

名古屋市のアンディティ「自動車都市」

交通事情と街路網の形成について

三上訓顯

名古屋の街で実際に車を運転していると、大変走りやすい街路網が整備されていることを実感する。本稿では、そうした名古屋市の街路について概説している。

実際には「名古屋走り」という言葉が存在するように、愛知県の交通マナーはかんばしいものではなく、また交通事故死者数全国1位という記録もある。これを比較のため人口千人当たりでみると全国41位であり、決して悪い状況とも言い切れない部分もある。そればかりか、戦後土地区画整理事業を積極的に進めて街路網を整備してきたことによる名古屋市の道の良さは、むしろこの街のアイデンティと呼んでもよいだろう。つまり「自動車都市」という他都市では容易に真似することができない大きな個性が名古屋市には存在する。愛知県は世界的な自動車産業の拠点でもあり、今後自動車とともに暮らすライフスタイルを踏まえた都市戦略を立案することも可能だろう。

キーワード：名古屋市 自動車都市 街路網 土地区画整理事業

1. はじめに

それまで東京の西麻布でプロデュースの仕事をしていた私にとって、どこの都市もそれなりに都市の個性があったし、それを引き出して都市戦略にするというのが当時の私の仕事であった。だから17年前に名古屋市立大学に赴任した頃は、名古屋市の街をみていささか拍子抜けした。

まず、景観的な個性がない。あえていえば、東京のどこかの街の一角を、小さくしてそのままもってきて置いたかのような街である。そればかりか、戦災で大方の歴史資産を消失しているの、まず文化財というものが無い。シンボルである名古屋城でさえ、空襲によって青白い炎をたてながら崩れていった写真が残されている。したがって他に自慢できる名古屋文化というものがない。愛知県出身のランドスケープアーキテクト池原謙一郎は、名古屋を「偉大なる田舎」と称していた。田舎では都市文化がなくてもしょうがないのか。

例えば図1であるが、本来ならば都市郊外の幹線道路沿いに展開するはずのファミリーレストランや量販店であるが、名古屋市では30台以上の駐車場を確保しながら、都心

に立地している。ここは隣のバス停が市役所であり、れっきとした都心の風景なのである。さらには他都市のような路面型の商店街の連なりが、名古屋市内では大変少ないのに対して、都心に隣接して大型の総合量販店が複数進出しているというのも名古屋市の不思議な風景である。

そうした私の実感が、ある時を境に大きくシフトした。それは名古屋市内を車で運転していたときのことである。この街は、どこにいても街路[注1]がきちんと整備されていて大変走りやすい。道路は交互通行が原則であり、京都



図1. 名古屋市東区白壁 2-7-10(筆者撮影:2015年3月)

■ 4 名古屋市のアンディティ「自動車都市」

市内でよく眼にするような狭隘な街路ははまず見かけない。さらに交差点では右折レーンが必ず設けられており、当然歩道も設けられている。そしてどこの店に行っても駐車場が必ずといってよいほど設けられており、車の駐車に困ったという東京のような経験が不要である。つまり名古屋は、街路がとても良く、車が走りやすい街の構造になっている。そんな都市は、日本で他に札幌ぐらいではなかろうか。そう考えた時、この街は車の運転をするために最適化された街ではなかろうかという新しい認識が生まれた。

そこで名古屋市の交通と街路事情について少し概観しながら名古屋市のアイデンティティを探ろうというのが本稿の目的である。

2. 愛知県の交通事情

メディア報道など [注 2] によれば、愛知県は交通事故死者数では 204 人 (2014 年) と全国都道府県中最大値でありワースト記録となっていることを報じていた。

たしかに「名古屋走り」という言葉があるように、信号無視、速度超過、方向指示器を出さない車線変更等々の道路交通法に違反する運転が多いことも事実である。私も十数年前名古屋市に赴任した時には、夜間交差点の歩道に堂々と駐車している車が多いのに驚いたことがある。

さて私は、愛知県の交通事故死者事数は、本当に全国ワースト 1 なのかという疑問がわく。そこで表 1 は、住民基本台帳人口、交通事故死者数、車保有台数、運転免許保有者数の 4 指標を県別に集計したものである。さらに表 2 では前 4 指標の相関係数を算出してみた。

