

3. 4 隅田公園の並木道路の計画・設計思想

3. 4. 1 隅田公園の並木道路の概要¹⁰⁾

帝都復興都市計画事業は、街路、橋梁、区画整理等各種の事業で新機軸を出して、昭和6年に完成したのであるが、その間実に10年を要した。この事業のうち、公園計画とその事業も画期的な著しい成果を挙げたのである。この背景として、関東大震災火災において公園や空地が防火や避難、救護に大いに役立った実績があり、平時における付近住民への保健・休養、さらに都市の美化などにも公園の効用が理解されたことが挙げられる。

大公園については、東京では、隅田公園（56,606坪）、浜町公園（13,402坪）、錦糸公園（16,977坪）の三大公園、横浜では野毛山公園（26,810坪）山下公園（22,462坪）、神奈川公園（4,003坪）の三大公園が新設され、合計で136,257坪にもなった。

小公園は東京でのみ新設され、その数は52ヶ所、面積合計44,214坪であった。その他、小広場、橋詰広場の新設、広幅員街路の街路樹の復旧と新植とが行われた。

これらの公園は、それぞれ都市計画法に基づいて大正13年及び同14年に都市計画決定の正式の手続きを経ているものであるが、東京の隅田公園は、明治22年の市区改正設計の第12号向島公園の計画を踏襲してこの機会に実現したものである。

隅田公園では、その計画の根幹として、わずか4～6間であった旧墨堤を改修して桜並木を復活し、歩道、遊歩道を備えた、堤防に沿った18間の幅員を持つ並木道路を整備した。これが研究対象とする隅田公園の並木道路である。これは、外国のプロムナードを参考とした水辺公園を造ったもので、我が国初の本格的プロムナードとあって差し支えないであろう。

3. 4. 2 隅田公園の並木道路の計画・設計思想

隅田公園の並木道路に表れた計画・設計思想を以下に示す。

(1) 基本的要素

a. ロケーション

写真3. 4. 1¹¹⁾、図3. 4. 1¹²⁾、図3. 4. 2にみられるように、路線を非幹線のプロムナードとし、できるだけ隅田川の水辺に選定している。川沿いに計画し、隅田川の河川景観を楽しむことのできるプロムナードを計画したと読み取ることができる。事業の中心人物であった内務省復興局建設部公園課長の折下吉延は欧米で公園道路を中心に調査をしているため、アメリカのパークウエーの思想を受けているとも考えられる。

●河川景観に対する配慮

b. 横断面構成

写真3. 4. 1、写真3. 4. 2¹³⁾、図3. 4. 3に示すように、車道(6間)を挟んで両側に植樹帯(各1. 5間)、歩道(各2. 5間)を設け、さらに河岸沿いにはもう一本遊歩道(2間)を設けている。全断面のうち車道部分はわずか1/3にすぎず、歩行者空間は合計7間となっている。また、そのレベル差については明らかではないが、歩行空間である歩道、遊歩道から、車道は約1m程度低くなっている。公園内の道路であるから当然ともいえるが、歩行者重視の断面を構成していたと読み取ることができる。また、遊歩道という名称を冠した歩行者空間を河岸沿いに設けたことから、河川景観に対する配慮が読み取れよう。

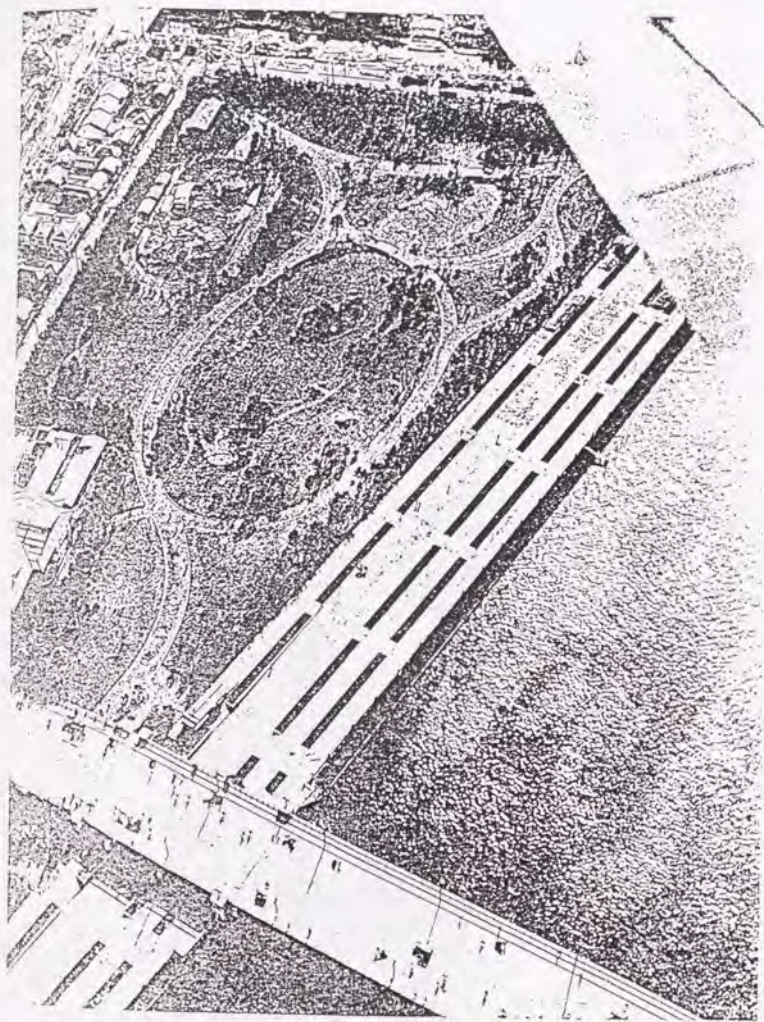
●歩行者の重視

●河川景観に対する配慮

(2)ディテール

c. 街路樹

写真3.4.2、写真3.4.3¹¹⁾に示すように、車道、歩道、遊歩道の間の3列の芝生帯に、約400本の桜(染井吉野)を並木式に植栽している。つまり、非常に日本的な桜並木を持つ、川端のプロムナードとして計画されたといえよう。



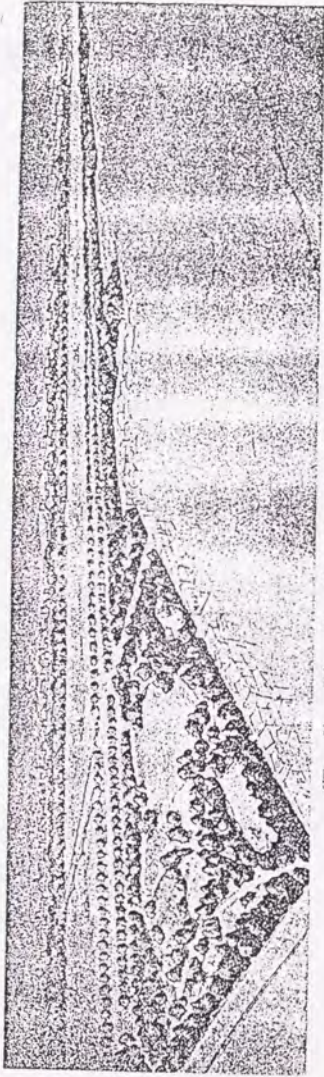
園公田隅るた見りよ公上橋開言

(岸解る部に所戸今延草決りよ近附橋架置岸西・る部に建備同言りよ近附橋枕岸東)岸南流上川田隅置位

中事工面方製草決・了完事工面方開所本 坪百ヲ千九萬三拾面

写真3. 4. 1

帝都復興記念帖



(圖計設) 國公川岡田市京東

圖3.4.1

写真集関東大震災誌

圖面平園公田隅

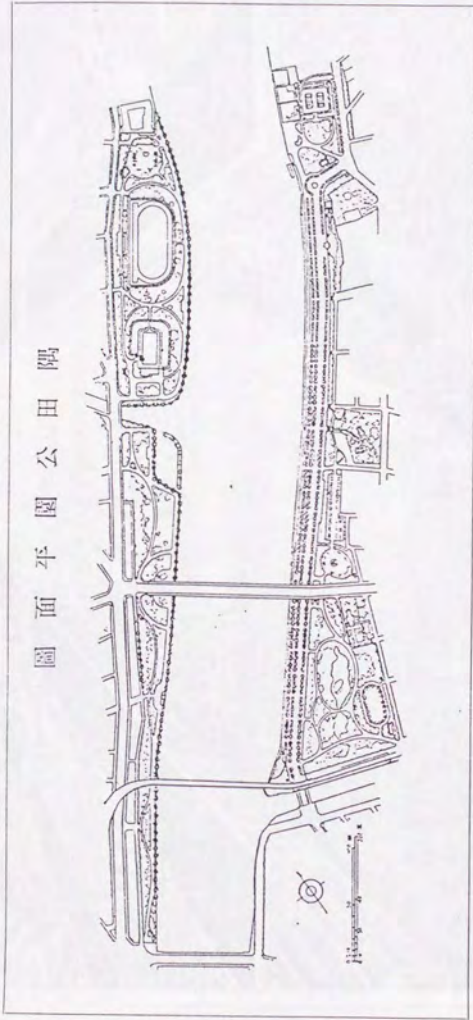


圖3.4.2

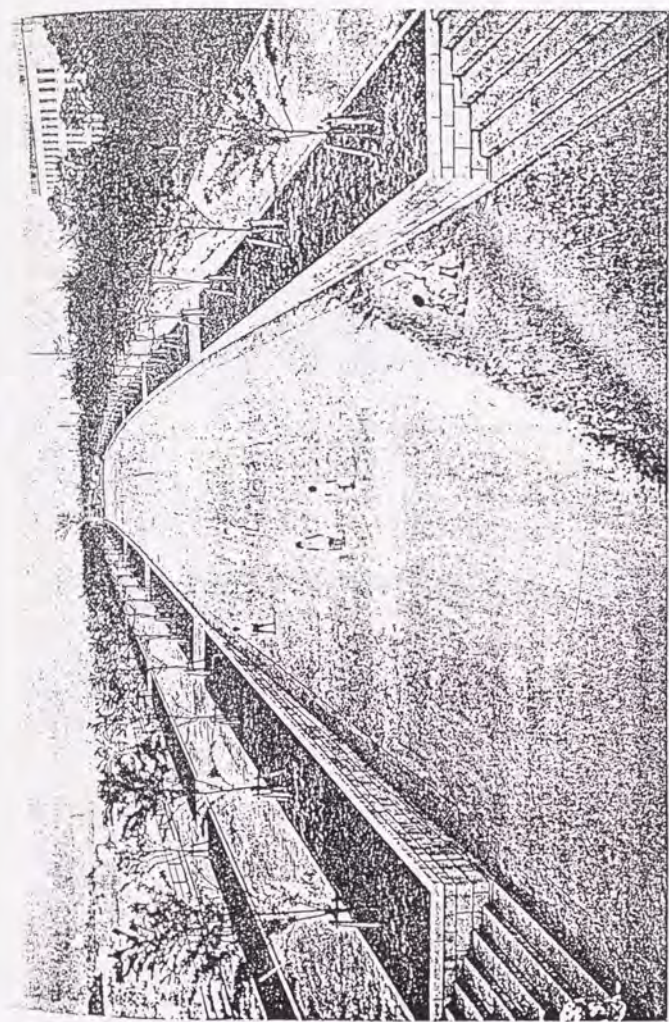


写真3. 4. 2

大東京写真大観

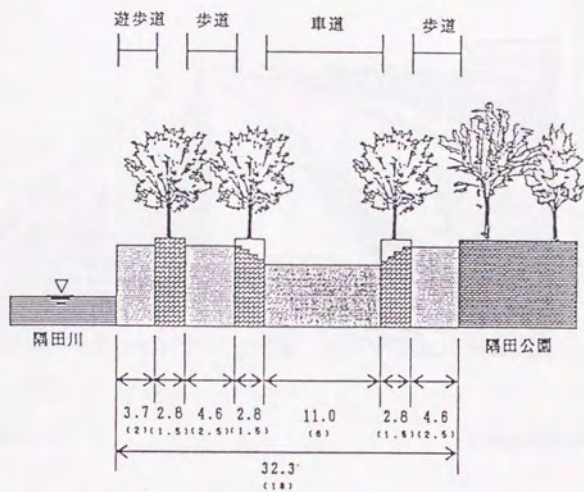
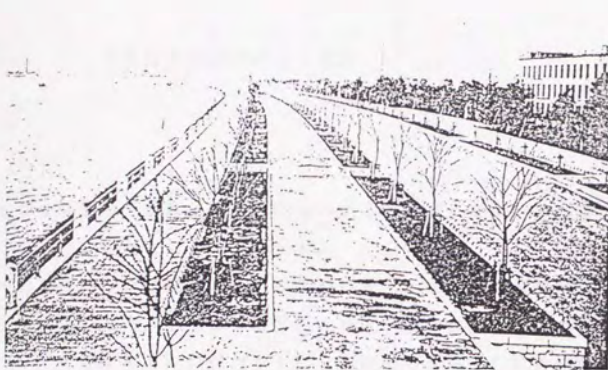


図 3. 4. 3 隔田公園、並木道路の横断面構成図

単位：m (ft)



（右）間橋より北方隅田公園並木通を望む

写真 3. 4. 3

帝都復興記念帖

3. 5 まとめ

3. 5. 1 帝都復興街路の特徴と思想

震災復興期の帝都復興都市計画における昭和通りを中心に読取った街路の計画・設計思想を表3. 5. 1に示す。

その思想について概略のまとめを述べると、まず、震災復興期の帝都復興都市計画においては、都市の骨格形成の担保、格の重視、シンボル性の重視、イメージの一貫性などの思想がみられ、「都市の骨格として街路空間を計画・設計思想する思想」が非常に重視されているといえる。震災復興期にはその背景に帝国の首都にふさわしいシンボル性の誇示があることから、はっきりとその存在がみられる。

また、アメニティーの担保、景観的配慮に関する様々な思想もみられ、「魅力ある街路空間を計画・設計する思想」も存在したことがわかる。つまり、街路が都市において交通空間としてだけでなく、人の存在する快適な空間であるべきであるという認識があったといえる。

防災（防火）を図ったり、避難空間を創出する「非常時にも対応できる街路空間を計画・設計する思想」は、軍事的意味においては未だみられないものの、防火や避難空間の重視という思想はみられる。震災復興期は、災害に対する配慮が重視された時期であり、当然のこととも言えよう。

