

東京都市計画の百年（道路計画と土地利用計画）

Historical Tokyo Urban Planning for 100 years

(Road Planning and Land Use Planning)

寺 西 弘 文*

Hiofumi Teranishi

大 崎 本 一**

Motoichi Osaki

This report is the study about the historical transition of Tokyo Urban Planning for 100 years, especially Road Planning, Land Use Planning of Tokyo and institutions. Modern Urban Planning had many institutions, Tokyo Municipality Ordinance in 1888, City Planning Law and Urban Building Law in 1919. And also Present Urban Planning has the institutions, New City Planning Law in 1968 Building Standard Law in 1950 and so on. By these institutions, Road and Land Use Planning of Tokyo were authorized. City of Tokyo has been controlling by these Plannings, and Policy effects are strong.

1. 近世江戸期の市街地形成

近代東京の都市計画を研究するにあたり、その原点は徳川幕府による大江戸づくりにあることから、ここで、近世江戸の都市計画あるいは江戸の都市構造について概観してみたい。

徳川家康が江戸入りしたのが1590年（天正18年）である。市街地の整備は1603年（慶長8年）日本橋の架橋に始まり、17世紀前半（慶長から寛永年間）までに日本橋、京橋、そして神田の古町地が形成された。これらの地域は、埋立てによる市街地形成で、1632年の寛永町にみられる多くの“船入堀”を見ると、この堀の築港の方向性が上記の古町地の街区形成の位置ならびにそれに伴う道路形成の方向性を決

定付けたのではないかと推測できる。

その後、明歴の大火（1657年）後、幕府も本格的な計画都市づくりにのり出したようである。例えば、正宝事録で「日本橋通りの分は田舎間拾間（60尺＝18m）、本町通りは京間七間（45.5尺＝14m）に前々より相定め候……」に見られるとおりで、また、寺院、武家屋敷は、郭外配置とした幕府の方針がその後の江戸の土地利用の一つの方向性となり、その結果屋敷は、江戸城から一里～一里半（徒歩圏域）の範囲に数多く形成された。また、「武家屋敷内に町人居住禁止の原則」といった幕府の法令があり、街道筋、町地に商業地が配置されて行ったのである。

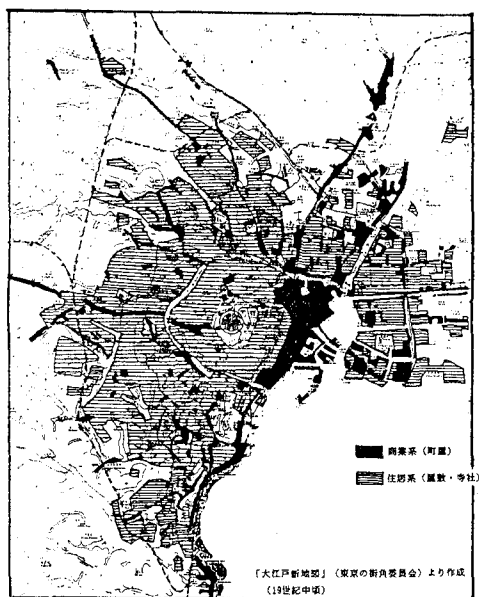
このような幕府の方針ならびに統制により、17世紀後半以降の江戸は市街地化され、先に述べた日本橋、京橋、神田の商業地を中心に山の手地域は自然形成され、水運の利便性の高い低地の本所、深川は1680年（延寶8年）の両国橋架設後、幕府と大商人による計画的造成等が行われたのである。

