

帝都復興事業において実施された街路事業の現況－東京を対象として－*

The current state of streets constructed by Reconstruction Project after Kanto Earthquake for Tokyo

伊東孝祐**・大沢昌玄***・伊東孝****

By Kousuke ITOH, Masaharu OOSAWA, Takashi ITOH

概要

本論は、帝都復興事業完了式典（1930年3月26日開催）から80年が経過した今日における街路事業によって整備された東京の街路、街路樹、広場、隧道の現況を明らかにすることを目的としたものである。街路網は震災復興当時のままであるが、都市計画上の街路の位置づけは大きく変化しており、補助線街路の大部分は都市計画道路ではなくなっていた。街路樹は植樹路線が拡大しており、樹種はイチョウ、プラタナス類が多いものの変化がみられた。交通広場や橋詰広場も現存していた。帝都復興事業による都内唯一の隧道である愛宕隧道も現役であった。

1. はじめに

帝都復興事業による街路の新設幅は震災復興計画の根本をなすものであった。当初は内務省都市計画局により検討が始められた復興計画は、1923（大正12）年10月には帝都復興院による計画案策定作業が本格化し、同年10月29日には「復興計画基礎案」が確定した。11月に入り帝都復興院参与会で審議が始まり計画案がまとめられ、同年11月15日に帝都復興院評議会にかけられた。同年11月24日に帝都復興審議会での審議が始まり、審議会の結果を受けて同年12月10日の第47回帝国議会に計画案が提出された。同年12月19日に減額の上予算案が可決し、復興計画の具体案の検討は特別都市計画委員会（1924年2月2日勅令第14号により発足）に移った。

特別都市計画委員会は1924（大正13）年2月5日の第1回総会をもって発足し、幹線街路及び補助線街路計画について審議され、同年2月28日の第2回総会で決定、同年3月31日に内閣告示となった。第49回帝国議会において第47回帝国議会で削減された額を多少減額して提案したところ通過したため、これを主に東京市が執行する補助線街路と区画整理街路の費用に充てることとした¹⁾。

その後、26回の総会、21回の特別委員会、22回の常務委員会の合計69回の会議が開催された。街路計画は、主として地下埋設物、経費節約の関係により十数回にわ

たる変更があった。1930（昭和5）年3月17日に開催された第26回総会において議案全部が議了し、同年3月31日をもって特別都市計画委員会は廃止された。同年3月26日に完成記念式典が営まれ、帝都復興事業はここに一応の完成をみた。

本論は、帝都復興事業完了から80年後の今日における街路事業箇所の現況を明らかにすることを目的としたものである。

対象地域は東京で、調査対象は内務省復興局及び東京市執行の街路事業とし、現地調査や既存資料をもとに現況の把握を行った。東京府も復興事業を実施しているが、帝都復興事業区域外（焼失地域外）であるため今回の現況調査においては対象外とした。

2. 帝都復興における街路事業

1) 街路

焼失地域の帝都復興事業における街路は計画決定された幹線と補助線、さらには区画整理によって設けられる区画整理街路がある。東京においては原則、幅員22m以上の街路は幹線として国が施行し、幅員11m以上22m未満は補助線として東京市が施行した。区画整理街路は国もしくは東京市が施行し、幅員11m以下（大部分は6mと8m）とされた²⁾。補助線街路において幅員22mの路線があるが、これは東京市が将来路面電車軌道敷設の見込みで電気事業経済負担により整備した路線である。

街路網の計画は東西南北十字に通じる2本の幹線街路を基準に、他の幹線、補助線街路を不規則格子型に配置した。1930（昭和5）年12月末時点で幹線は52路線114.151km、補助線は122路線139.221km、区画整理街路は605.628kmが整備された³⁾。

また、東京府は1921（大正10）年5月の決定した東

*keywords：帝都復興事業、街路事業、東京、現況

**正会員 博士(都市科学)

(〒141-0022 品川区東五反田5-22-5-112)

***正会員 博士(工学) 日本大学理工学部土木工学科

****正会員 工博 日本大学理工学部社会交通工学科

京都市計画事業に従い、震災前に着手していた国道 4 路線（一号、四号、七号、九号）、府道 10 路線の改修工事を復興事業として実施している⁹⁾。

2) 街路樹

東京における国施行の街路樹植樹は、電車軌道敷設の無い幅員 22m 及び 25m 以上の街路、橋詰、その他の広場が対象とされ⁹⁾、路線的植樹¹⁰⁾ 16,465 本、集团的植樹¹¹⁾ 11,896 本の合計 28,361 本の植樹が行われた。この他に補助線街路ならびに区画整理街路の一部に東京市が施行した路線的街路樹 3,984 本がある⁹⁾。幹線街路 52 路線のうち街路樹植樹が行われたのは 41 路線⁷⁾で、植樹の間隔は概ね 8m～11m である。

