

近代日本都市計画における広幅員道路の系譜

100m道路の起源

正会員

神奈川県都市部都市政策課

越沢 明

Planning History of the Boulevard and the Parkway

in Japan and the Japanese Former Colonies

By Akira KOSHIZAWA

概 要

札幌、仙台、名古屋、広島等の都市部に存在する幅員50m以上の大通は、広い植樹帯やオープンスペースを有し、都市のシンボルとして祭典やパレードの会場となるなど多目的に使用されている。本稿は広幅員道路が近代日本都市計画においてどのような目的と思想によって計画され、実施されたのか、その系譜を明らかにすることを目的としている。

幕末から明治にかけて居留地、開拓地では防火帯として広幅員道路が設けられている。しかし、既存の大都市の市区改正道路は最大36mであり、大正末期から昭和初期にかけての都市計画事業によって東京、大阪でそれぞれ幅員44mの道路が出現した。当時は、都市計画事業は災害復興の機会しか実施できず、函館、静岡では大火後、防火区画を形成するよう植樹帯を広く採った道路がつくられている。欧米の地方計画論、緑地思潮の影響を受けて、公園道路の考え方が日本に導入され、湘南海岸では遊歩道、乗馬道を合わせもった公園道路が整備され、東京では保健道路という名称の河川沿い緑道が都市計画決定されている。

公園系統、公園道路を本格的に取り入れた都市計画は1930年代になり満州、台湾、中国本土の植民地・占領地で大々的に試みられ、実現したものも少なくない。一方、日本国内では戦争末期、防空のため建物疎開を実施するにあたり、各地で50~100mの空地帯がつくられた。戦後、京都、名古屋、広島では疎開跡地を広幅員道路として整備したのに対して、東京ではほとんど有効活用されなかった。

key words : Boulevard, Building Evacuation for Civil Defence

Manchuria, Taiwan, Korea

1. はじめに

第2次世界大戦によって日本の都市は甚大な被害を受けたが、反面、都市改造を実施する機会を与えられたことになり、全国115都市で戦災復興事業が実施された。京都、秋田のような非戦災都市や鹿島、苫小牧のような戦後の産業都市を除けば、全国の主要都市の今日の姿は、戦災復興事業によって形成されたといっても過言ではない。

戦災復興事業の功績のひとつは、日本に幅員100mという広幅員道路を出現させたことである(広島の平和大通、名古屋の久屋大通・若宮大通)。また幅員は100mに満たないものの緑豊かな植樹帯を有する広幅員道路が整備された都市も存在する(その代表例

は仙台的幅員50mの定禅寺通)。このような植樹帯・ブルヴァード・オープンスペースを有する広幅員道路はいずれもその都市の中心市街地の骨格となる軸線を形成し、記念パレードや祭典の会場にも使用されることが少なくない。

昭和24年の、戦災復興計画の縮小という国の方針によって廃止されたものの、東京、横浜、大阪、神戸などでも当初計画には幅員100mの道路が計画されていた。したがって、近代日本都市計画上、敗戦直後の日本は広幅員道路・ブルバールの計画思想が開花した時期であると見做すことができる。

しかし、広島・名古屋のような100m道路がなぜ計画されたのかは、謎とされてきた。例えば、昭和5

7年10月、名古屋市が復興事業完成を記念して主催した歴代建設省区画整理課長の座談会で井上孝東京大学名誉教授は「100メートル道路とはなんだったのでしょうか。なぜ100メートルなのか、私、学校の授業でもよく聞かれるのですが。」と発言している

(1)。また篠原修助教授は近代日本の街路設計史に関する論文の中で、満州の都市計画がモデルとなっている可能性について言及している(2)。

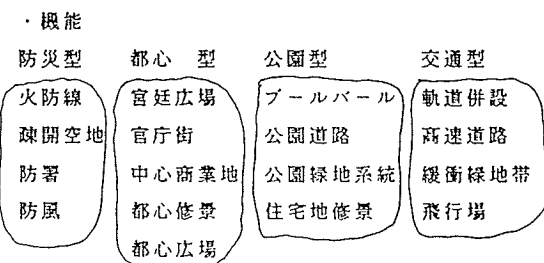
本稿は幕末の居留地計画から戦後の被災復興計画にいたるまで当時の植民地も含めた日本の版図において広幅員道路がいかに計画され、どの程度実現されたのか、その系譜をたどり、戦災復興100m道路の起原と系譜を明らかにすることを目的とする。なお本稿では広幅員道路の概念を特に厳密に定義することはしないこととした。

2. 広幅員道路の類型

日本で計画された広幅員道路の目的は各時代、各都市によって異なっており、また時代の経過によって道路の使われ方も変化している例もある。広幅員道路を機能、立地、断面によって分類すると図1のようになる。機能面では防災型、都心型、公園型、交通型があり、複数の機能を兼ねそなえたものも少なくない。

次に各時代、各都市の計画実例を順に取りあげることにした。

図1 日本における広幅員道路の類型



- ・立地 中心市街地型、郊外型
- ・断面 中央緑地帯、両側緑地帯、分離帯型

3. 幕末から震災復興・災害復興まで。

3. 1 居留地

幕末から明治初期にかけて開港に伴い設置された居

留地のうち、単なる町割りではなく、公園なども整備され、都市計画的な色彩を帯びているのは横浜居留地（現在の横浜関内の都心地区）である。横浜居留地には、地区中心部の南北に幅員120フィート（36.6m）の広幅員道路（当初から日本大通と命名）が配置されている。日本大通は横浜居留地の当初計画からあったものではない。慶応2年（1866年）10月豚屋火事と呼ばれる大火で横浜居留地の大部分が消失してしまった。このため、翌月、幕府と英米仏蘭4ヶ国との間で第3回地所規則が結ばれ、火災の予防のため外国居留地と日本人街を「分界」することになり、幅員120フィートの防災を目的とする道路を海岸から横浜公園まで通すこととなったのである。この道路工事は明治初期に実施され、明治10年頃までにほぼ完成した。

日本大通の断面構成は地所規則では両側に各20フィートの歩道をつくり、その外側に街路樹を植栽することとなっていたが、明治4年の外務省の依頼によるブラントンの設計により、中心部の馬車道の策造費を削減するため、歩道を各40フィート（12.2m）に拡げることとした(3)。

日本大通の沿道の建物は地所規則により、不燃建築（屋根は瓦、壁は煉瓦または厚い石灰）とすることが定められており、県庁、裁判所、英領事館、三井物産など中核業務機能を担う建物が立地したのである。

関東大震災の後、この日本大通は再整備され、歩道は各7mとし、イチョウを街路樹として植栽し、今日に至っている。現在でも日本大通りはセンターライン以外の車線境界線は引かれておらず、防災空間としての歴史的な経緯を尊重するやり方が採られている。

