

避難道路等、防空對策道路問題が論議せられ、紀元二千六百年を期して、道路史に又々一新紀元を劃せんとし、道路

關係者の責務の重大を痛感する次第である。

名古屋市道路發達の概要

名古屋市道路課

名古屋市は北西に豊稔なる濃尾平野を控へ、南に伊勢灣を擁し、海陸の要衝に當り、東西往還の要路を占め、都市

し、明治二十二年市制施行當時の十三平方軒餘に比すれば實に十二倍餘りの擴大となり、人口既に百四十萬を稱ふるに至つたのである。

發達の天惠の自然的要件を具備してゐるのであるが、所謂近代的都市としての發展は極めて新しく、漸く大正年代に至つて消費的都市より産業都市への移行に始まり、近時道路、港灣、鐵道等の近代的諸施設の進展と相俟つて其の躍進隆盛振は實に目覺しきものがあり、今や市域も其の廣袤東西約十五軒、南北約十七軒、面積約百六十平方軒を算

乍然名古屋の起源を尋ねれば相當に古く、上古既に熱田神宮の創立に依つて熱田地方が最も早く開け謂はゞ中部日本に於ける文化の發祥地として榮へ、後に名古屋城築城に依り城下町として發展した名古屋市との併合に依り名古屋今日の發展を爲して來たのである。

中世京都より東國に至る往還は美濃路より來たものも伊

勢路より来たものも共に萱津に出て古渡、熱田、星崎を経て鳴海に至つたものであるから、築城以前は現在の市域を西北より東南に貫く一道が開かれてゐた譯である。その外は僅かに近くの部落を連絡する小徑又は野道畦道等が通つてゐたに過ぎないものと思はれる。そして慶長十五年名古屋城築城以後は清州又は駿府より諸士町人等が相踵いで移住して來たので、廓外に町割を爲しこゝに住ましめた。これが現在所謂碁盤割と稱せられてゐるもので、城の南面に開き本町筋を以て東西に分ち、これを中心として縦横に交叉する街路網を配置したのである。本市に兎も角街路らしきものを生じたのはこの時の如くであつて、その幅員は概ね三間内外であつた。

その後萬治三年正月の大火に依つて碁盤割地區の殆んど全部が焼失した際市區の改正を行ひ小路を廣め、殊に堀切通は久屋町筋より長者町筋迄現在の十三間に其の幅員が擴張せられた。これが後年の廣小路にして市民幸樂の地となつたのである。尙徳川時代に至つて東海道は萱津に赴くこ

となく熱田(宮の宿)より桑名に渡船することが順路と定められ、風波の激しい時には佐屋廻りと稱し熱田の北方より岐れ岩塚、萬場、神守の三驛を経て佐屋に至り同所より船にて桑名に渡船したと傳へられてゐるが、この佐屋街道の開かれたのは寛永十三年で、寛文五年にはこの街道を改修して松並木をも植へたとの事である。その後明治二年に至り佐屋街道は餘りにも迂曲甚しく且狹隘に失したので、有志に依り前須賀街道が開かれ次で政府はこれを以て東海道本線と定めた。この外小牧、善師野の二驛を経て美濃路に至り中山道に連絡する木曾路、勝川、内津、美濃池田を経て美濃大井に至る大街道等々が本市を起點として通じてゐたのである。

江戸時代に於ける本市内の道路は名古屋城と熱田神宮とを南北に連繫する本町筋を中心にして所謂上町に於ける碁盤割地區が設けられ、次で其の四圍に市街地の膨脹發達を見たものであるが、此の碁盤割街路を除けば其餘は都市の發達につれて無統制に任意に設けられた曲折の多いしか

も狹隘なものゝみであつた。

而して維新後十餘年間は本市内の道路、橋梁の修築は一
時全く顧みられず、道路は不陸凹凸を生じ橋梁亦頽廢して
交通に危険をさへ感ずる状態であつた。漸く明治十一年區
制實施以來當時の區長吉田綠在氏は乘馬を驅つて區内を巡
視し、大いに土木工事を起して市の面目を一新せんと期
し、自ら指揮して先づ道路、橋梁の修復を始め更に進んで
道路の新設或は擴築に努めたのであつた。

