭和31. 5.23
道徳東部		85,871	昭和11. 3.12	昭和14. 7.20	昭和15. 8. 7
代官町		17,112	昭和11. 3.12		
彌富	1区	879,103	昭和11. 7.30	昭和22.12.15	昭和35. 4. 1
	2区	375,535			
	3区	98,009			
	4区	103,557			
中村線		185,924	昭和11. 8.31	昭和16. 8.15	昭和35. 4. 1

篠原		1,092,832	昭和11. 9.12	昭和27. 1.15	昭和30. 4.21
新道		35,712	昭和11.10.16		昭和35. 4. 1
浜新開		88,664	昭和11.12. 2		昭和35. 4. 1
寛政		352,721	昭和12.10.29	昭和25. 2.15	昭和35. 3.31
大幸		522,519	昭和12.12.27	昭和18. 8.10	昭和22.10. 3
牛島		4,058	昭和13. 1.26	昭和24. 2. 1	昭和35. 4. 1
御台所		11,033	昭和13. 1.26	昭和24. 8.16	昭和35. 4. 1
東枇杷島		28,344	昭和13. 3.18	昭和32. 3.11	昭和35. 4. 1
大須仁	1区	40,777	昭和13. 9.16		昭和35. 4. 1
王門通	2区	19,581			
広井		80,155	昭和14. 2.20		昭和33. 8.23
北柴田		407,309	昭和14. 4.21	昭和23. 7. 1	昭和25. 6.20
番割		10,554	昭和14. 5. 8	昭和35. 3.20	昭和35. 4. 1
中野本郷		624,514	昭和14. 9.29	昭和35. 3.20	昭和35. 4. 1
東道徳		206,893	昭和14.12.18	昭和33. 8.20	昭和35. 3.31
遠若		579,695	昭和15. 1.11	昭和36. 3.27	昭和36. 4. 1
明徳		981,190	昭和15. 1.20	昭和36. 3.28	昭和36. 4. 1
中島新町		432,433	昭和15. 2.17	昭和36. 3.27	昭和36. 4. 1
瓶杁		99,811	昭和15. 2.19	昭和32. 2.23	昭和35. 4. 1
中根		507,768	昭和15. 3. 4	昭和27. 4.10	昭和35. 4. 1
東山		443,834	昭和15. 3. 6	昭和22. 1.28	昭和22.11.30
水袋		575,027	昭和15. 3.18	昭和36. 3.27	昭和36. 4. 1
下中		445,385	昭和15. 4. 9	昭和22. 9. 1	昭和24. 2.28
茶屋ヶ坂		408,429	昭和15. 9. 2	昭和35. 3.19	昭和35. 4. 1
代官町西部		10,241	昭和15. 9.24		昭和35. 4. 1
天白渓		467,937	昭和15.11.28		昭和35. 4. 1
大同製鋼		365,781	昭和16. 1.10	昭和24.11. 1	
土古		850,485	昭和16. 2.10	昭和36. 3.27	昭和36. 4. 1
庄内		643,669	昭和16. 4.11	昭和34. 9. 1	昭和35. 3.31
猫ヶ洞		291,692	昭和16. 4.26		昭和35. 4. 1
光音寺		20,714	昭和16. 6.20	昭和19. 6. 1	昭和35. 4. 1
鳴尾東部		838,845	昭和16. 7.10	昭和25. 2.10	昭和35. 4. 1
本城		96,575	昭和17. 1.29	昭和24. 1.25	昭和35. 4. 1
八事南部一区		53,031	昭和17. 5. 2	昭和35. 3.20	昭和35. 4. 1
中郷線		60,829	昭和17.10. 2	昭和35. 3.27	昭和36. 4. 1
荒子		971,360	昭和18.12.21	昭和36. 3.24	昭和36. 4. 1
同朋		286,767	昭和27. 2.29	昭和35. 1.25	昭和35. 3.28
計 99地区		51,079,127			

2　土地区画整理事業の経営策

組合施行の土地区画整理は土地区画整理設計標準に準拠して設計されており、地区の条件による相違はあるものの、公共施設の配置、減歩率等基本的な事項についての大きな違いはなかったが、各事業施行地区において、剰余地(保留地)処分など組合の経営については各種の施策が考えられ、多くの努力がなされた。

都市計画愛知地方委員会の尾関太郎は、土地区画整理組合の特色のある事業実績を「土地區劃整理と發展策」として昭和8年(1933)に『都市公論(第16巻第6号)』(都市研究会)に発表した。この論文を参考に土地区画整理組合の事業実績を紹介する。

各組合の土地売却や地区の発展策は、次のように分類することができた。

a 都市計画公園の造成及び小公園の設備によるもの
…西志賀、豊田、東宿、中村、日比津、稲葉地

b プール設備によるもの　…新屋敷

c 交通機関の設置によるもの及び促進に特に努力したもの
…豊田、石川、北押切、八田

d 工場誘致に特に努力したもの　…城東、港東

e 開発組合、発展協賛会の設置または個々に土地経営会社を設けたもの
…豊田、港北、呼続、豊元、鳴尾、惟信

f 住宅建築競技会、住宅展覧会を開催して即売したもの
…豊田、石川、惟信、豊元、呼続

g 貸地で住居者を誘引したもの　…中川西

h 月賦または年賦で土地を売却したもの …豊田、中川西

上記の分類にしたがって、それぞれの代表的な組合の経営策について事例を紹介する。

都市計画公園の造成によって地区の発展を図った組合の一つに、西志賀土地区画整理組合があった。この組合は地形平坦な恰好の住宅適地であったが、都心から北方にかなり離れており、住宅地の開発には不利な条件であった。この地区の中央に都市計画公園(12号志賀公園、計画面積2万3,900坪)があり、その中に織田信長の忠臣平手政秀の屋敷跡があった。組合は設立当初この都市計画公園を地区に編入し、その実現を考えていたが、都市計画公園面積が地区総面積の約1割に相当し、道路のためのつぶれ地2割3分、事業費1割を合算すると減歩率が4割3分となり、組合員の賛成が得られなかった。そこで当初の方針を変更して、わずかに平手政秀の碑の周囲の一部を参拝を兼ねた小公園とする方針に固まりかけたが、愛知県の狩野力技師(後の名古屋市公園課長)の指導と組合長の熱意により、平手政秀邸跡を巧みに取り入れた6,000坪(約2ha)の志賀公園が誕生した。総工費は2万1,000円余りであった。この志賀公園は地区外の市民の利用もあり賑わいをみせたが、住宅地と公園という取り合わせが特に子供を持つ家庭に人気があり、剰余地の処分も順調に進んだ。

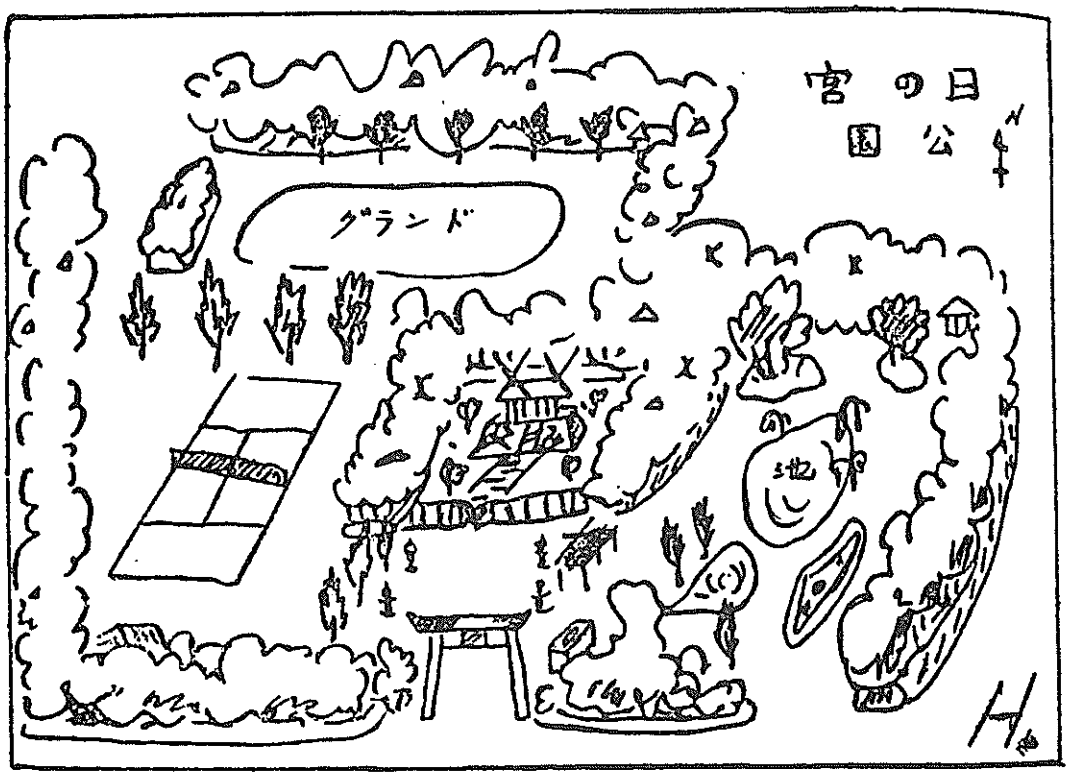


図3－31　名西土地区画整理公園設計
(出典：『都市創作(第5巻第2号)』(昭和4年、都市創作会))

プールを設置した組合としては新屋敷土地区画整理組合があった。この組合は名古屋市の東南部の高台にあり環境のよい地区にあったが、整理事業では道路にすべてコンクリートの側溝工事を施し、下水管の伏設、水道管・電灯線の引き込み、高圧電力線を地区外に移転させる等、住宅地としての環境の向上に努め、相当の効果を収めた。さらに地区発展を図るために地区の東部低地にあった水路を改修拡築して幅員8間(約15ｍ)、延長300間(約545ｍ)の大プールを造り、天然水を流し、プールの両側に幅員4間(約7ｍ)の並木のある遊歩道を設けた。夏のシーズンには掛茶屋、露店等も並び、賑わいをみせた。このプール建設により生じた土砂で地区内の低地を埋め、運河式区画整理のように利用価値の低かった土地の利用を増進させるという一石二鳥の効果もあり、組合経営に利益をもたらした。

交通機関の設置により地区の発展を図った代表的な事業は、石川土地区画整理組合の組合バスの運行であった。この組合は環境に恵まれた住宅適地であったが、市電滝子終点から近いところでも約12町(約1.3km)余東方に離れており、住宅地として必要な交通機関がないことが最大の悩みであった。市電の拡張計画には、この地区への延伸計画が含まれており、その実現も市東部の発展から比較的早いものと期待されていたが、その実現までの不便をどう解消するかがこの組合の課題であった。そこで考えられたのが組合の乗合バスの運行計画であった。その組合自動車の運輸規定は次のようなものであった。

組合自動車運輸規定

一、本組合自動車ヲ備付ケ組合地區ト瀧子ト運輸連絡ヲ計リ組合地區ノ發展ヲ計ラントス

二、組合自動車ノ起點ヲ瀧子トシ終點ヲ村上トス

　然シテ午前七時ヨリ午後十時迄運輸シ發着時刻ハ實地研究ノ上決定スルモノトス

三、本自動車ハ無料トシ乘車券所有者ニ限リ乘車セシムルモノトス

四、左記ノ者ニ乘車券ヲ交付スルモノトス

　一、組合員　二、組合地區内住居者　三、其他組合ニ直接關係アル者

五、乘車券ハ甲種ト乙種トニ區別ス

　甲種ハ有効期限ヲ一ケ年トシ乙種ハ一回限リトス

組合は20人乗りバスを3,650円で購入し、規定に従って昭和3年(1928)2月20日から運行を開始したが、運転開始の第1回から毎日満員の状況であり、組合員、地区内居住者に多大な便益を与えただけでなく、訪問客や地区外在住の住民にも大好評であったので、組合関係者以外の一般乗客からは1回5銭の料金を徴収して開放し、バス運営の経費に充てた。この組合はバス運行のほか山崎川の両岸に桜を植え、街路樹を配置して地区の美化を図ったり、住宅展覧会を実施する等、当時としては斬新な優れた企画を展開した。その結果、組合設立から5年の間に不況の時代にもかかわらず剰余地のほとんど全部を売却し、建築戸数262戸、敷地面積8,500坪(約2.8ha)を消化した。このような地区の発展もあって市電は桜山まで延伸になり、市営バスも地区の北部を通るようになって、組合バスは所期の目的を達して廃止された。

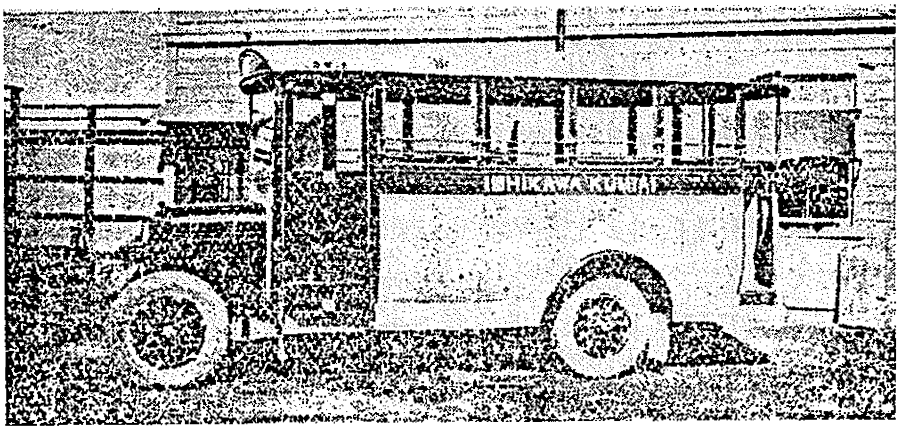


図3－32　組合で新造した乗合自動車

(出典：『都市創作(第4巻第4号)』(昭和3年、都市創作会))

工場誘致策を地区発展策とした組合に城東耕地整理組合があった。城東方面は市の中心から鬼門の方向に当たるとして不利な土地柄にあった。そこで地区発展方向を工場の誘致と定め、積極的に運動を展開した。当時、坪当たり30円以上の土地価格では工場が進出したくても採算がとれず、工場の立地は難しい状況にあった。そのため、この組合は工場建設者に時価よりも2～4割も低廉に土地を提供、またはあっ旋し、種々の便宜を与えた。その結果、数年の間に大小の工場が次々と建設され、城東工業地域を現出するに至った。

土地の廉売といっても組合地区全体の面積からみれば、各地主の1割内外の犠牲に過ぎなかった。また工場の立地により多くの従業員が集まり、住宅が増え、盛り場ができ、地区は発展の一途をたどり、地価の最高価格も表3－32ように上昇した。

表3－32　地価(最高価格)の推移

(単位：円／坪)

町　名	大正元年	大正10年	昭和8年
鍋屋上野	4	8	30
矢　田	10	13	50
杉　村	8	12	60
志　賀	7	10	30
山　田	8	10	50
大　幸	4	10	35
東大曽根	20	30	200
上飯田	8	10	50
下飯田	8	10	120

この組合は都市計画に準じた耕地整理であったが、さらに将来の発展のため大幸町、上飯田町地区をそれぞれ土地区画整理組合に変更して宅地利用の増進を図った。

豊田土地区画整理組合は各種の施策を行った特色のある土地区画整理であった。市南部に旧徳川家所有の27万坪余(約90ha)の土地があった。これを名古屋桟橋倉庫会社が譲り受けて区画整理を施行したのが、豊田土地区画整理組合第1工区であった。同社では、組合設立に先立ち、この所有地において先行的に事業を進めた。この事業では土地を分譲するには市街地としての必要な施設の整備が前提と考え、道路を造ると同時に電灯、上下水道、ガス等の施設を完備した。また、交通機関として地区の北部を走っている愛知電鉄に敷地を寄付して新駅の開設を実現し、都市計画公園(24号道徳公園)の面積約2万5,000坪(約8.3ha)のうち約1万坪(約3.3ha)を東海映画撮影所に貸与し、5,000坪(約1.6ha)の池を設け、残る1万坪余(約3.3ha)にはスポーツ・遊具施設を設置したほか、盛り場予定地として約2万坪(約6.6ha)を計画し、劇場や映画館の敷地を準備し、1つの地域社会を構成する事業であった。

土地の分譲は一般庶民を対象にし、投機的な取引きを避けるために50坪(約165m²)を単位として、最高300坪(約1,000m²)を限度とした。分譲条件は10年の分割払いで1,000円につき月12円50銭の均一元利償還とし、買受人は取得後5年以内に、商店街には2階建または組合の同意する家屋を建築するという内容で、この条件を履行しない場合は売値の2割引きで組合が買戻すことができるという特約をつけた。また、地区内の住民のため会社が建てた10戸の建物を、家賃、電灯、水道料金を無料で営業者に貸与し、その代替として良品を廉売させる日用品廉売場を設けた。住宅展覧会も3回行い、土地と同じ10年の分割払いで販売したが、好評で全部売却された。

貸地で住居者を誘引したのは中川西土地区画整理組合であった。大正10年(1921)に「借地法」が公布施行されて以来、一般の地主は土地の賃貸を好まない傾向にあったが、急速な発展誘致の方法として土地の貸地の手法は有効な手段であった。これに目をつけ採用したのがこの組合であり、賃貸料は売値の200分の1を標準とし、1口30坪(約100m²)以上、期間20年であった。売地は即金及び分納(約5年賦)の2種とし、貸地の発表の10箇月後に売地の発表をした。また、貸地から売地への変更も認めた。貸地を発表した後の結果は1年間で約130戸の新築をみた。

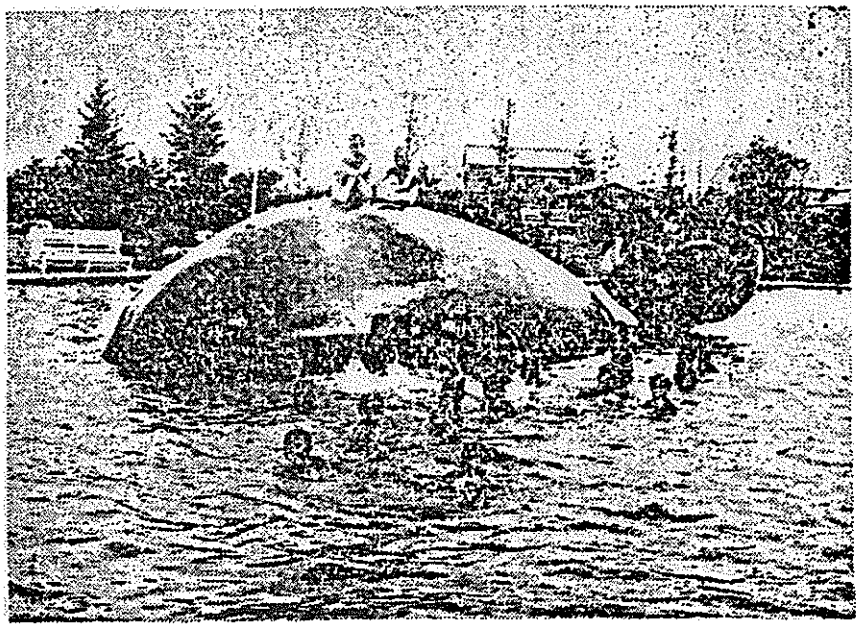


図3－33　豊田土地区画整理組合による児童公園
(出典：『都市創作(第4巻第10号)』(昭和3年、都市創作会))

3　土地区画整理及び耕地整理のまとめ

戦前の名古屋市の耕地整理、土地区画整理施行面積は市域面積の約50%にも達し、市街地の発展に大きな貢献をしたが、公共施設の整備の面から見てもその果たした役割は極めて大きかった。都市計画街路の整備が、経済恐慌による財政悪化のために耕地整理、土地区画整理事業に頼らざるを得ない状況にあったとはいえ、幅員18間(約32.73ｍ)の街路網の根幹である名古屋環状線を、組合事業によって概成させた実績は特筆すべきことであった。この都市計画街路に関係のあったのは、桜田、瑞穂、阿由知、千種、城東、則武、旭及び長良の8耕地整理組合と、港東、笠寺、桜、新屋敷、志賀、田幡、西志賀、児玉、栄生、中村線、名西、中京、篠原、西屋敷、白鳥線、小碓、土古及び中川西の18土地区画整理組合であったが、特に耕地整理組合が幅員18間(約32.73ｍ)の都市計画街路に対応したことは、全国に例をみないものであった。

名古屋市の公園整備に耕地整理組合、区画整理組合が果たした功績も極めて顕著であった。近代都市においては、都市にとっても市民にとっても公園は必要不可欠な重要施設であるとの認識から、大正15年(1926)に都市計画公園の決定をしたが、その整備は街路と同様に耕地整理事業、土地区画整理事業に頼らざるを得なかった。東山公園、運動公園、志賀公園、皇太子殿下御降誕記念事業等による公園整備に耕地整理組合、土地区画整理組合が果たした実績は、前述の公園計画、公園事業のとおりであり、ここでは記述を省くが、そのほかに土地区画整理組合が留保した小公園は、167公園、面積32万868坪(約110ha)であった。

昭和16年(1941)3月末の土地区画整理及び耕地整理を数量的にまとめると次のとおりである。

a 土地区画整理

組合数(一人施行、共同施行、団体施行を含む)	90
整理前総地積	13,824,427坪
うち民有地地積	13,232,291坪 (95.7%)
国有地地積(耕地整理法第11条第1項地)	592,136坪 (4.3%)
整理後総地積	14,214,409坪
うち民有地地積	10,977,206坪 (77.2%)
公共用地地積(都市計画法第15条の3の土地)	3,237,023坪 (22.8%)
(公共用地のうち公園地積)	299,801坪 (2.1%)
減歩率	17.1%
整理費総額	36,444,382円
坪当たり整理費	2円75銭4厘

b 耕地整理

組合数	33
整理前総地積	11,295,560坪
うち民有地地積	10,735,352坪 (95　%)
国有地地積(耕地整理法第11条第1項地)	560,208坪 (5　%)

整理後総地積	11,637,591坪
うち民有地地積	9,400,153坪 (80.7%)
国有地地積(耕地整理法第11条第2項地)	2,237,438坪 (19.3%)
減歩率	12.5%
整理費総額	13,576,408円
坪当たり整理費	1円26銭3厘

上記のように耕地整理が土地区画整理に比べて減歩率が少ないのは、耕地整理には公園留保地がないことと、整理地区内に国有ため池等があったためであった。都市計画街路については、耕地整理、土地区画整理を問わずすべて無償で用地が提供されたが、例外として名古屋市が執行する都市計画街路事業の執行年度中に組合が設立されたような場合に、組合と協議の上、用地費を交付した場合もあった。

第4節　都市計画事業

戦前における都市計画土地区画整理には、名古屋駅前土地区画整理事業、都北(矢田川廃川敷)土地区画整理事業及び枇杷島線東部土地区画整理事業の3つがあった。

1　名古屋駅前土地区画整理事業

名古屋駅の移転改築の工事が着々と進行しているにもかかわらず、新しい名古屋駅前一帯の区域は道路が狭あいで屈曲も多く、そのため街区は不整形であった。新駅の移転改築にあわせて広路1号(桜町西線)の変更のほか、新たに3路線の街路が都市計画決定されたが、これらの都市計画街路の整備だけで、地区一帯を現状のまま放置しておくことは、交通、衛生、保安、経済、なかでも美観上大きな問題があった。

このため都市計画街路事業の実施にあわせて、この地域に統制のある土地区画整理事業を施行して都市の美観を確保し、併せて建築敷地として土地の有効な利用を図り、土地関係者の利益を増進させることを目的として計画されたのが、名古屋駅前土地区画整理事業であった。

昭和12年(1937)における同事業の予算及び関係案件の概要説明によれば、以下のとおりであった。

a 設計方針

地区内の街路のうち、都市計画事業として決定されているものは街路事業として別途執行されるので、この事業では都市計画街路以外の道路の新設拡築と建築敷地の造成、小公園の設置等を行い、道路は幅員3間～10間のもの28路線を配し、面積2,000坪余(約6,600m²)と面積86坪余(約280m²)の公園を設ける設計であった。

b 財政計画と費用負担

この事業の総予算額は201万5,000円であったが、市債の償還元金等を控除し、利子等を加えた169万2,316円が純事業費であり、土地所有者の負担金168万9,800円と雑収入2,516円で構成された。土地所有者の費用負担は、共同の利益となるべき費用は土地所有者または関係者の共通

負担として従前の土地評価額に比例して負担させ、個人単独に属する借地権補償などはその範囲内で関係者の負担とした。負担地積は8万4,340坪(約28ha)で1坪当たりの平均負担額は20円であった。

c 換地方針

換地は、地区全体の平均利益増進率を標準として交付することを原則とし、権利地積に対する過不足及び地積がわずかで一宅地をなさないものは金銭清算とした。整理前地積(公共用地を除く。)は8万4,340坪(約28ha)、整理後地積は7万1,758坪(約24ha)となり、平均減歩率は約15%の予定であった。

d 利益計算

整理前の総地積に対する総評価額1,239万5,735円、1坪当たり平均評価額146円97銭、整理後の総地積に対する総評価額1,629万8,491円、1坪当たり平均評価額227円13銭となり、1坪当たりの平均増加額は80円16銭であった。この計算は減歩率約15%を含んでいるので、純利益に置き換えると整理後の1坪当たりの平均評価額は193円24銭となり、差し引き旧地1坪当たりの利益額は46円27銭で、平均負担額20円を控除してもなお26円27銭の増進があるという計算であった。

この事業は昭和11年(1936)4月11日に都市計画の決定告示がなされた。決定告示は次のとおりであった。

内務省告示第二百五號

名古屋都市計畫土地區劃整理左ノ通決定シ昭和十一年三月三十日内閣ノ認可ヲ得タリ其ノ關係圖面ハ愛知縣廳及名古屋市役所ニ備ヘ置キ縱覽ニ供ス

昭和十一年四月十一日　　内務大臣　潮　恵之輔

名古屋都市計畫土地區劃整理

第一　區域

西區　西菊井町八丁目、堀内町一丁目、堀内町二丁目、堀内町三丁目、
堀内町四丁目、那古野町一丁目、那古野町二丁目、那古野町三丁目、
早苗町、島崎町、志摩町、江西町二丁目、江西町三丁目、泥江町一丁目、
泥江町二丁目、廣井町一丁目、廣井町二丁目、
廣井町三丁目ノ全部及西菊井町七丁目、西柳町一丁目、西柳町二丁目、
千歳町、上笹島町、上畠町、則武町、米屋町、菊井通七丁目、
菊井通八丁目、明道町、新道町六丁目、江西町一丁目、
泥江町三丁目ノ各一部

中區　牧野町、笹島町一丁目、笹島町二丁目、笹島町三丁目、
笹島町四丁目ノ各一部

別紙圖面表示ノ通

地積　約二十七萬九千七百坪

第二　設計

一　街路ハ都市計畫トシテ決定シタルモノニ依ル

二　前號以外ノ道路ハ特別ノ事由アル場合ヲ除クノ外總テ幅員六米以上ト為シ土地ノ狀況ヲ調査シテ其ノ配置ヲ定ムルモノトス

三　土地ノ狀況ヲ精査シ適當ノ位置ニ公園若クハ廣場ヲ設ク

第三　前項第一號ノ街路ニシテ都市計畫事業トシテ決定シタルモノハ名古屋市長之ヲ執行ス

第四　本計畫ノ些少ノ變更ヲ必要トスル場合ハ都市計畫愛知地方委員會ノ議ヲ經テ内務大臣限リ之ヲ變更スルコトヲ得

また、決定の理由書は以下のとおりであった。

理　由　書

名古屋驛移轉改築ニ伴ヒ新驛前ノ交通整備上曩ニ都市計畫街路ノ追加變更ヲ為シタリ然ルニ之ガ急速ナル實現ハ財政上困難ナルノミナラズ新驛前一帯ハ舊態依然タル區劃不正ノ街衢ヲ形成シ道路狹隘ニシテ屈曲甚ダシク交通、衞生、保安竝ニ都市ノ美觀上遺憾トスル所多シ茲ニ於テ新名古屋驛前附近一帯即チ西部ハ鐵道、南部ハ廣小路通、東部ハ江川線ヲ境トシ北部ハ一等大路第三類第四十四號線ノ幅員ノ大体七倍ノ地區ヲ包含スル一圓ノ區域ヲ以テ土地區劃整理ノ區域ト為シ都市計畫街路事業ト相俟ツテ都市計畫街路及補助路線ヲ築造シ以テ驛附近ノ交通ヲ圓滑ナラシメ且土地ノ區劃ヲ整理シ建築敷地ノ造成ニ依リ土地利用ノ增進ヲ計リ併セテ驛前ニ於ケル美觀ノ向上ヲ圖ラムトスルモノナリ

都市計画法第13条では、都市計画として内閣の認可を受けた土地区画整理は、認可後1年を経過したときまたは急施を要するときは都市計画事業として公共団体に施行させる旨の規定があり、この規定を受けて急施の要ありとして施行命令方を内務大臣に申請し、昭和12年4月8日に全区域のうち11万4,000坪(約38ha)に対して施行命令が出された。

施行命令の告示は次のとおりであった。

内務省告示第二百四十二號

名古屋都市計畫土地區劃整理區域内左ノ區域ヲ昭和十二年四月八日都市計畫事業トシテ名古屋市ニ於テ之ヲ施行シ受命ノ日ヨリ五年以内ニ事業ヲ完了スヘキコトヲ命ジタリ其ノ區域ヲ表示シタル圖面ハ愛知縣廳及名古屋市役所ニ備ヘ置キ縱覽ニ供ス

昭和十二年四月十日　　内務大臣　河原田　稼吉

西區　泥江町一丁目、泥江町二丁目、泥江町三丁目、堀内町一丁目、堀内町二丁目、堀内町三丁目、堀内町四丁目、上笹島町、米屋町、西柳町一丁目、西柳町二丁目ノ各全部

廣井町一丁目、廣井町二丁目、廣井町三丁目、那古野町二丁目、那古野町三丁目、志摩町、島崎町ノ各一部

中區　笹島町二丁目、笹島町三丁目、笹島町四丁目ノ各全部、笹島町一丁目ノ一部

別紙圖面表示ノ通(図面省略)

昭和13年2月10日に名古屋都市計画土地区画整理事務所を設置し、都市計画事業の施行命令を受けた約11万4,000坪の区域を、公共団体(名古屋市)施行の事業として昭和12年度より5箇年計画で事業に着手した。昭和13年12月19日に設計書及び施行規程の認可を受け、昭和14年2月に駅西一帯の約24万2,000坪(約80ha)の区域を、昭和16年5月には約1,800坪(約0.6ha)をそれぞれ追加決定の告示を行い、これで都市計画決定区域は約52万3,500坪(約173ha)となった。そして、同年12月5日には駅西地区の一部約8,000坪(約2.6ha)の追加施行命令及び施行期限の延長(2箇年)を受け、その後再度の2箇年延長や設計書の変更により最終的には施行面積約12万2,000坪、純事業費185万5,760円、昭和12年度～20年度の9箇年事業となった。

しかし、事業費においては起債申請に対して減額許可されるなど思うに任せないため、事業区域を分割し施行することになり、第1期(約2万4,300坪)は、昭和14年5月に換地予定地を指定し、昭和15年中に概ね移転を完了した。そして、第2期(約2万3,800坪)、第3期(約2万300坪)、第4期(約4万1,600坪)と着手され、換地予定地の指定も昭和18年3月までに約10万7,000坪を完了するなど戦争中も事業は続行された。しかし、その後の戦局はいよいよ重大な段階に進展し、事業の施行も困難を極め、終戦時の進捗率はおよそ50%であった。この区域は戦後、復興土地区画整理事業地区内に編入された。

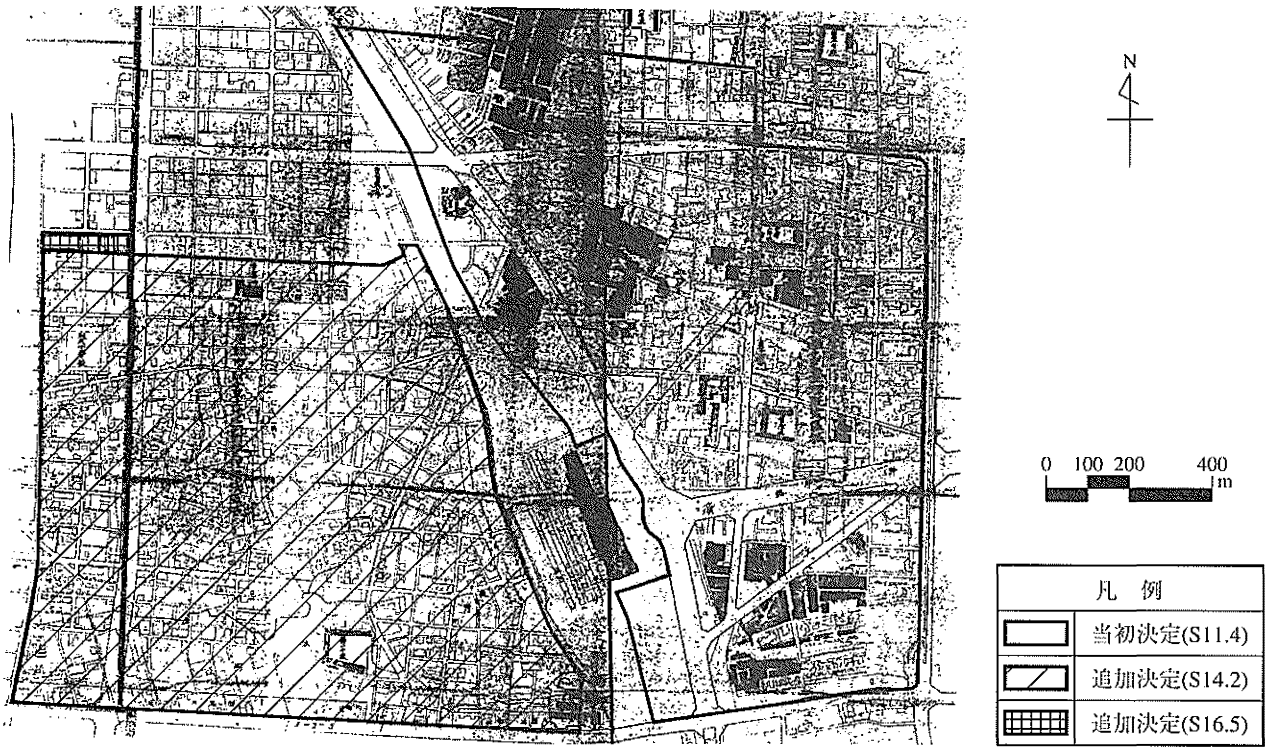


図3－34　名古屋駅前土地区画整理施行区域の変遷

2　名古屋駅の移転改築

名古屋駅前土地区画整理事業の契機となった名古屋駅の移転改築は、名古屋市の都市計画に大きな影響を与えた事業であった。

旧名古屋駅は明治19年(1886)5月1日に現名古屋駅の南の笹島町で営業を開始した。当時は東海道線のみであったが、明治28年に関西鉄道、同33年に中央線が開通して乗降客が増加し、また臨港線の開通もあり、急速に活況を呈するようになり、運転回数の増加や名古屋駅改築促進の声が高まった。

大正8年(1919)、鉄道管理局は名古屋市に対し名古屋駅拡張の設計の照会を行った。市はこれを名古屋市区改正委員会に諮ったところ、同年5月に開催した委員会は全会一致で、この計画は名古屋市の永遠の発展にそう適当な計画とは認め難く、変更の上、委員会に諮問してもらいたい旨の決定をした。鉄道当局は内務省都市計画課と協議を重ね設計案を提出し、大正8年12月22日の同委員会において審議の結果、即日決定をみた。

決定された設計の概要は次のとおりであった。

一、本停車場前後東海道線堀川橋梁附近ヨリ二三六哩一〇鎖附近ニ至ル間並ニ中央線及名古屋海陸聯絡線ノ之ニ平行スル部分ハ現在地平式ナルヲ昂上シテ高架式ニ改築ス、但シ中央線ハ堀川ヨリ東出踏切道迄ノ間ニ東海道線ト上下交叉ノ為低下ス

二、東海道線二三六哩一〇鎖附近ヨリ庄内川附近ニ至ル區間ハ將来必要ニ應ジ高架式ニ改築ス。

三、關西線ハ笈瀬川附近ヨリ漸次昂上シテ旅客停車場ニ至リ全ク高架式ト為ス。

四、高架線ノ構造ハ大體盛土式トシテ之ヲ横断スル道路及水路ハ總テ其下ヲ通ゼシム。

五、停車場設備ヲ旅客及貨物ニ二分ス。

六、旅客停車場ハ高架式トシ現在位置ヨリ少シク西方ニ移シ前面ノ廣場ヲ擴大ス。

七、旅客取扱設備トシテハ乗降場四箇ヲ設ケ内二箇ハ東海道線上下一箇ハ關西線一箇ハ中央線専用ト為ス。

八、貨物停車場ハ全部地平式トシ舊愛知停車場ヲ南方ニ擴張シ、之ニ貨物積卸場ハ箇ヲ設ク。

九、明治橋附近ヨリ南方ニ向ケ東海道線ノ東方ニ沿ヒ幅約十間ノ道路ヲ新設シ東海道線線路ノ下道ニ地下二箇所ヲ設ケ貨物停車場ニ通ゼシム。

旧駅の駅前広場は道路を含んで総面積約1,800坪(約6,000m²)であった。新駅改築とともに名岐鉄道の駅も同所に新設され、伊勢鉄道の名古屋駅乗入れ計画も決定しており、この条件と将来の駅前計画、人口増加等を考慮すると、駅前広場は少なくともこの4倍程度は必要と考えられた。また駅前の広路の交点はロータリー交通整理方式とし、ロータリーの中央島の半径を30ｍとすることが決定したので、広路中心線の交点を新駅本屋の正面中央入口の端より96ｍの位置と決定し、面積6,080坪余(約2.0ha)の駅前広場が計画された。

この事業は工費約1,700万円を投じ、大正14年から昭和6年(1931)までの7箇年継続事業として着手された。新名古屋駅建設のために買収を必要とする用地は約17万7,000坪(約59ha)であったが、名古

屋市と鉄道局との間で委託契約が締結され、市において用地の買収を行った。用地買収の遅れもあって当初計画された事業年度を変更して、旅客駅は昭和9年8月に着工され、同12年2月1日に営業を開始した。貨物駅は旅客駅に先立って用地買収に着手したこともあり、昭和4年5月1日から営業を開始した。



図3－35　完成した名古屋駅
(出典：『名古屋都市計画概要』(昭和30年、名古屋市建設局))

3　愛知県執行の土地区画整理事業

(1)　都北(矢田川廃川敷)土地区画整理事業

都北(矢田川廃川敷)土地区画整理は昭和12年(1937)4月9日に内閣の認可を受け、4月23日に次のように告示された。

内務省告示第三百一號

名古屋都市計畫土地區劃整理左ノ通決定シ昭和十二年四月九日内閣ノ認可ヲ得タリ其ノ區域ヲ表示シタル圖面ハ愛知縣廳及名古屋市役所ニ備置キ縱覽ニ供ス

昭和十二年四月二十三日　　内務大臣　　河原田　稼吉

名古屋都市計畫土地區劃整理

第一　區域

西區　　光音寺町字野方(以下省略)

地積　　約參拾萬七千坪

第二　設計方針

一　道路ハ特別ノ事由アル場合ヲ除クノ外總テ幅員三間以上トシ土地ノ状況ヲ精査シ其ノ配置ヲ定ムルモノトス

二　土地ノ状況ヲ精査シ適當ノ位置ニ小公園ヲ配置スルモノトス

第三　本計畫ノ些少ノ變更ヲ必要トスル場合ハ都市計畫愛知地方委員會ノ議ヲ經テ内務大臣限リ之ヲ變更スルコトヲ得

また決定の理由書は以下のとおりであった。

理　由　書

矢田川ノ廢川敷地ハ名古屋都市計畫區域ノ北端部ニ當リ地勢上好箇ノ工業及住宅地域ト認メラルルヲ以テ附近ノ土地ト共ニ土地區劃整理ヲ施行セシムル爲都市計畫トシテ土地區劃整理ヲ決定シ將來ノ發展ニ備ヘムトス

この施行地区約30万7,000坪(約101ha)のうち、矢田川改修工事の結果生じた県有地約10万9,000坪(約36ha)と民有地約4万7,000坪(約15ha)を住居地及び工業地の2地区に大別し、学校敷地約9,500坪(約3.1ha)、公園2箇所約3,500坪(約1.2ha)を留保したほか、幅員16ないし4ｍの道路を適宜配置した。隣接する川中、光音寺、稲生の3耕地整理組合とは交換手続き等により、地区界を整理した。土地区画整理事業というよりは、整地事業に近いこの事業は、都市計画事業の決定を行わず、事業費14万円で愛知県において施行され、一部を除き昭和16年に完了した。

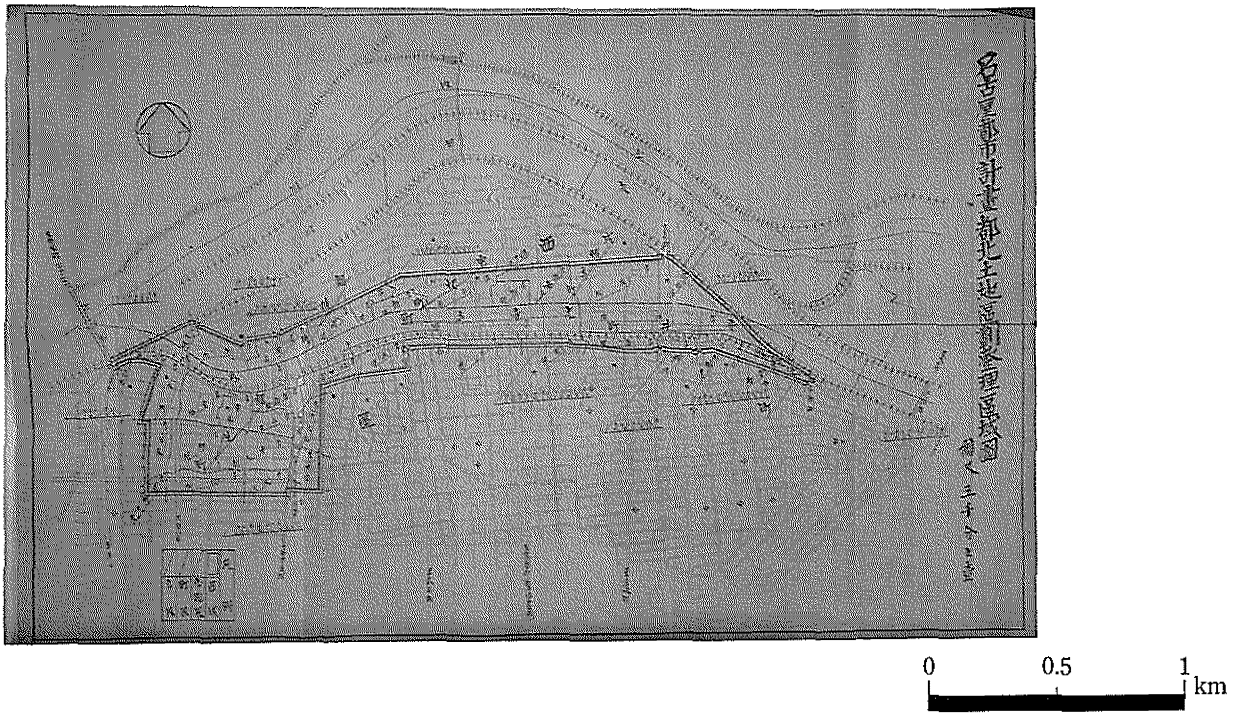


図3—36　都北(矢田川廃川敷)土地区画整理区域図(出典：都市計画決定認可図書(国立公文書館所蔵))

(2)　枇杷島線東部土地区画整理事業

枇杷島線東部土地区画整理は、昭和12年(1937)10月8日に地積約3万1,000坪(約10ha)の区域について、土地区画整理事業を施行すべき区域として都市計画の決定告示がされた。この土地区画整理地区は、昭和12年に愛知県知事執行の都市計画事業として決定された都市計画街路1等大路第2類第2号(枇杷島線)の一部(延長約700ｍ)を含んでおり、竣工を急ぐ都市計画街路事業の推進のため、土地区画整理の施行により街路用地の確保を図り、併せて街路両側の宅地としての利用増進を図ることが緊急の課題であった。

このため、愛知県はこの事業を都市計画事業として事業費28万900円をもって公共団体である愛知県で執行したい旨を内務大臣に申請した。この申請に対し内務大臣は次のように決定した。

内務省愛都第四四號

愛知縣昭和十二年十月八日内務省告示第六百二號名古屋都市計畫枇杷島線東部土地區劃整理區域ヲ都市計畫事業トシテ其ノ縣ニ於テ之ヲ施行シ本命令ヲ受ケタル日ヨリ二年以内ニ事業ヲ完了スヘシ

昭和十二年十月二十九日　　内務大臣　　馬場　鍈一

内務省告示第六百四十九號

昭和十二年十月八日内務省告示第六百二號名古屋都市計畫枇杷島線東部土地區劃整理區域ヲ昭和十二年十月二十九日都市計畫事業トシテ愛知縣ニ於テ之ヲ施行スヘキコトヲ命シタリ

昭和十二年十月三十日　　内務大臣　　馬場　鍈一

この事業は事業費25万4,000円で昭和17年3月に完了した。

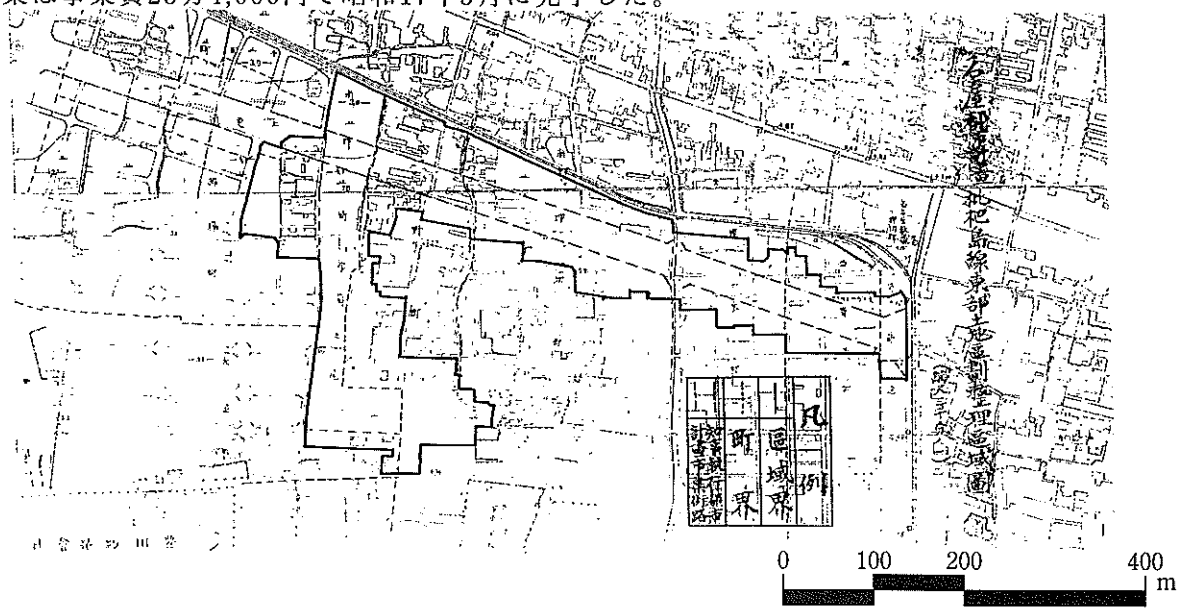


図3－37　枇杷島線東部土地区画整理区域図

第４編

大正期に決定された都市計画は、昭和期に入って実施に移され、昭和5年(1930)には中川運河の完成をみる等、諸施設の建設・整備は着々と進展し、昭和9年には人口が100万人を超えた。

この頃より日本は、戦争による非常体制下に入り、名古屋市は大軍需都市に成長し、特に最盛期には全国航空機生産の4割を占めるに至った。やがて日米開戦により第2次世界大戦に突入し、名古屋市は軍需都市として攻撃の目標となり、度重なる空襲を受け、市街地の約3分の1を焼失するという甚大な被害を被った。

名古屋市は、戦後ただちに復興計画を樹立し、将来人口を200万人と想定し国際的産業文化都市づくりに着手した。100m道路、平和公園に代表される復興計画は現在の都市の基盤を確立するものであり、優れた都市計画として高い評価を受けた。

市街地の復興に伴い人口も増加し、終戦時の約60万人の人口は昭和25年には再び100万人を突破した。このころには世情も安定し、経済の復興により市勢も伸長し、都市計画は復興から都市施設の整備拡充へと進んだ。

第4編　戦災復興のための都市計画

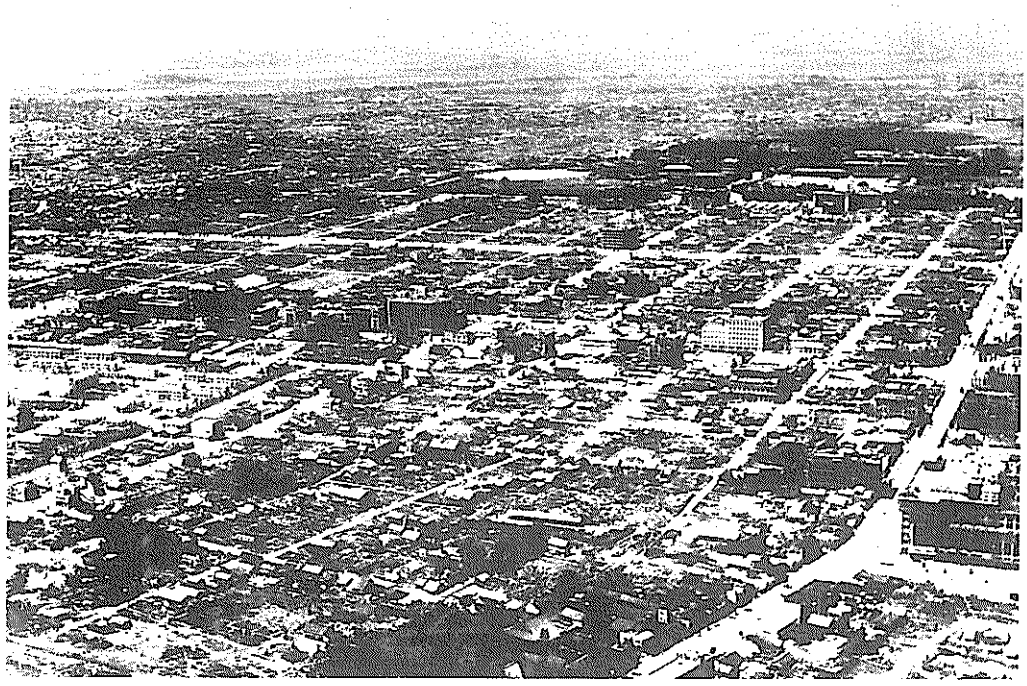


図4−1　終戦直後の市街地の状況

(出典：『復興土地区画整理事業のあらまし』(平成3年、名古屋市)、中日新聞社提供)

第1章　戦災復興計画

復興計画を策定するに当たっての名古屋市の理念は、産業、文化、食料自給、健康及び防災面に配慮した総合的な都市の実現をめざすものであり、昭和21年(1946)10月1日に名古屋市復興局が編集した『名古屋の復興都市計畫概要』(昭和21年、名古屋区画整理協会)の緒言で言い表しているので、以下に紹介する。

名古屋市十二區總面積四千八百八十六萬余坪のうち、今次大戦による戦災面積は實に千百六十七萬余坪にして、全市總面積の大約四分の一に當る、これを地域的にみれば都心部が殆ど燒失し、南部および北部方面の有力なる工業地帯は多大の爆撃を蒙つたのである。次に世帯數については空襲直前に比し五割三分の十三萬六千餘世帯、人口において四割五分の五十三萬三千餘人の罹災を生じたのである。罹災をまぬがれたる地域が比較的人口稀薄なる地域なる點に思ひを致せば、戦爭により蒙りたる名古屋市の戦災が如何に深刻甚大なるかを推定し得るであらうが、かつての殷賑を極めた大商工都市の面影は失はれ廢墟のごとく化したのはその慘酷を物語るものであらう。されば新生日本の發足にあたり我國土の中樞の一つたる中京の復興が刻下の急務たるは他言を要せざるところであるが、實に中京の復興如何は戦後における國力の回復に重大なる役割を有するものなるが、故に本市の復興計畫は單なる民生の安定と生産力の確保のみでは意味をなさない。又戦後我國に與へられたる文化建設の事業に即應するものたらしめる必要があると思ふ。

轉禍爲福、積極的に理想的産業都市、文化都市建設の機會は到來したのである。これがために綿密周到なる用意をもつて粘り強い一歩を踏出さねばならないと考へられるので、上述のごとき主旨をもつて本市は終戦後、たゞちに復興計畫の樹立に着手し、從來の都市計畫に再檢討を加へたが、特に中部日本の中心たる都市の性格と規模とを基礎として、

一、生産能率高き都市
二、文化創造に適應せる都市
三、食糧自給度の高き都市
四、心身の保健化に適應せる都市
五、防災、防火化の都市

たらしむることを主なる目標とし、併せて工業・商業・業務・住居等に充てらるべき用途地域等の配分、その他人口、交通問題解決等の計畫的綜合調査研究を遂ぐるため、復興調査委員會を設置したのは昨年十月十八日である。廣く官界、政界および民間の學識經驗者などをその委員に委嘱して具体的事業の立案その執行に萬全を期してゐる

(以下略)

第1節　罹災状況

名古屋市は大正7年(1918)9月11日に東京市区改正条例の準用都市に指定され、近代都市計画を樹立するに当たり、市是を工主商従と定め、工業都市の建設を目指した。

その結果、第2次世界大戦中は一大軍需産業都市としての様相を呈し、特に航空機の生産に関しては、発動機の生産量において全国生産量の41.6%を占めていた。そのため、東京とともに他に例を見ない徹底した空襲を受けることになった。

名古屋市が最初に受けた本格的な空襲は、昭和19年(1944)12月13日の東区にあった三菱発動機工場に対するB29爆撃機70機による爆撃であった。この爆撃は、その後も航空機関連を中心に軍需関連工場を目標として間断なく行われ、これによって名古屋市の工場群は大きな打撃を受けたが、一般家屋の受けた被害は、この時点ではまだわずかであった。昭和20年3月12日から始まった地域爆撃は、主として焼夷弾により夜間空襲という形で行われ、都心部の公共建物、会社、銀行、繁華街は壊滅的な打撃を受け、市の中心部は焦土と化し、市民を混乱の渦に巻き込んだ。

名古屋市が受けた空襲は、昭和19年12月から昭和20年7月の間に計38回に及び、そのうち機数40機以上の大空襲は16回を数え、全空襲を通じて来襲した機数は1,973機に達した。

これらの空襲により、全市域4,892万3,225坪(約160km²)の23.9%にあたる1,167万5,172坪(約38.5km²)が灰燼に帰し、特に東・中・栄(昭和20年11月3日に中区に合併)・熱田の各区は、その区域の50～60%が焼失した。(256頁、図4－2参照)

罹災戸数は、全焼が11万3,604戸、半焼が4,661戸、全壊が7,300戸、半壊が9,638戸で、合計で13万5,000戸を超えた。

人的被害は、死者7,802人、負傷者9,911人と惨たんたる状況であった。昭和19年12月に115万8,974人あった人口が、昭和20年12月には、出征、疎開、被災等のため、66万9,177人に半減した。

戦争により罹災した主な施設は次のとおりであった。

・官公署では栄郵便局、中央電信局、名古屋地方裁判所、調停会館、専売局、中税務署、栄税務署、中・熱田・昭和・瑞穂・中川など7区役所。
・学校では名古屋市立大学、第八高等学校、明倫中学校、中川中学校、県立第一高等女学校、市立第二高等女学校、椙山高等女学校、愛知学園など。
・工場では三菱発動機、三菱航空機、愛知時計、日本車輌など。
・銀行・会社では日本勧業銀行名古屋支店、明治生命、松坂屋、丸栄百貨店、安田ビル、千代田ビル、名古屋ホテル、万平ホテルなど。
・神社・仏閣などでは名古屋城天守閣、東別院、護国神社、那古野神社、大須観音など。
・病院では昭和病院、坂種病院、名古屋市立大学附属病院、鉄道通信病院など。

第2節　戦災地応急対策事業

終戦を迎え、焦土と化した市街地を前にして、実施しなければならない仕事は山積しており、その対応は多忙を極めた。

まず、最初に着手したのは、瓦礫などの障害物の除去であった。この瓦礫除去という清掃事業は、街路事業や地下埋設物移設などの事業を促進させることを目的として土地区画整理事業の一環として実施された。併せて道路復旧や側溝整備も行われたが、器材、資材の不足から、道路は路面の形だけをつくって砂利撒き程度が限度であり、側溝も素掘りのままで雨水の地下浸透にたよるという工事であった。この清掃事業は昭和21年(1946)から昭和24年までの4年間行われ、除去した16万m^3の瓦礫は、千種区花田町、中区南鍛冶屋町、東洲崎町の現在の100ｍ道路敷や白川公園敷地などの低地の埋め立てなどで処分された。なお、昭和23年度以降は建設省の事業方針により、換地予定地を指定した区域の宅地の清掃は、土地所有者または借地人などの自力清掃により道路脇に集積させ、事業施行者はその瓦礫処理を行うことになった。

また、罹災した市民や建物疎開により家を失った市民のための住宅建設も緊急の課題であった。昭和20年9月に閣議決定された「罹災都市応急簡易住宅建設要綱」に基づいて、昭和20年度には3,000戸の国庫補助応急簡易住宅(越冬住宅)が建設され、昭和21年度以降は国の公共事業として国庫補助金による国庫補助賃貸庶民住宅が昭和21～23年度の3年間に3,315戸建設された。その後、昭和26年に「公営住宅法」が制定され、恒久対策として公営住宅が建設されていった。

市民の日常生活に不可欠な上水道の給水能力の確保、市電・市バスの交通施設の復旧、電力の供給、電話不足等の対応なども多忙を極め、昭和21年5月には戦災復興院土地局長、商工省鉱山局長及び大蔵省主計局長の3者共同通牒により、鉄鋼、鉛屑の回収まで行った。この作業は、戦災地区の焼け跡に残存する鉄鋼類の残骸を一掃し併せて国の鉄鋼生産計画遂行に資するという目的で行われ、昭和21～23年度の3年間に鉄鋼3,354.5トン、鉛屑700トンを回収したが、この回収に要した費用は571万5,086円で、回収した鉄鋼、鉛屑の売却代金は134万2,020円であり、売却代金は回収事業費の財源に充当された。

第3節　復興計画策定の準備

復興計画の策定にあたって最初に討議されたのは、どういう事業で復興を行うかという問題であった。この復興の事業手法については、大正12年(1923)の関東大震災による災害復興を土地区画整理事業で行った事例があり、また名古屋市においては、戦前に組合施行による土地区画整理事業や名古屋市施行による名古屋駅前土地区画整理事業など、土地区画整理事業については豊富な経験の蓄積があることから、区画整理を主体として復興を行うという方針のもとに、直ちにその準備に着手した。

国の復興計画については、戦後直ちに内務省国土局計画課を中心に復興計画に関する基本方針の検討が進められていたが、昭和20年(1945)11月5日に勅命により設置された戦災復興院を中心に検討が進められ、最終的に「戦災地復興計画基本方針」(**巻末資料4－1**)として同年12月30日に閣議決定された。戦災都市は、この基本方針に従って復興計画のスタートを切ったのであるが、名古屋市は各都市がスタートラインにつく前に以下のような復興計画の準備に着手しており、時系列で記述する。

a　建築制限(昭和20年9月20日)

当時の建築制限は、都市計画法第11条、第11条の2及び市街地建築物法第25条とこれらの規定を受けた都市計画法施行令第11条、第11条の2及び市街地建築物法施行令第29条の2の各規定があったが、いずれも平時の都市計画制限を目的にしたものであって、戦災都市にみられるような多大な建築物が応急復旧されるような事態を予想していなかった。そこで政府は昭和21年8月15日に「戦災都市における建築物の制限に関する勅令」(昭和24年11月1日、「戦災復興土地区画整理施行地区内建築制限令」に改正)を公布し即日施行した。

名古屋市はこの勅令の公布施行に先立ち、終戦の翌月には当時建築行政を担当していた愛知県建築部と協議のうえ、復興のため無秩序に建てられる建築物は将来区画整理事業の障害となるおそれがあるという判断から、独自の建築制限を行った。具体的には、復興計画が確定するまでは仮設建築物も含めて全ての建築物は、現在道路境界から2ｍ、隣地との境界線から1ｍ後退して建てるよう指導を行った。

b　名古屋市再建に関する決議(昭和20年9月29日)

戦後最初の臨時市会が昭和20年9月29日に招集された。この市会の冒頭に以下に示すような「名古屋市再建に関する決議案」が全員署名のもとに提出され、満場一致をもって決議され、市当局のみならず議会も市の復興のための決意を示した。

なお、この後の11月の市会において追加予算として20万円が戦後復興計画調査実施のための事務費・調査費として計上され、議決された。

決　　議

名古屋市會ハ冷厳ナル敗戦ノ現實ヲ直視シ、更始一新平和名古屋市ノ再建ニ起チ上ラントスル市民ノ熱情ニ鑑ミ復興計畫ノ急速樹立財政ノ建直シ、行政ノ簡素能率化、文教ノ刷新、民業ノ勃興助勢、復員離職及ビ疎開市民ノ復帰對策生活必需物資ノ確保、遺家族傷痍軍人及ビ戦災者ノ援護等山積セル戦後對策ノ中ヨリ特ニ重點ヲ選ミ市當局ヲ鞭撻シテ之ガ解決ニ萬全ヲ期シ以テ新興名古屋市建設ノ基盤ヲ整備セントス

由來名古屋市民ハ堅實ニシテ勤勉加フルニ地ノ利人ノ和ニ於テ全國ニ冠タリ、終戦ニ伴フ幾多ノ艱苦欠乏ニ堪ヘ明暗起伏ヲ乗リ越ヘツ、必ズ戦前鬱然タル産業名古屋市ヲ打建テタル努力ト経験トヲ活カシテ再ビ新興大名古屋市建設ノ大事業ヲ達成シ以テ東海中樞市民トシテノ使命ヲ果シソノ名ヲ辱シメサルコトヲ確信ス

茲ニ市會ノ決意ヲ表明シ廣ク各界各層ノ指導ト支援ヲ冀フ右決議ス

昭和二十年九月二十九日　　名古屋市會

c　技監の設置(昭和20年10月10日)

佐藤市長は、市の復興計画の推進を託すべく昭和20年10月10日に技監を設置し、かつて内務省名古屋土木出張所長であった田淵壽郎が就任した。技監を設置する以前から市の復興計画の検討は進められていたが、当時の計画課長によれば、その検討案は、戦前の都市計画を基本に将来の発展を見込んで改良を加え、主要幹線の幅員を50ｍにするなどかなり斬新な計画であったが、田淵技監はこの計画に2本の100ｍ道路を配置し、墓地を郊外に集団移転させるなど、当時としては想像を超えた大胆かつ雄大な計画を打ち出した。

d　名古屋市復興調査会の設置(昭和20年10月18日)

戦災復興計画の構想は、単なる被災地の復旧ではなく、永遠の平和都市として新しい文化と産業を象徴するため、復興懇談会が昭和20年10月6日に開催され、周辺都市との関係も含めて広く意見を聴取することになった。この懇談会は以下に示すような関係官公署、県会、市会、商工経済会、その他学識経験者により構成され、同月18日には名古屋市復興調査会規程が定められたのに伴い、市長を会長とする「名古屋市復興調査会」と名称を改め、基本的な構想の検討を始めた。復興調査会は3回にわたり幹線街路、補助幹線街路等の道路網をはじめ高速度鉄道計画、大須、金山等の盛り場計画、公園・緑地・墓苑等の配置計画、地域地区などの土地利用計画、土地区画整理事業の計画等について広域的視野に立って検討を行った。

＜名古屋市復興調査会委員名＞

名古屋帝大総長	渋　沢　元　治	名古屋鉄道局長	下　山　定　則
内務省中部土木出張所長	阿　部　清　紀	愛知県土木部長	鈴　木　健　二
愛知県会議長	神　戸　　真	愛知県会副議長	石　黒　幸　市
商工経済会々頭	青　木　鎌　太　郎	商工経済会副会頭	伊藤次郎左衛門
商工経済会副会頭	三　輪　常　次　郎	中部日本新聞社長	大　島　一　郎
中部配電社長	海　東　要　造	東邦瓦斯社長	都　留　信　郎
名古屋鉄道常務取締役	須　田　　博	近鉄名古屋営業局長	森　　肇
名古屋市会議長	塚　本　　三	名古屋市会副議長	手　島　博　章
名古屋市会幹事長	山　内　誠　一	市会議員	富　田　彦　吉
市会議員	松　久　好　次	市会議員	近　藤　正　次　郎
市会議員	木　村　重　正	市会議員	今　堀　辰　三　郎
市会議員	山　根　虎　治	市会議員	加　藤　金　之　助
市長	佐　藤　正　俊	助役	木　村　清　司
技監兼施設局長	田　淵　壽　郎	交通局長	江　口　胤　顕
復興連絡部長	赤　木　貞　夫	施設局次長	松　本　金　吾
交通局次長	馬　場　楢　吉		

e　整地課・復興測量事務所の設置(昭和20年10月26日)

市は、国が戦災地復興計画基本方針を決定する前に、戦災復興は土地区画整理事業を主体として行うという方針を固めると同時にその準備に着手した。土地区画整理事業を実施するための最初の仕事は、現地の測量調査であり、権利調査であった。そのため、昭和20年10月に権利調査を担当する整地課と現地測量を実施する復興測量事務所を設置する等、区画整理を実施するための組織を整備し、具体的な作業に着手した。

f　大中京再建の構想(昭和20年12月6日)

名古屋市復興調査会は、中京圏における中核都市としての大名古屋市建設の展望の上に立って、具体的な計画を固めた。この計画は「大中京再建の構想」と題して100ｍ道路2本、50ｍ道路9本等の幹線道路の配置計画を新聞紙上を通じて発表し、一般市民の協力を求めた。当時の市内の常住人口は約60万人で戦前の人口の約2分の1に減少しており、なお多くの市民が疎開中であったが、疎開中の市民に対しても再建計画を周知させるため印刷物の配布や新聞、ラジオなどを利用して計画の周知に努めた。

昭和20年12月30日に国が戦災地復興計画基本方針を閣議決定する前に、名古屋市が行った復興に関係する事柄を概説したが、この素早い対応が、以後の計画や事業の推進の土壌となった。

＜名古屋市都市計画関連組織の変遷＞

市制施行から計画局発足に至る都市計画関連組織の変遷のあらましは次のとおり。

明治22年10月	市制施行
明治23年３月	土木課を設置
大正９年４月	都市計画法制定を受けて、都市計画部(経理課、工務課)を設置
大正12年４月	建築課を設置(都市計画部外)
大正14年４月	都市計画部、建築課を廃止し、土木部(当初：経理課、道路課、運河課、建築課)を設置
昭和８年９月	土木部内に公園課を設置
昭和14年４月	土木部を土木局(当初：庶務課、地理課、工務課、建築課、公園課)に改編
昭和18年12月	土木局内に防衛施設課を設置
昭和20年２月	土木局を施設局(当初：庶務課、土木課、防衛施設課、緑地課)に改称・改編
昭和20年９月	施設局防衛施設課を廃止、計画課を設置
昭和20年10月	統一的な復興事業を進めるため技監を設置(田淵壽郎)
昭和20年10月	施設局内に整地課、復興測量事務所を設置
昭和21年４月	施設局を復興局(当初：庶務課、購買課、整地部、土木部、建築部)に改称・改編、技監室を設置
昭和22年６月	技監室廃止
昭和25年８月	復興局内に計画課を設置
昭和28年７月	復興局を建設局に改称
昭和31年11月	建設局建築部を分離し、建築局発足(昭和32年8月)
昭和33年６月	建設局を計画局(当初：総務課、計画課、区画整理課、整地部、土地区画整理事務所)、土木局に分離

第4節　復興計画の立案

戦後の早い段階から復興計画の策定に着手した名古屋市は、昭和20年(1945)12月30日に戦災地復興計画基本方針が閣議決定されたのを受けて、復興計画をより具体化し、体系づけるために次のような「名古屋市復興計画の基本」を決定した。

名古屋市復興計画の基本

市域

一、天白川、庄内川に囲繞される区域を市域とし外周部に緑地帯を幅員約五粁程度を設け徒らなる膨脹を防がんとす。

人口

一、右の市域を考え空地地区の規制を考慮に入れる時は人口約二〇〇万を抱擁し得るも現在としては、昭和十一年度の約百万を目途とし将来之より増大することあるも、二〇〇万に到達するまでは交通その他に混乱を生ぜしめざる様諸種の計画を立てんとす。

地区

一、現行の工業地区、商業地区、住宅地区は再検討せんとす。(工業地区につきては軽工業を主体とするを以て住居は六割程度まで許容すべきと考える。商業地区は区画を奥深くするよりも、むしろ幹線及補助街路添いの一宅地を以て指定すべきなり)

一、公園は現在の東山、中村、鶴舞、白川、県庁跡、徳川園等を拡大せんとす。

交通

一、現在の幹線街路は(地下埋設物等の関係上)廃止することなく拡張、その他により改良を加う。

一、現在の電車道路は総て三〇米以上に拡幅し、歩道は少なくとも五米以上になさんとす。

一、主要幹線は幅員五〇米以上にせんとす。

一、如何なる道路も自動車交通に支障なき幅員とし、露路といえどもこの主旨に添うごとく改良を加う。

一、幹線街路の交叉点に広場を設けんとす。

一、自動車交通量の増大に伴い成るべく電車道を避け、他に自動車交通を誘致すべく街路網を考えんとす。

一、道路附属物は総て地下に埋設するよう改良せんとす。

一、堀川、新堀川の両岸沿いの道路を拡幅せんとす。

一、商店街、盛場等には駐車場を道路添い各所に設置す。

一、城北地区と都心部を結ぶ幹線道路を設置し之の附近の利便を計らんとす。

一、東西両築港を連結すべき街路網並に橋梁建設を促進せんとす。

一、市内に高速鉄道を南北一本、東西一本設置し、衛星都市との連絡を能率的たらしめんとす。

一、国有鉄道及地方鉄道の乗入れ部分は総て高架又は地下とし街路との平面交叉を除却せんとす。

一、運河交通を考慮し堀川、新堀川、荒子川等にも小型客船を入れ、電車および自動車交通の補助たらしむる様計画す。

一、国有鉄道の名古屋附近の電化を希望す。

一、省線熱田駅の旅客は金山に貨物は笠寺に移転し、この区間を高架線に至急改良されんことを望む。

その他

一、山崎川、荒子川の改修を急速に実行せんとす。

一、焼け跡は出来るだけ区劃整理を施行し、土地の無駄を省き居心地よき市街を建設せんとす。

一、焼け跡の「がら」は或る程度建築物の基礎等に利用して敷地の嵩上を計り、残りを南部及西部の低湿地の嵩上のため運搬処理せんとす。

一、保健衛生、食糧自給補助の目的を以て各公園に一坪農園を増設又は新設せんとす。

一、盛り場は大須の復活、金山附近、大曽根附近又は名古屋駅西等に設置の予定。

一、仮設住宅に対しては地主と直接交渉をせしめ、その他の規正は行わず自由に建築を許可すべきで路線決定区劃整理等のためには無償撤去の条件を附せしむるのみにて行う。

一、聯区は大体幹線街路、河川、鉄道線路等を以て区界となし、都心部において二〇，〇〇〇～三〇，〇〇〇坪程度に整理せんとす。

一、聯区毎に小区域の商店街、小盛り場を設けんとす。

一、国民学校敷地は三，〇〇〇坪見当又は之と道路を隔て同面積の小公園を配置せんとす。

一、焼け跡の墓地は一定区へ移転整理せんとす。

市長は昭和21年3月14日に開催された予算市会において、「名古屋市復興計画の基本」をもとに、将来人口200万人に対応した施設整備と予算についての提案説明を行った。この発言は、予算の提案説明ではあるが、市長が議会や市民に対して、市の復興について初めて説明したものであるので、『名古屋市会史(第10巻)』(昭和31年、名古屋市会事務局)から全文を以下に紹介する。

皆様の御協力のもとに本市の復興を計画して今日に至り、ようやく計画を樹立したので、その一部として昭和二十一年度に施行する予算案を上程し、御審議を煩わすことになつた。御承知のごとく名古屋市は天与の好条件を備えながら、その特色を発揮しなかつた憾みなきにしもあらずであつたが、今回は真の名古屋市の特色を生かし、すべてを新たにして新興名古屋市を創造して平和日本の魁となさんとする理想のもとに計画を樹立したのである。

復興建設の目標として、第一電気を原動力とする軽工業、第二本県はもとより長野・岐阜および北日本のごとき小工業適地を後方に有する関係上、組立親工業第三中部日本の中枢としての商業、第四名古屋港を国際港として活躍せしむるための港湾地区の設定、第五市民食糧の確保、保健衛生の立場より市周囲部に緑地帯の設定等を根幹として、これに肉をつけ衣をきせる等の計画をいたしたのである。

次に名古屋市の人口の将来の見込であるが、戦前の昭和十一年には百十万であり、戦時中一時百五十万となつたが、現在は約七十万人である。そこで今回の計画としては本市を庄内川および天白川に囲まれた圏内として、この面積内には平和都市として混雑しない範囲において収容したい。差当り現在の人口の状況からみて戦前の百万に遠からず到達するものとして復興を急ぎ、将来二百万人になつても差支えないだけの準備をするということになつたのである。

以上のごとき方針のもとに市街を整備し、交通網を開き、また公園の拡張、盛場の改善等によつて、市民をして健全なる趣味と娯楽とを楽しませんとした。先ず交通関係として街路では大路として五十米幅の道路を計画し、また如何なる小路といえども自動車の往復に困難を感ずるがごときことのなきよう最小幅八米としたのである。今回の街路で特異性を有するのは緑道の設置であつて幅員百米、東西に一本、南北に一本設けたが、これは保健衛生、災害防止の立場からいたしたが、一面都市美観の上からも相当の役割をなすものと考えて居る。次に高速度鉄道である、それは多年その必要を感じ、多大の費用を投じ計画したが今日までその実現をみなかつた。今回は是非実現いたしたい。大体名古屋の地形から堀割式地下鉄道を主とし東西に一本、南北に二本、支線一本を作ることにいたした。

次に水運交通として堀川の拡張、堀川、新堀川の連絡等が考えられ、名古屋港と密接なる連繋を容易ならしむるよう工夫した。なお汽車交通は運輸省にお願いして市内並に近郊を電化すると共に出来得る限り高架として、市街交通との摩擦を少くすることゝした。盛場は大体大須、金山、大曽根、名古屋駅西部、築港方面等として、小盛場はそれぞれこれ等の中間計画して、一箇所に集中して混雑するがごときことのないようにしたのである。公園は現在のものも或程度に拡張すると共に、国民学校に接して小公園を作り、児童教化の向上と一般市民との親しみを増進せしむる工夫をいたしたのである。

さて斯様な計画を如何に実施するかということが問題であるが、復興院の指示によると、大体の復興を五箇年とし、仕上げを十箇年乃至十五箇年としている、この方針に従つて事業を進めて行きたいと思う。差当り戦災復興として五箇年分を計画し、その第一年目の予算を作り、御審議を煩わすことに相成つたのである。

まず瓦礫等の片付を二十一年度より二年間で完了し、清掃あとの整地は四年間、鉄鋼工作物等の破壊を要するものを四年間、測量、街路構築、上下水道移設等を五年間に完了するよう指示をうけたので、一応年度別の区域を決定し、各年度に予算を振り分けた次第である。しかし施工個所については、各年度の区域に限らるゝことなく緊急性、重要性に全般的に仕事を進めて行きたいと思う。次に施工区域の総面積は焼跡の総面積約一千百万坪に一割強を増した一千

三百三十万坪の予定である。

◎事業費の総額　以上述べた事業費の総額十一億四千三百九万円であつて、昭和二十一年度より昭和二十五年度に至る五箇年度間を以て施行する。昭和二十一年度においては広小路線を中心として附近一帯の本市枢要部の土地区劃整理、街路、上下水道築造等に要する工事費九千五百八十九万六千百円およびこれに伴う事務費五百八十五万四千円、合計一億一百七十五万一百円を計上した次第である。財源としては国庫より八千万二千五百三十一円を補助される予定を計上し、併せて都市計画税を本年度より本税額一円につき六十銭を六十八銭に引上げたので、増収額二十一万四千七円を計上した。その他起債二千万円および繰越金、雑収入その他百五十三万七千五百二十三円を計上した次第である。何分よろしく御審議をたまわらんことをお願い申上げる。

この市会において昭和21年度都市計画費歳入歳出予算は、同年3月20日に可決されたが、予算審議の中で主な質疑が3点あった。

1つは戦災地区面積について戦災復興院の査定と名古屋市の主張とに大きな相違があった点であった。市は戦災地区総面積を1,333万坪(約4,407ha)として復興計画を策定し、これに対応する国庫補助金を見込んだ予算を計上したのに対し、国の査定する戦災地面積は約600万坪(約1,983ha)と約半分であった。国庫補助率が80%の戦災復興事業では、その予算に重大な影響を与える問題であった。予算を審議した委員会では「戦災地区面積に復興院と喰違いがある、これは国庫補助金にも非常に差異があるので、その是正方を強く主張し、その目的を達成するよう努力すること。」という条件を付し、本会議において可決した。名古屋市は再調査を行ったが、その結果は従来の調査結果と同一であり、戦災復興院と折衝の結果、市の主張が認められ、予定どおりに事業が進められることとなった。

2つ目の問題は、国鉄中央線の高架実現に対する強い意見と市に対して決意の表明を求めるもので、3つ目は名古屋港の振興策と名古屋市への移管を促すものであった。国鉄中央線の高架化については昭和37年に複線立体化が完成し、名古屋港の市への移管問題についても昭和26年に名古屋港管理組合の設立という形で目的を達した。それぞれの経緯の詳細については、第5編第7章第1節及び第9章第1節で記述する。

昭和20年12月に戦災地復興計画基本方針を閣議決定した政府は、翌年9月11日には「特別都市計画法」を公布し、即日施行した。

特別都市計画法の意図するところは、主として戦災都市を急速に復興させるため、当時の都市計画法では不備な点を補完しようとするものであった。具体的には、建設的な復興を促進するには土地区画整理事業を迅速かつ徹底的に施行する必要があるという認識から、戦災都市の土地区画整理に関する事項を重点に都市計画法の特例として定めたものであった。

このような国の政策、法制度の整備に呼応して、名古屋市においては昭和21年4月には従来の施設局を復興局と改称し、復興局に区画整理事業を担当させるため整地部を設け、同部に管理課、整地課、用地課、測量課の4課を配し、執行体制の充実を図るとともに、田淵技監のもとに復興土地区画整理

事業は勿論、上水道、下水道、交通等、復興計画の全体を統括する技監室を設けた。

組織の充実をみて具体的な復興計画は着々と進み、まず復興土地区画整理事業の施行区域と、都市の骨格であり区画整理設計の基礎となる幹線街路網が昭和21年6月27日に都市計画決定され、次いで同年7月23日に補助幹線街路が、翌年5月6日には都市計画公園・墓地が決定される等、復興計画の骨格が明確になっていった。

昭和21年11月には佐藤市長が公職追放令に該当し、遂にその職を去ったが、市長公選となった翌年4月の第1回市長選挙に塚本前市会議長が当選し、佐藤・田淵によって敷かれたレールは、そのまま塚本・田淵のレールとして引き継がれ、名古屋市の復興事業は、いよいよ軌道に乗って走り始めた。

＜田淵壽郎＞

田淵壽郎は明治23年(1890)3月3日、広島県佐伯郡大竹町で11人兄妹の10番目として生まれた。大正4年(1915)に東京帝国大学土木工学科を卒業、山形県、京都府で河川事業に従事した後、大正8年に内務省に入り、国内各地において優れた業績を残すとともに、昭和13年(1938)には中国に渡り、上海、南京等の復興計画の立案を指揮した。

昭和14年には内務省名古屋土木出張所長として名古屋に赴任し3年間在職したが、これが名古屋市との縁の始まりであった。

田淵は内務省名古屋土木出張所長を退任後再び中国へ渡り、北京の都市計画等に従事し、帰国後わずか3箇月で三重県で疎開中に終戦を迎えた。昭和20年9月、名古屋土木出張所時代からの知人である佐藤名古屋市長から、名古屋の戦災復興事業を手がけてほしいとの強い懇請を受けたのは田淵が55歳の時であった。同年10月に名古屋市理事、技監兼建設局長として辞令を受け、名古屋市の復興計画立案に携わることになった。

技監という役職は田淵の着任に際し設けられたもので、統一的な復興事業を進めるため、水道、交通なども含めた関連部局を統括する技術助役ともいうべき役割であった。

田淵の優れた識見は、まず戦災復興事業の区域決定に際し発揮され、戦災復興院によって650万坪と査定された計画区域を、条理と熱意を持って説得し、戦災地のみならず関連地区も含めた1,300万坪を超える面積を計画区域とし、市街地のほとんど全域が対象とされた。

田淵は当初の復興計画案に2本の100ｍ道路や墓地の集団移転による平和公園の建設を盛り込むなど、当時としては想像を超えた大胆な計画を打ち出し、これを復興土地区画整理事業により実施していった。

田淵はこの復興計画に対する基本的な方針を『或る土木技師の半自叙伝』(昭和37年、中部経済連合会)の中で次のように記している。

一、横ニラミをしながら仕事を進める。戦災地だけの復興にこだわらず関連地区の改良にも十分意を用いること。

二、道路幅を最小、自動車二台が速力を落とさずにスレちがうことができるのを原則とする。八メートル以下の道路はつくらない。

三、市内を通過する鉄道はすべて立体交差とする。

四、学園と公園をひとつのものと考え、市民と学校との間に近親感をもりあげる。

五、災害を防止したり、拡大を防ぐため、百メートル道路で市内を四分割する。また新堀川沿いに十五メートル幅の道路を造成する。

六、市内の墓場を一ヵ所に集める。

七、市内の交通改善策として、高速度鉄道をつくる。

八、名古屋港の拡張整備。

九、住宅地の確保。

田淵構想とも称されるこの復興計画は、単なる復旧だけにとどまらず、新しい名古屋のまちづくりを見据えた計画として、今日の名古屋の発展の基礎ともなっている。

また、名古屋港の県市共同管理の実現と整備拡充を推進、さらに広域的都市経営の必要性から周辺町村の編入とその開発を達成するなど、復興計画を中心として、今日の名古屋の発展に関わる施策を次々と実現していった。

田淵は、昭和23年3月には名古屋市助役に就任し、塚本、小林の両市長を補佐し、昭和33年に惜しまれつつその職を辞するまで13年間にわたって名古屋市の発展のために腕をふるったが、退任後も名古屋市の将来のみならず、中部経済圏の興隆や国内各地の広域開発計画などにも関心を払い、自らの経験に基づく卓越した着想をもって地域社会の発展に絶大な貢献を続けた。

こうした功績がたたえられ、昭和40年4月には勲三等旭日中綬章、昭和41年7月には名古屋市名誉市民、昭和42年5月には土木学会功績賞、昭和46年4月には勲二等瑞宝章が授与された。

昭和49年7月10日に84歳で逝去したが、今日まで100余年にわたる名古屋市政において唯一、名古屋市名誉市民の称号を与えられた人物であった。



第2章　復興都市計画

戦後、国の都市計画主管は内務省国土局計画課であったが、昭和20年(1945)11月5日に戦災復興院が設置され、昭和23年7月10日に建設省が設置されて主管が変わった。

また、昭和21年9月11日には特別都市計画法が施行され(同法は昭和30年4月1日に廃止)、これに伴って都市計画も復興都市計画、特別都市計画、都市計画と標記が変わっていった。

本章では復興都市計画として決定された都市計画のみについて記述し、それ以降の都市計画については第5編で記述する。

戦後、名古屋復興都市計画として決定されたのは次のとおりであった。

昭和21年 6月27日	復興都市計画土地区画整理
〃	復興都市計画街路(幹線)
昭和21年 7月23日	復興都市計画街路(補助幹線)
昭和22年 5月 6日	復興都市計画公園計画
〃	復興都市計画墓地計画
昭和25年 1月19日	復興都市計画高速度鉄道

土地利用計画の用途地域等については、復興都市計画の一環ではあるが、後述するように「建築基準法」制定の経緯もあって昭和26年4月23日に戦後初めて名古屋特別都市計画用途地域として決定された。

第1節　土地区画整理事業

1　土地区画整理の目的

復興計画を土地区画整理事業で行うことを決定したのは、過去において土地区画整理の経験が豊富であり、技術・知識の蓄積があるとともに、住民の理解が得易い環境にあること、関東大震災における復興の事例があったことなどが理由としてあげられるが、市民向けの『名古屋の復興都市計畫概要』(昭和21年、名古屋区画整理協会)の中ではその理由を次のように説明している。

名古屋市においては已に大正の初期頃より耕地整理により實質的の區劃整理を行はれたるもの尠なからざるも、法令上土地區劃整理を施行されたのは、大正十二年一月愛知縣令第十一號土地區劃整理施行に關する規程設定後であるけれども、大体昭和元年後のことである。既に二十年を經過してゐるので區劃整理施行の重要性とその便益乃至効果を理解せるものなることを信じるのである。併し行政廳たる市長を主體として今回施行せんとする大規模の土地區劃整理は最初の企てゞあり、かつ以上記述せる復興事業を實現する手段として是が非でも行はねばならぬ。何故土地區劃整理の必至をみたかと申せば、從來は用地買收の方法によつて道路を作るにはその敷地を買收して、地上權も、營業權も、居住權も能ふべくんば合意的に、萬やむなくんば強制的に買收し去つたのである(例外として敷地を寄附に求めたものも幾分はある)。それを

買收によらずして、すなはち土地區劃整理といふ全然別の方法によつて街路網、公園その他公共用施設等の計畫を實現せしむることが事業執行上便宜でもあり、又地主及關係者の福利增進のためにも必要なことであるから、こゝに決定を見たのであつて、もしこの事業の實行出來ない以上は折角の復興計畫も畫餅に等しき結果に陷るのである。無論區劃整理は如何にも困難なる事業であるが、各地主はその所有地の一部減步および無償提供によりて復興を容易に且つ急速ならしめて、市街地の利用を著しく增進せしむることが出來得るのである。而して今回の大きなねらひとしては宅地の最小および最大劃地の整理を行ひ、宅地の利用をして最も合理的ならしめ市民の保健に資すると共に單なる區劃街路の設定に止まらず細部地域制の徹底を期したいので、從來よりモツト〳〵氣持の良い、明るい衞生的な住心地のよい街衢殊に一旦火事があつたならば消防ポンプが何處にでも自由に飛び込めるやうな、又いやしくも何處の家にでも自動車で乘付られるやうな、如何にも血の廻りの良い市街に作り直されるのである。

○帝都の震災復興　顧みるに大正十二年の關東地方大震災による帝都及び横濱の復興大事業實施にあたり、政府は特別都市計畫法を制定し、これに基づき大難事業は著しき速度を以て進捗し完成せしめ、世界の眼を瞠目たらしめたのは單に街路の新設擴築や公園等を設けたるに止まらず、既成市街に大規模の整理を行ひ全く面目一新せしめたのは、實に土地區劃整理を復興事業の中心となし、その根據を法律に求めて斷行した結果である。蓋し帝都および横濱の復興に當たり實行せる既成市街地に對する大規模の土地區劃整理は、その當時において單に我國にその例なきのみならず廣く世界の事例に徵するも都市計畫上確かに一新記錄を遺したものである。

○銀座を見よ　區劃整理の積極的に効果のあることは敢て喋く申すまでもないが、あの東京銀座は明治時代においても表通りは無論裏町まで街路が整然として如何にも氣持がよかつたのは即ち區劃整理を施行したからである。明治五年二月二十六日大風の吹き捲つた日に偶々火事がおこつて京橋以南銀座築地一帶三十四ヶ町焦土と化した。時の政府は直ちにその燒跡へはバラツクさへも建築することを禁じて町割り、いはゆる土地區劃整理を斷行して整然たる街衢の形式を立て、然る後に歐米先進國での唯一の耐火構造であつた煉瓦積の構造方法を輸入し、自らその建築に當つて多くの困難を克服しつゝ此の一帶に不燃燒家屋の市街を構築したのである。維新草創の際財政の基礎も充分でなかつたのにも拘らず明治政府の勇斷な大計畫は洵に驚嘆に値するものであつて、七十五年後の今日戰災復興對策上學ぶべき點が尠くないのである。またその當時大久保東京府知事は告諭を發して市民の防火建築に對する無關心を戒めた點などはその儘現代の戰災都市の住民にとつても大きな指南であらう。前述の區劃整理と煉瓦建築のため一旦民有地全部を買收した政府の勇斷にも敬服するが、その時代の人達からすれば矢張多くの犧牲と忍耐と努力が拂はれて誇るべき銀座が出來上つた譯である。

＜都市計画による土地区画整理事業＞

都市計画として土地区画整理事業を施行するには、土地区画整理事業の施行すべき区域を都市計画決定することから始まる。この都市計画決定された「土地区画整理事業を施行すべき区域」は「施行区域」と呼ばれる。

「施行区域」が都市計画決定されると、当時の都市計画法第13条第1項ただし書きによる施行命令を受け、この施行命令によって「施行区域」の「施行者」と「事業」が決定する。

土地区画整理法が施行されるまでは、耕地整理法が準用されており(特別都市計画法が施行されている間は同法)、耕地整理法第3条により設計書を作り地方長官(知事)の認可を受けることによって、具体的に事業が始まる。この設計認可を受けた区域を「事業区域」、事業区域内で実施されるものを「事業」という。

(参考)都市計画法第13条第1項

都市計畫トシテ内閣ノ認可ヲ受ケタル土地區劃整理ハ認可後一年内ニ其ノ施行ニ著手スル者ナキ場合ニ於テハ公共團體ヲシテ都市計畫事業トシテ之ヲ施行セシム但シ災害其他特別ノ事情ニ因リ特ニ急施ヲ要スル場合ニ於テハ認可後一年内ト雖モ之ヲ施行セシムルコトヲ得

(参考)耕地整理法第3条

耕地整理ヲ施行セムトスルトキハ設計書ヲ作リ……地方長官ノ認可ヲ受クヘシ
── 以下省略

2　復興土地区画整理事業の発足

戦争による罹災区域1,167万坪(約3,858ha)を中心に、都市計画街路の連続性を確保するために必要な罹災区域周辺部の主要幹線に関連する区域や防災的・衛生的見地から整備を必要とする家屋の密集した非罹災地区166万坪(約549ha)を包含した1,333万坪(約4,407ha)について、昭和21年(1946)6月27日に復興土地区画整理事業の施行区域が都市計画決定された。この都市計画決定に先立ち、施行区域について早期に事業に着手することができるよう、あらかじめ、都市計画決定後速やかに施行命令を頂きたい、という受命申請を行った。その結果、同年7月17日に都市計画事業として名古屋市で施行し、昭和25年度までに完了するよう、次のような内閣総理大臣の命令を受けた。

戰復發第三九〇號　　愛知縣名古屋市

昭和二十一年六月二十七日戰災復興院告示第四十四號で決定した名古屋復興都市計畫土地區劃整理は、全區域を都市計畫事業として、その市においてこれを施行し、昭和二十五年度迄に事業を完了することを命ずる。

昭和二十一年七月十七日　　内閣總理大臣　吉　田　茂

昭和21年7月25日には戦災復興院告示第64号により同区域について都市計画事業が決定され、これを受けて名古屋市では同年8月7日に名古屋復興都市計画土地区画整理事業が告示され、復興土地区画整理事業はスタートをきった。

この事業は、昭和21年9月11日に特別都市計画法が公布、施行されたため、名古屋特別都市計画事業復興土地区画整理事業に切り替えられ、同法の規定にしたがって実施された。

復興土地区画整理事業の具体的な実施方針は次の5点であった。

a　街路は、都市計画として決定するもののほか、土地の状況を精査して、その配置を定めるものとし、その幅員は特別の事情ある場合を除くほか、すべて6m以上とする。

b　公園、緑地は、総地積の約10%以上を目途とし、土地の利用状況等を考慮して、適当に配置するものとする。

c　画地は、特別の事情ある場合のほか、商店、住宅、および工場の建築に適応するよう決定し、裏界線はできるだけ直通させ、必要に応じ裏口通路を設けるものとする。

d　官公庁、および学校敷地は、人口の配置、交通の状況等に合わせて、その位置を決定するものとする。

e　既定の都市計画、土地区画整理事業のうち、本計画と重複する計画はこれを廃止し、本事業に吸収する。

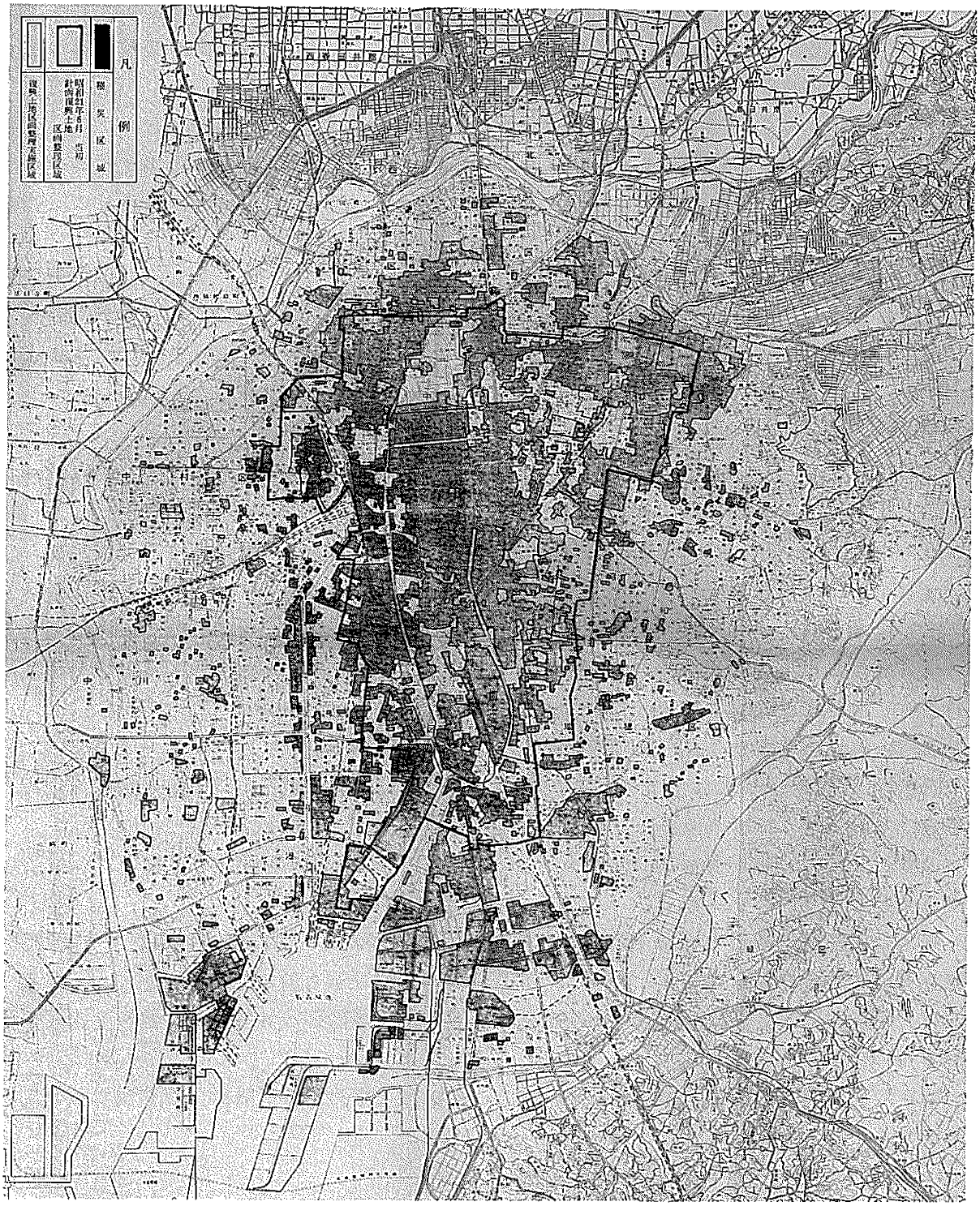


図4－2　戦災焼失状況と復興土地区画整理事業施行区域
(出典：『名古屋都市計画概要』(昭和46年、名古屋市計画局)

3　復興計画の見直し

戦後の日本の国内情勢は、経済の悪循環と相次ぐ災害により国家財政、地方財政とも窮迫をつげ、昭和23年(1948)12月に政府の経済復興自立策としての経済安定9原則の実行が指令され、国の戦災地復興計画基本方針もこれを受けて全国的に再検討が行われることになった。

再検討の方針を要約すると、国の財政規模からみて戦災復興計画は過大であり、またシャウプ勧告による地方財政の見地からも実施可能な範囲に縮小するためのものであり、具体的には、次の3点であった。

a　過大な街路計画、広場計画、緑地計画等の縮小

b　罹災地における建築制限の緩和

c　土地区画整理事業の縮小による5箇年計画の立案

昭和24年6月24日に、次のような「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針」が閣議決定され、この基本方針に基づき「戦災復興都市計画再検討実施要領」が定められ、各都市ごとに計画と事業の再検討が行われた。

戦災復興都市計画の再檢討に關する基本方針

(昭和二十四年六月二十四日　閣議決定)

戰災地復興都市計画の基本方針については、昭和二十年十二月三十日閣議の決定を見たのであるが、現下の國情に鑑み、経済九原則の線に則應してその一部を左の各項により措置し、都市復興の速かなる完遂を期するものである。

記

一．計画

復興計画については、交通、防災、保健上必要なる限度に既定計画を改変して、建築物等の計画制限を緩和するものとする。

1．街路

幅員のはなはだ大なる街路(概ね三十米以上)は、その実現性並びに緊要度を勘案して適当に変更する。

2．公園緑地

公園緑地は、児童公園、運動場に重点をおき、既定計画を適当に変更する。

帯状の緑地は、がけ地、荒ぶ地等で建築敷地として不適当な地域、河川、水路等の沿岸地で、公衆保健、消防水利上空地を必要とする地域並びに密集市街地内で特に防火帯を必要とする地域等に選定する。

二．戦災都市における建築制限の緩和

昭和二十一年八月十五日勅令第三百八十九号の一部を改め、その適用を土地區劃整理事業区域に限るものとする。

三．事業

復興事業は、左の各号により措置し、事業の速かなる收束をはかるものとする。

1．土地区劃整理はり災区域中交通、消防、防火上特に憂慮せらるる区域に限り施行する。
2．戦災の比較的軽少な都市又は事業実施の困難な都市については、事業実施の方法を別途考慮し、復興事業の範囲を圧縮する。特に事業が進捗している都市に対しては、特別な財源措置を考慮して復興事業の推進に資する。
3．土地の現況に従い、極力物件移転をさけ、地下埋設物等の既存物件はこれを利用し得るよう設計を改め工法を工夫する。
4．復興都市計画上下水道事業については、既存のものの活用に重点をおき、産業、保健、防災上必要最少限度の整備にとどめるよう措置する。
5．長期計画に属する鉄道、軌道、運河等の計画に対しては、土地区劃整理による用地の留保等の措置は考慮しない。

四．土地区劃整理施行区域内において換地予定地の指定を了したもの、又は工事施行中のものについては、原則として既定方針により施行するものとする。

五．この方針に基き検討を加えた復興事業はこれを五ケ年以内に完了しうるよう予算措置を講ずるものとする。

六．この方針に基く事項を速かに調査審議するため、建設省に戦災復興対策協議会(仮称)を置くものとする。

再検討の結果、全国で16路線が計画されていた100ｍ道路は4路線に(名古屋2路線、広島1路線、横浜1路線であったが、横浜は最終的に幅員を縮小し、100ｍ道路は実現しなかった。)、幅員44～80ｍの街路は128路線から65路線に、幅員30～43ｍの街路は491路線から456路線に減少した。土地区画整理事業の施行区域も全国で115都市、施行面積合計1億坪(約330km²)であったものが、事業の概ね完了した15都市を除く85都市、施行面積8,506万8,000坪(約280km²)になった。事業費の面では従来1億坪の事業に対し約500億円の事業費を見込んでいたが、施行面積の縮小、設計内容及び事業内容の検討の結果、約333億円となった。

このように計画と事業の縮小変更を前提とした再検討は、名古屋市に対しても強く要請された。特に100ｍ道路の幅員縮小と1,333万坪(約4,407ha)に及ぶ復興土地区画整理の区域縮小を最重点に再検討を求められた。名古屋市は換地予定地(仮換地)の指定が既に約90％を終了しており、指定した換地予定地には次々と家が建てられている状況から今計画や事業を縮小変更することは、復興計画を理解し事業に協力している市民に対し多大な迷惑を与えることは勿論、財政的にもかえって不利益である点を強調し、縮小の余地がないことを強く主張した。その結果、都市計画決定された復興土地区画整理事業の施行区域は変更することなく、特別都市計画法による設計認可において、仮換地の指定を保留していた集団的な非罹災地区及び名古屋城郭内等の合計277万坪(約916ha)を除外したこと及び幹線街路では桜通線の東部と千種本町線の幅員を縮小したことに止まった。ただし、区画街路については8メートル幅員の計画であったものが、幅員6メートル、あるいは4メートルに相当数縮小された。

このように名古屋市の復興計画が他都市に較べ、国の強い要請にもかかわず当初の計画を堅持し得

たのも、復興にかける官民の熱意と迅速な対応によるものであった。

昭和21年度を初年度とし昭和25年度を最終年度とする5箇年計画で出発した復興土地区画整理事業は、昭和24年5月18日、事業認可区域から277万坪(約916ha)を除いた1,056万坪(約3,491ha)について特別都市計画法による設計認可を受けた。認可に際し提出した事業計画の中で、土地区画整理事業の目的を次のように記した。

名古屋市は大正十年市域の大擴張をした。その擴張された區域の大部分は大正の初期より民間により耕地整理事業が行はれ昭和の時代に入りて土地區劃整理事業として益々發達して現在殆んど完成せんとして居るが舊市域たる都心部は往昔城下町として區劃された碁盤割地區を除き不規則に發達して過密都市を形成してゐる。又數次に亘り都市計劃街路事業を實施したが沿線の區劃整理は實施されてゐない爲不正形土地を殘置し市街地を形成するには誠に適當ならざる狀態である。而して曩に耕地整理區劃整理を施行せる區域も都市の發展に伴ひ不適當なる區域を生じつゝある。一方市民の娯樂慰安の場所たる公園緑地も人口密度の割合に僅少である爲戰災を機として轉禍爲福、積極的に理想的なる産業都市文化都市を建設せんとするにある。即ち從來の都市計畫に再檢討を加へ幹線路線の整備擴張區劃街路の適正配置による從來不規則な街廊を整理して整然たる市街を作り劃地の大きさを適正化して通風彩光、日照等の條件を良好にし區域内の散在する寺院敷地を整理する爲各寺附屬の墓地を一定區域に移轉せしめる。又戰災により統合整理された通學區域による學校の配置、及公園緑地の適正配置による公用、公共地の確保及極度に行詰れる市内交通(路面電車バス)を緩和する爲高速度鐵道の計畫及國鐵の路線改良驛舍の新築改築に伴ふ用地の確保並に用途變更による土地の宅地化等の目的の爲土地の交換分合開墾、地目變換を行ひ道路水路の新設改廢に伴ふ施設工事を施行する。

名古屋市の復興土地区画整理事業は規模縮小との国の意には沿わなかったものの、当初の計画から後退することなく事業を推進したことが、名古屋市の都市計画が国内は言うに及ばず、国際的にも注目されることにつながった。

第2節　街路

戦前、名古屋市では幹線街路、補助街路及び小街路あわせて230路線の街路網を決定し、着々と事業を進めてきたが、戦災復興計画の立案に当たり、一旦、戦前の計画を廃止し、新たに復興都市計画街路として幹線街路42路線を昭和21年(1946)6月27日に、補助幹線街路53路線を同年7月23日に決定した。

昭和21年3月に発表された「名古屋市復興計画の基本」では、街路について次のような基本方針を示した。

一、現在の幹線街路は(地下埋設物等の関係上)廃止することなく拡張、その他により改良を加う。

一、現在の電車道路は総て三〇米以上に拡幅し、歩道は少なくとも五米以上になさんとす。

一、自動車交通量の増大に伴い成るべく電車道を避け、他に自動車交通を誘致すべく街路網を考えんとす。

また、昭和21年10月発行の『名古屋の復興都市計畫概要』(名古屋区画整理協会)では、「道路問題は復興事業における重要問題であつて、交通能率を増大し、運輸を圓滑ならしむるためには是非必要なことは言ふまでもないが、近時道路交通の増加は極めて著しきものがある、のみならず今後益々自動車は普及發達し増加すべきものと考へる。これに從つて停車場、大建築物等に附隨する集團的駐車場の外に、街路の一部を一般公衆のための駐車場として考慮されねばならない。すなはち沿道の土地利用計畫に即應せしむると共に將來の建築様式規模にも適應せしむることを期し、なほ防災、保健および美觀に資せしむる方針の下に計畫されたものである。」と説明した。街路網としては、幹線街路のほか、交通上その他の要求として連絡幹線を要するので、幅員15ｍ以上20ｍまでの補助幹線が計画された。また、幹線街路は、通過交通を分担する路線(直通路)、最主要幹線の交通を緩和するため雑踏地を避けて設けられた通過交通用の路線(側路)、特に局部的交通緩和を目的として設けた路線(捷路)のいずれかに属した。

このような考え方により決定された街路網は図4－3に示すように、中心部の商業地内にあっては500ｍ間隔、周辺部、住居地域、あるいは工業地域にあっては1,000ｍ以下の間隔で主要幹線街路を配し、その間にそれぞれ補助幹線街路を1本ずつ配置するというパターンになっている。

昭和25年6月5日に追加決定された幹線街路1路線、補助幹線街路1路線を含めた復興都市計画街路の路線数の内訳は表4－1のとおりである(巻末資料4－2、4－3参照)。また、復興都市計画街路と戦前の都市計画街路を対比したものが表4－2～4である。

表4－1　復興都市計画街路一覧

	幹線街路					補助幹線街路	
	広路		1等大路第2類		1等大路第3類	2等大路第1類	2等大路第2類
幅員	100m	50m	18間	30m	13.5間	20m	15m
路線数及び延長	2	9	7	13	12	4	50
	計　43路線 延長268,461m					計　54路線 延長177,164m	

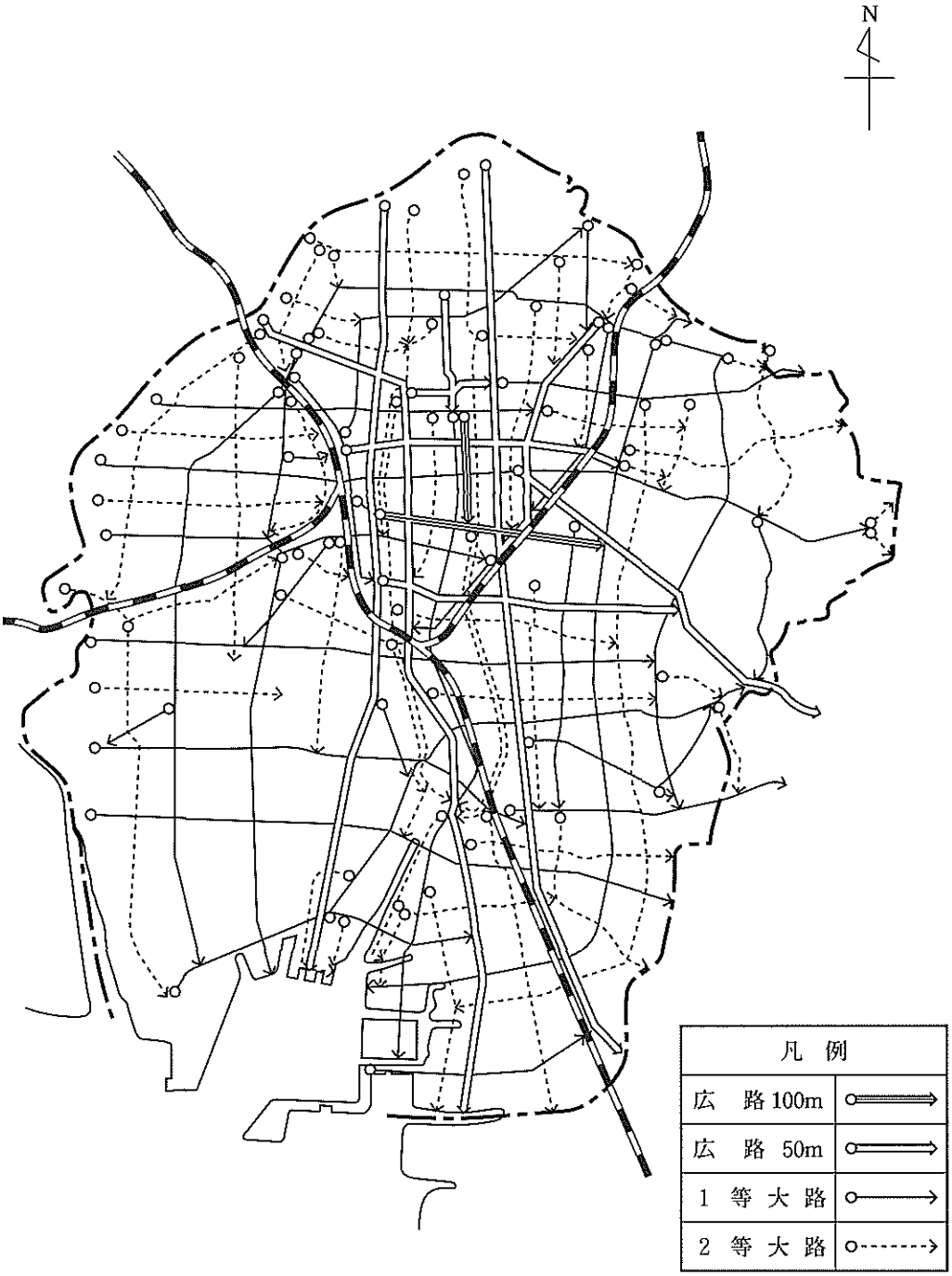


図4－3　復興都市計画街路網(昭和21年当初決定、昭和25年一部変更)

戦前の都市計画街路は、幅員12間(約21.82ｍ)以上の1等大路が66路線、幅員8間(約14.54ｍ)以上の2等大路第1類及び第2類が45路線あった。このうち、復興都市計画街路を決定する際、廃止された路線は1等大路、2等大路とも各2路線のみで、他の路線については起終点、幅員、線形の変更等はなされたものの、路線網についてはほぼ全面的に戦前の計画を踏襲したものであった。

復興都市計画街路と戦前の都市計画街路とを対比すると以下のとおりである。

［幹線街路］

a　全くの新設街路は広路1号(久屋町線、幅員100ｍ)、広路9号(田幡町線、幅員50ｍ)、1・2・11(駅裏線、幅員30ｍ)、1・2・17(向田町線、幅員30ｍ)、1・3・3(弥富町線、幅員13.5間)の5路線

b　幅員18間、13.5間を幅員50ｍに変更した路線は広路4号(桜通線)

c　幅員18間を幅員50ｍに変更した路線は広路8号(伏見町線)

d　幅員13.5間を幅員100ｍあるいは50ｍに変更した路線は広路2号(矢場町線、幅員100ｍ)、広路3号(城外線)、広路5号(飯田線)、広路6号(山王線)、広路7号(江川線)、広路10号(東郊線)、広路11号(葵町線)の7路線

e　幅員13.5間あるいは15ｍを幅員30ｍに変更した路線は1・2・8(東志賀町線)、1・2・9(新出来町線)、1・2・10(外堀町線)、1・2・12(広小路線)、1・2・13(梅ノ木線)、1・2・16(大津町線)、1・2・18(上飯田線)、1・2・19(赤萩町線)、1・2・20(高田町線)の9路線

f　在来道路(電車軌道敷設道路)を都市計画街路として決定した路線は広路2号(矢場町線)、広路7号(江川線)、広路10号(東郊線)、1・2・2(岩井町線)、1・2・8(東志賀町線)、1・2・10(外堀町線)、1・2・12(広小路線)、1・2・13(梅ノ木線)、1・2・15(西町線)、1・2・16(大津町線)の10路線

g　廃止されたのは1・3・23(幅員13.5間)、1・3・24(幅員13.5間)

［補助幹線街路］

a　幅員20ｍの新設街路は2・1・2(本町線)、2・1・3(小栗橋線)の2路線

b　幅員18ｍあるいは15ｍを幅員20ｍに変更した路線は2・1・1(天神橋東大曽根線)、2・1・4(秋竹線)

c　幅員15ｍの新設街路は2・2・3(北押切堀端線)はじめ14路線

d　幅員11ｍを幅員15ｍに変更した路線は2・2・30(上名古屋線)、2・2・39(光音寺内田橋線)の2路線

e　幅員13.5間を幅員15ｍに変更した路線は2・2・18(牛巻線)、2・2・45(大曽根車道線)の2路線

f　廃止されたのは2・1・1(幅員10間、整備済)、2・2・1(幅員8間、一部整備済)

以上のように、復興都市計画街路は、ネットワークとしては概ね戦前の計画を踏襲しており、その特色は2本の100ｍ道路と主要幹線街路の幅員が50ｍに拡幅されたことであった。

その経緯について昭和59年に発行された『戦災復興誌』(名古屋市計画局)の中の歴代建設省区画整理課長・名古屋市計画局長座談会で、「本省の指導方針に、都市の格による、たとえばこれぐらいの

人口の都市にはこの位の道路が必要だというものはあったのでしょうね。それと交通量との関係はどうだったのでしょうか。」という質問に対して、昭和26年当時の建設省区画整理課長は「戦災復興では大都市の幹線街路は50メートル、中小都市は36メートルという指導をしたのですね。戦前は大都市で36メートル、中小都市では25メートルぐらいが普通でしたが、それが戦争中の疎開などで広い空地を作ることに慣れたものですから、50メートルという幅員を決めたのだと思います。……今のような交通量調査は全然ないのです。そういう資料もないのです。まったく勘で決めたわけです。道路というものは交通空間だけでなく防災的な見地もあって都市における一種の空間という考え方ですね。」と答えている。また、「100メートル道路というのは、全く広島の地元と名古屋の地元で考えて国にもってこられた計画でした。……大抵それまでは地元で15メートルにするというのを内務省で「18メートルにしなさい」というように大きくさせるのが指導だったのですが、100メートル道路に関しては、逆に本省のほうが受け身でして地元の意向が非常に強かったと覚えております。なぜ100メートルという数字をとったかということですが、これは要するに百という数がきりがよいということだったのでしょうね。」と述べている。

なお、国は、名古屋市が復興都市計画街路として幹線街路網と補助幹線街路網を決定する前の昭和20年12月30日に戦災地復興計画基本方針(**巻末資料4－1**)を閣議決定したが、その街路の項で以下のような方針が列挙されている。

1、街路網ハ都市聚落ノ性格、規模並ニ土地利用計畫ニ即應シ之ヲ構成スルト共ニ街路ノ構想ニ於テハ將來ノ自動車交通及建築ノ樣式、規模ニ適應セシムルコトヲ期シ兼ネテ防災、保健及美觀ニ資スルコト

2、主要幹線街路ノ幅員ハ中小都市ニ於テ三六米以上、大都市ニ於テハ五〇米以上其ノ他ノ幹線街路、中小都市ニ於テハ二五米以上、大都市ニ於テハ三六米以上、補助幹線街路ハ一五米以上トシ止ムヲ得ザル場合ト雖モハ米ヲ下ラズ區劃街路ハ六米以上トスルコト

3、必要ノ個所ニハ幅員五〇米乃至一〇〇米ノ廣路又ハ廣場ヲ配置シ利用上防災及美觀ノ構成ヲ兼ネシムルコト

4、地下鐵道、軌道、乘合自動車等ノ整備ヲ豫想セラルル場合ニ於テハ街路ハ之ニ即應スル系統幅員ヲ有セシムルコト

また、昭和21年10月1日には、市街地の大部分を焼失したこの際、想を新たにして計画を樹立する必要があるとして昭和8年に定めた各種の都市計画標準に検討を加え、「戦災都市における土地利用計画の設定について」が決定され、その中で「街路計画標準」(**巻末資料4－4**)が定められた。

名古屋市の街路計画は、この計画標準の決定以前に策定されたものであったが、幅員、街路配置等は、国の戦災地復興計画基本方針や街路計画標準に合致したものであった。

表4－2　都市計画街路の標準

復興都市計画街路の標準			戦前の都市計画街路の標準		
広　路		幅員44m以上	広　路		幅員24間以上
1等大路	第1類	〃 36m 〃	1等大路	第1類	〃 20間 〃
	第2類	〃 29m 〃		第2類	〃 16間 〃
	第3類	〃 22m 〃		第3類	〃 12間 〃
2等大路	第1類	〃 18m 〃	2等大路	第1類	〃 10間 〃
	第2類	〃 15m 〃		第2類	〃 8間 〃
	第3類	〃 11m 〃		第3類	〃 6間 〃

表4－3　復興都市計画街路と戦前の都市計画街路の幹線街路の対比

復興都市計画街路			戦前の都市計画街路			備　考
路線番号	路　線　名	幅　員	路線番号	路　線　名	幅　員	
広路 1号	久屋町線	100m	—			
広路 2号	矢場町線	100m	1・3・11	千早延長線	13.5間	
			—			
			1・3・36		13.5間	
広路 3号	城外線	50m	1・3・27	城内線	13.5間	
広路 4号	桜通線	24間	広路1号	桜町西線	24間	
		50m	1・2・ 1	桜町東線	18間	
			1・3・ 1	大津町東線	13.5間	
			1・3・25		13.5間	
			2・2・18	石神堂前線	15m	
広路 5号	飯田線	50m	—			
			2・3・ 6	白山線	11m	
			—			
		13.5間	1・3・36		13.5間	
広路 6号	山王線	50m	1・3・12	山王橋線	13.5間	
			1・3・ 7	中山線	13.5間	
広路 7号	江川線	30m	1・3・18	浄心線	13.5間	
		50m	1・3・ 2	江川南線	13.5間	
			1・3・ 3	中川東線	13.5間	
			—			在来道路
広路 8号	伏見町線	18間	1・2・ 2	枇杷島線	18間	

		50m	1・2・ 3	南大津町線	18間	
			—			
			2・1・ 2	熱田神宮参道線	20～36m	
			2・1・ 3	中瀬町線	20m	
			—			
		18間	1・2・ 4		18間	
広路 9号	田幡町線	30m	—			旧陸軍用地内
		50m				
広路10号	東郊線	30m	—			
			1・3・29	萩野線	13.5間	
			1・3・19	清水口線	13.5間	
		50m	1・3・49		25m	
			—			在来道路
			1・3・ 4	東郊線	13.5間	
		13.5間	1・3・22	星崎線	13.5間	
広路11号	葵町線	50m	1・3・ 9	大曽根線	13.5間	
			1・3・28		13.5間	
			1・3・50	公園線	25m	
1・2・ 1	児玉町線	18間	1・2・ 7	城北線	18間	
		13.5間	1・3・10	矢田線	13.5間	
1・2・ 2	岩井町線	18間	1・2・10	水主町線	18間	
			—			在来道路
1・2・ 3	荒子町線	18間	1・2・11	一色線	18間	S.25・6・5変更
		20m				
1・2・ 4	昭和橋線	18間	1・2・12	白鳥線	18間	
		50m	1・2・13	熱田伝馬町線	18間	
1・2・ 5	米野町線	18間	1・2・ 6	則武線	18間	
1・2・ 6	篠原町線	18間	1・2・ 5	西築地線	18間	
1・2・ 7	新郊通線	18間	1・2・ 8	千種線	18間	
			1・2・ 9	瑞穂線	18間	
1・2・ 8	東志賀町線	30m	1・3・46	広井町線	13.5間	
			—			在来道路
			2・2・ 3	北押切線	15m	
			2・3・ 1	黒川線	11m	
			—			

			1・3・20		13.5間	
1・2・ 9	新出来町線	30m	1・3・48		25m	
			1・3・21	山口線	13.5間	
		13.5間	1・3・31	鍋屋上野線	13.5間	
1・2・10	外堀町線	30m	1・3・44	菊井線	13.5間	
			—			在来道路
			1・3・47		25m	
1・2・11	駅裏線	30m	—			
1・2・12	広小路線	30m	1・3・ 5	中村線	13.5間	
			—			在来道路
			1・3・ 6	覚王山線	13.5間	
		13.5間	1・3・35	東山線	13.5間	
1・2・13	梅ノ木線	13.5間	1・3・43	稲永線	13.5間	
		30m	—			在来道路
			2・2・24	北原町下八事線	15 m	
			—			
			1・3・38		13.5間	
1・2・14	日置町線	18間	1・2・14	笹島線	18間	
		30m	—			
1・2・15	西町線	30m	—			在来道路
1・2・16	大津町線	40m	—			在来道路
		30m	1・2・ 3	南大津町線	18間	
			1・3・42	大江線	13.5間	
1・2・17	向田町線	30m	—			
1・2・18	上飯田線	30m	1・3・30	下飯田線	13.5間	
1・2・19	赤萩町線	30m	—			
			1・3・26	千種駅前線	13.5間	
1・2・20	高田町線	30m	2・3・ 5	元古井線	15m	
			2・2・22	吹上笠寺線	15m	
1・3・ 1	八熊線	13.5間	1・3・13	八熊線	13.5間	
			1・3・14	瀧子線	13.5間	
1・3・ 2	豊岡通線	13.5間	1・3・ 8		13.5間	
			1・3・38		13.5間	
1・3・ 3	弥富町線	13.5間	—			
1・3・ 4	中根町線	18間	1・2・13	熱田伝馬町線	18 間	

		13.5間	1・3・39		13.5間	
1・3・ 5	東海橋線	13.5間	1・3・15	佐屋街道線	13.5間	
			1・3・40	野並線	13.5間	
1・3・ 6	東築地線	13.5間	1・3・43	稲永線	13.5間	
			—			
1・3・ 7	星崎町線	13.5間	1・3・41		13.5間	
1・3・ 8	高畑町線	13.5間	1・3・17		13.5間	
			1・3・16		13.5間	
1・3・ 9	広井町線	13.5間	1・3・45	名古屋駅前線	13.5間	
		24間	広路1号	桜町西線	24間	
		50m	1・2・14	笹島線	18間	
			—			
			1・3・11	千早延長線	13.5間	
1・3・10	田代町線	13.5間	1・3・32	大幸線	13.5間	
			1・3・33	丸山東線	13.5間	
			1・3・34		13.5間	
1・3・11	四ツ谷八事線	13.5間	1・3・37	妙見山線	13.5間	
1・3・12	一色線	13.5間	1・2・11	一色線	18間	S.25・6・5追加

注)・　戦前の都市計画街路の路線番号欄の「—」表示は、復興都市計画街路の全線または一部区間について、戦前に対応する都市計画街路がなかったことを示す。

・　幅員欄の下線は、標準幅員(幅員別延べ延長が最大である幅員)を示す。

表4—4　復興都市計画街路と戦前の都市計画街路の補助幹線街路の対比

復興都市計画街路			戦前の都市計画街路			備　考
路線番号	路　線　名	幅　員 (m)	路線番号	路　線　名	幅　員 (m)	
2・1・ 1	天神橋東大曽根線	20	2・2・10	天神橋出来町線	15	
2・1・ 2	本町線	20	—			
2・1・ 3	小栗橋線	20	—			在来道路
2・1・ 4	秋竹線	20	—			在来道路
			2・1・ 4	秋竹線	15	
					18	

			—			在来道路
		15	—			
2・2・ 1	堀越天神橋線	15	2・2・ 5	堀越志賀線	15	
			2・2・ 7	志賀天神橋線	15	
2・2・ 2	天神山線	15	2・2・ 3	北押切線	15	
2・2・ 3	北押切堀端線	15	—			
2・2・ 4	中村則武線	15	2・2・39	中村名古屋駅線	15	
			2・2・ 2		8間	
2・2・ 5	岩塚牧野線	15	2・2・38	岩塚牧野線	15	
2・2・ 6	横井町五月通線	15	2・2・37	横井町線	15	
			2・2・35	八田線	15	
2・2・ 7	長母寺線	15	2・2・11	長母寺線	15	
2・2・ 8	大杉町線	15	2・2・ 8	大杉町線	15	
2・2・ 9	大幸線	15	2・2・13	大幸町線	15	
2・2・10	建中寺線	15	2・2・12	建中寺線	15	
			—			
2・2・11	池内猪高線	15	2・2・17	池内猪高線	15	
2・2・12	池内池下線	15	—			
2・2・13	瀬戸線	15	2・2・20	瀬戸線	15	
2・2・14	茨生線	15	2・2・21	茨生線	15	
2・2・15	古渡松風線	15	—			
2・2・16	石川橋線	15	2・2・23	石川橋延長線	15	
2・2・17	雁道線	20	2・2・32	高蔵線	15	
			2・2・27	横田雁道線	15	
		15			18	
					15	
			—			
2・2・18	牛巻線	15	1・3・ 8		13.5間	
2・2・19	豊田新屋敷線	15	2・2・28	豊田新屋敷線	15	
2・2・20	道徳呼続線	15	2・2・31	道徳公園南線	15	
			2・2・29	豊田呼続線	15	
2・2・21	枇杷島野田町線	15	2・2・41	枇杷島野田町線	15	
2・2・22	野田稲永線	15	2・2・36	野田稲永線	15	
2・2・23	日比津小本線	15	2・2・40	日比津小本線	15	
2・2・24	堀越枇杷島線	15	2・2・ 4	堀越枇杷島線	15	

2・2・25	駅西線	15	—			
		20				
		15	2・3・ 8	関西線西線	15	
					11	
2・2・26	堀越線	15	2・2・ 6	堀越線	15	
2・2・27	日置中野新町線	15	2・2・33	日置中野新町線	15	
2・2・28	臨港東線	15	—			
2・2・29	稲荷町線	15	—			
2・2・30	上名古屋線	15	2・3・ 2	上名古屋線	11	
2・2・31	深井岩井橋線	15	2・3・ 2	上名古屋線		
			—			
2・2・32	尾頭大瀬子橋線	15	—			
2・2・33	大瀬子中ノ切線	15	—			
2・2・34	長畝内田橋線	15	—			
2・2・35	明治町東築地線	15	—			在来道路
2・2・36	東築地橋線	15	—			
2・2・37	道徳北柴田線	15	2・2・30	道徳北柴田線	15	
2・2・38	新堀川西線	15	—			
2・2・39	光音寺内田橋線	15	2・3・ 3	土居下線	11	
					20	
			2・3・ 4	武平町線	11	
			—			
2・2・40	浮島鳴尾線	15	2・2・26	浮島鳴尾線	15	
2・2・41	杉村老松線	15	—			
2・2・42	師範線	15	2・2・ 9	師範線	15	
2・2・43	鶴舞公園南下線	15	—			
2・2・44	笠寺線	15	2・2・22	吹上笠寺線	15	
					22	
2・2・45	大曽根車道線	15	1・3・26	千種駅前線	13.5間	
2・2・46	弦月宝生線	15	—			
			2・2・19	仲田新屋敷線	15	
			2・2・25	桜本星崎線	15	
2・2・47	鍋屋上野池下線	15	2・2・16	鍋屋上野池下線	15	
2・2・48	茶屋ケ坂末盛線	15	2・2・14	大幸町線支線	15	
			2・2・15	茶屋ケ坂東山公園線	15	

			—			
2・2・49	桜ケ岡南下線	15	—			
			2・2・24	北原町下八事線	15	
2・2・50	中須篠原線	15	2・2・34	中須篠原線	15	
			2・2・32	高蔵線	15	S.25・6・5追加

注)・　戦前の都市計画街路の路線番号欄の「—」表示は、復興都市計画街路の全線または一部区間について、戦前に対応する都市計画街路がなかったことを示す。

・　幅員欄の下線は、標準幅員(幅員別延べ延長が最大である幅員)を示す。

第3節　公園及び墓地

1　公園計画

公園計画としては、大正15年(1926)1月に24公園、面積約554haを都市計画決定したのが最初であり、その後、終戦までに11回の追加、変更、削除を行い、終戦時の都市計画公園は25公園、面積約588haであった。これらの計画公園の整備は、経済恐慌や戦争といった出来事により思うにまかせなかったが、それでも市民の保健、衛生、休養の場として、また、近代都市構成の重要な施設との認識から、鶴舞公園、東山公園、中村公園などの大公園の新設や拡張に努力するとともに、その他の公園についても、皇太子の御降誕記念公園あるいは防空緑地公園として機会をとらえて整備を図り、計画面積の約33％が公園として供用されていた。昭和22年(1947)5月6日に戦災復興計画の一環として、既定の計画を廃止して、新しく31公園、総面積約880.65haが都市計画決定された。戦災復興計画としての公園計画については、昭和21年10月に発行された『名古屋の復興都市計畫概要』(名古屋区画整理協会)の中で次のように説明されている。

復興事業の一つとして計畫中の公園は、市民全般の保健、休養の地として、或は慰安、教化の施設として利用されるものであることは説明の限りではないが、その腹案は大体次のごとし。

まづ大公園として

○自然公園　現在の東山公園面積は動物園敷地をふくみ二十四萬四千四百九十五坪であるが、この地一帯は樹林に覆はれ緑丘蜿蜒として連なるので、更に數十萬坪を大擴張するとゝもに逍遙を盡ならしむる歩道を縦横に設けるは勿論、ドライブ、野營、乗馬等は漸次民衆的に流行することであらうから、さうした適地に必要な設備をなすか、又は保留する。平面地には大芝生としたり、或はそこに運動場施設等の体育設備をも配し、兒童および青少年の体育に役立たしむるが、大擴張によりて景觀雄大にして自然の景趣を満喫し得べき市内隨一の勝景の地となるはづである。

○運動公園　運動競技を主としたる運動公園としては従来渇望されてゐた名古屋城廓内地帯および瑞穂公園を運動公園として必要なる体育設備を整へる豫定である。

○普通公園　公園は市民の保健並に防火、或は避難所として役立つのほか一般児童の運動遊戯場にも利用されるもので、大体面積三萬坪以上として各區に數多配置するから廣く市民の利用に供せられる。

○小公園　既設の小公園をのぞき學校聯區單位毎に設ける計畫にして、すなはち隣接國民學校運動場の延長として、児童の体位向上のため狭い校庭の補助たらしむるもので公園計畫の一新機軸を開くもので、この設置は異常の効果をもたらすであらう。

このうち、小公園については「名古屋市復興計画の基本」の中で「国民学校敷地は三，〇〇〇坪見当又は之と道路を隔て同面積の小公園を配置せんとす」と明確にされており、復興土地区画整理事業区域内の小公園については都市計画決定は行わず、区画整理の設計の中で確保された。

昭和22年5月6日に復興都市計画として最初に決定された都市計画公園は**巻末資料4－5**のとおりである。

また、戦前の都市計画公園と復興都市計画公園を対比すると**表4－5**のとおりである。

復興都市計画公園は**表4－5**のように、戦前の計画を基本に公園区域の拡張、整理統合による名称の変更、公園の一部廃止、数公園の追加などにより決定されたものであった。戦前の都市計画公園と復興都市計画公園を対比してみると、廃止した公園は、旧3号小碓公園、旧13号建中寺公園(一部を児童公園として復興土地区画整理事業で整備)をはじめとする6公園であり、旧18号萩山公園と旧19号運動公園は27号瑞穂公園として整理統合し、旧28号県庁舎跡地公園は17号栄公園として名称を変更した。また、新たに追加した公園は、2号港公園、4号多加良浦公園、5号松蔭公園、6号昭和橋公園、9号米野公園、13号名城公園、14号葵公園、18号千種公園、21号川名公園、25号熱田公園、26号滝子公園、31号港南公園の12公園であった。

追加した公園のうち13号名城公園は、大正15年の最初の都市計画公園指定の際に都市計画愛知地方委員会に付議されたが、軍が使用中であり、指定を行っても公園実現の可能性がないということで保留削除された経緯があり、終戦後に普通財産としての国有地になった機会に決定したものであった。4号多加良浦、5号松蔭の2公園は、庄内川に面して戦前には遊泳場として広く市民に利用された白砂青松の地であり、これを水辺公園として整備するために決定したものであった。31号港南公園は、1号稲永公園が名古屋港に面した西部方面の公園であるのに対応して、名古屋港東部の知多郡上野町地内に決定したものであった。14号葵公園は、かつて尾張徳川家の下屋敷跡であったが、昭和6年にその大部分にあたる8,945坪(約2万9,500m²)が名古屋市に寄付され、市はこれを整備して翌年11月から徳川園として有料で市民に開放していたが、これを拡張して普通公園として整備を図ろうとするものであった。18号千種公園は軍の兵器廠であった国有地に公園を決定したものであった。6号昭和橋、9号米野、21号川名、26号滝子の4公園は、既成市街地内で公園の配置上必要な箇所に適地を選んで決定したものであった。

表4－5　復興都市計画公園と戦前の都市計画公園との対比

復興都市計画公園				戦前の都市計画公園		
番号	公園名	面積(ha)	☆	番号	公園名	面積(ha)
1号	稲　永	約　39.93	外	1号	稲　永	約　40.0
2号	港	約　5.61	内			
3号	土　古	約　7.92	外	2号	土　古	約　24,000 坪
4号	多加良浦	約　9.50	外			
5号	松　蔭	約　5.43	外			
6号	昭和橋	約　7.00	外			
7号	荒　子	約　7.71	外			
8号	松　葉	約　5.94	外	5号	松　葉	約　18,000 坪
9号	米　野	約　6.07	※			
10号	中　村	約　10.76	外	7号	中　村	約　32,600 坪
11号	押　切	約　4.85	内	10号	押　切	約　10,500 坪
12号	志　賀	約　7.89	外	12号	志　賀	約　23,900 坪
13号	名　城	約　130.02	内			
14号	葵	約　7.19	内			
15号	木　崎	約　9.44	外	14号	木　崎	約　28,600 坪
16号	白　川	約　13.64	内	8号	白　川	約　22,200 坪
17号	栄	約　8.25	内	28号	県庁舎跡地	約　3.6
18号	千　種	約　39.60	※			
19号	城　山	約　13.07	外	15号	田　代	約　39,600 坪
20号	東　山	約　315.51	外	16号	東　山	約　316.07
21号	川　名	約　3.86	外			
22号	鶴　舞	約　40.43	内	17号	鶴　舞	約　85,000 坪
23号	高　蔵	約　1.16	内	26号	高　蔵	約　1.2
24号	白　鳥	約　18.91	内	21号	熱田神宮	約　8.5
25号	熱　田	約　5.45	内			
26号	滝　子	約　8.09	内			
27号	瑞　穂	約　41.91	外	18号	萩　山	約　19.67
				19号	運　動	約　23.11
28号	呼　続	約　9.87	外	22号	呼　続	約　7.72
29号	笠　寺	約　24.49	外	23号	笠　寺	約　13,800 坪
30号	道　徳	約　8.45	外	24号	道　徳	約　25,600 坪
31号	港　南	約　62.70	外			
計	31箇所	約　880.65				

☆：復興土地区画整理事業区域内外を表示

※：区域の一部が復興土地区画整理事業区域内

この31公園のうち復興土地区画整理事業区域内にある公園は、その一部が区域に含まれるものを合わせて13公園であり、残りの18公園は、復興土地区画整理事業の区域外に計画されたものであった。当初区域内に決定された18号千種公園は、旧陸軍の兵器工廠名古屋機器製作所跡地の国有地に

決定されたものであり、昭和23年6月30日に公布された「国有財産法」第22条の規定により、無償貸付の対象ではあったが、国は普通財産であるが故に区画整理上からは換地が与えられるべきだと主張したため、話し合いの結果、昭和42年に至って一部(100.53m²)を除き、復興土地区画整理事業区域から除外した。

昭和23年に経済復興自立策としての経済安定計画の9原則が樹立され、これに伴って戦災復興都市計画の全国的な見直しが行われ、他都市においては大幅な縮小変更が行われたが、名古屋市においては復興土地区画整理や街路計画については、当初の計画を縮小変更することもほとんどなく初志を貫いたことは前述のとおりであるが、この公園計画については昭和25年6月に若干の変更が行われた。変更の内容は、2号港公園、25号熱田公園、26号滝子公園の3公園が廃止され、9号米野公園を始め11公園が変更された。

2　墓地計画

墓地については昭和22年(1947)5月6日に復興都市計画墓地として第1号東墓苑約114.05haが千種区田代町地内に、第2号南墓苑約72.60haが知多郡大高町、大府町及び上野町地内に決定された。第1号東墓苑とは後述する平和公園のことであり、この墓地計画は増加する人口につれて需要が高まる墓地を都市計画として確保することは当然のこと、墓地の配置を緑地系統の一環としてとらえ、従来のイメージを一掃した風致美観に配慮した計画であった。

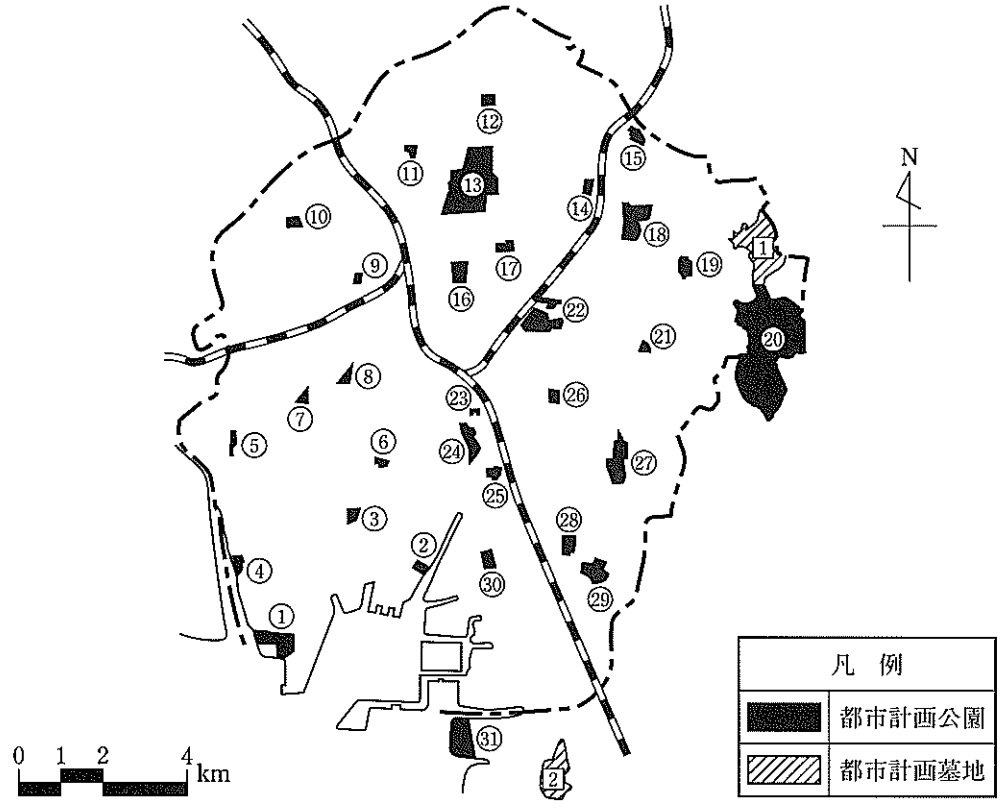


図4－4　復興都市計画公園・墓地配置図(昭和22年当初決定)

第4節　高速度鉄道

大正15年(1926)の都市計画愛知地方委員会において、高速度交通機関の必要性が提唱され、事務局から調査の実施が提案された。その後、戦前の昭和11年(1936)と15年に高速度鉄道計画が立案されたが、いずれも実現をみるに至らなかった。

戦後は復興計画の一環として昭和25年に復興都市計画高速度鉄道が決定され、地下鉄網として順次整備されていった。

1　高速度鉄道の都市計画決定

「名古屋市復興計画の基本」の1つに東西・南北1路線ずつの高速度鉄道の建設が掲上され、復興のための事業を土地区画整理事業で行うという方針のもとに、高速度鉄道の建設も戦災復興計画の一環として、復興土地区画整理事業とタイアップして路線用地を確保することとなった。

高速度鉄道の路線網を検討するに当たって戦前の2案を基に、次のような方針が定められた。

a　路線は市の中心地域を貫き、周辺部に達する直通線をもって構成し、さらに郊外鉄道と高速度鉄道との相互乗り入れを図り、乗客は乗り換えることなく迅速に市中心地域に到達できるようにすること。

b　路線の分岐を少なくすること。また、路線は幹線街路の路面下に築造することを避けて、建設を容易にし、交通の阻害を少なくすること。

c　工費の節約と工期の短縮を図るため、中心部の地下式となる部分を堀割式とすること。

d　中心地域を通る部分は、幹線街路の裏側を通して、将来幹線街路の交通量が増大した場合は、蓋をして補助街路として利用できるようにすること。

この方針に沿った顕著な事例が錦通であった。『戦災復興誌』(昭和59年、名古屋市計画局)の中で、昭和23年当時の名古屋市復興局整地部長は、「錦通は幅員37ｍになっているのですが、それは、初めのうちは、すぐには地下鉄も高架鉄道もできないが、地下鉄にするにしても、素堀りでしかできないから、軌道に25ｍ要る、あと両側に6ｍずつの区画街路を配置しなきゃならない。普通、幹線街路としては、30ｍ、50ｍ、それに100ｍの緑道ということですから、中途半端な幅員になっているのですが、そういういきさつで錦通は37ｍになったのです。」と説明している。

復興土地区画整理事業と密接な関連をもつ高速度鉄道は、早急に計画を確立する必要があり、交通局では、昭和20年(1945)11月に調査及び計画に着手した。名古屋市周辺の復興計画を担当する国鉄岐阜地方施設部とも連絡をとり、昭和21年7月には戦災復興院、内務省、運輸省など国の関係機関による現地視察等も実施した。同年9月には戦災復興院次長を委員長とし、中央関係機関の職員及び地元関係者を委員とする「名古屋市高速度鉄道協議会」が設立され、計画の策定と建設の促進を図ることになった。種々検討の結果、昭和22年10月10日に第2回協議会を開催し、6路線、総延長約55kmの高速度鉄道網を定めた。大要が示された路線網について都市計画決定や免許申請に必要な資料の作成

を終え、都市計画決定するため、昭和23年10月26日に愛知県知事宛に申請を行った。また、これと併行して路線の免許を得るため、建設を急ぐ以下の路線について市会の同意を得て、昭和24年2月22日に運輸大臣宛に「地方鉄道法」による免許申請を行った。

第1号線のうち中村区牛島町(名古屋駅)～千種区西崎町(田代)　　7.5km

第2号線のうち東区二葉町1丁目(市役所裏)～中区古沢町9丁目(金山)　4.8km

翌年1月31日に申請通りに路線免許を得たが、都市計画決定については、中村方面と築港方面とから原案に対し異議の申し入れがあったため、築港方面(金山～名古屋港間)は路線の一部を変更して対応したが、中村方面(八田～名古屋駅間)は結論をみるに至らなかったので、その区間約6kmを削除して昭和24年4月4日に改めて申請し、翌年1月19日に復興都市計画高速度鉄道として、表4－6に示すように約49kmが都市計画決定告示された。

表4－6　復興都市計画高速度鉄道

番号	名称	起　点	終　点	主なる経過地	延長(m)
第1号東線	覚王山線	中村区牛島町93	瑞穂区石川町2丁目9	西柳町3丁目、内山町3丁目、川崎町1丁目、南山町	11,248
		但し中村区牛島町地内に約17,202m²(約5,204坪)の名駅車庫を設ける。			
第2号北線	城北線	西春日井郡新川町	東区二葉町1丁目35	西枇杷島町、堀越町、西志賀町	6,677
		但し西区琵琶里町及び本郷町地内に約66,534m²(約20,127坪)の城西車庫を設ける。			
第2号南線	熱田線	東区二葉町1丁目35	瑞穂区石川町2丁目9	久屋町1丁目、大池町1丁目、新尾頭町、横田町1丁目、亀城町6丁目	9,414
		但し熱田区六ツ野町地内(旧造兵廠跡)に約57,900m²(約17,515坪)の高蔵車庫を設ける。			
第3号線	東山線	千種区観月町1丁目79	千種区東山通5丁目72	西崎町2丁目、四谷通2丁目	1,953
		但し千種区鏡池町幸川町地内に約55,712m²(約16,853坪)の鏡池車庫を設ける。			
第4号線	大曽根線	東区二葉町1丁目35	東春日井郡守山町大字瀬古17ノ1	杉村町2丁目、東大曽根町、山田町3丁目、上飯田町	6,018
第5号線	中根線	瑞穂区石川町2丁目9	愛知郡鳴海町滝ノ水39	田辺町5丁目、中根町、菅田相生山	7,394
		但し瑞穂区中根町、愛知郡天白村大字下八事地内に約34,375m²(約10,399坪)の中根車庫を設ける。			
第6号線	築港線	中区古沢町9丁目	港区港栄町7丁目158	新尾頭町、幡野町2丁目、東海道4丁目	6,170
計					48,874

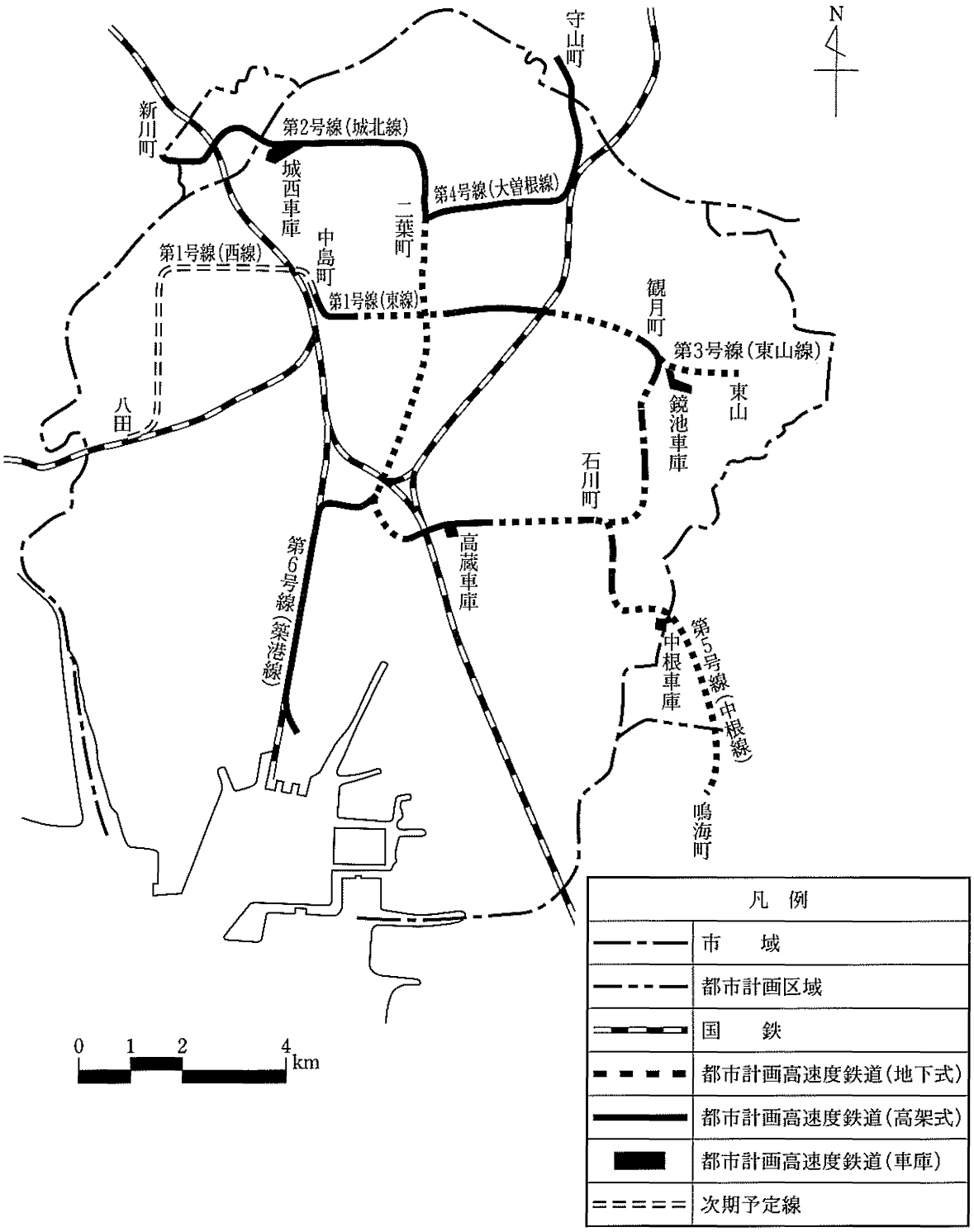


図4－5　復興都市計画高速度鉄道路線(昭和25年当初決定)

路線免許を受けた名古屋駅～田代間の当初の計画は、国鉄名古屋駅零番ホーム(東側未利用ホーム)を起点として、名鉄ビル付近を曲線半径250ｍの高架橋で進み、市電笹島線を横断、そのまま堀川東側までを高架式で、さらにここから掘割式によって、幹線街路広小路線の約100ｍ北側を東走し、栄町において2号線と地下で立体交差し、東新町手前から再び高架式となって国鉄中央線の上を越え、その後また掘割式となり、覚王山付近は隧道で市電覚王山線下を斜めに横切り、観月町付近の低地部を高架式で田代通に至るものであった。高架下は、住宅・店舗として利用し、従来の高架式よりできるだけ騒音を少なく、かつ美観を損なわない設計とする計画であった。

国鉄の零番ホームの使用については、昭和21年8月27日に「名古屋駅乗降場一面使用方ニ関スル御願」を運輸大臣あてに提出し、昭和23年5月14日には鉄道総局長官名で「御申出の高速度鉄道乗入れのため名古屋駅東側未利用乗降場(零番ホーム)使用のことは使用条件其の他一切に関し将来実施の運びとなるに際し当省の指示するところによつて使用するときは差支えない見込みであるから右了知されたい。」という回答を得ていた。

免許路線の全体について同時に着工するには多額の建設費を要するので、第1期工事として第1号線の名古屋駅～栄町間(2.9km)について3箇年で施工できるよう具体的な準備に入った。しかしながら、ドッジラインによる国の超均衡予算や朝鮮戦争による資材の高騰があって、建設資金の調達の目途が立たず、2度にわたって認可申請の期日の延期を願い出た。このように資金調達に苦慮し、高速度鉄道の建設実現は一時停滞したが、昭和28年に入り名古屋市に対する起債の割り当ての可能性がでてきて、情勢は好転してきた。この間、地元住民から名古屋駅～堀川間の高架計画を変更する陳情書が提出され、市、市会とも技術的、経済的な立場から再検討を行ったが、市は当初の計画どおり高架式とし、第1期工事として名古屋駅～栄町間(名古屋駅～堀川間は高架式)を3箇年で建設し、引き続き栄町～千種間(高架式)を延長することに決定した。

一方、市会においては、これまでの経緯を一応白紙に返して検討し、早急に結論を出すために、昭和28年5月に高速度鉄道特別委員会が設置された。この委員会において市側は、「高架は工事費が安くて日数が短くてすむので延長の可能性が早い。しかし零番線ホームの使用がはっきりしない。一方地下は工事費が高くて工事日数が長く、その上名鉄栄生駅での連絡が不便である。しかし世論は地下を賛成している。高架案ならば零番線ホームの借入れ、地下案ならば建築制限の法的措置をしておかなければならない。特に現在の広小路線の交通難は放置できない状態にまで追い込まれ、至急着工したい。」との見解を説明した。

