

講

演

土木學會誌 第十卷第五號 大正十三年十月

帝都復興事業に就て (大正十三年七月二日 土木學
會第三十五回講演會に於て)

會員 工學士 太 田 圓 三

内 容 梗 概

本編は去る七月二日土木學會に於て帝都復興事業に就き拙き講演を致しましたものを、其後いさゝか補修したものであります。帝都復興事業は東京横濱の都市計畫に外ならぬのでありますが、其種類が甚だ多く、或は國に於て直接に執行するもの、或は國より補助して府縣市に於て執行するもの等を擧げますと、其範圍も廣汎に亘り、之を詳細に記述するときは頗る大部のものとなりますから、茲には其中技術方面に關する部分の一般的事項につき少しく精しく、他は甚だ簡單に申上げ、且つ補助事業の細かいことは、是も長くなりますから省略することに致しました。尤も全事業の大略は第三章「成立豫算の内容及事業の概要」と申す所を御覽下されば御判りにならうかと存じます。著者任意の叙説に止めましたから、記事は精粗繁簡一ならず統整を缺く感があり、一般の方から見ると、帯には短く雖には長いといふ不向な點もありませうが、是れ一つは學會に於ける講演の性質上然らしめたものであります。

復興事業は目下漸く其緒に就いた許りでありますから、尙未確定で充分の説明を爲す迄に至らぬものや、或は未だ發表の期熟せぬものもあり、又は一度定まつた如く見えても今後變更を要する如きものもあらうと存じます。従つて後日に至つては、記事の如き或是一片の當時の記録に過ぎぬ様なものにならぬとも限りませぬが、併し、斯る重要にして困難なる事業は市民全般の充分なる諒解と、犠牲的公共心の旺盛なる發露とに因りて、初めて其完成を期し得るものであるのに拘らず、徒らに復興事業の聲のみ喧しく傳へられて、而かも今尙其目的其内容の如何を會得して居らぬものが尠からぬ様に思はれますから、この貧弱なる小編と雖、相當に必要があると信じ、發表することゝ致しました。種々の線路圖や、換地設計圖等も挿入したかつたのでありますが、之等の圖面は皆大きなものですから、残念乍ら見合せることに致しました。

後半に一旦今日の復興事業からは取除かれたもの、其他一般都市計畫に關係ある三、四の事項に就き申上げてありますが、其中東京高速鐵道に就ては、甚だ不完全なる現在の交通を解決するに當り、殊に皆徹の御理解を得度と思ひまして稍詳しく述べてあります。

目 次

一 復興計畫並に官制等の變遷	頁 4
----------------	-----

二 復興豫算の経過	8
三 成立豫算の内容並に事業の概要	14
(一) 總叙	14
(二) 府縣市の復興豫算と事業	22
(三) 國の執行する事業の梗概	32
(四) 防火地區建築費補助	47
四 復興法制の由來	47
五 道路	50
(一) 計畫の経過	50
(二) 街路の設計	54
(イ) 九段坂の改築と第十二號線中小川町より湯島四丁目に至る路線	51
(ロ) 街路の延長と面積	55
(ハ) 路線設計の方針	58
(ニ) 街路設計の基準	59
(ホ) 街路の並木	61
(ヘ) 街路の舗裝	61
(三) 道路占用物件整理	64
(四) 工事の現況	64
六 橋梁	65
(一) 震害調査の概括並に橋梁設計の方針	65
(二) 復興局で施工すべき東京市の橋梁と其工費	67
(三) 橋梁桁下の空間	70
(四) 橋梁の設計及形式	72
(五) 工事の進捗及豫定	76
七 運河	78
(一) 運河の改修、新設の経過及現在の利用状態	78
(二) 運河法線、幅員及水深等の決定に關する標準	82
(三) 工事の豫定	83
八 公園	84
九 中央卸賣市場(東京)	86
一〇 土地區劃整理	87
(一) 區劃整理の必要	87
(二) 區劃整理の趣旨	91
(三) 區劃整理と土地收用	93
(四) 區劃整理施行順序	95
(五) 區劃整理の設計	98
(六) 土地の評價	103

(七) 換地設計に伴ふ處置	111
(八) 區劃整理反對に關して	112
(九) 區劃整理の豫定	113
一一 バラック移轉	114
一二 地下埋設物其他街路工作物の整理	118
(一) 總 説	118
(二) 地下埋設物其他の數量及建設費額	121
(三) 地下埋設物其他處理會議經過	124
(四) 移設處理方法	127
一三 工事材料及機械器具其他	131
(一) 工事用材料	131
(二) 砂利の需供	132
(三) 機械器具施設	133
一四 地域制	134
一五 防火地區	226
一六 物資供給事業の概要	137
~~~~~	
一七 燒跡以外の都市計畫	139
一八 建築會社の問題	141
一九 東京の高速鐵道	144
(一) 前 叙	144
(二) 高速鐵道の必要	145
(三) 現在の高速交通機關(即ち省線電車)の狀況	152
(四) 高速鐵道構造の一、二點	159
(五) 東京高速鐵道網	160
(六) 高架鐵道施行の順序	166
(七) 高架鐵道網實現の方法	168
二〇 東京築港及京濱運河	174
(一) 東京築港	174
(二) 京濱運河	175
二一 大都市制度の問題	176
二二 都市計畫に對する法規、參考書其他	177
二三 餘 談	178

## 一 復興計畫及官制等の變遷

先づ復興計畫の變遷を、覺束なき私の記憶を辿つて極く大略申述べます。

吾々の腦裏に憶ひ出す毎に、生々しい印象を與へます大正十二年九月一日正午に、突如として起つた大地震は、非常なる災害を1府4縣に被らしめました。尤も地震丈けの大きさでは、之を安政、元祿其他のものに比すれば、其程度は左程でもなかつた相であります。家屋崩壞の爲めに、諸所に起つた火災、之に伴ふ旋風等の結果は、意外の大事となりまして、東京、横濱其他湘南地方に於ては前代未聞の慘害となり、殊に東京、横濱の如きは繁盛の下町が、2晝夜に亙つて焼けまして、所謂榮華を極めた歡樂郷は、忽にして焦土と化し、阿鼻叫喚の聲は天地を動かし、其光景は到底言語に盡す事の出来ない慘狀を呈しました。延いて鮮人暴動其他の流言蜚語は、人心を恐怖不安に陥らしめ、遂には遷都論をさへ生ずるに至らしめました。九月十二日に 御詔勅が下りました、其中に

抑モ東京ハ帝國ノ首都ニシテ政治、經濟ノ樞軸トナリ國民文化ノ源泉トナリテ民衆一般ノ瞻仰スル所ナリ、一朝不慮ノ災害ニ罹リテ今ヤ其ノ舊形ヲ留メスト雖、依然トシテ我國都タルノ位置ヲ失ハス、是ヲ以テ其善後策ハ獨リ舊態ヲ回復スルニ止マラス進ンテ將來ノ發展ヲ圖リ巷衢ノ面目ヲ新ニセサルヘカラス、惟フニ我忠良ナル國民ハ義勇奉公朕ト共ニ其慶ニ頼ランコトヲ切望スヘシ、之ヲ慮リテ朕ハ宰臣ニ命シ速ニ特殊ノ機關ヲ設定シテ帝都復興ノコトヲ審議調査セシメ其成案ハ或ハ之ヲ至高顧問ノ府ニ諮ヒ或ハ之ヲ立法ノ府ニ謀リ籌畫經營萬違算ナキヲ期セントス在朝有司能ク朕カ心ヲ心トシ迅ニ災民ノ救護ニ從事シ嚴ニ流言ヲ禁遏シ民心ヲ安定シ一般國民亦能ク政府ノ施設ヲ翼ケテ奉公ノ誠悃ヲ致シ以テ興國ノ基ヲ固ムヘシ云々

とありまして、遷都の風説を打消されましたと同時に、帝都復興の御沙汰があつた次第であります。

此御詔勅と前後致しまして、攝政宮御沙汰、内閣告諭、文部省告諭、東京市長告諭、其他種々の緊急法令が出て、政府は此災害の善後策に汲々として力めて居りました。

又是より先き九月六日午前開催の閣議には、既に帝都復興の議が附せられ、時の後藤内務大臣は此慘害を轉じて福となすには、此際帝都建設の大策を建つる必

要ありとなし、

- 第一 之が最高政策審議の爲には臨時帝都復興審議會を設くること、其計畫及執行を掌らしむる爲め獨立の一機關を設くること、又之に對し官吏市長學識經驗に富める者より成る計畫調査會を設くること
- 第二 帝都復興に要する經費は原則として國費を以て支辨すること、而して之に充當する財源は長期の内  
外債に依ること
- 第三 罹災地域の土地は公債を發行して此際之を買收し以て土地の整理を實行したる上、必要に應じて更に適當公平に其賣却又は貸付を爲すこと

等を提案したと聞いて居ります。此第一、第二の事項につきましては大體異議もありませんでしたが、第三のことに就きましては、決定を見るに至りませんで、大藏當局とよく協議することゝなりました。更に帝都復興事業の管掌の特設機關につきましても、此復興に關する事業を全部國家事業とし、直接特設機關を設くる案即ち帝都復興省案と、もう一つは計畫の決定機關と其執行機關とに分つを可とする案即ち帝都復興院案と二つあつたさうであります。是に就きても亦論議されたのでありますが、各省管掌事務は復興事務に屬するものと雖、各主管省をして其執行に當らしむるが便利であると云ふことになり、九月二十七日に、帝都復興院官制と云ふのが發布され、内閣總理大臣の管理に屬し、東京及横濱に於ける都市計畫、都市計畫事業の執行、及市街地建築物法の施行、其他復興に關する事務を掌ると共に、尙ほ臨時物資供給令の施行に關する事務を掌ると云ふことになりました。之と共に參與と云ふものを置き、各省の次官其他學識經驗に富める者を集めて、各省との事務打合せ等の圓滑を計り、又評議員を設け總裁の諮詢に應じて、重要事項を調査審議せしむることになりました。

此當時、私は鐵道省に居りましたが、鐵道の方も被害が中々甚しく、とても保線従事員丈けでは手廻り兼ねますので、改良事務所のものも、建設工事従事者も皆復舊工事を援助することになり、殊に私の方は困難なる馬入川橋梁を擔當致しました。私は馬入川を見に參つた時に、其の橋脚が皆根元から切斷されて居るのを目撃しまして、地震の強かつたのを今更乍ら驚きましたのであります。其折橋臺橋脚等の修理は、杭打で別に假橋を作る方が早からうなどと云ふ説もありましたが、矢張り残つた基礎を利用して、其上に木のトレッスルを建てるのが一番よいと云ふことに極めまして、其方法で修繕しました。その工事は先づ無事に運びまして、今日其上を汽車が運轉して居りますが、私は今でも是を成功の部に入れてよいものと思つて居ります。此等の震災事務に従事して居る中、復興院へ來

ぬかとのことでありましたが、道路等のことはあまり是迄経験がないので御辭退申上しました。然るに其後種々の成行から、遂に十月六日に帝都復興院の土木局長と云ふ辭令を、大臣から渡されることになりました。

さて私が復興院に入りました時分には、官房、經理局、物資供給局等の主に事務的方面の局は、村井邸を借りて事務を執り、技監、建築局、土木局、土地整理局等の技術的方面の者は三菱本館の五階に居りました。計畫に關しては種々議論があり各人の主張がまちまちであつたが、先づ新橋から上野を経て千住に至る所の今日決定して居る18間乃至24間の道路の位置が定まる様になつてから、順次大體の模様が決つて參りました。唯御覽の通り日本橋區は、其町筋が大川に平行して出來た爲に他區の道路に比べますと稍ダイヤゴナルになり、是丈特に1區劃が分れる様になりますから、他の方面から路線を追つて參りますと、此處で何うしても屈折の甚しきものが生じます。そこで蠣殻町一丁目附近から淺草橋附近へ一本と、三井銀行と三越の間當りを廣げ日本橋區の大通りに出て、伊勢町邊から眞直に新大橋に出る様な線とを作つたら何うかと云ふ様な議論も出ました。又一方參與の長尾さんの様に、先づ高速鐵道敷設線路を決定して、然る後に道路の規格及系統を定めるのが宜しいと云ふ様な議論を頻りにする方もありました。運河公園につきても、同様な議論がありましたが、道路系統の議論は一番八釜しかつた様であります。

其間に種々の方面から建議や提案をして參りまして、其中でも土木學會、工政會等は頗る有益なる參考資料を提供せられました。是等は今日復興局で意見及陳情書として冊子に印刷してありますから、御希望の方があれば御覽に入れても差支へありませぬ。

こう議論が盛である中に、時は遠慮なく過ぎて參ります。皆が擧つて晝夜兼行で働いても、中々仕事が捗らぬので氣が氣でありませぬ。早く議會を開かなくてはならず、其前に審議會も參與會も評議員會も開かなくてはなりませんので、兎に角是等の案を甲案、乙案、別案と云ふ様に取纏め、夫々豫算を計上して見て參與會に圖らうじやないかと云ふとになりました。此時分に至りまして、國の公債能力は15億圓しか無く、各省の復舊復興事業に約其の半分を充てるとなると、復興院は先づ7~8億圓の處で豫算を立てなければならぬと云ふ様なことも判りました。

斯様な次第で、兎に角參與會開會時分に、復興院の豫算は、地方事業費に對す

る貸付、補助等を除き、直接國で施行する分を大體7億5千萬圓位に決めて、十一月一日に參與會第一回を開き、十一月十五日には評議員會第一回、十一月二十七日に審議會を開き、第四十七帝國議會は十二月十日に召集さるゝことになつたのであります。然し審議會の後は豫算を評議員會へ内示したものよりは小さくして、議會へは5億7千4百萬圓で提出することになりました。

是迄になりますには、道路のことも種々問題になりましたが、土地區劃整理をやらなければ、結局かゝる計畫は駄目である、數個の幹線補助線が出来た所で、今迄の様な廻りくねつた小路や、袋路や、不衛生極まる路次や、蚯蚓の這へづつて居る様な途を整理しなくては何の効果もない、其等を整理してこそ初めて都市計畫の意味があるのである、殊に一時に數十萬いや1百萬坪以上の用地を、土地收用法を適用して買收すると云ふことは、數十萬人の居所を奪ふことになつて、事實實行不可能であると云ふ様な議論が頻りに行はれましたが、之に反對する方の側には、バラック移轉など、此様な多數に對しては行ふ事は出来ない、殊に地下埋設物移設の如きは、非常に困難なことであると云ふ主張がありまして、評議員會へ最初示した豫算では幹線補助線は買收でゆく、燒失區域内宅地總面積7百萬坪の中、1百萬坪は區劃整理をすると云ふのでありましたが、參與會、評議員會でも、區劃整理賛成の聲が高く、土地1割無償提供の論が滿場一致で可決されたので、當局の側でも之に勵まされ、遂に議會に提出するときは、區劃整理を主としたる案となりました次第であります。然るに御承知の如く議會にては、政治上の關係より2割天引の大削減を受けましたのみならず、獨立機關は必要がない、内務省の一係りで、もやれば充分である國は幹線道路のみやり、補助線や區劃整理の如きは、宜しく之を自治體に委すべきであると云ふことになりました。そこで提出した5億7千4百萬圓の豫算は、4億6千8百萬圓になつたのであります。

次で十三年二月二十三日帝都復興院官制は廢止され、復興局官制が發布され従つて審議會、評議員會、參與會等はなくなりまして、特別都市計畫委員會と云ふものが出来ました。

復興院の官制では（十二年九月二十七日）

帝都復興院ハ内閣總理大臣ノ管理ニ屬シ東京及横浜ニ於ケル都市計畫、都市計畫事業ノ執行及市街地建築  
物法ノ施行其他復興ニ關スル事務ヲ掌ル

帝都復興院ハ前項ノ外臨時物資供給令ニ施行ニ關スル事務ヲ掌ル

復興局の官制では（十三年二月二十三日）

復興局ハ内務大臣ノ管理ニ屬シ東京及横濱ニ於ケル都市計畫、都市計畫事業ノ執行、市街地建築物法ノ施行及都市計畫上建築改善ニ關スル事務ヲ掌ル

となつて居ります。斯様に種々と復興の事業は、短時間の中に非常なる變遷を致しました、其後第四十七議會に削減された金額を、尙少々減額して、今回第四十九議會に提案しましたところ、極く一部の反對はありましたが通過致しました。此追加額 1億 5千萬圓は、重に補助線と、區劃整理の費用に充つるものでありまして、市が之を執行する分であります。是が通過致しましたので、東京、横濱の今回の復興計畫は、先づ々々やれることになつたと申して差支へありませぬ。

又兎に角第四十七議會で削減されたが豫算は通りましたから、早速、特別都市計畫委員會官制が、二月二日に發布され、其第一回は、二月五日内相官邸に開かれて爾來 10 數回を重ね、六月末迄には幹線、補助線、區劃整理路線、區劃整理地域、運河、大公園、小公園、市場等の決定を見るに至つたのであります。

元來都市計畫は、此度の復興計畫で充分であるかと云ふと、私は極めて不充分であると申す外はありません。今度の計畫は單に燒跡のみに止ります。是は今度の震災を利用した點からと、金額の制限を受けた爲めに、一時は餘儀ない次第であります。山手、郡部の計畫をやらなければ、此度の計畫は其效力を發揮することが出來ないのであります。又建築資金が充分あつて、道路の修築に伴ひ官民の建築が調和を保たなければ、道路及宅地の利用を充分にすることが出來ませぬ。尙多年の問題である東京築港の實現を見なければ、物資の供給には多大の脅威を受けるのであります。其他防火水道、地下埋設物、電柱等の街路に附帶する工作物の整理其他、まだ爲すべきことは非常に残つておりますが、是等は今後皆様の御助力に依り適當の財源を得て、是非やる様にしたいものと思つております。殊に交通の根元をなすものは、鐵道に外ならぬと思ひます。此鐵道の系統を充分に研究し國有鐵道を基礎とし、市街電車を補助として高速度鐵道を完成することは、急務中の急務と存じます。今回の計畫に之を加へることの出來なかつたのは、種々の關係によりまするが、所謂畫龍點睛を缺くの恨があると云はなければなりません。依つて後段に至り私の之に對する意見をも申述べて見たいと思ひます。

## 二 復興豫算の經過

さて次には豫算のことを申述べて見ませう。



今度の事業は議會の修正を経たのと、其他種々の事情により豫算は甚だ複雑なものとなつてあります。又初め計畫致しましたものは、規模甚だ大でありまして此成行を話すと大變長くなりますから、成行は極ざつと御話致すことゝして、現今の吾々が使ひ得る豫算のことを成可く、皆様にお分り易き様にして置きたいと存じ、後章に申述べる積りであります。

御承知の通り、復興院の初めの時代には、鐵道、運河、築港、山手及び郡部の施設から、諸官衙の建設までやる様な考も立てゝ見まして、40億圓、30億圓等の案もありましたが、各省の所管事業は矢張り各省でやると云ふ事になり、規模も出來得る丈け小にしてやらうと相談がきまつて、十月二十三日の理事會では、地下埋設物の根本的整理、高速電車等はやらぬことゝし、京濱運河、東京築港（河口改修）丈は入れることにして、約13億圓位の豫算を立てゝ見たことがあります。其後に尙之が縮少され、街路の部に於て山手方面に於ける10放射線等をも凡て削除し、唯品川本芝一丁目迄の路線のみを計上し、計畫を燒跡區域内に限ることゝし、評議員會へ内示した時は7億5千萬圓となつたのでありまして、それは専ら國で施行する分でありました。

其内譯は

街 路 費	430,000,000 ^円	幹線、補助線、
運 河 費	38,000,000	現今決定の外、堀留川より濱町川を経て神田川に出るものを含む
京濱運河費	15,000,000	
港 灣 費	35,000,000	東京築港の費用なり
上下水道費	5,000,000	審議會の後上下水道費は多大の増額をなし地方事業費に編入さる
建築補助費	65,000,000	防火建築に補助する費用なり
公 園 費	30,000,000	
土地區劃整理費	3,000,000	
事 務 費	30,000,000	
計	651,000,000	
横濱復興費	100,000,000	
合 計	751,000,000	

でありまして、此外まだ地方事業費は計上致しませんでした。其後調査の歩も進み、大藏省等との交渉もありまして、審議會へ出したものは

帝 都 復 興 院 費	28,400,000 ^円
俸 給	11,360,000
事 務 費	17,040,000
帝 都 復 興 事 業 費	554,552,000

東京復興費	488,370,000 ^円	
街路費	406,400,000	幹線、補助線の費用なり
港灣費	32,750,000	東京築港
運河費	28,570,000	堀留川より神田川に通ずるものを除く現在決定の通り
公園費	11,900,000	現在決定の通り
土地整理費	8,750,000	焼跡1,000,000坪の区割整理費にて第四十七議會修正のものと同じ
横濱復興費	52,432,000	
街路費	42,300,000	
運河費	5,612,000	現在のものと同じ
公園費	1,959,000	同上
土地整理費	2,561,000	第四十七議會修正のものと同じ
京濱運河費	13,750,000	
復興事業費貸付金	10,325,402	
東京府復興事業費貸付金	7,749,698	
神奈川県復興事業費貸付金	2,575,704	
復興事業費補助	109,700,579	
防火地區補助	20,000,000	
土地區劃費整理費補助	2,775,000	
地方復興事業費補助	58,166,569	
東京府復興事業費補助	5,083,506	
神奈川県復興事業費補助	742,371	
東京市復興事業費補助	41,579,209	
横濱市復興事業費補助	10,761,483	
地方復興事業債利子補給	28,759,010	
東京市復興事業債利子補給	21,990,688	
横濱市復興事業債利子補給	6,768,322	
計	702,977,981	

でありまして其時は地方事業費の貸付金、補助、事業債利子補給等をも合せて計上致すことになりました。

此復興事業費の貸付金、補助、事業債利子補給等の内譯は、後段に述べることに致しますが、大體に於て道路、河川、上下水道、公園、塵芥處分、市場、小學校、施療病院、電車、防火建築補助等の費用に當つることになつております。即ち此時の豫算では、國に於て執行する事業費丈で5億5千萬圓計りありました。然るに審議會で路線は成可く擴築を少くする方がよからう、東京の上下水道工事及地下埋設整理は、一時國費を以て速成を圖るのがよからう、公園内に消防に要する充分の貯水設備をしたらよからう、宅地整理は自治體に一任したがよからう、

東京築港、京濱運河は復興事業より切り離れた方がよいと云ふ様な意見が出ました、尤も此外にも種々意見がありました、直接都市計畫に關係した所は、大體以上の様なものでありましたので、議會へ提出するときは、7億2百餘萬圓の豫算は5億7千萬圓餘に減することゝなりました。此時にも亦宅地割、言ひ換へれば區劃整理は、自治體に於て行ふが宜敷いと云はれて居ります。即ち區劃整理の趣旨は、宜敷いのであるけれ共、國でやるのよりは、自治的にやる方が適當であると云ふ議論でありましたが、さて之を自治體でやるとなると多大の不便がある、若し區劃整理の趣旨が宜敷いのならば、事業遂行に不便な自治體でやるよりも、國でやつた方がうまく行くから、一層國でやつた方が宜敷いと云ふ様な議論の方にまゝりまして、土地1割無償提供、燒失區域1千1百萬坪の内、宅地面積を7百萬坪と見て、全部に之を行ふと云ふことや、上下水道の貸付補助を増すことや、地下埋設物費として、2千萬圓を組入れることや、道路の道幅を所々に於て狭くすること等の考を入れ、前に述べました通り5億7千萬圓の豫算として第四十七議會へ提出致しました所が遂に議會の修正に逢ひ2割天引と云ふことになりました。是等の豫算に就きましては、次の「成立豫算の内容及び事業の概要」と云ふ所で詳しく申述べるつもりであります。其中で原案と修正とを比較して見ますと、大體のものは減じて居りますが、唯用地補償費1億5千4百萬圓が、1億7千百萬圓に増加致して居ります。之は國が全體の區劃整理をやらす、12間以上の道路のみやると云ふことになると、其當時は是等の幹線に當るべき所に、ブラックが多く建て込んで居りましたので、其補償が多額を要すると云ふ見込から、却て増された譯であります。尙第四十七議會の修正に依り、國に於て執行する部分の費用は減じましたが、貸付補助の費用は、何等變更はして居りません。是等の経過につき少々管々しくなりますが、衆議院豫算委員會に於ける島田委員の修正意見の大要を次に掲げて見ます。

復興計畫に關する豫算の内容を見るに、之を大別して事業費、事務費となす可く、更に事業費を大別して土地整理の費用及街路の修築に關する費用等種々に分たれ、其他自治體の事業に對する補助或は貸付金等の項目を含む。而して茲に修正せんとするものは、事業費中の土地整理の費用及街路の費用並に事務費に對する3點なり

政府の計上せられたる所を見るに、計畫中、土地整理に關する費用は東京及横濱の部分を含算して4千5百數萬圓なり。此内東京の部に於て3,175,000圓、横濱の部に於て3,917,000圓合計35,667,000圓の削減をなさんとす。蓋し政府原案によれば、地區の整理は總て之を政府に於て實行せんとするも、事實に於て政府の説明の如く簡單に之を實行し得るものに非ず。又質問應答に於て現れたる地區の整理に付、受益者をし

て土地の一部を提供せしむるは、所有権の關係の意味に於て問題のある所なり。更に政府に於ては外國の實例を引用せられ、種々論ずるも我國に於ては斯の如き事業の經驗極めて少し、即ち都市計畫法に依り、淺草其他の燒跡の地に對し、地主の任意に依る組合の意見に基きて行へる土地區劃整理の實驗あるのみ、政府自ら實行し、又法律の力を利用して行へる實例なし、仍て吾人の考ふる所に於ては、頗る此事は困難にして簡単に實行し難きことなりと信ず。故に此點に於て、吾人は實行可能にして、且疑問の少なき方法を採用するの意味に於て、地區の整理に關しては、大體現行法の趣旨に従ひ地主組合をして之に當らしむる方針を採用し、唯政府が街路を修築する場合、必要已むを得ざる地區の整理、例へば買上げたる土地の殘地處分等に依る地區整理は之を認むることとせり。即ち原則として土地整理は之を地主組合の任務とし、地主組合をして之を爲さしむる方針の下に、土地整理費中政府が其街路修築をなす關係上、必要なる部分と認むるものを除き其他の部分は之を削減せんと欲す。要之吾人の土地區劃整理に對する修正意見は、土地區劃整理を否認するものにあらず、必要又實行可能なる部分は政府をして爲さしめ、其困難なる部分又短期間に於て爲し遂げ難き部分に付ては、地主組合の自治に任ずるを其原則とするものなり。此意味に於て東京に於て凡そ1,000,000坪、横濱に於て凡そ300,000坪、合計1,300,000坪前後は、政府自ら街路修築に伴ひ必要已むべからざるものとして之を認め、其以外のものは之を地主組合をして爲さしめんとするの趣意なり。依て前述の如く35,660,000圓を削減せんと欲す。

街路費に付ては其幅員廣く、政府既に調査し其費用を計上し得るもの、例へば幅員12間以上のもの、如きは、政府自ら之が修復に任ずるを當然とすれ共、概算のみを政府に於て示せる12間以下の幅員を有する道路に付ては、自治體をして之に當らしむるを本則とすべきものと考ふ。蓋し復興事業の必要は固より論なき所なれ共、之が爲に政府が悉くの復興事業を自己の手に於て爲さざるべからずとなす結論を生み出すものに非ず、獨立せる自治體ある以上、其權能に委して爲さしむべきことは之を能ふ限り爲さしめ、而して之を援助するの方針に出づべきなり。斯る趣旨に依り大體に於て東京横濱を通じ、凡そ2割の經費を削減し得と信ず。即ち此2割の經費に依て充分事業を完成し得るの確信を有す。固より其12間以下の道路の修復を、自治體が爲すに當つて之に何等かの援助をなすは當然なり。2割削減せんとする結果東京に於て64,364,600圓、横濱に於て6,345,600圓、合計70,710,200圓を削減せんと欲す。

此他事業の部分に於て、例へば防火設備地域内に於ける建築物に對する補助に關し政府は20,000,000圓を計上するも此金額を以て果して完全に其補助の目的に達し得るや否や疑問あり。其他に於ても疑點存すと雖暫く之を認容し、主なる2點即ち土地整理及街路費に付て修正を加へたるなり、以上の削減額を合計すれば即ち各年度に亘り繼續して合計106,377,200圓となるべし。

次に復興に關する事務費に付て政府は復興院費用として、各年度に亘り合計23,931,000圓を要すとなし大正十二年度に於て702,410圓を要求する、吾人は此費用全部を削除するの意見を提出するものなり。此削除は一面茲に吾人が修正を加へたる金額に屬する事業を遂行するに付ては、復興院の如き特別の機關を設くるの要を認めず、他而斯の如き土木事業に對して堪能なる官廳既に存す。内務省の如き土木建築の仕事に付充分經驗ある官吏を有す。故に内務省の一局となして執行するも、何等の支障なきのみならず寧ろ適切なるべし。

以上修正意見を述べたるに對し、近藤委員大口委員等種々質問を試み、之に對し

**島田委員** 復興計畫法案に對しては相當なる修正を加へ、大體に於て現行の都市計畫法に基きて行ふ精神なること、又街路は其費用中2割減を行ふの結果、其範圍内に於て政府が其幅員等を充分取捨すべしとの趣旨なること、又道路及地區整理を自治體をして行はしむる場合には、相當の補助をなすべき要あるを認むるものにして、其額、程度等に付ては政府の提案を待つものなり。

と云ふ趣旨でありましたからして、12間未滿6間以上の街路費及區劃整理7,000,

000坪は、1,000,000坪丈け國でやることになつて約2割減、106,370,000圓餘の豫算が削減されました。然るに貴族院に参りますと、衆議院と反對に積極的の意見も出て阪谷男爵等は大に論議されましたが、結局衆議院の修正案を可決しました。然し一方には帝都復興に關する次の決議案が出ました。

### 帝都復興に關する決議

帝都復興ノ計畫ハ須ラク帝都百年ノ計ヲ根基トナシ、而シテ其遂行ハ國家財政ノ實狀ニ鑑ミ緩急其宜シキニ從フヲ要ス、今次ノ復興計畫ハ數々變改ヲ重ネテ尙未ダ盡サザルノ憾アリ、政府ハ克ク慮ヲ違キニ致シ補正以テ其大成ヲ期スベキモノト認ム  
右決議す。

と云ふに對し山本首相は

政府は唯今上程の決議案に對し諸君が帝都復興に關し心感せらるゝを承知し深く敬意を表する次第なり。帝都復興豫算を執行するに當り、政府は帝都百年の大計を案し、萬一にも累を將來に貽すが如きことなきを期し、必ず適當なる機會に之を補正するの餘地を存することなる可し

と云ふ演説等もありまして、此決議案の可決を見ました次第であります。繰返して申述べる通り、政友會の豫算削減も、12間未滿の如き小街路を、殊更に國に於て行ふ必要はない、自治體でやれば充分である、區劃整理も趣意は悪いと云ふ譯ではないが、殊更に國家の事業としてやる必要はない、地主組合若は自治體でやればよいのであると云ふ意味合でありました爲め、其後に至り東京市では、市會で滿場一致、12間未滿道路及區劃整理を貸付補助にてやらして貰ひ度いと云ふ事が可決され（十三年一月十五日）横濱市でも帝國議會で削除した路線の復活、區劃整理の稟請（十二年十二月二十七日附）がありました、此金額は貸付補助を合せ尙東京横濱を一所にすると 113,479,410 圓となるのであります、其後大藏省と協定の結果

	東 京	横 濱	計
街 路	60,852,000圓	6,018,000圓	66,870,000圓
土地區劃整理	33,951,000	7,188,000	33,130,000
計	94,803,000	13,206,000	108,009,000

となりまして、清浦内閣は之を第四十八議會に提出する積りでありましたが、解散になりましたので、其の内十二年度所要額 2,360,000 圓の責任支出をなすこととなりまして、而して更に加藤内閣は、之を第四十九議會へ提出致しまして、可決を見た次第であります。尤も横濱の方は復興局で提出した豫算丈けでは、幾分の復興は出來ても、復舊が出來ぬ個所が澤山ある、即ち復興院時代の調は、まだ

横濱が頗る混亂して居つて充分な調が不可能であつた爲め、取落したものが澤山あるとの理由で更に約 10,000,000 圓を災害復舊費として、復興院豫算とは關係なく、内務省土木局の方から、此議會へ提出し、是も通過致しました。

此等成立豫算の詳細は甚だ複雑でありますから、帝都復興事業の概要と共に章を改めて申述べます。

### 三 成立豫算の内容並に事業の概要

#### (一) 總 叙

帝都の復興に關しましては大震災火災の慘害と將來の發展とに鑑み、又特に財政の狀況を勘考し、最も緊急適切と認むるもののみを撰擇して之が實施の計を定めますと共に事業の性質に依り

- 一 國に於て直接施行すべきもの
- 二 地方公共團體の施設に俟つべきもの

に分ちました。そして國に於ては主として帝都構成の基幹となるべきものを執行し、地方公共團體に於て執行するものと兩々相俟つて十全の効果を收めむことを期したのであります。

第四十七議會に提出せられました復興豫算案總額 574,816,049 圓は、第四十七議會に於て東京復興費及横濱復興費の内、街路費及土地區劃整理費に對し修正削減を加ふることとなりました結果、總額 468,438,849 圓として可決確定を見ましたが、右削減の理由は、土地區劃整理の大部及補助街路は、國の執行事業と爲すよりも寧ろ公共團體の事業と爲すを適當とすと謂ふにありました。而して東京横濱兩市に於ても亦之を希望しましたから、政府は兩市の執行する街路修築及土地區劃整理に要する經費に對する貸付及補助金の内、大正十二年分 2,360,000 圓は差當り豫算外支出を爲して急需に應じますと共に、十三年度以降分 102,640,000 圓は第四十九特別議會に追加提案を爲して其協賛を経ましたから、茲に併せて 105,000,000 圓を復興豫算に追加することとなりました。今第四十七議會に提出したる原案並に修正案及第四十九特別議會の協賛を経たる追加額とを費目別に對比しますれば

#### (イ) 當初豫算と追加豫算との對比

費 目	第四十七臨時議會提出の		第四十九特別議會決議額	第四十七臨時議會提出の原案額に比較(△印減)
	原案額	修正額		
一 東京復興費	402,793,000 圓	306,678,400 圓	—	△ 96,114,600 圓

二 横 濱 復 興 費	45,777,000	35,514,400	—	△ 10,262,800
三 地方復興事業費貸付金	15,325,402	15,325,402	46,145,000	46,145,000
四 地方復興事業費補助	69,225,917	69,225,917	58,855,000	58,855,000
五 地方復興事業債利子補給	21,694,730	21,694,730	—	—
六 防火地区建築費補助	20,000,000	20,000,000	—	—
合 計	574,816,049	468,438,849	105,000,000	1,377,2000
		573,438,849		

備考 第四十九特別議會議決額の内には、十二年度豫算外支出の分地方復興事業費貸付金1,023,000圓  
及地方復興事業費補助1,337,000圓計2,360,000圓を包含せしめたり。

でありまして、之を自大正十二年度6箇年度に亘り東京及横濱復興費に付ては繼續費、  
其他は豫算外國庫の負擔に屬する經費としました。而して各費目別年度割金額を  
示しますれば次の通りであります。

#### (口) 事業費費目別年度割

區 分 總 額	年 度 割						
	1 2 年 度	1 3 年 度	1 4 年 度	1 5 年 度	1 6 年 度	1 7 年 度	
帝都復興事業費	原 448,570,000 修 342,192,800	8,850,000 6,291,800	119,732,000 87,607,000	117,790,000 86,855,400	84,121,000 66,190,800	71,411,167 56,235,934	46,665,833 39,011,866
東京復興費	原 402,793,000 修 306,678,400	7,981,000 5,705,600	106,581,000 77,955,400	105,187,000 77,523,000	76,898,000 60,349,200	64,773,800 50,793,040	41,372,200 34,342,160
街 路 費	原 321,823,000 修 257,458,400	5,932,000 4,446,600	80,783,000 63,790,400	80,845,000 64,648,000	65,614,000 52,972,200	53,498,800 43,481,040	35,150,200 28,120,160
用地及補償費	原 154,694,000 修 171,445,166	4,320,000 3,645,600	57,090,000 52,825,400	55,270,000 52,688,000	20,880,000 33,862,200	17,134,000 25,651,040	0 2,772,926
工 事 費	原 76,256,000 修 37,052,358	570,000 0	9,985,000 3,893,000	11,020,000 4,400,000	22,120,000 8,840,000	16,530,000 7,290,000	16,031,000 12,629,358
橋 梁 費	原 53,370,000 修 32,550,000	500,000 730,000	7,215,000 4,330,000	7,800,000 4,680,000	14,581,000 6,750,000	11,701,000 7,020,000	11,573,000 9,040,000
地下埋設物共 同溝費	原 19,150,000 修 7,089,390	400,000 0	3,830,000 1,420,000	3,830,000 1,420,000	3,830,000 1,420,000	3,830,000 1,420,000	3,430,000 1,409,390
雜工雜費	原 18,353,000 修 9,321,486	142,000 71,000	2,663,000 1,322,000	2,925,000 1,460,000	4,203,000 2,100,000	4,303,800 2,100,000	4,116,200 2,268,486
運 河 費	28,570,000	377,000	6,010,000	5,910,000	5,700,000	5,710,000	4,803,000
用地及補償費	8,516,585	238,000	3,210,000	3,134,000	902,000	740,000	283,585
工 事 費	18,348,290	128,000	2,610,000	2,593,000	4,375,000	4,547,000	4,093,290
雜工雜費	1,705,125	11,000	211,000	211,000	423,000	423,000	426,125
公 園 費	11,900,000	282,000	3,853,000	3,752,000	1,214,000	1,380,000	1,419,000
用地及補償費	10,100,000	282,000	3,817,000	3,716,000	1,070,000	878,000	337,000
設 備 費	1,800,000	0	36,000	36,000	144,000	502,000	1,082,000
土地整理費	原 40,500,000 修 8,750,000	1,390,000 600,000	15,905,000 4,272,000	14,650,000 3,193,000	4,370,000 468,000	4,185,000 222,000	0 0
整 理 費	3,003,000	185,000	1,430,000	1,050,000	189,000	146,000	0

區 分 總 額	年 度 割						
	1 2 年 度	1 3 年 度	1 4 年 度	1 5 年 度	1 6 年 度	1 7 年 度	
補 償 費 {原修	33,500,000	950,000	12,530,000	12,150,000	3,920,000	3,950,000	0
修	5,000,000	390,000	2,462,000	1,843,000	249,000	56,000	0
雜 工 雜 費 {原修	4,000,000	255,000	1,945,000	1,450,000	261,000	89,000	0
修	750,000	25,000	390,000	300,000	25,000	20,000	0
橫 濱 復 興 費 {原修	45,777,000	869,000	13,151,000	12,603,000	7,223,000	6,637,367	5,293,633
修	35,514,400	586,200	9,651,600	9,322,400	5,841,600	5,442,804	4,669,706
街 路 費 {原修	31,728,000	499,000	9,317,000	9,063,000	5,292,000	4,437,367	3,119,633
修	25,382,400	365,200	7,254,600	7,278,400	4,310,600	3,677,894	2,495,706
用 地 及 補 償 費 {原修	18,108,000	380,000	7,476,000	7,074,000	1,704,000	1,474,000	0
修	17,721,000	296,020	6,535,256	4,523,132	3,014,101	2,028,609	1,323,882
工 事 費 {原修	7,091,000	59,000	950,000	1,020,000	1,730,000	1,540,000	1,792,000
修	3,631,400	31,180	356,450	1,327,035	733,065	363,152	320,518
橋 梁 費 {原修	5,062,000	47,000	684,000	739,000	1,413,000	1,110,000	1,069,000
修	3,135,000	28,000	185,600	1,201,800	377,761	654,162	687,677
雜 工 雜 費 {原修	1,467,000	13,000	207,000	230,000	445,000	313,367	258,633
修	895,600	10,000	177,294	226,433	185,673	131,971	163,629
運 河 費	5,612,000	58,000	966,000	955,000	1,232,000	1,212,000	1,189,000
用 地 及 補 償 費	913,800	25,000	345,000	336,000	96,000	79,000	32,800
工 事 費	4,606,200	32,000	608,200	606,200	1,114,200	1,111,200	1,134,400
雜 工 雜 費	92,000	1,000	12,800	12,800	21,800	21,800	21,800
公 園 費	1,959,000	9,000	162,000	158,000	165,000	480,000	985,000
用 地 及 補 償 費	345,000	9,000	130,000	126,000	36,000	30,000	14,000
設 備 費	1,614,000	0	32,000	32,000	129,000	450,000	971,000
土 地 整 理 費 {原修	6,478,000	303,000	2,706,000	2,427,000	534,000	508,000	0
修	2,561,000	154,000	1,269,000	931,000	134,000	73,000	0
整 理 費	900,000	53,000	440,000	320,000	44,000	43,000	0
		50,000	360,000	300,000	125,000	65,000	0
補 償 費 {原修	5,125,000	223,000	2,041,000	1,948,000	468,000	445,000	0
修	1,327,500	67,500	730,000	530,000	0	0	0
雜 工 雜 費 {原修	453,000	27,000	225,000	159,000	22,000	20,000	0
修	333,500	36,500	179,000	101,000	9,000	8,000	0
國 に 於 て 執 行 事 業 の 計	448,570,000	8,850,000	119,732,000	117,790,000	84,121,000	71,411,167	46,665,833
	342,192,800	6,291,800	87,607,000	86,855,400	66,190,800	56,235,934	39,011,866
地 方 復 興 事 業 費 貸 付 金	15,325,402	1,283,356	3,915,517	3,427,771	4,198,758	1,500,000	1,000,000
	46,145,000	1,023,000	8,573,000	12,530,000	12,604,000	7,066,000	4,349,000
東 京 府 復 興 事 業 費 貸 付 金	12,749,698	1,050,023	3,073,146	2,927,771	3,698,758	1,000,000	1,000,000
東 京 市 復 興 事 業 費 貸 付 金	41,743,000	928,000	7,727,000	11,285,000	11,418,000	6,427,000	3,958,000
土 地 整 理 關 係 街 路 費	30,426,000	645,000	4,951,000	7,201,000	8,637,000	5,034,000	3,958,000
事 務 費	1,198,334	25,403	194,996	233,613	340,170	198,265	155,887
用 地 及 補 償 費	10,771,666	228,400	1,752,800	2,549,350	3,057,650	1,782,200	1,401,266
工 事 費	11,143,941	236,230	1,813,400	2,637,500	3,163,500	1,843,700	1,449,611
橋 梁 費	5,910,000	125,328	961,633	1,398,731	1,677,660	977,800	765,798
雜 工 雜 費	1,402,059	29,639	228,121	331,806	393,020	232,035	182,438



土地整理費	追	11,317,000	283,000	2,776,000	408,400	2,781,000	1,393,000	0
事務費	追	700,677	17,522	171,872	252,855	172,182	86,246	0
補償費	追	9,169,856	229,307	2,249,317	3,309,154	2,253,369	1,128,703	0
雑工雑費	追	1,446,467	36,171	354,811	521,091	355,449	178,045	0
神奈川縣復興事業費貸付金		2,575,704	233,333	842,371	500,000	500,000	500,000	0
横浜市復興事業費貸付金	追	4,402,000	95,000	846,000	1,245,000	1,186,000	639,000	391,000
土地整理關係街路費	追	3,009,000	64,000	489,000	712,000	855,000	498,000	391,000
事務費	追	118,510	2,521	19,259	28,042	33,674	19,614	15,400
用地及補償費	追	1,793,650	38,150	341,485	474,425	509,665	246,850	183,075
工事費	追	317,210	6,744	51,557	75,055	90,131	52,506	41,217
橋梁費	追	675,250	14,365	59,735	109,780	191,870	161,755	137,745
雑工雑費	追	104,380	2,220	16,964	24,698	29,660	17,275	13,563
土地整理費	追	1,393,000	31,000	357,000	533,000	331,000	141,000	0
事務費	追	86,248	1,919	22,103	33,000	20,494	8,730	0
補償費	追	1,186,078	26,395	303,970	453,826	281,832	120,055	0
雑工雑費	追	120,676	2,686	30,927	46,174	28,674	12,215	0
地方復興事業補助	追	69,225,917	3,816,817	15,446,105	14,668,114	14,556,923	10,905,833	9,832,125
		58,855,000	1,337,000	11,706,000	17,147,000	15,716,000	8,900,000	4,349,000
東京府復興事業費補助		7,583,506	1,257,983	1,597,735	1,539,031	2,188,757	500,000	500,000
神奈川縣復興事業費補助		742,371	166,667	575,704	0	0	0	0
東京市復興事業費補助	追	50,156,707	2,066,667	10,901,566	10,737,083	10,130,833	8,455,833	7,814,625
		53,060,000	1,211,000	10,503,000	15,369,000	14,199,000	7,820,000	3,958,000
土地整理關係街路費	追	30,426,000	645,000	4,951,000	7,201,000	8,637,000	5,034,000	3,958,000
事務費	追	1,198,334	25,403	194,996	283,613	340,170	198,265	155,887
用地及補償費	追	10,771,666	228,400	1,752,800	2,549,350	3,057,650	1,782,200	1,401,266
工事費	追	11,143,941	236,230	1,813,400	2,637,500	3,163,500	1,843,700	1,449,611
梁費	追	5,910,000	125,323	961,683	1,398,731	1,677,660	977,800	768,798
雑工雑費	追	1,402,059	29,639	223,121	331,806	398,020	232,035	182,438
土地整理費	追	22,634,000	566,000	5,552,000	8,168,000	5,562,000	2,786,000	0
事務費	追	1,401,355	35,043	343,745	505,711	344,364	172,492	0
補償費	追	18,339,712	458,615	4,498,634	6,618,307	4,506,737	2,257,419	0
雑工雑費	追	2,892,933	72,342	709,621	1,043,982	710,899	356,089	0
横浜市復興事業費補助	追	10,743,333	325,500	2,371,000	2,392,000	2,187,333	1,950,000	1,517,500
		5,795,000	126,000	1,203,000	1,773,000	1,517,600	736,000	391,000
土地整理關係街路費	追	3,009,000	64,000	489,000	712,000	855,000	498,000	391,000
事務費	追	118,510	2,521	19,259	28,042	33,674	19,614	15,400
用地及補償費	追	1,793,650	38,150	341,485	474,425	509,665	246,850	183,075
工事費	追	317,210	6,744	51,557	75,055	90,131	52,506	41,217

區 分	總 額	年 度 割						
		十二年度	十三年度	十四年度	十五年度	十六年度	十七年度	
橋 梁 費 追	675,250	14,365	59,733	109,780	191,870	161,755	137,745	
雜 工 雜 費 追	104,380	2,220	16,964	24,698	29,660	17,275	13,563	
土 地 整 理 費 追	2,786,000	62,000	714,000	1,066,000	662,000	232,000	0	
事 務 費 追	172,492	3,339	44,206	66,000	40,987	17,460	0	
補 償 費 追	2,372,156	52,790	607,940	907,652	563,664	240,110	0	
雜 工 雜 費 追	241,352	5,371	61,854	92,348	57,240	24,430	0	
地方復興事業債 利子補給	21,694,730	38,312	1,212,437	2,883,472	4,507,927	5,916,300	7,105,262	
東京市復興事業債利子補給	17,408,274	30,333	1,007,922	2,330,320	3,641,098	4,741,441	5,657,160	
横浜市復興事業債利子補給	4,286,456	8,479	234,535	553,152	866,829	1,175,359	1,448,102	
公共團體の(原 事業に對す)追加 るものゝ計	306,246,049	5,138,985	20,604,079	20,979,357	23,263,608	18,322,633	17,937,387	
防火地區建築費補助	20,000,000	—	2,000,000	4,000,000	5,000,000	5,000,000	4,000,000	
計	20,000,000	—	2,000,000	4,000,000	5,000,000	5,000,000	4,000,000	
合 計	原案	574,816,049	13,938,985	142,336,079	142,769,357	112,384,608	94,733,800	68,603,220
	修正	468,438,849	11,430,735	110,211,079	111,834,757	94,454,408	79,558,567	60,949,253
	追加	105,000,000	2,360,000	20,279,000	29,677,000	28,320,000	15,666,000	8,698,000
修正額 と追加額との計	573,438,849	13,790,785	130,490,079	141,511,757	122,774,408	95,224,567	69,647,253	

備考本表中

一 「原」は第四十七臨時議會に提出したる原案額を示し、「修」は第四十七臨時議會に於ける修正可決額を示し「原」又は「修」の符號なきものは第四十七臨時議會に於て原案の通可決せられたる額にして、「追」は第四十九特別議會に於て原案の通可決せられたる追加豫算を示す。

但し追加豫算合計は 105,000,000 圓なるも、第四十九特別議會に要求せるものは 102,610,000 圓にして、其間 2,360,000 圓の差あるは、大正十二年度に於て同額の豫算外支出をなしたるものによる。

而して又總費額は第四十七臨時議會に提出したる原案と同議會に於ける修正可決額に、第四十九特別議會可決額を加へたるものとを年度別に對比しますれば

(ハ) 事業費總額年度割

年 度	第四十七議會提出の原案額	同上修正額及第四十九議會追加額計	比 較 (△印減)
大 正 十 二 年 度	13,938,985 ^円	13,790,785 ^円	△ 198,200 ^円
大 正 十 三 年 度	142,336,079	130,490,079	△ 11,846,000
大 正 十 四 年 度	142,769,357	141,511,757	△ 1,257,600
大 正 十 五 年 度	112,384,608	122,774,408	10,389,800
大 正 十 六 年 度	94,733,800	95,224,567	490,767
大 正 十 七 年 度	68,603,220	69,647,253	1,044,033

計 57,431,049^円 573,438,849^円 △ 1,377,200^円

備考 同上修正額及第四十九議會追加額計には、十二年度豫算外支出2,360,000圓を包含せしめたり。  
となります。

## (二) 國に於て直接執行する事業に 對する地方公共團體の負擔割

帝都復興事業は前に申し述べました如く、各其事業の性質に依り、或は國に於て直接之を執行し、或は地方公共團體の執行に委ね、兩々相俟つて、其効果を收むべきものであつて、地方公共團體に於て執行する事業に對しては、政府に於て其元利の支拂を保證して、資金の調達を扶け又は適當の補助を與へて之を助成します（補助率は第22頁乃至第30頁參照）と共に、國に於て直接執行する事業に對しては、一定の率を定めて地方公共團體（東京市及横濱市）に分擔せしむることになつて居ります、其分擔割合及金額は次の通りであります。

區	分	豫算額	地方分擔歩合	地方負擔額
東京復興事業費		306,678,400 ^円		130,214,981 ^円
街路費	{ 用地及補償費 工橋梁費 }	241,047,524	1/2	120,523,762
	{ 地下埋設物共同費 雜工雜費 }	16,410,876	0	0
運河費	{ 用地及補償費 工事費 }	26,864,875	1/4	6,716,219
	雜工雜費	1,705,125	0	0
公園費		11,900,000	1/4	2,975,000
土地整理費		8,750,000	0	0
横濱復興事業費		35,514,400		14,113,450
街路費	{ 用地及補償費 工橋梁費 }	24,487,400	1/2	12,243,700
	雜工雜費	895,000	0	0
運河費	{ 用地及補償費 工事費 }	5,520,000	1/4	1,380,000
	雜工雜費	92,000	0	0
公園費		1,959,000	1/4	489,750
土地整理費		2,561,000	0	0
合計		342,192,800		144,328,431

## (ホ) 國及地方公共團體事業費負擔區 分府縣市の執行する復興事業

(一) 復興豫算總額573,438,849圓を分類すれば

一 國の執行に係るもの	342,192,800 ^円
二 地方公共團體の事業に對する	
貸付金	61,470,402 ^円
補助金	128,080,917
利子補給	21,694,730
計	211,246,049
外に防火地區建築費補助	20,000,000

(二) 而して復興の爲に國及地方公共團體の要する經費の總額は、悉く復興豫算に表はるゝものではありませぬ。復興豫算以外にも存在しまして、其區分を示せば

- 一 國の執行する事業—復興豫算に表はる
- 二 地方公共團體の執行する事業の内
  - (イ) 國庫より貸付するもの } —復興豫算に表はる
  - 國庫より補助するもの }
  - (ロ) 國の元利支拂保證により起債を便ならしめ市の起債するもの—復興豫算に表はれず
- 三、地方公共團體の執行する事業に伴ふ利子補給 (前項(ロ)の内市の一般會計) —復興豫算に表はる  
 (にて起債するもの、利子)

以上の通りで、尙其金額を概括して閱覽の便に供しますれば、次表の通りであります。

種 別	金 額	負 擔 區 分	
		國 費 用	地 方 負 擔 金
總 費 額	741,570,909 ^円	367,640,016 ^円	373,930,893 ^円
一 國の執行する事業	342,192,800	197,864,369	144,328,431
二 地方公共團體の執行する事業	357,683,379	國の補助 128,080,917	229,602,462