先ず 4 指標をみると、a. 住民基本台帳人口は、最大値が東京都 13, 202, 037 人、最小値鳥取県 587, 087 人、また b. 交通事故死者数では、最大値が愛知県 204 人、最小値が島根県の 26 人となる。さらに乗用車、貨物車、特殊車両、二輪車の合計値である c. 車の保有台数は、最大値が愛知県 5, 135, 616 台、最小値が鳥取県の 465, 430 台、最後に車の運転免許保有者数は最大値が東京都 7, 646, 704 人、最小値が鳥取県の 385, 303 人となり、いずれも大きな数値のバラツキがあり、実数値での都道府県別単純比較は不正確である。

そこで都市計画分野でしばしば用いられる方法であるが、人口千人当たりの値を算出し、最大値から順位をつけてみ

たのが e ~ g である。これによって都道府県ごとの実数値のバラツキは修正され、相互に比較することができる。

先ず e. 人口千人当たりの交通事故死者数は、1 位は佐賀県 0.066 人、2 位福井県 0.061 人、3 位は三重県 0.060 人と続き、最下位は東京都の 0.013 人となる。そして愛知県は 0.027 人であり全国 41 位ということになり、交通事故死者数は他都道府県と比較すれば少ないほうであろう。

同様に f. 人口千人当たりの車保有台数は、1 位群馬県 883.63 台、2 位長野県 879.04 台、3 位山梨県 873.09 台、4 位茨城県 857.86 台、5 位栃木県 849.70 台となり、最下位は東京都の 335.03 台であり、愛知県は 686.71 台で 35 位である。

表 1. 車の運転状況に関する指標

no	都道府県名	a.人口	b.交通事故死者数	c.車保有台数	d.運転免許保有者数	e.人口千人当死者数	f.人口千人当車保有台数	g.人口千人当免許者数
		(人)	(人)	(台)	(人)	(人) 順位	(台) 順位	(人) 順位
1	北海道	5,463,045	169	3,734,386	3,390,324	0.031	38	683.57
2	青森県	1,367,858	54	1,009,588	863,420	0.039	26	738.08
3	岩手県	1,311,367	64	1,028,463	843,957	0.049	11	784.27
4	宮城県	2,329,439	83	1,682,193	1,527,419	0.036	32	722.15
5	秋田県	1,070,226	37	825,478	691,168	0.035	33	771.31
6	山形県	1,151,318	44	937,800	779,264	0.038	28	814.54
7	福島県	1,976,096	87	1,645,064	1,306,025	0.044	18	832.48
8	茨城県	2,993,638	132	2,568,127	2,054,453	0.044	17	857.86
9	栃木県	2,010,272	102	1,708,125	1,399,307	0.051	10	849.70
10	群馬県	2,019,687	67	1,784,664	1,414,669	0.033	35	883.63
11	埼玉県	7,288,848	173	4,043,556	4,618,952	0.024	44	554.76
12	千葉県	6,247,860	182	3,582,470	3,970,803	0.029	39	573.39
13	東京都	13,202,037	172	4,423,025	7,646,704	0.013	47	335.03
14	神奈川県	9,100,606	185	3,998,970	5,571,029	0.020	45	439.42
15	新潟県	2,354,872	103	1,848,452	1,583,377	0.044	19	784.95
16	富山県	1,091,612	44	898,789	747,957	0.040	23	823.36
17	石川県	1,163,380	55	896,454	774,355	0.047	12	770.56
18	福井県	808,229	49	660,584	542,396	0.061	2	817.32
19	山梨県	861,615	49	752,259	597,667	0.057	5	873.08
20	長野県	2,160,814	82	1,899,448	1,490,465	0.038	29	879.04
21	岐阜県	2,098,176	93	1,680,012	1,421,633	0.044	15	800.70
22	静岡県	3,803,481	143	2,868,729	2,570,712	0.038	30	754.24
23	愛知県	7,478,606	204	5,135,616	5,012,839	0.027	41	686.71
24	三重県	1,868,860	112	1,505,610	1,265,516	0.060	3	805.63
25	滋賀県	1,421,779	63	1,019,328	951,092	0.044	16	716.94
26	京都府	2,585,904	69	1,342,120	1,591,400	0.027	42	519.01
27	大阪府	8,878,694	143	3,740,809	5,098,975	0.016	46	421.32
28	兵庫県	5,655,361	182	3,017,695	3,474,224	0.032	36	533.60
29	奈良県	1,403,034	45	834,522	908,229	0.032	37	594.80
30	和歌山県	1,012,236	39	756,023	684,607	0.039	27	746.88
31	鳥取県	587,067	34	465,430	385,303	0.058	4	792.81
32	島根県	711,364	26	553,940	464,574	0.037	31	778.70
33	岡山県	1,945,208	90	1,525,382	1,297,391	0.046	14	784.17
34	広島県	2,876,300	117	1,885,519	1,862,428	0.041	22	655.54
35	山口県	1,443,146	58	1,076,927	936,704	0.040	24	746.24
36	徳島県	782,342	31	622,498	532,438	0.040	25	795.69
37	香川県	1,010,028	52	782,299	681,415	0.051	9	774.53
38	愛媛県	1,436,527	75	1,018,108	940,739	0.052	8	708.73
39	高知県	754,275	41	564,476	494,275	0.054	7	748.37
40	福岡県	5,118,813	147	3,327,118	3,248,603	0.029	40	649.98
41	佐賀県	852,285	56	675,110	568,466	0.066	1	792.12
42	長崎県	1,424,533	49	950,247	866,054	0.034	34	667.06
43	熊本県	1,825,686	76	1,365,210	1,198,886	0.042	21	747.78
44	大分県	1,197,854	56	920,228	782,925	0.047	13	768.23
45	宮崎県	1,142,486	49	943,387	768,993	0.043	20	825.73
46	鹿児島県	1,703,126	94	1,352,297	1,129,143	0.055	6	794.01
47	沖縄県	1,448,358	36	1,077,427	908,737	0.025	43	743.90
50	全国値	128,438,348	4,113	80,933,962	81,860,012	0.032	-	630.14