當時名古屋市内の幹線道路としては既述した様に名古屋
城と熱田神宮を結ぶ南北の縦斷線である本町筋と、東西の
横斷線である廣小路とが謂はゞ二大幹線であつたのである
が、明治十九年名古屋停車場が廣小路の西端に設けらるゝ
や、區長吉田綠在氏は道路開修調査委員に命ぜられ當時區
民の猛烈な反對を押切つて長者町以西停車場に至る廣小路
延長線と、傳馬橋から停車場に達する街路とを開設して廣
小路今日の繁榮の基礎を築き、次で明治二十七年には笹島
から枇杷島に通ずる新道の改修あり、更に明治三十四年に

は廣小路を東方に延長して中央線千種驛に達する街路の新
設を見たのである。

又電車敷設の結果明治四十一年廣小路榮町から南折して
熱田傳馬町に達する現在の南大津町線が新に縣施行に依り
開設せられ、舊來の本町筋と平行して交通上多大な便益を
齎らしたのである。尙此の間には明治三十四年御族所横町
及禰宜町の改修あり、同三十五年廣井南北町線の開設あ
り、更に同四十二年鶴舞公園新設に伴ふ公園道路の開設及
西柳町より江川に添ひ名古屋港に達する幅員八間の江川道
路が縣施行に依り開設せられ、大正四年には南外堀線、江
川線葵町線、東片端線等縣市協力して之が改修擴築に力を
盡したのである。

二

敘上の如く明治の中葉以後に於ては區長吉田綠在氏の
道路改修に引續き歴代市長に依る街路の新設擴築に依り、
本市今日の發展に大なる貢獻を爲したるは事實であるが、
未だ何れも局部的市區改正の域を脱せず、勿論全市的に一

定の企劃方針に基いて施設されたものでなく、今日の法に基礎を置き強力にして科學的綜合的なる都市計畫と其の趣を異にしてゐたのである。従つて此の間本市の發展に伴ひ基盤割の四周に發達せる地域は全く無統制のうちに小徑或は農道に沿ひ亂雜なる街衢を形成し、街路の幅員狭少にして迂曲常なく自動車交通不能の箇所も尠ならず交通の混雜、不衛生地區の現出等放置し難き事態を招來したのである。

次いで大正年代に入るに及んで本市々街の發展は愈々著しきものあり、漸く識者間に都市改良の問題が眞摯に唱導せられるに至つて阪本孝三郎市長の時に先づ都市改良調査會が設置せられ大名古屋施設の理想に向つて其の歩を進めたのである。然るに大正七年偶々時の帝國議會に京都、大阪の兩市に東京市區改正條例準用の法律案が提出せられることゝなつたので、本市も横濱、神戸の兩市と共に同法の準用を受ける爲熾烈なる運動を起した結果、竟に大正七年九月内務省令第十七號を以て準用都市に指定せられ、翌八

年二月名古屋市區改正委員會の組織成り、内務省内に第一回の委員會開催せられ、當時の交通状態に鑑みて最も急施を要すと認められた五幹線街路並廣場の新設擴張を市區改正の設計として決定し、大正八年度以降四ヶ年度繼續事業として施行することゝし内閣の認可を得たのである。ところが大正八年四月道路法の公布あり、次いで大正九年一月都市計畫法が施行せられたため、曩に東京市區改正條例の準用に依り施行決定せる五幹線街路事業は茲に改めて本市都市計畫事業として施行することゝなつたものであつて、これが所謂本市に於ける第一期都市計畫街路事業なのである。

斯くて大正十三年六月には本市都市計畫として綜合的街路系統が決定されることゝなり、幹線街路幅員二十四間の廣路一線、幅員十八間の一等大路第二類十四線、幅員十三間半の一等大路第三類二十四線、幅員八間の二等大路第一類一線、計四十路線延長八萬四百六十七間の新設擴張計畫が決定せられ、次で大正十五年第二次計畫として一等大路