高速度鉄道を審議するに当たっては、国鉄の零番ホームの使用の可能性と条件を明確にする必要があり、名古屋市は昭和28年7月20日に国鉄に対し次のような文書照会を行った。

名古屋駅零番ホーム使用に関すること

標記の件に関しては、昭和23年5月14日付鉄施第541号をもつて、本市に対し使用方御承認相成つておりまして、これが実施の運びになるに際しては、使用条件その他につき貴鉄道の御指示を得ることとなつております。

御承知の通り本市高速度鉄道の建設については、既に監督官庁の免許を得ましたので、本市議会において、これが着工の時期等につき、最後的な審査が行われておりまして、貴鉄道零番ホーム使用の成否が現在論議の中心となり、名古屋駅・堀川間における高架式・地下式の両案に対する審査が一時停とんいたしている現状であります。

本市高速度鉄道の建設を目睫にひかえ、これが敷設計画に重大な影響を斎す前記零番ホーム使用に関し、早急具体的詳細な御指示を賜りたくお願い申上げます。

上記の名古屋市の照会に対して、同年9月19日に国鉄から次のような回答があり、零番ホームの使用は断念せざるを得なかった。

名古屋市高速度鉄道乗入れに伴う名古屋駅零番ホームの使用について

本年7月20日付をもつてお申越しの『名古屋駅零番ホーム』使用については、昭和23年御回答いたしましたが、その後諸般の状況が変化し、特に名古屋までの電化も実現いたしました今日では電車運転等の要望もあり、今後国鉄といたしましては零番ホームがきわめて必要であると考えられますので、同ホーム御使用のことはこの際おことわりいたしたいと存じますから、なにとぞあしからず御了承願います。

なお、零番ホームの代償施設の費用は、貴市の御負担で設置いたしますことも一案ではありますが、駅構内全般の模様替を必要としますから多額の工事費を要することとなりますので、この辺のことも十分勘案の上で御回答申上げる次第であります。

なお、参考までに記すと第1期工事区間名古屋駅～栄町間の私鉄乗り入れの有無、高架式・地下式の型式別についての建設費の比較は次のようであった。

a 架空線式・乗り入れ自由・狭軌　(原案)

高架式(2.9km)　約15億円

地下式(2.6km)　約21億円

b 第3軌条式・乗り入れ自由(架空線付)・狭軌

高架式(2.9km)　約16億7千万円

地下式(2.6km)　約20億円

c 第3軌条式・乗り入れ不可・広軌

高架式(2.9km)　約15億4千万円

地下式(2.6km)　約17億9千万円

種々検討を加えてきた高速度鉄道特別委員会は、昭和28年9月22日に次のような結論を出した。

a 高速度鉄道の建設は早急に実施すること

b 現在の免許路線は原則として地下式とすること

c 広軌、第3軌条式を採用すること

d 市有市営の経営形態とすること

この方針は同年10月8日議員総会において満場一致で可決され、翌日、「高速度鉄道建設に関する意見書」(**巻末資料4－6**)が市会から市長に提出された。

この意見書を受けて名古屋市においても検討が行われた。国鉄零番ホームの使用が不可能になったことから起点の位置が駅前の道路下になり、構造形式は地下式に変更を余儀なくされ、このため私鉄との相互乗り入れを中止しなければならなくなった。また、建設費削減を図るために市独自の設計を行うことになり、軌間は広軌(1,435mm)、電気方式は電圧600Ｖ・第3軌条式を採用することになった。また、経営形態については相互乗り入れを中止することによって、資金はまず市単独の起債によることとし、公共性の点から市有市営とすることなどの基本方針を定め実施することになった。このような状況の中で、昭和29年7月9日に第1号東線(覚王山線)の名古屋駅～堀川間を地下式に都市計画変更し、同年8月31日に栄町で起工式を行い、地下鉄建設の第一歩を踏み出した。

2　私鉄の乗り入れ計画

高速度鉄道の路線網の検討に際しては、前述のように「路線は市の中心地域を貫き、周辺部に達する直通線をもって構成し、さらに郊外鉄道と高速度鉄道との相互乗り入れを図り、乗客は乗換えることなく迅速に市中心地域に到達できるようにする」との方針のもとに、相互乗り入れについて名古屋市と名鉄、近鉄との協議が重ねられた。その結果、昭和24年(1949)2月18日に乗り入れ駅をはじめとして連帯運輸を行う場合の接続駅、および建設資金の調達に関する事項などについて、次のような協定を締結した。

名古屋市高速度鉄道建設に関する協定

名古屋市(以下甲という)名古屋鉄道株式会社(以下乙という)及近畿日本鉄道株式会社(以下丙という)との間に、名古屋市高速度鉄道(以下高速線という)建設について次の協定をする。

1．車両の相互乗入について

イ、高速線々路網は添附図面の通りとして工事完成後乙の会社線とは名古屋駅、大曽根駅、水分橋駅、新川橋駅において、丙の会社線とは八田駅においてそれぞれ相互に車両乗入をするものとする。

ロ、高速線の設備は相互乗入が出来るようにするものとし、その設計及工事費負担割合については別途合議の上決定するものとする。

ハ、他線に乗入すべき車種及区間については別途協定するものとする。

ニ、線路其他設備の使用料については乗入車両数及乗入運転区間等により算定の上別途協定するものとする。

2．連帯運輸について

イ、甲、乙及丙は高速線運輸開始後連帯運輸をなすものとする。

ロ、連帯運輸をなす場合その接続駅名は次の通りとする。

名古屋駅、金山、熱田、八田、新川橋、水分橋、大曽根、下小田井

ハ、接続の施設及工費負担割合については別途合議の上決定するものとする。

3．高速線建設資金の調達について

イ、高速線建設資金は市債によるを原則とするが、その調達については乙及丙はできるだけの援助をなすものとする。

ロ、乙及丙においてこの資金の一部を負担する場合は別途協議の上定めるものとする。

4．高速線第1期工事完成の場合の乗入及連帯運輸関係について

イ、車両の相互乗入駅は市役所裏、名古屋駅とする。尚金山附近における乙の会社線乗入については別途協議するものとする。

ロ、連帯運輸の接続駅は名古屋駅、市役所裏、金山とする。

ハ、高速線第2号線運転車両の修理は乙に委託するものとしその料金は別途協定する。

5．将来丙が軌間変更する場合はこの協定にかゝわらず別途協議するものとする。

この協定を証するため本書三通を作成し甲乙及び丙において各々一通を保持するものとする。

昭和24年2月18日

名古屋市長　塚本　三

名古屋鉄道株式会社々長　神野　金之助

近畿日本鉄道株式会社々長　村上　義一

この協定により名古屋市の高速度鉄道と、名鉄とは名古屋、大曽根、水分橋、新川橋の各駅において相互に乗り入れし、近鉄とは八田駅において相互に乗り入れることが決定した。

その後、高速度鉄道の免許路線の工事着手が財政上の理由から遅延し、国鉄零番ホームが使用不可能になる等の変化や、これに対応した構造の変更、早期着工、経費節減といった状況の中で、相互乗り入れが中止のやむなきに至った。この事態に対し名古屋市は、名鉄、近鉄に対して昭和28年11月30日付で次の文書を送付した。

名古屋市高速度鉄道建設に関する協定について

首題の件につきましては、昭和24年2月18日付貴社と協定を締結いたしたのでありますが、その後免許の際の運輸省監督局長からの指示もあり又世論にも鑑みまして本市議会においては、建設に関する基本方針につき慎重審査が行われていたのであります。

その結果本年10月9日本市市会議長から別冊(写)通りの意見書が提出され貴社との協定の次第もあり種々深慮いたしましたが、その後諸般の情勢も変化し、本市市会の意向もありますので、意見書の趣旨に副つて高速度鉄道の建設を急ぐことに決意した次第であります。

従いまして、貴社との前記協定は全面的に履行不可能の余儀なきに立ち至りましたので、甚だ心苦しくは存じますが何卒悪からず御了承願います。

この通知に対して名鉄からは口頭での申し出があったので、再度次のような文書を名鉄に発送した。

名古屋市高速度鉄道建設に関する協定について

標記の件に関する昭和28年11月30日発交工第75号書簡の回答として昭和29年5月27日貴社千田副社長より口答を以つて当市交通局長に御申入れの要点は

1．東西線の相互乗入れの取止めは了承

2．南北線については瀬戸線との関係を明確にしておき度い

の二点と諒解いたしますが、瀬戸線と当市高速度鉄道路線との連絡については次のように各種の案が考えられますが、何れも早急に決定いたし難いので、瀬戸線との関係は後日協議いたすこととしてこの際相互乗入れの取止めについて御諒承得たく至急御返事を願いたい。

1．栄町まで並行乗入れ

2．市役所裏にて連絡

3．大曽根にて連絡

こゝに瀬戸線、国鉄線、小牧線と市高速線とを連絡する総合駅を作る。

これらの申し出に対し名鉄からは昭和29年6月2日に、近鉄からは同年6月9日にそれぞれ次のような回答があった。

(名鉄の回答)

名古屋市高速度鉄道建設に関する協定について

昭和29年5月31日発交計第5号によつてお申越しのみだしの件について次の通り回答いたします。

記

名古屋市交通対策としての三者協定の内容は、極めて有意義なものと考えられますので、本協定は尊重いたしたいと思います。

然し、現段階においては、同協定の中、相互乗入れを取止めることも、止むを得ないと考えられるから、同意いたします。

但し、名古屋駅前、瀬戸線その他の相互連絡等については、三者協定の線に沿つて別途協議の上決定されたい。

(近鉄の回答)

名古屋市高速度鉄道建設に関する協定について

頭書の協定は名古屋市交通発展のため極めて有意義のものと考えられますので今後共本協定

は尊重致したいと思います。

然し乍ら現段階においては同協定の内、相互乗入れを取止めることも止むをえないと考えられますので此の点同意致します。

なお貴市高速度鉄道名古屋駅と弊社名古屋駅との相互連絡については、同協定の趣旨に添つて別途協議されたい。

こうして名古屋市、名鉄、近鉄の3者による名古屋市高速度鉄道建設に関する協定のうち、相互乗り入れについては、一応取り止めが決定した。

これに対して当時の助役は「元来、名古屋市の高速度計画案の特色は、東京、大阪でもやっておらぬ郊外線の乗入れが容易にできることであった。ところが、サードレールにしたり、トンネルが低くては乗入れが困難になる。今日、東京・大阪の交通難をみるにつけ、郊外電車が地下鉄に乗り入れできたら、どれほど交通難が緩和されるかわからない。しかし、名古屋の場合、直接乗り入れはできなくても、ホーム乗り換えはできるようになっている。いまは一日も早く、万障くり合わせて工事を進めることが肝要という外はない。」と述べている。

第3章　復興土地区画整理事業の展開と成果

戦後樹立された都市計画により復興事業に着手した都市にとって最初の試練は、国の経済安定計画による復興計画の再検討であった。名古屋市は国から迫られたこの再検討に対して当初の計画をほとんど縮小することなく、初期の目的を完遂したことは前章第1節で記したとおりである。

終戦の傷跡が残る昭和25年(1950)6月に朝鮮戦争がぼっ発し、日本もこの影響を受け、物価が異常に高騰し、公共事業も圧迫を受けることになった。

国は復興計画の再検討によって、事業規模を縮小し、速やかな収束を計るという方針により、再検討5箇年計画を策定し、国庫補助率も8割から5割になった。

一方、経済活動が活発になるにつれて、自動車交通は急速に増加し始めた。昭和27年に新しい「道路法」が制定され、翌年には「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が定められ、揮発油税を財源とする道路整備に重点が置かれるようになった。復興土地区画整理事業も、この揮発油税を財源とする都市改造事業に移行し、後に補助率も3分の2に引き上げられた。

このような社会の変化、国の施策の変化、事業執行上の隘路の打開等により復興都市計画も以下に記述するような変遷をたどった。

第1節　区域の変遷

復興土地区画整理事業は、昭和21年(1946)6月27日に約1,333万坪(約4,407ha)が施行する区域として決定された。その後、隣接する地域で関連区域として施行する必要のある地域を追加編入したり、密集市街地であるために事業区域から除外していた地区を他事業で実施するために施行区域から除外するなど、幾多の変更がなされた。

この変遷を一覧にまとめると表4－7のとおりである。

表4－7　施行区域の変遷

回　数	年月日	面積(ha)	増減(ha)	備　考
当初計画	S.21. 6.27	4,406.61		
第1回変更	S.22. 2.10	4,522.31	115.70	平和公園の追加
第2回変更	S.26.10. 1	4,533.88	11.57	千種・港区の一部追加
第3回変更	S.32. 3.23	4,549.75	15.87	平和公園の追加
第4回変更	S.33.12.13	4,548.10	△ 1.65	平和公園の整理
第5回変更	S.38. 3.16	4,511.40	△ 36.70	豊田地区の削除
第6回変更	S.38.10. 4	4,510.41	△ 0.99	小鳥町地区の削除
第7回変更	S.39. 3.28	4,494.21	△ 16.20	大曽根地区の削除
第8回変更	S.40. 8.28	4,493.90	△ 0.31	名古屋駅前の一部削除
第9回変更	S.42. 9. 7	4,487.77	△ 6.13	千種公園等の削除
第10回変更	S.44. 5.14	3,452.15	△ 1,035.62	事業区域との整合

第1回の変更は、平和公園の区域を追加したものであった。

第2回の変更は、施行区域に隣接する千種区及び港区の一部を関連区域として、整理施行する必要が生じたので、区域に編入したものであった。

第3・4回の変更は、昭和30年の町村合併により市域となった平和公園の隣接地を編入したり、平和公園の一部が都市計画変更されたことにより、その部分を削除したものであった。

第5・6・7回の変更は、豊田地区、小鳥町地区、大曽根地区を他事業で実施するために復興土地区画整理の施行区域から削除したものであった。

第8回の変更は、名古屋駅前の合理的な交通処理をするために立案された駅周辺の総合計画に整合するように一部を削除したものであった。

第9回の変更は、換地設計上の理由などから、都市計画千種公園の大部分とその他地域の一部を施行区域から除外したものであった。

第10回の変更は、事業収束の段階に至って、施行区域のうち、後日実施を図るべき区域として事業区域から除外していた地区を、事業化すれば収束計画がより遅延する、事業費の確保が困難である、施行方法が実情にそぐわない等の理由により削除したものであった。

昭和21年に復興土地区画整理事業施行区域として都市計画決定された約1,333万坪(約4,407ha)は、**表4－7**のように10回の変更を行い、昭和44年には3,452.15haに整理された。

第2節　事業等の変遷

本文の記述を始めるに当たって、法制、国庫補助制度、及び都市改造事業に移行するまでの事業の変遷を年代をおって列挙する。

昭和20年度　・戦災復興事業(土地区画整理事業)が補助率90％で発足

昭和21年度　・名古屋復興都市計画土地区画整理の施行区域を都市計画決定
・同上の区域について内閣総理大臣の施行命令
・特別都市計画法の公布
・名古屋復興都市計画土地区画整理は、特別都市計画法第5条第1項に規定する行政庁として名古屋市長が施行する名古屋特別都市計画事業復興土地区画整理となる。
・補助率が80％に改正

昭和23年度　・地方財政法の公布

昭和24年度　・戦災復興計画の見直しにより、昭和25～29年度の再検討5箇年計画が発足
・補助率が50％に改正

昭和29年度　・揮発油税を財源とした昭和29～33年度の道路整備5箇年計画が発足
・戦災復興事業も道路整備事業の一環として実施することになり、道路整備5箇年計画に合わせ、昭和30～33年度の4箇年の計画が発足(予算措置は34年度まで)

昭和30年度　・土地区画整理法の施行
・名古屋特別都市計画事業復興土地区画整理は、土地区画整理法による市町村長としての市長が施行する事業になる。
昭和32年度　・都市改造事業についての建設省通牒(都市改造事業制度発足)
・駅西地区都市改造事業の採択
昭和33年度　・戦災復興事業の国庫負担金が打ち切り(5大市以外については昭和34年度まで)
昭和34年度　・昭和34～37年度の4箇年を目途とした戦災復興関連都市改造事業が採択
昭和38年度　・戦災復興関連都市改造事業の国庫負担金が打ち切り
昭和39年度　・道路整備緊急措置法及び同法施行令の改正により、国庫負担率が3分の2に改正

復興土地区画整理事業は、換地操作や工事実施の便宜上から全区域を48工区に分割して実施された。当初計画は政府の戦災復興再検討により昭和25年度を初年度とする再検討5箇年計画に変更されたが、諸物価や人件費の高騰、公共事業費の制約等によって計画年度内の完成が不可能になり、再検討5箇年計画は昭和34年度まで延長された。この事業は補助率2分の1の一般財源による国庫補助により執行されてきたが、昭和33年度を最終年度として国の補助が打ち切られた。

昭和28年、国は道路整備のために、一般財源に替わり揮発油税を特定財源として充てることとし、昭和29年に第1次道路整備5箇年計画を発足させた。昭和33年3月に道路整備緊急措置法が制定され、昭和34年以降は復興土地区画整理事業の残事業のうち、重要幹線街路を含む地区については、都市改造事業としてこの特定財源の補助対象事業として実施できることになった。

国は予算の効率的な執行が図られるように、戦災復興事業に対する国庫補助金の交付にあたっては、毎年度の予算執行について国の方針を指示していた。昭和33年度には戦災復興事業費について「当該事業の過年度における進捗状況及び当該公共団体の財政事情を勘案して配分するものとし、東京、名古屋、大阪、神戸の4都市を除く一般都市48都市(横浜市を含む)中その約半数の23都市は、33年度をもつて事業の収束を図り、25都市については、残額の約56%まで進捗せしめるよう措置する。東京、名古屋、大阪、神戸の4都市については、既定計画残額を交付し、34年度以降については34年度より37年度迄の4箇年を目途として都市改造事業としてこれが事業の収束を図るものである。」との方針を示した。

名古屋市の昭和33年度までの進捗率は46%であった。

昭和34年度の収束計画により、広路1号(久屋町線)を含む中心部の残事業区域約641.7haが戦災復興関連都市改造事業として採択された。この事業は完成しないまま昭和38年度をもって国庫補助が打ち切られた。その残事業には広路1号(久屋町線)をはじめ多くの都市計画街路があったため昭和39年度に採択された中央・昭穂地区都市改造事業(面積約523.3ha、昭和39～43年度)に引き継がれた。

そのほか、以下の事業が、特定財源補助による都市改造事業として採択された。

昭和32年度　駅西地区都市改造事業(国鉄東海道新幹線)
面積：約56.1ha、事業年度：昭和32～43年度
昭和36年度　広小路線西部地区都市改造事業(広小路線)

面積：約49.4ha、事業年度：昭和36～45年度

大津町線南部地区都市改造事業(大津町線)

面積：約705.6ha、事業年度：昭和36～53年度

昭和37年度　千種駅東地区都市改造事業(矢場町線・広小路線)

面積：約143.6ha、事業年度：昭和37～44年度

昭和38年度　清水口地区都市改造事業(葵町線・新出来町線・外堀町線)

面積：約831.7ha、事業年度：昭和38～55年度

昭和40年度　菊井地区都市改造事業(東志賀町線)

面積：約355.7ha、事業年度：昭和40～56年度

昭和42年度　梅ノ木地区都市改造事業(江川線・梅ノ木線)

面積：約31.7ha、事業年度：昭和42～45年度

これらの都市改造事業のほか、白川地区が昭和33年に白川工区として事業区域に編入され、事業が執行された。当初から白川地区は施行区域には含まれていたが、この地区が米軍家族住宅用地として接収されていたため、事業区域からは除外されていた。その後昭和33年6月に接収解除されたのを機会に事業区域に編入された。

特定財源による補助率は当初2分の1であったが昭和39年度からは「道路整備緊急措置法」の改正により3分の2に引き上げられた。

換地処分は白川工区(16.8ha)が昭和38年3月に、中第1・2工区(241.7ha)が昭和41年3月に行われ、すべての工区の換地処分が終了したのは、昭和56年9月であった。すべての工区の換地処分が終了した時点での公共減歩率は20.2%、公共保留地合算減歩率は22.0%であった。

上述したように、白川地区は米軍からの接収解除により復興土地区画整理事業の単独の工区として、駅西地区は昭和32年に復興土地区画整理事業の中村4工区を国鉄東海道新幹線との関連から駅西地区都市改造事業として採択され施行された経緯から、本節で記述する。

復興土地区画整理事業の施行区域に含まれていたが事業区域から除外されていた豊田、大曽根、小鳥町地区は、他事業で実施することになり施行区域から除外されたため、第5編第12章で記述する。

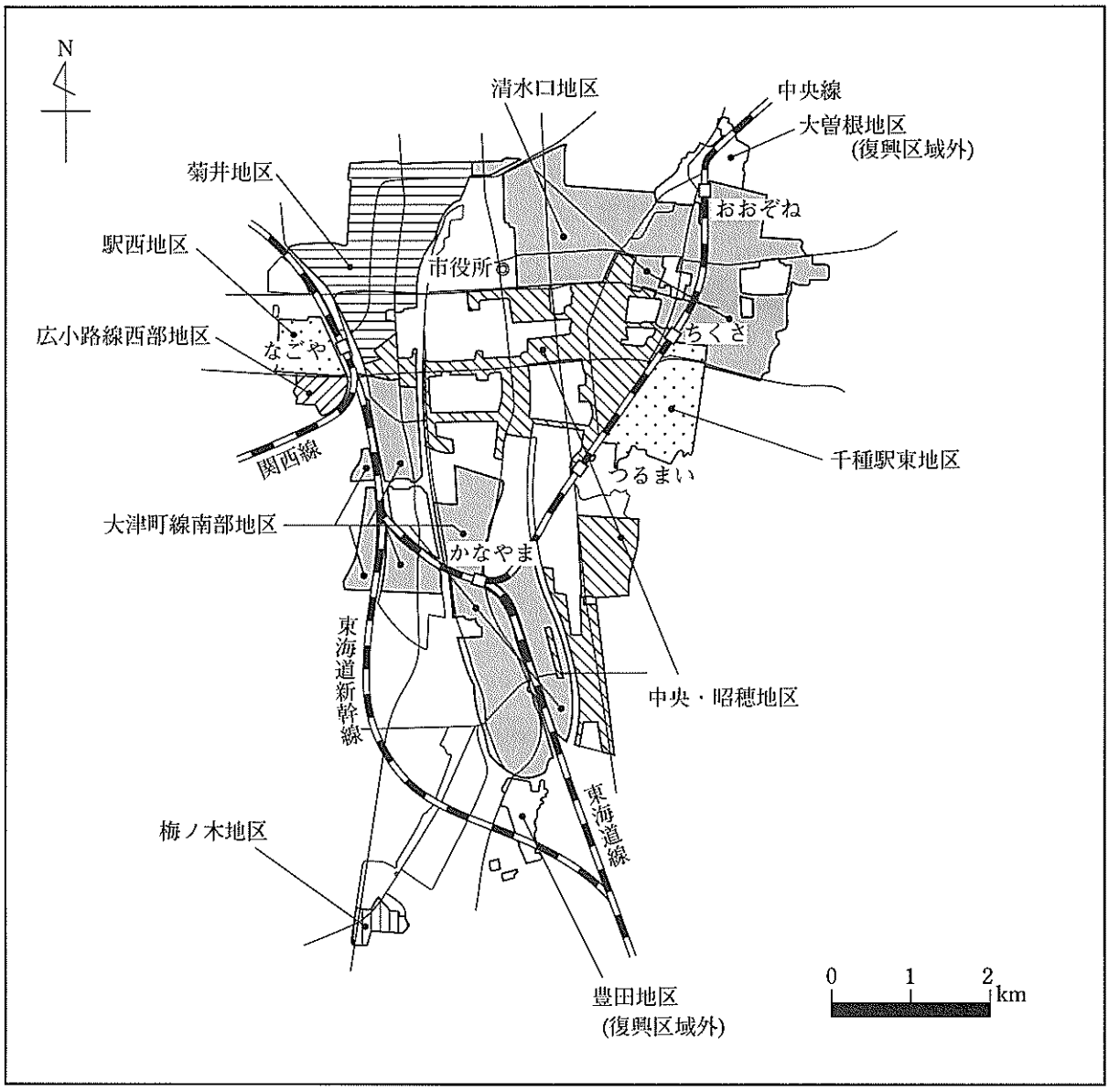


図4－6　都市改造事業による復興土地区画整理の推進

(出典：『復興土地区画整理事業のあらまし』(昭和55年、名古屋市))

1　白川工区

終戦後、占領軍が日本各地に進駐し、名古屋市においては広小路通と本町通の西北角にある大和ビルに指令部を置き、その近くに占領軍家族の集合住宅地をつくることになった。最初、進駐軍側は集合住宅地として、指令部に近い本重町周辺の焼け跡を希望していた。しかし、この地区は戦前からの問屋街であり、再建すべき地区として都市計画上好ましくないとの考え方から白川地区を替わりの候補地として折衝を行い、結局、白川地区に決定した。この地区が候補地となったのは、戦前から公園計画があり、かなりの市有地もあり、指令部からの距離も近いという理由であった。当時の白川地区は本町筋の下水がすべてそこを流れて堀川へ注ぐ低湿地であったが、通称アメリカ村の建設により整地され、都心部の住宅地に変貌した。

このアメリカ村の建設にあたっての資材運搬や建設後の指令部への交通の必要性から、都市計画街路伏見町線が市の出費を伴わない終戦処理費で広小路通から白川まで幅員50ｍで築造された。

この米軍家族住宅用地として接収されていた16.8haの区域は復興土地区画整理事業区域から除外されていたが、昭和33年(1958)6月30日に接収解除されたのに伴い、同年7月7日に白川工区として事業区域に編入した。

工区面積のうち8.95haが白川公園の区域であった。

2　駅西地区都市改造事業

昭和32年度から揮発油税を財源とする都市改造事業が制度化された。この制度により全国で4地区が最初に採択され、駅西地区はこの4地区の1つであった。

駅西地区は通称駅裏と呼ばれ、終戦後バラック等が密集し、闇市が軒を連ねる無秩序な市街地を形成していた。風紀・衛生の面からもこの地区の整備改善が必要であり、復興土地区画整理の事業区域に包含されていたが、事業は細々と進められている状態であった。

これに反して名古屋駅東口は市の発展と共に近代都市の玄関として偉容を整えつつあり、駅に集まる交通は東口に集中して飽和状態であった。この交通を分散して駅西にも誘導し、併せて無秩序な市街地を近代的な市街地に蘇らせるため、事業が遅延していた復興土地区画整理事業区域の中村4工区の56.06ha全部を昭和32年(1957)に駅西地区都市改造事業として実施することになり、昭和34年12月28日に駅西都市改造事務所が設置され、この事業に本格的に取り組むことになった。

国鉄は昭和39年10月10日のオリンピックの開会に合わせて東海道新幹線の全線開通を意図し、名古屋については既設の名古屋駅の西側に在来線と平行して乗り入れることを昭和33年に決定した。このため従来の設計に大幅な修正を加え、以下のような基本方針のもとに新幹線用地の確保を組み込んだ設計変更を行った。

・東海道新幹線計画に即応すること
・相当程度の駅前広場を確保すること
・太閤通りから駅前広場に通じ、北上して本陣通りに抜ける幹線街路を設けること
・太閤通りを拡張して交通の緩和を計ること

・将来、駅東と駅西を連絡し得るように道路計画を立案すること
・区画街路は、各ブロックが将来高層建築に適合するよう配置すること

この方針による事業計画の縦覧を行った結果、21件の意見書が提出された。意見書の主な要旨は、道路の幅員が広すぎると商店街としての発展が阻害されるので、現在の道路幅員に近いものに変更してほしい、というものであった。これら意見書は愛知都市計画地方審議会常務委員会で審議された結果、将来交通、火災予防などの点からすべて不採択となった。

また、昭和36年には、新幹線用地と駅前広場について国鉄と次のような協定を締結した。

協　定　書

日本国有鉄道東海道新幹線工事に伴い、名古屋都市計画事業復興土地区画整理事業中村第四工区における事業(以下「名古屋駅西都市改造事業」という。)との関連事項について、名古屋都市計画事業復興土地区画整理事業施行者名古屋市長杉戸清を甲とし、日本国有鉄道名古屋新幹線工事局長仁杉巖を乙として次のとおり協定する。

(目　的)

第1条　名古屋駅西都市改造事業の地区内における東海道新幹線用地及び駅前広場確保のため、別紙図面第1図のとおり甲は乙に換地及び替地を行い、乙は換地及び替地操作のため第3条の土地をあてるものとする。

(乙が受ける換地及び替地)

第2条　この協定により乙が受ける換地及び替地は次のとおりとする。

1. 新幹線用地	6,500坪
2. 駅前広場用地(折半分)	2,447坪
計	8,947坪

(乙の充当地)

第3条　前条の対象となる乙の従前地は、次のとおりとする。

(1).名古屋駅西都市改造区域内の従前地	8,196坪 (在来仮換地 5,998坪)
(2).名古屋駅西都市改造区域外の従前地	
(イ)笹島町交叉点南西角地	2,560坪 (在来仮換地 2,179坪)
(ロ)牧野町所在地	1,040坪 (在来仮換地　902坪)
(3). 計	11,796坪 (在来仮換地 9,079坪)

(在来仮換地とは、この協定以前に指定した仮換地をいう。)

(駅前広場)

第4条　駅前広場の面積は約4,895坪とし、位置形状及び分担区域は別紙図面第2図のとおりとする。

2. 駅前広場の計画区域内にある甲、乙各所有の従前地は、各負担区域内へ交互に従前地面積と同一面積をもって替地し、更に各負担区域内の地積に不足を生じた場合には各々の立場に

おいて負担するものとする。但し、乙が負担する不足地の面積は第3条第2号(イ)の土地を同面積で替地として充当するものとする。

(物件移転補償の負担区分)

第5条　物件移転補償の負担区分は次のとおりとする。

(1).新幹線用地内の物件移転に要する費用は乙の負担とし、その移転は甲が行うものとする。但し、乙の所有地上にある物件移転は乙が行うものとする。

(2).第3条第2号の土地にある物件移転は乙が行うものとする。但し、道路拡張に関係するものを除く。

(3).駅前広場の物件移転に要する費用は、全額を甲、乙の等分負担とし、物件移転は甲が行うものとする。

(4).新幹線用地、駅前広場及び第3条第2号以外の土地については次のとおりとする。

イ　乙が使用承認した土地にある物件移転に要する費用は、甲が負担してその移転を行うものとし、実施については乙が協力するものとする。

ロ　乙が使用承認していない物件移転は甲、乙共同で行うものとし、この場合復興土地区画整理事業による補償基準を越えて補償する必要があるときは、この補償基準を越える額は、乙が負担するものとする。

(乙の負担費用の納入方法)

第6条　この協定による乙の負担費用は別紙概算調書のとおり金　　円とし、甲の請求により乙が一括納入するものとする。

(清　算)

第7条　換地清算について、甲は将来乙の予算措置上支障を及ぼさないよう、昭和38年度までに仮清算を行うよう努力するものとする。

(土地の使用)

第8条　この協定による土地は、甲、乙共必要ある場合は空地となったところを相互に使用できるものとする。

(その他)

第9条　乙は高架下の構造及び利用形態について、商店街に相応するよう甲に協力するものとする。

第10条　この協定に定めのない事項及び疑義を生じた場合は、甲乙協議の上、その都度解決するものとする。

この協定の証として、この証書2通を作成し甲、乙各1通を保有する。

昭和36年11月27日

甲　名古屋市長　　杉戸　清

乙　名古屋新幹線工事局長　　仁杉　巌

駅西地区都市改造事業は新幹線開業というタイムリミットに向けて本格的にスタートしたが、この

地区は終戦直後、闇市の発祥の地として発展したこともあって、この区域の中心にある商店約1,000戸のうち20％強の204戸が公共用地上や国鉄が戦前に東海道線の複々線構想により先買していた土地の上に不法に建てられたものであり、また民有地上の建物も戦後の混乱に乗じて貸借関係があいまいなものが多かった。また地元住民からは次のような要求が出され、事業を円滑に進めるためには法的に不法建築として片付けるだけでなく、社会問題としての対応が要求された。

a　本事業の補償予算は少なすぎる。これを増額しなければ家屋立ち入り調査には反対。
b　公共用地上の居住者の生活補償をせよ。
c　現在地にできるだけ近い場所に土地を斡旋せよ。
d　斡旋土地の購入代金の支払いに分割払いを認めよ。
e　移転補償金は差別なく支給せよ。
f　東海道新幹線の高架下を駅西商店街に利用させよ。

こうした長期間にわたる集団不法建築物の処理がこの事業執行の鍵であり、特色の一つでもあった。この問題は市会をも陳情、請願という形で巻き込んだが、土地斡旋も含めて協議を行い、昭和37年11月に解決をみた。

新幹線開業というタイムリミットもあり、事業は困難を極めたが、昭和39年10月1日には新幹線が開通し、この事業も昭和43年度に完了した。


施工地区一帯　下方は名古屋駅

図4－7　駅西地区都市改造事業の施行地区
（出典：『駅西都市改造のあゆみ』(昭和39年、名古屋市計画局)）

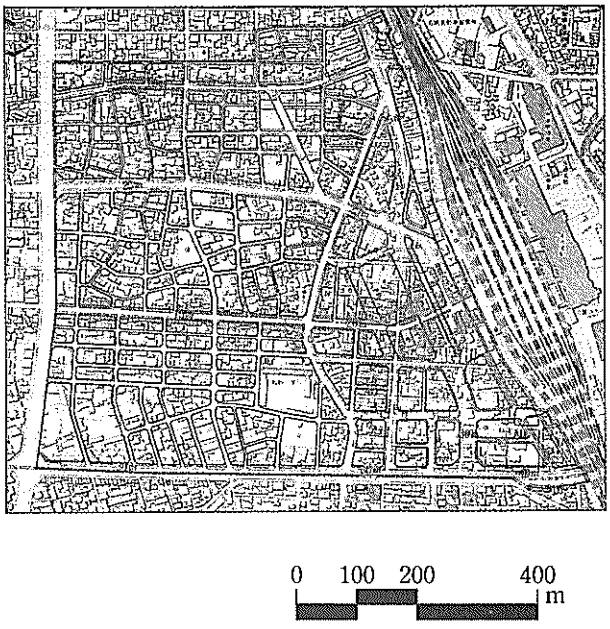


図4－8　駅西地区都市改造事業計画図
（出典：『駅西都市改造のあゆみ』(昭和39年、名古屋市計画局)）

第3節　換地と成果

戦前の大岩市長は、名古屋の名物は2つある、1つは金のシャチ、もう1つは区画整理だ、と述懐したが、戦後においては復興土地区画整理事業の実施が高い評価を受けた。名古屋市の復興土地区画整理事業が成功した理由については、戦前からの土地区画整理に対する理解と認識や、事業着手の準備の迅速さが上げられる。この立ち上がりの迅速さが全国的な戦災復興計画の見直しに対して当初の計画をそれほど縮小することなく初志を貫徹させた。もう1つの大きな理由は計画が雄大かつ緻密であったことであった。戦災による罹災地のみに限定せず関連のある地区を事業地に取り込み、復興土地区画整理事業の設計認可申請に際して記された事業の目的に「戦災を機として轉禍爲福、積極的に理想的なる産業都市文化都市を建設せんとするにある。即ち從來の都市計畫に再檢討を加へ幹線路線の整備擴張區劃街路の適正配置による從來不規則な街廓を整理して整然たる市街を作り劃地の大きさを適正化して通風彩光、日照等の條件を良好にし區域内の散在する寺院敷地を整理する爲各寺附屬の墓地を一定區域に移轉せしめる。又戦災により統合整理された通學區域による學校の配置、及公園緑地の適正配置による公用、公共地の確保及極度に行詰れる市内交通(路面電車バス)を緩和する爲高速度鐵道の計畫及國鐵の路線改良驛舍の新築改築に伴ふ用地の確保並に用途變更による土地の宅地化等の目的の爲土地の交換分合開墾、地目變換を行ひ道路水路の新設改廢に伴ふ施設工事を施行する。」とあるように、「名古屋市復興計画の基本」に盛られた事項の実現を図ったことであった。

復興土地区画整理事業は(1)測量及び権利調査、(2)換地(換地予定地)の指定、(3)建物、工作物等の移転補償、(4)幹線、補助幹線及び区画街路の整備事業、(5)公園等の公共空地整備事業、(6)ガス管、水道管、下水道管等の地下埋設物の移設事業、(7)駅前広場の確保、中央線の複線立体化のための用地確保等鉄道対策事業、(8)高速度鉄道建設に対応する公共用地の確保(錦通等)、(9)墓地の集団移転など都市整備に必要なすべての事業を網羅していた。

昭和56年(1981)9月に48工区全部の換地処分終了までに要した総事業費は598億7,600万円余、移転建物戸数4万1,000戸余、移設電柱9,931本、ガス管移設33万5,753ｍ、上水道管移設34万5,716ｍ、下水道管移設(路面排水を含む)55万8,619ｍに及んでいた。

復興土地区画整理事業の成果としては、この事業の代名詞にもなっている100ｍ道路や平和公園、日本一と称された道路整備、立ち遅れていた公園面積を一挙に増大した公共空地整備が代表的であり、ここではこの事業の特徴的な成果を記述する。

1　換地設計の方針

復興土地区画整理事業の換地設計は昭和22年(1947)11月11日に決定された換地方針(**巻末資料4－7**)により実施されたが、換地方針の第6に「工区を分った場合は工区ごとにする。ただし工区内に交付することができないとき、その他特別の事情あるときはこの限りでない。」という規定があり、この規定は工区を越えて換地ができる換地の広域性の根拠となる規定であった。事業の効果を上げるた

めに、この規定を適用して特殊な換地を行ったものに次の施設があった。

a　寺院境内地及び墓地

次の換地方針により換地指定を行った。

ア　墓地の地積の5割を寺院境内地に加算し普通減歩を適用する。ただし、300坪未満の境内地(墓地の加算したものを含む)に対しては、ほぼ従前の地積に等しいものを交付する。

イ　墓地の換地は実在墓地地積の3割増を標準として、東山墓苑内にて交付する。

ウ　寺院境内地及び墓地の地目上と実際と相違する場合は、次の方針による。

・　寺院境内地を墓地として利用中のもの(50坪未満のものを除く)は、その地積の5割は地目上も墓地として取り扱う。従ってこの分はアに準じ減歩を適用する。

・　墓地を境内地として利用中のもの(50坪未満を除く)は、その地積の5割は地目上も境内地として取り扱う。

昭和20年8月15日以降、地目変更により寺院境内地となったものについては、境内地としての取り扱いを適用しない。ただし、昭和20年8月15日以前に実際寺院境内地として使用していたことが立証されるものについては考慮する。

なお、墓地移転については後述の平和公園の項で詳述する。

b　国鉄中央線用地

国鉄中央線の複線立体化については、名古屋市と国鉄で締結した協定に「工事に必要な用地については、戦災復興土地区画整理区域に編入し、竣工後、換地操作により清算するものとする。ただし、千種及び大曽根各駅の在来の貨物設備のある区域は、国鉄が、営業上当分の間必要と考えられるから、この換地操作区域外に保留する。」として、市の多年にわたる懸案事項であった国鉄中央線の複線立体化事業の促進に貢献した。複線立体化事業の詳細については第5編第7章で記述する。

c　名古屋駅前国鉄宿舎敷地

名古屋駅前の中村区西柳町2・3丁目に約1.6haの国鉄所有の宿舎敷地があり、この敷地の中央部に高速度鉄道が計画された。国鉄側にとっては敷地が分断され面積が縮小することは今後の計画に支障をきたすし、名古屋市にとっては駅前地区に宿舎があることは駅前地区の発展を妨げられるということで、両者協議の上、宿舎敷地として駅の西南部の中村区牧野町地内の約5.6haを選定し、買収及び飛び換地の指定によって用地を確保し、駅前の宿舎跡地は一般宅地として換地に充当し、駅前地区の発展を図った。

d　専売局敷地

名古屋地方専売局は戦災によりその施設を全焼したが、国民の需要を満たすため早急な復旧と生産開始を強く迫られていた。しかし、従前の専売局敷地は金山総合駅前の盛り場計画地区に含まれ、そこに工場を建設することは適当でないとの判断から、他の適地に移転するよう折衝し、専売局の同意を得て大曽根駅の東方(東第8工区)の約7.6haを選定し、買収及び飛び換地によって用地を確保した。この操作により金山地区に広大な空地が確保され、市民会館や古沢

公園などの諸施設がつくられ、金山地区の発展に寄与した。

e　小・中学校用地の換地設計

戦後、新憲法の制定により教育制度全般にわたって改革が行われ、昭和22年に現在の義務教育制度が確立し、市町村に小・中学校の設置が義務付けられた。名古屋市においても中学校の新設用地の確保が急がれ、小学校についても従来の小学校(国民学校)の整理統合、学区改編にともなった用地の確保が急務となった。復興土地区画整理事業においても、必要な用地を確保することになり、教育行政担当と協議し、小・中学校の配置計画に基づいて一般宅地の換地設計に先立ってそれらの用地の換地設計を行った。中学校用地については、基本的に土地区画整理法第95条第1項による特別処分地及び同法同条第3項による創設換地により確保し、小学校用地についても特別処分地により用地の拡大等を図った。これに伴って小・中学校用地にかかった宅地については飛び換地指定した。

この結果、特別処分地により小学校40校、中学校11校、創設換地により中学校8校の用地が確保された。

f　その他

総合駅の駅前広場、地下鉄建設のための錦通等の都市計画街路以外の道路建設等があるが、それぞれ第5編第7章で記述する。

2　道路の整備

復興土地区画整理事業によって整備された道路は、都市計画街路が75路線、延長181.9km、区画道路が延長618.8kmで、総延長はあわせて800.7kmである。その道路種別、幅員別の一覧は**表4－8**のとおりである。

都市計画街路は昭和21年(1946)6月27日に決定した幹線街路と同年7月23日に決定した補助幹線街路であり、区画道路は、復興土地区画整理事業の設計により、商業地域及び工業地域内は幅員8m以上を標準とし、住居地域においては6m以上を標準として設定された。

道路の構造は、原則として幅員8m以上のものについては車道と歩道を区分し、街渠または側溝を設置して路面排水を行い、路面はセメントコンクリート、アスファルトコンクリートまたはコンクリート平板で舗装した。幅員8m未満の道路は単断面とし、側溝を設けて排水し、路面を舗装した。

昭和30年代の後半までは、建物の移転による道路用地の確保に主力を注ぎ、主要な街路の大半について新設、拡幅を実施したが、この事業では舗装まで着手することができなかった。そのため、交通量の増加により砂塵による沿道の市民生活への影響もあり、昭和29年度からの第1次道路整備5箇年計画による国庫補助を受けた道路整備事業によって舗装を実施し、昭和30年代末までに地区内の幹線街路の車道舗装がほぼ完了した。復興土地区画整理事業の未整備地区が揮発油税を補助財源とする都市改造事業となってからは、同事業地区内の主要街路の舗装も国庫補助対象事業として実施された。

表4－8　復興土地区画整理事業による道路整備一覧

区分	分　類	幅員(m)	延長(m)	面積(m²)	備　考
都市計画街路	旧一級国道	25～50	17,506.86	752,647.01	1・19・22・23・41号
	旧二級国道	20～30	5,713.15	174,725.16	153・154・247号
	主要地方道	15～50	44,273.37	1,292,824.04	江川線始め10路線
	一般県道	20～30	11,622.11	234,147.99	田籾名古屋線始め6路線
	市町村道	40～100	10,754.06	672,371.62	久屋町線始め4路線
		22～40未満	35,920.81	931,466.59	大津町線始め17路線
		12～22未満	56,103.81	817,337.01	秋竹線始め30路線
	小　計		181,894.17	4,875,519.42	
区画街路	幅員12m以上		78,254.79	1,337,948.05	
	幅員9m以上12m未満		66,580.12	666,265.05	
	幅員8m以上9m未満		190,489.13	1,531,667.07	
	幅員6m以上8m未満		188,483.32	1,164,453.71	
	幅員6m未満		95,025.49	406,635.47	
	小　計		618,832.85	5,106,969.35	
合　計			800,727.02	9,982,488.77	

国庫補助の対象とならなかった補助幹線街路については、主に都市計画税により、また区画街路については、一部地元負担によって舗装が実施された(地元負担による舗装が始まった昭和26年の地元負担割合は6割、同30年及び同31年は5割、同32年からは4割であった。)。都心部においては地元に負担能力があるとともに、商業活動上の要請もあってこの方式によって舗装されたところが多かった。

上述のように復興土地区画整理事業は地区内の都市計画街路、区画街路あわせて800.7kmの道路を整備したが、これにより地区内の道路面積は、施行前の469.9haから約2倍の998.2haとなり、道路率も13.6%から28.9%となった。また、都心部に限っていえば道路率40.8%の市街地となり、名古屋の道路は日本一と称されるようになった。

この道路整備に要した費用は、街路築造費が39億43万円余、舗装費が60億8,508万円余(道路整備事業による舗装費を除く。)、合計99億8,552万円余であった。施行地区内で増加した道路面積528ha余は土地区画整理事業による公共減歩で確保されたものであり、復興土地区画整理事業なくしては、これだけの道路用地を確保することは当時の財政事情から見て不可能であったと考えられる。

3　公園整備

復興土地区画整理事業による公園整備計画は、各種の公園を系統的に配置し、特に児童公園については小学校隣接地に配置し、1学区1公園、区域面積の10%以上の公園面積の確保を目標とした。

事業施行前の区域内の公園は18公園、総面積45.8ha、面積比1.33％であったが、復興土地区画整理事業の実施により、既設の都市計画公園と新たに整備した公園をあわせた公園は215公園、総面積140.8ha、面積比4.08％となった。

小学校と公園とを隣接して配置するという計画は、教育制度が変わったために、学校用地の確保が優先し、全部実現することができず、また、最初に目途とした地区面積の10％も達成することはできなかったが、土地区画整理標準の3％を超える水準の公園整備が行われた。

この事業では、換地処分を進めるにあたって、公園のほかに「どんぐりひろば」といわれる子供の遊び場の確保に努め、379箇所、面積10.4haを整備した。

この結果、公園、どんぐりひろば、100ｍ道路中央部の緑地帯37haをあわせると188.2haとなり、区域面積の5.5％のオープンスペースが確保された。

復興土地区画整理事業による公園整備は表4－9のとおりであった。

表4－9　復興土地区画整理事業による公園整備一覧

種　別	箇所数	面積(ha)	公　園　名
総合公園	3	55.0	平和・名城(一部)・鶴舞(一部)
地区公園	6	30.1	白川・葵・吹上・栄・千種(一部)・熱田
近隣公園	9	14.4	前津・押切・高蔵・葉場・大瀬子・六反・港陽・露橋・熱田東
児童公園	197	41.3	
合　計	215	140.8	

復興土地区画整理事業で公園整備に投入された事業費(昭和56年度まで)は、戦災復興事業費1億614万2,000円、都市改造事業費5,899万5,000円、市単独費17億9,503万7,000円、合計19億6,017万4,000円であった。この20億円近い事業費は、整地費、造成費、遊具費等の整備費であり、前述の道路整備と同様にこの事業によって新たに取得した公園用地95haの用地費は含まれていない。この用地費相当額を名古屋市の一般公園費と比較してみると、復興土地区画整理事業が公園整備に果たした功績の大きさが分かる。

4　100ｍ道路

名古屋の戦後の都市計画を代表する100ｍ道路はどのような意図で計画されたのか。市長は昭和21年(1946)の市議会の予算説明の際「今回の街路で特異性を有するのは緑道の設置であつて幅員百米、東西に一本、南北に一本設けたが、これは保健衛生、災害防止の立場からいたしたが、一面都市美観の上からも相当の役割をなすものと考えて居る。」と述べている。当時の田淵技監は後の自叙伝の中で「普通の道路という観念とはちよっと違うが、百メートルの防災道路もいまではひとつの名物にさえなりそうである。東西、南北二本の百メートル道路により、名古屋市を大きく四分割する。－という考え方の根底にあるものは、火災など災害を防止したり、避難場にすることであった。これは百メ

ートル道路だけでなく、新堀川や堀川の両側に十五メートル以上の道路を設けたことにも、災害時の活動がしやすいようにという考えがふくまれている。この道路には、中央にグリーン・ベルトを設け、都市の美観にも生彩をそえフランスでいえばシャンゼリゼに相当する遊歩地帯にしようと、着々工事が進められている。」と述べている。また、市が市民に対するＰＲのため編さんし昭和21年に発行された『名古屋の復興都市計畫概要』(名古屋区画整理協会)では、「高速交通すなはち乗用自動車と低速交通すなはち貨物自動車を各々別の車線を通行せしむることに道路の能率を著しくあげせしむるのであるが、歩道と車道との間に必ず植樹地帯および芝生地帯があつて歩道を行く人に常に安全と快適を與へるのである。斯うした植樹多き廣幅員(現在の櫻通の倍以上)の街路を緑道と稱するが、主たる目的を交通以外に置いた特殊街路なので超高級街路とも名付けてゐる。」と説明している。

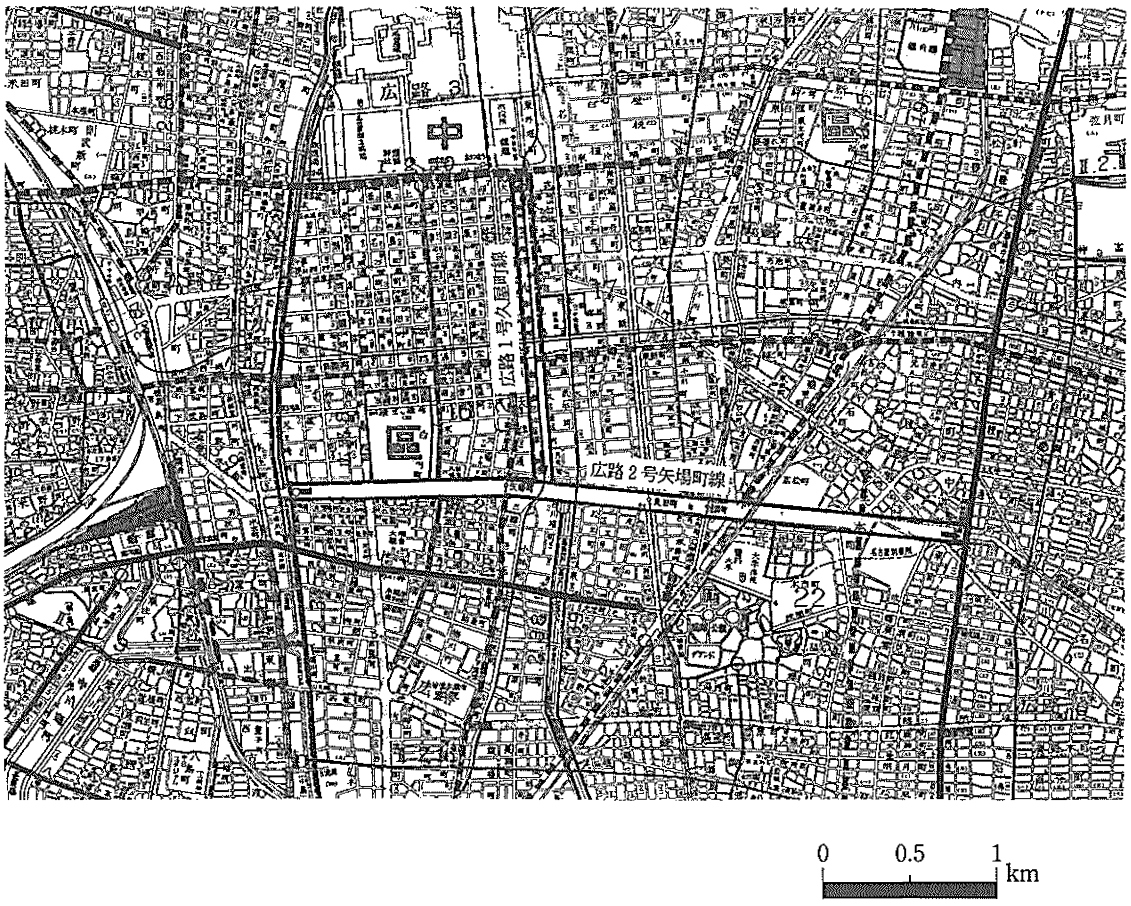


図4－9　100ｍ道路計画

このように100ｍ道路は、「緑道」「防災道路」「超高級街路」と違った言葉で表現されてはいるが、災害時には火災などの延焼の防止と、避難場としての機能を持ち、平時には市民の保健衛生のための遊歩地帯であり、グリーンベルトとして都市の美観を向上させる目的と機能をもった道路である。また、その配置は、水路と連結して市の中央部を4分割しているが、このような目的を持つ道路の幅員を100ｍとした根拠は定かでない。

道路整備の立場からは防災道路、公園道路いずれの場合もその幅員は広いほど効果的であるが、区画整理の立場からは幅員が広すぎると減歩が大きくなり市民の負担が重くなる。この道路の「防災道路」「公園道路」といった機能を維持・確保するという面と、復興のため土地区画整理を推進する立場から減歩をあまり過大にしないという面のバランスシートが、100ｍであったのではなかろうか。

整備の開始当初は、飛行場でも造るのかと笑ったという逸話がある100ｍ道路が、今日では地下に駐車場や地下鉄が設けられ、地上は水と緑の市民の憩いの場所であるのみならず、名古屋の観光名所ともなっている現状に、復興計画の象徴をみることができる。



図4－10　久屋大通(出典：『建築のあゆみ』(昭和34年、名古屋市建築局))

5　平和公園

復興土地区画整理事業施行区域を最初に都市計画として決定したのは、昭和21年(1946)6月27日であるが、この時点では平和公園は施行区域に含まれていなかった。平和公園が復興土地区画整理事業区域内の墓地の集団移転地として施行区域に編入されたのは、寺院との話し合いと移転先の確保に時間を要したため、翌年2月10日であった。

名古屋市は最初の施行区域を都市計画決定する前から、墓地の集団移転については独自の構想を持っていた。市は戦災からの復興を土地区画整理事業で行うことをいち早く決定したが、土地区画整理を施行しようと計画した約4,400haの中には約300の寺院があり、各寺院には墓地が付随しており、これらの寺院や墓地が将来事業を実施する際、道路、公園等の公共施設の設計や造成に支障し、換地計画の障害となるおそれがあった。また、100ｍ道路をはじめとする大胆な街路計画が進められており、市民に高率の減歩を強いることが予想され、この減歩という市民の負担をいかに少なくするかという重要な課題もあった。(施行区域内の道路率は28.92%、公園等を含めた公共用地率は 33.19%であり、特に都心地域の道路率は40%を超えた。)

昭和20年12月30日に閣議決定された国の戦災地復興計画基本方針(**巻末資料4－1**)の土地利用の一項に「官公衙、學校、停車場、郵便、電信電話局舎、市場、墓地其ノ他都市聚落構成上ノ主要營造物ニ付テハ適正ナル配置ヲ爲スト共ニ罹災ノ施設又ハ營造物ニシテ其ノ位置ヲ變更スルヲ適當トスルモノハ之ヲ他ニ移轉セシムルコト」と規定され、市の墓地移転はこの戦災地復興計画基本方針とも合致しており、昭和21年3月に発表した「名古屋市復興計画の基本」の中で、「焼け跡の墓地は一定区へ移転整理せんとす。」と明示された。

墓地の集団移転は、復興土地区画整理事業執行上の障害の除去、減歩という市民の負担の軽減、新しいイメージの墓地の創造のほか、中心部を始めそれぞれの地域の機能と美観の向上を図ることができるなど一石数鳥の効果が期待できる事業であり、また、墓地の集団移転は、極言すれば復興土地区画整理事業の成否を支配する事業でもあった。

一方、寺院側においても空襲により被害を受けた寺院も多く、檀徒の離散などにより墓地は荒れ放題になっており、罹災から寺院をどう立て直すかが大きな問題であった。

市は、昭和20年11月9日に仏教各派の教宗務所長を招集して、戦災復興計画に関する構想を説明し、はじめて墓地の移転・整理を呼びかけた。

市から墓地の移転・整理を要請された仏教会は、「此ノ問題ハ寺院存立ノ上ニ極メテ重大ナルヲ以テ後日御回答申上置候　而各派ニ於テ夫々急遽関係寺院其ノ他ノ参集ヲ求メ愼重檢討スルト共ニ教宗務所長トシテハ市ノ御意向ノアル所モ諒トセラルルヲ以テ積極的措置ノ研究ニ着手シ一應夫々成果ヲ得再度所長會ヲ開催シ佛教各派ノ共同意向トシテ之ヲ貴市及愛知縣ニ伝達スル為小職等三名ヲ委員ニ選ビ三委員名ヲ以テ別紙ノ通及陳情事相成候ニ就テハ寺院側ノ哀情御諒察ノ上可然御善處賜度候」と前書きして、同年12月8日に曹洞宗、真宗大谷派、浄土宗の各教宗務所長3名を代表とする次のような要旨の陳情書を提出した。

陳　情　の　要　旨

寺院にとって墓地のみを離して遠くへ移転させることは、極めて重大なことであるので慎重に検討したいが、大名古屋を文化都市として復興させるには、できる限りの協力は惜しむものではない。しかしながら、次の条件はいれられたい。

(1) 墓地整理は罹災、非罹災を問わず全寺院とすること。

(2) 復興計画区域外の墓地も将来移転させるよう計画すること。

(3) 移転先の墓地については

・宗派単位に集め、その中を寺院単位にすること。なお将来を考え各宗各派ごとに余地を確保すること。

・現在墓地の実面積の3割以上増すこと。

・移転先は郊外で交通の便を考慮し、公園式とすること。

・共同墓地には斎場を付設すること。

(4) 墓地整理並びに移転に関する取締規則の簡易化を図ること。

(5) 墓地所有権が古い檀信徒名となっているものを寺院所有とすることに、斡旋の労をとること。

(6) 移転に要する費用、及び工事費はいっさい県または市の負担とすること。

(7) この機会に寺院をも移転を希望するものについては便宜を図ること。

陳情をうけた市では、この陳情をもとに寺院側と数次に及ぶ話し合いをもった。この話し合いの寺院側の中心人物が曹洞宗乾徳寺の高間宗道住職であった。

寺院と檀家の結び付きは、主に墓参を通じてであり、仏教活動と先祖崇拝を一体と考えてきた寺院にとって、寺院と墓地とを分離することは、今までの宗教活動を根底から覆すものであり、また寺院の経営にも影響する深刻な問題であって、墓地移転に反対する寺院も多く、話し合いは難航した。しかし、新しい時代の新しい仏教のあり方を説く高間住職等の努力により、基本的に墓地移転に協力する方針が固まり、昭和21年6月17日に「名古屋市戦災復興墓地整理委員会」が設立され、この委員会が具体的な折衝にあたることとなった。委員は16名で、そのうち曹洞宗乾徳寺高間宗道、真宗大谷派乗西寺鵜飼弘潭、日蓮宗浄蓮寺藤智禅、浄土宗梅秀院吉水文雄及び臨済宗総持院小野宗達の5人が常任委員となり、高間住職が初代の委員長に就任した。

委員会規約は次のとおりであった。

名古屋市戦災復興墓地整理委員会規約

第1条　本会は、名古屋市戦災復興墓地整理委員会と称し、愛知県仏教各派より選出する委員をもって組織する。

第2条　本会の事務所を名古屋市中区東田町2丁目15番地乾徳寺内に置く。

第3条　本会は、名古屋市都市計画土地区画整理事業に伴う墓地移転の達成並びに新墓地建設に寄与することを目的とする。

第4条　本会は、前条の目的を達成するため次の事業を行う。

一　名古屋都市計画土地区画整理地区内寺院の委任を受けて、その管理に属する墓地を新墓地に移転すること

二　新墓地における共同施設の調査研究及びその実現促進

三　その他墓地移転に関連し必要と認める事項

第5条　本会の事業は、すべて委員全員の参画と協力によりこれを執行する。

第6条　本会に常任委員5名を置き委員中よりこれを互選する。

常任委員中1名を委員長となし常任委員の互選によりこれを定める。

常任委員は、共同して会務を総理し、委員長は、本会を代表する。

第7条　常任委員は、委員に諮り、関係官公署職員を参与に委嘱し、所要の事務員を雇入れ又は事務の一部を専門家に委託することを得る。

第8条　本会の経費は、墓地移転委任に関する負担金、名古屋市の交付金その他をもって充当する。

附　　則

第9条　本規約は、決議の日(昭和21年6月17日)よりこれを施行する。

第10条 本規約の改正は、委員の3分の2以上の賛成を要する。

第11条 本規約の改正及び常任委員並びに委員長の選任については、名古屋市復興局の了承を得るものとす。

このような寺院側の動きに対し、市はさきに提出された陳情及び墓地整理委員会設立後の要望に対する回答も含めて次のような提示を行った。

a　復興土地区画整理区域内の墓地は、罹災、非罹災の別なく全部を移転する。

b　移転に要する工事費及び事務費は、全額市において負担し、寺院の負担にならないようにする。

c　移転先の交付面積は、現在の墓地面積の大体3割増とする。

d　移転先は総合墓地公園としてできる限り理想的なものを設ける方針であり、要望の葬祭場、休憩所、売店等は必要な施設と考えられるので、その敷地は墓地の配置と合わせ適当に考慮する計画であるが、火葬場の建設は早急には困難である。

e　移転後の管理については、墓地そのものは当然各寺院の管理すべきものであるが、共同施設の管理、経営等については今後検討して定めることにしたい。

f　寺院境内地の換地については、できる限り要望に沿うよう努力する。

なお、fの寺院境内地の換地についての要望は、寺院境内地は少なくとも300坪(約1,000m²)を必要とする。したがって標準によって減歩される場合、300坪未満となることがあっても、300坪を下回らない換地を交付することと、現在の境内地が300坪未満のものに対しては減歩しないで換地を交付してほしい、というものであった。

この提示に対して紆余曲折はあったが、原則的に寺院側の了解が得られた。高間宗道住職をはじめとする仏教界の協力と墓地整理委員会は、単に墓地移転のみでなく、復興土地区画整理事業推進の大きな力となった。

一方、仏教界との話し合いと平行して墓地の移転先を決定するに当たっても大きな問題があった。新しく造成する墓地は、聖地としての環境に優れ、市街地に近い郊外地で将来の交通が便利であり、300箇寺に近い寺院の墓地を収容できる広大な面積を必要とした。この条件を満たす土地として市が着目したのが、現在の平和公園であった。この土地は旧陸軍の演習場で、戦前から大部分が国有地であったが、終戦後この国有地は地方長官である愛知県知事が管理していた。農地営団はこの土地に名古屋市より先に目をつけ、知事に使用申請をしていた。当時は深刻な食糧不足の時代であり、空地は少しであっても放置せず開墾して食糧を生産することが、当面の施策として極めて重要であり、知事も農地営団の出願に対し、概ね了承をしていた。

この土地の確保が墓地の集団移転引いては復興土地区画整理事業の成否に関わる大問題であるとして、市は土地区画整理の現状、墓地移転の重要性、寺院側との話し合いの進展等を説明し、知事の翻意を促した。市の説明を受け、現地を視察した知事は、当面の緊急事である食糧政策より将来の街づくりを重視し、名古屋市百年の大計のために農地営団の出願を退け、墓地の集団移転地としての使用を認めた。

こうして、墓地の移転は昭和22年度から始まった。墓地の改葬に要する知事の許可(墓地埋葬等に関する法律)は事業施行者が代わって一括して申請をし、許可を受けたが、実際の墓地移転は、それぞれの墓地の管理者である寺院の委任を受けた名古屋市戦災復興墓地整理委員会が実施した。昭和32年度にはほとんどの墓地が移転し、昭和54年度までに寺院数278箇寺、墓地面積18万1,983m²、墓碑数18万7,405基の移転を完了した。

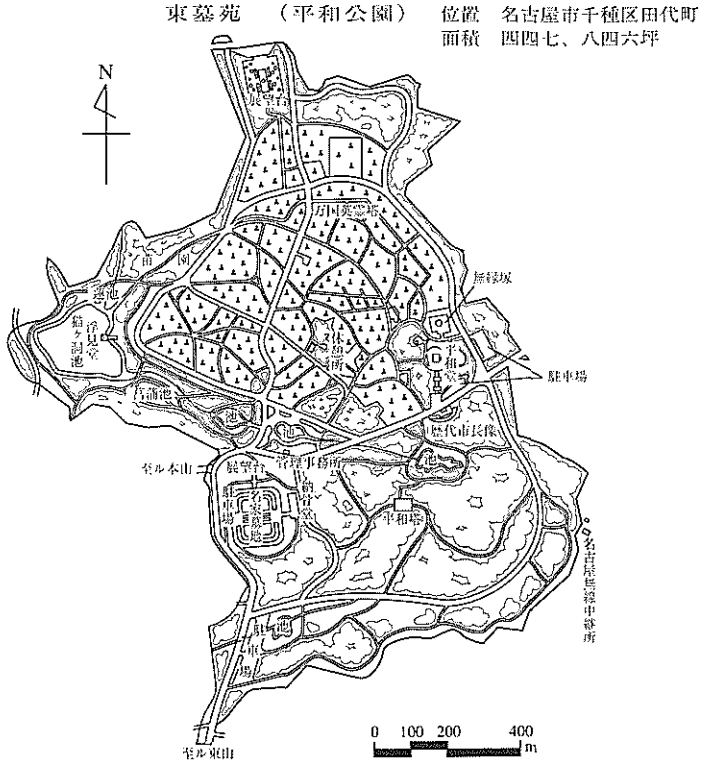


図4—11　平和公園計画(出典：『墓地移転』(昭和36年、名古屋市計画局))

第５編

高度経済成長と産業構造の高度化による急激な都市化は、種々の都市問題を発生させた。特に都市への人口、産業の集中は、公害問題、環境問題、交通問題、土地問題、塵埃問題等、多くの都市計画上の課題をもたらした。

こうした課題に対して、昭和42年(1967)8月に「公害対策基本法」が公布されるなど、対策が講じられていったが、都市計画の分野で、合理的な土地利用計画の確立が国政の重要の課題の一つとして論議され、同43年6月15日に新しい「都市計画法」が公布され、翌年6月14日から施行された。

この時期には名古屋市においても公害問題が顕在化し、新しい都市計画法施行前の昭和30年後半からは公害に対する住民運動が展開され、昭和49年には市民、行政を巻き込んで社会問題となった東海道新幹線訴訟が提訴されるなど、公害問題は広がりをみせていった。その一方で名古屋市では、昭和48年1月に「名古屋市公害防止条例」が公布され、また、翌年には近隣公害としての日照問題に対応するため「名古屋市日照等指導要綱」が定められるなど、行政側の対応も進められていった。

都市化の進行に伴い、緑の保全・確保も大きな課題となった。名古屋の都市基盤の整備に大きな役割を担った組合区画整理事業についても、その功績を認めながらも、一方において緑を保全・維持するための対策として、昭和55年に発表した「名古屋市緑の総合計画」の中で、区画整理事業など大規模な宅地開発等に対して施行地区面積の5%の公園面積を確保することとした。

自動車交通対策の一環として、昭和30年代後半からは都市高速道路計画についての検討が進められ、計画立案の段階では賛否両論の市民運動が展開され、都市計画の推進に当たっては市民の理解と納得を得るための努力がなされた。

本編では、復興都市計画の進捗にあわせて展開する名古屋市の都市施設の整備拡充の計画と事業を中心に記述し、新しい施策については構想段階までを記述した。

第5編　復興以後の都市計画

第1章　将来計画と市町村合併

名古屋市の都市整備のために、具体的な計画目標を最初に定めたのは、大正11年(1922)7月に都市計画区域を決定した際、30年後の人口を123万人と想定し、その受け皿として市域のほか周辺の2町3村(1村についてはその一部)を取り込んだ計画であった。

2回目の計画は、戦後、復興計画を樹立するに当たって昭和21年(1946)3月に発表した「名古屋市復興計画の基本」の中で、天白川と庄内川に囲まれた区域を市域とし、人口は当面100万人を目標とし、将来200万人に到達しても過密化の弊害のない諸計画を策定したものであった。

3回目が「名古屋市将来計画要綱」であった。この計画は愛知県の地方計画が発表される前年の昭和32年9月に策定されたが、1回目、2回目の目標設定のように、都市計画施設の決定・変更に直接結び付いたものではなく、同28年9月1日に公布された「町村合併促進法」による名古屋市と周辺町村の合併問題の中で発足した愛知県地方計画協議会に臨むに当たって、名古屋市の考え方をまとめる必要から作成された計画であった。この計画は、臨海工業地帯の造成を根幹として昭和50年の人口を約200万人と想定したもので、市域の合理化をかなり意識した計画であった。名古屋市の最初の将来計画としてはわずか12ページの簡単なものであったが、将来計画として策定、公表されたものとしては最初の計画であった。

4回目は昭和37年1月に策定された「名古屋市将来計画基本要綱」であった。この要綱は、名古屋市将来計画要綱を策定した昭和32年以後の国の施策や経済の高度成長、都市としての発展状況に対応して将来計画要綱を見直し、新たに将来計画基本要綱として策定されたものであり、将来計画要綱の基本路線を踏襲しながら修正し、新情勢に即応する名古屋市の基本的な施策の要綱を体系的にまとめたものであった。

名古屋市の将来目標を設定した計画は、以上のように4つに大別することができるが、本章では、都市計画と深い関わり合いをもつ周辺市町村の合併問題と将来計画について記述する。

第1節　周辺市町村の合併

町村合併促進法は、町村の運営を合理的かつ能率的にして、地方自治の基盤を強化し、今後の自治の経営に万全を期するとともに、国および地方を通ずる行政を合理化する基礎を固めることを目的とするものであった。名古屋市周辺の町村においては、町村相互間の合併だけでは将来の町村政に期待が持てず、名古屋市との合併が論議されるようになった。一方、名古屋市においても、今後の市勢発展に伴う人口増加等に対応するためには、市域を拡張する必要があるとの議論がなされるようになり、各種の委員会、調査会を設置し検討した結果、鳴海町を始めとする18町村を市の区域とすることが適当であるという結論に達した。周辺の町村は、名古屋市を囲む全町村で構成する「名隣会」という親睦団体を昭和27年(1952)に結成していたが、この名隣会においても名古屋市との合併問題が論議され、同29年7月に市と名隣会加盟18町村の町村長及び正副議長との懇談会を開くなど意見交換が行われた。

当時の関係町村の名古屋市との合併に対する意向は次のように大別された。

・合併に積極的に賛成　…甚目寺町、富田町、大治村、楠村、山田村、天白村、猪高村、有松町
・合併に大体賛成　…南陽町、飛島村、大高町、豊明村
・合併に特に反対はないが今後の調査研究を待つ　…鳴海町、上野町
・合併の機運が熟していない　…西枇杷島町、新川町、清洲町、横須賀町

これに対して愛知県では、名古屋市や周辺町村の意向をとり入れず、合併計画試案を策定して名古屋市を包囲する形で周辺町村の合併を進めるなどの動きがあり、昭和29年10月には「大都市周辺市町村整備促進条例」を公布施行した。この条例は要約すると、知事の指定する大都市周辺の市町村の整備計画や整備事業の実施について、県はその促進を図り、市町村の行う事業については補助金を交付するなど財政的援助を講ずるというものであった。

その結果、西枇杷島町を始めとする8町村が合併をとりやめたが、残る10町村と新たに十四山村がそれぞれの議会において名古屋市との合併を可とする議決をしたので、名古屋市は昭和29年11月20日に廃置分合処分申請書を愛知県知事に提出した。この申請に対し愛知県では、翌年3月16日の県議会本会議において、猪高村、天白村の合併は可決、楠村、山田村は保留、他の7町村は否決という議決を行った。可決された猪高村と天白村は昭和30年4月5日に名古屋市に合併され、名古屋市の市域面積は208.06km²となった。

一方、この処分に対して名古屋市と保留・否決となった町村はその対応を検討した結果、名古屋市と豊明村を除いた8町村は、昭和30年4月5日付けで町村合併促進法により内閣総理大臣に審査請求を行った。国は、その調査検討を進め、同年9月13日に以下のような内容の裁定が出された。

一、　昭和三十年十月一日から、愛知県海部郡南陽町及び富田町並びに西春日井郡山田村及び楠村を廃し、その区域を名古屋市に編入するものとする。

二、　愛知県海部郡十四山村及び飛島村、愛知郡鳴海町並びに知多郡有松町を廃し、その区域を名古屋市に編入する処分は行わないものとする。

この裁定により昭和30年10月1日に南陽町、富田町、山田村、楠村の4町村を名古屋市に合併し、市域面積は250.07km²となった。

一方、これより前、同年7月に愛知県知事は名古屋市適正区域化の構想を発表し、これに基づく愛知県地方計画協議会への参加を名古屋市に求めた。この時点では、廃置分合の審査請求に対する審査中でもあり、市としては県・市勢発展のための協議会は承知するが、審査請求中の合併問題について裁定のあるまで待つように回答した。審査の過程で国に対して「裁定の結論については両者は一切従うこと、また県市が協力して処分後の混乱を防ぐとともに、今後は協議会を設置して円満な話し合いにより解決すること」を確約した経緯もあって、同年9月に地方計画協議会とは別に名古屋市を中心とする地方計画に関する協議会を設置して、名古屋市長は未解決の合併問題の円満な話し合いをはじ

めるよう要望を県に申し入れた。しかしながら、愛知県はあくまで県の地方計画協議会において処理し得るとの見解を変えず、両者の考え方は平行線のままであった。

県市の対立の中で、鳴海町では合併問題について、町議会はもちろん町民までも二分するような混乱に陥ったので、名古屋市はこれ以上県の地方計画協議会への参加を延ばすことは、県市の溝を深めるだけでなく、関係町村民に迷惑を与えることを憂えて、協議会に参加することとし、第1回協議会が昭和31年12月に開催された。

その後この協議会は、地方行政合理化計画を決定し、昭和33年12月15日に愛知県地方計画として知事に答申した。この答申の中で、名古屋市域の取り扱いについては次のように盛り込まれた。

名古屋市の行政区域は、社会・経済上の発展と人口の集中に伴い、次第に拡大の傾向を有するが、総合振興計画に対応して具体的に名古屋の合理的な行政区域を考える場合においては、名古屋市が当面する最も重要な問題として、次のようなことが考えられる。

(一) 中部経済圏の中心都市として高度に集約された理想的近代都市の基礎を確立するため、中心市街地を高度に整備するとともに、人口の増加に伴う必要な住宅用地を現在の市域に接続して確保し、これを開発整備すること。

(二) 経済基盤を強化するために名古屋港の整備を促進し、その周辺に臨海工業地帯を造成して、ここに重化学工業を発展せしめること。

以上の二点を中心として、前項の基準に基づき、次の方針によって名古屋市域の合理化をはかるものとする。

(イ) 第一に、現在の市域である猪高・天白等の住宅地に隣接する住宅地として、現在名古屋市と密接な関連を持っており、かつ、総合振興計画において大都市の近郊住宅適地として計画されている東南部に隣接する地域に、市の行政区域を拡大するものとする。

(ロ) 第二に、名古屋港域の港湾及び臨海工業地帯を一体的に整備運営するために、港湾地域と行政区域との一致をめざし、まず南部臨海工業地帯の整備計画の具体化に対応して、同地帯及びこれと一体的機能を発揮するに必要な地域への名古屋市の市域の拡大を考え、次いで名四国道の開通並びに西南部臨海工業地帯の整備計画の具体化に対応して、海部郡南部の関係地域への市域の拡大について考慮するものとする。

合併を具体的に進めるについては、従来からの名古屋市との関係及び前回の合併問題の経緯を考慮するとともに、関係町村の住民の意向を尊重し、関係町村内において対立抗争を起こさないように県・市及び地元町村において協力体制を整えつつ、機運の熟するに従って個別的に関係行政機関においてこれを措置するものとする。

将来市の行政区域に含まれない市町村については、大都市の行政のために必要な各種の問題を処理するための協力方式を考える。

こうして、名古屋市と周辺町村との合併問題は、一応の終止符を打ち、昭和38年2月に守山市、同年4月に鳴海町、翌年12月に有松町、大高町が合併され、名古屋市の市域面積は324.05km²となった。

表5－1　市域のおもな変遷

年	合　併　区　域	面　積
昭和12年	愛知郡下之一色町、西春日井郡庄内町・萩野村合併	160.10km²
昭和30年	愛知郡猪高村・天白村合併	208.06km²
	西春日井郡楠村・山田村、海部郡南陽町・富田町合併	250.07km²※
昭和38年	守山市合併	286.02km²
	愛知郡鳴海町合併	312.32km²
昭和39年	知多郡有松町・大高町合併	324.05km²

※　「昭和30年国勢調査報告第一巻」による確定面積

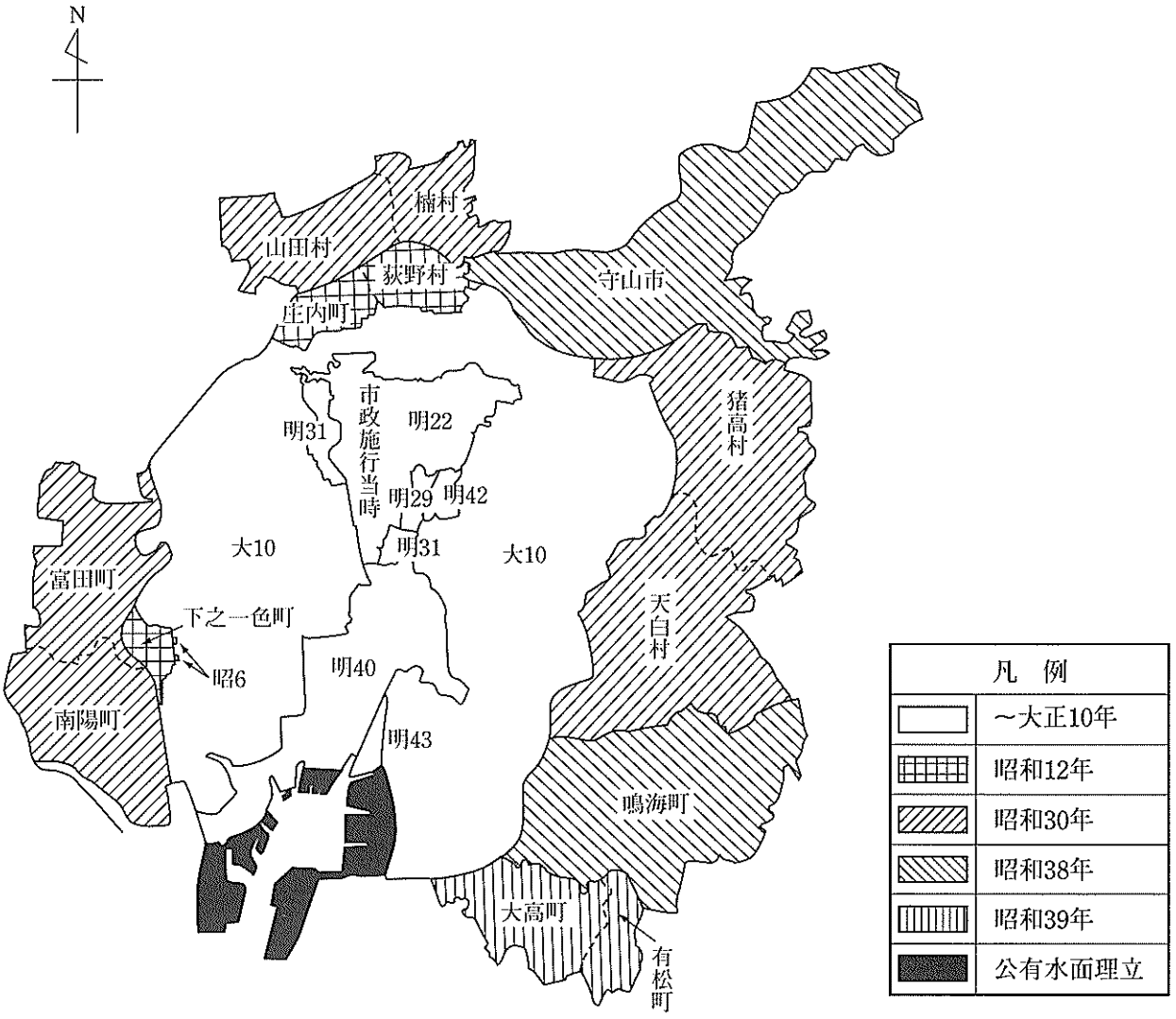


図5－1　市域の変遷（明治22年～昭和39年）

第2節　将来計画

1　名古屋市将来計画要綱

名古屋市将来計画要綱は昭和32年(1957)9月に策定された。その背景には前述のような周辺町村の合併問題といった要因があったが、その他にもう1つの要因があった。

昭和25年5月に「国土総合開発法」が公布され、これに基づき同31年3月に「木曽特定地域総合開発計画」が策定された。この計画には愛知用水事業のほか名古屋港の整備、名古屋高速度鉄道の建設等の名古屋市に関連する事業も数多く含まれていた。将来計画要綱の中に計画の考え方として「国土総合開発の見地から取り上げられている木曽特定地域開発計画(原文では「この計画」)を根幹として、その計画を完全ならしめるための諸計画をこれに加え、都市計画その他の諸計画をこれに調和総合せしめることを以て名古屋の将来計画策定の基盤とする。」と明記しているように、名古屋市の独自の事業と木曽特定地域開発計画に位置づけられた事業との調和が、総合的な市政運営に必要となったからであった。

この計画の根幹をなすものは臨海工業地帯の造成で、他の計画はすべてこの工業地帯を支える施設整備として位置付けられていた。

計画の概要は以下のようなものであった。

(1) 名古屋西部、天白川沿岸、名古屋東南部、名古屋港西南部の4箇所の臨海工業地帯を造成する。名古屋西部工業地帯の造成は荒子川地区に運河網を掘削し、同時に土地区画整理事業を施行して工業用地約180万坪を造成し、天白川沿岸工業地帯は野並橋から河口までの7.2kmを掘削して運河化し、その両岸に1km幅に工業用地を造成する。名古屋東南部埋立工業地帯、名古屋港西南部埋立工業地帯は海面を埋め立て大規模な臨海工業地帯を造成し、重化学工業等の立地を図る。

(2) 工業地帯の造成に先行して名四国道を建設する。

(3) 地盤沈下防止のため荒子川地区に工業用水道を布設する。名古屋東南部方面に対しては愛知用水の供給を受けて工業用水とする。

(4) 都心部は耐火建築、高層立体化を図り、周辺部に健全な副都心を育成する。

(5) 市内東部丘陵地帯に住宅地開発を行う。周辺部遊休地を活用して住宅団地の造成と住宅建設の促進を図る。工業地帯の開発に対応する住宅地としては、名古屋南部に対して鳴海、有松、大高等を、荒子川地区に対しては地元の他に富田、南陽を、名古屋西南部に対して南陽、飛島、十四山、蟹江をそれぞれ予定し、62万人の移住人口をここに収容する。その他に、名四国道建設を前提として、東は知多町、横須賀町から西は弥富、桑名等がその通勤圏に入るものと推定される。

(6) 市内交通計画は、高速度鉄道東西線、南北線を昭和40年までに開通し、バス網の整備、都心部に駐車場の設置を図る。都市計画街路の整備は臨港地帯の道路整備を重点に昭和45年完了

を目標に整備する。中央線を複線立体化し、金山、千種、大曽根に総合駅の建設を図る。

(7) 東臨港線、南方貨物線、北方貨物線の計画を推進する。小牧を通過する高速自動車道路と、清洲、甚目寺、富田、南陽を経て国道22号線を結ぶ道路を建設する。名古屋港西南部埋立工業地帯に隣接してエア・ポートを建設する。

(8) 上水道は総人口250万人を目標に調査にかかる。下水処理区域を市域の37%とし、臨海低湿地帯の下水処理には排水ポンプの増強、高度の化学処理方式の採用を図る。

(9) 産業振興のため企業誘致、技術等の指導助長施策の強化、見本市、博覧会の計画などを推進する。

この計画の内容からも名古屋市将来計画要綱は、木曽特定地域総合開発計画を受けた計画であって産業基盤整備に焦点を絞ったものであることは明確であったが、個々の計画については名古屋市の権限に属さないものも含んでいた。また市域外に関連する計画についてもかなり具体的に記述していることから、この計画は町村合併による市域の合理化計画をかなり意識したものであった。

2　名古屋市将来計画基本要綱

昭和32年(1957)に策定された名古屋市将来計画要綱で示された事業は、国の高度経済成長の中で順調に推移し、産業経済の飛躍的な発展は予想を上回る人口増加をもたらした。一方、同34年9月に襲来した伊勢湾台風はこの地域に未曾有の被害をもたらし、将来計画に反省すべき幾多の教訓を残した。

このような情勢の変化に対応し、さらに一層の発展を期するため名古屋市将来計画要綱の再検討が行われ、昭和37年1月に名古屋市将来計画基本要綱が策定された。この将来計画基本要綱の主要な部分は市域合理化計画が占めており、この時期に愛知県において「愛知県新地方計画」の改定作業が行われていたことから、この計画に対して市の見解を明らかにするといった狙いもあった。また、将来計画基本要綱は、従来の要綱の原則を踏襲しつつもそのまえがきの中で「本計画は単に本市の経済的伸長のみに主眼を置くものではなく、本市が市是として掲げる国際・産業・文化・健康・無災害都市の建設のための総合的施策を目途し、広く市民の社会的・文化的価値の増進を企図する実践的課題を含んだものである。」と位置付けた。

将来計画基本要綱では、名古屋市を中部経済圏もしくは中京工業圏の中核都市として位置付け、それにふさわしい理想都市建設にあたっては、東京、大阪でみられるような過大化の弊害を未然に防止することが将来計画の根幹であった。そのためには、金山を中心とした半径15km圏の一体性の確保が必要であり、これを市域合理化計画の基礎とし、昭和36年を基準年次、昭和60年を最終目標年次と定め、計画対象区域を当時の名古屋市域と周辺14市町村(**図5－2**参照)を含めた430km²、目標年次の人口を356万人と想定して土地利用計画、市域合理化計画、公共施設基本計画を定めたものであった。計画の概要は以下のようなものであった。

(1) 土地利用計画

旧市域については高度な市街化を計画し、周辺地区についてはその面積の70%強を市街化

し、残りの区域については主として将来の緑地帯とする構想であり、この土地利用計画により適正な人口配置をすれば旧市域で約200万人、周辺部で180万人、合計380万人の収容が可能である。

(2) 市域の合理化計画

市域合理化の目的は、過大都市化の防止、市民並びに関係住民の生活向上、中部経済圏における名古屋市を中心とする産業体系の拡充整備の3点に要約される。とくに過大都市化の防止のためには、市域内の周到な再開発と並行して市域の外延的拡充を計る必要があり、現市域ですべて処理しようとすれば過密化は避けられない。このために周辺地区を含めた計画的かつ統一的な都市施設の整備拡充によりこの地域の住民により住みよい、生きがいのある生活を保障することも名古屋市の使命である。また、産業体系の拡充整備については、伊勢湾臨海工業地帯の著しい躍進に伴い、今後なお後背地との密接な関係において一層発展させるためには港域と市域との一体化を計る必要がある。

(3) 公共施設基本計画

道路計画

名古屋市の道路は他都市に比べ整備水準が高いが、人口・産業の集中により増大する道路交通需要を考えると充分ではない。このため昭和36年度を初年度とする道路整備10箇年計画を樹立して、二級国道は5箇年で大略の整備を終わり昭和45年までには整備を完了する。地方道、都市計画道路は10箇年で中心部の整備を終える予定である。

名古屋市と周辺部を含む主要幹線道路網計画として放射線計画とこれに接続する環状線を計画する。この路線は都市高速道路網として幅員40～50ｍの近代的道路網とする必要がある。

交通計画

人口の増加と都市活動の活発化により人的輸送が増大するので大衆輸送機関の整備により輸送の飛躍的増強をはかる必要がある。そのためには高速度鉄道を根幹として路面交通との調整を図り、総合的かつ有機的な交通網を形成すべきである。具体的には路面電車は漸次整理して昭和60年までには概ね撤去し終わる。市バスは高速度鉄道終点と市域の周辺部とを結ぶ市バス路線網を充実するものとし、とくにバス交通量の集中する場所においては相当規模のバスターミナル施設を設置する。高速度鉄道は都市交通審議会名古屋部会の答申にあった5路線延長75kmを建設する。1号線から3号線については、南部、西部臨海、荒子川工業地帯その他住宅地帯等の発展に応じて、路線延長を考慮する。

水道計画

昭和39年度末に完成予定の第6期拡張工事により95万m^3の給水能力が確保できるが、引き続き昭和60年に1日最大給水需要水量300万m^3の供給を目標に拡充を計画する。

下水道については昭和45年度までに市域の32.1％について完備を図る。

工業用水道については荒子川流域の工場地域を中心に配水することを目的として、第1期、

第2期に続いて第3期計画を実施する。

港湾計画

昭和36年度を初年度とする新長期整備計画によって、航路、泊地の整備、臨海工業地帯造成、商港埠頭整備、高潮防波堤の建設等整備をすすめる。

工業地帯造成計画

南部臨海、西部臨海工業地帯開発のための埋め立てを引き続いて行う。内陸部としては、荒子川運河の開さく事業、荒子川沿線区域の土地区画整理事業を実施中である。また、天白川の運河化による両側の地域約759haを工場用地として開発する計画である。

発表された名古屋市将来計画基本要綱では、名古屋市及び名古屋市をとりまく諸環境の現状分析にかなりの紙数を費やして中部経済圏の中核都市としての名古屋市の経済的地位の向上を説明しており、産業の高度化のための基盤整備と市域の合理化がこの計画の骨格を成していた。

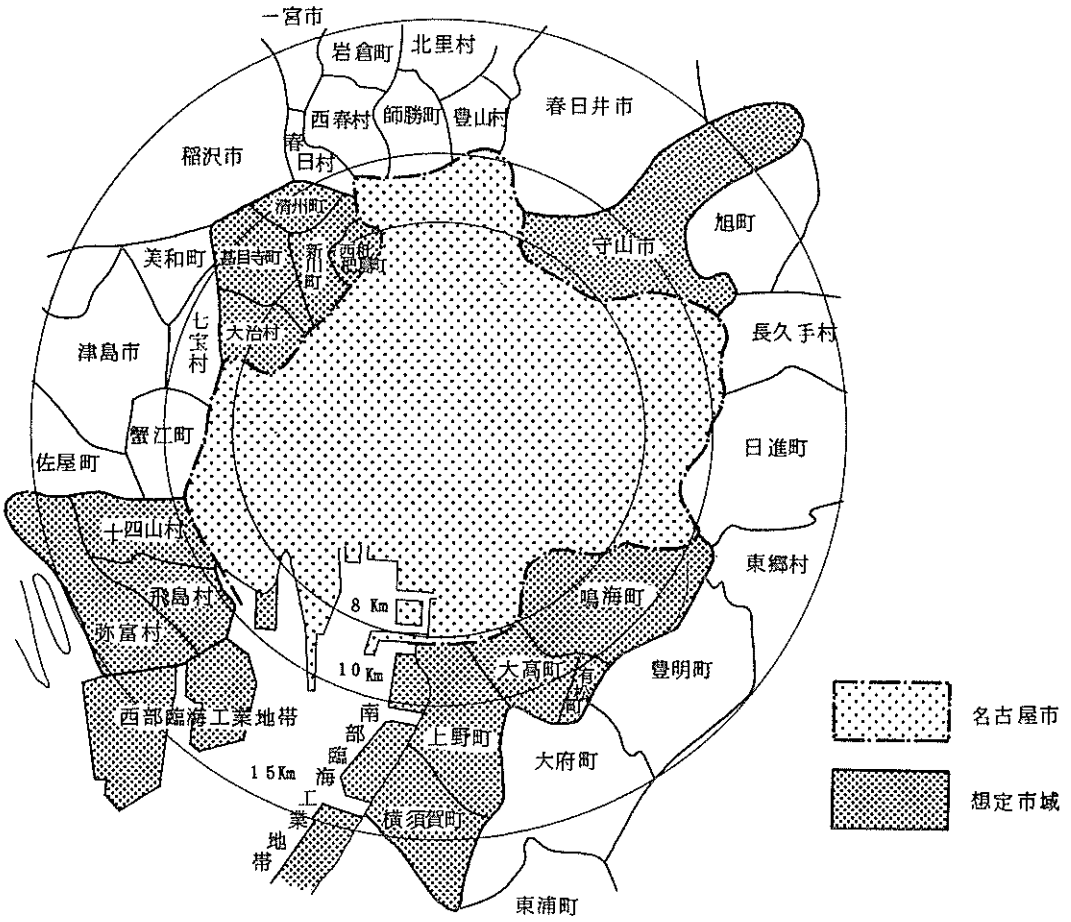


図5－2　名古屋市将来計画基本要綱想定市域

(出典：『名古屋市将来計画30年の歩み』(昭和52年、名古屋市))

3　名古屋市将来計画・基本計画

名古屋市将来計画基本要綱を策定した以後の社会情勢、経済情勢は大きく変化した。昭和43年(1968)6月には「中部圏開発整備法」を受けた「中部圏基本開発整備計画」が策定され、名古屋市の役割と機能が明らかにされた。また過去の国民所得倍増計画やこれを受けた全国総合開発計画にみられるような産業開発中心の地域開発に対する反省などから、新しい観点に立った総合計画の必要に迫られた。このような情勢変化の中で同年12月に「名古屋市将来計画・基本計画」が策定された。

将来計画・基本計画は、「本計画は昭和60年を長期的に展望しつつ、中部圏の国際的経済的文化的中枢にふさわしい都市基盤の整備と都市機能の向上をはかり、あわせて豊かで住みよい都市づくりを推進し、市民福祉の増進をはかることを目標とする。」といった目標にみられるように、中部圏の中枢都市としての都市機能の向上と社会開発の重視を基本に計画された。具体的には (1)国際的機能の向上、 (2)経済的機能の向上、 (3)文化的機能の向上、 (4)豊かで住みよい都市づくりを4つの柱とした。

この計画は昭和40年を基準年次とし、43年度を初年度、昭和60年度を目標年度とする18年間の長期総合計画であり、対象区域は市域合理化の目標区域である周辺10町村を含めた430km²で、目標年次の区域内人口を350万人と設定した。

将来計画・基本計画は第1編総論、第2編都市整備、第3編部門計画からなっており、第1編の総論は前述したような計画の背景、計画の前提、市域の合理化が主な内容で第2編、第3編で総論の基本的な考え方を受けた具体的な計画あるいは構想がまとめられている。

第2編の都市整備では、「第1章都市整備の構想」として金山を中心とする半径40kmの圏域を名古屋大都市圏とし、その圏域を以下のように4区分した。

a 半径8km圏内の市街地は、耐火・高層建築を主体とする土地利用の高度化を図り、近代的市街地として整備する。

b 8～10km圏は、良好な住宅地及び環境悪化をもたらすおそれのない工業地として整備する。

c 10～15km圏は、良好な近郊住宅地・工業団地または流通業務市街地とし、一部に緑地帯または集約的近郊農地を配置し、良好な周辺市街地として整備する。

d 15～40km圏は、広域緑地帯または衛星都市地域であり、各種機能の適正な配置および分担を前提として、その有機的一体化を促進する。

「第2章土地利用の計画」の中では、市街地周辺の環状2号線と主要放射状幹線道路との交差点付近に数箇所の流通業務地区を配置するという流通業務団地構想があり、名古屋市の将来計画で初めて流通業務団地が位置付けられた。

また「第4章コミュニティ計画」を設け、「市民生活を基礎とした健全な都市社会を育成するためには、現在不足している都市の社会的空間を充実する方向で、個人的空間と社会的空間の調和をはかることが重要であり、そのためにはコミュニティ計画により、コミュニティ施設を系統的有機的に配置し、その整備を推進しなければならない。」と市民生活に直接関連した構想を表現したことも、将来計画・基本計画の特色であった。

第3編の部門計画では、道路、大量輸送機関、港湾、産業振興、住宅、公園緑地、水道及び工業用水道、清掃及び下水道、社会福祉、保険医療、公害防止、防災、文教、都市美化の14部門に分類して、それぞれの部門について昭和60年度を目標とした長期計画をたてた。

第3節　国連調査団と中部圏計画

昭和31年(1956)4月に「首都圏整備法」、同38年7月には「近畿圏整備法」が公布されて、日本の大都市圏行政は大きな前進をみた。大都市圏の地域開発は同37年10月に「全国総合開発計画」が策定されたことによって、ますます脚光を浴びてきた。このような大都市圏計画の動きは中部圏にも大きな影響を与えた。東海北陸地方には「東海北陸地方知事会」が昭和36年に発足しており、同39年には「中部経済圏開発促進懇談会」が設けられて、東京、大阪を中心とする東西の両広域圏に対抗して第3の広域圏をつくろうとする動きがあり、この運動は中部9県を含む中部圏全体を広域圏としてまとめた大都市圏法の制定促進の運動へと広がっていった。

そのような中、日本政府の要請に基づいて都市及び地域計画に関する諸問題を調査研究するために、昭和39年3月30日に国連調査団が来日した。

この調査団は、国連住宅・建築・計画センター所長アーネスト・ワイズマン(Ernest Weissmann)、オランダ社会研究所副所長ヤコブ・タイセ(Jacob P.Thijsse)、フォード財団公共問題プログラム部長パウル・イルビサカー(Paul Ylvisaker)の3人の専門家によるチームで、中部、岡山、大分、北九州の4地域について調査研究を行い、専門家としての見解を報告書としてまとめ、勧告を行った。

国連調査団の来日を迎えて当地域では「中京圏国連調査運営委員会」を設置して、資料の提供、会議の運営、現地視察の設営等調査研究に協力した。

報告書の中で、中部圏は首都圏と近畿圏との東西の大都市圏にはさまれ、関東と近畿を結ぶ東西の流れと東海地方と北陸地方を連結する南北の流れが交わる広域圏であり、将来大きな開発の可能性を持っており、計画的かつ有効な開発を行えば圏域内の各地域の均衡ある発展が望めるとし、これは従来考えられていた中京圏からより広い中部圏へと地域開発の枠を拡大した提言であった。

名古屋市については、まだ手に負えないほどの過大都市になってはおらず、その抱える諸問題はまだ処理しうる範囲にとどまっており、そのうえ戦後の計画がよく将来を見通したものであって、輸送幹線道路は十分幅を広くしてあるので市域を拡張発展させる必要が生じても、これに適応させることができると一応評価したうえで、環状2号線のような市内の交通緩和に非常に役立つ道路を優先的に建設すべきであるとした。また、自動車交通は非常に多くの面積を必要とするので、大量輸送に必要な地下鉄等の施設をより充実させるべきとした。

また、内陸水路は現代ではあまり重要ではないとして、当時琵琶湖を経て伊勢湾と日本海を結ぶ形で提案されていた運河の是非については慎重に調査をすべきであるとした。

昭和39年5月の名古屋市会の定例会において、国連調査団の勧告をどう受け止めるかという質問に

対し、杉戸清市長は「ワイズマンの国連調査団の結果は、従来私どもが考えていたことと大筋において大して変っていない。その中には自然を愛し人間を愛して行く、人間の福祉関係を第一として考えていかなければならぬという思想が非常に盛られているが、このような基本的な考え方は大いにとり入れていきたい。北陸との問題は横断道路の問題、国道四十一号線あるいは百五十九号線の問題、さらに高山線複線電化の問題が第一にこなければならないと考えておる。北陸と東海を結ぶ高速道路は既に議員立法までいく運びに至っており、運河より先にくるべきものではないかと考えて、やってまいりたいと思う。」と答弁した。

ワイズマン国連調査団は地域の均衡ある開発、物的計画及び社会開発と行政の3つの分野について29項目の提言を行ったが、この提言が大きな契機となり官民一体となった中部圏づくりの運動が活発となった。昭和41年7月には中部圏開発整備法が公布され、同43年6月には昭和60年を目標とする中部圏基本開発整備計画が策定された。この中部圏基本開発整備計画は名古屋市将来計画・基本計画と策定の時期がほぼ並行しており、中部圏の中枢都市としての名古屋市の位置付け等について両者の調整が行われた。中部圏基本開発整備計画は「人口および産業の適正な配置をはかることにより、都市および農山漁村の効率的な開発を進め、首都、近畿両圏との分担関係および交通関係を重視しつつ、わが国で屈指の成長力の高い地域にふさわしい産業基盤の強化、生活基盤の整備を促進し、もって中部圏の均衡ある発展と住民福祉の向上をはかる。」ことを目的に計画された。その中では、名古屋について「都市機能の一層の集積と高度化により、周辺都市と機能を分担しつつ、一体化して大都市地域を形成する。」とし、また「東京、大阪に次ぐ大都市地域として政治、経済、文化、情報その他中枢管理機能を強化し、中部圏においても、全国的にも重要な役割を果すように一体的な整備をはかる。」と位置付けた。名古屋がこのような大都市圏構想として表現されたのは、従来から名古屋大都市圏は中核都市である名古屋市を中心に主として工業に特化した自立性の強い都市群がそれぞれ機能分担をし、相互に補完的なつながりを保ち、均衡のとれた大都市圏を形成してきたという、東西大都市圏とは異なる特色をもっているからであった。そしてこの基本方向をうけた具体的な課題としては、次のような点があげられた。

a 業務、商業、金融、情報、行政等の中枢管理機能を主体とした都市機能の高度化
b 地区環境の整備および都市機能の向上を目標とした高層立体化等の再開発による土地利用の高度化
c 外周地域での交通体系を基盤とした生産、流通、居住各施設の計画的配置
d 環状線等の幹線道路および都市高速道路をはじめとする大都市交通体系全般の有機的整備
e 大都市生活環境施設の総合的整備拡充と公害対策の推進
f 周辺都市との機能的分担関係の確立

1　国連都市・地域開発セミナー

昭和41年(1966)10月10日から20日まで「国連都市・地域開発セミナー」が、国連と日本政府との共同主催で名古屋市において開催された。このセミナーは名古屋市で開催された最初の公式の国際会

議であった。国連側はＥＣＡＦＥ(Economic Commission for Asia and the Far East,アジア極東経済委員会)事務局、国連住宅・建築・計画センター及び技術援助実施局が共同でこのセミナーの組織にあたり、日本政府は外務省と建設省が国内の組織指導にあたった。

この国際セミナーが名古屋市で開催されたのは、前述したように昭和39年に国連住宅・建築・計画センター所長のワイズマンが都市及び地域計画に関する調査のため来日した経緯があり、名古屋・中京地域の開発計画がアジア極東地域の開発のための実際的なケーススタディとして適しているという、国連と日本政府の判断からであった。

このセミナーにはアフガニスタン、オーストラリア、ブルネイ、ビルマ、セイロン、台湾、香港、インド、イラン、日本、韓国、マレーシア、パキスタン、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナム、西サモア、ソ連、アメリカの20箇国から71人が参加したほか、ＩＬＯ(International Labour Organization)とＷＨＯ(World Health Organization)の代表も参加した。

セミナーでは以下の点について討議された。

a 国家政策における都市・地域開発の役割

b 都市開発に関する国土計画および地域政策の枠内における新都市の建設

c 都市を中心とする地域のケーススタディ

d 都市・地域開発のための土地政策

e 都市化と物的計画に関する研究

セミナーでは「アジア極東地域の中に地域間の地域開発研究機関の設置が必要であり、つくる場所は日本、とくに名古屋がふさわしい。」という提案がなされ、「名古屋に国際的なプランナーの養成機関を設置すること。」が決議された。

一方、昭和40年7月の国連経済社会理事会において開発途上国に対する技術援助協力計画の一環として「地域開発調査訓練計画」が決議され、この決議に基づき国連は準備調査団を結成して調査に当たり、「中部圏が大都市とその周辺地域の開発のモデルケースとして調査訓練計画の対象として適当である。」との報告を国連事務局に提出した。

国連本部とＥＣＡＦＥは、それぞれの計画を調整、一本化して日本側の外務省と中部圏開発整備本部と協議し、愛知県、名古屋市、地元の財界の協力も得て「国際連合地域開発調査訓練計画中部センター」が昭和43年9月に発足した。このセンターはその後、国連と日本政府との協議が重ねられ、昭和46年6月に「日本国名古屋市における国際連合地域開発センターに関する日本国政府と国際連合との間の協定」が締結され、同年10月1日に国連の正式機関として「国際連合地域開発センター(United Nations Center for Regional Development)」が名古屋市に開設された。

第2章　都市計画区域

名古屋都市計画区域は大正11年(1922)に名古屋市と西春日井郡萩野村、同庄内村、同西枇杷島町及び愛知郡下之一色町、同天白村大字八事の区域を対象に初めて決定された。その後、昭和14年に区域の見直しを行い、天白村の残存区域、猪高村、大高町及び上野村を区域に追加し、名古屋都市計画区域は、名古屋市と西春日井郡西枇杷島町、愛知郡天白村、同猪高村及び知多郡大高町、同上野村の面積約229.04km²となり、終戦を迎えた。

戦後、昭和30年4月に天白村、猪高村、同年10月に南陽町、富田町、山田村、楠村が名古屋市に合併され、翌年12月に都市計画区域は名古屋市と西春日井郡西枇杷島町及び知多郡大高町、同上野町の区域に変更された。

建設省告示第二千百二号

都市計画法第二条第一項の規定により、愛知県名古屋都市計画区域を、昭和三十一年十二月二十四日における次の区域に変更する。

昭和三十一年十二月二十四日　　建設大臣　南条　徳男

名古屋都市計画区域

名古屋市の全部

西春日井郡西枇杷島町の全部

知多郡大高町、同上野町の各全部

当時、隣接する鳴海町は昭和17年2月に単独の鳴海都市計画区域が決定されており、大高町は名古屋都市計画区域に含まれており、有松町のみが空白の区域になっていたため、昭和37年に知多郡有松町を名古屋都市計画区域に追加した。

建設省告示第三千百二十号

都市計画法第二条第二項の規定により、愛知県名古屋都市計画区域を昭和三十七年十二月十三日における次の区域とする。

昭和三十七年十二月十三日　　建設大臣　河野　一郎

名古屋都市計画区域

名古屋市、西春日井郡西枇杷島町、知多郡大高町、同郡上野町及び同郡有松町の全域

戦災からの復興も順調に進み、名古屋市は発展の一途をたどり、昭和38年1月には守山市、4月には鳴海町が合併され、それに伴いそれぞれの都市計画区域を名古屋都市計画区域とする2度の変更が行われた。

戦後、合併により新市域となった地域においては土地区画整理事業が活発に行われ、特に東部及び東南部の天白、猪高地区は、住宅地としての開発が顕著であった。また、これらの地域に隣接する長久手村、日進町、東郷村も名古屋市の通勤圏として住宅開発が各所で行われていた。

このような周辺地域の開発にもかかわらず、名古屋都市計画区域の都市計画街路は名古屋市域内に限られており、市域外との連絡がなく、隣接町村においてはスプロールの弊害が心配されていた。長久手村、日進町、東郷村において都市計画によるまちづくりを進めるには、各町村がそれぞれ都市計画法第2条第1項の都市計画区域の指定を受ける、1町2村で都市計画法第2条第2項の1つの都市計画区域の指定を受ける、名古屋市に合併する、都市計画法第2条第2項により名古屋都市計画区域の指定を受ける、という方法があったが、愛知県、名古屋市及び各町村との協議の結果、昭和39年8月に長久手村、日進町、東郷村を名古屋都市計画区域に追加することになった。

建設省告示第二千百一号

都市計画法第二条第二項の規定により、愛知県名古屋都市計画区域を昭和三十九年八月十二日における次の区域に変更する。

昭和三十九年八月十二日　　建設大臣　　小山　長規

名古屋都市計画区域

名古屋市、西春日井郡西枇杷島町、知多郡大高町、同郡上野町、同郡有松町、愛知郡長久手村、同郡日進町及び同郡東郷村

昭和39年12月には、大高町と有松町が名古屋市に合併されたので、名古屋都市計画区域は名古屋市、西春日井郡西枇杷島町、知多郡上野町、愛知郡長久手村、同日進町、同東郷村となった。

都市計画区域の変遷は表5－2及び図5－3のとおりである。

表5－2　名古屋都市計画区域の変遷

変更年月日	都市計画区域面積(km²)	区域内市町村名
大正11年 7月 5日 内閣総理大臣告示	162.34	名古屋市、西春日井郡萩野村、同庄内村、同西枇杷島町、愛知郡下之一色町、同天白村大字八事
昭和14年 5月17日 内務省告示	229.04	名古屋市、西春日井郡西枇杷島町、愛知郡天白村、同猪高村、知多郡大高町、同上野村
昭和31年12月24日 建設省告示	278.55	名古屋市、西春日井郡西枇杷島町、知多郡大高町、同上野町
昭和37年12月13日 建設省告示	283.25	名古屋市、西春日井郡西枇杷島町、知多郡大高町、同上野町、同有松町
昭和38年 3月26日 建設省告示	317.26	〃 (守山都市計画区域編入)
昭和38年10月18日 建設省告示	343.56	〃 (鳴海都市計画区域編入)
昭和39年 8月12日 建設省告示	418.30	名古屋市、西春日井郡西枇杷島町、知多郡大高町、同上野町、同有松町、愛知郡長久手村、同日進町、同東郷村

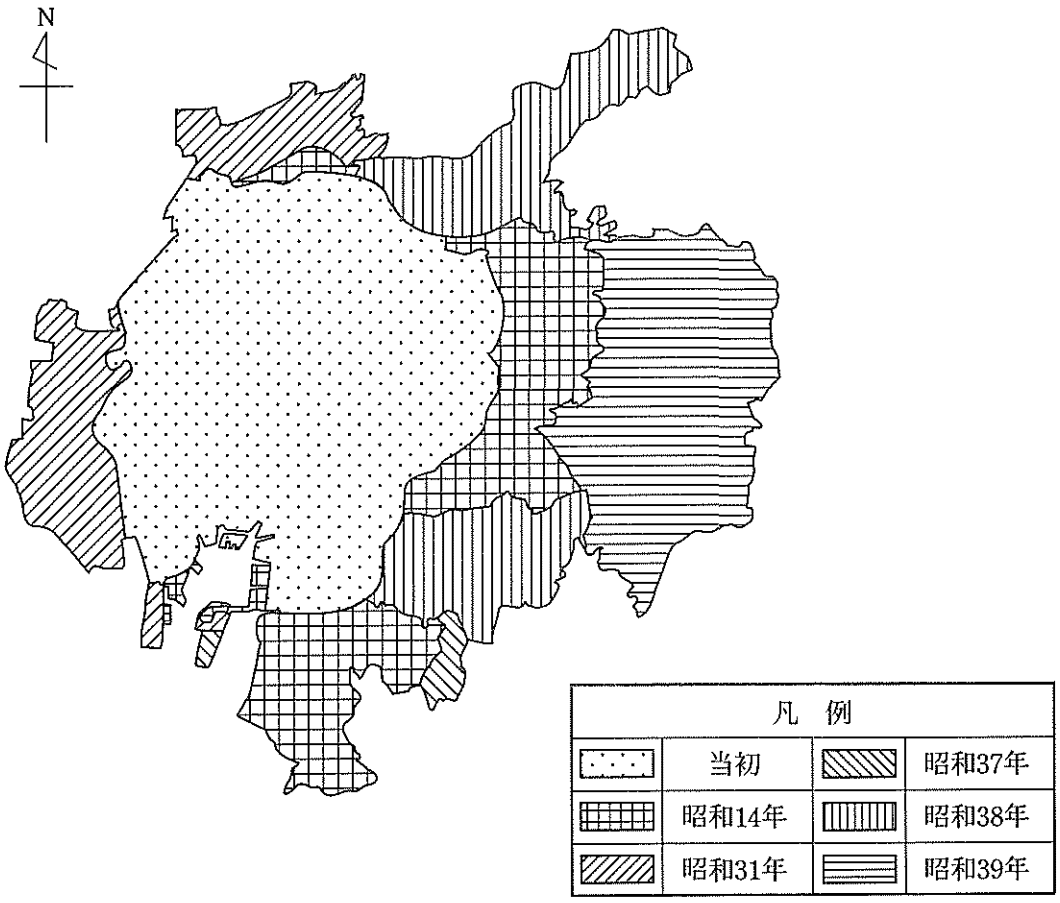


図5－3　名古屋都市計画区域の変遷

第3章　土地利用計画

名古屋市の土地利用計画は大正9年(1920)に「都市計画法」が施行されてから防火地区、用途地域、風致地区、専用地区、空地地区と順次指定され、「市街地建築物法」の適用区域の追加や戦時中における軍需工場の建設などのため、その後数回の変更がなされた。戦時中の工業地域の拡大や工業専用地区への空地地区指定といった時代を背景とした変更・指定も行われたが、戦前の土地利用計画の大略は確立していた。終戦後は「名古屋市復興計画の基本」の中で「現行の工業地区、商業地区、住宅地区は再検討せんとす。」とあるように戦災復興計画の総合的な立案のため緑地地域などの指定も考慮して、街路、公園、盛場、鉄軌道などの諸計画とともに土地利用計画の検討が進められた。

第1節　用途地域

名古屋市の用途地域は大正13年(1924)10月に最初の指定がなされ、以後数回にわたる変更が行われた。その後、工場を工業地域等の特定地域に集中させることは空襲による被害を増大させるものとして、昭和18年(1943)12月に「市街地建築物法施行令戦時特例」により用途地域制は一時廃止されたが、この状態は昭和21年3月まで続いた。

戦後、昭和21年には幹線街路及び補助幹線街路が、翌年には公園が都市計画決定されたが、用途地域の決定は昭和26年4月まで実施されなかった。その理由としては、

a 名古屋市の復興は土地区画整理事業によって緊急に実施する必要があったこと

b 復興土地区画整理事業の施行区域が市街地中心部の商業地域のほとんどを含んだ市街化の一応固定した区域を対象としており、再開発ではなく旧市街地を改造することを主目的としたこと

c 当時は過渡的な時期であり現況を把握するための建物用途別調査資料等もないこと

などであり、用途地域の変更指定をする時期としてはふさわしくないとの判断から見送られた。昭和23年に入って全市にわたる建物用途別現況調査を実施するなど用途地域の具体的な検討が進められた。

用途地域の変更案策定にあたって問題となったのは緑地地域の指定であった。緑地地域は、「特別都市計画法」において規定されていたが、「名古屋市復興計画の基本」の中でも「天白川、庄内川に囲繞される区域を市域とし外周部に緑地帯を幅員約五粁程度を設け徒らなる膨脹を防がんとす。」とあるように、市の土地利用計画策定の上で重要な施設であり、著しい発展が期待される名古屋市にとって将来必要な施設であった。しかし当時の都市計画区域を対象として直ちに指定することは再建途上にある青年都市名古屋の発展を阻害することとなり、特に市域外に指定するとすれば周辺町村との調整が困難であるとの見解から指定を保留し、将来必要に応じて検討することとして、当面は公園緑地などの指定によって少しでも緑地地域の持つ効果を補うという方針がとられた。昭和29年に「土地区画整理法」が制定され特別都市計画法は廃止されたが、緑地地域に関する事項については、当分の間なおその効力を有するとされた。しかし、名古屋市においては昭和29年頃から周辺市町村との合併問題がおこり、合併について名古屋市と愛知県との見解の相違もあって、緑地地域はついに決定

されることなく終わった。

昭和25年5月24日に市街地建築物法が廃止されるとともに、新たに「建築基準法」が公布され、用途地域として準工業地域が設定されるなど、制限内容について若干変更がされた。これまで再検討を進めてきた用途地域は新しい法律に対応した計画として、翌年4月23日に防火地域、準防火地域、空地地区等とともに変更された。用途地域の変更指定について『名古屋都市計画概要』(昭和28年、名古屋市復興局)では次のように説明している。

(イ)工業地域

名古屋港を有し水陸交通の要衝にあり重量運輸に適し、労働力、電力共に豊富低廉、工業用水の良質豊富、且生活条件に恵まれ、気候温和にして災害少ない等の立地的好条件から、近時本市は工業都市として特有な発展をなして来た。故に工業地域の計画指定は本市発展の為に極めて重要であり、本地域指定と同時に港湾、運河、鉄道とともに綜合的な工業開発計画がなされねばならない。

而して本地域は陸上交通、水運、其他の立地条件を考慮して港湾や運河に接した広大なる区域、庄内川に沿つた市の北部工場地帯、市の東南部及び西部荒子川流域、日本陶器附近等に配置して、従来工業地域であつた東志賀、矢田川瀧川敷、烏森、小本町、野立町、篠原町等の地区の如く既設住宅が一団地を形成して居る区域は、将来の工場を抑制して住居の環境保護と工場への通勤等日常生活の便を考え工業地域から除外した。

(ロ)準工業地域

準工業地域の性格は軽工業地域とも云い得るが、住居及商業地域と工業地域との緩衝地帯として合理的な工業都市たらしめる重要地帯である。

本市に於ては、従来工業地域であつて住宅もあり小工場、学校等も含まれて居る区域とか、基準法により許容される中小工場の存在する区域を撰定したものである。又築地口商業地域周辺部の倉庫地帯及名古屋港西部稲永新田附近、千年町、南一番町附近、大幸町元三菱工場跡、其の他従来未指定地であつた大曾根駅附近、豊前町附近、名古屋駅西等であり、中小工場の発展に資せんが為に設けられた区域であつて多分に従来の未指定地の性格を含めたものである。

(ハ)商業地域

商業地域は事務所街、歓楽街、遊興街の如く商業専用のものと、今一つは問屋街、小売店、マーケツトと云つた住居併用のものとに分れるが、何れにしても商業の利便を主眼として居り市中心部の集団商業地域の外に、各所に小集団の商業地域として大曾根、浄心、中村、八幡、今池、桜山、堀田、熱田伝馬町附近、築地口等の消費歓興中心地を撰んで衛星商業地域とし、それらを幹線沿いに取つた路線商業地域で結んで居る。

(ニ)住居地域

住居地域としては土地高燥の場所を選ぶのが理想であるが、前記地域以外の残つた部分を住居地域とし、これは中心部に於ける商業地域の周辺部を始め全市域に亘るが、千種区、昭和区、

瑞穂区の大部分は此の条件に最も適合した地区である。

この変更指定の内容と戦前の指定である昭和18年7月の内容との面積を比較すると表5－3のようになる。

表5－3　用途地域指定の比較

	昭和18年7月		昭和26年4月	
	面積(ha)	割合(%)	面積(ha)	割合(%)
住居地域	7,841.9	47.0	8,674.6	51.6
商業地域	2,183.4	13.0	2,311.7	13.7
工業地域	6,247.1	37.4	4,675.3	27.8
準工業地域	—	—	1,167.0	6.9
未指定地	431.4	2.6	—	—
合　　計	16,703.8	100.0	16,828.6	100.0

昭和26年の変更は、戦前の未指定地を廃止して代わって準工業地域を指定し、工業地域を大幅に縮小してこれを住居地域と準工業地域に変更し、都心部及び拠点的な商業地域を拡大したものであった。

名古屋市の復興も順調に進み、これに対応して昭和28年3月30日に戦後2回目の変更を行った。変更の内容は復興土地区画整理事業区域内の東新町から鶴舞公園に至る東郊線の両側の路線商業地域に接した住居地域や、西区明道町から江川町までの間で堀川と押上線に挟まれた部分の住居地域などを商業地域に変更して中心商業地域の拡大を図るとともに、神宮前から牛巻の間を路線商業地域とした。復興土地区画整理事業区域外においても大磯通、名鉄大江駅、柴田駅付近の地区商業地域を拡大した。また、工業の復興にともなって西区の東芝工場付近と浄心北部一帯、千種駅東、中川区五月通付近等の住居地域を準工業地域に変更し、新瑞橋南部及び笠寺駅南の日本ミシン付近を工業地域に変更した。

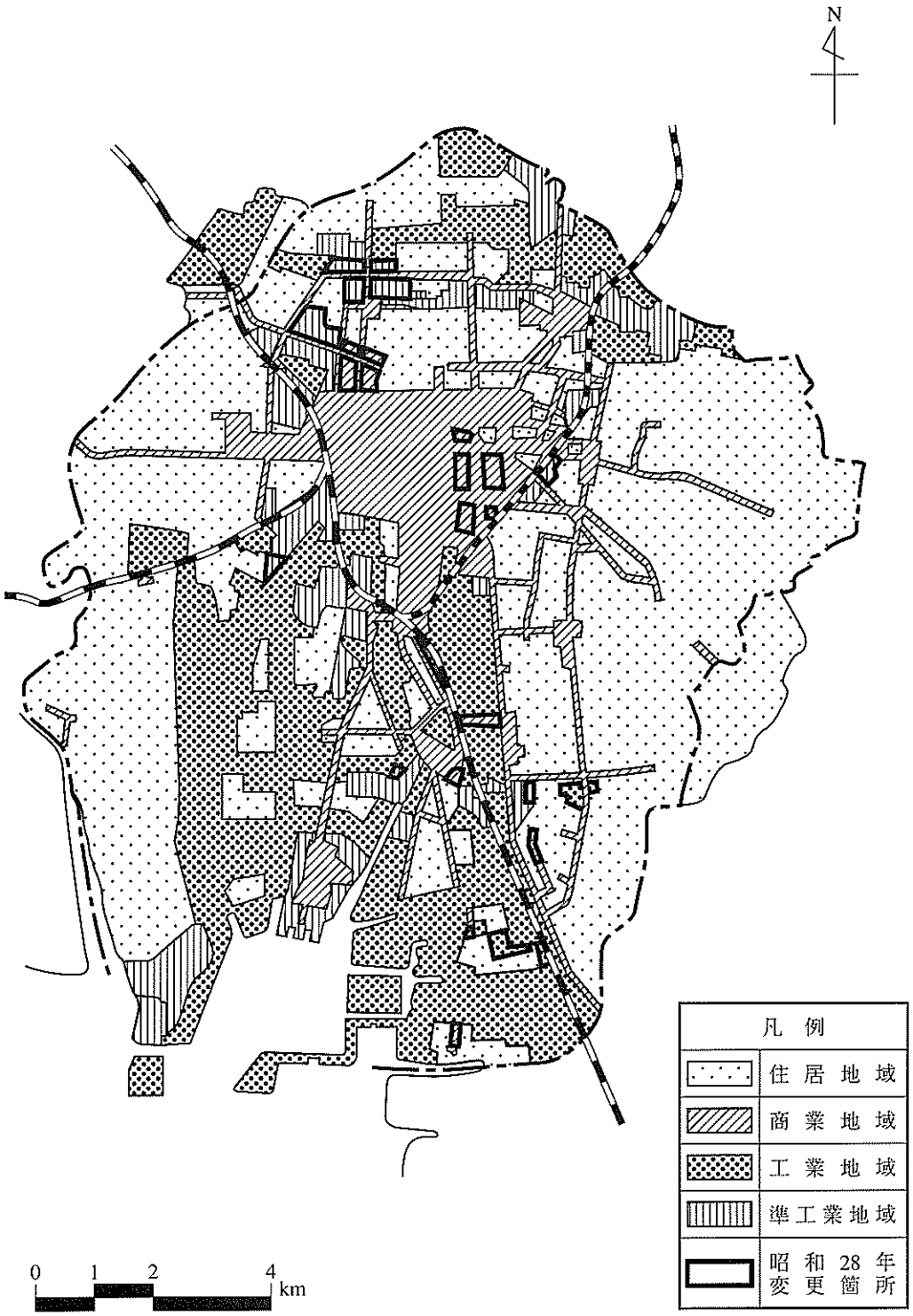


図5－4　用途地域指定変更図(昭和28年)

その後昭和43年度末までに14回の変更がなされた。昭和31年3月に猪高西山土地区画整理区域を住居地域に編入、同年10月西枇杷島町での変更を行い、昭和32年9月に合併6町村に対する追加指定を行った。昭和34年3月には都市計画街路の変更により商業地域の区域変更、昭和35年3月に市街地の発展により路線商業地域の追加と一部住居地域から準工業地域への変更、昭和36年3月には南部臨海工業地帯の発展に対処するため上野町での追加指定を行った。昭和38年には守山市、鳴海町の合併に伴い、3月、10月にそれぞれ名古屋都市計画用途地域への編入を行った。昭和39年8月には都市計画決定の表示方法の変更と一部変更、昭和40年1月に旧守山市・鳴海町地内の未指定部分の追加指定と一部変更、同年8月に荒子川運河計画の縮小により工業地域から住居地域及び準工業地域への変更、昭和41年10月に有松町・大高町の合併による追加指定と新瑞橋付近の一部変更、昭和42年3月に新たに名古屋都市計画区域に編入された長久手村、日進町、東郷村についての追加指定、昭和43年10月に区画整理等により地域地区指定の区分線が不明確になったものの整理変更を行った。

このように昭和26年の用途地域変更後の経緯は、合併市町村や新たに名古屋都市計画区域に編入された町村に対する追加指定、運河計画、街路計画、区画整理の計画との整合性を図るための変更、既決定の部分についての土地利用の変化に対応した変更の3つに区分することができる。

戦後の用途地域の変遷を表5－4に示す。

表5－4　用途地域の変遷一覧

	住居地域		商業地域		工業地域		準工業地域		合計
	面積(ha)	%	面積(ha)	%	面積(ha)	%	面積(ha)	%	面積(ha)
昭和26年	8,674.6	51.6	2,311.7	13.7	4,675.3	27.8	1,167.0	6.9	16,828.6
昭和28年	8,382.0	49.8	2,448.8	14.6	4,700.3	27.9	1,297.5	7.7	16,828.6
昭和32年	12,807.2	52.0	2,699.6	10.9	6,112.2	24.8	3,028.2	12.3	24,647.2
昭和35年	12,750.7	51.7	2,781.3	11.3	6,108.0	24.8	3,007.2	12.2	24,647.2
昭和38年	15,150.1	53.8	2,939.8	10.4	6,629.1	23.6	3,442.1	12.2	28,160.8
昭和41年	19,152.7	59.7	3,022.7	9.4	5,959.1	18.6	3,928.2	12.3	32,062.7
昭和43年	21,463.7	62.2	3,078.6	8.9	5,955.7	17.2	4,056.7	11.7	34,527.7

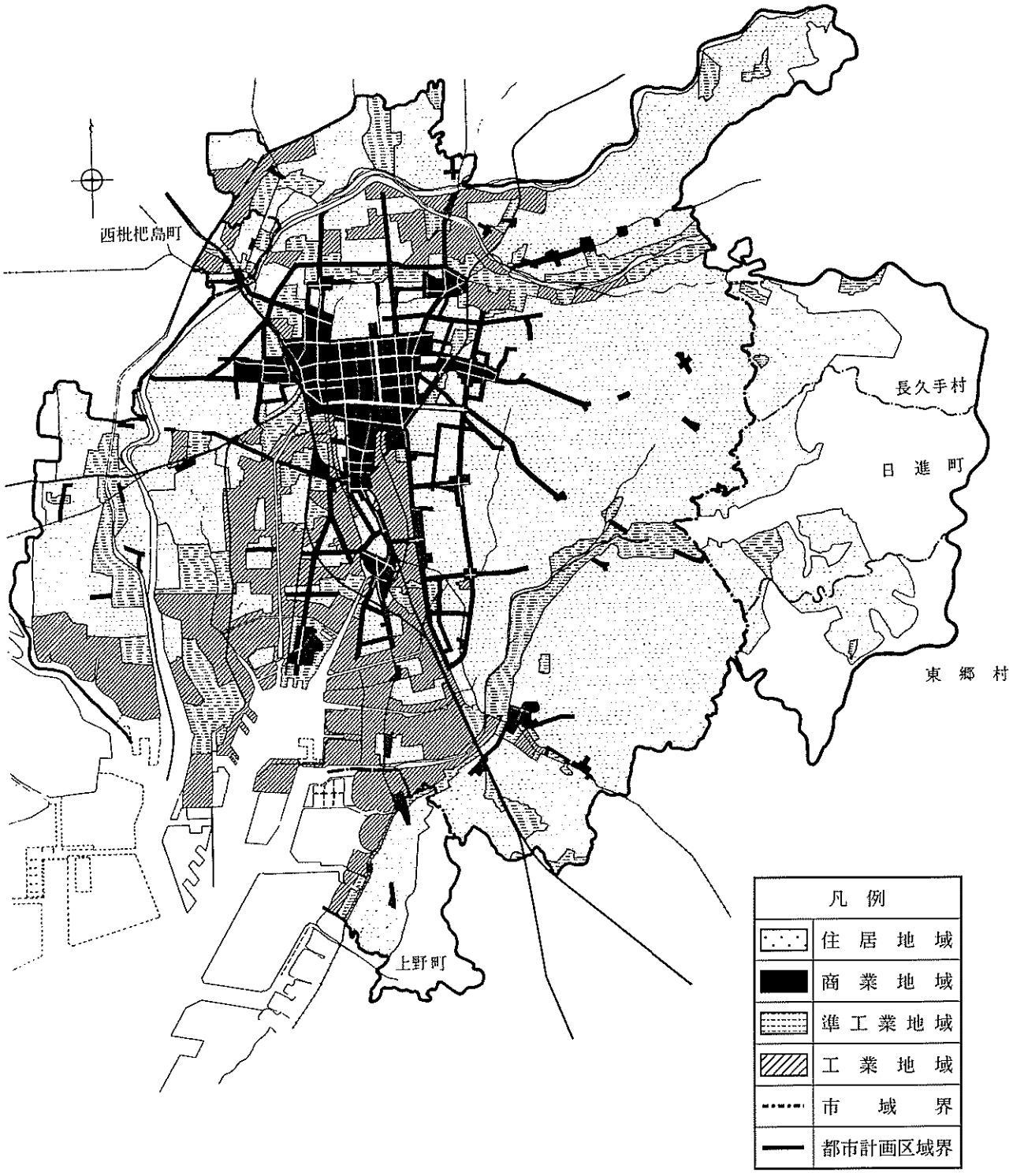


図5－5　用途地域指定図(出典：『都市計画のあらまし』(昭和43年、名古屋市計画局))

第2節　専用地区等

1　専用地区

住居専用地区については、昭和15年(1940)9月に10地区、面積約829.2haが指定されて以来変更がなかったが、合併に伴い、昭和30年以後に東部の新市域において区画整理等による宅地開発が活発に行われ、事業の進捗とともにその土地利用が明らかになってきたので、昭和43年3月に良好な住宅地を育成するため14地区、面積約1,778.7haについて追加指定を行った。また同年11月には既決定の東部旧市域の住居専用地区の見直しを行い、千種区自由ヶ丘及び名古屋大学周辺の住居専用地区の拡大及び一部地域の削除により、24地区、面積約2,959.8haとなった。

工業専用地区については昭和15年3月に3地区、面積約646.1haが指定された。その後は昭和25年の建築基準法施行による用途地域の再検討の際、実情に対応させるため、昭和26年4月に横堀の一部を除外し、愛知時計の一部と6号地東側の水路埋立地を追加して約607.4haに変更、昭和28年3月には中川運河工業専用地区の一部を削除、昭和32年9月には名古屋港東部工業専用地区の一部を削除したほかは大きな変更はなく、昭和43年10月の変更により3地区、面積約582.4haとなった。

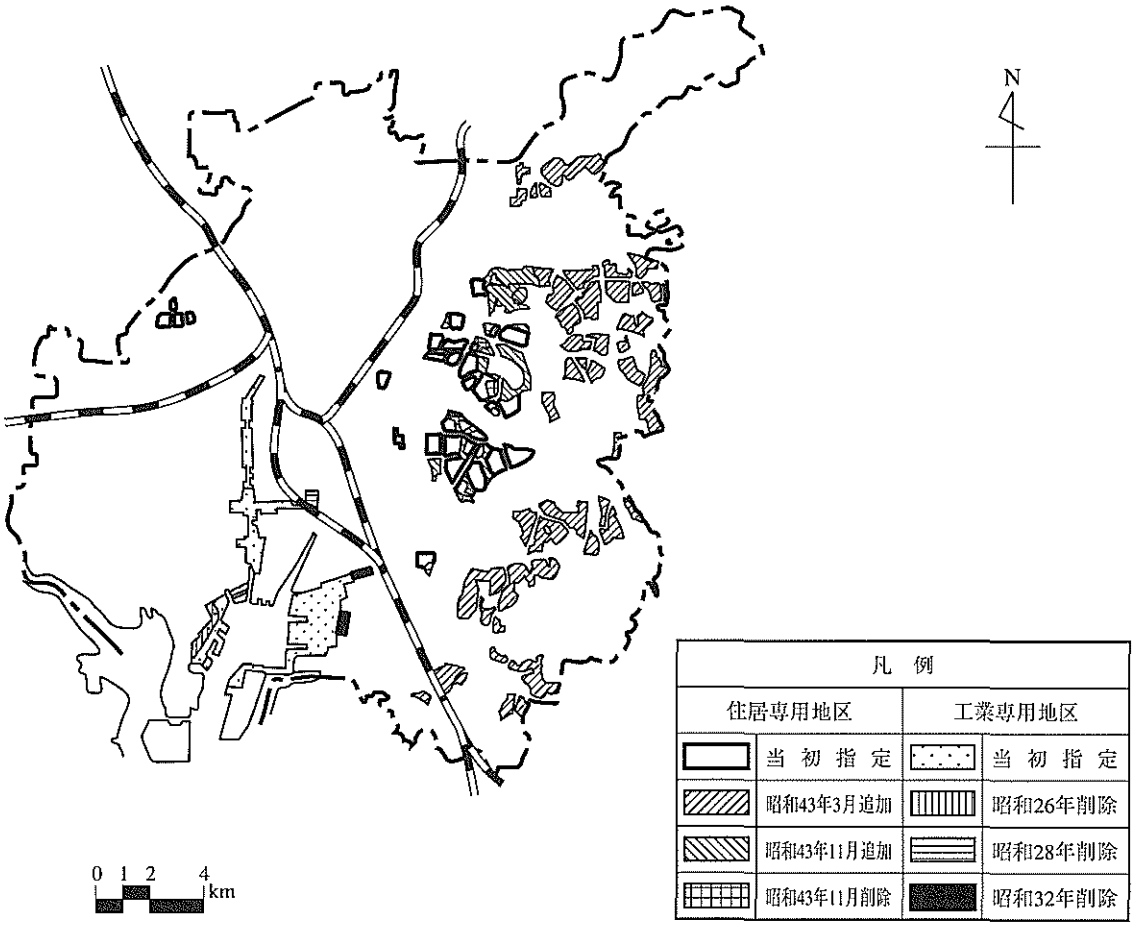


図5－6　専用地区指定の変遷

2　文教地区

名古屋大学は、昭和14年(1939)の創設以来、学部の増設等を行ってきたが、総合大学としての機能上、各所に分散した校舎を集結する必要を生じたため、昭和29年11月、東部丘陵地に都市計画学校として約78.4haが決定された。決定された周辺の東山から八事にかけての東部丘陵地帯一帯は、文教施設の立地の場として恵まれた環境をもつ地域として、その後幾多の学校も立地し、良好な教育環境を形成していった。

昭和43年に至りこれらの学校周辺に風俗営業や旅館、ホテル等の建築が目立ちはじめ、良好な教育環境の維持が困難になってきた。とくに名古屋大学周辺に出現したホテルの建設は、学校関係者は言うに及ばず市民をも巻き込んだ社会問題に発展した。このような問題に対処するために、5つの大学が集中している約514.9haの地区を昭和43年11月に文教地区に指定し、同年12月17日に以下に示す「名古屋市文教地区建築条例」を公布し、即日施行した。

指定された文教地区内には興正寺があり、22haを超える境内地は広大な自然林を有しており、文教地区にふさわしい景観を呈していた。文教地区の指定により八事地区の環境が保護されることに賛同した興正寺の江崎恵海住職は、昭和43年12月26日に都市計画街路である飯田線の沿線の土地と寺の諸施設のある土地を除いた5.21haの土地を、「文教地区の指定と名古屋市の人口200万突破記念に自然公園を作ってもらえれば」と公園用地として名古屋市に寄付した。市は寄付の主旨に沿って緑を残すため自然林の保存に重点を置き都市公園として整備した。

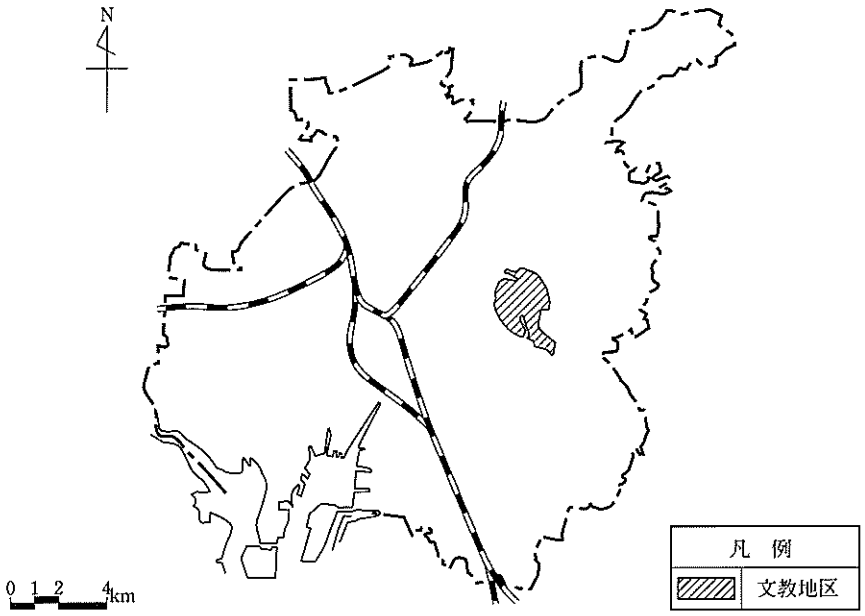


図5—7　文教地区指定図(昭和43年)

名古屋市文教地区建築条例

（昭和四十三年十二月十七日
名古屋市条例第四十八号）

（趣旨）

第一条　この条例は、建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号。以下「法」という。）第五十二条第三項の規定に基づき、文教地区内における建築物の建築の制限又は禁止に関して必要な事項を定めるものとする。

（文教地区内の建築制限）

第二条　文教地区内においては、別表に掲げる建築物は、建築してはならない。ただし、市長が文教上の目的を害するおそれがないと認め、又は公益上やむを得ないと認めて許可した場合においては、この限りでない。

2　市長は、前項ただし書の規定による許可をする場合においては、あらかじめ、建築審査会の意見を聞かなければならない。

第三条　この条例の規定の施行又は適用の際現に存し、又は建築の工事中である別表に掲げる建築物で法又はこれに基づく命令若しくは条例（この条例を除く。）の規定に適合しているものについては、前条第一項本文の規定にかかわらず、当該建築物が同項本文の規定に適合しなくなった時（以下「基準時」という。）を基準として、次の各号に掲げる範囲内において増築し、又は改築することができる。

一　増築又は改築が基準時における敷地内におけるものであり、かつ、増築又は改築後における建築面積又は延べ面積が基準時における敷地面積に対してそれぞれ法第五十五条又は法第五十六条第三項の規定に適合すること。

二　増築後の前条第一項本文の規定に適合しない用途に供する建築物の部分の床面積の合計は、基準時におけるその部分の床面積の合計をこえないこと。

（罰則）

第四条　次の各号の一に該当する者は、五万円以下の罰金に処する。

一　第二条第一項の規定に違反した場合における当該建築物の建築主

二　法第八十七条第二項において準用する第二条第一項の規定に違反した場合における当該建築物の所有者、管理者又は占有者

附　則

この条例は、公布の日から施行する。

別表

一　風俗営業等取締法（昭和二十三年法律第百二十二号）第一条に規定する風営業の用途に供する建築物
二　ホテル又は旅館（簡易宿泊所を含む。）
三　公衆浴場法（昭和二十三年法律第百三十九号）第一条第一項に規定する公衆浴場（一般の公衆浴場を除く。）
四　前各号に掲げるもののほか、文教上良好な環境を害するおそれがあると認めて市長が指定する建築物

3　空地地区

名古屋市の空地地区は、昭和13年(1938)3月に市街地建築物法の改正により新たに空地地区の制度が設けられたのに伴い、昭和17年6月に指定されたのが最初であった。この指定は第二種から第五種までの4段階の空地地区を住居地域だけでなく工業地域にも指定しているのが特色であるが、昭和25年の建築基準法の施行により空地地区は住居地域のみに限られることとなった。

名古屋市では戦後の土地利用計画の見直しにあたって空地地区の再検討を行ったが、戦災復興による土地区画整理事業の施行により減歩のため宅地面積が減少し、また狭小な土地に人口が増加する状況等を勘案して、昭和26年4月に従来の第三種、第四種の空地地区をそれぞれ第四種、第五種空地地区に変更して建物の延面積で2割ほど多く建築できるようにした。第二種空地地区については東部丘陵地帯の住居専用地区及び大公園付近、鍋屋上野方面を残し、その他の第二種空地地区は第三種空地地区に変更した。

昭和30年に猪高村を始めとする周辺6町村を合併し、昭和32年9月にこれらの区域に用途地域を追加指定し、翌年10月にはこの区域の平坦部に第三種空地地区を、丘陵部に第二種空地地区を指定した。この指定と同時に既に指定されている第四種空地地区、第五種空地地区を廃止し、第四種空地地区に指定されていた大部分は建築面積が敷地面積の40%以下の第八種空地地区に指定し、空地地区における建坪制限を初めて採用した。

一方、東部丘陵地は名古屋市の中にあって住宅地として恵まれた自然的立地条件を持つ地区であり、宅地造成を目的とする組合施行の土地区画整理も盛んに行われるようになった。このため、組合施行の土地区画整理事業の指導、監督にあたって全体的な土地利用計画が必要となった。そこで、市街化の進度に対応する空地地区等のあり方の検討に合わせて土地区画整理事業のマスタープランを作成するため、その助言を得ること等を目的として昭和40年に「東部住宅地計画委員会」を発足させた。

この委員会では、地区を次のような考え方で大きく3段階に区分した。

a 当分の間市街化を予期することが困難な未開発地は、住居地域のみを指定し、住居専用地区、空地地区、高度地区の指定はいずれも保留する。

b 近い将来住宅地としての開発が予期されるが、いまだ整備計画が確定していない未開発地は、将来の空地を担保するため当面は住居地域に第二種空地地区のみを指定し、整備計画の進捗に応じ変更をしていく。

c 基礎的な宅地整備がなされている既成市街地や整備計画の確定している地区については、意図する市街地のイメージにより地区を区分して、有効な制限を組み合わせて指定する。

また、住宅地について、意図する市街地のイメージを次の5つに分類した。

A 独立住宅を主体とする低層住宅の専用度の高い地区のうち、高級または上級の住宅地

B 独立住宅を主体とする低層住宅の専用度の高い地区のうち、中級の住宅地

C 専用度の高い住宅地で中層住宅が集合または分散して混入する地区

D 専用住宅以外の施設が若干混入するが、比較的良好な環境の住宅地

E 住宅以外の施設が相当量混入する一般の住宅地(環境悪化地区も含む。)

それぞれの地区について、A地区は住居専用地区と第三種空地地区、B地区は住居専用地区、第八種空地地区及び第一種高度地区、C地区は住居専用地区、第八種空地地区及び第二種高度地区、D地区は第八種空地地区のみ、E地区については特に指定なしという住宅地の環境区分と制限内容についての指定方針を定めた。方針の設定にあたっては、交通の便利度、地形、宅地整備度の3つの条件によって以下のような区分基準を設け、これによって適用する方法を採用した。

a 交通の至便な地区は地形や宅地整備度に関係なく環境区分はE

b 平坦地は交通の利便や宅地整備度に関係なく環境区分はD

c 交通の便が良い丘陵地のうち宅地整備度の高い地区の環境区分はC

d 交通の便が良い丘陵地のうち宅地整備度の低い地区の環境区分はB

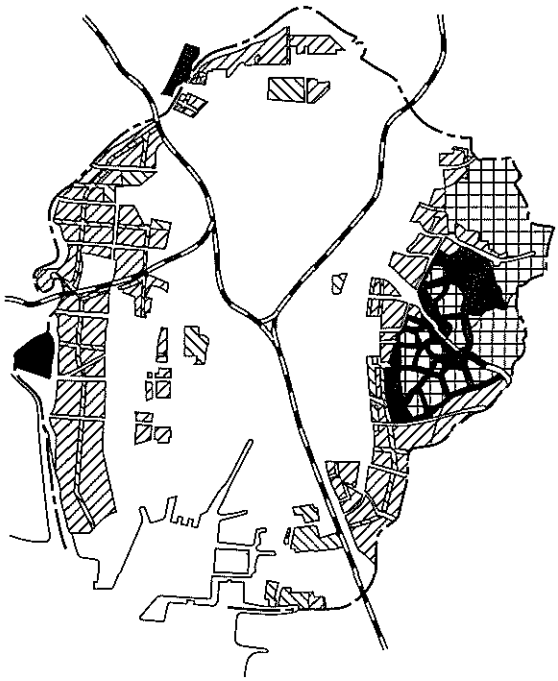
e 交通不便な丘陵地は宅地整備度に関係なく環境区分はA

ここで交通の便利度については、幹線街路(幅員20ｍ以上)から100ｍ、地区内主要街路から50ｍ、鉄道駅から半径250ｍの区域にある地区を交通至便の地区とし、幹線街路から400ｍ、鉄道駅から半径500ｍの区域にある地区を交通の便が良い地区とした。また地形の丘陵地とは5%程度以上の勾配をもつ斜面及びその斜面の上にある高台を言い、宅地整備度の高い地区とは15%以上の道路率をもつ基礎的な宅地整備(区画整理、住宅地造成事業、団地開発等)がなされている地区、もしくは計画が確定している地区とし、それ以外の地区は宅地整備度の低い地区とした。

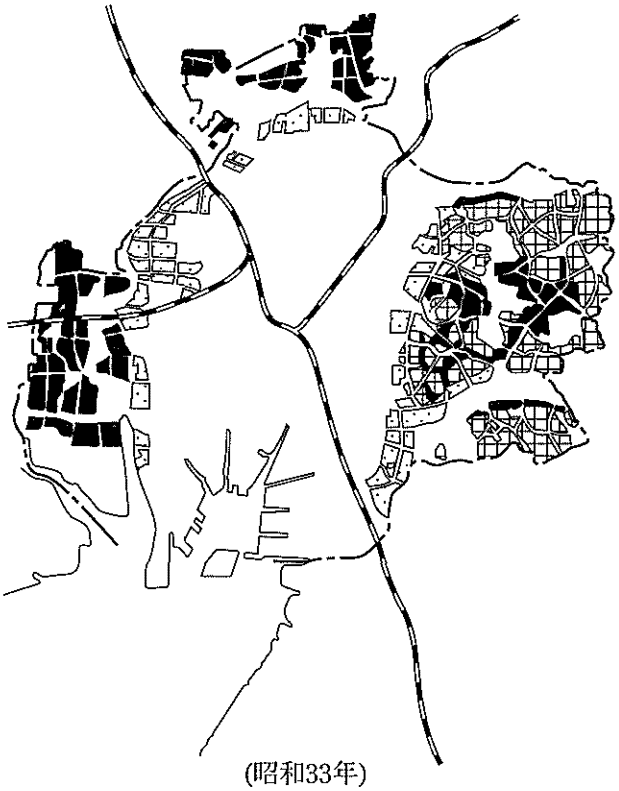
この東部住宅地計画の一環として東部の旧市域一帯に指定されていた第二種、第三種空地地区を昭和41年10月に第七種(建築面積が敷地面積の30%以下)、第八種空地地区に変更し、昭和43年3月には区画整理事業の進捗した新市域に住居専用地区と高度地区を組み合わせて、第二種、第三種、第八種空地地区を追加指定した。当初決定から昭和43年度末までの空地地区の主な指定の変遷は**表5－5**及び**図5－8**のとおりである。

表5－5　空地地区指定の変遷一覧

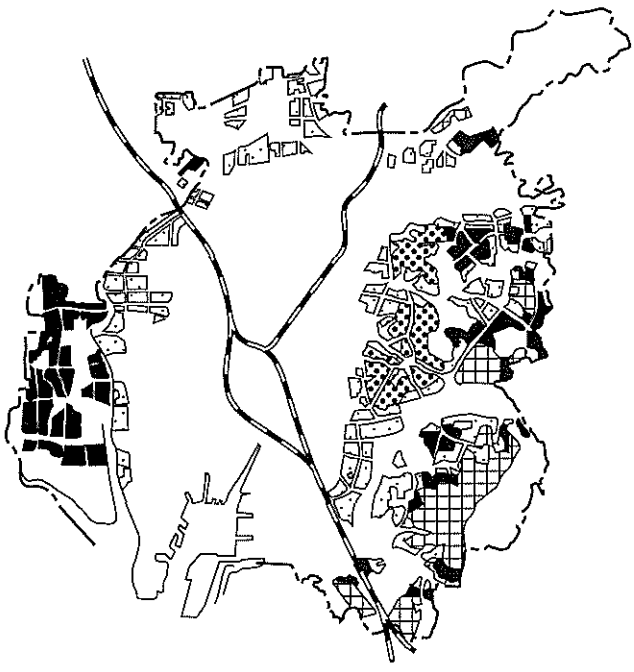
	昭和17年		昭和26年		昭和33年		昭和41年		昭和43年	
	面積(ha)	%	面積(ha)	%	面積(ha)	%	面積(ha)	%	面積(ha)	%
第二種	1,847.3	23.6	1,226.9	22.7	2,451.6	36.6	1,662.7	25.8	1,467.1	19.0
第三種	4,630.7	59.1	680.9	12.6	2,205.8	32.9	1,956.9	30.4	1,908.1	24.7
第四種	1,073.7	13.7	2,855.1	52.8	———	———	———	———	———	———
第五種	286.0	3.6	643.2	11.9	———	———	———	———	———	———
第七種	———	———	———	———	———	———	917.7	14.2	920.5	11.9
第八種	———	———	———	———	2,039.9	30.5	1,908.6	29.6	3,431.7	44.4
計	7,837.7	100.0	5,406.1	100.0	6,697.3	100.0	6,445.9	100.0	7,727.4	100.0



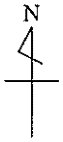
(昭和26年)



(昭和33年)



(昭和43年)



凡　例	
	第二種空地地区
	第三種空地地区
	第四種空地地区
	第五種空地地区
	第七種空地地区
	第八種空地地区

図5－8　空地地区指定の変遷(昭和26年、昭和33年、昭和43年)

4　高度地区

前述のように、市街化の進展と組合施行による土地区画整理事業等による宅地整備の動向に対応し、良好な住宅地の育成を図るため、従来延床面積のみの制限であった空地地区に建坪制限による制度が導入された。しかし建坪制限の空地地区内の建物の高さは建築基準法により住居地域内は高さ20ｍまで建築が可能であり、この建築物の高さに一定の歯止めをかけないと低層住宅地に高層の建築物が無秩序に建てられることになり、隣接する敷地に対して日照や通風の面で悪影響を与え、特に北側の敷地にはその影響が大きいことが懸念された。この弊害を防止するために建物の高さの最高限度を定める高度地区を昭和41年(1966)10月に東部旧市域の空地地区変更に併せて指定し、また昭和43年3月には高度地区について第一種及び第二種の区分が設けられ、新市域の空地地区変更に併せて指定した。

旧市域の住居専用地区で第七種空地地区が指定されている区域の大部分について、低層住宅地としての環境を守るため、建物の高さの最高限度を10ｍとする第一種高度地区を指定した。また、中高層建築の混入は認めるが北側の斜線制限を加えた形の最高限度20ｍの第二種高度地区を新市域の第八種空地地区内の一部について指定した。昭和43年度末の第一種高度地区の指定面積は822.5ha、第二種高度地区の指定面積は747haであり、その指定状況を**図5－9**に示す。

