

# 六大都市道路發達概要

## 東京市の道路發達の經路

東京市 今 井 哲

絢爛たる文化の中心大東京も二千年の昔に遡ると、鬱蒼として暗い森林と、水々しい迄の草原と相半ばした土地であつた。この土地に武藏の國の名のあらはれたのは今から丁度千八百年前の頃であつたらしい。其の後今から七百六十年前には江戸太郎重長といふ人の名を見るに至つたが、太田道灌の築城が、兎に角東京の礎を爲したと見るべきであらう。元來道灌は扇ヶ谷の上杉定正の家臣であつて、長録元年四月には僅々一年間で築城の大體を竣功して引越して來たとあるから、當時の城は全くさしたるものではなかつたらしい。それが丁度今から四百八十三年の昔のことである。この城も道灌が居住したのは僅に二十九年間で、彼が主人、上杉定正に殺戮さるゝや、切角繁華に向かはんとした東京の地に寂さを加へた。其の後六十六年を経て、天下は北條氏より豊臣氏に移り、東京の地は家康の所領となり、更に今より三百三十七年前徳川幕府の本據となつてからは愈々大都市としての發達を爲して來たのである。徳川氏は都市の經營にも亦相當に腕を振ひ、或は大坂より商人を呼び、或は諸侯の邸宅を各所に分散指定する等、

人口集中の策を謀つた。かくして正徳年中（今より凡そ二百三十年前）に九百三十二町のもが、享保年中には千六百七十二町となり、人口少くも百七八十萬と稱せられて居る。

都市を經營せんとする者にして道路を考へざる者はない。家康はその遺訓の中に道路のことを細かに指圖して居る。そしてそれは相當廣く實施せられて居た。街道、海道、山道、道中等は當時の名稱であつて其の儘今日に傳はつて居るものである。東京の地内には、日本橋を基點とした東海道、中山道、奥州道中、日光道中、甲州道中の五街道が主要なものとせられ、これに幾多の街道が市中に分散配置せられ、其の他の道路にも常に意を用ひ、道奉行を置いて維持と取締りに當つて居た。けれども市街は陋巷隘路の廣がり、當時でも相當困つた状態と思はれて居た。それが明治に入つてからは、交通の量と質の變化と人口の増加に伴つて、到底昔の儘の道路の状態では市民生活にそぐはな

いことになり累次の道路改良事業が行はれるに至つた。これを私は時代別に四期に分けることが出来ると思ふ。市區改正時代、都市計畫時代、復興事業、道路改良時代是れである。勿論截然とさういふ風に時代が分れて居るのでなく寧ろ爲政者の考へ方が四つの變化を経て來たといふ見方が適切であらう。以下右の區分に隨つて明治以來の東京の道路發達の徑路を顧みやう。

(一) 市區改正時代 吾國都市計畫の先驅たる市區改正事業は、明治二十一年八月十六日、東京市區改正條例の公布に初まる。右事業内容には上水道、公園、市場、運河等々の種々の工事を含むが、以下道路のみに付き述べる。尙大正九年四月一日、東京市は内藤新宿町を市域に編入し當時の市の面積八〇方軒四なりしが、昭和七年十月一日、近郊八十二ヶ町村を、更に同十一年十月一日、二村を編入して、東京市の區域は東京都市計畫區域と同一と爲り、其の面積一躍して五七二方軒八と擴張せられたるものとす。

