

第4節 生活と福祉

表3-118 ラジオ聴取契約数の推移

| 年 度 | 世 帯 数 | 契 約 数 | 普 及 率 | 備 考 |
|-------|--------------------|--------------------|-------|------------------------|
| 昭和35年 | 1,871 ^戸 | 1,710 ^件 | 91.4% | (昭和25年末 1,338戸、85%) |
| 〳 38年 | 2,195 | 326 | 14.8 | |
| 〳 40年 | 2,329 | 162 | 7.0 | |
| 〳 44年 | 2,782 | 148 | 5.3 | |
| 〳 47年 | 3,114 | 105 | 3.4 | |
| 〳 50年 | 3,577 | 68 | 2.0 | |

表3-119 テレビジョン契約数の推移(普通・カラー契約共)

| 年 度 | 世 帯 数 | 契 約 数 | 普 及 率 | 備 考 |
|-------|--------------------|------------------|-------|--|
| 昭和36年 | 2,071 ^戸 | 858 ^件 | 41.4% | 昭和31年10月現在25台 |
| 〳 38年 | 2,195 | 1,719 | 78.3 | |
| 〳 40年 | 2,329 | 2,045 | 87.8 | |
| 〳 44年 | 2,782 | 2,519 | 90.5 | 昭和45年3月現在 { 普通(白黒) 2,007台 カラー 635台 |
| 〳 47年 | 3,114 | 2,757 | 88.5 | |
| 〳 51年 | 3,679 | 3,186 | 86.8 | { 普通(白黒) 304台 カラー 2,882台 |
| 〳 52年 | 3,782 | 3,344 | 88.4 | { 普通(白黒) 281台 カラー 3,063台 |

第四章 発展する交通・通信

第一節 交通

道路とその発展

明治、大正時代において幾多の改正により整備されてきた道路は昭和初期、主要道路として町内には下表のような路線があつた。

これらの路線が主要道路として交通・運輸の便を支えてきたが、定期的に実施される道路工夫による道路整備のみでは、十分な整備がなされず今日とは比較にならないものであつた。むろん舗装された道路でなく、雨天には多くの水溜りができ、また晴天がつづけば砂ぼこりの多い道路であつたが、数多くの道路の新設、整備は新しい村づくりの基礎となつたといえよう。

戦後、社会、経済の進展にともない本町は、その地域

表3-120

| 種別 | 区分 | 総路線数 | 延長 |
|----|----|------|----------|
| 県道 | | 7 | 24.89km |
| 里道 | | 973 | 591.33km |

表3-121 県道の名称

| 名称 | 区分 | 道路幅 | 主な経過地区 |
|---------|----|----------------------|--------------|
| 山那・名古屋線 | 約 | 4.0~4.5 ^m | 上・中・下小口、外坪 |
| 古知野・小口線 | | 4.0 | 上・中・下小口、河北 |
| 柏森・小牧線 | | 4.0 | 余野、下小口、松山 |
| 布袋・楽田線 | | 4.0~4.5 | 東・西奈良子、伝右、外坪 |
| 古知野・楽田線 | | 4.5~5.5 | 大屋敷、伝右、外坪 |
| 布袋・坂下線 | | 4.0 | 東・西奈良子、長桜、宗雲 |
| 古知野・豊岡線 | | 4.0 | 上小口、河北 |

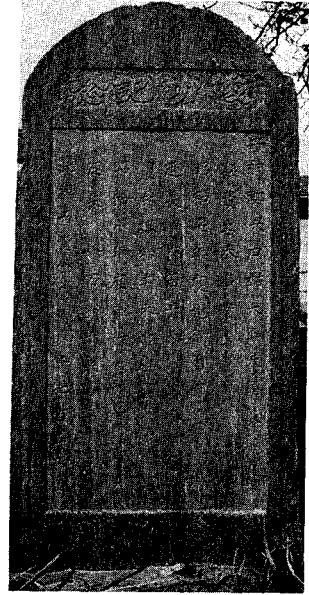


図3-103 県道整備竣工記念碑
(昭和8年建立 大屋敷地内)

