

昭和戦前期の東京インフラ整備に関する研究 ～ 東京都市計画報告から見るインフラ整備～

日本大学	学生会員	帯谷 洋介
日本大学	学生会員	鶴岡 智史
日本大学	正会員	伊東 孝
群馬県庁	非会員	武井 智之

1 はじめに

大正8年都市計画法は都市拡張に備える「郊外地統制」を目的として成立した。しかし、大正12年の関東大震災のため帝都復興事業が急務とされ、後回しにされた。昭和5年、帝都復興事業が完了し、それまで放置されていた郊外地統制が再開されるが、戦時体制に突入したため再び中断されてしまった。このように、この時代は東京都市計画の発展から中断に向かった時期である。しかし、帝都復興事業については多様な研究成果も発表されているのに対し、その後の都市計画の研究については空白期であった。

本研究は、1996年に復刻された『東京都市計画報告』をもとに、都市計画が再開され戦時体制により再び中断されるまでの都市計画の整備事業を明らかにすることを目的とする。

2 研究の対象と方法

昭和8～12年に発行された『東京都市計画報告』に掲載されているインフラのうち、重点的に行われた1)道路 2)河川 3)橋梁 4)下水道 5)公園 6)東京港の6つのインフラを対象として、この5年間にわたる都市計画事業の実施状況を中心に整理し、種類別のインフラ整備を当時の地図上にプロットしていく。その地図と資料から、当時の都市計画の着工状況について考察していく。

3 インフラ整備の分析

(1) 道路

震災前の工事は組織整備が行われず舗装もされていなかった。震災後の帝都復興計画では都心のみで留まったため、郊外と都心を結ぶ目的で昭和2年に道路網計画が決定された。この計画は放射道路16本・環状道路3本・補助道路107本で構成されている。このうち、当時に着工された道路を図-1に示す。

放射道路は環状道路より先に着工していることが分かる。また、足立区・葛飾区などの田園地域は直線的につくられ、品川区・淀橋区などの市街化が進んでいた地域は屈曲道路が多く見受けられる。これは、補助道路にも同じことが言える。

全体的に日暮里・池袋・新宿など放射・環状道路が交

わっているところで重点的に行われていることがわかった。

(2) 河川

1) 河川整備

当時の河川は干満による流水の移動だけで流速などなく、年々川底が埋まり水深が浅くなったため、船舶の航行が不可能になっていた。また、消防施設に利用できる場所も少なかった。このため、清掃作業・改修護岸工事等が行われ、工事は目黒川・立会川・神田上水・谷端川・呑川・蛇崩川・妙正寺川・古川・江戸川・善福寺川・渋谷川の13河川で行われていた。この工事以前は、城東・城西方面のほとんどの河川が整備されておらず、この時期に整備されていた。

工事は、水路の幅員が狭いところや曲がりくねっているところで行われており、豪雨によって氾濫が起きやすいためと考えられる。

2) 高潮防御施設

昭和9年以前の計画は河川整備の一部として行われていたが、城東方面および荒川区の低湿地では地盤沈下が著しく、昭和8年において浸水被害が大きくなったため、昭和9年以降は高潮防御目的を主とする工事が行われるようになった。当時行われていた工事は、昭和10年から10カ年計画の高潮防御工事、昭和11年から7カ年計画の河岸堤防修築が行われていた。高潮防御工事は主に深川・本所区の河川で行われ、河岸堤防修築はその外側の城東・江戸川区の河川と荒川で行われており、どちらの計画も最初の1～2年で計画河川の全てで着工していた。特に高潮防御工事は2年足らずで3割の工事が完了しており、高潮防御が重要視されていたことがうかがえる。

(3) 橋梁

旧市内では8割が帝都復興事業の時に近代的技術をもって新設又は改築が行われていたが、新市域ではまだ木橋が多く、当時の交通量からみても、保安上、経済上あるいは都市美観上の見地からも、橋梁

の新設・改築は早急に必要であると考えられた。

橋梁事業は、新設 21 橋・改築 14 橋・改修 13 橋の計 48 橋であった。その多くは、新設道路上に計画されており、新設に関しては約半数が当てはまる。また、改築・改修工事は、神田川で行われていた江戸川改修工事と重なるものが多い。以上 2 つのことから、橋梁整備は、道路系統と河川整備に関連して計画・着工されていたものであると言える。

(4) 下水道

事業計画は旧市内と新市域にあり、旧市内においては明治 40 年の成案を基礎として、大正 13 年に東京都市計画東京市下水道設計が計画され、下水道排除区画は第 1 区（高段・中段・低段）・第 2 区・第 3 区に分かれている。新市域においては昭和 5 年に東京都市計画郊外下水道が計画され、下水道排除区画は砂町・三河島・石神井・羽田の 4 系統に分かれている。また、12 町村による町村下水道計画（枝線管渠）も計画されていた。

