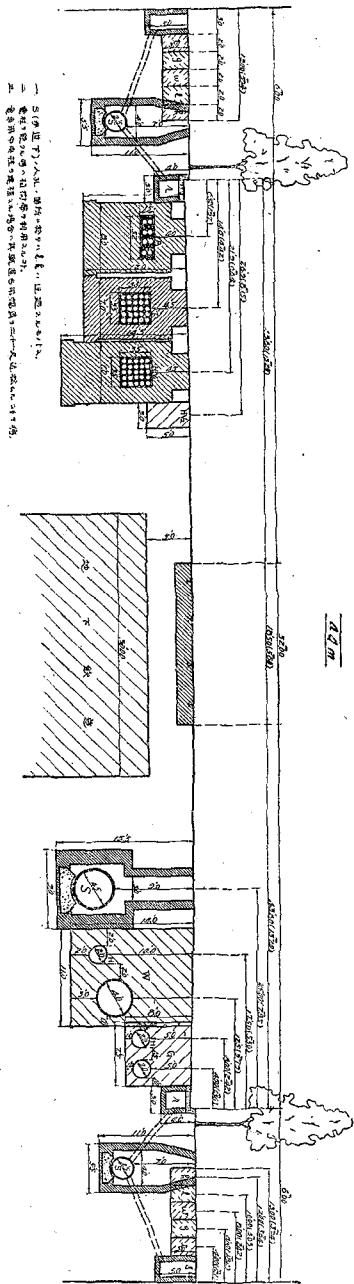


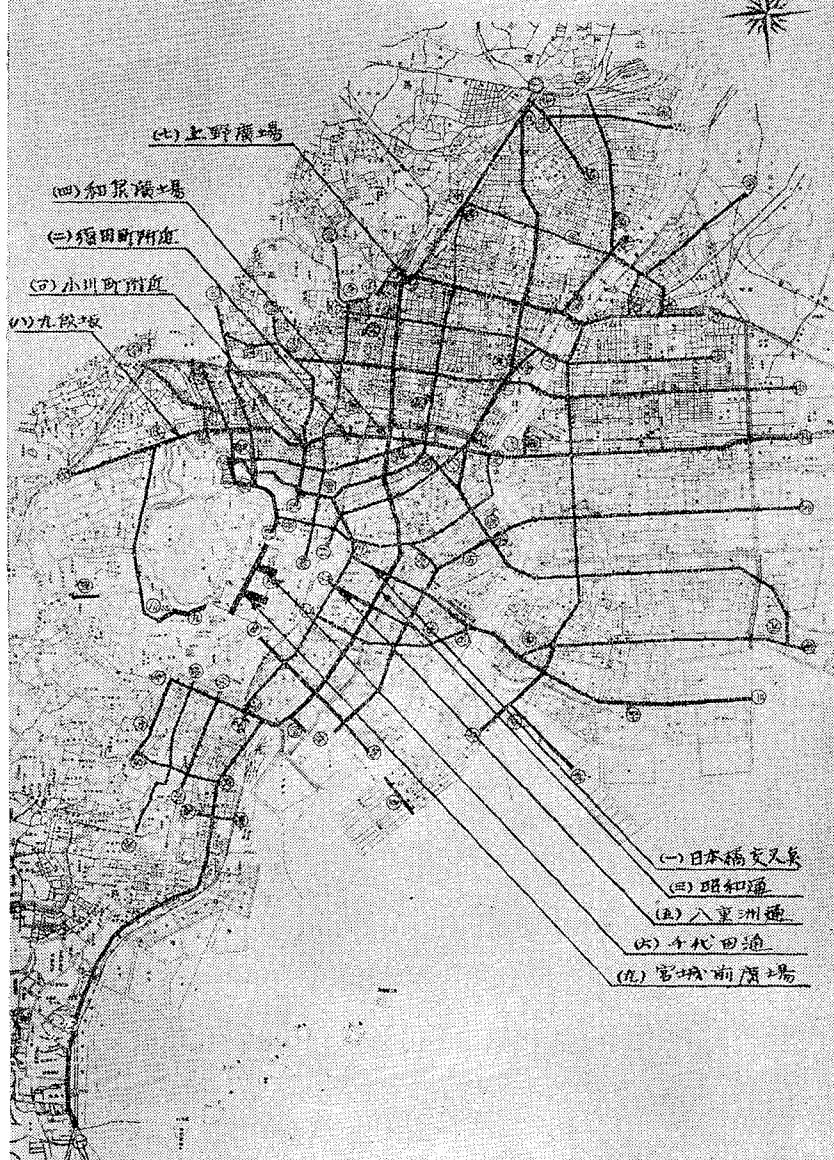
# 復興街路警見

## 中島時雄

帝都が未曾有の大震火災に遭遇して一夜の中に荒野と化した當時の慘状は八年後の今日に於て次第に忘れられやうとしてゐる。復興街路が完成して坦々たる鋪装道路の上を自動車が快走して居るのを見る時昔の有様は夢のやうな感じがする



復興計畫幹線街路圖

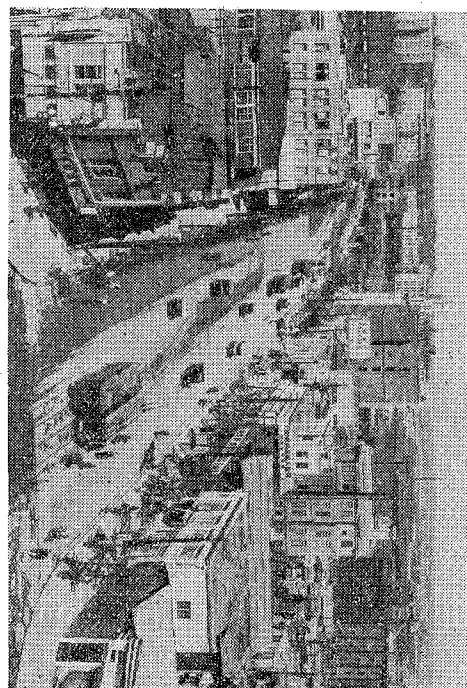


昨年三月復興局が廢止され續いて四月より復興事務局が設置せられて其殘務を繼續してゐるのであるが、街路の工事の如きも事實完成の大國國を告ぐるのは今年度である今七年間に行はれた街路の大改良事業を追憶して其主なる箇處をなるべく寫眞に依つて簡単なる説明を試み度いと思ふ。第一圖は復興計画幹線街路の系統を示せるもので街路の幅員は二十二米以上七十三米其延長は百十七秆面積は九十九萬一千五百面所である。而して此間二十二米以下の補助線街路と區劃整理街路を配置して完全なる街路網を完成するものであつて之等の街路の延長は八百三十秆（約二百二十里）に上るのである。

此詳細に亘つては「工政」昨年三月號等に詳しく述載されて居るから之を省略し寫眞の説明にうつる事とする。第二圖甲は日本橋交叉點附近の街路擴築工事中の状況を示すもので、同圖乙は其完成せる圖である。

第二圖（甲）日本橋交叉點より吳服橋方面を望む（工事中）此街路は吳服橋を起點に日本橋、永代橋を過ぎて洲崎方面へ通つるもので、日本橋附近は從來其幅員約二十二米であったのを北側へ約十一米擴築したのである。街路の擴築は原則として左右兩側に擴ぐる方針であつたが、殘存永久建築物や地下埋設物の關係上此やうに片側丈に擴げた箇處も少くない。寫眞で見る通り帝都の中央最も繁華な箇處で街路を擴築する事はなかなかの難事であつて、之に伴ふ街路