3. 2 開拓地

明治初期から明治30年代にかけて北海道では入植地の選定と区画測設が各地で実施されている。この植民区画のうち市街地の区画測設については明治2～4年の札幌本府を最初としており、明治22年（1889年）の北海道新設市街地貸下手続の制定以後は、市街地の区画は単独に設定せず、耕地の入植地区画の際その中に市街地を設置するようになった。宅地の貸下げは北海道庁で区画測設した土地に限定されていたため、計画的な都市づくりが実現することになったのである(4)。どの市街地の区画もグリッドパターン（格子状）の街路網を共通の特徴としており、一面では没個性的な都市形態となってしまったのである。

北海道の市街区画をみると札幌、帯広、函館のような主要都市ではいずれも防災の観点から当時としては広幅員の空地帯、街路が設定されていることが特徴である。原野を切り開いて設定された市街地にとって野火はきわめて脅威であり、また木造造家屋が多いため、防火対策は重要な施策であった。

札幌の市街地計画は明治4年、権監事西村貞陽によってなされたもので、街区は60間、道路を幅11間とし、各区の伸通を幅6間としている。市街地は幅58間(105.5m)の火防線という名の空地帯によって二分されている(幅員はほぼ1街区を抜いたことにより決定されたのだろうか)。これが今日の大通公園の起原であるが、明治5年に後志通と命名され、道路としての扱いを受けるようになった。大通はその後もなく多目的に使用されるようになり、花壇が設置されたり、博覧会や運動会の会場となったり、練兵場としても使用された。日露戦争後、長岡安平の設計により、公園として整備されるようになり、大通道遼地という呼び名が一般化する。大通は明治25年、明治34年、明治40年など度々の大火でも防火の役割を果たしたが、当初の設置目的以外にその空間が多目的に使用される広幅員道路となったのである。帯広、函館の市街区画では火防線として幅員約20間(36m)の広幅員道路が設定されている。

3.3 市区改正と街路構造令

大正8年の都市計画法公布前の六大都市の市区改正では街路の最大幅員は20間(36m)ないし15間(27m)で設計されている。この中で東京の銀座煉瓦街、東京市区改正設計についてはよく知られているため、本稿では言及しない。

大阪の市区改正は明治20年、大阪府が設置した大阪市区改正法案取調委員会に始まる。このときの道路網案がその後の大阪都市計画街路の原型となっており、1等1号線(幅員15間)として後の御堂筋が計画された。大正9年に認可された大阪市区改正設計では御堂筋は広路として幅員24間(43.6m)として決定され、大正15年に着工されている(6)。

京都では明治30年代、40年代の三大事業のひとつとして道路改築および軌道敷設事業が実施された。これにより烏丸通、丸太町通、四条通、七条通など6路線が拡幅されたが、このうち烏丸通は行幸道路として、他の路線は軌道敷設のために拡幅されたのである。大正8年認可された京都市区改正設計では三大事業で

整備された道路以外の15路線が市区改正街路として決定され、外郊道路(京都環状線)以内の区域の今日の都市計画道路網の姿がこのとき確定されている。市区改正街路の最大幅員は外郊道路の15間であった(7)。

都市計画法が公布された大正8年に街路構造令も合わせて決定され、さらに昭和8年に街路計画標準が定められた。これにより都市計画道路の等級と幅員は広路24間以上、1等大路第1類20間以上、1等大路第2類15間以上と定められている。実際の各地の都市計画決定をみると広路はほとんど実例がなく、一般に大都市では20間、小都市では15間が最大幅員であった(これが震災復興計画になると、それぞれ50m、36mが一般となる(8))。

3.4 震災復興と災害復興

都市計画事業の実施に対しては大蔵省と内務省土木局は冷淡であり、財源の確保に中央、地方共に苦労している。失業救済、農村振興などの道路事業が実施されたため、「農村の道路の方が都市よりも広く、立派になるという奇観を呈するに至った」(当時の内務省都市計画課長飯沼一省の記述)ため、ようやく昭和8年~17年度、街路事業に対する国庫補助の措置が実現している(9)。これも1都市当りの金額はわずかなものであり、街路、土地区画整理などの事業が実施されるのは主として災害の復興時に限られていた。

関東大震災後の復興事業によって東京の市街地は改造され、またこれは都市計画法公布後初の大々的な都市計画事業であった。震災復興事業によって整備された代表的な道路は幹線第1号昭和通(幅員33~44m)、第2号大正通(靖国通、幅員27~36m)であり震災復興街路網はこの2本の軸線を中心に構成されている。震災復興計画は最終決定までに事業規模が度々縮小されたが、道路幅員については当初は最大30間(54.5m)であった(10)。

震災復興事業の功績は本稿のテーマに即して言えば、①広路クラスの広幅員道路を既成市街地に出現させたこと(二大幹線以外に、八重州通の一部が幅員44m、また天皇の御幸のための千代田通が幅員73mであった)。②道路の緑化施設を実施したこと(全幅員20m以上で実施、幅員44mの場合は4列式植栽)である(11)。

戦前における災害後の復興事業として代表的なものは函館、静岡、鳥取の3都市である。



函館大火後の復興計画

昭和9年の函館大火では既設の火防線は役に立たなかった。内務省都市計画課（課長坂沼一省）は直ちに土地区画整理の断行、公園の増設、幅員5.5mの大道路の増設という三方針を決定した。復興計画の立案は桜井英記（本省）神尾守次（北海道）によってなされた。計画の最大の特徴は広幅員の防火緑樹帯道路（南北1.0丁毎に幅員3.0間、うち中央1.4間はグリーンベルト；東西5丁毎に幅員2.0間、うち中央7間はグリーンベルト）を設けることにより市街地を防火区画に分割したことである。またグリーンベルトの終点または交点には公園を配置し、公園とグリーンベルトと1体の防災施設となるように考慮したことである(12)。こうして従来の東京、大阪の広路とは質的に異なる広幅員街路網が大火復興を契機として出現したのである。

昭和15年の静岡大火の復興にあたっても土地区画整理の実施と防火道路の新設が行なわれている。防火道路は4路線（うち2本が幅員3.6m、他の2本が3.0m）配置され、いずれも中央部に小河流が流れ、両側に防火樹を植栽している。中心市街地に防火道路を設けるため、当時、市民は道路によって市の繁栄が分断されるのではないかという懸念を持ったという(13)。函館よりも幅員が狭い理由はこのような事情によるものかもしれない。

