

東京の戦災復興街路計画の史的研究

HISTORICAL RESEARCH OF CITY PLANNING ROAD IN RELATION TO THE WAR DAMAGE RECONSTRUCTION IN TOKYO

堀江 興*

By Koh HORIE

Making a plan of city planning roads network in Tokyo was started in 1945 under the coordination of Mr. Ishikawa, director of Section of City Planning, Tokyo Metropolitan Government (T.M.G.). And this Master Plan was determined by Council of City Planning in Tokyo Region on March 1946. In this Plan, Mr. Ishikawa applied for 100-m wide roads. But for the worst financial condition of Japan, the American famous economist and mission recommended to improve the economic policy of Japan, especially the reform of the Japanese taxation system. Japanese Government accepted the recommendation and executed new economic policy. Moreover the Government requested T.M.G. reconsideration of city planning roads. According to the request, Council of City Planning in Tokyo Region determined the new narrower roads network plan on January 1950. In this plan, the width of 100-m wide roads was reduced.

Keywords: 100-m wide road, city planning road, 2nd war damage reconstruction

1. 序

太平洋戦争が昭和20年8月終結して43年余を経た今日、大戦火を蒙った首都東京の街路の復興計画を、史的に実証的に研究することは不可欠であるが、今日まで土木計画的に本格的な研究がなされていないのが実情である。

著者は、戦後の東京の都市計画の中でも、とりわけ重要でありながら、未着手の状況にある「戦災復興街路計画の研究」の意義を認識し、ここにその街路計画の決定と変更に至る経緯を明らかにしようとするものである。これにより東京の都市計画街路の今日的将来的問題を考察する意義があると考えられる。

2. 明治初期～昭和20年までの経緯概観

東京の近代的道路は、明治5年2月の銀座一帯の大火を契機として、大蔵大輔井上馨、東京府知事由利公正、外国人技師ウォートルスを中心として整備された銀座煉瓦街を嚆矢とする。明治21年8月「東京市区改正条例」が公布され、明治22年5月、東京市区改正委員会により316路線余の道路計画が議定され、大正7年に至る

30年間をもって、123路線175km余の事業が終了した¹⁾。

大正10年5月、東京市部について、62路線103kmの都市計画道路が決定され、一部事業が始められた。大正12年9月、関東大震災により、復興院総裁後藤新平と太田円三をはじめとする有能なブレーンが中心となって、復興計画が策定され、大正13年3月幹線街路52路線、補助線街路122路線計174路線256.6kmが決定され、昭和7年度までに99%の事業が終了している²⁾。

昭和2年8月、特別都市計画委員会は東京都市計画道路ネットワークについて、「郊外ノ部」として幹線放射・環状道路20路線延長246km、補助線道路107路線延長385kmを、「市内ノ部」として、16路線延長32kmを決定した³⁾。

昭和16年12月の日米開戦ないし日本の戦況悪化のため、昭和18年3月から東京都は建物疎開事業を始めたり、防火帯をつくったりしている^{4),5)}。

昭和20年8月の終戦時における東京の被災面積は、159km²、被災戸数712千戸、罹災者数2,944千人であった。

3. 昭和21年3～4月の街路計画決定について

(1) 政府は、昭和20年11月、内閣総理大臣の直属

* 正会員 東京都都市計画局施設計画部交通企画課課長
(〒100 千代田区丸の内3-5-1)

機関として戦災復興院を設置し、同年12月30日「戦災地復興計画基本方針」を閣議決定した。この閣議決定により、全国の戦災地における復興計画が方向づけられることになった。「戦災地復興計画基本方針」では、復興計画区域、復興計画の目標、土地利用計画、主要施設(街路、緑地、港湾・運河・飛行場、その他)、土地整理、疎開土地に対する措置、建築、事業の執行、復興計画事業費の方針が示されているが、本論では街路についての考え方が重要であるので、その内容を記することとする。

イ 街路網は都市聚落の性格、規模並に土地利用計画に即応し之を構成すると共に街路の構想に於ては将来の自動車交通及建築の様式、規模に適應せしむることを期し兼ねて防災、保健及美観に資すること

ロ 主要幹線街路の幅員は中小都市に於ては36メートル以上、大都市に於ては50メートル以上、其の他の幹線街路は中小都市に於ては25メートル以上、大都市に於ては36メートル以上、補助幹線街路は15メートル以上とし止むを得ざる場合と雖も8メートルを下らず区画街路は6メートル以上とすること

ハ 必要の箇所には幅員50メートル乃至100メートルの広路又は広場を配置し利用上防災及美観の構成を兼ねしむること

ニ 地下鉄道、軌道、乗合自動車等の整備を予想せらるる場合に於ては街路は之に即応する系統幅員を有しせむること

この基本方針により、大都市東京においても幅員100mの規模をもつ放射・環状の幹線街路計画が具体的に立案されることとなったのである。

戦災復興院の総裁には小林一三が就任したが、一方の東京都では、計画局都市計画課長として、石川栄耀が着任していた。石川は、戦時中の昭和19年11月には、猛爆を受けていた東京で、日本が勝利したときのために、記念都市計画を立てることや、凱旋道路・広場をつくることも考えていた⁹⁾。また東京都内部では、東京大改造計画＝復興計画が内部作業として始められていた。この改造計画は、終戦によって大修正が加えられたが、東京復興計画の素案となっている。石川は特に「緑地地域」「文教地区」「高速度道路」「区画整理化」等に重点を置いていた。

石川は小林の知己であったことが幸いして、小林の信頼と支援の下に石川構想が開花いたと著者は考える。小林対石川のコンビは、あたかも明治時代の井上・由利対ウォートルス、大正時代の後藤対太田等のコンビを思わせるものがあり、後世に遺る大事業は、単に一人だけの能力等で実現されるよりは、そのときのマンパワーのある治世者などのめくり合わせによることが多いと著者は考察するのである。