内 譯 東京府	20,333,204	内 東京府	7,583,506
(内教育施設3,250,000圓は國庫より補助せず)		内 東京府	12,749,698
神奈川縣	3,318,075	神奈川縣	742,371
(内教育施設 2,000,000圓は國庫より補助せず)		國庫貸付 神奈川縣	2,575,704
*外國に於て募集する額面1億圓を限度とす	東京市 277,443,100	東京市 103,216,707	東京市 174,226,393
(内電氣事業40,000,000圓は國庫より補助せず)			内 譯
			* { 國の保證により市の一般會計にて起債 84,982,393
			國の保證により市の事業會計にて起債 47,500,000
			國庫より貸付 41,743,000

* 外國に於て募集する額而40,000,000 圓を限度とす	横濱市	56,589,000 ^円	横濱市	18,538,333 ^円	横濱市	40,450,667 ^円
		( 内 電氣瓦斯事業及一部の教育施設12,220,000 圓は國庫より補助せず )				
					内 譯	
					* 國の保證により市の一般會計にて起債	21,898,667
					國の保證により市の事業會計にて起債	13,750,000
					國庫より貸付	4,402,000
三 地方公共團體の執行する事業に伴ふ利子補給		21,694,730		21,694,730		
	内 譯					
	東京市	17,408,274				
	横濱市	4,286,456				
四 防火地區建築費補助		20,000,000		20,000,000		

でありまして、前記地方公共團體の執行する事業に對する地方負擔金229,602,462圓の内東京又は横濱市の一般會計に於て負擔すべき106,882,060圓及各市に於ける水道、電氣瓦斯等事業經濟に於ける負擔金61,250,000圓、合計168,132,060圓は國の復興豫算總額 573,438,849圓の内に表はれて居りませぬ。故に復興のために要する一切の經費の終局の負擔を概括致しますれば

區 分 金	額	摘 要	額
一 國の負擔	367,640,016 ^円	一 國の復興事業費に於けるもの	197,864,309 ^円
		二 補助（地方事業）	128,080,917
		三 利子補給	21,694,730
		四 補助（防火地區）	20,000,000
二 地方公共團體の負擔	373,930,893		
	東京府	12,749,698	
	内 神奈川県	2,575,704	
	東京市	304,441,374	
	横濱市	54,164,117	
計	741,570,909		

となります。

(へ) 事務費

國に於て直接執行すべき事業に伴ひ、必要なる俸給及事務費並調査研究費（即ち復興局經費）は、之を繼續費となさず、各年度に於ける工事進捗の状況に應じ、必要の經費を要求することゝなしました。又大正十二年度及大正十三年度に於け

る復興局所要経費の豫算は次の通りであります。

	大正十二年度	大正十三年度
俸給	303,550 ^円	1,387,285 ^円
事務費	567,063	2,068,242
調査研究費	68,445	485,150
合計	939,628	3,940,677

## (二) 府縣市の復興豫算と事業

地方公共團體の施設に俟つべき事業費總額357,683,379圓の内

(イ) 東京府の施設費20,333,204圓の内教育施設費 3,250,000圓を控除せる道路橋梁費 17,083,204圓に對しては 1/3 乃至 2/3 即 7,583,506圓は國庫より補助し、其殘額 12,749,698圓の府の負擔に歸すべき分に對しては國庫より貸付け、

(ロ) 神奈川県の施設費 3,318,075圓の内教育施設費 2,000,000圓を控除せる道路橋梁費 1,318,075圓に對しては 1/2 或は 2/3 即 742,371圓は國庫より補助し、差引き縣の負擔に歸すべき2,575,704圓は國庫より貸付け、

(ハ) 東京市の施設費277,443,100圓の内電氣事業費 40,000,000圓を控除したる 237,443,100圓に對しては 1/4 乃至 2/3 即 103,216,707圓は國庫より補助し、差引市の負擔に歸すべき 174,226,393圓の内街路及土地區劃整理費に對する分 41,743,000圓は國庫より貸付し、其他は政府に於て元利支拂の保證を爲して募債を容易ならしめ、

(ニ) 横濱市の施設費56,589,000圓の内電氣事業瓦斯事業及教育施設費の一部、併せて 12,220,000圓を控除したる 44,369,000圓に對しては 1/4 乃至 2/3 即16,538,333圓を國庫より補助し、差引市の負擔に屬すべき 40,050,667圓の内街路及土地區劃整理費に對する分 4,402,000圓は國庫より貸付け、其他は政府に於て元利支拂の保證をなして、募債を容易ならしむることゝ致しました。

之を要するに東京府及神奈川県の事業に對しては補助を爲さざる額は全部國庫より之を貸付け、東京市及横濱市の事業に對しては、其街路及土地區劃整理に付ては補助費以外は國庫より貸付け、其他の事業に付ては補助額以外の元利支拂を保證して尙其利子を補給致します。但し上水道は補助額以外は支拂保證を爲すのみにて利子補給を爲しませぬ、電氣事業、瓦斯事業は之に補助を與ふることな

く又利子の補給をも爲さず、唯支拂保證を爲すのみであります。而して利子の補給を爲すべき事業費額は106,882,060圓に當ります。

(イ) 今更に府縣市の執行する事業の總費額、國庫補助額、地方負擔額利子補給を受くる起債額、利子補給を受けざる起債額及其年度割を擧げ、其事業の内容を示せば、次表の如くであります。

(1) 府縣市執行復興事業費總括

執行者	總費額	内 訳		摘要
		國庫補助額	府縣市負擔額	
東京府	20,333,204 ^円	7,583,506 ^円	12,749,698 ^円	國庫貸付
東京市	182,640,100	50,156,707	132,483,393	
(追加)	94,803,000	53,060,000	41,743,000	國庫貸付
神奈川県	3,318,075	742,371	2,575,704	國庫貸付
横浜市	46,392,000	10,743,333	35,648,667	
(追加)	10,197,000	5,795,000	4,402,000	國庫貸付
計	252,683,379	69,225,917	183,457,462	
(追加)	106,000,000	58,855,000	46,145,000	
合 計	357,683,379	128,080,917	229,602,462	

(2) 東京府執行復興事業一覽

事業種別	補歩	總費額	内 譯		地方負擔額財源		摘要
			國庫補助額	府負擔額	起債	利子補給心受ける起債額	
國道	1/2	7,831,778	3,915,889	3,915,889	國庫貸付 3,915,889	—	{ 東海道 陸羽街道、千葉街道及中 仙道改修費支出殘額
		1,751,426	1,167,17	583,869	583,869	—	{ 六郷橋、千住大橋及千住新橋架橋 費支出殘額
道	1/3	7,500,000	2,500,000	5,000,000	國庫貸付 5,000,000	—	{ 既定期市計畫事業の内 環狀線 4,544 間   工費 放射線 3,152 間   殘額
		3,250,000	—	3,250,000	—	—	中學學校新營 5 校
教育施設	—	20,333,204	7,583,506	12,749,698	12,749,698	—	

(3) 東京市執行復興事業費一覽

事業種別	補歩	總費額	内 譯		地方負擔額財源		摘要
			國庫補助額	市負擔額	起債	利子補給心受ける起債額	
道路	5/12	16,555,100	6,889,625	9,365,475	9,365,475	0	{ 路面鋪裝復舊費 280,000円 橋梁復舊改築費 15,775,100
		60,882,000	30,426,000	30,426,000	—	—	街路補助線新設擴張事業費 58,455,382 同 事務費 2,496,668
土地區劃整理(追加)	2/3	33,951,000	22,634,000	11,317,000	11,317,000	0	{ 土地區劃整理事業費 31,848,968 同 事務費 2,102,032
		10,000,000	2,500,000	7,500,000	—	—	{ 復舊工事費 5,900,000 同 擴張工事費 4,700,000
下水	1/2	43,500,000	21,750,000	21,750,000	21,750,000	0	{ 既設下水道復舊費 390,000 第一期工事費殘額 251,000 第二期工事費殘額 16,100,000 第三期工事費の一部 26,760,000



公 園	10,000,000	1/3	3,333,332	6,666,668	6,666,668	6,666,668	0	小公園50箇所1,000坪 1坪平均200箇
塵芥處分	1,950,000	1/4	462,500	1,387,500	1,387,500	1,387,500	0	塵芥處分設備費
中央市場	15,000,000	1/4	3,750,000	11,250,000	11,250,000	11,250,000	0	
衛生施設	3,100,000	1/4	775,000	2,325,000	2,325,000	2,325,000	0	實費診療所10箇所 施療病院1箇所
教育施設	98,610,000	1/4	9,652,500	28,957,500	28,957,500	28,957,500	0	小學校117校 新營1校1,100坪1坪300
社會事業	4,525,000	職業紹介所 1/2 其他 1/4	1,243,750	3,281,250	3,281,250	3,281,250		職業紹介所15箇所 450,000 兒童健康相談所10箇所 500,000 婦人總產場5箇所 500,000 託兒場10箇所 300,000 公衆食堂10箇所 500,000 簡易倉庫所10箇所 1,500,000 質屋7箇所 175,000 浴場10箇所 600,000
電氣事業	40,000,000	—	—	40,000,000	40,000,000	40,000,000	0	軌道事業費 37,600,000 電氣供給事業費 2,400,000
計	182,640,100	—	50,156,707	132,483,393	132,483,393	84,983,393	47,500,000	
(追加)	91,803,000	—	53,060,000	41,743,000	41,743,000	0	41,743,000	
合 計	277,443,100	—	103,219,707	174,226,393	174,226,393	84,983,393	89,243,000	

(二) 神奈川縣執行復興事業費一覽

事業種別	總 費 額	補 助 步 合	内		地方負擔額財源		摘 要	
			國庫補助額	縣負擔額	起 債	利子補給を受 ける起債額		利子補給を受 けざる起債額
國 道	818,075	1/2	409,038	409,037	國庫貸付 409,037	—	409,037	東海道或修費支出殘額
橋 梁	500,000	2/3	333,333	166,667	同	—	166,667	六郷橋
教育施設	2,000,000	—	—	2,000,000	—	—	2,000,000	中等學校 修築2校 329,000箇 新營3校 1,671,000箇
合 計	2,318,075	—	742,371	2,575,704	2,575,704	—	2,575,704	

(ホ) 横濱市執行復興事業費一覽

事業種別	補助額	內 容		地方負擔額財源		摘要	
		國庫補助額	市負擔額	起債	利子補給金受ける起債額		
道路橋梁	7,442,000	3,100,833	4,341,167	4,341,167	0	〃(道橋費 4,729,441圓 〃(橋梁費 2,712,569圓)	
街路(追加)	6,013,000	3,009,000	3,009,000	3,009,000	0	國庫貸付 〃(街路新設擴張事業費 5,750,980圓 〃(同 事務費 237,020)	
土地區劃整理(追加)	4,179,000	2,786,000	1,393,000	1,393,000	0	〃(土地區劃整理事業費 3,920,262 〃(同 事務費 258,738)	
河川	6,000,000	2,000,000	4,000,000	4,000,000	0	護岸修築延長17,750間 〃(同平均 約338間)	
上水道	3,000,000	750,000	2,250,000	0	2,250,000	濾過池、配水池其他復舊	
下水道	1,250,000	625,000	625,000	625,000	0	延長50,000間 一間平均 5間	
衛生施設	1,500,000	500,000	1,000,000	1,000,000	0		
内 務	十全病院 700,000 傳染病院 450,000 結核療養所 350,000	1/4	175,000	525,000	525,000	0	延長2,000坪1坪平均350圓
		1/3	150,000	300,000	300,000	0	延長1,000坪1坪平均350圓
		1/2	175,000	175,000	175,000	0	隔離所復舊費100,000圓
教育施設	10,230,000 720,000	1/4	2,557,500	7,672,500	7,672,500	0	延長1,350坪1坪平均850圓
		—	—	720,000	720,000	0	小學校 31校1校平均1,100坪 1坪平均 500圓 商業學校 1校2,400坪 1坪平均300圓
社會事業	50,000	職業紹介所 1/2	210,000	540,000	540,000	0	職業紹介所3箇所 公設市場10箇所 簡易食堂2箇所 託兒所3箇所 公設浴場3箇所 遊藝場3箇所
		其他 1/4	—	—	—	—	90,000 200,000 100,000 60,000 180,000 120,000
電氣事業	8,500,000	—	8,500,000	8,500,000	0	軌道事業費	
瓦斯事業	3,000,000	—	3,000,000	3,000,000	0	瓦斯製造供給設備其他	
中央市場	4,000,000	1,000,000	3,000,000	3,000,000	0		
計	46,392,000	10,743,333	35,648,667	35,648,667	21,598,667	13,750,000	
(追加)	10,197,000	5,795,000	4,402,000	4,402,000	0	4,402,000	
合計	56,589,000	19,538,333	40,050,667	40,050,667	21,998,667	18,152,000	

(ハ) 府縣市執行復興事業費年度割總括表

府縣市別	總費額	大正12年度	大正13年度	大正14年度	大正15年度	大正16年度	大正17年度
東京府	20,333,204	2,308,006	4,670,881	4,406,802	5,887,515	1,500,000	1,500,000
内(國府)	7,593,506	1,257,983	1,597,735	1,539,031	2,188,757	500,000	500,000
	12,749,698	1,050,023	3,073,146	2,927,771	3,698,758	1,000,000	1,000,000
東京市	182,640,100	12,050,000	44,150,000	43,825,000	39,600,000	22,700,000	20,315,100
内(國市)	50,156,707	2,066,667	10,901,666	10,737,033	10,180,833	8,455,833	7,814,625
	132,483,393	9,983,333	33,248,334	33,087,917	29,419,167	14,244,167	12,500,475
同追加の分	94,803,000	2,139,000	18,230,000	26,654,000	25,617,000	14,247,000	7,916,000
内(國市)	53,060,000	1,211,000	10,508,000	15,369,000	14,199,000	7,820,000	3,958,000
	41,743,000	928,000	7,727,000	11,285,000	11,418,000	6,427,000	3,958,000
神奈川縣	3,318,075	400,000	1,418,075	500,000	500,000	500,000	—
内(國縣)	742,371	166,667	575,704	—	—	—	—
	2,575,704	233,333	842,371	500,000	500,000	500,000	—
横濱市	46,392,000	1,560,000	9,970,000	10,370,000	9,170,000	8,370,000	6,952,000
内(國市)	10,743,333	325,500	2,371,000	2,392,000	2,177,333	1,950,000	1,517,500
	35,648,667	1,234,500	7,599,000	7,978,000	6,992,667	6,420,000	5,434,500
同追加の分	10,197,000	221,000	2,049,000	3,023,000	2,703,000	1,419,000	782,000
内(國市)	5,795,000	126,000	1,203,000	1,778,000	1,517,000	780,000	391,000
	4,402,000	95,000	846,000	1,245,000	1,186,000	639,000	391,000
計	357,683,379	18,678,006	80,487,956	88,838,802	83,477,515	42,736,000	37,465,100
内(國地方)	128,080,917	5,153,817	27,152,105	31,815,114	30,272,923	19,505,833	14,181,125
	229,602,462	13,524,189	53,335,851	57,023,688	53,204,592	23,230,167	23,283,975

(ト) 東京府執行復興事業費負擔年度割表

事業種別	總費額	大正12年度	大正13年度	大正14年度	大正15年度	大正16年度	大正17年度
國道	道	7,831,778	1,684,126	1,177,103	1,593,029	3,377,515	—
	内(國府)	3,915,889	842,063	588,554	796,515	1,688,757	—
		3,915,889	842,063	588,554	796,514	1,688,758	—
	橋梁	1,751,426	623,880	763,773	363,773	—	—
内(國府)		1,167,617	415,920	509,181	242,516	—	—
		583,809	207,960	254,592	121,257	—	—
道路	環狀放射線	7,500,000	—	1,500,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000
内(國府)		2,500,000	—	500,000	500,000	500,000	500,000
		5,000,000	—	1,000,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
教育施設	3,250,000	—	1,230,000	1,010,000	1,010,000	—	—
内(國府)		—	—	—	—	—	—
		3,250,000	—	1,220,000	1,010,000	1,010,000	—
計	20,333,204	2,308,006	4,670,881	4,466,002	5,887,515	1,500,000	1,500,000
内(國府)		7,593,506	1,257,983	1,597,735	1,539,031	2,188,757	500,000
		12,749,698	1,050,023	3,073,146	2,927,771	3,698,758	1,000,000

(チ) 東京市執行復興事業費負擔年度割表

事業種別	總費額	大正12年度	大正13年度	大正14年度	大正15年度	大正16年度	大正17年度
道路橋梁	16,055,100	600,000	3,500,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	2,955,100

事業種別	總費額	大正12年度	大正13年度	大正14年度	大正15年度	大正16年度	大正17年度
		円	円	円	円	円	円
内{國市	6,689,625	250,000	1,453,333	1,250,000	1,250,000	1,250,000	1,231,292
	9,365,475	350,000	2,041,667	1,750,000	1,750,000	1,750,000	1,723,308
上水道	10,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000	1,000,000	—	—
内{國市	2,500,000	750,000	750,000	750,000	250,000	—	—
	7,500,000	2,250,000	2,250,000	2,250,000	750,000	—	—
下水道	43,500,000	1,500,000	8,400,000	8,400,000	8,400,000	8,400,000	8,400,000
内{國市	21,750,000	750,000	4,200,000	4,200,000	4,200,000	4,200,000	4,200,000
	21,750,000	750,000	4,200,000	4,200,000	4,200,000	4,200,000	4,200,000
公園	10,000,000	950,000	1,900,000	1,900,000	1,900,000	1,900,000	1,450,000
内{國市	3,333,332	316,667	633,333	633,333	633,333	633,333	483,333
	6,666,668	633,333	1,266,667	1,266,667	1,266,667	1,266,667	966,667
磨芥處分	1,850,000	—	600,000	600,000	650,000	—	—
内{國市	462,500	—	150,000	150,000	162,500	—	—
	1,387,500	—	450,000	450,000	487,500	—	—
中央市場	15,000,000	—	4,500,000	5,250,000	5,250,000	—	—
内{國市	3,750,000	—	1,125,000	1,312,500	1,312,500	—	—
	11,250,000	—	3,375,000	3,937,500	3,937,500	—	—
教育施設	38,610,000	—	8,000,000	8,000,000	8,000,000	8,000,000	6,610,000
内{國市	9,652,500	—	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	1,652,500
	28,957,500	—	6,000,000	6,000,000	6,000,000	6,000,000	4,957,500
衛生施設	3,100,000	—	1,350,000	750,000	500,000	560,000	—
内{國市	775,000	—	337,500	187,500	125,000	125,000	—
	2,325,000	—	1,012,500	562,500	375,000	375,000	—
社會事業	4,525,000	—	900,000	925,000	900,000	900,000	900,000
内{國市	1,243,750	—	247,500	253,750	247,500	247,500	247,500
	3,281,250	—	652,500	671,250	652,500	652,500	652,500
電氣事業	40,000,000	6,000,000	12,000,000	12,000,000	10,000,000	—	—
内{國市	—	—	—	—	—	—	—
	40,000,000	6,000,000	12,000,000	12,000,000	10,000,000	—	—
計	182,640,100	12,050,000	44,150,000	43,825,000	39,600,000	22,700,000	20,315,100
内{國市	50,156,707	2,066,667	10,901,666	10,787,083	10,180,833	8,455,833	7,814,625
	132,483,393	9,983,333	33,248,334	33,037,917	29,419,167	14,244,167	12,500,475
街路修築(追加)	60,852,000	1,290,000	9,902,000	14,402,000	17,274,000	10,068,000	7,916,000
内{國市	30,426,000	645,000	4,951,000	7,201,000	8,637,000	5,034,000	2,958,000
	30,426,000	645,000	4,951,000	7,201,000	8,637,000	5,034,000	3,958,000
土地區劃整理(追加)	33,951,000	840,000	8,328,000	12,252,000	8,343,000	4,179,000	—
内{國市	22,634,000	566,000	5,552,000	8,168,000	5,562,000	2,786,000	—
	11,317,000	283,000	2,776,000	4,084,000	2,781,000	1,393,000	—
計(追加)	94,803,000	2,139,000	18,230,000	26,654,000	25,617,000	14,247,000	7,916,000
内{國市	53,060,000	1,211,000	10,503,000	15,369,000	14,199,000	7,820,000	3,958,000
	41,743,000	928,000	7,727,000	11,285,000	11,418,000	6,427,000	3,958,000
合 計	277,443,100	14,189,000	62,380,000	70,479,000	65,217,000	36,947,000	28,231,100
内{國市	103,216,707	3,277,667	21,404,666	26,106,083	24,379,833	16,275,833	11,772,625
	174,226,393	10,911,333	40,975,334	44,372,917	40,837,167	20,671,167	16,458,475

## (9) 神奈川縣執行復興事業費負擔年度割表

事業種別	總費額	大正12年度	大正13年度	大正14年度	大正15年度	大正16年度	大正17年度
	円	円	円	円	円	円	円
國道	道路	818,075	200,000	618,075	—	—	—
	内(國縣)	409,038	100,000	309,038	—	—	—
	橋梁	409,037	100,000	309,037	—	—	—
	内(國縣)	500,000	100,000	400,000	—	—	—
教育施設		2,000,000	100,000	400,000	500,000	500,000	500,000
	内(國縣)	—	—	—	—	—	—
	2,000,000	100,000	400,000	500,000	500,000	500,000	—
計	3,319,075	400,000	1,418,075	500,000	500,000	500,000	—
内(國縣)	742,371	166,667	575,704	—	—	—	—
	2,575,704	233,333	842,371	500,000	500,000	500,000	—

## (10) 横濱市執行復興事業費負擔年度割表

事業種別	總費額	大正12年度	大正13年度	大正14年度	大正15年度	大正16年度	大正17年度
	円	円	円	円	円	円	円
道路橋梁		7,442,000	240,000	1,500,000	1,500,000	1,640,000	1,500,000
	内(國市)	3,100,333	100,000	625,000	625,000	683,333	625,000
	4,341,167	140,000	875,000	875,000	956,667	875,000	442,500
河川		6,000,000	90,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000	1,200,000
	内(國市)	2,000,000	30,000	400,000	400,000	400,000	400,000
	4,000,000	60,000	800,000	800,000	800,000	800,000	370,000
上水道		3,000,000	200,000	1,200,000	800,000	800,000	—
	内(國市)	750,000	50,000	300,000	200,000	200,000	—
	2,250,000	150,000	900,000	600,000	600,000	—	
下水道		1,250,000	90,000	270,000	270,000	270,000	270,000
	内(國市)	625,000	45,000	135,000	135,000	135,000	135,000
	625,000	45,000	135,000	135,000	135,000	135,000	40,000
衛生施設		1,500,000	150,000	640,000	500,000	210,000	—
	内(國市)	500,000	50,000	215,000	170,000	65,000	—
	1,000,000	100,000	425,000	330,000	145,000	—	
内設	十全病院	700,000	80,000	280,000	240,000	100,000	—
	内(國市)	175,000	20,000	70,000	60,000	25,000	—
		525,000	60,000	210,000	180,000	75,000	—
	傳染病院	450,000	30,000	210,000	120,000	90,000	—
	内(國市)	150,000	10,000	70,000	40,000	30,000	—
		300,000	20,000	140,000	80,000	60,000	—
結核療養所	350,000	40,000	150,000	140,000	20,000	—	
内(國市)	175,000	20,000	75,000	70,000	10,000	—	
	175,000	20,000	75,000	70,000	10,000	—	
教育施設		10,950,000	—	2,200,000	2,200,000	2,200,000	2,200,000
	内(國市)	2,557,500	—	550,000	550,000	490,000	490,000
	8,392,500	—	1,650,000	1,650,000	1,710,000	1,710,000	477,500
社會事業	750,000	100,000	200,000	400,000	50,000	—	—

事業種別	總費額	大正12年度	大正13年度	大正14年度	大正15年度	大正16年度	大正17年度
内{國市	210,000	28,000	59,000	112,000	11,000	—	—
	540,000	72,000	144,000	238,000	36,000	—	—
電氣事業	8,500,000	500,000	1,200,000	1,700,000	1,700,000	1,700,000	1,700,000
内{國市	—	—	—	—	—	—	—
	8,500,000	500,000	1,200,000	1,700,000	1,700,000	1,700,000	1,700,000
瓦斯事業	3,000,000	100,000	1,200,000	1,000,000	300,000	300,000	100,000
内{國市	—	—	—	—	—	—	—
	3,000,000	100,000	1,200,000	1,000,000	300,000	300,000	100,000
中央市場	4,000,000	90,000	360,000	800,000	800,000	1,200,000	750,000
内{國市	1,000,000	22,500	90,000	270,000	200,000	300,000	187,500
	3,000,000	67,500	270,000	600,000	600,000	900,000	562,500
計	46,392,000	1,560,000	9,970,000	10,370,000	9,170,000	8,370,000	6,952,000
内{國市	10,743,333	325,500	2,371,000	2,392,000	2,187,333	1,950,000	1,517,500
	35,648,667	1,234,500	7,599,000	7,978,000	6,982,667	6,420,000	5,434,500
街路修築(追加)	6,018,000	128,000	978,000	1,424,000	1,710,000	996,000	782,000
内{國市	3,009,000	64,000	489,000	712,000	855,000	498,000	391,000
	3,009,000	64,000	489,000	712,000	855,000	498,000	391,000
土地區劃整理(追加)	4,179,000	93,000	1,071,000	1,599,000	993,000	423,000	—
内{國市	2,786,000	62,000	714,000	1,066,000	662,000	282,000	—
	1,393,000	31,000	357,000	533,000	331,000	141,000	—
計 (追加)	10,197,000	221,000	2,049,000	3,023,000	2,703,000	1,419,000	782,000
内{國市	5,795,000	126,000	1,293,000	1,778,000	1,517,000	780,000	391,000
	4,402,000	95,000	846,000	1,245,000	1,186,000	639,000	391,000
合計	56,589,000	1,781,000	12,019,000	13,393,000	11,873,000	9,789,000	7,734,000
内{國市	16,538,333	451,500	3,574,000	4,170,000	3,704,333	2,730,000	1,908,500
	40,050,667	1,329,500	8,445,000	9,223,000	8,168,667	7,059,000	5,825,500

## (11) 市執行復興事業費國庫補給利子年度割表

種別	總費額	大正12年度	大正13年度	大正14年度	大正15年度	大正16年度	大正17年度
東京市負擔額	182,483,393	9,983,333	33,248,334	33,087,917	29,419,167	14,244,167	12,500,475
内{利子補給を要するもの 利子補給を要せざるもの	84,933,393	1,733,333	18,998,334	18,837,917	18,669,167	14,244,167	12,500,475
	47,500,000	8,250,000	14,250,000	14,250,000	10,750,000	—	—
横浜市負擔額	35,648,667	1,234,500	7,599,000	7,978,000	6,982,667	6,420,000	5,434,500
内{利子補給を要するもの 利子補給を要せざるもの	21,898,667	484,500	4,299,000	4,678,000	4,332,667	4,420,000	3,634,500
	13,750,000	750,000	3,300,000	3,300,000	2,600,000	2,000,000	1,800,000
利子補給額	21,694,730	38,812	1,242,457	2,883,472	4,507,927	5,916,800	7,105,262
内{東京市 横浜市	17,408,274	30,333	1,007,922	2,330,320	2,641,098	4,741,441	5,657,160
	4,286,456	8,479	234,535	553,152	866,829	1,175,359	1,448,102

備考 本表は12間未滿の街路の修築及土地區劃整理費追加の分 46,145,000 圓 (利子補給を爲さざるもの) を除きたるものとす。

## (ロ) 地方公共團體負擔金分納及地方債償還額

第21頁に表示したる負擔計畫に依りまして、地方公共團體が大正十八年度以降

毎年度政府に分納し、若は償還すべき復興事業地方分擔金及地方債償還額を見ま  
するに

一 國に於て直接執行する復興事業費は、342,192,800圓の内地方公共團體負擔金  
144,328,431圓(東京市130,214,981圓  
横濱市 14,113,450圓)の大正十八年度以降三十箇年に分納すべき負擔金  
は、三十箇年を通して毎年均等分納せしむるものとし、其額は次の通りであり  
ます。

東京市	4,340,499円
横濱市	470,448

二 東京府、神奈川縣、東京市、横濱市の起債額 168,352,462 圓は事業完了後、  
三十年間に均等償還せしむるものでありまして、毎年度償還額は次の通りであ  
ります。

執行者	起債額 円	毎年度償還額 円	摘要
東京府	12,749,698	829,386	起債額は事業貸付金に相當す
神奈川縣	2,575,704	167,553	同
東京市	84,983,393	6,848,506	起債額は利子補給元金に相當す
横濱市	21,898,667	1,764,735	同
東京市(追加の分)	41,743,000	2,715,442	起債額は事業貸付金に相當す
横濱市(追加の分)	4,402,000	286,356	同
計			
東京府	12,749,698	829,553	
神奈川縣	2,575,704	167,553	
東京市	126,726,393	9,563,948	
横濱市	26,300,667	2,051,091	
計	198,352,462	12,611,978	

#### 備考

- 1 本表には市の事業會計にて起債する 61,250,000 圓を含まざるものとす。
- 2 本表の合計 168,352,428 圓に前項の 61,250,000 圓を加ふれば 229,602,428 圓となる。然るに該金額には復興豫算に表はるゝ國庫貸付金 61,470,402 圓を含むにより、之を差引くときは 168,132,060 圓となりて(21頁24行の合計額参照)、此額は即ち復興豫算に表はれざる地方公共團體の施行する事業の起債額に該當するものとす。
- 3 東京府及神奈川縣起債は年5分とす。
- 4 東京市及横濱市起債は

東京市の分は

上水道	7,500,000円
電氣事業	40,000,000

計

47,500,000円

上水道、電氣事業又は瓦斯事業等相當收入ある事業に在りては、其經營上當然其事業會計の收入を

横濱市の分は

上水道	2250,000円	以て負擔すべきものなるを以て、之が復興費起債に對しては、國より利子の補給をなさざるものとす。
電氣事業	8500,000	
瓦斯事業	3000,000	
計	13,750,000円	

各事業會計收入に依る負擔額を控除したのものに對し年7分とす。

5 同上追加の分は12間未滿の街路の修築及土地區劃整理に要するものにして年5分とす。

### (三) 國の執行する事業の梗概

#### 附 市の執行する街路工事及土地區劃整理

#### (イ) 東京の部

東京の復興に就ては單に之を舊態に復するに止まらず、進んで將來の發展に備ふべきや論を俟ちませぬ。従て經營すべき事業一にして足りませぬが緩急序あり財源にも亦限りがありますから、最も急を要する燒失區域内に於ける施設を先にするの方針を採り、其計畫を確立致しましたのであります。之を大別して(1)街路(2)運河(3)公園(4)土地整理の四と致します。以下項を分ちて其概要を申し上げます。但し事業の執行は特別都市計畫委員會の議を経て決定せられるべきものであるから、當初の計畫に對し若干變更を加へられたのは免れぬこととあります。

#### (1) 街 路 (附圖第一參照)

東京に於ける街路は之を幹線と補助線とに分ちまして、幹線の規格は地域の状況と交通の系統とに稽へ幅員を22米以上として、其配置に意を用ひ、別に幅員11米以上の補助線を配置して、以て災後に於ける交通系統の整備を圖る事になりました。幹線街路中33米以上のものに對しては、鋪裝を致します。而して幹線は國に於て、補助線は市に於て、之を執行するものでありまして、其計畫の概要は次の通りであります。

幹 線	路 線 (起終點及經過地)	延長 (約)	幅員	大正十三年二月二十八日特別都市計畫委員會議定			
				大正十三年三月十一日內閣認可			
番 號	1 品川町より本芝一丁目、芝口一丁目、木挽町江戸橋、和泉橋、車坂町、三の輪町を經て常磐線に至る。	13,597	22乃至44	大正十三年三月十一日公告			
				同年四月一日內務省告示第一七四號にて一部變更			
				内 譯	品川より本芝一丁目迄	3,360	33
					本芝一丁目より芝口一丁目迄	2,090	36
					芝口一丁目より車坂町迄	5,730	44
					車坂町より三の輪町迄	2,290	32
三の輪町より常磐線迄	127	22					



2	九段坂下より南神保町、兩國橋を経て龜戸町に至る	6,200	27乃至36
	内 譯		
	{ 九段坂下より南神保町迄	560	33
	{ 南神保町より兩國橋西詰迄	2,710	36
	{ 兩國橋西詰より龜戸町迄	2,930	27
3	吳服橋外より永代橋、澤海橋を経て砂町に至る	5,255	33
4	有樂町一丁目より尾張町、木挽町三丁目、築地三丁目を経て月島二號地に至る(隅田川を含まず)	2,270	27乃至36
	内 譯		
	{ 有樂町一丁目より木挽町三丁目迄	870	36
	{ 木挽町三丁目より築地三丁目迄	420	33
	{ 築地三丁目より月島二號地迄	980	27
5	築地三丁目より入船町、龜島町、濱町三丁目、淺草橋、南元町、北田原町を経て金杉下町に至る	8,048	33
6	上野公園前より駒形町を経て押上町に至る	3,640	33
7	東京驛東口より下槇町、龜島橋を経て越前堀一丁目に至る	1,110	22乃至44
	内 譯		
	{ 東京驛東口より下槇町迄	420	44
	{ 下槇町より龜島橋西詰迄	345	33
	{ 龜島橋西詰より越前堀一丁目迄	345	22
8	永樂町一丁目淺端より元千代田町に至る	200	73
9	櫻田門外より新議事堂前に至る	580	55
10	相生橋南詰より和倉町、相生町を経て中の郷竹町に至る	5,050	25乃至33
	内 譯		
	{ 相生橋南詰より和倉町迄	1,250	33
	{ 和倉町より中の郷竹町迄	3,800	25
11	東京驛北口錢瓶町より新常盤橋、小傳馬町一丁目を経て淺草橋に至る	1580	27
12	神田橋内より小川町、湯島四丁目、本郷一丁目を経て本郷三丁目に至る	2,075	27乃至33
	内 譯		
	{ 神田橋内より小川町迄	530	33
	{ 小川町より湯島四丁目迄	720	33
	{ 湯島四丁目より本郷一丁目迄	545	23
	{ 本郷一丁目より本郷三丁目迄	280	27
13	一つ橋内より南神保町を経て壹岐殿坂下に至る	1,670	27
14	大手町一丁目より一つ橋内雉子橋を経て飯田橋北詰に至る	2,605	27乃至36
	内 譯		
	{ 大手町一丁目より一つ橋内迄	620	36
	{ 一つ橋内より飯田橋北詰迄	1,985	27
15	虎の門より西久保神谷町に至る	970	27
16	櫻田本郷町より芝公園に至る	1,055	33
17	鍛冶橋外より柳町、彈正橋、高橋を経て永代橋西詰に至る	1,718	22乃至33
	内 譯		
	{ 鍛冶橋より柳町迄	436	33
	{ 柳町より永代橋西詰迄	1,282	22
18	芝口一丁目より虎の門を経て赤坂見附に至る	2,745	33
19	雉子橋外より鎌倉河岸 城邊河岸を経て新橋驛に至る	4,064	27
20	富士見町一丁目より市ヶ谷見附に至る	930	27

番號	數 線 (起終點及經過地)	延長(約) 米	幅員
21	九段坂下より富士見町一丁目、半藏門前を経て新議事堂前に至る	2,540	27
22	湯島四丁目より二長町、御藏前片町、法恩寺橋を経て龜戸町に至る	5,480	22乃至27
	内 譯 { 湯島四丁目より御藏前片町迄	2,180	27
	{ 御藏前片町より龜戸町迄	3,300	22
23	淺草區田町二丁目より金杉下町に至る	782	22
24	横綱町一丁目より兩國橋驛に至る	163	33
25	木挽町九丁目より築地四丁目に至る	200	27
26	南元町より厩橋通黒船町に至る	363	27
27	福住町より扇町を経て砂町に至る	3,163	22
28	濱町三丁目より中洲町、東扇橋町を経て砂町に至る	4,072	22
29	濱町三丁目より新大橋、徳右衛門町、菊川橋を経て大島町に至る	3,220	22乃至27
	内 譯 { 濱町三丁目より徳右衛門町迄	1,438	27
	{ 徳右衛門町より大島町迄	1,782	22
30	中の郷元町より寺島町に至る	1,920	22
31	山の宿町より今戸橋北詰に至る	385	22
32	淺草區材木町より吉野橋を経て南千住町常磐線踏切に至る	2,655	22乃至25
	内 譯 { 淺草區材木町より吉野橋南詰迄	1,255	25
	{ 吉野橋南詰より常磐線踏切迄	1,400	22
33	大手町一丁目より北鞆町、荒布橋、濱町一丁目を経て兩國橋西詰に至る	2,980	22
34	龍閑橋北詰より紺屋町、美倉橋、竹町を経て入谷に至る	3,960	22
35	道三町より鎌倉河岸、昌平橋、天神町二丁目を経て池の端七軒町に至る	3,500	22
36	今入町より愛宕町を経て赤羽橋南詰に至る	1,930	22
37	三の輪町より白鬚橋西詰に至る	1,637	22
38	入谷町より山の宿町、淺草驛前を経て中の郷業平町に至る	2,836	22
39	荒布橋東詰より思案橋を経て小網町四丁目に至る	380	22
40	西久保神谷町より宇田川町に至る	910	22
41	西小川町より三崎町三丁目を経て陸軍遊兵廠前に至る	580	22
42	永田町二丁目(赤坂見附内)	190	27
43	溜池町より田町七丁目に至る	180	27
44	壹岐殿坂下より本郷一丁目に至る	580	27
45	東黒門町より上野廣小路町に至る	145	36
46	須田町より萬世橋南詰に至る	110	36
47	木場町より平久町に至る	80	22
48	芝公園増上寺門前より濱松町一丁目に至る	611	27
49	雄子橋内より美土代町二丁目を経て豊島町に至る	1,845	22
50	村松町より豊島町に至る	573	22
51	湯島天神町三丁目より厩橋を経て押上町に至る	3,877	22
52	池の端仲町地内	300	22
53	越中島町より濱園町に至る	1,025	22

此事業執行年割 (第三號路線の内第五號路線接合點以東及第三十號路線の内環狀線交又點以北を除く) (大正十三年二月二十八日特別都市計畫委員會議定) (大正十三年三月十一日内閣認可) (大正十三年三月十一日公告)

大正十二年度	約 1 分 7 厘
大正十三年度	約 2 割 4 分 8 厘
大正十四年度	約 2 割 5 分 1 厘
大正十五年度	約 2 割 6 厘
大正十六年度	約 1 割 6 分 9 厘
大正十七年度	約 1 割 9 厘

補助線 (大正十三年二月二十八日特別都市計畫委員會議定) (大正十三年三月十一日内閣認可) (大正十三年三月十一日公告) (同年四月一日内務省告示第一七四號及五月二日内務省告示第二〇七號にて一部變更)

番號	路 線 (起終點及經過地)	延長(約)	幅員
1	今戸橋北詰より橋場町を経て南千住町地方橋場に至る	1,520*	11乃至15*
	内 譯 { 今戸橋北詰より橋場町迄	1,175	15
	{ 橋場町より南千住町地方橋場迄	345	11
2	土州橋東詰より龜島橋東詰に至る	837	18
3	靈巖町より石島町を経て砂町に至る	2,191	11
4	小梅町より寺島町に至る	1,365	18
5	押上町より四の橋を経て東平井町に至る	4,236	22
6	光月町より龍泉寺町に至る	925	16
7	富士見町一丁目より隼町に至る	1,640	16
8	元福町より御茶の水橋を経て春木町二丁目に至る	2,072	22
9	北鞆町より矢の倉町に至る	1,667	16
10	南千住町千束より同町地方橋場に至る	792	11
11	小梅業平町より木場町に至る	4,338	22
12	愛宕下町一丁目より葵町に至る	1,143	15
13	愛宕下町四丁目より將監橋南詰に至る	833	15
14	露月町より櫻川町に至る	946	15
15	千束町一丁目地内	145	15
16	内幸町より櫻田本郷町に至る	206	15
17	有樂町一丁目より西紺屋町に至る	455	15
18	豊玉橋西詰より明石町に至る	1,147	15
19	紐の國橋西詰より入船町六丁目に至る	746	15
20	銀座一丁目より新湊町一丁目に至る	1,059	15
21	桶町より長澤町に至る	870	15
22	三十間瓶三丁目より築地四丁目に至る	400	15
23	三十間瓶二丁目より築地三丁目に至る	571	15
24	明石町より築地四丁目に至る	586	15
25	明石町より本八丁堀五丁目に至る	928	15
26	東湊町一丁目より新船松町に至る	353	18
27	敷寄屋町より川口町に至る	1,043	15

番號	路線(起終點及經過地)	延長(約) 米	幅員
28	小網仲町より濱町二丁目に至る	673	15
29	猿樂町一丁目より猿樂町三丁目に至る	673	15
30	坂本裏町より聖天町に至る	1,947	15
31	金杉上町より龍泉寺町に至る(甲)	91	15
32	金杉上町より龍泉寺町に至る(乙)	124	15
33	入谷町より馬喰町四丁目に至る	2,879	15
34	向柳原町一丁目より旅籠町二丁目に至る	855	15
35	馬道町一丁目より黒船町に至る	837	15
36	花川戸町より淺草區田町二丁目に至る	1,314	22
37	今戸町より橋場町を経て南千住町地方橋場に至る	1,707	11乃至15
	内 譯 { 今戸町より橋場町迄	1,225	15
	{ 橋場町より地方橋場迄	482	11
38	地方今戸町より橋場町に至る	1,019	15
39	龜岡町三丁目より橋場町に至る	237	15
40	元町より清住町に至る	1,400	15
41	中の郷瓦町より越中島町に至る	5,415	15
42	中の郷柴平町より本所驛脇を経て洲崎に至る	4,437	15
43	向島須崎町より向島押上町に至る	874	15
44	西元町より大島町に至る	2,876	15
45	砂町八右衛門新田地内	527	15
46	古石場町より鹽濱町に至る	189	15
47	柴井町より愛宕町一丁目に至る	692	11
48	烏森町より源助町に至る	364	11
49	神明町より芝公園五號地に至る	528	11
50	新網町北側より芝公園十二號地に至る	619	11
51	港町より芝公園十五號地に至る	601	11
52	新櫻田町より愛宕町二丁目に至る	651	11
53	烏森町より宇田川横町に至る	848	11
54	新榮町五丁目より日比谷町に至る	546	11
55	川口町より銀町一丁目に至る	228	11
56	采女町より白魚橋に至る	746	11
57	新湊町三丁目より隅田川右岸に至る	151	11
58	柳町より淺草橋南詰に至る	1,218	15
59	芳町より箱崎町二丁目に至る	701	11
60	東龍閑町より彌裁町三丁目に至る	1,637	11
61	小網町三丁目より濱町三丁目に至る	788	11
62	錦町二丁目より新銀町に至る	413	11
63	錦町三丁目より通神保町に至る	313	11
64	西小川町一丁目より三崎町一丁目に至る	308	11
65	西小川町一丁目より猿樂町に至る	375	11
66	淡路町二丁目より三崎町一丁目に至る	1,141	11

67	(削除)		
68	一番町より中六番町に至る	684	11
69	五番町より元園町二丁目に至る	839	11
70	龍泉寺町より三の輪に至る	921	11
71	金杉上町より揚屋町に至る	528	11
72	金杉上町より浅草町に至る	1,569	11
73	万年町二丁目より新谷町に至る	946	11
74	下車坂町より花川戸町に至る	1,678	11
75	上車坂町より松清町に至る	1,270	11
76	千束町一丁目より金龍山瓦町に至る	1,092	11
77	馬道五丁目より山の宿町に至る	193	11
78	象潟町より千束町三丁目に至る	473	11
79	千束町三丁目より浅草區田町一丁目を経て今戸町に至る	833	11乃至15
	内 課		
	千束町三丁目より田町一丁目迄	229	11
	田町一丁目より今戸町迄	604	15
80	吉野町より南千住町地方橋場に至る	855	11
81	山谷町より田中町に至る	749	11
82	千束町二丁目より龜岡町三丁目に至る	1,276	15
83	千束町一丁目より北富坂町に至る	1,625	11
84	金杉上町より元鳥越町に至る	2,311	11
85	神吉町より二長町に至る	1,753	11
86	車坂町より御徒町二丁目に至る	677	11
87	御徒町一丁目地内	568	11
88	元鳥越町より上平右衛門町に至る	597	11
89	永堀町より深川區大島町に至る	867	11
90	御徒町一丁目より須賀町に至る	1,081	11
91	弓町一丁目より下谷區竹町に至る	2,075	11
92	西鳥越町より森田町に至る	478	11
93	湯島天神町一丁目より下谷區竹町に至る	1,241	11
94	小島町より北富坂町に至る	522	11
95	上野廣小路町より永住町に至る	1,032	11
96	七軒町より諏訪町に至る	855	11
97	湯島四丁目より湯島梅園町に至る	637	11
98	湯島五丁目より湯島切通坂町に至る	440	11
99	清住町より深川區大島町に至る	1,465	15
100	三の輪町より三河島町に至る	391	11
101	日暮里町金杉地内	602	11
102	中の郷瓦町地内	182	11
103	原庭町より柳島元町に至る	1,678	11
104	外手町より柳島横川町に至る	1,957	11
105	横綱町二丁目より太平町二丁目に至る	1,929	11

番號	路線(起終點及經過地)	延長約 米	幅員 米
106	元町より龜戸町に至る	2,639	11
107	相生町より西六間堀町に至る	692	11
108	中の郷竹町より荒井町を経て數矢町に至る	3,877	11乃至22
	内 譯 { 中の郷竹町より荒井町迄	449	22
	{ 荒井町より數矢町迄	3,428	11
109	小梅葉平町より茂森町に至る	3,640	11
110	中の郷葉平町より太平町二丁目に至る	1,048	11
111	押上町より太平町二丁目に至る	1,048	11
112	押上町より柳島町に至る	764	11
113	柳島横川町より龜戸町に至る	624	11
114	佐賀町一丁目より龜住町に至る	612	11
115	安宅町より徳右衛門町に至る	1,034	11
116	徳右衛門町より深川區本村町に至る	1,165	11
117	柳原町より豊住町に至る	2,139	11
118	猿江裏町より大島町に至る	637	11
119	靈巖町より山本町を経て砂町に至る	2,348	11
120	和倉町より西平井町に至る	1,372	11
121	富岡門前町より越中島町に至る	642	11
122	深川區大島町より平久町二丁目に至る	1,074	11
123	烏森町より有樂町三丁目に至る	518	8

(補助線中幅員22米のものあるは軌道を布設する爲に特に幅員を擴めたるものなり)

此事業執行年割 (大正十三年三月十四日特別都市計畫委員會議定)  
(大正十三年三月十九日内閣認可)  
(第113號線路を除く) 大正十三年三月二十日内務省告示第一三三號

大正十二年度	約 1 分 9 厘
大正十三年度	約 2 割 6 分 1 厘
大正十四年度	約 2 割 5 分 7 厘
大正十五年度	約 1 割 9 分 5 厘
大正十六年度	約 1 割 5 分 3 厘
大正十七年度	約 1 割 1 分 5 厘

復興計畫に依り新設又は擴築すべき街路總延長は、區劃整理街路 451,305米を除き、幹線及補助線のみにて 257,155 米あります。今其幅員別延長及面積を擧げますれば次の通りであります。

幅員	(イ) 國 執 行		面積(橋梁面積を除く)
	延長	(橋梁延長を含む)	
米 73	200	里 町 間 0 1 50	面積 3,202
55	580	0 5 19	9,650
44	6,150	1 20 23	79,219
36	6,545	1 23 59	69,870
33	30,642	7 28 53	295,112

27	24,391	6	7	35	193,415
25	5,055	1	10	20	37,056
22	44,971	11	16	14	285,016
合計	118,534	30	6	33	972,540
	(ロ) 市	執行			
22	12,410	3	5	46	71,523
18	2,557	0	23	26	13,375
16	4,232	1	2	48	19,809
