

近代街路の景観計画・設計思想発展史に関する研究

— 帝都復興から戦災復興を対象に —

天 野 光 一

①

近代街路の景観計画・設計思想発展史に関する研究

—帝都復興から戦災復興を対象に—

天 野 光 一

近代街路の景観計画・設計思想発展史に関する研究

— 帝都復興から戦災復興を対象に —

目次

第1章 序論	1
1.1 研究の背景、目的	2
1.2 研究の対象、方法	4
1.2.1 研究の対象	4
1.2.2 研究の方法	7
1.2.3 分析の視点	8
1.3 研究の位置付け	12
1.3.1 既存研究の整理	12
1.3.2 研究の位置付け	16
1.4 研究の構成	18
第2章 帝都復興以前の近代街路の計画・設計思想	20
2.1 帝都復興以前の近代街路	21
2.2 銀座通りの計画・設計思想	22
2.3 官庁集中計画の街路の計画・設計思想	30
2.4 市区改正設計街路の計画・設計思想	34
2.4.1 芳川案の計画・設計思想	34
2.4.2 審査会案の計画・設計思想	39
2.4.3 旧設計の計画・設計思想	43
2.5 明治神宮造営関連街路の計画・設計思想	48

第3章 帝都復興における街路の計画・設計思想	54
3.1 法令関係	55
3.1.1 道路法の概要	56
3.1.2 道路構造令	60
3.1.3 街路構造令	65
3.1.4 都市計画法等	70
3.1.5 その他の関連法制度	73
3.2 帝都復興都市計画の概要	75
3.3 帝都復興街路の特徴および思想	76
3.3.1 基準等に見られる街路の計画・設計思想	76
3.3.2 昭和通り	86
3.4 隅田公園の並木道路の計画・設計思想	120
3.4.1 隅田公園の並木道路の概要	120
3.4.2 隅田公園の並木道路の計画・設計思想	121
3.5 まとめ	129
3.5.1 帝都復興街路の特徴と思想	129
3.5.2 帝都復興街路の計画・設計思想	132
第4章 外地計画における街路の計画・設計思想	138
4.1 外地計画の概要	139
4.1.1 新京(長春)の都市計画の概要	140
4.1.2 京城の都市計画の概要	142
4.1.3 哈爾浜の都市計画の概要	144
4.2 新京における街路の特徴と思想	146
4.2.1 満鉄付属地の街路の特徴と思想	146
4.2.2 新京新都市計画における街路の特徴と思想	152
4.3 京城における街路の特徴と思想	165
4.4 哈爾浜における街路の特徴と思想	178
4.4.1 ロシア時代の計画における街路の特徴と思想	178

4. 4. 2	哈爾濱における街路の特徴と思想	183
4. 5	まとめ	198
4. 5. 1	外地計画における街路の特徴と思想	198
4. 5. 2	外地計画における街路の計画・設計思想	200
第5章	戦時下の都市計画における街路の計画・設計思想	210
5. 1	法令関係	211
5. 2	戦時下の都市計画の概要	213
5. 2. 1	新興工業都市計画の概要	213
5. 2. 2	相模原の軍都計画の概要	215
5. 3	防空都市計画における街路の特徴および思想	218
5. 3. 1	基準、論文等に見られる街路の全体的計画・設計思想	218
5. 3. 2	相模原軍都計画における街路の計画・設計思想	219
5. 4	湘南海岸公園道路の計画・設計思想	234
5. 4. 1	湘南海岸公園道路の概要	234
5. 4. 2	湘南海岸公園道路の計画・設計思想	236
5. 5	東京保健道路の計画・設計思想	240
5. 5. 1	東京保健道路の概要	240
5. 5. 2	東京保健道路の計画・設計思想	242
5. 6	まとめ	248
5. 6. 1	相模原軍都計画における街路の特徴と思想	248
5. 6. 2	戦時下の都市計画における街路の計画・設計思想	251
第6章	戦災復興計画における街路の計画・設計思想	257
6. 1	法令関係	258
6. 1. 1	戦災地復興基本方針等	258
6. 1. 2	特別都市計画法等	269
6. 2	戦災復興計画の概要	272

6. 3	戦災復興都市における街路計画の特徴および思想	274
6. 3. 1	基準等に見られる街路の全体的計画・設計思想	274
6. 3. 2	戦災復興都市における街路計画の概略	284
6. 3. 3	戦災復興都市における街路計画の特徴および思想	312
6. 4	まとめ	390
6. 4. 1	戦災復興計画における街路の特徴と思想	390
6. 4. 2	戦災復興計画における街路の計画・設計思想	393
第7章	街路の計画・設計思想の変遷	402
7. 1	街路網配置計画の系譜	403
7. 1. 1	都市の秩序づけ	403
7. 1. 2	都市の分割	406
7. 1. 3	都市の顔づくり	409
7. 1. 4	街路の役割分担と景観設計上の課題	413
7. 2	幹線・目抜き通り設計の系譜	417
7. 2. 1	焦点の配慮	417
7. 2. 2	一体設計、連係設計	421
7. 2. 3	道路敷内の景観設計	425
7. 2. 4	課題と幹線、目抜き通り設計	433
7. 3	アメニティ道路の系譜	440
第8章	結論	444
8. 1	結論	445
8. 2	今後の課題	447

第1章 序論

1. 1	研究の背景、目的	2
1. 2	研究の対象、方法	4
1. 2. 1	研究の対象	4
1. 2. 2	研究の方法	7
1. 2. 3	分析の視点	8
1. 3	研究の位置付け	12
1. 3. 1	既存研究の整理	12
1. 3. 2	研究の位置付け	16
1. 4	研究の構成	18

1. 1 研究の背景、目的

都市内の街路は、単に交通を処理するという役割ばかりではなく、都市の骨格を形成し都市のアメニティを保障するという重要な役割をも担っている。我が国の街路の計画・設計の歴史を考えると、明治初期の銀座煉瓦街建設に始まり、西欧を範として、我が国の都市の近代化を担い、その後も都市計画と密接に関わってきており、街路の計画・設計はまさに都市のグランドデザインの重要な一翼を担ってきたといえる。しかしながら、昭和30年代後半以降は急速な経済成長、自動車交通量の増大に対処するため、自動車交通の処理という機能が徒に重要視され、街路の設計は、都市間の道路の設計と同様交通量を如何に保障するかという観点で設計されてきたと言えよう。そのため、都市内街路はあたかも自動車のための空間であるがごとくに捉えられ、その魅力は失われつつあったと言っても過言ではない。その反省から、近年シンボルロード等、街路のシンボル性や、美観、歩行の快適性等に着目した事業も見られるものの、いまだその計画・設計思想が明確になっているとは言い難い。

こうした街路のあり方を考える際には、モータリゼーション以前に交通処理以外の配慮も充分に行ない、都市計画を強く意識して計画された街路はいかなる計画・設計思想のもとで行なわれ、いかなるものが実現したのかを調査し、その智慧に学ぶことが一つの有効な手段であると言えよう。

すなわち、我が国における近代の街路は、一体どのような姿のものとして計画・設計されてきたのか、またそうした計画・設計となって現われたこと背景にはどのような計画思想・設計思想が存在していたといえるのかを把握し、先人たちの知恵と限界を明らかにしておくことは、今後の街路の設計に有用な示唆を与えることができるものと思われる。

したがって、本研究は、震災復興期から戦災復興期に焦点をあて、次の2点を明らかにすることを目的とする。

①各時期の街路はどのような特徴を持ち、その背景にはどのような景観に関する計画・設計思想があったのか

②震災復興期から戦災復興期の街路の景観計画・設計思想にはどのようなつながりがあるのか

1. 2 研究の対象、方法

1. 2. 1 研究の対象

本研究では、震災復興期から戦災復興期を研究対象時期としている。我が国の近代街路の計画・設計の歴史を考えると、明治初期の銀座煉瓦街の建設に始まり、東京の市区改正を経て、大正8年の道路法、街路構造令、都市計画法の制定をもって一つの区切りと考えることができる。すなわち、お雇い外国人技術者による計画・設計、西欧の模倣の時期を経て、前述の法令の制定以降は、自前の基準をもち、我が国の技術者が、日本の状況に合わせて、街路の計画・設計を始めたといえよう。また、前節で述べたように昭和30年代後半以降は、街路の計画は交通処理を重視したいわば道路の計画となってしまったわけであり、この2点を考え合わせれば、大正8年の法令の制定以後の最初の事業（帝都復興事業）が行なわれた震災復興期から戦災復興期はいわば我が国の近代街路の成熟期と言えよう。したがって、震災復興期から戦災復興期の街路の計画・設計思想を把握することによって、先人たちが交通処理以外の様々な点に配慮を払って行なってきた、まさに我が国の街路の計画・設計思想を明らかにできるものと考えられる。

街路の計画・設計思想を讀取っていく作業は、基本的には特に広幅員街路を対象として行なった。ここで広幅員街路とは絶対的な幅員で決めるのではなく、ある街において他の街路と比較して特に幅員の大きい物をさす。広幅員街路の計画は象徴的かつ中心的事業であり、計画・設計思想がもっともよく現れているものと考えられる。したがって、広幅員街路に焦点をあて調査することによって、我が国の近代街路の計画・設計思想を把握することができるものと思われる。ただし、その都市において、どのような格の街路が存在するか、またどのような街路パターンとなっているかという点を考察する際には広幅員街

路以外の街路をも研究対象に含めている。また、広幅員街路とは別に公園系のアメニティに対する配慮が大きい街路も存在した。広幅員街路が、単に交通処理のみならず、快適性などについても十分配慮していたという本研究の立脚点からいえば、このアメニティ街路の計画・設計思想は、広幅員街路の計画・設計思想に少なからず影響を与えている筈である。したがって、各時期に見られる公園系の色彩の強いアメニティに対する配慮が大きい街路についても研究対象とした。

本研究では、帝都復興期、外地の計画、戦時下、戦災復興期にわけて、研究を進めているが、それぞれに時期において、対象とした都市、もしくは中心的に扱った広幅員街路およびアメニティ街路は以下の通りである。

①帝都復興期：東京の昭和通り、

隅田公園の並木道路

帝都復興期の代表的街路として昭和通りを選んだ理由として、東京の帝都復興における街路で第1号線として位置付けられていること、昭和通りという新天皇の称号がつけられていることなどがあげられる。勿論昭和通りは中心として扱った街路ということであり、その他の街路についても必要に応じて対象としている。

②外地の計画：新京、京城、哈爾浜

外地における様々な計画の内、この3都市を本研究の研究対象として選定した理由は以下のとおりである。まず、新京（長春）の計画は、長春の満鉄附属地が既にあったものの、満州国の首都計画としての新京の計画のほとんどが郊外部で行なわれ、ほとんど新市街地計画と位置付けられる。京城の計画は、満州国における新京とほぼ同様に朝鮮の首都的都市として計画されるわけであるが、その計画域の中心部は、既に漢城が存在した部分であり、市街地の再整備として位置付けられる。哈爾浜の計画については、研究対象とするのは勿論満州国時代の計画、すなわち我が国の街路計画の系譜上に位置付けることのできる部分であるが、その計画以前にロシアによる計画が存在し、そのロシア時代の計画が本研究の対象としている哈爾浜の計画になんらかの影響を与えている可能性があることが哈爾浜を研究対象とした理由としてあげられる。

すなわち、外地計画のうち、新市街地計画の例として新京を、既存市街地の

再整備計画の例として京城を、そして他国のすなわちロシア時代の計画の影響を考慮する為の例として哈爾浜を、研究対象として選んだわけである。

③戦時下：相模原（軍都計画）の市役所前通り

湘南海岸公園道路

東京保健道路

相模原の計画における代表的街路として市役所前通りを選んだ理由として、市役所前通りはすなわち兵器廠前の通りであり、軍都計画においては最大幅員であるとともに、シンボリックな街路であったことがあげられる。勿論市役所前通りは中心として扱った街路ということであり、その他の街路についても必要に応じて対象としている。

④戦災復興期：戦災復興全都市

1. 2. 2 研究の方法

本研究では、以下の方法で計画・設計思想を解読し、研究を進めた。

①各時期の街路の計画・設計の基準等からそこにみられる計画・設計思想を読取った。

②各時期の街路の計画図、その街路の特徴を表わしている写真等から街路の計画・設計思想を読取った。この思想の読取り作業は、おおむね街路の基本的要素（街路の構成、街路のパターン、ロケーション、延長、幅員、線形、横断面構成等）、要所（交差点、橋詰、広場等）、ディテール（街路樹、植栽、街路照明等）の各段階にわけ、行なっている。

③各時期のの議事録、論文等の記述、技術者へのヒアリングによって、②で読取った思想の裏付けとするとともに、図面等からはわからない思想を明らかにし、補強をした。

ただし、②③の思想の読取り作業について、戦災復興計画の場合は、すべての戦災復興都市について言及することは冗長となる。そのため、すべての戦災復興都市については、簡略にその街路計画の特徴を記述しそれをまとめるにとどめ、思想の記述においては、街路の特徴的な配置、形態等が見られる、もしくは計画・設計思想が現れているような特徴的な都市を事例として用いて記述した。したがって、戦災復興計画の街路の特徴と思想の記述の中で事例として挙げている都市は一般事例の代表的かつ特徴的なものであり、戦災復興都市の中で特殊なものではない。

④各時期ごとに、②③の作業で読取った街路の計画・設計思想を、後述する分析の視点にしたがって整理、考察しまとめた。

⑤各時期ごとにまとめた街路の計画・設計思想を時代を通して考察し、その流れを明らかにした。

1. 2. 3 分析の視点

(1)前提条件—街路の計画・設計が行なわれる以前の都市の状況

様々な形で街路が計画・設計されるわけであるが、その計画・設計された場所がその以前どの様な状況であったかによって、その思想の反映の具合は変わってくる。既に市街化している場所の再整備であれば、制約条件も大きく、また以前の街路の状態をある程度尊重して、計画が行なわれるわけであり、市街化していない場所に新しく計画を行なうのであれば、比較的自由に、つまり十分に考えたことを反映して計画が行なえるわけである。

すなわち、新市街地計画なのか、市街地の再整備計画なのかということは十分に考慮に入れる必要があるということである。

(2)街路の計画・設計思想を系譜として考察する視点

各時期の街路の計画・設計思想を景観計画・設計思想の系譜として整理、考察していくためには全体の流れを概略把握した上で、その系譜を明確に記述できる枠組みを用意する必要がある。本研究においても、各時期の街路の特徴とその背景となる思想を把握し、それを全時期を通じて概観することによって、以下の様な枠組みを設定することができた。

a. 街路網配置計画

まず本研究の立脚点から考えると、街路の計画はその計画をもってしてその都市の概略の都市像を描くことがその目的にある筈である。各時期の街路網配置計画もみてもいくつかのタイプを見受けることができる。

まず広幅員街路のパターンや、やや格のさがる街路をも含めての街路網構成に着目する。これは、広幅員街路及びその周辺の格のさがる街路の配置を決定することによって、その都市の基本的な骨格及び地区の段階構成を概略決定しているわけであり、これを「都市の秩序づけ」と呼ぶこととする。

次は広幅員街路によって、都市がどの様に分割されていたかに着目する。勿論前述の広幅員街路の配置と大きく関連するわけであるが、ここでの分割とは防火という観点からの分割に限定する。我が国の広幅員街路の計画が、災害からの復旧（復興）で行なわれた場合も多く、広幅員街路によって都市を分割し延焼を防ぐという防火という目的が街路の配置計画に大きく影響を与えていると考えられるからである。この防火（延焼防止）を目的としたものを「都市の分割」と呼ぶこととする。

広幅員街路をその都市の中でどの様にシンボリックな街路として扱っているかというのが第3の観点である。後述する、幹線・目抜き通りの設計とも勿論関係するが、まず街路配置計画の上でその広幅員街路をシンボリックな存在として、すなわち「都市の顔」として考えて計画されているかということである。すなわち、内容としては広幅員街路をどの様な他の都市の重要施設などからめて配置するか、もしくは他の街路との関連でシンボリックに扱っているかなどが含まれる観点であり、これを「都市の顔づくり」と呼ぶこととする。

したがって、この街路網配置計画に関する思想は以下の3点で考察することとした。ただし、街路網配置計画においては本節冒頭で述べた、前提条件、すなわち新市街地計画なのか、市街地の再整備計画なのかという違いは大きく影響すると思われるので、以下の3点で考察していく場合にはその違いを常に配慮するものとする。

①都市の秩序づけ

広幅員街路の街路パターン：放射状、格子状など

広幅員街路周辺の街路網構成及び街路の階層構造

②都市の分割

広幅員街路による都市の分割：防火帯の思想

③都市の顔づくり

目抜き通りの配置、重要施設等との関係、街路網構成、広幅員街路と周辺の格下の街路との関係

b. 幹線・目抜き通り設計

広幅員街路を考えると、それは単なる交通幹線である場合、交通幹線ではあ

ってもシンボル性が付与されている場合、交通幹線というよりは目抜き通りとして設計されている場合にわけられる。また、前述したように広幅員であるがゆえに防火帯の役割を担っていた場合もある。広幅員街路をその都市の中で前述のどの様なものとして捉えているかというのは前述の「都市の分割」、「都市の顔づくり」とも深く関連し、広幅員街路の設計の基本的な思想であると考えられる。

対象とする広幅員街路が前述した交通幹線、目抜き通りなどの内のいずれに該当するかによって設計思想が異なると考えられるため、以下に述べる個々の設計思想の前提条件となるものと考えられる。以下の観点で設計思想をみていく場合にはその違いに十分配慮するものとする。

まず第1に挙げられるものが、街路の焦点に対する配慮である。我が国の街路の計画・設計が規範としたと思われる西欧におけるビスタ・アイストップ型の景観構成とまでは至っているとは限らないが、様々な形で焦点に対する配慮が払われている。この観点を「焦点の配慮」と呼ぶ。

次に挙げられるものが、他の施設との設計の一体性、連係性である。現在では俗にいう縦割り行政などの理由で一体的に扱われにくい街路以外との一体性、連係性が見られる。街路景観は街路のみで規定されるわけではなく、他の施設等との関係は言うまでもなく重要である。建築や河川・水路などと一体のものとしての設計、重要施設の位置などど連係した設計を、「一体設計、連係設計」と呼ぶ。ただし、ここで扱うものは、景観に関連する設計のみであり、また、勿論同時に計画・設計されたからといって「一体設計、連係設計」とするのではなく、あくまで、一体にもしくは連係して考えられたもののみを扱うものである。

無論広幅員街路が、交通幹線、目抜き通りであることを保障するための、もしくは交通幹線、目抜き通りであるからこそ生じる道路敷内の景観設計がある。前述の「焦点の配慮」、「一体設計、連係設計」も同様であるが、ここでは道路敷内に限定し、これを「道路敷内の景観設計」と呼ぶ。

① 焦点の配慮

街路の焦点に対する配慮

② 一体設計、連係設計

他の施設等と一体的に街路を設計した一体設計

建物、公園、河川・水路等との一体設計

他の施設の存在もしくはその設計に配慮し連係的に街路を設計した連係設計

橋詰、重要施設等との連係設計

③ 道路敷内の景観設計

街路の道路敷内での設計において景観に配慮した設計

c. アメニティ街路

ここまで述べてきた街路網配置計画や幹線・目抜き通りの設計とは別の系統として、遊歩道的な街路の系譜が存在する。この街路は、都市全体とは比較的独立的なものとして扱われ、歩行者の快適性や、景観、保健、保養など、いわゆるアメニティに属する事項を主目的として、計画・設計されたものである。このアメニティを主目的とした街路は都市全体とは比較的独立とはいえ、街路網計画の中で位置付けられているものもある。この街路の系譜を考察する視点を「アメニティ街路の計画・設計」と呼ぶ。勿論、アメニティ街路に現われた計画・設計思想は幹線・目抜き通りを始めとする、通常の街路の計画・設計にも影響を与えている。

