

# 名古屋市の都市計画について

今城 栄次郎\*



名古屋市の都市計画について簡単に紹介する。

まず最初に名古屋市の概略を紹介する(図-1 参照)。名古屋の町の真ん中に標高 10m 程度の丘陵が南北に走っており、この丘陵の一番北の端に名古屋城があり、南の端には古来熱田神宮が営まれて、ともに要害の地として栄えた場所である。この細長い台地の北西側は遠く庄内川が取りまいており、ゆるい傾斜で下がった低地になっている。東の方は一度下がり、また高くなって、高いところで 100m 程度の丘陵地帯に続いている。さらにずっと外側には木曾川が流れており、一帯に濃美の大平野に続いているわけである。低湿地は中央の台地から西へ下がるに従って、軟弱な地盤が深くなっているが、これ

は深いところで 40m くらいと思われる。風は通常は北西あるいは北々西に吹いている。この台地をはきみ海へ向って小さな川が数条流れている。すなわち台地の東側には山崎川、天白川、新堀川があり、西側には荒子川、中川、堀川が流れているといった地勢である。

ところで、こうした地勢上の名古屋の町がどんな形で作られてきたかということであるが、遠く慶長の昔、徳川家康の子息が名古屋に城を築き、この城の南にわたって城下町が営まれたのがそもそも名古屋市の発祥であって位置的には江戸と大阪との文化の接点でもあり、産業経済の交流点でもあったので相当繁栄を続けたが、大体当時の人口は 75 000 人 程度でなかったかといわれている。また、南の熱田神宮付近は、宮の渡し、宮の宿として繁栄したのである。

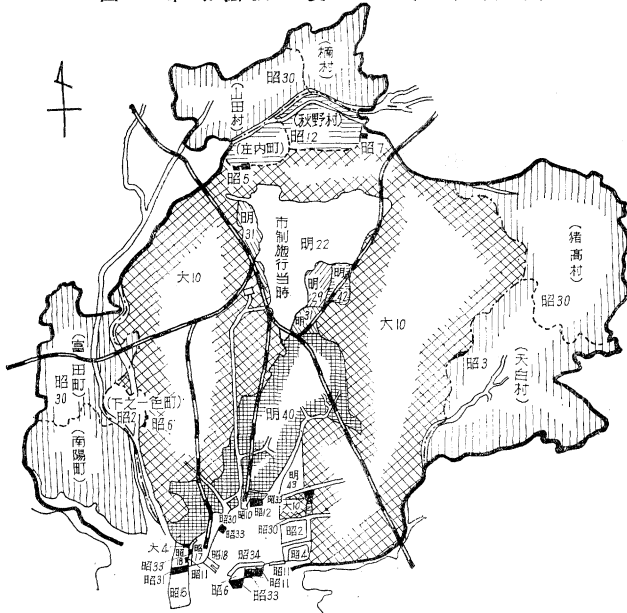
明治に入り、急激に産業革命の洗礼を受けて、膨張したが当時熱田を合わせ、大体 10~11 万人くらいの人口であったと推定されている。以後、主として台地の上に市街地が形成されていったのである。

産業的というと、明治の産業革命当時、紡績関係の資本が多額に投下され、その一大中心地として繁栄したが、さらに木曾の美林を背影とする木材関係の工業、また、瀬戸、多治見方面にわたる窯業関係に基礎を置く各種の工業が栄えたが、しかし概して当初は軽工業関係が多かったのである。その後数度の戦争を経て次第に重化学工業の比重を高め、太平洋戦争前には重化学工業の一大基地として活躍することとなったのであるが、またそのために痛烈な爆撃を受けて市の中心部はほとんど全滅するに至ったのである。戦争後は幸いにしていち早く復旧し、