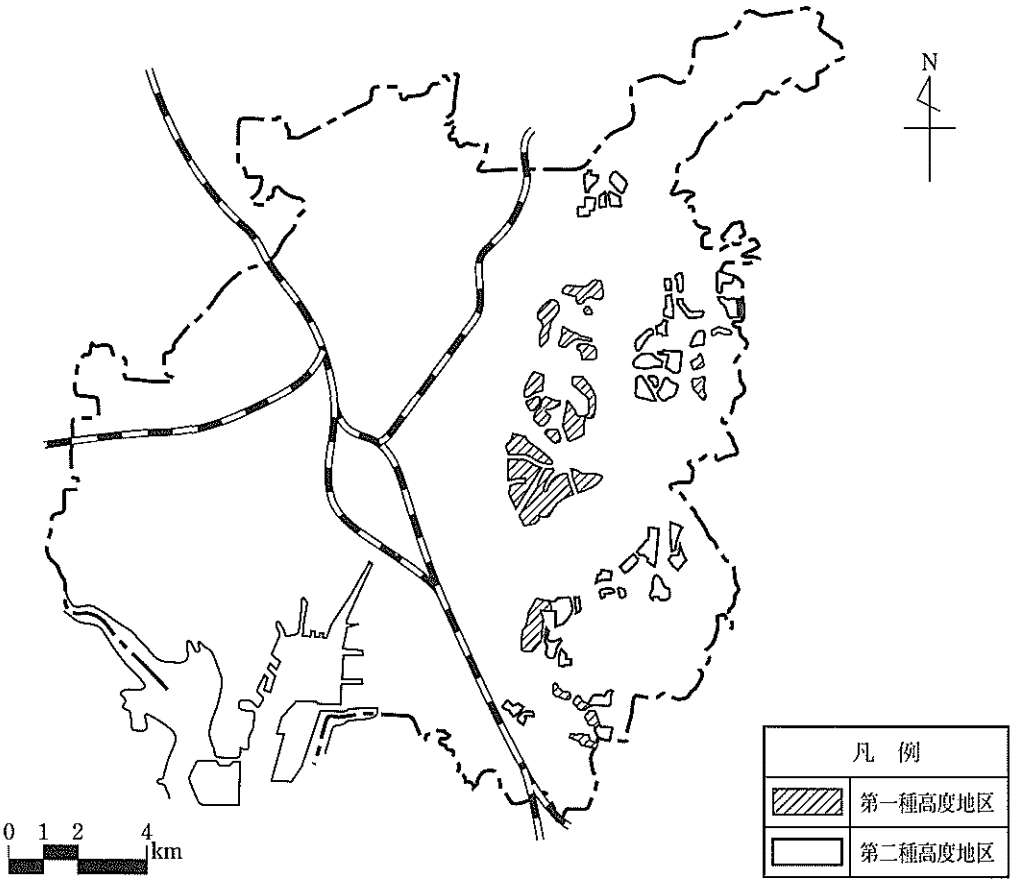


図5－9　高度地区指定図(昭和43年)

規　定　書

高度地区(最高限)の規定は、次のとおりとする。

ただし、次の各号の一に該当するもので、市長が建築審査会の同意を得て許可したものは、この限りではない。

一、敷地面積が、4000平方メートル以上で、かつ敷地内空地がその敷地面積からその敷地面積にかかる法第56条の規定による建築面積の限度を減じたものに、その敷地面積の十分の一以上を加えたもので、周囲の状況により環境上支障がないと認めたもの。

二、隣地又は道路と地盤面との高低差が著しく、かつ、周囲の状況により支障がないと認めたもの。

三、その他、市長が公益上やむを得ないと認め、又は、土地利用上適当と認めたもの。

第一種　高度地区

建築物の各部分の高さ(地盤面からの高さによる。)の最高限度は当該各部分から真北方向にはかつた、敷地境界線(敷地の北側に道路、公園、広場、水面、その他これらに類するものが接する場合は、それらの反対側の境界線。)までの水平距離の1.5分の1に5メートルを加えたもので、かつ10メートル以下とする。

第二種　高度地区

建築物の各部分の高さ(地盤面からの高さによる。)の最高限度は、当該各部分から真北方向にはかつた敷地境界線(敷地の北側に道路、公園、広場、水面、その他これらに類するものが接する場合はそれらの反対側の境界線。)までの水平距離の1.5分の1に5メートルを加へたもので、かつ20メートル以下とする。

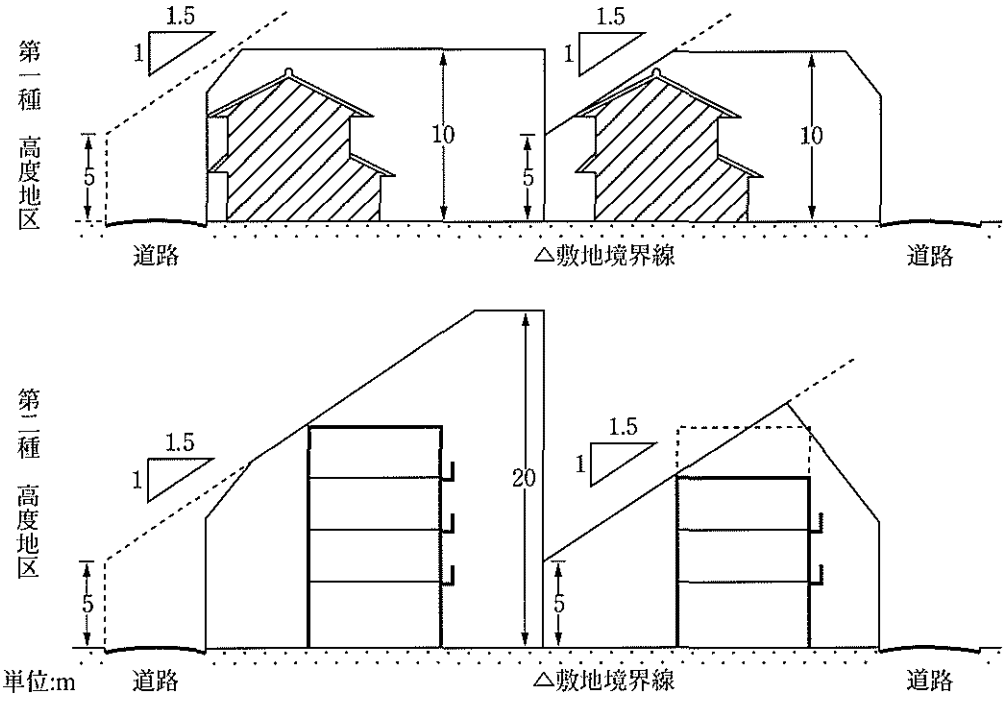


図5－10　高度地区制限図(出典：『名古屋都市計画概要』(昭和46年、名古屋市計画局))

第3節　防火地域及び準防火地域

戦前、名古屋市の防火地域は甲種防火地区として広小路線はじめ4路線、乙種防火地区として橘町線はじめ5路線が指定されていた。戦後になって昭和23年(1948)10月23日の建設省令の臨時防火建築規則により、防火地区及び空地地区の指定がなかった地域のうち市街化している地域と主要街路沿線について同年12月13日に準防火区域が指定されたが、土地利用計画の全般的な再検討を経て、建築基準法の施行により用途地域、空地地区等と同時に昭和26年4月23日に従来の甲種防火地区を防火地域として、準防火区域は乙種防火地区とともに準防火地域に変更された。

新たに施行された建築基準法の準防火地域内の規制は従来の規制より強化されたため、準防火地域の指定にあたってはこの制限に応じた適切な運用を図るための検討がなされた。その結果、消防局が行った火災危険区域の調査結果を参考にして、土地利用の合理化をはかるため、従来の準防火区域と空地地区との間の地域で両者の指定のなかった部分と第四種、第五種空地地区を廃止する一部の区域6,168.8haについて準防火地域の指定を行った。

防火地域については、昭和26年の指定後「耐火建築促進法」が昭和27年に制定され、防火、不燃化対策を積極的に講ずることになり、昭和28年10月には広小路線、大津町線の延長と桜通線、名古屋駅前広井町線の追加指定を行い、市庁舎前の名古屋城郭内の地域について理想的な公館地区とするため防火地域を指定した。昭和30年代になると名古屋市の復興土地区画整理事業は着々と進み、広幅員の街路が次第に整備されてくるにつれて建物の不燃化だけでなく土地の高度利用を促進する声が高まり、特に都心部においては地価の上昇もあって防火地域の拡大は都市計画上緊急の課題となった。そこで昭和33年10月に都心部の土地の高度利用と建築物の不燃化を一層促進し、都市防災に資するために都心地区を集団防火地域にするとともに、路線防火地域も100ｍ道路を始め中心部の幅員25、30、50ｍの主要道路の沿線について、東は池下付近まで南は金山付近までを追加指定し、準防火地域についても拡大を行った。その結果防火地域は34.1haから200.7haに、準防火地域は6,156.0haから7,528.3haに増大した。その後周辺町村の合併等による変更を行い、昭和43年度末で防火地域は204.4ha、準防火地域は7,688.6haとなった。

都市の不燃化を図るため耐火建築物の建築を促進することは、戦争の被害からみても近代都市建設の立場からも名古屋市にとって重要な課題となっていった。そのため都心部において面的な防火地域を指定したり、主要な幹線沿いに路線防火地域の指定を行う等その実現に努めてきた。一方、耐火建築促進法により、防火地域内で防火建築帯の指定を受け、耐火建築物を建築する建築主に対して国や地方公共団体が補助金を交付する方途が開かれた。名古屋市においては昭和27年12月に防火地域の全域にわたって防火建築帯を指定して不燃化促進助成を図り、相当な成果をあげてきたが、昭和36年6月に耐火建築促進法が廃止され、これに代わって「防災建築街区造成法」が制定された。この改正は従来の耐火建築の促進助成を線的から面的に変更することによって、都市防災の効果をより高めるとともに土地の合理的な利用を促進しようとするものであった。名古屋市では昭和37年2月に白川地区と

大須の仁王門地区を防災建築街区に指定し、昭和42年10月には豊田都市改造事業の施行区域内の7街区を防災建築街区として指定した。このうち豊田都市改造事業施行区域内の第8、第62及び第63街区については同年11月に豊田本町防災建築街区造成組合が設立され、昭和44年2月に防災ビルの建設に着手し、昭和45年3月に竣工した。

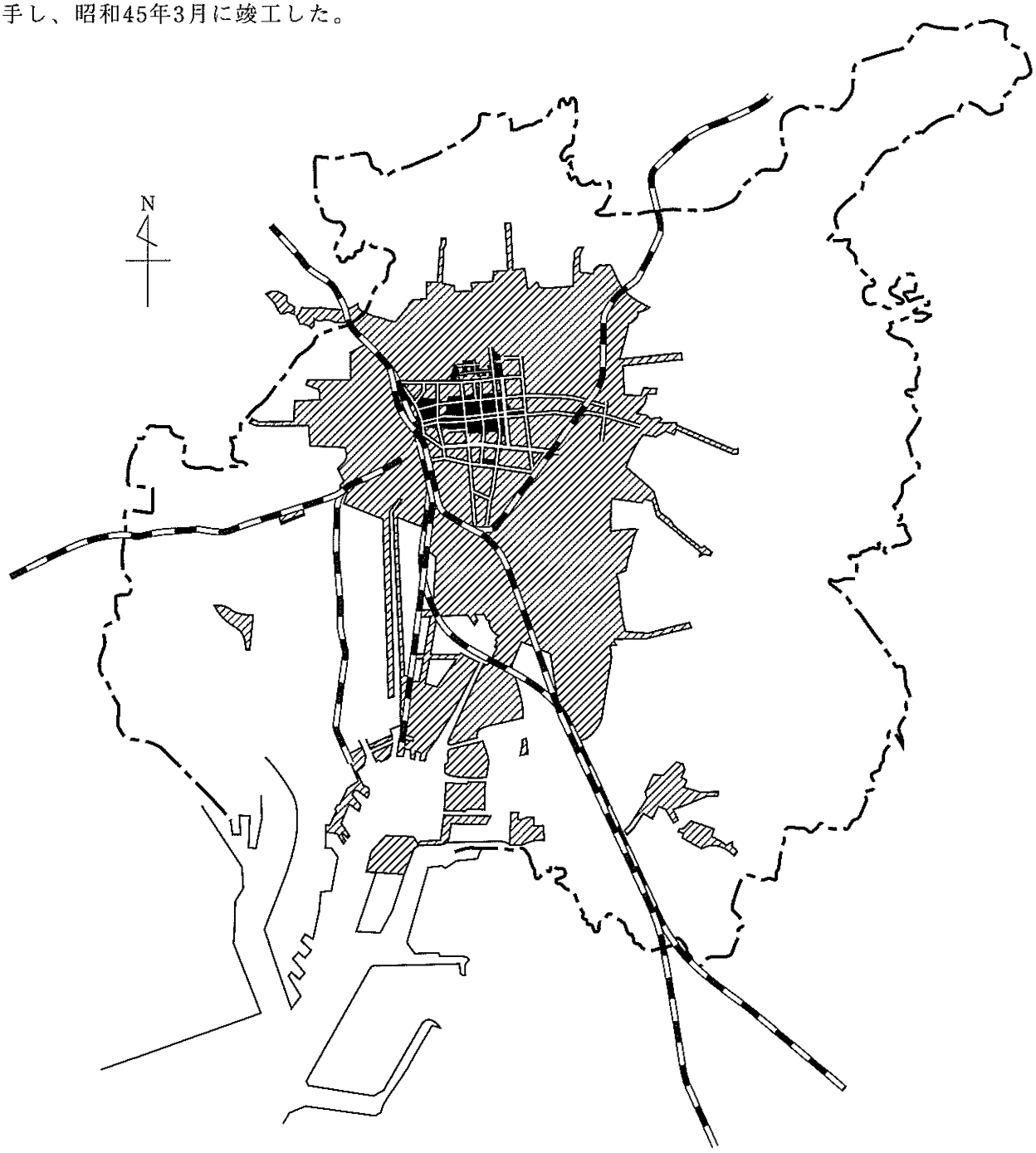


図5－11　防火・準防火地域指定図(昭和43年)

第4節　風致地区

名古屋市の風致地区は昭和14年(1939)2月に1号から23号までの23箇所、面積約2,454.19haを指定したのが最初で、昭和17年3月には市外の東部及び南部の丘陵地に24号から28号の5箇所、面積約3,286.58haを追加指定して名古屋都市計画区域の風致地区は合計28箇所、面積約5,740.77haとなった。風致地区は戦後もそのまま継承されてきたが、昭和31年8月に市街化の状況により再検討を行い、6号横井山、10号押切、11号庄内の3風致地区を廃止し、他の風致地区についても区域の変更を行うとともに、新たに29号熱田神宮風致地区を追加指定して26箇所、総面積5,464.48haとなった。昭和33年10月には再度全般的な検討を行った結果、都市計画公園と重複して指定されていた1号稲永、2号土古、4号荒子、5号松葉、7号中村、8号白川、12号志賀、23号道徳の8風致地区を廃止し、新たに1号新茶屋川、2号戸田川、5号洗堰、7号葵、11号猪子石、16号天白の6風致地区を追加し既指定のものの番号地積を変更することにより、市内22箇所、市外2箇所、合計24箇所、総面積6,151.43haとなった。市外に設置された風致地区のうち、27号大高風致地区は昭和39年に大高町が名古屋市に合併されたことにより、市域に編入された。

風致地区内における行為は愛知県の風致地区取締規則によって規制されてきたが、昭和31年に「地方自治法」の改正によって都市計画に関する事務が都道府県知事から政令指定市の市長に委譲されたため、同年11月1日に名古屋市風致地区取締規則を定め即日施行した。

名古屋市風致地区取締規則

(昭和三十一年十一月一日名古屋市規則第六十一号)

(目的)

第一条　この規則は、都市計画法施行令(大正八年勅令第四百八十二号)第十三条の規定に基き、風致地区内における風致維持に影響を及ぼすおそれのある行為の制限に関し必要な事項について定めることを目的とする。

(行為の制限)

第二条　風致地区内において、次の各号の一に該当する行為をしようとするときは、市長の許可を受けなければならない。ただし、市長が別に指定する行為については、この限りでない。

一　建築物、その他の工作物の新築、改築、増築、移転、修繕、変更又は除却

二　土地の掘さく、盛土、水面の埋立その他土地の現状の変更

三　竹木及び土石類の採取

四　前各号の外、風致維持に影響を及ぼすおそれのある行為

(許可の申請)

第三条　この規則により許可を受けようとする者は、次の事項を記載した申請書に設計書又は施行方法書を添付して市長に提出しなければならない。

一　申請者の住所氏名(法人にあつては、その名称、事務所、所在地及び代表者の住所並びに氏名)

二　行為地の所在、地目及び地積
三　許可を受けようとする行為及びその目的
四　着手並びに完了の予定期日
五　その他必要な事項

2　設計書又は施行方法書には、方位及び縮尺を記載した次の図面を添付しなければならない。
一　附近地の現況図(行政区画、道路、水路その他地形の概略及び行為地の境界を明示すること。)
二　平面図(配置図を含む。)位置図、断面図、意匠配色図等設計又は施行方法の表示に必要な事項を記載した図面

3　第一項の申請書は、正副二通を提出しなければならない。

(併願)

第四条　この規則によつて許可を受けなければならない行為で、他の法令により市長の許可を必要とするものについては、当該法令による許可又は認可申請書に前条に規定する事項を付記して、この規則による許可をあわせて申請することができる。

2　前項の規定により申請する場合においては、当該法令により提出する書類の外に副本一通を提出しなければならない。

(変更並びに承継)

第五条　この規則により許可を受けた行為が完了する前に、その行為を変更しようとするときは、その事由を具して、第三条の規定に準じて、市長の許可を受けなければならない。

2　許可を受けた者以外の者がその地位を承継したときは、三日以内にその旨を届け出なければならない。

(完了並びに中止)

第六条　許可を受けた行為を完了し、又は中止したときは、七日以内に市長に届け出て検査を受けなければならない。

(原状回復)

第七条　第二条又は第五条の規定に違反した者に対しては、市長は、原状回復、補修その他必要な措置を命ずることができる。

(罰則)

第八条　第二条又は第五条から前条までの規定に違反した者に対しては、二千円以下の過料を科する。

風致地区制度は、当時の都市計画法の中で自然の保持・回復を目的とした唯一の制度であった。風致とは、言うまでもなく樹林地、水辺地、変化のある地形等の自然的要素に富んだ良好な自然的な景観をもった土地の状態であって、各風致地区の持つ風致はすべて異なり、従って画一的な規制は適当ではなく、許可申請毎に風致維持に適するかどうかを判断する必要があった。上記の取締規則は主に許可申請の手続きについて定めたもので、わずかに添付図面に意匠配色図が義務付けられていることが風致地区としての規制を特色付けるものであった。申請された行為に対して、建築物については屋根や外壁の色の指導、ブロック塀の生け垣への変更の指導などを行い、宅地造成については敷地内の

自然樹林の3分の1の保全、切り取った宅地には造成後の植樹の義務付けなど、緑被の保持・回復を図るための指導を行った。

昭和43年度末の名古屋都市計画風致地区の一覧は表5－6のとおりである。

表5－6　名古屋都市計画風致地区一覧

番号	名称	位置	面積(ha)
第1号	新茶屋川	港区南陽町地内	17.07
第2号	戸田川	港区南陽町、中川区富田町各地内	64.78
第3号	松　蔭	中川区下之一色町地内	7.15
第4号	名古屋城	中区南外堀町、長畝町、城南町、北区名城町、西区樋ノ口町、東区西二葉町、東外堀町各地内	145.93
第5号	洗　堰	西区山田町、北区楠町各地内	49.08
第6号	建中寺	東区筒井町地内	4.85
第7号	葵	東区徳川町地内	6.90
第8号	木　崎	東区矢田町地内	5.22
第9号	丸　山	千種区観月町、丘上町、菊坂町、桐林町、西坂町、丸山町、御棚町、日進通り各地内	40.73
第10号	城　山	千種区鍋屋上野町、赤坂町、田代町、徳川山町、日和町、春里町、城山町、楠元町、本山町、猫洞通り、橋本町、鹿子町、清住町、新池町、東明町、池上町、月見坂町、西山元町、法王町、向陽町、猪高町、山門町、姫池通り、堀割町、振甫町各地内	711.27
第11号	猪子石	千種区猪高町地内	389.23
第12号	猪　高	千種区猪高町地内	698.28
第13号	東　山	千種区唐山町、朝岡町、稲舟通り、見附町、四谷通り、池園町、園山町、東山元町、仁座町、萩岡町、東山通り、田代町、猪高町、鏡池通り、昭和区田面町、宮東町、伊勝町、西畑町、前山町、山花町、向山町、山中町、楽園町、川名山町、八雲町、山手通り、高峯町、山里町、妙見町、滝川町、八事本町、天白町各地内	818.81
第14号	植　田	千種区猪高町、昭和区天白町各地内	491.51
第15号	萩　山	昭和区駒方町、五軒家町、檀渓通り、汐見町、上山町、南山町、広路町、隼人町、天白町、瑞穂区弥富町、松園町、市丘町、日向町、玉水町、弥富ヶ丘町、八勝通り、岳見町、上山町、南山町、春山町、松栄町、初日町、密柑山町、下山町、萩山町、大殿町、石川町、田辺通り、師長町、山下通り各地内	420.29
第16号	天　白	昭和区天白町地内	418.49
第17号	相生山	昭和区天白町地内	314.65
第18号	笠　寺	南区貝塚町、見晴町、弥生町、白雲町、若草町、扇田町、桜本町各地内	12.71
第19号	呼　続	南区曽池町、戸部町、呼続町各地内	8.77
第20号	熱田神宮	熱田区新宮坂町、中瀬町、市場町各地内	21.50
第21号	断夫山	熱田区熱田西町、旗屋町各地内	7.98
第22号	鶴　舞	千種区花田町、昭和区鶴舞町、山脇町、狭間町、木市町各地内	47.65
第27号	大　高	知多郡大高町地内	764.29
第28号	上　野	知多郡上野町地内	684.29
計		24　箇　所	6,151.43

※　なお、位置については昭和33年現在の内容を掲載

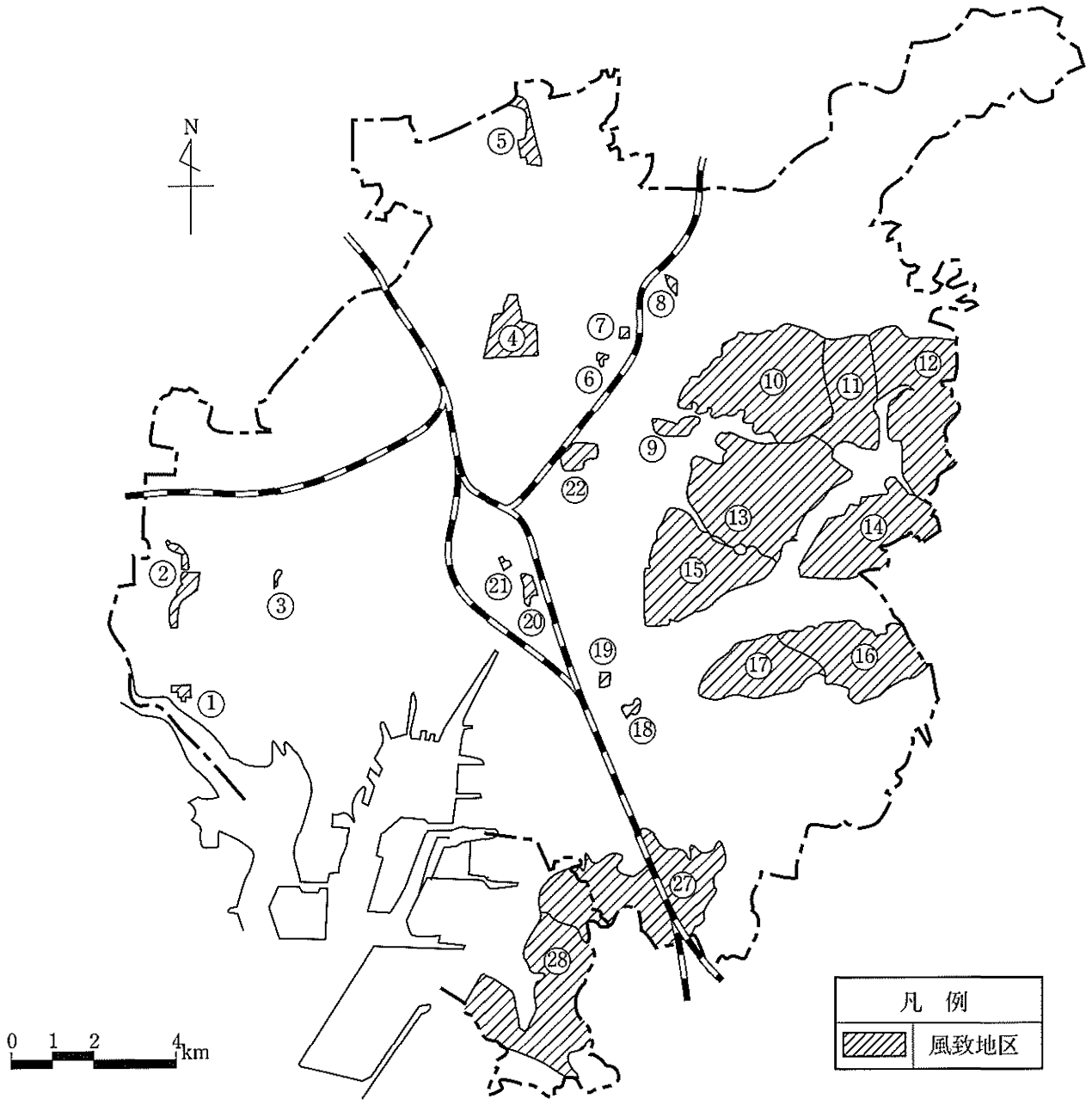


図5－12　風致地区指定図(昭和43年)

第4章　自動車時代の到来と街路計画等

政府は、昭和35年(1960)12月に昭和36年度を初年度とする「国民所得倍増計画」を、同37年10月には「全国総合開発計画」を閣議決定し、高度経済成長政策をとった。その結果、日本の経済は発展拡大し、国際収支の大幅な黒字をもたらし、大型の民間設備投資ブームが出現するとともに個人所得も大幅に伸び、テレビ、冷蔵庫、洗濯機といった家庭電化製品を中心とした耐久消費財が爆発的に普及し始めた。

この経済の成長につれて自動車保有台数も急増し、自動車が一般の交通手段として利用されるようになっていった。

一方、経済の成長は都市への産業と人口の集中をもたらした。名古屋市においても、戦後約60万人にまで減少した人口が、昭和30年にはほぼ戦前の水準の約130万人に回復し、同35年には約160万に達し、この傾向は都市圏全体にも顕著に現れた。

昭和30年代の経済好況による都市の拡大と自動車の増加により、交通形態に一大変革が生じ、自動車時代に突入した。

第1節　自動車交通

名古屋市の車種別自動車登録台数の昭和30年(1955)から43年までの推移は**図5－13**のとおりであり、昭和35年には30年の約2.5倍、37年には約3.8倍と飛躍的な増加を示した。昭和37年以降の登録台数は頭打ちとなり、40年からは減少傾向になっているが、これは昭和37年9月に「自動車の保管場所の確保等に関する法律」が施行されたことにより、登録場所を名古屋市以外に登録する自動車が増えたために生じた現象であるとみられており、これらを含めた保有台数は昭和40年には24万台、43年には37万台に達したものと推計されている。これを人口との関係でみると昭和30年には31.5人に1台の割合であったものが、40年には8.0人に1台、43年には5.5人に1台となったことになる。なお、車種別構成では、昭和35年には、貨物車が乗用車の約3倍であったのが、その後乗用車が急増し、43年には、ほぼ同数になった(**図5－14**)。

このような自動車登録台数の増加に伴って自動車交通量も急激に増加した。

道路法第77条に基づき昭和3年以来概ね5年毎に全国的に実施されてきた一般交通量調査によって、市内主要27地点(昭和23年の調査箇所38地点のうち、43年までほぼ同一箇所で継続的にデータが得られる地点)における交通量の推移をみると、**表5－7**のとおりであり、27地点の交通量の合計は昭和23年から33年までの10年間に約16倍の約23万台増、昭和33年から43年までの10年間に約3倍の約45万台増という驚異的な伸びを示した。

昭和33年時点でも、都心部の名駅付近から栄町近辺に至る幹線道路では2万台以上の交通量が観測されており、昭和34年に市が策定した駐車場整備計画では、「このような増加が今後共続くものと仮定すれば都心部においては、昭和43年前后には街路交通は麻痺状態になると考えられる。」という警鐘を鳴らしている。その懸念どおり10年後の昭和43年になると、都心部の幹線道路は軒並み3万台、

4万台という交通が流れ、平均混雑率も0.9を超えるようになって、「広い広いといわれ、自他共に誇ってきた名古屋の道路も、押し寄せる自動車交通の波に、このままでは今やその機能を半減されようとしている」(『土木局事業概要』(昭和42年、名古屋市土木局))という危機的な状況になっていた。

昭和33年から43年にかけての推移の中では、従来、産業活動時間帯にあった時間帯別のピークが朝の通勤時間帯に移行したこと、また、従来、名古屋環状線の内側に集中していた交通が、その外側の放射幹線で大きな伸びを示すようになったことなどが大きな変化として注目され、名古屋都市圏の都市機能の拡大、特に東部丘陵地帯をはじめとする市周辺部の急激な住宅地開発を反映した通勤交通の増大への対応が名古屋市の都市交通の重要課題となりつつあった(図5－15、表5－8)。

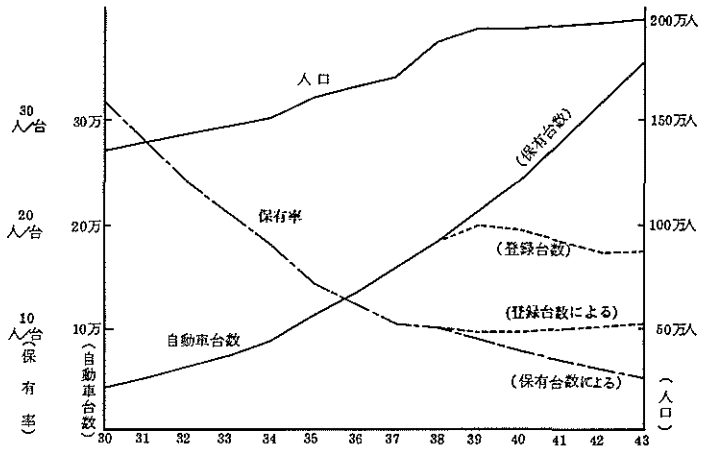


図5－13　自動車登録台数と人口(出典：『昭和43年度自動車交通起終点調査（要約版)』(名古屋市計画局))

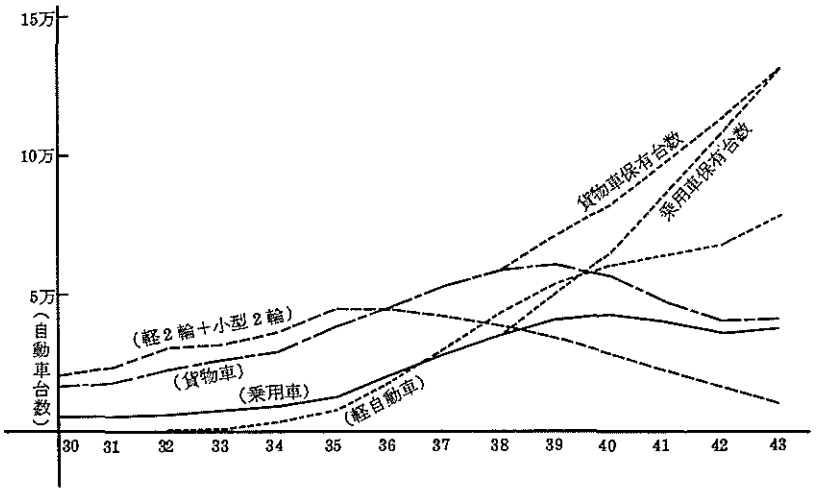


図5－14　車種構成の変化(出典：『昭和43年度自動車交通起終点調査(要約版)』(名古屋市計画局))

表5－7　市内主要地点の交通量の推移

路線名 [( )内は旧路線名]	観測地点	昭和23年	昭和28年	昭和33年	昭和37年	昭和40年	昭和43年
国道1号線	瑞穂区熱田東町	612	2,331	14,089	33,717	41,420	47,033
国道1号線	熱田区一番町	575	2,341	11,347	20,173	23,857	30,283
国道1号線	中川区松薩町	547	2,994	7,682	20,011	23,654	24,225
国道19号線 (名古屋瀬戸線)	北区大曽根本通	887	3,006	9,697	11,575	14,222	29,557
国道19号線 (名古屋長野線)	北区山田北町	217	1,318	5,701	11,809	19,111	20,353
国道22号線	西区菊之尾通	502	4,235	14,935	23,795	36,409	42,606
国道41号線 (名古屋犬山線)	北区深田町	537	4,011	12,807	18,284	22,164	28,120
国道41号線 (名古屋犬山線)	北区新堀町	89	754	4,532	13,960	13,837	17,069
国道153号線 (名古屋挙母線)	千種区千石町	304	2,022	3,022	4,828	6,832	13,066
国道153号線 (名古屋挙母線)	昭和区隼人町	432	1,479	4,781	10,572	12,383	20,479
国道154号線	港区千年町	108	1,043	2,316	12,244	16,511	21,306
国道154号線	港区港本町	486	3,033	5,213	8,813	10,650	12,767
国道247号線 (名古屋半田線)	南区豊郷町	439	2,190	3,327	7,434	14,250	19,610
国道247号線 (名古屋半田線)	南区宝生町	451	2,292	4,454	14,063	23,250	30,499
江川線 (国道22号線)	西区明道町	873	5,937	18,984	32,138	25,080	26,677
田籾名古屋線 (新出来町線)	東区長塀町	1,547	6,643	8,811	17,603	16,231	24,812
田籾名古屋線 (岩作名古屋線)	東区新出来町	276	3,448	5,582	13,976	22,882	29,165
名古屋長久手線 (名古屋楽田線)	中区東新町	1,256	8,289	17,030	18,814	20,590	27,356
名古屋長久手線 (瀬戸千種線)	千種区覚王山通	834	4,410	15,486	16,908	27,954	36,603
名古屋長久手線 (瀬戸千種線)	千種区新池町	171	820	4,310	9,082	21,018	29,116
名古屋津島線 (名古屋停車場線)	中村区笹島町	1,073	9,862	26,100	45,500	36,908	51,206
名古屋津島線	中村区米野町	951	8,616	24,648	35,749	36,678	48,955
名古屋津島線	中村区鳥居西通	357	2,948	5,550	13,429	18,013	14,012
名古屋江南線 (名古屋布袋線)	西区庄内通	266	1,848	2,966	9,403	15,651	21,301
中一色名古屋線 (秋竹熱田線)	中川区尾頭橋通	305	3,179	5,540	10,466	10,663	13,501
中一色名古屋線 (秋竹熱田線)	中村区高須賀町	324	1,225	1,780	6,551	7,391	4,832
熱田停車場線 (名古屋熱田停車場線)	熱田区東田町	807	2,727	3,733	7,125	8,456	9,812
計		15,226 (1.0)	93,001 (6.1)	244,423 (16.1)	448,022 (29.4)	546,065 (35.9)	694,321 (45.6)

※　計の(　)内の数字は、昭和23年を1.0とした時の伸び率を示す

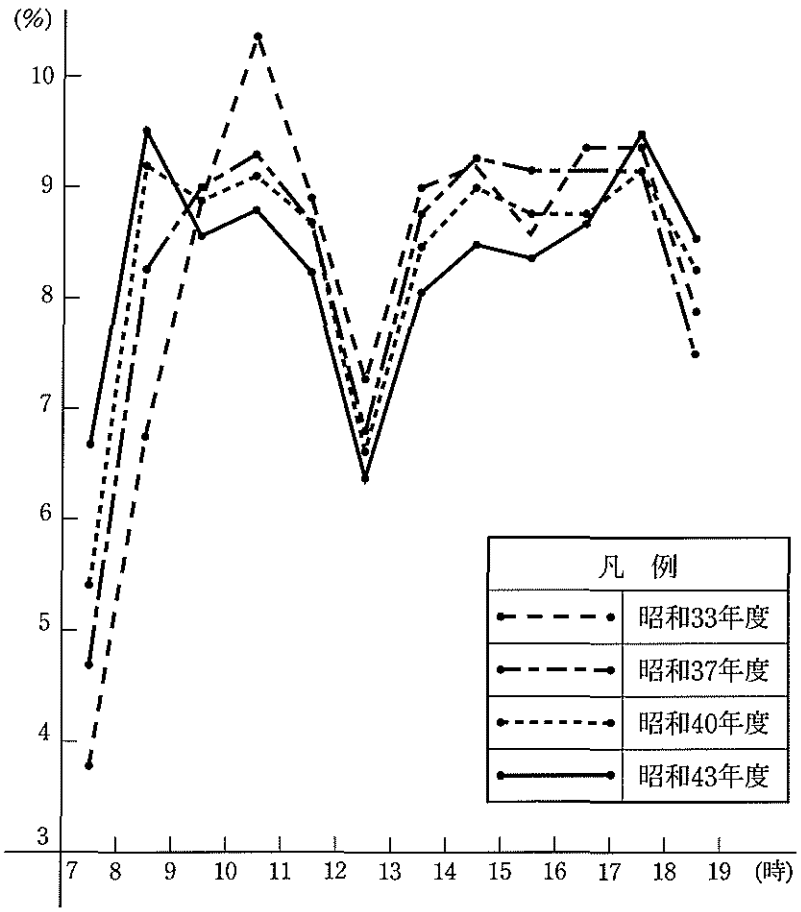


図5—15　時間帯別交通量の経年変化(出典：『昭和43年度一般交通量調査概況』(名古屋市))

表5—8　地域別に見た交通量の伸び率

区域＼年度	40／37	43／40	43／37
市域全体	1.30	1.26	1.63
名古屋環状線の内	1.23	1.19	1.46
名古屋環状線	1.42	1.30	1.85
名古屋環状線の外	1.63	1.44	2.35

この状況を自動車起終点調査(ＯＤ調査)により、名古屋市関連交通の流動形態別の推移でみてみると**表5－9**のとおりとなり、市内々交通が10年間で約4倍の伸びを示したのに対し、流出入交通は約7倍に増大し、全体に占める割合も約15％から約21％に上昇した。また、量的には少ないものの、通過交通の伸びは10倍を超えた。

この流出入交通の内訳を示したのが、**図5－16**、**表5－10**であり、市外の方面別では、「一宮・岐阜」「岡崎・半田」等の南北方面とのつながりが強く、一方、市内の発着ゾーンとしては、「都心」が4分の1、その周りの「市街地」が7割を占めていた。

表5－9　名古屋市関連交通の形態別の推移

(単位：トリップ)

	昭和33年	昭和36年	昭和40年	昭和43年
市内々交通	303,400	545,000	1,066,215	1,328,318
流出入交通	53,100	116,600	242,841	360,830
通過交通	4,400	14,600	28,173	48,858
総　数	360,900	676,200	1,337,229	1,738,006

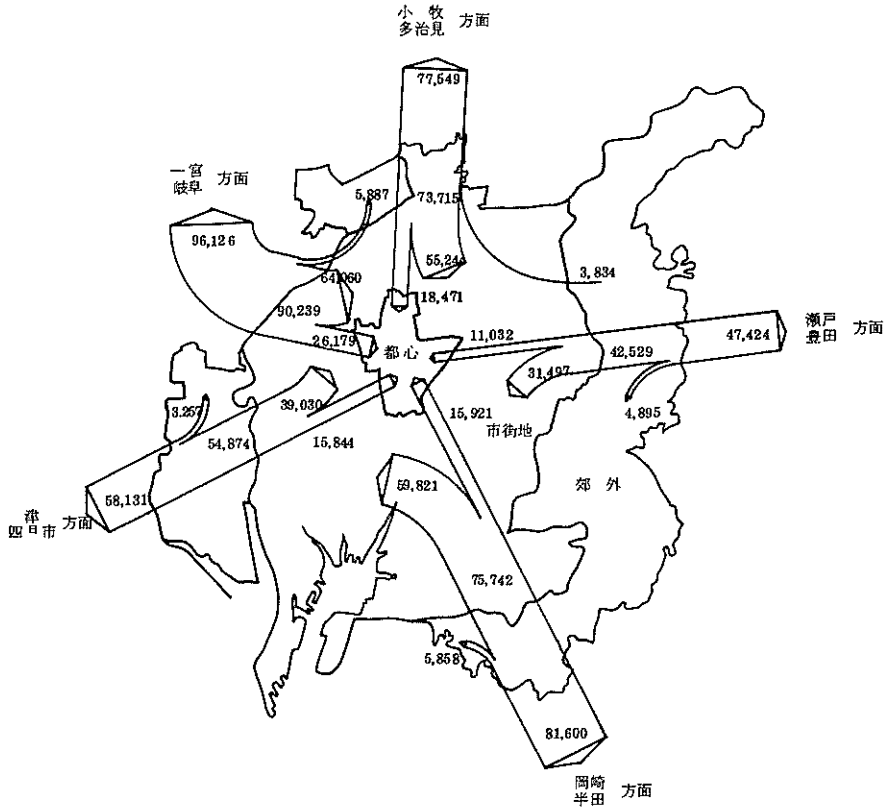


図5－16　流出入交通の内訳(出典：『昭和43年度自動車交通起終点調査(要約版)』(名古屋市計画局))

表5－10　流出入交通量の内訳

(昭和43年)

流出入交通	トリップ数	構成比(%)
市域外←→都　心	87,447	24.2
市域外←→市街地	249,652	69.2
市域外←→郊　外	23,731	6.6
合　　計	360,830	100.0

また、昭和40年のＯＤ調査結果をもとに、名古屋15km圏の昭和50年、60年の将来交通量を推計したものが**表5－11**である。これによれば、名古屋市関連交通量は昭和50年には40年実績の約2.2倍にあたる292万トリップ、昭和60年には40年実績の約3.2倍にあたる427万トリップになり、危機的な状況の進行が予想されることから、都市高速道路の建設を含めた街路網の抜本的な再編成についての検討が必要となった。

表5－11　名古屋市関連交通量の将来推計

(単位：トリップ)

	昭和40年	昭和50年	昭和60年
市内々交通	1,066,215	1,969,142 (1.85)	2,702,202 (2.53)
流出入交通	242,841	868,251 (3.58)	1,408,899 (5.80)
通過交通	28,173	84,013 (2.98)	156,102 (5.54)
総　　数	1,337,229	2,921,406 (2.18)	4,267,203 (3.19)

※　(　)内は、昭和40年からの伸び率

第2節　街路

1　街路計画の経緯

名古屋市の復興都市計画として決定された街路は、昭和21年(1946)の幹線街路と補助幹線街路の決定後、昭和43年末までに30回以上の都市計画変更が行われた。

変更の内容を大別すると事業の執行上の理由により幅員を変更したもの、市域の拡張により新市域に新たに街路を決定したもの、市域拡張に伴って既定の街路の起終点を変更して延伸したもの、街路系統に従って整理統合して街路番号や街路名称を変更したもの等に区分することができるが、このうち、主なものは次の通りである。

昭和28年10月21日　三の丸官庁街の整備のため、広路3号支線第1号など8路線の追加

昭和28年10月27日　市西南部の工業地帯の開発整備のため、1・2・21(稲永埠頭線)など3路線の追

加、1・2・4(昭和橋線)など4路線の変更、1・3・12(一色線)など2路線の廃止

昭和29年11月18日　戦災復興事業の進捗に伴い、2・2・51(亀島町線)など2路線の追加、広路5号(飯田線)など27路線の変更、1・3・3(弥富町線)など4路線の廃止

昭和32年 3月23日　戦災復興事業の進捗、交通量の増大に伴い、1・3・14(天神橋東大曽根線)など10路線の追加、2・1・5(下之一色篠原線)など5路線の変更、2・2・52(天神橋東大曽根線)の廃止

昭和32年 9月24日　6町村(南陽、富田、山田、楠、猪高、天白)合併に伴う対応及び全市的な交通緩和のために、1・3・15(宮前橋線)など35路線の追加、広路7号(江川線)など17路線の変更、2・2・13(瀬戸線)など2路線の廃止

昭和40年 1月27日　守山市、鳴海町合併に伴う全市的な街路網の見直し、整理統合により、2・1・16(東山田線)など11路線の追加、広路3号(城外線)など84路線の変更、旧鳴海都市計画2・3・2(鳴子団地高根線)など3路線の廃止

昭和41年10月13日　大高町、有松町合併に伴い、2・1・21(大高町線)など5路線の追加、1・3・16(東郊線)など3路線の変更

昭和42年 3月17日　広路8－1号、8－3号、8－4号、8－5号(名古屋環状2号線)の追加と、これに伴う1・1・1(広小路線)など18路線の変更、2・2・93(有松線)など16路線の追加(市域外を含む)

昭和43年10月18日　広路8－2号(名古屋環状2号線)の追加、広路8－1号(名古屋環状2号線)など2路線の変更

次に、街路種別毎に、市域内での主な追加変更路線を示す。

広路に属する路線の主な追加変更では、昭和21年に、幅員50ｍとして決定された広路11路線のうち、広路5号(飯田線)が昭和29年11月に事業執行上の理由により幅員を縮小し、1・3・12(飯田線、幅員24.54ｍ)に変更された。その後、昭和40年1月には、広路3号(城外線)が1・2・9(新出来町線)と統合し1・3・3(新出来町線、幅員25ｍ)に、広路9号(田幡町線)が1・2・16(大津町線)、1・2・10(臨海線)と統合し1・2・10(大津町線、幅員30ｍ)に、広路10号(東郊線)が鳴海都市計画1・3・1(国道1号線)と統合し1・3・16(東郊線、幅員24.54ｍ)に変更されたが、これらの3路線はいずれも合併による新市域への起終点の延伸を含む整理統合により路線延長が伸び、そのため標準幅員によって表示するルール(昭和8年7月20日内務次官通牒「街路設計標準」によれば同一系統に属する路線は1路線として表示する。幅員の異なる路線を1路線として表示する場合はその延長の最大なる部分の等級に従うこと。)に従い幅員表示が小さくなったもので、当初決定した幅員50ｍ区間の大部分はそのままであった。

一方、昭和42年3月及び翌年10月には、名古屋環状2号線が広路8－1号、8－2号、8－3号、8－4号、8－5号として決定された。以上の結果、名古屋市の都市計画街路の広路は12路線となった。

幅員36ｍ以上の1等大路第1類に属する路線は昭和21年の計画では決定されなかったが、昭和37年2月に1・1・201(新国道22号線)が追加され、昭和38年3月には2・1・8(瀬戸線)が1・1・1(瀬戸線)と

なった。その後昭和40年1月に1・2・12(広小路線)の東部を幅員40ｍに変更して1・1・1(瀬戸線)と統合し1・1・1(広小路線)とするとともに、1・1・201(新国道22号線)を幅員38ｍの1・1・2(新名西橋線)として追加決定した。

幅員29ｍ以上の1等大路第2類に属する路線は当初決定では20路線であったが、その後15路線に整理統合された。すなわち、昭和28年10月に1・2・21(稲永埠頭線)が新たに決定される一方、1・2・11(駅裏線)は幅員30ｍから15ｍに縮小され2等大路第2類に変更された。昭和40年1月の路線の整理統合では、幅員18間(約32.73ｍ)で決定され環状路線を形成していた1・2・1(児玉町線)、1・2・2(岩井町線)の一部、1・2・5(米野町線)、1・2・6(篠原町線)、1・2・7(新郊通線)は1・2・1(名古屋環状線)として整理統合された。また、1・2・9(新出来町線)は幅員30ｍから25ｍに、1・2・10(外堀町線)は幅員30ｍから24.54ｍになり、1等大路第3類に変更された。一方、1・2・13(梅ノ木線)は梅ノ木線と豆田町線の2路線に分割され、1・2・12(広小路線)は1・1・1(瀬戸線)と、1・2・14(日置町線)は広路6号(山王線)と統合された。

幅員22ｍ以上の1等大路第3類に属する路線は、昭和21年に11路線が決定されたが、その後20路線に増加した。増加した路線は、幅員縮小などによりこの規格に変更された前述の飯田線、東郊線、新出来町線、外堀町線と、幅員が20ｍから25ｍに拡幅された山ノ木線、幅員が15ｍから24.54ｍに拡幅された大幸線、1・2・2(岩井町線)から分離した万場大橋線の計7路線であり、新たに追加決定されたのは幅員25ｍの枇杷島小田井線、茶屋線、椿町線、千代田通線の4路線である。また、1・3・2(豊岡通線)と1・3・11(四ツ谷八事線)は統合して1・3・8(茶屋ケ坂牛巻線)に、1・3・7(星崎町線)は幅員20ｍに縮小され2等大路第1類に変更され、1・3・3(弥富町線)、1・3・12(一色線)の2路線は廃止された。また、守山市、鳴海町合併に伴う整理統合により、田代町線は1・3・17(志段味田代町線)に、引山野並線は1・3・21(守山上野線)になった。

補助幹線のうち幅員18ｍ以上の2等大路第1類に属する路線は当初幅員20ｍの4路線が決定されていたが、そのうち2・1・1(天神橋東大曽根線)は幅員40ｍの赤萩町線に変更される一方、2・1・4(千種本町線)が1・3・12(飯田線)から分離して決定されたほか、合併された新市域に13路線が新たに決定されて17路線となった。

幅員15ｍ以上の2等大路第2類に属する路線は、整理統合や新市域の新たな決定により当初決定の49路線から93路線に追加拡充され、さらに幅員11ｍ以上の2等大路第3類に属する路線として新たに4路線が決定された。

以上のような経緯を経て、市内における新法移行前の最終的な都市計画街路は、幹線街路49路線、総延長40万9,995ｍ、補助幹線 114路線、総延長38万8,618ｍとなった(**表5－12**、**図5－17**)。

表5－12　都市計画街路一覧(昭和44年5月)

区別	等級	類別	市内		都市計画区域	
			路線数	延長(m)	路線数	延長(m)
幹線街路	広路		12	90,616	12	115,940
	1	1	2	21,725	2	27,760
	1	2	15	119,700	15	124,000
	1	3	20	177,954	21	196,874
	計		49	409,995	50	464,574
補助幹線街路	2	1	17	65,630	22	76,318
	2	2	93	314,888	104	375,165
	2	3	4	8,150	6	10,633
	計		114	388,618	132	462,416

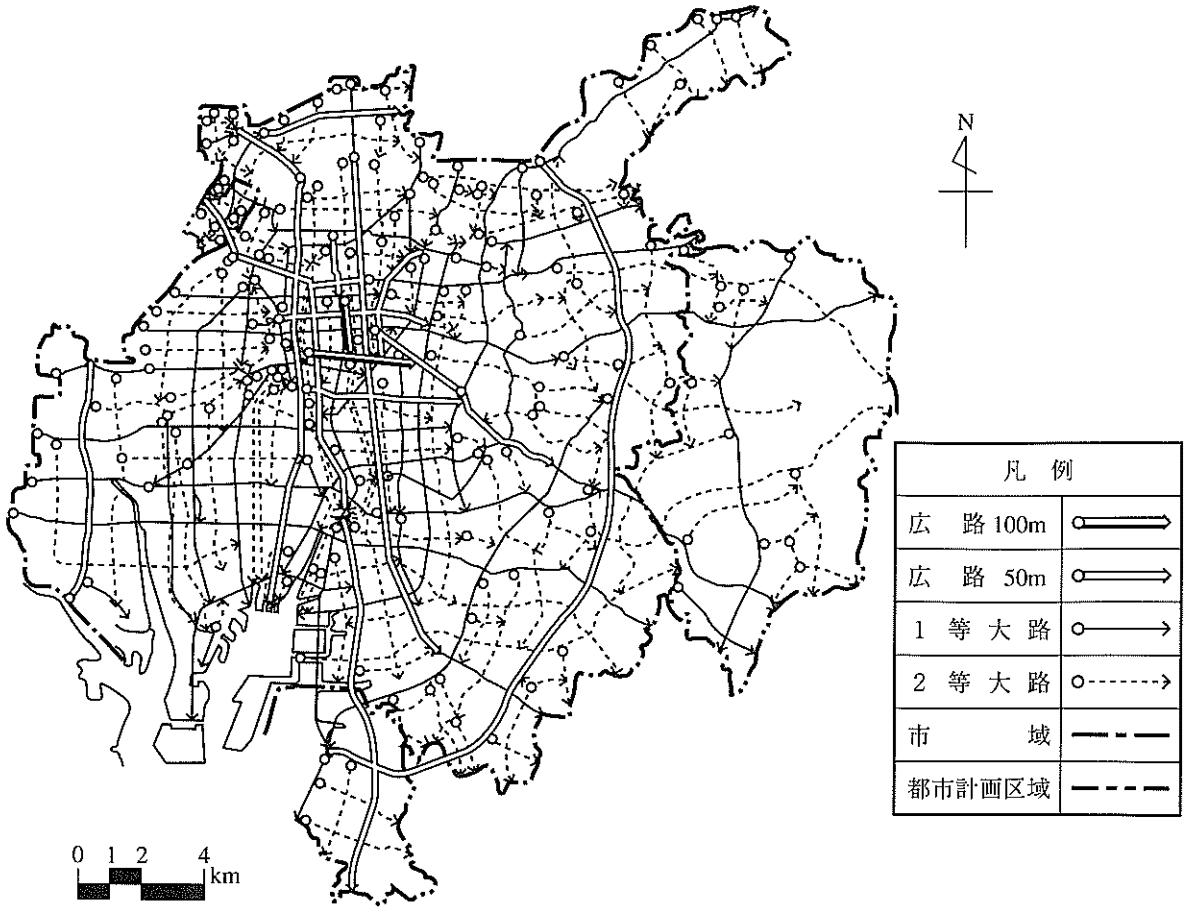


図5－17　都市計画街路網図(昭和43年)

2　街路事業

復興土地区画整理事業区域内の街路は幹線街路、補助幹線街路、区画道路をあわせて延長約800km、面積約998haにおよび、地区面積に対する道路面積の割合は28.9％に達しているが、地区内の全ての街路が復興土地区画整理事業の街路事業により整備された。戦災復興事業としての一般財源の国庫負担金は昭和33年度を最終年度として打ち切られたが、重要幹線を含む地区については揮発油税を特定財源とした国庫補助事業である都市改造事業が創設され、引き続きこの事業により築造整備が進められた。

復興土地区画整理事業区域外の街路のうち幹線街路については、国庫補助の対象となり重要幹線街路整備事業として整備が図られた。この事業で最初に着手したのは昭和25年(1950)10月に名古屋市で開催された第5回国民体育大会秋季大会の関連道路である豊岡通線、中根町線の改良事業と高畑町線、田代町線、東海橋線の土地区画整理組合事業関連のこぶ取り事業等であった。このほか、主な事業としては旧陸軍用地内を貫通する田幡町線の整備、八熊線の沢上町地内の国鉄・名鉄との立体交差、内田橋の改築工事があった。

昭和29年に揮発油税が道路整備の特定財源とされるとともに、第1次道路整備5箇年計画(昭和29～33年度)が発足して、計画的な道路整備が進められることになり、名古屋市においてもこの道路整備5箇年計画における公共事業の一環として国庫補助による街路事業を実施することとなった。第1次道路整備5箇年計画によって執行した事業は伏見町線、高畑町線の改良、山王線、東郊線、伏見町線等の舗装、山王橋の改築工事であった。引き続き昭和33年度から実施された第2次道路整備5箇年計画では事業費も増額され、中根町線、東山高針線、梅ノ木線等の改良・舗装や国鉄中央線関係の立体交差等を施行した。

道路整備5箇年計画は第1次計画発足以来、継続的に数次にわたって策定され、街路の計画的整備が強力に推進されてきたが、名古屋市においては第3次5箇年計画(昭和36～40年度)以降は、周辺地域と市街地部を結ぶ幹線街路の整備と市街地内の鉄軌道との立体化による交通渋滞の解消を重点に事業を実施した。

表5－13　国の道路整備5箇年計画と街路事業費との関係

(単位：百万円)

道路整備5箇年計画	計画期間(年度)	総事業費	内訳			
			公共事業費	街路事業費	有料道路事業費	地方単独事業費
第1次	29～33	260,214	260,210	44,180	―	―
第2次	33～37	1,000,000	610,000	115,685	200,000	190,000
第3次	36～40	2,100,000	1,300,000	279,830	450,000	350,000
第4次	39～43	4,100,000	2,200,000	550,000	1,100,000	800,000
第5次	42～46	6,650,000	3,550,000	972,200	1,800,000	1,100,000

表5－14　名古屋市の街路事業(国庫補助事業)実績

(単位：千円)

年度	事業費	内訳				
		改良	舗装	橋梁	立体	連立
41	2,625,522	1,419,500	534,900	144,322	272,999	253,800
42	2,518,146	1,014,249	365,400	99,000	425,217	614,280
43	3,420,000	1,896,660	510,000	155,340	366,000	492,000
44	3,397,501	2,103,924	494,713	190,500	600,000	8,364

※　金額は補助基本額

一方、この国庫補助事業と並行して昭和27年度から市単独費による街路改良事業が施行された。国庫補助の対象から外れた幹線街路のうち緊急を要する事業や補助幹線街路の改良がこの事業で実施された。

昭和31年に「地方税法」の一部改正により目的税である都市計画税が復活し、都市計画事業に対する財源が確保された。都市計画税は市域内で都市計画区域に含まれる土地と家屋に対して固定資産税の標準価格の1000分の2が課税されるもので、その額は昭和37年度では5億1,000万円と少額ではあったが、継続的な固定財源として長期的な計画を策定しやすい財源であり、昭和31年度を初年度とする第1次都市計画税事業5箇年計画を策定し、以後、第2次、第3次と移行しながら事業が進められた。最初に策定された昭和31年度を初年度とする第1次都市計画税事業5箇年計画の各都市計画事業に対する配分は表5－15のとおりであった。

表5－15　第1次都市計画税事業5箇年計画総括

	一般街路	区画整理	舗　装	都市水利	公　園	下水	調査	合計
事業費(百万円)	214	115	1,032	29	200	250	10	1,850
割合(%)	11.6	6.2	55.8	1.6	10.8	13.5	0.5	100.0
事業量	総延長 8,580m	総面積 96,200坪	総面積 615,700m²	総延長 3,816m	総面積 202,400坪	総延長 13,000m		

第3節　名古屋環状2号線及び都市高速道路

昭和30年(1955)9月に運輸大臣の諮問を受けた都市交通審議会は、名古屋圏部会を設け審議した結果、昭和36年10月21日付けの「名古屋市及びその周辺における都市交通に関する答申」の中で高速道路について「名古屋市内の道路の整備状況は良好で、数か所の特別な箇所を除いては、現在のところ、円滑な自動車交通が行われている。しかしながら、自動車交通量の増加傾向はなお続くものと考

えられる。従つて、現在道路の幅員拡張及び立体交差化並びに計画道路の建設の早期実現を図るべきであるが、特に、この際、高速道路建設の必要を痛感する。」と答申した。これが名古屋における高速道路構想の最初であり、昭和37年1月の名古屋市将来計画基本要綱では道路計画の中で「名古屋市の中心部から東は東名高速道路に連絡し、西は津島附近において環状線と連絡する放射1号線をはじめ、本市の中心部から北へ小牧において名神高速道路と連絡し、南は知多縦貫道路と結ぶ放射2号線、一宮・岐阜方面に至る放射3号線、長野方面に向かう放射4号線、更に東南部の豊田方面と連絡する放射5号線とこれらを相互に連絡する第1・第2・第3の環状線の計画など先づ幹線道路網の配置がなさるべきであり、これと関連して市街化計画に対応する街路網を、それぞれの地区の発展の傾向に応じて計画することが必要である。そしてこれらの幹線はそれぞれに発生する交通需要に応じた道路容量とするとともに、主要路線については都市高速道路網として利用しうるよう40～50米の幅員を考慮する必要がある。」との考えを示した。これが名古屋環状2号線及び都市高速道路について名古屋市が公表した最初であり、現在の高速道路計画の原形がこの計画で示された。

このほか昭和38年6月に「名古屋都市高速道路調査連絡会」が発足し、高速道路についての調査が行われたが、名古屋環状2号線と都市高速道路の計画を具体的に決定づけたのは昭和39年3月に設置された「名古屋大都市整備計画懇談会」の中間報告(昭和40年6月1日)であった。

1　名古屋大都市整備計画懇談会

昭和30年代に入り大都市への人口と産業の集中は、日本の高度経済成長に伴って激化の一途をたどり、東京・大阪の2大都市については都市機能確保のため既成市街地の再開発が焦眉の課題となった。昭和30年代後半からは官民一体となった大都市再開発問題懇談会が相次いで発足し、大都市における再開発を中心とする整備計画が種々検討された。これに対して名古屋は急速に市街化が進みつつあるが未だ過密化には至っておらず、将来の過大化を避けつつ開発整備を図る必要があるとの認識に立って、時を失することなく現状と将来における問題点を把握して、その解決を図ることが何よりも急務であるとして建設省中部地方建設局を事務局とし、関係する国、県、市、地元財界、学者及び報道機関の代表者による「名古屋大都市整備計画懇談会」が昭和39年(1964)3月に設置された。

この懇談会は金山を中心とした半径約15km以内の地域を名古屋と考え、さらにその後背地として、名古屋と密接な相互依存の関係をもつ約35km以内の圏域を名古屋大都市圏としてとらえた。昭和40年6月に出された懇談会の中間報告では、大都市整備の基本構想として「名古屋は、高度の発展性を有しわが国の重要な役割を分担する中京工業地帯を背景に、周辺都市群と均衡のとれた相互依存の関係を保ち、過大化を避けながら、名古屋大都市圏における政治・経済・文化・情報等の中枢管理都市として、次の施策を柱とし、総合的に均衡のとれた姿に拡大整備する。」とし、そのための施設の柱として、次の5つを掲げた。

a　都心の純化と再開発

b　市街地外周部をとおる外郭環状道路を基盤とした均衡ある工場・流通施設・住宅等の拠点的開発

c この外郭環状道路、都市高速道路および高速度鉄道等をはじめとする総合的な交通体系の整備
d 港湾およびその付属施設の整備拡充
e 大都市化に伴う生活環境の整備

これらの施策に基づいて構想を述べているが、ここでは陸上交通体系の事項についての全文を以下に記す。

陸上交通体系

近郊鉄軌道および高速度鉄道等による大量輸送と自動車による輸送の分担する割合を究明し、輸送機関別の分担率に応ずる国・私鉄網・高速度鉄道網・街路網・都市高速道路網・都市間幹線道路網等も総合的に均整のとれた整備をはかるべきである。

鉄軌道による近郊から市内への旅客輸送の市内における受け入れについては、高速度鉄道とバスによる輸送の持分に応じて、その施設の拡充をはかるべきであるが、とくにラッシュ時の大量輸送は、高速度鉄道によって輸送できるように格段の整備をはかるべきである。

なお、道路網関係については、名古屋に関係する乗用車・バス・トラック交通の実態を調査し、将来の発生交通量の内容別見通しをたて、その需要を満たすように整備する。

トラック交通は、現在の中心商業地区に出入するものが圧倒的に多く、下町、工業地区の順に少なくなり、住宅その他の一般市街地が最も少なくなっているので、この実態を勘案してトラック交通の見通しをたて、交通施設の整備をはかるとともに、二次的商業流通部門の周辺部への分散等によって交通機能を純化する。

つぎに、名古屋外周を一巡する外郭環状道路は、

イ)　都心に対する流出入自動車交通の合理的な分散導入
ロ)　都心に用のない通過交通のバイパス的誘導
ハ)　都心交通機能の純化
ニ)　名古屋港と周辺拠点群との有機的な連結
ホ)　周辺拠点開発の推進

等をはかるという重要な総合的使命を持っており、その役割りを十分に果たし得るよう最重点的に整備すべきである。

都市高速道路網は、都市交通の機能純化と高速化をはかり、都市内の交通混雑を防止するために、その建設を促進する必要があり、また重要幹線街路網および重要交差点の立体化は、街路交通容量の増大のために、これと同時に整備する必要がある。

さらに、道路網体系の整備の促進に伴って、ますます増大する都心交通に対して重要な課題となる駐車場の抜本的な整備をはかるべきである。

これらのほか、外郭環状道路周辺の交通の要衝にトラックターミナルを整備すると同時に、市街地内の交通中心にバスターミナルを整備する。

また、「都市機能の配置」の事項でも、既成市街地に現存する工場、倉庫、輸送施設、共同市場等のうち土地利用に支障をきたすものや、今後必要とされる都市密着型の中小工場、今後新規に必要とされる倉庫、輸送施設、共同市場等は交通至便な外郭環状道路周辺部の適当な場所に分散配置し、また外郭環状道路の周辺丘陵地には緑地保有率の高い住宅団地を配置する、として外郭環状道路の総合的な使命と役割を説明して、最重点に整備すべきであることを強調し、都市高速道路網についても、その建設を促進すべきである、と提言した。

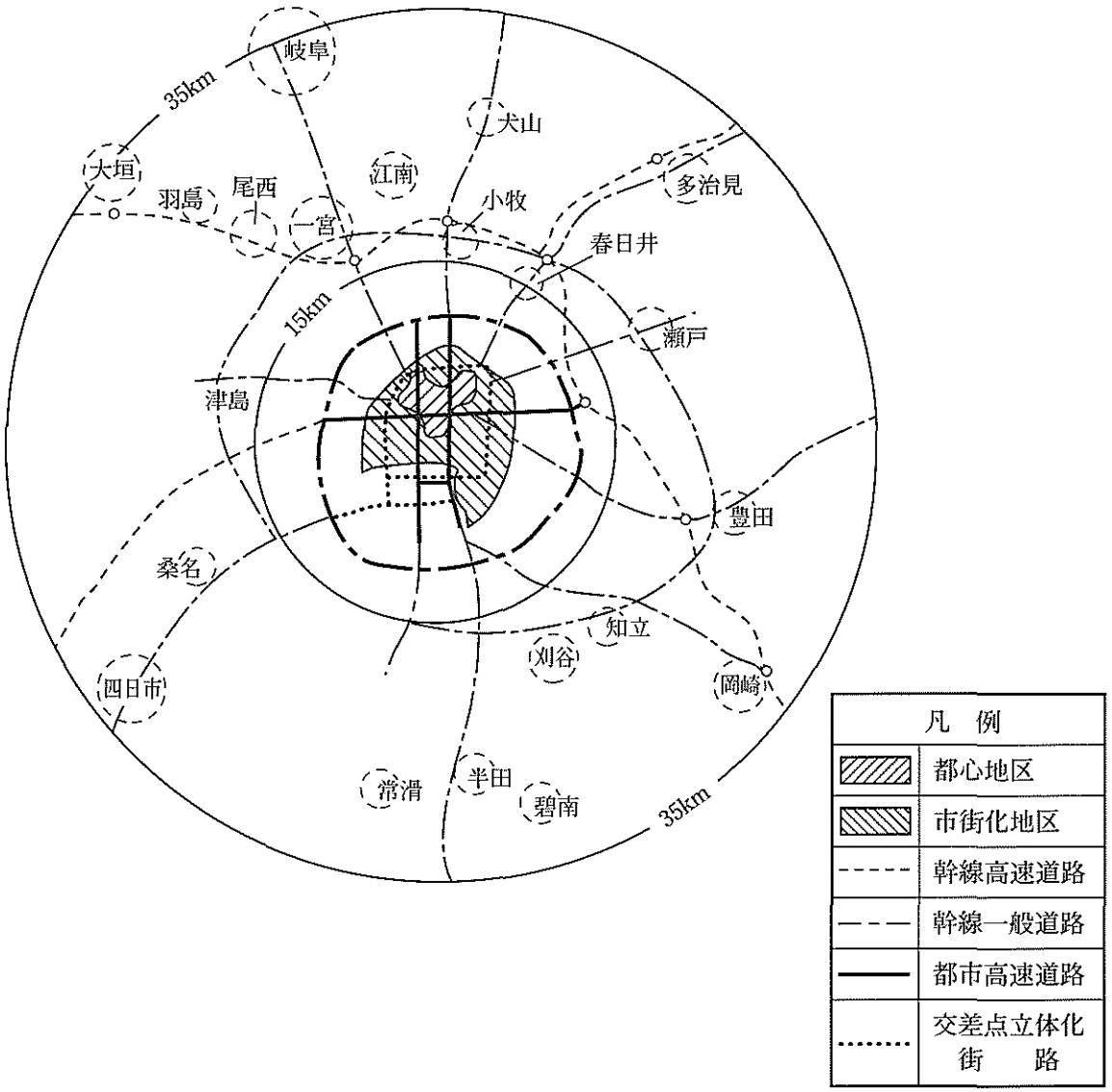


図5－18　名古屋大都市圏整備構想図(道路網)(名古屋大都市整備計画懇談会)

2　名古屋環状2号線

名古屋環状2号線は前述のような各種の構想・提言をうけて検討が進められた結果、昭和42年(1967)3月に名古屋市と春日井市、東海市、大府町地内の延長42.9km、同年9月に飛島村地内の3.3km、昭和43年10月に清洲町、新川町、甚目寺町、春日村、大治村地内の延長10.2kmが都市計画決定され、昭和43年度末までに全長66.2kmのうち56.4kmについて、主要な幹線道路との交差部21箇所にインターチェンジをもつ幅員50～60ｍの街路として都市計画決定された。未決定部分が9.9kmあるが、そのうち8.6kmは海上部であり、港湾計画にあわせて今後検討することとし、残りの陸上部1.3kmは組合施行による土地区画整理事業が実施中の区域内のため、事業完了を待って決定することになった。

この計画に先立って昭和30年に猪高村、天白村、南陽町、富田町、山田村、楠村の6町村を合併し、これらの区域に新たに用途地域を始めとする都市計画を昭和32年9月に決定した時点において、将来市域外部分が接続されれば環状道路となるように、東部は1・3・16(引山野並線)が千種区猪高町大字猪高石原字新引山から昭和区天白町大字野並字南前の市域境界までの延長1万1,962ｍ、北部は1・3・17(西枇杷島楠線)が西区山田町大字中小田井字埜田から北区楠町大字味鋺字石田までの延長5,146ｍ、西部は1・3・18(千音寺茶屋線)が中川区富田町大字千音寺字五反田から港区南陽町大字藤前字八之割までの延長9,510ｍ、いずれも幅員25ｍの都市計画街路として追加決定された。昭和42年に決定した名古屋環状2号線は西部及び北部は基本的に既決定の都市計画街路をそのまま幅員25ｍから50～60ｍに変更したものであった。また、東部については既決定の都市計画街路がほぼ天白川に沿っていたのを東側に膨らませ、金山を中心に東西に半径約8km、南北に半径約10kmの環状道路として決定した。

このように、名古屋環状2号線は名古屋市将来計画基本要綱や名古屋大都市整備計画懇談会の中間報告等により外郭環状線の機能や必要性が理論づけられ、具体的な進展の根拠になっていったが、昭和32年の都市計画決定の段階において、既にその萌芽がみられた。

都市計画決定された環状2号線は、名古屋に流出入する国道1号、19号、22号、23号、41号、153号、247号その他の主要地方道の交通を合理的に迂回分散導入させ、またこれらの通過交通のバイパス的誘導を図る広幅員の道路であり、愛知県、名古屋市の要請もあって昭和44年12月に上社インターチェンジから北回りで飛島村の国道23号までの区間が一般国道302号として路線指定され、国の直轄事業として建設省により施行されることになった(事業着手は昭和46年4月)。

名古屋大都市整備計画懇談会中間報告では構想を実現するための緊急施策として「環状2号線の用地取得、都市高速道路の建設のための準備、名古屋港後背地の開発のための用地取得等は、とくに緊急な課題であるので、これらを実施するためには、用地先行取得のための開発公社・都市高速道路公団の設立を早急にはかるべきである。」との提言があった。愛知県、名古屋市においても事業の早期実現のためには積極的な協力が必要であるとの考えから、昭和40年11月に財団法人名古屋環状2号線開発公社を設立して、用地の先行取得に着手した。この名古屋環状2号線開発公社の業務は、昭和47年に公布された「公有地の拡大の推進に関する法律」により設立された名古屋市土地開発公社に、先

行取得した用地とともに引き継がれ、環状2号線開発公社は昭和48年10月に解散したが、両公社が名古屋環状2号線の建設推進に果たした役割は極めて大きいものがあった。

名古屋市においては組合施行による土地区画整理事業が活発に行われてきたが、名古屋環状2号線も市域内延長約40.86kmのうち約25kmが31の組合に関係していた。これら組合の中には土地区画整理事業の施行中に名古屋環状2号線が都市計画決定されたもの、設立準備中に決定されたもの、決定後に設立されたもの等があり、その対応は組合と名古屋市、土地開発公社、建設省の4者の協議により進められた。

その後、昭和49年11月には名古屋環状2号線全線が国道302号に路線指定され、昭和55年に北部区間、延長8.6kmが暫定2車線で供用されたのをはじめ逐次部分供用された。昭和60年には海上部の名港西大橋が供用を開始し、北部の自動車専用部についても国土開発幹線自動車道(高速自動車国道近畿自動車道名古屋亀山線)として平成5年(1993)12月に全線供用された。また、北部区間に併設された鉄道(城北線)も平成5年3月に営業を開始した。

3　都市高速道路

都市高速道路の必要性については、都市交通審議会名古屋圏部会の答申や名古屋大都市整備計画懇談会の中間報告で強調されてきたことは前述のとおりであるが、基礎調査としては、昭和36年(1961)に建設省から大都市幹線街路調査の委託を愛知県と名古屋市が受けたのが最初であった。昭和38年6月には建設省中部地方建設局、愛知県、名古屋市及び日本道路公団名古屋支社で構成する「名古屋都市高速道路調査連絡会」が発足して都市高速道路の調査の調整や都市高速道路網の基本計画の作成に着手した。この連絡会の中で昭和41年に名古屋環状2号線の内側に「サ」の字の形で接続する計画が検討された。

これとは別に昭和37年度に愛知県土木部計画課に高速道路調査係が、翌年度には名古屋市においても計画局計画部街路計画課に高速道路調査係が設置され、県市が協調しながら基礎調査を進めた。昭和42年には愛知県と名古屋市で構成する「都市高速道路調査室」が愛知県土木部に設置され、本格的に計画策定の作業が行われ、昭和44年度に計画路線網、道路構造、利用台数の推計、建設計画、資金計画及び償還計画からなる名古屋都市高速道路の建設計画をまとめた。

このような都市高速道路計画策定の進展にあわせて、昭和42年6月に「名古屋都市高速道路建設促進期成同盟会」が結成された。会長には名古屋大都市整備計画懇談会会長、世話人代表には衆議院議員が就任し、愛知県知事、名古屋市長をはじめ地元の政財界の代表70余名が会員となり、国や国会に対して都市高速道路の建設促進について陳情活動等を展開した。

都市高速道路の昭和44年以降の主な経緯は以下のとおりである。

昭和44年9月17日　愛知県知事が名古屋市長に対し都市計画原案作成に関する基本的事項を指示
昭和45年5月20日　地方道路公社法の公布、施行
昭和45年9月24日　愛知県及び名古屋市の出資により名古屋高速道路公社を設立
昭和45年9月25日　都市高速道路(総延長57.5km)の都市計画決定

昭和46年1月29日　高速2号線の一部について都市計画事業の認可
昭和47年1月11日　高速2号線の本体工事に着手

都市高速道路の計画については、当初から沿線住民を中心とした強い反対運動があり、昭和45年5月に名古屋市会から3条件、47年3月に愛知県議会から8項目の都市高速道路の建設にあたっての要望が付されることとなった。都市計画決定の後の建設工事においても公害問題に対する社会情勢を背景に反対運動が高まる中、3条件8項目の履行をめぐり名古屋市会において昭和48年度予算のうち、都市高速道路に関する予算の執行停止が附帯決議された。その後2度の都市高速道路調査専門委員への委嘱調査などを踏まえ、環境対策に配慮して計画の見直しを行うこととなり、昭和51年11月に都市計画変更された。

第4節　駐車場

日本の産業経済の目覚ましい発展は、自動車交通の激増をもたらし、これに伴い駐車需要も並行して増加した。加えて都心部においては都市活動の活発化とともに自動車交通、駐車需要の発生源となる中高層建築物が次々と建設され、道路交通は輻輳する一方であった。このような状況に対して駐車施設の整備を通じて道路交通の円滑化を図るために、昭和32年(1957)5月16日に「駐車場法」が公布された。

名古屋市においても昭和33年度に都心の商業地域の駐車実態調査を実施し、その調査結果に基づいて検討を加え、昭和34年3月26日に「名古屋市駐車場条例」を公布、同年10月1日に施行して一定規模以上の建築物に駐車施設の附置を義務づけた。また、同月16日に駐車場整備地区として、都心部の411.8haを都市計画決定した。

名古屋市駐車場条例関係の主な経緯は次のとおりであった。

昭和34年10月 1日　名古屋市駐車場条例の施行
昭和34年10月16日　駐車場整備地区(約411.8ha)の都市計画決定
昭和35年 3月 1日　駐車場整備地区の周辺の区域(約330ha)の決定
昭和38年10月 3日　駐車場法の改正に伴う名古屋市駐車場条例の改正
　　周辺地区の指定(中区南外堀町6丁目1番地)
昭和39年11月25日　駐車場条例の改正(昭和38年10月3日)に伴う駐車場整備地区の周辺の区域の廃止

なお、附置義務制度の概要は**表5－16**のとおりであった。

表5－16　名古屋市駐車場条例による附置義務制度の概要

施　行　時(昭和34年10月1日)		
適用区域	概　　要	
駐車場整備地区	特定用途 (1)－百貨店、劇場、映画館等	床面積3,000m²以上の建築物につき400m²あたり1台
	特定用途 (2)－事務所、店舗等	床面積3,000m²以上の建築物につき500m²あたり1台
改　正　時(昭和38年10月3日)		
適用区域	概　　要	
駐車場整備地区、商業地域	特定用途－駐車場法に定める	床面積2,000m²以上の建築物につき300m²あたり1台
	非特定用途－駐車場法に定める	床面積 3,000m²以上の建築物につき300m²あたり1台
周辺地区	特定用途－駐車場法に定める	床面積 3,000m²以上の建築物につき300m²あたり1台

1　最初の駐車場整備計画

名古屋市においては昭和33年度に中心部の駐車実態調査並びに駐車需給の実態調査を実施し、その調査結果を基に翌年次のような駐車場整備計画を策定した。

駐車場整備地区指定の第一目的は自動車交通が著るしくふくそうする地区について道路の効用を保持し円滑な道路交通を確保することと、適切な駐車施設を欠くための都市機能の障害を未然に防止するためのものである。名古屋市においても年々人口の増加、自動車登録台数の増加、並びに商業活動の活発化から惹起される交通の混乱は駐車施設の不備のため益々増加されている。

これを除くには抜本的な路外駐車場の建設を行い、長時間駐車をすべてこれに収容し、止むを得ない短時間駐車のみ路上駐車場に整然と収容するような体制をととのえ、路上交通を解消する必要があるが、このため昭和33年度の駐車実態調査並びに駐車需給の実態調査を基礎とし、需要供給のバランスのとれた地区を考慮するとともに現に防火地域の指定を受け高層市街化が予想される区域及びその周辺の、近い将来防火地域として都市計画上の処理がなされるべき区域を含む、概ね400ヘクタールの区域を駐車場整備地区として指定しようとするものである。

この区域のなかにおいても特に既に路上駐車のために交通障害を生じている名古屋駅前地区、栄町地区及び伏見地区を第一次路上駐車施設設置地区とし、昭和34年度末までに実施するものとする。他の区域は駐車実態調査を実施した上逐次路上駐車施設を設置するものとし、なおパーキングメーターは15分単位とする計画である。

イ、路上駐車対策

(i)　昭和33年度における駐車需要台数と駐車供給台数

昭和33年度の調査結果によると、想定した整備地区内の最大駐車需要台数は4,740台となつており、その地区別台数は図－2(省略)に示す通りである。これに対して道路交通取締

法並びに駐車場法施行令を基準に表6(省略)に示す考え方で駐車許容台数を算定すると4,090台となる。

その地区別駐車許容台数は図2(省略)に示すとおりである。

(ii)　需要と供給とのバランス……供給率

需要と供給との関係を供給率で表わす事とした。供給率%＝供給台数／需要台数×100＝100はバランスのとれたことを示す。駐車場整備地区が指定されると有料になるため需要より1割5分は逃避するものと考えると4,030台となり、供給率は101%となる。

パーキングメーター設置は既に交通障害を生じている名古屋駅前、栄町及び伏見の各地区を第一次設置地区として、約2,000台を昭和34年度末までに設置するものとし、全区域について順次駐車実態を検討した上で設置してゆく計画である。

なおパーキングメーター設置の達成年度は概ね、昭和37年度に目途をおく。

(iii)　駐車需要の将来増加の推定

整備地区における過去の需要の増加とその傾向を参考として将来の駐車需要を推定すれば次の通りである。

年　度	33	34	35	36	37	38
台　数	4,740	5,890	7,040	8,190	9,340	10,490

ロ、路外駐車対策(路外駐車場建設可能量と駐車台数・その達成年限)

路外駐車場建設は今のところ研究の域を出ず、過去2回にわたる駐車実態調査から一応その予定位置として名古屋駅前附近及び栄町附近が第一に考えられている。これ等の地区では民間企業として考慮中のものもあり、又、日本道路公団名古屋支社においても、昨年より調査中である。路外駐車対策については調査資料不充分のため結論は早急には出ないが、今后数回の駐車実態調査の結果を待つて実施の段階に入るべきものと考えられる。

ハ、建築規制

駐車場法第三条第一項の規定に基く駐車場整備地区内及び、名古屋市駐車場条例第十四条の規定に基く周辺の区域内における新築又は増築に対してその部分が3,000m²をこえる大規模建築物に対し、駐車施設の附置及び駐車施設の規模等を条例案(省略)のように規制しようとするものである。

即ち、駐車場整備地区が指定されると整備地区内及びその周辺の市長の定める1,000m以内の区域においては延面積が3,000m²をこえる新築、増築をする場合、条例で、その建築物若しくはその敷地内に駐車施設を付置する義務を負わす事になつている。

将来の駐車需要を処理するため、延3,000m²をこえる建築物の現在における附置駐車場の調査によると計999台を収容する施設を持つており、このうち事務所系統が615台、百貨店その他が384台の内訳となつている。即ち、事務所系統が62%百貨店その他が38%の割合である。

又条例が施行されたものとして、現在のこれらの駐車施設を当嵌めてみると事務所系統が

418台、百貨店その他が715台となり、条例施行前と逆になると推定される。最近、駐車施設の適正を欠くため事務活動の不円滑化、ひいては商業活動に影響を及ぼすことに気づき民間では相当の駐車施設を有する建築物の建設にとりかかつている状況である。このことから今后の駐車需要(30分以上の路上駐車のみ)の増加量のうち或程度は大規模建築物に附置する駐車場によつてまかなえるものと考えられる。

以上の駐車場整備計画から地区別の最大駐車台数と許容駐車台数を整理すると表5－17のようになる。

表5－17　昭和33年度における最大駐車台数と許容台数

地区別	面積(ha)	平均駐車台数	最大駐車台数	許容駐車台数
A地区(駅前地区)	52.9	600	940	590
B地区(伏見地区)	43.2	310	510	550
C地区(栄町地区)	80.3	870	1,330	940
D地区(北側地区)	112.4	700	1,250	980
E地区(南側地区)	114.5	400	710	1,030
合　計	403.3	2,880	4,740	4,090

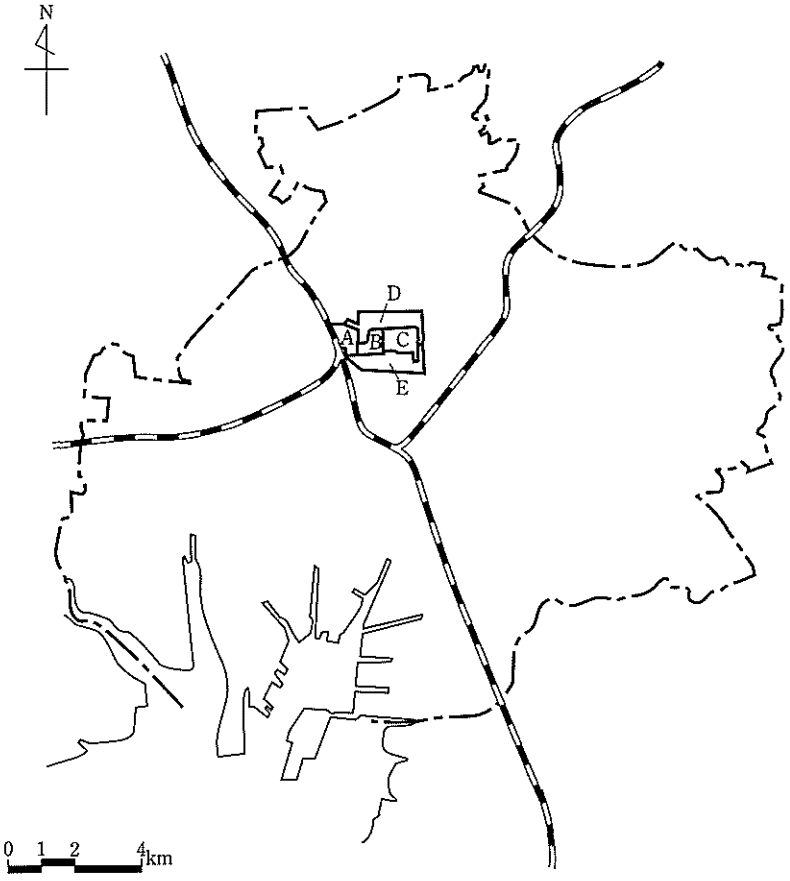


図5－19　都市計画駐車場整備地区

2　昭和37年の駐車場整備計画

昭和34年(1959)の駐車場整備計画を策定後も引き続き駐車実態調査を実施し、その結果を基に昭和37年7月に昭和45年度を計画目標とする次のような駐車場整備計画を公表した。

§1　路上駐車許容台数

車道巾7m(歩車道の区別のないものは8m)以上の街路で消火栓、バス停、電停、交差点、曲角附近の駐車禁止部分及び歩道乗入部分を除いた残りの駐車可能街路間長を7mで割ったもので駐車場整備地区間で5,197台である。

この算定には区画街路の整備されていない地区を除いて計算しており、整備後は2割程度の増加が予想される6,400台とする。

§2　大建築物附置駐車場

駐車場整備地区内及び周辺の区域内における3,000m²以上の建築物について建築局の調査によると用途別では百貨店等の特殊用途のものが16%、店舗、住宅等が13%、事務所等のものが71%の割合を示している。

また、最近都心部でも駐車施設の適正な保有を欠くため、商業及び事務活動の円滑化を欠き、民間では相当の駐車施設を有する建築物の建設にとりかかっている状況である。

一方、駐車場法の改正により、附置駐車場施設は一段と増加することが予想される。

このことから今後の駐車需要(長時間駐車のみ)の増加量のうち約70%は大建築物に附置する駐車場によってまかなわれるものと推定される。

なお昭和35年、36年、37年度における附置状況は次表のとおりである。

	件数	附置台数	累　計
35年度	16件	435台	435台
36年度	25	915	1,350
37年度	11	333	1,683

また条例の規定より多く駐車施設を附置しているものは54.4%で、条例規定台数のみ附置しているものは45.6%となっている。

§3　民間路外駐車場

駐車場整備地区内における民間の駐車場建設状況は、

年　　度	35	36	37
民間路外駐車場(台)	147	341	728

であり、将来の建設台数は、次式により表される。

$$y=290.5(x-35)+114.8$$

y：台数

x：昭和年次

これによれば、37年に対する各年の増加指数は、次表のようになる。また、上の推定式より各年の推定台数を算出すれば次図のようになる。

年　度	37	38	39	40	41	42	43	44	45
増加指数	1	1.42	1.83	2.25	2.67	3.09	3.50	3.92	4.34
推定台数	696	987	1,277	1,568	1,858	2,149	2,439	2,730	3,020

§4　駐車場整備計画(要約)

(1)　昭和34年度、35年度の駐車台数は、調査結果及び軽自動車の比率からそれぞれ5,888台、6,556台とした。

(2)　昭和35年以降の駐車需要台数は、自動車保有台数と街路交通量の年度別増加指数から求めた次表の増加指数により算出した台数から、有料制のために逃避すると思われる15%を減じたものを採用した。(指数はそれぞれ昭和35年度を1とした指数である。)

駐車需要台数の増加指数推計

	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
交通量増加指数	1.15	1.30	1.44	1.59	1.74	1.89	2.04	2.18	2.33	2.49
登録台数増加指数	1.20	1.44	1.72	2.04	2.42	2.85	3.34	3.90	4.54	5.26
駐車需要増加指数	1.18	1.37	1.58	1.82	2.08	2.37	2.69	3.04	3.44	3.88

(3)　短時間駐車と長時間駐車との割合は、昭和35年度の数値にはパーキングメーターの影響があるので34年度の数値を用いた。34年の短時間駐車は全体の67%であるが、各年4.5%づつ逓減して30%になるものとした。また短時間駐車はすべて路上駐車とした。

(4)　長時間駐車は昭和34年度調査から全体の33%として各年4.5%づつ逓増して70%にまでなるものとした。各年の全駐車台数に対する長時間(30分以上)駐車台数比率は次表のとおりである。

全駐車台数に対する長時間(30分以上)駐車台数比率

(%)

	32年度	33年度	34年度	35年度
A地区	8.8	18.5	32.7	18.4
B地区		12.4	34.2	27.8
C地区	12.8	16.2	32.2	18.1
D地区			33.1	18.3
E地区			33.6	35.0

(5)　大規模建築物附置駐車場は、駐車需要増加量のうちの長時間駐車の70%を収容するものとした。

(6)　路上の計画台数については路外駐車場が計画中のため、それに見合う需要を満足せられない段階においては、すべてその不足需要台数は路上によってまかなうこととして台数を算出した。

以上の計画を一覧表にまとめたのが表5－18である。

この計画では昭和45年度を計画目標として、駐車場整備地区内の駐車需要を2万7,786台と推定し、これを公共路外駐車場1万656台、大規模建築物附置駐車場7,110台、民間路外駐車場3,020台、路上駐車場6,400台でもって収容しようとするものであった。

参考までに昭和45年度末の駐車場整備地区内の駐車場整備状況をみると、駐車場法第12条の届出による民間路外駐車場が7,145台(駐車場整備計画台数に対する比率は236％、以下この比率を示す。)、大規模建築物附置駐車場が7,475台(97％)、路上駐車場が995台(16％)であり、公共路外駐車場は8箇所2,860台(27％)が都市計画決定されているが、営業を開始しているのは1,840台(17％)であった。

表5－18　駐車場整備計画

(単位：台)

	年度	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45
各年需要の台数	駐車台数	5,888	6,556	7,808	9,147	10,645	12,372	14,265	16,398	18,776	21,403	24,428	27,786
	大規模建築物		61	158	365	711	1,242	1,950	2,887	4,076	5,164	6,335	7,110
	民間路外駐車場		115	406	696	987	1,277	1,568	1,858	2,149	2,439	2,730	3,020
	路外駐車場	1,943	2,282	2,715	3,191	3,731	4,347	5,041	5,832	6,730	7,379	8,015	8,720
	同上各年の純増加		339	433	476	540	616	694	791	898	649	636	705
	路上駐車場	3,945	4,098	4,529	4,895	5,216	5,506	5,706	5,821	5,821	6,421	7,328	8,336
	同上各年の純増加		153	431	366	321	290	200	115	0	600	907	1,008
	路外＋路上	5,888	6,380	7,244	8,086	8,947	9,853	10,747	11,652	12,551	13,800	15,343	17,056
	路外の純増＋路上の		492	864	842	861	906	894	905	898	1,249	1,543	1,713
計画数	路外駐車場			850	1,700	2,700	3,700	4,700	5,700	6,700	7,700	9,200	10,656
	同上純増				850	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,500	1,556
	路上駐車場		6,380	6,394	6,386	6,247	6,153	6,047	5,952	5,851	6,100	6,143	6,400

3　都市計画駐車場

駐車場整備地区は駐車需要の多い都心地区に指定されており、この地区内に路外駐車場を整備するにあたって、新たに土地を取得して建設することは採算性からみて困難であることから、広幅員街路や公園の地下が建設予定地として対象となった。

当時、駐車需要の増大にともなって、民間企業からも道路や公園の地下を占用する駐車場建設計画の出願が相次いでおり、一般的に地下駐車場の建設は、そのコストが非常に高く(市営栄町自動車駐

車場の場合は地下鉄と同時施工で1台当たり約180万円)、市営駐車場によって駐車需要をすべて満たすことは困難なため、出願の事業主体の経営能力、計画内容等を検討し都市計画決定を行った。これら民間が建設する都市計画路外駐車場については、固定資産税と都市計画税の5年間の減免、駐車場経営が軌道に乗るまでの間の道路や公園の占用料を暫定的に免除するほか、日本開発銀行からの開発資金の融資を斡旋する等の措置も行った。

昭和44年時点の都市計画駐車場の決定状況は**表5－19**のとおりである。

表5－19　都市計画駐車場決定状況

番号	駐　車　場　名	決定年月日	駐車台数
第1号	栄町自動車駐車場	昭和39年2月25日	850台
第2号	栄公園地下自動車駐車場	昭和39年12月2日	約370台
第3号	矢場公園地下自動車駐車場	昭和40年3月23日	約140台
第4号	南鍛冶屋町自動車駐車場	昭和40年3月23日 (昭和41年10月13日変更)	約300台 (約400台)
第5号	名古屋駅西口自動車駐車場	昭和42年3月13日	約300台
第6号	名古屋駅前自動車駐車場	昭和43年3月19日	約220台
第7号	大須自動車駐車場	昭和43年12月28日	約200台

(1)　栄町自動車駐車場

栄町自動車駐車場は、名古屋市において最初の都市計画駐車場として昭和39年(1964)2月25日に都市計画決定された。この駐車場は100ｍ道路久屋町線の地下に計画されたが、位置の決定にあっては100ｍ道路と地下鉄2号線の縦断勾配の関係から広小路線の南側とし、利用者に便利なように広小路線の南側に隣接した位置に決定した。昭和39年12月2日には都市計画事業決定され、起債を財源とする市の単独事業として建設された。都市計画としては、自走式の地下2層、駐車台数850台であったが、第1期工事として510台分が事業決定され、昭和39年12月に地下鉄2号線の建設工事にあわせて着工され、昭和41年11月1日に供用を開始した(その後、昭和45年12月に名称を久屋駐車場、駐車台数を510台に都市計画変更した。)。工事費は9億1,600万円であった。駐車場の管理運営については、市営駐車場として条例規則等の制約を受けるが、年中無休の24時間営業といった弾力的な経営の問題もあり、財団法人名古屋市駐車場公社を昭和41年9月20日に設立して、市からの管理委託という形式で管理運営されることとなった。

利用料金は30分毎に60円で、利用台数は昭和41年度15万6,117台、昭和42年度51万8,691台、昭和43年度66万5,459台、昭和44年度88万8,545台であった。

(2)　栄公園地下自動車駐車場

昭和39年(1964)12月2日には株式会社東海放送会館を事業主体とする栄公園地下自動車駐車場が都

市計画決定され、同日付けで都市計画事業及び同社に対する特許が認可された。この駐車場は栄公園の約0.76haに地下2層、駐車台数370台の規模で計画され、工事費4億3,000万円を投じ、昭和40年10月16日に名古屋市初の都市計画路外駐車場として開業した。

(3)　矢場公園地下自動車駐車場、南鍛冶屋町自動車駐車場

矢場公園地下自動車駐車場と南鍛冶屋町自動車駐車場(現在のエンゼルパーク駐車場) は地元有志に名古屋証券取引所、松坂屋、丸栄が参画して設立された株式会社名古屋地下駐車場の出願によるものであった。

矢場公園周辺は駐停車する車両が多く、児童公園の利用に危険があるとして、地元有志が関係百貨店や証券取引所に善処するように陳情を重ねたことが発端であった。駐車車両を排除するためには駐車場を建設することが根本的な解決につながるとして、矢場公園地下に駐車場を建設する方針を固めたが、公園の地下のみでは収容台数も少なく、採算性も十分でないため、隣接する中央高校の校庭の地下をも併せて使用したいとして「中央高校々庭地下借用の件」と同時に「公共事業の骨格資本となる県、市出資請願の件」について地元有志から要請されたが、いずれも採択に至らなかった。

その後、前述の百貨店等の参加が決まり、拡張を断念して公園地下に限って駐車場を建設する方針を固めたが、昭和37年(1962)11月に建設省都市局長から各都道府県知事あてに「地下公共駐車場に係る占用許可について」の通達が出された。この通達には「児童公園は、やむを得ない場合を除き、占用させないこと。」とあり、暗礁に乗り上げたかにみえたが、昭和39年に至り南鍛冶屋町自動車駐車場も建設することで関係機関の合意をみた。矢場公園地下自動車駐車場は矢場公園の地下に面積約0.48ha、地下1層、駐車台数140台の駐車場として昭和40年3月23日に都市計画および都市計画事業が決定され、同年5月28日に特許の認可があり、翌年4月19日に営業を開始した。南鍛冶屋町自動車駐車場は久屋大通の地下に面積約0.60ha、地下2層、駐車台数300台の駐車場として昭和40年3月23日に都市計画決定され、同年8月28日に都市計画事業、同年9月22日に特許の認可を受け昭和41年10月12日に営業を開始した。南鍛冶屋町自動車駐車場は昭和41年10月13日に面積約0.85ha、駐車台数400台に都市計画及び同事業が変更された。

(4)　名古屋駅西口自動車駐車場

閾市の密集する名古屋駅西の改造のため、昭和32年(1957)に駅西都市改造事業に着手したが、翌年に東海道新幹線計画が確定し、これに合わせて都市改造事業も新幹線用地および駅前広場用地の確保のために事業計画の変更を行った。この事業の中で駅前広場については、広場に面する地域には将来建物が高層化することを予想して、これに対応するように広幅員の街路を配し、さらに約120台が駐車でき、将来北側の緑地帯を利用して地下駐車場もできるように約1万6,370m²の広場を造成した。

この広場計画に対応して昭和38年に地元有志の間で、この地区の発展のために駐車場建設の声が高まったが、地元有志だけでは対応が困難として名古屋鉄道株式会社等に参画を要請し、翌年9月に名古屋駅西駐車場株式会社を設立した。この会社は地下駐車場と同時に地下街の建設を計画して昭和

39年5月に地下1階を商店街とし、地下2階を駐車場とする「地下駐車場および付属商店街建設用地使用許可願」を提出した。この計画について名古屋市と国鉄との間で協議が行われたが、国鉄は駅前広場の折半線から駅側の国鉄用地内の地下については、国鉄が使用計画を検討中であるので除外すること、また特許者は公共的性格をもつものであること、なお、選定に当たっては国鉄・建設省間覚書によりあらかじめ協議することの条件を付して同意した。こうして昭和42年3月13日に地下1層、駐車台数300台の駐車場の都市計画決定、同年9月7日にその事業と都市計画街路(椿町線の地下道路)の都市計画および同事業の決定がなされた。

この決定を受けて会社は特許の申請を行ったが、国鉄から資本構成について再検討の示唆があり、会社では名古屋商工会議所会頭を社長に迎え役員を変更するとともに、資本構成上の公共性を実現するため、名古屋市、財団法人鉄道弘済会、株式会社東海銀行、東昭不動産株式会社の資本参加により、昭和43年3月27日に特許が認可され、事業に着手した。

(5)　名古屋駅前自動車駐車場

昭和43年(1968)3月19日には、名古屋駅前駐車場株式会社を事業主体とする名古屋駅前自動車駐車場の都市計画決定及び都市計画事業決定がされた。この駐車場は桜通線の地下約1.1haに駐車台数220台の規模で、名古屋駅西口自動車駐車場と同様に、地下街と併設する形で計画された。

(6)　大須自動車駐車場

昭和43年(1968)12月28日に2番目の市営駐車場として大須自動車駐車場が都市計画決定され、同日付けで都市計画事業決定された。この駐車場は、旧中警察署の跡地を地元商店街や矢場町の場外馬券売場への来場者に無料で開放していたが、その利用が無秩序なため地元の要望もあって計画された。敷地面積が1,800m²弱と狭く、収容台数を増やすためにエレベータースライド方式の機械式立体駐車場方式が採用され、鉄筋コンクリート造り地下1階地上6階、駐車台数200台、工事費は2億円であった。昭和44年11月1日に営業を開始し、管理運営は栄町自動車駐車場と同じ方法がとられた。

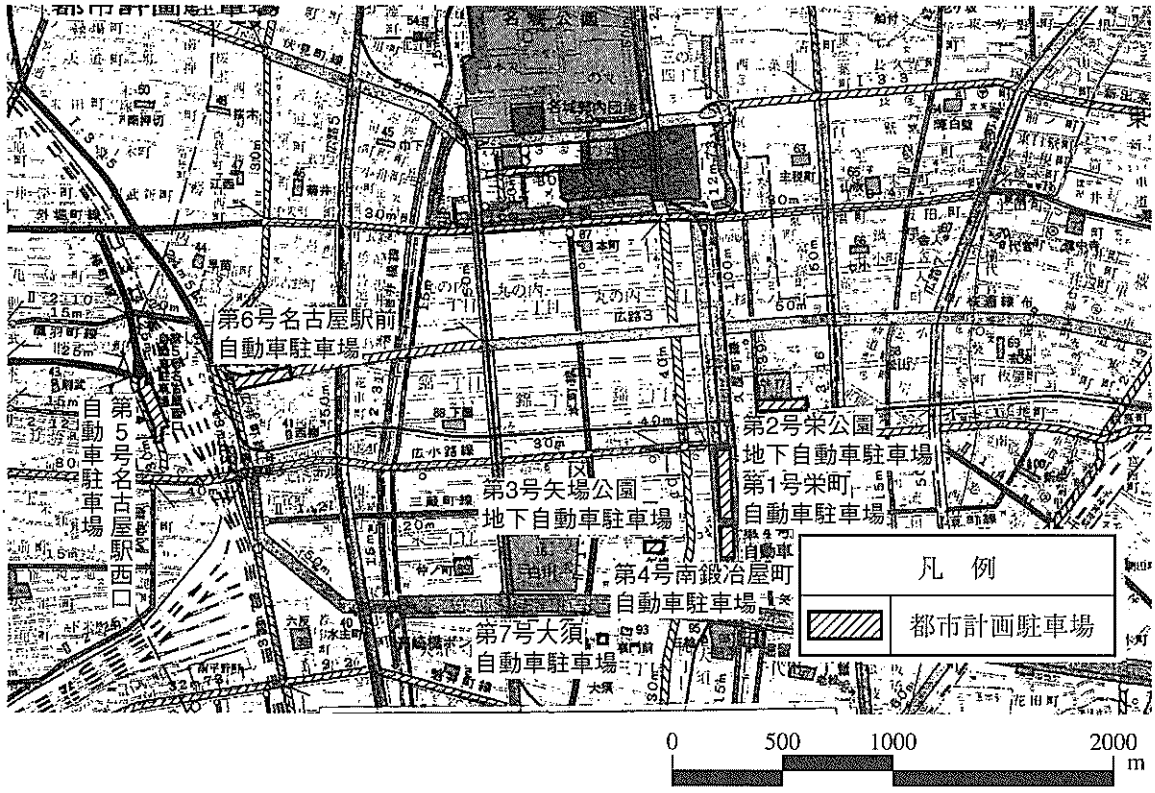


図5—20　都市計画駐車場配置図

第5節　バスターミナル

昭和34年(1959)4月15日に「自動車ターミナル法」が公布された。この法律では、「自動車ターミナル」とは「旅客の乗降又は貨物の積卸のため、自動車運送事業の事業用自動車を同時に二両以上停留させることを目的として設置した施設であつて、道路の路面その他一般交通の用に供する場所を停留場所として使用するもの以外のものをいう」、また、「バスターミナル」とは「一般乗合旅客自動車運送事業の用に供する自動車ターミナルをいう」と定義している。

この法律の施行に際し、同年3月12日に運輸省自動車局長と建設省計画局長との間に「自動車ターミナル法に関する覚書」が交換され、「都市計画区域内において、一定規模以上の自動車ターミナル(概ね500平方メートル以上のもの)を建設しようとするときは、あらかじめ、都市計画法第三条の規定に基き都市計画として決定することを原則とする。」ということが確認された。

近代的、効率的な都市交通体系としては、通勤通学目的交通は大量輸送の可能な鉄道とバスを、業務目的交通には機動性のある自動車交通を主体とする等、各交通手段の特性を生かした機関分担を図

ることが望ましく、名古屋市は東京や大阪に比べ国・私鉄等の大量輸送機関が少なく、中京都市圏で初めて実施した昭和46年のパーソントリップ調査によると市内の交通手段の利用割合は、鉄道13.9%、バス10.5%、自動車31.3%、残りが二輪車と徒歩であり、自動車利用の割合が公共交通機関利用の約1.3倍となっており、名古屋市の交通体系の特性を表している。なお、昭和46年度末時点の地下鉄の営業路線は32.4kmで、市電は逐次廃止されて営業路線29.1km、市バスは498.6kmであった。

このように昭和46年時点の名古屋市の交通体系は自動車の割合が大きいが、昭和30年代においては大量輸送機関としての市電、市バスの役割は極めて重要であった。

市電・市バスの昭和30年代からの営業路線、乗車人員の推移は表5－20のとおりである。

表5－20　市電・市バスの営業路線・乗車人員の推移

	市　電		市　バ　ス	
	営業路線(km)	乗車人員(人)	営業路線(km)	乗車人員(人)
昭和31年	104.303	244,912,202	240.439	99,674,194
昭和33年	106.302	232,750,150	306.279	156,700,034
昭和35年	101.376	216,790,160	348.429	226,650,834
昭和37年	104.012	195,028,977	379.229	304,683,082
昭和39年	102.804	184,713,281	413.129	335,653,073
昭和41年	97.292	169,580,403	458.229	325,098,074
昭和43年	76.917	112,668,796	475.979	306,832,169

※　乗車人員は年間の乗車人員である

市電は大量輸送機関としての重要な役割を担いながらも、地下鉄の延伸とともに平行区間が廃止され、また自動車交通の増大により路面交通の障害物として次第に撤去されていった。これに対して市バスは市域の拡大につれて開発された周辺部と既成市街地とを結ぶ路線が整備され、乗客は速度の早い市バスに転換するようになり、市バスが市の大量輸送機関の主力になっていった。

しかしながら自動車交通の激増は路面交通の渋滞をもたらし、この渋滞のため市バスの表定速度が低下し、輸送効率が次第に悪化していった。表定速度は、昭和36年には16.65km/hであったが、39年には15.44km/hに低下した。名古屋市では市民サービスと輸送の効率化のため路線の再編成を行い、同42年にバス発着の中心である栄と、地下鉄が開業した星ケ丘にバスターミナルを開設した。その後、地下鉄の延伸にともなって、主要な駅にバスターミナルが設けられ、バスと地下鉄との連携を図り市民の利便に供したが、これらのバスターミナルは都市計画決定されず、名古屋市交通局が一般乗合旅客自動車運送事業者として設置したものであった。

名古屋市における都市計画自動車ターミナルの第1号は、昭和36年に都市計画決定された笹島バスターミナルであった。当時名古屋駅を起点とする郊外バスは名鉄、三重交通等10社線があった。これらの路線は名古屋市とその周辺市町村はもとより隣接県の市町村との密接な連絡にあたり、単に名古屋市と周辺市町村との交通連絡ばかりでなく戦後急速に拡大した産業経済の発展に大きな役割を果たし、その簡便性からますます増加の一途をたどっていた。郊外バスの発着場は名古屋駅前1箇所に

定められていたが、路上の10数箇所に分散して設けられた乗降場から発車するバスは1日に約1,000台にのぼり、乗降客の不便だけでなく、路面交通の処理の点からも隘路となっていた。このためにバスターミナルの建設が望まれ、名古屋鉄道株式会社が地上18階地下2階の名鉄バスターミナルビルの建設を計画し、同ビルの3階と4階がバスターミナルとなることになった。これを受けて名古屋市では都市計画決定の手続きに入り、昭和36年3月23日に面積1.357ha、うち建物敷地0.758ha、うち誘導車路敷地0.599ha、停留所数24の笹島バスターミナルが都市計画決定された。その後、同39年12月28日に面積、停留所数等が都市計画変更され、42年6月1日に完成、開業した。

なお、昭和49年3月には、市バス等の発着所となる名古屋駅バスターミナルが都市計画決定された。

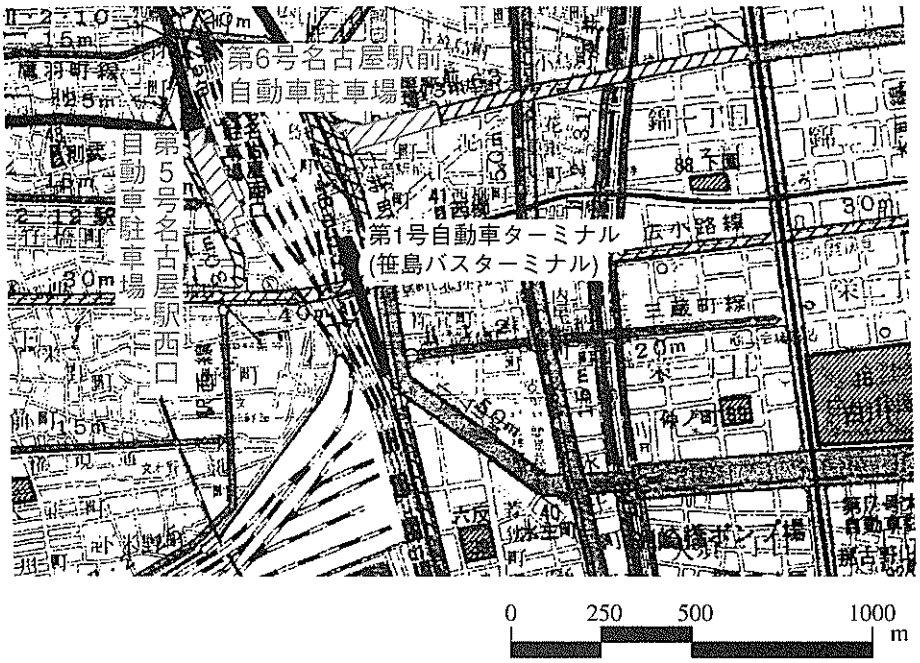


図5—21　笹島バスターミナル

第5章　公園・緑地・墓地計画

第1節　公園

1　公園計画の経緯

復興都市計画として決定された公園は、復興土地区画整理事業の進捗、土地利用の変化への対応、事業執行上の問題整理、組合施行による土地区画整理事業との調整、市町村合併による市域の拡張など、都市計画全般の見直しの時期をとらえ、また公園計画独自の再検討により、昭和43年までに30数回の追加・削除・変更が行われた。この30数回に及ぶ決定・変更の内容を追加決定と既決定公園の変更に分けて概説する。

なお、記述の中で、(区域外)と表示するものは、復興土地区画整理事業の区域外を示し、(区域内)の表示は同事業区域内を示す。

昭和22年(1947)5月6日の最初の決定以後、昭和43年末までに23回の追加決定が行われた。

昭和26年4月23日に32号茶屋ヶ坂公園(区域外)を地形及び公園配置上の理由により追加決定、昭和28年3月30日に33号道徳東部公園(区域外)を区画整理組合からの移管により追加決定、昭和29年6月11日に34号彌次兵ヱ公園～38号いろは公園(区域外)の5公園を区画整理組合からの移管により追加決定、同年11月18日に復興土地区画整理事業の中で、公園として確保された39号六反公園～136号稲荷公園(区域内)を追加決定し、昭和30年12月9日にも同様の理由により137号西川端公園(区域内)と138号熱田公園(区域内)を、翌年10月27日に139号清明山第二公園(区域内)を追加決定した。

昭和30年4月に天白村と猪高村が、同年10月には南陽町、富田町、山田村、楠村が名古屋市に合併されたので、これらの新市域について公園計画を策定し、昭和33年2月15日に旧南陽町に140号日光川公園、141号新茶屋川公園、142号船頭場公園の3公園を、旧富田町に143号富田公園を、旧楠村に144号楠公園を、旧猪高村には145号明徳公園、旧天白村に146号天白公園をそれぞれ決定した。昭和35年3月9日には復興土地区画整理事業の147号尼ヶ坂公園、148号金山公園(区域内)を追加決定した。

昭和37年2月12日には28号呼続公園を縮小したその代替として、149号宝公園(区域外)、同年7月31日に区画整理組合から移管を受けた150号新福寺公園(区域外)を追加決定し、昭和38年10月4日と翌年3月28日の2回にわたり151号昭明公園～188号万場公園 (区域外)の38公園を追加決定した。なお、167号白水公園以外はすべて区画整理組合からの移管を受けた公園であり、白水公園は、30号道徳公園の縮小変更による代替公園として決定された。

昭和40年1月27日には昭和38年に名古屋市と合併した守山市と鳴海町地内について都市計画公園の決定を行った。旧守山市については普通公園として195号大森公園、196号雨池公園、近隣公園として193号北屋敷公園、児童公園として189号宝勝寺公園～192号瓢箪山公園、194号喜多山公園の合計8公園を決定した。旧鳴海町については普通公園として200号戸笠公園、201号熊野公園、 206号細根公園、近隣公園として197号千句塚公園、199号螺貝公園、202号要池公園、203号通曲公園、204号水広公園、205号鳴海公園を追加決定し、旧鳴海町時代に決定済の198号新海池公園と207号神明公園～210号汐田公園の5つを加え、合計14公園とした。昭和40年3月23日には211号東宿公園～253号穂

波公園(区域外)の43公園を決定した。このうち、213号日比津公園、227号稲葉地公園、235号虹ケ丘公園、237号西山中公園、239号神丘公園、241号植園公園、250号弥富公園の7公園が近隣公園であり、他は児童公園であった。この43公園は区画整理組合から移管を受けたものと日本住宅公団の設置したものであり、235号虹ケ丘公園～241号植園公園の7公園は日本住宅公団が設置した公園であった。同年12月28日には、名古屋刑務所の移転跡地に近隣公園の254号吹上公園(区域内)を決定した。翌年3月16日には区画整理組合からの移管及び寄付を受けた児童公園の255号一ツ山第一公園～266号東志賀公園の12公園(区域外)を決定した。

昭和41年10月13日には、昭和39年の有松町、大高町の合併に伴い、旧有松町地内に近隣公園の267号桶狭間公園と、旧大高町地内に近隣公園として268号鷲津砦公園、269号大高城跡公園を決定した。

昭和42年には、11月9日及び12月15日に区画整理組合から移管を受けた270号大手公園～278号弁天公園(区域外)の9児童公園と復興土地区画整理事業で整備された279号古渡公園、280号六ツ野公園の2児童公園を決定した。翌年7月26日には区画整理組合から移管された282号宮塚公園、283号金屋第二公園の2児童公園を、8月3日に東山公園縮小の代替として281号鹿子公園を近隣公園として、8月23日に普通公園の284号稲永東公園を決定した。

なお、昭和29年8月14日に建設省の都市計画課長から次のような通達が出されたため、土地区画整理の設計認可を受けた公園を順次都市計画として決定していった。

土地区画整理の設計に係る公園の都市計画決定について

記

土地区画整理の設計に係る公園で、その面積〇．一ヘクタール以上のものは都市計画として決定する。但し、国庫補助対象の土地区画整理により造成され又は今後造成される公園は、その面積の如何を問わない。

既に土地区画整理の設計認可を受けている公園は、今年度中に、都市計画審議会に付議して決定するものとし、今後土地区画整理の設計認可を受けるものについては、原則としてその認可のあつた日後の最初に開催される都市計画審議会に付議して決定するものとする。

なお、今後土地区画整理の設計に際しては、一ケ所〇．一ヘクタール未満の公園はなるべく避けるよう考慮すること。

昭和25年の復興都市計画の見直しの変更以後の都市計画公園の追加決定の経緯を一覧表にまとめると**表5－21**のとおりである。

表5－21　都市計画公園追加決定経緯一覧

昭和年月日	公園番号	数	種別	決定理由	復興土地区画整理事業区域の内外
26・ 4・23	32	1		地形・配置	外
28・ 3・30	33	1		組合から移管	外
29・ 6・11	34～38	5		組合から移管	外
29・11・18	39～136	98		復興土地区画整理	内
30・12・ 9	137・138	2		復興土地区画整理	内
31・10・27	139	1		復興土地区画整理	内
33・ 2・15	140・141・142	3		南陽町の合併による	外
	143	1		富田町の合併による	外
	144	1		楠村の合併による	外
	145	1		猪高村の合併による	外
	146	1		天白村の合併による	外
35・ 3・ 9	147・148	2		復興土地区画整理	内
37・ 2・12	149	1		呼続公園縮小の代替	外
37・ 7・31	150	1		組合から移管	外
38・10・ 4	151～156	6		組合から移管	外
39・ 3・28	157～166・168～188	31		組合から移管	外
	167	1		道徳公園縮小の代替	外
40・ 1・27	189～192・194	5	児童	守山市の合併による	外
	193	1	近隣	守山市の合併による	外
	195・196	2	普通	守山市の合併による	外
	198・207～210	5		鳴海町時代既決定	外
	197・199・202・203 204・205	6	近隣	鳴海町の合併による	外
	200・201・206	3	普通	鳴海町の合併による	外
40・ 3・23	211・212・214～226 228～234・242～249 251～253	33	児童	組合から移管	外
	213・227・250	3	近隣	組合から移管	外
	235・237・239・241	3	近隣	日本住宅公団の設置	外
	236・238・240	3	児童	日本住宅公団の設置	外
40・12・28	254	1	近隣	刑務所の移転跡地	内
41・ 3・16	255～266	12	児童	組合から移管	外
41・10・13	267	1	近隣	有松町の合併による	外
	268・269	2	近隣	大高町の合併による	外
42・11・ 9	270～277	8	児童	組合から移管	外
42・12・15	278	1	児童	組合から移管	外
	279・280	2	児童	復興土地区画整理	内
43・ 7・26	282・283	2	児童	組合から移管	外
43・ 8・ 3	281	1	近隣	東山公園縮小の代替	外
43・ 8・23	284	1	普通	新規決定	外

次に昭和22年に都市計画決定された公園のうち、その後変更された個々の公園の変更状況をみると、昭和43年末までに23公園について変更されている。変更された公園名、変更回数及び面積の相違等の一覧は**表5－22**のとおりである。

表5－22　都市計画公園別変更一覧

番号	公園名	変更回数	当初決定面積 (ha)	変更後面積 (ha)	最終変更年 (昭和年)
1	稲永	3	39.93	36.58	33
4	多加良浦	1	9.50	8.46	32
6	昭和橋	2	7.00	4.91	33
7	荒子	2	7.71	3.24	37
8	松葉	1	5.94	5.62	33
9	米野	1	6.07	4.68	25
10	中村	2	10.76	13.63	33
11	押切	1	4.85	2.68	25
12	志賀	1	7.89	5.20	33
13	名城	8	130.02	81.7	40
14	葵	1	7.19	5.46	25
15	木崎	1	9.44	5.21	33
16	白川	1	13.64	8.95	33
17	栄	3	8.25	3.29	35
18	千種	2	39.60	5.84	29
19	城山	1	13.07	4.56	33
20	東山	5	315.51	265.80	38
22	鶴舞	5	40.43	24.6	43
23	高蔵	1	1.16	1.68	25
24	白鳥	2	18.91	0.92	30
27	瑞穂	3	41.91	33.18	33
28	呼続	2	9.87	7.81	37
29	笠寺	1	24.49	8.70	33
30	道徳	1	8.45	4.75	33

これらの公園の変更は、他の都市施設との関係や国有地の利用の再検討等によりその都度、見直しが行われてきたものであるが、復興土地区画整理区域内にある米野、押切、葵の3公園は復興都市計画の再検討により昭和25年6月に縮小変更したものであり、昭和橋、荒子、松葉、中村、志賀、木崎、城山、瑞穂、呼続、笠寺、道徳の11公園は、昭和30年に名古屋市に合併した楠、山田の両村、富田、南陽の両町に都市計画公園を指定する機会をとらえ、昭和33年2月に変更を行ったものであった。

都市計画公園の変更の主な理由を概説すると次のとおりである。

・稲永公園は公園の区域を変更したため公園面積の一部を削除

・多加良浦公園は新規に決定された都市計画街路(2・1・11)が公園区域内を通過するために街路

部分を削除
- 昭和橋公園は工業専用地区の変更によりその一部を削除
- 米野公園は当初決定の区域内にあった神社敷地を除外
- 中村公園は競輪場を建設するために拡張
- 名城公園は一団地の官公庁施設の計画、下水処理場の立地等、他の公共施設との関連により削除
- 白川公園は、昭和33年に接収解除されたこの区域一体を復興土地区画整理事業の白川工区として事業化する際、土地利用の観点から縮小
- 千種公園は指定後、国における国有地利用の見直しや、東市民病院の建設の必要性により縮小変更
- 東山公園は東山工業高校、菊里高校の学校を主とした土地利用の再検討や地下鉄1号線の東山延伸により動物園前の整備のため東山公園前土地区画整理組合が設立されたこと等により一部を削除
- 鶴舞公園は鶴舞小学校、名古屋工業大学の敷地を削除
- 呼続公園・道徳公園は隣接する小中学校の拡張増築によりその一部を縮小
- 他の12公園は戦災復興都市計画の再検討や周辺の土地利用の変化、事業執行の見通し等を勘案して変更

公園の変更に際しては、縮小された公園面積に見合う公園を他に決定するなど、市全体としての公園面積が減少しないような配慮がなされた。

なお、昭和25年6月5日には、港、熱田、滝子の3公園が廃止され、26年以降追加決定された公園についても、計画の変更が行われたものもあり、その結果、昭和43年末の都市計画公園は、普通公園が41公園、面積747.68ha、近隣公園が34公園、面積69.06ha、児童公園が205公園、面積69.53haとなり、総数では280公園、その面積は、886.27haとなった。

2　公園整備事業

名古屋市の公園整備事業を大別すると、復興土地区画整理事業区域内で公共空地整備事業として行われた整備事業、復興土地区画整理事業区域外の都市計画公園を国庫補助を受けて実施した公共施設整備事業及びわずかではあるが都市計画税を財源として実施した市の単独事業に区分することができる。

復興土地区画整理事業は昭和56年(1981)に全ての換地処分を終了したが、最終的にこの事業によって設置された都市公園は、事業施行前の18公園、総面積45.8haから215公園、総面積140.8haに増加し、公園面積は施行地区面積の4.08％となった。また復興土地区画整理事業は昭和33年度までは国の一般財源による国庫補助事業として執行され、昭和34年度からは特定財源(揮発油税)による国庫補助事業の都市改造事業として実施され、都市改造事業として採択されなかった地区については保留地処分金を財源とする市単独事業として進められた。これらの事業によって公園整備に投入された事

業費は、戦災復興事業費1億614万2,000円、都市改造事業費5,899万5,000円、市単独費17億9,503万7,000円、合計19億6,017万4,000円であった。

公共施設整備事業の対象としては、昭和25年6月10日に都市計画事業決定された13号名城公園の一部である旧陸軍の練兵場約7万坪(約23ha)が最初で、その後戦前からの公園である瑞穂公園、東山公園が事業の認可を受けて整備された。昭和30年代に入ると志賀公園、天白公園、白川公園、千種公園、茶屋ヶ坂公園と順次、事業認可公園を拡大していったが、天白公園を除いてはどの公園も用地買収により積極的に公園の造成拡大を図るといったものではなかった。千種公園は無償貸与を受けた国有地の公園造成であり、白川公園は旧米軍宿舎の接収解除地の整備であり、茶屋ヶ坂公園は区画整理組合から移管を受けた公園用地の造成であった。天白公園の事業認可は他の事業とは性格を異にしていた。天白公園として都市計画決定されている区域内の土地所有者から土地の買い取りの申し出があったが、当時は昭和43年に公布された新しい都市計画法の事業予定地のような土地の買い取りの制度や昭和47年に公布された公有地の拡大の推進に関する法律による公有地の先買いのような制度がなく、このような場合の土地の買い取りの方法は都市計画事業の認可を受けて都市計画税等を財源とする都市計画事業費で対応するより他に方法がなかった。このために買い取りの申し出のあった場合はその土地を中心に一定の区域について事業認可を受けるといった方法で土地の買い取りを行った。

昭和40年代に入ると土地区画整理組合から移管を受けた公園について国の補助を受け、或いは都市計画税による整備を図るために逐次都市計画事業としての認可を受けていった。なお公共施設の事業着手前の用地取得については、昭和41年4月に「都市開発資金の貸付けに関する法律」が施行されて「人口の集中の著しい政令で定める大都市(その周辺の地域を含む。)の秩序ある発展を図るために整備されるべき主要な道路、公園、緑地、広場その他の政令で定める公共施設で、都市計画において定められたものの区域内の土地」については国から買い取りに必要な資金が借りられることになった。名古屋市もこの制度の適用都市として政令によって指定されたが、この制度の発足当時は対象となる公園緑地は面積30ha以上のものという制限があり、名古屋市がこの都市開発資金を利用して公園緑地の先行取得に着手したのは新しい都市計画法施行後であった。また市においても独自に昭和44年10月に名古屋市土地基金条例を制定して基金8億円で公用、公共用の土地の先行取得の道を開いた。このように公園の都市計画事業認可の内容をみると積極的に用地買収を行って公園の増加・拡大を図っていく事業と、受け身的な事業として用地確保ができた公園を市民の利用に供するために整備する事業とに分けることができるが、昭和43年度までの名古屋市の公園事業は後者の性格の強い事業であった。

日本の戦後の都市計画は事業面からも予算面からも戦災復興事業に重点が置かれ、昭和23年に公園事業に対する国庫補助が再開されたが極めて微々たるものであった。昭和31年4月に「都市公園法」が公布され、住民1人当たりの都市公園面積の標準を6m²以上、うち市街地の住民1人当たりの都市公園面積の標準を3m²以上とする公園の整備水準や公園種別の配置標準、管理基準等が定められた。

名古屋市においてもまずこの整備水準達成を目標に公園整備を図ろうとしたが、昭和30年代に入ると日本は神武景気といわれた高度経済成長期に突入し、自動車時代を迎え、公共投資も経済優先の

道路整備に重点が置かれた。例えば事業費の面からみると、昭和39年から43年までの国の道路整備5箇年計画の総事業費は4兆1,000億円で、このうち街路事業費は5,500億円であり、これを単純に計算すると年間それぞれ約8,000億円、1,100億円であった。これに対して昭和41年度の国の公園事業費は30億円余で、そのうち補助率3分の1の公園事業費補助金は全国でわずか7億6,500万円にすぎず、全国の国庫補助事業公園の総事業費は23億円弱であった。名古屋市の予算をみても、昭和41年度の街路事業費は復興土地区画整理事業費を除き国庫補助事業のみで26億円を超えるのに対し、公園費は動物園、植物園等の既存の公園の維持管理や街路樹まで含めて、総額で5億4,400万余円であり、都市計画税の配分も10％をわずかに超える程度であった。その結果、後述する緑地を含めて昭和45年度末における都市計画公園・緑地の整備進捗率は約26％にとどまった。

昭和30年代以降の日本の高度経済成長とこれに伴う都市の急激な膨脹、及びそのために生じた環境破壊や緑の破壊といった反省の上にたって、昭和47年に「都市公園等整備緊急措置法」が制定され、都市公園等整備5箇年計画が発足した。

都市計画公園・緑地の種別の一覧と都市公園の種別の一覧は**表5－23**及び**表5－24**のとおりであるが、いずれも昭和46年度当初のものであり、都市公園には都市計画の決定がされていない公園も含まれている。

公園面積を人口との関係でみると昭和46年の名古屋市の人口は205万3,570人であり都市計画公園の人口1人あたりの面積は11.65m²が決定されており、都市公園の市民1人あたりの面積は約3.2m²であった。

表5－23　名古屋都市計画公園種別一覧

	児童公園	近隣公園	普通公園	大公園・緑地	河川敷緑地	合　計
箇所	241	39	27	21	13	341
面積(ha)	79.38	76.50	186.61	1,463.07	587.70	2,393.26

表5－24　名古屋都市公園種別一覧

	児童公園	近隣公園	普通公園	大公園・緑地	河川敷緑地	合　計
箇所	244	29 (1)	8	8 (4)	9	298 (5)
面積(ha)	74.40	54.65 (0.98)	56.15	434.92 (243.01)	36.97	657.09 (243.99)

※　（　）は県営を表す

第2節　緑地

1　緑地計画の経緯

都市計画緑地は昭和15年(1940)12月に市の周辺部に5緑地7箇所、面積約826haが決定された。この計画は自然の風致景観を保全するとともに広域公園としての機能を合わせ持ったものであったが、戦時中の特殊性から防空緑地や体力増強の健民緑地としての性格が色濃い計画であった。戦時中、都市計画事業によって買収した土地も戦後の「自作農創設特別措置法」の対象となり農地解放のため大部分を失ったが、既定計画はそのまま存続した。

また戦後には、新たに緑地地域の制度が設けられた。昭和21年9月に公布された特別都市計画法では第3条で「主務大臣は、特別都市計畫上必要と認めるときは、第一條第三項の市町村の區域内において又はその區域外にわたり、特別都市計畫の施設として緑地地域を指定することができる。第一條第三項の市町村の區域外にわたり緑地地域を指定しようとするときは、區域外關係市町村の意見を徴しなければならない。」と規定するとともに、併せて次のような「緑地地域指定標準」(**巻末資料5－1**)を通達した。この指定標準では、戦時中、防空法に基づき指定された防空空地帯の構成にならい、市街地の外周及び内部に環状または放射状に緑地地域を設け、公園緑地計画との系統を図ることとされた。

これを受けて名古屋市では緑地地域指定の検討を行ったが、緑地地域を市域内の外周部に指定することは、市域の発展を阻害するおそれがあり、周辺町村の区域に指定するとすれば、関係町村の同意を得ることは不可能に近いと判断し、指定を保留した。

昭和30年に特別都市計画法が廃止され、その際、緑地地域については、当分の間その制度が存続されたが、名古屋市においては昭和30年の周辺6町村合併の際、緑地地域の指定を断念し、公園計画の再検討と合わせて緑地の再検討も行い、昭和33年2月15日に戸田川緑地、洗堰緑地、猪高緑地、荒池緑地の4緑地を追加指定し、既定の緑地の番号、名称等の変更を行った。また、昭和40年1月27日には昭和38年に名古屋市と合併した鳴海町に勅使池緑地を指定した。これらの緑地は指定後都市計画街路との関係、あるいは土地区画整理事業との調整等により若干の変更が行われた。

これらの指定により、名古屋市の東部においては外周部に緑地が環状的に配置され、緑地地域の指定を実質的に断念した際、緑地地域の指定にかわって都市のいたずらな膨脹を緑地の配置により防ぎたいとした意図に近いものになった。

また、昭和40年11月10日の河川審議会の答申に基づいて同年12月には建設事務次官通達により「河川敷地の占用許可について」が定められた。これにより、公園緑地等が不足している都市においては、河川の敷地を公園緑地とする道が開かれた。この方針により名古屋市も昭和41年に天神橋緑地、矢田川橋緑地、宮前橋緑地、千代田橋緑地、昭和42年に名西橋緑地、天白川緑地、昭和43年に枇杷島橋緑地、豊公橋緑地、大正橋緑地、万場大橋緑地の合計10箇所、面積合計289.2haの河川敷緑地を順次指定した。

この結果、昭和43年度末の都市計画緑地は表5－25のように22緑地、面積1,576.74haとなった。

表5－25　都市計画緑地一覧

番号	名称	当初決定		最終変更	
		昭和年月日	面積(ha)	昭和年月日	面積(ha)
1	戸田川	33・2・15	60.78		
2	横井山	15・12・7	33.06	43・8・23	4.6
3	庄内	15・12・7	79.33	42・9・7	95.4
4	洗堰	33・2・15	44.60	42・9・7	114.6
5	水分橋	15・12・7	52.89	42・9・7	85.8
6	小幡	15・12・7	165.28	40・1・27	226.79
7	猪高	33・2・15	81.58	40・8・28	67.6
8	牧野ケ池	15・12・7	190.41	33・2・15	163.20
9	荒池	33・2・15	60.06		
10	相生山	15・12・7	125.62	33・2・15	123.44
11	大高	15・12・7	179.5	33・2・15	168.92
12	勅使池	40・1・27	116.15		
13	天神橋	41・10・13	2.8	42・9・7	19.3
14	矢田川橋	41・10・13	1.2	42・9・7	17.8
15	宮前橋	41・10・13	3.0	42・9・7	11.4
16	千代田橋	41・10・13	1.0	42・9・7	24.7
17	名西橋	42・9・7	27.5		
18	天白川	42・12・15	37.8		
19	枇杷島橋	43・12・28	52.8		
20	豊公橋	43・12・28	12.7		
21	大正橋	43・12・28	36.5		
22	万場大橋	43・12・28	48.9		

2　緑地事業

緑地事業については昭和15年(1940)から昭和24年までの10箇年事業により愛知県知事執行の緑地事業として用地買収、施設整備が進められていたが、昭和18年以降は戦局の拡大につれて都市防衛と食料増産の要請が強くなり、事業期間を短縮して国の要請に対応した。この事業により計画区域用地の約60％が買収されたが、その後戦局が決戦期に入り緑地事業は中止に至り、戦後には自作農創設特別措置法により緑地の大部分が政府に買収された。緑地として買収された土地が、戦後、農地として強制買い上げの対象となったのは、戦時中、戦局の推移により食料が不足してきたため、防空緑地の耕作を旧地主に認めたり、一般市民の家庭菜園として貸し付けたりして、食料の増産を図った経

緯があったこと、さらには自作農創設特別措置法では、「農地」を「現に耕作に供している土地」とする現況主義をとったことが原因であった。各緑地については保留区域と除外区域を定めて昭和24年から引き続き県の一般事業として着手された。昭和27年には小幡緑地、牧野ケ池緑地、大高緑地の3緑地について特別都市計画緑地事業として決定され、同時に執行行政庁として愛知県知事が指定されて、県事業として整備が進められた。

第3節　公園及び緑地の都市計画制限

都市計画公園の整備については当初の都市計画決定の際、公園区域内における都市計画制限の不備について議論され、また耕地整理や区画整理においても建築指導の範囲にとどまっていたため、将来の整備に課題を残していたが、昭和15年(1940)に都市計画法の一部改正が行われ、都市計画公園及び緑地内の建築行為に制限が設けられた。

昭和36年5月の市会では、財政赤字問題の観点から、公園緑地用地の市有地、民有地の割合の状況についての質問があり、市側は次のように答弁した。

> 都市計画として決定している公園緑地の総面積は1,870haで、そのうち現在買収済みの土地は560haで進捗率31%が現状である。そのため地主の方には大変迷惑をかけている。なるべく早く市有地にしてしまいたいが300億円近い金がかかるのではないかと思う。鋭意予算を増やし、国の方からも後ろ盾を願って努力していきたい。

これに対し、市会議員は次のような意見を述べるとともに、再度市側に考えを尋ねた。

> 都市計画として公園緑地を指定することはやむを得ないが、長期にわたって個人の所有権を侵害することは憲法上許すべきことではない。市は速やかに年度計画を立てて、買収の予定を発表すべきである。

市側はこの点について、都市計画法に従ってやっている限りは憲法違反でないように聞いているとし、少しでも多く買収できるよう努力する旨の答弁を行った。

昭和36年度の名古屋市一般会計の当初予算は219億6,000万円余で、そのうち公園費は1億6,000万円余であった。また昭和43年度の予算市会では、現在の都市計画制限は厳しすぎるので早期に買収するか、事業化の見通しのない都市計画公園は制限を緩和するか正当な補償をせよ、という意見が出された。当時の都市計画公園・緑地内の都市計画制限は都市計画法施行令に「都市計画法第十一条ノ二ノ公園、緑地又ハ広場ノ境域内ニ於テ建築物ヲ新築、改築又ハ増築セントスル者ハ都道府県知事ノ許可ヲ受クベシ」という規定のみであったため、名古屋市においては内規を設け、木造建築物で階数が2階以下の自己の住居で建築物の延床面積が敷地面積の3割以下という許可基準をもっていた。従ってこの意見に対しては、都市計画公園内の建築制限は土地利用を停止するものでなく、一般的な住居としての利用は可能なので今緩和する考えはない旨の答弁をした。当時の公園整備は予算が少なかったが、将来の公園事業のためには都市計画制限を続けなければならないという公園整備の苦渋

があった。

第4節　墓地

第1号東墓苑は当初都市計画決定後、3回の変更が行われた。第1回目の変更は昭和32年(1957)3月23日で、昭和30年4月に猪高村の合併を契機に、より総合的に整備し、充実させるため旧猪高村地内の隣接地約15.92haを追加編入したものである。第2回目の変更は昭和32年9月24日に計画墓地内の都市計画街路を区域から除外したもの、第3回目の変更は昭和33年12月13日に県立工業高等学校敷地を計画区域から除外したものである。

第2号南墓苑は墓地計画地内を貫通する都市計画街路が決定されたことに伴い昭和41年10月13日に街路部分が削除された。

その結果、昭和43年度末には東墓苑は約146.53ha、南墓苑は約71.20haとなった。

第1号東墓苑は平和公園の項で詳述したように復興土地区画整理事業の成果として完成したが、第2号南墓苑については具体的な事業化の計画がなく、昭和39年12月に大高町を合併した際、将来の市街化による町の発展のために墓地計画を見直してほしいという要望があり、また隣接する大府町においても独自の墓地計画が進展していたため、再検討を迫られた。このような情勢の中で昭和40年に墓地の実態調査と将来の墓地需要の推計等を行うとともに、新たな都市計画墓地の候補地の選定調査を実施したが、施設の特殊性から他に代替の適地を選定することは極めて困難で、結論を得ないままに時日が経過した。

昭和53年5月24日に至って予想以上の市街化の進展と将来の土地利用等の動向から第2号南墓苑を廃止し、面積約26.1haの氷上公園に変更した。その後、新たに第2号墓園として勅使ケ池墓園が決定されたのは昭和59年8月であった。

なお、「墓地」は都市計画法上の都市施設の分類であり、個々の施設は「墓苑」として決定されたが、新しい都市計画法では分類は「墓園」となり、個々の施設も墓園として決定された。

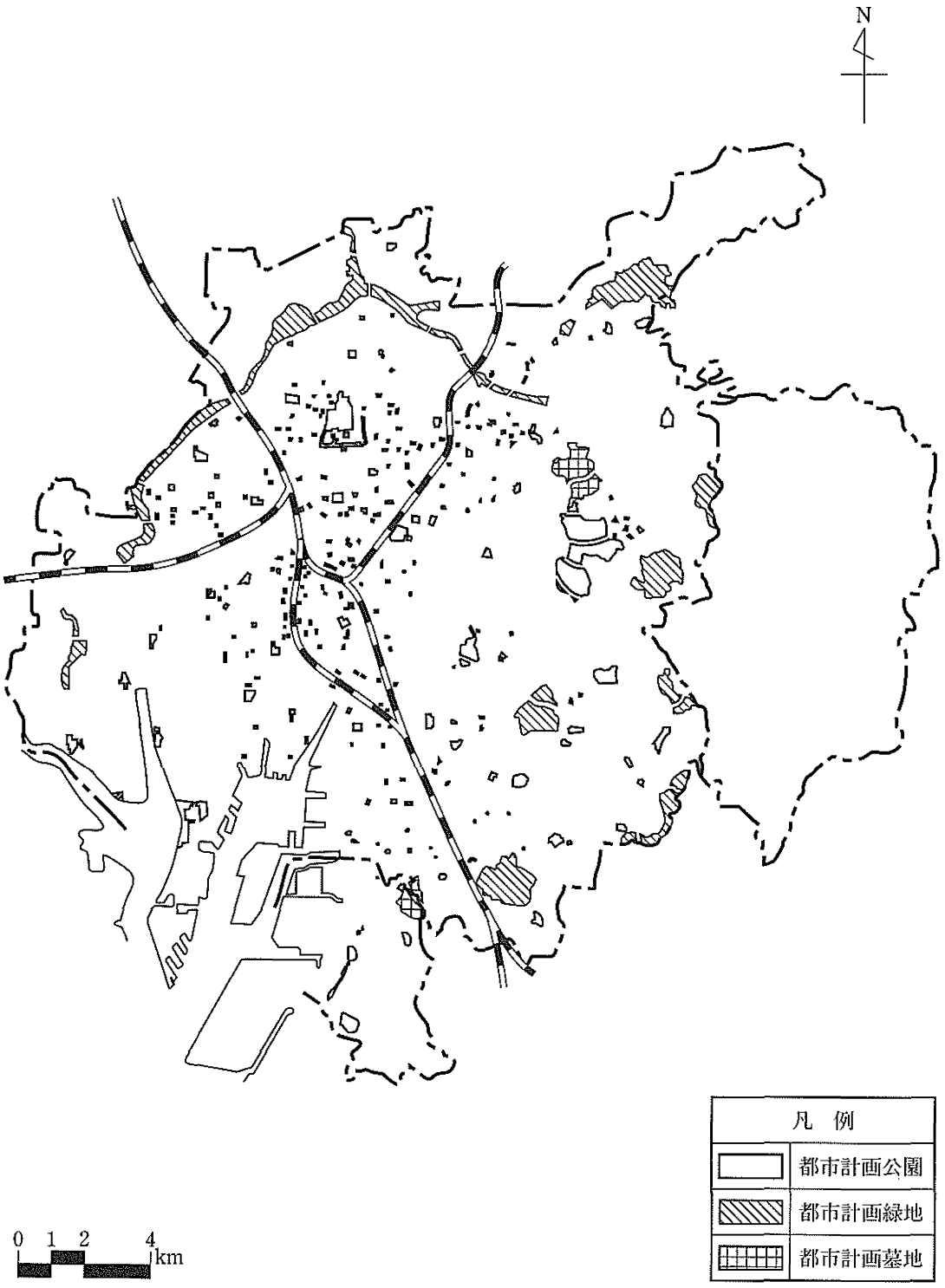


図5－22　都市計画公園・墓地・緑地配置図(昭和43年)

第6章　高速度鉄道計画等

昭和25年(1950)に復興都市計画として定められた高速度鉄道は、都市の復興に伴い大都市周辺における輸送力増強の必要性が高まったことから、都市交通審議会の審議を受けて、昭和36年2月に高速度鉄道網の都市計画が変更された。昭和30年代は高速度鉄道第1号線東山線の建設に主力が注がれ、昭和44年4月1日には中村公園から藤ヶ丘までが営業された。

また、高速度鉄道の建設を契機として、輻輳する道路交通の円滑化と安全性の向上のため、地下街の建設が進められていった。

第1節　高速度鉄道

運輸大臣の諮問機関である都市交通審議会に対し、昭和30年(1955)9月23日に「大都市およびその周辺における交通、特に、通勤・通学時における、旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画」が諮問され、東京、大阪に次いで名古屋部会が設置され、昭和33年9月に第1回の会合が行われた。名古屋部会は12回、具体的な高速鉄道網を検討するための小委員会は9回の審議を経て、主題の基本計画のうち、高速鉄道に関する審議が一応終了し、昭和35年4月に「名古屋市及びその周辺における高速鉄道整備に関する中間結論(案)」がとりまとめられた。その概要を以下に紹介する。

(概要)

1、高速鉄道網整備の基本

(1) 高速鉄道網を検討する前提

名古屋駅－新栄間約3.5km、巾は広小路通を挟み約1.5kmを都心部と考える。路面電車は、昭和60年頃までには、大略撤去されるものとして計画する。

(2) 路線の選び方

都心部を貫通する。

市内の各主要地点へは、高速鉄道によって到達させる。

高速鉄道の郊外への延伸、郊外鉄道の都心部への延長により、都心部と住宅地とを直結させる。

都心部と住宅地とは最短距離で結ぶ。

(3) 運転方式

都心部と住宅地とを直結するため、他の高速鉄道との相互乗入れを考える。

(4) 連絡方法

住宅地から都心部へは、なるべく乗換のないよう直通線で結び、市内の主要地点へは、1回の乗換で達し得るようにする。

他の高速鉄道との連絡は、なるべく周辺部で接触し、都心部や都心部に近い連絡駅の混雑を緩和する。

(5) 路面交通との関連を考慮する。

2、人口及び輸送需要の趨勢

(1) 戦争により減少した名古屋市の人口は昭和30年にはほぼ戦前の水準に復し、名古屋市周辺の人口は、地域別の増加傾向の差が顕著になり、昭和25年以降は東北部の増加率が最も著しい。臨海工業地帯の造成とこれに伴う第三次産業人口の増加等を考慮すると、名古屋市及び半径約15km圏の周辺市町村の人口は昭和60年には350万人に達すると考えられ、名古屋市及びその周辺の鉄道沿線の人口は昭和32年の121%～183%に達するもの思われる。

(2) 輸送需要は人口増加の割合以上に増大することは必然であり、名古屋市内の輸送需要は昭和60年には19億人と見込まれ、昭和32年の6億人の約3倍になる。

また、名古屋市に向かって周辺より集中する高速鉄道の最大混雑区間のラッシュ時の1時間あたり通過人員は、大半の路線において昭和60年には同32年の2倍以上になるものと推定される。

計画されている4,260万m²に及ぶ名古屋港の南部・西部の臨海工業地帯の造成が完了すると、各方面からこの臨海工業地帯に流入する者は、1日当たり20万人と想定される。

3、結論

(1) 計画地域及び計画年次

名古屋駅を中心とする半径おおむね40km圏が名古屋の都市圏と考えられ、かつ名古屋市への通勤圏とも考えられるので、この地域を計画地域とし、一応の目途として昭和60年を計画年次とした。

(2) 高速鉄道網の整備

新設すべき路線

① 長久手 － 星ケ丘 － 栄町 － 名古屋駅 － 八田

② 大曽根 － 市役所 － 栄町 － 金山 － 築地口

③ 上小田井 － 伏見通 － 鶴舞公園 － 天白

④ 大曽根 － 砂田橋 － 本山 － 八事 － 伝馬町 － 金山

⑤ 伏屋 － 金山

以上の①～③路線については、南部及び西部臨海工業地帯、荒子川工業地帯、その他住宅地帯等の発展に応じて路線延長を考慮する。

路線①については　八田－潮止間

路線②については　築地口－飛島間

路線③については　天白－名和間、天白－星ケ丘間
　　天白－東郷間

検討路線

以上5路線のほかに南部・西部の臨海工業地帯の開発計画が具体化するにしたがって、将来それぞれの路線新設を検討すべきものとする。また、国鉄高山線の名古屋直結に関しては、大曽根～水分橋間に新線を建設し、鵜沼～水分橋間は名鉄線を利用し、

高山線を大曽根に乗入れさせる路線について検討すべきものとする。(同時に名鉄小牧線の大曽根乗入れも可能になる。)

改良すべき既設路線

国鉄関係では、中央線の名古屋駅～瑞浪間の複線電化、関西線の名古屋駅～四日市間の複線電化

名鉄関係では、名古屋本線の神宮前～須ケ口間の複々線化、常滑線の輸送力増強、瀬戸線の輸送力増強

近鉄関係では、名古屋線の名古屋駅改良等による輸送力増強

その他として市街地部分の高速鉄道の立体化や車両の新造、運転間隔の短縮、列車速度の向上、サービスの改善等を図るべきである。

既設並びに新設高速鉄道相互間においては、住宅地域と都心部とを直結する等のため、可能な限りにおいて相互乗入れをはかるものとする。

高速鉄道網の整備に関しては、計画の樹立もさることながら樹立された計画の促進が同様に重要である。

(付記)　以上の高速鉄道網の整備のためには、次のような資金が必要である。

所要資金　(単位：億円)

項目＼年度		昭和35～40年	昭和41～50年	昭和51～60年	計
新線建設		120	320	360	800
改良路線	国鉄	100	290	220	610
	名鉄	130	320	330	780
	近鉄	30	30	60	120
	計	260	640	610	1,510
合計		380	960	970	2,310
その他の新設路線					450
総計					2,760

都市交通審議会名古屋部会の中間結論を受け、名古屋市の土地利用の将来計画などを考慮して、昭和25年に決定された高速度鉄道路線網の見直しを行い、昭和36年2月8日に**表5－26**のように都市計画変更された。

その後、昭和36年10月21日に運輸大臣あてに都市交通審議会から「名古屋市及びその周辺における都市交通に関する答申」が提出された。

高速度鉄道は、営業路線の延伸に伴って乗車人員も急激に増加し、昭和39年の名古屋～伏見町間の乗車効率は朝のラッシュ時には約200%となり、車両数を増加するなど輸送力の増強を図ることが必要となった。しかしながら当時の池下車庫は狭小で、第1号線全線の開通に対応できる規模でなかったため、営業線の輸送力増強と延長開通に伴う増加車両に対する車庫の整備が緊急の課題となった。

表5－26　名古屋都市計画高速度鉄道

番　号	名　称	起　　点	終　　点	延長(km)
第1号線	東山線	千種区猪高町大字上社字後田	中川区花池町2丁目	約18.5
第2号線	熱田線	東区東大曽根本通7丁目	港区港本町2丁目	約14.4
第3号線	岩井線	西区山田町大字中小田井大木曽	昭和区天白町大字平針字立中	約18.2
第4号線	環状線	東区東大曽根本通7丁目	中区古沢町9丁目	約16.8
第5号線	八熊線	中川区富田町大字伏屋字山ノ内	中区古沢町8丁目	約 7.3
合　　計				約75.2

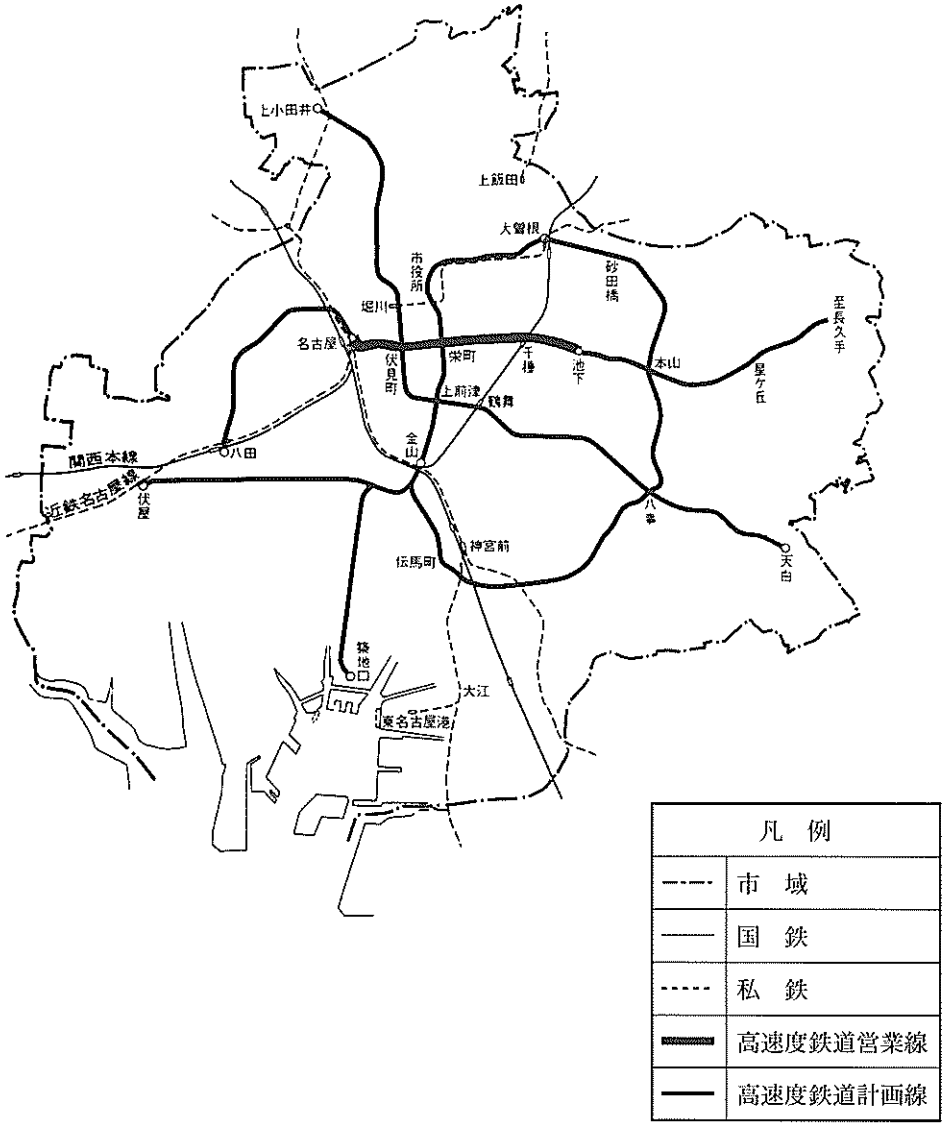


図5－23　都市交通審議会答申路線(昭和36年)

