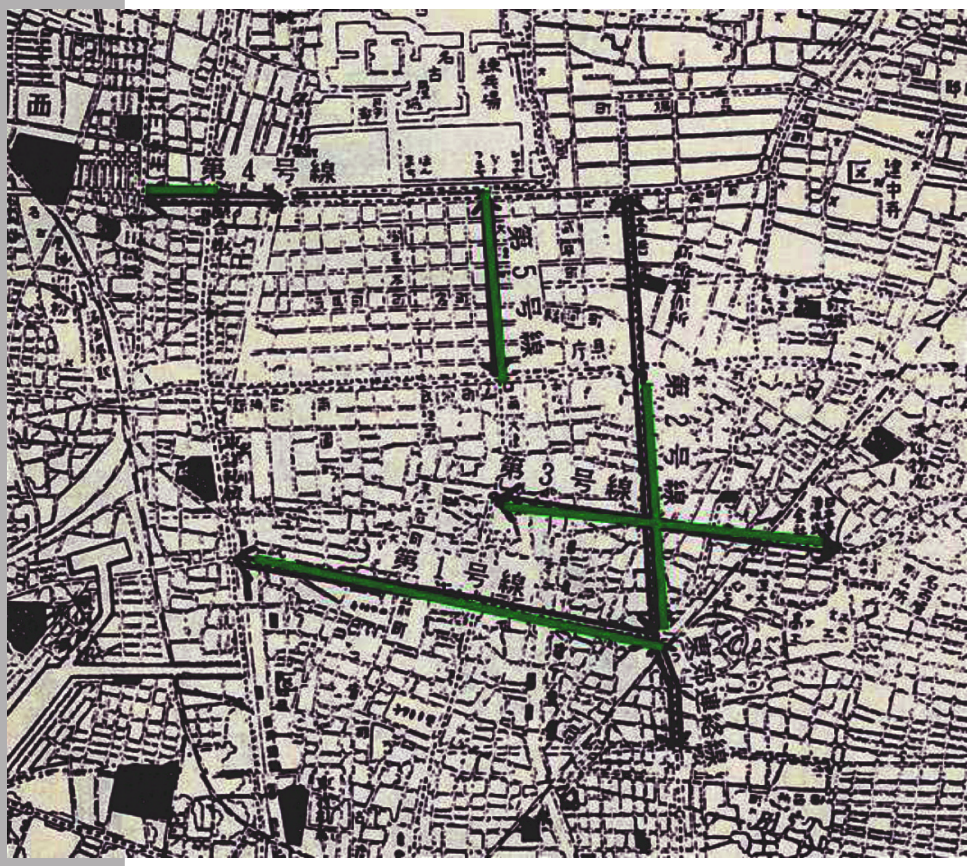
名古屋都市センター
Nagoya Urban Institute

No.007　2011.3 ｜ 平成 22 年度 NUI レポート

名古屋における計画道路の歩み概観
―古代から市区改正まで―



市区改正五大幹線図

道には踏み分け道のように自然発生的にできるものもあるが、 狩猟採集時代は知らず歴史時代に入ってからは、 事前に経路、 構造などを計画して築造する道が多いと考えられる。 近代に入ってからの都市計画道路は、 そうした計画道路の中でももっとも中心的な存在であろう。 名古屋における都市計画道路は、 1924(大正 13) 年の最初の都市計画決定を嚆矢とするが、 その決定に至るまでには多くの計画の営為があったと想定される。

そこで本論では、 古く古代にさかのぼり、 最初の都市計画決定に至るまでに、 現在の名古屋市域において、 どのような道路が計画され、 築造されてきたのか、 また、 その計画意図はどのようであったのか、 さらには、 そうした経緯が後の計画道路にどのような影響を及ぼしてきたのかを探ることとした。 対象としたのは、 古代の東海道、 中世の鎌倉街道及び名古屋城築城以前の道路、 近世城下町の町割りと街道、 近代の個別街路拡幅事情と市区改正設計である。

平成 22 年度　NUI レポート　No.007

名古屋における計画道路の歩み概観　―古代から市区改正まで―

名古屋都市センター　専任研究員　杉山　正大

1. はじめに

2010(平成 22)年は名古屋開府 400 年という記念すべき年にあたることから、歴史をひもとき、名古屋における計画道路がどのような変遷を経てきたのか振り返ってみることも意義あることと思う。

名古屋の計画道路を考える上でのステージとして、一つの試案として次の５期に区分することを提起したい。

第１期：名古屋開府以前

第２期：名古屋開府以降法定都市計画以前

第３期：東京市区改正条例準用以降昭和戦前まで

第４期：復興都市計画から新都市計画法施行まで

第５期：新都市計画法施行から都市計画区域再再編まで

この中で第３期から第４期については、市区改正設計を除けば名古屋都市センター発行になる「名古屋都市計画史」に詳しい。また、第５期については、現在その続編が名古屋市と名古屋都市センター共同作業により編集中である。そこで本稿では名古屋における計画道路のうち、市区改正設計までに限定して、つまりは第１期、第２期及び第３期の初頭について、その足跡をたどってみたい。

2 第1期 ―古代―

古代における計画道路の代表として、東海道駅路をとりあげる。

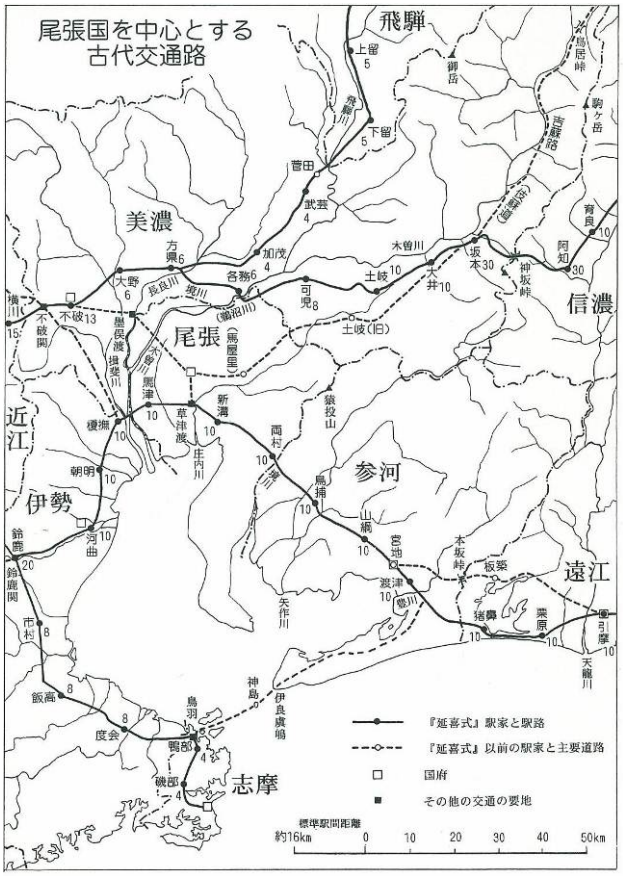
古代駅制とは、都から諸国の国府へ短時間で連絡するための交通通信のシステムである。最もその仕組みが整っていた 7 世紀後半から 8 世紀にかけての前期駅路においては、幅員 12m程度で直線的な線形を有し、地形に応じた切盛土を伴い、堅固な路面であった。一定距離（約 16ｋｍ）ごとに駅と称する施設を設置し、常時、駅馬を配備した。緊急用務を帯びた官吏等が、駅鈴の交付を受け、駅馬を乗り継いで疾駆した。

都を中心とする五畿の外の諸国を七道に分かち、それぞれ七道ごとに駅路を通じさせた。七道は、すなわち東海道、東山道、北陸道、山陽道、山陰道、南海道、西海道である。

名古屋を含む尾張国は、東海道に属しており、東海道駅路が貫通していた。尾張国内の駅は、馬津、新溝、両村であり、駅の位置、駅路の経路の比定については諸説がある。武部健一の説によれば、次のとおりである。「馬津駅（愛知県津島市）からは津島街道の１本北の上街道に沿って現名古屋市中心部を通り、新溝駅（名古屋市中区）から現国道 153 号沿いに東南に向かい、両村駅（豊明市二村）に至る。」[1)]

名古屋市内に比定される新溝駅については、特に多くの説が唱えられている。新行紀一は、①名古屋市中区古渡、②岩倉市、③名古屋市西区を紹介している。[2)] 従来の有力説は①の名古屋市中区古渡であるが、近年中川区露橋説も登場している。

図1　古代東海道 [3)]



