

東京の戦災復興計画と幻の百メートル道路

堀江 興^{*}

明治時代初期、東京銀座に近代的広幅員道路が建設された。その後「東京市區改正条例」や大正時代の「震災復興街路計画」でも広幅員道路が整備された。昭和21年3月、国と東京都はかねてからの思想に由来する幅員百米の幹線街路計画を定めた。しかし戦後の極度のインフレ経済により、昭和25年3月までに、すべての百メートル道路計画は大幅に縮小され、幻と化して今日に至っている。

The Postwar Reconstruction Project and the Dream of 100-meter Wide Roads in Tokyo

Koh HORIE^{*}

At the beginning of the Meiji period (1868–1912), wide roads were constructed in Ginza, Tokyo. Following this, the Tokyo Metropolitan Redevelopment Act and also post-earthquake radical road project of the Taisho period planned for the building of wide road. In March 1946, an arterial road project comprising several 100-meter wide roads, which came from the past plans, was introduced in Tokyo as well as the rest of nation. However, as a result of postwar economic inflation, the project was not completed until March 1950 on a greatly reduced scale and has remained a mere dream until today.

序

本研究は、第二次世界大戦により焦土と化した東京で、幅員百メートルの道路が計画されたにもかかわらず、わずか5年ですべて大幅に縮小された経緯を明らかにすることを目的として、明治から昭和に至る幹線道路形成過程を基に論述したものである。このため、戦後の東京都の内部文書(未公開)、都市計画審議会の速記録(一部公開)、筆者の東京の幹線道路計画に関する既往の一連の研究成果等を基礎として、百メートルの計画思想、キーパーソン像、核

心の議論に乏しかった審議会、マッカーサー司令部の偏見、財政と遊離した計画決定等に視点を当て、今日まであえてなされることの少なかった評価を行ったものである。

1. 東京の道づくりのあゆみ

(明治時代～昭和時代《戦中期》)

1-1 明治時代の道路網計画

1) 東京で最初の幹線道路

1867(慶応3)年10月、徳川慶喜による大政奉還を契機として、同年12月王政復古が実現し、翌年7月には江戸が東京と改称され、さらに、9月には元号が明治に変わった。ここに1590(天正18)年8月の徳川家康による江戸入城以来、277年に及んだ全国的な徳川政権は終焉を迎えた。

* 新潟工科大学工学部教授
Professor, Faculty of Engineering,
Niigata Institute of Technology
原稿受理 1997年12月22日

しかし、時代は明治に代わったとはいえ、都市の姿は旧態依然としたままで、道路をはじめとした社会基盤施設の整備は、良好なものではなかった。明治政府は、日本の帝都東京の都市整備水準を欧米先進諸都市並みに引き上げるためには、まず幹線道路の整備が必要であることは認識していた。

たまたま1872(明治5)年2月、築地から銀座一帯が大火によって灰燼に帰す事態が発生した。政府や東京府は、ニューヨークやロンドン、パリの幹線道路の幅員と、当時広々とみなされていた五街道の幅員との中間をとる形で、幅員15間(27m)の幹線道路を、この焼跡につくることを決めた。このとき中心的役割を果たしたのは政府側の井上馨大蔵大輔と、東京府側の由利公正知事であった。復興については井上の意向が強く働き、外国人技師ウォートルスを使って、銀座通りと沿道をレンガ造りに改める全体工事が進められたが、大火後わずか6年で完成している。この大通りには、松、桜、楓が植栽され、ガス燈がともされ、さらに1882(明治15)年6月には、新橋～日本橋間を鉄道馬車が走り始めている。この銀座通りこそ、当時の東京でもっとも斬新的で近代的な最初の幹線道路となった。

2) 東京市区改正道路の成案化

東京の都市計画の成案化については、明治10年代から模索が続けられていた。

実際に東京の都市計画を推し進めたのは、第8代東京府知事芳川顕正である。芳川は府知事就任後、土木技官原口要の協力を得て、2年余をかけて東京の都市問題の分析や外国諸都市の実状を比較し、計画案にまとめた。1884(明治17)年11月、芳川はその計画案を内務卿山縣有朋に「市區改正ノ儀ニ付上申」として上呈している。この中で芳川は、従来の都市政策に体系性が欠如していたことを指摘し、市区改正は全面的に東京を更新するのではなく、可能な所から改良していくのがよいと主張した¹⁾。芳川はロンドン、パリ、東京の地積や人口などを比較し、国際的視野から東京の整備のあり方を考えていたのである。

芳川の示した市区改正計画は、道路、河川、鉄道、橋梁だけが示され

るものであった。このうち道路についての最大の特徴は、東京市域内の計画道路網を位置づけ、各路線の始点・終点を明示し、幅員別に1～5等の等級をつけて格付けを行っていること、また道路の幅員構造を明らかにし、幹線道路については、車道と歩道を明確に分離していることである。

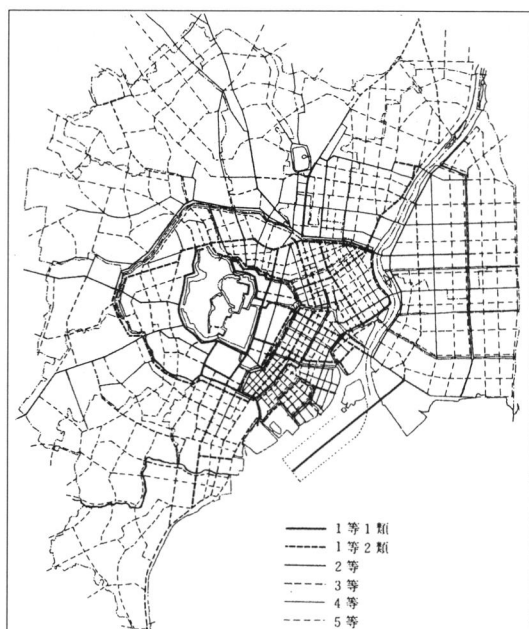
この上申書は、1884(明治17)年12月、内務省内に開設された東京市區改正審査会で逐一審査が行われた。東京市區改正審査会は、道路計画について4回にわたり審議を行っている。その結果、「道路」については、各等級とも、道路の全体幅員が「以上」という形で1ランクずつ引き上げられている²⁾。

