

明治大正期名古屋の道路整備とその財源

名古屋大学 正会員 馬場 俊介

Development of Road Network of Nagoya and
Its Financial Resources in the Meiji Era and Taisho Era

By Shunsuke BABA

概要

明治以降の日本の道路整備は、鉄道優先政策のもとでなおざりにされてきた。そうした環境の中で、一地方都市が道路整備をどのようなスタンスで実行し得たのか。本論文では、明治・大正期の名古屋にスポットをあて、その道路造りを、時代背景、特にその財源という観点から記述する。まず、名古屋市の発展過程をいくつかの期に分類し、各時期ごとにその特徴と財源を示す。そして、大きな推進力の一つとなった「電鉄寄付金」について分析する。さらに、自治体による自助努力的な道路整備を支えるもう一つの推進力となった「熱意」についても、道路に対する意識の変遷という形で説明を試みる。

〔近代・道路、都市〕

1. 序

ヨーロッパ近世では、道路を介しての馬車輸送がプレ産業革命期に国内流通の主役として牽引役を果し、都市内の街路が市民生活の基盤としてブルジョワ社会の熟成に貢献した。翻ってわが国を見ると、江戸期の歩行中心の旅行システム、明治に入ってから鉄道優先政策は、昭和初期になって、近代産業国家でありながら道路は未整備という特異な状態を作り出す^{7, 24)}。現代日本の道路整備のレベルが、総延長でも規格でも先進国の後塵を拝している理由の一端は、近代化の揺籃期におけるこうした道路離れによるものである。

名古屋市は、戦前の土地区画整理事業と、戦後の戦災復興事業の成功によって道路と都市計画の街として著名だが、それには明治・大正期を通じての地元の「道路への熱意」が大きく貢献している^{22, 24)}。昭和初期における石川栄耀²¹⁾の指南や、戦後期における田淵寿郎²¹⁾の英断が賞賛されるべきことは当然としても、名古屋の中心部の都市構造は家康の町造りのお陰であり、同じく中心部の幹線街路網の基本は明治期の電鉄路線に依存しており、さらに、現在の全市街地の片側2車線以上の主要街路の大半が既に昭和初期の都市計画で定められたものであった（戦前までの達成率は42%¹⁶⁾）ことを考えると、成功の要因を過去の道路遺産の累積効果に求めることも忘れてはならない。

本論文は、プレ都市計画法（旧法）期の名古屋の道路造りにスポットをあてるのが目的である。内憂外患、資金不足に喘いでいた明治政府のもとで、外国人居留地もなく、軍事拠点でもなく、財閥根拠地ですらない一地方都市が、どのようにして道路整備を行い得たか？ ここでは、名古屋の道路整備の時代的変遷をいくつかの期に分け、主として財源問題に注目して道路整備の背景を探る。特に、明治末期～大正期については、私営の電鉄（路面電車）の路線の伸延と幹線道路の形成との一致性に着目して分析する。また、道路の整備

には自治体サイドの「熱意」が必要不可欠であったことから、道路整備に対する意識・主張の時代的な変遷に対しても着目し、分析を試みる。

2. 道路整備の時代区分

名古屋の開府から現在に至るまでの道路の整備状況を、道路建設主体の変遷という制度的側面と都市計画法施行のような法的側面も交えていくつかの期に分けると、表-1 のようになる。このうち、本論文の主眼となる第Ⅱ期については、都市の発展（経済的状況）の節目となるような出来事を境にして、Ⅱ-1期～Ⅱ-3期に細分する。

第Ⅰ期は、何もない台地上に「清洲越し」によって名古屋が人工的に創成され、江戸期有数の城下町（三都は別格として）として栄えるに至った時期で、城を中心とした家康流の碁盤目状の町割り^{22, 24, 29}が実施された。この部分は、現在でも都心部の区画割りにそのまま生かされている（戦災復興により拡幅）。

第Ⅱ期は、明治維新から都市計画法公布（大正8(1919)年）までの50年弱に相当し、封建社会からは脱したものの町造りの自主基準も政府の指導もなかった模索期である。名古屋の都市計画の先進性は、この時期にその萌芽を見ることができる。

第Ⅱ期は、時代により大幅に様相が変わるため、三つの小期に分割する。第一の節目は東海道線全通（明治22(1889)年）であり、これを契機として名古屋では一地方都市から全国版の産業都市へと脱皮する（流通革命）。すなわち、それ以前のⅡ-1期は、城下町時代の雰囲気の色濃く残した20年で、広小路の名古屋停車場への延長が唯一の成果であった。それに対しⅡ-2期は、商業資本の産業資本化が進んで経済活動が活発化（封建型都市から産業型都市へと転化）した20年で、東部道路、熱田道路を難産の末に完成させるなど道路造りの面でも進展が見られた。第二の節目は第10回関西府県連合共進会（明治43(1910)年）の開催であり、水運の要・新堀川の開削、交易の要・名古屋港の開港も時期を同じくしている。最後のⅡ-3期は、名古屋が六大都市へと飛躍した10年であり、幹線道路の整備が碁盤目状地区を中心として急速に進められた。

