

直木倫太郎の帝都復興院技監就任*

Dr. RINTARO NAOKI's Installation as Chief of Engineering on the Capital Reconstruction Authority
Established after KANTO Great Earthquake Disaster in 1923

松浦 茂樹**

By Shigeki MATSUURA

1923年9月1日に大震災に襲われた東京では、9月末には帝都復興院、翌24年2月には内務省復興局が設立されて復興事業が進められていった。その技術陣のトップに立ったのが直木倫太郎であり、復興院では技監、復興局では長官となった。内務省において技官が長官（局長）となったのは、古市公威が1898年、土木局長を辞任して以来のことである。

直木は、東京市、大蔵省、内務省に技師として務めたのち、1917年から大阪市に勤務し、市区改正部長として大阪市都市計画をまとめ、都市計画部長として関東大地震の1年半前から都市事業を進めていた。この事業は、自動車交通を中心においた日本で最初の市街地改造事業と判断される。この大阪での経験が評価され、復興院技監に招請されたと考えている。そして大阪都市計画が帝都復興計画のモデルとなり、あるいは参考とすべき先行計画と位置付けられていたと判断している。

1 はじめに

1923（大正12）年9月1日、東京は関東大地震により灰燼に帰した。この翌9月2日に内務大臣に就任した後藤新平が帝都復興の責任者となり、9月27日には帝都復興院官制が発布された。そして29日には幹部がほとんど任命されたが、技術陣のトップである技監に就任したのが直木倫太郎（1875-1943）であった。直木は当時、大阪市港湾部長兼任都市計画部長であった。その技監就任にあたり、大阪市助役であった関一は、9月28日の日記に「内務大臣ヨリ直木氏復興院技監ニ採用ノ承諾ヲ求メクル。大阪市ニ採リテハ一大打撃ナリ。殊ニ余ノ腹案ニ対シテハ殆ンド回復シ難キ損失ナリ」と述べている¹⁾。内務大臣は後藤新平であり、後藤の招請によって直木は技監への就任になったことが分かるが、関一は、直木が大阪市を去ることを痛く嘆いているのである。

本論文では、大阪市にとって、それほど重要な人物がなぜ帝都復興院技監として引き抜かれたのか、さらに直木が技監として期待されていたものは何なのかを考えていく。

2 直木倫太郎の経歴

1875（明治8）年兵庫県加東郡真島家に生まれたが、93年神戸市直木家に入籍した。96年に東京帝国大学工科大学へ入学した後、99年土木科を首席で卒業した。いわ

ゆる銀時計組である。このような秀才が選んだ就職先が、東京市土木部市区改正課であった。当時東京市では、89年に内閣の認可を受けた東京市区改正設計に基づく事業が進められていた。その中心は、上水道と道路の整備であった。しかし直木が担当したのは東京築港である。

1889（明治22）年に横浜築港事業が着工されたことにより鳴りをひそめていた東京築港問題が、再び大きく取りあげられたのは95年からである。99年には、前内務省土木技監・土木局長・東京帝大工科大学長の古市公威、東京帝大教授・中山秀三郎に計画が委託され、1900年1月に計画報告書が提出された。直木にとってこの二人は大学で教えを受けた人物であり、二人の築港計画策定に全面的に協力し、細部の設計、測量、地質調査などを行った。

1900（明治33）年、総事業費4,000万からなる古市・中山の東京築港計画は、東京市会で継続12ヶ年事業として可決されて公式の計画となった。だが内務大臣の認可が得られず、翌01年中止となった。直木は同年8月、命により欧米派遣海外留学となった。海外での勉強は2年間の自費留学も加わり、帰国したのは03年12月であった。

直木は、帰国後再び東京市に勤務し1905（明治38）年には土木課長となった。だが翌年退官し、大蔵省臨時建築部技師として横浜築港事業に従事した。横浜築港事業は1889年に着工され96年に竣工したが、99年からは横浜税関拡張工事として第二期工事に着手された。この工事は、古市公威が98年11月に提出した「横浜税関拡張工事説明書」に基づいて行われるもので、竣工したのは1917（大正6）年である。直木は、その途中11年7月に辞任し、河港課長兼下水改良事務所工務課長として

*Keyword: 直木倫太郎、帝都復興事業、大阪都市計画、復興局長官

**フェロー会員 博士（工学） 東洋大学国際地域学部
〒112-0001 東京都文京区白山2-36-5

東京市に復職した。

河港課長として、直木は早速、1911年に3,700万円からなる東京築港変更計画を立案したが、13年には再度2,000万円の築港計画を立てた²⁾。この計画は東京市築港調査委員会で審議され、可決された。さらに、これを基に工事費658万円からなる「東京港第一期計画」が立案され、翌14年8月に港湾調査委員会で決議されたが、正式な計画とはならなかった。だが22年から始まった隅田川河口第三期工事は、直木の「東京築港第一期計画」とはかなりの類似点があり、「東京築港第一期計画」をベースに策定されたと考えてよいだろう。

下水道事業についてみると、1907(明治40)年11月、東京市区改正委員会が東京下水道設計が決議され、翌08年4月に告示された。事業に着工されたのは、直木が東京市に復帰した11年7月で、第二区(浅草の全部と神田・下谷の一部)において5ヶ年計画として進められた。現場の責任者として、直木が期待されたことが分かる。

直木は、1914(大正3)年4月に工学博士を授与されたが、論文名は「我が国下水道の雨水排除量問題」であった。東京市に勤務しながら、直木は同年10月、東京帝国大学講師となり、翌年7月からは病気休養となった中島鋭次に代わり、上下水道を扱う土木工学第四講座を17年1月まで担当した。

1916年4月、直木は東京市から内務省の技師となった³⁾。東京市では、このとき事業の縮小方針が決定されていた。内務省では直木は港湾調査を行っていたが、一年も経たない17年1月、大阪市港湾部長に就任したのである。大阪市に転じるにあたり、当時、大阪市助役であった関一は16年11月13日の日記に「朝大林組ニ岡博士ヲ訪問。直木技師招聘ノコト全ク不可能ニアラズトノコトナリ」、さらに12月22日には「沖野技監ヨリ書面、直木氏内諾」と述べている⁴⁾。大阪市からの強い要請の下に、直木が大阪市勤務となったことがよく分かる。大阪が期待したのは、大阪築港事業の進展であった。