市區改正時代と稱すべきは、明治の代を経て大正六年に至る間に於て、これに依りて武家政治時代の江戸の街衢は

相當に修正せられたり。これが爲に支出した事業費總額は二千八百餘萬圓なるが、その實績によるに、用地費一平方米九圓、物件其他の補償料同じく十二圓に過ぎざりしは、今日の都勢と對照して東京市内のことゝは思はれぬ位である。尙以上の外、大小橋梁は一般土木事業として、又大正元年以降に於て、當時電車經濟の樂なりしに依り、その事業速進の意味をも加味して、軌道特許路線に當れる道路の擴築は電車經濟を以て支辨したるもの多數ありて、この事業費凡そ二千萬圓を支出したり。唯、軌道布設の限度を路幅九間とせしため、復興事業前は勿論、今尙ほ市内山手方面の交通幹線にして歩車道の區分さへもなき九間道路多數存在し、交通の障碍となりつゝあるは、時世の變化とのみ看るを得べきか、果して適切な爲政者の方策と稱し得べきか。是より先、明治五年二月大火ありて京橋方面大に類焼したり。依つて、國費を投じて直に銀座通りを幅員十五間に擴築し、尙兩側に煉瓦の建物を連ね所謂煉瓦路と稱する街衢を成し、歩道には松を植えて、當時名所となりたる

が、蓋し本邦に於ける其の後の言葉の都市計畫の初めならん。

市區改正設計に依る路幅は、第一等第一類道路を二十間以上とし、以下第五等道路を六間以上と定め、以上六種に區分し、外に等外を六間以下とし、歩道は六間道路にさへ設くることとし、大體各側六分の一を以て標準と定めたりしが、等外道路に付きては市區改正設計として路線を決定せざりしものなり。この路線數は、明治二十二年初めて市區改正決定の當時三百十餘線に涉りたり。尙、橋梁は三等迄とし第一等を幅員八間以上、二等六間以上、三等四間以上と定めたり。道路と云ひ橋梁と云ひ蓋し當時としては相當大なるものを決定したりと思ほしたるならん。

三十年間に跨る市區改正時代の末期に於ては、當時の舊市内には、市の總面積八十一方杆に對し、延長百三十六萬米、其の平均幅員凡そ六米、面積八百四十萬方米の道路ありたり。斯くして大正八年に至り都市計畫時代に移る。

(二) 大正年代も半ば近くなるや、内務省の音頭につれ

て、吾國にも初めて都市計畫時代を現出したり、即、大正七年内務省に都市計畫課の新設せらるゝや、先づ六大都市に東京に於ける市區改正條令同様のものを施行し、これより華々しき都市計畫の實行に入りたりしが、東京に於ては大正八年四月四日、都市計畫法及び市街地建築物法の公布せらるゝや、これに對應せんとして大正十年五月、第一次東京都市計畫と稱すべき街路修築其他の計畫が決定した。其の時、道路では六十二路線、一〇二、二九二米、この工費一億一千六百餘萬圓にして、内所謂第五環狀線とこれに接續する舊市内道路の末端の一小部分の外總べて市の中心、

都市計畫街路調

| 名 稱        | 都市計畫事業トナレル分         |                         |                    | 未ダ事業トナラザル分              |       |  | 事業化 比率 |
|------------|---------------------|-------------------------|--------------------|-------------------------|-------|--|--------|
|            | 延 長                 | 事業 費                    | 延 長                | 事業 費                    | 延 長   |  |        |
| 大正十年決定街路   | 九五、八三九 <sup>米</sup> | 九一、〇七〇、九二三 <sup>円</sup> | 九、五三八 <sup>米</sup> | 一八、二三二、九八三 <sup>円</sup> | 八三、三  |  |        |
| 復興事業街路     | 二五五、二六二             | 三三〇、二九四、〇一六             | 二、一八五              | 三、四一七、六六三               | 九八・九  |  |        |
| 自櫻田門至虎ノ門街路 | 八七六                 | 四九五、九〇六                 | —                  | —                       | 一〇〇・〇 |  |        |
| 中央御賣市場附近街路 | 八四〇                 | 三二一、六二四                 | —                  | —                       | 一〇〇・〇 |  |        |
| 昭和二年決定街路   | 三八九、〇九八             | 二二三、七九七、〇一五             | 二七六、二四一            | 一四五、六六一、三三一             | 六〇・五  |  |        |

舊十五區の區域内のみ計畫が成つた。當時、道路の等級は市區改正時代と同様、一等大路第一類を路幅二十間以上とし、以下二等大路第三類は幅員六間以上とし六種に分てり。然るに、右に述べたる六十二路線は、大正十一年取り敢へず都市計畫事業としての決定を見たるに、變則なることには未だ事業費の議決を見ずして、かの關東大震災に遭遇し、東京市の復興事業時代に移る。次表は最近に至る迄の都市計畫路線の一覽表を示せるものなり。尙、便宜上、昭和十五年三月末現在の總ての計畫及事業道路をも表示したり。