第Ⅲ期は、都市計画法公布から戦時体制に突入するまでのほぼ20年に相当する。都市造りのマニュアルが制定され、初めて全市的な幹線道路網の計画が造られ、区画整理事業に組み込んで計画が実施に移された。当初の第一期都市計画街路（いわゆる、五大幹線道路^{15, 17}）こそ局地的なものに過ぎなかったものの、昭和4(1929)年に最終確定した第二期都市計画街路は、全市を網羅的にカバーする形で新たに64路線の広幅員道路を築こうという壮大な計画で¹⁵、戦後の戦災復興計画の根幹にもなった^{22, 24}。

第Ⅳ期は、戦災で市域の24%が灰塵に帰した名古屋が、田淵寿郎により策定された戦災復興計画を忠実に実行してゆき、都市計画の先進都市ナンバー1になった時期である。百m道路、平和公園などの新機軸はもちろん戦後のものであるが、幹線道路そのものは第二期都市計画街路の忠実なコピーとなっており、第Ⅳ期は、第Ⅲ期の計画が連続的に発展したものであることが伺える。

3. 道路建設の財源

第Ⅱ期は、政府が道路整備に不熱心で、その上、法制上も政府の補助方式が明確化されていなかった時期であった。従って、自治体サイドで道路整備を考えると、財源の問題は事業の成否を含めて最大の関門となる。本節では、名古屋市の道路財源について分析を行うが、本論に入る前に、当時の地方財政一般につい

表-1 名古屋の道路整備の時代区分^{5, 24, 29}

期	年	区分となる出来事	主要な土木事業
第Ⅰ期	慶長15 1610	名古屋開府	碁盤目状の町割り、堀川
第Ⅱ期	Ⅱ-1期 明治元 1868	明治維新	広小路西進
	Ⅱ-2期 明治22 1889	東海道線全通	東部道路、熱田道路 名古屋港、鶴舞公園
	Ⅱ-3期 明治43 1910	関西府県連合共進会	五路線（幹線道路） 新堀川、下水道、上水道
第Ⅲ期	大正 8 1919	都市計画法（旧法）	第一期計画街路（五大幹線） 第二期都市計画街路 中川運河、区画整理
第Ⅳ期	昭和21 1946	戦災復興計画	百m道路他の幹線街路 平和公園、区画整理

て概括してみよう。

3.1 地方財政の変遷³³⁾

前節で提起した名古屋の道路整備の時代区分と、政府の地方財政政策との関係を、期ごとに見てみる。ただし、第Ⅱ期と第Ⅲ期のみを対象とする。

①Ⅱ-1期：封建制の廃止（廃藩置県）によって県などの地方行政機関が生れるが、国家財政との区別が明確化されておらず、国の出先機関にすぎなかった。しかも、明治10(1877)年頃から顕在化し始める政府の資本蓄積政策により、下部機関として国政委任事務（国税徴収、教育、土木など）を押しつけられる。明治14(1881)年には、府県土木費に対する国庫下渡金も廃止され、土木費の一部を区町村費で賄うことまで強制される。地方にとって、道路整備を行おうとしても、財源を全く欠くといった時代であった。

②Ⅱ-2期：自治制施行に伴い、国税・県税付加税という形で市税制度が導入され、地方は新たな独自の財源を持つことになった。この時期、日清戦争（明治27年）、日露戦争（明治37年）によって、国家の財政規模は急増する（特に軍事費の増加が著しい）。その結果（財源不足）、特別法例が定められ、教育・土木などの一般行政事務が地方に委譲された。地方財政は国家財政とともに膨張するが（図-1）、その財源は特別市税という形での新たな市税収入に求められ、税収の不足分には市債、外債などの公債も導入された。

③Ⅱ-3期：税制上は県税付加税が復活した程度で大幅な変動はなかった。社会的には、大正3(1914)年に勃発した第一次世界大戦により、日本にはかつてない好景気もたらされ、国家財政も積極政策に転じ、国庫補助金も増大した。特に、産業助成事業（土木・教育事業など）や社会政策事業（衛生・社会事業）が国政委任事務として地方にいっそう委譲され、これらの経費が増大した（表-2）。

表-2 大正期の地方歳出の動向³³⁾ * (単位千円)

年度	教育費	土木費	衛生費	その他	総計
大正元 1912	82,103 (100)	52,539 (100)	23,442 (100)	153,642 (100)	336,476 (100)
大正 4 1915	78,001 (95)	57,530 (109)	20,016 (85)	132,610 (86)	317,875 (94)
大正 8 1919	181,689 (221)	95,646 (182)	42,171 (180)	302,307 (197)	662,578 (197)
大正11 1922	351,046 (428)	246,721 (470)	86,088 (367)	539,351 (351)	1,309,129 (389)
大正14 1925	381,829 (465)	242,741 (462)	103,517 (442)	521,555 (339)	1,429,442 (425)

() 内は大正元年を100とした指数を示す

図-1 地方財政と国家財政の規模³³⁾
(明治36(1903)年を100とした指数)