都市計画 道路計画 土地利用計画

* 正会員 東京都都市計画局

** 正会員 工博 前東京都技監

（〒163 新宿区西新宿 2-8-1）



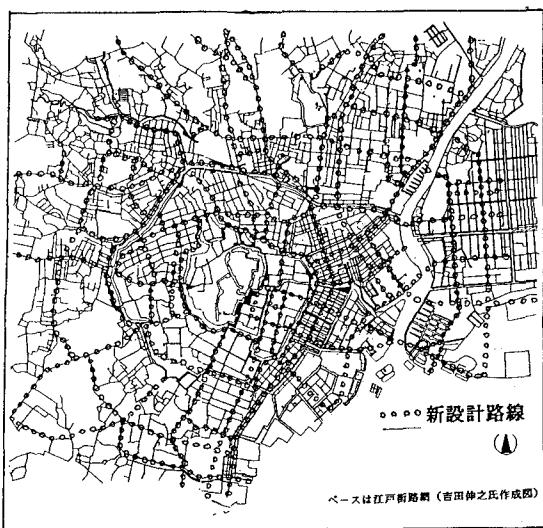
日本橋を中心とした下町と街道筋が商業地（町地）を形成している。

図-1 江戸土地利用現況図

その後、時代が経るに従い、各地域の各大火後等の計画的な市街地形成もなされ、江戸の人口も100万人に達し、それに伴って、市街地の拡大化がなされた。そして、1818年（文政元年）に「御府内境筋之儀」により、「江戸朱引図」を評定所で評議され、公式の江戸区域境が決定されたのであるが、その後の旧東京市の範囲とほぼ重なる区域である。このときの江戸の土地利用形態は、武家地69%、町人地16%、寺社地15%で、後日の最初の用途地域指定のベースともなったと言える（図-1）。また、道路網を調べると、放射状の旧街道と計画的市街地における格子状パターン構成から成り、また、山の手地域では、地理状況に従った自然発生的な街路パターンとなっている。この近世江戸時代に形成された街路も後日の都市計画街路の基準道路となったのである。また、それを引き継いで来た今日の計画的な土地利用ならびに道路計画に大きなインパクトを与えていると言えるのである。近世江戸期は、今日の東京の都市計画の原点と言える。

2. 明治・大正期

その後、江戸から明治に入り近代都市計画制度として1888年（明治21年）に制定されたのが『東京市区改正条例』である。当時の都市づくりの思想は



計画路線の大半が江戸期に形成された現道を中心に展開されている。

図-2 市区改正新設計路線図(明36)

「道路、橋梁、河川は本なり、水道、家屋、下水は未なり」で言い表され、道路を中心とした都市基盤整備中心の『交通計画』が主流で、家屋等の『土地利用』は従であったともいえる。このような政策的思想を背景とした東京市区改正条例を踏まえ、1889年に「東京市区改正設計」（旧設計）が告示された。旧東京市域（現在のおおむね山の手線内ならびに江東、荒川区の一部を含んだ区域）での都市計画道路網体系の確立がなされた。この時の道路計画を考察すると、現在の千代田、中央両区内の計画道路網密度は現計画道路網体系の2倍あまりの高い計画水準であった。

しかし、この高密度な道路網体系も当時の財政力の制約から、1903年に「東京市区改正新設計」として変更告示された（図-2）。この内容を従来の旧設計と比較してみると、幹線的なもののみを残した計画道路体系とし、今日の都心部での都市計画道路網密度（約500m間隔）と割合類似したものであった。また、旧設計、新設計における計画道路網の基本パターンは、皇居外堀環状線と旧街道を中心とした放射線以外は、近世江戸時代の街路網をも踏襲した定性的な道路パターンと言える。