第三類二十線の追加あり、其の後數次に互る追加を経て現在總數六十九路線、延長十二萬一千二十七間の街路網が決定せられたのである。

更に本年二月内閣の認可を得、本市幹線街路網を補足して市民多年の要望に應へ、補助幹線街路網及多數小街路の改修計畫を本市都市計畫として決定したのである。

即ち補助幹線街路は既定都市計畫街路網の中間に配して交通の便益に資すると共に之が交通量の緩和に努むることとし、又小街路は既述せる如く舊市街地の全部に互り、碁盤割地區の周圍に無統制に發達したる、謂はゞ交通上の不健康地區とも目さるゝ交通極めて不便、消防自動車の近接すらも不能なる地域に治療のメスを振ひ或は局所切開に依り著しく路線價値を昂上する路線等市民日常生活の安全利便に資し、一面火災に對する都市の脅威を軽減し併せて都市防空にも資すべく幅員十間乃至十一間の二等大路第一類二線、幅員八間（十五米）の二等大路第二類三十九線、幅員六間（十一米）の二等大路第三類八線、計四十九路線、

延長七萬二千七百五十四間の補助幹線街路網及幅員六間の二等大路第三類一線、幅員四間四分（八米）の一等小路六十二線、幅員三間三分（六米）の二等小路四十八線、計百一十一路線、延長二萬五千四百二十八間の小街路網を本市都市計畫として決定した次第である。

以上は本市に於て都市計畫として決定せられた街路網の概況であるが之が實施に關しては、第一期都市計畫街路事業に於て九百四十四萬九千圓、覺王山線街路擴築事業に於て百一十一萬圓、第二期都市計畫街路事業に於て四千五百一十一萬三千圓、都市計畫補助街路事業に於て千三十六萬一千餘圓、合計六千六百四十三萬三千餘圓の事業費を計上してゐるが、此の内第二期街路事業は未だ施行半途にあり、補助街路事業は着手早々の狀況である。

第一期都市計畫街路事業は岩井線（幅員十八間）の外幅員十三間一線、幅員十一間三線計五路線の開設で大正十四年度に完成、之が總延長三千七百九十八間、東新町及鶴舞公園前の廣場と記念橋、岩井橋の二橋は本事業の所産であ

る。

覺王山線街路擴張事業は府縣道千種線中新榮町九丁目から覺王山に至る延長千二百七十八間、在來幅員四間半を三間半に擴張し、省線中央線との交叉は陸橋千種橋の架設に依つて立體交叉となし、昭和二年十月完成を見るに至つたものである。

叙上の二事業は本市都市計畫街路事業としては大體に於て先驅的なものと謂ひ得るのであつて、愈々本格的に都市計畫事業として街路の新設擴張を開始したのは第二期都市計畫街路事業に始まるのであつて、本事業は廣路第一號線始め三十四路線、延長三萬三千七百三十四間の新設擴張と岩井線大津町線等延長三千三百餘間の舗装を含み實に本市としては空前の大事業であつたのである。

當初は昭和四年度から同十年度に至る七ヶ年繼續事業であつたが、當時財界の不況に災され起債は政府の抑制する所となり豫定計畫の遂行は困難となつたので、其の内特に急施を要するものゝみを選んで失業救濟事業又は第一回乃

至第四回の急施事業として銳意之が進捗に努めたのであるが、豫定年度の終期に達しても未だ其の計畫の半ばにも達しなかつたのである。此の間本市交通状態にも幾多變轉があつたので本計畫に再検討を加へ、昭和十一年三月既定計畫に適當な追加と修正を爲し、事業年度を七ヶ年延長し、昭和十七年度に至る十四ヶ年繼續事業として、新に千六百九十五萬圓を追加し事業費總額を四千五百五十一萬圓に更正施行することとなつたのである。

斯くして昭和十一年度は幅員二十四間の櫻通、名古屋驛前線其他敷路線を昭和十二年三月本市に開催せられたる名古屋汎太平洋博覽會開催に便すべく續々竣功せしめたのであるが、偶々今次事變に際會し再び起債は抑制に遭ひ、爾來實施上多難な一途を辿りつゝも只管事業の進捗に努めつゝあるのである。

