

帝都復興事業の現況－復興局(横浜市内)・横浜市・東京府・神奈川県執行事業を対象として－*

The current state of Reconstruction Project after Kanto Earthquake for Tokyo and Kanagawa

伊東孝祐**、田中常義***、大沢昌玄****、伊東孝*****

By Kousuke ITOH, Tuneyoshi TANAKA, Masaharu OOSAWA, Takashi ITOH

概要

本論は、関東大震災により罹災した東京、横浜の復興から 80 年が経過した今日における帝都復興事業の現況(復興局、横浜市、東京府、神奈川県執行の街路・道路、河川事業を対象)を明らかにすることを目的としたものである。街路については、そのほとんどが現在でも都市計画道路として位置づけられていた。街路樹は成長の早いスズカケ、ニセアカシアが減り、樹種構成が多様化している。橋梁は 2010 年 12 月時点で 178 橋中 36 橋現存していたことが判明した。河川は、滝の川、新田間川、石崎川、堀割川において震災復興当時の護岸が現存していた。

1. はじめに

1923(大正 12)年 9 月 1 日に発生した関東大震災は、東京、横浜の両都市に甚大な被害をもたらしたが、震災からの復興事業は、今日みられる両都市の基礎をつくったといっても過言ではない。そのような両都市の今後の政策やまちづくりを考えていく上で、もととなった都市づくりの状況を知ることは意義あることと考えられる。

帝都復興事業に関するこれまでの研究は、東京を対象とした内務省復興局、東京市が執行した事業に関するものが多く¹⁾²⁾³⁾⁴⁾、横浜市や東京府、神奈川県が執行した事業については論じられることが少なかった。

本論は、内務省復興局(横浜市政で執行したもの)、横浜市、東京府、神奈川県が執行した復興事業を対象に、帝都復興事業完了から 80 年後の今日における、復興事業により整備された土木施設の現況を明らかにすることを目的としたものである。

復興事業は表 1 に示す通り多岐にわたっているが、本論では土木関連事業のうち、街路、河川に関するものを対象とし、既存資料や現地調査をもとに現況把握を行った。なお、東京府、神奈川県が実施した復旧事業は本論においては対象外である。

2. 街路事業

1) 街路

横浜における街路の構築は、既往の交通の状況を鑑み、

表 1 各機関が実施した復興事業⁵⁾

機関名	復興事業
復興局	街路、河川運河、公園、土地区画整理
東京市	土地区画整理、街路修築、道路橋梁の復旧改築、上水道、下水道、公園、衛生施設、喫茶処分施設、中央卸売市場、教育施設、社会事業施設、電気事業施設
横浜市	土地区画整理、街路修築、道路橋梁の復旧改築、河川運河、上水道、下水道、中央卸売市場、衛生施設、教育施設、社会事業施設、電気事業、瓦斯事業
東京府	国道および府県道の改修、府立中等学校の新設・修繕
神奈川県	国道の改修、県立中等学校の新設・改修

主要街路の改修にとどめるとの方針のもと、21 路線を選定し、横浜都市計画街路として 1924(大正 13)年 3 月 11 日内閣認可及び公告となった。このうち復興局における街路事業は 12 路線 30.623km、横浜市は 9 路線 12.713km が対象である。その後変更が重ねられ、1930(昭和 5)年末時点では議定街路 22 路線⁶⁾、うち国執行分は 13 路線 30.373km、横浜市執行分は 10 路線 12.311km となった⁶⁾。横浜市は議定街路以外にも在来道路の改築を復興事業として行った。

東京府は、震災前に着手した路線のうち、緊急を要する国道 4 路線延長 9,100 間、府県道 9 路線 10 区間(環状線 6 路線 7 区間、放射線 3 路線 3 区間)の延長 6,888 間の整備を復興事業として進めた⁷⁾。

神奈川県は、1918(大正 7 年)から実施し、7 割程完了していた京浜国道(横浜市界から東京府界までの延長 3,699 間)の改良事業の残部を復興事業として進めた⁸⁾。

東京府と神奈川県によって改良された京浜国道の規格は、当初、内務省において統一論、放任論の議論があったが⁹⁾、結局地方技術官に任せた形となったため、両者の規格は同一ではない。

2) 舗装

横浜市内においては、当初、国、横浜市とも舗装費は計上されていなかったが、事業の進捗に伴い予算に余裕が生じたため、国執行分は先ず京浜国道より舗装が始められ、

*keyword: 帝都復興事業、横浜市、東京府、神奈川県

**正会員 博士(都市科学)

(〒141-0022 品川区東五反田 5-22-5-112)