一方、旧設計時、および新設計時における土地利用計画をみると、当時としては、まだ用途地域を中

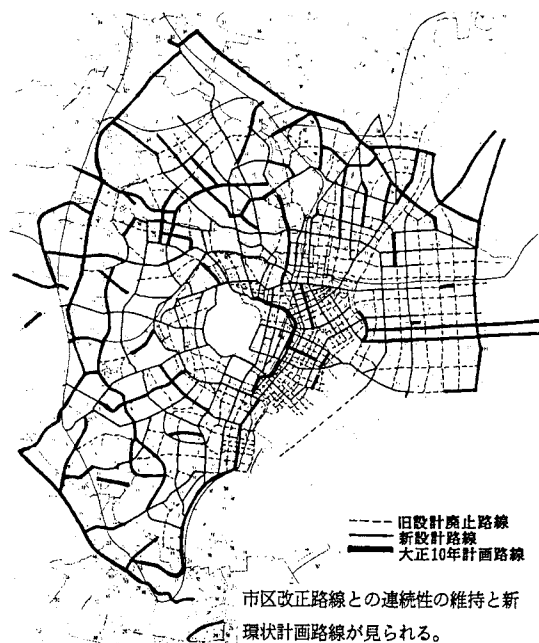


図-3 大正10年都市計画決定路線

心とした地域地区制を計画的に配慮する制度はなされなかった。

さて、時代も大正に入り、近代都市計画の全国版が1919年（大正8年）に成立した。『都市計画法』（旧都市計画法）と建築基準法（1950年制定）の前進となる『市街地建築物法』である。

『都市計画法』は、第1条において、「本法ニ於テ都市計画ト称スルハ交通、衛生、保安、防空、経済等ニ関シ永久ニ公共ノ安定ヲ維持シ又ハ福利ヲ増進スル為ノ重要施設ノ計画……」と、その本旨を述べている。特に注目すべき点は、「交通」をまず第1に挙げていることである。また、第10条において「都市計画区域内ニ於テ市街地建築物法ニ依ル地域、地区又ハ街区ノ指定、……」と、ここで初めて土地利用上の「用途地域制」を、後に述べる市街地建築物法と連動することを位置付けている。

この法律に基づき1921年（大正10年）に東京市区改正事業計画を踏まえ、旧東京市域内に初めて都市計画道路の決定もなされた（図-3）。この旧都市計画法は1968年（昭和43年）全面改正まで、大正、戦前、戦後を通して約50年間有効に働いて来たのである。

次に、「市街地建築物法」であるが、その第1条において、「主務大臣ハ本法ヲ適用スル区域内ニ住

表-1 都市計画道路網水準の比較

	計画面積 (Kd)	計画道路延長 (Kd)	計画水準 (Km/Kd)	備考
I. 市区改正(新設計)	82	175	2.1	
II. 環6内(大正10年)	219	499	2.3	市区改正路線を含む
III. 環6外(昭和2年)	398	711	1.8	
IV. 環6内外(昭和2年)	617	1,254	2.0	
V. 都府道(昭和5~18年)	535	1,400	2.6	
VI. 23区(今日)	617	1,701	2.8	

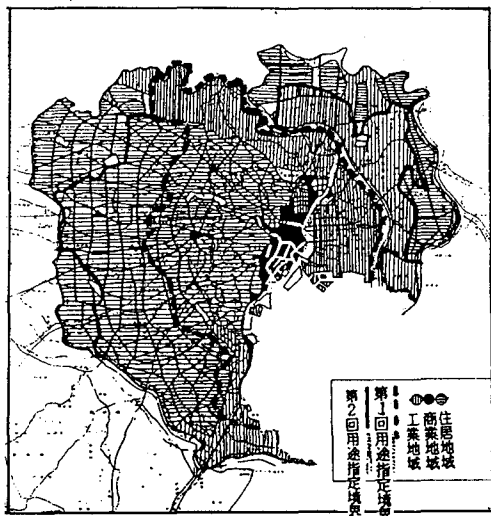
表-2 都市計画時代区分

時代区分	明治	大正	戦前	戦後	今日
制度	東京市区改正条例→旧都市計画法→新都市計画法→				
性格	定性的→定量的→				
カテゴリー	土地利用計画→ 交通計画→ 環境計画→ 経済計画→				

居地域、商業地域、又ハ工業地域ヲ指定スルコトヲ得……」と冒頭に3つの「用途地域」を位置付けている。そして、これらの住居、商業、工業の3用途の中での建築行為を規定することを明文化している。ここに、初めて法定による土地利用計画が明確に位置付けられたと言える。

