

---

招待論文

***Invited Paper***

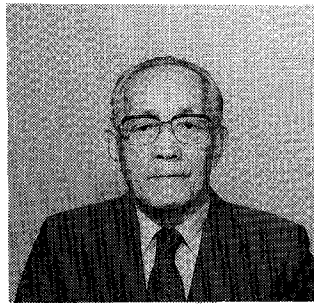
# 招待論文

## 名古屋都市圏の公共交通史の変遷

### REVIEW ABOUT PUBLIC TRANSPORTATION IN NAGOYA REGION

渡辺新三\*

By Shinzo WATANABE



#### 1. 名古屋と初期の都市交通

名古屋は愛知県の北西部に位置する県庁所在地で今からちょうど100年前1889年に市政を敷いた。1985年国勢調査の人口は211.6万人で東京都区部、横浜市、大阪市についてわが国第4位の都市であり東京と京都（西京ともいう）の中間に位置しているために中京ともいわれている。

伊勢湾の最北部濃尾平野を背後にひかえ西部は庄内川、日光川、木曾川の沖積デルタ、東部は天白丘陵の第三紀丘陵とそれを取り巻く名古屋城のある台地その他の洪積台地にまたがっている。都市の発生は12世紀頃那古野庄といった頃からで16世紀には今川、織田氏の治下にあった。1610年徳川家の命によって加藤清正が城を築き方1町の条坊制の城下町がつくられた。

市の南部にある熱田神宮の門前は宮とよばれ東海道の宿場町で城下との間には大須観音や東西の本願寺が置かれ寺内町として発展した。築城の際工事材料輸送のために福島正則が開削した堀川運河はその後河港となり現在の名古屋港に発展した。藩主は徳川御三家の筆頭尾張徳

川氏で特に木曾山林の木材を財源として所有していたために経済的に豊かで現在の熱田区の白鳥に貯木場を設け木材の取り引き加工の場所となった。

東海道は徳川時代は宮の宿で陸路が切れ海上七里を舟運によって桑名に渡りさらに鈴鹿峠を越えて京都三条大橋に達した。明治政府の時代になって陸上交通の体系の骨格が道路よりはむしろ鉄道に転換されてから名古屋は鉄道交通の一大中心となり、現在のJR東海道本線、中央本線、関西本線などが名古屋を結節点とし、さらに名古屋鉄道、近畿日本鉄道の二大私鉄が近郊の諸都市を結び特に近鉄は大阪まで達している。またJR武豊線は現在では短い支線であるけれども建設された当時は武豊港から東海道線の工事現場までの材料運搬鉄道としての役割を果たしたことは記憶されるべきことであろう。さらに近年になって東海道新幹線はわが国の主として太平洋岸を結ぶ交通幹線として最も重要な位置を占めている。

次に道路上に軌道を敷設してその上に車両を走行させる輸送手段は動力として人力、畜力、蒸気力、電力と進歩し最終的には路面電車として普及した。

わが国で最初に馬車鉄道が運転されたのは1882年新橋-日本橋（東京）間であったが名古屋市でも笹島-県庁\*間に馬車鉄道を敷設する目的で会社を設立したが運

\* 名誉会員 工博 名古屋工業大学名誉教授・中央コンサルタンツ技術顧問 (〒463 名古屋市守山区小幡北屋敷40)

Keywords: review, public transportation, Nagoya region

\* 旧県庁で現在の都心栄町の東側であった。

行までには至らなかった。またさらに名古屋駅—県庁間、本町御門—広小路間、笹島町—枇杷高町間の3区間に馬車鉄道を建設するために特許が得てあった。しかし資金難、沿道からの反対運動、さらには人力車組合からの補償要求などもあって実現の目はたたなかつた。

しかしその間1895年京都市にわが国で最初の路面電車が開業し名古屋市でも翌1896年馬車鉄道から路面電車への転換が認められ同年10月には正式に認可が得られた。この間市会からは「市街地に軌道を敷設して車両を運転することは交通上甚だ危険であるのみでなく市民の利益にならない」という反対の決議などもあって新しいものへの出発の困難さを企業のみでなく一般市民も認識させられることとなった。しかし路面電車は便利な乗物として全市に行きわたり、最初の開通は1898年3月、笹島—県庁の2.2kmで名古屋電気鉄道K.K.によるものであったが1922年に市営となったときには42kmに達し、また自家用自動車の攻勢に押され最も近代の交通手段である地下鉄への転進のため1972年3月1日に全面撤退したときにはその延長は106.8kmに及んでいた。

明治維新の成果があがってわが国は近代化が進んだにもかかわらず道路の改良にはほとんど努力のあとがみられず名古屋の城下で最も重要幹線である広小路、本町など車両の通行に耐えられるように整備されたものを除いて幅員は3間(5.4m)にすぎなかつた。1877年になって初めて改修が行われたがその中でも本格的なものは1887年の広小路の拡幅にすぎなかつたといわれている。名古屋市に東京市の市区改正条例が準用され、東京市並に都市整備が行われるようになった。ガソリンを燃料とする自動車がいられるようになったのは大正末期から昭和の初期にかけてで始めは公共交通機関として用いられたものが自家用として普及し今日のように都市の公共交通をおびやかすようになったのは第2次大戦以後のことである。