政府は、東京市區改正審査会(会長芳川顕正)からの審査結果を実現に移すため、1888(明治21)年3月、「東京市區改正条例」案を元老院に付議した。しかし元老院は、東京市區改正を条例にする必要はない、陸海軍の軍備をおろそかにはできない等の意見が続出し、廃案にしてしまった。これに対し山縣を中心とした閣僚は、閣議で元老院の否決結果を無視し、天皇の絶対的権力である「勅令」の強行手段を以って、この「東京市區改正条例」を、1888(明治21)年8月公布させてしまったのである。

この条例の公布後、東京市区改正計画は、改めて内務省内の「東京市區改正委員会」で審議が行われ

Table 1 東京市区改正設計中「道路」幅員設計の変遷

道路等級	案名	設計幅員	中央車馬道幅員	各左右歩道幅員	(路線数)
一類	東京府知事案	15間	9間	3間	1
	審査会案	20間以上	14間以上	//	9
	委員会案	//	12間以上	4間以上	10
一・二類	東京府知事案	12間	7間	2.5間	9
	審査会案	15間以上	10間以上	//	19
	委員会案	//	//	2.5間以上	18
二等	東京府知事案	10間	6間	2間	22
	審査会案	12間以上	8間以上	//	21
	委員会案	//	//	2間以上	20
三等	東京府知事案	8間	5間	1.5間	10 84(号外)
	審査会案	10間以上	6間以上	2間	61
	委員会案	//	//	1.5間以上	41
四等	東京府知事案	6間	区別セズ	区別セズ	多
	審査会案	8間以上	5間以上	1.5間	38
	委員会案	//	//	1間以上	57
五等	東京府知事案	4間	区別セズ	区別セズ	多
	審査会案	6間以上	//	3尺以上	多
	委員会案	//	4間以上	但シ車道ヲ区別セサルコトアルヘシ	170
等外	東京府知事案	-	-	-	-
	審査会案	-	-	-	-
	委員会案	6間未満	区別セズ	区別セズ	-



注) 原図縮尺：1/15,000、方位：上方北。

Fig.1 東京市区改正委員会議定計画図⁴⁾

ることとなった。その結果、Table 1にみるように、道路の全体幅員は審査会案をほぼ踏襲するものとなっている³⁾。

委員会は、東京市区改正計画を復申案にまとめ、内務大臣松方正義に復申し、内閣の認可を経て、1890(明治22)年5月、東京府知事が決定の告示をしている。

Fig.1は、このときに告示された道路計画をわかりやすく、今日的に図化したものである⁴⁾。当時一等一類として計画に位置づけられた道路は、設計幅員が20間(約36m)以上あり、10路線が定められたが、Fig.1に示されるように、皇居や日比谷練兵場跡地(現日比谷公園)をとりまく形を示しているほか、月島中心部に展開しているものもあった。

これら1等1類の道路は、当時としては後年の「百メートル道路」にも匹敵するような広幅員道路として認識がされていたと推察することができる。

1-2 大正時代の典型的な幹線道路計画

前章2)で述べた市区改正計画の道路事業は1889(明治22)年1月から開始された。その後、日露戦争等により、道路建設は難航し、途中で「新設計」と

して計画規模の縮小を図りながら、大正6年度にひととおりの整備を終了している。

しかし1923(大正12)年9月、関東大震災が発生し、東京の幹線道路計画は抜本的見直しを求められることとなった。帝都復興院は、東京を南北に縦断する品川から銀座東裏を経て三ノ輪方面に至る幅員22~44m、延長約13.4kmの第1号幹線、および東西に横断する九段から両国橋を経て亀戸に至る幅員27~36m、延長約6.6kmの街路を第2号幹線とする、東西南北十字の2大街路を基軸とするものを街路網の骨格とした^{*1)}。この案を基本として、事業費13億円、17~18億円、30億円が見込まれる3案が公式に示された。しかしこれらの計画案は、復興院幹部会・参与会・評議会、帝都復興審議会、衆議院、貴族院の審議過程で、政争に巻き込まれたため、当初の全体計画案および予算案は規模縮小化された。最終的には南北方向の幹線街路44m(現在の昭和通)、東西方向の幹線街路は36m(現在の靖国通)とされ、予算も4億6,800万円まで縮められ⁵⁾、1924(大正13)年3月、復興計画は正式に公告された(Fig.2)⁶⁾。

東京の各況にわたる震災復興事業がひととおり終了したのは、1930(昭和5)年3月であった。1924(大正13)年3月に計画決定後、わずか6年でほとんどのインフラ整備を完了させたスピードは資金、労働力、土木技術等、どの面からみても驚異的である。

当初の震災復興街路計画の中には、かなり気宇壮大なものがあったことが文献からうかがうことができるが、政争等によって規模が小さくなってしまったことは、後世のわれわれにとって誠に惜まれることである。

