

名古屋の百メートル道路

—戦後における空間ストックの利用とデザイン—

佐々木 葉*

戦災復興都市計画によって生まれた名古屋の2本の百メートル道路について、その誕生から現在までの約半世紀に行われた整備の状況を、地上部および地下部について整理した。その結果、百メートル道路はその大きさと断面構成によって、都心における広大な公共空間ストックとしてきわめて効率的な各種施設の整備を可能とし、また久屋大通においては地上部のデザインによって名古屋の景観づくりのモデルとしての役割を果たした経緯が明らかになった。

100-meter Wide Roads in Nagoya

—Development and Design of the Space Stock in Postwar—

Yoh SASAKI*

The fifty-year history of the use and design of Nagoya's two 100-meter wide roads which emerged from the metropolitan postwar reconstruction project is shown as to aboveground sections and belowground sections. The size and sectional configuration of these roads have been able to offer multi-purpose facilities making effective use of the extensive public space available in the city center. The designing process of Hisaya Oodori also demonstrates the leading role of urban design in Nagoya city.

1. 論文の位置づけと目的

戦災復興都市計画によって名古屋には2本の百メートル道路が生まれた。日本において他に例のないその実績については、誕生の経緯および背景を明らかにした研究の蓄積がある¹⁻⁷⁾。そこで本論文では誕生から現在までの約40年の間に、百メートル道路という都心における広大な公共空間ストックを、どのように整備してきたのかをまとめ、現在の名古屋の都市計画における位置づけを考察することとする。

2. 百メートル道路の誕生

本論文の主題に入る前に既存研究より百メートル道路誕生の経緯の概要と特色を整理しておく。百メートル道路そのものの誕生の経緯については瀬口¹⁾が直接的にはもっとも詳しく論じており、戦災復興計画全般については近代名古屋研究会²⁾が多面的な視点から論じている。また事業そのものの経緯については文献^{3,4)}によって知ることができる。戦前の都市計画とのつながりの中で百メートル道路の位置づけと実現の理由に触れたものは、越沢⁵⁾や文献²⁾がある。

2-1 百メートル道路の目的

名古屋においても百メートル道路は、戦災復興計画全般の特徴である防災都市計画の発想に根差し、

* 日本福祉大学情報社会科学部助教授
Associate Professor, Faculty of Social and
Information Sciences, Nihon Fukushi University
原稿受理 1997年11月17日

市街地を4分割する線の空地として位置づけられる。つまり久屋大通と新堀川が南北軸、若宮大通が東西軸となる (Fig.1)。なお久屋大通は南北の交通幹線としての役割は薄いのに対して、若宮大通は東西交通幹線としての機能が強い。両者のこの性格の違いは現在いっそう顕著になっている。

また、戦災復興計画全般において幅員50mないし100mの広幅員街路は防災とともに美観の向上という目的を与えられていた。久屋大通では両端に公園があり、公園街路という性格がより顕著になっている。

なお名古屋において示された百メートル道路の幅員構成は内務省のそれと異なっている (Fig.2)。広島の百メートル道路は標準図の下段のものを踏襲しているのに対し、名古屋のそれは独自のものである。その具体的な理由を示す資料は見出せなかったが、名古屋のものは街路の具体的な利用のイメージがあいまいで、ともかく空地を確保しておくことに専念しているように読み取られる。

2-2 名古屋において百メートル道路が実現した理由

戦災復興都市全体で16路線あった百メートル道路のうち13路線は実現しなかったにもかかわらず、名古屋においては当初の計画どおり2路線が実現したこと、また復興事業全体の規模も実質的な縮小を見なかったこと、の理由は、要約すれば、①測量や建築制限などの計画への現実的取り組みが早かったこと、②戦前の区画整理の実績によって事業者側の技術と市民理解の蓄積があったこと、③田淵寿郎などのリーダーシップを発揮する人物の存在、が指摘されている。

また都市構造的には、久屋大通は既存街路の拡幅

ではなく、近世からの碁盤割街区の一系列を抜くという形で設定されており、既存の都市構造がこうした空地を受け入れやすいものであったことも背景的要因といえよう。なお都心部において区画整理によって多大な公共空地を生み出すことを可能にしたのは墓地の集団移転の徹底であり、百メートル道路と墓地集団移転は表裏一体の事業である。

3. 百メートル道路における整備事業

Table 1に百メートル道路の空間に現在収められている主要な施設を示した。また地上部においても、これまでに、幅員構成や中央の公園部のデザインが変化している。つまり百メートル道路事業決定後、