大阪築港事業は1897(明治30)年に着工し、1904年、南北両突堤、大栈橋などの完成により大型船の碇泊が可能となり開港となったが、15(大正4)年、船渠2ヶ所、埋立地18万坪(約59ha)を残して中止となった⁵⁾。その大きな理由は、開港はしたけれども人港する船が増えなかったからである。だが、第一次世界大戦の勃発を契機として15年後半からの空前の大戦景気により、その様相を大きく変えた。輸送物資量が大きく拡大し、神戸港が満杯となって船は大阪港に向かったのである。大阪港のこの状況に対応するため、大阪市は直木を港湾部長に招き、事業再開に向けて動き出したのである。

3 大阪都市計画及び第一次都市計画事業

大阪市で公式な都市計画に基づく第一次都市計画事業が着工されたのは、1921(大正10)年度である。東京高等商業学校(現在の一橋大学)教授から大阪市助役に関

一が14年に就任し、彼が中心となって都市計画調査は進められていった。

(1) 都市改良調査及び成案⁶⁾

都市改良計画調査会は、関一助役を委員長に1917(大正6)年4月11日に設置された。直木は、委員として参画したが、11回にわたり審議された後、翌年4月18日に報告がなされた。この調査は「欧州戦乱ノ勃発以来著シク商工業ノ隆昌ヲ来シ、駁々乎トシテ底止スル所ヲ知ラズ。於是乎都市改良上ノ施設ハ一日ヲ緩ナスベカラザル」と述べられているように、第一次大戦勃発とともに大阪市及びその周辺での工業が大きな発展をみ、それとともに商業の進展、人口の増大との社会背景があった。

この目的は「本市及其周囲ヲシテ健康ニ適シ快美且便利タラシメ、又一方、商業上及工業上ノ発展ヲ期シ、外観ノ美ト内部ノ組織トヲ整フルノ方法ヲ実行セン為メ、コレガ根本ノ調査ヲ行フモノ」であった。また「改良計画根本的調査ノ要綱及都市計画中、最大重要事タル街路系統」と述べているように、市内道路(街路)計画が重要な課題であった。この街路問題の背景には、自動車の登場がある⁷⁾。市内の自動車数は1916年から増加し始め、23年には1千台を越えた。また17年に始めてタクシー会社が現れ、その後、続々と生まれていった。

都市改良調査は、緊急に調査を要するものと、そうでないものとに分けて行われた。

都市計画の中で最も重要で、他に及ぼす影響が多大と位置付けられた街路計画の等級と幅員をみると、等級は一等から六等まであり、一等は街路総幅員18間(約33m)、うち車道12間(中央に19尺6寸(約6m)の複線軌道、その両側に3輦の車が並んで走行できる幅員を加えたもの)、歩道6間(片側3間)であった。因みに2等が15間(約27m)、3等が12間(22m)、4等が10間(18m)であった。ここまでが市内電車が走る軌道を敷設するものだった。

(2) 1919(大正8)年の「大阪市都市計画説明書(交通運輸之部)」⁸⁾

1918年4月、都市計画内容を具体的に検討する市区改正部が設置された。当初、5月31日付で電気鉄道部長であった杉山清治郎が兼任で部長となったが、同年9月19日付で直木が港湾部長兼任で市区改正部長となった。その約1年後の19年11月、都市計画の「基本タリ根幹タリ」交通運輸計画が市長に報告されたのである。この計画が決定された後、地下埋設物・路上工作部の整理、補助路線の選択、商工業地域・住宅地域の制定、接続町村の編入、土地区画整理、大小公園運動その他の休養設備、市場・墓地、火葬場、上下水道、汚物処理場などが検討されるとの認識の下である。「都市計画説明書」の目次は、次のようなものであった。

第一章 高速交通機関

第二章 鉄道及軌道

第三章 郊外地ノ開発

第四章 市内道路

第五章 旧市ノ路幅整理

第六章 路面ノ舗装

第七章 河川及運河

第八章 築港ノ拡張

これで分かるように、郊外地と市内を結ぶ高速交通機関の整備、それと一体的となった駅の改造、郊外地の開発を計画するものだった。また旧市街地では、新設・拡張とともに舗装また路幅整理を行い市内道路（街路）を整備するとともに、当時、重要な役割を有していた河川・運河の改造を計画し、さらに完了に向けて工事中であった大阪港の一層の拡張を計画するものだった。第一次大戦により活発を呈している大阪経済を背景に、旧市街地のみならず「大大阪」建設を目指し、近代都市へ脱皮しようという計画と評価してよいだろう。さらに詳細にみていこう。

郊外地整備計画

当時、旧市街地では路面電車が網の目のように走っていた。郊外とは鉄道省管轄の官線をはじめ、南海鉄道、阪急鉄道、京阪鉄道などで連絡していた。だが平地式軌道であって、「路面電車線ノ拡張ノミヲ以テ、市民交通ノ必要ヲ充スニ足ラサルコト現ニ到ル処ニ乗客混雑ノ状態」と述べているように、市内では多くの場所で混雑していた。これへの対応として「高速交通機関」が計画された。その骨格は、梅田、難波、湊町、さらに郊外線の終着駅をつなげる環状高架路線の建造であった。「都市計画説明書」は、市内中心地域と市内枢要地点との高速機関による連絡は地下鉄によるほかないが、大阪市内では多くの河川を抱え地盤の低湿、地盤の軟弱によりその建造は難しい。高架線ですとなると、道路との関係あるいは路面電車線との錯綜により無理である。このことから、高架式環状路線を建造して電車を走らせ、中心部には別に支線を造るというものであった。

その具体的計画は、国有城東線を高架式に改造するなどであった（図1）。そして高架式環状路線の主要駅に郊外線を引き込み、ターミナルとしての整備を計画した。例えば大阪駅には、阪神電車の乗り入れを構想した。