1-3 昭和時代(戦中期)の特異な道路計画

1931(昭和6)年9月の満州事変勃発を一つの契機として、日本はひたすら軍事国家化への途を歩むこととなった。1940(昭和15)年3月には都市計画法第1条が改正され、「目的」の一つに「防空」が追加されている。そして1941(昭和16)年12月、日本は太平洋戦争に突入したが、東京は早くも翌1942(昭和17)年4月、空襲を受ける事態となった。このため、防空法および都市計画法を適用して、昭和18年度から建物疎開の一環として、重要地帯緊急疎開事業が施行されることとなった。この疎開事業は、①防火帯(疎開空地帯)造成事業、②重要工場付近疎開事業、③主要駅付近疎開事業の3種類に分けられるものであった⁷⁾。

1) 防火帯造成事業

* 1 震災復興計画では、従来からの呼称であった「道路」を「街路」に変更している。しかし1968(昭和43)年の新都市計画法公布以後は、再び「道路」と呼称されることが多くなっている。

防火帯造成事業は、東京に空襲その他による災害が発生した場合、災害の拡大を一地域に遮断し、防空活動を自由にし、群衆の避難路とすることを目的とするもので、「密集した市街地を幅員50～100mの帯状に建物疎開した空地を以って縦横に区切り、疎開跡地には防火樹林、道路、貯水池、待避壕、市民農園等防空その他の施設を行う」とされた。

この趣旨によって、昭和18年度施行箇所として、

- (ア)王子区王子駅から荒川河岸に至る区間を幅員50m、延長1,500mに拡幅して付近工場地帯を防護する
 - (イ)向島区荒川放水路から曳船川に沿って寺島2丁目東武鉄道に至る区間を幅員50m、延長1,700mに拡幅し、工場地帯や密集市街地を防護する
 - (ウ)城東区亀戸駅東側から南下し、小名木川に至る区間を幅員50m、延長1,200mに拡幅し、工場地帯を防護する
 - (エ)大森区大森駅北側から東方向の海岸に至る区間を幅員100m、延長700mで付近工場地帯を守る
- ということで策定された。

2) 重要工場付近疎開事業

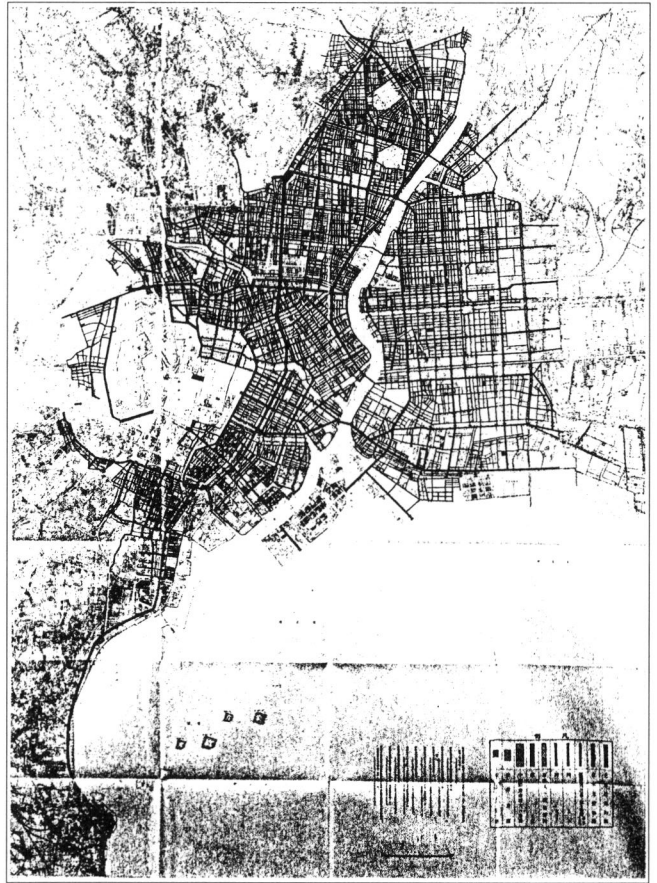
重要工場付近疎開事業は、戦争遂行上、戦力増強上不可欠な重要工場を、空襲その他の災害から直接防護することを目的として、重要工場の周囲50mの範囲内にある建物を疎開して空地とし、その跡地は植樹、貯水池、待避壕等の防護施設をつくるもので、さらに外周約50mの範囲内にある建物は防火改修とし、空地および防火建物とを合わせた幅員約100mの帯で重要工場を囲むものとした。このために品川区ほか6区に7箇所を選定した。

3) 主要駅付近疎開事業

主要駅付近疎開事業は、駅付近の建物を疎開して広場と道路を造成するもので、渋谷駅他17箇所がその対象とされた。

東京都における建築物疎開計画は、内務大臣による区域の指定、都長官による除却命令手続きによって実施に移された。

東京における建築物疎開事業は、35区の区域のう



注) 原図縮尺：1/27,000、方位：上方北。

Fig.2 東京都市計画街路図⁴⁾

ち、とくに工業地帯および家屋密集地帯を対象として、当初予定幅員100mを50mに縮小して、1941(昭和19)年1月から5月にかけて3回にわたり、疎開空地帯56箇所延長約101km、重要施設疎開空地28箇所約24万7千坪の指定がされた。

しかし、Fig.3⁸⁾をみてもわかるように、計画や事業は体系的でなく、建物疎開後の空襲に対しては、まったく疎開効果がなかったのである。

2. 戦災復興幹線道路計画

第二次世界大戦により、戦災被害は全国215都市に及んだ。戦後この中から115都市が戦災都市の指定を受けている。東京の場合は、被災面積159km²、罹災戸数712千戸、罹災者約2,944千人を数えた。また被害を受けた全公道は124万m²に及び、被害額は、当時の価格で約5千万円に達している。

