

東京復興街路の完成に際して

今 井 哲

帝都復興事業には横濱の事業をも含むものなるも、茲には東京の復興街路中主として東京市長執行に拘るものな記録せんとするもので、復興局直轄施行のものに就いては其の局に當れる諸氏より報告あるものと信じざる。

大正十二年九月一日の關東の大震災の後既に七星霜を経たが、當時を回想するとき誰か慄然たらざるものがあるうか。數百年の古都は巨億の富を含めて僅か二晝夜で燒盡し

死を以て癩となつたものは十萬と稱せられ、或者は東京の再起をさへ疑つたのだが、同月十二日には早くも帝都復興に關する御聖勅を拜し、官民茲に奮迅の努力を爲したるに依つて、今日復興の大業が完成を遂げた。而して三月二十

六日を期して復興事業完成の祝典を擧げられたのは市民として誠に欣快であり、また世界を通じて寧ろ失敗をさへ恐れられた此の大業が滞りなく完成したことは、國民としても亦慶祝に堪えぬところである。

抑も帝都復興の計畫は、震災の餘燼尙ほ盡きざるの日子夜を徹して努められたのであるが、總豫算數億を要する事極めて重大な事業であるので、當時官制の定むるところに從つて復興院參與會、評議員會及復興審議會の議を経たる上、第四十七議會の協賛を経、其の間規模の縮小計畫の

變更を餘儀なくせられつゝ漸やくにして決定案を得、大正十三年二月五日には第一回の特別都市計畫委員會を開き其の會の審議に附し、多少の變更を加へられたる上同年三月十一日内閣告示に依つて事業の確定を見たのであつた。以下少しく其の内容を述べよう。

東京市の燒失地域は三千餘萬平方米であつた。之を六十箇の區劃整理地區に分ち（内第二十七地區は昭和二年三月削除せらる）區劃割の根幹として幹線及補助線街路を配したが、これ等の路線は幾分地區外にも延びてゐる。これが東京の交通幹線となつて居るのであるが、計畫の内容が大正十三年三月十一日の内閣告示に依つて見ると、

幹線街路 五十三路線 延長約一、一八、五四四米
 面積約三、四三八、一七〇平方米
 補助線街路 百二十二路線 延長約一、三三八、四四五米
 面積約一、八七三、四一〇平方米

六十六の區劃整理地區の總面積は市内が約八、八〇七、〇〇坪郡部約三、二二、〇〇〇坪であつて、其の内市長執行のものとは六十一地區であり、其の内の區劃街路全部と補助線

とが市長執行のものである。之に對して市が有したる工事費は（事務費用地費を除く）當時左の通りであつた。

補助線街路費	橋梁費	路面築造費
二、九五二、四五一圓	一、三、七三一、九六〇圓	二、三、七二一、三五一圓
區劃街路費	雜工雜費	
路面築造費		一、九二五、〇〇〇圓

右の路面築造費一平方米當りが補助線に於ては十二圓六十錢であつて相當豊富であつたが、區劃街路の方は到底實行困難な過少の額だつた。大正十五年末に於て各般の實地調査の結果に俟つて實行豫算を作製して其々の機關の議決を経た。主なる變更は路面築造費であつたが、補助線街路に於て工事費を金一〇、三八七、二〇〇圓に減額し、其の代に區劃街路を金一一、八九四、三九〇圓に増額した。この時には補助線の工事を忍び得る丈程度を下げる決心をしたのだつた。右様の豫算で工事を進めて來たのであるが、其の間昭和二年三月には市長執行の第二十七地區（赤坂溜池方面）及第六十地區の一部（深川鹽濱町方面）合計面十四萬二千六百坪を區劃整理地區より削られ、その他街路に就いても數

次の追加、削除或は變更があつて、街路の延長面積及幅員にも相當の變更があつた。

それから昭和三年夏頃になると、遠が困難を極めた路面築造工事も大進境を見て、其の所要工事費もやつと判然したたのであるが、約三百萬圓位の剩餘金を生ずることが明らかとなつたので、茲で重要街路の舗装の計畫を初めた。現在に於ける復興事業街路の内容は別表の示す通りであるが之を抄録すると、