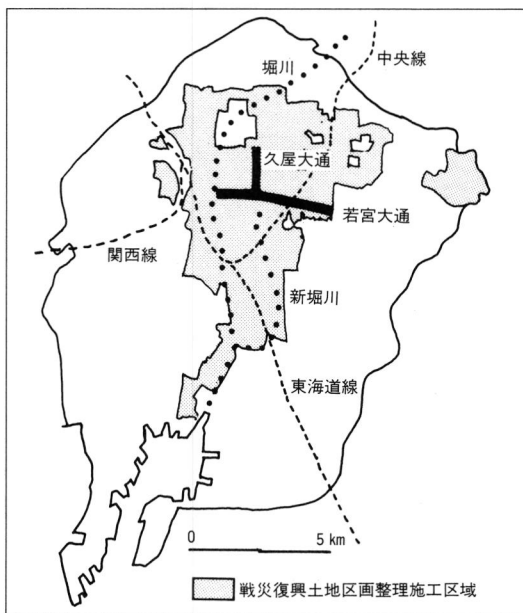
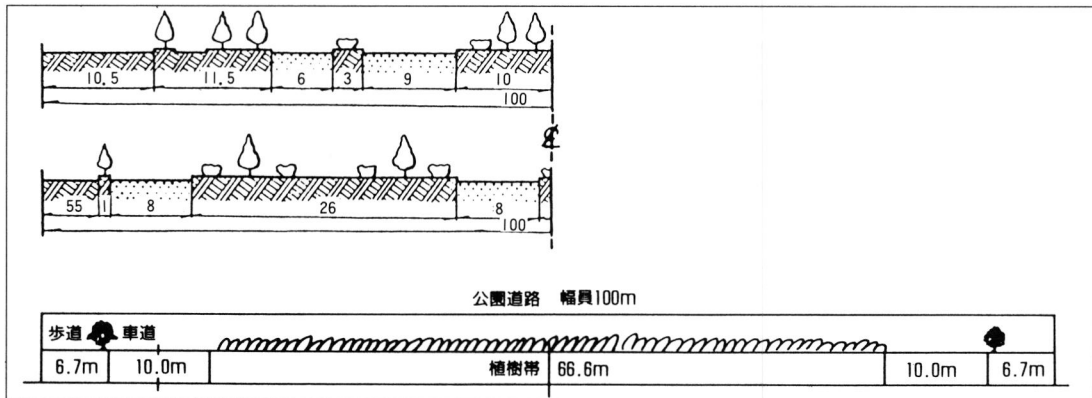


Fig.1 昭和20年の名古屋域における百メートル道路の位置



注) 上: 内務省 (参考文献8) 下: 名古屋市 (参考文献5)。

Fig.2 百メートル道路の標準断面図

Table 1 百メートル道路内の施設

区 分		施設名 (建設年)	面積 (ha)	備 考	
全 体			17	幅員100m×延長1.7kmとして計算	
地上	公 園	久屋大通公園	11.18	計画面積11.6ha	
久屋大通	地下	栄地下街 (1957)	0.09	} 久屋大通以外部分含む 一部のみ久屋大通地下	
		栄南地下街 (1965)	0.04		
		栄中地下街 (1965)	0.2		
		栄東地下街 (1969)	0.2		
		サカエチカ (1969)	1.3		
	セントラルパーク (1978)	2.8			
	地下駐車場	久屋駐車場 (1966)	2.1	収容510台	
		エンゼルパーク駐車場 (1966)	3.2	収容870台	
		セントラルパーク駐車場 (1978)	2.5	収容570台	
	下水処理場	堀留処理場拡張 (1973)	1.6	前津公園地下部のみの面積	
全 体			41	幅員100m×延長4.1kmとして計算	
若宮大通	公 園	若宮大通公園	12.03		
	地上	地上駐車場	若宮白川前駐車場 (1988)	0.28	収容大型10台普通43台
			若宮堀留前駐車場 (1988)	0.23	収容大型10台普通57台
			須崎橋駐車場 (1989)	0.16	収容32台
			須崎橋東駐車場 (1995)	0.07	収容18台
	高架道路	名古屋都市高速道路高速1号線 吹上-白川 (1988)	7.79	幅員19m×延長4.1kmとして計算	
	地下	地下駐車場	若宮パーク駐車場 (1994)	2.0	収容505台
		吹上駐車場 (1995)	1.03	収容199台	
下水処理場		堀留処理場上部橋梁 (1965)	0.19	既存施設の上部を橋梁で通過	
河 川	若宮調節池 (1986)	1.6			