工事も種々なる障害に遭遇する、右側の擴張した箇處に地下埋設物を新設（又は移設）、電柱や電車のポールを規定の位置へ動かして後始めて歩車道の境界をつけ片側の歩車道の鋪装工事に取掛るのである、此附近は在來街路幅員も相當廣く工事の交通整理の點は比較的容易であつたが場所に依つては交通の切換へにかなり苦勞したのである、右側の鋪装工事完

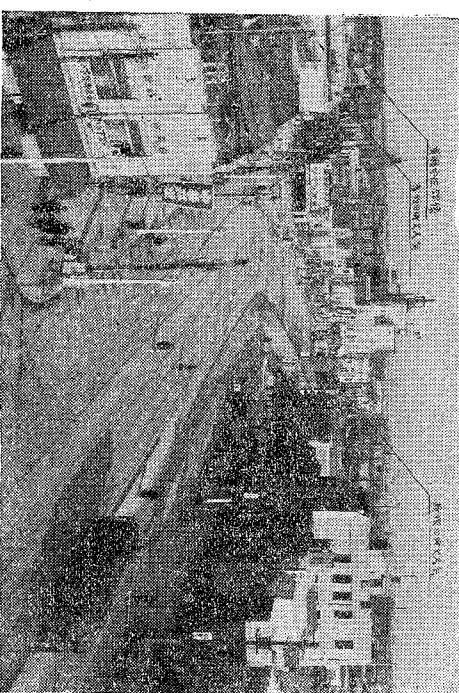


第二圖（乙）同上 塗 カ せ る 状 況

と甚だ遺憾である。

次に第三圖は俗に云ふ大正通り(九段下より須田町兩國橋を経て龜戸方面に至る)の須田町交叉點附近を示せるもので此道は以前と全然面目一新してゐる。以前は幅員も二十七メートル左側に見える廣瀬中佐の銅像附近が須田町交叉點であつて此道路は柳原河岸に沿ひて淺草橋に出たのであるが現在は其の南方で元宅地であつた部分に幅員三十六メートルの街路新設せられ、

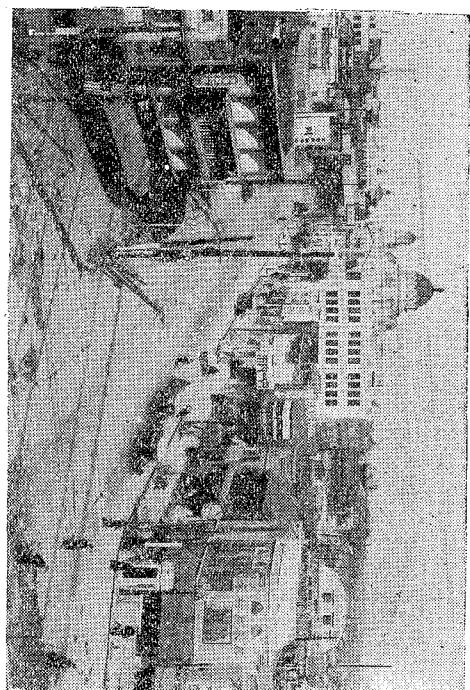
交叉點は右側に寄り、上野方面へ向ふ道路の附け換へ



(第一圖参照)萬世橋の架け換へに依り電車の系統も大幅變更を生じ、此道路の工事は電車軌道の切換や地下鉄設置に非常に苦心せるもので殊に架道橋の改築を伴ひ、工事中一時は車馬の交通にも多大の迷惑をかけた。廣瀬中佐の銅像が省線萬世橋驛と共に淋しく昔の名残を留めてゐる、此他同じ大正通りの小川町附近は從來T字路であるのを切開いてニコライ堂横聖橋を経て本郷通りへ通じたのは神田方面と本郷の握手とも

第三圖 大正通り須田町附近 見るものである、(第四圖)第五圖は俗に云ふ昭和通りの模型の寫真である。第一圖の地圖で見る通り此街路は帝都を南北に縱斷するもので前に述べた大正通りと共に復興街路の最も重要な幹線である。此街路は幅員二十二メートル乃至四十四メートルであつて其延長約一萬四千メートルの長きに及び之が工事費は約四百萬圓である。圖は日本橋江戸橋通り三丁目附近幅員四十四メートルの部分を示せるもので此部分の構造の大要を述ぶるに、