次に補助街路事業に關しては昭和三年以降九年度に至る繼續事業として、事業費五百四十二萬圓を以て幅員四間乃至八間の補助路線、總數二十四、其の總延長七千

三百間に亙る改修事業の決定を見たのであるが、起債難の爲に遺憾ながら實現を見ずして終つたのである。然るに本市の實情は斯の種街路の開設を要するや頗る切なるものがあつたので、窮餘の策として或は用地の無償提供を求め或は事業費の分擔を求め一方小街路改修費の支出を求めて過渡的處置を採つて來たのであるが、斯の如きは沿道關係者に需むる負擔の大に失し成果の餘り期待し難きものがあつたのである。然るに此の間本市々勢の進展著しく又偶々今次事變に際會して更に一段の飛躍を爲し、今や軍需工業の中樞地として一大重要地位を占むるに至り、都市防空の見地よりも補助道路の改修促進に一大變革を加ふるの必要生ずるに至つたのである。

斯くて補助街路の改修は之を都市計畫事業として施行することに決し、曩に記述せる總數百六十路線、總延長九萬八千八百八十二間の新設擴張を都市計畫として決定すると同時に就中小街路の開設に重點を置き、更に防空防災上捨て置き難き路線と、之に二、三直接軍需工場又は生産力擴充に

至大な關係を有する路線を加へ小街路五十九路線、補助幹線街路八路線、計六十七路線、延長三萬四千九百七十二米を選定し、事業費一千三十六萬一千餘圓を以て昭和十四年度より同二十年度に至る七ヶ年繼續事業として目下着工してゐるのである。

この外本市周圍部に於ける市郡連絡道路の改修は市郡の産業振興上速かに完成する必要がある、且つその街路の效用及び性質より見て之を愛知縣知事執行に依り實施するを適當なりとし、先づ枇杷島線外三路線を縣知事之を執行することとなり、中途更に一線を追加し、總事業費二百二十六萬八千圓を以て、昭和十一年度より同十四年度に至る四ヶ年繼續事業として引續き施行中であり、又熱田神宮外苑整備事業の一環として神宮參道幅員十一間の新設が決定し、今回更に神宮北側街路を幅員十五間に擴張する事業が追加され、又新に府縣道半田線外四線、總延長五千九百十餘米を昭和十五年以降十箇年の繼續事業として、總事業費五百九十一萬一千圓を以て幅員十八間乃至八間に擴張新

設することになつたのである。

其の他重要路線の改修として特に記述を要するのは、市内國道十二號線一部の擴張であつて、本路線は往時本市二大幹線の一として榮へ殊に北部は市内屈指の間屋街として大商店卸商櫛比し、交通従つて繁激なるに係らず在來幅員は概ね五間、交通上の障礙尠からざるものがあつたので、昭和三年御即位式の典儀行はせらるるを機會に延長約一千米を幅員八間に擴張し、續いて鐵砲町通を昭和八年に、門前町通を同十年に合計延長千百餘米を何れも幅員九間に國庫の補助を受け産業開發事業として擴張を了へ、今回更に引續き其の以南約六百米の區間を、幅員九間に擴張すべく這般家屋の後退移轉の交渉を開始したのである。

本事業には兩側土地所有者の悉くが申合せて本線擴張に資すべく所要敷地の全部を無償提供したるもので、本街路は電燈柱も電信電話柱も建設を許さず、縦の方向は勿論路上に一本の横斷電線もない悉く地下に其の姿を秘めた。そして街路樹の列と統制ある街路燈のみの立ち並んだモダー

な明裝街路が次第に南方に延びつつあるのである。

現今都市美の觀點よりは勿論、防空防災等の見地よりも斯の路上電線柱の諱むべきは議論を要しないところであるが、本市は本路線の外、名古屋驛より市の中央に至る櫻通約二千米の區間にも街燈柱の外一切の建柱も許さず、又市廳前面の街路にも電車の側柱を除き他の電線柱の建込を拒み、今後新設主要街路に就いては此の點に深き考慮を拂ふこととしてゐるのである。