1. 3 研究の位置付け

1. 3. 1 既存研究の整理

既存の研究の中で、日本の街路に関連する主な研究として以下が挙げられる。

a. 堀切善次郎、「復興計画と道路」

道路の改良第十一巻第一号、1929.12社団法人 道路改良会
震災復興事業における道路事業について述べている。事業を評価すると共に、今後の課題として広場の設置、路面舗装の改良等を提起している。

b. 石川栄耀、「帝都復興都市計画の報告と解説」

新建築、1947.1

筆者自身の学位研究論文となったものであり、帝都復興計画の考え方の全体像を示したものである。幹線道路計画の背景を知る上で有益である。

c. 町田保、「戦後の都市復興計画」

都市計画, No. 1、1952

戦災状況、震災復興事業の基本方針、街路計画標準、戦災復興事業計画について調査・記述し、街路計画の考え方についても明らかにしている。東京の幹線道路形成史上背景をしる上で有意義である。

d. 玉置豊次郎、「関東大震災と復興事業」

近代日本建築学発達史、1972.10日本建築学会

筆者自身の仕事上の実務的体験をもとに研究成果としたもので、幹線道路形成化の過程を的確に表している。

e. 玉置豊次郎、「再開発手法としての土地区画整理の実績」

建築雑誌, VOL. 90、1975.6日本建築学会

震災復興計画における街路計画と、その実現を担うこととなった土地区画整理の役割について論述している。特に、東日本橋、深川地区に焦点を当てて考察を試みている。幹線道路計画化の状況についても述べられている。

f. 塩崎賢明、「戦前の街路機能論に関する一考察」、

日本都市計画学会学術研究発表会論文集 第16号、1981年

池田宏、片岡安、渡辺鉄蔵、菊池慎三の街路機能論に関する考え方を明らかにし、比較している。

g. 堀江興、「東京の幹線道路形成の史的研究 —大正の震災復興計画を中心として—」、土木計画学研究会発表会講演集、1982年

震災復興都市計画について、帝国議会の審議内容に着目して事業の概要を明らかにしている。

h. 渡辺俊一、「震災復興計画の研究：チャールズ・A・ピアード来日の都市計画的意義」、日本都市計画学会学術研究発表会論文集 第18号、1983年

チャールズ・A・ピアードと後藤進平の関係を中心として、震災復興計画にチャールズ・A・ピアードが与えた影響を明らかにしている。

i. 篠原修、「日本の街並と近代街路設計」、

日本土木学会誌、Vol. 69 -8、1984年

明治時代から現在までの街路の構造、規格に関する法令の流れと、各時期の景観の特徴を明らかにしている。

j. 越沢明、「相模原都市計画事業相模原土地区画整理の経緯」、

日本建築学会 関東支部研究報告集、1984年

相模原軍都計画に端を発した区画整理事業（1936～1959年）について、その経過を報告している。

k. 武部健一、「日本幹線道路網の史跡考察」

第4回日本土木史研究発表会論文集、1984年

日本の幹線道路の歴史の変遷を概観し、明治期の幹線道路と国道とのかかわりについて言及している。

l. 伊藤孝、岡田孝、「震災復興橋梁の計画とデザインの特徴」

第4回日本土木史研究発表会論文集、1984.6

復興橋梁事業は震災復興計画の一部として、アーバンポリシーのもとで行わ

れたことを論証したものである。

- m. 昌子住江、「震災復興計画の推進体制 - 帝都復興院をめぐって」、
第5回日本土木史研究発表会論文集、1985年

当時の官僚・技術者の人脈の話を織込みながら、帝都復興院の体制とその後の帝都復興局の体制を明らかにしている。

- n. 伊藤孝、「絵地図にみる橋詰広場施設と景観の移り変わり - 江戸 から今日まで-」、第6回日本土木史研究発表会論文集、1986年

江戸時代から、現在までを5期に分け、橋詰広場施設の景観的変遷を絵地図等から明らかにしている。

- o. 越沢明、「近代日本都市計画における広幅員街路の系譜 100m道路の起源」
第8回日本土木史研究発表会論文集、1988年

幕末の居留地から、市区改正期、震災復興期、戦時下、外地そして震災復興期までの都市計画を論じ、100m道路の起源を考察している。

- p. 東京都立大学都市研究センター、「東京-成長と計画-(1968-1988)」
1988.10

東京駅東口側に計画された横町線および震災復興計画に携わった太田円三の生涯について述べられている。太田円三の人物像を知る上で有益である。

- q. 石川栄耀、「都市復興の原理と実際」
1946.6

東京の震災復興計画のいわば下敷きとなった石川の考え方を示す書。難解な点等あるが、現代でも通じる道路問題をすでに当時から指摘しているなど重要性が高い。

- r. 玉置豊次郎、「日本都市成立史」
理工学社、1974.4

日本の都市の成立について建築的視点から論述している点が多い。道路についても史的に論説を行っており、幹線道路形成についての研究上重要である。

- s. 藤森照信、「明治の東京計画」
三省堂、1982.1

銀座煉瓦街、東京市区改正計画などの経緯・内容を建築史的視点から論述している。

t. 日本都市計画学会、「近代都市計画の百年とその未来」

1986, 11

日本、アメリカ、イギリス、フランス、ドイツ、アジア諸国の近代都市計画の変遷が述べられている。東京については、銀座煉瓦街、市区改正計画、震災復興計画、戦災復興計画、東京オリンピック、首都圏整備計画などの内容が適切にまとめられ、幹線道路や高速道路の整備状況をわかりやすく述べてある。

u. 石田頼房、「日本近代都市計画の百年」

自治体研究社、1987, 1

明治から昭和に至る間の近代都市計画の変遷の中で、市区改正計画、震災復興計画、戦災復興計画、建築市上の諸制度を述べ、幹線道路計画についても的確な解釈をしている。

u. 越沢明、「満州国の首都計画」

日本経済評論社、1988, 12

満州国の首都、新京の計画について、長春の満鉄附属地の計画から述べるとともに、東京との比較を行ない、過去の都市計画者を評価している。

v. 越沢明、「哈爾濱の都市計画」

総和社、1989, 4

哈爾濱の都市計画についてロシア時代の計画から、満州国時代の計画にいたるまで述べ、過去の都市計画者を評価している。

w. 越沢明、「東京都市計画物語」

日本経済評論社、1991, 11

帝都復興計画以降の東京の都市計画の歴史について、事業、プロジェクトに着目して述べ、過去の都市計画者を評価している。

x. 越沢明、「東京の都市計画」

岩波新書、1991, 12

帝都復興計画以降の東京の都市計画の歴史について、ランドデザインに着目して述べ、過去の都市計画者を評価している。

1. 3. 2 研究の位置付け

我が国の近代の社会は、欧米を一つのモデルとし、欧米並みの社会の実現に向って進んできたといっても過言ではない。土木の分野における計画・設計や都市計画についても同様であると言えよう。また、ある時期に生じた命題に対して、その解決を重視するあまり、その命題の解決という単目的におちいることがあった。例えば、街路においては、交通問題に対して、交通が処理できれば良い、また、河川計画において、洪水の問題に対して、洪水が防御できれば良いといったようなことである。このような背景から様々な問題が生じ、この解決にあたって、演繹的に単目的にならぬようという配慮もあり、歴史を踏まえ、先人たちの智慧に注目するという、いわゆる温故知新的なアプローチが生れた。土木史や都市計画史などの歴史研究がこれにあたる。本研究は街路を対象とした景觀論、デザイン論であるが、その土木史もしくは都市計画史の研究の一つとしても位置付けることができる。我が国の街路の歴史をふりかえると、古くは中国をモデルとし（平城京など）近代では西欧をモデルとした、いわば都モデル型であった。本研究では近代街路の計画・設計について、先人たちの智慧に学ぶという意味で、いわば歴史モデルを模索しているとも言えよう。

前述したように、計画・設計の考え方が当面の問題解決型となっている傾向がみられる。街路の計画・設計についていえば、交通問題が生じたから交通処理を、快適性にかけるという問題が生じるとアメニティを、街路が美しくないという問題が生じたので街路景觀を、主たる観点として研究検討を行なうといったようなことである。しかしどのような点に配慮すべきなのかといった検討も必要である。本研究では街路の計画・設計の立脚点となるべき考え方を歴史のアプローチで明らかにしようとしている。

本研究で対象時期としているのは震災復興から戦災復興であるが、背景、目的の節で述べたように、この時期は我が国の近代街路の成熟期ともいべき時期である。すなわち、我が国で西欧のモデルをある程度咀嚼し、先人たちが交通処理以外の様々な点まで配慮して、街路の計画・設計を行なった時期と言え

る。本研究は、先人たちの智慧が最も発揮されていると考えられる時期に焦点をあてその到達点と限界を明らかにすることによって、そこから街路の計画・設計の考え方を探る研究と位置付けることができる。

本研究では我が国の近代都市計画の街路に着目しているわけであるが、都市計画史的な研究は石田、越沢をはじめとして、かなり行なわれており、一般的なその概要はよく知られている。しかし、特に街路を景観的にかつ重点的に着目した研究はほとんどなく、街路の基本的要素、要素、ディテールと系統的に思想を読み取り、前述のような分析の視点で系譜として整理し、その系譜上で計画・設計思想を位置付けたものはない。また、街路景観のみに着目しても、歴史のアプローチによった研究は散見されるが、街路の構成、パターンにまで言及しているものはほとんどなく、また、全体を流れとして捉え、本研究の様な観点で変遷を語った研究はない。すなわち、本研究は、街路に着目し、その面的構成から、比較的細部のデザインにまで言及し、かつ我が国の近代街路の歴史の中で、景観の計画・設計思想の発展史として捉えているところにも特徴があるのである。

1. 4 研究の構成

本論文は第1章序論から第8章結論までの全8章の構成となっている。

第1章では序論として、研究の背景と目的、対象と研究の方法、分析の視点について述べ、また、既存研究の整理を行なった上で研究の位置付けについて述べている。

第2章「帝都復興以前の近代街路の計画・設計思想」では主たる研究対象時期（帝都復興期から戦災復興期まで）以前の近代街路について、銀座通り、官庁集中計画、市区改正計画街路、明治神宮関連街路を取り上げ、その概略の特徴から、本研究の分析の視点にしたがって、どのような計画・設計思想が既に存在していたかを記述している。

第3章から第6章では、帝都復興、外地の計画、戦時下の計画、戦災復興にわけ、それぞれ、街路景観の計画・設計思想について分析を行なっている。各章のなかの記述は基本的には以下のようなものである。まずみるべき法令のある場合にはその法令の概要について記述し、次に各時期の街路計画を含む都市計画の概要について記述している。続いて、街路の特徴とその背景にある計画・設計思想について記述している。

第3章「帝都復興における街路の計画・設計思想」では、まず法令として道路法、道路構造令、街路構造令、都市計画法の概要を述べている。次に帝都復興都市計画の概要を述べている。続いて、帝都復興街路の特徴と思想について、まず基準等にみられる計画・設計思想を記述した後、帝都復興街路を代表する街路である昭和通りを中心として街路の特徴と思想を読取っている。また、アメニティ街路の系譜上のもので、帝都復興公園の隅田公園の遊歩道に着目し、その特徴と思想を読取っている。

第4章「外地計画における街路の計画・設計思想」では、外地計画のうち、朝鮮の京城、満州の新京と哈爾浜を対象としている。まず新京、京城、哈爾浜のそれぞれの都市計画の概要について述べている。次に新京、京城、哈爾浜のそれぞれについて街路の特徴と思想について述べ、最後に外地計画における街路の計画・設計思想をまとめている。

第5章「戦時下の都市計画における街路の計画・設計思想」では、まず簡単に防空法等の当時の法令関係について述べ、次に戦時下の都市計画の概要として、新興工業都市計画、相模原の軍都計画についての概要を述べている。次に、防空都市計画における街路の特徴及び思想として、まず基準、論文等に見られる街路の計画・設計思想について述べた後、相模原軍都計画における街路の特徴及び思想について述べている。また、戦時下の計画で、アメニティ街路の系譜上に位置付けられるものとして、湘南海岸公園道路と、東京保健道路を取り上げ、その特徴と思想を説き及ぼしている。

第6章「戦災復興計画における街路の計画・設計思想」では、まず法令関係として、戦災復興基本方針等と、特別都市計画法の概要を述べている。次に、戦災復興計画の概要について述べている。次に戦災復興計画における街路の特徴及び思想として、まず基準等に見られる街路の計画・設計思想を記述し、次に街路の特徴と思想について記述する前段として、戦災復興全都市における街路計画について記述し、その概略の特徴についてまとめている。この全体の特徴をうけて、戦災復興計画における街路の特徴と思想について述べている。

第7章「街路の計画・設計思想の変遷」では、第2章から第6章でえられた街路景観の計画・設計思想の流れとして捉え、街路網配置計画の系譜、幹線・目抜き通り設計の系譜、アメニティ街路の系譜の3つの観点から、その変遷について記述している。

第8章「結論」では、以上の成果をまとめ、結論を述べ、今後の課題についても記述している。

第2章 帝都復興以前の近代街路の計画・設計思想

2. 1	帝都復興以前の近代街路	21
2. 2	銀座通りの計画・設計思想	22
2. 3	官庁集中計画の街路の計画・設計思想	30
2. 4	市区改正設計街路の計画・設計思想	34
2. 4. 1	芳川案の計画・設計思想	34
2. 4. 2	審査会案の計画・設計思想	39
2. 4. 3	旧設計の計画・設計思想	43
2. 5	明治神宮造営関連街路の計画・設計思想	48

2. 1 帝都復興以前の近代街路

まず、居留地、開拓地の街路として、横浜の日本大通り（1866年）、札幌の現大通り公園（1871年）があげられる。いずれも防火線としての色彩が強い街路であった。

我が国の近代街路設計の嚆矢ともいえるのは銀座通りといえよう。欧化主義の影響の強いものであり、御雇い外国人技術者のウォートルスの設計による煉瓦造の建築と一体に設計された、銀座煉瓦街の目抜き通りである。

同様に欧化主義の色のこいものとして官庁集中計画ベックマン案があげられよう。これは外務省の井上馨が、内閣直属の臨時建築局を設置し、東京の市区改正（都市計画）を内務省の市区改正陣営（市区改正審査会）と争ったものであるしかし、結局は不平等条約問題による井上の失脚により東京の都市計画は市区改正委員会側の手にわたったのである。

その市区改正計画こそ、我が国の最初の都市計画ともいうべきものであろう。これに端を発して、全国で市区改正準備の計画がたてられた。大阪の御堂筋もこれにあたる。

本研究でアメニティ道路と位置付けている、公園系の色彩の強い街路としては明治神宮造営関連街路をあげることができる。

本章では、帝都復興以前に既にどのような街路の計画・設計思想が存在していたかをみるために、帝都復興以前の近代街路をみていくわけであるが、その対象とする帝都復興以前の近代街路として、まず、我が国の近代街路設計の嚆矢ともいえるのは銀座通り、その欧化主義を引継ぎ市区改正委員会と東京の都市計画を争った官庁集中計画ベックマン案、我が国の最初の都市計画ともいうべき市区改正計画を取り上げる。また、アメニティ街路の系譜をみるために、明治神宮関連街路も対象とするものである。

2. 2 銀座通りの計画・設計思想¹⁾

本節では「街路の計画・設計思想を系譜として考察する視点」にしたがって、計画・設計思想について考察していく。

(1) 街路網配置計画

a. 都市の秩序づけ

銀座地区に着目すると、もともと町人の住まう商業地であったため、おおかた規則ただしい短冊状の町割であり、裏町にくねりや袋小路があった程度であった。そのため、新しいパターンは、銀座通りを拡幅し、裏町の曲折を矯め、大きなブロックを2つに割るといったものであった。一方、木挽町以東について見ると、旧大名の旗本の御屋敷町であったため広大な敷地の回りをわずかな道が巡るのみで、とても普通の市街として使える状況ではなく、新道を縦横に開いて短冊状の町割としている。図2. 2. 1¹⁾を見てもわかるように江戸時代の短冊状の町割に習った格子状の街路パターンが形成されている。

銀座煉瓦街の街路は、15間、10間、8間、3間の4つの階層で構成されており、もっとも狭い3間の街路を除いて歩道が設置されていた(図2. 2. 2¹⁾参照)。15間の銀座通りに直交して10間の数寄屋橋通り(現晴海通り)が交差しており、銀座地区を大ブロックに分割するように歩道をもった8間の街路が格子状に配置されその間を3間の街路が補完するように配置されている。すなわち、幅員の大小と歩道の有無によって、地域全体にひとつの秩序が与えられたと考えられよう。

● 格子状の街路配置

● 4階層の街路の段階的配置

b. 都市の分割

銀座煉瓦街計画においては、家屋の煉瓦造化によって不燃化を図っており、

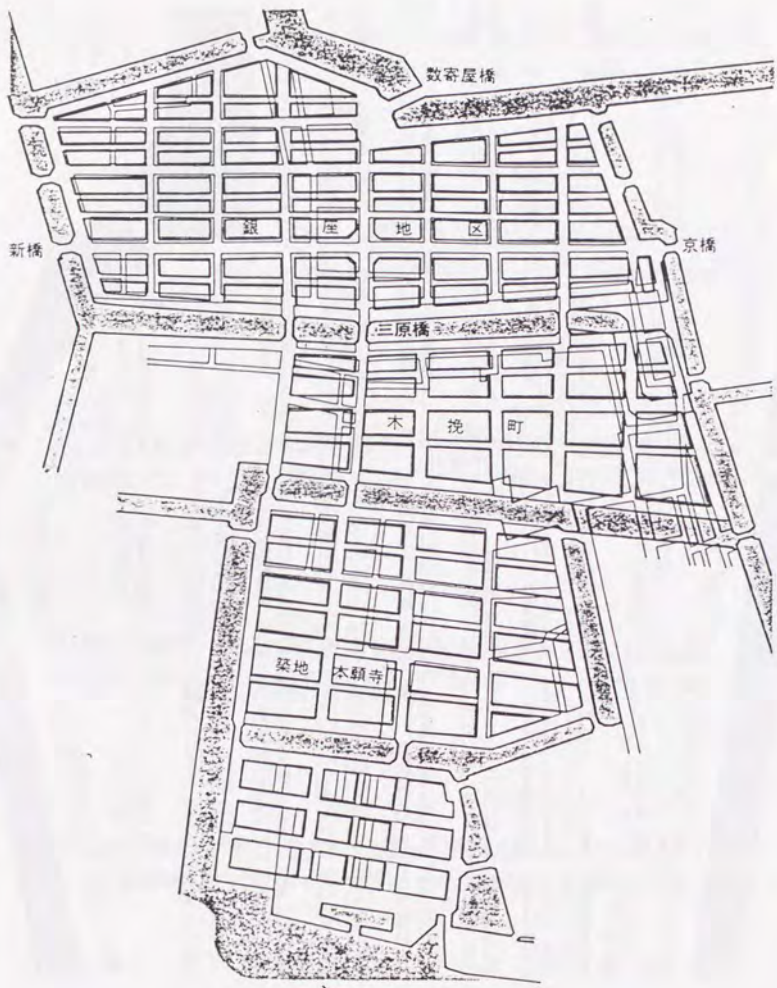


図 2 . 2 . 1 銀座煉瓦街計画図 (明治 5 年 3 月 1 8 日 公布)



圖 2. 2. 2 銀座煉瓦街復元圖（明治 10 年竣工時）

広幅員の街路を防火帯とし、都市を分割して防火を図るという考え方は存在しなかった。ただし、銀座通り沿いが官築の煉瓦造の建物となったため、後の防火計画においては銀座通りは防火路線と位置付けられている。

c. 都市の顔づくり

前掲の図2. 2. 2を見てもわかるように、銀座通りはもともと江戸時代でも日本橋から続く目抜き通りであったこともあり、最大幅員で並木、ガスなども備え、沿道の家屋もすべて歩廊を持つ煉瓦造のものとなり、間違いなく目抜き通りとして位置付けられたと考えられる。銀座煉瓦街計画の前に、「外国人凡通行道」という考え方があり、外国人のよくとおる街路は十分立派につくろうという考え方もこの背景としてあったものと思われる。