当時行われた工事は、旧市内では完成計画として第 1 区・第 3 区で重点的に行われており、新市域では砂町系統の向島区のみで行われていた。旧町村計画は大半が北部の町村で行われていた。以上のことから、人口増加が著しい場所や市街化が進んだ場所で行われていたと考えられる。

(5) 公園

東京市民の保健休養・慰安教育・非常時の緊急避難場所を目的とする施設である。東京市の保有する公園面積は世界諸大都市に比べてはるかに少ないことから、昭和 8 年確立した公園計画に基づいて行われていた。当時に着工された公園を図 - 2 に示す。

新設公園の分布状況からは、葛飾区・世田谷区・板橋区に多く、その大半が、近隣公園であることが読みとれる。そして、寺社の敷地が寄付されたものや、帝都復興事業の学校隣接公園方式のように保育園・学校に隣接しているものが多い。

(6) 東京港

震災後貨物の量が急増したために、それまでに計画された施設では年々増加していく貨物を処理できないことは明らかであった。

そのため、東京港及び港内施設の拡築、増築を行うことが急務となり昭和 5 年から東京港修築工事が行われた。この工事では、防波堤、棧橋、鉄道等の施設が造られ、港内荷役は今までの 2 倍となる計画であった。

このことから将来、東京港が海運界で重要な位置を占められるように、港の施設を充実させることが目的であったと考えられる。

4、結論

当時のインフラ整備事業は郊外に重点を置いて、主に帝都復興事業地域を除く都心部から放射状に進められていた。これは帝都復興事業により、皇居東側を中心とする地域のインフラ整備が充実した反面、都市拡張に備えた郊外地整備が必要とされたことを表している。

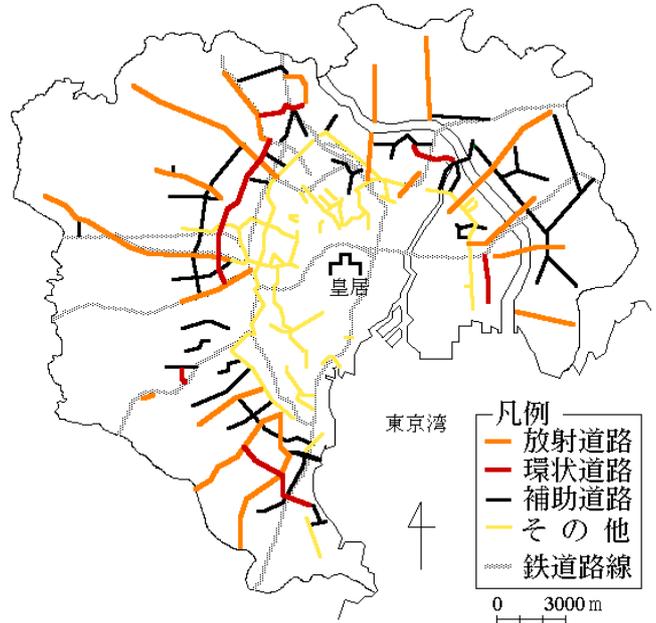


図 - 1 道路着工状況図

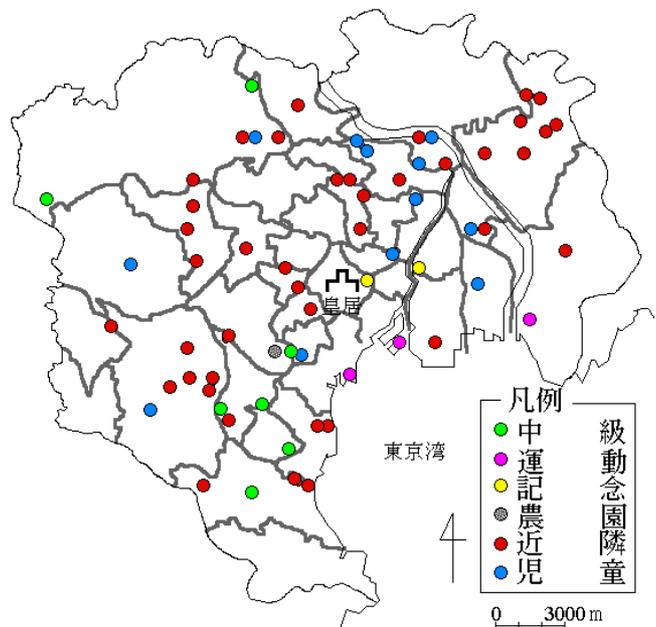


図 - 2 公園着工状況図