政府は1945(昭和20)年11月、内閣総理大臣の直属機関として戦災復興院を設置し、初代総裁に小林一

三を充て、本格的な復興計画と事業を開始した。

2-1 「戦災地復興計画基本方針」の策定

戦災地の恒久的復興対策は、戦災復興院を中心として検討が進められた。その結果、1945(昭和20)年12月30日、「戦災地復興計画基本方針」が閣議決定された。その根本理念とするところは、戦災地の復興計画は産業の立地、都市および農村の人口配分等を合理的に勘案することにより、過大都市を抑制するとともに、地方中小都市の振興を図ることを目処として、土地区画整理または土地買収を進めることにあった。この基本方針では、復興計画区域、復興計画の目標、土地利用計画、主要施設(街路、緑地、港湾・運河、飛行場等)、土地区画整理、疎開土地に対する措置、建築、事業の執行、復興計画事業費の方針が示されている。これらのうち本論に即した「街路」は次のとおりである⁹⁾。

①街路網は都市聚落の性格、規模並に土地利用計画に即応し之を構成すると共に街路の構想に於いては将来の自動車交通及建築の様式、規模に適應せしむることを期し兼ねて防災、保健及美観に資すること。

②主要幹線街路の幅員は中小都市に於いては36メ

ートル以上、大都市に於いては50メートル以上、その他の幹線街路は中小都市に於いては25メートル以上、大都市に於いては36メートル以上、補助幹線街路は15メートル以上とし止むを得ざる場合と雖も8メートルを下らず区画街路は6メートル以上とすること。

③必要の箇所には幅員50メートル乃至100メートルの広路又は広場を配置し利用上防災及美観の構成を兼ねしむること。

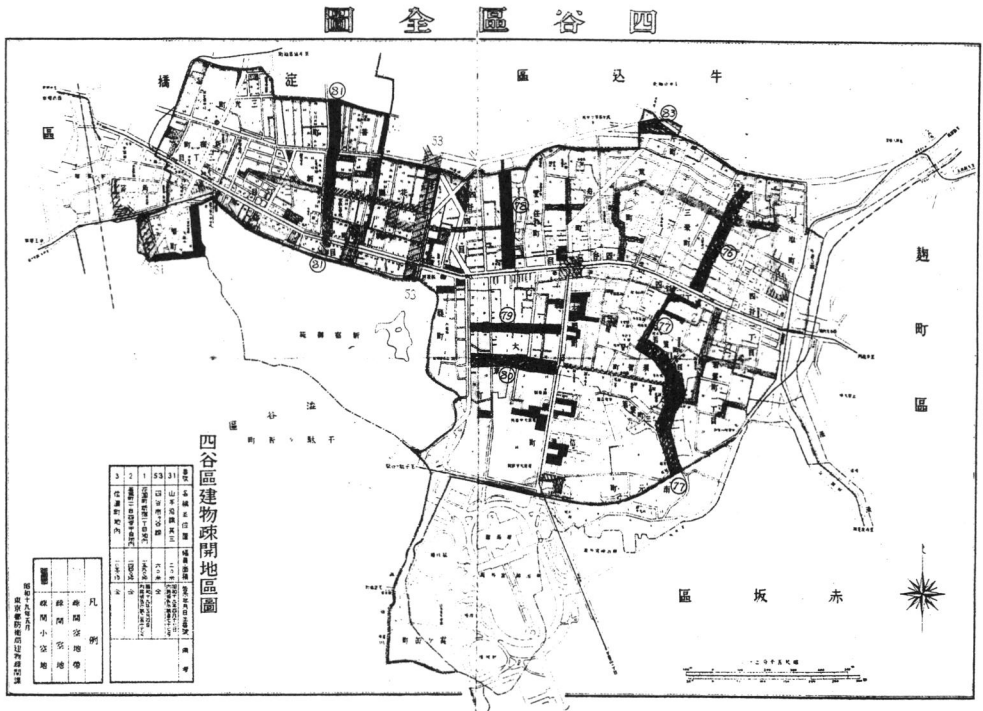
④地下鉄道、軌道、乗合自動車等の整備を予測せらるる場合に於いて街路は之に即応する系統幅員を有せしむること。

この基本方針のうち③により、東京、横浜、川崎、名古屋、大阪、広島 の6都市において幅員100mの規模をもつ幹線街路計画が具体的に立案されることとなったのである。

2-2 東京の百メートル道路計画経緯

1) 計画推進者、石川栄耀

戦後の東京の幹線街路計画を推進した人は、東京都計画局都市計画課長を務めていた石川栄耀(ひであき)である。石川は、1893(明治26)年9月、山形県尾花沢で生を受け、盛岡中学・第二高等学校を経



注) 原図縮尺：1/7,150。

Fig.3 東京都四谷区における疎開地区計画事業図(東京都防衛局、1944)

て1918(大正7)年7月東京帝国大学工科大学土木工学科を卒業後、米国貿易会社に勤務している。1920(大正9)年10月、内務省都市計画地方委員会技師となり、名古屋地方委員会勤務となった。1933(昭和8)年9月、都市計画東京地方委員会勤務に変わり、1943(昭和18)年東京都技師に任ぜられた。戦時中から戦後にかけては、都の要職にあり、とくに戦災復興計画立案時は、東京都計画局都市計画課長を務めていた。その後1948(昭和23)年6月東京都建設局長に就任、1951(昭和26)年9月東京都を退転、同年10月早稲田大学教授となったが、1955(昭和30)年9月、病により死去している。石川の著作は多く、名著とされるものも少なくない。石川の人柄等について一言すれば、多才の持主であり、人に好かれるところが多く、名古屋から東京への転動時には、市民も少なからず上京を惜しんだと伝えられている。東京都に在職時は、早稲田大学工学部土木工学科の非常勤講師を務めていたが、当時の公用車であったサイドカーで授業登校する姿は有名であった。また落語にかけては一流で、当時の徳川夢声をはじめ、知名士との交流が少なくなかったと伝えられている。