小林は、昭和21年10月「復興と次に来るもの」を著しており、一方の石川も昭和16年10月「都市計画及国土計画」に続いて、昭和21年10月には「都市復興の原理と実際」を著している。後者は、東京の戦災復興計画を立案するうえでの考え方を知らうで重要であるとはいえ、難解な点がある。石川の東京復興計画の理念には、人口・交通緩和、立地適地性、交通最少、社会結合力、環境整備、健全慰安充分、防災、能率性を描き、美しい都市にすること⁷⁾にあった。

(2) この考えを石川は世に広く問うため、昭和22年「20年後の東京」と題した映画フィルムを作成している⁸⁾。石川はこの中で「一国を代表する首都東京の復興に、都民一人一人の協力を求めるとともに、復興建設に携わる人達の熱意を昂揚させること、有史以来初めての不幸な戦災を千載一遇の機会として、子孫に笑われないような都市計画をつくりあげることの願いを込めて製作した」と述べている。この映画フィルムには、当時の東京の焼野原等珍しい光景がおさめられ、石川がパリやロンドン等の都市づくりを例にとり、東京の都市のあるべき姿に思いをはせ、悲惨な戦災都市東京を目の前にしつつも「東京は将来の国際都市として整備していかなければならない」と述べている。

戦争により、東京の罹災面積は26.8%、罹災戸数32.6%、罹災人口は31.9%を数え、貧困な状態にあった東京が将来国際都市として発展すると予見する人は当時少なかったが、今日の東京は、石川が述べたとおり、国際都市として着実に発展しており、石川の先見性には卓越したものがあつたと著者は考える。

(3) 「復興計画は、夜に日をついで行われた」⁹⁾ことから、東京都は早い時期に、復興都市計画街路を決定するための作業を始めていたことが推察できる。昭和20年12月30日には「戦災地復興計画基本方針」が決定されているが、同27日には「東京都市計画街路決定ニ関スル件」の決裁文書の起案が、すでに東京都内部で行われており¹⁰⁾、翌昭和21年1月7日には、早々と都長官の決裁が終了している。本決裁文書は、都長官から内閣総理大臣宛の、東京都市計画街路決定に関する申請のために行われたものである。しかしながら本決裁の都市計画街路計画の文書以前に、都市計画東京地方委員会名の入っている用紙に記された、いわば原案ともいべきものが存在していたことを著者は指摘したい。この原案と決裁案を対比すると、起点、終点、主なる経過地、幅員について、原案の段階で、決裁案に向けて、推敲がなされたことがわかる。そのうち計画幅員100mにかかわる大規模な変更分について、作表・対比させると、表1-1ようになる。

まず放射5号線(現甲州街道)については、起点麴町

表一 東京都市計画街路大規模幅員変更対比表

街路番号	起 点	終 点	計画巾員 (m)
放 5	麴町区隼町	世田谷区烏山町	50~100
	麴町区麴町二丁目	"	内訳で区間の取り方に相違有
放 6	麴町区九段三丁目	板橋区石神井関町二丁目	40~100
	"	"	内訳で区間の取り方に相違有
放12	京橋区寶町一丁目	足立区保木間町 埼玉県界	40~100 内訳で京橋区寶町一丁目~下谷区三之輪町は100m
	"	"	"
放14	淀橋区東大久保一丁目	葛飾区小岩町七丁目	40
	下谷区御徒町一丁目	江戸川区小岩町二丁目	40~100
放15	麴町区九段一丁目	江戸川区下篠崎町	40~100
	"	"	40~50
放19	京橋区室町一丁目	蒲田区東六郷四丁目	80~100
	"	"	50~100
放32	日本橋区蛸殻町一丁目	城東区亀戸町七丁目	40
	深川区東陽町三丁目	向島区寺島町四丁目	40~100
放33	本所区横川橋三丁目	深川区東陽町三丁目	40
	京橋区槇町一丁目	京橋区新川二丁目	50~100
放34	京橋区槇町一丁目	京橋区新川一丁目	50~100
	麴町区霞ヶ関一丁目	深川区第六号埋立地	50
環 1	麴町区祝田町	麴町区大手町一丁目	40~100
	麴町区霞ヶ関一丁目	"	40~50
環 2	芝区新橋一丁目	神田区佐久間町四丁目	50
	芝区新橋四丁目	下谷区御徒町一丁目	100

(注) 上段：原案； 下段：決裁案（巾員100m）

放12のみ原案、決裁案とも同一である。

区隼町から四谷区四谷三丁目までを幅員 50~100 m としていたが、これを起点麴町区麴町二丁目とし、四谷区四谷二丁目に至る間は、すべて 100 m にしている。

放射 6 号線については、起点麴町区九段三丁目~中野区本町一丁目までは、すべて 100 m の幅員であったが、これを牛込区市谷本村町~中野区本町通一丁目を 100 m としている。さらに中野区本町通一丁目以西終点までの間を 80~40 m にするなどの変更を試みている。

放射 12 号線（通称昭和通り）は、起点、終点、計画幅員とも、原案と決裁案がまったく一致しているものとして唯一である。

放射 14 号線については、全線 40 m の幅員であったものを、下谷区一丁目~浅草区蔵前一丁目までは幅員 100 m としている。これらはいずれも原案の文書の中で修正加筆が加えられたものである。

しかし放射 15 号線以降の路線については、原案文書の中で修正加筆が加えられず、何の理由も付されずに、決裁文書の中で、はじめて変更された内容で記されている。

すなわち放射 15 号線については、麴町区九段一丁目~城東区亀戸七丁目までは幅員 100 m とされていたが、決裁の段階では、100 m 計画はなくなっている。

放射 19 号線（現第一京浜国道）については、原案では起点京橋区寶町一丁目~芝区田町四丁目の幅員 100 m は決裁案でも存置されたものの、芝区田町四丁目~蒲田区東六郷四丁目（終点）は 80~50 m に変えられた。