(出典：『市営交通70年のあゆみ』(平成4年、名古屋市交通局))

一方、星ケ丘以東の丘陵地においては昭和35年頃から西一社、上社、藤森南部、藤森東部の4つの土地区画整理組合が事業中であり、近い将来において住宅地として発展し、多量の交通需要の発生が予想された。

このような情勢の中で名古屋市と土地区画整理組合との話し合いが行われ、路線用地等については4組合から、車庫用地については藤森東部組合から無償で提供を受けることになり、土地区画整理事業と地下鉄建設工事を同時に施工することとなった。4組合から無償提供を受けた地下鉄関連の用地は13万921m²に及んだ。

こうして、昭和41年10月に第1号線は、千種区猪高町大字藤森字大久田まで延伸する都市計画変更が行われ、延長約20.0kmとなった。第2号線については昭和43年3月に市役所～大曽根間の路線の一部変更を行い、延長約15.1kmとなった。昭和44年度当初の高速度鉄道の都市計画総延長は約77.4kmであり、開業区間の概要は表5－27のとおりである。

表5－27　高速度鉄道(地下鉄)の開業区間と開業時期

路線名	区　　間	延長(km)	開業年月日
第1号線	名古屋～栄　町	2.4	昭和32年11月15日
	栄　町～池　下	3.6	昭和35年 6月15日
	池　下～東山公園	2.5	昭和38年 4月 1日
	東山公園～星ケ丘	1.1	昭和42年 3月30日
	星ケ丘～藤ケ丘	4.4	昭和44年 4月 1日
	中村公園～名古屋	3.5	昭和44年 4月 1日
第2号線	市役所～栄　町	1.3	昭和40年10月15日
	栄　～金　山	3.0	昭和42年 3月30日

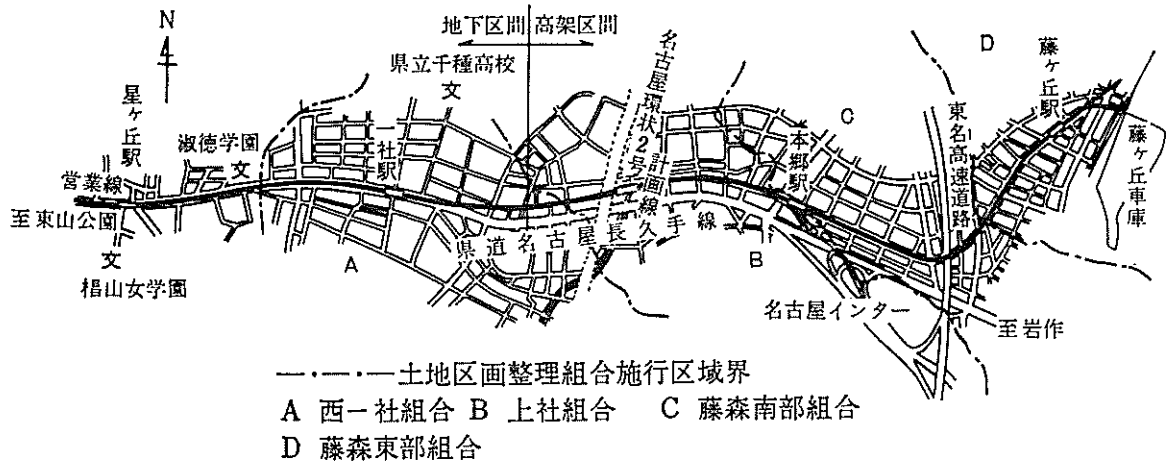


図5－24　都市高速度鉄道第1号線　星ケ丘～藤ケ丘間ルート(昭和41年)

(出典：『市営五十年史』(昭和47年、名古屋市交通局))

第2節　地下街

戦後、経済が復興するに従って大都市、特にその都心部においては土地の高度利用が図られるようになった。建築物が高層となるとともに、地下空間の利用も進み、広場や道路、公園等の公共施設の地下に駐車場や商店街が設けられるようになった。

地下商店街は鉄道の地下駅のような大勢の人が集中する所に計画され、地価の高い都心部においては施設費に多額の費用をかけても採算に合うことから、大都市においては早くからその傾向があったが、本格的に地下街建設が始まったのは地下鉄の建設、駅前広場の整備、地下駐車場の設置といった事業が活発に行われるようになった昭和30年代に入ってからであった。

地下鉄駅の構造は、地下2階に軌道を敷設し、地下1階を地上との連絡や改札・出札のためにコンコースとするのが一般的であった。終端駅や地下鉄相互の連絡駅のように乗降客の多い駅では地下1階の規模が大きくなり、地下鉄工事との同時施工により地下1階を利用した商店街を建設すれば工事費の軽減が図れることから、地下鉄の建設は地下街の出現に拍車をかけた。

国鉄(高架)、名鉄、近鉄(いずれも地下)の3つの主要な郊外交通機関が集まっている名古屋駅では、昭和28年(1953)時点で1日に20万人を超える乗降客があり、駅と広小路通とを結ぶ電車通り約300ｍの区間には、大量の歩行者の流れができていた。この区間に地下街を作りたいという機運は早くから起っていたが、当初国鉄の零番ホームを使用して高架で国鉄名古屋駅に乗り入れることになっていた市の高速度鉄道計画が、零番ホームの使用不能といった情勢の変化や、市会の決議により計画が変更され地下鉄となり、名古屋駅前の広場下を起点に栄町までの間2.6kmが第1期工事として着工されることが決定したため、地下街建設計画は急速に具体化していった。

また、地下鉄第1期工事の終点栄町駅は、将来地下鉄の東西、南北両線の交差部となる100ｍ道路の下に計画された。付近には愛知県文化会館、放送会館、テレビ塔等があって文化的施設の中心ともなることから、地下1階に延長約130ｍの地下街が市の交通局によって計画された。

こういった動向に対し愛知県の計画課長は雑誌『新都市(第8巻第11号)』(昭和29年、(財)都市計画協会)において地下街に対する考え方を以下のように述べている。

> これらの地下街の計畫に對し、將來の都心部における市街地の構成を考えて都市計畫的に如何なる指導と規正とを行うべきであるか。建築基準法に基く制限以外に東京都に於ては既に東京都建築安全條例が設けられているが、愛知縣に於ても將來條例を設ける事になると思われる。併し條例を制定するまでの暫定的措置として縣に於ては大體次の様な都市計畫的基礎方針によつて指導の豫定である。
>
> 一、地下道を地下道路と地下通路とに區別して、地下道路の巾員は原則として六米以上とする。片側又は兩側に戸のない場合或は特に認定した場合は一部の巾員縮少を認めるが、四米を下つてはならない。又地下通路の巾員は三米以上を原則とする。又地下道の天井高は三米以上とする。

二、地下道の各部分から地上への直通階段の一に至る歩行距離は原則として三〇米以下とする。

三、地下の建築物は原則として住宅ホテル、劇場、工場、學校、病院等の用途に供してはならない。併しこの原則は主として地下街が地上の商店街に比して非常事態が發生した際極めて危險な狀態におかれる事を豫想したもので、衞生的、防災的に地下街が地上と變わらぬ施設を持つものとすれば自ら變えられるべきものであろう。

又街路、廣場等の地下を商店街の様な人口密度を助長するが如き施設に占用させることは適切であるか否か、更に檢討すべき問題と思われる。

地下街に関連する法規は都市計画法、道路法、建築基準法、消防法等と多岐にわたっているが、昭和23年に消防法が、昭和25年に建築基準法が制定された時には、これらの法規の中に地下街という用語はなく、地下街は対象となっていなかった。昭和30年代に入り大都市において地下利用とくに地下街の建設の動向が顕著になるにつれて法制の面での規制や基準が整備されていった。

昭和31年11月に駅前広場等の無計画な利用を規制するために、次のような「駅前広場における地下施設の設置に関する日本国有鉄道、建設省間の覚書」が結ばれ、駅前広場の地下に設置する施設については都市計画の施設として決定するよう定められた。

イ）地下道、駐車場等の地下施設の設計の確定については、次の各号により処理するものとする。

① 地下施設の種別、規模、内容等はもちろん、必要がある場合は、その附帯施設についても検討する。

② 施行主体、施行時期等を考慮した十分現実的な案とする。

③ 国鉄、建設省、関係行政庁の三者間において公文をもって確認する。

ロ）前項により確定された設計は、原則として都市計画の施設として決定する。

ハ）地下施設の管理運営については、別に上記三者間の協議により、その方式を確定する。

大正8年(1919)に制定された道路法は、その後、自動車交通が著しく増加し、道路交通対策が社会的に重要な意味を持つようになってきたことから、昭和27年に全面的に改正され、新しい道路法が制定された。昭和32年5月には道路の占用について道路局長通達が発せられ、道路地下占用については、同日付けの路政課長通達により次のような規制の方針が示された。

イ）地下街、地下室、地下通路その他これに類する施設の占用(以下「地下占用」という。)については、道路交通及び道路の構造に及ぼす影響が大であるから、事前に当局と協議すること。

ロ）地下占用は、原則として地上交通の緩和的施設に限ること。

ハ）やむを得ず地下街等を許可するような場合は車道下を避けること。

ニ）地下道、地下室等の出入口は、原則として道路敷内に設けないこと。ただし、歩車道の区

別ある歩道については、この限りではない。この場合といえども歩道の幅員が狭小とならないようにせしめること。

この通達により、地下街や地下通路の道路占用は、原則として地上交通の緩和する施設に限って許可することになった。

消防法においては、地下街的なものは防火対象物として、地上の特殊建築物(市場、百貨店、劇場等)なみに避難、消火の設備基準を適用することとした。

建築基準法においては、昭和34年に建築基準法施行令を改正して地下街を追加し、各構えに関する基準を示した。

このように各法令は地下街の建設に対し一応の対応をしたが、地下街設置の基本的な事項に関する規定は、駅前広場地下利用を除いてはわずかに道路占用の通達にある「地上交通の緩和的施設に限る」のみであって、他は構造、防災上の規定、規制であって、地下街の建設は大都市のみならず、地方都市においても進められるようになった。

昭和41年11月に建設省は次のような基本方針を示し、地下街占用許可基準を定めた(占用許可基準は**巻末資料5－2**)。

一　地下街を道路の路面下に設置することは、道路の管理上のみならず、防災、衛生等の観点からも好ましくないので、抑制の方針をとること。

二　地下街の占用は、公共地下歩道又は公共地下駐車場の整備上地下街を設置することが真にやむを得ないと認められる場合に限って許可すべきものであるから、地下街の占用にあたっては、これらの公共施設の整備を主とし、地下街の設置を従として取扱うこと。

この方針により、従来道路占用許可によって建設されてきた地下街は、昭和42年以降はこの許可基準に適合したもののみが道路占用を許可されることとなった。なお、昭和48年7月31日には建設省、消防庁、警察庁、運輸省の4省庁の共同通達によって「公共施設等にかかる地下街の新設・増設は今後厳に抑制する」という方針を明確に示し、やむを得ないものについても各行政が十分連絡を取りあって強力な指導監督を行うことが打ち出された。

名古屋市の地下街を手続き別にみると、通路の都市計画決定を行わず、道路占用許可によって設置された地下街は、名古屋地下街株式会社による名古屋地下街、名古屋地下鉄振興株式会社による栄地下街と名古屋駅地下街及び栄中南地下街であった。幹線通路を都市計画施設として決定し併設商店街を道路占用許可により設置した地下街は、名古屋地下鉄振興株式会社による栄東地下街と栄地下センターによるサカエチカであり、地下駐車場と同時に通路を都市計画施設として決定して設置された地下街は、名古屋駅前駐車場株式会社によるユニモールと名古屋駅西駐車場株式会社によるエスカであった。

以下特徴的な地下街について詳説する。

表5－28　名古屋の地下街の開設状況

地下街名	経営主体	地下街の規模 (m²)					地下街開設年	備考
		延面積	公共通路	店舗	駐車場	その他		
名古屋地下街	名古屋地下街(株)	11,347.20	3,679.10	4,869.50	—	2,798.60	昭和32. 3	増設 39. 9 44.10 44.12
新名フード地下街	三井不動産(株)	711.90	345.70	318.40	—	47.80	昭和32. 7	
(地下鉄)名古屋駅地下街	名古屋地下鉄振興(株)	1,584.90	—	1,232.10	—	352.80	昭和32.11	増設 39. 5
長者町地下街	長者町地下街繊維問屋協同組合	2,712.30	1,488.70	1,013.90	—	209.70	昭和32.11	
(地下鉄)栄地下街	名古屋地下鉄振興(株)	836.70	—	759.40	—	77.30	昭和32.11	
(地下鉄)千種地下街	名古屋地下鉄振興(株)	531.00	—	408.80	—	122.20	昭和35. 6	
(地下鉄)今池地下街	名古屋地下鉄振興(株)	745.10	—	589.80	—	155.30	昭和35. 6	
大名古屋ビル地下街	三菱地所(株)	896.82	323.22	548.78	—	24.82	昭和38. 3	
(地下鉄)覚王山駅構内売店	名古屋地下鉄振興(株)	51.50	—	51.50	—	—	昭和38. 4	
(地下鉄)東山公園駅構内売店	名古屋地下鉄振興(株)	9.80	—	9.80	—	—	昭和38. 4	
ミヤコ地下街	(株)名古屋都ホテル	3,599.80	968.50	1,089.70	927.80	613.80	昭和38. 9	
(地下鉄)栄中南地下街	名古屋地下鉄振興(株)	2,642.50	—	1,642.20	—	1,000.30	昭和40. 9	
(地下鉄)市役所駅構内売店	名古屋地下鉄振興(株)	21.90	—	21.90	—	—	昭和41. 1	
中部近鉄百貨店	近畿日本鉄道(株)	68.40	9.10	59.30	—	—	昭和41.11	
(地下鉄)金山地下街	名古屋地下鉄振興(株)	705.50	—	435.20	—	270.30	昭和42. 3	
(地下鉄)栄東地下街	名古屋地下鉄振興(株)	3,410.10	1,279.00	1,600.50	—	530.60	昭和44. 9	
サカエチカ	栄地下センター(株)	14,250.70	5,947.40	6,081.90	—	2,221.40	昭和44.11	
ユニモール	(株)ユニモール	24,197.70	6,242.60	4,763.30	8,411.40	4,780.40	昭和45.11	
新幹線地下街エスカ	(株)エスカ	29,179.60	7,347.10	6,490.10	9,852.20	5,490.20	昭和46.12	

1　名古屋地下街

名古屋地下街は名古屋市で最初の地下街であり、建設省による地下街の道路占用についての通達の出される前に市独自の判断により許可した事例であった。この地下街建設のための道路占用願は昭和28年3月10日に提出され、その建設理由を次のように説明している。

名古屋市の玄関名古屋駅は一日の乗降客七萬を数えこれに名古屋鉄道新名古屋駅の乗降客拾貳萬竝に近畿日本鉄道の乗降客六萬を加えると一日実に二十五萬に達する乗降客を呑吐しつゝあるのであります。
これが為に名古屋駅前より市電笹島交叉点に至る間の路上交通は名状し難い混乱危険の状態を呈しつゝあるのであります、従いまして交通事故も現に年間百数十件に達し真に憂うべき状況を呈しているのであります、この現状をこのまゝに放置せんか今後名古屋市並に近郊の人口増加に伴い事故の数は幾何級数的に増加するのであろうと信ずるのであります。
私共は茲に有志相謀り名古屋駅前南側より市電笹島交叉点北方に至る間別紙図面(省略)の通り地下道を設け歩行者の交通を地下に導いて路上交通の危険を除き交通事故の減少を計りそして之が建設費を補填するため地下占用の御許可を受け道路下並に國鉄名古屋駅前広場の一部を高度に利用し公衆の利用に供するため快適にして且至便なる近代的地下街を構築せんとするものであります。
地下街はその大部分を地下二階とし日用品本位の各種売店を初め簡易ホテル、食堂、ニュース映画劇場、浴場、有無料便所、公衆談話室、その他の乗降客本位の設備を為し限られたる國土の立体的活用の途を開いて國家再建の一端と致したいと存ずるのであります。

昭和29年2月1日には名古屋地下街株式会社が設立され、上記の願書は同社名で重ねて申請された。この願書に対して市は昭和29年10月30日に次のような回答をした。

昭和二十八年三月十日附で出願された名古屋駅前道路下占用願は次の条件により許可する方針であるから道路法第三十二条に規定されている必要書類を提出されたく右回答する。

昭和二十九年十月三十日　　名古屋市長　小林　橘川

一、道路占用を許可する位置は県道名古屋停車場線名古屋駅前で大略願書添付平面図に記入の位置とする。
二、地下道の通路として使用する部分のほかは店舗又は地下道の維持管理上必要な目的のために使用することができる。
三、前号の通路及び地下道の維持管理上必要な施設のためにする施設部分については道路占用料を免除する。
四、市電軌道、各地下埋設管路その他既設の道路占用物件の処理については、それぞれその物件の管理者の同意を得ること。

五、路面、街路樹、街路燈等の復旧費及び補償費は、本市の算定により予納すること。

六、地下工事に当つては、なるべく路面と同高に掘さく部を被覆し一般の交通制限は最小限度であること。

七、本市高速度鉄道も同一位置に占用の申請書を提出しており許可する考えであるが事務処理に際しては、高速度鉄道が優先するものとして処理される。

八、高速度鉄道と同時に施工すること。

九、名古屋市高速度鉄道申請者と第一号、第四号から第六号まで並びに第八号に掲げる事項及びその他必要な事項につき協定し市長の承認を受けること。

十、前号の協定が調わないものについては、市長が裁定する。

十一、交通保全については道路法第三十二条に規定されている必要書類が提出されたとき指示する。

十二、地下道の開閉時間については市長が指示する。

十三、各種の理由により地下道の設計変更、工事期間の延長又は建設の中止をするときは、市長の許可を受けること。

この回答を受けた名古屋地下街株式会社は市交通局と協議を行い、地下鉄は地下2階、地下街は地下1階とし、工事に関しては一切を交通局に委託することで合意し、経営負担、財産帰属区分、維持等の問題について協定し、市長の承認を求めた。

昭和30年12月1日に市長は協定書を承認し、条件を付けて道路占用願に許可を与えた(条件内容は**巻末資料5－3**)。

この地下街は当時建築中であった名鉄ビルからアロハ会館(現在の三井ビル北館)までを延長約170ｍ、有効幅員4ｍの通路で連絡するもので、国鉄、名鉄、近鉄の各駅及び名鉄ビル、豊田会館とも地下で連絡し、商店数は82店、商店の平均面積は約5.5坪(約18.2m²)であり、昭和32年3月に竣工し、開業した。



図5－25　オープン当時の名古屋地下街(出典：『産業の名古屋』(昭和32年、名古屋市経済局))

2　名古屋駅地下街、栄地下街

地下街に対する道路占用にあたって事前に建設省と協議するように定められた昭和32年5月の建設省通達に基づく最初の地下街は、名古屋地下鉄振興株式会社による名古屋駅地下街と栄地下街であった。名古屋駅地下街については名古屋地下街株式会社の計画に合わせて、名鉄ビルから地下鉄駅までを延長約150ｍ、有効幅員5ｍの通路で結ぶとともに、店舗22店を設置する計画であり、栄地下街については、地下鉄栄町駅に延長130ｍ、有効幅員5ｍの通路と店舗数26店の商店街を計画し、昭和32年6月8日に「道路の占用目的の一部変更許可申請」を市長宛に申請した。これは既に占用許可を受けた高速度鉄道施設の一部を地下売店施設に変更したいというもので、地下街の設置許可申請であった。

その申請理由は次のようなものであった。

昭和３１年２月８日建設省２９愛道第６６号をもつて地方鉄道法第4条但書の規定により名古屋市高速度鉄道を道路に敷設する許可を受け昭和３２年５月２２日建設省３１愛道第７３号で工事施行認可を受けまして目下工事中でありますが名古屋駅、栄町駅は将来を見越し相当余裕のある中二階構造といたしましたので下記理由により当分の間その一部を地下売店施設として利用いたしたく御許可下さる様御願いたします。

記

1．中階の階段より階段の間は将来の設備増強を考えた中階構造である。
2．6両編成で5分間隔で輸送出来る設備であるから2両編成で開業する当分の間は相当余裕がある。

附　記

1．地下一階売店施設部は中央に巾員5.0m以上の通路を確保する。
2．名古屋市の半額出資の会社を設立して大都市にふさわしい地下売店施設を設け名古屋市産業の紹介、周知と高速度鉄道利用者の便益をはかる。
3．将来高速度鉄道の乗客が増加した場合地下売店施設を取はずし全巾員を地下通路とする。

前述のように昭和32年5月29日の建設省路政課長通達により地下街の道路占用許可については建設省との事前協議が義務付けられたため、市長は文書による事前協議を行い、建設省の了解を得て同年12月7日に占用を許可した。占用許可に当たっては13条からなる条件がつけられたが、名古屋地下街の許可に際しての条件とほぼ同じであった。

なお、交通局が設置した地下街については、申請書の理由書附記のように名古屋市が半額出資する名古屋地下鉄振興株式会社が昭和32年6月26日に設立され、管理にあたった。

3　サカエチカ、栄東地下街

地下街建設に当たって、主要な地下通路を都市計画として決定した地下街は栄地下センター株式会社が設置したサカエチカであった。サカエチカは建設中の市営栄町自動車駐車場(昭和41年11月1日開業)前から丸栄百貨店までの延長約385ｍ(広小路線地下)の道路及び同通路と地下鉄栄駅コンコース

西端と結ぶ延長約89ｍ(大津町線地下)の地下街として計画され、昭和40年に道路占用の申請が出され、建設省と協議を進めた。その後、名古屋地下鉄振興株式会社から同社の管理する既設の栄地下街と栄町自動車駐車場、中日ビルとを結ぶ延長約132ｍの地下街(栄東地下街)建設の申請が出されたので、改めて昭和42年6月6日に建設省に対して次のような協議を行った。

公共地下道及び地下街の道路占用について(協議)

栄地下センター株式会社より申請のあった名古屋市中区栄3丁目錦3丁目地内の県道名古屋長久手線、市道大津通り、市道久屋大通り道路下の公共地下道及び地下街の道路占用については、既に昭和40年11月8日付発土管管第443号で貴省に協議してありますが(当初は発起人花井又太郎より申請)、その後貴省道路局が提出された地下街の占用基準「地下街の道路占用について」に基づき設計を変更し、名古屋地下鉄振興ＫＫ申請分も含めて別添のとおり関係書類を取りそろえましたので御審議願うべく提出します。本施設計画個所は、既に貴省に協議してある文書により申し述べてありますように、高速度鉄道1号線、2号線が交差しており中区役所、教育館、愛知県文化講堂、美術館、ＮＨＫ名古屋放送局等の公共施設並びにテレビ塔、中日会館、オリエンタル中村、丸栄の両百貨店等の大規模建築物が集中し、本市の随一のアミューズメントセンター、ショッピングセンターとなつており、これらの施設と高速度鉄道栄駅及び地表のバス発着場との間の歩行者が多く、各所に設けられた横断歩道のために車輛交通の渋滞も甚だしく放置できない状況であります。本占用計画は、地下鉄栄駅、既設の地下街、公共駐車場(市営久屋駐車場)と接続し、さらに地下道をもつて百貨店等のビルにも接続し、栄交差点附近の路上交通の緩和と円滑化並に交通事故防止に寄与しようとするものであります。

なお、設置される公共地下道は、都市計画として決定すべく準備中であります。また、本件個所に本市が施行する将来の都市計画事業には支障ありません。

地下街は、公共地下道に併設されるものであり、公共地下道の設置、維持管理費等からも、これの設置を認めることはやむを得ないものと考えます。本施設の管理運営は、栄地下センター株式会社、名古屋地下鉄振興株式会社にあたらせます。

この道路占用協議と並行して通路の都市計画決定手続きが進められ、昭和42年9月7日に幅員6ｍの地下街路1号線、幅員8ｍの地下街路2号線及び幅員8ｍ地下街路3号線が都市計画決定され、同日付けで都市計画事業決定、事業の執行年度割、特許すべき事業の種類及び範囲が決定された。

この都市計画、同事業の決定に際して理由書では「本市唯一の高度土地利用地区である栄交差点附近の発生交通は著じるしく、街路横断歩行者による自動車交通への障害は地区発展の阻害はもとより交通事故発生の因にもなつている。これが解決のため本案のとおり地下街路を建設しようとするものである。」と記されている。

昭和42年12月12日に両社に対して特許が与えられて工事に着手し、栄東地下街は昭和44年9月に、サカエチカは昭和44年11月に営業を開始した。

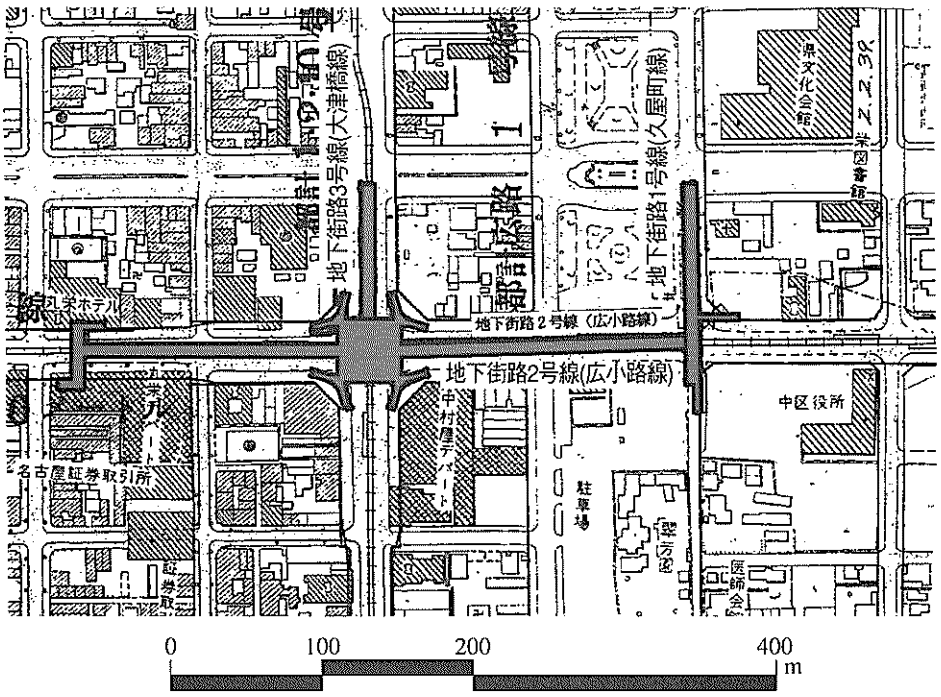


図5－26　地下街路位置図(サカエチカ関連)

4　エスカ、ユニモール

地下駐車場と地下街と一体となって建設された地下街としては、名古屋駅西駐車場株式会社のエスカと名古屋駅前駐車場株式会社によるユニモールがあった。名古屋駅前駐車場株式会社から道路占用の申請を受けた名古屋市は昭和43年2月12日に建設省へ協議した(協議文は**巻末資料5－4**)。

市は、地下街建設については、基本的には路上交通の緩和と円滑化や安全のためには公共地下道や地下駐車場は有効な施設であり、付属的にこれらの施設を民間企業に建設させるためには建設費や維持管理費にあてるための地下街はやむを得ない、という考えにたち、地下街設置の道路占用に際しての建設省協議の中で「地下街は、公共地下道の設置、地下駐車場の設置、維持管理費等からも、これの設置を認めることはやむを得ないものと考えます。」と意見を述べた。

ユニモールは昭和43年3月19日に桜通を横断する延長約37ｍ、幅員6ｍの地下道4路線が広路3号桜通線地下道第1～4号線として、東西線として地下道第5号線、第6号線の2路線が延長約212ｍ、幅員6ｍで都市計画決定された。

また、エスカについても同様な都市計画決定が昭和42年9月7日に行われた。

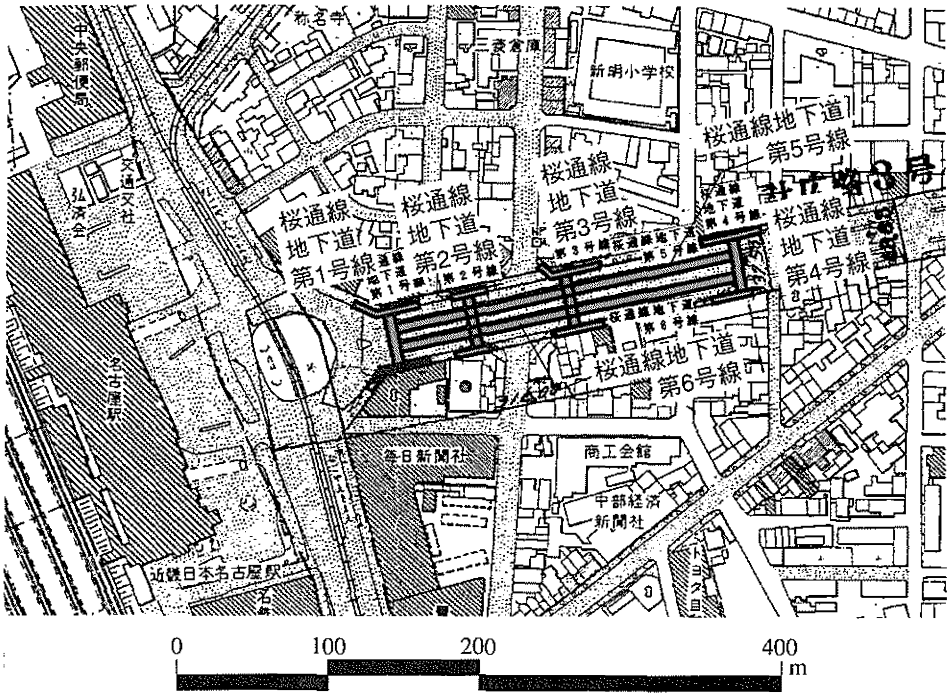


図5－27　地下道位置図(ユニモール関連)

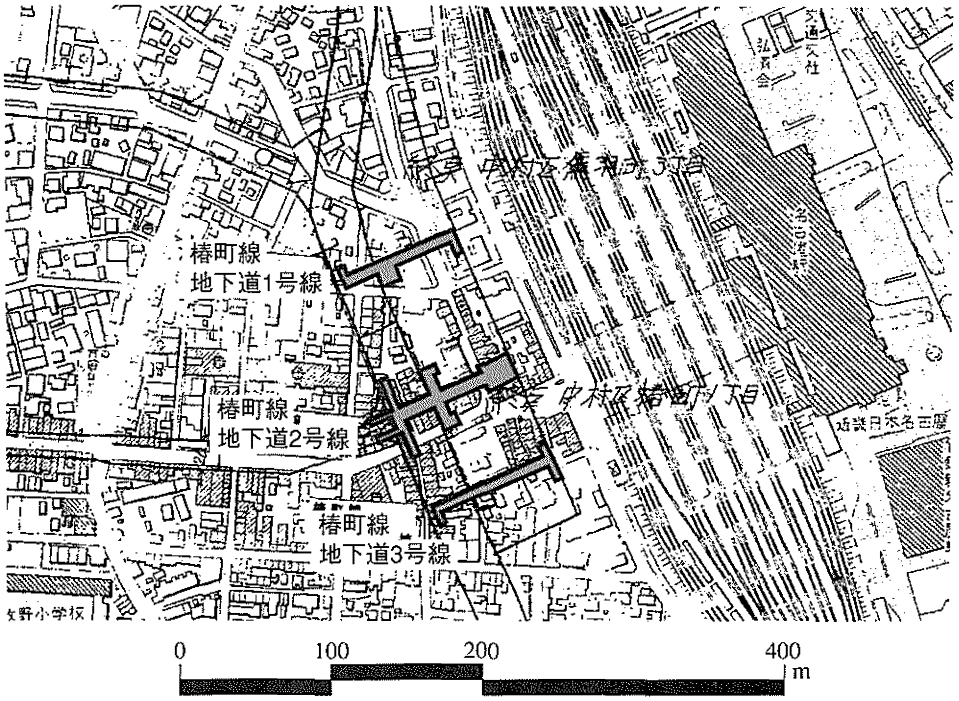


図5－28　地下道位置図(エスカ関連)

第7章　国・私鉄計画等

市域内に敷設された国鉄・私鉄の路線は、国鉄東海道線・中央線・関西線、名鉄名古屋本線・犬山線・常滑線・瀬戸線・小牧線及び近鉄名古屋線があった。

戦前には、国鉄に関して市会から意見書が数多く提出された。昭和5年(1930)に「中央線千種・大曽根間切下に関する意見書」、同8年に「中央線ニ鶴舞公園駅流町駅及露橋駅新設ニ関スル意見書」、同9年に「高山線発着駅ニ関スル意見書」、同10年に「関西線輸送力ニ関スル意見書」、同15年に「省営循環電車並近接都市へ省線敷設に関する意見書」等が、戦後は、同26年に「中央線の電化等に関する意見書」、同29年に「国鉄電化に関する意見書」等が提出された。

戦後の復興計画に当たっての鉄道に関する方針としては、「名古屋市復興計画の基本」の中で、次の3点があげられた。

一、国有鉄道及地方鉄道の乗入れ部分は総て高架又は地下とし街路との平面交叉を除却せんとす。
一、国有鉄道の名古屋附近の電化を希望す。
一、省線熱田駅の旅客は金山に貨物は笠寺に移転し、この区間を高架線に至急改良されんことを望む。

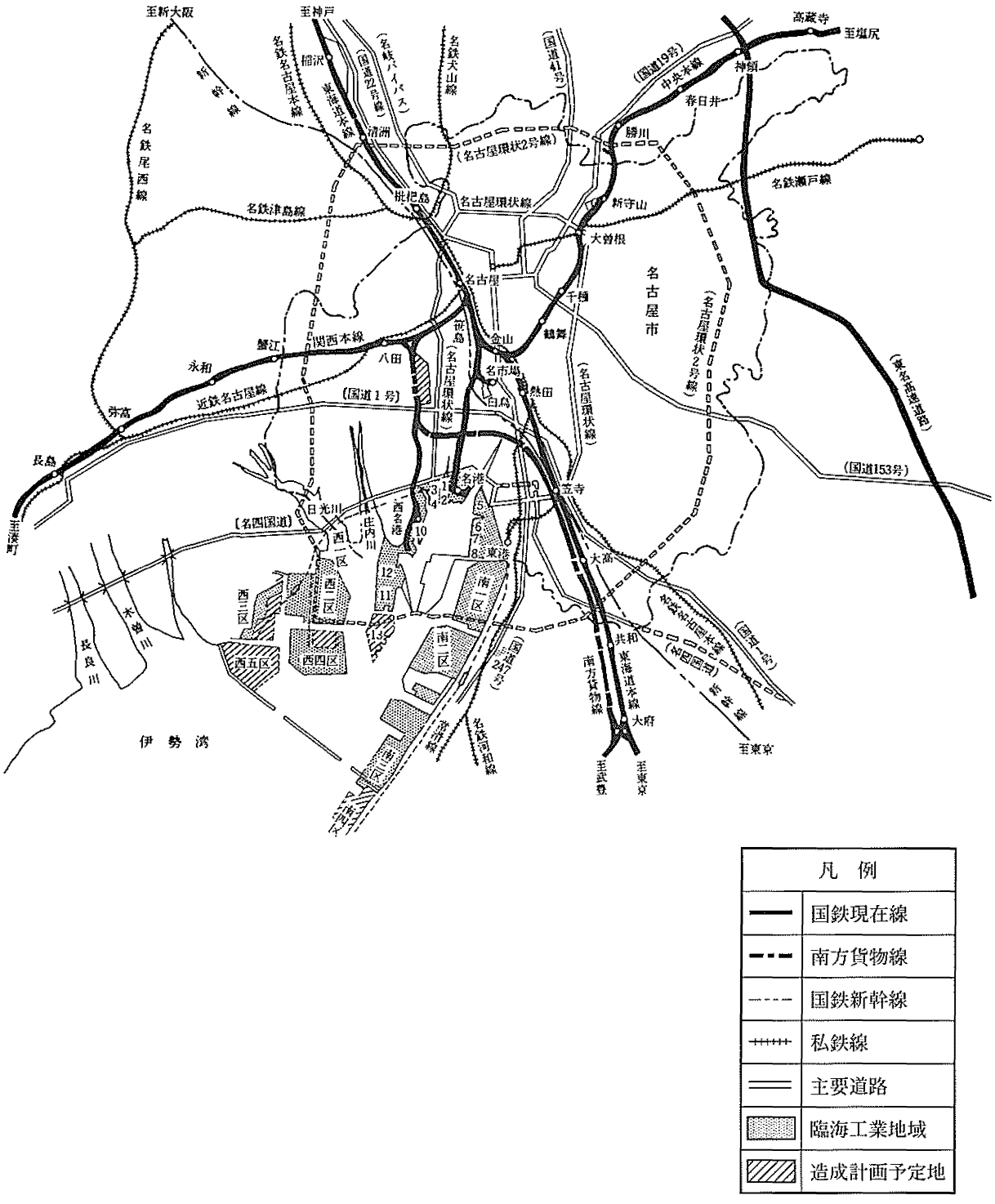
また、高速度鉄道の路線網の検討に際しては「路線は市の中心地域を通り、周辺部に達する直通線をもって構成し、さらに郊外鉄道と地下鉄との相互乗り入れを図り、乗客は乗り換えることなく、迅速に市の中心地域に到達できるようにする。」という方針が定められ、この方針にしたがって市と名鉄、近鉄との3者による協議が行われた結果、昭和24年2月18日に「名古屋市高速度鉄道建設に関する協定」が締結された。

この協定とは別に国鉄とも協議を進めた結果、国鉄については名古屋駅の零番ホームの使用、名鉄については名古屋駅、水分橋駅、新川橋駅及び大曽根駅において、近鉄については八田駅において、それぞれの列車が相互乗り入れをするという基本計画が固まった。

しかしながら工事着手は資金調達の面から遅延し、その間に名古屋駅の国鉄零番ホームの使用が不可能になるなど、情勢が変化したため、昭和28年の市会では「一応原案に盛られた私鉄の乗入れ問題に拘泥することなく、最低の工費を以て、最も近代的な地下高速度鉄道を建設する方途無きやについて検討した結論を得たのである。」として相互乗り入れ問題はとりやめとなり、市の高速度鉄道と郊外鉄道の接続は、ホーム接続等による総合駅計画に転換していった。

一方、国鉄においても鉄道復興計画の策定が進められ、昭和22年12月に名古屋付近鉄道復興計画を発表した。その中で、東海道線については大府～枇杷島間に複線の貨物線の新設、中央線は名古屋～多治見間の複線化、稲沢～春日井間に単線の貨物線の新設、関西線は名古屋～四日市間の複線化、既存の旅客駅・貨物駅については設備の増強のほか八田に貨物駅の新設が計画された。

このように市、国鉄、名鉄及び近鉄が相互に連携・調整を図りながら、名古屋圏の鉄道網の復興・整備が進められていった。



凡　例	
━━	国鉄現在線
╍╍	南方貨物線
┈┈	国鉄新幹線
┼┼┼	私鉄線
═══	主要道路
▒▒	臨海工業地域
▨▨	造成計画予定地

図5－29　名古屋付近鉄道計画(出典：『岐阜工事局五十年史』(昭和45年、日本国有鉄道岐阜工事局))

第1節　国鉄

中央線については、戦前から市街地を分断して、東部・東南部の新市街地の発展を阻害し、踏切事故の発生の原因にもなっているとして、市会において立体化の意見書が度々取り上げられ、戦後は、復興計画の方針の1つとして平面踏切の除去が位置付けられた。また名古屋市が中部経済圏の中核都市として発展するにつれて、中央線を利用して市内へ通勤・通学する住民が増加し、輸送力増強のため複線電化の要望も強まった。

国鉄の無煙化とスピードアップのための電化については、市会に国鉄電化促進委員会が設置されていたが、名古屋市における国鉄の諸問題を解決するため昭和30年(1955)に国鉄対策委員会に名称を改めた。この委員会は、「中央本線、関西本線等名古屋市を中心とする国鉄諸線の複線電化をはじめ諸施設の整備をはかり輸送力の増強を期する。」ことを目的とし、次の内容を職務とすることとなった。

a 中央線、名古屋～中津川間の複線立体化及び電化促進

b 関西線の複線電化及び市内の立体化促進

c その他名古屋市中心の国鉄関係諸施設に関する運動

中央線の名古屋～大曽根間の複線立体化事業は、昭和32年に名古屋市と国鉄との協定が締結され、同33年に着工、同37年に完成した。引き続いて大曽根～高蔵寺間の複線化事業が行われ、同39年に完成した。また、電化については中央線沿線の都市によって構成された「中央本線名古屋～中津川間複線電化促進協議会」が設置され、国鉄に対して促進運動が行われた。昭和41年には名古屋～瑞浪間が電化され、同43年には瑞浪～中津川間の複線電化工事も完成した。

東海道線については、戦後の名古屋付近鉄道復興計画の中で大府～枇杷島間に貨物線(複線)が計画されていたが、新幹線計画や東港線の新設計画のため留保された。しかしながら、中京圏の人口や生産量の増加は鉄道輸送量にも反映し、新幹線開業後も東海道線の名古屋付近の列車回数は減少せず、むしろ大幅な輸送量の増加が見込まれたことから東海道線大府～名古屋間を複線線増(通称・南方貨物線)して輸送力の増強を図ることになった。昭和41年に、大府～笠寺間は東海道線に併設し、笠寺～名古屋間は一部新幹線と併設して八田を経由して名古屋駅構内に入り、名古屋駅構内から枇杷島へ結ぶ南方貨物線が決定された。この南方貨物線は線路容量の不足を解消するために増設が計画されたものであり、在来線は旅客線、増設線は貨物線として利用する計画であった。昭和44年には、東海道新幹線の騒音・振動に対する公害問題が訴訟にまで発展し、南方貨物線も東海道新幹線との併設区間があったため、沿線住民から東海道新幹線と南方貨物線の両線の影響を受けるとして、昭和46年以降反対運動が展開され、同48年には工事が中断された。

瀬戸線は岡多線(岡多線は東海道線岡崎駅から分岐して豊田、瀬戸を経て中央線多治見駅に至る延長61kmの路線)の瀬戸駅から中央線高蔵寺、勝川を経由して稲沢駅に至る延長32kmの路線として、昭和37年に予定線、同39年に工事線に位置付けられた。この瀬戸線は、岡多線との連絡により東海

道線の岡崎～稲沢間のバイパス路線となると同時に名古屋地区における北方貨物線的性格をもつ路線であり、市域内については、名古屋環状2号線の道路内に計画された。瀬戸線は勝川駅において中央線、枇杷島駅で東海道線と連絡することにより、瀬戸線、東海道線及び中央線による環状線としての役割が期待された。

関西線の複線電化については、沿線市町村で構成する関西線複線電化期成同盟会(会長・名古屋市長)が結成され、その実現のための促進活動が行われた。昭和44年に複線化工事が認可になり、10箇年計画で工事に着手されたが、その工事費は総額120億円で、そのうち80億円の利用債を期成同盟会で引き受けることになった。

八田貨物基地は、国鉄において種々検討されていたが、輸送機関として発達する自動車輸送に対抗して鉄道輸送の近代化を図るとともに、都市中心へと変貌する貨物流動に対応するため、昭和40年代に入り、既に着工している南方貨物線上にコンテナ貨物設備と名古屋周辺急行貨車操配設備を併設する面積約40万m^2の貨物基地としての計画が固まり、名古屋市との協議に入った。国鉄案は盛土0.7ｍの地平案で道路を立体交差するというものであったが、地元住民は全面スラブ高架を主張した。市と国鉄とは地元対策について協議を重ねた結果、国鉄においては、早期に協議を妥結して用地取得に着手することが重要であるという判断から6ｍ盛土高架、立体交差14箇所の最終案を提示し、市においても立体交差等に対して応分の負担をするということで昭和44年5月に国鉄対策委員会において八田貨物基地計画が了承され、計画が確定した。

1　国鉄中央線の複線連続立体化

国鉄中央線は、明治33年(1900)7月に名古屋～多治見間が開通し、同35年11月に千種駅が、次いで同44年4月に大曽根駅が営業を開始し、昭和12年(1937)4月には鶴舞駅も開業し、市民は勿論のこと後背地の沿線住民にも多大の利便をもたらした。

開業当時の中央線は、名古屋市の市街地の外縁部に沿って湾曲していたが、市街地の発展につれて市街化の拡大を遮断する障害物となっていった。その結果、中央線に遮断された旧市域の外縁部の市街地において密住・過密の弊害が現れた。また中央線の外側においては、住宅地としての組合施行による土地区画整理、耕地整理事業が活発に展開され、旧市街地と開発される新市街地との円滑な通行を求める声が高まっていった。このため、中央線と幹線道路との交差について、大正15年(1926)10月に広小路線の跨線橋の改築に着手するなどの努力はなされたが、この問題の根本的な解決は、中央線の連続立体化であるとして、昭和5年12月の市会において、次のような意見書が採択された。この意見書が名古屋市における中央線連続立体化運動の最初であった。

中央線千種・大曽根間切下に關する意見書

中央線千種、大曽根驛間ハ地位高ク且ツ十數箇所ノ踏切アリソレガ爲名古屋市東北部ノ發展ヲ阻害スル事甚大ナルモノアリ　聽ク處ニ依レバ最近鐵道當局ニ於テ切下問題ニ關シ技術的調査ヲ終了シタル由ナルガ此切下工事實現ノ曉ハ鐵道省トシテハ踏切番ニ要スル一切ノ費用ヲ節約出來　復タ名古屋市トシテハ都市計畫ニヨル大循環線陸橋ハ土盛リセズシテ現在ノ路面ニ添フ

テ並行ガ出来得ル關係上多額ノ經費ヲ省キ得ルノミナラズ線路ノ關係地並ニ地元住民ハ交通容易トナリ一躍發展スベキハ疑ハザル處ナリトス　故ニ名古屋市發展ノ爲速カニ該路線切下ヲ實施サレン事ヲ望ム

右市制第四十六條ニヨリ茲ニ意見書提出候也

このように最初は、中央線の千種～大曽根間についての連続立体化の要望であったが、昭和11年4月には金山橋以北の立体交差についての意見書も市会において採択された。意見書では、既に道路と中央線との立体交差が築造されていた新市域においては市街化の発展がめざましいが、これに比べて中央線で遮断されている地域の開発の遅れを指摘し、鉄道の平面踏切が交通上の支障となることは勿論、地域の発展にも重大な影響があると述べた。意見書の抜粋を以下に記述する。

中央線立体交叉ニ關スル意見書

近年本市ノ飛躍的発展膨脹ニ伴ヒ、中央線金山橋以北ニ於ケル横斷道路トノ平面交叉ハ、交通上ノ一大障碍ト化シ、現状已ニ踏切ノ煩ニ堪ヘザルモノアリ、到ル所交通ノ渋滞甚シキノミナラズ、慘禍ノ発生モ亦尠シトセズ。(中略)今日ニ至ルモ何等見ルベキ対策ノ講ゼラレザルハ、吾人ノ衷心ヨリ遺憾トスル所ナリ、飜ツテ思フニ同線以東ノ地ニ於テ覚王山及御器所ノ両方面ガ単リ順当ナル発展ヲ遂ゲシ所以ノモノハ、覚王山線並ニ東郊線ノ立体交叉ニ依ル円滑ナル交通運輸上ノ利便ニ負フ所蓋シ鮮少ナラザルベシ、サレバ金山橋、矢田川鉄橋間ノ全線ニ亘リ平面交叉ノ障碍ヲ除去セラルヽニ於テハ、本市東北部ノ劃期的発展ヲ招来スベキヤ瞭ナリ。当局願ハクバ這般ノ事情御賢察ノ上、速ニ市内ニ於ケル該鉄道路線ノ全部ヲ適宜切下若クハ高架改築ニ依リ立体交叉ニ改メラレムコトヲ切望シテ止マズ。

右市制第四十六条ニ依リ意見書提出候也

このような運動にもかかわらず、中央線の連続立体化は実現をみることなく戦争に突入し終戦を迎えることになったが、市が戦後策定した「名古屋市復興計画の基本」の中で、「国有鉄道及地方鉄道の乗入れ部分は総て高架又は地下とし街路との平面交叉を除却せんとす。」と明確に表現し、鉄道と街路の立体交差は復興計画の大きな柱の一つとなった。

とくに中央線は名古屋駅から大曽根駅までの延長約10kmの全線が、復興土地区画整理事業の区域に含まれていることもあって、復興土地区画整理事業及び都市計画事業によって道路と鉄道との立体交差が計画され、昭和23年5月13日には国鉄と最初の協議が行われ基本的な合意をみたが、その後、国鉄の財政的な理由もあって具体的な進展をみるに至らなかった。

一方、復興事業は順調に進捗し、幹線道路も中央線との交差部分を除き逐次、整備が進められた。昭和27年10月28日に市会では、再度、国鉄高架に関する意見書を採択し、市の発展に伴って交通量が増大しているが、鉄道との平面交差は都市発展と市民生活に多大の障害となっているので、早急な立体交差の実現をお願いしたいと訴えた。

一方、昭和32年の2月市会においては次のような意見も出された。

中央線は南北に走って市内を分断し、これが敷地は16万3,000m²に及ぶ広大なものである。利用状況は、市内乗り入れ最初の大曽根駅の乗降客は千種、鶴舞両駅をはるかに凌ぎ圧倒的に多い。このような中央線の立体化に多額の経費をかけることは反対であり、当然北方迂回線建設計画に力を入れるべきだ。東海道線は高架であり、中央線が高架となれば、南方貨物線もまた高架となって、市内は二分三分されるおそれがある。中央線は大曽根まででで廃止し、大曽根～金山間の広大な敷地の払い下げを受けて、道路・住宅建設などに振り向けるとともに、北方迂回線計画を進めることが市の発展のためだ。中央線の立体化を容れた都市計画は既に古く、再検討すべきではないか。

これに対し市当局は、次のように既定方針どおり立体化推進を進める考えを表明した。

中央線立体化の要望は非常に古く、国鉄でもこの線を放棄する意思がないので国鉄委員会の審議を求め、会議所とも協議してこの計画を樹てた。経費は国の定めた方法に従って負担し、市が特に多額の負担をするものではない。

昭和31年8月6日には市長名で国鉄に対して早期実現を要請し、同32年4月13日にも重ねて工事促進の申し出を行った。これに対して国鉄からは、同32年9月16日に総裁名で計画書を付けて中央線の複線立体化を行う意思表示をするとともに、市の意見が求められた。

国鉄総裁の申し出に対し、市は昭和32年10月開催の市会に次の議案を提出した。

中央線の複線立体化工事に関する特別鉄道債券
の引受並びに工事費の一部負担について

本市は日本国有鉄道施行の中央線複線立体化について、別紙の通り、日本国有鉄道より特別鉄道債券の引受及び工事費の一部負担方本市に対し協力の要請があったので、これを承諾するものとする。

(理由)日本国有鉄道の中央線複線立体化工事施行に当り、その促進を図るため、本市が特別鉄道債券の引受及び工事費の一部負担の予算外義務を負担する必要があるため。

(別紙)

建計第三三四号
昭和三二年九月十六日

名古屋市長　　小林　橘川殿

日本国有鉄道総裁　　十河　信二

中央線の複線立体化について

さきに、御要望のありました標題の工事につきましては、国鉄としても中央線名古屋～多治見間線路増設工事の一部となるものであり、又名古屋附近改良工事の一環となるものでありますので、目下種々検討を加えておりますが、とりあえず、名古屋～大曽根間の立体化を主目的とする範囲に限定してこれを第一期工事とし、別紙計画書に基き下記により施行したいと存じますのでなにぶんの御回答をお願いいたします。

記

1　工事計画

この工事は、名古屋～大曽根間の平面交差除却を主目的とし、名古屋～千種間は高架、千種～大曽根間は開さく式とし、道路とは立体交差をする。但し、将来を考慮して、次の工事を併施する。

(1) 名古屋～大曽根間を線路増設する。

(2) 道路は、都市計画に定められた幅員まで拡張する。

(3) 金山駅は、国鉄中央線、名古屋鉄道及び貴市経営高速度鉄道との連絡駅として計画し、中央線の旅客駅のみ開業しうるよう措置する。
なお国鉄東海道線との連絡は行わない。

(4) 貴市経営高速度鉄道との連絡を考慮し、千種駅は移転する。

2　工事費及びその負担

(1) 工事費は、用地費及びこれに関連する補償費を除き、総額概算二十七億八千万円とする。

(2) 分担方式については、建設省と国鉄との「道路と鉄道との交差に関する協定」第四条第四項の趣旨に基き、次の通り分担するものとする。

(イ)踏切道は、在来線路に対しては道路側は工事費の三分の二、鉄道側は三分の一、新たに道路の拡幅とする部分は道路側、線路増設する部分は国鉄側とし、両者競合する部分は両者折半とする。

(ロ)踏切道相互間の中間在来線路は、両者折半とし、新たに線路増設する部分は国鉄側とする。

(ハ)千種駅移転に要する工費は、両者折半とする。

(3) 金山駅計画につき名古屋鉄道株式会社に関係するものは、貴市の責任において処理するものとする。

(4) 新たに金山駅開設に要する費用は、貴市の負担とする。

3　工事費調達

(1) 前項第二号による分担のうち国鉄負担分に相当する金額は、当方の発行する特別鉄道債券(以下「利用債」という。)の引受けによる。

(2) 各年度における工事施行に要する資金は、当該年度における貴市負担分と国鉄負担分とをもって充当する。

(3) 前号による分担額は、下記の通りとし、それぞれ各年度当初の予納による貴市分担分と当該年度の当方の発行する貴市引受けによる利用債によることとする。但し、工事の進ちょく状況により、多少の変動の生ずることがある。

(単位千円)

年度	三二	三三	三四	三五	計
利用債	一〇〇、〇〇〇	五〇〇、〇〇〇	五〇〇、〇〇〇	四〇六、二四〇	一、五〇六、二四〇
市負担額	一〇〇、〇〇〇	五〇〇、〇〇〇	五〇〇、〇〇〇	一七四、七六〇	一、二七四、七六〇

(4) 各年度ごとの利用債引受額は、当方で指定する時期までに引き受けるものとする。

(5) 工事は、貴市負担金の予納及び利用債の払込によって着工するものとする。

(6) 第三号による工事費は、概算であるので物価の変動、設計精査等の結果、変動があるものとする。

(7) 利用債の引受及び引受契約の内容の承認については、貴市議会の決議書(写)を添附するものとする。
(8) 貴市負担金及び利用債の各年度別所要額の引受不能による当方の損害は貴市において補償するものとする。
(9) 利用債の発行条件は、その都度発行日現在における発行条件によるものとする。
(参考)昭和三十二年七月の現在発行条件は、年利六分、期限十箇年、五箇年すえ置きその後各利払期に四%ずつ一部償還を行う。利払期は、年一回とする。
(10) 利用債の引受契約については名古屋鉄道管理局長と、その他今後の事務処理については同局長及び岐阜工事局長と協議するものとする。

4　用地
(1) この工事に必要な用地は、戦災復興土地区画整理区域に編入し、工事しゅん工後換地操作により精算するものとする。
但し、千種、及び大曽根の各駅の在来貨物設備のある区域は、国鉄の営業上当分の間必要と考えられるからこの換地操作区域外に保留する。
(2) 工事に先立ち、用地内の支障物件は貴市において取除く。

5　前各項による外、詳細については、名古屋鉄道管理局長及び岐阜工事局長と協議するものとする。
(以下略)

また、上記の議案とあわせて次の議案も同時に上程され、両議案とも可決された。

特別鉄道債券の処分並に利子差額の補助について

本市は、日本国有鉄道が、中央線複線立体化工事の施行に要する資金に充てるため、昭和三十二年度より昭和三十五年度までの間に発行し、市が引き受ける特別鉄道債券、十五億六百二十四万円を、左記により処分並びに処分に伴なう利子差額の補助を行うものとする。

記

一、処分額及び処分先
処分額　昭和三十二年度一億円(額面百円につき百円)
昭和三十三年度より昭和三十五年度までの各年度の処分額は、昭和三十二年第百五十四号議案(中央線の複線立体化工事に関する特別鉄道債券の引受並びに工事費の一部負担について)により、市が引き受ける額十四億六百二十四万円(額面百円につき百円)
処分先　金融機関その他

二、利子差額の補助
前項により、毎年度金融機関に対して処分するときは、市長は、金融機関がその業務に従って通常取得する金利と、特別鉄道債券利子との差額を、特別鉄道債券償還完了の時期まで(十年間)補助することができるものとする。ただし、補助の最高限度率は、年二分とする。

（理由）

日本国有鉄道が、中央線複線立体化工事の施行に要する資金に充てるため、昭和三十二年度より昭和三十五年度までの間に発行し、市が引き受ける特別鉄道債券を処分し、並びに処分に伴なう利子差額の補助について、予算外の義務を負担する必要があるため。

両議案の議決を得た市は、昭和32年10月31日付けで国鉄側の申し出に対し了承の旨を回答し、長年の懸案事項であった中央線の複線立体化は、ついに事業に着手されることになった。

この事業の費用負担については上記の議案のように、国鉄と市との合意がなされたが、戦後経済復興が進むにつれ都市内の交通は増大し、鉄道と道路との平面交差は、事故多発という憂慮すべき問題のみならず、都市発展をも阻害しているとして、鉄道と道路の立体交差は、名古屋市だけでなく各都市共通の問題であった。そのため、昭和31年12月18日に建設省と日本国有鉄道との間で立体交差化の費用負担を定めた「道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定」が締結された。しかしながらこの協定は、単独の平面交差の改良の規定であって、中央線のような連続立体化事業に対しては、具体的に定められていなかったことから、同協定第4条第4項「道路又は鉄道を高架線又は地下線に改築又は改良することにより既設の平面交差を除却する場合における工事費の負担については、別途協議するものとする。」の規定により、名古屋市と国鉄との費用分担を別途定めることになった。

また、市と国鉄との合意の時点では、同協定についての細目協定ができていなかったために(昭和33年3月31日に成立)、各工事の工事費負担は次の方針のもとに定められた。

a 道路と鉄道との交差箇所は、「道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定」の趣旨によることとし、取り付け道路を含めて橋梁部の面積比による。

b 交差箇所の中間部分は、両者の折半とする。

c 金山駅は、腹付費のみを国鉄の負担とし、その他は市の負担とする。

d 千種駅は、地下鉄との連絡のため旅客施設を移転するものであり、踏切の立体交差・専用線の高架化の費用を含め折半とする。

なお、連続立体交差化についての協定である「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」が運輸事務次官と建設事務次官との間で締結されたのは昭和44年9月1日であった。

立体化の工事は、昭和33年2月10日に着工され、同35年12月7日に大曽根～千種間、同37年1月25日に千種～金山間が完成し、同37年10月10日に全線の立体化が完成した。

この工事は、着工以来約5年近くの年月を要したが、中央線の複線立体化に必要な用地は、全て復興土地区画整理事業による換地により確保され、用地上の支障物件も区画整理事業によって移転が行われた。

中央線の立体化により28箇所の踏切が立体化され、7箇所の踏切が廃止された。また、既設の12箇所の立体交差も改良がなされた。当時、中央線の主要踏切を渡る自動車交通量は、昼間で2万台を超え、列車の運行回数は98回であった。また、千種駅については、乗降客の利便を図るため移設して

地下鉄と地下道によって連絡し、金山駅については国鉄中央線、名古屋鉄道及び地下鉄等の連絡駅として計画することが市と国鉄との合意の中で明確にされ、将来の金山総合駅化の端緒を開く等間接的な効果も大であった。しかしながら、金山駅では東海道線との連絡は行わないこと、金山駅計画のうち名古屋鉄道に関するものは市の責任において処理すること、新たに金山駅開設に要する費用は市の負担とすることが盛り込まれ、その後の金山総合駅計画推進の制約ともなった。

第2節　私鉄

名鉄・近鉄と高速度鉄道との相互乗り入れは、高速度鉄道第1号線の建設計画策定に際しての市会の高速度鉄道特別委員会の決定により、一応白紙に戻され、将来の課題として先送りされた。その後、大曽根地区で都市改造事業が名古屋市の都市計画の施策として検討され、地区内の名鉄瀬戸線の処理方針について、市は昭和36年1月27日に名鉄に対して文書照会を行った。これに対して名鉄から同年2月22日付けで次のような回答が提出された。

大曽根地区都市改造計画に伴う名鉄瀬戸線の処理方針について

表記の件についての御照会に対し、下記のとおり回答申し上げます。

当社は昭和33年11月都市交通審議会名古屋部会において発表いたしましたとおり、瀬戸線は改軌して名古屋市高速度鉄道と結び、瀬戸方面と名古屋都心を直結し、もつて沿線市民の便宜に資せんとしておりますが、都市交通審議会名古屋部会の中間結論の御趣旨にもそいまして、当社の構想ならびに貴市南北線との連携につきましては、下記の如く考えておりますのでなにとぞよろしくお願いいたします。

1. 瀬戸線の軌間を広軌に拡巾して、貴市御計画の南北線と大津橋付近にて連絡し、相互乗入れを図る。
2. 矢田川橋梁付近から瀬戸までは地平線のままで改軌する。
3. 大曽根付近から大津橋までは立体化に改築し、道路との平面交さを全面的に除却する。
4. 車両は現有車両を廃棄し、貴市高速度鉄道と同型同性能のものを必要数新造する。
5. 路線用地、相互乗入れに伴う運転、運輸上の諸種の条件は、東京都その他の具体例によつて貴市と別途に協定する。

この名鉄の回答に対し、高速度鉄道建設促進委員会は、私鉄の乗り入れに拘泥する必要はない、高速度鉄道の経営形態は市有市営とする、といった決定事項と南北線は昭和37年に着工するという前提にたって審議を行った。

審議の中では、昭和37年に着工する地下鉄南北線は市役所～金山間であり、大曽根～市役所間の延長は早くとも南北線開通予定の昭和41年以降の事業と考えられた。大曽根都市改造事業計画の直

接の問題は大曽根駅付近であって、これらの問題は今後、分離して検討することが可能であるとして、都市交通審議会の答申に示された留意事項(他の高速鉄道との相互乗り入れを考慮する等、高速鉄道全体として、利用者の利便に資するため、一体系となるよう考慮する。)を受けて、高速度鉄道全般が一体系となるためにはどういう方法があるか、真に乗客の利便に資するためにはどうあるべきか、を中心に次のような討議がなされた。

(高速度鉄道の一体系について)

一体系の解釈としては、その最も極端な形としては、市が瀬戸線を買収して、一つの企業体として運営する方法と、経営のみを市が一元的に行う方法が予想されるが、都市交通審議会の答申は市内高速度鉄道だけでなく、国鉄、近鉄等の既設線をも包含した対象に対して、注意を喚起したものであり、さらには、別個の企業がそれぞれの立場から個々に建設、運営することなく、将来の大衆輸送を担う交通機関の根幹として、一つの目的のために互いに有機的に密接な連携を保ちつつ、効果的に機能を発揮する姿を期待しているものと解するのが妥当と思われる。名古屋市の高速度鉄道と名鉄瀬戸線の関係の具体的な形としては、例えば市役所前付近か大曽根を両線の接続駅として、それぞれが線路を建設して、その間を乗客の乗り換えに便利なように考慮することであって、このような対応によって両線の経営主体が異なっていても都市交通審議会の答申の一体系の趣旨は充分満たし得るものと考えられる。

(乗客の利便について)

乗客の利便については公衆輸送の立場からは最も重視すべき事項であるが、ここで留意しなければならないのは線路容量と最大輸送力の点である。仮に直通運転を実施する場合の最大の長所は接続駅において車両の乗り換えの必要がないことであるが、問題になるのは直通列車が、通常高速度鉄道の場合考えられる2分程度の運転間隔で、正規のダイヤ通りに円滑に運行できるかという点である。正規のダイヤ保持についてはかなりの困難が予想されるし、市役所・大曽根間を含む2号線は、大曽根～本山～金山の4号線と一体となって環状線を形成する予定であり、この環状線に他の路線から列車を導入すれば、環状線の線路容量を低下させることは物理的に必然であって、乗客の利便は、これらの利害得失の釣り合いにたって検討すべきである。昭和60年頃を推定すると2号線及び4号線の利用客は約40万人、そのうち瀬戸線から入り込んでくるのは市外居住者を主とする約6万人程度と予想される。このように少数の市外からの乗客のために市内乗客の大部分が不便を被るとすれば、慎重に考慮しなければならない。

この結果、昭和37年6月23日付けで名鉄に対して次のような文書を発送した。

貴社瀬戸線と地下鉄南北線との相互連絡等について

昭和36年2月22日付土発丙第2239号をもつて標記に関する貴社の御計画を承りましたが、本市といたしましては、市議会方面の御意向もあり都市高速度鉄道と近郊鉄道とは、自からその性格を異にするものでもあります関係から、貴社瀬戸線と線路を共用するような計画は基本的には好ましくないとの結論に達しましたので、お知らせいたします。

なお、この事に関連する

（イ）大曽根地区都市改造計画

（ロ）瀬戸線の市内部の平面交さ除却

（ハ）瀬戸線と南北線との連絡方法等

の問題につきましては下記により会合を持ちたいと存じますので関係の方々の御出席方併せてお願いいたします。

これによって名鉄瀬戸線の地下鉄第2号線への乗り入れ問題は一応終止符が打たれた。名鉄瀬戸線は、昭和38年10月に都市計画決定、翌年3月に都市計画事業の決定がなされた大曽根都市改造事業の事業計画の中で、連続立体化が計画された。その後国の方針により昭和48年に都市改造事業から分離して単独の鉄道高架化事業として実施されることになり、同50年都市高速鉄道として都市計画決定され、都市計画事業として実施された。名鉄が独自で瀬戸線の栄乗り入れを計画し、市との話し合いに入ったのは昭和42年からであるが、都市計画が決定されたのは、地下鉄第3号線の建設に際して、名鉄が保持していた豊田新線の赤池～八事間の路線免許問題が解決した昭和50年3月であった。

名鉄常滑線は昭和38年3月に都市計画・同事業が決定した豊田都市改造事業の事業計画によって連続立体化事業が実施されることになった。この事業も大曽根都市改造事業の瀬戸線と同様に昭和50年に都市高速鉄道としての都市計画決定がなされ、同事業として実施された。

第3節　総合駅及び駅前広場

名古屋市の高速度鉄道と私鉄との相互乗り入れ計画は、昭和28年(1953)の市会の決議により一応解消して、ホーム乗り換えという接続方法によって利用者の利便を図る方向に転換された。高速度鉄道と国鉄、私鉄との結節点となる駅は、昭和25年に復興都市計画として決定された高速度鉄道網では大曽根、千種、金山、水分橋、新川橋(市外)及び名古屋等であった。昭和32年9月に策定された名古屋市将来計画要綱の中では、中央線を複線立体化し、金山、千種、大曽根に総合駅の建設を図ると明示し、高速度鉄道、国鉄、私鉄といった異なった鉄道の接続駅のうち主要なものを初めて総合駅と称した。

都市交通審議会名古屋部会の中間結論を考慮して昭和36年に決定された高速度鉄道網では、さらに鶴舞、八田、上小田井及び伏屋が高速度鉄道と国鉄、私鉄との接続駅に加わった。また、昭和37年1月に公表された名古屋市将来計画基本要綱の交通計画では、市バスのターミナル計画について名古屋駅南、名古屋駅西、栄町とともに金山、大曽根に規模の大きいもの、八田、上小田井等に規模の中位のもの、千種、鶴舞等に規模の小さいものを建設する予定とし、高速度鉄道と国・私鉄の接続駅はバス交通とも連携するものと位置付けられた。

その後、昭和43年12月の名古屋市将来計画・基本計画において、これらの交通結節点の中でも高

速度鉄道、国鉄、私鉄の3線以上が連絡する金山、大曽根、小田井及び八田の4駅については、名古屋駅に集中する鉄道利用者の分散による混雑の解消のために、また副次的都心地区あるいは地域中心商業地として位置付けられた駅周辺の土地利用構想と整合して整備を進めるために、名古屋駅に次ぐ主要な交通結節点として改めて総合駅に位置付けられた。

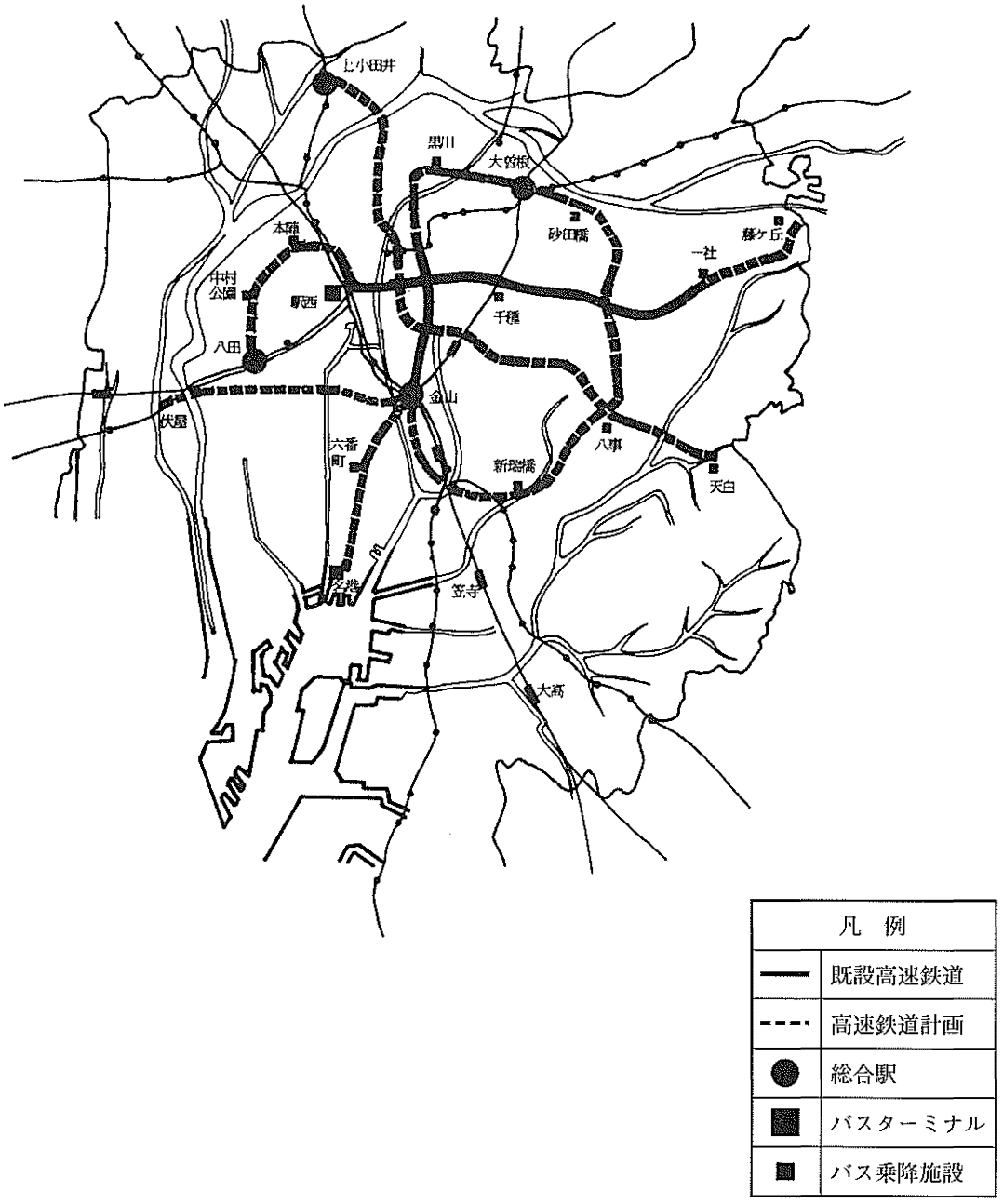


図5－30　名古屋市将来計画・基本計画高速鉄道網整備計画(昭和43年)
(出典：『名古屋市将来計画30年の歩み』(昭和52年、名古屋市))

駅前広場は、鉄道開通以来、鉄道利用者が集散する場として、また、駅によっては都市の玄関として、駅舎と一体となって鉄道側において整備、運営されてきた。戦後になって鉄道利用者が増加するにつれて、鉄道駅周辺にはバス、タクシー、自家用自動車、自転車、歩行者と多様な道路交通が輻輳し、これらの交通機関の集散を効率的かつ安全に処理する広場が必要になってきた。駅前広場は、鉄道交通と道路交通の結節点として有機的な連携を図り、その転換を効率的に円滑に処理する公共空間として位置付けられるようになった。

昭和21年(1946)7月には内務省、戦災復興院、運輸省による「駅前広場等に関する関係各省庁申合事項」が定められた。この中で、駅前広場については、「駅広場は街路用地と鉄道用地を一体として決定するためその位置、地積、形状等は協議の上これを都市計画として決定すること。」「駅広場の駅舎側に属する約半分の用地に要する費用は運輸省の負担とし用地獲得は区画整理によること。但し原地買収可能のものは運輸省が直接買収すること。」などが定められた。また、同年10月には「駅広場設計標準」(**巻末資料5－5**)が通達された。

名古屋市においては、市及び国鉄、名鉄、近鉄などの関係者によって構成された駅前広場設置委員会が設けられ、この委員会の協議により東海道線の熱田駅、中央線の大曽根、千種、鶴舞及び金山の4駅、並びに名古屋駅西の合計6駅の駅前広場計画が定められた。このうち千種、鶴舞及び金山の駅前広場については復興土地区画整理事業によって、名古屋駅西、大曽根についてはそれぞれ駅西都市改造事業、大曽根都市改造事業によって用地が確保された。

以下それぞれの駅の状況について概説する。

名古屋駅西口、大曽根駅については、それぞれ駅西都市改造事業、大曽根都市改造事業の項で記述する。

1　金山総合駅

総合駅の一つである金山駅は国鉄東海道線・中央線、名鉄名古屋本線が通過し、昭和25年(1950)に復興都市計画で定められた高速度鉄道第2号南線熱田線・第6号線築港線が接続する鉄道の集中駅であった。また昭和21年の「名古屋市復興計画の基本」の中では金山付近に盛り場を設けるとしており、集中する鉄道を総合化することにより効率的に接続させ、名古屋駅に集中する鉄道利用者を金山駅に分散し、金山付近を副都心として開発しようという構想が名古屋市復興計画の中にあった。昭和21年12月には愛知県、名古屋市、商工会議所、国鉄名古屋鉄道管理局、国鉄岐阜工事局、名鉄及び近鉄等を構成メンバーとする鉄道復興計画委員会が設置されて金山総合駅の基本構想の検討を行い、翌年3月に次のような基本構想を策定した。

a 駅前広場については、15年後の名古屋市の人口は200万人、駅の乗降人員を1日10万人と推定して、そのために必要な広場は北口2万3,000m²、南口1万400m²とする。

b 駅構内については、国鉄東海道線はホーム2面4線、中央線はホーム1面2線、名鉄はホーム2面2～4線、高速度鉄道はホーム3面4線とする。

c 連絡方法については、乗車、降車のための跨線橋3箇所、地下鉄との連絡に地下道1箇所を設け

る。

d 近鉄線は乗り入れしない。

この基本構想に基づいて復興土地区画整理事業では北口広場として約1.4ha、南口広場として約0.5ha、駅舎敷地として約0.6haの土地を確保した。

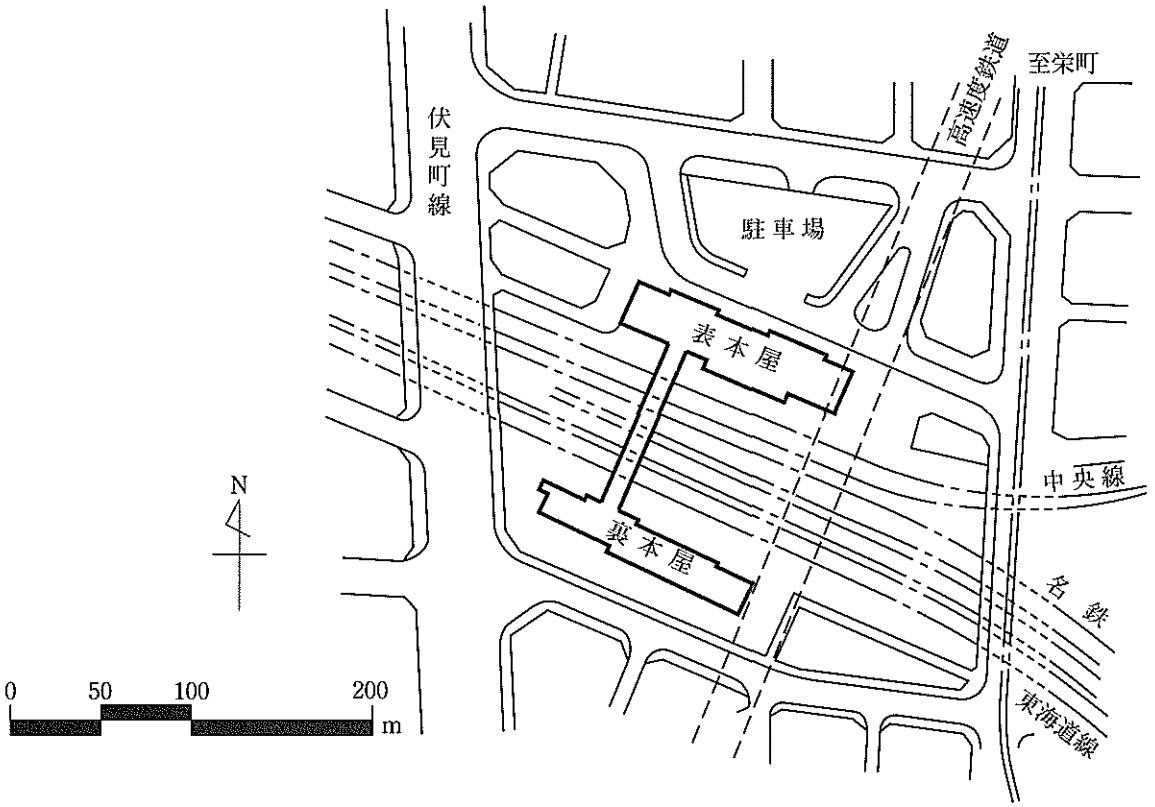


図5−31　金山総合駅前広場構想

(出典：『名古屋都市計画概要』(昭和28年、名古屋市復興局))

昭和32年(1957)には懸案の中央線の立体化計画が具体化し、国鉄から、名古屋〜大曽根間を複線とし、金山駅は中央線・名鉄・名古屋市の高速度鉄道との連絡駅として計画し、中央線の旅客駅のみ開業するという意思表示が行われた。東海道線との連絡は行わないとされていたが、東海道線についても新幹線計画が着々と進められる等国鉄側に変化が生じた。一方市においても伏見町線の跨線橋の架け替えのため橋脚の位置を決定する必要もあって、昭和33年に市、国鉄及び名鉄の3者による協議を行った結果、東海道線はホーム1面2線、中央線はホーム1面2線、名鉄はホーム2面4線とすることで協定が成立した。

国鉄金山駅は名古屋市の全額負担による請願駅として昭和37年1月に開業し、中央線の複線立体化事業は同年10月に全線が完成した。

市の高速度鉄道計画は都市交通審議会名古屋部会の中間結論に従って、昭和36年2月に大幅な変更

を行った。この変更によって中川区富田町の伏屋から金山に至る第5号線が計画され、近鉄による金山への乗り入れができることになった。これらの状況の変化に対応するため、同年9月より市、国鉄、名鉄及び近鉄の4者による総合駅計画についての協議が再開された。翌年には近鉄・高速度鉄道のホームを地下2階の位置に決定し、同38年には近鉄(第5号線)の金山駅は3線島式とし、ホームは幅員8ｍの相対式と幅員4.65ｍとし、延長を130ｍとすることで合意した。昭和40年には建設中の高速度鉄道第2号線の金山駅の位置、構造を決定して、同42年に第2号線の栄～金山間が開業した。翌年には近鉄を除く3者によって再度配線計画の検討と各ホームの連絡施設計画について協議が進められ、配線については東海道線、名鉄線は各2面4線、ホーム幅員9.0ｍとし、連絡施設については地上方式(跨線橋)とすることを3者が了承した。

中央線の金山駅も開業し、高速度鉄道第2号線も営業を開始し、総合駅としての施設計画も関係者の合意を得て、金山総合駅の建設は軌道に乗るかと思われたが、20数年の間実現をみることなく経過した。その後平成元年(1989)に名古屋市制百周年記念事業である世界デザイン博覧会会場への交通拠点として永年の念願であった総合駅が完成した。

2　千種駅

千種駅は、中央線の立体化の際、駅本屋を約470ｍ大曽根寄りの線路東側に移転して新築され、地下道(幅5ｍ)によって地下鉄との連絡が図られた。駅前には小規模ながらバスターミナルの機能を持った駅前広場(0.2ha)が復興土地区画整理事業によって確保された。

3　鶴舞駅

鶴舞駅は、中央線の立体化により高架化されたため、高架下に駅本屋が新設され、戦前0.1ha程度であった駅前広場は、分離していた公園前広場とを一体とした0.9haの多目的広場として、復興土地区画整理事業によって整備されたが、バスターミナルの設置はその立地条件から見送られた。

第8章　運河計画

第1節　経緯

大正13年(1924)6月に中川、荒子川、山崎川及び大江川を都市計画運河として決定し、在来の堀川と合わせて名古屋の5大運河とした。当時の運河計画は工業地における原材料の供給と生産品の搬出について、名古屋港と鉄道との連絡を便利にすることを主たる目的とし、商工業地相互の内部的連絡を従として計画された。計画策定にあたっては運河の直接間接の利用区域を運河両岸の300～400間(約550～730ｍ)の区域と考え、名古屋港から工業地域に向かって約1マイル(約1.6km)内外の間隔で放射状に第1次幹線運河を配置し、この幹線運河相互を第2次幹線運河で連絡する計画であった。

戦後の復興計画立案にあたっては、名古屋市復興計画の基本の中で「運河交通を考慮し堀川、新堀川、荒子川等にも小型客船を入れ、電車および自動車交通の補助たらしむる様計画す。」として従来の物資輸送の機能に加えて運河によっては人の輸送まで分担させることを考えていた。また「山崎川、荒子川の改修を急速に実行せんとす。」とあるように未着手の運河事業の早期着手を示唆していたが、既決定の運河計画には直接ふれられていなかった。

運河計画については、雑誌『新都市(愛知県特集号)』(昭和26年、都市計画協会)の「大名古屋の建設」という論文の中に、運河について次のような記述がある。

九、水上交通

1．運河

名古屋港に入つて居る小河川は東より天白、大江、山崎、堀川、新堀川、荒子川、庄内川、日光川、木曾川とがある。此内河と考へられるものは木曾川、庄内川、天白川のみであつて他の小河川は排水路と考える位の小河川である。而して之等小排水路式河川も運河として改良するに於ては最も有用水路となる。故に名古屋の計畫としては之等を運河として改良する事が適當である。幸にして名古屋市の之等小河川の沿線は低濕地が多いので、之れが浚渫土を以て土地の改良をなすときは一石二鳥の良案である。故に東より順次述べると、

天白川　舊國道天白橋迄を最小幅員六十米の運河とする。此浚渫土を以て名古屋市及鳴海町、大高町の土地を改良して現在東南部の工場地帶の發達を助成する。

大江川　東海道線迄を運河として改良し現在の工場、材料の運送に便する。

山崎川　大江川同様東海道線迄運河化す。

堀川、新堀川　現在已に運河の用をなしてるが完全でないので浚渫及設備をよくする。殊に堀川の白鳥貯木場其他木材の取扱は全部荒子運河を利用せしめ庄内川沿に貯木場を作りて此方面に移轉し完全なる運河とする。白鳥貯木場は機帆船船渠とする。

中川運河　改良の要なし。

荒子川　之れは關西線八田驛迄を運河化す。尚惟新町附近より運河の支線を出して庄内川と連絡する。此惟新町附近は庄内川の河港化と相俟つて將來自由貿易地區とする。

庄内川　之れは河港として改良する。明徳橋附近迄は三千噸級船をそれより上流枇杷島附近迄は機帆船の通る様浚渫す。下之一色町は完全なる漁港として整備する。

日光川　之れは津島市、一宮市を取込み木曾川町にて木曾川に連絡する迄を運河化す。木曾川を通して對岸岐阜縣笠松町に連絡する。一方岐阜縣に對しては岐阜笠松間の運河を建設せしめる。

木曾川　木曾川は笠松下流を低水工事を施行して淀川に於ける京都、大阪間の如くにして岐阜縣と名古屋港とを連絡する。

この運河構想は、名古屋市だけでなく木曽川中流部にまで及び、自動車時代の到来を予測しながらも内陸開発に水運の果たす役割を期待し、併せて河川の治水、利水を考慮したものであった。

上記の運河構想は昭和26年(1951)に発表されたが、その後の都市計画運河等の変遷を以下に記述する。

1　天白川運河

昭和32年(1957)に公表した名古屋市将来計画要綱の臨海工業地帯の造成計画の中で、「野並橋から河口に至る七・二粁を掘さくして運河化し、その両岸に一粁巾に工場用地を造成する。」としており、また昭和37年に公表した名古屋市将来計画基本要綱でも内陸部工業地帯の開発の項で「天白川を運河化することにより、菅田橋より、河口にいたる約8粁の両岸面積約759万平方米の地域を工業用地として開発する計画である。」としている。天白川運河は都市計画として決定されることもなく、運河事業も行われなかったが、河口部は工業地域、内陸部は準工業地域に指定され、工業地として発展した。

2　大江川運河

大江川は戦前から東海道線付近まである程度の運河の形態を呈し、右岸には市営住宅が建てられるなど住宅地化し、左岸は大同製鋼、三井化学の大工場が立地して土地利用が一応固定し、これ以上の運河事業の必要がないとして、大正13年(1924)に定められた都市計画は昭和27年(1952)9月27日に廃止された。その後伊勢湾台風による高潮被害の体験から大江川埋め立ての要望が地域住民から起こり、昭和40年代に入り輸送手段の変化もあって埋め立てを計画したところ、水銀を始めとする有害物質を多量に含む汚泥が河床にあったため、公害対策基本法の第22条及び「公害防止事業費事業者負担法」により、大江川環境整備事業として昭和55年度に大江川緑地として整備された。

3　山崎川運河

大正13年(1924)に都市計画運河として決定されてから事業化されることなく、そのままとなっていたが、沿線土地利用の固定化や輸送形態の変化により、運河としての必要性が薄れたため、昭和54年(1979)に運河の都市計画は廃止された。

4　堀川・新堀川

庄内川沿いに新しい貯木場を設け、白鳥貯木場は機帆船の船渠として使用し、堀川、新堀川は木材の貯留を取り除いて完全な運河とすることが構想された。昭和34年(1959)の伊勢湾台風による堀川、新堀川そのものの被害は少なかったが、高潮による沿線工場等の被害は大きかった。そのために沿線住民を高潮から守るための防潮壁の築造を計画したが、荷役との調整が難しく、また調整ができたとしても沿線の水際ぎりぎりまで家屋等が立ち並び、これらの移転や用地を確保することは困難であった。そこで種々検討した結果、高潮時に堀川を水門によって締め切ることになり、昭和36年5月に名四国道新港新橋下流の大正堀入口南側に設置場所を決定した。この防潮水門は、船舶通行水門、排水水門、ポンプ施設で構成されており、船舶通行水門は、同地点を通過するすべての船舶が通行可能で、将来の船舶の大型化に対応できるよう配慮がなされて、ポンプ施設は高潮時に水門を閉鎖した場合の堀川の内水排水用の施設であった。そのため、伊勢湾台風後に名古屋港管理組合によって造成された西部臨海工業地帯の木材港と木材工業地帯に堀川、新堀川沿線の木材業者を移転させることを計画したが、当時の堀川沿岸の木材業者は国内産の木材を取り扱う業者が多く、営林署の白鳥貯木場と一体となった営業形態が多く、移転させることができなかった。昭和50年代の後半になって国内産木材とくに木曽材の減少や、輸送手段の変化によって国鉄の白鳥貨物駅が廃止され、これと並行して営林署の貯木場もまたその一部を除いて大部分が廃止された。

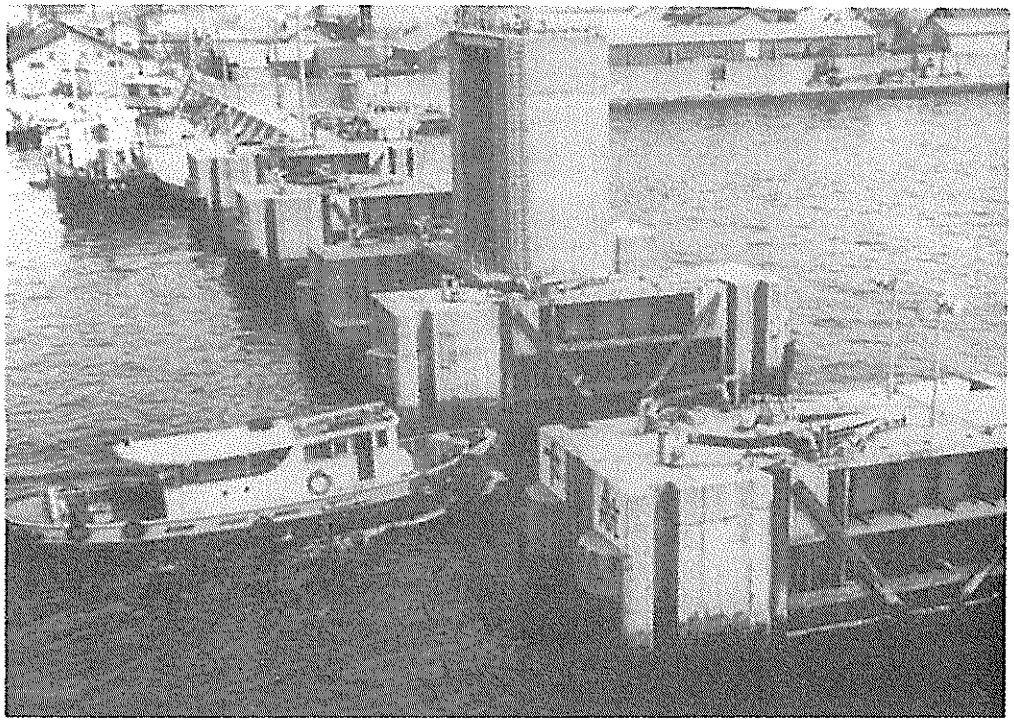


図5−32　堀川口防潮水門(出典：『名古屋港史　港勢編』(平成2年、名古屋港管理組合))

5　中川運河

大正13年(1924)に運河として都市計画決定され、同年11月に事業の決定も行われた。開削工事は大正15年10月1日に着手し、昭和7年(1932)10月1日に全線が開通した。

中川運河の通船方式は、閘門内に設けられた閘室に船舶を入室させ、閘門の開閉により水位を調節して運河に船舶を出入りさせる方式で、運河河口の名古屋港内に面する地点に中川口閘門が、堀川通船路の堀川と連絡する地点に松重閘門が設けられた。その後運河を利用する船舶の増加につれて中川口閘門の出入りは混雑を呈し、閘門前後の船溜りに待船する船舶も増加していった。加えて通航船舶も大型化していったため、従来、10隻の船舶が同時に閘室に入船できたものが昭和30年代には7隻となり、待船時間が10時間以上になるという状況が生じることもあった。この待船による混雑は運河の通船機能を阻害するだけでなく、艀溜りの事故発生の危険性さえあった。このため、昭和35年に中川口第2閘門の建設に着手し、同38年10月に完成した。第2閘門は従前の閘門と同様の構造で西側に平行して建設された。閘門の全延長132.1ｍ、閘室の延長84.1ｍ、有効幅員12ｍであった。この第2閘門の設置によって中川運河の航行船舶は増大し、商工業の発展に大きく寄与することとなった。

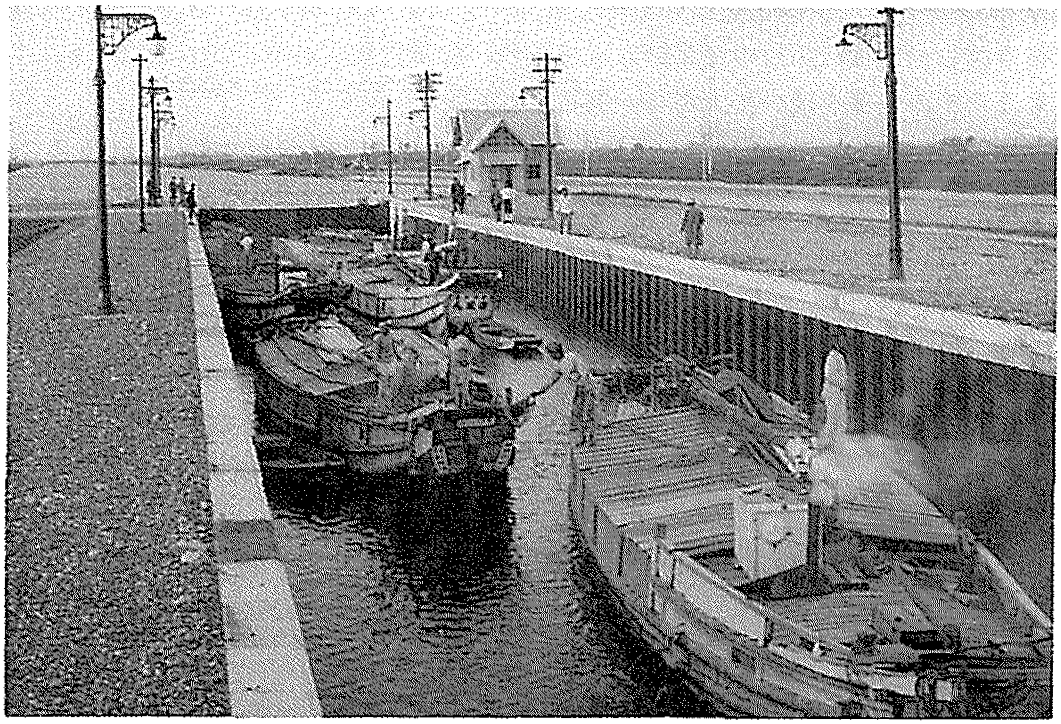


図5－33　中川口閘門(出典：『名古屋港史　港勢編』(平成2年、名古屋港管理組合))

6　荒子川運河

大正13年(1924)に都市計画決定された荒子川運河は、昭和28年(1953)10月27日に第1回目の都市計画変更がなされた。まず本線を幅員60ｍで国鉄関西線の八田駅まで延伸して、この終点に面積5万7,000m²の船溜りを設けて船車の連絡を図る計画と港区当知町地内に幅員80ｍの支線で庄内川と連絡

する横運河の計画を都市計画として決定した。昭和30年3月24日には港区金船町から寛政町に至る中川運河と接続する支線を幅員45ｍで都市計画決定した。

荒子川運河は昭和29年7月に都市計画事業としての決定がなされ、この決定を受けて名古屋港管理組合においても名古屋港の工業港化の一連の事業として昭和30年9月に港湾審議会の議を経て「名古屋港港湾計画」の中に組み入れられ、中川運河との連絡横運河について昭和30年より名古屋港管理組合が事業に着手した。

荒子川運河の掘削の目的が名古屋市将来計画要綱や名古屋市将来計画基本要綱にもあるように内陸工業地の造成にあり、市は運河を含む約284万3,000坪(約939.8ha)の低湿地を土地区画整理事業の施行すべき区域として昭和31年3月に都市計画決定を行った。そのうち約67万7,000坪(約223.8ha)については、市が施行する名古屋都市計画荒子川南部土地区画整理事業として昭和34年3月に事業に着手し、約22万6,000坪(約74.7ha)については昭和37年3月に荒子川小碓土地区画整理事業として事業化された。この土地区画整理事業によって運河用地を確保することにより運河事業は本格化の兆しをみせたが、一方では社会情勢の変化によって運河や内陸工業地のあり方について多くの議論があった。

昭和37年度には、以下の点を中心に荒子川地区の土地利用についての再検討が行われた。

a　内陸部の工業化と都市公害問題について、大都市問題解決の一方法として工業の郊外分散が考慮されている時代に内陸市街地に工業を導入することの是非

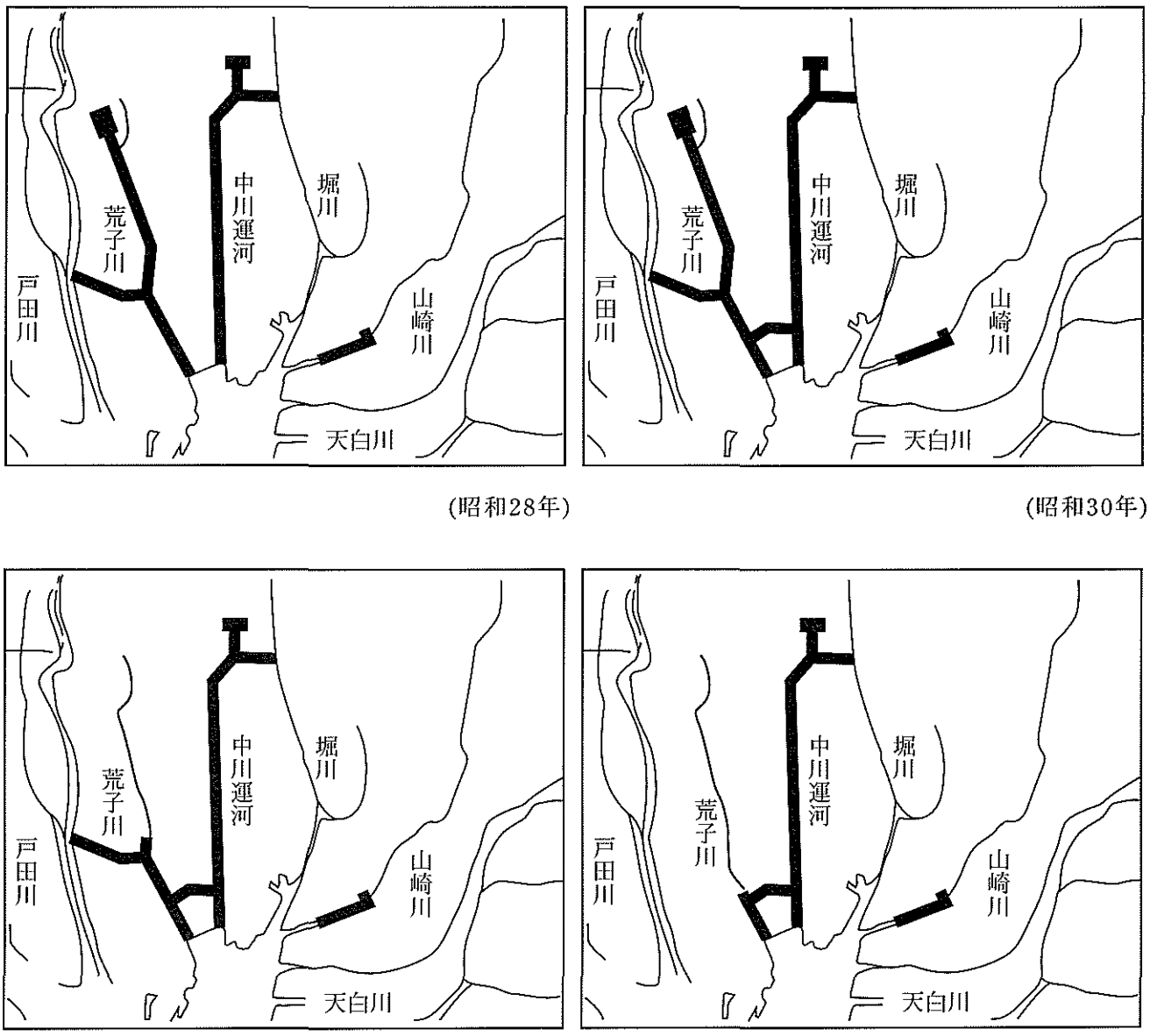
b　港湾荷役の機械化に伴うはしけ荷役の将来と、名古屋港将来計画との関連において荒子川運河の果たす役割

c　輸送手段が急激に変貌しつつある状況における、船車連絡の計画の妥当性

この調査結果は要約すると、以下のようなものであった。

この運河計画の北部地区は運河計画と工業地域指定によって土地利用が都市計画的に決定しているにもかかわらず住宅としての市街化が急速に進んでおり、これにともなって地価の高騰もあって工業地としては不適当となりつつあり、工業公害の発生と考えあわせると運河計画および工業地化計画は断念すべきである。またはしけ荷役からトラック輸送への転換が始まっており、名古屋港の整備にともなってこの傾向は一層顕著になることが予測せられ、運河の必要性は著しく低下するものと判断した。この結果運河の掘削は国道1号線付近までが限度であり、この運河は中川運河と接続して将来も若干その機能を持続するはしけ輸送と台風時等のはしけ溜りとして活用すべきであろう。

この調査研究の成果を参考にして運河計画に検討を加えた結果、昭和40年8月に至って運河本線と庄内川との連絡運河との交点から北、国鉄関西線の八田駅までの運河計画を廃止し、この交点付近に面積6.5haの船溜りを設ける計画に変更した。昭和42年9月には、庄内川との連絡運河を廃止し、本線を中川運河との連絡運河との交点付近までに縮小変更した。その後昭和54年に、すでに掘削が終わって供用されている中川運河との連絡運河を中川運河の支線として変更し、荒子川運河の本線は廃止された。この結果、昭和54年時点における都市計画運河は中川運河のみとなった。



(昭和28年)　(昭和30年)

(昭和40年)　(昭和42年)

図5－34　都市計画運河網の変遷

＜日本横断運河＞

昭和36年(1961)に日本横断運河構想が世論を賑わせた。この運河の構想は文字通り日本列島を横断して太平洋側と日本海側とを運河で結び、名古屋港を始めとして伊勢湾に入る重油や鉄鋼など大量の原材料を運河で日本海側に運び、これによって日本海沿岸に大規模な臨海工業地帯を造成するものであった。また日本海沿岸の生産品を伊勢湾を通じて国内は勿論、海外にも輸出できる効果のほか、運河沿線に内陸工業を発展させる等の経済効果とともに、水資源の確保や運河の通船による水位調節によって琵琶湖の水位調節を行い増水被害を防御するといった効果も狙ったものであった。

この構想の発案者は三重県の四日市市長であったが、当時自由民主党副総裁であった大野伴睦が中心となったことから、大野伴睦の「日本横断運河」と称されていた。

この運河計画は、敦賀と塩津の間をほぼ直線で結んで琵琶湖に入り、琵琶湖からは北国街道に沿って伊吹山の山裾を通って関ヶ原へ抜け、養老町を経由して揖斐川に入り伊勢湾に達するもので、全長108kmに及び、敦賀側の開削部は19km、琵琶湖の航路は20km、名古屋側の開削部は44km、揖斐川利用部は25kmとするものであった。

昭和37年に入ると滋賀県、福井県、岐阜県、愛知県、三重県の5県と名古屋市、敦賀市、長浜市、大垣市、桑名市、四日市市の6市が加わった「日本横断運河建設促進期成同盟会」が結成され、会長には大野伴睦が就任した。また、これとは別に関係県から選出された衆参両院議員による活動も行われ、これら2つの組織によって国に対して建設促進の運動を展開した。国も昭和38年から昭和43年までに調査費として1億円余を計上し、調査が実施された。

昭和38年9月の市会においては、日本横断運河建設促進同盟会への加盟について、議会にもかけずどこから出資しているか、どういう考えで自民党所属議員だけを顧問にすることに賛成したか、など質問があり、これに対し市長は「昨年の十一月に日本横断運河建設促進期成同盟が結成され、会長は大野伴睦氏、副会長に愛知、岐阜、三重、滋賀、福井の五県知事と私、常任理事に四日市と大垣市長、平理事に桑名、長浜、敦賀の市長、監事に長浜、敦賀の助役がなって発足した。この運河の開さくによって中部経済圏全体が非常によくなり、この建設には市の繁栄にもつながるというような点で加盟した。昭和三十六年度に追加予算を計上して三十万円、三十七年度には百万円を付記の流用をもって支出した。なおこの同盟会と別個に促進議員連盟が組織され関係県の衆参両院議員をもって組織することになっておるが、実際は自民党関係の方々だけが参加している。名古屋市として同盟会に加盟しておくことが好ましいことではないかということで、気持としては全員の方が参加願ってこのような調査が早く進んで、実現を期することになりたいものと思っておる。」と答弁した。

この計画も昭和40年の名神高速道路、44年の東名高速道路の全線開通等により物流の自動車交通への転換という時流と大野伴睦らの死去でいつか立ち消えとなった。

第2節　利用実績

堀川は戦前戦後を通じて水陸連絡の物資輸送の施設として、自動車時代が到来し輸送手段が転換するまで、その機能を果たしてきた。

堀川を利用して輸送される主要な貨物は、出荷としては、陶磁器、箱板、木材、ベニヤ板、綿布、硝子器、玩具などで、入荷としては石炭、木材、米、砂糖、鉄、セメント、豆などであった。

新堀川の利用は、堀川に比べ、開削の歴史は浅かったが、沿岸の工場、会社の増加につれてその利用も高まっていった。出荷の主な物は陶磁器、車両及びその部品、ビール、箱板、コークス、板、鉄などであり、入荷の主な物は石炭、砂及び砂利、原石、鉄、木材、飼料、セメントなどであった。

中川運河は、昭和5年(1930)の開通後、工業の発達と名古屋港の整備拡充に伴って運河沿線には続々と工場等が建設され、また倉庫業者も水陸連絡貨物を収容する倉庫を笹島貨物駅に接して建設し、海運業者も支店、出張所を置くようになり、貨物の取扱量は、年をおって増加した。その上運河の支線として松重閘門より堀川と連絡する水路が開かれた結果、堀川口経由に比べ時間が3分の1に節約されることとなったため、松重閘門を経由して堀川に出入する船舶の数は急激に増加した。中川運河による出入貨物の主な物は、出荷は陶磁器、鉄、石炭、綿布、板、砂糖などであり、入荷は石炭、土砂、鉄、石材、薬品、木材、落綿などであった。

1　船舶数と貨物量の推移

戦前及び戦後の堀川、新堀川、中川運河の3運河の出入船舶数と出入貨物量の各年比較は**表5－29**、**表5－30**のとおりである(戦前については昭和6年～12年の各年、戦後は昭和27年～41年の隔年で掲載)。

表5－29でみられるように堀川の出入船舶数は昭和8年以降年々減少の傾向をたどり、新堀川についても昭和11年以降同様の傾向を示している。これは中川運河開通の影響によるものであるが、3運河の合計でみると船舶数の増加に比しトン数の増加が大きく、船舶の大型化を表している。戦後、堀川、新堀川は船舶数、トン数とも戦前には及ばないが、中川運河は隻数においても概ね戦前の水準を維持した。

また、**表5－30**をみると中川運河の出入貨物の増加率は他の2運河と比べ遥かに大きいが、戦前の出入貨物量は、堀川の数量までには及んでいない。堀川が歴史的に名古屋市の水上輸送においていかに重要な地位を占めてきたかを知ることが出来る。戦後になると傾向は一変し、中川運河の出入貨物が圧倒的に他の運河を凌駕した。これは、戦争による罹災状況の違いや堀川、新堀川が市街地の中を貫流することに伴う沿線後背地の土地利用の相違に起因するところが大きいと考えられる。

なお、この出入貨物には、名古屋港海上出入貨物には含まれない港内沿岸及び運河沿岸の間の貨物も含まれているため、名古屋港の輸出入、移出入貨物と対比することは出来ないが、3運河とも入荷に比べて出荷が少なくなっていた。

表5－29　3運河出入船舶数経年比較

	堀　川		新　堀　川		中　川　運　河	
	隻　数	トン数	隻　数	トン数	隻　数	トン数
昭和 6年	63,054	1,441,560	26,838	628,459	9,412	179,446
昭和 7年	66,523	1,564,964	28,049	679,971	14,071	293,105
昭和 8年	66,160	1,610,182	28,404	723,235	25,777	585,680
昭和 9年	64,681	1,591,185	30,137	792,538	35,842	806,337
昭和10年	61,868	1,572,359	30,166	806,056	54,711	1,158,842
昭和11年	58,872	1,523,596	29,601	796,888	59,834	1,449,758
昭和12年	50,550	1,376,889	28,358	763,819	72,781	1,822,477
昭和27年	7,253	183,487	6,155	195,878	35,248	1,075,698
昭和29年	10,458	281,716	6,298	219,717	41,221	1,338,762
昭和31年	9,729	273,550	7,217	254,776	58,940	1,984,411
昭和33年	8,659	242,515	8,326	245,672	55,606	2,024,216
昭和35年	8,536	269,876	3,066	114,359	76,421	3,148,028
昭和37年	6,841	210,807	2,842	93,300	70,723	3,270,818
昭和39年	5,034	190,208	3,572	152,878	75,090	3,750,502
昭和41年	2,898	122,042	3,808	157,702	72,307	3,666,649

表5－30　3運河出入貨物数量経年比較　　(トン)

	堀　川		新　堀　川		中　川　運　河	
	出　荷	入　荷	出　荷	入　荷	出　荷	入　荷
昭和 6年	485,171	970,709	102,077	543,435	6,313	158,113
昭和 7年	617,962	998,090	93,281	576,281	25,221	198,822
昭和 8年	730,374	1,007,990	107,991	589,838	30,354	306,101
昭和 9年	735,663	1,042,915	146,129	609,620	39,859	423,965
昭和10年	771,712	1,135,221	128,025	675,780	89,883	641,448
昭和11年	731,715	1,186,161	129,250	745,231	140,221	983,893
昭和12年	670,265	1,131,680	137,841	756,738	211,766	1,096,493
昭和27年	68,814	245,575	25,005	199,517	196,656	845,843
昭和29年	121,586	117,706	25,335	173,506	344,980	993,695
昭和31年	151,067	230,739	32,202	360,726	524,670	1,693,038
昭和33年	160,999	236,312	42,489	322,493	524,589	1,677,536
昭和35年	125,029	363,895	24,267	294,616	747,539	2,918,134
昭和37年	68,687	497,094	36,386	398,954	699,830	3,057,243
昭和39年	56,055	614,858	39,288	428,314	857,776	3,154,501
昭和41年	30,043	757,306	48,499	529,717	980,978	2,841,933

2　沿線土地利用の変化

昭和48年(1973)に運輸省第5港湾建設局、名古屋市において実施した内陸水路網に関する調査研究から、3運河の沿線幅200ｍの土地についての土地利用の変化をみると以下のとおりである。

中川運河沿線の大部分について昭和15年に工業専用地区の指定がなされており、建築基準法(昭和25年以前は市街地建築物法)の規定からも住居・商業系に変化のないのは当然であるが、昭和13年に62％あった空閑地が工業系の土地に転換されたこと、昭和36年には運輸系の利用が増大した点などに土地利用変遷の特色が見られる(図5－35、表5－31)。

堀川についても、昭和13年に46％あった空閑地が昭和36年には13％まで減少し、工業系、運輸系の利用が増大している(図5－36、表5－32)。新堀川については工業系の割合が高く、その沿線の土地利用は他の2つに比べ安定している(図5－37、表5－33)。

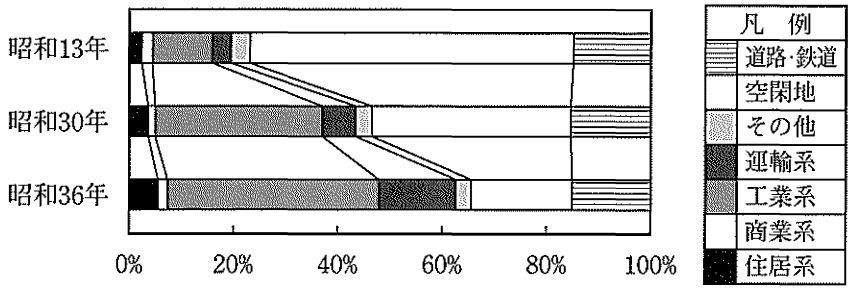


図5－35　中川運河沿線土地利用の変遷

表5－31　中川運河沿線土地利用の変遷

	昭和13年		昭和30年		昭和36年	
	面積(m²)	比(%)	面積(m²)	比(%)	面積(m²)	比(%)
住居系	83,400	2.6	123,643	3.9	184,393	5.8
商業系	66,800	2.1	40,742	1.3	56,797	1.8
工業系	352,959	11.1	1,034,075	32.6	1,294,250	40.9
運輸系	110,600	3.5	183,899	5.8	453,673	14.3
その他	127,480	4.0	97,063	3.1	97,067	3.1
空閑地	1,965,342	62.1	1,221,659	38.6	616,757	19.5
道路・鉄道	459,489	14.5	465,989	14.7	464,133	14.6
総面積	3,167,070	100.0	3,167,070	100.0	3,167,070	100.0

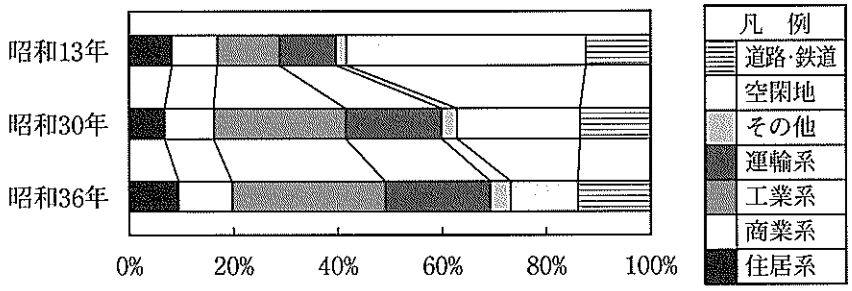


図5－36　堀川沿線土地利用の変遷

表5－32　堀川沿線土地利用の変遷

	昭和13年		昭和30年		昭和36年	
	面積(m²)	比(%)	面積(m²)	比(%)	面積(m²)	比(%)
住居系	275,770	8.0	231,936	6.7	327,498	9.4
商業系	303,872	8.8	325,830	9.4	352,940	10.2
工業系	400,472	11.5	877,274	25,3	1,039,209	30.0
運輸系	385,481	11.1	640,083	18.5	688,287	19.9
その他	70,503	2.0	98,315	2.8	128,703	3.7
空閑地	1,601,626	46.2	829,038	23.9	453,294	13.1
道路・鉄道	429,176	12.4	464,424	13.4	476,969	13.8
総面積	3,466,900	100.0	3,466,900	100.0	3,466,900	100.0

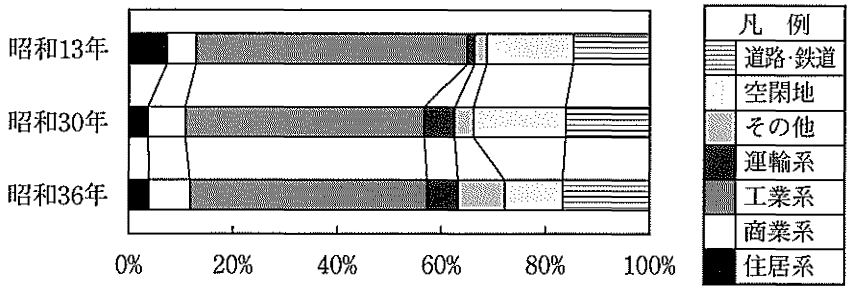


図5－37　新堀川沿線土地利用の変遷

表5－33　新堀川沿線土地利用の変遷

	昭和13年		昭和30年		昭和36年	
	面積(m²)	比(%)	面積(m²)	比(%)	面積(m²)	比(%)
住居系	161,080	7.1	78,969	3.5	83,825	3.7
商業系	130,876	5.7	163,730	7.2	181.565	7.9
工業系	1,186,359	52.0	1,047,652	45.9	1,036,182	45.4
運輸系	33,319	1.5	128,741	5.6	136,427	6.0
その他	48,955	2.1	86,606	3.8	210,198	9.2
空閑地	381,266	16.7	402,742	17.6	251,478	11.0
道路・鉄道	340,915	14.9	373,830	16.4	383,095	16.8
総面積	2,282,770	100.0	2,282,770	100.0	2,282,770	100.0

第9章　港湾の計画

名古屋港は、明治40年(1907)の熱田町の合併に伴い、熱田港から名古屋港に改称し、同年11月10日に開港場の指定を受けた。その後、いく度かの改良・拡張を行い、戦前の最盛期には入港船舶は5万隻強、取扱貨物量は800万トン弱までに成長した。当時は、愛知県が管理する施設であったが、港湾は都市の発展と密接な関係を持った重要な都市施設であったため、名古屋市への移管問題が市会等で取り上げられるようになっていた。

戦後は、市会、県議会で移管問題が大きく取り上げられ、協議の結果、昭和26年(1951)に県市で組織する「名古屋港管理組合」が設立され、それ以降は名古屋港は名古屋港管理組合によって管理されることとなった。

名古屋港は、その後も埋め立て等により整備拡張されるとともに、昭和40年には臨港地区の都市計画が初めて定められた。

第1節　管理組合、港湾計画等の経緯

1　名古屋港管理組合の設立

名古屋港は明治以来、愛知県による整備及び管理運営が行われてきたが、名古屋市では従来より都市の発展と港湾との結び付きは密接不離のものであるとの認識をもっていた。すでに大正末期から識者によって名古屋港の名古屋市への移管問題が唱えられ、昭和に入ってからは市会議員、県会議員の選挙の際、名古屋港の移管問題がとりあげられた。

戦後、市が戦災復興計画を樹立するにあたり、中京の復興が国力の回復に重大な役割をもち、その中京圏の中心都市としての性格と規模を持つ都市として躍進するために名古屋港を市に移管してほしいという機運が高まり、昭和22年(1947)10月12日にその旨を愛知県知事及び県議会に申し入れた。愛知県議会においては、直ちにこの問題を正式にとりあげ、特別委員会として名古屋港調査委員会を設置した。名古屋港の建設を県で行ってきたものの、その財源は三部制のいわゆる市部経済で進められてきた経緯もあって、昭和23年12月18日の県議会において名古屋港調査委員会委員長より「名古屋港を名古屋市に移管すべし。ただし、その運営形態は、県、市その他関係団体にて委員会を組織し、最も民主的に運営されることが望ましい。」という決議報告がなされた。翌年3月24日の県議会で「名古屋港の国際的重要性に鑑み先に本県議会は、特別委員会をつくりその運営方法等に関し調査研究を遂げたので、その結論に基づき、まずその経営方式を愛知県並びに名古屋市の双方代表者により組織する名古屋港運営協議会の議により経営することとし、之を名古屋市に懇談申入れることを決議する。」という決議が行われ、県議会議長から名古屋市会に決議に基づく措置の申し入れが行われた。そこで名古屋市会においても昭和24年9月16日に臨時名古屋港調査委員会を設置して名古屋港の移管問題を審議することとなった。

こうした状況の中、昭和25年5月31日に「港湾法」が公布、施行された。この港湾法は、港湾は地方公共団体の責任において管理運営し、開発発展を図るべきであるという基本理念に基づいて制定さ

れたものであった。調査研究を進めてきた県議会の名古屋港調査委員会は、港湾法の制定をみて、同年8月に「名古屋港の管理方式は、港湾法第三十三条の規定による愛知県及び名古屋市の共同管理、共同運営で行くこととし、その方法については県、市双方の名古屋港調査委員会において合同協議し、その決定により県、市議会に報告してその承認を求めることとする。」という決議を行った。この決議は県議会で了承され、市会の臨時名古屋港調査委員会での了承を経て、同年12月には県、市議会合同の名古屋港協議会が開催され、名古屋港管理組合(仮称)規約案の審議を行った。この規約案の審議で問題になったのは、1つは管理組合議会の構成議員に県議会議員、市会議員のほかに民間人を参加させることの是非であった。もう1つは、名古屋港の県有財産や中川運河などの市有財産を新たに設立される管理組合に譲渡するか、貸与するかの問題であった。前者の問題は、港湾の修築や管理運営には県や市の財政措置に頼るウェイトが高く、特別地方公共団体としての予算編成権の絡みからも民間人の議会への参画は好ましくないとする意見が大勢を占めた。後者の問題は、港湾の改良拡築工事は埋立地の売却だけでなく、多くの起債や一般県費を投入してきた経緯があり、また管理組合は独立団体ではあるけれども財政上の立場から見ると、県や市の発展と期待に対応して名古屋港の事務、事業を遂行するといった性格を持っており、譲渡ではなく貸与するのが妥当であるとの意見に傾いていった。

このような経過を経て、市では昭和26年3月29日の予算市会の最終日に「名古屋港共同管理について」が議案として上程された。

名古屋港の共同管理について

名古屋港は、港湾法第三十三条に基づき、愛知県及び名古屋市において共同管理するものとする。

(理　由)

この案を提出したのは、名古屋港の国際的重要性に鑑み、かつ港湾法の制定趣旨に基づいて、同港を愛知県及び名古屋市が協力して管理運営することにより、我が国産業の興隆に寄与する必要があるによる。

この議案について次のような提案説明が行われた。

名古屋港の管理、運営の問題は、名古屋港の国際的重要性と、我が国の産業の興隆に極めて密接な関係があるので、県、市共に議会並びに関係当局において、色々研究してまいったのである。昨年(昭和二十五年)港湾法が施行せられるとともに愛知県議会においては、港湾法の趣旨に基づき昨年九月四日名古屋港の管理方式について「名古屋港の管理方式は、港湾法第三十三条の規定により県、市共同で行く・・・」と了承したのである。名古屋市会においても臨時名古屋港調査委員会を設け、委員長以下熱心に研究されてきたのである。市の理事者としても港湾法施行令の見通しがついたので、昨年十一月(昭和二十五年)以来県、市とたびたび協議し、研

究を進めてきた。本年一月になって港湾法施行令の定めるところによって、名古屋港が重要港湾として指定せられたので正式にその管理者を決定する段階になったのである。具体的に協議、審議してきたが本年三月二十三日には県、市議会合同の名古屋港協議会が開催されて、県当局側から示された「名古屋港管理組合設立要綱案」に基づき、慎重な協議が行われた。その協議の結果、昨日の愛知県議会において、名古屋港調査委員会委員長の報告に基づき大要次のような事項を議決してきたのである。

第一は、名古屋港管理組合は、愛知県及び名古屋市で組織する地方自治法による一部事務組合とすること

第二は、組合議会の議員の定数は、十六人とし、愛知県及び名古屋市の各議会から八人ずつ選出すること

第三は、愛知県及び名古屋市が所有する港湾施設及び不動産は所有権を移転せずに無償で使用せしめること

第四は、組合の所要経費は、愛知県及び名古屋市が一〇〇分の五〇ずつ分担すること

第五は、港湾法第四条第三項に基づく公告は、四月四日に公告すること

以上である。本市としては、この追加議案が決議されれば、昨日県議会において議決せられた要綱に基づいて、地方自治法による一部事務組合の設立準備及び港湾法第四条第三項(予定港湾区域及び関係地方公共団体が意見を申し出るべき期間等)に基づく公告を四月四日に告示いたしたい。

この議案は全会一致で原案どおり議決され、愛知県議会においてもこの前日の3月28日に議決された。

それぞれの議会において「名古屋港管理組合設立要綱」が可決され、地方自治法による一部事務組合としての名古屋港管理組合の設立が確定した県と市は、港湾法第33条第2項の規定により次の区域を名古屋港の予定港湾区域として公告した。

名古屋港西突堤灯台(北緯35度2分9秒、東経136度51分29秒)を中心として7,500mの半径を有する円内の海面、荒子川樋門、山崎川忠治橋、大江川港東橋、天白川千鳥橋、堀川朝日橋、新堀川堀止、庄内川一色大橋及び日光川日光大橋各下流の河川水面並びに中川運河水面

これに対して予定港湾区域を地先とする関係町村や漁業協同組合から港湾区域設定に反対する意見書や陳情書が提出された。しかし、説得により大方の了承をとりつけたが、日光大橋下流の河川水面については、引水用の樋門建設や堤防等の河川改修工事が予定されていたため区域から除外することとなった。

名古屋港管理組合の設立を審議する緊急臨時市会は昭和26年8月3日に開催された。上程された議案は上述の予定港湾区域の変更と名古屋港管理組合設立について(名古屋港管理組合規約案　**巻末資**

料5－6)であったが、冒頭市長から次のような提案説明がなされた。「この問題は県議会と当市会とが主導性をとつて交渉を進めたもので、県理事者も市理事者もいわば脇役という形で参加したのである。従つてその内容、経緯については十分ご承知のことである。－そこで地方自治法第二八四条による一部事務組合の設立につき先般愛知県側と協議して参つたが、漸くまとまつたので、七月二十九日休日にもかかわらず県市両委員会の合同協議会を開き、ただ今上程の組合規約案が満場一致を以て決定し、県側では七月三十一日の県会において上程可決となつた。本市としても一日も速やかに組合設立するの必要を痛感するので、緊急臨時市会を招集した次第である。」

ところが愛知県議会が議決に際して、専任副管理者は愛知県側から推薦することを原則とする、という付帯条件を付したことについて、これまでの協議の経緯から強い反発があったが、結局、原案どおり全会一致で可決された。

愛知県議会と名古屋市会の議決を得た県と市は、昭和26年8月11日に知事、市長連名で内閣総理大臣あてに設立認可申請書(設立理由書　**巻末資料5－7**)を提出した。また、運輸大臣あての名古屋港の港湾区域についての認可申請も同時に行った。

昭和26年9月8日に内閣総理大臣から名古屋港管理組合の設立が許可され、同時に運輸大臣から名古屋港港湾区域も認可されて、具体的にこの問題に取り組んでから4年の歳月を経て、また開港場として指定されてより44年目に名古屋港の港湾管理者としての名古屋港管理組合が誕生した。

2　整備計画及び港湾計画

名古屋港は、昭和19年(1944)12月の東南海地震、20年1月の三河地震、戦争による空襲で被害を受け、終戦頃には港湾機能は麻痺状態に陥っていた。戦時中、軍の兵員や軍需品の輸送基地として利用されなかったこともあって、終戦直後から連合軍の軍用艦船の出入港として連合軍の兵員や貨物の輸送に盛んに使用され、援助物資(輸入)や見返物資(輸出)が搬出入されたことにより、他の港湾に先んじて貿易再開の端緒が開かれた。昭和26年9月には、特定重要港湾の指定を受け、日本の代表的な港湾として発展の道を歩き始め、戦後策定された整備計画等は以下のとおりである。

・名古屋港改良5箇年計画(昭和22～26年度)

戦災・震災・風水害の復旧工事から港湾機能の復旧・向上を計画的に実施するために昭和21年11月に策定された。

・名古屋港整備5箇年計画(昭和24～28年度)

戦後初の港湾計画として、昭和23年12月に策定された。

戦災復興から産業復興のための社会資本整備に重点を移した国の施策にしたがって、産業再建の基礎となる石炭、鉄鉱石などを取り扱う港湾施設の整備に重点を置き、昭和28年の取扱貨物量を1,300万トンと推定した。

・名古屋港将来整備計画

昭和25年6月に朝鮮戦争がぼっ発し、特需ブームによって取扱貨物量が飛躍的に増大し、取扱品目にも変化が生じたため、昭和23年12月に策定された5箇年計画の見直しを迫られた。このた

め、長期的展望に立った名古屋港将来整備計画が昭和25年に策定された。

この計画は、将来の取扱貨物量を3,000万トンと想定し、これに対応する港湾施設を計画的に整備しようとする計画で、商港、工業港に航空港機能を具備した一大総合港湾の建設を目指した長期計画であった。この計画の中で南1区から4区までの775万m²に及ぶ臨海工業地帯の埋立造成計画が明らかにされた。

・名古屋港整備5箇年計画(昭和26～30年度)

昭和25年に策定された将来整備計画に基づいて、昭和26年度を初年度とする5箇年計画が策定された。この計画は、昭和30年の取扱貨物量を1,300万トンと想定し、早期に整備を要する事業を選択して策定された。

・名古屋港緊急整備3箇年計画(昭和26～28年度)

昭和26年に政府が決定した経済自立3箇年計画に対応して、名古屋港整備5箇年計画(昭和26～30年度)の中から、3箇年間に緊急整備を必要とする事業を選択して策定された。この計画では、昭和28年の想定貨物量を700万トンとし、沖荷役から接岸荷役への転換を図り、港湾の近代化を目指したが、風水害、地盤変動などのため、計画どおりの整備が遂行できず、次の5箇年計画に引き継がれた。

・名古屋港整備5箇年計画(昭和28～32年度)

昭和28年に「港湾整備促進法」が制定され、従来、国庫補助の対象となっていなかった施設の整備や土地造成について融資、斡旋の道が開かれた。また、国からは次のような方針が示され、昭和28年度を初年度とする港湾整備5箇年計画の策定が求められた。

a 外国貿易の伸展に伴う船舶の大型化、取扱貨物の増加などに備え港湾施設の整備を図る。

b 荷役の合理化を目指して、沖荷役から接岸荷役への転換のためのふ頭施設の整備を図る。

名古屋港管理組合では、この策定方針に基づいて、5箇年計画を策定した。この計画は、昭和32年の取扱貨物量を900万トン、そのうち外国貿易を330万トンと想定し、稲永ふ頭の築造などを中心に、荷役機械の増設などを進めるもので、緊急整備3箇年計画を継続し、これを拡充させた計画であった。

・名古屋港長期計画(昭和31～40年度)及び名古屋港港湾整備5箇年計画(昭和31～35年)

この長期計画と5箇年計画は一体の計画であり、5箇年計画は長期計画の第1期計画である。長期計画は1,300万トンの想定貨物量に対応するものであり、5箇年計画は1,000万トンを想定したもので、これらの計画では、この地方の産業構造の重化学工業化を進めるため、大規模な工業用地の埋立造成工事が計画された。

・名古屋港港湾整備5箇年計画(昭和33～37年度)

日本経済の好況もあって名古屋港の取扱貨物量は昭和32年には1,120万トンとなり、当時実施中の5箇年計画(昭和31～35年度)の想定取扱貨物量1,000万トンを1割以上上回った。また、国からは外貿港湾の整備、産業基盤強化のための港湾整備、沿岸輸送力強化のための港湾整備といった指針が示され、新整備計画の提出を求められた。このため、この指針に従い昭和33年度を初

年度とする5か年計画が策定された。この計画では、昭和37年の商港の取扱貨物量1,600万トン、工業港の取扱貨物量200万トン、合計1,800万トンの取扱貨物量を有する、商港と工業港との性格を合わせ持つ港湾として整備する計画であった。

・名古屋港港湾計画(昭和36年改訂　目標年次昭和45年)

名古屋港の取扱貨物量は、昭和34年には1,231万トンとなり、昭和31年に策定した名古屋港長期計画(昭和31～40年度)の目標を大幅に上回り、同年6月には東海製鉄株式会社が南2区に銑鋼一貫生産工場の建設を決定するなど、名古屋港発展の環境は著しく伸展した。加えて「特定港湾施設整備特別措置法」が昭和34年に制定されて、港湾整備事業の一部を国の直轄事業で施行する道が開かれたこともあって、従来の長期計画を見直し、昭和36年に改訂を行った。この計画は目標年次を昭和45年とし、その取扱貨物量を3,965万トン(商港2,802万トン、工業港1,163万トン)と想定し、航路、泊地の拡張、増深、臨海工業地帯の造成、13号地など商港ふ頭の建設、高潮防波堤の建設を基本方針として策定された。

この計画では、昭和34年に伊勢湾台風が襲来し、満潮位とも重なって、高潮は貯木場から木材を流出させ、死者4,764人という未曾有の惨禍をもたらした経験から、延長8,300ｍの高潮防波堤の建設を計画し、将来、西部地区に木材港を建設し、既存の貯木場や木材整理所を廃止する方針を示した。

・名古屋港港湾整備5箇年計画(第1次昭和36～40年度)

港湾整備5箇年計画は、計画期間5箇年を標準とする中期計画であり、第1次の港湾整備5箇年計画は、上記の改訂港湾計画に基づき、石油、石炭、鉄鉱などの重化学工業に対する港湾としての基盤整備、外国貿易の増大に対応する施設整備に重点がおかれた。

また、高潮防波堤の築造は昭和35年度から着工し、昭和38年完成予定とされた。

・名古屋港港湾計画(昭和39年改訂　目標年次昭和50年)

昭和36年に改訂した港湾計画は、昭和45年の取扱貨物量を3,965万トンと想定した計画であったが、38年には2,550万トンとなり、このまま推移すると昭和45年には6,000万トンに達する港勢となった。そこで昭和50年の取扱貨物量を9,500万トン(外貿4,500万トン、内貿5,000万トン)と想定して、これに見合うように航路の拡幅、増深や商港計画の一部などを昭和39年に変更した。また、木材港を含む西部臨海工業地帯の造成計画を追加した。

・名古屋港港湾整備5箇年計画(第2次昭和40～44年度)

第2次の港湾整備5箇年計画は、経岸荷役を促進するため近代的ふ頭施設の整備、大型化した船舶の航行安全確保に必要な航路、泊地の拡充などを重点に策定された。

このような計画のもとに改良、整備、拡張が進められてきた名古屋港の状況を入港船舶の隔年比較及び出入貨物の隔年比較で示すと**表5－34**及び**表5－35**のとおりである。

表5－34　入港船舶隔年比較

	汽　船		機　帆　船		帆　船		合　計	
	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数	隻数	総トン数
戦前最高	4,717	16,521,078	45,300	1,135,057	379	11,710	50,396	17,667,845
昭和21年	500	1,373,946	6,185	202,901	56	1,624	6,741	1,578,468
昭和23年	1,023	2,692,758	13,589	489,699	117	4,173	14,729	3,186,630
昭和25年	2,568	6,252,801	14,091	544,987	4	180	16,663	6,797,968
昭和27年	4,544	10,256,035	15,210	589,228	—	—	19,754	10,845,263
昭和29年	5,303	14,549,772	16,712	882,707	—	—	22,015	15,432,481
昭和31年	6,739	17,352,265	25,551	1,366,865	—	—	32,290	18,719,130
昭和33年	8,401	22,849,287	22,703	1,329,631	—	—	31,104	24,178,918
昭和35年	13,720	32,466,618	32,041	2,090,337	—	—	45,761	34,556,955
昭和37年	17,560	39,525,072	30,273	2,112,934	—	—	47,833	41,638,006
昭和39年	21,058	45,503,419	33,440	2,804,166	—	—	54,498	48,307,585
昭和41年	17,155	50,405,670	37,463	4,175,795	—	—	54,618	54,581,465
昭和43年	23,200	65,722,977	45,889	5,662,256	—	—	69,089	71,385,233

表5－35　出入貨物隔年比較

(単位：トン)

	外国貿易	内国貿易	合　計		
			輸移出	輸移入	合　計
戦前最高	2,108,770	5,786,921	1,866,252	6,029,439	7,895,691
昭和21年	143,922	595,564	93,031	646,455	739,486
昭和23年	698,367	1,918,092	403,262	2,213,197	2,616,459
昭和25年	1,041,853	2,335,125	706,995	2,669,983	3,376,978
昭和27年	1,608,745	3,478,585	971,532	4,115,798	5,087,330
昭和29年	2,366,709	4,431,556	1,181,631	5,616,634	6,798,265
昭和31年	3,275,167	6,268,589	1,752,965	7,790,791	9,543,756
昭和33年	3,471,008	6,388,432	2,002,885	7,856,555	9,859,440
昭和35年	5,558,215	11,347,083	3,434,439	13,470,859	16,905,298
昭和37年	7,409,203	14,075,965	4,072,107	17,413,061	21,485,168
昭和39年	10,082,699	17,816,386	5,825,663	22,073,422	27,899,085
昭和41年	13,753,510	20,203,541	7,456,348	26,500,703	33,957,051
昭和43年	21,704,609	30,749,303	11,940,850	40,513,062	52,453,912

第2節　埋立地

前節で述べたように名古屋港は開港以来数次にわたる港湾整備計画により、埋め立て、整備されてきたが、昭和43年度末までに造成された主要な埋立地の推移を表5－36に示す。

表5－36　名古屋港埋立地経年一覧

埋立地	竣工年月日	竣工面積(m²)
1号地	明治 40年12月28日	444,809.90
2号地	明治 38年 7月11日	199,236.35
3号地	明治 36年 4月14日	150,558.67
4号地	明治 35年 6月29日	138,819.82
5号地	明治 43年12月31日	825,123.93
6号地	大正 9年 7月20日	910,624.75
7号地	大正 15年 7月21日	791,685.92
8号地	昭和 3年 3月31日	807,494.18
8号・9号地間	昭和 11年 2月20日	165,077.67
9号地	昭和 5年 3月31日	300,155.36
9号地	昭和 37年12月22日	1,802,532.77
10号地	昭和 16年 8月14日	457,520.66
稲永第2埠頭	昭和 41年 6月 8日	115,827.45
11号地	昭和 14年 7月 8日	928,572.56
汐止町空見町地先	昭和 31年 8月21日	192,873.02
12号地	昭和 17年 5月14日	139,154.18
南1区	昭和 44年 3月11日	2,951,154.97
横須賀町地先	昭和 40年10月 4日	154,015.72

なお、埋立地に進出または埋立造成中の土地に進出が決定した主な企業は次のとおりであった。

・9号地(エネルギー供給基地)…中部電力、日本鉱業、ゼネラル物産、三菱石油、昭和石油、日本石油、出光興産、スタンダードバキューム、丸善石油、三井物産(昭和35年現在)

・南1区…愛知製鋼、三菱セメント、日本セメント、東邦ガス、石原工業、東洋レーヨン、東亜合成化学工業(昭和40年現在)

・南2区(昭和35年着手同50年完了)…東海製鉄、大同製鋼(昭和40年現在)

・南3区(昭和38年着手同48年完了)…石川島播磨重工、矢作製鉄、三井物産、中部電力、日清製粉、東亜石油(昭和40年現在)

・南4区(昭和40年着手同52年完了)…出光興産(昭和40年現在)

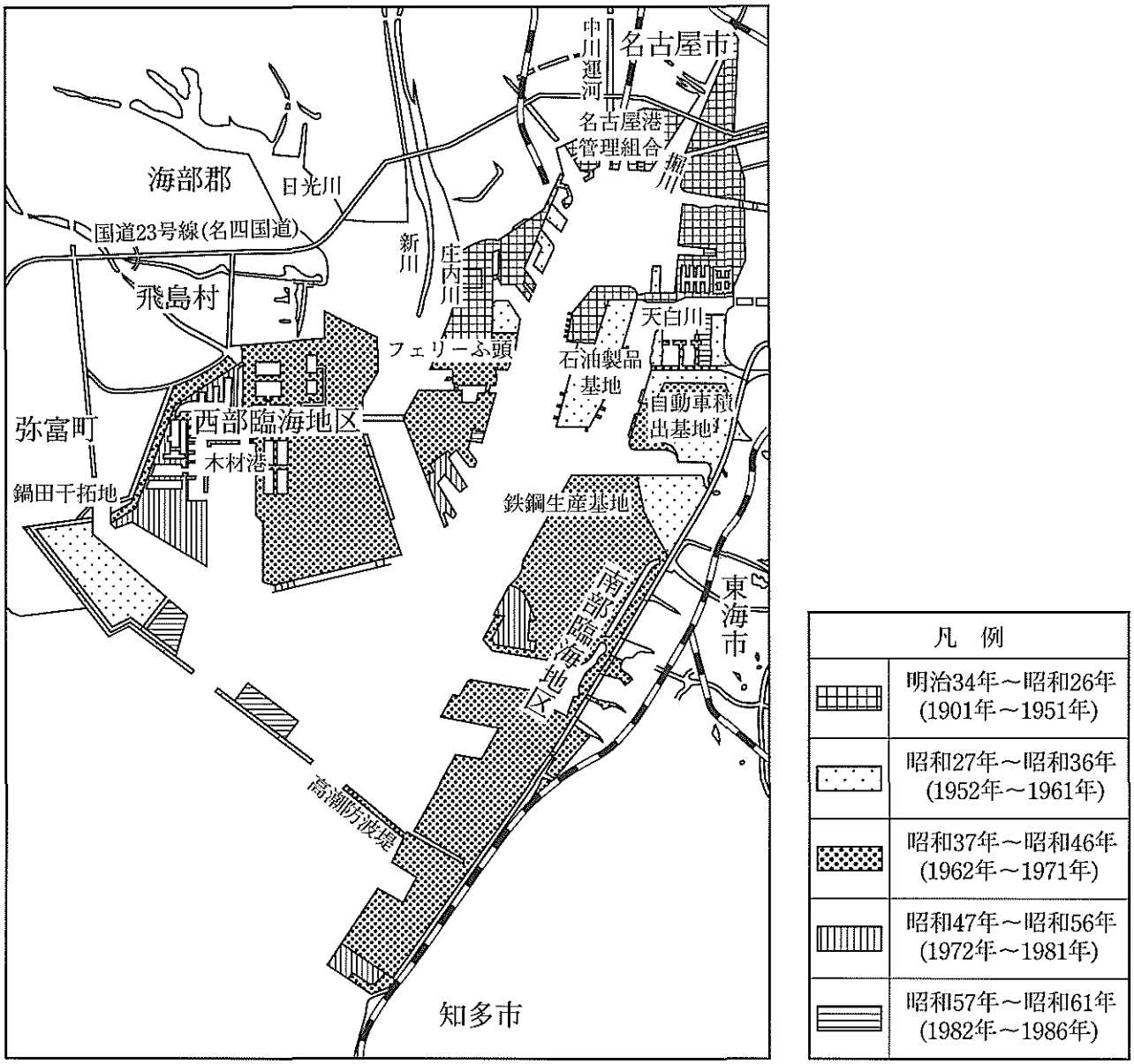


図5－38　埋立地の推移(出典：『なごや100年』(平成元年、名古屋市総務局))

第3節　臨港地区

臨港地区は、港湾の開発や利用の増進を図るため、港湾区域を地先水面とする地域に指定される地区である。臨港地区は都市計画として決定され、決定された臨港地区は港湾管理者によってその目的に応じた分区が指定され、港湾管理者の定める条例によって建物の用途が規制されることになる。

名古屋港については、昭和40年(1965)3月23日に名古屋・横須賀都市計画名古屋港臨港地区として面積約757haが初めて指定された。この指定を受けて名古屋港管理組合は昭和40年11月27日に商港区、工業港区、特殊物資港区、保安港区の分区指定を行い、「名古屋港臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例」(**巻末資料5－8**)を制定し、翌年1月から分区内の規制を行った。分区の指定面積は商港区155.6ha、工業港区300.4ha、特殊物資港区146.1ha、保安港区155.1haであった。

分区の概要図を**図5－39**に示す。

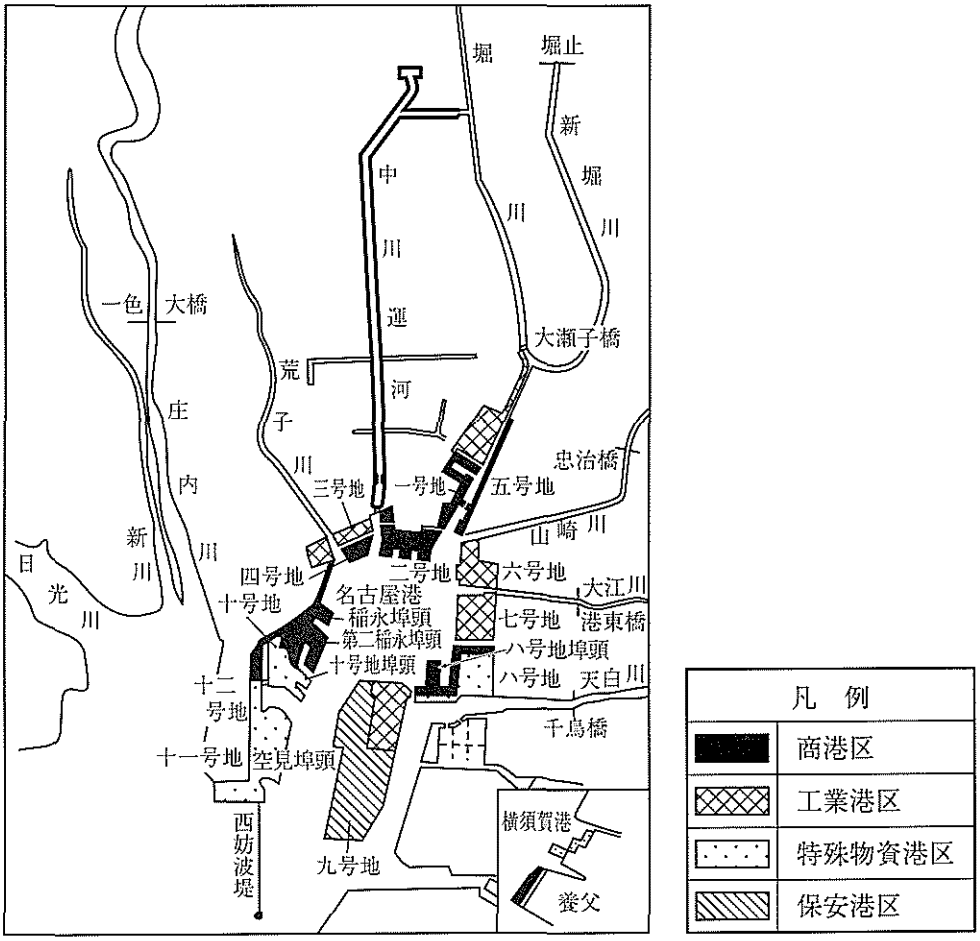


図5－39　分区概要

＜伊勢湾台風＞

昭和34年(1959)9月21日マリアナ諸島の東にあった熱帯性低気圧が急速に発達して、22日午前9時には台風15号となった。台風15号は日本に急接近し、26日午後6時13分に潮岬の西に上陸したが、その時の最低低気圧は929.5mbであった。台風15号は名古屋の西方30kmを通過し、27日零時45分頃、富山県と新潟県の県境付近の日本海へ抜けた。

名古屋地方気象台の観測によれば、午後9時25分に最大瞬間風速45.7m/sを記録するとともに午後9時35分には、東京湾中等潮位(T.P)上3.89ｍの潮位を記録し、総降水量も165.7mmに達した。

こうした暴風雨と高潮によって海岸堤防護岸が寸断され、また沿岸部に貯蓄されていた相当量の原木が流出したが、このことが被害を増大させた。

台風15号による被害は、全国で死者・行方不明者約5,000人、全半壊家屋約14万戸であり、名古屋市では死者・行方不明者1,851人、負傷者4万528人、全半壊家屋4万9,595戸、流出家屋1,557戸、床上・床下浸水6万7,352戸であった。

また海岸堤防護岸の決壊によるたん水は南陽町では60日間に及び、他の港区、南区でも20～40日間に及んだ。

このように台風15号は、名古屋市をはじめとする伊勢湾岸全般にわたり特に甚大な被害を与えたことから、気象庁では9月30日に台風15号を「伊勢湾台風」と呼称することに決定した。

第10章　上下水道計画

上水道については、昭和32年(1957)6月に「水道法」が公布されたが、名古屋市においては、戦前戦後を通じ、都市計画施設として決定されたことはなく、起債を財源とする特別会計、単独の水道事業経済により執行されてきた。

下水道については戦前、都市計画施設としての決定を行わずに進められてきたが、昭和33年4月に新しい「下水道法」が公布され、下水道は公共下水道と都市下水路とに区分され、第34条で「国は、公共下水道又は都市下水路の設置若しくは改築又は災害の復旧を行う地方公共団体に対し、予算の範囲内において、政令で定めるところにより、その設置若しくは改築又は災害の復旧に要する費用の一部を補助することができる。」と規定され、国庫補助制度が明確にされたこともあって、昭和30年代からは都市計画として定められ、都市計画事業として執行された。

第1節　上水道

戦後は、戦争による被害と昭和19年(1944)末の東南海地震による被害の復旧が主要な事業であったが、市の発展に伴う水道使用量の増加に対応するため、昭和30年に第5期拡張第2次工事の認可を受け、昭和35年には、第6期工事に着手した。

1　第5期拡張第2次工事

第2次世界大戦と東南海地震による水道の被害は、全市給水栓数の60％に達し、浄水場や送配水管などの被害もあり、当時の漏水率は推定で80％以上に及んでいた。このように壊滅寸前の状態であった水道も戦後ただちに応急復旧工事を行い、その後本格的な漏水防止工事、配水管増補改良工事等により次第に回復していった。戦災復興事業が進捗するにつれて、人口の急増、産業の発展により、水道使用量は増加の一途をたどり昭和28年の1日最大給水量は30万m^3を超えた。

そこで、先の第5次拡張の残事業を早期に着手する必要に迫られたが、1日1人使用量の増加や激しいインフレによる物価変動等の社会的な変化により残事業の見直しが必要となり、再検討の結果、残事業の設計変更という形で第2次工事が施された。

工事の内容としては、朝日取水場～大治浄水場間の増管敷設、大治浄水場の設備の拡充、配水工事として各種配水管の布設、犬山取水口の移設工事といったものであった。犬山取水口の移設工事は、下流における砂利や砂の採取、上流のダム建設による川床低下のために、鍋屋上野系の実際の能力は、3万m^3／日も減少していたので、これを回復するために水門を約1,200ｍ上流の犬山市継鹿尾地内に建設するものであった。

この事業は昭和30年12月に着工し、昭和35年3月に竣工した。

2　第6期拡張事業

第5期拡張第2次工事の完成により給水能力は、一日最大給水量54万2,000m^3となり、昭和43年

(1968)までの水需要に対応できる見通しであったが、昭和30年以降は経済界の好況による産業の著しい発展、人口の増加、市民生活の近代化による1人当たりの水使用量の増加等を反映して水の需要は増加の一途を辿り、一日最大給水量は毎年約4万m^3の増加を示した。

このような情勢に対応するために、昭和33年末に昭和50年を計画年次として、同年の推計給水人口196万1,500人に対する必要需要量95万m^3の給水能力をもつ施設を築造する拡張計画を策定した。これが第6期拡張事業であった。

第6期の拡張計画は、大治浄水場系統の取水施設以下配水施設に至るまでの全施設を拡張するもので、朝日取水場と大治浄水場間に口径1,800mmの導水管1条を増設するとともに、大治浄水場の浄配水施設をはじめとして、南部配水場(現中川西配水場)、庄内配水幹線の敷設等を実施するものであった。

この事業の特色に水管橋による河川横断工法を採用したことが挙げられる。市の北、西、南部一帯の急増する水需要に応ずるため、この地域への送配水幹線として、庄内幹線と荒子幹線を建設することになったが、この両幹線が市内に入るには、庄内川、新川を横断するため、横断方式を橋梁方式とした。新川架管部と庄内川架管部は、いずれも口径1,500mm鋼管で、前者は4スパン97m、後者は10スパン391mで、すべてパイプビーム型式(管体自体を橋梁とする構造)であった。

第2節　公共下水道

名古屋市の下水道施設も戦争により甚大な被害を受けたが、戦後直ちに実施された復旧作業によって、昭和29年(1954)頃にはほぼその機能を戦前の状態にまで復旧させた。施設の復旧が軌道に乗っていた昭和27年末から翌年にかけて、山崎川西部、中川東部、中村西部、城北の4流域における下水道整備15箇年計画を策定して、昭和28年1月に認可申請を行った。

昭和27年8月には「地方公営企業法」が公布され、名古屋市においても市会の議決を経て下水道事業を公営企業として実施することとなった。昭和32年1月の閣議決定により終末処理場は厚生省、その他の施設は建設省の所管となり、この閣議決定の趣旨に沿い昭和33年には新しい下水道法が公布された。

下水道整備15箇年計画の認可申請書に添付された計画説明書では、工事を必要とする理由を次のように述べている。

名古屋市下水道の現状

1. 本市の下水道は明治26年、調査に着手して同41年着工以来、拡張に次ぐ拡張と共に、改良に改良を加え、大正12年には、一応旧名古屋市に属する大部分の築造を見たが爾来市勢の発展に応じ、引続き今日に至る。