***フェロー会員 NPO 法人ヨコハマ創造空間

****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

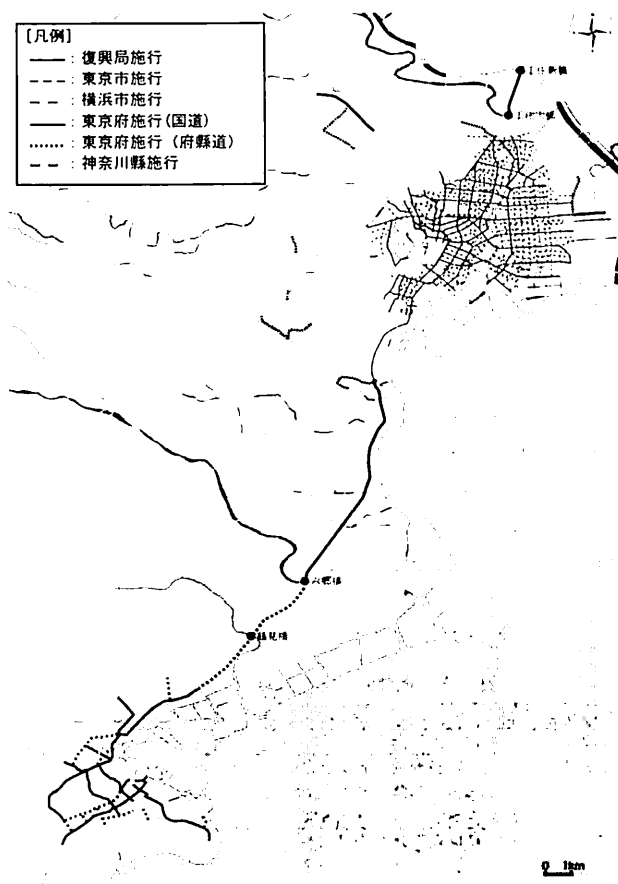


図-1 街路事業箇所¹⁰⁾

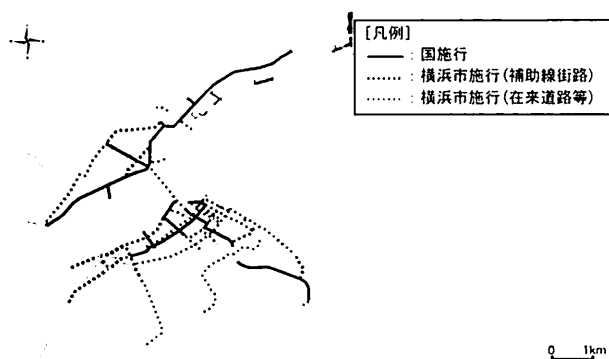


図-2 街路舗装箇所(横浜市内)¹¹⁾

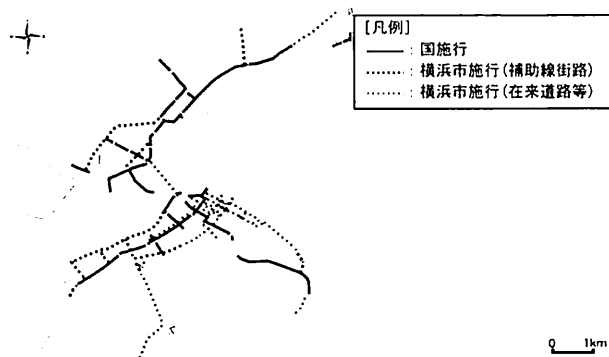


図-3 街路樹植樹箇所(横浜市内)¹²⁾

漸次主要街路に波及していった。舗装面積は、車道 69,581 坪、歩道 5,426 坪で、舗装の種類は車道、歩道ともアスファルトが主である¹³⁾。

横浜市は、議定街路については緊急を要する路線(第 13 号、第 14 号、第 15 号、第 20 号、第 21 号、第 22 号)を対象に、1928(昭和 3)年 8 月以降、順次、舗装が行われた。舗装面積は車道 79,564 坪、歩道 28,257 坪である¹⁴⁾。また、これ以外に在来道路においても舗装が行われ、その延長は 11,155 間、面積は 75,230 坪である¹⁵⁾。舗装の種類は、議定街路、在来道路とも車道はアスファルトが、歩道は混凝土ブロックが主である。

