

都市計画道路と用途地域制の相互変遷に関する研究 — 東京都区部 —

Historical Analysis of the transition of Tokyo Planned Road and Zoning System

寺西 弘文 **

By Hirofumi Teranishi

Planned Road and Zoning System were the most important elements for the Urban Planning. This paper is the historical analysis of the transition of Planned Road and Zoning System in Tokyo wards which were authorized by the planning institutions.

In 1888 of the Meiji Period, Tokyo Municipal Ordinance was established, and the only original Planned Road was authorized according to this ordinance and the planned area was the inside of the old city of Tokyo.

In 1919 of the Taisho Period, National Urban Planning Law was established, and the Planned Road and the Zoning System in the whole area of Tokyo wards were established according to this Law at the beginning of Showa Period before World War II.

The policy and the standard of the urban planning were changing at each times, but the Urban Planning of Tokyo was continuing basically until now after World War II. And we also have been able to find out that the Zoning System was strongly affected by the Planned Road.

1. 序

都市計画道路と用途地域制¹⁾は、都市計画の2本柱と言っても過言ではない。今日の都市計画道路は、市街地再開発事業、土地区画整理事業、地区計画、居住環境整備計画などの都市計画とその事業の前提あるいは基本となっている。一方、用途地域制も建築行為を通して望ましい市街地像を誘導、形成するための基本をなしている。

本論文では、この2つの法定の都市計画道路と用途地域制のそれぞれが、長い歴史の過程を通して東京区部においてどのように展開され、どのような関連性あるいは整合性を有してきたかを行政資料に基づいて明らかにすることを目的とする。

ここで、歴史の過程としては、(1). 東京市区改正条例期 (2). 戦前の都市計画法期 (3). 戦災復興期 (4). 前新都市計画法期 (5). 新都市計画法期の5期に分類した。

なお、引用文については、原典における文字ではなく、当用漢字を用いた。

2. 都市計画道路と用途地域制の計画の変遷

都市計画道路と用途地域制は、法定されることによって位置付けられる。それ故、法定要件として必要なことは、計画基準に合理的な決定理由がなければならない。そこで、都市計画道路と用途地域制を法定するための計画の標準や基準の変遷を年代別に調べることにより、その相互関係の展開をここでは明らかにしたい。そして、東京都区部における法定結果についても考察したい。

(1). 東京市区改正条例期

東京市区改正条例が1888(明治21)年8月に制定され、これに基づいて1889(明治22)年に東京市区改正旧設計が立案され、旧東京市内において道路計

* Keywords: 法定都市計画、行政都市計画史、都市計画道路、用途地域制

**正会員 日本都市計画学会委員 (元東京都都市計画局)

(〒108 東京都港区高輪1-26-15-305)

画が決定された。この時は、まず東京市区改正委員会第1回会議(1888年10月)で道路計画の必要性を防災上、貨物の運搬、そして、人車馬の通行の安全性等にあることを明らかにし、第2回会議(1888年10月)で道路総則、すなわち、道路の幅員別の等級を議定した。その等級とは、第1等第1類から第5等までを分類し、その幅員構成を定めた。そして、第3回会議(1888年10月)から第22回会議(1888年12月)までに、等級別の計画路線が定義され、路線選定として、江戸期に形成された既存道路を中心とした主要な路線(第1等～第3等)とそれを補完する路線(第4等～第5等)が計画された。この時の路線選定での議論の中では、商業地内貫通計画線の拡巾の有無の是非などが行われたが、行政当局案のほとんどが議決された。このような委員会での在り方は、当時は議論が多少活発だったものの今日の都市計画地方審議会の在り方と大差がみられない。その後、当時の政府の財政力から、市区改正速成計画案が1900(明治33)年に以下のとおり出された。

市区改正速成計画案

市区改正事業ノ進捗ヲ図ルカ為メ、千五百万円ヲ支出シ、五ヶ年ノ継続事業トシ、施行スルモノトス

第一 路線

一、路線ハ、大体左ノ標準ニ依リ、之ヲ選択ス

甲、中央市区ニ在ツテ交通頻繁ナル路線

乙、市ト市外トノ連絡上必要ナル路線

丙、市内各部ノ連絡上必要ナル路線

丁、一路線中大部分ノ改正ヲ終リタル残部ノ整理

(以下略)

この結果、計画も第1等から第3等までの骨格的な計画道路以外の第4、5等道路の縮小を余儀無くされ、旧設計の約50%の計画水準(2.1Km/Km²)となった新設計による道路計画が1903(明治36)年に決定された。この2.1Km/Km²の道路計画水準は、計画網が正方形街区を形成するものと仮定したとき、約1.5Kmの網間隔であった。一方、この新設計時の計画道路網の建設に際しては、路面電車(市電)建設と並行した形で道路建設を行い、電鉄納付金を有力財源とした。このことから路線決定における計画基準は、既存主要道路を中心とした市電計画路線と整

合させたものと言え、市電路線は、新設計による計画道路とはほぼ一致することが図-1で明らかである。

また、新設計における告示は、

市区改正新設計

明治36年3月31日

告示第36号

明治22年東京府告示第37号東京市区改正設計中左ノ通り改正セラル……

道路一部

1. 道路ノ等級及幅員等ヲ左ニ揚ゲル

・第1等第1類

幅員20間以上 中央馬車12間以上

…………… 左右歩道各3間以上

・第5等

……………

・第1等道路第1類

第1 神田橋ヨリ……至ルノ路線 幅員20間

……………

・第5等道路

……………

(以下略)

のようになされ、まず、道路の幅員別の構造を等級別に明らかにし、その後、等級別の計画道路が列挙された。このように、計画水準までが同時に告示されたのである。この新設計の告示様式は明治21年勅令第62号第2条により明治22年5月に告示された旧設計と同一形式であった。

一方、今日に見られる用途地域制は、東京市区改正条例の中には、その規定条項は見られず、建築行為は、法定による用途地域制はなく1888(明治21)年制定の“東京市区改正土地建築処分規則”の中で展開された。最も、この“処分規則”の第4条「東京府知事ハ内務大臣ノ認可ヲ受ケケ市区改正ニ要スル土地ニ属スル建物新築増築改築ノ制限ヲ規定シ之ヲ告示スベシ」にあるように、建築制限が行われた。狭義の用途地域制の一種と見なすことができる。

このように、東京市区改正条例期の時代は道路先行のみの事業性を重視した都市計画が行われたと言える。

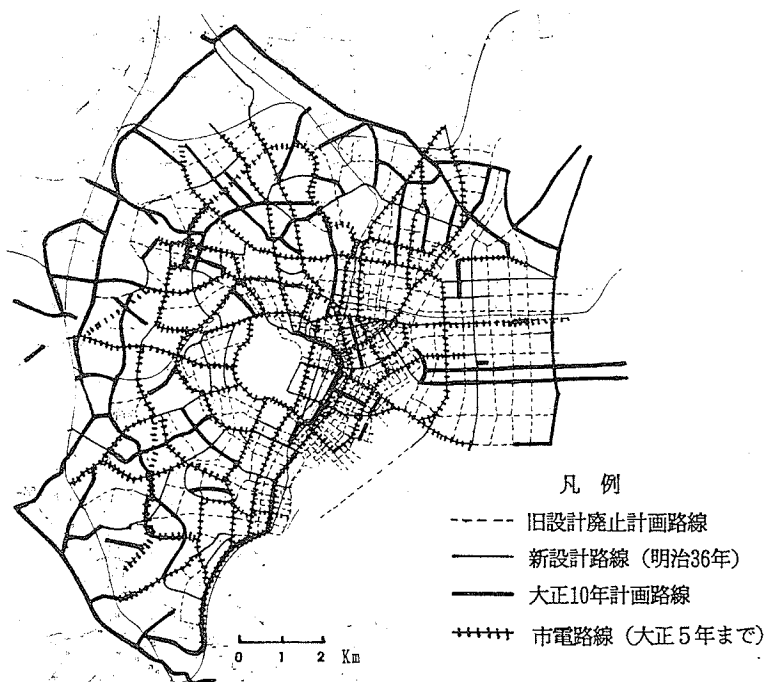


図-1 都市計画道路網と市電路線 (筆者作図)