郊外地の開発としては、市内高速機関と連絡する郊外電車により大阪の中心地・中之島付近から約1時間で到達する地域は約300平方哩（約780km²）あり、「大大阪」の版図であって、ここでの開発を計画した。例えば新淀川と神崎川間の低地地域では、東西に縦断する20間（約36m）以上の大運河、安治川さらに大阪港に達する支運河を開削し、埋立地に理想的工業地区の建設を計画した。また吹田付近の台地を利用した自然公園、あるいは稗島村付近の新淀川堤防に沿う沿川公園を構想した。さらに公園として大阪城周辺の大公園、生駒山麓での森林公園を構想した。

市の東部では、城東線を高架にすることにより市街化の発展が期待されるとともに、寝屋川以北で適当な運河

計画と共に城北工業地域の開発を構想した。一方、台地が続く市の南部では、天王寺、田辺、平野、さらに天下茶屋、住吉にわたり住宅地開発を構想した。ここでの公園構想としては、天王寺公園、住吉公園、大和川を公園道路でもってつなげる案を示している。一方、十三間川、木津川、さらには尻無川に接する市の西南部、つまり東成郡では既存の河川を改修し、あるいは新たに運河を開削し、大阪築港拡張計画と合わせて工場地開発を構想した。

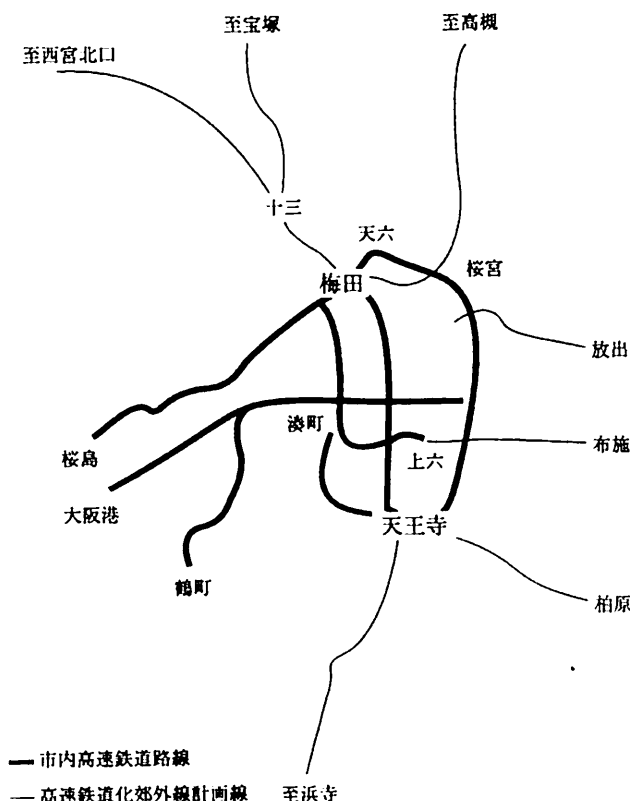


図1 『大阪市内外高速鉄道調査報告』で示された高速鉄道路線（出典：鈴木勇一郎『近代日本の大都市形成』岩田書院、2004）

旧市街地整備計画

最も重要な課題は市内道路（街路）の整備であった。当時の市内道路は、1897（明治30）年に編入した接統町村では、その後の開発により到るところ乱雑錯綜していたが、旧市街地では「流石ニ其規矩井然トシテ、只路幅ノ狭隘ヲ惜ムヘキノミ」であった。ここでは、「在来ノ道路系統ヲ重ンジ、特ニ交通ノ必要余儀ナキモノヲ選ンテ之カ拡張若ハ延長ヲ断スルノ外ハ、成ルヘク路幅ノ整理ト路面ノ舗装トニ俟チテ、着々其改良ヲ実現セシメンニ如カス」の方針であった。欧米で行われている対角路線あるいは環状路線の方式は、「旧市ニ適用センニハ、却テ角ヲ矯メテ半ヲ殺スノ憾ナクムハアラス」と一蹴した。なお既設の幹線道路は12間（約22m）が最大であった。

道路の等級は7つに分類された。第一等の幅員は中央

車道 17 間以上、左右歩道角 3 間以上の 24 間（約 44m）以上とされた。第二等は、中央車道 11 間以上、左右歩道角 2 間半以上の幅員 16 間以上であった。また路面電車を通ず街路の最少幅員は 10 間にした。幅員 10 間とは第四等であるが、このうち軌道数 3 間半を除いて、自動車 1 台、人力車 1 台が通ると歩行者に残されたのは 1 間未満であった。

具体的な街路網計画では、新設・拡築する幅員 8 間以上の市内幹線道路は 52 路線、総延長 5 万 1,627 間（約 94 k m）が選定された。その内訳をみると、第一等道路 1 路線、第二等道路 2 路線、第三等第一類（幅員 13 間以上）4 路線、第三等道路第二類（幅員 12 間以上）7 路線、第四等道路（幅員 10 間以上）18 路線、第五等道路（幅員 8 間以上）19 路線であった。

一等道路は、大阪駅から淀屋橋を経て難波駅前に達する延長 2,449 間（約 4.5 k m）の御堂筋であった。この街路について、「市ノ将来ニ取りテ、交通上商業上將タ美觀上、最高級ノ使命ヲ荷ハシム」、「大大阪市ノ中央街路タルニ恥チサル幅員ト体裁トヲ具備セシメサル可カラス」と認識し、幅員を 24 間（約 44m）と決めた。それは、車道幅として電車軌道敷の両側にそれぞれ自動車 2 列と荷馬車 2 列が並んで走ることが出来、さらにその外に 1 列の車馬が停留可能な幅として 17 間（約 31m）と定め、それに歩道をそれぞれ 3 間半加えたものである。そしてこの 24 間が大都市中心の高級路線として合理的経済的幅員と述べた上、御堂筋はこの幅が理想的として次のように主張した。

「交通上、是ヨリ小ナル路幅ノ好マシカラサルハ勿論ナカラ、又此以上ニ大ナルモノハ其目的窄口数条ノ植樹地帯ヲ点綴シテ街路ノ美觀ヲ添フルノ趣旨ニ出テ、本路線ノ場合必スシモ之ニ倣フニ及ハシ」