名古屋市で初めて路線バスが運行したのは1908年中区の岩田某がスチームエンジンカー1両で泥江橋—本町間を運転する許可を得たときであるといわれているが利用客もほとんどなく開業2か月で廃業に追い込まれた。その後1923年に名古屋市街自動車合資会社(後に名古屋乗合自動車株式会社と改称)がT型フォード乗合改装車5両で名古屋駅前—千種駅前間、大津町1丁目—熱田伝馬町間で前者は3区、後者は4区として1区10銭で開業した。同社は大正末期までに多くの路線をもち市内の有力なバス会社となった。このようにして市内には通称循環バス、赤バス、中央バス、銀バス等に群小バス10社くらいが加わって激しい乗客争奪戦を展開した。

一方市は1927年にバス営業を申請したが認可は得ら

れないままであった。本市より遅れて申請した民営業者には総花的に許可が与えられたがこれは市の中に政治的対立があったためといわれている。しかし1929年12月末ようやく営業許可が得られ市バスも競争に参加することができることになった。開業第1日に市が運転したのは許可路線11のうち4路線だけであったが、40両の車両はいずれも満員で正午過ぎには1日分の予定収入を突破したということである。これは車両、従業員ともに新鮮なイメージを与えたことと開業のご祝儀気分もあったからと考えられるけれども、市バス6銭、民営バス8銭という料金の違いが一番大きな乗客の動員能力となったものであろう。民営側は狼狽して料金の値下げを陳情し、2月7日には6銭に値下げして対抗したものの市バスは連日満員となり、両者の値下げを含むサービス合戦が始まった。

民営バスは営業許可が乱発されたためにますます増加し1930年には市内バス事業者数は22社となった。名古屋駅頭のバス駐車場には色とりどりのバスが見本市のように並び乗客争奪競争は激化し、結果として市営民営とも経営不振に陥った。特に市電は乗客をバスに取られ乗客数が減少し、1931—1933年度には赤字公債を発行するに至った。そこで市は交通政策の一貫を考え民営バスの全面買収に踏み切ることにした。買収は第1—第4次に分けて行われ最終は1940年2月1日に引きつぎが行われ、市内の公共交通は全面的に市にゆだねられることになった。しかしそこには戦時輸送の暗い影がせまっていた。

1943年5月名古屋市では資材不足のために市電、市バスの運行もままならなくなる一方で輸送需要はますます増える一方であったのでその対策として無軌条電車の建設に踏み切った。わが国では1932年京都市の四条に開通したものにつづいて二番目のものであった。第一次計画として東大曾根—今池—桜山間の内環状線に敷設しつづいて市の外周部で路面電車のない区間を埋める計画であった。第一次計画の路線の沿線には三菱電機、三菱発動機を始め車需工場が数多く立地していたがその規模はますます拡大し、ラッシュ時には故障のない限り実動車全部を運転した。一車の定員が50人のところを120人を上回る超満員でフル運転をしたが輸送しきれなかつた。無軌条電車は戦後も引きつづいて運転されたが戦時中道路の補修が行われていなかったために電車はものすごい動揺でポールがすぐ架線から外れ、車掌は電車の屋根に上ってポールを架線にかけ直す間電車は臨時停車という有様であったが市民からはノロバスとかノロリーバス(正式にはトロリーバス)の愛称で親しまれた。

この電車も戦後最初の国体が名古屋で行われたときに軌道化され、やがて他の路面電車とともに姿を消すこと

になった。

### 2. 公共交通網の整備計画—戦前第1次調査 (1936年)

名古屋市は第1次大戦後急激に発展し人口は1930年の90.7万から1935年には108.3万人となり年間2~3万人の増加をみた。この頃市内の鉄道は国鉄(現在のJR)、名古屋鉄道(戦時中から戦後にかけて合併したものを含む)を併せて約22kmで市内の都市交通は市営の路面電車と民営のいくつかのバスが主なものであった。当時市域を東西に貫く市電広小路線および南北に貫く大津町線はかなりの混雑状態にあったので市会でもその対策がいろいろと論議されていた。

当時は東京、大阪においては地下鉄はすでに開通していたので交通局は1935年末に地下鉄の調査を開始した。しかしこの計画(図-1)は膨大な資金その他の条件もあって一時見合せとなった。

### 3. 戦前の第2次調査 (1940年)

1937年7月に支那事変が勃発し戦局が拡大するとともに名古屋市はわが国有数の軍需産業都市となり、人口の増加と相まって朝夕のラッシュ時には工員の輸送が処理できないような状態になった。当局は再び高速大量輸送機関の計画に取り組むことになった。そこで大河戸宗治博士に調査を依頼し「臨時名古屋並に近郊交通網調査会」を発足した。博士は1940年12月に開催された調査会で計画の構想を発表した(図-2)。

この計画に基づき1941年にはボーリングの準備等着工に第一歩を踏み出したが同年12月に第2次大戦が始まりこの計画も実現をみることはなかった。

### 4. 戦後の第3次計画 (1947年)

大戦後市域の約23%を焼土と化し人口も70万を割るに至った名古屋市は周辺の農村地区に疎開した元の名古屋市の人口が昼間には戦災復興の作業のために名古屋市内に入り込み1947年の乗車回数(Riding Habit)\*は500回を超すような事態となった。名古屋市は戦時中北支で司政官として活躍した故田淵寿郎(土木学会名誉会員)を助役として招き、戦時中手がけた雄大な規模の都市計画の策定を任せられた。