1921年（大正10年）旧東京市域内に都市計画道路が決定されたが、これは時の東京市長、後藤新平の構想に基づく『東京市政要綱』（8億円計画）をベースにしたものであったとも言える（1921年／大正10年）。この東京市政要綱の内容は、街路関係を始めとする教育、上下水道、公園等の広範なもので、当時の国家予算規模15億円、東京市財政規模7,200万円と比較したとき、8億円の政策は、ある意味では非現実的なものと言えた。そして、この政策は資金調達面から実行不可能とみなされた。

ところが、その直後、1923年（大正12年）に関東大震災が帝都東京を襲ったのである。そこで、直ちに震災復興計画案（東京全市を対象とし、街路、運河、公園、鉄道、地下鉄、築港等）が、後藤新平新内務大臣により策定され、同年に閣議決定された。そして、その復興計画を実現するために、「特別都市計画法」がその年の1923年（大正12年）12月に制定されたのである。この特別都市計画法は、わずか



第1回用途地域指定の商業地域は、江戸時代の商業地(町地)と対応することができる。

図-4 第1回(大14)、第2回(昭4)第3回(昭10)用途地域指定図

11条からなり、その内容は第3条「土地区画整理ニ付イテハ……」からはじまり、第9条まで土地区画整理事業に関するもので、震災復興事業はこの特別都市計画法に基づいた土地区画整理事業を中心に展開するものであった。

この震災復興事業は、事業区域を東京の都心および下町地域の道路事業を中心としたもので、1930年(昭和5年)に完了した。その内容は、約3,600 haの区域の土地区画整理事業で、その中で約235kmの道路整備がなされた。

一方、震災復興計画は、道路整備を中心としたものであったが、1925年(大正14年)に都心下町地域を「商業地域」に、隅田川沿岸地域を「工業地域」に、山の手地域を「住居地域」にと、現在の区部の3分の1に当たる地域が用途地域指定された。これは、東京における都市計画的な初めてのゾーニング制の導入であった。現在の用途地域制は8種類であるが、最初の用途地域は、商業、工業、住居地域の3種類であった(図-4)。

3. 戦前期

昭和に入り、昭和5年に経済恐慌、昭和16年に第2次世界大戦に突入するなど、社会・経済的に見たとき、極めて不安定な時代であると言える。



戦後細街路計画は大半が廃止された。

図-5 大東京都市計画道路網と細街路計画(昭2) (昭5-18)

このような時代を背景に、多少の変更は見たものの、新たな都市計画関連制度の成立はなかった。しかし、新たな都市関連法制度が制定されなかったとは言え、一方では道路計画ならびに土地利用計画は前進していった。

まず、道路計画についてみると、1921年(大正10年)に東京市区改正事業計画を引き継ぎ、旧東京市域を中心とした環6-荒川内での都市計画道路が決定された。その後、引き継いで1927年(昭和2年)にその外側の環6-荒川外での都市計画道路が決定されたのである(図-6)。今日の最重要路線である環状7号線や環状8号線もこの時に都市計画決定されたもので、標準幅員も40mと、戦後に変更された今日の25mより広いものであった。この時点で、環6内外における東京23区全体の都市計画道路網体系が完結されたのである。即ち、都心部はおおむね500m間隔、区部外周部はおおむね1000~1500m間隔といった道路網体系をなしたのであり、今日の都市計画道路網体系と相違点を見いだすことはほとんどできない程のものであった。

以上のように、幹線的な都市計画道路網体系を骨格として、さらに密度の高い準幹線道路網が1930年(昭和5年)から1943年(昭和18年)にかけて、計画決定されたのである。これが細街路網計画である

表-3 用途地域指定の変遷

	江戸	構・成 比 (%)						
		1924	1929	1935	1946	1950	1974	1989
住居系地域	6.9 (武家地)	4.5	5.6	5.7	6.9	6.9	6.3	6.0
商業系地域	1.6 (町地)	1.5	8	1.0	9	1.4	1.5	1.8
工業系地域	—	3.7	3.4	3.1	8	1.7	2.2	2.2
未指定等	1.5 (寺社地)	3	2	2	1.4	—	—	—
備考	現況利用	第1回指定	第2回指定	第3回指定	戦災復興	建基法改正	新法当初	今日