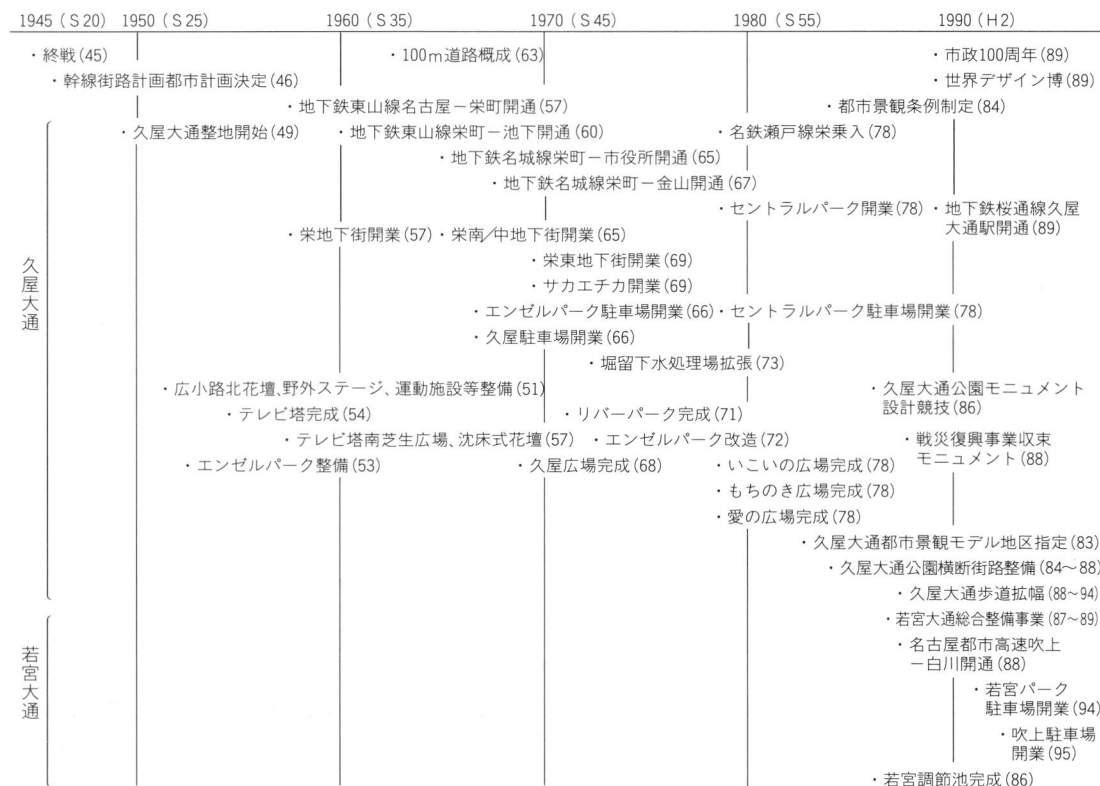


Fig.3 名古屋の百メートル道路の整備経緯

約半世紀にわたって現代の各種の都市活動を支えるための施設の整備が進められてきたわけである。その経過を主要なものに着目して示したのがFig.3である。以下にこれらの整備の状況を地下部と地上部に大別して解説する。なお2本の百メートル道路の都市計画道路としての現在の名称は久屋町線、矢場町線であるが、本論文では通称の久屋大通、若宮大通を用いる。また久屋大通南端に位置する前津公園は百メートル道路の一部ではないが久屋大通公園の一部であるため、一連のものとして扱う。

3-1 地下部の整備

1) 地下鉄・地下街 (Fig.4)⁹⁻¹¹⁾

まず交通インフラである地下鉄が建設される。名古屋における高速度鉄道網の計画は戦前に二度立案されたが実現しておらず、戦後1947年に6路線延長55.5kmとして計画された。このうち地下鉄の割合は4割に過ぎず、過半の部分が高架式で計画されていた。名古屋駅への乗り入れも当初は高架で計画されていたが、栄を中心とする都心部でははじめから地下式とされている。1954年に着工した1号線(東山線)名古屋-栄町間が1957年に開通し、これに合わせて栄地下街がオープンしている。地下街は大別して、地下鉄の駅に密着した小規模なもので名古屋地下鉄振興株式会社(1957年設立)によって建設管理されているものと、民間の資本による商店街として営まれているものがある。久屋大通では「サカエチカ」と「セントラルパーク」が後者にあたり、他のものは地下鉄駅のコンコースおよび地下街をつなぐ通路的役割を果たしている。

したがって1965年に久屋大通を南北に走る名城線栄町一市役所間が開通すると同時に栄南および栄中地下街が開業し、その後の1969年のサカエチカ開業に合わせて地下の回遊路を増強するように栄東地下街が開業している。この時点で広小路地下を主軸とする地下街の第1期のネットワークができる。

それから約10年を経た1978年名古屋鉄道瀬戸線の栄乗り入れを機に、第2期の地下街の発展としてセントラルパークが錦通より北側に伸長する。また地下街とほぼ同面積の地下駐車場および地上公園施設の整備が開発者に義務づけられ、地上と地下を結び排煙と避難機能を有するサンクンガーデン式の「もちのき広場」などが整備される。当初クロガネモチが植えられていたことにちなんで名づけられたこの広場は、立体的な空間構成をもつため現在手ごろなスケールのステージとして利用されることが多い。