路線的植樹に用いられた主要樹種は、スズカケノキ、イチョウ、サクラ、ヤナギ、ニセアカシア、エンジュ、ユリノキ、アオギリ、シンジュである。一方、集团的植樹に用いられた主要樹種は、針葉樹類（イチョウ・クロマツ等 10 種）、広葉常緑樹類（クスノキ・サザンカ等 25 種）、広葉落葉樹類（ヤナギ・ケヤキ等 31 種）、単子葉樹類（クハザサ等 4 種）と多種多様である⁹⁾。

3) 舗装

焼失地域内の幹線道路は出来る限り復興局において舗装するという方針のもと、車道 478,900 坪、歩道 242,200 坪が舗装された⁹⁾。

車道の舗装種類は木塊、小舗石、煉瓦、アスファルトブロック、瀝青、膠石で、瀝青の舗装面積が最も大きい（247,800 坪：52%）。歩道の舗装種類はコンクリートブロック、アスファルトブロック、煉瓦、瀝青、コンクリートで、コンクリートブロックによる舗装面積が最も大きい（160,100 坪：66%）¹⁰⁾。

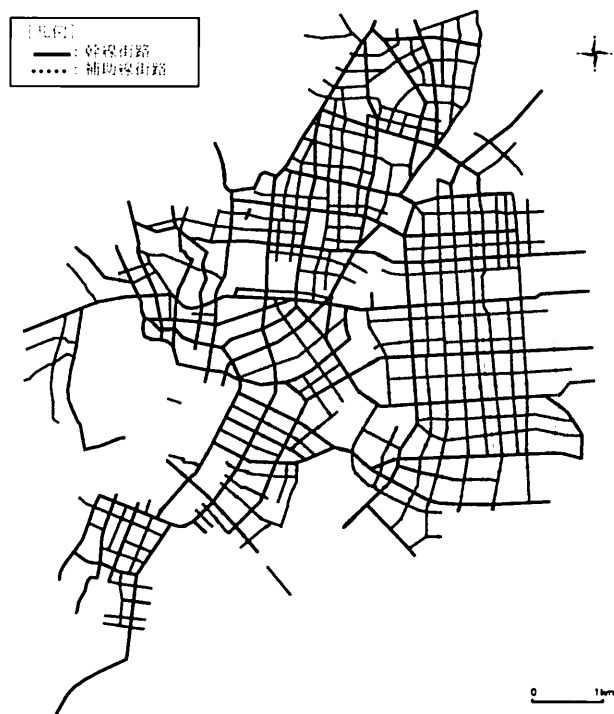
東京市の執行する補助線街路については、当初舗装計画は全くなかったが、予算に余裕が生じたので補助線街路 147,576 坪ならびに区画整理街路 13,406 坪が舗装された¹¹⁾。補助線街路の舗装種類は小舗石、瀝青、ソリデットコンクリート、区画整理街路は小舗石、瀝青である¹²⁾。

4) 広場

2 つの街路が交差しているところへ、さらに他の街路が来るような場合、これら路線の中心線が一点に集まらないように別々に交差させ、交差箇所の間の空地に広場を設けた¹³⁾。主な箇所（10 箇所）は名称を公募して決定している¹³⁾。また橋詰には、橋梁架替時の仮橋敷地、平時は交番・便所・材料置場等の敷地として広場を設けている。

5) 隧道

復興事業における街路建設工事によって新鑿された隧道は国執行の山手隧道（横浜）と東京市執行の愛宕隧道の 2 箇所がある。愛宕隧道は東京市内で初めての道路トンネルで、第 25 地区区画整理街路第 24 号線にあり、延長 73.45m、幅員 9m（車道 5.36m、歩道 1.82m）、内面形状は放物線に近似の三心円、坑門はコンクリート造で外面は花崗岩ならびに相州堅石積み、内面仕上げは白色



図－1 震災復興計画の幹線・補助線街路網（1930 年）
（『帝都復興事業誌 土木篇 上巻』附録東京都市計画図をもとに作成）

表－1 国執行復興事業費（街路費）¹⁴⁾

	用地及補償費・ 工事費・橋梁費	地下埋設物共同溝費 雑工雑費
総事業費	241,047,524 円	16,410,876 円
地方分担歩合	1/2	0
地方負担額（東京市）	129,523,762 円	0 円