表3.5.1

視点	特徴	思想	背景
基本的要素	・十文字に広幅員街路を配置している	・都市の骨格形成 ・防火機能	・帝国の首都にふさわしいツツボル性の誇示と災害に対する配慮とが重視された時期 ・当時の文書(東京市公報,1930年2月)に、昭和通を帝都の大動脈として位置づけたとの記述がある
	・幹線で囲まれた中に地区の目抜き通り、表通りを計画している ・幹線、目抜き通りの裏に裏通りを配置し、その間に横丁、路地クラスの街路を配置している	・幹線と目抜き通り表通りの区別 ・裏通り、横丁、路地の設置 ・様々な格の街路の配置に対する配慮	
	・路面電車が通る場合にも中央分離帯内に軌道を納め横断面構成は変えていない	・街路のイメージの一貫性 ・街路の格の重視	・帝国の首都にふさわしいツツボル性の誇示と災害に対する配慮とが重視された時期である
		・歩行者空間の重視 ・路上駐車への配慮	・標準横断面ではほとんどの街路の歩道の片側の幅員が全幅の1/6以上となっている ・路上駐車への配慮が標準の中にみられる
要所	・隅切がなされている	・アメニティ機能 ・アクセントの演出	・当時の街角に建つ建造物をもて、角を丸め入口を設けるなど街路と協力して、アクセントやアメニティ機能を保障している
	・橋の直近の中央分離帯のデザインを変えている ・モダンな親柱を設けている	・アクセントの演出 ・避難空間への誘導 ・橋の存在の強調	・災害に対する配慮が重視され時期である ・避難空間としての橋詰広場との連係 ・復興橋梁(隅田川)の象徴的デザイン
	・交番、トイレ、散水ポンプ等の施設を備えた広場を設け、その中に植栽を施し、芝を植えている	・植栽の重視 ・アクセントの演出 ・橋をみる視点場 ・アメニティ機能 ・避難空間	・大震災において公園、空地が避難に役立った実績がある
	・植栽を施し、噴水、ポンプ等のストリートファニチャーを備えた小公園としている	・アメニティ機能(小公園的利用) ・景観的配慮(植栽、アクセントの演出) ・避難空間	・大震災において公園、空地が避難に役立った実績がある

表3. 5. 1 つづき

視点	特徴	思想	背景
ディテール 街路樹	・中央分離帯や歩道に4列植樹をしている(イチョウとスズカハ)	・7メーター機能 ・防火機能 ・緑(並木)の重視 ・街路の個性尊重 ・建物との調和 ・気候風土による街路樹種の選定	・当時の文献(本田清六、明治天皇記念・行道樹篇・附録蔭樹、1913年)にイチョウ、スズカハの東京の気候風土上の適性が記されている ・イチョウ、スズカハは防火性が強い ・植栽の基準に街路の個性尊重、建物との調和の記述がある
街路照明	・照明装置を整備し、中央分離帯内に見通しよく左右千鳥型に設置している ・灯柱には広告類が禁止されている	・景観的配慮(見通し確保、広告の規制、形状及び色彩)	・路上工作物配置標準細則(昭和2年1月8日長官決裁)や街路照明施設規程草案(昭和4年23日会議)に美観に関する注意事項等が定められている
マーキング		・格の高い表示	・基準では高速・緩速の分離マーキングを花崗岩で行なうとしている
その他	・街路の名称に、新天皇の称号を名付けている	・街路のソックル性	・一般公募して決められ、市民も帝国の首都にふさわしいソックルとして捉えていた

3. 5. 2 帝都復興街路の計画・設計思想

前提条件として、帝都復興計画は関東大震災からの復興の計画であり、基本的には市街地の再整備計画であるということが指摘できる。以下、分析の視点に沿って、考察を進めていく。

(1) 街路網配置計画

a. 都市の秩序づけ

東京全体でみると南北の昭和通り、東西の大正通りを十文字に配置し、この2本の広幅員街路を基本とした街路網構成となっている。帝都復興事業誌の総説では、さらに東京駅を中心とした、放射環状型の街路網構成であるとの記述がみられるが、実際の街路網からは放射環状型の街路網は明確ではなく、既存の街路網を尊重した、どちらかといえば格子状の街路網構成となっていることが読取れる。昭和通り近傍で詳細にみると、江戸期からの街路が明確に存在している、本町付近ではその街路パターンを尊重した明らかな格子状の街路網構成であり、また新設街路の多い上野駅付近でも若干ななめの街路も存在しているものの基本的には格子状の街路網構成となっている。すなわち、東京駅周辺で放射状の街路網構成を考えていたとはいえ、基本的には格子状の街路網構成となっているといえる。実現しなかったとはいえ、放射状の計画がたてられたベックマンの官庁集中計画の系譜は東京駅周辺にその名残を残すのみであり、銀座煉瓦街、放射状から論議を経て格子状へと変更していった市区改正計画の系譜が帝都復興へとつながったといえよう。また、帝都復興計画に先立って行なわれた、長春の満鉄付属地の計画（第4章で記述）にみられる、格子状に斜路の加わった街路パターンも帝都復興ではみられない。

街路の階層構造について考えると、全体的には、街路は幹線街路（幅員2.2m以上）、補助線街路（幅員1.1～2.2m）、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。昭和通り近傍で詳細にみてみ

ると、広域の交通幹線と位置付けられる昭和通りなどの幹線街路、7、8、9号線の様な幅員3.6m以上の目抜き通り、幅員2.2m内外の目抜き通り（これは幹線街路、補助線街路、既存の街路など様々なものがある）、幅員1.5m程度の目抜き通りよりもやや格のさがる表通り、幅員1.1m程度の裏通り、幅員6～8mの横丁クラス、一番幅員の狭い幅員3～4m程度の突抜き路地クラスと、7段階の街路の階層構成を読取ることができる。また、特殊街路として、掘端の街路もみられ、これを合わせると、8段階の階層構造の街路があったといえる。市区改正計画においては道路の等級区分に準じてみると8～9段階の階層があったわけであるが、その等級の違いがすべて別の階層であるとは限らず、おおむね同様の階層数であったといえよう。

b. 都市の分割

昭和通りと大正通りの十文字型の配置は、皇居の北部と東部に配置される形で位置しており、その幅員からいってもこの2本の街路は防火道路としての役割も担っていたものと考えられる。また、昭和通りに植樹されていた公孫樹、すずかけの樹種選定にあたっては、その防火性に富んでいることが選定理由の一つにあげられており、街路樹にも防火（延焼防止）の機能が期待されていたことが分かる。すなわち、帝都復興計画においては、防火路線としての性格をも持った広幅員街路によって、都市を分割し、都市の防火を図るという考え方が存在していたといえよう。

市区改正計画に続く東京防火計画にも防火路線という考え方は存在したが、広幅員街路による都市の分割によって都市の防火を図るという考え方が明確となったのは帝都復興計画からといってよかろう。

c. 都市の顔づくり

昭和通りは、その配置からいっても横断面構成からいっても広域の交通幹線の役割を担っていたことは明らかであるが、新天皇の称号がつけられており、帝都復興においてシンボリックな街路として位置付けられていたものと考えられる。

また、7号線、8号線、9号線は、それぞれ、東京駅東側の駅前通り、東京駅西側の皇居と結ぶ駅前通り、国会議事堂前の街路として、目抜き通りとして

扱われていたと考えられる。

さらに、本町通りの様に、以前から目抜き通りであった街路はその格を重視し、交通幹線とはしていない。これは、詳細に区画整理図をみてもわかるが、銀座通りを含む路線を帝都復興街路としての拡幅整備対象としていないことから伺える。

銀座煉瓦街計画や、官庁集中計画の様に、建築と一体に計画しているわけではないが、街路を持って都市の顔をつくるという思想が存在したと考えられる。特に駅前通りという目抜き通りについては、帝都復興計画に先立って行なわれた、長春の満鉄附属地の計画（第4章で記述）でも駅前広場を整備し、広幅員街路をこれにつきあてるといふ特徴があり、この満鉄附属地の計画やベックマンの官庁集中計画と同様のものと考えられよう。

(2) 幹線・目抜き通り設計

a. 焦点の配慮

昭和通りについては特に焦点に対する配慮は見当たらないが、東京駅の東と西の駅前通り、7号線と8号線は東京駅を焦点として捉えていたと考えられる。すなわち、シンボル性は持っているものの、交通幹線としての性格も強かった昭和通りでは焦点の配慮はみられず、交通幹線としての性格はほとんどなく、ほとんど純粋に目抜き通りであった東京駅の東西の駅前通りで焦点に対する配慮があったともいえよう。駅前通りを目抜き通りとし、駅がその街路の焦点の位置にくるように街路を配置するというのは、長春の満鉄附属地の計画やベックマンの官庁集中計画と同様であると考えられる。焦点の配慮のみについては、明治神宮関連街路の内、絵画館前の並木路のビスタ・アイストップ景観も影響を与えているとも考えられる。

b. 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については、橋、橋詰広場、交差点広場との一体設計が挙げられる。特に橋詰広場については帝都復興計画で初めて基準として規定されたものであり、街路の計画設計と同時に橋詰広場

の整備が行なわれ始めたといえよう。

他の施設の存在もしくはその設計に配慮し連系的に街路を設計した関係設計については、東京駅の存在に配慮して、東西の目抜き通りが計画されたわけであり、駅との関係設計が挙げられる。この駅との関係設計については、長春の満鉄付属地の計画やベックマンの官庁集中計画と同様であると考えられる。

c. 道路敷内の景観設計

帝都復興の街路の標準横断をみると歩道の片側の幅員はほとんどの場合全幅員の1/6以上となっており、街路構造令を遵守する形となっているが、交通量による積み上げではなくバランスを考えた横断面構成を採用していたと考えられるとともに、広い歩行者空間を設けるという配慮もあったものと考えられる。

帝都復興計画においては、幹線街路（幅員2.2m以上）は並木を備えた構造となっており、特に4.4mの広幅員街路についてはいづれも（1号線、7号線）4列の並木を備えている。並木によって、快適性を保障していたことも勿論考えられるが、幹線という街路の格を並木の存在ということでも表わしていたということも考えられる。その並木の樹種についても、昭和通りに植樹された、公孫樹、すずかけについては東京の気候風土との適性が指摘されている。また基準では樹種の選定にあたって、街路の個性を尊重すること、建物との調和に配慮するとの記述がある。並木のみでなく街路植栽一般に広げて考えると、橋詰広場や交差点内のアイランドなどにも豊富に植栽されており、緑を重視し、緑による街路景観に対する配慮の存在が明らかである。

4列の並木は、昭和通りを横断方向に5つに視覚的に分離することによって、その空間の冗長性をカバーしていたとも考えられる。交差点のアイランドの豊富な植栽、後述する橋のデザイン的強調は、街路を軸線方向に分節化し、その広幅員街路ゆえの単調さをカバーしていたとも考えられる。

東京駅東の駅前通りである7号線（幅員4.4m）では、並木で仕切られた緩速車道をもつ複断面の横断面構成をもっている。昭和通りも4列の並木を持っていたわけであるが、交通幹線としての性格をも持っていること、また街路内に電車軌道を含むという制約条件から、4列の内2列は電車軌道の両側に配置された。この7号線は交通量からいえば東京駅に突当っていることもあり、そ

れほど大量と予測されたとは考えられず、むしろ交通幹線ではない、目抜き通りという街路の格を複断面の横断面構成で表わしていたと考えられる。

重要な交差点部では小公園が設けられている場合があり、そのアイランド上には植栽がなされるとともに、噴水、ベンチ等のストリートファニチャーが設置されている。また、隅切がなされいる交差点もあり（隅切については基準が設けられている）、街路を交差点部分でふくらすことによって、街路景観にアクセントを与えるとともに、周囲の建築物をみる視点場を生みだしている。隅切りのなされた交差点周囲の建築物も交差点側からの正面性に配慮したデザインとなっている場合がある。

路上工作物については、その基準の中に美観に対する配慮が記述されており、その形状色彩、配置の決定にあたっては街路景観に対しての配慮があったことが分かる。また、街路照明の灯柱には広告等の文字の記入が禁じられており、街路景観の繁雑化を避けていたものと考えられる。

また緩速車道と高速車道の分離のマーキングは単なるペイントではなく、花崗石を用いるとの記述があり、格の高いマーキングをしていたことがわかる。

主要な橋梁については、モダンな親柱が設けられている。また、直近の中央分離帯のデザインも一般部とは変えられており、橋をデザイン的に強調するという考え方の存在が明らかである。橋、街路と同時に設計されたと考えられる橋詰広場については、帝都復興計画で初めて明確な基準が設けられており、主要な橋梁には橋詰広場が設けられている。橋をみる視点場を整備するという考えがあったものと言えよう。

(3) アメニティ街路

アメニティ街路の系譜として、隅田公園の並木道路を挙げることができる。この並木道路は、隅田川沿いに遊歩道を持つ横断面構成を持ち、車道部分はわずかに全体の1/3に過ぎない。また、車道と両側の歩道の間、歩道と遊歩道の間には植栽帯が設けられ桜並木となっている。ここでは、歩行者の重視や、河川景観に対する配慮が読み取れ、非常に日本的なプロムナードをつくるという考え方があったように考えられる。

これは、明治神宮関連街路の系譜を組むものであり、特に断面内に遊歩道、乗馬道を含む内外苑連絡道と関連しているとも考えられよう。

3章の参考・引用文献

- 1) 日本道路協会、日本道路史、1977年
- 2) 三浦七郎、道路幅員に就いて、道路の改良、5-3、1923年
- 3) 岩沢忠恭、道路の構造と舗装、日本文化協会
- 4) 大塚、都市計画史
- 5) 磯村英一、防衛都市の研究、1940年
- 6) 帝都事務局、帝都復興事業誌 土木編、1931年
- 7) 震災復興区画整理誌、東京市役所、1931
- 8) 東京市、東京市公報、1925年
- 9) 本田清六、明治天皇記念 行道樹篇 附録蔭樹、1913年
- 10) 帝都復興事務局、帝都復興事業誌 公園編、1931
- 11) 帝都復興記念帖
- 12) 写真集関東大震災誌
- 13) 大東京写真大観

第4章 外地計画における街路の計画・設計思想

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	滿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	哈爾浜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

4. 1 外地計画の概要

帝都復興以前から、我が国は朝鮮、台湾、満州などの外地において様々な都市計画を行なっている。ここでは、朝鮮における京城、満州における新京（長春）と哈爾浜の都市計画の概要について述べる。

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、長春の満鉄付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。

4. 1. 1 新京（長春）の都市計画の概要

長春は、もと内蒙古の科尔ラス前旗に属する放牧地であったが、1791年華北の農民が移住して開墾が始り、長春堡が成立した。1825年には長春庁が設置され、1865年には、匪賊防御のために城壁が築かれた。ロシアが東清鉄道を敷設するにあたって、城の北方寛城子に駅及び市街地を設けたが、日露戦争後、これより南の鉄道は満鉄の経営となり、満鉄は1910年寛城子駅の南東、長春城の北西にあたる頭道溝の地を買収し、駅及び付属地を新設した。その駅（長春駅）の南に505haの地を碁盤目状に対角線をまじえた市街地を計画し、その南端に西公園を建設した。1911年中国の道尹は、付属地の繁栄を阻害するため、城内と付属地の間に商埠地を設けたが、以来付属地と商埠地は共に繁栄していったのである。1932年、満州国が成立し、同年3月10日長春が国都と定められ、3月14日新京と改名され、この街は一躍脚光を浴びるに至った。