計画・設計者の方でも銀座通りを目抜き通りと位置付けていたと考えられるが、国民も銀座通りをシンボル性を備えた目抜き通りとして捉えていた。銀座煉瓦街計画以前の銀座通りは、日本橋から続く目抜き通りといってもかなり格の落ちるものであり、「京橋は幅員稍く三間に過ぎざる木橋にして…略…之を渡れば銀座一丁目にして本通りの幅員は六間に過ぎざりき、その家屋は橋手前なる南伝馬町に比すれば頗る見劣り…略…尾張町を経て新橋に進むに従ひ一步一步は上り場末の景状となり…略…而も新橋は府の内外の境にしてその橋は纔か二間の相造木橋なり…」(私の見た明治文壇：野崎左文、1927、のうち銀座通りが銀座煉瓦街計画によって名目を一新したことを述べ、以前の銀座の状況を記述した部分)と語られているように、いわば場末であった。しかし、銀座煉瓦街完成の後にはまさに目抜き通りとして捉えられるようになる。「東京新繁盛記：服部誠一、1874(明治7年)」の中では、「開化の大將」と呼ばれ、「二層の高樓、陸續巍峨として蒼空に聳ゆ、その高大なるや…略(銀座通りの情景描写が続く)…石室は則ち英京の倫敦を模し、街道は佛京の巴里に擬す、…略…京橋より新橋に連なる眞に都中の都にして、繁華中の繁華と稱すべきなり。」と記述された。銀座通りが完成した直後の記述なのでやや誇張もあろうが、銀座通りは文明開化の象徴の開化の大將として捉えられ、また、眞に都中の都にして、繁華中の繁華である、建築はロンドン、街路はパリを模した、まさに目抜き通りとして認識されていたといえよう²¹。

(2) 幹線・目抜き通り設計

a. 焦点の配慮

銀座通りの計画においては、銀座通り自体は幅員15間で通っており、沿道は煉瓦造の建築、並木も備え、ビスタ・アイストップ型の景観構成を形成する資質は持っていたが、アイストップの位置にはなんら存在せず、焦点に対する配慮はなかったものと思われる。

b. 一体設計、連係設計

銀座煉瓦街計画において特筆すべきことのひとつとして、建築との一体設計があげられる。建築に関する規定は、大別して、①全家屋の煉瓦造化、②道幅に応じた規模(等級)(表2.2.1¹⁾参照)、③連屋化、④歩廊の設置、⑤様式の統一があげられる。また、規定を設けているばかりではなく、東京借家会社を設立し、この規定に沿って、官の手で建築を行っていた。裏通りについては必ずしもこの規定通りでない建築も出現したようであるが、銀座通りについてはほとんどが官築であり、自築のものについても規定がほとんど守られたため、この規定に沿った建築群が形成された(写真2.2.1²⁾参照)。まさに街路と建築が一体に計画され、設計されていたといえる。この一体設計による街路景観に与える影響について簡単に整理しておく。まず第一はなんといっても煉瓦街の形成である。銀座通りの格にあわせて軒高のそろった、一定の様式の統一された(ジョージアン・スタイル)煉瓦建築の立ち並ぶ街路景観が出現したわけである。ここで大きいのは歩廊の列柱である。歩廊は所有的には民に属するものを公共の使用に供しているわけであり(銀座通りでは幅員1間)、その存在自体が街路空間に大きな影響を与えているが、その列柱を各戸の間口にあわせず、概ね均等スパンをとることとしている。そのため写真2.2.1の様リズムある街路景観が形成されたといえよう。また、この列柱は街区の端部では双子柱となっており、街区の両端を引締め、視覚的まとまりを強めるように計画されている。特に、後述する銀座4丁目の交差点では特別の配慮が払われていた。

●建築との一体設計

●街路幅員による規模の規定(階数、高さ、軒高の規定)

表 2. 2. 1 銀座煉瓦街の建築規制 (明治 5 年 3 月 発 布)

道路等級	歩道部分	家屋等級(煉瓦造・石造に限る)
15間道路	左右各3間3尺	1等家屋：3階建，高さ30-40尺， 軒高30尺以下(ただし，発布直後に2階建，高さ自由，軒高20尺以上，でも許可)
10間 "	" 2間3尺	
8間 "	" 2間	2等家屋：2階建，高さ20-30尺， 軒高25尺以下
3間 "	なし	3等家屋：平屋，高さ12-20尺， 軒高20尺以下
		4等家屋：平屋，高さ12尺以下， 軒高15尺以下(ただし，この平屋は裏手の物置・倉などを指す)

[注] 歩道の幅は明文化されておらず，この数値は地図からの実測値である。建物の奥行についても，当初，規制を考えていたが，実施されなかった。なお，建物の<尺>は，起案者ウォートルスの<フィート>を，東京府側が1尺=1フィートで換算。



写真2. 2. 1

- 様式の統一
- 歩廊の設置
- 歩廊の列柱の均等スパン割り
- 歩廊の列柱による、街区端部、及び交差点部に対する配慮

c. 道路敷内の景観設計

銀座通りの道路敷内の景観設計においてみられるものは以下に示す通りである。

- ・銀座通り全体を通した同一断面の採用
- ・当時では画期的な広幅員（15間）の採用
- ・歩車道の区分：縁石の設置
- ・広い歩道（両側3.5間ずつ、合計7間）の設置
- ・並木（交差点に松、その間に楓、桜、柳）の整備
- ・銀座4丁目交差点における街角の剪除
- ・街灯（ガス灯）の設置

本節の記述については「明治の東京計画、藤森照信」の図面、記述をもとに、筆者の修士論文の成果を加え、本研究の研究の視点に立って、筆者が解釈し、記述したものである。

2. 3 官庁集中計画の街路の計画・設計思想¹⁾

ここではベックマン案における街路の計画・設計思想について読み取っていくこととする。

(1) 街路網配置計画

a. 都市の秩序づけ

官庁集中計画のベックマン案を図2. 3. 1¹⁾に示す。東南の海側から西北の山の手に向けて引かれた軸線に沿って、中央大通りが中央ステーションへと向い、それを左右から斜めにはさむようにして走る放射状の天皇大通りと皇后大通りはモニュメント目指して一点に収束し、合体して日本大通りを生む。しばらく進んで、二手に別れ、右にゆけば皇居、左に折れば国会大通りを経て国会議事堂へ。丘上の議事堂からは芝の浜離宮、延遠館までヨーロッパ大通りが一直線に駆け降りる。こうした名を持つ幹線街路に無名の通りが幾筋も斜から組み込まれ、その中を鉄道が軸線と直角に横断し、複数の核を持つ放射状の街路パターンが生れている。まさにバリエーションに代表されるバロック都市計画の継承といえよう。

● 複数の核を持つ放射状の街路配置

b. 都市の分割

ベックマンによる官庁集中計画においては、広幅員街路によって都市を分割し、防火帯とするという思想はみられない。

c. 都市の顔づくり

中央大通り、日本大通りは、この計画の軸線となっていることは、前掲図2. 3. 1を見ても明らかである。この軸線は藤森によれば、ベックマンは築地本願寺の大屋根より霞ヶ関の丘を望んで決めたという。

中央大通り、天皇大通り、皇后大通り、日本大通り、国会大通りは、その焦

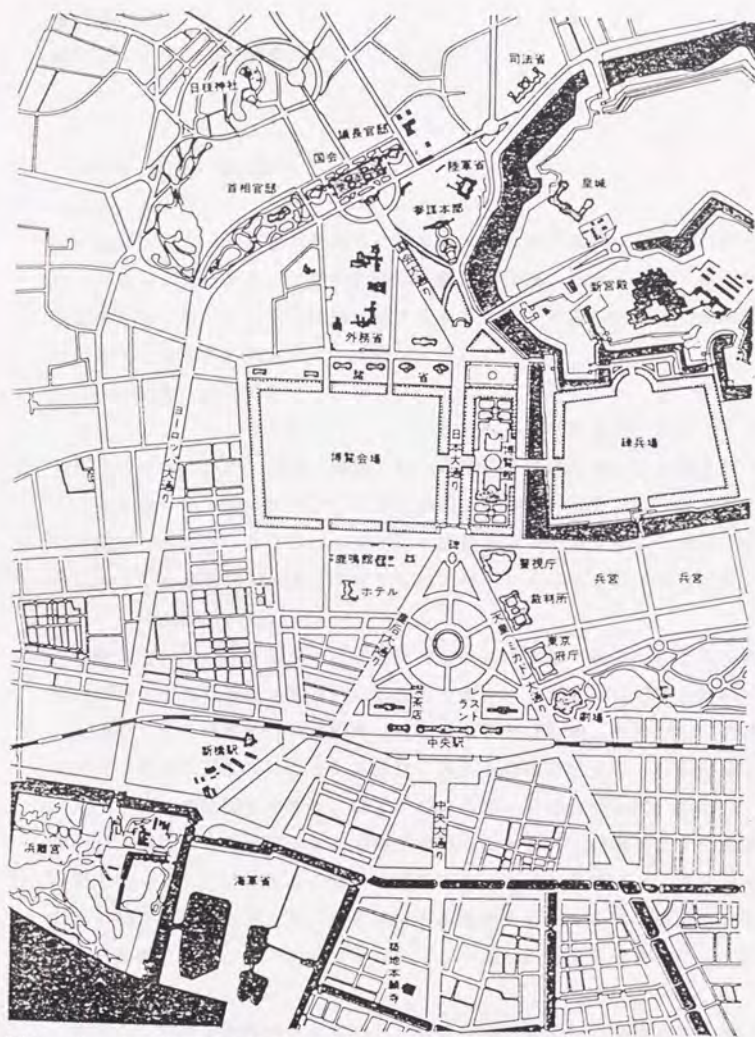


図2. 3. 1 官庁集中計画ベックマン案 (明治19年6月立案)
 中心軸は、築地本願寺の大屋根より霞ヶ間の丘を望みみて決めたと思われる。

点の位置に記念的建造物を持つ目抜き通りとして計画されたと考えられる。

- 軸線の存在
- 焦点に記念的建造物を持つ目抜き通りの存在

(2)幹線・目抜き通り設計

a. 焦点の配慮

前掲図2. 3. 1を見れば明らかなように、中央大通りの焦点には中央駅、日本大通り、天皇大通り、皇后大通りの焦点には碑、国会大通りの焦点には国会議事堂が位置しており、目抜き通りについては、焦点の位置に記念的建造物が位置するように計画されているといえる。

b. 一体設計、連係設計

ベックマン、エンデとそのチームがこの計画のすべてを描いたのであるから当然であるが、建物、公園、鉄道（駅）が街路とほぼ同時にに計画されている。

中央大通りを子細にみると、沿道の公園との境界が明確でなく、2列の並木は街路側であるが、もう2列の並木は公園側のようであり、また街路の歩道部分についても公園側と一体になった部分に存在しているようである。まさに公園との一体設計といえよう。

建物については銀座通りのように街並を形成する形ではなく、どちらかといえば街路の焦点に配置するといった傾向が強く、また駅についても街路の焦点に配置していると考えられる。すなわち、ここでは建物、駅について街路と連係させてその位置を決めたという建物、駅との連係設計であったといえよう。

完成予想の鳥瞰図をみると、旧江戸城の内堀に架かる橋もアーチ形式で計画され、内堀には大船が入っている様子が描かれており、内堀には十分配慮した計画であったことが伺える。また、前掲図2. 3. 1を見ると、ヨーロッパ大通りは明らかに国会議事堂、首相官邸と浜離宮を結んでおり、浜離宮の存在にも十分配慮しているといえる。すなわち、内堀、浜離宮と連係を取った計画であったといえよう。

ただし、官庁集中計画そのものが、設計段階に至る前に頓挫してしまったため、設計レベルでの配慮については不明である。

●公園との一体計画

●建物、鉄道（駅）、水路（内堀）、公園（浜離宮）との関係計画

c. 道路敷内の景観設計

前述したように、官庁集中計画そのものが、設計段階に至る前に頓挫してしまっただけ、道路敷内の景観に配慮した設計として如何なるものが考えられていたかについては不明である。

本節の記述については「明治の東京計画、藤森照信」の図面、記述をもとに、本研究の研究の視点に立って、筆者が解釈し、記述したものである。

2. 4 市区改正設計街路の計画・設計思想¹⁾

2. 4. 1 芳川案の計画・設計思想

1884年に立案されたもので、交通中心主義の計画であり、交通のエキスパート原口要が関与していた。

以下芳川案の計画・設計思想の概略を述べていくが、図2. 4. 1¹⁾、図2. 4. 2¹⁾、図2. 4. 3¹⁾を参照されたい。また、この芳川案から、新設計までの道路幅員について、表2. 4. 1¹⁾に示す。

(1)街路網配置計画

a. 都市の秩序づけ

皇居を中心とした放射環状型の街路パターンであるが、交通を考えた場合の放射環状型であり、いわゆるバロック都市計画にみられるような街路景観に影響を及ぼすようなものではない。

鉄道と縦貫道路による縦の交通軸が存在している。

ただし、骨格は従来の街路の拡幅などにより、上記のようになったが、基本的には江戸以来の歴史的な文脈を尊重した改良型のものであった。

街路の階層については、基準上では一等一類、一等二類、二等、三等、四等、五等の六段階の階層がみられる。

b. 都市の分割

防火帯の思想は明確ではない。

c. 都市の顔づくり

目抜き通りの存在は明確でなく、交通問題の対処が中心であり、特に都市の顔をつくらうという意識は見られない。

表2. 4. 1 市区改正計画道路幅員の変遷 (単位：間)

道路種 計画名	1等1類	1等2類	2等	3等	4等	5等
芳川案 (明17年)	15 (左右各3)	12 (" 2.5)	10 (" 2)	8 (" 1.5)	6 (なし)	4 (なし)
審査会案 (明18年)	20 (")	15 (")	12 (")	10 (" 2)	8 (" 1.5)	6 (なし)
委員会案 (明22年)	"	"	"	"	"	" (- 0.5 or なし)
新設計 (明36年)	"	"	"	"	"	"

(注) 各案それぞれ下段の数字は歩道部分を示す。



图 2. 4. 1 市区改正芳川案 (明治 17 年 1 1 月立案)



图 2.4.2 市区改正芳川案幹線道路图

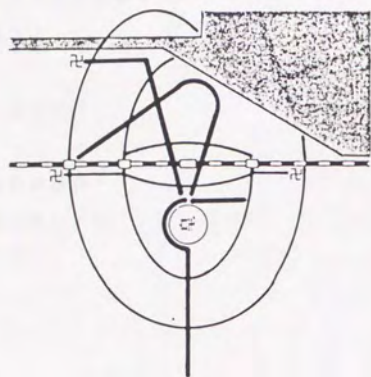


图 2.4.3 市区改正芳川案構造模式图

(2) 幹線・目抜き通り設計

計画レベルのみのため詳細については不明

a. 焦点の配慮

特になし

b. 一体設計、連係設計

特になし

c. 道路敷内の景観設計

歩車道の分離以外は不明

2. 4. 2 審査会案の計画・設計思想¹⁾

1885年に立案されたものであり、帝都化（内務省の主張、土木局長は三島通庸）（並木を持つブールバールとしての一等道路、パリ風の公園、パリ中央市場のごとくの市場、様式の統一された美観地区としての官庁街、大建築としての劇場、皇居前の本格ホテル、寺社のモニュメント化）と、商都化の争いの末、商都化（渋沢、益田の民間企業家）が勝利をおさめた計画であった。

以下審査会案の計画・設計思想の概略を述べていくが、図2. 4. 4¹⁾、図2. 4. 5¹⁾、図2. 4. 6¹⁾を参照されたい。

(1) 街路網配置計画

a. 都市の秩序づけ

環状、放射状の街路は削減され、皇居を中心とした放射状というよりは、皇居から放射状に北東に延びる街路が目につくが、基本的には中央ステーションから港にかけての格子状の街路網配置となったといえよう。

幅員は上げられたが、一等二類、一等三類、二等、三等、四等、五等の六段階の街路の階層は変わらない。

b. 都市の分割

防火帯の思想は明確ではない。

c. 都市の顔づくり

目抜き通りの存在は明確でない。商都化が中心であり、商工会議所及共同取引所が、「中央もっとも便宜の地」に「首府の外観を装飾する」シンボルとして建てられ、宮殿でも官庁でもない、民間の経済機構が東京の顔として選ばれている。しかし、特に街路を持って都市の顔をつくらうという意識は見られない。

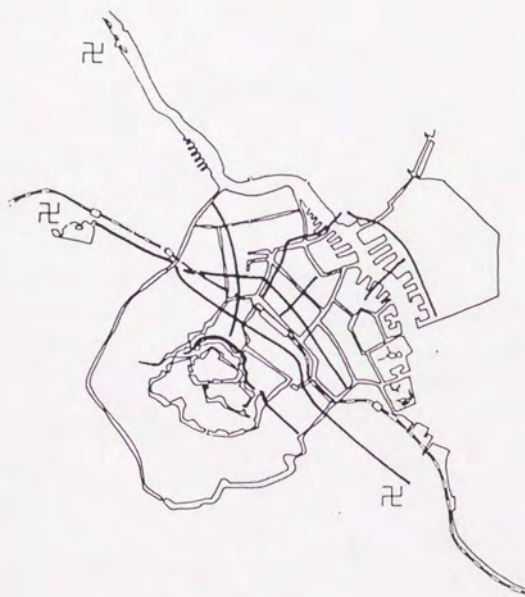


图 2.4.5 市区改正审查会案幹線道路图

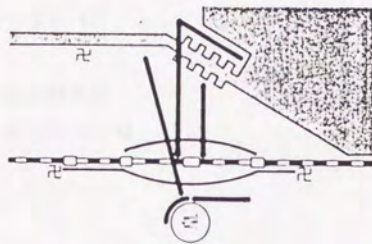


图 2.4.6 市区改正审查会案构造模式图

(2) 幹線・目抜き通り設計

計画レベルのみのため詳細については不明

a. 焦点の配慮

特になし

b. 一体設計、連係設計

特になし

c. 道路敷内の景観設計

歩車道の分離以外は不明

2. 4. 3 旧設計の計画・設計思想¹⁾

1889年に立案された計画であり、法的な根拠をもった計画であった。

以下旧設計の計画・設計思想の概略を述べていくが、図2. 4. 7¹⁾、図2. 4. 8¹⁾を参照されたい。

(1) 街路網配置計画

a. 都市の秩序づけ

築港が中止となったため、築港道路が大幅に格下げされ、また中央駅と元港の間の街路も格下げされたが、基本的には格子状の街路配置となっている。

ただし、この街路の格下げによって、外濠を境に短い幹線（広幅員）街路が縦横に走る皇居周辺地区と、準幹線街路のみによる既存市街地という地域格差が生れた。

一等一類、一等二類、二等、三等、四等、五等の六段階の街路の階層は変わらない。

b. 都市の分割

防火帯の思想は明確ではない。

c. 都市の顔づくり

特に街路を持って都市の顔をつくろうという意識は見られない。

(2) 幹線・目抜き通り設計

計画レベルのみのため詳細については不明

a. 焦点の配慮

特になし

b. 一体設計、連係設計

後述するが、日比谷公園を取囲む街路は特に幅員24間とされ、車馬道が1

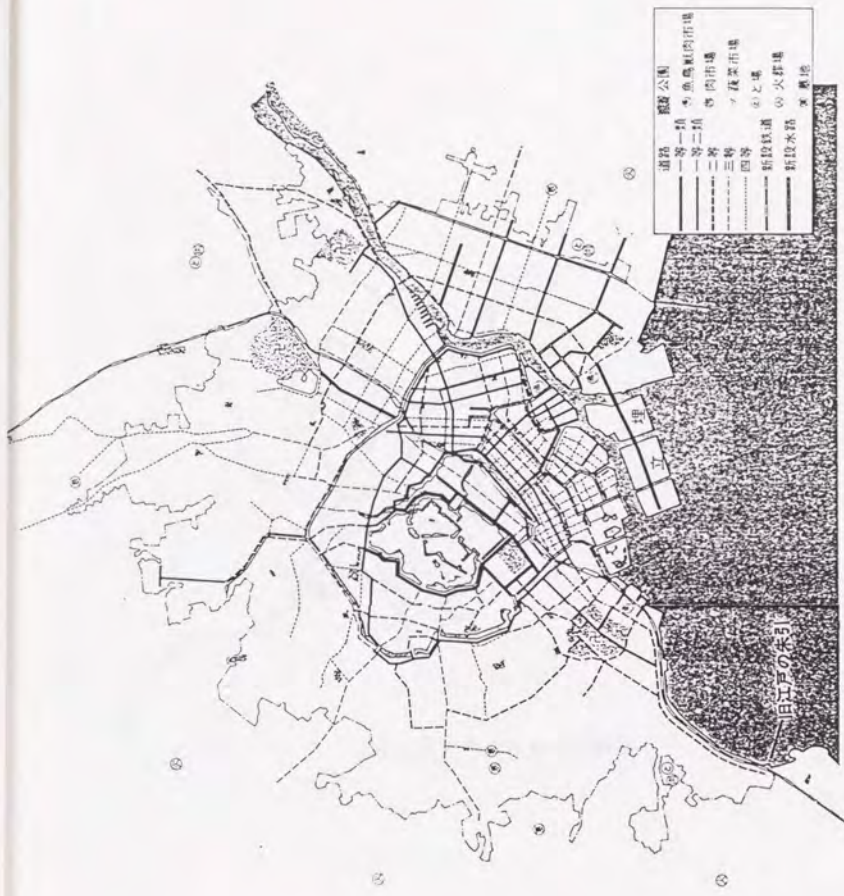


图 2. 4. 7 市区改正委员会案 (明治 22 年 3 月立案, 公示)



