

首都建設委員会公告第 12 号 「首都高速道路に関する計画」 の立案経緯と路線計画の特徴

小澤 広直

正会員 早稲田大学助手 創造理工学部社会環境工学科 (〒169-8555 東京都新宿区大久保 3-4-1)

E-mail: hironaokozawa@aoni.waseda.jp (Corresponding Author)

本研究は、1953（昭和 28）年 4 月に首都高速道路に関する最初の公式計画として発表された、首都建設委員会公告第 12 号「首都高速道路に関する計画」について、既往研究や文献資料に基づいて立案経緯を整理するとともに、GIS を用いた地図分析に基づいて路線計画上の特徴を明らかにするものである。その結果、戦災復興計画街路を基盤とした路線選定の可能性や現在の首都高速道路の路線線形との類似性が浮かび上がった。

Key Words: Metropolitan Expressway, National Capital Construction Committee, Tamotsu Machida, Urban Planning History, Civil Engineering History after World War II

1. 序論

(1) 背景と目的

都市計画史の研究分野では、2018（平成 30）年に新都市計画法制定 50 年、2019（令和元）年に旧都市計画法制定 100 年を迎えたことから、「これらの『区切りのよい』100 年を、都市計画のこれまでの歩みを省察し、歴史的視点を持って都市計画の今後を展望する貴重な機会」¹⁾にしようとする動きがみられる。土木史の研究分野においても、2014（平成 26）年度から土木学会と文化庁の共同体制にて、戦後に建設されたインフラストラクチャーを文化財として評価するための基礎的調査を実施している²⁾。

このような背景から、特に戦後期の都市計画やインフラストラクチャーを対象とする歴史的研究の進展が期待されていると考える。またこの基礎的調査を契機として、筆者らはこれまでに首都高速道路を対象とした調査や研究を実施している^{3,4)}。

このような学術的背景のもと、本研究では、1953（昭和 28）年 4 月に発表された首都建設委員会公告第 12 号「首都高速道路に関する計画」に着目する。この計画は、当時建設省外局であった首都建設委員会が立案する首都建設計画の一項目として、東京都と建設省へ勧告する形で発表された、首都高速道路に関する最初の公式計画である。首都高速道路計画史に関する既往研究^{例えば 5,6,7)}に

おいて、この計画の存在や概略は述べられていたものの、立案に至るまでの背景や過程、路線計画の詳細などは十分に整理、検証されてこなかった。

一方で、首都建設委員会初代事務局長としてこの計画の立案責任者となっていた建設官僚・都市計画家の町田保については、拙稿⁸⁾にて氏の経歴と代表的な仕事を明らかにし、建設省復興課長時代における戦後の米国都市計画の視察経験が、首都高速道路の最初の公式計画の立案へとつながっていることを明らかにした。

以上を踏まえ、本研究では、1953（昭和 28）年 4 月発表の「首都高速道路に関する計画」（以降、委員会計画）の立案経緯を改めて整理するとともに、路線計画の特徴を明らかにすることを目的とする。

(2) 既往研究の整理と本研究の位置付け

本研究に関連する既往研究について整理する。首都建設委員会及び首都建設計画の根拠法となる首都建設法（1950（昭和 25）年 6 月公布・施行）に関する研究として、長谷川による一連の研究⁹⁻¹¹⁾があるが、法制定までの議論過程の分析が主であり、委員会計画への言及は見られない。

首都高速道路計画史に関する研究としては、新谷¹²⁻¹⁴⁾、篠原^{5,15,16)}、堀江⁶⁾、古川^{7,17,18)}など多くの蓄積があるが、前節でも述べたように、委員会計画の存在や概略に関す

る記述はあるものの、計画の立案経緯や路線選定、構造形式などの詳細に関する言及は必ずしも十分であるとは言えない。その一因として、委員会計画での計画内容が、その後の東京都や建設省での具体案、最終の都市計画決定において必ずしも継承されているとは言えず、いわば未完の計画となった点が挙げられると筆者は考える。

東京における未完の都市計画を扱った既往研究の代表例として石田¹⁹⁾が挙げられる。石田は、未完の都市計画となった理由と背景を探ることで当時の都市計画家たちの考えや社会・政治状況がよく見えてくること、実現しなかったことがその後の都市計画に決定的な影響を与えている場合があることを指摘している。未完計画を対象とした類似の研究として、小野²⁰⁾の明治期東京における公共造園空間の計画思想に関する研究、真田²¹⁾の東京緑地計画の計画理念に関する研究などがある。

また高速道路計画史の研究方法について、拙稿²²⁾による国内の既往研究のレビューから、今後必要な研究アプローチの一つとして地図分析を挙げ、設計図や当時の地形図などを重ね合わせることを提案している。

以上関連する既往研究の指摘を踏まえ、本研究は、首都高速道路計画史上に現れながらも実現しなかった委員会計画について、当時の立案経緯をできる限り丁寧に把握するとともに、発表された路線計画について当時の地図を用いた分析による検討を行う点に特徴がある。

(3) 方法と構成

本研究は4章構成となる。

1章では、背景と目的、既往研究の整理と本研究の位置付け、方法と構成を述べる。

2章では、委員会計画の立案経緯について、文献調査により詳細を把握し、年表を作成して経緯を整理する。

3章では、東京都公文書館に保管されていた資料や町田保ら委員会計画へ関与した人物による論考などから、委員会計画における路線計画の具体的な内容を把握するとともに、GISを用いた地図分析により路線選定や構造形式など路線計画の特徴を明らかにし、考察を行う。

4章では結論と今後の研究課題を述べる。

2. 委員会計画の立案経緯

(1) 本章の目的と方法

本章では、委員会計画の立案経緯を把握するため、既往研究や文献資料より首都高速道路計画に関する事項や戦後の道路政策・計画に関する事項を収集し、年表形式で整理する。またその中から、委員会計画の立案に影響を与えていると考えられる事項について、その経緯・内容を以下に詳述する^{注1)}。作成した年表を表-1に示す。