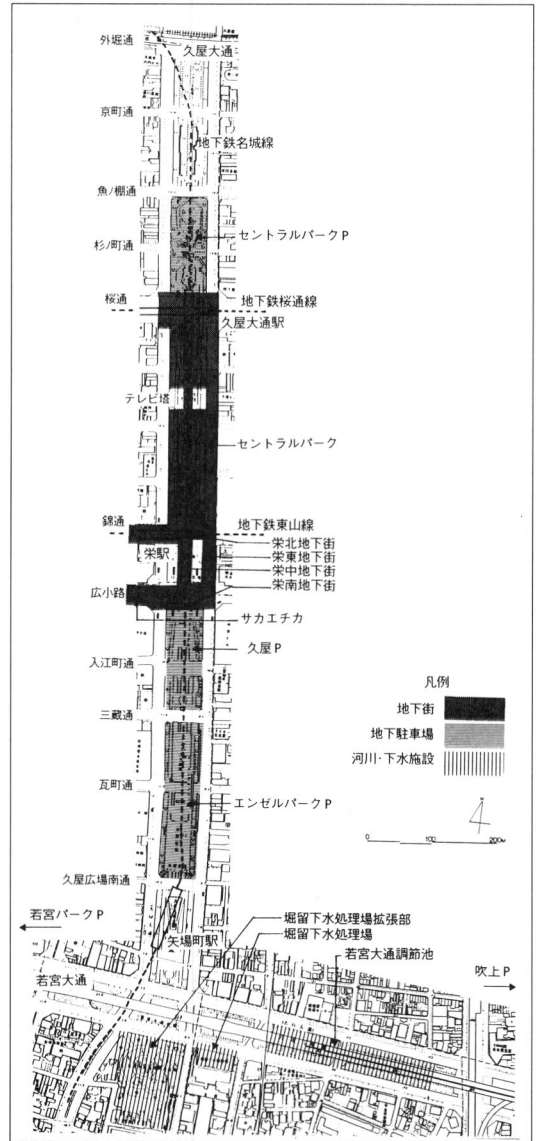


Fig.4 地下施設位置図

セントラルパークの北側は地下鉄6号線の駅への接続が建設時から計画されており、1989年の桜通線久屋大通駅の開通によって完成した。

2) 地下駐車場⁹⁻¹²⁾

1950年代後半からのモータリゼーションの進行に伴い、駐車場整備が必要とされ始める。

1957年の駐車場法制定を受けて、名古屋市では、1957年から60年にかけて路上駐車実態調査を行い、駐車場整備地区や整備目標を設定する。そして都市計画決定第1号として久屋駐車場を決定し、久屋大通地下に建設中の地下鉄名城線栄町-金山間の工事と一体工事として地下駐車場を建設する。これによ

って市営久屋駐車場とその南側に民間によるエンゼルパーク駐車場が1966年開業し、翌年に名城線矢場町駅が供用される。なお民間資本による地下駐車場の特許事業として認可されたものには、地表部の公園施設の整備が義務づけられた。さらにセントラルパーク地下街の開業に合わせてその北側にエンゼルパーク駐車場（都市計画決定上の名称は東桜駐車場）が1978年開業する。

以上のように、久屋大通についていえば、地下の交通施設と商業施設の整備はそれぞれ一体的また段階計画的に行われ、地下鉄桜通線久屋大通駅周辺がシールド工法で建設された以外はすべて開削工事によって進められ、特に名城線栄以南と駐車場の工事は土留杭を用いない露天掘りで行われた。唯一先行して建設されたテレビ塔が工事の制約条件となったが、それ以外はきわめて効率よく建設され、また地上部の公園施設も民間開発者の負担も導入して同時に進められた。この点から見れば、Fig.2で示した名古屋の百メートル道路の標準断面図の過大とも思える中央部の樹林地は、新たなインフラの建設と収納にきわめて有利な条件を提供したことになる。

これに対して若宮大通では、沿道に都市活動の集積が形成されていないこともあって、もっぱら東西交通の動脈として機能し、そこに積極的に整備の手が加えられるのは都市高速道路の建設計画以降となる。若宮パーク駐車場(1994年)は都市高速建設後に別工事として、また吹上帯駐車場(1995年)は掘割構造による都市高速の伸長に合わせて整備された。

3) 下水および河川^{13, 14)}

新堀川と久屋大通および若宮大通で市街地を4分割することが戦災復興都市計画の基本コンセプトであったため、若宮大通は新堀川の北をかすめ、久屋大通の南端は新堀川に近接する。一方、新堀川の北部には1930年建設の堀留下水処理場が位置し、この移転困難な施設が2本の街路に関係することとなった。