車道は自動車類の高速車輛の通路とする中央寄りの部分（幅員各側五メートル）と荷馬車、自轉車、人車等の緩速車輛の通路とする歩道寄りの部分（幅員各側五メートル）との二種類に區別し高速車道はシートアスファルト鋪装、緩速車道は木塊鋪装とし、歩道（幅員各側六メートル）は瀝青鋪装である。中央部は電車軌道敷で此の幅員の區間で現在電車軌道が敷設されてゐる所は芝口、三原橋間（歌舞伎通りとの交叉點）及和泉廣



第四圖 大正通 小川町交又點

圖の斷面は地下埋設物の標準配置位置で中央には地下鐵道の豫定位置を示してゐる。

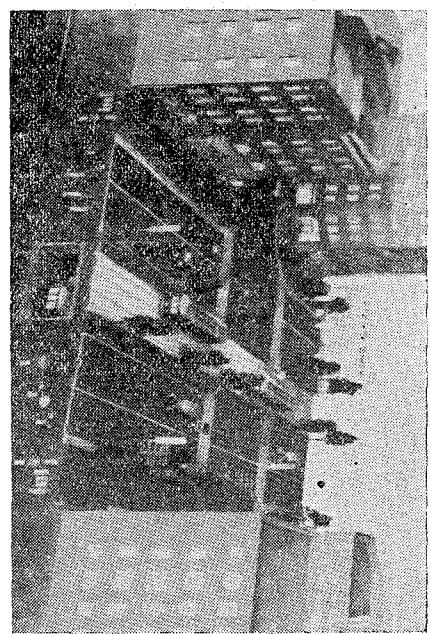
第六圖は昭和通りと大正通りと在來の人形町通りとの交叉點附近の廣場を示せるもので和泉廣場と命名されて居る、元來此やうな三本の街路が交叉する事は避ける方針であつたが此處と淺草橋附近、上野廣場、其他二、三箇處に已むを得ず此

場、上野廣場間であつて他の部分は其の豫定數として幅員5メートルを採り其兩側には各幅2メートル69幅の植樹帶を設けた。此植樹帶は一面芝生であつて之に平均間隔十一メートル毎に公孫樹を植栽し、後記歩道の植樹と相俟つて沿道並に通行者の衛生と街路の美觀を増進して居る、尚此植樹帶には平均三十六メートルの間隔を以てジックザックにラムズボストを建樹して1500Wの照明燈を設置した。尙歩道の植樹の種類は車道同様公孫樹であ