本市の面積1万6,173ha、この約3分の1の5,421haは下水道区域である。

昭和5年より同9年の間に下水処理場4ケ所及び汚泥処理場1ケ所の完成と同時に、下水道の恩恵を最大に浴する区域となった。

布設延長は昭和27年3月末現在100万3,788mである。尚前記区域内にも未だ一部下水道施設のない地域に対しては逐次増築工事を以て、これの達成を計る。

2．前記処理区域外の区域

この区域は市の約3分の2、面積1万752haである。区域内に一部下水道施設があるが僅少で総体的に見れば皆無の状態に近く、特に今次計画区域内は戦後各産業部門の復活並に中小企業の発展に伴い、急激に庶民住宅が増加したが地盤は低く且平坦のため、汚水、雨水の自然排除不可能区域が大半を占め、従って汚水は各所に停留し、一旦降雨となれば雨水のはん濫にまかせ家屋浸水はもとより各所に湖池状態が出現して、一部市電運行休止のやむなきに至り、又汲取便所よりはし尿が道路上に溢流するし、都市の美観を害する事は勿論又、ハエ、カ等の発生温床となるのは必然である。これを放任すれば伝染病の集団発生を危懼され、この対策として今次重点的に3,674.75haの下水道計画を立てた。

これを急速に拡張整備する事は急務であって、本市の重要課題となる。認可後合せて本市の約5割6分の区域は下水道区域となる。

計画上、山崎川西部流域、中川東部流域、中村西部流域、城北流域の4流域とする。他に既設露橋流域内の一部を分離して名城処理場を築造する。

昭和36年には4流域下水道整備15箇年計画の一部を修正し、新たに山崎川東部、天白、大江及び荒子川の各流域を加えた下水道整備10箇年計画を策定し、昭和38年にはこの計画に再修正を加え、昭和38年度を初年度とする第1次下水道整備5箇年計画の事業に着手した。

昭和42年には「下水道整備緊急措置法」が制定され、昭和42年度から昭和46年度にわたる第2次下水道整備5箇年計画が政府によって策定された。これを受けて、名古屋市においても第1次5箇年計画の最終年度の事業を残していたが、その事業も含めて新たに第2次下水道整備5箇年計画を昭和42年4月に策定し、施設の増強、排水区域および処理区域の拡充に着手した。

昭和42年6月には下水道法の一部改正が行われ、下水道行政は建設省所管に一元化された。

下水道計画が都市計画決定されたのは、昭和31年10月27日に山崎川西部流域が最初であった。その後、順次都市計画決定され、また流域の変更により都市計画も変更された。昭和43年度末現在の都市計画決定されている下水道計画を一覧表にまとめると排水区は**表5－37**、ポンプ場は**表5－38**、処理場は**表5－39**のとおりである。なお、決定年月日は最終決定(変更)年月日で表示した。

表5−37　都市計画下水道(公共下水道)排水区一覧

排水区名	決定年月日	面　積 (ha)	主　な　区　域	施設等
堀　留	S.42. 9. 7	約1,298	東区西部、千種区西部、中区中心部、昭和区一部(鶴舞付近)	ポンプ場1 処理場　1
露　橋	S.42. 9. 7	約　755	西区南部、中村区東部、中川区東北端部	ポンプ場1 処理場　1
熱　田	S.42. 9. 7	約　536	中区、熱田区の一部(山王線付近より南の堀川、新堀川に囲まれた区域)	ポンプ場3 処理場　1
伝馬町	S.42. 9. 7	約　988	千種区の一部(今池南部)、昭和区西部、瑞穂区西部、南区西北部、中区の一部	ポンプ場2 処理場　1
山　崎	S.43.10.30	約1,255	千種区の一部(覚王山南部)、昭和区中央部、瑞穂区中央部、南区北部	ポンプ場4 処理場　1
城　北	S.42. 9. 7	約　883	北区北部旧市域、西区北部旧市域	ポンプ場2
岩　塚	S.42. 9. 7	約1,404	中村区の西部、西区の西部、中川区の一部	ポンプ場1 処理場　1
千　年	S.42. 9. 7	約1,181	中川区東部、熱田区西部、港区東部(堀川以西)	ポンプ場2 処理場　1
西　山	S.42. 9. 7	約　98	名東区の一部(猪高西山)	処理場　1
鳴　子	S.35. 9. 6	63.37	愛知郡鳴海町の一部(鳴子住宅)	処理場　1
山崎東部	S.42. 9. 7	約1,940	千種区東部旧市域、昭和区東部旧市域及び下八事付近、瑞穂区東部、南区東北部	ポンプ場3 処理場　1
名　城	S.42. 9. 7	約1,287	千種区北部、東区東部及び西北端部、北区東南部、中区北部(旧露橋排水区東部)	ポンプ場1 処理場　1
下之一色	S.42. 9. 7	約　58	中川区下之一色町の南部	処理場　1
柴　田	S.43.10.30	約　792	南区西南部	ポンプ場2 処理場　1

表5－38　都市計画下水道(公共下水道)ポンプ場一覧

ポンプ場名	決定年月日	位　置	敷地面積(ha)	排水区
洲崎橋中継	S.42. 9. 7	中区西洲崎町50番地	約0.1	堀留
熱　田	S.42. 9. 7	熱田区新宮坂町73番地	約0.3	熱田
高　蔵	S.42. 9. 7	熱田区六ツ野町1番地	約0.1	熱田
中　島	S.42. 9. 7	熱田区白鳥町63番地の8	約0.1	熱田
内　浜	S.42. 9. 7	瑞穂区熱田東町字浜新開76番地の2	約0.2	山崎
呼　続	S.42. 9. 7	南区荒浜町2丁目3番地	約0.3	山崎
道　徳	S.42. 9. 7	南区泉楽通4丁目6番地	約0.7	山崎
八　剣	S.42. 9. 7	中川区玉川町2丁目1番地の1	約0.3	千年
白　鳥	S.42. 9. 7	熱田区一番町3丁目1番地	約0.2	千年
檀渓中継	S.42. 9. 7	昭和区檀渓通2丁目8番地	約0.3	山崎東部
江　川	S.42. 9. 7	中村区水主町1丁目5番地	約0.1	露橋
牛　巻	S.42. 9. 7	瑞穂区牛巻通2丁目1番地	約0.2	伝馬町
高　辻	S.42. 9. 7	昭和区高辻町1丁目8番地	約0.1	伝馬町
土　市	S.42. 9. 7	瑞穂区土市町1丁目36番地	約0.1	山崎
中　村	S.42. 9. 7	中村区宿跡町2丁目22番地	約0.2	岩塚
城　北	S.42. 9. 7	西区舟人夫町2番地	約0.6	城北
深井町中継	S.42. 9. 7	西区深井町67番地	約0.1	城北
宮　前	S.42. 9. 7	東区大幸町10丁目7番地	約0.2	名城
弥　富	S.42. 9. 7	瑞穂区弥富町字五反田102番地の1	約0.2	山崎東部
笠　寺	S.42. 9. 7	南区笠寺町字砂の口18番地	約0.4	山崎東部
大　江	S.43.10.30	港区本星崎町字南4047の1	約4.6	柴田
鳴　尾	S.43.10.30	南区鳴尾町字下十九石821番	約0.3	柴田

表5－39　都市計画下水道(公共下水道)処理場一覧

終末処理場名	決定年月日	位　置	敷地面積(ha)	排水区
露　橋	S.42. 9. 7	中川区広住町45番地	約2.0	露橋
名　城	S.42. 9. 7	北区名城町1丁目1番地	約1.6	名城
山　崎	S.42. 9. 7	南区豊田町字忠次中の割2497番地	約5.5	山崎
岩　塚	S.42. 9. 7	中村区岩塚町字山1番地	約3.2	岩塚
熱　田	S.42. 9. 7	熱田区花表町3丁目21番地	約1.2	熱田
伝馬町	S.42. 9. 7	瑞穂区熱田東町字呼続1丁目1番地	約1.2	伝馬町
千　年	S.42. 9. 7	熱田区千年町平畑317番地の3	約2.6	千年
堀　留	S.42. 9. 7	中区東川端町2丁目48番地	約1.0	堀留
西　山	S.42. 9. 7	千種区扇町3丁目63番地	約0.8	西山
鳴　子	S.35. 9. 6	愛知郡鳴海町字長根4の6	0.39	鳴子
山崎東部	S.42. 9. 7	緑区鳴海町字下拾貫目12番地	約6.2	山崎東部
下之一色	S.42. 9. 7	中川区下之一色町字権野167番地	約0.3	下之一色
柴　田	S.43.10.30	南区元柴田西町2丁目10番地	約7.8	柴田

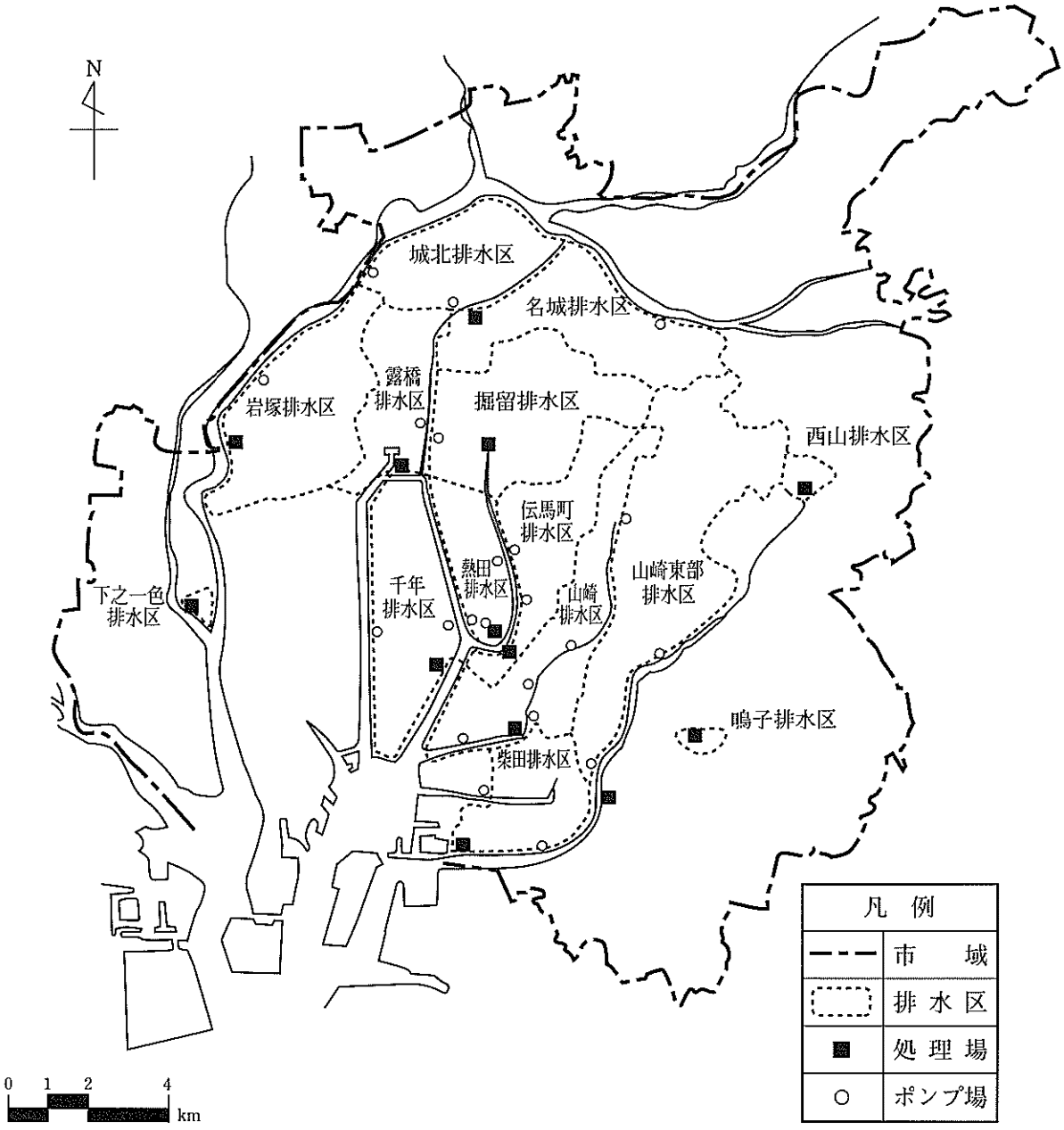


図5－40　都市計画下水道(公共下水道)排水区、ポンプ場及び処理場配置図(昭和43年度末)

第3節　都市下水路

雨水排水は公共下水道と小規模なポンプ場や農業用に設置されたポンプ場によって行われていたが、昭和28年(1953)9月の台風13号、昭和34年9月の伊勢湾台風、昭和36年6月の梅雨前線豪雨等、度重なる豪雨により被害が続出し、特に低地の浸水地域の排水対策が急務となった。

この排水対策は公共下水道区域外の浸水解消から着手された。排水路の整備、ポンプ場の増強・新設は多額の費用が必要であり、市の単独費では限界があり、国の補助事業として採択を受けるために都市計画としての決定が行われた。

昭和33年3月14日に昭和区、瑞穂区及び南区の天白川右岸一帯の面積910ha、水路延長1万750ｍの中井排水区が都市計画排水施設として、最初に都市計画決定された。その後、昭和39年までに8排水区(中井、守西、鳴尾、大江川、中ノ島、土古、中川、汐田)が都市計画決定された。

最初、都市計画決定されていた排水施設は、新しい下水道法の公布により公共下水道と都市下水路に分けて規定されたため、都市計画都市下水路と名称を変更し、公共下水道区域の整備拡大により中井、鳴尾、大江川の排水区は昭和43年度末までに公共下水道に切り替えられた。

昭和43年度末の都市計画都市下水路の排水区は**表5－40**、都市計画都市下水路のポンプ場は**表5－41**のとおりである。

表5－40　都市計画下水道(都市下水路)排水区一覧

排水区名	決定年月日	面積(ha)	主　な　区　域	施　設　等
守　西	S.39. 8.15	約821.7	守山区大字大森垣下、大字瀬古、大字幸心、大字手枚の全部 大字守山、大字小幡の一部	水路延長約 6,088m ポンプ場　1
中ノ島	S.39. 8.15	約155	港区大手町、佐野町、麹町の全部 中ノ島通、中川本町の一部	水路延長約 1,550m ポンプ場　1
中　川	S.44. 3.31	約450.2	中川区の一部 港区の一部	水路延長約 5,000m ポンプ場　1
汐　田	S.39. 8.15	約172.8	緑区鳴海町字下汐田、字京田、字汐田の全部	水路延長約 3,834m ポンプ場　1
野　並	S.41.12.28	約 78.7	昭和区天白町西南部	水路延長約 2,850m ポンプ場　1
中小田井	S.42.12.15	約180.9	西区山田町大字上小田井、大字中小田井	水路延長約 4,290m ポンプ場　1
荒　子	S.44. 3.31	約702.3	中川区旧市域の西部、港区の一部	水路延長約12,650m ポンプ場　2

表5－41　都市計画都市下水路ポンプ場一覧

ポンプ場名	決定年月日	位置	敷地面積 (ha)	排水区
中ノ島	S.39. 8.15	港区中川本町7丁目1番地の21	約 0.1	中ノ島
当　知	S.39. 8.15	港区当知町5丁目5番地	約 0.6	中川
汐　田	S.39. 8.15	緑区鳴海町字下汐田15番地	約 0.2	汐田
守　西	S.39. 8.15	守山区大字瀬古字神守569番地先	約 0.3	守西
野　並	S.41.12.28	昭和区天白町大字野並字上楠木1174番地	約 0.2	野並
中小田井	S.42.12.15	西区山田町大字中小田井字高田19番地	約 0.13	中小田井
篠　原	S.44. 3.31	中川区中島新町字中江田地内	約 0.30	荒子
土　古	S.44. 3.31	港区港北町4丁目31番地	約 0.10	荒子

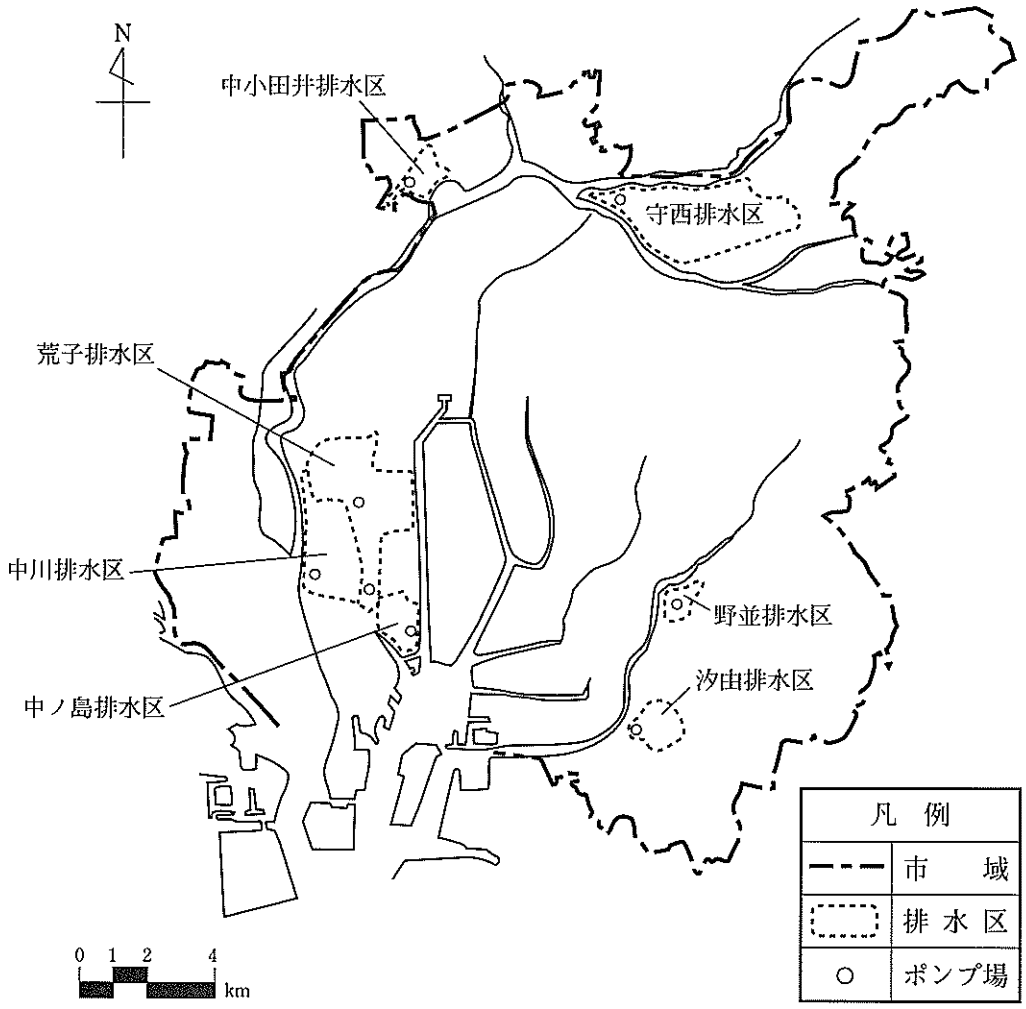


図5－41　都市計画都市下水路排水区及びポンプ場配置図(昭和43年度末)

第11章　土地区画整理事業

大正8年(1919)に公布された都市計画法によって、都市計画区域内の土地について「耕地整理法」を準用して土地区画整理事業を施行する道が開かれ、組合施行による土地区画整理事業によって新市街地が開発された経緯は、第3編第10章において記述した。この耕地整理法を準用して施行された土地区画整理事業を本章では「旧法」による土地区画整理事業と記すことにする。

昭和21年(1946)に、主として戦災都市の区画整理のため、「特別都市計画法」が公布された。この法律の施行により、建物のある土地についても、土地所有者、建物所有者の同意を必要とせずに施行区域に編入できること、換地予定地に関する規定、所有者の同意のよる換地不交付の金銭清算など、事業の促進を図るための特例が設けられた。

昭和24年には、「土地改良法」が制定、施行されると同時に耕地整理法が廃止されたが、他の法律(都市計画法、特別都市計画法)で準用される規定は、その効力を有するという変則的な法制となった。

これらの矛盾を整理して区画整理についての単独法として、「土地区画整理法」が昭和29年5月20日に公布され、翌年4月1日から施行された。これに伴い特別都市計画法は同日廃止された。

第1節　組合の設立

1　旧法による土地区画整理組合

名古屋市における旧法による土地区画整理組合は、大正14年(1925)に八事土地区画整理組合が最初の土地区画整理組合として発足して以来、終戦までに98の組合が設立され、約5,079haについて事業が施行済みまたは施行中であった。戦後昭和27年(1952)に1組合が設立されて、名古屋市施行による中川運河沿線、名古屋駅前の2つの土地区画整理事業を含めて旧法による土地区画整理事業は101地区、施行面積約5,252haとなった。旧法による99組合のうち土地区画整理法施行後も60弱の組合が存続していた。

土地区画整理法が施行された翌年の昭和31年には地方自治法の一部改正により土地区画整理に関する事務が都道府県から政令指定市に委譲され、土地区画整理組合の設立認可、事業認可等の権限は知事から市長に移された。また土地区画整理法の公布とともに土地区画整理法施行法が同時に公布され、この施行法では、旧法による組合は土地区画整理法施行後5年以内に解散するか、組織を変更して土地区画整理法による組合になることができ、個人施行の区画整理事業はそのまま土地区画整理法の事業となる等の規定が設けられた。

名古屋市においては、従来より旧法による組合の収束のための指導を行ってきたが、区画整理に対する権限の委譲を期にさらに指導を強化して、施行法に規定する5年以内の収束を目指した。個人施行の昭和及び大同製鋼土地区画整理組合と、5年以内に換地処分ができないため組織変更をして土地区画整理法の組合となった八事南部土地区画整理組合が土地区画整理法に基づく事業に移行し、港東、八田、小碓組合等は施行法の定める猶予期間5年を経過した昭和35年4月1日に解散した。また、明徳、遠若、土古等7組合は伊勢湾台風被災組合として建設大臣の指定を受け、1年間の猶予を得て

昭和36年4月1日に解散した。

2　土地区画整理法による土地区画整理組合

土地区画整理法による最初の組合は昭和32年(1957)3月22日に設立された高杉土地区画整理組合であった。

戦後10年余は、名古屋市は復興土地区画整理事業の施行や旧法による組合の収束指導に主力を傾注しており、市民の側も、農地解放や食糧事情の関係もあり、明治、大正時代からの耕地整理、区画整理に対する経験と知識はあるものの、戦前のような事業効果が得られるかどうかの不安もあって、土地区画整理法施行当初は、新たな組合の設立は微々たるものであった。

土地区画整理法による土地区画整理組合の設立の機運を盛り上げる起爆剤になったのは、東部、東南部の丘陵地においては昭和31年に市長施行で実施した猪高西山土地区画整理事業と、昭和35年から日本住宅公団が実施した鳴子土地区画整理事業であった。これらの事業の成功が、丘陵地のため事業費が増大して減歩が大きくなっても採算に合うことを立証し、昭和35年以降の土地区画整理組合設立の導火線となった。

また、米作を中心とした農業地帯であった西部地域においては、昭和34年の伊勢湾台風が一つの契機になった。この台風により長期たん水という被害を受け、農業の継続に危惧を感じはじめた住民は、昭和31年に都市計画決定された荒子川南部・小碓土地区画整理事業によって都市計画街路中郷十一屋線が整備され始めたことにより、沿道が宅地化されていくのに刺激され、土地区画整理組合の設立の機運が盛り上がった。

昭和30年代から40年にかけては、経済の高度成長期であり、名古屋市においても人口、産業の集中がみられ、これに対応して宅地の需要が増大し昭和35年から昭和45年にかけて土地区画整理組合の設立認可のラッシュとなった。

一つの土地区画整理事業の成功が周辺地域の地主を刺激し、多くの土地区画整理事業が都市の発展、拡大とリンクして、さらにこの傾向を拡大していく構図は、昭和初期の組合区画整理事業のぼっ興と相似していた。

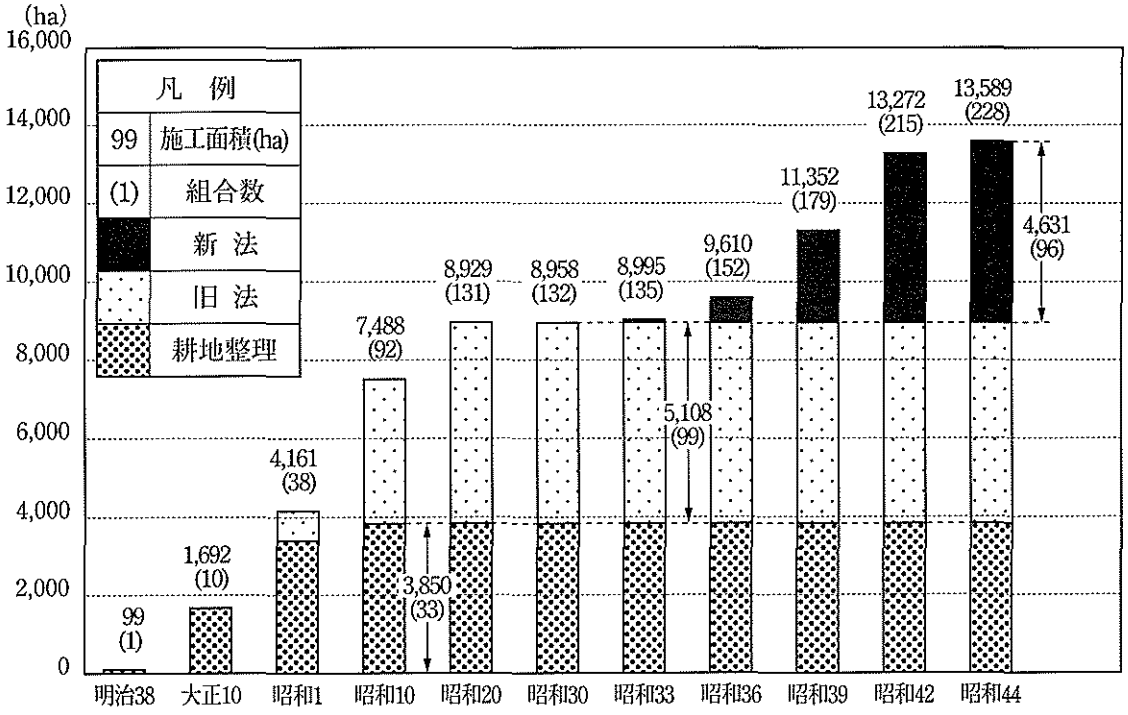
土地区画整理法による年次別の組合設立認可状況を**表5－42**、また行政区別(合併による新市域は旧町村名で表示する。)にみた設立認可状況を**表5－43**に示す。

また、民間施行土地区画整理事業の施行面積の推移及び土地区画整理法による土地区画整理の施行状況を**図5－42**及び**図5－43**に示す。

表5－42　年次別組合設立状況

年　次	組合数	施行面積(ha)
昭和32年	1	11.65
昭和33年	2	26.01
昭和34年	1	38.64
昭和35年	12	409.88
昭和36年	4	166.44
昭和37年	11	1,049.84
昭和38年	10	276.22
昭和39年	6	414.90
昭和40年	13	959.89
昭和41年	14	674.50
昭和42年	9	324.05
昭和43年	11	275.91
合計	94	4,627.93

※　施行面積については昭和57年11月現在



※　新都市計画法施行(S44.6.14)前の民間施行の土地区画整理事業を集計

図5－42　民間施行土地区画整理事業の施行面積の推移

表5－43　行政区別組合設立状況

旧　市　域			新　市　域		
行政区	組合数	施行面積(ha)	旧行政区分	組合数	施行面積(ha)
千種区	5	39.97	猪高村	15	1,107.11
北　区	1	10.20	天白村	16	682.91
中村区	6	115.99	楠　村	3	264.58
瑞穂区	2	31.59	山田村	7	731.01
中川区	13	405.44	富田町	2	60.42
港　区	2	138.78	守山市	4	507.26
南　区	8	250.18	鳴海町	9	278.72
			有松町	1	3.77
合　計	37	992.15	合　計	57	3,635.78

※　施行面積については昭和57年11月現在

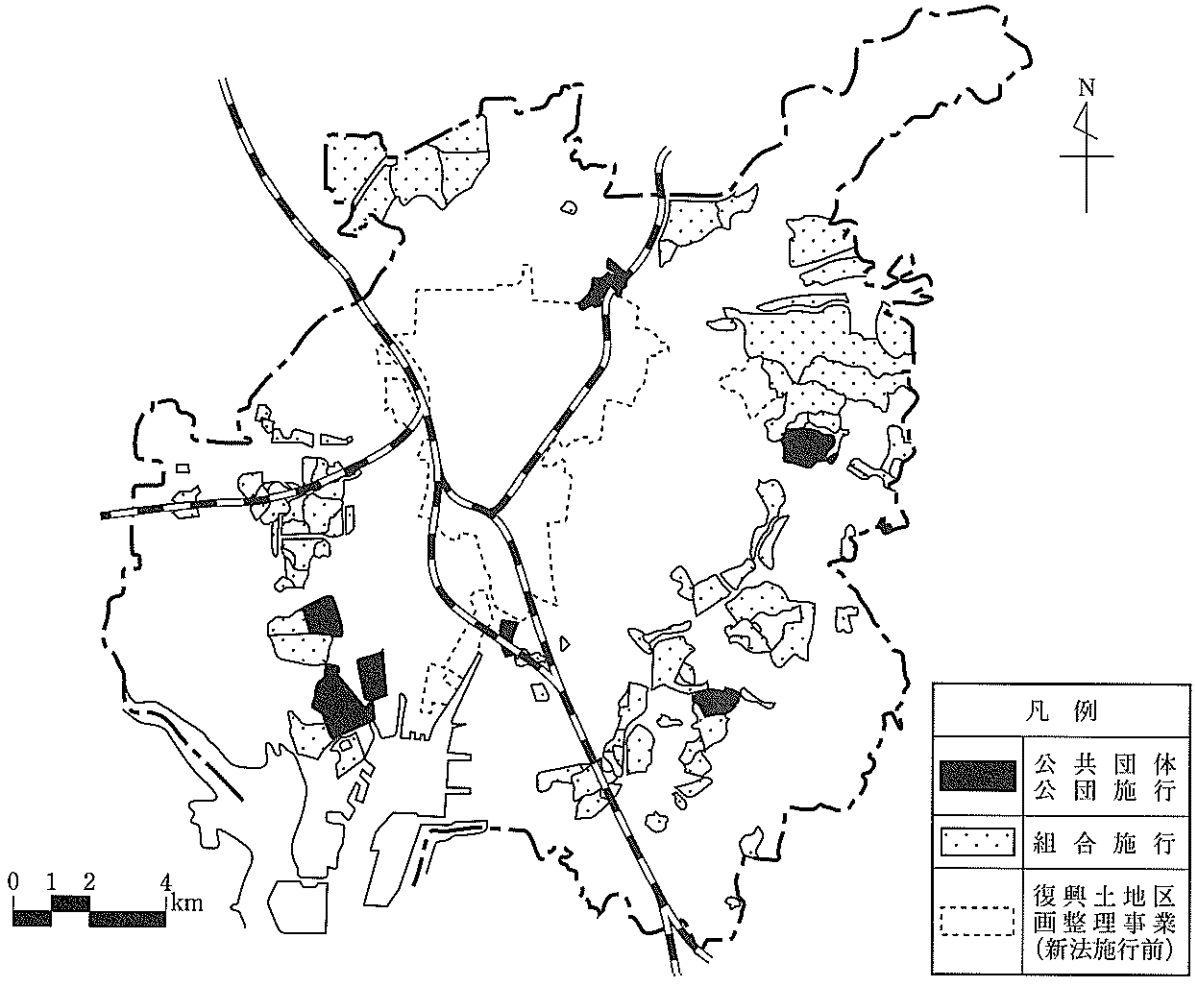


図5－43　土地区画整理法による土地区画整理の施行状況

3　土地区画整理組合への助成

名古屋市では土地区画整理法が施行され、地方自治法の一部改正により区画整理に関する事務が県から委譲されたのにともない計画課内に区画整理係を設置し、昭和33年(1958)には区画整理課を新設し、土地区画整理組合に対する指導体制を強化し、助成の拡大を図った。

従来、県が独自の規程により行ってきた組合設立に当たっての技術援助は、土地区画整理法第75条で、組合を設立しようとする者又は組合は都道府県知事及び市町村長に対し、土地区画整理事業の施行の準備又は施行のために、それぞれ土地区画整理事業に関し専門的知識を有する職員の技術的援助を求めることができる、と明文化されたことを受けて予算を計上し、組合発起人からの申請に基づき、測量、権利調査及び設計の技術援助を行った。しかしながら毎年計上される予算が希望する組合の要求をすべて満たすことができなかったため、事業の早期着手を望む組合は、市の技術援助を受けることなく設立されていった。技術援助の実績は**表5－44**のとおりであった。

表5－44　土地区画整理組合に対する技術援助実績

年　度	31～36	37	38	39	40
組合数	32	9	16	15	13
金額(円)	31,584,899	10,033,208	23,563,642	12,173,265	8,963,751
年　度	41	42	43	合　計	
組合数	12	8	9	114	
金額(円)	6,377,530	10,264,270	9,995,800	112,956,365	

土地区画整理法が施行されてから昭和35年以降、組合の設立が活発化したが、各組合とも保留地を処分するまでの事業資金をどのように確保するかが大きな問題であった。この立ち上がり資金の確保のために、組合長の個人所有地を売却して資金に充当したり、仮換地指定前に売却価格が安いのを覚悟で学校用地や下水処理場用地等の公共公益施設用地に処分する等の方策がとられたが、農協、銀行といった金融機関からの融資に頼った大多数の組合は借入金の利子が大きな負担となっていた。

昭和6年に区画整理に対する啓蒙宣伝、組合の諸問題解決のためのアドバイス、職員の養成及び業務の受託処理を目的とした名古屋区画整理協会が設立されたが、昭和36年8月に財団法人名古屋土地区画整理協会に組織替えして、その業務を強化することになった。名古屋土地区画整理協会は組合区画整理の円滑な事業遂行と組合設立の機運を盛り上げるためには立ち上がり資金の確保が不可欠と考え、昭和37年に開催された協会の全国連合会総会の席上で、組合区画整理事業に対し低利融資の道を開かれたい、という議題を提出した。この提案は総会で可決され、建設省に対して陳情書を提出した。しかしながら名古屋土地区画整理協会は土地区画整理組合に対するコンサルタントとしての立場にあり、直接立ち上がり資金を必要とするのは土地区画整理組合であるという認識から、土地区画整理組合の全国連合会が組織され、この全国連合会を通じて立ち上がり資金獲得の運動が展開された。昭和38年4月に土地区画整理法の改正がなされ、区画整理組合に対する無利子貸付の方途が講じられ

た。立ち上がり資金としての無利子貸付金制度獲得に終始リーダーシップを発揮したのが名古屋土地区画整理協会であった。

改正された土地区画整理法第121条の2では、

国は、健全な住宅市街地の造成を促進するため、都道府県が次の各号に掲げる要件に該当する土地区画整理事業を施行する組合に対し、その土地区画整理事業に要する費用で政令で定める範囲内のものに充てる資金を無利子で貸し付ける場合において、特に必要があると認めるときは、その貸付金額の二分の一以内の金額を無利子で当該都道府県に貸し付けることができる。

一　新たに相当規模の住宅市街地を造成することを目的とすること。

二　都市計画として決定された街路その他の重要な公共施設の新設又は変更に関する事業を含むこと。

三　施行地区の面積、前号の公共施設の種類及び規模等が政令で定める基準に適合すること。

2　前項の国の貸付金の償還期間(四年以内のすえ置き期間を含む。)は六年以内、同項の都道府県の貸付金の償還期間(三年以内のすえ置き期間を含む。)は五年以内とする。ただし、都道府県の貸付金の償還期限は、当該組合の設立についての認可の公告があつた日の翌日から起算して六年を経過する日をこえないものとする。

と規定し、資金の貸し付けの対象となる土地区画整理事業の要件は同法施行令第66条の3で次のように定められた。

一　施行地区の面積が二十ヘクタール以上(土地の形質又は利用状況によりやむを得ないときは、十五ヘクタール以上)であること。

二　法第百二十一条の二第一項第二号の公共施設が都市計画として決定された街路又は道路法にいう道路で幅員十一メートル以上のものであること。

三　当該土地区画整理事業の施行後における施行地区内の道路、公園、広場又は緑地の用に供する土地の面積の合計が施行地区の面積の二十二パーセント以上であること。

四　新たに造成される住宅市街地が施行地区の大部分を占め、又は一以上の住区(一ヘクタールあたり百人から三百人を基準として約一万人が居住することができる地区で、住宅市街地を構成する単位となるべきものをいう。)により構成される住宅市街地が新たに造成されること。

名古屋市もこの基準に従って組合に資金を貸し付けるため国から無利子資金の貸付を受け、貸付を受けた国の資金と同額を市の単独費で予算を計上し、昭和38年度から組合に対し立ち上がり資金の無利子貸付を実施した。貸付を開始してから昭和43年度までの6年間の実績は46組合に対し総額22億6,500万円であった(表5－45)。この制度の創設よって組合施行による土地区画整理事業の着手に当たっての問題は解決し、組合設立に拍車をかけたが、償還期限は比較的短期間に限定されていた。

昭和40年9月には「土地区画整理事業助成要領」を定め、都市計画決定された街路、公園、緑地、広場、水路等の公共施設予定地の上にある建築物等の支障物件を移転または除却する場合の補償金を助成することを制度化した。この制度は事業施行後の道路、公園、広場、緑地の用に供する土地の面積が施行地区面積の22%以上となる組合を対象としており、公共減歩の多い組合の経費負担の軽減を図ったもので、助成実績は表5－46のとおりであった。

表5－45　組合に対する無利子貸付実績

年　度	38	39	40	41	42	43	合計
組合数	15 (15)	11 (2)	10 (8)	10 (6)	14 (7)	17 (8)	77 (46)
金額(百万円)	353	356	334	358	388	476	2,265

※　組合数のうち(　)は新規

表5－46　建築物等移転費補助金交付実績

年　度	40	41	42	43	合計
組合数	7 (7)	6 (3)	13 (7)	12 (5)	38 (22)
事業量(棟)	32	25	108	162	327
金額(百万円)	30	40	60	80	210

※　組合数のうち(　)は新規

第2節　組合事業

戦前の耕地整理や旧法による土地区画整理事業を体験してきた市民も、戦後の復興の中で組合区画整理が果たして成功するかどうか不安があり、土地区画整理法が施行されても組合設立に踏み切る決断がつかなかったが、前述したように猪高西山土地区画整理事業の成功や荒子川南部・小碓土地区画整理事業の進展に刺激され、徐々に組合設立の機運が高まっていった。

組合設立の動機は、間接的には猪高西山や荒子川南部・小碓の土地区画整理事業の成功であったが、直接的な動機は各組合毎にそれぞれであった。

大廻間組合は隣接する猪高西山土地区画整理事業の残土を利用して低地を埋め立て事業費を軽減する、下八事組合は集落で火災があり道路が狭く消防活動に支障があったため地区改善を住民の公平な負担で行う、中小田井第二組合は地区内を通る国道22号線の買収計画を地区全体で対応する、小碓西部組合は伊勢湾台風により被害を受け農業継続に不安があり宅地造成に転換を図る、岩塚組合は耕地整理の実施が不許可になったことに伴い、区画整理の手法により農地改善を行うなど、組合設立に踏み切った直接的な動機はそれぞれであった。

昭和30年(1955)に名古屋市と合併した町村においては、市の発展により旧道や私道に沿って市街化するというスプロール化現象が発生し、このスプロール化を防止し、計画的に市街地を整備すると

いう基本理念は共通するものであった。名東、天白及び緑の住宅適地においては直接宅地整備を図る事業が、山田、楠、富田及び南陽地区では、当面、農業を継続しながら長期的な市街化に対応する土地区画整理事業が計画、実施された。

組合設立の時期と事業の進捗状況は組合事業に大きな明暗を与えた。組合区画整理事業は、事業の進捗にあわせて保留地を売却して事業費に充当する方法を繰り返して行われるが、保留地の売却の時期が列島改造のブームに乗った組合は、当初の資金計画を超える価格で順調に処分でき、当初の計画になかった舗装等の事業を追加できたが、保留地の処分の時期が第1次オイルショックの時期と重なった組合は、処分が思うに任せず資金計画に苦慮するといった状況に陥った。

組合の施行地区面積、地区内の都市計画施設の多寡、事業内容等により減歩率が異なるのは当然であるが、土地区画整理法により昭和43年までに設立認可された94組合の減歩率を一覧で示すと次表のとおりであった。

表5−47　新法による土地区画整理組合の減歩率一覧

番号	組合名	認可年月日	施行面積 (m²)	減歩率 (%)		
				公共	保留地	合算
1	高杉	S.32. 3.22	116,521	4.43	13.97	18.40
2	烏森	S.33.10.20	133,360	16.94	7.16	24.10
3	稲葉地西部	10.20	126,688	16.04	10.75	26.79
4	岩塚	S.34. 3.27	386,443	18.25	7.84	26.09
5	忠道	S.35. 1.22	131,835	15.14	17.62	32.76
6	大野木	3. 4	933,761	17.74	10.30	28.04
7	上小田井	3. 8	1,696,416	16.20	8.34	24.54
8	八事南部	3.30	129,425	25.72	3.75	29.47
9	東山東部	3.31	174,803	18.63	6.30	24.93
10	新池東	6.10	32,090	17.06	13.40	30.46
11	荒子第二	7.20	150,723	20.52	16.51	37.03
12	山下第一	8.15	229,099	16.22	11.16	27.38
13	鳴海中部	8.15	230,056	19.42	23.61	43.03
14	大廻間	9.27	76,232	16.92	8.83	25.75
15	岩塚東部	10. 1	228,020	18.81	6.94	25.75
16	明豊	12.20	86,429	25.84	17.07	42.91
17	大廻間南部	S.36. 4.17	72,397	15.35	15.05	30.40
18	下八事	4.22	703,662	21.18	4.77	25.95
19	烏森南部	7.28	214,677	24.65	5.15	29.80
20	島田	12.28	673,559	20.11	24.64	44.75
21	比良	S.37. 1.30	1,309,171	17.75	11.56	29.31
22	星崎	1.30	834,502	16.43	19.21	35.64

23	小稚西部	2. 2	513,307	24.36	8.29	32.65
24	城山	2. 6	629,219	17.91	10.82	28.73
25	七反田	2.15	24,203	11.43	8.28	19.71
26	西一社	4.16	982,272	20.11	12.60	32.71
27	猪子石	4.16	4,239,288	18.40	14.11	32.51
28	中小田井	5.31	880,555	22.98	9.07	32.05
29	笠寺東部	6.11	704,515	21.93	6.93	28.86
30	荒子第三	10. 4	218,203	34.38	5.76	40.14
31	呼続東部	11.29	163,120	22.40	14.87	37.27
32	東山公園前	S.38. 2. 2	22,780	−34.90	10.34	−24.56
33	中小田井第二	4.26	251,331	15.68	4.82	20.50
34	汁谷	5. 8	151,734	13.10	4.34	17.44
35	梅森坂	5.11	180,867	26.50	11.25	37.75
36	鳴海西部	7.19	824,287	16.98	19.24	36.22
37	本鳴尾	7.19	425,195	18.70	21.83	40.53
38	烏森東部	9. 2	70,744	20.10	6.46	26.56
39	汐見ケ丘	10.10	274,201	22.25	11.06	33.32
40	瓶ノ井	11.26	448,317	23.27	10.05	33.32
41	高針	12.27	112,810	13.96	15.38	29.34
42	本星崎東部	S.39. 3.26	129,819	20.23	10.17	30.40
43	野並	3.26	939,323	21.23	17.97	39.20
44	平田	5.30	2,232,254	18.05	9.07	27.12
45	中根南部	10. 1	186,532	23.16	18.76	41.92
46	平和ケ丘南部	11.12	151,019	24.10	9.58	33.68
47	鳴海北部	11.12	510,147	20.99	11.65	32.64
48	山下中部	S.40. 1.14	1,774,374	15.95	12.99	28.94
49	平和ケ丘	3.12	393,701	25.41	6.49	31.90
50	如意	4.26	1,956,566	18.34	8.44	26.78
51	東上郷	8.17	13,820	7.75	9.02	16.77
52	東前田	9.17	285,192	21.03	11.48	32.51
53	打出	S.40. 9.17	218,307	21.06	8.19	29.25
54	上社	10. 2	2,007,223	20.22	11.11	31.33
55	植田山	10. 5	446,552	24.75	12.20	36.95
56	野田	10.22	717,425	22.19	6.70	28.89
57	大針	11. 6	168,013	12.68	14.07	26.75
58	高畑	12.20	724,082	20.89	8.42	29.31
59	中郷	12.20	789,485	20.63	9.06	29.69

60	西之杁	12.25	104,051	19.16	11.44	30.60
61	藤森東部	S.41. 3. 4	862,452	18.16	19.80	37.96
62	野並中部	3. 9	145,159	13.68	18.52	32.20
63	野並東部	3. 9	152,793	11.33	17.48	28.81
64	法華	4.14	260,706	23.77	8.61	32.38
65	蓮池	4.23	26,425	14.59	5.61	20.20
66	藤森南部	5.19	1,002,719	19.34	11.80	31.14
67	喜惣治	7. 7	192,721	20.16	9.87	30.03
68	大蒲	7.13	496,531	17.27	8.11	25.38
69	町田	8. 5	49,541	11.28	10.17	21.45
70	極楽	8.12	421,707	21.59	13.69	35.28
71	上八事	8.12	355,000	22.91	8.04	30.95
72	星ケ丘東部	8.18	18,264	7.49	1.87	9.36
73	六条	11. 4	321,089	23.30	11.93	35.23
74	大森	12.24	2,439,863	18.49	12.14	30.63
75	篠ノ風	S.42. 3. 1	89,628	7.16	19.37	26.53
76	浜新開第二	8. 7	26,523	16.30	16.02	32.32
77	セト山	8. 7	37,665	17.09	11.08	28.17
78	荒子西部	9.13	164,846	23.24	7.37	30.61
79	春田	9.20	579,975	23.01	5.47	28.48
80	天白	9.21	1,183,000	16.00	11.83	27.83
81	平針原	9.21	780,100	18.04	11.91	29.95
82	米ケ瀬	9.29	102,030	13.15	6.55	19.70
83	鳴海東丘	10.7	276,833	22.42	9.54	31.96
84	一本松	S.43. 3.14	152,630	23.39	6.18	29.57
85	向ノ山	4. 1	315,847	16.71	8.72	25.43
86	植田西部	4.27	440,000	19.17	9.50	28.67
87	前山	5. 9	83,382	8.81	16.27	25.08
88	黒石	5.27	242,719	22.09	8.93	31.02
89	八田東部	6. 8	156,972	21.67	8.06	29.73
90	万町	7.13	225,592	16.58	6.20	22.78
91	宝神	8.31	874,539	20.02	10.76	30.78
92	曽根田	10.30	90,628	23.79	9.85	33.64
93	鳴海南部	11. 1	170,306	16.66	12.42	29.08
94	中小田井第三	12.11	6,625	18.14	13.82	31.96

※　施行面積及び減歩率は昭和57年10月31日現在

94組合のうち、鳴海中部、明豊、島田、荒子第三、本鳴尾及び中根南部の6組合が合算減歩率で40％を超えているが、他の大部分の組合は25～35％の減歩率であった。

減歩が高率な組合の主な原因は、鳴海中部組合は、地区内に都市計画公園(新海池公園)があり公園面積が6％となったためであり、明豊組合は狭い地区面積の中に都市計画街路(東海橋線)が通過して道路面積が地区面積の約32％となったため、島田組合は地区が丘陵地のために土木工事に経費がかさみ保留地減歩が25％弱と大きくなったため、荒子第三組合は地区内に都市計画公園(荒子公園)があり公園面積が地区面積の15％弱であったため、本鳴尾組合は組合員の中に埋め立てて宅地化を希望する者、農業の継続を希望する者があり、用排水路の築造、埋め立て工事等の工事費の関係で保留地減歩率が21％を超えたため、中根南部組合は狭い地区内を都市計画街路(弥富相生山線)が縦貫し、工事は地区の全面埋め立て、上下水道、ガス、道路の全面舗装を実施したため等であった。

土地区画整理法による土地区画整理組合は戦前の組合事業にみられるようなユニークな発想は少なく、地区発展の起爆剤としての公営、公団等の住宅の誘致や将来の市街化に備えて小中学校、幼稚園用地、区役所、消防署、警察署用地の確保等をそれぞれ隣接する組合と調整しながら、組合単独または協同で行い、これらの施設を中心として地区の開発発展を図るというのが共通したパターンであった。

その中でも特に先見性で成功した事例は、高速度鉄道の章で述べた藤森東部土地区画整理組合の車庫用地の寄付であった。この組合は市の東端にあり、段階的な開発を待っては地区の発展が遅れる懸念があったことから、高速度鉄道第1号線の事業計画が星ケ丘までであったのを車庫用地の寄付により地区内への延伸を図り、車庫用地の寄付により権利者の減歩が大きくなることを防止するために、保留地を処分価格の高い駅前に集めることによって対応し、市の東の玄関として発展を遂げた。

本鳴尾土地区画整理組合は準工業地域にあったが、建築基準法の用途規制にまかせておくと住居・工場の混在が生ずるおそれがあったために、組合で地区内を住居地区と工業地区とに区分するよう申し合わせを行い、この申し合わせに従って建築指導を行い、地区の環境整備を図った。

特異な組合としては東山公園前土地区画整理組合があった。この組合は東山動物園前に連担する老朽化した飲食店、土産物店を中心とした商店街を高速度鉄道第1号線の開通にともない整理することを目的に設立された組合であった。地区の17％強が公園となるため、商店街は1つのブロックに換地を集め、この換地上に共同使用による日本住宅公団の店舗併用住宅を建設し、地下は地下鉄駅と接続して、この地下街に店舗が連担するといった再開発に似た手法により東山公園前の環境整備を図った。

比良土地区画整理組合は地区内に名古屋環状2号線が計画されており、この計画線上に多くの支障家屋があり、その移転のための援助を市に対して要請した。市もその実態から都市計画施設上の建物移転に対する助成を検討することになり、建物移転助成制度確立の発端となった。

第3節　都市計画事業

1　猪高西山土地区画整理事業

昭和30年(1955)7月に日本住宅公団が設立され、同年8月には同公団の名古屋支所が設置された。

日本住宅公団は、勤労者のための耐火構造の集団住宅を建設すること及び健全な新市街地を造成して宅地の大規模な供給を行うことを目的としており、後者の目的である健全な新市街地の造成は土地区画整理事業により実施された。

土地区画整理法は昭和29年5月20日に公布され、翌年4月1日から施行されたが、「日本住宅公団法」が公布された昭和30年7月8日に、土地区画整理法に第3条の2が追加されて、日本住宅公団自らも土地区画整理事業が施行できるようになった。また、日本住宅公団法では第43条で、知事または市町村長が土地区画整理法第3条第4項により行政庁として行う土地区画整理事業で、建設大臣が公団の行う住宅の建設または宅地の造成のため必要であると認めた場合は、事業に要する費用の全部または一部を日本住宅公団が負担することが規定された。

日本住宅公団では、集団住宅の建設と新市街地の造成という2つの目的を達成するためには1地区の施行面積を10万坪(約33万m²)以上とし、土地区画整理事業で整備する方針に基づき、第1期事業として全国で15地区を選定し、それぞれの県、市と協議を行った。その結果、首都圏、近畿圏の5地区については日本住宅公団施行により、3地区については知事施行、6地区については市長施行により実施することとなった。

名古屋市においては昭和31年1月15日付で日本住宅公団総裁から次のような協力要請があった。

土地区画整理による宅地の開発について

標記に関し左記地区につきましては当公団の宅地開発候補地として貴市の御協力の下に調査の結果、今回成案を得且つ建設省よりの御内諾を得ましたので当公団の宅地の開発地として内定いたしましたが同地区内の公団用地買収に関してはその買収し得る規模及び価額が当公団の計画に即応することが事業の採否を決定する重要な岐点でありますので貴市の御協力を仰ぎ既に一部の土地につき買収交渉に入りました。

つきましては同地区の開発は建設省と協議の結果「土地区画整理法」第三条第四項の規定により貴殿を施行者とする行政庁施行の土地区画整理事業として執行することが適当であるとの結論に達しましたので住宅問題の解決に当面する当公団の国家的使命に鑑みまして貴市の御協力を懇請申し上げます。

なお、都市計画決定、都市計画事業決定等の手続並びに施行規定、事業計画作成については、早急に御準備を願い上げますと共に費用に関しましては日本住宅公団法第四三条により当公団がその一部又は全部を負担することになつておりますので事業計画の作成と関連して貴市に御協議申し上げたいと存じております。

先づはこれ等に関し何分の御配慮を賜りますよう、こゝに御願い旁々貴意を得たく存ずる次第であります。

記

地区名	所　在　地	開発予定面積
猪高地区	名古屋市千種区猪高町西山 昭和区天白町植田	約二五〇，〇〇〇坪

協力要請を受けた市では、猪高西山地区が市東部の東山公園に隣接する丘陵地で、良好な住宅適地として早くから注目しており、周辺部の開発構想と一致していたため公団の協力要請を内諾し、昭和31年2月7日に日本住宅公団総裁から市長に対し次のような正式依頼があった。

土地区画整理事業ノ施行依頼ニツイテ

本公団ノ住宅建設及ビ宅地造成ニ関スル業務ニ必要ナモノトシテ、カネテカラ御協議申シ上ゲテ参リマシタ下記地区ニツイテノ土地区画整理事業ヲ貴職ニオイテ施行サレルヨウ御依頼申シ上ゲマス

記

猪高地区　　名古屋市千種区猪高町及ビ昭和区天白町地内

日本住宅公団が行う土地区画整理事業の場合、減歩率の関係から原則として地区面積の30％以上の土地を買収できることが地区選定の方針であったが、この事業では土地の取得は地元の希望により約6％の買収とし、日本住宅公団は負担した事業費に見合う保留地を取得することで事業用地を確保することになり、市長施行の土地区画整理事業に着手した。

この事業は昭和31年3月5日に施行面積約29万4,100坪(約97ha)について都市計画及び都市計画事業が決定され、同日付で建設大臣から日本住宅公団法第43条第1項に該当する事業の指定を受け、同年11月21日に土地区画整理法による設計認可を受けた。昭和33年には関連区域の一部を編入し、約32万2,000坪(約106ha)に都市計画変更をした。事業計画については2度の変更を行い、施行面積約31万9,400坪(約105.6ha)、事業費4億6,000万円余でその大部分を日本住宅公団が負担し、昭和36年4月30日に換地処分の公告を行い事業を完了した。

この事業では小学校・中学校の敷地を確保し、地区面積の6.1％を公園とするなど、公共用地は23.94％を確保し、主要道路はすべて舗装し、分流式の下水道を採用し、水道、ガス、電気については地区内全域に供給可能な施設としたため、多額の工事費を要した。保留地は地区面積の24.86％となり、平均減歩率は45.4％となった。

この事業により造成された宅地に建設された住宅団地は、昭和33～34年に一団地の住宅経営とし

て都市計画決定され、日本住宅公団施行の都市計画事業として執行された。

昭和31年3月の猪高西山土地区画整理事業の都市計画決定及び同事業決定告示に記載されている理由書は次のとおりであった。

理　由　書

本地域は名古屋市の東部に位置を占め旧市域に近接した地積約二九四、一〇〇坪で地盤高燥にして閑静な好的の住宅適地である。近年名古屋市は人口が急増の一途を辿り市街地における宅地の不足、住宅の不足等の過大都市の弊害を露呈している実状にあるのでこれが緩和策の一環として住宅適地の開発を目途として本地域に土地区画整理事業を施行することにより各種公共施設の整備改善及び土地利用の増進を図ろうとするものである。

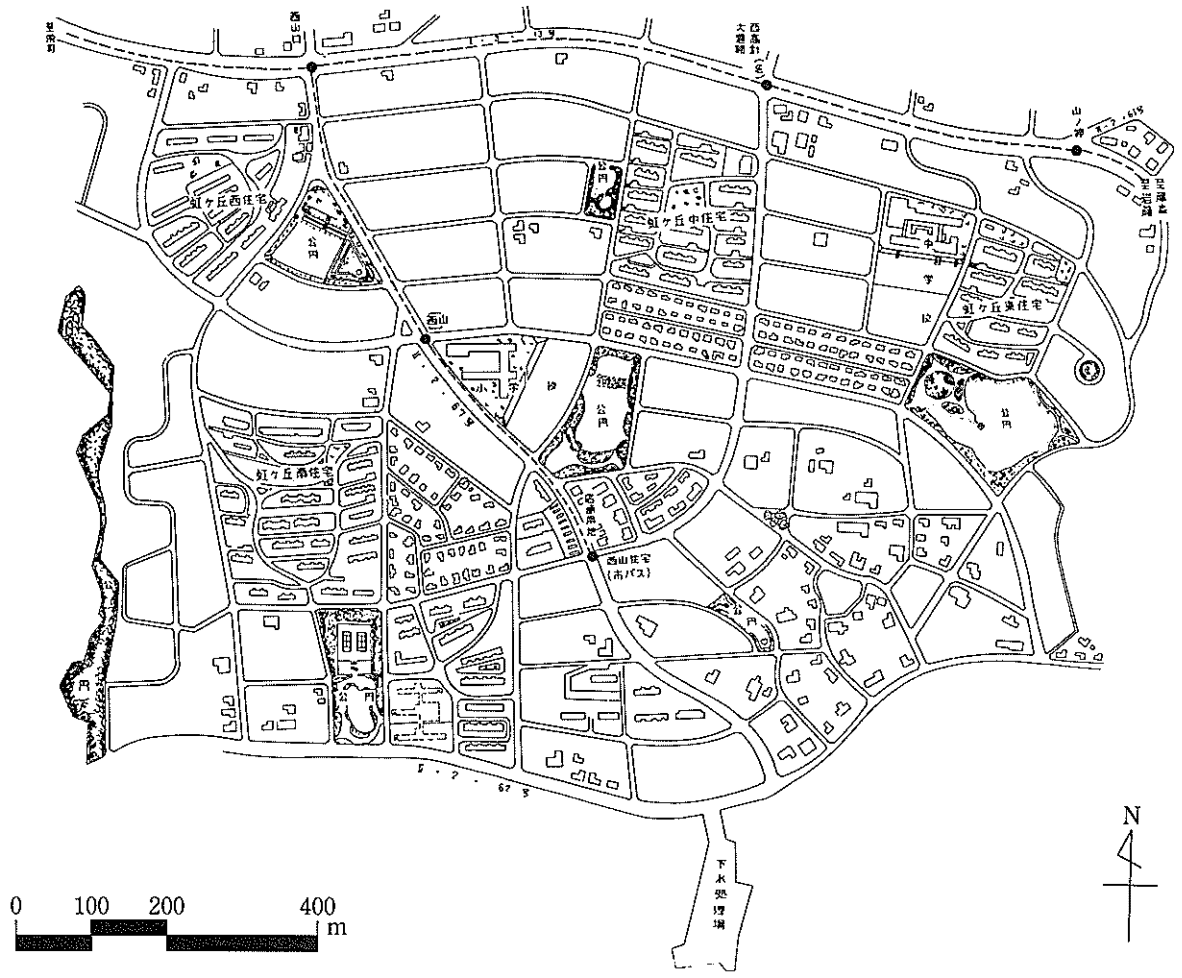


図5−44　猪高西山土地区画整理事業計画図(出典：『猪高西山土地区画整理事業概要』(名古屋市計画局))

2　荒子川土地区画整理事業

名古屋市西南部の荒子川沿岸一帯の地域は、名古屋港に接する恵まれた工業的立地条件を有しながら、その広大な地域が湿田地帯として未開発のまま取り残されていた。

荒子川運河は大正13年(1924)に当初の都市計画決定、昭和28年(1953)に都市計画変更がなされ、昭和29年には荒子川運河事業が決定されたことから、昭和31年3月5日には荒子川運河計画の全線を包含する約284万3,000坪(約940ha)が土地区画整理事業を施行すべき区域として都市計画決定された。

決定に際しての事業の方針及び理由は以下のとおりであった。

一、一般方針

本区画整理は、名古屋港の港勢培養機關として、開さくせられる「荒子川運河開さく事業」に対応して「重要港湾の背后地区の整備」を目的とする土地区画整理事業であつて、運河、公円、道路、排水路等の公共施設の用地の確保である。又区域内の都市計画街路を根幹として之に、適当なる区画街路を配する。排水については在来の排水系統を整備して排水を計り適切な地点には公円を整備して住民の保健に資し、保安上、衛生上理想的な市街地を建設せんとするものである。

二、理由書

本区画整理地域の中心に位する荒子川を運河化する荒子川運河開さく事業は昭和二十九年一月に事業決定を見、三十年度に於て一部着工せられる状況である。

中川運河の開さくに依つて其沿岸に工場地帯が造成せられたるが如く、荒子川運河の開さくに依つて其の沿岸地帯に工場地帯が造成せられる事が予想せられる。然し本地域を無計画のまゝ放置すれば唯不良住宅地域を形成して唯人口のみが増加し、都市の過大禍を招く事が予想せられるので本地域を都市計画施行地域として決定し公共諸施設の整備改善並に土地利用増進を計り、土地区画整理事業の実施により其の合理的開発に資し工業立地条件の整備した工場用地の確保、不良住宅地域の改善並に都市諸施設の整備と相俟つて都市の理想的な発展を計らんとするものである。

また、昭和32年9月に公表した名古屋市将来計画要綱にも、荒子川地区に運河網を掘削するとともに土地区画整理事業(284万坪)を施行し、工場用地約180万坪を造成、製油、木工、化学、鉄工業の立地を図る旨の記述があるように、この事業は中川運河の成功例に倣って荒子川運河の計画用地を確保し、運河事業とタイアップして工場用地を造成しようとするものであった。

その後、都市計画決定された施行区域に隣接する中川区、港区の地元から、荒子川土地区画整理区域に追加して土地区画整理事業を施行してほしいという希望があった。市においても都市計画幹線街路1・2・21(稲永埠頭線)が事業追加区域内を通過しており、この用地確保の必要性もあって昭和37年2月12日に施行区域を約983.8ha(約297万6,000坪)に拡張変更した。変更の告示の中では「昭和31年、建設省告示第382号をもつて、土地区画整理事業を施行すべき区域決定後、南部の約68万2,400

坪の区域について、昭和34年より事業を施行中であるが、追加区域内を通過予定の都計街路1－2－21号線は、昭和32年9月24日計画決定されたのであるが、その用地の確保が必要であり、また追加区域は地元においても区域に編入し、事業を施行することを希望しておるので本案のように区域を追加しようとするものである。」とその理由を説明した。

しかしながら、この土地区画整理事業は荒子川運河計画が大きなウエイトを占めており、運河計画の変更に伴って施行区域も変更が行われた。昭和40年8月28日には「荒子川地区のうち、国道1号以北は、荒子川運河3等第1運河を廃止し、用途地域を工業地域から住居地域に変更し、当該地域を中密市街地として開発する計画であるので、これに伴い、国道以北の開発を土地区画整理組合の施行にゆだね、ここに土地区画整理事業を施行すべき区域を変更(縮小)せんとするものである。」との理由

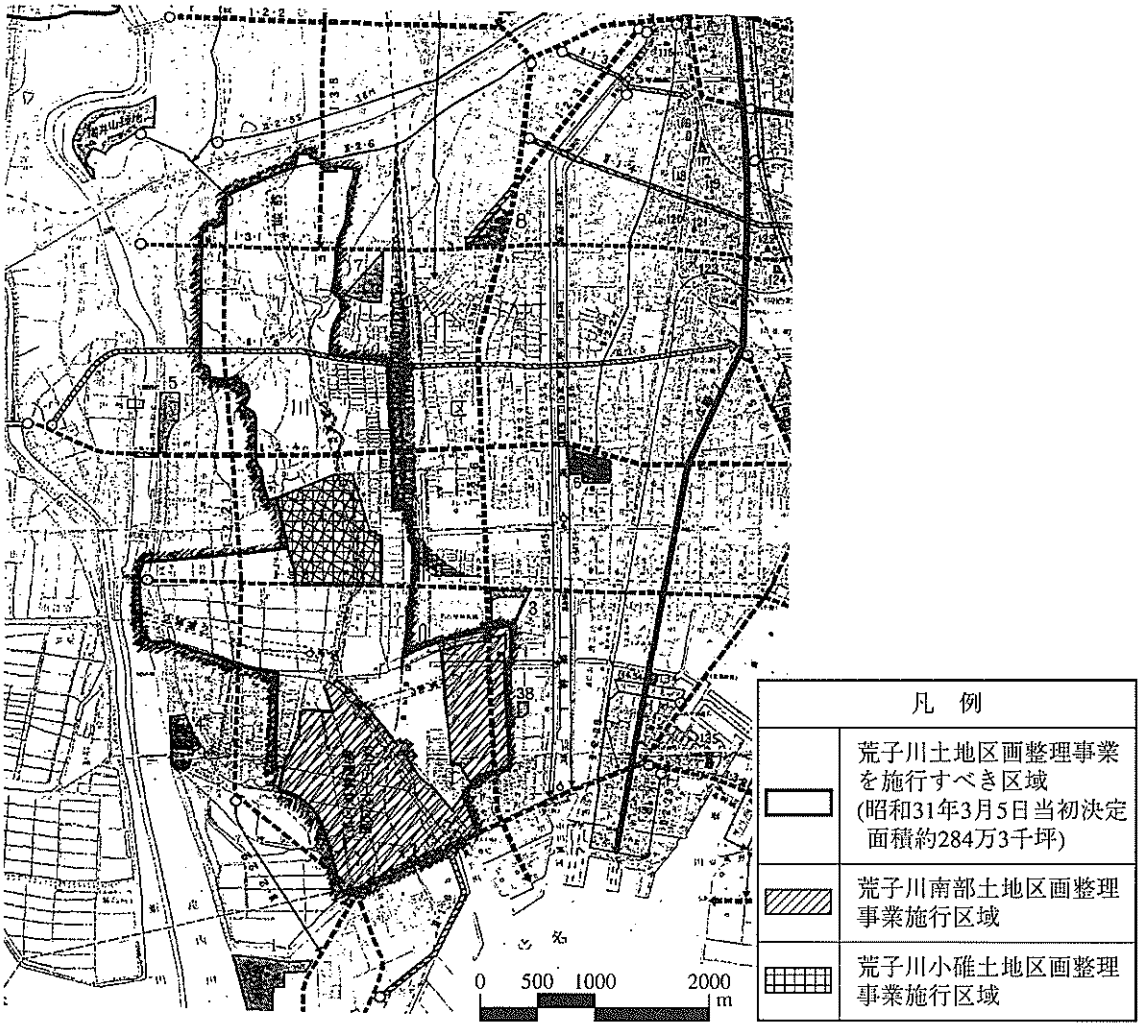


図5－45　荒子川南部・小碓土地区画整理事業施行区域

で約562ha(約169万8,000坪)に区域を縮小した。昭和42年9月には荒子川運河は1等第2(本線)と3等第4(中川運河との連絡横運河)を残して他はすべて計画が廃止されたため、昭和44年4月に土地区画整理事業も荒子川南部及び小碓地区を除き、他の地区の計画を廃止した。

(1)　荒子川南部土地区画整理事業

都市計画決定された施行区域のうち、特に重要地区である南部の一部約68万2,400坪(約225.6ha)について昭和34年(1959)3月5日に、名古屋市施行として事業計画の決定が行われ、荒子川の東部を第1工区、西部を第2工区として事業に着手した。この地区は庄内川の流出土砂の堆積により逐次干拓された土地で、地盤は極めて低く平均地盤高はN.P(名古屋港平均朔望干潮位)＋0.3ｍであり、水田が地区の60％以上を占め、畑や宅地造成のため掘削した跡は池沼や水路となっていた。そのために排水が困難であり、名古屋土地改良区の造成した排水路やポンプによって、ようやく水田等農耕に供している状況であった。

本事業に着手した同年の9月には、伊勢湾台風が来襲し甚大な被害をもたらした。この地区も低湿地のため一面に長期冠水し、将来の宅地化のために事業計画の見直しを迫られた。初めは土地区画整理事業に余り積極的でなかった関係権利者の間からも台風による長期の冠水を目の前にして、減歩が大きくなってもよいから地盤の嵩上げをしてほしいという声が高まり、昭和35年6月に地盤高を全面的に1ｍ嵩上げしてN.P＋1.3ｍにする事業計画の変更をした。この地盤の嵩上げ工事は名古屋港管理組合に委託し、名古屋港管理組合は港内や庄内川河口の浚渫土砂をポンプで圧送し、第1工区は昭和37年3月に、第2工区も昭和38年12月に完了した。地盤の嵩上げに要した土量は197万9,000m³、埋め立てに要した費用は4億8,000万円余であった。

この土地区画整理事業は運河計画との関連で設計に多くの配慮が払われた。その1つは、事業実施前の荒子川に架かっていた西名古屋港線(西臨港線)を運河計画にあわせてはしけ等の航行に支障のないスパンとクリアランスが確保できる架橋とするための措置を講じたことであった。もう1つは、昭和30年代に入り経済の復興とともに伊勢湾臨海工業地帯の整備計画を推進するために、名古屋港と四日市港とを結ぶ産業動脈の必要性が論じられた。市南部を通過する国道1号は既に自動車交通量が限界に達しており、また内陸部に入り過ぎており改良する余地が少ないこともあって、これらのバイパスとして名四国道が計画された。この名四国道は、荒子川土地区画整理事業の施行区域内を通過することになったため、その用地を確保し、この新国道計画が計画運河を横断する所で高架化してきた臨港線と交差するため、これに必要なクリアランス(当時の臨港線軌道上約8.5ｍ)をとるように対応したことであった。

名四国道は昭和33年に着工され、設計協議どおり運河計画と臨港線立体化計画にあわせて昭和38年に完成したが、臨港線は工事着手されなかった。

荒子川南部土地区画整理事業は、第1工区が昭和40年5月30日に、第2工区が昭和43年3月25日に換地処分の公告を行い、事業を完了した。土地の整理前後の対照、減歩率及び財源構成は表5－48、表5－49及び表5－50のとおりである。

表5－48　土地の整理前後の対照

種目別		整理前		整理後	
		面積　m²	%	面積　m²	%
公共用地	道路	98,247.01	4.43	403,436.78	18.17
	公園	—	—	53,745.46	2.42
	運河	—	—	181,760.06	8.19
	その他	138,629.92	6.24	88,312.70	3.98
	計	236,876.93	10.67	727,255.00	32.76
宅地	民有地	1,872,875.60	84.37	1,002,740.50	45.17
	国有地	41,485.85	1.87	19,600.00	0.88
	準国有地	8,647.93	0.39	13,897.52	0.63
	計	1,923,009.38	86.63	1,036,238.02	46.68
保留地		—	—	456,440.86	20.56
測量増		60,047.57	2.70	—	—
合計		2,219,933.88	100.00	2,219,933.88	100.00

表5－49　減歩率

	公共減歩率(%)	保留地減歩率(%)	合算減歩率(%)
第1工区	23.81	21.44	45.25
第2工区	21.62	24.95	46.57
平均	22.38	23.73	46.11

表5－50　財源構成

財源	金額
国庫補助金	306,000千円
県費補助金	45,800千円
市負担金	350,000千円
保留地処分金	1,833,695千円
公共施設管理者負担金	31,505千円
合計	2,567,000千円

表5－50の公共施設管理者負担金は、名四国道用地について建設省が負担した金額である。また保留地処分については、経済局が荒子川中小企業団地用土地分譲斡旋要綱を定め、「本市中小企業新興対策の一環として、現在名古屋市が実施している荒子川地区区画整理地域内に所要の面積を区分して、同一業種又は相互に直接関連する中小企業者が事業協同組合を設立し、その集団化協同化を中心

としてその能率的運営により経営の合理的近代化を進め、モデル工場集団の建設を促進せんとするものである。」として工場進出を斡旋し、名古屋鉄鋼商工協同組合をはじめ工場、倉庫等に名古屋市土地開発公社を窓口として処分を実施した。

昭和54年3月に中川運河支線となった旧3等第4運河の一部を除き全ての荒子川運河計画が廃止になり、運河事業により留保された運河用地は土地利用の転換が検討され、名四国道の橋梁の桁高は運河計画の名残となった。



図5－46　荒子川南部土地区画整理事業の施行地区

(2)　荒子川小碓土地区画整理事業

この地区が土地区画整理地区に追加編入された経緯は前述の通りであるが、この地区も庄内川より流出した土砂の堆積によって逐次干拓された土地であり、地盤はＮ.Ｐ＋0.4～0.9ｍと低く、伊勢湾台風の時には長期たん水した地区であった。

市では伊勢湾台風の教訓を生かし、今後の防災対策として災害危険区域を指定し建築物の敷地及び構造に関し制限するため「名古屋市災害危険区域に関する条例」を昭和36年(1961)に制定した。この地区は同条例による第四種地域(建築物の地盤面の高さＮ.Ｐ＋1.00ｍ以上)に指定された。

昭和37年3月31日に74.52ha(約22万5,400坪)について事業計画を決定し、市施行として事業に着手

した。当初の設計は荒子川運河3等第1に対応するものであったが、昭和40年8月に同運河計画と事業が廃止になったため、運河の廃止と同時に変更された運河の代替施設となる都市計画街路1・3・13(高畑町線、幅員30m)にあわせて設計を変更し、昭和41年2月10日に事業計画の変更を行い、昭和43年3月25日に換地処分公告を行って事業を完了した。

この事業では南部地区のように地区全体の嵩上げは行わなかったが、地区内の道路の路面高は災害危険区域の指定にしたがってN.P＋1.00mとした。なお、1・3・10(東海橋線)と1・3・13(高畑町線)の工事は別途街路事業で施行された。

減歩率は公共減歩率22.51%、保留地減歩率10.96%で合算減歩率は33.47%であった。南部地区と比べると公共減歩率についてはほとんど同じであるが、嵩上げ工事の有無により全体の減歩率について10%以上の差があった。

事業費は市の負担金6,873万6,000円、保留地処分金3億6,808万2,000円の合計4億3,681万8,000円であった。土地の整理前後の対照は**表5－51**のとおりである。

表5－51　土地の整理前後の対照

種目別		整理前		整理後	
		面積m²(坪)	%	面積m²(坪)	%
公共用地	道路	27,747.18 (8,393.52)	3.71	178,578.94 (54,020.13)	23.87
	公園	—	—	22,340.93 (6,758.13)	2.99
	その他	27,207.93 (8,230.40)	3.64	25,937.45 (7,846.08)	3.46
	計	54,955.11 (16,623.92)	7.35	226,857.32 (68,624.34)	30.32
宅地	民有地	667,993.52 (202,068.04)	89.29	444,208.10 (134,372.95)	59.38
	国有地	4,694.21 (1,420.00)	0.63	3,289.26 (995.00)	0.44
	計	672,687.73 (203,488.04)	89.92	447,497.36 (135,367.95)	59.82
保留地		—	—	73,745.45 (22,308.00)	9.86
測量増		20,457.29 (6,188.33)	2.73	—	—
合計		748,100.13 (226,300.29)	100.00	748,100.13 (226,300.29)	100.00

第12章　市街地の整備事業

第1節　豊田都市改造事業

豊田都市改造事業は、家屋が密集した既成市街地で行われた土地区画整理事業として、土地区画整理法施行後、名古屋市において最初に実施された事業であるばかりでなく、全国的にも草分け的な事業であった。また、過去に都市計画に対する住民運動の事例はあるものの、この事業のように大規模で組織的な住民運動が展開されたのも初めてのことであった。

この地区の大部分は耕地整理法の準用による豊田、伝馬及び豊郷の土地区画整理事業区域に含まれており、戦前からの市街地であり、特に旧知多街道沿いは商店が連担していた。戦時中この商店街は防空空地帯として建物疎開が行われたが、戦後いち早く建物が建築された地区でもあった。

この事業の施行区域は、昭和21年(1946)に都市計画決定された復興土地区画整理事業の施行区域に含まれていたが、昭和24年の見直しの際、戦前行われた組合施行の土地区画整理区域がこの地区にも相当含まれていたこと、戦後いち早く建物が密集したために実施が困難であることなどから事業計画から除外された。この地区には都心と南部工業地帯及び知多半島を結ぶ国道247号(計画幅員40m)、都市計画街路東海橋線(計画幅員13.5間(24.54m))の計画があり、整備の必要性を認めながらも予算や他事業の関係から事業化されることなく年月を経過したが、復興事業の進捗や南部工業地帯の発展につれて、この地区内の道路整備及び名鉄常滑線の平面交差による交通渋滞の解消が緊急な課題として調査検討が進められることになった。その結果、復興土地区画整理事業施行区域に含まれていた地区であったが、新たな土地区画整理事業として実施することとなった。

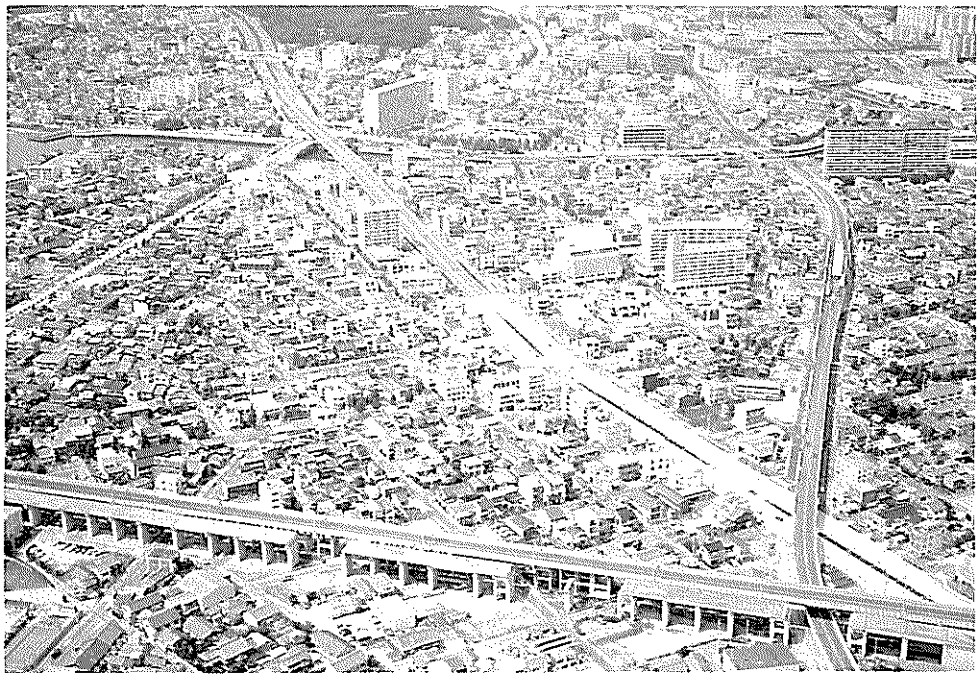


図5－47　豊田都市改造事業の施行地区

昭和38年3月16日に、復興土地区画整理事業施行区域からこの地区の約39.7haを除外する都市計画変更と約40.62haの豊田土地区画整理事業の都市計画決定が行われた。決定の理由書は以下のとおりであった。

理　由　書

本地区は、昭和２１年戦災復興事業を施行するために計画決定された区域に包含され、広路８号伏見町線(２級国道名古屋半田豊橋線)は、復興院第４５号により都市計画線として決定されている。同都市計画街路は、南部臨海工業地帯並びに知多半島と都心とを結ぶ重要幹線街路であり、着着と整備され改良済であるが、本地区内の区間約1,200ｍは現況巾員約８ｍで家屋が密集し未整備のまま取り残されている。最近の自動車交通量の増大に伴い都市的機能の発展及び交通に支障をきたすことが甚しく、このまま放置できない状態にあるので、戦災復興区域より除外し、新らたに本地区を土地区画整理施行区域として決定し都市計画街路及びその他の計画街路の整備並びに名鉄常滑線の立体化と相俟つて都市の理想的な発展を図ろうとするものである。

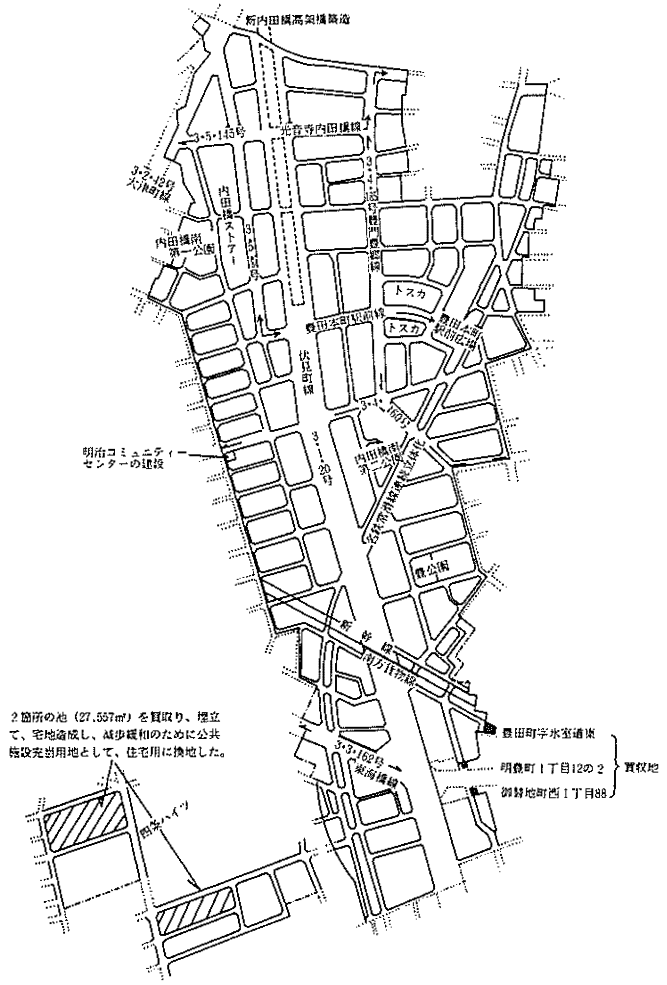


図5－48　豊田都市改造事業計画図(出典：『豊田土地区画整理事業誌』(平成2年、名古屋市計画局))

都市計画決定直後の昭和38年3月28日には、内田橋商店街共同組合代表理事始め25名の役員連名で、名鉄豊田本町駅から内田橋商店街の中心を通って南陽通りに通ずる路線を拡幅することは、商店街を二分し、車両が集中することにより歩行者の横断を困難にするため、拡幅16ｍの計画を11ｍに変更してほしい、という陳情書が提出された。同年5月には、豊田区画整理対策協議会(703名)から「私たちの要求」として、この区画整理事業案は産業道路の建設が目的であり住民に犠牲をもたらすものであるから白紙に戻すこと、内田橋付近の交通難の解決を望んではいるが住民の納得できる道路計画に改めること、などの要求が5月20日付けで出され、5月22日には内田橋・豊田本町・内田橋南部の3つの商店街協同組合の連名で、名古屋半田豊橋線(知多街道)の改築は当を得た計画であるが、既決定通り実施されると両側の商店街は機能を失い街は分断されるので、現在の知多街道の1ブロック東付近に既定計画の位置を変えるように要望する、という陳情書が市長あてに提出された。一方で、豊田地区都市計画促進連盟から議長名で、この地区の交通地獄は事故の増加、児童の通学の危険、商店街の衰退と住民にとって恐怖の場といっても過言ではないので早急な事業の完成を望む、という決議文が同年10月11日付けで提出された。このように、地元住民の関心も高く、多くの陳情書等が出された。

市は都市計画決定直後の昭和38年4月1日に豊田都市改造事務所を設置し、この事務所が住民対応の窓口になった。事務所ではこうした陳情書、要求書、決議書をもとに住民との話し合いを行い、同年5月13日の豊中・江戸町地元説明会を皮切りに町内会、学区、商店街、区画整理対策協議会など多様な形態で1年間に40回以上の説明会を開催し、住民の理解を求めた。これらの説明会では土地区画整理事業に対する反対意見だけでなく、移転の範囲と進め方、換地の方法、営業補償など区画整理全般について多くの意見が出された。

昭和39年4月27日から5月10日までの2週間、事業計画と施行規程の縦覧が行われた。縦覧者は 721名あり、1,239名の住民から次のような意見書が提出された。

a 事業にあたり完全換地、完全補償を要求し、これができなければ全面反対　… 794名
b この事業は産業道路と名鉄高架の建設が主目的であり、全面反対　… 285名
c この事業は住民に重大な被害を与えるので白紙撤回　… 155名
d その他　… 5名

これらの意見書は市長から愛知都市計画地方審議会に付議され、同審議会の常務委員会で審議された結果、採択すべきではないとの裁決がなされ、8月6日には建設大臣の設計認可を受け、豊田土地区画整理事業の事業計画(市長施行、面積約41.00ha)を8月18日に公告し、決定した。

名古屋都市計画事業豊田土地区画整理審議会の委員の選挙は昭和39年12月20日に実施された。委員の定数は施行規程により10名で、そのうち2名は学識経験者とすると定められた。学識経験者を除く8名の委員は、土地所有者、借地権者の比例配分により、土地所有者から6名、借地権者から2名としたが、土地所有者から11名、借地権者から4名の立候補があり、選挙により委員を確定し、翌年の1月30日に学識経験者の委員を選任して審議会が発足した。

換地は「豊田土地区画整理事業換地方針」を作成し、これに基づき次のような配慮のもとに設計された。

1. 地区周辺部の道路で従来どおり、若しくはわずかの拡幅の場合は、拡幅部分の減歩で現地換地をする。

2．道路の大幅な拡幅又は位置の変更或いは新設される場合は、できるかぎり現地若しくは現地付近で指定することを重点とする。

3．従来、伏見町線に面していたものは、施行後も伏見町線又は豊田本町駅前線に面するよう指定する。

伏見町線の拡幅に伴い、従前の伏見町線沿いのものを指定するため、障害となる裏地の宅地については、一部現地付近で指定できるものを除き、次の分類により飛換地することとし、位置が従前地に近く、しかも利用状況が従前のそれをおかさないことを重点とした。

(一) 豊門町は、税務署跡地

(二) 豊田本町及び豊郷町北部は、豊田本町駅前

(三) 豊郷町南部及び豊中町は、プール跡地

4．南方貨物線及び東海橋線の新設により、伏見町線沿いに指定することができないものは、四条町3丁目及び氷室町3丁目の飛地区へ指定した。

5．地区南部の氷室道西及び名鉄南部で鉄道の移設に伴い飛換地を要するものは、氷室町3丁目へ指定した。

例外として、伏見町線の拡幅に伴い、伏見町線沿いに指定できなくなったものは駅前幹甲3号線沿いに指定した。

6．名鉄北部で鉄道の移設に伴い飛換地を要するものは、できるかぎり名鉄沿線に指定し、できないものを豊田本町駅前へ飛換地した。

仮換地の指定案は昭和41年10月4日開催の第4回審議会に諮問されたが、仮換地の指定は住民にとって重大な問題であり、各委員が地元に持ち帰り慎重に検討したいとして継続審議となった。11月15日の第5回審議会において5時間余に及ぶ審議の結果、賛成7名で承認され、12月13日に地区全体の約9割、所有権1,049筆、借地権209筆に対して第1次の仮換地指定を行った。残る約1割については昭和42年2月23日、昭和44年3月3日に指定した。

仮換地指定等に対し、行政不服審査法による審査請求426件が提出され、その理由の要旨は次のとおりであった。

a 土地区画整理法の規定にかかわらず、仮換地と従前の宅地の諸条件が照応しないものが多数ある。

b 換地率が22%から250%以上まであり、その間に著しい格差がある。

c 一般国道名古屋半田豊橋線(伏見町線)は南部臨海工業地帯への通過交通のための道路であり商業地域としての宅地利用度は増進するどころか減退する。にもかかわらず24%の高率な減歩は不当である。

d 各筆毎の仮換地の指定にあたって、土地区画整理審議会に提示された換地方針が適性に貫かれておらず、公正ではない。

この審査請求は、283件が棄却、48件が却下となり、95件は取り下げられた。その後、再審査請求されたのは22件であった。

仮換地の指定後、住民活動が活発になり、昭和42年1月23日には「豊田仮換地是正住民大会」を開き、仮換

地指定の不当性を訴える決議を採択して市長に提出したが、豊田都市改造事務所では住民への説明を続け、理解を求めた。

昭和42年12月には資金計画及び区画街路の一部変更のための事業計画変更の縦覧を行い、315名の縦覧者があり、861名から意見書が提出された。意見書の主旨は、事業計画の変更はこの事業による住民に対する不当な犠牲を変えるものではないので、事業計画の全面的な是正、変更を要求する、というもので、口頭で意見を述べる機会を与えてほしいという要請もあった。これを受け、愛知都市計画地方審議会幹事を聴取者として、陳述人を3名に限定し、陳述人それぞれに1名の補佐人を付けて意見を聴取した。昭和43年9月5日に同審議会は、意見書及び口頭によって陳述された意見はいずれも、名古屋市および本地区の将来性並びに都市計画的見地から理由のないものか、法令上許容されている事項であるかまたは、事業計画変更についての意見でないものとして不採択としたが、「これらの意見のうちに本事業施行地区内の多数の借家およびアパート居住者の借家権の保全についての不安から提出されたと認められるものが多く、これら借家人の住居に対する不安を取り除くことが、本事業を円滑かつ適正に施行するための最重要事項であると考えられるので、本事業の施行者である貴職におかれて、借家人の権利の保全に充分配慮するとともに、住宅困窮者が生じた場合においては、できる限り住居のあっせんにつとめる等特階の配慮をされるよう要望する。」という要望書を議決し、同審議会常務委員会長名で市長あてに提出した。

昭和43年11月8日の第7回豊田土地区画整理審議会は仮換地について審議する予定であったが、開会前から住民が傍聴を求めて審議会場に入り、委員の一人から、本会は流会として今後の審議会を公開にすること、という動議が提出され、議長は動議の内容を次回の議案とすることにして閉会した。昭和44年1月22日開催の第8回審議会において審議会の公開問題が審議されたが、公開4名、非公開5名の1票の差によって、豊田土地区画整理審議会は従来どおり非公開で運営されることになった。

一方、都市改造事業の機会をとらえて商店街の近代化を図ろうとする運動も展開されていた。この事業が発足した昭和30年代の後半は、新しい小売り形態としてスーパーマーケットが進出し、小売業界の変革が始まっていた。豊田本町商店街の構成員の間でもスーパーマーケットに対抗する共同ビルを建設して協業化を図ろうとする声があがり、この問題は商店街全体の問題として討議されたが、全員の合意に至らず、約30名の商店主が参加してビル建設を推進することになった。昭和41年12月に仮換地の指定がされたのを受けて翌年10月に都市計画として防災建築街区の指定を受け、同11月に豊田本町防災建築街区造成組合が設立された。昭和45年3月に豊田本町第1ビル、第2ビルが完成し、関係商店街の集団移転が行われた。この事業は防災建築街区造成事業として名古屋市初の事業であり、県、市、日本住宅公団等の積極的な協力があったが、地元指導者の物心両面にわたる熱意と努力があった。商店街の集団移転計画の動きを契機として、事業は徐々にではあるが動き始めた。

この事業は20年余の歳月を費やして昭和60年度に完成したが、既成市街地の土地区画整理事業としての豊田都市改造事業の特色は次の点に要約される。

a　当地区は前述のように戦前に土地区画整理が実施され、不十分ながらも公共施設の整備がされているため、減歩により整理後の宅地価格の総額が整理前の宅地価格の総額より減少し、減価補償金が生じたことである。このために四条・氷室の2つの池2万7,557m²を先行買収して地区に編入する等、減価補償金相当額に

より4万895m²の土地を買収して減歩緩和を図った結果、全体で24.4%から実質13.9%の減歩率になったが、換地設計において飛換地が生じ、照応換地の原則に反するとして住民の反発を買う原因にもなった。

b 旧知多街道沿いの商店街が伏見町線の拡幅により全面移転になるため、拡幅される伏見町線の1ブロック西の幅員15mのL字型道路沿いに再配置する計画を立てたが、この商店街の移転を始め換地設計により地区内戸数の約85%、1,469戸が移転の対象となり、加えて移転の順序、方法が複雑で事業の進捗を阻害した。

c 地区内の土地所有者は個人712、共有36、法人44の合計792名で、借地権者は個人135、共有46、法人12の合計193名であった(土地区画整理審議会発足時)。事業によって生ずる土地所有者と借地権者とのトラブル等を心配する借地権者の不安を取り除き、保護することも、この事業の重要な課題であった。

d 一般の土地区画整理事業のように仮換地の不満に対応したり、複雑な移転順序や移転方法を緩和するための未指定地が減価補償金が生ずるこの事業にはないために、名古屋市の外郭団体である名古屋都市整備公社に地区外移転希望者等の土地の取得を依頼し、その土地を活用して仮換地の変更や移転回数を減少させ、事業促進を図った。名古屋都市整備公社により取得された土地は8,465m²にのぼり事業推進に効果をあげたが、最終的には希望する権利者に売却された。

第2節　大曽根都市改造事業

大曽根地区は、昭和38年度に都市改造事業が採択され、国庫補助事業により整備されることになった。大曽根都市改造事業の区域は、復興土地区画整理事業の施行区域で昭和24年(1949)の再検討において保留されていた区域の一部16.20haを復興土地区画整理事業から除外し大曽根土地区画整理事業に組み入れ、これに隣接した焼け残りの家屋密集地を併せた大曽根土地区画整理事業区域約61.16haと、隣接して実施中の復興土地区画整理事業区域の一部約12.40haを加えた、面積約73.56haの地区であった。

この地区の中心である東大曽根交差点は、多治見、春日井等の周辺都市と市の都心を結ぶ一般国道19号、市内の主要な循環線である名古屋環状線を始め主要な街路が集中して6差路となっており、加えて名古屋鉄道瀬戸線が平面で近接しており、1日104往復の運行電車が踏切で道路交通を遮断していた。さらに、国鉄中央線と名古屋環状線とは立体交差になっていたが桁下の高さが3.5～3.8mと不充分であり、その幅員も15mと狭隘であったため、自動車交通量の増大に伴い名古屋市における交通の最大のネックの一つであった。また名鉄瀬戸線はこの地区を平面で斜めに分断しており、土地利用の面から、交通安全の面から、防災の面から、この未整備地区の都市改造は緊急の課題であった。

昭和38年10月4日に、国鉄中央線の架道橋の増改築とこれに合わせた名鉄瀬戸線の立体化、一般国道19号を始めとする都市計画街路・区画街路と駅前広場等の整備改善、宅地の利用増進を目的とする大曽根土地区画整理事業の施行区域の都市計画決定がなされた。昭和39年3月28日には国庫補助事業としての都市計画事業が決定され、この事業によって駅周辺部の合理的な交通調整を行うとともに地下鉄、名鉄及び国鉄による総合駅を中心に副都心としての近代的な市街地を造成して宅地の高度利用を図ることとなった。



図5－49　大曽根都市改造事業の事業前の状況(出典：『おゝぞね』(平成3年、名古屋市計画局))

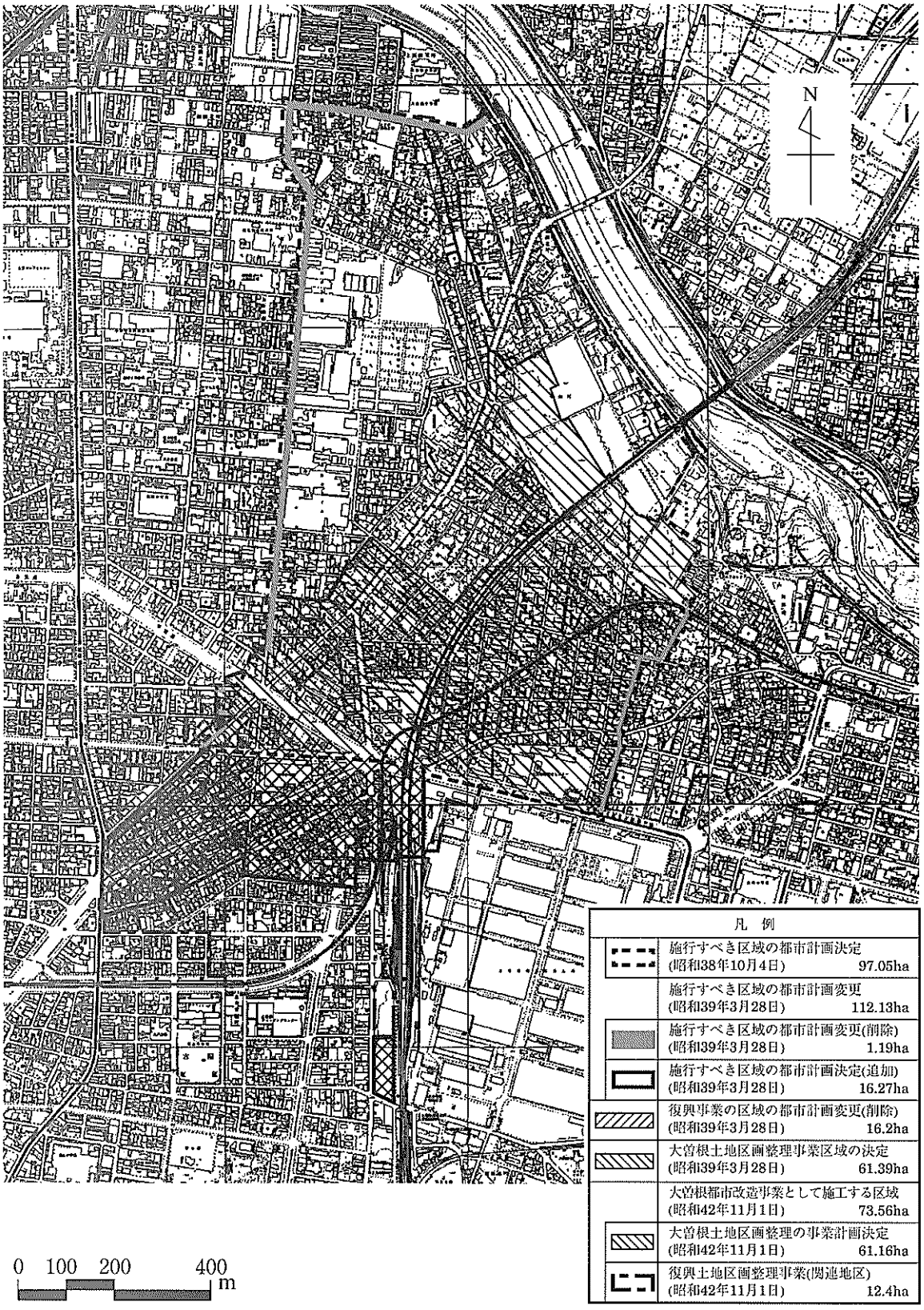


図5－50　大曽根土地区画整理事業施行区域

大曽根都市改造事業の概要は、

a 国鉄中央線の大曽根架道橋を増改築して交通の円滑化を図る。

b 名鉄瀬戸線を移設して立体化し、国鉄中央線の増改築と併せて大曽根駅の総合駅化を図る。

c 総合駅の駅前広場として東口に歩道、車道、タクシー・自家用車駐車場、街路灯を設置する4,529m²(復興土地区画整理事業(関連地区)より1,091m²を確保)の広場、西口に歩道、車道、タクシー駐車場、バスターミナル、街路灯を設置する9,686m²の広場を設ける。

d 都市計画街路1・2・13(赤萩町線)の変更により6差路を解消する。

e 大曽根総合駅前広場周辺は集団商業地としての建物の高層化に対応する公共施設を配置する。

f 小学校を適当な場所に移転する。

に要約されるが、事業計画を縦覧に供した結果、1,447通の意見書が提出された。

意見書の主な内容は、

a 区画街路の新設・廃止およびその幅員の変更等に関する意見

b 減歩の緩和、生活等を考慮した換地の指定、精算金徴収の場合の猶予期間等に関する意見

c 名鉄瀬戸線の地下化、高架化等に関する意見

d 小学校を東大曽根町上5丁目地内に定める。

であったが、愛知都市計画地方審議会において審議された結果、いずれも採択すべきではないとの裁決がなされ、昭和42年11月1日に大曽根土地区画整理事業の事業計画及び施行規程が決定された。事業計画、施行規程の決定をまって翌年3月23日に土地区画整理審議会の委員の選挙を行った。施行規程により委員の定数は15名で、そのうち3名を学識経験者とし、残り12名を地区内権利者から選出することとなった。地区内の土地所有者が約1,300人、借地権者が約150人であったので土地所有者11名、借地権者1名としたが、土地所有者から16名、借地権者から3名の立候補者があった。

この事業は豊田都市改造事業と同様に既成市街地の土地区画整理事業であり、公共減歩が宅地の増進を上回り減価補償金を必要としたため、減価補償金により工場跡地等4万248m²を買収して減歩緩和を図ることとした。その結果、減歩率は当初の22.25%から15.41%に緩和された。また、未指定地や保留地がないために名古屋都市整備公社に換地操作や移転促進のための用地買収を依頼し、事業の円滑化を図った。

大曽根都市改造事業は昭和45年1月12日に第1回の仮換地を指定(矢田地区、山田地区の一部)した。その後、昭和46年1月12日に山田地区、昭和47年1月26日に大曽根地区の仮換地指定を行った。昭和46年に地下鉄が開通し、昭和53年には名鉄瀬戸線の栄乗り入れが、昭和59年には名鉄瀬戸線の森下ー矢田間の連続立体交差事業が完了した。また、大曽根街づくり協議会によって実施された商店街の一斉移転、一斉建て替えによるＯＺモールも平成元年(1989)9月にオープンした。

なお、大曽根土地区画整理事業として施行すべく都市計画決定された約112.13haから大曽根土地区画整理事業区域約61.16haを除いた未整備区域約50.97haのうち、その一部が昭和60年2月15日に大曽根北土地区画整理事業(約22.7ha)として事業着手された。

第3節　市街地改造事業

市街地改造事業は、昭和36年(1961)6月に制定された「公共施設の整備に関連する市街地の改造に関する法律」(昭和44年6月、「都市再開発法」の制定により廃止)に基づく事業で、幅員20ｍ以上の幹線街路または面積6,000m²以上の駅前広場などの重要な公共施設の整備と、付近市街地の高度利用をはかるための高層建築物および建築敷地の整備を行うものであった。名古屋市においては唯一、小鳥町第1市街地改造事業が行われた。

小鳥町第1市街地改造事業が行われた地区は、当初、復興土地区画整理事業を施行すべき区域に含まれていたが、昭和24年の見直しの際、事業計画から除外されてきた焼け残り地区の一つであった。除外された地区は市の発展と復興土地区画整理事業の進展につれて交通の隘路になり、焼け残りの低層密集市街地として公共施設の不足は当然のことながら、土地利用上、防災上多くの弊害を生じていた。そのため、緊急な整備を要する地区として豊田地区・大曽根地区が土地区画整理事業による都市改造事業に着手したが、この地区も都市計画街路広路5号(江川線、幅員50ｍ)が未整備で残されており、早期の事業化が望まれていた。この地区は名古屋駅から東方に約500ｍという都心地域にありながら、建物の現況は戸数74戸のうち耐火建築物は銀行1戸のみで、他はすべて木造建物であり、建ぺい率82.5%に対して容積率は140.1%で平均階層1.7の低層木造建物の密集地域であった。建物の用途別では商店舗50、事務所8、銀行1、工場2、住居6、旅館4、その他3と商業的集積が高いことから、単に都市計画街路江川線の整備だけでなく、都市計画街路の整備に併せて名古屋駅に至近な地区にふさわしい防災性の強化、商店街の近代化、居住環境の改善を図る土地の合理的な高度利用が要請されていた。

名古屋市では、市街地改造事業は小鳥町地区の置かれた実状に最も適した事業として、地元関係権利者に対し説明に入った。市において初めての事業であり、また、地元においても同様に初めてのことであり、戸惑いと不安は隠せず反対が強かったが、理解を得るよう説明会を重ね、昭和38年10月4日に都市計画及び同事業の決定をみた。

都市計画決定・同事業決定された内容は次のようなものであった。

a　都市計画街路江川線の延長194ｍの区間を計画幅員50ｍにするために12.73ｍ拡幅する。

b　施行地区を第1工区(Ｇ街区)、第2工区(Ｈ街区)、第3工区(Ｉ街区)に分け、それぞれの街区に各1棟の鉄骨鉄筋コンクリート造の施設建築物を建築する。Ｇ棟・Ｉ棟は地下2階地上9階、Ｈ棟は地下2階地上10階とする。

c　地下2階は各棟とも機械室とし、Ｇ棟には倉庫を設ける。地下1階は各棟を連結した駐車場とする。Ｇ棟・Ｉ棟は事務所を主体とし一部を店舗・住居とし、Ｈ棟は住居を主体として一部を店舗・事務所とする。

というものであった。

昭和39年2月1日に事業計画(市施行、地区面積0.996ha)について建設大臣の認可を受け、譲渡希望及び賃借希望の申し出の終了を待ってＧ棟、Ｈ棟、Ｉ棟の順序で事業に着手することとなり、Ｇ棟については、昭和39年10月1日に管理処分計画の認可を受け、翌年11月に施設建築物の工事に着工し、昭和42年3月31日に完成した。Ｈ棟については、昭和42年11月14日に管理処分計画の認可、同月27日に着工、昭和44年6月30日に完成した。Ｉ棟については昭和45年2月2日に着工、同年4月16日に管理処分計画の認可、昭和46年に完成した。

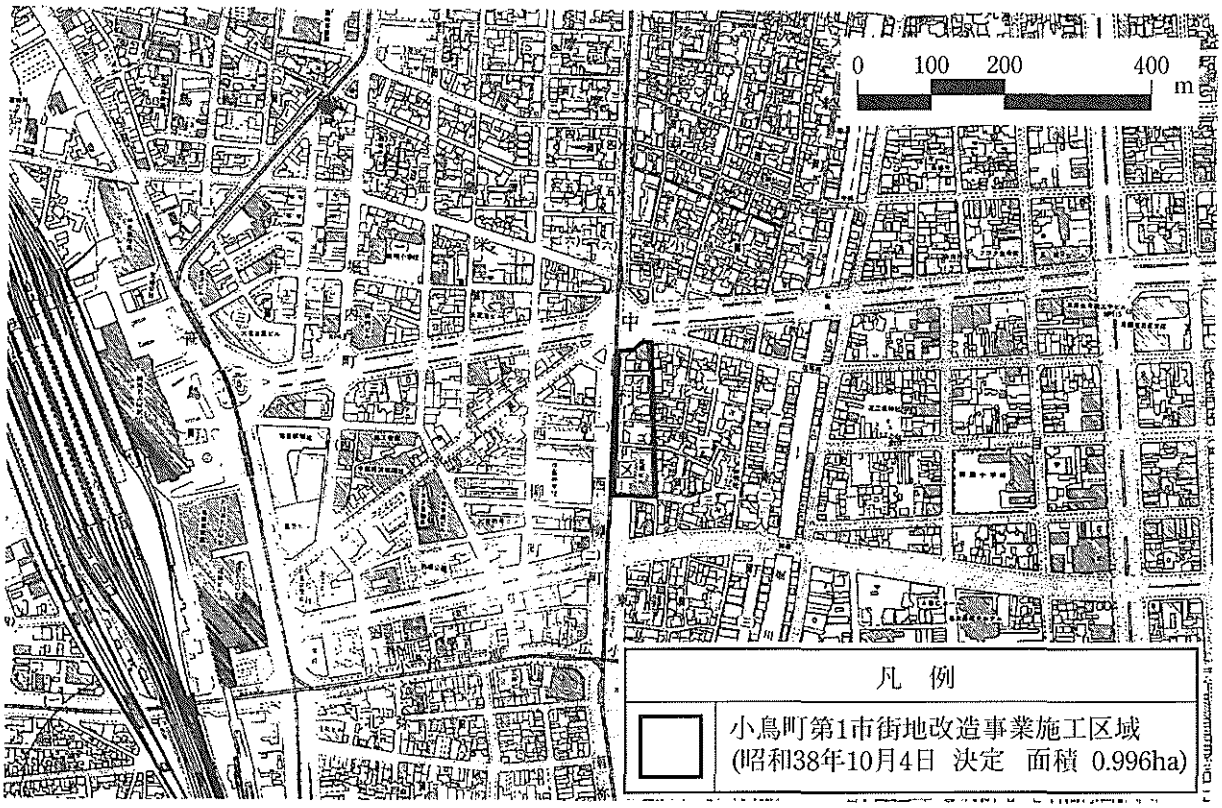


図5—51　小鳥町第1市街地改造事業の事業区域

管理処分計画は「都市再開発法」の権利変換計画のように地区内権利者に譲り渡す室の位置・面積・価額、従前の土地建物価額、家賃、借家条件等を定めるものであるが、管理処分計画を作成するにあたって特別の考慮を払わねばならない問題があった。

1つ目は、権利者の事業施行前の権利をどのように確保するかという問題であった。この地区には比較的零細企業が多く、従前の建物利用効率も非常に高いため、従来の使用スペースの確保は絶対的条件となり、一面には、清算金を納めてまでより大きな室を確保するまでの積極性はほとんどない状態であり、地元権利者にとって等価等床が絶対的条件であった。この条件を満たすためには権利床の価格を下げる必要があり、このことは事業の採算性から保留床の価格を上げることになり、事務所ビルとしての適正な保留床の価格を検討しながら特別な考慮を払わざるを得なかった。

2つ目の問題は従前土地評価における表宅地と裏宅地との権利者相互間の問題であった。土地の一般的評価では、表宅地と裏宅地では3～4倍以上の格差があった。このことは管理処分計画において従前の権利指数となって表れ、譲渡される権利床の差となることは当然であったが、この大きな格差は、住民としては感情的に納得できないとする空気が強かった。この住民感情を尊重し事業を円滑に進めるために従前の権利価格に若干の補正措置をとらざるを得なかった。

3棟完成後の地区内権利者の権利床入居状況は表5－52のとおりである。

表5－52　権利床入居状況表

（単位：人）

土地所有者		土地・建物所有者		借地・建物所有者		借家人その他		合計	
入	出	入	出	入	出	入	出	入	出
0	2	29	15	1	2	12	21	44	40

※　特別分譲入居を含む

保留床の処分は公募分譲を原則とし、分譲条件については即金を原則として昭和41年にＧ棟の分譲を開始した。当時は経済事情も悪く処分は思うにまかせず、処分が遅延することは事業費の金利の増加をもたらし、事業の資金収支からは金利分を売れ残った保留床に上積みするという矛盾が生ずる心配があった。そのため処分条件の緩和策として一時金を35％として残金を利率年7.3％、期間10年以内の分割納入を認める等の措置を講じた。また、新聞広告やパンフレットの配布、市広報への掲載等ＰＲに努めたが、Ｇ棟の保留床の処分には1年以上の年月を要した。その後着工されたＨ棟、Ｉ棟については順調に分譲された。



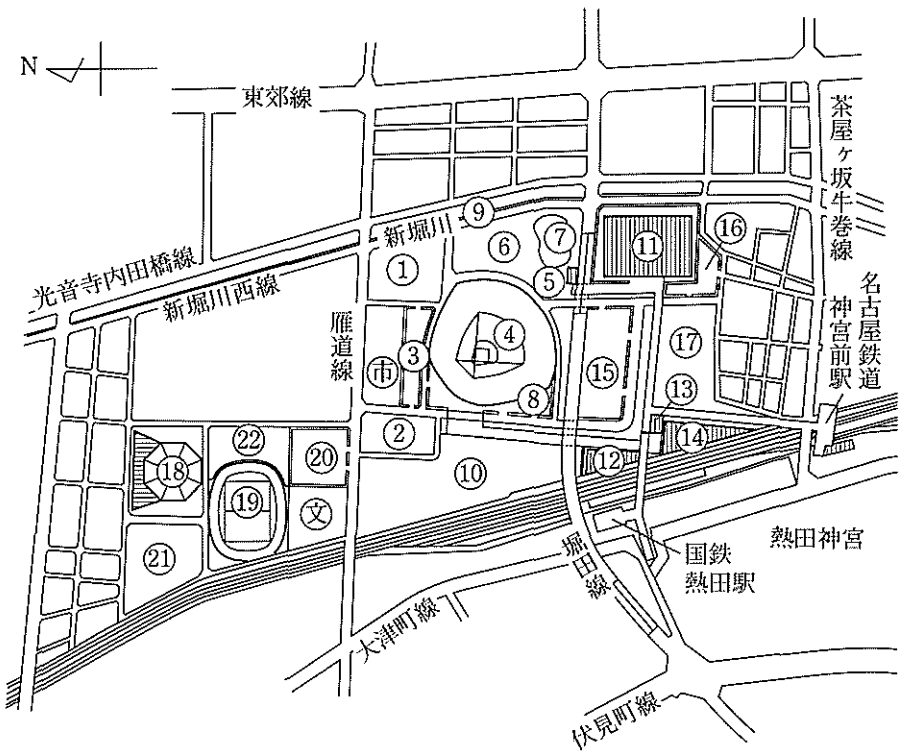
図5－52　小鳥町地区市街地改造ビル(出典：『都市計画のあらまし』(昭和48年、名古屋市計画局))

第4節　熱田神宮外苑開発計画

昭和43年(1968)7月13日、名古屋財界有志により熱田神宮外苑土地開発株式会社が設立され、国鉄東海道線、名鉄名古屋本線、新堀川に囲まれた熱田区六ツ野町一帯の工業地帯の工場移転跡地約33万m²を緑に包まれた市民の憩いの場にしようとする計画が作られた。

この計画は事業に着手されることなく終わったが、主として民間の資本と経営により実現しようとした計画であった。

株式会社の社長には鈴木享市(中京テレビ社長)が就任し、取締役には松坂屋会長、中日新聞社主、トヨタ自動車販売社長、中部電力社長等の名古屋財界のトップが顔を揃えた。会社設立にあたって社長は「国、県、市に土地のあっせんをし、名古屋の中心部に東京の明治神宮外苑のような大緑地帯をつくるのが会社の方針で二百万都市にふさわしい場所をつくりあげたい。」と述べ、主要業務としてスポーツ施設を中心としたレクリエーション施設の建設と緑地化の公共投資に必要な土地買収の斡旋を掲げた。資本金は12億5,000万円で、愛知県と名古屋市に対して資本、経営の参加を求めるにあたって具体的な施設として、大緑地、図書館、厚生年金会館、国際研修会館などの公共施設、外苑野球場と呼ぶ公式大野球場、屋内スポーツ場、スポーツ広場、駐車場、大型子供遊園地、サッカー場、娯楽センター、食堂街、ＵＨＦ時代に備えての日本一高いテレビ塔などの施設計画を提示した。



凡　例	
①②	公共的施設予定地
③	駐車場
④	野球場
⑤	管理施設
⑥	遊園地
⑦	池
⑧⑨	駐車場
⑩	緑地
⑪	屋内スポーツ場
⑫	娯楽センター
⑬	食堂街
⑭	オフィスビル
⑮⑯	駐車場
⑰	緑地
⑱	テレビ塔
⑲	サッカー場
⑳	駐車場
㉑	緑地

図5－53　熱田神宮外苑開発計画図

この会社に対し、県は文化会館と併設されている県立図書館をこの地区に移転する計画を立て、1億円を出資する方向であった。市でも県と歩調を合わせて出資するため昭和43年11月開催の市会定例会に補正予算として5,000万円の出資金を計上したが、出資の可否を巡って激論が交わされた。

市は出資する理由を

a 事業計画区域の工場移転跡地は都心業務地あるいは副次的都心商業地として整備されるべき地域であり、この地域から工場が移転すれば公害対策の面からも好ましい。

b 都市開発とは既成市街地が土地利用の仕方を変えることで、工場が移転し緑地とスポーツ施設になることも一種の都市開発である。

c スポーツセンター的な施設は多数の市民が利用でき公共性が強い。

とし、今後とも都市開発に関する民間事業で公的な目的にかなうものであれば協力するという意向を表明した。

議会側からは、名古屋市は産業都市として発展することが根幹であり、レジャーセンター的な計画は好ましくない、この計画によって自主的な移転計画のない工場を転出させる場合、工場労働者や下請業者にどのように対応するのか、会社の事業目論見書による公共性は見せ掛けで営利目的の会社になるおそれはないか、国から払い下げをうけた土地を勝手に処分し(この地区は戦前陸軍の兵器工廠で戦後国有地の払い下げをうけた工場があった。)使途を変更してよいのか、復興土地区画整理事業の未指定地をどうするのか、といった点について質問があり、会社とその事業計画を危惧する声が強かった。

出資のための補正予算は11月定例会では議決されず継続審議となり、所管の委員会に付議され、異例の取り扱いとして閉会中に委員会において審議されることとなった。昭和44年1月に臨時会が開催され、出資案件を所管した建設清掃委員会の委員長から次のような報告がなされた。

主な論議として、事業計画の公共性、工場移転計画、施設実現の際の交通処理対策、事業予定地内の未指定地の処理、出資手続き及び出資による発言権、国有地払い下げ当時の条件等を挙げ、委員から主要な点に納得のいく説明がなく、会社の事業計画、工場並びに周辺地域の移転計画が不明確であり、国有地払い下げ価格が明示されないなど重要な問題が明らかでないままでは当局の言う公共性は疑問で反対との意見があり、一方、具体的な事業内容は今後に期待し、工場移転の跡地利用計画として、一定の空地とレクリエーション施設を設け、公害防止と公的機関の施設用地の確保を図るという事業内容全体の方向で賛成し、現段階では民間企業で推進されることもやむを得ないものであり、その公共的性格を維持、強化させるために出資に応ずるのが好ましいとの賛成意見が出され、多数決により要望事項として、公共性の確保と都市の再開発への寄与、騒音、交通等への留意、市の基本計画の配慮、民間資本による都市再開発事業に対する市の基本方針設定の4点を付し、原案どおり可決すべきものと決した。

引き続き討論に入り、賛成の立場からは次のような意見が出された。

・工場移転跡地利用を主体として土地利用の転換を図り、緑と空地に恵まれた市民の憩いの場として野球場、駐車場、公園、遊園地等をつくる計画は都市再開発の先べんをつけ時代の要求を満たす適切なものである。また、公害対策としても跡地利用により緩衝地帯をつくることは意義深い。将来計画・基本計画による副次的都心商業地としての構想と会社の計画とは基本的に合致している。市の都市計画公園の全部の供用を開始するにはなお費用と年月を要するので、国、民間の資本の導入を考えるべきで、民間

事業としての再開発計画を指導、育成することが必要である。事業計画では45万m²のうち公共的用地として21万m²を予定しており、公共性を維持させるためにも資本参加が必要で県・市の出資により経営者は社会的責任を負うことになり、また、この事業の可否は民間の公共事業への参加の試金石となる。今後、公共的文化施設用地の確保が困難になるとき都心部で用地が大規模に確保されることは大きな意義がある等の理由で賛成する。

・都市問題解決のため、計画的な先行投資を都市政策の根幹とし市、国、県だけでなく民間資金を積極的に導入すべきである。この場合民間も市のマスタープランに違背することがないようにすべきで、市も出資してこそ計画の内部に立ち入り公共性を維持できる。工場移転による公害防止、レクリエーション施設及び公共施設等の整備には大局的に賛成する。この地区に住宅建設を図るべきとの意見があるが、この地区にはその気運がなく、他の適地に期待すべきである。熱田神宮外苑の名称は市歌にもうたわれ、地名と理解すべきで宗教的意味はない。委員会の4つの要望事項、市の出資基準の検討を要望し、市当局の最善の努力を期待して賛成する。

・本事業が計画どおり達成すれば名古屋市民全体のために好ましいと考え、この事業を前進させる立場から検討した。この会社は経営者に人を得ており発起人と株主が計画敷地内の会社と工場に何らかの関係を持っている。大都市のドーナツ化現象の中で都心の土地利用の転換を図らなければならない時期に、この開発計画は、土地利用合理化の方向にもかない、公害防止にも役立ち、市民に喜ばれる名所の誕生ともなる。ただ、すべてが合理的であり、また、市の将来計画に合致するものではないが、事業推進のため出資に賛成する。しかし、反対論にあるような危惧する点も少なくないので、委員長報告の要望事項に十分配慮を払うことを要望する。

これに対し反対の立場からは次のような意見が述べられた。

・外苑開発会社は設立当初の定款の事業目的のように土地を取得して国や県・市に転売する土地斡旋業であり、トンネル会社で公共性はない。出資の前提として工場の移転跡地は高層住宅団地と空地の確保に利用すべきだとしながらレクリエーション施設を持ち込むことは論理の飛躍である。該当地区の工場の市外への移転が市の公害の抜本的な解決策ではなく、また、その工場の移転計画は具体的に何もない。公共施設用地を確保するためにこの会社を経由させる理由はない。市街地再開発計画は市の責任で立案すべきであるのに、この地区の再開発計画には市は関与していない。都市再開発に民間資本を導入することは十分検討する必要がある。名古屋市の将来計画・基本計画においても工場の移転跡地は公共機関で確保し、一部を住宅地としての再利用を検討することとしている。工場の移転計画は具体的に1つもなく、昭和50年を営業開始の目途としているが、土地単価の妥当性、国有地払い下げ条件も不明確であり、予定地内にある復興土地区画整理事業の未指定地の処分方法も決まっていない。また、この会社の勝手な計画が当該地区の工場労働者に不安を与えている。市長の再考を促す。

・工場移転計画を始め出資にあたり不明確な点が多い。3万余m²の未指定地も特別扱いはしないというが気掛かりな点がある。営利目的の会社であるため公共性が二次的になる心配があり、出資により生ずる発言権も不明確である。公共性を確保するためには出資をしなくても市の立場で適切な指導ができる等の理由で反対する。

採決の結果、賛成多数で委員長報告どおり可決された。

この討論にみられるように、この会社に対する出資問題は、公共的事業に対する民間資本の導入、民間施行の事業の公共性の定義、市街地内部の工場公害に対する対応、公共事業の用地取得等、その後の都市整備の方向についての基本的な問題を包含していた。臨時市会において深夜まで議論されて出資した会社は、その後具体的な事業に着手することなく昭和50年5月に解散したが、この地区の一部は工場移転跡地を核として、昭和54年に特定住宅市街地総合整備促進事業(現在の都心共同住宅供給事業)により名古屋市と住宅・都市整備公団により市街地の整備が進められることとなった。

第13章　その他の都市施設の整備

第1節　住宅

戦災復興計画には復興土地区画整理事業による都市基盤の整備、経済復興と並んで住宅の供給という大きな柱があった。

昭和20年(1945)9月に政府は罹災都市の住宅政策として「罹災都市応急簡易住宅建設要綱」を閣議決定し、2分の1国庫補助による簡易住宅の建設を行うこととなった。名古屋市の住宅は、戦災と建物疎開により14万5,000戸が喪失したが、この制度により国庫補助応急簡易住宅(越冬住宅)3,000戸を建設した。また、昭和21年度からは国庫補助庶民住宅(復興住宅)の建設が始まり、昭和26年までに5,175戸が建設されたが、この住宅建設は制度として確立されたものではなく、国庫補助金が予算措置されただけのものであった。

越冬住宅は住宅供給の緊急性から道路や公園等の市有地をはじめ国有地や民有地を利用した応急住宅で、復興住宅建設の資金確保や維持管理上の問題もあって昭和21年から2～3年の間にほとんどが分譲されたため、その後、道路や公園を整備する際に支障物件となり、この住宅の処理に関して長い時間と費用を費やすこととなった。

昭和25年に「住宅金融公庫法」、翌年に「公営住宅法」、昭和30年に「日本住宅公団法」が制定され、住宅政策は応急政策から恒久対策へと転換した。名古屋市においても公営住宅法による3箇年を1期とした建設計画を定めて整備を進めることになり、昭和27年度を初年度とする第1期公営住宅建設3箇年計画により3,118戸、昭和30年度からの第2期公営住宅建設3箇年計画により4,163戸の市営住宅を建設した。

市営住宅の建設にあたって当面する問題は用地の取得であった。終戦直後は市有地はもとより国有地、民有地も利用して住宅建設を進めたが、複雑な貸借関係を避けるため、昭和24年以降は買収方式に切り換えられた。

海外からの引き揚げや経済の復興は名古屋市に急激な人口増加をもたらし、それを背景に宅地の需要が増大して地価の高騰を招いた。そのため、大規模市営住宅建設の適地を市街地に低廉な価格で求めることが困難になり、建設は市域周辺部に移行していった。

特に昭和29年に土地区画整理法が制定された以後は、翌年に名古屋市と合併した周辺6町村の区域を中心に、組合施行による土地区画整理事業が昭和30年代後半から活発に行われ、これらの事業とタイアップして大規模な市営住宅の建設が進められた。

新法による土地区画整理事業が活発化する以前は、深刻な住宅不足にもかかわらず市街地の用地事情から第1期公営住宅3箇年計画の達成率は36.5％と低く、住宅供給のためには郊外に独自に大団地を開発することが望まれた。この要請に対応したのが千種台団地や天白一ツ山団地であった。

1　千種台団地

千種台団地は、面積約17万2,000坪(約57ha)の区域に低層・高層合わせて約2,300戸の住宅を配し、

小学校、中学校及び高等学校を始めとして日常生活必需品を販売するマーケット、憩いの場所としてのパーコーダー、野外ステージ等の共同施設を併設した総合的な団地で、開発当時は全国的に注目された。この団地開発は、昭和24年度に約1万5,000坪(約5ha)の土地を取得して、そこに20戸の木造の市営住宅を建設したのが最初であった。その後部分的に土地の買収を進めてきたが、昭和28年10月に開発計画の基本構想を決定し、鍋屋上野地区の約6万6,000坪(約22ha)の宅地造成に昭和29年度を初年度とする3箇年計画で着手したのが本格的な団地造成事業の始まりであった。

鍋屋上野地区の宅地造成は総事業費1億5,700万円余のうち8,500万円を住宅金融公庫の貸付を受け、全面用地買収方式で行われた。この地区の地形は標高38～74ｍの起伏のある丘陵地であったが、造成にあたっては原地形を尊重して標高49～68ｍの地形とした。道路、公園は地区面積の40%、造成された宅地は約4万坪(約13ha)であった。土地の買収単価の平均は1坪当たり1,462円、造成された宅地の坪単価は総事業費から換算すると3,926円となった。

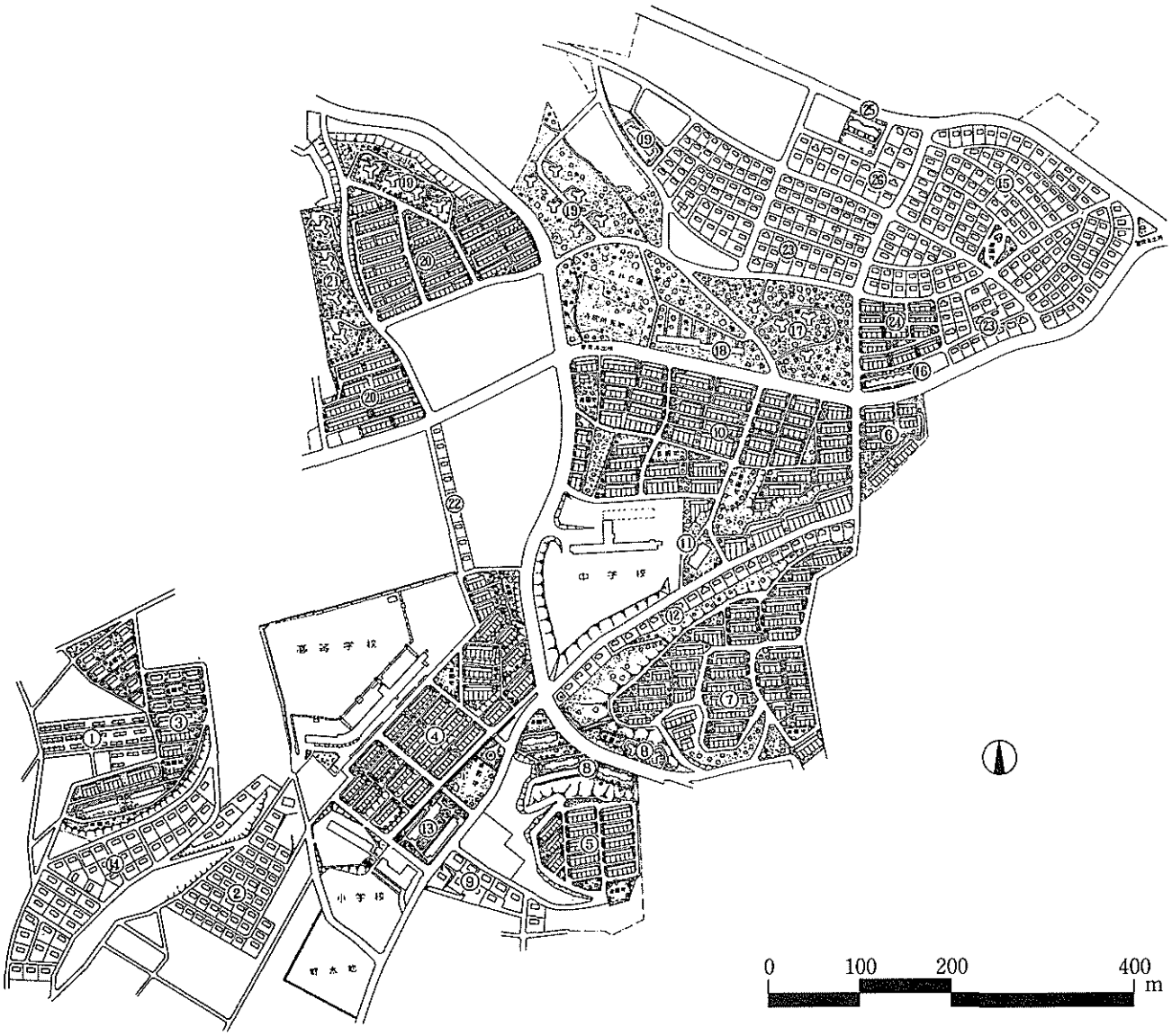
千種台団地全体の開発事業は昭和33年度に完了した。総事業費は20億1,500万円余、うち宅地・道路等の造成費(用地買収費を含む)が3億6,400万円余、住宅・学校・共同施設建設費が16億5,100万円余で、造成した土地の利用区分は宅地約8万4,000坪(約28ha)、学校約1万8,000坪(約6ha)、緑地約2万8,000坪(約9ha)、道路等約4万2,000坪(約14ha)であった。

なお、今日では、市が造成した住宅団地を中心にして隣接する民有地を含んだ約25万坪(約83ha)の地域が千種台団地と称されている。

2　天白一ツ山団地

天白一ツ山の宅地開発事業では、千種台団地のような用地買収ではなく、区画整理に準ずる方式を採用した。団地造成地区内の地主80名による「天白一ツ山住宅地開発組合」の設立を指導して、この組合から土地の提供を受けて名古屋市が開発事業を施行し、事業完了後に組合員である地主に提供した土地の約半分の造成した宅地を返還するという方式で、事業は昭和32年に完了した。

開発地区面積は約8万5,000坪(約28ha)で、そのうち道路・緑地等の公共施設は約1万5,000坪(約5ha)、造成した宅地は約6万5,000坪(約21ha)であり、地主に返還した土地は約4万2,000坪(約14ha)、市の住宅用地は約2万8,000坪(約9ha、約33%)で、市が負担した事業費は総額7,200万円余であった。これを地主の立場からみると公共減歩約17%、保留地減歩約33%、合算減歩率約51%の区画整理を行ったことになる。これは市の立場からは1坪当たり約2,500円の宅地2万8,000坪余を取得したことになり、用地買収という煩雑さのない有効な手法であったが、その後は土地区画整理法の制定もあって土地区画整理事業が活発となり、前述のように住宅団地の確保は土地区画整理事業とタイアップする方向に転換していった。



番号	名称	戸数	種別	建設年度	番号	名称	戸数	種別	建設年度
①	厚北住宅	50	木造(引揚)	24.25	⑭	自由ヶ丘住宅	32	木造建売	30.31
②	楠住宅	105	木造	24.25	⑮	鍋屋上野町住宅	143	木造建売	31
③	田代荘	148	特耐・中耐	26.27	⑯	東十字マート	12	店舗付賃貸	31
④	楠荘	144	特耐	28	⑰	展望閣	48	中耐賃貸	31
⑤	徳川山荘	74	特耐	28.29	⑱	松景閣	36	中耐賃貸	31
⑥	東岳荘	36	特耐	29	⑲	北十字荘	144	中耐	31.32
⑦	金児荘	214	特耐・簡耐(二)	29.30	⑳	千有荘	216	簡耐(二)	31.32.33
⑧	中十字荘	96	中耐	29.30	㉑	西十字荘	48	中耐	32
⑨	徳川山町住宅	11	耐火建売	29.30	㉒	自由ヶ丘住宅	9	木造建売	32
⑩	はざま荘	274	簡耐(二)	30	㉓	鍋屋上野町住宅	116	耐火建売	32
⑪	新十字荘	32	中耐(小)	30	㉔	希望荘	55	簡耐(二)	33
⑫	徳川山町住宅	25	耐火建売	30	㉕	千北荘	24	中耐	33
⑬	千典閣	(附)22 店舗53	(店舗付)中耐賃貸	30	㉖	鍋屋上野町住宅	21	耐火建売	33

図5—54　千種台団地計画(出典：『建築のあゆみ』(昭和34年、名古屋市建築局))

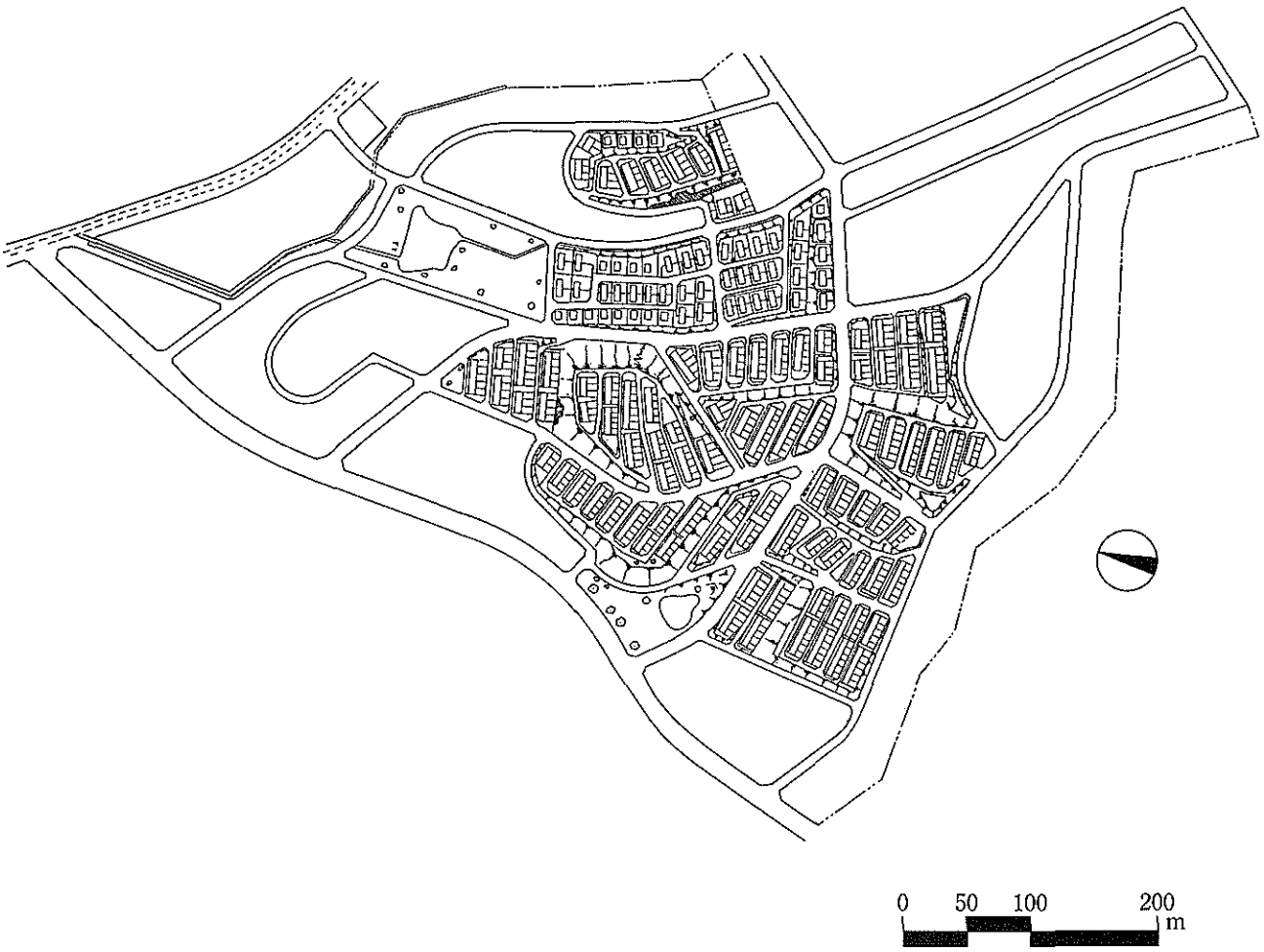


図5—55　天白一ツ山団地計画(出典：『建築のあゆみ』(昭和43年、名古屋市建築局))

3　一団地の住宅経営

都市計画施設としての一団地の住宅経営は、戦前から都市計画法施行令に記載されており、住宅を任意に単独に建設するのではなく、都市計画施設として決定することにより都市計画の見地からの位置の選定、住宅の集団化、集団化により必要となる種々の共同施設（公園・集会場・上下水道・保育所等)の配置を計画的に行い、水準の高い住宅を供給することを目的とするものであった。昭和24年(1949)5月の建設次官通牒でその計画標準が示されたが、それには次のような背景があった。

戦後日本の住宅は戦災により膨大な量的不足をきたす一方で、賃金と建築費の不均衡がインフレーションにより激化したため、賃貸住宅の採算性が失われた。住宅不足は主要都市において特に著しく、中でも生産力を担う勤労階級にその影響が大きかった。都市復興の問題と住宅の問題は密接不可分の関係にあり、そのために住宅の再建は公共的機関が国民経済的な観点から都市復興と関連して実施しなければ解決し得ないという認識があり、優れた住環境の住宅を大量に供給するには、用地の入手難を収用権で補うことのできる都市計画との提携が有効で必要な手段と考えられたのである。

昭和24年の計画標準では、「一団地住宅計画は戦災地その他の災害地、重要事業場附近及び都市周辺地などにおいて住宅の集団的建設とこれに附随する諸施設の綜合的整備を併せ行いもつて市民の住生活を安定向上せしめるために計画する。」とし、設計については、「内務次官通牒「土地区画整理設計標準」及び戦災復興院次長通牒「復興土地区画整理設計標準」に準拠すること」としていた。

その後中高層共同住宅の建設が増加してきたため、建設省では昭和32年8月に計画標準を全面的に改正した。この改正された計画標準は、計画方針として「都市計画一団地の住宅経営は、都市の綜合的な土地利用計画に基き、良好な居住環境を有する住宅の集団的建設及びこれに附随する必需施設の綜合的整備を図り、もつて公益的な住宅供給と市民の住生活の向上とに資するものとする。」とし、団地の選定、団地の構成と規模、隣棟間隔・建築密度等の住宅の設計、道路・公園・上下水道等の公共施設の規模・配置、共同施設の設置基準を明示した。また、建築基準法の一部改正により一団地の住宅経営に対して空地地区の容積制限を緩和する特例を設け、住宅金融公庫法も一部改正して店舗併存等の中高層住宅に対する融資の道を開き、住宅建設推進の手法を充実させた。

昭和33年5月には建設省計画局長及び住宅局長から、5大市市長、都道府県知事、日本住宅公団総裁、住宅金融公庫総裁あてに、都市計画一団地の住宅経営の規模についての通達が出された。これは、昭和32年の計画標準において既成市街地周辺部では2～4haの規模で計画するとされていたのに対し、「都市計画上支障がないときは、一ヘクタール程度の団地を認める方針であるので、この点に留意のうえ、地方公共団体日本住宅公団、都道府県住宅協会等が行う住宅の集団的建設は、今後努めて都市計画として決定して行うよう取り計らわれたい」というものであった。

名古屋市においては、従来、都市計画としての住宅建設は行われていなかったが、この通達前の昭和33年3月に日本住宅公団の建設する星ケ丘住宅について一団地の住宅経営が初めて都市計画決定された。以後、昭和43年11月までに17の団地について都市計画決定が行われた。その一覧は**表5－53**のとおりである。それ以後は既決定団地の小規模な変更が行われたのみで、大規模な集合住宅を建設するための用地取得が困難になったこともあって、新たな決定は行われなかった。

表5－53　都市計画一団地の住宅経営

名称	位置	面積	住宅の予定戸数	施設配置の方針	施行者	決定年月日
星ヶ丘住宅	千種区田代町瓶杁	約6.22	約571	小学校1、店舗兼管理事務所集会所1、公園3	日本住宅公団	S34. 3.17
猪高1号住宅	千種区猪高町大字高針	約2.94	364	管理事務所、店舗、集会所、児童遊園	〃	S33.12.13
猪高7号住宅	昭和区天白町大字植田	約4.38	606	物置、児童遊園等	〃	S33.12.13
猪高11号住宅	千種区猪高町字大久手	約2.59	485	公園、集会所等	〃	S34. 3.17
猪高2号住宅	千種区猪高町字大廻間	約2.92	388	公園、集会所等	〃	S34.10.19
猪高4号住宅	〃	約1.91	250	公園、集会所等	〃	S34.10.19
大廻間団地	千種区猪高町大字高針字上打越地内	約2.5	356	児童公園4、店舗1棟	名古屋市	S37.12.10
平針住宅	昭和区天白町大字平針	約18.5	1,348	管理事務所1、公園9、マーケット1、診療所1、幼稚園2、店舗16	愛知県	S39.12. 7
平田住宅	西区山田町字平田	約9.6	1,165	児童遊園5、公園3、店舗2、保育園1、給水塔1、管理事務所1	名古屋市	S39.12. 7
鍋屋上野住宅	千種区鍋屋上野町字東山	約3.2	216	管理事務所1、高架水槽1、児童公園2、パーキングスペース、汚水処理場1	日本住宅公団	S40. 1.27
緑ヶ丘住宅	守山区大字小幡字北山	約5.6	586	店舗12、公園3、給水塔1、保育園1、管理事務所1	名古屋市	S40. 1.27
相生山住宅	昭和区天白町大字野並字境根2006番地	約13.5	1,256	管理事務所1、集会所1、郵便局1、店舗9、児童公園9、公園1、保育園1、駐車場、バス駐車場、給水・汚水施設	日本住宅公団	S41. 3.16
島田西住宅	昭和区天白町大字島田字黒石地内	9.53	966	公園1、児童公園4、給水塔1、店舗12、保育園1、集会所1、小学校1	名古屋市	S41.12.28
島田北住宅	〃	9.48	1,041	公園1、児童公園2、店舗10、集会所1	〃	S41.12.28
島田東住宅	〃	5.05	564	公園1、児童公園1、店舗5、集会所1	〃	S41.12.28
猪子石住宅	千種区猪高町大字猪子石字赤松1－1番地内	約11.0	1,320	公園1、児童公園4、店舗16、保育園1、集会所1、給水塔1、駐車場5	〃	S42. 9. 7
梅森坂団地	昭和区天白町大字植田字梅森坂地内	約13.5	1,300	マーケット1、保育園1、集会所1、小学校1、給水塔1、下水処理施設1、駐車場1、公園1、児童公園1	〃	S43.11. 7

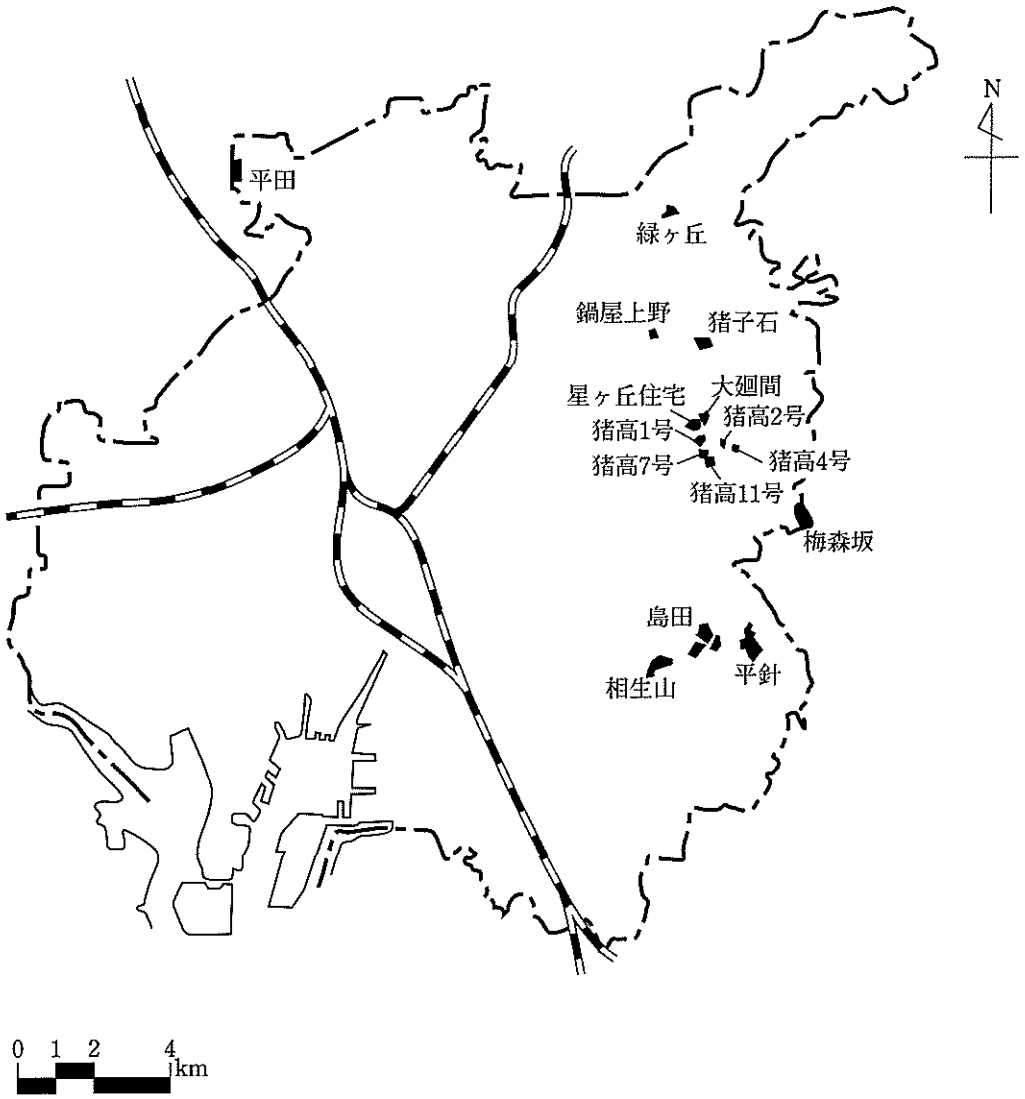


図5－56　一団地の住宅経営位置図

第2節　一団地の官公庁施設

一団地の官公庁施設は、国や地方公共団体の建築物やこれに付帯する施設を、それぞれの機能に応じて一定地区に集中配置して、公衆の利便と公務能率の増進を図り、あわせて建築物の不燃化や高度利用を図るものであった。昭和31年(1956)に「官庁営繕法」が改称されて「官公庁施設の建設等に関する法律」となり、新たに「一団地の官公庁施設」という概念が導入された。都市における官公庁施設の在り方を規定し、積極的にガヴァメント・センターを都心に造成して、市民のための典型的なコミュニティー・センターにという考え方から、同年4月の都市計画法施行令の一部改正により都市計画の施設として一団地の官公庁施設が規定された。さらに同年6月には「都市計画一団地の官公庁施設計画標準」が建設事務次官から通達された。

この通達で団地の選定については、次のような標準が示された。

第二　設計

一　団地の選定

団地を選定する場合は、次の諸点を考慮して行うこと。

1　市民の利用に便利なところであること。

2　公務の執行にふさわしい環境を保持できること。

3　既存の官公庁建築物の状況を勘案し、これらとの調整を図ること。

4　街路、公園等の都市計画施設との調整を図ること。

5　できるだけ国有地又は公有地を選ぶこと。

施設については、建築物は機能に応じてできる限り合同建築とし、不燃化及び高層化(最低3階以上)を図ること、建ぺい率は30%以下を、容積率は180%以上を標準とし、特別の事情のある場合でも建ぺい率は40%以下、容積率は100%以上とすること、通路幅員は8m以上とし、団地面積の3%以上の広場を設けること等が定められた。

名古屋市においては、市庁舎、県庁舎を含めた名古屋城の南の平坦な旧陸軍用地が官公庁施設立地の適地であり、都市計画の施設として都市計画法に規定される以前から関係官庁の間でその利用についての協議が進められていた。

名古屋城を中心とした旧陸軍用地については、広範な区域にわたり13号名城公園として昭和22年5月に決定されていた。ところが、昭和26年に郭内(名古屋城を除く外堀に囲まれた区域)に人事院名古屋地方事務所等の建設要望があったのを契機として、計画公園の南部一帯の区域を将来理想的な官公庁地区とする構想が進み、この問題を検討するために、昭和26年5月16日に名城郭内利用計画に関する第1回会議が東海財務局、愛知県及び名古屋市の3者により開催された。さらに、同年6月11日には国及び地方の関係諸官公署の庁舎建設の要望を調整する連絡会が開催され、官公庁地区形成の気運が

高まった。

このように官公庁地区としての構想を協議中の段階ではあったが、人事院名古屋地方事務所庁舎は早期建設の必要性からこれを認めざるを得ず、建設許可に際して人事院と東海財務局、愛知県、名古屋市の4者で次のような覚書を確認した。

覚　書

名古屋都市計画公園第13号(名城公園)区域内において、今般人事院名古屋地方事務所庁舎の建築されんとするに当たり、その建築並びに名城公園区域内の土地に関し、人事院名古屋地方事務所、東海財務局、愛知県及び名古屋市の四者間において次の事項を確認する。

1　愛知県は都市計画法第11条の2及び都市計画法施行令第11条の2の規定に基づき、原則として建築は許可しない方針であるが、今般の人事院名古屋地方事務所庁舎新築に限り仮設建築物として次の条件の下に許可すること。

(1) 建築敷地の位置、建築敷地内における建物その他工作物の配置及び建築物の設計については愛知県及び名古屋市と協議すること。

(2) 将来都市計画公園事業実施に当たり支障を生じた場合は、何時でも無償でこれを撤去し原状に回復すること。

(3) 将来本都市計画公園の区域が変更され、特殊公館地区的な構想のもとに耐火構造による合同庁舎又はその他の公共的建築物が建設さるる場合においても前号に準ずること。

2　人事院は将来建物の用途廃止する場合は、その処分について愛知県及び名古屋市と優先的に協議する。

3　本都市計画公園区域内の土地利用については東海財務局、愛知県及び名古屋市の三者間において協議すること、特に本町線、田幡町線及び旧名古屋城外堀により囲繞せられた区域(別紙図面表示)は、名古屋市の都市計画上極めて重要な地区であるから東海財務局は愛知県及び名古屋市の都市計画に全面的協力を与えるものとする。

4　人事院は名古屋地方事務所庁舎建築用地255坪の所管換を受けず一時使用による無償借地とする。

昭和26年11月

(別紙図面は略)

昭和27年には米軍の接収地の一部約3,000坪(約1ha)が接収解除されたことに伴う名城公園接収解除区域協議会(仮称)が、東海財務局、愛知県及び名古屋市の3者で開催され、接収解除地の利用計画と建築制限、計画公園の変更、美観地区と防火地域の指定、補助路線の決定等について話し合いが行われた。