图 2. 4. 8 市区改正委员会案幹線道路图

2間、両側に6間ずつの歩道を持ち、歩道には2列の植樹がなされ、公園にその美観が添えられている。すなわち、日比谷門外練兵場の公園化と関係した計画といえよう。

c. 道路敷内の景観設計

歩車道の分離以外は不明

(3) アメニティ街路

一等等類の街路のうち、日比谷公園を取囲む街路は特に幅員24間とされ、車馬道が12間、両側に6間ずつの歩道を持ち、歩道には2列の植樹がなされ、公園にその美観が添えられている。全幅員の内、半部分が歩道であり、かつ2列の並木を持つ、いわば歩行者の快適性に配慮した横断面構成を持つ街路であり、日比谷公園と関係して計画されたであろうことをあわせて考えれば、アメニティに配慮したアメニティ街路の系譜上に位置付けられよう。

(4) 新設計の計画・設計思想(図2.4.9¹¹参照)

1903年に大幅に縮小された形で計画されたが、基本的には旧設計と同様である。

本節の記述については「明治の東京計画、藤森照信」の図面、記述をもとに、本研究の研究の視点に立って、筆者が解釈し、記述したものである。

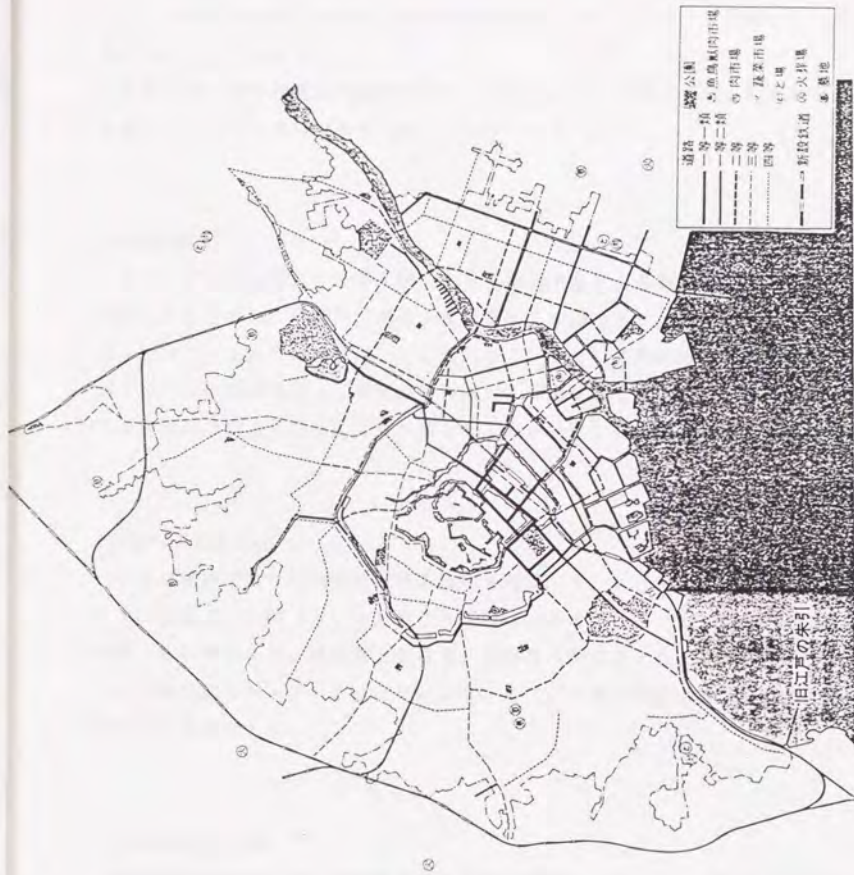


图 2. 4. 9 市区改正新設計 (明治 36 年 3 月立案, 公示)

2. 5 明治神宮造営関連街路の計画・設計思想^{4) 5)}

明治神宮関連街路は本研究の研究の視点に立てば、アメニティ街路として位置付けることができる。

本節では、明治神宮関連街路のうち、表参道、内外苑連絡道路、絵画館前並木路についてその概略の特徴を延べるものとする。

(1) 表参道

青山1丁目を起点とし、神宮橋をもって境内南参道と連絡する、総延長565間(1017m)の街路である。総幅員は20間(36m)であり、両側に各4間(7.2m)の歩道戸、12間(21.6m)の車道をもつ横断構成となっている。路面構造は、車道は砂利道で、歩道はアスファルトで舗装された。沿道両側には目通1尺3、4寸の樺201本が並木として植栽された。

(2) 内外苑連絡道路

内外苑連絡道路の平面図及び横断面図を図2.5.1(図中の数字は尺)に示す。総幅員20間(36m)のうち車道は、わずか6間(10.8m)にすぎず、その他は歩道、遊歩道、乗馬道、植樹帯に割当てられた、アメニティの高い断面構成となっていることがわかる。また、車道の両側に植えられている並木は公孫樹である。

(3) 絵画館前並木路

絵画館前並木路を含む明治神宮外苑平面図を図2.5.2に、絵画館前並木路の断面図を図2.5.3に、青山通り口より絵画館を望んだ写真を写真2.5.1に示す。横断面構成は、総幅員18間(32.4m)のうち、車道が9

間（16.2m）、植樹帯が左右2間（3.6m）、歩道左右2.5間（4.5m）となっており、2列植栽の並木路である。しかし、写真をみるとあたかも4列植栽の並木路に見えるが、これは平面図をみればわかるように街路に接した公園側で全く街路の並木と同様の並木を両側にそれぞれもう1列設けているためである。そのため、見掛け上は4列並木の街路に見えるわけである。また、写真をみれば明らかであるが、我が国では他に例を見ない、ビスタ・アイストップの景観が形成されている。

2章の参考・引用文献

- 1) 藤森照信、「明治の東京計画」、三省堂、1982.1
- 2) 筆者修士論文 「街路景観の変遷とそのデザインおよびコントロールに関する基礎的研究」、1980 東京大学大学院工学系研究科修士課程土木工学専門課程
- 3) 資生堂 資生堂百年史
- 4) 内務省神社局 明治神宮造営誌（復刻版） 1930
- 5) 明治神宮奉讃会 明治神宮外苑誌 1937

明神宮内外苑連絡道路施設計画図
大正十五年五月廿六日



図 2 . 5 . 1 明治神宮内外苑連絡道路の平面図及び横断面図

明治神宮外苑平面圖

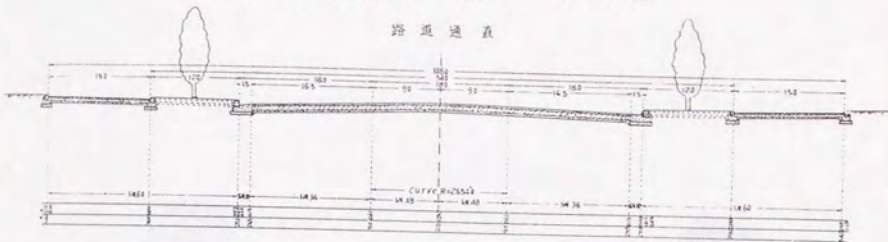
— 芝居入平池汽輪 —



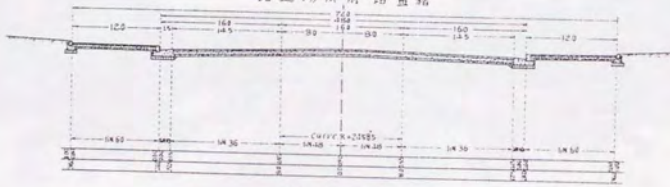
图 2. 5. 2 明治神宮外苑平面圖

明治神宮外苑道路築造規定圖

直道近路



繪畫館前廣場道路



周圍道路

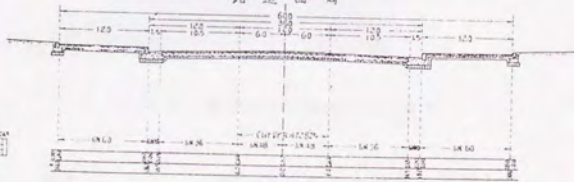
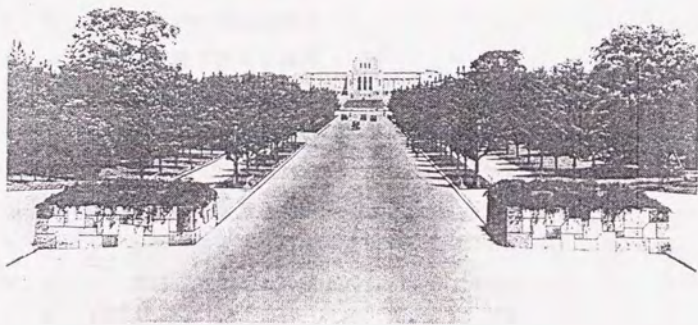


圖 2. 5. 3 繪畫館前並木路の断面圖



▲ 聖マリアンナ記念館より青山通りを望む

写真2.5.1 青山通り口より絵画館を望む

第3章 帝都復興における街路の計画・設計思想

3. 1	法令関係	55
3. 1. 1	道路法の概要 ¹⁾	56
3. 1. 2	道路構造令	60
3. 1. 3	街路構造令	65
3. 1. 4	都市計画法等 ⁴⁾	70
3. 1. 5	その他の関連法制度	73
3. 2	帝都復興都市計画の概要	75
3. 3	帝都復興街路の特徴および思想	76
3. 3. 1	基準等に見られる街路の計画・設計思想 ⁶⁾	76
3. 3. 2	昭和通り	86
3. 4	隅田公園の並木道路の計画・設計思想	120
3. 4. 1	隅田公園の並木道路の概要 ¹⁰⁾	120
3. 4. 2	隅田公園の並木道路の計画・設計思想	121
3. 5	まとめ	129
3. 5. 1	帝都復興街路の特徴と思想	129
3. 5. 2	帝都復興街路の計画・設計思想	132

3. 1 法令関係

帝都復興における街路の計画・設計に最も大きな影響を与えたと考えられる法令は、大正8年に制定された道路法と、それに基づく街路構造令と考えることができる。この大正8年の道路法に基づく構造令は、道路の構造を規定する道路構造令と、そのうわのせ規定とも言える都市内の街路を規定する街路構造令との2本立てであったことが大きな特徴と言えよう。ここでは、道路法、道路構造令、街路構造令、都市計画法等の概要について述べることにする。

3. 1. 1 道路法の概要¹⁾

(1)大正8年道路法制定の経緯

この道路法は大正8年に公布されたのであるがそれは、既に明治20年代からの立法作業の成果であり、長い歴史をその前に有しているのである。道路法は、当初は、公共道路条例として発足したものであるが、明治21年(1888年)中に調査に着手し、同年11月に終了したので街路新設条例とともに、閣議に付議した。しかし、この法案は閣議決定されずに廃案となったのがその事由は明らかでない。

明治23(1890年)12月に、前記の公共道路条例と街路新設条例を一本化して道路法案とし、第1回の帝国議会で提出する目的をもって閣議に付議したが、やはりこれも廃案とされた。

次に、明治26年6月になって、地方長官に内訓を発してこの法案に対する意見を徴した。その後、明治28年3月に土木会及び全国各地監督署長に諮問し、これらの意見を参酌して法案に修正を加え、明治29年1月に第9会帝国議会の協賛を得ようとして、先ず閣議に提出したのであるが、やはり議会で提出することができなかつたのである。

同法案が初めて議会で提案されたのは、明治29年(1896年)12月の第10会帝国議会であって、参議院の議に上つたのであるが、衆議院ではこれを特別審査委員会に付記し、しばしば委員会の審議を経たのであるが、容易に結了することができず、投票を行った結果は可否同数となり、委員長が原案に同意したので委員会を通過することができた。しかし、閉会の当日になってこれを議場において報告し、あわせて少数の意見として同法案中命令を以て定める条文が多いことを批難したところ、それが理由となって、遂にこの法案は否決された。

その後しばしば調査、修正を行い、明治32年(1899年)8月閣議に提出し、同年開かれた第14会帝国議会で提出されたが、このときは、貴族院に提出された。

貴族院は、これを特別審査委員に付託し、特別委員会が再三開かれたが、国道の費用の負担に関し、政府の所見と衝突し、遂に本会議に上ることができな

かった。

そこで、明治35年(1902年)11月、再び土木会に諮問の上審査修正を行い、第17回帝国議会で提出しようとして閣議に付したのであるが、議会在解散されたので提案されなかった。また、その後も審査修正を加え、明治36年(1903年)11月第18回帝国議会で提出しようとして閣議に付したが、同議会もまた衆議院が解散されたので提出とならず、同法案はまたまた国会の議場に上る機会を失った。

その後、明治43年(1910年)6月、内務省は、その前半すなわち明治42年(1909年)の9月に内務省に設置された道路協議会に、道路法案について諮問した。このように、ついに明治年間には道路法は成立しなかったのであるが大正年代に入っても、大正6年(1917年)11月、第40回帝国議会で提出しようとして、道路法案を閣議に付したが、道路の占用に関し、通信省との協議が整わなくて閣議決定とならなかった。最初の道路法が成立したのは、大正7年(1918年)12月第41回帝国議会であって、公布されたのは翌年の大正8年4月11日であった。

明治21年に公共道路条例の起草が行われてから、32年の年月を経て、初めて道路法が制定されたのである。

しかし、その後直ちに重要な改正を行うこととなった。すなわち、大正10年2月第44回帝国議会において、郡制廃止に関する法律案が可決され、大正10年(1921年)法律第63号をもって公布されたので、道路法に定める郡道は、郡の消滅によって費用を負担すべき団体を失ったため、郡道を道路の種類とともに、その所属を決定する必要を生じた。また、国道改良事業の進行にともなって必要があるときは、主務大臣が、国道の新設または改築を行う途を開く必要があったので、これらの点について大正11年(1922年)1月、第45回帝国議会で道路法の一部改正法律案を提出し、その成立を見て、大正11年3月法律第3号をもって、その公布をした。

これが第1回の改正であるが、以来、昭和27年(1952年)6月に法律第180号をもって現在の道路法が制定されるまで、約33年間にわたって我が国道路行政の中心として重要な役割を果たしてきた。

(2)大正8年道路法の概要

大正8年の道路法は、我が国の道路に関する根本的な統一規格であって、国道、府県道を始め、郡道、市町村道もことごとくその支配下に入るものであり、道路法が及ぼす社会的影響は非常に大きいものであった。

その制定をする際には、欧米先進諸国の最新の立法例を参考にしたのは勿論であるが、これらのものを我が国で適したものとするため、その制定に着手してから30余年の間、もっぱら我が国の道路の事情を調査し、古い慣行を尊重して弊害のない限り現状を維持すると同時に、過去の経験と将来の必要を予測して、適当な規定を設けることとされた。この道路法の規定は、在来の道路に関する断片的な規則を統一し、その不備を補うのに留まらず、大いに立法上の革新をも企図したものであった。

しかし、この「道路法」には、東京と神宮、府県庁、師団司令部、鎮守府所在地などを結ぶ路線及び「主トシテ軍事ノ目的ヲ有スル路線」を国道に指定し、また、軍用道路と主務大臣の指定する国道の建設、改修費以外をすべて地方負担とするなど、産業道路というより軍事、行政道路として国道を整備しようとする古い道路観や伝統的な地方負担主義が色濃く残っていたといえる。

道路法は、全文7章68条から成り、道路の種類・等級及び路線の認定（第2章）、道路の管理（第3章）、道路費と負担義務（第4章）、監督と罰則（第5章）、訴願と訴訟（第6章）など、道路の管理と建設、改修、保全、利用にわたる一般的な規定を含んでいた。

すなわち、まず第2章では、道路の種類を国道、府県道、郡道、市道・町村道の5種に分け、それぞれの路線認定者と認定基準を定めるとともに、第3章ではその管理者と管理責任の範囲を明らかにした。また、道路の構造規格や改修、保全、工事執行方法についても、別途命令をもって定めることとした（第31条）。この命令が道路構造令にあたる訳である。そして、第4章では各道路の建設、改修、保全費の負担区分を、第5章では主務大臣・管理者の職務権限と違反者に対する罰則、第6章ではさきの処分に対する不服者の訴願、訴訟について規定している。

道路法の主な特徴を以下に示す。

- a) 新たに道路となるべきものに対しても、本法の規定を準用する途を開いて、道路の新設に便宜を与えた。
- b) 道路の種類、等級を規定し、道路の路線の認定方法を明確、慎重ならしめ、路線の認定にあたっては、国道については道路会議、その他の道路については、道路の費用を負担する公共団体の意見を徴する制度を採用し、路線の認定に関し、社会または公共団体の希望を反映された。
- c) 国道以下各種道路の資格標準を拡張して、実際の交通上の要求に適合した道路網の編成に資し、これによって一層の交通上の利便を取めるとともに、殖産産業の発展を企図した。
- d) 行政庁をもって道路の管理者とし、道路管理権の所在を明確ならしめると同時に管理者でない者に道路工事の執行または道路の維持をなすことを可能とした。
- e) 道路の占用に関する制度を確立するとともに、国の事業または法令により、土地の取用または使用することができる公益事業のために、道路占用の方法を容易ならしめ、その事業遂行の障壁を除去した。
- f) 道路費用の負担者を明確にすると同時に、道路工事により特に利益を受ける者または特に道路を損傷する原因となる事業をなす者にその費用の一部を負担させる途を開いた。
- g) 道路から生じる収益は、これを道路の費用を負担する公共団体の収入として、道路費の財源の一部にした。
- h) 管理者は、道路工事の必要により、付近の土地に立ち入り、またはこれを使用することができること。また、非常災害の場合においては、道路付近に居住する者を使役し、道路付近の土地を使用し、または土石、竹木その他の物品を使用もしくは取用する特権を有することとしたので、道路の管理は従来に比べて一層便利となった。
- i) 道路行政の目的を達成するため、道路行政官庁の監督の権限を確立し、私人に対する義務の履行を確保すると同時に、私人の権利、利益の救済保護の方法を完備したため、私権を侵害することなく、道路行政は正確敏速を期することができた。

3. 1. 2 道路構造令

(1) 道路構造令制定の経緯

道路を通行する車両が乗合馬車や人力車であった時代には道路の幾何構造という概念はあまり重視されなかったが、自動車の出現に伴って道路構造に関する技術的進歩が顕著となった。

明治32年(1899年)に自動車我が国に初めて輸入されて以来、道路の構造規格、特に幾何構造について最初の統一的な基準が定められたのは大正時代に入ってからであり、大正8年(1919年)12月6日付で道路構造令(内務省令第24号)及び街路構造令(内務省令第25号)が公布された。これらは大正7年(1918年)に成立(大正8年公布)した道路法の第31条にあたる「道路ノ構造、維持、修繕及工事執行方法ニ関シテハ命令ヲ以テ之ヲ定ム」の規定を受け、道路会議の審議を経て制定されたものであり、将来の自動車の増加を考慮して道路の幅員、勾配、曲線半径その他、道路が備えなければならない構造の基本的事項が定められていた。この基準は、昭和27年(1952年)に道路法が改正されて、省令としての法的根拠が消滅するまでに、長い期間にわたって有効であった。