新京の都市計画は、1932年3月、満鉄経済調査会が軍の命をうけて、まず立案を開始し、満州国は同年4月、國務院に国都建設局を設けて同様都市計画を練った。満鉄は一時その作業を中止していたが、関東軍の命令によって再び作業を開始し、2者が競うことになった。関東軍を中心とし満鉄ならびに満州国側の3者は、新京の都市計画について論議を行ない、同年11月に至って3者の合意を得た計画案が定まったのである。かくして翌年（1933年）1月に、満州国國務院は、事業執行の基本方針を決定し、4月には国都建設法を公布した。

この計画は、満鉄付属地、寛城子、商埠地、城内及び地域の南部を含む100km²の地を市街計画地とし、周辺農村区を含めて340km²を都市計画区域とするものであった。この計画は、新京駅より真っ直ぐに南下する大同大街を南北軸とし、その概ね中央に大同広場を設けて放射状に街路を設け、また連京線の一部に南新京駅を造って将来の中央駅とし、その西部は軍用地及び工業地域とし、その東部と大同大街の間に宮廷を設け、宮廷の南部に中央政府の官庁

街を建設しようとするものであって、計画人口を50万人と予定したものである。ただし、この時点では宮廷府の位置については異論もあり、連京線西部及び南嶺の総合運動場予定地付近は宮廷用地として保留されていた。この計画による実際の工事面積は、既成市街地を21km²を除いた79km²であって、そのうち第1期に20km²を1932年3月から1937年12月の5ヵ年で完成させる予定であったが、予定よりも半年遅れて1938年6月に完成した。この第1期の事業によってわずか5年半で新市街地の街路、下水、水道、公園等の公共施設が概ね整備され、政府機関の建物の本建築、国策会社の本社屋、銀行その他民間の建築がたちならんで、国都としての偉容が概ね整ったといつて良かった。なお国都建設の第2期事業は1938年1月から1940年までの3ヵ年事業として行なわれた。

4. 1. 2 京城の都市計画の概要

朝鮮は1876年の江華島条約（日朝修好条規）の締結後、日本や清国、ロシア等の外部勢力の抗争の舞台となった。日本は、日清・日露の戦争に勝利し、1904年、当時の大韓帝国に対して日韓議定書への調印を強制することで、保護国化し、統監府をおいた。そして1910年、遂に日韓併合条約の締結によって、朝鮮半島は、台湾、南樺太、関東州（遼東半島）に続いて日本帝国に編入され、韓国統監府に代って朝鮮総督府をおいた。当初は統治機構の整備や治安の確保が先決であったため、市街地整理に関する制度は後回しにはなっていたが、実際はその前後から市区改正に着手している。

1907年、当時の統監府は南大門より南大門駅（後に京城駅、現在のソウル駅）に至る街路の拡幅を計画し、実行している。この計画は、南大門は市街地と駅、ないしは城内と龍山との唯一の関門であるにも関わらず、その街路の幅は3間であり、路面電車の通行は危険で交通に支障をきたすという理由から立案されたものである。その後の1912年10月に、朝鮮総督府は「訓令第9号」として市区改正に関する訓令を発した。また、同年11月には「京城市区改修予定計画線路」として29路線を公示している。その後、1917年に2路線追加、1919年に17路線追加・3路線削除を経て、44路線となった。

内地における1919年の都市計画法制定公布以降、朝鮮においても都市計画の気運が高まり、朝鮮総督府は1921年「都市計画令」というものを立案したが、「朝鮮の民度に鑑み時期尚早」との結論に達し、公布にはいたらなかった。しかし、都市化の傾向は顕著であることから、朝鮮総督府はこの年以降都市計画調査費を計上し、京城、釜山、平壤、大邱の4大都市について調査立案を進めた。京城市区計画案は、1926年に第1次案が、1928年に第2次案が、1930年に第3次案がそれぞれまとめられている。

その後、1934年に朝鮮市街地計画令が公布された。しかし、この市街地計画令の最初の適用をうけたのは、京城を始めとする4大都市ではなく、咸鏡

北道の羅津であった。これは、朝鮮市街地計画令では既成市街地の改善よりも、周辺部の創設に重点をおく方針がとられていたことと、羅津が1932年に日満航路の開設によって日本本土と連絡される大陸側の都市となり、人口が急増したという背景によるものである。京城に適用されたのは、それから1年半後の1936年のことである。

朝鮮市街地計画令の内容であるが、全3章で構成されており、概ね第1章の「総則」は内地の都市計画法に、第2章の「地域及び地区の指定並に建築物等の制限」は内地の市街地建築物法にそれぞれ該当し、第3章は「都市区画整理」に関する規定であった。

4. 1. 3 哈爾浜の都市計画の概要

1895年、露国は日本の遼東半島放棄の代償として清国から東清鉄道の敷設権を取得し、以後鉄道ならびにその付属地の建設に着手していた。この鉄道は、大連・満洲里間、哈爾浜・綏芬河間の全線1740kmで、1903年7月に開通した。ロシアは、大連及び哈爾浜をこの鉄道の基地とし、哈爾浜を東洋のモスクワにすべく、その都市の建設を1898年に開始し、鋭意整備に努めた。最初に着手した町はスタール・ハルビン（香坊）であったが、ここは義和団事件の余波で破壊されたので、1900年これにかわってノビゴロド（南崗）とプリスタン（埠頭区）の建設を行なったのである。この建設には、当時欧州の都市計画を研究し、まず南崗には駅及びサポール（中央寺院）を中心とする美しい街並みを計画した。南崗は細長い丘陵地で、地形的に制約があったが、広幅員の道路にそって主要建築を配置し、美しい欧州式の新市街地を造成した。また当時の埠頭区の土地は低湿地で、松花江が増水するとすべて浸水する地であったが、松花江の上流の正陽河から下流の伝家甸まで大堤防を築いて市街地とし、ここに商業中心の繁華街を造ったのである。南崗の幹線街路はサポールを中心にして東西に伸びる大直街で、その幅員は43m、またサポールから南に香坊に向う道路は幅員106mで、その半分は植樹帯である。この南崗地区には中国人の居住を禁じたので、鉄道線路を越した低地の道裡及び道外（伝家甸）に中国人は集中した。道裡は商業地として繁栄し、そのキタイスカヤ通りは露人商、中国商人等が軒をならべ、東京の銀座街の観を呈した。

1931年（昭和6年）9月、奉天で起った柳條溝事件直後、仙台の多門師団は直ちに哈爾浜に進駐しようとした。この時北満における東三省側の大長老であった張景恵は、戦鬪を避けるため、英断によって多門師団を無血入城せしめた。それは1932年の2月であり、その後3月に満州国が成立するや、行政は満州国政府に移された。その後、1935年には、1917年のロシア革命後の財政及びソ連政府の政策変更によって、それまで東清鉄道の持っていた權益（哈爾浜・満洲里間935km、哈爾浜・綏芬河間546km、哈爾浜・寛城

子(長春)間242km、合計1721kmの鉄道の経営と、沿線の炭坑及び森林の経営)すべてを満州国に売却するに至ったのである。この買収は、日本外務省の斡旋によるもので、譲渡価格は1億4千万円(他に従業員退職金)で、満州国の支払については日本政府が保障するというものであった。かくして満州国内におけるロシアの権力は消滅するに至った。

ロシアが鋭意建設した哈爾濱の街をなお一層発展せしめて北滿の中心都市に開発するため、また軍事上の重要基地にする必要があるため、関東軍は哈爾濱を国都新京及び南滿の工業都市奉天とならんで重要視した。かくしてその都市計画について、関東軍特務部はその計画大綱を作成していた。一方哈爾濱特別子の佐藤工務処長は、滿鉄経済調査会時代より調査研究していた都市計画案を準備していたが、この案の作成については、もと内務省技師山田博愛及び内務省都市計画福岡地方事務官東塚三郎を招いて研究指導を得ていたのである。またその配下には沼田征矢雄(元東大工学部助教授)、山崎桂一(元内務省都市計画北海道地方委員会技師)等がいて、その作成を手伝っていた。

関東軍は、都市計画の大綱について、哈爾濱特別市及び滿鉄経済調査会と、再度会議を開いて討議した。その会議は難航したがその焦点は事業の執行方法であって、軍はその事業を哈爾濱建設会社を創設してこれにあたらしめんとし、満州国側はこれに反対したためであった。遂に1934年3月、関東軍小磯參謀長の裁断によって、会社案は放棄せられ、哈爾濱特別市案によって、事業は特別市が行なうことに決定した。この都市計画は、将来人口を100万人とし、都市計画区域を特別区の行政区域より大きい1837km²、すなわち市の中心部より半径2.5kmの範囲とするものであった。新都心は既成市外地の南西部におき、これを中心として半径10kmの地域を市街計画区域とするもので、市街計画区域の面積は317.39km²とした。この市街計画区域の外周111.6km²には、幅員2kmの環状緑地域を設けて市外地を取巻くものとした。中央駅は、既存の哈爾濱駅の西方約1.5kmの顧郷屯地内に設け、その南方約3kmの地に壮大なるシビックセンターを設けるものとした。なお、松花江の上流及び下流にそれぞれ臨港用地及び工業用地を配置するものであった。なお、市街計画区域の周辺に、幅員約2kmの緑地(当初、緑青地域或いは農緑地域、後に都邑計画法の適用で緑地区)を指定し、市街化のスプロールを禁じている。

4. 2 新京における街路の特徴と思想

4. 2. 1 満鉄付属地の街路の特徴と思想

新京の都市計画における街路の特徴、思想を述べる前に、長春の満鉄付属地における街路について、若干述べることにする。

長春の満鉄付属地の平面図を図4. 2. 1に示す。東西南北にそれぞれ広場が配置され、放射型の斜路の街路も4本見受けられ、基本的には格子状であるが斜路の加わった街路パターンとなっている。格子状の街路パターンとしたのは、市街地計画として、矩形が好ましいという観点から行なわれたものであり、街路パターンを決定することにより市街地計画の骨格を決めるという考え方が明らかである。この格子状の街路パターンの採用理由について、その計画を担当した加藤与之吉は「近代市街計画の学説は矩形式に傾きつつあり、加うるに付属地は概ね平坦にして停車場を中心とし鉄道線を挟んで長方形を形作り最短形式に適するをもって、露国の前例に背き後者（矩形式）を採用したるゆえなり」（満鉄土木16年史）と述べている。すなわち、東清鉄道時代のロシアの計画、例えば哈爾濱などにおける街路パターンを排除したと述べているわけである。しかし、後述する哈爾濱のロシア時代の計画と比較すると、円弧状の街路パターンがなくなったのみであり、斜路の存在については「露国の前例」に背いておらず、その影響を強く受けていると考えられよう。

格子状の街路パターンを採用した場合、街路景観とりもなおさず都市景観は単調なものとなりがちである。これに配慮して、広場が設けられたものと考えられる。写真4. 2. 1 新京駅前広場や写真4. 2. 2 南広場をみてもわかるように、大規模なロータリー交差点で形成される広場には中央に大きなアイランドが設置されている。位置としてはピスタアイストップの位置であるが、なから構造物はなく、新京駅についても写真からはそれほど象徴的な駅本体は見



長春滿鉄付属地（1908年）1908年の当初設計を示す。長春大街が幅員20間に変更される前の計画区。西公園子定地は小河川の走る傾斜地であることが見てとれる。当初設計にある遊廓子定地はつくられず、富士町方面に料理屋が集まった



① 長春市街図（1912年）A日本領事館、B道台衙門、C移転後の日本領事館。アミで示された地区は建物立っている区域を示す。長春の中国人地区（旧市街）に近い東半分がビルトアップしている。②と比較すると、二道溝の窪地のうち中央通以東は埋め立てられて宅地となり、中央通以西は公園となっている。広場の名称はその後変更され、東広場は南広場に、北角広場は東広場となり、南広場は廃止されている



新京駅前広場

写真4. 2. 1



① 長春滿鉄付属地の南広場 中央の建物は朝鮮銀行（現存）、その右側の道路は祝町。乗合自動車（バス）よりも馬車の方が多い

写真4. 2. 2

て取れないので、完全なビスタアイストップ形式の街路景観とはなっていないが、焦点を重視していたことは明らかであろう。

また、これらの広場の周囲には公共建築が建てられている。この理由として前出加藤は「この種宏壮なる市街は市民の公共的精神の美の証明すると同時に、将来偉大なる都市を実現せしむべき人為的要素の充分なるを知らしむべし」と述べている。これは、広場を都市の中心として位置付けると同時に、広場のシンボル性を高めていると考えられる。また、広場からの景観を考えると、公共の建築物の正面をみることができわけであり、単調になりがちな街路景観にアクセントを与えるという考えもあったものと考えられることができる。

また、前掲図4. 2. 1や長春駅附近の満鉄付属地の拡大図（図4. 2. 2）をみてもわかるように、駅前の通り（長春大街、中央通り）が幅員最大の通りとなっている。長春満鉄付属地の街路の幅員は表4. 2. 1のとおりである。前掲写真4. 2. 1や拡大図にみられるように、駅前に広場を設け大規模なロータリー交差点とするとともに駅前通りを幅員最大の広幅員街路とし、駅及び駅前通りをシンボル化するとともに、駅前通りをもって都市の主軸とする思想を讀取ることができる。

- 都市の骨格形成
- 焦点の重視
- シンボル性の配慮
- 街路景観のアクセントの配慮
- 街路の主軸化



④ 長春鉄付属地の中心部 (1929年現在)

☒ 4. 2. 2

等級	全幅員	歩道幅員	道路名 (括弧内は現在)
1等	20間	3間	中央通 (スターリン大街の一部)、八島通 (南) (大碓路)
2等	15間	2間半	日本橋通 (勝利大街)、和泉町 (遼寧路)、日ノ出町 (長白路)
3等	12間	2間	八島通 (北)、西五条通 (閉結路の一部)
4等	10間	1間半	祝町 (珠江路)、蓬萊町 (合江路) ほか
5等	8間	1間	東二条通 (東二条街)、敷島通 (漢口路) ほか
6等	6間	—	吉野町 (長江路) ほか