的な立地条件により、中部圏とりわけ名古屋市をとりま
く衛星都市的な性格がいちじるしく、工場誘致、住宅の
建設、土地改良などにつれ、道路網の整備が一段と活発
になった。

なかでも
昭和四四年
一〇月には
一級国道四
一号バイパ

スが大口町東部を貫通し、これが大いに拍車をかけることとなり、町内
幹線道路の新設、改良整備が強力に推進された。

また近年になり、町道はもとより部落内道路、農道なども多額の費用
を投じて改修、舗装がなされ一段と交通運輸の便は発達し、町勢の拡大
に寄与している。

一方、昭和三九年には都市計画に基づく道路も決定し、着々とその工
事が進捗している。

こうした各面に亘る道路網の整備、充実は本町が使命とする総合開発

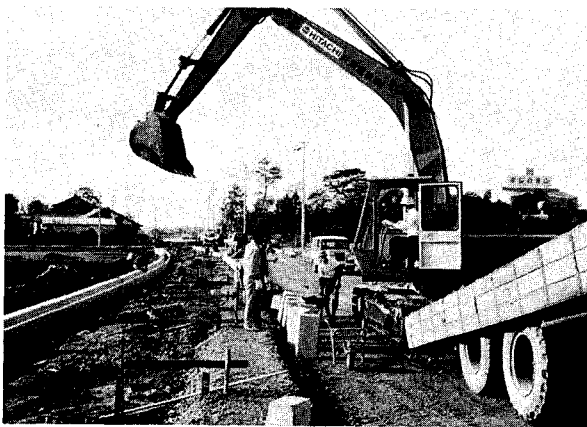


図3-104 整備がすすむ道路(大屋敷地内)

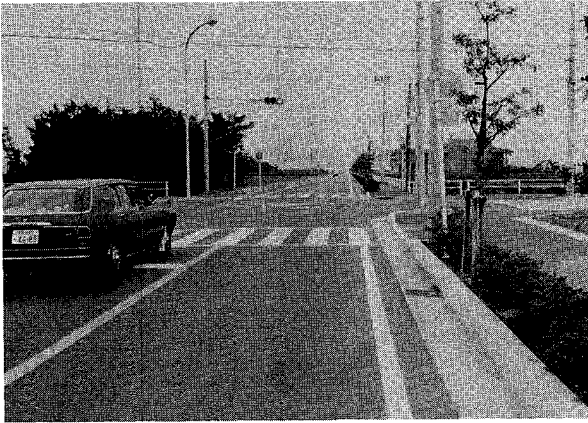


図3-105 都市計画街路(桃花台線)

計画推進の根幹をなすもので、「明日の大口」の一大躍進を裏付けている。昭和五四年策定された本町の道路整備拡充計画は長期的展望にたち、今後さらに町民の要望をふまえるとともに、社会、経済の動向に配慮しつつ、広域的な交通体系の確立に目標がおかれている。

表3-122 町内道路の状況(昭和五五年四月現在)

| | | | | |
|------------------------|-------------|-----|------|-------|
| ※昭和四七年次……町道一五〇・九キロメートル | 総数 | 国道 | 県道 | 町道 |
| | 二二七・二 | 三・六 | 一八・六 | 一九五・〇 |
| | (単位:キロメートル) | | | |

表3-123 町道の舗装状況(昭和五五年四月現在)

| | | | | |
|--------------------|-------------|-------|------|-------|
| ※参考昭和四七年次 一五〇・九 | 総数 | 舗装済 | 未舗装 | 舗装率 |
| | 一九五・〇 | 一四六・三 | 四八・七 | 七五・〇% |
| | (単位:キロメートル) | | | |