田淵の功績は2本の100m道路を始め広幅員の道路、戦災復興土地区画整理の策定等枚挙にいとま

\* ある圏域の1年間の総乗車数を人口で除した値。

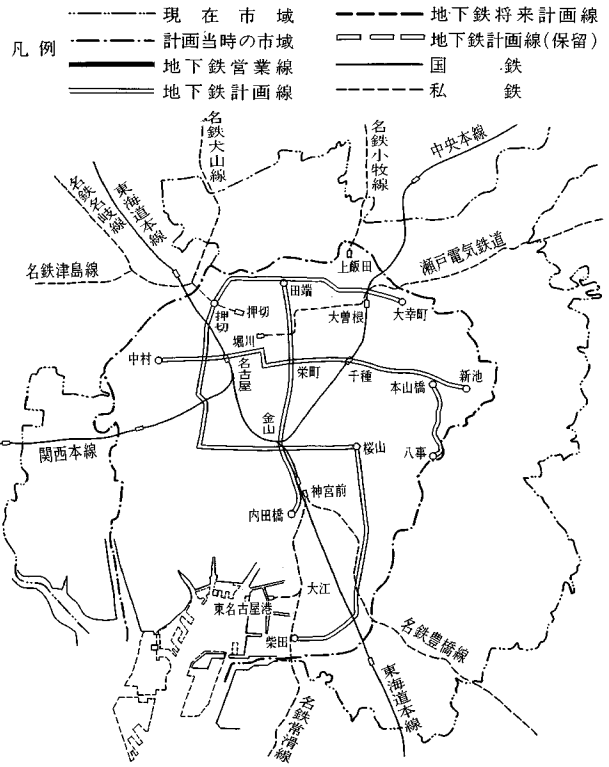


図-1 第1次計画(1936年)7路線52km

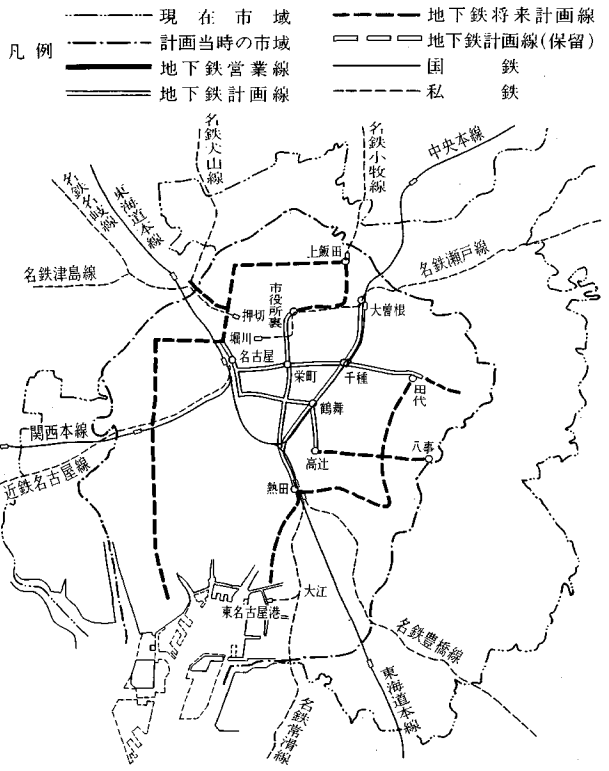


図-2 第2次計画(1940年)4路線29km

はないが、戦災を受けたわが国の大部分の都市が復興計画の図面は描いたもののこれを実行に移せなかったのに、新生名古屋を造り上げることができたのは田淵の実行力のなせるわざであったと計画者からは多大の評価を受けているところである。

田淵は名古屋市将来人口200万（1975年）を目標としてこれに対応した都市計画の一環として高速鉄道網を考え、1946年には、「名古屋市高速度鉄道協議会」が設立され翌年には6路線、延長約55kmの路線網が計画され、後に約6kmが短縮されたが延長49kmが都市計画決定されることになった（図-3）。

この道路と地下鉄を併せた広大な計画に対しては一般の市民の間には完全に理解できない人達もあり、特に幅員100mの広路の効用については「野球場にするのか」「飛行場にするのか」といった議論までがとびかった。図-3に示した地下鉄網については構造物がなかなか地上に出こないので道路ほどの批判はなかったが、後に都市高速道路建設の是非が盛んに議論されたときに「田淵は自動車の街豊田市のために道路だけを造った」と批判されたこともあった。道路と高速鉄道のバランスを考えに入れた田淵構想を大きく評価したい。

5. 都市交通審議会第5号答申路線 (1961年)

都市交通審議会は名古屋市の都市造成がわが国で他に例をみない飛躍的發展を収めつつあり、さらに中部経済圏の枢軸地点として今後ますます伸長しようとしていることから名古屋市およびその周辺の交通の整備は一にこの基盤によって策定されるべきであるという考えで、名古屋を中心とする半径おおむね40km圏を計画地域とし1985年を計画年次として基本的計画を答申した。その概要は次のようである。