表－2 東京府執行復興事業費（道路費）¹⁵⁾

	国道		府道
	道路	橋梁	
総事業費	7,831,778	1,751,426	7,500,000
補助歩合	1/2	2/3	1/3
内訳			
国庫補助額	3,915,889	1,167,617	2,500,000
府負担額	3,915,889	583,809	5,000,000
負担額財源			
起債	—	583,809	—
国庫貸付	3,915,889	—	5,000,000
利子補給を受け る起債額	—	—	—
利子補給を受け ない起債額	3,915,889	583,809	5,000,000

表－3 東京市執行復興事業費（街路費）¹⁶⁾

事業種別	道路橋梁	街路（追加）
総事業費	16,055,100 円	60,852,000 円
補助歩合	5/12	1/2
内訳		
国庫補助額	6,689,625 円	30,426,000 円
東京市負担額	9,365,475 円	30,426,000 円
起債	9,365,475 円	—
国庫貸付	—	30,426,000 円
利子補給を受け る起債額	9,365,475 円	—
利子補給を受け ない起債額	—	30,426,000 円
摘要	路面舗装復旧費 280,000 円 橋梁復旧改築費 15,775,100 円	街路補助線新設拡張事業費 58,455,332 円 事務費 2,396,668 円

セメントの粗面仕上げで腰高 2.54m までは花崗岩色のタイル張り、路面はソリジットおよび瀝青により舗装され

ていた。また坑内には照明が設置された¹⁷⁾。

6) 照明

帝都復興事業では、限られた街路（幹線第 1 号・第 8 号・第 20 号、宮城外苑広場）だけではあるが街路照明施設が設置された。設置区間の総延長は 6,730m、設置総数は 249 基である¹⁸⁾。歩道や植樹帯に設置された。

7) 計画標準

街路の設計にあたり、車道および歩道の幅員、横断ならびに縦断勾配、街角剪除ならびに橋詰における街路幅員、歩道車道境界設定、地先側溝及び境界側溝、植樹帯、安全地帯、官民地の境界、路上工作物の設置に関する基準を設けている。

8) 事業費

東京における当初の街路の復興事業費を表-1、表-2、表-3 に示す（区画整理街路は除く）。道路法（大正 8 年 4 月 11 日法律第 58 号）によると、国道であっても管理は府県知事が行っており（第 17 条）、新設・改修・修繕・維持は管理者であり地方公共団体が行うこととなっていた（第 20 条）。その国道の新設・改修・修繕の費用は 1/2 が国庫負担とされている（第 35 条第 1 項）。但し、主務大臣が必要と認めた場合、地方公共団体の負担は 1/3 とされた（第 33 条第 3 項）。府道や市道の新設・改修・修繕は各公共団体の単独負担であることから、帝都復興事業における府執行復興事業費、市執行復興事業費への国庫補助は異例であることが伺える。東京府が震災前から着手していた事業を復興事業に振り替えたのは費用負担の問題によるものと考えられる。

東京市の街路費の街路事業費はその後変更を重ね、1930（昭和 5）年末時点で 71,559,761 円となった¹⁹⁾。

3. 帝都復興街路事業の現況

1) 都市計画上の位置づけ

現在の都市計画道路網を図-2 に示す。図-1 と比較すると基本的な街路網は変化していないことがわかる。震災復興計画における幹線・補助線街路の各路線が現在の都市計画においてどのように位置づけられているか整理したものを表-4 に示す。幹線街路において、24 路線（46%）は現在でも幹線と位置づけられており、21 路線（40%）は補助線と位置づけられていた。また、補助線街路においては全区間が都市計画道路として位置づけられているのは 11 路線（9%）に過ぎず、大半（88%）は都市計画道路ではなくなっていた。現在の都市計画道路網の密度が震災復興計画時と比較して粗になっているのは「幹線道路網間隔は都心部の商業地域、業務地域においては街区の能率的利用を考慮して 500m 程度」²⁰⁾「補助幹線道路の配置間隔は商業、業務地では 100m～300m、住宅地では 500m を標準」²¹⁾との考えに基づくものであると思われる。

次に、計画幅員であるが、幹線街路 52 路線 75 区間のうち、同じ幅員は 42 路線 55 区間（73%）で、計画幅員が広がっている区間は 12 路線 15 区間（20%）みら