3 第1期 —中世—

中世における計画道路の例として、東海道駅路の後身である鎌倉街道と名古屋城築城以前の那古野村付近の道路ネットワークをとりあげる。

鎌倉幕府が成立すると、鎌倉を起点とする諸国への街道が発達し、俗に鎌倉街道(別称小栗街道)と呼ばれるようになった。古代駅路にあっては、都と大宰府を結ぶ山陽道が一等大路であったが、鎌倉時代にあっては都と鎌倉の往還が頻繁となったため東海道が最重要となった。また、駅制についても変容を迫られ、街道の規模も縮小するとともに、駅に代わって宿が登場することとなった。

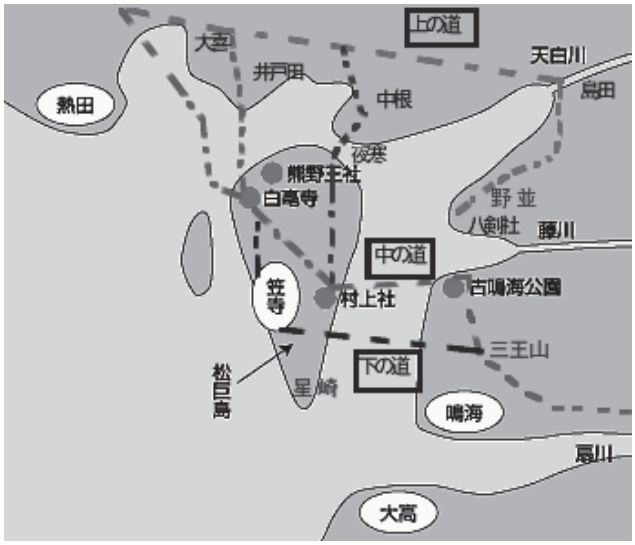
古代駅路と近世街道のはざまにあって、文献史学のアプローチを主とする中世鎌倉街道の比定は遅れているといわざるを得ない。

名古屋市内の鎌倉街道の経路は、文献から探れば次のようである。すなわち、名古屋市西部においては、甚目寺町萱津より庄内川の渡を経た対岸の稲葉地東宿に始まり、以下、かつての村名、字名である上中村、米野、露橋、古渡に至るというものである。

図2 名古屋市内の鎌倉街道のルート概略 [4)]

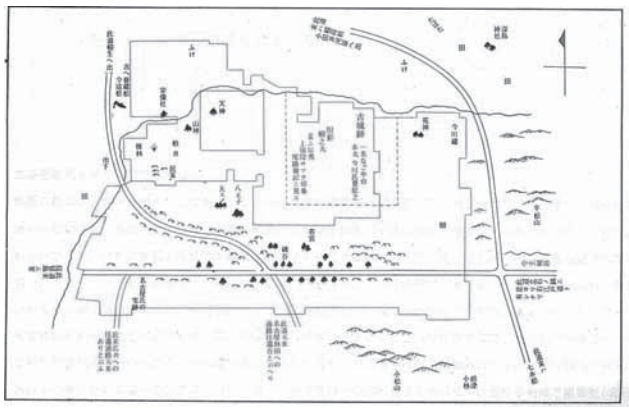
ここまでは概ね東海道駅路の経路を踏襲し、これより3ルートに分かれたという。渡船を避け東方へ大きく回って中根、島田、野並を経由する上の道、熱田社へ南下してから大喜、井戸田、白毫寺、桜を経由する中の道、同じく白毫寺から笠寺まで南下する下の道があったとされる。これらのルートは古鳴海付近で合し、以下、嫁が茶屋、新海池、朝日出、相原などを経由して、豊明市の二村に至るというものである。

図3 鎌倉街道の3ルート [5)]



次に、水野時二の分析になる金城温古録所収の「御城取大体図」(「名古屋城史」において一部加筆)によって名古屋市路築城以前の道路ネットワークを見てみよう。[6)]

図4 築城当時の名古屋古図(金城温故録による) [7)]



図の中央を東西に貫いている直線道路は、明らかに計画意図を持って築造されたとおぼしい。西端には、「この道末枇杷島に至」(現代表記に改変)とあって、確かに足の長い地方道であったことがうかがわれる。同様な内容を示す別図の「那古野郭内古図」(金鱗九十

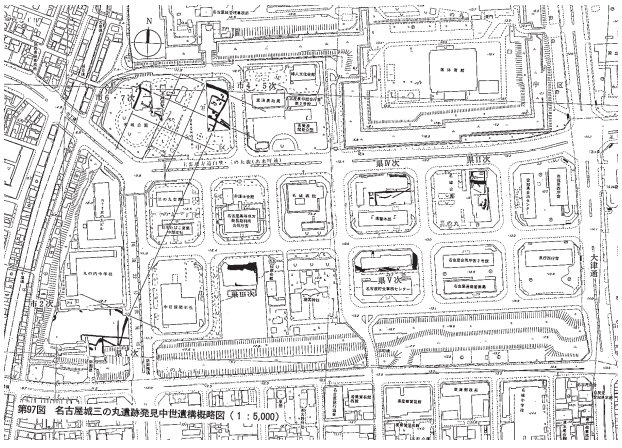
九之塵所収）には、この道はキヨス街道と記され、名古屋城築城後には中小路と呼ばれている旨の記載がある。この道は現在では、三の丸官庁街のメインストリートとなっており、都市計画区画街路三の丸 5 号線として都市計画決定されている。

図の中央部で直線道路と交差して、北へＳ字状に伸びる道の北端には「この道稲生（現在の名古屋市西区稲生町付近）へ出」とあり、南端には、「この道元来名古屋熱田への通路往還在」と記されている。これらは、現在の都市計画道路の上名古屋線、本町線に類似の経路と考えられる。

同様に図の東部で直線道路と交差して、北西へ伸びる道の北端には「小田井阿原(現在の清須市新川町阿原付近)へ出」、同交差点より南下した南端には、「末は七本松（現在の名古屋市中区千代田付近）」とあって、現在の都市計画道路との異同は確かではないものの、全体としてローカルネットワークを構成していたことがわかる。

こうした街道類似の地方道以外に都市内道路網の存在については従来否定的であったが、三の丸地区内の発掘調査が進展するにつれて、次第にその片鱗の存在がささやかれるようになった。すなわち、名古屋城三の丸遺跡の第 4 次から第 7 次に至る名古屋市教育委員会の発掘調査結果から、次のような推測がなされている。名古屋市能楽堂が存在している三の丸一丁目付近における発掘調査から判明した溝は、尾野善裕によれば 1 辺 50mほどの方格地割をなし、戦国時代（16 世紀前半頃）の遺構であって、「家臣団屋敷地の区画溝と推定しておきたい」としている。図５に同 6・7 次発掘調査報告書において尾野の考察の基となった発掘調査結果を掲出図の一部で示す。[8)]

図5　名古屋城三の丸遺跡発見中世遺構概略図 [10)]



また、文献史学の立場から茨志麻は、「これまで、遷府以前の名古屋は荒野であったかのような印象をもって語られて来た」が、文献によれば信長当時には「敵の放火が心配されるような”町”が形成されていたことが分かる」、また、遷府直前には「”名古屋町”と称される在郷の町が遷府以前の名古屋に存在していたことが分かる」とし、「家康による名古屋城建設以前に既に名古屋には、ある程度の町場が成立していたようである」と記している。[9)]

4　第2期　―近世―

4.1名古屋城下町の形成とその後の変容

徳川家康の命により名古屋城が築城されるとともに、名古屋城下町も形成された。1610(慶長 18)年を名古屋開府とするのは、同年より築城及び清須越と称する清須城下町の名古屋への移転が開始されたからであり、３年ほどをかけて移転完了したものと見られる。[11)]

名古屋城下町のゾーニングは、概略次のとおりである。武家地は郭内三の丸に重臣を配するほか、主に郭外城東(「山口」)及び城西(「巾下」)に配置し、寺社地は大須付近の南寺町と小川町・松山町（現東区東桜二丁目付近）の東寺町が設けられ、町人地は主に城郭南部の碁盤割と称する整形街区に配された。

碁盤割のデザインについては、真々制説と内法制説が存在している。前者は、田舎間を用いて道路真々距離 60 間とするもので、浅野清・水野時二が主張するところである。後者は水谷盛光の主張になり、京間を用いて街区長を 50 間とするものである。諸論の帰するところ現在では後者が有力となっている。

碁盤割を画する街路幅員について、内藤昌の説くところでは斉一３間で、後に本町通が東側へ２間拡幅とある。[12)]一方、1993(平成 5)年に発見された正保城絵図の控え図にはすべて４間とある。[13)] しかしながら、４間とすれば、仮に田舎間としても幅員は７m超となるはずで、戦前の幅員がそれには満たないことからは、３間説も捨てがたいように思われる。