まず既存の下水処理場の北側一部が若宮大通にかかるため、その区間は大通りの一部を幅員24.3m橋長81.2mの橋梁(1965年)として既成施設をまたいでいる。つまり道路空間として確保された部分に後から施設が挿入されたというよりも、既存の地下インフラを戦災復興で確保された空間が飲み込む形になっている。さらに下水処理場の拡張部が久屋大通公園の一部である前津公園の地下に1973年に建設された。

また堀留下水処理場に近接して若宮大通調節池が、新堀川に対する流量調整を目的として都市河川緊急整備事業によって、1982~1986年に若宮大通地下に建設された。この時すでに都市高速道路の設計が行われていたため、高架道路の橋脚基礎部を避けて設計され、また工事は開削で行われた。

3-2 地上部の整備

1) 久屋大通公園¹⁵⁻²²⁾

名古屋の街の顔となっている久屋大通は、やはりその中心部の公園整備の状態が人々の印象を支配する。その整備の経過を大別すれば、テレビ塔建設前後から地下鉄建設までの暫定的整備の第1期、次いで3-1で述べた地下部のインフラ整備と一体になった区間ごとの個別整備の第2期、そして1980年代半ばからの都市景観の観点から総合的な整備に力が注がれる第3期となる。以下順に概要を述べる。

まず最初期の整備としては、1951年に広小路の北側に花壇、街灯、水飲み場および野外ステージ、野球場、テニスコートなどが整備された記録がある¹⁵⁾。これは1950年開催の国民体育大会を契機にした民間資金によるものである。しかし北側の運動施設部についてはテレビ塔建設工事開始後の1953年の写真では認められず、きわめて暫定的な措置であったと思われる。1954年のテレビ塔完成後、南側に沈床花壇と芝生広場が整備された(Fig.5)。この頃、テレビ塔への見通しを確保し、かつその高さを強調するよう中央部を低く両側沿道部に高木のクスノキを配置するという基本的な構成が考えられ、これが久屋大通の公園部のスタンダードなデザインとされる。一

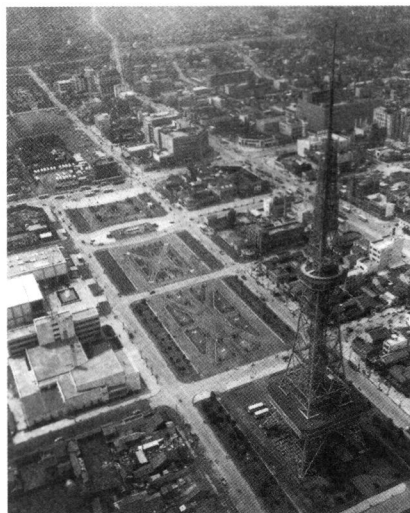


Fig.5 テレビ塔完成当時の久屋大通¹⁶⁾

方、瓦町通南側の一区画では森永乳業の寄附によって「エンゼルパーク」が建設され、それ以降も続く個別企業の寄附による整備の第1号となる。

その後地下インフラの建設が進むにつれて、第1期で整備された部分もかなり姿を変え、第2期に入る。地下鉄東山線および名城線の建設に合わせて地下街・地下駐車場の第1期の整備によって、基本的には前述のスタンダードなデザインにそった整備が進められる。また民間の寄附整備として京町通南の「リバーパーク」(中日新聞社・1971年)やエンゼルパークの改修(松坂屋・1972年)が行われ、花時計(名古屋ライオンズクラブ・1966年)、広小路北の「希望の泉」(名古屋テレビ・1969年)といった点的な修景施設も誕生する。

その後、名鉄瀬戸線乗り入れを機にした地下街第2期の整備となるセントラルパークと駐車場の建設によって、魚ノ棚通から広小路までの区間がすべて改修される。この時期の整備では集客のためにも話題性を与えることが意識され、その一環として、当時姉妹提携された各国の都市にちなむモニュメントを導入したり、水を積極的に使うといったテーマ性のある整備が進んだ。メキシコをテーマにした「いこいの広場」(東海財団・1978年)、「ロサンゼルス広場」(トヨタ自動車販売・1978年)の誕生である。なおこの整備によって桜通から広小路の区間は横断道路3本の車両通行をなくして公園の連続化が図られた。また希望の泉の周辺にもケヤキが植えられるなど、緑の量を増やすという考えに基づく改装も進み、「セントラルブリッジ」(桜通・1982年)、「エンゼルブリッジ」(瓦町通・1983年)といった歩道橋によって南北の歩行者動線の確保が図られた。

