

Ⅳ-325

戦災復興事業における広幅員街路の計画思想に関する研究

オオバ* 正会員 藤田 利和
 日本大学理工学部** フェロー 新谷 洋二

1. 研究の背景と目的

道路計画においてアメニティを重視しようとする考え方がでてきた現在、モータリゼーション以前の計画の方法論を明らかにすることは、道路計画のあり方を考える際の有効な手段であると考えられる。そこで本研究では、戦災復興事業における広幅員街路の計画路線数を数量的に把握した上で、当時計画された広幅員街路の配置、形態等の計画の特徴および変遷から、計画思想の把握を行う。

2. 研究の方法

昭和20年12月30日閣議決定の戦災地復興計画基本方針の「中小都市に於いて主要幹線街路の幅員は36m以上、その他の幹線街路は25m以上とする。」という記述をもとに幅員25m以上の街路を広幅員街路とみなし、戦災復興都市のうち5大都市を除く107都市を対象都市とした。なお戦災復興最終決定時、幅員36m以上の街路が5路線以上計画された、福岡、鹿児島、仙台、広島、浜松、川崎、呉、姫路、岡山、宇部の10都市を事例研究対象都市とし、戦災復興最終決定時の計画思想と変遷を以下の手順で考察した。

- ①街路計画標準等の国の基本方針の確認。
- ②戦災復興最終決定時の広幅員街路の配置、形態等計画の特徴の判読。戦災復興誌掲載の復興計画図、昭和戦前の街路図、各市史等を資料として用いた。
- ③戦前の都市計画図との比較による戦災復興計画の特徴的変更事項の抽出。

3. 広幅員街路の計画路線数

戦災復興最終決定時、全国107都市に於いて、最大幅員が36m以上の路線は166路線、25m以上36m未満の路線は465路線決定された。事例研究10都市で計画された幅員36m以上路線数は全路線数の40%を占める。（図-1） 事例研究対象都市の戦災復興当初計画と最終決定時の路線数を表-1に示す。戦災復興都

市計画の再検討の影響で福岡市を除く都市で計画が縮小されている。

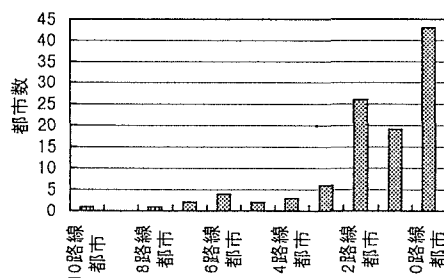


図-1 幅員36m以上路線数別都市数の分布

表-1 路線数の変更状況

都市名	当初計画		最終決定	
	最高幅員 36m以上 の路線数	最高幅員 25m～36m の路線数	最高幅員 36m以上 の路線数	最高幅員 25m～36m の路線数
福岡市	7	13	9	15
鹿児島市	9	13	8	14
仙台市	7	5	7	14
広島市	8	10	7	13
浜松市	14	18	6	16
川崎市	19	13	6	7
呉市	6	5	6	5
姫路市	9	4	6	4
岡山市	7	12	5	15
宇部市	7	10	5	4

4. 広幅員街路の配置、形態の特徴

事例研究都市において以下の特徴がみられた。

①罹災区域との関係

幅員36m以上路線のうち、罹災区域内に計画された路線長の全路線長に対する割合は、姫路(5.1%)浜松(26.7%)では低い値であったが、その他の8都市の平均は81.7%であり、罹災区域内に広幅員街路を計画しようとしていたことが分かる。

②土地区画整理区域(戦災復興最終決定時)との関係

区画整理区域内に計画された広幅員街路の路線長を戦災復興区画整理最終認可面積で除した値(路線密度)は、平均3.53km/km²と高い値を示し、幅員36m以上の街路は区域の軸をなすように配置されている。

キーワード：戦災復興事業、広幅員街路、計画思想

* 〒151 東京都渋谷区代々木2-4-9 新宿三信ビル

** 〒101 東京都千代田区神田駿河台1-8-14

TEL 03-3374-0121 FAX 03-3374-0551

TEL&FAX 03-3259-0679

③既存街路との関係

既存街路上計画路線の全幅員街路延長に対する割合(踏襲率)は、市街地では80%以上となり戦前の町割に沿った形で配置計画されている都市が多いことが分かる。戦前の町割に斜行する形で計画された路線としては、駅前吉島線(広島市)のように駅前広場と市街地を結ぶ街路でみられた。