復興局直轄施行のもの(郡部を含む)

幹線街路 五十二路線 延長 一一一、〇七三米 面積 三、三三三、九七九平方米

區劃街路 (十五箇地區) 延長 一二六、一六二米 面積 九二三、四一〇平方米

東京市施行のもの(郡部を含む)

補助線街路 百二十一路線 延長 一、一二四、一五九米 面積 一、七四七、一六二平方米

區劃街路 (五十箇地區) 延長 四八〇、七四三米 面積 三、三五二、〇一〇平方米

右に對する東京市施行の街路に對する現行豫算は、

紹介

補助線	三三、五七〇、〇〇〇圓	路面築造費	二、五四〇、〇〇〇圓
		橋梁費	二、一五〇、〇〇〇圓
		雜工雜費	二、七五〇、〇〇〇圓
		用地及補償費	三、二五〇、〇〇〇圓
區劃街路	一〇、五一〇、〇〇〇圓	路面築造費	二、八八〇、〇〇〇圓
		橋梁費	九、四八〇、〇〇〇圓
		雜工雜費	八二〇、〇〇〇圓
		用地及補償費	二、一〇〇、〇〇〇圓

今舗装工事を施行せざる路面築造費一平方米當り純工事費を算出して見るに、補助線四圓九十錢(外に舗装工事費三百五十六萬圓あり)で區劃街路二圓七十錢(同二十四萬圓)である。尤も其の内に百分の五は監督補助の人々の經費を含んでゐる。次に右に對する事務費(事務所費人件費)及雜工雜費(測量調査に要したる人件費を含む)の總計は、補助線區劃街路の合計で四百十萬圓(橋梁に對する分を工費の按分にて差引く)であつて、これを街路の一平方米に割當ると八十錢となる。即ち復興街路は砂利道仕上だけで補助線五圓七十錢區劃街路三圓五十錢を要した。

右の通り人件費が非常に多く要せられたのを見ても、如何に事業遂行に困難が伴つたかと察せられることと思ふ。今各年度末に於ける竣功した街路の出來形面積を百分率で

表示すると(市執行のものゝみを逐年遞加にて示めす)

	十三年度	十四年度	元年度	二年度	三年度	四年度
補助線	〇・〇二	〇・〇五	〇・一五	〇・三六	〇・八五	〇・九六
區劃街路	〇・〇〇	〇・〇三	〇・〇七	〇・三四	〇・八四	〇・九九

復興局直轄施行のものも稍これに似た遂行状況であつたが、昭和三年度末の出來形面積は、幹線六十三%區劃街路九十六%であつた。復興事業の確定迄が神業のような迅速さであつたに比べて、愈々工事に着手してからの捗りが非常に遅かつたのは遺憾のことではあるが、巨細に検討して見ると何れも止むを得ざるに出でたものばかりである。

二

復興街路の延長面積は前に述べた通りであるが、街路の幅員を見ると、幹線は二十二米乃至四十四米の六種類に分れ、外に特殊のものとして東京驛前の四十間道路をうけて宮城外苑に至る、幅員七十三米延長二百一十一米の街路があ

る。これ等の幹線は總べて歩車道を區分し、本所深川兩區内の交通目下閑散の一部を除き、全線に舗装をなすの計畫なり。補助線は幅員八米乃至二十二米の六種に分れ、其の内幅員十一米及十五米の街起最も多く全補助線の八割以上を占む。當初の計畫に於ては十一米以上の街路には總べて歩車道の區分をなす計畫だつたが、其の後事業費節約の必要上十一米街路には歩道を設けざるもの多し。補助線の舗装は概して車道にのみ施行したが其の舗装した道路の延長は約五萬米であつて、補助線全延長十二萬米の四割に當る。また純舗装面積は約四十八萬平方米で全體の三割に當つてゐる。

前に述べたように市内の區劃整理地域の面積は三千二百六十六萬餘平方米であるが、此の地域内の交通幹線網は幹線及補助線街路に依つて造られて居るが、其の網一箇の内の宅地面積は平均三萬七千平方米となる。また同一地域内に於ける幹線、補助線及在來街路で其の儘存置せられ交通幹線と認めらるゝものを加へると其の延長の合計二十四萬