2) 東京における復興計画方針

東京の帝都の復興計画は、石川の夢みる性格や洒脱な人柄がかなり強く反映されたと筆者は考える。はじめに帝都の将来の性格と規模を決めることが大きな問題であった。東京が帝都であり首都であることについては、誰も異存はなかった。規模については、当初300万人が理想ではあるが、500万人までは許容の範囲内と考えられていた。石川は、東京が将来とも帝都として政治、経済、文化の中心でなければならないことを念頭に置いた上で、東京の復興計画の主要目標として、太陽の都市をはじめとして、友愛、無交通、慰楽、生産性、文化、食糧自給度、不燃の都市としてつくりあげてことを主張し、将来の帝都は都市能率の高い、衛生的で美しい都市にすることも重要であると考えた。また石川は基本的に地方分散論者であり、主要交通網も、それに応じたものであるべきとの考えがあった。石川の幹線街路思想は、広域的交通機能を十全に果たすこと、健康的な都市形成上、高速車線を含む広幅員の街路がつくられるべきこと、幹線街路に新しい風景をつくること等であった¹⁰⁾。

このように新しい理念、理想に燃えて、戦災復興計画の中で、幹線街路計画は第1順位で策定されることになった。この幹線街路の復興計画は、旧来包

含されてきた諸問題を根底において解決しようとするものであった。

3) 東京の百メートル道路計画の策定

東京都は、政府が1945(昭和20)年12月30日に決定した「戦災地復興計画基本方針」に先んじて、同年12月27日付けで「東京都市計画街路決定ニ関スル件」と題する決裁文書を起案し、翌1946(昭和21)年1月7日には、広瀬久忠長官の決裁を得ている。本決裁文書は、都長官から内閣総理大臣野島幣原喜重郎宛の東京都市計画街路決定手続き申請に必要なものであった。このことから東京都は、政府が「戦災地復興計画基本方針」を年末に出す日時を情報として予め熟知しており、事務手続きを進めていたことがわかる¹¹⁾。

しかしながら、東京都の内部記録文書によると、本決裁文書起案以前に、本文書内容とは相違する幹線街路計画素案が複数存在していた。この複数素案の中から決裁原案がつくられたが、百メートル街路にかかわる部分は次のとおりである。

まず放射5号線(現甲州街道)については、起点麴町区隼町から四谷区四谷三丁目までを幅員100mとしていたが、起点を麴町区麴町二丁目に変え、四谷区四谷二丁目に至る間は、すべて100mに修正している。放射6号線については、起点麴町区九段三丁目～中野区本町一丁目までは、すべて100mの幅員であったが、牛込区市谷本村町～中野区本町一丁目を100mに位置変更している。

放射12号線(通称昭和通り)は、起点、終点、計画幅員とも、素案と決裁案がまったく一致している。

放射14号線については、全線40mの幅員であったものを、下谷区御徒町一丁目～浅草区蔵前一丁目までは幅員100mとしている。これはいずれも素案の文書の中で修正加筆が加えられたものである。

しかし放射15号線以降の路線については、素案文書の中で修正加筆が加えられず、何の理由も付されずに、決裁文書の中で、はじめて変更内容が記されている。

すなわち放射15号線については、麴町区九段一丁目から城東区亀戸七丁目までは幅員100mとされていたが、決裁の段階では、百メートル計画はなくなっている。

放射19号線(現第一京浜国道)については、素案と決裁案とも内容は一致している。

放射32号線は、素案では、幅員はすべて40mであったが、これを起点深川区東陽町三丁目から本所区

向島押上町間は幅員100mとしている。

放射33号線の場合は、素案で放射34号線として計画された路線をそっくり移し変え、起点から京橋区八丁堀一丁目までは幅員100mに変更している。

放射34号線は、麴町区霞ヶ関一丁目～深川区第六号埋立地に変更となり、計画幅員100mはなくなっている。

次に環状線について検証することとする。環状1号線は、素案では麴町区九段二丁目～同一一丁目幅員100mであったものが完全に消失している。環状2号線は、終点位置が神田区佐久間町四丁目から下谷区御徒町一丁目変わったほか、全線幅員50mであったものを100mに変更している。

この結果、11路線（放射9路線、環状2路線）が幅員100m道路として検討され加除が重ねられ、その結果、素案では7路線が幅員100mとして考えられたものが、8路線（放射7路線、環状1路線）になったのである*2（Table 2、Fig.4）¹²⁾。

本計画決裁案には、次の理由書が付されている。「帝都ノ復興計畫ハ過般の戦災ニ鑑ミ既往ノ都市構成ニ對シ根本的且綜合的ナル再検討ヲ加ヘ之ヲ樹立スルノ要アリ而シテ之ガ急速ナル綜合計畫ノ確立ハ帝都復興上喫緊ノ要アルヲ以テ各種施設計畫ニ付目下銳意策定中ナルガ差當リ調査完了セル幹線街路ヲ都市計畫トシテ決定シ健全ナル帝都復興ノ一規範ヲラシメムトス 即チ通過交通ヲ徒ニ都心及副都心ニ集中セシメムトスルノ傾向アリタル既往街路ノ構成ニ検討ヲ加エ之ガ分散ヲ圖リ以テ交通能率ノ増進ニ資スルト共ニ幅員ヲ擴張シ將來交通量ノ増大ニ備ヘ緑地帯ト併セ都市ノ防災ニ寄與セシメムトスルモノナリ」