15	43,064	10	34	45	164,431
11	75,840	19	11	12	239,431
8	518	4	45		1,254
合計	138,621	35	42	10	509,827

而して街路の新設又は擴張に要する土地は、1,093,469坪にして其内譯次の通りであります。

國の執行する街路に要するもの	681,360 ^坪
東京市の執行する補助街路に要するもの	412,110
土地區劃整理街路に要するもの	240,000

而して土地の區劃整理に因り無償にて收得すべき土地 560,000 坪の中より、土地整理街路の用地に充つべき240,000 坪を控除したる殘地積 320,000坪は、東京市の執行する街路の敷地に充當致しますから

有償にて收得すべき街路用地は

國	681,360坪	單價	202 ^円	此代金	137,634,720 ^円
東京市	92,110坪	單價	190	此代金	17,500,900

となります。

参照 震災前の土地平均價值

(イ) 東京市役所調	184 ^円
(ロ) 農工銀行調	185
(ハ) 勸業銀行調	222
平均	197

## (2) 運 河 (附圖第一参照)

水運施設の良否が、都市の發展と市民の經濟とに至大の關係を有することは、今更言を俟ちませぬ。是を以て東京市の復興に關しては、陸上の各種運輸交通機關の整備を圖る必要あると共に、在來運河を改修し若くは一部の新鑿を行ひて、以て水運の便を一層増進し貨物の集散に便ならしめ、物資の配給を圓滑にせなければなりません。復興事業に於ける運河改修計畫は、概要次の通りでありまして總て國に於て施行するのであります。

新 鑿

番 號	名 稱	區	域	延 長 (約)	幅 員 (零點下)	深 度 (零點下)
1	築地川楓川連絡	金六町地先櫻川より木挽町一丁目地先築地川に至る		920	33	1.8

改 修

番 號	名 稱	區	域	延 長 (約)	幅 員 (零點下)	深 度 (零點下)	現 在 幅 員
1	小名木川	上大島町地先横十間川より新安宅町地先隅田川に至る		2,460	15	2.1	31.8
2	横十間川	柳島元町地先北十間川より豊住町地先十間川に至る		3,670	40	1.8	20.3
3	大島川	木場町地先大横川より諸町地先隅田川に至る		1,920	40	1.8	26.5
4	神田川	柳原河岸地先より新柳町地先隅田川に至る		1,420	47	1.8	29.1
5	日本橋川	富島町地先龜島川より大川端町地先隅田川に至る		470	47	1.8	36.3
6	楓川	本材河岸地先日本橋川より柳町地先櫻川に至る		1,220	33	1.8	25.4
7	櫻川	金六町地先京橋川より港河岸地先龜島川に至る		750	33	1.8	32.7
8	京橋川	北紺屋町地先外濠より金六町地先櫻川に至る		600	33	1.8	18.1
9	築地川	木挽町八丁目地先より築地四丁目地先海に至る		550	47	1.8	36.3
10	築地川	木挽町一丁目地先より木挽町八丁目地先に至る		1,130	33	1.8	29.1
11	汐留川	木挽町七丁目地先三十間堀川より木挽町八丁目地先築地川に至る		400	33	1.8	30.5

即ち以上の計畫に依り

- 一 新に運河を開鑿するもの 290^米
- 二 在來の運河を改修するもの 14,590^米

にして其執行年割は次の如し

大正十二年 度	約 1 分 3 厘
大正十三年 度	約 2 割 1 分 1 厘
大正十四年 度	約 2 割 8 厘
大正十五年 度	約 2 割
大正十六年 度	約 2 割
大正十七年 度	約 1 割 6 分 8 厘

以 上 (大正十三年三月二十八日特別都市計畫委員會議定  
大正十三年三月十一日內閣認可  
大正十三年三月十一日公告)

埋 立 の 部

西堀留川 延長約 374米 幅員約30米

改 修 の 部

東堀留川 延長約 545米 幅員約33米 深度約 1.8米

上記運河の埋立、改修事業は大正十三年度に於て執行するものであります。

以 上 (大正十三年三月二十八日特別都市計畫委員會議定  
大正十三年四月三十日內閣認可  
大正十三年五月二日內務省告示第二〇九號)



## (3) 公 園

公園の計畫に關しては、從來施設せる所甚だ少きのみならず、這次の災害に鑑み、成る可く普遍的に之を設置するの方針を採りまして、大公園は國に於て其事業を執行し、小公園は市をして之を執行せしむる事になりました。其計畫の概要は次の通りであります。

大公園(國執行の分) (大正十三年三月二十八日特別都市計畫委員會議定)  
(大正十三年三月三十一日內閣認可)  
(大正十三年四月一日內務省告示第一七〇號)

番號	名 稱	位 置	面 積(約) 坪
1	濱 町 公 園	日本橋區濱町一丁目及濱町二丁目之内	11,000
2	隅 田 公 園	本所區小梅町、向島小梅町及向島須崎町の内並淺草區花川戸町、山の宿町金龍山瓦町及今戸町の内	32,000
3	錦 糸 公 園	本所區太平町二丁目之内	18,000

此事業執行年割 (大正十三年三月二十八日特別都市計畫委員會議定)  
(大正十三年三月三十一日內閣認可)  
(大正十三年四月一日內務省告示第一七〇號)

大 正 十 二 年 度	約 2 分 4 厘
大 正 十 三 年 度	約 3 割 2 分 4 厘
大 正 十 四 年 度	約 3 割 1 分 5 厘
大 正 十 五 年 度	約 1 割 2 厘
大 正 十 六 年 度	約 1 割 1 分 6 厘
大 正 十 七 年 度	約 1 割 1 分 9 厘

小公園(市執行の分) (大正十三年六月二十七日特別都市計畫委員會議定) (小公園)  
(大正十三年七月二日內閣認可) (説明省)  
(大正十三年七月四日內務省告示第四二四號) (略)

小公園新設事業執行年割 (大正十三年六月二十七日特別都市計畫委員會議定)  
(大正十三年七月二日內閣認可)  
(大正十三年七月四日內務省告示第四二四號)

大 正 十 三 年 度	約 2 割 8 分 5 厘
大 正 十 四 年 度	約 1 割 9 分
大 正 十 五 年 度	約 1 割 9 分
大 正 十 六 年 度	約 1 割 9 分
大 正 十 七 年 度	約 1 割 4 分 5 厘

## (4) 土 地 整 理 (附圖第三參照)

土地の區劃整理に付ては、東京市の焼失面積 10,487,470 坪を基準とし、經費 4 千萬圓を以て、約 10,000,000 坪に付區劃測量を實施することとし、其地域内に於ける宅地面積約 7,000,000 坪を 66 地區に分ち、各地の實況を案し、適當の設計を定めて施行することとしました。土地區劃整理の施行に因り、道路、廣場、運河

其他の公共の用に供すべきものと爲りたる土地は、總て之を整理施行者の別に依り、國若くは公共團體の所有地に編入するの制を樹て、又其整理施行後に於ける宅地の總面積より、1割以上減少するに至りたるときは、其1割を超ゆる部分に對し、勅令の定むる所に依り補償するの途を啓きまして、所有者其他の關係人の利益を保護し、從來の亂雜なる區劃を整正して、土地の利用を増進すると共に、一面に於て前叙の計畫に基く街路、運河、公園等の事業の施行に資することゝ致しました。而して當初の計畫に於ては、土地區劃整理は、前述の如く燒失區域の殆ど全部に亘り、國に於て之を施行するの豫定でありましたが、第四十七議會に於ける豫算削減の結果、全地區の内15地區其宅地面積 1,431,000坪を政府に於て、其他の51地區其宅地面積 5,569,000坪を市に於て執行する事となりました。其計畫の概要次の通りであります。

**土地區劃整理施行區域** (大正十三年三月十四日特別都市計畫委員會議定  
大正十三年三月十九日內閣認可  
大正十三年三月二十日內務省告示第一三一號  
大正十三年七月四日內務省告示第四二五號にて一部變更) (區域説明省略)

**土地區劃整理に依る街路の新設、改修** (大正十三年三月二十八日特別都市計畫委員會議定  
大正十三年三月三十一日內閣認可  
大正十三年四月一日內務省告示第一七一號  
大正十三年七月四日內務省告示第四二五號にて一部變更)

幅員	延 長 (約)			計
	新 設	改 修	計	
米 4	米 280	米 320	米 600	
6	104,604	79,791	184,395	
8	78,201	108,855	187,056	
11	13,137	67,954	81,191	
15	436	4,310	4,746	
16	0	1,085	1,085	
22	107	290	397	
27	25	0	25	
合 計	196,890	262,605	459,495	

**土地區劃整理事業執行年割** (大正十三年三月十四日特別都市計畫委員會議定  
大正十三年三月十九日內閣認可  
大正十三年三月二十日內務省告示第一三二號)

大 正 十 二 年 度	約 3 分 4 厘
大 正 十 三 年 度	約 3 割 9 分 3 厘
大 正 十 四 年 度	約 3 割 6 分 2 厘
大 正 十 五 年 度	約 1 割 8 厘
大 正 十 六 年 度	約 1 割 3 厘

(口) 横濱の部

横濱市の復興に關しては、其重要港たるの地位と、又帝都との特別の關係を考量して、計畫を確立致しました。其復興事業を分ちて(1)街路(2)運河(3)公園(4)土地整理の4となします。以下項を逐ふて其大要を申し上げます。

(1) 街 路 (附圖第二參照)

横濱に於ける街路の構築に就ては、其規格は概ね東京市の例に依りますが、既往の交通の狀況に鑑み、専ら主要の街路の擴築改修に止むるの方針を採り、最も緊要と認むる22路線を擴築改修し、尙横濱驛前に4,900坪櫻木町驛前に4,200坪の廣場を設置することとなりました。而して横濱に於ける街路も亦國に於て執行するものと、市に於て執行するものとに分ちます。其計畫の概要次の通りであります。

(i) 國に於て執行するもの (大正十三年二月二十八日特別都市計畫委員會議定  
大正十三年三月十一日內閣認可  
大正十三年三月十一日公告  
大正十三年七月四日內務省告示第四二六號にて一部變更)

番號	路 線 (起終點及經過地)	延長(約)	幅 員
1	子安町市郡界より神奈川町横濱驛前、西戸部町、久保町道上 を經て保土ヶ谷町岩間に至る	8,501 [*]	18乃至36 [*]
内 譯	子安町市郡界より神奈川町十番町迄	3,155	25
	神奈川町十番町より青木町七軒町迄	1,054	33
	青木町七軒町より横濱驛前迄	1,272	36
	横濱驛前より久保町道上迄	1,849	22
	久保町道上より保土ヶ谷町岩間迄	1,171	18
5	辨天橋東詰より本町四丁目を經て萬國橋南詰に至る	627	27
3	本町四丁目より眞砂町、南吉田町、蒔田町を經て大岡町高等工業 學校前に至る	4,520	22乃至25
内 譯	本町四丁目より南吉田町南七ツ目迄	2,702	25
	南吉田町南七ツ目より大岡町高等工業學校前迄	1,818	22
4	大江橋南詰より尾上町西の橋北方町を經て本牧町原に至る	4,710	22乃至25
内 譯	大江橋南詰より西の橋北詰迄	1,656	25
	西ノ橋北詰より本牧町原迄	3,054	22
5	青木町七軒町より神奈川町二つ谷を經て市郡界六角橋南詰に至る	2,182	22
6	程ヶ谷町帷子より西戸部町、南太田町、霞町、吉岡町五丁目を 經て南吉田町南四つ目に至る	3,737	16乃至22
内 譯	程ヶ谷町帷子より西戸部町迄	1,364	22
	西戸部町より霞町迄	1,436	18
	霞町より吉岡町五丁目迄	436	22
	吉岡町五丁目より南吉田町南四つ目迄	501	16
	平岡橋南詰より伊勢町、日出町、長者橋を經て千秋橋南詰に至る	2,785	18乃至22

番號	路	線 (起終點及經過地)	延長(約) 米	幅員 米
	内 驛	平岡橋南詰より伊勢町迄	1,393	22
		伊勢町より日出町迄	636	18
		日出町より千秋橋南詰迄	756	22
8	井土ヶ谷町より大岡川村永田を経て保土ヶ谷町岩間に至る	1,421	18乃至22	
内 驛	井土ヶ谷町川田より大岡川村永田迄	803	22	
	大岡川村永田より保土ヶ谷町岩間迄	618	18	
9	櫻木町一丁目より野毛町三丁目を経て日の出町一丁目に至る	546	16	
10	平沼橋南詰より横濱驛前に至る	567	22	
11	神奈川町十番町より東神奈川驛に至る	229	27	
12	平沼橋南詰より淺間町淺間下に至る	709	22	

**此事業執行年割** (大正十三年二月二十八日特別都市計畫委員會議定  
大正十三年三月十一日内閣認可  
大正十三年三月十一日公告)

大正十二年 度	約 1 分 4 厘
大正十三年 度	約 2 割 8 分 6 厘
大正十四年 度	約 2 割 8 分 7 厘
大正十五年 度	約 1 割 7 分
大正十六年 度	約 1 割 4 分 5 厘
大正十七年 度	約 9 分 8 厘

(ii) **市に於て執行するもの** (大正十三年二月二十八日特別都市計畫委員會議定  
大正十三年三月十一日内閣認可  
大正十三年三月十一日公告  
大正十三年七月四日内務省告示第四二六號にて一部變更)

番號	路	線 (起終點及經過地)	延長(約) 米	幅員 米
13	日の出町一丁目より井土ヶ谷町川田に至る		2,789	16
14	内 驛	青木町七軒町より淺間町社宮司に至る	2,768	18乃至27
		青木町七軒町地内	64	27
		青木町七軒町より淺間町社宮司迄	5,704	18
15	表高島町より西戸部町扇田に至る		1,260	15
16	子安町海道通より子安町神の木に至る		1,364	16
17	車橋北詰より山元町に至る		600	18
18	井土ヶ谷町川田より大岡町大橋詰に至る		606	22
19	千歳町二丁目より南吉田町南六つ目に至る		1,382	20
20	内 驛	中村町西の谷より南太田町西中耕地に至る	945	16乃至20
		中村町西の谷より南吉田町南六つ目迄	673	20
		南吉田町南六つ目より南太田町西中耕地迄	272	16
21	北方町小湊より新山下町に至る		636	18
22	蒔田町廻り坪より南太田町清水耕地に至る		464	16

**此事業執行年割** (第十九號路 線を除く) (大正十三年四月二十三日特別都市計畫委員會議定  
大正十三年四月三十日内閣認可  
大正十三年五月二日内務省告示第二〇八號)

大正十三年 度	約 2 割 6 分 4 厘
---------	---------------

大正十四年度	約2割3分7厘
大正十五年度	約2割4厘
大正十六年度	約1割6分5厘
大正十七年度	約1割3分

復興計畫に依り、新設又は擴張すべき街路總延長は區劃整理街路 86,545米を除き、幹線及補助線のみにて 43,348米に當ります。今其幅員延長及其面積を示せば次の通りであります。

		(イ) 國 執 行		
幅 員	延	長		面 積
米	米	里	町 間	面坪
36	1,272	1	1 39	13,852
33	1,054	0	9 39	10,522
27	856	0	7 50	6,991
25	7,513	1	32 48	56,818
22	14,931	3	28 52	100,366
18	3,861	0	35 23	21,023
16	1,047	0	9 35	5,068
計	30,534	7	27 46	214,640
		(ロ) 市 執 行		
27	64	0	0 35	528
22	606	0	5 25	3,927
20	2,055	0	18 50	12,433
18	3,940	1	0 7	21,670
16	4,889	1	8 49	23,252
15	1,260	0	11 33	5,544
計	12,814	3	9 19	67,354

而して街路の新設又は擴張に要する土地は 230,069 坪にして其内譯は

國の執行する街路に要するもの	153,675 坪
横濱市の執行する街路に要するもの	38,894
區劃整理街路に要するもの	37,500

であります。

而して土地區劃整理に依り無償にて收得すべき土地52,500坪の内より土地區畫整理街路の用地に充つべき 37,500 坪を控除したる殘地積 14,000 坪の内 9,000 坪は之を横濱市の執行する街路の敷地に、6,000 坪は國の執行する街路の敷地に充當致しまして結局有償にて取得すべき街路用地は國 147,675 坪單價90圓此代金13,290,750 圓横濱市 29,894 坪單價90圓此代金 2,690,460 圓となります。

## (2) 運 河 (附圖第二參照)

横濱市内に於ける水運を便ならしむる爲(イ)堀割川(ロ)中村川及堀川の二運河を改修し、房總及三浦半島方面より横濱港に出入する和船の交通に便せん爲改修計畫を樹てましたけれども、其後關係各方面の意見に依り、將來横濱港をして貿易港として將又工業都市としての發展の上よりは下記の兩川を改修するを適切なりと認めまして、目下其計畫に付き調査中であります。

## 横濱運河變更計畫概要

河 川 名	改 修 區 域	延長 米	幅員 米	深 度 (干満可以下) 米	摘 要
大 岡 川	自 柳 榎 谷 橋 至 榎 谷 橋	2,254	27	1.5	現在幅員約18米
帷 子 川	自 築 地 橋 至 都 市 境 界 地 點	2,151	27	1.5	現在幅員27米以下の箇所は27米迄に擴築其他現在幅員の儘改修するものとす

## (3) 公 園

横濱市に於ける現在公園は横濱公園(面積19,448坪)及掃部山公園(面積4,278坪)の2箇所過ぎませぬのみならず、這般の慘害に鑑み、普遍的に設置するの必要を認め次の4箇所を増設するの計畫を樹てましたけれども、未だ特別都市計畫委員會の議を経るに至りませぬ。

日 出 公 園	4,800 ^坪
山 下 公 園	25,000
野 毛 山 公 園	20,000
神 奈 川 公 園	6,000
計	55,800

## (4) 土 地 整 理 (附圖第三參照)

横濱に於ける土地の區劃整理も亦大體に於て東京の例に従ひまして、燒失區域約3百萬坪に付區劃測量を施行し、内約75萬坪に付き政府に於て區劃整理を施行する豫定でありましたが、豫算削減の結果約80萬坪を國に於て、他は市に於て施行することゝなりました。其計畫の概要次の通りであります。

横濱市(大正十三年六月二十七日特別都市計畫委員會議定)  
(大正十三年七月二日内閣認可)  
(大正十三年七月四日内務省告示第四二七號) (地區詳細の説明は略す)

土地區劃整理に依り街路の新設、改修さるべきものは次の通りであります。

(大正十三年六月廿七日特別都市計畫委員會議定)  
(大正十三年七月二日内閣認可)  
(大正十三年七月四日内務省告示第四二七號)

幅員	新設(延長)	改修(延長)	計
* 4	3,393*	2,337*	5,730*
6	28,206	9,934	38,140
8	11,726	10,198	21,924
11	3,118	14,857	17,975
15	495	2,281	2,776
計			86,545

土地區畫整理事業執行年割 (大正十三年六月廿七日特別都市計畫委員會議定)  
大正十三年七月二日內閣認可  
大正十三年七月四日內務省告示第四二七號

大正十三年度	約3割8分8厘
大正十四年度	約3割7分5厘
大正十五年度	約1割6分4厘
大正十六年度	約7分3厘

#### (四) 防火地區建築費補助

都市の中樞地帯に路線形又は集團地形の防火地區を指定しまして、其地區内に於ける建物を不燃質構造となす事は、實に都市防火政策の根本問題であつて、保安上喫緊の要務でありますけれども、大火災後の今日の如き場合に在りては、其地區内に耐火建築を爲さんとする者に對しては、相當の方法に依り、之を助成しなければ、容易に其目的を達することが出来ませぬ。依て復興計畫に於ては總費額2千萬圓を限り、東京及横濱兩市の焼失區域内に於ける防火地區内に建築を爲す者に對し補助金を支出することゝしましたが、其最高率は防火建築と普通建築との建築費差額の大約1/2を越へざる程度を目標とし、建物の種類等に依り、多少の差異を設くることゝなりました。即ち其要領は次の通りであります。

- 一、補助金額は建物の構造と其用途に依り次の通り區別して交付す。  
即ち普通の建物に於ては
  - (一) 建物の外壁、床、柱を耐火構造とする時は坪50圓以内を交付す。
  - (二) 建物の外壁を耐火構造とする時は坪40圓以内を交付す。
  - (三) 劇場、活動寫眞館、演藝場、觀物場、公會堂、旅館、下宿屋、寄宿舍、貸座敷、常設展覽會場、百貨店、勸工場等の建物、自動車又は倉庫等所謂特殊建築物に就ては其建物の大小、收容人員の多寡等に依り20圓又は30圓以内を交付す。
  - (四) 軒高50尺、高65尺を越ゆる建物に付ては地盤面上45尺迄の床面積に對して坪當50圓以内を交付す。

#### 四 復興法制の由來

是から少々帝都復興に關する法制の沿革の事に就て申し上げますが、政府當局に

於きましては、當初から特別法を制定するの必要を認めて、復興院の設置と同時に、其調査研究に全力を盡したのであります。蓋しそれは、今回の大震災に對する善後策としては、單に帝都を其舊態に復せしむるだけでは、何人も満足することが出来ないものである。何うしても進んで將來の發達を考へて之に應ずる立派な帝都を再興する途を講じなくてはならない、而してそれには此際一大英斷を以て土地の區劃を整理し、限られたる土地の利用を増進すると共に、道路、運河、公園、市場等の施設を適當に配置して、交通、衛生、保安其他各方面に亘り、組織あり統制ある都市の構成を、完成せねばならないのでありますが、この目的の爲には、從來の都市計畫法、耕地整理法、道路法等では充分に之を成し遂ぐる事が出来ないので、特別法を制定する必要を認めたからであります。従て新に制定せんとする特別法は、從來存する各種の事業法をも、圓融統一して、完全に土地區劃整理を実施することの出来る様なものでなければならぬのでありますから、關係者當初の考では、從來の都市計畫法とは全く獨立の地位にある、帝都復興法を制定して、平時の條規に膠柱する煩を避け、一意事業の達成に便宜なるものと仕様としたのであります。

之が爲め復興院に於ては奮勵努力、關係官吏調査審議の結果、十數回稿を改めた様な次第であります、その間復興法の内容として規定せられた重要な事項は大體次の如くであります。

- 第一 帝都の復興を目的とする以上は、都市計畫法に列記せられたる交通、衛生、保安、經濟等に勿論、此外に於ても教育、學藝、社會事業凡ての方面に亘つて、苟くも重要な施設は復興計畫として之を確定し、其事業の達成を圖らんとする趣旨を明定したること。
- 第二 復興計畫及復興計畫事業は、特に設置せられたる帝都復興院評議會の意見を聞いて政府自ら定めたる後、必ず公告の方法に依り都人士一般に周知せしむべきものとしたること（都市計畫法に依れば都市計畫及其事業は、都市計畫委員會の決議を要し其拘束を受くべく、且又其決定に付ては一般に公告することは要しないのであります）。
- 第三 帝都復興事業中、構成の基幹たるものは、國に於て自ら執行し、其他の事業は、之を公共團體を統轄する府縣知事又は市長等の行政廳が、執行の任に當ることとして、從來の都市計畫法に於て、原則として公共團體を統轄する行政廳を執行者とする制を改めたること。
- 第四 國に於て執行すべき復興事業に付ては、國自ら其經費を負担し、公共團體には其一部を負担せしむることとし、又府縣知事、市長等の執行すべき其他の事業に付ては、府縣市等の公共團體をして經費を負担せしむるも、國は之に對し資金を貸付又は補助することを法文に明定したること。
- 第五 公共團體をして、復興事業に要する費用に充當せしむるが爲、土地の賃貸價格を標準とする特別税を賦課するの途を開きたること。
- 第六 從來の市街地建築物法及都市計畫法に依る地域又は地區の外、風致又は風紀維持のために地區を指



定し、倉庫地区及運送取扱地区の指定を爲すの途を開きたること。

第七 復興事業に要する土地の境域内に於ける土地の変更、工作物の築造及竹木土石の採取に付ては、禁止又は制限するを得せしむると共に、復興計畫、復興事業又は地域地区に關する調査又は工事の爲必要あるときは、官吏吏員をして他人の土地に立入り測量又は検査を爲し、障害の竹木土石等を移轉又は除却するを得せしめたること。

第八 行政官廳又は行政廳に於て、自ら宅地の利用を増進する爲、土地の區劃整理を行ふことを得るの途を開き其場合に於ける設計、換地處分等に付ては、土地所有者及借地権者より組織せられたる土地區劃整理委員會の意見を聞くべきことと爲したること。

第九 區劃整理の結果、道路、運河其他の公共用に供するものとなりたる土地は、國有地又は公共團體の所有地に編入すると共に、其爲生じたる宅地面積の減小に付ては、施行前の宅地の1割を超ゆる部分に對し補償金を與ふることと爲したること。

第十 土地區劃整理施行の爲必要あるときは、建物其他の工作物に對し移轉命令を發し得るの途を開きたること。

第十一 市街地に於ける土地の區劃整理の特徴に鑑み、建物敷地と雖建物所有者の同意を得ることなく、整理施行地區に編入するを得せしめたること。

第十二 復興事業に要する土地、物件及土地に關する所有權以外の權利は、之を收用又は使用するを得ることとし、且其結果一宅地を爲すに足らざる殘地を生ずる場合には、併せて地帯收用をなし得ることとし、更に收用に關しては、土地收用法の手續に依らずして、簡易の方法に依るの途を開きたること。

第十三 復興計畫區域内に於ける道路に付ては、道路法に規定する主務大臣の權限を帝都復興院總裁に屬せしめ、道路事業の執行に付ても、復興院に於て統括すべきを明定したること。

第十四 復興計畫區域内の土地に關する權利に付ての爭議を調停するの制度を立て、震災災の爲に生じたる各種の土地紛議解決の途を開きたること。

然るに是等事項の中第十四の權利爭議調停の件は、其後審議の結果之を別個の法律とするが適當であるといふ事になりまして、土地に關する權利爭議調停法の名稱の下に、之を編成して司法省へ内協議しましたところ、偶同省立案の商事調停手續等と合せて、審議せられたのでありますが、臨業議會の形成等に鑑み、結局議會に提案せられずして止みました。此結果として帝都復興法案は始め59箇條であつたものが41箇條に縮少せられましたが、更に前記の第五に付ても尙考慮の餘地があると云ふので一時見合せ、其他に於ても條文を整理いたしました結果38箇條となり、之を關係各省及法制局に廻付し種々折衝を重ねましたところ、各省の權限に關係する所も尠くなかつた爲、容易に意見の一致を見るに至らずして、其儘法制局の會議に上り、關係者全部參加し互に其主張を述べて、其譲るべきは譲り漸く成案を得たのであります。但し前記第十三は内務省に異議があつて削除することとなりました。

然るに當時の政治の實際から見て、會期の短い臨時議會に對して、斯様なる重大なる法律案を提出することは、却て審議未了の口實を與ふるの虞あるといふ議

論も出て、遂に帝都復興法は最少限度に縮少することに廟議が決せられ、急遽改案の止むなきに至りました次第であります。斯様にして、改案せられました帝都復興計畫案は、従來の都市計畫法の特別法として、都市計畫法に依り處理し得るものは可成之に依り、其足らざる重要事項のみを帝都復興法に規定するといふ趣旨から、前記の第一、第二、第六、第七及第十二は之を削除し、又補助貸付に付ても法案中から之を除いて、主として復興の眼目たる土地區劃整理に關する重要規定のみを掲記することとし、遂に全文10箇條に改めて之を第四十七議會に提案致しました。然るに議會に於ては土地區劃整理は、土地所有者の權利關係に重大なる影響を與ふるものであるから、寧ろ之を地主組合に依り施行せしむるを本體とすべしといふ意見が、多數でありまして、之に基き本案に修正を加へ、尙又組合設置の場合に於ては借地權者の同意を得べき旨の規定をも加へ、更に名稱を「特別都市計畫法」と改めて協賛を與ふることになりました、之が復興事業執行に關する根本法規の沿革の大要であります。

又土地に關する權利爭議調停の問題は、前述の通り第四十七議會には提案せられませんでした。其後司法省に於て調査の結果、第四十九議會に「借地借家臨時處理法案」となつて、提案されまして成立を見た次第であります。同法は土地の外建物に關する爭議をも、敏速圓滿に安排するの趣旨に於て出來たものでありまして、其要點は

- (一) 著しく不當なる借地借家の條件を變更して之を衡平に定むる方法を設けたること。
  - (二) 借家權は建物の滅失に依り消滅する譯であります。借家人を保護する爲めに、その土地の上に新築せられたる建物に對して、従來の借家人の先借權を認めたること。
  - (三) 震災に因つて滅失した建物の敷地に、従來の借家人の築造したる假設建築物を保護したること。
  - (四) 震災に因り借地上に於ける建物が滅失した場合に於ける借地權を保護したること。
- の四點であります。

## 五 道 路

### (一) 計 畫 の 經 過

此度の復興計畫に於きましては、何を申しましても街路の新設又は擴張が最大要素となつて居ります。従て是等の道路の系統につきましては非常に議論が多く、案としても随分澤山出來ました。之が爲めに世間から復興院は手習紙に無駄な樂書をして反古を澤山作つて居るとか、或は少し氣のきいた技師なら、あの位なものも3日も掛れば出來るとか、色々惡口を言はれた程でありましたが、當局者に

なりますと、幅24間の幹線道路1本を定めるだけでも、大分時間を費した様な次第でありますから、全部纏まる迄に相當の時間を要しましたのは、止むを得ないことと思ひます。併し兎に角將來新宿へ通ずる九段から兩國橋を経て、龜戸に至る幅20間道路と、品川から銀座の東裏を経て、千住方面に至る幅18間乃至24間道路とは、東西南北を十字に通ずる最も肝要な幹線道路として考へることとなり、其位置が大略決まつてから、他の街路計畫も是と關聯して漸次に埒が明いて參りました、夫でも尙日本橋區の一部に於ける道路配線上から起ります區劃割につきては、亦種々議論が沸騰致しましたが、時は總てに解決を與へると云ふ眞理は、この場合にも其適用を誤りませんで、甲案、乙案、別案などと案が種々あつて決定しにくかつたものが、一方豫算の方からも制せられ、又他方臨時議會開催期日が迫つて來たなどの爲め、遂に一つの成案に纏まる様になりました。この案は現在決定になつて居ります復興計畫と、多少は違つて居りますが、大體同様と考へらるゝ様なものであります。而して之を臨時議會へ提出致すこととなり、其結果修正削除を受けましたけれども、兎に角御承知の通り一部の豫算は通過致しましたし、又削減されました部分の計畫に對しましても、相當なる政府の補助のもとに自治體をして執行させて差支ないと云ふ了解を得たので、議會終了後は直ちに特別都市計畫委員會に附議致します様に、實行案の調査や設計の作成に取掛りました。勿論議會に提出します以前にも地形其他の關係から測量を要します場所は詳しい實測をも致しましたが、此度は更に、市役所保管の公道敷地査定圖(縮尺1/600)をも利用して、各街路局部の擴築設計、現存耐久性建物の調査其他計畫設計上必要な諸種の現場調査を致しました。その當時迄東京市の正確な實測圖面としましては唯參謀本部の1/10000實測圖しかありませんでしたが、これ以上縮尺の大きい完全な圖面の無かつたことは、此度の様に急いで、廣い地域の都市計畫をやります上には、甚だしき不便を感じた次第であります。勿論前申しました東京市公道敷地査定圖のあつた爲めに、非常に助かりましたが、未だそれが焼失區域全部に亘つて完成して居ない故、街路や運河殊に區劃整理の設計をやります上には、これ丈では到底間に合ひませんので、色々相談致しました結果、陸軍の陸地測量部と協力し、此復興計畫を實施します區域全部に亘りて、縮尺1/600實測圖面を作ることになりました。此實測には去年十二月下旬から取掛りましたが、晝夜兼行で急ぎましたので、この四月には全部完成致しました。併し當時諸種の計畫を進

める上に、此圖面の完成を待つて居る譯にも参りませんから、参謀本部 1/10000 實測圖を縮尺 1/3,000 に引延し、是を特別都市計畫委員會へ提出する計畫圖面や其他に利用致しました。前にも申しました通り、街路計畫其他は臨時議會前に大體決定致して居りましたが、其後東京及横濱市當局者の意見をも聞き、尙細かく調査した結果、變更を必要とする部分は、夫々修正加除をなして、計畫原案を作成し、本年二月二日特別都市計畫委員會の官制發布、委員任命と相俟つて、二月五日第一回の特別都市計畫委員會を開催致しました。此委員會へは東京横濱の幹線、及補助線道路、并に東京運河計畫を附議致したのであります、審議中豫算に見込んである用地代につき、餘り廉過ぎはせぬかと言ふ様な可なり八釜敷い議論もありましたが、大體は順調に進んで、東京の分は數回の訂正を経ました後、二月二十七日に特別委員會の議決を見たのであります。横濱の分は鐵道停車場の位置について大分議論がありましたが、鐵道省の了解も得らるゝ様になり、是も多少は修正を見ましたが、計畫の範圍が小である爲め早く片付いて、東京に先立ち、二月十八日に特別委員會の議決を経、續て二月二十八日に第二回總會を開き、特別委員會の議決には別に大した議論もなく賛同を得まして、三月十一日の公告と共に茲に東京の主要街路及運河計畫並に横濱の主要街路計畫は決定を見ることになりました。委員會の経過に就ては、色々御話致すと面白いともありますが、あり長くなりますから今日は省略致します。此處で一寸御断りして置きますが、東京の方では國で工事を致します幅員22米以上の街路を幹線、市で工事を致します幅員22米未滿、11米以上の街路を補助線と申しまして、區劃整理をなす爲に設けます街路を、區劃整理街路と名をつけることになつて居ります。例外としましては、補助線の中に幅員22米の街路が5線丈ありますが、是は市の電氣事業の經濟で負擔することになつて居ります。東京では上述の通り大體に街路の幅で幹線、補助線と云ふ具合に分ちて國と市の工事區域が定まつて居りますが、横濱の方では國と市との仕事を幹線、補助線と云ふ様に區別して居りませぬので幅の広い道路を市でやり、狭い街路を國でやる場所もあります。是は全く議會の修正の意味が、横濱は東京の方と少し異つて居つたからであります。第一回、第二回の特別都市計畫委員會の終了後は直ちに此計畫を土臺としまして、土地區劃整理の街路の計畫に移りましたが、東京の計畫は三月十四日に開いた第三回特別都市計畫委員會に附議致しました。前回と同様特別委員會が設けられまして審議を重ね、多

少の修正を経て、是も三月二十八日の第四回總會で全く決定致しました。續いてこの計畫は四月一日に公告されまして、是で東京の街路及運河計畫は、全部確定致しました譯であります。茲で一吋區劃整理街路の事に就きて申し上げますが、區劃整理街路は幅6米と8米のものが大部分であつて、局部的に幅11米或は之以上のものが僅か許りあります。初めの計畫では、幅6米以下の街路は絶対に造るまいと考へたのですが、段々實際の換地設計をやつて見ますと、現在の日本の都市の様に非常に小さい家屋が密集して居ります處では、それにフロンテーデを與へます關係上、どうしても幅員3米乃至4米の街路を例外として局部に造らなくては收まらないことになつたのであります。

東京市の方は以上に申し上げました區劃整理街路の決定で、一先づ街路及運河計畫は全部定まつた譯であります。横濱の方は六月二十七日の特別都市計畫委員會で區劃整理街路の計畫が即決され、近々公告される事になつて居りますから、運河計畫を除きまして街路計畫は全部決定致したのであります。

三月中頃になりまして前に申し上げた陸軍の陸地測量部と協力して作りました東京市縮尺1/600實測圖は、殆ど出来上りましたから、東京市の關係者の方々にも御出を願ひ、此圖面に總ての街路運河其他の計畫を入れ、十數回に亘りたる協議の結果、夫等に對する設計平面圖を完成致しました。只今は是等の設計圖に基きまして、銳意區劃整理に伴ふ換地の設計に取り掛つて居りますが、國が執行する整理地區15の換地設計は、近々全部出来上る筈であります。御承知の通り此度の復興計畫は、大部分區劃整理に依つて用地を編み出しますので、買収には依らないのですから、一應決まりました街路計畫其他も、換地の設計をやりました上で、局部的には多少の變更を免れない事と存じます。

後程段々と説明致しますが、此度の復興計畫の街路だけでも、其延長はなかなか大きなものであります。又前申した通り、是等の工事は一部分は國がやり、一部分は市がやるのですから、東京で云ひますと、國が執行致します15の區劃整理地區では、其幹線及區劃整理街路は國が工事をやり、補助線の工事は市がやるのであります。又市が執行します50許りの區劃整理地區では、其幹線工事は國がやりませんが補助線と區劃整理街路の工事は市自身がやりますから、同じ地域内で國と市が別々に同じ様な工事をやらなくてはならないので、其點は大層複雑になつて居ります。是は議會で修正されました結果で已むを得ぬ事ではあります。此様な

關係は獨り工事の上許りでなく、復興計畫に於て、色々の方面にもありますから、國と市とは殆ど一身同體となり、よく協調して進んで参りませぬと、なかなか事業が旨く行きにくいことになると存じます。

## (二) 街路の設計

これから少し道路の計畫に就きまして技術上の事を申し上げたいと存じますが各路線一本毎に詳しい説明を致しましても、餘り面白いことでもありませんから一、二設計上興味あるものにつきまして簡単に説明致します外は、地圖で御覽を願ふことに致します。(附圖第一及第二參照)

### (イ) 九段坂の改築と第十二號線中小川町より湯島四丁目に至る路線

九段坂は御承知の如く現在最急勾配 1/9 位になつて居りますが、この改築につきましても、随分色々な議論がありました。此事は詳しく申上げると面白いのでありますが、とても時間があり得ませんから、結局決定しました陸橋案につきまして簡単な説明を申上げることに致します。附圖第四及第五は此平面圖と縦斷面圖であります。坂上から來ます下町方面へ向ふ所のスルー・トラフィックは、廻橋東詰から架ける 1/25 の陸橋の上を通過することになるのであります。而して現在坂下で横斷して居る所の飯田橋から竹橋に至る道路は、現在の儘此陸橋の下を通じてグレード・セパレーションをやり、此街路と坂上との聯絡には、陸橋の北側に 8 間街路を残して置くつもりであります。

又小川町交叉點から湯島四丁目に至る第十二號路線につきましても、其經過地の點で色々議論がありました。結局實測致しました結果、小川町交叉點から北に向つて聖堂の側を通せば、最急 1/25 勾配で鐵道省線と聖堂前の松住町に下る街路とを橋梁で横斷した上、本郷臺に渡れることが知れましたので、遂にそれに決定致しました。附圖第六及第七は此平面圖と縦斷面圖であります。此處に出來ます橋梁が最近命名致しました聖橋であります。此路線が完成の曉には、現在の小川町交叉點の交通状態は、大に緩和することが出來て、其混雜を避け得る事になり、本郷方面から丸の内に出るには大變便利になります。其他の路線中で特に第一號線の芝口一丁目から車坂町迄の幅 44 米路線につきましては、經過地其他に於て、中々議論もあつて、是を詳しく申上げると面白いのでありますが、他日の機會に譲ることゝ致します。

## (ロ) 街路の延長と面積

東京の方では今度の復興計畫街路の延長は大體

幹線 (國執行の分)	118,534 [*]	(30里6町)
補助線 (市執行の分)	138,621	(35里10町)
區割整理街路 (國及市執行の分共)	249,218	(114里32町)

でありまして横濱の方は

國執行の分	30,534 [*]	(7里28町)
市執行の分	12,814	(3里9町)
區割整理街路 (國及市執行の分共)	86,545	(22里1町)

であります。

又街路の面積を申しますと未だ精細なる調は付きませんが東京の方では大約

幹線 (國執行の分)	973,000 ^坪
補助線 (市執行の分)	534,000
區割整理街路 (國及市執行の分共)	1,088,000

でありまして横濱の方は約

國執行の分	215,000 ^坪
市執行の分	67,000
區割整理街路 (國及市執行の分共)	139,000

であります。

東京市の道路につきては、大正十二年六月の土木學會で、東京市の竹内季一博士が非常に有益な御講演をなされて居られますが、是に依りますと、東京市の認定道路面積は約278萬坪であつて、東京市の全面積は2,397萬坪であるから、道路の割合は1割1分6厘になる相であります。此度の東京焼失面積は通常1,100萬坪と申してありますが、焼跡の下町は今迄比較的road面積の割合が多くなつて居りますから、之を假りに1割3、4分位と見ますと、此度の復興道路計畫では、更に133萬坪が潰地となり、それが道路の敷地として増す筈になつて居るが故に、大體東京焼跡の區域では、道路面積は2割5、6分見當になるものと想定して大差なからうかと存じます。歐米諸都市の例を見ますと、巴里2割5分、伯林2割6分、費府2割9分、維納及紐育3割5分、華盛頓4割3分位だそうであります。されば此度の復興計畫完成の曉には、東京の焼失區域内は先づ伯林、巴里位の程度には追いつけることになるのであります。尙是等の面積の精しい所は唯今急いで取調べて居ります。

此度の復興計畫に就きまして随分世間の一部では、あんなに幅の廣い道路は要らないとか、又はあんなに澤山の道路は不必要だとか申す人もありますが、私の

見る處では之と反對で、此程度の計畫では寧ろ小さ過ぎるのであるまいかと内心疑問を有して居る次第であります。將來道路交通に最も影響ありますものは、申す迄もなく自動車だと存じますが、日本では機械も油も高價で、しかも一般の富の程度は低いのでありますから、自動車交通がアメリカあたりの様な發達を見ることは勿論ありますまい。けれども、既に東京でも震災後自動車数は1萬臺を突破致しましたし、今後も益々増すことゝ存じますが、假令道路敷地の割合が2割5、6分に増加した下町でも、充分満足だなどゝは申されないのであると存じます。百年の長計とか千年の大計とか申しますけれども、結局富の程度の低い日本で吾々がやつて來ましたものには、大き過ぎた例は先づありませぬ。今迄でも計畫が出來、實行に入りまして漸く夫が竣工致します頃には、規模が小さくて直ぐに改造の必要に迫られると云ふ様な例は到る所にあります。此事は誠に遺憾に堪へぬ次第で、勿論一概には申上げられませんが、實行に着手したからには可成是を短期間で仕上げ、利用率を多くすると云ふことが、殊に日本では大切なのでないかと存じます。

#### (ハ) 路線設計の方針

道路計畫の大要は前申しました通り、第四十七議會に提出前大體定めたのでありますが、特別都市計畫委員會に附議するに當りまして、路線毎に一層詳しい設計を爲したのであります。夫れは大體次の様な方針によりました、横濱市の方は多少これとは違ふ所もありますが、矢張大要これにて従つ刷てます。

#### (1) 大體の方針

- (一) 道路幅員は米法を用ふ。
- (二) 現存の市街區劃は、特に整理の必要を認むるもの、外現狀を維持すること。
- (三) 高速鐵道が通ずる可能性多き箇所は、街路の幅員を27米以上とすること。
- (四) 電車軌道を通ずべき街路は、幅員を22米以上とすること。
- (五) 舊都市計畫議定路線は、可成之を採用すること。
- (六) 舊電車軌道免許線も亦可成之を採用し、既に其用地買收済のものにつきては、特に之を利用する様留意すること。
- (七) 地下埋設物の移築を少なからしむる様注意を拂ふこと。
- (八) 現存街路を擴築する場合に於ては、原則として左右兩側に擴ぐるの方法を採ること。
- (九) 殘存の永久的建築物中被害少なきものは成可く之を避くること。
- (一〇) 22米以下の補助路線は、喰違ひ又は屈曲を餘り考慮せず、可成現存道路を利用し擴築すると同時に幹線に對し相當系統的に配置すること。
- (一一) 街路の屈折點は、出來得る限り之に交叉する街路との交叉箇所を選ぶこと。

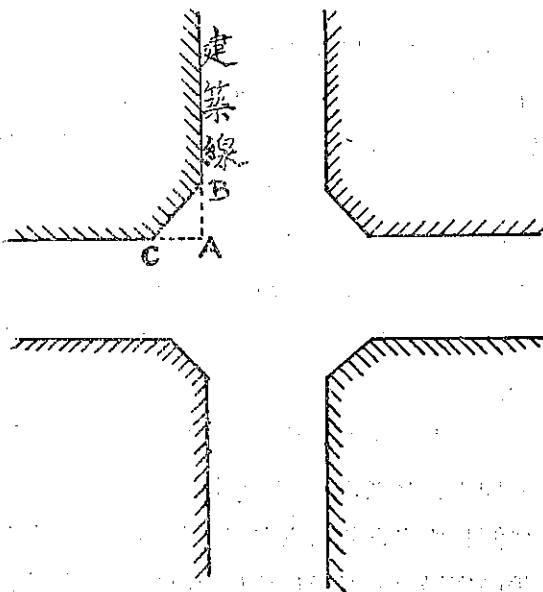


- (一三) 22 米以上の街路の勾配は 1/25 以下とすること。
- (一四) 二つ以上の街路の交叉は出来得る丈之を避け、己むを得ざる場合は敷線が一點に交らざる様にし、出来得れば小なるアイランド等を設くるの餘地を存せしめ、交通整理を容易ならしむる方法を講ずること。
- (一五) 橋梁は可成斜角にならぬ際其位置を選定すること。
- (一六) 大なる下水渠に接する街路を擴張する場合には、之を被覆又は改築して成可く街路敷地に利用すること。
- (一七) 幹線に沿ふ敷地の奥行は補助線に比し大ならしむること。
- (一八) 幹線に平行する敷地の幅は、之に直角なる幅より 2 倍乃至 4 倍の程度に大きくなる様に道路區劃割を設計すること、例へば道路區劃割としては日本橋通附近の如きものよりは、銀座通附近の如き方式を採用すること。
- (一九) 街路區劃には相當の隅切を爲すこと（其標準は下記「街角の剪除」に依る）
- (二〇) 橋詰には廣場を設くること（其標準は左記「橋詰に於ける街路幅員」に依る）

### (2) 街角の剪除 (第一圖参照)

- (一) 幅員 6 米以下の街路が幅員 11 米未滿の街路と交會する箇所の街角は之を剪除せず、但し必要ある場合は特別に設計するものとす。
- (二) 幅員 8 米以上 11 米未滿の街路が互に交會する箇所の街角は幅 3 米の剪除をなすべし、但し土地状況により剪除せざることを得。

第一圖



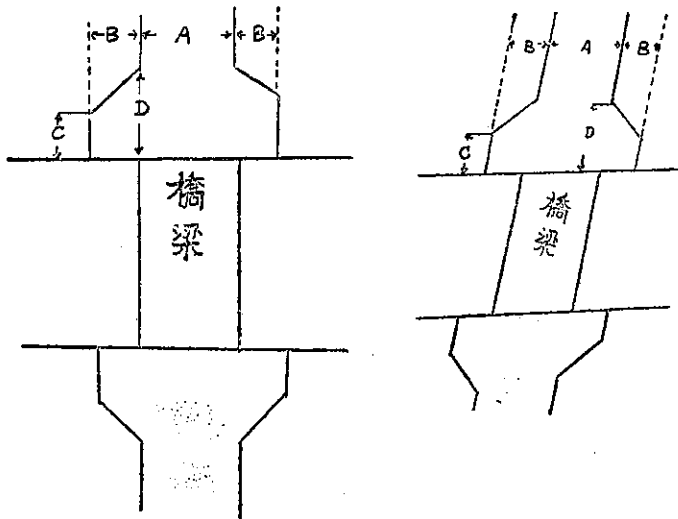
- (三) 幅員 11 米未滿の街路が、幅員 11 米以上の街路と交會する箇所の街角は、之を剪除せず。
- (四) 幅員 11 米以上 22 米未滿の街路が、幅員 11 米以上の街路と交會する箇所の街角は、幅 4 米の剪除をなすべし。
- (五) 幅員 22 米以上の街路が、互に交會する箇所の街角は、幅 12 米の剪除をなすべし、但路面電車軌道分岐曲線なき箇所の街角は、8 米の剪除をなすべし。
- (六) 街路交叉角特に鋭角なる場合は以上の規定に據らず特別に設計するものとす。  
附記街角剪除幅は第一圖の如く剪除線 BC (但し AB=AO にとる) とす。

### (3) 橋詰に於ける街路幅員

(第二圖(1) 及 (2) 参照)

- (一) 橋詰に於ける街路の幅員は次の如く擴大すべし。  
Bは、取付街路幅員 A (斜橋にありては(2)の如く斜幅A) の 1/2 とし、最小 8 米最大 18 米とすべし。

(1) 第二圖 (2)



Cは、取付街路幅員A(斜橋の場合は前項に同じ)の1/2とし、最小6米最大11米とすべし。  
 Dは、Cの2倍とし、最小12米最大22米とすべし  
 (二)斜度特に甚しき橋梁に在ては上の規定に據らず特別に設計する者とす。

是等のことにつき尙少々申上げて見ます。

米法につきましては、復興院時代評議會でも是非使用する様にとの議決もあり

ましたので、遂に採用することに決定致しましたのでありますが、復興局の様に仕事を急ぎます處では、用地其他の細かい所迄徹底的に米法を使ふことは、一寸困難かと存じます。

街路を擴築致します場合に、従來東京では土地の買収、補償費等の關係から經費が多くかゝりますために、一般に片側取りに致して居りました様であります、此事が大分問題になりました。片側取りは不公平である、兩側取りにすれば公平だから纏りがよい、電車軌道ある街路を擴築するには、兩側を等分に擴げる方が、軌道移轉の必要が少ないとか、種々議論もあり、且つ今度は補償する建物其他も大部分粗末な假建物であるし、殊に區劃整理を實行するのであるから、片側取りにする利益は少いと云ふことで、大體公平に兩側取りにする方針に致したのであります。特別都市計畫委員會、區劃整理委員會でも、矢張り今迄の處、兩側取りの方が賛成者が多い様でありました。

二つの街路が交叉して居る處へ、更に他の街路が來る様な場合には、是等路線の中心點が一點に集まらぬ様、なるべく別々に交叉させ、交叉個所の間の空地にはアイランドを作り、一方交通の整理に便じますと共に他方貧弱ながら此部分に廣場を造ることに致しました。既に是等の廣場中命名致しました中に上野廣場、

柳廣場（淺草橋附近）和泉廣場（和泉橋附近）などがありますが、附圖第八、第九（鳥瞰圖）、第十及び第十一が此平面圖であります。

次は町割の問題でありますが、日本橋通附近の様に、幹線へ面して居る區割劃の幅が狭くて、多くの小街路が此幹線道路へ交叉して居りますと、交通の上からは是等の小街路へ出入する車馬の爲めに、幹線街路の交通が非常に妨害されますし、又宅地の利用上からは、幹街路線に面しますフロンテージがそれだけ少くなる不利があります。それで幹線道路に添ひました町割としては、銀座通り附近の様に共幹線に面した宅地の幅を、街路に直角な奥行よりは、2倍乃至4倍位に大きくする方が有利だと決しまして、此度の計畫では大體此方針に則つたのであります。尤も局部的に申しますと、日本橋通り附近の様な町割は、幹線道路の繁昌する影響を受けて、横町の商賣をも亦繁榮させる結果を生む様な所もありますし、又町割の方角其他の關係に依つては、以上の方針を固守しなくてもよい場合もあると思ひます。淺草の仲見世通りは、一寸事情は違ひますが、やはり横町の多い結果、あの場所の賑かさを一層増して居るのではないかと存じます。此外街路交叉個所に於ける隅切につきましては、火事の際に自動車啣筒の出入に便する様、狭い街路にも相當隅切をすることに致しました。又橋詰にも橋梁架換の時は假橋敷地として利用し、平常は材料置場、交番、便所、其他の敷地として使用する様、相當の廣場を置く事に致しましたが、是等の事柄を定むるに就ては、内務省、東京市及横濱市等の關係者にも、御參與を御願した次第であります。

## （二）街路設計の基準

街路の設計を致します大體の基準を作りたく存じまして、是に關しても亦内務省、東京市及横濱市關係技術者の方々と御相談をなし、大體下記の様なもの定めました。これは東京の分ですが、横濱市も大體これに依るつもりであります。（附圖第十二參照）

夫等の諸規定を順次次に申述べます。

### （1）車道及歩道の幅員

（一）幅員11米以上の街路に在りては次の標準に據る。但し街路幅員44米以上のものに在りては、各街路に就き別に之を定むるものとす。

車道の幅員とは歩車道境界石屑間の距離を謂ふ

街路幅員	車道幅員	歩道各側幅員	街路幅員	車道幅員	歩道各側幅員
米 36	米 24	米 6	米 20	米 13.0	米 3.5

街路幅員 米	車道幅員 米	歩道各側幅員 米	街路幅員 米	車道幅員 米	歩道各側幅員 米
33	22.0	5.5	18	11.0	3.5
27	18.0	4.5	16	10.0	3.0
25	16.6	4.2	15	9.0	3.0
22	14.6	3.7	11	6.0	3.0

(二) 路面電車軌道を敷設する街路にして幅員22米のものに在りては特に車道幅員を16.6米歩道各側幅員を2.7米とす。

(三) 地域の關係其他特別の事由ある場合に於ては、前2項の標準に據らざることを得。

### (2) 横断勾配

(一) 車道の横断勾配は次の標準に據る

路線種類	縦断勾配	1/50 未滿	1/50 以上 1/25 未滿	1/25 以上
シート・アスファルト道	舗装	1/40	1/60	1/80
木道	舗装			
セメント・コンクリート道	舗装			
煉瓦道	舗装	1/35	1/50	1/70
舗装	舗装			
瀝青コンクリート道	舗装	1/30	1/45	1/60
瀝青マカダム道	舗装	1/25	1/35	1/50
砂利道	舗装			

(二) 舗装車道の横断面曲線は双曲線を使用すべし。

但し路面電車軌道ある場合には、各外側軌條上端を横断面曲線の頂點とす。

(三) 歩道は特殊の箇所を除き車道に向ひ 1/30 乃至 1/60 の横断勾配を附すものとす。

### (3) 縦断曲線

(一) 街路縦断面勾配の變化(代數差)が 1/100 以上なる箇所には、大體次の標準に依り縦断曲線を設くべし。

勾配の變化	曲線長 米	勾配の變化	曲線長 米
1/100 — 2/100	10	4/100 — 5/100	40
2/100 — 3/100	20	5/100 — 6/100	50
3/100 — 4/100	30	6/100 以上	60

(二) 縦断曲線は拋物線を用ひ、10米以下に於て適當の距離毎に高さを算出して、其間は直線を以て結び付けるものとす。

### (4) 地先側溝及境界側溝

一、地先側溝は其内法外端が街路敷地の境界線に一致する様設置すべし。

二、歩車道境界石の高さは11種を標準とし9種より小に又20種より大ならざるものとす。

三、L形境界側溝縦断勾配は 1/300 を標準とすべし。

此等の一つ々に就きましては、随分色々意見議論もありましたが、詳しいことを一々申上げることは茲では省略して、只少し幹線街路として最小幅である22米街路の設計に付き、少し申上げたいと存じます。内務省から出て居ります街路構造令に依りますと、街路幅の 1/6 を兩側に取りることになつて居りますから22米街路の車道幅は、14.7米となるのであります、併し此幅で路面電車を通じますとど

うも其兩側の車道幅が狭過ぎて、實際には交通上甚だ窮屈な様であります。これは本郷通りや四谷通りで、皆様も實地に御感じになつてゐることかと存じます、そこで此度の設計では、場所により路面電車を通ずる22米街路につき、各側歩道の幅員を街路幅の約1/8に縮めまして、2.7米即ち約1.5間にすることにし、車道幅を16.6米即ち約9間に擴げても良いと云ふことに致しました。併し歩道幅の1.5間は是に並木や電柱が建つとしますと、少し狭過る感が致しますが、是に適應するため斯かる歩道には並木を置くことを全く止めるか、或は僅かながら持て居ります地下埋設物共同溝費を費つて、22米街路上丈の諸種の地上工作物を地下に入れて整理してしまへば、大變具合がいゝと思ひます。地下埋設物共同溝費としては約7百萬圓餘りの豫算があるのみで、それも他の一般地下埋設物整理費に流用しなくてはならなくなるかも知れぬから、到底徹底した整理も出来ませぬが、若し以上の様に幹線として最も狭い22米街路の地上工作物整理が出来得るならば、此比較的狭い街路の能率を増進し得て甚だ得策であると思ひ、種々研究中であります。斯様にしますと、22米街路が25米街路位の働が出来ることになり得ると申して差支がないと存じます。

#### (ホ) 街路の並木

此度の震災では並木は勿論のこと、庭木の全部を焼失しましたが、是等の復興もなかなか容易ならぬ事だと存じます。従て今度の復興計畫中街路に植える並木も、震災前とは違ひまして、復興計畫上からは、可なり重要な意義があるのであります。前に説明致しました通り22米の街路には、或は並木を廢するかも知れませぬから、それを除きまして、幅25米突(約12間)以上の街路に要する並木の數を概略調べますと、約24,000本許りとなりますが、豫算もありますことですから、是非街路の工事と同時に實現を期する積りであります。樹種に就ては從來東京市で實驗致しました十數種の中から、公孫樹、スハカケの木、ハンテンボク、七華樹、唐楓、柳等の優良種を選択致したいと存じて居ります。

是等の樹木の養成には、市の近接町村内の適當な官公有地又は民有地を數萬坪借り受けまして、苗木を購入の上、培養する見込みで居りますが、既に一部は帝國大學農學部農場に借地をして培養に着手致しました。

#### (ヘ) 街路の舗装

私は御承知の通り舗装と云ふ様な特殊の専門の事につきては、未だ深い智識を

有つて居りませぬから、此席で舗装につき彼此意見を申上げる事は甚だ僭越なことに存じますが、此度の復興計畫に伴ひ幾何らか取調べました事もありますし、種々の人が種々の意見を聞かして呉れたり、種々の見本を懇々持つて来て呉れたりしました爲め、色々ヒントも得まして多少考へたこともありますから、それを少し申述べて見たいと存じます。

東京の在來砂利道も自動車のない鐵輪時代に於きましては、相當有効に働いて居つたのでありますが、自動車が盛んに通り出しまして、ゴム輪が跋扈する様になりましてからは、御承知の通り其吸引作用の爲に全く頼りないものになつてしまひました。昨今の様に砂利道が壞される模様を見ましては是れをどうかしなくてはならぬ、即ち道路を舗装しなくてはならぬと云ふ事は、誰れでも痛切に感じて居られることでありまして、従つて都市計畫上、餘程深甚な考慮を拂はなくてはならぬことだらうと存じます。

洵に舗装は、道路問題としては最も重要な事項であつて、或は道路問題即ち舗装問題であると云ふ様に申しても差支へないだらうと存じます。併し舗装の工法は我國でも極最近に學ばれ試みられたものでありまして、未だ充分發達の域に達して居りせんから、經驗、確信を持つた技術者や熟練した職工も至つて少い様であります。其上に舗装上歐米と日本とは随分違つた事情がありますから、今後日本としては之を進歩させるのには餘程の努力を要することゝ存じまず。東京市、大阪市其他大きな都會では最近色々舗装をやつて居りますが、未だ々々舗装面積も其道路總面積に比べると、九牛の一毛にも過ぎないと申しても差支ない程度でありまして、歐米諸都市が其7、8割を恒久性舗装で敷き詰めて居るのを考へますと甚だ情ない次第であるから、早く之れを何うか處理しなくてはならぬのであります。

今度の復興計畫を實施するに當つても、此舗装と云ふことに就ては、及ばずながら充分骨折りたいと存じて居ります。今日は舗装方法其他につきましても色々調査研究をやつて居りますが、只今は未だ發表致しませぬ迄になつて居りませぬから他日の機會に譲ることに致します。

復興局で施行する街路工事の舗装費の豫算は、第四十七議會で協賛を経たのでありますが、東京では擴築又は新設する、33米以上の街路のみを舗装する假定のもとにとつたものでありまして、次の通りになつて居ります。

	舗装面積 坪	坪當り單價 円	舗装費 円
車道	234,549	60	14,072,940
歩道	152,351	25	3,858,775
合計			17,881,715

これは豫算としての數量、金額でありまして舗装面積には電車軌道敷として約3間許りは差引いてありますが、側溝敷或は交叉點の二重になる部分等は全部差引いてありませんから、之にも多少餘裕があります。又單價の60圓を大體木塊舗装の豫算を取つてありますから、之をアスファルト舗装にすれば35圓位になり、又歩道の單價25圓もコンクリート塊にすれば13圓位になりますから、此方にも幾分餘裕が出来ることゝ存じます。

是等の事を考慮に入れますと、此豫算を如何に使用致しましたら最も有効であるかと云ふ事柄は、相當研究しなければならない問題であります。或は60圓程度の高級な舗装は交通が特に頻繁な主要街路のみに止め、他はアスファルト舗装等の單價低きものとし、33米以下の街路をも舗装するとか、或はこれ以上尙幅員の大きな街路は其一部分を高級舗装として、他を低級な舗装或は砂利道の儘にして置き可成少しくも舗装面積を多くするとか、或は路線により歩道舗装を省いて之を車道舗装に利用するとか、色々の方法が考へられます。夫等に就きましても唯今種々調査中ではありますが、なかなか興味あり且つ重要な問題であると存じます。實際に當りては、幾分他方から豫算の流用をすることも出来ませうが、是等を今日簡単に考へに入れる譯にも参りませんから、先づ今度の復興計畫では、22米或は夫れ以下の補助道路迄も舗装すると云ふ事は、一寸六ヶ敷しいと見ねばなりません。兎に角ゴム輪の爲に砂利道が傷められて、舗装しなければならんことになりますと、多額の資本を投じなければならぬことになり、之を經濟的に處理しようとしてゴム輪には耐えるアスファルト其他の安い舗装をやらうとすると、今度は逆に、現存して居ります鐵輪から仇を打たれる事になり、結局安い舗装を何處迄實行してよいのかは、甚だ撰擇に迷ふ次第であります。其他舗装の選擇につきましても、色々の事項がありますが、溫度と云ふ事も亦相當考へねばならん事ではないかと想ひます。舗木道なれば此點は具合がよいかと存じますが、其他の舗装は反射熱其他の爲に、附近の溫度を上昇させはせぬかと云ふ疑問があります。折角舗装が出来ましても、之が東京の町を非常に暑いものにしては甚だ面白くないと思ひ、多少調査もして見ましたが、なかなか厄介な問題で遺憾ながら未