昭和18年の鳥取大震災による倒壊と大火で鳥取市の全戸数の4.7%が全壊した。しかし復興事業は「戦時下最少限度」に限ることとなり、若狭街道（駅と県庁を結ぶ幹線、現況幅員1.1m、震災前の都市計画幅員2.0～2.2m）は13.5mで、他の2路線を1.1mで築造するにとどめ、防火帯を形成する措置は採られなかった。このため、昭和27年、フェーン現象時の失火で市街の半分以上が再度、焼失してしまった。その原因は昭和18年震災の復興事業が当局自ら「甚だ姑

息的なもので…、遠慮に堪えない」と認めるものであったこと、市街中央の袋川の河川敷に引揚者マーケットがあり、延焼を増大させたことにあった。このため、若狭街道は幅員2.2mに拡幅し、その両側各1.1mを防火建築帯とし、袋川両側に道路を設け、全幅員5.5～6.0mの防火帯としたのである(14)。

4. 公園道路と建物疎開

4.1 東京緑地帯計画と公園道路

1920年代の欧米の都市計画思潮である地方計画論（公園系統、衛星都市）の影響を受けて内務省と関係府県によって設立された東京緑地計画協議会の活動（昭和7年8月～昭和14年4月）は、近代日本都市計画の展開のエポックメイキングであった。このとき緑地という用語が都市計画行政上、確立し、ブルーパール、自然公園、生産緑地など広範囲にわたる事項が調査・立案された(15)。

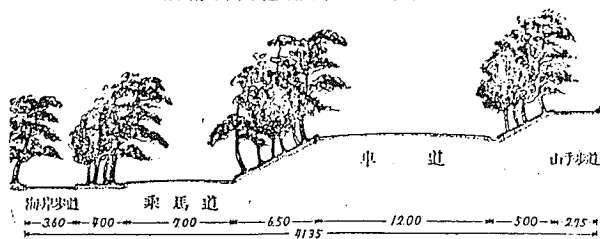
東京緑地計画にもとづいて東京、神奈川では環状緑地帯の一部を都市計画施設として決定し、用地買収に着手している。名古屋、大阪でも同様の大緑地造成が実施された。今日、大都市圏に存在する大規模公園はこのときの緑地造成の遺産であるものが非常に多い。

東京緑地計画協議会の活動によって公園系統の視点から修景道路の重要性が認識されるようになった。東京緑地計画の緑地分類ではブルーパール、パークウェイ、フリーウェイに相当するものは行楽道路（慰楽道路、連絡道路）という名称で「市民ノ散歩、遠足、登山、乗馬、ドライブ等ニ適スル道路及慰楽系統上必要ナル道路」と定義されている。昭和13年の第2回公園緑地問題協議会では加藤誠平（厚生技師）が公園道路について、石川栄耀（都市計画東京地方法委員会）が保健道路問題について報告をしている(16)。

このように当時、パークウェイに相当する用語は一定していない。

日本国内で最初の公園道路は管見では湘南海岸公園道路（遊歩道路とも称された）であった。これは東京緑地計画協議会に先立ち、山梨治郎知事（元内務省都市計画局長）により昭和5年頃湘南地方の外人招致策として理想的遊覧道路として計画されたもので、昭和5年にすでに湘南海岸公園道路という名称が使用されている。この公園道路の特徴は、沿線の別荘地の都市計画的コントロール（建築線、空地確保）と、道路に併行する長大な都市計画公園の決定（湘南海岸公園、

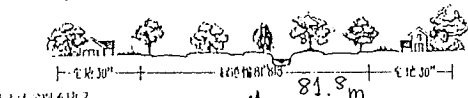
湘南公園道路断面標準圖



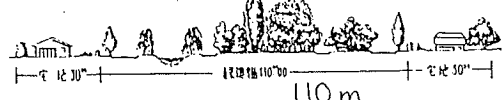
高麗山公園406ha)により海岸緑地の保存と風景開発の兩者を結びつけようとしたことである。道路の標準断面は41.35mで、乗馬道と山手歩道、海岸歩道が車道とともに設けられている。この公園道路の設計は戦前、公園緑地界の論客であった太田謙吉(都市計画神奈川県地方委員会技師)が担当し、県施行により昭和6年着工、昭和11年に竣工している(17)。

戦前において公園系統の視点から、都市計画区域全域の都市計画道路網を決定(変更を含む)した都市は、管見では内地では札幌のみである。札幌の都市計画法適用は大正12年であるが、都市計画道路網については調査の上、昭和5年に試案を作成し、内務省の指示にもとづいて数度訂正を加え、昭和11年に決定された。札幌の既成市街地の道路が整備済であったためか、郊外部に放射環状の広幅員道路を配した当時としては満州を除けば他に類例のない雄大な計画となっている。その特徴は幅員55m以上の広路が7本(うち81m以上が4本)計画されたことである(うち1本は既設の大通)。そのうち3本は街路名称として公園道路を使用している。また3本は河流を道路中央に取り込み、1本は河川沿いに配置されている。このような広幅員道路を配した理由は広路、公園、自然緑地を連絡させ、広路自身に緑地帯の機能を持たせたためである。そして昭和14年の風致地区の決定にあたっては広路の沿道各30mを風致地区とし、準公園系統とし、さらに昭和17年の都市計画公園の決定にあたって環状の広路5号、7号線沿いに大公園を配置している(18)。戦後、用地買収済みの公園は農地解放に遇い、ほとんどの広路が幅員縮小してしまった。

⑬ 鉋川公園通地区



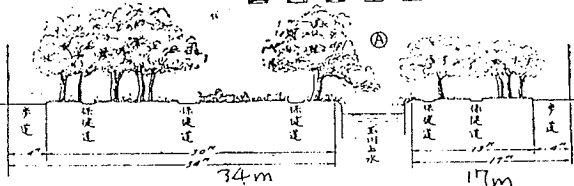
⑭ 札幌の風致地区



札幌の風致地区

都市計画東京地方委員会は昭和13年に保健道路計画を内部案として策定した。これは東京緑地計画の行楽道路のうち遊歩道をより深化させたものと思われる。「保健道路の築造は街路構造令等の規格によらず、幅員は大小不問で、舗装は勿論砂利敷も施さぬ全く歩行者専用の新道路である。」(19)路線はいずれも河川沿に15本選定され、歩道・乗馬道が設けられる計画となっている。保健道路の都市計画決定は昭和15年に1本、昭和17年に4本(呑川、玉川上水、千川上水、石神井川、幅員30~50m)、昭和18年に3本(旧呑川、谷沢川、旧荒川、幅員20~50m)にされた。昭和18年には昭和15年決定の旧水道放水路(代田橋・淀橋間)を幅員25m(車道は2車線のみ、他は歩道・植樹帯)の事業決定をしている(20)。このような河川を取り込んだ歩行者主体の緑道計画は昭和30年代の街路再検討により、全廃されている。戦前にこのようなすぐれた緑道計画が法定決定されていた事実は今日ではほとんど知られていない。