(1) 交通網の整備拡充

大量そして短時間に集中する通勤通学交通の処理を目標として大都市圏の交通整備は行われるべきであることから、第一に高速鉄道の整備に重点を置き、これを根幹として、これと路面交通の整備と相まって総合的な交通網を形成すべきである。

(2) 高速鉄道網の整備

地下を原則として次の路線を新設する。

- ① 長久手—星ヶ丘—栄町—名古屋駅—八田
- ② 大曾根—市役所—栄町—金山—築地口
- ③ 上小田井—伏見通—鶴舞公園—矢白
- ④ 大曾根—砂田橋—本山—八事—伝馬町—金山

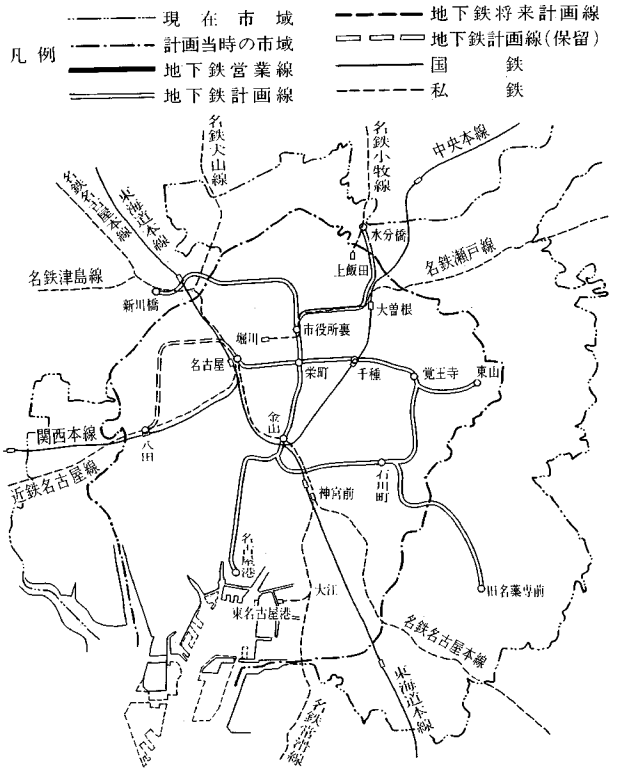


図-3 第3次計画（1947年）6路線55km

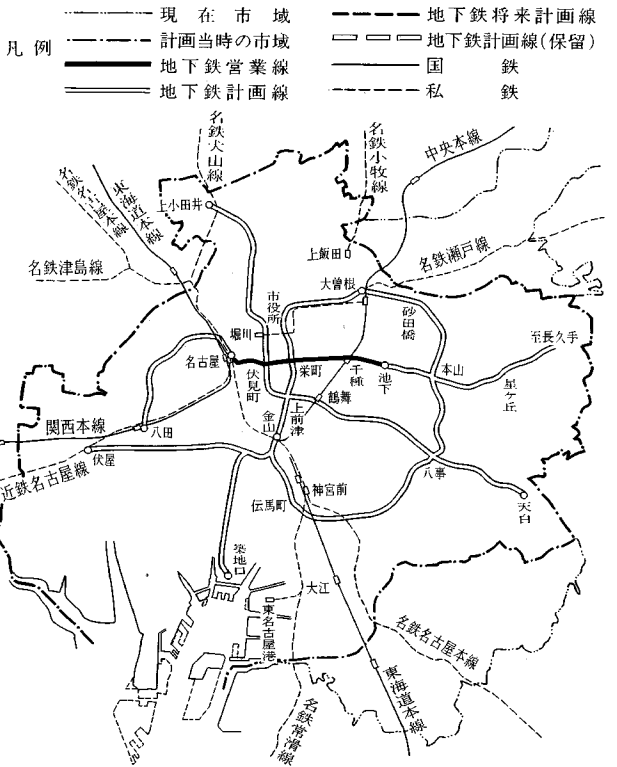


図-4 都交審路線（1961年）5路線75.2km

## ⑤ 伏屋一金山

また①～③号路線については周辺部の工業地帯、住宅地帯の発展に応じてさらに延伸を考えるものとする（図一4）。

## (3) 検討すべき路線

国鉄高山線の名古屋直結に関しては水分橋—大曾根間に新線を建設し、かつ鶯沼—水分橋間の名古屋鉄道を利用して高山線を大曾根に乗り入れさせる路線について検討すべきである。

## (4) 改良すべき既設路線

① 国有鉄道 中央本線、関西本線、武豊線の複線化、電化などによる輸送力増強

② 名古屋鉄道 名古屋本線、常滑線、河和線、瀬戸線の輸送力増強

③ 近畿日本鉄道 名古屋線の輸送力増強

④ その他 市街地部分の高速鉄道の立体化など

また高速鉄道の整備に関して相互乗り入れを考慮するなど高速鉄道全体として利用者の便利をはかるなど一体系となるような考慮が必要である。

6. 都市交通審議会第14号答申路線  
(1972年)

都市交通審議会は前項で述べた「名古屋市およびその周辺における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画の検討について」を1961年10月に答申したが、その後の市街地の外延的拡大と市街化の進展による情勢の変化や周辺部における大規模宅地の開発等による都心に向かう通勤通学輸送の急増のために交通問題が重大な社会問題となってきたこと。また名古屋圏における旅客輸送の自動車に対する依存度が首都圏および近畿圏に比較して大きく、名古屋市内の道路容量等も限界に達しつつあるために今後は大量性、高速性、安全性などの利点をもつ高速鉄道による大量高速交通体系を基軸にバス路線を有機的に配慮したネットワークにより旅客輸送を担当させていくことが必要であることから1985年を目標として名古屋圏における旅客輸送の整備増強に関する基本的計画を答申した。その概要は次のようである。