いずれにせよ、全体としてみれば、均一幅員による正方形街区という碁盤割の特徴は、1660(万治 3)年の大火後に堀切筋の拡幅、すなわち火除地としての広小路の整備によって部分的に変化することになる。広小路は、堀切筋の久屋町から長者町に至る区間を北側の町

屋の方へ京間 13 間に拡幅したとされる。これによって、幅員としてのヒエラルキーに乏しかった碁盤割の中に弩級の広幅員街路が登場することになり、新たに賑わいの場、盛り場が加わることにもなった

図6　正保4年名古屋城絵図（部分）[14]

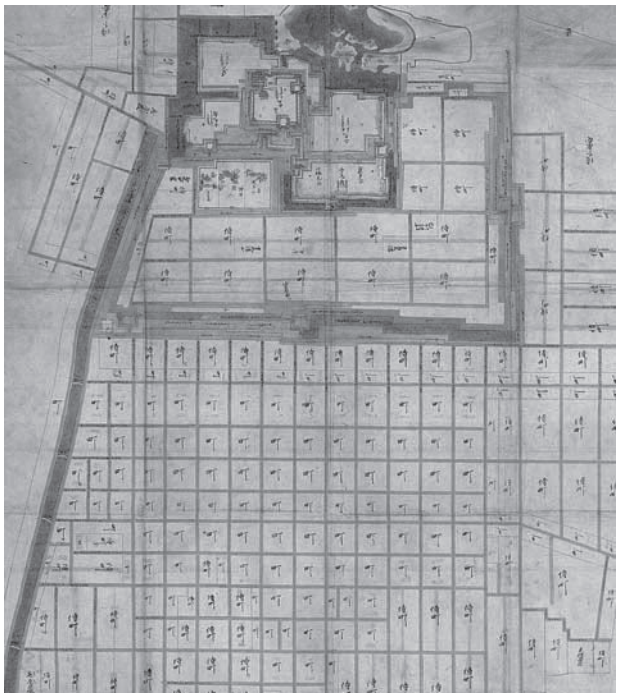
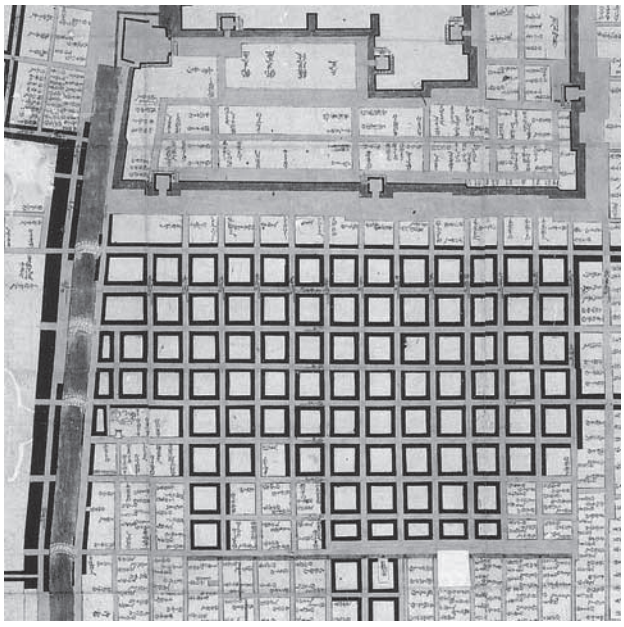


図7　万治年間名古屋絵図(部分)[15]



4.2近世街道のネットワーク

城下の街区を形成する都市内道路網に対して、都市間道路である街道のネットワークは、どのようにデザインされたか、さらには都市内道路との接続は、どのようになされたか。

この問いに対して、まず街道のネットワークを見てみよう。幕府直営の街道として東海道及びその附属街道としての佐屋路、東海道と中山道を連絡する美濃路がある。尾張藩営の街道として木曽街道（上街道）、岡崎街道などがあり、そのほかに下街道、岩倉街道などがあった。これらの街道は、名古屋城下から主要都市、主要街道へ連絡するために放射状に発するか、もしくは名古屋城下外縁部から発するないし通過するルートであった。

近世東海道は、古代東海道駅路、中世鎌倉街道の流れを汲む街道である。名古屋開府に先立ち、1601(慶長6)年に成立しており、名古屋城下とは本町通を介するかたちで接続した。近世の街道の経路については、東海道に限らず概ね比定がなされている。名古屋市内においては、三河池鯉鮒（現知立市）宿から緑区の合宿の有松、鳴海宿、笠寺を経て宮の宿を経由し、ここから海上七里の渡で桑名宿に至るという経路であった。東海道は近代化の課程で一時国道となった時期もある。その後、バイパスの整備が相次いだ結果、現在では主な区間が県道緑瑞穂線となっているほか、都市計画道路笠寺緑線の一部区間を構成している。

佐屋路は、1634(寛永 11)年に、東海道の海路を避けるバイパスとして整備された。城下の南、熱田との境界付近で分岐し、庄内川の万場の渡で対向した岩塚、万場宿を経て、佐屋に至る経路である。佐屋路の現名古屋環状線以東区間は、現在では都市計画道路秋竹線となっていると同時に、県道津島七宝名古屋線の一部区間を成している。なお、近世東海道及び佐屋路の機能を現在果たしている道路は、いうまでもなく国道 1 号、さらにはそのバイパスである国道 23 号である。

美濃路は東海道と中山道の連絡路として開かれ、旅行者は美濃路を利用することにより、海路や急峻な山道を避けて両街道の都合のいい区間を利用することができた。朝鮮通信使や茶壷道中などは美濃路を利用したという。名古屋城下から西に出、堀川を渡って北上し、城西を北西に向かって枇杷島橋で庄内川を渡河すると言う経路である。清須、稲葉（現稲沢市）などを経て垂井に至るが、稲葉で岐阜に至る岐阜街道を分岐しており、現在その後継となるのは国道 22 号である。

木曽街道は上街道とも呼ばれ、木曽が尾張藩領となったため 1623(元和 23)年から整備開始された。志水口

（清水口）、安井、味鋺を通り、小牧などを経由して中山道の伏見宿（現岐阜県御嵩町）に至る。現在の幹線道路で木曽街道に相当する路線としては、旧国道 41 号（現県道名古屋犬山線）、都市計画道路でいえば主に東志賀町線の黒川以北区間であろう。

下街道は善光寺街道とも称し、大曽根、勝川などを経て中山道大井宿（現岐阜県恵那市）に至る民間の街道である。現在該当する路線を求めれば国道 19 号になる。

岡崎街道は、名古屋開府直後の 1612(慶長 17)年に岡崎から名古屋への短絡路として開かれた。八事、平針を経由し、平針以東で伊奈街道、挙母街道を分岐する。現在の幹線道路としては、国道 153 号、県道名古屋岡崎線が相当し、都市計画道路であれば概ね千種本町線、飯田線、名古屋三好線に該当する。

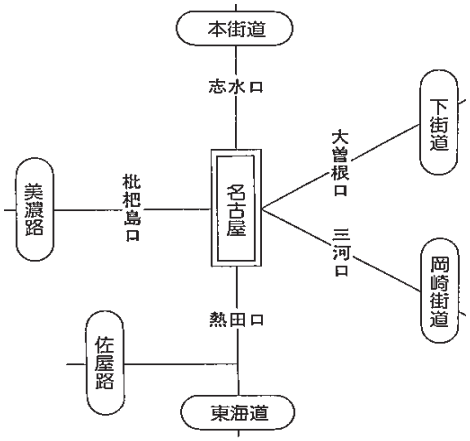
街道の幅員について桜井芳昭は、「東海道が道幅二間と並木敷九尺合わせて三間半（約七m）、美濃路は三間、木曽街道及び岩倉街道が二間三尺であった」としている。[16)]

図8 尾張の街道 [17)]

図9 名古屋城下の街道 [18)]

次に街道と都市内道路との接続を見ることとする。南北の本町通と東西の伝馬町筋（桜通の１本南を東西に走る名古屋市道伝馬町通に該当）はともに名古屋城下のメインストリートであり、その交差点は高札場の存在から札の辻と呼ばれた。名古屋の街道は、この札の辻を起点と定められていた。実際、札の辻から西へは美濃路、東へは岡崎街道、南へは本町通経由で東海道、佐屋路が通じており、北へは本町通・京町筋経由で美濃路・木曽街道・下街道に接続していた。以上を見ると伝馬町筋と並んで、碁盤割北端付近を東西に通る京町筋も街道連絡の用を担った街路であったことがわかる。美濃路、木曽街道、下街道、岡崎街道、東海道・佐屋路の接続に関して、それぞれ枇杷島口、志水口、大曽根口、岡崎口、熱田口のいわゆる名古屋五口と呼ばれた場所が、城下との境界となっていた。