放射 32 号線は、原案では、幅員はすべて 40 m であったが、これを起点深川区東陽町三丁目から本所区向島押上町間は幅員 100 m としている。

放射 33 号線の場合は、原案で放射 34 号線として計画された路線とそっくり移し替え、起点から京橋区八丁堀一丁目までは幅員 100 m に変更している。

放射 34 号線は、麴町区霞ヶ関一丁目~深川区第 6 号埋立地に変更となり、計画幅員 100 m はなくなっている。

次に環状線について検証することとする。環状 1 号線は、原案では麴町区九段二丁目~同一丁目が幅員 100 m であったものが完全に消失している。環状 2 号線は、終点位置が神田区佐久間町四丁目から下谷区御徒町一丁目変わったほか、全線幅員 50 m であったものを 100 m に変更している。

このように、放射 15 号線~同 34 号線および環状 1 号線、同 2 号線が、原案から決裁案に至る段階で、何の理由も付されずにルートや幅員が変更されている。

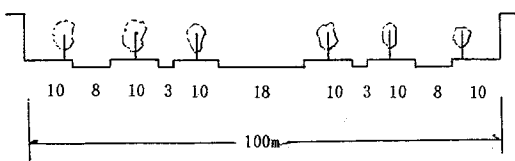
(4) 本計画決裁案には、次の理由書が付けられている。「帝都ノ復興計畫ハ過般ノ戦災ニ鑑ミ既往ノ都市構成ニ對シ根本的且綜合的ナル再検討ヲ加ヘ之ヲ樹立スル

ノ要アリ而シテ之ガ急速ナル綜合計畫ノ確立ハ帝都復興上喫緊ノ要アルヲ以テ各種施設計畫ニ付目下鋭意策定中ナルガ差當リ調査完了セル幹線街路ヲ都市計畫トシテ決定シ健全ナル帝都復興ノ一規範ヲラシメトス 即チ通過交通ヲ徒ニ都心及副都心ニ集中セシメトスルノ傾向アリタル既往街路ノ構成ニ検討ヲ加ヘ之ガ分散ヲ圖リ以テ交通能率ノ増進ニ資スト共ニ幅員ヲ擴張シ將來交通量ノ増大ニ備ヘ緑地帯ト併セ都市ノ防災ニ寄與セシメトスルモノナリ。このことから、当時幹線街路の計画決定を他に先がけて急いでいたこと、“帝都”復興を強く念頭に入れていたこと、都心・副都心への集中・通過交通を排除すること、将来の交通増加を予想して広幅員街路（たとえば100m幅）をつくり緑地帯としてリザーブをはかっておくことなどを考えていたことがわかる。100m幅員の考え方については、石川の学位論文¹¹⁾および同論文に付された東京都市計画街路網図（縮尺3万分の1）に、二通りの異なった記載がされている。前者を図一1(a)に、後者を(b)に示す。なぜこのような相違があるのか今後の研究が必要であるが、将来交通需要が増大したときの、車道空間創出のために、あらかじめ街路の中心部を広幅員の緑地帯として残そうとしたことに1つの特色がある。すなわち、この街路計画の幅員のとり方に“ゆとり”がみられるのである。すなわち、近年の街路幅員の決め方にあたっては、細かい交通量の算定が根拠となっており、ゆとりのある計画幅員をあらかじめとることは、困難を伴うことが多い。その意味で、貧困状態にあった戦後の東京で復興計画街路の立案にゆとりをもたせていたことは、特記されるものといえる。しかし後述するような、昭和25年3月の計画変更では、この100m道路計画は縮小されたが、昭和34年8月には、逆に昭和21年3月に100m道路で計画された一部の箇所が、都市高速道路の計画ルート（たとえば放射19号線）にされたり、構想ルート（たとえば環状2号線）に選定されている。ここに、時代の変遷により都市計画のプランナーが変わっても、街路のルートを新しく選定する場合には、後世のプランナーはまず既存の街路の拡幅の可能性を極力求めたり、民地補償を必要としない公有地を計画の対象とするなど、思考パターンには類似性

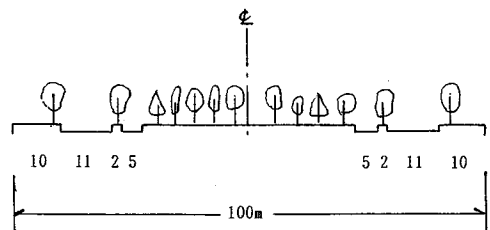
があるといえる。

(5) この街路計画については、原案と決裁案にそれぞれ工事費積算書が付いているが、まとめて対比させると、表一2に示すとおりである。表一2から次の事柄が理解できる。①延長については、放射・環状街路とも、決裁案の方が短く、その差計は、約17.5kmである。②それにもかかわらず工事費合計は、決裁案の方が放射環状街路とも高く、原案と対比して合計6億4137万円の増嵩を示している。その大きな要因は、道路築造費の3億7551万円と橋梁費の1億5263万円、合計5億2804万円の経費増である。③用地費と物件移転費の全体工事費に占める合計割合は、原案が66.4%、決裁案が50.6%であり、当時も用地・物件補償費50%を越えており、大都市東京の道路工事費は高いものがあったことがわかる。