このことから、当時幹線街路の計画決定を他に先がけて急いでいたこと、「帝都」復興を強く念頭にに入れていたこと、都心・副都心への集中・通過交通を排除すること、将来の交通増加を予想して広幅員街路（たとえば100m幅）をつくり緑地帯としてリザーブを図っておくことなどを考えていたことがわかる。100m幅員の考え方については、石川の学位論文および同論文に付された東京都市計画街路網図（縮尺3万分の1）に、二とおりの異なった記載がさ

* 2 多くの研究論文等では、東京の百メートル道路計画は7路線であったのみ論述されており、その内容までは言及していない。筆者は原典および関連資料照査の結果、2-2の2)で論証することとした。さらにFig.4でも8路線あることを確認している。

Table 2 東京都市計画街路中、幅員100m該当箇所

街路番号	区	間	備考
放5	麴町区隼町 麴町区麴町二丁目	四谷区四谷三丁目	100
		四谷区四谷二丁目	100
放6	麴町区九段三丁目 牛込区市谷本村町	中野区本町一丁目	100
		中野区本町一丁目	100
放12	京橋区寶町一丁目 //	下谷区三之輪町 //	100 //
放14	淀橋区東大久保一丁目 下谷区御徒町一丁目	葛飾区小岩町七丁目	40
		浅草区蔵前一丁目	100
放15	麴町区九段一丁目 //	城東区亀戸七丁目 //	100 40~50
		京橋区寶町一丁目 //	芝区田町四丁目 //
放32	日本橋区蛸殻町一丁目 深川区東陽町三丁目	城東区亀戸七丁目	40
		本所区向島押上町	100
放33	本所区横川橋三丁目 京橋区槇町一丁目	深川区東陽町三丁目	40
		京橋区八丁堀一丁目	100
放34	京橋区槇町一丁目 麴町区霞ヶ関一丁目	京橋区新川一丁目	50~100
		深川区第六号埋立地	50
環1	麴町区九段二丁目 //	麴町区九段一丁目 //	100 40~50
環2	芝区新橋一丁目 芝区新橋四丁目	神田区佐久間町四丁目	50
		下谷区御徒町一丁目	100

注) 上段：素案、下段：決裁原案および議定（幅員100m）。

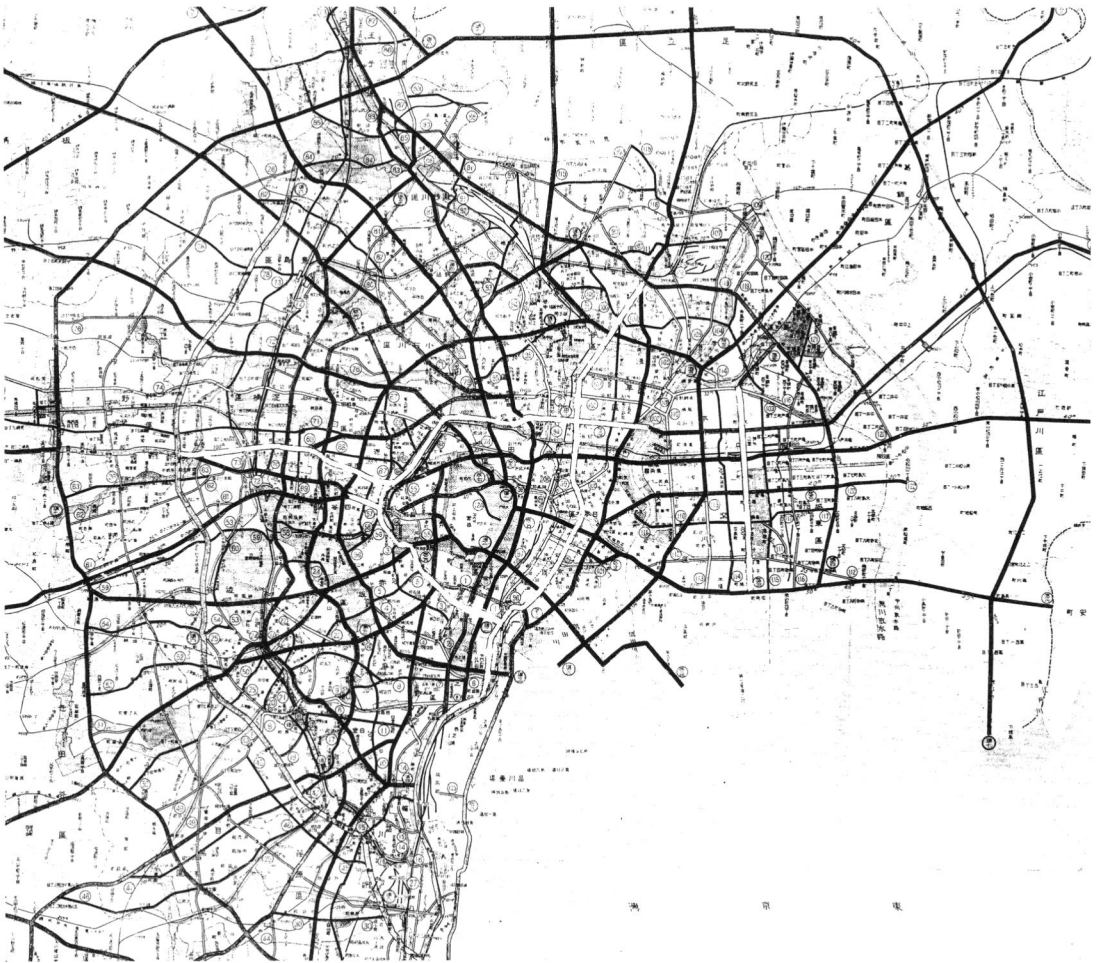
れている（Fig.5-1、5-2）¹³⁾。このように二つの考え方があったことは、百メートル道路の使い方が構想だけの段階にあったことを示していると考えられる。