こうした整備によって施設の密度は高くなったが、第1期に生まれたスタンダードデザインは崩れ、公園全体としてのデザインの一貫性は薄れていく。

一方、1980年に市長の私的諮問機関として都市景観懇談会が設置され、名古屋の都市景観行政の第一歩がスタートする。これを機に久屋大通の公園部分および周辺の総合的な整備が計画的に進められ、第3期に入る。

上記懇談会において、具体的な場所で景観整備を実施しその効果を市民に見せることが重要であるとの指摘がなされ、これを受けて1983年久屋大通地区都市景観整備モデル事業と久屋大通都市景観整備モデル地区の制定がなされた(その後、同地区は1984年制定の都市景観条例に基づいて1987年久屋大通都

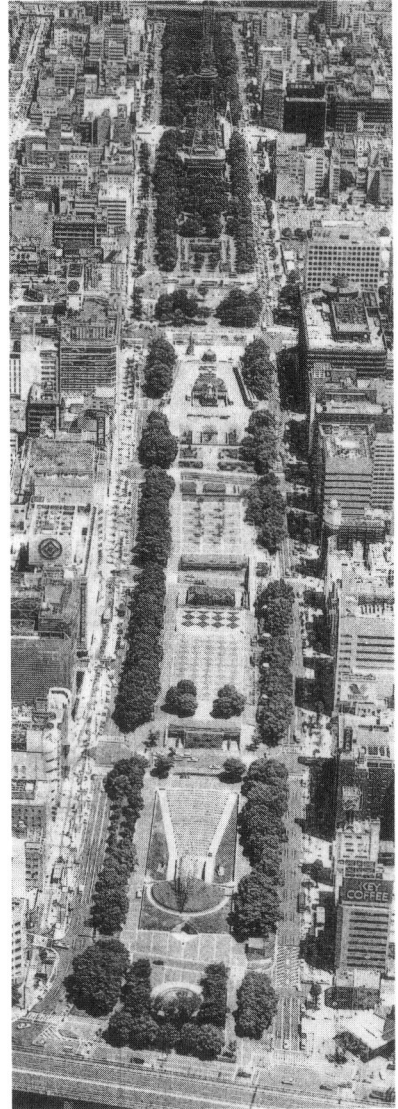


Fig.6 現在の久屋大通全景(南より北を望む)²¹⁾

市景観整備地区となる)。このモデル事業において久屋大通地区都市景観整備推進委員会が設立された。これは住民、商店街、企業、行政の代表からなる設立時61名の組織であり、活発な活動によって名古屋における最初の景観まちづくりを推進した。また具体的な整備イメージ¹⁸⁾や南北の連続性を高めるための横断道路の統合やボンエルフ化などの提案¹⁹⁾が策定される。

さらに広小路以北に比べて南側は整備の密度が低いこともあり、近接するバスターミナルと文化会館の移転計画に連動して公園南側全体の再整備をどのように進めるかが議論され、その過程でコンペ方式

が提案された。一方、戦災復興事業収束を記念したモニュメントのコンペも別部署で計画されていたため、両者を一体のものとして1986年「久屋大通公園・モニュメント設計競技」が実施された。全国から応募された148件から選定された一等案に基づいて順次南側は整備され、1988年には復興モニュメントが設置された。現在バスターミナル部を除く区間がほぼ整備されている (Fig.6)。

なお名古屋においては1989年に世界デザイン博覧会が開催されており、これを契機に市内随所の景観整備が行われたが、久屋大通に関してはそれ以前からの取り組みの延長としての性格が強く、特にデザイン博のための整備という位置づけはなかった。

2) 久屋大通歩道部

久屋大通公園整備の第3期においては、沿道の建物および歩道部が一体的に議論されている。すでに触れた南北の連続化のための横断道の統合や交通規制案は、結局地元の同意が得られず、公園敷地内のみでの整備にとどまった。その代替という意味も含めて歩行者空間の充実を目的として、車道幅員を削って歩道を拡幅する案が提示された。これに対しては道路管理者から強い抵抗があったものの、地元の支持と都市景観室の主張によって1988年から「シンボルロード整備事業」として実施され、歩道が6.65ないし7.75mであったものが10.5mに拡幅されるとともに、御影石の舗装、歩道部2列植栽などの整備が行われた²¹⁾ (Fig.7)。また沿道の建物については景観整備地区指定後に都市景観整備基準が制定され (1988年)、街路幅員にあった量感のある建物の形成、1階部分のセットバック、ファサードデザインや色彩への配慮、工作物、広告物への配慮が提示され、届出制度によって誘導している²²⁾。

3) 若宮大通

久屋大通が地下施設の建設とともに地上部もいくつかのデザインの変遷を経ているのに対して、若宮大通では都市高速道路の建設まで目立った変化はない。2本の園路によって植樹帯部をほぼ3等分し、両側に高木、中央部に芝生といったシンプルな構成の緑地がほぼ全線にわたって続いていた。これは通り沿いに目立った商業集積もなく、交通幹線としての機能が主体であったためである。