(図-5)。この細街路網は、先に述べた幹線的な道路網の中に、2～3本の幅員9m～11mを中心とした道路がきめ細かく約1000路線、約1400kmにわたり都心より外側の地域に位置付けられたのである。

道路計画と同様に、土地利用計画としての用途地域も拡大都市計画決定されて行った。先に述べて来たように、第1回用途地域指定を受けて、1929年

(昭和4年)に第2回の用途地域指定が区部の約3分の2地域にまでなされた。その新たな拡大指定された大半部分の地域で、西側が住居地域、東側が工業地域に指定された。これらは今日の土地利用の基本を形成しているのである(図-4)。

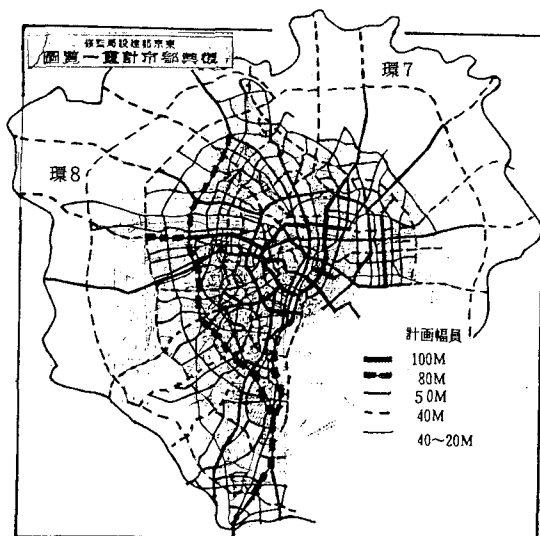
そして、1935年(昭和10年)に区部全域に用途地域指定がなされ、この時指定された新たな部分の大半は、区部外周部に当たることから住居地域指定がなされたのである(図-4)。また、昭和13年に市街地建築物が改正され、“空地地区制”が新設され、昭和15年から18年にかけて、主として住居地域に「空地地区」が区部で導入され、この空地地区の中で初めて容積率の概念が導入された。それは、第1種から第9種までであり、その中で容積率と建ぺい率が組み合わされたのである。

以上の経緯を踏まえ、ここに東京23区全域における都市計画道路網体系としての交通計画、そして、用途地域制を中心とした土地利用計画が確立したのである。1888年の東京市区改正条例から数えて約50年、半世紀を要して東京23区の都市計画が体系化されたことになる。

なお、昭和12年に防空法が成立し、防空都市計画も検討され、区部の河川沿いに「保健道路」13路線も決定されるに至った。

4. 戦災復興期

戦後の都市計画は、第2次大戦で焦土化した東京



非現実的な理想都市計画であったという批判もある。

図-6 戦災復興広幅計画道路

を復興することから始まった。戦災面積は、16,230haで、区部の約27%に相当するものであった。その戦災復興のために、まず1946年(昭和21年)に“特別都市計画法”が制定されたのである。この法律は、第1条第4項の「この法律で特別都市計画とは、戦災で災害を受けた……区域により行う都市計画を言う」とあるように、戦災復興事業のためにつくられた制度と言える。この特別都市計画法に基づく特別都市計画事業は、震災復興事業と同様、土地区画整理事業を中心とするものであった。戦時中の米軍の爆撃目標は、軍事施設その他、旧国鉄駅を中心としたものであったため、戦災復興事業としての土地区画整理事業も自ずと鉄道駅周辺の区域を中心に施行された。今日、各駅の近傍が比較的都市基盤整備がなされているのは、この事業の効果である。

さて、この特別計画法に基づいて、戦災復興計画がなされたが、道路計画においては、幅員100m、80m等の道路を織り込んだもので、今日の幹線街路

の標準幅員25mと比較したとき、相当大きなものであると言えた。例えば、放射・環状線は40～100mで、その他は20、25、30mの幅員で計画された（図-6）。

一方、土地利用計画も、戦災復興としての計画の用途地域指定がなされた。戦前までのゾーニングと比較した場合、よりきめの細かい地域指定となったと言える。1946年（昭和21年）に土地利用計画としての用途地域の指定、ならびに交通計画としての先に述べた都市計画道路の決定がなされたが、これらは東京の戦災復興計画に基づくものであった。ちなみに、この時の区部の計画人口は350万人と、今日の区部人口830万人と比較したとき、極めて過少評価したものであった。