一方、戦災復興院は、1946(昭和21)年10月1日付で各種施設の計画標準について、関係局長名で地方自治体宛に通牒を出している。その中で「戦災復興都市計画街路標準横断面図」を示しており、百メートル街路についてもその幅員構成を示している（Fig.6）¹⁴⁾。

Fig.5-1、5-2とFig.6を対比すると、各断面図とも内容が異なっている。このことから東京都の石川や戦災復興院は、幅員100m街路の使い方や構成をきちんと決めていたわけではないことがわかる。

4) 東京都市計画街路（幹線街路）の審議

1946(昭和21)年3月2日、都市計画東京地方委員会が、内務省で開催され、上述した、東京の百メートル街路計画を含む、幹線街路全体計画が、各汎にわたる復興計画に先んじて審議された。東京都側の主な出席者は、東京都長官藤沼庄平、建設局長佐藤彰三、都市計画課長石川栄耀(幹事)であった。藤沼の「会長」としての挨拶に続いて、佐藤から復興計画全体にかかわる所信が述べられ、幅員40m以上の街路計画を至急上程した理由が述べられた。



注) 原図縮尺：1 / 52,000。

Fig.4 復興都市計画一覧図（東京都、1946）

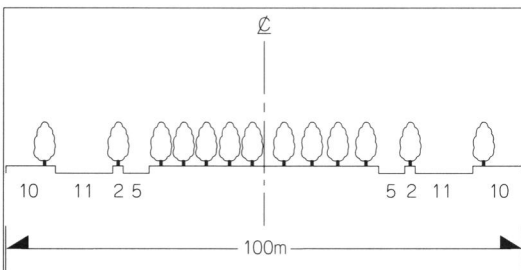


Fig.5-1 100m幅員（東京都案、1946）

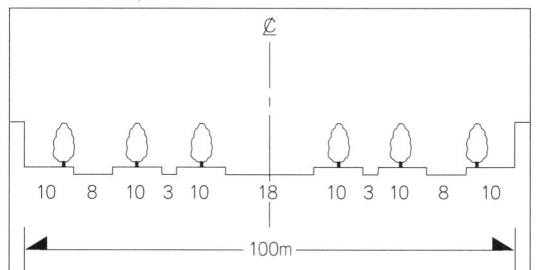


Fig.5-2 100m幅員（石川栄耀論文、1947）

幹事石川は、「帝都復興計画要綱案」を配付した上で、帝都の都市計画、都市づくりの目標、人口計画、土地利用計画、施設計画、土地区画整理について全体的な考えを述べている。しかし石川は、幅員100mを含む都市計画幹線街路案をどのような考えでまとめたのかについては、簡単に思想を述べているが、百メートル道路計画自体については、路線毎

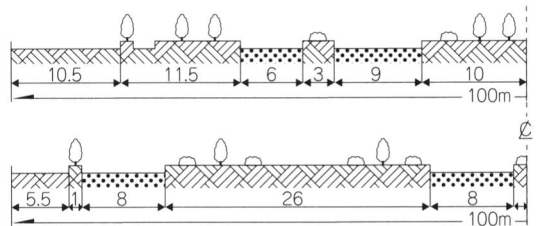


Fig.6 100m幅員（建設省、1946）

の詳しい説明をほとんどしていない。石川の説明に続く質疑においても、都議会議員6人を含む7人の委員が簡単な質問をただけで、答弁もわずかで議決された。あまりにもあっけない審議であった。戦災復興院は同年3月26日付で告示している。明治時代の東京市區改正審査会や委員会、また大正時代の震災復興計画の審議会等で、多くの委員が論陣を張ったことと比較すると、今回の場合は核心に触れる議論はなされず、真剣味が不足していたと考えられる。このように簡単な審議で終わった理由としては、委員会開催以前に、東京都の石川を中心とした幹部が、委員会の主な委員に対して、いわゆる根回しを事前に行っていたことが想像できる。

しかしこの幅員100mの幹線街路計画は、戦災復興院の告示からわずか1年余で幹線放射街路32号線を幅員40mに縮小変更する手続きがとられた。理由は小名木川運河計画に抵触するためである。石川は1947(昭和22)年11月7日の委員会審議の中で、「東京復興都市計画街路幅員変更について」と題して、「既定都市計画街路の廃止、既定復興都市計画幹線街路の些少の変更を一括処理せんとするもので」「運河、河川計画及び補助線の追加に伴って…」と発言し、100m幅の幹線街路を変更することについては一言も述べなかった¹⁵⁾。この委員会では、都議1人が簡単に賛成意見を述べ、他との質疑応答はなく、あっさりとして議決されている。多少厳しい評価を加えるならば、Fig.4でわかるように、東京区部の東部地域に計画された放射街路32号線が、百メートル全体計画の中で遊離して計画されているが、その理由説明が曖昧模糊としている。石川も浅い年月で幅員を大幅に縮小させることは不本意であったと考えられる。これも上述した前年3月の審議会審議が甘かったことに起因しているためと言える。

5) 1950年3月の百メートル幹線街路縮小

東京の幹線街路整備はほとんど進捗しなかった。その一因は当時のマッカーサー司令部では、日本の戦災復興都市計画が、まるで戦勝国のような計画である、復旧だけでよいとの評価をしていたことであると伝えられている^{16,17)}。しかも当時低迷を続けていた公共事業は、治山治水対策に重点がおかれ、道路整備の予算は、維持修繕が中心であった。日本全体のインフレ問題を解決するために、マッカーサー司令部は、アメリカからドッチ氏とシャウプ氏を招いた。その結果昭和24年度は、いわゆる「ドッチライン」政策が採られ、公共事業についても全般的