(2) 戦前～戦後の私案構想

首都高速道路計画の嚆矢は、山田正男が内務省都市計画東京地方委員会に在籍していた1938(昭和13)年に発案した「東京高速度道路網計画案」²³⁾である。その後、石川栄耀による1940(昭和15)年の「大東京地方計画と高速度自動車道路」²⁴⁾²⁵⁾、近藤謙三郎による1949(昭和24)～1950(昭和25)年の「ノン・クロス・ロード構想」²⁶⁾³¹⁾が発表された。これら3つの構想案は、いずれも環状放射型の路線網を計画し、米国の都市高速道路をモデルとしている。その一方で、山田や石川が戦前の国土防衛・地方計画的観点から都市内高速道路よりも都市間高速道路に重点を置いているのに対し、終戦後の近藤は都市内の交通処理を目的とする都市内高速道路を強く主張している点で差異が見られる。

1950(昭和25)年2月に、実業家の樋口実らが銀座周辺の外濠河川や新鉄道路線予定地を立体的に利用した高層ビルを建設し、新橋から羽田空港へ至る高速自動車専用道路を整備する「スカイウェイ・スカイビル構想」³²⁾³³⁾を立ち上げ、東京都に事業認可申請を出願する。しかしながら、大規模な高層ビルの建設や民間企業による公有水面の借地利用が問題視され、樋口らは翌1951(昭和26)年2月に、より具体的で実現可能性の高い「東京高速道路株式会社計画」³⁴⁾³⁷⁾として、高架式の高速自動車専用道路及び地下1階地上2階建ての高架下建築物の建設申請を再度出願した。公有水面の埋立利用については、その後の都議会や衆議院でも論争となったが、最終的に1952(昭和27)年8月に、運輸大臣から東京高速道路株式会社に対して、道路運送法に基づく一般自動車道事業免許が交付され、東京高速道路が建設されることとなった^{注2)}。

東京高速道路は、通行料を無料とする代わりに、高速道路の高架橋と一体構造となった高架下建築物の賃貸料により建設費を償還する形態を採用している点が特徴的であり、後のPFIの先駆けともいえる事例である。

(3) 町田保による米国都市計画の視察

1950(昭和25)年10月27日から同年12月25日までの約2か月間、当時建設省都市局復興課長の職にあった町田保は、米国への都市計画の視察に参加した。

この視察は、1950(昭和25)年5月の全国戦災都市連盟の発議により、戦災復興に際して「米国の諸都市を研究調査して、その良きアイディアを吾国都市の再建に取入れ、又吾国戦災都市の実情を紹介して直接間接の援助を求め」ること³⁸⁾を目的として、全国戦災都市連盟会長の石見元秀(当時、姫路市長)、全国戦災都市国会議員連盟会長の上林山栄吉(当時、衆議院議員)、町田保の3名が代表として派遣されたものである³⁹⁾。

表-1 委員会計画立案までの経緯

西暦	和暦	月	日	事項
1938	昭和 13	—	—	山田正男「東京高速度道路網計画案」発表
1940	昭和 15	8-9		石川栄耀「大東京地方計画と高速度自動車道路」発表
1945	昭和 20	8	15	ポツダム宣言受諾, 第二次世界大戦終戦
		11	5	戦災復興院 発足
		12	30	戦災地復興計画基本方針閣議決定
1948	昭和 23	1	1	建設院 発足
		7	10	建設院廃止, 建設省 発足
1949	昭和 24	6-9		近藤謙三郎「新しい都市の構成」発表 (ノン・クロス・ロードの提唱)
1950	昭和 25	2		樋口実ら「スカイウェイ・スカイビル構想」発表, 東京都へ事業認可申請
		5		町田保, 建設省都市局復興課長に就任
		6-7		近藤謙三郎「道路交通能力論」発表 (ノン・クロス・ロードの提唱)
		6		山田正男が建設省都市局計画課長補佐に就任
		6	28	首都建設法公布・施行
		10	27	全国戦災都市連盟の発議による米国 12 都市の都市計画の視察 (12/25 まで, 町田保が視察団の一人として渡米)
1951	昭和 26	2		樋口実ら「東京高速道路株式会社計画」発表, 東京都へ申請
		3		首都建設委員会が総理府外局として発足, 町田保が首都建設委員会初代事務局長に就任
		6	1	道路運送法公布
		7	1	道路運送法 施行
		10	6	日本都市計画学会 創立
1952	昭和 27	2	4	首都建設委員会から日本都市計画学会へ委託の「高速道路の規格の調査研究」開始
		6	10	道路法公布
		3	20	「高速道路の規格の調査研究」中間報告
		8	1	首都建設委員会が建設省外局へ移管
		8	11	樋口実らの「東京高速道路株式会社計画」について, 運輸大臣より道路運送法に基づく一般自動車道事業免許を下付
		8	22	首都建設委員会第 21 回定例委員会にて, 首都建設基本計画の一つとして, 高速道路に関する計画を (仮?) 決定
		10	27	首都建設委員会高速度道路計画協議会が開催, 専門家へ意見を聴取
		10	28	東京会館にて道路・交通関係者へ首都建設委員会より計画案を発表 (朝日新聞)
		11	4	日本都市計画学会による「高速道路の規格の調査研究」終了及び調査研究結果の報告 (調査終了まで 11 回の委員会を開催)
		12	5	道路法 施行
1953	昭和 28	2		首都建設委員会事務局で「首都建設計画の中 高速道路に関する計画」を作成
		3	10	首都建設委員会第 32 回定例委員会にて, 高速道路に関する計画を (正式?) 決定
		4	28	首都建設委員会公告第 12 号「首都高速道路に関する計画」発表 建設省及び東京都へ首都高速道路の建設を勧告
		6		道路構造令改正第 2 次案 通達 (正式な公布・施行は 1958 年 8 月)
		7		道路特定財源制度 創設
1954	昭和 29	5	20	第 1 次道路整備五箇年計画 閣議決定
		12		町田保が首都建設委員会初代事務局長より退任

視察した都市は、順にシアトル、ソルトレーク、シカゴ、デトロイト、ニューヨーク、ボストン、フィラデルフィア、ワシントンDC、ニューオリンズ、ダラス、ロサンゼルス、サンフランシスコの12都市である。町田は、帰国後の座談会において、