中央官衙建築地域内道路 六二一 三二〇、五二五 三、五四八 四、六七〇、二〇四 六・四

町村細道路網 五〇、〇六三 二一、七三二、三四三 一、二〇〇、四一三 二六七、三三二、六四九 七・五

青山墓地附近街路 七三九 六九三、四〇〇 六四一 五六八、六〇〇 五四・九

山手方面街路 四二八 九三〇、〇〇〇 一六、二二二 三三、九〇九、八〇〇 二・七

大手町街路 | | | | | | | | | |

水道導水路 | | | | | | | | | |

議院前廣場 | | | | | | | | | |

驛前廣場(十一ヶ所) 街路(米) 一、四〇六 一、八五一、五三一 一二、三〇一 一五、五二〇、一八七 一〇・七

街路(米) 二〇、六六四 一、五七六、五六四 七五、〇九八 六、三〇五、〇七三 二〇・〇

計 街路(米) 七九五、一七二 六七一、五〇七、二八三 一、五二六、二四五 四九二、五四五、三一四 五七・六

可動橋 廣場(平方米) 二〇、六六四 一、五六七、五六四 八四、四四四 六、四七一、三四四 一九・五

建築敷地造成 二四六 四、一八〇、〇〇〇 | | | | | | | | | |

總計 三三、二〇七 六七八、六一三、七七六 (新宿驛前 | 廣場關係) 四九九、〇一六、六五八 一〇〇・〇

〔註〕復興事業中ニハ區劃整理街路延長六三四、三〇〇米ヲ實施シタルガ本表ニ含まズ。

都市計畫事業道路進捗狀況

執行者 延長又ハ面積 事業費 昭和十四年度末迄ノ執行額 進捗比率 備考

内務大臣 一一六、九八三 二四九、八〇五、五八一 二四九、八〇五、五八一 一〇〇・〇

東京府知事 三八八、三一〇 二二八、六八四、九四四 一三一、三八五、五二四 五七・五

六大都市道路發達總覽

|      |    |         |             |
|------|----|---------|-------------|
| 東京市長 | 道路 | 二八九、三七一 |             |
| 廣場   |    | 二〇、六六四  | 一九八、七七三、三二二 |
| 可動橋  |    | 二四六     | 一五三、六一三、〇六五 |
|      |    |         | 七七・二        |

計

六七七、二六三、八四七 五三四、八〇四、一七〇 七九・〇

〔註〕

一、以上ノ外事業トナラザル既定ノ都市計畫道路五億圓アリテ、事業トナレル分ヲ併セ實ニ十一億七千六百餘萬圓ニ上ル  
 二、區劃整理助成事業費トシテ道路延長七三、一六六米、工費五百萬圓アリテ、内二割三分竣功ス。

右の表中、驛前廣場即、道路廣場は、本市としては向後  
 軌道、鐵道の區別なく、大小の驛に必ずこれを附隨するこ  
 とを原則としありて、事業となれる十一ヶ所とは新宿、大  
 塚、池袋、澁谷、駒込、巢鴨、目白、目黒、五反田、大井  
 町及蒲田にして今後漸次事業追加せらるゝものなり。

線を議定せられ、其の總工費は五百二十萬圓にして、本土  
 地が主として官有地なるに依り總工費の五分の一のみが用  
 地其他の補償費に當る。右の内既に一部大藏省の費用を以  
 て工事完了す。

又、中央官衙建築地域内道路と稱するは、中央官衙を帝  
 國議會の建物を中心として集中するの計畫が出来、海軍省、  
 司法省は舊來の儘とし、既に新築成りたるものは内務、文  
 部、大藏の三省及警視廳、特許局、會計検査院であるが、  
 これ等區域内には官衙の楯比に適當する道路なきため、昭和  
 二年より同十二年の間に於て、中央官衙街都市計畫道とし  
 て延長四千百七十米、幅員十一米乃至三十三米に至る十一