(2). 戦前の都市計画法期

1919(大正8)年に“旧都市計画法”と“市街地建築物法”が成立し、本格的な都市計画制度が整備された。この両法によって東京区部の都市計画も展開されることとなった。都市計画道路は、都市計画法第1条の「本法ニ於テ都市計画ト称スルハ交通、衛生、保安、……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計画……」により、また、用途地域制は第10条の「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、……」のこれらの条項によって定められた(・・印は著者による)。

そこで、都市計画法成立2年後の1921(大正10)年に環6-荒川区域内の都市計画道路が東京市区改正新設計に基づく計画道路に連続あるいは補完した型で定められた(図-1)。この時も、路線選定の都市計画基準はなく、駅へのアクセス、あるいは環状線の計画を意識したものであった。最も、道路の構造規定が今日の道路構造令の前身である1919(大正8)年の“街路構造令”において東京市区改正新設計時の等級を引き継いだかたちで、次のように定められていた。

街路構造令

大正8年12月6日

内務省令第25号

……

第2条 本令ニ於テ広路ト称スルハ24間以上、1等大路ト称スルハ12間以上、2等大路と称スルハ6間以上、1等小路ト称スルハ4間以上、2等小路ト称スルハ1間半以上ノ幅員ヲ有スル街路ヲ謂フ

第3条 街路ハ車道及歩道ニ区別スベシ但シ……

第4条 街路ノ各側歩道ノ幅員ハ……

(以下略)

さて、都市計画の主旨から考えたとき、都市計画区域が法定された後、都市計画道路等が決定されるべきであるが、当時は都市計画道路決定後の翌年の1922(大正11)年に区部全域が「東京都市計画区域」として告示された。

一方、用途地域制は1923(大正12)年の関東大震災により、都市計画として定めることが遅れたが、1925(大正14)年に区部の約3分の1地域において、住居、商業、工業の3つの用途地域が定められた。この時の用途地域指定区域は、先の都市計画道路決

定区域とは一致せず、その外側をも含んだ広い区域で都市計画決定された（図-1、図-2）。このことは、1925（大正14）年の内務次官通牒で「市街地建築物法ハ都市計画法ノ適用アルト否トニ拘ラズ必要ト認メラルル市街地ニ対シテハ適用シ得ルコト」が示すように、用途地域制が制度として独立性を有していた。

しかし、この時決定した用途地域の内容の中で、“路線商業地域”の決定が都市計画道路を中心になされていることから明らかなように、具体の計画指定にあたって相互の関連を重視してきたと言え、むしろ用途地域指定が既決定の都市計画道路を一つの基準にしていたことは、この時の告示文の実例が示すとおりである。

東京都市計画区域内ニ於ケル市街地建築物法第1条ノ地域及……、及び住居地域

大正14年1月26日

内務省告示第14号

………

第1 商業地域之部

1. 東京市内

イ. 左記区域内ニ在ル建築物ノ敷地廻町区内

1. 大手町1丁目………

………

ロ. 左記道路ノ両側ニ於ケル建築線ニ接スル建築物ノ敷地

1. ……ニ至ル路線

………

88. 幹線第10号

89. 補助線第11号ノ………

………

120. 都市計画道路市内ノ部第7号

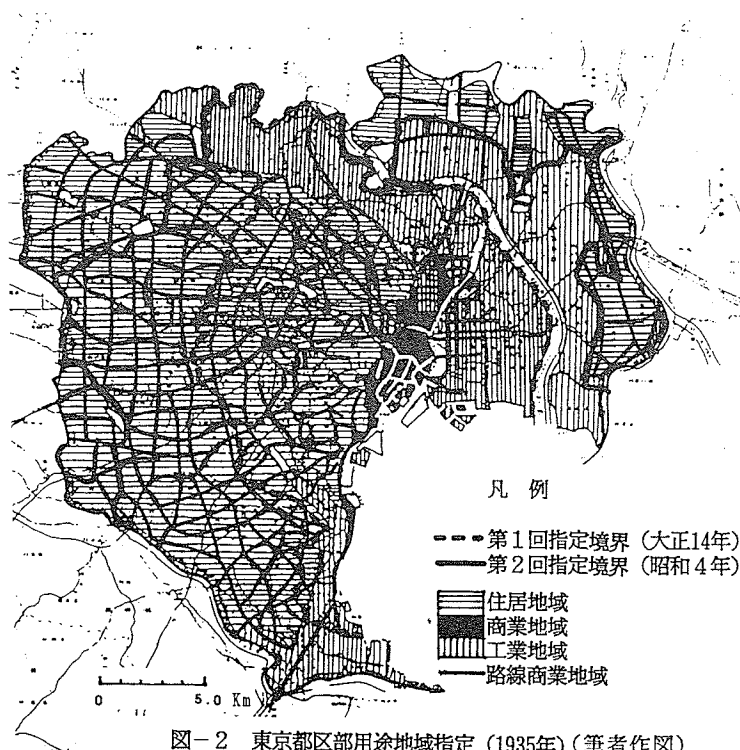
第2 工業地域之部

………

第4 住居地域之部

（以下略）

このように、特に路線商業地域指定は都市計画道路との関係が強いものであった。もっとも、この時



の路線指定は今日のような路線20mあるいは30m幅指定とは異なり、接する建築物敷地単位であることが一つの特徴とも言える。

一方、用途地域指定に関してはこの時までにも基準が定められてはいなかった。

それでは、この都市計画基準が定められたのは何時であったのだろうか。それは、1927（昭和2）年の“全国都市計画主任官会議”²¹において内務省より指示された“街路網決定標準”と“地域決定標準”である。このときはじめて都市計画道路においては、まず、“路線の配置”として幹線道路を中心に体系的に配置することや、軌道を敷設すべき幹線街路間隔、裏街道路線の計画、道路の連続性の維持などを規定した。しかし、この時には道路網間隔の基準は特に定めることはなかった。

そして、用途地域指定に関しては、既成市街地において現況を尊重（現況主義）することとし、未市街地においては、商業地域→工業地域→住居地域の順に定めることとし、路線商業地域指定に関しては、その指定の幅員を次の告示例のように定めた。“左記道路ノ両側ニ於ケル建築線ヨリ奥行何「メートル」ノ区域”。そして、住居地域内での路線商業地域指

定間隔をおおむね1km以内とした指定基準が定められた。

この決定標準に基づいて1927（昭和2）年に、環6と荒川区域外を含めた区部全域の都市計画道路網が都市計画決定された（図-3）。一方、1929（昭和4）年に区部の約3分の2区域に、1940（昭和15）年に区部全域の用途地域が都市計画決定された（図-2）。

その後、1922（昭和2）年の都市計画道路と用途地域の決定標準は1933（昭和8）年の“街路計画標準”と“地域決定標準”というかたちで内務省によりオーソライズされたものとなった。