図 10 名古屋五口模式図 [19)]



5 第 2 期 —近代—

5.1近代化の進展と個別道路の拡幅

名古屋においても明治維新により近代化のスタートを開始した。近代都市計画法制による計画街路網がセットされる以前においては、依拠すべき根幹となる幹線道路不在のままに個別の背景、理由に従って、それぞれの必要に応じた個々の路線の新設・拡幅がなされた。ここでは、モチーフをなした理由ごとに代表例を紹介しよう。以下の記述は、多くを「名古屋都市計画史上巻」（名古屋市,1957）、「市営３０年史」（名古屋市交通局,1952）、「名古屋鉄道百年史」（名古屋鉄道,1994）に負っていることを断っておく。なお、付け加えておけば、この時期に整備された道路の多くは、1924(大正13)年の最初の都市計画道路決定の図面で「在来八間以上の道路」として表示された区間である。

(1) 鉄道駅アクセス

一つのカテゴリーは鉄道駅アクセスである。これまでに存在しなかった輸送機関としての鉄道は、都市の構造に大きなインパクトをもたらした。名古屋市にあっては、近世に成立した既成市街地を避けて鉄道路線が敷設された。鉄道駅は必然的に市街地の縁辺部に立地することとなった。それはとりもなおさず現状のままでは既成市街地からの鉄道利用が不便であることを意味する。つまり近代都市として飛躍するためには鉄道駅アクセスを改善して利便性を高めることが要請されることになる。

名古屋駅は 1886(明治 19)年 5 月に現在地より南に開業し、1889(明治 22)年 2 月には東海道線が全通した。このアクセスとして広小路線の延長拡幅および近世城下町のメインストリートである伝馬町筋からの短絡路（現名古屋市道泥江町線）が計画、整備された。

一方、中央線は当初計画では中山道ルートであり、名古屋を通過するはずだったが、名古屋を終点とすることとなって、1900(明治 33)年 7 月には中央西線として名古屋と多治見間が開通し、千種駅が開業した。開業を期して広小路線の千種駅までの延長拡幅が行われた。

関西線は当初民間の愛知鉄道によって建設され、ターミナルは愛知駅（旧笹島貨物駅付近）であった。広井道路はそのアクセスのために幅員 7 間に拡幅するもので、1902(明治 35)年完成と見られる。現在の都市計画道路広井町線等の一部区間に相当する。

図 11 鉄道駅アクセス路線 [20)]

(2) 市電路線敷設

近代における都市間輸送機関の鉄道に対して、都市内輸送機関としては路面電車が登場した。路面電車の軌条を複線で敷設するには一定規模の幅員を要する。近世の街路網や街道の幅員では狭小に過ぎるので、主として路面電車建設を契機として該当路線の拡幅が計画された。

名古屋市における最初の市電は、1888(明治 31)年 7 月に名古屋電気鉄道によって拡幅済の広小路（県庁前（現栄）～笹島）に建設された。その後押切線は、同社によって対象区間を私道として幅員 6 間に拡幅した後に建設され、当該道路は後に市道となった。那古野～押切町間は現在では都市計画道路東志賀町線の一部となっている。

南大津通は東海道線熱田駅とのアクセス道路であるとともに市電熱田線の路線としても計画された。栄町から熱田駅前までの区間は、当初幅員 8 間の計画であったが、後に広小路に匹敵する 13 間の幅員に変更された。軌道事業者からの負担金を受け入れて建設され、1908(明治 41)年に完成している。この道路は現在の都市計画道路大津町線の一部区間に相当する。この道路と市電の整備により、名古屋における南北のメインストリートは、近世の本町通から大津通に移行した。

江川南線は名古屋港アクセスと市電江川線のルートを兼ねて、幅員 8 間で計画された。柳橋～日比野～船方の経路は、現在の都市計画道路江川線の一部区間お

よび西町線に相当する。道路は軌道事業者負担金も投入し、1911(明治 44)年に竣工し、市電は翌年にかけて順次建設された。

熱田道路は熱田駅と名古屋港を連絡し、かつ市電築港線を建設する目的で、同じく幅員８間で計画された。熱田駅から船方、築地口に至る経路で、1910(明治 43)年に完成した。現在の都市計画道路豆田町線および梅ノ木線の一部区間に相当し、大部分が現国道 154 号である。

大曽根道路は次の３区間からなる。①東新町～清水口（現在の都市計画道路東郊線の一部）、②清水口～山口町（現在の都市計画道路新出来町線の一部）、③山口町～大曽根（現在の名古屋市道森下山口町線ほか）　幅員は８間で、1912(明治 45)年から 1915(大正 4)年にかけて拡幅されるとともに後半の２年間に市電も整備された。

御園門線は名古屋駅から名古屋城に至る路線と位置づけられ、幅員を 10 間として 1913(大正 2)年に完成し、同年に市電も開通した。現在の都市計画道路江川線および外堀町線の一部区間に相当する。

以上のほかに南外堀線・東片端線（堀川～東片端～平田町）は、幅員 8 間（一部 10 間）にて前者は 1914(大正 3)年、後者は翌年に竣工し、市電も同時期に開業した。現在の都市計画道路外堀町線の一部区間に相当する。葵線（平田町～布池）は同様に幅員８間で、1915(大正 4)年に完成しており、名古屋市道平田町新栄町線の一部区間に該当する。江川線（志摩町（現那古野一丁目付近）～浄心）も同様に幅員８間（一部 10 間）で 1915(大正 4)年に完成した。現在の都市計画道路江川線の一部区間に相当する。また、山口町線（平田町～赤塚、都市計画道路葵町線の一部）は８間半の幅員で、1919(大正 8)年に完成した。

(3)　イベントアクセス

名古屋市はイベント開催を契機にインフラ整備を集中整備してきたことは、つとに指摘されているところである。最初の大規模イベントが、1910(明治 43)年開催の第 10 回関西府県連合共進会であることは、論を待たないであろう。精進川改修、浚渫土砂埋立による会場造成、アクセス整備、イベント開催、跡地の公園整備が一連、ワンセットとなってお手本の観を呈している趣がある。

アクセスとしては、東部線（新栄町～鶴舞）、南部線（西部線とも、上前津～鶴舞）の２路線で、幅員はともに８間である。共進会開催前年に道路は竣工し、開催前月には両路線とも市電が開通している。前者は主に名古屋市道新栄老松町線、後者は都市計画道路岩井町線の一部に相当する。後者は後に東京市区改正条例が名古屋に準用されて、1919(大正 8)年に市区改正設計５大幹線が認可された時に、第１号線の一部区間に該当したことによって、18 間に再拡幅されている。

表 1　個別拡幅路線

法定都市計画以前の拡幅事業						対応する現在の街路	
名称	幅員(間)	完成時期	区間		拡幅目的	名称	幅員(m)
笹島道路	13	1887(M20)2	納屋橋	笹島	SA	広小路線	30
千種道路	13	1901(M34)12	武平町	千種駅	SA	広小路線	30,40
広井道路	7	1902(M35)3	笹島	下広井町	SA	広井町線 等	50
押切線	6	1900(M33)11	柳橋	押切町	SC	東志賀町線 等	30
南大津通	13	1908 (M41)4	栄町	伝馬町	SC,SA	大津町線	30,40
江川南線	8	1911(M44)3	柳橋	日比野	SC,PA	江川線	50
			日比野	船方	SC,PA	西町線	30
熱田道路	8	1910(M43)	熱田駅	築地口	SC,PA	梅ノ木線 等	30
大曽根道路	8	1914(T3)5	東新町	清水口	SC	東郊線	50
			清水口	山口町	SC	新出来町線	30
			山口町	大曽根	SC	森下山口町線	15.6～
御園門線	10	1913(T2)	志摩町	明道町	SC	江川線	50
			明道町	御園御門	SC	外堀町線	30
南外堀線	8	1914(T3)	景雲橋	東片端	SC	外堀町線	30
東片端線	8	1915(T4)	東片端	平田町	SC	外堀町線	30
葵線	8	1914(T3)	平田町	布池	SC	平田新栄町線	14.54
江川線	8	1915(T4)	明道町	浄心	SC	江川線	50,30
山口町線	8.5	1919(T8)	平田町	赤塚	SC	葵町線	50
公園道路E	8	1909 (M42)	新栄町	鶴舞	IA,SC	新栄老松町線	14～
公園道路W	8	1909 (M42)	上前津	鶴舞	IA,SC	岩井町線	32.73