一千米にして、宅地九十八平方米に對し街路延長一米の割に當る。更に區劃街路をも合算して考へると街路一米の長に對して宅地約三十平方米が面することゝなつてゐる。又宅地二・六平方米で一平方米の道路を負擔してゐることになる。

區劃街路は幹線及補助線街路に依る大區劃の内部を、土地利用の實狀に適當するように細分するのを主眼としたのであつた。自然幅員も二米七の最少限度より二十七米の廣きもの迄あるが、幅員十一米を越す區劃街路は區劃街路全延長の一割に達しないのである。區劃街路で鋪裝せらるゝものは、極めて重要なものゝみを選抜したもので、延長僅かに五萬四千米面積五十二萬一千平方米に過ぎない。

前に述べた通り市長施行の街路は一先砂利道に仕上げた交通に開放した後鋪裝路面に改築したのであつて、これは一見不經濟とも考へらるゝのではあるが、其には二つの理由がある。初年度當時は工事費の不足の聲に脅かされてゐたので、其の爲め路面の砂利敷費さへも輕減した。即ち盛

土をする路面に丈砂利を二寸厚に撒き、其の他は一寸厚以下に節約したような實情であつたので、初めから鋪裝の計畫を爲すことが出来なかつたのにも原因する。が、一方からは一日も早く道路を竣功さして、日増しに激しきを加へて來た市内交通に便じたいといふ爲めであつた。實際大正十四五年になると市民の復興氣運旺盛となり、交通量激増して震災前よりも寧ろ多量と思はれる位だつたが、各所に起つた復興建築と相俟つて道路の至るところに交通支障が連續して、市民のうけた迷惑不便は多大であつた。こういう譯から多少の不經濟は忍んで砂利道の完成を急いだのもあつた。

前に掲げた砂利道の純工事費が一平方米につき補助線で四圓九十錢、區劃街路が二圓七十錢を要したのであつて、稍高價に過ぎるようである。特に改良下水のない場所も多いので其れが爲めに街路内の排水も宅地からの悪水迄も側溝で排水して居る場所も相當あつて、側溝の深いのにならんと四尺もある板柵下水迄もあり、横濱の復興街路には全線

管渠を埋めてあるのに比べて見劣りのする次第である。而して、尙ほ且比較的高價について居るのには色々理由があるが、就中江東の地上げ問題は工費を騰める原因をなした。

隅田川以東の地は元來低濕不健康の地が多かつた。例へば巖岸島の水準基標の零點を基として、道路面が六尺一寸といふが如き土地が震災前から所々にあつた。地震の爲めにも大分土地が低下したと云はれたが何にしても、東京灣

の平均満潮位が六尺四寸位であることを考へると、江東の地上げは避けられない問題であつたのである。市で施行する復興街路で江東に於けるものは、全體の面積の四十一%なのだが、之に要する純工費(舗装を除く)は五十六%を要したのを見ても判るように、此の江東の地上げが復興街路全體としての工費を騰めた一因をなして居るのである。斯くして區劃街路は前掲の基準上高八尺に、補助線及幹線街路は總べて十尺に昂められ、之につれて本所深川兩區全般に涉つて宅地の地上げが敢行せられた。

江東方面には兩國驛を起點として東西に走る總武線があ

る。此の鐵道と道路との横斷箇所に於て架道橋の桁下が僅かに低いものが多い。例へば十尺十二尺といふが如き今少し高くしてあつたらと思はれるのである。右の高架線を僅か二三尺丈扛上するが爲めに工費七十萬圓を投じて居るのである。若し道路法の定むるところに従つて十五尺を嚴守するとせば百萬圓以上を要するのであつたので、十三尺五寸程度で實施中である。

街路工事の實施に際して定められたる内規にして相當記録に止め他日の参考に資すべきものが多い。例へば埋設物の整理方針の如き、或は街路の交叉點の角切りの如き、或は亦交番をさへも道路の有効幅員外に設定したるが如き皆左様だが、相當廣汎に涉るので何れある機會に報告があるものとして茲には略す。

