

近代の遺産「百メートル道路」を考える

井上勇一*

徳川将軍家の城下町江戸が東京となり、明治維新政府の首都となって、日本の近代化は幕を開けた。

明治維新政府の最大の課題は、近代国家として欧米列強諸国の認知を受けるために、何よりも安政年間に徳川幕府が列強諸国との間に締結した不平等条約を改正することにあり、徳川幕藩体制下の社会制度を改革し、憲法を制定し、法治国家としての体裁を整えるなど、政治・経済・文化のあらゆる面において日本が欧米諸国に模した近代国家へと変貌することを余儀なくされていた。

しかし、産業革命によって高度に資本主義の発展した欧米帝国主義国家に比べて、300年におよぶ鎖国政策によって遅れた産業を興し、社会資本を充実させていくことは一朝一夕に成し遂げられるのではなく、産業革命ですら日清戦争によってようやくその端緒を開くことができたように、幕藩体制から中央集権国家へと脱皮しようとする明治維新政府の政策課題において、社会資本の充実といったことの優先順位は決して高くはならなかった。

明治2年7月8日、外務省など中央省庁が設置され、外務省は旧黒田藩上屋敷におかれたように、江戸城周辺の旧大名屋敷は、霞が関界隈は官庁街に、また丸の内界隈は経済界のヘッド・クォーター街へと変貌することとなった。しかし、そうした変革が、江戸時代にすでに世界でも有数な100万都市に成長していた東京の住宅街にまでおよぶには、さらに年月を必要とした。

それはとりもなおさず、幕臣勝海州と官軍西郷隆盛の江戸開城の和議が成立することによって江戸が戦火から免れたからにはかならず、江戸が戦火にまみれていれば、明治維新政府は、近代国家建設の一環として、当然に「大日本帝国」の首都建設をも成

し遂げなければならなかったであろう。

明治5年に新橋・横浜間に鉄道が開通した。鉄道という英国の近代科学技術の傑作は同じ時期に清国にも伝えられているが、清国が鉄道を建設することになるのは日本よりさらに遅いように、鉄道建設は近代化を推進しようとする明治新政府による強い意欲の現れであった。しかし、こうした国をあげての近代化の中であって、都市をつくるということは明らかに近代化の波に乗り遅れていた。

もちろん、ガス灯がつくれ煉瓦づくりの建物が建築されるなど、東京の中心は欧化主義の影響を受けて表面的には変わっていったものの、それは、例えば、鹿鳴館に象徴される井上馨外務卿の極端ともいえる欧化政策にみることができるよう、首都東京が近代都市であるかのごとくにみせるためのいわば演出であって、一般の住宅地などの市街はそのままに残され、必ずしも近代国家の首都としてふさわしい街並みへと変わるものではなかった。

しかしながら、大正12年9月1日に東京を襲った関東大震災は、東京の大半を灰燼に帰し、明治維新以来、東京は初めて近代国家の首都建設という課題に直面することとなった。

たまたま震災のその日に誕生した山本権兵衛内閣後藤新平内相は、かかる非常事態に直面し、単なる復旧ではなく、無から有をつくるような壮大な震災復興計画をとりまとめた。特に、後藤が構想した広幅員道路は、単に道路幅を広くすることによって幹線道路としての機能を果たすということだけではなく、防火帯の役割をも果たすなど、例えば、パリのシャンゼリゼに倣った多目的都市空間を創造するものであった。財政事情の制約の故にこの震災復興計画は計画倒れに終わったが、幻のように消え去ったその震災復興計画は、「大風呂敷」と呼ばれた後藤の面目を躍如とするに十分なほどに大規模なもので

* 外務省総務課情報記録公開室
Assistant Chief Historian,
Ministry of Foreign Affairs

あった。

それから25年、昭和20年3月10日の米空軍による空襲は、再び東京下町の大半を焼き尽くし、その焼け跡の中で日本は未曾有の敗戦を迎えた。しかし、その敗戦は東京にとって再び都市を建設するという機会となるものであったが、その戦災復興計画も、また震災復興計画と同じように、限られた財源の中では決して十分な成果をあげるまでにはいたらなかった。

戦災復興計画において、後藤の構想した広幅員道路は「百メートル道路」となって、東京のみならず、全国の都市の復興事業の中に受け継がれていったが、実際に建設されたのは全国でもわずかに3路線のみであったことはこれを示している。

東京では、震災復興計画も、戦災復興計画も、いずれも財政の限界などから縮小を余儀なくされ、その結果は、今日、遷都が政策課題として取り上げられるほどに東京の改造は不可能な状況にたちいたっている。財政の制約があったにせよ、また想像を上回る都市への集中ということがあったにせよ、このことは、生き物のごとくに成長する「都市」というものについて、長期的な展望をもつことがいかに重要であるかを教えている。

「百メートル道路」は多目的の都市空間を創造するものであり、単に交通だけでなく、公園や広場、緑地、防災などのための社会的空間を形成するものである。100メートルというのは単に道路の幅の問題ではなく、過密化の進む都市の中であって、「百メートル道路」のスペースには都市が抱える幾多の問題を解決する鍵が凝縮されているように見える。

それだけに、「百メートル道路」を計画し、建設するというプロセスには総合的に都市を計画するという基本理念が必要であり、今日の東京、あるいは日本の多くの都市が抱える課題を考えるに際しては、「百メートル道路」の功罪も含め、その意義を再認識する必要があるのではないかと思う。

西山康雄東京電機大学教授は、本特集の論文にお

いて、我が国の都市計画のパターンを外科手術的改造と漢方医療的改造とに類型化している。地震や大火など災害によって、また戦争によって灰燼に帰した都市を再生するというものが外科手術的改造ということであれば、区画整理事業あるいは再開発事業といったものに代表される特定地区の整備はさしずめ漢方医療的改造ということになる。

ただ、区画整理事業や再開発事業といった漢方医療的改造は、東京ないし首都圏といった平面からすれば単なる一点の改造にすぎず、これが東京という面的な広がりをもつようになることは容易ではない。他方、面的な広がりをもつ外科手術的改造を行うこととすれば、とりもなおさず、放射線や環状線といった幹線道路の建設は不可欠であるが、東京では「百メートル道路」が実現できなかったことに端的に示されているように、外科手術的都市改造には多大な困難が伴うこともうかがい知れる。

しかしながら、外科手術的改造が不可能であるとして、果たして漢方医療的改造を繰り返すことによって、東京という世界にも稀な巨大都市の根本的な改造がなされるのであろうか。

このような観点から、本誌特集において「百メートル道路」を取り上げた。

明治維新以来の我が国の近代化の過程において、東京の都市改造は今世紀最大の公共事業であり、また課題でもあったとってよいであろう。しかし21世紀を目前に控え、今世紀において二度にわたる外科手術的改造の機会をつかまえることのできなかった東京は、その根本的改造を21世紀の課題として先送りしなければならなくなっている。

江戸が東京という近代都市として再生する過程において生まれた「百メートル道路」構想も、また近代の遺産として次の世紀に引き継がれることになろう。21世紀においても果たして東京の都市改造が実現できるかどうかは疑問なしとはいえないが、今、改めて「百メートル道路」のもつさまざまな意義について考えてみたい。