SA: 鉄道駅アクセス、 PA:港アクセス、 SC:路面電車敷設、 IA:イベントアクセス

図 12　個別拡幅路線(鉄道アクセスを除く)

(4)　耕地整理事業

明治末から昭和５年にかけて、当時の名古屋市域周辺において、将来の宅地化を想定した耕地整理事業が活発に行われた。この中で明らかに宅地化前提と思われる広幅員の幹線街路を設計に組み入れている例が多数見られる。代表として東郊耕地整理組合による設計を見てみよう。

東郊という名称は、名古屋市の東部郊外地の意である。東郊耕地整理組合の設立認可は、1912(大正元)年であり、設立当時の主な対象区域は、名古屋市に隣接する愛知郡の田園地帯であった。1921(大正 10)年の名古屋市周辺町村合併による大名古屋誕生によってはじめて当該区域は名古屋市に包含されることとなった。

耕地整理組合発足時の愛知郡長は笹原辰太郎で、耕地整理事業施行を熱心に説き、東郊耕地整理組合認可時には自らも初代の組合長となった。その意図するところを事業誌では、「事業の名は耕地整理なるも、其實際は宅地整理を行はしむべく」と表現している。[21)]

事業誌における笹原組合長の意図を具体化するように、地区内の幹線道路は、耕地整理事業としては破格の基本幅員８間で設計された。1924(大正 13)年に都市計画法に基づく当初の都市計画道路網が決定され、当耕地整理事業区域内には、計画幅員 13 間半の１等大路第３類３号線（現東郊線）、同７号線（現山王線）、同８号線（現茶屋ヶ坂牛巻線）、同 14 号線(現八熊線)が含まれている。このうち、早期に工事着手された北部の路線は、いずれも当初幅員８間で整備され、結果として都市計画未成線となったが、着工時期が後期の第３期（地区南部）の 8 号線においては、都市計画幅員 13 間半に拡幅対応している。[22)]

当初設計どおり幅員８間で整備された南北の幹線道路は、市区改正設計、さらに都市計画決定・変更を経て、現在の都市計画道路東郊線の一部区間をなしている。この区間には 1923(大正 12)年に市電も開通している。

6　第 3 期　―東京市区改正条例準用以降―

第 3 期は東京市区改正条例準用以降昭和戦前までを対象期間としており、これより法定都市計画の時代となる。東京市区改正条例は、1919(大正 8)年の都市計画法に先立ち、法定都市計画の先鞭をつけた内容である。しかし、「名古屋都市計画史」においても、その仔細は先行文献に委ねており[23)]、東京市区改正条例の名古屋市への準用に関して、その詳細な経緯内容等について一般の目に触れることが必ずしも容易ではない。近年になって、「名古屋都市計画史」が典拠とした「名古屋都市計画史　上巻」[24)]以外に新しい資料が刊行されており[25)]、これらに基づいて比較考量の上で紹介することも一興かと考え、以下に記述することとする。

6.1 東京市区改正条例準用の概略経緯

東京市区改正条例は、元老院の反対を押し切り、1888(明治 21)年 8 月 16 日に勅令第 62 号として公布された。都市計画事業制限的な内容を有する東京市区改正土地建物処分規則は、翌年の 1 月 28 日に勅令第 5 号として公布された。首都東京の近代都市への脱皮を図る都市改造事業を規定する根拠法としての役割を担い、その設計案は縮小を余儀なくさせられるものの、主に、上水道、道路、河川を中心とした都市インフラが整備された。東京市区改正については、建築史、都市計画史の立場から藤森照信[26)]が、また、政治史の立場から御厨貴[27)]がそれぞれ詳細な紹介をしているところである。

東京市区改正条例は、文字通り首都東京のみに適用されるものであるが、他の大都市にあっても市区改正事業施行を要望するに至り、同条例の改正をもって準用を可とすることとなった。以下の表 2 に名古屋市への準用過程の概略について示す。

1911(明治 44)年 2 月 14 日、名古屋市会において上遠野（かどの）富之助市議が、市区改正調査委員設置の建議をしている。上遠野富之助は、1921(大正 10)年には名古屋商業会議所会頭に、1925(大正 14)年 10 月には名古屋鉄道社長となる人物である。建議がされた背景は、東京市区改正事業が、道路を中心としてその整備成果が目に見えるようになってきたことの結果であろうと考えられる。その傍証として次の事実を挙げておこう。東京市区改正設計の速成計画である新設計が、1903(明治 36)年に告示されている。この内容は、1884(明治 22)年の包括的な旧設計に対し、路面電車敷設のための幹線道路拡幅を主体に路線を大幅に縮小したものである。東京市区改正事業は、1889(明治 22)年に開始され、1918(大正 7)年に終息するが、そのうち、道路整備を主体とする第 2 期東京市区改正事業は、建

議前年の 1910(明治 43)年までとなっており、この時点で東京における市区改正道路とその整備後の道路空間を利用した路面電車整備の成果は、広く伝えられるところと考えられるのである。なお、東京市区改正事業の時期区分は石田頼房による。[28)]

表 2. 東京市区改正条例の名古屋市への準用の経緯

年月日		東京での動き	名古屋での動き
1888(M21)	8.16	東京市区改正条例(勅令第62号)公布	
1889(M22)	1.28	東京市区改正土地建物処分規則(勅令第5号)公布	
1911(M44)	2.14		名古屋市会、市区改正調査委員設置建議※1
	10.23		名古屋市市区改正調査委員会委員決定
～1912(M45)			同委員会開催
1913(T2)	1.22		名古屋市会、市区改正委員常設建議
	3.		名古屋市市区改正方案
1918(T7)	3.12	東京市区改正条例、東京市区改正土地建物処分規則を京都、大阪、その他の市に準用する改正案、衆議院本会議上程	名古屋市会協議会開催、名古屋市を東京市区改正条例準用都市とし、市区改正委員会設置等を要望
	4.16	東京市区改正条例等準用の改正法公布(法律第36号)	
	8.8		名古屋市会、名古屋市を準用対象都市に早期指定する旨の意見書
	9.11	横浜、神戸、名古屋を準用都市に指定(内務省令第17号)	
1919(T8)	2.6	名古屋市区改正委員任命	
	4.5	旧都市計画法(法律第36号)公布	
	5.28	名古屋市区改正委員会、設計案を可決、内務大臣に具申	
	7.11		名古屋市政革新会、名古屋市区改正に関する請願書
	7.26	名古屋市区改正委員長(内務次官)、請願書に対する弁明書を法制局長官に提出	
	8.4	名古屋市市区改正設計認可	
	8.13		名古屋市市区改正設計認可告示(名古屋市告示第64号)
	8.27	東京市区改正土地建物処分規則に基づく建物制限認可	
	9.6		東京市区改正土地建物処分規則に基づく建物制限認可告示(名古屋市告示第70号)
1920(T9)	1.1	旧都市計画法(法律第36号)施行、東京市区改正条例、東京市区改正土地建物処分規則廃止	

この建議を受けて、名古屋市は 1911(明治 44)年 10 月 23 日に名古屋市区改正調査会委員を決定し、委嘱した。その顔ぶれについて、「名古屋都市計画史　上巻」（以下「都計史上」）と「新修名古屋市史　資料編　近代 2」（以下「新修市史」）の記すところは、微妙に異なるが、中央官僚、学識経験者、愛知県職員、市会議員、名古屋市助役・職員、民間人で 20 数名の体制であった。

6.2市区改正方案

名古屋市区改正調査会は、発足後から翌年の 1912(明治 45～大正元)年にかけて審議を行った。その結果まとめられた内容は、「新修市史」によれば、1913(大正 2)年 3 月に「名古屋市区改正方案」が成案となって発表されたとある。一方、「都計史上」においては、「名古屋市区改正方案」とは記されていないものの、概ね同内容が「市区改正の大体計画決定」として紹介されている。両者には微妙な相違が存在するが、以下の大綱は共通である。

① 市が将来拡大しようとする地域
② 道路の等級及び幅員
③ 橋梁の等級及び幅員
④ 河川の新削・改修
⑤ 公園並びに街園
⑥ 鉄道線路変更

後に実現を見る市区改正設計が道路のみを対象としているのに対し、この「方案」においては、上下水道や供給処理施設は対象とされていないけれども、都市インフラについては、まがりなりにも案としては陣容を整えていたことがわかる。