長春滿鉄支店属地の道路規格 ⑤

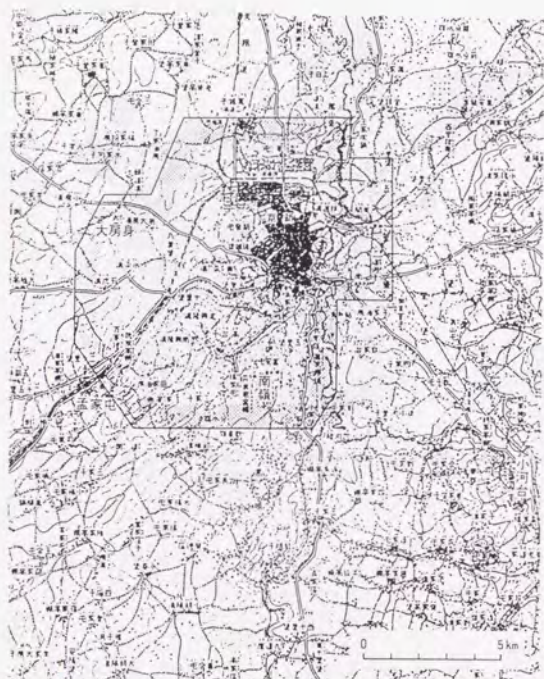
表 4. 2. 1

4. 2. 2 新京新都市計画における街路の特徴と思想

新京の街路計画について、当初最も議論のあったのは、宮殿（執政府）と官庁街の位置である。溥儀サイドからは「絶対南面との敵たる申出」（新京都市計画方策満鉄経済調査会 p 88）があった。国都建設局ではこの申出を遵守し街路網計画をたてたが、満鉄経済調査会はこの申出にとらわれずに計画を行なった。当時の長春と都市計画区域を図4. 2. 3に、満鉄経済調査会の案を図4. 2. 4に、国都建設局による最終新京都市計画図を図4. 2. 5に示す。

まず満鉄経済調査会の案であるが、宮殿（執政府）は南端の南嶺の位置に北西を正面として配置され、そのまわりを公園で取囲んでいる。宮殿の前（都市側）には大規模な公園が配置され、その中央にはロータリーらしきものがみられる。また、公園をぬけ、駅方面へむかう道は両側に植栽帯をもつ非常に広幅員の街路となっている。通常の交通処理という観点から考えると、ロータリーは交通容量上は不利であり、街路の延長線状にロータリーを設け中央にアイランドを設けていることから、焦点を重視していたと考えることができる。とくに、前述の広幅員街路は、片側がロータリーで、反対側は建築物となっている。平面図からみると、もちろん建築物のデザインにもよるのであるが、完全なピスタイスストップ型の街路景観の形成を考えていたものと思われる。

最終都市計画図をみると、執政府（宮殿、図上では宮廷府）の位置は市街地ないの4の位置にあり南面している。この位置は当初（決定当時）は仮宮殿との計画であり、図上に宮廷府と書込のある西武大房身の位置とする計画であったのであるが、後に本宮殿ということに計画変更された。この図面はやや粗い図面なので余り細かいことはわからないが、前述の満鉄経済調査会の案に比べて、街路網が広場を中心とした放射型のもので直交する区画街路とで構成されていることが明らかである。つまり、街路網を決定することにより都市の骨格を形成するという考えがより強かったといえよう。また、東新京駅の駅前広場についてみると満鉄経済調査会案でも計画されているが、この最終案の方が特に西側については駅前広場も大規模であり、周辺街路も駅前広場を中心に放射



1932年当時の長春と都市計画区域 図に示した区域が最終決定案の新京国都建設計画区域のうち国都建設計画事業区域 (100km², 後掲④参照) を示す。東南の小河台が後に水原池 (浄月潭) となった。大房身と街鎮は立案過程で宮殿候補地のひとつとなった

図 4. 2. 3



① 新京都市計画・高鉄経済調査会案 Aは執政府。その上に広大な税水公園があり、さらに西北に広福員街路と官庁街が続いている

☒ 4. 2. 4



圖 4. 2. 5 新東京市設計圖

状になっていることがわかる。駅前広場を重視し、駅前広場及び駅を焦点として重視していたと考えることができる。この都市計画の中央部分の拡大図を図4. 2. 6に示す。この図をみると一層明らかに新駅（東新京駅）から放射状に街路が出ていることがわかる。また、大同広場（直径300m）、安民広場（直径244m）などの大規模な広場を、広幅員街路上に設けており、街路景観にアクセントを与えるとともに焦点を重視していたことが読取れる。当時国都新京の完成予想図が描かれており（図4. 2. 7）、これをみると大同広場の中心には塔状の建造物が描かれており、完全なビスタアイストップ型の街路景観の形成を考えていたものと思われる。これが実現していればバリなどと同様なビスタアイストップ型の街路景観になったものと思われるが、実際には構造物は造られなかったようである（写真4. 2. 3、写真4. 2. 4）。その後細部の設計にあたって、若干の街路網の変更があり（図4. 2. 8）、安民大路の下部の街路パターンが変化しているが、前述したように広場を中心とする放射状の街路と直交する街路をうまく組合せて使い、基本的には矩形の街路区画を達成しており、街路網で都市の骨格を形成しようとしていることが読取れる。この考えは、前項の満鉄付属地と同様であるが、異なる点は街路の交差が鋭角となることを避け、基本的には2線直交型の交差としている点であるが、これは交通処理上の配慮であると同時に、敷地区画が3角形になることを避けたものとも考えられる。つまり、都市の基本的骨格に留らず、敷地の形にまで配慮が行届いたとも考えられよう。

次に街路の横断面構成に着目する。長春の街路断面図を図4. 2. 9に示す。図中幅員60mのものは宮殿（執政府）の正面の順天大街の横断面構成である。中央に16mの幅員の遊歩道をもつ広幅員街路となっている。全断面中歩行者用の空間は遊歩道が16m、歩道が両側それぞれ10mであり、合計36mで6割に達しており、歩行者空間を重視していたことがわかる。植栽についても4列植栽（実際には遊歩道側は2列以上の植栽となっているようである、後掲写真4. 2. 5参照）となっており、緑を重視していたことがわかる。中央の遊歩道については、その幅員が16mと充分にありかつ植栽量も充分なため後掲写真4. 2. 5bの様に（この写真撮影時は雨天のためややぐらいい感じとはなっているが）アメニティの高い遊歩道となっている。このように、歩道遊歩

道とも充分な幅員と植栽量を確保しており、アメニティにたいする配慮もあったと考えられよう。この順天大街は、現在は写真4. 2. 5のようになっている。aの右側が、遊歩道（b）となっているわけであるが、あたかも森のなかの街路の様になっている。しかし、遊歩道側があまりに緑量が多く、幅員も大きいので1本の街路とはアイレベルからはわかりにくい。写真4. 2. 6のように鳥瞰的に見ないと中央にグリーンベルトを抱いた広幅員街路としては認識されにくいという点が指摘できる。前掲横断面図中幅員45mのものについては側方分離帯をもち、緩速度車道を持つ横断面構成となっている。また、緩速車道の幅員が6mとなっているのを見ると、もちろん2列での通行を考えていたとも考えられるが、当時あまり自動車交通量が多くなかったことを考え合わせれば、停車帯としての利用も考えていたと推測することができる。すなわち、街路を機能上高速車線と緩速車線・歩道をあわせた緩速道との二つに分け、高速車線は交通処理の機能をもたせ、緩速車線は停車帯としての利用も考慮するとともに、歩道と合わせて幅広い歩行空間としての利用を考えたものと考えられる。また、緩速車道を設けることによってさらに2列の並木（植樹帯）が生じ合計4列の並木路となる訳であり、並木を重視していたことがうかがわれる。

- 焦点の重視
- ビスタアイストップ型の景観の形成
- 都市の骨格形成
- 駅前広場の重視
- 敷地形状への配慮
- 歩行者空間の重視
- アメニティにたいする配慮
- 並木（緑）の重視



① 国都建設設計画図 (中央部分, 1933年現在)

图 4. 2. 6



国都新京完成予想図（宮廷および大同広場一帯） 図は東から西方向を真横している。 ⑩
 図の奥に宮廷が控えている。右手前は大同広場、左手前は大同公園である

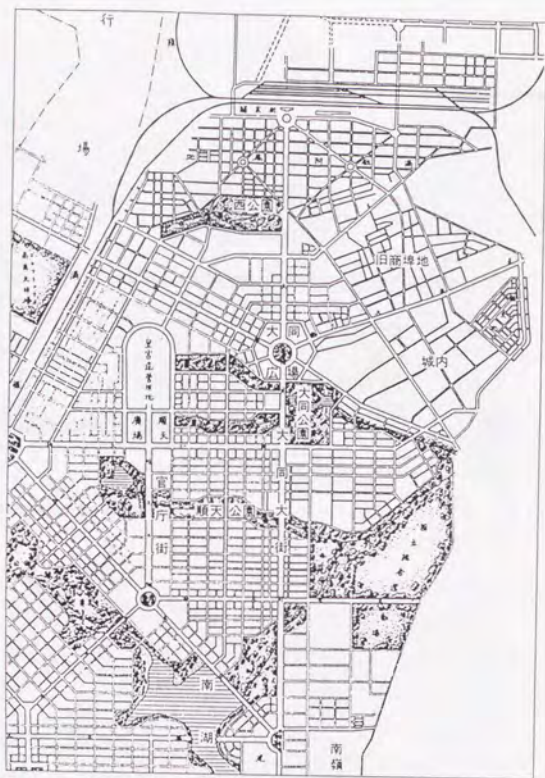
図 4. 2. 7



④ 大同広場の変化(1933年、1937年) 建物は左から首都警察庁、満州電電、満州中央銀行

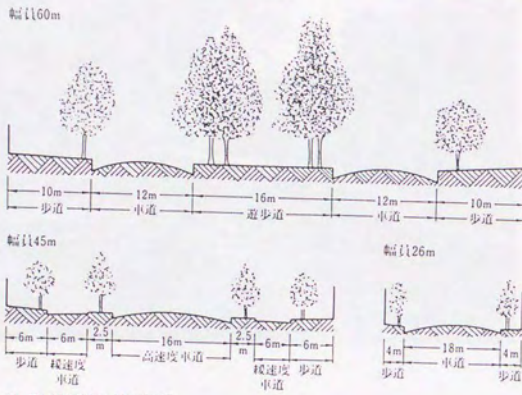
写真4. 2. 3 (上)

写真4. 2. 4 (下)



④ 新宿の街路網と公園配置

図 4. 2. 8



① 国都建設計画の街路断面図

図 4. 2. 9

a)



b)



写真4. 2. 5



順天大街（現状）宮廷前から真南に伸びる順天大街（現・新
民大街）では街並に政府庁舎（現・医科大学）が点在している

写真4. 2. 6

4. 3 京城における街路の特徴と思想

まず、朝鮮統監府がはじめに行なった南大門から南大門駅（後に京城駅、現在のソウル駅）に至る街路の整備についてであるが、この工事について当時の文献に、「この工事計画は樓門を保存して市街の美観を保持しめ、その左右の城壁を取毀し、門の南北両側に各幅八間の新道を開鑿し、之に門を通ずる旧道路を加へ、都合三車線と為して交通を便ならしめ、樓門の周圍は石垣を以て圍繞し、植樹芝寸を施して風致を保ち、門の内外石垣の起点の石柱を建てて玉電燈四個の装置を為し、此の石柱を前後四箇所に建設し、其の他警官交番所二棟及び自動電話室一棟を設置するものにて・・・（中略）南大門より停車場に至る延長二百四十間幅十九間（歩道兩側に二、七五間宛、車道十三、五間）・・・（後略）」（朝鮮土木事業誌、朝鮮總督府編、1937年）とある。南大門という歴史的建造物を保存するとともに、市街の美観についての言及があり、この改修では美観（景観）にたいする配慮があったことがわかる。また、南大門の周辺については、写真4. 3. 1の改修後の南大門にみられるように植樹を行なうとともに交番や電話ボックスを設けている。すなわち、南大門周辺を広場、小公園的に整備しているわけであり、アメニティにたいする配慮があったことがうかがえる。

次に、京城の計画平面図から読取れる思想について述べていきたい。図4. 3. 1は計画前の京城（漢城）の街路図である。京城の都市計画（街路計画）がなされる前は、基本的な街路は、東西を貫く鐘路と南大門に至る南大門通り、景福宮（光化門）に至る光化門通りの3本であり、それ以外は景德宮、宗廟に至るアプローチの通りと細街路であった。1912年の初の市区改正予定路線公示の後の京城市区改修予定計画路線図（青柳綱太郎：京城案内、1913年）が図4. 3. 2である。基本的には矩形城の街路パターンとなっていること、鐘路を東大門まで延伸し、光化門通りとの交点に矩形の広場を鐘路と東大門通りの間に大規模な広場を計画していること、景福宮の東南端と若草町の位置に円形の広場を設けそこから放射状の斜路を設けていることが特徴として読取る