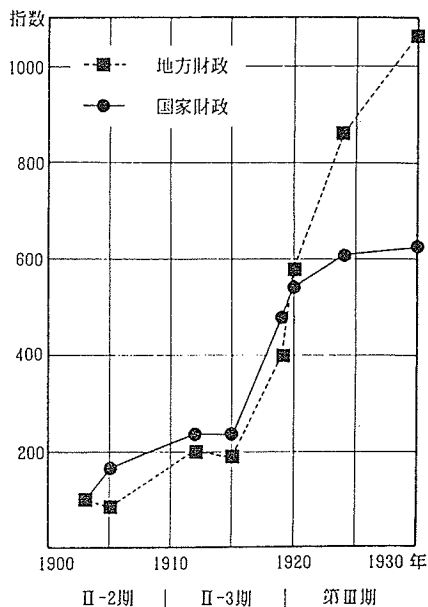
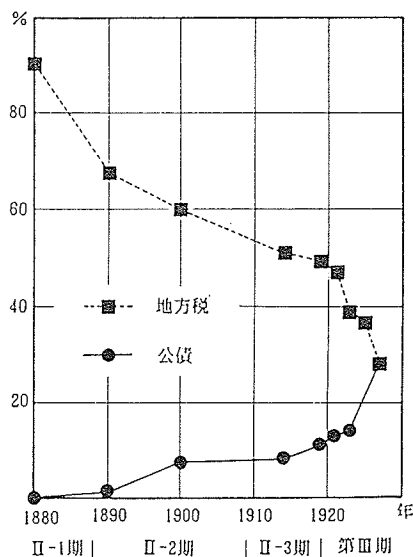


図-2 地方財源における地方税と公債³³⁾
(総収入に対する百分率)



④第Ⅲ期：大正8(1919)年

に都市計画法が施行されたことで、目的税としての都市計画税が導入され、自由度の高い道路整備が可能となった。この時期は、都市化が急激に進展した時期でもあり、都市部では人口と産業の集中により、道路・交通施設や衛生施設（上下水道）の未整備が問題とされるようになる。結果として、土木費・衛生費などの経費が急増し、地方財政を膨張させるが、この傾向は特に都市部で顕著であった（表-3）。なお、膨張する経費は経常経費だけではまかないきれず、公債の増発に頼らざるを得なくなる（図-2、名古屋の場合、市の経常会計分は34%にすぎず、残りは公債34%、都市計画税14%、受益者負担金7%となっていた¹⁸⁾）。

表-3 市部と町村部の歳出³³⁾（単位千円）

年度		道府県		市		町村		総計	
		金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
大正 3	1914	102,256	31.9	82,982	25.9	124,853	39.0	320,433	100.0
大正14	1925	409,658	29.1	547,624	38.9	451,915	32.1	1,409,196	100.0
増加率		4.0		6.6		3.6		4.4	

3.2 名古屋市の総支出に占める道路建設費の変遷

3.1節で示したような地方財政の流れの中で、名古屋市では道路建設費がどのように変化していったか。第Ⅱ、Ⅲ期の土木関連費の大まかな推移とその財源を、図-3、図-4に示す。以下、各期ごとに、名古屋市の財政事情を踏まえつつ、市当局で土木事業、特に道路建設事業がどう位置付けられていたかを考察する。

Ⅱ-1期は名古屋区時代、すなわち、市制施行以前の時期に当たるが、総歳出に占める土木費の割合は極端に低い。これは、土木事業が区の業務と認識されていなかったからである。国家（そして、出先機関としての県）が必要と考える限り、独自の土木事業を興したくとも財政的裏付けは全くなかった。Ⅱ-1期唯一とも言える広小路通りの西進工事にしても、国家補助どころか、名古屋に東海道線を通すための前提条件として^{6, 17, 22)}、区民の寄付に頼った「自普請」とならざるを得なかった。

Ⅱ-2期では、土木費の比率が15%と他の期に比べ高い。これは、前節で述べたように、国政の委任事務が地方に委譲され続けたことによる。ただ、高いとはいっても、道路建設費の比重は少な目で、運河・河川費に重きが置かれていた。流通の手段として、水運の重要性が道路交通のそれを凌いでいたのである。一方、この時期の財源に目を転じると、市税収入への依存度が総歳入の50%以上と依然高いものの、市債収入が順当に伸び始めた時期にあたる。公共事業に対して、徐々にではあるが、積極的な財政運営に乗り出してきたものと解することができる。