興味深い点は、⑥の鉄道線路変更で、既に開業していた中央線について、大曽根付近から分岐し、城北地区を西進して東海道線に合流する変更を提案していることである。この提案は、おそらくは城北地区の有力者が推進したものと推測される。この議論は、後の市区改正委員会まで継続するが、実現するところとはならなかった。

他の施設についても興味を惹かれる点はあるが、ここでは道路に限ってその比較対照を試みると表 3 のとおりである。

道路の等級は、幅員 20 間の特等をはじめとして、以下、幅員 15 間の 1 等、13 間の 2 等、10 間の 3 等、8 間の 4 等となっており、基本的にグリッドパターンを計画して、南北線と東西線に分けているのが特徴である。

「新修市史」と「都計史上」を比較して大きな差異は、「新修市史」には特等が見られるのに対し、「都計史上」には見られない点である。各等級別の路線数を見るとそれぞれ若干の相違があり、全体本数では「新修市史」が 37 路線であるのに対し、「都計史上」は 39 路線と 2 路線多くなっている。

表 3. 市区改正方案比較

等級	幅員(間)	南北線		東西線		計	
		新修市史	都計史上	新修市史	都計史上	新修市史	都計史上
特等	20	1	—	3	—	4	—
1等	15	2	3	2	2	4	5
2等	13	2	3	3	6	5	9
3等	10	6	7	4	3	10	10
4等	8	4	6	10	9	14	15
計		15	19	22	20	37	39

以下に「新修市史」に登載されている内容を、現在

の都市計画道路との類似等について推論を交えて考察すると次のとおりである。なお、起終点地名については、適宜修正している。

表 4. 市区改正方案経路等推測比較表

系統	等級	番号	起点	終点	類似経路の現都市計画道路(推定)
南北線	特	1	下飯田	内浜	師範線～葵町線～向田町線～光音寺内田橋線
	1	1	浄心	名港1号地	江川線
		2	本町御門	内浜	本町線～伏見町線
	2	1	浄心	稲生	江川線
		2	大津町	栄	大津町線
	3	1	枇杷島	名港3号地	日比津小本線or名古屋環状線？
		2	旗屋町	稲永	梅ノ木線
		3	内田橋	豊田5？	伏見町線
		4	辻町	大池町	東志賀町線～東郊線
		5	大曽根	井戸田	赤萩町線の東～現都計線なし～高田町線
		6	上園町	正木町	伏見町線
	4	1～4	—	—	省略
東西線	特	1	枇杷島	大幸	名古屋環状線
		2	常盤	壇渓通？	八熊線？
		3	牧野	新栄町	広小路線
	1	1	泥江	名古屋駅	桜通線
		2	内浜	小碓	東海橋線？
	2	1	車道	月見坂町	桜通線とその東部延伸
		2	黄金？	川名	小栗橋線？～山王線
		3	内浜	井戸田	中根町線
	3	1	泥江	千種	桜通線？
		2	小碓	内浜？	昭和橋線？
		3	枇杷島	浅間町？	伏見町線
		4	輪ノ内町？	明道町	外堀町線
	4	1～10	—	—	省略

6.3 東京市区改正条例準用の経緯

1918(大正 7)年 3 月 12 日に東京市区改正条例及び東京市区改正土地建物処分規則を東京以外の都市に準用する改正案が衆議院に上程されている。改正案において法定例示されている都市は、京都、大阪であり、その他の都市は可能性を残しているが、名古屋市は明示されなかった。このため、名古屋市がその他の都市として市区改正準用都市に該当することを強く要望するべく、改正案が上程された当日に佐藤名古屋市長は市会協議会の開催を要請した。同協議会における議論の結果、市長の意を汲んで議長を含む 5 人の市議が即日上京して要望活動を行った。

同年4月16日、準用を求める改正法は公布となった。ただし、市区改正が準用可となる体制が敷かれるまさにそのタイミングで、より総合的、包括的な都市計画法の検討が開始されている。すなわち、その翌月には、内務省において「都市計画調査会」が設置され、都市計画法の調査検討が緒についているのである。

名古屋市会は、同年 8 月 8 日に名古屋市を市区改正準用都市に早期指定を要望する趣旨の意見書を採択している。また、佐藤市長は、準用都市該当市が名古屋市単独では困難と判断し、神戸・横浜と連携することを働きかけた。これが効を奏したか否かは、判断しがたいところであるが、結果としては、同年 9 月 11 日に内務省令第 17 号をもって佐藤市長の意図したように、横浜・神戸とともに名古屋市は市区改正準用都市に指定されることとなった。

6.4 名古屋市区改正設計認可の経緯

東京市区改正条例の名古屋市への準用を受けて、内務大臣は、1919(大正 8)年 2 月 6 日、名古屋市区改正委員を任命した。その陣容は、「都計史上」によれば次のような構成である。

内務次官を委員長として、委員は内務省 5 人、その他の省・院 7 人、軍人 2 人、愛知県知事、名古屋市長、名古屋市会議員 8 人、学識経験者 3 人、さらに臨時委員として愛知県会議員 5 人、国会議員 2 人、学識経験者 1 名の合計 36 人であった。この中には内務省事務官の池田宏（都市計画法起草を担当し、初代都市計画課長となった）や、学識経験者で、建築界の重鎮、佐野利器、武田五一も含まれている。

名古屋市区改正委員会の議論がどのように展開されたかについては、定かではない。「都計史上」によれば、委員会発足以前の 1918(大正 7)年 12 月 6 日に、名古屋市は以下の内容について、内務省都市計画課長あてに市区改正委員会にて審議するよう進達したとある。

① 名古屋市区改正施行区域
② 名古屋市第 1 期市区改正設計書
③ 同 大正 7 年度において施行すべき事業
④ 同 大正 8 年度において施行すべき事業

しかしながら、「都計史上」の記述により実際に伝えられているのは、1919(大正 8)年 5 月 26 日から 28 日にかけての連続審議によって、急施を要する五大幹線道路に限っての設計案となったことのみである。この間、前述の市区改正方案や内務省都市計画課長あてに進達された内容が、いかにして五大幹線道路のみに縮小していくかに関する議論の過程は、残念ながら目下のところ不明といわざるを得ない。

そのようなわけで、具体的な議論の過程については隔靴掻痒の感をまぬかれないが、上述のような集中的な議論を経て、小橋市区改正委員長は、1919(大正 8)年 5 月 28 日、五大幹線道路を内容とする名古屋市区改正設計案につき、委員会の成案として名発第 15 号をも

って床次（とこなみ）内務大臣に具申した。

このように東京市区改正条例準用による名古屋市区改正設計案が具体化しようとしているさなかに、根拠法たる東京市区改正条例の体系を一新して新たな施策体系を構築しようとする動きが進展し、先述の「都市計画調査会」は、1918(大正 7)年 12 月には都市計画法および建築法の草案を答申していた。翌 1919(大正 8)年 4 月 5 日には都市計画法（大正 8 年法律第 36 号）と市街地建築物法（大正 8 年法律第 37 号）が公布となっており、名古屋市区改正委員会が設計案を最終段階で議論していたときには、既に両法は公布されていたことになる。なお、都市計画法の施行は、1920(大正 9)年 1 月 1 日であり、市街地建築物法の施行は、1920(大正 9)年 12 月 1 日であった。

名古屋市区改正設計は、1919(大正 8)年 8 月 4 日に、内閣の認可があり、名古屋市は 8 月 13 日に当該認可にかかる告示を行った。（大正 8 年名古屋市告示第 64 号）同告示の翌日に名古屋市は、東京市区改正建物処分規則に基づく建物制限の認可申請を行い、8 月 27 日に認可となったのを受けて、9 月 6 日に建物制限について告示を行っている。（大正 8 年名古屋市告示第 70 号）

6.5 名古屋市区改正設計の内容

認可となった市区改正五大幹線の内容は、次の図・表のとおりである。先に経緯において見たように、ネットワークとしての体系性、総合性は放棄され、もっぱら市電路線敷設のために急施を要する区間を限って対象としたかたちであり、事実、多数の路線が市電市営化後の第 1 期建設事業路線の対象路線となっている。以下、順次各路線について見ていこう。

第 1 号線は、現在の都市計画道路の岩井町線の水主町から鶴舞の区間にあたる。明治期にイベントアクセスのために多くの区間が既に 8 間に拡幅され、市電も開業していたにもかかわらず、さらに幅員 18 間と 5 路線中最大幅員に拡幅する計画であることから、市当局として力を入れた路線であることがうかがわれる。新規拡幅区間を利用して、1923(大正 12)年 12 月には市電が水主町まで延伸されている。