私向うへ行って一番感じましたのは、都市計画のテーマがすべて自動車に関係しておることです。駐車場の問題であるとか、高速道路フリーウェイ、あるいは住宅地帯の計画であるとか、シヴィックセンターの改造計画というようなものが一番私の関心の的であったのでありますが、いずれもこれは自動車に関係している。自動車交通をいかにさばるか、あるいは自動車をいかに防ぐか、駐車場をどういうふうに行かかという点があるのが現在の大きなテーマであったように思います。^{40)p132}

と述べ、米国の都市計画における自動車交通の存在の大きさに驚いていた。特に駐車場計画と高速道路計画については大きな関心を抱き、帰国後に執筆した論考において多く取り上げ、

日本に帰ってから何か此等のアイディアで日本の都市計画に取入れられるものはないかと考えてみた。日本で自動車が米国のようにたくさんになることはないであろう。然し段々と増加してゆくことは確であり余り困っていない今の中から駐車場に変わり得る空地を、広場や公園を成るべく保留して置きたいものである。(中略)第3にフリーウェイとまではゆかなく共東京の南北の連絡のために1本位交差の少ないExpress wayが造れる時代に早くなりたと思う。^{41)p77}

と米国視察で得たアイディアを日本に取り入れようと考えていたことが把握できる。

(4) 首都建設委員会の発足と首都建設計画の推進

1950(昭和25)年の首都建設法の公布・施行により、総理府の外局である首都建設委員会が東京都内における重要施設等の基本的計画となる首都建設計画の策定を行うことが定められた⁴²⁾。それに伴い、1951(昭和26)年3月に、町田保が首都建設委員会の初代事務局長に就任し、首都建設計画の策定推進に尽力していくこととなる。

翌1952(昭和27)年、町田は「首都建設計画として取り上げるべき問題」として24項目を掲げ^{43)、44)}、その中の一つとして「3. 高速度道路並びに駐車場に関する問題」を取り上げている。町田は、東京における都市計画上の大きな問題の一つとして、交通調整の問題を挙げ、「第一に膨大な通勤交通量を如何にして短時間に都心地区へ

運び込むかという問題、第二は都心地区内の自動車交通の雑踏を如何にして処理するかという問題」の大きく2つに分けられると述べた⁴⁵⁾。

東京の自動車交通の急激な増加の様子を目の当たりにした町田にとって、建設省都市局復興課長在任中のネイ国視察で刺激を受けた都市内高速道路計画は、この問題に対する解決策の一つとして考えられたと推察できる。事実、町田は都市内高速道路計画に関する論考^{46)、47)}の中で、以下のように述べており、米国をモデルとしていることが読み取れる。

この場合(筆者注:1952年頃の交差点交通の行き詰りの様子を指す)の解決策として、交差を立体化することが必要である。アメリカの都市ではワシントンの如き非常に大きなロータリー広場があるにも拘らず、一定限度を越した交差点に就ては之を立体化するため改造を行っている。然しこれも1ヶ所なら可能であるが、このような交差点が連続して出来る場合には結局、ノン・クロス道路を建設する以外に方法がない。^{46)p50}

最近の自動車交通の激増は欧米諸都市に於ては勿論、我が国の大都市に於ても終日街路交通の混乱を示現し、これが都市の保安、経済上に及ぼす影響は誠に深刻なものである。この事態を救済する一つの方策として近年アメリカの各都市では都市内高速道路の建設が開始され、既に著しい効果を挙げつつある。^{47)p5}

(5) 日本都市計画学会への研究委託

以上のような背景から、首都建設委員会は、東京における都市内高速道路の計画立案を試み、1952(昭和27)年2月から同年11月にかけて日本都市計画学会へ調査研究を委託した。日本都市計画学会は、学会内に高速道路規格調査委員会を設け、高速道路の規格に関する調査・検討を実施した⁴⁸⁾。

委員会の構成は表-2に示すようになっており、ノン・クロス・ロードを提唱した近藤謙三郎が委員長に就任、首都建設委員会事務局長を務める町田保、名神・東名高速道路の建設を率いた片平信貴(当時、建設大臣官房審議室)、後に首都高速道路計画をリードする山田正男(当時、建設省計画局都市建設課)、東京高速道路株式会社計画にも携わっていた秀島乾(当時、秀島計画事務所)などが委員に任命された。

(6) 首都建設委員会による公式計画の発表

首都建設委員会では、前述の日本都市計画学会への委託調査の結果をもとに、1953(昭和28)年4月28日に、首都建設委員会公告第12号「首都高速道路に関する計

画」(図-1, 1環状5放射, 総延長約49km)として, 東京における都市内高速道路計画を発表し, 建設省及び東京都へ首都高速道路の建設を推進するように勧告した。

表-2 高速道路規格調査委員会 委員構成^{48),注3)}

区分	氏名	所属・役職
委員長	近藤謙三郎	全国道路利用者会議幹事長
	片平信貴	建設大臣官房審議室
委員	石原耕作	建設省計画局都市計画課
	高谷高一	建設省計画局都市建設課長
	玉村栄二	建設省計画局都市建設課
	山田正男	建設省計画局都市建設課
	松井達夫	建設省計画局都市復興課長
	小宮賢一	建設省住宅局建築指導課長
	佐藤寛政	建設省道路局道路企画課長
	大塚勝美	建設省道路局道路企画課
	浅井新一郎	建設省道路局三国国道工事事務所
	南辰喜	運輸省自動車局業務部道路調査課長
	橋本正一	運輸省自動車局整備部車輛課長
	宮地栄三	運輸省高松陸運局長
	田中太郎	運輸省鉄道技術研究所次長
	五十嵐醇三	首都建設委員会計画第一課長
	町田保	首都建設委員会事務局局長
	井上孝	首都建設委員会事務局
	鈴木溪二	首都建設委員会事務局
	中村滋	首都建設委員会事務局
	塩沢弘	東京都建設局計画部長
	鈴木一郎	東京都建設局計画部都市計画課長
	鈴木信太郎	東京都建設局計画部
	坪田正造	東京都建設局道路部長
	三宅正夫	愛知県土木部都市計画課
	沼田政矩	東京大学工学部土木工学科教授
	星埜和	東京大学工学部土木工学科教授
	八十島義之助	東京大学工学部土木工学科助教授
塙克郎	東京都立大学工学部建設工学科	
比企元	復興建設技術協会理事長	
秋山和夫	復興建設技術協会理事	
近藤信一	復興建設技術協会理事	
秀島乾	秀島計画事務所長	