④交差点形状

交差点形状は直交形状が多く交差点に広場が計画された例が多くみられた。また浜松市の龍禅寺可美線と八幡植松との交差点が六叉路を形成していたように多数路線の交差点も計画された。現在の道路構造令では五枝以上の交差点は禁止されているが、当時は認められていたことが関係している。(図-2)

⑤鉄道・河川との関係

鉄道・河川との交差部分では直交する形で計画されている街路が多い。広島市は6本の河川により市街地を分断されているが、河川に架かる街路は全て概ね河川に直交している。当時の架橋技術と、当時橋梁は高価であったことを原因として、橋長を最短にするため河川に対し直角に架け、橋梁部分の幅員を狭めるよう計画された。また船園町本通線(呉市)が堺川に沿う形で計画されたように鉄道、河川、海岸に沿う形で計画された街路が多い。(図-2)

⑥シンボル施設との関係

東田町追分線が浜松市役所前に計画され、駅前幹線(姫路市)が姫路城、姫路駅が街路焦点方向にできるように計画されたように、市役所、広場、城、神社、駅、山等各都市のシンボル施設に接するか焦点方向にできるように計画することにより、広幅員街路に都市のシンボル性をもたせている。(図-2)

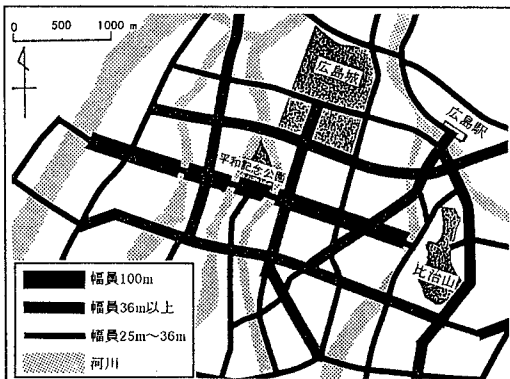


図-2 交差点・シンボル施設・河川との関係の例(広島市)

5. 戦災復興以前の街路計画との関係

以上述べてきた特徴が戦災復興最終決定時特有の特徴であるかを、戦前の都市計画図との比較により検討したところ、以下の特徴がみられた。

①全体的な街路網形状の変更はみられず、戦前の計画を踏襲していることが分かった。

②龍禅寺可美線(浜松市)のように、戦前罹災区域外に計画された路線位置が戦災復興事業では罹災区域内に変更された箇所がみられた。(図-3)

③西駅本通線と谷山街道線との交差点(鹿児島市)のように戦前四叉路が戦後五枝以上の交差点として計画された箇所がみられた。(図-4)

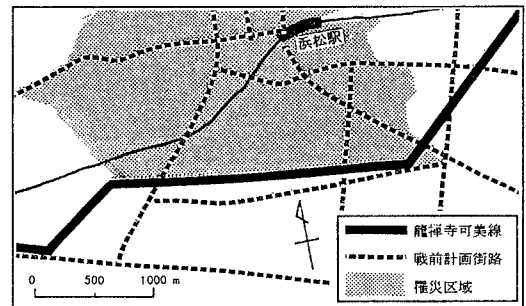


図-3 罹災区域と街路位置の変更例(浜松市)

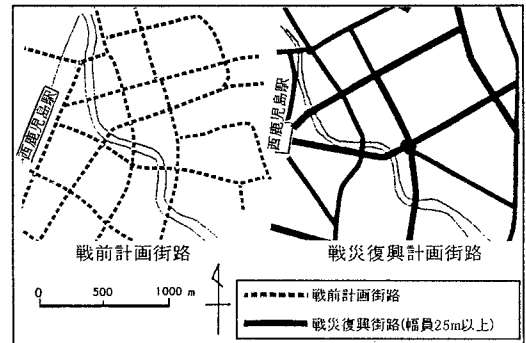


図-4 交差点形状の変更例(鹿児島市)

6. まとめ

戦災復興事業において既存街路、地形、鉄道という制約条件のなかで、制約条件を活かし都市の骨格となるようバランス良く広幅員街路を計画する思想が把握できた。また当時の技術判断が計画思想に反映されていることが推察された。今回の研究では、戦災復興最終決定時に積極的に広幅員街路を導入しようとした都市の設計思想の把握を行ったが、広幅員街路が多数計画されなかった都市の計画について調査し、今回の結果と比較することにより、結論を拡充することが今後の課題である。