だ發表するだけの材料が整ひませぬ、一寸申上げた通り私共の處へは毎日と申しても差支へない位、色々舗装上の智識を與へて呉れます商人其他の方々が見えますが、此中適當なものは試験的に幾分試みて其成績を見る積りで居ります。

### (三) 道路占用物件整理

現在の街路は交通上電柱、交番、便所、郵便箱、變壓塔、撒水井戸、道路工事用材料置場、其他種々な物から妨害されて居りますが、日本の都市では殊に其程度が甚しい様であります。一々其實例を茲に申上げなくても、皆様が常に御氣付の事と存じますが、外國の都市に比べまして街路が狭い上に、斯かる街路上の工作物其他が、樞要な街路を不規則に占領して居るから、一層街路の効用を減殺する様になるのであります、是等の中道路の占用として、夫々道路管理者から許可を得て居るものはまだしも、實際にはこれ以外單に道路の使用として警察の許可を得て居る様なものも随分あります。殊に八百屋か何かの店先當りでは、随分勝手に、何の斷りなしに、街路を恰も自分の敷地の如く色々な置場に利用して居る所が澤山あります、是等の不都合な事柄に就きては、將來もつと嚴重に整理なり取締りなりをやらなくてはならんと思ひますが、從來の習慣もありますし、且つは經費も要する事でありますから、中々其實行は容易な事ではないと存じます。此度の復興事業を計畫するに當りまして、此點は問題となりまして、復興院時代に審議會でも地下埋設物整理を爲るがよいと云ふ希望があり、議會にも此經費を出し削減は受け僅かになりましたが、兎に角豫算は通過した様な次第でありますし、又其後特別都市計委員會などでも交番、郵便箱、材料置場等に就いては區劃整理を実施するに當り、可成街路敷地外に設置する様適當なる考慮を拂へとの希望條件もありましたので、當局でも是等に關し、實施可能なものは之を實現する方針で調査を進めることに致し、東京市道路局及警視廳の關係者と相談致しました結果、材料置場、撒水井戸及交番は、街路敷外に適當に配置する様な處置をとることに決定して、昨今區劃整理に伴ふ換地設計と共に是等に必要な用地を夫々定めて居ります。尙此外に自動車其他車輛等のパーキングの處置を如何にすべきかと云ふ重大問題がありますが、今迄の所では何等之に對して名案が無いのであります。

### (四) 工事の現況



最後に工事の現況を少し許り申し上げたいと存じます。既に契約書、示方書、工事単價内譯書、其他標準設計の一部分は出来ましたし、路線平面圖の設計も大體を了り、現場の測量も8分通り完成し、工事用の諸器具機械材料等も一部分は整ひましたから、工事着手の準備としては大分進行致して居りますが、實際の工事は路線の大部分が、土地區劃整理區域内にあります關係上、一に區劃整理の進捗によつて、定まると申しても差支ないですから、區劃整理が充分の工程を示して居ない今日では、道路工事としても大仕掛けに着手したものはないのであります尤も區劃整理區域外は用地も買収でやるのであり、買収補償の交渉さへ済めば、直ぐ工事に着手出来る譯でありますから、特別のものは別として、成るべく早く片付けたいと思ひ、測量設計を急ぎ夫々關係各所へ掛合つて見て居りますが、之れも交渉がまだなかなか涉々しく参りませぬ。併し今年中には幅73米の第八號線(永樂町一丁目濠端より元千代田町に至る)、第三十六號線の一部、芝公園内の道路及第五十一號線(湯島天神町三丁目より厩橋を経て押上町に至る)の附帶工事である所の北割下水改修工事、其他2、3箇所工事は着手出来る積りであります。又擴築される幹線街路も、全部完全に擴築されてから鋪装工事を實施するのが通例のやり方ではありますが、利用上から申しますれば、一日も早く鋪装する方がよいと思ひ、擴築の遅れる見込のものは擴築部分は、後で繼足する様に工夫し、差支なき限り一と先づ現在の道路に、部分的の鋪装工事を實施しようかと思つて居ります。此事は只今研究中であります、差支なく出来る部分が相當にある様であります。

## 六 橋 梁

### (一) 震害調査の概括並に橋梁設計の方針

昨年九月一日の地震により東京市の橋梁が受けました震害は、極めて僅少でありました。これは東京に於ける地震の震度が、比較的小さかつたこと、橋梁の工事が比較的入念に出来て居つたことに依るものと考へられます。唯地震に伴ふ火災のために、幾多の橋梁が燒失したことは、遺憾に堪へない次第であります。

這般の地震が橋梁に對して、如何なる破壊的作用を與へたかと云ふことは、東京よりも地震が大きかつた地方、即ち湘南及房總の地方に於ける橋梁に就て考察するのが肝要であつて、是等の地方に於ける震害を概観して見ますと、其破壊状態は大體に於て、二つに大別することが出来ると思はれます。

第一は橋臺橋脚の破壊でありまして、此部類には橋臺、橋脚が地面に近い所で切斷せられて移動したり、迂り落ちたり、又上部が前後に顛倒したものや、基礎工事が不充分であつた爲めに傾斜したものなどがあります。

第二は桁の兩端の構造の不完全に依るのでありまして、此部類に桁端が迂つたり、多少浮き上つた時に、ローラーが轉げ落ちた様なものがあります。

拱橋が比較的著しい震害を受けなかつたことは、特に注意する價值があるものと考へられます。固より其他にも特殊な破壊の現象がないではないが、上の二つが先づ今回の橋梁震害の要點でありませう。

従つて今回の地震によつて與へられた實物教訓から考へますと、耐震的橋梁の設計上の要領としては、第一に基礎工事、橋臺、橋脚の設計に注意して、傾斜したり、迂つたりしない工夫をなし、基礎が不同沈下をしない様にすることが肝要であります。是が爲めには廣き面積を有する基礎を造つて置くことが、最も有利であり、又橋臺、橋脚等の石工の繼ぎ目には鐵骨又は鐵筋を入れて置くことが安全であると存じます。

又橋梁の形式から申しても地質の良い所には拱橋の如きを用うるか、又は普通の場合に單桁を架設するにしても、兩端の徑間にラーメンを用ひ、このラーメンが中央の徑間の支保物になる様にするのが宜しからうと存じます。こんなやり方の構造物は地震に對して比較的有利なる爲、損害が少かつた例は見受くる所でありました。構造上拱橋になると、橋臺の基礎が大きくなり、パッキングの掘り込みが可成り大きくなりますが、3徑間を用ゐて其兩端の徑間をラーメンにしたものは、其掘り込み方が少なくてすみやすから、東京の様な雜沓の所には、後者を用ゆる方が施工上甚だ有利であると考へます。

第二は桁端の設計であります。單桁に於ては從來一端を可動とし、他端を固定端としてありまして、是迄アップリフチングのことは、餘り考慮しないのが、通例でありましたから、斯の如き結果を生じただらうと存じます。従つて其兩端の設計に就き相當に工夫しますれば、之を解決するのは必しも困難ではないと思ひます。此度の設計に於きましては、是等のことを注意してある積りであります。

前述の様な見地から橋梁の標準型としては、附圖第十三に示す様な色々なものを採用することゝ致しました。尙此外に2徑間連続の拱橋、1徑間の鉄桁、小徑間のボックス・カルバート型のものもありますが餘り多くなりますので、こゝには掲

ぐることは見合せた次第であります。

設計荷重としては

- |                                   |              |
|-----------------------------------|--------------|
| (一) 群集に對し                         | 毎平方米 186 斤   |
| (二) 電車に對し                         | 27.2 佛噸のホギー型 |
| (三) トラックに對し                       | 13.6 佛噸      |
| (四) ローラーに對し                       | 13.6 佛噸      |
| (五) 撃衝係數は $i$ を係數、 $L$ を徑間(米)とすれば |              |

$$(イ) \text{ 鋼橋梁に對し} \quad i = \left( \frac{46}{L+92} \right)$$

$$(ロ) \text{ 混凝土橋梁に對し} \quad i = \left( \frac{30}{L+92} \right)$$

を採ることゝ致しました。

地震に對しては水平力としては重力による加速度 ( $g$ ) の  $1/3$  の震度を限度とし、上下動に對して同じく  $1/6$  を限度とし、是等の影響は主として桁の横綾構、桁の支點及橋臺橋脚の安定度の算定上考慮することゝしました。尙拱橋にありてはリップの最大應力も、一應之によつてチェックすることゝして居ります。

## (二) 復興局で施工すべき東京市の橋梁と其工費

此度の復興事業に伴ひ、復興局で施工する橋梁の數は、幅員22米以上の路線に在るもの118、運河の修築に伴ひ、架設を要すべきもの18、合計 136 橋であります。其中で工事上最も重きをなして居るものは、何んと云つても隅田川の6大橋、即ち相生、永代の2橋と先般市民諸君の投票の結果、橋名の定められました清洲、藏前、駒形、言間の4橋であります。橋梁費の全額は約3千4百萬圓であつて、其約は  $1/3$  この6大橋のために費さるゝ筈であります。吾妻橋、厩橋等ももう大分古くなつて持ち相もありませぬ故、何れ之も架換へることになるでせう。されば隅田川には大分新しき橋を架けるから橋梁の形式も全體の調和に注意して、成るべく美觀を呈せしめたいと考へて居ります。然し大川の下流から本所深川にかけては、一般に地質が軟弱であり土地が低く、尙相當に地震のことも考へなくてはならぬ有様でありますから、氣持のよい橋を架けるには少くとも基礎工事を餘程入念にしなくてはなりません。従つて永代や清洲に對しては、特殊の基礎工事を施工する事となつて居ります。是は大して變つて居ると云ふ譯でもありませんが、エーヤ・ロックを作り、壓搾空氣を用ゐて井筒工を施行するのであります。唯今日まで我國では壓搾空氣の利用が甚だ尠く、鴨綠江等で之を行つたこともあります。

可なり長時日を要して居ります。然るに米國では御承知の通り壓搾空氣の利用法は甚だ盛でありまして、永代の井筒の如き僅々6箇月間で施工すると云つて居りますから、ファウンデーション・コンパニーから技師を雇ひ入れることゝ致し、上部及下部構造共設計の方は當方にて致しするが、井筒の施工丈を米國のエキスパートの2、3人にやつて貰はうと思つて居ります。

話が少し横道に這入つて恐れ入りますが、米國人を態々雇ふにも及ぶまいではないかと仰しやる人もあらうと存じますから、一寸私の信ずる所を申し上げたいと存じます。是には私は以前或處で申述べたものを引用する方が便利でありますから、それを御許しを願ふことゝ致します。

大ざつばな觀察をして見ますと、一體に日本の文明はまだ片輪である様に見受けられます。多大の金額を要する設備は一般に後れて居て、小額の金で間に合ふものはどどん西洋から取入れて居ります。

是は全く國富が小であるからでもありませんが、吾々には非常に遺憾なことゝ存じます。殊に集團的に仕事すべきもの或は公共的の仕事には、金が多くかかるものですから、中々取揃つて居りません。假令ば吾々自分の近い所から云つて見ますと、都市計畫とか道路とか其他水道下水治水港灣等充分必要を認め乍ら中々取揃つて居りません。然るに自動車の如きは金持は自分の金で買へるものであるから、どしどし高い金で輸入されて此惡道路を尙更悪くして居ります。吹けば飛び相な家に住む主人はフロクコート、モーニング、容服、紋付何や彼と何十揃ひの衣物を持つて居ります。其細君は又御召や何かの柔かづくめで娘をも着かざらせて三越や芝居に参ります。

此様な例を挙げますと際限がない程ある。基礎がしつかりして居ないのに、其上に進歩したものが走る。確な住居もして居ないのに、無暗に着飾つて見ると云ふ様な不釣合な生活がざらにある。皆其元は纏つた金は集められぬけれど、個人々々なら勝手に出来る丈のことをして見られるからであります。一體東京の交通機關があんな不備であり、高速鐵道の必要は萬人認め乍ら、何日までも出来ぬと云ふことは如何な故でせうか。

尙此考へを進めて行つて見ますと、もう少し廣く一般的のことも云はれます。是は勿論誰れでも氣付くことゝ思ひますが、我國では比較的頭の働かぬで、云ひ換へると所謂理窟丈で解決が出来るもの、假令ば法律といふ様なものは大に進歩して居りません。次には金が掛つても一時に1箇所に多額に入らぬもの、醫學といふ様なことは大に進んで居りますが、大規模になる程有利である工業の方はどうも夫程に進歩して居りません。夫であるから日本工業の根柢は甚だ浅いといはなければなりません。

是は商賣的には廣いマーケットを持たぬにも依りますが、他方に短時日で自分で改善して行く程の餘裕のなかつたのにもよりませう。

人傑の専門のことは餘りよく知りませんから、自分の仕事のことについて考へて見ましても、線路の撰定、工事設計の適切、計算の精緻等の點に於ては、今日の日本でも決して外國に劣つて居るとは思ひませぬが、工事の施工上の仕事具合は如何しても米國あたりの方が遙に進んで居ると云ふことは、否めない事實と思ひます。是がつまり多大なる金額を要する仕事をすることが少い、隨つて經驗が乏しいのに基因して居る所でありませう。

斯様に經驗が少ない又其他の原因から、米國あたりより施工方法が劣つて居るから、日本技術者は駄目だ、材料器械一式直輸入式で米國から持つて來て勝手に仕事させたらよいではないかといふ人があるかも知れませんが、それは少し早まつた御意見ではないかと思ひます。

何故かと申しますと、日本には日本固有の風俗習慣があります。日本の風土氣候地形地質各人の體力現在工場設備の程度等に應じて仕事の方法が勿論違はなくてはならぬと思ひます。外國の眞似計りして外國のものを其儘盗用し様としても、中々そう甘くは行くものではありません。一時は間に合ふ事となるてありませうが、結局は年中外國の糺計り嘗めて居ると云ふことになつて行きます。

私は試驗的に外國の技師を雇入れて、向ふの方が優つてゐるものがあれば十分に學び、仕事も十分に教へて貰ふことに異存はありませんが、それはほんの一時の間に合せのみの用だと存じて居ります。唯々外國のみを頼つて居ては、決して日本工業が、外國のものに追ひ付く日は來ないのは明かでありませう。外國の國々で見ましても、英國は英國、獨逸は獨逸、米國は米國と各自夫々皆固有の技術を有して居ります。日本も自ら進むためには多大の失敗も重れればなりませんし、異常な努力苦心をも致さねばなりません。充分な犠牲を拂ふことも亦大に必要でありませう、是等の努むべきを力めないで、單に日本の技術家を罵り、外國文明のみ崇拜するならば、何時の日にも日本の技術に、獨特な外國に劣らぬものが出來るてありませうか。甚だ心細い次第と云はれればなりません、私は斯様に申すと如何にも頑固な鎖國主義者の様に思へませうが、決してそういふ意味ではありません、外國のものを輸入するのはいいが、よく之を消化したい、消化し得るのを自分のものに變形する様に努力して、日本の技術を進歩させたいといふ意見を申上げるので、極めて平凡な議論となるのであります。

此中にある「試驗的に外國の技師に來て貰つて學ぶ可きは充分學ぶ」と云ふ説が、米國のエキスパートに來て貰つた理由で、若し出來るならば今度の如き好機會は少ないから、獨逸あたりからも來てやつて貰つて見るのもよいと存じますけれども、種々の事情がありますから、そう勝手には參りませぬのであります。米國技師が來て建築した丸の内ビルディング、郵船ビルディングが、地震に大破損をしたのは、寧ろ設計の拙劣に基因すべきものであつて、あの當時の米國人がやつた手際のよい施工法が、其後の日本人のする建築の施工法を充分改良するに力あつた事は、無視することの出來ぬものであるのを、感ぜぬ人は無からうと存じます。

扱て本論に戻りますが、隅田川以外の橋梁で特殊のものは、聖橋と、九段坂に新設せらるべき陸橋でありませう。是等の外觀は附圖第十四及第五に示した様なのであります。又都心附近に在るものとしては、新江戸橋や東京驛の裏の横町線に面する新八重洲橋などが、可成り一般の注意を惹くことであらうと思ひます。

次に橋の長は、隅田川橋梁が145乃至182米、聖橋が約80米、九段陸橋が約160米、其他のものは概ね運河に架せらるゝ關係上、47米、40米、33米級のものとそれ以下のものとであります。

序でに申し上げますが、此外に市の方では22米未滿の補助線の橋と、復興局が手を付けぬ路線の橋とを架けることになつて居りまして、其數は約330、其工費は約2千8百萬圓の多額に上つて居ります。尙ほ復興局でも前述の136の外に區劃整理に伴ひ約30の小橋梁を架設致しますから、結局東京では總計約500程の橋が架か

ることとなり、其費用の全額は約6千2百萬圓の巨額を算することとなります。

當局で架ける橋梁工費の單價は、隅田川橋梁1面坪當り約1,500圓、其他の橋梁は同じく約1,000圓であります。

尙材料や橋桁の製作に就て一言しますと、上記の全工事に要すべき材料は大略鋼材4萬噸、砂利約5萬坪、砂2萬5千坪、セメント40萬樽であります。是等は殆ど全部内地製品で間に合はす考であります。又橋桁の製作工業も鐵道事業の發達と共に最近10年間に著しき發達をなし、一年間優に6、7萬噸の製作能力を有して居りますから、5年間に此位の製作は極めて容易な事であらうと存じます。

### (三) 橋梁桁下の空間 (附圖第十五參照)

此事に就きましては、寧ろ運河の方で申述べるのが至當であるかも知れませんが、便宜上此處で申上げることと致します。大正十年五月十三日、内閣に於て認可公告になりました東京市都市計畫事業中河川運河の部に、次の様なことが載つて居ります。

第一 河川、運河の等級及幅員は次の標準に依る

(一) 1等		60間以上
(二) 2等		30間以上
(三) 3等	第1類	26間以上
	第2類	22間以上
(四) 4等	第1類	18間以上
	第2類	14間以上
	第3類	10間以上
(五) 等外		10間未満

第二 河川、運河の深度は次の標準を下ることを得ず

(一) 1等		零點下15尺
(二) 2等		零點下7尺
(三) 3等	第1類	零點下6尺
	第2類	
(四) 4等	第1類	零點下4尺
	第2類	零點下3尺
	第3類	零點下2尺
(五) 等外		零點下2尺

第三 河川、運河に橋梁を架設する場合には水面より橋桁最下端迄の高及有効徑間は次の標準に依る

(一) 高	零點上14尺以上
(二) 徑間	27尺以上

第四 本設計の零點とは靈岸島水位基準零尺を指す

第五 特別の事由ある場合に於ては都市計畫東京地方委員會議を経て前各項の規程に依らざることを得  
 上記中第三の事項が、桁下の空間を指定し居るものであります。勿論船の方から申しますと、此限界は大きな程よいけれども、そう大きくすと下町の土地は全體が低いから、橋臺取付の所で急に7、8尺も上げなくてはならなくなります。それですから、何の川にも太鼓橋見た様のものを架けなくてはなりません、一方橋上を通るトラフィックも非常な量でありまして、橋毎に急な勾配を通らなくてはならぬ様では甚だ迷惑なことになります。殊に本所、深川の方は一般に地盤が低いから、橋を高くすると、跡は常に上つたり下つたりする不便が、特に甚だしいのであります。又他方から考へますと船の方では限界に少し無理と思ふ程、積荷をして參りますものですから、大きくしても其習慣は矯正することが出來ずして、亦前同様無理な積荷をして參り、何時までも同様のことを繰返しますから、是等に對しては14尺1、5尺と云ふことは問題になりませんと思ひますが、唯空船の船足が浮いたときに、満潮でも通れる様にすることが必要であります。夫等の點を考慮致して、以上の限界を定めた譯でありませう。其處で此度此空間のことが問題となりまして、關係の諸官衙と御協議も申上げたのであります。未だ決定には至りませぬ。併し前に申上げた都市計畫事業の公告を重んじ、大體次の様にしたら如何かと考へて居ります。

### 橋梁の桁下空間限界に関する標準

(一) 荒川及荒川派川の架橋に當りては、橋桁下端に於て高さ東京灣中等潮位上5.5米(靈岸島水位基標零點上21尺8寸2分)以上、幅16.4米(54尺1寸2分)以上の空間を1箇所、又は幅10米(33尺)以上の空間2箇所以上を存置せしむることを要す。

但し間隔4米(13尺2寸)以上に設置せられたる吊床桁は、高さ1.2米(3尺9寸6分)を限り上記の限界内に入ることを得。

(二) 小名木川の架橋に當りては、橋桁の下端に於て高さ東京灣中等潮位上4.1米(靈岸島水位基標零點上17尺2寸)以上、幅8.2米(27尺6分)以上の空間1箇所以上を存置せしむることを要す。

(三) 日本橋川、神田川、龜島川、京橋川の架橋に當りては、橋桁下端に於て高さ東京灣中等潮位上2.5米(靈岸島水位基標零點上15尺2寸2分)以上、幅8.2米(27尺6分)以上の空間1箇所以上を存置せしむることを要す。

(四) 築地川、楓川、外濠、汐留川、箱崎川、横十間川、大島川、大島川西支川、大島川東支川、大横川、大横川南支川、油堀川、堅川、源森川、北十間川、仙臺堀川、汐濱川、中の川、濱町川、龍閑川、新堀留川、新川、三十間堀川、古川、山谷堀川、須賀堀川の架橋に當りては、橋桁下端に於て高さ東京灣中等潮位上3.2米(靈岸島水位基標零點上14尺2寸3分)以上幅8.2米(27尺6分)以上の空間1箇所以上を存置せしむることを要す。

但 山谷堀川筋吉野橋より上流及須賀堀川筋須賀橋より上流の架橋は前項の標準によらざることを得

(五) 五間堀川、六間堀川、曳舟川の架橋に當りては橋桁の下端に於て高さ東京灣中等潮位上2.5米(靈岸島水位基標零點上11尺9寸2分)以上、幅8.2米、27尺6分)以上の徑間1箇所以上を存置せしむることを要す(附圖第十五參照)

(參考) 東京灣中等潮位は參謀本部水準基面と同高にして、靈岸島水位基標零點上1.112米に當ります。

東京灣中等潮位上高	靈岸島基標零點上	同 上
米 5.5	米 6.612	尺 21.82
4.1	5.212	17.20
3.5	4.612	15.22
3.2	4.312	14.22
2.5	3.613	11.92

此基準によると隅田川邊りでは1箇所東京灣平均水位上5.5米、幅16.4米を有する空間を取ることになります、若し2箇所以上に斯る高さの空間を設けますれば、1箇所の幅は10米以上あればよいのであります。橋梁の吊材は1.2米(4尺)迄此限界内に入り下つて差支へないが、吊材間の最小のクリアランスは、幅4米以上なくてはならぬ云ふのであります。又は市内其他の重要な河川では、河川により東京灣平均水位上3.5米又は3.2米の高さを有し、幅8.2米を有する空間を存すべしと云ふことゝなりました。夫より高さ積荷をして來たものは、潮の引くのを待つ必要があることゝなります。

#### (四) 橋梁の設計及形式

全體橋は道路の一部であります。其點から申しますと橋の上を通るとき、茲に橋ありと云ふ特別な感じを起させず、自分は橋の上を通つたのか如何かを意識することなしに、通り過ぎ得るものがよいと云ふ人もありますが、是も又大に理屈の在ることゝ存じます。そうすると特別な裝飾をしたり種々な彫刻を立てゝ見たりするのは、余り適當なことゝは云はれませぬ。例令ば巴里には有名なアレキサンダー三世と云ふ橋がありますが、あれはその時其附近が博覽會場であつて、所謂有平糖の様な一時的の建築が出來ましたが、夫との調和もありて金箔をつけた様なものを造り上げたのだ相であります。其處で夫等の臨時建築物が取拂はれた今日では、巴里のあの場所でも幾分不調和に感ぜられて來ました爲か、今日之に對して良い感じを持つて居る人は尠ない様であります。殊に東京の様な所ではとてもあゝ云ふ橋は調和出來ないと思ひますから、健實な見飽きのせぬ寧ろ平凡なものを造るのが宜しからうと存じます。此趣旨から申しますと皆デッキ



型のものが宜いのであります。鐵構造のものが桁の上に出て來ますと如何に苦心しても、ぎごちない感じを起さずに濟むと云ふことは甚だ六ヶ敷いことゝ考へます。然し隅田川の永代、清洲の様なものになるとスルーにするより仕方がないから、何うしても鐵構造が路面の上部に出張つて參りますので是等のものに付ては尙ほ研究するの必要があらうかと思ひます。

斯かる次第で隅田川以外の橋は、可成其主桁が路面上部に出でぬ様に致しました。此場合に前述の如き桁下限界もありますし、前後の街路との取付の具合等もありますから、徑間は拱型のものでは33米、單桁型のものでは、先づ18米位を限度とする必要が生じて來るのであります。従つて改修後の神田川筋には、2徑間又は3徑間のものを架け、江戸橋(路幅44米)や新八重洲橋には、2徑間のものを架設することになるだらうと思ひます。夫等の型式は附圖第十三で御覽を願ひます。

桁幅は、從來は之と連絡する道路より狭いのが通例の様であります、橋の上では自動車其他のパーキングがないから、夫丈橋幅は狭くても濟むと云ふ人もありますが、一方から考へますと兩側の各路線を一々、橋で連絡する譯にもまゐりませんから、橋のある所へはどうしても交通を集める様になり、其頻繁を來たすもので、殊に何か附近に群集が集まる様な機會には、橋が狭いので中々交通が出來ぬと云ふ様な現象を呈する状態であるから、寧ろ廣い方がよいと申す人もあります。街路構造令によりますと、長さ30間未滿の橋は路幅と同じく、30間以上のものは $2/3$ 以上となつて居りますから、此度架ける橋も大體此標準に従ひ、30間以内のものは有効幅員は前後の路幅と同等にし、聖橋、隅田川上の諸橋の如きは $2/3$ 以上にしてあります。

東京下町の地質は、當局に於ても現に40箇所以上の試鑿をして見ましたが、其結果によりますと、神田川筋及外濠の印刷局裏より、日本橋附近八重洲橋附近を経て木挽町方面に至る間は、比較的良好であります、其他の部分及大川筋、本所深川方面は、一帯に軟弱な地質である事が分りました。是等の部分に對する形式の選定には、場所柄、地質及施工上の便宜を充分考へる必要がありますと同時に、下部構造は或るスプレッド・ foundation とし、或は井筒を下げる様に致しました。

隅田川の橋梁に就て申上げますが、隅田川筋の地質を見ますと、附圖第十六に示す様でありまして此圖によりて明かなる様に、吾妻橋と厩橋の間、即ち駒

形橋附近では水底から10尺位の所に比較的よい砂礫層があり、大川筋では先づ一番よい所と思はれますが、其附近を境としまして、上流言間と下流新大橋から清洲橋架橋地點の方に向ひまして、著しく地質が軟弱となつて、永代橋附近が最も甚だしく、平均干潮面下100尺も下らなくては良い地質に達しないと云ふ次第であります。それから又相生橋附近になると又大分良くなつて居ります。

其處で是等の地質に適應せしむる様な橋を架けねばなりません。殊に地質の悪いところは、荷重の影響を1箇所に集中させる方が得策である、言ひ換へれば施工の便利なる橋脚を可成大きくして、力を多く之に持たせ、兩側の橋梁は輕易な構造物で濟ませるのが良いと考へまして、隅田川下流の方には主に斯様な條件に適する型式を選び度いと思つて居りますが、藏前邊は地盤もよろしいのですからなるべくならば、下路式の連続せる拱橋を架けたらどうかと思つて居ります。何れにしても御承知の通り隅田川の全徑間は145米乃至182米ありまして、今度前記の大橋が改築、若しくは新築され、残るものは新大橋、兩國橋位のものとなるかと存ぜられますから、是等の橋梁には多大な苦心を致す事が當然であらうと存じます。

其處で下部構造の方から申しますと永代、清洲等は、是非井筒を用ゐる必要があると思ひ、色々考へました結果工事を確實にすると云ふ點から、此2橋に對しては、前述の通り壓搾空氣潜函工法を採用して、潜函を干潮面下八九十尺の所迄沈下せしめ、其軀體は出來得べくは、中空として置く考へであります。其他近々基礎工事に着手することゝなつて居りますものは、相生橋と駒形橋とであります。相生橋は場所柄色々考へました結果、7徑間の鐵桁を架設することゝして居りますが、其橋脚は各4本のウエルから成つて居りまして、是を確實に最も速かに施工せしむる爲めラッカワツナのシート・パイルを使つて、川底下39尺位まで掘下げをなし、必要に應じては其下に杭打を施し、其上に鐵の骨組を挿入してコンクリート工をなす方法を試みたいと思つて居ります。此方法は兎に角新しい試でありますから、最初4本程やつて見て、其成績によつて其他のものを、引續き進行施工せしむる考へであります。次に駒形橋は、中央に245呎の鋼拱を架し、其兩側に徑間99呎の鐵筋混凝土拱を各1徑間宛架設する計畫であつて、橋脚の基礎工は先づシート・パイルで締切をなし、河底の泥土を取り除き、砂礫層に相當深さまで適當なる杭打工をなし、其上に混凝土の橋脚を築造することゝして居ります。

が、其杭打工の成績並試験荷重の結果によりましては、或は相當の井筒工を施すことゝなるかも知れません。其他隅田川橋梁としては上流に言問橋があります。之に對しては地質検査の結果から判断しまして、沈井工法を施す必要があるものと思はれますが、如何なる方法によるが最もよいかと云ふことは只今尙攻究中であります。

上部構造につきましては、特に目に立ちまするものでありますから種々と考究しまして十數種の型式を設計して見ました。それには外國の例を其儘探ると云ふことも、餘り感心したことはないと思ひ、是迄餘り例の少なき様なものをと考へましたが、風變りのものが勿論そう澤山ある筈はありませんし、強ひて變へれば却つて變なものになつて仕舞ふ處がありますから、其中から稍物になり相なものを撰んだのが、附圖第十七の如きものであります。殊にタイド・アーチとか其他拱型のものは中々數が多いが、インバーテッド・アーチ型又はサスペンション式の、曲り方が上方に曲つた型のもの少ないから、特に其様なものを考へて見た次第であります。然し前にも申上げた通り、鐵製構造で美術的のものを拵へると云ふことは最も六ヶ敷く、殊に日本の様に建物の低い所で、高い鳥籠の様な鐵構が出来ましては、目觸りでもあり不快の感を致させることになるかも知れませぬから、其取捨に付きて尙ほ考慮中であります。附圖第十七に於きまして、1 及 2 は所謂インバーテッド・アーチのカンテレバー式吊橋として考案したのであります。

1 に示したものは比較的男性的な氣分を持つて居る點が面白いと思ひます。之を 2 のものに對照して見て、特にそう云ふ感じが起る様に思はれますが、皆様の感じは如何なものでありませうか。3 のものはバランスド・アーチを下路式にして見たものでありまして、これは稍風變りな型式であるが、餘り評判がよくない様であります。4 は極めて平凡な型式で、所謂突桁式繫拱であります。又 5 は之を構としないでソリッド・リブにしたものであります。御承知の通りソリッド・リブの構造物は、格點の剛性に伴ふ第二應力の影響を特に考慮する必要がなく、又部材の弱點が少ない爲め、壽命が永いと云ふ利益があります。尤も此型を採用しますと、運搬及エレクションの際一部材の重量が比較的に大きくなるので、構式タイド・アーチの一特長を失ふことゝなるのであります。少しの不便はあるとしても、結局丈夫なものゝ方が萬全の策であると考へます。6 はケルンに架せられた吊橋型のもので、補剛桁には鋳桁を使用したものであります。7 はカンテレバー型の

鉸桁で稍大膽な設計を試みたもので、言問橋に用ゐて見たいと思つて居ります。次に8は駒形橋、9は藏前橋に使用する積りのものであります。之は極めて普通な無難のものであります。唯、其スパン割は等布荷重フルロードの場合、橋脚に作用する水平推力が全く平衡する様に試みたものであります。最後に10は相生橋に對する設計であります。これは主桁の最小高さと同縁の最大断面を各徑間同一とし然も各桁の最大應力強度が殆ど均一となつて居る一種の經濟的スパン割となつて居るものであります。

相生橋は御承知の通り海岸近くのことでありますから、一部錆びた場合とか將來改築する場合に便利の様に、又永代橋附近から見て廣い天空の眺を邪魔しない様にと云ふ考へから此様な構造を撰んだ次第であります。

親柱欄干其他につきましても、成る可く目觸りにならぬ様なものを拵へたひと思ひ、唯今建築の技師で特に此方に優秀な人に頼みまして設計中であります。その二三は附圖第十八の様なものでありますが、何れにしても數が多いものでありますから、是等につき一般から懸賞で募集を致さうと存じて居ります。

(五) 工事の進捗及豫定

大正十三年度本工事着手橋梁豫定表  
(附圖第十九參照)

路線番號	記 號	橋 名	出來高割合
本 部 直 轄 橋 梁			
3	A ₂	永 代 橋	0.38
6	A ₅	駒 形 橋	0.87
10	A ₁	相 生 橋	0.63
22	A ₄	藏 前 橋	0.13
28	A ₃	清 洲 橋	0.05
第 一 出 張 所 管 内 橋 梁			
1	J ₁	金 杉 橋	0.40
1	E ₁	迷 葉 橋	0.50
3	D ₆	靈 岸 橋	0.40
4	I ₂	—————	0.50
5	I ₁	紀 生 橋	0.50
7	F ₂	八 重 洲 橋	0.40
17	G ₃	彈 正 橋	0.50
17	D ₄	—————	0.40
17	D ₅	—————	0.40
25	G ₁	—————	0.50
36	J ₂	赤 羽 橋	0.50
	E _{2,1}	南 門 橋	0.40

	E ₂₂	汐先橋	0.50
	E ₂₃	汐留驛專用橋	0.50
	G ₂₁	尾張橋	0.40
	G ₂₂	祝橋	0.40
	第二出張所管内橋梁		
1	C ₂	江戸橋	0.10
3	G ₅	千代田橋	0.80
12	F ₆	神田橋	0.60
12	B ₇	聖橋	0.20
13	F ₇	一ツ橋	0.50
14	F ₈	新雉子橋	0.30
30	C ₅	親父橋	0.50
35	□		0.30
	第三出張所管内橋梁		
31	L	今戸樹	0.50
	第四出張所管内橋梁		
2	R ₃	江東橋	0.40
3	P ₃	福島橋	0.30
3	P ₄	湖見橋	0.50
3	P ₅	船木橋	0.20
10	T ₂	—————	0.30
22	R ₄	法恩寺橋	0.80
27	R ₂	—————	0.30
27	T ₁	黒龜橋	0.30
29	R ₁	菊川橋	0.50
33	Q ₁	源森橋	0.40
	横濱出張所管内橋梁		
1	E ₅	月見橋	0.30
1	F ₁	瀧の橋	0.50
3	C ₁	新吉田橋	0.50
6	D ₂	新日本橋	0.40
7	D ₁	千秋橋	0.50
	部及出張所名		
			摘要
		本部直轄	5橋
		第一出張所	11
		第二出張所	8
		第三出張所	1
		第四出張所	11
		計(東京の部)	36
		横濱出張所	5
		總計	41
		外に運河橋梁	
		第一出張所	5

道路運河等は多く區割整理地區内にありて、區割整理の方が進みませんと工事に手をつけ得ない所が多くあります。橋梁工事の橋臺地も亦其土地を得るに、交渉其他中々大變であります。然し他の工事よりは幾分やり易いのでありますから、今日迄も少しの進行は見て居る次第であります。既に御承知の方もありませんが、十數箇所の假橋工事は竣工し、本工事も千代田橋、神田橋等は不日請負に附する手筈であります。其本年度着手橋梁の豫定を申し上げますと以上の表に示した様であります。

## 七 運 河

### (一) 運河の改修、新設の經過及現在の利用状態

運河の計畫も初めは6千萬圓案、次に3千8百萬圓案等可成り大なるものがありました。6千萬圓案は本所深川區に於きましては、源森川、北十間川、堅川、小名木川、大島川、大横川、横十間川、平久川、洲崎川の改修、横十間川及洲崎川の連絡運河の開鑿等であります。又荒川以西に於きましては、築地川、築地川東支川、汐留川、櫻川、京橋川、楓川、日本橋川、神田川、濱町川、西堀留川の改修、濱町川、東堀留川及西堀留川連絡、楓川及築地川連絡運河の開鑿等であります。

尙又淺草區御藏前片町より同區森田町、芝崎町、千束町、新吉原東南際に沿ひ山谷町を経て橋場町地先荒川に通ずる新運河の開鑿、江戸川等にロックを造りて、運河とすべき等の論議もありました。殊に西堀留川、東堀留川を連絡し直接にか、又は濱町川を経て之を神田川に通じ、秋葉原貨物驛と相俟つて其機能を發揮せしむべしとの議は中々盛で、不日東京築港完成の曉には、是非共此位のものは必要であると云ふ人々も、可成多數でありましたが、議會に提出致しましたときは、夫等の計畫は大に縮小されまして、第14頁(L成立豫算の内容及事業の概要)参照)に示す如きものとなり、此方は修正なしに決議されました、其後特別都市計畫委員會に於て、東西堀留川の孰れかを埋め、且横十間川は用地丈を買収し置き、其改修工事を後日に延すときは、是等より得たる金額を以て、優に日本橋川と神田川とを連絡する運河の費用は出し得るから、左様に變更したら何うかと言ふ希望条件もありまして、種々取調べました處、西堀留川を神田川へ抜くのは、町割、其他の関係上設計がうまく行かぬので之を埋め、東堀留川の方を改修して、秋葉原驛近傍に於て、神田川に通ずる様に設計しましたが、種々の事情に依りて、西堀留川の埋築と東堀留川の改修は決定されましたが、是を延長して神田川に至る

運河の開鑿は遂に實現するの運びに至らなかつたのであります。

東京の昔の地圖と今日のものと比較して見ますと、水面は次第々々に埋立てられて、今日の如き土地を得たことは明であります。又運河の利用を見ますれば、東京では大阪の如くに巧に利用されて居りませぬ。是は東京の人口の増加が急激で、土地を要することが運河を利用するよりも、急なものがあつたのに因るのでありませう。全體、運河として市中に存在するものは、幅20間以下では効用が甚だ薄いと考へます、一寸小舟が通ひ得る位の河川は、徒に塵埃他のものを載せた舟を通ずるに止まり、一般貨物の運搬に利用することは割合に尠きのみならず、甚だ不潔でありますから、寧ろ無い方がよいかとも思はれます。故に思ひ切つて20間位の幅に開鑿するか、或は10間近所迄のものは埋めて仕舞ふかした方がよいのかも知れません。特別都市計畫委員會で濱町川、龍閑川等の埋立ての議がありましたのは、充分道理のあることゝ存ぜられます。

次に現在是等市内河川は何の様に利用せらるゝかと言ふことは、左記の表にありますから御覽に入れることゝ致します。

#### 河川利用状態(大正十年調査)

河川名	延長	平均幅	通船	揚	所	沿岸取扱貨物噸數(1箇年)	摘	要
荒川	9,011 ^米	202.6 ^米	968	(兩國橋下)		2,455,773		
大川派	843	279.4	132	(相生橋下)				
大島川	2,020	26.6	138	(川口)		445,842		
大東島支川	775	22.4	36	(花見橋下)		815,887		
大西島支川	804	19.5	61	(川口)		230,386		
洲崎川	865	17.5				376,580		
平久川	1,536	31.9	150	(平久橋際)		15,546		
久平支川	519	18.2				83,301		
越中島川	1,001	15.5						
濱鹽川	1,092	41.0						沿岸は埋立地にして家屋集 密せざるを以て調査せず 同
汐見川	815	54.6						
中の川	733	33.3	73	(大和橋際)		536,741		
南黒江川	413	16.1	10			1,598		
北黒江川	142	18.4				32,497		
中の堀川	268	16.7	14			65,250		
油堀川	1,693	25.1	132	(川口)		79,175		
油東支川	264	12.0				28,365		

河川名	延長 米	平均幅 米	通船場 所	沿岸取扱貨物 噸數(1箇年)	摘要
十間川	930	17.3	50	178,624	
二十間川	801	41.0	91 (川口)	227,279	
二十間川支	455	9.1			家屋集密せざるを以て調査せず
仙臺堀川	1,864	29.1	150 (大横川出口)	803,771	
仙臺堀川支	260	16.7	41	152,415	
大横川	2,994	30.4	324 (小名木川 交叉點際)	1,090,569	
大横川支	410	31.3	36	143,140	
福富川	8,900	18.2	74 (川口)	1,085,350	
福富川支	135	16.7		23,000	
小名木川	2,464	31.9	717 (扇橋際)	1,420,509	
五間堀川	1,058	12.4	48 (小名木川出口)	35,619	
六間堀川	917	11.3	42 (同)	25,516	
壁川	2,770	34.9	293 (川口)	662,202	
横十間川	3,680	20.4	230 (大島橋際)	461,645	
北十間川	1,030	18.0	279 (川口)	212,000	
源森川	610	22.0	323 (川口)	55,504	
曳船川	890	8.0	29	12,067	
山谷堀川	688	13.5	49	42,690	
須賀堀川	451	10.9	15	46,536	
神田川	4,259	23.8	315 (川口)	1,728,366	
江戸川	2,457	16.9			
濱町川	1,825	14.4	67 (神田川へ出口)	121,050	
龍閑川	1,138	12.2	12 (外濠へ出口)	40,680	
箱崎川	1,012	43.1	536 (日本橋川へ出口)	398,800	
箱崎川支	109	54.6	517	27,600	
日本橋川	1,778	56.2	180 (川口)	596,723	
東堀留川	535	26.4	32	92,270	
西堀留川	375	32.0	15	59,571	
楓川	1,214	25.7	79 (日本橋川へ出口)	155,188	
龜島川	1,063	47.9	336 (川口)	446,062	
新川	564	15.1	37 (龜島川へ出口)	101,227	
櫻橋川	741	55.1	255	176,169	
京橋川	606	13.2	150	29,610	
外濠	5,351	32.8	110 (日本橋川へ出口 一石橋際)	825,357	
三十間川	1,110	32.3	71 (汐留川へ出口)	58,197	
入川	389	11.6	37 (築地川へ出口)	360	



築地川	3,158	30.6	30	(安藝橋際)	70,148	
築地支川	638	30.4				
築南支川	433	29.1				
磯州川	653	13.5				
汐留川	1,502	20.6	71	(三十間堀川際)	472,080	
佃川	571	46.2	107	(川口)	212,376	
佃川支川	368	16.4				
月島川	530	42.2	60	(川口)	57,329	
新月島川	519	45.5	21		20,328	
古川	4,470	12.4	118	(川口)	210,019	
芝浦川	1,256	54.6	58	(川口)	113,306	
芝東支川	237	54.6				沿岸は埋立地にして家屋密集せざるを以て調査せず
芝西支川	819	54.6				同
芝入川	126	63.7	58		25,920	
新芝川	1,629	27.3			207,149	
新南芝支川	506	22.8			3,30	
北芝支川	535	36.4				沿岸は埋立地にして家屋密集せざるを以て調査せず
計	95,577				18,095,567	

備考 通船数は大正十年三月五日、六日の兩日調査し平均せるものとす。

此度國に於て新鑿又は改修することが極りました運河の延長を申しましますと、新鑿1川、延長約290米、改修11川、延長約15,135米、計15,425米で、運河費に計上されたるものは用地費を除き、總計20,569,415圓であります。若し將來、東京築港が出来ると、是等運河は如何なる効用を爲すか、又本所深川の復興後の發達は如何になるべきか等を豫想して考究するのは必要のことと存じますが、私の研究は未だそれ迄及んで居りません。

運河を通る船に對する空間限界のことに就きては、前に橋梁の所に於て申述べた通りであります。

隅田川は最も有力なる運河であります。荒川の放水路が出来上り、洪水がもう無くなりますれば、この改修を如何にすべきかは、當然東京築港と合せ考へねばならぬことと存じます。是等の具體的設計は當局では致して居りませぬが、河幅が不必要に廣い様な所もあり、其處を埋立て、公園なり倉庫地なり物揚場なりに使ふ目論見は幾分持つて居ります、是等の爲めに運河の中に埋立費若干を見込ん

であります。

## 二、運河法線、幅員及水深等の決定に関する標準

運河兩岸には可成、倉庫とか、物揚場とか等を置くのが適當であります。又船の通り易い爲には、隅角は丸く切るのが良いのであります。其他種々の注意事項がありますが、是等につき既に一定の標準を作つたものがありますから、御目に懸ける事と致します。其他運河の工事につきましては第14頁「成立豫算の内容及復興事業の概要」を御参照されむことを御願ひ致します。尙運河の横断面は附圖第二十に示す通りであります。

### (イ) 運河法線決定要項

- (一) 補強工事に依り利用し得べき在來護岸は成るべく之を利用す。
- (二) 急角度の屈曲は成るべく之を緩和すること。
- (三) 殘存の永久的建物中被害少きもの、移轉は成るべく之を避くること。
- (四) 地下埋設物の移築を少からしむる様留意すること。
- (五) 架橋に成るべく斜角を避くること。
- (六) 運河沿ひには成るべく道路を設けざること。
- (七) 共用物揚場は成るべく多く之を設くること。
- (八) 運河の交叉又は分岐の隅角は別記の標準に依り之を剪除し婉曲ならしむること。

### (ロ) 運河交叉點に於ける隅角剪除

運河交叉點に於ける隅角は大略次の半徑を以て剪除するものとす。

$$(一) \quad R = 1.5L - \left( \frac{W}{2} + C \right)$$

隅田川以東の運河及同以西運河の隅田川合流口に適用

$$(二) \quad R = L - \left( \frac{W}{2} + C \right)$$

隅田川以西の運河に適用 (隅田川合流口を除く) す

前式中に於て

$$R = \text{剪除の半徑(米)} \quad L = \text{航行舟棧長(米)}$$

$$W = \text{航行舟棧幅(米)} \quad C = \text{常數1.8米}$$

前掲のLは交叉運河が幅員10間以上の場合29.2米(60尺)とし、交叉運河の一が其の幅員に於て10間以下なるときは、15.2米(50尺)を標準とす。又Wに就ては兩運河共、其幅員10間以上の場合6.3米(21尺)とし、交叉運河の一が10間以下の幅員を有する場合3.6米(12尺)を標準とす。

- (三) 特別の事由に依り前掲半徑を用ひ得ざるものにして10米以下の半徑となる場合には直線を以て隅角を剪除するものとす。

### (ハ) 運河幅員並水深決定に関する標準

- (一) 運河航行船舶の寸法は幅員21尺、吃水6尺、積載量100噸を標準とす。但し小名木川筋に於ては幅員21尺、吃水7尺、積載量130噸を標準とす。

(二) 繫留船舶は河岸より2.27米の位置に舷側を置く場合を標準とす

(三) 航行中の各船舷側間の距離は0.99米を標準とす

前掲標準船舶が兩岸各一艘繫留しある場合に、2艘乃至5艘の航行船舶あるものとして、運河幅員を定め、干潮時に於ても自由に航行し得るを目的とし、其深度を定むること次表の如し

運河名	同時航行船數	運河幅員 米	深 度 米
(一) 楓川、櫻川、京橋川、汐留川、東堀留川、築地川(一部) 築地川楓川連絡新鑿運河	2	33	1.8
(二) 横十間川、大島川	3	40	1.8
(三) 神田川、日本橋川、築地川(一部)	4	47	〃
(四) 小名木川	5	55	2.1

### (三) 工 事 の 豫 定

運河の改修新鑿は其敷地を得るに困難でありますのと、注文した機械等が未だ到着せぬ爲に、工事に着手致しません、今年度に於て行ふことにするものは大體次の通りであります。

築地川	大部分	日本橋川	一部
汐留川	大部分	神田川	一部
櫻川	一部	大島川	一部
楓川	一部	横十間川	一部

簡單であります、東京の運河のことは此位にして置きます。

横濱の運河の改修は中村川、堀割川及堀川を改修する計畫でありまして、其工事費としては用地費を除き、4,998,200圓が計上せられて居るのであります。

横濱市も東京市の如く、市の商工業地域とも謂ふべき部分には運河が縦横に發達し又相當利用せられ來たつたのであります、大震災の爲めに各運河とも護岸の殆んど全部は崩壊して河床も著しく埋まりましたので、當初の横濱の運河計畫としては、總ての運河に就て改良を加ふる案もありましたが、矢張豫算の關係から、房總及三浦半島方面から横濱へ出入する和舟の交通を便利ならしむる上に、最も大きい影響のある中村川、堀割川及堀川を改修することに決まつたのであります。然るに其後各方面の意見に依り、横濱市長から改修河川の變更方の出願がありまして、其要旨を申し上げます、横濱港は將來共貿易港たると同時に、又他面工業都市として發展せしむ可きものであるが、之が爲めには同市の地理地勢上且つ又既往の趨勢から見ても、曩に都市計畫委員會で、工業地域として議定せられて

居る大岡川上流附近及帷子川筋平沼方面一帯の工業の發達を助長すべき必要から、此工業地域の水陸兩運の便利及連絡を改善活用せしむるのが最も効果の大なるものがある、従て既定計畫河川の改修よりも寧ろ大岡川及帷子川の改修を急務喫緊とする」と云ふのであります。されば當局に置きましても、大體横濱市長の願意を容れまして、目下大岡川及帷子川を改修することに變更手續中でありまして、尤も中村川、堀割川及堀川は横濱市で別途市事業として改修する計畫を持つて居るのでありまして、其改修を全然廢める譯ではないのであります。既定計畫であります中村川、堀割川及堀川の3川改修計畫は幅員33米、伸延長5,270余米であります、變更計畫の大岡川の改修は幅員27米、伸延長4,505米であつて、其工事費は既定豫算額で支辨し得る程度のものであります。運河法線、水深、交叉點の隅角剪除等の標準は總て東京運河の改良に倣ふことゝ致して居ります。

## 八、公 園

帝都復興計畫として新設致します公園は、(1)國に於て施行する濱町、隅田、錦糸の3大公園の外、(2)東京市に於て、小學校に隣接して設くる52箇所の小公園であります。

現在の公園につき大體を申し上げますと、明治二十二年の市區改正設計に於きましては、大小公園49箇所面積1,005,100坪を計畫致しました。明治三十五年に確定致しました市區改正新設計に於きましては、前設計を變更して22箇所662,600坪に改めましたが、其後、追加廢止がありまして、現在の市區改正設計に於きましては、30箇所697,219坪と謂ふことになつて居ります。この内、既に開設したものは、25箇所646,373坪でありまして、未開設のもの尙10箇所50,846坪あります。併し、是等の外、市區改正以外の公園も存するのでありますから、現在公園として使用して居るものは大體次の通であります。

東京市管理の分	25箇所	440,549坪
陸軍省管理の分(富士見町公園)	1	27,000
大正十三年東京市へ御下賜の分(上野公園、芝御料地、深川御料地)	3	287,332
計	29	754,882

復興計畫に屬する公園につきましては、先づ前述の通り國で執行するものは、

### (一) 三大公園

であります、公園の配置に付ては、主として既設公園の配置の状況と、此度の災禍とに顧み、成るべく其位置を普遍的ならしむる方針を採り、新公園の位置を選定したのでありまして、其豫算総額は11,900,000圓であります。

#### (イ) 濱町公園(約11,000坪)

日本橋區、京橋區方面は、東京中人口最も稠密なる地域であるに拘らず、現在の公園として約3,000餘坪を有するに過ぎないのでありますから、此方面に相當面積の一團地を、公園として設定する必要があるのであります。依つて濱町一丁目及二丁目の中、隅田川に面せる約11,000坪を選定した譯であります。

#### (ロ) 隅田公園(約31,000坪)

隅田川の上流の兩岸の中、東岸枕橋附近から言問附近迄、西岸吾妻橋附近から淺草區今戸町に至る沿岸は、古來史蹟名勝に富む場所であります。依つて是等舊蹟を保存すると共に、隅田川を利用する臨川公園たらしめやうと云ふ目的で、約31,000坪を選定した譯であります。

#### (ハ) 錦糸公園

本所深川方面は工業地として人口の密度も割合大なるに拘らず、從來公園として16,000坪を有するに過ぎないのであります。最近、東京市に下賜せられました、猿江裏御料地の一部、約20,000坪も亦深川區に屬するのでありますが、今回の計畫では、更に本所區方面に於て、相當面積を有する公園を設定する必要を認めまして、本所區内太平町二丁目の内、元陸軍糧秣本廠跡地の1部、及其隣接地を合し、約18,000坪を選定致しました。

以上の3大公園は、國に於て設備するものでありますが、此外、東京市に於て執行すべき、

### (二) 小公園

の計畫があるのであります。之は、其數52箇所、面積46,000坪でありまして、一公園平均900坪になります。而して其位置の選定は、既設公園の配置の状況やら、燒失區域内に復興せらるべき小學校の位置等を考慮し、可成小學校に隣接して之を設置するの方針を採りまして、小公園として市民、就中兒童の利用に供するものとなす計畫であります。

小公園の設定は、整理施行地区外に在るもの2箇所を除き、他の50箇所は、之を土地區劃整理事業の一部として執行することになつて居り、而して其豫算は10,000,000圓、其中1/3は、國庫から補助することゝなつて居ります。

現在公園面積は、前述の如く、約755,000坪でありまして、之に増設さるべき新公園を加へますと、約860,000坪となります。市面積100坪に對する公園面積は、現在3.13坪強でありますが、増設の結果は3.57坪強となります。又人口一人に對する公園面積は、現在0.34坪、増設の結果は0.39坪となります。而して此數字は、市全體に關するものであります。今度の公園の増設は、前述の通り専ら燒失區域内に限られて居ります。

横濱の公園に就ても、議會の協賛を経た1,959,000圓がありますが、諸種の事情により、未だ特別都市計畫委員會へ提出する運びになつて居りません。

### 九、中央卸賣市場(東京)

各種市場の設計は、明治二十二年の市區改正設計、及明治三十六年の市區改正新設計に依つて、一應定められたので、即ち、魚鳥市場3箇所(箱崎、芝及深川)青物市場2箇所(神田佐久間町、京橋三十間堀)及獸畜市場2箇所の計畫は、既に確定になつて居るのであります。其處で、明治二十二年市區改正設計後、日本橋魚河岸、神田多町、京橋大根河岸等の青物市場に對しまして、市區改正設計の場所に移轉すべき迄命令を發したのでありましたが、各種の事情に依つて實行に至らず、遂に今日迄延び延びになつて居る様な次第であります。

今回の區畫は、市區改正新設計に依つて定められました、魚鳥市場及青物市場を廢止致しまして、之に代ふるに、中央卸賣市場の位置を定めたのですが、是は、中央卸賣市場法が、昨年三月發布せられましたので、此法律に基く、中央卸賣市場の位置面積に關する區劃を今回定めた譯なのであります。

#### 東京都市計畫中央卸賣市場

(一) 築地本場	(築地海軍用地跡)	約 98,000坪
(二) 神田分場	(秋葉原驛附近)	約 9,500
(三) 江東分場	(兩國橋驛附近)	約 5,200

東京市に於ける、中央卸賣市場の位置選定に付きましては、其取扱品目たる魚類、肉類、鳥類、卵、蔬菜及果實等に付、水陸運轉の關係から、其集散狀況等を

考へなければなりません。而して従來、東京市に於て、最も貨物の集散の多量であつたのは、隅田川口、汐留驛附近であつたのでありますから、其位置も、其附近に求むるのが適當であると存じます。即ち此方面に於て、探して見ますと、水陸運輸の集散の利便を有し、且衛生上有利なる土地は、京橋區築地海軍用地帶面積約98,000坪が最も好適地と思惟致しまして、此處を中央卸賣市場本場の位置として選定した譯であります。

然るに、此取扱品目中、蔬菜果實につきましては、近郊生産者の搬入するものが相當に多く、其集散關係も亦自ら錯雜致して居りますから、他に分場を設置する必要を認めまして、秋葉原驛及兩國橋驛附近に其設置を見ることゝなりました。中央卸賣市場は、東京市の執行する事業でありまして、本場費15,000,000圓(1/4國庫補助)分場費7,500,000圓となつて居ります。尤も其用地は土地區劃整理によらず、買収に因るものでありますから、位置の決定につき特別都市計畫委員會開會中住民から可なり盛な運動等がありました。横濱方面に就きましては、議會の協賛を経たものはありますが、種々の事情により、未だ確定致しませんから申上げることが止めておきます。

## 一〇 土地區劃整理

### (一) 區劃整理の必要

土地區劃整理と云ふことは大分喧ましい問題となつて參り、殊に日本橋區神田區等では一時反對の聲が盛に擧がりました。そこで或は帝都復興聯合協會の名で15學會が立ち、其必要已むなき事柄なる事を市中に講演して下すつたり、或は復興局及び東京市自身も市吏員を各區に派して、是が理解を求むるに力めましたので、最早此問題は論ずる餘地もありませんが、然し今日に置きましては、區劃整理事業が即ち復興事業なりと云ふ程になり、此事業が復興事業の根幹となつて居るのでありますから、御退屈でありませうけれども、暫時御耳を拜借することを御許し願ひます。

皆様もよく御承知の通り、我が國の帝都と稱して居る東京も、人口の上では世界的に堂々たるものであります。都市たる實質から云ふと、御話にならぬ程貧弱なものであることは、今更外國の例を擧げて、彼是云ふ必要はありますまい。

會て自分は観光の一洋人と話した事がありますが、其人の第一番の感想は「日本の田舎は、旅行記や案内記で豫々憧れて居た通りであるが、都會ばかりは實に意外である、何と云ふ不體裁だらう」と云ふことでありました。舗装なき道路の塵埃、泥濘、朝夕見らるゝ電車の鈴なり、不潔極まる肥桶荷馬車の往來、狭い道路に簇立する電信柱、不體裁極まる路次あたりの景色に接しては、誰れか斯かる感想を抱かないものがありませうか。

今度の震災も、之れを唯不可抗力な自然の致す處だと諦めて了へばそれ迄であります、少しく冷靜に考へますと斯くも災害を大ならしめたのは、決して單なる自然の力のみではなかつたものと思はれます。新進の日本として開國以來歐米の文明を輸入するに急であつた結果は、一面からは異常な進歩發展を齎しましたが、一面からは甚だ皮相的物質文明を作り擧げて仕舞ひました。現時の日本に於ける都會生活の如きは、實に其顯著なる一例であります。200萬からの人間が一地域に集團して、都會生活を營むには、自ら諸種の條件を必要とするものでありまして、都會生活は決して單なる村落の自然的集合ではない筈であります。夫故に日本の都市の改造に就ては、既往幾度か心ある學者、技術者に依つて、其必要を説かれたのでありますが、市民の自覺足らざりしか、識者の努力至らざりしか、容易に其實現を見ずして今日に至つたのであります。例へば地震による水道の破壊、從つて起る火災に就ては、既に大森博士其他の學者、技術者に依り、幾度か警告されたのでありましたが、之に對して何等備ふる處なかりし結果は、果して這般の大慘害を惹き起して仕舞つたのではありませぬか。私は先日安政地震跡の地圖を見た事がありますが、現今の學者は東京に於ける地震の大きさは、昨年よりは其時の方が大きかつたと申しますけれども、火災は此度のものに比べると、非常に小さなものでありました。是は其當時は人口も數十萬で、家も小さく且つ今日の如く櫛比して居らなかつたのと、今日の文化が有する様な爆發性、揮發性の燃燒物の使用も少なかつたり、其他種々の状態が、其當時の物質文明に幾分か相當した規模の小さな都市であつたからではありますまいか、又1666年の倫敦の大火では其燒失面積は約30萬坪、1871年の市俄古の大火では230萬坪、1906年桑港の震災に依る火災では約400萬坪で東京の燒失面積約1,100萬坪と比べると非常に小さなものでありますが、此事實も之を探求致しますれば、東京が内部の基礎的設備なき外部だけの文明を、輸入した結果と見て差支なからうと思ひ