東京保健道路断面図



東京保健道路断面図

4. 2 防空と新興工業都市

1930年代半ば、欧州や日本で戦時色が強くなると防空都市計画の考え方が都市計画の思潮となった。これは空襲、戦争に備えて都市の低密度化、分散疎開を図ろうとするものであり、従前の地方計画論とは施策面で重なる点が少なくないが、防空都市計画の場合は既成市街地の防火区画の形成が地方計画論にはなかった施策といえよう。

防空都市計画の考え方を公式に指示したものが昭和14年の内務次官通達「防空土木一般指導要領」であるこの要領は「公園緑地の配置に就ては防火区画の構成に利用し得る様考慮すること」、「市街地中には広幅員の防火道路、河川漆梁、高架鉄道、公園緑地道路線の防火地区に依り市街地を適當の防火区画に分割すること」と指示している(21)。管見では内務省が法令類で「広幅員の防火道路」という言い方をしたのは、これが最初である。それまでの近代日本都市計画にあった防火帯と公園系統という二つの考え方が「広幅員

の防火道路」という形で合体したものとみなすことができる。

この広幅員防火道路が実施されたのはまず新興工業都市であった。昭和12年以降、大規模な軍需工場の建設が始まり、都市計画法第13条の公共団体施行による土地区画整理が実施された。これが新興工業都市と呼ばれたニュータウンであり、全国で23カ所、その代表例は相模原、広畑、大和、挙母などである。広畑では地区中央に幅員28m（中央に幅8mの植樹帯）の防火道路を設けている。また相模原では幅員40mの防火道路が十字形に配置されている（飛行機の発着を想定、中央植樹帯なし）。昭和16年、内務省計画局は新興工業都市建設の指導要領を定め、市街地の構成（1km四方の区画の近隣単位；防火区画線街路は幅員20m以上など）を詳しく指示している(22)。

また街路築造費の一部に国庫補助がなされた（新規の都市づくりに対する国庫補助としては初）。しかし戦争末期の新興工業都市では事業費の節約と減歩の減少のためか、広幅員道路は計画されていない（例えば大和では当初案では幅員100mの公園道路が地区中央にあったが、設計認可の段階で廃止され、戦後の事業収束では最大幅員15mとなってしまう(23)。）

4. 3 建物疎開と疎開空地帯

昭和16年の防空法改正で空地の指定ができることになり、昭和18年度より防空空地の用地買収に国庫補助をすることになり、東京、大阪をはじめとする各都市で指定が始まった。防空空地をさらに進めて、建物を除却し、更地にするのが疎開空地である。昭和18年12月の閣議決定により、全国で都市疎開事業を実施することになり、終戦直前まで全国で61万戸の建物が除却された。建物疎開には防火帯を目的とする空地帯と重要施設を防護するための周辺を疎開するものとに大別されるが、前者は都市計画道路予定地や密集市街地の中央に空地帯を抜くという都市計画的な配慮がなされている。

東京では昭和15年9月に東京防空都市計画案大綱が内務省により公表され、幅員100m以上の防空帯の設置がうたわれ、都市計画東京地方委員会によって防空帯の配置の試案が検討されていた。この試案を参考に幅50～100mの建物疎開が実施された。蒲田では密集市街地に幅50～70mで十字形の空地帯が、また上野・浅草間や江東区の四つ目通は幅100mで空地帯が抜かれ、また世田谷区では玉川通が幅50mで疎開された。



建物疎開後の御池通(御池通烏丸から西を望む)

名古屋では現在の久屋大通と若宮大通が幅100mで疎開された。前者は城下町の町割りの1街区を取り除いたもので、後者は都市計画道路予定地であった。

広島では既成市街地の中央に東西で幅100mで空地帯がつくられた。これが現在の平和大通であるが、空地帯の位置は広島市街の東西の山に延長を当てることが行なわれている(24)。

京都では軍の指示は幅100mの建物疎開を実施せよとのことであったが、府・市は幅60mで実施し、既存の幹線道路の丁度中間に配置した（現在は御池通、五条通、堀川通等となっている）(25)。

疎開跡地は終戦までにすでに道路として使われたことが多く、空襲の際の防火には役立たなかったが、避難路としては重要な役割を果たし、また一部焼け止まりの効果も示した。松井達夫氏（元建設省都市局復興課長）は戦災復興街路について「戦争中の疎開などで広い空地を作ることに慣れたものですから、50メートルという幅員を決めたのだと思います」(26)。と述べている。建物疎開は、物理的に道路用地をつくりだしたばかりでなく、広幅員志向であった戦災復興の街路標準に影響を与えたのである。ただし、疎開跡地の利用については、名古屋、広島、京都が上手に活用したのに対して、東京ではほとんど公共用地として残されなかった（世田谷区の玉川通りは地主に返還され、オリンピックの際、再度買収した。また新橋西口広場は闇市の建主に払下げてしまった(27)。）

5. 朝鮮と台湾

5. 1 朝鮮(28)

日本統治期の朝鮮の都市計画は、大正1年11月、京城の市区改修予定計画路線の告示に始まる。これは京城の既成市街地の改造（つまり市区改正）のために整備する29本の道路を計画したものである。そのう

ち第1号光化門通は幅員30間であり、大正12年～17年に工事がされた。他の第2号以下の道路は幅員19～8間であり、歩車道の幅員区分が明示されているが、光化門通のみは「広場取掘げ」となっている。つまり光化門通は総督府（旧京福宮）の南面にある宮廷広場として整備されたのであった。

昭和11年、朝鮮市街地計画令が公布され、朝鮮各都市で本格的な都市計画の立案と実施が開始された。その特徴は郊外地の開発を行政庁施行の土地区画整理で実施しようとしたことである。各地の市街地計画の実例をみると、街路幅員の最大は京城で広路（幅員50m以上）1本、平壤、釜山、清津、羅津では大路第1類（幅員34、35m）となっており、広路は京城に限られていたもようである。

朝鮮の市街地計画公園は昭和15年に公示されたが、公園の種別には「道路公園」というものが設けられ、13箇所、計234.9万㎡決定されている。道路公園は遊歩道、乗馬道、車道から成り、各々は巾2m以上の植樹帯で分離されるものとされていた。実際の道路公園の計画された場所は既成市街地の外周の公園・名勝を連絡する丘陵・山腹に設定されており、既成市街地内の広幅員道路としては設定されていない。