そこで、この計画標準と現実に都市計画として決定された法定都市計画道路と用途地域指定について考察してみたい。

まず、“街路計画標準”では、都市計画道路の網間隔を次のように定めている。

「軌道、乗合自動車等ノ交通線ヲ含ム主要幹線街路ノ間隔ハ住居地域ニ於テハ大体 500メートル以上1キロメートル迄トシ其ノ他ノ地域ニ於テハ500メートル以下ナルヲ妨ゲズ」とある。

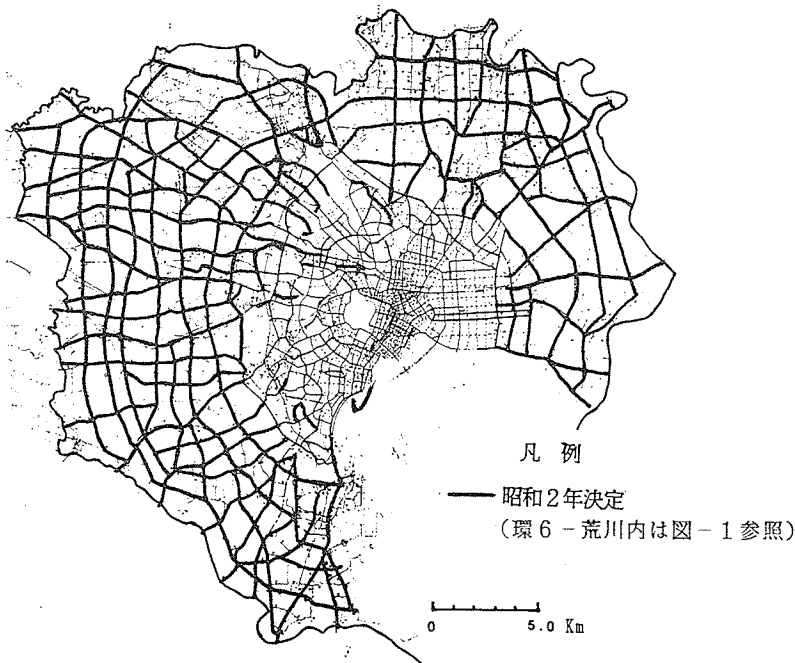


図-3 東京都市計画道路網（1927年）（筆者作図）

表-1 都市計画道路水準の推移

	計画面積 (K㎡)	計画道路延長 (Km)	計画水準 (Km/K㎡)	備 考
K6内	219	543	2.5	市区改正、S. 2 追加路線を含む
郊外 (K6外)	398	711	1.8	昭和2年決定路線
K6内+K6外	617	1254	2.0	昭和2年まで決定路線
23区(1966)	617	1490	2.4	幹線+補助線 (道路再設計)
23区(1989)	617	1701	2.8	幹線+補助線

そこで、1927(昭和2)年までに都市計画決定された都市計画道路の水準を見ると、表-1のようになる。これから判明することは、環6-荒川区域内の決定された計画水準を正方形街区と仮定すると、1Km前後の間隔の網体系とみなせ、環6-荒川区域外の郊外部住居地域においては、1.5Km 前後間隔の道路網体系をなしている。となると、この時の区部の都市計画道路は、1Km~1.5Km 間隔で定められたこととなり、街路計画標準値よりもやや大きい網間隔であった。

一方、“地域決定標準”では、“未建築地”においては、「特に都市計画諸施設との連繫を計ること」「路線商業地域ハ断続セシメザルコト」とし、「路線的商業地域ヲ配スルニ当ッテハ、1. 住居地域内ニ在リテハ間隔約1Km以内、2. 工業地域内ニ在リテハ工業地域ノ幅約1Km未満ノ場合ハ、之ヲ配セズ」とある。そこで、1935(昭和15)年までの法定の用途地域指定(図-2)をみると、路線商業地域は、住居地域内では既決定の都市計画道路線に整合した指定がなされている。と言うことは、約1.5Km 間隔で指定されていることとなる。

このように、その計画標準においても、都市計画道路網間隔と路線商業地域の指定間隔がほぼ同一基準とされ、一方、現実の法定の都市計画道路と路線商業地域指定も整合性をもったものであった。また、面指定としての用途地域と都市計画道路との関係について考察すると、都市計画道路が各用途地域の境界である各所がみられる(図-2)。

以上、戦前の昭和期における都市計画道路と用途地域指定に関する基準と現実に法定されたそれぞれの内容について明らかにした。

(3). 戦災復興期

1931(昭和16)年から1945(昭和20)年までの間、

わが国は戦争状態にあり、この間、都市計画もいくつかの戦時都市計画以外は、戦前期までのものを適用され、あるものは凍結された。そして、東京においても爆撃を受けつづけ、焼土化していった。

東京の戦災復興計画も、すでに敗戦を見越した戦時下の中で検討がなされ³⁾、終戦のわずか一週間後の1945(昭和20)年 8月27日の朝日新聞にて“帝都再建方策”が発表された。この中には50~100mの広幅道路計画も含まれていた。

一方、国においても、1945(昭和20)年11月に戦災復興院が設置され、“戦災地復興計画基本方針”が同年12月にすみやかに閣議決定されたのである。この基本方針とそれを受けた翌年1946(昭和21)年の戦災復興院による“計画標準”をベースにした東京都の“帝都復興計画概要”が策定された。

まず、街路計画では、“基本方針”として“……土地利用計画ニ即応シ之ヲ構成スルト共ニ街路ノ構想ニ於テハ将来ノ自動車交通……ニ適応セシムルコトヲ期シ……主要幹線道路ノ幅員ハ……大都市ニ於テハ50米以上、……幹線街路ハ……大都市ニ於テハ36米以上、補助幹線街路ハ15米以上トシ、……必要箇所ニハ幅員50米及至 100米ノ広路又広場ヲ配置シ……”と、広幅員の計画道路を規定するとともに、土地利用計画との整合性を基本方針とし、“街路計画標準”(昭和21年、戦災復興院)では、方針として“土地利用計画ニ即応シ合理的ニ幹線街路網ヲ構成スルモノトス。街路網ノ構想ハ新ナル構想ノ下ニ計画シ、既定計画ニ拘泥スル要ナキモ既設街路ニシテ……利用スルモノトス。”そして、配置計画として“主要幹線街路ノ間隔ハ商業地域及工業地域ニ於テハ、500米以下、住居地域ニ於テハ 500米以上1千米以下トスルコト、補助幹線街路間隔ハ、商業地及工業地域ニ於テハ250 米以下、住居地域ニ於テハ 250 米以上500 米以下トスル。”と、ここでも土地

表-2 既定計画と復興計画の幅員比較事例
(東京都議定図より作成)

復興計画幅員 (変更延長)	100M (35,750m)	80M (94,500m)	50M (18,500m)	40M (43,750m)
路線名 (既定計画道路幅員)	環2(40M)	環6(22M)	環3(22M)	
			放1(25M)	環7(25M)
			放5(25M)	環8(25M)
			放7(25M)	放12(25M)
	放6(25M)	放6(25M)		放14(25M)
	放32(36M)			放18(25M)
		放19(33~36M)		

利用計画との整合性を求めつつ計画道路網間隔の基準が定められた。

以上の基本方針ならびに計画標準をみると、戦前期までの街路計画標準と比較したとき、1. 土地利用計画との整合性を強調し、2. 計画道路幅員を広幅員に広げたこと、3. 幹線道路網間隔は戦前期と同じ程度とし、4. 新たに補助線の網間隔を設定した、ことである。

これに基づいて東京都の「帝都復興計画概要」では、街路計画を次のように定めた。幹線道路は都心近くに環状線を追加し、在来道路幅員を補正し、その幅員は1級を80~100m、2級を50~60m、3級を40mとした。また、補助道路、細部道路は、区画整理で計画することとした。