次に旧市における路幅整理についてみよう。近世、旧市街地においてその道幅は、東西 4 間 3 分（約 8m）、南北は 3 間 3 分（約 6m）を本位としていたが、「軒下大道」と称して通行に妨げのない限り道路敷に軒先を出すことを認めた結果、家屋まで築造されてしまった。明治になり、その整理を進めたが、なかなかはかばかしくなかった。これでは交通量が増加する時代の要求に応ずる事ができず、また一部を拡げ一部がそのまま交互に凹凸錯綜していて、街路の美觀上にも大いに問題があると認識された。その全面積は約 7 万 1 千坪（約 23ha）と推定されたが、街路拡幅、さらに自然減少する部分を除いて、今後、整理が必要となる面積は 6 万 7 千坪（約 22ha）とみなされた。

自動車を中心とした近代都市交通にとって、路面の舗装は必須の要件で「都市ノ体裁ヲ整ヘ市民ノ活動ニ便シ其衛生ニ利スヘク、物資的ニ將タ精神的ニ其価値ノ甚深ナルコト、敢テ多言ヲ用」さないことである。幅員 3 間未満のものは考慮する必要がなく、それ以上の街路を対象として第一期舗装面積を合計 86 万 6 千坪（286ha）とした。これは市内道路総面積の約 5 割にあたった。

さて大阪市内には「八百八橋」と謳われるほどの橋がある。多くの河川・運河が貫通している状況の裏返しであり、まさに「水の都」である。それら水路は水運に利用されていて、その総延長 22 里 20 丁（約 46km）、その水面積は 167 万 3 千坪（約 550ha）と、市面積の 1 割に及んでいた。その左右の沿岸 45 里（約 90km）は、ことごとく貨物の集積貯蔵所か大小工場が建っていて数尺の余地もないほどであった。その利用は到るところでほとんど極限に達しており、大阪市に多大な経済効果をもたらしていた。

1916（大正 5）年度以降、130 万円余の修築整理、河床の浚渫が当時、進められていた。だが、都市計画の観点からみたらまだまだ不十分で、時代に合わせた改良が強く主張されたのである。しかし今後の計画を樹てるには、さらに綿密な調査、さらに上流あるいは市他の機関との調整が必要であるとされた。本計画では、若干の水路の改修および開削を表記するとして、新鑿 2 水路（木場川、今宮運河）、改修水路（堂島堀割、京町堀川など 25 水路）をあげた。堂島堀割の改修についてみると、この運河は大阪駅構内と堂島川を連結する 250 間（455m）の重要な水路であるが、「其幅員甚タ狭小ニシテ往々舟行ノ杜塞ヲ見ル」ため、これを少なくとも 20 間（約 36m）に拡げようとするものだった。

大阪築港についてみよう。1897（明治 30）年から開始された大阪築港工事の完了にはまだ数年、要するが、その拡張計画が検討された。第一次世界大戦による商工業の発展に対し、大阪築港の拡張は重要と認識した。

具体的には、南北の 2 大防波堤により囲まれた水域は約 270 万坪（約 890ha）であるが、このうち海面下 29 尺（約 8.8m）に浚渫された区域は 4 割の 86 万坪しかない。当面の問題として、構内を大浚渫する必要があるが、この土砂を処分する埋立計画を樹てる必要がある。都市計画上、大和川河口から新淀川河口に到る沿海設備の基本的設計を立てておかねばならない。その課題としては、正蓮寺川・木津川の港内取込み問題がある。正蓮寺川の港内取込みは、尼崎市との水運による連絡と密接な関係がある。木津川取込みは、大規模な造船・修船その他の工場地帯として発展している木津川下流部にとって必要であり、大和川との間にも船溜・埋立地計画が必要である。

（3）第一次都市計画事業⁹⁾

1919（大正 8）年 11 月に市長に報告された「都市計画説明書」をベースにし、道路改良を目的とする「大阪市区改正設計」が作成され、20 年度以降に実施したいとして、内務省大阪市区改正委員会に提出された。直木も委員の一人であった。委員会では特別委員会が組織され、ここで審議され若干修正されたものが、本会議でも承認された。

内務大臣は、1919 年 12 月 23 日付をもって大阪市長に内閣の認可を得たことを訓令した。大阪市長は翌 20 年 1

月 21 日「大阪市区改正設計」を告示したのである(図 2)。

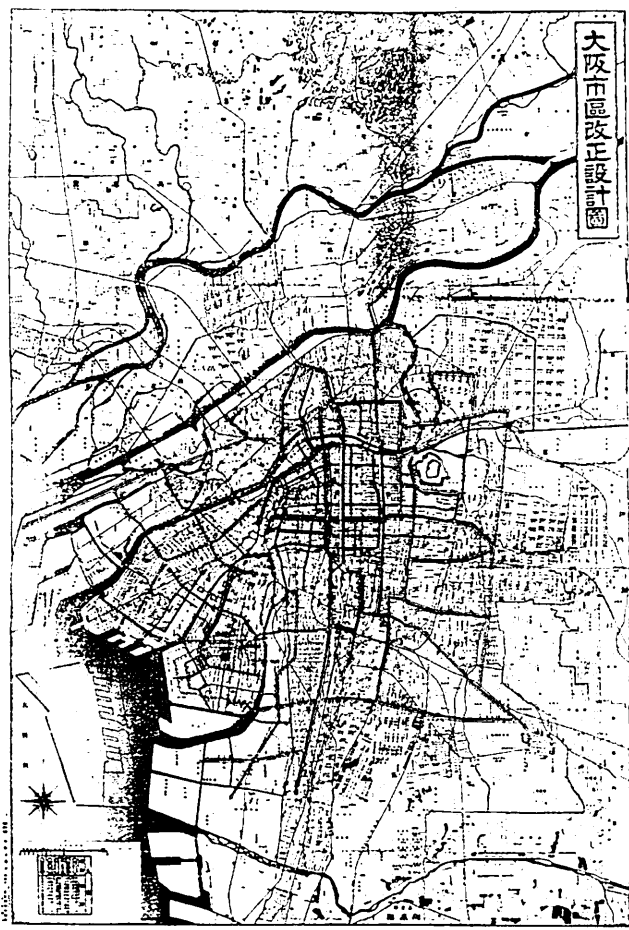


図 2 大阪市区改正設計図

(出典：鈴木勇一郎『近代日本の大都市形成』岩田書院、2004)