以上により朝鮮では光化門通（現世宗路）を除けば、中心市街地における広幅員道路は計画されず、光化門通も広場としての性格が強かったということがいえる。

戦後、日本統治時代の都市計画法制は韓国では昭和37年までそのまま使用され、各種の都市計画決定も改訂した上でほとんどそのまま継承された。昭和27年に改訂されたソウル都市計画街路は広幅員志向であり、世宗路は幅員100mの広路となり、他に幅員50mの広路が3本、40mの大路が7本設定されている。

5. 2 台湾

台北の都市計画史については別稿(29)で詳しく取りあげた。台北の市区計画は後藤新平（台湾総督府民政長官）が都市の衛生条件の改善のため上下水道の敷設のために道路整備を開始したことに端を発する。明治38年に決定された市区計画により城壁が撤去され、跡地は幅員25～40間（73m）の三線道路と呼ばれるブルバールとなった。城壁跡のブルバール化は台湾では台北のみである。

昭和7年に決定された大台北市区計画の特徴は、新市街予定地の軸線として幅員60～80mの公園道5本を配置したことである。なかでも公園道の交差する

2箇所では幅員が100mとなっている。‘公園道’は都市施設の分類上は街路ではなく、公園の一部となっていた。公園系統とパークウェイを実際に法定の都市計画としたのは内地・外地を含めて台北が最初である。

1930年代、小野栄作（総督府土木課技師）の指導の下に台湾各地の都市計画が策定されたが、いずれも公園道が決定され、しかもその幅員は街路の最大幅員を上回っている(30)。

都市名	公園道	街路
高雄	60m	50m
台南	60m	40m
台東	50m	20m
屏東	95m	36m
新竹	40m	35m
新營	40m	15m

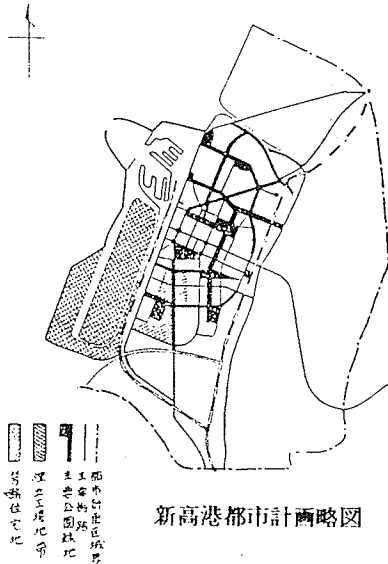
このように人口数万人の小都市にいたるまで公園道が決定された。台湾では亜熱帯としての気候条件、そして既成市街地は密集して公園・オープンスペースに乏しいことを考慮して、防空、保健、災害の避難、暑熱の緩和のために公園および公園道が積極的に計画されたのである。

高雄都市計画は昭和11年に告示されたが、新設大公園を結ぶ公園道が新市街地の軸線として配置され、その間に幅員50mの幹線道路が配置されている。そしてその間に自動車を禁止した幅員20mの緑地街路が縦横に配置されている。つまり広幅員のパークウェイばかりでなく、歩行者主体の緑道も合わせて計画された。

昭和15年に告示された新高港（現台中新港）は総督府直轄により大規模臨海工業都市建設を企図したものである。新高港都市計画では最大200mの公園道が実に15本も配置されている。街路のうち地方との連絡線、外郭線は交通能力を高めるため幅員100mのうち中央部車道は40m、その両側に30mの緑地帯を置いて直接の沿道利用を排除する計画としている（交通型広幅員道路）(31)。

台湾でも韓国と同様、日本統治時代の法定都市計画は光復後も有効とされ、台湾都市計画令も1964年まで使用されていた。1955年の高雄都市計画の改定が中華民国の都市計画の始まりであった。公園道は中国語では園林大道と称している。台北の100m道路のうち東西の仁愛路は園林大道として完成し、南北の100m道路は中央部が高速道路敷となっている。

新高新工業都市計畫略図



新高港都市計畫略図

6. 満州と中国本土

6. 1 ロシアの都市計画手法

ロシアおよび日本による満州の都市計画については筆者の一連の研究で詳しく取りあげているため、ここでは簡明に言及することにした。

ロシアは19世紀末、満州における鉄道敷設の権益を獲得し、ハルビンと大連（ダルニー）において植民地経営の拠点として大規模な都市計画に着手した。ハルビンの官公庁、鉄道社宅地区である南崗（新市街、ノヴィゴロド）は美しい町並で知られていたが、その大きな原因は街路景観の手法にあった。南崗の街路幅員は4.3m、12mであったが、これは交通量を考えると過剰幅員であった。このような過剰幅員を設定した理由は、沿道の各戸に前庭として無償使用させるスペースを確保していたからである。しかも塀は作ってはならず、高さ85cm未満の見透しのきく木柵に限って許された。南崗と香坊（草創の地、軍駐屯地となる）を結ぶ通道街は全幅員106mであったが、そのうち56m分は両側の前庭として使用された(32)。

大連は1899年に立案・着工され、一部地区の造成が終わったのみで1904年に日本の統治下に置かれた。ロシアの原計画では幹線道路は幅員25.6mで、当面中央部8.5mを歩・車道に充て、両側は前庭とすることになっていた。この外、市街地の中心に設けられた大広場（現中山広場）から対岸の大和尚山（関東州で最高峰）へのビスタを確保するように幅員85.3mの遊歩道が配置されている(33)。

ロシアのハルビン、大連都市計画はシベリアのハバロフスク、ウラジオストクの都市計画よりもさまざまな点で格段とすぐれているが、前庭緑化や広幅員遊歩道の手法は、どこに起原があるのかは現在の筆者には不明である。

6. 2 関東州と満鉄付属地

日露戦争後、関東州は日本領となり、大連の都市計画はロシアの原計画をほぼ継承して、実施された。しかし大連では歩道と街路樹の整備された道路ができあがったものの、前庭緑化の手法は採用されず、また広幅員遊歩道も用地はあるものの、きちんと整備されるに至らなかった。