以上の基準をベースにした東京区部における戦災復興道路計画は、戦前期の既決定の幹線道路計画をベースにし、幅員のみを大幅に変更したものであった。そして、これらの計画変更の決定告示は、1946(昭和21)年になされた。既定計画と復興計画の実例のいくつかを、表-2に示したが、従前25m幅員の幹線街路は40~50mにそれ以上の広幅員の幹線街路は80~100mに計画変更されたことがわかる。

次に、土地利用計画についてみると、戦災地復興計画基本方針ならびに戦災都市土地利用計画標準(昭和21年、戦災復興院)は、以下のとおりである。基本方針として“工業・商業・其ノ他ノ業務及住居ニ充テラルベキ土地ノ配分ヲ計画的ニ決定スルコト”

とし、計画標準としては、“地域地区計画”として市街地地域を商業・工業および住居の3地域に区分し、「商業地域」は集团的又は路線的にとり、都心部のみに集中させず、副都心又は部分的中心を形成するよう配置し、「工業地域」は、既存工場の種類規模ならびに分布状況、将来の動向等を考慮して配置し、「住居地域」は、市街地地域から商業地域及び工業地域を除いた区域”とした。

これらの方針と計画標準を基に、商業・工業・住居地域が指定されたが、戦前期までの計画標準と比較したときに、特に、路線商業地域指定において、その指定間隔が定められなかったが、このことは戦災復興計画としての区部における法定用途地域指定の結果としてほとんど路線商業地域指定のないかたちで表われた。

これらの国の方針と計画標準に基づき、東京の“帝都復興概要”としての土地利用は「用途地域を指定し、土地利用の配分を計画的に決定し、まず、緑地地域として区部外周部に指定し、これを区部の全面積43%、工業地域は、河川沿岸及び西部郊外に指定、いずれも小区域に分散処理し、商業地域は、都心に大集団、池袋・渋谷・五反田など山手線沿いに中集団、その他約1Km毎に小集団のものを配分し、住居地域は用地を有する低層住宅地域を郊外に指定、都心に向かうに従って、高層建築物を許容する」とした。

表-3 用途地域比率の推移

14)

	構 成 比 (%)						
	1925年	1929年	1935年	1946年	1950年	1974年	1989年
住居系用途地域	45	56	57	81 (緑地地域を含む)	69 (緑地地域を含む)	63	60
商業系用途地域	15	8	10	6	14	15	18
工業系用途地域	37	34	31	5	17	22	22
未指定地	3	3	2	8	—	—	—
備 考	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

以上の方針ならびに基準を踏まえて、1946（昭和21）年に新しい用途地域指定が行われた。そして、このとき、指定された戦災復興計画における用途地域指定の特色は、区部の全域ではなく、後の1948（昭和23）年指定された緑地地域を除く約60%区域のみになされたが、その中での指定状況は、商業ならびに工業地域の比率が縮小し（表-3）、特に戦前期までに指定された工業地域の中に住居地域が組み込まれ、用途地域指定の詳細化がなされ、また、区部外周部においては、商業地域と住居地域を計画的に配置することにより、一つの生活圏を構成する独立した島状のブロックゾーニングの指定がなされた。そして、都市計画道路との関連性については、一部交叉部の商業地域指定の他は戦前期までの路線商業地域指定はなされなかった。

このようにしてみると、戦災復興計画における都市計画道路と用途地域指定の関係は、戦前期までの都市計画道路沿いの路線商業地域指定に見られる関連性を有したものから、集団的な商業地域指定を主体にしたものとなった。

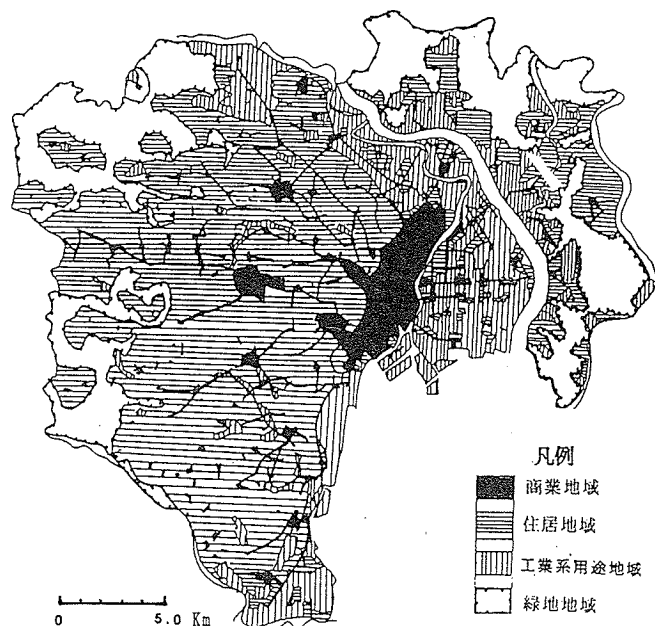
さて、1946（昭和21）年に戦災復興都市計画として、都市計画道路と用途地域制が法定されたが、その後、当時の国力に見合う縮小計画が求められた。それに対応すべく、1949（昭和24）年に“戦災復興計画の再検討に関する基本方針”が閣議決定され、それに基づく“戦災復興都市計画再検討実施要項”が定められた。その中での基本方針とし、「……必要なる限度に既定計画を改変して……」とあるように必要最小限の都市計画が求められ、特に“街路”については「幅員のはなはだ大なる街路（概ね三十米以上）は、その現実性ならびに緊要度を勘案して

適当に変更する」とした。これを受けて東京区部の主要な都市計画道路は、若干の路線変更と一部の主要幹線道路を除いて標準幅員25Mに全面的に縮小された。

そして、用途地域指定においても、この都市計画道路の全面変更に伴い、変更がなされた。特に、都市計画道路との関係では、路線商業地域指定が放射幹線道路を中心に復活した。この復活した路線商業地域は、1935（昭和10）年決定時における放射・環状幹線道路路線指定と比較したとき、放射幹線道路の一部路線に限定されたものであった（図-4）。そして、この路線商業地域指定は、今日まで、継続して連続的に増加してきた。

戦災復興再検討計画は、特に財政負担を及ぼす都市計画道路の計画水準の縮小、それに伴う用途地域の変更が1950（昭和25）年に法定された。なお、1950年は、“市街地建築物法”を改訂した“建築基準法”が成立し、この時、新たに工業系用途地域に“準工業地域”⁴⁾が追加された。

さて、戦災復興再検討は、当時の経済状況を反映してのことであるが、政治状況も占領下であり、この時の1948（昭和23）年に“ドッジライン”と呼ばれた経済安定9原則が打ち出され、その後、1949（昭和24）年にシャープ勧告がなされ、それらに基づいて、都市政策を含む国策の見直しも行われたのである。地方財政と地方計画の独自性の確立を勧告したもので、このシャープ勧告に基づき、「地方財政平衡交付金法」が1950（昭和25）年に成立したが、この法の中で、東京都は富裕団体と見なされ、国からの交付金がゼロとなり、都市計画の縮小の一因にもつながった。



図－4 戦災復興再検討用途地域図（1950年）（筆者作図）

（4）前新都市計画法期

戦災復興再検討計画の後に、高度経済成長やオリンピック開催等の社会経済情勢の変化により、東京区部の都市計画にも大きく影響した。都市計画道路網が1964（昭和39）年と1966（昭和41）年に見直し後変更決定され、用途地域地区制においては、容積率の導入がなされ、「容積地区」として1964（昭和39）年と1968（昭和43）年に決定された。都市計画道路と容積率は、都市計画上不可分のものであり、この時初めて定量的な都市計画が導入された。