それによると、街路は広路(幅員 24 間以上)、一等大路第一類(幅員 20 間以上)、一等大路第二類(16 間以上)、一等大路第三類(12 間以上)、二等大路第一類(10 間以上)、二等大路第二類(6 間以上)の 6 つに等級分類された¹⁰⁾。実際に指定されたのは幅員 24 間の御堂筋、一等道路第二類 2 路線、一等道路第三類 14 路線、二等道路第一類 20 路線、二等道路第二類 10 路線、合わせて 47 路線であった。そしてこれら二等大路以上の街路、さらに必要な街路で舗装を行うことが定められた。その費用概算は、事務費を除いて 1 億 2,971 万円と示された。

だがこれは基準計画であって、予算を伴う執行年度割を明らかにした実施計画を定めなければならない。都市計画大阪審議会での議論などを経て、1 億 3,965 万円の事業費でもって以下の事業が 1921 年 3 月 19 日政府から報告された。基準計画の約 7 割の事業内容であった。

- イ 街路新設及拡築 25 路線(延長約 35 杆)(阪神国道ヲ含ム)
- ロ 既設街路ノ舗装 約 25 万坪(約 82 万 6,400 平方米)
- ハ 路幅整理 約 6 万 7 千坪(約 22 万 1,500 平方米)

なおこの事業により、新設・拡築される街路の等級内訳をみると、広路として御堂筋 1 路線、一等大路第二類 2 路線、一等大路第三類 9 路線、二等大路第一類路線、二等大路第二類 3 路線であった。この事業が第 1 次都市計画事業として、1921 年度から開始されたのである。

その事業推進のため、1920 年 4 月に市区改正部が廃止されて都市計画部が設立されたが、その初代の部長となったのが直木であった。この間、直木は、20 年 1 月 21 日から翌 21 年 4 月にかけて欧米各国を出張し、ロンドンで開催された万国都市計画会議に参加した。

(4) 考察

1914(大正 3)年の第一次世界大戦の勃発により、西欧列強はアジア市場から撤退したが、これを契機に大阪市およびその周辺では工場群が増大し生産力を大きく拡大していった。紡績・織物工業、雑貨工業などの軽工業とともに、化学工業、機械器具、造船業などの重工業も著しく進展し、大阪地域はわが国随一の工業地帯へと成長したのである。人口も増大し、都市化がその周辺も含めて進展していった。また交通機関として自動車が登場してきた。これを背景とし、郊外も含めた近代的な都市形成を目指し、大阪都市計画が作成されていったのである。

日本では、この後、自動車交通が都市交通の中核となっていくが、大阪都市計画は自動車を重視した都市計画として、わが国最初の計画と評してよい。商工業を中心におき、増大する都市人口、それによる都市問題に対処し、さらに近代都市として大きな発展を目指した都市計画であった。

市内における環状高架路線を中心にターミナルを整備し、郊外線による郊外地の開発を目論見、大大阪建設を指向した。「大大阪」は 1925 年 4 月 1 日近隣の東成郡と西成郡の 44 ヶ町村が編入されて実現した。そして同年 4 月 6 日、用途地域が告示された。

計画策定は、市区改正部長であった直木倫太郎を中心に、市区改正部員であった 4 人の技術者たちによって推進されていった。4 人の土木技術者たちとは、内山新之助(京都帝大 1912 卒)、澤井準(京都帝大 1906 年卒)、清水熙(東京帝大 1901 年卒)、岩田成美(東京帝大 1899 年卒、直木と同級生)である。内山はさておき、3 人は直木と年齢的にもそれほど離れていず経験豊富な力量のある技術者たちだった。

戦前的大阪市都市計画事業の推進者として、1923(大正 12)年 11 月には市長となった関一が名高い。ここで関の概歴をみると、1893(明治 26)年に高等商業学校を卒業した後、97 年に高商教授に就任した。研究分野は当初の「鉄道論・交通改築の研究から、商工業政策を経て研究の重点を社会政策におくようになった」という¹¹⁾。

関は、このように社会科学分野の研究者である。都市政策・交通政策の造詣はあっても、道路(街路)・河川・下水などの具体的な事業計画を策定していくのは、当然

1921 年度から始まった大阪市第一次都市計画事業について、日本の近代都市計画の中で考えてみよう。

年次	合計	市場屠場	社會福利	田園都市	廣充分展	築港	整理設施	墓地	公園	下水改良	上水調整	水道改良	鋪設工事	道路改良	學校建設	市民會館	市廳舍
一	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
二	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
三	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
四	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
五	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
六	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
七	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
八	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
九	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
〇	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
一	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
二	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
三	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
四	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
五	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
六	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
七	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
八	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000	000,000
九	000,000	000,000	000,000	000,000													

第一次世界大戦を契機に進展する都市化に対処すべき、後藤新平を会長に研究会が設立されたのは1917(大正6)年10月であるが、その半年前に大阪市では都市改良調査会が設立されていた。翌18年内務省官房に都市計画課が設置され、ここで都市計画法の策定が推進されていき、

④河川・運河の整備

改修 11 水路、新設 1 水路、埋立 1 水路の事業が行われた。

焼失地域は、当初公債により全域を買収し、整備したうえで売却また貸付けを行う施行方式が構想されていた。しかし最終的には特別都市計画法が 1923 年 12 月に制定され、焼失地域の既成市街地で全面的土地区画整理事業が展開された。

この法律において土地区画整理事業は、地主組合による土地区画整理ではなく国または東京市等の公共団体による施行が原則とされ、総面積約 3,600ha について施行地区数 65 地区（うち国施行 15 地区、市施行 50 地区）で行われた。

（２）直木倫太郎の帝都復興院技監就任の背景

1923（大正 12）年 9 月 29 日、直木は技監兼土木局長に就任した。技監のポストは総裁、二人の副総裁に次ぐものである。直木はなぜこのような技術陣のトップへの就任となったのだろうか。その背景は、いくつか考えられるが、大阪都市計画事業を通じて都市計画事業に関する技術の第一人者と目されていたことが、やはり最も大きな理由と考えられる。