ます。即ち東京の此度の災害をして、斯くも大らしめたのは決して自然の偉力のみではない、其大部分は實質の伴はぬ表面的物質文明、基礎のなき上滑りの文化に満足して居つた結果、自ら招いた災害と云ふても決して過言ではなからうと存じます。勿論自然を全く征服することは出来ませぬ。自然の偉力に勝てるものではないが、併し自然を利用してその暴力の犠牲より免れしむることは、現代の科學的文明、物質的文明の一の威力であり、且つ任務でなければなりませぬと同時に、若し豫め之に備ふる用意を爲して置いたならば、這般の如き地震に充分抵抗し得る如き設備は、今日の科學並に技術で充分出来たものであると、私は信じて疑はぬものであります。（附圖第二十一參照）

斯くも都市として不完全であり危険であつた東京を改造して、幾分でも理想に近い都市を建設すると共に、天災等一朝有事の際に備ふ可き事業は、有形的にも無形的にも實に數多くあります。併し改造と申す事は、云ふは易いが、いざ行ふとなると色々の困難が伴ひます。第一資金が入る、資金は何とか出来るとしても、改良にはきつと破壊が伴つて來ます。この破壊は殊に都市の改良としてはなかなか大きな障害となるものでありまして、如何に破壊の伴ふ都市計畫が厄介であるかと云ふことは、何れの都市計畫も長時日を要して居る事が之を證明して居ります。東京市の都市計畫も、やはりこの一般の例に洩れないものゝ一つでありまして、從來如何に現存物の徹去破壊に苦心したかは、今更茲に喋々を要しないのであります。然るに天なる哉、這般の震災は幾多の改造工事を要すべき、而かも最も殷盛なる帝都の大部分を、一朝にして破壊し去つたのであります。自然の暴力は市民に取つは未曾有の災害でありましたが、一面に於ては都市計畫事業の障害たる現存物を、一瞬にして灰燼に歸せしめた働きをなしたのであります。この機に望み既往の不完全なる帝都に思ひ至る時、誰れか此自然の大破壊を利用して帝都を改造することに思ひ至らぬものがありませうか。況んやこの慘害が不満足なる都會生活に起因すること大なるを思ふ時、一層この感を深くするものであります。この破壊の利用による帝都の改造は、これ實に復興事業の眞髓であり根本であつて、後藤前復興院總裁の所謂「轉禍爲福」の精神も、要は茲にあると思ふのであります。

この破壊に伴ひ、帝都に實施したい改造工事は澤山ありますが、併し限りある資金を以て是等の全部を行ふことは到底不可能であります。然らば何れを先にし

何れを後にすべきかと云ふに、要はこの震災による破壊の利用程度如何に依るものでありませう。如何なる都市計畫事業も、この破壊により遂行上便宜を受けぬものはないのであります。下水工事然り、水道工事然り、高速鐵道工事然り、地下埋設物整理工事然り、道路擴張工事然り、土地區劃整理然りであります。然れども事業の性質上此破壊により施行上最も益する所大なるもの、否此破壊なければ到底遂行不可能であるものは、道路運河其他の擴張工事に伴ふ土地區劃整理そのものではありませんまいか。即ち常時では中々收得するに不便な敷地を自然の破壊を利用して之を容易く得ること、及び此敷地の獲得に依つて區劃の亂れたるを整然たらしむる様に、改造する所の唯一の方法たる區劃整理を行ふことは、復興事業の先驅であり、又同時に中樞であるのであります。

土地區劃整理と云ふ事は一般には耳慣れない言葉であつて、従つて新らしい問題の如く思はるるかも知れませぬが、その實質は我國にも昔からあることで、あつて、平安の遷都、江戸の開府等大きな都市の建設には必ず伴つた問題であります。又外國に於ても郊外地の開発、火災洪水等に依る破壊後の再興等の場合には屢々行はれたことで、其要は市街宅地の利用を増進する爲めに、街路を擴げ町割、宅地割を正しくして、文明的都市を建設することなのであります。東京の街路が、大體に於て甚だ狹隘であつて、且場所に依つては不規則極まるものであつたが、又如何に之が此度の災害に際し禍を爲したかと云ふことは繰返す必要はありますまい。街路の面積割合も外國の都市の普通2割以上なるに比べて、災害前の東京は僅かに1割2分に過ぎなかつたことや、又所謂路次が不便不衛生不體裁であつて、商工業の爲めには勿論住居としても好ましくないものであつて、従つて之に面する宅地の價值も、一段低いのを普通とすること等は、既に御承知の通りであります。若し今回の計畫に依る區劃整理が實行された曉は、斯かる路次が無くなつて、凡ての宅地が街路に面する事となる許りで無く、街路の幅員は大體6米即3間以上であつて、其以下のものは小部分を除くの外は無くなりますから、大概の場所は自動車消防自動車の出入出來ない様な處が無くなり、3間4間の比較的狭い街路から8間12間15間といふ大きな街路に自由に通ずることになりますから、帝都の交通状態の面目の一新するに至ることは、蓋し想像するに難くないと思ひます。斯くなると、一面從來の宅地の面積は相當減することになりますから、結局宅地としての價值は大に増進せらるゝ事となるから、土地所有者にしても借地

人にしても將又借家人にしても、利する所こそあれ損失する所は決して無い筈であります。されば一面から申すと、此事業は一つの大きな生産的事業と申し得らるゝのであります。

併し如斯大きな意義を有する土地區劃整理も、之を人家櫛比せる既成の都會地に行ふことは、既存家屋の移轉破壊に要する莫大なる經費や、又は利害關係が錯綜する等の事柄に依つて起る各種の面倒から、殆んど不可能なのであります。我が國又は外國の實例から見ても、郊外地の開発の爲めに行ふ特別の場合とは別として、その多くは火災又は洪水後の破壊を利用して斷行したものであるのは、蓋し都市の中心地等に對して之を行ふことが、自然の破壊力に俟つて非ざれば、事實實行不可能なることを物語るものではないでせうか。果して然らば此度の震災は區劃整理を斷行する千載一遇の機會であつて、其斷行は東京市に取つては禍を轉じて福と爲す第一歩なのであります。

## (二) 區劃整理の趣旨

然らば區劃整理は一體何う云ふ目的を以て之を爲すのであるかと云ふに、恰も耕地整理が農業地に就て、其農業上の利用を増進せしむる爲めに爲すが如く、市街宅地に就て、其建築用地としての利用を増進せしむる爲めに、之を行ふものであります。建築用地としての利用を増進せしむるには如何にするかと云ふに、宅地そのもの、形狀若くは各宅地の街路其他に對する配置等を、適當に整理する事も固より必要であります。それよりも一層緊切なる問題は、適當に宅地を區劃して、第一には運輸交通の機關たる幹線、補助線其他の街路を之に配當することであり、即ち所謂道路網を作ると云ふことでもあります。次には陸上の交通機關に對する水上の交通機關たる運河とか、又は都市の公共施設として必要缺くべからざる公園、廣場、溝渠、公共物揚場等の施設を之と伴ふて爲すことで、是等の施設が商業地域、工業地域、住居地域等に應じ夫れ々々相當に出來上ることに依り、始めて市街宅地が建築用地として充分に利用せらるゝことに成るのであつて、若し是等の施設にして缺けて居つたならば、宅地そのものが假令何うであつても、之を充分に利用し、適當なる商賣をなし、愉快に住居する事は出來ないのであります。それであるから土地區劃整理の施行に當つては、耕地整理に於きまして、畔畦、堤塘、溝渠等の變更廢置、排水灌溉の設備、更に進んでは開墾、地目變換、

土地の交換、分合等を爲し得る如く、道路運河公園廣場其他の施設を爲し得ることを認めて居るのであります。而して之が施設を爲すに付き必要なる土地を収用するため、特別都市計畫法に於きましては、從來の立法例杯とは違ひまして、施行地區内の宅地總面積の一割迄は無償を以て整理施行者の所有地に編入することが出来ると云ふことに規定されて居ります。此精神は是等の施設夫自身が、一面には沿道其他附近の土地所有者又は利用者の利益の爲めになりますから、之に應ずる負擔をすることが當然であると云ふにあるものと考へます。區劃整理は外國杯には以前から相當に行はれて居つた事柄でありまして、彼の有名なる獨乙のアデケス法に於きましては、3割5分乃至4割迄は、無償収用が出来ると云ふことになつて居る程であります。我が國としては實際に行ふは、今度が初めてあります。併し其立法の理由たるや、誰人も問題を挟む餘地のないものでありますから、此法案が第四十七議會に提出されました時は、此事業により地價は甚だ上昇するものであるから、1割は愚か1割5分位迄は無償提供するも、己むを得ないではないかと云ふ意見もあつた程であります。勿論道路、運河其他復興計畫百般の施設は、其附近の宅地のみを爲めに、之を設くるのではなく、市全體の上より考究按配して計畫もし、執行もする譯であります。それと同時にウィリアム氏が「都市の街路は一般公衆の爲めと接壤地者の爲めとの、二つの目的の下に設くるものである」と云つて居る如く、他面には其沿道乃至附近宅地と密接な特別の關係に立つものであることを否むことは出来ないものでありまして、近時の法則も亦追々と都市の各般の施設と其附近の土地との間に、特別の關係があることを認めて、各種の事業の執行に便なる様な傾向に進んで居る次第であります。即ち單に我が國の都市計畫法制の沿革から見ましても、市區改正條例から都市計畫法へ、都市計畫法から特別都市計畫法へと云ふ様に、この趣旨が次第に明瞭になつて來たのであります。

尙茲に一寸附言すべきことは、土地區劃整理を爲すに當つて、何の程度迄道路運河の公用營造物の施設を認むべきかといふことであります。前出のアデケス法に於ては街路廣場に限られて居りますが、今回の復興計畫の如く、大都市の殆ど一半に亘つて區劃整理を施行して都市の再建を爲すが如き場合に於ては、斯様に狭く局限することは當を得ないこととなります。交通、衛生、保安、經濟等に關して都市の安寧を維持し福利を増進する爲めの重要施設は、成るべく廣汎に之を

認めまして立派な都市の建設に便すべきであります。又一方に於ては或種の公用營造物、例へば大公園、中央市場の如きものになりますと、必ずしも或特定の區劃整理施行地區丈けの事業として執行することの不適當なものがあります。依て特別都市計畫法に於きましては、道路、廣場、堤塘、溝渠、運河、河川、公園(小公園)、又は公共揚場に之を限ることとなりまして、是等の用に供すべきものとなりたる土地に限つては、土地區劃整理によつて、國又は公共團體の所有地に編入することが出来るといふことに規定されて居りますが、大公園及市場等は依然買収に依つて施行することになつて居ります。又一般に整理の區域は燒跡部分丈に限り、其各區域の境界は、街路とか、河川とか、可成天然物の境界に依ることと致しました。而して燒失せざる部分に於ては、道路其他の用に供する敷地は區劃整理によらず、買収に依ることとなつて居ります。

### (三) 區劃整理と土地收用

或は街路運河等の施設をするのに、區劃整理と云ふ様な廣く全體の人々に迷惑を及ぼす方法を探らないで、昔の市區改正時代の如く、用地は之を買収又は收用に依つて收得する方が良いではないかと云ふ考を持たるゝ方があるかも知れませぬ。併し私は之を非常な間違つた考へと信じます。手短に夫に就て申しますと、東京に於ては今回の幹線街路計畫の爲めに、新に潰地となる面積は大約68萬坪といふ計算になつて居ります。其上東京市に於て執行する補助路線及區劃整理街路の爲めに、潰地となるものを之に加へますれば、大約130餘萬坪に上ります。此他に運河、公園等の爲めに潰地となるものを加へますれば、更に一層此數字は大きくなるのであります。若し是等の用地を凡て買収、又は收用することと致しましたならば、其結果は何うでありませうか。買収又は收用と云ふことは、從來の例から見ますと、僅かの土地でありまして決して容易に運ぶものではありませんから、今回の如く宅地面積の1割以上も之を潰地とすると云ふ様な場合に於ける實行難は、蓋し想像に難くない所でありまして、從て復興全般の事業も、甚だ覺東ない状態に陥るものと見なければなりません。又今回の計畫に依りますと、街路運河等は從來のものを擴築するが如き場合が比較的多いのでありますから、新に潰地となる様な場所は幹線に付ては勿論其他の場合に付きまして、割合高價な土地と認めねばなりません。そうすると買収又は收用することに致し

ますれば、1割無償提供を別と致しましても、事業費が區劃整理に依る場合よりも多額を要することゝなる譯であります。併し更に一層重大な問題はこの百數十萬坪の土地の上に、從來居住又は營業して居つた人々を、如何にするかの問題であります。區劃整理に依れば後に述ぶるが如く、お互に少し宛縮み合つて街路其他の用地を生み出すのでありますから、居住又は營業の場所を失ふが如きことは絶対に無いのでありますから、買収又は收用に依りますれば、其土地に居つた者は、何うしても何處か他に移轉して仕舞はねばなりません。燒失宅地面積約700萬坪に於ける震災前の人口約167萬といたしますれば、新に幹線街路用地となる68萬坪に對する人口は、15萬人以上になります。若し假に土地收用により今日の如き區劃整理街路迄も新設することになりますと其爲めの潰地130萬坪の買収又は收用に依つて、他に新なる土地を求めて移轉しなければならない人々が、少くも30餘萬人となる計算になります（尤も此中區劃整理地域外5萬餘坪は、依然買収によつて行ひますからそれに對する分丈の人は他に移轉しなくてはならないのであります）殊に前述の如く、今迄の街路に接した箇所を多く收用することになりますから、事實は人口の密度平均以上となるものと想像されます。従つて是等居住を失ふ人の數は、勿論、是れ以上に上ることゝ考へるが、妥當でありませう。若し今日、更に斯様な事柄が発生するとしたならば、既に震災後に當りて土地家屋に關する事件の紛議の繁き場合に於て、到底看過することの出来ない社會問題となるのみならず、東京市の繁榮の上にも由々しき影響を與ふるものと信じます。而して他面斯様な犠牲者を出す代りに、復興事業完成後は、主として今迄裏側にあつたものが、代つて良くなつた街路に面することゝなり、夫等新しき沿道の人々が、之が爲めに多大の利益を受くると云ふことになりすれば、假令受益者負擔と云ふ様な制度があるといたしましても、甚だ不公平な結果を生ずることゝなるのであります。斯くの如く考へて來ますと、復興事業の執行に付きまして、區劃整理、1割無償提供の方針を採りましたことは、非常に公平にして適切なる執行方法と云はねばならないと考へる次第であります。

更に又市街地建築物法の上から之を考へる必要があります。

先に申上げました通り、土地收用よりは區劃整理の方が勝つて居ることは瞭でありますから、今假りに幹線補助線は不道理であるが買収によりて之を行ふこととし、而して區劃整理路線は之が施行を見合はすと致しますれば何の様な結果にな

るかを述べて見ませう。

市街地建築物法の上では幅員9尺以上ある道路敷地の境界線を以て建築線と定め、建築物の敷地即ち宅地は此建築線より突出することを禁じてあります。即ち本建築の敷地は、幅員9尺以上の道路に面して居らなければならぬのであります。又長屋の如きものに在りては、其表通りは假令私有道路でありましても、向き合ひの間に9尺の幅員が必要であります。而して今日建つたバラックを本建築に改造するときには此規定の適用を受けることになつて、今日迄在る様な4尺6尺の路次は禁ぜられるのであります。されば本建築になる場合、凡て市街地建築物法により建築線の指定を受けますと、路次は皆擴げなくては成らぬことゝなりますが、此様な姑息な方法で致しましては、區劃整理に比して、よしんば、街路に關し同等の面積を潰すことになりましても、其路線系統は甚だ拙づいものと成ります。夫れであるから之を稍徹底し一系統的に配置を仕様と云ふことになれば何うなると申しますと、左様すれば矢張前申した如き區劃整理をすると同様になつて仕舞ひますから、寧ろ初めから之を行ふ方が、甚だ策の得たものであると云ふ結論を得ることになるのであります。

斯かる次第で區劃整理路線は區劃整理によりて行ふことが、充分の理由があり否寧ろ夫以外に方法がないと致しますれば、唯幹線補助線丈を土地收用により行ふことは、殆ど爲し難きことであり、且土地區劃提供等のことを考へますと、幹線、補助線、區劃整理路線とも、夫等に對する敷地を得ることは相互に全く不可分離の事業となるのであります。

以上縷々申上げた所により、今度の如き大規模の事業は、何うしても區劃整理に依る以外に方法は無く、従つて區劃整理を行ひ得ざれば、此事業全部を放棄して仕舞ふより仕方がないのでありまして、既に事業を行ふことを決定した以上、それによりて突進するのが當然であることは、充分皆様も御了解下さることゝ存じます。

#### (四) 區劃整理施行順序

然らば區劃整理は如何なる順序方法に依つて行ふものであるかと申しますと、東京に於きましては燒失區域を66地區に分ち其中15地區、面積約1,430,000坪を國に於て施行し、51地區、面積5,570,000坪を東京市に於て施行することになつて居ります。横濱に於きましては之を12地區に分ち、其中5地區、面積約300,000

0 坪を國に於て施行し、7 地區、面積約 528,000 坪は市に於て之を施行し總計 828,000 坪を施行することゝなつて居ります。(附圖第三參照)

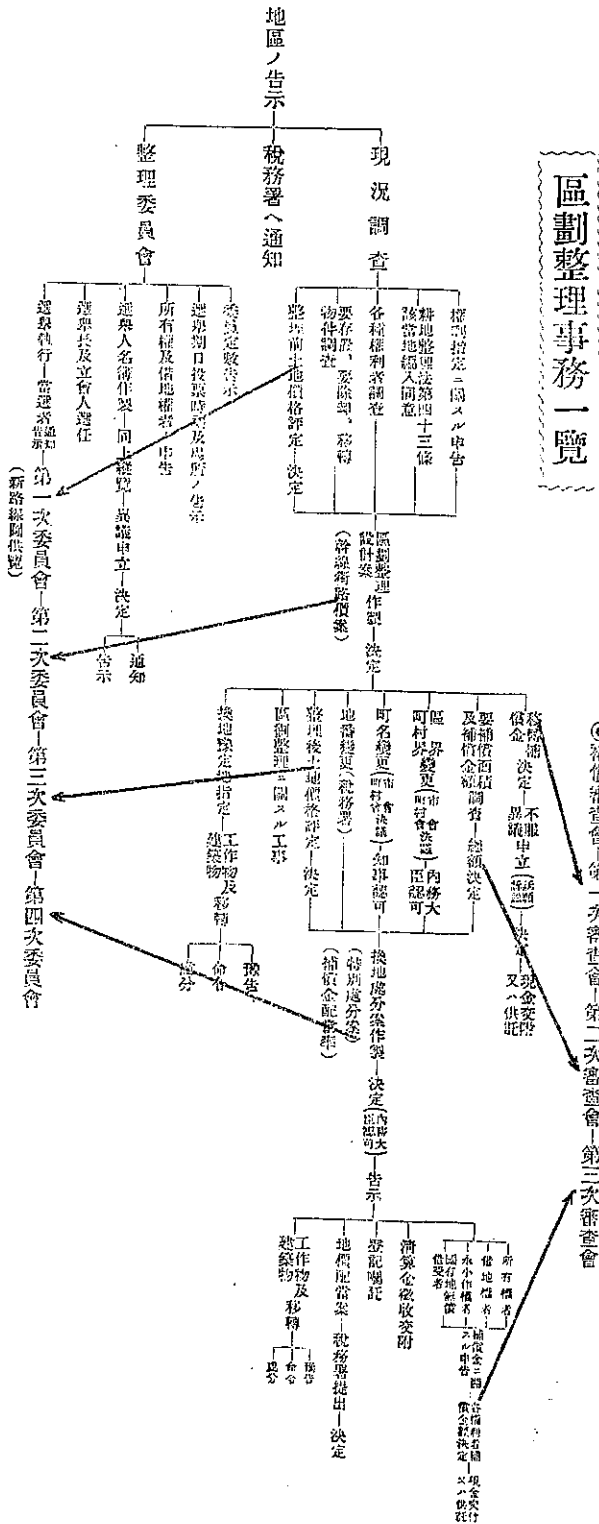
前述の如く區劃整理は、要するに其地區内から街路其他の公用地の計畫を立て、夫に要する面積を引去り、其殘餘を従前の所有地の面積地位に應じ、土地所有者其他に市街宅地としての利用に適する面積形狀を以て、換地として交付することになるのであるから、次の區劃整理事務一覽表にも見えて居ります通り、其第一に行ふべきことは、整理施行者(今回は國若は東京市又は横濱市)に於て施行地區の現況を調査することでありませぬ。

地區の現況調査の主なる仕事は、(一)土地の限界の調査、(二)各種の権利者の調査、(三)土地の價格の評定との三でありまして、目下復興局若くは東京市に於て着々調査中であつて、既に地區の大部分は此完了を見たのであります。土地の限界は各筆毎に實地調査するを理想とするのであります。之には多くの經費を要するのみならず、境界争や其他の關係で之に要する時日も長くかゝり、今回は其實行はむつかしくなりますから、大體各ブロックに就てのみ之を行ひ、各筆に就ては凡て土地臺帳に依る見込で、従て所謂細延のある場合は、換地の指定に當り地區全體の各筆に按分したらどうだらうかといふ方針を以て、是迄専ら進んで參りました所、其後中々地主の権利の主張が強くなつた爲、一定の時期を劃し誤謬の訂正を致すことになりました。然し其時期以後は最早訂正を許しませんから、臺帳面積に従つて地區全體の面積の過不足は、各筆に按分さるゝことゝなるのであります。

又権利の調査は登記所、稅務署、區役所等に就て行つた上、實地に就ても之を行ふ外、未登記の借地權に就ては、先般各権利者より申告をして貰つたので、之に依つて一々調査を進めて居ります。申告の當時借地權の存否の明瞭でないもの例へば當事者間係争中の借地權の如きは如何になるや、疑問とせられたのであります。之は係争の儘換地を指定することゝなる筈であつて、従つて換地の指定に依つて權利關係を設定したり消滅せしめたりする様のことになるのではありませぬ。それから土地の價格の評定であります。之は整理前の價格と、整理後の價格と二様に調査することゝなるのであつて、この双方を明確にして置いて各種権利者が整理の前後に依つて不當なる損害を受けたり、又不當の利得を得たりすることの絶對に無い様にする筈であります。而して之を決定することは、中々困



區劃整理事務一覽



難な問題であります、從來此種の問題に關係を持つて居つたあらゆる方面の力を借りることは勿論、其公平にして嚴密なるを期する爲、今回は法律に依つて、土地所有者と、借地法に謂ふ借地権者とから、半数宛選出する委員から成る土地區劃整理委員會の意見を聞いて決定する事になつて居ります。然し整理委員會へ提出する場合は、I 地區に於ける各路線の比較的の價値を判斷して貰ふことを主としますから、一般に指數を用ひて是を諮問することに致して居ります、之等の土地の價値につきましては後章の土地の評價といふ所で申上度いと思つて居ります。尙是等土地區劃整理に關する事務を表にしたものがありますから御目にかかることに致します。

### (五) 區劃整理の設計 (附圖第二十二參照)

前に表にもあります通り、現況の調査が出来ますと、愈々土地區劃整理の設計を作製することになるのでありますが、設計は、宅地としての利用を増進せしむる目的の下に、第一には町割を定め、第二には宅地割を定めることとなるのであります。町割をするには、先づ幹線街路計畫に従ひ、交通の状態を考へて、局部的の街路計畫を適當に定める必要があります。此點に就ては從來の東京市内の街路は秩序立つて居らなかつたと共に、餘りに狭きに失してあつて、今後の實際の要求に應ずることの到底不可能であることは既に述べた通りであります。9尺乃至2間位の街路であつては、荷馬車も擦れ違ふことが出来ないのみならず自動車が出入することも出来ない、一朝有事の際には自動車ポンプの如きも用を爲さないといふ様に、常時には不便であつて、非常の時には頗る危険のものであります。依つて今回は如何なる裏通りであつても、小局部を除くの外は成可く6米以上を標準として街路を設くる計畫であるから、縦横到る處に通ずる12間以上の幹線道路と相俟つて、市内の交通状態は正に一變するに至ることと思ひます。

又此街路計畫と同時に、町割の大きさを適當に定めねばなりません。之も從來大小一様でなく、大體に於て今迄は日本の家屋の大きさの割合に一區劃が大に過ぎた爲め、勢ひ裏長屋や路次が出来ざるを得なかつた次第であります。今回は此點にも注意して、商業地域工業地域といふ如く、その利用の目的に添ふ様に相當の大きさに區劃致したいものと思ひ、豫め一つの標準を定めることに致しました。これは「土地區劃整理設計方針」として決めたものがありますから、既に申述べた所と重複する所がありますが御目にかけることと致します。

#### 土地區劃整理設計方針

##### (1) 基本調査

- (一) 焼失区域内の土地の實測をなし、土地原簿及び権利者名簿を作製すること。
- (二) 上下水道電信電話電氣瓦斯等の地下埋設物の現状調査をなすこと。
- (三) 殘存建物及び其他の敷地の調査をなすこと。
- (四) 耕地整理法第四十三條第一號乃至第七號の土地を調査をなすこと。

##### (2) 區劃設計

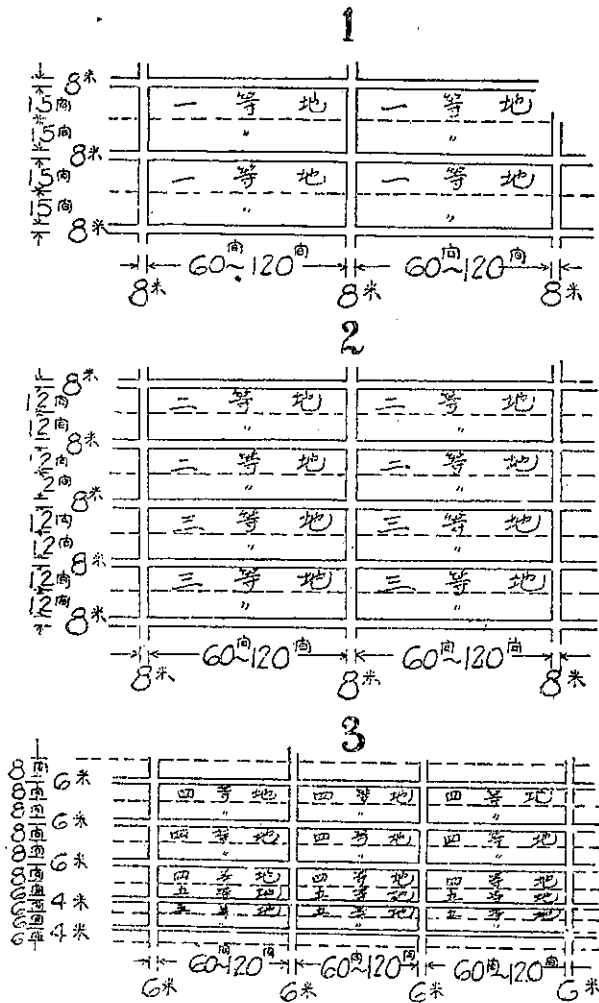
###### (一) 區廓の配列

- (イ) 區廓の配列を定むるに當りては在來の地下埋設物並に下水設備等を考慮し、支障なき道路は成可く之を存置し、新に開設すべき街路の規準とすること。
- (ロ) 區廓の長軸は成可く主要道路に平行せしむる様、區廓の配列を定むること。

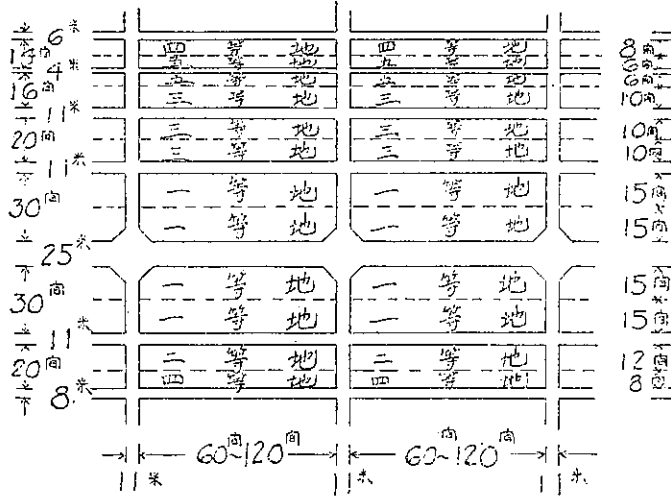
###### (二) 區廓の形狀

- 1 區廓の長軸の長さは其短軸の2倍乃至4倍となすこと。
- (三) 1 敷地の奥行並に開設すべき道路の最小幅員。
- 1 敷地の奥行並に開設すべき道路の最小幅員は地域、地區並に土地の實情を參酌し之を決定すべきも大略下記標準(101頁別表及第三圖參照)に依ること。

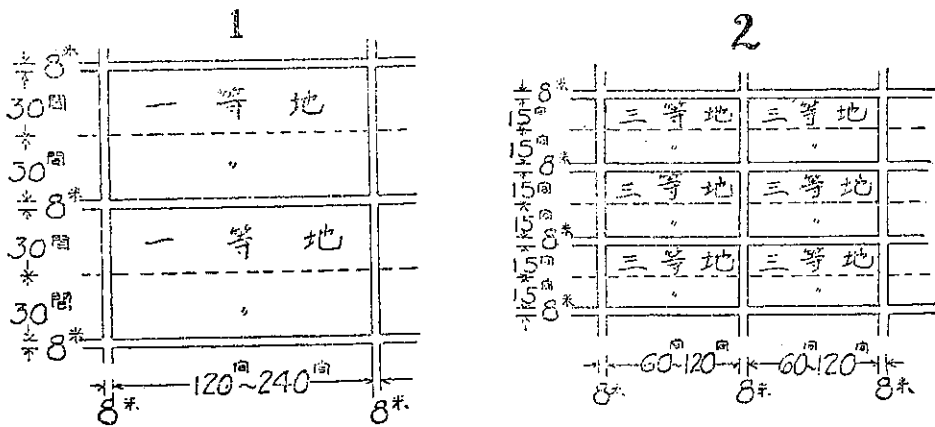
第 三 圖 (其一)  
商 業 地 域



第三圖 (其二)  
商業地域



第三圖 (其三)  
工業地域



別表

	住居地域		商業地域		工業地域		倉庫地帯	
	敷地奥行	道路の最小幅員	敷地奥行	道路の最小幅員	敷地奥行	道路の最小幅員	敷地奥行	道路の最小幅員
一等地	20間	8米	15間	8米	30間	8米	30間以下	8米
二等地	15	8	12	8	15	8	—	—
三等地	10	8	10	8	—	—	—	—
四等地	8	6	8	6	—	—	—	—
五等地	6	4	6	6	—	—	—	—

備考 一 指定せざる地域に於ては土地の状況に應じ前記標準を參酌して定むること。

二 商業地域内特種の地域は前案の道路の最小幅員を4米まで逡減し得ること。

#### (四) 建築線の指定

區廓設計を爲すに當り、土地の實情を考察して建築物の建築に際し更に建築線の指定を要する箇所は寧ろ整理設計として幅員4米以上の道路を開設し、土地の實情不明確の箇所は、區廓の奥行稍々過大と認めらるゝときも、之を建築線の指定に俟つこと。

こう云ふ標準を設けましたが、然し是は新しい田圃か、野原なら兎も角焼けたと申しましても既にバラックが建て込で居り、殘存建物があり、地下埋設物があり、立派な塀や其他が殘つたりして居る所では、直に之を適用致す譯には参りませんから、實際の設計は餘程舊狀に拘泥したものと成つて居ります。殊に借地權の多い而かもそれが6坪7坪とか非常に小さいものがあります所は、どうしても4米3米の路次が必要になつて参りますから、私共としては6米以下の路次は區劃後無くなし度のでありますが、小局部には幾分殘ることになるだらうと存じます。

扱て斯様に町割を立て直し且街路幅員を大きくすることゝなると、従前の一つ々々の宅地は、何うしても其儘である事は出来ませぬ。依つて既に申上げた通り従前の面積並價格に應じて、餘り變動する事のない様に町割に割當て、宅地割を爲し、各權利者に與ふべき換地の設計を爲さねばならぬのであります。

幹線道路の新設さるゝが如き地區に在つては、面積の減小の割合が1割を超ゆる場合が相當に出来ることゝ思はれます。多分最も減り方の多い地區は2割半以上になるかも知れませぬ。斯かる場合に唯今實際上やつて居りますのは、其地區の一部に若し土地を賣つてよいといふ希望者があるならば、復興局に於て豫め之を買つて置き、それを換地に充當する事にして、成可く各人の面積を縮めない様な工風を致して居ります。通常此事を「牛蒡ぬき」と稱して居りますが、地主は賣ると申しても中々地上權者が動かぬとか、其他種々の事情がありまして、此方

法のみで減歩率を緩和するのは困難であります。

換地に就きまして先づ考ふべき必要あることは何かと申しますと、第一には地目、面積、地價等である事は勿論であります、第二は成可く遠くに動かさぬ様にすること、第三には大通りに面したものは、やはり元の通り大通りに面せしむること、第四には大通に面するものは成るべく大きなロットのものを指定すること、第五には精算金は成可く少くする様な設計をすること等でありませう、尙列擧致しますれば其他種々の条件が必要であると共に、一方にはバラックの移轉、地下埋設物等の移轉を少なくすることも、必要であつたり致しますので、此設計には多大の苦心を要する次第であります。復興局では是等の設計を如何いふ順序に致して居りますかと申しまするに、次の如くであります。

### 區劃整理設計順序

#### (一) 現況圖の作製

土地區劃整理事務取扱規定案に依る。

#### (二) 議定幹線道路の記入。

現況圖の作製を終りたるときは、直ちに出張所土木係に於て、議定幹線道路(22米以上)を實測に依り記入すべし。

#### (三) 現況圖に謄寫用紙を重ね、之に地區の周圍、固定工作物、要存置物件、幹線道路等を謄寫し、尙之に補助街路並に區劃整理街路を記入し、區劃整理設計上の當否を決定するの外、必要に應じ4米又は3米道路を新設記入すべし。

#### (四) 整理前後の路線價指數の決定を本部に請求すべし。

#### (五) 整理前の路線價指數を委員會に附議すべし。(路線價指數圖及同調書を委員會に提出のこと)

#### (六) 整理前後の宅地總面積(耕地整理法第四十三條の編入地を含む)を算出し、該地區の宅地減歩率を決定すべし。

#### (七) 整理前後の各ブロックに付ブロックの整理前後の宅地減少歩合を算出し、當該地區の宅地減歩率と大差なき場合に於ては、其各ブロックに付其減少歩合を標準とし、各筆の換地を豫定し、次て借地権の區分を現したる豫定圖を作製すべし。

前項の歩合にして著しく差異ある場合に於ては2ブロック以上を合併し、減少歩合を當該地區の宅地減歩率に近づかしめたる上、豫定圖を作製すべし。

但し整理前後の路線價指數著しく差異ある場合に於ては、該ブロック減少歩合と當該地區の宅地減歩率との間に差異あるも妨なし。

#### (八) 以上の方法に依り豫定圖完了したるときは、整理後路線價指數圖、指數調書、現況圖、豫定圖を作製し、整理委員會に提出すべし。

#### (九) 豫定圖完成後直ちに整理前の各筆並に借地権區分毎に評定指數を算出すべし。

#### (一〇) 委員會を経て決定せる豫定圖に付き、整理後の各筆並に借地権區分毎に評定指數を算出し、別紙區劃整理設計書第 號様式に依り調書を作製すべし(様式省略)。

#### (一一) 整理前各筆指數調書を委員會に提出し、指數に對する金錢改算率の決定を求むべし。

#### (一二) 特別都市計畫法第八條に依る補償金總額を豫定し、各人に對する配當率調書を整理委員會に提出

し其決定を求むべし。

- (一三) 物件の除却、地均等に要する費用を調査し、各筆毎に別紙區劃整理設計書第 號様式の調書を作製すべし。(様式省略)
- (一四) 假設建築物移轉の順序方法及移轉費を調査し、別紙區劃整理設計書第 號様式に依り調書を作製すべし。「補償審査會附議」(様式省略)
- (一五) 假設建築物移轉。
- (一六) 區町界區域變更案作成「市町村會の決議」。
- (一七) 國有地無償編入及無償交付の調書作成。
- (一八) 區劃整理設計書作成。「第 號様式」(様式省略)
- (一九) 整理確定圖作成「第 號様式」。(様式省略)

是等の事項は前の區劃整理事務一覽表と照合せて御覽下されば、良く御判りになることゝ存じます。但し是等の諸様式は茲には省きます。

## (六) 土地の評價

區劃整理に土地の評價が必要であることは申迄もありませんが、其必要ある場合を分類して見ますと、次の三つに歸着致します。

- (イ) 補償金を算定する場合 (ロ) 換地設計上整理前後土地の價格を決定する場合 (ハ) 清算金を算定する場合。

### (イ) 補償金を算定する場合

特別都市計畫法第八條に於ては「土地區劃整理施行地區内に於ける施行後の宅地の總面積が、施行前の宅地の總面積より1割以上を減少するに至りたるときは、其1割を超ゆる部分に對し、勅令の定むる處に依り補償金を交付することを要す」と規定し、同施行令第三十條には「特別都市計畫法第八條第一項の補償金の總額は、整理施行前に於ける其地區内の宅地の平均價格に、同項の規定に依る1割を超ゆる部分の面積を乗じたる額とす」と規定して居ります。即ち道路其他に要したる潰地が、1地區内の宅地總面積の1割以上を超過するときは、其超過部分の面積に、宅地の平均單價を乗じたる金額を、地區内の土地所有者其他に補償することになつて居ります。従て補償金額を決定する爲めには、地區内の整理前の宅地の平均單價を決定するの必要を生じます。只此補償金額は補償審査會が審議することになつて居りまして(特別都市計畫法第六條)、土地區劃整理委員會は、其配當割合に付諮問せらるゝことになつて居ります。是を表に致して見ますと次の通りであります。此中路線價、百分率等は後程説明

致します。

$$\begin{array}{l}
 \text{補償金總額} \left\{ \begin{array}{l}
 \text{國又は公共團體} \text{ (特別都市計畫法施行令第三十條參照)} \\
 \text{に交付すべき額} \\
 \text{—} \\
 \text{整理前宅地の1割} \\
 \text{に該當する面積} \\
 \text{—} \\
 \text{整理後宅地總面積} \\
 \text{—} \\
 \text{整理前宅地總面積} \\
 \times \\
 \text{價格整理前宅地} \\
 \text{平均} \\
 \left\{ \begin{array}{l}
 \text{換算金額指數1個} \\
 \text{に對する} \\
 \times \\
 \text{宅地價平均指數} \\
 \left\{ \begin{array}{l}
 \text{宅地總面積} \\
 + \\
 \text{側方路線影響百分率} \\
 \times \\
 \text{奥行價格百分率} \\
 \times \\
 \text{路線價指數}
 \end{array} \right.
 \end{array} \right.
 \end{array} \right. \text{補償審査會}
 \end{array}$$

(ロ) 換地設計上、整理前後の土地の價額を決定する場合

換地設計には豫め區劃整理前に各人が有して居た土地の價額（借地權あらば其借地權の價額）を定め、之と同時に整理後に於ける土地、即ち換地として交付せらるゝ土地の價額を定め、此兩者の價額を目安として行ふのであります。然しながら、是等の評價は甲、乙地間の權衡を得るを主眼とするのでありますから、必ずしも金額を以て評價する必要はありませぬ故に、指數を以て評價するのであります。

(ハ) 清算金を算定する場合

土地區劃整理の換地設計は、面積等位等を標準として行ふのであります。地形の割合上、又は建物其他の關係上、必ずしも之のみに依ることが出来ない場合がありますから、之を調節する爲めに清算金の徴收交付と云ふ制度があります。即ち本來配當せらるべき換地の面積以上又は以下の土地を配當せられたる人は、其超過部分、又は不足部分を金錢を以て清算することになります。即ち本來受くべき面積以上の土地を受くる人々は其超過部分の面積に、其土地の單價を乗じた金額を徴收せらる、本來受くべき面積以下の土地を配當せられたる人々は、其不足部分に對する金額の交付を受くるのであります。此清算金の徴收交付は換地處分の一部を爲すものでありますから、特別都市計畫法第五條に依り、土地區劃整理委員會の意見を聞き決定するのであります。

扱て土地評價の概要は曩に申述べた如くであります。土地評價の方法として採用しました大體の方針は、従前我國に行はれて居りました評價の方法とは稍異つて居ります。従前我國に行はれた評價は、單純なる達觀的評價又は之に類する方法でありまして、一定の法則を定め、之に基き評價すると云ふやうな事はして



別表

	住居地域		商業地域		工業地域		倉庫地帯	
	敷地奥行	道路の最小幅員	敷地奥行	道路の最小幅員	敷地奥行	道路の最小幅員	敷地奥行	道路の最小幅員
一等地	20間	8米	15間	8米	30間	8米	30間以下	8米
二等地	15	8	12	8	15	8	—	—
三等地	10	8	10	8	—	—	—	—
四等地	8	6	8	6	—	—	—	—
五等地	6	4	6	6	—	—	—	—

備考 一 指定せざる地域に於ては土地の状況に應じ前記標準を參照して定むること。

二 商業地域内特種の地域は前表の道路の最小幅員を4米まで遡減し得ること。

#### (四) 建築線の指定

區廓設計を爲すに當り、土地の實情を考察して建築物の建築に際し更に建築線の指定を要する箇所は寧ろ整理設計として幅員4米以上の道路を開設し、土地の實情不明確の箇所は、區廓の奥行等々過大と認めらるゝときも、之を建築線の指定に依つこと。

こう云ふ標準を設けましたが、然し是は新しい田圃か、野原なら兎も角焼けたと申しましても既にバラックが建て込で居り、殘存建物があり、地下埋設物があり、立派な塀や其他が殘つたりして居る所では、直に之を適用致す譯には參りませんから、實際の設計は餘程舊狀に拘泥したものとなつて居ります。殊に借地權の多い而かもそれが6坪7坪とか非常に小さいものがあります所は、どうしても4米3米の路次が必要になつて參りますから、私共としては6米以下の路次は區劃後無くなし度のでありますが、小局部には幾分殘ることになるだらうと存じます。

扱て斯様に町割を立て直し且街路幅員を大きくすることになると、従前の一つ々々の宅地は、何うしても其儘である事は出來ませぬ。依つて既に申上げた通り従前の面積並價格に應じて、餘り變動する事のない様に町割に割當て、宅地割を爲し、各權利者に與ふべき換地の設計を爲さねばならぬのであります。

幹線道路の新設さるゝが如き地區に在つては、面積の減小の割合が1割を超える場合が相當に出來ることと思はれます。多分最も減り方の多い地區は2割半以上になるかも知れませぬ。斯かる場合に唯今實際上やつて居りますのは、其地區の一部に若し土地を賣つてよいといふ希望者があるならば、復興局に於て豫め之を買つて置き、それを換地に充當する事にして、成可く各人の面積を縮めない様な工風を致して居ります。通常此事を「牛蒡ぬき」と稱して居りますが、地主は賣ると申しても中々地上權者が動かぬとか、其他種々の事情がありまして、此方

法のみで減歩率を緩和するのは困難であります。

換地に就きまして先づ考ふべき必要あることは何かと申しますと、第一には地目、面積、地價等である事は勿論であります、第二は成可く遠くに動かさぬ様にすること、第三には大通りに面したものは、やはり元の通り大通りに面せしむること、第四には大通に面するものは成るべく大きなロットのものを指定すること、第五には精算金は成可く少くする様な設計をすること等でありませう、尙列擧致しますれば其他種々の条件が必要であると共に、一方にはバラックの移轉、地下埋設物等の移轉を少なくすることも、必要であつたり致しますので、此設計には多大の苦心を要する次第であります。復興局では是等の設計を如何いふ順序に致して居りますかと申しまするに、次の如くであります。

### 區劃整理設計順序

#### (一) 現況圖の作製

土地區劃整理事務取扱規定案に依る。

#### (二) 議定幹線道路の記入。

現況圖の作製を終りたるときは、直ちに出張所土木係に於て、議定幹線道路(22米以上)を實測に依り記入すべし。

(三) 現況圖に陰寫用紙を重ね、之に地區の周圍、固定工作物、要存置物件、幹線道路等を陰寫し、尙之に補助街路並に區劃整理街路を記入し、區劃整理設計上の當否を決定するの外、必要に應じ4米又は3米道路を新設記入すべし。

(四) 整理前後の路線價指數の決定を本部に請求すべし。

(五) 整理前の路線價指數を委員會に附議すべし。(路線價指數圖及同調書を委員會に提出のこと)

(六) 整理前後の宅地總面積(耕地整理法第四十三條の編入地を含む)を算出し、該地區の宅地減少率を決定すべし。

(七) 整理前後の各ブロックに付ブロックの整理前後の宅地減少歩合を算出し、當該地區の宅地減少率と大差なき場合に於ては、其各ブロックに付其減少歩合を標準とし、各筆の換地を豫定し、次て借地權の區分を現したる豫定圖を作製すべし。

前項の歩合にして著しく差異ある場合に於ては3ブロック以上を合併し、減少歩合を當該地區の宅地減少率に近づかしめたる上、豫定圖を作製すべし。

但し整理前後の路線價指數著しく差異ある場合に於ては、該ブロック減少歩合と當該地區の宅地減少率との間に差異あるも妨なし。

(八) 以上の方法に依り豫定圖完了したるときは、整理後路線價指數圖、指數調書、現況圖、豫定圖を作製し、整理委員會に提出すべし。

(九) 豫定圖完成後直ちに整理前の各筆並に借地權區分毎に評定指數を算出すべし。

(一〇) 委員會を経て決定せる豫定圖に付き、整理後の各筆並に借地權區分毎に評定指數を算出し、別紙區劃整理設計書第 號様式に依り調書を作製すべし(様式省略)。

(一一) 整理前各筆指數調書を委員會に提出し、指數に對する金錢改算率の決定を求むべし。

(一二) 特別都市計畫法第八條に依る補償金總額を豫定し、各人に對する配當率調書を整理委員會に提出

し其決定を求むべし。

- (一三) 物件の除却、地均等に要する費用を調査し、各筆毎に別紙區劃整理設計書第 號様式の調書を作製すべし。(様式省略)
- (一四) 假設建築物移轉の順序方法及移轉費を調査し、別紙區劃整理設計書第 號様式に依り調書を作製すべし。「補償審査會附議」(様式省略)
- (一五) 假設建築物移轉。
- (一六) 區町界區域變更案作成「市町村會の決議」。
- (一七) 國有地無償編入及無償交付の調書作成。
- (一八) 區劃整理設計書作成。「第 號様式」(様式省略)
- (一九) 整理確定圖作成「第 號様式」。(様式省略)

是等の事項は前の區劃整理事務一覽表と照合せて御覽下されば、良く御判りになることゝ存じます。但し是等の諸様式は茲には省きます。

## (六) 土地の評價

區劃整理に土地の評價が必要であることは申迄もありませんが、其必要ある場合を分類して見ますと、次の三つに歸着致します。

- (イ) 補償金を算定する場合
- (ロ) 換地設計上整理前後土地の價格を決定する場合
- (ハ) 清算金を算定する場合。

### (イ) 補償金を算定する場合

特別都市計畫法第八條に於ては「土地區劃整理施行地區内に於ける施行後の宅地の總面積が、施行前の宅地の總面積より1割以上を減少するに至りたるときは、其1割を超ゆる部分に對し、勅令の定むる處に依り補償金を交付することを要す」と規定し、同施行令第三十條には「特別都市計畫法第八條第一項の補償金の總額は、整理施行前に於ける其地區内の宅地の平均價格に、同項の規定に依る1割を超ゆる部分の面積を乗じたる額とす」と規定して居ります。即ち道路其他に要したる潰地が、1地區内の宅地總面積の1割以上を超過するときは、其超過部分の面積に、宅地の平均單價を乗じたる金額を、地區内の土地所有者其他に補償することになつて居ります。従て補償金額を決定する爲めには、地區内の整理前の宅地の平均單價を決定するの必要を生じます。只此補償金額は補償審査會が審議することになつて居りまして(特別都市計畫法第六條)、土地區劃整理委員會は、其配當割合に付諮問せらるゝことになつて居ります。是を表に致して見ますと次の通りであります。此中路線價、百分率等は後程説明

致します。

$$\begin{array}{l}
 \left. \begin{array}{l}
 \text{國又は公共團體} \\
 \text{に交付すべき額} \\
 - \\
 \text{整理前宅地の1割} \\
 \text{に該當する面積} \\
 \text{整理後宅地總面積} \\
 - \\
 \text{整理前宅地總面積} \\
 \times \\
 \text{價格整理前宅地} \\
 \text{平均}
 \end{array} \right\} \text{補償面積} \\
 \left. \begin{array}{l}
 \text{換算金額指數1個} \\
 \text{に對する} \\
 \times \\
 \text{宅地價平均指數} \\
 \left. \begin{array}{l}
 \text{宅地總面積} \\
 + \\
 \text{側方路線影響百分率} \\
 \times \\
 \text{奥行價格百分率} \\
 \times \\
 \text{路線價指數}
 \end{array} \right\} \text{宅地價指數}
 \end{array} \right\} \text{補償審査會}
 \end{array}$$

(ロ) 換地設計上、整理前後の土地の價額を決定する場合

換地設計には豫め區劃整理前に各人が有して居た土地の價額（借地權あらば其借地權の價額）を定め、之と同時に整理後に於ける土地、即ち換地として交付せらるゝ土地の價額を定め、此兩者の價額を目安として行ふのであります。然しながら、是等の評價は甲、乙地間の權衡を得るを主眼とするのでありますから、必ずしも金額を以て評價する必要はありませぬ故に、指數を以て評價するのであります。

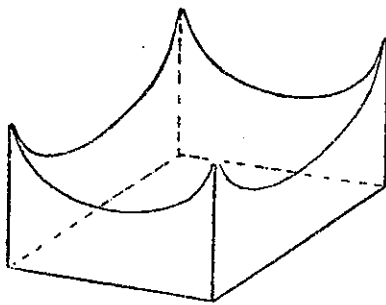
(ハ) 清算金を算定する場合

土地區劃整理の換地設計は、面積等位等を標準として行ふのでありますが、地形の割合上、又は建物其他の關係上、必ずしも之のみに依ることが出来ない場合がありますから、之を調節する爲めに清算金の徴收交付と云ふ制度があります。即ち本來配當せらるべき換地の面積以上又は以下の土地を配當せられたる人は、其超過部分、又は不足部分を金錢を以て清算することになります。即ち本來受くべき面積以上の土地を受くる人々は其超過部分の面積に、其土地の單價を乗じた額を徴收せらる、本來受くべき面積以下の土地を配當せられたる人々は、其不足部分に對する金額の交付を受くるのであります。此清算金の徴收交付は換地處分の一部を爲すものでありますから、特別都市計畫法第五條に依り、土地區劃整理委員會の意見を聞き決定するのであります。

扱て土地評價の大要は曩に申述べた如くであります、土地評價の方法として採用しました大體の方針は、従前我國に行はれて居りました評價の方法とは稍異つて居ります。従前我國に行はれた評價は、單純なる遠觀的評價又は之に類する方法でありまして、一定の法則を定め、之に基き評價すると云ふやうな事はして

居りませぬ。併し今回の如く廣き範圍に亘つて而かも短期間に多數の土地を評價する必要ある場合には、逡觀評價の如き方法を採用しては、到底公平なる評價を期待することは出來ないのであります。斯かる理由で、今回の土地評價は出來得る限り組織的方法によりて評價し、特殊の狀況に依り斟酌すべき場合に限り

第四圖



逡觀増減を認むるの主義を採用することに致したいのであります。然らば其評價方法は如何なる方法かと申しますれば、大體に於て歐米に行はるゝ評價方法に則りましたものでありまして最も多く参考に供しましたのは米國クリーヴランド市に於ける評價方法であります。

一體一つのブロックを考へて見ますと、道路に面した所は高價で、町割の中へ行く程安くなりますから、其單位面積の價額を垂直線で表

しますと第四圖の如き形になります。丁度是を例へますと吊つてある蚊帳の如きものとなるのであります。若し是等の立方體の體積が簡単に計算出來ますれば地價の算出は、理想的に成功し得るものであります。然しそれは中々容易に出來ないので、外國でも種々の便法を用ふることになつて居るのであります。殊にブロックの形は長方形と限らず、三角のも五角のも種々雜多の種類がありますから之を純理論的に解決するのは不可能であります。故に實用に當りては地價を純數理的に計算し得るものでありませんから復興局にても種々の便法を考へアツサンピョンを設けて、或コンベンショナルな算出法を制定し様として居ります。其評價方法の大體を順次申上げますが、先づ第一は路線價を定めることのであります。

#### (1) 路線價の設定

或る路線より直角に測りたる奥行5間、間口1間の土地の平均坪當價額を、其路線の路線價と稱し之を土地評價の基準とし、之に依つて各路線に沿ふ宅地の等位を定むる基とします。此路線價は等級を以て表示し次表の50級に區分します。

等級	指數	等級	指數	等級	指數	等級	指數
1	100	14	230	27	450	40	1,000
2	110	15	240	28	475	41	1,100
3	120	16	250	29	500	42	1,200
4	130	17	260	30	525	43	1,300

級	個	級	個	級	個	級	個
5	140	18	270	31	550	44	1,400
6	150	19	280	32	600	45	1,500
7	160	20	290	33	650	46	1,600
8	170	21	300	34	700	47	1,600
9	180	22	325	35	750	48	1,800
10	190	23	350	36	800	49	1,900
11	200	24	375	37	850	50	2,000
12	210	25	400	38	900	—	—
13	220	26	425	39	950	—	—

又路線價は金銭を以て表示せず、指數を以て定め、地區内の區劃整理前の最高級の路線價額を 1,000 個とすることになつて居ります。何故に奥行 5 間平均を採りましたかと申しますと、東京市に於ける土地の相場は、大體に於て表通りより奥行 5 間平均を以て稱へらるゝを普通とするが爲めであります。尤も場所に依つては 5 間以上の平均を以て稱へらるゝ場所も在りますが、場所により奥行の深さを異にすることは甲、乙路線の比較上困難であり、又實際評價上も混雜を來たすの虞がありますから、一率に奥行 5 間と決めました次第であります。

## (2) 奥行價格百分率

路線價を決定し、之を評價上如何に利用するかと申しますれば、之に或る一定の率を適用して、各筆宅地の評價を爲すのであります。市街地に於ける土地の價額は農耕地と異なり、前述の様に路線に近き部分の土地は高く、これより奥に行くに従つて、其價値の減ずるの傾向あることは申迄もありません。此點を考慮して、路線價に一定率を乗ずるときは、自然に路線に近き部分は高く、奥に行くに従つて低き價額を以て評價せらるゝ仕組になつて居ります。此率を奥行價額百分率と申します。尤も間口 1 間奥行 5 間の坪數は 5 坪でありますから、此率は奥行 5 間位の所で指數が丁度 5 になる様にしてあるのであります。故に間口 1 間で奥行 8 間ならば、8 間の所の百分率を見、之に路線價を乗ずれば直ぐに間口 1 間奥行 8 間の坪數の地價が出るのであります。奥行價格百分率は次の 4 種に區分しますが、其率は次表の通りであります。

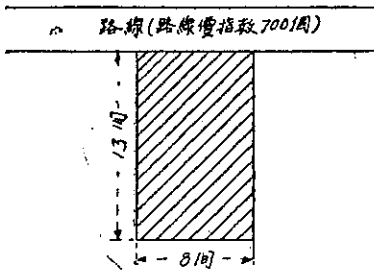
特別率	最高級の商業地に適用す。
甲率	上級の商業地に適用す。
乙率	中等級の商業地に適用す。
丙率	下級の商業地、住宅地、工業地又は之に準ずべき土地に適用す

## 奥行價額百分率

百分率 間 數	特別率	甲率	乙率	丙率	百分率 間 數	特別率	甲率	乙率	丙率
1	144.0	127.6	110.6	104.1	31	1,385.1	1,786.3	2,112.2	2,515.3
2	254.1	232.0	215.7	206.2	32	1,411.0	1,828.4	2,167.8	2,587.2
3	346.6	328.7	315.3	306.2	33	1,436.9	1,870.5	2,223.4	2,659.1
4	427.9	417.3	410.0	401.1	34	1,462.8	1,912.6	2,279.0	2,731.0
5	500.0	500.0	500.0	500.0	35	1,488.7	1,954.7	2,334.6	2,802.9
6	565.0	576.9	585.7	593.7	36	1,514.6	1,996.8	2,390.2	2,874.8
7	623.4	642.0	637.6	685.4	37	1,540.5	2,038.9	2,445.8	2,946.7
8	676.2	716.5	745.8	775.0	38	1,566.4	2,081.0	2,501.4	3,018.6
9	724.9	779.8	820.5	862.5	39	1,592.3	2,123.1	2,557.6	3,090.5
10	769.5	839.5	892.1	948.3	40	1,618.2	2,165.2	2,612.6	3,162.4
11	811.6	895.9	960.7	1,032.5	41	1,644.1	2,207.3	2,668.2	3,234.3
12	851.0	949.9	1,037.1	1,115.1	42	1,670.0	2,249.4	2,723.8	3,306.2
13	888.5	1,002.0	1,091.3	1,196.1	43	1,695.9	2,291.5	2,779.4	3,378.1
14	923.9	1,052.1	1,153.7	1,275.6	44	1,721.8	2,333.6	2,835.0	3,450.0
15	957.3	1,110.8	1,214.4	1,353.6	45	1,747.7	2,375.7	2,890.6	3,521.9
16	988.7	1,147.9	1,273.6	1,430.2	46	1,773.6	2,417.8	2,946.2	3,593.8
17	1,018.7	1,193.5	1,331.7	1,505.4	47	1,799.5	2,459.9	3,001.8	3,665.7
18	1,047.2	1,238.0	1,388.8	1,579.4	48	1,825.4	2,502.0	3,057.4	3,737.6
19	1,074.3	1,281.1	1,445.0	1,652.5	49	1,851.3	2,544.1	3,113.0	3,809.5
20	1,100.2	1,323.2	1,500.6	1,724.4	50	1,877.2	2,586.2	3,168.6	3,881.4
21	1,126.1	1,365.3	1,556.2	1,791.3	51	1,903.1	2,628.3	3,224.3	3,953.3
22	1,152.0	1,407.4	1,611.8	1,863.2	52	1,929.0	2,670.4	3,279.8	4,025.2
23	1,177.9	1,449.5	1,667.4	1,940.1	53	1,954.9	2,712.5	3,335.4	4,097.1
24	1,203.8	1,491.6	1,723.0	2,012.0	54	1,980.8	2,754.9	3,391.0	4,169.0
25	1,229.7	1,533.7	1,778.6	2,083.9	55	2,006.7	2,796.7	3,446.6	4,246.9
26	1,255.6	1,575.8	1,834.2	2,155.8	56	2,032.6	2,838.8	3,502.2	4,322.8
27	1,281.5	1,617.0	1,889.8	2,227.7	57	2,058.5	2,880.9	3,557.8	4,394.7
28	1,307.4	1,660.0	1,945.4	2,299.6	58	2,084.4	2,923.0	3,613.4	4,456.6
29	1,333.3	1,702.1	2,001.0	2,071.5	59	2,110.3	2,965.1	3,669.0	4,528.5
30	1,359.2	1,744.2	2,056.6	2,443.4	60	2,136.2	3,007.2	3,724.6	4,600.4

矩形地の土地價額計算例

第五圖



角地にあらざる場合

**計算方法** 矩形地が角地にあらざる場合の土地の價額は路線價指数に奥行價額百分率及間口數を乗じ計算す。

**例** 第五圖に於て矩形地の間口8間奥行13間路線價指數700個にして其適用すべき奥行價額百分率は甲率なりと假定するときは其の土地の總價額は次の算式により計算す。

(算式)

$$\text{總價額} = 700 \text{ 個} \times 1,002.0 \% \times 8 = 56,112 \text{ 個}$$

(註) 1,002.0% は奥行13間目に相當する  
奥行價額百分率は甲率とす(上表參照)

(3) 側方路線影響百分率

路線價の決定が評價に利用せらるゝ今一つの場合は、角地の評價の場合であります。角地にあらざる土地は(2)の奥行價額百分率を適用するのみで充分であります。角地に在つては側方路線の影響を受けますから、其部分は普通の宅地より高く評價する必要があります。此爲めには側方路線の路線影響百分率を乗じたるものを別に加算することになつて居ります。

此率は次の3種に區分します。

- 特別率 奥行價額百分率の特別率を適用すべき側方路線の路線價に適用す
- 甲率 奥行價額百分率の甲率を適用すべき側方路線の路線價に適用す。
- 乙率 奥行價額百分率の乙率を適用すべき側方路線の路線價に適用す。

側方路線影響百分率

百分率 間口數	特別率	甲率	乙率
1	144.0	100.0	50.0
2	240.1	168.8	88.8
3	311.2	223.9	116.5
4	366.7	269.0	131.4
5	407.5	305.9	142.8
6	440.0	334.7	151.2
7	462.9	356.7	159.6
8	487.4	372.2	168.0
9	487.4	381.8	176.4
10	491.0	386.4	184.8
11	494.6	391.0	—
12	498.2	395.6	—



13	501.8	400.2	—
14	505.4	404.9	—
15	509.0	409.4	—

角地の場合の土地價額計算

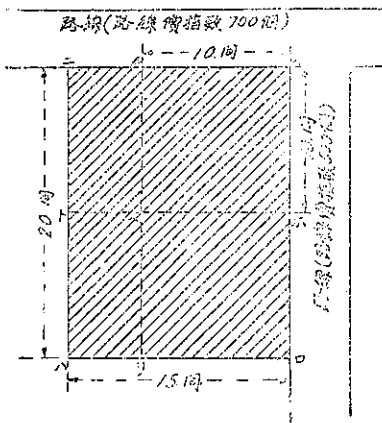
**計算方法** 矩形地が角地なるときは矩形地の場合の方法に依り路線價指數の大なる路線（正面路線）より奥行10間（特別率又は甲率）又は5間（乙率又は丙率）までを計算し次に之と同一の方法に依り路線價の小なる路線（側方路線）より奥行10間（特別率又は甲率）又は5間（乙率又は丙率）までを計算し（但正面路線より計算したる部分を除く）殘餘の土地に付ては正面路線より計算す但側方路線より計算したる價額正面路線より計算したる價額より高きときは側方路線より計算す。以上の方法により算出したるものに對し次の側方路線影響範圍内の土地に付ては更に側方路線の路線價に前記側方路線影響百分率及下記影響範圍内の土地の間口數を乘じたるものを加算す。

側方路線影響範圍

- 一 特別率又は甲率を適用すべき路線なるときは其路線より10間
- 二 乙率を適用すべき路線なるときは其路線より5間

**例** 第六圖に於て路線價指數の大なる路線を基準としたる間口15間奥行20間の矩形の角地あり其路線價指數の大なる路線の指數は700個、小なる路線の指數は500個なる場合の土地の總價額は（但正面路線及側方路線共に甲率を適用すべき路線とす）次の算式により計算す

第六圖



(説明)

- 矩形地(イロハニ)を總價額計算の便宜上下の3區域に分つ
- 第一區 正面路線より計算すべき區域(イホトニ)
- 第二區 側方路線より計算すべき區域(ホロリヘ)
- 第三區 殘餘の土地(ヘリハト)
- 側方路線影響範圍(イホヘチ)

(算式)

第一區の價額 = 700個 × 839.5% × 15 = 88,147個  
 第二區の價額 = 500個 × 839.5% × 10 = 41,975個  
 第三區の價額 = 700個 × (1,323.2 - 839.5) × 5 = 16,929個  
 (正面路線より計算す)  
 (第三區を側方路線より計算すれば其價額は 500個 × (1,160.8 - 839.5) % × 10 = 13,665にして正面路線より計算したる價額に比較し小なるが故に正面路線より計算したるものを採用す)

側方路線影響價額 = 500個 × 386.4% × 10 = 19,320個

故に(イロハニ)の總價額 = 88,147 + 41,975 + 16,929 + 19,320 = 166,371個

(4) 三角形地遞減百分率

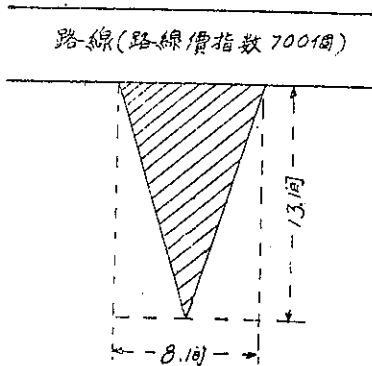
三角形地の評價は同一間口同一奥行を有する矩形地の總價額に次表三角形遞減百分率を乘じ計算致します

三角形遞減百分率表

百分率 間 数	特別率	甲 率	乙 率	丙 率
1	50.0	50.0	50.0	50.0