まず、容積地区については、1963（昭和38）年、建築基準法が改正され、「容積地区」制度が導入された。それまでは、住居・商業・準工業⁴⁾・工業地域、そして緑地地域の主に“面”として土地利用計画がなされ、また区部外周部においては「空地地区」制度⁵⁾で、建ぺい率と低容積率が規定されているにすぎなかった。また、それまでの建築物は、非住居地域が100尺（31m）、住居地域が65尺（20m）の高さ制限がなされているにすぎなかった。しかし、都市の急速な発展とともに、都市全体のボリュームをコントロールする必要性が生じ、その有力な政策

手段として「容積地区」が制定されたのである。

この建築基準法の改正を受け、東京都では、「容積地区」制導入のための方針ならびに基準づくりを都市計画協会に依頼し、東京都市計画地方審議会に設置された“土地利用調査特別委員会”での検討ならびに答申の基となった「東京都の容積計画について」という報告がなされた。この報告の中で、指定の方針として“建築容積と道路、交通機関等の都市施設との均衡を図る”ものとし、ここで、特に道路計画と容積率計画では次のような方針が位置付けられた。“既存道路および都市計画道路、都市高速道路計画並びに国道建設計画等、現在から将来に渡る道路網との需給関係の均衡のとれた容積計画を樹立する”。

そして、道路率、発生交通量と容積計画として“各地区ごとの道路率、道路幅員、発生交通量および容積率等とのバランスを考慮した容積計画とする”とし、ここに道路計画を中心とした交通計画と用途地域と容積率を中心とした土地利用計画との整合性を保つことを初めて定量的都市計画で位置付けた。

容積地区制での容積率は、100%から1,000%に分類され、特に、放射の主要幹線道路沿道は500~700%を、環状の主要幹線道路沿道は400~500%を中心に指定された。また、都心の幹線道路沿道には、700%以上の容積率が指定された。このように主要幹線級の都市計画道路が特に高容積率指定の基準となった。戦後は、放射幹線道路が路線商業地域として指定されていたが、容積地区制においては、住居地域内の幹線道路沿道にも高容積率が指定され、都市計画道路が容積率をも加味した用途地域指定に、一層深い結び付けを持つにいたった。

一方、同時期に行われた都市計画道路の見直しも、自動車保有台数の増大、自動車交通の渋滞、そして、道路整備の低水準（1960年時点で、都市計画道路の事業進捗率は、わずか約17%⁶¹であった）等の課題を解決すべく行われた。この再検討は、1957（昭和32）年から1963（昭和38）年の間に東京都で設置した“街路調査特別委員会”で行われ、「将来交通量の推定、あるいは建築容積と交通量との関係等を検討項目とし、多心型市街地構成、経済的、能率的、街路計画の再編成、交叉点改良、細道路網の最小限度化」などを“基本構想と方針”とした。

これを受けた見直しの結果として、幹線街路の立体交叉化の計画がなされ、そして、区部外周部の細道路網は一部補助線に格上げしたほかは計画を全廃した。この時の計画道路網間隔の標準として1966（昭和41）年の「東京都市計画街路調査特別委員会の報告書」では、次のような方針を打ち出した。

“また、環6外には地域的なサービス道路として従来、幅員8m~11mの細街路網の計画が100m~300mの間隔をもって編成されておりましたが……今回これらを集約整理して、建築容積計画とのバランスを図りながら、おおむね500m~1,000m間隔に幅15m~18mの計画を配置する”。このように、網間隔の水準を変更したことにより細道路の一部を計画道路網に編入する結果ともなった。ちなみに、この時変更した結果の都市計画道路網の計画水準は2.4Km/Km²で、約1Km強の網間隔で、戦前期の水準（2.0Km/Km²）よりも高くなった。

この都市計画道路網の水準を上げたことは、容積地区の指定にも表われ、先に述べた「東京都の容積計画について」の中で、その面としての指定区域の

基準として幅員11~12m以上の既存の道路または都市計画道路に囲まれた地区とし、路線指定も11~12m⁷¹以上の道路沿道として設定された。

このように、1965（昭和40）年前後の都市計画道路の見直しと新規に指定された容積地区は、定量的な都市計画の中で検討され、密接不可分のものであった。

(5). 新都市計画法期

1919年（大正8）年に都市計画法が制定されて以来、半世紀ぶりに新しい都市計画法が1968（昭和43）年に制定された。この新都市計画法の中では、急速な都市化に伴って土地利用計画等の仕組みの確立が求められた。

それは、まず都市計画区域を“市街化区域”と“市街化調整区域”に分類し、建築基準法の改正とともに市街化区域を従来の住居・商業・準工業・工業地域の4用途地域制から第1種住居専用、第2種住居専用、近隣商業、工業専用地域を加えた8用途地域制へと移行した。土地利用計画の詳細化である。

東京区部においては、1970（昭和45）年に河川区域と港湾区域以外のおおむね区部全域を市街化区域とした。この時の“線引き”⁸¹では、都市計画道路が基準になることはなかった。

そして、この市街化区域の用途地域と容積率の指定方針と基準が、1970（昭和45）年に建設省通達により“地域地区指定の方針”として出され、1972（昭和47）年に用途地域と容積率に関する都市計画の「決定基準」が出された。

まず、「用途地域の決定基準」においては、都市計画法の条項を具体的に噛み砕いた定義の表現に止まり、それぞれの用途地域の技術的な指定方法は表現されなかった。一方、50%から1,000%までの「容積率の決定基準」においては、“商業地域において、特に600%は各街区が幅員22m以上の道路に面する街区”に見られるように、都市計画道路との関係を明らかにした。

東京都においても、法ならびに国の基本方針、決定基準を踏まえて、東京都の「基本方針」と「指定基準」を策定した、1971（昭和46）年に“生活環境の保護および改善”を含めた4項目の目標として基本方針が定められた。そして、この基本方針を踏ま

えて指定基準が1972（昭和47）年に定められた。

この「指定基準」の中では、用途地域・容積率の設定条件を面整備状況、都市施設整備状況、都心部、副都心部、環6－荒川内外、幹線道路沿道、駅の乗降客数、商業業務・工業の集積度等により定め、また、特にここでの路線指定は都市計画道路を中心としたもので、従前の商業地域のみであった路線指定の用途地域の種類を増加したことや、路線指定幅を原則20mとしたことは、路線指定方法を明確化したものであり、都市計画道路を強く考慮したものであった。

そして、容積率は、各用途地域とそれぞれ対応させたものであった。

以上の方針と基準に基づいて、1973（昭和48）年に東京区部における用途地域ならびに容積率が法定された。その指定内容は、用途の細分化がなされ、都市計画道路との関係では、路線商業地域のみならず、路線住居地域等も多く指定され（表－6）、それに対応した形で路線の容積率が指定され、用途地域、容積率、そして都市計画道路がより明確な結び付きを示すようになった。

新都市計画法制定に伴って、用途地域指定に関しては大きな変更があったものの、同時期に都市計画道路の再検討はなされなかった。

その後、新都市計画法の下で、東京区部における用途地域の見直し、ならびに都市計画道路網の再検討が同時期の1981（昭和56）年に行われた。

まず、「用途地域の見直し」は、1976（昭和51）年の建築基準法の改正により、第2種住居専用地域における指定容積率が従前 200、300%であったものが、100、150、200、300%と指定の枠を広げたことから、これらを中心に変更が行われた。その結果として、上記の制度変更による 200%を 150%地域への変更、そして都市計画道路供用に伴う路線用途地域変更（住居地域から路線近隣商業地域への変更など）が若干なされたにすぎなかった。