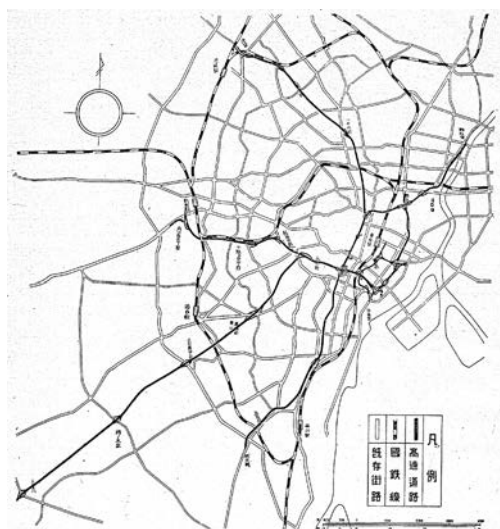


図-1 「首都高速道路に関する計画」路線計画図⁴⁷⁾

3. 委員会計画における路線計画の特徴

(1) 本章の目的と方法

本章では, 委員会計画における路線計画の具体的な内容について分析し, 路線計画上の特徴を明らかにする。研究方法としては, 日本都市計画学会及び首都建設委員会における委員会の議事録が残されていないため, 表-3に示した主な二次資料⁴⁷⁾⁻⁵⁰⁾をもとに, 実際の路線計画図をGIS上で復元し, 当時の地図(旧版地図)や航空写真との対照を行う。

(2) 路線計画の概要とGISによる路線計画図の復元

委員会計画は, 放射線である1号線(新宿線), 2号線(玉川線), 3号線(五反田線), 4号線(池袋線)と, 環状線である5号線(数寄屋橋線, 後の東京高速道路株式会社線)から構成される1環状5放射の総延長約49km, 総事業費約370億円の路線計画として立案されている(表-4)。構造形式については, 高架, 半地下, 地表, 地下, 橋梁の5種類が想定され, 高架, 半地下(開削), 地下の3種類については, 図-2に示すような標準断面図が考えられている。

本稿では, 図-1の路線計画図と当時の都市計画図⁵⁰⁾をもとに, GIS上にて推定復元した路線計画図を, 図-3として示す。

表-3 委員会計画に関する主な二次資料⁴⁷⁾⁻⁵⁰⁾

著者・発行者	タイトル等
首都建設委員会事務局	首都建設計画の中 高速道路に関する計画, 1953。(東京都公文書館所蔵)
首都建設委員会事務局	首都建設 首都建設委員会報告 1952-1953, pp.23-27, 1953.
近藤謙三郎	高速道路規格調査委員会報告, 都市計画, 第2巻, 第1号, pp.1-5&12, 1953.
町田保	都市に於ける高速道路計画について, 道路, 第54巻, 第1号, pp.5-10, 1954.
東京都建設局	東京特別都市計画図(地域、街路)昭和26年4月現在, 1951
国土地理院	地理院タイル年代別写真1945年~1950年(2015年3月25日提供開始)。
国土地理院	旧版地図25000分の1(東京首部, 東京西部, 東京西南部, 東京南部)