東京府執行の全事業区間でも、車道、歩道とも舗装された。舗装種類は、国道の車道は主にアスファルト混凝土、歩道は主に混凝土ブロックである。一方、府県道の車道はアスファルト碎石、歩道は混凝土またはアスファルト・ター掛砂利で、国道とは舗装種類が異なっていた¹⁶⁾。神奈川県執行の事業区間においても車道(アスファルト)、歩道(砂利)とも舗装された¹⁷⁾。

3) 街路樹

横浜における国執行の街路樹植樹は、東京と同様に電車軌道の無い幅員 22m 及び幅員 25m 以上の街路、橋詰、広場を対象に、路線的植樹¹⁸⁾ 4,887 本、集团的植樹¹⁹⁾ 167 本の合計 5,054 本の植樹が行われた。幹線街路 13 路線のうち、街路樹植樹が行われたのは 11 路線である。主要樹種はスズカケ(2,878 本)、ニセアカシア(1,492 本)で、東京で多く見られたイチョウ(352 本)は少ない¹⁸⁾。

横浜市も街路樹植樹を行っており、議定路線 8 路線、その他に在来街路や河川沿い、橋詰広場に 6,863 本の植樹が行われた。主要樹種はプラタナス(5,062 本)、サクラ(1,038 本)、イチョウ(598 本)である¹⁹⁾。

東京府執行区間のうち、京浜国道には全区間にわたりプラタナス、アカシヤ等が植樹された。また神奈川県執行の京浜国道についても全区間にわたりプラタナスが植樹された。

4) 橋梁

復興局ならびに横浜市により横浜市内に架設された橋は 178 橋あった(表-2)。橋梁設計の方針として、水上交通が活発なことから航路空間を十分とることとされたが、河岸の道路との取り付けの関係で桁高が問題となった。そのため航路空間ならびに桁下高の制限、経済上の見地から橋梁形式として桁橋、ゲルバー桁橋が多くならざるを得なかった。地質が良好で取り付け道路の地盤高が十分な箇所においてはアーチ橋が選定されることもあった⁴⁾。また航運上の関係から 2 径間は一切採用しない方針がとられた²⁰⁾。橋梁形式変更等に伴う工事費の増加に対しては、各橋梁の工費軽減だけでなく、場末の橋梁には残存した旧橋の橋材を使用したり、橋そのものを修理して転用を図っている⁵⁾。

表-3 に形式別架設者別の架設数を、図-4 に形式別の架設状況を示す。東京²⁰⁾と比較すると鉄筋コンクリート橋

やアーチ橋が少なく、逆に I 形鋼桁橋が多い。また橋材再利用のため、河川交差附近以外でもトラス橋が架設されていた。河幅があり、軟弱地盤地域の大岡川中下流、帷子川にはゲルバー桁橋が比較的多く架設されていた。一方、中村川、堀割川、千代崎川、滝ノ川には I 形鋼桁橋が比較的多く架設されていた。

東京府は、震災以前に着手していた六郷橋、千住大橋、千住新橋の 3 橋については震災後、復興事業として工事を進めた。うち六郷橋については、府県界に架設されていることから、事業費は神奈川県と折半している。但し、設計、施工については神奈川県が行った。

神奈川県においても震災以前に着手していた六郷橋、鶴見橋の 2 橋の残事業を復興事業として進めた。

5) 広場

国執行により横浜駅前に 4,900 坪、桜木町駅前に 4,200 坪の広場が設置された。また河川沿いに街路が無い箇所に設置された一部の橋には東京と同様に橋詰広場が設けられた。

横浜市においても都市緑化のために街路および橋梁際には、なるべく街庭、広場、植樹帯を設けるとの方針のもと、桜木町駅前、山下町棧橋前には街庭を、駿河橋際、浅間町、二ツ谷、平沼町には残地等を活用した広場を、大岡川沿い(港橋－花園橋間)、大岡町、山下町海岸通、日本大通、山下公園脇、吉田橋際には植樹帯を設けた²⁰⁾。設置面積の合計は 3,491 坪である。

6) 事業費

復興局の横浜復興費のうち、街路費は 27,782,400 円(橋梁費 3,155,000 円を含む。地下埋設物共同溝費および雑工雑費を除く地方分担割合は 1/2)で²¹⁾、東京の 10 分の 1 程度である。