昭和28年7月には東海財務局の呼び掛けで東海財務局、中部地方建設局、愛知県及び名古屋市で構成する旧野砲兵第3連隊敷地の処理協議会が設置され、それぞれの関係職員が委員及び幹事となり、

会議は非公式で随時開催して必要事項を協議することになった。この協議会は設置の目的を「旧野砲兵第3連隊敷地は、名古屋都市計画公園第13号(名城公園)区域内にあり、駐留軍使用解除の際に敷地の処分を円滑にするため関係官公署の協力と相互間の連絡を緊密ならしめる目的をもって設置する。」とし、東海財務局に対して払い下げ希望の申請または申し出をしている相手方の適否及び区域について審議を行った。この協議会で審議された払い下げ希望者は、総合官庁舎、名古屋営林局、名古屋地方貯金局、名古屋郵政局、名古屋家庭裁判所、名古屋市、愛知県町村会館、聖霊学園、名古屋市共済会館、中部公安調査局、婦人会館及び歯科医師会館であった。

この協議会の審議により名城郭内の土地利用が次第に明確になっていったが、これに対応する都市計画公園の変更、ブロック割りのための都市計画街路の追加及び防火地域の追加指定が昭和28年10月21日に都市計画決定された。

昭和31年2月14日には都市計画公園に係る国有財産処理協議会において、「郭内処理委員会」が設置され、郭内建築について法定の規制のほか委員会申し合わせ事項による制限を行うことになった。申し合わせ事項による制限を定めるに当たっては、「この地区は名古屋市の官公衙地区となって、政治、文化の中心となる地区であるので、全域に亘って、それに相応しい環境の保全、育成に万全の努力を払わねばならない。又都市計画公園を削除してこの計画が策定された根本精神にも反しないように建築物の外観、前庭は勿論、内庭も常に整備して都市の美観特に公園的雰囲気の醸成に各占有者が格段の尽力を傾けねばならない。」として、次のような制限を設けた。

(1) 設計については事前に県、市に協議の上、了解を得ること。
(2) この地区のブロック割は別図の通りである。但し、南側土るい寄りは幅員30mの公園道路とする。
(3) 壁面線は別図指示のように一般には敷地境界線から15m後退し、この間を前庭とすること。但し、玄関に限り突出部をつくることが出来る。この場合でも壁面線から8mをこえてはならない。
(4) 前庭の形式については別図の通りである。統制部については新設及び管理の所要経費を各占有者の負担とし、その工事は市と協議の上施工するものとする。
(5) 内庭(建築物に囲まれた内側の庭)については特別の規定はないが成る可く多くの空地を残し又この空地は努めて緑化せねばならない。
(6) 建築物の高さは50m幹線街路に沿う地区は4階以上、その他は3階以上とすること。
(7) 電線等は総て「地下埋設」とすること。
(8) 敷地境界等には囲墻の類を設けてはならない。
(9) 倉庫、ガレージ等の付属建物は本館と一体をなしてその外観も同一意匠であること。
(10) ガレージ等は街路に暴露する位置に設けてはならない。
(11) この建築物は住居の用に供してはならない。但し、管理上宿泊することは差し支えない。
(別図は略)

郭内には郭内処理委員会の申し合わせによる建築制限のほか都市計画制限として風致地区による規制及び建築基準法による住居地域及び防火地域の制限があった。

昭和33年に至りこの地区に集中させる国と県市の庁舎の大略が確定したため、名城公園は外周にある外堀の土塁・壕はそのまま公園として残し、団地東側地区の中央のブロックを名城公園東小公園、団地西側地区の中央ブロックを名城西小公園とし、その他の街区については公園計画から削除し、昭和34年10月19日に一団地の官公庁施設としての都市計画決定をみた。

都市計画決定された一団地の官公庁施設は北は広路3号、南は外堀、東は市役所、県庁、財務局の敷地界、西は本町通線に囲まれた区域と師団司令部跡を合わせた面積19.734haの区域(聖霊学園用地を除く。)で、団地の土地利用構成は宅地65％、道路28％、公園7％の割合であり、建築規制としては建ぺい率は35％以下、容積率は100％以上、壁面線は道路境界から15ｍ後退させこの間を前庭とする、また、建築物の高さは、外観、構造の統一を図り都市美に寄与する観点から幅員50ｍ以上の街路に面する建物は12ｍ以上、幅員50ｍ未満の街路に面する建物は9ｍ以上と定めた。

都市計画一団地の官公庁施設の区域外ではあるが、郭内の土地利用として異質な聖霊学園は、昭和28年の旧野砲兵第3連隊敷地利用の協議会に議題となり種々検討されたが、昭和31年に至って事情やむを得ないものとの結論が出されて立地が決定した。また、昭和36年には中部日本新聞社から国有地の払い下げ要望が出され、郭内処理委員会において関係機関の意向が打診され、昭和38年1月の委員会において同意された。

一団地の官公庁施設は昭和39年3月に都市計画街路広路3号及び広路9号の線形の変更に伴う区域の一部変更を行った。建築物については、昭和37年に県分庁舎、昭和39年に市分庁舎が都市計画として特定街区の指定を受け、高層庁舎として建設されることとなった。こうして名古屋市の官公庁地区は、市の行政中心であるばかりでなく、中部地方の行政中心として相応しい内容と景観を形成していった。



図5－57　一団地の官公庁施設(出典：『都市計画のあらまし』(昭和43年、名古屋市計画局))

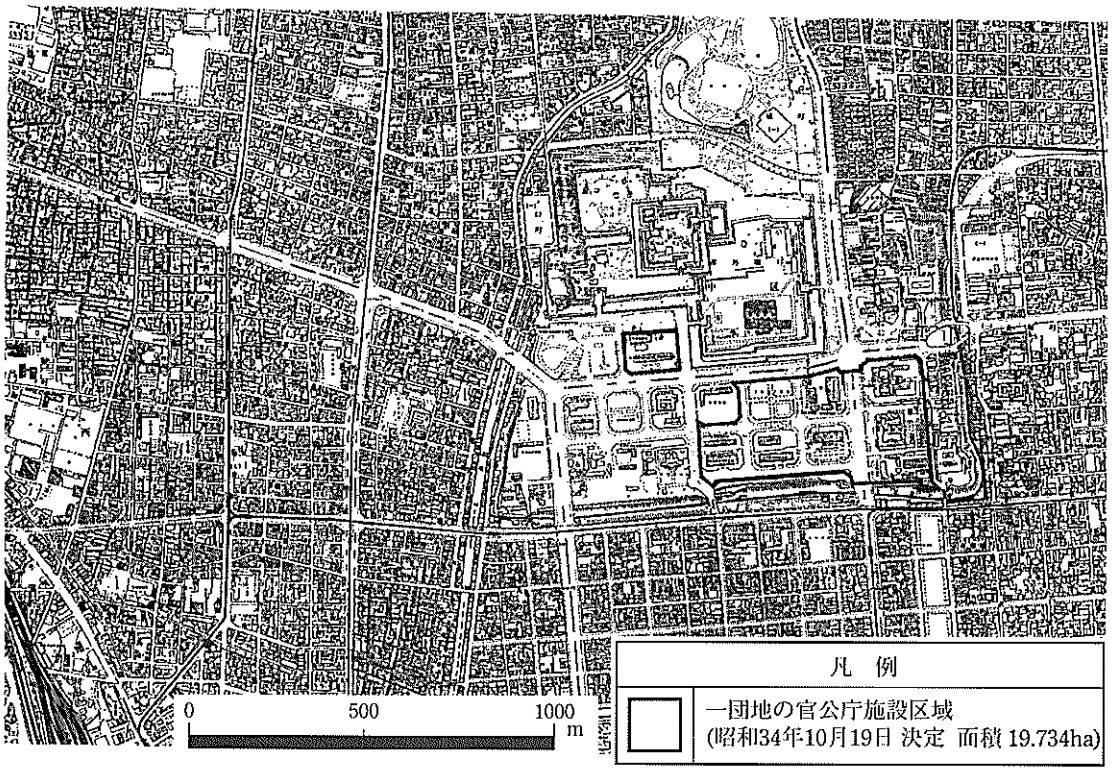


図5－58　一団地の官公庁施設区域図

第3節　刑務所

名古屋刑務所は明治維新後、政府により市内三ツ蔵町に名古屋監獄として設置されたが、市街地の発展により移転の必要が生じ、明治31年(1898)6月13日に当時の愛知郡千種村字馬走(現吹上公園・吹上ホール)に新築落成し、全面移転した。この刑務所は赤煉瓦の高い塀に囲まれた敷地面積約3万7,000坪(約12.2ha)の広大な施設であった。

その後、明治42年に千種町の一部が名古屋市に合併され、大正10年(1921)の周辺16町村の合併では、千種町の全域が合併された。市域の拡大と並行して市街化のための耕地整理、土地区画整理の組合が次々に設立されており、名古屋市の東部においても大正10年に千種耕地整理組合が、大正14年には南山耕地整理組合、八事土地区画整理組合が設立されるなど市街化が進められ、刑務所の存在が市街化の発展に大きな障害となってきた。

大正13年11月7日の名古屋市会において、名古屋刑務所の郊外移転を全会一致で議決し、刑務所移転に関する意見書を内務大臣あてに提出した。これが刑務所移転についての最初の動きであるが、この問題に本格的に取り組んだのは、昭和になってからであった。

昭和4年(1929)1月22日、刑務所移転に関する次のような意見書を市会で議決し、内閣総理大臣、内務大臣及び司法大臣あてに提出するとともに委員11名からなる実行委員会を設置した。

刑務所移轉ニ關スル意見書

名古屋刑務所々在地タル本市千種町ハ元東郊ノ寂寥タル僻地ナリシモ本市ノ躍進發展ニ伴ヒ今ヤ市内要衝ノ地ニ位シ人家櫛比シテ昔日ノ片影ナク東部ノ中心地トナリテ日ニ殷盛ヲ極メ此地ニ刑務所ノ存在スルハ四隣ノ風教ニ至大ノ關係アルハ勿論都市ノ美觀ヲ破壞シ街區ノ整備統制ヲ妨ケ都市經營上支障尠ナカラス故ニ本市會ハ曩ニ意見書ヲ提出シテ刑務所移轉ヲ懇請スル所アリタルモ不幸ニシテ未タ其ノ實現ヲ見ルニ至ラス然ルニ本市發展ノ趨勢ヨリ是ヲ一日モ忽諸ニ付スヘカラサル實情ニアリ願クハ政府當局明鑑ヲ以テ速ニ名古屋刑務所ヲ適當ノ地ニ移轉セラレンコトヲ翹望ス

右市制第四十六條ニ依リ意見書及提出候也

昭和四年一月廿四日　　名古屋市會議長　竹内　兼吉

昭和6年2月16日の市会においても同様の意見書が議決され、その目的達成のため7名からなる名古屋刑務所移転実行委員会が設けられた。この名古屋刑務所移転実行委員会は数度の会議を開くとともに、移転促進について関係当局と交渉を行い対策を練ったが、昭和8年10月25日に行われる市会議員の選挙が近づいてきたので、同年9月26日に開催された市会において委員長は次のような報告を行った。

昭和七年六月二十一日委員ハ上京シ時ノ司法大臣、次官塩野行刑局長ニ面談シテ、イロ〜

質問並ニ嘆願致シタ結果行刑局長ハソウ云フ事デアルナラバ、近々名古屋へ参リマシテ刑務所視察ノ上、善処策ヲ講ズルト云フ言質ヲ取リマシテ委員一同帰名シタ。翌月ノ二十七日ニ果シテ約束通リ行刑局長ハ秋山保護課長ヲ帯同シテ、名古屋ニ来タノデ直チニ委員会ヲ開キ、司法当局ノ控訴院長、検事長、検事正、所長ト会同致シテソノ席上ヘ行刑局長ノ御出席ヲ煩ハス事ニ相成ツタ。場所ハ刑務所ノ中デ交々移転促進ノ実行方法ニ就テ熟ヘタガ、其ノ時塩野行刑局長ハ其内容ヲ我々ニ発表シタ案ハ、五万五千坪ノ敷地デ、収容人員二千五百人、約二百九十一万円ノ予算ヲ持ツテ来ナケレバ刑務所移転実行ニ差支ヘルト云フ御話デゴザイマシタ。ソウ云フ尨大ナ予算デ、果シテ目的ヲ達成スル事ガ出来ルカ、ドウカ委員会トシテハイロ〳〵苦ンデ何トカ促進方法ハナイカト熟ヘタガ、行刑局長ハ何分二百九十万円ト云フ尨大ナル移転費ヲ要スルカラ即刻実行ハ至難デアルガ、名古屋市側ニ於テ百五十万円位ノ金ガ出来ナイカト云フ実ハ相談ヲ受ケテ一先ヅ委員会ヲ閉ヂタ。

其後市当局ノ答弁ヲイロ〳〵ト伺ツタガ何分ニモ、百五十万円程度ノ金ガ何トカシテ出来ナイカト云フ事ニ就テ実地ヲ能ク調査シテ、イロ〳〵研究ヲ遂ゲテクレタガ何分一坪二十七円ノ見当デ、全額七十九万円程度ノ金ヨリ出来ヌト云フノデ委員会ノ権限デ、予算ニ就テノ実行的審議ヲスル訳ニ行カナイカラ市当局ニ於テ何トカ積極的ニ此ノ難関ヲ突破スル方法ハナイカ、イロ〳〵市当局ニ対シテ積極的ノ行動ヲ致シタガ此ノ際之ヲ急速ニドウスルト云フヨウナ案モ出ナイカラシテ、委員会ハ屡々控訴院長、検事長、ソノ他司法当局ノ首脳部ヲ訪問シテ懇談ヲ相遂ゲタガ、司法当局ニ於テモ尨大ナル予算ニ対シテハ、ナカ〳〵難色ガアルヨウデゴザイマシタ。何分尨大ナル予算デアルカラ我々委員会ハ如何ニ運動シテモ、此ノ目的ヲ達成スルト云フ事ニ就テ、――今ヤ市会モ改選ニ相成ラムト致シテ居ル。此ノ儘打切ル事ハ名古屋市発展ノ上カラモ洵ニ残念至極デアルカラ、市会改選後ニモ市当局ハ一段ト積極的ノ行動ヲ採ラム事ヲ望ム次第デアリマス。

以上報告し了解を求め、刑務所の移転促進の運動は一時中断されることになった。

刑務所の移転問題は、その後戦争に突入したこともあって立ち消えになったが、戦後樹立された復興計画によると名古屋刑務所の存在は、単に市街地の発展を阻害するだけでなく、直接、都市計画街路広路2号(矢場町線、100ｍ道路)に支障するため、刑務所の移転が現実の問題として再燃した。

昭和28年12月開催の市会において再度次のような意見書が全会一致で採択された。

名古屋刑務所移転に関する意見書

行刑が受刑者を善導して再び社会に復帰せしめる重要な国家行政であることは論をまたない。その意味において名古屋刑務所が過去数十年間に果した業績を認めることはやぶさかではない。

しかるに明治三十一年都心を避けて市の東郊愛知郡千種町に移築されたこの施設も駸々として止まるところを知らない、本市の膨脹発展に伴い今や文字通り市の中心部に存在するの観を呈するに至つた。この施設を今後とも現位置に放置するにおいては将来の都市計画遂行に支障を来し都市美構成上からも疑点を蔵するのみならず、施設の特殊性から附近地の発展を著しく阻害することは疑う余地がない。よつて政府におかれては、この間の事情を了とせられ、法務

省設置法の一部を改正して同施設を市外適当の地に移築せられんことを要望する。

右地方自治法第九十九条第二項の規定により意見書を提出する

昭和二十八年十二月二十二日　　名古屋市会議長　　鈴村　健

昭和32年2月12日には市会に名古屋刑務所移転及び米軍接収地解除促進委員会が設置され本格的に移転促進運動に取り組んだ。(昭和33年6月30日に米軍接収地であった白川地区のアメリカ村が返還されたので、以後は名古屋刑務所移転促進委員会となった。)

同年3月5日には同委員会の正副委員長が名古屋刑務所長に移転促進の協力要請に訪れた際、刑務所長から移転用地を考慮する際必要と考えられる条件が、初めて次のように提示された。

a 行刑思想からみて、近親者との接触が容易であること。

b 所内生産品年間800万円の売却に便利なこと。

c 職員300名位及び家族の日常生活に便利であること。

d 非常呼集の際に便利なこと。

同年11月5日には「名古屋刑務所移転に関する請願書」を衆参両議院議長及び法務、大蔵、建設各省大臣あてに提出し、同年11月14日に衆議院本会議において、昭和33年4月24日には参議院本会議において、それぞれ採択され、同年8月には法務省刑事局長及び矯正局長から刑務所移転に伴う希望条件及び新施設の構想が内示された。

昭和34年に入ると移転構想はより具体化し、同年2月には移転先候補地として5箇所を選び、法務省、名古屋市会及び名古屋市の関係者による現地視察を行った。9月に入ると法務省は名古屋刑務所移転のための予算13億円を大蔵省に要求し折衝を始めたが、市に対しても早期移転促進の議決を要望してきた。そこで市会は同年9月25日の本会議において、全会一致を以て次のような決議案を議決し、内閣総理大臣を始め関係方面に提出した。

名古屋刑務所移転促進に関する決議案

周辺閑静の地をトとして名古屋刑務所が現在地に設けられて六十余年、時勢の変遷と名古屋市の偉大なる発展は今日同刑務所の位置をしてきわめて不適当なものとしている。

当名古屋市会が世論の動向に従い、かつは都市経営上の要請に基き、昭和二十八年、同施設の移転促進を議決し、政府当局の善処に期待した所以のものも、改過遷善の場としての刑務所の特殊使命を慮り、都塵を避けて郊外適地に移ることが、時代の進運に沿い、併せて行刑の効果を上げる施策であることを洞察したからにほかならない。今漸くにして、法務省当局も移転の必要性を認め、具体的な予算折衝に移られたと仄聞するのはまことに同慶にたえない。

名古屋市会は、ここにあらためて名古屋市当局と相携えて施設移転に多大の協力をなす用意のあることを表明し、問題の円満解決の一日も速かならんことを期待してやまないものである。

右決議する。

昭和三十四年九月二十五日　　名古屋市会

このような政治的な動きにあわせて、事務的な調整も具体的に進められた。昭和34年9月17日には、正式に法務大臣あてに、名古屋市長名で名古屋刑務所移転先候補地について5箇所(本地ケ原、猪高、日進、長久手、春日井)を提示し、うち1箇所を決定するよう要請し、11月には現地調査が改めて行われた。同年12月には、法務省から、名古屋刑務所の移転先について東春日井郡旭町本地ケ原を希望する旨の通達とともに、同敷地を市において確保するよう要請があった。

また、経費についても同年12月に法務省側と名古屋市側とのトップの打ち合わせが行われたのをはじめ種々協議が重ねられ、国においては、昭和35年度を初年度とする年限5年、限度額を10億円とする国庫債務負担行為に伴う議案が昭和35年3月31日に国会で可決された。名古屋市では、旧刑務所を市が譲り受け、これに代わる新施設を10億円の限度額内で昭和35年度以降5箇年以内に建設するために、次のような予算外義務負担となる協定を結ぶことについての議案が、昭和35年3月28日の市会において議決された。

名古屋刑務所移転に伴う協定の締結について

本市は、名古屋刑務所移転促進のため、国(法務省及び大蔵省)を代表する法務大臣及び大蔵大臣のそれぞれの委任を受けた名古屋刑務所長及び東海財務局長との間に、別紙要綱により予算外義務負担となる協定を締結するものとする。

昭和三十五年三月二十五日提出　　名古屋市長　小林　橘川

(別　紙)

協定書の要綱

一　協定は、法務大臣の委任を受けた名古屋刑務所長(以下「甲」という。)、大蔵大臣の委任を受けた東海財務局長(以下「乙」という。)及び名古屋市長(以下「丙」という。)の三者協定とする。

二　丙は、その負担において甲の同意を得て必要な土地を獲得整備し、現名古屋刑務所に代る施設(職員宿舎を含む。以下同じ。)を建設するものとする。

三　丙が獲得整備する土地は、おおむね六万坪とし、その建設する施設の規模は、おおむね現刑務所の規模を基準とし、職員定員三百二十名、収容定員二千名のものとし、施設の種類、坪数、構造は、別紙の通りとする。

四　丙は、前項の土地の獲得整備並びに施設の建設を、昭和三十五年度以降五年度以内において完了するものとする。

五　甲は、丙の建設した施設の完成年度において、必要な検査を終えてその土地及び施設を丙から譲り受け、かつ、現刑務所を移転した上その土地、建物及び工作物等(職員宿舎を含む。)を乙に引き継ぎ、乙は、これを丙に譲り渡すものとする。

六　丙が建設する施設の設計、監督、工期等については、甲の同意を得て定めるものとする。

七　第三号により、丙が獲得整備する土地及び建設する施設に要する費用並びに第五号前段により甲が丙から土地及び施設を譲り受ける際提供する対価は、いずれも現刑務所の土地、建物及び工作物等の処分金額の範囲内において、かつ、十億円を限度とするもの

とする。

ハ　第五号後段により、丙が乙から土地、建物、工作物等を譲り受ける際提供する対価は、当該時における該土地、建物及び工作物等に関する乙の評価を基準とするものとする。

九　その他細部については、甲丙協議して定めるものとする。

十　この協定に定めるものの外、必要な事項が生じた時は、甲丙協議して定めるものとする。

十一　前二号の協議に際し、必要ある場合は、乙を加えて協議するものとする。

十二　本協定の実施に際しては、その適正円滑を期するよう相互に緊密な連絡を保ちつつ信義に従い誠意をもつてこれに当るものとする。

別　紙　　名古屋刑務所移転に要する工事内訳　(省略)

順調に進むかとみえた刑務所の移転は、移転先の反対にあい暗礁に乗り上げた。名古屋市は旭町当局と再三折衝を繰り返し、刑務所の受け入れの協力を要請したが、終始強硬な反対の意向は変わらず、譲歩の見通しは全く無く、また隣接の瀬戸市、長久手村などでの反対決議もあり、ついに断念せざるを得なかった。そこで代替の地として同じ旭町の大字新居字平子地内の名古屋市有地を候補地として調査を始めたが、旭町だけでなく隣接する守山市も同調して反対の空気は拡大していった。その間、旭町は話し合いにも応じず、刑務所当局で編集したパンフレットを地元の有識者に郵送したことにより、一層態度を硬化させる結果となった。また、この市有地はもと県有林であり、昭和15年に名古屋新聞社に払い下げるときに、青少年体育の振興に利用することという条件があったが、この条件は市に所有権が移ってもなお有効であるとして、旭町、守山市から土地の使用禁止という仮処分申請が裁判所に提出され、旭町への刑務所の移転は自粛せざるを得なくなった。

この事態を収拾するため、愛知県知事は法務省に対し、旭町への移転は困難なので白紙に戻し、代わりの候補地として愛知県西加茂郡三好町大字福谷字下り松地内にある名古屋刑務所三好農場敷地内を推薦した。市としては、刑務所を移転させることが目的であって、移転先については特定の場所に固執するわけでなく移転費だけが問題であり、また法務省側としても最初は難色を示していたが、他に候補地がなければやむを得ないとして、昭和36年3月6日に同意決定した旨の回答があり、難航した移転先問題はここに解決をみた。

刑務所の移転先が確定したため、市は愛知県知事を斡旋役として三好町と移転条件について話し合いを進め、昭和36年3月28日開催の市会に、「名古屋刑務所の移転促進に関連する協定の締結について」及び「名古屋刑務所の移転を円滑にするための協定締結について」の2議案を提出した。この2議案は異議なく議決され、名古屋市と名古屋刑務所長及び三好町長との間で、それぞれ1億円及び2億9,000万円を限度として昭和36年度以降4年度以内の予算外義務負担を決定した。

名古屋刑務所の移転促進に関連する協定の締結について

本市は、名古屋刑務所の移転促進に関連し、国(法務省)を代表する法務大臣の委任を受けた名古屋刑務所長との間に、別紙要綱により予算外義務負担となる協定を締結するものとする。

(別　紙)

協定書の要綱

一　協定は、法務大臣の委任を受けた名古屋刑務所長(以下「甲」という。)と名古屋市長職務代理名古屋市助役(以下「乙」という。)の両者協定とする。

二　乙は、別に甲、乙及び大蔵大臣の委任を受けた東海財務局長間に締結する協定により現名古屋刑務所に代わる施設(職員宿舎を含む。以下同じ。)を建設するにあたり、当該施設の刑務所としての運営上必要となるべき関連施設の建設工事を実施するものとする。この場合において、乙は、建設工事が他の事業主体で行われる場合において、当該事業主体に工事費負担金等を支払う必要があるときは、当該工事費負担金等の負担をするものとする。

三　前項の工事は、おおむね、配電線延長・給水・排水等の建設工事とし、その工事費は、総額一億円を限度とするものとする。

四　乙は、これらの工事を昭和三十六年度以降四年度以内において完了するものとする。

五　乙が実施する工事の設計、監督、工期等については、甲と協議して定めるものとする。

六　乙が実施した工事の施設は、工事完了後、適法に所有し、又は管理すべき者に無償で引き継ぐものとする。

名古屋刑務所の移転を円滑にするための協定締結について

本市は、名古屋刑務所の移転促進を円滑にするため、愛知県西加茂郡三好町長との間に、別紙要綱により予算外義務負担となる協定を締結するものとする。

(別　紙)

協定書の要綱

一　協定は、愛知県西加茂郡三好町長(以下「甲」という。)と名古屋市長職務代理名古屋市助役(以下「乙」という。)の両者協定とする。

二　甲は、乙が法務大臣の委任を受けた名古屋刑務所長及び大蔵大臣の委任を受けた東海財務局長との協定に基づき、現刑務所に代る施設を愛知県西加茂郡三好町大字福谷字下り松地内に建設することに賛同し、同協定により乙の行なう刑務所移転促進事業の円滑な実施に関し全面的に協力するものとする。

三　甲は、乙の行なう現刑務所に代わる施設の建設工事及び現刑務所の移転に関連して必要と認められる道路の建設改良、学校の増改築その他の所要の施設の整備等を、現刑務所に代わる施設の建設工事の完了まで(昭和三十九年度)に実施するものとする。

四　乙は、前項の規定により、甲の行なう道路、学校その他の施設整備等を助成するため、甲に交付金を交付するものとする。

五　交付金は、二億九千万円を限度とし、昭和三十六年度以降四年度以内において、名古屋市の財政事情を勘案し、分割して交付するものとする。

六　甲は、この協定による交付金を受けようとするときは、あらかじめ、第三項の各施設の整備に関連する工事の設計、監督、工期等について、乙の同意を得るものとする。

また、昭和35年3月28日に市会で議決されながら、移転先未決定のため延期されていた名古屋刑務所移転に伴う契約書及び覚書について、昭和36年3月31日に法務大臣の委任を受けた名古屋刑務所長、大蔵大臣の委任を受けた東海財務局長及び名古屋市長職務代理名古屋市助役との間で調印され、永年の懸案事項であった名古屋刑務所の移転は、工事に着手されることとなった。

この工事は、昭和36年5月12日に測量を開始し、敷地の造成工事、町道付替工事、県道との取付工事を翌年9月には終え、昭和38年1月に刑務所の新築工事に着手した。

すべての工事が完了して、昭和39年10月31日に市から刑務所側に新刑務所の引き渡しを行い、同年11月17日に、新築落成式を行った。

この刑務所の移転は、刑務所の新築工事はもちろんのこと、移転先である三好町に対する調整まで全て市の責任において実施し、完成した新刑務所を国が市から10億円で買い取り、市が旧刑務所の移転跡地を国から約11億6,000万円で買い受けるというものであった。

事業費総額は次のとおりで、新旧刑務所の比較は**表5－54**のとおりである。

新刑務所建設費	1,178,209,000円
三好町交付金	325,000,000円
旧刑務所購入費	1,159,041,000円
新刑務所売却費	△ 1,000,000,000円
計	1,662,250,000円

表5－54　新旧刑務所の比較

	旧刑務所	新刑務所
敷地面積	約 37,000坪(約12.2ha)	約 57,218坪(約18.9ha)
塀内面積	約 26,700坪(約 8.8ha)	約 35,114坪(約11.6ha)
建物面積	延 8,635坪(約 2.9ha)	延 12,379坪(約 4.1ha)
宿舎戸数	96戸	102戸
収容人員	約 1,300人	約 1,910人
職員数	306人	320人

また、旧刑務所の施設の取り壊しは、刑務所の直営工事で、昭和40年1月20日に煉瓦塀の撤去に着手した。

その跡地は、

都市計画街路(広路2号、1・2・14)	10,736坪 (約35,491m²)
都市計画公園(昭和40年12月28日決定)	14,494坪 (約47,914m²)
常設展示館　(吹上ホール)	7,053坪 (約23,316m²)
その他	4,779坪 (約15,798m²)

として、利用されることになったが、その跡地整備については復興土地区画整理事業区域にその大部

分を取り込み、整備がされた。

昭和39年8月には、都市計画街路広路2号(矢場町線)の整備のため跡地の一部8,800坪(約2.9ha)を、昭和40年12月には、吹上公園整備のために8万8,133m²をそれぞれ事業区域に追加した。事業計画もそれぞれ昭和40年7月、昭和41年9月に変更された。



図5－59　旧名古屋刑務所(出典：『名古屋市会百年史』(平成4年、名古屋市会事務局))

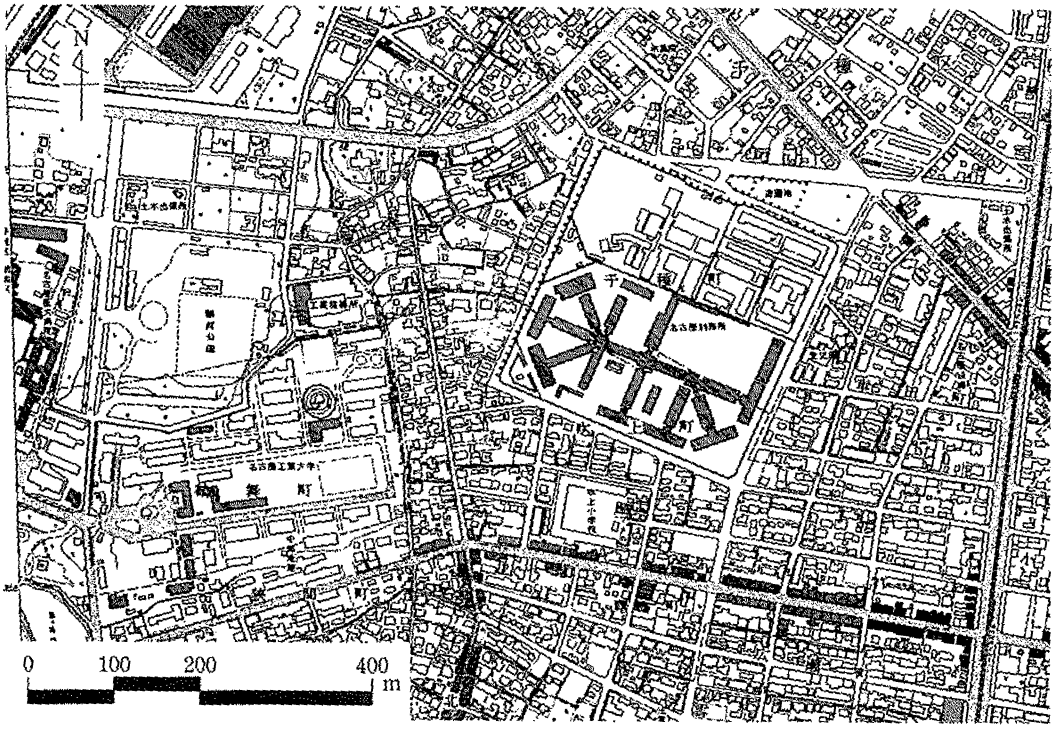


図5－60　旧名古屋刑務所位置図

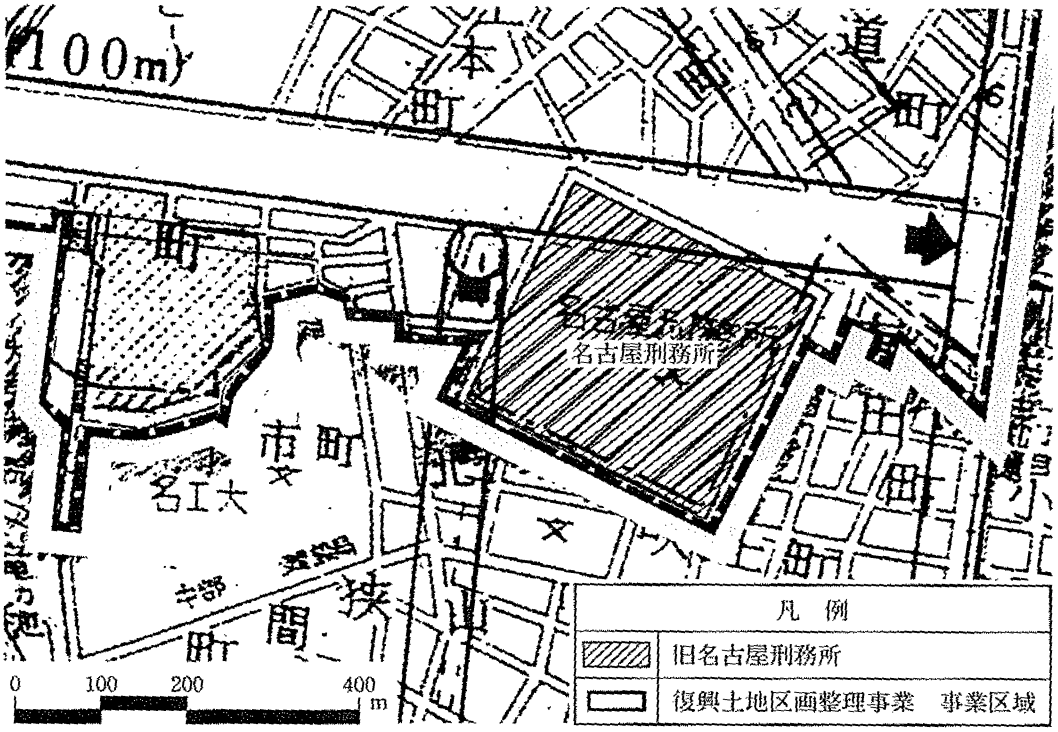


図5－61　旧名古屋刑務所跡地の整備

第4節　ごみ焼却場及び卸売市場

昭和25年(1950)に建築基準法が制定され、次の規定により火葬場等の特殊建築物の建築については、原則としてその位置について建築審査会の同意を得たうえで特定行政庁の許可が必要となった。

（特殊建築物の位置）

第五三條　火葬場、と殺場、卸売市場、伝染病院、ごみ焼却場又は汚物処理場の用途に供する建築物は、その敷地の位置について特定行政庁の許可を受けなければ、建築してはならない。但し、都市計画の施設としてその位置が決定しているものについては、この限りでない。

2　特定行政庁は、都市計画上支障があると認める場合においては、前項の許可をしないことができる。

（聴聞及び建築審査会の同意）

第五四條　特定行政庁は、第四九條各項但書、第五十條第二項但書若しくは第四項但書又は前條第一項の規定による許可をする場合においては、あらかじめ、その許可に利害関係を有する者の出頭を求めて公開による聴聞を行い、且つ、建築審査会の同意を得なければならない。

しかし、昭和34年に次のように一部改正され、卸売市場等の特殊建築物は、原則として都市計画の施設としてその敷地の位置を決定しなければ新築、増築ができないこととなった。

（卸売市場等の用途に供する特殊建築物の位置）

第五十四条　卸売市場、と畜場、火葬場、汚物処理場又はごみ焼却場の用途に供する建築物は、都市計画の施設としてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、又は増築してはならない。ただし、特定行政庁が都市計画審議会の議を経てその敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合又は政令で定める規模の範囲内において新築し、若しくは増築する場合においては、この限りでない。

1　ごみ焼却場

ごみ問題は昨今、資源の再利用と関連してクローズアップされているが、歴史的にみても都市にとって重要な問題であった。

戦前のごみ焼却場は大正3年(1914)に千種町に千種塵芥焼却所が建設されたのが最初であった。その後大正6年に則武塵芥焼却所、15年に下飯田塵芥焼却所、昭和5年(1930)に高畑塵芥焼却所、昭和7年に八事塵芥焼却所、庄内塵芥焼却所、翌年に鳴浦塵芥焼却所、13年に猪子石塵芥焼却所が完成した。(千種塵芥焼却所は大正14年、鳴浦塵芥焼却所、則武塵芥焼却所は昭和17年に廃止された。)

戦後もこれらの塵芥焼却所でごみの焼却を行っていたが、昭和35年度の計画焼却日量は392トンで、

同年の収集日量868トンに対し45%の焼却能力しかなく、埋め立て処分に依存せざるを得ない状況であった。

戦前からの焼却場は、建設当時は周辺に人家の少ない地域であったが、次第に住宅地としての市街化が進み、周辺住民から強い苦情が寄せられるようになった。施設の老朽化もあって新しい焼却場を建設することとなり、昭和33年1月に富田焼却所、昭和34年7月に山田焼却所について特定行政庁の許可を受け、昭和40年8月に庄内、41年2月に下飯田、44年3月に猪子石、47年4月に高畑、48年4月に八事の各焼却所は廃止された。

昭和35年、中川区富田町大字松下字大池で富田焼却所の建設に着手し、昭和37年2月には第1期工事が完成し、引き続き昭和38年5月、翌年3月に増設工事が完成した。焼却能力は日量400トンであった。昭和37年10月には西区山田町大字平田字東萱場に山田焼却所の第1期工事が完成し、翌年3月には設備の増設により日量200トンの設備能力となった。昭和39年、昭和40年にも設備の増設を行い、焼却能力は日量400トンとなった。

昭和42年現在の市のごみ排出量は1日当たり2,108.5トン、そのうち可燃物のごみ1,452.5トン、不燃物の瓦礫類が656.0トンであった。とくに焼却処分のできる生ごみについては焼却場で処理していたが、激増するごみの全量焼却を果たし得ず、一部を埋め立て処分に委ねる状況であった。この状況を打破するため、昭和42年12月に緑区鳴海町に鳴海工場を、千種区猪高町に猪子石工場を都市計画決定した。

(1)　鳴海工場

鳴海工場は、昭和42年(1967)12月28日に緑区鳴海町字天白地内、面積約2.2ha(能力450トン／日)の施設として都市計画決定された。この位置が選定されたのは、市勢が急速に東部方面に発展しつつあるのに対し既設のごみ焼却場が西南部、西北部に片寄っていたためであった。同工場では建設に際して地元還元施設として余熱を利用した温水プールを建設することになったが、その用地の3分の1を鳴海西部土地区画整理組合からの寄付によった。工場は昭和45年3月に完成し、温水プールは25ｍ6コース、幼児用1コースで47年5月に竣工した。

(2)　猪子石工場

猪子石工場は、昭和42年(1967)12月28日に千種区猪高町大字猪子石原字太田地内に面積約2.5ha(能力600トン／日)の施設として都市計画決定された。この工場は猪子石焼却所の敷地を約2倍に拡張したもので、昭和46年12月に完成した。この工場も建設に当たって地域住民の要望を受けて、隣地に香流橋センターを建設することになった。センターは1階を余熱を利用した温水プールとし、2階に地域センターを併設したもので、この地域センターは、名古屋市の最初のコミュニティセンターとなった。

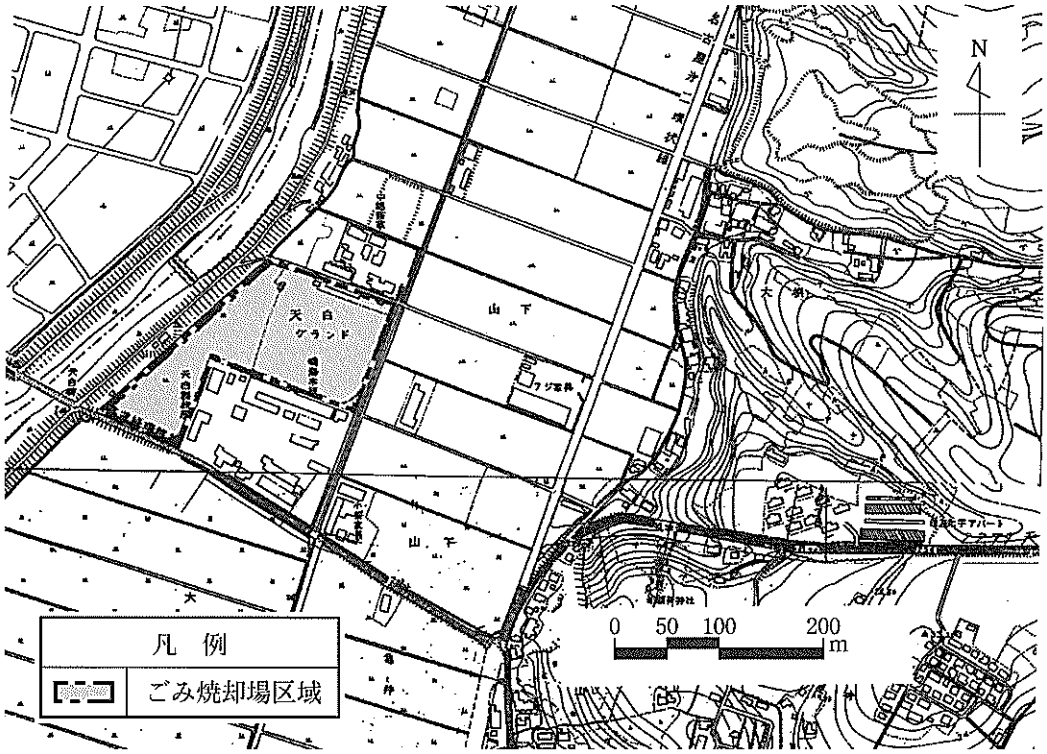


図5－62　鳴海工場区域図

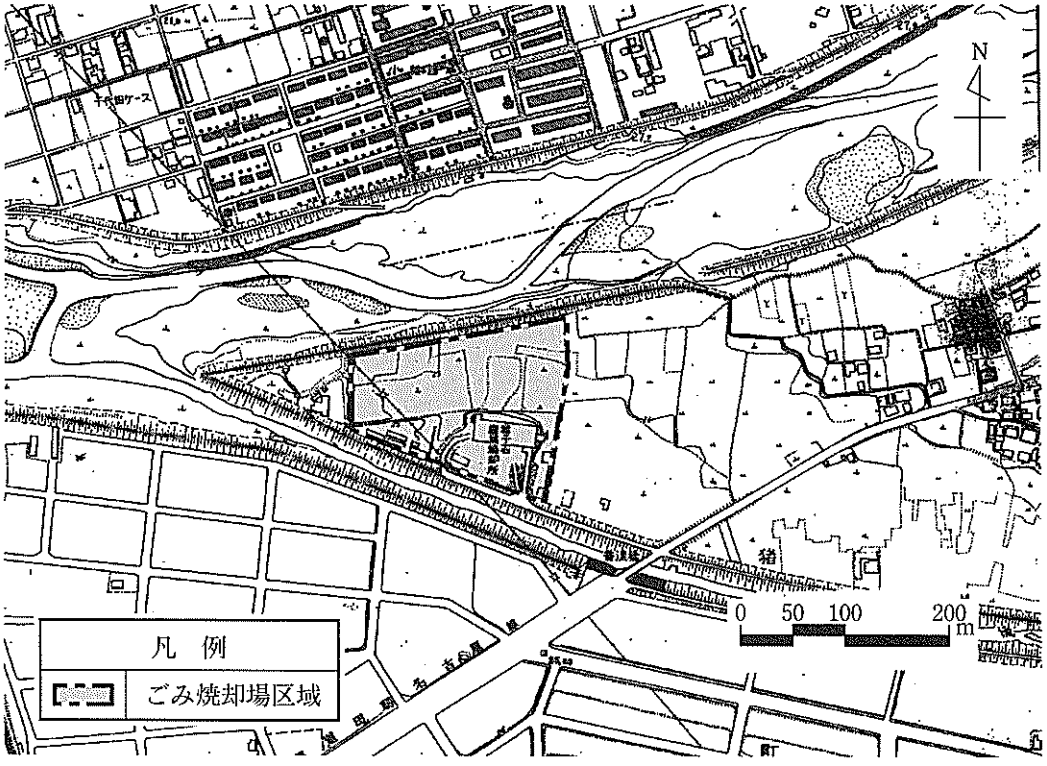


図5－63　猪子石工場区域図

2　卸売市場

大正11年(1922)に都市計画区域が初めて決定された際、野菜類を取り扱う枇杷島市場があった西枇杷島町と、魚介類を取り扱う下之一色市場があった下之一色町の区域への編入について議論があった。大正12年には「中央卸売市場法」が制定され、中央卸売市場設置指定区域として6大都市及びその隣接町村が定められた。

同年、中央卸売市場調査委員会が設置され、翌年10月に名古屋市は中央卸売市場開設の計画案を市会に提出し、市会も中央卸売市場を設置すべしと議決したため、開設の準備を進めたが、既設の私設市場関係者が一致して反対運動を展開したため、着手されるに至らなかった。昭和9年(1934)にも中央卸売市場設置案が市会に提案されたが否決され、戦前は中央卸売市場の実現をみることなく終わった。反対の理由は、他都市の実態からすると魚菜類の価格が高騰すること、既設市場の閉鎖により失業者を出し、市場付近の衰退をきたすこと、既設の分散配給市場組織で十分円滑な配給ができること、魚菜類の公定相場が定め難いことが主なものであった。

戦後、市内の既設市場の老朽化や生鮮食品の需要の急増により施設の早急な整備が求められたため、名古屋中央卸売市場本場が昭和24年に開設された。昭和27年9月27日には、名古屋北部の野菜の生産地を控え、交通の要衝である西区枇杷島町に名古屋中央卸売市場北分場(面積3.46ha)が初めて市場として都市計画決定された。(当北分場は、豊山町に設置された名古屋市中央卸売市場北部市場の開設に伴い、昭和59年に廃止された。)

一方、市の最大の卸売市場であった名古屋中央卸売市場本場は、その後の経済情勢の変化に伴い、施設能力に不足をきたすようになった。そのため、大幅な増改築を行い生鮮食品の需給の円滑化を図るために、昭和37年12月10日に熱田区川並町、一番町及び熱田西町に、面積約13.8ha、供給能力1日当たりそ菜約474トン、果実約343トン、水産物約760トン、合計約1,577トンの市場を名古屋市中央卸売市場本場として都市計画決定した。また同時に名古屋中央卸売市場北分場を名古屋市中央卸売市場枇杷島市場と名称を変更した。

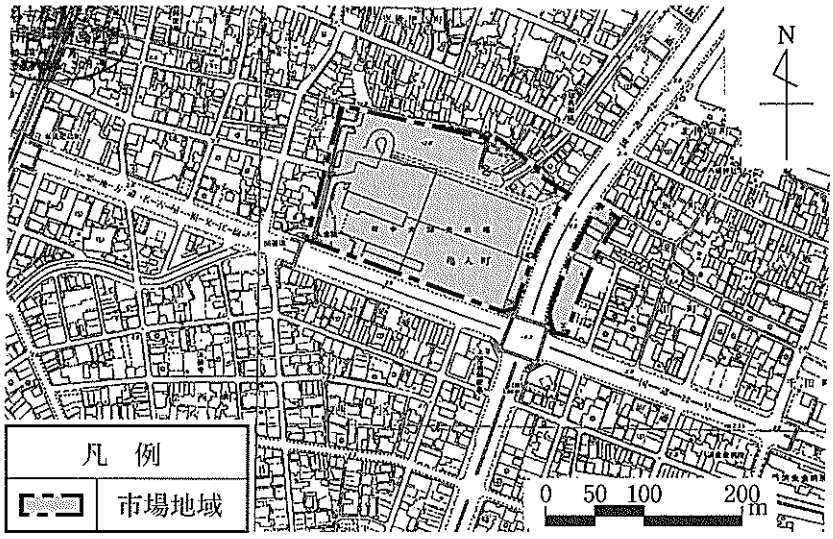


図5－64　中央卸売市場北分場区域図

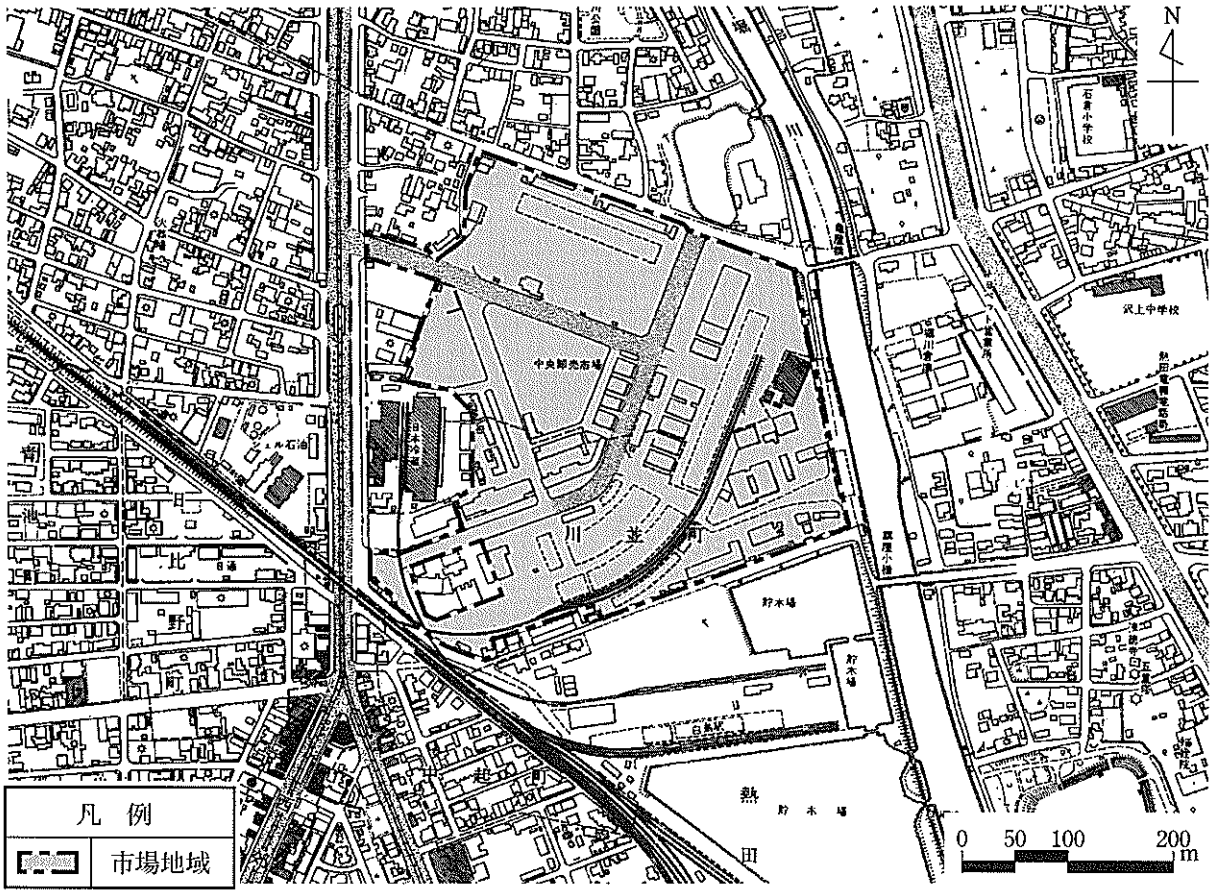


図5－65　中央卸売市場本場区域図

第5節　学校

名古屋大学は、昭和14年(1939)に医・理・工の総合大学として名古屋帝国大学が創設されたことに始まる。昭和22年には名古屋大学と改称され、その後、文学部、法学部、経済学部、教育学部、農学部及び教養部が増設され、さらに附属中学及び高等学校、空電研究所、大学院等も附設されたが、校地、校舎の関係上、これらの学部、施設は、名古屋市内外に分散していた。

しかし、総合大学においては大学一体としての教育や研究相互間の連絡を図ることが所期の目的であり、各学部及び施設は同一の場所にあることが望まれた。

既に工学部、理学部、環境医学研究所が立地していた東山地区は、土地高燥かつ閑静で教育研究の地としての環境が良好であった。そこで、農学部と医学部を除く全学部を集結させるため、既存のキャンパスを拡大するかたちで、昭和29年11月18日、千種区不老町他に名古屋大学が面積約78万3,600m²の施設として都市計画決定された。

また、同日、このうちの約25万1,300m²が都市計画事業の区域とされ、本事業により用地買収及び整地が行われることとなった。事業期間は昭和29年度から32年度とされたが、地価の高騰により用地買収が進まなかったため、昭和33年3月、1年間延長された。

その後、計画が再検討され、施設の構造・配置を変更して土地を高度利用することとなり、昭和34年3月17日、都市計画学校及び都市計画学校事業の区域がそれぞれ約68万m²、14万7,400m²に縮小されるとともに、事業期間が昭和35年度まで延長された。本事業は約2億1,000万円の事業費をかけて、昭和36年3月31日に完了した。

第14章　町名・町界の整理と住居表示

名古屋市の町名・町界は清洲越以降種々変遷があったが、明治4年(1871)の廃藩置県後に大規模な整理が行われた。

この整理は名古屋城廓外の西は堀川、東は久屋町を境として、南は広小路通に至る道路中心間60間(約110ｍ)四方の街廓を基礎として構成された道路網をもつ、東西約14町(約1.5km)、南北約9町(約1km)、面積約42万坪(約140ha)の碁盤割地区を基に実施された。町割は街路網の性質上縦横路線式で、縦横どの街路にも町名が付けられた。東西街路は南外堀町、伝馬町、広小路通等の幹線街路を除き大体3～4町名に分け、丁目の進路はすべて堀川筋を起点として西方から東方に進み、南北街路は全部を2町名に分け、北方を起点として南方に進み、丁目数は大体3～5丁目位までであった。地番は各丁目毎に更新する往復式で、起点及び進路は丁目の起点及び進路と同じで、東西街路では西端北側の筆地を起点として東方に進み町の東端において南側に移り順次西方に帰り、南北街路では北端西側の筆地を起点として南方に進み町の南端において東側に移り進路と反対に北方に帰る方式であった。丁目・地番の起点及び進路は統一的に東西関係では西を基準とし、南北関係では北を基準としていた。碁盤割以外の旧市部においても町割は一部の例外を除いてはこの方式に拠っていた。

その後、明治40年に熱田町を合併し、翌年4月1日には東、西、南、中の4区を設定し、区制を施行した。

大正10年(1921)には周辺16町村を合併したが、これらの町村では町の区域が広範であり、合併以前の大字・小字の呼称が用いられており、旧市内においても、昭和4年(1929)当時、中区音羽町は戸数19戸、中区正木町は1,842戸というように構成上アンバランスな点も多くみられた。また都市計画事業によって街路、運河、公園等の新設・拡築が行われ、加えて耕地整理、土地区画整理事業によって造成された新市街地の出現等もあって、町名、町域、地番の改称、区域の変更等の事務が激増した。こうした変更の手続きにより、昭和4年現在、耕地整理、土地区画整理区域で従来の広範な町域である字区域を廃して新しい町名を適用したのは24組合、456町であった。

このように町名改称変更等を要する事項の激増に対して、旧来の方針にしたがって整理を行った場合、将来、町名、町界及び地番は極めて複雑となり、町名地番の検索が困難となって市民生活に及ぼす不便が憂慮されたため、新しい整理方針を確立するために昭和4年8月31日に「町界町名地番整理調査委員会」を設置し、整理方針を策定した。この「名古屋市区及町界町名地番整理方針」(**巻末資料5－9**)は、住居表示に関する法律が施行され、昭和39年に新しい整理方針が定められるまで、町名・町界整理の指針となった。

しかしながら、町名と地番によって住所を表示する方法は、その後の急速な都市化による土地の分筆、合筆などの増大に伴い様々な不都合が生じてきたことから、昭和36年5月に内閣総理大臣は町名地番制度審議会に、町名地番の現状に鑑みるとその整備を図る必要があると認められ、これに対する基本方針及び要綱を示してほしいという旨の諮問を行った。審議会は住所表示制度確立の必要性を認め、次のような答申を同年11月27日に行った。

町名地番の混乱のため、郵便、電報等の遅配を招いたり、たずねる人の住所を探し出すために多くのむだな時間を費やしたりしている不便は、われわれ日常生活の体験として顕著な事実

であり、このような混乱は、国民生活ばかりでなく、行政事務の遂行にも多大の支障をきたしているが、その支障の程度は特に全国の市街地地域において著しいものがある。

このようないろいろの障害が生ずることとなったのは、本来住所表示のために設けられたものでない地番を住所表示に用いているところにその原因があると認められる。すなわち地番は、明治4年地券制度の創設により、主として徴税の目的をもって土地を特定させるための符号として設けられ、その後不動産登記制度の実施に伴い土地の表示として用いられているものである。それを明治31年の戸籍法の改正にあたり、戸籍の表示として番地という呼称で事務的に用いたものが住所表示として慣行的に一般化したものにすぎない。

地番による住所表示に代わり、常識的に分かりやすい住所表示方法として、住所番号を設けるものとする。住所番号は、厳密にいえば住所につけられた番号であるが、住所は抽象的なものであって視認できないから、諸外国において例とされているいわゆるハウス・ナンバーと同様、便宜建物に番号をつけて表示するものとする。

この答申を受けて昭和37年5月10日に「住居表示に関する法律」が制定された。この法律は、第1条で「この法律は、合理的な住居表示の制度及びその実施について必要な措置を定め、もって公共の福祉の増進に資することを目的」とし、第2条では住居表示の原則として、「市街地にある住所若しくは居所又は事務所、事業所その他これらに類する施設の所在する場所を表示するには、都道府県、郡、市、区及び町村の名称を冠するほか、次の各号のいずれかの方法によるものとする。」とし、街区方式と道路方式を列挙した。街区方式は「市町村内の町又は字の名称並びに当該町又は字の区域を道路、鉄道若しくは軌道の線路その他の恒久的な施設又は河川、水路等によって区画した場合におけるその区画された地域につけられる符号及び当該街区内にある建物その他の工作物につけられる住居表示のための番号を用いて表示する方法」とし、道路方式は「市町村内の道路の名称及び当該道路に接し、又は当該道路に通ずる通路を有する建物その他の工作物につけられる住居番号を用いて表示する方法」と規定した。第5条では町又は字の区域の合理化等として「街区方式によって住居を表示しようとする場合にあっては、街区方式による住居表示に係る区域内の町又は字の区域は、街区方式に適した合理的なものに区画し、当該区域内の町又は字の名称は、できるだけ読みやすく、かつ簡明なものにしなければならない。」と規定した。

欧米では道路方式が一般的であったが、日本では都市形態の現状や市民生活の実態等から街区方式による指導を行い、自治省は「街区方式による住居表示の実施基準」(**巻末資料5－10**)を定めた。

名古屋市においては、昭和37年10月に「名古屋市町名、町界審議会条例」を制定し、市長の諮問に応じ、

a 町名の変更に関すること

b 町の区域の新設、変更及び廃止に関すること

c 住居表示制度の実施に関すること

について調査審議することを所掌事務とする市長の附属機関としての「名古屋市町名、町界審議会」を設置した。

昭和38年10月1日には住居表示に関する法律に基づき「名古屋市住居表示条例」が公布され、翌年1月10日には同条例の施行とともに、千種区自由ヶ丘、中村区日比津の両地区において最初の住居表示が実施された。

また、これまでの整理方針が路線式(道路方式)を原則としていたので、新しい制度に対応した整理方針を定めるために、審議会に諮問し、その答申を得て昭和39年1月27日に次のような「名古屋市町名、町界整理方針」を定めた。

名古屋市町名、町界整理方針(昭和39年1月27日決定)

本市における町名及び町界の整理は、昭和38年自治省告示第117号「街区方式による住居表示の実施基準」によるほか、次によるものとする。

第1　縦横基準線

丁目進路の縦軸及び横軸は、次のように定める。

(1) 縦軸は、堀川及びその延長線を東西進路の基準とする。

(2) 横軸は、西区枇杷島町地内から東へ市役所北側を経て千種区鍋屋上野町へ至る道路及びその延長線を南北進路の基準とする。

第2　丁目の配列

縦横基準線の交点に最も近い町界の角を起点として原則として右回りとし、これによることができない場合は、だ行式により進行する。

第3　町の規模

町の規模は、用途地域別により、次に掲げる面積を基準とする。ただし、この基準によることができない場合は、隣接地域の状況及び将来の発展性等を考慮して定めるものとする。

商業地域　　7ヘクタール～10ヘクタール(約2万坪～3万坪)

住居地域　　10ヘクタール～17ヘクタール(約3万坪～5万坪)

工業地域　　17ヘクタール～27ヘクタール(約5万坪～8万坪)

第4　町の境界線

町の境界線は、公道、河川、水路等の一方の側線が縦横基準線に最も近い線をその境界線とする。

第5　町　名

市内で同一の町名、東西南北、上下縦横等を附して区別する町名又はまぎらわしい類似町名を生じないようにするものとする。

第6　名古屋市区及び町界、町名、地番整理方針(昭和5年6月9日決定)は廃止する。

一方、建設省からは昭和38年3月8日付けの区画整理課長名で、住居表示の実施の時期と換地処分の時期との調整について遺憾のなきようにという「土地区画整理事業の施行地区内における住居表示の実施について」の通達があった。

市では事業施行中の復興土地区画整理事業のうち、事業の進捗により順次行われる換地処分にあわせて町名、町界の整理を行い住居表示を実施することとし、昭和39年2月に中第1・2工区について地域住民との折衝に入った。

折衝の第一段階は街区方式についての地域住民の理解であった。町内会など地域社会におけるそれぞれの活動単位として「町」は人々の生活の中に根づき、また行政上も住民自治組織の一つとして活用されてきた経緯もあって、当初は街区方式による町名・町界の変更よりも従来の町名・町界を生かした道路方式を望む声が強かった。このため市は前述の整理方針に従って説明を続け、街区方式による町界についての理解を得る努力を続けた。

折衝の第二段階は町名の決定という難題であった。この中1・2工区は碁盤割地区を包含した地区であり、道路ごとに清洲越の由緒ある町名を受け継ぐ「町」からなる地域であった。市としては町名の決定については地元の案を尊重する方針で住民との協議を行ったが、多数の町名の中から特定の町名を選ぶことは難しく、新しい町名(丸の内一丁目～三丁目、錦一丁目～三丁目、栄一丁目～三丁目)を採用することと、従来の町名を道路の名称として残すことで了解を得た。

この案は、地方自治法第260条第1項前段の規定及び住居表示に関する法律第3条第1項の規定により市会に上程され、昭和40年12月22日に議決され、昭和41年3月1日に住居表示を実施すべき区域及び期日並びに住居表示の方式を告示して、碁盤割地区の住居表示が確定し、昭和41年3月30日に実施された。

道路の名称として残す町名については、関係町間の調整により29の町名が選ばれた。

しかしながら住民の中には旧町名に対する愛着を捨て切れず、「長者町」を残してほしいという請願が提出され(昭和40年11月24日不採択議決)、昭和43年には長者町織物共同組合などが中心となって住居表示取消等請求のいわゆる長者町訴訟が提訴された。この訴訟の主旨は次のようなものであった。

> 実施された住居表示は、従来の町名の尊重、歴史性伝統性の尊重、住民意志の尊重がなされておらず、上、下長者町、八百屋町一丁目は丸の内長者町通りとか、錦長者町通りというように長者町という名称を残すべきである。この制度の実施により立法の目的とは逆に郵便物の遅配、誤配が多く、暖簾喪失による損害を蒙っている。また、この行政処分には権利の乱用があり、重大、明白な瑕疵があるので無効である。

この訴訟は被告人を市長として住居表示の取り消し等を求めるものであったため、昭和47年3月22日に名古屋地方裁判所は「住居表示に関する法律第3条所定の行政行為の主体が名古屋市であるのに名古屋市長であると誤解し、その他右説示の如き法解釈の誤をおかしていることが明らかであるので、その余の本案ないし本案前の各争点について判断をなすまでもなく不適法として却下し……」という判決を下した。この訴訟は、その後最高裁判所まで持ち込まれた。

このような住居表示に伴う住民の不満は全国各地でも起こり、文化的遺産でもある由緒ある町名の消失に対して有識者からも批判の声が高まった。これに対して自治省では昭和40年6月に行政局長名で、「街区方式による住居表示の実施基準の運用等について」の通知を発して実施に当たっての次の

ような留意事項を示した。

1　町の名称

町の名称を定める場合には、実施基準の第1の1によるものであるが、関係住民の意向をも尊重するように配慮すること。

2　町の規模

町の規模は、実施基準の第1の4の(2)により、一定の基準によって定めるものであるが、その基準の適用にあたっては地域社会の実態についても配慮すること。

昭和42年8月10日には衆議院地方行政委員長の提案により住居表示に関する法律の改正が行われた。改正の主な内容は次のようなものであった。

a 町または字の区域の合理化については、街区方式により実施することが不合理なものについては、できるだけ合理的なものにするよう努めること。

b 新たに町名を定めるときは、できるだけ従来の名称に準拠すること。

c 市町村長は、町名区域の変更について、議会の議決を経ようとするときは、あらかじめ、その案を公示すること。

d その区域の住民が、この案に反対する場合は、50人以上の連署をもって変更を請求することができること。

e 変更の請求が出た場合、議会は公聴会を開きその区域の住民の意見を聞かなくてはならないこと。

f すでに町名等の変更が実施されている場合でも、改正法施行の日から6月以内に限って、都道府県知事が改正後の法律趣旨に適合しないと認めるときは、市町村長に対し是正の措置を求めることができること。

名古屋市では法改正の趣旨を踏まえ、社会生活の便利さ、能率化と住民の意志、従来の町の文化、歴史の尊重といった技術的な調整や戦災復興土地区画整理事業を始めとする区画整理事業の換地処分の時期との時間的な調整という問題を解決しながら、町名町界整理及び住居表示を実施していくことになった。

第15章　屋外広告物

広告物に対する規制は、明治44年(1911)に制定された「広告物取締法」に基づく愛知県令広告物取締法施行規則により警察の行政事務として、美観風致の維持、危害の防止、安寧秩序の維持、善良風俗の保持の点からすべての広告物の取り締まりが行われてきた。戦後、昭和22年(1947)に警察制度の改革が行われた際、広告物に対する規制は、一般行政に移管され、昭和24年に「屋外広告物法」が公布施行され、従来の広告物取締法は廃止された。

新たに制定された屋外広告物法は、その第1条で「この法律は、美観風致を維持し、及び公衆に対する危害を防止するために、屋外広告物の表示の場所及び方法並びに屋外広告物を掲出する物件の設置及び維持について、必要な規制の基準を定めることを目的とする。」としており、憲法において思想・表現の自由が定められたことにより、従来の法律の目的から安寧秩序の維持、善良風俗の保持を削除し、屋外で表示する広告物に対し、美観風致の維持、公衆に対する危害防止の2点からのみ規制を行うこととなった。

同法第2条は屋外広告物を「常時又は一定の期間継続して屋外で公衆に表示されるものであって、看板、立看板、はり紙及びはり札並びに広告塔、広告板、建物その他の工作物等に掲出され、又は表示されたもの並びにこれらに類するものをいう。」と定義し、制限については第3条で「都道府県は、条例で定めるところにより、美観風致を維持するために必要があると認めるときは、市(都の特別区を含む。)及び人口五千以上の市街的町村の区域について、屋外広告物(以下「広告物」という。)の表示及び広告物を掲出する物件の設置を制限することができる。」と規定して、具体的な広告物等の制限は都道府県の条例に委ね、同法は規制の基準を定めるにとどまった。

愛知県においては昭和25年に「愛知県屋外広告物条例」を制定し、屋外広告物の指導取り締まりを行ってきたが、昭和31年に地方自治法の一部改正により指定都市にこの事務が委譲された。名古屋市においては同年に県条例をそのまま市条例とし、市内の屋外広告物の規制事務を行うことになり、所管を建設局計画課としたが、事務の増大に従い、計画局発足直後の昭和37年に総務課に広告物係を設けた。

県条例を引き継いだ市条例の特徴的な点として、以下のような地域または場所を広告物を掲出する物件を設置してはならない禁止場所に定めた。

a 文化財保護法(昭和25年法律第214号)第27条又は第56条の10第1項の規定により指定された重要文化財又は重要有形民族文化財の建造物の周囲20メートル以内の地域及び同法第69条第1項若しくは第2項又は第70等の規定により指定され、又は仮指定された史跡、名勝、天然記念物の地域

b 古墳又は墓地

また、広告物等(広告物または広告物を掲出する物件)の表示、設置の禁止物件として、以下の物件を定めた。

a 橋りょう

b 街路樹及び路傍樹

c 銅像及び記念碑

d 郵便ポスト、送電塔、公衆電話または公衆便所

広告物等を表示、設置しようとするときは、事前に市長に届出をし、市長は届出の日から10日間の期間内に限り、美観風致の維持または公衆に対する危害の防止のために広告物等の表示、設置を禁止または制限することができるという規定であった。

経済の復興にともない商業活動が活発になり、屋外広告物は街中に氾濫し、都市の美観上放置できない状態を呈してきたため、名古屋市においては昭和36年4月に条例の抜本的な改正を行った。

条例の主要な改正点は、以下のような点であった。

a 従来の「届出制」を許可制に変更し、許可手数料を徴することとした。

b 広告物等の表示、設置の禁止地域、場所を拡大した。

c 広告物等の表示、設置の禁止物件を拡大した。

d 広告物等について表示、設置の場所、位置、形状、規模、色調等について規格を設けた。

具体的には、禁止地域、場所について従来の地域、場所のほか以下のものを追加した。

a 住居専用地区又は風致地区内で市長の指定する地域又は場所

b 都市公園

c 道路、鉄道、軌道又はこれに接続する地域で、美観風致を維持するために必要があるものとして市長が指定する地域

d 街園並びに市長の指定する道路内の分離帯及び安全地帯

禁止物件については、公衆電話ボックス、交通信号、テレビ塔、水道タンク、ガスタンク、地下道、地下鉄の上屋、アーケード等を追加した。

また、市長の指定する道路及びこれに面する地域または場所をたれ幕、はり紙、はり札、立掛看板等の禁止区域とし、具体的には、名古屋駅前地区を指定した。

名古屋市では条例の改正を機に、従来放置されていた違反広告物の整理、指導に当たった。都市の美観の上から特に目立った違反広告物は、電柱や橋梁の高欄等に貼られたはり紙や主要街路の電柱や街路樹に針金で縛られた立看板等であった。

これらの違反広告物を除却するために違反広告物の設置者に対して条例に基づいた除却命令を発したが応ずる者はなく、強制的に市で直接除却するより方途がなかった。市が直接除却するためには「行政代執行法」による手続きが必要であった。行政代執行法の手続きは、除却命令を発しても命令に応じない場合は、相当の期限を定め、期限内に履行しないときは代執行する旨の戒告を発し、さらに戒告の期限までにその義務を履行しない者に対して代執行をする時日を定めて代執行令書を通知してから除却するという手順が必要であった。

この手続きには相当な期日を要するのに対し、違反広告であるビラや立看板等の広告物は短期間の目的のものが大部分であって、事務手続きの間に広告表示の目的が達成されており、業者にとって強制執行による除却に伴う不都合はなく、行政代執行による除却は、目的を達成した違反広告物の後始末を行政が行うというのが実態であった。しかしながら、このような矛盾をはらみつつも、都市の美観維持のためにこの行政処分は続けられた。

昭和38年5月に「屋外広告物法」の一部改正が行われ、はり紙については行政代執行によらない簡

易除却の道が講じられ、昭和48年には立看板とはり札についても簡易除却ができるように法律の改正が行われた。

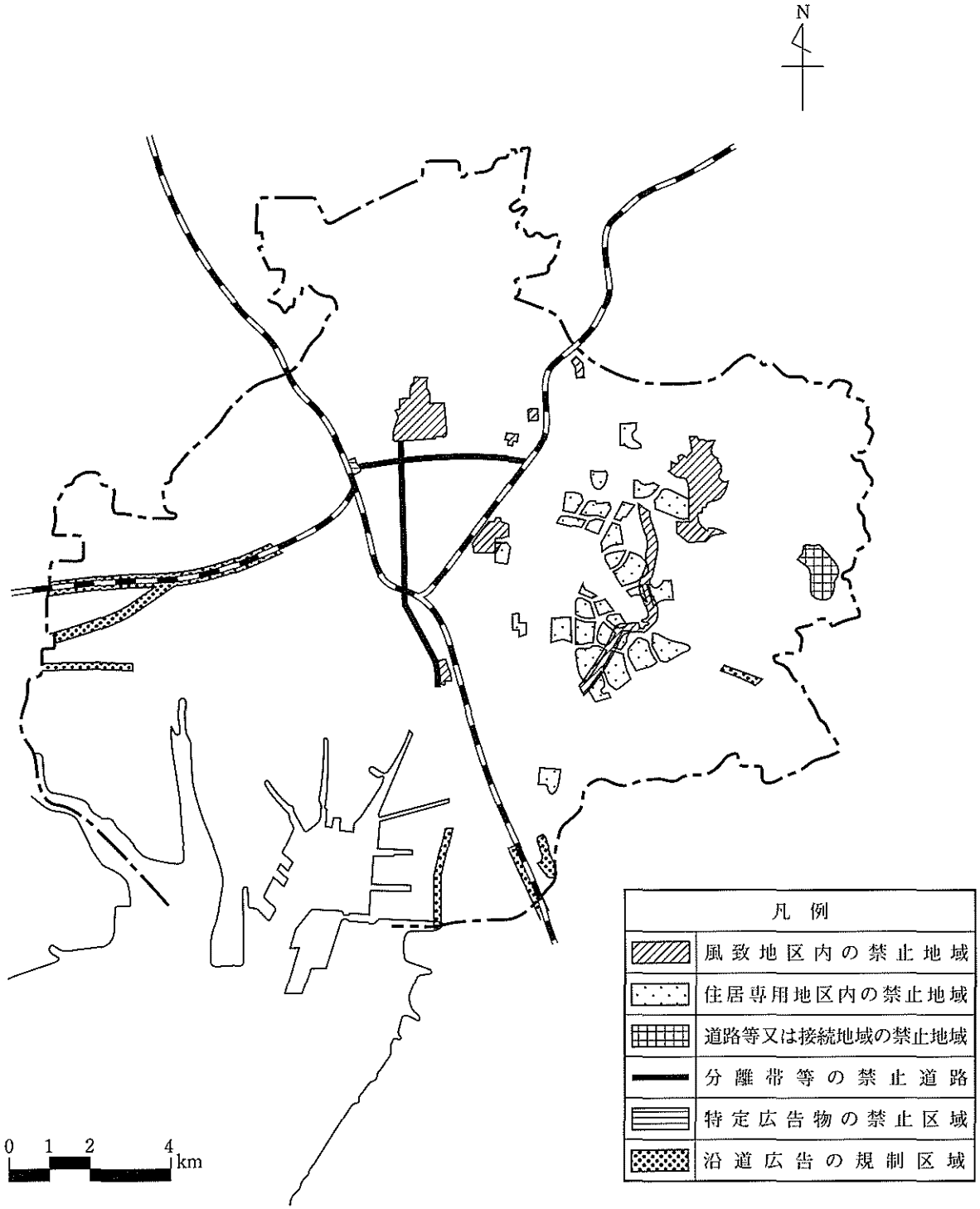


図5－66　昭和36年当時の屋外広告物条例による規制区域

資　　料

資　料　目　次

資料2－1　都市計画法……514
資料2－2　市街地建築物法……516
資料2－3　名古屋都市計画区域設定理由書……518
資料2－4　名古屋都市計画高速度交通機関設置ニ関スル特別調査委員設定理由書……520

資料3－1　名古屋市工業地域ノ拡張ニ関スル意見……526
資料3－2　市街地建築物法施行令第三条の二……528
資料3－3　風致地区取締規則……529
資料3－4　都市計画補助街路・小街路一覧……530
資料3－5　名古屋都市計画事業道路新設拡築受益者負担ニ関スル件……538
資料3－6　名古屋都市計画事業道路新設拡築受益者負担施行細則……540
資料3－7　名古屋都市計画事業路面改良受益者負担ニ関スル件……542
資料3－8　名古屋都市計画事業並執行年度割の認可公告及び理由書……544
資料3－9　名古屋都市計画事業街路新設拡築及路面改良並ニ執行年度割の認可公告及び理由書…545
資料3－10 名古屋都市計画事業街路並ニ執行年度割追加変更の告示及び理由書……549
資料3－11 名古屋都市計画事業並執行年度割の認可公告……552
資料3－12 都市計画事業運河新設及建築敷地造成理由書……553
資料3－13 建物疎開跡地の処理……554
資料3－14「雨水量および汚水量」及び「排除の方法」……556
資料3－15 名古屋の区画整理の特質……558
資料3－16 土地区画整理設計標準……560
資料3－17 区画整理設計室手記……567

資料4－1　戦災地復興計画基本方針……590
資料4－2　復興都市計画街路(幹線街路)一覧……592
資料4－3　復興都市計画街路(補助幹線街路)一覧……595
資料4－4　街路計画標準……598
資料4－5　復興都市計画公園一覧……601
資料4－6　高速度鉄道建設に関する意見書……602
資料4－7　復興土地区画整理事業の換地方針……605

資料5－1　緑地地域指定標準……607
資料5－2　地下街占用許可基準……608
資料5－3　名古屋地下街道路占用許可条件……609
資料5－4　公共地下道、地下駐車場及び地下街の道路占用について(協議)……610
資料5－5　駅広場設計標準……611
資料5－6　名古屋港管理組合規約案……612
資料5－7　名古屋港管理組合設立理由書……614
資料5－8　名古屋港臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例……615
資料5－9　名古屋市区及町界町名地番整理方針……617
資料5－10 街区方式による住居表示の実施基準……618

資料2—1　都市計画法

都市計畫法

（大正8年4月5日
法律第36号）

第一條　本法ニ於テ都市計畫ト稱スルハ交通、衞生、保安、經濟等ニ關シ永久ニ公共ノ安寧ヲ維持シ又ハ福利ヲ增進スル爲ノ重要施設ノ計畫ニシテ市ノ區域内ニ於テ又ハ其ノ區域外ニ亙リ施行スヘキモノヲ謂フ

第二條　前條ニ規定スル市ハ勅令ヲ以テ之ヲ指定ス其ノ市ノ都市計畫區域ハ關係市町村及都市計畫委員會ノ意見ヲ聞キ主務大臣之ヲ決定シ内閣ノ認可ヲ受クヘシ

第三條　都市計畫、都市計畫事業及每年度執行スヘキ都市計畫事業ハ都市計畫委員會ノ議ヲ經テ主務大臣之ヲ決定シ内閣ノ認可ヲ受クヘシ

第四條　都市計畫委員會ノ組織、權限及費用ニ關スル規定ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

第五條　都市計畫事業ハ勅令ノ定ムル所ニ依リ行政廳之ヲ執行ス

主務大臣特別ノ必要アリト認ムルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ行政廳ニ非サル者ヲシテ其ノ出願ニ依リ都市計畫事業ノ一部ヲ執行セシムルコトヲ得

第六條　都市計畫事業ノ執行ニ要スル費用ハ行政官廳之ヲ執行スル場合ニ在リテハ國、公共團體ヲ統轄スル行政廳之ヲ執行スル場合ニ在リテハ其ノ公共團體、行政廳ニ非サル者之ヲ執行スル場合ニ在リテハ其ノ者ノ負擔トス

主務大臣必要ト認ムルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ都市計畫事業ニ因リ著シク利益ヲ受クル者ヲシテ其ノ受クル利益ノ限度ニ於テ前項ノ費用ノ全部又ハ一部ヲ負擔セシムルコトヲ得

第七條　主務大臣必要ト認ムルトキハ前條ノ規定ニ依リ公共團體ノ負擔スヘキ每年度ノ金額ノ最低限度ヲ定ムルコトヲ得

第八條　公共團體ハ第四條又ハ第六條ノ費用ニ充ツル爲左ノ特別稅ヲ賦課スルコトヲ得但シ府縣費ヲ市ニ分賦スル場合ニ於テ市カ營業稅、雜種稅又ハ家屋稅ヲ賦課スルトキハ主務大臣ノ許可ヲ受ケ其ノ稅率ヲ定ムヘシ

一　地租割　地租百分ノ十二半以内

二　國稅營業稅割　國稅營業稅百分ノ十七以内

三　營業稅、雜種稅又ハ家屋稅　各府縣稅十分ノ四以内

四　其ノ他勅令ヲ以テ定ムルモノ

公共團體ハ主務大臣ノ許可ヲ受ケ公共團體ノ他ノ收入ヲ以テ第四條又ハ第六條ノ費用ニ充ツルコトヲ得

第九條　都市計畫區域内ニ存スル國有河岸地ニシテ公共ノ用ニ供セサルモノハ第六條ノ費用ヲ負擔スル公共團體ニ之ヲ下付スルコトヲ得

第十條　都市計畫區域内ニ於テ市街地建築物法ニ依ル地域又ハ地區ノ指定、變更又ハ廢止ヲ爲ストキハ都市計畫ノ施設トシテ之ヲ爲スヘシ

都市計畫區域内ニ於テハ市街地建築物法ニ依ル地域及地區ノ外土地ノ狀況ニ依リ必要ト認ムルトキハ風致又ハ風紀ノ維持ノ爲特ニ地區ヲ指定スルコトヲ得

第十一條　第十六條第一項ノ土地ノ境域内又ハ前條第二項ノ規定ニ依リ指定スル地區内ニ於ケル建築物、土地ニ關スル工事又ハ權利ニ關スル制限ニシテ都市計畫上必要ナルモノハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

第十二條　都市計畫區域内ニ於ケル土地ニ付テハ其ノ宅地トシテノ利用ヲ增進スル爲土地區劃整理ヲ施行スルコトヲ得

前項ノ土地區劃整理ニ關シテハ本法ニ別段ノ定アル場合ヲ除クノ外耕地整理法ヲ準用ス

第十三條　都市計畫トシテ内閣ノ認可ヲ受ケタル土地區劃整理ハ認可後一年内ニ其ノ施行ニ著手スル者ナキ場合ニ於テハ公共團體ヲシテ都市計畫事業トシテ之ヲ施行セシム

前項ノ規定ニ依リ公共團體ノ施行スル土地區劃整理ニ付耕地整理法ヲ準用シ難キ事項ニ關シテハ勅令ヲ以テ必要ナル規定ヲ設クルコトヲ得

第十四條　地方長官土地區劃整理ノ設計ニ關スル認可ヲ爲ス場合ニ於テハ主務大臣ノ認可ヲ受クヘシ

第十五條　土地區劃整理ヲ施行シタル土地ノ地價ハ勅令ノ定ムル所ニ依リ之ヲ定ム

第十六條　道路、廣場、河川、港灣、公園其ノ他勅令ヲ以テ指定スル施設ニ關スル都市計畫事業ニシテ内閣ノ認可ヲ受ケタルモノニ必要ナル土地ハ之ヲ收用又ハ使用スルコトヲ得

前項土地附近ノ土地ニシテ都市計畫事業トシテノ建築敷地造成ニ必要ナルモノハ勅令ノ定ムル所ニ依リ之ヲ收用又ハ使用スルコトヲ得

第十七條　土地區劃整理ノ爲又ハ衞生上若ハ保安上ノ必要ニ依ル建築物ノ整理ノ爲必要アルトキハ建築物其ノ他ノ工作物ヲ收用スルコトヲ得

第十八條　前二條ノ規定ニ依ル收用又ハ使用ニ關シテハ本法ニ別段ノ定アル場合ヲ除クノ外土地收用法ヲ適用ス

前項ノ規定ニ依ル土地收用法ノ適用ニ付テハ前條ノ工作物ハ之ヲ土地ト看做ス

第十九條　第十六條又ハ第十七條ノ規定ニ依ル收用又ハ使用ニ付テハ第三條ノ規定ニ依ル都市計畫ノ認可ヲ以テ土地收用法ニ依ル事業ノ認定ト看做ス

第二十條　土地收用法第二十二條第一項ノ協議調ハサル場合又ハ其ノ協議ヲ爲スコト能ハサル場合ニ於テハ事業執行者ハ主務大臣ノ裁定ヲ求ムルコトヲ得

前項ノ場合ニ於テハ收用審査會ノ裁決ヲ求ムルコトヲ得ス

前二項ノ規定ハ損失ノ補償ノ協議ニ關シテハ之ヲ適用セス

第二十一條　第九條ノ規定ニ依リ下付ヲ受ケタル土地及第十六條第二項ノ規定ニ依リ收用シタル土地ノ處分及管理ニ關シテハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

第二十二條　都市計畫事業ニ依リ生シタル營造物ノ管理ニ付特ニ必要アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ其ノ管理者ヲ定ム

第二十三條　行政執行法第五條及第六條ノ規定竝之ニ基キテ發スル命令ハ本法若ハ本法ニ基キテ發スル命令又ハ之ニ依リテ爲ス處分ニ依リ行フヘキ作爲又ハ不作爲ヲ行政廳カ強制スル場合ニ之ヲ準用ス

第二十四條　本法若ハ本法ニ基キテ發スル命令又ハ之ニ依リテ爲ス處分ニ依リ私人ノ義務ニ屬スル負擔金其ノ他ノ費用ハ行政廳國稅滯納處分ノ例ニ依リ之ヲ徵收スルコトヲ得

前項ノ規定ニ依ル徵收金ノ先取特權ノ順位竝其ノ追徵還付及時效ニ付テハ行政廳ノ統轄スル公共團體ノ徵收金ノ例ニ依ル

第二十五條　本法又ハ本法ニ基キテ發スル命令ニ規定シタル事項ニ付行政廳ノ爲シタル處分ニ不服アル者ハ訴願スルコトヲ得

本法ニ依リ行政裁判所ニ出訴スルコトヲ得ル場合ニ於テハ主務大臣ニ訴願スルコトヲ得ス

第二十六條　本法又ハ本法ニ基キテ發スル命令ニ規定シタル事項ニ付行政廳ノ爲シタル違法處分ニ因リ權利ヲ毀損セラレタリトスル者ハ行政裁判所ニ出訴スルコトヲ得

附　則

第二十七條　本法施行ノ期日ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

第二十八條　東京市區改正條例、東京市區改正土地建物處分規則及大正七年法律第三十六號竝之ニ基キテ發シタル命令ハ之ヲ廢止ス

第二十九條　東京市區改正條例及東京市區改正土地建物處分規則ノ適用又ハ準用ヲ受クル市ハ第二條ノ規定ニ依リ指定セラレタルモノト看做ス

第三十條　東京市區改正條例又ハ大正七年法律第三十六號ニ依リ內閣ノ認可ヲ受ケタル設計又ハ議定シタル事業ハ各本法ニ依リ內閣ノ認可ヲ受ケタル都市計畫又ハ都市計畫事業ト看做ス

第三十一條　東京市區改正條例、東京市區改正土地建物處分規則若ハ大正七年法律第三十六號又ハ之ニ基キテ發シタル命令ニ依リ爲シタル處分ハ本法又ハ本法ニ基キテ發スル命令ニ牴觸セサル限リ本法ニ依リ爲シタル處分ト看做ス

第三十二條　東京市區改正土地建物處分規則ノ適用又ハ準用ニ依リ行政廳ノ爲シタル處分ニ關シテハ同規則第一條第二項乃至第四項ハ仍其ノ效力ヲ有ス

第三十三條　東京市區改正條例又ハ大正七年法律第三十六號大正七年勅令第百八十四號ニ依リ下付ヲ受ケタル官有ノ河岸地ハ其ノ下付ヲ受ケタル市ノ所有ニ屬スル間地租ヲ免除ス但シ其ノ市ノ都市計畫事業ノ終リタルトキハ此ノ限ニ在ラス

前項ノ河岸地ヨリ收入スル金額ハ其ノ市ノ都市計畫事業ノ終ル迄之ヲ他ニ支出スルコトヲ得ス

第一項ノ河岸地ノ下付ヲ受ケタル市ハ之ヲ賣却讓與スルコトヲ得ス但シ已ムヲ得サル場合ニ於テ都市計畫委員會ノ議決ヲ經テ主務大臣ノ認可ヲ受ケタルトキハ此ノ限ニ在ラス

資料2−2　市街地建築物法

市街地建築物法

（大正8年4月5日
法律第37号）

第一條　主務大臣ハ本法ヲ適用スル區域内ニ住居地域、商業地域又ハ工業地域ヲ指定スルコトヲ得

第二條　建築物ニシテ住居ノ安寧ヲ害スル虞アル用途ニ供スルモノハ住居地域内ニ之ヲ建築スルコトヲ得ス

第三條　建築物ニシテ商業ノ利便ヲ害スル虞アル用途ニ供スルモノハ商業地域内ニ之ヲ建築スルコトヲ得ス

第四條　工場、倉庫其ノ他之ニ準スヘキ建築物ニシテ規模大ナルモノ又ハ衛生上有害若ハ保安上危險ノ虞アル用途ニ供スルモノハ工業地域内ニ非サレハ之ヲ建築スルコトヲ得ス

主務大臣必要ト認ムルトキハ前項ノ建築物ニシテ著シク衛生上有害又ハ保安上危險ノ虞アル用途ニ供スルモノニ付テハ工業地域内ニ於テ其ノ建築ニ付特別地區ヲ指定スルコトヲ得

第五條　前三條ニ規定スル建築物ノ種類ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

第六條　前四條ノ規定ノ適用ニ付テハ新ニ建築物ノ用途ヲ定メ又ハ建築物ヲ他ノ用途ニ供スルトキハ其ノ用途ニ供スル建築物ヲ建築スルモノト看做ス

第七條　道路敷地ノ境界線ヲ以テ建築線トス但シ特別ノ事由アルトキハ行政官廳ハ別ニ建築線ヲ指定スルコトヲ得

第八條　建築物ノ敷地ハ建築線ニ接セシムルコトヲ要ス但シ特別ノ事由アル場合ニ於テ行政官廳ノ許可ヲ受ケタルトキハ此ノ限ニ在ラス

第九條　建築物ハ建築線ヨリ突出セシムルコトヲ得ス但シ建築線カ道路幅ノ境界線ヨリ後退シテ指定セラレタルモノナルトキハ命令ノ定ムル所ニ依リ建築物ノ前面突出部又ハ基礎ハ道路幅ノ境界線ヲ超エサル範圍内ニ於テ建築線ヨリ之ヲ突出セシムルコトヲ得

第十條　行政官廳ハ市街ノ體裁上必要ト認ムルトキハ建築線ニ面シテ建築スル建築物ノ壁面ノ位置ヲ指定スルコトヲ得

第十一條　建築物ヲ建築スル場合ニ於ケル其ノ高又ハ其ノ敷地内ニ存セシムヘキ空地ニ關シテハ地方ノ狀況、地域及地區ノ種別、土地ノ慣態、建築物ノ構造、前面道路ノ幅員等ヲ參酌シ勅令ヲ以テ必要ナル規定ヲ設クルコトヲ得

第十二條　主務大臣ハ建築物ノ構造、設備又ハ敷地ニ關シ衛生上又ハ保安上必要ナル規定ヲ設クルコトヲ得

第十三條　主務大臣ハ火災豫防上必要ト認ムルトキハ防火地區ヲ指定シ其ノ地區内ニ於ケル防火設備又ハ建築物ノ防火構造ニ關シ必要ナル規定ヲ設クルコトヲ得

防火地區内ニ於テハ建物ノ部分ヲ爲ス防火壁ハ土地ノ疆界線ニ接シ之ヲ設クルコトヲ得

第十四條　主務大臣ハ學校、集會場、劇場、旅館、工場、倉庫、病院、市場、屠場、火葬場其ノ他命令ヲ以テ指定スル特殊建築物ノ位置、構造、設備又ハ敷地ニ關シ必要ナル規定ヲ設クルコトヲ得

第十五條　主務大臣ハ美觀地區ヲ指定シ其ノ地區内ニ於ケル建築物ノ構造、設備又ハ敷地ニ關シ美觀上必要ナル規定ヲ設クルコトヲ得

第十六條　主務大臣ハ建築物ノ工事執行ニ關シ必要ナル規定ヲ設クルコトヲ得

第十七條　行政官廳ハ建築物左ノ各號ノ一ニ該當スル場合ニ於テハ其ノ除却、改築、修繕、使用禁止、使用停止其ノ他ノ必要ナル措置ヲ命スルコトヲ得

一　保安上危險ト認ムルトキ

二　衛生上有害ト認ムルトキ

三　本法又ハ本法ニ基キテ發スル命令ニ違反シテ建築物ヲ建築シタルトキ

第十八條　本法適用區域ノ設定若ハ變更、地域若ハ地區ノ指定若ハ變更其ノ他ノ場合ニ於テ從來存在スル建築物カ其ノ後新ニ建築セラレタリトセハ本法又ハ本法ニ基キテ發スル命令ニ違反スヘキモノナルトキハ行政官廳ハ相當ノ期間ヲ指定シ其ノ建築物ニ付前條ニ揭クル必要ナル措置ヲ命スルコトヲ得

前項ノ規定ニ依ル措置ヲ命スルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ建築物所在地ノ公共團體ヲシテ損失ヲ補償セシム

前項ノ規定ニ依リ補償ヲ受クヘキ者補償金額ニ付不服アルトキハ其ノ金額決定ノ通知ヲ受ケタル日ヨリ三月内ニ通常裁判所ニ出訴スルコトヲ得此ノ場合ニ於テハ訴願シ又ハ行政裁判所ニ出訴スルコトヲ得ス

第十九條　建築主、建築工事請負人、建築工事管理者又ハ建築物ノ所有者若ハ占有者本法若ハ本法ニ基キテ發スル命令又ハ之ニ基キテ爲ス處分ニ違反シタルトキハ二千圓以下ノ罰金又ハ科料ニ處ス

第二十條　前條ノ規定ハ前條ニ揭クル者未成年者又ハ禁治産者ナルトキハ其ノ法定代理人ニ之ヲ適用ス但シ營業ニ關シ成年者ト同一ノ能力ヲ有スル未成年者其ノ營業ニ關シ前條ニ規定スル違反ヲ爲シタルトキハ此ノ限ニ在ラス

前條ニ揭クル者ハ其ノ代理人、戶主、家族、同居者、雇人其ノ他ノ從業者其ノ營業ニ關シ前條ニ規定スル違反ヲ爲シタルトキハ自己ノ指揮ニ出テサルノ故ヲ以テ處罰ヲ免ルルコトヲ得ス

前條ニ揭クル者法人ナルトキハ明治三十三年法律第五十二號ヲ準用ス

第二十一條　本法又ハ本法ニ基キテ發スル命令ニ規定シタル事項ニ付行政官廳ノ爲シタル處分ニ不服アル者ハ訴願スルコトヲ得

本法ニ依リ行政裁判所ニ出訴スルコトヲ得ル場合ニ於テハ主務大臣ニ訴願スルコトヲ得ス

第二十二條　本法又ハ本法ニ基キテ發スル命令ニ規定シタル事項ニ付行政官廳ノ爲シタル違法處分ニ因リ權利ヲ毀損セラレタリトスル者ハ行政裁判所ニ出訴スルコトヲ得

第二十三條　本法適用ノ區域ハ勅令ヲ以テ指定スル市、區其ノ他ノ市街地トス

特別ノ必要アル場合ニ於テハ勅令ヲ以テ其ノ定ムル所ニ依リ前項ノ市街地ノ外ニ亙リ本法適用ノ區域ヲ定ムルコトヲ得

第二十四條　本法ハ勅令ノ定ムル所ニ依リ建築工事中ノ建築物、建築工事ニ著手セサルモ設計アル建築物又ハ建築物ニ非サル工作物ニ之ヲ準用スルコトヲ得

第二十五條　本法ノ全部又ハ一部ノ適用ヲ必要トセサル建築物ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

第二十六條　本法ニ於テ道路ト稱スルハ幅員九尺以上ノモノヲ謂フ

道路ノ新設又ハ變更ノ計畫アルトキハ勅令ノ定ムル所ニ依リ其ノ計畫ノ道路ハ之ヲ道路ト看做ス

附　則

本法施行ノ期日ハ勅令ヲ以テ之ヲ定ム

資料2−3　名古屋都市計画区域設定理由書

名古屋都市計畫區域設定理由書

今ヤ名古屋ニ於ケル都市計畫漸ク其緒ニ着キ都市計畫區域設定ノ必要切ナルモノアリ茲ニ案ヲ具シ其ノ立案ノ理由ヲ述フ

都市計畫區域設定ノ基本ハ將來ニ於ケル都市發展ノ程度ノ豫定ニアリ而シテ普通都市ニ於ケル發展ノ概括的測定ハ略人口ニ依ルヲ得ヘク從ツテ計畫區域設定ノ基本ハ將來ニ於ケル人口增加ノ豫定ニ目途ヲ置クヲ妥當トスヘシ更ニ計畫區域設定ニ當リ之ヲ支配スヘキ具體的要件ハ交通ノ設備、人口ノ密度、土地ノ形態、行政ノ區域等其ノ主要ナルモノニシテ就中交通ノ設備ヲ以テ重要ナル基件トス一般都市ニ於テ其ノ商業的中心地ハ都市活動ノ最モ盛ナル所ニシテ從ツテ交通系統ノ中樞ヲ爲ス故ニ今後交通機關ノ相當ナル普及ヲ得ハ一般公衆カ約一時間以内ニ商業的中心地ニ集散シ得ヘキ範圍ハ略都市生活ノ有機的機能ヲ發揮シ得ヘキ限界ト思考スルヲ得ヘク之ヲ現代交通機關進歩ノ程度ト名古屋附近發展ノ實況ト考ヘ又四方廣濶ナル名古屋附近ノ地形ニ鑑ミ其ノ中心地ヨリ半徑二里(約五哩)ノ圓圈内ニ包含セラルヽ區域ヲ以テ其ノ範圍ト看做スヲ至當トスヘシ

名古屋市ハ明治四十年熱田ノ併合ニ依リ一ノ開港トナリ同市將來ノ發展ハ之ヲ基礎トシテ企圖セサルヘカラサル哉明ナリ而シテ埠頭ハ本市ノ最南部ニ位シ現在ノ商業的中樞タル榮町筋朝日町附近ト相距ルコト遠シト雖モ近年其ノ發展ニ伴ヒ其ノ中心カ漸次南方築港方面ニ向ツテ擴大スルノ實情ニ鑑ミ熱田踏切附近ヲ中心トシ且ツ計畫事業施行ノ便益竝天然ノ區劃タル河川丘陵等ノ位置ヲ考慮シ行政區劃線ニ準據シテ其ノ外劃線ヲ設定スレハ別紙圖面ニ示スカ如ク東ハ高針川及天白川ヲ北ハ矢田川及庄内川ヲ境界トシ西ハ大體庄内川ニ沿ヒ同川以西南ハ海ニ連ル區域即チ名古屋市萩野村庄内村西枇杷島町下之一色町及天白村ノ内大字八事ヲ包含スルコトヽナリ其ノ面積四千九百十萬六千四百二十坪(六二・七平方哩)トナル以上ノ中愛知郡天白村大字八事ハ天然ノ地形上區域内ニ包括スルノ要アルノミナラス現ニ市有墓地及遊園地アリテ從來市ト密接ノ關係ヲ有シ西春日井郡西枇杷島町及愛知郡下之一色町ハ本市ニ接近スルノミナラス本市ニ供給スル野菜及魚類ノ市場存在シ共ニ本市ノ衞生及經濟上竝地域等ニ密接ナル關係ヲ有シ又庄内村及萩野村ハ地形上住宅地トシテ好適ナルノミナラス恰モ本市ノ風上ニ位シ殊ニ離宮ヲ去ルコト遠カラサルヲ以テ適當ナル地域制ヲ設定シ工場ノ續出ニヨリ煤煙ノ市西北部離宮附近一帶ノ地ニ累スルヲ防カサルヘカラス即チ以上ノ區域ハ全部都市計畫區域内ニ包含セサルヘカラサルモノトス

今名古屋市從來發展ノ經過ヲ按スルニ漸次隣接町村ヲ併合シテ次第ニ行政區域ハ擴大セルモノニシテ明治二十二年ニハ西部隣接地ヲ二十九年ニハ前津小林ヲ四十年ニハ熱田ヲ併合シ大正十年末ニ至リ更ニ隣接町村ヲ編入シテ今日ノ市區域ニ達シタリ而シテ大正九年十月一日現在國勢調査ノ結果隣接町村併合以前ニ於ケル舊名古屋市人口分布ノ狀態ヲ見ルニ

	人　口	面　積　(坪)	密度(一人當リ)
東區	八九、二八八	一、九二二、二二七	二一・五三
西區	一〇〇、四五九	一、三八一、〇一七	一三・七五
中區	一七四、一四一	二、〇六六、八六〇	一一・八七
南區	六六、一〇九	六、九四二、四一二	一〇五・〇一
計	四二九、九九七	一二、三一二、五一六	二八・六三

ニシテ其ノ中、中區及西區ハ既ニ過密ノ狀態ニ在リ即チ大體ニ於テ名古屋市内ノ人口ハ尚增加ノ傾向ナキニ非スト雖モ近年近郊町村カ著大ナル增加率ヲ示スニ反シ市内主ナル區域ノ增加率ハ漸次遞減シツヽアルヲ見ル

次ニ此ノ區域カ將來包容シ得ヘキ人口及其ノ密度ニ就テ考察センニ大正九年ニ於ケル舊市ノ密度ハ百萬坪ニツキ約三萬四千九百人(一人當二八・六三坪)今舊市内ニ於ケル今後ノ密度ヲ一人當リ約十五坪ト豫定シ之レニヨリテ舊市内面積約千二百三十一萬二千五百坪内ニ包容セラルヘキ人口ヲ算定スルトキハ約八十二萬人トナル茲ニ設定セントスル計畫區域ノ中舊名古屋市ヲ除キタル殘餘ノ部分ハ人口密度比較的稀薄ナル部分ニシテ大正九年ニ於ケル人口密度ハ一人當リ平均百八十八坪ナリ然レトモ舊名古屋市人口飽和ノ後ニ於テハ漸次其ノ密度增大スヘク其ノ許容力ヲ平均一人當リ八十坪ト假定セハ此ノ區域ノ面積三千六百七十九萬四千坪ニ對シ全人口約四十六萬人トナル依テ前記ノ假定ヲ以テスレハ設定都市計畫區域全部ノ許容人口ハ約百二十八萬人トナリ平均密度一人當リ約三十八坪トナル今將來ニ於ケル所謂大名古屋發達ノ趨勢ヲ考察スルニ當リ信憑スヘキ諸統計材料不備ニシテ其ノ人口增加程度ノ豫測ノ如キモ頗ル困難ナルモノアリ抑都市人口ノ增加ハ單ニ出産率、死亡率等ニ依ル自然的增加ノミニ依ルモノニ非ス寧ロ商工業ノ發達交通施設ノ完備其ノ他百般ノ社會狀態ノ變遷ニ基ク人爲的增加ニ依ルモノ大ナルヲ以テ單ニ過去ニ於ケル人口增加ノ狀況ニ基キテ推斷シ難キモノアリ今過去十

箇年間ニ於ケル人口増加ノ状態ヨリ推察シテ将来ノ人口ヲ豫想スレハ今後三十年ニ於テ舊名古屋市區域ハ全ク飽和シ其ノ外郊區域モ亦殆ト飽和ノ状態ニ達セントシ區域全部ノ人口ハ約百二十三萬人トナリ猶幾分ノ人口許容力ヲ有ス

要スルニ茲ニ設定スル名古屋都市計畫區域ハ現代交通機關ノ状態ニ鑑ミ略都市生活ノ有機的機能ヲ發揮シ得ヘキ範圍ニ於テ地勢及行政ノ區劃ヲ參酌シテ定メタルモノニシテ其人口ノ密度ヲ前記ノ標準ニ置キテ大約百二十八萬ノ人口ヲ包容シ得ヘキ規模ナリトス即チ概ネ其ノ目途ヲ前述ノ規模ニ置キテ組織的都市計畫ヲ樹立セントスルモノナリ

資料2—4　名古屋都市計画高速度交通機関設置ニ関スル特別調査委員設定理由書

名古屋都市計畫高速度交通機關設置ニ關スル特別調査委員設定理由書

目　次

一、都市計畫上高速度交通機關ノ必要
(一)名古屋市ノ都市計畫上ヨリノ觀察
(二)地方計畫ヨリノ觀察
(三)急速實施ヲ要スル理由
二、名古屋市發達ノ現狀
(一)市内交通機關ノ不完備
(二)人口ノ郊外分散
(三)特殊ナル郊外發達中樞ノ分布

一、都市計畫上高速度交通機關ノ必要

(一)名古屋市ノ都市計畫上ヨリノ觀察

名古屋都市計畫道路網ハ大正十三年六月及本年一月ノ両度ニ於テ決定シタルモノ延長約五十里ニ亘リソノ幅員ハ新停車場前二十四間ノ如キ特殊ナルモノヲ除キ十三間半及十八間ノ二種トシ此ノ路線ハ總テ路上電車ヲ敷設スル豫定ナルヲ以テ之ヲ一面ヨリ觀レハ一種ノ電車網完成ト謂フヲ得ヘシ故ニ若シ人口十萬乃至三十萬級ノ中都市ナラムニハ既ニ斯ク電車網カ確立スレハソノ交通量ヲ消化スルコト十二分ナリト謂フヘシ然リト雖我カ名古屋ノ區域ハ廣袤十万里想定人口百三十萬ニシテ所謂百萬都市ニ屬ス即チ此ノ如キ大都市ニ對シテハ恰モ中都市ニ徒歩單位ノ道路網ヲ以テ足レリトセス必ヤ路上電車ヲ要スル如ク必然高速度交通機關ノ設備ニ迄到達セサルヲ得ス之ヲ歐米先進國ノ例ニ依レハ人口百萬ニ滿タサル都市マドリツドノ如キ既ニ之ヲ開設セリ況ンヤ百萬都市ニ於テヲヤ今之ヲ表示スレハ左ノ如シ

先進都市高速度交通機關設備狀態

都市名	人口	高速度線延長	人口百萬當リ
大ロンドン	七、四七六、一六八人	三二九哩	四四哩
大巴里	四、四一一、六九一	一一九	二七
伯林	三、八〇四、〇四八	一〇三	二七
ニューヨーク	五、六二〇、〇四八	六四六	一一五
大ボストン	一、二一〇、九〇九	四三	三六
シカゴ	二、七〇一、七〇五	一六二	六〇
費府	一、八二三、七七九	二八	一六
マドリツド	六五二、〇〇〇	一二四	一九
大東京	七、四九〇、〇〇〇	一八七	二五
大大阪	四、八七二、五四二	二、七三一(計畫)	五六

抑々都市ノ交通網計畫ノ理想ハ

一、如何ナル都市部分モ都心ニ對シ三十分ニテ到達シ得ルコト(徒歩、電車所要時間合計)

二、第二次中心ニ對シ最大一時間ニテ到達シ得ルコト

即チ名古屋ノ如キ産業都市ニテハ都心ハ概ネ商業區ニシテ第二次中心ハ工業區ト觀ルヲ妥當ナリトスヘク之ヲ路上電車網計畫ニ依リ名古屋ノ交通所要時間ヲ檢スルニ

一、榮町ヲ中心トスレハ三十分ニテ到達シ得ル面積ハ約千三百萬坪ニシテ全面積ノ三分ノ一ニ過キスシテ此ノ面積ニ對シ一人當リ四十坪ノ人口ヲ收容スルモノトセハ人口三十萬ノ中商業都市タルヲ得ルノミヌ

二、築港(工業中心ト見テ)ヲ中心トスレハ一時間ニテ到達シ得ヘキ面積ハ約二千三百萬坪即チ都市計畫區域面積ノ約半ニ滿タス其ノ人口收容力ハ一人當リ八十坪トスレバ是亦人口三十萬ノ一工業都市ニ過キス

(以上時間帶圖參照)(略)

以上中樞地ヲ異ニスル各地域ハ其ノ距離相互ニ一時間以上ナルヲ以テ都市的機能ヨリ謂ヘハ完全ニ獨立シタル二都市トシテ觀察スルヲ適當トスルモ一行政區劃ニ屬スルカ故ニ敢テ一都市ト見ルモ尚漸ク人口六十萬ノ商工都市トシテノ機能ヲ有スルニ過キス即チ今此ノ概念ヲ明確ナラシムル爲メ次ノ設例ニ依リ説明ヲ試ミルニ名古屋驛ト榮町ノ時間距離ヲ十五分ト假定シ榮町ヨリ一時間内外ニテ到達シ得ル都邑ヲ檢スルニ刈谷、一宮、津島、

瀬戸、岡崎、岐阜等ヲ擧ケ得ヘシ

名古屋市カ現ニ有スル交通機能ハ榮町ヲ中心トシテ觀察スレハ其ノ三分ノ二ノ面積ハ少クモ時間的ニ於テ以上列記ノ都邑以下ノ價値ヲ有スルニ過キサルヲ感得スルニ足ル此ノ如キハ都市計畫區域ノ旨趣ヲ沒却スルニ至ルヘキヲ憂フ而シテ之カ救濟策トシテハ唯一ノ高速度交通機關ノ設備アルノミ

(二)地方計畫ヨリノ觀察

愛知平野ニ於ケル都市分布ハ攝津、關東、筑豐等ノソレト稍趣ヲ異ニシ母都名古屋ヲ中心トシテ完全ニ一系統ヲ成セリ即チ名古屋ヲ中心トシテ三十分圈上ニハ津島、半田、刈谷點在シ一時間圈上ニハ岡崎、一宮、桑名、四日市、岐阜、瀬戸、西尾散布シ更ニ二時間圈上ニハ豐橋、津ノアルアリ母都ノ周圍ヲ聯星狀ニ駢列スルヲ見且ツ同時間圈上ノ都市ノ人口カ略相近似セルハ注意ニ値ス

三十分圈　　町　　級
一時間圈　　小都市級
二時間圈　　中都市級

右ノ現象ハ明カニ母都ニ對シ及各都邑相互聯關的ニ經濟的有機關係ノ存在ヲ推スルニ難カラス近時如上ノ都邑カ或ハ法ノ適用ニ依リ或ハ自發的ニ各都市計畫ヲ立テツヽアルニ際シ愼重ニ考究スヘキ事項ニシテ都市計畫當事者カ都市計畫ノ樹立ニ方リ先ツ以テ此ノ全體ノ上ニ一ノ地方計畫ヲ確立シ之ヲ基準トシテ各都市ノ計畫ヲ進ムルニ於テ初メテ相關的都市計畫ノ合理化ヲ見得ヘシト高調スル所以ナリ

地方計畫トシテ(殊ニ此ノ際)最初ニ考慮スヘキ事項ハ是等ノ都市ヲ連ネテ名古屋市ニ統制セシムル交通機關即チ都市聯絡鐵道網ノ問題ナリ然レトモ今地方計畫トシテ都市聯絡鐵道網ヲ說クノ煩ヲ避ケ其ノ網ヲ名古屋市カ如何ニ綜合統一スヘキカヲ略說セムトス

都市聯絡鐵道網ノ計畫ニシテ名古屋市ニ朝宗スル形式ヲ採ルモ現在ノ愛電、名鐵ノ如ク都心ヲ距ルコト二三十分ノ距離ニテ徒ニ終點ヲ造リ了スルハ洵ニ無意義ト謂フヘク

一、地方計畫ハ連珠ノ絲ヲ斷テル如ク其ノ能力ヲ減殺シ

二、且ツソノ爲ニ招徠スル中心街ノ交通混雜ハ救フヘカラサルニ至ル(シカゴノ實例)

而シテ此ノ如キ場合都市聯絡鐵道網ノ都市内部(殊ニ母都市ニ於テ)ニ於ケル配線要諦トシテ各線ハ必然都心ヲ通過セサルヘカラストノ說アリ傾聽ノ價値アリ即チ四周ヨリ進入シ來ル都市聯絡鐵道線ハ現在ノ都市外周ノ終端ヨリ最有効ニ都市計畫的効果ヲ擧ケシメツヽ都心ニ導キ以テ各線ヲ握手セシムルヲ要ス是レ市内部都市聯絡鐵道疎通機關トシテ高速度交通網ノ確立ヲ要スル理由ナリ

(三)急速實施ヲ要スル理由

高速度交通機關ノ實際的効果ヨリ謂ヘハソノ實現期ノ如キ路上電車ニ比シ遲延スルモ或ル時期迄ハ大ナル支障ナク寧ロ或ハ必要ニ應シ計畫實施ヲ爲スノ妥當ナルカ如シ然ルニモ拘ラス今茲ニ急速ニ計畫確立ヲ高調スル理由ハ高速度線ノ性質上必ス高架若ハ地下構造ト爲スヘク而シテ地下構造ト爲スニ於テハ(イ)家屋ノ基礎ニ對スル影響(ロ)道路ノ地下埋設物關係(ハ)地下工事可能ノ地質等ノ錯雜シタル問題ニ直面セサルヲ得ス若シ又之カ高架式構造ト爲スニ於テハ或ハ之ニ適當セル街路幅員或ハ屈曲半徑如何等各種ノ制限條件ノ伴フヲ免レス名古屋市ニシテ所謂百萬都市タルコト近キ將來ニ在リトセハ高速度交通機關設備ニ關スル用意決シテ早シトセス若シ以上說述シタルカ如ク當然起ルヘキ各種ノ條件ヲ無視シ以テ永久ニ理想的計畫ノ出現ヲ阻止スルカ如キハ後世ニ對スル一種ノ背任行爲ナリト謂フモ誣言ニ非スト信ス

今ヤ道路網計畫ヲ了ヘ方ニソノ實施期ニ入ラムトスルニ先立チ本計畫ヲ樹立シ以テソノ直チニ可能ナル部分ニ對シテハ道路網事業ト相伴ツテ工事施行ニ便シ然ラサル部分ニ對シテハ豫メ道路ノ地上地下構造物其ノ他ノ條件ヲ案配整理シ經濟的抵抗ヲ除キ後日高速度交通機關ノ設置ヲ誘致促進ニ資スルハ決シテ徒爾ナリトセス

二、名古屋市發達ノ現狀

高速度交通機關ノ必要ハ單ニ計畫論ヨリシテノミナラス之ヲ名古屋市ノ現狀ヨリ見ルモ喫緊ノ事ニ屬ス現在ノ交通量ト之ヲ消化スル設備ヨリ見レハ實ニ名古屋市ハ堂々タル体軀ノ青年ニ小兒ノ服ヲ纏ハシメタルカ如シ今現狀論ヲ左ノ三項ニ分チテ說述スヘシ

(一)市内交通機關ノ不完備

昨今市内ニ於ケル電車乘客ノラツシユアワーニ於ケル混雜狀態ヲ視之ヲ内ニ省ミ現在將來ニ亘ツテ市當局カ果シテ路上電車經營能力ノ限界迄手ヲ盡シテ尚及ハサルモノナリヤ否ヤヲ考究スルヲ要ス現在名古屋市電總延長ハ約三十哩ニシテ之ヲ舊市ノ面積ニ割當ツレハ一平方哩ニ對シ二哩ニシテ配線上ノ理論的飽和狀態ナリト斷シテ可ナリ今參考ノ爲メ各都市面積ニ對スル路面電車軌道哩ヲ擧クレハ左ノ如シ

ロンドン	平方哩ニツキ	二・四七
パリー		八・七一
ベルリン		八・八〇
ニユーヨーク		三・八八
シカゴ		四・七六
東京		四・五四
京都		二・七八
大阪		四・六三
横濱		二・四八
神戸		一・四七

此ノ延長哩ニ對シ車輛數及ソノ營業成績ヲ檢スルニ理論上一日一哩ニ最多數ノ車輛ヲ運轉シ得ル最大限度ヲ一哩ニ對シ八臺ノ車輛ヲ一時間六哩ノ速度ニテ一日十九時間運轉スルモノトスレハ走行哩ハ九一二哩トス故ニ現在ノ市電營業哩數三十哩ニ對シテハ二七、〇〇〇走行哩トナル計算ナリ然ルニ大正十三年度ニ於ケル市内營業成績ハ二四、〇〇〇走行哩ナルヲ以テ飽和狀態ニ接近シ更ニ最近數年間ノ乘客ノ狀態ヲ檢スルニ

軌道一哩當リ	大正十一年	二、五〇〇、〇〇〇	走行哩
	大正十二年	二、八四〇、〇〇〇	
	大正十三年	二、九五〇、〇〇〇	

トナリ之ヲ大阪ニ於ケル最近十箇年平均走行哩二、四四七、〇〇〇ニ對比スレハ本市ニ於ケル最近乘客數ハ實ニ大阪ノソレヲ凌駕セルヲ知ル更ニ又一車當リ乘客數ハ本市ノ二三・三二對シ大阪市ハ大正十年ニ於テ二三・三五ニシテ兩市ソノ數相近似スルヲ見ル而シテ榮町線ノ平均一車乘客三〇人ニ比シ大差ナキヲ見レハ平均値亦相當高率ナリト謂ヒ得ヘク斯現象ノ全線的ナルヲ示ス

斯ノ如キ狀態ヲ長ク持續スル時ハ人口ノ增加及一人一年乘車回數ノ增加ハ重加原因ト爲テ終ニ交通倒産ノ厄ヲ招徠スルノ虞アルコト火ヲ睹ルヨリ明カナリ今各都市一人乘車回數增加狀況ヲ表示スレハ左ノ如シ

名古屋市	大正十一年	八〇回
	大正十二年	一二三
	大正十三年	一二五
大ロンドン		一〇九
ロンドン		一一三
大巴里		一一五
大伯林		一八八
紐育		一五八
シカゴ		二七〇

更ニ一面交通補助機關トシテノ市街自動車ノ發達ヲ見ツヽアルカ爲メ多少交通量消化ノ緩和劑タルノ觀ナキニ非ザルモ舊市内部ニシテ之カ可能ノ高速度走行幅員ヲ備フルハ僅ニ岩井町線(幅員十八間)ノミニシテ他ハ反ツテ之カ爲ニ交通危險ヲ增大スルノ結果ヲ見ルモノヽ如ク從テ之カ匡濟策ハ唯高速度交通機關ノ出現ニ在リト信ス

(二)人口ノ郊外分散

都市ニ於ケル人口集散ノ模樣ヲ見ルニ頭初ハ郊外ヨリ都心ニ向ツテ殺到シ次テ都心區ニ於テ交通能率上及衛生上ノ危險期ヲ現出シ幾多社會問題ノ論議セラルヽ間ニ更ニ亞イテ擾頭スル土地經濟上ノ理由ニ依リ自然ニ第一次ニ工場第二次ニ住宅ト云フ順序ニテ人口郊外分散開始セラルヽヲ常態トス而シテ此ノ作用ハ都市ノ自律癒治ニシテ殆ト天寃的ト云フモ過言ニ非サル都市膨脹ノ現象ナリトス都市計畫擔任者ハ此ノ場合ニ於テ都市ヲシテ先進都市ノ覆轍ヲ見ルコトナク危險期實現ヲ未然ニ防止スル樣人口分散ノ作用ヲ起サシムル事ニシテ是レ眞ニ近世都市經營ノ理想トスル所ナリ

現時名古屋舊市ノ人口密度ハ一人當リ二八坪六ニシテ之ヲ

東京	一一・四	京都	一四・五
大阪	一四・一	横濱	二六・四
神戸	一二・八		

ニ比スルニ幾分ノ餘裕アルカ如キモ都市生活ノ脅威ヨリ免レシムルカ爲ニハ此ノ程度ニ保持スルヲ適當トスヘ

ク次ニ郊外地ニ於ケル人口増加状況ト電車トノ關係ヲ檢スルニ

		十四年國調人口	増加率	市電區域△印
市	内	四六三、六七三	〇・〇〇一五	
郡	部	三〇四、八八七	〇・一四二	
舊	千種町	三四、九七二	〇・〇九〇	△
同	六郷村	一七、四九二	〇・二七六	△
同	東山村	八、七一八	〇・一一八	△
同	清水町及杉村	一八、九七七	〇・一七八	△
同	金城村	一二、八九八	〇・一一三	△
同	枇杷島町	四、〇〇三	〇・〇一六	(名鐵沿線)
同	中村町	三一、六一七	〇・一三三	(中村電車)
同	御器所町	四〇、六五九	〇・三四六	△
同	愛知町	四四、七六二	〇・〇九〇	△
同	呼續町	四三、五三七	〇・一九八	(愛電沿線)
同	笠寺村	八、二二七	〇・〇二一	
同	八幡村	二〇、一四四	〇・一七一	
同	荒子村	五、八四九	〇・〇〇一	
同	小碓村	五、九五四	〇・〇〇六	
全	市	七六八、五六〇	〇・〇五二	

ニシテ市内ノ人口増加率ハ漸ク自然増加率ニ低下シタルハ明カニ此ノ部ニ於テ人口ノ移動少キコトヲ示シ寧ロソノ死亡率ノ大ナルコトヲ考慮ニ加フレハ却テ人口逓減ノ指數ヲ示スニ非サルカ然ルニ之ニ對シ郊外地ハ舊市内ノ十倍以上ノ率ヲ以テ増加ヲ續ケ而モソノ數カ全名古屋ノ率ヨリ大ナルハ上記密度ノ問題ト照應シ明カニ既ニ分散運動ノ起リツヽアル事ヲ看取セシム此ノ潮時ニ當ツテ人爲ヲ以テ郊外分散ヲ策スルハ敢テ尚早ナリト云ヒ得ヘカラサルノミナラス或ハ却テソノ機ヲ逸シタルモノトノ杞憂ナキニ非ス茲ニ於テ一轉シテ人口分散ノ實際問題ニツキ檢討スルニ當リ如何ナル交通流量トシテ分散スヘキカ又之ニ對スル市ノ交通機關能力如何ノ問題ヲ解決セサルヘカラス

今上記名古屋市人口増加率分布表ヲ見ルニ△印ヲ附セル市電沿線特ニ大ニシテ他ノ部分ニ比シ略ニ倍ナルヲ見ル即チ△印市電影響區域一六%然ラサル部分七%ニシテ此ノ差ハ實ニ都心地區所屬ノ交通網ニ對スル連絡ノ便宜及賃金ノ高低ニ原因スルモノナルヲ知ル今假ニ市電沿線ノ増加率ノ正則ニシテ他ノ部分ハ連絡ノ不便及賃金ノ重加等ノ一種ノ交通障害ニ阻止セラレ居ルモノトスレハ此ノ一六%ノ正則増加率ノ機會ヲ郊外各方面ニ均等ニ有セシムルハ人口分散ノ理想タラスムハ非ス今　ノ爲ニ歐米先進都市ノ郊外人口増加率ヲ調査スルニ

都名＼年次	一八〇〇	一八五〇	一八九〇	一九〇〇	一九一三	一九二三
ロンドン郊外	九%	一二	二一(人口三百萬)	三二	三五	四〇
ニユーヨーク	〇	二五(人口六六萬)	三一	四六	五一	六〇
パリー	一七	二九	一五(人口二五〇萬)	二六	二八	三六
ベルリン	〇	〇	一五(人口二五七萬)	二八	三四	
ボストン	〇	三五	二五(人口四五萬)	四五	五二	

(日本各都市郊外人口増加率ニ關スル信憑スヘキ統計ナキヲ遺憾トス)

右表ニ依レバ歐米各都市ニ於テモ一六%ト云フ郊外増加率ハ可ナリ膨脹能力アル時代ノ現象ナルモ未タソノ最大數ニ達セルモノニ非ス而モ此ノ數ヲ採ツテ以テ之カ交通量ニ及ホス影響ヲ觀察スルニ大正十四年末ノ郊外人口三〇四、〇〇〇人ヲ基準トシ之カ増加數ハ(一六%)大正十五年ニハ四八、五〇〇ナルヲ以テ本年末ノ郊外人口ハ三五二、五〇〇人トナル此ノ人口カ名古屋市最近ノ統計ヨリ類推シタル將來乘車回數二〇〇ヲ要求スルトセハ(參考表前出)總乘車回數ハ年九、七〇〇、〇〇〇回ノ増加ヲ見ル計算ナリ又更ニ乘客一人一回ノ乘車哩ヲ二・五哩(大阪市電調査)ト假定スレハソノ乘車哩ハ二四、二〇〇、〇〇〇哩ノ増加ヲ來スヘシ尚之ヲ逐年計算スレハ左表ノ如シ

	必要延乘車哩(増加哩)
大正十五年	二四、二〇〇、〇〇〇哩

大正十六年	二七、〇六〇、〇〇〇
大正十七年	三二、四九九、六〇〇
大正十八年	三七、七〇五、五〇〇
大正十九年	四三、七三八、五〇〇
大正二十年	五〇、八八六、五〇〇
大正二十一年	五八、九一〇、五〇〇
大正二十二年	六八、〇三六、五〇〇

之ニ對シ克ク名古屋市電ノ能力之ニ堪ヘ得ルヤ否ヤヲ觀察スルタメ左ニ今回市當局カ將來計畫トシテ精査發表シタル電車擴張計畫年度割ヲ見ルニ左ノ如シ

	複線哩	單線哩
大正十五年	四・一八七	一
大正十六年	四・五六九	一
大正十七年	五・二六九	一・〇六〇
大正十八年	四・三二五	〇・九〇〇
大正十九年	〇・四一〇	三・七五〇
大正二十年	一・五四一	一・八九〇
大正二十一年	一	三・三〇〇
大正二十二年	〇・七六〇	二・五一四

ナルヲ以テ之ヲ乘車哩ニ換算スレハ

	計畫線延乘車哩(增加哩)
大正十五年	二三、七五八、一一二哩
大正十六年	三三、四六七、七五五
大正十七年	四六、三五六、八六九
大正十八年	三八、〇八一、四七二
大正十九年	三〇、七五八、一一二
大正二十年	二四、八九九、四二四
大正二十一年	二四、一六七、〇八八
大正二十二年	二三、九四七、三八七

即チ之ヲ前出要求乘車哩ニ比較對照スレハ兩者ノ間ニ著シキ逕庭アルヲ看取シ得ヘシ而モ郊外人口增加率一六%トセルモ市内ノ人口增加率ハ一定限度ニ達スレハ理論上減少スヘキモ郊外ノ人口增加率ハ之ヲ外國ノ例ニ徵スルモ市内トハ別箇ノ意味ニ於テ增加ヲ持續シ却テ中樞地區ヨリ密度大ナルニ至ルヲ常トスルハ注意ニ値ス

(三)特殊ナル郊外發達中樞ノ分布

都市ノ郊外地發展ノ形式ニ二樣アリソノ一ハ商業中心ヨリ同心圓的ニ發達シ他ノ一ハ廣面積ヲ散點的ニ發展ス而シテ前者ハ中小都市ノ開發形式ニシテ後者ハ大都市發展ノ形式ナリ故ニ若シ誤ツテ大都市性ヲ帶ヘル都市ニ前者ノ形式ヲ強フルニ於テハ必スヤ大ナル破綻ニ逢著スルノ危險アリ名古屋發展ノ狀況ヲ稽査スルニ大都市性ニシテ且ツ發達ノ形式ハ後者ニ屬スルモノヽ如シ即チ發展素トシ

榮町商業區　八事遊覽區　中村娛樂區　東郊學園區
築港水運區　中川工業區　城東工業區　笹島陸運區

テアリ更ニ此ノ他ニ下之一色、枇杷島、熱田ノ各市場中心等ヲ有シ何レモ獨立シタル生命ト意義トヲ有シテ將來ニ望ミ現在ノ確乎タル地歩ヲ占居シツヽアルヲ見ル然ルニ之カ對策トシテ計畫セラルヘキ市電配線形式ハ全ク同心圓的漸進法ニシテ散點式遠距離開發ニ適應スヘクモ非ス是レ素ヨリ市電ノ經營事情ヨリシテ眞ニ已ムヲ得サルモノト推想スルモ名古屋將來ノ發展ニ備フルニ未タ必スシモ萬全ナリト謂フヲ容ササルモノヽ如シ

而シテ此ノ各發展素ヲ三十分以内ニテ都心ニ直屬セシメ且ツ相互ノ連絡ヲ圓滑ナラシムルヲ以テ理想トシ是レ亦高速度交通機關ノ出現ヲ俟ツノ外ナシト斷ス因ニ各發展素ヲ高速度線ニテ連絡スレハ其ノ所要時間關係左ノ如シ

	距離	高速度線ニテ (一時間一六哩)
東郊學園區	一里	一〇分

城東工業區	一里	一〇分
中村娯樂區	一里	一〇分
枇杷島市場	一里	一〇分
中川工業區	一・五里	一五分
熱田市場	一・五〇	一五分
八事遊覽區	二里	二〇分
築港水運區	二里	二〇分
下之一色市場	二里	二〇分

以上各項ニ渉リ説述シタカ如ク高速度交通機關設置ノ要急ナルモノアルヲ以テ之カ調査ニ關シ本會ニ於テ特別委員會ヲ設定セムトス

外國大都市及東京市ニ於ケル一人一箇年乘車回數

都市名	路面電車	高速鐵道	計	備考
大倫敦	一〇九	六〇	一六九	一九一二年ノ調査
倫敦府	一一三	九七	二一〇	人口ハ一九一一年 其他一九一二年ノ調査
大巴里	一一五	一一六	二三一	乘車人員ハ一九一二年 其他ハ一九〇七、一九一一年ノ調査
巴里	—	一五七	—	一九一一年ヨリ一九一二年ノ調査
大伯林	一八八	八〇	二六八	乘車人員ハ一九一二年ヨリ 一九一〇年其他一九〇七年ノ調査
紐育市	一五八	一五三	三一一	一九一五年ノ調査
同マンハツタン區	一六〇	—	—	一九一五年ノ調査
同ブルツクリン區	一七八	—	—	一九一五年ノ調査
市俄古	二七〇	七一	三四一	一九一五年ヨリ一九一六年ノ調査
大ボストン	—	—	二八一	人口ハ一九一五年 其他一九一三年ノ調査
東京市及近郊	一〇二	一一	一一三	一九一七年ノ調査
大東京	九一	一〇	一〇一	一九一七年ノ調査

資料3—1　名古屋市工業地域ノ拡張ニ関スル意見

名古屋市工業地域ノ擴張ニ關スル意見

名古屋市ハ大正十三年十月都市計畫法ヲ施行セラレ地域ノ指定ヲ見タルカ、右指定ハ本市工業ノ實狀ニ副ハズ爲ニ其發展ヲ阻止スルノ嫌アリ。

試ミニ各地域ニ於ケル電動力使用工場數ヲ見ルニ昭和八年一月末現在ニ於テハ

住居地域	四、三九〇工場
商業地域	一、三一六
工業地域	一、〇七四
未指定地	七五六
合　計	七、五三六

ニシテ内工業地域内ニ在ルモノハ僅カニ一割四分ニ過ギザルニ反シ住居地域内ニアルモノハ五割六分ノ多數ニ上ル。今之等ノ工場ニツキ市街地建築物法施行令ニ規定スル馬力數ニヨル制限ニ照シ、各地域別ニ適格不適格ノ戸數並ニ使用馬力總數ヲ檢スルニ

	適　格		不適格	
住居地域	三、九〇〇工場		四八六工場	
	五、〇〇〇馬力		二二、〇〇〇馬力	
商業地域	一、二四二工場		七四工場	
	二、〇〇〇馬力		一三、〇〇〇馬力	
未指定地	七四六工場		一〇工場	
	二、〇〇〇馬力		三、〇〇〇馬力	

ニシテ不適格工場の總數ハ五七〇工場ニ上ル。然カモ其ノ使用馬力數ニ至ツテハ三萬八千馬力ニシテ、使用馬力總數ノ約八割ヲ算ス。之等多數ノ工場中ニハ増改築又ハ再築ノ必要ニ迫レルモノ少カラザルモ久シキニ亘ル財界不振ノタメ未ダソノ餘裕ナク然カモ市街地建築物法施行令第三條ノ二所定ノ猶豫期間モ目睫ノ間ニ迫リ爲メニ之等ノ工場ハ經營上各種ノ脅威ヲ受ケ、晏如トシテ業務ニ專念スルコトヲ得ザル現狀ナリ。都市アリテノ都市計畫タル以上地域ノ指定ニ當リテハ出來得ル限リ都市ノ實情ニ則セザルベカラズ。我ガ名古屋市ガ飽クマデ工業立都ヲ以テ市是トスル以上、既存ノ工業ニ對シテハ能フ限リ存續ノ途ヲ講ズルト共ニ、一面新工場ノ誘致ヲ圖リ將來發展ノ方策ヲ定ムルヲ第一要件トス。

本市都市計畫地域ノ指定ハ此ノ點ニ於テ甚ダ缺クルトコロアリ、須ク左記方面ヲ工業地域ニ追加擴張シテ其ノ不備ヲ補ヒ、本市産業ノ發展ヲ助長セシメサルヘラス。

一、城北一帶

城北及ヒ東區杉村町方面ヲ住居地域ニ指定セルハ我名古屋市産業ノ發展上適當ナラス。昭和六年ニ於ケル本市工産額ハ二億四千一百二十六萬圓ニシテ内紡織工業ハ嶄然頭角ヲ表ハシ、其ノ額一億二千六百七十六萬圓ニ達シ、工業總額ノ五割強ヲ占ム。而シテ同工業ハソノ性質上使用スヘキ水質及水量ニ密接ナル關係アルハ彼ノ「マンチエスター」カ綿業地トシテ發達シタル事例ニ徵スルモ明カニシテ此ノ點城北及杉村町方面ハ斯業ノ發展上好適地タルヲ失ハス。上名古屋町帝國撚絲織物株式會社ノ例ニヨレハ尺廻リ深サ二十五間ノ掘抜一本ニテ其ノ湧出量一分間二石ニシテ、五本ヲ掘リ一時間六百石ヲ湧出ス、然カモ鑿井費低廉ニシテ小規模ノ井戸ニ至ツテハ僅々數百圓ニテ掘鑿スルコトヲ得ルモノナリ。今東志賀町、西志賀町、北押切町、田幡町、杉村町、深井町、兒玉町、堀端町ニ於ケル主ナル染織工場ヲ調査スルニ其ノ數約七十ニ達シ、水ノ使用最モ激シキ染色工場ハ其内約三割ヲ占ム。上述ノ如ク城北方面ハ特ニ紡織工業ニ關スル特殊ノ地域トシテ發達シツヽアルニ拘ラス、其ノ位置住居地域ノ風上ニ在リトノ理由ヲ以テ住居地域トナセルハ大イニ考慮ヲ要スル問題ニシテ、本市ニ於ケル風位ヲ見ルニ北風ハ冬期ニ多クシテ他ハ南風多キヲ以テ住宅地域ニ煤煙ヲ飛散スルカ如キハ比較的稀ナルコトナリ。然カモ晩近科學ノ發達ニ伴ヒ煤煙ヲ防止シ得ルノミナラス、電力其他ノ使用ニ依リ全然煤煙ヲ生セシメサルコトヲ得ルカ故ニ、此ノ方面ニ建設セラルヘキ工場ニ對シテハ煤煙ヲ飛散セシメサルコトヲ條件トスルモ可ナルヲ以テ城北、杉村町方面ノ住居地域並ニ市外庄内町、萩野村町ノ住居豫定地ヲ工業地域ニ編入セラレンコトヲ切望ス。

二、未指定地

現在ノ未指定地ハ市ノ西郊則武町、牧野町及ヒ西日置町、西古渡町ノ一部ナルガ是等ノ住居地域内ニハ既ニ大小幾多ノ工場アリ、而カモ住居地域トシテハ不衛生ニシテ不適當ナルハ勿論商業地域トシテモ便利ナラス、寧

ロ之ヲ工業地域ニ編入スルヲ妥當ナリト信ス。

三、工業地域内ニ於ケル路線的商業地域

幹線街路ニシテ工業地域内ニ延長セルモノハ其ノ兩側ヲ商業地域トシテ指定セラレ居ルモ、之ハ其ノ意義ヲ認ムルヲ得ス。却ツテ工場ヲ街路ニ沿ツテ建築シ得サル不便アルヲ以テ、之ヲ工業地域ニ抱攝編入セラレンコトヲ切望ス。

四、千種町ノ一部

現在名古屋工廠千種機器製作所附近ノ工業地域ハ凸字形ヲナシテ住居地域中ニ突出シ居レルカ、附近ノ住居地域中ニハ愛知織物株式會社等ノ大工場アリ、寧ロ境界ノ形ヲ匡正シテ工業地域ヲ擴張スルヲ可トス。

五、御器所ノ一部

新堀川ノ富士見橋ヲ渡リ東郊線島退ニ出ツル都市計畫一等大路第三類七號線及ヒ立石橋ヨリ高辻ニ出ツル一等大路第三號十四號線ニ南北ヲ限ラレ、東ハ東郊線、西ハ新堀川ニ依ツテ圍マレタル楔形ノ區域ハ現在既ニ多數ノ工場ヲ有シ住居地域ヨリ工業地域ニ改ムルヲ適當ト認ム。

六、新堀川中央線以北記念橋ニ至ル兩岸

新堀川ハ工業用運河トシテ利用セラレ、現在製材工場櫛比シ當然工業地域ニ指定セラルヘキヲ商業地域トセラレタルハ遺憾ナリ。右ヲ工業地域ニ變更セラレンコトヲ希望ス。

七、堀川岩井橋下流西岸ト市電江川線ノ中間地帶並ニ岩井橋以南ノ東岸

同方面ハ現在工場用地トシテ開發セラレツヽアリ、堀川ニ依ル運輸ノ便モ良好ニシテ將來工業ノ益發展スヘキハ疑ヲ容レス、是亦工業地域ニ編入セラレンコトヲ望ム。

八、井戸田、呼續、笠寺方面

都市計畫一等大路第三類第八號線以南、同一等大路第三類四號線及ヒ東海道線以東ノ地方ハ地盤堅ク建築敷地ノ造成容易ナルカ故ニ工業地域トナスヲ適當ト認ム。

九、西枇杷島町

西枇杷島町ハ東ニ庄内川、西ニ新川ヲ控ヘ、國有鐵道東海道線、名岐鐵道一宮線及ヒ津島線ニ沿ヒ交通運輸上至便ナルノミナラス地下水豊富ニシテ而カモ地盤堅ク低地ノ嫌ナキニ非スト雖モ庄内川ノ土砂ヲ以テ容易ニ埋立ヲナシ得ルヲ以テ工場建設地トシテ好適ノ地ナリ。故ニ名岐鐵道津島線庄内川橋以南ヲ商業地域ニ其他ヲ工業地域ニ編入セラレンコトヲ希望ス。

資料3−2　市街地建築物法施行令第三条の二

前三條ノ規定又ハ市街地建築物法第四條第二項ノ規定ニ依リ現在地ニ建築スルコトヲ得ザル種類ニ屬スル建築物ハ現在地ニ建築スルコトヲ得ザルニ至リタル日ヨリ十五年間ヲ限リ行政官廳ノ許可ヲ受ケ左記各號ニ規定スル制限内ニ於テ増築、改築、再築又ハ用途ノ變更ヲ爲スコトヲ妨ゲズ

一　現在地ニ建築スルコトヲ得ザルニ至リタル際現ニ存在スル建築物ノ敷地及之ト一團ヲ成ス土地ヲ超エテ増築、改築、再築又ハ用途ノ變更ヲ爲サザルコト

二　建築物の増築、改築、再築又ハ用途の變更ニ因リ増加スベキ建築面積ハ現在地ニ建築スルコトヲ得ザルニ至リタル際現ニ存在スル建築物ノ建築面積ノ二分ノ一ヲ超過セザルコト

三　建築物ノ増築、改築、再築又ハ用途ノ變更ニ因リ増加スベキ床面積ハ現在地ニ建築スルコトヲ得ザルニ至リタル際現ニ存在スル建築物ノ床面積ヲ超過セザルコト

四　工場ノ常時使用スル原動機馬力數ヲ増加スル場合ニ於テ増加スベキ馬力數ハ現在地ニ建築スルコトヲ得ザルニ至リタル際常時使用スル馬力合計數ヲ超過セザルコト但シ行政官廳土地ノ狀況、事業ノ種類、作業方法又ハ建築物ノ構造設備ニ依リ特ニ支障ナシト認ムルモノハ此ノ限ニ在ラズ

五　前號ニ揭グルモノヲ除クノ外用途ノ變更ニ付テハ現在地ニ建築スルコトヲ得ザルニ至リタル際現ニ存在スル建築物ノ用途ニ類似スル用途又ハ設備ヲ變更セズ若ハ之ニ些少ノ變更ヲ加フルニ依リ營ムコトヲ得ル用途ニ限ルコト

資料3−3　風致地区取締規則

風致地區取締規則

（昭和11年8月4日
県令第58号）

第一條　本令ハ都市計畫法第十條第二項ノ規定ニ依リ指定セラレタル風致地區ニ之ヲ適用ス

第二條　風致地區内ニ於テ左ノ行爲ヲ爲サントスルトキハ知事ノ許可ヲ受クベシ但シ別ニ告示シタルモノニ付テハ此ノ限ニ在ラズ

一　建築物其ノ他ノ工作物ノ新築、改築、増築、移轉、修繕、變更又ハ除却

二　土地ノ堀鑿、盛土、水面ノ埋立其ノ他土地ノ現狀ノ變更

三　竹木、土石類ノ採取

四　前各號ノ外風致維持ニ影響ヲ及ボス虞アル行爲

第三條　本令ノ規定ニ依リ許可ヲ受ケントスル者ハ左ノ事項ヲ具シタル申請書ニ設計書又ハ施行方法書ヲ添附シ正副二通ヲ提出スベシ

一　申請者ノ住所氏名(法人ニ在リテハ其ノ名稱、事務所所在地及代表者ノ住所氏名)

二　行爲地ノ所在、地目及地積

三　許可ヲ受ケントスル行爲及其ノ目的

四　着手竝ニ完了ノ豫定期日

五　前各號ノ外參考トナルベキ事項

第四條　設計書又ハ施行方法書ニハ方位、縮尺ヲ記載シタル左ノ圖面ヲ添附スベシ

一　附近地ノ現況圖(行政區劃、道路、水路其ノ他地形ノ概略竝ニ行爲地ノ境界ヲ明示スルコト)

二　平面圖(配置圖ヲ含ム)立面圖、斷面圖、意匠配色圖等設計又ハ施行方法ノ表示ニ必要ナル事項ヲ具シタル圖面

第五條　本令ノ規定ニ依リ許可ヲ受クベキ行爲ニシテ他ノ法令ニ依リ知事ノ許可又ハ認可ヲ要スルモノニ付テハ當該法令ニ依ル許可又ハ認可申請書ニ前二條ニ規定スル事項ヲ附記シ本令ニ依ル許可ヲ併セ申請スルコトヲ得

前項ノ規定ニ依リ申請スル場合ニ於テハ當該法令ニ依リ提出スル書類ノ外別ニ副本一通ヲ提出スベシ

第六條　行爲完了前許可ヲ爲ケタル事項ヲ變更セントスルトキハ其ノ事由ヲ具シ前三條ノ規定ニ準ジ知事ノ許可ヲ受クベシ

許可ヲ受ケタル者以外ノ者ニシテ其ノ行爲ヲ承繼シタルトキハ三日以内ニ其ノ旨届出ヅベシ

第七條　許可ヲ受ケタル行爲ヲ完了シ又ハ中止シタルトキハ七日以内ニ知事ニ届出デ檢査ヲ受クベシ

第八條　第二條又ハ第六條ノ規定ニ違反シタルトキハ知事ハ原狀回復、修補其ノ他必要ナル措置ヲ命ズルコトアルベシ

第九條　第二條、第六條若ハ第七條ノ規定ニ違反シタル者又ハ前條ノ規定ニ依ル命令ニ違反シタル者ハ五十圓以下ノ罰金又ハ拘留若ハ科料ニ處ス

附則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

資料3−4　都市計画補助街路・小街路一覧

街路番號			街路名稱	起點	終點	主ナル經過地	幅員
等級	類別	番號					
二	一	三	中瀬町線	熱田區中瀬町五十一番地先	熱田區中瀬町三十六番ノ二地先		「メートル」二〇
二	一	四	秋竹線	中川區長良町字北新田十六番地先	中川區八熊町字上脇一番地先		一八
			但中川運河架設長良橋兩袖延長一五八「メートル」八幅員一五「メートル」トス				
二	二	三	北押切線	西區本郷町六丁目三十八番地先	西區江川横町六番地先	西區兒玉町	一五
二	二	四	堀越枇杷島線	西區堀越町字寺前千二百三十四番地先	西區枇杷島通二丁目四十六番地先	西區本郷町 仝　白菊町	一五
二	二	五	堀越志賀線	西區堀越町字松裏千百十九番地先	西區志賀町字土島千五百番地先	西區庄内町	一五
二	二	六	堀越線	西區堀越町字池田百十七番地先	西區兒玉町字蜂ノ尻千六十四番地先		一五
二	二	七	志賀天神橋線	西區志賀町字土島千五百一番地先	東區山田北町一丁目百番地先	東區上飯田町	一五
二	二	八	大杉町線	東區柳原町字金作百九番地先	東區大曾根町上一丁目八百六十一番地先	東區北清水町 仝　大杉町	一五
二	二	九	師範線	西區辻町字西辻榮四十番地先	東區赤塚町三丁目三十二番地先	東区杉榮町 仝　東芳野町	一五
二	二	一〇	天神橋出來町線	東區山田北町一丁目七十番ノ一地先	東區新出來町五丁目八十八番地先	東區東大曾根町	一五
二	二	一一	長母寺線	東區山田町字戌新田八百七十五番ノ一地先	東區矢田町二丁目百四十七番地先		一五
二	二	一二	建中寺線	東區平田町二番ノ一地先	千種區千種町字豐前五十五番ノ一地先	東區筒井町	一五
二	二	一三	大幸町線	東區大幸町字砂田七百六十番地先	千種區鍋屋上野町字不動千八百七十五番地先		一五
二	二	一四	大幸町線支線	東區大幸町字戸井田六百三十二番地先	千種區鍋屋上野町字土橋千五百九十九番地先		一五
二	二	一五	茶屋ケ坂東山公園線	千種區鍋屋上野町字北山三千四百六十九番ノ一地先	千種區田代町字新池百六番ノ六地先		一五
二	二	一六	鍋屋上野池下線	千種區鍋屋上野町字西脇八百八十八番地先	千種區池下町百五十八番地先	千種區若水町	一五
二	二	一七	池内猪高線	千種區都通二丁目二十三番地先	千種區鍋屋上野町字汁谷三千五百三十一番地先	千種區振甫町	一五
二	二	一八	石神堂前線	東區車道東町三十八番地先	千種區都通二十一番地先		一五
二	二	一九	仲田新屋敷線	千種區千種町字仲田三十四番ノ二地先	南區東浦通三丁目三十五番地先	昭和區汐路町	一五
二	二	二〇	瀬戸線	千種區田代町字瓶杁三十四番地先	千種區田代町字瓶杁一番ノ一地先		一五
二	二	二一	萠生線	千種區田代町字瓶杁一番ノ一地先	千種區田代町字瓶杁一番ノ一地先		一五

二	二	二二	吹上笠寺線	千種區吹上本町三丁目六番地先	南區笠寺町字川田四十四番地先	昭和區御器所通	一五
			但終點以西四五〇「メートル」ノ區間ハ幅員二二「メートル」トス				
二	二	二三	石川橋延長線	昭和區壇渓通五丁目二十三番地先	昭和區廣路町字雲雀ケ岡三百七番地先	昭和區上山町	一五
二	二	二四	北原町下八事線	昭和區北原町一丁目一番地先	昭和區彌富町字輪ノ内五十三番地先	昭和區大殿町	一五
二	二	二五	櫻本星崎線	南區鯛取通三丁目十四番地先	南區本星崎町字北二千九百二十九番地先	南區笠寺町	一五
二	二	二六	浮島鳴尾線	熱田區熱田東町字浮島八十二番地先	南區鳴尾町下一九石八百三十八番地先	南區本星崎町、仝　星崎町	一五
二	二	二七	横田雁道線	熱田區横田町二丁目一番地先	昭和區龜城町六丁目十二番地先	昭和區二野町仝　雁道町	一五
			但東海道本線トノ交叉點附近ヨリ延長五九〇「メートル」ノ區間ハ幅員一八「メートル」トス				
二	二	二八	豐田新屋敷線	南區豐田町字ヲノ割千百十七番ノ二地先	南區呼續町字角崎三十五番地先	南區青峰通	一五
二	二	二九	豐田呼續線	南區道徳本町六丁目二十六番地先	南區呼續町字八太郎田一番地先		一五
二	二	三〇	道徳北柴田線	南區南陽通三丁目三十五番地先	南區鳴尾町字二ノ割二千四百二十二番地先	南區本星崎町	一五
二	二	三一	道徳公園南線	港區東築地三番ノ一地先	南區豐田町字中道三千四百五番ノ三十九地先		一五
二	二	三二	高藏線	中川區福川町一丁目十六番地先	熱田區横田町一丁目二番地先	中川區野立町熱田區川並町	一五
二	二	三三	日置中野新町線	中村區運河通一丁目三十八番地先	港區熱田新田東組字十番割百四十番地先	中區西日置町中川區五女子町	一五
二	二	三四	中須篠原線	中川區中須町字堀米二百十七番地先	中川區福船町一丁目一番地先	中川區中郷町、仝　荒子町	一五
二	二	三五	八田線	中川區野田町四丁目九番地先	中村區五月通一丁目二十三番地先	中川區萬町	一五
二	二	三六	野田稲永線	中川區一柳通四丁目十一番地先	港區寶神町字よノ割千三百三十五番ノ五地先	中川區中郷町、仝　法華町、港區當知町	一五
二	二	三七	横井町線	中川區横井町字園内二百二十二番地先	中川區一柳通四丁目九番地先	中川區野田町	一五
二	二	三八	岩塚牧野線	中川區岩塚町字一色南ノ割五番地先	中村區米野町字下平池裏五十五番地先	中村區稲葉地町、仝　下中村町	一五
二	二	三九	中村名古屋驛線	中村區稲葉地町字天摩七十九番地先	中村區則武本町九十五番地先	中村區日比津町	一五
二	二	四〇	日比津小本線	中村區新富町三丁目四十番地先	中川區住ノ江通四番地先	中村區日比津町、仝　下中村町、仝　高須賀町	一五
二	二	四一	枇杷島野田町線	西區枇杷島通四丁目六百十七番地先	中川區野田町字丸田二十四番地先	中村區稲葉地町	一五
二	三	一	黒川線	西區上名古屋町一丁目七十一番地先	西區田幡町七百九十番地先	西區田幡町	一一

二	三	二	上名古屋線	西區稻生町字宮西三百四十三番地先	西區長畝町一丁目一番ノ九地先	西區上名古屋町、全　前ノ川町	一一
二	三	三	土居下線	西區中切町字西裏五百六十二番ノ二地先	東區東外堀町二丁目二番地先	東區柳原町	一一
但名古屋鐵道瀨戸線トノ交叉點延長二〇「メートル」ノ區間ハ幅員二〇「メートル」トス							
二	三	四	武平町線	東區武平町一丁目一番地先	中區藪田町百三番地先	中區南武平町	一一
二	三	五	元古井線	千種區覺王山通一丁目六番地先	千種區吹上本町二丁目三十七番地先		一一
但終點以北延長三六二「メートル」ノ區間ハ幅員一五「メートル」トス							
二	三	六	白山線	中區大津通二丁目十番地先	千種區千種通五丁目一番地先	中區南久屋町、全　白山町	一一
但二等大路第三類第五號線トノ交會ヨリ終點ニ到ル延長四〇〇「メートル」ノ區間ハ幅員一五「メートル」トス							
二	三	七	三ツ藏線	中區下廣井町一丁目百三十二番地先	中區南大津通二丁目一番地先	中區横三ツ藏町、全　鐵砲町	一一
二	三	八	關西線西線	中村區太閤通一丁目八番地先	中川區長良町字瀨子百五番地先	中村區米野町	
但起點ヨリ二等大路第二類第三十八號線トノ交會ニ到ル延長三九〇「メートル」ノ區間ハ幅員一五「メートル」トス							
二	三	九	秋葉線	熱田區新宮坂町六十三番地先	熱田區花表町三丁目十五番ノ十七地先		一一
小路	一	一	枝郷町線	西區菊井通四丁目十二番地先	西區外田町十七番地先	新道町、枝郷町	八
〃	一	二	新道小學校前線	西區菊元町三丁目八番地先	西區千歳町四十六番地先		八
〃	一	三	女子師範前線	西區葭原町一丁目一番地先	西區天神山町一丁目四十一番地先	北押切町	八
〃	一	四	臺所町線	西區天神山町三十七番	西區臺所町二丁目六番地先	花ノ木町	八
〃	一	五	新道町線	西區江川町五丁目十一番地先	西區新道町六丁目三十番地先		八
〃	一	六	前ノ川町線	西區江川端町五丁目一番地先	西區江川端町五丁目二番地先		八
〃	一	七	柳町線	西區淨心町一丁目五番地先	西區花ノ木町三丁目二十四番地先		八
〃	一	八	泥町線	西區江川端町三丁目二番	西區泥町二丁目十一番		八
〃	一	九	深井町線	西區泥町一丁目一番地先	西區深井町九十番地先		八
〃	一	一〇	土居下支線	東區西二葉町五十二番地先	東區西二葉町五十二番地		八
〃	一	一一	元柳原町線	東區元柳原町一丁目五番地先	東區深田町三丁目七十九番地先		八
〃	一	一二	清水小學校北線	東區杉村町金作九十六番	東區北清水町七丁目二十四番		八