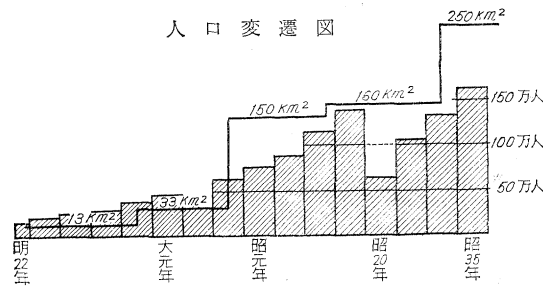
経済の復興率は他都市、東西両都よりもはるかに高いものである。また、産業構造においても現在では軽工業より、重工業の比率がかなり上まわっており戦前とは逆の構造になっている。このような名古屋市であるが、都市として発展するために、いろいろと有利な要素を先天的に与えられているのである。まず位置からいって伊勢湾に臨んで海運の便に恵まれている。また、日本のちょうど中央に位置して東西の交通の要所に当たっている。

工業用水は、木曾、揖斐、長良三大川をひかえて量的には不足がない。さらに中部の電源地帯をひかえて、動

図-1 市域拡張の変遷図 (35年4月現在)



人口変遷図



\* 名古屋市計画局長

力源においても心配はない。港は現在からみれば幸いにも遠浅が続いていて、臨海工業地帯の造成はきわめて簡単であるなど、いろいろな好条件に恵まれて、今ではよくいわれる中部経済圏の核心として、この地方の発展の先駆となっているわけである。

こうした土地に都市計画を考える場合、一地方都市としての名古屋でなく、小さくみて中部経済圏の核心としての使命、大きくみて東京・大阪とともに日本を背負い立つ、世界的レベルに達する近代都市づくり、こういうことを目標にして計画されなければならないと思う。

それでは名古屋の都市計画が現在どういう形であるか、少し過去の実績をもふり返りながら紹介しよう。名古屋に市制が敷かれたのは遠く明治22年であり、幕政時代に城下町として栄えていた名古屋もこの市制施行までの当分の間は、全国諸都市がいずれも同様であったように、家も橋も川も荒れるにまかした状態であったようである。市制が施行されてからは、歴代の市長が相当都市計画的なものに重点を置いて施策した跡が残っている。すなわち、大正9年都市計画法が適用されるころまでに街路の計画、運河の計画、公園、上下水道の計画も当時としてはかなりの規模に立案され、かつ実地に着手されていたのであり、この時期は名古屋の都市計画の上では一つの揺籃時代ということができると思う。

その後、大正9年都市計画法の適用を受け、以来、大正15年までの間に都市計画用途地域、道路網、公園計画など一連のものがそれぞれ策定され、これが今日の名古屋市の都市計画の基礎になり、その後太平洋戦争中にわたりこの計画は着実に実施に移されつつあった。そして、この時期が近代都市計画としての、第一期と考えられるのであるが、この時期にとくに取りあげて記憶すべき事業が二つ残されている。

一つは、この中央の台地の両側にわたる低地帯の土地改造をはかるために計画され、そして完工された中川運河の掘削である。延長本線だけで約7km、巾員は広いところは90mである。昭和5年までの間の約5カ年間にこの工事を終り、それによって西部の低湿地帯が工業基地として立派に整えられ、西部方面の開発に画期的な事業をその時期の一つ残しているのである。

他のもう一つの事業は、土地区画整理の施行である。名古屋は古くから耕地整理、あるいは土地区画整理という関係の仕事に熱意のあった土地である。名古屋の都市計画が策定されたころから、全市にわたって、区画整理組合は約100、耕地整理組合は約30設立され、その事業面積は全市域の1/2を越えていた。そして、その区域は中心市街地を離れた周辺部分までおよび、この事業が都市計画によって策定された数多くの道路や公園の実現化に大きく貢献し、また付近の宅地化ということに絶大な力を発揮し、これがまた今日の名古屋の伸びる基盤を

大きくきさえているわけである。以上のことがこの時期の特徴的な事業であり、今日の基礎を確立したわけである。しかしこうした基礎の上によいよ発展を続けた名古屋も、やがて太平洋戦争により潰滅的な打撃を受けることとなり、台地の上の中心部はほとんど戦災によって焼失する結果となった。