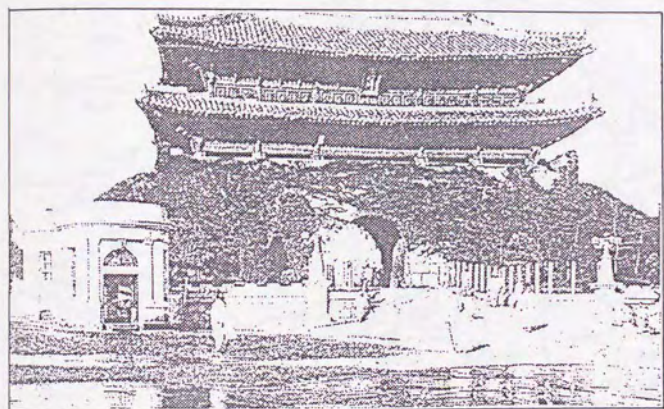


写真4. 3. 1 改修後の南大門

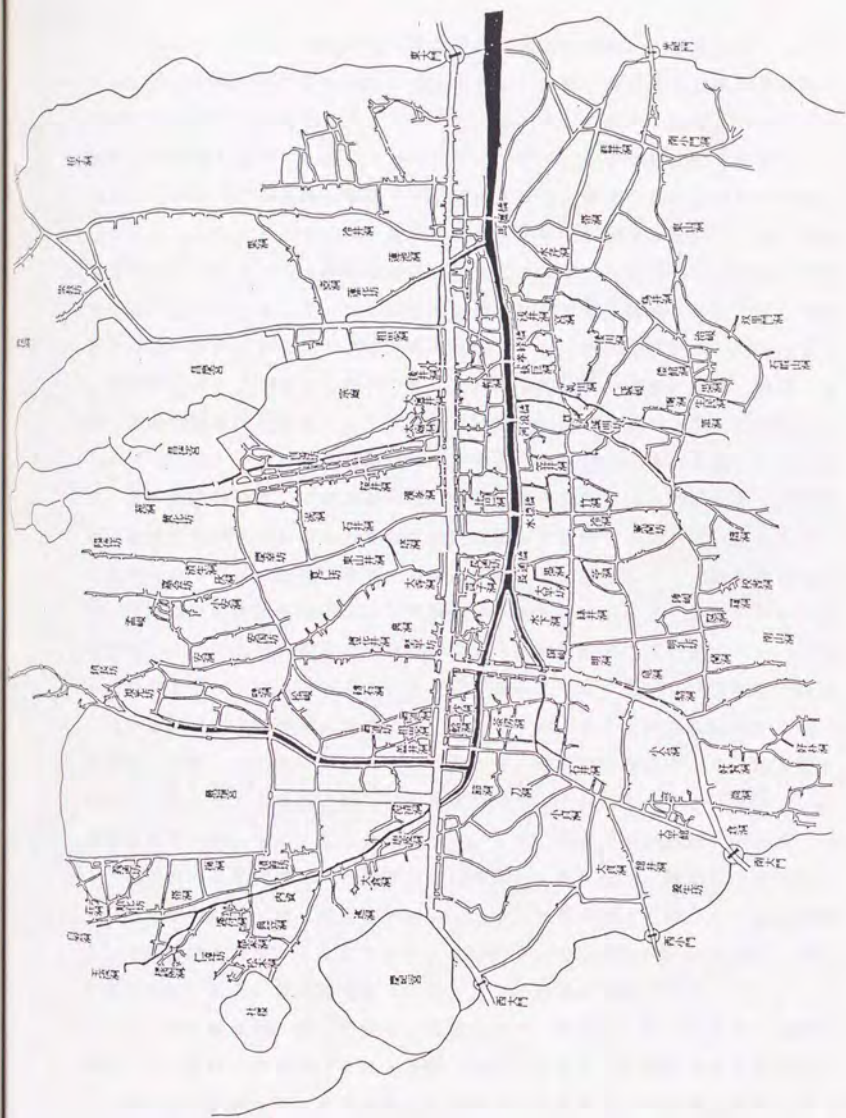


図 4. 3. 1 首善全図上の地名

ことができる。また、市街地中央部を東西に貫通する鐘路と東大門通り上に矩形の広場が2箇所に予定されていることから、単調になりがちな広幅員街路の景観にアクセントを与えようとしていること、また市街の中心部、かつ広幅員街路上に広場を設けていることから、アメニティに対する配慮がうかがえる。基本的には格子状の街路を配置することによって、都市の基本的骨格を形成しようとしたものと考えられる。また、円形の広場と放射状の街路からは、焦点を重視していたろうことが読取れる。1928年第2次京城都市計画の京城街路計画予定図を図4.3.3に示すが、第2次京城都市計画においてはこの円形の広場と斜路は姿をけす。この第2次計画では、南山の南方及び西方にまで計画域が広がっていることがわかる。この第2次計画の街路図上で、幅員15間以上の街路に着目すると、T字型を2つ重ねたような形で中央の市街が分割されていることがわかる。当時の韓国の都市内を評した記述に「朝鮮の市街地は、概ね道路狭隘にして屈曲甚だしく交通・衛生及防火上不便不利多く自然市街の発展を阻礙するものあるを以て本府設置以来各地ともに市街の改善を図りその発展に伴い漸次街衢の整理・道路の拡築に努めつつあり」（朝鮮総督府発行、朝鮮総督府市政年報昭和12年版、1938年）とあり、防火についても問題視していることが明らかであり、市街を広幅員街路で大分割することによって防火を図っていたと考えることができる。1930年第3次京城都市計画における京城都市計画図を図4.3.4に示すが、さらに計画域は漢江を越えて南方、西方へと広がっていることがわかる。市街中央部について、第2次の計画と比較すると大路第2類（幅員28m以上、すなわちほぼ15間以上）の広幅員の街路がふえていることがわかる。また、特筆すべきは第2次計画では12間であった光化門通り（総督府の前の通り）から続く、鐘路から南大門までの街路が大路第1類（幅員34m以上、すなわちほぼ19間）の広幅員街路として再計画されていることである。これによって、南大門駅（京城駅、現在のソウル駅）から、朝鮮総督府（王宮）まで、広幅員街路が続くことになるのである。その幅員は、南大門駅から鐘路までが、ほぼ19間、鐘路から朝鮮総督府までが広路と位置付けられ24間である。つまり、主要駅である京城駅から、市街のシンボルとなるべき朝鮮総督府までの街路が、大路第1類と広路で構成されており市街で最も広幅員の街路となっているわけである。すなわち、

京城市區改修豫定計畫路線圖

縮尺三萬分之一

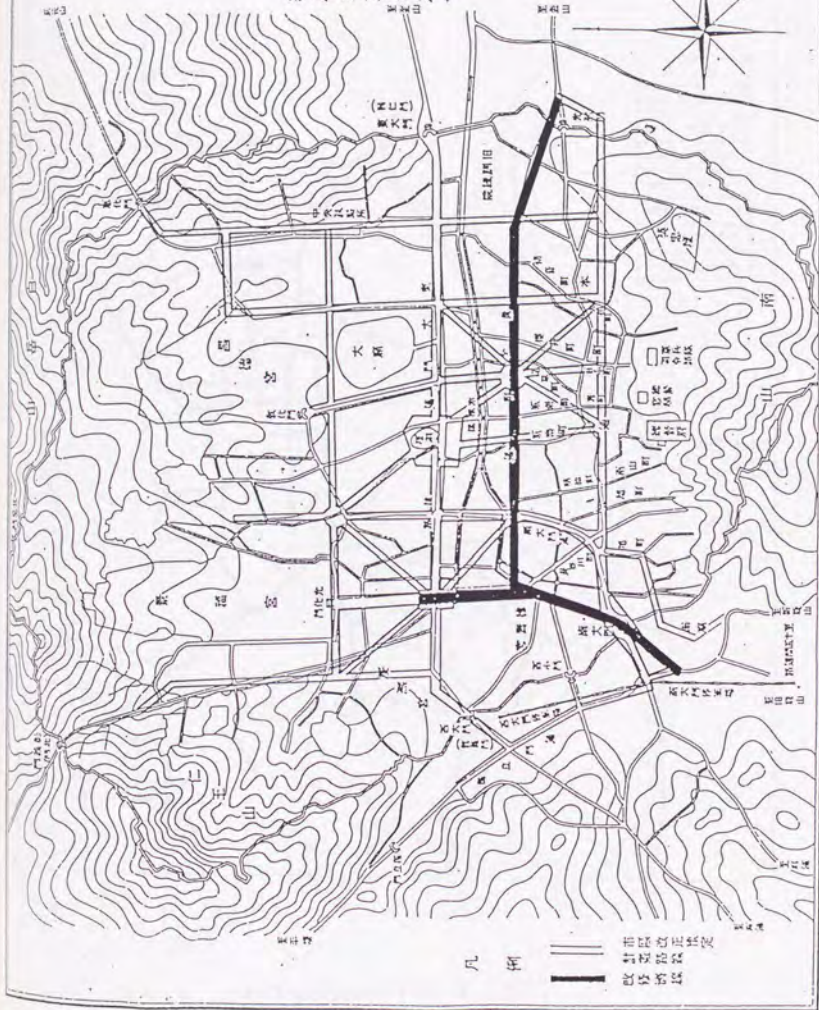


圖 4. 3. 2 京城市區改修予定計畫路線圖



図4. 3. 3 京城街路計画予定図

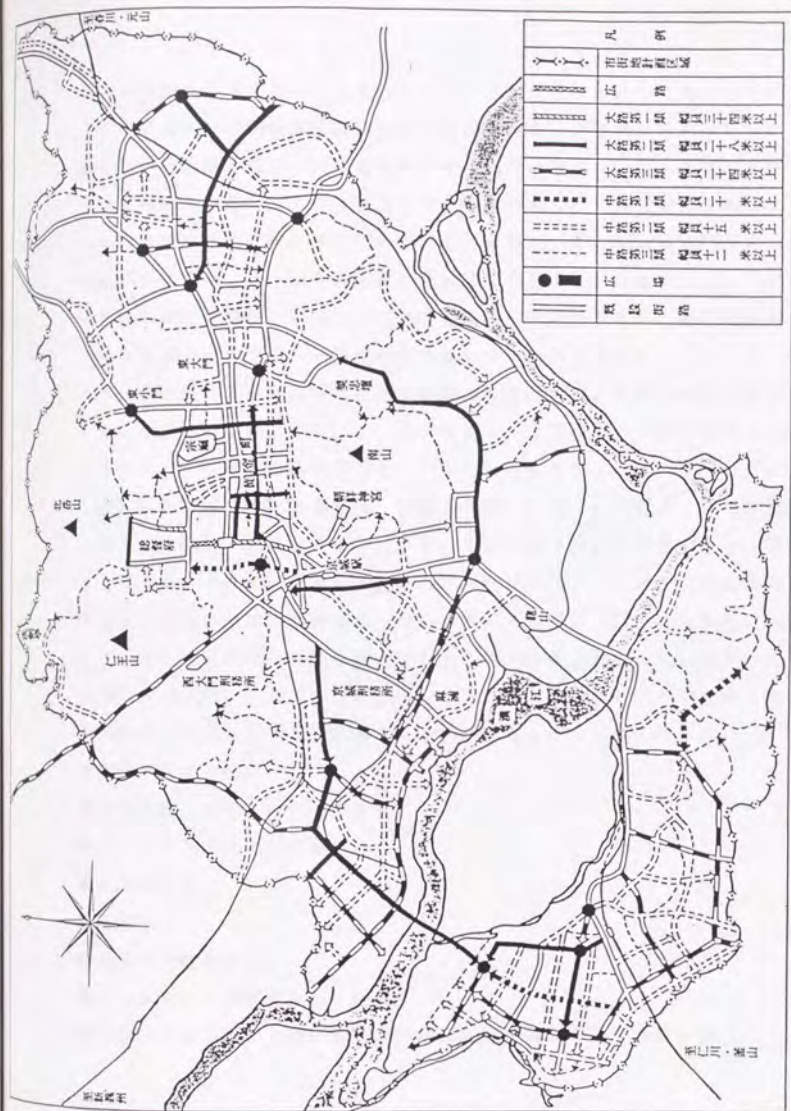


图4.3.4 京城都市设计平面图

都市の主軸を作ろうとしていたと考えることができるわけである。

この京城駅から朝鮮総督府に至る広幅員街路は、京城駅からアプローチして行った時の街路景観についても配慮されていた。写真4. 3. 2は日本統治時代の京城駅からみた南大門である。この写真を見ると、やや右にずれてはいるもののほぼ焦点の位置に南大門が見える。写真4. 3. 3は南大門からみた京城府庁であるが、ほぼ焦点の位置に京城府庁が見える。写真4. 3. 4は京城市街の朝鮮総督府及び京城府庁方面を俯瞰した写真であるが、朝鮮総督府もその前の街路（光化門通り、現在の世宗路）の焦点の位置にあるといえる。すなわち、京城駅から朝鮮総督府に至る街路では常に焦点の位置に象徴的建造物がくるように計画され、図4. 3. 5に示すように京城駅から朝鮮総督府に至るアイストップの連続景観が演出されていたわけである。

朝鮮総督府前の光化門通りは、幅員30間で計画されており、この幅員は他の通りと比較しても破格のものである。その軸線の位置を検討すると、図4. 3. 6に示すように、景福宮の軸線とは方向がずれているが、朝鮮総督府の建物とは、街路の右端に軸線がきてはいるものの方向は一致している。これをみれば、光化門通りが、朝鮮総督府前ということを強く意識して計画されたことは明らかであり、統治下の京城においてシンボリックな街路として計画され、また朝鮮総督府のシンボリック性を強化していたと考えることができる。

- 美観に対する配慮
- 街路景観へのアクセントの付加
- アメニティに対する配慮
- 焦点の重視
- 防火
- 都市の主軸の形成
- アイストップの建造物への配慮
- 街路自体のシンボリック性の演出及び象徴的建造物のシンボリック性の強化