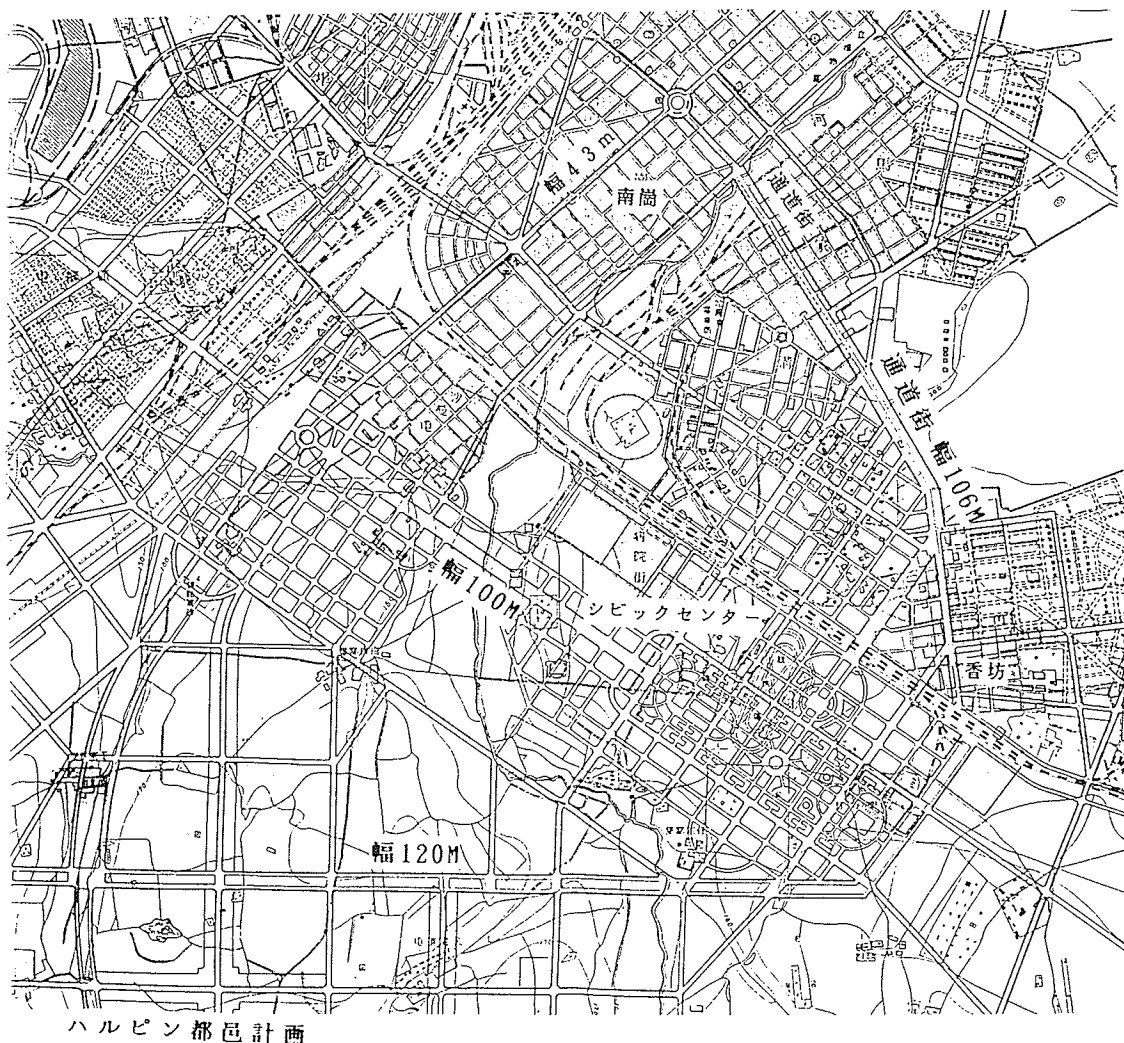
関東州以外の満鉄沿線は駅を中心とする用地（満鉄付属地）もロシアから日本に引き継がれた。満鉄付属地の市街計画は後藤新平（満鉄初代総裁）の指揮の下に、加藤与之吉（満鉄土木課長）が新規に立案し、実施したものである（ロシア統治時代は都市建設は実施されていなかった）。長春（新京）、瀋陽（奉天）など沿線各都市の新市街はこのときの市街計画による。満鉄付属地の街路は最大幅員20間であり、原野に新規につくりあげたという状況を考えると、きわめて広い道路であった。しかし、公園道路的なものはつくられていない(34)。

満鉄の市街計画で唯一、特殊な広幅員道路が見られるのは、大正11年に決定された撫順である。満鉄社宅地区は丘陵部に位置し、中央部の高台に配置された広場（直径200m）と炭鉱クラブを結ぶ道路は延長は短いものの幅員45m（うち車道は6mのみ）という遊歩道を主体としたブロムナードであった(35)。

6. 3 満州国の都邑計画

昭和7年、満州国が成立すると各地で大々的な都市計画（都邑計画という）が実施された。日本内地では震災復興事業が終了した直後であり、内務省・地方庁から多数の都市計画技術者が満州に赴いている。

満州国の首都となった新京では佐野利器、折下吉延、近藤安吉、清江五月らによって当時の日本の都市計画技術の粋をつぎ込んだ都市計画が立案され、実施された。街路パターンは幹線は多心放射状に、補助線はグリッド状に配置し、新市街予定地内の河川沿いはすべて公園とし、市内に楔状に入り込む理想的な公園系統をつくりあげている。公園系統が市内を縦横に走っているため、広幅員道路の植樹帯に公園機能を持たせることはしていない。最大幅員60mの順天大街（官廷



ハルビン都邑計画

から南に伸びる、沿道は中央官庁は、中央部幅16mの遊歩道であり、公園系統の一部を形成しているが、他の幹線道路は幅員54mで、4列植樹の断面となっている(36)。

満州国の都邑計画標準は昭和9年、近藤謙三郎(民政部土木部都邑科長)が策定したが、街路については最大幅員100m、断面については幅員40m以上はその都度決めとなっていた。

ハルビンの都邑計画は佐藤俊久、山田博愛、山崎桂一によって策定されたが、在満生活の長い佐藤俊久(哈爾濱特別市工務処長)の方針によってゆったりとした大陸的な都市計画のやり方(例えば人口密度を下げる)を採り、ロシアの広幅員道路の前庭緑化の方式はすぐれたやり方であると評価して、そのまま継承している。街路幅員のうち幅員120m(延長22,0

30m、新設)、106m(3,050m、既設の通道街)、100m(3,870m、新設)は街路施設道路という註記がされており、前庭緑化をすることをうたっている(広幅員道路の前庭に供する部分を街路園と名付けた)。新しいシビックセンターはこの100m道路を軸線として構成されており、敗戦までに概成した。また120m道路は新市街予定地の環状道路として配置され、公園系統の一部となっている(中央部分の緑化を予定)(37)。

大東港は朝鮮国境沿いの無人の地に人口100万の臨海工業都市を建設しようとするもので新京に続く政府直轄の都市建設として敗戦まで工事が続行されていた。その責任者は近藤謙三郎であったが、大東港では既成市街の安東との間に自動車専用道路が計画された。その設計速度は毎時120km、車道幅員25m、その