(6) 昭和21年3月2日、内務省第一会議室において都市計画東京地方委員会が開催され、「東京復興都市計画街路決定ノ件」が議第362号として上程された。この議第362号に上程された街路計画は、内容において東京都の決裁案とまったく同一である。席上東京都長官藤沼庄平は、あらかじめ用意された「大日本帝國政府」と銘記のある「会長挨拶」をもとに簡単な挨拶をした後、建設局長佐藤彰三から計画策定の経緯が述べられた。ここにその要点を記す。「①従来ノ帝都ハ保健、保安、交通其ノ他都民生活上各般ニ亘ツテ頗ル多クノ弊害ヲ有ツテ居ッタノデアリマス ②其ノ性格ニ付テハ帝都デアリ、政治ノ総中心デアリ、文化及經濟ノ中樞都市デアラネバナラナイコトハ論ノナイ所デアリマス ③其ノ結果帝都ハ以上ノ性格ヲ保有シツツ、都市能率高ク心身ノ保健上モ快適デアリ、而モ観光價値ガアルト共ニ文化創造ニ適應シ、又或ル程度ノ生鮮食糧ノ自給力ヲモ有ツテ居ルト云フコトニ目標ヲ置イタノデアリマス ④最初ニ決定シナケレバナラナイノハ、都市ノ大略ノ構造ヲ決定致ス地域デアリマシタノデ、之ヲ最初ニ纏メ之ニ即應シテ街路、緑地、鐵道、軌道、飛行場、河川、運河、港湾及上下水道等ノ供給施設計畫竝土地區劃整理ヲ決定スベク努力ヲ重ネテ結果何レモ大体ノ案ガ出来テ居リマス ⑤次ハ街路計畫デアリマスガ之ハ建築線ヲ決定スルモノデ



図一1(a) 街路横断面図



図一1(b) 街路断面図

表一 工事費概算調査対比表（上段：原案，下段：決裁案，延長：km 単位，費用：1 000 円単位）

路線名	延長	用地費	物件移転費	道路築造費	橋梁費	特殊工事費	事務費	合計
放射街路	318.4	577,084	108,477	189,895	92,640	10,500	48,931	1,027,527
	303.4	591,563	139,441	403,906	219,875	17,000	72,205	1,443,990
環状街路	200.4	332,684	79,471	137,214	20,000	25,600	29,749	624,718
	197.4	341,826	87,608	298,716	45,300	33,700	42,481	849,631
合計	518.8	909,768	187,948	327,109	112,640	36,100	78,680	1,652,245
	500.8	933,389	227,149	702,622	265,175	50,700	114,686	2,293,621
%		40.7	9.9	30.6	11.6	2.2	5.0	100.0
差（下段－上段）	-17.5	23,621	39,101	375,513	152,535	14,600	36,006	641,376

アリマスカラ、将来ノ事業ノ實施ヲ容易ナラシムル爲ニハ矢張り至急決定ヲ要スルノデアリマス。然シ乍ラ帝都ノ戦災區域ハ誠ニ廣イ區域デアリマシテ、之ガ區域内ノ街路計畫ヲ爲シマスニハ當然全區域ノ街路ニ付テ檢討ヲ要スルコトナリマス關係上之ガ全區域ノ案ヲ作業致シマスノニハ尚相當ノ時日ヲ要スルノデアリマス。ソコデ不取敢幹線ノミデモ決定シテ置ク方ガ好イノデハナイカト云フコトナリマシテ四十米以上ノ街路ヲ至急決定スルコトトシ、昨年十二月末ニ戦災復興院ニ對シ決定方ヲ上申シ（著者注：前述により、今年1月上申とする方が正しいと思われる）、戦災復興院ニ於テハ國庫補助等ノ關係モアリマシテ、研究ヲ重ネラレマシタ結果附議セラレ本日提案ヲ見タノデアリマス」。

佐藤はこのように述べているが、都市計画東京地方委員会への付議の段階では、東京都と国との間の計画上の齟齬はなく、調整はすべてはかられている。

ここで注目されるのは、②で述べたように東京を帝都として位置づけ、政治、文化、経済の都市であるとしている点である。すなわち明治時代の市区改正条例の制定や計画化の過程において、また大正時代の震災発生から復興計画の立案時においても、東京をまったく同じ帝都存続の視点で、当時の治世者や都市計画プランナー達が位置づけていたことを、著者は過去の明治、大正時代の幹線街路形成の歴史的変遷論文の中でも述べてきたところであるが、昭和の時代においても、視点が同じであることを実証的にここに解明するものであり、歴史の連続性、不動性がいつの時にも存在するものであることを著者は指摘したい。敗戦で混乱した東京であったとはいえ、当時いかに国や東京都の都市計画のプランナー達が東京の復興計画に対して大きな理想を描いていたかを知ることができるのであり、著者は当時の人達の努力を高く評価するものである。

（7）佐藤に続いて石川幹事から、計画案の内容について説明が行われた。石川は、昭和20年12月22日策

定になる「帝都復興計画要綱案」を席上委員に配付し、これをもとにして説明を加えている。これは「東京都計画局都市計画課」名の入った謄写刷りB4版7ページから成るものである。その内容の概要を抽出してここに記す。

「第一方針 帝都の都市性格については、政治、文化、経済の中核である。一部工業の地方分散をはかり、人口の過大集中を避ける。都市能率の高い心身の保健上快適にし観光価値があり、文化創造に適応し、生鮮食糧の自給力をもつものとする。第二要領 二 東京都市計画（1）人口計画：300万人を最も適当とし、最大500万人とする。（2）土地利用計画：（イ）用途地域として緑地地域、工業地域、商業地域、住居地域、混合地域とする。（ハ）特別地区として行政地区、文教地区、消費観興地区、医療地区、交通運輸地区を設ける。（3）施設計画（イ）交通施設計画：街路として幹線街路、補助街路、細部街路、高速度道路を設定する。なおここでのいう高速度道路とは、国道等を拡巾し定流式交通処理等によって、高速性を保たせる意味のことである。（著者注：他に鉄道軌道、高速度鉄道、飛行場、河川運河、港湾が挙げられている。さらに（ロ）として緑地施設、（ハ）として供給施設、4として土地区画整理についての記述がある。紙面の都合上割愛する）。