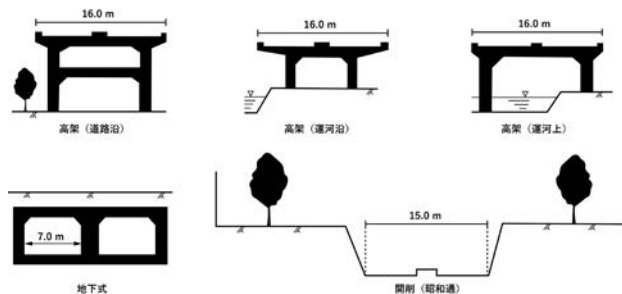


図-2 標準断面図^{50),M12図よりトレース}

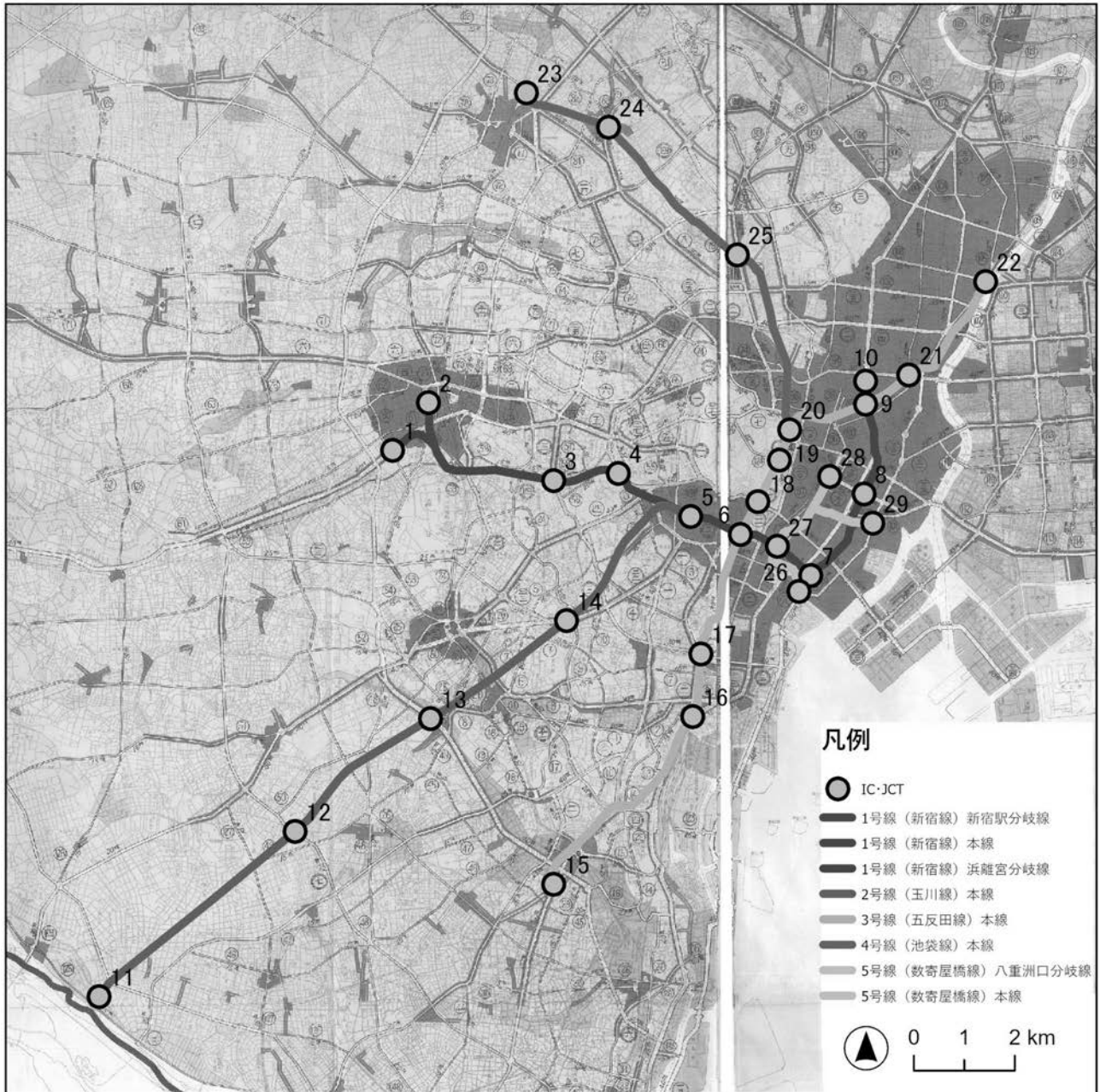
表4 高速道路事業費概算書(47,49)より作成(注4)

路線名			高架	半地下	地表	地下	橋梁	附帯施設	造作	工事費計	用地費	補償費	事務費	総計	
1号線 (新宿線)	角筈3丁目 ― 岩本町	角筈3丁目		870	60	835				1,765					
		千駄ヶ谷		104,400	6,000	668,000		77,840		856,240	21,120	15,840	86,800	980,000	
		千駄ヶ谷	紀国坂	520	1,520		560	20		2,620					
		紀国坂	日比谷	260,000	182,400		448,000	30,000	92,040	26,000	1,038,440	16,800	13,440	101,320	1,170,000
		紀国坂	日比谷	980	485		580	100		2,145					
		日比谷	万年橋	490,000	58,200		464,000	150,000	116,220	49,000	1,327,420	79,800	79,200	146,587	1,630,000
		万年橋	千代田橋	1,450				160		1,610					
		千代田橋	岩本町	725,000				240,000	96,500	72,500	1,134,000	568,800	261,600	195,600	2,160,000
		万年橋	浜離宮前	1,110				70		1,180					
		計		580,000	37,260	5,000		382,500	100,470	58,000	1,163,230	67,200	268,800	150,830	1,650,000
2号線 (玉川線)	玉川町 ― 永田町	玉川町		430	80				510						
		柿木坂		215,000	9,600			22,460	21,500	268,560	22,120	147,000	42,320	480,000	
		柿木坂	上目黒	5,650	3,265	110	1,975	605		11,605					
		上目黒	霞町	2,825,000	391,800	11,000	1,580,000	907,500	571,530	282,500	6,569,390	1,323,040	1,246,680	903,950	10,040,000
		霞町	竜土町	650	3,310	380		125		4,465					
		竜土町	永田町	195,000	397,200	38,000		187,500	81,770		899,470	55,030	63,360	101,790	1,119,650
		計		72,000	306,000			225,000	60,300		663,300	24,800	40,320	72,840	801,260
		計		885	1,505			195			2,585				
		計		442,500	180,600			292,500	91,560		1,007,160	49,920	124,800	118,190	1,300,070
		3号線 (五反田線)	西大崎 ― 駒形橋	西大崎		395	500		45		940				
泉岳寺前				197,500	60,000		67,500	32,500		357,500	17,280	43,200	41,800	459,780	
泉岳寺前	芝公園			1,045	1,020			85		2,150					
芝公園	日比谷			522,500	122,400		127,500	77,240		849,640	67,200	240,000	115,680	1,272,520	
日比谷	大手町			3,215	8,885	380		600		13,080					
大手町	昭和通			1,429,500	1,066,200	38,000		900,000	343,370		3,777,070	214,230	511,680	450,300	4,953,280
昭和通	浅草橋														
浅草橋	駒形橋														
計															
4号線 (池袋線)	池袋 1丁目 ― 池袋			池袋		1,555	485	85	530	85		2,740			
		大塚		777,500	58,200	8,500	424,000	127,500	139,570	77,750	1,613,020	205,400	255,300	206,280	2,280,000
		大塚	八千代町	2,270	110			65		2,445					
		八千代町	大手町	1,135,000	13,200			97,500	124,570	113,500	1,483,770	73,000	282,300	180,930	2,020,000
		計		940	305	20	370	60		1,695					
		池袋	池袋	470,000	36,600	2,000	296,000	90,000	89,460	47,000	1,031,060	118,100	374,400	156,440	1,680,000
		池袋	池袋		200	80	1,525			1,805					
		池袋	池袋	930	90			265		1,285					
		池袋	池袋	465,000	10,800			397,500	87,330	46,500	1,007,130	273,600	172,800	146,470	1,600,000
		池袋	池袋	1,010				160		1,170					
池袋	池袋	505,000				240,000	74,500	50,500	870,000	240,000	172,800	127,200	1,410,000		
池袋	池袋	1,520	60			145		1,725							
池袋	池袋	760,000	7,200			217,500	98,470	76,000	1,159,170	187,200	652,800	200,830	2,200,000		
池袋	池袋	8,225	1,250	185	2,425	780		12,865							
池袋	池袋	4,112,500	150,000	18,500	1,940,000	1,170,000	739,100	411,250	8,541,350	1,097,300	1,910,400	1,150,950	12,700,000		
5号線 (数寄屋橋線)	浜離宮 ― 市場通中橋	浜離宮		445	760		95		1,300						
		市場通中橋		222,500	91,200			142,500	45,620	22,250	524,070	39,420	93,600	62,910	720,000
総計		池袋		2,610			65		2,675						
		池袋		1,305,000			97,500	140,250	130,500	1,673,250	37,440	187,200	192,110	2,090,000	
総計		池袋		3,775	160		365		4,300						
		池袋		1,887,500	19,200		547,500	245,420	188,750	2,888,370	192,960	787,200	381,470	4,250,000	
総計		池袋		6,830	920		525		8,275						
		池袋		3,415,000	110,400		787,500	431,290	341,500	5,085,690	269,820	1,068,000	636,490	7,060,000	
5号線 (数寄屋橋線)	浜離宮 ― 市場通中橋	浜離宮		2,370	470		90	250		3,180					
		市場通中橋		1,135,000	56,400		72,000	375,000	163,840	113,500	1,915,740			194,260	2,110,000
総計		池袋		26,290	14,790	675	4,490	2,760	0	49,005					
		池袋		12,917,000	1,774,800	67,500	3,592,000	4,140,000	2,249,130	1,148,750	25,889,240	2,904,390	4,736,760	3,335,950	36,863,280