## (1) 名古屋圏（図一5）

① 名古屋駅を中心とした半径40km圏に属する市町村の範囲を名古屋圏と称する。

② 1970年の国勢調査結果で名古屋市への通勤通学者が人口の1%以上の市町村であること。

③ 前記の条件に加えて中部圏開発整備計画で都市開発区域に指定されている市町村であること。

④ 都市圏の考え方は法令等で定められたものではないから、それぞれの調査研究において独自に定められることがある。たとえば名古屋を中心とした都市圏で愛知

県の中京圏陸上交通網調査会議では愛知県全域および名古屋駅を中心とするほぼ40km圏内に入る岐阜県、三重県の一部と豊橋駅を中心とするほぼ半径30kmの範囲内に入る静岡県の一部の地域を中京圏と称し、また名古屋駅を中心とするほぼ40km圏内に入る地域を特に名古屋圏と称している。

## (2) 高速鉄道整備の考え方

① 輸送需要に対応した高速鉄道網を整備することを基本として都市政策上または交通体系上追加すべきものがある場合には追加する。

② 最混雑区間における混雑時1時間の乗車効率を目標150%とする。

③ 路線体系は原則として都心貫通とする。

④ 路線計画は地域開発との関連を考慮するとともに用地取得、工事施工等の面から道路計画との調和を図る。

⑤ 建設主体、経営主体および行政区域にとらわれないものとする。

⑥ 特定の路線または特定のターミナルへの過度の集中を避けるものとする。

⑦ 乗換駅の混雑を緩和し都心到達時間の短縮を図るため鉄道相互間の直通運転について考慮する。

⑧ 都市区域の拡大、都市機能の分散に対処するため都市周辺部を連絡する環状鉄道についても考慮する。

## (3) 高速鉄道整備計画

## ① 既設路線の整備増強

既設路線については列車編成の増大、列車回数の増加等により輸送力を最大とするよう整備増強を図るほか特に以下の路線については線増または電化を行い線路容量の拡充と機能の高度化を図る。

- 東海道本線 稲沢—大垣 複々線電化
- 大府—名古屋 別途貨物別線の建設
- 関西本線 名古屋—四日市 複線化
- 名古屋—亀山 電化
- 武豊線 大府—武豊 電化
- 名古屋本線 神宮前—須ヶ口 複々線化
- 小牧線 犬山—上飯田 複線化
- 三河線 知立—吉良吉田 〃
- 西尾線 新城—吉良吉田 〃
- 尾西線 新一宮—津島 〃
- 弥富—佐屋 〃
- 広見線 新広見—御嵩 〃
- 常滑線 常滑—多屋 〃