速記録によると、石川幹事は本審議会で、はじめに地域・地区計画を記入した図面を会場に掲示して説明を行っており、このとき使われた図面は、東京都に存在しないが、石川が学位論文審査に提出した「東京復興都市計画緑地公園施設計画図」（青焼図面に着色されている。縮尺3万分の1）等が使われたのではないかと著者は推量するのである。なぜならば、当日の審議会議事速記録から石川が述べている事柄の中に、着色部についての説明（たとえば「白イ所ハ農業地域」「緑ニ近イ曖昧ナ色、此ノ色ノ所ガ住居地域」「赤イノハ商業地域」「黄色ト空色ノガ工業地域」）がみられる。この説明におおむね符

合する図面は、石川の学位論文に付されたものだけしか現存しないことによる。なお、審議会で使われた図面等が下敷きとなって幹線・補助線街路網等を折り込んで製作された3万分の1の図面が、「東京都建設局監修復興都市計画一覧図」として昭和21年8月20日に印刷され、同25日に発行されている（東京都都市計画局蔵）ほか、「東京都市計画地域指定図」（縮尺3万分の1）が、昭和21年11月15日印刷、同20日発行されている（東京都財務局蔵）。したがって、今日現存する関連図面はわずか数葉にすぎない。

（8）次に本論ともいうべき議第362号「東京復興都市計画街路決定ノ件」の議題について、石川は「空襲のために既存の図面が焼かれたため、極めて不鮮明な青写真しか委員の手許に渡せない」ことを断ったうえで、次のような趣旨の説明を行っている。「今回の審議は幹線道路網であり、幅員40m以上100mのものである。既往の街路網には欠点がある。すなわち江戸以来の街路網が、神田を中心に放射形をなしているが、今日では京橋芝口一帯が市街地の中心となっている。例えば東北方面から都心を経て横浜方面へ連絡する道路がネックとなるような形状にある。新宿、渋谷等の盛り場に外部からの交通集中を来している。幹線道路に歩車道の区分がない」。石川はこれらの問題を指摘したうえで昭和通りは

幅100mとしたことなどを述べた。しかしこの後の説明は、本人が図面を直接指しながら逐次説明を行っている模様で、速記術にも不完全さがあるため、説明の意味が断片的にしかわからない箇所が多い。したがって本格的な分析は、本論では割愛することとする。

この石川の説明では、各出席委員に非常に不鮮明な青焼き図面（図-2）を配布しているのみである。石川の説明に対して、糟谷磯平、山口久太郎、小椋善男、長谷川正道、安藤又五郎各委員（いずれも都議）、喜安健次郎（帝都高速度交通営団総裁）、渡辺鉄蔵（学識経験者）から、道路境界線確定のための杭打ちの時期、緑地計画案との整合性、事業執行計画と体制、広幅員道路の構成と使われ方、宮城と交通計画との関連、飛行場との関連、計画過程上の関係機関協議、計画線と地形上の整合性などについて質疑が行われた後、全員一致で原案どおり計画案が決定された。

この結果、戦災復興院は、昭和21年3月26日第3号告示をもって、東京都市計画街路のうちの幹線街路分について、都市計画決定がなされている。

（9）次に東京復興都市計画街路のうち、補助線街路の追加決定の経緯について述べる。本件については、昭和21年3月23日東京都内部で起案され、2日後の25日決裁となり、都長官より内閣総理大臣宛「東京都市計

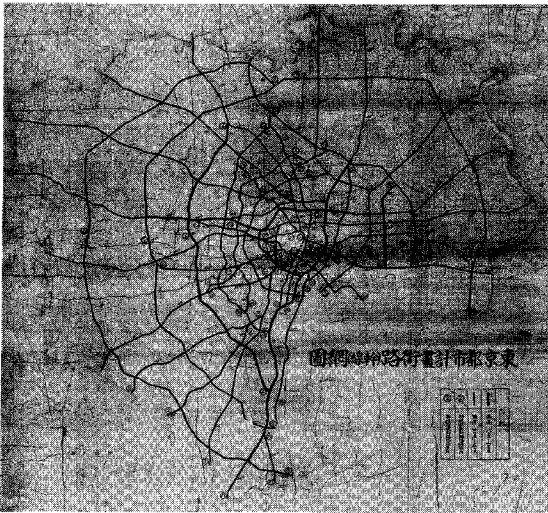


図-2 東京都市計画街路（幹線）網図（区部、昭和21年3月決定、原図縮尺1/5万、東京都都市計画局蔵）



図-3 東京復興都市計画街路（補助線）網図（区部、昭和21年4月決定、原図縮尺1/3万、東京都都市計画局蔵）

表-3 工事費概算調書（幅員：m単位、延長：km単位、費用：1000円単位）

路線数	巾員	延長	用地費	物件移転費	道路築造費	橋梁費	特殊工事費	事務費	計
123	20~40	390.9	386,744	77,350	322,580	119,780	38,000	49,708	994,162
			38.9	7.9	32.4	12.0	3.8	5.0	100.0 %

畫街路追加決定ノ件」が申請された。これにより昭和21年3月28日第44回都市計画東京地方委員会が、内務省において開催され、「東京復興都市計画街路追加決定ノ件」として付議された。本委員会では、「東京復興都市計画緑地決定ノ件」「東京復興都市計画土地区画整理決定ノ件」も同時に付議されている。本件にかかわる補助線街路の計画案は、1号から124号までの路線が一括上程されている。このうち幅員で最も大きいものは、補助77号線(豊島区日出町三丁目～同区池袋一丁目)と、補助83号線(王子区王子町～同区東十条二丁目)の2路線のみで、その幅員は40mである。一方最小幅員は20mであるが、路線数は数多ある。工費概算は表—3のとおりである。

