

都市遺産を考える

— 次代に引き継ぐ物語 —

池田 誠一

【11】現代2(平成)…①交通システム
②国際空港

1 三番目の名古屋圏

戦後、名古屋は東京圏、大阪圏に次ぐ我が国第三の都市圏として定着しました。しかし、東京圏、大阪圏と比べると、①圏内に横浜や京都といった大都市がなく、②圏域の規模も

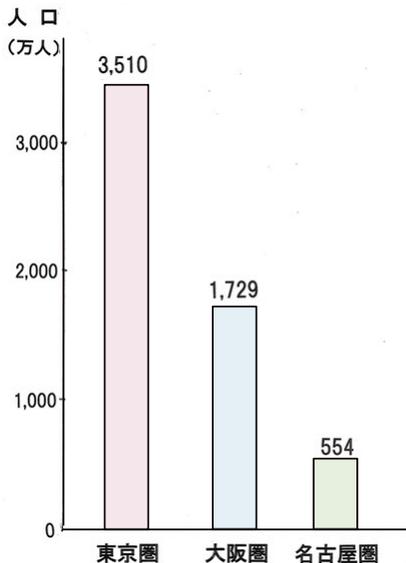


図1 三大都市圏の人口規模。各中心都市と10%通勤圏の人口(2015、週刊ダイヤモンド)

小さく、そのうえ、③人口等の密度が低いなど、大きな違いがあります(図1)。

このため、大都市として必要な機能でも、それが事業として成り立たないものがいろいろ出てくることとなります。三大都市圏とは云うものの、東京や大阪では考えられない努力が必要になるのです。

ところが一方で、この努力が、意外な成果をもたらすこともありました。今回は、そうして新しく生み出されたプロジェクトの中から、ユニークで、他に誇り得るものとして、交通システムと国際空港について考えてみたいと思います。

2 三番目の摸策

(1)交通システム：独創の中量輸送

都市の公共交通システムには、一般に、大量高速に幹線を運ぶ「鉄道」と、少量できめ細かい支線を運ぶ「バス」があります。東京や大阪は、人口密度が大きく、鉄道がその中心になっています。名古屋は、自動車の分担率が

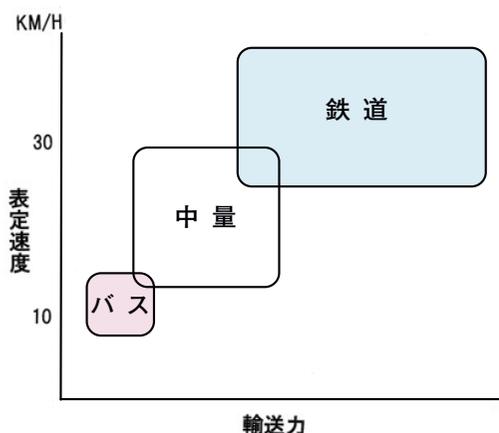


図2 公共交通機関の輸送力と表定速度の概念図。
バスと鉄道の間は大きなギャップがある

高いこともあって、鉄道では採算が取れない所が大半です。一方、大都市の幹線輸送は、都市の大きさからバスのスピードでは限界になり、高速の交通システムが必要になるのです。

この問題は、バスと鉄道の中間の輸送システムが広く存在しないことにも問題があります(図2)。これまでもモノレール(北九州、千葉等)や新交通システム(神戸、大阪等)とよばれる中量システムが試行されてきました。しかしコストや走行空間の確保等の課題があり、なかなか普及していません。そこで、この壁を破るために、名古屋はいろいろなシステムに挑戦することになりました。

一つ目は「基幹バス」です。バスは、道路状



図3 名古屋市総合交通計画研究会で提案された当初の基幹バス構想(昭和54年)

況が許せば、相当の高速なサービスが可能です。このため、①停留所間隔を広げるとともに、②道路中央の専用走行路を、③バス優先信号で走るシステムが考えられました(図3)。当然、当時の運輸、建設、警察の三省庁の難しい調整が必要になりました。しかし、昭和60年、当初の構想からはダウンしたものの、「中央走行方式の基幹バス」として、都心・栄から市東部の引山までの10.5kmで実現することができました。

二つ目は「ガイドウェイバス」です。基幹バスは全線バスレーンで、鉄道と一般バスの中間位のスピードを出すことができました。ところが、バス優先信号は難しく、スピードには限界がありました。そこでその通路を専用化するため高架とし、バスは通路にガイドを付けて走るシステムが考えられたのです(図4)。そして平成13年、大曽根と守山の緑地公園間6.5kmに専用走行路を造って運行を始めました。



図4 ガイドウェイバスの案内輪

このシステムは、軌道法に準拠することになり、鉄道とバスの両方の法規に適合することが必要になりました。このため制約が複雑であることに加え、新交通システムへの移行を可能にするという条件から、キロ当たり70億円位と建設費も高くなってしまいました。しかし、国内に例のない貴重な実験路線