(2) 道路構造令の概要

大正時代になり、自動車が発達し、その台数も多くなってきた(大正10年1万1千台)が、構造令設定当時はまだ道路交通の主体は馬車や荷車であったことから、基準には設計速度や車線という概念は明確化されておらず、道路の種類も行政区分をそのまま用いて、それぞれに応じた幅員、線形要素を規定しているにすぎない。

道路構造令は全文19条から成っており、以下に主な項目についてその内容を示す。

a) 道路幅員

道路幅員については、道路区分に応じて最小の有効幅員を表3. 1. 1¹⁾に示すように定めている。ただし、山地その他で特殊な箇所に限って、縮小できることとし、この場合には間隔において避難場所を設置すべきこととしている。

当時の観測²⁾によると、自動車の幅は170~230cm(平均200cm)、馬車等を含めた各種車両の幅は160~270cm(平均210cm)程度であった。

国道の最小有効幅員を4間(7.3m)としたのは、国道は幹線道路であることから、高速度自動車の運転を考慮し、自動車幅にすれ違い余裕幅を見込んで占有幅を2間(3.6m)として2車線をとったものである。ただしこの場合、当時の路肩幅が狭いことから、余裕幅をいく分割り増して考えている。

府県道の最小有効幅員を3間(5.4m)としたのは、さほど高速度自動車も通らないことから、車両占有幅を1.5間(2.7m)とみて、2車線としたものである。

b) 縦断勾配

縦断勾配の限界値は国道において1/30、府県道において1/25とし、特殊な箇所では、1/15までとすることができる。なお、山地でやむを得ない場合には、40間(72.8m)以内の区間に限って1/10までとしようになっている。このように、縦断勾配の規定値が比較的小さいところで抑えられているのは、馬車の登坂能力を考慮しているためである。

また、道路の勾配が変移する箇所には縦断曲線を設けるとともに、坂路長が長い場合には、適切な間隔において1/50より緩い勾配区間を設けることとしている。

c) 曲線半径

国道と府県道については曲線半径についても規定しており、一般には30間(54.6m)以上、特殊な箇所では6間(10.9m)まで縮小できるとしている。30間以上という規定値は、現行の道路構造令における設計速度40km/hの道路に対する規定にはほぼ対応している。また、半径20間(36.4m)以下の曲線は背向直線避け、両曲線間に相当の直線を設けることとして線形設計に配慮している。更に人家連担箇所または連担が予想される箇所の屈曲線における凸角は、相当区間これを剪除することにより、上記の規定によらないことができること

表 3. 1. 1 道路の有効幅員（大正 8 年道路構造令）

区 分	規定値	縮小値
国道	4間(7.3m)以上	3間(5.5m)以上
府県道	3間(5.5m)以上	2.5間(4.5m)以上
主要な市道	3間(5.5m)以上	2間(3.6m)以上
主要な町村道	2間(3.6m)以上	1.5間(2.7m)以上

出典：日本道路協会、日本道路史、1977年

になっている。

これら最小曲線半径の設定にあたっては、主として馬車の走行が対象となっている。例えば、全長約15mの4頭立馬車が幅員3mの道路を通行することを予想すると、屈曲部の半径約37.5m以上であることが必要とされている。また、構造令で規定する最小の半径11mは、当時の文献³⁾によると、長さ5.5mの普通馬車が3.6m幅の田舎道を通行することを考えて算定したものである。

d) 設計耐力

国道と府県道の車道路面は、車輪の輪帯幅1寸(3cm)につき100貫(375kg)の荷重に耐えることを標準としている。

一方、道路を通行する車輪については、別に「道路取締令」(大正9年(1920年)内務省令第45号)において制限が定められており、輪帯幅は牛車3寸5分(11cm)以上、馬車3寸(9cm)以上、大荷車2寸(6cm)以上とし、積載量は車体の重量を合わせ自動車は1400貫(5.3t)、馬車は4輪車500貫(1.9t)その他350貫(1.3t)、大荷車は200貫(0.75t)を超えないものと決められている。ちなみに、積荷の容積についても取締令で規定されており、高さは自動車で荷台より8尺(2.4m)、その他の荷車で6尺(1.8m)、前後の出幅は荷台より各2尺(0.6m)、左右の出幅は各1尺(0.3m)を超えず、自動車の積荷は車体の前後左右に突出しないこととなっている。

e) トンネル、橋梁

国道、府県道のトンネルは有効幅員が3間半(6.4m)以上あること(接続道路の有効幅員に2尺(0.6m)を加えた幅員まで縮小できる)とし、また、建築限界としては15尺(4.5m)以上(特殊な箇所では13尺(4m)以上)確保することとしている。

一方、国道、府県道の橋梁については、橋長4間(7.3m)以下では接続道路と同じ有効幅員、橋長4間以上では3間以上(接続道路の有効幅員まで縮小できる)の有効幅員を確保することとしている。

橋梁の設計荷重としては、国道については2100貫(7.9t)の車両と12t転圧機、府県道については1700貫(6.4t)の車両(ただし、主要区間では国道に準ずる)を考慮しており、群集荷重は12貫/平方尺(490kg/m²)としている。

トンネルの幅員、高さ、橋梁の荷重等について当時としては比較的余裕のあ

る規定となっているが、これらについては審議過程において陸軍からの強い要求があったと記録されている。

1) 例外規定

道路構造令第18条では、交通の情勢により監督官庁の認可を得て、上述の各種規定によらないことができると定めている。

道路構造令の初案では、ヨーロッパの基準を参考にして、屈曲部における緩和曲線、拡幅、片勾配などの規定も含まれていたが、これらは細則でとり上げられることとなった。

3. 1. 3 街路構造令

(1) 街路構造令制定の経緯

街路構造令は大正8年（1919年）12月6日付で道路構造令（内務省令第24号）とともに内務省令第25号として公布された。

街路の計画と設計は主として都市計画からなされ、歴史的には明治17年（1884年）東京市区改正計画草案、明治22年（1889年）の市区改正計画に初めて具体的な事例が示された。この計画は大正初期に一応の実現をみた。また、東京以外大都市では明治中期以後市区改正計画策定の動きがあったが、大正7年（1918年）に至り具体化し、翌大正8年（1919年）都市計画法の設定とともに都市計画として位置づけられることとなった。

街路構造令は、道路法の政令として定められたものであるが、これらの背景を受けて、都市計画法の道路の構造基準としても用いられうる内容を備えており、昭和8年（1933年）の都市計画法の改正で、街路計画標準として、都市計画法に取入れられることとなる。

道路構造令が道路としての一般的基準を規定しているのに対し、街路構造令は、それにうわのせして都市内の道路の特殊性を規定したものであることができる。

(2) 街路構造令の概要

街路構造令は基本的には道路構造令のうわのせ規定であり、その対象とする道路は、第1条で「本令ニ於テ街路ト称スルハ地方長官ノ指定スル市内及市内ニ準スヘキ地域ニ於ル道路ヲ謂フ」と定義されているとおり、主要な都市の市域内に限られていた。これらの市域では人口密度が高く、道路は空間としての機能を重視した都市計画の立場からの計画が求められているため、道路構造令に上載させた規定が定められたものである。

以下にその概要を示す。

a) 等級区分

当時全国的な網として、道路はその重要性の程度と管理区分とに十分な対応を有していたため、道造基準は管理区分に従って定められていた。しかし都市内においては、道路密度が高く、市道であっても都市の骨格を形成している道路があるなど、道路の重要性はその管理区分に対応していないことが多いほか、将来を見通した計画をたてる必要があり、管理区分が明確になっていないこともあったことなどから、道路幅員に対応させて、表3. 1. 2に示すように区分が定められた。

これは、明治時代に制定された市区改正計画で用いられた幅員を基準とし、広幅員街路及び細街路に対応する区分を加えたものである。これによると都市内の骨格を形成する道路は「大路」と称し、幅員6間(10.9m)以上24間(44m)未満とし、24間以上及び6間未満はそれぞれ「広路」及び「小路」とした。「大路」は更に2区分して幅員12間(22m)以上を一等大路、それ未満を二等大路とした。幅員12間で区分されたのは、当時路面電車が都市内交通の主流を占めており、軌道を有する道路の望ましい幅員は12間以上と考えられていたためであり、都市内道路網は路面電車線と一体として一等大路によって構成することを意図していた。「広路」は在来の路面輸送手段の荷車等と、普及しつつあった自動車との混合交通を避けるために、緩高速分離帯を設けて分離する道路を想定したものであり、また「小路」は歩車道区分を必ずしも必要としない混合交通を容認した道路で、道路網としては補助的な道路として位置づけられるものであった。

この等級区分は、その後大正12年(1923年)の震災復興計画を経て、昭和8年(1933年)都市計画の各種基準の一つとして定められた「街路計画標準」に受け継がれ、幅員の数値がメートル法に換算されるとともに、以後標準幅員として全国的に普及していった。

b) 歩道

歩道に関しては、第3条、第4条、第9条に規定がおかれていた。街路は原則として車道及び歩道に区別し、また、歩道は車道より相当高くし、車道側の境界に縁石を設け、構造的に区分することとしており、既に大正年代に自動車と人との混合交通を避け、かつ交通安全を考慮した構造をとるよう定め

られていたものである。

歩道の幅員については、各側とも道路幅員の6分の1以上（例えば、幅員20間（36m）の道路には20尺（6m）以上）の歩道を各側に設けるよう定められており、歩行者交通量よりも歩道のもつ複合機能を重視し、横断面の均整のとれた構成を図ろうとする意図が含まれていた。このことは、高規格の広幅員道路ではみずから道路に見合った環境施設帯を確保することが可能であったわけである。

「広路」にあっては、広幅員の歩道のほか、高速車道、自転車道または遊歩道を設けることとされており、混合交通の排除の思想が既に織り込まれていた。

c) 広場

街路に関連する広場、空地に関して、街路構造令でも第10条、第11条、第12条で定められている。

まず、第10条で「街路ノ交會、屈曲基ノ他ノ箇所ニシテ交通上必要アル場合ニ於テハ広場ヲ設クヘシ」としており、街路には交通広場を併せて計画すべきことが明記去れている。この規定により、大きなロータリーをもった交差点の交通広場や駅前広場が設けられ、交通処理の円滑化とともに、良好な都市景観の形成に大きく貢献してきた。

次に、第11条で「交通上必要アル箇所ノ街角ハ相当之ヲ除スヘシ」と規定し、更に「十字街、丁字街其ノ他ノ箇所ニシテ交通上必要アル場合ニ於テハ安全地帯又ハ連絡地下道ヲ設クヘシ」とされている。これは、交差点における交通処理の必要から必要最小限の交差点改良を指示したものである。注目すべきことは、連絡地下道の設置を規定しており、横断歩道橋に対して批判の多い今日、当時既に地下道によって対処することを定めていた点であろう。

また、第12条で「橋詰ニ於ケル街路ノ幅員ハ必要ニ応シ相当之ヲ拡大スヘシ」と橋詰広場の設置が定められていた。橋詰広場は運河を航行する船舶との連絡機能のほかに、橋の修景上必要な空間を確保することとともに、橋梁幅員が接続道路の幅員より縮小されていたため、大量の歩行者交通がみられる場合には、緩衝部分としての働きをもつものと考えられている。橋詰広場は震災復興計画、戦災復興計画でも明記されており、具体化した例も数多く

みられる。

d) 植樹・植栽

植樹については第13条に規定がおかれており、遊歩道には植樹をし、交通上示障のない場合には歩道についても同じとしている。

歩道は道路幅員6分の1以上確保され、歩行者交通量も歩道幅員に比してさほど多くないことから、結果的にはほとんど植樹が可能であったわけである。また、街路の状況により舗装の一部を縮小し、植樹樹帯、樹苑または芝生とすることができるとしており、街路には単なる並木のほかに低い草木を連続的に植栽することも想定していた。また広場についても植栽できるものとなっていた。これら植栽の考え方は分離帯の設置と相まって街路の緑化の方向を明確に定めたものであった。その後自動車の発達普及に伴って、高緩速分離帯の除去、自転車道の廃止、歩道の縮小と車道の拡大へと流れが進み、近代になって、環境を考慮した道路の横断面構成や街路緑化が重視されるようになってきたが、大正年代既に街路構造令に織り込まれていたのは注目すべきであろう。

e) その他の構造

街路構造令が制定された年代では、自動車の発達が十分とはいえず、一方大都市では、路面電車が全盛期を迎えようとしていた頃でもあり、一般に都市間連絡の道路に比べて、都市内道路である街路の方がその規模において優位を占めていた。このため、例えば幅員では国道が4間(7.3m)以上とされたのに対し、街路は「広路」として24間(44m)以上のものも対象としているなど、規格に差が設けられていた。更に曲線半径、勾配等の構造についても表3. 1. 3¹⁾に示すように、街路の構造の方が高規格に定められていた。

表 3. 1. 2 街路の等級区分

明治22年市区改正計画		大正8年街路構造令		大正14年都市設計計画及び昭和8年計画標準	
等 級	幅 員	等 級	幅 員	等 級	幅 員
一等大路 1 類	20.5m (36m)	一等大路	24m (44m) ~	一等大路 1 類	44m ~
" 2 類	15.5m (27m)		12.5m (22m) ~	" 2 類	29m ~
二等大路	12m (22m)		" 3 類	22m ~	
三等大路	10m (18m)	二等大路	6m (11m) ~	二等大路 1 類	18m
四等大路	8m (14m)			" 2 類	15m ~
五等大路	6m (11m)			" 3 類	11m ~
六等大路	4m (7m)	一等小路	4m (7m) ~	一等小路	7m ~
—	—	二等小路	2.5m (4.5m) ~	二等小路	4m ~

表 3. 1. 3 道路構造標準の比較

項 目	街 路	道 路 (国道)
自來半径	50m (91m) 以上	30m (55m) 以上
sidewalk 幅員	6m (16m) 以上	3.5m (6.4m) 以上
橋梁幅員	橋長30m以上の場合 道路幅員 6m以上……幅員の 2/3 以上 道路幅員 4m ~ 6m…… 4m	4m (7.3m)
橋梁荷重	15貫/平方尺 (610 kg/m ²) 3,000貫/両 (11.25 t/両) 15 t 転圧機	12貫/平方尺 (490 kg/m ²) 2,100貫/両 (7.88 t/両) 12 t 転圧機

(1)大正八年都市計画法等の概要

大正八年三月、内務省は都市計画調査会の調査要綱をもとにし、都市計画法案と市街地建築物法案を取りまとめ、帝国議会に提出した。議会では大きな反対もなく、貴衆両院で審議可決の結果両方は同年四月四日公布され、都市計画法は翌大正九年一月一日から、市街地建築物法は大正八年十二月一日から施行されることになった。

都市計画法は、本文が26条からなる簡潔な法律であった。都市計画法の第一条によれば、都市計画とは「交通、衛生、保安、経済等ニ関シ永久ニ公共ノ安寧ヲ維持シ又ハ福祉ヲ増進スル為ノ重要施設ノ計画」と規定され、都市計画の内容が示されている。このように規定上では非常に抽象的な形で表現されているが、その条文を通覧すると具体的には都市計画の内容として主に次の三種類のものが予定されていたのである。

第一は、「施設の計画」である。第一条に示された交通、衛生等の目的に沿うフィジカルな施設のことであるが、都市計画法では、どのような施設でもその目的に沿う施設であれば都市計画として決定できることになっていた。しかし、一方都市計画事業を施行する場合に土地収容が可能な施設を限定しており（16条）、実際には都市計画として定められる施設はこの限定された施設の範囲内に留ることになる。その施設とは、「道路、広場、公園、河川、港湾、鉄道、軌道、運河、水道、下水道、運動場、一団地ノ住宅経営、市場、屠場、墓地、火葬場、塵埃焼却場」である。これらの施設を見ると都市生活のために必要な施設を総合的に網羅しており、都市計画は本来これらの施設を総合的に計画する性格をもっていた。しかし、その施設の所管が、内務省でなかったり、また内務省であっても、都市計画担当部局以外であったりした場合は、それをとりこむことは困難であり、実際上都市計画として決定され、都市計画事業として整備されるものは、市区改正条令の流れを踏襲し、道路、河川、運河等のいわゆる土木事業が中心であった。

第二は、地域地区制である。これは、従前の市区改正条例にはなく、大正八年の法制定で新たに付けくわえられた制度である。具体的には、市街地建築物法による地域（住居地域、商業地域、工業地域）および地区（防火地区、美観地区等）と風致地区、風紀地区であった。これらの地域地区は「都市計画ノ施設」として指定等を行なうこととされた。

第三は、土地区画整理である。大正八年の都市計画法では、土地区画整理は、施設として規定されていたが（16条）、たの施設とは本来性格を異にするものであり、事業を行なうことに意味があり、事業終了後は実質的な意義をもたなくなる都市計画である。現行の都市計画では、市街地開発事業に関する都市計画として扱われている。

この大正八年の都市計画法は基本的には従来の東京市区改正条例の内容をそのまま引継ぐ傾向の強いものであり、都市計画の決定等に関する手続と決定の機関、都市計画事業の執行のシステムなどはそのまま踏襲したものである。新しく制度化された主な事項としては、①都市計画区域の制度を新設したこと、②「都市計画」と「都市計画事業」を区別し、さらに都市計画制限の制度を新設したこと、③住居、商業、工業等に土地の用途を区分し、その上に建築される建築物の種類等を制限する地域制度を新設したこと、④土地区画整理の制度を採用したこと、⑤超過取用、工作物取用の制度を新設したこと、⑥受益者負担制度を新設したこと、をあげることができる。

都市計画法と同時に制定された市街地建築物法は、都市における建築物の建築等を制限する法律である。この法律は、個人所有の土地に対する規制を初めて我が国に持込んだ画期的なもので、その主な内容としては次のようなものがある。

- ①住居、商業、工業の三地域及び防火地区、美観地区等の制度を設けたこと、
- ②建築物は道路幅の境界線より突出する事ができないという建築線制度を設けたこと。
- ③地域（面積地域）を定めて、建築面積の敷地面積に対する割合（建ぺい率）に一定の制限を置く制度を設けたこと。
- ④建築物の高さ制限や構造等に関する規定を設けたこと。
- ⑤保安と衛生の見地から有害危険な建築物の除去、改築等に必要な規定を設

けたこと

この都市計画法と市街地建築物法が表裏一体となって施行され、我が国における近代的な都市計画行政が本格的に始められることになったのである。

(2) 特別都市計画法の概要

特別都市計画法は、復興事業にあたって、大正8年の都市計画法は平時におけるものであり、非常時には不十分な部分があるということ、また、土地区画整理についてこの際詳細な規定を設ける必要があるという理由から、帝都復興の予算案と同時に設けられたものである。特別都市計画法の特色は以下の通りである。

- ① 行政庁または公共団体が強制的に土地区画整理を施行できる途を開いたこと（通常は原則として組合が事業を行ない特別の場合に限り公共団体が施行）
- ② 区画整理組合における組合総会に代るべき機関として、地区内の関係権利者が選挙する土地区画整理委員で構成する土地区画整理委員会を設置し、換地設計等を諮問することにしたこと
- ③ 建築ある宅地の強制編入を認めたこと
- ④ 地区内の宅地の潰地が総面積の10%を超過する場合は、これに対して保証金を交付する制度を設けたこと

3. 1. 5 その他の関連法制度

政府は、大正8年（1919年）4月11日に法律第58号をもって旧道路法を制定した後、必要なる勅令、内務省令、内務省訓令等を次々に制定し、道路法を施行するための体制を整え、そのほとんどは大正8年、9年、10年（1919、20、21年）及び11年（1922年）の4年間で完了された。

これらの立法活動のなかの主なものを、以下年ごとにその名称のみ列記する。

大正8年（1919年）

- ・ 道路会議官制 (6月11日勅令第281号)
- ・ 道路法施行令 (11月4日勅令第460号)
- ・ 北海道路令 (大正8年11月26日勅令第473号)
- ・ 道路法第30号ノ規定ニ依ル道路台帳ニ関スル件
(12月6日内務省令第23号)
- ・ 道路構造令 (12月6日内務省令第23号) (前述)
- ・ 街路構造令 (12月6日内務省令第25号) (前述)

