

IV-78 東京「細道路網計画」の史的研究

早稲田大学大学院 学生員 松澤 裕雄
早稲田大学理工学部 正 員 中川 義英
東京都建設局 木村 明

1. はじめに

現在、地域内交通を担当する道路は個々の再開発事業の中で整備されることになっているが、再開発事業自体の遅れなどにより整備が進んでいない。ところが、東京には昭和初期から高度成長期中期に至るまで、幹線や補助線道のネットワークを補う地域内道路交通の整備を目的とした「細道路網計画」が道路網計画の中に存在していた。同計画は、計画遂行に要する経費および時間の増大が見込まれる等の理由により中止されたが、その内容を再考することは地域内交通の整備を考える上で今日でも大いに参考になることと思われる。

そこで、本研究では、「細道路網計画」の決定が初めてなされた昭和5年から都市計画道路の再検討により同計画が一部を残して中止となった昭和41年までその歴史的変遷を追ひ、当時の状況および計画思想を明らかにし、同計画の考察を行った。

2. 戦前の細道路網計画について

① 計画決定の背景および意図 昭和初期の東京市の街路網は、旧市内においては大正10年および同13年の震災復興計画により、それ以外では昭和2年の幹線・補助線網の計画決定により、一応体系的なものとなった。しかし幹線・補助線網だけでは都心から離れるにつれて網の目が粗くなってしまうため、これら既定計画路線や在来路線の間に補助線よりも下のランクの生活骨格街路を配置する必要が出てきた。

そこで、幹線・補助線相互の連絡を図って地方道路系統の整備を進めることを目的とし、さらに震災後の郊外の乱開発を防止するような土地区画整理の基準を示す意図も込めて、細道路のネットワークが昭和5年より計画されるようになった。

表1 各区の細道路網計画路線

区名	本数	幅員 m	延長 km
			約
品川	65	11~25	40.0
目黒	41	8~15	51.5
荏原	29	8~15	29.0
大森	86	11~25	93.5
蒲田	63	8~90	87.5
世田谷	104	8~22	172.0
渋谷	55	8~30	64.0
澁橋	41	8~34	47.5
中野	54	8~15	78.5
杉並	45	8~25	76.0
豊島	68	8~22	77.0
瀧野川	21	11~22	22.0
荒川	47	8~25	42.0
王子	42	11~22	44.5
板橋	111	8~15	218.5
足立	60	8~50	112.0
向島	26	8~21	24.5
葛飾	37	11~15	84.0
城東	20	11~22	22.0
江戸川	36	8~50	80.0
合計	1051	8~90	1466.0

② 計画決定単位および決定区域 細道路網計画は、昭和5年に駒沢町で決定されたものが最初で、昭和18年に江戸川区で決定されたのが最後である。

計画の決定は、東京市の市域拡張(昭和7年)前は各町村単位で行われ、拡張後は区単位で行われた。

計画決定区域は、東京市市域の旧市外84ヶ町村中、83ヶ町村で、これはほぼ現在の山手線外側の区部に該当する地域である。

③ 実際の計画路線 昭和5年から昭和18年に至るまで計画決定された細道路の路線数は、地区毎に追加決定されたものを含めると総数1051本に及ぶ。

個々の細道路の幅員は、片側2.5mを歩道、3.0mを車道とした、両側計11.0mが標準とされた。

右表に昭和18年の時点での細道路網計画を示す。

④ 計画の執行 同計画は、市域拡張前は各市町村により、市域拡張後は東京市により執行された。

計画の事業化の方法は、都市計画による事業化と土地区画整理による事業化の2種類が採られた。

都市計画によって事業化が決定された路線は130路線、延長約40kmである。これらは、「急激な発展に

伴う道路上の混乱を防止するため、特に急を要すると認められる路線」「戦時時期に生産力拡充に資するための工場地帯の重要物資輸送路線」「防災のための路線」として、事業化決定されたものである。この路線うち、昭和13年10月の時点では、約28％が竣工している。

土地区画整理での事業化決定は103路線、延長約57kmとなっており、昭和14年3月現在では約10kmが竣工している。

実際に事業化が図られた路線は、多くが住居地域に属していた。

3. 戦後の細道路網計画について

① 計画再検討の背景および意図 昭和20年代の道路整備は戦争で被災した道路の復旧に重点がおかれ、財政難や資材の不足などのため、新路線の建設は幹線レベルの道路でも滞りがちであった。このため、昭和30年代にはいると自動車の増加に対して道路容量が追いつかなくなることが叫ばれ、街路整備計画の再検討がなされることとなった。

昭和32年現在、都市計画街路として決定されているものは表2の通りとなっていたが、昭和34年刊の「東京都市計画街路再検討資料(1)」には、今後この事業を遂行しようとする細道路だけで約2500億円の費用がかかり、残事業の完成も計画性をはるかに越えた時間になるだろうとの報告が述べられている。そして、何本もの細道路よりも1本の幹線道路の方が投資効率が良い、細道路が計画決定されていることによる建築上の制限に対して住民から苦情がある、細い道路が多くあると交差点も多くなり交通処理能力が低下する等の理由により、昭和41年、細道路網は一部が補助線に格上げされた以外はすべて廃止された。

② 細道路網計画廃止後の細道路相当路線の事業化 細道路網計画廃止以後、細道路の整備は市街地再開発により行うこととされた。しかし、市街地再開発事業自体の施行面積が非常に小さいため、施行面積に対する細道路網の整備も小規模なものとなっており、ほとんど細道路の整備に結び付いていない。

しかし、昭和41年の都市計画道路網図および昭和61年の道路事業現況図・区画整理地域図と比較した結果、細道路網計画総延長1466kmのうち計画再検討後、都市計画道路へ変更したと思われる分が11.5%、道路事業により同一位置で整備されたと見られるものが5.4%、区画整理で整備された認められるのが14.4%あることが判明した。よって、右図のように、事業化された細道路網路線は、計画検討以前に事業化されたものを加えると、全体のおおよそ1/3が事業化されているとみることができる。

戦後の事業化路線は、多くが旧緑地地域を含む区画整理の地域に属している。

4. おわりに

細道路網計画は都市計画の中で生活骨格街路の整備を行おうというものであった。時代の急激な流れの中で挫折を余儀なくされたものの、形を変えて同様の街路の整備が現在も続いている。

今後の課題としては、かつての細道路網計画と、現在の状況との比較・分析をより進めたいと思っている。

表2 昭和32年の東京の都市計画街路

	路線数	延長(km)	工事進捗率(%)
幹線	43	500	21
補助線	149	540	12
細道路	1010	1480	2



図1 昭和18年の細道路網計画
(太線は昭和61年までに事業化された部分)