この関係を人口の面から眺めると昭和20年ころには大体140万近くまで伸びた人口も終戦時にはわずか60万を割るまでに転落している。しかしこの惨たんたる焼土の中からわれわれの新しい復興の計画が生まれてきたのである。終戦と同時にわれわれの先輩はまず名古屋の復興計画について考え、そして、その骨組となる基本的なことをいくつか取上げた。その中でとくに大切な点について二、三述べたい。

その第一は、この復興計画は単に戦災の復興ということだけに終らせず、世界的な名古屋市をつくるという壮大な計画にしなければならないということである。そして人口の点については、昭和45年の市域内人口を200万人と想定し、世界的な名古屋市に建設する計画をいろいろと箇条をあげて決めていったわけである。

まず、道路関係であるが、防災的な見地から、あるいは美観の見地、さらに交通の見地を合わせて考慮されたのであるが、その核心となるのは都心部において、T字型に交わる2本の100m道路である。その南北線と新堀川とを連ねて考えるとちょうど市街地部分を十文字に四つに区切る形になる。つまり市の中心部を四つに分割して少々の災害はその一つで食い止めうるというふくみもっている。そして、この2本の100m道路を中心として、市街地部分においては、おおむね間隔500mごとに巾員50m、あるいは40mの幹線街路を縦横に配置するとともに、その間に1~2本の補助幹線を入れるということを基本的な方針としてまず打ち出したのである。なお街路は区画街路においても巾員8m以下のものは造らないということにして、どんな末端でも自動車が入るようにと心がけたのである。

公園については、小学校用地を確保することはもちろん、そこには必ず並置して小公園をつくる。そして、ここを児童と父兄との交流の場にしようという計画を立てたのである。なお、周辺部には緑地あるいは公園を配置して、きりのない市街地の連たんをしゃ断する方針を立てている。なお市内に散在する300の墓地を全部一括して1カ所に移転し、これを霊園にする計画を立案した。

次に高速鉄道の計画をこの復興計画の中にもり込み、その用地もあわせて確保する方針を取ったのである。さらに国鉄については、その改善を要求して、これとタイアップして市内の交通網を整備する方針をとった。こうした基本的な方針を立てた上でその方針にそった復興計

画が組まれていったのであって、現在なお実施の面で継続しているわけである。

現在、名古屋の都市計画についていろいろ御注意を受けているが、その中で少しでも認めて頂けることがあるとすれば、こういう基本的な計画を立てたということのほかに、こういう計画を、物資のない、しかも復興のために一日も早く住む家を、また食物をほしがっている人たちのいろいろな批判の中で少しも態度を変えないで堅持してきたというその努力を買っていただきたい。

どこでも復興計画そのものは立派なものができる。しかし、実施の段階で次第に縮小されていってついに、当初の目的からかなり離れたものとなって実現するという例を多く聞くのである。この点名古屋においては非常に強い意志でこれが貫ぬかれ、現在も継承されているということに多少特徴があるように思う。なおこの事業は市街地部分については区画整理の手法によって行なわれたのは、全国戦災諸都市と同様である。しかし、ここにもう一つ強調したい特徴をもっている。それはある期間すなわち仮換地の終るまでの間一切の建築を建設禁止したということである。まだ、打ちひしがれたままで、復興の意欲も低く、またその能力も少ないという時期に一切の建築を禁止し、その間に換地設計を急ぎ、仮換地終了後はじめて建築を許すということ堅持したのである。従って仮換地の面については、やや拙足の嫌いはあったが、この方針を一切の批判に耳をおおいながら頑強に貫ぬき通したことが50m、100m道路など本市の街路網の特徴になっている広い巾員街路を比較的容易に建設することのできた一番大きな原因ではないかと考えている。こうした仕事の進め方により100m道路もでき、高速鉄道の用地もこの部分については確保し、また墓地の移転も完成いたし、現在見るような都市計画の骨組はでき上がったわけである。