本委員会における石川の説明の趣旨は、「①補助線計画が駅を中心にして配置されたこと、②学園、庭園、公園との接続には、既存の道路を含め、計画的に意が払われた」というものであり、幹線街路計画決定と比較して、あまりにも簡単な説明に終わっている。

これに対し、山口久太郎委員が「総て賛成」の意見を述べ、糟谷磯平委員は、議決することに対する懸念を示しているものの、円滑な事業実施と行政側の適切な対応を条件に賛成している。このわずか2人の簡単な質疑と石川の簡単な答弁だけで、原案どおり可決された。

この結果、昭和21年4月25日付戦災復興院告示第15号をもって都市計画決定となった(図—3)。

以上が戦災復興都市計画街路決定の概要である。

4. 昭和25年3月の街路計画の変更について

(1) 2.で述べた東京の戦災復興にかかわる街路計画が、今日の東京の街路網計画の大宗を成している。しかしながら、戦後のこの大規模な街路計画も、当時の大きな経済的疲への再建政策等により、地方財政の窮迫が大きく、復興事業は進捗しなかった。特に昭和24年度は、いわゆる「ドッジライン」によって、全般的に補助金の対象事業範囲が狭められた¹²⁾。加えて昭和24年9月シャープ使節団による日本の税制改革にかかわる勧告が発せられた。都にとっては国からの地方配付税と国庫補助金にあたる額が、都の財源から消えた^{13)、14)}。一方政府は全国の都市の戦災復興計画に再検討を加えることとし、昭和24年6月24日「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針」を閣議決定した。すなわち復興計画については、「交通、防災、保健上必要な限度に既定計画を改変して、建築物等の計画制限を緩和する」、街路については「幅員の甚だ大なる街路(概ね三十米以上)は、その実現性並びに緊要度を勘案して適當に變更する。」、そして事業については「5ヶ年以内に完了し得る様豫算措置を講ずるものとする」とされたのである。当日

付で「建設大臣談」として「官民各層の御賢察と御協力をお願いする」旨の文書が出されてもいる。この基本方針の趣旨に則り「戦災復興都市計画再検討実施要領」が建設省から出された。そのうち街路に関する部分を、ここに記載する。「イ、街路網計画については、その系統及び配置は原則として既定計画を變更しない。ロ、幅員甚だ大なる幹線道路については、高速六車線以上を予想して計畫されたもの、高速車線と緩速車線を分離するよう計畫されたもの及び美觀上植樹帯を設置するよう計畫されたもの等について、幅員縮少の可否を検討する。ハ、防火帯を目的とした街路の幅員は、原則として三十六米を併有せしめる。已むを得ずこれを縮少する場合は、沿線を防火地区又は準防火区域に指定し、防火建築物以外のものを制限する等の措置を講ずる。但しこの場合においても最口幅員三十米を下らない様にする。ニ、驛前廣場を縮少する場合は、別表の面積を標準とする。ホ、家屋移轉、地下埋設物等特に多い路線で在來道路との關係上路線の位置を變更することが適當と認められるもの並びに幅員三十米以下のものであっても副道との綜合的考察の下に縮少するを適當と認められるものは検討する。ヘ、工事施行済(換地豫定地指定済を含む)の路線と關連する街路幅員の變更については、施行済部分の幅員との調整を圖る。」さらに昭和24年7月1日建設省都市局長は、都道府県知事に対して「戦災復興都市計画の再検討について」の文書を発している。

(2) これら諸般の情勢により、東京都は、昭和24年12月8日決裁になる「東京復興都市計画街路の変更について」の文書を、知事より建設大臣宛提出し、昭和25年1月20日「東京特別都市計画街路変更の件」が、建設大臣益谷秀次より都市計画東京地方審議会に付議された。

昭和25年2月4日都市計画東京地方審議会が、東京都議会議事堂で開催され、議第419号「東京特別都市計画街路変更について」の議案が付議された。東京都知事安井誠一郎遅参のため、仮議長岡安彦三郎(都副知事)が案件提出の趣旨説明を行い、幹事塩沢弘から説明が行われた。塩沢は次のような趣旨の変更理由を述べている。「①経済9原則に即応して都市計画の再検討を行い、都市復興の速やかな完遂を期した。②美觀の点を二次的に考え、交通、防災、保健に重点を置いて、計画の再検討をした。③幅員の大きな街路については、その実現性及びその緊要度を考えて再検討した。④現計画幅員が100mの昭和通りは、将来の高速自動車道路の關係と、都市防災の見地や都市の美觀から、44mの植樹帯を中央部に計画し、将来の自動車高速度道路に轉換し得るといふ見通しの下に考えたものであるが、今回は、植樹帯を最小限に切りつめ、幅員の縮少を図った。⑤堅牢建築物

の多い沿線の街路拡巾は行なわない。⑥防火的に必要な幅員を確保した。⑦電車通りなど歩道のない部分は、歩道だけは拡げる方針とした。⑧幅員100mで決定されている外濠の環状線(著者注：環状2号線を指している)は、濠を含んだものであったが、今回は水面部分を除いて幅員40mとした。⑨環状6号線については、美観的な要素等を切りつめ、80mを40mとした。⑩今回の変更により、街路の面積は従来よりは30%減少となる。」