第1節 交通

| 記号 | 街路No | 街路名 | 幅員 | 延長 | 起点～終点 |
|----|--------|--------|-----|--------|---------|
| A | 3・4・1 | 愛岐大橋線 | 18m | 2.05km | 江南市～ |
| B | 3・2・6 | 国道41号線 | 30 | 3.77 | |
| C | 3・4・8 | 犬山富士線 | 16 | 0.75 | 犬山市～犬山市 |
| D | 3・4・9 | 斉藤羽黒線 | 16 | 2.58 | 扶桑町～犬山市 |
| E | 3・5・20 | 大口桃花台線 | 16 | 2.35 | 小牧市 |
| F | 3・5・22 | 江南池之内線 | 16 | 1.70 | 江南市～小牧市 |
| G | 3・3・23 | 北尾張中央道 | 23 | 1.68 | 〃～〃 |
| H | 3・5・47 | 豊田岩倉線 | 12 | 0.55 | |
| I | 3・4・55 | 江南大口線 | 16 | 2.23 | 江南市～ |
| J | 3・4・58 | 愛岐南北線 | 16 | 1.64 | 〃～ |
| K | 3・4・60 | 柏森大口線 | 16 | 1.82 | 扶桑町～ |
| L | 3・4・61 | 小口線 | 16 | 1.95 | |