なお、この間戦災を受けた区域の外側の部分についても復興計画と即応して各種の施策が行なわれたのである。すなわち、西部の低湿地帯について280万坪の区画整理を運河事業と並行して施行する計画を立てて、いわゆる荒子川地区開発計画として現在着工して進行している。この事業においては、工業地帯造成を目指して約1mの土地のかき上げを併行している。また、区画整理とタイアップして、中央線の複線立体化ということももうすでに完工をみようとしている。この計画は遠く中津川までの国鉄複線電化の一環となるものであり、こういった形で現在ほとんど完成の暁を迎えようとしている名古屋の都市計画である。

しかし、この名古屋の都市計画は一つの大きな転機にさしかかっているのではなからうか。今後は、いままで立てられた計画をそのままに、忠実に実現に持ち込むというだけでなく、この時期に全く違った新しい仕事を計

画し、また実施に移さなければならない。そういう時期が今訪れていると考えているのである。言葉をかえていうと、現在の名古屋の都市計画の中では、なお未解決のままに残されている各種の重要問題があり、しかもこれらの問題はこれを早急に解決するのでもなければせつかく名古屋市に備わっている各種の利点、好条件をむだにして名古屋の発展を窒息させてしまうおそれすらあるような問題が幾つかわれわれの目の前に横たわっているのである。

以下、これらの中の一、二について紹介する。第一の問題は区域の問題である。名古屋市の区域は図-1に示すように相当広大である。最初市制の施行された明治22年にはごく小さなものであったが、明治40年になって熱田を合併して、それから大正10年になって付近の大きい町村を合併し、その後、また昭和22年に合併があり、最近では昭和30年に隣接の町村合併をして現在の大きさになったのである。もともと、都市計画の区域としては、この市域のほかに、西枇杷町および上野、大高の3カ町をもち込んでいる。しかし、前述したように、名古屋市は中部から北陸にわたる一大経済圏の核心である。

従って実際の名古屋市の生活圏というものは市域あるいは都市計画区域をはるかに越えて遠くまでおよんでいるのである。われわれは名古屋市の中心部から半径大体15kmの圏内は事実上の名古屋市であると考えているのであるが、この半径の中だけでも、その中に市町村の数が10ばかりそれぞれの垣根もってひしめいている。しかし少なくともこの区域の中については統一した形での都市計画がもたれなければならないのではないかと思う。もちろんこういう問題は名古屋市に限らず、成長の激しい大都市ではどこもかかかえていることだと思う。そして東京では首都圏という構想でこの問題を解決しようとしているようであるが、また、関係町村の合併という形で問題を解決するということも考えられると思う。そのほか、地方計画的な考え方も、この問題の処理には一つの考え方として立派なものだと思う。その形はいろいろあろうが、少なくとも生活圏をともにした実質上の名古屋について、統一した都市計画が立てられ、これが統一した力で実現に持ち込まれるという形が何としてもここ一兩年少なくとも数年のうちに実現しなければ、この地方の本当の発展ということは期待できないのではないかと案ずるのである。こうした問題はわれわれはいままでも取り組んできたが、これからさらに真剣に取り組んで、国や府県の公共団体、あるいは住民と一緒に解決をはからなければならないと考えている。

第二の問題点は、内陸の臨海部の土地利用の問題である。伊勢湾台風では名古屋市の南部一帯は浸水し、しかも大部分のところでは長期湛水をみたのである。そのために現在各方面で防災の計画が実施に移されているが、

土地そのものはいわゆるゼロメートルの地帯である。ところが、名古屋市の西南部、名古屋港を両手でかかえるようにしている地域はこれを埋立てて臨海工業地帯は造成することがきわめて容易なところである。そして現に1500万坪の埋め立て計画が立てられており、どんどん仕事が進んでいる。しかしこうした工業地帯はやはりその背後にこれと関連した各種の産業の内陸基地を求めることになるのは当然であり、そのための場として、名古屋の西南部一帯の、低湿地帯は位置的にも絶好のものであるわけである。従って、これらの地域はかりになんらの施策を行わずに捨てておいたとしても、雑然とした人口の集中は必ず起こるとも思われるし、もしまたそうなると、それにともなう各種の弊害が数多く持ち上がることは当然である。従って、今のうちにこれを整然たる形に調え、十分に臨海工業地帯の発展に寄与するような健全な形の工業基地をつくっておく。さし迫った問題としてこのようなことが残っているのである。しかしながら、低湿地帯については、いかにこれを利用し、どんな形で活用するのがよいかというような調査や研究は、まだあまりどこでも行なわれていない。従って確定的な案をつくるについて非常に苦勞するのであるが、早くこの問題を解決に持ち込みたいと考えているわけである。