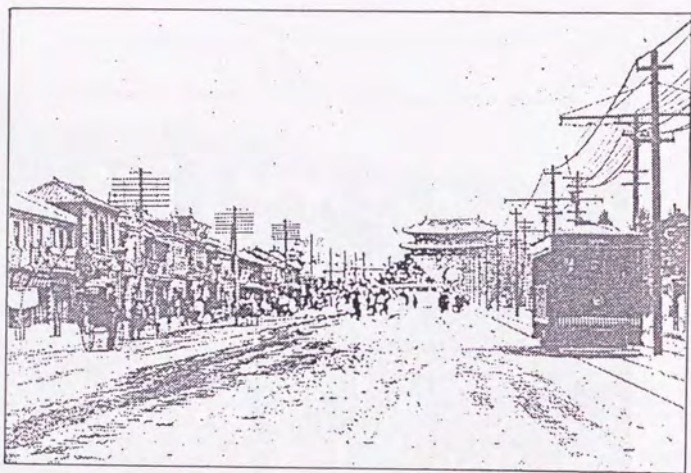


写真4.3.2 京城駅から見た南大門（日本時代）

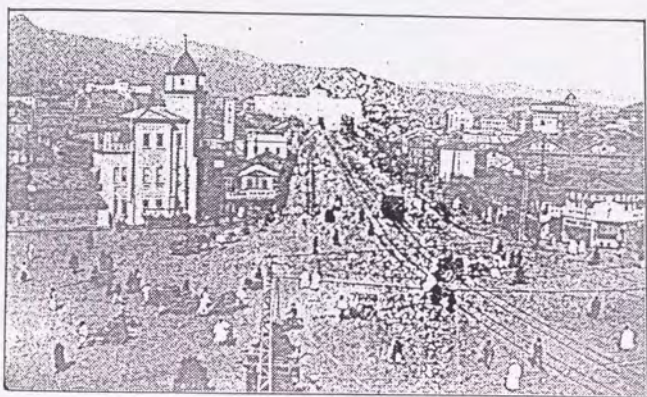


写真4. 3. 3 南大門駅から見た京城府庁

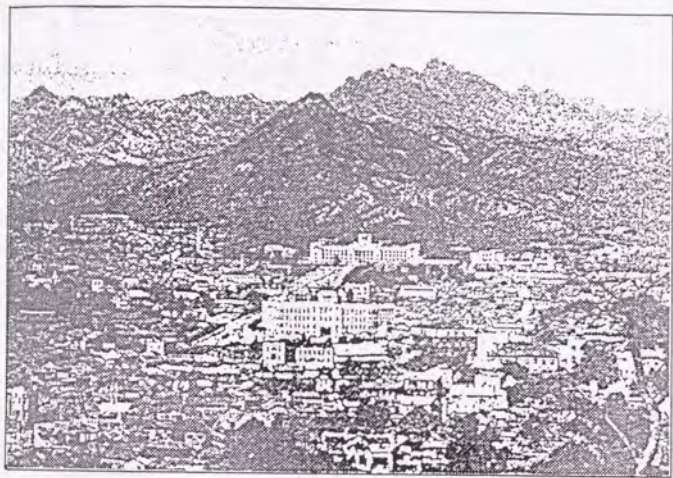


写真4. 3. 4 「京城」市街

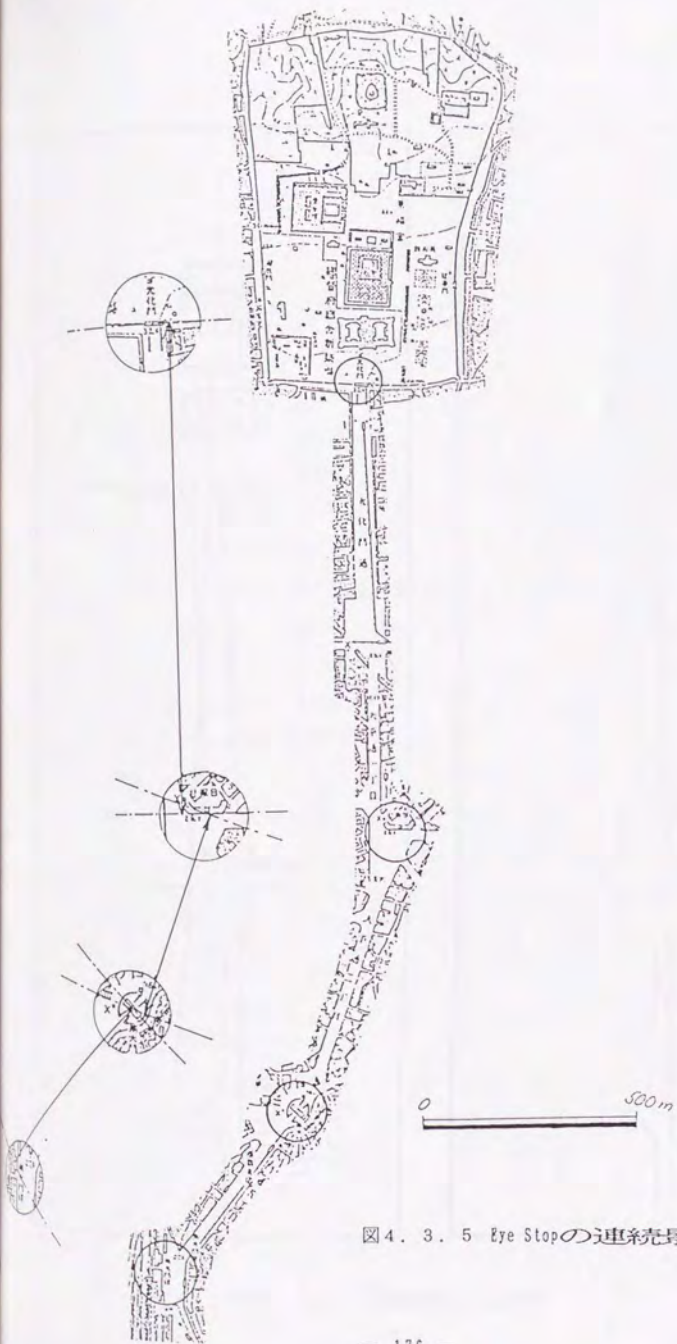


図 4. 3. 5 Eye Stopの連続景観

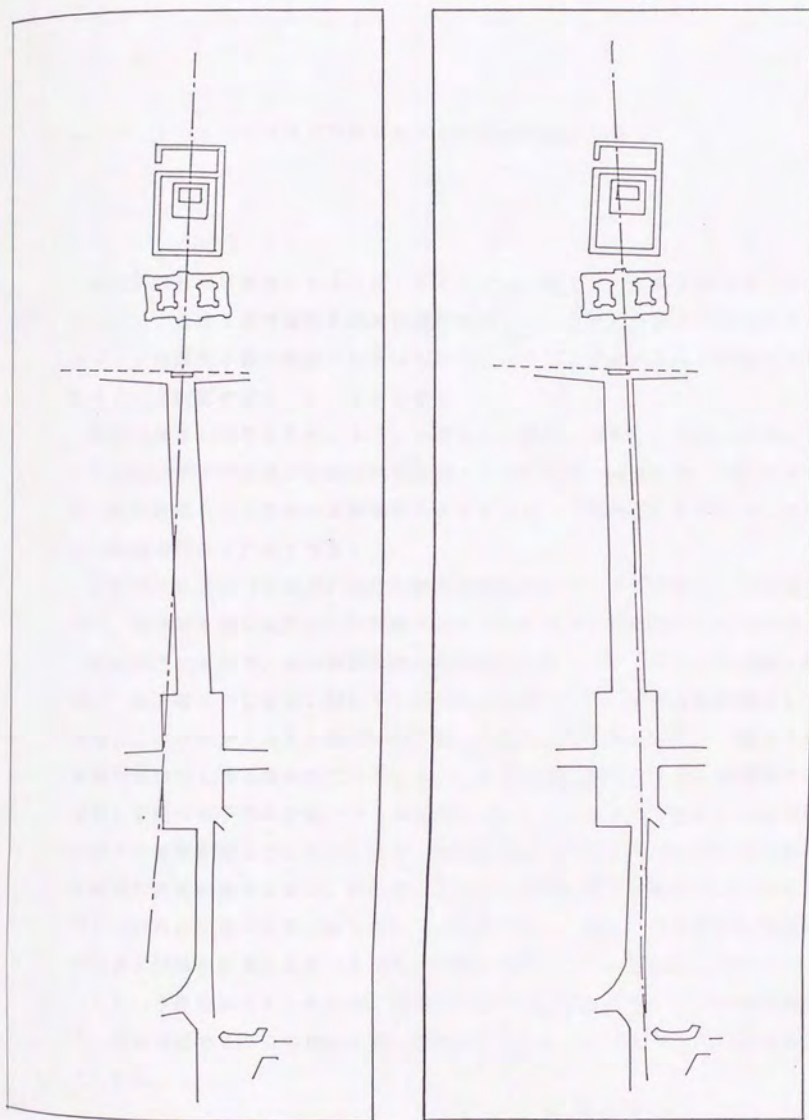


図 4. 3. 6 自由系宗の上七重交

4. 4 哈爾濱における街路の特徴と思想

4. 4. 1 ロシア時代の計画における街路の特徴と思想

哈爾濱の計画は前述したように、ロシアによって1898年に開始された。ロシアは、大連及び哈爾濱を東清鉄道の基地とし、哈爾濱を東洋のモスクワにすべく、哈爾濱の都市整備にあたっている。ロシアの計画によって形成された哈爾濱の市街図を図4. 4. 1に示す。

最初に着手した町はスーライ・ハルビン（香坊、図中6）であったが、ここは義和団事件の余波で破壊されたので、1900年これにかわってノビゴロド（新市街地という意味、南崗地区）とプリスタン（埠頭区）を中心とした地区の建設を行なったのである。

まずプリスタン（埠頭区）を含む駅の北側の地区は、商業地区として計画された。官庁等を含む地区として計画されたノビゴロド（南崗地区）には中国人の居住を禁じたので、鉄道線を越した低地の道裡（プリスタン、埠頭区、図中2）及び道外（伝家甸、図中4）に中国人は集中した。道裡は商業地として繁栄し、そのキタイスカヤ通りは露人商、中国商人等が軒をならべ、東京の銀座街の観を呈したと言われている。しかし、街路網配置をみると、埠頭区も伝家甸も単純な格子状の街路パターンであり、キタイスカヤ通りがいくぶん目抜き通りの様相を呈していたとしても、街路網配置や幅員の違いなどはみられず、軸線の存在も明確ではない、求心性も乏しい、焦点に対する配慮などもみられない、いわば平凡な計画であった。この街路パターンは、この地区が商業地区であり、分譲を前提としていたため、分譲に便利のように矩形状のパターンとしたという理由が考えられるが、後述する官庁等を含むノビゴロド（南崗地区）と、商業地区であるこの地区とを、街路パターンによって区別していたとも考えられる。

ノビコロド（南崗地区）の街路網配置は、格子状の街路配置に斜路を加えた街路パターンとなっている。さらに詳細にみるために、ノビコロド（南崗地区）の拡大図を図4.4.2に示す。2本の広幅員（43m）の幹線街路（大直街、車站街）が十文字に配置され、都市の骨格を形成していると考えられる。その交点はロータリー交差点となっており、その中心に中央寺院（サポール）が置かれている（写真4.4.1、写真4.4.2参照）。この中央寺院は大直街、車站街の焦点の位置に存在し、両街路とも中央寺院に向って、ビスタ・アイストップ型の景観が形成されていたと考えられる。この中央寺院の存在するロータリー交差点は市街地の中心として計画されていたと考えられよう。特に車站街は駅も焦点の位置にあり、駅と中央寺院の間については、両方向がビスタ・アイストップ型の景観となっていたと考えられる。また、この2本の広幅員街路に沿って、主要建築物が配置されており、この大直街と車站街は市街地の主軸となっていたことが明確である。

駅については、最大幅員の車站街が駅を焦点の位置に据えとりつくとともに駅前広場も整備されており、駅が重視されていたことが伺える。

車站街は馬家溝を越えると通道街と名をかえ、幅員106mの街路となる。この通道街の断面は後の満州国の計画でも維持されるが、半分以上を植栽帯に割り、並木を備え、乗馬道なども含む横断面構成となっており、通道街は公園の性格をも持ったアメニティ性の強い並木路であった。

- 焦点の重視
- 地区の中心性の演出
- 駅及び駅前広場の重視
- 都市の骨格形成
- 建築物との一体性
- 都市の主軸の形成
- 公園道路の思想
- アメニティに対する配慮



图 4.4.1 哈尔滨市街 (1910年代中期)



図 4.4.2 新市街 (南崗) (1919年)

施設名称は、1919年当時。1 新潟駅 2 税関 3 鉄道ホテル 4 建設事務所 5 富山銀行 6 警察分署 (のち行政長官公署)
 7 男女職業学校 8 鉄道管理局 9 鉄道クラブ 10 商団司令部 11 勸業場 (のち博物館) 12 中央病院 13 秋田商會 14 日本新
 小館 15 イキリス館 16 旧臥地 17 カトリック教会

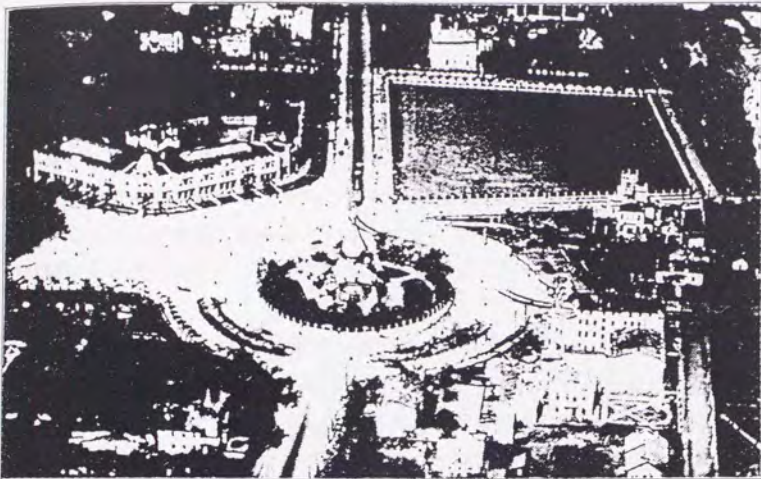


写真4.4.1 中央寺院のあるロータリー（1935年）
上下方向が車站街、左右方向が大直街、
左上の建物は博物館



写真4.4.2 中央寺院（ザボール）

4. 4. 2 哈爾浜における街路の特徴と思想

哈爾浜においてはロシアの計画に引続いて、日本の技術者によって満州国としての計画がなされたわけである。ロシア時代の計画図を図4. 4. 3に、その後たてられた計画図を図4. 4. 4に示す。ロシア時代の計画域は、その後の計画図中の飛行場という字の左側部分に過ぎず、計画域がかなり拡大していることがわかる。

図中松花江（SUNGARI）より北方の地区はロータリーを持つ広場を中心に、斜路と格子状の街路パターンで構成されている。これは、地区の中心に街路を集めそこに広場を設け地区の中心性を高めることを考えたものと推測できる。また、その広場にロータリー構造を用いたことは街路上からの見え方を考えれば焦点を重視する考えがあったものと考えられよう。

図中南方は整然とした格子状の街路パターンとなっている。敷地を矩形状に大分割し、基本的な都市の骨格を規定していたものと考えられよう。また、新駅からシビックセンターにかけての地区は駅からの軸線を強く意識した街路パターンとなっており、都市計画上駅及び駅前広場を重視していたことがわかる。

そのシビックセンターの計画図を図4. 4. 5に示す。斜路はなく、ロータリーと円弧状の街路を多用した設計と言えよう。この街路パターンを概観しても中央のロータリー構造の広場を中心とした対称的な計画であることはわかるが、大規模な公共建築物についても同様である。シビックセンターから北西に延びているひときわ広幅員の街路は興満大路であり新駅に突当る広幅員街路である。この興満大路の起点に予定されている建築物は市公署であり、中央のロータリーを挟んで向合う位置には省公署が置かれている。またこの軸線と直交する形で、東北側に本部司令部が、西南側に公会堂がやはりロータリーを挟んで向合っている。すなわち、この中心のロータリーがシビックセンターの中心であり、市街地計画の中心となっているわけであり、中心性を強く意識した計画と言えよう。また、シビックセンターの計画を見ると建築物も一体に考慮したことがうかがえる。

哈爾濱市街圖



圖 4. 4. 3 哈爾濱市街圖 (ロシアの都市計画圖) 昭和 7 年
出所, 青年教育普及會, 昭. 7. 4 發行滿洲全圖より



圖 4. 4. 4 哈爾濱都市計畫圖

山田博愛：哈爾濱の都市計畫。「都市公論」19卷4号，頁11，P. 15. より

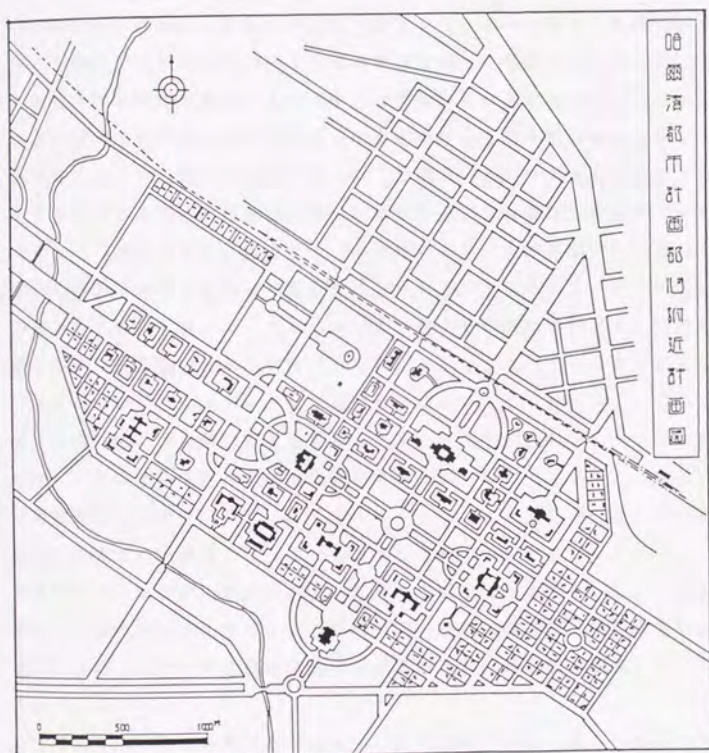


圖 4. 4. 5 哈爾濱都市計劃中心計劃圖
(佐藤昌設計)