以上の如くして竣功したる砂利道は横斷勾配二十五分の一(縦斷勾配二十五分の一に至りて五十分の一となる)歩道は總べて四十分の一とし、縦斷勾配は三十分の一を限度としたりしが橋梁取付箇所等には右よりも急なものもある。

勾配の變り目には緩和曲線を置く。舗装は厚五寸の混凝土基礎の上に概して厚二呎のトベカ式瀝青混凝土を打つたもので、横斷勾配は三十五分の一（最近縱斷勾配は二十五分の一とし此の時横斷勾配五十分の一となす）の双曲線とし、所々交通の質を考へて小鋪石及混凝土鋪装を配した。

三

大正十二年九月一日の大震災に際しては、東京では府廳及市役所を除き諸官廳は總べて燒盡し、横濱では殊に其の震害が甚だしく何處を尋ねても一枚の地圖さへなかつた。こゝにいふ慘状のもとに權かに二ヶ月位で兎に角數億に昇る復興事業の權威ある原案を作製し得たのは、勿論市民の熱烈なる希望があつたからではあるにしても、當時既に東京及横濱に對する都市計畫の研究が稍完全して居たこと、及其の局に當つた人々が其の儘復興事業に携つた爲めでないと誰がいひ得よう。就中復興計畫の根幹をなしたのは道路網であるが、其の平時に於ける調査研究が如何に役

だつたかは事實が雄辯である。若しも彼の當時此の道路網を聞するのに數月を要したとするならば、或は復興の大業も不成立に終つたらうし、往時の倫敦の復轍を踏んで永遠に迷路の都東京として残つたでもあらう。

復興完成せる東京を、震災前の其に比べると、全く文字通りの轉禍爲福であつた。大正十年市内の都市計畫街路が内閣公告に依つて決定してはあつたが、市の財政上の都合や其の他色々の事情から實行を疑はれるに至つた路線が少くなかつた。例へば所謂横町即ち現に呼ぶ八重洲通りの如き、或は國道一號線中新橋以南品川八ツ山間の如き、其の例は殆んど市内各方面にあつた。これ等は復興事業なかりせば果して何れの日にか其の實現を期し得たであらうか。恐らくは現に見る廣路垣々たる都市の出現は永速に有り得なかつたではあるまいか。即ち聖橋を含む幹線街路第十二號の如き、或は隅田川の言問、藏前、清洲の新架橋の外吾妻、兩國、永代、相生の諸橋が何れも改築せられたるに依つて、曾つては隅田川の東西が連絡不充分の嫌ありしもの

が、今日に於ては十大橋が新威容を競ひ、爲めに江の東西全く一體となりたるが如き、皆等しく復興事業の賜である。横濱に於ては特に其の感に深いのであつて、舊市内の交通幹線に付きては、遠き將來迄も最早や現在以上に必要なしと迄云はるゝに至つたのは、全く震災が齎したる轉禍爲福の福音である。

交通上「親知らず」の難所といはれたる須田町廣場の撤去、又は上野驛前の如く交通系統錯雜する部分に對しては適當なる廣場の構築をなしたる、或は車道横斷徒歩者の爲めには所謂横斷歩道を設置したる、等々、これに類する交通上の利便を考へるときは、眞に隔世の感がある。然し乍ら一步を區劃整地地域の外に移すときは、舊態依然として道路は脈絡定かならず、幅員亦狭少であつて、今日既に交通上不安を覺ゆるものが尠くない。これ等區劃整地地域外の主なる交通系統に對しては、昭和二年八月内務省告示に依つて都市計畫の決定を見たのではあるが、其の路線には震災後特に目立つて、永久性の然も高層建築か日に月に増