昭和54年末現在

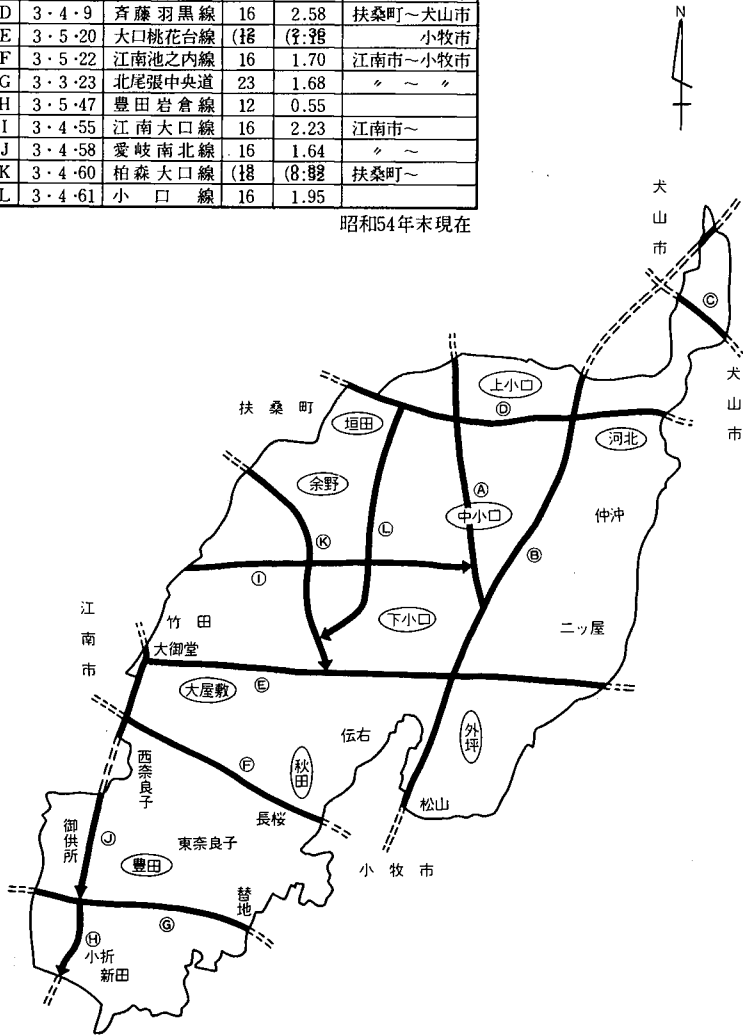


図3-106 都市計画街路

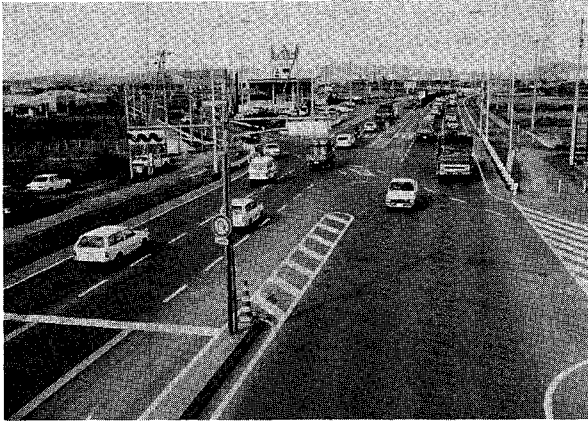


図3-107 国道41号線

国 道

昭和二八年六月に二級国道一五五号に指定された旧県道名古屋犬山線(現在県道)は同年八月から翌二九年一二月にかけて、日米安保条約にともなう行政協定により「防衛道路」として拡幅全面アスファルト舗装の整備が行われた。その後、この道路は昭和三五年

年にその重要性から一級国道四一号(名古屋〜富山)に昇格し、四六年に現在の国道四一号線に指定替えされるまで続いた。

また、昭和三二年、小牧飛行場の拡張にともなう公共補償の一環として建設のはじまった県道名古屋・小牧線(当初四一号バイパス、現在国道四一号)は、その後高速道路の小牧インターチェンジに接続し、高度成長にともなう名古屋北部の工業化を押し進めるために産業道路にその性格を変え建設が進められた。そして、昭和三六年に黒川(名古屋市)・小牧インターチェンジ間九・〇キロ

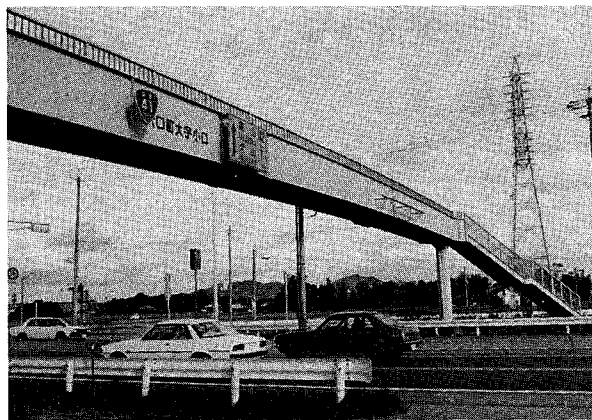


図3-108 歩道橋(国道41号小口地内)

表3-124 交通量の推移

| 年次 | 国道41号 |
|----|---------|
| 43 | 10,781台 |
| 46 | 30,379台 |
| 49 | 33,706台 |

二輪車を除く自動車
交通量は12時間調査
(小牧市統計年鑑)

町道 町道の整備は町制施行直後より、交通量の増加から、その必要性が飛躍的にたかまり、道路の拡幅、舗装が積極的に推進された。しかし、本格的な道路整備は工業化・都市化が進展した四〇年以降になってからで、表3-125に示すように五九〇路線をかぞえている。そして、四〇年には町道(幅員四・〇メートル以上)の延長距離約一三五キロメートルであったのが、五四年には約一九三キロメートルと約五八キロメートル増加し、その舗装率も四〇

メートルが総工費約四億円をかけて幅員二五メートル(四車線)で完成し、ひきつづき、小牧・犬山間の工事が行われて昭和四四年に開通した。これとともに交通量の増加による混雑の著しかった当時の四一号のバイパスとして利用され、四六年に国道四一号となった。

その後主要国道として交通量が激増し、これとともに改良工事が進められている。

昭和五三年度には片側二車線の改良工事が小牧市内から本町地内の県道小口・名古屋線との交叉点辺りまで施行され、つづいて五四、五五年度において犬山市五郎丸地内まで、この改良工事が進行している。