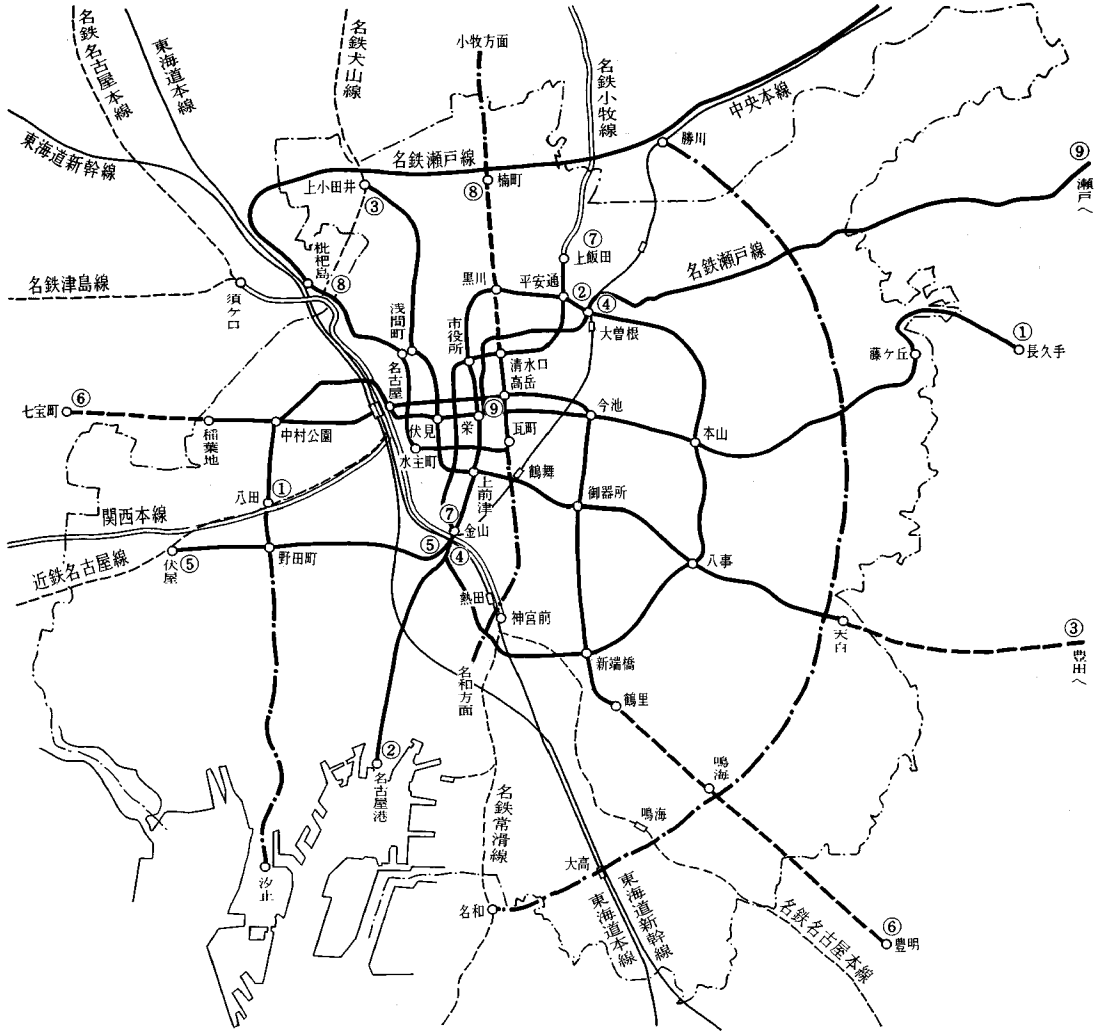
## ② 主要幹線の整備（図一6）

都市交通の主要幹線として整備すべき路線は次のとおりである。なお、3号線については犬山線と相互直通運転を行うものとし、その他の路線についても工事施工にあたってできる限り相互直通運転を図るものとする。

- 1号線 藤ヶ丘—長久手および、中村公園—八田については住宅地等の造成の進展による通勤通学者の増大に対処するため延長する。
- 2号線 全線にわたって営業している。
- 3号線 西春—岩倉地区における開発計画と関連して延長を考慮する。
- 4号線 新瑞橋—金山間は工事中
- 5号線
- 6号線 都心を貫通し住宅地として開発の著しい西部および東南部を結ぶ路線である。
- 7号線 都心を貫通し南部および北部を結ぶ。
- 8号線 都心を貫通し北西部および北部を結ぶ。
- 9号線 名古屋鉄道瀬戸線東大手栄を新設し守山および瀬戸方面と都心を結ぶ。
- 岡多線 日本国有鉄道瀬戸線および本線路により周辺部における住宅地の開発に対処するとともに東海道本線のバイパス線を形成する。日本鉄道建設公団によって工事が進められており、岡崎—北野塚間は貨物営業中である。
- 瀬戸線 日本国有鉄道岡多線および本線路によって周辺部における住宅地の開発に対処するとともに東海道本線のバイパスとなる。勝川—枇杷島間は中央本線のバイパスとしても機能する。日本鉄道建設公団



図-5 名古屋圏



路 線	経 過 地
整備路線 ——— (経過地未定)	1号線 長久手—藤ヶ丘—星ヶ丘—栄—名古屋—中村公園—八田
	2号線 大曾根—黒川—市役所—栄—上前津—金山—名古屋港
	3号線 上小田井—浅間町—伏見—白川公園—上前津—御器所—八事—天白—東郷—豊田
	4号線 大曾根—砂田橋—本山—八事—新瑞橋—金山
	5号線 伏屋—金山
	6号線 七宝—稲葉地—中村公園—名古屋—桜通本町—高岳—今池—御器所—新瑞橋—鶴里—鳴海—豊明
	7号線 金山—若宮—桜通本町—市役所—清水口—平安通—上飯田
	8号線 枇杷島—浅間町—水主町—矢場町—瓦町—高岳—黒川—楠町
	9号線 瀬戸—大曾根—東大手—栄
岡多線 岡崎—北野榎塚—豊田—瀬戸	
瀬戸線 瀬戸—高蔵寺—勝川—枇杷島	
検討路線 - - - - -	八田—汐止
	瓦町—熱田
	名和—鳴海—天白—猪高—勝川
	楠町—小牧方面
増強路線 ———	瀬戸—藤岡方面
	瀬戸—多治見・志段味方面
	関西本線 (名古屋—四日市)
	名古屋本線 (神宮前—須ヶ口)
小牧線 (犬山—上飯田)	

図-6 都交審路線 (1972年)



の工事線となっている。

③ 次回再検討の際に検討すべき路線

- 八田—汐止 臨海地区の発展に対応して1号線をさらに延長する。
- 瓦町—熱田 南部の開発に対応して8号線を南部、要すれば臨海地帯まで延長する。
- 名和一鳴海—勝川 名古屋市周辺の南部、東部および北東部の重要地点を結び、北部、西部における既設路線等と連絡する。名古屋環状2号線(高速道路)と併設することになる部分についてはあらかじめ道路との斉合性を図る必要がある。
- 楠町—小牧方面 小牧方面の開発に対応してさらに8号線を延伸する。
- 瀬戸—藤岡方面 藤岡方面の開発に対応してさらに9号線を延伸する。
- 瀬戸—多治見—志段味方向 東北部の開発計画の具体化に対応してこの方面への延長を図る。