右の外、京橋區内に中央市場に關連する道路、或は、勝  
 鬨橋等の局部的の都市計畫決定を見る等、隨時適宜に都市  
 路線の追加をなしつゝあり。又他に市内道路の局所的不良  
 部分の改良事業は都市計畫とせず、單に道路法に依りて施  
 行し、相當の額に達するものあり、今尙ほ年々多額の支出  
 をなしつゝあり。

(三) 復興事業時代と稱するは、大正十二年九月一日、  
 關東地方に起りたる大震災火災の後に、帝都復興のためにせ

られたる都市計畫事業の時代である。當時六大都市には、大正七年以來或は市區改正委員會と稱し、同八年よりは、都市計畫委員會と稱して、何れも市内の都市計畫の理想案と實行案とを併せ考究中なりしたため、焼土と化したる下町方面、三千六百萬平方メートル内の計畫は極めて迅速に調査を了し、即、大正十三年三月には尨大なる道路の計畫並に事業の成立を見たり。復興計畫の根幹をなすものは素より道路にして、其の後些少の變更を加へて、結局、幹線道路五二線、補助線道路一二三線、其の總延長二十三萬五千二百餘米（内當時の市外の分は八千九百餘米）と、區劃整理地區内には、右の外、區劃整理街路と稱して、六十萬六千餘米（内當時の市外の分、二萬二千二百餘米）の工事を実施して、在來道路を其の儘存置したるものを併せて、延長六十三萬四千三百米弱（内當時の市外、二萬二千餘米を含む）に對し道路工事を施行したり。

東京市の下町方面は、今こそ道路整然として、全面積に對し略三割の道路面積を保持するも、震災前に於ては、路

幅は狹隘、系統亂脈、極めて錯然たるものがあつて、昭和七年新に市域となれる未整理にして家屋密集の方面と、何等異なることなき状態なりしが、復興事業の完了と共に一變したり。又其の可否善悪は別として、復興せる家屋の多くが所謂復興型とも稱すべき特異の木造モルタル塗の連檐となつたがため、市街の景觀は全く震災を畫して一變したり。

以上の如き大復興計畫は全く畫期的の大事業にして、今日に至りて尙少しく大規模なりせばの慾心なきに非ずと雖も、未だ世界に其の例なく、恐らくは後世に至るもかゝる大事業の再び起さるべくも想はれず。即、幹線及補助線の道路工事費のみにても三億三千萬圓の大工事を滞りなく竣功せしめたるは昭和五年三月なり。而してこの大事業にして各種の事情のため殘されたるは幹線補助線の内延長二千六十米、この工費額三百七十萬圓に過ぎず。

かくして復興事業時代を終り、次に來たるものは第二次都市計畫時代と稱すべきものなり。

(二)ノ二 前に述べたる都市計畫時代とも稱すべき期間

は、復興事業に依りて中斷せられて第二次に移る、蓋し復興事業の完了に依りて、焼失地三六方杆の街衢は、理想に近き道路の改修を終り、又、大正十年議定の都市計畫に依りて、舊十五區、其の面積八〇方杆四は稍形態整備したるも、殘餘の東京都市計畫區域、四九二方杆四内、即東京の新市域内には未だ周到なる道路網の計畫なかりしを以て、復興事業の進捗中別途に新たな計畫を樹てたり。即、昭和二年八月議定したる都市計畫道路網これなり。其の路線數一四二、延長六十六萬五千米餘、當時の概算見積工費は三億七千萬圓弱に達す。本道路網には、舊市内のものは一六路線、延長三一、九七二米と、外に數路線が起點を舊市に發するに止まり、其の他は全部新市に配置せらる。本道路網の稱呼は幅員に依りて區別せず、幹線放射線（一六線、幅員二二米及二五米、延長一三三三杆）幹線環狀線（三線、幅員同前、延長一一三杆）補助線（一〇七線、幅員一一米乃至二五米、延長三八六杆）外に前に述べたる舊市内道路一六線は本道路網の幹線放射線道路を、既定計畫の、又は