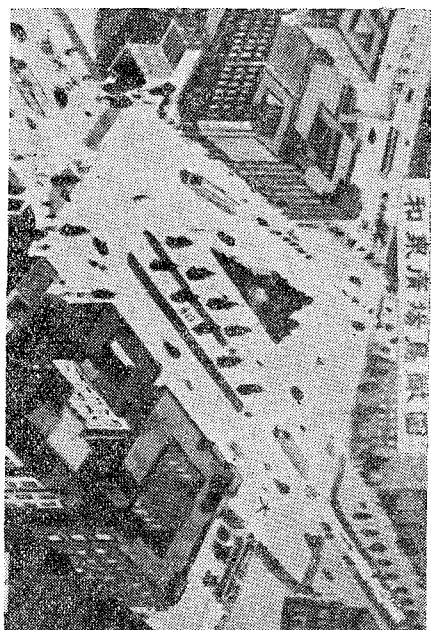
つて其間隔は平均約七メートルである。

様なものが出来た。斯る箇處には適當なる廣場を設け交通整理を便ならしむるためアイランドを設置し、また一方植樹、張走等をして美觀の増進を計つた。

### 三



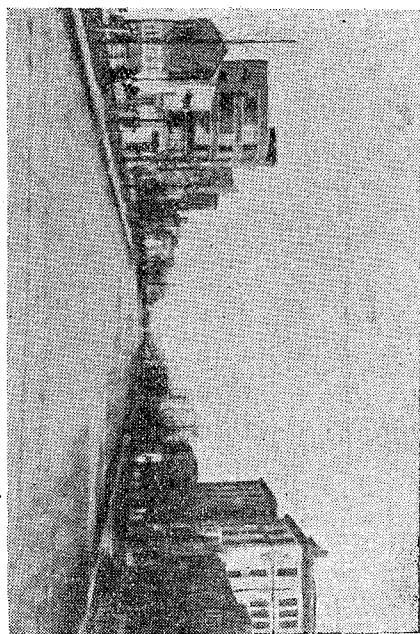
第五圖 昭和通模型



第六圖

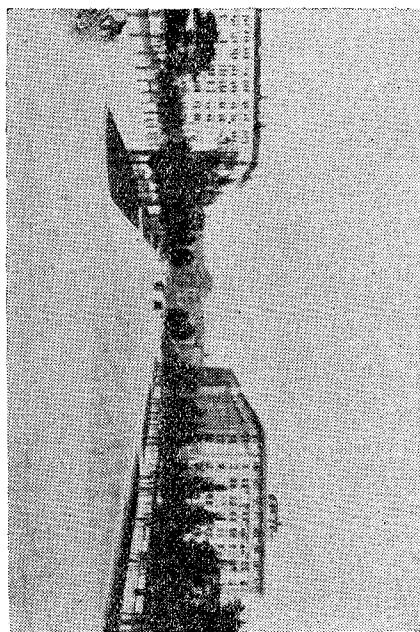
第七圖は八重洲通り（横町線）で東京驛の西口と京橋方面を連絡する街路である。此街路は震災前から大分問題になつたので從來京橋方面から東京驛に達するのに迂回しなければならなかつたのが之に依つて非常に便利になつた譯である。圖は東京驛西口より京橋電車道を見たもので幅員は昭和通り交叉點迄は四十四米即ち昭和通りの最も廣い部分と同様であるが車道の區分は圖に示す通り異つてゐる。又前にも一寸述べた通り此部分は濱町金座通りと共に歩道に共同管道を設けて電

柱を全然建植しないことを特筆し度い、幅員は洋舎の柄の如く都心を離れるに従ひ三十三米、二十二米と狭つて行く、車道の鋪装は木塊、(中央電車側道豫定敷は瀝青鋪装)歩道はコンクリートブロック鋪装である、植樹は立派な公孫樹で将来之が繁茂すると益々氣持のよい通りになる事と思ふ。



第七圖 八重洲通(東京驛裏口より西方を望む)

第八圖 千代田通りより東京驛を望む

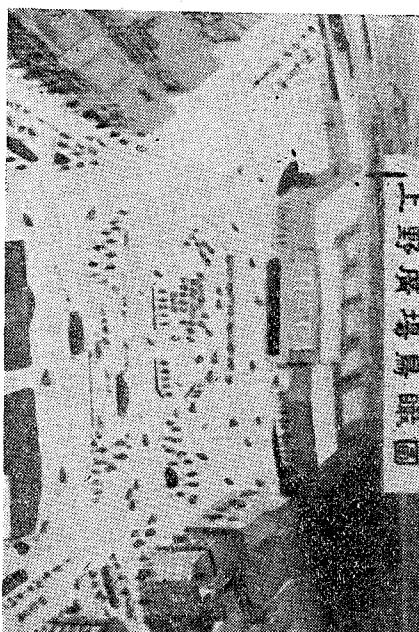


第八圖は東京驛を抜んで丁度前圖と反對側に位するもので千代通りと命名され、以前は全然濠であつた箇處を埋め立てたもので幅員はヒ十三米、幹線の中で最も幅員の廣いものである、陛下東京驛へ御成の際の御通路になるので俗に御幸道路とも云はれてゐる、中央兩側の公孫樹の植樹は丸の内一帯の宏壯なるビルディング坦々たる瀝青鋪装に對して四季に眺を添へてゐる、後述の宮城外苑道路並に東京驛前廣場の鋪装工事の完成に依り帝都の支闗とも云ふべき此附近の面目を