1984年に高速1号線吹上-白川区間が着工される。都市高速に対しては名古屋市から①高架構造と若宮大通の街路景観との調和、特に久屋大通との交差付近での配慮、②高架下およびその周辺の利用と修景計画との調整、が要望された。その結果T型橋脚でなく横梁をなくした2柱式橋脚、台形箱桁2主桁断面、継手部の現場溶接、排水管や点検用梯子への配慮といった対応がされた²³⁾。

一方、地上部については、1986年に若宮大通総合整備構想が策定される。これは高架橋の建設および市政百周年記念のデザイン博を意識したものである。これによって堀川から吹上までの約3.3kmを整備区間として、幹線道路としての機能を高めつつ都市空間に期待される総合環境を具備したグレードアップが図られた。具体的には高架下公園部の整備と歩道の拡幅と整備が行われた (Fig.8)。高架下の施設整備においては、そこを高架橋によって形成された半屋外空間と捉え、高架構造物自体を修景して公園施設化し、区間ごとにテーマを与えた施設整備が図られた (Fig.9)。その顕著な一例が木製遊具の「冒険とりで」を配置した区間である。また公園部内および歩道部との歩行者動線を確保するとともにデザイン的なアクセントとなる歩道橋が整備された。

こうして全国的にも例のない徹底した高架下への施設導入によって新しい空間が生まれたが、その後

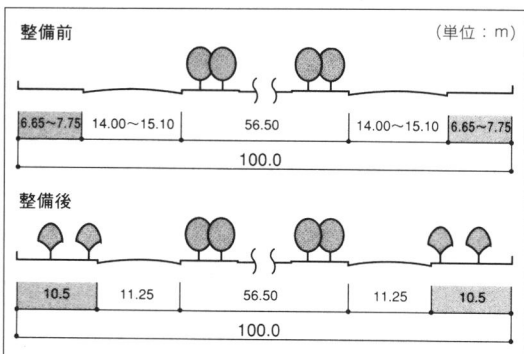


Fig.7 久屋大通の歩道拡幅²¹⁾

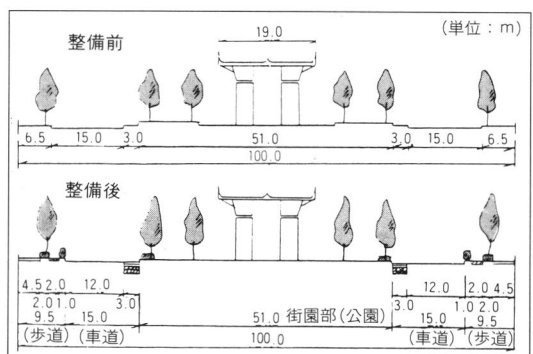


Fig.8 若宮大通の歩道拡幅²⁵⁾

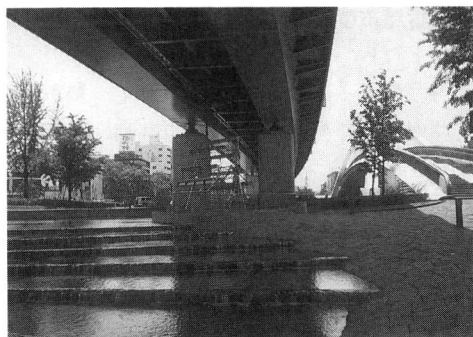


Fig.9 若宮大通高架下整備の例(水の広場)

ホームレスの増加などによって利用状況は様変わりした。阪神・淡路大震災後の高架橋の橋脚補強工事に合わせて、もっともホームレスの多かった冒険とりでが撤去され(1997年)、別な形への整備が計画されている。

4. 現在の名古屋における百メートル道路の位置づけ

以上にみえてきた百メートル道路の事業決定後約半世紀にわたる整備の状況から、現在の名古屋にとっての百メートル道路のもつ意味を考えたい。

4-1 都市構造上の位置づけ

まず交通幹線としての若宮大通と公園道路としての久屋大通という、当初からあった2本の道路の性格の違いがより顕著になった。イメージ的には陰と陽ともいえる。若宮大通は高架道路の影響もあり、やはり南北の分断要素としてイメージされ、特に南側の大須の繁華街との分断感は強い。一方、久屋大通の位置は計画時には商業地を分断せず、むしろ住宅地との境界になるよう配するという意図があった。現在の久屋大通沿いの建物1階部分の利用を調査した結果、久屋大通東側にもかなり商業活動が集積し、またそれぞれのゾーンの特質を生かした店舗の立地が見られた。特に北東ブロックでは落ち着いた雰囲気の高級店舗などが近年立地しており、マクロな都市構造的には久屋大通を中心軸とした商業地の形成が図られている。