凡例

上段：延長 (m)

下段：工事費 (千円)



IC・JCT 名称^{注5)}

1 角筈三丁目	9 本町二丁目	17 芝公園	25 八千代町
2 新宿駅	10 岩本町	18 祝田町	26 新橋
3 信濃町	11 二子玉川環状8号	19 東京駅前	27 有楽町
4 紀の国坂	12 環状7号	20 大手町	28 東京駅
5 議事堂脇	13 中目黒	21 浅草橋	29 市場通中橋
6 日比谷	14 霞町	22 駒形橋	
7 築地	15 五反田	23 池袋	
8 八重洲通り	16 札の辻	24 大塚	

図-3 「首都高速道路に関する計画」路線計画復元図(47-56)をもとに作成

(3) 路線計画の特徴

前節で復元した路線計画図の分析から浮かび上がった路線計画の特徴について、以下に示す。

a) 戦災復興計画街路を基盤とした路線選定の可能性

委員会計画に関与した山田正男は、生前のインタビューで、「昭和 28 年の首都建設委員会の計画は、ロスの高速道路を真似て、戦災復興都市計画街路の上に沿って高速道路を乗せる計画を作ったもの」^{50)注6)}であることを述べている。既往研究において、この山田の発言に対する検証を行っている様子は管見の限り見られない。

本研究で、復元した路線計画図と当時の都市計画図⁵⁰⁾との重ね合わせたところ、表-5に示す一部の区間において、戦災復興計画街路上を首都高速道路の路線として選定している可能性が浮かび上がった。

b) 現在の首都高速道路の路線線形との類似性

委員会計画と現在の首都高速道路の路線線形を比較したところ、万年橋～岩本町間、及び紀国坂～千駄ヶ谷間での線形が類似していることが把握できた。

特に、万年橋～兜町付近では掘割（半地下）構造及び紀国坂～信濃町付近ではトンネル（地下道）構造が委員会計画と現在の双方で採用されており、わずかながらも委員会計画の継承が見られた。

c) 二子玉川への延伸

委員会計画の 2 号線（玉川線）は、東海道方面への都市間高速道路との接続を意識し、二子玉川まで到達する計画となっていた。本研究の地図分析では、2 号線の終点である二子玉川環状 8 号 JCT は、現在の第三京浜道路玉川 IC の位置と一致していることが明らかとなった。

d) 東京高速道路株式会社線の組み込み

委員会計画とほぼ同時期に計画、建設開始された東京高速道路株式会社線については、委員会計画の中で唯一の環状線である 5 号線（数寄屋橋線）として組み込んでいる（図-4）。現在の首都高速道路においても、1959（昭和 34）年の都市計画決定の際にも、東京高速道路株式会社線を東京都市計画都市高速道路 8 号線として組み込んでいることから、路線網に組み込むという考え方が継承されている様子が見て取れる。

e) IC・JCT 形状

委員会計画における IC・JCT の形状についてはそのほとんどが定かではないが、1 号線（新宿線）と 3 号線（五反田線）が交差する日比谷 JCT 及び本町二丁目 JCT では、一方を高架、もう一方を地下とし、平面の一般街路をロータリーとする形状（図-5）が想定されていたことが把握できた。

f) 皇族系施設への配慮の可能性

復元した路線計画図と旧版地図の重ね合わせから、路線計画上、1 号線（新宿線）での赤坂御所付近（現・赤坂離宮）・新宿御苑、3 号線（五反田線）での宮城外苑

表-5 戦災復興計画街路上に位置する区間

委員会計画での区間	対応する戦災復興計画街路
1号線（新宿線）： 江戸橋付近～岩本町	幹線放射街路 12 番：中央区江戸橋付近～千代田区神田岩本町付近
3号線（五反田線）： 祝田橋～芝公園	幹線放射街路 21 番：千代田区霞ヶ関 1 丁目～港区芝公園付近
4号線（池袋線）： 大塚～八千代町	補助線街路 79 番：豊島区巢鴨 1 丁目～文京区春日付近