両側に各75mの緑地帯を設け、沿道利用を遮断することになっていた。緑地帯を含めると全幅員175mであり、昭和16年に車道幅員15mで開通している。また新市街予定地の幅員40m以上の街路にはすべて植樹帯を併走させ、特に軸線となる第4号幹線(幅員60m)は両側に各50mの植樹帯を設け計160mとし、工業地帯と住宅地の分離を図り、工業都市の保健衛生と修景を企図していた。大東港の自動車専用道路は日本の内地・外地を含めて最初の供用された高速道路であり、近藤謙三郎は戦後、日本で高速道路の必要性を繰返し主張している(38)。

6. 4 日中戦争時の中国本土

日中戦争が昭和12年に開始されてから占領地経営の一環として各地で都市計画が立案された。このうち上海、青島は内務省から長期間、課長以下のスタッフが現地滞在して立案し、実施は現地政府が行なっており、華北地方は日本の影響下にある現地政府に建設省に相当する官庁が設置され(華北政務委員会建設総署)、大量の技術者が内地から派遣され、現地政府職員の名で都市計画、治水、道路建設などの事業を行なっている(三浦七郎、田淵寿郎、谷口三郎が指導者)。上海は13年に田淵寿郎、桜井英記、石川栄耀によって立案され、昭和16年に改訂されたもので、石川栄耀が複数の自著で著者設計と紹介している唯一の都市計画でもある。石川の構想では新都心の広場と黄浦江沿いの記念碑を結ぶ幅員100mの戦勝記念道路を配置している(実施に至らず)。また1941年計画では都市計画図に「ブルバール」という凡例があり、主要幹線道路はすべてこのブルバールとなっていた。石川はこのブルバールを非常に好んだという談話を石川と共に仕事をした中尾竜彦(故人)より筆者はきいている(39)。

青島は昭和15年に松井達夫、山田正男によって立案され、都心部に幅員100mの短かい公園道路が1本配置されている(実施されず)。郊外部には100m道路は計画されていない。

北京都市計画は昭和13年、佐藤俊久、山崎桂一、塩原三郎によって立案され、西部の新市街の軸線として幅員100mの興亜大路が配置された(パレードを想定して中央部に幅員21mの車道がある、一部完成)。また城内と新市街を結ぶ長安大街は幅員80mであった(中央部に幅10mの植樹帯、5列植栽、一部完成)。また郊外部には幅員140mの観光路という名称のブルバールが計画されていた(未着手)。ハルビンと

北京の100m道路は計画者が同じこともあり、その発想はほぼ同一である(40)。

6. 5 蒙疆

昭和12年、内モンゴルでは日本軍の支援の下に徳王の蒙古連盟自治政府が成立した。その首都となったフフホト(厚和)の都市計画は蒙古政府の依頼により伊地知綱彦(満州国国都建設局土木科長)が立案した。伊地知はモンゴル族の中樞都市として、幅員100mの大街(側道は騎馬道とする)を計画の中におこんだ。この案をもとに徳王を委員長とする都市計画委員会により実施案が決定され、昭和15年より実施している(41)。

大同についても伊地知綱彦が当初立案したが、晋北自治政府首脳と内田祥三が縁戚であったため、昭和13年、内田洋三、高山英華が招かれ、都市計画を立案した。その特徴は近隣地区を市街地構成の単位としたことであり、道路の最大幅員は55mであった。実施案では規模がある程度縮小され、55m道路は46mに変更され、延長2km分は完成した(42)。

7. 戦災復興計画

7. 1 戦災復興の基本方針

戦災復興計画の方針検討は内務省において大橋武夫の指示により、昭和20年3月より開始され、同年8月終戦前より本格化した。戦災復興計画基本方針は同年12月の閣議決定前すでに10月、全国都市主任官会議により地方庁に指示されている。この方針には「必要の箇所には幅員50m乃至100m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こと」とあった。

しかし昭和24年のドッジ・ラインの緊縮財政により戦災復興事業は縮小された。縮小のために採られた措置は区画整理の面積縮小と街路の幅員縮小である。同年6月の戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針(閣議決定)は、幅員30m以上を「幅員のはなはだ大なる街路」とみなし、その再検討を指示し、「美観上植樹帯を設置するよう計画されたもの」について、幅員縮小を指示した。この結果、東京、横浜、川崎、名古屋、大阪、神戸、広島にあった100m道路は名古屋、広島を除いて全廃された(43)。

戦災復興計画再検討の状況は各都市でさまざまであった。第1のタイプ、広島、名古屋は首長と技術者が共に熱心であった。都市は戦災復興事業を立派にやり抜いている。100m道路は広島は竹重貞蔵、名古屋

は田淵寿郎の計画であり、地元案であった。仙台もこのタイプであり、定禅寺通は当初計画では幅員36m、それに併行して表小路緑地(幅員60m)が計画されていたが、後者を廃止し、前者を46mに拡げ、中央部に幅12mの緑地帯を取り込むように変更してできたものである。仙台市の助役高橋基也、局長八巻芳夫は外地経験者であった(44)。

第2のタイプは元々、ほとほと復興計画を想定していた都市で、その代表例は大阪である。大阪の100m道路は市の意向ではなく、戦災復興院の指導で入れたものであり、再検討の中で廃止された。

第3のタイプは技術者は壮大なプランを策定したが、首長が事業推進に熱心でなかった都市で、その代表例は東京である。東京の復興都市計画は石川栄耀が戦前から暖めていた構想(100m道路、広幅員緑地系統、盛り場の計画)をそのまま法定計画としたものであった。東京の復興計画の実施については当初、大橋武夫らは国との共同事業とすることを申し入れたが、都知事はこれを断った。しかし、東京の事業は進捗せず、再検討によって無惨にも後退し、幹線街路の幅員は25~40m程度となった。

この外、再検討の中で技術者が苦心した形跡がうかがえる事例も存在する。例えば横浜鶴見の密集市街地に計画された100m道路は36mに縮小し、両側に帯状公園を配置するように変更されている。

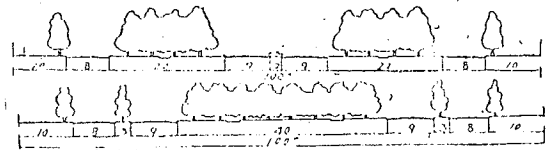
東京では建物疎開跡地が有効活用されなかったのに対して、非戦災都市である京都では昭和22年跡地の約半分74.4haを道路、広場、公園として都市計画決定し、その用地買収に財務措置を講じて、戦後の都市整備の基礎をつくった。疎開空地帯は幅60mで、こぼこがあるため、幅員50mとし、御池通(景観を主にして御堂筋スタイル)、五条通(国道の交通を考え、中央分離帯方式)などをつくりあげた。

8. むすび

以上、近代日本都市計画の全過程において広幅員道路がどのように計画され、実施されてきたかを明らかにできたと思われる。元来、江戸時代の都市の防災対策として存在した防火帯の手法は、近代日本都市計画の手法として継承されたが、防火区画の構成や緑地等他の都市施設との関係も合わせて体系化されたのは、1930年代の防空都市計画においてであった。