三

以上は名古屋市に於ける道路事業の概況であるが、本市に於ける街路の整備擴充に對し此處に看過し難いのは耕地整理及區劃整理に依る整地事業である。

由來本市の郊外には耕地整理に依つて疾くより土地開發の事業が行はれ、本市の産業都市としての飛躍的發展に惠まれて、其の整地事業に依る効果と利益とは疑ふべくもない周知の事實となつてゐる爲に、都市計畫法に依る土地區劃整理の制度に付ても充分に運用の利法を會得してゐたの

である。

従つて大正八年都市計畫法の公布あり、次で大正十一年十月隣接十六箇町村を併合して一躍四倍大の大名古屋を形成することとなつたので、同十三年六月名古屋都市計畫街路網の確立に伴ひ、整理事業に依る土地利用開發の企劃熱は各方面に嵩まり、何れも競ふて之が施行を急がんとする状態を馴致したのである。而して本市には古きは明治四十五年の設立に係るものから昭和六年耕地整理法の改正迄に設立せられたる耕地整理組合は其の數三十、地區面積約一千二百二十八萬四千六百坪に上り、又區劃整理として整地事業を施行したるもの及現に施行しつゝあるもの其の組合數九十一、地區面積約一千四百二十三萬八千七百坪合計組合數百二十一、地區面積二千五百五十一萬八千四百七十坪を數へるに至つて居るのである。然も前述の耕地整理組合と雖も何れも其の目的は區劃整理に在る事勿論で、本市都市計畫街路網決定以後設立せられたものは當然都市計畫に順應して設計せられて居り、それ以前の設立に係るものは其

の後設計變更に依り大部分街路網計畫に順應せしめたもので、其の名稱は耕地整理なりと雖も其の實質は土地區劃整理と擇ぶところなく、これ等整地組合に依る事業の進展は實に本邦他に類例を看ざる一偉觀を呈してゐるのである。

凡そ都市の改良事業に於て常に最も困難を感じる所のものは用地の取得と、地上物件の移轉とであるが、是等組合が施行する整地事業に依つて唯に本市の都市計畫に順應して幹支線街路を開いて所要敷地を提供するのみならず、區劃は建築敷地として各適業地域に適するやう、相當幅員の道路を配して整然たる街衢を造成し、然かも關係地方の土地利用開發を促進し地價を昂上して、關係地主も亦利益を享受する所謂一石二鳥の事業で、眞に都市計畫の縮圖とも稱すべき活きた働きを爲すものである。

本市に於ける整地事業は其の分布が單に周邊部未開發の地域に於て普ねく行はるのみならず、既成市街地の中央部に於ても三輪町線、大須、御器所、仁王門通、廣井及代官町等の各區劃整理組合が、何れも家屋の建ち並んだ地區

に於て整地事業の實績を挙げつつあるのである。

斯くて本市既定都市計畫幹線街路中、今日迄に整地組合に於て造成を終れる路線總延長は三萬二千七百七十餘間の多きに及び、既定計畫路線總延長十二萬一千餘間のうち、本市及縣知事執行に依り事業決定せる延長四萬五千八百七十餘間中、今日迄に新設又は擴築を了せる三萬六千餘間に比しても、其の成果は實に八十九パーセントの實績を示し、本市都市計畫街路事業の完遂に寄與する實に偉大なるものがあるのである。

猶本市に於ては、曩に省線名古屋驛の改築移設に伴ひ、驛前附近街衢整理の爲昭和十一年四月都市計畫として驛前一帶の地積約二十七萬九千七百坪の土地區劃整理決定し、更に同十四年二月に同驛背面地積約二十四萬二千坪を追加し、現在地積合計五十二萬千七百坪の整地事業が本市都市計畫として決定されてゐるのであるが、昭和十二年四月此のうち最も急施を必要とする驛前の近接地區約十一萬四千坪の區域を本市都市計畫事業として市長に於て施行すべく

主務大臣の命令があつたので、本市は事業費總額百七十五萬四千圓を計上し、昭和十二年度以降五ヶ年の繼續事業として實行することに決定し、現存之が事業の進捗に銳意努力を拂ひつつあり、續いて之を驛背面の地區にも及ぼすことになつて居り、本事業完遂の曉には亂雑紛糾せる新驛前後の街衢も其の外容を一新し、本市の表玄関として辱しからぬ整然たる姿を現出するに至るであらう。