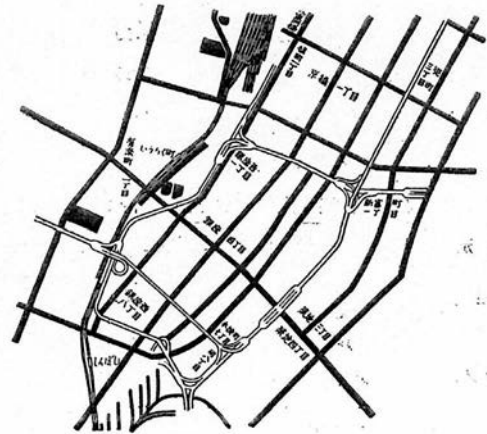


図-4 東京高速道路株式会社線の組み込み^{50),M14}図

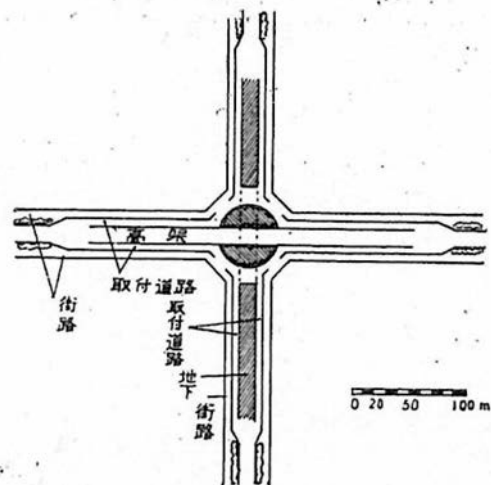


図-5 委員会計画での JCT 形状^{50), M13}図

（現・皇居外苑）などの皇族系施設については避けるようになされていると考えられる。皇族系施設への配慮という視点は、現在の首都高速道路でも赤坂見附高架橋や三宅坂 JCT などで行われており、また東京での都市内高速道路独自の視点であると考えられる。

4. 結論

(1) 本研究の成果

本研究では、首都高速道路の最初の公式計画として 1953（昭和 28）年 4 月に発表された「首都高速道路に関

する計画」について、立案経緯を改めて整理するとともに、路線計画の特徴を明らかにした。例えば、戦災復興計画街路を基盤とする路線選定の可能性や、現在の首都高速道路の路線線形との類似性などが浮かび上がった。

(2) 今後の展望

2章で述べた通り、戦前から戦後にかけての私案構想のモデルや委員会計画の立案責任者の海外視察対象地は、全て戦後の米国であった。日本都市計画学会での調査検討に関わった山田正男がロサンゼルス的高速道路を真似て委員会計画を作成したこと⁵⁷⁾、同じく井上孝がニューヨークの首都圏計画「ニューヨーク・リージョナル・プラン」を参考にしたことを述べている⁵⁸⁾。

以上を踏まえ、1940～1950年代頃の米国における都市内高速道路計画の実態を把握し、委員会計画との関連性を考察することを今後の展望としたい。

謝辞：本稿は、早稲田大学特定課題研究助成費 2021C-550 及び 2022C-120, JSPS 科研費 23K04165 の助成を受けたものである。記して感謝申し上げます。

NOTES

- 注1) 本章の各節の内容は、筆者の先行研究（文献 4）及び 8)）の記述をもとに加筆修正したものである。
- 注2) 東京高速道路株式会社線に関する歴史的経緯については、堀江興：戦後の東京の民間会社による外濠高速道路建設経緯，土木史研究，第 14 号，pp.31-44，1994. が詳しい。
- 注3) 委員の記載順序について、文献 49) ではイロハ順となっていたが、筆者が所属組織順に変更した。
- 注4) 表-4 の作成の際に、一部計算ミスと思われる箇所があったため、路線ごと、構造形式ごと双方の総計が合うように筆者が修正した。総事業費は変更していないため、特段の問題は生じていない。
- 注5) 委員会計画では、取付部という用語が用いられており、IC（インターチェンジ）や JCT（ジャンクション）という用語は使用されていない。本研究ではわかりやすさを優先し、委員会計画、現在ともに IC、JCT の用語を用いることとする。
- 注6) 文献 57) には、「山田正男氏の発言をとりまとめたものであり、事実と異なっているもの、記憶違いのものなどが含まれている可能性がある」との注意書きがなされている。

REFERENCES

- 1) 中島直人：都市計画の思想と場所 日本近現代都市計画史ノート，p.1，東京大学出版会，2018.
- 2) 阿部貴弘：戦後土木施設の歴史・文化的価値に関する調査，土木学会誌，Vol.101，No.4，pp.30-33，2016.
- 3) 佐々木葉，小澤広直：戦後土木施設としての首都高速道路の特質に関する一考察，土木史研究講演集，Vol.38，pp.209-214，2018.

- 4) 小澤広直，佐々木葉：首都高速道路の路線網計画及び構造物設計の思想と手法に関する通史的考察，土木史研究講演集，Vol.39，pp.69-80，2019.
- 5) 篠原修：首都高速道路の計画と設計思想，土木計画学研究・論文集，No.2，pp.37-44，1985.
- 6) 堀江興：東京の高速道路計画の成立経緯，土木計画学研究・論文集，No.13，pp.1-22，1996.
- 7) 古川公毅：首都高速道路のネットワーク形成の歴史と計画思想に関する研究，東京大学博士学位論文，2008.
- 8) 小澤広直，佐々木葉：都市計画家 町田保の経歴と仕事，土木学会論文集 D2（土木史），Vol.77，No.1，pp.38-52，2021.
- 9) 長谷川淳一：首都建設法の制定に関する一考察(1)，経済学雑誌，第 105 巻，第 4 号，pp.49-66，2005.
- 10) 長谷川淳一：首都建設法の制定に関する一考察(2)，経済学雑誌，第 106 巻，第 1 号，pp.15-35，2006.
- 11) 長谷川淳一：首都建設法の制定に関する一考察(3)，経済学雑誌，第 106 巻，第 2 号，pp.13-47，2006.
- 12) 新谷洋二：首都高速道路以前の構想をめぐって，高速道路と自動車，第 22 巻，第 7 号，pp.7-11，1979.
- 13) 新谷洋二：首都高速道路の路線計画に関する史的的研究（前編），高速道路と自動車，第 23 巻，第 1 号，pp.34-39，1980.
- 14) 新谷洋二：首都高速道路の路線計画に関する史的的研究（後編），高速道路と自動車，第 23 巻，第 3 号，pp.21-27，1980.
- 15) 篠原修，天野光一，阪井清志：首都高速道路の景観評価，第 4 回日本土木史研究発表会論文集，pp.81-89，1984.
- 16) 篠原修，天野光一：都市高速道路の景観設計思想の比較研究 東京、大阪、ニューヨーク、パリを対象に，土木計画学研究・論文集，No.3，pp.89-96，1986.
- 17) 古川公毅：首都高速道路のネットワーク形成の歴史（その 1），高速道路と自動車，第 50 巻，第 8 号，pp.30-34，2007.
- 18) 古川公毅：首都高速道路のネットワーク形成の歴史（その 2），高速道路と自動車，第 50 巻，第 9 号，pp.38-43，2007.
- 19) 石田頼房：未完の東京計画 実現しなかった計画の計画史，筑摩書房，1992.
- 20) 小野良平：明治期東京における公共造園空間の計画思想，東京大学農学部演習林報告，103 号，pp.121-241，2000.
- 21) 真田純子：東京緑地計画の計画理念に関する研究，東京工業大学博士学位論文，2005.
- 22) 小澤広直，佐々木葉：高速道路計画史研究に関するレビュー，土木史研究講演集，Vol.41，pp.193-198，2021.
- 23) 山田正男：時の流れ 都市の流れ，pp.118-123，1973.（内務省都市計画東京地方委員会：東京高速度道路網計画案，1938.を収録）
- 24) 石川栄耀：大東京地方計画と高速度自動車道路，道路，16 号，pp.36-40，1940.
- 25) 石川栄耀：大東京地方計画と高速度自動車道路（承前），道路，17 号，pp.9-14，1940.
- 26) 近藤謙三郎：新しい都市の構成 スライド制路幅拡張法 ノン・クロス・ロード，新都市，第 3 巻，第 6 号，pp.2-6，1949.