2	53.3	52.3	50.6	50.2
3	54.9	53.2	51.1	50.4
4	56.0	53.7	51.6	50.6
5	56.9	54.2	52.0	50.8
6	57.6	54.7	52.4	51.0
7	58.4	55.2	52.8	51.2
8	59.1	55.6	53.2	51.4
9	59.7	56.1	53.6	51.6
10	60.3	56.5	53.9	51.7
11	60.9	56.9	54.3	51.9
12	61.3	57.3	54.6	52.1
13	61.8	57.6	54.9	52.2
14	62.1	57.9	55.2	52.4
15	62.5	58.2	55.4	52.5
16	62.9	58.4	55.6	52.7
17	63.2	58.7	55.8	52.9
18	63.6	58.9	56.0	53.0
19	62.9	59.1	59.1	52.1
20	64.2	59.2	56.3	53.3

計算例 第七圖に於て三角形地の間口8間奥行13間路線價指數700個其適用すべき奥行價額百分率は甲率なりと假定するとき其土地の總價額は次の算式に依り計算す

第 七 圖



(算 式)

$$\text{總價額} = 700 \text{ 個} \times 1,002.0 \% \times 8 \times 57.6 \% = 32,320 \text{ 個}$$

(註) (1) 1,002.0% = 奥行13間目に相當する奥行價額百分率(甲率)とす(107頁表參照)

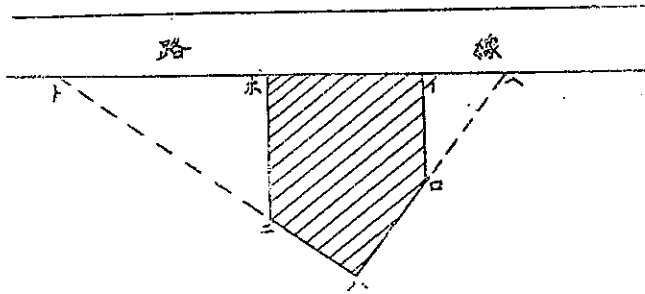
(2) 57.6%は奥行13間の三角形に適用すべき三角形遞減百分率(甲率)とす(前表參照)

(5) 不正地形の評價

不正形地は之を矩形又は三角形に分解し(2)又は(4)の方法により計算致します

計算例 第八圖に於けるが如く「イ、ロ、ハ、ニ、ホ」の五角形地の評價は三角形地「ヘト」の總價額より三角形地「イヘロ」の總價額及三角形地「ホニト」の總價額を控除し計算す(算式省略)

## 第八圖



是等不正形地の種々の場合を掲げますと、甚だ長くなりますから省略し、尙斯の如き諸種の百分率を決めた所以や、種々のアッキサンプション等も餘り専門的になるから是亦此處には省略致します。

## (6) 路線價指數の換算

路線價は指數を以て表示することになつて居りまする關係上各筆地の價格も亦指數を以て表示せらるゝ事になつて居ります。然しながら補償金の交付、清算金の徴收交付の爲には、之を金錢に換算するの必要を生じます。此換算の基本となるべき評價は前に述べました如く、補償金の算定上必要な場合は補償審査會に於て審査することになり、清算金の算定上の場合には土地區劃整理委員會の意見を聞き定むることになりますが、等しく同一の土地に付ての評價でありますから、成るべく同一の歩調に出づることを希望する關係上、清算金の算定の上は補償審査會の評價を俟つて、之を參酌して評價の原案を作成し度いと思つて居るのであります。

## (七) 換地設計に伴ふ處置

換地設計が出来ますと、換地豫定地を指定して、バラック其他の工作物を移轉する事となります。換言すれば町割、宅地割の決定に依つて土地が移動するから、之に伴つて地上物件も移動せねばならぬ事となるのであります。宅地割の場合には土地の移動は成るべく少なからしむる様設計するから、此バラックの移轉も、大部分は原形の儘餘りひどくは動かさなくて済むかと思ひます。従つて其期間も數日間で、完了し得らるゝものが多いと思はれますが、場所に依り、新に24間幅の街路が設けらるゝが如き場合は、バラックを一旦取毀ちて、別の場所に建築する必要が起つて參ります。孰れにしても、バラックの移轉、又は借家人の移轉に對しては、之に依つて通常受くべき損害を補償することになつて居りますが、復興局の豫算は、移轉料の坪當りの單價は、たつた27圓50錢であつて甚だ少いと、世間で非常な問題になつたのであります。之は畢竟豫算額上の平均單價に過ぎないので、實際はそ

れぞれ補償審査會で決定した査定費用を支拂ふのであつて、移轉期間に於ける營業休止に伴ふ損害の如きも、相當其中に考慮さるべき見込であります。其バラックの移轉は實際如何にしてやるか、又移轉中居住者はどうするか、水道、下水溝、瓦斯、電氣等の附換は都合好く運ぶことが出来るかと云ふ様な實際問題としては、色々のことが伴つて起きて来る譯であります。是等に就ても當局としては、所謂引屋の周旋もしてやり、都合に依つては附近に組立家屋其他を用意して一時的居住の便を圖るとか、又水道瓦斯電氣等に就ては、豫め關係各方面の諒解を得て、材料其他を準備し置き、必要に應じ、各關係者方面から技術者を派遣して迅速に取運ぶ等の方法によつて、力めて居住者の負擔を避け迷惑を少なからしむる方法を探る見込で居ります。震災直後に於ては、水道瓦斯電氣等の取付に多くの時日を要したけれども、之は幹線が破損したり材料が無かつた爲めであつて、従つて今回はあの當時の様なことは決して無いと思ひます。此事は尙少し詳しく次に御話し致しますが、町割宅地割が出来てバラックの移轉も濟み、きちんとした宅地の上に本建築が爲し得らるゝとなれば茲に於て初て區劃整理の目的は達した譯であります

#### (八) 區劃整理反對に關して

大分色々と申し上げましたけれども、畢竟するに區劃整理を行ふときは、その地區内の土地全體が、相互に其面積を縮め合つて、道路其他の公共用の土地を生み出す代りに、幾分面積の縮小した換地を、従前の土地の附近に與へらるゝものであつて、此點は従前市區改正事業等に於て、用地を買収又は收用したるときに如く、一方には土地を失つて立退き場所に困る者とか、有効に使用出来ぬ土地とを生じて、其爲め困る者が多數生ずると共に、他方には、新に道路を設けられたる附近の地主は、地價の上騰に依り非常なる利益を受くるが如き、不公平がない許りでなく、その結果は宅地の利用の點から見れば、何れの土地も廣い道路に接し、境界の正しい形の好いものとなり、建築其他に充分に利用することが出来る様になつて、従つて宅地の地位も上り、又交通上からも、衛生保安の上からも、經濟の上からも、凡ての點から見て都合の好いことゝなるのであるから、此際是非共皆様の力や又は市民の熱心なる協力に依つて圓滿迅速に之が實行を圖らねばならぬと思ひます。御承知の如く幸に市民の多數は此精神をよく了解されて、熱心な協力を得てゐる次第で、當局としては大いに意を強うする譯であります

すが、何分多數の中には往々にして區劃整理は第二回の震災である。疲弊困憊せる罹災民に對し、再び多大の犠牲を拂はしめて土地の無償提供、バラックの一齊移轉、營業の休止、居住の不安等を、強制的に行はしむるものである。斯くの如きは甚だ酷であつて、市民の實情を察せざるものであるから、宜しく籍すに相當の年月を以てし、市民の自覺と、豊富なる資力とを與へしめたる上で、自治的精神に依り行はしむべしといふが如き説を爲すものがありますが、是は實に却て思はざるも甚しきものと存じます。區劃整理は既に内外都市計畫の歴史の明かに示す如く、立派な建物の立ち並んだ既成の市街に對しては、實行殆ど不可能なので、將來市街地たるべき地に於て、豫め計畫を立つる場合、又は火災其他の災害に依つて、市街建築物の一掃された場合に於て、始めて行はれ得るものでありますから、今日此焼失區域に對して、區劃整理を行ふことは、その絶好機會なのであつて、今月を措いては之を實行すべき時期が無いのであります。

加之斯様の説を爲す者は、殆ど破壊し盡されて残る所無き市内の道路、橋梁、上下水道を始め、その他一切の都市的設備をその間如何にせんとするのでありませうか。今日の市内の交通状態を見ても、衛生状態を見ても、一日も捨て置く譯に行かないことは當然分つて居ることゝ思ひます。而も今日の都市の設備は凡て有機的でありまして、1本の街路も、一つの小公園も單にそれを設備するのみでは意義を爲すものではありません。單に舊來の東京を再現するのならばいざしらず、眞に帝都の復興を圖るには、區劃整理の問題を捨てゝは、街路計畫も、公園計畫も、將た又上下水道瓦斯電氣の設備も、學校社會事業の施設も、成立することは出來ないのであります、之を延期せよとか、外の方法に依るとか云ふのは、即ち一切の復興事業を延期せよ、或は全然放棄せよと云ふに外なりませぬ。何うしても此機を逸せず、復興事業の先驅として區劃整理事業を成就し、以て帝都永遠の策を樹つるこそ、眞の市民の要求であり、又義務であると存じます。如斯ことを申しますのは、皆様に對しては釋迦への説法で申譯がありませぬ。既に此事業の反對を説破するに就ても、種々皆様の御援助をも仰いだ次第であります、尙まだ何や彼やと申して居るものもありますので、今後も充分御援助を仰ぎ度、つい餘計な御喋言を致した次第であります。

#### (九) 區劃整理の豫定

區劃整理事業も漸々と了解されて來る様であります、それにつれ一方には非常に設計其他が、遅いと申す人も多くなつて參りました、當局者として之に對し、言ひ譯を申すは如何と存じますし、且つ私自身直接に其局に當つて居る者でないから、餘り詳しい工程を申し上げることは出来ませんが、大體東京市の方では國及び東京市自身で執行する地區とも、大凡豫定がつきまして、夫れが一つのダイアグラムに出來て居りますから、是を御示しすることゝ致します。(附圖第二十三參照)尤も豫算の關係上ダイアグラム中の後の方は少し異つてくることになるかもしれませぬ。茲に序で乍ら申し述べて置き度ことは(前にも申述べたかも知れませんが)、東京に於きましては、國の施行する地區内の道路は、22米以上の幹線と、所謂區劃整理街路は國で工事を施行致しますけれども、22未満11米以上の路幅の路線、所謂補助線と申す分は、國の地區内でありましても、東京市が工事を施行するのであります。又市の方で區劃整理を致しまする地區内でも、運河、22米以上の街路の工事は、國が之を施行する様になつて居り、其他を市が致すことになつて居りますから、バラック移轉、地下埋設物移轉等に付きまして、工事上のみならず費用計算上の關係が中々面倒になつて居ります。此等は議會で修正された關係上餘議なく斯くなつた次第であります。

### 一 一 バラック移轉

バラック移轉は、此度の土地區劃整理上の一大問題でありまして、之が爲めに世間も大分騒いで居る様であります。地震に逢つてから漸くバラックを建て、ほつと一安心した所を直ぐに之を叩き壊されるのは、二度の大地震に逢ふと同じだなど謂つて居る人も多い様であります、今日之を行はなければ永久に東京を改造するの期が無いのみならず、早く之を行はなければ永久的建築物を建てる人が非常に困難するのであります。

本年四月復興局では陸軍に依頼致しまして航空寫眞を取り、之に依てバラックの箇數狀況等を取調べました。其時も既に大體空地が少く且つバラックの建つべきものは建つて仕舞つて居りますので、今日では大體此數に1割増の176,000棟位が建つて居ると推定して差支がない様であります。上記の中大公園、市場、敷地及耕地整理法第四十二條に該當する寺院境内地の如き土地は、買収に依るもので

ありますから、夫等の土地の上のバラックは動かさないと、此外換地を致しましても、従前の土地が餘り移動しない宅地内に有るものは動かさなくて済みますから、兩方併て3割位は動かさずに済むと假定しますれば、移轉を要する建物棟数は123,000棟となり、1棟平均14坪としますると1,720,000坪の移動となるのであります。然し此中には極少移動で済むものも有りますし、遠く動かす爲め一旦壊して建て直さなくてはならぬものも有ります。依つて之を分類しますると、次の如くなるかと思はれます。

### 一 移轉工事の分類

- (イ) 曳方、解體することなく其儘工具を用ひて目的地に曳き行くもの
- (ロ) 移築、一旦解體の上其材料を以て目的地へ移築するもの
- (ハ) 一部除却、建物式に工作物の一部を除却するもの

### 二 工事期間

(イ) 曳方に依るもの	5日乃至10日	平均9日
(ロ) 移 築	10日乃至30日	平均30日
(ハ) 一 部 除 却	1日乃至10日	

斯様に分類し、さて之を行ふに當りましては、1區劃整理地區を數箇の移轉分區に分け、更に工事實施の便宜上、1分區を數移轉群に分割して之を行ふのであります。移轉群は可成同時に、且獨立に、建物及工作物の移轉順序を決定し得る移轉工區の單位となるものでありまして、最大限約30棟から成るものと見て居ります。

換地設計がきまりますと次で移轉の順序と日取りの豫定がつき、それから移轉命令を出します。此命令を出してから、少くとも3箇月の猶豫期間にあるのであります。整理委員會等の充分なる審議を経て、決定した換地案でありますから、當局と致しましては、市民は之をよく理解して、猶豫期間中でも、各人任意に移轉を開始されることを、希望して已まない次第であります。

此移轉工事は、バラックの居住者が自分でやらなくてはならぬもので、それにつきましては、國又は市なる整理施行者は之を補導監督するのであります。然し自分で大工や何かを頼むのが厭だと申しますと、整理施行者がやつてやることも出来るのであります。故に施行者側から見ますと、監督移轉と直接移轉との2種類に分れることとなります。

是等の移轉期間中立退先を有せざるものに對しましては、臨時收容家屋の必要もありませうと存じ、復興局と致しましては、8疊1間に便所、炊事場の附屬設備ある建物1棟、及4坪の倉庫1棟を附屬して居る2棟1組の臨時收容家屋を供給し得る手配を爲して居ります。(附圖第二十四參照) 建物1棟の立退期間を平均9日とし、順次使用するものとすれば、1移轉群につき、臨時收容家屋4組で足りるだらうと思ひます。又此外に特別物件の收容用として、天幕雨覆等の準備を致して置く必要があるだらうと存じて居ります。尙是等を設置する位置は各地區につき相當考慮を要しますが、小學校運動場、社寺境内地、公園、廣場、其他の空地、變更なき現在道路、及河岸地等が適當なる所であるだらうと思ひます。暑中休暇中、學校が借りられたり、尙近所に空屋があつたりする場合は、之を使用するも甚だ便利でありませう。

是等移轉に關しましては、「通常受くべき損害」は、皆補償する必要があるのですが、其補償金額は、建物其他工作物の各棟又は各個につき、移轉するものにありては其工法を豫定して移轉工事費を算定し、除却するものにありては除却當時の價格を評定して算出すべきが至當であります、併し今回の如く短期間に幾十萬件の多數の評定を爲ることゝなると、其評價人も亦多數を要し且其各評價人の所見に依り、其間に多大の差異を生じ、統一公平を期し難いことでありませうから、寧ろ劃一簡便なる標準を示し、之に則る所あらしめた方が適當と存じまして、「建物移轉補償金算定標準」と云ふ一つの物差しを作つてあります。此事について申し上げますと、餘り長くなりますから省略することに致します。

尙一寸申し上げますが移轉補償金は、其内容を細別致しますと、左の4種に分れます。

- |         |          |
|---------|----------|
| 一 建物移轉料 | 二 工作物移轉料 |
| 三 動産移轉料 | 四 其他の補償金 |

となるのでありますが、前記の種々の調査を基礎と致しまして、其補償額を定める筈であります。

建物移轉の補償金に就ても相當申上ぐべきことがあります、是も亦長くなりますから今度は省略することに致します。是等の事務の總制につき一つの表になつたものがありますから、御參考の爲次に記すことに致します。この表には上水道、電柱地下埋設物其他の工作物のことも一寸載つてをりますが、此事は次



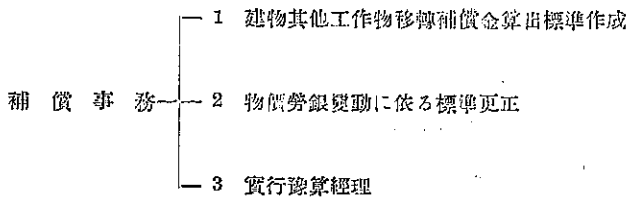
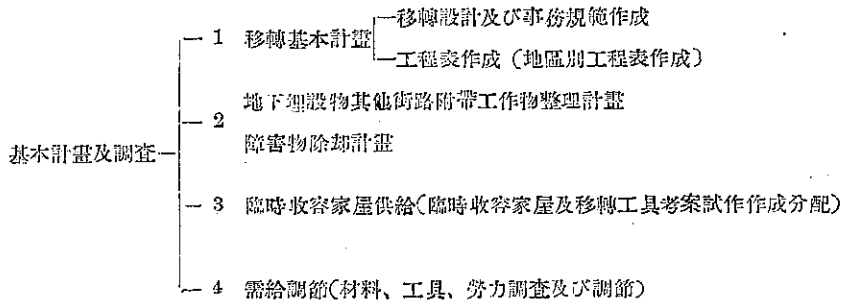
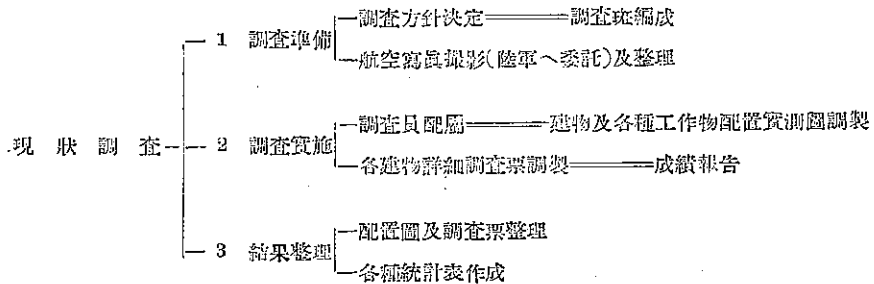
に述ぶることに致します。之等を一括した名稱が見付かりませんから、茲には假りに地下埋設物其他街路附帯工作物と名付けておきます。

### 事務の統制

區調整理に伴ふ建物其他工作物處分事務を大分し、計畫事務、現業事務、記録作成の3とす。計畫事務及記録作成は主として本局の所管とし、現業事務は出張所管とし、各出張所は1地區内に、1或は2の工事係詰所を設置し、所管區現業事務の統轄に當らしむるものとす。

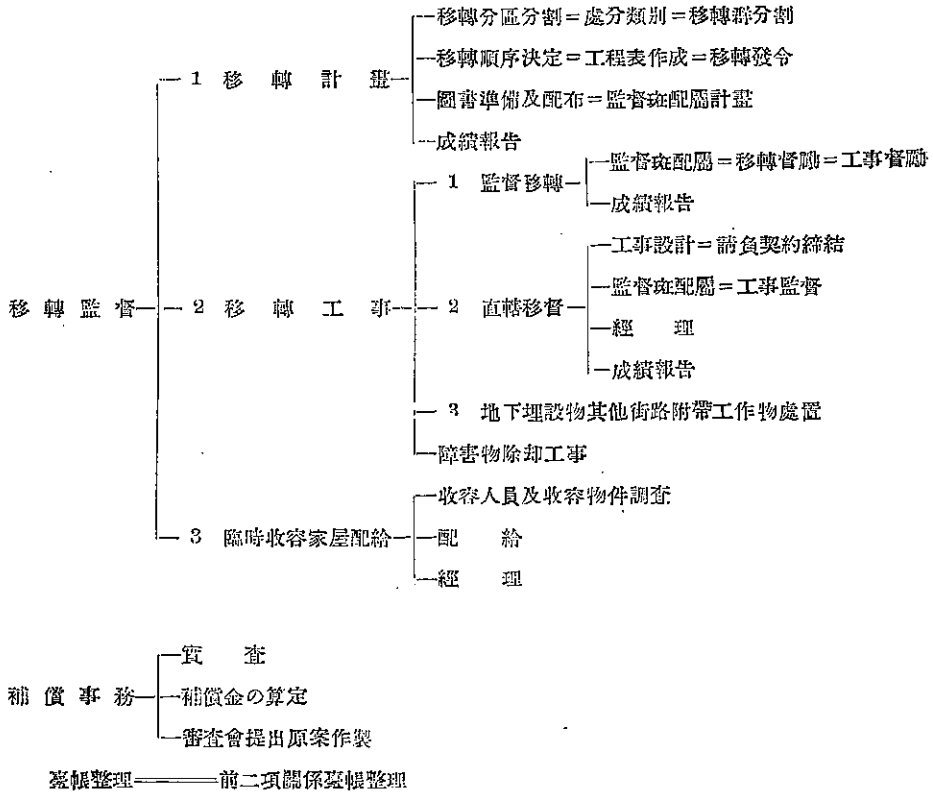
#### 一 計畫事務

計畫事務を分ちて現状調査、基本調査及補償事務の3とし要項分類次の如し



#### 二 現業事務

現業事務を分ちて移轉監督及び補償事務、裏帳整理の3とし要項分類次の如し



三 記録作成

- (1) 各項事務經過報告の集輯及分類
- (2) 重要事項の統一編纂

前記の如くバラック移轉と共に、直ちに施行を要するものは、上水道、電燈、電信、電話等の供給整理であります。是が又バラック同様甚だ困難の事業であります。これから其事につきて申上げようと存じます。

一二 地下埋設物其他街路工作物の整理

(一) 總 説

道路の地上には各種の工作物が構築せられて、之が整理に迫られて居りますが、地下に於ては更に各種の埋設物が錯綜して居りまして、地表工作物を地下に取入れる餘裕少なく、且つ又其整理が地上工作物より甚だ困難なることは世界大

都市に通有なる事柄で、中々厄介なる問題であります。併し歐米各國の大都市では既に其調査及整理を終り、一定規準の下に工作物が埋藏せられて居ります所も多々ありますのみならず、必要に應じて主要街路には各種の管渠を收容すべき所謂共同渠の設備を有する所もあつて、地下利用の効率を高め猶益々將來増加すべき地下埋設物を收容することに力めて居ります。

東京では未だ場末の道路は勿論、市の中心地の主要街路でも、電柱は林立し電線は亂麻の如く張り渡され、電車のポストやら、各種の變壓塔やら、交番所、便所、撒水井戸等の外、河岸に沿ふた道路其他にも道路修繕用の砂利や種々の材料置場と云ふ様な物が散在し、市街の體裁を損し都市全體の品位を落し、道路利用能率を低下し、交通の整理を困難ならしめて居りまして、震災前に於ても街路工作物の大整理が、喫緊なる事であつたことは、既に能く世人の認むる所でしたから震災直後帝都復興の都市計畫の道路の道幅や其鋪裝やらの問題の論議せられたとき、誰しも等しく申した事は、道路の電柱は是非地下へ引込むが良いといふことでありました、そこで復興院でも當初此整理案につき甚だ苦心致しましたが、全體の整理には多額の金額を要し、且つ名案がありませぬため、遂に徹底的の整理をなす案の成立を見ませんでした。然し審議會で再び是が問題となつて、第四十七議會に對しては歩道内の供給管丈を整理をする爲めに共同溝を設ける費用として、2千萬圓を要求致しましたが、7百萬圓に削減せられました。

年々都市の發達と共に市内交通は益々頻繁になりますから、道路幅員を少々取擴げたのでは遂には間に合はなくなります。路面電車も輸送力に限度があるから高架鐵道も地下鐵道も必要に迫らるゝことは見易きことであつて斯うなると地上も地下も益々輻輳して來て、遂に地上には幾重にも高架鐵道が交叉し、地下は幾段にも地下鐵道を敷設して、幾十尺の深さ迄利用しなければ間に合はぬ様になるのが自然の勢であります、又、電燈、電話、瓦斯、水道、下水の如き地中工作物は修理や其他の關係から餘り深く埋設することは出來ず、地表下に近く配列しなければならぬ必要があるのに、夫等の工作物は大きさも數も増加する一方であります、現今でも既に東京の中心地附近の道路の地下は利用し盡されて居つて、路下式地下鐵道の如き少しの深淺でも大影響のあるものでさへ、地下淺き所に設ける餘裕は到底ない様な状態であります。

道路の幅員は通俗的の見地から交通の繁閑に依て定められて來た様であります

が、多くの場合に地表の交通程度から割出された道路幅は、其地下に埋設せられるべき地中工作物を收容するには不足しますのが通例の様であります。此點から考へますと市内中心地の幹線街路は、44米位を最低度の幅員とするのが良いのであるかも知れませぬ、併し復興道路は44米が最も廣いものであつて、22米といふ様な道幅が一番多いのでありますから、地下埋設物整理上には頗る費用を要し且つ不便なるものとなつて居りますが、之も種々なる關係から定まつてしまつたのであるから、今日では之に應じて整理の方法を考究して行く外致し方がないのであります。

斯くの如く街路地下の工作物の輻輳せる状態は、路面の交通と同様益々複雑になつて行く事實や、交通量が急激に増加する爲めいくら擴築しても尙且路幅の狹隘を免るゝ能はざる結果、地表の街路工作物も、追々地下に引入れらるべき傾向を有することや、地下鐵道も交通の上から、結局何時かは敷設さるべきものであると云ふ様な事實は、皆地下の利用能率増進上、一日も早く是等を整理して將來の發達に備へ、現在の儘放置して遂に整理の期を失せざる様にするのが、今日急に地下埋設物の整理を要する第一要件であります。

又東京市内の道路は未だ鋪裝も一部分しか出來て居らぬのに、地下埋設物の新設や修理の爲めに年中數百箇所の道路面が掘鑿せられて居ります。之が爲めに折角工事をやつた鋪裝は改築を要しますし、砂利道路は雨天の時は泥土と化して通行も出來ぬ有様となります。是等は専ら地下埋設物の爲めに起ることであるから、等しく掘返へすとしても比較的交通に支障せぬ所、即ち車道では兩側に近き所、歩道では車道寄の所を掘ると云ふ様に、地下埋設物を配置すれば、之に依つて生ずる弊害を少くすることが出来るので、鋪裝の出來ぬ今日早く之が整理を要するのが第二の要件であらうと存じます。

地下埋設物の整理と共に考へねばならぬことは、今日の東京市内の様には是等が亂雑無秩序に埋設せられて居つては、新規増設の餘地を見出すことは非常に困難なるのみならず、其位置を定める爲めには、一々地面を掘つて調べなければならぬので、非常に手數と時日の費用がいりますから、在來埋設物の正確なる位置の實測圖の調製及在來埋設物の改修又は新規埋設物工事の認可、施工監督等の方針を定めて嚴肅なる秩序の下に管理方法を講ずることでありまして、是亦最も緊要なることと思はれるのであります。則ち地下埋設物整理に就ては埋設物の系統や

配列其他技術上の考査研鑽が必要であると同時に、現在及將來に於ても其管理法を組織的に考究して、之を實行する事に努めなければならぬことゝ存じますのであります。

尙共同溝につき一寸申し上げますが、前にも申し上げた通り帝都復興事業に伴ひ、地下埋設物其他の街路附帯工作物（茲に斷つて置きますが地下埋設物其他街路附帯工作物と謂ふのは電燈、電話、水道、瓦斯、下水管又は地中線及架空電線路を總稱して假りに名を附けたのでありまして、其他の工作物である交番所、便所、材料置場等は此處では含まれて居りませぬ）の整理としては一定の計畫を樹てまして、主要街路上の架空線は地下に引込み又共同渠を設けて各種埋設物の多くは之に收容し、道路面の掘返へしを少くすること等、相當整理の實を擧げる爲めに必要なる豫算を計上しました處、議會の修正に逢ひ削減を加へられました結果、架空線の地中引込も極一小部分の外は出來ないことゝなり、又共同溝設置も豫定延長の 1/3 に減ぜられましたのであります。加之パラック移轉に伴つて電燈、電話、水道、瓦斯等日時必要なる施設物の移轉や、道路の改廢新設に伴ふ本支管線の移轉等はいやでも施行せなければならませぬから、是等の費用の爲めに共同溝の新設等は益々困難なる事柄となつたのであります。

## （二）地下埋設物其他の數量及建設費額

東京市街路内の地下埋設物其他街路工作物の震災前迄の投資額は、凡そ 1 億 5 千萬圓でありまして、其所管別は次の通りであります。

逓信省所管電信電話線	41,811,000 ^円
警視廳所管電話線	2,533,000
東京市電氣局電路及電燈線	27,622,000
同 水道課水道管	15,500,000
同 下水課下水管渠	10,162,000
東京電燈株式會社電燈線	39,322,000
東京瓦斯株式會社瓦斯管	12,000,000
合 計	149,450,000

上記は凡て是迄の建設費の累計額でありまして、今日の時價で在來地下埋設物其他架空電線類の工事費を見積りましたならば、或は 2 億圓内外のものになるであらうかと思はれます。尤も此建設費中には本枝管線からの引込線及屋内設備の費額は含まれて居りませぬ。

東京市の全面積は約2千4百萬坪であつて、震火災焼失區域は1千1百萬坪で全面積の約半分でありますけれども専ら商工業地域であつた爲、街路内の工作物も比較的稠密なる部分でありました。従て上記の内此焼失區域内の地下埋設物及架空線類の建設費は時價で見積りますと、大凡1億1千餘萬圓であつて、其内譯を示すと次の通りであります。

逓信省所管電信電話線	31,209,000円
警視廳所管電話線	1,477,000
東京市電氣局電路及電話線	17,116,000
同 水道課	14,525,000
同 下水課	8,786,000
東京電燈株式會社電燈線	28,512,000
東京瓦斯株式會社瓦斯管	10,729,000
合 計	112,353,000

此外に焼失區域内の各家屋への引込線及屋内設備等に對する費額は、時價で3千萬圓餘になつて居ります。

#### 引込線及屋内設備費額

逓信省電話	1,241,000円
警視廳電話	26,000
東京市電氣局電燈	877,000
同 水道課水栓其他	23,230,000
東京電燈株式會社電燈	1,980,000
東京瓦斯株式會社瓦斯栓	6,322,000
合 計	33,676,000

則ち焼失區域内の地中及地上線並に家屋内引込線及屋内設備の費額を見ますと、前者は約1億1千2百萬圓、後者は約3千3百70萬圓、合計1億4千5百70萬圓の時價を有するものとなるのであります。是が復興事業に伴ひ一部移轉又は改造を要すべきものでありまして、此内架空線即ち地上に出て居りますもの、費額は全額の約1割2分に相當する1千7百萬圓内外のものであります。是等の内地上工作物は震火災に依つて殆んど全滅して災後に大部分復舊せられましたものであります、其他の8割8分は地下に埋設せられたるものであります爲に大部分は助かつたのであります。

地下埋設物其他の移轉改築工事數量は何れ丈あるかと云ふ概念を得る爲めに、之等の全延長を調べて見ますと、焼失區域内で地下埋設物が1百44萬餘間、架空線路が63萬4千餘間、總計2百萬間餘となりまして、其内譯をして見ますと次の如くになります。

## 焼失区域内街路工作物延長(間)

種別	所管	地中線	架空線	計
電信電話線路	逓信省	123,600間	215,800間	344,000間
	警視廳	2,300	15,100	17,600
	東京電燈會社	7,500	10,700	38,200
配電線路	市電氣局	101,400	800	102,200
	東京電燈會社	171,500	372,000	543,500
送電線路	市電氣局	6,300		6,300
	東京電燈會社	81,200		81,200
上水道管	市水道課	102,400		102,400
下水道管渠	市下水道課	293,400		293,400
瓦斯管	東京瓦斯會社	548,600		548,600
合計		1,443,100	634,700	2,077,800

焼失区域内に於ては、復興計畫幹線道路(幅22米以上)の延長は6萬2千7百餘間、補助線道路(幅22米以下)延長は6萬9千3百餘間、此外區劃整理に依る幅員概して6乃至8米の道路延長24萬8千餘間、合計約38萬間であります。之に約2百萬間餘の街路工作物を、復興街路全部へ平均に埋設又は架設するものと假定致しますと、總ての道路に5條以上の割合となります。それ故地下埋設物其他架空線類の移轉改造の費用が大凡幾許を要するものであるかと云ふことは、此總建設費額から大體の見當を付けることが出来ます。假りに今之を全體の3割と見れば、1億4千5百餘萬圓の3/10即ち4千3百50餘萬圓となるのであります。

焼失區域にある現在のバラックの数は約17萬6千棟でありまして、其建坪は約2百46萬坪、坪當り建設費を80圓と見ますれば總費額は約2億圓となります。區劃整理の爲に其7割が移轉又は改造を要するものとして、假りに坪當り移轉費を30圓と致しますれば、移動すべき坪数は約1百72萬坪で移轉費は5千餘萬圓となる次第ですから、其建設費及移轉改造費共、地下埋設物や架空線の移轉改造費と、伯仲の間にあるのであります。バラック移轉は頗る困難の事業として、既に種々の世評もありますが、地下埋設の移轉も亦バラック移轉と其工事費も略同額であるし、事業其物も頗る煩雜なものであるから、之に就ては頗る頭を悩まして、既に昨年から極力其實施に就きて調査研究を致して居りました次第であります。

ざつと考へて見ましても御承知の通り水道、瓦斯、電燈、電信、電話等各々經營者が異つて居りまして、或は官廳或は公署會社等に所屬して居りますることが

第一の難點であり、技術取扱上からは各々全く専門技術に屬することが第二の難點で、更に電燈や瓦斯の大部分は、私設會社が道路を占有して架空線又は地下線を布設して居る爲に、其移轉や改造費の補償に就ては法規上の考査を要すべき點があることが第三の難點であります。總て是等の解決をなす爲めには、各關係者と合議の必要がありますから、昨年十月八日以後四回迄、關係官公署及會社の主腦者に御出でを願ひまして、復興局内で所謂地下埋設物處理會議を開くことに致しました。

### (三) 地下埋設物其他處理會議經過

地下埋設物其他處理會議關係者は逕信省、警視廳、東京市電氣局、道路局、水道課、下水課、東京電燈株式會社、東京瓦斯株式會社、復興局土木部、建築部、整地部等の方々でありまして、局課長及主任技術者參集の上で、種々なる問題が討議致されました、其經過の主要なる事項を擧げて見ますと

- 一 共同溝三の構造及實施區域
- 二 街路内地上地下構造物配置標準の決定
- 三 地下線及架空線移轉改造調査係の設置
- 四 地下線及架空線移轉改造實施は復興局直營となすべきか又は各所屬別に各自施行すべきか
- 五 移築改造實施の順序方法及び其費額

其他でありました。

抑々地下埋設物其他街路工作物整理問題は、單に街路の改廢新設に伴ひまして街路内の工作物の移轉改廢をなし、又は家屋移轉に伴ひまして電話、電燈、水道、瓦斯等の取附移轉をなすことが其全體ではありませぬ、進んで在來管線の配列及系統の整理、並地上及地下線の新設其他修理に依る道路面の毀損及交通の障礙を除却すべき方法に就きましても、萬全を盡し度い考へて、最初の復興豫算には、主要幹線街路の大部分には、共同溝を設け、其他の道路では錯綜せる各種各様の管線洞渠を或る程度迄整理する方針で、前述の通り共同溝の新設費のみでも2千萬圓を計上したのですが、議會の修正に逢ひまして減額せられたのであります。

地下埋設物處理會議に附議せられたる主要項目に就きて逐條是を説明致しますことは冗長に流れる嫌はありますが、此説明は自ら地下埋設物其



他の整理の方針と、調査事業の経過の報告ともなりますので、一々決議事項と共に決議に基きたる其後の調査進捗の様を、大略述べることゝ致します。

會議の第一議題の共同溝の構造及實施區域は歐米大都市の例に見ると、巴里市の如く大下水渠の内に大部分の本枝管を收容して居る特例もありますが、其他では都心地附近又は街路工作物の輻湊して居る街路内に、大型の共同溝を設けて本枝管を收容して居る例が多い様であります。復興豫算に計上しました共同溝と云ふのは、主要道路内の各種の配給管のみを收容すべき暗渠を設けず計畫でありました。水道、瓦斯、電燈、電話の増設又は地下管線の修理等の爲に、道路を掘返すことの多いのは、専ら配給管であつて、此配給管を蓋付溝の内に收容し、何時でも之を修理し又増設工事が出来る様にして置いたならば、道路を開鑿することが、非常に少くなることゝ思ひまして、此共同溝を一部に造ることを考へたのでありました。附圖第二十五は其設計圖でありまして、之に就きましても、會議の席上、構造及實施箇所等に関し色々の説や議論がありました。實施の際には多少構造其他に變更を加ふる必要がある様であります。

第二の議題なる街路内工作物の配置標準に就きましては、一定の標準に従ひ、本管は主として車道内に、配給管は歩道内に設けることを原則とし、殊に道路面開鑿の必要の多いものは、歩車道の境界邊に埋設する様になし、道路の地上及地下の利用効率を増進する爲に、其埋設配置標準を定める御相談をした結果、特別委員を設けて調査することゝなりました。そこで震災前に、東京市道路局で丁度復興局の地下埋設物處理會議と同様の組織の會議で、議定せられました標準圖があつたから、是を原案として合議しました處、多少の修正が加へられることになり、其結果として出來た標準圖が附圖第二十六に示すのものであります。尤も之は暫定的のもので今後會議の様様に依り多少の變更は免れ得ぬこととなりませう。

修正の主なる要點を申し上げますと、東京遞信局では原案よりも餘程大きい人孔のスペース、及主要街路では氣送管用のスペース等を、東京市水道課では高壓消火水道用のスペースを、東京市電氣局では將來單線架空式とする爲に、高壓線用のスペースを、又東京市電氣局及東京電燈會社では、高低2種の配給線用のスペースを要求せられまして、結局附圖第二十六の様になりましたのでありますが、概して本管線路の類は車道内に設け、配給管線は歩道内に設けることゝ其他の順位等は大体原案通りに決定致しました。

此圖で御覽の通り狭い道路は勿論のこと廣い道路でさへ、各種の地下埋設物や電柱を整然と配置して見ても、猶道路の幅員が一般に未だ狭い様に思はれるのであります、然るに現在の状態ではそれが唯雜然と埋設せられて居り、市の中心地の道路では殆ど埋設物又は電柱の増設すべき餘地がないと云ふても差支ない程であります故、理想的に全部の配列換が出来ない迄も、尙路幅利用の効率増進上整理すべき種々なる問題が澤山有るのであります、最も著しい例を申しますと、現在では弱電流架空線が所管別毎に各別に電柱を建て、居る慣例等は、是非共統一すべき必要あるものゝ一つであります。

第三の議題の地下及架空線移轉改造調査掛の設置の必要を認めました理由は、當初復興局土木部内にも各種各様の街路工作物の總ての方面に就て調査すべき機關が揃つて居らず、其上在來街路工作物の現状圖の主なるものは大部分市の道路局に揃つて居りますが、精しいことは矢張各所管の官公署、又は會社に就て各別に調査しなくてはならぬ關係上、各關係の向から各所屬街路工作物の系統、埋設位置、建設及改良工事の設計及施工に鍛鍊なる技術者を蒐めて、一つの調査掛を設くる必要があつた爲めでありました。會議の席上で此事を諮つた所皆様の御賛同と御好意を得まして遞信省電氣局、遞信局、東京市電氣局、道路局、水道課、下水課、東京電燈會社、瓦斯會社等から、各々數名の技師及技手を復興局へ出向せしめらるゝことゝなつて、直ちに一のスタッフが出來ましたのであります是等に關する御諒解は私共が關係者各位に對して深く感謝して居る所であります。

此調査掛で調査致しましたことは、先づ地下及地上街路工作物の現状圖の作製でありました。私道以外の道路内の工作物敷設圖は、市の道路局に保管せられて居りましたので、燒失區域内の分 1/300 圖 263 枚を謄寫致し、其現状を 223 枚の 1/600 圖に記入致しましたが、此製圖に要しました延人員丈でも約 1,500 人の手間に當つて居ります。更に私道内の工作物は各關係の向からも各別に調査を致しました。此 1/600 圖面が之から實施する基本となるのでありまして、一方バラクの現状調査カードには、各戸の電燈、電話、水道、瓦斯などの屋内設備の記入があるので、之で道路内の工作物と各戸屋内設備の數量配置が明かになりました、尙此調査と復興計畫の道路の改廢及新設設計圖と對照し、道路の改廢設計に多少の變更を加へますと、地下埋設物移轉費が非常に助かると云ふ様な部分を、全般に調べ擧げまして、街路の設計に修正を加へた箇所も相當にありました。

第四の議題は移轉改造工事を復興局の直營として施行すべきか、又は各別關係者に於て施行すべきかに就てでありました。之は各種各様の地下及地上の埋設物架空線類の移轉工事を、同時に同一場所で施行すると云ふことは、非常に混雜を生じ、而かも官公署と各會社の工事を、各別に入り亂れて施行することは殊に六ヶ敷いことで、工事の敏活を缺きはせぬかとの懸念から、いつそ復興局内に各方面擔當の技術者と職工を準備して、一つ手で施行することが便宜であらうと思ひ提案したのでありましたが、逓信省は從來から一切外部又は民間の手で工事を施行せしめた前例は無く、總て同省の直營工事として施行し來つた關係上、此際とても復興局に工事を委託施行することは出來難い事情等もあり、其他各關係者の意向を綜合しました結果、復興局で直營施行は大分困難なことがありますので、之を見合はすこととなり、結局關係者が當局と充分打合せをなし遲滞なく各自之を行ひ、其費用は後章申述べます様に、一部整理施行者より支拂ふこととなりました。

第五の議題、移轉又は改築工事施行の順序方法に就ての打合は當面の問題であつて、區劃整理の施行に伴ひ本枝管線又は屋内設備の移轉等は、如何なる順序に依り、如何なる方法で施行すべきかと云ふのであります。其時御相談をしまして大體總工事費の豫算は計上してあるけれ共、施行の結果豫算過不足の有無に付て更に具體的に審査すべき必要もありますので、本年三月十八日、1/3,000の區劃整理設計圖の出來次第關係の向へ各々其圖面を送り、各別に其工事費の見積額の調を御願ひしました。是等の調査を綜合して見ますと總工事費は計上豫算内で大體支辨し得る見込が出來ましたのみならず、引込線切換工事の實施はバラック移轉と共に、數日間に行ひ得、住民に迷惑を及ぼさぬ程度で出来る様に、關係者各位の御盡力を仰ぐことが出来る様になつたことは誠に喜ばしい次第であります。

#### (四) 移設處理方法

電燈、電話、水道、瓦斯等の引用は大體次表の通り、本年五月末現在に於て震災前の約 3、4 割が復舊されて居ります。

東京燒失區域内電話電燈其他取付數 (六月二十六日調)

種類	所管	燒失個數	恢復數(五月末)	記 事
電 話	逓 信 省	42,920*	11,000*	外に私設五月末約6,000本

種類	所管	焼失個数	恢復數(五月末)	記事
電話	警視廳	357所	225所	
水道	市	150,000栓	70,000栓	
電燈	市	153,000燈	70,000燈	
電力	市	537軒	460軒	
電燈	東京電燈會社	1,590,000燈	650,000燈	
電力	同	18,750軒	9,300軒	
瓦斯	東京瓦斯會社	110,000軒	21,000軒	

## 横濱燒失区域内電燈電話其他取付數

六月二十六日調

種類	所管	焼失個数	恢復數(五月末)	記事
電話	逓信省	4,262本	4,000燈	
同	警視廳	177所	135所	
水道	市	26,692軒	21,000軒	
瓦斯	市	10,014軒	——	震災以來休止の狀態にあり
電燈	東京電燈會社	100,000本	75,000燈	引込線1個に付約3燈8分とす

併し尙日々急速に恢復されて居りますから、區劃整理施行期間内に更に幾許の數が恢復せられて、バラック移轉と共に移轉、切換を要すべき數が今後幾何増すかは全く見込による外はないのであります。是等の見込數を加算致しまして、國及市で施行すべき復興事業に伴ふ街路工作物移轉費は、其移設工事に依て起るべき主體工事費目の内に含め又は性質に依つては別途項目を擧げて種々なる費目中に計上せられて居りますが、其總額は共同溝新設費を併せて3千萬圓餘となつて居ります。勿論之は工事費の總額ではなく工事の性質に依つて、一部又は全部の補償をなすべき補償額の總計であります。

此3千萬圓餘の補償費共同溝新設費は、街路の改廢新設に伴ふものは街路用地費の内に含んで居りますし、共同溝新設費は街路費の内に別途に計上せられて居ります。運河の改良に伴ふものは運河費の内に、又區劃整理に伴ふものは、整地費の内に夫々計上せられて居りますが、各戸の屋内設備の移轉は家屋移轉費の内に含まれて居るのであります。斯様に各々歸屬工事を異にして居ると、工事種類の多様なること、工事の性質と施行の時期が區々になつて居るので、實施の順序方法も中々複雑して居るのであります。大別して2様に分つて是等の移設を處理し、其工事を行ふことに致しました。即ちそれは

- 一 應急設備工事
- 二 本整理工事

の2種類であります。

應急設備工事と云ふのは、區劃整理に依つてバラックの移轉と同時に、住民に不便を感じしめぬ様、電燈、電話、水道、瓦斯の取付け換をなすこととあります。即ち第一には在來の本管又は配給管から一時的に引込管を假設して、應急的に取付ける工事とあります。第二には水道や瓦斯の類では、移轉即日に取り付け換をなすことは多くの場合に困難なる事情もありますので、其期間の用に供するため、要所々々に共用水栓又は瓦斯栓を先づ以て設置する工事、又道路には街燈を假設する等の工事とあります。此外區劃整理の結果廢道となるべき道路内に布設せられて居る高壓電線、瓦斯管又は大口徑の水道管等は、地下に存置の儘換地に充當することは、危険の伴ふ虞もありますので、先づ以て、附近適當の道路内に移轉することゝ致しする工事等とありまして、是等は總てバラック移轉に附帶して早急に是非やらなければならぬから、應急工事と見做して居るのであります。

此應急工事で移設すべきもの及其附帶工事を列擧して見ますと、

- 一 換地内移轉バラックに支障すべき電柱電線及人孔類
- 二 換地内の電燈及動力地中線
- 三 同 瓦斯管
- 四 同 徑16吋以上の水道管
- 五 各種屋内設備及引込線
- 六 配供繼續上止むを得ざる廢道内の各種本枝管線
- 七 臨時街路照明、臨時共用水道瓦斯栓設置

等とあります。

本整理と云ふのは、應急工事を本設備に改める様な整理工事を云ふのであります。即ち應急設備では廢道敷を換地とする場合に、其換地内の移轉バラックに、支障致しませぬ電柱、電線、人孔の類、弱電流地中線、徑16吋以下の水道管、下水道管渠等は便宜上其儘存置してあるのですから、バラック移轉後尙往來の途中に電柱が建つて居たり、移轉されたバラックの下を水道が通つたりして居るのであります。總て之等を附近の新設又は改築の道路内に移設し、先に設けた假引込線を本引込線に改めることや、又は道路が改築せられた後に、電柱類又は各種の配給管線が著しく正規の位置から偏るものは、之を移植する等の工事が主なるものでありまして、其竣功に依つて始めて街路の改廢や、區劃整理に附帶した地下

埋設物其他の整理を了ることになるのであります。併し此處で本整理と申しますのは決して根本の整理には觸れて居りませぬ、即ち議定されました復興豫算の振合からでは、新路線系統に應じ新規需要等をも考慮して各種の地下埋設物の統一の設備をなすことゝか、又は大なる共同溝を造るとかの様な根本的の整理は、之を爲したくとも到底出來ないのであります。然し唯主要幹線道路の一部に出來得る限り共同溝を設け、之に架空線や各種地下配給線を收容して地下埋設物の増設や修理を簡易にし、且地下埋設物から起る道路面の掘鑿、交通の支障其他の煩累を除去する設計丈は致して居ります。是も初めの計畫では33米、36米又は44米道路と云ふ様な幹線道路に、之を設ける様に考へて見ましたが、道路の目的は交通が唯一のものではなく、地上及地下の各種街路工作物の收容其他の目的をも併せ收むべき必要があるといふことから、是等總ての事柄を考慮致しますと、復興計劃街路の内でも最も割合の多い22米街路が、一番利用狹隘を感ずるのであります。22米即ち12間街路と申しますと幹線道路中の最も狭いものでありまして、それへ電車でも布設しますと車道は相當廣くしなくてはなりませんから、歩道は餘程狭くなり電柱を澤山建てられては困りますし、尙相當の幹線であるから一般地中埋設物も中々多い等の關係上、共同溝は幹線街路の幅の廣いものよりも、寧ろ幅の狭い此22米街路に設けた方が、效率が多いことを認めた次第であります。この事柄につきては「道路」の所にて一寸書いてありますから御覽を願ひます。22米街路に共同溝を設けて更に餘裕があれば22米以上の道路にも設けることは勿論であります、實は22米街路全體に之を施設するさへ六づかしいと存じます。

是等の應急設備及本整理工事の復興局又は市からの補償額の問題は未だ調査中に屬して居るのであります、國の所管である逓信省其他の官廳關係の分は豫算を復興局で計上するか又は所管官廳で計上するかの違であつて、どの途國の負擔となるのであります。唯營利會社所屬工作物の移轉は、元來公道内に布設してある關係上道路法の適用其他の掣肘をも受けなければならぬのであるが、復興事業の爲めに移轉改造を要するものであるから、法規の許す限度に於て相當の補償を與へることになつて居ります。併し孰れも公益事業を營むべき會社又は公共團體でありますから、法規や契約を適當に解釋取捨しましたならば、協定の上で充分の諒解が得られ、此大事業である復興事業の進捗に差支なく、地下埋設物其他街路工作物の移設改廢其他の整理を遲滞なく行ひ得るだらうと私は信じて居るのであ

ります。

前にも一寸申上げましたが一體本整理と申しますと、必要に應じ共同溝を設くるは勿論、架空線は總て地下に取込み、且街路の新設改築に伴ひまして各種管線を標準位置に埋設換をなすべきであります。此度の復興事業としては一部には共同溝は設けますが、一般の地下埋設物を根本的に整理して整然と配列することや全部の架空線を地下溝に取込むと云ふことは出来ないのであります。加之災前の道路系統が復興後は全く一新系統に改善せられますから、其新系統に應じて總ての配給系統も亦變更せらるゝが當然で、勿論新設大道路には最も重要な本管を布設するといふ様に、是等の新系統道路内に一定標準に埋設物を配列し直す事業は、洵に肝要緊急なることであるのに拘らず、之れを行ふことの出来ないのは、返す返すも遺憾の至りであります。尤も市又は會社等で、何等かの方法を以て、其經費を生み出し、是を行ひ得る様になれば、甚だ幸であると存じて居ります。

### 一三 工事材料及機械器具其他

#### (一) 工 事 用 材 料

復興局の工事に使用されます材料の數量に就きましては精密なる數字を示す迄に至り居りませんが、主な材料は大略次の通りであります。

セメント	1,200,000噸	鐵 材	50,000噸
砂	85,000立坪	木 材	400,000尺 ³
砂 利	200,000立坪		

是等の材料を如何にして供給するかと云ふことは、工事進捗上大に研究を要するものであつて、就中砂利と木材は最も需供の圓滑を期する上に於て考慮しなければならぬことと思はれるのであります。

我國では大火災後に木材の需要が最も逼迫致しますことは、昔から幾度も繰返へされたことでありますから、昨年大震火災後政府では、直に木材の配供に關しては臨機の處置を講じ、又復興局にも1百萬石近くの木材を輸入致しまして、市價の調節及實際需供の緩和を計りました。

セメント及鐵材は日本の在來の年産額及消費量から考へて見ましても、前記復興局使用豫定數量は大した數量では無く供給澁滞の憂は少いのであります。砂利の供給は從來の需供關係や、又は供給能力から見ましても、特に此際相當なる

方法を講じなければならぬものと思はれるのであります。

## (二) 砂 利 の 需 供

東京市内で従来砂利の年消費量は、14、5萬坪乃至16、7萬坪で、主なる消費先は東京市役所及一般民間工事であります。而して産地は東京府下及近縣4大河川及其支流でありまして、之を東京へ持込むには専ら鐵道に依るのであります。又水運で搬入せらるものも相當にありましたのです。

需用供給關係を表示致しますと大凡次の如き關係に成つて居る様であります。

砂 利 産 地	産 額 (坪)		%
	汽 車 輸 送	水 運	
玉 川 及 支 流	80,000	33,000	80
荒 川 同	15,000	—	11
利 根 川 同	5,000	—	4
相 模 川 同	7,000	少し有り	5
計	107,000	33,000	100

此表を見ましても分りますが、東京市内の需要砂利の大部分は従来玉川から供給せられて居ります。

消 費 者	消 費 量 (坪)	%
東 京 市 役 所	63,000	45
東 京 府	10,000	7
各 官 廳	7,000	5
民 間 事 業	60,000	43
計	140,000	100

即東京市役所と一般民間事業用砂利とは各々市内全消費量の4、5割を占めて居ります。然るに東京市役所では例年の消費量の外に、復興事業の爲に多大の砂利を要することゝなります。又震火災後一般家屋建築も鐵筋混凝土が最も適當のものと見做され従て砂利が建築主要材料たるべき關係から本建築に着手する様になりますと、砂利の一般需要が激増すべきことは瞭かなることでありまして、是等の需要量は恐らくは年々3、4萬坪を超過する見込であります。之に復興局で直接要する20萬坪を假りに5箇年間に平均に消費するものとすれば、年額4萬坪となりまして兩者を合せますと年額7、8萬坪を要することゝなり是丈が例年より増加することゝなるのであります。

例年需要の約14、5萬坪の砂利の供給に就きましても、在來の生産及配供の方法が不備であつた爲に、供給は澁滯勝であつて同時に價額は騰貴する一方でありま



した。復興工事が活潑に行はれる様になれば、更に年額7、8萬坪即ち從來年消費量の5割以上の砂利を供給せねばならぬと云ふことになると、供給の滯延は價額の暴騰、動もすれば供給杜絶の虞もないとも限らぬのであります。

獨り砂利の供給のみが、著しく他の建築材料よりも需供上憂慮すべき理由を一寸申し上げますと、從來の採取方法が極めて幼稚なること、輸送力が充分でないこと、配供の方法が之も極めて姑息なることと、今一つは砂利供給業者は多くは小資本のものであるか、或は小仲買人に過ぎざること等が原因して居るのであります。總て是等の禍根を排除して需要の圓滑と市價を低下せしむるには是非相當の大資本を以て採取及配供設備を整へ、統一ある多量生産方法に依る外はないものと思はれます。從來の一般砂利供給組織の改善や、將來の需供圓滑を計るべき方法を講ずることの必要なることは、前申し上げました通りであります。當面の復興局工事に用砂利の供給を敏速確實ならしむる爲めに當局に於ては先づ集散場を設けて相當の蓄積もなし、又積卸設備も整へる計畫でありまして、集散場としては南千住附近及飯田町附近に設けることに内定して居ります。今一つは深川又は品川方面にも設ける見込であります。適當なる地積を得るに困難して居ります。猶又必要に應じては砂利採取場をも直營すべき計畫も持つて居り未だ決定は致しませんけれども、若しそうなれば供給に心配が無くなるのみならず、砂利の時價東京市内 停車場渡し1坪約34、5圓の價額は大分廉くなり得るだらうと思はれます。

此外に砂利の集散場又は着驛から使用現場に輸送する運送の爲に、平均1坪24、5圓の運送費を要することゝなつて居りますが、之も水運及陸送設備を整へまして相當經濟的に輸送し得る見込であります。

セメントの如きは雨露を嫌つて且貯藏に多くの場所を要する關係から、多數の倉庫及倉庫敷地も必要であり、又砂利や砂は市の外廓に近い處の大集散場から各使用現場に運搬した上蓄積する爲に、市内各所に數十箇所の材料置場が選定せられて居ります。

### (三) 機械器具施設

復興局工事に用機械器具も相當多數に上ることでありまして、主なる種類を掲げて見ますと次の様なものであります。

一 測 量 機 械	一 道 路 輾 壓 機	一 混 凝 土 練 合 機
一 アスファルト・プラント	一 積 卸 機	一 運 搬 自 動 車
一 材 料 運 送 船	一 土 運 搬 船	一 曳 船
一 監 督 船	一 測 量 船	一 掘 鑿 機
一 砂 利 採 取 機	一 輕 便 軌 道	

其他であります。是等の雜種多數の機械器具の維持修繕の爲には、相當なる規模の修繕工場の必要もありますので、藏前元高等工業敷地約 12,000 坪を買収致し、此處を修繕工場及多量なる橋桁材料其他の置場に供用して居るのであります。又數百隻に上る材料運搬及土運搬船等の修繕場としては越中島附近に船舶修繕場を設ける豫定であります。

#### 一四 地 域 制

住居地域、商業地域、工業地域及工業地域内の特別地區の設定は、都市計畫の基本的事項でありまして、百般の施設計畫もこれに依つて定まるものと謂つても差支無い譯であります。而して地域の設定は、都市計畫全體の區域、即ち 1 市 84 町村に及ぶべきであります。市街地建築物法の適用區域は、今尙東京市及 36 箇町村に限られて居りますから、指定の範圍も亦自らこの範圍に限らるゝ譯でありまして、其他の郊外町村に對しては、建築物法適用範圍の擴張に伴つて指定することに爲さねばなりません。

地域の性質を申し上げますと

(イ) 住居地域に於ては、住居の安寧を害する虞ある用途に供する建築物を建築することが出来ないものでありまして、其種類は

- (一) 常時 15 人以上の職工を使用する工場、常時使用する原動機馬力数の合計 2 を超過する工場、又は汽艦を使用する工場 (例外あり)
- (二) 5 臺以上の自動車に常時収用する車庫
- (三) 劇場、活動寫眞館、寄席又は觀物場
- (四) 待合又は貸座敷
- (五) 倉庫業を営む倉庫
- (六) 火 葬 場
- (七) 屠 場
- (八) 塵 埃 燒 却 場
- (九) 前各號の外行政官廳住居の安寧を害する虞ありと認め、命令を以て指定するもの

であります。

(ロ) 商業地域に於ては、商業の利便を害する虞ある用途に供する建築物を建築することが出来ないのでありまして、其種類は

- (一) 常時50人以上の職工を使用する工場、又は常時使用する原動機馬力数合計10を超過する工場(例外あり)
- (二) 前項(六)乃至(八)に該当するもの
- (三) 右の外行政官廳の指定するもの

であります。

(ハ) 工場、倉庫、其他、之に準ずべき建築物にして規模大なるもの又は衛生上有害若は保安上危険の虞ある用途に供するものは、工業地域内にあらざれば、建築することが出来ないのであります。

(ニ) 工業地域内でなければ、建築することの出来ない建築物の中に於て、特に著しく衛生上有害の虞あり、又は保安上危険の虞ある用途に供するものに付きましては、工業地域内に特別地區を指定しまして、此地區内でなければ、之を建築することを禁じて居ります。其内、甲種特別地區は、保安上著しく危険なるもの、又乙種特別地區は衛生上著しく有害なるものを集合せしむるものであります。

東京に於ける地域制は、大正十二年八月一日都市計畫東京地方委員會の議決を経て、方に内閣の認可を受けんとするに當つて、大震災となりましたが、今回は更に之に些少の變更を加へて指定する見込であります。之を大體申上げますと

#### (イ) 住居地域

北は、上野より飛鳥山に至る高地から、南は、目黒高輪に及ぶ山手一帯(外に各所に小團地點散在して居ります)

#### (ロ) 商業地域

市の東半、隅田川に至るの間、所謂下町一帯(淺草、下谷より神田、日本橋、京橋、麴町の東部を経て南は芝の一半を含む)、及住居地域内に於ける主要なる街路の兩側及小團地

#### (ハ) 工業地域

- (一) 隅田川以東、荒川放水路に至る江東の平野、及更に北部へ連續する舊荒川流域一帯の平野
- (二) 大崎、品川に於ける目黒川流域及大井大森方面に於ける海岸一帯の

## 低地

- (二) 外に若干の未指定地  
等であります。

## 一五 防火地区

火災は、都市保安上の最大の脅威でありまして、震災風災、其他非常の際に於ける各種の禍害は、結局火災となつて表はるゝものであります。之を以て、都市の總ての構造物を耐火的ならしむることは、現代都市計畫の原則であります。併しながら本邦都市の如き、木造家屋の櫛比する都市に於きましては、經濟上習慣上、俄かに此原則に依り難いものがありますから、先づ法規を以て、建築物に對し、防火的構造たるべきことを規定するのは、火災豫防上、特に必要なる地區に止めまして、其他は、暫く之を放任せなければならぬ譯であります。之が市街地建築物法第十三條に於て、防火地區に關する規定の存する所以であります。而して、同法施行規則に於て、防火地區の種類を甲乙2種に分ちまして、各地區内に建築する建築物構造の耐火的程度に等級を附しまして、地區の實況に應じて適當なる種類を指定して、其効果を擧ぐるに便ならしむる次第であります。

防火地區の指定に付きまして、特に考慮すべき事項は地勢、風向、現に存在し又は計畫決定せる道路、河川、自由空地、(公園廣場其他之に類する空地を云ふ)の位置、過去に於ける火災の歴史、現存する耐火建築物の分布、現在に於ける土地の用途及繁榮の程度、並に將來の發達に對する觀察等を主要なるものと致します。

此見地に基きまして、過去の火災其他のことを種々調査し、當時の都市計畫委員會に於ても、綿密なる審議を経て、大正十一年八月一日、東京都市計畫防火地區が指定せられ、同年九月一日より施行せらるゝことゝなりました。即ち

- (イ) 新議院建築豫定地、日比谷、丸ノ内、大手門附近一帯を集團的甲種防火地區となし
- (ロ) 京橋區、日本橋區、神田區に於ける主要なる街路の兩側奥行6間迄を路線的甲種防火地區とし
- (ハ) 市内各所の主要街路兩側の地帶奥行6間迄を乙種防火地區とし  
其面積は次の通りであります。

	甲種防火地區	乙種防火地區
	坪	坪
集團地區	532,000	62,000
路線地區	155,000	372,000
小計	687,000	434,000
總計	1,121,000坪	

昨年震火災に因つて焼失いたしました區域に於ては、新に道路、河川、公園の計畫が出来ますと共に、震災の經驗に鑑みまして特に防火地區の指定を變更する必要があると認め、目下其調査を急いで居ります。焼失區域に於ては、乙種防火地區を廢して甲種防火地區のみとし、日本橋區、京橋區、神田區の一部をも集團的防火地區とする豫定で、成案を得次第特別都市計畫委員會に附議される見込みであります。

甲種防火地區内に於ては、耐火建築を助成する趣旨をもちまして、去年の臨時議會で總額 2 千萬圓の補助金が議決せられました。是によりて延 1 坪に對しまして凡そ 40 圓（最高 50 圓）見當の補助を爲し得る見込みであります。

#### 一六 物資供給事業の概要

震災後政府は、米穀以外の生活必需品並復興事業に最も須要なる土木建築の材料、器具機械等の物資の供給を圓滑ならしむる必要を認め、帝國憲法の定むる所に依つて、緊急勅令を以て臨時物資供給令、及臨時物資供給特別會計令を公布いたしました。生活必需品に對する官營のことを斷行しましたのは、米穀法に依つて米穀の需給を調節した例がありますが、之以外には、全く類例のない事で、寔に非常時に於ける變態立法の一つであつたのであります。當時未だ大震災直後であつたものですから、通信運輸の機關も、漸く恢復の曙光を認むるに至つたばかりで、通商貿易の途も、亦殆ど杜絶して居る状況でありました。夫が爲めに、此事務を主掌した帝都復興院物資供給局、及同經理局の苦心は一方ならぬものでありまして、宮内、内務、外務、大藏、陸軍、海軍、農商務、遞信、鐵道、東京市等各所の援助を籍り、眞に舉國一致を以て、此殆ど類例のない煩雜なる業務に當つて、着々と其目的の實行に努力したのでありましたが、第四十七帝國議會に於て、供給令及同會計令の事後承諾を得ることが出来なかつた爲め、遂に中途で新規購入を中止するの已を得ざるに立ち至りました。併し、是迄に此供給令に依つて購

入したる物資も、多大の數量に上りました、即ち

	數量	價格 圓
米 國 材	890,541石	13,164,877
加 奈 陀 材	253,000石	3,324,673
英 國 鐵 材	3,550噸	899,712
米國鐵材及洋釘	23,035佛噸	5,665,169
南 洋 材	29,508石強	393,753
内 地 材	94,920石強	1,678,348
木 炭	2,170,638貫	744,592

以上の價格總計 25,871,624 圓に及んだのであります。