a.総務省 住民基本台帳人口 平成26年1月1日
 b.(財)交通安全協会 交通事故死者数はH26年1月1日～12月31日
 c.(財)自動車検査登録情報協会 都道府県別自動車保有台数+H26年11月(乗用車、貨物車、特殊車、二輪車合計)
 d.警視庁 運転免許統計 H25(複数の免許がある場合は、上位の免許に含まれる)
 e.算式 b/a × 1000
 f.算式 c/a × 1000
 g.算式 d/a × 1000

表 2. 各指標の相関係数

	a.人口	b.交通事故死者数	c.車保有台数
b.交通事故死者数	0.86		
c.車保有台数	0.92	0.96	
d.運転免許保有者数	1.00	0.88	0.95

さらに g. 人口千人当たりの運転免許保有者数では、最大値 1 位群馬県 700.44 人、次いで 2 位栃木県 696.08 人、3 位山梨県 693.66 人となり、最下位の 47 位大阪府は 574.29 人となり、愛知県は 17 位 670.29 人である。

さらに表 2 をみると、4 指標の相関係数が、いずれも正のか高い相関を示しており、なかでも a. 人口と d. 運転免許者数は 1.00 となり、人口に比例して運転免許保有者数が多い。さらに交通事故死者数は、c. 車保有台数 0.96、d. 運転免許保有者数 0.88、人口が 0.86 といずれも正の高い相関である。4 指標は交通関係のデータだから当然相関が高い。実数値でみようという論拠は、このあたりにあるのかもしれないが、それは全国値として意味を持つ。だから都道府県単位でみるならば、前述したバラツキを調整した人口千人当たりの人数でみるべだろう。従って実数値のみを扱うのではなく、b. 交通事故死者数は、a. 人口、c. 車保有台数、d. 運転免許保有者数と組み合わせて判断の方が適切だろう。

また人口千人当たりでみた場合、上位 5 位以内に e. 交通

事故、f. 車保有台数、g. 免許保有者数の 3 項目に該当するのが山梨県である。同様に f. 車保有台数、g. 免許保有者数の 2 項目に該当するのが茨城県、栃木県、群馬県、長野県となり、これらは車と免許保有者が多い県といえよう。

結果として人口千人当たりで他都道府県と比較すると、愛知県は必ずしも交通事故が他県に比べて著しく多いわけではなかった。他方当然のことながら交通事故数は本来 0 値を目指すのが人間の悲願であることに変わりはない。

3. 戦後名古屋市の街路づくり

1889 年（明治 22 年）に市制が施行され名古屋市が誕生した。1934 年には、人口 100 万人を越える都市に成長した。図 2～図 5 [注 3] は、昭和 11 年頃の名古屋市内を撮影したものである。中心道路である広小路通は、路面電車が走り広幅員の道路であるが、車道は片側で 1 車線分しかない。それ以外は比較的狭隘な道路となっている。それは名古屋の町がつくられた江戸期の頃の町割を引きずっているかの