これらの説明に対し、山口三樹、山口久太郎、窪寺伝吉の各委員から、質疑が繰り返されている。3人の委員の発言と答弁の趣旨は次のとおりである。「①将来さらに変更する可能性はあるか(答弁：変更はない)、②変更内容については十分な審議が必要であると考えるが如何か(答弁：現地等において調査を行い検討を加えた案が今回の再検討の結果である)、③100mの幅員を50mに縮小すると、真面目に建築線を守って建物を建てた人が迷惑する(答弁：町並としては別箇の詳細な設計によって支障のないようにしたい)」。ここで山口委員から、議第420号議案「東京特別都市計画公園及び緑地の変更」と併せて、議論すべきであるとの意見が出され、議長安井の采配により、420号議案とあわせての質疑となったが、中塚栄次郎、山口久太郎、遠山景之、井上義海、白石威一が少々の発言をした後、議第419号、420号の両議案とも、満場一致で原案どおり決定をみた。

この結果、昭和25年3月の告示により正式決定の運びとなった。

前述したように、昭和21年3月に決定された幹線街路の中に幅員100mや80mの規模をもつ街路が存在していたことは、東京の幹線街路の計画史上、大きな特徴である。しかしながら、昭和21年3月の計画決定後4年で、計画幅員100mや80mの街路は、法的手続きに

よって消失したのである。

そこで、この100mや80mの道路の計画がどのような思想で決められ、そして消失したのかについて、具体的な例をもって分析評価することとする。

a) 放射12号線および19号線について

この計画線は一部分が通称「昭和通り」とよばれているが、昭和通り自体は大正の関東大地震による震災復興計画によって、現在の東新橋から上野駅東口に至る間が放射1号線として当時幅員44mで整備されたものである。昭和21年3月の都市計画決定によって、この放射1号線は、放射12号線と19号線に街路番号が変わり、表一に示すような区間について、100mの街路が計画されたのである。

昭和21年3月2日の都市計画東京地方委員会で、石川は次のように述べている。

「……帝都全体ト致シマシテハ東海道方面カラ入ッテ参リマス国道ノ形ガ決マリマシテ、帝都ノ中ヲ通り抜ケマシテ、東北方面、常盤線方面ニ流シテ行クト云ウヨウナ交通ヲ乱シテ居リマス、ソレガ帝都ノ交通上ノ支障ナル譯デアリマス、ソレハ大部分幅員ノ問題ガ起ッテ来ルノデアリマスガ、……、進駐軍ガ入ッテ参リマシテ、高速度ノ自動車ヲ走ラシテ参リマスト、ドノ道路ト雖モ其ノ道路ニ車道ノ幅員ガ取入レテ居ナイ……」

「……神田、日本橋ノ不合理ナ緩ヲ修正致シ、且新橋ノ「カーヴ」デ狭メラレ、更ニ札ノ辻デ押エラレト云フ此ノ不合理ヲ此ノ俥デ修正致シマス為ニ、先ヅ昭和通ヲ百メーターニ改メマシテ……」。すなわち震災復興計画においても震災復興計画と同じように、昭和通りの交通機能が帝都の交通体系上重要であるという共通の認識をしたうえで、第一義的には、円滑な交通処理と高速度の自動車(高速道路のことではない)がスムーズに通れる



図—4 放射12号線等変更平面図(昭和25年3月)
(縮尺1/3000, 東京都都市計画局蔵)



図—5 環状2号線等変更平面図(昭和25年3月)
(縮尺1/3000, 東京都都市計画局蔵)

ように、放射12号線と19号線の計画の中に100m幅員をもつ街路計画を採り込んだことがわかる。

この計画に対して、昭和25年2月の都市計画東京地方審議会では、前述(4.(1),(2))した事柄を踏まえ、たうえで、「昭和通り」について、幹事塩沢は次のように述べている。「……百メートルに決定いたしましたのは、いろいろの理由がございます。例えば将来の高速自動車道路の関係もでございます。或いは都市防災上の見地もございましたが、特に大きな考慮を佛いましたのが、都市の美観でございまして、百メートルの中四十四メートルを植樹帯に計画をいたしております」。

塩沢は、この植樹帯を最小限度に切りつめて、幅員の減少を図ったと説明している。その結果、計画幅員は震災復興計画でつくった44m道路の現況幅員にそのまま戻した形となっている。図-4は東京駅南口近くを通る昭和通りの当時の計画変更(一部)箇所を示したものである。このときは幅員構成まで示されていないが、幅員100mを44mに計画変更した手法には直截的な飛躍があるといえる。

b) 環状2号線について

昭和21年3月に決定された幹線街路のうち幅員100mの環状2号線について、昭和21年当時議論した形跡が公式記録で見当たらないが、著者として注目することがある。それは昭和25年2月の都市計画審議会で、幹事塩沢弘が、外濠の環状線は、濠を含んだ100m幅のものを、水面部分を除いて40m幅員に変更すると述べている点である。環状2号線は経過地として赤坂見附～四谷～市ヶ谷～飯田橋を含んでいる。図-5は、四谷付近から飯田橋に至る区間にかかわる昭和25年3月の都市計画街路変更平面図である。図からわかるとおり、四谷近辺～市ヶ谷～飯田橋に至る、江戸時代につくられた外濠のほぼ半分の水面が、昭和21年3月時点の都市計画決定で、幅員100mの道路計画線内に入れられている。それを昭和25年2月の都市計画東京地方審議会では、外濠部分を計画から除外して、計画幅員を40mにすると塩沢は述べているのである。著者が指摘したいのは、100m幅員の幹線街路をここにつくるとなれば、おそらく濠の埋立てを行うことになり、濠の景観は失われてしまうが、石川は東京の理想像の中で、歴史的遺構や水景観をどのように価値評価していたかである。石川は、前述した昭和21年3月2日の委員会の席上で、環状2号線という言葉遣いはしていないが、それを思わせる発言が速記録にみられる。すなわち「……外濠ヲ通りマシテ、謂ハバ都市美幹線トシテ多少装飾的ナ形ヲ持チマシテ、此処ニ百メーターノ環状道路ガ出来ル訳デアリマス……」。石川の都市の理念と具体的街路計画との間にいささか乖離がみられると著者は考える。