既設の道路に連絡し之を全からしめんとする目的のものにして、幅員一八米乃至二七米、延長三一、九七二米なり。第二次都市計畫時代に新しく企てられたるものに細道路網計畫あり。惟ふに既述の都市計畫道路網は、これを既存の幹線道路と併せ考ふるも、網の目の餘りに粗大にして、唯單に交通上の利、不利を論ずるのみにても不充分なりと稱すべく、且新區方面には屢畦畔のまゝ街衢を形成せる部分多く、加ふるに今尙田圃のまゝなる土地が其の儘開け行かんとするの實狀なるに鑑みて、土地區劃整理を助長するの目的（後述）と、土地開發の指針を與ふるの意味とを以て、この細道路網を計畫せられたるものにして、昭和五年八月、當時の駒澤町に就き議定以來今日に至る迄に既に路線數九三六線、この延長百二十五萬一千米を議了し、細道路網未議定部分は全市五七二方杆餘の内、一二〇方杆に過ぎざるの實狀なり。勿論細道路網は都市計畫として議定せらるゝものにして、既に一部は事業となり、中には工事竣功せるものもあり。後述する通り補助線といひ、細道路網



と稱するも便宜上の名稱にして、今後防空上の考慮より幅員系統等再考を要するなるべし。

(四) 東京市の道路發達史上最も注意すべきものにして以上述ぶるところとは全く別箇の觀念より出發せる道路事業に、路面改良事業、即、鋪裝の問題あり。

元來東京といはず吾國の道路は、今より二十年の昔にありては、只道形をなせるのみにして、到底今日の眼を以てしては直に道路とは認定し難き位のものなりき。東京市に於ても亦其の例に洩れず、道路網系統に於ては幾分改善せられたりと雖も、路面は醜惡を極め、乾いては濛々たる砂塵の雲、雨となれば泥濘眞に踵を没するの狀態にして、明治維新の後をうけて五十年、尙且改良に志すところなかりしやを疑ふものあり。然るに遂に大正八年三月、道路改良會の創立を見、漸次路面改良のことに意を配するに至りたり。適々大正九年、御内帑金三百萬圓の御下賜に勢を得て、これより愈々東京市鋪裝時代初まる。

道路の舊態以上述ぶるところの如しと雖も、全々鋪裝の

必要を念頭に置かざりしには非ず。即、明治三十二年には五年繼續事業として、重要路線を撰びて在來の砂利道を割栗鋪設道とすべく計畫實施し、又、明治四十四年より大正二年に至る間に於ては、本市のみならず恐らくは吾國最初の道路鋪裝と稱すべき次の鋪裝工事を施行したり。即、京橋須田町間、本郷六丁目帝大前通及神田錦町同佐柄木町間、に於けるものこれなり。而して大正十年より六年に亘る繼續費三千九百四十六萬餘圓を以て、重要路線を撰び、總延長合計三十萬三千米、純鋪裝面積三百五十三萬平方米（總平均單價十一圓餘）の、當時としては相當大規模の事業に着手したり。而して鋪裝の種類としては鋪木、鋪石、瀝青系のもの及混凝土の四種を撰ぶ。然るに事業の實施後間もなく震災の痛手を受け、且路線の撰定にも再考の要ありて、一時打切りとなりたるが、それ迄に工費千八百八十萬圓を以て面積百二十五萬平方米の鋪裝を完了したり。

復興事業開始當時に於ては、路面鋪裝は東京の幹線にして幅員三十三米以上のもののみを撰び、面積百二十八萬平

方米の豫定なりしが、其の後各般の經緯を経て、區劃整理街路にも及ぼすこととし、全部にて二百九十二萬平方米(歩車道の純面積)を二千二百萬圓(單價二十五圓)を以て施行したるは、當時としては相當思ひきりたる事業とせしならんも、今より見れば復興事業に依る道路の總面積八百六十二萬平方米の三割四分に過ぎず、且多種多様の鋪裝をなしたりしは遺憾なりとす。