この事業計画は、先述したように 1919 年 11 月に市長に提出された「大阪市都市計画説明書（交通運輸の部）」をベースに策定されたもので、直木が中心となってまとめたものである。そして旧市街地での市内道路（街路）の新築・拡築・整理及び舗装を事業目的とした大阪都市計画事業の内容こそ、帝都復興事業の中核となるものだった¹⁴⁾。

大阪都市計画事業における経験

大阪都市計画では、単に街路路線計画が樹てられただけではない。事業費まで積算されていた。また実際に事業も行われていた¹⁵⁾。旧市街地での新築・拡築には当然、大規模な用地買収・家屋移転が伴う。それには土地所有者・家主・借家人の権利調整という極めて困難で複雑な課題が生じる。

用地買収についてみると¹⁶⁾、①土地台地・地籍図、戸籍簿登記簿調査から始まり、②土地境界立会、③用地図の作成、④買収地の評価、⑤買収の協議、⑥所有者の移転、⑦残地買収、が行われる。また土地所有者が、市有地を代償として要求してきた場合の土地交換がある。さらに土地所有者との間で協議が整わなかった場合は、法的な土地強制収用に進まなければならない。

家屋の移転についてみると¹⁷⁾、その物件移転料と物件価格を比較し、移転料が安い場合は補償金として移転料を払い、そうでない場合はその価格に基づく収用となる。移転の調査は①現場調査、②図面、物件明細書の作成、③移転料の算定（全部移転の場合、4km から 6km の用地外担当距離の場所への移転に要する費用）となる。

一方、事業を進めるには、そのための財源がまことに重要である。これについてみると¹⁸⁾、国庫補助さらに間地税¹⁹⁾、土地増価税²⁰⁾に期待したが実現しなかった。

このため事業を進めるにあたり大阪市は多大な苦勞をしたが、特別財源として都市計画特別税、受益者負担金としては 1921 年度に遊興税、観覧税を新設し、また地租割の賦課（本税 1 円につき 0.125 円）が行われ、22 年度からは家屋税（府税家屋税 1 円につき 0.180 円）が行われた。

受益者負担についてみると²¹⁾、新設・拡築の場合、道路の両側より左右それぞれ幅員の 5 倍を限界とし、新設の場合はその費用の 3 分の 1、拡築の場合はその費用の 4 分の 1 を負担させることとした。路面改良の場合は、道路境界より両側 20 間以内にその舗装費の 2 分の 1 を負担させるが、幅員 6 間以上の道路については幅員 6 間の道路の負担金額に抑えるとした。

これ以外でも軌道経営者負担金として阪神電気鉄道株式会社、南海鉄道株式会社から得た。

このように都市計画事業を進めるには、用地買収、家屋移転などによる事業用地の確保、さらにその財源の確保など複雑な課題がある。これを現実の事業として、当時、大規模に進めていたのは大阪市のみであり、直木は都市計画部長として陣頭指揮をとっていたのである。その実務経験は、当時の日本でナンバーワンと評されていたのだろう。

さらに土地区画整理事業について、1921（大正 10）年頃、大阪市の隣村田辺村で都市計画法に基づく土地区画整理組合が結成されそうな状況にあった²²⁾。またその周辺では耕地整理法による組合がいくつか結成され、土地開発事業が行われていた。耳学問であったかもしれないが、直木はその状況は十分知っていたであろう。

帝都復興事業において、街路整備を土地収用で行うのか、土地区画整理で進めるのか、また土地区画整理の場合、「地帯整理」²³⁾でいくのか「集団整理」でいくのか、激しい議論が行われた。最終的には「集団整理」でいくことになるが、直木の経験は貴重なものと評されていたと考えられる。

また事業を進めるのには議会・住民などへの説明・説得が重要である。1919 年 12 月の大阪市区改正委員会では計画技術的な課題を説明していたのは直木であり、また議会での説明、住民への講演を行っていた。都市計画についての説明・説得の経験も豊富で、その能力は十二分に有していたのである。

当時の都市計画技術者

1918 年 5 月に内務省大臣官房に都市計画課が設置され、事務官の池田宏が課長となった。その配下に、技術系として土木主任技師・山田博愛（東京帝大 1905 年卒）、建築主任技師・笠原敏郎（東京帝大建築学科 1907 年卒）が就任した。彼らは、19 年 4 月に成立した都市計画法、市街地建築物法の策定に協力した後、22 年に内務省に都市計画局が設置された際、山田は第一技術課長、笠原は第二技術課長に就任した。さらに山田は関東大震災後、帝都復興院では計画局第一技術課長、24 年に内務省の外局として復興局が設立されると東京第一出張所長として復

興事業に尽力した。一方、笠原は復興局で建築部長を勤めた。

土木技術者・山田が帝都復興計画、特に街路計画の立案を中心となって行ったといわれる。ここで山田の経歴を簡単にみてもと²⁴⁾、1905（明治38）年東京帝大工科大学土木工学科を卒業した後、東京市に勤務し、08年東京市土木局道路課長、同年埼玉県土木課長、15年に滋賀県土木課長を歴任した後、18年内務省都市計画課に転じたのである。この経歴から、具体的な都市計画の作成あるいは事業を行った経験はあまりないと判断される。

ここで直木と山田との関係を見ると、1905年山田が東京市に勤務した時、直木は土木課長であり、その直接の上司であった可能性が大きい。また直木と復興局建築部長となった笠原との関係であるが、直木が10年に万国都市計画会議出席を兼ねて欧米に出張したとき、その同行者の一人であった。

（3）直木倫太郎の帝都復興院技監就任の経緯

東京赴任について「大大阪の建設に全力を傾注していた際、世界未曾有の大震災火災を突発したのであったが、時はその逡巡を許さず、忽ちに復興計画方針を確立する必要に際会し、時の首相山本権兵衛伯より招電を受け、不取敢、焼野原の東京へ到着すると同時に、直ちに抑留の身となり、託するに復興院技監の重職を負はされたのであった」と述べられている²⁵⁾。これのみ限り、直木は29日以前に焼野原の東京に下り立っていた。

さて当時の内務技監は原田貞介（1865年生、ドイツ官立高等学校1891年卒）で、1876年生まれ、直木とは一回り違う。役人の感覚で言ったら驚天動地の抜擢である。ここで人事を発令した後藤新平との繋がりをみてみよう。