Ⅱ-3期になると、土木費の割合は他の期に比べ著しく低下する。それは、この時期に上下水道事業が集中して行われて総額が増加したことにもよるが、新堀川開削の大工事

図-3 名古屋市の土木関係費の各期の変遷¹⁸⁾（総歳出に対する百分率）

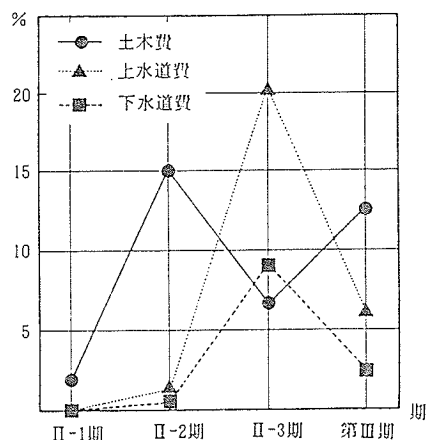
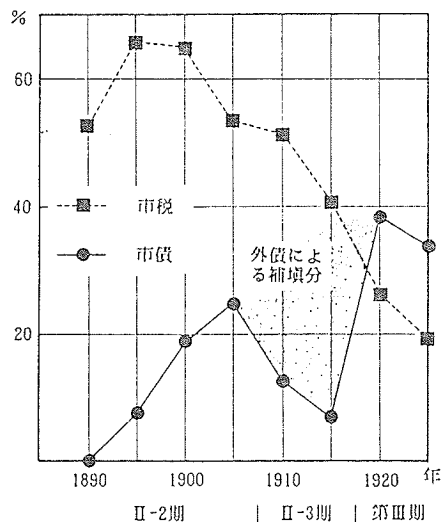


図-4 名古屋市の財源における市税と市債¹⁸⁾（外債を除く総収入に対する百分率）



が終了して運河に対する歳出がほぼゼロになったことも大きく響いている。道路に関しては漸増にとどまっているが¹⁶⁾、それでも多くの拡幅事業を実現できたのは、次節で示すように「電鉄からの寄付金」が有力な財源となり得たからであろう。ところで、急膨張した上下水道事業の財源はどこに求められたか？ それは、国庫補助以外に、政府の外債導入政策のもとで募集された約700万円の外債（明治42年）によるところが大きい¹⁶⁾。図-4によれば、Ⅱ-3期を通じて市税収入の比率は低下を続けるが、市債（外債以外のもの）の比率は表面上低下する。実際には、図中陰影部で示されるように、外債を財源として積極的に事業を拡張してゆくことができた。

最後の第Ⅲ期には、土木費が再び10%を上回るようになる。しかも、道路建設を始め、運河、上下水道などいわゆる都市基盤の整備に係わる全事業に、比較的均等に割り当てられている。これは都市計画法の施行により、有機的な都市基盤の整備が可能となったためである。その財源は、市税収入が各期の中で最低を示す中で、主に市債に頼ることになる（3.1節の④参照）。受益者負担金¹⁷⁾という現代でもなかなか踏み切れない斬新な制度も導入され、道路建設費は市税収入への依存から脱却したのである。

3.3 主要道路建設と電鉄の寄付金^{5, 24)}

Ⅱ-3期の道路建設財源として重要な地位を占めた電鉄の寄付金は、明治中～後期の名古屋の道路発展に特異な役割を果たしたと思われるので、新たに節を設けて実態を示してみよう。

明治31(1898)年、わが国で二番目の電気式路面電車（電鉄）として、笹島～久屋間2.2kmが開業した^{5, 18)}。その後、大正11(1922)年に市営化されるまでの四半世紀の間、名古屋電気鉄道会社など数社による経営が続き、利用者数・営業収入とも着実に増やし、積極的な投資により営業路線を延ばしていった。表-5には、主要な道路の延長と、電鉄軌道が敷設された道路の延長とを比較する。ここで、主要道路とは幅8間以上の道路をさすが、それは当時の主要車両である荷車が片側2車線通行できる幅が約8間だからである¹⁷⁾。表によれば、市営化されるまでの間は、主要道路のほとんど100%近くに電鉄軌道が敷設されていた様子がわかる。最大の例外は表-4の明治30(1897)年の欄の軌道敷設率0%の箇所に対応する広小路通りの2.2kmであるが、それとて電鉄とは全く無縁のⅡ-1期に造られたものである。

道路と電鉄の関係は、つぎのようにまとめることができよう。

- ①電鉄軌道を敷設するには、8間でできれば13間くらいの広い道路が必要であった¹⁷⁾。
- ②開府以来の道路は、大半が3間^{22, 28)}と狭かったが、碁盤目状をなしていた。
- ③電鉄会社にとって、碁盤目状の道路を3倍程度に拡幅するだけで、東西・南北に直進する路線が容易に伸延できた。
- ④将来計画を立てて道路を造るという都市計画の概念が未発達な時代、電鉄会社が路線を敷こうとする区間は既に市街地であることが多く、交通量の点からも道路を拡幅する要件は満たしていた。

以上をまとめると、既成の碁盤目状街路を拡幅しての電鉄路線造りは、市にとっても会社にとっても有利な話であった。市にとっては、乏しい予算の中で道路整備の財源が確保できる上に、路面電車という公共交通機関が整備されてゆき、採算上のリスクも負わなくて済むなどメリットが大きく、路線の選定が採算性に左右されるとか高運賃などのデメリットを遙かに凌いでいた。電鉄会社にとっては、寄付金を拠出しこそすれ

表-4 名古屋市の幅8間以上の広幅員道路と電鉄軌道を有する道路の延長^{10, 16, 17, 18)}

年度			A (km)	B (km)	B/A
第Ⅱ期	Ⅱ-2期	明治30 1897	2.213	0	0.0
		明治33 1900	2.213	2.213	100.0
		明治38 1905	3.941	3.835	97.3
	Ⅱ-3期	明治43 1910	11.338	11.165	98.5
第Ⅲ期		大正 4 1915	24.965	24.934	99.9
		大正 9 1920	26.891	26.860	99.9
		大正14 1925	33.559	32.141	95.8
		昭和 5 1930	37.197	36.157	97.2
		昭和 9 1934	45.278	36.568	80.8