東京市に於ては、其の後道路新設擴張の場合には總て鋪裝を省略することなく、次に述ぶる所謂東京式簡易鋪裝の實施と相俟つて、昭和十五年四月一日現在の鋪裝率は、道路全面積五千六十三萬平方米に對し五割六分に當る。特に舊區即、中心十五區に對しては九割六分の普及を見、新理立地及私道以外には、稀にのみ砂利道を歩むに過ぎず。

東京市に於ては、鋪裝普及に全力を擧げたりしが、自分にも施工費高價を要し、財政上思ふに任せざるものありしを以て、當時の東京市土木當局者は輕費鋪裝の工法に就き極めて熱心に研究を重ね、遂に昭和三年八月に至りて、麻

布區市兵衛町に於て、東京式とも稱すべき工法を以て、最初の鋪裝を施工し、漸次工法の改善と、實施上の熟練とを経て今日の優秀なる成績を收むるに至りたり。爾來東京市はこの工法に依るもののみにも、年々多きは二百數十萬圓、少きも百萬圓を投じて、所謂簡易鋪裝の普及を計りたり。現在市内に見る鋪裝の六割二分は右の輕費の鋪裝にして、東京市に於ける本簡易鋪裝の實績擧がるや、吾國各方面に於て此の種の輕費工法の普及發達を來したるものと信ず。尙近時世界の狀勢の變轉極まることなく、都市の爆發は必至の勢にあり、即、被害の波及するところ尠く、又、道路下埋設物の修理等に容易にして、然も路面鋪裝の實を擧げ得る工法の研究は極めて緊急を要する題目と稱すべく蓋し吾等の所謂簡易鋪裝の改善進歩こそ之等の目的に合致するものといふべし。

斯くの如くして昭和十五年元旦に於ける東京市の道路は次表の示す盛況とはなつたが、尙向後の改善發達に俟つもの尙多し。

市長管理道路延長面積一覽表

|       | 延長(米)    | 面積(平方米)   | 鋪裝面積(平方米) |
|-------|----------|-----------|-----------|
| 中心十五區 | 一、四〇、九七五 | 一五、九四、四三三 | 一四、三六、九一九 |
| 外廓二十區 | 七、五三、六二六 | 三五、三四、六四七 | 一四、〇四、二九  |
| 計     | 八、九四、六〇一 | 五〇、五八、七九〇 | 二八、四一、四四〇 |

(五) 大東京今日迄の道路發達の經路を省みるに、徳川時代に於ては、火除けと軍備を考慮して道路を築造せられたりしが、明治時代以來は單に交通量にのみ想を致したるの觀あり。今後の道路改良計畫には、其の舊套を脱却せざるべからざるものあるべし。即、前に述べたる防空上の觀點より系統、幅員、構造に付き格別の決定をなすべく、又努めて地下道其の他、空爆に對する避難の構造をも取り入るゝことを要すべし。本市に於ては今後この意味の考慮は充分に加味することに決定して居る。

尙、吾國にありては、大正半ば頃より各都市とも、市域を大に擴張する傾向を來たし、獨り東京といはず比々皆然り。而して擴張せられたる部分は田圃のまゝにて市街化する

るの嫌ありて、後に至りて、道路改良の爲め多大の負擔を市に課するの結果を來たす。本市に於ても昭和七年、市域が一躍して七倍となり市勢大に揚りたるも、街路の状態はこれに伴はず、東京市には未だ事業終了せざる都市計畫道路のみにも六徳四千萬圓を殘すの現状なるを以て、新市の道路の局所的改修に手届かず、即、これ等の方面の街衢の整備は土地區劃整理に依るの外なしと認め、屢豫算を得てその助長をなしつゝあり。今後一層強力の助成に邁進するの希望を有して居る。

最後に本市内には五千二百四十五橋を有し、内六割二分は漸くにして木橋の域を脱したり。而して復興事業以來、本市の橋梁にも一變化を來したるものあり、道路發達の經路を述べんとするには、橋梁も亦重要部分たるべきも、茲にはこれを割愛す。後日人ありて之を述ぶるであらう。