一新した。

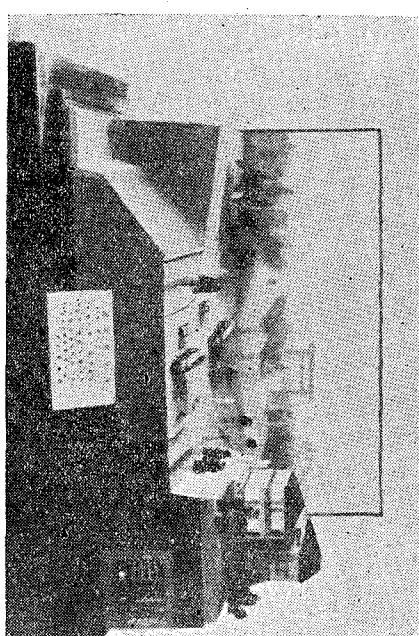
次に急に方向を轉じて新装の上野廣場の寫真（出来上りの鳥瞰圖第九圖）の説明に移るが此邊は第一圖の地圖と對稱して見て頂き度い、上野驛は目下工事中で未だ竣工して居ないが、大體圖に示すやうな建築になる豫定だと云ふ事である、此

上野廣場鳥瞰圖



第九圖 地圖

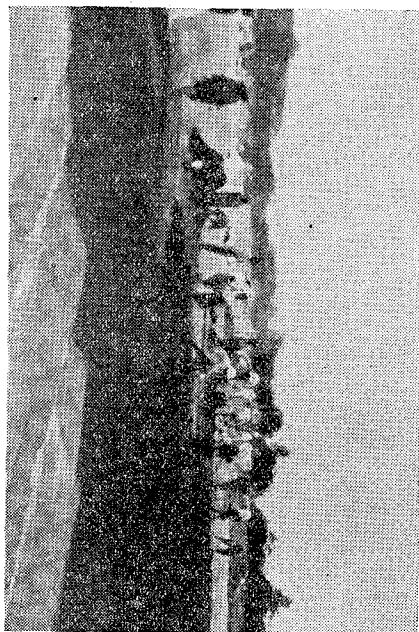
第十圖 九段坂模型



附近は昭和通が一寸折れて三の輪の方向へ曲る點で之に上野から駒形橋方向へ通する駒形橋通りと交叉し而も新上野驛の前で地下鐵道の出入口等のある箇處で交通系統が非常に複雑して居る、電車軌道の位置、自動車の駐車場アーランドの設計等に苦心の跡を残して居るのである此附近は地下鐵道の工事、電車軌道の移設工事、複雑なる地下埋設物の移設工事が殆んど時を同じうして施工され而も今年三月陛下の御巡幸を迎んが爲に夜を日に繰いて現場員の汗を流した箇處として我