次に、先の防空法に基づいた防空緑地を引き継ぎ、1948年（昭和23年）に緑地保全、および食料提供の目的から区部外周を中心に都市計画決定されたのが『緑地地域』である。決定面積は約18,010haで、当初、この緑地地域内での建築制限は、実に建ぺい率10%という極めて厳しいものであった。今日のこの地域での建ぺい率は後日緩和され30%となっている。この緑地地域も、その後の高度経済成長等の社会経済情勢の変化と共に解除され、今日『土地区画整理すべき区域』（昭和44年決定）として都市計画法で位置付けられているところである。戦災復興計画決定後、東京は人口が急増するなど、急激な変化を様にしたものの、財政状況は戦後の被害でままならない状況にあった。このような状況下で、当時の占領政府により『シャープ勧告』が昭和24年になされたのである。この勧告の主観は、国の行財政権を地方に委譲すべき点にあったが、日本の国状に見合った各種政策を展開すべきとするものでもあった。この勧告は都市政策にもおよび、公共投資の大幅削減が打ち出され、この結果、都市計画道路においては、幅員が全面的に縮小されることとなった。今日、大幹線道路として機能している環状7号線、8号線の計画幅員も40mから25mに縮小される結果となったのである。1950年（昭和25年）のことである。この同年（1950年）には、1919年に制定された市街地建築物法が全面改訂され、『建築基準法』が制定された年でもある。この建築基準法制定と共に、戦後直後の用途地域指定が変更されたのである。従来の用途

地域に「準工業地域」が新設され、この変更用途指定の内容は、駅を中心とした商業地域が拡大されたこと、また、路線式商業地域が多く指定されたことなどである（表-3）。

このようにして、1950年は東京区部における土地利用計画と交通計画が大幅に変更される年となったのである。

5. 高度成長期

戦災復興期の後、朝鮮戦争（1950年～）による特需も引金となり、日本は高度成長期に突入した。このために、大都市部への人口の大移動が生じた。その結果として大都市周辺での市街地の拡大も無秩序に始まり、新しい都市政策ならびに都市計画の必要性が生まれた。

まず、国土ならびに首都圏政策関連として、1956年（昭和31年）首都圏整備法が制定され、これに基づく整備基本計画が策定された。東京区部においてこの首都圏整備基本計画を踏まえた政策の1つが首都高速道路網の整備である。この頃、自動車交通量は増加の一途を辿り、区部の各所で大渋滞を起こす毎日であった。その様な背景の中で、トータルとしての交通量の増加策を目指したのが都市高速道路の計画と言え、1959年（昭和34年）都市高速道路8路線、延長約71kmが都市計画決定されたのである。当時の決定区間は、環6号荒川内、おおむね旧東京市域で、東名高速道路等の都市間高速道路と直接リンクするものまでにはいたらなかった（平成4年現在では16路線、延長約210km計画決定している）。

1963年（昭和38年）容積地区制（100～1000%）が制定された。東京区部においては、例えば、新宿副都心地域は最高限1000%に指定され今日にいたっている。また、容積地区制によって指定された各容積率は、今日の指定（法定）容積率の基本をなすところとなった。この容積地区制は土地利用計画として政策的な都市構造を規定する上で極めて有力な政策手段となった。区部においては、昭和39年に環6－荒川内（旧東京市）、昭和43年にはその他区部全域に指定された。