大正9年（1920年）

- ・ 道路管理職員制 (8月11日勅令第245号)
- ・ 道路法第52条但書ノ規定ニ依リ監督官庁ノ認可ヲ受クルコトヲ要セサル件
(3月30日内務省令第6号)
- ・ 国道路線認可ノ件 (4月1日内務省告示第28号)
- ・ 道路法第28条第1項ノ規定ニ依ル占用ノ許可又ハ承認ニ関スル件
(7月1日内務省訓令第11号)
- ・ 道路工事執行令 (11月8日内務省令第36号)

大正10年（1921年）

- ・ 道路費用国庫補助規程 (1月29日内務省令第1号)
- ・ 道路維持修繕令 (5月28日内務省令第15号)

大正11年（1922年）

- ・ 道路法第20条2項ノ規定ニ依ル主務大臣ノ権限ニ関スル件
(8月17日勅令第385号)
- ・ 道路法第33条3項ノ規定ニ依ル道路ニ関スル費用負担ニ関スル件
(8月18日勅令第386号)
- ・ 道路元標ニ関スル件 (8月18日内務省令第20号)
- ・ 道路警戒標及道路方向標ニ関スル件
(11月9日内務省令第27号)

3. 2 帝都復興都市計画の概要

帝都復興院は、大正12年（1919年）9月2日に組閣された山本内閣の内相後藤新平を総裁とした。後藤新平は、震災前の市長時代にも「大風呂敷八億円計画」という構想をもっていたが、この災害を期にその計画を実現しようとして、市長時代、彼が会長を務めていた東京市政調査会の顧問であったピアード博士を再び東京に招いた。博士は後藤内相から震災の報を聞くや、新街路の建設、建物の整備などを強調した返電を打つとともに、一ヶ月後来日しすぐさま罹災地を視察し、翌年「東京復興に関する意見」という長文の覚書によって新路線計画や土地・住宅問題の改革方向を示唆した。後藤総裁は、はじめ十億円計画、三十億円計画、など何段階かの復興計画をたてたが、結局帝国議会、市会で決定された予算総額は六億円余にとどまった。この結果震災後の東京の復興は、復旧という面が強くなったが、昭和通の建設・隅田川の架橋・芝浦築港など見るべきものは決して少なくはない。また、復興事業で実務経験を積んだ官僚・技術者たちが様々に散らばり、その後の都市計画の発展に寄与したことも無視できない。

また特筆すべきは帝都復興の進展にともなって、その計画の理念の中に、「都市防衛」という考え方が入ってきたことである。

昭和5年（1930年）の復興完成後に公にされた東京市計画課の概略書「我国都市計画の変遷と戦時都市計画との躍進」は端的に都市計画の決定にあたっては「軍防衛」に対する配慮が必要だと述べている。すなわち都市計画といえば「市民生活を幸福且愉快ならしめ、活動の便宜と能率の向上を図り、社会の福祉を増進するのを目的としたが、それが一転して市民の安全と生命財産を保護するという責任が加わってきた」⁹²にみられるように、東京は昭和のはじめ、復興の槌音のなかに、戦争へのひそやかなひびきが交錯していたのである。

3. 3 帝都復興街路の特徴および思想

3. 3. 1 基準等に見られる街路の計画・設計思想⁹⁾

(1) 計画レベルに見られる思想

帝都復興事業誌土木編上巻街路の総説および計画の内容の部分の表現から、計画レベルでどのような思想が存在したのかについて読取っていく。

総説の中の東京の記述を見ると、ここではまず震災にいたるまでの東京における街路計画の概要について述べた後、「震災は、精霊に財貨に巨大の犠牲を払わしめたが、街路網のたて直しには、又とない好機会を与えたのであった。」とあり、これに続いて、震災前の街路網の問題の多いことを述べた後、「あらゆる方面において脅威を孕み、何等かの機会にこれを打開せねば速からず行き詰ろうとしていたのである。」とあり、関東大震災という機会が東京の街路計画のたて直しにとって、好機会であるという認識があったのである。また、この記述に続いて、「即ち復興事業の計画に當り、街路は主要なる一大部門として織り込まれた。」という記述があり、復興事業にとって、すなわち、この時代の都市計画において、街路の計画というのはかなり主要な部分をなすという認識もあったのである。

また、東京、横浜ともに総説の節の中でも、計画の内容の節の中でも、東西南北を十文字に通じる幹線街路を基本とし、それと関連して他の街路を決定していくという記述があり、意識的に十文字型の幹線街路を都市内に配置し、それを基本としていたことがわかる。

街路の階層数については概略的には幹線街路（幅員22m以上）、補助線街路（幅員11m～22m）、区画整理街路（原則幅員6mもしくは8m）の3段階の街路が考えられている。

(2) 設計レベルの思想

ここでは帝都復興事業誌土木編上巻第一章街路の第三節設計の記述に見られる思想について読取っていくこととする。

資料3. 1の設計方針を見ると、第三、四、六項に鉄道についての記述が見られ、街路網の計画において、鉄道（路面電車）の計画に対する配慮があったことがわかる。又、河川や運河に沿う街路については、第十二項に記述が見られるが、親水性や、アメニティに対する配慮ではなく、水運への配慮が指摘されている。当時、水運が盛んであったため、全体の計画としては、水運の方に重点をおき、水との関連については、後述するが、橋詰広場や、別途公園として計画された隅田公園などで、保障したと考えることができる。

また、項目別の記述に続く、幅員4.4mの街路の横断面構成についての記述を見ると、「中心寄りに高速車の並列走行用として五、五米を取り、歩道よりに緩急車並びにパーキングとして五米の幅員を与え、緩急車道境は花崗石を以て其の境界を明示し」とあり、高速車線、緩速車線の考え方があったこと、また、緩速車線においてはパーキングも考えており、路上の駐停車についても考慮に入れていたことがわかる。高速車線と緩速車線の境界の表示は、現在の様な単なるマーキングではなく、花崗石を用いるとあり、格のたかい表示を用いているとともに、高速車線と緩速車線を明確に分離して考えていたものと読取ることができよう。

資料3. 2の歩道と車道の幅員をみると、第1項に記述してある幅員3.6m以下の街路については、街路構造令にしたがって、すべて各側の歩道の幅員は、全幅の6分の1以上となっている。ただし、路面電車の軌道を有する場合で幅員が2.2mの場合は、第2項にあるように2.7mとなっている。これはこの場合に6分の1すなわち3.7mを歩道とすると片側の自動車通行部分が、4.49mとなってしまいこの幅員の街路としては自動車通行部分が狭くなりすぎることへの配慮であると思われる。4.4m幅員の街路については、歩車道幅員標準図に、2種類の横断面図が示されているが、4.4m幅員の街路は2本のみであり、上図が1号幹線（昭和通り）であり、下図が7号幹線（現東京駅八重洲側の駅前通り）である。

街角の剪除については、帝都復興計画において初めて基準がつけられたものであり、資料3.3にあるように、円滑な交通を目的としたものであり、実験までして決められたものである。しかし、最大で12mもの剪除は交差点にアクセントを与える、建物の正面性を演出するなどの上で非常に大きな効果を持ったものと考えられる。

橋詰においても同様に、帝都復興計画において初めて基準がつけられたものである。資料3.3を見てもその設置理由は明確ではないが、かなり広い橋詰広場が設けられるわけであり、交通上や橋の架け替え以外の、景観やアメニティ上の効果が期待できるわけである。

また、街路樹については街路の設計の第11項植樹の項で、電車軌道敷設のない幅員22mの街路、及び幅員25m以上の街路については植樹すると規定されており、幅員の関係からみると、すべての幹線街路に植樹（並木）が考えられていたといえる。

第三節 設 計

第一項 設 計 方 針

東京及横浜兩市に於ける復興街路計畫の大意は、前節に述べた通りであるが、之れが設計に當つては、先づ次の如き大體の方針を建てたのである。

- 一、道路幅員は米法を用ふ
- 二、現存の市街區劃は、特に整理の必要を認むるものの外現狀を維持すること
- 三、高速鐵道が通ずる可能性多き箇所は、街路の幅員を二七米以上とすること
- 四、電車軌道を通ずべき街路は、幅員を二二米以上とすること
- 五、舊都市計畫議定路線は、可成之を採用すること
- 六、舊電車軌道免許線も亦可成之を採用し、既に其の用地買收済のものにつきては、特に之を利用する様留意すること
- 七、地下埋設物の移築を少なからしむる様注意を拂ふこと
- 八、現存街路を擴築する場合に於ては、原則として左右兩側に擴ぐるの方法を探ること
- 九、殘存の永久的建築物中被害少なきものは成可く之を避くること
- 一〇、二二米以下の補助路線は、喰違ひ又は屈曲を除き考慮せず、可成現存道路を利用し擴築すると同時に、幹線に對し相當系統的に配置すること
- 一一、街路の屈折點は、出來得る限り之に交叉する街路との交叉箇所を選ぶこと
- 一二、運河、河川に沿ふ街路は倉庫工場等の建築に對し、其の利用を有效ならしむる爲め、河幅の大小位置の如何により、之に相應する様、河川街路間の敷地に對し、相當の幅員を存せしむること
- 一三、二二米以上の街路の勾配は二十五分の一以下とすること
- 一四、二ツ以上の街路の交叉は出來得る丈之を避け、已むを得ざる場合は敷線が一處に交らざる様にし、出來得れば小なるアイランド等を設くるの餘地を存せしめ、交通量

理を容易ならしむる方法を講ずること

一五、橋梁は可成斜角にならぬ様其の位置を選定すること

一六、大なる下水渠に接する街路を擴張する場合には、之を被覆又は改築して成可く街路敷地に利用すること

一七、幹線に沿ふ敷地の奥行は補助線に比し大ならしむること

一八、幹線に平行する敷地の幅は、之に直角なる幅より二倍乃至四倍の程度に大きくなる様に道路區劃を設計すること、例へば道路區劃としては日本橋通附近の如きものよりは、銀座通附近の如き方式を採用すること

一九、街路區劃には相當の隅切を爲すこと其の標準は別記街角の剪除に依る)

二〇、橋詰には廣場を設けること其標準は別記橋詰に於ける街路幅員に依る)

幅員三十六米以下の街路の歩車道の各幅員は、標準幅員により自づと決定せらるるも、一號幹線の大部分たる幅員四十四米の箇所は、關係官廳と數回協議會を開催し決定せるもので、街路構造令に歩道の幅員は全幅の六分の一以上とあるも六米以上は其の必要なしと決定した。而して當幅員間は、將來地下鐵道布設の爲掘廢せらるゝ見込で道路の中心で一米を其の掘廢區域とし、其の中心に電車軌道敷五六二米を取り其兩側の各二六九米を並木敷とした。従つて車道の片側幅は一〇五米となり、内中心寄りに高速車の並列走行用として五五米を取り、歩道寄りに緩行車線にパーキングとして五米の幅員を與へ、緩急車道境は花崗石を以て其の境界を明示し、交通の整理を期した。(寫眞參照)

又重要個所には、自動車の停留場を設置し幹線補助線等と交又する個所には横断歩道を設けたのである。

其の他電車軌道敷を有する幅員二十二米街路の一般車道の一側は電車々體外より有效幅員十八尺を必要と認めたら余車道幅は一六六米となし、歩道幅員は二七米を標準とした。設計の内特種と見る可きものは、九段坂改良工事であつて、舊坂路は九分の一の如き甚しき急勾配であつたから、最初之を緩和すると同時に九段坂下の街路交又を高低交又に分離せんが爲坂上より二十五分の一勾配とし借行社前より幅十八米の陸橋を架設し大體組橋東詰にて舊路面に取付け、飯田橋より竹橋に至る街路は陸橋下を通過せしめ、上下街路の聯絡は陸橋北側に幅八間の街路を南側には五米の歩道を通ぜしむる計畫のもとに起工したのであるが、豫算等の關係から、工事中途に於て設計變更の止むなきに至り、坂上より借行社前迄は豫定の通り竣工したが、同所より組橋間即ち陸橋の部分を変更し、坂下に直接々續することとし、此間の勾配を十六五分の一とし、幅員を三十九米とし平均約五米の掘鑿をなし、内濠には高さ九米長九十五米の土留石垣を築造し、前記掘鑿土を以て埋立てた。而して當所は市内樞要なる名所であるから、地下は勿論軌道關係以外の路上工作物を共同管路内に收容する目的で、坂上から借行社坂下の中途迄延長二百七十五米の共同管路をした。又九段坂改良工事の附帯工事としての主なるものは、大鳥居前廣場鋪裝補助線百二十四號との取付、靖國神社石垣竝に玉垣の取付、田安門、小公園、銅像、記念碑の移設等甚だ多く他に其の比を見ざるものがあつた。

第二項 車道及歩道の幅員

街路に於ける車道及歩道の幅員横断並縦断勾配等に關しては、大正十三年七月十九日復興局長官決裁を以て左の如く決定せられた。

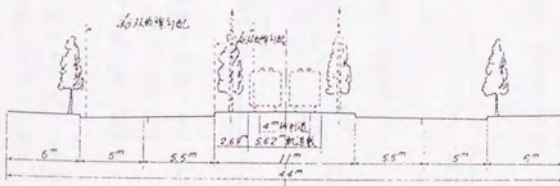
- 一、車道及歩道ノ幅員ハ幅員一メートル以上ノ街路ニ在テリハ左ノ標準ニ據ル但シ街路幅員四米以上ノモノニ在リテハ各街路ニ就キ別ニ之ヲ定ムルモノトス
- 二、車道ノ幅員トハ歩車道境界石扇間ノ距離ヲ謂フ

街路幅員	車道幅員	歩道各側幅員
三六	二四	六
三三	二二	五
二七	一八	四
二五	一六	四
二二	一四	三
二〇	一三	三
一八	一一	三
一六	一〇	三
一五	九	三
一一	六	二

二、路面電車軌道ヲ敷設スル街路ニシテ幅員二二メートルモノニ在リテハ特ニ車道幅員一六六米歩道各側幅員二七メートルトス

三、地域ノ關係其他特別ノ事由アル場合ニ於テハ前二項ノ標準ニ據ラザルコトヲ得
以上各種街路の歩車道幅員關係を圖示すると次の如くである

歩道幅員標準圖



第四項 街角剪除並に橋詰に於ける街路幅員

(イ) 街角の剪除

街角の剪除は從來其の程度が確定せられて居らなかつたので大正十三年三月十三日陸軍士官學校々庭に於て警視廳消防自動車を實地運轉し其の結果を緩合して決定したものである、實驗校庭地盤は硬質にして表面は小砂利と砂とよりなり速度は正に廻らんとする街角前約三十米の所にて時速十五哩を出し漸時低減して廻轉の際は三四哩より六七哩の速度を保持した。其の使用車輛の型式其の他は次の如くである。

重 全 軸 軌 高 タイヤ一の 幅	スタツ型 (Stutz) 自動車ボンブ		ラフランヌ型 (Lafrance) 自動車ボンブ	
	六 噸	五 噸	五 噸	五 噸
全長	二三呎	二二呎(梯子長二五呎九)	二二呎(梯子長二五呎九)	二二呎(梯子長二五呎九)
軸距	八呎六吋	七呎九吋	七呎九吋	七呎九吋
前後距	一四呎一〇吋	一一呎六吋	一一呎六吋	一一呎六吋
後距	五呎七吋四分ノ一	六呎一時四分ノ一	六呎一時四分ノ一	六呎一時四分ノ一
サ	八呎三吋二分ノ一	一六呎九吋二分ノ一	一六呎九吋二分ノ一	一六呎九吋二分ノ一
前後輪共	九吋二分ノ一	八吋八分ノ五	八吋八分ノ五	八吋八分ノ五
前後輪	九吋二分ノ一	八吋八分ノ五	八吋八分ノ五	八吋八分ノ五

以上實驗の結果より次の基準を定めた。

一 幅員六米以下ノ街路ガ幅員十一米未滿ノ街路ト交合スル個所ノ街角ハ之ヲ剪除セズ、但シ必要アル個所ハ特別ニ設計スルモノトス

二 幅員八米以上十一米未滿ノ街路ガ互ニ交合スル個所ノ街角ハ幅三米ノ剪除ヲナスベシ、但シ土地ノ狀況ニヨリ剪除セザルコトヲ得

三 幅員十一米未滿ノ街路ガ幅員十一米以上ノ街路ト交合スル個所ノ街角ハ之ヲ剪除セズ

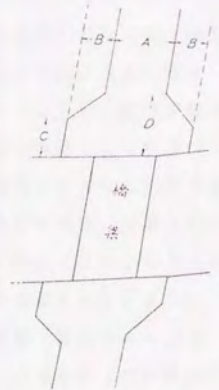
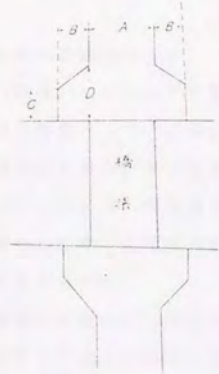
四 幅員十一米以上二十二米未滿ノ街路ガ幅員十一米以上ノ街路ト交合スル個所ノ街角ハ幅四米ノ剪除ヲナスベシ

五 幅員二十二米以上ノ街路ガ互ニ交合スル個所ノ街角ハ幅十二米ノ剪除ヲナスベシ、但シ路面電車軌道分岐曲線ナキ個所ノ街角ハ幅八米ノ剪除ヲナスベシ

六 街路交叉角特ニ銳角ナル場合ハ以上ノ規定ニ據ラズ特別ニ設計スルモノトス

(口) 橋詰に於ける街路幅員

- 一、橋詰に於ける街路の幅員は次の如く擴大することとした(圖面参照)
- (二)(一) Bハ取付街路幅員 A(斜橋)アリテハ第二圖ノ如ク斜橋 Aノ二分ノ一トシ最 小八米最大十八米トス
- Cハ取付街路幅員 A(斜橋)場合ハ(一)ニ同ジテ二分ノ一トシ最 小六米最大十一米トス
- (二) DハCノ二倍トシ最 小十二米最大二十二米トス
- 二、斜度特に小なる橋梁にあつては右の規定に據らず特別に設計することとした。



橋詰に於ける廣場設計に關する注意事項

橋詰に於ける廣場(橋臺用地)は交通整理を容易ならしむる爲可成橋梁及取付道路の歩道を連絡せしむるやう設計すること

又橋臺地に於ける盛土大なる場合は取付主要幹線と橋梁との間の車馬交通に必要な區域以外の横斷勾配を急ならしめ地先に於ける盛土高を減少せしむる様考慮すること

3. 3. 2 昭和通り

(1) 基本的要素

a. ロケーション

図3. 3. 1に東京都市計画街路図を示す。

南北に縦断する昭和通(幅員22m~44m)を縦の幹線、東西に横断する大正通(幅員27m~36m)を横の幹線として、広幅員街路が十字形に配置されている。この十字型の広幅員街路を最も肝要な幹線道路として、これに関連して他の街路を決定していくという記述は、帝都復興事業誌のなかでも各所に見受けられ、昭和通り、大正通りの2本の広幅員街路の十字型の配置というのは意識的に行なわれたものと考えられる。

この十字型の広幅員街路の配置から、都市の骨格を形成するという思想と、都市を四分割し延焼を防ぐという防火の思想を窺取ることができる。

防火の思想については、大震災の火災の後であるから当然として、都市の骨格を形成するという思想について考えてみよう。当時の文献^{9) 10)}に「品川を起点として延々三の輪」に続く第一号線道路(昭和通)は、世界に誇る昭和帝国の大動脈である。幅員22m乃至44m延長13km半に及ぶ大道路で、さながら帝都の帯の役目を果たす。・・・」という記述がなされている。昭和通が帝都の大動脈として交通処理上重要な街路として位置付けられていたことは明確であるが、「帝都の帯」という表現と十字の広幅員街路を基に他の街路も決定していったということを考え合わせれば、交通上の大動脈であるばかりでなく、都市の骨格としての役割をも担っていたと考えられる。

また、東京都市計画図をみるとわかるように、昭和通り(1号線)、大正通り(2号線)以外に、広幅員(幅員36m以上)の街路として、4号線、7号線(東京駅東口駅前通り)、8号線(東京駅西口駅前通りに続く、皇居の部分)、9号線(議事堂に至る街路)、14号線がある。7号線(写真3. 3. 1)は東京駅の東側の駅前通りとして、8号線(写真3. 3. 2)は東京駅の皇居側の駅前通りであるとともに皇居前の街路として、また9号線(写真3. 3.