④ その他の整備、改良等

大規模な住宅地開発が進行し、発生する通勤通学者が最混雑時1万人/1時間程度と予測される路線については、住宅地と最寄駅とを接続するモノレール等軽量構造の鉄道を含めて鉄軌道で連絡することを考慮する必要がある。

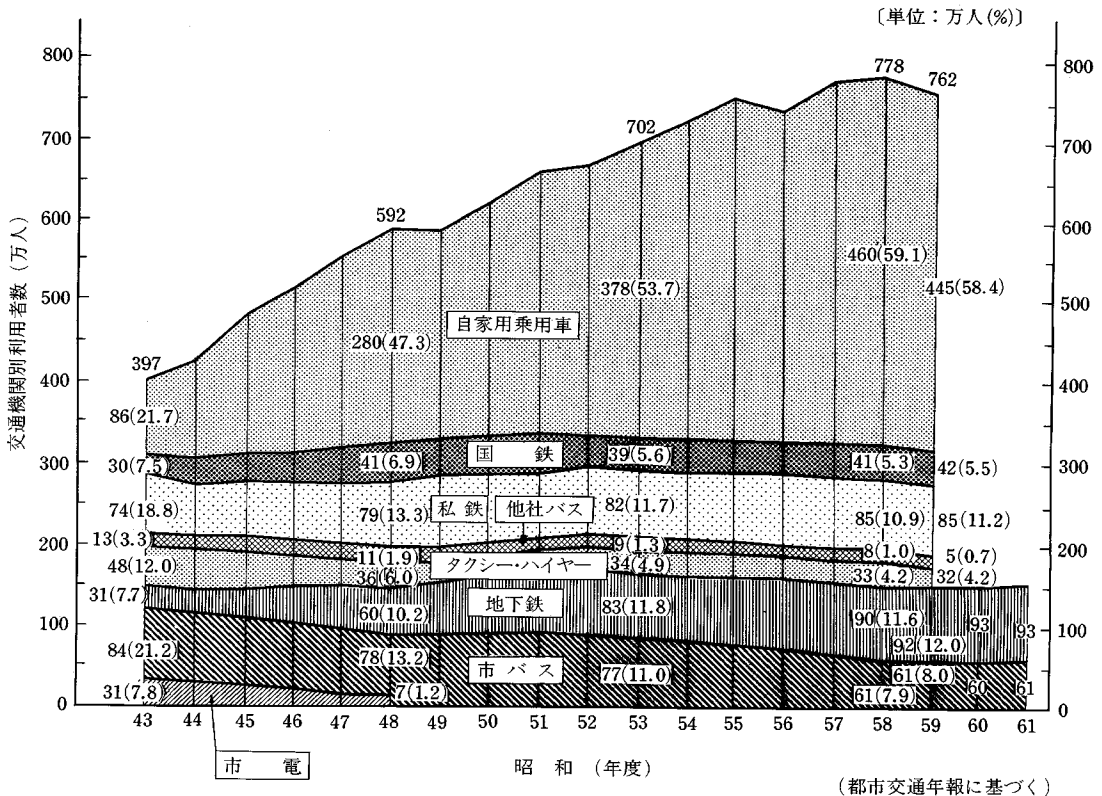
最混雑時に混雑度を緩和するためにホームの延長、待避設備の増強、車両の増備などを計画する必要がある。

都市交通の安全と円滑を図り都市の健全な発展に寄与するために都市内の鉄軌道は連続高架等の立体交差化を考へるべきである。

(4) 答申後今日までの整備進捗状況

名古屋市内における1日当たりの交通機関の利用人員は1984年で762万人であり、1973年の592万人と比べると約1.3倍の増加となっている。この増加部分はほとんどが自動車の利用者である(図一七)。

また市内交通圏については答申に基づいて整備が進められて整備必要延長240.9kmのうち1986年末現在の開業キロは116.9kmで進捗率は48.9%である。このうち地下鉄については60.2kmが開業しており現在建設中の路線は3号線の庄内緑地公園—上小田井間の1.4kmと6号線の中村区役所—野並間15.8km(今秋一部開通)である(表一)。



図一七 市内の交通機関別利用状況 (1日平均)

(都市交通年報に基づく)

表一 都市交通審議会第14号答申に基づく路線整備の進捗状況

(1986年12月末) (単位: km)

区 分	項 目	答申に基づ く必要整備 延長キロ	進 捗 状 況					未 着 手
			答申時既開 業のもの	答申後開業 (’85.12末まで)	(開業) 小 計	工事中	着工予定	
新 線	国 鉄	64.5	—	19.5	19.5	45.0	—	—
	民 鉄	地下鉄	176.4	32.4	27.8	60.2	17.3	—
		私 鉄		20.5	16.7	37.2	—	—
	計	240.9	52.9	64.0	116.9	62.3	—	61.7
線 増	国 鉄	94.5	—	13.6	13.6	48.0	—	32.9
	民 鉄	地下鉄	—	—	—	—	—	—
		私 鉄	124.6	3.6	16.9	20.5	9.1	78.6
	計	219.1	3.6	30.5	34.1	57.1	78.6	49.3

(注) 運輸局鉄道部資料による。

表二 朝間ラッシュ時の混雑状況 (最混雑1時間)