而して是等物資中、南洋材以外の外國物資は、外務省及在外公館に依頼して購入し、三井、三菱、鈴木 3 社の援助に依り、檢收積出を爲したるもので、米材の外は、全部揚地渡の契約であります。米材は積地渡の契約でありますから、三井物産船舶部、國際、山下、帝國、川崎、勝田及大洋各汽船會社等 7 社の連帶責任で、之が輸送を爲さしむることとなり、之と同時に東京、帝國、大正、三菱、扶桑、の 5 大海上保險會社をして、海上の危険を擔保せしむることいたしました。上記の外國物資は、一月二十五日入港の加奈陀材積取船スティックルスタット號を第一船とし、六月二十九日入港せる米材積取船ホルデン號を最終として、88 隻に分載横濱に到着したのであります。之が荷役及東京迄の輸送現業は、恰も京濱間船能力激減の際でありますので、陸軍の運輸部に 3,118,510 圓の概算經費を目途として、之を委託したのであります。之も七月三日を以て沖取作業を全部終了いたしました。物資供給事務中購入輸送に関する業務は、茲に一段落を告ぐこととなりました。

購入物資の中、内地のものは主として芝浦に揚陸し、外國物資は沖取後直に洲崎、越中島及鶴見に輸送揚陸し、又他の荷主の貨物と混載して來たものは一時横濱に保管することとしたのであります。購入物資の保管に關しては、震災後寄託を爲すべき倉庫の収容力が激減して居りますので、已むなく復興局に於て、鶴見、横濱、洲崎、越中島、木場、猿江等に倉庫を建設し、且貯藏に依つて品質を害することのない様に相當の設備をして、仕譯整理の上格納したのであります。

購入物質を如何にして供給するやは、震災地の經濟に重大なる影響を及ぼすべき問題であります。上述の物資中木炭 2 百餘萬貫は昨年未より本年四月に至る冬季に之を賣拂ひまして、市民が冬季に木炭の不足に苦しむ如きとの無い様にし、

内地材の大部も、復興建築の需要に応じて賣拂ひを完了したのでありますが、外材及外國金物は、七月十五日迄に賣拂つたものは外材約 1萬石金物約 2萬 2千噸でありまして、其後の賣拂方針に就きましては、復興局に於て、財界の趨勢を見て目下考慮中であります。

物資供給の事業は、取扱物資の價格の變動が非常に甚しかつた爲めに、最終の決算に於て、或は多少の損失を免れないかも知れませんが、此事業は、本來収益を目的として官營したものではなく、物資の供給を圓滑ならしむることが出来ればそれが終局の目的を達したことになるのであります。物資供給令が議會の承諾を得なかつた爲め、此目的を十分に達することを得なかつた譯でありますが、然し從來の成績から考へまして、尙相當の程度に於て達成されたものと謂つて差支へないと考へます。又其副作用として、假建築材料の騰貴を防ぎ、大震災後の一般材木商、金物商の投機的思惑買付を少なからしめ、之が爲めに生ずる恐慌を防止したる等の種々の効果もありまして、一般的に概論すれば、豫期以上の成績を擧げ得たものと云つて差支ないと思はれます。

以上各章に亘りて述べました事柄は、復興事業として豫算も成立し事業の實現も溜々出来ようと云ふものでありますが、尙一時間題にもなり、復興事業として成立する必要は認められ乍ら、遂に成立し得なかつた、2、3の事柄につき之より申上げようと思ひます。

## 一七 燒跡以外の都市計畫

横濱に於きましては、燒跡以外の地域にても、街路等の計畫が實現される様になりましたが、東京に於ては、初めは山手方面にも數條の幹線を是非擴築致し度いと考へ、計畫は致しましたが、豫算其他の關係上、是が實現を見るに至らなかつたことは洵に遺憾の至りと存じます。

都市計畫が今回の如く燒跡區域丈の一部分に偏すべきものでない事は勿論のことではありますが山手及郡部に迄及ぼすべき充分の豫算がなく、且燒跡の整理が甚だ急を要する所から、其方を先にする事になつたのであります。燒失區域は、都市の中心部に當つて居りますから、若し唯今の復興事業が完成致しますると、必ず他の部分へ大なる影響を及ぼすことは明かでありますから、此中心部と燒失區域外各地との連絡は急速に計畫を樹つるの要があるのであります。依て復興局に於ては、陸軍參謀本部の 1/10,000 地圖を 1/3,000 に引延したものを調製し、尙箇

所に應じて實査測量し、現今焼失區域以外の東京の都市計畫區域全般に亘り、先づ街路の計畫を爲して居ります。是は尙1箇年位を要するものと見まして、熟れ詳細發表の折があらうと存じます。

近時殊に隣接町村の發展は著しく、益交通連絡の急務なるを思はしめます。在來の市區改正事業の如き遣り方では、單に市中の部分的改良を爲すに過ぎませぬので、もう少し徹底して、或は山手にも區劃整理を行ひ得れば甚だ幸いと存じます。然し是等は實に至難の事柄でありますから、其實現は容易のことではないかも知れませぬ。若し山手に區劃整理を行ふと致しますれば、幹線、補助線、其他の計畫を樹つた上、先づ決定せられたる幹線街路に沿ふて、兩側相當の深さを第一に區劃整理をなし、第二には其残つた部分を施行すると云ふ方法もあります。つまり地帶的に區劃整理を行ふのであります。斯く致しますれば、幹線街路を系統的に利用し得るの便があります。或は今日焼失區域内に於て施行致して居ります様に、數十の地區に分ちて行ふことも出來ますが、そうすると街路を利用する點が、前の方法より劣ることゝなります。郡部に於きましては、新しく街が開けた所が多いから、自發的に區劃整理を施行しやうと致しますものも大分ありますから、それに就ては益獎勵する様な方法を探りたいと思つて居ります。

是等山手及び郡部に於ける街路の計畫は大體放射線と環狀線とに分れます。是を詳しく申しますると中心部より各地への直接連絡の幹線、補助線と、是等相互の間を連絡する環狀的の幹線、補助線と、更に1地域局部的の改良を目的とする路線となるのであります。

今日最も急を要しますものは、前記中の放射線であります。其主なるものは、東海道、中原街道、下野毛街道、厚木街道、甲州街道、青梅街道、清水街道、川越街道、中川街道、岩槻街道、陸前街道、陸前濱街道、千葉街道、浦安街道の14路線でありまして、是等の間にも亦相當の補助放射線が這入るのであります。是等の路線と、此度の復興計畫路線との接續は亦充分考慮を要すべき問題で、既に一つの成案はありますが、未だ發表の時機に達して居りませぬ。尤も14幹線の中に既に部分的には計畫も決定し、東京府で其工事を爲して居る所もあります。又環狀線に對しても、既に御承知の通り第一の環狀幹線は、東京府で施行中でありませんが、尙此外に第二第三の環狀幹線も必要と存じます。此環狀線の幹線補助線等も大體は計畫を樹てゝあります。



此外山手に於ては、既に議定を経たる路線もありますから、是等も大に考慮の中に入れて、計畫を進めて居るのでありますが、前申上げました通り、未だ此計畫は全く研究中に屬して、發表の時機に達して居りませんから、唯以上少々丈け申上げるに止めまして、兎に角當局に於て鋭意研究中であることを御承知し置き願ひ度いと存じます。

### 一八 建築會社の問題

今度の震災に因る建築物の被害は、東京横濱を通じて 7 百萬坪餘に上りまして、是等建築の迅速確實なる復興に對しては、巨億の資金と金融機關との完備を圖るべき必要に迫られて居るのであります。假令道路が立派に出来ましても、運河の利便が良くなつても、建築が依然として舊態を脱せず、陋屋小家が濺比して居つては、折角の都市計畫は、何等効果を收むることが出来なくなります。一つの有力なる建築會社があつて、道路の改廢と共に、之に適應する様な建築を建つて行き得るならば、甚だ都市計畫上便利であることは、今更嗚々の要はないことと存じます。極く手近の例を申せば、坂路の切取りをやりますと、街路に面する分丈けを一所に切取つて店舗にするとか、築堤をするときは地下室を造るとか、運河沿ひには倉庫を造るとか、或は地主借地人等を糾合して、一つのブロックは一つのビルディングにするとか、其他例を擧げて見ますれば、所謂枚擧に違はずと言ふ程であります。

震災以來政府は勸銀及興銀を通じて、約 7 千 5 百萬圓の建築商工資金融通の途を講じましたが、之は固より臨機應急の資金たるに止まり、且其融通方法は兩銀行法の制限を受けまするので、一般の需要に適せざるものでありますから、帝都復興院の時分に、政府保護の下に復興建築株式會社を設立し、以て震災地方の復興を促進せしむることを企圖致しました。然れども其議は未だ關係當局と意見の一致を見るに至りませぬので、尙復興局に於て引續き之が調査をなして居ります。

帝都復興院案に係る復興建築株式會社の要項を擧げて見ますと、次の通りでありました。

#### 復興建築株式會社要項

一 復興建築株式會社は、大正十二年九月の震災地に於て、一定の規格に依る建物の供給を爲すを以て目

的とする株式会社とし、其本店を東京市に置く。

二 会社の存立時期は、設立登記の日より30年とす。

### 三 業 務

- (一) 建物の建築、賣却（主として割賦販賣の方法に依る）及賃貸並建築工事の請負。
- (二) 前號の建築の爲必要なる土地の取得、借入、譲渡及賃貸。
- (三) 前各號の事業に必要な事業を經營する会社の社債の應募又は株式の引受。
- (四) 第一號及第二號に掲ぐる業務に附隨する業務。

### 四 資 本

資本金 50,000,000圓、1,000,000株 1株 50圓。

國の引受株式は 30,000,000 萬圓 600,000 株にして、第一回拂込に於て 15,000,000 萬圓を拂込み、爾後毎年 7,500,000 萬圓宛 3年間に拂込むものとす。

一般引受株式は 20,000,000 圓、400,000 株とす。

### 五 特 權

- (一) 拂込資本金の5倍に達する迄の債券（券面額を10圓以上とす）の發行を認むること。
- (二) 政府以外の株式に對し配當率8分に達する迄は、政府の株式に對しては配當を要せざること
- (三) 政府以外の株式に對する配當率8分を超過するときは、政府の株式に對し年5分に達する迄配當し、尙殘餘あるときは平等に配當すべきこと。

### 六 監 督

- (一) 利益金の處分は主務大臣の認可を受くること。
- (二) 主務大臣は第三項に掲ぐる業務に使用する資金の割合を定め、又は其額を制限することを得ること。
- (三) 復興建築株式会社第三號に掲ぐる業務を營まむとするときは、其都度主務大臣の認可を受くべきこと。
- (四) 主務大臣は復興建築株式会社の業務に關し、必要なる命令を發することを得ること。
- (五) 復興建築株式会社監督官を任命すること。

### 七 設 立

政府は復興建築株式会社設立委員を命じ、設立に關する一切の事務を處理せしむること。

此外、復興建築株式會社設立の議は、帝都復興院評議會、東京商業會議所、災後經濟復興調査委員會等を始めとし、建築學會、建築業協會等に於て、相次で各種の意見を發表して居りますが、何れも政府の保護を要求する點に於て一致して居ります。然し其細目に至つては必ずしも同一でありませぬ、而して是等諸案の政府の保護を受けむとする要點を申上げて見ますと

- 一 政府が株式の一部を引受くること
- 二 債權發行能力を擴展し且小額債券賣出の方法に依る發行を認むること
- 三 民間株式の利益配當を保證すること
- 四 營業税、所得税、土地建物移轉税等を免除すること
- 五 補助金の交付を受くること
- 六 業務上必要なる土地の收用權を認むること
- 七 官有地拂下の場合の優先權を認むること
- 八 社債利拂及償還に對し政府が保證を爲すこと

等でありませんが、其大部分は特に法律の規定を要するものであります。

最近東京實業聯合會を中心とし、商業會議所、東京市、工業俱樂部等に依て別種の建築會社設立の内議あり、即ち從來の各種の建築會社案は、何れも其特權に付法律の規定を要したるに反し、何等立法の手段に依るとなくして之が實現を圖らうと云ふのであります。此要旨は有力なる實業團體を中心として一つの建築會社を組織し、政府から相當の金額を借りて之を經營し様とするのではないかと思ひます。何に致しましても、建築物は建ち終つて仕舞はないと擔保品にならぬ故、資金が永く固定するとなりますのと、收益の點が必ず保證出来るものでありませぬから、建築會社設立は、相當困難の事情の下にある次第であります。

茲にほんの一例に過ぎませぬが、一ブロック一建築とすると何の様な收益計算になるか、當局建築部にて大略の設計をしたものがありますから、御覽に入れることゝ致します。

#### 年賦償還に依る耐火耐震共同家屋建築の一例 (附圖第二十七參照)

場所は銀座裏通の一街區とし、茲に現住者一同協議の上建築會社に依頼し、建築費年賦償還の契約にて鐵筋混凝土造三階建耐火耐震の共同家屋を建築し、各自占有する部分は現在所有の地上權の位置と坪數を略々其儘充當するものとします。其間取は各戸の位置及び坪數に依つて多少の相違は免れませぬが、普通第一階は商店、事務所、料理店、理髮店等に用ひ、第二階は一階と同様の用途又は居間、寢室等に使用し、第三階は主として居間、寢室に使用するものと假定ませう、而して二、三階は或は貸間とすることが出来るやうに各戸に専用階段を設け、各室とも椅子式又は疊敷の任意の設備をなし得るものと致します。

今此建築物の建築費の年賦償還金額及び諸入費の計算を試みますと

敷地面積	1,100.00 ^坪
建坪 (敷地面積の7割4分5厘に相當する)	819.50
延坪	2,458.50
各自専用部分延坪	2,278.50
建築費 (坪當單價 350 圓)	860,475.00 ^円

此建築費を借入の翌年より、15箇年間に均等償還をなすものとして

	年利率 8 分 5 厘の時 ^円	年利率 8 分の時 ^円
償還金年額	102,568.62	100,503.50
同延 1 坪當	41.73	40.88
毎年償還率 (元金の)	1 割 1 分 9 厘 2 毛	1 割 1 分 6 厘 8 毛

上記の外此建築物を所有するため必要なる1年間延1坪當の經費は

火災保険料(一等地の鉄筋混凝土造は1,000圓に付1圓80錢とし)	0.63 ^円
地代1箇月1圓として	5.36
修繕費(建築費の1分と見て)	3.50
公課(八等地として)	0.70
合計	10.19

故に年賦償還金及び其他必要なる支出額は、

	年利率8分5厘の方は	年利率8分の方は
延1坪に付年額	51.92 ^円	51.07 ^円
同 月 額	4.33	4.26
各自専用部分の延1坪に付年額	56.01	55.10
同 月 額	4.67	4.59

今此建築物中最も普通なる1戸の例を挙げれば、間口3間、奥行6間即ち建坪18坪、三階にて延坪54坪なる故、

	年利率8分5厘の方は	年利率8分の方は
支出月額	252.18 ^円	247.95 ^円
同 年 額	3,026.16	2,975.40

換言すれば契約當時3,000圓の申込金を支拂へば、次年度には建築が出来上るが、もし防火地區補助金を償還金に充當すれば何等支出を要せず、建築物占有營業開始後13年間毎月約250圓を支出して完全に自己の所有とすることが出来る譯であります。

## 一九 東京の高速鐵道

### (一) 前 叙

實を申すと東京で今更改めて高速鐵道などのことを彼是論議するのは、所謂六日の菖蒲十日の菊の憾がありますから、最早議論の時を過ぎて實行期に入つて居る筈ではないかと申す人も多からうと思ひます。私も亦至極同感であります。全く此様な交通状態の悪い東京市に、高速鐵道の必要などを管々しく述べることは、餘りに當り前であつて洵に氣のきかぬ話であります。併し夫程必要でありながら尙未だ建設實施の光明を充分に認め得ない實情から考へて見ると、矢張充分世間の理解を得て居らぬのに原因するものなる故に、實現の出来るまではいくら遅薛でも、其氣運を促進する様になるから何度でも唱へ叫んで已まぬことが、幾分

でも刺戟となりますので、甚だ緊要なことであると存じます。

復興院へ這入つた當時、私はたとひ全體の高速網の豫算は計上せずとも、せめて10哩が20哩の分は計上して欲しいものだと度々提案致しましたが、如斯収益事業は今度の復興計畫に入れる必要はないと云ふ理由で、とうとう計上されずに仕舞ひました。そこで仕方がないから私自身丈の考で、せめて稍理想的の高速鐵道網の案でも作つて置こうと思ひ、此度の路線計畫に適當する様なものを拵へて、參與會、評議會等へは參考として御覽に入れることに致しました。

鐵道網につきて論議の完全を期する爲には、先づ高速鐵道の必要から論を起し其構造を考査し、震災以來問題となつた高架、地下の優劣長短を比較し、然る後に交通量に能く融和適應する様な網のことに及び、更に是が建設の方法を研究するのが宜しいと思ひます。然し之を一々詳しく申上げてをりますと、非常に長くなりますから、茲にはざつと概略丈申上げて置きます。

## (二) 高速鐵道の必要

一體都市と云ふものは商工業が發達するにつれ、田舎から移住して來るものが多い爲に、其人口の増加率は全國人口の増加率に比し甚だ高率を示すのが普通でありまして、我國では其率は全國平均増加率の約4倍の割合となつて居ります。

又都市に於ける交通量は更に是等人口の増加率に正比例せず、幾何級數的に増加して行くことは世界一般の趨勢であります。生活必需品其他一般物資の需要は、大體に於て人口の増加に比例する様に増して行けば宜しいのであります。則ち吾々の職業に關係ある水道、瓦斯、電氣等は、まづまづ其程度のもので良いのですから、是等につきては今迄の東京の有様を見ても甚しき不便を感じて居るやうには思はれませんが、幾何級數的に増加して行く交通量の設備に對しては、中々間に合はせる様にするとが六ヶ敷いので、何日でも都市に對する他の設備より後れるとになり、殊に東京では夫等の施設が非常に悪い爲、今日皆様が御覽になる様な甚だ不便の状態となつて居るのであります。又我國では是迄婦人は外に出歩くとは餘り多くなかつたのでありますが、婦人の職業の關係又は地位の向上或は社會の思想等の影響とでも申しませうか、近頃は婦人の外出が急に激しくなつて來ます様な事情等もありまして、東京の交通量は急速の増加を致して居り、其趨勢は將來も依然續くと、思はれます。市で調べた表に依ますと、東京市の路

面電車乗客人員丈で大正十二年には1箇年既に461,966,856人に達して居りますが、大正二十三年には864,879,761人(第8頁東京市路面電車乗車人員豫想表参照)まで増加する豫想だ相であります。是れに省線電車、乗合自動車の客を加へて見ますと、其頃には10萬を突破する様な大きな數量に達するであらうと思はれます。

殊に朝夕のラッシュ・アワーに於ては、交通量は1日平均の數倍を示し、而してそのラッシュ・アワーの交通増加率は、交通量平均の増加率より、年々更に多くなつて來て居ります。されば唯貧弱なる乗合自動車や路面電車では、少しも間に合はなくて今でも既に御承知の如く非常なる雜沓混雜を致し、或は風紀上に衛生上に惡影響を齎し、或は時間の浪費を致し、又は思想の惡化を來たす等の面白からぬ現象を呈して居る位であるから、其時分のことを想像すると甚だ憂慮に堪へぬものあるに拘らず、未だ一向高速鐵道の建設が充分確實なる運びになつて居りませんのは、洵に遺憾千萬のことゝ申さねばならないのであります。

今度の復興計畫に於きましては、幅員22米以上の道路は可成り多く出來ますから、路面電車延長哩數も自然増加致しませうが、山手方面の道路の改築はそう急にも參りませぬし、郡部は日毎に住宅の地域が廣くなり、人口の密度も増して行きますから、とても今日以後増加して行く交通量を路面電車や乗合自動車位で間に合はせることの出來ないのは何人も疑はないことだらうと存じます。

尙外國の例に徴しましても、高速鐵道が出來ました場合には、市民一人の乗車回數は舊來の路面電車の利用率に比べて、非常に増加して居ります。路面電車ではとても何うすることも出來ぬ所を高速鐵道が補ふので、是より生ずる交通の利便が益々市民の外出を誘致しますから、路面電車の利用率を以てしては、とても高速電車の利用率を推定することは不可能となるのであります。これは省電と市電と比較しても分ることでありますから、早く高速電車を作り上げて、路面電車の窮狀を救ふこと甚だ緊要なることと思ひます。

東京市電氣局に於ては、昨年五月末及六月初めに市の交通調査を行はれましたが、六月七日(木曜日)のダイアグラムで見ますと、ラッシュ・アワーの午前七時から八時迄に104,591人の乗客を運び、午後の五時から六時迄の間でも、其數は10萬人を突破して居ります、其中8割迄は中心地に向ふもので2割が中心から外に向ふものだ相であります。(附圖第二十八及第二十九參照)是等のことにつきては、市電氣局から發行されました「乗客交通調査實績概要」でよく分りますから、何

卒皆様も之に依つて御研究なされんことを御願いたします。

尙種々の統計を取つた表があります。甚だ不完全ではありますが、何かの御役にも立つかと思ひ次に記して置きます。是等以外に必要な表もありますけれども唯今整理中でありますから何れ纏つたら又御目に掛け尙同時に是等諸表から推理し得べきことを發表致したいと存じて居ります。

### 東京市及其隣接町村人口並増減率表

年 度	東京市人口	増 減 率	隣接27箇町村人口	増 減 率
大 正 元 年	2,009,980 ^人	割分	342,401 ^人	割分
二 年	2,003,320	減 —	390,130	1.4
三 年	2,100,307	0.5	392,733	0.1
四 年	2,247,463	0.7	444,970	1.3
五 年	2,283,840	0.2	434,078	0.8
六 年	2,353,230	0.3	552,562	1.4
七 年	2,331,880	0.1	580,549	0.5
八 年	2,359,635	0.1	638,290	1.0
九 年	2,377,384	0.1	732,809	1.5
8 箇 年 間 増 加 率		0.18		1.14

### 東京市及歐米五大都市乗客總數表

都 市 名	乗 客 總 數	輸 送 年 度
東 京	578,000,000	大正十一年 (震災の爲十一年度を載す)
倫 敦	3,160,000,000	同 十二年
紐 育	2,681,000,000	同
巴 里	1,025,000,000	同
伯 林	1,240,000,000	同
市 俄 古	1,191,000,000	同

### 東京市及歐米五大都市の路面電車利用率表

都 市 名	總 乗 客 數	路面電車乗客數	比 率	輸 送 年 度
東 京	578,000,000	483,000,000	84%	大正十一年
倫 敦	3,160,000,000	719,000,000	23%	同 十二年
紐 育	2,681,000,000	1,072,000,000	40%	同
巴 里	1,025,000,000	681,000,000	66%	同
伯 林	1,240,000,000	145,000,000	12%	同
市 俄 古	1,191,000,000	810,000,000	68%	同

備考 紐育、市俄古、伯林は市内其他は大都市圏内の總乗客數なり。

東京は震災の爲前年度を掲載せり、伯林は路面線の乗車賃値上げの爲市民ホイコットの爲非常に減ず。

東京市内人口並市電乗客數及乗車回数

年 度	東京市人口 ^人	市電乗客數 ^人	1人當乗車回数 ^人
大正元年	2,009,980	225,393,343	112
二年	2,003,320	245,742,663	123
三年	2,100,307	257,093,627	122
四年	2,247,463	261,733,064	116
五年	2,283,840	262,703,419	115
六年	2,353,230	296,211,645	126
七年	2,331,860	336,703,721	144
八年	2,359,635	395,199,537	167
九年	2,377,884	400,636,035	168
十年	2,437,503	448,408,087	170

1箇年間平均増加回数

6 回 半

備考 大正十年度に於ける歐米五大都市民の乗車回数(「倫敦 382」「紐育 435」「巴里 357」「伯林 372」「市俄古 336」)

自大正十二年 至大正二十三年 東京市路面電車乗客人員豫想表 (東京市電氣局發表)

年 度	1箇年乗車人員總數 ^人	年 度	1箇年乗車人員總數 ^人
大正十二年	461,666,856	十八年	666,469,563
十三年	493,501,473	十九年	704,116,246
十四年	526,059,769	二十年	742,780,607
十五年	559,635,743	二十一年	782,462,647
十六年	594,229,233	二十二年	823,358,366
十七年	629,840,559	二十三年	864,879,761

東京市及歐米五大都市路面電車軌道1哩當乗客數表

都 市 名	軌道延長 ^哩	乗 客 總 數 ^人	1 哩當乗客數 ^人	輸送年度
東 京	185	480,000,000	2,595,000	大正十一年
倫 敦	766	719,000,000	* 939,000	同 十二年
紐 育	1,264	1,072,000,000	843,000	同
巴 里	1,016	631,000,000	670,000	同
伯 林	650	145,000,000	223,000	同
市 俄 古	1,060	810,000,000	764,000	同

備考*印ある倫敦市にては乗換券を發行せざるにより1哩當乗客數1百萬人以上に達せるも東京市の如く乗換券を發行するものとすれば其約30%乃至50%を減じ60萬人乃至70萬人となるべし

東京市電車軌道延長表

年 度	軌道延長哩數	合 計	年 度	軌道延長哩數	合 計
大正元年	14.938	142.818	七年	2.204	167.262
二年	8.338	151.156	八年	3.899	171.161



三年	7.504	158.660	九年	6.666	177.327
四年	0.482	159.142	十年	5.695	183.522
五年	—	159.142	十一年	1.711	185.233
六年	5.916	165.058	備考 1箇年平均延長哩は5.2なり		

東京市電大正十一年度月別運轉車數及速力表

月	1日平均運轉車數	1哩當車數	速力 哩
四 月	1,315	7.1	6.46
五 月	1,309	7.1	6.71
六 月	1,306	7.1	6.83
七 月	1,280	6.9	6.85
八 月	1,230	6.6	7.09
九 月	1,238	6.7	6.97
十 月	1,268	6.9	6.90
十一 月	1,298	7.0	6.87
十二 月	1,340	7.2	6.80
一 月	1,367	7.4	6.75
二 月	1,325	7.2	6.69
三 月	1,311	7.1	6.85
平 均	1,299	7.0	6.81

都市の中心部に於ける路面電車の速力

都市名	中心部の路面電車速力
倫敦	路面電車なし
巴里	同
紐約	哩 2.5
市 俄 古	2.5
伯 林	4.5

伯林、紐育に於ける路面電車乗客趨勢

都市名	乗客數	調査年度	本邦年度換算	
伯 林	{	1,002,530,000	1919年	大正九年
		779,150,000	1920年	同 十年
		667,700,000	1921年	同 十一年
紐 育	{	949,520,000	1916年	同 五年
		938,190,000	1920年	同 九年

東京市及歐米五大都市のビジネス・センターの面積

都市名	平方哩數	商業中心地區名
倫敦	1.44	マンション・ハウス附近の電車撤廢區域
紐約	1.50	シテイ・ホール附近 マンハッタン區のダウンタウン
巴里	0.75	オペラ附近
伯 林	3.00	ベルリン・ミッターの南部
市 俄 古	0.33	ループー帶 グランド・パークに接近せる部分

都市名	平方哩數	商業中心地區名
東京		(1) 新橋、日本橋間(幅約.25哩、長1.50)面積は約0.5平方哩
		(2) 新橋より須田町に至る大通線左右兩岸迄の面積は0.8平方哩
		(3) 丸の内の面積は 0.1 平方哩
		合計面積0.9平方哩

東京附近省線電車の乗客輸送力限度表

鐵道省運輸局旅客課 大正十二年七月調

輸送力程度 (朝のラッシュ・アワーに於ける1時間の片道輸送力)

運轉系統	區 間	電車運轉 回数限度	連結車數 限 度	通過車數	1車定員	座席效率	最大輸 送 力	
							人	%
京 濱 線	品川大井間	*15	8	*120	*95	150	17,100	人
山 手 線	品川 大崎	*15	6	*90	*95	150	12,825	人
同 上	池袋大塚	*15	6	*90	*95	150	12,825	人
中 央 線	四谷信濃町	*30	6	*180	*95	150	25,650	人
東 北 線	上野日暮里	* ¹⁵ / ₁₅	8	*210	*95	150	29,925	人

備 考 *印のあるは鐵道が現時の状態にては輸送力限度に達したるを示す

旅客交通量の増加率 (延人哩の前年比較増加率)

線 名	自大正四年至十年年次増加率		將來の推定増加率
	%		%
京 濱 線	27		20
山 手 線	31		25
中 央 線	39		30
東 北 線	21		25

將來の推定交通量 (朝のラッシュ・アワーに於ける1時間の片道通過人員)

*印あるは鐵道が現時の状態にては輸送力限度に達したるを示す

運轉系統	區 間	大正十一年 度 實 績	推 定 の 通 過 人 員				
			十二年度	十三年度	十四年度	十五年度	十六年度
京 濱 線	品川大井町	5,515	6,618	7,943	9,530	11,436	13,723
山 手 線	品川大崎	4,020	5,025	6,281	7,851	9,314	12,268
同 上	池袋大塚	2,298	2,873	3,591	4,489	5,611	7,014
中 央 線	四谷信濃町	7,387	9,606	12,438	16,234	21,104	*27,435
東 北 線	上野日暮里	2,795	3,494	4,368	5,460	6,825	8,531

運轉系統	區 間	推 定 の 通 過 人 員					
		十七年度	十八年度	十九年度	二十年度	廿一年度	廿二年度
京 濱 線	品川大井町	16,468	*19,762	—	—	—	—
山 手 線	品川大崎	*15,335	—	—	—	—	—
同 上	池袋大塚	8,768	10,960	*13,700	—	—	—
中 央 線	四谷信濃町	—	—	—	—	—	—
東 北 線	上野日暮里	10,664	13,330	16,663	20,829	26,036	*32,545

自大正七年度至大正十年度間旅客通過人員調

大正十二年二月二十四日

區 間	大正七年度		大正八年度		大正九年度		大正十年度		平均 増加率 %
	1日1哩 平均人員	増%	1日1哩 平均人員	増%	1日1哩 平均人員	増%	1日1哩 平均人員	増%	
東 京 蒲 田	43,170		57,876	34.1	71,403	23.4	86,654	21.4	26.3
池 袋 赤 羽	4,916		6,501	32.2	7,700	18.4	8,975	16.6	22.4
上 野 蕨	15,952		19,702	23.5	21,014	6.7	23,407	11.4	13.9
兩 國 橋 市 川	8,047		10,453	29.9	12,291	13.7	13,997	13.9	19.2
上 野 松 戸	5,177		6,414	23.9	7,423	15.7	8,246	11.1	16.9
東 京 吉 祥 寺	11,098		19,097	72.1	28,191	47.7	35,954	27.6	49.1
品 川 上 野	19,257		27,803	44.4	36,912	32.8	44,762	21.3	32.8
				37.2		22.6		17.6	25.8

上表は下表を基礎として算出せしものにして汽車及電車の通過旅客を合せたるものなり

旅客通過人員調 大正十二年二月二十三日鐵道省調査課調

區 間	大正七年度 1哩平均人員	大正八年度 同	大正九年度 同	大正十年度 同
東 京 蒲 田	15,756,900	21,123,839	26,062,228	31,628,612
東 京 吉 祥 寺	4,050,617	6,970,448	10,289,533	13,123,105
品 川 上 野	7,028,724	10,147,923	13,472,820	16,337,932
池 袋 赤 羽	1,794,169	2,372,729	2,810,605	3,275,352
上 野 蕨	5,822,287	7,191,203	7,669,933	8,543,682
兩 國 橋 市 川	2,937,246	3,815,478	4,486,070	5,108,978
上 野 松 戸	1,889,735	2,341,101	2,709,517	3,009,968

自大正七年度至大正十年度 營業1日1哩乘客輸送旅客數量 大正十一年三月二日調

年 度 割	東 海 道 線	中 央 線	山 手 線	東 北 線
大 正 七 年 度	12,956	7,609	13,321	4,044
同 八 年 度	16,474	11,621	17,792	4,924
同 九 年 度	17,980	19,251	24,943	5,149
同 十 年 度	19,493	19,834	30,624	5,266

以上の内山手線を除き其他は汽車輸送も含む、而して汽車及電車輸送の割合は

東海道線	電 車 61% 汽 車 39%	中央線	電 車 86% 汽 車 14%	東北線	電 車 41% 汽 車 59%
------	--------------------	-----	--------------------	-----	--------------------

省線電車1日1哩乘客輸送數量

年 度 別	東 海 道 線	中 央 線	山 手 線	東 北 線	平 均	1箇年度増率 %
大 正 七 年 度	7,903	6,544	13,321	1,658	7,357	—
同 八 年 度	10,049	9,994	17,792	2,019	9,934	26
同 九 年 度	10,968	13,976	24,943	2,111	13,000	30
同 十 年 度	11,891	17,057	30,624	2,159	15,433	19

### (三) 現在の高速交通機關(即ち省線電車)の狀況

東京の路面電車は現在約95哩ありまして、是で現今1日約130萬人を運んで居りますが、其交通機關として甚だ不満足の状態にあることは、既に業に皆様の御承知の通りであります。是が改良方法も固より必要であります、高速電車の實現を見ざれば何うしても今日の窮狀を救ふの途のないことは前述の通りでありますから、大體より觀察すれば、先づ高速電車が市内交通の幹線となり、次に路面電車が之を補助し、更に乗合自動車为其補足を爲すと云ふ様になるのが當然のことであらうと思ひます。

然らば東京には高速電車があるかと申しますと、在ります。あることはあるが甚だ不完全に存在して居るのでありまして、即ち山手線、中央線、京濱間等の所謂省線電車が、其役を勤めて居るのであります。是等の鐵道に就ては鐵道省が最近改良の計畫を建てまして、近き將來には附圖第三十の様になる相であります。最初先づ此事につき私個人の私見を申し上げたいと思ひます。

是は實は餘計のとだと申す人もあるかも知れませんが、併し私は今日の省線電車は高速鐵道網の基幹を爲すべきものであると考へますから、東京の高速鐵道網のことにつきて申上げるのには、是非とも省電のことについて考へる必要があるのと尙ほ一つには東京市其ものが既往に發達せる交通機關と、其交通路に依つて誘導馴致せられたる狀況とを度外視して漫然と新交通系統を計畫すると云ふことは出來ないもので何うしても溫故知新でなくばならぬと思ひますからであります。何と申しまして東京に對しては、東北と東海道とを連絡致します線路と千葉方面と甲州方面とを聯絡致します所のものとは2大幹線を爲して居り、殊に前者は後者に比し第一位を占めて居るものであります。そこで此線路を東京の中央へ導き入れ統一的の大停車場を造ると云ふ考が起るのは當然のことで、東京驛は此考から計畫され其起原は遠く數十年前に發し、大正三年十二月新橋東京間の高架線の開通及東京驛の開通に依つて、其目的の一半が達せられ今日は東海道列車の終端驛が此處になつて居るのであります。

中央線も線路は東京驛迄續いて居りますが、甲州行きの蒸汽列車は此處から出て居なくて飯田町驛若くは新宿驛から出てをります。

そこで東京驛から上野驛迄續き、兩國が中央線に續くと、其交叉點は秋葉原驛

になるから、東京驛は東北、東海の聯絡の終端驛にはなりますが、房總と甲信地方を通ずる線路の終端驛にはなりません。尙鐵道省今度の計畫が完成さるゝ曉には中央線から東京驛に這入る線路は廢されるとの話もありますが、未だ確定とは至らぬ様にも聞いて居ります。

附圖第三十を見ても分りますが、是等の鐵道省の計畫が完成されたと致しますると、田端驛、品川驛間は、6線即ち3複線となります。それに對して何う云ふ運轉をするか、詳しいことは知りませぬけれども、兎に角東海道行きの列車は田端驛で發着し、田端驛、東京驛間は唯入れ換用の空車運轉を致しまして、東京驛を旅客乗降の終端驛となすのであります。又東北行の列車は品川仕立てで品川驛、東京驛間を空車運轉をなし、矢張り東京驛を終端驛と爲すのであります。

私は是等の線路につき根本的に考へて見ると前の様な方法は少々不徹底であるから寧ろ

- 一 東京驛を東海道、東北線の終端驛として用ゆることを廢止すること。
- 二 上野、新橋(汐留)間は現在の儘4線とし是等の線路は單に山手環狀運轉及大宮、横濱間の電車運轉の用に供すること、言ひ換へれば市内及近郊鐵道用に供すること。
- 三 上野驛、汐留驛を遠距離列車の終端驛とすること。

とした方がよいと思ひまして種々議論も致したこともありますから一寸是等を申上げ度いと存じます。

若し東海道列車を田端から、東北線列車を品川から仕立てるならば、複々線即ち4線を要します。又大宮横濱間の電車計畫が實現しますれば、是はインターアーバン・ラインであつて、是が爲めに複線を要し、又山手が環狀運轉を致しますると是が又複線を要します。夫れ故運轉を簡單に有効に(運轉系統は簡單なる程有効で複雑にするときは無理が出來、事故を發生し易く、又列車間の時間々隔を大にし、線路のキャパシティーを甚だ悪く致すものであります)使はうとすると、田端、品川間は上述の通り

田端仕立東海道列車の爲	2線
品川仕立東北行列車の爲	2線
横濱大宮間電車の爲	2線
山手環狀運轉の爲	2線

## 計

## 8線(即ち4複線)

を要するのであります。此上に前に申上げた中央線を東京驛に導き入れ、今の萬世橋驛の線路が廢されないことゝなると8線でも尙足りなくなり、従つて運轉も複雑になると存じます。斯くの如く8線にでもすると其工費は甚だ巨額に上るのみならず、今日に比較すると、東京驛には更に旅客の増加に従つて列車の増發及び設備の完全等に力むる必要を生じますから、更に大に擴築して十數箇所の乗車場を設くる必要が生ずることは明かであります、其上現在の儘に中央線電車が這入つて來る様なことにでもなると、組織が複雑になつて、之を能く處理することは甚だ困難であらうかと存じます。

中央線の電車が現在通り這入つて來ることはないとしても、以上の様な大きな停車場の設備が必要であるし、其様なものを皆高架築造とすると、莫大な資金を要し、且つ在來の東京驛構内の用地丈けでは足りぬかも知れませぬ。若し又之で何うか彼うか収まると致しましても、幅員100呎以上のもので市の中樞地域を兩斷し、又城廓な様なものを市内の中心地に設置する様になるので、其兩側相互間の交通を甚しく阻害致します。既に特別都市計畫委員會のときも、現在の東京驛は甚だ不便である。槇町側に出入口が出来たとした所で、日本橋側より丸の内への交通は吳服橋を渡るか、或は鍛冶橋を渡らねばならぬのであるから、槇町から地下道でも作つたらよからうと云ふ様な話しもありましたし、或は世間では東京驛の真中を大きなアーチで抜いて、槇町に出る道を開くがよいと云ふ人もある位であります。而して結局特別都市計畫委員會では、鐵道省が東京驛を改築する場合には、今度出来る11米の數寄屋町及桶町の補助道を延ばし、鐵道の下を通り抜け、東京驛本屋の南端及北端の處で今の丸の内の廣場へ出る様な工夫をして呉れと云ふ、希望条件もあつた様な次第であります。

如斯田端品川間を8線にし様とした所で、此用地を得るのが困難でもあり且又多額の費用がかかります。而かも其の巨額の費用に對して、充分なる利益を擧げ得るかと申しますると、蒸汽又は電氣機關車運轉の孰れにしても是を遠距離列車の用に供し、而かも前申上げた通り半分は入れ換用の空車運轉を致さなくてはならぬ様では、とても建設費に相應する収益を得ることは出来ませぬし、若し蒸汽運轉なら徒らに煤烟を吐き出して市内の空氣を濁惡ならしむるに過ぎないものとなるのでありませう。

然らば高價なる市内の高架線を入れ換用の空車運轉に用ひない様になると、何うなるかを考へて見ませう。一體東京驛が出来ました時分には、急行列車は新橋驛へは停まらぬ筈であつたが、芝區及び麻布區其他の市民は却つて其位置の偏倚による不便を訴へました爲め、遂に新橋驛をも補助驛として急行列車を停車する様になり、東京終端驛の實績を完全に擧げることとは出来ませんのであります。夫と同様東京驛上野間が開通しますと、田端仕立の列車は上野驛が今迄終端驛であつた關係上、上野驛にも停まり、房總から甲州へ行く線路が秋葉原を交叉する關係上、秋葉原驛にも停まらなくてはならぬとも限りませぬ。斯くの如く若し假りに品川仕立の汽車が新橋にも停まる様に強要され、田端發の汽車が上野、秋葉原にも停まる様に餘儀なくされたら、最早旅客は座席占有等の關係や居住地域の關係上、東京驛を目的とせず、或は上野驛を或は新橋驛を終端驛として利用するであります。即ち市内の高架線上を入れ換の爲め空車運轉すると云ふことはなくりますが、其代り東京終端驛の實は全く無くなることになるのであります。

斯ういふ次第で、東京驛を東北と東海道線との唯一の終端驛とすることは甚だ無意味に終ることゝ存じます。それのみならず、更に房總線と中央線との聯絡を直接に此處に持ち來つて其終端驛とすることは全く不可能でありますから、單純に東京市中に一つの集中統一的の大停車場を設け、東京驛をして之に當らしめ様とした所で全く空想に終るのみであります。

是等の理由で、私は東京驛は將來は終端驛とする必要はない。當然中間驛として取扱ふ可きものである。従て建物はあれ程大きなものは入らぬから、ホテルにでもするか、鐵道省の廳舎にでもしたら何うかと云ふ意見を持つてをるものであります。

東京驛を東京の唯一の終端驛（それも單に東北のと東海道線の方向にのみ）とすることが無理であるとすれば、東北線の終端驛は上野に、東海道線の終端驛は汐留にするより外に途はない、上野驛は唯今旅客終端驛であるから宜しいのですが、汐留は貨物驛となつてをりますから、之を旅客驛にする爲めには貨物驛を他の場所に求めねばなりません。幸いに芝離宮と濱離宮とに圍まれ、隅田川に面した空いた水面があります。之を埋立てますと貨物ヤードに持つて來いと云ふ所になります。尤も此處は東京市で埋立てる認可を得、既に埋立中だとの御話しでありますから、東京市の方にもよく聞かなければなりません。若し左様云ふことが

出来れば、貨物終端驛として最も必要なる水陸聯絡にも甚だ好都合であると存じます。尙汐留驛を終端驛と致しますれば、之と省電との聯絡上今の新橋驛はもつと南へ寄つた方が便利となるであります。

斯様に上野と汐留驛とを終端驛としますれば、もう汐留、上野間は遠距離列車を通ずる必要がなくなるから、8線路即ち4複線の必要もなくなります。唯山手線の環状運轉の爲め1複線、横濱、大宮間インターアーバン電車運轉の爲め1複線、都合現在通り4本の線路があれば足りるので、東京驛は今更擴築する必要もなく單に電車線の1停留場になりますから、構内も狭くて済み、從て其不用となつた土地を民間に拂ひ下げでもしますれば、東京の中樞區域に當つて新たに立派な市街を作ることが出来るのであります。

然し其様なことは交通上甚だ不便であると云ふ人も勿論多からうと思ひますが論理の歸終としては、何うもかゝる結論を得ることとなるのであります。されば右の如く市中に併行に數列の線路を設置する爲め、中樞區域の交通を阻害する如き不便であり且つ不體裁なる高架線を造るよりは、國全體の經濟から見ても其費用を節約し、市内高速鐵道網を充分に考究して、之と相當の距離を隔てたる位置に新たに高速鐵道を建設するの費用にそれを當つる方が、余程有利なる効果を擧げ得るものであると信じます。

猶遠距離列車に對し東京驛を唯一の終端驛とする場合と新橋驛及上野驛の二つの對立せる終端驛とする場合とに就き、孰れが乗客利用上に便宜が多いかと云ふ事を人口の重心點の上から考へて見ませう。尤も嚴密に申しますると此事は單に人口の重心でなく、遠距離列車乗客の分布と其乗降數との乘積を求め、其乘積の重心點から考へるのが至當であります。そう云ふことは中々調べにくいので單に人口の重心點から丈でも大體見當がつくだらうと思ひ一寸申述べて見ることに致します。

新橋及び上野を兩終端驛となすのと、東京を一終端驛となすとの利用上の便否に影響するものは、専ら市内15區内の住民であります。而して東京市の人口の重心は、其密度を參酌して之を求めて見ますと、大凡神田區新銀町四番地にあることが分ります。されば單に人口分布の重心點から考へて見ると、上野汐留間線路上尤も之に近き箇所は、東京驛ではなくて却つて神田驛若くは秋葉原驛であります。尙ほ隨所の市民が停車場に到着すべき便否を仔細に考へて見ますと、新橋及



上野兩驛に比して、東京驛を便利と致しますものは麴町、神田、日本橋及牛込區の4區の住民であつて、他の11區の住民は、東京驛に比して却つて新橋若くは上野驛の方が便利となるのでありますし、又假令東京驛が便利であるとしても、其差は甚だ少ないものであります。今東京市全人口を一團とし人口密度分布の状況を參酌し、其重心より東京、上野又は新橋へ到着すべき平均距離を求めて見ますと、次の如きものになり其差が甚だ僅少ななるものであるのが分ります。

到達驛	平均到達里程(哩)
東京	2.47
新橋	3.12
上野	2.63

是で大體の御考へが付くことと存じます。

元來終端驛を市内繁榮の地に導き入れることは、勿論乗客の利用上甚だ便利でありますから、私設會社で乗客吸收策を講じ互に競争する様な場合には甚だ有効のもので、米國あたりでは、一つはデモンストレーションの爲めに多く之を行つて居りますが、大都市を横斷して貫通列車を通じてをる所は、伯林のスタットバーン位のもので是も既に行き詰つて居る様な状態であります。省線最初の計畫が此伯林の真似をしたものでありますから、今日の如きものを造り上げたものでありませうが、實際から見ても下關から青森行の直行列車などの要求は至りて少なく、寧ろ首都たる東京市内には此様な遠距離列車を通過せしめぬ様にする方が宜しいと存じます。然し強いて之を必要とするならば山手線を迂回させても差支はないであります。

更に新宿兩國方面を見ますと、御茶の水、兩國間が開通しましても、新宿驛若くは飯田町驛は依然旅客列車終端驛であり、又飯田町驛、錦糸町驛が貨物停車場であります。之と同一筆法で参りますれば、東海道線と東北線との聯絡にのみ貫通列車を通ずる爲めに、巨額の費用を投じ多大の不便を忍んで、東京驛なる一のユニオン・ステーションを強ひて設ける必要はありません。上野と新橋を旅客終端驛とし、田端と秋葉原及び品川と汐留附近に貨物終端驛を設置するのが當然のことであり、而して前述の通り新橋、上野間は、現在ある4線丈で済まし市内及近郊電車用に供するのが適當なる策と存じます。此私の議論は參與會の席上でも一寸申して見ましたが、其當時は鐵道省では歴史的の關係其他の理由から、

矢張り東京終端驛の考へを捨てることが不可能とあつて、上野新橋（汐留）間は6線とすることになり、唯今復興局で其敷地の買収を委託せられてをる次第であります。それで私の主張する處の東京驛を一電車驛とし、上野新橋には遠距離列車通過を廢止する方法は出来なくなりました。然し6線では、前にも重ね重ね申した通り種々の不便があります。其場合を考へて見ますと

- 一 山手線電車運轉は上野、品川で打切り6線中1複線は大宮、横濱間の電車用とし残りの複々線は東海道東北線の列車の用に供すること
- 二 山手電車の環狀運轉及大宮横濱間電車運轉に1複線を供用し、残りの複々線は各東海道及び東北線の列車の用に供すること
- 三 遠距離列車用（蒸汽又は電氣機關車運轉）と近距離電車とに3複線を使用し時機により運轉上之を按配すること
- 四 山手線電車環狀運轉用に1複線を、大宮横濱間電車用に1複線を用ひ、残りの1複線は遠距離列車の數を制限し回數を減少して其用に供し東京驛を終端驛とする列車以外に對し、上野及び新橋にも補助終端驛を置き、合計上野、東京、新橋の3旅客終端驛を設けること

の四つの何れにかにするより外はないので、恐らくは第四の方法に落ち付きはしないでせうかと思ひます。否私は第四の方法あるのみと考へますから先づ此方法を基として市内の高速鐵道網を考へることゝ致しました。

餘り長々しく私見を申し上げましたので、鐵道省の採つた方法に私が絶對的反對であるのかの様にも見へますが、決してそういふ意味ではありません。鐵道線路の如きは多い程便利で、その運轉方法によりては如何なる計畫も善用出来得る如きフレキシビリティーを有して居りますから、鐵道省の御採りになつたのも確かに一つの方法であり、且つ夫れ以外的高速鐵道が出来ぬ爲乗客の數は日に日に多くなり、現在では如何にしても施設が足りぬ勝で、種々と工夫改良に努めましても尙ほ多くの非難が起ります際、かゝる方法以外には執るべき途はないものかも知れませぬが、前記第四の運轉方法を採るものと假定致しましても

- 一 新設1複線の爲に巨額の費用を要すること。
- 二 新設1複線は之を舊2複線に併列せしむるよりは、之と相當距離を隔てたる所に敷設する方有効なること。
- 三 遠距離列車用として其半分を空車運轉用に供するより、寧ろ市内高速鐵道

に利用する方可なること。

四 東京驛は絶對的の終端驛となす能はざるものとせば、寧ろ之を今日に於て  
放棄するを可とすること。

等の點が幾分缺點の存する所ではないかと思ふのであります。

#### (四) 高速鐵道構造の一、二點

喋舌り下手の爲に飛んだくどい議論で、大分長くなりましたし、又高速鐵道の構造につき詳しいことは、今迄色々の人からも御話があつたことでありますから之を省略し、單に各國の地下、高架鐵道のスケッチを集めたものがありますから、之を御目に掛けておきます、何かのとき御參考になれば誠に結構であります(附圖第三十一及第三十二參照)。それからもう1、2點につきて申上げておきたいことは、地下鐵道の乗換箇所のことと之を接觸(タンゼンシャル)せしむるがよいか或は横斷(クロス)せしむるのが良いかと云ふ點であります、結局タンゼンシャルに致しましても、プラット・ホーム連絡の爲めに、乗客其他の通路として相當の深さの地下道が要りますから横に並べるよりは、縦に並べた方が(附圖第三十三參照)良いではないかと存じます。加之若し用地等の考をも入れると、勿論場所によりても違ひますが、一般には其方が建設費に於ても安からうと想像されます。さて縦に並べることによると、クロスした場合と深さは變りなくなるのみならず、クロスする場合より線路の屈曲等が自然多くなりますから、寧ろ已むを得ない場合の外は乗換場所はタンゼンシャルに作るよりも、クロスさせた方が宜しからうと思ひます。

又東京の高速鐵道を高架にするか地下にするかに就きては昨年位の地震等の事も考へることが必要であるといふので大分優劣論が矢筈しくなつて居り、現に土木學會でも委員を設け之を取調中で、輕卒な結論丈けを申上げますのは誤解をも生じますから、具體的に論じなければならぬのですけれども、餘り長くなりますから後日御話するときもある事と考へまして其等につき議論する事は止める事に致します。然し私としましては、過般のものより餘程大きな地震を考慮に入れましても、都市の美觀の點から、土地の利用の上から、商業上の關係、交通上の關係、地質の關係等其他種々の關係から、隅田川以西は地下式を撰ぶのが當然だと思ひます。しますれば乗換箇所もタンゼンシャルよりクロスさせた方が又當

然便利でありますから、主に此クロスの方法をとつて總てを考へる事に致しました。尤も線路の施工上途中まで建設し置き、後年に至つて延長線を造り、運轉系統を換へる様なことが生じますと、其時は乗換箇所は必然タンゼンシャルにならねばならぬ様な場合も生じます。

尙地下鐵道としては大體路下式が最も低廉なる建設費で済みますし、今度復興事業で下町は街路の擴築も致しますから、下町の方面は路下式を用ゐ而して山手は地質も良いし煉瓦や混凝土卷の通常の隧道でも済む所も多からうと思ひますから、大部分は路下式を適當としますが、線路の選定上必ずしも之に限る必要はないと存じます。又江東方面は其地方の状態及地質の關係等より見て、高架で差支ないと考へて居ります。

#### (五) 東京高速鐵道網

これまで縷々申上げた通り今日省線電車は不完全ながら既に市内高速鐵道の用をなして居ります。然しその建設の目的は元來遠距離列車用であつて、その終端驛が成可く市内の中心に近づく様に入り込んで來たものでありますが、時勢の要求に引きづられて漸々と現在の如く變化をしたものであります。

それ故に各停車場は道路との聯絡上から見ると、市内の交通用として適當なる地位を占めて居りませぬ、新橋上野間の高架線でも新橋万世橋驛間でも、仔細に考へると線路の位置其他につき種々拙い點がありますが、然し少々拙い點があつても、既に是が市内高速交通用に供せられ、電車を運轉して居る以上、新たに敷設すべき高速鐵道網は省線との連絡を先づ考へる必要があります。又之を基幹として考へる以上私は兩國、御茶の水間の建設の如きはその速成を希望して已まないものであります。

都市の膨脹は水陸の地勢地理に順應して行くのが無論自然の理路であります。都市内外に亘る交通機關の發達に誘導せらるゝの影響も亦甚だ大なるものであることは何れの國に於ても其軌を一つにして居ります。即ち交通機關は都市全體の發達を助長致しますが、殊にその沿線附近の發達を急激に變化させる力を有して居ります。東京の外廓を廻る山手、中央及京濱線の沿線地帯は、地理地勢の關係上よりは寧ろ省電の利便の爲に發達したのであります。然し高速鐵道が市内に普遍的に存在せず、斯の如き偏畸的の分布をして居るが爲に、東京の郡部も亦

段々偏畸的な不規則の發達をなし、その不規則な發達に連れて線路の運轉を益々混雜難澁ならしめて居ります。それですから例へば山手線の如きを見てもラッシュ・アワーの混雜は非常なものであつていくら線路や運轉の改良を致しましても、その改良は益々その沿線地方の發達を促し、人口増加の情勢を來たし、充分満足なる解決を與へることは殆ど不可能のことになつて居るのであります。殊に鐵道省が今日行つて居る如き山手線の賃金制度では、旅客に態々迂回する様な旅行をさせ、強ひて乗車時間を長からしめ、益々此線路の混雜を大ならしめる結果を來たして居りますが、斯くの如きは歴史的の關係上已むを得ざるものとしても策の得たるものでないと考へられます。

何うしても局部的に高速鐵道を敷設致しますると、前述の様な次第になりますから是を矯正し都市を完全に發達させる爲には、市内に適當に高速鐵道を敷設するの必要があるのであります。

山手線の各停車場には幾多の軌道鐵道がその終端を有して居ります。是等の乗客は山手線を混雜させる原因でありますから、先づ私は市内高速鐵道網の終點を山手線の各驛に設け、近郊鐵道軌道との聯絡を第一に考へ、江東地方に於ては中央に省線電車がありますから、それと適當の位置にあらしむる様に此方面の線路を撰ぶことに致しました。今迄種々發表になりました各案でも、終點の問題は大抵一致して居りますが、是等が中樞區域に集りましたとき、運轉等のことより考へて、その處理法を何うするかが六ヶ敷い問題となるのであると存じます。

先づ東京の高速鐵道網の過去を調べて見ますと、今日迄に發表せられたる中、重要なものは大正六年帝國鐵道協會と、土木學會との協力に依つて成れるものと、其後市區改正委員會の案と鐵道省が免許を與へた線とであります。附圖第三十四は學會案でありまして附圖第三十五は委員會案を略示したるものであります

大正六年七月東京地下鐵道會社發起人は、品川南千住間の地下鐵道敷設方を鐵道省に出願し、その後之に踵ぎて東京鐵道、東京高速度鐵道及武藏電鐵會社が、市内各方面に亘りて高速鐵道の敷設を出願し、孰れも大正八年より九年の間に免許されるに至りましたが、夫等のものは大抵學會案又は委員會案に則つて居り、鐵道省も略之に近きものを銘々に分割免許致しました（附圖三十六參照）。その免許された總延長は約45哩でありますから、若し是等のものが完成されますならば東京の高速鐵道網は略完備せるものと云ふて差支ないのであります。然し大正九

年經濟界變動以來、此事業は少しも進捗を見ず、僅かに東京地下鐵道會社が一部の施行認可を得たのを見るに至つたのであります。

是等の鐵道網圖を見ますると大體線路の撰定については異議を挿む餘地がない殊に始端終端の點につきましては、何人が考へても大差なきものであります、仔細に其運轉系統及運用、利用の便否竝相互連絡上の諸點を點檢致しますると尙考慮の餘地が多い様に思はれます。言ひ換へれば始點終點から途中までは宜しいけれども、中樞區域に於ける線路の配置が餘り面白くありませぬ、殊に復興計畫に伴ふ街路の改築に連れ、一般都市施設と融合し街路と鐵道網との歩調を揃へる爲には、此配線上に多少修正を加へた方が宜しいかと思ひますから此事につきてこれより申述べます。

大體市内高速鐵道網配線上の形式を擧げて見ますると、附圖第三十七の如きものであります。

附圖第三十七(一)は配線の原理を示せるに過ぎないものであつて、大都市の交通を放射的に考へ、中心地より四圍の外廓に放射されて居るのであります。此原理は道路に就きても同様であります、特にラッシュ・アワーを有する高速鐵道に於ては動かすべからざるものでありまして、其他のものは總て此原理を實地に應用するに當つて、種々の關係を顧慮し之を變形させたものに過ぎませぬ。

即ち附圖第三十七中(二)は數多の線路が一點に會合するときは、中央の停車場は線路相互の重疊交叉等の爲に其構造が困難になりますから、一點に集中せず交點を適宜に分布したるもので、(三)は一交點の代りに都心地に小なる環狀線を設けて、放射線を之に連絡せしめたものであります、以上(一)、(二)、(三)共實際に適用し得る場合は殆んど無いものであります、(四)は放射線路を直角に交叉せしめたる所謂ペターゼン氏型式と稱せらるるものであつて。道路系統等では甚だ有名なものであります、之を鐵道に用ゐると互に平行せる線路間の交通には常に2回の乗換を要する缺點があります。

(六)及(七)はカウアー氏の提案によるものであつてペターゼン式に於ける二平行線間の交通に2回の乗換を要すべき缺點を除き、且市の外廓地附近に於ける隣接線路間の交通を圓滿ならしむる爲に、相互交叉せしめるものであります。本考案は甚だ重要な意義を有するものであつて、(六)は線路數の稍多き場合(七)は比較的線路數の少い場合に應用するのが適當であります。

次に(八)及(九)は、シンプ氏の考案になるものでありまして、カウアー氏の案に實に新しい考を加へ、巨額の建設費を要すべき都心地附近の線路數を減少したるものであります。

附圖第三十七の(一)乃至(九)は、歐洲大都市に於けるが如く都市が圓形に發達して居る場合には、その圖の中心が都心となるものでありますから、是等の形式が適當に鹽梅出来るものでありますけれども、米國又は我國に於ける如く海邊に面せる大都市は、扇形に發達して居るので、附圖第三十七(一)乃至(九)の形式は直に之を配線の原理とするには不適當のものであります。