横浜市執行の街路事業に関する事業費は復興費と復旧費に分かれ、さらに復興費は普通経済によるものと特別経済によるものの 2 種類ある。復興費の普通経済のうち、橋梁も含む街路に関するものは、街路費(うち国庫補助分 1/2)、道路橋梁費(うち国庫補助分 5/12)等があり、特別経済については電気事業費の橋梁費がある。復旧事業費については災害土木費の道路費、橋梁費、復旧土木費の道路費、橋梁費がある。各事業の額を表－4 に示す。これによると横浜市執行の街路関係の復興・復旧事業費の総額は 21,219,623 円となる。

東京府執行事業の事業費は、国道費 9,370,780 円(うち国庫補助分は 1/2)、橋梁費 1,883,254 円(うち国庫補助分 2/3)、環状線放射線道路費 7,500,000 円(うち国庫補助分 1/3)の合計 18,754,036 円である²²⁾。

神奈川県執行事業の事業費は国道費 818,075 円(鶴見橋含む。国庫補助分は 1/2)、橋梁費 500,000 円(六郷橋のみ。国庫補助分は 2/3)で合計 1,318,075 円である²³⁾。

7) 現況

①復興局・横浜市執行の街路

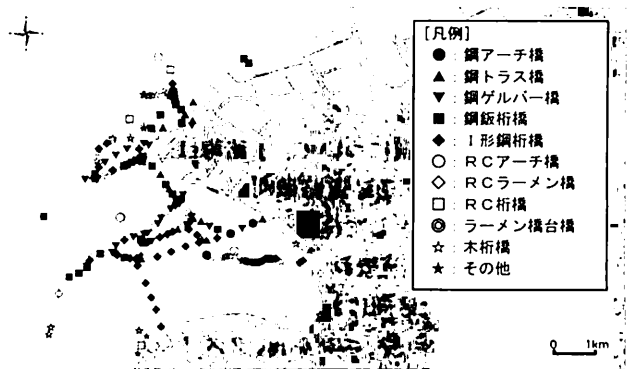
1924(大正 13)年 7 月 4 日内務省告示第 426 号で計画変

表－2 横浜における復興橋梁架設数²⁵⁾

復興局	幹線街路に架設するもの	街路費	橋数
	運河改修に伴い架設するもの	運河費	12
	小計		37
横浜市	補助線街路に架設するもの	復興費街路費	11
	河川改修に伴い架設するもの	復興費河川費	44
	改築橋梁	復興費道路橋梁費	52
	復旧橋梁	復旧費災害土木費	16
		市単独負担	
		復旧土木費	11
		復興費街路費	3
		電気事業費	4
	小計		141
	計		178

表－3 形式別架設者別架設状況²⁶⁾

			国		横浜市	
			数	割合	数	割合
鋼	アーチ		1	2.7%	4	2.8%
	トラス		—	—	14	9.9%
	桁	ゲルバー	15	40.5%	10	7.1%
		鋼桁	6	16.2%	24	17.0%
		I 形	3	8.1%	45	31.9%
RC	アーチ		5	13.5%	1	0.7%
	桁		2	5.4%	3	2.1%
ラーメン橋台橋			5	13.5%	—	—
鋼RC混合			—	—	3	2.1%
本鋼混合			—	—	1	0.7%
木	桁		—	—	33	23.4%
	方丈		—	—	3	2.1%
計			37		141	



図－4 形式別架設状況(横浜市内)²⁷⁾

表－4 横浜市街路関連事業費²⁸⁾

支出費目		事業費
復興費	普通経済	街路費(橋梁費含む)
		7,702,525 円
		議定街路
		6,787,248 円
		第 6 号路線*1
		915,277 円
		うち橋梁費
復興費		1,059,069 円
		道路橋梁費
		6,939,418 円
		河川費(橋梁架設分)
		179,485 円
		中央市場費*2
		186,310 円
復興費	特別経済	電気事業費*3
		橋梁費
		569,590 円
復旧費	災害土木費	道路費
		1,720,714 円
		橋梁費
		242,685 円
復旧費	臨時部	道路費
		3,389,747 円
	復旧土木費	橋梁費
		289,149 円
計		街路
		11,753,917 円
		橋梁
		9,465,706 円