一方、都市計画道路網の見直しもこの時期に行われた。検討区域を2分類し、環6－荒川内を1964年（昭和39年）に環6－荒川外の区部を1966年（昭和

41年)に計画変更したのである。当時は、更なる自動車交通量の増加と経済成長を背景に交通容量の増加を目指した幹線道路交差部の立体化、そして、計画管理上、行政限界を越えた昭和5年から昭和18年の間に都市計画決定された細街路網計画の廃止がなされたのである。このように、交通計画としての道路計画は、都市高速道路および幹線道路の基幹型道路網体系のみへと計画整理されたのである。また、その一方で容積率の概念を導入した容積地区と道路体系が同時に策定されたことは、この時期に初めて定量的な都市計画の展開と、土地利用と交通計画相互の検討がなされたと言う重要な意義が見い出されるのである。すなわち、“定性都市計画”から“定量都市計画”へ、そして“土地利用”と“交通計画”の一応の融合がなされたのである(表-2)。

さて、都市計画の手法が近代化され、整備されて行く中で、都市計画の運用も大きな変革期を迎えた。新しい『都市計画法』の制定が、1968年(昭和43年)になされたのである。

この新法の特徴の1つとして、都市計画区域を2つのカテゴリーに分類したことがある。1つは「市街化区域」、他の1つは「市街化調整区域」である。特に、後者の市街化調整区域においては、開発抑制が今日までなされているところであり、土地利用計画に大きな位置付けをなしている。

次の特色の1つは、地域地区制を明確にしたことである。すなわち、法改正前の旧法下においては、住居地域、商業地域、準工業地域、工業地域、未指定地域の5つのゾーニングであったものを、第1種住居専用地域、第2種住居専用地域、住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域、工業専用地域の8つのゾーニングに細分化したことである。そして、それぞれの用途地域に対して容積率を50%から1000%まで対応させ、旧法下における空地地区制、容積地区制で適用していたものを一本化したとも言える。

また、新法後には新法に基づく用途地域指定が行われたが、当時の東京都政が革新都政下であったことから、住民サイドに立った政策遂行がなされたのである。例えば、日照権を背景にした路線沿いのダウンゾーニングなどである。

6. 安定期と変革期

まず、都市計画道路において、昭和40代の環境問題、とり分け環状7号線等の自動車公害をきっかけに、道路計画ならびに道路建設反対運動が都内の各所において行われるようになり、住民の意向を反映した議会においても、東京区部の都市計画道路網の見直し、すなわち、再検討が要求されることとなった。そこで、行政府もこのような社会、経済、政治的要望の中で道路網の見直しに踏み切ったのである。時に、みのべ革新都政下であった。特に、社会経済的に安定していた時期とは言え、社会構造的には複雑さを増したことから、この道路網の見直しも従来の自動車交通の需給バランスの検討のみならず、環境、防災等、多面的な検討を迫られたのである。10年弱の検討の結果、基本的には昭和40年前後の見直し計画道路網とは大差のない既都市計画決定の道路網体系の妥当性を見出す結果となった。

以上のように、自動車交通の活用、自動車公害の環境問題、建築規制の経済問題、スプロールによる防災問題等を含め再検討したのが1981年(昭和56年)の見直しであり、その計画道路網体系が今日に至っている(図-7)。

さて、土地利用計画としての用途地域の見直しも、同年の1981年(昭和56年)になされた。用途地域については、新都市計画法に基づいて1973年(昭和48年)に指定された後の第1回見直し故、区部においては大幅な変更は行われず、部分変更のみの現状計画維持に位置付けられた。

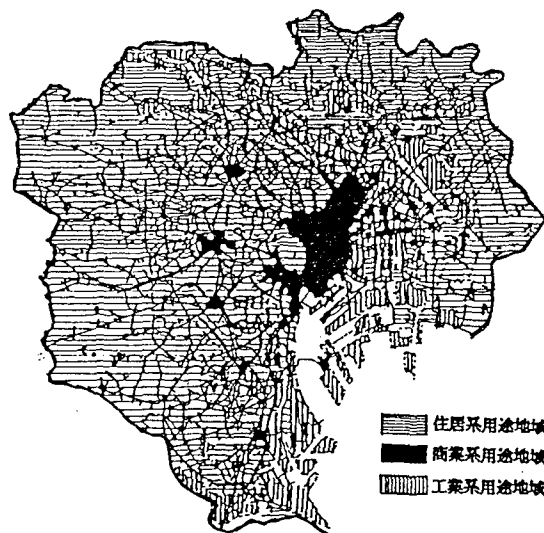
この1981年(昭和56年)における土地利用としての用途地域、そして、交通計画としての都市計画道路の見直しについては、双方とも現状維持路線に落ち着いたことは、過去の都市計画の妥当性を検証した結果ともなった。