次に、「都市計画道路網の再検討」は自動車交通量の増大、そして、それに伴う自動車公害の発生といった社会的課題をかかえながら行われた。新都市計画法下で初めての都市計画道路網の見直し作業であった。東京都市計画地方審議会の中で、調査特別委員会を1976（昭和51）年に設置、その委員会で、

「道路再検討の方針と基準」が1978（昭和53）年に出された。この方針と基準の策定課程において、計画道路網の間隔の検討がなされ、その中で計画ゾーン（既決定都市計画道路街区ゾーン）での法定用途地域、容積率から将来発生交通量を予想し、“自動車交通量の物理的処理、自動車騒音からの居住環境の保全等”を目標にして必要道路網間隔を設定したのである。その結果として、1. 都心業務地域が 500m前後、2. 下町等の住・商・工混合地域が 500～1,000m、3. 郊外住居地域が 500～1,300m間隔の道路網が必要とされた。

この時の基準策定に当たっては、定量的検討がなされたが、その計画道路網間隔、幅員構成において、従前の計画と大差がみられなかったと言うことは、戦前期からの定性都市計画の妥当性を検証した結果となった。また、都市計画道路の再検討と用途地域の見直しが相互に独立して行われたが、その実は用途地域に関しては都市計画道路を、都市計画道路は用途地域と容積率を基本ベースに作業が行われた⁹⁾。

なお、この時の双方の見直しにおいては、ほぼ従前の計画を踏襲した要因の一つとして、昭和50年代の安定した社会経済の時代的背景がある。

昭和60年代に入り、地価高騰、第3次産業の増加など、社会、経済的に大きな変化が現れることとなった。このことは、基本的な調査結果にも現れていた。例えば、東京都区部の土地利用現況調査¹⁰⁾において、1981（昭和56）年から1986（昭和61）年の5年間の推移を見ると、住居系用途は横バイ（57.1%→57.0%）で、工業系用途が減少（14.0%→13.5%）、そして、商業系用途が増加（13.6%→14.1%）を示した。このような土地利用現況の変化に対応させた土地利用計画に政策誘導させるために行ったのが1989（平成元）年の“用途地域の見直し”である。

以上の背景、目的から行われた用途地域の見直しのプロセスは、以下のとおりである。1987（昭和62）3月に東京都都市計画地方審議会により、「東京における土地利用に関する指定方針及び指定基準」が出された。この“指定方針及び指定基準”の中で都市計画道路関連の特色は、

1. 用途地域設定時の幹線級道路の基準幅員の縮小（幅員20m→16m）

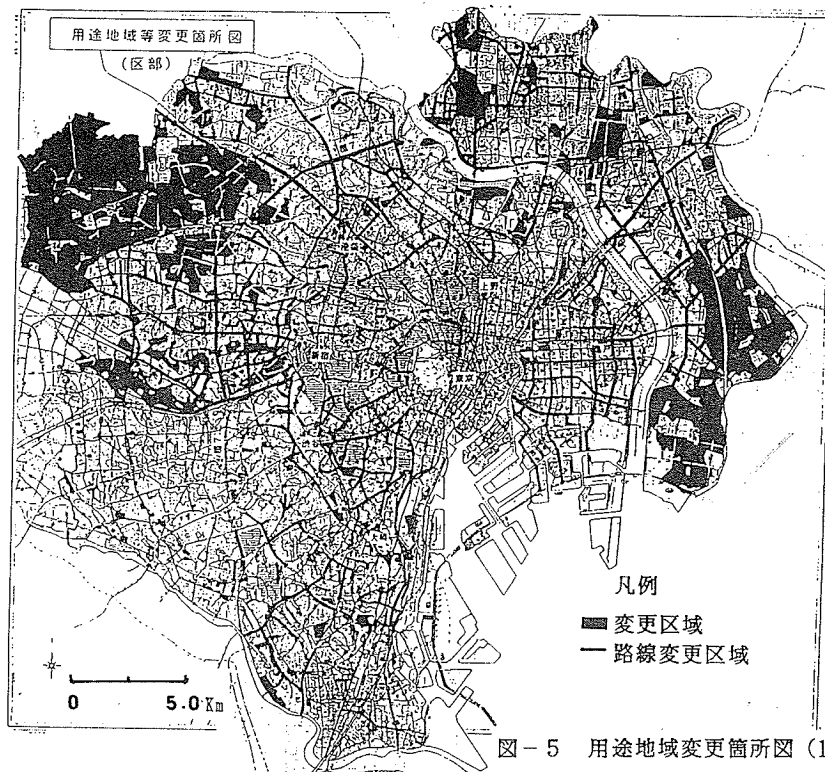


図-5 用途地域変更箇所図(1989年) (筆者作図)

2. 路線式用途地域幅を沿道20mから30mまで指定できる可能性を設定であった。

これらの指定方針及び指定基準に基づき、関係区が原案を策定し、この原案に基づき、東京都は関係機関と調整し、1989(平成元)年3月に都市計画案案として発表した。この案案に基づき、若干の修正を加えた東京都案を1989(平成元)年5月に都市計画法に基づき縦覧を行い、東京都都市計画地方審議会で議決された後、同年11月に区部の用途地域等(用途地域、容積率、高度地区、防火および準防火地域等)の全面見直し案が都市計画決定(法定)された。

この時の民間活力の導入、規制緩和といった社会的背景の中での用途地域の見直しは、大幅な変更となり、その中でも、外周区における第1種住居専用地域の約1,900haにもおよぶ減少¹¹⁾、そして、高容積率指定区域である都市計画道路沿道30m幅指定の拡大が特色である(図-5)。この結果、全面的な規制緩和にもつながり、法定容積率については23区平均値で243%から252%の9ポイントの増加が

見られ、地価高騰の一因にもなった。この時の用途地域の見直しにおいても、計画基準としての都市計画道路が基本ベースとして用いられた。

3. まとめ

以上、東京区部における都市計画道路と用途地域制がその時代時代によって、どのような方針や基準に基づき、都市計画決定(法定)されてきたかの実態を明らかにするとともに、都市計画道路と用途地域指定がどのような相互関係を持ってきたかについて明らかにしてきた。

まず、東京区部における都市計画道路と用途地域制についての基本的変遷についてまとめると、表-4に示すとおりである。この表から、1919(大正8)年の旧都市計画法制定までは、計画道路のみを決定し、旧都市計画法制定後から戦前までは、都市計画道路と用途地域指定が別のそれぞれの時期に法定され、戦後から1981(昭和56)年までは、新都市計画法に基づく新用途地域の法定を除き、両者が相互にほぼ同一時期に法定され、そして、最近(平成元年)では、用途地域のみが変遷されてきた。