実際、哈爾浜の都市計画においては建築の規則においても街路との関係に関する規定が定められている。哈爾浜特別市暫定建築規則の関係ある部分のみ抜粋して資料4. 1に示す。市内の道路の幅員は第26条で規定されているわけであるが、注目すべきは第27条である。つまり「家屋の新築あるときはすべて第26条の規定に従い退讓せしむ」とあり、市内の道路幅員を確保するためたてかえ時のセットバックを法律上で規定しているわけである。

建築物の高度制限について定めた第30条も注目すべき規定である。家屋の高さの制限を前面の道路幅との関係で規定しているのである。街路幅が大きくなった時はすなわち建物の高さが高くなる時は、住居地区では20m、その他の地域では35mを越えるような場合は別途許可が必要な条件になっているが、通常の場合は最大高さの規定であるが家屋の高さと道路幅の比は15:10であるべしという規定になっている。D/Hが2/3より大きくなるように規定しているわけである。街路景観上囲まれ感や圧迫感に重要な影響を及ぼすD/Hをもって、建物高さの制限をしているわけであり、街路景観の形成に対して、建物の高さの制限を合わせて配慮を払っていることがわかる。ただし、D/Hの値としては、1がルネッサンスの都市の値であり概ね建物高さや街路の幅の間に均整があるといわれていることを考えると、やや小さいものである。

さて、シビックセンターと駅を含む地域について次に述べる。シビックセンターを含む都市中央部の拡大図を図4. 4. 6に示す。前述したように新駅とシビックセンターを結ぶ広幅員街路が興満大路(幅員100m)である。この興満大路は駅側にロータリーを持ちシビックセンター側に市公署を持つ両端の焦点に配慮された構造になっている。また、新たな駅とシビックセンターを広幅員街路でつないでいることから、都市の主軸をつくらうとしていた意図を読み取ることができよう。また、この興満大路の両側は美観地区に指定されており、都市の主軸となるべき広幅員街路の沿道を含めた街路景観に配慮していたことがわかる。

前掲図4. 4. 4を見てもわかるが、拡大図中下方の120m道路と下部左の公園と記載されている部分から下方に伸びている道路は、中央に苑地を含む街路構造となっている。また、シビックセンターと旧市街を結んでいる広幅員街路(通道街)も苑地を含む構造となっている。通道街の横断面図を図4. 4.

7に示す。このように緑地を多く含む街路のことを街路園施設道路と呼称した。資料4. 2に哈爾濱都邑計画説明書の道路及び広場の項を示すが、この幹線道路の幅員を示す表中にこの「街路園施設道路（中国語では設施街路園之道路）」の記述が見られる。すなわち、街路内に設けられる緑地帯のことを街路園と呼んだわけである。つまり、緑を重視していることは明らかであるが、いわば公園道路とでもいった公園と街路を一体にした広幅員街路の思想があったと考えることができよう。

通道街の断面図でも疾行車道と緩行車道が分けられているが、哈爾濱都邑計画説明書の中でも明記されているように、高速車と緩速車の交通の多いところではそれぞれの通行部分を区別することが決められていた。無論、交通処理上の要因が中心で決められたことと考えられるが、歩行者の直近の車道を自動車が高速で通行することを避けていたとも考えられ、歩行者の安心感、アメニティに対する配慮の一つとも考えられよう。特に、通道街の様に前庭と呼ばれる部分をもつ街路では、前庭、歩道、緩行車道を合わせて、十分なアメニティをもった歩行者空間を確保していたということができよう。

- 焦点の重視
- 駅及び駅前広場の重視
- 地区の中心性の演出
- 都市の骨格形成
- 建築物との一体性
- D/Hに対する配慮
- 都市の主軸の形成
- 美観に対する配慮
- 公園道路の思想
- 歩行者空間の重視
- 緑の重視
- アメニティに対する配慮

資料 4 哈爾濱特別市暫定建築規則 (旧滨江市政籌備処管区) (抄)

(民國二十年五月二十三日民衆教育廳令) (哈爾濱特別市暫定建築規則)

第一章 總 則

第一條 本規則本市区内一切ノ建築構造ヲ規定シ衛生ニ適合シ交通ニ便利ニ且危險ヲ予防シ美觀ヲ増進セシムルヲ以テ自前トス。

第二條 本市内ノ住宅家屋ヲ新築スル者ハ其ノ住宅タルト雖も工場其他何ナル種別タルトヲ問ハズ必要ノ認可ヲ得テ之ヲ行フベシ。

第三條 本市内ノ住宅増築、改造ノ修繕(修繕費、雨庇修繕等ヲ除ク)スル公私ノ建築物ハスベテ本規則ヲ適用ス。

第四條 凡ソ建築物ハ之ヲ三等ニ分シ第一級(旅館、料亭、園、工場、浴場、劇場、映画館等)ハ一等トシ第二級(二階建住宅)ハ二等トシ第三級(住宅)トス。

第二章 申請手續

第五條 左記事項ニ一ニ該当スル場合ハ其ノ申請本署ニテ建築許可証ヲ得テ申請スベシ。

一 スベテノ新築工事又ハ全部改造

二 スベテノ修繕工事又ハ一部改造

第六條 建築許可証ヲ申請スルトキハ俄文本署ニ建築申請書ヲ請求シ官印ハ記入シ之ヲ署名捺印シタル後國面(譯語表添付)ト共ニ右ニ述ベテ提出シテ出目ノ其他調査ニ便スル等以上工事ハ更ニ設計書ニ通テ添付スルコトヲ要ス。

第七條 國面及申請ノ文字ハ數字(除ク外號文字使用) (漢英文併用モ可)且左記ノ官印記號スベシ。

一 土地關係圖

甲 周圍ノ街名

乙 建築地ノ方位

丙 建築地ノ地積及広さ

丁 建築敷地ノ面積

戊 附近ノ主要道路

己 雨樋及同層建築物ノ關係位置

庚 図上ノ地積ハ五百分ノ一ヨリ小ナルヲ得ズ(採算単位)

二 建築設計圖

甲 正面圖、側面圖、縱斷面圖、各階平面圖、管渠圖、基礎圖及重要部分ノ詳細ナル構造圖

乙 建築部各部分ノ大寸、構造材料及其用途

丙 建築物周圍ノ地地下街道曲ノ位置

丁 下水及下水道ノ位置大小及公共下水道ノ合流處

戊 家屋ノ傾斜例ヘバ商店、住宅、茶館、劇場、醫院、倉庫、工場、醫院、學校等ノ名称

己 旧建築物改造スルモノナラバ旧敷地圖添付シテ表ハスベシ

庚 公衆ノ著名ナル建築物ナルトキハ收容定員數明記スルコトヲ要ス

辛 以上各圖、繪尺ハ詳細圖ニ十分ノ一ヲ用フノ外スベテ百分ノ一ヨリ小ナルコトヲ得ズ

五 設計士ノ姓名住所資格種別ノ書寫及写真、竣工ノ期日

六 其他著者ニ必要ナル名稱圖面及説明

第二章 道路ノ法規

第二十六條 本市内ニ於テ道路ノ幅サハ左ノ如ク規定ス

一 等道路 二十二米突

二 等道路 十米突

三 等道路 十八米突

四 等道路 十二・三、四米突

五 等道路 十米突以下

第二十七條 本署ハ本出度米ノ道路ヲ修メテ後積員不齊ニシテ交通上不便少ナカラザルヲ以テ漸次之ヲ広調

ナラシムル目的ニテ逐次修築スルトキハ之ヲ第五十六條ノ規定ニ從ヒ退讓セシム

第二十八條 在記各埠ノ街路アルトキハ第五十六條ノ規定ニ從ヒ退讓スルコトヲ要ス

甲 家屋ノ前側圍壁カケタメ之ヲ改造シテモノ

乙 家屋ノ内部ヲ改造シテガニ外壁ノ修築ノヲマニ使用シントスルモノ

丙 家屋ノ前壁及玄関ノ形式ヲ改造スルモノ

丁 本條ニ於テ取償シテ必要アリト認ムモノ

第二十九條 修理工事方單カニ修繕ヘニ過サルトキハ退讓セサルコトヲ得

第三章 建築上ノ制限

一 高 度

第三十條 家屋ノ高さハ其道路ノ巾十對十五比例タルベシ即チ高サハ其道路巾ノ一倍半ヲ超ユルコトヲ得ズ此規定ヲ違フモノハ其ヲ特別ノ規定ニ從ヒ逐次退讓シシムベシ但シ居住區隣ニ在リテ二十米突以下ノ他ノ區域ニ在リテ二十五米突ヲ超ユルトキハ本署ニ於テ其具體ノ情况ヲ調査シ可能ニ堪フト認ムルトキニ限り方修築ヲ許可スモノトス

第三十一條 家屋ノ高さ二十米以下ナルトキハ僅シク用ヒテ之カ窓コトヲ得但し部ノ建築材料及内部ノ二層ヲサルトキハ十五米突ヲ超ユルコトヲ得サルモノトス

第三十二條 家屋ノ高さ二十米突以上ナルトキハ欄干又ハ柵動用ヒ「セメント」又ハ鐵固利土ニテ之ヲ築クベシ

第三十三條 家屋ノ高さ十米突ヲ超ユル時木柱ヲ用ヒテ之ヲ建ツルコトヲ得ズ

第三十四條 家屋ノ家屋方ヲ建テセントスルトキハ其第一階ノ高さハ三米突半以上ナルベシ其他ノ階高サハ三・三米突ヲ超ユルコトヲ得ズ

第三十五條 以上ノ附屬建築物ノ高サ全面積十分ノ二ヲ超ユル時ハ該建築物ノ高サハ附屬建築物ノ名ニテハ高サヲ以テ之ヲ示スモノトス

二 面 積

第三十六條 住宅區域内ニ一階以上ノ建築面積ハ敷地總面積ノ百分ノ六十ヲ超ユルコトヲ得ズ但シ屋外ニ於ケル住宅ノ建築モ亦本條ノ規定ニ依ルベシ

第三十七條 商業區域内ニ一階以上ノ建築面積ハ敷地總面積ノ百分ノ八十ヲ超ユルコトヲ得ズ

第三十八條 住宅區域及商業區域以外ノ區域ニ於テハ其建築面積敷地ノ總面積ノ百分ノ七十ヲ超ユルコトヲ得ズ

第三十三條 道路二階以上を敷設ハ其ノ道路ヨリ九米突以内ノ距離ノミ其道路方第三非サル場合ハ限リ全部
建築制限トシテスコトヲ得九米突ヲ超ユルトキハ第三十八條乃至三十八條ノ規定ニ從ヒ處理スベシ

第三十四條 道路二面スル後區画ノ建築物ノ前面ニハ相當ノ寬裕ヲ執シ異物停置ノ用ニ供スベシ

三 歩道 (歩道 建築)

第四十條 三階以上ノ家屋ハ其歩道ノ巾ヲ左ノ如ク規定ス

- 一 道路前面ノ歩道 (七米突以上)
- 二 家内前面ノ歩道 (五米突以上)

第四十一條 二階以下ノ家屋ハ其歩道ノ巾ヲ左ノ如ク規定ス

- 一 前敷大門ノ歩道 (四米突以上)
- 二 片方ノ大門若シテ敷ノ大門方相對ナドキハ四米以上
- 三 両面ノ大門ニ通ルル歩道ハ三米以上

第四十二條 如何ナル家屋ト雖モ裏門ヲ設置スベシ。但道路沿ハル家屋若ハ里内ノ家屋ニシテ高ク二階建
例リテ米突二處ヲサドキハ廻廊或ハ廻廊ヲ採ルコトヲ得

第四十三條 歩道ノ巾米突以下ニシテ至數三十以上ナルトキハ出入口二階以上ノ段々道路ト相違サシムベ
シ

第四十五條 歩道内ニハ最近ノ路リテ建築物ヲ設置スルコトヲ許サズ但街ノ入口ノ處門ハ其限リニ非テ機關ノ因
行ハル方左右ニ接限ル家屋ノ一間ノ深サヲ超ユルコトヲ得。機關ハ堅固ナル材料ニテ之ヲ建造スベシ。

四 道路ノ表面スル建築

第四十六條 道路二面スル二階ノ家屋ノ間隔ハ外方ニ向ヒ五間ガサルコトヲ要ス

第四十七條 小坂、張出、納屋台等ヲ建築スルニハ十米以上ノ道路ニ在テハ地土ヨリ三米突半ノ最低
部以上ノ高サナルコトヲ要ス。突出部分ハ一米突ヲ超ユルコトヲ許サズ

第四十八條 道路二面スル家屋ノ隣ハ壁ヨリ三米突出スルコトヲ得

第四十九條 建築物上ニ突出セル美術裝飾具其最低部方地面ヨリ三米突半以上ノ高サヲ保持スルコトヲ要ス

第五十條 道路二面スル家屋ニハ米道側面ノ傾斜ヲ許サズ風ノ吹入モノト雖モ土樋ノ針金ニテ保護スルコト
ヲ要ス。一方スレノ割ノモノ非モ雨ノ流來管歩道ノ表面ヨリ突出セル最低部方歩道ヨリ三米突半離レル
時ニテ之ヲ設置スルコトヲ得

第五十一條 階段ノ石及至ハスベテ踏除以外ニ突出スルコトヲ得サルモノトス

五 地面鋪設ノ制限

第五十二條 屋內ニ於ケル鋪設ノ地面ハカトモ歩道面ヨリ○・一五米突高ノ鋪設セザル部分ハ○・
四〇米突以上ノ高クスルモノトス但米道側面セザル道路二面スル地方ハ夫々道路面ヨリ○・三〇米突
之高クスベシ。

第五十三條 鋪設ノ地面ハ厚サ○・〇七五米突ノ厚ク「コンクリート」ヲ鋪キ其上ヨリ表面ノ「コンクリ
ート」又ハ煉瓦若ハ洋瓦ヲ加ヘテ之ヲ鋪設スベシ。

第五十四條 鋪設セザル地面ハ厚サニテ少ク其地面ヨリ○・二〇米離レシメシ地面ニ親氣ナル
トキハ床下ヲ「コンクリート」又ハ土層等ニシテ一段ク鋪設シ且四角處ニハ通風口ヲ設置
スベキモノトス