四

今や名古屋市長管理の道路は昭和十四年度末に於て本市を通過する國道第一號及第十二號及府縣道並に市道の合計延長及面積は次の如くである。

等級別	延長(米)	面積(平方米)
國道	二三、七三五	三六〇、五六三
府縣道	九五、五七一	一、一〇九、四三三
市道	三、四四三、一八四	一四、六三五、四九九
計	三、五六二、四九〇	一六、一〇五、四九五

また大正末期以後に於ける本市道路面積と市域面積との比較は次表の如くである。

年次	道路面積 (平方米)	市域面積 (平方軒)	市域面積に對する 道路面積の割合
大正十四年	六三六、四九八	一四、〇四	四・三パーセント
昭和五年	七七四、八五五	一五、〇三	五・一
昭和十年	二、五九、四八	一五、〇九	八・三
昭和十二年	一四、八四、一九八	一六、〇三	九・三
昭和十四年	一六、〇五、四九五	一六、〇六	九・九

右表示の如く本市の道路面積は整地事業に依り造成される道路の本市移管と、都市計畫事業其の他により新設若は擴築されたる道路面積の増加等に依り、年々著しき増加を示し、今や漸く市域面積の大體一割に達し、猶今後も整地事業の進展と都市計畫街路事業の進捗とに依り益々増加を續け、やがて擴充整備の機に至るのも覗はれるのである。

本市は是等道路の清掃維持管理に努むると同時に主要街路の路面舗装を行ひ、また橋梁の修理、改築に努力を續けつゝあるのである。

街路の舗装に關しては明治四十四年大須仁王門の盛場に

特種の舗装を行つたのが最初で、越えて大正十三年廣小路の歩道にコンクリートのブロックを敷き、同十五年に納屋橋と名古屋驛間にアスファルト舗装を施行したのが初期のもので、本式の舗装は昭和三年御大典を記念し、國道十二號線の一部、御幸本町通の街路擴張と同時に高級舗装を施行したのが最初であり、そして本格的に組織立つた路面改良を行ふやうになつたのは昭和六年頃からである。そして一部は都市計畫事業及産業開發事業に依り其の餘は失業救濟又は失業應急事業其の他に依り昭和十四年度末迄に總額約一千萬圓の費用を投じ、現在本市の有する舗装道路の面積は約三百六十六萬平方米を計上するに至りたるも、比率に於ては本市の道路總面積に比し僅に二十二パーセント七を算するに過ぎず、今後も引續き大に舗装街路の普及發達に努めなければならぬのであるが事變下起債の抑制、資材入手難等の爲に昨年以來殊に大に進行を阻み、稍や足踏状態の感がある。

次に橋梁に關しては現在本市管理の橋梁數は七百二十七

橋を數へ、之を構造別にすると、石造橋十六橋、鋼鐵構造のもの十八橋、鐵筋コンクリート造二百二十六橋、在來木造橋四百四十三橋其他二十四橋であつて、比較的耐震耐火橋に乏しく、甚しきは頽齡甚しく近時の重量交通に適せざるものも尠しとしない。之を以て本市は昭和十一年就中交通上特に緊要なる橋梁三十橋を選擇し、之を耐震耐火の

現代式橋梁に改築すべく、昭和十五年度に至る五箇年の繼續事業として事業費百三十六萬餘圓を計上し、橋梁改築の事業を起し目下工事の進行中であるが、中途今次事變の爲資材入手難に陥り豫期の工程に達せず、全部の完成迄には相當繼續年期の延長も亦止むを得ざるの情勢にある次第である。

北海道道路發達概要

北海道廳 鈴木喜久治

北海道道路發達概要

目次

- 第一節 明治維新前の道路
 - 第二節 明治維新後の道路
 - 一 開拓使時代
 - 二 三縣時代
 - 三 道廳時代
- 北海道道路發達概要

- (一) 初期時代
- (二) 十年計畫時代
 - (イ) 計畫概要
 - (ロ) 實施經過概要
- (三) 十五年計畫時代
 - (イ) 計畫概要