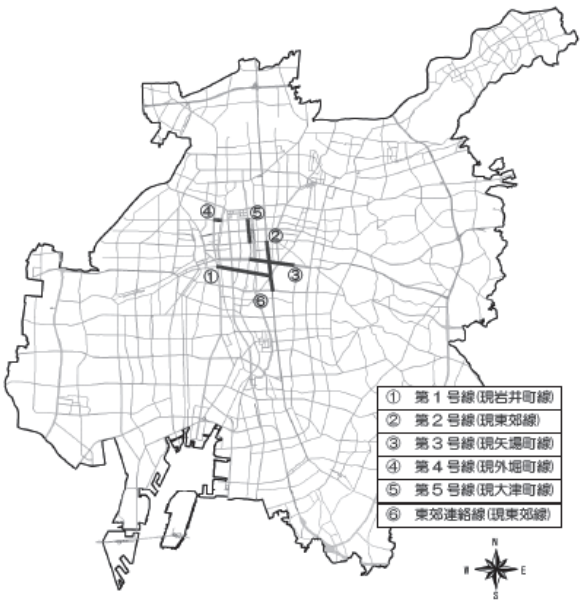
第 2 号線は、現在の都市計画道路の東郊線の東新町から鶴舞の区間にあたる。幅員 11 間で、同じく 1923(大正 12)年 9 月には当該区間に市電が開業している。

第 3 号線は、現在の都市計画道路の矢場町線（若宮大通）の矢場町から千早付近に相当する。幅員は 11 間である。千早付近から八事にかけては、尾張電気軌道による軌道が既に 1912(明治 45)年 4 月に開業していた。尾張電気軌道路線に接続して千早から矢場町に至る市電路線は、他の路線が市電市営化後の第 1 期建設事業で建設されたのに対し、遅れて第 2 期建設事業で建設対象となり、1930(昭和 5)年 5 月に開業を迎えることとなった。

第 4 号線は、現在の都市計画道路の外堀町線の景雲橋から菊井町の短区間であり、同じく幅員は 11 間であった。まさに市電路線敷設の隘路打開のために採択されたとおぼしい。1923(大正 12)年 1 月には当該区間に市電が開業している。

第 5 号線は、現在の都市計画道路の大津町線の栄から大津橋に至る区間で、幅員は 13 間である。これは 1908(明治 41)年に南大津通として個別拡幅対象とされた際に幅員を 13 間としたことに整合させたものであろう。この区間についても 1924(大正 13)年 7 月に市電が延伸されている。

図 13. 名古屋市区改正設計(五大幹線)



五大幹線市区改正設計の内容は、以上のとおりであるが、先に見たように都市計画法は名古屋市区改正設計認可翌年の 1920(大正 9)年 1 月 1 日に施行され、東京市区改正条例は廃止されることとなった。ただし、都市計画法附則により、東京市区改正条例適用ないし準用によって内閣の認可を得た市区改正設計及び市区

改正事業は、それぞれ都市計画法に基づく都市計画及び都市計画事業とみなされるため、名古屋市区改正設計五大幹線は、都市計画事業として施行されることとなったのである。第 1 期街路事業として施行された内容については、「名古屋都市計画史」の記述に詳しい。[30]

表 5. 名古屋市区改正設計(五大幹線)[29]

市区改正設計路線							
名称	区間		幅員*	延長(間)	竣工年月日	関連市電路線	
	起点	終点				名称	開業年月日
第1号線(現岩井町線)	鶴舞	水主町	18 32.73	1,311.70	1926(T15) 3.31	岩井町線	1923(T12) 12.22
第2号線(現東郊線)	東新町	鶴舞	11 50	820.40	1924(T13) 8.1	高岳延長線	1923(T12) 9.20
第3号線(現矢場町線)	矢場町	千早町	11 100	763.10	1924(T13) 10.22	千早線*	1930(S5) 5.9
第4号線(現外濠町線)	景雲橋	菊井町	11 30	193.10	1924(T13) 7.13	明道町線	1923(T12) 1.16
第5号線(現大津町線)	栄町	大津町	13 30,40	580.44	1924(T13) 7.26	大津町線	1924(T13) 7.30
東郊連絡線(現東郊線)	鶴舞	東郊通2	13.5 50	169.00	1926(T15) 3.31	東郊連絡線	1925(T14) 12.23

＊ 上段は当初幅員(単位は間)、下段は現在幅員(単位はメートル)

なお、表 5 において末尾に東郊連絡線とあるのは、都市計画事業上の通称であり、その実際は、1923(大正 13)年 6 月に都市計画決定された最初の都市計画道路網中の 1 路線たる一等大路第 3 類第 4 号路線(東郊線)である。

6.6 名古屋市区改正設計認可に至る名古屋市内部の争論

ここで名古屋市区改正設計にかかる一連の動向からは、若干本筋から外れることになるが、興味深いエピソードを紹介しておきたい。

国立公文書館は、国の行政文書を保管、分類、整理し公開している。国に限らず地方行政にとっても貴重な公文書が含まれている。近年、国立公文書館のウェブサイトでデジタルアーカイブと称して、明治・大正期の公文書を画像イメージで公開していることは、歴史研究にとって誠に慶すべき状況であるといわねばならない。余談ながら、毛筆で起案された往時の公文書が、歴史上の人物の記名押印とともに、机上のディスプレイに表現される瞬間には、驚きを禁じえないものがある。同館のスタッフの努力を多としたい。

さて、議論が横道にそれたが、そのデジタルアーカイブにアクセスして、名古屋市と市区改正というキーワーズを入力すると、これまでの刊行物には見当たらなかった資料が現れる。それが、名古屋市区改正委員会が五大幹線の設計案を成案として内務大臣に具申した後の同案に対する名古屋市会内部の暗闘（と推察される）である。

すなわち、1919(大正 8)年 7 月 11 日には、名古屋市政革新会の名をもって、内閣に対する「名古屋市区改正に関する請願書」なるものが、市区改正委員長に提出された。名古屋市政革新会について、同請願書では代表者名を省略しているためその実態は定かでないが、後述の内容からすれば、市区改正設計を推進しようとする大岩名古屋市会議長をはじめとする名古屋市会内主流派に対する反主流派と想定される。

同請願書の主な論点は、次の 3 点である。

① 第 5 号線（大津町線）の拡幅にあたり、市区改正設計路線は、栄町(現栄)交差点北東角に立地していた日本銀行支店支障を回避することによって、既に拡幅済みの南大津通と中心線が一致せず、クランク状となるため美観を損ねる。

② 第 3 号線（千早線）は、西端が南大津通で行き止まりとなって路線網としての広域性が考慮されていない。また、当路線は尾張電気軌道路線の延伸乗り入れを前提として、同社負担金を財源として見込んでいたにもかかわらず、全体を公共事業として執行することは不当である。

③ 第 1 号線（大池線）は、広幅員の幹線の位置づけにしては､東端が鶴舞公園で行き止まりである。また、拡幅予定区域内に大池という名称のため池があり、当該土地の市区改正事業による増価益利権に市長、大岩市会議長はじめ数人の市会議員が関連している。

小橋市区改正委員長は、これに対する弁明書を横田法制局長官に提出して、その中で請願書の内容について考慮の余地がない旨記している。これは市当局の立場を官僚として代弁したという側面もあろうが、市区改正設計案を議定した責任者であるという立場もあろうかと思われる。ともあれ、当該弁明書の反論は、以下のとおりである。

① 第 5 号線（大津町線）の拡幅については、1 東西両側拡幅、2 東側拡幅、3 西側拡幅の 3 案を比較した。結論としては、1 案は線形良好なるも事業費が膨大（採用案の 3 倍）となるため費用対効果を考えると 3 案を採用するのは妥当である。