ができたことになったのです。

名古屋付近では、このほかにも平成17年、「リアモーター（常伝導）を使った新交通システム」もできており、鉄道とバスの中間的なシステムの実験場になった感があります。

これらがすべて成功したというわけではありませんが、他には見られないシステムの実験場として、この地域が誇ることのできるものではないでしょうか。

(2)国際空港：地域主導方式

国際空港も、今後の大都市圏を考えると欠かせないインフラです。まず、①24時間運用に制限がなく、②オーシャンフライトの可能な4,000m級の滑走路を持つ国際空港が望ましいと考えられました。わが国では東京（成田）に、続いて大阪（関西）にと、2つの国際空港がつくられています。しかし国際空港は国が建設・管理することになっているため、3番目となると、国としてどこが適切なのかという議論が必要になるのです。

この問題に、名古屋が乗り出したのは、「名古屋もポツポツ検討を始めないと遅れますよ」という国の高官の地元へのリップサービス？でした。ところが地元は、それを真正面にうけ、昭和60年、調査のための財団法人をつくり、調査を始めたのです。そして独自に空港の立地場所を決め、基本構想をつくりました。さらに将来の全体像を提案し、環境の調査を始めました。もちろんそうしながら、一方で国の専門家を巻き込んでいきました。これらの費用は大半が地元の負担でした。しかし、名古屋が国を取り込み、ライバルの地方に対して先行するには、このような地域主導がよかったのかもしれない。

その結果、中部空港構想は国の計画に取り

暦年・月	事柄	経過年
S60・1	中部新国際空港建設促進期成同盟会設立	0
S60・12	(財)中部空港調査会設置	0
H1・3	三県一市首長懇で「伊勢湾東部」で合意	4
H2・5	中部新国際空港基本構想策定	5
H3・11	六次空整で調査実施空港に位置づけ	6
H5・3	海域での調査開始(ボーリング等)	8
H5・12	実機飛行調査(昼間)	8
H8・12	七次空整で実施空港に位置づけ	11
H10・5	中部国際空港株式会社設立	13
H12・6	漁業補償協議が妥結	15
H12・8	護岸工事に着手(着工)	15
H17・2	中部国際空港開港	20

図5 中部国際空港の構想から実現までの20年

上げられ、国と一緒に本格調査を完成させました。そして国と一体で事業主体をつくり、我が国3番目の第1種「国際空港」として開港することができたのです(図5)。

名古屋は、従来、このような進め方が下手だといわれていました。しかしこの時は、愛知・岐阜・三重の三県と名古屋市。それに地元経済二団体が一致協力して、プロジェクトを実現させることができました。

(3)その他

<万国博>

昭和39年の東京オリンピック。45年の大阪万博。この二つの大イベントを見て、これも三男坊主義ではありますが、次は当然名古屋に、という思いがわきました。ところが、63年を目指した「名古屋オリンピック」は、56年ソウルに敗北してしまいました。

しかし、直接は結び付きませんが、オリンピックを主導していた愛知県では、是非この地で「万国博を」という思いがわいたのでしょう。岐阜、名古屋、三重が地域の博覧会を企画したのに対して、昭和63年、愛知県は地域を誘って万国博を提案しました。

しかし、ちょうど万国博の制度が変更さ

れる時期に当たりました。一方、会場予定地が難しい場所で、環境問題が問われる時期でもあったため、思うようには進みませんでした(図6)。幸いオオタカの営業を理由に会場が変更され、小規模化して実現にこぎつけたといえます。

そのため、国内に大阪万博のようなブームを起こすようなことにはなりませんでしたが、環境万博と呼ばれ、評判の良い国際博にすることができました。ただ、これをこの地方としてどう評価するかは、難しいところがありそうです。

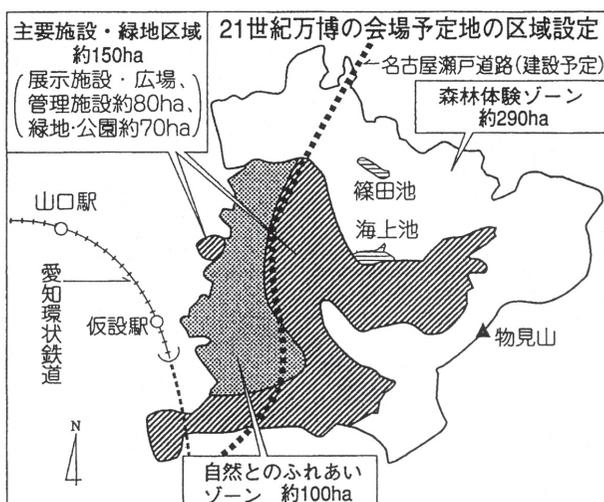


図6 愛知万博の当初の会場構想。環境問題のため、この構想は挫折します。これが、基幹バスの乗場(東行)です。まずそこから乗車します。

この路線は、市営と名鉄の共同運行で、両社のバスが混じります。運行回数や時間帯は、地下鉄並みで、頻繁にバスが来ます。そして、結構な乗客があります。

右折信号でスタートです。これから幅員30m以上の道路区間は、片側三車線以上取れるため、方向別の信号です。駐車場の間隔をバスより広げてあることもあり、表定速度は地下鉄と一般バスの中間になりました。