一方歩行者の視点で見れば、デパートが集積する南西部では意外と銀行などのファサード延長が長く、また随所に駐車場があるなど、賑わいの時間的空間的淀みが形成されにくい大味な場であり、全体としてはやはりヒューマンスケールを超えている。今後はそれぞれのブロックの魅力を生かした集積の向上とそれらの回遊のための交通モード(ループバスが

1997年11月開催の世界都市景観会議に合わせてイベント的に試行された)などによって新たな展開が必要となろう。

4-2 空間ストックとしての価値

100m×総延長約5.8kmという空間の大きさ、および内務省の設計標準とは異なった中央部に広大な樹林地を配置した断面構成をとっていたことは、空間ストックとしての利用の自由度を非常に高めていた。そのためかなりの施設を効率よく建設することができ、都心部を成熟させることができた。しかしこの戦後の整備は、機能と形態が確定した構造物の充填であったため、将来にわたっての維持管理の負担、また利用目的の変更に対する制約をももたらした。また地上部の公園整備については、民間資本に負うところが多くこの点でも効率的であったといえるが、デザイン的な統一感を欠くといった結果ももたらした。

いずれにしてもこの半世紀は、戦災復興事業によってもたらされた名古屋にとっての貴重な財産である百メートル道路を効率よく使いこなしていく歴史であったといえよう。このように戦前の都市計画思想の成果としてもたらされた百メートル道路の意義を振り返ると、果して戦後世代の成果としては、将来に対して利用の自由度の高いストックをどこかに創出し得たかを問う必要もあると考える。

〔謝辞〕

本稿を著すにあたっては、名古屋市農政緑地局緑地施設課中村繁巳課長、名古屋市計画局施設計画課宮崎正和課長に事業の経緯等について貴重なお話をうかがった。また名古屋大学建築学科片木篤先生および向口武志君には貴重な研究成果をご提示いただいた。記して感謝申し上げる。

参考文献

- 1) 瀬口哲夫「100m公園道路建設—名古屋の戦災復興計画」『Nagoya発』No.14, pp. 5~12, 1990年
- 2) 近代名古屋研究会『戦災復興に伴う名古屋の都市構造の変容に関する研究』名古屋大学工学部建築学科、1996年
- 3) 名古屋市計画局『戦災復興誌』1984年
- 4) 伊東徳男『名古屋の街—戦災復興の記録』中日新聞本社、1988年
- 5) 越沢明「名古屋の都市計画の歴史と戦災復興計

- 画」土木学会土木史研究委員会、名古屋市戦災復興計画図復刻版解題、1991年
- 6) 竹内伝史「広幅員街路を生んだ名古屋の街路整備と今後の課題」『都市計画』No.175、pp.24～30、1992年
- 7) 奥貫隆『久屋大通・若宮大通、シビックデザイナー—自然・都市・人々の暮し』建設省中部地方建設局シビックデザイン検討委員会編、大成出版社、pp.88～91、1996年
- 8) 建設省『戦災復興誌 第1巻計画事業編』1959年
- 9) 日本建築学会東海支部環境工学委員会『名古屋の地下街—その現状と対策』1981年
- 10) 名古屋市交通局50年史編纂委員会『市営五十年史』1972年
- 11) 名古屋市交通局『資料集・名古屋の地下鉄建設』1986年
- 12) 財名古屋市駐車場公社『20年の歩み』1986年
- 13) 名古屋市下水道局「なごやの下水道（パンフレット）」1997年
- 14) 愛知県・名古屋市「若宮大通調節池（パンフレット）」1989年
- 15) 松見三郎「名古屋市のリクレーション施設について」『新都市』Vol. 5、No.10、1951年
- 16) 名古屋市農政緑地局「久屋大通公園（パンフレット）」
- 17) 杉野尚夫「名古屋の都市デザイン—都市景観行政の展開とその実践」『都市計画』No.166、pp.28～32
- 18) 名古屋市計画局都市景観室「久屋大通地区都市景観整備実施計画（案）策定調査報告書」1984年
- 19) 名古屋市計画局都市景観室「久屋大通公園の連続化手法の検討報告書」1985年
- 20) 名古屋市計画局『久屋大通公園・モニュメント設計競技作品集』1987年
- 21) 名古屋市「久屋大通街路整備事業概要（パンフレット）」1994年
- 22) 名古屋市計画局「久屋大通都市景観整備地区都市景観整備計画・都市景観形成基準（パンフレット）」
- 23) 名古屋高速道路協会『名古屋高速道路公社二十年史』1991年
- 24) 岩瀬伸夫他「若宮大通総合整備事業について」『道路行政セミナー』No.38、pp.31～38、1993年
- 25) 名古屋市「若宮大通総合整備事業概要（パンフレット）」1990年