第五十五條 台噴、噴頭、中庭及通路等ノ地面ハスベテ「セメント」又ハ其他ノ耐水材料ニテ之ヲ鋪設スベ
シ。

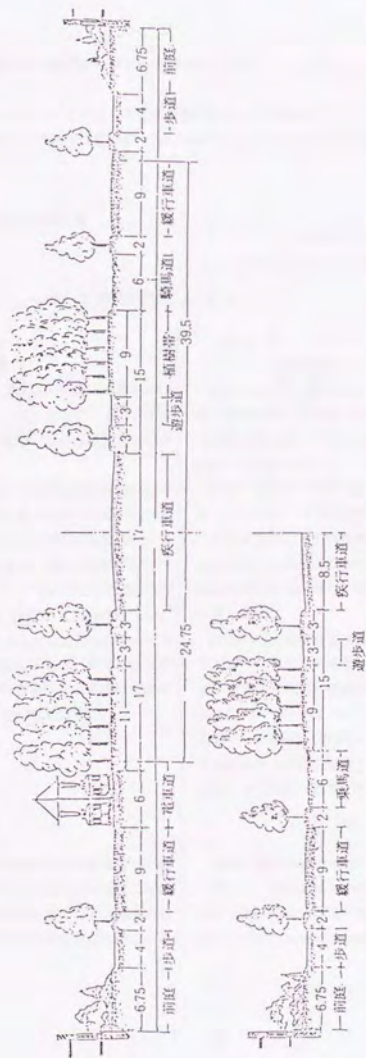
哈爾濱都市計画図の中央部分 (1936年現在)



(注) 原図は哈爾濱特別市都市建設局作製縮尺3万分の1の多色別図面である(筆者所蔵)。ハッチで塗られた地区はビルトアップ地区である。現況道路と計画道路が重ねて図示されているが、図2-1、図2-2、図6-2等と比較対照すれば、計画道路は判読できよう。

図4.4.6

街道断面示意图



上段：自四号线分枝点至旧哈爾濱
下段：自馬家溝河至四号线分枝点

图 4. 4. 7 哈爾濱街道断面图

- 6. 阿片吸煙場
 - 7. その他の娯楽場
 - 8. 市街地
- 四 市街地 出現在本地区以外に存在する娯楽場に対しては左記方針に依り整理するのぞす

- 左記
1. 娯場上有害なるものに対してはこれを移転を命じ本地区に收容す
 2. 娯場上中に存在しむることを成る可く避くる旨とする娯場に対しては漸進的に之を移転を命じ本地区に收容すること

資料 8 哈爾濱都市設計圖説明書

昭和二年三月
哈爾濱特別市公署都市建設局

哈爾濱都市設計圖説明書

第一 現 状	第一 現 状
<p>一、位置及地形</p> <p>哈爾濱特別市位於國都新京之北約二百四十六里、博興大連約九百三十六里、瀋陽州九百三十五公里、遼陽七百里、四百里、撫順在吉林省瀋陽州之中、他地也。</p> <p>市區域廣於松花江兩岸、為緩急之緩狀高原、左及右之冠地、地勢於市域中央之北部、自西而東、開河、市之細北流、入於市、而於松花江右岸、築高、地有沙袋、及正陽門、一面、自南而北、現在、成、為、市、街、地、分、為、市、域、之、中、流、起、以、沿、河、其、之、明、市、街、地、填、頭、區、(道外)、八、松、柳、家、何、(道外)、及、松、柳、家、(編、號、字)、等、地方、位於、松、花、江、右、岸、之、低、地、間、(道外)、馬、家、溝、柳、家、(編、號、字)、王、家、屯、(編、號、字)、</p> <p>旧、哈、爾、濱、(香、坊)、及、田、家、親、溝、等、處、位於、該、江、右、岸、之、高、地、松、柳、家、及、左、岸、之、地、是、也。</p>	<p>一、位置及地形</p> <p>哈爾濱特別市ハ哈爾濱州ノ中央ニ包入於在江ヲ穿テ國都新京ノ其方約四〇〇里ノ地、是リ、大連約九四〇里、瀋陽州約九三五里、遼陽約七九四里ナリトス。</p> <p>市域ハ松花江ノ兩岸ニ跨リ、右岸ハ緩急ナル高、原ニシテ、左岸ハ江ノ包圍帶トス。松花江ノ市域ノ出北部ヲ西ヨリ東ニ貫流シ、阿什河、市ノ東、側ヲ北流シテ松花江ニ注グ。而シテ松花江ノ右岸、波、浪、間、ニハ、馬、家、溝、阿、家、柳、河、ノ、二、小、流、リ、南、ヨ、リ、北、流、ス。</p> <p>現在、市街地ヲ成セハ、市域ノ中央ヨリ、南、東、寄、リ、ニ、シ、テ、ハ、市、街、地、ハ、填、頭、區、(道外)、八、區、(道外)、及、新、賓、鎮、(編、號、字)、ハ、松、花、江、右、岸、地、ヲ、占、メ、南、河、(道外)、馬、家、溝、柳、家、屯、沙、袋、屯、王、家、屯、(編、號、字)、旧、哈、爾、濱、(香、坊)、及、田、家、親、溝、等、ハ、同、右、岸、高、地、地、ヲ、占、ム。而シテ、松、柳、家、及、サ、シ、ハ、左、岸、ノ、低、地、ニ、リ。</p>
二 交 通	二 交 通
<p>哈爾濱有京奉鐵路、新京、南、滿、鐵、路、復、有、長、春、鐵、路、哈、爾、濱、至、朝、鮮、之、日、本、前、滿、鐵、路、相、連、哈、爾、濱、至、林、口、新、賓、鎮、出、北、滿、鐵、路、在、齊、齊、哈、爾、濱、各、線、均、現、在、北、滿、鐵、路、支、線、河、文、西、滿、鐵、路、瀋、陽、州、出、而、</p>	<p>哈、爾、濱、南、京、奉、鐵、路、ニ、ヨ、リ、新、賓、鎮、經、子、河、南、滿、鐵、路、道、上、運、送、ハ、長、春、鐵、路、ニ、ヨ、リ、南、滿、鐵、路、經、子、河、東、滿、鐵、路、ニ、ヨ、リ、日、本、獨、立、ノ、滿、洲、支、線、ヲ、西、ハ、吉、林、省、經、子、河、新、賓、鎮、出、テ、又、北、滿、鐵、路、ヨ、リ、齊、齊、哈、爾、濱、長、春、新、賓、鎮、出、テ、</p>

哈爾濱特別市内車道敷設ノ築造ニ関スル規則

第一條 道路ノ新築費ハ道路規則ニアル地丈規定ニヨリ負担スルモノトシ負担方法ハ各自治体別ノ道路新築費ノ率額ノ角ニアルモノハ四分ノ一ヲ負担シ基礎ノ高低・傾斜・面積及新築材料ハ本局ノ規定本局工程料ノ標準ノ指準ニヨリ之ヲ指準ス
有新築道路所要材料ハ本局ノ規定セル左列ノ一ヲ使用ス

一 硬 乱 石

二 硬 石 子 (基礎ハ砂礫)

第二條 道路規則ニアル歩道ノ新築及修繕ノ地段主又ハ本局ノ許可ヲ受クル借入人ノ負担スルモノトシ修築ノ定ハ本局ノ規定ニ依ル

第三條 歩道ノ高低・幅等ハ本局規定ニ遵ヒ本局工程料標準ノ指準ニ従フベシ

第四條 凡テ市民ノ負担ニシテ新築スル車道又ハ歩道ハ本局ノ規定セル期日ニ着手シ竣工スルモノトス

右ニ着手スルトキハ申請スルコトアルベシ

本局ノ工事ヲ代行スルコトヲ得

但し工率費ハ之ヲ市民ノ負担トシ之ヲ納メタル聯合會ノ監督ニ通知スルコトヲ得

第五條 歩道内側ニアル路地ハ各地先住者ノ花園・庭園又ハ植樹ノ用ニ供スルモノトス

右地ニ樹ヲ栽ク場合ハ開闢アルモノニ限り徑〇・八五米以内トス納屋等モ其ノ他ノ建物ヲ設置スルト

キハ申請許可ヲ得品材料輸入ノ後工事着手スルモノトス(占用料ハ別ニ之ヲ定ム)

第六條 歩道ノ鋪設部分車道トノ間ニアル路地ハ街路樹ヲ植樹地帯トス

第七條 市民ノ地先住者アル旧車道(即チ敷設シタル車道)ノ改良又ハ補修等ノ工事進行ハ本局ノ道路税收入ニヨリ之ヲ執行スルモノトス本市ノ地先住者アル歩道ノ新築又ハ改良ノ修繕等ノ工事ハ本局ノ負担ニヨリ之ヲ執行ス

第八條 東支線道(北支線道)ノ占用地帯ニアル歩車道ノ新築及改良ハハル道務株式会社ノ負担ニヨリ本市ノ改良ニ依リ之ヲ執行スルモノトス貨物運搬ノ専用車道ノ新築及改良ハ(前市長)ト北統理事會ノ決定規則ノ所ニ之ヲ行フモノトス

第九條 本規定ニ不備ノ点アラバ本局ノ改正スルコトヲ得

第十條 本規定ハ公布日ヨリ之ヲ施行ス

附 則

自前條内ニ建築シタルセルトキハ本局ノ許可ヲ得本局規定規則ニ依ルモノトス

(傍点ハ引用也)

①の建築規則の条文と資料りしもの条文を比較すると、ほとんど同一であるが、若干異なる点がある。これは、一九三三年以降、建築規則が多少改定されていたことを示すと思われる。

②の建築規則は植栽物の既成市街地に適用されているが、建物の立替えの機会を利用して道路を拡幅し、密集市街地を次第に改造していくための規定があることが注意を引く(資料ヲ参照)。例

於南方郊之丘陵地地方於其中之碼頭及工業區
城則敷設鐵路

六 道路及廣場

以通呼圖 實貝 阿城 双城 嶺州、及扶余 方
面之幹線 (參閱道路圖) 及其總建設政府之設置
現狀主要鐵路敷設線路中其重要地點之交通路線
主要街路則由此項主要鐵路配置區劃街路於
現在之非路不得已地方均設在任其保存其狀
凡寬十五米以上之街路分段敷設單車道其疾行車及
輕行車之交通線路則以分道車道
凡鐵路兩旁均敷建設廣場分爲非道車道單車道
及輕行車之交通之交通線路之交通線路之交通
建設部正式交通廣場此外則設街角

幹線道路之寬度及長度如左

寬度 (米)	延長 (米)	備 考
110	3100	鐵路兩側設道路
100	3040	現狀在街路兩側有道路
100	3100	同 上
80	4200	
64	1140	
50	10410	
34	810	
21	1100	現狀在街原有道路
20	3384	
12	2124	

方郊外之於主要鐵路沿線設之。凡於其碼頭及
工業地帶ニハ引込線ノ敷設ス。

六 道路及廣場

呼圖 實貝 阿城 双城 嶺州、及扶余方面ニ至ル
幹線 (何レモ國道線) ヲ基礎トシテ各街路ヲ設
定ス、之ニ現狀主要鐵路ヲ配置シ更ニ其内主要地
點ニ交通スル交通路線ヲ設テ主要街路ヲ構成シ
之ヲ基礎トシテ區劃街路ヲ配置ス、現在非路ニ於
テハ此ヲ得サル箇所外ハ成ル可ク現狀ノ保存
置ク。

幅員一五米以上街路ハ單車道ノ區分ヲナス疾
行車及輕行車ノ交通線路ハ兩側車道ヲ區別ス。
鐵路兩側等ニハ出テ設ケ、非道車道、單車
道及輕行車等ノ區分ヲナス、街路ノ交点ニアリ
キ交通ノ精細ヲ考慮スルル箇所ニ係帶式交通
廣場ヲ設ケ他ハ街角ノ設ス。

幹線道路ノ幅員及長度ノ如シ。

幅員 (米)	延長 (米)	備 考
110	3100	鐵路兩側設道路
100	3040	現狀在街在來道路
100	3100	同 上
80	4200	
64	1140	
50	10410	
34	810	
21	1100	現狀在街在來道路
20	3384	
12	2124	

合 計	50,610	19,302
元	1,435	1,435
毫		

七 飛 行 場
現在馬家溝飛行場面積約三・〇平方公里將來擴張至五・四平方公里

八 水 路 及 運 河
長途運江地及工業地城為溝運是此水路起見運河除特殊地外其餘皆寬一五〇米乃至二〇〇米面積約三・〇平方公里

- 九 公 共 用 地
- (一) 公共建築地 以新築中央車站側之土地約計一・二平方公里及主車站附近一帶之土地約五・三平方公里因為公共建築地當主在充作官公營用地並他各地域內為易地方配置之
 - (二) 公園運動場及墓地 在市街計畫區域內各處設置大小公園面積約計二・六平方公里在市街計畫區域外建築公園五處其面積約計四六・三平方公里運動場則有前記公園建築用地總之至於墓地則現在南園東北端之墓地及三種樹之墓地約計四〇・六平方公里保存原狀不加變動位於市街之條路設墓地六處約計面積二・〇平方公里
 - (三) 中央市場建築地 在市街計畫區域內建築地約計面積〇・三平方公里
 - (四) 屠宰場及家畜出納場 屠宰場及家畜出納場南園東北端現有保存不動其面積約計四二・二平方公里

計	50,610	19,302
元	1,435	1,435
毫		

七 飛 行 場
馬家溝飛行場面積約三・〇平方公里五・四平方公里擴張之

八 水 路 及 運 河
運河八處是地城及工業地城於松花江水路二通ス又為クルモノニシテ、特殊ノ箇所除クノ外幅員五〇米乃至二〇〇米トシテ面積約三・〇平方ナリ。

- 九 公 共 用 地
- (一) 公共建築地上新築車站ノ東側ノ土地約一・二平方公里及主車站附近一帶土地約五・三平方公里公共建築地當主トシテ官公營敷地ニ充テ、其他各地域或チノ際所ニ配置ス。
 - (二) 公園 運動場及墓地 市街計畫區域內ニ於テ大小別ノ各所ニ設テ、其面積約二・六五平方ナリシテ市街計畫區域外ニ於テ六六才部外公園五箇所ヲ設テ其面積約一四六・三平方ナリ。運動場 前記公園敷地ノ利用ヲ施設ス。墓地 南園東北端ノ現築地ニ三種樹ノ墓場ニ現狀ニ留トシ、其面積約四〇・六二平方ナリ。市街ノ外埠ニ公園所ヲ設テ其面積約二・〇平方ナリ。
 - (三) 中央市場 南園東北端ニ約〇・三平方ナリノ敷地ニ設テ。
 - (四) 屠宰場及家畜出納場 屠宰場及家畜出納場南園東北端ノ現存モノヲ存置シ其面積約四二・二平方ナリ。
- 以 上