路 線 名	区 間	輸送量	混雑度	路 線 名	区 間	輸送量	混雑度
東海道本線	大 府→名古屋	10 113人	210%	名古屋本線	栄 生 → 名古屋	36 813人	184%
東海道本線	大 垣→名古屋	9 619	192	名古屋本線	呼 続 → 堀 田	18 484	166
中央 線	多治見→名古屋	22 769	220	常 滑 線	豊田本町→ 神宮前	10 727	198
関西本線	四日市→名古屋	1 447	110	犬 山 線	下小田井→東枇杷島	17 088	199
1 号 線	名古屋→伏 見	42 867	251	名鉄瀬戸線	矢 田 → 大曾根	8 257	190
2 号 線	金 山→東別院	18 494	197	名鉄豊田線	日 進 → 赤 池	2 976	141
4 号 線	西高蔵→金 山	7 472	159	小 牧 線	味 鏡 → 上飯田	2 311	165
3 号 線	荒 畑→鶴 舞	14 180	179	津 島 線	甚目寺 → 須ヶ口	6 486	178
				近鉄名古屋	米 野 → 名古屋	21 440	173

(注) 地下鉄は1985年地下鉄交通量調査, その他の路線は都市交通年報(1984年度実績)に基づく。

名古屋都市圏のネットワークは名古屋駅への一点集中型が依然として改良されずラッシュ時間帯には名古屋駅付近での輸送力は限界に近づいている。これを混雑率についてみると地下鉄1号線名古屋伏見間で251%で最高, ついで中央線多治見名古屋間で220%, 東海道本線大府名古屋間で210%と高い値を示している(表二)。

### 7. 整備方策を進めるために

基幹公共交通網を整備することは交通不便地域の解消, 通勤混雑の緩和や時間短縮効果などの利用者便益の向上と並んで沿線地域の開発効果などに大きく寄与するものであり, 都市の基盤整備と活性化さらにはプロジェクトの投資による事業効果や関連して副次的に生じる波及効果など, 社会的, 経済的に大きな効果をもたらすことになる。

しかしながら名古屋市で基幹公共交通網を整備していくうえで終局的に問題となるのは事業の採算性である。この採算性に最も大きな影響を与えるものは建設費と需要がある。最近名古屋市での地下鉄建設費は1km当たり270億円を超えており高額なものとなっている。一方需要については伸びが依然として小さく地下鉄について

現在60km余の路線を開業しているものの全体需要量1日93万人強のところ伸びやんでいる。

このため今後整備の方向を検討するためには社会全体からみた便益と費用を比較して整備の基準を明確しておくことが大切である。この方策として費用便益分析を行い整備の必要となる路線網の判断材料とすることが有効な手法と考えられる。

費用便益分析の結果社会的便益が高いにもかかわらず事業の採算性の合わない路線に対して便益と採算性とのかい離をどう埋めるかその具体的方策について同時に検討していくことが今名古屋市が考えなければならない重要な課題であろう。

従来名古屋市の基幹公共交通機関としては地下鉄での整備が中心となってきた。しかし建設費を低減するために最近わが国でも地下鉄の小型化や中量軌道系のシステム, ガイドウェイバスシステムなどの開発が進められており実用化の例もみられる。また名古屋市においては基幹バスシステムが一部で導入されたところであるが, 今後この検討を進め将来の輸送需要に見合った最適規模の交通機関を弾力的に選択して効率的な交通システムで整備していく必要がある。

## 8. 運輸政策審議会

国は今まで大都市内の公共交通のシステムを整備するために都市交通審議会を設けそれぞれの都市圏に必要な応じて部会を設けて調査検討を加えてきた。名古屋圏に関しても審議会の答申によって行政側がプロジェクトの実現に努力をしていることは既述のとおりである。

しかし答申が出されてから、いよいよ実現のために動き出すまでに長い時間のずれがあり、計画当初に比べると経済状態はもちろん社会状態なども大きく変化して、そのプロジェクトの必要性さえも疑わしくなる場合すら起こり得る。

国は都市交通審議会を廃止して運輸政策審議会を設置した。東京と大阪にはそれぞれ部会ができて地域の交通計画の指導に当たっている。

名古屋圏の交通問題に大きな関心をもっている者としては都市交通審議会の14号答申が中途半端な状態で進行にブレーキがかかっている状態を地元の希望する方向に加速してもらえる審議会にしてほしいわけである。

公共交通機関の整備が需要優先、追従の姿勢を取るのであればわが国で1~2の都市がそのポリシーに乗ることができるかもしれない。しかしわれわれはアメニティを優先する交通政策が表面にでてくることを望んでいるのである。われわれは公共交通と私的交通の共存に関する可能性から行政が撤退してはほしくはなく、少なくとも共存に新しい方途を見出してほしいのである。運輸政策審議会という言葉から都市交通という文字が消えたことに大きな期待をもって見守りたいと思う。

### 参 考 文 献

- 1) 運輸省中部運輸局：名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備にかかる調査研究報告書
- 2) 愛知県新中京圏陸上交通整備調査会議：新中京圏陸上交通整備調査会議報告
- 3) 名古屋市：名古屋市基幹公共交通網調査委員会報告
- 4) 名古屋市交通局：市営50年史
- 5) 名古屋市交通局：名古屋市高速度鉄道建設史

(1989.6.9・受付)

---

研究室紹介  
調査報告書リスト

*Institution, Members and Works*  
*Studies Reports*