図 2. 広小路通



図 3. 中食品市場屋上より赤門通り



図 4. 広路線伏見町付近



図 5. 旧鉄砲町 1 丁目より北方をみる

■ 6 名古屋市のアンディティ「自動車都市」

ようでもある。こうした旧態然とした名古屋の道路が大きく変わったのが戦後である。戦災で街の中心部の大半を焼失した名古屋市は、戦後復興の中心事業として土地区画整理事業を実施した。市内に点在していた寺院を現在の平和公園に集積させるとともに、市内の数多くの宅地と道路を整理していったのである。それは江戸期以来の街の構造を基本から変える都市構造の大改革であった。

この土地区画整理事業について概説しておこう。土地区画整理事業は、市街地の総合的整備を目的とし事業手法の中では最も古く、法文化されたのは1919年（大正8年）である。その後1954年に現在の法律が制定されている。この法律の目的は、「公共施設の整備及び宅地の利用促進を図るため」と規定されている。土地区画整理事業は、都市計画区域内の土地について、宅地の利用促進と公共施設整備・改善を図るため、土地区画形質の変更及び公共施設の新設・変更を行い、健全な市街地の造成を図り、もって公共の福祉の増進に資する事業である。

その仕組みを図6に示した。順を追って説明する。

1) 事業前に、土地地権者から少しずつ土地を提供してもらい（減歩と呼ぶ）、それらの一部を集め道路・公園等の公共

施設に充当する。減歩は事業による其々の土地の利用価値増進範囲内で行われる。

2) 各々の土地地権者は、事業前の土地の位置、面積、環境、利用状況に応じて整形された宅地へと「換地」される。

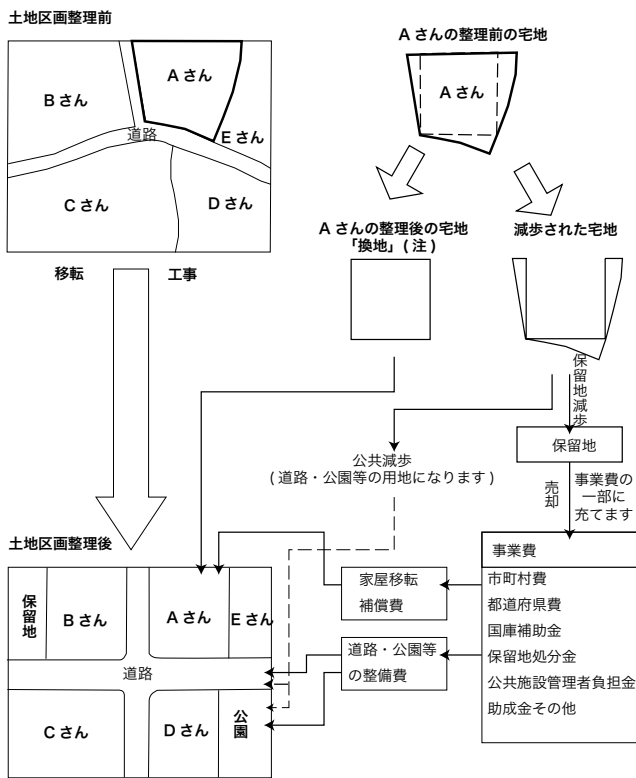
3) 減歩により生じた保留地を売却した資金、国家補助金、地方公共団体助成金等の資金により、道路、公園等の公共施設の整備、建築物・工作物の移転補償、宅地の造成を行う。

4) 全ての工事が完了した後、各地権者の土地の価値に不均衡が認められる場合には、換地計画で定められた清算金を徴収・交付することにより地権者間の公平を保つ。

事業施行者は、個人-土地所有者、借地権者が1人または数人で共同して行うもの、組合-土地所有者、借地権者が7人以上共同して行うもの、地方公共団体-都道府県及び市町村が行うもの、行政庁-国土交通大臣、及び知事が行うもの、公団-都市再生機構及び地方住宅供給公社が行うものがある。

名古屋市の土地区画整理事業は、現在も都市郊外で進められており、この事業前と事業後の空間的姿を示したのが、図7〔注4〕である。事業前には、宅地の地割が複雑な形状をしながら絡み合い、その隙間を道路が折れ曲がりながら通るといふ混沌とした状態であり、近代都市計画の視点から見れば大変不合理な都市構造である。それを土地区画整理事業を行うことによって、整然とした地割と広幅員の道路、都市公園などの公共施設を設けていることがわかる。