圖路街畫計市都京東



圖3.3.1 東京都市計畫街路圖



號七第路街線幹京東
 (月八年四和明) む望を前方驛京東りよ路小廣橋中後功竣事工



景の後直手着事工 號七第路街線幹京東
 (月十年三和明) む望を前方驛京東りよ路小廣橋中

写真3. 3. 1



写真3. 3. 2 (明治四十五年) 東京市代田町上野を望む 東京市第八路街



写真3. 3. 3 (明治四十二年) 東京市議院新築工事現場外門前 東京市第八路街

3) は国会議事堂前の街路として、いづれも目抜き通りとして位置付けられていたと考えられる。また、目抜き通りに対する配慮については、東京都市計画図をみると、銀座通りを含む路線が整備対象となっていないことが挙げられよう。銀座煉瓦街計画で形成された目抜き通りを、銀座通りが防火という役割を既に持っているにもかかわらず、防火路線として、もしくは交通幹線として整備せず、目抜き通りとしての性格を保持したものととも考えられる。

震災復興でなく帝都復興という名称が使われており、また遷都論に対して東京の帝都たる地位を確立するようという攝政宮殿下の詔書が出されたことから、帝都の首都にふさわしい計画ということが念頭にあったはずであり、思想の背景になっていると思われる。

- 都市の骨格形成
- 防火機能
- 目抜き通りの形成

b. 格の異なる街路の配置⁷⁾

図3. 3. 2に帝都復興における東京区画整理図(整理前、整理後)を示す。全体の区画整理による街路パターンをみてみると、既に市街化しているいわゆる江戸の町人地にあたる部分はその拡幅程度でパターンに変更はあまりみられず、もともと格子状であるがその密度が低い隅田川以東の地区などや、またみられるべき街路があまりない上野駅周辺の様にもともと郊外部の地区などでは、密度をあげる形で、もしくは新たに格子状のパターンを作るという形で、区画整理によって街路を新設し、前述の既に市街化している部分と同様の格子状の街路パターンとしている。

次に昭和通り沿いの街路の配置から、格の異なる街路の配置について、着目する。三ノ輪から金杉橋の間の昭和通り沿いの13地区の区画整理図を見ると、帝都復興以前から街路網が形成されている場所については、基本的にその街路網を尊重し、街路網が形成されていない場所では新たに街路網を計画していることがわかる。特に、既存の街路網を尊重している区間は、江戸期から市街の中心であった、本町から京橋に至る区間である。ここでは既に市街化している

東京土地區劃整理圖

(前理整)

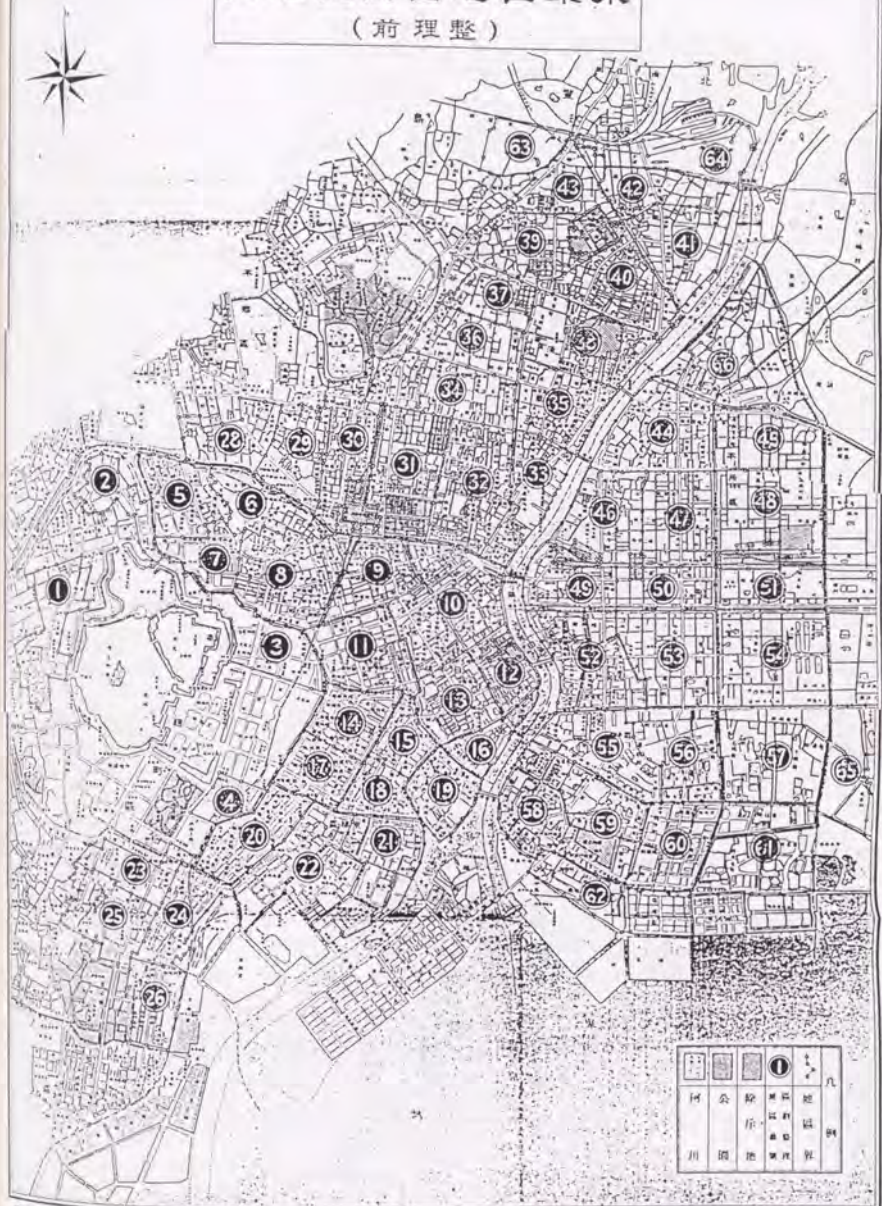


図3.3.2 a 東京土地區劃整理圖 (整理前)

東京土地區劃整理圖
(後整理)

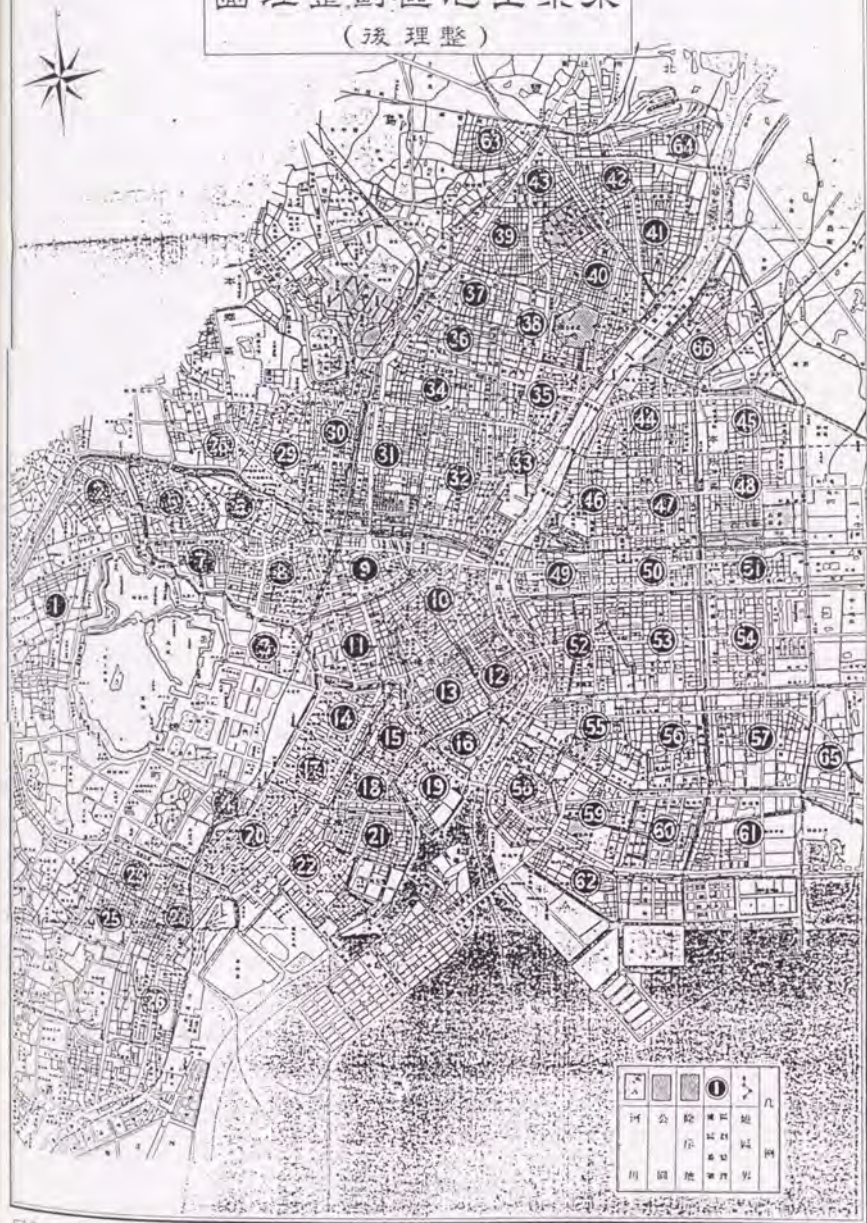


図3.3.2b 東京土地區劃整理圖 (整理後)

地区の例として日本橋南の第14地区を、街路を新設した地区の例として上野駅北側の第36地区を対象として詳細にみていくこととする。

日本橋の南にあたる第14地区について、図3.3.3に換地位置決定図を、図3.3.4に整理後の概況図を示す。江戸橋から南に延びているのが1号幹線昭和通りであり、幅員は44mである。昭和通りに直交し呉服橋をとおる3号幹線は、既存の街路の拡幅として計画されており、幅員は33mである。この地区の南端の街路は7号幹線であり、幅員は八重洲橋から1号幹線までが44m、1号幹線以東は33mである。また、西側の外堀に沿った街路は19号幹線であり、この街路は既存の街路の拡幅ではあるが、既存の街路と外堀の間に存在した建物を排除し、外堀に沿った街路として計画され施行された。以上の4本がこの地区の幹線街路であり、補助線街路としては、19号幹線数寄屋町を起点とし、新設新場橋に至る幅員15mの27号線のみである。

まず、1号幹線、7号幹線、19号幹線、日本橋川と既存の街路のいわば広幅員街路でこの地区を囲んでいることがわかる。地区の内部には中央南北に江戸時代からの繁華なメインストリートである日本橋通り、東西に拡幅されたがやはり以前より銀行や会社の大建築がある通りである呉服橋通りが配置されている。東京というレベルでの幹線で囲まれた地区にその地区のメインストリートを配置していると考えられる。また、この拡幅についても、繁華街の性格の強い日本橋通りについては拡幅をせず、やや格の高い銀行や会社などの大建築がたちならぶ呉服橋通りの方を拡幅しているということは、もちろん東京の街路網としての位置付けもあろうが、日本橋通りは繁華街としてのメインストリート、呉服橋通りの方は大建築のたちならぶやや格の高いメインストリートと考えていたと推測することができ、街路の格（性格）を考えて拡幅を行なったものと考えられる。街路の性格を考慮したであろうということは19号幹線の拡幅時に堀端の建物を取払ったことから推測できる。すなわち、19号幹線は堀端の通りとして計画されたと考えられる。19号幹線については、この地区より以南でも外堀から、大きく離れる部分まで基本的には堀端の通りとして計画されている。

もう少し格のさがる裏通りクラスは、南北方向に日本橋通りを挟むように11m幅員の2本の街路があるが、街路計画としてなされたのは東西方向に補助

第四十地換區地位置定圖

大正十四年一月二十二日 日 合 議 決

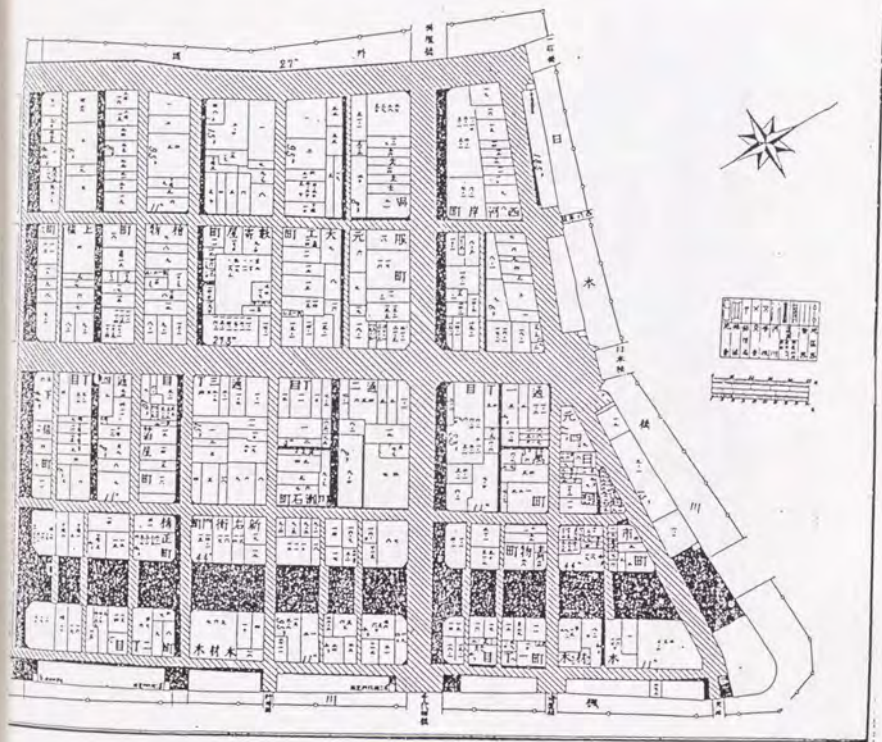
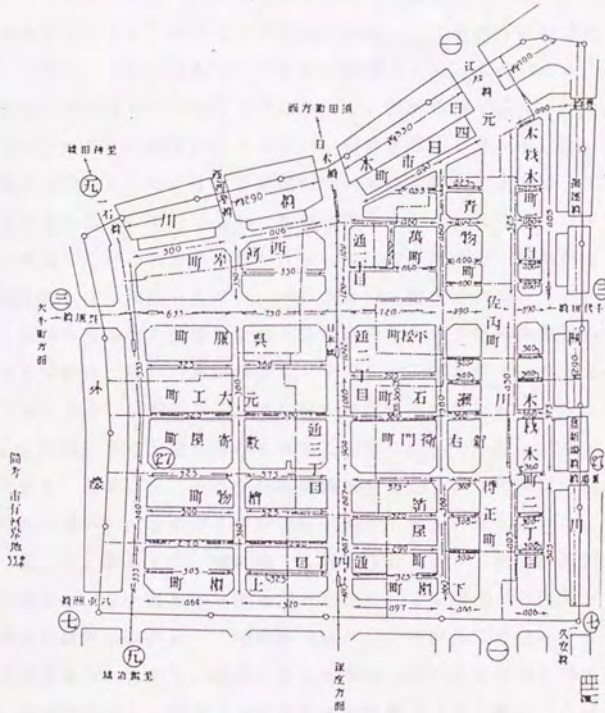


圖 3. 3. 3

(後 理 整)



線27号(幅員15m)のみである。この補助線27号は拡幅の方向が異なるため日本橋通りの部分でくいちがいとなっている。この形状を見れば明らかのように、この補助線17号は通り抜けのための街路として計画されたわけではなく、近傍のための裏通りとして計画されていたといえよう。前述の南北方向の11mの街路と、もう少し幅員の狭い東西方向の8~10mの街路が、幹線、補助線、メインストリートの間を補間するように配置されており、これらも補助線と同様裏通りという位置付けと考えられる。この裏通りは幹線とメインストリートの間に、まさに裏側という位置に配置されているといえよう。

後は街路計画としてなされたものではなく、区画整理で設けられた街路であるが、これらはまさに横丁に近いもので、幅員が広くても6m、狭い場合は3mの街路が見受けられる。3mの街路については両端がT字になっており、まさに突抜的な街路として設けられたものと考えられる。江戸時代以来の街路パターンを尊重したからともいえるが、3m程度の路地に近い街路から4.4mの幹線街路まで、様々な格の街路が、バランス良く配置されているといえよう。

次に、既存の街路網の影響ではなく帝都復興における街路の配置の考え方についてみるために、既存の街路の少ない地区についても見ていくことにする。昭和通り沿いでは、上野駅以北では既存の街路網としてはあまりみるべきものはない。上野駅のすぐ北側にあたる第36地区について、図3.3.5に換地位置決定図を、図3.3.6に整理後の概況図を示す。この地区の西によった部分を南北に貫いているのが1号幹線昭和通りである。昭和通りは、上野駅前広場より北上し、幹線6号、補助線75号と交差し、さらに北部境界の補助線74号を横切り、三ノ輪方面に至る通りであり、この地区での幅員は33mである。南部の境界の街路が、6号幹線であり、上野駅前より東進する、幅員33mの街路である。ただし、拡幅は第34地区(本地区の南側の地区)に行なわれた。中央部を斜上に延びる街路が34号幹線であり、幅員22mの街路である。図3.4.4中算用数字の33、74、75、84、85がそれぞれ補助線であり、補助線33号が幅員15m、それ以外はすべて幅員11mである。また地区の西部の上野駅構内に接する街路は旧電車通りであるが、電車の軌道を1号幹線に移設する計画のため、幅員を16mに減じ、東部の境界の新堀沿い電車通りは新堀を覆蓋して22mの街路としている。

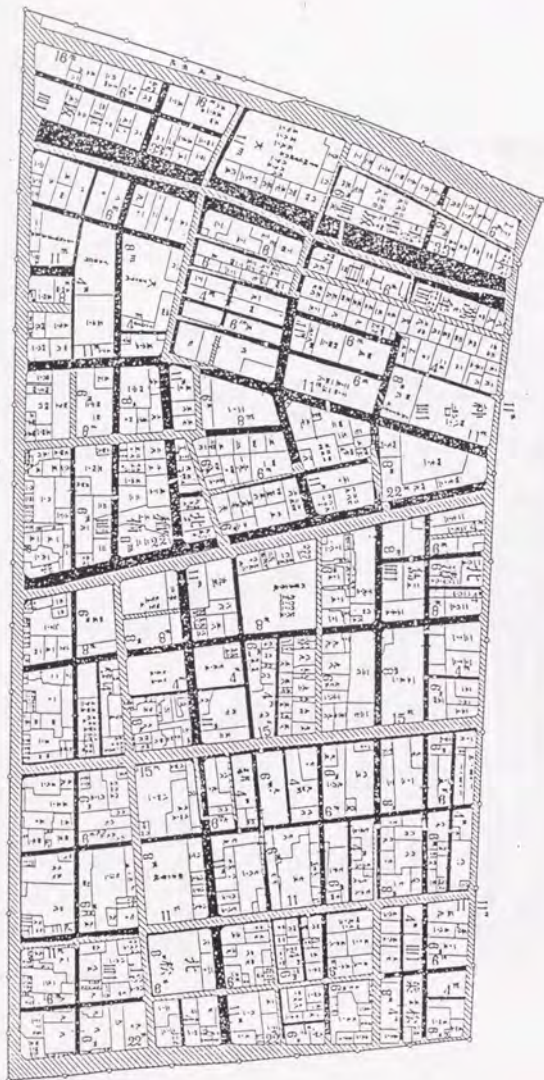


图 3.3.5

(後 理 整)