表－４ 都市計画道路と用途地域制の基本的変遷（東京都区部）

年 次	基本法制度	交通計画（都市計画道路）	土地利用計画（地域地区）
1888（明21） 1889（明22） 1903（明36）	・東京市区改正条例	・東京市区改正旧設計 （旧東京市内道路計画など） ・東京市区改正新設計 （修正道路計画）	・東京市区改正土地建物処分規則 （区部周辺耕地整理事業）
1909（明42） 1919（大8） 1921（大10） 1923（大12） 1925（大14）	・耕地整理法 ・都市計画法（旧都市計画法）： ・市街地建築物法 ・地方鉄道法 （東京市政要綱） （関東大震災） ・特別都市計画法	・環6内都市計画道路決定 ・震災復興計画 （都心、下町地域の道路計画）	・第1回用途地域指定 （区部の約1／3地域）
1927（昭2） 1929（昭4） 1930（昭5～昭18） 1933（昭8） 1937（昭12） 1939（昭14） 1940（昭15） 1941（昭16）（開戦） 1942（昭17～昭18）	・都市計画法改正 ・防空法	・環6外都市計画道路決定 （区部全域都市計画道路決定） ・細道路網逐次決定 ・保健防火道路	・第2回用途地域指定 （区部の約2／3地域） ・東京緑地計画 ・第3回用途地域指定（区部全域） ・空地地区指定（S15～S18） ・防空空地帯指定
1945（昭20）（終戦） 1946（昭21） 1948（昭23） 1949（昭24） 1950（昭25） 1954（昭29） 1956（昭31） 1959（昭34） 1964（昭39～昭41） 1968（昭43） 1969（昭44） 1970（昭45） 1973（昭48） 1974（昭49） 1980（昭55）	・特別都市計画法 （シャープ勧告） ・建築基準法（国土総合開発法） ・土地地区画整理法 （首都圏整備法） ・都市計画法改正（新都市計画法） ・都市再開発法 ・国土利用計画法	・戦災復興道路計画 （100M、80M道路） ・計画道路幅員全面縮少 （戦災復興計画の再検討） ・都市高速道路当初決定 ・区部都市計画道路網の見直し （立体化、細街路網の廃止）	・区部全域用途地域指定 ・緑地地域指定 ・用途地域変更 ・容積地区指定（100～1000%） ・土地地区画整理すべき区域決定 （緑地地域廃止） ・市街化区域&市街化調整区域 ・新用途地域指定 （監視区域と規制区域）
1981（昭56） 1986（昭61） 1988（昭63） 1989（平1） 1990（平2） 1991（平3） 1992（平4）	・地区計画制度 ・沿道整備計画制度 ・都市再開発法改正 ・再開発地区計画制度 ・土地基本法 ・用途別容積率地域計画制度 ・住宅地高度利用型地区計画制度 ・大都市法 ・都市計画法改正	・区部都市計画道路網見直し （現状維持、事業化明示） ・第2次都市計画道路事業化計画	・用途地域変更（部分的） ・都市再開発方針 ・用途地域変更（全面的） ・都市再開発方針変更

“都市計画道路”については1889（明治22）年決定以来、約100年の歴史を持ち、各時代に法定された都市計画道路網を今日まで、途中幅員の大小の変更はあったものの、従前の既定計画を引き継いできたと言え（図－3、図－6）、法定された計画水準は1989年時点では、1966年時点（道路再検討時）の2.4Km/Km²を少し上まわった2.8Km/Km²にいたっている（表－1）。また、計画道路網間隔基準も表－5が示すとおり、ほぼ一定したもので推移してきた。

“用途地域制”に関しては、今日（1992年）時点で用いられている1989（平成元）年決定の住居系、商業系、工業系の用途地域の特色は、その指定（法定）分布パターン（図－7）において1935（昭和10）年区部全域指定時の住居、商業、工業地域指定の分布（図－2）と比較したとき、細分化がなされてきたと言え、表－3が示すとおり、1935年と1989年時点での用途地域比率は、住居系用途地域が57%→60%、商業系用途地域が10%→18%、そして工業系用



図-6 現行都市計画道路網図(1989年)(筆者作図)

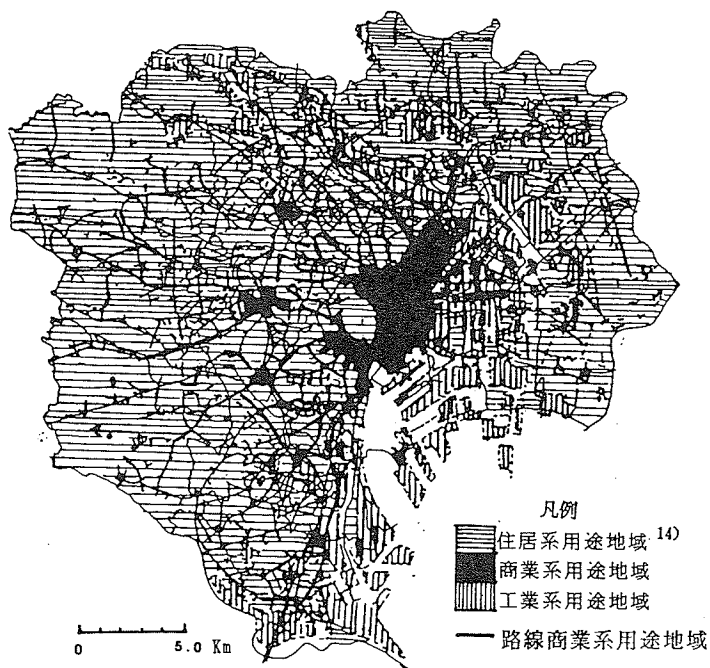


図-7 現行用途地域図(1989年)(筆者作図)

途地域が31%→22%に推移してきた。また、表-6
が示すとおり路線指定にあたっての計画基準などに
都市計画道路との関連性を見い出すことができ、都
市計画道路を中心とした幹線道路沿道は、路線商業

地域指定のみから路線混合用途地域指定に推移して
きた。また、用途地域の指定境界を都市計画道路が
基本ベースとして用いられている箇所が多く見られ
る。そして、今日では都市計画道路沿道の“がわ”

とその内側の“あんこ”の現況土地利用がそれぞれ特色を持って形成してきたことは、これまでの用途地域制の政策誘導効果の一つと見ることができる。このように、都市計画道路と用途地域制とは、密

接不可分に推移し、当初から制度的には独立していたが、具体の計画、指定（法定）にあたっては相互の関連性、整合性を重視してきたことが明らかになった。

表－５ 都市計画道路網間隔の基準の変遷

名 称	年 代	基 準	備 考
街路網決定標準 (全国主任官会議)	1927 (昭和2)	・都市中央部約半里 その他 約1里	・軌道敷設すべき 幹線街路間隔
街路計画標準 (内務省)	1933 (昭和8)	・住居地域 500～1,000m迄 その他 500m 以下でも可	・主要幹線街路間隔
街路計画標準 (戦災復興計画)	1945 (昭和20)	・幹線街路 住居地域 500～1,000m 商業、工業地域 500m 以下 ・補助幹線街路 住居地域 200～500m その他 250m 以下	
道路網間隔標準 (東京都道路再検討)	1966 (昭和41)	・500～1,000m	・幅員15～18m(補助線) の計画(環6外)
道路網間隔 (東京都道路再検討)	1978 (昭和53)	・住居地域 500～1,300m ・住・商・工混合 500～1,000m ・都心業務 360～700m	

表－６ 用途地域指定と路線指定基準

名 称	年 代	路 線 指 定 基 準	備 考
地 域 決 定 標 準 (全国主任官会議)	1927 (昭和2)	・住居地域1Km以内 ・工業地域幅1Km未満のときは 指定せず	・未建築地における 路線商業地域
地 域 決 定 標 準 (内務省)	1933 (昭和8)		
土地利用計画標準 (戦災復興院)	1946 (昭和21)	・商業地域は集团的又は路線的 にとる	・特に指定間隔標準 はない
東京都の容積計画に ついて (都市計画協会)	1964 (昭和39)	・街区指定単位は幅員11～12m 以上の既存道路または都市計 画道路に囲まれた地区 ・路線指定は幅員11～12m以上 の道路沿道	・容積率指定 ・細道路の標準幅員は 11m
容積率の決定基準 (建設省)	1972 (昭和47)	・商業地域で特に 600%は各街 区が幅員22m以上の道路に面 する街区	・各都市計画道路は 沿道指定
指 定 基 準 (東京都)	1972 (昭和47)	・幹線道路沿道 ・路線指定の種類は第2種住居 専用、住居、近隣商業、商業 地域のみ ・路線指定幅は道路境界より20m	
指 定 基 準 (東京都)	1987 (昭和62)	・路線指定の種類は第2種住居 専用、住居、近隣商業、商業、 準工業地域にて行う ・基準幅員16m以上 ・路線指定幅は道路境界より30 mを可とする	

注.