さて、土地利用計画としての区部の用途地域が再び1989年(平成元年)に全面的に変更された。この区部における用途地域の変更の作業は、1985年(昭和60年)頃より開始された。この変更作業を行う意思決定は、1985年以降の昭和60年代に入り、社会、経済情勢が変動したことと、来る21世紀に展望した望ましい土地利用計画を策定しようとするものからである。特に、この時期から都心部を中心としたオフィスブームが起り、地価の高騰が始まったので



近世江戸の街路網、市区改正道路網などが
今日も踏襲されているのが今日の計画路線
である。

図-7 現行都市計画道路網図



用途地域は時代とともに細分化され土地利
用の詳細化が成されてきている。

図-8 現行用途地域図

ある。関係各区が素案をまとめ、都が集約して都案を策定するプログラムであり、この調整に約3ヶ月を要し、結果として急激な地価高騰を背景としたきわめて経済政策色の強いものとなったとも言える

表-4 土地利用・交通計画&都市計画制度の系譜

基本法制度	都市計画制度	土地利用計画
東京市改正条例(M21)	東京市区改正事業計画(M22)	
耕地整理法(M32)		
都市計画法(旧法) 市街地建築物法(T8)	都6内部・計・議決定(T10)	
特別都市計画法(T12)	震災復興計画(T12)	第1回用途地域指定(T14) (区部1/3地域)
	都6外部・計・議決定(S2)	第2回用途地域指定(S4) (区部2/3地域)
	都府県道路決定(S5~S18)	第3回用途地域指定(S10) (区部全地域)
防空法(S12)		空地地区(S15~S18)
特別都市計画法(S21)	震災復興計画(S21)	用途地帯変更(S21, 25, 37)
建築基準法(S25)	都・計・通・幅員全面縮小(S25)	緑地地域指定(S23)
土地収用法(S29)	都市高速道路当初決定(S34)	
	都・計・通変更(都6内)(S39)	容積地区(都6内)(S39)
	都・計・通変更(都6外)(S41)	容積地区(都6外)(S43)
都市計画法(新法)(S43)		市街化区域、調整区域(S45)
都市再開発法(S44)		新用途地域指定(S48)
都市計画改正法(H4)	都・計・通変更(全域)(S56)	用途地帯変更(S56, H1)

最後に、今年1992年に都市計画法の改正が行われた。現行の3種類の住居系の用途地域を7種類とし、

現行のトータル8種類の住商工の用途地域が12種類に細分化された。今後、住居系用途のみならず、商業、工業系用途地域の細分化も予想され、より詳細な都市計画の方向性に進む事が予想される。

7. まとめ

本論文においては、近代および現代の東京の都市計画について、その制度および道路計画、土地利用計画の歴史の変遷についてまとめた。そして、近代、現代の都市計画をまとめるにあたり、近世江戸についても若干触れたが、その結果、東京の都市計画の歴史の変遷をみるに、その時々々の現況と制度を踏まえた計画の連続性ならびに不連続性の概要について明らかにした。今後、それぞれの時代ならびに道路、土地利用計画の詳細な変遷について明らかにしたい。

参考文献

1. 大崎本一(1991)「東京の都市計画」(鹿島出版会)
2. 堀内亨一(1978)「都市計画と用途地域制」(西田書店)
3. 吉田伸之(1991)「近世巨大都市の社会構造」(東大出版会)
4. 都市公論各巻 (大8-昭20) (都市研究会)
5. 建設省(昭33)「戦災復興誌」
6. 寺西弘文(1992)「政治都市計画論」(神無書房)