② 第 3 号線（千早線）については、南大津通以西の延伸を次期計画にて編入する予定である。負担金の問題は市区改正設計とは関係がない。

③ 第 1 号線（大池線）については、鶴舞公園と名古屋駅方面を連絡する名古屋市中央部の大幹線の位置づけであり、18 間の幅員は至当である。

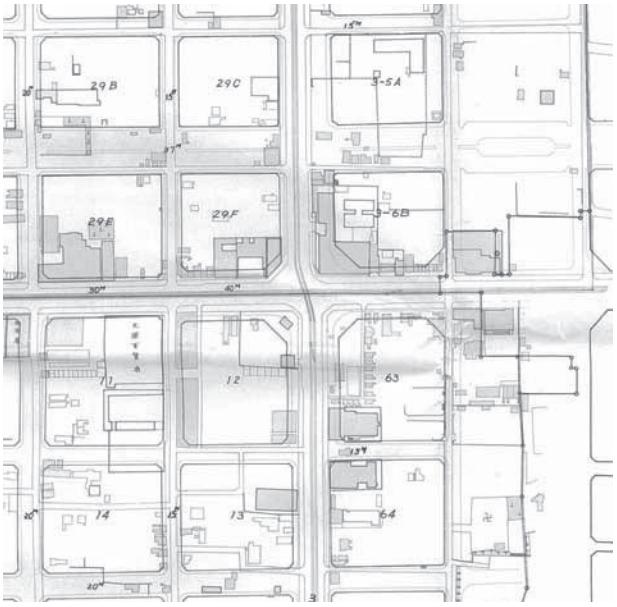
以上、請願書及びそれに反論する弁明書の内容を、筆者の解釈に基づいて表現した。

①については、請願書が指摘するように、結果として大津通が栄町(現栄)交差点において南北にクランク状となり、市電路線が S 字状をなすこととなった。（図 14） これが現在のように中心線が直線で通るように改良されるには、戦後の復興土地区画整理事業の施行を待たなければならない。図 15 に中 1 工区の設計図を示した。復興土地区画整理事業の設計にあっては、栄町(現栄)交差点の南側において折半拡幅、北側においてほぼ東側拡幅を採用することにより、整形交差点を確保していることがわかる。

①は主として設計案の技術面にかかる内容であるが、②と③は技術面にも言及はあるものの、主張のポイントとなる内容は、政治・経済面にあるように思われる。特に③については、大池の土地に絡む利権に預かる立場とそこからこぼれた立場のせめぎあいのように感ぜられ、時代をさかのぼっても政治の場の不変であることを痛感させられた次第である。

図 14. 昭和初期の栄町交差点 [31)]

図 15.復興土地区画整理事業中 1 工区設計図（部分）



なお、この問題に関しては、亀田忠男の大岩市長に関する著作の中で、「大池事件」と題する紹介がある。土地取得の経緯について、概ね請願書の内容を是としているが、後日譚として、当該土地を名古屋商業会議所会頭上遠野の要請に応じ、同会議所建築敷地として、取得原価で売却したがゆえに利益を私したのではない旨の記述がある。[32)]このこと自体の真偽のほどは定かではないが、大岩と上遠野の親密な関係自体は否定しがたい事実のように思われる。

7.おわりに

2010 年度日本都市計画学会学術研究論文発表会が、名古屋大学で開催され、そのプレイベントとして「アーバン・レガシーの活用　―名古屋開府 400 年の遺産を生かす―　」と題したシンポジウムが開催された。（同シンポジウムは、日本都市計画学会中部支部創設 20 周年記念事業の一環としても企画された経緯がある。）同シンポジウム開催にあたり、同名のタイトルの下に小論集が企画され、筆者は日本都市計画学会中部支部創設 20 周年記念事業実行委員会の求めに応じて、同誌に「名古屋における計画道路の歩み概観」と題する拙稿を寄稿した。

上記論稿は、紙幅の制約が大きいことと、他の論稿との関連から都市計画法以降の経緯について必要な箇所を簡潔に記述せざるを得なかった事情があり、全体

に記述を端折らざるを得なかった。そこで、本稿においては、都市計画法以降の経緯については別の機会に譲ることとし、もっぱら市区改正認可以前を中心に論を展開し､適宜､図表等も補うこととしたものである。

名古屋都心部における広幅員街路の高密配置は、他に例を見ない名古屋市街地の特色である。それは先人たちの偉大な復興都市計画とその事業遂行に負うところ大であり、さかのぼれば戦前都市計画の営為と土地区画整理事業の盛行に端を発している。さらにいえば近世城下町が出発点であり、それを産む土壌となったであろう近世以前の歴史にも着目する必要があるとも思われる。

本稿ではそうした視点に立ち、古代からの計画道路と目される路線の変遷をたどってみたが、多くの過誤をまぬかれず、また、脈絡を欠いている面があることも否めない。諸賢の叱正を待って更なる充実を重ねていくこととしたい。

参考文献

1) 武部健一：物語日本道路史⑭ 古代駅路をたどる (1) 畿内と東海道、道路 p.71, 2000

2) 新行紀一：古代尾張・三河の東海道,愛知県歴史の道調査報告書 Ⅰ ―東海道―,p.3,愛知県教育委員会,1989

3) 木下良：古代の交通制度と道路,第 6 回春日井シンポジウム 1998 年 古代を歩く 旅と道,p.50,同シンポジウム実行委員会,1998

4) http://www.aichima.net/rekishi/siseki/09/img/p01.gif

5) http://16.pro.tok2.com/~pegasus1297/A50_6.htm

6）水野時二：城下町名古屋をめぐる街道の変遷 「旅と街道」pp.8-9,名古屋市博物館,1990

7) 築城当時の名古屋古図（金城温故録による）,名古屋城史,p.61,名古屋市,1959

8) 尾野善裕：名古屋城三の丸遺跡 第 6・7 次発掘調査報告書, pp.144-145,名古屋市教育委員会,1995

9) 茨志麻：”近世城下町名古屋”の形成について,年報都市史研究,第 4 号,pp.101-102,山川出版社,1996

10) 名古屋城三の丸遺跡発見中世遺構概略図 : 名古屋城三の丸遺跡第6･7次発掘調査報告書,p.145, 名古屋市教育委員会,1995

11) 岡田善敏 : 城下町,「名古屋城史」pp.306-307,名古屋市,1959

12) 内藤昌：城下町の構成,「名古屋城」,pp.165-166, 小学館,1985

13) 小寺武久：名古屋の城下町,「新修名古屋市史第３巻」,p.144,名古屋市,1999

14) 正保 4 年名古屋城絵図（徳川美術館蔵）

15) 万治年間名古屋絵図(名古屋城振興協会)

16) 桜井芳昭：尾張の街道と村,p.9,自家出版,1997

17) 名古屋市総務局編 : 江戸期なごやアトラス絵図・分布図からの発想, p.30, 名古屋市総務局,1998

18) 名古屋市総務局編 : 江戸期なごやアトラス絵図・分布図からの発想, p.33, 名古屋市総務局,1998

19) 日下英之：美濃路, p.67, 愛知県郷土資料刊行会,1985

20) 最新詳密名古屋實測全図明治 37 年 3 月(名古屋市政資料館蔵) : 新修名古屋市史第 5 巻付録を加工

21) 解散ニ因ル事業報告誌, p.3, 名古屋市東郊耕地整理組合, 1934.4

22) 鶴田佳子・佐藤圭二 : 宅地開発型耕地整理事業の設計水準の発展過程に関する研究, pp.43-45, 第 27 回日本都市計画学会学術研究論文集, 1992

23）名古屋市計画局・財団法人名古屋都市センター：名古屋都市計画史(大正 8 年～昭和 44 年), p.7, 財団法人名古屋都市センター, 1999

24) 名古屋市建設局：名古屋都市計画史 上巻, pp.451-515, 名古屋市建設局, 1957

25) 新修名古屋市史資料編編集委員会 : 新修名古屋市史 資料編 近代 2 : pp.21-43,57-70, 名古屋市, 2009

26) 藤森照信：明治の東京計画, 岩波書店, 1982

27) 御厨 貴：首都計画の政治, 山川出版社, 1984

28) 石田頼房：日本近現代都市計画の展開, pp.56-69, 自治体研究社, 2004

29) 東京市区改正条例の準用:「名古屋で広幅員街路を考える」, pp22-23, 日本建築学会都市計画委員会, 1985 を基に作成

30) 前掲 23）pp.140-142

31) 前掲 23）口絵写真 昭和初期の栄交差点

32) 亀田忠男：大岩勇夫と大名古屋, p.6, pp.22-24, 地域問題研究所, 2001

33) 杉山正大：名古屋における計画道路の歩み概観, アーバン・レガシーの活用 ―名古屋開府 400 年の遺産を生かす―, pp.31-36, 日本都市計画学会中部支部、2010

NUI レポートとは
調査研究の過程で資料収集したことやアンケート調査等でまとまったもの、 あるいは、 名古屋市職員と共同で調査したものなどを、 短期間で整理し、 レポートとしてまとめたものです。

No.007 2011.3 | 平成 22 年度 NUI レポート

名古屋における計画道路の歩み概観 ―古代から市区改正まで―

平成 23 年 3 月

発 行 名古屋都市センター

〒460-0023
名古屋市中区金山町一丁目 1 番 1 号
TEL / FAX 052-678-2200 / 2211
http://www.nui.or.jp/

この印刷物は再生紙を使用しています。