- 1). ここで言う“用途地域制”は戦後の“容積地区”制ならびに“容積率”制までも含める。
- 2). 全国都市計画主任官会議の内容は、都市公論第10巻5号（昭和2年5月発行）に記載されている。
- 3). 石川栄耀は、「私の都市計画史」の中で、復興計画時代の項で次のように述べている。「……大改造計画」を建てよ——と言う下命もあったのを幸いに内部の復興計画の研究をすすめていた。……19年11月頃であった。……」
- 4). 第1回の用途地域指定時（1925年）から、住居、商業、工業の3用途地域に予定されなかった埋め立て地域ならびに用途混在地域に位置付けられた地域を“未指定地”とした。この未指定地を中心に準工業地域は指定された。
- 5). 「空地地区」制度は、当初郊外部の市街地の空襲防止の防空上の目的から市街地建築物法で1938（昭和13）年に定められたもので、東京都区部においては、外周部を中心に1940（昭和15）年から1943（昭和18）年にかけて、法定された。この時は、20%から70%の容積規制で、戦後は1950（昭和25）年の建築基準法制定時に空地地区の基準が容積規制と建ぺい規制が併用され、「容積地区」導入とともに、空地地区が大幅に変更された。
- 6). 東京都長期計画（東京都、昭和38年2月）P.78より集計。
- 7). 11～12m幅員とは、細道路の標準幅員が11mであったことを考慮したもので、この時点で細道路網一部は完成し、供用していた。
- 8). “線引き”とは、都市計画区域内を市街化区域と市街化調整区域に線を引いて分けることを言う。
- 9). 都市計画道路再検討時の筆者は、その担当の任に当たっていたが、実際には、設定した必要都市計画道路網間隔基準をあてると、既定計画路線よりも必要計画路線が多数出現する結果となった。しかし、実務都市計画行政においては、現実的対応として現状路線に落ち着かせた結果となった。なお、この時の再検討作業は、都区連携のもとに行われたが、実質的に区の計画能力、地元対応等の理由により、都が実質作業、調整作業を行った。
- 10). 東京都都区部の土地利用現況調査は、東京都が1961（昭和36）年よりおおむね5年毎に行っており、外観然視による全数悉皆調査で土地利用を9分類、宅地（現況建物が存在する土地）を15分類したものである。この調査は、都市計画法第6条に基づく基礎調査でもある。
- 11). 平成元年の東京都都区部用途地域の見直し時でも筆者が直接任にあったが、この時の大幅な変更は、当時の社会経済政治的な背景もさることながら、特に第1種住居専用地域においては違法建築物救済的な行政判断のもとに変更したことは否定できない。
また、この時の東京都案は区が直接行ったもので、各区独自の行政方針が色濃く出た。
- 12). 用いられた数値は東京都都市計画局行政資料として保有しているものである。
- 13). 図-1から図-7までは東京都資料から筆者が作図したもの
- 14). ここでは第1種住居専用地域、第2種住居専用地域、住居地域を住居系用途地域、近隣商業地域と商業地域を商業系用途地域、そして準工業地域、工業地域、工業専用地域を工業系用途地域と言う。

主要参考文献

1. 東京市区改正法規（東京都公文書館蔵）P.1～P.41
2. 東京市区改正事業誌 東京市区改正委員会編集 大正8年2月
3. 東京市区改正全図（明治23年） 日本地図選集 人文社
4. 東京市例規類集第一編 東京市役所 P.1059～P.1117 昭和8年3月
5. 東京市史稿 市街編第75 東京都公文書館 昭和59年2月
6. わが街わが都市 東京都交通局 P.158～P.160 平成3年8月
7. 都市公論 各巻 都市研究会 大正7年～昭和20年
8. 市街地建築物法 都市研究会 昭和17年5月
9. 都市計画法令要覧 都市計画法制研究会 きょうせい 昭和63年9月
10. 東京都市計画地域図 遠藤（東京市芝区高輪北町） 昭和4年7月
11. GreaterTokyo 東京市 P.48～P.49 1933年
12. 帝都再建の途を聞く 朝日新聞 昭和20年8月
13. 石川栄耀都市計画論集 日本都市計画学会 P.55 平成5年9月
14. 東京復興計画 朝日新聞 昭和21年1月3日
15. 新生東京都市計画図 三和出版 昭和21年5月
16. 戦災復興誌 建設省 1958年
17. 建築基準法関係法令集 東京都建築行政協議会編 光和堂 昭和64年1月
18. 東京都市計画街路再検討資料（Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ） 1964年 東京都首都整備局
19. “ ” (Ⅳ) 昭和41年4月 “ ”
20. 東京都長期計画 東京都 昭和38年
21. 東京都中期計画 -1968- 東京都 昭和44年1月
22. PLANNING OF TOKYO 1970、1970、1990 東京都都市計画局
23. 東京都市計画道路再検討資料 東京都都市計画局 昭和56年3月（部内資料）
24. 東京の土地利用 東京都都市計画局 昭和58年、昭和63年
25. 東京土地利用研究調査（Ⅱ）報告書 日本都市計画学会 平成4年1月
26. 用途地域等に関する指定方針及び指定基準 東京都 昭和62年
27. 高見沢邦郎他 東京都都区部の1989年用途地域等の改定に関する実態的考察 都市計画論文集No.24 日本都市計画学会 P.61～P.66 1989年
28. 池田碩男 八王子市の用途地域の変遷 都市計画論文集No.27 日本都市計画学会 P.91～P.96 1992年
29. 石塚裕道『日本近代都市論』 東京大学出版会 P.16～P.17 1991年9月
30. 石田頼房『日本近代都市計画史研究』 柏書房 P.148～P.149 1992年1月
31. 大河原春雄『東京の都市計画と建築行政』 鹿島出版会 P.85～P.93 1992年12月
32. 渡辺俊一『都市計画の誕生』 柏書房 P.269～P.271 1993年9月
33. 越沢 明『東京都市計画物語』 日本経済評論社 P.72 1991年11月
34. 藤森照保『明治の東京計画』 岩波書店 P.11、P.114 1984年3月
35. 関 一 『東京政策の理論と実際』 三省堂 P.116～P.117 昭和11年9月
36. 飯沼一省『都市計画』 常磐書房 P.227～P.269 昭和9年5月
37. 現行法規総覧 第1巻 衆議院法制局編 第1法規 平成5年版
38. 堀内亨一『都市計画と用途地域制』 西田書店 1978年10月
39. 池田碩男 ソーニングと土地利用純化 都市計画 No.145 P.47～P.52 1987.4
40. 谷口丞他 東京都市計画道路再検討の視点とプロセス 都市計画 P.25～P.33 1977.9
41. 鈴木信太郎 都市交通計画と土地利用計画 都市計画 No.112 P.14 1980.10
42. 紺野照他 東京における用途地域指定の変遷 都市計画 No.3 P.25～P.41 1959
43. 石川栄耀 東京復興都市計画論 都市計画 No.4 P.2～P.14 1958
44. 石田頼房 1963年都市計画法の歴史的背景と評価 都市計画 No.119 P.9～P.119 1982.4
45. 寺西弘文・大崎本 東京都市計画の百年（道路計画と土地利用計画） 土木計画学研究講演集 P.897～P.904 1992年11月