県道 昭和三〇年以降の高度経済成長による名古屋北部地域の工業化・都市化とともに既有道路を中心に県道への指定替えが行われ、その数は増加した。その結果昭和三〇年には七路線であったが昭和五四年には八路線一八・六キロメートルとなり、これらの道路は、公共補償により改良・舗装が行われたものもあるが、その後は、県の積極的な道路整備投資により全般的に進展した。現在、町内の県道の舗装率は九九パーセントとなっている。

表3-125 県道 (昭和30年代)

7路線 延長 14.89km

| 名称 | 区分 | 道路幅 (m) | 主な通過地区 |
|---------|----|---------|--------------|
| 山那・名古屋線 | | 4.5~5.0 | 上・中・下小口、外坪 |
| 古知野・羽黒線 | | 5.0~6.0 | 上・中・下小口、河北 |
| 柏森・小牧線 | | 4.0 | 余野、下小口、松山 |
| 布袋・楽田線 | | 4.5~5.0 | 東・西奈良子、伝右、外坪 |
| 古知野・楽田線 | | 4.0~4.5 | 大屋敷、伝右、外坪 |
| 布袋・明知線 | | 4.0 | 東・西奈良子、長桜、宗雲 |
| 古知野・豊岡線 | | 4.0 | 上小口、河北 |

表3-126 県道 (昭和50年代)

8路線 延長 18.60km (昭和54.12現)

| 名称 | 区分 | 道路幅 (m) | 主な通過地区 |
|---------|----|---------|--------------|
| 斉藤・羽黒線 | | 5.5m以上 | 余野・上小口・河北 |
| 若宮・江南線 | | 〃 | 大屋敷、伝右、外坪 |
| 宮後・小牧線 | | 〃 | 大屋敷、伝右、外坪 |
| 小口・岩倉線 | | 3.5~5.5 | 下小口 |
| 小口・名古屋線 | | 〃 | 上・中・下小口、外坪 |
| 外坪・扶桑線 | | 〃 | 余野、下小口、外坪、松山 |
| 中磐若・羽黒線 | | 5.5m以上 | 河北 |
| 北尾張中央道 | | 10.7 | 豊田、替地 |

表3-127 町内における道路幅員別距離状況 (昭和53.4現)

| 幅員 | 距離 (m) | 路線数 (本) |
|----------|---------|---------|
| 2.5 m 未満 | 124,006 | 424 |
| 4.5 m 〃 | 26,460 | 80 |
| 6.5 m 〃 | 14,664 | 46 |
| 6.5 m 以上 | 28,317 | 40 |
| 合計 | 193,447 | 590 |

年後半の一七パーセント強から五四年には七〇パーセントになっている。

町道は住民の日常生活と直結した道路であるだけに、都市計画路の完全施行と相俟って、今後ますます積極的に整備改良がされようとしている。

農 道

往昔から村人の労力奉仕(道普請)により開かれ修理されてきた農道は人と人、家と家、そして村と村のつながる動脈

でもあって、生産の向上と相俟ってどの部落においても、その維持管理は積極的でありこれが今日の農業の発展の基礎となったといえよう。

昭和四〇年度より施行された農業基盤整備事業は、こうした歴史をふまえ、より高い農業の振興をめざし実施された。これにより農道は現代農業にマッチしたものとなり、七七、七〇メートルが造られ、近年これらの農道は、国・県の補助をうけ逐次舗装されている。