A : 幅8間以上の広幅員道路の延長
 B : 電鉄軌道を有する道路の延長
 B/A : 軌道敷設率 (%)

市を建設主体とする道路工事によって軌道敷が確保できる上に、既成市街地を生かした路線のため採算性が確保できるなどメリットがあった。

表-5 主要道路建設費に占める電鉄会社からの寄付金^{15, 17, 20)}

期	対象路線	総建設費 (A)	電鉄寄付金 (B)	寄付金率 (B/A)	市債 (C)	市債率 (C/A)
第Ⅱ期	Ⅱ-2期 東部道路、熱田道路 公園道路	928,579 円	185,524 円	20.0 %	0 円	0.0 %
	Ⅱ-3期 江川道路、東北部道路 南外堀線ほか6線	1,389,412	501,643	36.1	0	0.0
第Ⅲ期	第一期幹線街路 (岩井町線ほか6線)	9,390,215	943,271*	10.0	5,840,000	62.3

表-5には、主要

注意) * は、市営軌道からの繰入金

道路建設費に占める電鉄会社からの寄付金を示す。道路の建設財源における電鉄寄付金の割合は時期ごとに異なるが、中でもⅡ-3期の寄付金の割合が35%余と非常に大きいことに注目できる。表-6によれば、この時期、道路財源の緊縮期にもかかわらず、市内の主要道路は2倍強に延びている(電鉄の路線延長は3倍強)。表-6からは、さらに、他の三都市と比較して、Ⅱ-3期の10年余りの間に、名古屋での電鉄の整備率が最も高い((B-A)/Cの値

表-6 四大都市の電鉄営業延長比較^{3, 4, 18, 32)} (単位km)

年度			名古屋市	大阪市	神戸市	横浜市
第Ⅱ期	Ⅱ-2期	明治37	1904	6.39*	4.98	2.61*
		明治42	1909 A	12.12*	19.76	6.50*
	Ⅱ-3期	大正 3	1914	31.78*	47.58	12.27*
第Ⅲ期	大正 8	1919 B	41.69*	63.51	12.96	20.23*
		大正13	1924	49.86	86.59	24.50
	昭和 4	1929	52.15	102.80	30.30	44.54
		昭和 9	1934 C	55.01	103.69	31.40
	(B-A)/C		53.8%	42.4%	41.3%	29.5%

注意) * は、私営

ことも知られる。名古屋と異なり最初から市営で出発した大阪の場合、路線延長からだけみれば名古屋の2倍余りと多いが、財政規模が6~8倍^{1, 2)}であることを考慮すると、電鉄資金の影響力は名古屋の場合にいかに大きかったかが推測できよう。また大阪では、市営電鉄からの収益は市の財政全体に組み入れられてしまい、道路建設財源とは独立していた(市営電鉄の収益を独占できなかった)のに対し、名古屋では民営電鉄からの寄付金は道路建設だけに利用することができた。これらのすべてが、少ない道路予算にもかかわらず道路網の整備が進展し得た原因であり、民活導入の賜物とも解し得る。

名古屋の電鉄は、高運賃への不満を発端とする電車焼打ち事件を契機に市営化される(第Ⅲ期、大正11(1922)年)⁹⁾。市営化された以上、電鉄会社からの寄付金はなくなるが、それに相当するものに表-7に示す市営電鉄からの繰入金がある。金額的には、道路財源の僅か10%にすぎず、Ⅱ-3期の寄付金の1/3以下と激減している。それは、電鉄市営化によりその収入を直接、道路建設に導入できなくなったからである。つまり、道路建設財源として保持してきた電鉄寄付金への独占権が放棄され、その減少分を賄うために大量の市債が発行されたのである。

4. 道路整備に対する意識の変遷⁵⁾

3節では、明治・大正期名古屋の道路建設を、その財源、特にⅡ-3期における電鉄寄付金という観点から捉えようと試みた。本節では、道路整備に対する市側の意識という新たな視点から、期ごとの特徴とその変遷を眺めてみよう。

道路計画が為政者のどのような意識のもとに立てられ、それが市民にどう認識されていたのかを見るため、建議書、陳情書、市議会での予算説明などに散見される当時の記述の中から探索した。それらを、基本思想の相違という点で、まず交通混雑解消型と都市計画型の二つに分類した。前者は道路建設を現状の交通混雑の解消のみに求めるもの、後者は道路整備を単なる現状の打開策として捉えられるだけでなく、将来の都市の発達の基礎とみなしているものである。