されば是等の場合に於ては、附圖第三十七(十)乃至(十三)に示す様なものが適當だらうと思はれます。圖中(十)は半圓形の都市であつて、その都心地が圓の中心附近にある場合に、最も便利なる配線方法なりとしてターナー氏の提唱せるものであつて、運用及利用上の便宜は、稍完全に近いものと認めて可なるものと思ひます。併しながら市の外廓地附近に於ける隣接2線間の交通は、ペターゼン形式の場合と同一であつて、都心地から遠き所の2平行線間の交通に2回の乗換を要することは免れませぬ、依てその缺點を除去しやうとして提案致したものが、附圖第三十七の(十一)であります。都市の状況に依つては、都心地より遠い所でも、相互の交通が可なり澤山あると思はれますから、附圖第三十七の(十二)を適當とする所も澤山あらうかと思ひます。

東京市は大體 $\frac{3}{4}$ 圓形をなして居ります。従つて如上孰れの形式でも、その儘之を配線の原理とすることは出来ませぬ。其處で總ての形式の長短を取捨し、南北及東西に亘る鐵道省電車線を基幹とし各線相互の、連絡設備、連絡の配置停車場の距離其他實地の運轉と乗客の便宜とを考察し、路面電車の如き補助交通機關とも融合し、尙地形地質にも適應し、市内交通の大局より見て、稍合理的なる運轉系統を現出すべき高速鐵道網の原理圖として、私は附圖第三十七の(十三)を提案するものであります。而してこの原理圖を東京市の實際に當て嵌めますると云ふと、附圖第三十八又は第三十九の様になるのであります。此鐵道網の運轉系統は甚だ簡單でありまして、兩案ともたつた5運轉系統から成立つて居ります。相互の乗換箇所は、前に申述べた通りクロスする様な方法を選ぶことゝ致しました。

是等の線路の總長は約50哩であります。次に之を列記しますると

#### 第一案 (附圖第三十八參照)

- 一 五反田(若くは目黒)より古川橋、櫻田門、京橋、日本橋、萬世橋、上野、白山を経て巢鴨に至る。(此通過地中京橋、日本橋を通らず堀側を通り東京驛東口に一停車場を設けたらどうかと云ふ案もあります)。
- 二 目黒(若くは恵比壽)を發し、天現寺、古川橋、御成門、日比谷、小川町、御茶水、湯島、上野、淺草、押上を経て龜戸に至る。
- 三 澁谷を發し、霞町、六本木、虎の門、新橋、木挽町、人形町、淺草を経て三の輪(若くは南千住)に至る。
- 四 新宿を發し、四谷見附、赤坂見附より櫻田門、築地本願寺前、人形町、和泉橋、上野、春日町、大曲、早稻田を経て高田馬場に至る。
- 五 池袋を發し、江戸川橋、飯田橋、大手町、日本橋、黒江町を経て洲崎(若くは砂町)に至る。

#### 第二案(附圖第三十九參照)

- 一 五反田を發し、飯倉、虎の門、櫻田門、東京驛前、淺草橋、三の輪を経て南千住に至る。
- 二 目黒を發し、天現寺、芝公園、御成門、日比谷、小川町、御茶水、上野、淺草、押上を経て龜戸に至る。
- 三 澁谷を發し、霞町、六本木、虎の門、新橋、江戸橋、和泉橋、上野、大曲、早稻田を経て高田馬場に至る。
- 四 新宿を發し、四谷見附、赤坂見附、三宅坂、櫻田門、築地本願寺前、人形町、和泉橋、萬世橋、神保町、飯田橋、大曲を経て池袋に至る。
- 五 巢鴨を發し、白山、水道橋、大手町、日本橋、永代橋、黒江町を経て洲崎に至る。

斯の如く致しますると、市内現在の高速鐵道とも看做すべき省線電車との連絡も充分出来る様になると思ひます。殊に前に申しました通り、上野驛及び新橋驛は、鐵道省の計畫が完成されたときに於ても、どうせ將來は部分的の終端驛となる運命を有つて居りますから、その連絡には殊に意を用ゆることが必要であると存じまして、之に適應する様に線路を選んだのであります。

第一案(附圖第三十八參照)では燒失區域内に於て此度の復興計畫路線と稍一致せぬ點もありますから試みに計畫新路線に一致する様に致して見ましたのが第二案(附圖第三十九參照)なのであります。併し其一致せぬ點は甚だ少いものですか。



ら私としては矢張第一案の方が東京市内高速鐵道網として最も適當のものであると信じて居ります。

高速鐵道網に就ては、東京市及市電氣局提案等のももありまして、夫等は皆ペターゼン式に依つて居ります。元來ペターゼン式は都心が1箇所であつて、其範圍が非常に小さい場合には、強ひて2平行線間の乗換を必要とは致しませぬものですから適當のものでありますし、且其様な場合のラッシュ・アワーの救済には最も策の得たるものゝ様であります。

一體東京の都心地は何う云ふ風に解釋すべきのが至當であるかと云ふことにつきては、復興計畫完成の場合其後の山手並郡部等の都市計畫に依る道路網の改良等も考へますと甚だ長い議論を要し且つ六ヶ敷いものになるのでありますが兎に角東京は之を小範圍の單都心を有するものと看做すことは出来ないものと思ひます。従つてラッシュ・アワーのみを考察し、小範圍の單都心に便利な様なペターゼン式を採用することは、上策とは考へられないのであります。尙私が提案しました様な鐵道網に依りますと、近郊及山手から都心地に參りますのに、線路が稍迂廻して居る爲め旅客は多少の時間を要しますけれども、ペターゼン式の様に直線で行くものと比較しましても、是等高速鐵道の場合に於てはその時間の差が僅に2、3分のものに過ぎませぬのと、一方乗換ると云ふことは甚だ厄介のものであり、且つ一乗換に要する時間は前に申上げた迂廻の爲に生ずる時間よりは長いものでありますから、私はペターゼン式の案には、賛意を表するものではありません。寧ろ市内高速鐵道の最も必要條件なる乗換の数が少くて済むと云ふ趣旨に適うた案の方が、適切なものと思つて居ります。加之若し強ひてペターゼン式を採用し、單にラッシュ・アワーの處理と小範圍の都心とに適應する様な、高速鐵道網でも敷設すると、それに依りて交通の利便を増しますから、將來永久に都心を小範圍に限定する大原因を作ることゝなりますが東京の様な都市に對してそれが果して良いのであるや否やは、大いに疑問であります。諸外國の例を見ても、未だ曾て單純にペターゼン式に依つて居る所のないのは、蓋し此式が市内の高速鐵道網として不適當なるを語るものであらうかと存じます。

山手方面の道路計畫は只今研究中であります。此鐵道網では山手方面も可成路下式を使ひ得る様即ち山手方面の計畫路線と一致させる様にしてありますが、御承知の通り山手は隧道築造も容易でありますし、又地形も錯綜して居ります

ので、必ずしも路下式を採用しない方が得策の所もあると存じます。依つてその中小部分は道路網と鐵道網とは同一線上を通つて居らぬ所もあります。

以上申上げた鐵道網に就きましては皆様御銘々に色々の御考へも御持ちでありませうから、可成多數の嚴正なる御批判を請ひ、更に修正補足を加へたいと思つて居る次第であります。

尙ほ現今私の所で是等の線路につきプラン、プロフキル、地質、交通量等其他を測量及び研究中でありますから、夫等の調査が纏りますれば、無論デテールに於ては、私自身としても修正補足せねばならぬ所が出て來るであらうと存じます。

茲に御斷り致して置きますが、私の提案した高速鐵道の終點は取敢へず鐵道省山手環狀線の各停車場附近に致して置きました。併し此鐵道網のことに就き充分に立論する爲には山手環狀線圏外の状態をも考へる必要があります。即ち山手線各停車場に集る各軌道や私設鐵道との聯絡とか、又は前述高速鐵道網を山手線以外に延長する場合には夫等軌道鐵道等は如何に處理すべきや等は是亦緊要なる問題であります。尤も運轉上から、よし高速鐵道網を山手以外に延長するとしても、山手線附近に於て、折返し運轉等の爲に車庫設備の如きは必要であるから、夫等は一つの終點とも見做し得られるのでありまして、此方面から考へる場合に於ては、唯私の提案した高速鐵道と他の軌道又は鐵道との聯絡を構造上より充分研究すれば宜しからうと存じます。故に残る問題は高速鐵道が山手線以外に延長するときは、山手圏外にある軌道及鐵道を何う處理したらよいかと云ふのであります。結局は市内及附近郊の軌道や鐵道を一團として、組織整然たる系統的のものにするのが當然であらうと思ひます、是等のことに論及致しますと、猶中々長くなりますから、之に就き申上げることは後日の機會に譲ることゝ致しました。

#### (六) 高速鐵道施行の順序

是等高速鐵道網の總ての路線を順次に完成普及するに就きましては、施行の順序は當面の急を要するものから着手し、必要に應じて、其運轉系統を彼是取捨し、一時は此網と異つた運轉系統をなす様に連絡して置いて差支へありませぬ最後に完成の曉に、本鐵道網の如きものが實現するのを目的と致すのであります

圖附第三十六の許可鐵道網圖を一團として見ると、大體としてはこの案に似て

居りますが、之を局部的に考へると、その連絡が甚だ不便であります。而して之が運轉系統を簡便にする爲め適當の修正をなすことも出来ませんが、各會社が別々に建設するものでありますから、その修正案を實現することは、可なり六ヶ敷かも知れませぬ。この意味に於きましても、現状の如く數社對立して建設をなすは、策の得たるもので無く寧ろ之を併合統一して有效便利なる運轉をなし、個々別々の運轉から生じます乗客の不便、經濟上の損失等を無くする様にするのが甚だ必要であることは、今更私の言を俟たなくとも明瞭なものであると存じます

この鐵道網圖は、屢々申上げた通り鐵道省電車線を基幹とするものでありますから、第一に竣成を要するものは、勿論鐵道省線路の品川上野間及び、萬世橋兩國間の省線電車であります。但し是は既に鐵道省で計畫中のもの故、近い將來には實現を見る可能性を帯びて居ります。故に市内高速線として最初に着手したいものは、中央線と山手環狀線との間隔を二等分する様な線であります。即ち澁谷及池袋又は巢鴨方面から、都心地なる日本橋、丸の内方面への交通が現状に於て最も必要なるものでありますから、此方面に最初着手するのが至當のことだらうと思ひます。

鐵道網中第一案(附圖第三十八參照)の上から見ると、是等に相當するものは

澁谷より虎の門、櫻田門、日比谷、日本橋(又は東京驛東口)を経て巢鴨(又は池袋)に至る

線路となります。この運轉系統は、全體の上から考へると、別途の運轉系統に屬するものでありますが虎の門に於て一時連絡線路を設けて置くときは前に申上げた様な運轉系統に改造することが出来るのであります。而して將來全鐵道網完成の場合本來の運轉系統に改造する場合には、一時的に設計した連絡線路は、各運轉系統線路間の相互の車輛を融通する爲めの入れ換線とか、又は車庫への車輛送致用線路とかに供せられて、重要な役目を果すことが出来ます。

若し又右の代りに、第一着手線路として

澁谷より虎の門、新橋、人形町、上野を経て池袋に至る

如き線路を撰んでも宜しいので。このときは人形町邊と小石川邊に後日入れ換用とすべきものを、一時本線路として作つて置くのが良いのであります。多少の工事の困難、費用の増加は免れ得ぬこと、思ひます。

是等の場合に、若し線路をクロスさせるのが甚だ困難であるならば、如上の

運轉系統を變更し、其交叉點の乗換箇所を永久にタンゼンシャルの運轉をなし得る様に、豫め建造して置くのも一法でありませう。其邊のことは實際の施工の場合に、よく考へれば差支へないと思ひます。

更に又次の案といたしまして、最初に着手するものは

一 澁谷より新橋、淺草を経て三の輪方面に至る

二 池袋より飯田橋附近を経て永代橋附近に至る

の2線路を撰擇しても良いかと思ひます。

尙又鐵道網中第二案(附圖第三十九參照)を採用するといたしますれば、第一に着手すべきものは

澁谷より、新橋、和泉橋、須田町を経て池袋に至る線路が良からうと存ぜられます。

而して前記最初着手する分は、12哩乃至15哩位となるのでありますから、1哩當り400圓内外の建設費と見ますれば、5千萬圓以内の金額で事が足ります。全體は50哩足らずであります、若し最初の10哩が完成すれば、それから漸次50哩に至るのは、餘り困難のことでは無からうかと思ひます。何と申しても此最初の石を投ずると云ふ氣運を醸成することが甚だ六ヶ敷いので、スターチング・レジスタンスは何事に依らず、最も大なるものであります。大きなフライホイールが漸く廻り初めますれば、其後諸機關の運行は自然に順調に向ふものと信じます。

### (七) 高速鐵道網實現の方法

既に述べました通り、東京の高速鐵道の重要線路と見るべきものは、總て民間會社に免許になつて居り、全然民營事業として經營せられ、一見順調に工事が進む様にも見られますけれども、實際は彼の財界好況時に際し、事業勃興熱に依つて出願されたものに過ぎませぬから、大正八年より九年に亘り免許せられたるに拘らず、既に約5年を経過せる今日未だ實現の見込が立たないのみならず、東京地下鐵道株式會社が上野、雷門間の實施に取掛つて居る外、全然會社の成立を見ぬものが多いやうな有様であります。

惟ふに高速鐵道の如き事業は、巨額の資金を費して、然かも多少なりとも乗客に便利なる施設をなさんとする程その費用は大きくなり、營利上充分なる利益を収めることが六ヶ敷く最初の内は建設費に對して收支相償はぬことが甚だ多いも

のであるから、其資金を得ることは頗る困難であります。従つて之を全然民間經營に委ねることは、百年河清を待つと等しきのであつて、よしんば、一局部實現を見ることがあつても、全體の系統が統一的になる様にするには、中々出来るものでありませぬ。或は目先の所で有利に見ゆる部分のみが出来上り、個々別々な獨立運轉をする様にでもなると、之につれて都市は益々不健全に發達致しますから、甚だ不都合な結果を生じます。反之一見現在では不便な様に見ゆる一局部地方があつても、普遍的に且適當なる系統を有する組織的の鐵道網が出来ますと、今度は都市の方がこの網のために、矢張系統的組織的なる人口の分布を來たすから、初めは不利益の様に見えても、結局は其方が利益で且便利になるのであります。

是等の事柄は外國の例に徴して甚だ瞭かなることでありまして、倫敦市の高速鐵道網を見ると、從來十數の會社が各々2線又は3線路宛を經營し、合計十數箇の運轉統系に分れて居りましたが、1915年倫敦地下電氣鐵道會社と云ふ是等を包括した會社が成立し、大部分の地下鐵道、乗合自働車及街鐵の一部を合併しましてから、稍有利なる運轉系統を形成し、運轉の經濟と全交通組織の能率とを高めることが出来る様になりました。然し斯の如くする爲めに、各系統の連絡線の新設、停車場の改築等其他運轉系統を圓滑ならしむ設備を要し、何億圓と云ふ費用を投じたのであります。

此事は東京でも同様で、何時までも數多の會社に分立して居るならば、やがて殷鑑遠からず、その弊に苦しまねばならなくなるのでありませう。依つて若し民營事業として發達するものと致しましても、尠くとも全部を合併した一會社の事業として實現さるゝのを、甚だ希望する次第であります。

私の考を露骨に申上ぐれば、最初の建設費が非常なる巨額に上る所の高速鐵道建設は、民營としては不可能であると云ふことになります。従て國又は市でやるのが宜しいと思ひます。然し現在の東京市の如き財政状態であつて、且つ市政に纏綿なる幾多の情實關係を有する所では、市は果して斯の如き大事業の遂行に適するや否やは疑問であります。故に理論上から言へば市營にするのが尤も通常であるべきですが、それが六ヶ敷いことゝなります。さうしますと

- 一 國に於て建設し、而して自ら之か經營をなすこと
- 二 國に於て建設し、建設後市に移管して經營せしむること

の孰れかを取ると云ふことになりませんが、現在の諸種の事情から考へれば、前者の方が良いではありますまいか。

先づ理窟の上からは斯様に考へて見ましたが、扱て國で建設すると云ふことが可能であるかと云ひますと、政治上の關係や近頃の様に國費の多大の膨脹等から見ますれば、是も亦甚だ六ヶ敷い様であります。

依つて尙他の方法を考へることゝ致しまして、先づ下記3案を提案して見ます  
第一案 政府より低利資金を融通すること

第二案 朝鮮輕便鐵道補助方法に於けるが如く、拂込株金及發行社債に對し、建設當初より營業の相當期間中或程度の利子補給をなし、必要に應じ外資吸收策を講ずべき便宜を與ふること

第三案 滿鐵成立方法に準じ、政府は東北、山手、中央、京濱其他近々敷設さるべき房總線の中、市内交通及近郊地方交通の機關として使用する部分の線路及建設物を、國有鐵道から分割して之を提供し、國の出資に充て、民間資金を募集して之を併合し、半官半民會社を創立して順次全高速鐵道網を完成すること

第一第二案は民業補助であつて、第三案は半官半民であるから、私が前に申述べた所と矛盾する様であります、理論的には國又は市でやるのが良いと申したのでありますけれども、何う考へても涸渴せる今日の國家財政にては、此事は六ヶ敷い様ですから、純理論を捨て、以上の様な案を考へた次第であります。此場合民業でやるならば、無論會社は之を合併させる必要のあることは、前に縷々申上げた通りであります。

扱第一案につきて見るに、低利資金と一口には云ひますけれども、是は性質上今迄此様な事業に利用して居りませぬから、其融通は事實上甚だ困難と存じます。

又第二案として列記しました補助の問題に關しても、鐵道省は豫めその補助の巨額に昇るべきを想ひ、認可當時の條件として、東京の高速鐵道には補助をせぬと云ふことを書き入れた程であります。假りに全線50哩とし、1哩當り400萬圓を要するものと致しましても、建設費は約2億圓を要します。更に會社は營業後4分位の純益を擧げ得るものと假定致しましても、7分迄の補給をなすとすると政府は年々600萬圓の補助額を要し、8分迄の補助ならば、年々800萬圓の金が要ることゝなります。斯の如き金額は特別會計となつて居る鐵道省から丈で出す

ことは到底不可能でありますから、國庫からと市からと鐵道省からと、持ち寄りで、出したら何うだらうと云ふ様なことを考へて居る人もありますが、私は其様なことは到底可能と思つて居りませぬ。畢竟是も實現は困難なる事であります。尤も高速鐵道が補助の均霑を受ける様になりますれば、外資の吸収が大に樂になる見込はある様な事實を聞いては居ります。

第三案として擧げた方法は、甚だ考へが突飛であります。折角國有鐵道として取纏めた一部を更に切り放して、之を民間に提供し様と申すのでありますから、人々の考によりましては、一部でも斯くの如きことを致しますと、其他の鐵道の民間への拂下げ問題を惹き起し、折角の國有主義を破壊するの備を作して、甚だ宜しくない、殊に又復興局が半官半民の建築會社案を提唱したときでも、大分喧しかつた通り、半官半民事業は情弊の甚だ大なるものがあつて、悪いと云ふものもありませう。或は又引き離した場合の計算は到底出來難いのみならず、運轉の圓滑を缺くの虞れがあると云ふ人もありませう。其他尙列擧致しますれば種々の反對はありませうが、何事に依らず反對の理由の付かぬ様なものは、世の中には一つも無いものでありますから、一方が他方より良いと思へば、之を實現せしむるのが畢竟吾々の務めであり、是によらざれば爲すことが出來ぬとなれば、その方法による外仕方ないと存じます。私は是に依るより外無いと思ひますから、茲に何故第三案を提案したかの理由を述べて、皆様御意見を承はりたいと思つて居ります。

- 一 前述の通り山手環狀線、大宮横濱間、千葉八王子間等は、將來省線が完成すると見做し、之を電車運轉するものと考ふるときは、是等は單に市内交通(メトロポリタン)又は近郊交通(即ちサブアーバン及びインターアーバン)の輸送機關にして、一地方交通の用に供せられ、遠距離輸送の目的に供せられず従つて國有鐵道元來の主義より見て、之を切放すとも何等差支なきこと
- 二 田端、汐留間が³複線となるも、其中²複線は山手環狀線、大宮横濱間の市内及近距離交通用に、而して残り¹複線は遠距離輸送用に供せられ、且つ又山手の²複線中、¹複線も亦山手環狀電車運轉用に供せらる、斯くの如くにして全く國有鐵道より切り放す場合、財産の計算は非常に細密に之を考ふる場合には不可分離なりとも云ひ得べきも、特殊の計算方法を以てすれば、其分離は敢て差支なかるべく、停車場の如きは共用するを適當とし、使用吏

員は現在の官私鐵道聯絡驛の場合の如く、費用の分擔を決定すれば、之を行ひ得べきこと、。

三 敍上の省線は其收益頗る多し、而かも從來の如くんば此收益は夫等の線路の保守改良に供せられずして、却つて收支償はざる他の地方の鐵道の改良費等に振り向けらる。斯くの如きは一地方の乗客より得る収益を、之と全く關係なき他の地方の乗客の利便を計ることとなりて不可なること。況んや東京市の交通機關が相當整備して居る時ならば格別今日の如く全く交通機關の缺如して居る爲めに甚だしき雜沓を來たし居る如き場合に、其結果によりて得たる収益を、他の地方に轉用することは甚だ穩當にあらざること。

四 敍上の省線は元來遠距離輸送の目的を以て敷設せられたるに拘らず、四圍の狀況に依り已むなく一地方の交通機關に變じたるものなるが故に、東京の人口は之が爲め偏畸的の分布をなし、不當且つ不平均に低廉なる賃金は一層此偏畸的發達を助長したるを以て、其混雜は日に日に甚しくなりつゝあるの傾向を有し、之が改造の聲絶ゆることなく、常に線路の増設、配線の改良、車輛の増加を要し、而して夫等の改良を行ふ程、又其方面に猶更に人口の集中増加を來たすの結果を生ずべく、斯くの如くして交通機關の關係より都市を更に畸形的に發達せしめ、都市の畸形的發達は復た交通機關の不遍的發達の基を成し、相互に原因となり結果となり遂に底止する所を知らず、多々益々他方面交通機關の發達を阻害することとなるを以て、寧ろ是等省線の設備は、或る一定の方針を立て、ある程度にて打切り、其費用を他の高速鐵道速成の要に供せしむるを可なりとすること。

五 敍上の省線は、全く東京の他の高速鐵道の基幹となるを以て、將來の高速鐵道と一團として考ふ可きものにして、之を強ひて分離するときは、各別の私設會社線が對立すると等しきこととなり、種々の不便を來たすべきこと

六 たまたま市内電車との關係上不適當に制定せられたる省線電車の賃金を、今日適當に改正することは、一部賃金の値上となるを以て甚だ困難なるも、若し新たに必要なる2、3高速鐵道線路の實現を見るときは其改正は容易となり、乗客が強ひて迂回する経路をとる如き不利益を除去し得可く、且つ現在にても是等線路の利益は1割5分乃至2割に上り居るを以て、其賃金改正は更に莫大の利益を伴ふ可し。而して之が提供は、有力なる利益の保障となる



が故に、民間資金若しくは外資を集むることも亦甚だ容易となるべく、斯くて全高速鐵道の建設を實現せしむることは、敢て難事にあらざるべきこと。

七 一般には新らしき試みなるが如く目せられ、理解さるゝこと尠なき、高速鐵道事業に對しては、單に民間資金のみの募集は、非常なる難事にして、且つ不景氣の甚だしき今日に於ては、絶望とも稱すべき程なるも、敝上省線電車の切り放しは、有力なる政府が之を行ふの決意をなさば實行容易なるのみならず、新に國庫の投資を要せざるが故に財政緊縮の今日に於ても實現可能なるべきこと。

八 半官半民會社は滿鐵の如き廣汎雜多なる業務を營み、營に經濟的目的のみならず政治的外交的活動をも必要とし、且つ遠隔なる植民地に存在する場合に於ては其弊多からんも、人目の多き東京市内に於て、制限せられたる目的を以て設立經營せらるゝ高速鐵道の如きものにありては、假令其弊ありとするも、餘り大ならざるべきことを豫想し得ること。

九 現在會社の是迄に費したる金額は、將來の高速鐵道建設費に比すれば極めて小額なるを以て、かゝる半官半民會社の出來たる場合には、相應の補償を與ふれば、夫等會社に對し何等迷惑を及ぼさざるべきこと。

其他尙色々と考へ得ることもありませうが、先づ此位でも、既に第三案が相當に理由があり、高速鐵道網完成の唯一の解決法として、最も適切であることが御判りにならうかと思ひます。

燒跡の道路の改築は5、6年の中には出來ます。若し出來上つて仕舞ふと、地下埋設物や道路上の工作物や、鋪裝や、路上電車等も出來上りまして、下町の路下鐵道建設には多大の障害を與へます。是等が完成せぬ中、道路改築若くは新設と同時に是等鐵道の工事を行ひ得れば、非常なる便宜もあり、殊に東京人の喧しい權利關係の解決なども、甚だ容易であらうと存じます。好機會は今であつて、再び斯かる時期は來ることはありますまい。此東京の改造に當つて、然かも都市計畫の根本をなすべき、高速鐵道の實現を見ずに止むことは、畢竟吾々土木技術者の努力の足らぬ所として、私は甚だ残念と思ふと共に、自分の無力に對し慚愧の至りに堪へないことであります。何卒皆様御盡力により、世間が其必要を充分に認め、今日速に之に向つて適當なる解決を與へる様な氣運を作ること、切に望んで已まない次第であります。

## 二〇 東京築港及京濱運河

### (一) 東京築港

此事業も復興院時代に計畫され、參與會、評議員會等は大賛成でありましたが審議會に於て復興計畫とは切放し、別に之を取扱ふ様にするが良いと云ふ事となり、遂に第四十七議會へ提出さるゝ運びに至りませんでした。其後内務省土木局の方から提案さるゝ様にも聞いて居ります。然し時局の関係上何うなりますか、私には今日分りませんのでありますが、兎に角一度大分喧しい論議に上つたものでありますから、當時の計畫丈けを極く簡略に申上げて置きたいと思ひます。

抑も、東京築港の議は、其起原甚だ古く、明治十三年に問題になりまして以來幾回となく種々の人々により劃策され、遂には 350,000,000 圓案まで提唱されたのであります。尙未だ實現の運びに至つて居りませんのは、洵に遺憾の至りであります。(附圖第四十參照)

現今、隅田川口の状態を見ますと、航路の幅は僅かに100間、其水深は12尺であります。東京市に於きましては隅田川口改良工事として、工費 6,800,000圓の豫算で、大正十一年度から同十五年度に至る 5 箇年間繼續事業として、芝浦地先に水深 20 尺乃至 22 尺の船溜及航路(面積約 210,000 坪)と水深 25 尺の繫船岸壁(將來 25 尺に浚渫の豫定)長さ 500 間とを設け、且之と聯絡して砲臺外に水深 18 尺の航路(延長約 2,200 間)を開鑿し、以て 3,000 噸迄の船舶出入碇繫に便し、埋立地約 306,000 餘坪を得る計畫で、工事を施行して居りますが、既に其中機械器具の購入を大部分済まし、尙約 7,000 面坪丈は(日出町地先及芝浦町地先に於て)水深 20 尺に浚渫し終つて居ります。然しながら昨年九月の大震火災に於ける甚だ苦い經驗と、今後復興用諸材料諸物資の輸入等のことをよく考へて見ますと、何うしても、東京に一つの港が必要であると云ふ事になるから、復興院で案を立てる様になりました次第であります。其案は、横濱港には大きな船を取扱はしめ東京港には近海航路の 4,000 噸程度以下の船舶を碇繫せしめて、横濱港と相關し、操船の危険、荷役の困難を免れしめ、輸送料の輕減を圖らうと云ふ趣旨に基いたものでありますから、甚だ小規模の、謂はば隅田川口改良工事と云ふ様なものであります。

## 東京築港計畫の大要

砲臺外航路	長 幅 水	員 深	{ 朔望千潮 平均面以下 }	約3,100間
				100間
				25尺
船溜	面 水	積 深	{ 朔望千潮 平均面以下 }	520,000坪
				25尺
				150,000坪
永代橋川口間	面 水	積 深	{ 朔望千潮 平均面以下 }	370,000坪
				110,000坪
				20尺
解船溜	面 水	積 深	{ 朔望千潮 平均面以下 }	160,000坪
				8尺乃至12尺
浚渫土量	立	積		2,917,000坪
埋立地面		積		1,070,000坪
水深25尺岸壁	延	長		500間
水深8尺物揚場	延	長		840間
上屋				3,000建坪
工費				32,750,000圓
竣工期				大正十七年度

## (二) 京濱運河

東京港は上述の如き小規模の設計でありますから、言はば内港とも稱すべく、之に對し横濱港は帝都の外港と言ふて差支へありませぬ。そうしますと京濱間の運輸交通は最も圓滑且敏捷を要するのであります。是迄陸運に就きましては鐵道の増設や、道路の改修に依りまして、追々其能力を増進しては居りますが、水運に關しては何等の施設も致して居りませぬ。然るに、横濱港輸出入貨物を見ますと、其約8割は東京に出入するものでありまして、而かも其内約7割は實に解船運送によるの状態であります。夫れ故に直接東京市民の負擔となるべき回漕費を、輕減することは緊急必要の事柄で、殊に帝都復興の急を要しますときに當つては、其必要は一層甚しきものと考へます。従て東京横濱兩港の改良を行ふと共に、水運によりて兩者を連絡する設備を爲すことは、又甚だ必要となつて來る次第であります。(附圖第四十參照)

今日迄兩港水上連絡の障害は、羽田沖の難所でありました。殊に羽田沖は毎年二月、八月頃には東北東の風が強く吹き、且之に伴ふ豪雨を齎らす許りでなく、六郷川の出水等もありまして、舢舨の航行には實に危険であります。最近3箇年間に就て見ますと、沈没船が約38隻、衝突船が約5隻でありまして、航行が全く絶へることが珍らしくはありませぬ。それ故天候を顧慮し、舢舨が中途から引き返すことも屢々ありまして、1舢舨が1箇年間に兩港を往復致します回数、平均僅か36回位であります。斯様な有様でありますから、運河の必要を感じまして、神奈川縣鶴見町地先海面に其始點を置き、大師河原地先の海岸に沿ひ、六郷川を横斷して、大森地先海面に出で、更に海上を芝浦に通ずる計畫を致したのであります。此運河が出来ますれば、舢舨航行の距離が短縮され、又危険が無くなりますから、回漕數も増しますると同時に、經費も節減されます許りでなく、運河沿岸は水陸の便利を生じますから、大工業地となることも又大なる利益と存じます。

#### 京濱運河計畫の概要

運	河	延 幅 水	長	8,500間
			員	50間(將來100間となし得)
埋	立	地	深	8尺
			積	560,000坪
工	費			金13,750,000圓
竣	工	期		大正十七年度

前に申述べました通り、其後内務本省にも、東京築港及京濱運河の案がありますが、復興計畫とは別のことになりましたから申し述べません。只茲には歴史的に復興院時代の案を申述べたに止めて置きます。

## 二 大都市制度の問題

東京が帝都として、2百餘萬の人口を包容する大都市であるに拘らず、3萬乃至5萬の人口を有するに過ぎない地方の小都市と、同様の制度の下に在ることは、制度上權衡を得て居ないのみならず、帝都の複雑多岐なる公共事務を處理して行く上に於て甚だ不便であるから、之を廢して特別の制度を設けねばならないと云ふ論は、決して今日に始まつた問題ではありませぬ。その沿革を尋ねると、東京市に對しては、地方自治制度創始の際、京都及大阪と共に、一般都市と異つた特

別市制を施行したのでありましたが、其内容が餘りに官治的であつて、自治の實が無いと云ふので、毎議會の問題となり、遂に明治三十一年に至つて之が廢止を見、今日の如くなつたのであります。併し特別市制の廢止は、斯様な大都市を一般都市と同等に扱はうとする趣旨ではなくて、更に完全なる特別制度を制定する迄の、暫定的の措置に外ならなかつたのであるから、翌三十二年の議會以來、殆ど毎回の如く東京に對する特別の制度が問題となり、政府の方面に於ても又議會の兩院側に於ても、各種の研究主張が表はれたのであります。帝國議會の記録に依つて見ますと、明治三十二年以後、東京市制或は東京都制の問題が、法律案又は建議案となつて議會に提出せられましたことは、20餘回に達して居りますが、未だ政府及兩院の意見が一致して、適當の案を生むに至らず、遂に今日に及んで居ると云ふのは、蓋し帝都に對して特別制度を設けることが、行政組織の一大變革であつて、其關係する所廣汎且重大であるからであります。併し帝都の發展は、之が解決を最早一日も忽せにすることが出来ませぬので、政府に於きましては、昨年七月臨時大都市制度調査會を内務省内に設け、帝都に關する現行制度中改正を要するものありや否や、若し改正の必要ありとすれば、其要綱を如何にすべきかに付き、調査攻究することゝなつたのであります。最近其審議も濟み、内務大臣に調査會の意見が答申せられました。其主要なる點は、大體下記の如くであります。

- 一 東京府を廢して、東京市及其近郊の凡そ都市計畫の區域に當る部分に、新に東京都を置くこと（東京府の殘部には一縣又は廳を置く）
- 二 都長を官吏とすること
- 三 都の議決機關として、都會及都參事會を設けること
- 四 都は内務大臣直接に之を監督すること
- 五 現在の東京市の區の分合を行ひ、尙都外町村を分合して區を置くこと
- 六 區の自治權、財政權を一層擴張すること

等が主なる事柄であります。以上極く簡単に此問題を述べて置きます

## 二二 都市計畫に對する法規、參考書其他

今回の復興計畫に對する法規を擧げますと其主なるものは大體次の如くであります。

- 一 一般的のもの 都市計畫法、同施行令、特別都市計畫法、同施行令、同細則
- 二 土木關係 道路法、道路法施行令、道路構造令、街路構造令、道路工事執行令、道路取締令、道路維持修繕令、河川法、河川法施行規則、運河法、公有水面埋立法、同施行令、水道條令、下水道法、下水道施行規則

- 三 區劃整理關係** 耕地整理法、同施行規則、土地臺帳規則、同施行規則、不動産登記法、耕地整理登記令、耕地整理登記施行細則、土地收用法、同施行令、借地法、借家法、借地法及借家法の施行期日及施行地區、借地借家調停法、借地借家臨時處理法
- 四 建築關係のもの** 市街地建築物法、同施行令、同施行規則、市街地建築物法第十四條の規定に依る特別建築物耐火構造規則、市街地建築物法第四條第二項の規定に依る工業地域内特別地區規則、東京府及神奈川縣の市街地建築物法適用區域に於ける假設建築物等に関する件、市街地建築物法適用區域、防火地區指定、防火地區建築補助規則
- 五 經理關係** 復興事業の施行に伴ひ交付すべき國債證券に関する件、復興交付公債の發行交付に関する規程
- 六 其他參考法規** 國庫より補助する公共團體の事業に関する件、同上施行規程、府縣災害土木費國庫補助に関する件、災害土木費國庫補助規程、災害土木費國庫補助規程施行細則、公共團體に對する工事補助費繰越使用に関する件、道路費國庫補助規程、六大都市行政監督に関する件、中央卸賣市場法、同施行規則、中央卸賣補助金交付規則
- 七 參考書其他** 都市計畫に関する書類は外國語のものは澤山ある様であります、日本に於ては此事業は未だ新しいものでありますから、是に關する書籍も甚だ少ないのであります。其中私の手近にあるものを次に擧げること致します。

都市行政と法制(上、下)井上友一。應用市政論安部磯雄。都市問題の研究フレデリック・シ・ホー著長岡喜一譯。都市經營論池田宏。ピアード博士講演集。東京市政論ピアード博士。現代都市の研究片岡安。現代都市の要求池田宏。大都市小川市太郎。都市の話弓家七郎。ニューヨーク市警察制度改革(アーサー・ウツツ著)高橋雄豹譯。模範的都市經營(エフ・シー・ハウ著)牧野實一譯。都市計畫講話石津三次郎。都市計畫と住宅政策渡邊鐵藏。都市計畫と住宅問題關一。住宅及土地問題小川市太郎。都市と建築片岡安。都市計畫法制要論池田宏。都市計畫要覽内務省。特別都市計畫法解説藏前工務所。帝都の制度に関する調査資料市政調査會。等。其他復興局、東京市、市政調査會で發行する小冊子各種都市計畫に關する定期刷行物を擧げて見ますと、都市公論、建築雜誌、港灣、工政、土木建築雜誌「シビル」、道路、鐵道時報、鐵道、等、

## 二三 餘 談

種々の問題をごたごたと申上げて可成り長くなりました。此外に都市計畫として、當然爲さなくてはならぬものも澤山ありますが、直接問題にならなかつた様な事は凡て省略することに致しました。申上げました事柄も各項につき考へますれば、精粗不同で充分補訂せなければなりません、時日もありませぬ事ですから又の機會を待つことと致します。然し土木學會の講演でありますから、技術的方面殊に土木事業に關係ある事柄は、可成り精しく申上げた積りであります。尙精神復興、經濟復興等種々喧しい問題もあるのですが、茲には特に申上げる必

要はないと考へます。此外補助其他の事業につきましても申し上げたいのでありますが、是も詳しく申上げると長くなりますし、又其方は各府縣市の當局者が御話する折もあらうと存じ省略致します。大體は前章中の「成立豫算の内容及事業の概要」を御覧下されば御判りになることと存じます。

兎に角改造と申しますことは、新しく物を建設するとは異り、甚だ面倒な手数の係るものであります。全體を悉く破壊し盡して仕舞はうと思つても、以前の因襲から脱出することは、甚だ困難でありますから、何うしても舊態に囚はれる様になるか、或は囚はれなければならぬ様な破目に陥るもので、殊に都市計畫の如きは、其最も甚しきものと存じます。然し改造無くしては、凡てのものが滅亡の運命を免れませぬ。改造により幾分づゝでも新生力を得、其新生力に頼つて初めて時代に適合して行き得ることになるから、先づ滅亡の難を免れ得るのであります。此度の震火災の如き、之を改造の機會に用ひなければ、滅亡に導かるべき大原因となるのではありますまいか。若し都市の興亡が、國家の興亡に直接關係する所甚だ大であるならば、多少の犠牲を忍ぶ事は餘儀ない次第と存じます。

御承知の通り、都市計畫と言ふものは、往昔度々遷都があつた時代には、小規模のもので足りたと思はれますから、可なり理想的に行はれ得たものであつたらうと存ぜられます。然し徳川幕府が江戸に其都を營んで以來300餘年の久しき因襲と、明治維新以來50年間、政治經濟上の問題のみ忙はしかつた日本の有様と、世界的思想の變遷及諸種の物質文化の發達とを想つて見ますと、古の江戸に少許の改造を加へた程度では、何うしても今日の東京を帝國の首府たるに應はしいものに出來ないのであらうと存じます。都市計畫の聲が數年來頻りに喧傳呼號せられたのも、自然に來るべき時期に起つたので、無理ならぬ事でありませぬ。

然し茲に新しく生まれました都市計畫は、古き諸種の因襲を打破するに足る充分大なる力を有しませんでした。今後完全に之を生ひ立たしむべき必要があるものとしますれば、皆様は是に向つて尙多大の援助を與ふる必要があると思はれます。又農村の勢力が日々に機械化して行く様になれば、海外に植民地を持たぬ我國に於ては、是等過剰の人口は都會へ集中し來るの外途はありませぬ。此場合に東京は最も目差さる大都會でありますのに、決して夫等の人々を容るに足る丈になつて居りませぬ。即ち是等の人々が充分に働さ得る工業的の都會では勿論なく、

是等の人々が衣食するに足る事業を有て居る都市でもありませぬ、それにも拘らず矢張無理に人々は集り來ます。現在の如き推移に放任したならば雜然たる大都市は更に是等の人々によつて益々亂雜になり、將來の帝都たる東京は、徒らに多大の人口を擁して居る無節制無秩序のものとなるであります。故に將來東京を如何なる都會とする様に導くべきかは、是實に復興事業と共に考慮すべき甚だ大なる問題であります。而して今日農村振興は甚だ喧しい問題となつて居りますが、之と相關聯して居る都市計畫問題は、相互間の公平なる判断を誤らぬ様に深く研究を必要とするものであります。

都市計畫と關聯して、吾々はミユニシバル・エンジニアの權威職責につきて考へねばなりません。然るに今日では如何でせう、都市技術者は充分なる權威を持ち、充分の職責を盡して居ると申されませうか、私は甚だ此點につきて疑を持つて居るものであります。

例令ば復興局の事業につきて考へて見ましても、道路法、河川法、公用水面埋立法其他種々の關係は、内務本省の諒解を得なくてはなりません。是等の管理は府市で致しますから、使用上の事柄につきては、府市の諒解を得ねばなりません。電柱は諸官衙のもの、諸會社のものがあり、地下埋設物も同様でありますから、よし是等を整理する金額は、之を得ることが出來るとしても、之を統一して行ふことは甚だ難事であります。翻つて市の方を見ますと、自治團體の主體監視機關である市會、市參事會の議決を得たものが、更に東京府、復興局、内務省土木局と、二重三重の監督官廳の監督を要するのであります。非常に優れたる技術者がありましても、丸で手足を縛つて働かせる様なものでありますから、環境の錯雜、手續の煩瑣の爲に、中々効果を擧げることが六ヶ敷からうと存じます。

今日の時代は、天才主義の時代でないことは勿論であります。至る所に委員會が設けられ、衆智を集めて事を行ふと云ふことは、私共大賛成であります。然し是等委員會は事の大綱を定めるのであつて、事業の執行や細目の點は責任者に委すべきが當然であります。而して責任者が職責を充分盡し得なかつたなら、更に他に新しき適任者を覓めて、之に代ふるより外仕方ありません。要は多く其人の才幹如何にありまして、決して單に組織上のみの二重三重監督に因るべきものでないと存じます。

更に若し監督が是非必要でありと致しましても、何んな風に監督すべきかと申



しますと、私の考では是等の監督は、唯大局を統督するに止むると共に事業の援助者になる、言ひ換ふればコンサルダント・エンジニアになると云ふ遣り方でなくてはならぬ、形式や手續の末に拘泥して所謂重箱の隅を揚子でほじくる様な遣り方では、大局を誤り事業の進行を阻止することになりはせぬかと思ひます。故に監督者は、事業執行者以上の熱心と、學識と、經驗と、創造力、と向上心等が必要であります。所謂ジビネス・ライクにやらなければなりませぬ。机の上で細かい計算をしたり、仕様書の字句を訂正したりするを能事とする様なものではなりませぬ。斯う云ふことは甚だ分り切つた話で、特に茲に擧げます程の事柄でもありませぬが、然し世の中は、或は一見當り前に行はるべき筈のものが沖々行はれて居りませぬ。今尙技術者に責任者の位地はやれぬとか言つて、技術者は、技術を使ふ下手な手品師の様なものでもあるかの様に思つて居るものも多い様であります。斯くては技術者の權威は全然なくなります。能率の低下も此所から起ります。レット・テープの原因も多くは斯の如きところに在るかと思ひます。こんなことは皆様は既に百も御承知のことであるから、皆様に對して申上げては洵に恐縮に堪へませぬ次第であります。技術者といふ公人の立場から一言致しました次第であります。そこで私は、斯う云ふことも考へたことがあります。これは具體的の例を擧げて話を致すのであるが、土木學會當りで委員會を設け、土木仕様書や、諸種構造物の設計は特殊のものを除く外一般のものに對してのテクニカル・デザインを發表し、大體のものは之を模範とする様に致させては、如何のものであらうかと云ふのであります。皆様は夫々別に職業を御持ちでありますから、そう云ふ委員會に引張り出されることは甚だ御迷惑に違ひありませぬが、若し斯う云ふ學會でそう云ふ發表がありますれば、世間は之によつて手數の省けることは甚だ大なるものがあると共に、各技術者は専ら施工上の方に多く當ることが出來、從て監督上の繁雜も避けられ、日本に於て尙進歩遅々たる所の施工上の方面の進境を促進し得るかとも存じます。勿論其仕様書とか設計とかは、年々進歩すべきものであるから、時々變更を要するものであります。米國當りにある様なことが、日本でも行はれますれば甚だ便利なことゝ存じます。

兎に角ミニユニシパル・エンジニアの職責は、今日以後段々と重くなつて來るものと思ひます。而して其事業たるや、甚だ廣汎繁雜に亘りまして、之を理解し之を處理し、之を巧に實現するには、非常なる天才的能力と、而かも倦むことを知

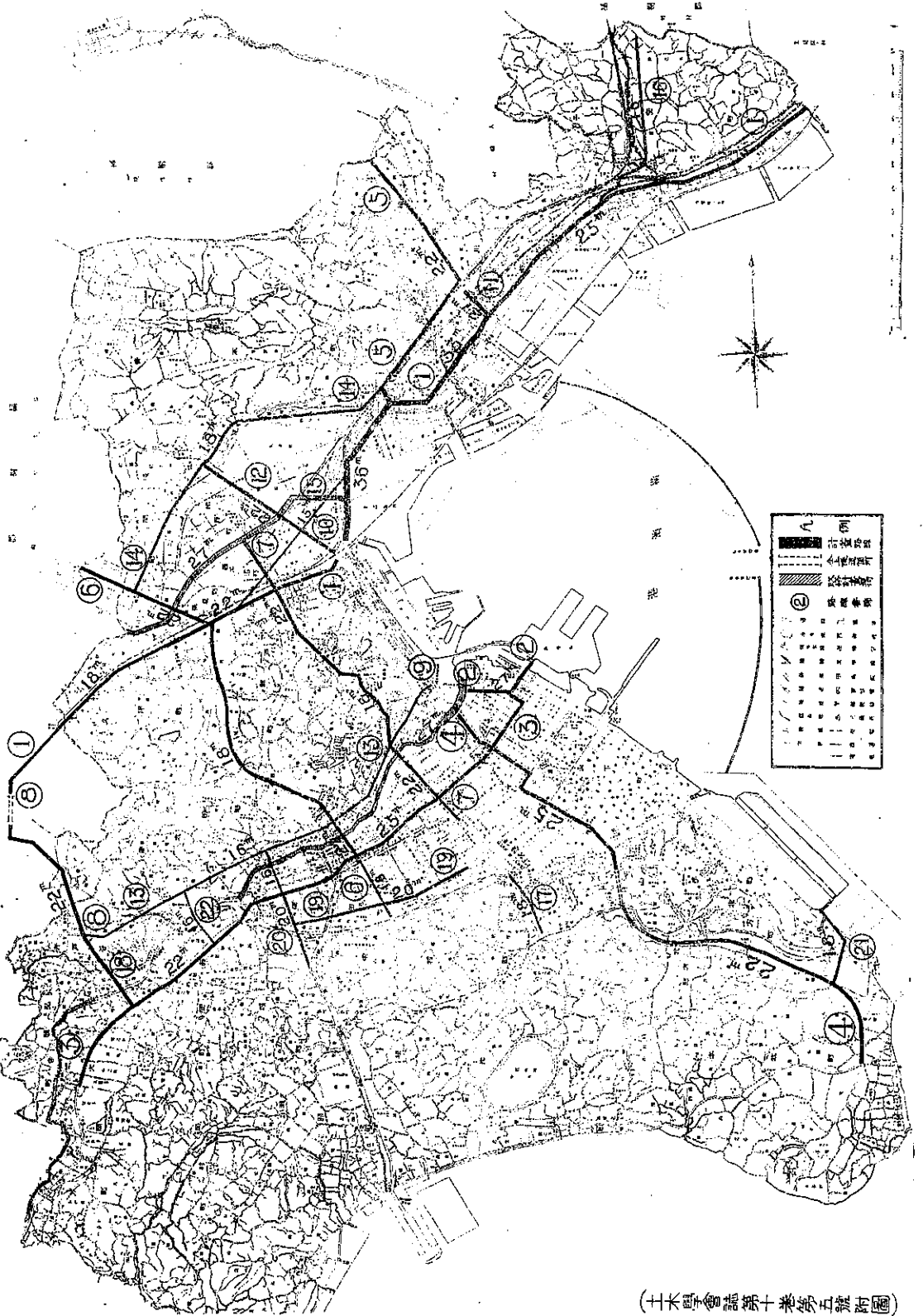
らざる忍耐力と、發達せる常識的判斷と、大なる藝術的良心とを要しますから、其職に當るものは、大人物たるの必要があります。又之を監督するよりは、之を援助しなければなりませんので、斯かる大人物を探し出し、之に當らしむるには古い制度習慣にのみ依つては到底出来ませんから、充分に其人に、其職責を盡す丈の權限と權威とを與ふるの要があると存じます。若し都市制度がもつと良く行はれて居りますれば、今度の復興計畫の如きに對しても、復興局の如き機關は無用のものであつて、都市當局が自ら之を行ふべきが當然のことであつたのであります。大都市の制度が實現される様な場合には、當然以上云ふ様な状態になることを、私は望んで已まぬものであります。

私はもと鐵道事業に従事致したもので、都市の事業に就きては甚だ經驗の薄いものであります。此仕事に當つて見ますと一寸卸屋の番頭からデパートメント・ストアの番頭になつた様な感じが致します。果して此復興事業に對して、其職責を充分に盡し得るかは六ヶ敷いと存じますが、是は皆様の御援助による外はありませぬ。然し陳勝吳廣あつて後、初めて漢の高祖は出て來るものでありまして、私の如きは陳勝吳廣にも足らぬ一兵卒に過ぎませぬから、孰れ他日漢の高祖以上の人が出て來ますのに對し、其先觸れを致すことが出来れば、それで充分だと考へて居ります。

更に一方から考へて見ますと、我國の外債は27億圓に達し、年々輸入超過許りではありますが、絹布や蠶糸が輸出貿易品の主なるものである様では、甚だ心細いことでもあります。之が爲に何うか工業立國と云ふことゝ仕度いと云ふ考へは、世人が一様に皆持つて居る様でありますが、具體的の名案は少い様であります。されば今後吾々は是等のことにつきては充分の覺悟を要すると共に、我國獨得のものを造らねば此窮境を脱するの折がないことを忘れてはならぬと思ひます。従て技術者の責任は年と共に重くなりますから、充分皆様の御自重、御自愛、御奮勵を願ふ次第であります。此事に就きても申上げ度いことは澤山ありますが、餘談が亦餘り長くなりますから、是で止めて置きます。（完）

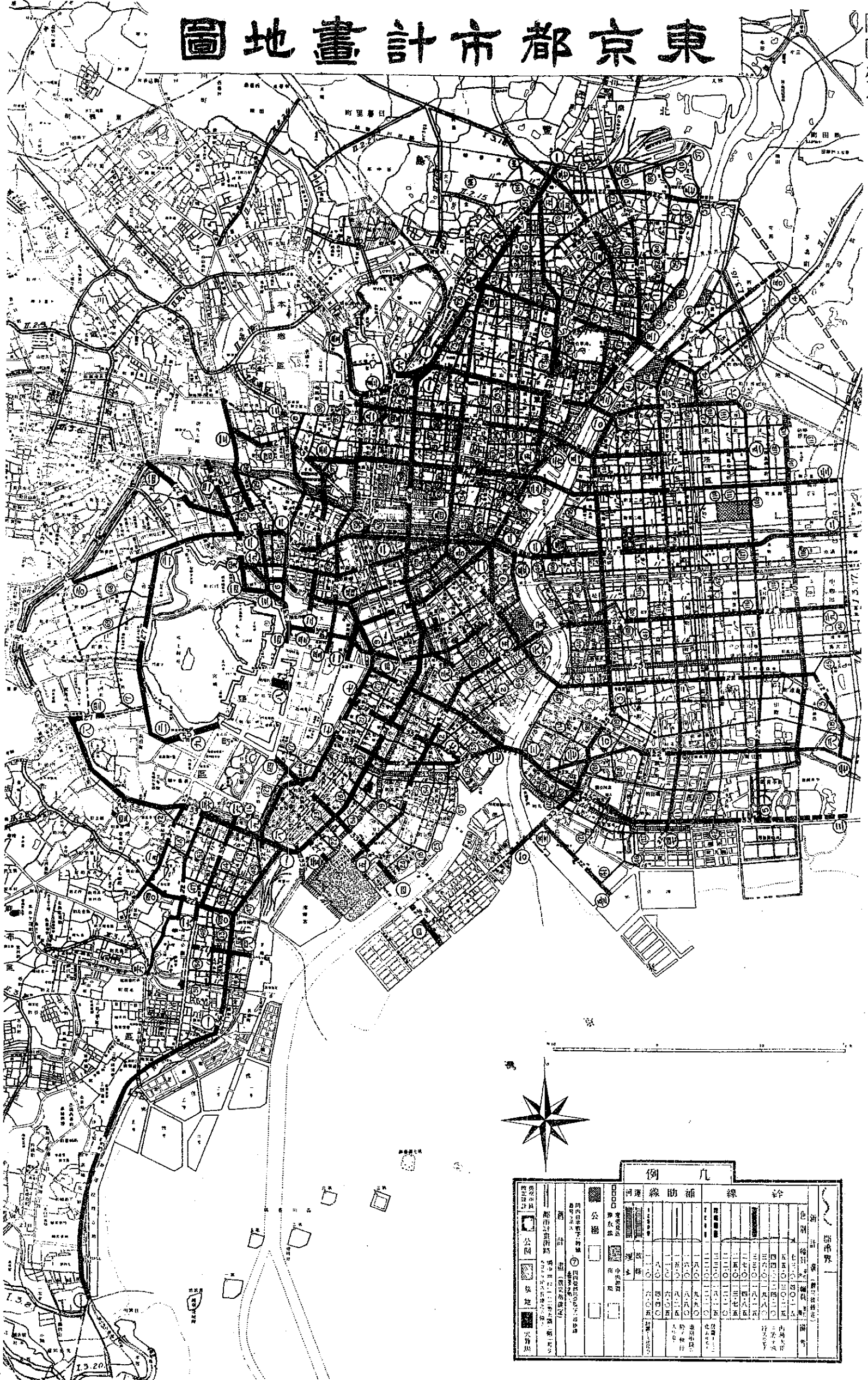
附圖第二

橫濱都市計畫地圖



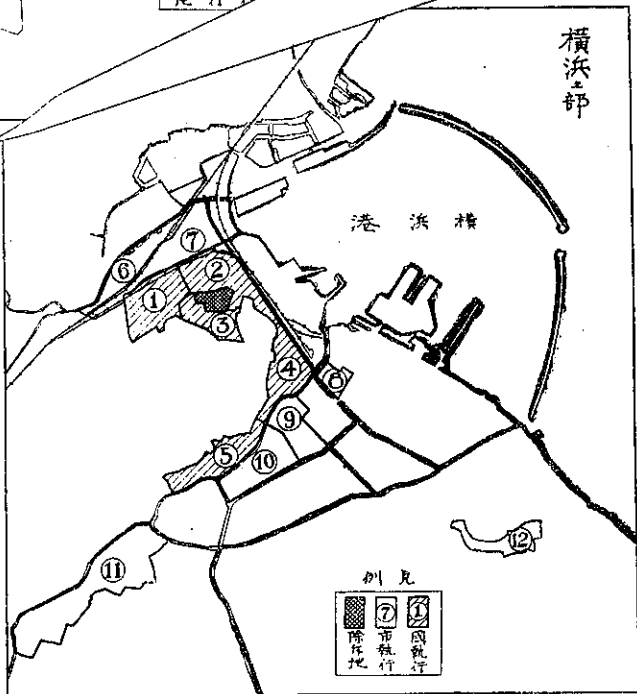
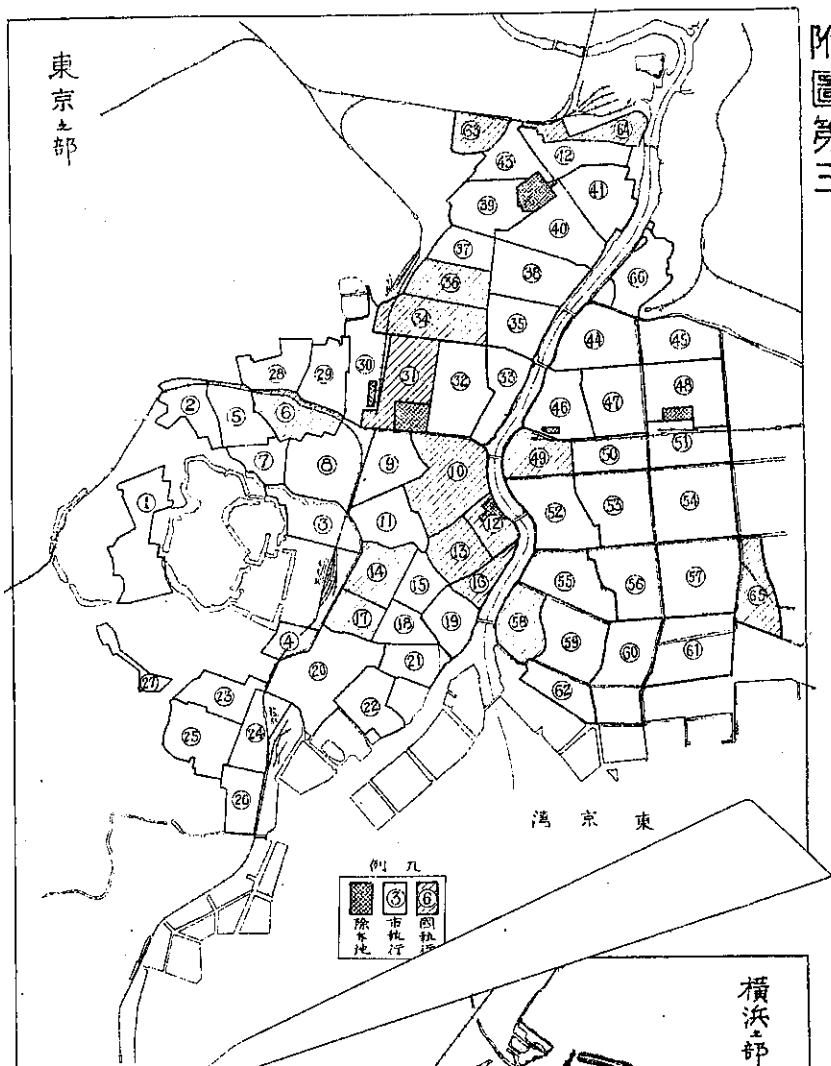
# 東京都市計畫地畫圖

附圖第一



土木學會誌第十卷第五號附圖

附圖第三

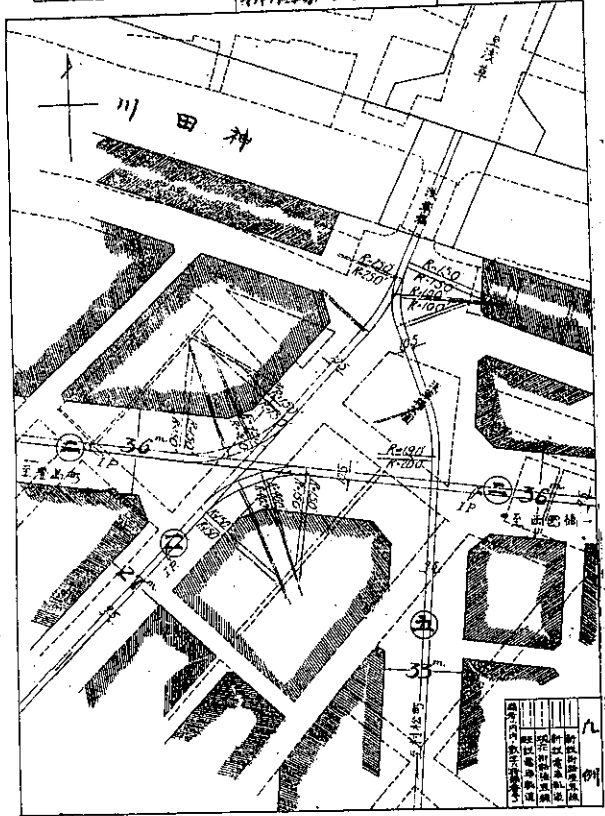


土地區劃整理施行地區分劃圖

(土木學會誌第十卷第五號附圖)

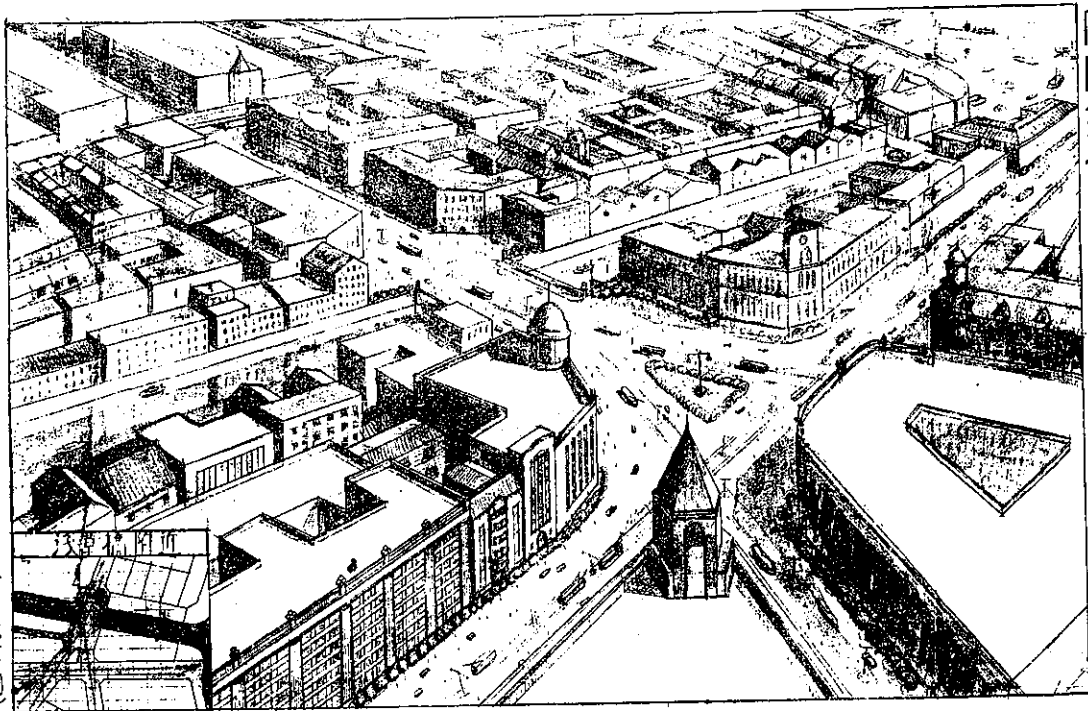
紙尺  
0 10 20 30 40 50 60

柳廣場附近平面圖



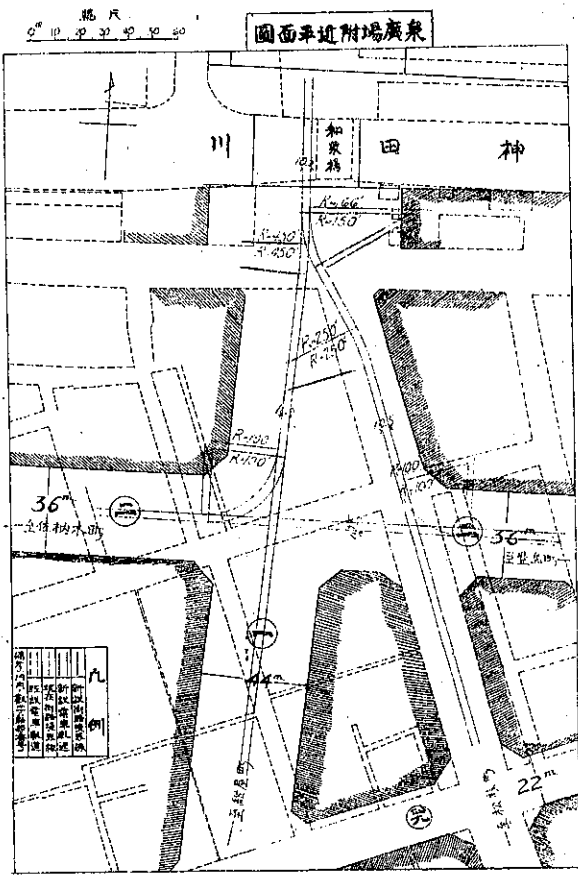
附圖第八

復興ノ街豫想圖 (次草橋附近)



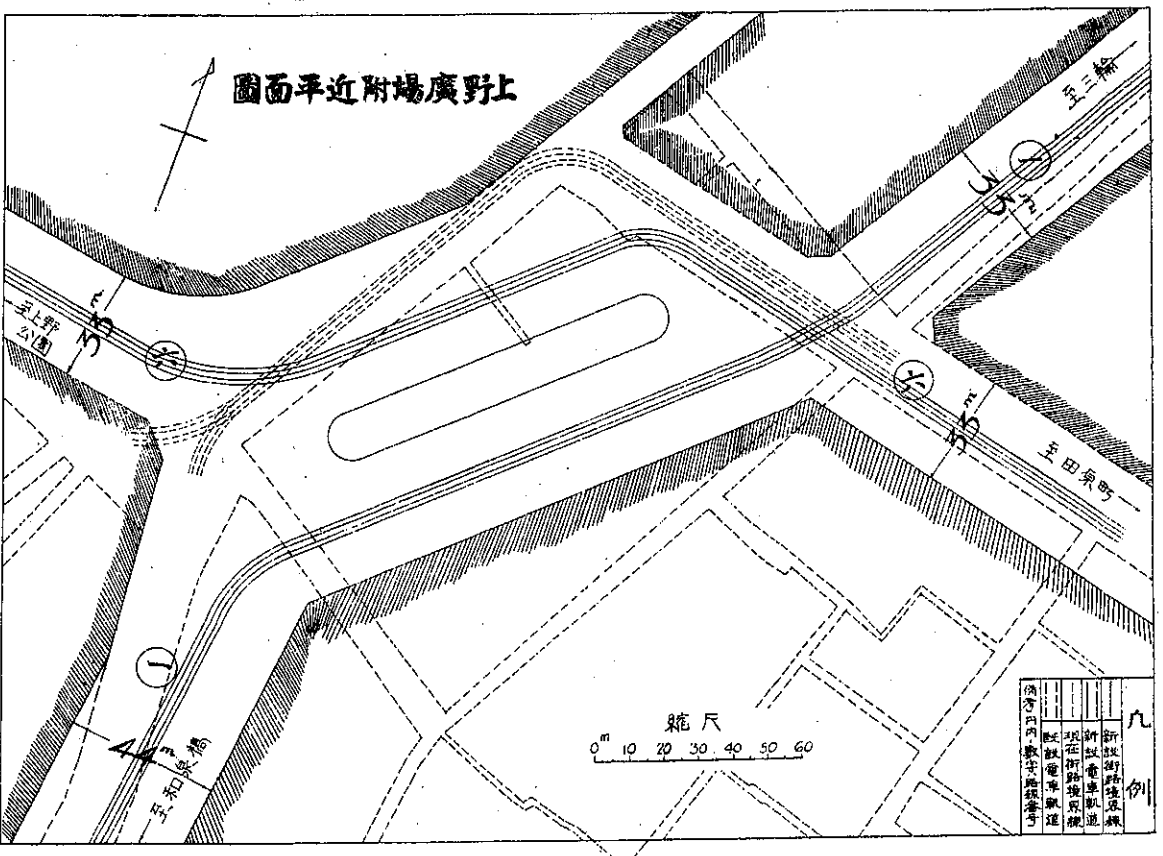
附圖第九

(土木學會誌第十卷第五號附圖)



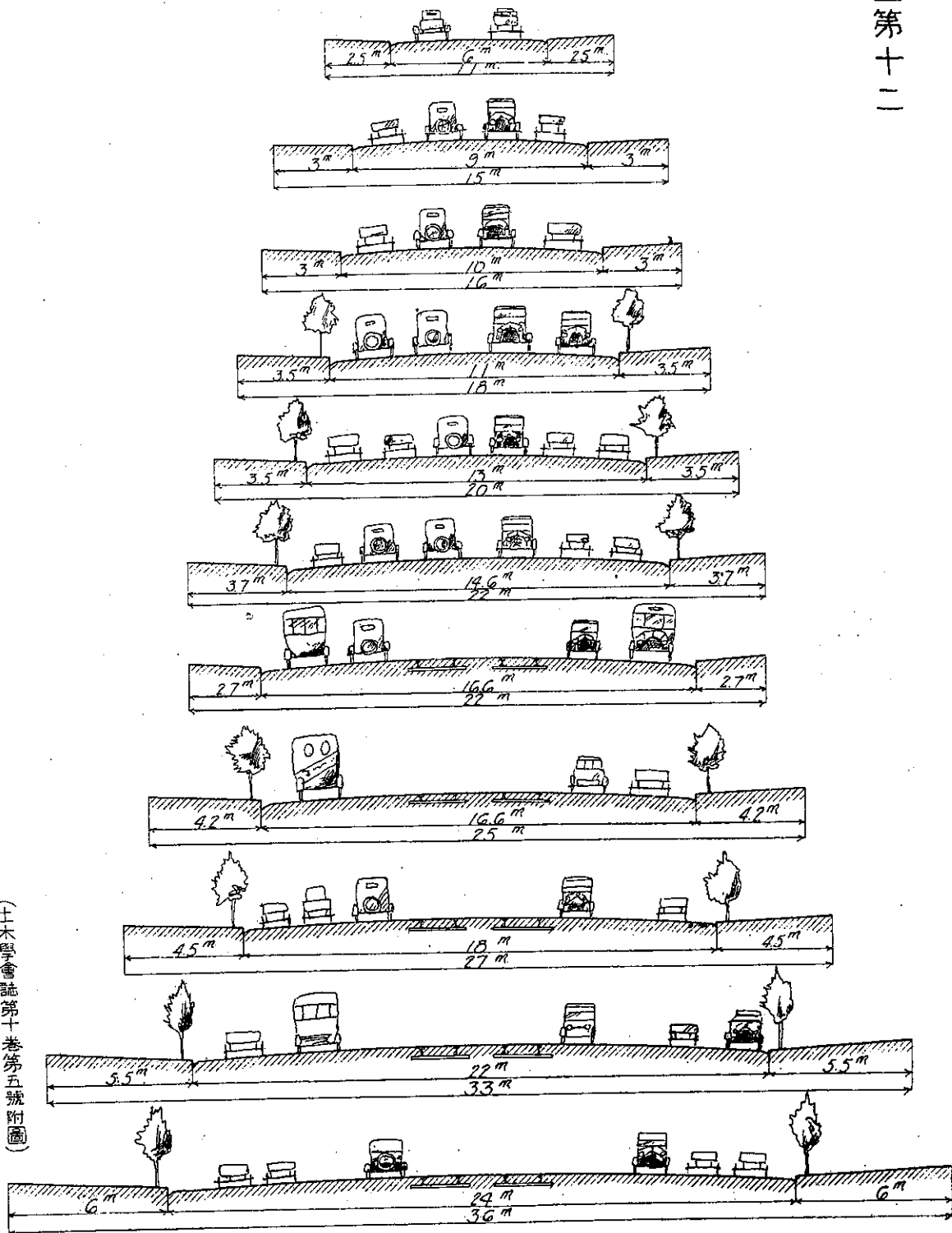
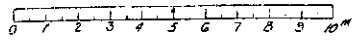
附圖第十

附圖第十一



# 街路橫斷面圖

縮尺



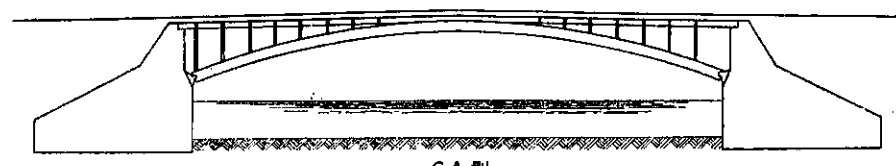
附圖第十二

(土木學會誌第十卷第五號附圖)





SA+CA型



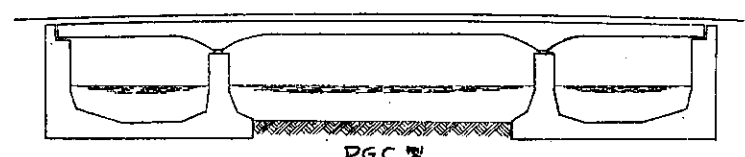
SA型



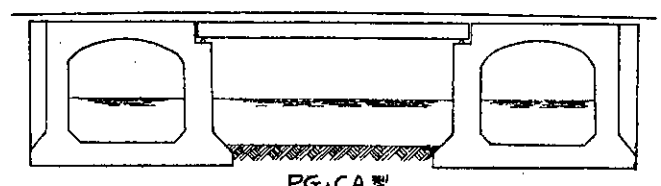
SR+CA型



CA型



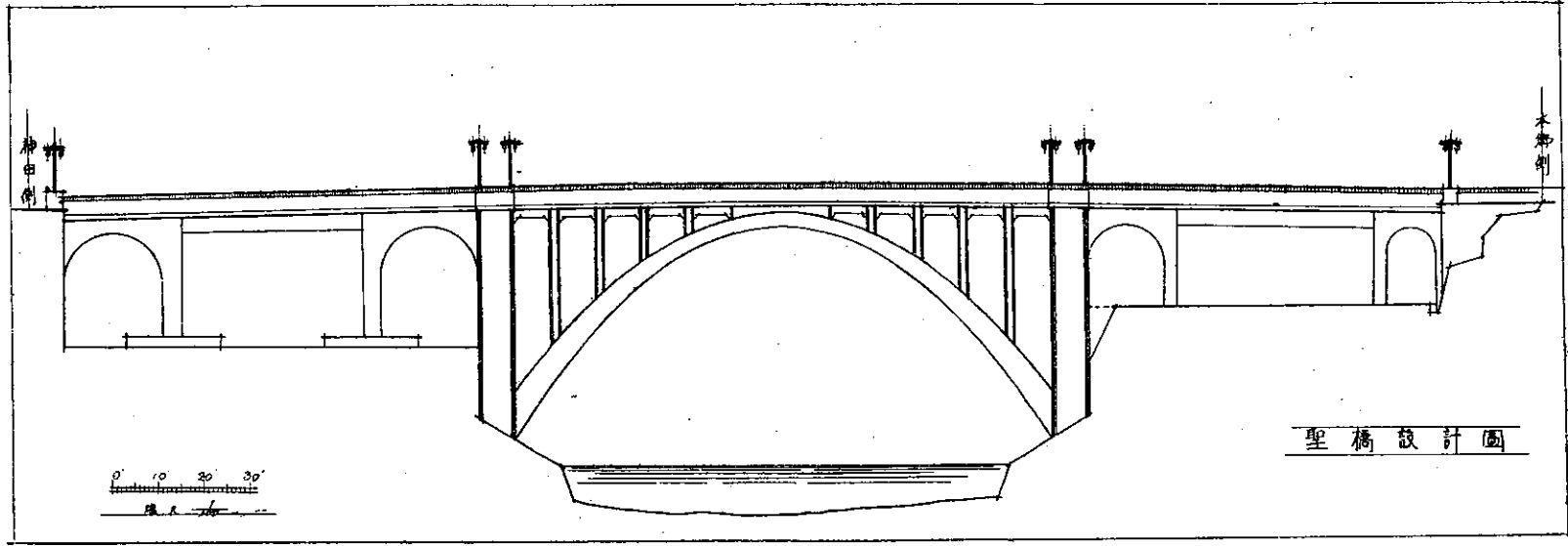
PGC型



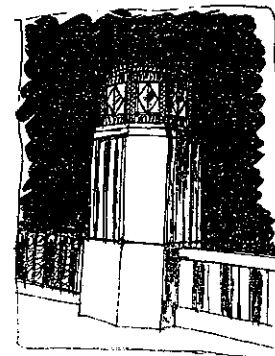
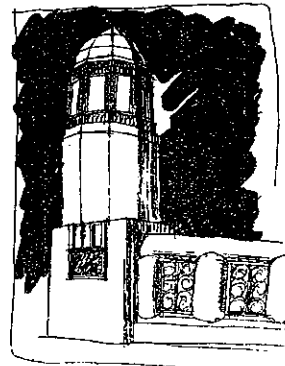
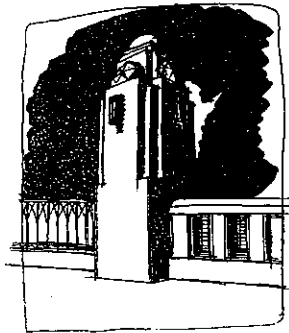
PG+CA型

(土木學會誌第十卷第五號附圖)

附圖第十四



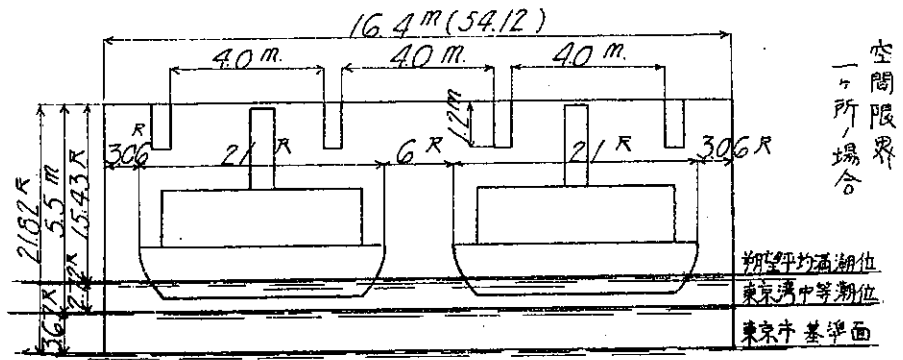
附圖第十八



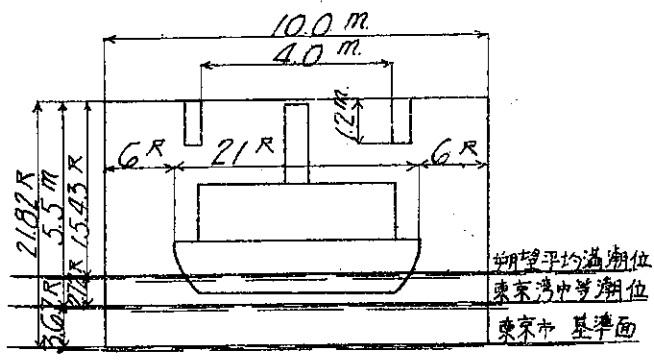
東京市内外橋梁桁下空間限界

附圖第十五

荒川及荒川派川、橋梁



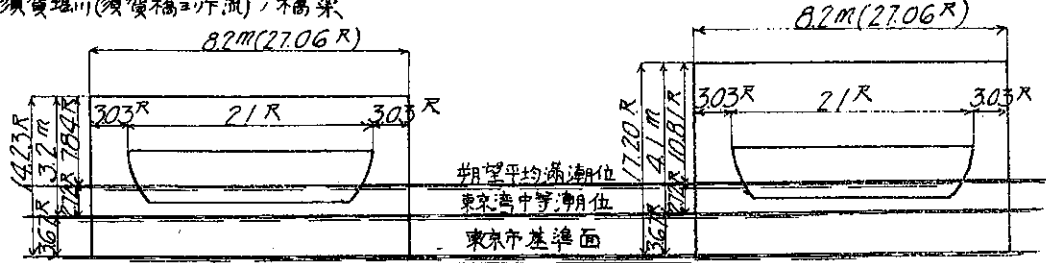
空間限界  
一ヶ所の場合



空間限界  
二ヶ所以上の場合

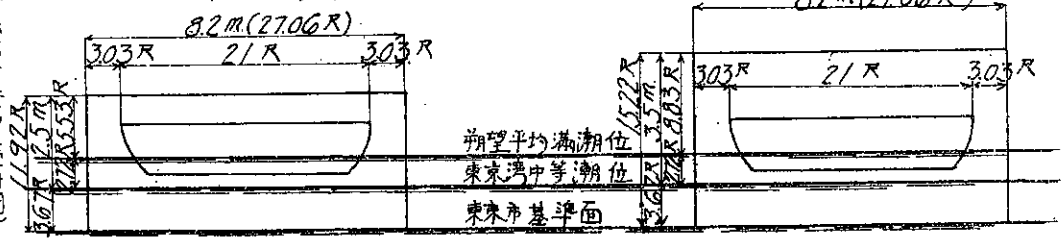
狹地川、楓川、外濠、汐留川、箱崎川、横十間川、大島川、大島川、東支川、大島川、西支川、大横川、大横川、支川、油堀川、窪川、源森川、北十間川、仙台堀川、汐浜川、中川、浜町川、龍肉川、東堀留川、新川、三十間堀川、古川、山谷堀川(吉野橋以下流)、須賀堀川(須賀橋以下流)、橋梁

小名木川、橋梁



五間堀川、六間堀川、東舟川、橋梁

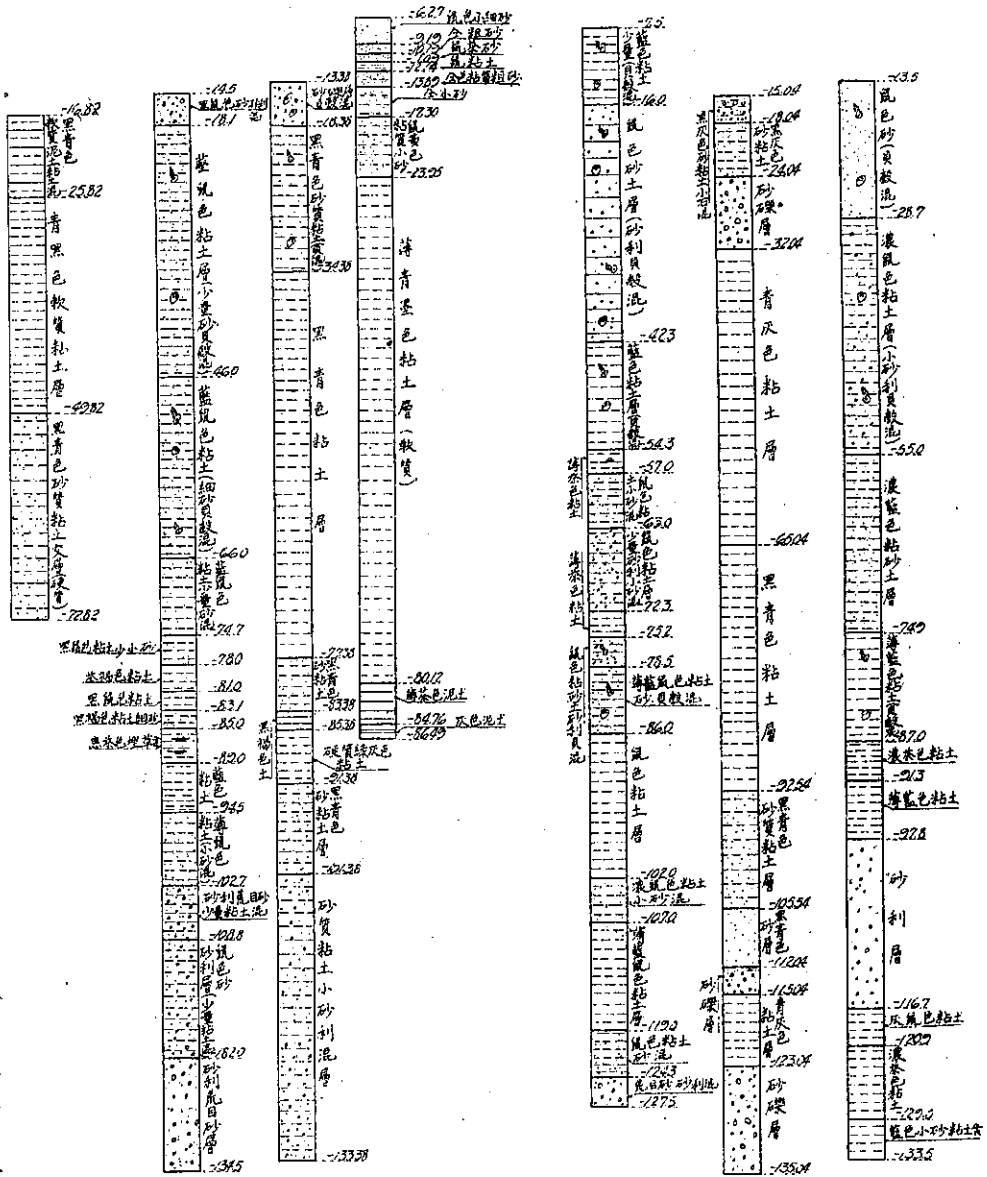
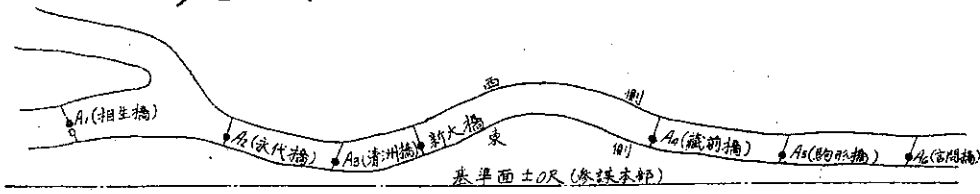
日本橋川、神田川、亀島川、東橋川、櫻川、橋梁



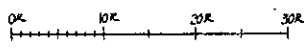
土木學會誌第十卷第五號附圖

# 荒川筋架橋箇所地質一覽圖

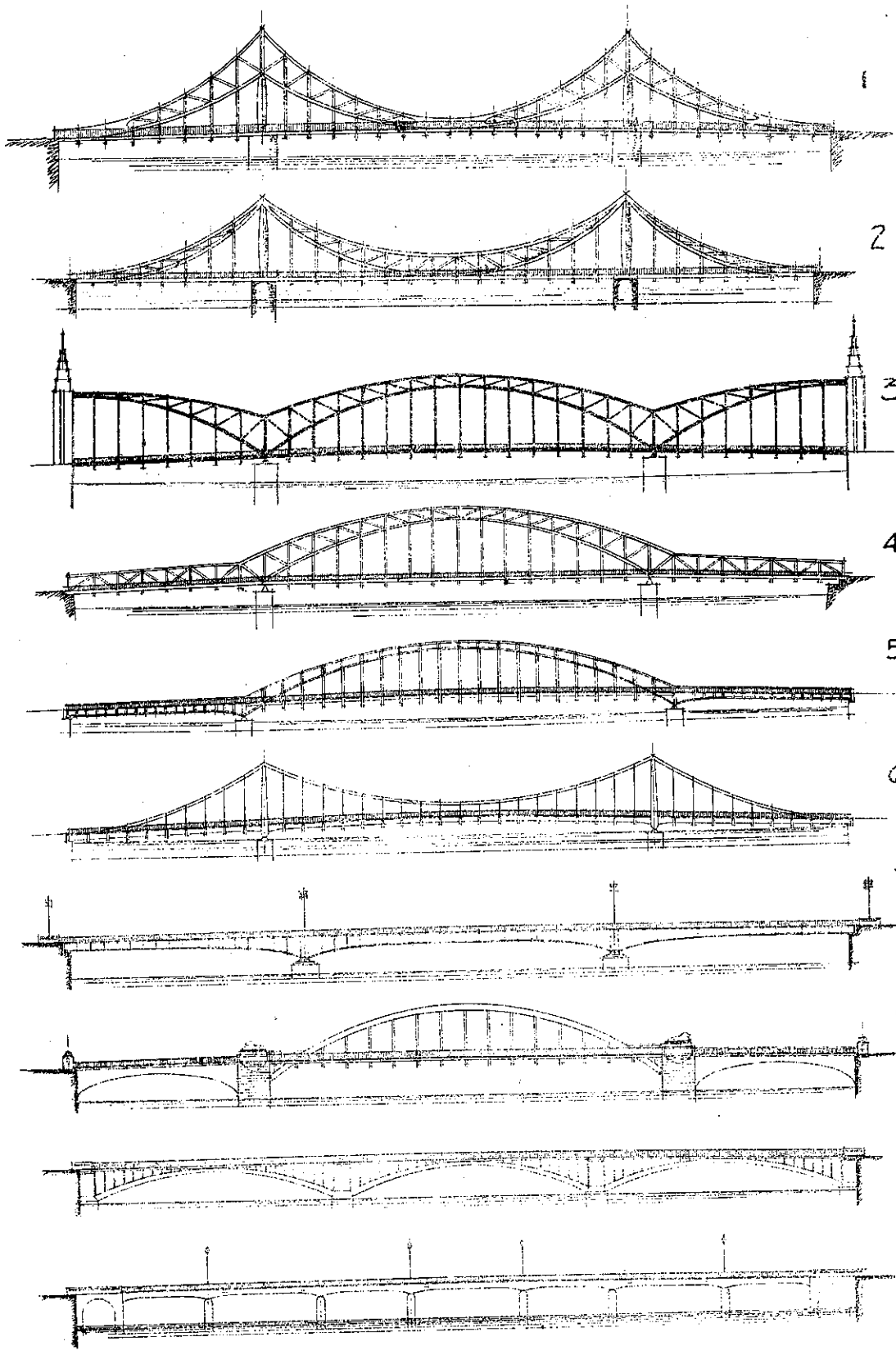
附圖第十六



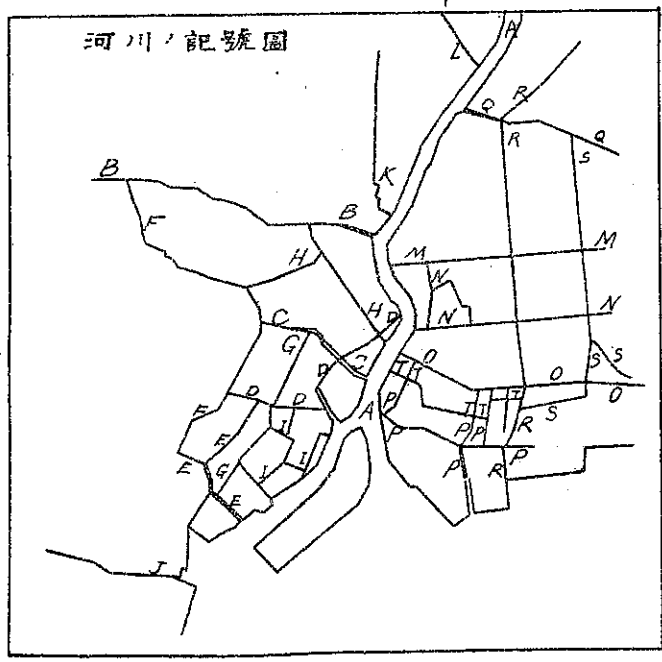
土木學會誌第十卷第五號附圖



附圖第十七



二十米以上ノ路線ニ架設スル橋梁  
記號圖  
其一東京ノ部

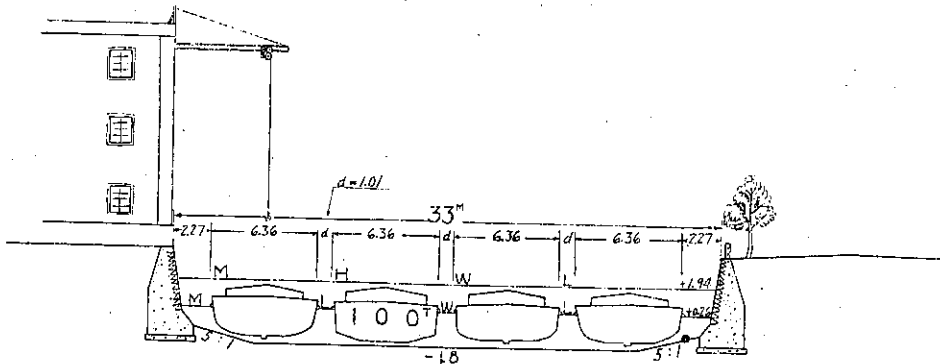
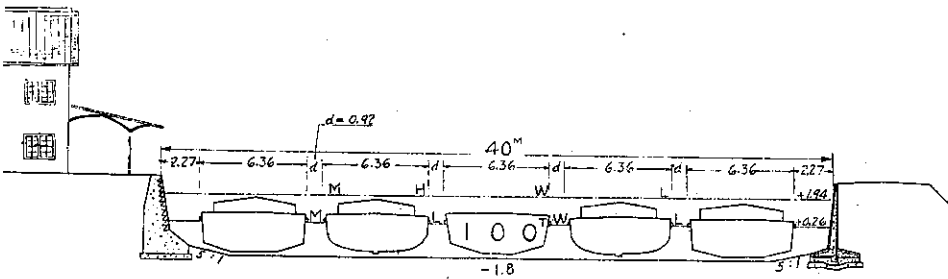
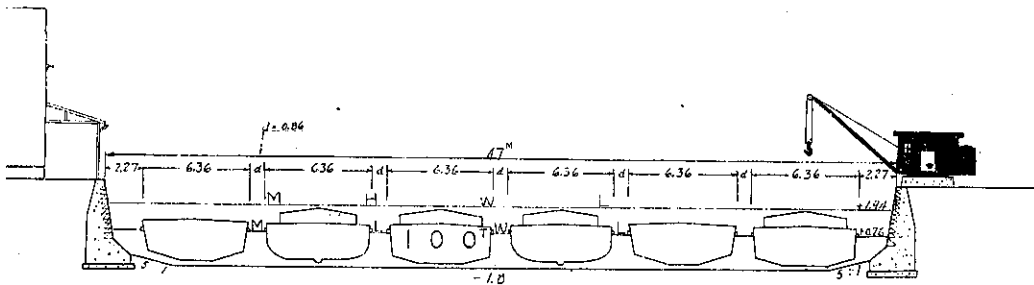
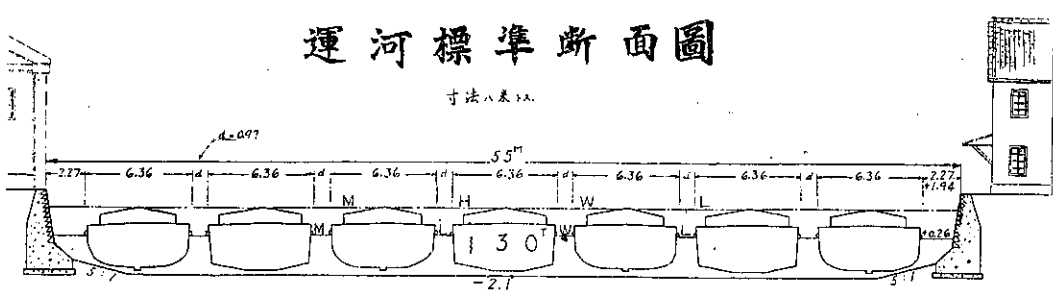


黒点・橋梁ノ位置ヲ示シ  
 太線・22米以上ノ路線ヲ示シ、細線・河川ヲ示シ  
 太点線・各出張所担任区域ノ境界ヲ示ス。

# 附圖第二十

## 運河標準断面圖

寸法八英尺



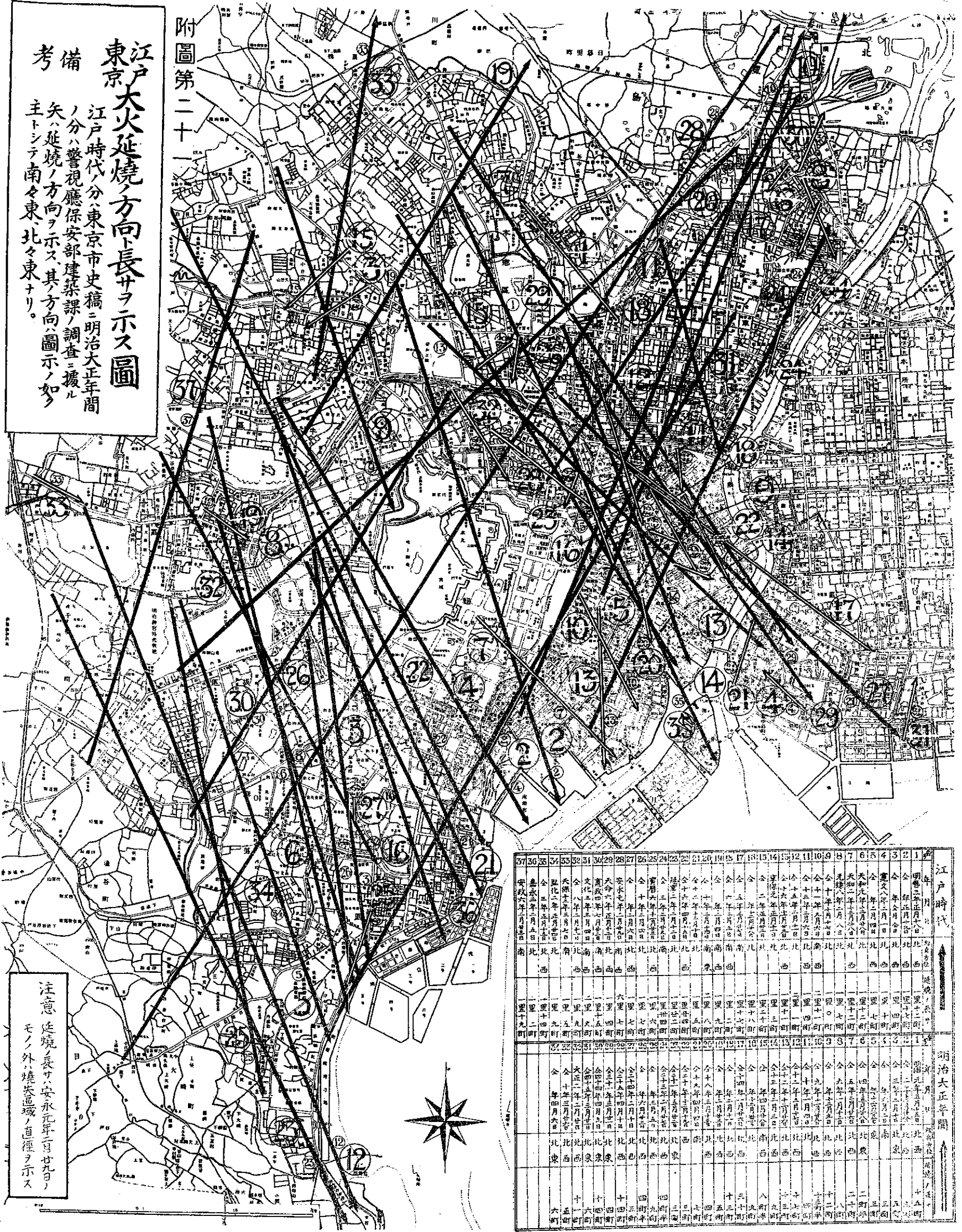
（土木學會誌第十卷第五號附圖）

附圖第二十一

# 江戸大火延焼ノ方向長サヲ示ス圖

備考

江戸時代ノ分ハ東京市史稿ニ明治大正年間ノ分ハ警視廳保安部建築課ノ調査ニ據ル矢ハ延焼ノ方向ヲ示ス其ノ方向ハ圖示ノ如ク主トシテ南々東、北々東ナリ。

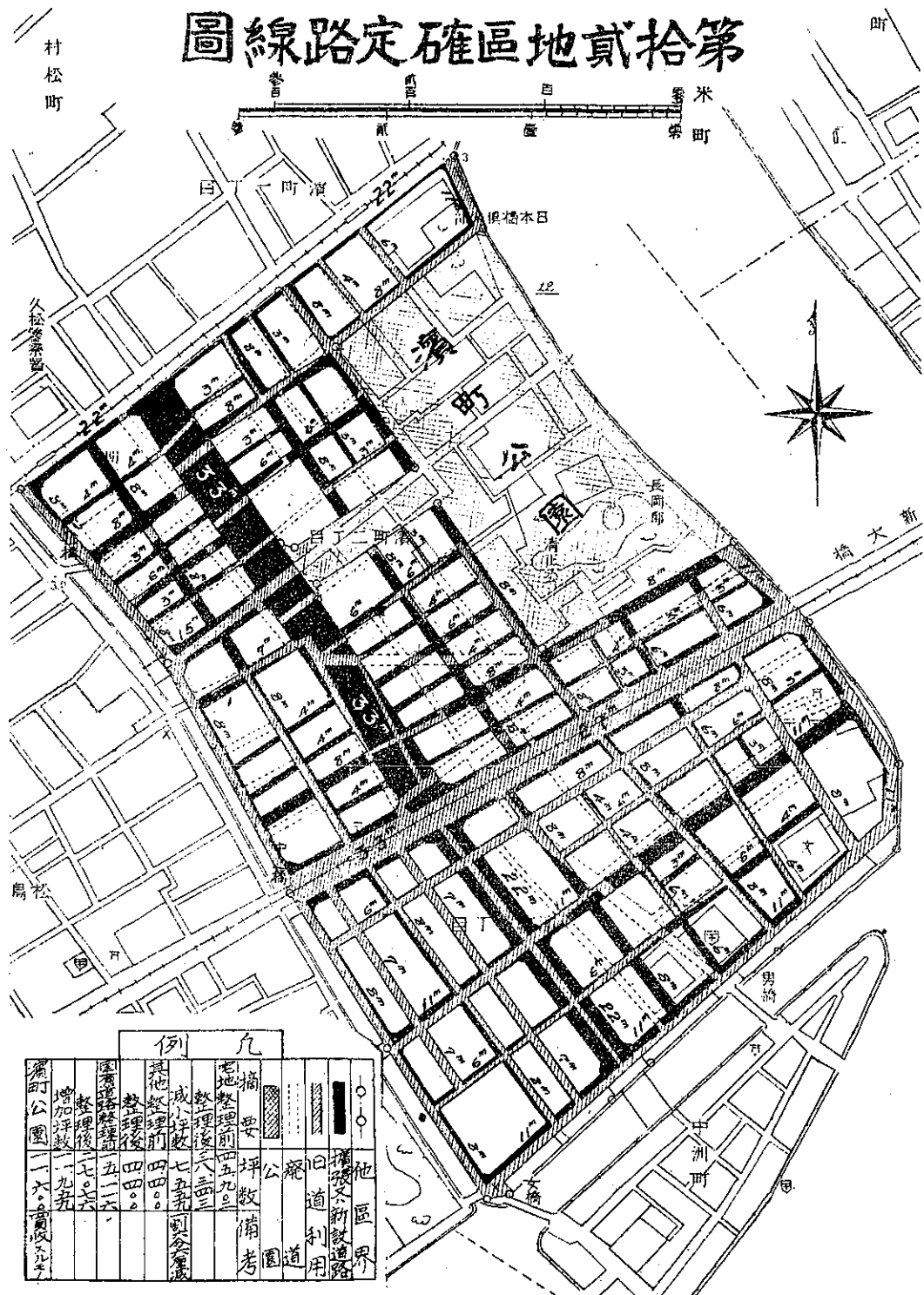


江戸時代		明治大正年間	
町	延焼ノ方向	町	延焼ノ方向
37	北	1	北
36	北	2	北
35	北	3	北
34	北	4	北
33	北	5	北
32	北	6	北
31	北	7	北
30	北	8	北
29	北	9	北
28	北	10	北
27	北	11	北
26	北	12	北
25	北	13	北
24	北	14	北
23	北	15	北
22	北	16	北
21	北	17	北
20	北	18	北
19	北	19	北
18	北	20	北
17	北	21	北
16	北	22	北
15	北	23	北
14	北	24	北
13	北	25	北
12	北	26	北
11	北	27	北
10	北	28	北
9	北	29	北
8	北	30	北
7	北	31	北
6	北	32	北
5	北	33	北
4	北	34	北
3	北	35	北
2	北	36	北
1	北	37	北

注意 延焼ノ長サハ安永元年二月廿九日ノモノ外、焼火區域ノ直徑ヲ示ス



# 圖線路定確區地貳拾第

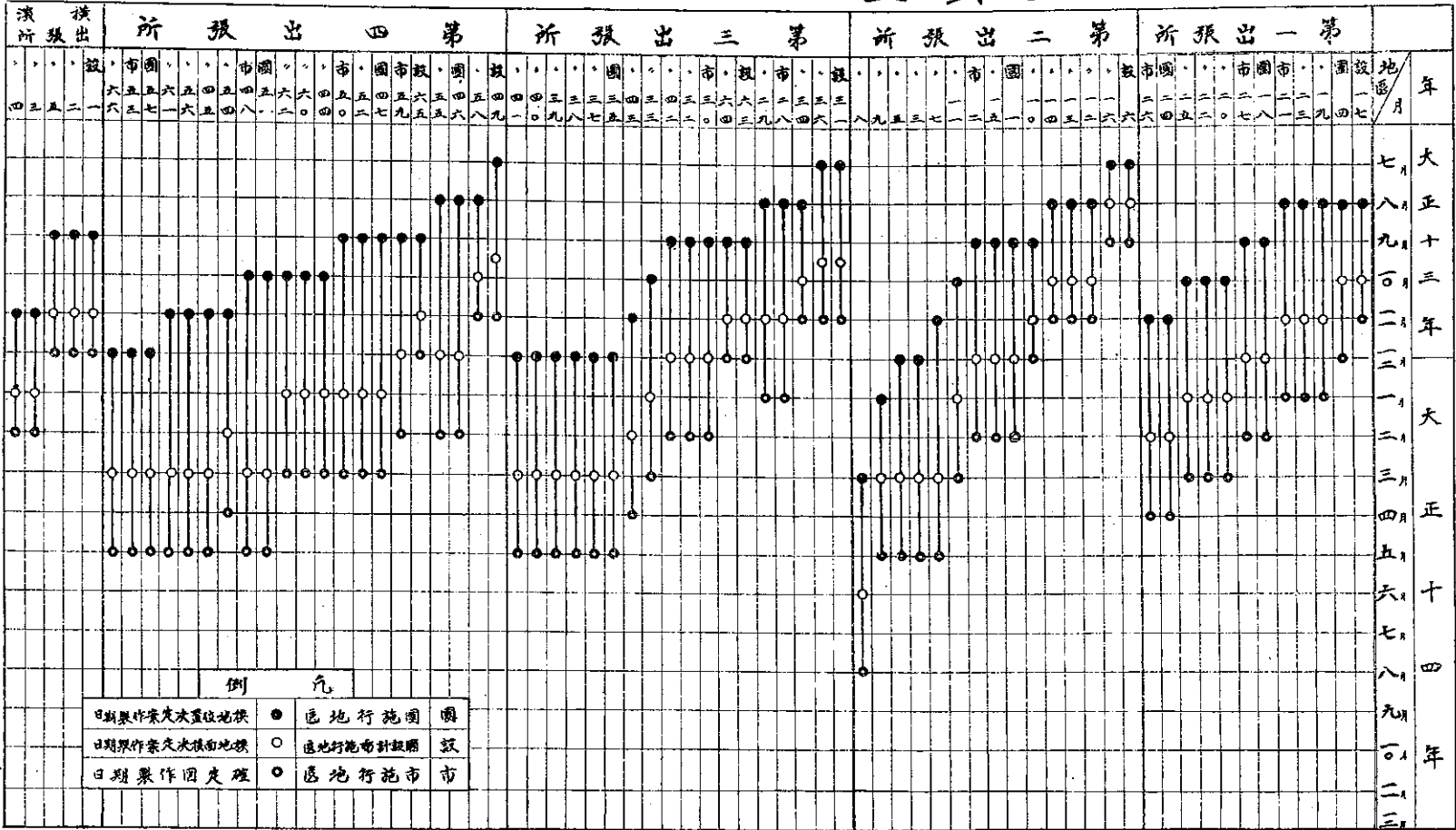


(土木學會誌第十卷第五號附圖)

例		九	
○	地區界	○	地區界
●	擴充新設道路	●	擴充新設道路
▨	舊道利用	▨	舊道利用
▩	公園	▩	公園
▧	坪數備考	▧	坪數備考
▦	荒地整理前	▦	荒地整理前
▥	整理後	▥	整理後
▤	減小坪數	▤	減小坪數
▣	其他整理前	▣	其他整理前
▢	整理後	▢	整理後
□	國有道路整理前	□	國有道路整理前
■	整理後	■	整理後
▟	增加坪數	▟	增加坪數
▞	舊町公園	▞	舊町公園
▝	一六〇	▝	一六〇
▜	廣域九年	▜	廣域九年

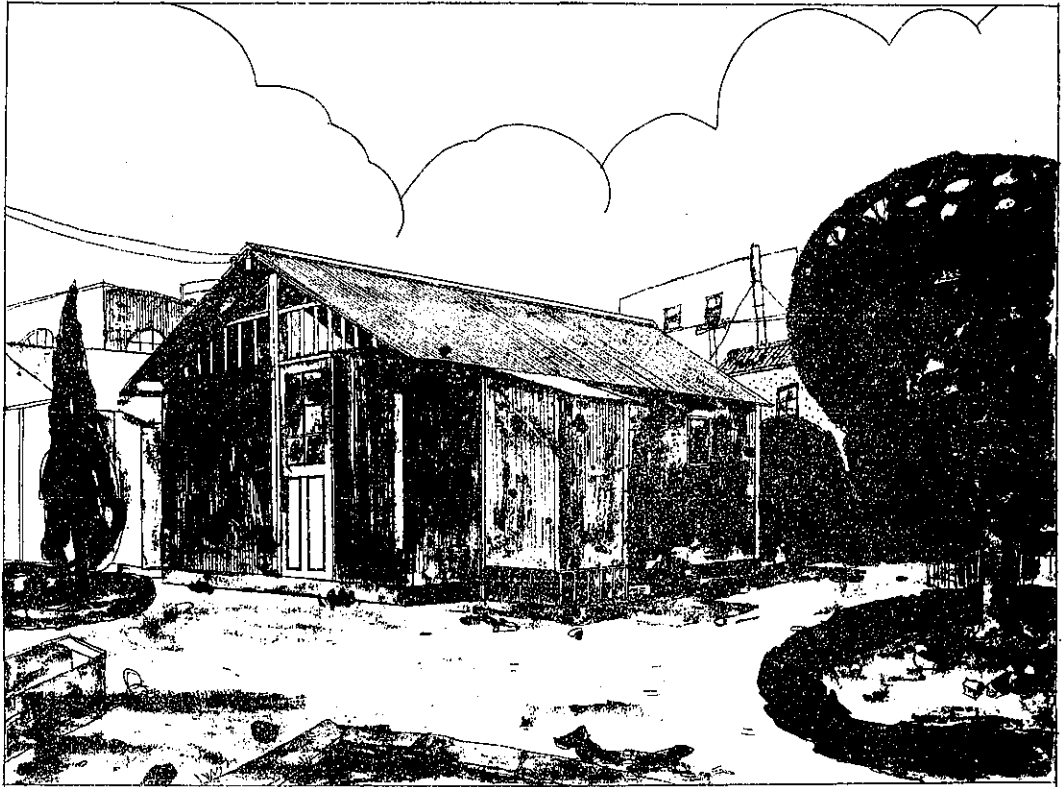
# 區劃整理進涉豫定表

附圖第二十三

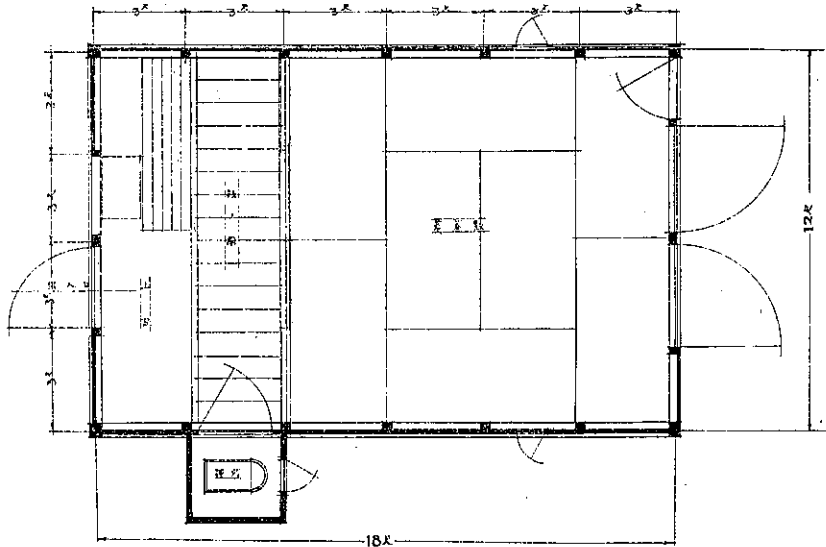


(土木學會誌第十卷第五號附圖)

1055



透視圖



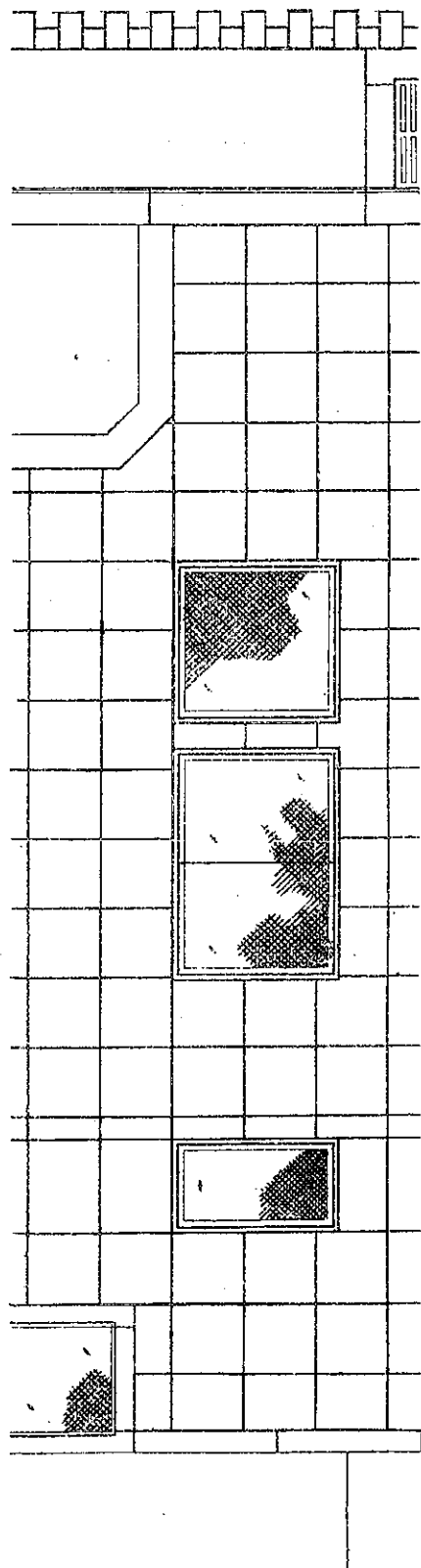
平面圖 縮尺二十分一

臨時收容組立家屋

# 地下埋設物共同溝圖

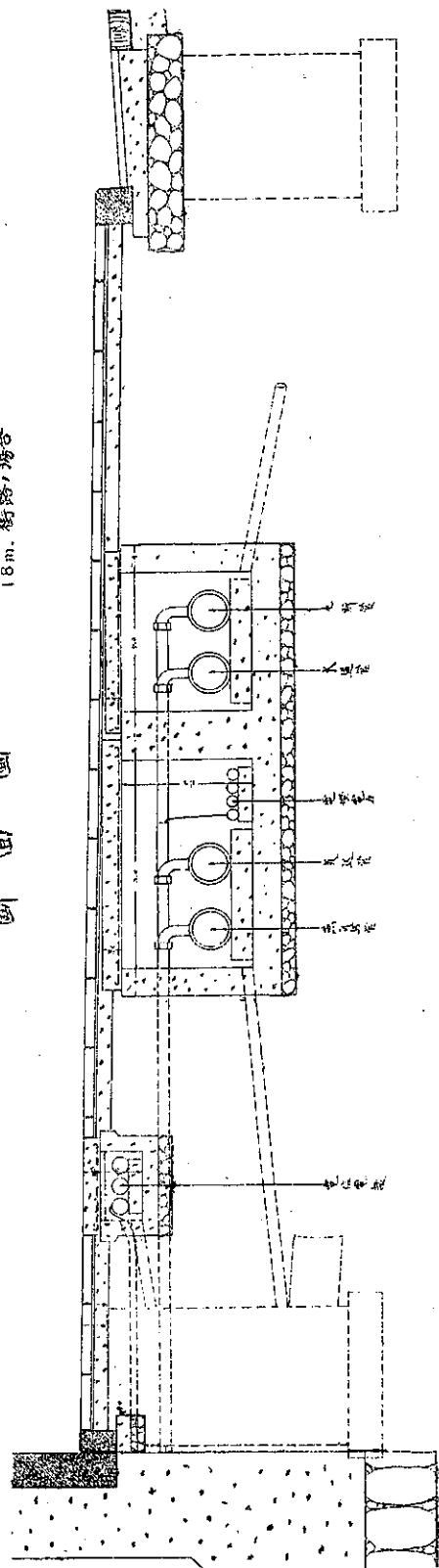
附圖第二十五

平面圖



(土木學會誌第十一卷第五號附圖)

斷面圖 18m. 街路/溝合



# 街路内構造物配置標準圖

## 附圖第二十六

街路内構造物配置標準

一 東京市公道ニ於ケル工作物配置ノ特別ノ事由ナクテ本標準圖ニ依ル

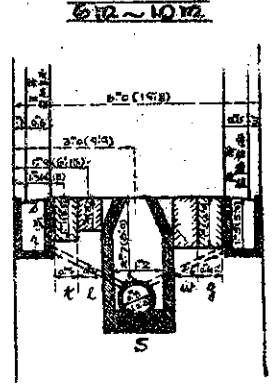
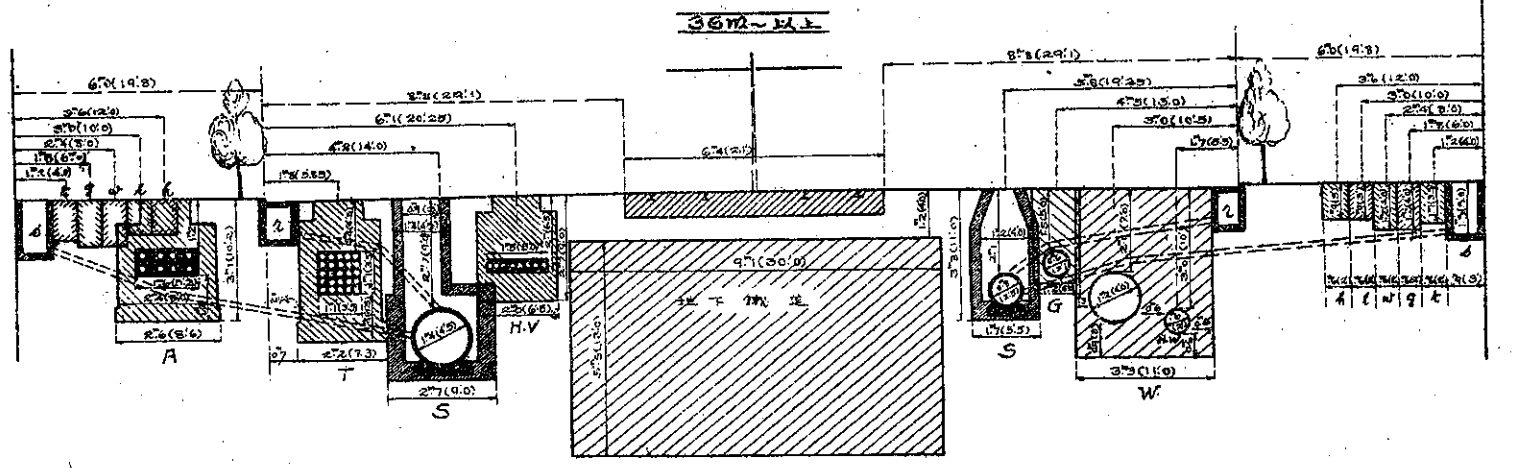
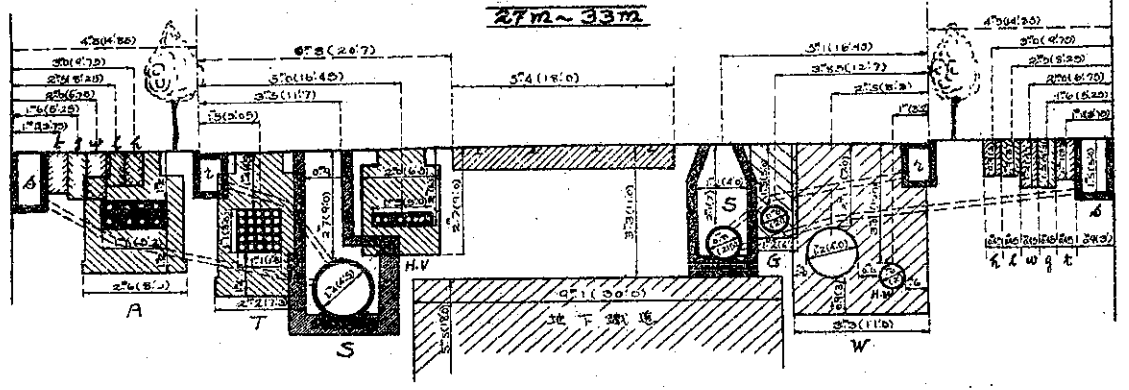
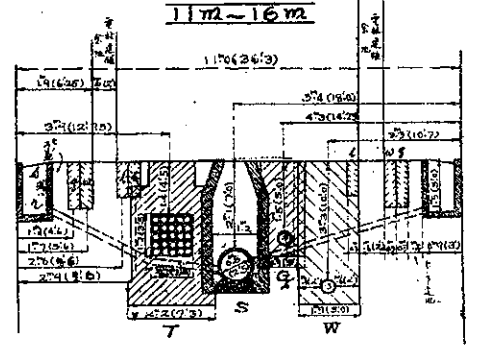
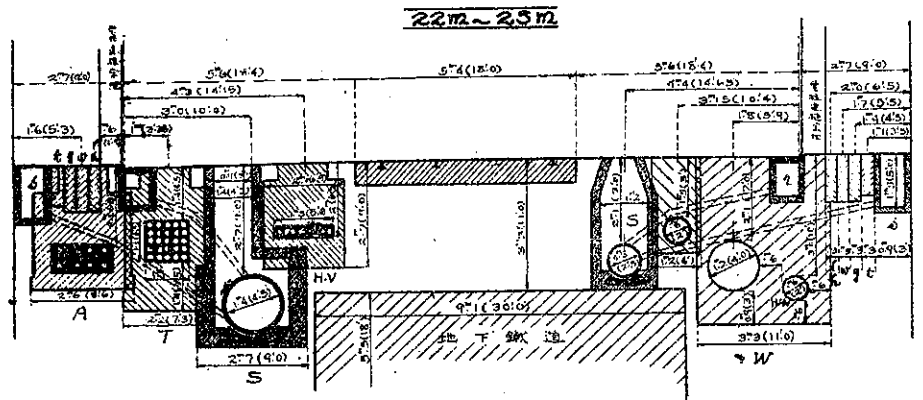
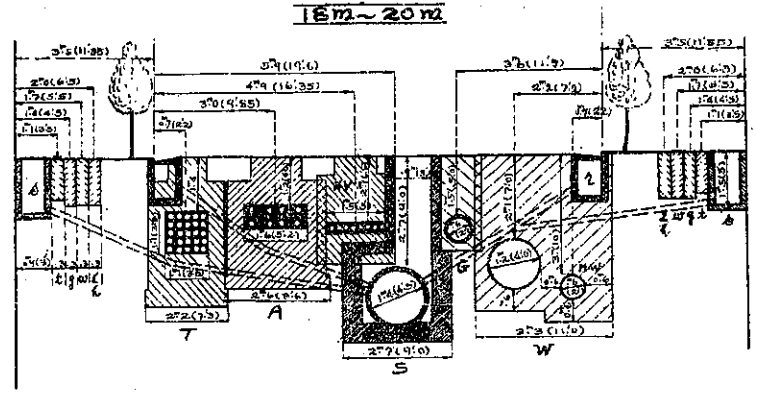
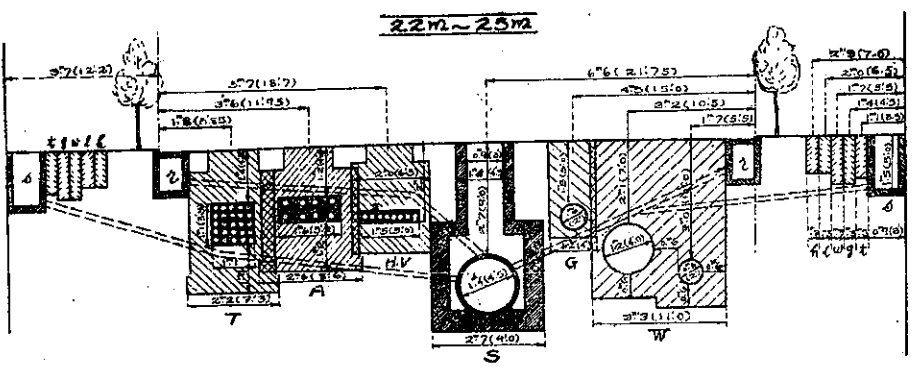
二 通例ハ通常北側又ハ東側ニテ現地ニ適用スルモノトス

三 水廻リ新設道路ニ適用スルモノニテ既設及改築道路ニ於テハ新設及改築後ノ水廻リ本圖例ニ準據シテ整理シテ採集モノノ街路ニ於テ統一ヲ期スルモノトス

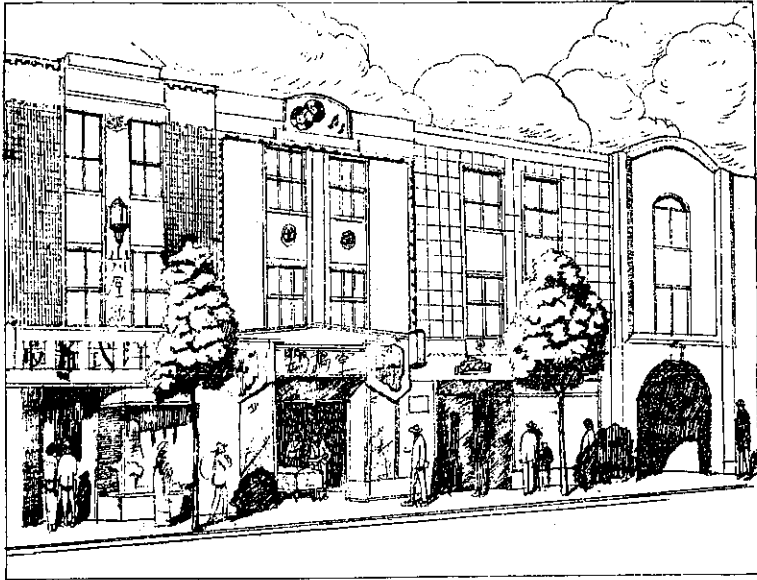
四 各圖例ハ其適用範圍ニ於ケル最小路幅ニ於テ示シ各種管渠ニ各路幅ニ應ジテ埋設セラルルニ標準徑ヲ採リテモノヲ以テ空地、適用ノ當リテハ各街路ニ概キテ實際埋設セラルル可キ標準徑ヲ定メテ歩車道共兩側邊ヨリ圖例配置順序ニ依リテ又々所要ノ路幅ヲ占有セラルモノトス

五 埋設物ニ線以上交叉スル場合ハ下水管以外ニ在リテハ通常交叉是ニ於テ埋設物ノ線、比高ニ依リ上下ノ同一比高ニテ交叉スルトハ占有横斷面積、大ナルモノトス

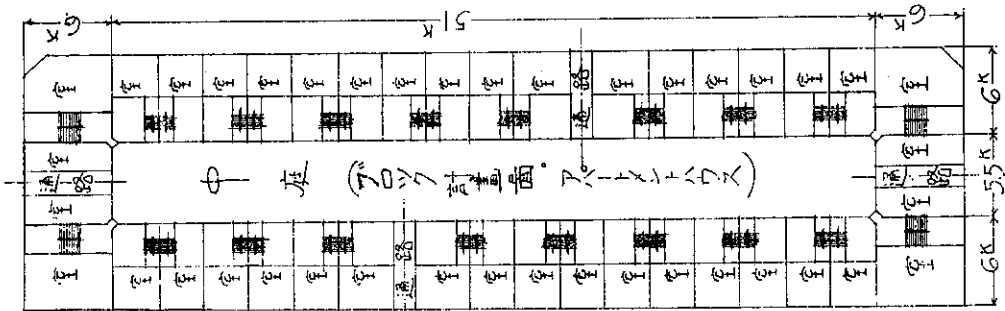
例		凡			埋設物
2	下水	水道	電線	電線	埋木
G	S	W	A	H.V.	埋木
8		W	L	七	埋木
				上下並列	埋木
				八列	埋木
					埋木



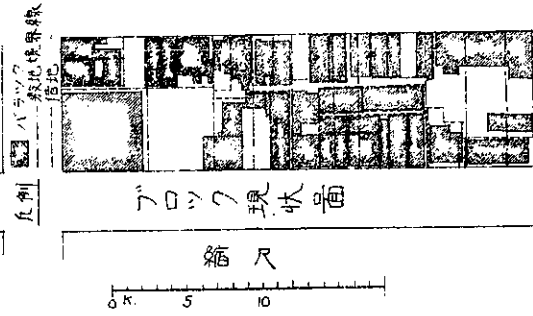
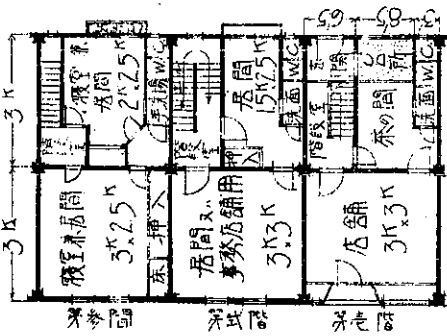
# 耐火耐震共同家屋建築，一例

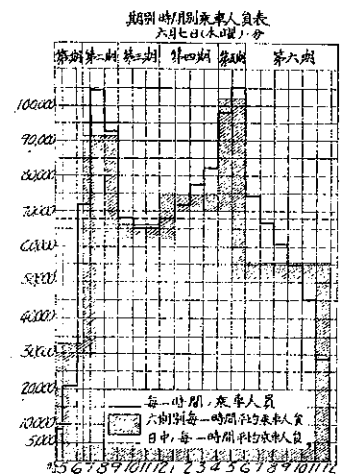


附圖第二十七



(土木學會誌第十卷第五號附圖)

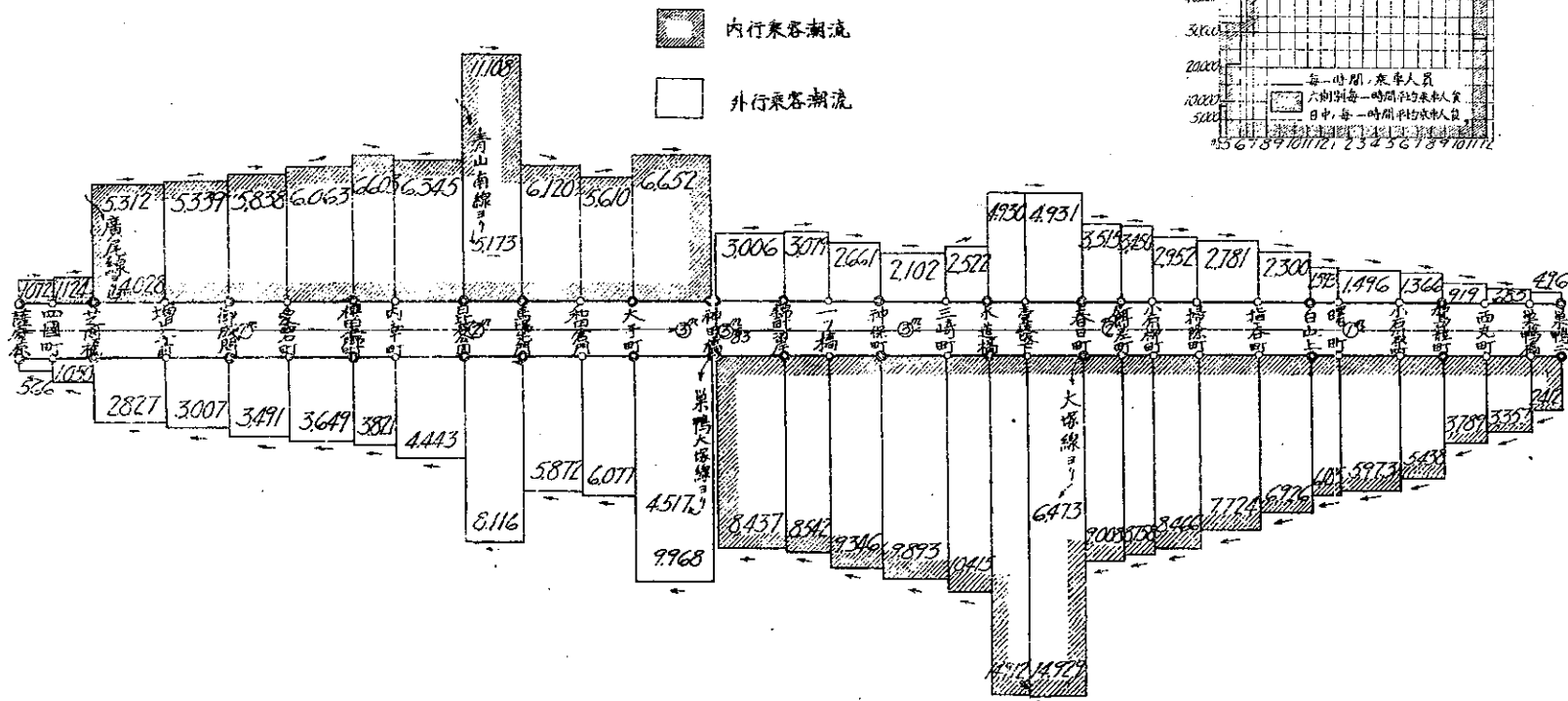




附圖第二十九

第二期 午前六時半至九時 乘客潮流密度比較圖表

三田線 從廣尾至神田橋 | 巢鴨線 自巢鴨至神田橋 連接一例

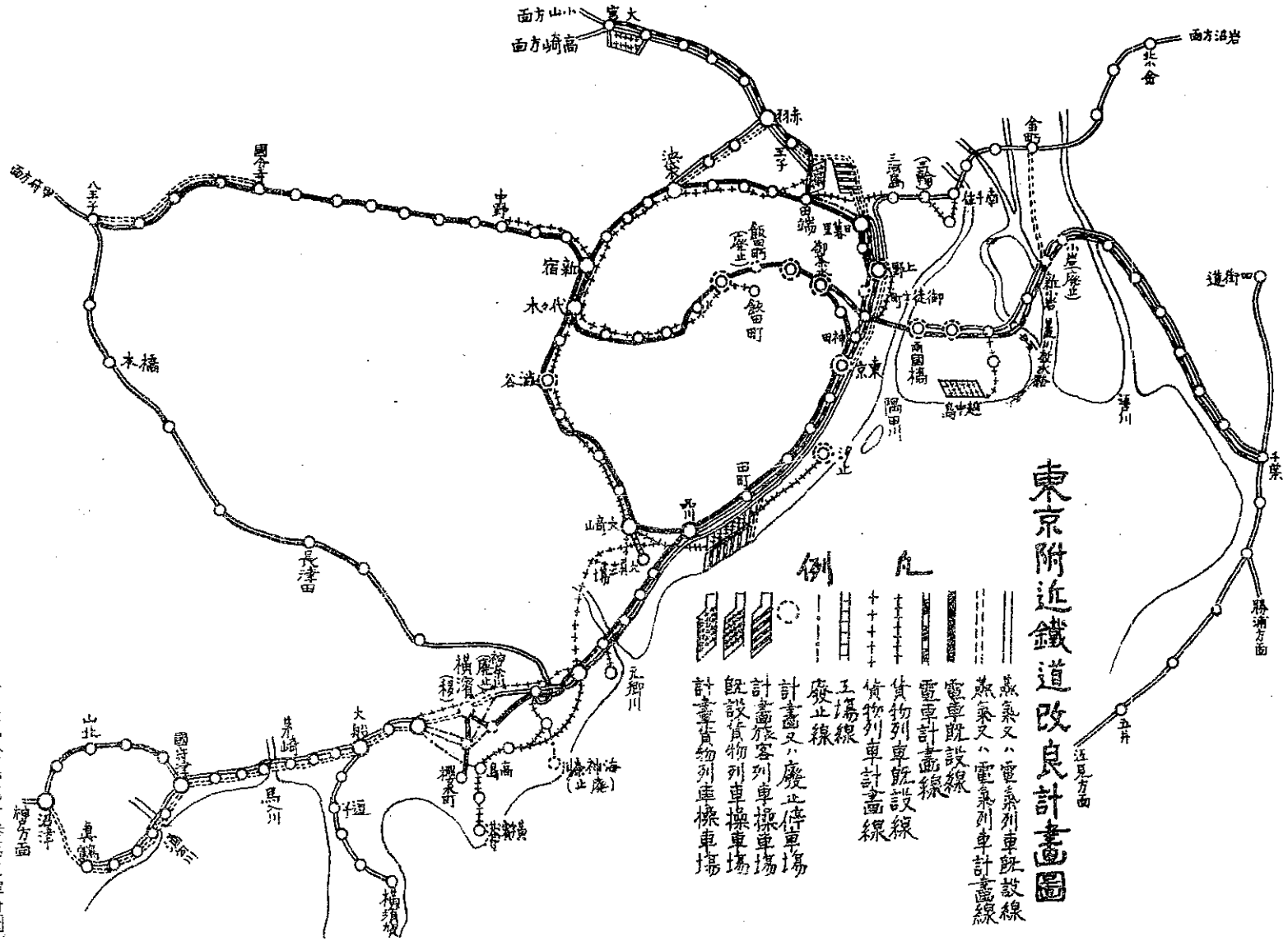


附圖第三十

東京附近鐵道改良計畫圖

例

- ||||| 蒸氣又は電氣列車既設線
- ||||| 蒸氣又は電氣列車計畫線
- ||||| 電車既設線
- ||||| 電車計畫線
- ||||| 貨物列車既設線
- ||||| 貨物列車計畫線
- +++++ 玉場線
- 廢止線
- 計畫又廢止停車場
- 計畫旅客列車操車場
- 既設貨物列車操車場
- 計畫貨物列車操車場

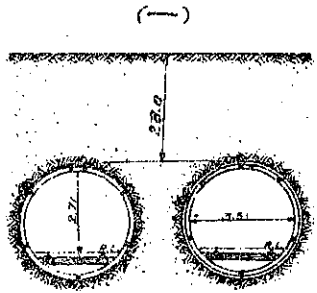


(土木學會誌第十卷第五號附圖)

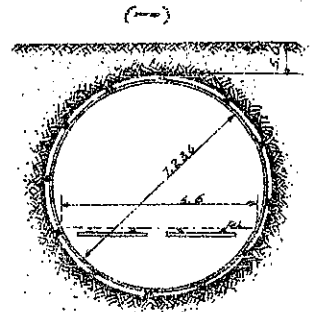
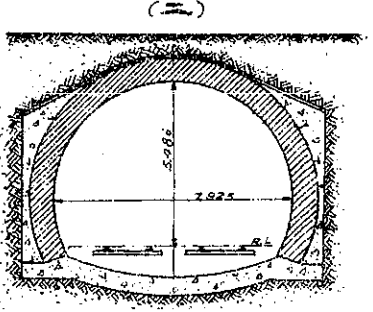


附圖第三十一

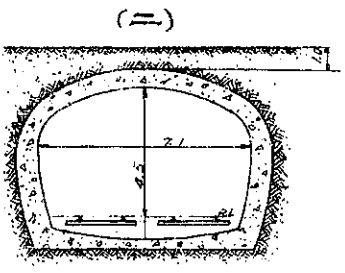
各國地下鐵道型式



倫敦

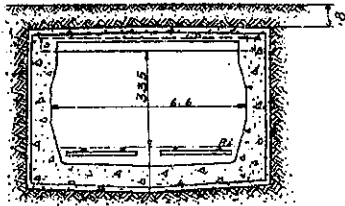
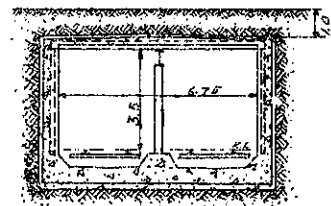


巴里



ハンブルグ

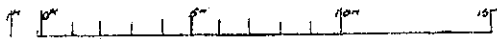
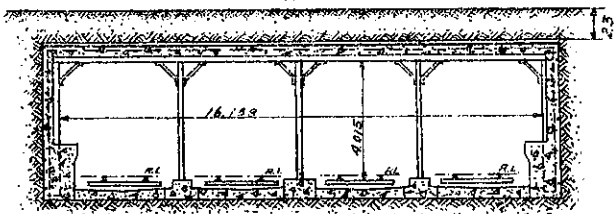
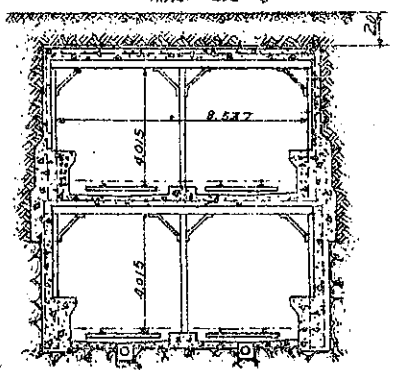
伯林



紐育

(一) 二線二股式

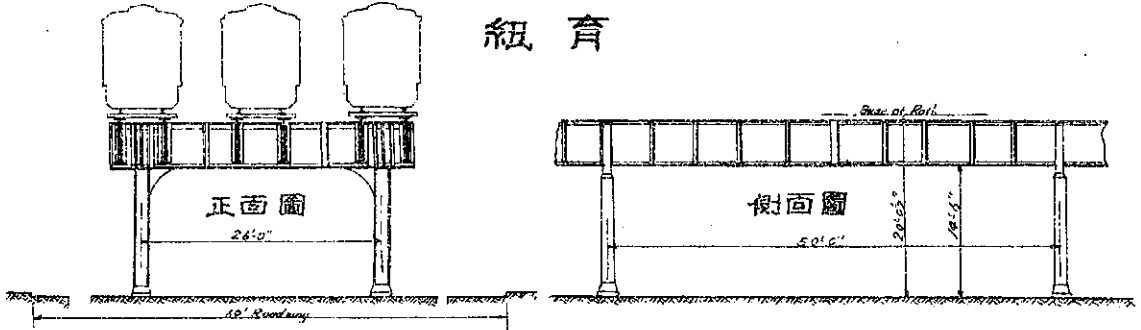
(二) 四線並列式



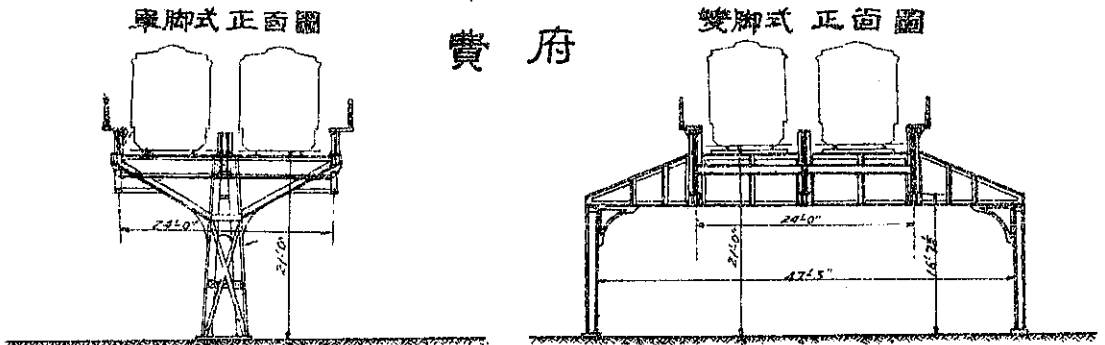
(土木學會誌第十卷第五號附圖)

# 附圖第三十二 各國高架鐵道型式

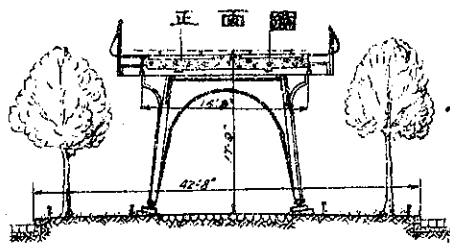
紐 育



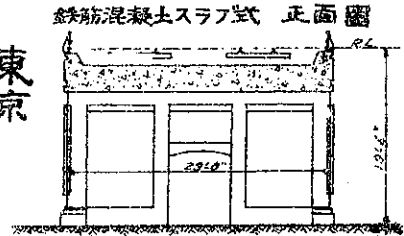
費 府



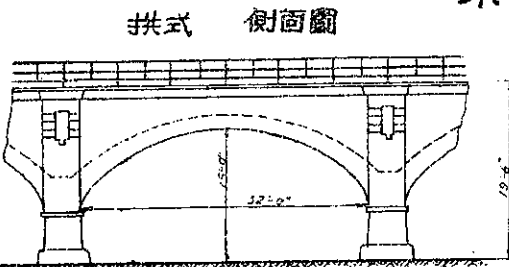
伯 林



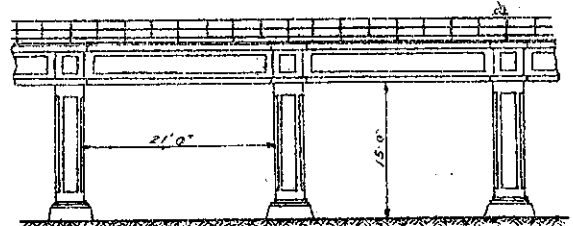
東 京



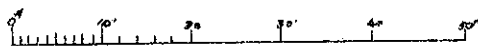
東 京



鉄筋混凝土スラブ式 側面圖

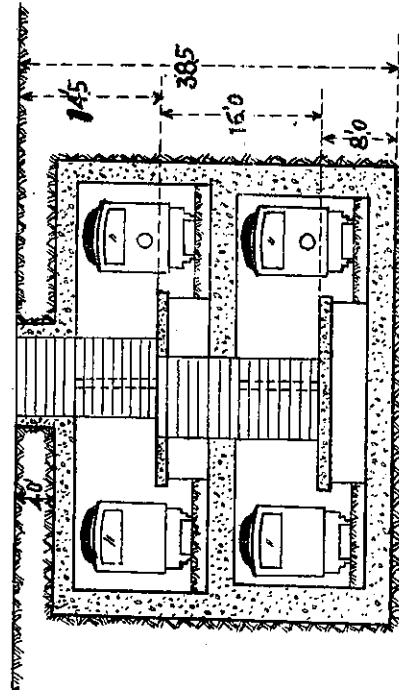


(土木學會誌第十卷第五號附圖)

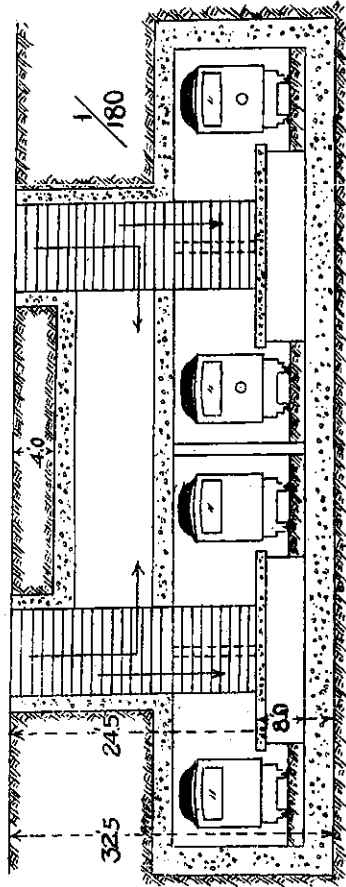


附圖第三十三

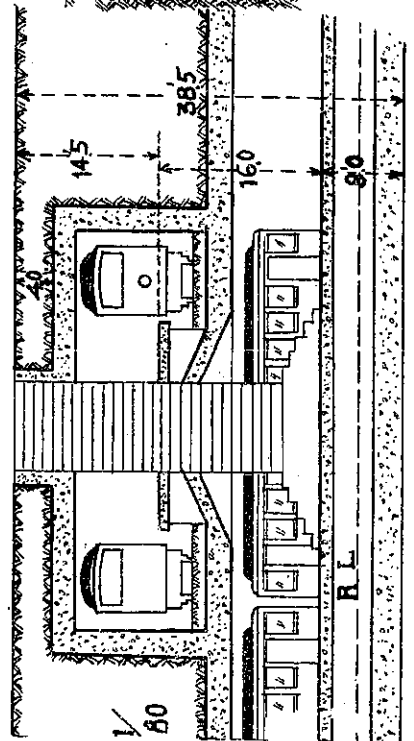
(1) 道路面



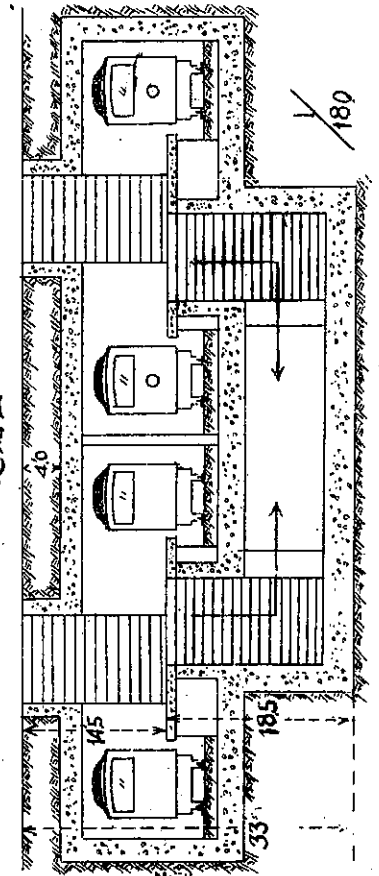
(3) 道路面



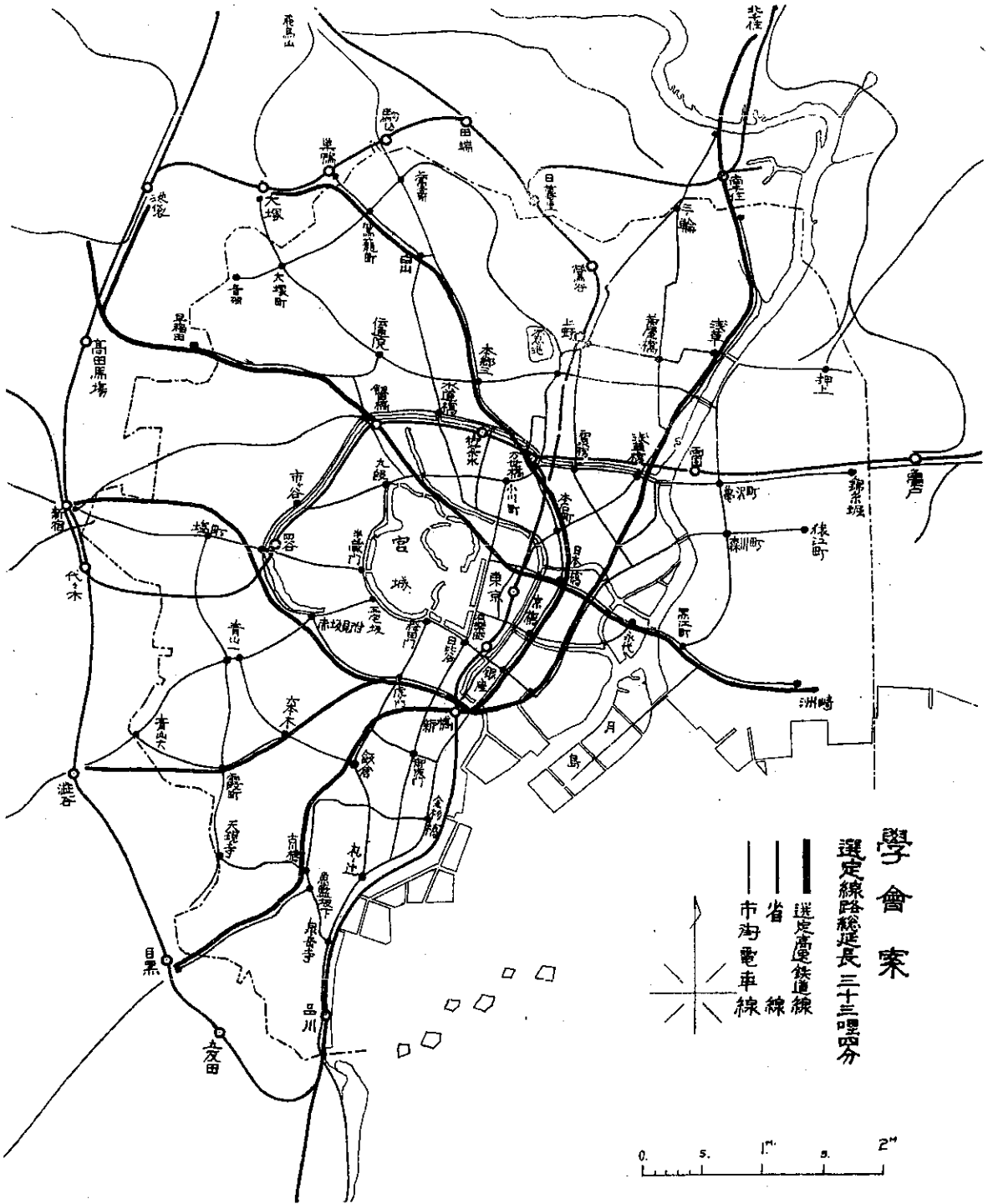
(2) 道路面



(4) 道路面



附圖第三十四



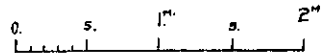
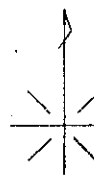
學會案

選定線路延長三十三哩四分

選定廣尾線

省線

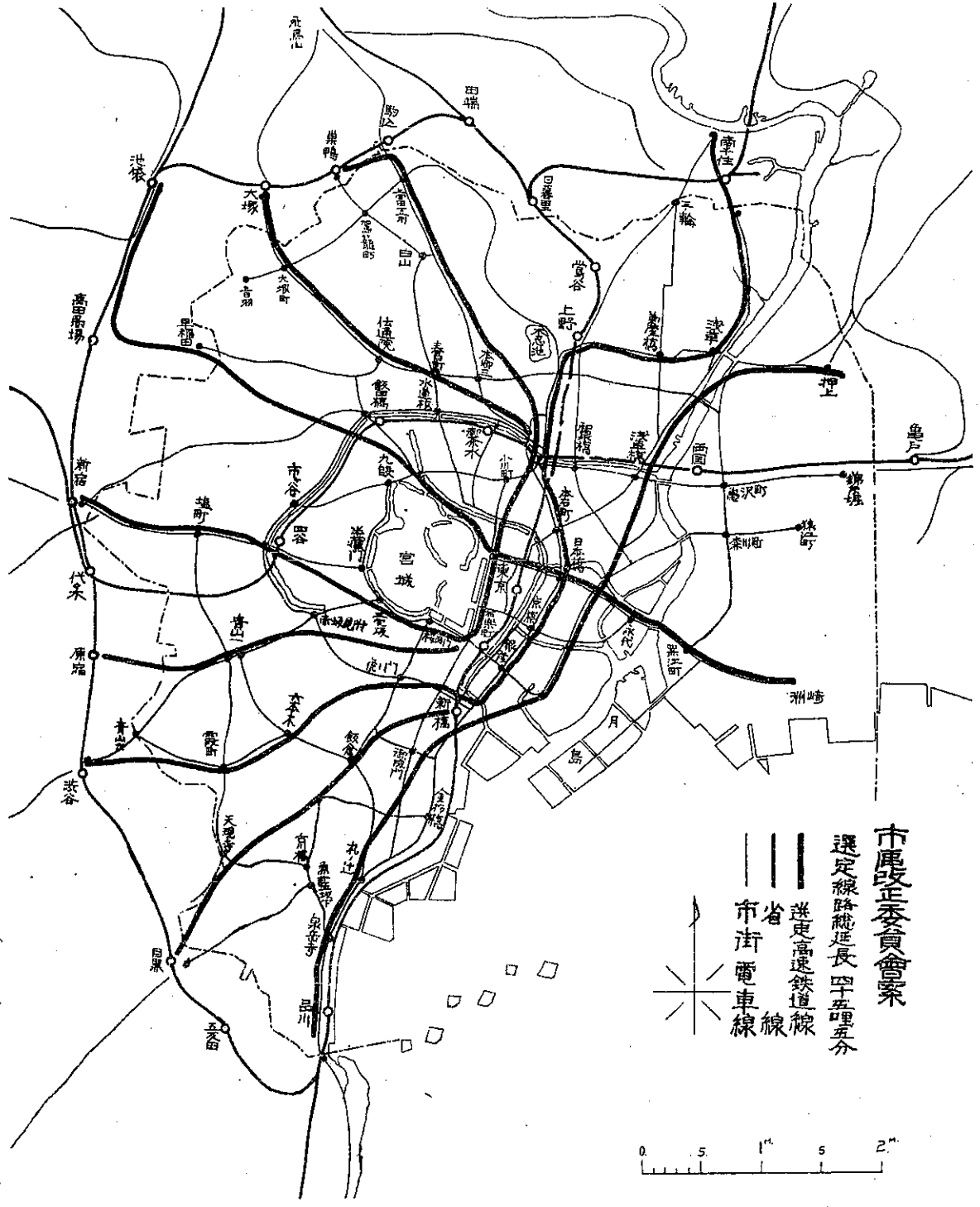
市海電車線



(土木學會誌第十卷第五號附圖)

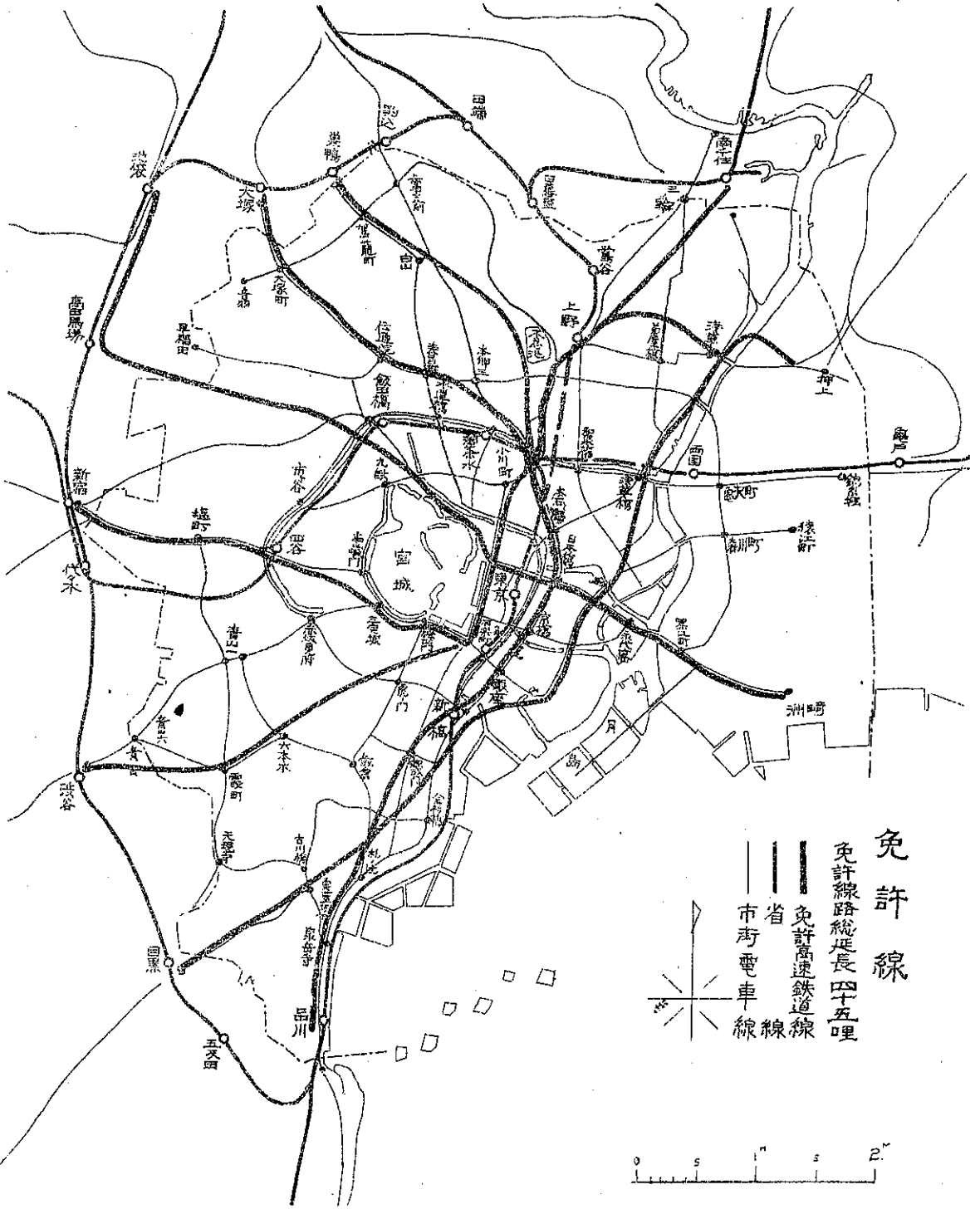
1005-7

# 附圖第三十五



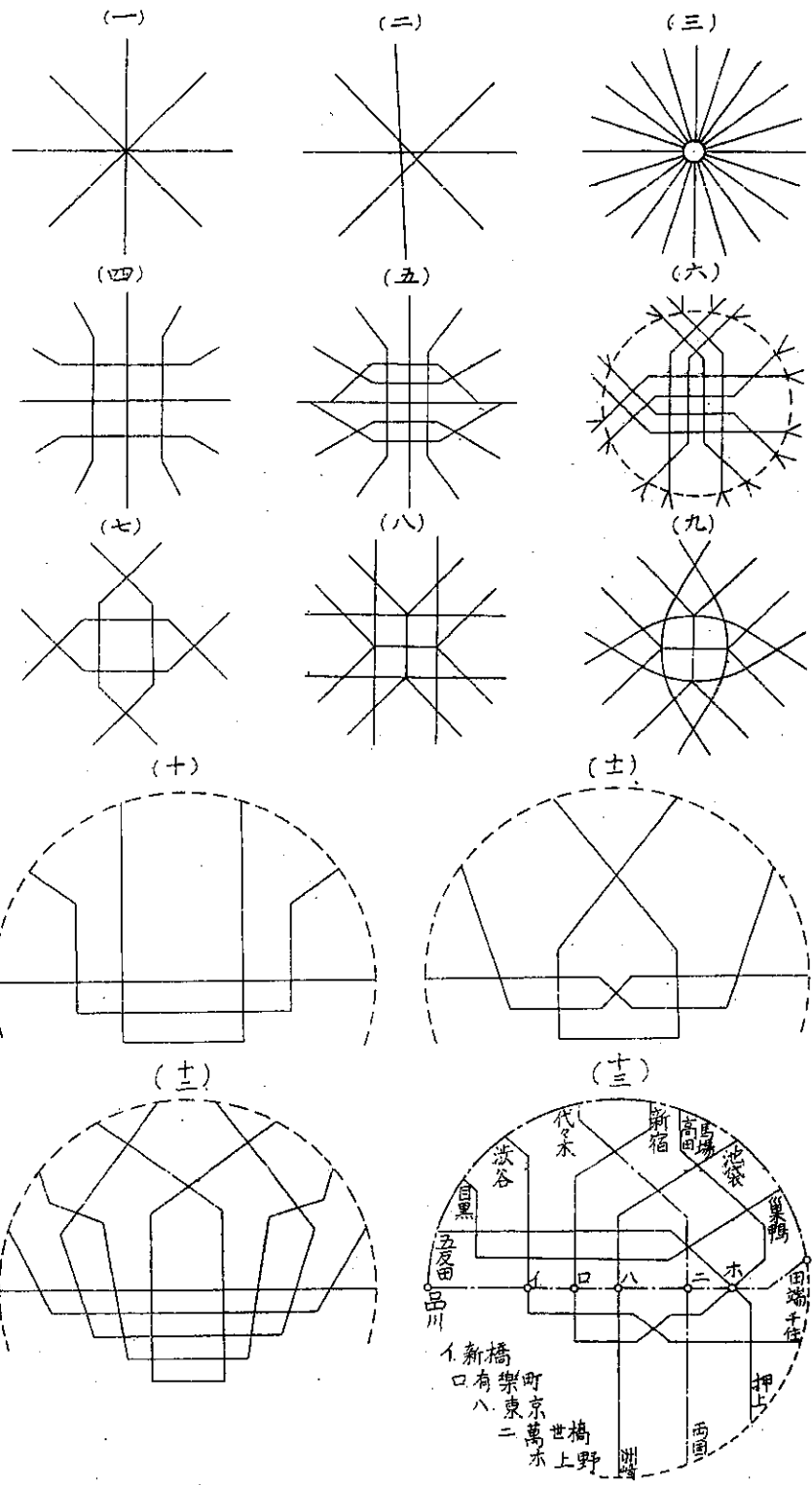
(土木學會誌第十卷第五號附圖)

附圖第三十六



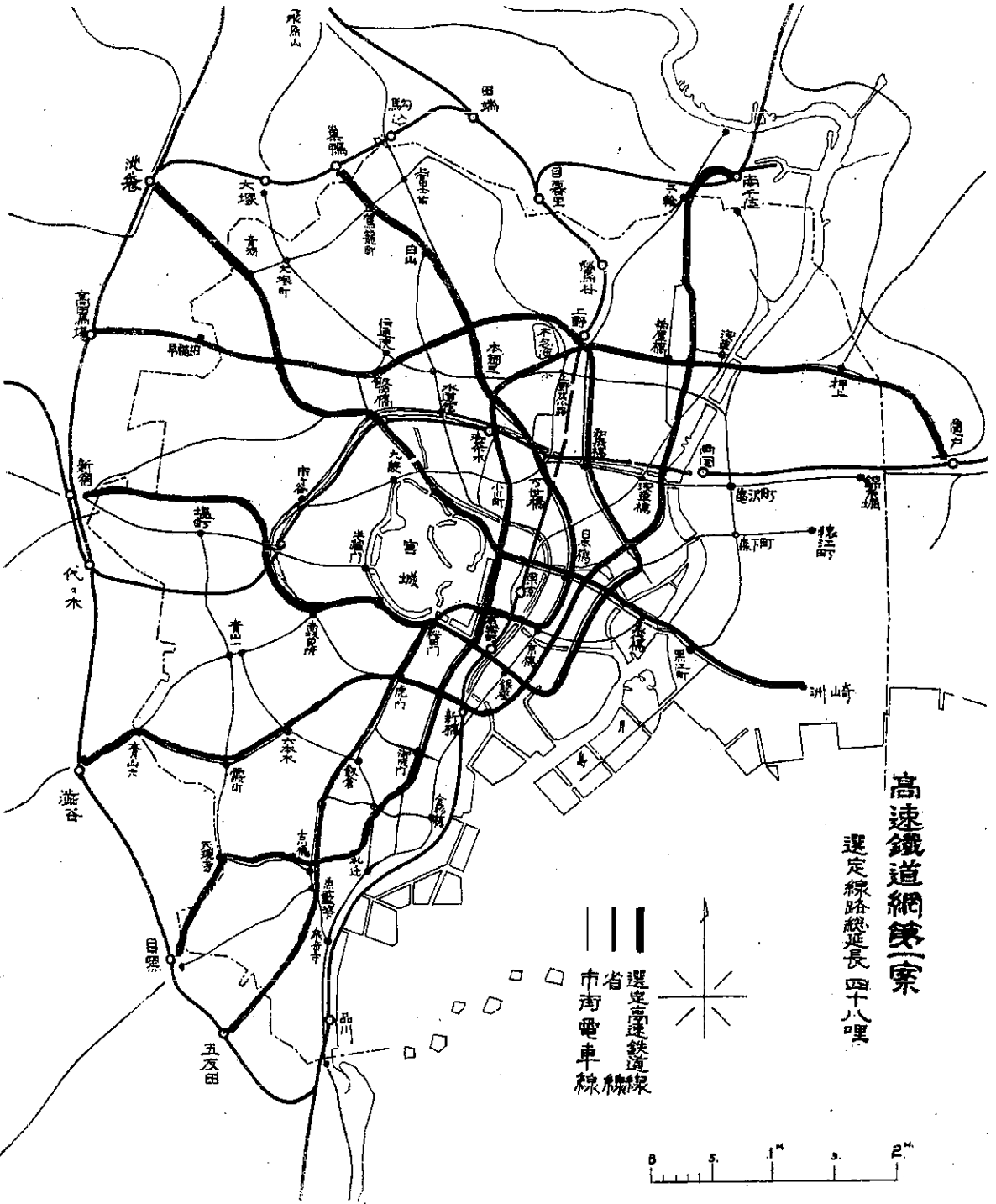
(土木學會誌第十卷第五號附圖)

附圖第三十七



(土木學會誌第十卷第五號附圖)

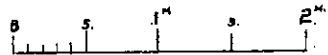
附圖第三十八



高速鐵道網第一案

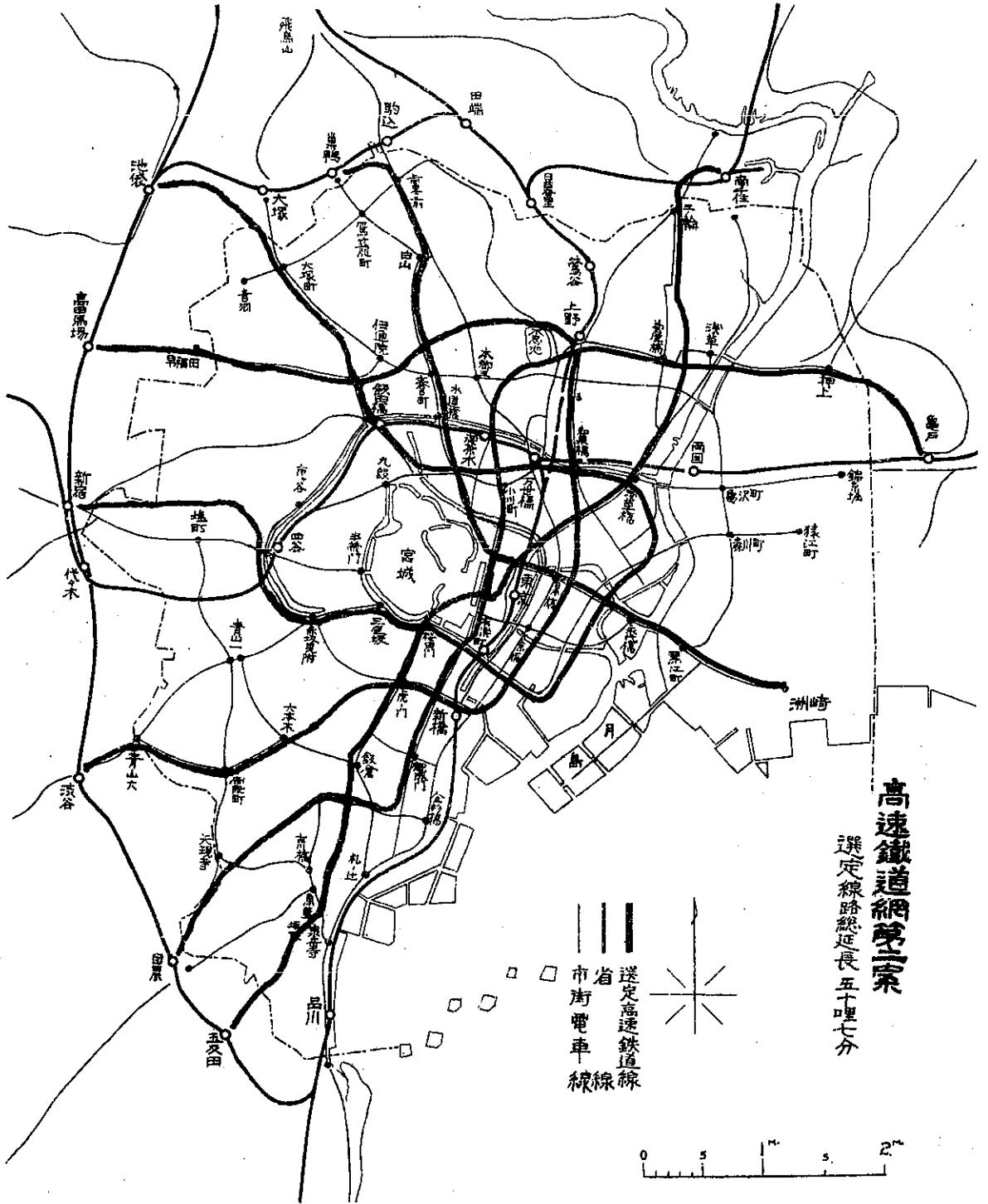
選定線路總延長四十八哩

選定高速鐵道線  
 省  
 市街電車線





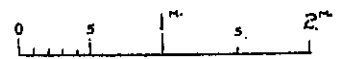
# 附圖第三十九



## 高速鐵道網第一案

選定線路總延長五十哩七分

選定高速鐵道線  
 省線  
 市街電車線



(土木學會誌第十卷第五號附圖)

# 東京築港並京濱運河計劃平面圖