第三の問題点は、自動車に対する配慮である。自動車の伸びは名古屋でも最近非常に激しいものがある。昭和30年から33年ごろまでは年間の自動車の増加数は4000~6000台程度であったが、その後急激に伸びて35年から36年の1年間に12000台の増加を示している。そしてこの増加傾向は今後さらにひどいカーブで上がるのではないかと想像されるが、その対策に至っては、実はまだ計画として確立されていないのである。一体日本の都市でどの程度まで自動車が普及するのか、その推定はきわめて困難なところである。日本のもっている経済力あるいは国土そのものの地勢、道路の関係、こうしたものを考えると必ずしもアメリカのような普及をすることもい切れない。しかし、現実の増加率はきわめて激しい。われわれの計算では、名古屋の市街地は自動車の増加がこの調子で進み、これに対して格別の対策がなければ、昭和43年ごろには、すでに現在の東京都程度の交通難を来すものと考えられるのである。従って、これに対する施策は、これもゆやよを許されない問題となってきたいるわけである。

これについて、対策として通常考えられることは、自動車交通のための特別の道路をつくる。つまり高速道路、専用道路などをつくる。それから、これと密接不可分の関係にある駐車場を多数建設する。さらにバスあるいはトラックのためのターミナルを所要の場所に建設する。こういった一連の施策が考えられるのであるが、本

市においてもこれらの諸計画を早急に具体化していかなければならないわけであるが、現在、高速道路については、今年度ぐく予備的な調査に手をつけ、できれば37~38年頃には法的根拠のある計画を確立したい。そしてただちに仕事にかかりたいと考えている。また、駐車場の関係では、現在市の中心部についてはパーキングメーターを設置した路上の駐車場をもっているが、これも、将来相当数の増設をやらねばならないが、これは、いわば臨時応急の措置であり、基本的には道路外に相当量の収容力をもった駐車場の建設が必要である。これもわれわれの計算では来年度から早速建設に手をつけて少なくとも、昭和40年ごろまでには最小限度6000~10000台程度の収容力をもつ駐車場の建設が必要である。

バスのターミナルについては、都市交通審議会の名古屋部会から市の内外にわたり大小26カ所のターミナル建設の必要を示唆されており、これまたのぼすことのできない問題である。こうした一連の自動車対策、これを早急に打ち立てて、建設にこぎつける、これがいまわれわれの上にのしかかっている一つの大きな問題である。

つぎの問題は、副都心育成の問題である。名古屋市の交通の現状は、名古屋駅にほとんど集中している。従ってあの付近の雑踏はきわめて高度であり、もはやこのままでは過されない状態にまでせままっている。この交通をほかの場所に分散をすること、従ってまた、その分散されたあたりに適切な形の副都心を育成していくことも当面の大きな問題としてわれわれの目の前にある。そして一応のところは、金山付近および大曾根付近に健全な副都市を育てて行きたいと考えている。なお先述した臨海工業地帯の発展がきわめて急速であることを考えると、現在の名古屋駅から栄町へかけての都心ではやや都心として位置的に北に片寄っているのではないかと思うので、さらに南に下がった適当な場所に第二の都心、といったものの建設が必要になるのではないか。その場合、その位置を、また施設をどうするか。これも早急に割切らなければならない問題である。