表一 7 交通混雑解消型の意見^{11, 15, 17)}

年代			発言者	主な発言内容	道路名	延長 (km)	幅員 (間)	寄付金 率(%)
Ⅱ-1期	明治元	1868	沿線住民	道幅の狭く迂回甚だしい	国道前ヶ須道路		3,4	
Ⅱ-2期	明治29	1896	市長	停車場付近の交通混雑	福宜町道路	0.339	8	3.1
	明治32	1899	関西鉄道 沿線住民	愛知停車場前の交通混雑	東新道路	0.108	8	100.0
	〃		関西鉄道	道幅狭く交通困難	広井町道路	0.378	7	79.7
	明治35	1902	沿道住民	道幅狭く路面凸凹により 交通困難	水主町道路	0.104	4	16.5
	明治38	1905	沿道住民	軍用交通量多く混雑	大船町道路	0.035	4	52.6
Ⅱ-3期	明治44	1911	市会建議書	道幅狭く交通困難	熱田須賀町道路			
平均						0.193	7	31.8

4.1 交通混雑解消型の意見

表一 7 より、この型の意見は、直接の利害関係者である沿道住民に多く見られるのが特徴である。時代的にはⅡ-2期に多く見られ、対象となるのは短く狭い小規模街路であることが多く、鉄道駅周辺の新興商業地に集中している。これは、明治20年代の鉄道の出現によって流通革命が起こり、鉄道駅周辺の交通量が急激に増加したため沿道住民の日常生活にも不便が及ぶようになり、道路への不満が陳情などの形をとって表面化したものである。換言すれば、急速な工業化とそれに伴う鉄道貨物量の増大によって道路も大きな影響を受けることを、住民が認識し始めた結果と見ることもできよう。

これは、ある意味では、今日的な道路への要求である。ただ、財源については現在と大きく異なり、江戸期の因習（自普請）すらかいま見られる。表一 7 の寄付金率の欄から読み取れるように、この時期、道路は住民の要求で計画され、住民の寄付金を核として実施に移されていた。地方財政における道路整備のための（道路の利用ではない）財源の位置付けは、まだ確立されていなかった。

4.2 都市計画型の意見

交通混雑解消型と並ぶもう一つの代表的なものが都市計画型の意見であり、表一 8 に例を示す。この型の意見は、その目的によってさらに四つに細分化できることから、表には、つぎのA～Dの形で分類した。これらの分類によって、都市の発展に対して道路建設がどのような形で意識されていたのか探る。

A： 鉄道誘致型 B： 電鉄優先型 C： 産業指向型 D： 交通施設型

(1) 鉄道誘致型の意見

都市の発展と道路の整備とを結びつける都市計画型の意見の中で、最も直接的なものが、鉄道を誘致するための前提として道路造りが必要とする鉄道誘致型の意見である。発端となったのは表一 8 の冒頭にある鉄道局長の発言で（東西両京を結ぶ鉄道を東海道ルートとするか中山道ルートとするかの調査中の段階）、名古屋に鉄道を通すにあたって地元が果すべき応分の負担という形で、鉄道駅から都心へのアクセス手段の確保を促したものである。

この種の意見はⅡ-1期とⅡ-2期に現れる。前者は東海道線の、後者は中央線の誘致を目的としたものである。当時の名古屋は開港場を持たず、また国内の重要な交通手段である鉄道の建設も東京や大阪周辺に比べて大幅に遅れていた。そのため将来の産業発展を考えると鉄道の誘致は死活問題だったわけで、行政担当者は乏しい財政の枠内でどうやって道路造りを完遂するかに苦慮した。その結果は、市民（Ⅱ-1期は区民）に対する寄付の呼びかけであり、道路の必要性に対する初めての本格的な広報活動であった。

(2) 電鉄優先型の意見

鉄道誘致型と似たものに電鉄優先型の意見があり、時期的にはⅡ-2期の終わりからⅡ-3期にかけて見られる。3.3節で言及したように、電鉄会社からの寄付金は道路建設の主要な財源になっていた。つまりは、市の計画している道路に電鉄が通るかどうかは、財政的に見ると大きな関心事であったと思われる。また、それが単線なのか複線なのかは、道路の幅にも影響を及ぼしている（寄付金の額に依存）¹⁷⁾。このような背景があって、電車複線敷設のためには広幅員道路が必要とする市長の電鉄優先的な発言が行われた。

もちろん、市にとって電鉄は道路財源とだけ考えられていたわけではない。都市化しつつあった市内の移動手段として、また市の産業発展の強力な推進役として、電鉄のもつ意義が行政サイドにも十分認識されていたことは疑いない。「道路整備＝電鉄整備」と考えるような意識が存在していたものと推測される。