加する傾向にあり、引いて都市計畫街路の實現性が經濟上の脅威から段々薄弱になりつゝあるのは、極めて遺憾である。

復興事業が主として燒失地域に限られたのは、各般の事情上止むを得なかつたのではあらうが、幹線街路だけは今少しく延長して置く必要がなかつたであらうか。新宿方面の交通の行き詰りや、千住町と都心との連絡、之れ等は彼の際に計畫の内に加へられて居たならと遺憾に思ふのである。また幹線街路網の構成に於ても燒失地に重點を置き過ぎた嫌がないか。横濱の幹線街路網が、大正七年市區改正計畫以來の諸懸案を總べて解決し、更に積極的の構成が爲されたのに比べて益其の感を深うするものである。特に顯著なのは、江東中でも新興氣運の最も漲れる回島及隅田、寺島町が、隅田川を隔て、江西との連絡を缺けるは其の一例である。即ち言問橋と白髮橋との約二千米の間、一橋のこれを連結するものゝないのは、近き將來必須の急施事業として市民を惱ます一つであらう。

然し乍ら商家連檐の都心を含めて、延長實に八十三萬九千米(郡部を除く)の復興街路を完成し得たるは偉なりとせねばならぬ——復興事業以外の市内道路は延長五十一萬四千米なり——而して區劃整理地區内には、百年の後を考へても最早街路の新規計畫の必要なしと思はれる迄區劃整然たる都市の現出したることは、市民として絶大の幸福といはねばならぬ。

四

大正十三年愈工を起して以來既に七年に及ぶ。其の間市民はもとより關係當局の不斷の努力により、時には一部市民の強硬なる反對さへありたるも屈せず、營々努力の結果この新興の都市を迎へ得たる今日より、奮闘の當時を顧みると轉感慨に堪えないものがある。震災前の東京市の道路面積は約九百三十萬平方米と稱せられ、市面積と對比して僅かに十二%に過ぎなかつたのであるが、復興事業に依る増加約三百萬平方米、其他の増加によつて道路の總面積千

四百四十萬平方米となり、全市面積約八千萬平方米に對比して十八%の道路を有することとなる。更に區劃整理施行地域のみに就いて見ると、其の面積三千二百七十餘萬平方米の内に二十八%の道路を有することとなる。別表は道路臺帳及復興事業による道路は各其の設計書により調査したるものである。

次に街路の質に就いて見ると、地震と、直に之に俾つた火災に依つて、家屋橋梁等總べて破壊された爲め、街路系統の計畫に際しては極めて自由放膽の限を盡した爲め、今日完成の街衢は全く舊態を止めないのであるが、特に改善せられたのは路面の改良である。即ち震災前には市内道路中舗装せられたる純面積は僅かに四十萬平方米(軌道敷を含む)に過ぎざりしが、復興事業完成の曉には一躍十倍して四百六十萬平方米(軌道を含む)となり、市内道路の三十二%を舗装したることになる。若しそれ幅員七米三(四間)及其以下の狭き道路を除くときは四十一%が舗装せられたることに當る。また右と同じ狹隘道路を差引きたる街

路延長は七十二萬米であつて、鋪裝道路の延長二十六萬二千米は約三十六％に當る。右は簡易鋪裝を含まぬ面積の對比であるが、既に市内には五十餘萬平方米が簡易な方法で鋪裝せられて居り、尙ほ續々其の面積を加へつゝある現況である。

以上述べた通り、東京市は震災前には夢想だにせざりし底の大事業を完成して、面目眞に一新し、新興の日本に應

しい帝都を産み出したのである。誰か祝賀せざるものがある。唯區劃整理地區外には東京市内だけでも、尙ほ一億三千萬圓の都市計畫街路が依然として事業とならずに市民の難題として殘されて居る。新興氣運の勢を藉りて、これ等の街路の完成も亦一日も速かならんことを祈りつゝ、茲にこの報告を終るものである。

東京市面積と街路面積との比率調

昭和四年三月末日現在
面積 平方 米

區 分	面 積(イ)	道路面積(ロ)	比 率(イ)(ロ)	都市計畫街路完成後之道路面積(ハ)	比 率(イ)(ハ)
1. 京 京 市 全 市	79,894,000	14,376,133	0.18	15,264,953	0.19
2. 區劃整理施行地域	32,656,000	9,153,936	0.28	9,153,936	0.28
3. 同上施行地外	47,238,000	5,222,197	0.11	6,111,017	0.13

