

(平野)

明治の名古屋都市計画を調べるにあたって道路行政を中心に調べてみたいと思う。そして道路の整備の結果、その地域に経済的な発展をどのように及ぼしたかについて考えて見たい。経済的な発展と対応して行政面における発展についても知らせてみたい。

明治の道路行政は現在の都市計画の基礎となっているのである。それ故明治の道路行政知らずして真に将来の都市計画を語ることはできないのである。

今回は甚島街道(後の広小路通)を取り上げて簡単に説明したいと思っております。

広小路改修について――

蒲焼町の南、長者町通以東、久屋町までを元広小路と称した。1660年の大火後町家を取り払い道幅を広く設けたものと伝えられている。しかし長者町以西は路幅甚だ狭く、南側には水深い惣水路が納屋橋付近に流れていた。ここにおいて名古屋区では市街の中心部より停車場に達する幹線道路として、堀川以東長者町に至る従来二回未満の道を十三向に道路開発する計画をたてた。その後停車場と県庁市役所を結ぶ代表的な街路となり商店が並びのぎと開かれていった。実に停車場の位置が

ス。

この土地に与えた影響は大きいものである。広小路が発展の素地をもっていたにも拘らず、今日の繁栄を現出することになったのには¹⁾吉田祿在氏の尽力が大きく貢献したのである。愛知県方は栄町より久屋町に移転したので、栄町以東県庁舎前に至る区間²⁾が町と町を国道十号線附属路線として編入したのである。

明治28年、国道十号線以西笹島停車場に至る里道を仮県道に編入してこれを笹島街道と称した。(後の広小路通) 明治31年5月6日市民の足である市街電車が名古屋停車場前から県庁前の久屋町角まで始めて南通した。なお工事着工は明治19年、完成は明治28年5月下旬である。総工費6万7千数百円であった。

注1) 「名古屋にして他の盛地と競って繁栄するためには必ず商業をわてせねばならぬ。それには従前の名古屋の老店には到底進む余地がない。各商店――」

注2) 174.4m

昔の広小路は城下町の町はずれであって刑場さえあったところである。ところがこの東西道路の改修により電車が走り始め市政物語の一つともなっている。広小路の美しさは先づ近代建築と夜店、通徒ろ車等におて構成されている。現今に古歩く人を見れば比較的洗練された人が多く、広小路の空気を構成する女性を見れば活達・明朗な傾向を充分に帯びている。と見逃