注) *1: 幹線第 6 号の事業費は全額市負担 *2: 中央卸売市場入口に架設された万代橋に対して支弁 *3: 市電が通る橋の復旧事業費を電気局が負担。

更(第 22 号路線が追加)された横浜都市計画街路 22 路線のうち、現在でも都市計画道路として位置づけられている路

線は21路線(うち1路線は一部区間が都市計画道路外)で東京と比較すると位置づけの割合が高い。計画幅員も大きな変化は見られない。

街路樹が植樹された議定街路および在来道路において、4区間(議定街路2区間、在来道路2区間)で街路樹が無くなっていた。また議定街路で現在においても街路樹が無い区間が4区間(6、7、8号は一部区間、17号は全区間)存在する。無くなった区間のうち3区間は国道16号であった。樹種については、震災復興時に見られたニセアカシアは全く見られず、変わってユリノキ、イチョウが増えた。その他に、マテバシイ、トウカエデ、ハナミズキ等が見られるようになった。

街庭・広場については、広場の空間が現存するのは山下町棧橋前街庭(現開港広場)と平沼町広場(交通広場)だけであり、その他は建物敷地、道路用地となって緑化空間は失われてしまった。但し、現存するものについても、その形態は震災復興当時とは異なっていた。植樹帯については山下町海岸通、日本大通では今でも見ることが出来るが、当時と同じ形態であるかは不明である。その他については道路用地、鉄道用地等に転用されてしまった。

②東京府・神奈川県執行の街路

東京府執行の国道については、路線番号は異なるものの、現在も国道として位置づけられている⁽⁴⁾。全区間において幅員が1.5倍程度拡幅されている。街路樹もほぼ全区間において植樹されており、樹種はプラタナス類、イチョウ、ハナミズキが主である。

東京府執行の府県道について、1路線は国道(一般国道254号)に、2路線は区道に道路種別が変更となっていた。全区間都市計画道路として位置づけられており、幅員はほぼ全区間において若干(概ね3m程度)ではあるが拡幅されている。街路樹も全区間において植樹されており、樹種はプラタナス類、イチョウ、エンジュ、クスノキが主である。

神奈川県執行の国道について現在も国道(一般国道15号)として位置づけられている。幅員は1.5倍程度拡幅されている。街路樹は所々無い箇所が見られる。樹種はプラタナスやマテバシイが主である。

③復興局・横浜市架設の復興橋梁

横浜の震災復興橋梁178橋のうち、現存するものは36橋(全架設橋梁の20.2%)、現存するが埋没しているものは4橋(同2.2%)、架け替えられたものは56橋(同31.4%)、河川の埋め立て、暗渠化により撤去されたものは82橋(同46.1%)であった。全架設橋梁に対する現存割合は東京、横浜ともほぼ同じであるが、撤去の割合は横浜の方が小さい。埋没橋を除く現存36橋のうち、国管理の橋は4橋のみで、残り32橋は横浜市が管理している。

図-7に震災復興橋梁の現況分布を、表-5に形式別の現存状況を示す。地域的視点で見みると、大岡川ならびに石崎川に比較的多く集中して現存している。橋梁形式に注目してみると、東京と異なりトラス橋が一橋も現存していない。逆に東京では現存していないI形鋼桁橋が比較的多