順調に走行する基幹バスですが、課題もあ

3 紀行 中量システムの実験場

… 基幹バスとガイドウェイバス …

それでは、名古屋にしかない二つの中量輸送システムである基幹バス(中央走行方式)とガイドウェイバスを見てみたいと思います。今回は、歩くというよりも、それぞれを試乗してみることにします。

<基幹バスから>

地下鉄の市役所駅を降りて、地上に出ます。大きな交差点の南側の道路中央にバス停があ



基幹バス(新出来町線)の市役所(東行)停



蛇行する走行路(車内より)。正面左に対向バスが見える



バスレーンに侵入する一般車。
昼間の優先レーン時間帯は合法になる

ります。①は走行路が蛇行すること。②は、一般車両の混入があること。そして③は、右折車との交差問題です。①は交差道路からの右折車の進入を避けるため乗場を交差点の手前の持ってきたために起こりました。②はバス運行回数が少ないときに、専用レーンが認められず、優先レーンになったことも一因です。③は、とくに方向別信号ができない道路幅の所での問題です。

しかし、これらの課題はありますが、基幹バス中央走行は、表定速度を20^{km/h}くらい出せる安価な交通システムとして、大成功だったのではないのでしょうか。

次のシステムに移るため、茶屋ヶ坂停で下車しましょう。振り返って道路状況を見ると、



茶屋ヶ坂停。
バスレーンの外側の一般車線は1車線しかない

この区間は道路幅が狭くバス車線以外に片側1車線しかありません。実は、基幹バスの次の路線ができないのは、この状態が住民に受け入れられないからなのです。

<ガイドウェイバスへ>

茶屋ヶ坂停を東に歩くと、信号の向こうに地下鉄の茶屋ヶ坂駅の出入口があります。ここから隣の砂田橋駅に行き、ガイドウェイバスに乗りましょう。

砂田橋駅の改札口を出ると左手にガイドウェイバスのバス停に直行するエレベーターがあります。北方向行きのホームの3階に直行します。通過道路が主要道路の所は2階が横断歩道の役割を持たせてあり、ホームは3階になっています。

バスに乗り込みます。料金は区間制になっていますが、車体は一般のバスと変わりません。専用通路のため走行は快適で、スピードも出ます。



快適に高架を走るガイドウェイバス
「ゆとりーとライン」

途中の駅を見るために、二つ目の金谷停で下車して道路に出てみましょう。見上げると、幅25^m位の道路にはやはり巨大に感じます。

再乗車して4^{km}ほど行くと、専用通路区間の終点・緑地公園です。ここで降車し、降りた車体の下を見てみましょう。小さな車輪が



途中下車した金谷停。
バス停が道路空間を圧迫しているのが分かる



終端部から延伸方向を見る。
下に案内軌条がよく見える

バス停の側面でガイドされているのがわかります。

多くのバスは、ここから一般道路に降りて、いくつかの支線ルートに入ります。デュアルモードのため、乗り換えはありません。

バス停の地上に降りて、進入箇所を見えます。ここはバス用地が広く確保されており、高架から地上への車路とUターンできるスペース、そしてバスの一時留置や事務所もあります。

この路線は今はここで終わりですが、将来はこの広い土地を使って高架で中志段味方向に延伸することも考えられています。帰路は逆行し、今度は大曽根停まで直行して起点の

ターミナルを見てみましょう。大曽根にはJRや名鉄、地下鉄の駅があります。

4 地域主導

基幹バスは、昭和54年、名古屋市の研究会が全く独自に構想したものです。それを国が評価し、補助して事業化にこぎつけました。ガイドウェイバスは、その改良型として国が発想し、名古屋で実現したものです。

中部国際空港は、国の暗示を聞いて、地域で調査の財団を発足させました。地域が域内の調整や地元の説得役になったのです。そして国の指導の下、国・地域が一体となった空港をつくりました。

これらの流れを見ると、三番目の都市が国家プロジェクトを実現しようとするときの方法論が見えてきます。たとえば、東京や大阪のような水準の整備ができないとき、地方で新しい構想を練ってそれを説得することです。本当に良いシステムならば可能性があるのです。また、他の地域と競争になる時は、地域がある程度腹をくくり、先行して進めていくことも戦略でしょう。国も、地域の構想に乗るにはその実績が必要なのです。

今回紹介した二つのプロジェクトをみると、地域の構想力や実行力が大きなプロジェクトを動かしたといえそうです。このような経験も、地域の遺産として長く語り伝えていく必要があるのではないのでしょうか。

〈主な参考文献〉

①同研究会「名古屋市総合交通計画調査研究報告書」
(1979、名古屋市)

*この連載シリーズの「中部新国際空港の物語」(平成20年)等