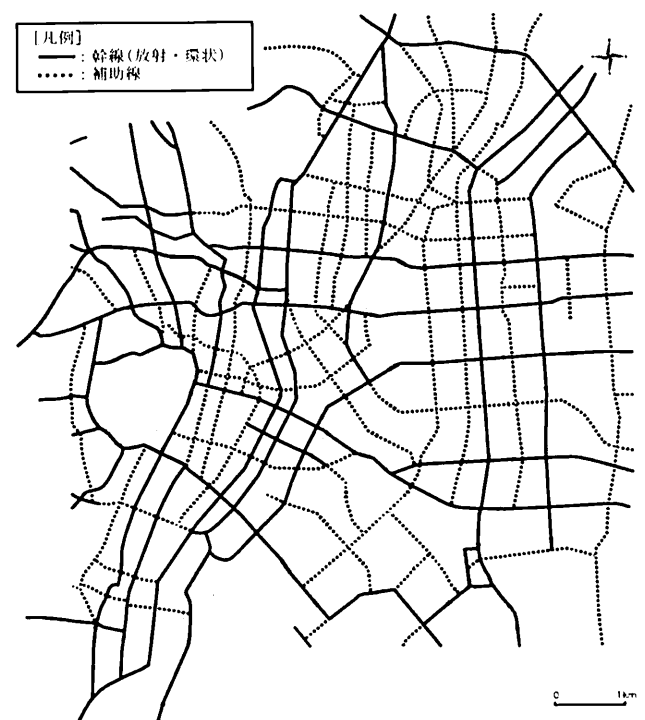


図-2 現在の都市計画道路網（2006 年 3 月末時点）
（「東京都都市計画道路事業現況図（区部）」をもちに作成）

表-4 各路線の現在の都市計画における位置づけ

震災復興計画	現在(2006 年 3 月末現在)	路線数
幹線	幹線	24
	うち複数の都計道路	4
	幹線+補助線	1
	幹線+補助線+都市計画道路外	1
	補助線	21
	補助線+都市計画道路外	1
補助線	都市計画道路外	4
	幹線	4
	補助線	7
	補助線+都市計画道路外	4
	都市計画道路外	107

表-5 補助線街路における幅員と植樹との関係（区間数）

	22m	18m	17m	16m	15m	11m	8m
植樹有	5	3	1	2	38	30	
植樹無				1	1	47	6

れた。うち拡幅事業が完了していたのは 5 区間で残り 10 区間は事業中である。拡幅量は概ね 3m 程度であった。補助線街路 122 路線 134 区間のうち、同じ幅員は 9 路線 10 区間（7%）で、計画幅員が広がっている区間は 5 路線 5 区間（4%）である。うち拡幅事業が完了していたのは 1 区間で残り 4 区間は事業中である。

2) 街路樹

帝都復興事業完了時、東京の幹線街路の樹種で一番本数が多かった樹種はスズカケノキ（プラタナス：7,414 本）で、次いでイチョウ（4,643 本）、ニセアカシア（3,120 本）、アオギリ（495 本）、ヤナギ（388 本）となっていた²²⁾。現在の東京区部において一番本数が多い樹種はイチョウで、次いでプラタナス類（モミジバズカケ）、ハナミズキ、サクラ類、トウカエデの順となっている²³⁾。

街路樹が植樹された幹線街路 41 路線で現在樹種が同

じ路線は 10 路線 (22%) で、32 路線 (78%) は樹種が異なっていた (一部同じも含む)。うち全く樹種が異なってしまったのは 16 路線みられた。植樹されていなかった幹線街路 10 路線については、現在すべての路線で街路樹が植樹されていた。補助線街路については現在 74 路線 (61%) に街路樹が植樹されていた。表-5 は補助線街路における幅員と植樹の有無との関係を示したものである。帝都復興事業では幅員 25m 以上 (但し電車軌道の無い路線は 22m 以上) の街路に植樹されていたが、現在は基本的に幅員 15m 以上の街路に植樹されていることがわかる。幅員 11m では路側帯をとると歩道幅員は片側 1.5m づつしかなく、植樹するには十分な幅員でないことから、基本的に幅員 15m 以上に植樹されていると考えられる。

3) 広場

交通の要所として交通島が設けられた広場は名称が付けられた上野広場、駒形広場、泉広場、柳広場、巽広場等以外に、集团的植栽が施された大手門南門広場、九段坂上広場、蔵前片町広場、上野広小路広場²⁰⁾があった。現況調査はこれら広場と橋詰広場を対象とした。