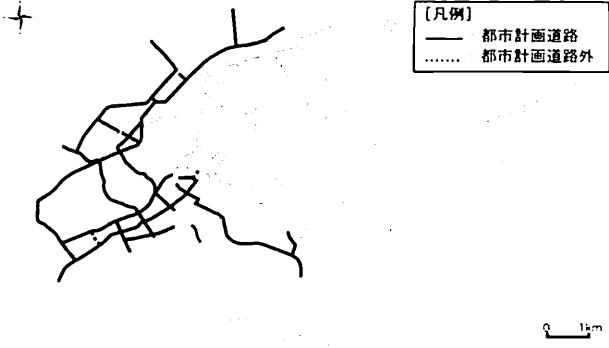


図-5 議定街路の現況(横浜市内)⁽²⁰⁾

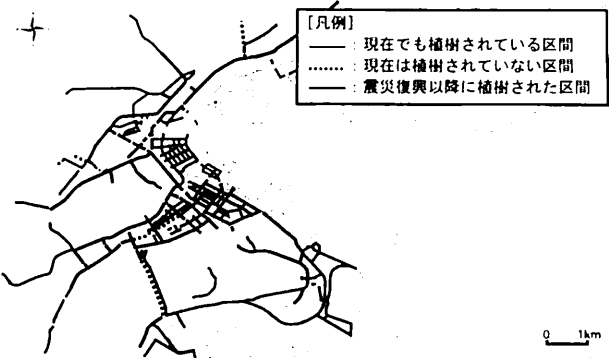


図-6 街路樹の現況(横浜市内)⁽³⁰⁾

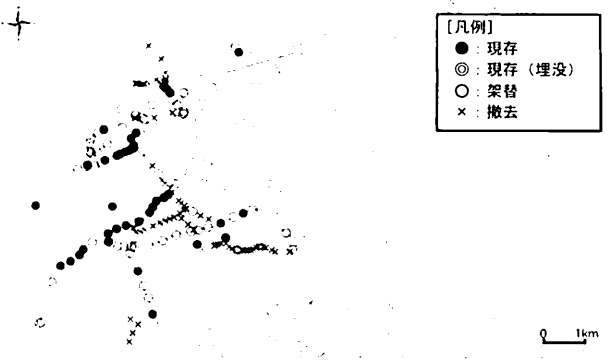


図-7 復興橋梁の現況(横浜市内)

表-5 復興橋梁の形式別現存状況

			現存		架替	撤去
				埋没		
鋼	アーチ		3		2	
	トラス				6	7
	桁	ゲルバー	8		11	6
		鉋桁	13		9	9
		I形	7	4	14	26
R C	アーチ		3		1	2
	ラーメン				1	
	桁				1	3
ラーメン橋台橋			2		1	2
鋼R C混合						3
本鋼混合						1
木	桁				8	25
	方杖				2	1
計			36	4	56	82

く現存している。また鋼鉋桁橋も東京と比較すると多く現存している。

④東京府・神奈川県架設の復興橋梁

復興橋梁4橋のうち、現存するのは千住大橋のみで、千住新橋、六郷橋、鶴見橋は架設から50年が経過した1970年代後半から80年代にかけて架け替えられた。千住大橋については、1973（昭和48）年に交通量増大のため下流側に新しい橋が架設されている。

3. 河川運河事業

1) 事業概要

1924（大正13）年12月29日の内務省告示第798号により大岡川、帷子川の改修が、1926（大正15）年3月6日の内務省告示第26号により滝ノ川、千代崎川の改修が横浜都市計画として決定した。大岡川および帷子川は復興局において、滝ノ川、千代崎川は横浜市において執行することとなった。なお1928（昭和3）年10月内務省告示第288号ならびに1929（昭和4）年6月内務省告示第199号をもって滝ノ川の改修計画線の一部追加・変更が行われている。国において執行する河川運河事業は、当初、中村川、堀川、堀割川を改修する計画であったが、横浜市の意見や情勢から前述の2川となった。

その他（大岡川上流、新田間川、石崎川、堀川、中村川、堀割川の護岸復旧ならびに表高島町、林町、宝町、橋本町、山内町、山下町の地先海岸の護岸復旧）については都市計画外として、工事の程度により復興事業と復旧事業に分けて執行された。復興工事に属するものの延長は30,969m、復旧工事に属するものの延長は16,554mである³¹⁾。

横浜における護岸設計標準は東京と同じで、大岡川筋の護岸構造は鉄筋コンクリート擁壁、帷子川筋は重力型擁壁で異なっていた。また表面には間知石が積み立てられていた。千代崎川筋、滝ノ川筋とも間知石積みコンクリート擁壁である。

横浜の運河における荷揚げは比較的小荷物が多く、運河沿いの道路の一部が荷揚場として使用されていた経緯から、復興計画では共同物揚場の設置は最小限に留められた。

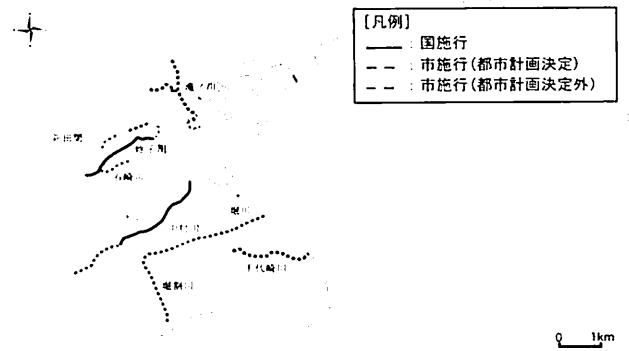
国執行河川改修の事業費は5,612,000円（雑工雑費を除く地方分担割合1/4）、横浜市執行河川改修・護岸復旧の復興費河川費は5,733,334円（うち国庫補助分は1/3）、復旧費災害土木費護岸費3,208,413円、浚渫費2,048,500円、臨時部復旧土木費治水費18,694円で、横浜市執行事業の総額は11,008,941円となる³²⁾。