に補助金対象の事業範囲が狭められた。またシャウプ使節団による日本の税制改正勧告も都の公共事業に対する財源をいっそう厳しいものにした。政府はマッカーサー司令部の強い指示に抗することができず、1949(昭和24)年6月、「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針」を閣議決定し、街路については「幅員の甚だ大なる街路(概ね30m以上)は、その実現性並びに緊要度を勘案して適当に変更する」とした。当時の関連資料をみると、「誠に無念」の感情が伝わってくる思いがする。結局、建設省は1949(昭和24)年6月、都道府県知事に対して「戦災復興都市計画再検討実施要領」を発している¹⁸⁾。このため東京都は、1959(昭和25)年2月、都市計画東京地方審議会を開催した。幹事塩沢弘は、次のような趣旨の計画縮小変更理由を述べている。

「①経済9原則に即応して都市計画の再検討を行い、都市復興の速やかな完遂を期した。

②美観の点を二次的に考え、交通、防災、保健に重点を置いて、計画の再検討をした。

③幅員の大きな街路については、その実現性およびその緊要度を考えて再検討した。

④現計画幅員が100mの昭和通りは、将来の高速自動車道路の関係と、都市防災の見地や都心の美観から、44mの植樹帯を中央部に計画し、将来の自動車高速度道路に転換し得るという見通しの下に考えたものであるが、今回は、植樹帯を最小限に切りつめ、幅員の縮小を図った。

⑤堅牢建築物の多い沿線の街路幅員は行わない。

⑥防火的に必要な幅員を確保した。

⑦電車通りなど歩道のない部分は、歩道だけは拡げる方針とした。

⑧幅員100mで決定されている外濠の環状線(筆者注:環状2号線を指している)は、濠を含んだものであったが、今回は幅員40mとした。

⑨環状6号線については、美観的な要素等を切りつめ、80mを40mとした。

⑩今回の変更により、街路の面積は従来よりは30%減となる」

これらの説明に対し、3人の委員から、質疑が繰り返されている。3人の委員の発言と答弁の趣旨は次のとおりである。

「①将来さらに変更する可能性はあるか(答弁:変更はない)

②変更内容については十分な審議が必要であると考えるが如何か(答弁:現地等において調査を行い

検討を加えた案が今回の再検討の結果である)

③100mの幅員を50mに縮小すると、真面目に建築線を守って建物を建てた人が迷惑する。(答弁：町並としては別個の詳細な設計によって支障のないようにしたい)」

この結果、審議会は、満場一致で縮小を承認したのである。この質疑応答においては、東京に限らず、国および地方の審議会の例にもれず、議員が中心の発言である。答弁は全体的になめらかであるが、③のように後年行政として反映されたのか否か判然としないものもある。建設省は1950(昭和25)年3月告示を行い、正式決定となった。ここに幅員100m道路計画は永遠に日の目をみる事が失われ、幻と化したのである。このような結果になった背景としては、マッカーサー司令部の指導には逆らうことができないとの諦観が基本にあったためとみることができる。また計画化の理念が先行し、現実と遊離したものとなり、事業執行の可能性を見究めることなく、計画のみを決めていた、当時の都だけでは限らなかった計画システムにも、問題が存在していたと考えることができる。

結語

東京都の幹線街路形成のあゆみは、多難の連続であった。明治、大正の各時代において、現在の100m規模をイメージさせるような壮大な幹線道路計画が構想され、戦後実際に100m幅員の幹線街路が計画決定されて結実をみるに至ったとはいえ、当時の国家全体にかかわる政治、経済事情のために、計画は縮小された。今日のように都市の人口は集積し、高層建築物が沿道に立地している状況をみると、再び壮大な「百メートル道路」を市街地内につくることは至難であると考えられる。それゆえ、21世紀に向けて新しい発想で今後の大都市東京の交通機能を十全に果たすことのできる、「百メートル道路」に匹敵するような交通体系を考えていく必要がある。

参考文献

- 1) 東京市市区改正品海築港審査顛末「第1号」P.1 (行政資料)
- 2) 堀江興「東京の幹線道路形成に関する史的研究」学位論文、P.86、1990年
- 3) 東京市市区改正委員会議事顛末「委員会議事録道路ノ幅員」P.1 (行政資料)
- 4) 東京都都市計画局『東京の都市計画百年』P.12、1989年
- 5) 復興調査協会『帝都復興史』第1巻、復興調査協会、pp.576~581、1930年
- 6) 前掲書4)、P.26
- 7) 東京都『東京都戦災誌』P.181、1953年
- 8) 東京都『区建物疎開地区図』東京都防衛局建物疎開課、1994年(筆者所蔵)
- 9) 建設省『戦災復興誌第1巻』(財)日本都市計画協会、P.57、1959年
- 10) 都市計画東京地方委員会「第43回都市計画東京地方委員会議事速記録」1946年
- 11) 東京都決裁書類原議綴「東京都市計画街路決定ニ関スル件」1945年
- 12) 東京都建設局『復興都市計画一覽図』1946年(東京都建設局蔵)
- 13) 石川栄耀「都市復興都市計画の報告と解説」『新建築』No.1、Vol. XXII、P.41、1947年
- 14) 前掲書9)、P.89
- 15) 都市計画東京地方委員会「第52回都市計画東京地方委員会議事速記録」1947年
- 16) 石田頼房『未完の東京計画』筑摩書房、P.162、1992年
- 17) 戦災復興外誌編集委員会『戦災復興外誌』(財)都市計画協会、pp.113~191、1985年
- 18) 前掲書9)、pp.62~63