c) 環状6号線について

環状6号線は東京の都心からおおむね6kmの所で環状型をなす計画路線で、基本的には昭和2年8月、豊多摩郡澁谷町大字澁谷から北豊島郡板橋町大字下板橋の間および足立区千住町大字千住から南葛飾郡砂町大字本砂町の間合計約20.6kmについて、幅員22mで都市計画決定されている。昭和21年3月、この環状6号線は品川区大井南濱川町から板橋区板橋町五丁目の間を幅員80mで都市計画決定されたのであるが、石川は同年3月の委員会で次のように述べている。「……帝都ノ中へ集中シテ参リマスル地方交通ヲ、中ヲ通ラナイデ、外ニ捌ケヲ為シ、例ハバ京濱国道、是ハ中ニ入りマス前ニ、此処ニ省線ノ丁度外側デゴザイマスガ、環状線トシテ或程度現在仕事ヲ進メテ居リマスガ、之ヲ八十「メートル」ニ廣メマシテ之ニ依ツテ下ノ方ニ流シテヤラウト云フ風ナコトヲ考ヘタ訳デアリマシテ……」[「東海道カラ来テ外ニ参リマスル外廓トシテノ環状線、ソレヲ八十「メートル」ニシタ訳デアリマス……」。昭和25年2月の審議会では塩沢はこの環状6号線について、「……交通緩和のために非常に重要な路線でございますが、これにつきましても美観的の要素等をできるだけ最小限に切り詰めまして四十メートルに縮小したそうというわけでございます」。すなわち街路幅員構成の中で「美観」という概念は、否定もしくは二の次とされたのである。今日、道路景観のあり方が問われているが、かつての昭和21年3月には街路の美観が認識され計画に盛り込まれていながら、昭和25年3月には計画理念から遠ざかったことを著者は惜しく思う。

結局、東京都は、放射12号線、19号線、環状2号線、6号線などの広幅員計画について、前述した昭和24年6月の「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針」の閣議決定と、「戦災復興都市計画再検討実施要領」(建設省)に従い、都市計画街路を全面的に縮小したのであるが、著者としては、当時の貧困な国情等を勘案すれば、都市計画街路の全体的な縮小はやむを得ない措置であったと考える。しかし、この直後に起こった朝鮮動乱による日本の特需景気や昭和30年代から始まった急速な日本経済の復興、東京オリンピック開催決定による、国策としての大規模な道路整備政策等が展開されたことを併せ考えると、道路の計画幅員縮小化を、年次的に今少し見合わせ辛抱していたならば、街路は昭和21年3月の計画によって、今よりも広いものがつくられていたのではないかと考える。

5. 結 語

昭和21年3月に、東京の近代的体系的道路計画が再構築されたときは、多くの人が理想に燃え、前途を大き

く展望したのであったが、気宇壮大な計画も、当時の日本の厳しい経済等により、数年で縮小化を余儀なくされたことに、一抹の無念の感が残る。明治期においては「帝都の道路整備」は、1つの大義名分であった。また大正期の関東大震災のときも「帝都の復興」という大義名分のもとに、道路をはじめとした、さまざまな整備が可能であった。しかし昭和の戦災は、全国的規模のものであったために、単に帝都、首都の整備だけを国が進める大義名分は喪失したと思われる。それゆえ、昭和21年3月に決定され、昭和25年3月に大幅に縮小された都市計画街路もさまざまな要因により、今日もなお完成されていない状況にある。今後も東京の都市計画街路の整備には、多くの難局が予想されるが、先人の築いてきた事蹟を礎として、今日的現代的英知や土木技術の進展等により、都市計画街路整備の政策がいつそう展開されていくことを期待したい。

本研究にあたっては、東京工業大学 鈴木忠義名誉教授、同 中村良夫教授、明星大学 広瀬盛行教授にご指導をいただいた。また東京都都市計画局の福田 至君の協力を得た。ここに御礼申し上げる次第である。

参 考 文 献

- 1) 堀江 興：東京の市区改正条例（明治時代）を中心とした幹線道路形成の史的研究，土木学会論文報告集，No. 327, p. 126, 1982. 11.
- 2) 東京市：東京都市計画概要，pp. 50-51, 1937. 3.
- 3) 堀江 興：東京の幹線道路形成の史的研究，日本都市計画学会学術研究発表会論文集，No. 17, p. 428, 1982. 11.
- 4) 東京都：東京都戦災誌，p. 181, 東京都，1953. 3.
- 5) 戦災復興外誌編集委員会，戦災復興外誌，pp. 175-176, 都市計画協会，1985. 9.
- 6) 石川栄耀：余談亭らくがき，p. 191, 都市美技術家協会，1956. 10.
- 7) 石川栄耀：帝都復興都市計画の報告と解説，新建築，No. 1, Vol. 12, p. 15, 1947. 1. (著者注：石川の学位論文)
- 8) 堀江 興：道路と自然，p. 40, 道路緑化保全協会.
- 9) 石川栄耀：余談亭らくがき，p. 192, 都市美技術家協会，1956. 10.
- 10) 東京都決裁書類原議綴：東京都市計画街路決定ニ関スル件，1946. 22.
- 11) 石川栄耀：東京復興都市計画の報告と解説，新建築，No. 1, Vol. XXII, p. 41, 1947. 1.
- 12) 建設省，戦災復興史第1巻計画事業編，p. 602, 都市計画協会，1959. 3.
- 13) 12) に同じ
- 14) 東京都，東京都財政史（下巻），p. 11, 東京都，1970. 3. (1988. 9. 22・受付)