つぎに問題として浮かんでいるのは、公園緑地の問題である。現在の復興計画では、公園、緑地の計画はかなり量的には立派であると思っている。計画人口に対し、計画公園、緑地の面積は人口1人当たり約7m<sup>2</sup>を保有しており、このままの形でこれが実現するということになると、うるおいのある町、あるいは住みよい町ということに相当大きく貢献ができるのではないかと思っている。しかしながら現在解放されている公園だけをとってみると、人口1人当たりわずかに2m<sup>2</sup>を多少上まわっているに過ぎず、どうしてもこれは、計画どおりに実現させなければならない。しかし、都市計画がめざしている一つの目標、すなわち、産業の場として能率のよい都市をつくり上げるという面については非常に大きな関心が

寄せられ、強い努力が払われて、着々ともものになっていくのである。しかし、都市計画がめざしておるもう一つの目標、つまり人間の生活の場として、快適な都市をつくるという方面については、払われる努力の量も、そそがれる資金の量もきわめて微々たるものであるというのが、現在どの都市でもの状況ではないかと思うのである。幸い名古屋の計画では、実現するならばかなりのものになる公園、緑地の計画をもっている。問題はこれをどうして現実の公園にするかということである。先述したような事情の中で、どうしてもこれはやりぬかなければならないことであるが、実際にぶっかってみると全く途方に暮れるような感がするのである。これもまた、われわれの前に立ちふさがっている一つの問題である。

さらに以上述べたような各種の問題のすべてに関連した、もう一つの問題点がある。現在の国民生活の程度は所得倍増の計画などもあり、やがては相当高度なものになると思われる。しかし、現実には国民の大多数といってよい階層は低所得の人たちであり、そういう人たちは、広巾員の街路、立派な公園、完備した運河、快適な地下鉄などの近代都市設備によって一体どれだけの利益を直接に受け、従ってそうした事業にどれだけの関心を

寄せているであろうか。いままでの都市計画はほとんどが一時的な行き方で立案されて、実行されてきたのではなかろうか。これから先は、もう少し市民と一緒に立てた立案であり、実行でなければ、もう動きがとれなくなる時期がきているのではないかと思うのである。しかし、このことは現在の制度あるいは現在の財力、こうしたものだけでは解決のつかない問題である。ある場合には新しい立法の措置もいるし、ある場合には新しい制度の策定もいる。あるいは施工の方法の新しい工夫もいる。こうしたものを早急にかみ合わせて、産業の場として、能率のよい都市をつくり、生活の場として暮しやすい、うるおいのある都市をつくる。こういうことに早急にもって行かなければならないが、それにはさしあたり一体、どの方面をたたけばよいのか、どこにどんな手を打てばよいのか、いざとなると当事者として全く頭をかかえてしまう問題である。

こうした悩みの多い、また、非常に重たい仕事ではあるが、これからさらに勉強もし、各位のいろいろなお指導もいただき、関係ある方面のご支援も受けながらなんとか進めてゆきたいと考えている。

(1961年5月27日、名工大において講演)

セメント  
薬液

# 注入工法

好評

ハンス・イエーデ著  
樋口芳朗 共訳  
吉田迪雄

地盤注入は注入対象が千差万別であるため現場担当の技術者はさぞ御苦労されていることと思います。Jähde は薬液注入の始祖として有名な Joosten の娘むこで、東独の人ですがこの本は地盤注入を扱ったすぐれた内容をもっています。(中略)巻末には付録として若干(相当の長さになりましたが)米国などで発展した知識を補充しました。一訳者序より

B 6判 250頁 定価 350円

## 土質調査 および 土質試験

渡辺 隆著 B 6判 300頁 定価 450円

土質調査の意義、ボーリングの具体的な説明、応用方法、各種の試験に対して図版を多数挿入して、懇切丁寧な解説をほどこした学生、現場実務家など技術者の必携書。

## 多層ラーメンの数値計算法

G. KANI 著 奥村・佐々木共訳 B 6判 200頁 定価 350円

階層ラーメンにおいて節点の変位しないと仮定できないような場合がよくある。本書は種々な不合理を除くために役立つ計算方法を研究しその研究結果を詳述した好書

内容説明書は誌名ご記入の上お申込み下さい

東京都赤坂溜池5 振替東京10 電話(481)8581

技 報 堂