小路	一	一三	深田町線	東區深田町一丁目四番地先	東區深田町三丁目七番		八
〃	一	一四	船付線	東區深田町三丁目十番地先	東區芳野町一丁目八番地先	船付町、北清水町	八
〃	一	一五	片山神社線	東區大杉町五丁目八十八番地先	東區長塀町六丁目一番	東杉町、杉村町、芳野町、東芳野町	八
〃	一	一六	竪杉町線	東區石町一丁目十五番地先	東區石町二丁目二十四番地先		八
〃	一	一七	禪隆寺東線	東區長塀町六丁目十八番	東區飯田町三丁目十四番	白壁町、主税町、檀木町	八
〃	一	一八	坂上町線	東區坂上町八番地先	東區大曾根町六十六番地先		八
〃	一	一九	建中寺西線	東區新出來町一丁目二十五番地先	東區新出來町一丁目三十八番地先	前ノ川町	八
〃	一	二〇	新出來町東矢場町線	東區新出來町三丁目四十六番地先	東區黒門町百五十六番地先	百人町	八
〃	一	二一	北水筒先線	東區筒井町一丁目二十一番地先	東區水筒先町一丁目三番地先	裏筒井町	八
〃	一	二二	黒門町松軒町線	東區百人町百十番地先	千種區松軒町三丁目二十五番地先		八
〃	一	二三	筒井町延長線	東區千種町池内八十一番地先	東區千種町池内八十一番地先		八
〃	一	二四	南水筒先線	東區水筒先町三丁目二番地先	中區新榮町八丁目七番地先	安房町	八
〃	一	二五	添地町線	東區葵町四十番地先	東區葵町三十七番		八
〃	一	二六	板屋町線	東區布池町二十七番地先	東區水筒町先町二十二番地先	板屋町	八
〃	一	二七	安房町線	東區水筒先町二十五番地先	東區車道町六丁目四番地先	安房町	八
〃	一	二八	赤萩町線	東區赤萩町二丁目十七番地先	東區千種町西裏九十一番地先		八
〃	一	二九	西新町東陽町線	中區新榮町二丁目六番地先	中區東陽町三丁目三十六番地先	西新町、池田町、松島町、	八
〃	一	三〇	南辰己町線	中區新榮町七丁目十四番地先	中區白山町三十六番ノ十二地先	南辰巳町、東田町	八
〃	一	三一	棚田線	千種區千種町元古井二番ノ一地先	千種區千種本町三丁目一番地先		八
〃	一	三二	松島町線	中區西瓦町十七番地先	中區松元町一丁目三十九番地先	池田町、松島町、東陽町	八
〃	一	三三	松元町大池線	中區松元町一丁目二十七番地先	中區大池町四丁目一番地先	丸田町四丁目、五丁目	八
〃	一	三四	南鍛治屋町線	中區南鍛治屋町四丁目五番地先	中區大池町二丁目二十四番地先	西川端町二丁目、三丁目、三輪町	八

小路	一	三五	三輪町大學病院前線	中區小林町十二番地先	中區老松町十一丁目二十番	南鍛治屋町、西川端町、松元町、丸田町	八
〃	一	三六	宇津木橋小針線	中區東川端町七丁目十番地先	昭和區小針町二丁目九番	丸田町二丁目、七本松二丁目	八
〃	一	三七	大池大井町線	中區大池町一丁目五十四番地先	中區大井町六十二番地先	西川端町、春日町、不二見町	八
〃	一	三八	向田澤下町線	中區向田町百四番地先	熱田區澤下町六十五番地先	流町、櫻田町	八
〃	一	三九	新宮坂線	熱田區新宮坂町二番地先	熱田區花表町三丁目十五番ノ十七地先	花表町	八
〃	一	四〇	宇津木橋線	中區飴屋町五十二番地先	中區西川端町六丁目十一番地先	不二見町	八
〃	一	四一	櫻田町線	中區流町四十五番地先	熱田區澤下町八十二番地先	櫻田町	八
〃	一	四二	飴屋町線	中區上前津町十四番地先	中區下前津町五十三番ノ一地先	飴屋町、梅川町	八
〃	一	四三	葉場町流町線	中區葉場町一丁目一番地先	中區流町三十番ノ二		八
〃	一	四四	玉ノ井線	熱田區熱田旗屋町二百九十番	熱田區横田町一丁目六十五番地先		八
〃	一	四五	東雲橋線	中區古澤町四丁目十七番地先	中區西川端町十一丁目十六番	葉場町、長岡町、向田町	八
〃	一	四六	古澤町鳥喰線	中區古澤町五丁目二十九番地先	中區御器所町鳥喰四十二番地先	葉場町、長岡町、向田町	八
〃	一	四七	梅川町線	中區梅川町一番地先	中區梅川町十九番地先		八
〃	一	四八	九丁堀東線	中區古渡町五丁目四十二番地先	中區古澤町五丁目十九番地先	東古渡町、東雲町	八
〃	一	四九	橘町飴屋町線	中區橘町一丁目十二番地先	中區飴屋町五十二番ノ十二地先	東橘町、春日町	八
〃	一	五〇	瓶屋橋澤上線	中川區八熊町字五反田二十八番	熱田區澤上町一丁目三十六番	尾頭町	八
〃	一	五一	岩井町下茶屋町線	中區岩井町二丁目二十八番	中區下茶屋町五番	西脇町旅籠町古郷町葛町	八
〃	一	五二	旅籠町線	中區旅籠町一番	中區旅籠町三十九番地先		八
〃	一	五三	仲ノ町岩井町線	中區東洲崎町八番	中區岩井町一番地先	永樂町、榎町根津町西角町	八
〃	一	五四	堅三ツ藏延長線	中區西洲崎町十九番地先	中區岩井町二十番地先		八
〃	一	五五	洲崎橋線	中區西洲崎町四十八番地先	中區常盤町十一番地先		八
〃	一	五六	西日置東線	中村區西日置通五丁目一番地先	中村區西日置通四丁目二十一番	西日置町字町田出先	八

小路	一	五七	西日置西線	中村區日置通六丁目三番	中村區西日置町八丁目六十三番	西日置町字中田町田	八
〃	一	五八	百船町線	中村區百船町二丁目五十六番地先	中村區運河通三丁目十二番地先		八
〃	一	五九	牧野町線	中村區牧野町字池田七十一番地先	中村區牧野町二丁目八番地先	牧野町高島宮裏	八
〃	一	六〇	禰宜町六反小學校線	中區北禰宜町二十二番地先	中村區日置通七丁目七番地先	禰宜町下笹島町下廣井町若狹町	八
〃	一	六一	米野居屋敷線	中村區米野町字高道十九番地先	中村區牧野町八丁目二十八番	米野町字居屋敷東出	八
〃	一	六二	米野町線	中村區米野町字仲田百番地先	中村區下米野町村内三十八番地先	米野町字居屋敷東出	八
〃	二	一	花車線	西區花車町二丁目二十三番地先	西區船入町二丁目十番地先		六
〃	二	二	仲ノ町延長線	西區傳馬町一丁目二十四番　二十五番境	西區袋町一丁目十四番　十五番境		六
〃	二	三	中橋線	西區替地町六十番地先	西區澤井町六十五番地先		六
〃	二	四	南驛町線	西區菊井通三丁目十一番	西區南驛町十六番地先	菊元町二丁目新道町二丁目	六
〃	二	五	南鷹匠町延長線	西區南鷹匠町十番地先	西區五條町二十四番地先	小船町井桁町比丘尼町隅田町	六
〃	二	六	天神山町線	西區天神山町一丁目二十二番	西區北押切町五番地先		六
〃	二	七	柳町東西線	西區柳町二丁目十七番地先	西區江川横町五十六番地先		六
〃	二	八	花ノ木小學校線	西區臺所町二丁目一番	西區臺所町一丁目五番		六
〃	二	九	柳原町線	東區柳原町二丁目十三番地先	東區柳原町二丁目五十一番地先		六
〃	二	一〇	深田町南北線	東區深田町二丁目七十五番地先	東區深田町二丁目一番地先		六
〃	二	一一	久國寺前線	東區深田町三丁目七十六番地先	東區船付町一丁目六十九番地先		六
〃	二	一二	船付プール東線	東區船付町一丁目十六番地先	東區長久寺町一番地先		六
〃	二	一三	尼ケ坂線	東區船付町二丁目六十六番地先	東區船付町二丁目二十七番地先		六
〃	二	一四	杉村町線	東區杉村町五丁目一番地先	東區杉村町七丁目七番地先		六
〃	二	一五	八軒家町線	東區大杉町三丁目三番地先	東區八軒屋町六番地先	杉村町九丁目	六
〃	二	一六	坂上町支線	東區大曾根町五十五番地先	東區大曾根町五十八番地先	坂上町	六

小路	二	一七	東白壁町線	東區相生町四丁目十九番地先	東區赤塚町一丁目一番地先		六
〃	二	一八	東新道線	東區飯田町一丁目十四番	東區東新道町一丁目四番地先	鍋屋町	六
〃	二	一九	松軒學校西線	東區新出來町五丁目百六番地先	千種區松軒町二丁目十三番地先	古出來町	六
〃	二	二〇	小川町裏線	東區葵町十番地先	中區新榮町五丁目二十五番		六
〃	二	二一	弦月線	千種區古出來町二百十七番ノ一地先	千種區松軒町四丁目五十三番地先	松軒町	六
〃	二	二二	車道線	東區筒井町四丁目七十一番地	東區石神堂町四十七番地先		六
〃	二	二三	松軒線	千種區松軒町四丁目二十九番地先	千種區松軒町四丁目五十三番地先		六
〃	二	二四	北畑線	千種區内山町二丁目一番	千種區覺王山通一丁目四番地先		六
〃	二	二五	流川北線	中區新榮町五丁目三十四番地先	中區東田町二丁目三番地先		六
〃	二	二六	今池學校線	千種區千種町元古井三十六番ノ一地先	千種區千種町元古井二百九十六番		六
〃	二	二七	元古井市場線	千種區千種町西裏十七番地先	千種區千種町出口五十八番地先	元古井町 南畑町	六
〃	二	二八	西境町線	中區西境町一丁目二十二番地先	中區東陽町七丁目二番ノ八地先		六
〃	二	二九	松ケ枝町線	中區松ケ枝町三丁目七番地先	中區鶴舞町十番ノ八地先		六
〃	二	三〇	南伊勢町萬松寺線	中區南伊勢町二丁目十三番地先	中區裏門前町一丁目五十二番地先	矢場町三輪町小林町	六
〃	二	三一	藪田町線	中區七本松通一丁目三十番地先	中區藪田町十番地先	大清水町	六
〃	二	三二	大井町線	中區大井町五十八番地先	中區大井町五十六番地先		六
〃	二	三三	三本松線	熱田區三本松町二丁目八番地先	熱田區三本松町一丁目一番地先		六
〃	二	三四	浮島線	熱田區熱田東町字浮島一番ノ四地先	熱田區圖書町四丁目一番地先		六
〃	二	三五	羽城町線	熱田區熱田羽城町二番	熱田區熱田東町字浮島一番ノ一地先	羽城町	六
〃	二	三六	夜寒線	熱田區夜寒町七十二番地先	熱田區玉ノ井町十七番		六
〃	二	三七	田中町線	熱田區熱田白鳥町百二十九番地先	熱田區熱田田中町百六番地先		六
〃	二	三八	澤上中田町線	熱田區澤上町二丁目十二番地先	熱田區横田町二丁目二番地先		六

小路	二	三九	白鳥御陵線	熱田區熱田白鳥町一丁目三番地先	熱田區熱田旗屋町百五十八番地先		六
〃	二	四〇	伊勢山町南北線	中區伊勢山町九十九番地先	中區東雲町五十六番地先	東古渡町	六
〃	二	四一	伊勢山町東西線	中區古渡町三丁目二十番	中區古澤町五丁目一番地先	伊勢山町	六
〃	二	四二	堀川東線	中區正木町三百七十一番地先	熱田區熱田白鳥町二十番地先	熱田西町	六
〃	二	四三	西古渡鳥前線	中川區西古渡町島ノ前十三番地先	中川區西古渡町字八反田四十五番地先	蜂ケ尻丁坪	六
〃	二	四四	堀川西線	中川區八熊町中ノ島五十八番地先	熱田區熱田字西川並七十番地先	西郷町 柳田町水深	六
〃	二	四五	西古渡童子線	中川區西古渡町字童子四十番	中川區西古渡町字八反田五十三番地先		六
〃	二	四六	西古渡八反田線	中村區東出町三丁目五十四番地先	中川區西古渡町字八反田五番地先	童子	六
〃	二	四七	葛町線	中區旅籠町六十五番地先	中區正木町百八十二番地先	古郷町 米濱町 葛町	六
〃	二	四八	東出町線	中村區東出町二丁目十三番地先	中村區東出町二丁目四十三番地先		六

資料3－5　名古屋都市計画事業道路新設拡築受益者負担ニ関スル件

名古屋都市計画事業道路新設拡築受益者負担ニ関スル件

（昭和五年九月五日内務省令第廿八号
改正昭和十二年九月廿九日内務省令第四十号）

第一条　名古屋市長ハ都市計画事業トシテ其ノ執行スヘキ道路ノ新設若ハ拡築ニ要スル費用ヲ本令ノ定ムル所ニ依リ受益者ヲシテ負担セシムヘシ

第一条ノ二　本令ニ於テ受益者ト称スルハ大正九年内務省令第二十八号ニ拘ラス第二条ノ負担区劃内ニ存ル土地ニ付左ニ掲クル者ヲ謂フ

一　有租地ノ所有者、質権者、永小作人、地上権者、賃借人、使用借主及転借人　但シ永小作人、地上権者、賃借人、使用借主及転借人ニ付テハ建物(仮設的ノモノヲ除ク)ノ所有ヲ目的トスルモノ又ハ其ノ権利ノ存続期間十年(事業着手前ニ設定セラレタル権利ノ存続期間ハ事業着手ノ日ヨリ起算ス)ヨリ長キモノニ限ル

二　無租地ニ付左ニ掲クル者但シ一時的ノモノヲ除ク

イ　地租法第二条及地租法外ノ法令ノ規定ニ依ル無租地(保安林及都市計画法第三十三号ノ河岸地ヲ除ク)ノ本来ノ用途ニ反スト認ムル方法ニ依リ其ノ使用収益ヲ為シ又ハ其ノ権利ヲ設定シタル所有者及其ノ権利ヲ有スル者

ロ　イ以外ノ無租地ノ永小作人、地上権者、賃借人、使用借主、転借人及占用権者

第一条ノ三　土地区劃整理又ハ耕地整理ノ施行地区内ノ土地ニシテ未タ換地処分ヲ完了セサルモノアル場合ニ於テ必要アリト認ムルトキハ其ノ土地ニ付換地処分ヲ完了シタルモノトシテ前条除規定ヲ適用スルコトヲ得

第二条　負担区劃ハ道路ノ周囲ニ於テ其ノ境界線(街角ヲ剪除シタル部分ニ在リテハ其ノ剪除セサル部分ノ道路境界線ヲ延長シタル線)ヨリ道路(道路ノ一部ヲ成ス広場ニ在リテハ之ニ接続スル幅員最モ大ナル道路)ノ幅員ノ七倍ノ地域トス

土地ノ状況ニ依リ前項ノ負担区劃ヲ拡張スル必要アリト認ムルトキハ前項ノ道路幅員ノ十倍以内ニ於テ内務大臣之ヲ決定ス

第三条第四項ノ規定ニ依ル控除額ニ付別ニ負担セシムル必要アリト認ムルトキハ其ノ負担区劃ハ前二項ノ規定ニ拘ラズ内務大臣之ヲ決定ス

第三条　前条ノ負担区劃内ノ受益者負担額ハ道路ノ新設ノ場合ハ其ノ事業費ノ十分ノ四道路ノ拡築ノ場合ハ其ノ事業費ノ十分ノ三トス　但シ前条第二項ノ場合ニ於テ道路新設ノ場合ハ其ノ事業費ノ十分ノ五道路拡築ノ場合ハ其ノ事業費ノ十分ノ四以内ニ於テ内務大臣之ヲ決定ス

道路拡築ノ場合ニ於テ其ノ拡築道路ノ面積カ其ノ敷地内ニ在ル旧道路ノ面積ノ三倍以上ナルトキハ前項ノ適用ニ関シテハ之ヲ道路新設ト看做ス

前項ノ面積ハ第四条第一項第一号ノ区分毎ニ之ヲ計算ス

隧道、橋梁其ノ他特殊ノ工事又ハ特殊ノ物件ノ移転ニシテ著シク多額ノ費用ヲ要スルモノアルトキハ其ノ費用ノ全部又ハ一部ヲ控除シタル額ヲ以テ第一項ノ事業費ト為スコトヲ得

前項ノ規定ニ依リ控除スル額ハ市長之ヲ告示スヘシ

前条第三項ノ負担区劃内ノ受益者負担額ハ第四項ノ控除額ノ範囲内ニ於テ内務大臣之ヲ決定ス

第四条　各受益者ノ負担金額ハ左ノ各号ニ依リ之ヲ定ム

一　各路線ヲ土地ノ状況ニ依リ適当ニ区分シ其ノ区分ニ依リ第二条ノ負担区劃ヲ一箇又ハ数箇ノ負担区トシ該当区分内ノ事業費ニ付其ノ区ノ負担額ヲ定ム

二　前号ノ負担区ヲ利益ヲ受クル厚薄ニ依リ一箇又ハ数箇ノ地帯トシ各地帯ニ前号ノ負担額ヲ一定ノ率ニ依リ配分ス

三　道路ニ接スル地帯内ノ土地ニ対シテハ其ノ地帯ニ配分セラレタル負担額ノ三分ノ一ヲ其ノ道路ニ接スル部分又ハ間口ノ利用之ト同等ト認ムル部分ノ長ニ比例シ他ノ三分ノ二ヲ其ノ地積ニ比例シ其ノ他ノ地帯内ノ土地ニ対シテハ其ノ地帯ニ配分セラレタル負担額ヲ其ノ地積ニ比例シテ配分ス

第一条ノ二第二号ノ受益者ニ対シテハ前項ノ規定ニ依ル負担金額ノ範囲内ニ於テ市長ハ別ニ其ノ負担スヘキ金額ヲ定ムルコトヲ得

同一ノ土地ニ付二以上ノ受益者アル場合ニ於テハ前二項ノ規定ニ依ル負担金額ハ市長ノ定ムル分担割合ニ依リ各受益者之ヲ分担ス

第一項第一号ノ負担区、第二号ノ地帯及率、第二項ノ規定ニニ依リ定メタル金額、前項ノ規定ニ依ル分担

割合ハ市長之ヲ告示スヘシ

第五条　河川、運河、溝渠、鉄道、新設軌道、崖地等ニシテ土地ノ利用ヲ区分スヘテ地物カ第二条ノ地域内ニ在ルトキハ之ヲ以テ負担区劃ノ限界トス

同等以上ノ効用アリト認ムル平行道路カ第二条ノ負担区劃ノ二倍ノ地域内ニ在ルトキハ其ノ道路トノ間隔ノ中央線ヲ以テ負担区劃ノ限界トス　但シ其ノ間隔内ニ前項ノ地物アルトキハ前項ノ例ニ依ル

前二項ノ場合ニ於ケル各受益者ノ負担金ノ算定ニ付テハ負担区劃ノ限界ナキモノト看做ス

第六条　負担金ハ其ノ負担区ノ事業著手ノ日ノ現在ニ依リ受益者ヨリ之ヲ納付セシム

前項ノ事業著手ノ日ハ市長之ヲ告示スヘシ

各受益者ノ負担金額ヲ決定シタルトキハ市長之ヲ受益者ニ通知スヘシ

第七条　市長ハ各受益者ヲシテ市長ノ相当ト認ムル担保ヲ提供セシメ且利子ニ相当スル増負担金ヲ納付セシメ前条第三項ノ決定通知ノ日ヨリ三年ヲ超エサル期間ニ於テ負担金ノ分割延納ヲ為サシムルコトヲ得

第八条　負担金ハ事業費予算額ニ依リ算出ス

前項ノ負担金カ事業費精算額ニ依リ算出シタル各受益者ノ負担金額ニ比シ超過スルトキハ之ヲ還付シ不足スルトキハ之ヲ追徴ス但シ市長ニ於テ大差ナシト認ムルトキハ此ノ限ニ在ラス

第一項ノ事業費予算額ハ市長之ヲ告示スヘシ

第九条　都市計画法又ハ道路法ノ規定ニ依リ道路ノ新設又ハ拡築若ハ路面改良ニ要スル費用ヲ著シク利益ヲ受クルニ依リ負担スヘキ関係ニ該当シタル土地カ五年以内ニ重複シテ本令ニ依ル負担金ヲ課セラルヘキ関係ニ該当スルトキハ其ノ負担金ノ一部ヲ免除スルコトヲ得

第十条　土地ノ状況ニ依リ市長ニ於テ必要アリト認ムルトキハ負担金ヲ減免スルコトヲ得

第十一条　道路ノ新設又ハ拡築ニ要スル費用ヲ補足スル為土地、物件、労力又ハ金銭ヲ寄附シタル者ニ対シテハ其ノ寄附額ノ範囲内ニ於テ負担金ヲ減免スルコトヲ得市長カ適当ト認ムル工法ニ依リ工事ヲ施行シテ之ヲ寄附シタル者ニ対シテ亦同シ

道路ノ新設又ハ拡築ニ要スル土地ヲ土地区劃行整理施者カ無償ニテ供用スルトキハ其ノ整理施行区内又ハ整理施行地区タリシ地域内ノ受益者ニ対シテハ前項ノ例ニ依リ負拡金ヲ減免スルコトヲ得

前項ノ規定ハ道路ノ新設、拡築ニ要スル土地ヲ耕地整理施行者カ無償ニテ供用シタル場合之ヲ準用スルコトヲ得

前三項の寄附額又ハ提供額ハ市長之ヲ評定シ第三条ノ事業費ニ算入ス

第十一条ノ二　左ノ土地ニ付其ノ受益者ノ申請ニ依リ市長ニ於テ必要アリト認ムルトキハ負拡金ヲ減免スルコトヲ得

一　国、府県、市町村其ノ他ノ公共団体ニ於テ公用又ハ公供ノ用ニ供スル土地

二　神社寺院祠宇仏堂ノ境内地、教会所、説教所ノ構内地及私立学校用地免租ニ関スル法律第一条ニ掲クルモノヽ用ニ供スル土地

三　都市計画法第十六条第一項ノ土地

四　市街地建築物法第二十六条第二項ノ道路ノ境域内ニ在ル土地

第十二条　本令ノ施行ニ関シ必要ナル事項ハ市長之ヲ定ム

附　則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

大正十三年十一月内務省令第二十五号及大正十四年四月内務省令第六号ハ之ヲ廃止ス

従前ノ規定ニ依リ為シタル処分其ノ他ノ行為ハ本令ニ依リ為シタルモノト看做ス

附　則　（昭和十二年内務省令第四十号）

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

本令施行ノ際既に事業ニ著手セル部分ニ付テハ仍従前ノ規定ニ依ル

資料3−6　名古屋都市計画事業道路新設拡築受益者負担施行細則

名古屋都市計画事業道路新設拡築受益者負担施行細則

（昭和十三年一月八日告示第三号
改正昭和十四年第四一一号）

第一条　本細則ニ於テ省令ト称スルハ昭和五年内務省令第二十八号名古屋都市計画事業道路新設拡築受益者負担ニ関スル件ヲ謂フ

第二条　省令第一条ノ二ニ規定スル受益者ハ事業著手告示ノ日ヨリ三十日以内ニ第一号様式ニ依ル申告書ヲ市長ニ提出スヘシ

前項ノ申告ヲ為サヽルトキ又ハ申告事項適当ナラストト認ムルトキハ実地調査其ノ他ノ方法ニ依リ市長之ヲ認定ス

実地調査ノ為必要アルトキハ期日ヲ指定シテ関係人ノ立会ヲ求ムルコトアルヘシ

第三条　省令第四条第三項ノ分担割合ハ左ノ各号ニ依ル

一　賃権又ハ百年以上ノ存続期間ヲ有スル地上権ノ目的タル土地

土地所有者	百分ノ二十
権利者	百分ノ八十

二　永小作権、賃貸借、使用貸借、占用権及前号以外ノ地上権ノ目的タル土地

土地所有者	百分ノ七十
権利者	百分ノ三十

三　第一次ニ権利ヲ取得シタル省令第一号ノ二ノ規定ニ依ル所有者以外ノ権利者カ其ノ権利ヲ転貸シタル場合ニ於テハ前二号ニ依リ当該権利者ノ負担スヘキ割合ヲ平分ス転借人ハ更ニ転貸シタル場合亦同シ

省令第一条ノ二第二号ロノ受益者ノ負担金額ハ前項ノ割合ヲ準用シ之ヲ定ム

第四条　前項ノ負担割合ニ付関係受益者ヨリ連署ヲ以テ変更ヲ求メントスルトキハ第二条ノ期間内ニ第二号様式ニ依リ市長ニ之ヲ願出ツヘシ

第五条　省令第四条第一項第二号ニ依ル地帯ハ之ヲ左ノ三箇ニ区分ス

第一地帯　道路ノ境界線ヨリ道路幅員ノ二倍ニ相当スル地域
第二地帯　前号ノ地域界ヨリ道路幅員ノ二・五倍ニ相当スル地域
第三地帯　前号ノ地域界ヨリ道路幅員ノ二・五倍ニ相当スル地域

前項各地帯ノ負担額ハ左ノ率ニ依リ之ヲ定ム

第一地帯　負担金額ノ百分ノ六十
第二地帯　負担金額ノ百分ノ二十五
第三地帯　負担金額ノ百分ノ十五

省令第二条第二項及第三項ノ規定ニ該当スル場合ニ於テハ前二項ノ規定ニ拘ラス地帯及率ハ其ノ都度別ニ定ム

第六条　各受益者ノ負担スヘキ金額ヲ決定シタルトキハ第三号様式ニ依リ受益者負担金決定通知書ヲ負担義務者ニ交付ス

第七条　省令第七条ノ規定ニ依リ分割延納ヲ求メントスル者ハ前条ニ依リ負担金額決定ノ通知ヲ為シタル日ヨリ三十日以内ニ第四号様式ニ依リ市長ニ之ヲ願出ツヘシ

第八条　省令第七条ニ依リ負担金ノ分割延納ニ付提供セシムヘキ担保ハ左ニ掲クルモノニ限ル

一　負担金相当額以上ノ価格ヲ有スル国債証券、地方債証券、勧業銀行債権、興業銀行債権、農工銀行債権但シ名古屋市公債証券ハ券面額ニ依リ其ノ他ハ時価ノ十分ノ九ヲ以テ算定ス

二　負担金相当額以上ノ価格ヲ有シ抵当権其ノ他ノ権利ノ設定ナキ土地又ハ建物ハ火災保険ニ付シタルモノナルコトヲ要ス

三　本市ニ住所ヲ有スル能力者ニシテ市長ニ於テ負担金完納ノ資力アリト認ムル保証人二名以上ノ連帯保証

第九条　負担金分割延納ハ市長ニ於テ特別ノ事情アリト認ムル者ニシテ前条ニ規定スル担保ヲ提供スル者ニ限リ左ノ各号ニ依リ之ヲ許可ス

一　分納金ハ毎年二月、五月、八月、十一月ノ四回ニ分チ各月末日之ヲ徴収ス　但シ初回若ハ終回ニ限リ随時之ヲ徴収スルコトアルヘシ

二　増負担金ハ未納金百円ニ付一日一銭四厘ノ割合トシ分納金ト同時ニ之ヲ徴収ス

三　分納延納許可ノ為登記ニ関シ費用ヲ要スルトキハ負担義務者ノ負担トス

第十条　分割延納ノ許可ヲ受ケタル者左ノ各号ノ一ニ該当スルトキハ其ノ許可ヲ取消スコトアルヘシ

一　指定期限内ニ分納金及増負担金ヲ納付セサルトキ

二　担保ニシテ第八条ノ規定ニ適合セサルニ至リタル場合ニ遅滞ナク増補ヲ為サヽルトキ

三　其ノ他市長ニ於テ必要アリト認ムルトキ

第十一条　省令第十一条ノ二ノ規定ニ依リ負担金ノ減免ヲ求メントスル者ハ事業著手告示ノ日ヨリ三十日以内ニ第五号様式ニ依リ市長ニ申請スヘシ

第十二条　負担金納付義務者本市内ニ住所又ハ居所ヲ有セサルトキハ負担金納付ニ関スル事項ヲ処理セシムル為本市内ニ住所又ハ居所ヲ有スル納付管理人ヲ定メ第六号様式ニ依リ市長ニ申告スヘシ其ノ納付管理人ヲ変更シタルトキ亦同シ

第十三条　負担金納付義務者住所又ハ居所ヲ変更シタルトキハ其ノ者ヨリ、死亡シタルトキハ其ノ相続人ヨリ遅滞ナク其ノ旨第七号様式ニ依リ市長ニ申告スヘシ

資料3－7　名古屋都市計画事業路面改良受益者負担ニ関スル件

名古屋都市計画事業路面改良受益者負担ニ関スル件

（昭和五年十二月十一日内務省令第三十七号
改正昭和十八年第三十九号）

第一条　名古屋市長ハ都市計画事業トシテ其ノ執行スヘキ路面ノ改良ニ要スル費用ヲ本令ノ定ムル所ニ依リ受益者ヲシテ負担セシムヘシ

第一条ノ二　本令ニ於テ受益者ト称スルハ大正九年内務省令第二十八号ニ拘ラス第二条ノ負担区劃内ニ在ル土地ニ付キ左記ニ掲クル者ヲ謂フ

一　有租地ノ所有者、質権者、永小作人、地上権者、賃借人、使用借主及転借人但シ永小作人、地上権者、賃借人、使用借主及転借人ニ付テハ建物(仮設的ノモノヲ除ク)ノ所有ヲ目的トスルモノ又ハ其ノ権利ノ存続期間十年(事業着手前ニ設定セラレタル権利ノ存続期間ハ事業着手ノ日ヨリ起算ス)ヨリ長キモノニ限ル

二　無租地ニ付左ニ掲クル者但シ一時的ノモノヲ除ク

イ　地租法第二条及地租法以外ノ法令ノ規定ニ依ル無租地(保安林及都市計画法第三十三条ノ河岸地ヲ除ク)ノ本来ノ用途ニ反スト認ムル方法ニ依リ其ノ使用収益ヲ為シ又ハ其ノ権利ヲ設定シタル所有者及其ノ権利ヲ有スル者

ロ　イ以外ノ無租地ノ永小作人、地上権者、賃借人、使用借主、転借人及占用権者

第一条ノ三　土地区劃整理又ハ耕地整理ノ施行地区内ノ土地ニシテ未タ換地処分ヲ完了セサルモノアル場合ニ於テ必要アリト認ムル時ハ其ノ土地ニ付換地処分ヲ完了シタルモノトシテ前条ノ規定ヲ適用スルコトヲ得

第二条　負担区劃ハ道路ノ周囲ニ於テ其ノ境界線(街角ヲ剪除シタル部分ニ在リテハ其ノ剪除セサル部分ノ道路境界線ヲ延長シタル線)ヨリ奥行二十間ノ地域トス

第三条　前条ノ負担区劃内ノ受益者負担額ハ其ノ事業費ノ十分ノ五トス　但シ其ノ負担額ハ道路(歩道、車道ノ区別アルモノニ在リテハ車道)ノ幅員六間分ニ相当スル事業費ノ十分ノ五ヲ超過スルコトヲ得ス

前項但書ノ事業費ハ市長ノ認定スル所ニ依ル

第四条　受益者ノ負担金額ハ左記各号ニ依リ之ヲ定ム

一　第二条ノ負担区劃ハ之ヲ一箇又ハ数箇ノ負担区トシ該当区内ノ事業費ニ付其ノ区ノ負担額ヲ定ム

二　受益者ノ負担金額ハ前号ノ負担額ノ半額ヲ路面ノ改良ヲ為スヘキ道路ニ接スル部分ノ長ニ比例シ他ノ半額ヲ面積ニ比例シテ配分ス

第一条ノ二第二号ノ受益者ニ対シテハ前項ノ規定ニ依ル負担金額ノ範囲内ニ於テ市長ハ別ニ其ノ負担スヘキ金額ヲ定ムルコトヲ得

同一ノ土地ニ付二以上ノ受益者アル場合ニ於テハ前二項ノ規定ニ依ル負担金額ハ市長ノ定ムル分担割合ニ依リ各受益者之ヲ分担ス

第一項第一号ノ負担区、第二項ノ規定ニ依リ定メタル金額、前項ノ規定ニ依ル分担割合ハ市長之ヲ告示スヘシ

第五条　河川、運河、溝渠、鉄道、新設軌道、崖地等ニシテ土地ノ利用ヲ区分スヘキ地物カ第二条ノ地域内ニ在ルトキハ之ヲ以テ負担区劃ノ限界トス

同等以上ノ効用アリト認ムル並行道路カ第二条ノ負担区劃ノ二倍ノ地域内ニ在ルトキハ其ノ道路トノ間隔ノ中央線ヲ以テ負担区劃ノ限界トス　但シ其ノ間隔内ニ前項ノ地物アルトキハ前項ノ例ニ依ル

前二項ノ場合ニ於ケル各受益者ノ負担金ノ算定ニ付テハ負担区劃ノ限界ナキモノト看做ス

第六条　負担金ハ其ノ負担区ノ事業着手ノ日ノ現在ニ依リ受益者ヨリ之ヲ納付セシム

前項ノ事業着手ノ日ハ市長之ヲ告示スヘシ

各受益者ノ負担金額ヲ決定シタルトキハ市長ハ之ヲ受益者ニ通知スヘシ

第七条　市長ハ各受益者ヲシテ市長ノ相当ト認ムル担保ヲ提供セシメ且利子ニ相当スル増負担金ヲ納付セシメ前条第三項ノ決定通知ノ日ヨリ三年ヲ超エサル期間ニ於テ負担金ノ分割延納ヲ為サシムルコトヲ得

第八条　負担金ハ事業費予算額ニ依リ算出ス

前項ノ負担金カ事業費精算額ニ依リ算出シタル各受益者ノ負担金額ニ比シ超過スルトキハ之ヲ還付シ不足スルトキハ之ヲ追徴ス　但シ市長ニ於テ大差ナシト認ムルトキハ此ノ限ニ在ラス

第一項ノ事業費予算額ハ市長之ヲ告示スヘシ

第九条　都市計画法又ハ道路法ノ規定ニヨリ道路ノ新設又ハ拡築若ハ路面改良ニ要スル費用ヲ著シク利益ヲ受

クルニ依リ負担スヘキ関係ニ該当シタル土地カ五年以内ニ重複シテ本令ニ依ル負担金ヲ課セラルヘキ関係ニ該当スルトキハ其ノ負担金ノ一部ヲ免除スルコトヲ得

第十条　土地ノ状況ニ依リ市長ニ於テ必要アリト認ムルトキハ負担金ヲ減免スルコトヲ得

第十一条　路面ノ改良ニ要スル費用ヲ補足スルタメ物件、労力又ハ金銭ヲ寄附シタル者ニ対シテハ其ノ寄附額ノ範囲内ニ於テ負担金ヲ減免スルコトヲ得市長カ適当ト認ムル工法ニ依リ工事ヲ施行シテ之ヲ寄附シタル者ニ対シ亦同シ

前項ノ寄附額ハ市長之ヲ評定シ第三条ノ事業費ニ算入ス

第十一条ノ二　左ノ土地ニ付其ノ受益者ノ申請ニ依リ市長ニ於テ必要アリト認ムルトキハ負担金ヲ減免スルコトヲ得

一　国、府県、市町村其ノ他ノ公共団体ニ於テ公用又ハ公共ノ用ニ供スル土地

二　神社、寺院ノ境内地、教会ノ構内地及私立学校用地免租ニ関スル法律第一条ニ掲クルモノヽ用ニ供スル土地

三　都市計画法第十六条第一項ノ土地

四　市街地建築物法第二十六条第二項ノ道路ノ境域内ニ在ル土地

第十二条　本令施行ニ関シ必要ナル事項ハ市長之ヲ定ム

附　則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

附　則　(昭和十八年内務省令第三九号)

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス

本令施行前納額告知書ヲ発行シタル負担金(負担金ノ一部ニ付納額告知書ヲ発行シタルモノニ付テハ其ノ全部)ニ付テハ仍従前ノ規定ニ依ル

本令施行前既ニ事業ニ著手シ未タ納額告知書ヲ発行セサル負担金ニ付テハ本令ヲ適用ス

資料3－8　名古屋都市計画事業並執行年度割の認可公告及び理由書

左記名古屋都市計畫事業竝執行年度割ノ件認可ス

記

一、名古屋都市計畫事業街路ノ新設擴築竝其ノ位置及幅員左ノ通定ム

一等大路第三類第六號路線　　幅員　十三間半

中區新榮町九丁目十二番地地先ヨリ鐵道中央線路ヲ跨キ市電覺王山電車通ヲ經テ東區田代町字坂上六十八番地ノ一二至ル區間

一、設計ハ別紙圖書ノ通トス但シ事業ノ實施ニ方リ設計ニ些少ノ異動ヲ生スル場合ニハ都市計畫愛知地方委員會限リ之ヲ變更スルコトヲ得(圖書省略)

一、名古屋都市計畫街路ノ新設擴築事業ハ大正十三年度同十四年度ノ二ケ年度ニ繼續執行スルモノトシ其ノ年度割左ノ通定ム

大正十三年度　　約　三割二分

大正十四年度　　約　六割八分

右公告ス

大正十三年十二月九日　　内閣總理大臣　子爵　加藤高明

街　路　擴　築　事　業　理　由　書

本事業ハ縣道瀨戸千種線中、中區新榮町九丁目ヨリ覺王山ニ至ル間ヲ擴築セムトスルモノナリ

覺王山ハ市ノ東郊ニ連亘セル丘阜ニシテ市内隨一ノ勝地タルノミナラス明治三十三年中邏羅國ヨリ佛骨ヲ迎ヘテ之ヲ奉安シ各宗擧ツテ一大巨刹ヲ建立シテ以來市民ノ信仰ノ中心地トナリ賽客遊子常ニ絶エス殊ニ本線ノ後方地帶ニハ豐富ナル亞炭ノ産出アリ又全市路面ノ修理ニ或ハ建築敷地ノ造成及其ノ壁土トシテ重用セラルヽ安田土ナルモノヽ産出尠カラサル等車馬ノ往來繁ク雜踏甚シキモノアリ然ルニ道路幅員ハ僅カニ四間半ニシテ單線軌道ヲ敷設セルニ止マルヲ以テ交通上ノ不便ト危險トハ眞ニ名狀スヘカラス故ニ本路線ノ擴築ハ目下起工ノ手續中ニ係ル軌道ノ複線工事ト關連シ急速之カ施行ヲ必要トスルニ由ル

資料3－9　名古屋都市計画事業街路新設拡築及路面改良並ニ執行年度割の認可公告及び理由書

名古屋都市計畫事業街路新設擴築及路面改良竝ニ之カ執行年度割左ノ通決定シ昭和四年七月一日内閣ノ認可ヲ得タリ

名古屋都市計畫事業

街路ノ部

第一　街路新設擴築竝ニ位置及幅員左ノ如シ

一　廣　路

第一號線(櫻町西線)

西區廣井町三丁目九十五番地先名古屋驛鐵道省用地境界ヨリ市電堀内電車通並江川電車通ヲ横切リ堀川新架橋ヲ經テ西區西菅原町三丁目七番地先ニ於テ一等大路第二類第三號線ニ接續スルノ路線　幅員二十四間

二　一等大路第二類

第一號線(櫻町東線)

西區伏見町四丁目十三番ニ於テ一等大路第二類第三號線ヨリ分岐シ東區大津町四丁目十三番ニ至ルノ路線　幅員十八間

第二號線(枇杷島線)

枇杷島橋東詰ヨリ西區枇杷島町字西脇ヲ經テ西區馬喰町二番ノ一地先ニ至ル區間　幅員十八間

第五號線(西築地線)

中區北一色町字西浦三十四番ノ一地先ニ於テ一等大路第二類第十號線ヨリ分岐シ中區長良町ニ於テ一色電車通ヲ横切リ中區四女子町、篠原町、南區中野新町、土古町、寛政町及熱田前新田ヲ貫キ築地電車通ヲ横切リ築地五十一番ニ至ルノ路線　幅員十八間

第六號線(則武線)

西區榮生町字上更屋敷千百四十番ニ於テ一等大路第二類第二號線ヨリ分岐シ同町字三反物ニ至リ國有鐵道東海道本線線路ヲ跨キ中區米野町ニ於テ中村電車通ヲ横切リ同區北一色町字京田四十六番ニ於テ一等大路第二類第十號線ニ接續スルノ路線　幅員十八間

第七號線(城北線)

西區榮生町字上更屋敷千百四十一番ニ於テ一等大路第二類第二號線ヨリ分岐シ名古屋鐵道犬山線路ヲ横切リ同區兒玉町字蜂ノ尻ニ至リ右折シ同區西志賀町、田幡町、黒川新架橋ヲ經テ東區大曾根町字永符ニ於テ瀬戸電氣鐵道線路ヲ横切リ國有鐵道中央本線線路下ヲ過キ同區矢田町字五反田千二百十七番地先ニ於テ一等大路第二類第八號線起點ニ至ルノ路線　幅員十八間

第八號線(千種線)

東區矢田町一等大路第二類第七號線終點ヨリ同區千種町字今池ニ至リ市電覺王山電車通ヲ横切リ尾張電車通ヲ經テ中區御器所町ヲ貫キ同區廣路町字下丸屋百八番ニ於テ一等大路第三類第十四號線ニ接續スルノ路線　幅員十八間

第九號線(瑞穗線)

中區廣路町字下丸屋百六番ニ於テ一等大路第三類第十四號線ヨリ分岐シ南區瑞穗町字砂間九十四番ニ至ル區間及同區笠寺町地内ニ於テ面積約七百二十坪、同區笠寺町及呼續町地内ニ於テ面積約九百二十坪、同區呼續町地内ニ於テ面積約千三十坪ノ部分　幅員十八間

第十號線(水主町線)

中區北一色町字京田四十六番ニ於テ一等大路第二類第六號線終點ヨリ同區北一色町字江田ニ至リ國有鐵道關西線線路ヲ跨キ同區西日置町ニ於テ國有鐵道東海道本線線路下ヲ過キ同町字山王十番ノ二ニ至リ一等大路第三類第二號線ニ接續スル區間及同區高須賀町地内ニ於テ面積約三百三十坪、同區岩塚町地内ニ於テ面積約七百三十坪ノ部分　幅員十八間

第十一號線(一色線)

中區米野町地内ニ於テ面積約千百九十坪、同區露橋町及米野町地内ニ於テ面積約八百七十坪、同區北一色町及長良町地内ニ於テ面積約三百五十坪ノ部分　幅員十八間

第十二號線(白鳥線)

南區中野新町字ヨノ割五十番ニ於テ一等大路第二類第五號線ヨリ分岐シ同區熱田新田東組字十番割ニ至リ國有鐵道臨港線線路ヲ跨キ同一番割ニ於テ市電江川電車通ヲ横切リ白鳥橋ヲ經テ同區熱田傳馬町三丁

目四番ノ一ニ於テ一等大路第二類第三號線ニ接續スル區間及同區中島新町地内ニ於テ面積約六百四十坪ノ部分　幅員十八間

第十三號線(熱田傳馬線)

南區熱田傳馬町三丁目三十番ノ一ニ於テ一等大路第二類第三號線ヨリ分岐シ愛知電氣鐵道常滑線路ヲ跨キ新堀川新架橋ヲ經テ同區熱田東町字浮島ニ至リ國有鐵道東海道本線線路ヲ跨キ同區瑞穗町字砂間九十四番ニ於テ一等大路第二類第九號線ニ接續スルノ路線　幅員十八間

第十四號線(笹島線)

中區西日置町字長島二十四番ノ二ニ於テ一等大路第二類第十號線ヨリ分岐シ中區笹島町二丁目五番ニ於テ一等大路第三類第五號線ニ接續スルノ路線　幅員十八間

三　一等大路第三類

第三號線(中川東線)

南區熱田新田東組地内ニ於テ面積約百三十坪、同區同町地内ニ於テ面積約九十坪、同區熱田前新田、熱田新田東組及中川町地内ニ於テ面積約三百三十坪ノ部分　幅員十三間半

第四號線(東郊線)

中區御器所町字島西浦三十七番ヨリ同區御器所町、南區瑞穗町ヲ貫キ山崎川新架橋ヲ經テ同區笠寺町字柵下百番ニ於テ一等大路第二類第九號線ニ接續スルノ路線　幅員十三間半

第五號線(中村線)

中區牧野町字出郷前二十六番ノ六中村電車通ヨリ國有鐵道東海道本線線路下ヲ過キ名古屋驛前同區笹島町二丁目十六番ノ一地先ニ至ル區間及西區稻葉地町地内ニ於テ面積約四十坪ノ部分　幅員十三間半

第七號線(中山線)

中區廣路町地内ニ於テ面積約九百三十坪ノ部分　幅員十三間半

第九號線(大曾根線)

東區東大曾根町字神戸千百五十三番ヨリ同町字野中七百六十番ニ至リ一等大路第二類第七號線ニ接續スルノ路線　幅員十三間半

第十號線(矢田線)

東區大幸町地内ニ於テ面積約七百二十坪ノ部分　幅員十三間半

第十三號線(八熊線)

中區篠原町字東井領五百八十五番ヨリ南區八熊町ニ至リ國有鐵道臨港線線路下ヲ過キ市電江川電車通ヲ横切リ堀川新架橋ヲ經テ同區熱田東町字澤上七十八番ノ一ニ至リ一等大路第二類第三號線ニ接續スル區間　幅員十三間半

第十四號線(瀧子線)

南區熱田東町字澤上七十八番ノ二地先ニ於テ一等大路第二類第三號線ヨリ分岐シ同町ニ於テ國有鐵道東海道本線線路ヲ跨キ立石橋ヲ經テ一等大路第二類第八号號終點ニ至ル區間　幅員十三間半

第十五號線(佐屋街道線)

南區小碓町字南堤起九十八番ヨリ國道一號ヲ中川新架橋ヲ經テ南區熱田前新田ニ至リ國有鐵道臨港線線路ヲ横切リ同區熱田新田東組字根走リ八十番ニ至ル區間　幅員十三間半

第十八號線(淨心線)

西區兒玉町字一ツ家百三十六番ヨリ同區江川横町六番ノ二地先ニ至リ市電江川電車通ニ接續スル區間　幅員十三間半

第十九號線(清水口線)

西區志賀町字勘定寺前九十八番地先ニ於テ一等大路第二類第七號線ヨリ分岐シ東區杉村町ニ於テ瀨戸電氣鐵道線路ヲ横切リ同區長塀町三丁目二番ノ一ニ至ルノ路線　幅員十三間半

第二十一號線(山口線)

東區新出來町一丁目二十五番ノ五地先ヨリ同區古出來町ニ至リ國有鐵道中央本線線路ヲ跨キ同町百二十五番地先ニ於テ一等大路第二類第八號線ニ接續スルノ路線　幅員十三間半

但シ新出來町四丁目四番ヨリ古出來町百四十番ニ至ル區間ハ幅員十六間トス

第二十二號線(星崎線)

南區笠寺町字上加福六十番ニ於テ一等大路第二類第九號線ヨリ分岐シ同區星崎町字阿原三百一番地先天

白川右岸ニ至ルノ路線　　幅員十三間半

第二十六號線(千種驛前線)

中區奥田町五十番地先ヨリ同區東陽町十一丁目四番ノ一地先ニ至ル區間　　幅員十三間半

第二十七號線(城内線)

東區長塀町一丁目四番ヨリ同町二丁目九番ノ二ニ至ル區間　　幅員十三間半

第三十號線(下飯田線)

東區東大曾根町上飯田町及下飯田町地内ニ於テ面積約二千五百九十坪ノ部分　　幅員十三間半

第三十三號線(丸山東線)

中區廣路町地内ニ於テ面積約二百七十坪ノ部分　　幅員十三間半

第三十七號線(妙見山線)

中區廣路町地内ニ於テ面積約三百三十坪ノ部分　　幅員十三間半

第四十號線(野並線)

南區呼續町地内ニ於テ面積約四百七十坪ノ部分　　幅員十三間半

第四十二號線(大江線)

一等大路第二類第三號線終點ヨリ山崎川新架橋ヲ經テ南區大江町ニ於テ愛知電氣鐵道築港線路ヲ横切リ同町十番ノ二地先ニ至ル區間　　幅員十三間半

第四十四號線(菊井線)

西區則武町字原寺千四百八十六番ヨリ同町字向エニ至リ國有鐵道東海道本線線路下ヲ過キ同區菊井町八丁目八番ニ至ル區間　　幅員十三間半

第二　街路舗装工事ノ部

一　既設街路中路面改良ヲ爲スヘキ區間左ノ如シ

(1)　府縣道名古屋長野線中中區新榮町三丁目二十四番ノ一地先ヨリ府縣道名古屋停車場線中中區笹島町二丁目九番ノ一地先ニ至ル區間

(2)　市道大津町線東區南外堀町十一丁目一番ノ一地先ヨリ市道南大津町線ヲ經テ府縣道名古屋半田線中南區熱田東町字神宮坂百七十一番ノ四地先ニ至ル區間

(3)　市道岩井線中區鶴舞町二十四番ノ一地先ヨリ同區西日置町字山王十番ノ一地先ニ至ル區間

第三　事業ノ実施ニ方リ設計ニ些少ノ異動ヲ生スル場合ニハ都市計畫愛知地方委員會限リ之ヲ變更スルコトヲ得

第四　大正十三年六月九日内閣ノ認可ヲ得タル名古屋都市計畫設計ト本設計ト牴觸スルモノニ付テハ本事業ノ決定ヲ以テ畫画ヲ變更シタルモノト看做ス

第五　街路ノ新設、擴築竝路面改良事業執行年度割左ノ通定ム

昭和四年度	約　一　割
昭和五年度	約　二　割
昭和六年度	約一割六分
昭和七年度	約一割六分
昭和八年度	約一割三分
昭和九年度	約一割三分
昭和十年度	約一割二分

右公告ス

昭和四年七月十日　　内務大臣　　安達　謙藏

理　由　書

名古屋都市計畫事業ノ進捗ヲ見ルニ街路ニ關スル市區改正事業並其ノ追加事業ハ昭和二年度ニ於テ完成ヲ告ケ、中川運河新設事業亦近ク完了セントス、然ルニ市ノ中心部ニ於テハ曩ニ鐵道貨物積卸場ノ完成セルアリ又名古屋驛舍ノ移轉近ク更ニ外郊部ニ於テハ土地區劃整理及耕地整理事業共ニ著シク進捗スルニ至レリ乃チ此等ノ情勢ニ鑑ミ市財政ノ許ス範圍内ニ於テ大正十三年ノ決定ニ係ル都市計畫街路中急施ヲ要スト認ムル街路ノ新設擴築竝路面ノ改良ヲ都市計畫事業ト爲シ昭和四年度以降七年間ヲ以テ之カ完成ヲ期セントス其ノ選定シタル路線三十七、事業費約二千八百萬圓ナリ

資料3—10　名古屋都市計画事業街路並ニ執行年度割追加変更の告示及び理由書

内務省告示第二百四號

名古屋都市計畫事業街路竝ニ執行年度割追加變更ノ件左ノ通決定シ昭和十一年三月三十日内閣ノ認可ヲ得タリ其ノ關係圖面ハ愛知縣廳及名古屋市役所ニ備ヘ置キ縱覽ニ供ス

昭和十一年四月十一日　　内務大臣　潮　恵之輔

名古屋都市計畫事業

街路ノ部

第一中一等大路第二類第九號線(瑞穗線)、同第十號線(水主町線)、同第十一號線(一色線)、一等大路第三類第三號線(中川東線)、同第四號線(東郊線)、同第五號線(中村線)、同第七號線(中山線)、同第十三號線(八熊線)、同第三十號線(下飯田線)、同第三十七號線(妙見山線)ヲ左ノ通變更シ一等大路第二類第二號線(枇杷島線)、一等大路第三類第十號線(矢田線)、同第二十二號線(星崎線)、同第四十號線(野並線)ヲ削除ス

街路番號			街路名稱	起　點	終　點	主ナル經過地	幅員(間)
等級	類別	番號					
一	二	九	瑞穗線	中區櫻山町六丁目	南區瑞穗町字砂間	南區川澄町、松山町	一八
				南區呼續町	南區呼續町		
				(面積約六百四十坪)			
				南區笠寺町字西ノ門	南區笠寺町字上加福		一八
一	二	一〇	水主町線	中區長良町	中區西日置町字山王		一八
一	二	一一	一色線	中區長良町字大東出	南區東起町字上萬町	南區四女子町、荒子町	一八
				中區明石通	中區明石通		
				(面積約三百三十九坪)			
				中區米野町	中區米野町		
				(面積約二百五十七坪)			
				中區米野町	中區露橋町		
				(面積約千五十坪)			
				中區中京通一丁目	中區中京通一丁目		
				(面積約五百五十六坪)			
				中區長良町	中區長良町		
				(面積約百八坪)			
一	三	三	中川東線	南區八熊町字五反畑	南區熱田西町字比々野	南區野立町	十三・五
				南區熱田新田東組	南區熱田新田東組		
				(面積約百三十坪)			
				南區熱田新田東組	南區熱田新田東組		
				(面積約九十坪)			
				南區熱田新田東組	南區熱田新田東組		
				(面積約二百二十二坪)			
				南區熱田前新田中川東	南區熱田前新田中川東		
				(面積約百八坪)			

一	三	四	東郊線	中區東郊通一丁目	南區熱田東町神明前		十三・五
一	三	五	中村線	中區下中村町字砂田	中區笹島町二丁目	西區中村町、 中區米野町、 牧野町	十三・五
一	三	七	中山線	中區古澤町三丁目 中區廣路町	中區東郊通二丁目 中區廣路町 （面積約八百三十坪）		十三・五
				中區廣路町	中區廣路町 （面積約百坪）		
一	三	一三	八熊線	中區篠原町字東井領	南區熱田東町字澤上	南區八熊町	十三・五
一	三	三〇	下飯田線	東區上飯田町 東區東大曾根町上一丁目	東區上飯田町 東區東大曾根町上一丁目 （面積約千四百七十坪）		十三・五
一	三	三七	妙見山線	中區廣路町字石坂	中區廣路町字石坂 （面積約二百九十六坪）		

別紙圖面表示ノ通

第一中二左ノ路線ヲ追加ス

街路番號			街路名稱	起點	終點	主ナル經過地	幅員（間）
等級	類別	番號					
一	二	三	南大津町線	南區熱田東町字御田	南區熱田東町字神宮坂		一八・〇
一	三	一	大津町東線	東區大津町四丁目	東區高岳町二丁目		一三・五
一	三	二	江川南線	中區西日置町字出先	南區八熊町字五反畑	中區松重町 南區西古渡町	一三・五
一	三	六	覺王山延長線	東區田代町字月見坂	東區田代町字姫ノ池		一三・五
一	三	一一	千早延長線	中區西日置町字上鵜垂	中區矢場町五ノ切	中區水主町、 末廣町	一三・五
一	三	一二	山王橋線	中區松重町	南區古澤町三丁目	中區下茶屋町	一三・五
一	三	四五	名古屋驛前線	中區笹島町一丁目	西區則武町字向ヘ 但シ笹島町一丁目ヨリ笹島町一丁目ニ至ル區間ノ幅員ハ之ヲ十三間半乃至二十四間トス		一三・五
一	三	四六	廣井町線	西區廣井町二丁目	西區那古野町二丁目		一三・五
二	一	一	泥江町線	中區笹島町一丁目	西區泥江町一丁目		一〇・〇

別紙圖面表示ノ通

第五　街路ノ新設、擴築並路面改良事業執行年度割左ノ通更ム

自	昭	和	四	年	度						
至	昭	和	十	年	度	約	四	割	二	分	
	昭	和	十一	年	度	約			七	分	六　厘
	昭	和	十二	年	度	約			七	分	五　厘
	昭	和	十三	年	度	約			七	分	四　厘
	昭	和	十四	年	度	約			六	分	八　厘
	昭	和	十五	年	度	約			六	分	八　厘
	昭	和	十六	年	度	約	一	割			二　厘
	昭	和	十七	年	度	約	一	割	一	分	七　厘

理　由　書

名古屋都市計畫街路事業ハ昭和四年度以降七ケ年ノ繼續事業トシテ目下實施中ノ處本事業決定後ニ於ケル都市情勢ノ推移ニ鑑ミ既定事業路線中中村線外九路線ノ事業實施區間ヲ更ニ延長スルト共ニ新ニ名古屋驛前線外八路線ヲ追加シ交通ノ圓滑ヲ圖ラントスルモノナルモ市財政ノ都合上既定年度ヲ七ケ年延長シ昭和十七年度ヲ以テ之カ完成ヲ期セムトス尚既定事業路線中知事ニ於テ執行セムトスルモノ及土地區劃整理、耕地整理ノ施行ニ依リ完成セルモノハ本事業ヨリ之ヲ削除セムトス

資料3—11　名古屋都市計画事業並執行年度割の認可公告

左記名古屋都市計畫事業竝執行年度割ノ件認可ス

記

名古屋都市計畫事業運河新設及建築敷地造成ノ件左ノ通定ム

一、運河新設ノ部

一等第一　　幅員五十間

中川々口ヨリ南區熱田新田東組字川縁二百三十六番地ニ至ル

二等第一　　幅員三十五間

一等第一終點ヨリ中區長良町字南新田五十五番地ニ至リ右折シ同區露橋町字西海道六十二番地ノ二ニ至ル但シ中區長良町字南新田五十五番地ヨリ本線終點ニ至ル間ハ幅員五十間トス

三等第二　　幅員二十間

二等第一終點ヨリ中區松重町二十四番地ノ十一ニ於テ堀川ニ接續ス

三等第三　　幅員二十間

二等第一終點ヨリ中區西日置町字猿子十九番地ノ一ニ至リ左折シ同區南平野町字前田八十九番地ノ一ニ至リ幅員五十間長百五十間ノ舟溜ニ接續ス

一、建築敷地造成ノ部

新設一等第一及二等第一運河ノ兩側ニ於ケル奥行各二十八間ヲ越エタル五十間ノ區域ニ於テ建築敷地ヲ造成スルモノトス

一、設計ハ別紙圖面ノ通トス但シ事業ノ實施ニ方リ設計ニ些少ノ異動ヲ生スル場合ニハ都市計畫愛知地方委員會限リ之ヲ變更スルコトヲ得

一、名古屋都市計畫事業運河新設及建築敷地造成ハ大正十三年度ヨリ同十七年度ニ至ル五箇年度ニ繼續施行スルモノトシ其ノ年度割左ノ通定ム

大正十三年度	約五割一分
大正十四年度	約一割一分
大正十五年度	約一割四分
大正十六年度	約一割四分
大正十七年度	約一割

右公告ス

大正十三年十一月十七日　　内閣總理大臣　子爵　加藤高明

資料3−12　都市計画事業運河新設及建築敷地造成理由書

都市計畫事業運河新設及建築敷地造成理由書

一、中川運河開鑿事業

名古屋市ハ濃尾平野ノ要部ヲ占メ鐵路縱横南ニ港灣ヲ控ヘテ海陸交通ノ要樞ニ當リ又背後ニ於ケル經濟的境域廣ク物産饒カニ加フルニ近代工業發達ノ基本タル電力ノ豊富ナル等能ク商工都市トシテ優越セル地位天惠的資質ヲ具有スルヲ以テ其ノ對内並對外的ニ逐年驚異スヘキ發展膨脹ヲ示シ殊ニ中部日本ニ於ケル經濟勢力ノ中心タルニ止マラス實ニ我國産業上開發上重大ナル使命ヲ有ス而シテ此ノ一大使命ヲ完フスルノ要ハ其ノ發達ニ伴フ必然的要求ニ順應シテ自然的要素ニ適當ナル施設ヲ加ヘ以テ積極的ニ其ノ利用ヲ増進スルニ在リ、中川運河ノ開鑿ハ實ニ此ノ意味ニ於テ最モ急ヲ要スルモノナリ

試ニ近年同市ニ於ケル工業發達ノ一班ヲ按スルニ大正十年ニ於ケル工場數ハ九百二十七其ノ敷地百二萬四千二百八坪ニシテ既往十年間ニ約三倍ノ増加ヲ示セリ若シ此ノ大勢ニ基キ將來ノ歸趨ヲ求メムカ其ノ數ノ巨大ナルニ驚カサルヲ得ス尚市ノ西南方一帶ハ地勢上工業地ニ相スルヲ最適當トスレトモ現在稍低濕ナルト又運輸ノ便ヲ缺クヲ以テ直ニ現狀ヲ以テ工場敷地ニ充當シ難ク又スヤ適當ニ加工セサルヘカラス即チ本事業ノ施設ハ一面ニ於テ運輸ノ便ヲ開クト共ニ他面其ノ掘鑿土ヲ利用シテ敷地ノ造成ニ資シ兩々相俟ツテ其ノ効用ヲ全ウセントスルニアリ又該地方ノ一帶ハ平坦廣濶ニシテ南ニ名古屋港ヲ控ヘ北ハ鐵道ニ接ス中川運河ハ此ノ兩者ノ連絡機關タルヘク將タ工場地帶ノ血行機關タルヘシ之レ工業的方面ヨリ見テ本施設ヲ急務トスル理由ノ一ナリ

次ニ商業方面ヨリ之ヲ見ルニ市ノ呼吸機關トシテ其ノ死命ヲ制スヘキ重要ナル關係ニアル名古屋港ハ更ニ中部日本ニ於ケル唯一ノ大開港場トシテ表日本裏日本ノ富源ヲ開發スヘキ大使命ヲ有スルモノニシテ近年之カ施設ノ改善ニ伴ヒ年ト共ニ船舶輻輳シ貿易ノ殷賑ヲ來ス之ヲ同市物貨集散ノ狀況ニ徴スルニ大正十一年ニ於ケル發着數量五百十九萬二千餘噸内同港ニ依ルモノ三百三十四萬七千餘噸ヲ算ス同港ハ漸次修築ヲ施シ目下施行中ニ係ル第三期事業ハ來ル大正十四年度ヲ以テ工ヲ終リ更ニ序ヲ逐フテ第四期ノ一大改良施設行ハルヘシ然ルニ之ニ對スル背面輸送機關トシテ僅ニ一條ノ臨港鐵道ト小運河ノ態ヲ爲セル二條ノ河川アルニ過キス而モ該河川ハ幅員狹小ニシテ舟筏ノ密集ハ其ノ運行ヲ支ヘ殊ニ水深淺クシテ僅ニ滿潮ヲ利用シテ航行スルモノナルヲ以テ港口ト市内トノ通航實ニ數日ヲ要スルノ實狀ニアリ爲ニ百貨常ニ停滯シテ商取引ノ敏活ヲ妨ケ生産能率ヲ減スル等其ノ不利大ナルモノアリ故ニ此ノ弊害ヲ除キ同港ノ利用ヲ増進シテ發展ノ方策ヲ講セントスルモノ之レ本施設ノ急ヲ要スル理由ノ二ナリ

要スルニ本事業ハ市民ノ多年提唱シ來レル重要懸案ノ一ニシテ前敘ノ如ク之ヲ市ノ現狀ニ照シ又其ノ將來ニ鑑ミ之カ施設ハ實ニ一日ヲ緩フスヘカラサルモノナルニ由ル

一、建築敷地造成事業

建築敷地ノ造成ハ運河新設事業ト殆ント不可分的關係ヲ有スル事業ニシテ前項運河開鑿事業理由中ニ記述セル如ク掘鑿土ヲ利用シ工場敷地ヲ造成セムトスルモノナリ而シテ該工場敷地ニ充ツヘキ地帶ハ土地區劃整理ヲ施行スルノ必要アルヲ以テ之カ事業ハ別ニ施行セシムルコトトシ決定セムトスル次第ナリ

資料3－13　建物疎開跡地の処理

○建物疎開跡地に関する件

（昭和20年9月20日内務省
国土局発第194号地法長
官宛内務省国土局長通牒）

標記の件に関しては左記に依り御処理相成度

記

1　公共団体に於て買収したる建物疎開跡地は当該公共団体をして引続き之を空地として保有せしむること。

2　公共団体に於て賃借に係る建物疎開跡地は道路、広場、其の他将来の都市計画施設の計画上必要ありと認むるもの以外は契約を解除せしむること。但し戦災都市に在りては復興都市計画の決定に至る迄引続き賃借せしむること。

3　国及び私人に買収又は賃借せしめたる建物疎開跡地は道路、広場、公園その他将来の都市計画施設の計画上必要ありと認むるものは引続き之を空地として保有せしむること。但し国及び私人に於て特別の事情に依り保有し難きものは関係公共団体をしてこれを賃借せしむること。

4　第2項に依り賃借契約を解除せんとする場合は、関係書類添付の上当局に協議すること。

5　第3項但書に依り関係公共団体をして賃借せしむる場合は予め当局に協議すること。

6　既に完了したる建物疎開跡地に付次の区分に従い都市別に坪数を至急報告すること。

（イ）　公共団体の買収したる跡地

（ロ）　公共団体の賃借のしたる跡地

（ハ）　公共団体の賃借に係る跡地にして空地として保有せしむるを必要とするもの(公共団体に於て賃借契約の継続を要する跡地)

（ニ）　国及び私人に買収又は賃借せしめたる跡地

（ホ）　国及び私人に買収又は賃借せしめ空地として保有せしむるを必要とするもの

○建物疎開跡地処理に関する件

（昭和21年4月11日東京都建設局長、関係府県主務部長宛内務省計画課長通牒）

標記の件に関しては客年9月20日内務省国土局発第194号及び本年2月9日通牒の有之候処未だ上記の主旨徹底せざるやに被存候に付ては下記各項御了知の上至急御措置相成度

記

1　防空法の規定による建物疎開跡地賃借費補助は3月31日を以て打切ること。

2　防空法は去る1月30日廃止せられたるも建物疎開跡地に付ては7月31日迄同法第5条の5の規定は仍其の効力を有すること。

3　但し建物疎開跡地にして都市計画上必要なるもの以外は3月31日を以て防空法による制限を解除すること(防空法第5条の5第2項に依り地区を指定させるものに付てはその一部又は全部の解除を告示、同条第1項に依るものに付ては其の区域の指定を解除することなく建築規制の運用に依ること)。

4　建物疎開跡地にして都市計画上必要なるものは既定都市計画との吻合を考慮し既定都市計画を再検討の上防空法の効力暫定期限たる7月31日迄に都市計画(変更、廃止)並びに同事業及びその執行年度割の決定を為すこと(本年度事業に於ては用地の賃借のみを之が内容とするも可なること)。

5　3による解除及び4に依る都市計画並びに同事業の決定に付ては至急本省に協議すること(遅くとも本月末日迄とせられ度)。

6　本省に協議の際は都市計画一般図に建物疎開実施箇所、疎開跡地整備計画箇所等を表示添付せられ度。

7　本年度に於ては整備事業費の内賃借費に対してのみ国庫より助成するものとしてその3分の2を補助の見込みなること。

8　戦災地については戦災復興院所管なるも戦災復興土地区画整理区域内のものは悉く解除する外同区域外に付ては概ね本方針通りに付為念。

本件に関しては特に関係市町村との連絡を考慮し適正を期すること。

資料3−14　「雨水量および汚水量」及び「排除の方法」

＜雨水量および汚水量＞

名古屋測候所の観測により明治25年から同34年まで既往10年における1時間の最大雨量を調査すると、明治31年8月1日の豪雨は5分間に10mm余りにも達しており、これを標準として下水道を築造すると非常に巨大なものとなる。莫大な工事費を要することとなるのでここでは上記10カ年間の1時間の最大雨量の平均値、すなわち44.64mmを標準とすることとした。この平均値以上の雨は27年6月13日の53mm、30年6月16日の65.8mmおよび31年8月1日の88.8mmの3回にすぎず、以上の雨といっても数時間継続したわけではなく、かつ降雨の始めから下水道を通過し終わるまでには相当の時間があるのでこの平均値を採用して差し支えないと考える。しかも雨水はすべてが下水道に流入するものではなく、その一部は蒸発し、一部は地中に浸入してしまうので下水道で排除すべき量は大いに軽減されるものであり、その量は道路の構造や市街の地質によって地域差があるものの、本市の場合はおおむね砂質であり浸透しやすい地盤であるので、全量の半分を排除することにすれば十分であると考える。すなわち1時間に22.32mmとして1坪の地面には1時間に2立方尺664(74ℓ)、1秒時には0立方尺 00074に当たる。

また汚水の水量はもっぱら給水の量によるものとして、上水道の計画においては1人について4立方尺(111.2ℓ)と予定しているので、これに2割5分を加え1人1昼夜平均5立方尺(140ℓ)を排出するものと定めた。しかしながら1昼夜のうちある時間においては減少するものであるから、その最大量は前記平均量の半分を8時間に排出するものとした。すなわち1人につき1時間には0立方尺3125(8.7ℓ)、1秒時には0立方尺 00008682(0.002ℓ)になる。

＜排除の方法＞

下水道の築造に関し混水法(雨水と汚水を同一の溝きょによって排除する方法)をとるか、または分水法(雨水と汚水を別々の溝きょによって排除する方法)をとるかはよく考慮すべき重要な事項であって、一概には決められないが、要するに地勢の状況と工費の多寡とを比較し決定すべきであることは論を待たない。通常汚水の量は雨水に比べると非常に少ないものであるから、混水法においては雨水を排除するための下水きょに幾分かの余裕を加えれば汚水はこれによって十分排除でき、すこぶる得策であるように思われるが一利一害は免れない。すなわち降雨のない場合においては汚水はきわめて少量であるため流速を減じ、特に乾燥期には汚物が側底に付着し汚水の流下を妨げることがある。これを予防するために下水管を卵状とするか、あるいはその下部において狭い半円または半楕円形を設けて平常汚水の流路とすることもあるが、雨水とともに流入した砂泥は降雨がやみ雨水が減少するにしたがって下水管の最下部に残留し汚水を抑止することとなる。また分水法においては汚水管を必要な大きさにしておけば足りるので、ほとんど一定の水深を保ち流速も比較的大きいので、前記の混水法の降雨のない場合のような不都合はない。しかしながら別に雨水きょを築造する必要を生じる。したがって多額の工費を要するため不利となる。以上述べたほかにも下水管埋設勾配の関係、道路築造の良否およびその広狭、または掃除通風等の便否に関して両法たがいに得失はあるものの、主として地勢に応じ一都市内においてもある地域は混水法を用いある区域は分水法を採用する等努めて経済的にこれを築造するべきである。

本市においては前記の工法に鑑み地勢の調査を行い、主として分水法によって施工するのが得策であるとした。その理由は、

1. 放流すべき海浜に遠いこと。
2. 従来存在する溝きょは多少の修築を加えれば十分雨水を排除できるので雨水きょは従来溝きょがない箇所にのみ新設すればよいこと。
3. 降雨の量変化が多く時に激烈な降雨がある。この多量の雨水を汚水とともに流下させるためには汚水管の数十倍の大きさの排水管を必要とする。したがって多額の工費を要すること。

もっとも古渡町および武平町の一部は従来溝きょがないので分水法によるとすれば両者別々に新設しなくてはならない。しかしながらその放出口なる精進川がその付近にあるので雨水汚水ともに同一の管に流入させてただちに同川に放流するほうが工費を節減することができるため、この一局部に限り混水法を用いることとした。

このようにして最終的には汚水は精進川および笈瀬川へ放流することとし、雨水は現在の軒溝を修築あるい

は新設してそれにより従来の溝きょまたは新設の溝きょに導き適当な場所において堀川または精進川へ放流する。また各戸から排出する汚水は汚水支管に収め、本管によってただちに市外の放出口に流送するものとする。

汚水本管および雨水きょの勾配は最急20分の1、最緩1500分の1に埋設するものとする。

資料3−15　名古屋の区画整理の特質(『都市問題』昭和4年第9巻第5号より抜粋)

かくして、名古屋の區劃整理は、例へば草木が大地に春の來る事をいち早く感じて伸びゆく樣に、名古屋と云ふ都市體に、湧く可き力を驚く可き敏感さで感じて先行した。そしてそれは、しまひには自らの豫知しなかつた樣な都市計畫上の大仕事をさへしてまつた。

その効果の最大なるものは何と云つても、都市計畫道路網、五十有三里の中、殆どその大半を曲りなりにも又甚しく簡易ながらも、仕上げた事であらう。(勿論それは、餘りに簡易であって、市當局から見れば、單に敷地の寄附を受けたとしか考へられない程度のものではあるが)

區劃整理の奉仕方面の任務は果せる丈は果したわけである。

然しそれは都市計畫當事者の計算である。

區劃整理當事者としては、都市計畫の仕事を分擔し、大仕事をなしとげたとこで、それが何の意味をなさう。彼等としては、たゞ、彼等の收支計算が合つたかどうかの問題がある丈である。

具體的に云ふなら、彼等の土地は果して道路丈の歩減りをなし、工費を投じ、そしてそれ丈の投資を回收なし得たか。「土地製産」の過冗にぶつかつて地價の暴落に會はなかつたか。それこそ、彼等の關心の總てゞある。

指導者側の氣がゝりも亦そこにある。(殊に強制施行によつて、可成りの犧牲を強いた事は、反面にその受益も保證して居らなければならない筈である)その「氣がゝり」の方向及對策の二三をあげて見よう。

(1)　土地紹介

その爲に先づ第一になされねばならぬのは、土地の紹介であつた。

「斯かる土地あり」の紹介である。人口と整理面積は極めて計算通り進んでる。にもかゝはらず土地「人に餓ゆる」のは不合理である。かたよれる人口を分散せよ。その爲に必要なのは先づ「斯る土地あり」の紹介である。

然し考へてみると、紹介されねばならぬ土地には交通機關がない。(ないのが當然である。交通機關も一つの經營體なのだから)

然るに日本人は歩いて、さう云ふ土地を見に行く丈の散歩僻を有たない。

然るに土地所有者は又、自らの土地を餘り知りすぎてる。

だから、世間の人達も皆此を知つてるものと、いつか妙な錯覺に陷つてる。

從つて求めるものと、與へるものとは、永久に妙な心理のチグハグにはさまつて併行線で居るわけである。

我々の考へた土地博覽會はそれを救濟す可き貧しい一策であつた。

御大典紀念博覽會に人が出入する。

その人をたゞ歸すのは惜しい。

そこで、その出口に自動車を十數臺置き「土地ほしき人、見たき人」を此に乘せ、無料で、整理地を見せてまはる。

此を一と月に渡つてやつた。可成りな成績であつたと信じてる。

或組合の如きは土地つきの家屋十數軒を此の際賣り放したさうである。

土地模型、パンフレット等でかざつた土地博覽會本館入場者が、名古屋博の四分の一の客、即ち一萬人を吸つた事でも盛況が解らう。

土地博が終つた今、我々は散歩クラブを造らうとしてる。整理地内の景色のよいとこをつないで幾つかの散歩道をつくる。徒歩用、自轉車用、自動車用とする。そしてその通路の所々に、休憩所、眺望臺、等々を施設する。

此によつて求むるものへの遠い宣傳をする。更に今自分達は、此等の市内宣傳の効果より、より市外宣傳の重要な事をも考へてる。(區劃整理による植民である)

その爲にフィルムによる宣傳隊の組織の必要を思つてる。

區劃整理聯合會宣傳部の仕事はそれである。

何しても此の整理地の茫漠たる海。そこに生へる遠處なき雜草を見せられてはあわてざるを得ないのである。

(2)　經營主義

沿革に於て、自分は、第三期區劃整理期に外郭の組合が、經營主義に入つた事をのべた。

最も不利な位置にあつて「今日の好機を逸し得ぬ」もの、及び長き資金の固定を不利と敏感し得る連中は當然こゝに出づ可き筈である。

そして自分は矢張り此の經營主義に暗示される。

それは都市人、特に名古屋市民の様に室内趣味に惑溺してる連中を、厚い誘惑に富んだ場末環を飛びこえて郊外に分散させる爲には、――さうして市中樞の人口密度を救ひ、整理地を均等に利用させる爲には――さうして、又それを、可成り迅速ならしむる爲には、郊外をして遥に市中に優れたよいとこにしなければならない。

その爲には先づ郊外の固性を尊重し、活かしを講ずる事。此が第一である。此を基調とした發展策例へばその爲に大運動場、大公園、由緒ある神社等を創設する事である。

然してその次が適當な位置例へば上記の發展素を中心として幾つかの中心を造り、此れを抱いて、人の「住める様」な經營をする事。

此れである。

この爲に我々は常に、「自分の地區を中心とする」會を造る事を慫慂して居る。

而して、又日常、地主に斯う説いてる。即人をして住む様にさせる要訣である。

「我々が住居をかまへ得るとこは次の條件のあるとこでなければならぬ。それは即ち交通機關、隣家、醫者、電話、巡査の五つである。我々は土地に住むのではない環境に住むのだ」と。

この爲に建築展覽會。專門學校、工場等の誘致等が盛んに試みられて居る。

此等はいづれも、施設的經營であるが、此の外に特にのべたき廉賣同盟と云ふのがある。

此は或組合の中心地に、特に安い土地を二三萬坪とつておく。そして、最初来た工場には、工場を建てた日を期限として此を無償にて寄與する。

第二に来た工場には此を半値にて、そしてその次に来たものには――此等にて失はれたものを回復する値で對應する。

此を一つの組合でやる事もあり數組合の聯合でやる事もある。

此は主として工場地域内でとなへられてる策戰である。

然して然るが故に、此は甚しく立都的な意義を有つ。

何となれば、名古屋市は工業によつて立つ可しとなす。此は口に唱へ易く、從つて口によく唱へられてる標語である。

然るに、實に物は皮肉に動く。その標語は工業地域内の(限定された面積内の)地價をあさつてしまつた。

しかもその最も近き動機が市の經營する中川運河によつたのだから特別の皮肉となる。

かくして工場地の最低地價は十圓十五圓となつてゐる。やゝよき値段としては中川運河から計算された三十圓が標準とされてる。

工場の固定資金として三十圓。殊にそこが可成りの埋立を要する土地であつては、殆どそれは工場地としての資格に對し致命的であると云はなければならぬ。

そこに漸く、二三のものが、さめ出した。

その窮策が即、この土地廉賣同盟である。

然して、それが中々實行されにくき所に、益々窮策らしく見えて来るつらさがある。

何はともあれ、我々は此の經營主義により郊外に幾つかの中心を造り、その各々に現代人の要求のレッテルを貼らうとしてる。

そして一方に於て、地價の均等をはかり、土地の需要への機會を均等ならしめ、此により土地所有者への責を果し、しかし、それと同時に此により衛星都市の小さな模型を名古屋市の外周に夢見てるのである。

――此が、人口と整理面積の折角のよき比例を、不合理ならしめてる現状に向ひ「均等に妥當に一人當り四十坪で分散せよ」と呼びかける第二の策である。

資料3−16　土地区画整理設計標準

土地區劃整理設計標準

第一　地　　區

一　標準地區

イ　住居地域内

1　幹線道路ノ交會スル地點、停車場其ノ他交通上ノ要衝ニ接シ又ハ之ヲ包容スルコト

2　小學校(之ニ連接スル兒童公園ヲ含ム)ノ敷地ノ全部又ハ一部ヲ包容スルコト

3　前二號ニ揭グル施設ノ受益區域又ハ利用區域ヲ劃スルコト

4　前三號ニ依ル地區内ニ於テ都市計畫トシテ決定シタル道路、水路、小公園(大公園ニ付テハ其ノ一部ヲ小公園ト看做ス)及小學校ノ敷地ハ之ヲ地區ヨリ除斥セザルコト

ロ　住居地域以外

1　幹線道路、運河、貨物驛其ノ他交通運輸ノ施設ニ接シ又ハ之ヲ包容スルコト

2　前號ノ交通運輸施設ノ受益區域ヲ劃スルコト

3　住居地域内「4」號ヲ適用スルコト

二　二以上ノ標準地區ニ亘ル境域ヲ有スル地區ニ在リテハ成ルベク近隣公園ノ受益區域ヲ劃スルコト

第二　設　　計

一　總　　說

イ　道路、水路、小公園及小學校ノ敷地ニ依ル民有地ノ減歩率ハ二五「パーセント」以内ヲ以テ目途トスルコト從テ民有地ノ減歩率ヲ過大ナラシムル事情アルモノニ付テハ特ニ設計ノ細部ニ付考慮スルコト

ロ　設計ハ特ニ支障ナキ限リ在來ノ地形、地物其ノ他ノ工作物ノ現況ニ順應シ特ニ樹木ノ伐採ヲ避クルコト

ハ　設計ノ趣旨ヲ實現スル爲必要アル場合ニハ風致地區、空地地區、高度地區及後退建築線ノ制度ヲ運用スル外路線的商業地域ノ設定ニ付考慮スルコト

ニ　住居地域内

1　小學校(少年公園ヲ含ム)、商店街、幼年公園及幼兒公園ノ配置ノ計畫ヲ樹ツルコト

2　必要ニ應ジテ官公衙、市場等ノ計畫ヲ樹ツルノ外各種學校其ノ他特殊建築物建設ノ計畫アル場合ニハ豫メ其ノ用地ニ付考慮スルコト

3　地區ノ位置、地貌其ノ他ノ狀況竝ニ土地所有者又ハ關係人ノ希望ヲ參酌シテ造成スベキ劃地ノ等級ヲ豫定スルコト但シ都市ノ外緣ニ於ケル各種劃地ノ割合ハ概ネ左ニ揭グル程度ト看做シテ當該地區内ニ於ケル宅地ノ供給計畫ヲ案ズルモノトス

一級劃地以上	二級劃地	三級劃地	四級劃地
五%	一五%	二〇%	六〇%

4　幹線ヲ除クノ外道路ハ通過交通用ニ供セザルヨウ其ノ配置形狀等ヲ考慮シ各宅地ヨリ交通要衝(停留場、停車場等)、小學校(兒童公園ヲ含ム)及商業街ニ到ル連絡ヲ斟酌シテ其ノ系統ヲ定ムルコト、著名ナル社寺、史蹟地ノ類アル場合亦同ジ

5　道路幅員ハ六「メートル」(三間)以上ト爲スコト但シ主要道路ヨリ分岐スル道路ニシテ三街廓以上ニ亘ラザルモノハ幅員四「メートル」(二間)迄ト爲スコトヲ妨ゲズ

6　公園、社寺、史蹟地、水邊、眺望地又ハ著名ナル獨立木、並木、樹林等ニ對シテハ當該地ニ面シ又ハ之ヲ包容シテ觀賞廣場ヲ設ケ且之等ノ土地ヲ連絡スル遊歩道ヲ計畫スルコト

7　袋道ヲ設クルハ空地ニ富メル住宅地ニ限ルコト此ノ場合ニ在リテハ終端部ニ相當ノ廣場ヲ設ケ且別ニ避難通路ヲ設クルモノトス

ホ　住居地域以外

1　工業地域ニ於テハ豫想セラルル工業ノ種別ニ依ル水運ノ利用、汚水ノ排除其ノ他ノ要求ヲ參酌シテ運河其ノ他ノ工業施設ノ計畫ヲ樹ツルコト

2　商工業用トシテ特ニ集約的利用ヲ豫想セラルル場合ノ外小學校(兒童公園ヲ含ム)、幼年公園及幼兒公園ノ配置ノ計畫ヲ樹ツルコト

3　前項2號ヲ適用スルコト

4　工業地域及未指定地ニ於テハ土地諸般ノ狀況ヲ參酌シテ商業地、工業地、住宅地ノ配置ノ豫想ヲ樹

ツルコト但シ豫想困難ナル土地ニ在リテハ全地區ニ亘リ工業地トシテノ計畫ヲ樹テ將來住宅地又ハ商業地トシテ細區劃ヲ爲ス場合ニモ支障ナカラシムルコト從テ道路ハ差當リ私道又ハ建築線ノ計畫ト爲スヲ妨ゲズ

5　工業地域内ニ於ケル道路ノ配置ニ付テハ幹線道路、幹線運河、貨物驛等ニ到ル短距離連絡ヲ計リ且通過交通ニ對スル充分ノ便益ヲ考慮スルコト

6　前號ノ場合ニ於テ道路ハ凡ソ二〇〇「メートル」以内毎ニ幅員八「メートル」以上ノモノヲ配スルコト

7　前項6號前段ヲ適用スルコト

二　街廓及劃地

イ　街廓

1　鐵道、新設軌道、堤防ノ類ニ直接セシメザルコト

2　著シキ斜角部ハ之ヲ剪除シ道路又ハ植樹地トスルコト

3　長邊ハ左ノ標準ニ依ルコト

等級＼地域	住居地域内	商業地域内	工業地域及未指定地内
	長邊「メートル」	長邊「メートル」	長邊「メートル」
特一級	一六〇―二〇〇		
一級	一四〇―一六〇	一三〇―一四〇	一二〇―二〇〇
二級	一二〇―一四〇	一二〇―一三〇	八〇―一二〇
三級	一〇〇―一二〇	一〇〇―一二〇	
四級	八〇―一〇〇	八〇―一〇〇	

ロ　劃地

1　配列ハ左ノ方針ニ依ルコト

(一)裏界線ハ街廓内ニ付直通又ハ連續セシムルモノトシ周圍ノ道路ノ性質ヲ參酌シテ其ノ位置ヲ定ムルコト

(二)側界線ハ道路境界線ニ直交セシムルコト

2　奥行及間口ハ左ノ標準ニ依ルコト

(一)住宅地

	奥行(メートル)	間口(メートル)	平均面積(平方メートル)
特一級	三〇―四〇	三〇―四〇	一二二五・〇
一級	二五―三〇	二〇―三〇	六八七・五
二級	二〇―二五	一二―二〇	三六〇・〇
三級	一五―二〇	六―一二	一五七・五
四級	一〇―一五	四―六	六二・五

(イ)三級以上ノ劃地ハ南北ノ方向ニ奥行ヲ取ルコト

(ロ)樹木多キ土地ニ在リテハ平坦ナル場合ニ於テモ特ニ奥行大ナル形ヲ選ブコト

(ハ)二階建ヲ普通トスル地方ニ在リテハ四級劃地ハ奥行一二・五「メートル」未滿ト爲サザルコト

(ニ)菜園地其ノ他特別ノ計畫アル土地ニ付テハ別ニ考慮スルコト

(二)商業地

	奥行(メートル)	間口(メートル)	平均面積(平方メートル)
一級	二二・五―二七・五	八―一二	二五〇・〇
二級	一七・五―二二・五	六―八	一四〇・〇
三級	一二・五―一七・五	四―六	七五・〇
四級	一〇―一二・五	四	四五・〇

（イ）住居地域内ニ在リテハ前項住宅地ノ例ニ依ルコト

（ロ）前項「ハ」號ヲ適用スルコト

3　劃地ハ奥行九「メートル」(五間)未滿、間口四「メートル」(二間)未滿又ハ面積三十三平方「メートル」(十坪)未滿ト爲サザルコト

4　裏界線ニ沿ヒ通路ヲ設クルコトニ付考慮スルコト

三　緑地、小學校　其ノ他

イ　緑地

1　公園ニ付テハ「公園計畫標準」ニ依ルコト

2　公園面積ハ地區面積ノ三「パーセント」以上ヲ留保シ兒童公園ニ充テ尚殘餘アルトキハ之ヲ近隣公園、公園道路ノ類ニ充ツルコト但シ地區内ニ近隣公園ヲ計畫シ得ザル場合ニハ適宜ノ箇所ニ存置スルモノトス地區狹小ニシテ兒童公園ヲ配置シ得ザル場合亦同ジ

3　特ニ大ナル人口密度ヲ豫想セラルル地區ニ於テハ適宜前號ノ所要公園面積ヲ增大スルコト

4　前庭地帶、學校農園及分區農園ノ施設ヲ考慮スルコト

ロ　小學校

1　豫想人口密度ノ大小ニ應ジ四〇「ヘクタール」乃至八〇「ヘクタール」ノ區域ニ付一校ヲ計畫スルコト但シ特ニ大ナル公園、工場、倉庫ノ類又ハ山地、水面等住居ノ用ニ供セザル土地アル場合ニハ適宜斟酌スルモノトス

2　前號ノ區域ハ軌道、乘合自動車等ノ交通線ヲ含ム主要幹線街路、鐵道、新設軌道ノ類ニ依リ遮斷セラレザルコト但シ住居地域以外ノ土地ニ付テハ此ノ限ニ在ラズ

3　通學距離ハ一「キロメートル」以内トシ〇・七「キロメートル」ヲ以テ中庸度トスルコト

4　兒童ノ教化、運動等ノ爲適當ニシテ障害物ニ依リ來往ヲ遮ゲラレザル位置ヲ選ブコト

5　敷地ニハ兒童公園ヲ連接セシメ(北側ヲ避ク)其ノ合計面積ハ一・三「ヘクタール」以上ト爲スコト

6　地區狹小ニシテ小學校ヲ配置シ得ザル場合ニハ「1」號ノ事情ニ應ジ地區面積ノ一「パーセント」以上ヲ適宜ノ箇所ニ存置スルコト

ハ　小賣商店街

1　住居地域内ニ於テハ小賣商店街ノ配置ヲ豫想シ幹線道路ノ沿道、停車場附近地等ニ其ノ位置ヲ相スルコト

2　前號ノ商店街ノ面積ハ標準地區ニ付其ノ劃地數ヲ住宅用劃地數ノ六分ノ一乃至十分ノ一程度トシ之ヲ定ムルコト

ニ　其　他

1　街路ニ付テハ街路計畫標準ニ依ルコト

2　公園、觀賞廣場及遊歩道ニ付テハ豫メ周圍部ニ於ケル建築計畫ノ豫想ヲ樹ツルコト

四　換　地

イ　計　畫

1　主要幹線道路等ニ依リ地區ヲ分割シ換地設計ノ單位ト爲スコト

2　小公園(大公園ニ付テハ其ノ一部ヲ小公園ト看做ス)及小學校ノ敷地ハ其ノ實現ヲ容易ナラシムルコト

3　原位置ヲ尊重シテ配當スルコト但シ原位置ニ配當スルコトヲ得ザル土地ニ對シテハ其ノ附近地ニ配當スルモノトス

4　一宅地ヲ爲スニ足ラザル土地ハ前號ニ拘ラズ他ノ等位低キ場所ニ配當スルコト

5　換地ノ配列ハ劃地ノ標準ニ依ルコト

6　金錢ヲ以テ清算スルコトヲ要セザルヨウニシ且間口ノ長ハ端數ヲ存セシメザルコト

ロ　土地ノ評價

1　整理前　一筆内ノ平均單價ヲ評定シテ當該筆ノ價格ヲ算出スルコト

平均單價ノ評定ニハ左ニ揭グル事項ヲ參酌スルモノトス

(一)　地　目

(二)　等　位

（イ）　法定賃貸價格

（ロ）　地代又ハ小作料
（ハ）　賣買價格
（ニ）　市街地トノ關係
（ホ）　道路ニ對スル位置
（ヘ）　其ノ他

2　整理後　道路毎ニ路線價ヲ評定スルコト

路線價トハ當該道路ニ相應スル標準劃地ノ奥行ヲ有スル土地ノ平均單價ヲ謂フ但シ指數ヲ以テ表示スルヲ妨ゲズ

路線價ノ評定ニハ左ノ事項ヲ參酌スルモノトス

(一)　道路ノ幅員
(二)　道路ノ勾配
(三)　道路ノ構造設備
(四)　道路ノ位價
（イ）　道路沿ノ土地ノ用途ノ豫想
（ロ）　各種交通量ノ豫想
（ハ）　公園、學校、交通衝點、商業街等ニ對スル位置
(五)　沿道土地ノ位價
（イ）　道路ト沿道土地ノ高低差
（ロ）　沿道土地ノ地貌、地質等
（ハ）　道路及沿道土地ノ風景
(六)　其ノ他

土地ノ價格ハ路線價ヲ基準トシ之ヲ算定スルコト但シ土地ノ奥行ガ標準劃地ノ奥行ト異ナルモノニ付テハ適當ニ平均單價ヲ斟酌スルモノトス

3　整理前ノ土地ニ於テモ整理後ノ土地評價方法ニ依ルヲ適當ト認ムル場合又ハ整理後ノ土地ニ於テモ整理前ノ土地ノ評價方法ニ依ルヲ適當ト認ムル場合ハ彼是適當ノ方法ヲ採ルコトヲ妨ゲズ

ハ　換地配當

從前ノ土地ニ對シ配當スベキ筆ノ評定價格ハ左ノ算式ニ依リ之ヲ定ムルコト

$$c'n = (cn + en) + K\{(T' - (T + E)\}$$

c'n　換地タルベキ土地ノ評定價格
cn　從前ノ土地ノ評定價格
en　從前ノ土地ノ負擔シタル費用
T'　換地タルベキ土地ノ總評定價格
T　從前ノ土地ノ總評定價格
E　賦課シタル費用總額
K　利益配當ノ指數

第三圖面

一　設計書附屬圖面ハ左ノ三種トス

イ　整理施行地及之ニ隣接スル土地、水面ノ現形圖(縮尺千二百分ノ一以上)
ロ　整理豫定圖(縮尺千二百分ノ一以上)
ハ　整理地區市街化見込圖(縮尺三千分ノ一以上)

二　圖面樣式

イ　現形圖及整理豫定圖表示方法

1　圖面ハ左ノ凡例ニ依ルモノトス但シ現形圖ト整理豫定圖トヲ各別ニ作成スル場合ハ現形圖ニ整理豫定圖ノ凡例ヲ用フルモ妨ゲナシ

		凡例	
		現　形　圖	豫　定　圖
宅地		建物形状ヲ記入シ用途別ニ依リ着色スルコト　黒 住宅「グリーン」 商店「クリムソンレーキ」 工場「ブリユー」	淡「クリムソンレーキ」
田		黒	無　色
畑		〃	淡「エロー」
山林		〃	淡「サツプグリーン」
原野		〃	淡「ニユートラルチント」
堤塘		〃	淡「バーントシーナ」
湖海、池沼、溜池等ノ水面		〃	淡「プロツシアンブリユー」
緑地	公園	〃	「エメラルドグリーン」
	公開緑地	〃	「エメラルドグリーン」ハツチ
	共用緑地	〃	「エメラルドグリーン」縁取リ
道路		〃	淡「ライトレツド」
水路		〃	淡「プロツシヤンブリユー」
排水、暗渠、本支線		「ブリユー」	「バーミリオン」
流水方向	用水方向	黒	〃
	排水方向	〃	〃
	用排水方向	〃	〃
	水流方向	〃	〃
橋梁		〃	〃
鐵道		〃	〃
軌道		〃	〃
史蹟地、名勝地		〃	〃
耕地整理法第四十四條ノ土地		〃	〃
墳墓		〃	〃
神社		〃	〃
學校	小學校	〃	「パープル」
	其ノ他ノ學校	〃	「パープル」縁取り

樹木	目通三〇糎以上且高八米以上ノ獨立木	(樹種記載)〃	(樹種記載)「フーカスグリーン」
	並木	(樹種記載)〃	(樹種記載)「フーカスグリーン」
	樹林地	(樹種記載)〃	(樹種記載)「フーカスグリーン」
境界	府縣界	〃	「バーミリオン」
	市町村界	〃	〃
	大字界	黒	〃
	字界	〃	〃
	筆界	〃	〃
	地區界	〃	〃
	工區界	〃	〃
同高線		「バーントシーナ」	「ブリユー」
標高		・2,5, 〃	・2,5, 〃
水深		・3,5, 〃	・3,5, 〃
三角測點		〃	「バーントシーナ」
水準點		〃	〃

2　原形圖ニハ左ノ點ヲ明瞭ナラシムルコト

(一)　重要ナル建物ニ付テハ其ノ名稱ヲ記入スルコト

(二)　小學校ニ付テハ兒童通學區域ヲ示スコト

(三)　史蹟地、名勝地、眺望地等ニ付テハ說明ヲ記入スルコト

3　備　考

(一)　凡例ヲ以テ盡サザルモノニ付テハ文字ヲ以テ補足スルコト

(二)　本凡例ニ示サザルモノハ慣用又ハ適宜ノ記號又ハ彩色ヲ用フルコト

(三)　現形圖ト整理豫定圖トヲ一葉ノ圖面ニ表示スル場合ニ於テ其ノ異動ナキモノニ付テハ整理豫定圖ニ依ル記載ヲ要セズ

(四)　公開緑地ト稱スルハ神苑、湖沼、練兵場等ノ類ニシテ營利ヲ目的トセズ公衆ノ用ニ供シ得ル緑地ヲ謂ヒ共用緑地ト稱スルハ學校運動場、倶樂部會社等ノ園地ニシテ特定人ノ用途ニ供セラルル緑地ヲ謂フ

(五)　都市計畫法第十四條ノ規定ニ依ル認可申請書ニ附屬スル現形圖ニハ土地ノ地番ヲ、整理豫定圖ニハ裏界線以外ノ筆界線ヲ省略スルコトヲ妨ゲズ

ロ　整理地區市街化見込圖表示方法

1　圖面ハ左記ノ凡例ニ依ルモノトス

種　　類		彩　　色
農　耕　地		「フーカスグリーン」
住　宅　地	一戸建及二戸建住宅地	「サツプグリーン」
	三戸以上長屋住宅地	「エメラルドグリーン」
商　業　地		「クリムソンレーキ」
工　業　地	重　工　業　地	「ブリユー」
	輕　工　業　地	「エロー」
	倉　庫　地	「ニユートラルチント」
學校、官公署、市場等特殊建築物敷地		「ライトレツド」

2　主要ナル街廓ニ付テハ建物其ノ他ノ設備ノ配置豫定位置ヲ「バーミリオン」ニテ記入スルコト

3　小學校敷地ニ付テハ豫メ諸施設ノ配置ヲ考慮スルコト

資料3－17　区画整理設計室手記

愛知縣都市計畫課編

區劃整理設計室手記

第一部　書式並設計順序規劃
第二部　計畫規劃
第三部　構造
第四部　關係規程

はしがき

區劃整理ノ設計は如何に作るべき乎。一定の準則として公定されたものは未だ無い。著書にも未だ本當に『手解き』になるやうなものは出版されてゐない如である。併し整理施行者も設計に從事する者も斯務に携はる者も皆な一樣にこの『金科玉條』を必要としてゐることは切實なる事實である。殊に名古屋の『區整』が全國に問題視されるやうになつた爲、他府縣より來る官民視察者は應接に忙しいほどであるが、之等の人々が先づ『知らんとする』事は主として此點にあるのである。

そこで愛知縣に於ける出願書式から關係規程及設計順序設計規劃等全部を本號附録として茲に揭げ、獨り本縣の當務者のみならず廣く全國大方の參考に供することとした次第である。就中設計規劃は本縣が實施以來の實驗に鑑み數度の修正を重ねて漸次完璧に近いものとしたものであるから『區整設計手本』として世の斯務に從事する人々の渇望を充すに足り随分裨益する所多からうと思はれる。

因に愛知縣に在つては土地區劃整理奬勵助成(耕地整理に做ふ)の爲、大正十二年以來縣令をもつて一種の補助制度を設けて居る。即ち區劃整理の施行に對しては其の測量及設計一切を縣(都市計畫課)でやつてやるのである。所謂此の補助を受けやうと云ふ場合には先以て整理せんとする地區の實地踏査申請を要する。縣は之を調査して實行の確實性ありと認むれば、今度は地區測量設計補助申請をなさしめる。(此には耕地整理法第五十條に基く同意書添付を要するが、後に組合設立認可申請の場合に添付すべき分として同樣の同意書を此際同時に徵しておくことが便である。)設計成つて縣より交附を受けたら茲に愈々組合設立認可(若くは施行認可)申請の運びとなるのである。尚これより組合設立後の手續、事務順序等に付ては今後序を追ふて揭載し實務者の指針に供したい心算である。

第一部　書式並設計順序規劃

(一)　土地區劃整理豫定地區踏査申請書式

一、整理豫定地區所在地
　區　　域　　市區町
一、豫定面積　　丶丶歩
　　内　譯
　宅　地　　丶丶坪
　田　　丶丶歩
　畑　　丶丶歩
　山　林　　丶丶歩
　原　野　　丶丶歩

右土地都市計畫法第十二條ニ依リ土地區劃整理致度候ニ付地區實地御踏査相成度大正十四年一月本縣令第一號土地區劃整理施行規程ニ依リ別紙略圖添付此段申請候也

　年　　月　　日

　　住所氏名　印

愛知縣知事　　殿

(二)　土地區劃整理豫定地區測量設計補助申請書式

一、豫定地區所在地

　　市　　區　　町　　町　　町

　　郡　　村　　大字字　　字　　字

二、豫定地區總面積　　ヽヽ歩

　　内　　譯

　田　　ヽヽ歩

　畑　　ヽヽ歩

　宅　地　　ヽヽ坪

　山　林　　ヽヽ歩

　原　野　　ヽヽ歩

　外　國有地見積面積　　ヽヽ歩

三、豫定地區總地價金　　圓　　錢

四、土地所有者總數　　ヽヽ人

五、同意者總數　　ヽヽ人

六、同意者所有土地面積　　ヽヽ歩

七、同意者所有土地ノ地價總額　　圓　　錢

前記ノ土地都市計畫法第十二條ニ依リ土地區劃整理組合設立致度候間測量設計補助相成度御許可ノ上ハ明治四十三年三月本縣令第二十號耕地整理及土地改良奬勵規程ノ條項堅ク遵守可致候依テ大正十四年一月本縣令第一號土地區劃整理施行規程ニ基キ同意證竝略圖相添此段及申請候也

　　年　　月　　日

　　住所氏名　印

愛知縣知事　　殿

(三)　土地區劃整理設計順序

A、踏査方針

一、出願人資格考査

二、申請動機考査

三、二萬分圖ニツキ略設計

四、工事可能性ノ如何(施工上並ニ經濟上)

五、申請地ガ聚落單位ヲナシ得ルヤ否

六、少クモ一箇ノ系統アル計畫ヲナシ得ルヤ否

B、設計用意

一、圖　面

　二萬分圖、地域道路網、軌道、地方鐵道、國有鐵道、(現在ノモノ及計畫アルモノ)公園計畫、市道、縣道、其ノ他記入アルモノ

　區域千二百分圖、區域附近耕地、區劃、整理設計圖及私道

二、圖面記入要目

　イ、三千分圖

　　排水計算ニ必要ナル同高線

　　現在公共施設(交通機關モ)

　　神社、佛閣

　　水路、道路

　　建物、宅地、田畑、種別

　　重要都市計畫(附近地ニ於ケルモノヲ合セル)

　　土地用途想定

　ロ、千二百分圖

イニ於ケルモノ全部
建物アル宅地、ナキ宅地、田畑種別
同意アル宅地、ナキ宅地、種別
建物ニシテ同意アルモノ、ナキモノ種別
取毀シ不可能ノ建物
用排水路
重要ナル道路及一間半以上ノモノ

C、設　計

一、二萬分設計(全部鉛筆ニテ)
イ、附近地一帯ニ對シ六間以上ノ補助路線計畫
ロ、排水方針
ハ、公共中心文化施設配置
二、三千分設計(全部鉛筆ニテ)
イ、公共中心並ニ文化施設(特ニ緑地ノ候補地)
ロ、排水方面
ハ、附近地路線及水路等ノ中心地區内トノ關係アルモノ
ニ、理想案配線(舊部落改良案ソノ他モ入レテ)
ホ、路面用途別想定
三、千二百分設計
イ、三千分圖設計圖其儘擴大理想案作製(鉛筆)
ロ、イ案中「絶對不同意者敷地」ニ關スル部分ヲ保留スルモ尚系統ヲナスヤ否考慮
ハ、ロ案ニ更ニ「建築線後退ニ關シテハ同意セルモノ」部分ヲ工事未了ノマヽ尚系統ヲナスヤ否考慮(鉛筆)
ニ、ハ案ガ尚當分耕地トシテ必要アル場合其ノ用ニモ堪ユルヤ考ヤ考慮(清書)
ホ、計畫ノ中主要水路及六間以上ノ道路、小公園ヲ二萬分圖ニ記入保管

(四)　設計書樣式

土地區劃整理設計書項目

地　區　名

第一章　整理施行地ノ現況及工事施工ノ目的

第一節　現　況

一、自然現況

(一)　位　置
(二)　區　域
(三)　地　勢
(四)　地　質
(五)　地下水
(六)　氣象一般

二、人文現況

(一)　土地用途(特別ノ價値用途アル土地及建物アル宅地ノ狀況ヲモ併記スヘシ)
(二)　土地生産並生業狀態(農工商ソノ他ニ分チ)
(三)　交通狀態
(四)　土地區劃狀態
(五)　水利　用水關係及現況
　　排水關係及現況
　　上下水道關係及現況
(六)　重要設備及工作物
(七)　都市計畫其ノ他ノ關係(公園、學校、名勝地、墳墓地等)
(八)　土地價格并小作料若ハ賃貸料

第二節　工事施行ノ目的

第二章　整理計畫

（此ノ章各節ニ渡リ附近土地情勢ニヨリ過渡的計畫ヲ樹ツル必要アルトキハ是ヲ建テソノ説明ヲ附ス可シ）

第一節　聚落計畫

（乙圖(舊部落建築線計畫、工場ブロック建築線計畫等ノ)アルトキハソレニツキ説明ヲ後記スベシ）

第二節　街路網計畫　附街角剪除

（乙圖アラバ説明ヲ後記ス可シ）

第三節　ブロック及ロット割計畫

一、ブロック

二、ロット割

第四節　上下水計畫

一、地區内外ノ連絡

二、地區内計畫

三、各斷面

第五節　水利計畫

（農耕地タル過渡期ナキトキ又周圍ノ地區關係上連絡計畫ヲ樹ツル必要ナキトキハ本節ヲ省ク）

一、用水並排水計畫

二、用水源及用水並排水組織及ソノ水路斷面

第六節　地盤構造

第七節　道路構造

一、幹線道路

二、支　道

第八節　水路構造

一、幹　線

二、支　線

第九節　橋梁、伏越、樋管其他ノ構造

一、橋　梁

二、ソノ他

三、ソノ他

第十節　工事ノ仕様

一、地　盤

二、道　路

三、上下水道

四、用排水路

五、橋　梁

六、ソノ他

七、ソノ他

第十一節　工事施行後ニ於ケル土地ノ筆數及面積ノ地目別合計

第三章　財政計畫

第一節　利益計算

一、土地價格增進ニ依ル利益(一時的利益)

二、土地ニ依リ生ズル利益(永久的利益)

イ、工事前後反當リ收支計算

ロ、全收支計算

ハ、反當リ平均純益計算

第二節　整理費精算

一、整理費豫算反當リ平均整理費

二、整理費償還表

第四章　工事着手及完了ノ時期

第五章　整理施行地區及之ニ隣接セル土地及水面ノ現況圖及整理豫定圖

第六章　整理費豫算内譯

附記　規約ヲ以テ整理施行地區ヲ數區ニ分チタル場合ニ於テ第二章第十一節第三章財政計畫及第四章第六章ノ事項ハ各區毎ニ之ヲ記載スベシ

第二部　計畫規劃

その一　聚落構成

第一條　地區ノ大キサハ成ルベク聚落構成單位(昔時ノ町内或ハ字ノ如キ意味ノ親和單位)ニ採ルベシ

第二條　地區ノ境域ハ總テ附近ノ重要公共施設、特ニ交通機關等ニシテ聚落構成ニ必要ナルモノト聯關設計シ得ル樣採ルベシ

第三條　地區内各土地ヲシテ總テ充分ソノ個有價値ヲ發揮シ得ル樣土地用途ヲ豫定スヘシ

第四條　地區内重要施設及風致佳良ナル境域特ニ水邊等ハ總テ此ヲ活用シソノ部分ノ計畫ニ取リ入ル樣考慮スヘシ

第五條　適當ニ公共施設(學校、病院、郵便局、市場等)ノ位置ヲ豫定スヘシ

第六條　適當ニ自由空地乃至小公園(三千坪内外)ヲ設ケ特ニ公共施設等ノ中心ヲ缺ク部分ニ對シテハ此ヲ以テソノ部ノ開發ニ資ス樣計畫スヘシ(自由空地乃至小公園ノ距離ハ相互七丁内)

第七條　第四、五、六條ノ施設ニシテ聚落中心トシテ重要ナラサルモノハ出來得ル丈是ヲ地區一帶ニ均等ニ配分シ土地價値ヲ平均ナラシムヘシ、但シ此ノ際美的施設ヲ周邊ニ政治經濟ノ施設ヲ中心部ニ配分スルヲ妥當トス。

第八條　聚落中心ヲ造リ前條各計畫ヲ統束一體有機化セシムヘシ、聚落大ナラハ是ヲ數個トシ其ノ距離ヲ七町乃至十四町ナル樣配分スヘシ

第九條　路線系統ハ第一次系統トシテ聚落中心ヨリ放射セシメ第二次系統トシテ循環線ハ出來得ル丈小公園其他公共美的施設ヲ聯貫スヘシ

その二　街路配線

第一條　各路線ハソノ地方ノ重要ナル既成交通路ヲ亂スヘカラス

第二條　配線距離ハ原則トシテ都市中心ニ向ツテ密ニ此ト直角ニ疎ナルヘキモ都市中心ヨリ遙隔ナル地ニ於テハ特ニ重要ナル二地帶間或ハ附近重要幹線ニ向ツテ密ニ此ト直角ニ疎ナルヘシ

第三條　各路線ハ都市中心近クニ於テハ出來ル丈此ニ向ツテ直通シ遙隔ノ地ニアリテハ附近重要幹線ニ直通スヘシ

直通トハ路線中ニ鋭角屈曲ヲ含マザルモノヲ言フ

第四條　計畫重要定點(聚落構成其他ノ條件ニ依リ決定セルモノ)中第一次的關係ニアルモノハ直結セシムヘシ(直結トハ直通聯絡ヲ言フ)

第五條　各路線ノ中特ニ六間以下ノ幅員ノモノハ都市計畫路線ニ直交スヘシ

第六條　各路線ハ例ヘ商工路線ト雖モ工費ニサシタル關係ナキ限リ少クモ端景ニヨル街路風景ニ留意スヘシ

第七條　各路線ハ工費最低廉ナル樣選定スベキモ後ノ維持修繕費ヲ忘ルベカラス

第八條　各路線ハ幅員大ナルニ從ヒソノ兩側ニ於ケル受益範圍大ナル樣配案スヘシ

第九條　各路線ハ出來ル丈神社、佛閣、墓地等ヲ避ケ或場合ニハ少クモ此ト拾間乃至拾五間ノ間隔ヲ置クヘシ

第十條　建物アル宅地ヲ計畫中ニ入ルヽ時ハ出來ル丈ソノ空地ヲ利用シ全系統ハ此ノ宅地貫通路線不可能ナルモ尚充分ナル交通系統ヲナス樣タラザルヘカラス

第十一條　前條特ニ部落内路線ヲ建築線ニテ整理スル場合ハ建築線ノ後退完成スル迄ノ期間尚全交通系統ニ支障ナキ樣配線スヘシ

第十二條　既設街路ニシテ建築物アルモノハ尊重スヘシ

第十三條　住居地ニ於ケル配線ハ聚落構成ノ条件ヲ滿足セシムヘシ

住居地ニ於ケル路線ハ特ニ街路風景ヲ主体トシ、地形ソノ他ノ許ス限リ曲線ヲ配スヘシ、尤モ交通主体トセル路線ニ對シテハ直線ヲ用フ可キ事ハ勿論ナルモ折線丁字交叉遠景等ニヨリ端景ヲ與フル樣注意スヘシ

第十四條　住居地ニ於ケル各路線ハ少クモ共ソノ地方ノ聚落中心ニ向ツテ二次聯絡、交通幹線ニ向ヒ三次聯絡以

内タルヘシ

(一次聯絡トハ直結、二次聯絡トハ聯絡其間ニ鋭角屈曲ヲ一ツ含ムモノトス)

第十五條　住居地ニ於ケル配線ハ過重ナル通過交通量ナキ樣少クモ之ガ中心部聚絡中心ニ近ク貫通スルコトナキ樣留意スヘシ

閑靜ヲ絶對必要トスル區域、學校附近等ニハ絶對通過路線ヲ配スヘシ

第十六條　小公園ノ周圍ハ街路ヲ繞ラスヘシ

第十七條　住宅地ニ於ケル配線ハ各住居ヲシテ出來ル限リ日光ニ浴シ北風ヲ防ク樣配線スヘシ

第十八條　丘陵地ニ於ケル配線ハ宅地造成ノ便益ニ考慮スヘシ

第十九條　丘陵地ニ於ケル配線ハ路線氣分ノ陰氣ナラサル樣尚濕潤常ナキ樣ナラサル樣注意スヘシ

第二十條　特ニ商業及ビ工業地内ニ於テハ過重ナル交通量カ一點ニ集交スル事ナキ樣配線スヘシ

第二十一條　特ニ商業及工業地内ニ於テハ通過交通用ノ路線ハ直線貫通ナラシムヘシ

第二十二條　商業及工業地内ノ各路線ハ少ク共交通幹線ニ對シ二次以内ノ連絡ヲ保ツヘシ

第二十三條　商業路線ハ路線ニヨリ此ヲ一町以内ノ小部分ニ分斷セシムル樣ノ事ナカラシムヘシ

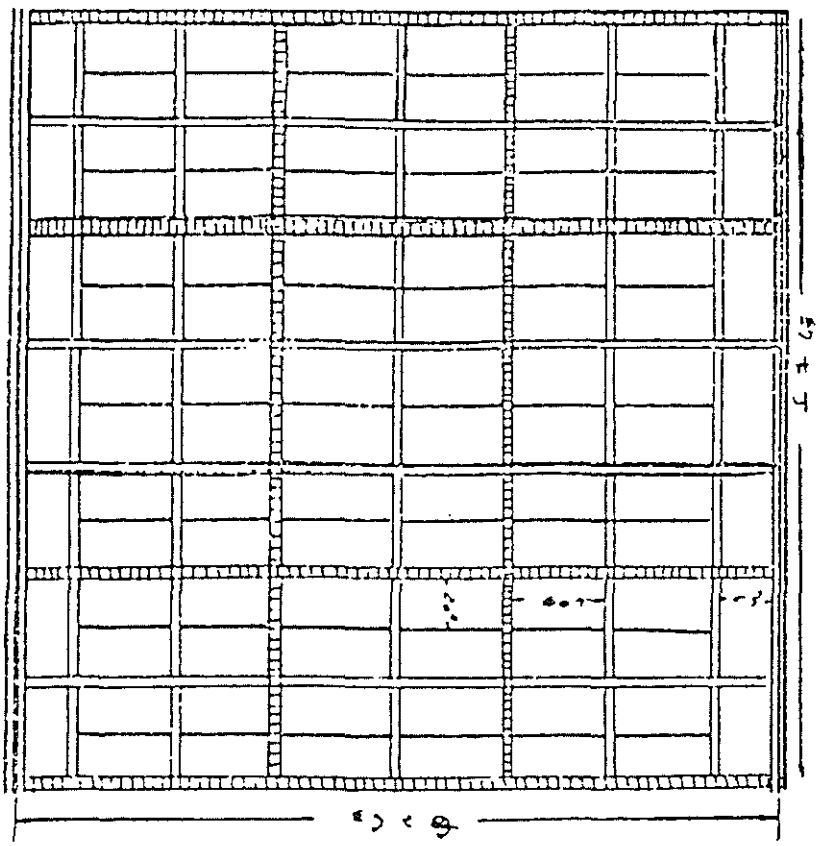
第二十四條　工場地内ノブロツクハ建築線ニヨリ細分シ將來工場小住宅亂築ノ時ニ備フヘシ

第二十五號　配線距離ソノ他ニツキ左圖ヲ參考トスヘシ

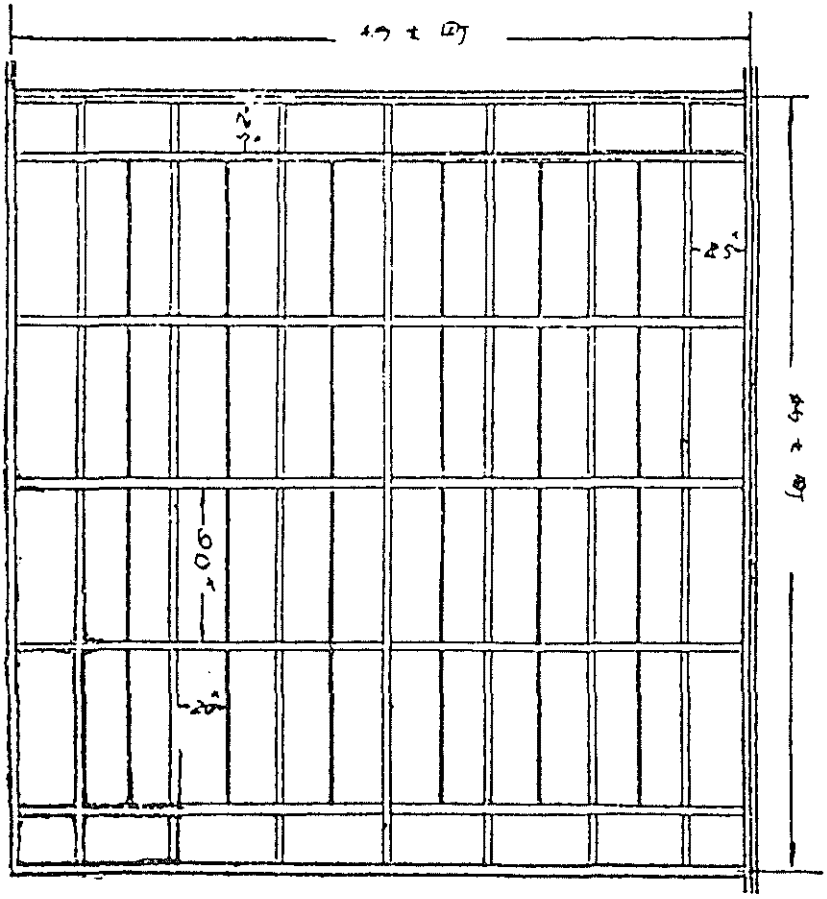
凡例

	十二　間以上
	八ー十　間半
	五ー六　間
	四　間
	三　間

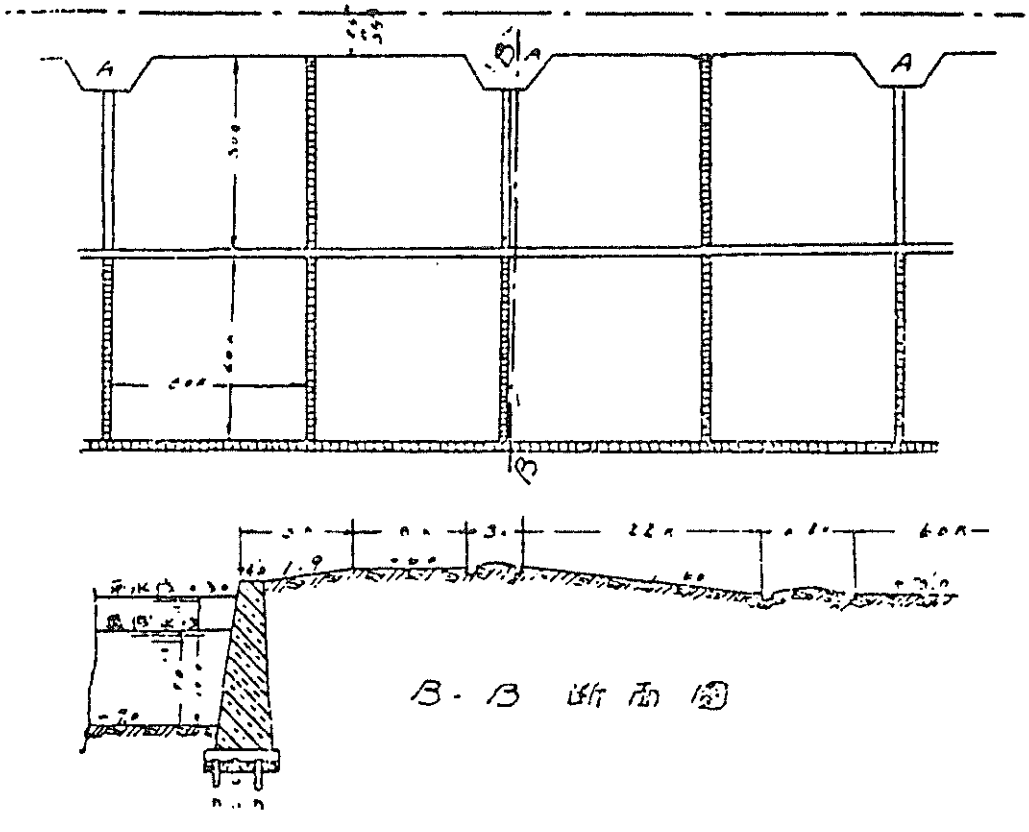
第一例　集團的商業地域



第二例　帯状商業地域及住宅地域

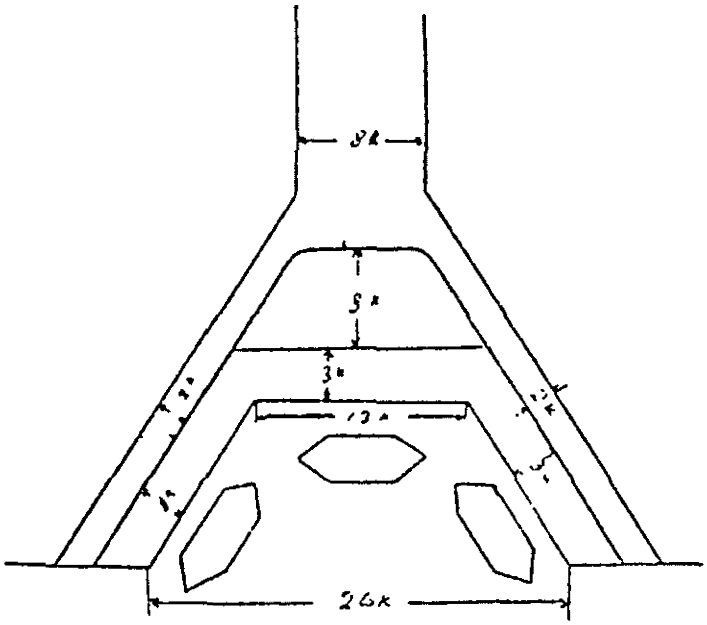


第三例　枝運河沿ヒ工業地域



第三例　細　部

A部



その三　プロツト及ロツト割

地　域

第一條　商業地ヲ左ノ等級ニ依リテ區別ス

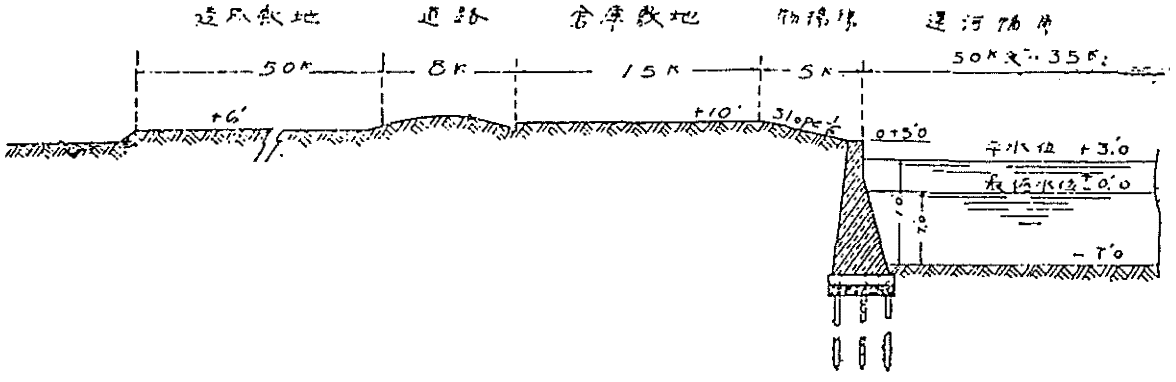
一等地　集團的商業地域ニ於テ甲種街路ニ沿ヘルモノ

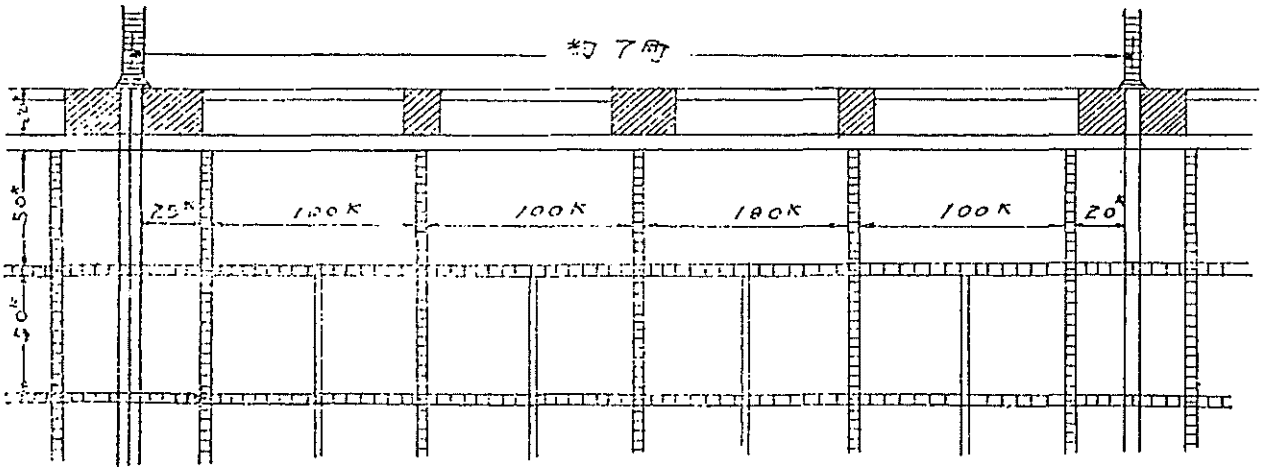
二等地　同上ニシテ乙種街路ニ沿ヘルモノ

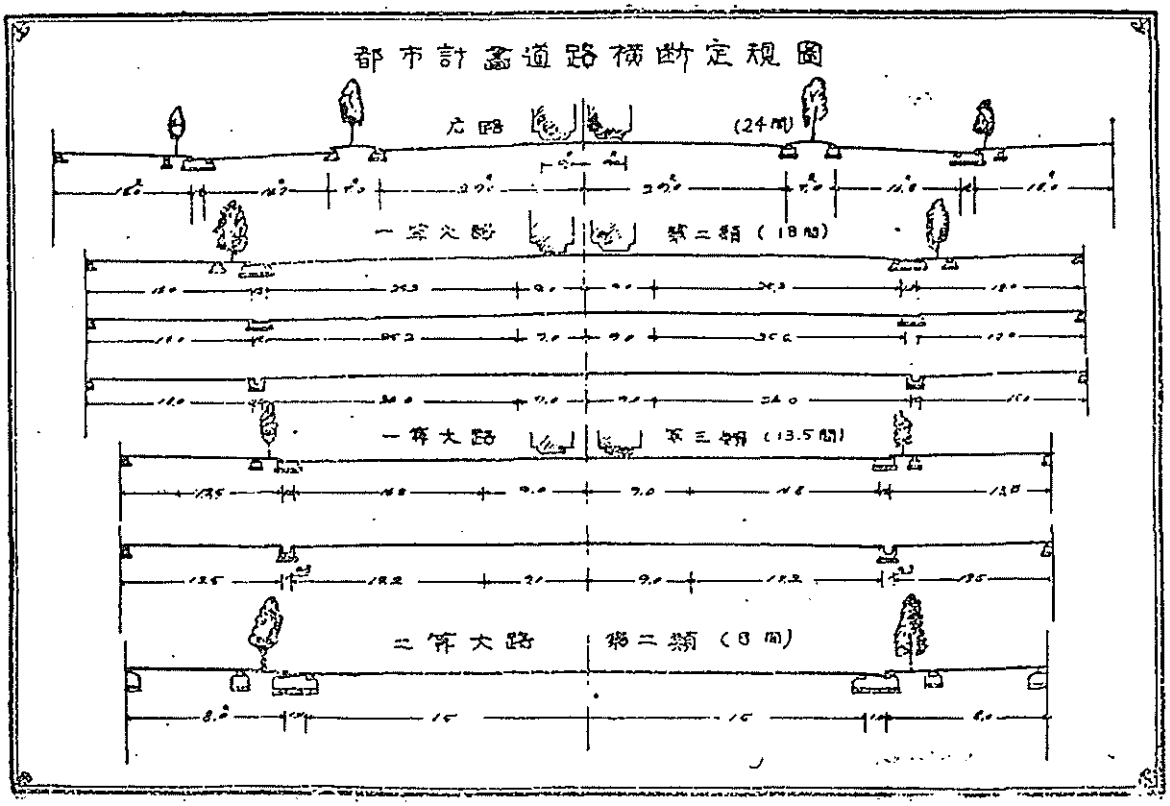
同上以外ニシテ商業地域トシテ設定セラレタル甲種街路ニ沿ヘルモノ

三等地　集團的商業地域内ニ於テ両種街路以下ニ沿ヘルモノ

第四例　幹線運河沿ヒ工業地域




約 7町
25K
100K
100K
180K
100K
20K
50K
50K


都市計畫道路橫斷定規圖
(24間)
(18間)
(13.5間)
(8間)

四等地　以上ノ外ニシテ地方的商業街路ト見做サルヽモノニ沿ヘルモノ

第二條　工業地ヲ左ノ等級ニ依リ區別ス

一等地　運河沿ヒノニブロツク
築港沿ヒノニブロツク
鐵道ノ側線ニ沿ヘル一ブロツク

二等地　以上以外ノモノ

第三條　住宅地ヲ左ノ等級ニ依リ區別ス

特等地　特殊ナル住宅地

一等地　高級住宅地ニ於テ甲種街路ノ直向背地
高級住宅地ニ於テ乙種街路ニ沿ヘルモノ

二等地　高級住宅地ニ於テ丙種街路ニ沿ヘルモノ
普通住宅地ニ於テ乙種街路ニ沿ヘルモノ

三等地　普通住宅地ニ於テ丙種街路ニ沿ヘルモノ

四等地　普通住宅地ニ於テ丁種街路ニ沿ヘルモノ

ブロツク

第四條　ブロツクノ奥行及間口ハ左ノ標準ニ依ルヘシ

商業地	奥行	間口
一等地	二五―三〇間	六〇間
二等地	二〇―二五間	六〇間
三等地	一六―二〇間	六〇間
四等地	一六―二〇間	六〇間

工業地	奥行	間口
一等地	六〇間	六〇間
二等地	六〇間(適宜三分ス)	六〇―九〇間

住宅地	奥行	間口
特等地	不定	
一等地	二五―三〇間	六〇間
二等地	二〇―二五間	六〇間
三等地	一五―二〇間	九〇間
四等地	一二―一五間	九〇間

向　キ

第五條　區廓ノ向キハナル可ク恒風ヲ防ギ日當リヨキ樣ニスヘシ
特ニ長屋構造ノ多カル可キ地區ニ於テ留意スヘシ

第六條　各區廓ハ成ル可ク住宅地ナラバ公園、商業地ナラバ交通中心或ハ商業路線工場ナラバ運河鐵道ニ直面シ少クモ五區廓ノ距離ヲ距テサル樣スヘシ

ロ　ツ　ト

第七條　ロツト割ハ特殊ノ場合ヲ除ク外左ノ標準ニ依ルヘシ

街路	間口	奥行
甲種街路ニ沿ヘルモノ	三間半―一〇間	一二間―一五間
乙種同	三間半―一〇間	一〇間―一二間
丙種同	三間半―七間	ブロツクノ奥行ノ二分ノ一
丁種同	二間半―七間	同

第三部構造

その一　街路構造規格

定義　土地區劃整理用名稱

第一條　本手記ニ於テ便宜上左ノ如キ街路用途別名稱ヲ用フ
イ、甲種街路、電車軌道アルモノニシテ

大体幅員十二間、十三間半、十五間、十八間

ロ、乙種街路、電車軌道敷ナキモ人車道ノ區別アルモノニシテ

大体幅員六間、八間、九間

ハ、丙種街路、人車道ノ區別ナキモ自動車取締令施行規定第三條ニヨル自動車歩行有効幅員以上アルモノニシテ

幅員三間、四間、五間

ニ、丁種街路、自動車走行不可能ナルモ建築線以上アルモノニシテ

幅員一間半、二間

歩道

第二條　乙種以上ノ街路ニハ必ス人車道ノ區別ヲ設ク各歩道ノ幅員ハ特殊ノ箇所ヲ除キ街路幅員ノ六分ノ一以上タルヘシ

甲種乙種街路ハ地先下水ヲ街路幅員外ニ置ク

横斷勾配

第三條　街路ノ横斷勾配ハ左ノ標準ニ依ルヘシ

イ、車道ノ横斷勾配

縦斷勾配／路面種類	1/50未滿	1/50-1/25	1/25以上
シートアスファアルト道	1/40	1/60	1/80以上
鋪木道			
セメントコンクリート道			
煉瓦道			
鋪石道			
汀青コンクリート道	1/35	1/50	1/70
汀青マガダム道	1/30	1/45	1/60
砂利道	1/25	1/35	1/50
碎石道			

ロ、鋪道車道ノ横斷曲線ハ双曲線ヲ用フヘシ

但シ路面電車軌道アルトキハ各軌道敷外側上端ヲ横斷曲線ノ頂點トス

歩道ハ特殊ノ箇所ヲ除キ車道ニ向ヒ1/25乃至1/60ノ横斷勾配ヲ附スルモノトス

側　溝

第四條　特殊ノ加工ナキ側溝ハ底幅一尺深サ一尺トシ相當ノ側法ヲ附スヘシ

側法ニツイテハ水路構造規格ヲ參照スヘシ

第五條　水流ニ沿フ街路端ノ高サハ特殊ノ箇所ヲ除クノ外最高水位ヨリ一尺以上タルヘシ

縦斷勾配

第六條　街路ノ縦斷勾配ハ左ノ標準ヨリ急ナルヲ得ズ

イ、勾配ノ範圍　　平地ニ於テハ

商業街路　1/40

住宅街路　1/20

急峻ナル丘陵地ニ於テハ

商業街路　1/20

住宅街路　1/10

ロ、勾配長

勾配1/25ヨリ急ナル坂路ノ長サ左ノ制限ヲ超ユル場合ニアリテハ其制限長以内毎ニ1/50ヨリ緩ナル長サ二十間以上ノ區間ヲ設クヘシ

勾　配	一ケ所ノ長サ
1/25	三六〇間
1/20	一八〇間
1/15	八〇間
1/10	四〇間

前項ノ勾配二ツ以上連續スル坂路ニ在リテハ其勾配ニ對スル制限長ノ比例ニヨリコレヲ一ツノ勾配ノ坂路ノ長ニ換算シ前項ノ規定ヲ準用スヘシ

縦斷曲線

第七條　街路ノ縦斷曲線

イ、勾配長ノ相當長キ時

勾配　代數差	縦斷曲線ノ長サ
1/50	二〇間以上
1/20	三〇間以上
1/15	五〇間以上

ロ、勾配長ノ短カキトキ

勾配　代數差	縦斷曲線ノ長サ
1/100乃至1/50	五間以上
1/50—1/30	一〇間以上
1/30—1/25	一五間以上
1/25—1/20	二〇間以上
1/20—1/15	二五間以上
1/15	三〇間以上

ハ、縦斷曲線ハ拋物線ヲ用ヒ三〇尺以下ニ於テ適當ノ距離毎ニ高サヲ算出シテ其ノ間ヲ直線ヲ以テ結ビ付クルモノトス

屈曲部

第八條　屈曲街路

イ、屈曲部中心線ノ半徑ハ三〇間以上トナスヘシ

但シ特殊ノ箇所ニ於テハ六間迄之ヲ縮少スルコトヲ得

ロ、半徑二〇間以下ノ曲線ハ背向直接ヲ避ケ兩曲線間二〇間以上ノ直線部ヲ設クヘシ

ハ、坂路ニ於ケル屈曲部ハ其中心ノ半徑(間)ヲ其勾配(分數)ニテ除シタル數ガ四百以上ノモノトナスヘシ

ニ、屈曲部中心線ノ半徑百六十五間以下ノ場合ニ於ケル道路ノ幅員ハ其屈曲部ノ内側ニ於テ左ノ標準ニ依リ之ヲ擴大スベシ

半　徑	擴大スヘキ幅員
一〇間未滿	六尺五寸
一〇、—一五間未滿	五尺
一五、—二五間未滿	四尺
二五、—三五間未滿	三尺五寸
三五、—六五間未滿	二尺五寸
六五、—一〇〇間未滿	一尺五寸
一〇〇、—一六五間未滿	一尺

ホ、前項ノ規定ニ依ル擴大部分ノ兩端ト其前後直線部トノ取付ニハ緩和切線ヲ用ヒ其長サハ左ノ標準ニ依ルヘシ

半　徑	緩和切線
二五間以下	一〇〇尺以上
二五—三五間	八〇尺以上
三五—六五間	七〇尺以上
六五—一〇〇間	六五尺以上
一〇〇—一三〇間	六〇尺以上
一三〇—一六五間	五〇尺以上

街角剪除

第九條　交通上必要アル箇所ノ街角ハ次ノ標準ニ依リ剪除ス但シ特種ノ場合ハ別ニ設計スルモノトス

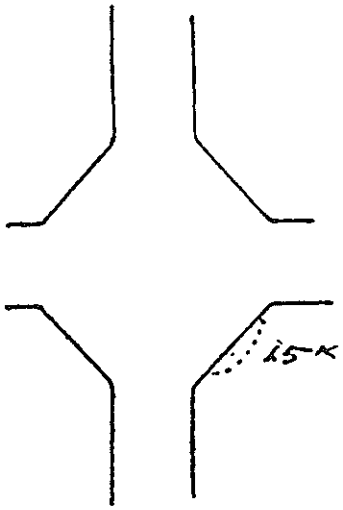
イ、剪除セサルモ可ナル場合

一、丁種街路ト其他ノ街路ト交叉セル場合

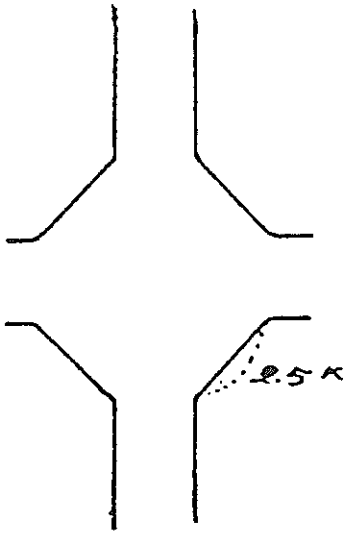
二、丙種街路ト甲、乙種街路ト交叉セル場合

ロ、剪除スル場合

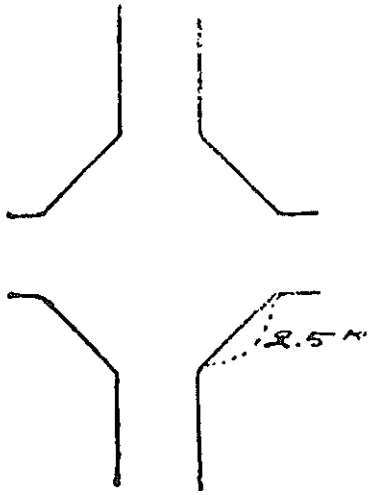
一、丙種街路ト丙種街路ト交叉セル場合



二、乙種街路ト乙種街路ト交叉セル場合



三、甲種街路ト乙種街路ト交叉セル場合



四、甲種街路ト甲種街路ト又交セル場合

甲種街路ノ等級及交叉角ニ應ジテ特ニ設計スルモノトス。

參考トシテ名古屋市都市計畫街路街角剪除長ヲ示ス。

備考	廣路	幅員	二十四間
	二類	同	十八間
	三類	同	十三間半

街路	交叉角	剪除長
III類×III類	60°以下	5.0間
	60°－105°	12.0〃
	105°－110°	10.0〃
	110°以上	7.0〃
II類×III類	60°以下	5.0〃
	60°－80°	10.0〃
	80°－85°	8.0〃
	85°以上	7.0〃
II類×II類	60°以下	5.0〃
	75°以上	7.0〃
廣路×III類		7.0〃
廣路×II類		7.0〃

廣　場

第十條　街路ノ交會屈曲其他ノ箇所ニシテ交通上必要ナル場合ニ於テ廣場ヲ設クヘシ

鐵道トノ交會

第十一條　街路カ鐵道又ハ軌道ト平面交叉ヲナス場合ニハ其ノ踏切前後ニ於テ各三十間以上(約一區廓)ノ直線部ヲ設ケ踏切前後長サ各々十五間以上ノ區間ハ五十分ノ一ヨリ緩ナル勾配トナスヘシ

踏切及前後ニ於ケル長サ各十間以上道路ノ幅員ハ前後街路ノ幅員ニ六尺ヲ加ヘタルモノトナスヘシ

第十二條　街路カ鐵道又ハ專用軌道ヲ横斷シテ踏切ヲ設クルトキハ其斜角ハ四十五度ヨリ緩ナラシムルヲ要ス

第十三條　街路カ鐵道ノ上ヲ通過スルトキハ桁下軌上面ヨリ十五尺五寸以上ノ空隙ヲ設クルモノトス

第十四條　街路カ鐵道ノ下ヲ通過スルトキハ次ノ標準ニ依リ空隙ヲ設クヘシ

イ、電車軌道ヲ有スルモノ　十五尺以上

ロ、自動車ヲ通スルモノ　十三尺以上

ハ、人道ノミノモノ　八尺以上

水路トノ交會

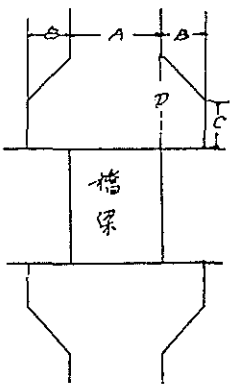
第十五條　橋詰ニ於ケル街路ノ幅員ハ次ノ如ク擴大スヘシ

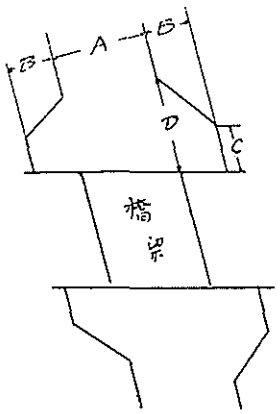
Bハ取付街路幅員A(斜橋ニアリテハ(2)ノ如ク斜幅A)ノ1/2トシ最小四間半最大九間半トスヘシ

Cハ取付街路幅員A(斜橋ノ場合ハ前項ニ同ジ)1/2トシ最小三間半最大六間トスヘシ

DハCノ二倍トシ、最小間六間半最大十一間半トスヘシ

第十六條　斜度特ニ甚シキ橋梁ニ在リテハ特別ニ設計スルモノトス





第十七條　街路ガ運河ノ上ヲ通過スルトキハ次ノ標準ニ依リテ空隙ヲ設クヘシ

イ、汽船ヲ通スル運河通過スルトキ

朔望平均滿潮位ヨリ桁下迄ノ高サ	幅員
八尺以上	三十三尺

ロ、傳馬船ヲ通ズル運河ヲ通過スルトキ

朔望平均滿潮位ヨリ桁下迄高サ	幅員
八尺以上	二十七尺以上

隧　道

第十八條　隧道ノ有効幅員ハ六間以上トナスヘシ、但接續街路ノ幅員迄之ヲ縮少スルコトヲ得

橋梁幅員

第十九條　橋梁ノ有効幅員ハ橋長三十間以上ノ場合ニハ甲種街路ハ街路ノ幅員ノ三分ノ二以上、乙種街路ハ四間以上、丙、丁種街路ハ街路ノ有効幅員ト同一ニナシ橋長二十間未滿ノ場合ニハ街路ノ幅員ト同一ニナスヘシ

但シ交通ノ情勢ニ依リ前項ニ於ケル橋長三十間以上ノ場合ヲ橋長四間以上ノ場合トナシ橋長三十間未滿ノ場合ヲ橋長四間未滿ノ場合トナシ得

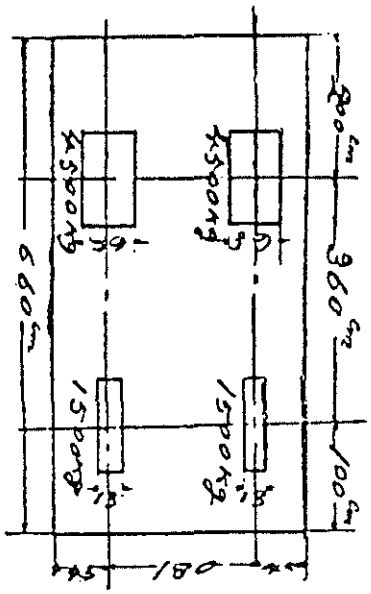
荷　重

第二十條　橋梁ハ左ノ荷重ノ通過ニ耐ヘ得ル構造トナスヘシ

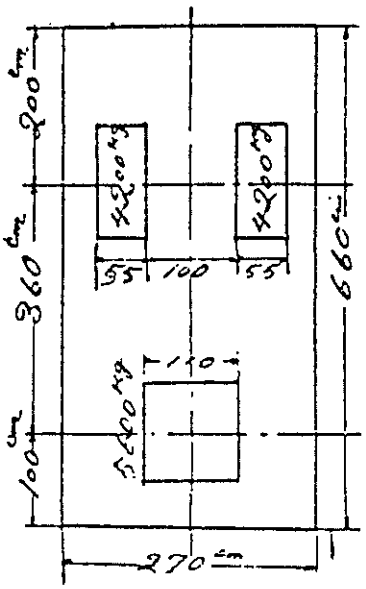
群集荷重　百二十五封度毎平方呎

集中荷重

自動車(十二噸)但シ一噸＝二、二〇四・六封度

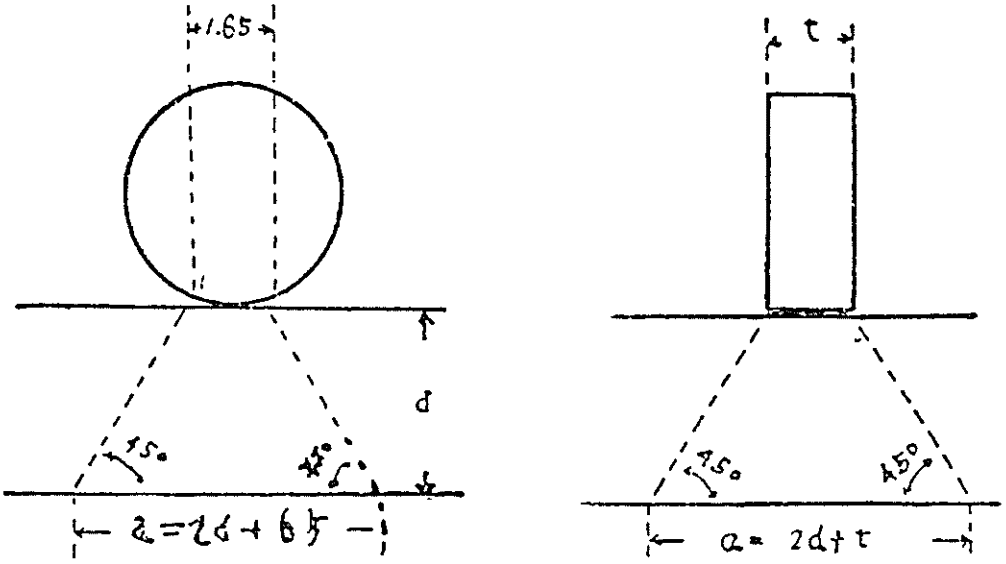


輾壓機(十四噸)



荷重分布

第二十一條　自動車亦ハ輾壓機ノ荷重ガ路面ニ働ク面積ハ其進行方向ニ於ケル長サ六寸五分ト其輪帶幅トヲ兩邊トセル矩形トシ其版上ニ働ク壓力ノ分布ハ左圖ニ依ル



衝　撃

第二十二條　群集荷重及ビ輾壓機荷重ハ衝撃ヲ生セザルモノトス

自動車荷重ニヨリテ生スル衝撃ハ左式ニ依リテ算出スヘシ

$$I=\frac{60}{200+l}$$

I 衝撃係数

l 最大應力ヲ生ズル集中荷重及群集荷重ノ長サ(呎)

その二　用排水路構造規格

横斷構造

第一條　水路ノ法ハ左ノ標準ニ依ルヘシ

イ、切取ノ場合

地質ニ應シ五分ヨリ一割ヲ標準トス

ロ、盛土ノ場合

一割以上トス

第二條　一部切取、一部盛土ノ場合ノ法ハ厚サノ大ナル法ニ依ルヘシ

第三條　水面上ヨリ築堤天端迄ノ高サハ水深ノ約三分ノ一ニシテ特殊ノ場合ノ外一尺以上タルヘシ

第四條　水路底幅ハ特殊ノ場合ノ外五寸以上タルヘシ

第五條　用水路ガ排水路ノ上ヲ越ス場合ハ洪水面以上ノ空隙ヲ存スヘシ

但前項不能ノ場合ハ適宜ノ施工ヲナスヘシ

第六條　水路ノ勾配ハ特殊ノ場合ノ外左ノ標準ニ依ルヘシ

幹線三千分ノ一――六千分ノ一

支線千二百分ノ一――三千分ノ一

小溝三百分ノ一――千二百分ノ一

用水量

第七條　用水量ハ左ノ事項ヲ考慮シ定ムヘシ

イ、稻葉面及水面蒸發量

蒸發計ノ蒸發量　稻葉面及水面蒸發量

一、五石――二石ノ收穫量ニ對シテ一――一、五

二、五石――三石ノ收穫量ニ對シテ一――一、九五

三、五石――四石ノ收穫量ニ對シテ一――二、四

ロ、滲透量、稻葉及水面蒸發量ノ〇、五乃至一、〇倍トナスヘシ

ハ、灌漑期ニ於ケル蒸發量

灌漑期ニ於テハ稻葉面及水面蒸發量ノ一、七倍トナスヘシ

ニ、有用雨量　水田ニ於ケル有用雨量ハ全雨量ノ八割乃至九割トナスヘシ

ホ、水路中ノ損失量ハ用水量ノ二割トス

ヘ、前各項ニ照シ所要用水量左ノ如シ

$$用水量=\left\{(平均葉面及水面蒸發量)\times 1.7+(滲透量)-(有用雨量)\right\}\times 1.2$$

一町歩ニ要スル毎秒立方尺ハ

$$\frac{用水量\times 0.0033\times 3{,}000\times 36}{灌漑期間\times 24\times 60\times 60}\ 町秒尺$$

排水量

第八條　排水量ノ算定ハ左ノ如シ(普通ノ場合ハ第九條ニ依ル)