駒形広場、泉広場、柳広場、九段坂上広場、蔵前片町広場には現在でも交通島があり、植栽が施されている。また、駒形、柳、九段坂上広場には歩道があり、交通島を通行することが可能である。巽広場は 1973 (昭和 48) 年に深川一丁目児童遊園となった。上野広小路広場は土地の形状は変わらないが、黒門児童遊園、上野広小路会館、植栽地となっていた。上野広場は 1969 (昭和 44) 年の首都高速道路 1 号上野線の開通によりその橋脚用地となり、路面電車の廃止により安全地帯もなくなり、帝都復興事業完了時の面影は全く無くなっていた。

橋詰広場は 716 箇所確認できた (河川埋め立て、橋梁撤去によって広場跡となった箇所も含む)。現在、交番、公衆便所、機具納庫以外にも児童遊園、ポケットパーク、自動車専用道路出入口、親水公園・親水護岸の出入口・通路等の様々な施設の収容場所となっていた。

植栽が施された広場が児童遊園に転用される例がみられたが、これは区画整理が行われた既成市街地では適当な用地を確保することが困難なことから、比較的面積のあるこれら広場が選定されたと思われる。

4) 隧道

愛宕山を東西に貫通している愛宕隧道は、小規模の改修は行われているものの、坑門や隧道内面形状、隧道内面仕上げは概ね当時のままである。坑内は両側歩道とするため車道幅員は狭められ、東から西への一方通行となっている。

5) 街路空間

帝都復興時の街路空間と現在の街路空間を比較して大きく異なる点は、防護柵、街路照明、案内標識、歩道橋が設けられている点が挙げられる。また、電線類の地中化が進み、電柱の数も減少してきている。

4. まとめ

859 キロにおよぶ街路網を限られた予算の中で完成させたのは、焼失地域全域に実施した土地区画整理事業とともに、土地の 1 割無償減歩に負うところが大きい。80 年後の今日まで当時の街路網は延々と受け継がれ、空間的には若干の姿を変えつつも都民の生活を支えている。

今日において、都市計画道路としての位置づけは大きく変わり、幹線街路は幹線 (放射・環状) と補助線にわかれ、補助線街路の多くは都市計画道路では無くなっていた。しかし計画幅員に関しては、ほぼ同じであった。

街路樹は幅員 15m 以上の震災復興街路には基本的に植樹されていたが、樹種はイチョウ、プラタナス類が多いものの変化がみられた。交通広場、橋詰広場についても概ね現存していることが確認された。

本論は土木学会土木史研究委員会帝都復興 80 周年関係史料調査検討小委員会 (メンバー: 伊東孝委員長、五十畑弘、伊東孝祐、大沢昌玄、川西崇行、紅林章央、昌子住江、田中常義) において実施した帝都復興事業残存状況調査の結果をとりまとめたものである。

補註

- (1) 街路樹、植栽帯を指すと思われる。
- (2) 交通広場、橋詰広場、不定形な小敷地への植樹を指すものと思われる。
- (3) 上野広場 (上野駅前)、駒形広場 (駒形橋西詰)、泉広場 (和泉橋南詰)、柳広場 (浅草橋南詰)、巽広場 (黒亀橋附近)、丸ノ内広場 (東京駅前)、萬世ノ辻 (神田区須田町)、江戸辻 (千代田橋附近)、槇ノ辻 (日本橋区通四丁目)、かぶきの辻 (京橋区三原橋附近) の 10 箇所

参考文献

- 1) 太田圓三:「帝都復興事業に就て」、土木学会誌、第 10 巻、第 5 号、p. 874、1924
- 2) 復興事務局:『帝都復興事業誌 土木篇 上巻』、復興局、p. 10、1932
- 3) 文献 2) pp. 11-39
- 4) 復興調査協会:『帝都復興史 第三巻』、興文堂書院、pp. 1959-1976、1930
- 5) 文献 2) p. 71
- 6) 文献 2) p. 74
- 7) 文献 2) pp. 75-77
- 8) 文献 2) pp. 85-88
- 9) 文献 2) pp. 88-91
- 10) 文献 2) pp. 100-101
- 11) 文献 2) pp. 102-103
- 12) 文献 2) p. 103
- 13) 文献 1) pp. 924-925
- 14) 文献 1) p. 885
- 15) 文献 1) p. 890
- 16) 文献 15)
- 17) 文献 2) pp. 222-224
- 18) 文献 2) pp. 210-214
- 19) 文献 2) p. 235
- 20) 都市計画道路計画標準策定委員会:『都市計画道路の計画標準』、都市計画協会、p. 191、1974
- 21) 文献 20) p. 215
- 22) 文献 9)
- 23) 東京都建設局公園緑地部計画課:『TOKYO 道路のみどり 2009』、東京都生活文化スポーツ部、2009
- 24) 文献 2) pp. 78-84