2) 現況

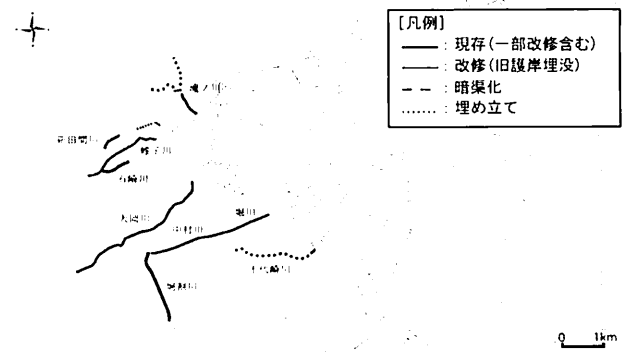
①都市計画決定された4川について

大岡川（中村川分流部より下流）、帷子川とも神奈川県管理の二級河川である。両川とも高潮被害や集中豪雨による浸水の危険から、その対策として新しい護岸が旧護岸の内側に整備された。震災復興時の護岸は残されているが埋没しているため確認することは出来ない。大岡川沿岸には、ほぼ全川にわたり桜並木が形成されている。

滝ノ川は、境橋を境にして状況が異なる。下流側は現在でも水路が存在し、横浜市が管理する準用河川である。護



図－8 復興事業箇所³³⁾



図－9 復興事業箇所の現況

岸もコンクリートで嵩上げされている箇所があるものの、震災復興当時の面影を留めている。上流側に当たる平尾前支流、反町支流、松本支流（分水）のうち前者2支流は暗渠化され、上部は道路となっている。松本支流は震災復興事業の土地区画整理事業時に埋め立てられ、現在その跡地は宅地や公園等になっている。

千代崎川は、水質悪化、降雨時氾濫のため1956（昭和31）年から暗渠化の工事が始まり、1963（昭和38）年5月には工事は終了、公共下水道として利用されている。暗渠上部は道路（一部区間は車両通行禁止）や遊び場となっている。

②都市計画決定外の6川について

大岡川（中村川分流部より上流）、新田間川、石崎川、堀川、中村川、堀割川は神奈川県管理の二級河川である。新田間川、石崎川とも大規模な改修工事が行われていないため、震災復興当時の護岸を見ることが出来る。なお、大岡川沿岸には、桜並木が形成されている。新田間川については幸川合流部から派新田間川までの区間が埋め立てられ、跡地は駅前広場の一部、商業ビル立地となっていた。

中村川、堀川とも首都高速道路神奈川3号狩場線建設時に高潮対策等のための改修工事が行われ、大岡川や帷子川と同様の状況となっている。

堀割川は、現在でも護岸や物揚場が震災復興当時の姿を留めている。2010（平成22）年10月15日には土木学会選奨土木遺産に認定された。

4. まとめ

まず、横浜の街路網であるが、現在の都市計画道路網とほぼ同じであることが判った。復興計画で東京のように幹線街路と補助線街路による明確かつ密な格子状の街路網を形成していないのは、地形的な制約や予算的な制約によるものと思われる。

街路樹は、震災復興時に見られたニセアカシアは全く見られなくなったが、横浜復興区域や東京府執行区間における樹種構成は、東京の復興区域と同様に多様化した。震災復興時は早期に緑を増やすことが目的であったことから、成長の早いスズカケやニセアカシアが多く植樹されたが、成長が早いことは逆にいえば剪定の手間が大きいことである。今日においてスズカケやニセアカシアが少なくなっているのはそのようなことが一因であると考えられる。樹種の多様化は害虫の発生・被害を抑えることも一因として考えられる。

橋梁は36橋が現存し、その割合は東京と同様に20%程度であったが、形式は鋼鈑桁橋や東京では見られないI形鋼桁橋が比較的多く現存しているという特徴を有していた。逆にトラス橋は一橋も現存していない。地質的な要因や事業費の関係から鉄筋コンクリート橋が少なかったこと、逆に鋼桁橋が多かった点も横浜の特徴の1つとして挙げられる。

河川については、東京と同様に高潮対策のため護岸整備が進められた区間では、旧護岸は埋没してしまっ確認することはできないが、そうでない区間では震災復興当時の面影を残す護岸を比較的多く確認することが出来る。この点は東京と大きく異なる点である。東京の場合、対象の大半が都市内運河であったこともあり、その後の都市政策の中で運河自身が喪失してしまった。横浜の場合は対象の大半が中小河川であったこともあり、暗渠化された区間があるものの存置された。また震災復興当時の護岸が残る区間は、主要河川（この場合は大岡川と帷子川）の派川だったことから大規模な改修が行われなかったため、結果として震災復興時の姿が残ったといえる。