とくに最近では、集落環境整備の上から部落周辺の農道の整備が、町内全地域に亘って積極的に推進され、日常生活の中でも利用度が高くよるこばれている。

反面、道路の完備にともない農道上においても、かなり交通事故が発生し、規制とともに利用者の自覚がまたれるところである。

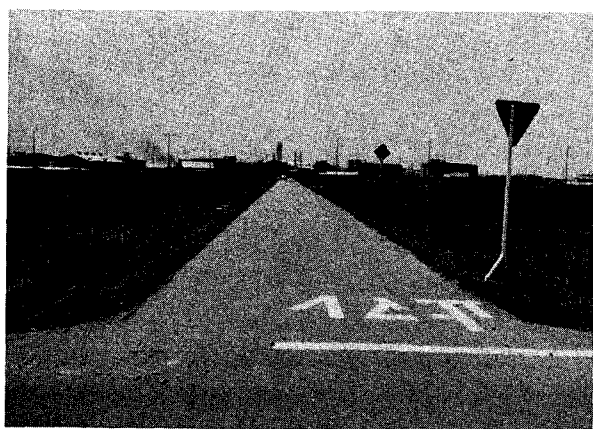


図3-109 完備された農道

整備
交通機関の
備

昭和初期に整備され、町民の主要交通機関となった鉄道・バスの両交通機関は通勤者輸送を中心に重要な役割りを果たしている。とくに、これらの交通機関のうちでも名古屋鉄道犬山線は、昭和三〇年以降の高度経済成長にともない利用者が増加し、より一層整備、拡充が進んでいる。

名古屋・犬山間の路線は大正元年に全線開通され輸送力の増強がはかられた。



図3-110 バス運行経路図

バス路線

道路は比較的順調に発達、整備されてきたが交通機関の発達には縁遠く、町内を走るバス路線についてみると、現在、名鉄バス二路線が通っている。

小口～名古屋バスターミナル間は一日わずか二往復が運行され、利用者も非常に少ない。この路線は昭和九年に北里村小木から小口まで延長、開通したものがはじまりで昭和四三年ごろまでは、扶桑町小淵～上小口～名古屋浄心町を結び一日五往復であった。

名鉄古知野駅前～明治村口間、現在一日八往復が運行されている。このバス路線は運行経路図のように町内を東西に走り、昭和三二年路線の開通をみた。その後、路線、運行回数の変更などはあったが住民の利用度は増加



図3-111 大町役場前バス停(古知野駅~明治村口間名鉄バス)

している。

車 輛 明治・大正時代においては、一般的な車輛として、人力車、
の 変 遷 荷車、牛馬車、自転車が使用されていたが、その後社会経
（昭和時代） 済の発展、あるいは道路の整備などにもない交通、運輸

は大いに動力化され、人力車、荷車、牛馬車などは自然に減少した。

本町においては、昭和初期に原動機の付いた自転車が現れ、大いに注目をあつめ、その後ごく少数ではあつたが、かなり改良された自動二輪車が使用されるようになった。

昭和八年の調査によると、町内で自動二輪車は五台、トラックは二台の保有があつたと記録されているが、市街地と比べるとその普及率は非常に低いものであつた。

しかし第二次戦後になって、急速な普及がみられこれが今日の先鞭をつけることとなった。

そこでまず一般化したのが、原動機付きの自転車であり、また自動車も貨物車から乗用車など広い範囲に亘つて利用され、ますます増加したが、本町においては昭和二〇年代においては目立った変化はみられていない。

〔昭和二五年頃の車輛保有台数〕

自転車 二、六四二台（当時の総戸数一、五七四戸）

牛馬車 一〇台

リヤカー 一、二六九台

自動車(乗用) 四台

〃(貨物) 一四台

〈昭和三〇年四下期における保有台数〉

自転車 四、〇〇八台 (当時の総戸数一、五八〇戸)

リヤカー 二、〇五四台

自動車(乗用) 六一台

〃(貨物) 一二四台

昭和三〇年代後半にはいつて、本町においては経済の好景気にさ
さえられ、一般家庭においても自動車、オートバイの普及が目立ち、
しだいに高い保有率を示すようになり、昭和四〇年代になってます
ます高度化する生活環境の中で、一段と伸長を示してきた。

一方利用度がやや減少していた自転車は、レジャーと健康保持をかね、サイクリングロードの完備とともに、近頃
再び普及している。

昭和五〇年三月現在大口町における自動車の保有台数は約四、二〇〇台となり、また自転車は九、〇〇〇台余と推定
され、今後は日常生活の必需品として、レジャー用としてますます利用が増加する傾向にある。昭和五四年には登録