表－8 都市計画型の意見^{10, 11, 15, 17)}

直接の目的による分類（鉄道誘致型：A，電鉄優先型：B，産業指向型：C，交通施設型：D）

年代	発言者	主な発言内容	分類	道路名
Ⅱ-1期	明治15 1882 鉄道局長	停車場設置のためには大道路が必要	A	広小路通
	明治20 1887 名古屋区長・吉田緑在	商業発展のためには大道路が必要	C	広小路通
Ⅱ-2期	明治27 1894 逓信大臣への市会建議書	停車場敷地の寄付，大道路改修	A	東部道路
	〃	市議会	D	全市内道路
	明治30 1897 市民有志	東部停車場設置同盟会の設立	A	東部道路
	明治32 1899 県・市会議員の有志	商工業の隆盛を促す道路・河川の、西部地域での建設促進のため、名古屋西部会を組織	C	
	明治38 1905 坂事務官の市議会答弁	南北の幹線道路の必要性	D	熱田道路
	〃	市長の市議会答弁	B	熱田道路
	明治39 1906 市長	人口の増加と商工業の発展を考えると、道路の新築改修が必要	C	
	明治41 1908 市議会議員	本市百年の計画道路が必要	D	白鳥線ほか2線
	〃	市長	B	公園線
	〃	沿道住民	D	江川線
	明治42 1909 市議、関係住民	東北部方面の繁栄の基盤	C	東北部道路
Ⅱ-3期	明治44 1911 市議会議員	交通機関の整備こそ都市基盤	D	南外堀線ほか4線
	〃	市議会議員	C	市区改正調査会の建議
	〃	市区改正調査会	C	
	〃	市当局（市区改正について）	D	
	大正元 1912 市議会建議書	南外堀町と栄町との間の南北連絡線必要	D	本町通
	大正2 1913 市議会建議書	栄町以南の東西を貫通したが幹線必要	D	御黒門線
	大正5 1916 市議会意見書	広小路の南北を縦貫する電鉄路線建設のための道路必要	B	北広見線 小林町線
第Ⅲ期	大正12 1923 市長予算説明	市民の福利増進のため、大都市建設のために、道路、電車、下水道を促進すべき	C	
	大正13 1924 都市計画	交通運輸系統の統一は都市の発達と市民利害関係に影響大で、街路網は交通運輸機関としてだけではなく市街地の区画の基準となる	D	第2次都市計画街路網
	〃	都市計画	D	第2次都市計画街路網

(3) 産業指向型の意見

上記(1),(2)の意見とは異なり、都市基盤としての道路の役割にまで踏み込んだものが、(3)と(4)の意見である。(3)は、商工業の発展と道路の建設とを漠然と結びつけたもので、Ⅱ-2期とⅡ-3期に多い。

この型の意見には、都市の発展のために道路建設が不可欠であるという意識はあっても、その関係が如何なるものであるかについての言及がない。また、対象となる道路についても、Ⅱ-2期に多く見られるように市内の一地域の発展を目的とするものから、Ⅱ-3期のように都市全体の発展を目的とするものへ変化してゆく。それは、都市化の進展に伴い、単発的な計画では全市的な産業の動向に対処できなくなったため、面的な整備計画の必要性が認識されるようになったからでもある。

(4) 交通施設型の意見

四番目の意見は、道路を都市における交通体系の一環と位置付けるもので、Ⅱ-2期と第Ⅲ期に多く見られる。その間、対象となる道路は、(3)と同様に単一道路から都市全体の道路網へと変化する。それは、都市とは単に産業活動の場であるだけでなく、他の多くの活動との有機的な結合体として捉えるべきであり、そのためには都市内の移動・輸送の要である交通体系の整備こそ重要であるとの認識が、都市計画法の制定以来高まってゆくからである。

この型の意見の中で特に注目されるのは、大正13年の都市計画街路に関する意見である。それ以前には、道路は交通施設なりとしているのに対し、ここでは市街の区画の基準として捉えている。この意見は、Ⅱ-3期頃から現れる都市空間の骨格の形成という認識の延長線上にあると考えられる。また、この頃使われ始めた「街路」という言葉にもよく表れている。街路は、現在でこそ都市内の道路の総称として使われているが、当時は「街路は都市においては¹¹⁾」などという表現からもわかるように、明確な定義はなかった。ただ、街路と表現することによって、都市内の道路（住区の構成）と地方の道路（輸送手段）とを区別しようとしていたことは伺える。

4.3 まとめ

意見の動向を時代の流れに沿ってまとめてみる。まず、明治初～中期（Ⅱ-1,Ⅱ-2期）にかけては、交通量の増加により、道路は交通のための公共空間とする認識が生れた。しかし、道路の整備に関しては、財源難、鉄道中心主義ということもあって、公共事業という認識は乏しかった。明治中期（Ⅱ-2期）になると、道路整備が産業の発達には不可欠だとする意識が登場する。

道路整備イコール産業発達という意識と平行して、明治後期以降（Ⅱ-2期末,第Ⅲ期）道路建設における電鉄の役割を重視した意見が登場する。これは、先述したように、市内の交通機関としての重要性と道路の補助財源としての重要性という二点が主因となったものである。すなわち、産業発展→電鉄整備→道路整備という論理であった。

大正期（Ⅱ-3期）には、鉄道・運河など他の交通機関、衛生・防火など他の都市機能との関係が考慮されるようになる。それは、街路網の整備によって都市の諸施設が有機的に結合してこそ、都市活動も円滑に行われるという認識が生れたからである。さらに、都市計画法施行以後（第Ⅲ期）は、街路の機能に、住区の構成を決定するという新しい発想が追加された。

5. 結語

名古屋が都市計画の先進都市として今日あるのは、その原因の一つに、明治・大正期における都市造りへの開明的な姿勢があったからである。ここでは、なぜ開明的たり得たのかを、財源と意識という二つの視点から見てきた。その結果、つぎのような結論を得た。