イ、用水ハ毫モ雨ヲ考慮スルノ要ナク一時的多少ノ滯水モ有害ナル場合

$$\frac{R\times 0.0033\times 108{,}000}{86{,}400}\ 町秒尺$$

但Rハ最大日雨量トス

ロ、高位部ノ地(水田外)ヨリ惡水ヲ受クル地ニシテ著シク湛水ヲ起ス恐レアル場合

$$\frac{R\times 0.0033\times C\times 108{,}000}{86400}\ 町秒尺$$

Rハ最大日雨量

Cハ繁茂セル森林地ニハ　〇、五

樹木乏シキ林地ニハ　〇、六

裸地ニハ　〇、七

畑地ニハ　〇、八

ヲ用フ但シ傾斜ノ度及土質ニヨリテ斟酌ス

水田内ノ排水量ハ(イ)ノ場合ト同法ヲ用フ

ハ、雨水ヲ可成用水トシテ利用シ平時ニハ貯水深小ニシテ湛水ノ恐レ少キ場合

水田ノ最モ普通ノ場合Rハ最大日雨量

$$\frac{R\times 0.0033\times 108000}{3\times 86400}$$

ニ、水田ノ位置高クシテ用水ハ主トシテ雨ニ源ヲ取リ惡水ノ停滯殆ンドナキ場合

$$\frac{R\times 0.0033\times 108000}{5\times 86400}$$

ホ、プルグリーチーグレル氏公式(平坦地ニ對シテハ)

$$Q=c\times 33\sqrt[4]{\frac{3025S}{A}}$$

ニ於テcヲ〇・二五ー〇・五〇トシ家屋密集シテcガ〇・五〇以上ニ至レバ下水渠ヲ設クヘキモノトス

ヘ、ブルクリ氏公式(丘陵地ニ對シテハ)

$$q=\frac{5{,}500}{50+x}\times\frac{1.98}{60}\ (尺)^3/秒\quad /1{,}000坪$$

$$Q=c\times q\times\frac{A}{1{,}000}\ (尺)^3/秒$$

$$x=\frac{l}{V}+(下水管ニ雨ノ到達スル時間)$$

l　下水管長

V　下水管内ノ流速

A　排水面積

C　ノ價次ノ如シ

		平均
一、人家稠密ナル所	○・七○－○・九○	○・七五
二、愈々稠密ナル所	○・五○－○・七○	○・六○
三、住宅町	○・二五－○・五○	○・五○
四、公園　墓地	○・一○－○・二五	○・二○

横斷構造

第九條　水路施面ノ豫定ハ左ノ計算式ニ依ルヘシ

實驗式　$V=C\sqrt{RS}$　ニ於テクツター氏ハ

$$V=\frac{a+\frac{l}{n}+\frac{m}{S}}{1+\left(a+\frac{m}{S}\right)\frac{n}{\sqrt{R}}}\times\sqrt{R\times S}$$

V　一秒間平均流速

R　動水半徑(A／P)

S　勾配

n　水路ノ地質及疎密ニ關スル係數ニシテ斷面及水流正シクシテ水路床平均シ大ナル礫又ハ雜草ナキ水路ニテハ

n　○・○二五

水路床ハ狀態惡シク礫又ハ多水障害物アル水路ニテハ

n　○・○三○トス

a　四一、六六○四六七六

l　一、八一一三二五○

m　○、○○二八○、七五

右式ニ於テ

$$\left(a+\frac{n}{S}\right)n=o$$

$$\left\{\frac{1}{n}+\left(a+\frac{m}{S}\right)\right\}\sqrt{S}=N\ トスレバ$$

$$V=\frac{NR}{\sqrt{R+D}}$$

$$Q=AV=A\frac{N\ \ R}{\sqrt{R+D}}\ (立方呎毎秒)$$

その三　運河構造規格

横斷構造

第一條　運河ノ等級及幅員ハ左ノ如シ

一等　五○間以上

二等　三五間以上

三等　二○間以上

四等　一○間以上

第二條　運河ノ底高ハ特殊ノ場外ノ外○點下六尺以下タルヘシ本設計ノ○點トハ名古屋港務所水準基標○尺ヲイフ

第三條　運河擁壁天端ノ高サハ其ノ箇所最高水位ヨリ二尺以上タルヘシ

水　閘

第四條　水閘ノ有効幅員及延長ハ左ノ標準ニ依ルヘシ

	幅員	延長
一等	六間以上	五十間以上
二等	六間以上	四十間以上

三等　　五間以上　　三十間以上

水　門

第五條　水門ノ幅員ハ五間以上トシ必ス二重ニ設クヘシ

その四　地盤構造

第一條　地盤ハ特殊ノ排水設備ヲ設クル場合以外ハ名古屋港〇點上六尺以上タル可シ

第二條　地盤ハ特殊ノ箇所ヲ除クノ他路端高以上タル可シ

第四部　關係規程

□土地區劃整理施行規程(愛知縣令第一號大正十四年一月七日)

第一條　都市計畫法第十二條ノ規程ニ依リ施行スル土地區劃整理ノ施行ニ關シテハ明治四十三年縣令第二十號耕地整理及土地改良奬勵規程ヲ準用ス

第二條　前條土地區劃整理ニ關スル事務ノ處理ニ付テハ大正十年縣令第八十五號耕地整理財務整理規程及大正十年告示第三百八十七號耕地整理財務整理規程諸帳簿竝收支豫算決算書及事業報告書樣式ヲ準用スルノ外本規程ニ依ルヘシ

第三條　土地區劃整理共同施行者土地區劃整理組合又ハ同聯合會ニ於ケル經費ノ收支豫算ハ每事業年度一ケ月前ニ總會組合會又ハ聯合會ノ議決ヲ經ヘシ但シ初年度ニ在リテハ土地區劃整理施行又ハ組合設立ノ認可後一ケ月以內ニ之ヲ爲スヘシ

第四條　土地原簿及權利者名簿記載事項ニ變更ヲ生シタルトキハ其ノ都度之ヲ知事ニ届出ツヘシ

第五條　土地區劃整理ニ關シ耕地整理法第八十條第二項但書同法施行規則第一條但書ノ規定ニ依ラムトスル場合ニ於テハ其ノ必要トスル事由ヲ記載シタル書面ヲ當該認可申請書ニ添付スヘシ

第六條　左記各號ニ該當スル事項ハ遲滯ナク知事ニ報告スヘシ

一、總會、總會議若ハ組合會聯合會又ハ評議員會ヲ開カムトスルトキハ會議ノ日時、場所及其ノ目的事項

二、前項會議ノ結了シタルトキハ其ノ出席員數及決議ノ要領

三、事業施行ニ關スル細則又ハ議事規則其ノ他ノ規程ヲ設ケ又ハ之ヲ變更シタルトキハ其ノ設定又ハ變更シタル規則又ハ規程

四、評議員又ハ組合會議員ヲ選擧シタルトキハ其ノ氏名竝住所

五、數人共同シテ施行スル土地區劃整理ニシテ役員ヲ置クモノニ在リテハ其ノ選任シタル役員ノ氏名竝住所

前項第一號ハ其ノ會議ノ招集通知ヲ發シタルトキ第二號ハ其ノ結了後五日以內第三號乃至第七號ハ事項發生ノ都度之ヲ報告スヘシ

第七條　土地區劃整理施行者ニ於テ地價ノ配賦ヲ受ケタルトキハ遲滯ナク左ノ事項ヲ知事ニ報告スヘシソノ變更又ハ更正アリタル場合亦同シ

一、從前ノ土地ノ面積地價ノ地目別合計

二、整理後ノ土地ノ面積及地價ノ地目別合計

三、地價ノ配賦ヲ受ケタル年月日

第八條　土地區劃整理施行者ニ於テ既登記ノ土地及建物ニ付登記ヲ申請シタルトキ又ハ登記完了ノ通知ヲ受ケタルトキハ遲滯ナク其ノ旨知事ニ報告スヘシ其ノ變更又ハ更正登記ノ手續ヲ爲シタル場合亦同シ

第九條　土地區劃整理事業ノ完了若ハ廢止又ハ土地區劃整理組合竝聯合會ノ清算結了シ市町村長又ハ所屬組合ニ書類及帳簿ノ引渡ヲ了シタルトキハ連署ノ上引繼目録ヲ添付シ三日以內ニ其ノ旨知事ニ届出ツヘシ

第十條　土地區劃整理事務所ニハ耕地整理法施行規則及耕地整理財務整理規程ニ揭クルモノノ外左ノ帳簿ヲ備置キ常ニ之ヲ整理スヘシ

一、消耗品受拂簿

二、工事材料受拂簿

三、直營工事臺帳

四、請負工事臺帳

五、直營人夫點檢簿

六、傭人料拂渡簿

七、請負物件臺帳

八、組合費其ノ他未納金整理簿

九、請負契約保證金受拂整理簿
一〇、潰地補償金渡簿
一一、土地收益補償金徵收及交付簿
一二、雜收入簿
其ノ他必要ナル帳簿
前項ノ帳簿ハ年度毎ニ更新スヘシ但シ各年度分ヲ合冊ト爲スコトヲ得

第十一條　土地區劃整理ニ關スル圖書類ハ左ノ分類ニ從ヒ之ヲ整理スヘシ
一、規約
二、設計書(現形圖、豫定圖其ノ他關係圖面共)
三、整理確定圖
四、事業報告書
五、收支豫算書
六、收支決算書
七、換地說明書附關係書類
八、地價査定書及地價配當案竝關係書類
九、申請書、報告書其ノ他願届書類
一〇、指令書其ノ他令達書綴
一一、議事錄及選擧錄綴
一二、會議關係書類
一三、國有地調書綴
一四、公告及通告書類
一五、登記關係書類
一六、契約書綴
一七、請負工事出來形竝竣工檢査關係書類
一八、請負工事材料其ノ他檢收關係書類
一九、購入物件受拂關係書類
二〇、直營工事出來形竝竣工調査書及關係書類
二一、收入ニ關スル證憑書類
二二、金品領收證綴
二三、往復文書綴
二四、雜件文書綴

第十二條　本規程ニ基キ提出スヘキ書類ハ所轄市役所又ハ町村役場經由スヘシ

附　則

本令ハ公布ノ日ヨリ之ヲ施行ス
大正十二年縣令第十一號土地區劃整理ニ關スル規程ハ之ヲ廢止ス

□耕地整理及土地改良奬勵規定(愛知縣令第二十號明治四十三年三月三十日)

第一條　耕地整理法ニ基キ本縣内ニ於テ耕地整理ヲ施行セムトスルモノ又ハ土地改良ノ目的ヲ以テ灌漑排水ニ關スル設備若ハ工事ヲ爲サムトスルモノアルトキハ當事者ノ申請ニ依リ其ノ地區ノ測量並設計ノ事業ヲ補助スルモノトス

第二條　本規程ニ依リ測量設計補助ヲ受ケムトスル者ハ其ノ以前耕地整理施行セムトスル者耕地整理組合ヲ設立セムトスル者又ハ土地改良發起人ヨリ第一號書式ノ願書ニ略圖ヲ添付シ其ノ豫定地ノ實地踏査ヲ申請スヘシ

第三條　整理豫定地ニシテ實地踏査ノ結果適當ノ地區ト認メラレタルモノハ第二號書式ノ願書ニ耕地整理法第五十條ノ條件ヲ具備セル土地所有者ノ同意證ヲ添付シ測量設計補助ヲ申請スヘシ但シ所轄市町村長ヨリ法定ノ條件ヲ具備シ實施ニ際シ支障ナキ旨ノ證明アルトキハ同意證ノ添付ヲ省略スルコトヲ得

第四條　土地改良地ニシテ實地踏査ノ結果適當ノ事業ト認メラレタルモノハ關係區域土地所有者ノ三分ノ一以上ノ連署ヲ以テ第三號書式ニ依リ測量設計補助ヲ申請スヘシ但シ市町村又ハ公共組合等ノ事業ニ屬スルモノ

ハ申請書ニ關係議事機關ノ決議錄ヲ添付スヘシ

第五條　實地踏査並測量設計ニ要スル總テノ費用ハ縣費ヲ以テ之ヲ支辨スルモノトス

第六條　第一條ノ規定ニ依リ測量設計ヲ了リタルトキハ其ノ設計書ヲ申請者ニ送付スルモノトス

第七條　前條ノ設計書ハ法律命令若ハ法令ノ規定ニ基ク主務官廳ノ命令ニ依ルノ外承認ヲ經ルニアラサレハ之ヲ變更スルコトヲ得ス

第八條　第六條ニ依リ設計書ノ送付ヲ受ケタル者ハ其ノ設計書ニ定メタル豫定時期ニ於テ工事ヲ完了スヘシ

第九條　工事施行中ハ隨時技術員ヲシテ左ノ事項ニ付其ノ施行方法ヲ監督指導セシム

一、所定ノ設計ニ對スル施行ノ適否

二、工事施行ノ方法

三、材料ノ檢査

四、工程

五、施行事務整理ノ狀況

六、其ノ他ノ主要ナル事項

前項ノ監督指導ニ對シテハ之ヲ拒ムコトヲ得ス

第十條　工事ノ種類複雜困難ニシテ特ニ場所付監督ノ必要アルトキハ起業者ニ於テ其ノ事由ヲ詳具シ技術員ノ派遣ヲ申請スルコトヲ得

前項ノ場合ニ於テ必要アリト認ムルトキハ特ニ技術員ヲ派遣スルコトアルヘシ但シ技術員ノ出張ニ要スル費用中俸給ヲ除クノ外ハ起業者ニ負擔セシムルコトアルヘシ

第十一條　測量設計中申請者ニ不都合ノ行爲アリト認メタルトキハ其ノ測量設計ヲ中止若ハ廢止シ其ノ既ニ要シタル費用ハ申請者ヲシテ之ヲ辨償セシム

第十二條　申請者ニ於テ設計書ヲ受ケタル後正當ノ事由ナク本規定ノ條項ニ違背シ又ハ工事ヲ廢止シタルトキハ測量設計ニ要シタル費用ノ全部又ハ其ノ幾部ヲ申請者ヨリ辨償セシムルコトアルヘシ

第十三條　本親定ニ基キ提出スヘキ書類ハ所轄町村役場又ハ市役所ヲ經由スヘシ

附　則

第十四條　本規定ハ明治四十三年四月一日ヨリ之ヲ施行ス

第十五條　明治三十九年本縣告示號外耕地整理及土地改良奬勵規程ハ本規程施行ノ日ヨリ之ヲ廢止ス

第十六條　第十二條ノ規定ハ前條耕地整理及土地改良奬勵規程ニ依リ設計書ノ交付ヲ受ケタル者ニ準用ス

□耕地整理財務整理規程(愛知縣令第八十五號大正十年八月十六日)

第一條　耕地整理法ニ依ル事業ノ會計事務ハ本規程ノ定ムル所ニ依リ之ヲ處理スヘシ

第二條　會計事務ハ左ノ帳簿ニ依リ之ヲ整理スヘシ

但シ特ニ必要アル場合ハ別ニ適宜ノ補助簿ヲ設クルコトヲ得

一、日計簿　　二、收入内譯簿

三、支出内譯簿　　四、費用徵收原簿

五、夫役現品徵收原簿　　六、延滯利子徵收原簿

七、借入金整理簿　　八、備品臺帳

九、預金簿　　十、郵便切手受拂簿

前項ノ帳簿ハ事實ノ發生毎ニ記載シ年度毎ニ更新スヘシ

但シ各年度ヲ合冊ト爲スコトヲ得

第三條　整理費其ノ他一切ノ收入ヲ歲入トシ設計書ニ定ムルモノ其他一切ノ經費ヲ歲出トシ歲入歲出ハ各事業年度豫算ニ編入スヘシ

第四條　歲入歲出ノ所屬年度左ノ如シ

歲　入

一、納入告知書ヲ發シテ收入スル整理費其ノ他ノ賦課金及隨時ノ收入ハ納入告知書ヲ發シタル日ノ屬スル年度

二、前號以外ノ收入ハ領收ヲ爲シタル日ノ屬スル年度

歲　出

一、諸給與、工事費、補助費及其ノ他人夫料ハ其ノ支給スヘキ原因ノ生シタル時ノ屬スル年度

二、請負工事費、借家料、通信運搬費及其ノ他ノ物品買入代金等ハ契約ヲ為シタル時ノ屬スル年度但シ契約ニ支拂期日ノ定メアルモノハ其支拂期日ノ屬スル年度

三、前各號以外ノ支拂ハ總テ支拂ヲ為シタル日ノ屬スル年度

第五條　各年度ノ歲入歲出ヲ以テ他ノ年度ニ屬スヘキ歲入歲出ニ充ツルコトヲ得ス但シ年度經過後ニ於テ歲入ヲ以テ歲出ニ充ツルニ足ラサルトキハ總會、組合會若ハ評議員ノ議決又ハ整理施行者ノ同意ヲ得テ翌年度ノ歲入ヲ以テ支拂ヲ為スコトヲ得

第六條　毎年度ノ歲計ニ剩餘ヲ生シタルトキハ規約ニ特別ノ規程アル場合ヲ除クノ外翌年度ノ歲入ニ編入スヘシ

第七條　耕地整理法施行規則第二十一條ニ依ル收支豫算ハ事業年度開始前同第二十二條ニ依ル收支決算ハ出納閉鎖後三十日以内ニ事業報告書添付ノ上知事ニ報告スヘシ

第八條　收支豫算ノ追加更正ヲ為シタル場合又ハ初年度ニ係ル豫算ハ議決後十日以内ニ知事ニ報告スヘシ

第九條　前二條ノ事項ハ其ノ要領ヲ知事ニ報告シ同時ニ事務所ニ公告スヘシ

第十條　規約ヲ以テ地區ヲ數區ニ分チタル場合ニ於テハ收支豫算並同決算ヲ各區別及共通ノモノトニ區別スヘシ

第十一條　毎年度ノ出納ハ當該年度經過後二ケ月ヲ以テ閉鎖ス

第十二條　豫算ハ年度經過後ニ於テ更正又ハ追加ヲ為スコトヲ得ス

第十三條　豫算ハ總會組合會若ハ評議員會ノ議決又ハ整理施行者ノ同意ヲ經ルニ非サレハ彼是流用スルコトヲ得ス

第十四條　繼續費ハ毎年度ノ支拂殘額ヲ繼續期間中ノ次年ヘ繰越使用スルコトヲ得

第十五條　現金ノ前拂ハ物品ノ購入其ノ他ノ行為ヲ為スコト能ハサル場合ニ限リ之ヲ為スコトヲ得

第十六條　歲入歲出ノ過誤納過誤拂トナリタル金額及前條ノ前金拂ノ戻入等ハ各其ノ收入支出ヲ為シタル歲入歲出ノ科目ニ於テ受拂ヲ為スヘシ

第十七條　出納閉鎖後ノ收入支出及前條ノ受拂金ニシテ出納閉鎖後ニ係ルモノハ之ヲ次年度ノ歲入歲出ニ編入スヘシ

第十八條　整理事業代表者ハ會計事務ヲ兼掌スルコトヲ得ス但シ特別ノ事由アルモノハ此ノ限ニ在ラス

第十九條　整理費用延滯利子夫役現品ニ代ハルヘキ金額數量及納入場所ノ告知ハ告知書ヲ以テ之ヲ為スヘシ

前項ノ納入告知書ニ依リ納入アリタルトキハ領收證ヲ交付スヘシ

第二十條　現金ノ支拂ヲ為シタルトキハ領收証ヲ徵スヘシ若シ止ムヲ得サル事由ノ為之ヲ徵スルコト能ハサルトキハ其ノ事由書ヲ添ヘ支拂金證明書ヲ作リ整理事業代表者ノ認印ヲ得之ニ代フルコトヲ得

第二十一條　事業資金ヲ借入レタルトキハ遲滯ナク左ノ事項ヲ知事ニ報告スヘシ

一、借入金額　　二、借入先

三、借入ノ方法　　四、利率

五、償還ノ方法(年賦金ニアリテハ一ケ年ノ償還額ヲ記載スルコト)

六、借入年月日

第二十二條　借入金ヲ償還シタルトキハ遲滯ナク左ノ事項ヲ知事ニ報告スヘシ

一、償還金額(元金何程、利子何程)

二、償還先　　三、償還年月日　四、借入年月日

第二十三條　整理事業代表者ハ四ヶ月毎ニ會計帳簿及現金ノ檢査ヲ行ヒ其ノ顚末ヲ書面ニ記載スヘシ

附　則

第二十四條　本令ハ大正十年九月一日ヨリ之ヲ施行ス

但シ特別ノ事業年度ヲ定メタルモノハ次年度ヨリ本令ニ依ルコトヲ得

第二十五條　本規程ニ依ル諸帳簿竝收支豫算書及事業報告書樣式ハ告示ヲ以テ之ヲ定ム

第二十六條　本令ハ舊耕地整理法ニ依リ施行認可ヲ得タルモノニ之ヲ準用ス

□耕地整理財務整理規程諸帳簿並收支豫算決算書及事業報告書樣式

(愛知縣告示第三百八十七號大正十年八月十六日)

第一條　會計ニ關スル證憑書類ニ記載スヘキ數字ハ壹貳參拾ノ文字ヲ用フヘシ

第二條　會計ニ關スル簿書ノ文字ハ改竄スルコトヲ得ス訂正挿入又ハ削除ノ旨ヲ欄外ニ記載シ會計係之ニ認印

シ其ノ訂正削除ニ係ル文字ハ尚明ニ讀ミ得ヘキ樣字体ヲ存スヘシ

第三條　費用徵收原簿夫役現品徵收原簿及延滯利子徵收原簿ニハ冒頭ニ第十二號樣式ノ徵收調査ヲ附スヘシ

第四條　支拂金證憑書類ハ支出内譯簿ノ順序ニ依リ各款目ニ類別編綴シ決算終了後ハ表紙ニ其ノ金額ヲ記載スヘシ

第五條　納入告知書ハ第十一號樣式ニ依リ領收年月日ヲ記載シ告知書ニ附帶セル一半ニ領收ノ日附ヲ記入シ會計係ノ下及切離ノ部ニ捺印ノ上之ヲ切離シ納ス者ニ交付シ納入告知書ハ各種類毎ニ編綴シ保存スヘシ

第六條　收支豫算書ハ第十三號樣式(一)ニ依リ調製スヘシ

第七條　收支決算書ハ豫算書ニ準シ「本年度豫算額」欄ヲ「本年度豫算額」「前年度豫算額」欄ヲ「本年度豫算額」トシ豫算ノ款目ニ依リ對照スヘキ比較增減欄ヲ設ケ尚增減ノ理由ヲ說明スルノ外第十三號樣式(二)ノ費用決算總括表ヲ添付スヘシ

第八條　事業報告書第十四號樣式中(一)(二)(三)表ハ事業年度末現在ヲ調査シ決算書ト同時ニ(四)表ハ每年一月ヨリ十二月迄ノ事實ヲ調査シ翌年一月末日迄ニ知事ニ報告スヘシ

附　則

大正八年八月告示第二百六十四號耕地整理法ニ依ル事業報告書經費豫算竝收支決算書樣式ハ之ヲ廢止ス

（樣式揭載省略）

資料4—1　戰災地復興計画基本方針

戰災地復興計畫基本方針

（昭和二十年十二月三十日
閣　議　決　定）

今次ノ戰災ハ被害殆ンド全國ニ跨リ都市、聚落ヲ通ジ其ノ燒失區域ハ一億六千萬坪ニ及ブ、之ニ對スル復興計畫ハ産業ノ立地、都市農村ノ人口配分等ニ關スル合理的方策ニ依リ過大都市ノ抑制並ニ地方中小都市ノ振興ヲ圖ルヲ目途トシ各都市又ハ聚落ノ性格ト其ノ將來ノ發展ニ即應シテ樹立セラルベク計畫ニ屬スル事業ハ永年長期ニ亘リ繼續シテ施行スルノ外ナキモ之ガ基礎トナルベキ土地整理事業ハ性質上出來得ル限リ急速ニ之ヲ實施スベキモノトス

一、復興計畫區域

戰災地ノ復興計畫ヲ實施スル區域ハ都市又ハ聚落ノ相當部分ニ損害ヲ蒙リタル戰災地ノ主要罹災地域及之ト關聯スル地域トス

二、復興計畫ノ目標

戰災地ノ復興計畫ニ於テハ産業ノ立地、人口ノ配分等ニ關スル方策ニ依リ規定セラルル都市聚落ノ性格ト規模トヲ基礎トシ都市聚落ノ能率、保健及防災ヲ主眼トシテ決定セラルベク兼ネテ國民生活ノ向上ト地方的美觀ノ發揚ヲ企圖シ地方ノ氣候、風土、慣習等ニ即應セル特色アル都市聚落ヲ建設センコトヲ目標トス

三、土地利用計畫

(一)都市、聚落ノ能率、保健及防災ニ對スル充分ナル考慮ノ下ニ工業、商業其ノ他ノ業務及住居ニ充テラルベキ土地ノ配分ヲ計畫的ニ決定スルコト

(二)土地利用ニ關スル計畫ノ實現ヲ確保スル爲地域及地區ニ關シテハ出來得ル限リ精密ニ指定シ且特ニ其ノ專用制ヲ高度化スルコト

(三)特殊ノ目的ノ爲ニ設ケラルル地區ニシテ其ノ從來ノ配置ガ不適當ナルモノハ此ノ際之ガ變更、合併ヲ行フコト

(四)官公衙、學校、停車場、郵便、電信電話局舍、市場、墓場其ノ他都市聚落構成上ノ主要營造物ニ付テハ適正ナル配置ヲ爲スト共ニ罹災ノ施設又ハ營造物ニシテ其ノ位置ヲ變更スルヲ適當トスルモノハ之ヲ他ニ移轉セシムルコト

四、主要施設

(一)街　　路

1、街路網ハ都市聚落ノ性格、規模並ニ土地利用計畫ニ即應シ之ヲ構成スルト共ニ街路ノ構想ニ於テハ將來ノ自動車交通及建築ノ樣式、規模ニ適應セシムルコトヲ期シ兼ネテ防災、保健及美觀ニ資スルコト

2、主要幹線街路ノ幅員ハ中小都市ニ於テ三六米以上、大都市ニ於テハ五〇米以上其ノ他ノ幹線街路、中小都市ニ於テハ二五米以上、大都市ニ於テハ三六米以上、補助幹線街路ハ一五米以上トシ止ムヲ得ザル場合ト雖モ八米ヲ下ラズ區劃街路ハ六米以上トスルコト

3、必要ノ個所ニハ幅員五〇米乃至一〇〇米ノ廣路又ハ廣場ヲ配置シ利用上防災及美觀ノ構成ヲ兼ネシムルコト

4、地下鐵道、軌道、乘合自動車等ノ整備ヲ豫想セラルル場合ニ於テハ街路ハ之ニ即應スル系統幅員ヲ有セシムルコト

(二)緑　　地

1、公園運動場、公園道路其ノ他ノ緑地ハ都市、聚落ノ性格及土地利用計畫ニ應ジ系統的ニ配置セラルルコト

2、緑地ノ總面積ハ市街地面積ノ一〇%以上ヲ目途トシテ整備セラルルコト

3、必要ニ應ジ市街外周ニ於ケル農地、山林、原野、河川等空地ノ保存ヲ圖ル爲緑地帶ヲ指定シ其ノ他ノ緑地ト相俟ツテ市街地ヘノ楔入ヲ圖ルコト

(三)港灣、運河、飛行場

將來ノ産業ノ立地及地方ノ發展ヲ豫想シ之ニ相應スル鐵道、軌道、港灣及運河ヲ整備スルト共ニ主要ナル都市ニ於テハ飛行場、軌道、地下鐵道等ヲ計畫スルコト

(四)其ノ他

市街地ノ整備ニ伴ヒ電線等ハ原則トシテ之ヲ地下ニ移設シ必要ナル水道、下水道ノ改良新設ヲ行ヒ水利施

設ノ擴充ヲ期スルノ外必要ニ應ジ塵芥及汚物ノ處理場、火葬場、屠場等ヲ整備シ主要都市ニ於テハ蔬菜、鮮魚介等ノ市場ノ整備ヲ圖ルコト

五、土地整理

(一)街路公園其ノ他ノ公共用地等ノ提供及市街地ノ利用增進ヲ目的トシテ罹災區域ノ全體ニ亘リ急速ニ土地整理ヲ實施スルコト

(二)土地整理ノ方法ハ土地區劃整理又ハ買收ニ依ルコトトシ必要ニ應ジテ地券ノ發行等ノ方法ヲ考慮スルコト

(三)土地區劃整理ニ於テハ名勝地、舊蹟地、古墳墓地等ヲ除クノ外關係土地ノ全部ヲ整理施行地區ニ編入スルコト

(四)移轉スベキ罹災ノ施設又ハ營造物ノ跡地、兵舍其ノ他軍用地跡地ハ官公衙、街路、公園其ノ他公共用地ニ充ツルモノノ外之ヲ市街宅地ト爲スコト

(五)土地區劃整理施行ノ結果宅地面積ノ減少スルモノニ對シテハ其ノ減少ノ一部ハ之ヲ無償ヲ以テ提供セシムルコト

(六)市街地ノ密住ヲ避ケ、堅牢建築物ノ建築ヲ促進スル爲土地區劃整理ニ於テハ過小劃地ノ整理ヲ行フコトトシ整理ノ施行ヲ容易ナラシムル爲必要ニ應ジ小ナル敷地ニ對シテハ地積ヲ增シテ換地ヲ交付シ特ニ大ナル敷地ニ付テハ其ノ減歩ヲ大ナラシムルコト

(七)土地區劃整理ノ施行ヲ容易ナラシムル爲公共團體代行機關等ヲシテ住宅敷地造成事業ヲ經營セシムルコト

六、疎開跡地ニ對スル措置

(一)土地區劃整理施行區域内ノ建物疎開跡地ニシテ公共團體ニ於テ未ダ買收シアラザルモノニ付テハ區劃整理事業ノ施行ヲ容易ナラシムル爲關係公共團體ヲシテ之ヲ買收セシムルコト

(二)建物疎開跡地ニシテ區劃整理施行區域外ニアルモノ及戰災地ニ非ザル都市ニアルモノハ都市計畫上必要アルモノニ限リ關係公共團體ヲシテ之ヲ買收セシメ其ノ經費ニ付テハ國庫ヨリ補助金ヲ交付スルコト

七、建　　築

(一)市街地ノ不燃、保健及防災ヲ強化シ戰災地ニ關スル復興計畫ニ即應シテ市街地建築物ノ構造設備ニ關スル監督ヲ強化シ併セテ之ガ指導ヲ行フコト

(二)都心部及防火帶ニ屬スル地區ニ於テハ堅牢建築物以外ノ建築物ヲ禁止スルコト

(三)其ノ他ノ地區ニ於テモ堅牢建築物以外ノ建築物ハ其ノ配置及構造ニ關スル條件ヲ嚴格ニシ出來得ル限リ之ガ耐火性ヲ高ムルコト

(四)建築物敷地内ノ空地ヲ確保スル爲建蔽率ニ關スル制限ヲ強化スルコト

(五)堅牢建築物ノ建築ヲ促進スル爲之ガ有効ナル助成ノ方途ヲ講ズルト共ニ堅牢建築物ノ建築上ノ必要ニ基ク同一街廓内ノ土地ノ收用ノ制度ヲ設クルコト

八、事業ノ執行

復興計畫ハ政府ニ於テ計畫ヲ統制シ其ノ立案ニ當リテハ出來得ル限リ地方ノ創意ヲ反映助長セシムルヲ主眼トシ之ニ基キテ施行スベキ事業ハ成ルベク市町村長(東京都ノ區ノ存スル區域ニ付テハ東京都長官)ヲシテ之ヲ執行セシメ市町村長ニ於テ執行スルコト困難ナルモノハ府縣知事ヲシテ執行セシムルコト

九、復興計畫事業費

(一)復興計畫事業ノ費用ハ公共團體ノ負擔トスルモ公共團體ノ財政ニ於テ負擔ニ堪ヘザル部分ニ付テハ國庫ヨリ補助スルコト

(二)公共團體ニ於テ負擔スル費用ニ付テハ其ノ一部ヲ罹災區域外ノ住民ヲシテ負擔セシムルコトヲ得ルコト

(三)公共團體ノ負擔スル費用ニ充テシムル爲政府ハ低利資金ノ融通ヲナシ且其ノ利子等ノ補給ヲ爲スコト

資料4－2　復興都市計画街路(幹線街路)一覧

路線番号	区間	延長(m)	幅員(m)	摘要
広路第1号線 久屋町線	自中区久屋町1丁目 至中区西川端町1丁目	1,741.00	100	
広路第2号線 矢場町線	自中区天王崎町 至千種区大久手町6丁目	4,117.00	100	
広路第3号線 城外線	自中区南外堀町6丁目 至東区長塀町2丁目	1,627.00	50	
広路第4号線 桜通線	自中村区広井町3丁目 至千種区都通3丁目	4,994.00	50	但し中村区広井町3丁目より中区西菅原町3丁目に至る間幅員24間とす
広路第5号線 飯田線	自中区新栄町5丁目 至愛知郡天白村大字八事字山田	7,088.00	50	但し昭和区広路町石坂より愛知郡天白村大字八事字山田に至る間幅員13.5間とす
広路第6号線 山王線	自中区松重町 至昭和区広路町8丁目	5,496.00	50	
広路第7号線 江川線	自西区庄内橋南詰 至港区港本町6丁目	13,121.00	50	但し西区庄内橋南詰より西区北駅町に至る間幅員30mとす
広路第8号線 伏見町線	自西区枇杷島橋東詰 至南区千鳥橋北詰	15,289.00	50	但し西区枇杷島橋東詰より西区菊井町1丁目に至る間18間、南区本星崎町より南区千鳥橋北詰に至る間18間とす
広路第9号線 田幡町線	自北区田幡町字南蓮花寺 至中区南外堀11丁目	2,105.00	50	但し北区田幡町字南蓮花寺より北区七夕町に至る間幅員30mとす
広路第10号線 東郊線	自北区成願寺町字法蔵 至南区本星崎町字阿原	15,795.00	50	但し北区成願寺より東区長塀町3丁目に至る間幅員30m、南区笠寺町字加福より南区星崎町に至る間13.5間とす
広路第11号線 葵町線	自東区大曽根本通6丁目 至中区松枝町3丁目	4,699.00	50	
1等大路第2類第1号線 児玉町線	自西区上更通2丁目 至東区矢田橋南詰	7,730.00	間 18	但し東区矢田町15丁目より東区矢田橋南詰に至る間幅員13.5間とす
1等大路第2類第2号線 岩井町線	自中村区万場大橋東詰 至中区大池町6丁目	7,350.00	間 18	
1等大路第2類第3号線 荒子町線	自中川区明石通 至中川区篠原橋2丁目	2,530.00	間 18	但し中川区四女子町字居屋敷より中川区篠原橋2丁目に至る間20mとす
1等大路第2類第4号線 昭和橋線	自中川区一色大橋東詰 至瑞穂区塩入町3丁目	8,100.00	間 18	但し熱田区六番町2丁目より瑞穂区塩入町3丁目に至る間幅員50mとす
1等大路第2類第5号線 米野町線	自西区上更通2丁目 至中村区黄金通7丁目	3,385.00	間 18	
1等大路第2類第6号線 篠原町線	自中川区五月通2丁目 至港区築地町	7,270.00	間 18	
1等大路第2類第7号線 新郊通線	自東区矢田町10丁目 至港区大江町	14,685.00	間 18	

路線番号	区間	延長(m)	幅員(m)	摘要
1等大路第2類第8号線 東志賀町線	自中村区広井町3丁目 至北区三階橋南詰	6,800.00	30	
1等大路第2類第9号線 新出来町線	自東区長塀町3丁目 至東区鍋屋上野町字東山	5,965.00	30	但し東区鍋屋上野町道上より東区鍋屋上野町字東山に至る間幅員13.5間とす
1等大路第2類第10号線 外堀町線	自中村区豊公橋東詰 至東区相生町1丁目	6,940.00	30	
1等大路第2類第11号線 駅裏線	自中村区則武本通3丁目 至中村区椿町1丁目	770.00	30	
1等大路第2類第12号線 広小路線	自中村区大正橋東詰 至千種区田代町瓶入	14,150.00	30	但し千種区東山通5丁目より千種区田代町字瓶入に至る間13.5間とす
1等大路第2類第13号線 梅ノ木線	自港区稲永新田字い 至昭和区広路町字石坂	13,000.00	30	但し港区稲永新田字いより港区荒子川東詰に至る間幅員13.5間とす
1等大路第2類第14号線 日置町線	自中村区下広井町1丁目 至中川区東出町1丁目	1,690.00	30	但し中村区下広井町1丁目より中川区東出町に至る間幅員18間とす
1等大路第2類第15号線 西町線	自熱田区熱田西町字日比野 至熱田区一番町5丁目	1,470.00	30	
1等大路第2類第16号線 大津町線	自中区南外堀町11丁目 至港区船見町	11,800.00	30	但し中区南外堀町11丁目より中区栄町に至る間幅員40mとす
1等大路第2類第17号線 向田町線	自中区七本松町2丁目 至中区古渡町7丁目	2,250.00	30	
1等大路第2類第18号線 上飯田線	自北区三階橋南詰 至東区東大曽根町上1丁目	1,960.00	30	
1等大路第2類第19号線 赤萩町線	自東区東大曽根本通6丁目 至中区千早町3丁目	3,830.00	30	
1等大路第2類第20号線 高田町線	自千種区千種本町2丁目 至瑞穂区妙音通2丁目	5,235.00	30	
1等大路第3類第1号線 八熊線	自中川区野田町字川田 至昭和区檀渓通4丁目	10,115.00	間 13.5	
1等大路第3類第2号線 豊岡通線	自瑞穂区堀田通6丁目 至瑞穂区弥富町清水ケ岡	4,405.00	間 13.5	
1等大路第3類第3号線 弥富町線	自瑞穂区弥富町字市ノ正 至瑞穂区弥富町字丸根	470.00	間 13.5	
1等大路第3類第4号線 中根町線	自瑞穂区塩入町3丁目 至愛知郡天白村島田橋北詰	5,030.00	間 13.5	但し瑞穂区神明町より瑞穂区神明町字砂間に至る間幅員18間とす
1等大路第3類第5号線 東海橋線	自港区明徳橋東詰 至南区野並橋西詰	10,559.00	間 13.5	
1等大路第3類第6号線 東築地線	自港区真砂町1丁目 至南区道徳本町9丁目	2,755.00	間 13.5	
1等大路第3類第7号線 星崎町線	自港区船見町 至南区本星崎町字殿海道	4,275.00	間 13.5	

路線番号	区間	延長(m)	幅員(m)	摘要
1等大路第3類第8号線 高畑町線	自中村区藤宮通4丁目 至港区稲永町2丁目	10,970.00	間 13.5	
1等大路第3類第9号線 広井町線	自西区藤宮通3丁目 至中区天王崎町	3,080.00	間 13.5	但し中村区広井町3丁目より中村区笹島町に至る間幅員24間、中村区笹島町より中区天王崎町に至る間幅員50mとす
1等大路第3類第10号線 田代町線	自東区矢田町11丁目 至瑞穂区弥富町字丸根	9,210.00	間 13.5	
1等大路第3類第11号線 四ツ谷八事線	自千種区東山通1丁目 至昭和区広路町字北石坂	3,240.00	間 13.5	
1等大路第3類第12号線 一色線	自中川区中島町字上天殿 至中川区昭和通9丁目	1,370.00	間 13.5	
計	43路線	268,461.00		

資料4－3　復興都市計画街路(補助幹線街路)一覧

路線番号	区間	延長(m)	幅員(m)	摘要
2等大路第1類第1号線 天神橋東大曽根線	自北区天神橋南詰 至北区平安通5丁目	1,240.00	20	
2等大路第1類第2号線 本町線	自中区御幸本町通1丁目 至中区橘町5丁目	2,910.00	20	
2等大路第1類第3号線 小栗橋線	自中川区運河通4丁目 至中川区横堀町2丁目	1,365.00	20	
2等大路第1類第4号線 秋竹線	自中川区五月南通3丁目 至熱田区金山町1丁目	2,955.00	20	但し中川区尾頭橋西詰より熱田区金山町1丁目に至る間幅員15mとす
2等大路第2類第1号線 堀越天神橋線	自西区上堀越町字松浦 至北区山田北町1丁目	5,046.00	15	
2等大路第2類第2号線 天神山線	自西区本郷町6丁目 至西区浄心町1丁目	1,792.00	15	
2等大路第2類第3号線 北押切堀端線	自西区康生通4丁目 至西区樋ノ口町2丁目	1,724.00	15	
2等大路第2類第4号線 中村則武線	自中村区稲葉地町字北摩 至中村区鷹羽町2丁目	3,471.00	15	
2等大路第2類第5号線 岩塚牧野線	自中村区岩塚町字一色南の割 至中村区平池町1丁目	3,953.00	15	
2等大路第2類第6号線 横井町五月通線	自中村区横井町字園内 至中川区五月通1丁目	3,985.00	15	
2等大路第2類第7号線 長母寺線	自北区山田町4丁目 至東区矢田町2丁目	876.00	15	
2等大路第2類第8号線 大杉町線	自北区柳原町字金作 至北区東大曽根町上1丁目	1,951.00	15	
2等大路第2類第9号線 大幸線	自東区大幸町10丁目 至東区大幸町土橋	710.00	15	
2等大路第2類第10号線 建中寺線	自東区平田町 至千種区若水町1丁目	2,528.00	15	
2等大路第2類第11号線 池内猪高線	自千種区都通2丁目 至千種区鍋屋上野町字汁谷	4,074.00	15	
2等大路第2類第12号線 池内池下線	自千種区都通4丁目 至千種区高見町6丁目	778.00	15	
2等大路第2類第13号線 瀬戸線	自千種区田代町字瓶杁 至千種区田代町字瓶杁	540.00	15	
2等大路第2類第14号線 萩生線	自千種区田代町字瓶杁 至千種区田代町字瓶杁	280.00	15	
2等大路第2類第15号線 古渡松風線	自中川区西古渡町3丁目 至昭和区塩村通6丁目	4,150.00	15	
2等大路第2類第16号線 石川橋線	自昭和区檀渓通5丁目 至昭和区広路町字梅園	1,370.00	15	
2等大路第2類第17号線 雁道線	自熱田区旗屋橋東詰 至瑞穂区田辺通1丁目	4,185.00	15	但し熱田区旗屋橋東詰より瑞穂区堀田通2丁目に至る間幅員20mとす
2等大路第2類第18号線 牛巻線	自熱田区新宮坂町 至瑞穂区堀田通6丁目	892.00	15	

路線番号	区間	延長(m)	幅員(m)	摘要
2等大路第2類第19号線 豊田新屋敷線	自南区豊郷町6丁目 至南区呼続町字角崎	3,772.00	15	
2等大路第2類第20号線 道徳呼続線	自港区木場町 至南区大磯通5丁目	2,886.0	15	
2等大路第2類第21号線 枇杷島野田町線	自西区枇杷島通 至中村区野田町丸田	6,325.0	15	
2等大路第2類第22号線 野田稲永線	自中川区一柳通4丁目 至港区稲永新田字い	6,981.00	15	
2等大路第2類第23号線 日比津小本線	自中村区新富町3丁目 至中川区小本町字中高畑	5,493.00	15	
2等大路第2類第24号線 堀越枇杷島線	自西区上堀越町字寺前 至西区藤宮通3丁目	2,280.00	15	
2等大路第2類第25号線 駅西線	自中村区藤宮通4丁目 至中村区牛田通3丁目	3,331.00	15	但し中村区本陣通1丁目より中村区太閤通1丁目に至る間幅員20mとす
2等大路第2類第26号線 堀越線	自西区上堀越町字池田 至西区庸生通2丁目	750.00	15	
2等大路第2類第27号線 日置中野新町線	自中村区運河通1丁目 至中村区十番町1丁目	3,877.00	15	
2等大路第2類第28号線 臨港東線	自港区熱田前新田字中之組 至港区海岸通3丁目	2,780.00	15	
2等大路第2類第29号線 稲荷町線	自港区千年町二ノ割 至港区海岸通3丁目	808.00	15	
2等大路第2類第30号線 上名古屋線	自西区稲生町4丁目 至西区樋ノ口町2丁目	2,525.00	15	
2等大路第2類第31号線 深井岩井橋線	自西区深井町2丁目 至中村区岩井橋西詰	3,864.00	15	
2等大路第2類第32号線 尾頭大瀬子橋線	自中川区尾頭橋西詰 至熱田区大瀬子橋西詰	2,641.00	15	
2等大路第2類第33号線 大瀬子中ノ切線	自熱田区大瀬子町 至港区千年町イノ割	965.00	15	
2等大路第2類第34号線 長畝内田橋線	自中区長畝町1丁目 至熱田区内田町	7,417.00	15	
2等大路第2類第35号線 明治町東築地線	自南区明治町1丁目 至港区東築地橋北詰	3,160.00	15	
2等大路第2類第36号線 東築地橋線	自港区木場町 至港区大江町	1,485.00	15	
2等大路第2類第37号線 道徳北柴田線	自南区南陽通4丁目 至南区鳴尾町二ノ割	4,100.00	15	
2等大路第2類第38号線 新堀川西線	自中区川端町1丁目 至熱田区図書町1丁目	5,637.00	15	
2等大路第2類第39号線 光音寺内田橋線	自北区中ノ切町字塚坪 至南区内田橋南詰	11,702.00	15	
2等大路第2類第40号線 浮島鳴尾線	自瑞穂区熱田橋東詰 至南区鳴尾町下一九石	5,292.00	15	
2等大路第2類第41号線 杉村老松線	自北区志賀本通2丁目 至中区養老町3丁目	3,870.00	15	

路線番号	区間	延長(m)	幅員(m)	摘要
2等大路第2類第42号線 師範線	自北区辻町字東辻栄 至東区赤塚町3丁目	2,155.00	15	
2等大路第2類第43号線 鶴舞公園南下線	自昭和区島西町3丁目 至瑞穂区妙音通1丁目	4,051.00	15	
2等大路第2類第44号線 笠寺線	自瑞穂区妙音通2丁目 至南区天白橋西詰	3,450.00	15	
2等大路第2類第45号線 大曽根車道線	自東区東大曽根本通2丁目 至東区車道東町1丁目	1,422.00	15	
2等大路第2類第46号線 弦月宝生線	自千種区古出来町 至港区本星崎町	12,966.00	15	
2等大路第2類第47号線 鍋屋上野池下線	自千種区鍋屋上野町字西脇 至千種区覚王山通7丁目	1,743.00	15	
2等大路第2類第48号線 茶屋ケ坂末盛線	自東区大幸町字戸井田 至千種区東山通1丁目	3,220.00	15	
2等大路第2類第49号線 桜ケ岡南下線	自瑞穂区弥富町紅葉園 至瑞穂区弥富町字輪内	1,420.00	15	
2等大路第2類第50号線 中須篠原線	自中川区中須町字堀末 217番地先 至中川区福船町1丁目1番 地先	3,415.00	15	
計	54路線	177,164.00		

資料4－4　街路計画標準

第1　方　　針

1　復興都市ノ性格規模並ニ土地利用計画ニ即応シ合理的ニ幹線街路網ヲ構成スルモノトス

2　街路網ノ構成ハ新ナル構想ノ下ニ計画シ既定計画ニ拘泥スル要ナキモ既設街路ニシテ其ノ改廃ニ依リ多大ノ経費ヲ伴フモノニ付テハ之ヲ利用スル如ク計画スルモノトス

3　軌道地下鉄道等ノ整備ガ予想セラルル場合ハ街路網ハ之ニ即応シ得ル系統ヲ有セシムルモノトス

4　市街地ノ適当ナル分離疎開ト近隣生活圏ノ構成ヲ図ル如ク補助街路網ヲ組成スルモノトス

5　街路計画ハ将来ノ自動車交通ノ増大ト建築ノ様式及規模ニ即応シ且防災、保健、美観等要素ヲ考慮シテ定ムルモノトス

第2　設　　計

(1)　配　　置

1　軌道、地下鉄道、乗合自動車等ノ交通線ヲ含ム主要幹線街路ノ間隔ハ商業地域及工業地域ニ於テハ500メートル以下住居地域ニ於テハ500メートル以上1,000メートル以下トスルコト

補助幹線街路ノ間隔ハ商業地域及工業地域ニ於テハ250メートル以下住居地域ニ於テハ250メートル以上500メートル以下トスルコト

2　交通幹線ハ横断道路トノ交叉箇所ヲナルベク少カラシムル様留意スルコト

3　大都市ニ於テハ高速度交通路線を配置スルコト

4　通過交通ニ即応スル為雑踏地区ヲ迂廻スル側道ヲ配置スルコト

5　交通幹線ハ鉄道トノ立体交叉容易ナル位置ニ路線ヲ選定スルコト

6　長径間ノ橋梁ヲ架スル場合ハ架橋容易ナル箇所ニ路線ヲ選定スルコト

7　重要公共施設ノ配置計画ニ即応シテ広路又ハ広場ヲ配置シ都市ノ防災並ニ美観ニ資スルコト

8　街路ノ配置ニ当ツテハ視観ヲ重視シ建造物、公園、山嶽等ヲ背景トスル美観道路ヲ配置スルコト

9　鉄道、軌道、河川、水路沿ニハ沿線ノ利用上支障ナキ限リ相当幅員ノ街路ヲ附設スルコト

10　軌道ノ終端ニ於テハ街路上ノ電車折返シ運転ヲ避ケ「ループ」運転ヲナシ得ル如ク街路ヲ配置スルコト

(2)　線　　形

1　地形地物ニ順応シテ路線ヲ選定シ不自然ナル直線形ヲ避ケルコト

2　街路屈曲部ニハ曲線ヲ挿入シ連続線形トスルコト

3　幹線街路ノ屈曲部ニハ半径50メートル以上ノ曲線ヲ挿入シ高速度交通支障ナカラシムルコト

(3)　幅　　員

1　街路幅員ハ下記車線幅、占用幅ヲ単位トシテ定ムルコト

複線軌道		5.5メートル
単線軌道		3.0メートル
高速車線		3.0メートル
緩速車線		2.0メートル
駐車線	平行	2.0メートル－2.5メートル
	直角	4.0メートル－7.5メートル
歩行者		0.75メートル
植樹帯		3.0メートル以上
		但シ特殊ノ場合ハ1.5メートル迄縮小スルコトヲ得
安全地帯	路面電車乗降場	1.5メートル以上
	横断歩道安全島	1.0メートル以上
路上施設地帯		1.0メートル

2　主要幹線街路ノ総幅員ハ中小都市ニ於テハ高速4車線以上ヲ保有セシメ36メートル以上、大都市ニ於テハ高速6車線ヲ保有セシメ50メートル以上トシ其ノ他ノ幹線街路ノ幅員ハ中小都市ニ於テハ25メートル以上大都市ニ於テハ36メートル以上トスルコト

3　補助街路ノ幅員ハ15メートル以上トシ止ムヲ得ザル場合ト雖モ8メートルヲ下ラザルコト

4　各側歩道ノ有効幅員ハ幹線街路ニ於テハ6占用幅以上トシ其ノ他ノ街路ニ於テモ4占用幅ヲ下ラザルコト

5　街路交叉点ニ於テハ安全地帯(電車乗降場)ノ設置及乗合自動車ノ停車等ヲ考慮シ有効幅員ヲ増大スルコト

6　積雪多キ地方ニアリテハ必要ニ応ジ幅員ヲ増大スルコト

7　路面ト地盤面トノ高低差著シク沿道ノ利用不充分ナル場合ハ其ノ区間ノ幅員ヲ必要ノ限度迄減シ別ニ其ノ両側又ハ片側ニ段違ノ副道ヲ設クルコト

(4)　拡　　幅

1　既設街路ヲ包含スル場合ハソノ活用ヲ考慮シテ拡幅スルコト

2　残存建築物ニシテ撤去困難ナルモノアル場合ハ出来得ル限リ之ヲ避クル如ク拡幅シ止ムヲ得ザル場合ハソノ部分ヲ歩廊トナスコト

(5)　交叉点及広場

1　幹線街路ノ交叉点ニハ広場ヲ設ケ交通能率ノ増大ニ努ムルコト

2　街路交叉点広場ニ付テハ交通整理ヲ行フ為必要ナル施設並ニ美観ヲ考慮シ其ノ形状、大サヲ定ムルコト

3　循環式交通広場ノ中央島ノ最小半径ハ15メートル、環路ノ車道ハ高速車線2、緩速車線1ヲ保有セシムルコト、尚適宜誘導島ヲ設置シ交通流ノ制御ヲハカルコト

4　街路ガ5線以上交叉スル場合又ハ喰違若ハ鋭角交叉ヲナス場合ハ適当ナル広場ヲ設クルコト

交　叉　街　路	交叉角120度前後	交叉角90度前後	交叉角60度前後
(1)　広路及Ⅰ等大路ガ相互ニ交叉スル場合	6メートル以上	8メートル以上	10メートル以上
(2)　Ⅱ等大路ガ相互ニ又上位ノ街路ト交叉スル場合	4メートル以上	5メートル以上	6メートル以上
(3)　小路ガ相互ニ又ハ上位ノ街路ト交叉スル場合	2メートル以上	3メートル以上	5メートル以上

5　鉄道、軌道ノ駅前ニハ交通量ニ応ジ且美観ヲ考慮シ充分ナル広場ヲ設クルコト

6　業務街盛場等交通ノ輻輳スル箇処ニハ駐車広場ヲ設ケ又ハ駐車路線ヲ配置スルコト

7　交通の輻輳スル箇処ニハ横断地下歩道ヲ設置スルコト

8　橋詰ニハ充分ナル広場ヲ設クルコト

(6)　其　ノ　他

1　交通信号機、信号塔、街路照明設備、消火栓等ノ工作物ハ路上施設地帯又ハ植樹帯ニ設クルコト

2　派出所、公衆電話、郵便函、変圧器、地下鉄道乗降口、横断地下歩道出入口、公衆便所等ハ道路外ニ設クルコトトシ止ムヲ得ズ道路上ニ設クル場合ハ交通ニ支障ヲ生ゼザル箇処ニ収容スルコト

3　電線電纜ハ地下ニ埋設シ電柱ヲ整理スルコト、止ムヲ得ザル場合電柱ハ主要街路以外ノ路線ノ路上施設地帯ニ設置スルコト

4　地下埋設物ノ整理ニツキ考慮スルコト

第3　街角剪除標準

1　街角ハ次ノ標準ニ依リ剪除スルコト

但シ特殊ノ場合ハ別ニ設計スルモノトス

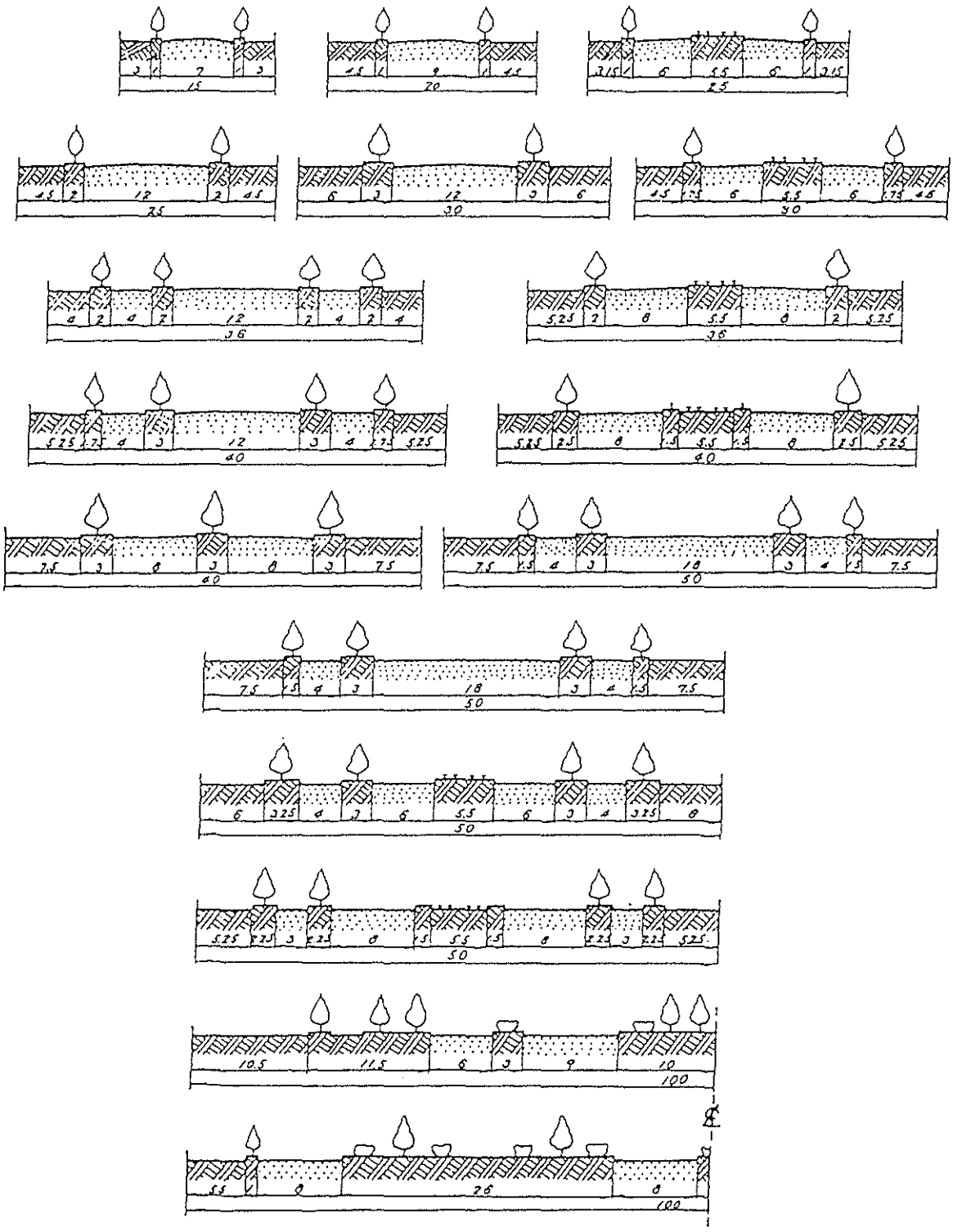
2　軌道ノ屈曲アル街路ニ付テハ軌道屈曲半径ニ応ジ此ヲ剪除スルコト

3　街路ガ鋭角交叉ヲナス場合ハ適宜捷路ヲ剪クルコト

第4　図　　面

都市計画トシテ決定スル場合ハ陸地測量部地形図縮尺1/10,000，1/25,000又ハ空中写真測量図ニヨル一般図ヲ作成スルコト

戦災復興都市計画街路標準横断図



資料4−5　復興都市計画公園一覧

番　　号	位　　置	面積(ha)
第1号(稲永公園)	港区稲永新田地内	39.93
第2号(港公園)	港区千年町地内	5.61
第3号(土古公園)	港区土古町地内	7.92
第4号(多加良浦公園)	港区多加良浦町、宝神町地内	9.50
第5号(松蔭公園)	中川区下之一色町、中須町地内	5.43
第6号(昭和橋公園)	中川区十番町、玉川町地内	7.00
第7号(荒子公園)	中川区荒子町地内	7.71
第8号(松葉公園)	中川区四女子町、篠原町地内	5.94
第9号(米野公園)	中村区米野町地内	6.07
第10号(中村公園)	中村区中村町地内	10.76
第11号(押切公園)	西区天神山町、北押切町地内	4.85
第12号(志賀公園)	北区西志賀町地内	7.89
第13号(名城公園)	中区南外堀町地内	130.02
第14号(葵公園)	東区徳川町地内	7.19
第15号(木崎公園)	東区矢田町地内	9.44
第16号(白川公園)	中区白川町、南桑名町、南長島町、八百屋町、入江町、横三蔵町、南伏見町地内	13.64
第17号(栄公園)	東区武平町、七曲町、久屋町、西新町、駿河町地内	8.25
第18号(千種公園)	千種区弦月町、若水町、千種町字茂佐裏地内	39.60
第19号(城山公園)	千種区城山町、末盛通地内	13.07
第20号(東山公園)	千種区田代町、愛知郡天白村、猪高村地内	315.51
第21号(川名公園)	昭和区広路町、川原通、八事通、広路通地内	3.86
第22号(鶴舞公園)	昭和区鶴舞町、狭間町、山脇町、千種区花田町地内	40.43
第23号(高蔵公園)	熱田区高蔵町地内	1.16
第24号(白鳥公園)	熱田区熱田西町、旗屋町、白鳥町地内	18.91
第25号(熱田公園)	熱田区中瀬町、市場町、新宮坂町、熱田伝馬町地内	5.45
第26号(滝子公園)	昭和区滝子通、瑞穂区中山町地内	8.09
第27号(瑞穂公園)	瑞穂区萩山町、弥富町、内山通、豊岡通、田辺通地内	41.91
第28号(呼続公園)	南区呼続町、曽池町、薬師通、戸部町地内	9.87
第29号(笠寺公園)	南区笠寺町、桜本町、春日野町、弥生町、見晴町、白雲町、扇田町、若草町、貝塚町地内	24.49
第30号(道徳公園)	南区道徳新町地内	8.45
第31号(港南公園)	知多郡上野町地内	62.70
計	31カ所	880.65

資料4—6　高速度鉄道建設に関する意見書

高速度鉄道建設に関する意見書

(名古屋市長)……宛

名古屋市会はさきに高速度鉄道特別委員会を設け、本市高速度鉄道のあり方について鋭意調査研究を続けてきたが、今回これが調査も完了、別冊の通りの結論に到達した。

市当局は市会の意のあるところを体し、高速度鉄道の早期実現のため鋭意努力せられたい。

右地方自治法第九十九条第二項の規定により意見書を提出する。(提出者　小島茂始め十三名)

昭和二十八年十月九日　　名古屋市会議長　鈴村　健

一、高速度鉄道の建設は早急に実施すること

〔理　由〕本市高速度鉄道の建設については、昭和二十四年二月市会の議決を経て運輸営業の免許申請を行い、翌昭和二十五年一月には、運輸審議会主催の公聴会が開催され、同年一月三十一日免許を得るに至つたのであつて、これに伴う工事施行の認可申請については、昭和三十年一月三十一日までに行わねばならないことになつている。したがつて本市高速度鉄道の建設は、既定の事実であるように思う。

しかしながら、本市の世論においては人口百二十万に過ぎない現状において、高速度鉄道の建設は、竣工後における経営面の収支の均衡は保持できないであろうこと、あるいは、市の周辺地域に対する交通施策が今なお十分でないことなどの理由によりその着工は、時期尚早であるとする向もあることや、又高速度鉄道にかわる中心部の交通難緩和策を樹立せよと主張する市民のあることも否定することができない事実である。

ここにおいて、本市会は免許路線に対す経営上の輸送見込について再検討し、併せて多数の権威者の意見を聴取した結果次の通り見解の一致をみるに至つたのである。

(1)　栄町を中心とした東西幹線いわゆる栄町線の交通量は、年々増加の一途を辿り、昭和二十四年を一〇〇とした場合、同二十八年には一五〇に達し、更に増嵩の見込であるが、路面交通としては既にその限界に到達した現状である。

(2)　前項幹線についての交通難緩和策として、高速度鉄道を建設する以外には、いかなる方策も畢竟一時しのぎのものであつて、かえつて不経済な運営を繰返すことになる。

(3)　戦災復興の都市計画に際して高速度鉄道用地を確保することができたので、一般的には建設上多額の費用と用地確保の困難性が予定される地上地下物件の整理工費がきわめて僅少ですむから、建設後の営業収支の均衡を保持することについて他都市の基準より非常に楽である。

(4)　建設財源については軌道及び自動車運送事業の増強財源と、別途に考慮されるもので、高速度鉄道の着工によつて周辺地区の交通施策を妨げる懸念はほとんどない。

以上の見解の結論として高速度鉄道を早急に建設することが妥当であると認めたのである。

二、現在の免許路線は原則として地下式とすること

〔理　由〕本市高速度鉄道建設計画の原案は国鉄未利用ホーム(通称0番ホーム)を借り受けることの利便を得たため、堀川以西は高架式とし、その他の都心部も一部は高架式を採用することとして免許を申請したのであつたが、運輸審議会の公聴会の結果、名古屋駅堀川間の高架構造については特に再検討することを条件として免許を受けたのである。

けだし原案は、本市高速度鉄道の運輸収入が東京都又は大阪市の運輸収入よりも下廻ることを予定し、都心部と雖も許す限り高架線を採用し低廉な工費を以て所期の高速度鉄道を完成しようと計画されたものであつた。思うに都市高速度鉄道として地下式を採用することは、近代文化の進歩であり、多くの点で高架式より優れていることは申し述べるまでもない。例えば上部の道路はこれを自由に使用できること、あるいは沿線住民に対する騒音は遮断せられ、又都市美についてもこれを害うことがない等種々利点が見受けられる。然しながら地下式を採用するに当つて唯一の難点は、建設費が嵩むことであるが、世論は百年の大計として地下式を採用せよと主張するものが大勢を占めるに至つたのは、市民が上部道路上の活用や騒音都市美等について、いかに重大な関心を持つているかを物語るものとして、重視しなければならない。更に最近に至つては東海道線電化に伴う名古屋駅を中心とする国鉄電車運転の実現が要望せられ、今後国鉄として0番線ホームの必要を理由として、本市高速度鉄道に対し貸与することは断念せられたい旨の回答を得るという新事態が発生するに至つたのであつて、さきに委員会をして東西両都中の現状を詳細に視察せしめ、又多数の学識経験者の意見も聴取して前記各条件について審議するとともに、名古屋駅における国鉄・名鉄・近鉄との乗換連絡方法についても十二分に調査研究した結果、免許路線は、原則として地下式とすることが妥当と認

めたのである。

三、広軌、第三軌条式を採用する

〔理　由〕世論その他の状勢を慎重考慮し、原案の高架部分を地下式に変更することに決定した場合、これに伴つて必然的に解決しなければならない問題は、建設費の低廉化である。換言すれば、いかに地下式が優れているとしても、本市高速度鉄道の運輸収入見込に対比して、将来この事業が経済的に破綻を来すものであつてはならない。

ここにおいて、本市会は一応原案に盛られた私鉄の乗入れ問題に拘泥することなく、最低の工費を以て、最も近代的な地下高速度鉄道を建設する方途無きやについて検討した結論を得たのである。

(1)　防振、防音、軽量で高加速、高制動の性能を有する最新近代的車輛を採用し、運転効率の向上と保守費の低廉化をはかるため広軌を採用すること。

(2)　隧道断面を極小にして土木建設費を節減し、併せて保守費の低廉化をはかるため、車輛の「パンタグラフ」を排し、第三軌条式とすること。

以上二項目であるが、これが実現に当つて更に検討を加えなければならないことは、原案に盛られた私鉄の乗入れが不可能になることである。元来私鉄の乗入れについては、従来次の利点が強調されてきた。すなわち、

(1)　乗換が便利になること。

(2)　高速度鉄道の利用者が増加すること。

(3)　新造車輛が少くてすむこと。

以上の利点に対し本市会は、広軌第三軌条式を採用し、私鉄の乗入れが不可能になつた場合、果してこれらの利点を失うことになるかどうかについて、更に慎重を期したのであるが、次の結論を得るに至つた。

(1)　乗入車の乗客は、乗換えの必要がなくなり便利とは考えられるが、他面乗入車に妨げられて、運転車隔が大きくなるので、総乗客の約2/3に相当すると予想せられる乗換客は、待時分が増して、かえつて不便を感ずること。

(2)　乗入車のため運転車隔が大きくなり、且つ乱れ勝ちになることは、乗換乗客に不便を与えることが予想せられ、したがつて乗入乗客は増加しても乗換乗客は減少するであろうこと。

(3)　乗入れのため終端折返し等で、車輛の運転効率を減ずることになるので乗入によつて新造車輛を節減することは困難である。

ここにおいて本市会は、高性能の高速度鉄道を低廉な工費を以て完成するため、私鉄乗入れに拘泥せず、広軌第三軌条式を採用することが妥当であると認めたのである。

四、市有市営の経営形態とすること

〔理　由〕経営形態をいかにするかの問題は、資金調達の難易に多大の関係がある。まず他都市の現状を見るに東京都の地下鉄は、国鉄と東京都との出資により交通営団として経営されているが、大阪市においては、市有市営の経営形態をとつている。また欧米諸都市においては、従来民有民営であつたり、市有民営であつたものが相当数あつたのであるが、最近に至つては、ほとんどすべてが公共企業体による経営に移り、しかも乗車料収入をもつて営業費を賄い切れず、いわゆる赤字経営が大部分で一般市費を以て、この赤字を補填している状態にある。

蓋し、都市高速度鉄道(特に地下鉄)は、都市活動の重要な公共施設であるとともに、市民生活に不可欠の要素をもち、利益追求の対象となり得ない所以であろうかと考えられる。

しかしながら、仮りに名鉄、近鉄の私鉄会社より資金投入の便宜が得られた場合、高速度鉄道の建設促進上有利であることも考えられたので、これら私鉄の首脳部と会談し、その可能性を打診したのであるが、諸種の事情から私鉄資金の投入を期待することは困難であるよう判断されたので、市有市営の経営形態をとることが妥当であると認めた。

五、建設促進に関する意見

高速度鉄道の建設財源については第一項に述べたように一般市費を充当することなく別途の財源によるべきであり、これが建設に当つては今後資金の獲得その他について多大の困難が予想せられるので、本市会においても実行委員会を設置して強力に促進する必要があると認めた次第である。

六、む　す　び

以上名古屋市会は、最も近代的なしかも合理的な地下式高速度鉄道の建設を、早急に着工し、私鉄の乗入

れに拘泥することなく市有市営の経営形態を以て高速度鉄道、軌道及び自動車運送事業の総合経営を行い、企業の合理化と経済性の発揮によつて、最善の交通利便を提供し本市の発展と市民の福祉増進を期することの結論を得るに至つた次第である。

資料4－7　復興土地区画整理事業の換地方針

換　地　方　針

（昭和22年11月11日
委員会諮問承認済
昭和25年4月24日一部追加補正
委員会諮問承認済）

第１　整理前の地積

１　換地の基本となるべき整理前の土地各筆の地積は、原則として昭和20年8月15日現在の土地台帳の地積による。ただし、土地台帳地積と実測地積と甚だしく相違し、これを立証するものありたるときは考慮すること。

２　国有財産は所管庁の財産台帳の地積による。

第２　土地の評定価格

１　整理前の土地の評定価格

土地の位置、形質、地積、収益、賃貸価格、交通の便否、周囲の状況等を判断し、かつ財産税課税の評価額を参考として決定すること。

２　整理後の評定価格

換地の位置、形質、地積、その位置における整理前の賃貸価格、交通の便否、周囲の状況、将来の予想等を判断して決定すること。

第３　画　地

画地の標準は下の通りとする。ただし、従来の盛場等の区域及び集団的に罹災を免れた区域、その他特別の事情のあるものは、この限りでない。

１　間口　普通地3間以上　角地3間3分以上

２　地積　30坪以上

第４　換地計算及び割込み

換地は従前の土地の位置、地積、等位、評定価格、交通の便否、利用状況等を標準として下記によって交付する。

１　民有地は平均3割5分減歩するものとし、別紙の減歩割合を標準として割込みをすること。

２　下の土地は換地を交付しないことができる。

１　整理前公共用地であったもの(民有道路の如きものを含む)。

２　整理前の土地30坪未満のもの。ただし従来盛場等の区域及び罹災を免れた区域その他特別の事情あるものはこの限りでない。

３　整理前の地積が特に大なるもの疎開跡地等については減歩を大きくすることができる。

４　換地の位置

１　換地は従前の位置、またはその付近地にて交付するを原則とする。

２　1によることができないときはなるべくそれに近似の土地を交付すること。

３　1、2のいずれにもよることができないときは適当の位置において交付すること。

第５　清算金

耕地整理法第30条の清算金額は権利価格と換地の評定価格の差額とする。

第６　工区を分った場合は工区ごとにする。ただし工区内に交付することができないとき、その他特別の事情あるときはこの限りでない。

第７　借地権の指定

１　借地権の指定は、換地の指定に準ずるを原則とするも借地地積20坪未満の場合で減歩によって15坪未満となるものは、借地権を消滅させることができる。ただし、盛場等の区域、所有権と共に使用するもの、当事者間の協議によるもの、その他特別の事情あるものは過小借地でも指定することができる。

２　借地権者2人以上でその一部についてのみ届出、または登記ある場合その他についても、借地権の位置を指定することができる。

第8　減歩割合

(1)　13間半以上の道路に接する換地	(イ)　従前の土地が13間半以上の道路に接するもの	
	A、奥行がほぼ従前の土地と等しきもの	25～35%
	B、従前地奥行が20間以上で、換地の奥行15間未満となるもの	40%
	C、従前地奥行が30間以上で、換地の奥行15間未満となるもの	50%
	D、従前地奥行が10間未満で、換地の奥行10間以上となるもの	20～30%
	E、従前地奥行が5間未満で、換地の奥行10間以上となるもの	20%
	F、角地が普通地となる場合	25%
	G、普通地が角地となる場合	45%
	(ロ)　従前の土地が13間半未満の道路に接するもの	40～50%
(2)　15メートル以上13間半未満の道路に接する換地	A、従前の土地がほぼ等しい道路に接する場合	25～35%
	B、従前の土地が15メートル未満の道路に接する場合	35～45%
	C、従前の土地が13間半以上の道路に接する場合	20～30%
(3)　15メートル未満の道路に接する換地	A、従前の土地がほぼ等しい道路に接する場合	25～35%
	B、従前の土地が下位の道路に接する場合	35～40%
	C、従前の土地が上位の道路に接する場合	15～30%
(4)　奥行の一定しないとき及び袋地等の奥行は地積を間口で除した数を奥行とみなす。		
(5)　墓地の地積の5割を寺院境内地に加算し、普通減歩を適用す。ただし300坪未満の境内地に対しては、ほぼ、従前の地積に等しきものを交付する。		
(6)　神社敷地は寺院に準ずるも実情により適当に決定する。		
(7)　従前の土地が土地区画整理又は耕地整理によって既に負担を受けた土地の場合の減歩率は負担率を考慮して、その区域毎に減歩率を定める。		

資料5—1　緑地地域指定標準

第1　方　針

緑地地域は、差当り人口20万以上の戦災都市及び特に都市の接続している地方において指定する。

なお、防空空地帯を指定された都市においては、特に速やかに指定する。

第2　選　定

1　地域の選定に当つては、戦災都市土地利用計画設定標準に準拠し且つ、防空空地帯を指定された都市では、その指定区域を根幹として左の土地を包含するようにする。

(1)　市街地の膨脹抑制又は家屋の連担防止を必要とする土地。

(2)　水田、良畑、山林その他の特殊農林業用地

(3)　池沼、河川、海浜その他の水産業用地

(4)　樹林地その他の防災保安用地及び厚生適地

(5)　北向傾斜地、低湿地、急勾配地、鉄道沿線、幹線道路沿い、工場周辺等市街化を不適当とする土地

2　緑地地域の位置は、市街地の外周部及び内部に環状又は放射状にとり、公園緑地計画と併せて系統的にこれを行う。

3　緑地地域の幅員は1の各号に掲げる土地の選定により自ら定まるが、単に家屋の連坦を防止するためには0.5キロメートル以上、市街地の膨脹を抑制する為には1キロメートル以上を必要とする。但し、地価の状況等により、緑地地域の指定困難な場合は、都市計画の公園、緑地等の設定を以てこれに代えることができる。

4　防災用又は薪炭用樹林地、堤塘、池沼水路等の存在する土地で、生産、厚生、保安、衛生上特に必要な地区は、特別都市計画法施行令第4条の規定により指定する。

第3　表　示

昭和8年7月20日発都第15号通牒都市計画調査資料及計画標準に関する件地域決定標準「第2表示」に準じ緑地地域の図面表示は下の凡例による。

(凡例省略)

第4　地域決定資料

緑地地域指定に関する付議案の内申は、次に掲げる資料を具して行う。

1　指定理由

2　土地利用概況図及び調査(都市計画一般調査資料第4の1に準ずる)

3　土地利用計画図

4　地域図、空地地区指定図、公園緑地計画図、風致地区指定図

5　取締規則(都道府県令案)

資料5—2　地下街占用許可基準

[一]　趣　旨

地下街の道路占用については、占用の場所、占用物件の構造、占用の形態等において、他の占用物件とは著しく異なるものがあることにかんがみ、この占用許可基準に従い公正厳格な占用許可を行ない、道路管理の適正を期するものとする。

[二]　地下街の設置

一　地下街は、次に掲げる公共施設とあわせて設けられるものでなければ、その占用を許可してはならない。

(1)　商業地域内の路上交通が著しくふくそうする地区において、鉄道の主要駅、主要バスターミナル等の交通施設及びその周辺を地下で連絡することが当該地区の路上交通の処理のために特に必要であると認められる場合に設置される公共地下歩道。

(2)　駐車場整備地区において急速に整備する必要がある公共地下駐車場。

二(1)　公共施設及び地下街の設置計画は、当該地域における道路その他の都市施設の将来計画と調整されたものでなければならない。

(2)　公共地下歩道の幹線部分及び公共地下駐車場は、都市計画として決定されるものでなければならない。

三　公共施設の配置、規模、構造等は、その機能を十分発揮できるよう計画されなければならない。

四　地下街の規模は、次に掲げるところによるものとする。

(1)　前記一(1)の公共地下歩道に併設する地下街の占用延べ面積は、公共地下歩道の延べ面積の1.5倍をこえないものであること。

(2)　前記一(2)の公共駐車場に併設する地下街の占用延べ面積(公共地下歩道の延べ面積を含む。)は、公共地下駐車場の延べ面積をこえないものであること。

五　地下街は、道路管理者に準ずる管理能力を有する者に一括して占用させるものとする。

[三]　公共施設及び地下街の構造等

一　公共施設及び地下街の構造については、建築基準法、駐車場法その他関係法令の定めるところによるほか、次の基準によるものとする。

(1)　地上道路の構造及び路上交通に支障を与えないこと。

(2)　排水、換気、照明等良好な環境を維持するために必要な施設を完備すること。

(3)　直通階段、避難階段、方向指示板、防火施設、排煙施設、その他安全を確保するために必要な施設を完備すること。

二　地下街の施設は、店舗及びこれに類するものに限るものとする。ただし、次に掲げるものを除く。

(1)　風俗営業用施設その他これに類するもの。

(2)　易燃性若しくは爆発性物件又は悪臭、騒音等を発する物件を保管し、又は設置するもの。

[四]　その他

一　地下街の占用を許可する場合には、上記[二]、[三]の要件に関し、都市計画、建築、消防、公衆衛生、警察等の関係機関と協議するものとする。

二　占用許可にあたっては、転貸等の弊害を防止するため必要な条件を附するものとする。

資料5−3　名古屋地下街道路占用許可条件

第一条　道路占用を許可する位置は、県道名古屋津島線名古屋駅前で願書添付平面図に記入の位置とし、この面積三、五六〇平方米とする。

第二条　占用期間は、許可の日から昭和三十三年三月三十一日までとする。

第三条　占用目的は、地下街とする。

第四条　地下街の通路として使用する部分のほかは、店舗又は地下街の維持管理上必要な目的のために使用することができる。

第五条　前条の通路及び地下道の維持管理上必要な施設部分及び公共用施設部分については道路占用料を免除し、店舗等に使用する部分一、八〇五平方米については、本市所定の道路占用料を徴収する。

第六条　願書添付協定書により、地下街の築造工事は、本市交通局において高速度鉄道と同時施工するのであるが、路面、街路樹、街路燈等の復旧費並びに補償費の負担及び市電軌道、各地下埋設管路その他既設の道路占用物件の処理は交通局と共同責任とし、その処理については、市長の指示に従うこと。

第七条　工事施工方法及び施工期日等は、別に細部計画を樹て交通局との協議により施工するとともに、工事施工方法等については所轄中村警察署長の指示に従い施工するものとする。

第八条　通路部分には、広告、看板等の工作物その他一切の物件を掲出し又は設置してはならない。ただし特に市長の承認を得たときは、この限りでない。

第九条　本地下街竣功の際は、市長に届け出るとともに、開閉時間その他必要事項につき市長の指示を受けること。

第十条　本件は、名古屋駅前附近の歩行者交通の便のため特に許可するものにつき、管理の不都合のため一般通行に支障をきたしたとき又はそのおそれがあると認めたときは、通路部分を市長が管理することがあるものとする。

第十一条　各種の理由により地下街の設計変更、工事期間の延長等をするときは市長の許可を受けることとし、建設の中止をするときは、特に市長の許可を受けた場合の外は、原状に回復するものとする。

第十二条　道路管理上並びに交通上支障があると認めたときは、指示に従い、占用者の費用をもつて占用施設を改造すること。

第十三条　前各条に拘らず市長が公益上必要と認めたときは本許可を取り消し又は本許可条件を変更することがある。

資料5－4　公共地下道、地下駐車場及び地下街の道路占用について(協議)

建設省道路局長　　輪　健二郎　殿

名古屋市長　　杉戸　清

公共地下道、地下駐車場及び地下街の道路占用について(協議)

みだしのことについて、今般、本市あて名古屋駅前駐車場株式会社取締役社長渡辺基吉より、名古屋市中村区笹島町1丁目、広井町3丁目、堀内町2丁目、3丁目、米屋町地内都市計画街路広路3号桜通り線道路下に別添図面のとおり公共地下道、地下駐車場及び地下街の道路占用の願いが提出されました。

本件は、本市が都市計画決定を受けるべく現在手続中の公共地下道、地下駐車場及びそれに併設される地下街の道路占用であり、本市の一大交通ターミナルである名古屋駅前東側の激増する路上交通の緩和と円滑化並びに駐車需要の充足に寄与するためのもので、公益に資すところ大なるものと思慮されますが御審議願うべくここに協議いたします。

なお、本件個所における本市が施行する将来の都市計画事業には支障ありません。

地下街は、公共地下道、地下駐車場の設置、維持管理費等からも、これの設置を認めることはやむを得ないものと考えます。

(以下略)

地下商店街設置理由書

1. 名古屋駅前における交通のふくそうは、すでに飽和状態となっており、歩行者は終日生命の危険にさらされている。日増に激化する路面交通を緩和し、歩行者の安全を確保するためには、駐車場の建設をはかって道路機能の回復をはかり、地下横断公共歩道を設けて歩行者の安全を確保することが緊急に必要である。
   これによって交通事故防止も併行できる。
2. 名古屋駅前は戦後、急速な発展をなし市内最大のビジネス街を構成し、名古屋駅を中心とした人口流動はすでに一日数十万に達しており、その80%以上が駅前地区に流動している。
   駅前地区は地下鉄にそってすでに一部地下街を構成しているが、路面歩行が危険なため既設地下街は歩行者で充満し、緊急な緩和対策が必要となっている。
   (注)駅前地区の路面交通をささえて来たものは地下通路であるといえる。地下通路の設置がなかったならば、路上交通は人と車で充満し行き詰っていたものと考えられる。
3. 駅前桜通りに横断地下通路を設けることによって駅前における路面交通のふくそうをさらに緩和することができるばかりでなく飽和状態となっている既設地下通路の交通を緩和することができる。
4. 地下横断歩道の設置によって小学生(那古野小学校)の通学の安全が確保される。
5. 地下街の設置にともなって地下公共通路の環境を良好にすることができるとともに、地下店舗の設置によって必然的に通路の維持管理が充分に実施されるので地下公道における清掃、治安維持、風俗取締の徹底をはかることができる。
6. 桜通りに地下街、駐車場設置によって駅前の偏在的な発展が是正され、駐車難によって行き詰りとなっている一部地元産業の再開発をはかることができる。
7. 地下公共駐車場の建設には巨額の設備投資を必要とし、且つ公共的な事業であっても低利資金の融資の途がないため建設にともなうぼう大な金利が運営を圧迫し赤字経営を余儀なくされている。
   駐車場の建設を促進し、且つ維持管理をスムースにさせるためにはどうしても付帯的な収入源が必要である。
   地下店舗の保証金、家賃収入は駐車場建設維持の困難を緩和させることができる。
8. 名古屋駅付近は駅西地区においても都市計画駐車場が計画されているが、駅の東西はその立地条件が全く異なり、且つ地上、地下とも東西はしゃ断されているので駅西計画によって駅前が救済される可能性は全く少ない。
   将来の発展が約束されている中部圏の、中心地区の表玄関として駅前地区の再開発は重要な意義をもつものである。

資料5—5　駅広場設計標準

1　駅広場の面積及び形状は駅勢範囲、駅勢人口に依り駅将来の乗降客数を推定し、歩行者の交通、交通自動車、路面電車等各種交通機関の運行を円滑ならしむる如く決定すること

2　必要に応じ駅将来の改良計画を併せて考慮すること

3　駅広場の面積は各種施設を適宜配置し、概ね次表を標準として定むること

駅の将来乗降客数 x=(1,000人)	面積 y=(1,000m²)		駅の将来乗降客数 x=(1,000人)	面積 y=(1,000m²)	
	遠距離鉄道駅(汽車駅) y=0.675x+3	都市鉄道駅(電車駅) y=0.135x+15		遠距離鉄道駅(汽車駅) y=0.675x+3	都市鉄道駅(電車駅) y=0.135x+15
1	3,700	1,600	110	—	16,400
2	4,300	1,800	120	—	17,700
3	5,000	1,900	130	—	19,100
4	5,700	2,000	140	—	20,400
5	6,300	2,200	150	—	21,800
6	7,000	2,300	160	—	24,600
7	7,700	2,500	170	—	26,000
8	8,400	2,600	180	—	27,300
9	9,000	2,700	190	—	28,700
10	9,700	2,900	200	—	30,000
20	16,000	4,200	但し大都市に於ける汽車、電車の併用駅に於ては両者の和を標準とすること		
30	23,300	5,600			
40	30,000	6,900			
50	36,800	8,300			
60	43,500	9,600			
70	—	11,000			
80	—	12,300			
90	—	13,700			
100	—	15,000			

4　駅広場内の各種交通は原則として一方交通とすること

5　各種施設は次の各項を標準として計画すること

イ　車道は成るべく各車線の交叉することなき様配置すること

ロ　車道幅員は特別箇所を除き9メートル(高速車線3車線)を保有せしめ、駅本屋の前面、其の他の必要ある箇所には駐車線を考慮して特にその幅員を増大すること

ハ　歩道は成るべく車道を横断する箇所少き位置に配置し、必要に応じて横断地下歩道を設けること

ニ　歩道幅員は最大混雑時の交通量を考慮して決定し、駅本屋其の他の建築敷地に面する歩道は特に其の幅員を増大すること

ホ　集団駐車場は降車口との連絡を考慮して配置し、車道と分離すること

その面積は自動車1台当り3×6平方メートル、同時駐車車輌数は1日の乗降客数500人に付1台として算定すること

ヘ　バス並に路面電車に対しては経営、系統別に専用乗降場を設け、必要に応じて乗車場と降車場を分離すること

ト　バス並に路面電車乗降場は、その幅員2メートル以上、長さ2車長以上とすること

チ　誘導島、隔離島、循環島等を設置し、交通を統制すること

リ　必要に応じ団体広場を考慮すること

ヌ　交番、公衆電話等の用地を予定すること

ル　駅広場は努めて緑化すること

資料5−6　名古屋港管理組合規約案

名古屋港管理組合規約を次のように定め、その組合を設立するものとする。

第一章　総　則

第一条(組合の目的)　この組合は名古屋港の開発と利用の促進を図り、管理運営を確立し、もつて国際的重要港湾となすことを目的とする。

第二条(組合の名称)　この組合は名古屋港管理組合という。

第三条(組合を組織する地方公共団体)　名古屋港管理組合(以下「組合」という。)は愛知県および名古屋市で組織する。

第四条(組合の共同処理する事務)　組合は名古屋港に関し次の事務を行う。

一、港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号)の規定による港湾管理者の業務及びその他の事務。

二、前号の外第一条の目的を達成するため必要なこと。

第五条(組合の事務所の位置)　組合の事務所は名古屋市港区に置く。

第二章　組合の議会

第六条(議会の組織及び選挙の方法)　組合の議会の議員(以下「組合の議員」という。)の定数は、十六人とし、そのうち八人は、愛知県の議会から選出された議員、八人は、名古屋市の議会から選出された議員とする。

2　組合の議員は愛知県及び名古屋市の議会において、それぞれ議員のうちから選挙する。

第七条　組合の議員の任期は二年とする。但し補欠議員の任期は、前任者の残任期間とする。

2　組合の議員が愛知県又は名古屋市の議会の議員の職を失つたときは同時に組合の議員の職を失う。

第八条　組合の議員の任期が満了となつたとき又は議員に欠員が生じたときは、管理者は愛知県知事又は名古屋市長を経て愛知県又は名古屋市のそれぞれの議会の議長にその旨を通知する。

2　前項の通知を受けたときは、愛知県又は名古屋市の議会は、組合の議員を選挙し、又は補欠議員を選挙する。

3　組合の議員の選挙が終つたときは、愛知県又は名古屋市の議会の議長は、愛知県知事又は名古屋市長を経て管理者にその結果を通知する。

第九条　組合の議会に事務局及び必要な職員を置くことができる。

第三章　組合の執行機関

第十条(管理者)　組合に管理者を置く。

2　管理者は愛知県知事又は名古屋市長をもつて充て、二年ごとに交替する。

第十一条(管理者の補助機関の組織及び選任の方法)　組合に副管理者三人(うち一人は専任とする。)、出納長及び副出納長各一人を置く。

2　副管理者出納長及び副出納長(以下本条中「副管理者等」という。)は、愛知県知事及び名古屋市長の推薦する者につき管理者が組合の議会の同意を得て選任する。

3　副管理者等の任期は四年とする。

4　副管理者等は愛知県又は名古屋市の特別職の職員をもつて充てることができる。

5　前項の規定により選任された副管理者等が愛知県又は名古屋市の特別職の職を失つたときは、同時に副管理者等の職を失う。

第十二条　前条に定める者を除く外、組合に必要な吏員その他の職員を置き、その定数は条例で定める。

2　前項の職員は管理者が任免する。

第十三条　管理者の権限に属する事務を分掌させるため条例の定めるところによる。

第十四条　組合に監査委員二人を置く。

2　監査委員は愛知県又は名古屋市の監査委員のうちからそれぞれ互選せられた者一人ずつをもつて充てる。

3　監査委員の任期は二年とする。但し愛知県又は名古屋市の監査委員の職を失つたときは、その職を失う。

4　監査委員の事務を補助させるため必要な職員を置くことができる。

第四章　組合の審議会

第十五条(審議会)　名古屋港に関する重要事項について諮問に応じて調査審議するため名古屋港審議会を置く。

2　名古屋港審議会に関することは条例で定める。

第五章　組合の経費

第十六条(経費支弁の方法)　組合の経費は次の収入をもつて充てるものとする。

一、組合の財産より生ずる収入

二、国から貸付又は管理の委託を受けたものより生ずる収入
三、愛知県、名古屋市及び他の公共団体から貸付又は管理の委託を受けたものより生ずる収入
四、国家補助金、負担金、起債(借入金を含む。)、委託金、交付金及び寄附金等の収入
五、その他組合に属する収入

2　前項各号の収入によるの外、組合の経費は次の割合で負担する。

愛知県	百分の五十
名古屋市	百分の五十

資料5－7　名古屋港管理組合設立理由書

名古屋港は美濃、尾張、三河、伊勢一帯に展開する大平野の中心に位し、伊勢湾を扼して太平洋に望み陸に海に四通発達した地の利を占め東西両京の中央に介在してその勢力圏は愛知、岐阜、石川、富山の全県、三重、福井、長野の大部分、新潟、滋賀の一部に及びその人口は870万余人に達し、水力電気も極めて多く全国の3割に及び天然資源の生産額も豊富にして、本邦屈指の立地的好条件を具備している重要港湾である。

名古屋港の修築工事は、明治29年愛知県の事業として着手以来、産業の振興に伴う港湾の発展に従い1万トン級船舶の出入を目標とする第4期工事を了え、昭和16年より商業港の拡充と工業港の建設のため3,800万円の予算で第5期工事を施行中終戦のため一時中止し、戦後は戦災及び数次に亘る震災、風水害による港湾施設の復旧と整備に必死の努力を尽し、大体災害直前の状態まで回復した。

戦後における名古屋港の貿易は、港湾施設の災害著しかったにもかかわらず、貿易の再開と共に想外の隆昌を来し、昭和25年には入港汽船2,400隻、620万トンとなり、殊に外国船の入港は飛躍的に増加し、730隻、450万トンとなって戦前の最盛期であった昭和12年の480隻、309万トンを遥かに超え貿易量も本年に入ってより月間50万トン、年間600万トンと推定せられるに至ったのである。戦後における貿易は、名古屋港の近代的船車連絡施設の整備と相俟ち従前京浜或は阪神を経由して行われた海外貿易は、次第に名古屋港を利用することとなり、加うるに最近背後各地に大工場の進出、既設工場の増設等中部地方における諸工業の著しい発展は目醒しく、多量の貨物の出入を目前に控えたにかかわらず、現在の名古屋港は既に飽和状態となり、更に講和条約締結後における自由闊達な産業経済の発達による内外貿易の隆盛に即応するには名古屋港の一大開発と利用の促進活用を図ることこそ刻下最大の急務である。

ここにおいて名古屋港と密接不可分の関係にある愛知県と名古屋市が相協力して将来の大名古屋港即ち国際的重要港湾に名古屋港の発展を期するため地方自治法第284条第1項による名古屋港管理組合を設立し、もってこの要請に即応しようとするものである。

資料5－8　名古屋港臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例

名古屋港臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例

（昭和４０年１１月２７日
名古屋港管理組合条例第9号）

（趣旨）

第一条　この条例は、港湾法(昭和二十五年法律第二百十八号。以下「法」という。)第四十条の規定に基づき、名古屋港の臨港地区内の分区における建築物その他の構築物(以下「構築物」という。)の規制に関する事項を定めるものとする。

（定義）

第二条　この条例において「分区」とは、法第三十九条第一項の規定により管理者が指定した商港区、工業港区、特殊物資港区および保安港区をいう。

（禁止構築物）

第三条　法第四十条第一項に規定する条例で定める構築物は、次の各号の分区の種類ごとに当該各号に掲げるものとする。ただし、管理者が公益上やむを得ないと認めて許可したものについては、この限りでない。

一　商港区の区域内においては、別表第一の構築物

二　工業港区の区域内においては、別表第二の構築物

三　特殊物資港区の区域内においては、別表第三の構築物

四　保安港区の区域内においては、別表第四の構築物

（罰則）

第四条　法四十条第一項の規定に違反した者は、五万円以下の罰金に処する。

附　則

1　この条例は、昭和四十一年一月一日から施行する。

2　この条例施行の際現に建設中の構築物は、この条例の適用については、現に存する構築物とみなす。

別表第一

次の各号に掲げる構築物以外の構築物

一　法第二条第五項第二号から第十号までおよび第十二号に掲げる港湾施設(危険物置場、危険物倉庫、貯油施設およびセメントサイロを除く。)

二　海上運送事業、港湾運送事業、倉庫業、道路運送事業、通運事業その他管理者が指定する事業を行なう者の事務所

三　税関、海運局、港湾建設局、海上保安本部、検疫所、入国管理事務所、港湾管理者その他管理者が認める官公署の事務所

四　物品販売業(船食品または船具の取扱業に限る。)または飲食業(風俗営業等取締法(昭和二十三年法律第百二十二号)第一条の規定に該当するものを除く。)の用に供する店舗、旅館およびホテル

五　中央市場

六　公共駐車場

別表第二

次の各号に掲げる構築物以外の構築物

一　法第二条第五項第二号から第六号まで、第八号、第九号および第十二号に掲げる港湾施設

二　原料または製品の一部の輸送を海上輸送または港湾運送に依存する製造事業またはその関連事業を営む工場およびその付帯施設

三　前号の工場に従事する労務者のための休泊所および診療所

四　別表第一第三号に掲げる官公署の事務所

別表第三

次の各号に掲げる構築物以外の構築物

一　法第二条第五項第二号から第八号まで、第十号および第十二号に掲げる港湾施設(上屋および食糧サイロを除く。)

二　別表第一第二号に掲げる事務所

三　別表第一第三号に掲げる官公署の事務所

別表第四

次の各号に掲げる構築物以外の構築物
一　法第二条第五項第二号から第六号までに掲げる港湾施設
二　危険物置場、危険物倉庫および貯油施設
三　消火施設その他の危険防止施設
四　給油業者および危険物を取り扱う業者の事務所
五　消防署その他管理者が認める官公署の事務所

資料5－9　名古屋市区及町界町名地番整理方針

名古屋市区及町界町名地番整理方針

（昭和５年諮問第９号
昭和５年６月９日可決
昭和39年1月27日廃止）

第１　町ノ構成

1. 町ノ構成ハ左ノ3種ニ分ツ
   - イ　路線式　路線式トハ街路ニ沿フ土地ヲ以テ町ヲ構成スルモノニシテ町界ヲ街劃ノ中央筆界又ハ水路等ニ置クヲ以テ原則トス
   - ロ　街劃式　街劃式トハ1個又ハ数個ノ街劃ヲ以テ町ヲ構成スルモノニシテ町界ハ河川、運河、水路、鉄道、道路、崖、石垣、山等天然ノ地形物ニ依ルヲ原則トス
   - ハ　結合式　結合式トハ路線式ヲ加味シタル街劃式ニシテ主要街路ヲ差挟ミ並列セル街劃ヲ以テ町ヲ構成スルモノニシテ町界ハ主要ナラザル街路又ハ天然地形物ニヨルヲ原則トス
2. 町ノ構成ハ原則トシテ路線式ニテ之ヲ整理スルモノトス
3. 縦横ニ亘リ碁盤目ノ如ク区劃整然タル街衢ハ之ヲ従横路線式トシテ整理スルモノトス
4. 前両項ニ依リ難キ事情アル場合ハ街劃式又ハ結合式ニ依ルモノトス
5. 錯雑セル小町ハ適宜之ヲ隣接セル町ニ併合セルモノトス
6. 町ノ面積ハ凡ソ2万乃至3万坪内外ヲ標準トス
7. 丁目及番地進路ノ従横基準ヲ左ノ通定ムルモノトス
   - 従軸　堀川及其延長線ヲ東西進路ノ基準トス
   - 横軸　西区枇杷島町地内国道第12号線ヲ東ヘ師団廓内ヲ経テ県道長野線及同岩作線ニテ千種区鍋屋上野町ニ至ル延長線ヲ南北進路ノ基準トス

第２　町ノ境界

1. 路線式ニ在リテハ両側奥行凡ソ10間以上整理土地ニ於テハ背割線迄ノ範囲ニ於テ其ノ区域ニ編入スルモノトス
2. 各街路ノ交叉点ノ角地ハ主要街路ニ属セシムルモノトス
3. 街劃式及結合式ノ町界ハ河川、運河、水路、鉄道等ノ公有物ニ拠リ其ノ中心線ヲ以テス
4. 丁目ノ界ハ道路、河川、運河、水路、鉄道等ノ公有物ニ拠リ其ノ中心線ヲ以テス
5. 前両項ニ拠リ難キ場合ハ道路、崖、石垣、山等天然ノ地形物ニ拠リ不得止場合ニ於テハ筆界等ヲ以テ境界線トス

第３　町　名

1. 町名ハ可成従来ノ町名字名等歴史的由緒ニ準拠スルモノトス
2. 代表的地物天然記念物名勝等アルモノハ可成之ヲ新町名ニ採用スルモノトス
3. 同一町名及東西南北上下従横等ヲ附シテ区別セル町名其他紛ハシキ町名ハ之ヲ避クルモノトス
4. 町名ノ読ミ難キモノ及冗長ナルモノヲ避ク簡潔ニシテ語調ヨヨリ且ツ感ジ良キモノヲ採用スルモノトス
5. 延長7丁以上ニ亘ル幅員8間以上ノ街路ニハ可成(通)ノ称呼附スルモノトス
6. 繁雑ヲ避クル為メ可成町名ヲ少ナカラシメ丁目ヲ附シテ整理スルモノトス
7. 丁目ハ必要ニ応ジ適当ニ之ヲ附シ最終ヲ7丁目以内トシ特別ノ事情アル場合ト雖モ10丁目以内ニ止ムルモノトス
8. 丁目ハ従横基準線ヲ基トシテ各方面ニ進行スルモノトス

第４　地　番

1. 町ニ於ケル地番ハ各筆地ニ附シテ丁目アルモノハ丁目度ニ更新スルモノトス
2. 地番ハ従横基準線ヲ基点トシテ進行スルモノトス
3. 線路式ニ在リテハ進路ニ向ッテ左側ヲ奇数右側ヲ偶数地番トス但シ可成欠番ヲ生セシメザルモノトス
   前項ニ拠リ難キモノハ通番蛇行式トス
4. 街劃式及結合式ニ於ケル地番ノ進行ハ通番蛇行式トス但シ特別ノ事由アルモノニ限リ同一街劃内ノ各筆地ニ同一親番ヲ附スルコトヲ得ルモノトス

資料5−10　街区方式による住居表示の実施基準

街区方式による住居表示の実施基準

（昭和38年7月30日
自治省告示第117号）

第1　住居表示の実施基準

1　町の名称の定め方

(1)　町の名称を定める場合には、従来の名称に準拠して、歴史上由緒のあるもの、親しみ深いもの、語調のよいもの等を選択すること。

(2)　あらたに町の名称をつける場合には、当用漢字を用いる等簡明を旨とすること。

(3)　同一市(特別区を含む。以下同じ。)町村内で、同一の町の名称又はまぎらわしい類似の町の名称が生じないようにすること。

(4)　町の名称として丁目をつける場合においては、その市町村(市町村の区域が大きい場合にはこれを区分した一定区域)の中心となる場所を定め、これを起点として一定の基準により整然と配し、丁目の数はおおむね4、5丁目程度にとどめることが適当であること。なお、町の名称は、できるだけ××町○丁目とはしないで××○丁目とすることが適当であること。

(5)　市の市街地地域においては、町名を用い、字の呼称は用いないようにすること。なお、町村において字の呼称を用いている場合には、町の名称を用いて住居表示を実施する場合に準ずるものとすること。

2　町割りの方式

町割りは、その地域の特性に応じて、街かく式又は結合式を採用するものとすること。

(注)(1)　街かく(廓)式とは、数個の街区をもって町を構成するもので、町界は主として主要街路をとるものをいう。

(2)　結合式とは、繁華通り等の主要街路をさしはさんで両側に並列する数個の街区をもって町を構成するものをいう。

3　町の境界

町の境界は、公道、河川、水路、鉄道又は軌道の線路その他恒久的な施設等によって定めるものとすること。この場合、境界線は、公道、河川、水路等の側線をとることが適当であること。

4　町の形状及び規模

(1)　町の形状は、その境界が複雑にいりくんだり、飛び地が生じたりしないように、簡明な境界線をもって区画された一団を形成するようにすること。

(2)　町の規模は、当該市町村の性格及び形態並びに当該地域の用途地域別及び人口、家屋の密度等を勘案し、街区数があまり多くなったり、少なくなったりしないように、また町数があまり多くならないように一定の基準により定めること。

5　街区割り

(1)　街区は、道路、河川、水路、鉄道又は軌道の線路その他恒久的な施設等によって定めるものとすること。

(2)　街区の規模は、道路網の疎密の度合及び当該地域における家屋の密度の状況を勘案して定めるものとすること。参考までに住居地域における標準を示せば、面積3,000平方メートル～5,000平方メートル、戸数30戸程度が適当であること。

6　街区符号のつけ方

街区符号は、数字を用い、その市町村(市町村の区域が大きい場合には、これを区分した一定区域)の中心となる場所を定め、その中心となる場所にもっとも近い街区を起点として、一定の基準により順序よくつけるものとすること。この場合の起点は、1の(4)に定める丁目の起点と一致させることが適当であること。

7　住居番号のつけ方

(1)　住居番号は、住居表示台帳として作製される地図に基づいて次の基準により建物その他の工作物(以下「建物等」という。)につけるものとすること。

イ　市町村(市町村の区域が大きい場合には、これを区分した一定区域)の中心に近い街区の角を起点として原則として右廻りに街区の境界線をあらかじめ市町村で定める一定の間隔(以下「フロンテージ」という。)に区切り、住居番号の基礎となるべき番号(以下「基礎番号」という。)を当該間隔に順次つ

けること。

ロ　住居番号は、次の各号に該当する基礎番号をもって当該建物等の住居番号とすること。

(イ)　建物等の主要な出入口が街区の境界となる道路に接している場合は、当該出入口が街区の境界線と接するところにつけられている基礎番号

(ロ)　建物等の主要な出入口が街区の境界となる道路から離れている場合は、当該建物等から道路への主要な通路が街区の境界線と接するところにつけられている基礎番号

ハ　フロンテージは、住居番号をつけるとき同一番号又は欠番が多くなくならないようにその地域の実情に応じて定めること。住居地域における標準を示せば、おおむね10メートル～15メートルとすることが適当であること。

ニ　街区の一辺にフロンテージに2分の1未満の端数が生じたときは、その部分は、原則として、直前のフロンテージに加えて定めることが適当であること。

(2)　特殊な場合の住居番号は、次のような一定の基準によってつけることが適当であること。

イ　建物等の出入口又は通路の中心が二つの基礎番号の境目にあたる場合は、原則として若い数字の基礎番号をもって当該建物等の住居番号とすること。

ロ　建物等に主要な出入口又は通路が二つ以上あるときは、市町村長の認定により、主要な出入口又は通路を一つ選定して、その出入口が接し、又は通路が通じている街区の境界線上の基礎番号をもって当該建物等の住居番号とすること。

ハ　一街区の全部を一つの建物等が占めている場合においても(1)によるものとし、当該建物等の主要な出入口が接している基礎番号をもって住居番号とすること。

8　住居表示のしかた

住居表示のしかたは、次の例によるものとすること。

町名　街区符号住居番号

○○県○○市○○町　○　番　○　号

(注)　上記の表示を略記する場合には、次の例によるものとすること。

町名　街区符号住居番号

○○県○○市○○町　○　－　○

9　団地における住居表示の特例

地方公共団体、日本住宅公団、会社等がある一定の区域をもった一団の土地に集団的に住宅を建設し、又はしようとする地域(以下「団地」という。)における町名、町割り、街区割り、住居番号のつけ方及び住居表示のしかたについては、下記のとおりとすること。

(1)　町名及び町割り

イ　団地のある地域の町割りについては、その団地が当該市町村で定める実施基準により一町又は数町を形成するに足る規模を有している場合においては、その地域の形状、周辺地域との関連性等を勘案して団地をもって一町又は数町を形成するように町割りをするものとすること。この場合には、2「町割りの方式」3「町の境界」及び4「町の形状及び規模」に掲げる事項に団地設計の特殊性を加味して定めることが必要であること。

ロ　イの場合において、住居表示のうえから適当であると認められるときは、町の名称の一種として○○団地という呼称を用いてもさしつかえないこと。

(2)　街区割り

イ　街区割りについては、団地設計の特殊性を考慮して原則として幅員おおむね4メートル以上の道路(一般交通の用に供する道路)によって画された区域をもって一街区とすること。

ロ　イの街区の中に団地設計によらない他の建物等がいりくんで存在する場合には、その建物等も含めて街区を画することが適当であること。

(3)　住居番号のつけ方

イ　棟番号と各戸の番号とを合わせて住居番号とすること。

ロ　棟番号は、その市町村又はその団地の中心となる場所を定め、その中心にもっとも近い建物を起点

として一定の基準により順序よくつけるものとすること。ただし、すでに棟番号(棟符号を含む。)が一定の基準によって順序よくつけられているものについては、そのまま用いてもさしつかえないものとすること。

ハ　各戸の番号は、一定の基準により順序よくつけるものとすること。

ニ　連続住宅又は共同住宅以外の建物の住居番号については、当該街区の建物につけられる棟番号とまぎらわしくならないように留意して、7によりつけるものとすること。これによりがたい場合は、一定の基準により順序よく住居番号をつけること。

ホ　(2)のロの団地設計によらない他の建物等の住居番号のつけ方は7の例によるものとするが、当該街区の建物につけられる住居番号とまぎらわしくならないように留意すること。

(4)　住居表示のしかた

住居表示のしかたは、次の例によるものとすること。

町名　街区符号　住居番号

○○県○○市○○町　○　番　○－○号

↑　↑

棟番号　各戸の番号

(注)　状況によっては、街区符号を省略してもさしつかえない。この場合町名には○○団地という呼称を用いるものとし、住居表示のしかたは、次の例によるものとすること。

町名　住居番号

○○県○○市○○団地　○－○号

↑　↑

棟番号　各戸の番号

10　中高層建物の住居表示の特例

団地設計によらない中高層の建物で、その建物に構造上区別された数個の部分で独立した住居、店舗又は事務所の用途に供するもの並びに倉庫その他の建物としての用途に供することができるもので住居番号をつける必要があると思われるものの住居番号のつけ方及び住居表示のしかたは次のとおりとすること。

(1)　住居番号のつけ方

イ　建物の道路への主要な出入口の基礎番号と各戸の番号とを合わせて住居番号とすること。この場合、各戸の番号は、一定の基準により順序よくつけるものとすること。

ロ　一街区の中にある中高層建物について一定の基準により順序よく棟番号がつけられている場合には、9の団地の住居番号のつけ方に準じ、棟番号と各戸の番号をもって住居番号とすることはさしつかえないものとすること。

(2)　住居表示のしかた

住居表示のしかたは、次の例によるものとすること。

(1)のイの場合

町名　街区符号　住居番号

○○県○○市○○町　○　番　○－○号

↑　↑

基礎番号　各戸の番号

(1)のロの場合

町名　街区符号　住居番号

○○県○○市○○町　○　番　○－○号

↑　↑

棟番号　各戸の番号

11　住居表示台帳

市町村は、住居表示を行なう区域についての正確な地図に基礎番号を図示し、住居番号を必要とする建物等の位置及びその出入口又は通路を表示した住居表示台帳を作製し、保管すること。

住居表示台帳は、縮尺500分の1によるものとし、縮尺3,000分の1(又は2,500分の1)の都市計画図を基礎として街区ごとに作製すること。この場合には、各街区の位置図を町単位に作製し、町単位につづられる500分の1の街区の図面の上に添付すること。

第2　表示板の基準

1　表示板の原則

市町村が住居表示を行なう区域の町の名称及び街区符号を記載した表示板(以下「街区表示板」という。)を設ける場合並びに建物等の所有者、管理者又は占有者が住居番号を記載した表示板(以下「住居番号表示板」という。)を表示する場合は、次の原則によること。

(1) 表示板は、読みやすくわかりやすいものであり、環境全般にわたるデザインの一環として街を美しくみせるものであること。

(2) 表示板の材質は、地方の風土、主要産業等市町村の背景を尊重したうえで、耐候性のあるものを選ぶこと。

(3) 表示板は、交通標識等他の公的な表示板と一見して区別できるものであること。

(4) 表示板は、各種の設置条件に対応しうるものであり、ある程度量産でき安価に作れるものであること。

2　街区表示板

街区表示板を設置する場合には、次によるものとすること。

(1) 設置場所

街区表示板は、歩行者、諸車から見やすいところに設けるものとし、各街区の角付近の建物等の適当な箇所又は標柱にはりつけ、原則として表示板の下端が地上おおむね1.6メートルになるようにするものとすること。この場合において、街区表示板の周辺1メートル以内に他の表示板等がないように留意して設けることが適当であること。

(2) 寸法及び表記

市町村名の表記を必要とするものの寸法は、縦660ミリメートル、横120ミリメートル、市町村名の表記を必要としないものの寸法は、縦560ミリメートル、横120ミリメートルとし、別紙1のとおり縦の表記とすること。

(3) 文字及び数字の書体

イ　町の名称等に使用する文字の書体は、写真植字の「中角ゴシック体」を用いることが適当であること。

ロ　街区符号又は住居番号の表示に使用する数字は、アラビア数字とし、その書体は、ユニバース・メデユウムを用いることが適当であること。

(4) 色　彩

表示板は、二色をもって構成し、次のとおり一色は地色とし、他の色は文字、数字その他の色とする。

なお、地色と文字、数字その他の配色は、視認度が高く、街区表示板の設けられる場所の環境と調和するものでなければならないこと。

イ　文字、数字その他の色は、日本工業規格(JIS)Z8721「色の三属性による表示方法」による明度8以上の無彩色か明度8以上で彩度2以下の淡色とすること。

ロ　地色は、別紙2に掲げる12種類の範囲内において採用するものとすること。

(5) 材　質

街区表示板は容易に腐朽し、又は褪色しない材質のものにより作製しなければならないこと。

(6) その他

イ　国際観光等の点で便宜をはかる意味から町の名称をローマ字によって表示しようとする場合は、街区表示板の下に密着して別紙3のとおり補助板をつけて行なうものとする。ローマ字及び数字の書体は、ユニバース・メデユウムを用い、色彩等については街区表示板の例によるものとすること。また、ローマ字については、語頭に大文字を、その他には小文字を用い、そのつづり方は昭和29年12月9日内閣告示第1号「国語を書き表わす場合に用いるローマ字のつづり方を定める告示」によること。

ロ　街区表示板に広告を付属させることは好ましくない。財政上その他やむをえない事情により広告をつける場合には、次のとおり規制を行なうものとすること。

(イ)　広告は、縦120ミリメートル、横120ミリメートルの表示板により、街区表示板の下に中心を揃えて設けること。

(ロ)　広告の地色又は文字等に用いる色彩は、当該街区表示板と同色のものを採用すること。

3　住居番号表示板

建物等の所有者、管理者又は占有者が住所番号を表示する場合には、次によるものとすること。

(1)　表示場所

住居番号表示板は、門柱又は玄関のおおむね1.6メートルの高さの歩行者から見やすい場所につけるものとすること。この場合、大きな建物にあっては、その設けられる住居番号表示板の大きさに比例して適当な高さに歩行者から見やすい場所につけるものとすること。

(2)　寸法及び表記

イ　住居番号表示板は、縦60ミリメートル、横120ミリメートルの寸法で、横の表記としたものを用いることを原則とすること。表記法について標準的なものを示すならば別紙4のとおりである。なお、大きな建物にあっては、その建物の大きさに比例して大きなものを用いることが適当であること。

ロ　第1の9の(3)のイ及び10の(1)のロの場合には、街区符号及び棟番号を表記した別紙4による表示板並びに各戸の番号を表記した別紙5による表示板によることが適当であること。

ハ　第1の10の(1)のイの場合には、街区符号及び基礎番号を表記した別紙4による表示板並びに各戸の番号を表記した別紙5による表示板によることが適当であること。

ニ　建物その他の工作物の所有者等が上記の表示板によらない表示をしようとする場合(たとえば建物の壁面へのうめこみ、数字のみの取付あるいは建物に直接塗書する等による場合)にあっても、その表記は上記によるように努めること。

(3)　その他

イ　数字の書体、色彩、材質等については、街区表示板の例によること。

ロ　中高層建物の棟番号がつけられている場合、その棟番号を表示しようとするときは、他の棟番号の設置場所と関連をもたせて一定の場所に歩行者から見やすいように整然とつけるものとすること。

ハ　住居番号に欠番が多い場合には、住居番号の位置関係を矢印で表示したり、案内板を設ける等わかりよくするように留意すること。

引用または参考とした文献・資料名一覧

名古屋史要	明治43年	名古屋市
都市公論(第2巻第7号～第28巻第1・2号)	大正8～昭和20年	都市研究会
都市計畫愛知地方委員會會議録(第1～17回)		都市計画愛知地方委員会
都市計畫愛知地方委員會議事速記録(第18～67回)		都市計画愛知地方委員会
名古屋市隣接町村併合顛末		
都市計畫の梗概	大正13年	都市計画愛知地方委員会
愛知都市計畫小觀	大正14年	都市計画愛知地方委員会
都市創作(第1巻第1号～第6巻第3号)	大正14～昭和5年	都市創作会
都市問題(第1巻第1号～)	大正14年～	東京市政調査会
名古屋都市計畫綱要	大正15年	名古屋市
中川運河開鑿事業概要	大正15年	名古屋市
都市計畫要鑑(第2巻)	昭和2年	内務省
名古屋の都市計畫	昭和4年	名古屋市土木部
中川運河	昭和5年	名古屋市
中川運河と建築敷地	昭和6年	名古屋市
大名古屋の區劃整理	昭和7年	名古屋区画整理協会
事業成績報告書　昭和7年度		名古屋商工会議所
中川運河	昭和8年	名古屋市
名古屋の都市計畫	昭和10年	名古屋市土木部
愛知都市計畫の概要	昭和10年	都市計画愛知地方委員会
區劃整理(第1巻第1号～第10巻第6号)	昭和10～19年	土地区画整理研究会
造園雑誌(第3巻第3号)	昭和11年	日本造園学会
名古屋都市計畫及都市計畫事業(昭和12年版)	昭和12年	名古屋市土木部
公園緑地(第1巻第1号～)	昭和12年～	(財)公園緑地協会
愛知縣の都市計畫概要	昭和13年	都市計画愛知地方委員会
中川運河	昭和14年	名古屋市
名古屋市会史(第1～16巻)	昭和14～63年	名古屋市会事務局
土木行政叢書　都市計畫編	昭和15年	大野連治・星敏雄著，好文館書店
土木局重要施設ノ概要	昭和16年	名古屋市土木局
名古屋市土木事業の概要	昭和17年	名古屋市土木局
名古屋の公園	昭和18年	名古屋市
名古屋の復興都市計畫概要	昭和21年	名古屋区画整理協会
新都市(第1巻第1号～)	昭和22年～	(財)都市計画協会
名古屋港統計年報(昭和23年版～昭和45年版)	昭和24～46年	名古屋港管理組合
愛知県都市計画概要	昭和26年	愛知県土木部・愛知県都市計画協会
名古屋市政概要(昭和26度版)	昭和27年	名古屋市弘報室
市営三十年史	昭和27年	名古屋市交通局
名古屋南部史	昭和27年	名古屋南部史刊行会
大正昭和名古屋市史(第1～9巻)	昭和28～30年	名古屋市
名古屋都市計画概要(昭和28～60年)	昭和28～60年	名古屋市計画局(復興局・建設局)

名古屋都市計画史上巻	昭和32年	名古屋市建設局
産業の名古屋	昭和32年	名古屋市経済局
名古屋城史	昭和34年	名古屋市
建築のあゆみ	昭和34年	名古屋市建築局
名古屋七十年史	昭和34年	名古屋市総務局
名古屋市高速度鉄道建設史	昭和34年	名古屋市交通局
戦災復興誌(建設省編)(第1～10巻)	昭和34～36年	(財)都市計画協会
決議録［昭和35年］(第6号)	昭和35年	名古屋市会事務局
都市計画の概要	昭和35年	愛知県土木部
愛知県都市計画概要	昭和35年	愛知県都市計画協会
伊勢湾台風災害誌	昭和36年	名古屋市総務局
名古屋戦災復興誌	昭和36年	名古屋市計画局
墓地移転(パンフレット)	昭和36年	名古屋市計画局
名古屋市会時報(第206号)	昭和36年	名古屋市会事務局
名古屋市及びその周辺における都市交通に関する答申	昭和36年	都市交通審議会
総合名古屋市年表(明治編～昭和編五)	昭和36～58年	名古屋市会事務局
或る土木技師の半自叙伝	昭和37年	田淵寿郎著，中部経済連合会
猪高西山土地区画整理事業概要(パンフレット)		名古屋市計画局
荒子川地区土地利用計画の再検討についての報告書	昭和38年	名古屋市
名古屋市高速度鉄道“南北線”計画と名古屋鉄道“瀬戸線”との関係について	昭和38年	名古屋市交通局
中京圏将来計画	昭和38年	中京圏国連調査運営委員会
都市計画(第10巻4号・第11巻1号)	昭和38年	日本都市計画学会
駅西都市改造のあゆみ	昭和39年	名古屋市計画局
岐工情報(No．40、No．41)	昭和38、39年	日本国有鉄道岐阜工事局
名古屋市政概要(昭和39年版)	昭和39年	名古屋市
市町の廃置分合処分申請書	昭和39年	名古屋市・知多郡大高町
名古屋市水道50年史	昭和39年	名古屋市水道局
名古屋市将来計画基本要綱	昭和40年	名古屋市総務局
国連調査団報告書	昭和40年	中京圏国連調査運営委員会
名古屋大都市整備計画中間報告書	昭和40年	名古屋大都市整備計画懇談会
国連都市・地域開発セミナー資料	昭和41年	国際連合・日本国政府・名古屋市
土木局事業概要	昭和42年	名古屋市土木局
大都市比較統計年表　昭和40年	昭和42年	大都市統計協議会
都市計画のあらまし	昭和43、48年	名古屋市計画局
荒子川南部土地区画整理事業概要(パンフレット)		名古屋市計画局
荒子川小碓土地区画整理事業概要(パンフレット)		名古屋市計画局
荒子川南部小碓土地区画整理事業(パンフレット)	昭和43年	名古屋市
東部住宅地区計画報告書	昭和43年	名古屋市計画局
昭和43年度自動車交通起終点調査(要約版)		名古屋市計画局
昭和43年度一般交通量調査概況		名古屋市
土地区画整理組合誌	昭和44年	全国土地区画整理組合連合会

岐阜工事局五十年史	昭和45年	日本国有鉄道岐阜工事局
会見記(名古屋市戦災復興都市計画事業に関する研究　附録)	昭和46年	米谷栄二著
市営五十年史	昭和47年	名古屋市交通局
名古屋地下鉄振興株式会社15年史	昭和47年	名古屋地下鉄振興(株)
東邦瓦斯50年史	昭和47年	東邦瓦斯(株)
内陸水路網に関する調査研究報告書	昭和48年	運輸省第五港湾建設局・名古屋市計画局
名古屋を走って77年	昭和49年	名古屋市交通局
名古屋地下駐車場10年史	昭和50年	(株)名古屋地下駐車場
名鉄	昭和51年	毎日新聞開発(株)
名古屋市将来計画30年の歩み－復興・成長・模索－	昭和52年	名古屋市
名古屋空襲誌(第8号)	昭和54年	名古屋空襲を記録する会
復興土地区画整理事業のあらまし	昭和55、平成3年	名古屋市
新編都市計画	昭和56年	今野博著，森北出版(株)
公害対策の歩み	昭和57年	名古屋市公害対策局
なごやの清掃事業	昭和57年	名古屋市環境事業局
土木行政のあゆみ	昭和58年	名古屋市土木局
区画整理の街なごや	昭和58年	名古屋市土地区画整理連合会
戦災復興誌	昭和59年	名古屋市計画局
建築局25年のあゆみ	昭和59年	名古屋市建築局
名古屋港管理組合三十年史	昭和59年	名古屋港管理組合
戦災復興外誌	昭和60年	(財)都市計画協会
計画局'86	昭和61年	名古屋市計画局
資料集・名古屋の地下鉄建設	昭和61年	名古屋市交通局
中川区史	昭和62年	中川区政施行50周年記念事業実行委員会・名古屋市中川区役所
愛知国道のあゆみ	昭和62年	建設省中部地方建設局愛知国道工事事務所
エスカ開業15年史	昭和62年	(株)エスカ
日本再発見　水の旅	昭和62年	富山和子著，(株)文芸春秋
金山総合駅(パンフレット)	平成元年	名古屋市計画局
名古屋市百年の年輪－長期統計データ集	平成元年	名古屋市
なごや100年	平成元年	名古屋市総務局
瀬戸線(パンフレット)	平成元年	瀬戸線建設促進期成同盟会
豊田土地区画整理事業誌	平成2年	名古屋市計画局
名古屋市計画局組織の変遷	平成2年	名古屋市計画局
名古屋港史　建設編	平成2年	名古屋港管理組合
名古屋港史　港勢編	平成2年	名古屋港管理組合
名古屋市市設建築100年誌　建築の肖像	平成3年	名古屋市建築局
おゝぞね(パンフレット)	平成3年	名古屋市計画局
名古屋市下水道事業史	平成3年	名古屋市下水道局
名古屋高速道路公社二十年史	平成3年	名古屋高速道路協会

日本全史(ジャパン・クロニック)	平成3年	(株)講談社
なごやの町名	平成4年	名古屋市計画局
名古屋市消費者行政三十年史	平成4年	名古屋市経済局
名古屋市会百年史“名古屋市会史”に見る市会百年のあゆみ	平成4年	名古屋市会事務局
市営交通70年のあゆみ	平成4年	名古屋市交通局
都市計画(第42巻2号)	平成5年	(社)日本都市計画学会
平成6年度事務事業概要	平成6年	京都市都市計画局
名古屋市統計年鑑		名古屋市
交通局ニュースNo.122(パンフレット)	平成9年	名古屋市交通局
市政98	平成10年	名古屋市

＜中日新聞(中部日本新聞)＞

S20. 9. 8　P.2　中部復興の構想⑧　理想を基準に建設

S21. 8.15　P.2　バラツクは三十坪まで　戦災都市の建物制限

S21. 8.15　P.2　月日巡りて一年　新生へ中京の息吹き

S21. 8.30　P.2　緑に蔽ふ大中京　公園都市へ構想成る

S21. 9. 2　P.1　復興國土計畫試案の全貌　工業を地方へ分散

S21. 9. 5　P.2　廃墟今や復興の大道へ　網の目に大街路

S35.11.30　P.5　(市民版)名港内で土取り作業　荒子川周辺のカサ上げ用

S43. 7.13 夕刊 P.1　設立総会開く　熱田神宮外苑土地開発会社

S43.12. 3　P.8　(市民版)育てよう“文教の森”上　市民のオアシスに

＜名古屋タイムズ＞

S39. 1.29　P.1　(市内版)荒子川沿いに中小工業団地　カサ上げ終わる

＜日刊工業新聞＞

S39. 3.21　P.16　(地方経済)新工業地帯造成へ　名古屋の荒子川南部区画整理

＜朝日新聞＞

S39. 1.10　P.14　(市内版)中小企業団地造りも　海抜ゼロ地帯のカサ上げ終る

＜毎日新聞＞

S43. 3.26　P.16　(市内版)土地区画事業おわる　荒子川の南部と小碓

索引

あ

相生山緑地 ……173
愛知県知事執行事業……139 146
愛知電気鉄道株式会社 ……20
愛知時計電機株式会社 ……123 170
葵公園……272
葵町線 ……7 35 134 262 286
青木鎌太郎 ……244 245
秋竹線……262
アジア極東経済委員会……315
熱田駅白鳥橋線 ……134 161
熱田港 ……25 29 189 191 423
熱田神宮 ……3 10 40 91 476
熱田神宮外苑土地開発株式会社 ……474
熱田神宮境域整備事業 ……134 161 163 171
熱田神宮公園 ……163 171
熱田神宮参道線 ……134 161
熱田線 ……20 36 73 149 178 408
熱田停車場名古屋港線……153
熱田伝馬線 ……144
熱田湾築港事業 ……191
アーネスト・ワイズマン ……313
雨宮敬次郎 ……180
アメリカ村 ……288 492
荒子川運河 ……311 414 456 458 460
荒子川小碓土地区画整理事業 ……415 460
荒子川運河開削事業……102
荒子川南部土地区画整理事業 ……415 458

い

石川榮耀 ……213 215
石川土地区画整理組合……225
猪高西山土地区画整理事業……443 448 453 455
一団地の官公庁施設 ……372 485 488
一団地の住宅経営……454 482
一宮線 ……20 115
一色大橋 ……157 425
一色線 ……20 23 144 345 346
一般土木事業 ……148 158
稲永公園 ……163 169 272 371
稲永線 ……20 23 159
犬山街道 ……65 146
犬山線 ……20 36 81 85 395
猪子石工場 ……500
岩井線 ……7 35 77 140 142 153
岩井町線 ……78 198 262 346
岩井橋 ……71 115 140

う

鵜飼弘潭 ……300
埋立地……86 119 192 325 424 430
運河計画……41 85 102 180 323 411 415 417
運河事業……180 411 412 415 456 460
運河土地式 ……218
運動公園……163 169 229 271 272

え

江川線 ……7 21 22 35 262 286 345 471
江川南線 ……146 151 156 157
駅西都市改造事業……289 363 408
駅前広場設置委員会……408
駅前広場等に関する関係各省庁申合事項 ……408
駅前広場における地下施設の設置に関する
日本国有鉄道、建設省の覚書……110 120 165
江崎恵海 ……326
エスカ ……387 393

お

大岩勇夫 ……169 175
大江川運河 ……412
大江川環境整備事業……412
大江線 ……144 149 159
大喜多寅之助……9 11 21
大曽根線 ……21 144
大曽根地区都市改造計画に伴う
名鉄瀬戸線の処理方針について ……404

大高緑地 173 377
大津町 17 155
大津町線 7 35 140 262 286 345
大野伴睦 417
岡崎線 20 81 89
屋外広告物条例 510
押切線 20 35 198
乙種防火地区 57 59 61 333
小野宗達 300
小幡緑地 173 377
尾張電気軌道株式会社 20 23 40

か

街区方式による住居表示の実施基準 506
街路計画 41 77 137 257 344
街路計画標準 263
街路設計標準(内務次官通牒) 345
街路事業 107 139 230 348 374
街路舗装事業 153
覚王山延長線 146 157 168
覚王山線 21 23 141 156 178 277 279 399
郭内処理委員会 487
水主橋 140
水主町線 144 152 153 154 161
笠寺延長線 149
笠寺線 149
片端線 7 35 61 93 134
活性汚泥法 207
金山総合駅 293 404 408 410
狩野力 210 224
川口彦治 12 61
川名公園 272
関西(本)線 19 37 178 382 395 397 414
関西府県連合共進会 39 40 168 216
関西本線複線電化期成同盟会 398
環状2号線 312 313 345 349 353 452
幹線街路 .....
7 79 85 134 139 143 157 246 259 344 346 348 351
換地予定地 233 242 258 292 442
関東大震災 42 98 148 163 242 252

き

技監 244 249 250 296
菊井線 71 144 152
木崎公園 171
木崎風致地区 132
木曽特定地域総合開発計画 308
北大津町線 153
軌道建設改良事業 139
軌道敷設事業 141
記念橋 115 140
揮発油税 283 288 295 348 372
急施事業 148
京都市、大阪市其他市区改正ニ関シ東京市区改正条例及東京市区改正土地建物処分規則ヲ準用シ得ルノ法律 110 120 165
清洲越 3 4 505 508

く

空地地区 111 126 319 328 331
空地地区決定標準 127
『區劃整理』 207 209
区画整理設計室手記 218
黒川一治 210
黒谷了太郎 210
郡区町村編制法 3 10

け

刑務所移転ニ関スル意見書 489
下水道計画 203 436
下水道整備緊急措置法 436
下水道布設計画 203
建設省 .....
252 262 285 315 350 353 354 363 365 369 386 391 403 435 436 459 482 507
建築基準法 42 126 320 328 331 333 387 482 499
建築敷地造成事業 123 184 186
建築線 48 60 61 62 70 71 158 166 171
県庁舎跡地公園 163 169 272

こ

公園計画 41 91 98 130 163 168 252 270 273 368
公園事業 98 168 373 377
公園線 20 21 23 35 61 72 134 149 159
公害対策基本法 303 412
公害防止事業費事業者負担法 412
公共空地整備事業 292 372
公共下水道 203 434 435 440
工業専用地区 111 122 123 319 325 420
工業地域 .....
44 64 112 114 122 151 186 218 227 319 412
甲種防火地区 57 59 333
公職追放令 250
高速度鉄道 .....
99 175 252 274 292 308 310 351 380 385 390 395
404 406 452
高速度鉄道計画 175 177 244 274 385 409
高速度鉄道建設促進委員会 404
高速度鉄道建設に関する意見書 279
高速度鉄道特別委員会 277 404
耕地整理及土地改良奨励規程 208
耕地整理組合 1 130 169 208 211 214 227 229
耕地整理事業 122 208 211 217 229 259 398
耕地整理法 144 208 211 229 254 442
高度地区 328 329 331
港南公園 272
公有地の拡大の推進に関する法律 353 373
国際連合地域開発センター 315
国際連合地域開発調査訓練計画中部センター 315
国鉄対策委員会 397
国道１号線 35 157 345 415
国道12号線 136 153 158
国有財産法 273
御降誕記念公園 270
御幸道路 158
御幸本町 158
5大幹線街路事業 211
御大典奉祝名古屋博覧会 216
国庫補助応急簡易住宅(越冬住宅) 242 478
国庫補助賃貸庶民住宅(復興住宅) 242
小鳥町第１市街地改造事業 471
碁盤割地区 4 17 35 259 505 508
こぶ取り事業 139 144 154 348
ごみ焼却場 499
米野公園 273 372
混水式 34

さ

財団法人名古屋環状２号線開発公社 353
財団法人名古屋市駐車場公社 362
サカエチカ 387 391
栄地下センター株式会社 391
栄町線 7 20 178
栄町通 35 38
阪本彰之助 1
桜通(線) .....
77 146 155 198 258 262 333 364 393
桜通延長線 199
桜橋 155
桜町西線 144 155 230
桜町東線 144 155
笹島貨物駅 145 418
笹島線 144 149 152 277
笹島バスターミナル 366
笹原辰太郎 211
佐藤孝三郎 7 21 46 198
佐屋街道 35 144 152 157
佐屋街道線 144 152 157
産業開発事業 136 148 153 157

し

市街地建築物法 .....
41 42 47 57 64 75 111 114 122 126 243 319 328
市街地建築物法施行令戦時特例 319
市街地建築物法令ノ改正ニ関スル件依命通牒 127
志賀公園 163 171 224 229 369 373
時局匡救事業 153
時局交通対策街路事業 159
市区改正委員会 1 7 42 46 234
市区改正事業 1 7 35 46 140 144 180
市区改正設計 1 42 139
市区改正調査会 1 7
四間道 4

自作農創設特別措置法 174 375
市制町村制 3 8
施設局 244 245 249
失業応急事業 148 153
失業救済事業 148 152
自動車起終点調査(ＯＤ調査) 343
自動車ターミナル法 365
自動車ターミナル法に関する覚書 365
自動車の保管場所の確保等に関する法律 339
篠原風致地区 132
清水口線 144
下飯田線 144
下飯田塵芥焼却所 498
下之一色町 .....
12 14 23 48 52 68 78 84 109 111 316 412 502
下之一色電車軌道株式会社 20 23
市役所庁舎新設工事 157
住居専用地区 122 124 128 325 328 511
住居表示 505
住居表示に関する法律 505
住居地域 44 64 112 114 122 126 320 328 331
集団防火地域 333
受益者負担金 45 139 148 168 186
循環線 77 86 139 145 149 159 398 467
準工業地域 320 412 452
準防火地域 320 333
松蔭公園 272
小街路 134 136 139 158 259
商業地域 44 64 112 115 319
精進川 1 3 7 30 39 190
庄内川 30 205 411 412 413 415
庄内川緑地 163 174
城内線 87 144
庄内村 12 14 48 52 68 83 95 109 111 316
城北線 144 354
昭和橋公園 272 372
白川公園 169 242 288 372
白川工区 286 288 372
白鳥公園 163
白鳥線 144 152 157 229
白鳥貯木場 19 411 413
城山風致地区 132
『新都市』 315 385 415
新名古屋駅 155 234 389
新堀川 .....
1 3 30 34 37 39 102 115 140 190 203 247 411 413 418
新舞子土地株式会社 20
新屋敷土地区画整理組合 225

す

住吉橋 154

せ

整地課 245 249
整地部 245 249 274
瀬戸線 178 281 345 382 395 397 404 467
瀬戸電気鉄道株式会社 20
戦災地復興計画基本方針 243 249 257 263 299
戦災地面積 249
戦災復興院 242 249 252 274 408 482
戦災復興計画 .....
199 244 257 270 274 284 292 299 319 423 478
『戦災復興誌』 262 274
戦災復興都市計画再検討実施要領 257
戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針 257
戦災復興土地区画整理事業 509
専用地区 122 325

そ

総合運動公園 169
総合駅計画 395 404 410
疎開空地(帯) 198
測量事務所 245

た

第１次世界大戦 41
第１期街路事業 139 140 141
耐火建築促進法 333
第５回国民体育大会 169 348
第３期街路事業 139 158
大中京再建の構想 245
大都市周辺市町村整備促進条例 305
大名古屋土地博覧会 216

第２期街路事業 107 139 143 148 161
第２次世界大戦 1 41 107 149 239 241
高岳線 7 22 35 61 134 140 142 198
高間宗道 300
多加良浦公園 272 371
滝子線 144
武豊線 19 20
田代線 146
田代土地区画整理組合 168
田淵壽郎 244 249 250 251 296

ち

地下街 363 380 385 452
築港線 20 35 89 408
築港埠頭線 102
千種駅前線 144
千種公園 273 284 372
千種線 36 141 144 154
千種台団地 478
千種橋 142 207
千種本町線 258 346
知事執行事業 139 146 161 171 174
地方道路公社法 354
茶屋ケ坂公園 368 373
中央卸売市場 502
中央卸売市場調査委員会 502
中央(本)線 .....
19 36 178 191 198 234 249 293 309 382 395 397 406 470
中央線千種・大曽根間切下に関する意見書 395
中央線名古屋～中津川間複線電化促進協議会 397
中央線立体交叉ニ関スル意見書 399
中京圏国連調査運営委員会 313
駐車場整備計画 339 356 359
駐車場整備地区 355 359 361
駐車場法 355 359
中部経済圏開発促進懇談会 313
中部圏開発整備法 312 314
中部圏基本開発整備計画 312 314
町村合併促進法 304
町名・町界の整理 505
勅使ケ池墓園 378

つ

塚本三 250 280
築地線 21 144 149
築地電軌株式会社 20 23
鶴舞公園 1 39 91 166 168 216 270 372

て

帝都の震災復興 253
鉄道復興計画委員会 408
天神橋出来町線 161
天白川運河 412
天白公園 368 373
天白一ツ山団地 478 479
天白村大字八事 14 23 48 52 68 109 111 316

と

東海道 10 35
東海道新幹線 285 288 303 363 397
東海道(本)線 .....
19 37 178 191 234 291 395 397 408
東海道電気鉄道株式会社 20
東京市区改正条例 1 7 41 42 46 139 241
東郊耕地整理組合 211
東郊線 .....
115 142 144 159 161 198 262 321 345 348 399
東郊連絡線 140 207
道徳公園 117 227 368 372
東部住宅地計画委員会 328
動物園 39 166 168 270 452
東邦瓦斯株式会社 39 168
東邦電力株式会社 39
道路整備緊急措置法 285 286
道路整備5箇年計画 284 295 348 374
道路整備費の財源等に関する臨時措置法 283
道路と鉄道との交差に関する建設省・
日本国有鉄道協定 403
道路法 35 41 42 283 339 386 389 390 447
徳川園 246 272
特殊線 145
特別都市計画法 42 249 252 284 319 375 442

常滑線.....20 178 382 395 406 462
都市改造事業..283 284 296 334 348 363 372 404 471
都市開発資金の貸付けに関する法律.....373
都市改良調査会 7
都市計画愛知地方委員会 .....
14 46 49 58 60 99 119 123 130 136 175 210 274
都市計画街路 .....
48 79 85 134 143 148 161 252 259 294 317 345 353
都市計画区域 .....
1 3 14 16 41 48 51 52 109 111 115 133 304 316 502
都市計画公園に係る国有財産処理協議会 487
都市計画税.....249 295 349 362 372
都市計画制限 45 48 243 377 488
都市計画中央委員会 114
都市計画調査会 44 47
都市計画名古屋地方委員会 46 52 54 215
都市計画法 .....
1 3 7 41 42 44 107 130 140 163 172 201 208 211 232 254 317 377 485
都市計画法及同法施行令戦時特例.....42
都市下水路 434 440
都市公園等整備緊急措置法 374
都市公園法 373
都市高速道路調査室 354
都市交通審議会 310 349 354 380 404 406 409
『都市創作』.....207 210
都市創作会.....144 210 215 216 218
『都市問題』.....1 207 217 303 415 476
土地区画整理組合 .....
1 122 166 209 211 218 224 442 452
土地区画整理事業.....
1 85 91 122 161 163 208 211 224 230 235 242 245 252 254 316 328 354
土地区画整理施行規程.....208
土地区画整理ニ関スル規程 208
土地区画整理の設計に係る公園の
都市計画決定について.....369
土地利用計画 244 252 263 303 309 319 328 333
豊田都市改造事業 334 406 462 466 470
豊田土地区画整理組合.....227
土古公園 169 171
土古風致地区 132

な

内務省国土局.....199 243 252
中川運河 .....
107 115 123 145 152 154 180 188 196 205 239 414 418 424 460
中川運河沿線土地区画整理組合 187
中川運河使用条例.....184
中川口閘門 182 414
中川西土地区画整理組合 228
中川東線 144 156 157
中村公園.....20 23 39 91 156 168 178 270 372 380
中村公園線 20
中村線 144 152 156 161 229
中村４工区 286 288
中山線.....144
那古野山公園.....39 168
名古屋駅 .....
4 19 37 99 145 149 155 175 178 230 234 275 277 288 293 366 380 385 389 395 397 406
名古屋駅改良工事.....155
名古屋駅覚王山線.....178
名古屋駅零番ホーム使用に関すること.....277
名古屋駅前線 146 156
名古屋駅高辻線 178
名古屋駅西駐車場株式会社 363 387 393
名古屋駅の移転改築 134 230 234
名古屋駅前駐車場株式会社 364 387 393
名古屋駅前土地区画整理事業.....230 234 242
名古屋株式取引所.....38
名古屋行幸 158
名古屋区.....3 7 10 29 136
名古屋区画整理協会.....209 240 252 260 270 297 446
名古屋刑務所 369 490
名古屋刑務所移転及び
米軍接収地解除促進委員会 492
名古屋刑務所移転実行委員会 490
名古屋刑務所移転促進に関する決議案.....492
名古屋刑務所移転に関する意見書 491
名古屋刑務所移転に関する請願書 492
名古屋県 3 10
名古屋港 .....
10 25 77 119 123 151 180 191 249 251 306 308 320 411 423 430 432

名古屋港改良５箇年計画 426
名古屋港管理組合 188 249 413 415 423 432 458
名古屋港共同管理について 424
名古屋港緊急整備３箇年計画 427
名古屋港港湾計画 415
名古屋港港湾整備５箇年計画 427
名古屋港将来基礎計画 192
名古屋港将来整備計画 426
名古屋港将来の拡張計画 191 192
名古屋港整備５箇年計画 426
名古屋港西部工業地帯 308
名古屋高速度鉄道協議会 274
名古屋高速道路公社 354
名古屋港長期計画 427
名古屋港調査委員会 423
名古屋港東部工業専用地区 325
名古屋港臨港地区内の分区における
構築物の規制に関する条例 432
名古屋市区及町界町名地番整理方針 505
名古屋市区画整理耕地整理連合会 209
名古屋市軍需工場通勤交通改善委員会 149
名古屋市工業地域の拡張に関する意見 114 122
名古屋市高速度鉄道
建設に関する協定 279 395
名古屋市高速度鉄道建設に
関する協定について 280
名古屋市高速度鉄道乗入れに伴う
名古屋駅零番ホームの使用について 278
名古屋市耕地整理連合会 209
名古屋市災害危険区域に関する条例 460
名古屋市再建に関する決議 243
名古屋市将来計画・基本計画 312 314 406
名古屋市将来計画基本要綱 .....
304 309 350 353 406 412 415
名古屋市将来計画要綱 304 308 406 412 415 456
名古屋市戦災復興墓地整理委員会 300
名古屋市戦災復興墓地整理委員会規約 300
名古屋市駐車場条例 355
名古屋市町名、町界審議会条例 506
名古屋市町名、町界整理方針 507
名古屋都市計画及都市計画事業 45
名古屋都市計画事業道路広場
新設拡築受益者負担ニ関スル件 139
名古屋都市計画事業道路広場
新設拡築受益者負担ニ関スル件(内務省令) 139
名古屋都市計画事業路面改良受益者
負担ニ関スル件 139
『名古屋市土木事業の概要』 127 170
名古屋市土地開発公社 353 460
名古屋市土地基金条例 373
名古屋市日照等指導要綱 303
名古屋市風致地区取締規則 335
名古屋市復興計画の基本 .....
246 259 271 274 292 299 304 319 395 399 408
411
名古屋市復興調査会 244
名古屋市文教地区建築条例 326
名古屋城 1 3 4 8 108 130 189 333 485
名古屋大都市整備計画懇談会 350 353
名古屋地下街 387
名古屋地下街株式会社 387
名古屋地下鉄振興株式会社 387 391
名古屋地下鉄道株式会社 175
名古屋中央卸売市場北分場 502
名古屋鉄道株式会社 20 279 363 367 401
名古屋電気鉄道株式会社 20
名古屋電燈株式会社 39
名古屋都市計画区域 .....
14 16 19 36 38 48 52 109 111 114 133 316
名古屋都市高速道路 350 354
名古屋都市高速道路建設促進期成同盟会 354
名古屋都市高速道路調査連絡会 350 354
『名古屋の復興都市計畫概要』 240 252 260 270 297
名古屋汎太平洋平和博覧会 .....
149 151 156 169 177 205
名古屋米穀取引所 38
名古屋綿糸布取引所 38
鍋屋上野線 159
浪越公園 40 168
鳴海工場 500
南部循環線 149 159
南方貨物線 309 397 398 400 465

に

西志賀土地区画整理組合 171 224
西築地線 144
西枇杷島町 .....
14 20 36 48 52 68 109 111 115 305 316 323 502
西脇町線 158
日本横断運河 417
日本横断運河建設促進議員連盟 417
日本横断運河建設促進期成同盟会 417

ぬ

ね

の

野並線 144 159 346 353
則武線 144 156
則武線架道橋事業 156

は

萩野線 161
萩野村 12 14 48 52 68 109 111 114 316
萩山公園 163 170 272
萩山風致地区 130
八田貨物基地 398
(名古屋)汎太平洋平和博覧会 .....
149 151 156 169 177 205
半田線 36 161

ひ

東寺町 4 40
東墓苑 273 378
東山公園 149 163 166 168 229 270 372 452
東山風致地区 132
東臨港線 149 309
美観地区 47 57 486
久屋駐車場 362 392
人飢饉 214
１００ｍ道路 .....
239 244 250 258 262 292 296 362 385 491
広小路(通) .....
4 7 17 35 37 57 136 153 262 285 345 380 391 398 505
枇杷島線 36 144 161 198 199 230 237
枇杷島線東部土地区画整理事業 161 230 237

ふ

風致地区 45 93 111 122 130 335
風致地区取締規則 131 335
伏見町 155 382
伏見町線 198 262 288 348 409 463 465 467
復興局 240 245 249 274 301 320
復興懇談会 244
復興都市計画 252 255 271 283 344 368 380 406
復興都市計画街路 252 259
復興都市計画公園 252 271
復興都市計画墓地 252 273
復興土地区画整理事業 .....
250 255 259 271 283 284 292 319 333 348 368 372 378 399 403 408 462 496 508
船付ポンプ所 205
文教地区 326
分水式 204

へ

平和公園 239 250 273 284 292 299 302 378

ほ

防火改修事業 197
防火建築帯 333
防火地域 320 333 356 486
防火地区 14 41 47 49 57 91 111 319 333
防空壕 197
防空緑地公園 163 169 171 270
防災建築街区造成法 333
放射線 77 87 103 145 310
防潮壁 413
星崎線 144 161
補助幹線街路 128 199 244 250 259 294 344

堀川 20 30 34 102 115 140 154 181 189 196 203 247 297 411 413 418
堀川改修期成同盟会 189
堀川通船路 184 414
本町通 17 35 38 49 57 136 158 288 488

ま

前須賀街道 35
牧野ケ池 173 377
牧野ケ池緑地 173 377
松井茂 180
松重閘門 182 184 196 414 418
松重ポンプ所 205
松葉公園 171
丸山東線 144

み

未指定地(地域) 64 112 115 320 321 467 470 475
瑞穂公園 271 373
瑞穂耕地整理組合 169
瑞穂線 144 159
三菱重工株式会社 119 122 123 163 171
三菱発動機製作所 159 241
南大津町線 35 71 146 153
南鍛冶屋町駐車場 363
南寺町 4 40
南墓苑 273 378
南山耕地整理組合 130 490
宮尾舜治 7 46
宮ノ腰公園 163 171
宮の渡し 10
妙見山線 144
明道町線 140 142

む

め

名城公園 272 372 485
名鉄バスターミナル 367
名隣会 304

も

や

八熊線 102 144 152 154 348
八事耕地整理組合 130
八事線 20 23 40 161 346
八事土地区画整理組合 211 442 490
八事風致協会 130
八事保勝会 130
八事遊園地 39
矢田川廃川敷土地区画整理事業 230 235
弥富区画整理組合 169
弥富南部区画整理組合 169
柳本直太郎 7
矢場公園駐車場 363
山口線 144
山崎川 30 102 226 411 412 435
山田焼却所 499

ゆ

ユニモール 387 393

よ

用途地域 1 14 41 45 48 57 64 75 111 114 119 120 252 319 320 323 507
横井公園 163
横井山緑地 172
芳川顕正 42
吉田禄在 7 136
吉水文雄 300
呼続公園 163 170 368 372

ら

り

陸軍兵器支廠 159
罹災状況 241 418

罹災都市応急簡易住宅建設要綱.....242 478
緑地事業.....172 174 376
緑地地域指定標準.....375
臨港線.....19 136 181 234 458
臨港地区.....423 432
臨時名古屋港調査委員会.....423
臨時名古屋市並近郊交通網調査会.....178
臨時防火建築規則.....333

る

れ

ろ

路外駐車対策.....357
路線式(区画整理).....218 505 507
路線防火地域.....333
路面改良事業.....139 143

名古屋市都市計画史編集委員会

会　　長 (行政経験者)	伊藤　徳男	元名古屋市計画局　局長
委　　員 (学識経験者)	佐藤　圭二	中部大学工学部建築学科　教授
委　　員 (学識経験者)	馬場　俊介	岡山大学環境理工学部環境デザイン工学科　教授
委　　員 (行政経験者)	由井　　求	元名古屋市総務局　理事
委　　員 (行政経験者)	小野田作男	元名古屋市計画局　参事
委　　員 (行政担当者)	三木　常義	名古屋市計画局　局長
委　　員 (行政担当者)	岡田　年弘	名古屋市計画局　次長
委　　員 (行政担当者)	村瀬　　巌	名古屋市計画局都市計画部　部長
元　委　員 (行政担当者)	藤原　脩二	元名古屋市計画局　局長
元　委　員 (行政担当者)	兼松　公平	元名古屋市計画局　局長
元　委　員 (行政担当者)	村木　　務	元名古屋市計画局　次長
元　委　員 (行政担当者)	兵頭　輝敏	元名古屋市計画局　次長
元　委　員 (行政担当者)	岩津　洋治	元名古屋市計画局　次長
元　委　員 (行政担当者)	鈴木　勝久	元名古屋市計画局　次長
元　委　員 (行政担当者)	中島　光泰	元名古屋市計画局都市計画部　部長

名古屋都市計画史(大正8年～昭和44年)　編集作業経緯

・昭和62年度～平成2年度　編集準備(資料の収集、素原稿の執筆等)

・平成3年度

平成3年12月	名古屋市都市計画史編集委員会、同幹事会の設置
平成4年 1月	第1回編集委員会(編集方針等)

・平成4年度

平成4年 5月	編集委員会幹事会
平成4年 8月	第2回編集委員会(素原稿の検討、資料集の作成方針等)

・平成5年度

平成5年 5月	第3回編集委員会(素原稿の検討、資料集の作成方針等)
平成5年10月	名古屋市都市計画史編集作業班の設置
平成5年12月	第4回編集委員会(素原稿の検討等)

・平成6年度

平成7年 3月	第5回編集委員会(原稿素案、資料集素案の検討等)

・平成7年度

平成8年 3月	第6回編集委員会(原稿案、資料集案の検討等)

・平成8年度

平成8年 9月	編集委員会幹事会
平成9年 3月	第7回編集委員会(原稿案、資料集案の検討等)

・平成9年度～平成10年度　原稿作成、出版準備

名古屋都市計画史（大正８年～昭和４４年）
平成１１年３月発行

編集指導：名古屋市都市計画史編集委員会
編　　著：名古屋市計画局、財団法人 名古屋都市センター
発 行 者：財団法人 名古屋都市センター
名古屋市中区金山町一丁目１番１号
印　　刷：株式会社　シイエム・シイ