つまり土地区画整理事業は、個人の宅地形状を整理するとともに、十分な幅員がある道路を整備することでもある。区画整理の街名古屋といつてよく名古屋市内の道路が車に



（注）現在の土地にある所有権、地上権、借地権などは換地先に移転します。

図6. 土地区画整理事業の仕組み

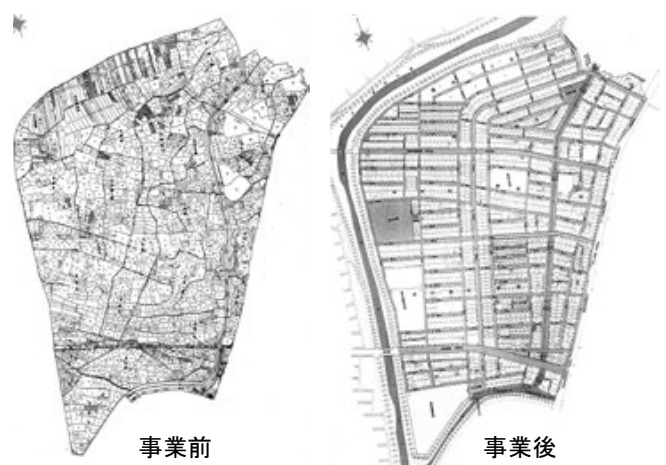


図7. 土地区画整理事業の宅地等の状況

■ 8 名古屋市のアイデンティティ「自動車都市」

う。それも日本有数の都市資産であり、街路づくりという都市計画の王道をゆく事業でもあった。

4. まとめ

こうした街路を取り巻く名古屋市の環境をみていると、名古屋市の最大のアイデンティティは、まさに街路にあるといえるのである。そうした公共インフラ資産は、容易につくれるものではない。戦後間もなくの混乱期に迅速に将来を見通し先見性ある戦災復興計画を立案及び事業推進を行ってきた田淵寿郎〔注7〕をはじめ、その後多くの関係者らの地道な努力とによって整然とした街区と街路とによって明快な都市構造を形成し、これによって交通体系が整理されてきた。

さらに土地区画整理事業は、前述したように減歩という個人の土地の一部を公共用途として提供することにより成立する事業でもある。そういう点では、名古屋市民自らが自分達の土地の一部を提供してつくってきた街路網だとする見方も成り立つ。だから街路こそが、名古屋市最大のアイデンティティなのである。

そんな名古屋市内の平均的な幹線道路の姿を図8(桜通り)で示した。右折・3車線交互通行の道路が確保され、その左右カードレール仕切られたところは自転車通行帯、そして歩道と続き、歩道部には相当数の駐輪場が設けられている。

さて都市の個性を立案する私の本来の仕事に立ち戻って考えるならば、「自動車都市」という概念が、名古屋市のアイデンティティになると考えている。それは前述したように街路づくりの長い実績がなければ、容易に他の都市が真似することができない独自性のある概念でもある。さらに



図9. 現在の名古屋市内・桜通線（筆者撮影：2015年3月）

言えば世界的な自動車産業の拠点が愛知県内にあるということも大きな理由だろう。自動車を取り巻く一連の産業群が愛知県経済を大きく誘引しているわけであり、文字通り世界的な自動車都市なのである。

自動車都市といえば、それ自体が多様なライフスタイル形態をイメージさせてくれる。そこには、これまでの名古屋とこれからの名古屋を論じる多数の素材が含まれている。名古屋の未来像の一つは、そのあたりにあるだろうと私は考えている。そうしたこれからの自動車都市名古屋の戦略立案については、また機会を改めて語ることにしよう。

注釈

注1: 名古屋市行政では道路を街路と読んでいる。本稿では都市計画法上の用語を使う場合及び固有名詞を除き道路を街路と呼ぶことにする。

注2: 朝日新聞WEB版、2014、1、30

注3: 写真は名古屋都市センター所蔵

注4: 名古屋市野並地区土地区画整理事業組合

注5: 1946年に発表された「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行う。

一、現在の電車道は総て三〇米以上に拡張し、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。

注6: 名古屋市住宅都市局街路計画課編：名古屋市都市計画道路網図、縮尺1/2500、平成23年3月、

注7: たぶちじゅろう 1945年、佐藤正敏名古屋市長の要請により名古屋市技監として戦災復興都市計画の企画、実行に携わった。その後も地下鉄や港湾整備など名古屋の各種都市計画に携わり、1966年に名古屋市名誉市民第1号に選ばれた。

注8: 本稿の論述にあたり以下の文献を参照した。

新修名古屋市史資料編編集委員会編：新修名古屋市史、近代、近代2、近代3、現代、2012～2014。

名古屋市住宅都市局編：区画整理の街なごや（新版）、名古屋市、2009。