図 3. 3. 6

周辺の土地利用が明確でないため、はっきりとはいえないが、幅員から考え
ると、1号幹線と6号幹線はこの地区のというよりは、東京としての幹線であ
り、それに対して、34号幹線は従来の街路の拡幅であることと合わせて考え
れば、この地区のメインストリートのな街路であると考えられよう。配置を見
ると、1号と6号は地区の端部に存在し、メインストリートと考えられる34
号は中央に位置している。

補助線街路は、ほとんど新設であり、また補助線85号が75号との交差点
で食い違いを生じているのをみても交通を保障することが主目的ではない、裏
通りの位置付けとしての街路であると考えられる。ただし、補助線33号につ
いては幅員も15mとやや広く既存の街路の若干の拡幅であることを考えると
裏通りといっても他の補助線に比べるとやや格が高く表通りの的な性格をもっ
たと考えられる。これらの裏通りは、南北方向では幹線とメインストリート、
表通りの間に位置し、裏の街路といった配置になっており、東西方向では幹線
とメインストリート、表通りをつないでいく渡りのための裏通りといった配置
となっている。

幹線、補助線以外の街路は、区画整理で設けられたものであるが、日本橋地
区と同様、横丁的な性格が強いものと考えられる。日本橋地区と同様であるが、
特に、幅員4m以下の街路については両端がT字となっているものが多く、路
地的な性格の街路として設けられたものと考えられる。

- 東京レベルの幹線と地区のメインストリートの格の使い分け
- 幹線、メインストリートの裏側への裏通りの配置
- 水際通り（堀端通り）の設置
- 横丁の設置
- 路地の設置
- 東京レベルの幹線から路地に至る様々な格の街路のバランスを考えた配置

c. 横断面構成

昭和通りの44m幅員部分では、図3.3.7²⁾に示すように、幅広な中央分
離帯を設け、路面電車が通る場合にもこの分離帯に軌道を納め、横断面構成そ
のものは変えていない。

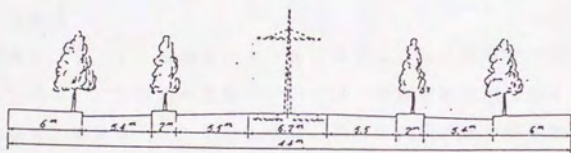
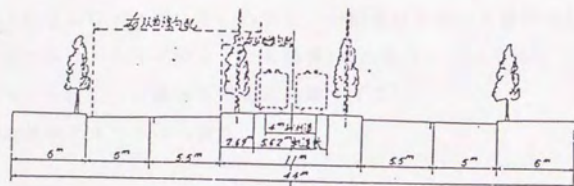


図3. 3. 7 昭和通り横断面構成図

横断面構成を不変とすることにより広幅員街路のイメージの一貫性を演出していたと読み取ることができる。

前述したように、当時の文献^{83, 84}に「品川を起点として延々三の輪」に続く第一号線道路（昭和通）は、世界に誇る昭和帝国の大動脈である。幅員22m乃至44m延長13km半に及ぶ大道路で、さながら帝都の帯の役目を果たす。・・・』という記述がなされている。つまり、昭和通は帝都の大動脈として位置づけられていたわけであり、少なくとも幅員44mの部分については一つの通りというイメージの演出が意識されても不思議ではない。

●街路のイメージの一貫性

(2) 節目となる要点

a. 交差点

写真3. 3. 4、写真3. 3. 5に示すように、交差点では街角の剪除が行なっている。この街角の剪除については、帝都復興計画で初めて規定されたものである。写真3. 3. 6のように、当時の街角に建つ建築物は象徴的な形態のものが散見され、街路景観にアクセントを与え、交差点空間にアメニティー機能を保障しているといえよう。無論、街角の剪除は交通工学的理由が主であるが、交差点空間のアクセントやアメニティー機能を保障するという考え方も存在したのではないかと推測することができよう。

●アメニティー機能

●アクセントの演出（景観的配慮）

b. 橋の直近

江戸橋（写真3. 3. 7、写真3. 3. 8）や地藏橋（写真3. 3. 9）では、橋の直近の中央分離帯のデザインを他の部分と異なったデザインを採用している（後掲平面図も参照のこと、図3. 3. 8、3. 3. 9）。

この部分は橋上ではないので構造的には街路の単路部分と同様の構造でいい筈である。それをわざわざ異なったデザインとしている訳であり、中央分離帯のデザインを変えることによりアクセントを演出し（景観的配慮）していると読



写真3. 3. 4 街角の剪除（昭和通り）

THE STREET-VIEW OF SHIMADZU, 1947.
神威の街角昭和時代の風景 (写真家)



写真 3. 3. 5 街角の剪除 (昭和通り)



服部ビル外観

写真3. 3. 6 交差点の建物の隅切（銀座通り、服部時計店）



写真3. 3. 7 昭和通江戸橋付近



写真3. 3. 8 昭和通江戸橋付近

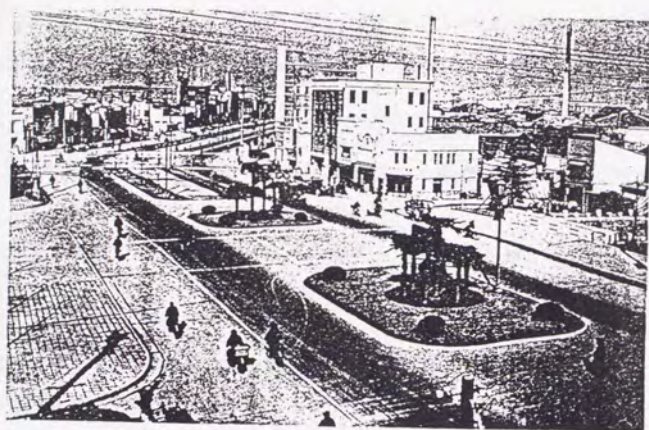


写真3. 3. 9 昭和通地蔵橋付近

み取ることができる。また、非常時には次に述べる橋詰広場を避難空間と見立てていたと考えられるため、橋上の中央分離帯のデザインと橋そのものの設計によって橋を目立たせるという考え方（アクセントの演出）は、非常時には避難空間（橋詰広場）に市民を誘導するという思想であったとも読み取ることができる。

江戸橋、地藏橋の橋梁本体の設計をみてもしっかりした親柱を設けており、また隅田川に架かる復興橋梁のデザインも非常に象徴的なデザインであり、橋の存在を強調するという考え方があったといえよう。

また、大震災において公園、空地が避難に役立った実績があり、いざという場合橋を強調することにより人々を誘導し、橋詰広場に避難させるという思想があったと考えられる。

- アクセントの演出（景観的配慮）
- 避難空間への誘導

（橋の存在の強調）

c. 橋詰

図3. 3. 8、図3. 3. 9に示すように、橋詰には広場を設けその中に植栽を施し、芝を植えるとともに交番、トイレ、散水ポンプ等の施設を備えた広場を配置し小公園的に整備していた。橋詰広場が法的基準に現れるのは帝都復興がはじめてであり、図3. 3. 10に示すように規定されていた。

橋詰広場は防火のための一時的な避難用地としての機能と小公園としてのアメニティー機能、橋を見るための視点場としての機能を担っていたものと考えられる。

大震災において公園、空地が避難に役立った実績があり、災害に対する配慮を具体化したものと考えられる。また、江戸時代の橋詰広場は、図3. 3. 11からも分るようにアメニティー機能をはじめとする様々な都市的機能をもっていた訳であり、江戸時代の橋詰広場が帝都復興の時期に法的基準をもって正式に再認識されたといえよう。

- 避難空間
- アメニティー機能

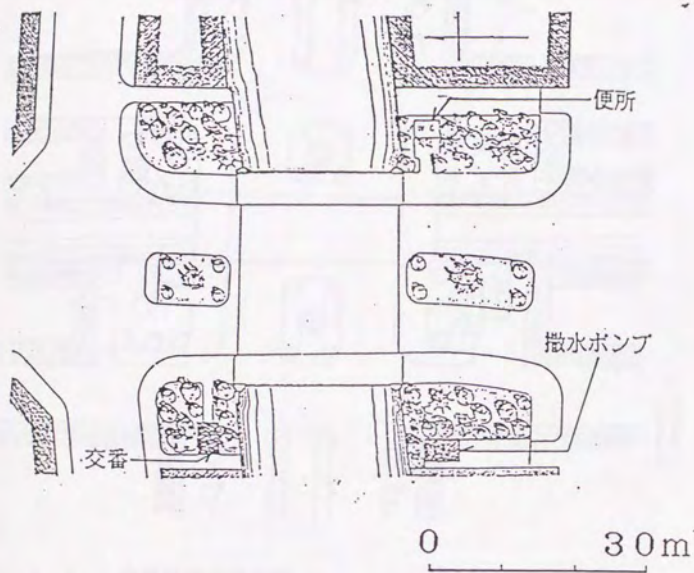


図3. 3. 8 江戸橋付近平面図

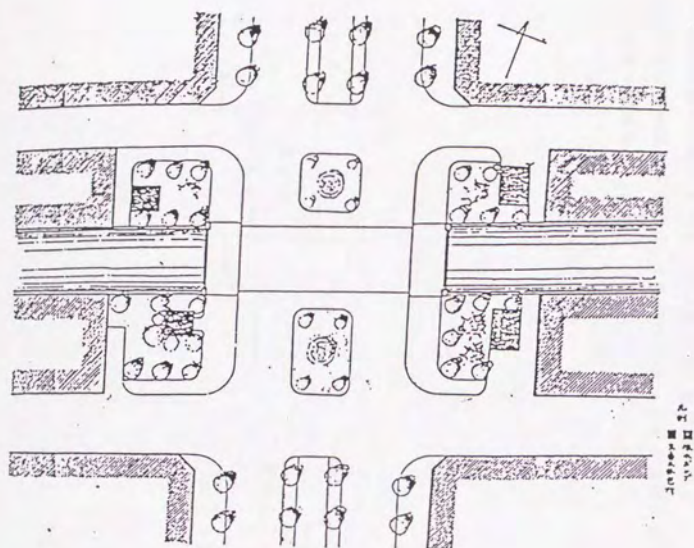
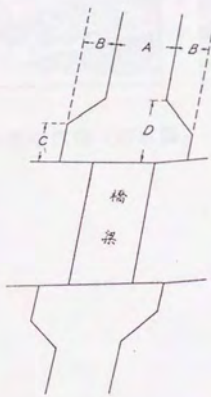
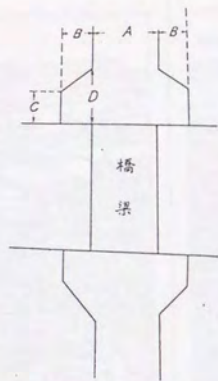


图 3.3.9 地藏桥付近平面图



(一) B 取付街路幅員 A 斜橋ニアリテハ第二圖ノ如ク斜橋 A ノ二分ノ一トシ最小八米最大十八米トス
 (二) C 取付街路幅員 A 斜橋ノ場合ハ「」ニ同ジノ二分ノ一トシ最小六米最大十一米トス
 (三) D ハ C ノ二倍トシ最小十二米最大二十二米トス

図 3. 3. 10 橋詰広場基準図



図3. 3. 11 江戸の橋詰広場（日本橋）

- アクセントの演出（景観的配慮）
- 植栽による景観的配慮
- 橋を見るための視点場

（景観的配慮）

d. アイランド

和泉広場（写真3. 3. 10、図3. 3. 12）や上野広場（写真3. 3. 11、写真3. 3. 12、図3. 3. 13）にみられるように、アイランドには植栽が施され、噴水やベンチ等のストリートファニチャーを備えた市民の憩える小公園として提供されている。

殺風景になりがちな交差点に、小公園として利用できるアイランドを設けることにより、歩行者の安全を担保するとともに、交差点内の修景にも配慮し歩行者のアメニティーを保障していたと考えられる。

同様の思想が、他には駒形広場、柳広場、巽広場、丸ノ内広場、万世（の辻）、江戸辻、横ノ辻、かぶきの辻にみられる。

- アメニティー機能
- アクセントの演出（景観的配慮）
- 植栽による景観的配慮
- 避難空間

(3)ディテール

a. 街路樹

前掲図3. 3. 7をみても分かるように4列植栽が施され、樹種としてはイチョウやスズカケが選ばれている。

列状植栽による街路景観に対する配慮や、アメニティーの担保以外に、防火という機能をもっていたと読み取れる。

すなわち、当時の文献⁹⁾には、イチョウ、スズカケは気候風土上東京に適しており、また防火性の強い樹木であるという記述が見られる

また、文献⁹⁾には「各街路の建築物によく調和し、街路の機能を向上せしむるのみか、各街路特有の景趣を現出するに適當なる樹木を選択せねばならぬ。」

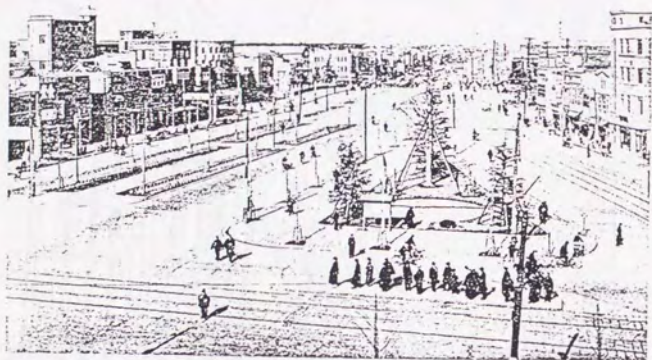


写真3. 3. 10 和泉広場

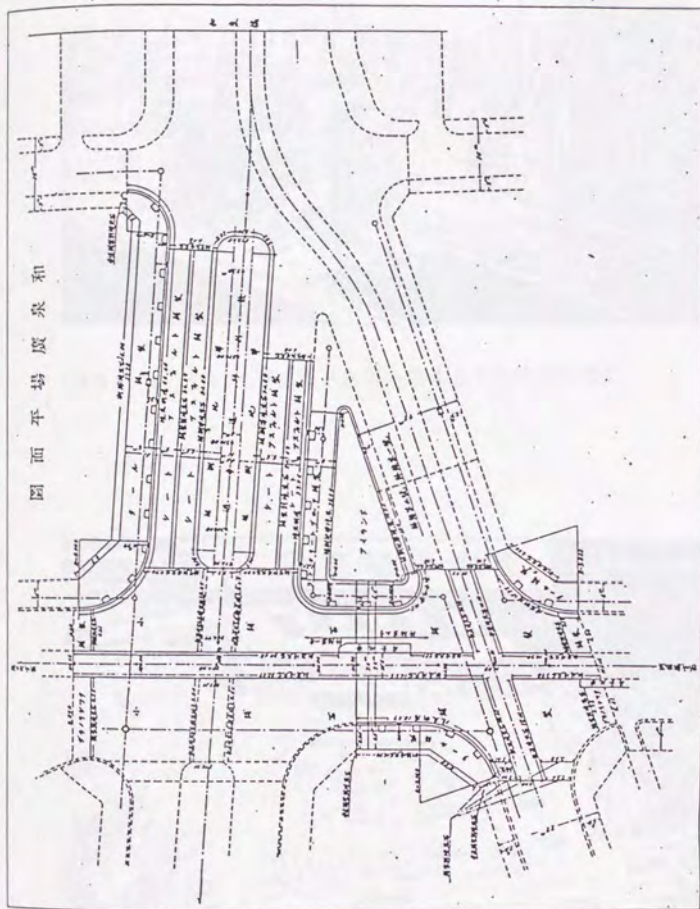


圖 3. 3. 1. 2 和泉廣場平面圖

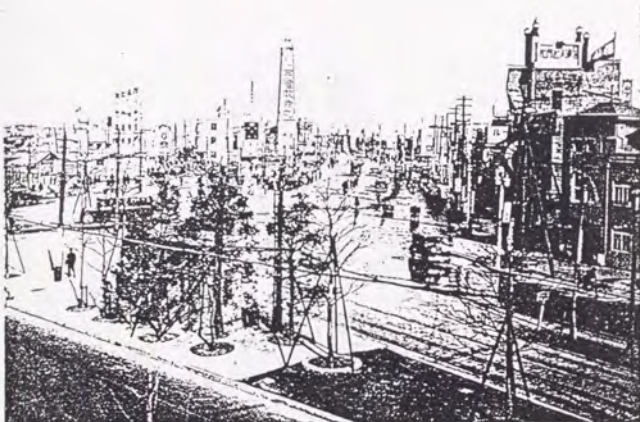


写真3. 3. 11 上野広場 広場南端より千住方向を望む



写真3. 3. 12 上野駅完成後の上野広場（模型）

圖面平場版野上

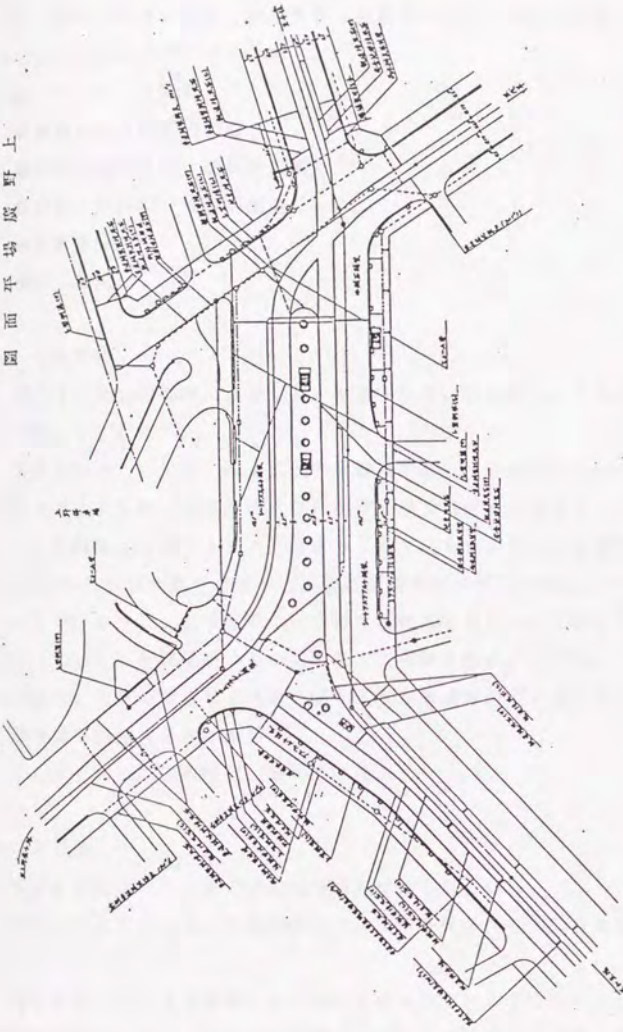


圖 3. 3. 13 上野広場平面圖

という記述があり、街路の個性尊重、建物との調和（景観的配慮）を図るとい
う思想も実際に存在したのである。

- アメニティー機能
- 植栽による景観的配慮
- 街路の個性尊重（景観的配慮）
- 建物との調和（景観的配慮）
- 避難空間
- 防火機能

b. 街路照明

灯柱は中央分離帯内に見通しよく左右千鳥型に設置され、また灯柱には広告
類が貼られていない。

街路照明については、路上工作物配置標準細則（昭和2年1月8日長官決裁）
のなかで「街灯柱は街路照明並びに風致美観を増進するを旨としなるべく見通
しよく等距離に設置すること」と定められている。また、街路照明施設規程草
案（昭和4年23日会議）によると「街路照明施設は形状色彩共に都市美を損せ
ざるものたるべし」、「灯幹には広告または広告類の文字を記入すべからず」
となっている。街路照明やその他の路上工作物を含めて、形状、色彩、に対す
る配慮や、広告の禁止など美観に関する注意事項等が定められている。

- 景観的配慮（見通し確保、
広告の規制、形状及び色彩）

c. その他

名称を昭和通とし、新天皇の称号が名付けられている。

これより名称による広幅員街路へのシンボル性の付与という思想が読み取れ
る。

戦災復興でなく帝都復興という名称が使われていることから分かるように
帝国の首都にふさわしい街路の整備ということが念頭にあったはずである。

また、この名称は一般公募して決められており、市民にも昭和通を帝国の首
都にふさわしいシンボルとして捉えていたといえる。

● 街路のシンボル性