1917年に後藤が会長となり、都市研究会が設立された際、直木は会員となり54人からなる評議員の一人となった。その後も特別会員として参加しているが、震災前にその機関誌「都市公論」に掲載された報文は、21年8月〔第四巻第八号〕の「欧米の住宅問題」のみであり、さほど活躍していない。後藤は、直木が随員として参加した六大都市会議などを通じて面識はあっただろう。あるいは池上四郎大阪市長、関一助役などを通じて、大阪都市計画事業における直木の活躍を間接的に知っていたことは十分考えられる。しかしその接触は少ない。後藤が強く推したというより、内務省土木局技術陣などの周囲と相談しながら、あるいは推薦の下で決めていったと考えるのが妥当だろう。

当時、内務省土木局の直轄事業は河川が中心であった。つまり街路、上・下水道、港湾などの都市事業は府県・市などの地方庁で主に行われていた。このため、復興事業は地方庁経験の技術者が核となって行わざるを得ない。このとき、東京市技術陣のトップは道路局長・丹羽鋳彦（1889年帝国大学卒）であった。彼は内務省土木監督署技師から大蔵省技師に転じ横浜港築造に尽力した後、後藤が市長在任中の1921年、東京市に転じたのである。直

木も若い一時期、横浜港築造工事に従事したが、丹羽はその上司であった。だが、東京市も震災復興のため土木事業を鋭意進めねばならない。丹羽を引っ張ってくるわけにはいかなかっただろう。

そうすると、大阪都市計画事業で活躍し、東京市技師・内務省技師の経験をもつ直木が必然的に任じられたのだろうか。直木は、12年間にわたる東京市での技術者としての経歴があり、東京築港また下水道事業にも深く関わっていた。筆者は、当時の東京市長・永田秀次郎との関係も重要であったと考えている。永田は、後藤が東京市長に就任したとき助役として行動を共にし、後藤を継いで市長となっていた。この永田と直木は、旧制中学からの知り合いで同宿したこともあり、一緒に正岡子規の病氣見舞いに訪ねたほどの仲であった²⁶⁾。彼が強く推した可能性は十分ある。

さらに、港湾技術の権威者であった直木を、地震が生じた9月1日まで内務大臣であり、また港湾協会会長であった水野錬太郎が呼び寄せた可能性もある。そうならば、その直接的な目的は、大被害を受けた横浜港の復興と考えられる。

（4）帝都復興院技監としての任務

直木は大阪市港湾部長兼都市計画部長から、技術者としては破格の高等官一等一号俸の高級官僚となった。技監となった直木の主要な任務は、実行性のある復興計画策定と事業を進める技術者の陣容確立であった。

復興計画の策定

筆者は、帝都復興計画策定に大阪市での直木の経験が役立ったのではないかと考えている。街路計画以外の社会基盤として、築港・水路・公園計画を樹立しなくてはならない。それは、既に大阪都市計画で策定されていたものである。つまり大阪市都市計画が帝都復興計画のモデルとなり、あるいは参考とすべき先行計画を位置付けられていたと考えている。だからこそ、あれほどまでの短期間で計画を作成できたのである²⁷⁾。

因みに、復興計画における最初の政府案では、主要幹線の街路幅は15間（約27m）以上24間（約44m）とされた。24間とは大阪御堂筋と同じである。そして最終的に大幅員の街路として、44mの昭和通り、36m（約20間）の靖国通りが建造された。なおメートル法での表示となったのは、「可成（メートル）法を採用されることを望む」との帝都復興院評議会の決議に基づいてである。技術者陣容の確立

有能な技術者を集めるのに直木は苦勞した。内務省土木局勤務が短く、内務省に十分な足がかりをもっていない直木が頼ったのは、同窓生で当時、鉄道院工務局長であった岡野昇（東京帝大1899年卒）であった。1924年3月から復興事業に参加した茂庭忠次郎（東京帝大1904年卒）は、後年、次のように述べている²⁸⁾。

「直木さんは元来が内務系統の方で、技監就任の当初、人材の割譲方につき内務省幹部に相談されたが、当時、

内務省の幹部中には復興院または復興局の特設を欣ばざるもの多く、区画整理などと云う複雑極まる仕事は出来るものか、今に見よつづれるに極って居ると云う見知から、都市計画局だけが挙げて移管されたのみで、其他からの転任は皆無であった。然るに、当時の鉄道次官²⁹⁾岡野昇氏は直木さんと同窓だけに非常に其の立場を同情し、鉄道省の英才を挙げて復興局に転せしめ、直木さんを援助したのであります。従って、復興局の要職中、整地部・建築部以外は殆んど鉄道省出身に占められて仕舞った。中にも大田、十河、金井、ノコンビ(マ)此勢力が最も強大で、稲葉整地部長の独断専行など眉を顰めねばならぬことが多い様でありました。直木さんから時々大田に、余り我儘せぬよう注意して呉れなどの御話もあった位であります。」

大田とは、1923年10月6日付で土木局長となった大田円三(東京帝大1904年卒)であり、十河とは同年9月29日付で経理局長心得となった十河信二、金井とは官房秘書課長となった金井清のことだろう。その後、鉄道院からは技師として同年11月10日付で、平山復二郎(東京帝大1912年卒)・田中豊(東京帝大1913年卒)などがやってきて土木事業を中心となって進めた。なお内務省土木局から技師が移らなかったのは、都市土木が分かる技術者がいなかったことも大きな一因だろう。

(5) 内務省復興局長官就任

帝都復興院は1924(大正23)年2月25日付で廃止となり、代わりに内務省外局として復興局が設立された。その長官兼技監となったのが直木である。局長ではなく、それより格の高い長官であり、内務省において技師が局のトップとなったのは古市公威が1898(明治31)年、土木局長を辞任して以来のことである。復興院の技監として、技術面のみでなく行政面での手腕も認められたからであろう。

その後、直木は部下の汚職が理由で詰め腹を切られ、1925(大正14)年9月16日長官を辞任したが、その後任は事務官であった。26年9月から29年4月まで長く長官を務めた堀切善次郎(1909年東京帝大法学部卒)は、内務省で都市計画局長・土木局長を歴任した後、神奈川県知事を経て就任した。これより、官界において復興局長官の地位がいかに高いかが分かる。そして法科系行政官僚万能の時代、直木の能力、職見、人望がいかに高かったがよく分かる。