表 3-128 自動車保有台数の変化 (単位：台)

| 種別 年度 | 乗用車 | 貨物車 | 自転車 | 備 考 |
|----------|-------|-------|-------|-----------------------------|
| 昭和25年 | 4 | 14 | 2,642 | |
| 〃 30年 | 61 | 124 | 4,008 | |
| 〃 35年 | 216 | 493 | 4,390 | |
| 〃 40年 | 283 | 645 | 4,570 | 50cc~125ccの 二輪車 1,086 |
| 〃 45年 | 1,639 | 816 | 6,000 | 自転車台数は 推計 |
| 〃 50年 | 3,118 | 1,066 | 9,000 | 〃 |
| 〃 54年 | 3,819 | 1,229 | 9,000 | 〃 |

自動車台数五、〇四八台(内乗用車三、八一九台)と自動車の保有台数はますます増加するとともに、女性の運転が目立っている。

第二節 通 信

郵 便

大口町に郵便局が開設されたのは昭和一八年一〇月で、近隣の町村に比べると非常に遅く住民待望の開設であった。

開設当初は特定局で請負経営であったが、時代の推移とともにしだいに経営形態も変った。

当時、業務の積極的拡大がはかられ貯金、郵便、為替、保険などを主として、その利用度は非常に高いものであった。昭和二六年四月には、業務の総合的な拡張、充実をはかる目的で局舎の新築、移動が行われ利用者への便宜がより一段とはかれるようになった。

ついで昭和三〇年には電信業務も一部開始され、その利用度もしだいに高まってはきたが、無集配であるとともに電話局でない点不便があった。



図3-112 大口郵便局

大口郵便局取扱い状況(昭和54年度)

表3-129 貯 金

| 取扱科目 | 取扱口数 | 取扱金額 |
|-------|---------|-------------------------|
| 通常貯金 | 48,219 | 1,787,231 ^{千円} |
| 定額貯金 | 26,239 | 6,319,345 |
| 年金・恩給 | 2,301 | 264,627 |
| その他 | 28,902 | 1,697,180 |
| 合計 | 105,661 | 10,068,383 |

表3-130 郵便物

| 郵便名 | 取 扱 数 |
|-------|-----------|
| 書 留 | 17,970 通 |
| 速 達 | 18,270 通 |
| 小 包 | 12,620 個 |
| 料金別納 | 132,118 通 |
| 年賀はがき | 628,960 枚 |

表3-131 郵便料金の推移

| 年 度 | 封 筒 | は が き |
|-------|-------|-------|
| 昭和12年 | 4銭 | 2銭 |
| 〃 17年 | 5〃 | 2〃 |
| 〃 19年 | 7〃 | 3〃 |
| 〃 20年 | 10〃 | 5〃 |
| 〃 21年 | 12〃 | 10.5〃 |
| 〃 22年 | 1円50〃 | |
| 〃 24年 | 10円 | 5円 |
| 〃 41年 | 15〃 | 7〃 |
| 〃 46年 | 20〃 | 10〃 |
| 〃 51年 | 50〃 | 20〃 |

電信・電話

本町においては、これらの不便を解消するため、昭和三九年より関係機関に対し大口局の開設運動を進め、ようやく昭和四三年交換業務の自動化が進むなかで、無人局が下小口地内に開設され、運動の努力は実現した。

情報化時代がますます進行するなかにあつて、電話の加入、利用は増大し、日常生活のなかで不可欠なものとなつてきた。本町における電話加入状況は、つぎの表に示すように増加し、昭和五〇年には普及率が九九パーセントになり、昭和五三年には加入台数四、一三七になつている。

一方、昭和四四年三月より開始された加入電信(テレックス)の加入者も増加し、今日では町内の事業所に数台設置