- 27) 近藤謙三郎：新しい都市の構成（2），新都市，第3巻，第7号，pp.2-4，1949.
- 28) 近藤謙三郎：新しい都市の構成（3），新都市，第3巻，第8号，pp.3-7&32，1949.
- 29) 近藤謙三郎：新しい都市の構成（4），新都市，第3巻，第9号，pp.2-6，1949.
- 30) 近藤謙三郎：道路交通能力論 都市交通の行詰りとその対策，道路，第112号，pp.160-163，1950.
- 31) 近藤謙三郎：道路交通能力論（2）都市交通の行詰りとその対策，道路，第113号，pp.213-219，1950.
- 32) 東京高速道路株式会社：東京高速道路三十年のあゆみ，pp.44-49，1981.
- 33) 石川栄耀：明日の道路，道路，第119号，p.4，1951.
- 34) 前掲32），pp.50-87.
- 35) 近藤信一：難波橋紺屋橋間高速道路計画，道路，第144号，pp.67-70&82，1953.
- 36) 近藤信一：東京高速道路の建設計画について，第1回日本道路会議論文集，pp.376-378，1953.
- 37) 松本喜三：都市高速度自動車道路について，第3回日本道路会議論文集，pp.707-708，1955.
- 38) 町田保：米国より帰って，建設時報，第3巻，第2号，pp.14-16，1951.
- 39) 町田保：米国の諸都市を廻りて，新都市，第5巻，第2号，pp.5-9，1951.
- 40) 町田保ら（座談会）：米国の道路と日本の道路，道路，第51巻，第5号，pp.132-143，1951.
- 41) 町田保：米国の都市計画と道路，道路，第51巻，第3号，pp.75-77，1951.
- 42) 国土庁大都市圏整備局監修，三大都市圏政策形成史編集委員会編：三大都市圏政策形成史—証言 首都圏・近畿圏・中部圏—，ぎょうせい，2000.
- 43) 町田保：首都建設計画の構想，新都市，第6巻，第1号，pp.10-13，1952，
- 44) 町田保：首都建設計画と交通問題，東商，第57号，pp.23-25，1952.
- 45) 町田保：首都建設の新しい希望，道路，第52巻，第1号，pp.5-7，1952.
- 46) 町田保：首都の高速道路計画に就て，道路，第53巻，第2号，pp.50-51，1953.
- 47) 町田保：都市に於ける高速道路計画について，道路，第54巻，第1号，pp.5-10，1954.
- 48) 近藤謙三郎：高速道路規格調査委員会報告，都市計画，第2巻，第1号，pp.1-5&12，1953.
- 49) 首都建設委員会事務局：首都建設計画の中 高速道路に関する計画，1953（昭和28年2月発行，東京都公文書館所蔵）.
- 50) 首都建設委員会事務局：首都建設 首都建設委員会報告 1952-1953，pp.23-27，1953.
- 51) 国土地理院：地理院タイル 年代別写真 1945年～1950年（2015年3月25日提供開始）.
- 52) 国土地理院：旧版地図 25000分の1，東京首部（リスト番号76-2-4-5），1952.
- 53) 国土地理院：旧版地図 25000分の1，東京南部（リスト番号76-3-3-5），1947.
- 54) 国土地理院：旧版地図 25000分の1，東京西部（リスト番号76-6-2-5），1952.
- 55) 国土地理院：旧版地図25000分の1，東京西南部（リスト番号76-7-1-5），1947.
- 56) 東京都建設局編：東京特別都市計画図（地域、街路）昭和26年4月現在，1951（東京都公文書館所蔵，内田祥三関係資料U519.83-け-2332）.
- 57) 首都高速道路公団：首都高速道路公団史，p.7，2005.
- 58) 井上研究会：井上孝 都市計画を担う君たちへ，pp.49-50，2002.

(Received April 10, 2023)

A HISTORICAL STUDY ON THE FIRST OFFICIAL PLAN OF METROPOLITAN EXPRESSWAY

Hironao KOZAWA

This paper clarifies the planning history and route planning features of “The Plan for Metropolitan Expressway in Japan”, published as National Capital Construction Committee Notice No.12, April 1953. As a result of the survey of previous research and literatures and the analysis using geographic information systems, the possibility of route selection based on the war-damaged reconstruction plan roads and the similarity with the route alignment of the present Metropolitan Expressway emerged.