5 おわりに

枚数の関係で大阪都市計画の歴史、帝都復興計画策定の経緯、また復興事業における直木の苦闘、長官辞任の政治的背景などは割愛した。別途、報告したい。

戦前、直木著『技術生活より』は、土木技術者にとって必読の書といわれた。しかし直木の名は今日、ほとんど忘れられている。一つの理由は、帝都復興事業を記念して発刊された『帝都復興秘話』(編輯東京市政調査会、

宝文館、1930)、『都市問題第十卷(帝都復興記念号)』(東京市政調査会、1930)などで、直木の活躍が全く無視されていることにもよろう。その無視に、ある特定の個人の意図が感じられる。

直木のその後をみると、復興局に1年間顧問として在籍した後、1926(大正15)年大林組の取締役兼技師長となり神戸に住居を構えた。この後、33(昭和8)年、旧満州国政府からの招請を受け技術陣のトップである国道局長として赴任した。渡満にあたり次の句を残している。

死所を得て懐郷の旅に上りける
震氷るこの国人になり終えん

最後の働き場所を求めて満州に渡ったことが分かる。旧満州国では土木局長、水力電気建設局長、大陸科学院長などを歴任した後、1939(昭和14)年に参議となり旧満州の国土づくりを指導者として推進した。だが、鴨緑江下流部に計画した大東港築造のため現地調査に赴いたとき病に見舞われ、43年2月、帰らぬ人となった。旧満州国の国土づくりについては、拙著「旧満州国の国土づくり」³⁰⁾を参照にされたい。

ところで直木は、高浜虚子・河東碧梧桐と高校の同級生であり、自らも燕洋を俳号として作句し、虚子をして、燕洋が残念なのは土木技術者であること、と言わしめたほどであった。明治30年代中頃、直木は西欧に留学したが、同時期ロンドンに留学していた夏目漱石の下宿に泊まり、漱石と句会をともにしていた。

このような文学に素養のある人物が土木工学を専攻し活躍していたのであり、その人物に強く魅力を感じる。今後とも直木倫太郎研究を進めていく予定である。

最後に、本論文作成にあたり資料収集等で東洋大学国際地域学部古屋秀樹教授、および土木学会図書館坂本真至氏の協力があったことを明記し感謝致します。

注)

- 1)『関一口記』P.462、関一研究会編、財団法人東京大学出版会、1986
- 2)東京築港については、松浦「古市公威と港湾事業」『古市公威とその時代』pp.238～263、土木学会、2004、を参照のこと
- 3)この転職は、当時、直木と同様に東京帝国大学講師を務めていた内務省土木局治水課長兼工務課長・近藤虎五郎(帝国大学1887年卒)の誘いがあったと考えている。近藤は、地方土木行政に大きな力を持っていた。
- 4)『関一口記』pp.149～152、前出
- 5)大阪築港については、松浦「古市公威と港湾事業」『古市公威とその時代』pp.264～280、前出、を参照のこと
- 6)参照『第一次大阪都市計画事業編』pp.61～73、大阪市役所、1944

- 7) 『新修大阪市史第6巻』P. 438、大阪市、1994
- 8) 参照『第一次大阪都市計画事業編』pp. 73～105、前出
- 9) 参照『第一次大阪都市計画事業編』pp. 106～124、前出
- 10) この新たな分類は、1919年12月6日に通達された「街路構造令」に従ったものだろう。
- 11) 『関一日記』P. 972、前出
- 12) これ以前の「市区改正設計」では、第一等一類道路として20間以上とされている。だがこの幅員で事業化された道路はない。
- 13) 参照 石田頼房『日本近現代都市計画の展開』pp. 117～140、自治体研究所、2004
- 14) 1923年11月1日に開催された帝都復興院参与会で、計画説明にあたった池田宏復興院計画局長は、「街路ノ問題ハ思フニ復興事業計画ノ中ノ骨子ヲ為スモノト考エマス」と述べている。(『帝都復興事業誌 計画編・管理編・経理編』P. 26、復興事務局、1932年)
- 15) 街路新設・拡築のための事業用地買収の実績をみると、御堂筋では梅田・大江橋で1923年から始まったが、一等級大路鶴橋線ではそれ以前の21年から開始されていた。
- 16) 『第一次大阪都市計画事業編』pp. 181～198、前出、参照
- 17) 『第一次大阪都市計画事業編』pp. 198～208、前出、参照
- 18) 『第一次大阪都市計画事業編』pp. 405～423、524～534、前出、参照
- 19) 市街の地の中の遊休地に税をかけ、市街地の促進を図るとともに収入にもするものである。
- 20) 地価の値上がりは都市計画事業によって生じたので

ある。その増加を税として吸収しようとするものである。

- 21) 『第一次大阪都市計画事業編』pp. 488～510、前出、参照
- 22) 鈴木勇一郎『近代日本の大都市形成』pp. 221～245、岩田書院、2004
- 23) 街路用地のみではなく、それを超過して沿道の一定の範囲を収用し街路以外は区画整理を行うものである。沿道のみではなく、さらに広く区画整理を行うものが「集団整理」である。
- 24) 藤井肇男『土木人物事典』pp. 329～330、株式会社アテネ書房、2004
- 25) 春峰「人物月旦 工学博士直木倫太郎」『工学』19巻6号、pp. 71～72、1931
- 26) 直木は燕洋、永田は青嵐の俳号をもち、多くの俳句を詠んでいる。
- 27) 1923年11月1日に第1回帝都復興院参与会が開催された時、計画図面案は既に作成されていた。
- 28) 『故直木倫太郎博士追悼座談筆記』1943
- 29) 藤井『土木人物事典』によると、1923年当時、岡野は工務局長である。
- 30) 松浦茂樹「旧満州国の国土づくり」『国際地域学研究』第14号、東洋大学国際地域学部、2011

主要参考文献

- ・『第一次大阪都市計画事業編』大阪市役所、1944
- ・『帝都復興事業誌 計画編・管理編・経理編』、復興事務局、1932
- ・石田頼房『日本近現代都市計画の展開』、自治体研究所、2004