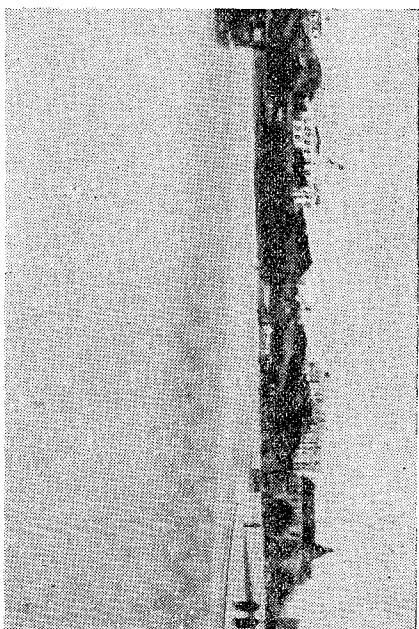
々の印象に深く残つて居る。

四



第十一圖 宮城外苑廣場鋪設工事中の状況

第十二圖 宮城外苑廣場馬場先門附近



第十圖は九段坂の一部階行社員下附近の衝路、共同管道の構造等を操作せるものである震災前九段坂と云へば、直ちにあの急な坂路而して坂の左側に一段低く電車軌道があつて田安橋の下にくぐつて電車が牛のやうな速度で走つて居たのを眼のあたり思ひ起すであらう電車軌道は十五分の一強車道は約十分の一といふ急坂路であったのである、復興計畫では之を徹底的に改修する目的で當初鉄橋本詰より九段坂階行社横に亘つて幅員十八メートル配二十五分の一の陸橋を架設する豫定で

あつたが、豫算削減の結果遂に其實を施見す結局現今見るやうな切取工事に終つたのである、此改修工事の主眼とした處は勾配緩和と幅員の擴張であつて坂上（以前の青山行電車分歧點）から坂の中途（野々宮寫真館附近）に亘り最大五米の切取工事を行ひ其勾配を二十五分の一に緩和し又内濠に高さ九米、延長九米の土留石垣を築造して前記擴張土を以て之を埋立て街路幅員を三十九米に擴張したものである、尤も陸橋を廢した結果坂の中途より坂下迄前後の取付上已むを得ず其勾配は約十七分の一となつてゐる、九段坂に於ては始めて共同管道を築造して地下建設物を之に收容し地上電柱建植の廢止と路面掘鑿の弊害を全然除く爲めに試みたもので管道の延長は二百七十五米である、此の九段坂改修工事は大正十四年四月起工し昭和二年の春竣工せるもので工事費約八十萬圓を要してゐる、此他勾配を緩和した箇處は壹岐坂、妻懸坂、赤坂見附其他箇處を數へるが、九段坂の改良程大模規なものはない。

## 五

最後に宮城外苑内廣場道路の鋪装工事に就て一言し度い。其區域は馬場先門前大通りと北は大手門より南は凱旋通りに至る間の約一萬六千坪であつて昭和三年六月特別都市計畫委員會に依つて復興事業の一部として偏入されたものである、從來は宮内省の管理に屬し歩車道の區別も無く砂利道で放置されたもので自動車の難路とされて居た、昭和三年十一月全國民の齊しく慶賀し奉る御節位の大典を迎へむとするに當り帝都復興事業の一部として街路の改良並に鋪装工事を擧行された事は誠に妥當の措置と稱すべく當時の堀切長官の英斷に感謝しなければならぬ。馬場先門通りは全幅員七十一米半の内車道四十四米半歩道兩側十三米半自日比谷公園西北隅濠端至大手門の區間は全幅員三十五米一五の内車道二十四米歩道

兩側幅員各五米五八である。而して車道面積一萬二千三百十一面坪歩道三千六百七十四面坪合計一萬五千九百八十五面坪と取合せ道路二千百七十五面坪を御大典迄に全部鋪装を完成せんが爲出來る限りの速力を以て工事を施行したのである、之は恐らく當局街路鋪裝工事のスピードのレコードであると思ふ。路線が決定した翌月即七月六日に起工し九月末に竣工せるもので瀧青鋪裝工事の如きは直轄と請負工事に分けて施工した、直轄工事では現場員の一一致協力に依り真夏の炎天にも憶せず一日の最高五百七十九面坪一日平均三百五十五面坪のレコードを作った。第十一圖は其工事中の状況で第十二圖は竣工路面である。以上述べたやうに東京の道路は復興事業に依つて面目を一新した鋪装の面積の如き震災前は僅に一萬一千坪であつたのが一舉にして百三十餘萬坪を算し之れに軌道鋪装を加ふれば全街路面積の四割餘に達した事は震災に堪えない。

以上は震前と全く一變した個所の主なものに過ぎないが、其他市内のある所の變化を觀るにつけても、實に感慨深いものがある。