一方、元来、欧州のバロック都市計画の手法である

昭21.9.1 都市計画課



東京復興計画街路(100M)断面図

宮廷広場、記念建築物と結びつけた広幅員道路の手法は、千代田通にわずかに片鱗をみせるだけである(京城、清州国の新京、ハルビンにはその考え方が出ている)。

1920年代の地方計画論、アメリカの公園系統の影響を受けた公園道路は、日本では市街化が進む前の湘南と札幌郊外で試みられた。東京の保健道路という市民レクリエーション型の公園道路は実施されずに戦後見捨てられてしまった。近代都市計画技術の結晶ともいえる広幅員道路・公園系統を全面的に採用した都市計画が立案され、一部実施されたのは植民地だけであったのである。

一方、戦後、GHQは復興都市計画に対しては「敗戦国にふさわしくない」と冷淡であり、日本が植民地・占領地で国内には存在しない立派な都市計画を実施したことと、好対照をなしているのである。

(注)

- (1) 「戦災復興誌」名古屋市計画局、昭和59年。井上孝氏の発言に対して松井達夫氏は「100メートル道路に関しては、逆に本省のほうが受け身でして地元の意向が非常に強かったと覚えております。なぜ100メートルという数字をとったかということですが、これは要するに百という数がきりがよいということだったのでしょね。」と発言している。
- (2) 篠原修「日本の街並と近代街路設計」『土木学会誌』1984年8月号。
- (3) 「横浜市史」第2巻、昭和34年、第3巻上、昭和36年。
- (4) 佐藤甚次郎「明治期作成の地形図」古今書院、1986年、362~371ページ。
- (5) 「札幌都市計画概要」札幌市建設部計画課、昭和29年。札幌市教育委員会「大通公園」北海道新聞社、昭和60年。
- (6) 磯野博「御堂筋」『新都市』昭和27年10月
- (7) 「建設行政のあゆみ—京都市建設局小史」京都市建設局、昭和58年。
- (8) 「松井達夫先生に聞く」『新都市』昭和59年4月号。

- (9) 越沢明「戦時期の住宅政策と都市計画」近代日本研究会論「戦時経済」山川出版社、1987年。
- (10) 山田博受「復興計画の当時を顧みて」「都市公論」13巻4号
- (11) 中島時雄「復興街路弊見」「道路の改良」13巻1号。「東京市道路誌」東京市、昭和14年。
- (12) 「函館大火の惨状と復興途上の大函館」小島大盛堂、昭和9年。塩谷勇「函館復興事業に就て」「都市公論」20巻9号、昭和12年。神尾守次「函館市の復興事業に就て」「土木学会誌」25巻2号、昭和14年。
- (13) 阿部善之丞「静岡市復興計画と緑地」「都市公論」23巻8号、昭和15年。同「静岡市の復興」「区画整理」6巻4号、昭和15年。
- (14) 「鳥取市大火災誌復興編」鳥取県庁、鳥取市、昭和30年。小実鉄雄「鳥取市の火災復興について」「新都市」昭和27年7月号。
- (15) 緑地という用語は北村徳太郎の造語で独語の Grün-flächen、英語の Open space の訳語である。関一や池田宏はそれまで自由空地と訳していた。
- (16) 「公園緑地」2巻11号、昭和13年。3巻2・3合併号、昭和14年。
- (17) 山県治郎「湘南地方計画と風致開発策」「都市公論」13巻7号、昭和5年。太田謙吉「湘南海岸公園及高麗山公園の全貌に就て」「公園緑地」1巻3号、昭和12年。
- (18) 「札幌市都市計画概要」前掲。
- (19) 都市計画東京地方委員会「東京保健道路計画」「都市計画の基本問題」下巻、全国都市問題会議、昭和13年。
- (20) 「都市計画東京地方委員会議事速記録」第17号。
- (21) 「区画整理」5巻10号、昭和14年。
- (22) 越沢明、前掲。
- (23) 越沢明「戦前の大和の都市計画－林間都市と軍都計画」「大和市史研究」14号、昭和63年。
- (24) 竹重貞蔵氏（元広島県都市計画課長）よりうかがう。
- (25) 「建設行政のあゆみ－京都市建設局小史」
- (26) 「戦災復興誌」名古屋市。
- (27) 大河原春雄「建設行政三十年」相模書房、昭和44年。
- (28) 越沢明「朝鮮半島における土地区画整理の成立起原」「都市計画」別冊21号、1986年。
- 「都市計画概要」朝鮮総督府内務局、昭和13年。
- 「Seoul都市計画」Seoul特別市、1965年。
- (29) 越沢明「台北の都市計画、1895～1945年」「第7回日本土木史研究発表会論文集」1987年。
- (30) 黄世孟教授（国立台湾大学）より提供していただいた資料による。
- (31) 早川透「新高工業都市建設工作」「第1回東亜道路技術会議論文報文集」東亜道路技術会議事務局、昭和17年。
- (32) 越沢明「哈爾濱の都市発達史、1896～1945年」（1）～（5）、「日中経済協会会報」1986年10月～1987年2月号。
- (33) 越沢明「大連の都市計画、1898～1945年」（1）～（3）、「日中経済協会会報」1984年10～12月号。
- (34) 越沢明「植民地満州の都市計画」アジア経済研究所、1978年。
- (35) 越沢明「撫順都市計画、1905～1945年」「地域開発」1986年11～12月号。
- (36) 越沢明「長春の都市計画史、1905～1945年」（1）～（6）、「日中経済協会会報」1987年5月～1988年1月号。
- (37) 越沢明「哈爾濱の都市発達史、1896～1945年」。
- (38) 越沢明「大東港の計画と建設、1937～1945年」「第6回日本土木史研究発表会論文集」1986年。
- (39) 石川栄耀「戦争と都市」日本電報通信社出版部、昭和17年。越沢明「日本占領下の上海都市計画、1937～1945年」「都市計画」別冊20号、昭和60年。
- (40) 越沢明「日本占領下の北京都市計画、1937～1945年」「第5回日本土木史研究発表会論文集」1985年。
- (41) 筆者所蔵の蒙古政府文書。伊地知綱彦氏の筆者あて書簡。
- (42) 筆者所蔵の蒙古政府文書。内田洋三論文「建築雑誌」656号、昭和14年11月。
- (43) 「戦災復興誌」第1巻、計画事業編、都市計画協会、昭和34年。
- 町田保「戦後の都市復興計画」「都市計画」第1号、1952年。
- (44) 仙台市開発局「戦災復興余話」宝文堂、昭和55年。