①名古屋の道路整備の発展は、第Ⅰ期～第Ⅳ期に分類できる。

- ②明治中期以降（Ⅱ-2,Ⅱ-3期）、道路財源の確保が困難な時期にもかかわらず道路整備が進んだ背景には、江戸期以来の碁盤目状街区の存在と、電鉄会社からの多額の寄付金があった。特に後者は、道路財源ともなり、市内の公共交通機関の充実につながり、民間活力の活用の成功例と言える。
- ③都市計画法の制定は、財源確保の点だけでなく、特に、都市における道路のあり方を根底から変えたという点で大きな影響を与えた。そして、道路とは、産業生活活動のためのフレームとしての街路なのだとする概念が定着し、名古屋の幹線街路計画に大きな影響を与えた。

名古屋の戦前期の街路形成には、土地区画整理／耕地整理事業が大きく貢献しており、今後はこの点についても評価してゆくべきであろう。

こうして、計量計画学が誕生する前の古い都市計画を見ていると、しばしばその大胆さ、壮大さに驚かされる。名古屋の第Ⅲ期の都市計画は、旧市街の周囲に広がる広大な田園部を将来の市街地とすべく、全面的な区画整理と幹線街路網造りをめざしたもので、現在の名古屋の町並み形成にはかりしれない貢献をしている。高度成長期以後に計画された街路が、その時点での効率性のみを考えて設計されたため交通量の増大に追いつかず四苦八苦しているのを見ると、計量化計画第一主義でやってきた交通計画の限界を強く感ずる。計量化計画の限界はシビックデザインなどとの整合性の面でも現れており、ハードだけでなく、長期展望を折り込みソフトとも融合した新しい計画学のあり方が問われてもよいのではないのか。

参考文献

- 1) 大阪市：大阪市史 2巻 複刻版，清文堂，1966
- 2) 大阪市：大阪市史 4巻 複刻版，清文堂，1966
- 3) 大阪市交通局：大阪市交通局75年史，大阪市交通局，1980
- 4) 神戸市電気局：市営20年史，神戸市電気局，1937
- 5) 櫻井邦夫：名古屋市における道路網の史的発展過程，名古屋大学卒業論文，1990
- 6) 杉野尚夫：人力車から市電まで，国造りの歴史—中部の土木史，土木学会中部支部，pp.119-127，1988
- 7) 外山科夫・二宮公紀・馬場俊介：我が国の道路未整備の背景，第8回日本土木史研究発表会論文集，pp.96-103，1988
- 8) 中西健一：日本私有鉄道史研究 増補版，ミネルヴァ書房，1979
- 9) 名古屋市：名古屋史 財政編，1916
- 10) 名古屋市：名古屋，名古屋市，1937
- 11) 名古屋市：名古屋市都市計画及都市計画事業，名古屋市，1937
- 12) 名古屋市：大正昭和名古屋史 1巻，名古屋市，1954
- 13) 名古屋市：大正昭和名古屋史 2巻，名古屋市，1954
- 14) 名古屋市：大正昭和名古屋史 5巻，名古屋市，1954
- 15) 名古屋市：大正昭和名古屋史 6巻，名古屋市，1954
- 16) 名古屋市：大正昭和名古屋史 7巻，名古屋市，1955
- 17) 名古屋市建設局：名古屋市都市計画史 上巻，1952
- 18) 名古屋市交通局：市営30年史，名古屋市交通局庶務課，1952
- 19) 名古屋市総務局：名古屋市百年の年輪，名古屋市総務局，1989
- 20) 名古屋市電気局：名古屋市電気軌道営業統計報告書 大正14年，1925
- 21) 新谷洋二：都市を造った男たち (4)・(5)，都市みらい，4・5，1989・90
- 22) 馬場俊介：城下町からの飛翔—名古屋の発展過程，特別展土木百年の歩み—まち，明治村，pp.168-171，1989
- 23) 馬場俊介：名古屋港，特別展土木百年の歩み—みなど，明治村，pp.154-157，1988
- 24) 馬場俊介：道路と町と土木工学 (1)・(2)・(3)，明治村通信，231・232・233，1989
- 25) 広岡治哉：近代日本交通史，法政大学出版会，1987
- 26) 藤岡謙二郎：日本の都市その性質と地域的問題点，大明堂，1968
- 27) 藤岡謙二郎：現代都市の歴史地理学的分析，古今書院，1977
- 28) 森 雄三：明治～昭和初期における名古屋市の発展過程，名古屋大学卒業論文，1989
- 29) 山内新之助・馬場俊介・二宮公紀：町ぐるみの大移動，国造りの歴史—中部の土木史，土木学会中部支部，pp.112-118，1988
- 30) 横浜市：横浜市史 4巻上，有隣堂，1965
- 31) 横浜市：横浜市史 5巻中，有隣堂，1976
- 32) 横浜市電気局：横浜市電気局事業誌，横浜市電気局，1951
- 33) 吉岡健次：日本地方財政史，東京大学出版会，1981