備考

東京全市面積は、第二十四回市統計(五方里一八)を換算せるものなり。
區劃整理施行地面積は、陸地測量部一萬分之二圖上にて測定せるものなり。

但、吉原、竹町、佐久間町の區劃整理地より除斥せられたる土地(合計一八、八〇〇坪)及隅田川を除き、其他の河川、運河、高架線敷地にして、區劃整理地區に存在するものを含む。
 道路面積は、昭和四年三月末日現在に於ける、土木局調を採用せるものにして復興計畫街路の未竣功部分を含み、其他の都市計畫街路の未竣功部分を含む。

東京世帯路延長面積(種別別)

昭和四年三月末日現在
面積平方米

區分	幅員	72米以上	43米以上	36米以上	27米以上	21米以上	18米以上	14米以上	10米以上	7米以上	5米以上	2米以上	2米7	未竣	合計
		以上	以上	以上	以上	以上	以上	以上	以上	以上	以上	以上	以上		
復興事業街路	延長	211	6,454	9,205	59,105	59,035	7,363	58,598	142,094	164,767	206,095	124,694	1,675	839,291	
	面積	.64	.88	.37	.92	.26	.05	.10	.43	.38	.54	.71	.16	.50	
復興事業以外ノ道路	延長	14,791	320,291	349,713	1,879,644	1,388,794	130,529	923,252	1,629,696	1,556,699	1,233,416	455,865	4,544	9,687,238	
	面積	.11	.27	.80	.15	.37	.74	.50	.21	.13	.13	.43	.30	.14	
復興事業以外ノ道路	延長	1,026	3,772	6,906	9,189	21,197	20,853	35,749	56,738	58,251	82,072	181,870	36,229	513,859	
	面積	.20	.50	.00	.50	.00	.00	.20	.40	.40	.60	.80	.50	.10	
合計	延長	1,237	10,227	16,111	68,295	80,252	28,219	94,347	198,832	223,018	288,138	306,565	37,924	1,353,150	
	面積	.84	.38	.37	.42	.26	.05	.30	.89	.78	.14	.51	.86	.60	
計	延長	95,177	538,412	608,936	2,131,285	1,866,221	523,498	1,497,350	2,276,785	1,839,559	1,741,495	1,182,778	84,620	14,376,133	
	面積	.81	.97	.40	.95	.77	.64	.80	.81	.13	.73	.23	.30	.54	

備考

(一) 復興事業街路には、區劃整理地區内に在りて、其儘存置せらるゝ、在來道路及區劃整理地區内と地區外に跨り、其幅員の一部分が區劃整理地區内に、屬する道路の全部を含む。

(二) 復興事業以外の道路測定の方法は左記に據る。

敷地が國有又は市有なる時は、道路敷全部の面積を採る、但、崖地の著しきものは除く。敷地が國有又は市有なるも、境界調査中に於て明瞭ならざるもの及、民有のものは道路及湖溝の形態をなせる部分のみの、面積を採る。

道路の中心が郡市の境界をなす、市長管理の道路の記入方は、郡部欄には其延長は零とし、郡部面積を計上し、市部欄には、全長及市部面積を計上す、但、幅員等級は全幅員に依る。

前項同様の道路にして、郡部は町長管理なるものに付ては、區の欄には、全長及市部面積を計上す。

(三) 復興事業以外の道路の内には市長管理にして郡部に在るものを含む。其延長四、九三九米一、面積四、六八八、八九五平方米四なり。

東京市内復興事業街路延長面積調(幅員別)

昭和四年三月末日現在
延長米 面積平方米

路線名	幅員		26米		27米		21米		18米		14米		10米		7米3		5米5		2米7		2米7未満		合計	
	延長	面積	延長	面積	延長	面積	延長	面積	延長	面積	延長	面積	延長	面積	延長	面積	延長	面積	延長	面積	延長	面積		
幹線	211	.64	5,979	.18	6,107	.40	52,493	.86	42,157	.60													106,949	.68
街路	14,791	.11	298,473	.09	239,639	.51	1,887,874	.66	996,773	.65													5,237,552	.68
補助線							40	.91	11,497	.36	1,787	.61	42,049	.71	63,883	.51	1,046	.45					120,305	.55