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。

補注

- (1) 路線数は22路線であるが第14号路線は国執行区間と横浜市執行区間とがあるため、復興局執行と横浜市執行の各路線数の合計は22とならない。
- (2) 街路樹、植栽帯を指す。
- (3) 交通広場、橋詰広場、不定形小敷地への植樹を指す。
- (4) 打越橋、谷戸橋など
- (5) 星野橋・棉花橋には旧豊国橋のトラスを、八千代橋には旧花園橋のトラスを、幸橋には旧谷戸橋のトラスを、目枝橋には旧鶴ノ橋および山吹橋の鋼鈑桁を、塩田陸橋と敷島橋には旧弁

天橋の鋼鈑桁を、東泉橋には旧瓦斯橋のI形鋼桁を、井土ヶ谷橋には旧月見橋のI形鋼桁を、それぞれ転用した。

- (6) 1952（昭和27）年の道路法（法律第180号）第5条の規定に基づく「一級国道の路線を指定する政令（12月4日政令第477号）」により、第一国道は一級国道15号、第四国道は一級国道4号、第七国道は一級国道14号、第九国道は一級国道17号となった。その後、同政令の廃止、「一般国道の路線を指定する政令（昭和40年3月29日政令第58号）」の制定により、それぞれ一般国道15号、一般国道4号、一般国道14号、一般国道17号となった。

参考文献

- 1) 堀江興：東京の幹線街路形成の史的研究—大正の震災復興計画を中心として—、土木計画学研究講演集、第4号、pp.160—165、1982
- 2) 大島光博・中村良夫：震災復興街路の植栽景観計画に関する一考察、第3回日本土木史研究発表会論文集、pp.173—176、1983
- 3) 伊東孝・岡田孝：震災復興橋梁の計画とデザイン的特徴—旧東京市内における復興局架設橋梁を中心として—、第4回日本土木史研究発表会論文集、pp.59—70、1984
- 4) 昌子住江：震災復興事業における河川・運河計画、第9回日本土木史研究発表会論文集、pp.165—172、1989
- 5) 復興事務局：『帝都復興事業誌 計画篇・監理篇・経理篇』、復興事務局、pp.585—676、1932
- 6) 復興事務局：『帝都復興事業誌 土木篇』、復興事務局、pp.44—46、1932
- 7) 復興調査協会：『帝都復興史 第1巻』、興文堂書院、pp.680—686、1930
- 8) 文献5) pp.640—641
- 9) 田中好：「改良された京濱国道」、道路の改良、第9巻1号、p.128、1927
- 10) 文献5) pp.585—592、pp.640—641
- 11) 横浜市役所：「復興事業舗装路面図および全市舗装路面図」、横浜復興誌 第2編 附図、横浜市役所、1932
- 12) 横浜市役所：『横浜復興誌 第2編』、横浜市役所、pp.735—742、1932
- 13) 文献6) pp.103—104
- 14) 文献6) pp.104—105
- 15) 文献12) pp.534—538
- 16) 文献10) pp.680—686
- 17) 三浦七郎：「一號國道（京濱國道）改築工事概要」、道路の改良、第5巻1号、pp.106—116、1923
- 18) 文献6) p.91
- 19) 文献12) pp.738—742
- 20) 伊東孝祐・紅林章央・伊東孝・五十畑弘：帝都復興事業において架設された橋梁の現況—東京を対象として—、土木史研究講演集、Vol.30、pp.187—190、2010
- 21) 文献12) pp.719—720
- 22) 横浜市役所：『横浜復興誌 第4編』、横浜市役所、pp.772、1932
- 23) 文献5) pp.585—592
- 24) 文献5) pp.640—641
- 25) 佐藤三四郎：「横浜市復興事業橋梁工事報告」、土木学会誌、第16巻8号、土木学会、pp.557—565、1930
- 26) 横浜市：『横浜市復興橋梁資料』、1930
- 27) 文献26)
- 28) 文献22) pp.769—771
- 29) 横浜市：『都市計画道路網図』
- 30) 横浜市：『横浜市民公園緑地配置図』、2008
- 31) 文献12) pp.768—769
- 32) 文献28)
- 33) 文献5) pp.652—655